

ฉันทนา

ที่ คค (ปคร.) ๐๙๐๕.๓/ ๔๔



กวด. ๔๑
วันที่ 30 พ.ค. ๖8
เวลา 10.40

สลด. (eMail)

ส่ง : กวด.

รับที่ : ๕1216/68

30 ม.ค. 2568 เวลา 10.30 น.



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๕ มกราคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๒๓๖๔๐ ลงวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๐๖๑๙ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๑๙๒๘/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๖๗
๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ ๑/๑๙๕๕/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๗
๓. สำเนาหนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๘/ว ๒๓๙๘๘ ลงวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๗
๔. รายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี ตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑
๕. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ที่ นร ๐๗๐๙/๑๕๑๐ ลงวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๗
๖. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๖/๔๐๕ ลงวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๖๘
๗. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๑๓๑๕ ลงวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๘

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีได้ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘)

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคมมีความจำเป็นต้องเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนด

/ในแผนงาน ...

ในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว โดยเป็นการริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีวงเงินลงทุน จำนวน ๓๔๑,๓๕๑.๔๒ ล้านบาท ซึ่งตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๙ (๔) การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท

๒. ความเร่งด่วนของเรื่อง

โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟขนาดทางมาตรฐาน ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา - หนองคาย ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง โดยมีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนและสาธารณรัฐประชาชนจีน ปัจจุบันมีเส้นทางรถไฟความเร็วสูง คุณหมิง - เวียงจันทน์ เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ ช่วยส่งเสริมมูลค่าทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของไทย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่จะสนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ดังนั้น จึงเป็นเรื่องเร่งด่วนที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการขออนุมัติดำเนินโครงการดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่จะเริ่มก่อสร้างในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๘ และคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี ๒๕๗๔

๓. สาระสำคัญและข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามหนังสือที่ รฟ ๑/๑๙๒๘/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๖๗ เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) โดยขอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการ ในวงเงินจำนวน ๓๔๑,๓๕๑.๔๒ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๘ ปี และมีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟ ๑/๑๙๕๕/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๗ นำส่งข้อมูลเพิ่มเติมรายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๓.๑ ความเป็นมา

๓.๑.๑ เมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๕๔ รัฐบาลได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภา เรื่องนโยบายโครงสร้างพื้นฐานการพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชน และการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการโดยเชื่อมโยงโครงข่ายในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมืองและระหว่างประเทศ การศึกษาและพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพมหานคร - เชียงใหม่ สายกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา สายกรุงเทพมหานคร - หัวหิน และเส้นทางอื่น ๆ เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน สอดคล้องกับแผนการบริหารราชการแผ่นดิน ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘

๓.๑.๒ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ลงนามโน้ตบันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ เพื่อร่วมกันพัฒนาโครงการ

รถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐานเส้นทางกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา - หนองคาย และเส้นทางแก่งคอย - ท่าเรือมาบตาพุด ระยะทางรวมประมาณ ๘๖๗ กิโลเมตร ซึ่งฝ่ายไทยตกลงให้ฝ่ายจีนเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่ขั้นตอนเตรียมโครงการ ศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของโครงการ

๓.๑.๓ เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๙ นายกรัฐมนตรีแห่งราชอาณาจักรไทยได้หารือทวิภาคีกับนายกรัฐมนตรีแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งที่ประชุมสรุปการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน (๑.๕๓๕ เมตร) ฝ่ายไทยจะเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด โดยกำหนดนโยบายเริ่มก่อสร้างเส้นทางกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ก่อน และดำเนินการก่อสร้างในส่วนต่อขยายเมื่อมีความพร้อม

๓.๑.๔ เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้กระทรวงคมนาคมหารือกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติอย่างใกล้ชิด เพื่อเร่งรัดการศึกษาความเหมาะสมการวิเคราะห์ผลตอบแทนของโครงการและการเตรียมการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงที่เหลือ (ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) เพื่อให้การดำเนินโครงการในช่วงดังกล่าวมีความพร้อมที่จะดำเนินการได้โดยเร็ว (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑)

๓.๑.๕ เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๓ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบการปรับกรอบวงเงินและร่างสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) ของโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๒)

๓.๑.๖ คณะรัฐมนตรีแถลงนโยบายต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๖ โดยนายกรัฐมนตรี นายเศรษฐา ทวีสิน ได้แถลงนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจโดยมีนโยบายการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว โดยจะผลักดันการพัฒนาการบริหารจัดการทุกขั้นตอนการบริการที่เป็นประตูสู่ประเทศไทย ซึ่งรวมถึงการปรับปรุงระบบคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ และมีนโยบายการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ เชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งด้วยราคาและบริการที่เป็นธรรมเหมาะสมกับค่าครองชีพ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน เปิดประตูค้าขายและเปิดโอกาสของประเทศให้เพิ่มขึ้น และสร้างประโยชน์จากสินทรัพย์ของประเทศและประชาชน เพื่อตอบสนองต่อความต้องการสินค้าและบริการรูปแบบใหม่ของโลก

๓.๒ การศึกษาและออกแบบ

๓.๒.๑ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา - หนองคาย ซึ่งได้ศึกษาความเหมาะสมของโครงการระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา แล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๕๗ ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย แล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๕๘

๓.๒.๒ การศึกษาความเหมาะสมของโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย นั้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ศึกษาไว้เมื่อปี ๒๕๕๘ และจากบันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ทางรถไฟในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ฝ่ายไทยตกลงให้ฝ่ายจีนเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่ขั้นตอนเตรียมโครงการ ศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ ของโครงการ ฝ่ายจีนได้ศึกษาความเหมาะสมของโครงการระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย และยังได้ ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น ช่วงหนองคาย - เวียงจันทน์ ซึ่งเป็นโครงการที่เชื่อมโยงภูมิภาคระหว่าง ไทย ลาว และจีนเข้าด้วยกัน โดยนำเสนอรายงานผลการศึกษาให้ฝ่ายไทย เมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๖๑ คณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน มีมติรับทราบในคราวการประชุมครั้งที่ ๒๓ เมื่อวันที่ ๗ - ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑

๓.๒.๓ เมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๑ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้าง บริษัท เอเซีย เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด เป็นที่ปรึกษา เพื่อทบทวนรายงานการศึกษาความเหมาะสมโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) ซึ่งที่ปรึกษาได้ทบทวนผลการศึกษา ที่ผ่านมา ทั้งจากฝ่ายไทย โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และฝ่ายจีน โดยบริษัท ไชน่า เรลเวย์ อินเตอร์เนชันแนล คอมพานี ลิมิเต็ด (CRIC) และบริษัท ไชน่า เรลเวย์ ดีไซน์ คอร์ปอเรชัน (CRDC) และได้ศึกษาทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ การดำเนินงาน และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องแล้ว จึงกำหนด รูปแบบการให้บริการรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เป็นระบบรถไฟความเร็วสูงที่ให้บริการ ขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ที่ได้ถ่ายทอดนโยบายของ ยุทธศาสตร์ชาติ กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และกำหนดแนวทางการ พัฒนาระบบรางในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงข่ายระบบรางขนาดทางมาตรฐาน (๑.๔๓๕ เมตร) เพื่อทำหน้าที่เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งผู้โดยสาร ในขณะที่โครงข่ายทางรถไฟขนาดทาง ๑ เมตร จะทำ หน้าที่ในการรวบรวมปริมาณผู้โดยสารเข้าสู่โครงข่ายรถไฟขนาดทางมาตรฐาน ซึ่งความเร็วสูงสุดในการเดินรถที่ ๒๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อให้สอดคล้องกับโครงการระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ซึ่งได้ ทบทวนรายงานดังกล่าวแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๖๒

๓.๒.๔ เมื่อวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๖๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้าง บริษัท เอเซีย เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแต้นท์ จำกัด บริษัท วิสที เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท ดับเบิลยูเอสที (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นท์ จำกัด และบริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชันส์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดงานโยธา โครงการ ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบ รถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) รวมทั้งงานพิจารณาตรวจสอบและปรับปรุงรายละเอียดข้อกำหนดขอบเขตของงานด้านระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ประเมินราคาค่าก่อสร้าง จัดการประกวดราคา จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสำรวจ รายละเอียดก่อสร้างหาริมทรัพย์ เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการดำเนินงานก่อสร้างโครงการ โดยได้ออกแบบรายละเอียด งานโยธาเป็นไปตามมาตรฐานด้านวิศวกรรมภายใต้กรอบข้อตกลงโครงการ และจัดทำรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พิจารณาแล้วมีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม จึงได้ดำเนินการปรับปรุงการออกแบบรายละเอียดงานโยธา และประมาณราคาค่าก่อสร้าง จนแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๖๖

๓.๓ ความเหมาะสมของโครงการ

๓.๓.๑ แนวเส้นทางและลักษณะโครงการ

๑) แนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย มีจุดเริ่มต้นโครงการต่อจากจุดสิ้นสุดของโครงการระยะที่ ๑ ผ่านสถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี ศูนย์ซ่อมบำรุงและย่านขนถ่ายสินค้านาทา สถานีหนองคาย ไปสิ้นสุดที่ริมแม่น้ำโขงขนานกับสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๑ ซึ่งรวมระยะทางทั้งสิ้น ๓๕๗.๑๒ กิโลเมตร

๒) โครงสร้างทางวิ่ง ประกอบด้วย

(๑) ทางวิ่งระดับดิน เป็นโครงสร้างทางวิ่งรูปแบบคันดิน (Embankment) ในกรณีที่แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ชานเมือง หรือพื้นที่ที่ไม่มีชุมชน โดยที่ค่าระดับสันรางไม่สูงกว่าระดับดินเดิมมากนัก เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง และโครงสร้างทางวิ่งรูปแบบสะพานรถไฟ (Railway Bridge) ในกรณีที่แนวเส้นทางพาดผ่านคู คลอง ทางระบายน้ำ หรือจุดตัดทางรถไฟ เพื่อลดจุดตัดทางรถไฟและความปลอดภัยในการเดินรถ

(๒) ทางวิ่งยกระดับ เป็นโครงสร้างทางวิ่งรูปแบบยกระดับ (Elevated Structure) ในกรณีที่แนวเส้นทางพาดผ่านชุมชน และพื้นที่ที่มีลักษณะทางกายภาพที่จำเป็นต้องก่อสร้างเป็นทางวิ่งรูปแบบยกระดับ

ตารางที่ ๑ : สรุปรายละเอียดแนวเส้นทางและลักษณะโครงการ

แนวทางการออกแบบ	ข้อมูลโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย
งานโยธา	
จุดเริ่มต้นโครงการ	DK. ๒๕๑+๘๘๑.๒๒ (จุดสิ้นสุดระยะที่ ๑)
จุดสิ้นสุดโครงการ	DK. ๖๐๘+๙๙๗.๓๐ (ริมแม่น้ำโขง ฝั่งไทย)
ระยะทาง	๓๕๗.๑๒ กิโลเมตร
ทางวิ่งยกระดับ (Elevated Structure)	๒๐๒.๔๘ กิโลเมตร
ทางวิ่งระดับดิน	๑๕๔.๖๔ กิโลเมตร
ประกอบด้วย	
- คันทาง (Embankment)	๑๓๘.๙๓ กิโลเมตร
- สะพานรถไฟ (Railway Bridge)	๑๕.๗๑ กิโลเมตร
สถานี	๕ สถานี (สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี และสถานีหนองคาย)
หน่วยซ่อมบำรุงทาง	๔ แห่ง ได้แก่ หน่วยซ่อมบำรุงบ้านมะค่า หน่วยซ่อมบำรุงหนองเม็ก หน่วยซ่อมบำรุงโนนสะอาด และหน่วยซ่อมบำรุงนาทา
ศูนย์ซ่อมบำรุง	ศูนย์ซ่อมบำรุงนาทาและศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย
ย่านกองเก็บตู้สินค้า และย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า	๑ แห่ง ได้แก่ ย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้านาทา
อาคารจ่ายไฟฟ้าย่อย	๑๔ แห่ง
อาคารควบคุมระบบอาณัติสัญญาณ	๕๑ แห่ง
รายการและอาคารควบคุมสื่อสารรายการ	
การแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ	๒๖๑ แห่ง ประกอบด้วย
	- สะพานรถไฟ ๑๓๓ แห่ง
	- สะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ ๒๑ แห่ง

