



รายงานการประชุม
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ครั้งที่ ๔๕

วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๐

สารบัญ

รายงานการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ครั้งที่ ๔๕/๒๕๖๐

5

วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ณ ตึกรัฐสภา

	หน้า	
10	ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานจะแจ้งต่อที่ประชุม	
	๑.๑ รับทราบผลการดำเนินการของคณะรัฐมนตรีตามข้อเสนอแนะ ของคณะกรรมการการศึกษาและการกีฬา เรื่อง ข้อเสนอเชิงนโยบายเกี่ยวกับ แนวทางการพัฒนาและยกระดับสมรรถนะมาตรฐานวิชาชีพผู้บริหารสถานศึกษา	๑
	๑.๒ รับทราบผลการดำเนินการของคณะรัฐมนตรีตามข้อสังเกต	๒
15	ของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.	
	๑.๓ รับทราบผลการดำเนินการของคณะรัฐมนตรีตามข้อสังเกต	๓
	ของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ.	
20	เรื่องแจ้งเพื่อทราบซึ่งไม่ปรากฏในระเบียบวาระการประชุม	
	๑. ด้วยหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ โดยความเห็นชอบของ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๖๕ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ประกอบกับมาตรา ๔๔ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ ได้ออก	๔
25	คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ จำนวน ๓ ฉบับ	

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ครั้งที่ ๔๕

หน้า

	๒. คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอ เรื่อง โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง	๕
5	เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา) มายังสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อทราบ	
	ผู้อภิปราย	
	- นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม)	๗,๔๐
	- นายมณฑิธร บุญตัน	๑๒
10	- รองศาสตราจารย์ประดิษฐ์ วรรณรัตน์	๑๕
	- พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ	๑๖
	- นายยุทธนา ทัพเจริญ	๑๗
	- พันตำรวจโท พงษ์ชัย วราชาติ	๒๑
	- นายดวง อันทะไชย	๒๔
15	- ศาสตราจารย์กิตติคุณภิรมย์ กมลรัตนกุล	๒๗
	- นายวันชัย ศารทูลทัต	๒๙
	- นายสมชาย แสวงการ	๓๒
	- พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร	๓๕
	- นายสาธิต ชาญเชาว์กุล	๓๘
20		
	ระเบียบวาระที่ ๒ รับรองรายงานการประชุม ไม่มี	๔๙
	<u>เรื่องด่วน</u>	
	เรื่องด่วนที่ ๑ ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ	๔๙
25	ประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยพรรคการเมือง พ.ศ. ตามมาตรา ๒๖๗ วรรคห้า ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย	
	ผู้อภิปราย	
	- นายสมชาย แสวงการ	๕๐
30		

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ครั้งที่ ๔๕

	หน้า
	เรื่องด่วนที่ ๒ ร่างพระราชบัญญัติมาตรการกำกับและติดตามจับกุม
5	ผู้หลบหนีการปล่อยชั่วคราวโดยศาล พ.ศ. ซึ่งคณะกรรมการพิจารณา เสร็จเรียบร้อยแล้ว ๕๓
	<u>ผู้อภิปราย</u>
	- นายสุชาติ ตระกูลเกษมสุข (รองประธานคณะกรรมการวิสามัญ คนที่สอง) ๕๔
	- พลเรือเอก ศักดิ์สิทธิ์ เชิดบุญเมือง ๖๐
10	- นางสาวจินตนันท์ ชญาตร์ ศุภมิตร ๖๑
	- ร้อยตำรวจตรี พงษ์นิวัฒน์ ยุทธภัณฑ์บริหาร (ประธานคณะกรรมการวิสามัญ) ๖๓
	ระเบียบวาระที่ ๗ เรื่องอื่น ๆ
	- ขอขยายเวลาการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ๖๔
15	พ.ศ. (ขอขยายเวลา ครั้งที่ ๒ ออกไปอีก ๖๐ วัน)
	<u>ผู้อภิปราย</u>
	- พลเอก สมเจตน์ บุญถนอม ๖๗
	ระเบียบวาระที่ ๓ กระทู้ถาม ไม่มี ๖๗
20	
	ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องที่คณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้ว
	รายงานการศึกษา เรื่อง การเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ๖๗
	ของไทย โอกาสและศักยภาพในการแข่งขัน ซึ่งคณะกรรมการการพาณิชย์
	การอุตสาหกรรมและการแรงงาน พิจารณาเสร็จเรียบร้อยแล้ว
25	<u>ผู้อภิปราย</u>
	- พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร (ประธานคณะกรรมการ) ๖๘
	- นายศิริพล ยอดเมืองเจริญ (ที่ปรึกษาคณะกรรมการ) ๗๐,๗๘
	- พลเอก ศุภกร สงวนชาติศรีไกร ๗๗
	- นายกิตติ วะสีนนท์ ๗๗
30	

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ครั้งที่ ๔๕

ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องค้างพิจารณา ไม่มี

หน้า

๘๐

5

ระเบียบวาระที่ ๖ เรื่องเสนอใหม่ ไม่มี

๘๐

รายงานการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
ครั้งที่ ๔๕/๒๕๖๐
วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๐
ณ ตึกรัฐสภา

5

เริ่มประชุมเวลา ๑๐.๒๐ นาฬิกา

จำนวนสมาชิกที่มาประชุมทั้งหมด ๒๓๒ คน

10

ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ท่านสมาชิกครับ ขณะนี้มีสมาชิกมาประชุม
จำนวน ๑๙๓ ท่าน ครบองค์ประชุม ผมขอเปิดการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
ครั้งที่ ๔๕/๒๕๖๐ วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานจะแจ้งต่อที่ประชุม

15

๑.๑ รับทราบผลการดำเนินการของคณะรัฐมนตรีตามข้อเสนอแนะ
ของคณะกรรมการการศึกษาและการกีฬา เรื่อง ข้อเสนอเชิงนโยบายเกี่ยวกับแนวทาง
การพัฒนาและยกระดับสมรรถนะมาตรฐานวิชาชีพผู้บริหารสถานศึกษา

20

25

30

๕ ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ด้วยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๐ รัับทราบผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการศึกษา และการกีฬา เรื่อง ข้อเสนอเชิงนโยบายเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาและยกระดับสมรรถนะ มาตรฐานวิชาชีพผู้บริหารสถานศึกษา ตามที่กระทรวงศึกษาธิการเสนอ

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่ได้จัดวางให้ท่านสมาชิกแล้ว

๑.๒ รัับทราบผลการดำเนินการของคณะรัฐมนตรีตามข้อสังเกตของ คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.

10

15

20

25

30

ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ด้วยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๐ รับทราบผลการดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา
 5 ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ
 รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่ได้จัดวางให้กับสมาชิกแล้ว
 ๑.๓ รับทราบผลการดำเนินการของคณะรัฐมนตรีตามข้อสังเกตของ
 คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ.