แนวทางการออกแบบ	ข้อมูลโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย
	- สะพานรยนต์ข้ามทางรถไฟรูปตัวยู ๒๓ แห่ง - ทางลอดใต้ทางรถไฟ ๙๖ แห่ง - ทางบริการข้ามทางรถไฟ ๒ แห่ง - ยกเลิกจุดตัด ๓ แห่ง - คงรูปแบบเดิมไว้ ๓ แห่ง
งานระบบรถไฟ	
ระบบอาณัติสัญญาณ	CTCS Level ๒ ขึ้นไป
ระบบล้อเลื่อน	ระบบการกระจายขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ตามขบวนรถ EMU ๘ ตู้ต่อขบวน
ระบบไฟฟ้า	ระบบไฟฟ้าเหนือหัวขบวนรถ (Overhead Catenary System : OCS)
	สถานีจ่ายไฟฟ้าขับเคลื่อน (Traction Power Substation) ทุก ๆ ๕๐ กิโลเมตร จำนวน ๖ แห่ง ตามแนวเส้นทาง และอีก ๑ แห่ง ที่ศูนย์ซ่อมบำรุงนาทา สถานีจุดแบ่งตอนระบบไฟฟ้า (Section Post) ทุก ๆ ๕๐ กิโลเมตร จำนวน ๗ แห่ง ตามแนวเส้นทาง
แผนการเดินทาง	
ความยาวขบวนรถ	๒๐๐ เมตร
ความจุสูงสุด	๕๕๐ คนต่อขบวน
ความเร็วสูงสุดในการให้บริการ	๒๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
ความเร็วเฉลี่ยในการให้บริการ	๑๘๒ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
ช่วงเวลาให้บริการ	๐๖.๐๐ - ๒๔.๐๐ น.
ความถี่ในการให้บริการ	๖๐ นาที
ระยะเวลาเดินทาง	กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ๑ ชั่วโมง ๒๖ นาที นครราชสีมา - หนองคาย ๑ ชั่วโมง ๔๔ นาที กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา - หนองคาย ๓ ชั่วโมง ๒๘ นาที
ปีที่เริ่มการก่อสร้าง	พ.ศ. ๒๕๖๘
ปีที่เปิดให้บริการ	พ.ศ. ๒๕๗๔
ระยะเวลาดำเนินการโครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ ๘ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๕)

๓.๓.๒ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร (Ridership Forecast) และขบวนรถ

ที่ต้องจัดหา

๑) ผลการศึกษาการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร มีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ ๒ : การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร (Ridership Forecast) ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

ปี พ.ศ.	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เทียบต่อวัน)
๒๕๗๔	๖,๗๑๐
๒๕๗๘	๑๐,๐๖๐
๒๕๘๓	๑๓,๔๒๐
๒๕๙๓	๑๖,๔๙๐
๒๖๐๓	๑๗,๙๓๐

/ตารางที่ ๓ ...

ตารางที่ ๓ : การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร (Ridership Forecast) ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย

ปี พ.ศ.	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เทียบต่อวัน)
๒๕๗๔	๙,๐๓๐
๒๕๗๕	๑๓,๕๕๐
๒๕๘๓	๑๘,๐๗๐
๒๕๙๓	๒๒,๒๕๐
๒๖๐๓	๒๔,๑๑๐

หมายเหตุ : การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารข้างต้น เป็นการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารบนเส้นทางสูงสุด

๒) ความถี่ในการให้บริการและจำนวนขบวนรถที่ต้องจัดหา

จากการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร ที่ปรึกษาได้วางแผนการเดินทาง โดยให้บริการแบบจอดทุกสถานี ให้บริการด้วยความเร็วสูงสุด ๒๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน ๑๑ สถานี หยุดจอดสถานีละ ๒ นาที รวมระยะเวลาเดินทางจากกรุงเทพมหานคร - หนองคาย ๓ ชั่วโมง ๒๘ นาที ช่วงเวลาให้บริการคือ ๐๖.๐๐ - ๒๔.๐๐ น. หรือ ๑๘ ชั่วโมงต่อวัน โดยปีแรกที่เปิดให้บริการ (๒๕๗๔) มีรถไฟให้บริการ ๑๕ ขบวนต่อวันต่อทิศทาง ความถี่ในการให้บริการ ๖๐ นาทีต่อขบวน

ตารางที่ ๔ : ความถี่ในการให้บริการ

ปี พ.ศ.	๒๕๗๔	๒๕๗๕	๒๕๘๓	๒๕๘๔	๒๕๙๓	๒๕๙๔	๒๖๐๓
ความถี่การเดินรถ - ชั่วโมงปกติ (นาทีต่อขบวน)	๖๐	๓๐	๒๕	๒๐	๑๘	๑๘	๑๘
ความถี่การเดินรถ - ชั่วโมงเร่งด่วน (นาทีต่อขบวน)	๔๐						
จำนวนขบวนรถขั้นต่ำที่ต้องการ (ขบวน)	๑๕	๒๐	๒๓	๒๘	๓๑	๓๑	๓๑

จากแผนการเดินทาง จะทราบถึงจำนวนขบวนรถที่ต้องใช้และจำนวนขบวนรถสำรองสำหรับโครงการ ซึ่งแสดงในตารางที่ ๕ โดยเป็นการจัดหาขบวนรถไฟเพิ่มเติมจากโครงการ ระยะที่ ๑ ที่มีจำนวนขบวนรถไฟที่ต้องใช้ ๔ ขบวน และจำนวนขบวนรถสำรอง ๒ ขบวน

ตารางที่ ๕ : จำนวนขบวนรถที่ต้องจัดซื้อสำหรับโครงการ ระยะที่ ๑ และ ๒ เทียบกับจำนวนที่ต้องใช้

รายการ	๒๕๗๐	๒๕๗๔	๒๕๗๙	๒๕๙๒
๑. จำนวนขบวนรถไฟที่โครงการ ระยะที่ ๑ ซื้อในปีนั้น	๖	-	๔	-
๒. จำนวนขบวนรถไฟที่โครงการ ระยะที่ ๒ ซื้อในปีนั้น	-	๑๔	๔	๔
รวมจำนวนขบวนรถไฟที่ซื้อในปีนั้น (ระยะที่ ๑+๒)	๖	๑๔	๘	๔
รวมจำนวนขบวนรถไฟที่มีทั้งหมด	๖	๒๐	๒๘	๓๒
ความถี่การให้บริการ ในปีนั้น (นาที)	๖๐	๔๐/๖๐ (Peak / Off - peak)	๒๕	๑๘
จำนวนเที่ยวบริการต่อวันต่อทิศทาง ในปีนั้น	๑๘	๑๘	๒๗	๔๓
จำนวนขบวนรถไฟที่ต้องใช้ (ไม่รวมขบวนรถสำรอง)	๔	๑๓	๑๘	๒๗
จำนวนขบวนรถไฟที่ต้องใช้ (รวมขบวนรถสำรอง)	๖	๑๕	๒๑	๓๑

๓.๓.๓ กรอบวงเงินโครงการ

กรอบวงเงินโครงการ ประกอบด้วย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสินทรัพย์ ค่างานก่อสร้างโยธา ค่าลงทุนระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ค่าจัดหาขบวนรถไฟ ค่าเครื่องมือ/อุปกรณ์ยกขนในศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ค่าที่ปรึกษาบริหารโครงการ ควบคุมงานและรับรองระบบ สรุปมูลค่าการลงทุนโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) มีกรอบวงเงินลงทุนเป็นจำนวนเงิน ๓๔๑,๓๕๑.๔๒ ล้านบาท เป็นมูลค่าการลงทุนในส่วนรถไฟความเร็วสูง ๓๓๕,๖๖๕.๒๑ ล้านบาท และเป็นมูลค่าการลงทุนในส่วนของศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทาง ๕,๖๘๖.๒๑ ล้านบาท ดังนี้

ตารางที่ ๖ : กรอบวงเงินโครงการ

รายการ	ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย		
	รถไฟความเร็วสูง หน่วย: ล้านบาท	ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทาง หน่วย: ล้านบาท	รวมมูลค่าการลงทุน หน่วย: ล้านบาท
๑. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน	๑๐,๓๑๐.๑๐	๒,๑๐๘.๕๑	๑๒,๔๑๘.๖๑
๒. ค่างานก่อสร้างโยธา	๒๓๕,๑๒๙.๔๐	๒,๓๒๕.๔๖	๒๓๗,๔๕๔.๘๖
๓. ค่าลงทุนระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล			
๓.๑ ค่าลงทุนระบบราง	๓๐,๖๖๓.๗๕	๔๑๘.๗๖	๓๑,๐๘๒.๕๑
๓.๒ ค่าลงทุนระบบรถไฟไฟฟ้าและเครื่องกล	๒๙,๐๐๗.๐๘	๘๙.๔๔	๒๙,๐๙๖.๕๒
๓.๓ ค่าจัดหาขบวนรถไฟ	๑๗,๘๗๔.๓๕	-	๑๗,๘๗๔.๓๕
๓.๔ ค่าจัดหาขบวนรถซ่อมบำรุงทาง	๒,๖๒๐.๔๓	-	๒,๖๒๐.๔๓
๔. ค่าลงทุนเครื่องมือ/อุปกรณ์ และรถจักรศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทาง			
๔.๑ ค่าเครื่องมือ/อุปกรณ์ยกขนในศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทาง	-	๔๒๙.๒๔	๔๒๙.๒๔
๔.๒ ค่าจัดหารถจักรในศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทาง	-	๒๑๐.๐๐	๒๑๐.๐๐
๕. ค่าที่ปรึกษาบริหารโครงการ ควบคุมงานและรับรองระบบ			
๕.๑ ค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา	๖,๔๖๖.๐๖	๖๓.๙๕	๖,๕๓๐.๐๑
๕.๒ ค่าที่ปรึกษาบริหารโครงการ และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างงานระบบรถไฟ	๒,๗๙๒.๓๘	๒๙.๓๘	๒,๘๒๑.๗๖
๕.๓ ค่าที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ	๘๐๑.๖๖	๓๑.๔๗	๘๓๓.๑๓
รวม	๓๓๕,๖๖๕.๒๑	๕,๖๘๖.๒๑	๓๔๑,๓๕๑.๔๒

๓.๓.๔ การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและการเงินของโครงการ

๑) ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการ (Economic

Internal Rate of Return : EIRR)

การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการ เป็นการศึกษาและประเมินถึงผลประโยชน์ต่อสังคมและประเทศชาติโดยรวม เปรียบเทียบตลอดอายุโครงการระหว่างกรณีมีโครงการและกรณีไม่มีโครงการ โดยมีผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ได้แก่ มูลค่าการลดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ การลดเวลาในการเดินทาง การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน การลดลงของก๊าซเรือนกระจกและมลพิษจากการขนส่ง ผลประโยชน์ด้านการท่องเที่ยว ผลประโยชน์ด้านการขนส่งสินค้า

/และผลประโยชน์ ...

และผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในเชิงกว้าง โดยได้วิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการเป็น ๒ กรณี คือ กรณีการพัฒนาโครงการระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย และกรณีการพัฒนาโครงการทั้งสองระยะ ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย ผลการวิเคราะห์พบว่า กรณีการพัฒนาโครงการระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย โครงการไม่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ เนื่องจากอัตราผลประโยชน์ต่อค่าลงทุนน้อยกว่าหนึ่ง มูลค่าปัจจุบันสุทธิเป็นลบ และมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจต่ำกว่าอัตราคิดลดร้อยละ ๑๒ ส่วนกรณีการพัฒนาโครงการทั้งสองระยะ ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย พบว่า โครงการมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจเมื่อพิจารณาถึงผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงกว้าง โดยจะเห็นว่าอัตราผลประโยชน์ต่อค่าลงทุนมากกว่าหนึ่ง มูลค่าปัจจุบันสุทธิเป็นบวก และมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจมากกว่าอัตราคิดลดร้อยละ ๑๒

ตารางที่ ๗ : ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการ (EIRR)

กรณีวิเคราะห์	EIRR (%)	NPV (ล้านบาท)	B/C (เท่า)
กรณีวิเคราะห์ที่ ๑ : การพัฒนาโครงการระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย			
๑.๑ กรณีรวมผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงกว้าง	๑๑.๐๒%	-๑๙,๕๙๐.๕๒	๐.๘๘๗
๑.๒ กรณีไม่รวมผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงกว้าง	๘.๒๕%	-๖๙,๘๒๗.๖๖	๐.๕๖๙
กรณีวิเคราะห์ที่ ๒ : การพัฒนาโครงการทั้งสองระยะ ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย			
๒.๑ กรณีรวมผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงกว้าง	๑๓.๒๓%	๔๖,๙๓๒.๙๘	๑.๑๕๑
๒.๒ กรณีไม่รวมผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงกว้าง	๘.๓๘%	-๑๒๙,๕๓๖.๕๒	๐.๕๕๑

๒) ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางการเงินของโครงการ (Financial Internal Rate of Return : FIRR)

ในการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ จะพิจารณากระแสเงินสดรับและกระแสเงินสดจ่ายของโครงการทั้งหมด ไม่รวมถึงต้นทุนทางการเงินต่าง ๆ (การคำนวณดอกเบี้ยจ่าย และภาษี) ผลการวิเคราะห์พบว่า โครงการไม่มีความคุ้มค่าทางการเงิน เนื่องจากอัตราผลประโยชน์ต่อค่าลงทุนน้อยกว่าหนึ่ง มูลค่าปัจจุบันสุทธิเป็นลบ และมีอัตราผลตอบแทนทางการเงินต่ำกว่าอัตราคิดลดร้อยละ ๕ ดังตารางที่ ๘

ตารางที่ ๘ : ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางการเงินของโครงการ (FIRR)

กรณีวิเคราะห์	FIRR (%)	NPV (ล้านบาท)	B/C (เท่า)	Payback Period (ปี)
กรณีวิเคราะห์ที่ ๑ : การพัฒนาโครงการระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย	-๗.๐๕%	-๒๕๗,๔๖๓.๐๔	๐.๒๙๐	มากกว่า ๓๐ ปี
กรณีวิเคราะห์ที่ ๒ : การพัฒนาโครงการทั้งสองระยะ ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย	-๓.๓๒%	-๓๗๐,๘๖๔.๗๔	๐.๓๖๓	มากกว่า ๓๐ ปี

๓.๒ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การออกแบบรายละเอียดงานโยธาของโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างและการเปิดให้บริการ ครอบคลุมทั้งด้านกายภาพ ชีวภาพ การใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต และกำหนดมาตรการป้องกัน

และแก้ไขผลกระทบที่เหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ โดยมีประเด็นผลกระทบและมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบที่สำคัญ ดังนี้

๓.๒.๑ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ ได้ออกแบบระบบระบายน้ำให้เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพการระบายน้ำในพื้นที่ หากมีการปรับพื้นที่ซึ่งทำให้สภาพการระบายน้ำเปลี่ยนแปลงไปให้สร้างระบบระบายน้ำใหม่ทดแทน หากมีปัญหาน้ำท่วมขังจากการก่อสร้าง ผู้รับจ้างจะจัดหาเครื่องสูบน้ำเพื่อสูบน้ำออกจากพื้นที่ทันที ตรวจสอบและทำความสะอาดระบบระบายน้ำของโครงการอย่างสม่ำเสมอ ไม่ให้มีการสะสมของดินตะกอนและวัชพืช

๓.๒.๒ เสียงและความสั่นสะเทือน ก่อนเริ่มก่อสร้างให้สำรวจสภาพของอาคาร สิ่งปลูกสร้างที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน การก่อสร้างฐานรากทางยกระดับหรือสะพาน รถไฟในเขตเมืองหรือใกล้พื้นที่ที่อ่อนไหวและย่านชุมชนให้ใช้เสาเข็มเจาะ พิจารณาดัดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณที่มีระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง จากการก่อสร้างเกินค่ามาตรฐาน

๓.๒.๓ คุณภาพอากาศ สร้างรั้วทึบชั่วคราวกันระหว่างพื้นที่ก่อสร้างที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองกับย่านชุมชนหรือพื้นที่อ่อนไหว จัดพรมน้ำในบริเวณที่อาจมีฝุ่นละอองฟุ้งกระจายอย่างน้อยวันละ ๒ ครั้ง ทำความสะอาดล้อยานพาหนะทุกคันก่อนวิ่งออกสู่ถนนสาธารณะ

๓.๒.๔ การคมนาคมขนส่ง จัดทำทางเบี่ยงชั่วคราวเพื่อให้ประชาชนสามารถสัญจรไปมาได้ ติดตั้งป้ายเตือน ป้ายแนะนำ เครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟตามมาตรฐาน ประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และสถานีตำรวจภูธรในพื้นที่เพื่อวางแผนการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และจัดทำแผนการจราจร

๓.๒.๕ การแบ่งแยกชุมชน ออกแบบการปรับปรุงจุดตัดให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และการใช้งานในปัจจุบันโดยนำความคิดเห็นของชุมชนมาประกอบการพิจารณา จัดให้มีสะพานลอยคนเดินข้ามในจุดที่เหมาะสม ประชาสัมพันธ์การปรับเปลี่ยนการคมนาคมที่ตัดผ่านทางรถไฟให้ประชาชนในพื้นที่ทราบ

โดยเมื่อวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๖๔ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้พิจารณาแล้วให้ปรับปรุงรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานชี้แจงเพิ่มเติม ครั้งที่ ๑) เมื่อวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้พิจารณาแล้วให้ปรับปรุงรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานชี้แจงเพิ่มเติม ครั้งที่ ๑) การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขและเสนอข้อมูลเพิ่มเติมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานชี้แจงเพิ่มเติมครั้งที่ ๒) เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๖๖ โดยได้รายงานให้กระทรวงคมนาคมทราบแล้ว และกระทรวงคมนาคมได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบแล้วเมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๖ ต่อมาสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมีหนังสือ ที่ ทส ๑๐๐๙.๔/๕๖๗๑ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๖๗ แจ้งว่า คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีมติให้นำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นชอบประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินโครงการระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย สามารถดำเนินการได้ตามแผนงาน ซึ่งมีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อประโยชน์สาธารณะ

สอดคล้องตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย และเพื่อเป็นการดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภา จึงเห็นควรเสนอให้ดำเนินโครงการต่อไป โดยอาศัยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๙ วรรคสี่ กรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการด้านการคมนาคมขนส่ง ที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อประโยชน์สาธารณะ ในระหว่างที่รอผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินกระบวนการหรือขั้นตอนเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับงานนั้นไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้นั้นไม่ได้ ปัจจุบัน คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีหนังสือ ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๘/ว ๒๓๙๘๘ ลงวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๗ แจ้งว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในคราวการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ ได้มีมติเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) แล้ว

๓.๓ มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

๓.๓.๑ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รายงานขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) เสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๗ ระเบียบวาระที่ ๔.๖ มีมติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการจัดทำข้อมูลเพิ่มเติม แล้วนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาอีกครั้ง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับความคุ้มค่าของประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ประเทศจะได้รับเมื่อโครงการดำเนินการแล้วเสร็จ ได้ดำเนินการวิเคราะห์แหล่งเงินงบประมาณที่จะนำมาใช้ในการดำเนินโครงการ และได้ดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดมูลค่าโครงการเป็นไปตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ กฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบหรือควบคุมงานก่อสร้าง พ.ศ. ๒๕๖๒ และกฎกระทรวงกำหนดเงินค่าทดแทนอื่นนอกจากค่าที่ดิน พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งมีความครบถ้วนถูกต้องเป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๓.๓.๒ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมีมติในคราวประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๗ เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรายงานกระทรวงคมนาคมเพื่อนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๑) อนุมัติให้ดำเนินการโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) ในกรอบวงเงินงบประมาณเป็นจำนวนเงิน ๓๔๑,๓๕๑.๔๒ ล้านบาท โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน ค่าควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา ค่าบริหารโครงการและควบคุมงานติดตั้งงานระบบรถไฟ ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ ค่าก่อสร้างงานโยธา ค่าติดตั้งงานระบบรางระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และจัดหาขบวนรถไฟ และรายละเอียดอื่น ๆ ที่สำคัญ ภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการโครงการ ใช้ระยะเวลาดำเนินการ ๘ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๕) และให้ดำเนินการจัดจ้างตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

/๒) ให้รัฐบาล ...

๒) ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๔ (๔) และให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณสำหรับชำระคืนต้นเงินกู้ ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ และค่าใช้จ่ายในการกู้เงินให้การรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย

๓) อนุมัติให้ดำเนินการกระบวนการหรือขั้นตอนเพื่อได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับน้ำไปพลางก่อนได้ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๔ วรรคสี่

๔) เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการโครงการ ควรมีการมอบหมาย ดังนี้

(๑) ให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ โดยให้ดำเนินการกระบวนการเกี่ยวกับการอนุญาตใช้พื้นที่ และส่งมอบพื้นที่ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ภายใน ๑ ปี นับจากวันที่ หรือภายในระยะเวลาที่ระเบียบของหน่วยงานหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้

(๒) กรมที่ดิน มีส่วนเกี่ยวข้องในการออกเอกสารสิทธิ์ของที่ดินเอกชนที่ถูกเวนคืน ให้ดำเนินการกระบวนการออกเอกสารสิทธิ์ให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี นับจากวันที่พระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินประกาศใช้ หรือภายในระยะเวลาที่ระเบียบของหน่วยงานหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้

(๓) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค มีส่วนเกี่ยวข้องในความรับผิดชอบการขยายเขตไฟฟ้าให้เพียงพอสำหรับโครงการ

๓.๔ ข้อเสนอของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๓.๔.๑ อนุมัติให้ดำเนินการโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หอนกคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หอนกคาย) ในกรอบวงเงินงบประมาณเป็นจำนวนเงิน ๓๔๑,๓๕๑.๔๒ ล้านบาท โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน ค่าควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา ค่าบริหารโครงการ และควบคุมงานติดตั้งงานระบบรถไฟ ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรรมโยธา ค่าก่อสร้างงานโยธา ค่าติดตั้งงานระบบรางระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และจัดหาขบวนรถไฟ และรายละเอียดอื่น ๆ ที่สำคัญ ภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการโครงการ ใช้ระยะเวลาดำเนินการ ๘ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๕) และให้ดำเนินการจัดจ้างตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๓.๔.๒ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๔ (๔) และให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณสำหรับชำระคืนต้นเงินกู้ ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ และค่าใช้จ่ายในการกู้เงินให้การรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย

๓.๔.๓ อนุมัติให้ดำเนินการกระบวนการหรือขั้นตอนเพื่อได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับน้ำไปพลางก่อนได้ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๔ วรรคสี่

๓.๔.๔ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการโครงการ ควรมีการมอบหมาย ดังนี้

๑) ให้องค์การต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ โดยให้ดำเนินการกระบวนการเกี่ยวกับการอนุญาตใช้พื้นที่ และส่งมอบพื้นที่ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ภายใน ๑ ปี นับจากวันที่ หรือภายในระยะเวลาที่ระเบียบของหน่วยงานหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้

๒) กรมที่ดิน มีส่วนเกี่ยวข้องในการออกเอกสารสิทธิของที่ดินเอกชน ที่ถูกเวนคืน ให้ดำเนินการกระบวนการออกเอกสารสิทธิให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี นับจากวันที่พระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินประกาศใช้ หรือภายในระยะเวลาที่ระเบียบของหน่วยงานหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้

๓) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค มีส่วนเกี่ยวข้องในความรับผิดชอบการขยายเขตไฟฟ้าให้เพียงพอสำหรับโครงการ

(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ - ๓)

๔. ประโยชน์และผลกระทบ

๔.๑ ประโยชน์จากการก่อสร้างโครงการ

โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟขนาดทางมาตรฐาน ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา - หนองคาย ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียน และสาธารณรัฐประชาชนจีน ปัจจุบันมีเส้นทางรถไฟความเร็วสูง คุณหมิง - เวียงจันทน์ ที่เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ โดยคาดว่าจะได้รับประโยชน์จากการดำเนินโครงการ ดังนี้

๔.๑.๑ ทำให้มีความมั่นคงด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

๔.๑.๒ ช่วยประหยัด ลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศ และลดปัญหาทางด้านมลพิษทางอากาศ

๔.๑.๓ ส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง ที่มีความสะดวก ปลอดภัย และลดอุบัติเหตุในการเดินทาง

๔.๑.๔ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมของไทยเข้ากับหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative) ซึ่งมีความสำคัญในด้านภูมิรัฐศาสตร์และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

๔.๑.๕ มีการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในประเทศ และระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น

๔.๑.๖ มีการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจโดยรอบเส้นทาง

๔.๑.๗ ส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศในด้านคมนาคมขนส่งให้ดีขึ้น

๔.๒ ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างโครงการ

การจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสินทรัพย์ ในการออกแบบแนวเส้นทางของโครงการ ได้ยึดถือแนวเส้นทางตามที่ดินงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นผู้ทำการศึกษาไว้ และให้แนวเส้นทางอยู่ในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้มากที่สุด อย่างไรก็ตาม ในแนวเส้นทางบางส่วนมีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม จำนวน ๑,๙๙๑ แปลง เนื้อที่ประมาณ ๑,๓๔๕ ไร่ และมีสิ่งปลูกสร้าง ๑,๔๖๘ รายการ ดังนั้น เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้ตามวัตถุประสงค์จึงมีความจำเป็นต้องออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินที่จะเวนคืน โดยจะเสนอมาภายหลังจากที่โครงการได้รับอนุมัติแล้ว

๔.๓ การเตรียมพื้นที่ในการก่อสร้างโครงการ

โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) เป็นโครงการขนาดใหญ่ ซึ่งมีแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ของหลายหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการขออนุญาตใช้พื้นที่ในการก่อสร้างโครงการ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานโครงการเป็นไปตามแผนงานและลดปัญหาและอุปสรรคในการส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้างไปดำเนินการก่อสร้าง จึงเห็นควรเสนอต่อคณะรัฐมนตรีมอบหมายให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ โดยให้ดำเนินการกระบวนการเกี่ยวกับการอนุญาตใช้พื้นที่ และส่งมอบพื้นที่ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ภายใน ๑ ปี นับจากวันที่ หรือภายในระยะเวลาที่ระเบียบของหน่วยงานหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ ซึ่งมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๔.๓.๑ กรมชลประทาน มีส่วนเกี่ยวข้องในการอนุญาตให้ใช้พื้นที่ของชลประทาน ที่มีแนวเส้นทางรถไฟตัดผ่านเพื่อการจัดการน้ำ การวางแผนบริหารจัดการน้ำ การวางแผนการป้องกันน้ำท่วม

๔.๓.๒ กรมเจ้าท่า มีส่วนเกี่ยวข้องในการอนุญาตให้ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างสะพานที่รูกล้าแม่น้ำชี

๔.๓.๓ กรมป่าไม้ มีส่วนเกี่ยวข้องในการอนุญาตให้ใช้พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ/พื้นที่ปลูกป่าทดแทนที่ศึกษาของโครงการ

๔.๓.๔ สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ดินสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม

๔.๓.๕ กรมธนารักษ์ มีส่วนเกี่ยวข้องในการอนุญาตให้เวนคืนแปลงที่ดินในพื้นที่ราชพัสดุ

ส่วนกรมที่ดิน มีส่วนเกี่ยวข้องในการออกเอกสารสิทธิของที่ดินเอกชนที่ถูกเวนคืน จะต้องดำเนินการกระบวนการออกเอกสารสิทธิให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี นับจากวันที่พระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินประกาศใช้หรือภายในระยะเวลาที่ระเบียบของหน่วยงานหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคมีส่วนเกี่ยวข้องในความรับผิดชอบการขยายเขตไฟฟ้าให้เพียงพอสำหรับโครงการ

๕. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา หรือการสูญเสียรายได้

๕.๑ ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

กรอบวงเงินงบประมาณโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) เป็นจำนวนเงิน ๓๔๑,๓๕๑.๔๒ ล้านบาท มีรายละเอียดขอบเขตของงานก่อสร้างโครงการตามที่ปรึกษาได้ออกแบบรายละเอียดและประมาณราคาก่อสร้าง ประกอบด้วย ค่างานก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงและค่างานศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางรถไฟ หากโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางราง จังหวัดหนองคาย ได้ดำเนินโครงการในรูปแบบให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐแล้วเสร็จ ค่างานศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางรถไฟจะตัดออกไปในภายหลัง โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน ค่าควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา ค่าบริหารโครงการ และควบคุมงานติดตั้งงานระบบรถไฟ ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรรมอิสระ ค่าก่อสร้างงานโยธา ค่าติดตั้งงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และจัดหาขบวนรถไฟ และรายละเอียดอื่น ๆ ที่สำคัญ ภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการโครงการ และดำเนินการจัดจ้างตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยให้

รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือ กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และคำประกันเงินกู้ให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการโดยใช้เงินกู้ จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๔ (๔) และให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณสำหรับชำระคืนต้นเงินกู้ ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ และค่าใช้จ่ายในการกู้เงินให้การรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย ซึ่งจะใช้ระยะเวลาดำเนินการ ๘ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๕)

๕.๒ ผลการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

มาตรา ๒๗

จากการประมาณราคาก่อสร้างโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการจัดทำแผนบริหารโครงการ ประมาณการรายจ่ายและแหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการตามความในมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ รวมทั้งดำเนินการตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการงบประมาณแล้ว (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔)

๕.๒.๑ แผนการดำเนินโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้วางแผนการดำเนินโครงการ โดยคาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๘ ก่อสร้างแล้วเสร็จและสามารถเปิดให้บริการได้ในปี ๒๕๗๔ โดยมีรายละเอียดแผนการดำเนินงาน ดังนี้

ลำดับ ที่	ขั้นตอนการดำเนินการ	ประมาณการ ระยะเวลา ดำเนินการ (เดือน)	ประมาณการช่วงเวลา ดำเนินการ	ปีงบประมาณ																	
				๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	๒๕๗๑	๒๕๗๒	๒๕๗๓	๒๕๗๔	๒๕๗๕	๒๕๗๖	๒๕๗๗	๒๕๗๘	๒๕๗๙	๒๕๘๐	๒๕๘๑	๒๕๘๒	๒๕๘๓
๑	พิจารณาแผนงาน EIA	๓๖	มี.ค.๒๕๖๙ - มี.ค.๒๕๖๙																		
๒	เวนคืนที่ดิน	๓๖	มี.ค.๒๕๖๙ - มี.ค.๒๕๖๙																		
๓	ขออนุมัติโครงการ	๖	มี.ค.๒๕๖๙ - มี.ค.๒๕๖๙																		
๓.๑	ขอความเห็นชอบจาก กก.	๖	มี.ค.๒๕๖๙ - มี.ค.๒๕๖๙																		
๓.๒	ขออนุมัติโครงการ	๖	มี.ค.๒๕๖๙ - มี.ค.๒๕๖๙																		
๔	ประกวดราคา	๓	มี.ค.๒๕๖๙ - มี.ค.๒๕๖๙																		
๕	ก่อสร้างงานโยธา	๕๖	มี.ค.๒๕๖๙ - มี.ค.๒๕๖๙																		
๖	ติดตั้งระบบ	๖๖	มี.ค.๒๕๖๙ - มี.ค.๒๕๖๙																		

๕.๒.๒ แผนการเบิกจ่าย

ขั้นตอนการดำเนินงาน	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ							
		๒๕๖๙	๒๕๗๐	๒๕๗๑	๒๕๗๒	๒๕๗๓	๒๕๗๔	๒๕๗๕	๒๕๗๖
๑ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและเขตเช่าทรัพย์สิน	๑๖,๕๓๘.๖๓	๓,๙๗๓.๙๕	๔,๙๖๗.๕๕	๓,๕๙๗.๑๒	-	-	-	-	-
๒ ค่าควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา	๖,๕๓๐.๐๓	๓,๓๖๓.๖๐	๓,๓๐๖.๐๐	๓,๕๕๙.๐๐	๓,๕๕๙.๐๐	๕,๖๖๓.๕๓	-	-	-
๓ ค่าบริหารโครงการ และควบคุมงานติดตั้งระบบรถไฟ	๖,๘๖๓.๗๖	๓,๓๖๓.๖๐	๖,๘๖๓.๖๐	๖,๘๖๓.๖๐	๖,๘๖๓.๖๐	๖,๘๖๓.๖๐	๖,๘๖๓.๖๐	๖,๘๖๓.๖๐	๖,๘๖๓.๖๐
๔ ค่าที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ	๘๓๓.๕๓	๘๓๓.๕๓	๘๓๓.๕๓	๘๓๓.๕๓	๘๓๓.๕๓	๘๓๓.๕๓	๘๓๓.๕๓	๘๓๓.๕๓	๘๓๓.๕๓
๕ ค่าก่อสร้างงานโยธา	๒,๕๓๐.๕๕	๔,๐๖๓.๖๐	๔,๐๖๓.๖๐	๔,๐๖๓.๖๐	๔,๐๖๓.๖๐	๔,๐๖๓.๖๐	๔,๐๖๓.๖๐	๔,๐๖๓.๖๐	๔,๐๖๓.๖๐
๖ ค่าติดตั้งระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และจัดหาขบวนรถไฟ	๔๓,๓๓๓.๐๕	๓๖,๓๓๓.๐๕	๔,๐๖๓.๖๐	๔,๐๖๓.๖๐	๔,๐๖๓.๖๐	๔,๐๖๓.๖๐	๔,๐๖๓.๖๐	๔,๐๖๓.๖๐	๔,๐๖๓.๖๐
รวม	๖๘,๑๖๕.๖๐	๕๗,๖๖๓.๖๐	๕๘,๖๖๓.๖๐	๕๘,๖๖๓.๖๐	๕๘,๖๖๓.๖๐	๕๘,๖๖๓.๖๐	๕๘,๖๖๓.๖๐	๕๘,๖๖๓.๖๐	๕๘,๖๖๓.๖๐

๖. ความเห็นหรือความเห็นชอบ/อนุมัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือสอบถามความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานปรมาณู กระทรวงการคลัง และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยมีหน่วยงานแจ้งความเห็นและข้อสังเกตประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี รวมทั้งความเห็นของกระทรวงคมนาคม โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๖.๑ สำนักงานปรมาณู

สำนักงานปรมาณู มีหนังสือ ที่ นร ๐๗๐๔/๑๕๑๐ ลงวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๗ โดยแจ้งความเห็น ดังนี้

๖.๑.๑ โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) เป็นโครงการภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนและสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค โดยเป็นการดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการดังกล่าว กรณีรวมผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงกว้าง พบว่าหากมีการพัฒนาโครงการครบทั้งสองระยะ จะมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ประกอบกับคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๗ มีมติอนุมัติให้ดำเนินโครงการดังกล่าวแล้ว ดังนั้น จึงเห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) ในกรอบวงเงิน ๓๔๑,๓๕๑.๔๒ ล้านบาท ประกอบด้วย การลงทุนในส่วนรถไฟความเร็วสูง จำนวน ๓๓๕,๖๖๕.๒๑ ล้านบาท และการลงทุนในส่วนของศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางบก จำนวน ๕,๖๘๖.๒๑ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๘ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - พ.ศ. ๒๕๗๕) โดยให้ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๖.๑.๒ สำหรับแหล่งเงินที่จะนำมาใช้ในการดำเนินโครงการดังกล่าว เห็นควรดำเนินการ ดังนี้

๑) ให้รัฐบาลรับภาระในส่วนของค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สินจำนวน ๑๒,๔๑๘.๖๑ ล้านบาท โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อไป

๒) ให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และคำประกันเงินกู้ให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าก่อสร้างงานโยธา จำนวน ๒๓๗,๔๕๔.๘๖ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการควบคุมงานและรับรองระบบ จำนวน ๑๐,๑๖๔.๙๐ ล้านบาท ค่าลงทุนระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จำนวน ๘๐,๖๗๓.๘๑ ล้านบาท และค่าลงทุนเครื่องมือ/อุปกรณ์ และรถจักร ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางบก จำนวน ๖๓๙.๒๔ ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๓๒๘,๙๓๒.๘๑ ล้านบาท โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีสำหรับชำระคืนต้นเงินกู้ ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ และค่าใช้จ่ายการกู้เงิน เฉพาะในส่วนค่าโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐบาลเป็นผู้รับภาระ ได้แก่ ค่าก่อสร้างงานโยธา และค่าที่ปรึกษาบริหารโครงการควบคุมงาน และรับรองระบบ จำนวน ๒๔๗,๖๑๙.๗๖ ล้านบาท ส่วนค่าลงทุนระบบราง

/ระบบไฟฟ้า ...

ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และค่าลงทุนเครื่องมือ/อุปกรณ์ และรถจักร ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางบก จำนวน ๘๑,๓๑๓.๐๕ ล้านบาท เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระ และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔)

๓) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและเขตเช่าทรัพย์สิน ค่าควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา ค่าบริหารโครงการ และควบคุมงานติดตั้งงานระบบรถไฟ ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ ค่าก่อสร้างงานโยธา ค่าติดตั้งงานระบบรางระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และจัดหาขบวนรถไฟและรายละเอียดอื่น ๆ ที่สำคัญ ภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการโครงการ เพื่อความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม และรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ

๖.๑.๓ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินกระบวนการหรือขั้นตอนเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับงานนั้นไปพลางก่อนได้ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๙ วรรคสี่

๖.๑.๔ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยศึกษารูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ในโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการลดภาระงบประมาณที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

อนึ่ง ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งรัดการดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) พร้อมทั้งเร่งรัดการดำเนินการเสนอร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ตลอดจนกำกับดูแลและติดตามการดำเนินงานโครงการในระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ เพื่อให้เส้นทางรถไฟสามารถเชื่อมต่อกันได้อย่างสมบูรณ์ สามารถเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคอาเซียนและสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งจะทำให้มูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศเพิ่มขึ้น (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕)

๖.๒ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๖/๔๐๕ ลงวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๖๘ โดยแจ้งความเห็น ดังนี้

๖.๒.๑ ความเห็นต่อโครงการระยะที่ ๒ ดังนี้

๑) เห็นชอบในหลักการของโครงการระยะที่ ๒ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาระบบรถไฟขนาดทางมาตรฐานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาเส้นทางสายไหมใหม่ (One Belt One Road : OBOR) ซึ่งจะมีส่วนช่วยสร้างความเชื่อมโยงและความร่วมมือทางด้านการค้าระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและประเทศในทวีปเอเชีย ตะวันออกกลาง และยุโรป รวมถึงยังก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เมืองตามแนวเส้นทางที่จะช่วยกระจายความเจริญไปสู่เมืองหลักในภูมิภาค ช่วยยกระดับการพัฒนาระบบขนส่งทางรางของประเทศ และสร้างโอกาสในการเรียนรู้เทคโนโลยีการบริหารจัดการระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อให้เกิดการพัฒนาต่อยอดเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่จะนำไปสู่การพัฒนาให้เกิดอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศได้อย่างไร้ที่ติ เพื่อให้การดำเนินโครงการระยะที่ ๒ เป็นไปอย่างรอบคอบ และลดแรงกดดันทางการเงินการคลังของประเทศในภาพรวม เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเร่งจัดทำรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบการบริหารจัดการรถไฟความเร็วสูงตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว โดยในกรณีที่คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบให้กระทรวงคมนาคมโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย

/ดำเนินการ ...

ดำเนินการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ และเสนอขออนุมัติพร้อมกันกับการลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องดำเนินการทบทวนและปรับปรุงสมมติฐานที่ใช้ในการศึกษาความเหมาะสมของโครงการให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงในปัจจุบัน โดยเฉพาะการคาดการณ์ทั้งทางด้านปริมาณผู้โดยสาร รายได้และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและบำรุงรักษา และมูลค่าการลงทุนของโครงการระยะที่ ๒ โดยเฉพาะค่าก่อสร้างงานโยธา พร้อมทั้งปรับแผนธุรกิจเชิงรุก (Business Plan) เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันและเพิ่มโอกาสในการขยายตลาดไปยังประเทศจีน ซึ่งจะเป็นการเพิ่มรายได้ของโครงการระยะที่ ๒

๒) นอกจากนี้ โครงการระยะที่ ๒ ถือเป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ที่สำคัญของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศโดยเฉพาะด้านการพัฒนาพื้นที่เมืองและภาค รวมถึงการค้าการลงทุนกับต่างประเทศ ทำให้ประเทศไทยจำเป็นต้องมีการเตรียมความพร้อมในด้านต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินโครงการก่อให้เกิดผลลัพธ์ต่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน เห็นควรให้คณะรัฐมนตรีพิจารณามอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่าง ๆ ดังนี้

(๑) กระทรวงคมนาคมกำกับให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาดำเนินการในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

(๑.๑) เร่งดำเนินการก่อสร้างโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) โดยการแก้ไขปัญหาลดอุปสรรคที่เกิดขึ้น อาทิ ความซ้ำซ้อนของโครงสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้โดยเร็ว พร้อมทั้งจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงจากปัญหาความล่าช้าในการดำเนินโครงการ และให้ความสำคัญกับกระบวนการมีส่วนร่วมกับประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่อย่างเข้มข้น เพื่อให้สามารถก่อสร้างและเปิดให้บริการได้ตามแผนที่กำหนดไว้ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนค่าเสียโอกาสและช่วยให้การลงทุนของภาครัฐก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศ

(๑.๒) บูรณาการการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ที่อยู่ตำแหน่งเดียวกันกับโครงการระยะที่ ๒ โดยใช้งบประมาณของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ดำเนินโครงการระยะที่ ๒

(๑.๓) เร่งสำรวจพื้นที่ที่จะเวนคืนเพื่อก่อสร้างโครงการระยะที่ ๒ เพื่อให้สามารถประเมินมูลค่าวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่เป็นปัจจุบัน เพื่อลดความเสี่ยงทางด้านต้นทุนที่อาจสูงขึ้นจากความล่าช้าในการดำเนินโครงการระยะที่ ๒

(๑.๔) การดำเนินโครงการระยะที่ ๒ ควรพิจารณาเปิดโอกาสให้มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม และกำหนดให้มีการใช้ชิ้นส่วน/อุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศ (Local Content) เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าชิ้นส่วน/อุปกรณ์และเทคโนโลยีจากต่างประเทศ และส่งเสริมให้เกิดการพัฒนายกระดับอุตสาหกรรมระบบรางและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องของประเทศให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมได้ในอนาคต

(๒) กระทรวงคมนาคมกำกับให้กรมการขนส่งทางราง พิจารณากำหนดมาตรฐานระบบอาณัติสัญญาณสำหรับรถไฟความเร็วสูงในภาพรวม เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จาก

อุปกรณ์ระบบอัตโนมัติสัญญาณ รวมถึงคลื่นความถี่ที่จะขอรับจัดสรรได้อย่างสูงสุด รวมทั้งสามารถบริหารจัดการ การเดินรถร่วมกับโครงการรถไฟความเร็วสูงอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๓) กระทรวงคมนาคมประสานความร่วมมือกับสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อดำเนินการตามกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐ ประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ในประเด็นที่สำคัญ อาทิ การขอความช่วยเหลือทางเทคนิควิชาการกับสาธารณรัฐประชาชนจีนในการตรวจสอบและรับรองผลการออกแบบ รายละเอียดทางเทคนิคของโครงการระยะที่ ๒ ที่ดำเนินการโดยที่ปรึกษาไทย เพื่อสร้างความมั่นใจว่าจะสามารถ เดินรถเชื่อมต่อกับโครงการระยะที่ ๑ ได้อย่างปลอดภัยและไร้รอยต่อ

(๔) กระทรวงคมนาคมควรเร่งศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบ การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงและแผนธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้รับทราบภาระความต้องการสนับสนุน การลงทุนและแผนการเบิกจ่ายค่าลงทุนของโครงการระยะที่ ๒ ที่ชัดเจน เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา ผลกระทบต่อแผนการคลังของประเทศ โดยเฉพาะสัดส่วนหนี้สาธารณะต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) เพื่อให้สามารถควบคุมการก่อหนี้สาธารณะให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมต่อ ฐานะทางการคลังของประเทศ

(๕) กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะ กระทรวงมหาดไทย เร่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ให้เกิดผลอย่างเป็น รูปธรรม พร้อมทั้งขยายขอบเขตของการดำเนินการให้มีความครอบคลุมพื้นที่ที่ดำเนินโครงการระยะที่ ๒ เพื่อรองรับการดำเนินโครงการระยะที่ ๒ ซึ่งจะมีส่วนช่วยลดความเสี่ยงด้านการเงิน และเพิ่มความคุ้มค่า ทางเศรษฐกิจของการดำเนินโครงการที่สำคัญ อาทิ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเสริม (feeder system) เพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟ แหล่งธุรกิจ แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในพื้นที่ การพัฒนา พื้นที่และเมืองตามแนวคิด Transit Oriented Development (TOD) โดยให้สถานีรถไฟเป็นศูนย์กลางในการ เดินทางของพื้นที่

๖.๒.๒ ความเห็นต่อโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางบก

โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางบกเป็นการพัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์ ที่สามารถรองรับการเปลี่ยนถ่ายสินค้าทางรถไฟทั้งขาเข้า-ขาออก ระหว่างทางขนาด ๑ เมตร ของรถไฟไทย และขนาดทางมาตรฐานของโครงการรถไฟลาว - จีน รวมถึงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างทางถนน และทางราง ในรูปแบบศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One stop service) เพื่ออำนวยความสะดวกในกิจกรรม โลจิสติกส์และลดต้นทุนการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้ประกอบการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการดำเนินโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางบกจำเป็นต้องมีการก่อสร้างสะพานแห่งใหม่ เพื่อให้ สามารถรองรับปริมาณสินค้าและการเชื่อมต่อรูปแบบการบริหารรถไฟขนาดทาง ๑ เมตร และระบบรถไฟ ขนาดทางมาตรฐานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางบก เป็นไปอย่างรอบคอบ การรถไฟแห่งประเทศไทยควรเร่งเสนอผลการศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบการให้ เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางบกตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งให้ความสำคัญกับการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมศุลกากร กรมการขนส่งทางบก กรมประมง และกรมปศุสัตว์ เพื่อออกแบบพื้นที่ให้สามารถเชื่อมโยงและรองรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายสินค้าได้อย่าง มีประสิทธิภาพ รวมถึงให้ความสำคัญกับการปรับแผนธุรกิจ (Business Plan) และกำหนดระยะการลงทุน (Phasing) ให้สอดคล้องกับความต้องการขนส่งสินค้า เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุน

๖.๒.๓ นอกจากนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการระยะที่ ๒ และโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางบก สามารถตอบสนองยุทธศาสตร์และวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เห็นควรมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงพลังงาน เร่งเจรจากับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีนเกี่ยวกับแนวทางการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพให้ได้โดยเร็ว โดยเฉพาะในส่วนของการเริ่มก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ที่ได้ตกลงร่วมกันระหว่างประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีความชัดเจน การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ และกระบวนการตรวจคนและสินค้าเชื่อมโยงระหว่างประเทศอย่างไร้รอยต่อ รวมถึงแนวทางการจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ระบบรถไฟขนาดทาง ๑ เมตร และระบบรถไฟขนาดทางมาตรฐานได้อย่างเต็มศักยภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติ

(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖)

กรณีความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดังกล่าวข้างต้น การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการ ดังนี้

๑) ประเด็นให้กระทรวงคมนาคมเร่งจัดทำรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบการบริหารจัดการรถไฟความเร็วสูงตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ โดยในกรณีที่คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบให้กระทรวงคมนาคมโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการศึกษาแนวทางและจัดตั้งองค์กรพิเศษเพื่อกำกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบแนวทางการบริหารจัดการโครงการรถไฟความเร็วสูง ด้วยการมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการ เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันและสามารถเปิดให้บริการได้ทันกำหนด โดยแนวทางการจัดตั้งองค์กรพิเศษฯ นั้น จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย โดยเริ่มศึกษาขั้นตอนตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และเสนอคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนของกฎหมายดังกล่าวในโอกาสต่อไป โดยไม่จำเป็นต้องดำเนินการจัดตั้งองค์กรพิเศษฯ เพื่อเป็นการลดภาระด้านงบประมาณของรัฐบาลในการลงทุนงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนรถ ลดความเสี่ยงของภาครัฐในด้านการบริหารจัดการ สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง และเอกชนสามารถบริหารจัดการบำรุงรักษาและเดินรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีอิสระในการบริหารจัดการมีความคล่องตัวและเหมาะสมสำหรับดำเนินกิจการระบบรถไฟความเร็วสูง ซึ่งจะช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้บริการ สนับสนุนให้มีการใช้ประโยชน์ในโครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐได้ลงทุนไว้แล้วได้อย่างมีประสิทธิภาพ และลดภาระการอุดหนุนของภาครัฐในระยะยาวได้ต่อไป รวมทั้งดำเนินการด้วยความโปร่งใสเป็นไปตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

โดยปัจจุบันกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย เร่งนำเสนอรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ในส่วนของการบริหารจัดการโครงการ เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันและสามารถ

/เปิดให้ ...