10

15

20

25

30

- ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ด้วยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๖๐ รับทราบผลการดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญ
- 5 พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ตามที่กระทรวงพาณิชย์เสนอ รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่ได้จัดวางให้ท่านสมาชิกแล้ว ท่านสมาชิกครับ นอกจากนี้ยังมีเรื่องที่จะแจ้งต่อที่ประชุมซึ่งไม่ปรากฏในระเบียบวาระการประชุม คือ
๑. หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ โดยความเห็นชอบของคณะรักษา
- 10 ความสงบแห่งชาติ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๖๕ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ประกอบมาตรา ๔๔ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ ได้ออกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ จำนวน ๓ ฉบับ ดังนี้
๑. คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๑/๒๕๖๐ เรื่อง การใช้ที่ดิน
- 15 เพื่อเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมให้เกิดประโยชน์สูงสุด แก่เกษตรกรรมและประโยชน์สาธารณะของประเทศ สั่ง ณ วันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๐
๒. คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๒/๒๕๖๐ เรื่อง การกระทำความเสียหายให้แก่ประชาชนในกรณีปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำแม่น้ำ สั่ง ณ วันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๐
- 20 ๓. คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๓/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการชั่วคราวเพื่อการแก้ไขข้อขัดข้องในการบริหารจัดการการทำงานของคนต่างด้าว สั่ง ณ วันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๐

- ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ๒. คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอ
เรื่อง โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย
5 (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา) มายังสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อทราบ
รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่ได้จัดไว้ให้กับสมาชิกทุกท่านแล้ว

10

15

20

25

30

ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ในวันนี้ท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวง
 คมนาคม ท่านอาคม เต็มพิทยาไพสิฐ มาเข้าร่วมชี้แจงข้อมูลประกอบการพิจารณาเพื่อรับทราบ
 5 เชิญท่านรัฐมนตรีเข้าประจำที่ครับ

(รัฐมนตรีเข้าประจำที่)

ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ในการนี้ท่านรัฐมนตรีได้ขออนุญาตให้ผู้แทน
 จากหน่วยงานเข้าร่วมประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณา ดังนี้

- | | | |
|----|---------------------------|---|
| 10 | ๑. นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี | ปลัดกระทรวงคมนาคม |
| | ๒. นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ | ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผน
การขนส่งจราจร |
| | ๓. นายวรวุฒิ มาลา | รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน
การรถไฟแห่งประเทศไทย |

และได้ขออนุญาตฉายเพาเวอร์พอยท์ (PowerPoint) ประกอบการพิจารณาด้วย
เพื่อประโยชน์ในการพิจารณาขออนุญาตตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

5 ข้อ ๖๒ และข้อ ๖๕ เชิญผู้ชี้แจงเข้าประจำที่

(ผู้ชี้แจงเข้าประจำที่)

ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ถ้าท่านรัฐมนตรีพร้อมแล้วขอเรียนเชิญท่าน
แถลงต่อที่ประชุมเพื่อทราบ

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม) : กราบเรียน

10 ท่านประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติที่เคารพและท่านสมาชิกผู้ทรงเกียรติ กระผม นายอาคม
เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในนามคณะรัฐมนตรีขอเสนอที่ประชุม
สภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อทราบโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค
ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ในการชี้แจง
ขออนุญาตท่านประธานฉายเพาเวอร์พอยท์ด้วยนะครับ ทั้งนี้ โดยมีเหตุผลความจำเป็นและ

15 สาระสำคัญโดยสรุป ดังนี้

เหตุผลและความจำเป็น

ตามที่สภานิติบัญญัติแห่งชาติมีมติในคราวประชุม ครั้งที่ ๒๙/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๔
ธันวาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาล

แห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

20 ทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง
ของไทย พุทธศักราช ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม
๒๕๖๐ ได้มีมติอนุมัติให้ดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วง

กรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) คณะรัฐมนตรี

จึงให้กระทรวงคมนาคมเสนอโครงการภายใต้บันทึกความเข้าใจดังกล่าวต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

25 เพื่อรับทราบต่อไป

สาระสำคัญของโครงการ

ความสำคัญของโครงการ โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยง
ภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา)

มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนและสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ปัจจุบัน

30 มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในภูมิภาคและมีมูลค่าการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยวกับไทยสูง

- ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์วัน เบลท์ วัน โรด (One Belt One Road) หรือ ๑ แถบ ๑ เส้นทางของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่จะสนับสนุนยุทธศาสตร์การสร้างประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลาง
- 5 การคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (logistics) ของภูมิภาค รวมทั้งสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เชื่อมโยงกับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรืออีอีซี (EEC) รวมถึงจะเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศจีน ซึ่งในปัจจุบันเป็นประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในภูมิภาค ซึ่งเส้นทางรถไฟดังกล่าวเป็นเส้นทาง
- 10 เชิงยุทธศาสตร์ที่จะเพิ่มศักยภาพและโอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศไทย รวมทั้งสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบกในภูมิภาค ดังนั้นการตัดสินใจดำเนินโครงการจึงถือเป็นการลงทุนในเชิงยุทธศาสตร์ประเทศหรือสหราชอาณาจักร อินเวสต์เมนท์ (strategic investment) ซึ่งรัฐบาลจำเป็นต้องคำนึงถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศและการเสียโอกาสของประเทศไทยในกรณีที่ไม่ดำเนินโครงการดังกล่าว และหากประเทศในภูมิภาคสามารถเชื่อมโยง
- 15 การขนส่งทางรถไฟกับสาธารณรัฐประชาชนจีนได้จะทำให้ศักยภาพของการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ทางบกของภูมิภาคอาเซียนเปลี่ยนแปลงจากประเทศไทยไปยังประเทศข้างเคียงได้ ดังนั้นโครงการนี้จึงมีความสำคัญต่อความเจริญของประเทศในระยะยาว

๒. แนวเส้นทางและลักษณะของโครงการ

- แนวเส้นทางโครงการเริ่มต้นที่สถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง และสิ้นสุดที่สถานีนครราชสีมา ในช่วงที่ ๑ รวมระยะทางทั้งสิ้น ๒๕๓
- 20 กิโลเมตร จำนวน ๖ สถานี และมีศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถตั้งอยู่บริเวณสถานีรถไฟเชียงรากน้อย ระยะเวลาการเดินทางจากสถานีกลางบางซื่อถึงสถานีนครราชสีมาประมาณ ๑ ชั่วโมง ๓๐ นาที หรือน้อยกว่านั้นในกรณีที่ไม่ได้จอดครบทุกสถานี ใช้ประเภทรถโดยสารอีเอ็มยู (EMU) หรืออิเล็กทริก มัลติเพล็กซ์ (Electric Multiple Unit) กำลังขับเคลื่อนสูงสุด ๕,๒๐๐ กิโลวัตต์ มีความจุของขบวนรถ ๖๐๐ ที่นั่งต่อขบวน ที่ความเร็วสูงสุด ๒๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- 25 ๓. การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

ผลของการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่จะเดินทางโดยใช้รถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา ในปี ๒๕๖๔ ซึ่งเป็นปีที่เปิดให้บริการ มีจำนวน ๕,๓๑๐ คนต่อวัน ซึ่งเป็นการประมาณการในเชิงคอนเซอร์เวทีฟ (conservative) หรือเชิงอนุรักษ์ และจะเพิ่มเป็น ๑๖,๖๒๐ คนต่อวัน ในปี ๒๕๗๔

๔. อัตราค่าโดยสารและแผนการเดินทาง

- อัตราค่าโดยสารคิดค่าแรกเข้า ๘๐ บาท บวก ๑.๘ บาทต่อกิโลเมตร โดยค่าโดยสาร
- 5 จากกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา อยู่ที่ ๕๓๕ บาท โดยจะเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ ๑๕ ทุก ๆ ๕ ปี
- จากการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่ปรึกษาได้วางแผนการเดินทางโดยให้มีการบริการแบบจอด
- ทุกสถานี ให้บริการด้วยความเร็วสูงสุดที่ ๒๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ระยะทาง ๒๕๓ กิโลเมตร
- จำนวน ๖ สถานี หยุดจอดสถานีละ ๒ นาที รวมระยะเวลาการเดินทาง ๑ ชั่วโมง ๓๐ นาที
- ช่วงเวลาการให้บริการคือ เวลา ๐๖.๐๐ – ๒๒.๐๐ นาฬิกา หรือ ๑๖ ชั่วโมงต่อวัน โดยในปีแรก
- 10 ที่เปิดให้บริการคือปี ๒๕๖๔ มีรถไฟให้บริการจำนวนทั้งสิ้น ๑๑ ขบวนต่อวันต่อทิศทาง ความถี่ใน
- การให้บริการ ๙๐ นาทีต่อขบวน

๕. ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

- ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการกรณีฐานร้อยละ ๘.๕๖ กรณีรวม
- ผลประโยชน์ภาพรวมด้านเศรษฐกิจหรือไวด์เออร์ อีโคโนมิก เบนเนฟิตส์ (Wider Economic
- 15 Benefits) ร้อยละ ๑๑.๖๘ ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจของโครงการซึ่งเป็นการวิเคราะห์
- ผลประโยชน์ทางตรงและผลประโยชน์ทางอ้อมตลอดอายุโครงการ ปี ๒๕๖๔ – ๒๕๙๔ โดย
- ผลประโยชน์ทางตรง ได้แก่ มูลค่าของการประหยัดเวลาในการเดินทางมูลค่าของการประหยัด
- ค่าใช้จ่ายจากการใช้รถ มูลค่าการประหยัดจากการกำจัดมลพิษ มูลค่าความสูญเสียเนื่องจาก
- อุบัติเหตุที่ลดลงของโครงการ ส่วนผลประโยชน์ทางอ้อมจากการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคด้วยรถไฟ
- 20 ความเร็วสูงทำให้เกิดการกระจายการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมจากส่วนกลางไปยังพื้นที่ส่วน
- ภูมิภาคซึ่งจะเป็นการพัฒนาเมืองอย่างก้าวกระโดด โดยเฉพาะต่อระบบเศรษฐกิจของเมืองในพื้นที่
- โครงการ และเมื่อโครงข่ายมีความสมบูรณ์ทั้งระบบจะเกิดการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคอาเซียนกับ
- สาธารณรัฐประชาชนจีนและส่งผลให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
- ของภูมิภาคซึ่งจะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้าชายแดนอีกทางหนึ่งด้วย โดยสามารถสร้าง
- 25 ผลตอบแทนเชิงกว้างที่มีต่อระบบเศรษฐกิจในพื้นที่ของโครงการ ผลการวิเคราะห์ผลประโยชน์ของ
- โครงการทั้งทางตรงและทางอ้อมถือว่าโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาล
- สาธารณรัฐประชาชนจีนมีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ คุ่มค่ากับการลงทุนเพื่อสร้างประโยชน์ทาง
- เศรษฐกิจแก่ส่วนรวม

๖. ผลตอบแทนทางการเงิน

ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการจะเกิดขึ้นเมื่อมีการพัฒนาเมืองและ

- 5 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟหรือที่เราเรียกว่าเป็นทรานซิท โอเรียนเท็ด ดีเวลอปเมนต์ (Transit Oriented Development) หรือทีโอดี (TOD) ตลอดแนวเส้นทางโดยจะต้องดำเนินการควบคู่ไปพร้อมกันกับการพัฒนาโครงการในลักษณะการจัดตั้งบริษัทเฉพาะกิจเพื่อดำเนินการพัฒนาที่ดินหรือแลนด์ เอสพีวี (Land SPV) และการรถไฟแห่งประเทศไทยในฐานะผู้ถือหุ้นในแลนด์ เอสพีวี
- 10 จำเป็นจะต้องหารือร่วมกับผู้ถือหุ้นรายอื่น เช่น กระทรวงการคลังและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และบริษัทเฉพาะกิจเพื่อการบริหารจัดการและซ่อมบำรุงรถไฟความเร็วสูง ซึ่งเรียกว่าเป็น เอชเอสอาร์ (HSR) เอสพีวี (SPV) ซึ่งกระทรวงคมนาคมจะทำการศึกษาในรายละเอียดต่อไป
- ทั้งนี้ จากการประเมินเบื้องต้นพบว่าหากมีการลงทุนในโครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีประมาณ ๑ แสนล้านบาท จะทำให้ผลตอบแทนรวมของโครงการมีค่าเป็นบวกประมาณร้อยละ ๒.๕๖

๗. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมแบ่งเป็น ๒ ช่วง ได้แก่

- 15 ช่วงที่ ๑ ช่วงบางซื่อ – ชุมทางบ้านภาชี เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพมหานคร – เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – พิษณุโลก
- ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศได้พิจารณารายงานอีไอเอ (EIA) รายงานชี้แจงเพิ่มเติมครั้งที่ ๕
- 20 โดยมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๙ ให้นำรายงานอีไอเอเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณา โดยเมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพมหานคร – เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – พิษณุโลก

ช่วงที่ ๒ ช่วงชุมทางบ้านภาชี - นครราชสีมา เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้พิจารณารายงานอีไอเอเป็นรายงานชี้แจงเพิ่มเติม ครั้งที่ ๕ เมื่อวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๖๐ โดยมีมติให้ปรับปรุงแก้ไขรายงานอีไอเอในประเด็นแนวเส้นทางผ่านเหมืองแร่และการเก็บข้อมูลในเขตพื้นที่ป่า ปัจจุบันอยู่ระหว่างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรปรับปรุงแก้ไขรายงานอีไอเอ ซึ่งจะเป็นการรายงานชี้แจงเพิ่มเติม ครั้งที่ ๖ เพื่อนำส่งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมภายในสัปดาห์หน้า