เปิดให้บริการได้ทันกำหนด โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างจัดทำร่างขอบเขตของงาน (Terms of Reference : TOR) และกำหนดราคากลาง และจะได้เร่งจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ต่อไป

๒) ประเด็นการเร่งรัดการดำเนินโครงการระยะที่ ๑

เพื่อเร่งรัดการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งที่ ๓๗/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๗ แต่งตั้งคณะกรรมการติดตามและเร่งรัดการขับเคลื่อนการดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) โดยอธิบดีกรมการขนส่งทางรางทำหน้าที่ประธานอนุกรรมการ และมีรองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ได้รับมอบหมายให้กำกับดูแลฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้างทำหน้าที่เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ โดยได้มีการจัดประชุมครั้งสุดท้าย ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๖๘ ในการประชุมดังกล่าว คณะอนุกรรมการฯ ได้เร่งรัดการดำเนินงานก่อสร้างโครงการ โดยให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ โดยเฉพาะประเด็นความล่าช้าของโครงการสร้างงานโยธากับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน นอกจากนี้ ยังได้กำหนดแนวทางป้องกันความล่าช้าในการดำเนินโครงการ เพื่อที่จะผลักดันให้โครงการสามารถก่อสร้างและเปิดให้บริการได้ตามแผนที่กำหนด ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนค่าเสียโอกาสและทำให้การลงทุนของภาครัฐเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติให้สำเร็จ ลุล่วงตามเป้าหมายที่วางไว้

๓) ประเด็นการกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วน/อุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศ (Local Content)

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้คำนึงถึงการลดการพึ่งพาการนำเข้าชิ้นส่วน/อุปกรณ์และเทคโนโลยีจากต่างประเทศ โดยมีการพิจารณากำหนดให้มีการใช้ชิ้นส่วน/อุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศ (Local Content) ไว้ในร่างเอกสารประกวดราคาแล้ว

๔) ประเด็นการตรวจสอบแบบ

กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการประสานความร่วมมือกับสาธารณรัฐประชาชนจีนอย่างต่อเนื่อง ภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ โดยการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ครั้งที่ ๓๑ ได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ณ กรุงปักกิ่ง โดยมีนายอู๋ ฮ่าว เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน และนายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ร่วมเป็นประธานการประชุม โดยทั้งสองฝ่ายเห็นชอบการจัดตั้งคณะผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมและเชิงเทคนิคของฝ่ายจีนสำรวจพื้นที่ และระบุปัญหาที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยการพิจารณาจากความคืบหน้าของงานโยธาของแต่ละสัญญา และคาดการณ์ระยะเวลาดำเนินการที่แล้วเสร็จ ซึ่งเป็นความช่วยเหลือด้านวิชาการจากฝ่ายจีน โดยผู้เชี่ยวชาญจากจีนได้เดินทางมาสำรวจพื้นที่โครงการในช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ระหว่างวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๗ ถึงวันที่ ๕ มกราคม ๒๕๖๘ โดยทั้งสองฝ่ายได้หารือความช่วยเหลือทางเทคนิควิชาการจากฝ่ายจีนในการตรวจสอบและรับรองผลการออกแบบรายละเอียดทางเทคนิคของโครงการระยะที่ ๒ เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกับโครงการระยะที่ ๑ ได้อย่างปลอดภัยและไร้รอยต่อ

๕) ประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกับการเชื่อมต่อสถานี

เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กระทรวงคมนาคมจึงได้เสนอคณะกรรมการบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน เพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ เพื่อทำหน้าที่เป็นระบบสนับสนุนผู้โดยสารให้กับระบบรถไฟความเร็วสูง โดยมีผู้แทนจากกระทรวงมหาดไทยและจังหวัดตามแนวเส้นทางรวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นอนุกรรมการ

ซึ่งได้มีการพิจารณาแนวทางปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะให้เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟความเร็วสูง รวมถึงการจัดตารางเดินรถประจำทางให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางของประชาชน รวมถึงแนวทางพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟความเร็วสูงกับแหล่งธุรกิจและสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในพื้นที่ ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน เพิ่มการเข้าถึงระบบขนส่ง และส่งเสริมการใช้บริการระบบรถไฟความเร็วสูงให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

๖) ประเด็นโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทาง

ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างพิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุนและรายงานการศึกษาโครงการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางราง จังหวัดหนองคาย ตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ก่อนเสนอตามขั้นตอนต่อไป โดยมีรายละเอียดขอบเขตของงานก่อสร้างโครงการตามที่ปรึกษาได้ออกแบบรายละเอียดและประมาณราคาค่าก่อสร้าง ประกอบด้วย ค่างานก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงและค่างานศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทาง ทั้งนี้ หากโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางราง จังหวัดหนองคาย ได้ดำเนินโครงการในรูปแบบให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐแล้วเสร็จ ค่างานศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทาง ซึ่งอยู่ในโครงการระยะที่ ๒ จะตัดออกไปในภายหลัง

๗) ประเด็นแนวทางการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ

๗.๑) การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่

สำหรับแผนการเริ่มก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ได้มีการเจรจาจนได้ข้อยุติเรื่องการลงทุนสะพานรถไฟเชื่อมโยงระหว่างหนองคายและเวียงจันทน์แล้ว โดยฝ่ายไทยและฝ่ายลาว จะร่วมลงทุนค่าใช้จ่ายในอาณาเขตของแต่ละฝ่าย ซึ่งเป็นไปตามผลการประชุมไตรภาคีระหว่างไทย ลาว และจีน เมื่อวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ และคณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมดังกล่าวในการประชุม เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ แล้ว โดยกรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว หนองคาย - เวียงจันทน์ แห่งที่ ๒ แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๖ ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว หนองคาย - เวียงจันทน์ แห่งที่ ๒ จังหวัดหนองคาย กำหนดระยะเวลาดำเนินการ ๑๒ เดือน (ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๗) คาดว่าแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๘

๗.๒) กระบวนการตรวจคนและสินค้า

กระทรวงคมนาคมได้เสนอต่อคณะกรรมการบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน แต่งตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนาการเชื่อมต่อและการขนส่งข้ามแดนทางรถไฟ ช่วงหนองคาย - เวียงจันทน์ โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการตรวจคนเข้าเมืองและการตรวจสอบสินค้ารวมเป็นองค์ประกอบ โดยมุ่งเน้นเสนอแนวทางพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมถึงการปรับปรุงกระบวนการตรวจคนและสินค้านานาชาติให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อ ทั้งนี้กระทรวงคมนาคมได้มีการปรับปรุงการบริหารจัดการการใช้เส้นทางรถไฟและสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๑ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเพิ่มความเร็วในการเดินรถจากเดิม ๔ เที่ยวและขากลับ ๔ เที่ยวขนส่งสินค้าขบวนละ ๑๒ แคร่ เป็นขาไป ๗ เที่ยวและขากลับ ๗ เที่ยว พร้อมเพิ่มความสามารถในการขนส่งสินค้าเป็นขบวนละ ๒๕ แคร่ เพื่อสร้างระบบการขนส่งข้ามแดนที่มีประสิทธิภาพ ลดระยะเวลาในการตรวจสอบและดำเนินพิธีการศุลกากร อำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ และส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ อันจะ

นำไปสู่การใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟทั้งขนาดทาง ๑ เมตร รวมถึงเชื่อมต่อกับขนาดทางมาตรฐานได้อย่างเต็มศักยภาพ เพื่อประโยชน์สูงสุดของประเทศ

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมจะได้รับความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อนำไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๖.๓ กระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลัง มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๑๗.๑/ ลงวันที่ มกราคม ๒๕๖๘ โดยแจ้งความเห็น ดังนี้

เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ระยะที่ ๒ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา -หนองคาย ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ โดยมีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนและสาธารณรัฐประชาชนจีน และช่วยส่งเสริมมูลค่าทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของไทย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่จะสนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในคราวประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๗ มีมติเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ แล้ว ดังนั้น จึงไม่ขัดข้องในหลักการให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ระยะที่ ๒ โดยให้ดำเนินการตามขั้นตอน กฎหมาย ระเบียบและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง โดยมีข้อสังเกตเพิ่มเติม ดังนี้

๖.๓.๑ แนวทางการระดมทุนของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ระยะที่ ๒ เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นการดำเนินงานเพื่อประโยชน์สาธารณะที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) สูง แต่มีผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ต่ำ จึงเห็นควรให้รัฐบาลรับภาระการลงทุนค่าก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน โดยกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้ต่อ และการรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระการลงทุนค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และงานจัดหาตู้รถไฟไฟฟ้า โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงิน และกระทรวงการคลังค้ำประกัน อย่างไรก็ตาม โครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ระยะที่ ๒ จำเป็นต้องใช้เงินกู้ในการดำเนินโครงการเป็นจำนวนมาก ประกอบกับกระทรวงคมนาคมมีโครงการลงทุนในช่วงเวลาเดียวกันหลายโครงการ เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๒ จำนวน ๖ สายทาง ซึ่งส่งผลกระทบต่อพื้นที่ทางการคลัง (Fiscal Space) ที่จะใช้ในการดำเนินโครงการอื่น ๆ มีจำกัด และอาจทำให้สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเข้าใกล้กรอบร้อยละ ๗๐ ซึ่งเกินกว่าที่พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนด ดังนั้น จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาลงทุนในโครงการที่มีความสำคัญและความจำเป็นเร่งด่วนเป็นลำดับแรก รวมถึงกำกับให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ระยะที่ ๑ ที่มีผลการดำเนินงานที่ล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้เป็นอย่างมาก เพื่อให้การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงสามารถเปิดให้บริการได้ตามเป้าหมายและเป็นไปตามสมมติฐานของอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ในการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง และป้องกันความเสี่ยงของต้นทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงที่รัฐต้องรับภาระทางการเงินเพิ่มขึ้นด้วย ตลอดจนเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งศึกษารูปแบบการให้เอกชนเดินรถ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา - หนองคาย ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้แล้วเสร็จทันแผนการให้บริการโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ระยะที่ ๑ และจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงสำหรับการจัดหาผู้เดินรถกรณีผลศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนยังไม่แล้วเสร็จ

๖.๓.๒ เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ระยะที่ ๒ มีความจำเป็นต้องดำเนินโครงการ เพื่อช่วยส่งเสริมมูลค่าทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของไทย การสร้างความสามารถ

/ในการ ...

ในการแข่งขันของประเทศ โดยเป็นการดำเนินการต่อเนื่องกับโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ระยะที่ ๑ อย่างไรก็ตาม ข้อมูลโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ระยะที่ ๒ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอในครั้งนี้ ยังไม่ปรากฏข้อมูล สมมติฐานที่สำคัญเพื่อใช้ประกอบการพิจารณา เช่น สมมติฐานการประมาณการปริมาณผู้โดยสาร รายได้ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และการบำรุงรักษา เป็นต้น โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยควรพิจารณาถึงแนวโน้ม ประชากรที่ลดลงในอนาคตมาพิจารณาประกอบการประมาณการจำนวนผู้โดยสารและพิจารณาเหตุผล ความจำเป็นของค่าใช้จ่ายในแต่ละรายการภายใต้กรอบวงเงินโครงการที่เหมาะสม สอดคล้องกับจำนวน ผู้โดยสารและความต้องการใช้จริง รวมทั้งกระทรวงคมนาคมควรกำกับและติดตามให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดทำรายละเอียดข้อมูลโครงการให้ครบถ้วน และทบทวนประมาณการและสมมติฐานปริมาณผู้โดยสารและ ปริมาณการขนส่งสินค้าให้มีความสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ และสถานการณ์ปัจจุบันด้วย ตลอดจนกำหนดแผนการบริหารความเสี่ยงในกรณีที่เกิดผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ประมาณการไว้

๖.๓.๓ การก่อสร้างและการเปิดให้บริการของโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว หนองคาย - เวียงจันทน์ แห่งที่ ๒ จังหวัดหนองคาย และโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทาง นานับเป็นปัจจัยหนึ่ง ซึ่งกำหนดความสำเร็จของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ระยะที่ ๒ และเพื่อก่อให้เกิด ผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงกว้าง ตลอดจนลดความเสี่ยงที่ระดับหนี้สาธารณะเกินกว่ากรอบที่ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนด จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมและ การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งรัดแผนก่อสร้างโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว หนองคาย - เวียงจันทน์ แห่งที่ ๒ และโครงการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่อง ให้สอดคล้องกับแผนการเปิดให้บริการโครงการรถไฟ ความเร็วสูงฯ ระยะที่ ๒ เพื่อให้การเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟระหว่างประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตย ประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีน สามารถเชื่อมโยงกันอย่างสมบูรณ์และรองรับการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศให้เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมควรพิจารณานำเสนอโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่าย สินค้าทางตามขั้นตอนและวิธีการที่กำหนดไว้ภายใต้พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ เนื่องจากมีวัตถุประสงค์ของโครงการที่แตกต่างจากโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ระยะที่ ๒ นอกจากนี้ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาจัดหารายได้เพิ่มเติม เพื่อแบ่งเบาภาระแนวโน้มจำนวนประชากร ลดลง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อรายได้จากจำนวนผู้โดยสาร รวมทั้งจัดทำแผนการใช้ประโยชน์และการจัดรูปพื้นที่ ตามแนวเส้นทางและบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง แผนกลยุทธ์การตลาดและแผนการดำเนินธุรกิจบริเวณ สถานีและบริเวณโดยรอบสถานีสำหรับจัดหารายได้เชิงพาณิชย์ (Transit Oriented Development : TOD) เพื่อให้เกิดผลตอบแทนทางการเงินและเศรษฐกิจของโครงการสูงสุด และการรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถ บริหารจัดการโครงการได้อย่างยั่งยืนและพึ่งพาตัวเองได้ในอนาคต

๖.๓.๔ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณานำบทเรียนอุปสรรคและ ปัญหาที่เกิดขึ้นในโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ระยะที่ ๑ เช่น ปัญหาการอนุญาตเข้าใช้พื้นที่และการเวนคืน ที่ดิน ปัญหาข้อร้องเรียนของชาวบ้าน เรื่อง การแบ่งแยกชุมชน การป้องกันอุทกภัยและการระบายน้ำมาประยุกต์ ใช้สำหรับการบริหารโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ระยะที่ ๒ เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ได้ตามแผนงานที่กำหนด รวมถึงการเตรียมความพร้อมในการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบรถไฟความเร็วสูงระหว่าง ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยคำนึงถึงความปลอดภัย ในการเดินทางเป็นอันดับแรก ตลอดจนการพิจารณารูปแบบก่อสร้างและระบบการเดินทางที่มีตรึงกับสิ่งแวดล้อม เพื่อช่วยลดมลภาวะทางอากาศและบรรเทาภาวะโลกร้อน (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๗)

กรณีความเห็นของกระทรวงการคลังดังกล่าวข้างต้น การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการ ดังนี้

๑) ประเด็นให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ระยะที่ ๑ สามารถเปิดให้บริการได้ตามเป้าหมาย

เพื่อเร่งรัดการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งที่ ๓๗/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๗ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการติดตามและเร่งรัดการขับเคลื่อนการดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) โดยอธิบดีกรมการขนส่งทางรางทำหน้าที่ประธานอนุกรรมการ และมีรองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ได้รับมอบหมายให้กำกับดูแลฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้างทำหน้าที่เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ โดยได้มีการจัดประชุมครั้งล่าสุด ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๖๘ ในการประชุมดังกล่าว คณะอนุกรรมการฯ ได้เร่งรัดการดำเนินงานก่อสร้างโครงการ โดยให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ โดยเฉพาะประเด็นความล่าช้าของโครงสร้างงานโยธาเกี่ยวกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน นอกจากนี้ ยังได้กำหนดแนวทางป้องกันความล่าช้าในการดำเนินโครงการ เพื่อที่จะผลักดันให้โครงการสามารถก่อสร้างและเปิดให้บริการได้ตามแผนที่กำหนด ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนค่าเสียโอกาสและทำให้การลงทุนของภาครัฐเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติให้สำเร็จลุล่วงตามเป้าหมายที่วางไว้

๒) ประเด็นให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งศึกษารูปแบบการให้เอกชนเดินรถ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา - หนองคาย

กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย ปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งนำเสนอรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ในส่วนของการบริหารจัดการโครงการ เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันและสามารถเปิดให้บริการได้ทันกำหนด โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างจัดทำร่างขอบเขตของงาน (Terms of Reference : TOR) และกำหนดราคากลาง และจะได้เร่งจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ต่อไป

๓) ประเด็นให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งรัดแผนก่อสร้างโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว หนองคาย - เวียงจันทน์ แห่งที่ ๒

สำหรับแผนการเริ่มก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ได้มีการเจรจาจนได้ข้อยุติเรื่องการลงทุนสะพานรถไฟเชื่อมโยงระหว่างหนองคายและเวียงจันทน์แล้ว โดยฝ่ายไทยและฝ่ายลาว จะร่วมลงทุนค่าใช้จ่ายในอาณาเขตของแต่ละฝ่าย ซึ่งเป็นไปตามผลการประชุมไตรภาคีระหว่างไทย ลาว และจีน เมื่อวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ และคณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมดังกล่าวในการประชุม เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ แล้ว โดยกรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว หนองคาย - เวียงจันทน์ แห่งที่ ๒ แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๖ ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว หนองคาย - เวียงจันทน์ แห่งที่ ๒

จังหวัดหนองคาย กำหนดระยะเวลาดำเนินการ ๑๒ เดือน (ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๗) คาดว่าแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๘

๔) ประเด็นการนำเสนอโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางอากาศตามขั้นตอนและวิธีการที่กำหนดไว้ภายใต้พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างพิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุนและรายงานการศึกษาโครงการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางราง จังหวัดหนองคาย ตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ก่อนเสนอตามขั้นตอนต่อไป โดยมีรายละเอียดขอบเขตของงานก่อสร้างโครงการตามที่ปรึกษาได้ออกแบบรายละเอียดและประมาณราคาก่อสร้าง ประกอบด้วย ค่างานก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงและค่างานศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางอากาศ ทั้งนี้ หากโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางราง จังหวัดหนองคาย ได้ดำเนินโครงการในรูปแบบให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐแล้วเสร็จ ค่างานศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางอากาศซึ่งอยู่ในโครงการระยะที่ ๒ จะตัดออกไปในภายหลัง

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมจะได้รับความเห็นของกระทรวงการคลัง อาทิ การจัดทำแผนการใช้ประโยชน์และจัดรูปพื้นที่ตามแนวเส้นทางและบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง แผนกลยุทธ์การตลาด และแผนการดำเนินธุรกิจในบริเวณสถานีและบริเวณโดยรอบสถานีสำหรับจัดการรายได้เชิงพาณิชย์ (Transit Oriented Development : TOD) เพื่อให้เกิดผลตอบแทนทางการเงินและเศรษฐกิจของโครงการสูงสุด เพื่อนำไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๖.๔ ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) ของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยมีเหตุผลสนับสนุน ดังนี้

๖.๔.๑ ความจำเป็นของการดำเนินโครงการ

โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟขนาดทางมาตรฐาน ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา - หนองคาย ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนและสาธารณรัฐประชาชนจีน ปัจจุบันมีเส้นทางรถไฟความเร็วสูง คุณหมิง - เวียงจันทน์ เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ ช่วยส่งเสริมมูลค่าทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของไทย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่จะสนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และสนับสนุนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ซึ่งเป็นแผนแม่บทหลักของการพัฒนาประเทศในช่วงเวลาดังกล่าว และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) รวมทั้งการปรับโครงสร้างประเทศไทย นอกจากนี้ยังมีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลชุดที่ผ่านมาที่ได้แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๖ ในการกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยมีนโยบายการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว โดยจะผลักดันการพัฒนาการบริหารจัดการทุกขั้นตอนการบริการที่เป็นประตูสู่ประเทศไทย ซึ่งรวมถึงการปรับปรุงระบบคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ และมีนโยบายการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ เชื่อมต่อ

การเดินทางและการขนส่งด้วยราคาและบริการที่เป็นธรรม เหมาะสมกับค่าครองชีพ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน เปิดประตูค้าขายและเปิดโอกาสของประเทศให้เพิ่มขึ้น และสร้างประโยชน์จากสินทรัพย์ของประเทศและประชาชน เพื่อตอบสนองต่อความต้องการสินค้าและบริการรูปแบบใหม่ของโลก อีกทั้งยังมีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลชุดปัจจุบันที่ได้แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๗ รัฐบาลจะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขยายโอกาส โดยรัฐบาลจะเดินหน้าลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Projects) อย่างต่อเนื่อง ทั้งทางราง ทางน้ำ ทางถนน และทางอากาศอย่างไร้รอยต่อ ส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยทางถนน ลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ พัฒนาระบบขนส่งควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) สร้างรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงควบคู่กับการพัฒนาเมืองที่สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ เพื่อให้เกิดการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจ ยกระดับท่าเรือเพื่อเพิ่มศักยภาพ ในการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้า พัฒนาสนามบินและเส้นทางการบินใหม่ ๆ เช่น สนามบินล้านนา สนามบินอันดามัน เพื่อมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางทางการบิน (Aviation Hub) เพิ่มประตูบานใหม่ (Gateway) รองรับความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ขับเคลื่อนโครงการ Landbridge โดยเฉพาะด้านการลงทุนโดยเอกชน เพื่อให้ประเทศเป็นศูนย์กลางการคมนาคม และขนส่งของภูมิภาค (Logistics Hub)

๖.๔.๒ กรอบวงเงินลงทุน

กรอบวงเงินลงทุนโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) จำนวนเงิน ๓๔๑,๓๕๑.๔๒ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๘ ปี ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้วในคราวประชุม ครั้งที่ ๙/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๗

๖.๔.๓ การเสนอขออนุมัติให้ดำเนินกระบวนการหรือขั้นตอนเพื่อได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับนั้นไปพลางก่อน

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีหนังสือ ที่ ทส ๑๐๐๙.๔/๕๖๗๑ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๖๗ แจ้งมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เห็นชอบให้นำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเสนอ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นชอบประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปแล้ว ทั้งนี้ โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) สามารถนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการได้ เนื่องจากพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๖๑ มาตรา ๔๔ วรรคสี่ กำหนดไว้โดยสรุปว่า โครงการที่อยู่ระหว่างรอผลการพิจารณา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานที่รับผิดชอบอาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาไม่ได้ แต่เนื่องจากปัจจุบัน คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีหนังสือ ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๘/ว ๒๓๔๘๘ ลงวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๗ แจ้งว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในคราวการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ ได้มีมติเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงไม่ต้องเสนอขออนุมัติให้ดำเนินกระบวนการหรือขั้นตอนเพื่อได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับนั้นไปพลางก่อนได้ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๔ วรรคสี่ (ตามข้อ ๓.๔.๓)

๖.๔.๔ แนวทางการดำเนินโครงการ

๑) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยถือปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยเคร่งครัด