10 ๘. การเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง

เนื่องด้วยโครงการช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา มีความจำเป็นด้วยการดำเนินการเวนคืนที่ดินบางส่วน เพื่อใช้ก่อสร้างโครงการโดยในช่วงระหว่างสถานีบางซื่อ - สถานีชุมทางบ้านภาชีประมาณ ๘๑๘ ไร่ และช่วงสถานีชุมทางบ้านภาชี - นครราชสีมาอีกประมาณ ๑,๙๙๗ ไร่ โดยจะมีการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินต่อไป

15 ๙. รูปแบบการดำเนินการของโครงการรถไฟไทย - จีน

ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ทั้ง ๒ ฝ่ายจะใช้ความร่วมมือในรูปแบบรัฐบาลต่อรัฐบาลในการดำเนินโครงการความร่วมมือดังกล่าว สำหรับช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ประเทศไทยจะเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งหมด ร้อยละ ๑๐๐ มูลค่าโครงการทั้งสิ้น ๑๗๙,๔๑๓ ล้านบาท รูปแบบการดำเนินงานแบ่งสัญญาโครงการออกเป็น ๒ สัญญา

สัญญาที่ ๑ เป็นสัญญาก่อสร้างด้านโยธาจะดำเนินการโดยฝ่ายไทยทั้งหมด โดยใช้การประกวดราคาตามระเบียบไทย ผู้รับจ้างไทย คิดเป็นร้อยละ ๗๕ หรือประมาณ

25 ๑๓๗,๓๗๙.๙๑ ล้านบาทของมูลค่าของโครงการ

สัญญาที่ ๒ ประกอบด้วย ๓ สัญญาย่อย โดยให้ฝ่ายจีนเป็นผู้ดำเนินการ คิดเป็นร้อยละ ๒๕ หรือประมาณ ๔๒,๐๓๒.๓ ล้านบาทของมูลค่าของโครงการ ประกอบด้วย

สัญญา ๒.๑ งานด้านการออกแบบ

สัญญา ๒.๒ งานควบคุมงานโยธา

5 สัญญา ๒.๓ งานระบบรถไฟและการฝึกอบรม

ดังนั้นคณะรัฐมนตรีจึงขอเสนอที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อรับทราบ
โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย
(ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ขอเสนอเพื่อทราบครับ

ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ท่านสมาชิกครับ ขณะนี้มีอาจารย์

10 และนักเรียนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี จำนวน ๔๑ คน
เข้าเยี่ยมชมการพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ นอกจากนั้นมีคณะอาจารย์และนักศึกษา
วิทยาลัยพลศึกษาบึงพระพิษณุโลกระดับชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพปีที่ ๒ ปีที่ ๓ และระดับ
ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงปีที่ ๒ จำนวน ๒๘ คนเข้าเยี่ยมชมการพิจารณาของสภานิติบัญญัติ
แห่งชาติ ขอต้อนรับทั้ง ๒ คณะนะครับ

15 ต่อไปเชิญท่านสมาชิกที่ประสงค์จะอภิปรายแสดงความจำนงนะครับ ท่านแรก
เชิญท่านมณเฑียร บุญตัน แล้วตามด้วยรองศาสตราจารย์ประดิษฐ์ วรรณรัตน์ พลโท จเรศักดิ์
อานุกาพ ท่านยุทธนา ทัพเจริญ ครับ

นายมณเฑียร บุญตัน : กราบเรียนท่านประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

20 ที่เคารพ กระผม นายมณเฑียร บุญตัน สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ท่านประธานที่เคารพครับ
ผมต้องขอขอบพระคุณรัฐบาลโดยเฉพาะอย่างยิ่งท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมที่ได้กรุณา
มาชี้แจงโครงการรถไฟความเร็วสูงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ โดยส่วนตัวแล้วผมเป็นคนที่ไม่ค่อย
เปิดเผยในที่สาธารณะว่าผมสนับสนุนโครงการในลักษณะนี้มาโดยตลอด แล้วก็ภาวนาที่จะเห็น
โครงการแบบนี้เกิดขึ้นมา ๑๐ กว่าปีแล้ว เพราะผมเชื่อว่าโครงการในลักษณะนี้โดยเฉพาะอย่างยิ่ง
30 การขนส่งทางรางโดยใช้เทคโนโลยีที่เป็นความเร็วสูงนั้นจะส่งผลทำให้มีการพัฒนาแบบก้าวกระโดด
จะไปส่งผลต่อการกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่ชนบทในส่วนที่สถานีรถไฟหรือรางรถไฟผ่านนะครับ
อย่างไรก็ตามมีเงื่อนไขบางเรื่องที่ผมคิดว่าพี่น้องประชาชนก็อาจจะสงสัยอยู่พอสมควร ซึ่งผมคิดว่า
หลายท่านก็อาจจะตั้งคำถามต่าง ๆ เนื่องจากว่าโครงการนี้เป็นโครงการที่จะเอื้อประโยชน์
ไม่ใช่เฉพาะต่อประเทศไทย แต่จะเป็นโครงการที่เอื้อประโยชน์ในระดับนานาชาติ เป็นการเชื่อมโยง

๑๓

สนช. ๔๕

จรรยาสุ ๓/๓

เส้นทางการคมนาคมเข้าด้วยกัน เพราะเหตุใดเราจึงลงทุนทั้งหมดแทนที่จะเป็นการทำงาน
ในลักษณะที่เป็นการลงทุนร่วมกัน ซึ่งผมเข้าใจว่าทางรัฐบาลก็คงจะมีคำตอบอยู่แล้ว เพียงแต่ว่า
5 ในสภาแห่งนี้ถ้าคำตอบจะได้ออกมาชัดเจนพี่น้องประชาชนที่รับฟังอยู่ทางบ้านก็จะได้เข้าใจว่า
เพราะเหตุใด โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการในระยะแรกกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา
รัฐบาลจึงตัดสินใจที่จะเป็นผู้ลงทุน ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์แทนที่จะเป็นการร่วมลงทุน