๒) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประสานกรมการปกครองเพื่อตรวจสอบแผนที่แนบท้ายร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๕ “เห็นชอบแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการตราร่างกฎหมายหรือร่างอนุบัญญัติที่ต้องจัดให้มีแผนที่ท้าย โดยให้หน่วยงานของรัฐผู้เสนอร่างกฎหมายหรือร่างอนุบัญญัติตรวจสอบความถูกต้องของท้องที่การปกครองแนวเขตการปกครองที่จำเป็นต่อระบุในเนื้อหาของร่างกฎหมายหรือร่างอนุบัญญัติ และแผนที่ท้ายอันเป็นข้อเท็จจริง และรายละเอียดเชิงพื้นที่ให้เป็นปัจจุบัน รวมทั้งต้องมีผลตรวจสอบและรับรองความถูกต้องของท้องที่การปกครองและแนวเขตการปกครองจากกรมการปกครองเสนอคณะรัฐมนตรีมาพร้อมกับร่างกฎหมายหรือร่างอนุบัญญัตินั้นด้วย” โดยหากได้รับผลการตรวจสอบและรับรองความถูกต้องของท้องที่การปกครองและแนวเขตการปกครองแล้ว จึงเสนอขออนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวตามขั้นตอนต่อไป

๖.๔.๕ การให้เอกชนร่วมลงทุน

๑) จากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามเงื่อนไขที่สำคัญ ในข้อ ๒.๕ “ให้กระทรวงคมนาคม สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาแนวทางการจัดตั้งองค์กรพิเศษที่เป็นอิสระจากการกำกับกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อกำกับการดำเนินงานโครงการให้มีประสิทธิภาพ โดยให้มีโครงสร้างองค์กรที่มีความคล่องตัวและเหมาะสมสำหรับดำเนินกิจการระบบรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งกำหนดมาตรการหรือแนวทางในการสนับสนุนทั้งด้านงบประมาณและบุคลากรให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและลดความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ การจัดตั้งองค์กรพิเศษดังกล่าวต้องดำเนินการให้ถูกต้องเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องต่อไป” กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการศึกษาแนวทางและจัดตั้งองค์กรพิเศษเพื่อกำกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ทั้งนี้ ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบแนวทางการบริหารจัดการโครงการรถไฟความเร็วสูง ด้วยการมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการ เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันและสามารถเปิดให้บริการได้ทันกำหนด โดยแนวทางการจัดตั้งองค์กรพิเศษฯ นั้น จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ โดยพิจารณาให้เอกชนเดินรถ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และนครราชสีมา - หนองคาย ในรูปแบบ PPP Modified Gross Cost ที่รัฐเป็นฝ่ายเก็บรายได้และจ่ายค่าจ้างเดินรถให้เอกชนแบบกำหนดราคา (Fixed Payment) และแบ่งรายได้เพิ่มเติมพิเศษในรูปแบบโบนัสตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจากที่ตกลงกัน และพิจารณาให้เอกชนรับภาระการลงทุนงานระบบราง ระบบไฟฟ้า และเครื่องกล ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย โดยเริ่มศึกษาขั้นตอนตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และเสนอคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนของกฎหมายดังกล่าวในโอกาสต่อไป โดยไม่จำเป็นต้องดำเนินการจัดตั้งองค์กรพิเศษฯ เพื่อเป็นการลดภาระด้านงบประมาณของรัฐบาลในการลงทุนงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนการ ลดความเสี่ยงของภาครัฐในด้านการบริหารจัดการ สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง และเอกชนสามารถบริหารจัดการบำรุงรักษาและเดินรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีอิสระในการบริหารจัดการ มีความคล่องตัวและเหมาะสมสำหรับดำเนินกิจการระบบรถไฟความเร็วสูง ซึ่งจะช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้บริการ สนับสนุนให้มีการใช้ประโยชน์ในโครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐได้ลงทุน

/ไว้แล้วได้ ...

ไว้แล้วได้อย่างมีประสิทธิภาพ และลดภาระการอุดหนุนของภาครัฐในระยะยาวได้ต่อไป รวมทั้งดำเนินการด้วยความโปร่งใสเป็นไปตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

โดยกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย เร่งนำเสนอรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ในส่วนของการบริหารจัดการโครงการ เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันและสามารถเปิดให้บริการได้ทันกำหนด ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำร่างขอบเขตของงาน (Terms of Reference : TOR) และกำหนดราคากลาง และจะได้เร่งจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ต่อไป ซึ่งมีแผนการศึกษาและจัดทำรายงานการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในปี ๒๕๖๘ การคัดเลือกเอกชนในปี ๒๕๖๙ และเปิดให้บริการในปี ๒๕๗๒ ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่าแนวทางการจัดตั้งองค์กรพิเศษ นั้น ควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน จึงไม่มีความจำเป็นต้องดำเนินการจัดตั้งองค์กรพิเศษเพื่อกำกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง

๒) สำหรับการขออนุมัติดำเนินงานโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) ในครั้งนี้ มีเหตุผลความจำเป็นที่สมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการไปก่อน เพื่อประกวดราคาโครงการได้ตามแผนงาน โดยในส่วนการพิจารณาเลือกรูปแบบการให้เอกชนเดินรถ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และนครราชสีมา - หนองคาย และรูปแบบการให้เอกชนลงทุนงานระบบรางระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย นั้น เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งรัดนำเสนอรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ตามขั้นตอนของกฎหมายดังกล่าว เพื่อให้สอดคล้องกับการก่อสร้างงานโยธา และเปิดให้บริการได้ตามแผนดำเนินงานต่อไป

๖.๔.๖ โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) เป็นโครงการสำคัญเนื่องจากรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ เพื่อร่วมกันพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐานเส้นทางกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา - หนองคาย โดยฝ่ายไทยตกลงให้ฝ่ายจีนเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่ขั้นตอนเตรียมโครงการ ศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของโครงการ ซึ่งเป็นโครงการที่เชื่อมโยงภูมิภาคระหว่างไทย ลาว จีน เข้าด้วยกัน จึงมีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนและสาธารณรัฐประชาชนจีน สนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค โดยเป็นส่วนต่อเนื่องจากโครงการระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ที่ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง รวมถึงเส้นทางรถไฟความเร็วสูง คุณหมิง - เวียงจันทน์ ได้เปิดดำเนินการแล้วเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ จึงมีความจำเป็นต้องเร่งการดำเนินการโครงการระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เพื่อรองรับการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบรางระหว่างประเทศไทย ลาว และจีน ซึ่งการดำเนินการมีความล่าช้าและทั้งสองฝ่ายได้มีการหารือเกี่ยวกับการดำเนินการในโครงการระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย มาอย่างต่อเนื่อง โดยฝ่ายจีนได้มี

การติดตามและเร่งรัดฝ่ายไทยทุกครั้งในการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือทางรถไฟระหว่างไทย - จีน รวมถึงการประชุมครั้งที่ ๓๑ ครั้งล่าสุด ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๗ นอกจากนี้ รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ร่วมกันลงนามในบันทึกความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟระหว่างหนองคาย - เวียงจันทน์ เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๒

อีกทั้ง นายกรัฐมนตรีมีกำหนดจะเดินทางไปเยือนสาธารณรัฐประชาชนจีน ในวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ รัฐบาลจึงต้องแสดงเจตจำนงการดำเนินการโครงการให้มีความชัดเจนก่อน กำหนดการดังกล่าว เพื่อใช้สนับสนุนภารกิจของนายกรัฐมนตรีในการกระชับความสัมพันธ์ระหว่าง ๒ ประเทศ ที่จะครบรอบความสัมพันธ์ ๕๐ ปีในปีนี้

๗. ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๗.๑ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

“มาตรา ๓๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจาก คณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้ได้

(๑) สร้างทางรถไฟสายใหม่

.....
(๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท

(๕) ลงทุนหรือร่วมลงทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าสิบล้านบาท

.....”

๗.๒ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘

“มาตรา ๔ การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้เสนอได้ เฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้อง เสนอคณะรัฐมนตรี

.....

(๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่ คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว

.....”

๗.๓ ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ออกตามความในพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๗.๔ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑

“มาตรา ๔๔ ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๘ เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงาน ของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการร่วมกับเอกชนที่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตาม ระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระยะทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการหรือ กิจการหรือการดำเนินการ และเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณา

/ของคณะรัฐมนตรี ...

ของคณะรัฐมนตรี ในการพิจารณาเสนอความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้มีความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการประกอบการพิจารณาด้วย

.....
ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่งเป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการด้านการคมนาคมขนส่ง การชลประทาน การป้องกันสาธารณภัย โรงพยาบาล หรือที่อยู่อาศัย ที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อประโยชน์สาธารณะ ในระหว่างที่รอผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการกระบวนกรหรือขั้นตอนเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับงานนั้นไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้นั้นไม่ได้”

๗.๕ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

“มาตรา ๒๗ การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณ หรือภาระทางการคลังในอนาคตตามที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้นจัดทำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี และในกรณีที่การดำเนินการก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ ให้จัดทำประมาณการการสูญเสียรายได้และประโยชน์ที่จะได้รับ เสนอในการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีด้วย

ในการพิจารณาอนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการตามวรรคหนึ่ง ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาความจำเป็นเร่งด่วน ประโยชน์ที่ได้รับ และภาระทางการคลังหรือการสูญเสียรายได้ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย

ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ จัดทำรายงานเปรียบเทียบประโยชน์ที่ได้รับกับการสูญเสียรายได้ที่เกิดขึ้นจริงกับประมาณการที่ได้จัดทำตามวรรคหนึ่งเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบเป็นประจำทุกสิ้นปีงบประมาณ จนกว่าการดำเนินการดังกล่าวจะแล้วเสร็จ”

๘. ข้อเสนอของหน่วยงานของรัฐ/คณะกรรมการเจ้าของเรื่อง

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๘.๑ อนุมัติให้ดำเนินการโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) ในกรอบวงเงินงบประมาณ เป็นจำนวนเงิน ๓๔๑,๓๕๑.๔๒ ล้านบาท โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการปรับปรุงรายละเอียด ด้านงบประมาณ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน ค่าควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา ค่าบริหารโครงการ และควบคุมงานติดตั้งงานระบบรถไฟ ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ ค่าก่อสร้างงานโยธา ค่าติดตั้งงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และจัดหาขบวนรถไฟ และรายละเอียดอื่น ๆ ที่สำคัญ ภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรี อนุมัติให้ดำเนินการโครงการ ใช้ระยะเวลาดำเนินการ ๘ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๕) และให้ดำเนินการจัดจ้างตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๘.๒ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงานงบประมาณ จัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔)

/และให้ ...

และให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณสำหรับชำระคืนต้นเงินกู้ ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ และค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย

๘.๓ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการโครงการ ควรมีการมอบหมาย ดังนี้

๘.๓.๑ ให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ โดยให้ดำเนินกระบวนการเกี่ยวกับการอนุญาตใช้พื้นที่ และส่งมอบพื้นที่ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยภายใน ๑ ปี นับจากวันที่ หรือภายในระยะเวลาที่ระเบียบของหน่วยงานหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้

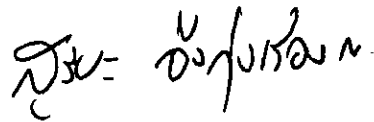
๘.๓.๒ กรมที่ดิน มีส่วนเกี่ยวข้องในการออกเอกสารสิทธิ์ของที่ดินเอกชน ที่ถูกเวนคืน ให้ดำเนินกระบวนการออกเอกสารสิทธิ์ให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี นับจากวันที่พระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินประกาศใช้ หรือภายในระยะเวลาที่ระเบียบของหน่วยงานหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้

๘.๓.๓ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค มีส่วนเกี่ยวข้องในความรับผิดชอบการขยายเขต ไฟฟ้าให้เพียงพอสำหรับโครงการ

๘.๓.๔ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งรัดการนำเสนอรายงานการศึกษาและ วิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อให้สามารถ ดำเนินการสรรหาเอกชนเข้าร่วมลงทุนในส่วนการเดินทาง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และนครราชสีมา - หนองคาย และงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ได้ในช่วงระยะเวลาที่ สอดคล้องกับแผนงานก่อสร้างงานโยธาและการเปิดให้บริการ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางราง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๖ ต่อ ๕๓๐๓

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ ibp.drt@gmail.go.th