- ประการที่ ๒ ที่ผมได้เคยแสดงความเห็นไว้ในสภาแห่งนี้และในที่สาธารณะ
หลายแห่ง ก็คือว่าโครงการที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานก็ดี โครงการที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูงก็ดี
10 โครงการที่จะนำความมั่งคั่งมาสู่ประเทศชาติก็ดี ควรจะต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานหลักการปรัชญาของ
การไม่ทอดทิ้งใครไว้ข้างหลัง ตั้งแต่เริ่มต้นคือการออกแบบหรือแม้กระทั่งการเขียนที่โออาร์ (TOR)
ซึ่งผมไม่แน่ใจว่าการที่เราใช้บริการของทางจีนแต่เพียงผู้เดียวหรือเป็นหลักเราจะสามารถเข้าไป
กำหนดเพื่อให้มีการออกแบบในลักษณะที่เอื้อประโยชน์ในการเข้าถึงและใช้ประโยชน์ของคน
ทุกกลุ่ม ทุกคน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องที่ผมรณรงค์มาตลอด ก็คือการออกแบบที่เป็นสากล เป็นมิตร
15 และเป็นธรรมเพื่อทุกคนหรือยูนิเวอร์ซอล ดีไซน์ (universal design) เรื่องนี้เป็นเรื่องที่มีพี่น้อง
ประชาชนหลายฝ่ายได้ร่วมกันต่อสู้มาเป็นระยะเวลายาวนาน ๒๐ กว่าปีแล้ว เราก็ยังไม่ประสบ
ความสำเร็จ โครงการที่เกิดก่อนปี ๒๕๕๐ ล้วนแล้วแต่มีลักษณะการออกแบบการก่อสร้าง
ที่ไม่เป็นมิตร ไม่เป็นธรรม และไม่เป็นสากลทั้งสิ้น ข้ออ้างในสมัยนั้นก็คือยังไม่มีกฎหมายบังคับ
สิ่งที่ผมไม่อยากจะยืนยันที่สุดสำหรับโครงการนี้ ก็คืออะไรที่ไม่มีกฎหมายบังคับก็คือง่ายไม่ต้องทำ
20 ผมคิดว่ารัฐบาลชุดนี้น่าจะมองการณ์ไกลไปว่าการรอให้มีกฎหมายบังคับแล้วจึงค่อยทำ เราน่า
จะมองเรื่องเหล่านี้เป็นการสร้างข้อได้เปรียบทางธุรกิจในระยะยาว เพราะผมคิดว่าถ้าเราคิดจะเอา
ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคม ถ้าเราคิดจะเอาประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว
เป็นศูนย์กลางการจับจ่ายใช้สอย เป็นศูนย์กลางในเรื่องสุขภาพ เราก็ต้องยอมรับว่าผู้คนที่จะมาใช้
บริการนั้นจะมีความแตกต่างหลากหลาย ความต้องการ ข้อจำกัดในการเข้าถึงสาธารณูปโภค
25 โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านคมนาคมนี้ก็ต้องมีความแตกต่างหลากหลายด้วยเช่นกัน เพราะฉะนั้น
แค่มองในเรื่องของผลตอบแทนทางเศรษฐกิจระยะยาว ซึ่งผมเข้าใจว่าเป็นหัวใจสำคัญที่รัฐบาล
ชูเรื่องนี้มาโดยตลอด เพราะผมเองก็ไม่เชื่อเหมือนกันว่าล้าพั้งแต่ผลตอบแทนจากค่าโดยสารนี้จะ
คุ้มต่อการลงทุน แต่ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาลในวงกว้างต่างหากที่เป็นเรื่องสำคัญ -

- แล้วเฉพาะเรื่องของการออกแบบก็ดี ก่อสร้างพัฒนาระบบนี้ได้คำนึงถึงประโยชน์ในการเข้าถึงของทุกคน ทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องความปลอดภัยด้วยครับ ที่เราทราบกันอยู่ก็คือกรณี
- 5 แอร์พอร์ต ลิงค์ (airport link) ที่มีสภาพสตรีตลงไปที่รางรถแล้วก็เสียชีวิตไปเมื่อไม่นานมานี้ก็เป็นอุทาหรณ์ แล้วผมคิดว่าเรื่องความปลอดภัยก็ดี เรื่องความสะอาดก็ดี เรื่องความเป็นอิสระมีศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ของผู้ที่จะมาใช้ก็ดีที่น่าจะอยู่ในใจของรัฐบาล และที่ผมกังวลต่อไปก็คือว่า
- อันนี้เป็นคำถามที่รับมาจากหลายฝ่าย ก็คือการที่เรานำเข้าเทคโนโลยีชนิดที่เรียกว่ามาจากแหล่งเดียว เราจะมีหลักประกันในเรื่องของการถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูง โดยที่เราสามารถ
- 10 ที่จะมาต่อยอดหรือสามารถเรียนรู้แล้วก็พัฒนาเทคโนโลยีภายในประเทศให้ก้าวหน้าหรือต่อยอดต่อไปในอนาคตได้หรือไม่ มหาวิทยาลัยต่าง ๆ สถาบันการศึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานที่ทำงานด้านวิจัยพัฒนาจะเข้าไปมีส่วนร่วมในการรับการถ่ายทอดเทคโนโลยี และกระทั่งมีการต่อยอดและพัฒนาเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่องหรือไม่ อย่างไร อันนี้เป็นเรื่องที่ผมคิดว่าเป็นความหวังโย
- เพราะว่าเราคงไม่สามารถที่จะแค่ซื้อเทคโนโลยีเข้ามาแล้วก็ได้รับการอบรมให้เป็นแค่ผู้ใช้
- 15 ซ่อมได้นิด ๆ หน่อย ๆ พอเครื่องเสีย พออะไหล่เกิดชำรุดขึ้นมาก็ต้องสั่งซื้ออย่างเดียว อันนี้ก็คงไม่เป็นสิ่งที่พึงปรารถนา ถ้าเราจะทำให้โครงการนี้เป็นการยกระดับอัปเกรด (upgrade) ฝีมือคนไทยอย่างแท้จริง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของเทคโนโลยีขั้นสูง เราก็ต้องจัดการกำหนดให้มีการพัฒนาระบบการศึกษา ระบบค้นคว้าวิจัยของเราเพื่อรองรับการพัฒนาในครั้งนี้ด้วย
- นั่นก็จะนำมาซึ่งความมั่นคง มั่งคั่งและยั่งยืนที่รัฐบาลได้พูดอยู่เสมอ ผมก็หวังว่าโครงการนี้
- 20 จะเป็นโครงการที่ก่อให้เกิดประโยชน์ไม่เป็นโทษต่อผู้ใด นำความผาสุกมาสู่พี่น้องประชาชนและประเทศชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตามหลักการที่ไม่ทอดทิ้งใครไว้ข้างหลังแม้เพียงคนเดียว แล้วก็ขอให้การสนับสนุนในหลักการของโครงการนี้ครับ ขอขอบคุณมากครับท่านประธาน
- (การประชุมดำเนินมาถึงตอนนี้ ศาสตราจารย์พิเศษพรเพชร วิชิตชลชัย
- ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้ลงจากบัลลังก์ โดยมอบให้ นายพีระศักดิ์ พอจิต
- 25 รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ)
- ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายพีระศักดิ์ พอจิต
- รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง) : ท่านต่อไปครับ รองศาสตราจารย์ประดิษฐ์
- วรรณรัตน์ ครับ

- รองศาสตราจารย์ประดิษฐ์ วรรณรัตน์ : กราบเรียนท่านประธานสภาที่เคารพ
 กระผม รองศาสตราจารย์ประดิษฐ์ วรรณรัตน์ สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ผมขอแสดง
 5 ความคิดเห็นเกี่ยวข้องกับในประเด็นนี้ ก่อนอื่นต้องขอแสดงความชื่นชมและขอบคุนรัฐบาล
 ที่สนใจลงทุนระบบรถไฟความเร็วสูงเชื่อมจากกรุงเทพมหานครไปยังภาคอีสาน
 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของบ้านเรา ก็เป็นที่เข้าใจกันว่าภาคอีสานเรามีพื้นที่มากที่สุดของประเทศ
 มีประชากรมากที่สุดของประเทศ ๒๐ กว่าล้านคน แต่ว่าคนภาคอีสานเป็นคนที่ยจนมากที่สุด
 ของประเทศ คุณภาพชีวิตต่ำที่สุดของประเทศ ระบบการขนส่งมวลชน ระบบคมนาคมจะด้อยที่สุด
 10 ในบรรดาทุกภาค ผมเองเคยนั่งรถไฟไม่ว่าจะไปภาคเหนือลงภาคใต้หรืออยู่ในภาคกลาง ระบบรถไฟ
 ในช่วงเวลา ๑๐ - ๑๕ ปีที่ผ่านมาก็พัฒนาอย่างที่เราเห็นค่อนข้างจะชัดเจน แต่ว่าภาคอีสานเราจะได้มี
 การพัฒนาที่น้อยมากจะเห็นว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยสัดส่วนของคนในประเทศเกิดขึ้นกับคนภาค
 อีสานมากที่สุด เพราะว่ารถไฟคุณภาพที่ต่ำ เขาจำเป็นต้องใช้ทางรถยนต์ ในบรรดาอุบัติเหตุลองคิด
 15 ดูความสูญเสียของประเทศชาติที่เกิดขึ้น ไม่ใช่เฉพาะตัวบุคคล ทรัพย์สิน สิ่งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นมา
 ผมคิดว่าโครงการนี้ที่รัฐบาลสนใจที่จะลงทุนทำรถไฟความเร็วสูงไปถึงหนองคาย ก็ถือว่าเป็นสิ่งที่
 จะดีต่อประชาชนของภาคอีสาน ภาคอีสานก็จะมีเศรษฐกิจที่ดีขึ้น การขนส่งสินค้า การท่องเที่ยว
 ก็จะพัฒนามากขึ้นแล้วก็จะดึงดูดประตูช่องทางส่งสิ่งต่าง ๆ ออกไปสู่อาเซียนตามนโยบายการลงทุน
 ของประเทศเพื่อจะขยายเศรษฐกิจไปร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน แต่มีสิ่งหนึ่งที่ผมได้ยินจากพี่น้อง
 20 ชาวจังหวัดนครราชสีมาพูดมาว่า รถไฟที่ทำก่อนที่จะเข้าตัวเมืองโคราชจะเป็นการยกระดับ
 รถไฟที่อยู่บนระดับ แต่พอเข้าตัวเมืองโคราช พี่น้องเขาให้ข้อมูลมาว่าก็จะลงมาระดับพื้นดิน
 ระยะทางก็ประมาณสัก ๑๕ กิโลเมตร ทีนี้ระยะทาง ๑๕ กิโลเมตรพอเข้าตัวเมืองอยู่บนพื้นระนาบ
 เพราะฉะนั้นก็ต้องมีกำแพงกัน เขาเป็นห่วงตรงที่ว่าถ้ากำแพงกันระยะยาวไปถึง ๑๕ กิโลเมตร
 สิ่งที่เกิดขึ้นคือทัศนวิสัย ทัศนียภาพของตัวเมืองก็จะเสียไป แล้วการคมนาคมทางรถยนต์ก็จะติด
 25 ทำให้มีความลำบากในการใช้ถนน อันนี้ขอความชัดเจนตรงนี้ เพราะถ้าสมมุติว่าเราจะทำประโยชน์
 25 ให้กับทางภาคอีสาน ถ้าหากว่าประโยชน์ที่เกิดขึ้นทางนอกเมือง แต่ทางในเมืองจะมีอุปสรรค
 ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ อันนี้ผมว่าทางเราก็ต้องพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง ขอความชัดเจนตรงนี้ด้วยครับ
 ขอขอบพระคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายพีระศักดิ์ พอจิต
 รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง) : ท่านต่อไป พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ ครับ

พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ : กราบเรียนท่านประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
 ที่เคารพ กระผม พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ จากการชี้แจงของท่านรัฐมนตรีก็ทำให้เรามีความเข้าใจ
 5 โดยเฉพาะในเรื่องการดำเนินการของคณะกรรมการการคมนาคม ผมในนามของประธาน
 คณะกรรมการการคมนาคม ก่อนอื่นขอกราบขอบพระคุณผ่านทางท่านรัฐมนตรีที่ได้มีการเชิญ
 คนในกระทรวงคมนาคมได้มาชี้แจงหลายครั้งหลายเรื่อง ซึ่งในเรื่องนี้เมื่อสัปดาห์ต้นเดือน
 ที่ผ่านมา คณะกรรมการก็ได้มีการเชิญผู้แทนของทางกระทรวง แล้วก็ทางการรถไฟ
 แห่งประเทศไทยได้มาชี้แจงในเรื่องนี้ ก็ได้สร้างความเข้าใจ สร้างความรับรู้ได้เป็นอย่างดีเพิ่มมากขึ้น
 10 เพราะว่าในเรื่องนี้เป็นเรื่องที่อยู่ในความสนใจของพี่น้องประชาชน แต่อย่างไรก็ตาม ก็มีประเด็น
 ที่อยากจะกราบเรียนถามไปทางท่านรัฐมนตรีได้ช่วยชี้แจงเพื่อให้พี่น้องประชาชนซึ่งยังไม่เข้าใจ
 ในเรื่องหลาย ๆ ประเด็น เพื่อจะชี้แจงให้ทราบ

ในเรื่องแรกขออนุญาตสอบถามตรงนี้เลยว่า ทราบดีว่านโยบายในเรื่องของ
 การให้มีรถไฟความเร็วสูงไทย - จีนนี้มีการดำเนินการร่วมกันระหว่างไทย - จีน มา ๒ - ๓ รัฐบาล
 15 แล้ว จนกระทั่งมาถึงรัฐบาลนี้ ท่านนายกรัฐมนตรีก็ได้พยายามเร่งรัดแล้วก็ทราบว่ามีการประชุม
 กับไทย - จีนมาหลายครั้งแล้ว จนกระทั่งเมื่อเดือนที่แล้ว คสช. ได้มีคำสั่ง ที่ ๓๐/๒๕๖๐ ในเรื่อง
 ยกเว้นการบังคับใช้ พ.ร.บ. วิศวกร พ.ศ. ๒๕๕๒ และ พ.ร.บ. สถาปนิก พ.ศ. ๒๕๔๓ ในเรื่องนี้
 อยากจะเรียนถามท่านรัฐมนตรีหรือท่านปลัดกระทรวงคมนาคมได้ชี้แจงเพื่อให้พี่น้องประชาชน
 ได้เข้าใจว่า สิ่งที่ยกเว้น คือยกเว้นอย่างไรบ้าง แล้วก็อะไรที่จะต้องยังคงอยู่ในการใช้บังคับตาม
 20 พระราชบัญญัติทั้ง ๒ ฉบับนี้ นั่นคือเรื่องที่ ๑ ครับ

เรื่องที่ ๒ เรื่องของการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ตามที่ท่านรัฐมนตรีชี้แจงว่า
 ถ้าเราดูตัวเลขผลตอบแทนในเฟส (phase) ที่ ๑ กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ผลตอบแทน
 อีไออาร์ (EIR) ประมาณ ๘ แต่ว่าถ้าเรารวมถึงการพัฒนาพื้นที่รอบข้างแล้วตัวเลขจะสูงขึ้น
 แต่อย่างไรก็ตามก็พอเข้าใจได้ ในเฟสที่ ๒ ที่จะมีจากนครราชสีมาไปที่หนองคาย หลังจากนั้น
 25 การเชื่อมต่อระบบรถไฟกับลาว กับจีน ตามภาพที่ท่านฉาย ในเรื่องนี้ทราบว่าได้มีการคุยกัน ได้มี
 การหารือแล้วได้มีการวางแผนกันแล้วหรือไม่ อย่างไร นอกจากการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน
 ทางด้านเหนือและทางด้านใต้ ไทยกับมาเลเซีย หรือว่าทางด้านตะวันออก ด้านตะวันตกได้มีการ
 เตรียมการไว้อย่างไรในเรื่องนี้ ในเรื่องของการเชื่อมต่อกับรถไฟของประเทศเพื่อนบ้าน-----

นอกจากนี้ในเรื่องของการเชื่อมระบบของรถไฟภายในของเราก็ยังเป็นที่ติดใจอยู่เล็กน้อยว่า
 รถไฟความเร็วสูงของเราจะมี ๒ ระบบ ระบบจากกรุงเทพมหานครไปจังหวัดนครราชสีมา แล้วก็
 5 จังหวัดหนองคายในระบบของประเทศจีน แต่ก็ทราบว่าจะมีระบบของประเทศญี่ปุ่นเข้ามาจะครับ
 ในเรื่องนี้มีความก้าวหน้าอย่างไร แล้วก็จะมีการเชื่อมโยงกันอย่างไรในเรื่องนี้

ในประเด็นที่ ๓ ในเรื่องของการลงทุนเงินกู้ จากเอกสารก็ทราบว่าภาระเงินลงทุน
 ตามที่ท่านรัฐมนตรีชี้แจงภาระการลงทุน ๑.๗๙ ล้านบาทนี้ประเทศไทยเป็นการลงทุน
 ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ ในเรื่องนี้ขอทราบที่มาของเงินลงทุนว่ายังเป็นเงินกู้จากประเทศจีนอยู่หรือไม่
 10 หรือเป็นการกู้ภายในประเทศ หรือว่าดำเนินการจากแหล่งใดก็ขอความชัดเจนในเรื่องนี้ด้วยครับ
 สุดท้ายอีกส่วนหนึ่งก็คือว่าในเรื่องของพื้นที่ที่จะเวนคืน ซึ่งในเรื่องนี้พี่น้องประชาชน

ก็ยังมีความกังวลและมีความห่วงใยเรื่องของการที่จะได้รับผลกระทบมีความเดือดร้อน แผนแบบ
 ที่ออกมาชัดเจนหรือยัง พื้นที่ที่จะต้องมีการเวนคืนชัดเจนหรือยัง จะได้มีการประชาสัมพันธ์ให้พี่น้อง
 ประชาชนรับทราบแต่ขั้นต้น เพราะฉะนั้นตามตัวเลขที่ท่านรัฐมนตรีได้ชี้แจงเมื่อสักครู่นี้

15 จำนวน ๘๑๕ ไร่ กับ ๑,๙๙๗ ไร่ ทั้ง ๒ ขั้นตอนของกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมา
 ถ้าอย่างนี้จะทำให้พี่น้องประชาชนมีการเตรียมตัวได้ ถ้าเรามีความชัดเจนตรงนั้นได้ในเรื่องของการ
 การเวนคืน ก็เป็นประเด็นที่ขออนุญาตกราบเรียนถามท่านรัฐมนตรีหรือท่านปลัดกระทรวงที่ได้
 มาชี้แจงในวันนี้ อย่างไรก็ตาม ในเรื่องนี้ผมเห็นด้วยในเรื่องของความจำเป็นที่จะต้องมีการ
 ดำเนินการเพื่อให้เกิดการพัฒนาในประเทศของเรา แล้วก็เป็นการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านด้วย
 20 ขอขอบคุณครับ

(การประชุมดำเนินมาถึงตอนนี้ ศาสตราจารย์พิเศษพรเพชร วิชิตชลชัย
 ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้กลับมาขึ้นบัลลังก์ ทำหน้าที่ประธานของที่ประชุมต่อไป)
 ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ต่อไปท่านยุทธนา ทัพเจริญ และตามด้วย
 พันตำรวจโท พงษ์ชัย วราชิต เขียวครับ

25 นายยุทธนา ทัพเจริญ : กราบเรียนท่านประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
 กระผม นายยุทธนา ทัพเจริญ สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ก่อนอื่นกระผมต้องขอขอบคุณ
 ที่ทางรัฐบาลได้มีการกำหนดให้มีการสร้างรถไฟความเร็วสูงขึ้นนะครับ เพราะเนื่องจากรถไฟ
 ความเร็วสูงนี้จะเป็นการเปิดศักราชใหม่ของระบบรถไฟไทยเป็นไฮ สปีด (High Speed)

เพราะจะเป็นการขยายฐานความเจริญออกสู่ภูมิภาค เสริมขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ และสร้างคุณภาพที่ดีให้กับคนไทยทุกคนอย่างยั่งยืน ต่อไปนี้เป็นข้อสังเกตที่จะให้รัฐบาล

- 5 ให้ทางกระทรวงได้ไปดำเนินการเพื่อที่จะให้โครงการนี้เกิดขึ้นด้วยความรวดเร็วในระดับ จากรายงานที่เสนอมานี้ ที่ได้พิจารณาคุณูปการก่อสร้างระยะที่ ๑ เป็นการเชื่อมต่อที่ในอนาคตจะต้องเชื่อมต่อกับประเทศจีนลงมา แล้วก็ต้องเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ปรากฏว่าตัวเลขเอฟไออาร์อาร์ (FIRR) นี้ดูแล้วอาจจะไม่น่าลงทุน แต่ส่วนอีไออาร์อาร์ (EIRR) นี้แต่ละระดับ ๑๑.๖๘ ระดับ ๑๒ ซึ่งก็ยังไม่ดีนัก ในรายงานนี้ผมขอเสนอว่า ควรจะมีการดูรายละเอียดเพิ่มเติมว่าถ้า ๔ ปี
- 10 สร้างเสร็จแล้วนี้การเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน จังหวัดข้างเคียงน่าจะมีตัวเลขที่สูงกว่านี้ เพื่อเป็นข้อมูลในการประกอบการพิจารณาการลงทุน

- ประการที่ ๒ ในรายงานว่าจะมีการสร้างเสร็จเรียบร้อยในปี ๒๕๖๔ มีผู้โดยสารประมาณ ๕,๓๐๐ คน ซึ่งตรงนี้ขัดกับหลักความจริง เพราะความจริง ณ ปัจจุบันนี้การเดินทางไปทางโคราชโดยรถยนต์นี่รถติดมากใช้เวลา ๓ - ๔ ชั่วโมง ในเทศกาลใช้เวลาประมาณร่วม
- 15 ๖ ชั่วโมง คนเดินทางเป็นแสน ผมไม่ทราบว่าในตัวเลขตรงนี้ควรจะมีการเพิ่มเติมว่าได้มีการศึกษาหรือเปล่าว่าคนจากจังหวัดหนองคายนี้เดินทางเข้ามาที่โคราชประสงค์จะนั่งรถไฟความเร็วสูง เข้ากรุงเทพมหานคร ตรงนี้นำมาคิดคำนวณด้วยหรือไม่ ผมไม่ทราบตรงนี้นะครับ เพราะฉะนั้นควรที่จะเพิ่มตัวเลขตรงนี้ด้วย ขณะเดียวกันในรายงานบอกว่ามีดีไซน์ เช็กเกอร์ (design checker) ดีไซน์ เช็กเกอร์เป็นอย่างไร แล้วก็มีส่วนงานที่แคไหน ผมมีความเห็นว่าดีไซน์ เช็กเกอร์
- 20 เนื่องจากการก่อสร้างครั้งนี้การสำรวจออกแบบ การหาข้อมูลในเรื่องงานโยธานี้เป็นเรื่องของฝ่ายประเทศจีน แต่ขณะเดียวกันการสร้างให้เป็นของคนไทย เพราะมูลค่าเนื้องานนี้ประมาณ ๑๒๐,๐๐๐ ล้านบาท แต่ขณะเดียวกันก็มีดีไซน์ เช็กเกอร์มาตรวจ เพราะฉะนั้นจะทำให้งานติดขัดและมีปัญหามาก วิศวกรเขาออกแบบ เขาดำเนินการสร้างนี่นะครับ เพราะฉะนั้นความรับผิดชอบนี้
- 25 เขามีอยู่แล้ว ถ้าเราไปให้คนเป็นดีไซน์ เช็กเกอร์มาตรวจสอบอีกทีหนึ่งงานจะสะดุดหมดและจะเสียงบประมาณ ตรงนี้ผมขอเสนอความเห็นว่าคุณภาพในสัญญาระบุว่าเราสงวนสิทธิ์ที่จะเบรก (break) ที่จะหยุดยั้งการแก้ไขเขาได้ถ้าดูแล้วไม่ถูกต้อง เพราะฉะนั้นการมีตรงนี้อาจจะเป็นการสิ้นเปลืองงบประมาณ อันนี้เป็นเรื่องการเสนอความเห็นนะครับ ไม่ได้เป็นข้อโต้แย้งอะไร

5 ประการที่ ๔ ปรากฏว่าตามที่เสนอมานั้นะครับ ในรายงานหน้า ๑๓ รายงาน วันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐ กำหนดไว้ชัดเจนว่าการศึกษาอีไอเอ (EIA) ปรากฏว่าใช้การศึกษาอีไอเอ กรุงเทพมหานคร – เชียงใหม่ เพราะว่าเส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่กรุงเทพมหานครและก็ ไปอำเภอแก่งคอย ไปโคราช ไปจังหวัดหนองคาย เพราะฉะนั้นในรายงานนี้ควรจะเป็นการศึกษา ในเส้นทางของกรุงเทพมหานคร – หนองคาย ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร – เชียงใหม่ เรียนเพื่อทราบ ในหน้า ๑๓ นะครับ

10 ประการที่ ๕ การก่อสร้างไตรมาสที่ ๒ ในปี ๒๕๖๑ ระบุไว้ชัดว่าการก่อสร้างจะต้อง ดำเนินการให้อีไอเอผ่านเรียบร้อยถึงจะลงนามในสัญญาได้ ขณะเดียวกันคำสั่ง คสช. เป็นการยกเว้น กฎระเบียบในการจัดซื้อจัดจ้างแต่ไม่ได้ยกเว้นเรื่องอีไอเอ ดังนั้นถ้ามีการรายงานครั้งหลังสุด ครั้งที่ ๖ นี้อีไอเอเกิดไม่ผ่าน สมมุติ นะครับ ท่านได้เตรียมการแก้ไขไว้แค่ไหน เพียงใด ซึ่งตรงนี้ จะสอดคล้องกับการเวนคืนที่ดินประมาณ ๘๐๐ ไร่ ในช่วงอำเภอภาชีและก็จากอำเภอแก่งคอย ขึ้นไปทางโคราชอีกประมาณ ๒,๐๐๐ ไร่ การดำเนินการเวนคืนออก พ.ร.ฎ. นี้ต้องกราบเรียนว่า

15 ระยะเวลาต้นปี ๒๕๖๑ ไม่ทันแน่นอน จากประสบการณ์ที่ผ่านมาการออก พ.ร.ฎ. เวนคืนจะต้อง มีแผนที่รายละเอียดที่สามารถบอกได้ชัดเจนและต้องทำรายงานส่งกระทรวงคมนาคม แล้วกระทรวงคมนาคมก็จะต้องตรวจสอบและนำเสนอ ครม. จาก ครม. แล้วส่งไปกฤษฎีกา กฤษฎีกาเห็นว่ารายละเอียดนั้นไม่เพียงพอส่งกลับมาทำอีก ย้อนไปอีกรอบหนึ่งนะครับ แล้วในขณะเดียวกันเมื่อทำเสร็จเรียบร้อยแล้วก็ต้องกลับมา ครม. อีก เพื่อ ครม. อนุมัติอีกรอบหนึ่ง

20 ผมว่าระยะเวลาเพียงไม่กี่เดือนนี้ที่จะเริ่มดำเนินการนี้ไม่น่าจะทันก็จึงเสนอความเห็นว่าจะทำ คู่ขนานไปเลย ทั้งอีไอเอถ้าไม่สำเร็จจะอย่างไร ถ้า พ.ร.ฎ. ไม่เสร็จตามเวลาจะอย่างไร ก็เป็นข้อสังเกตนะครับ

25 ประการที่ ๖ อยากจะกราบเรียนว่า ในรายงานนี้ปรากฏชัดเจนว่าประเทศจีน เป็นคนสำรวจออกแบบรายละเอียดงานโยธา ขณะเดียวกันการก่อสร้างให้เป็นของประเทศไทย เพราะเนื่องจากเนื้องานเป็นจำนวนมาก อันนี้ไม่เป็นไรนะครับ เมื่อดำเนินการไปแล้วเพราะลง เอ็มโอยู (MOU) ไปแล้ว แต่มีปัญหาที่จะเสนอความเห็นก็คืองานระบบ ซึ่งงานระบบนี้ทำไม่มาให้ ประเทศจีนเขาดำเนินการทั้งหมด แล้วเรากำหนดไว้ในข้อสัญญาที่สงวนสิทธิ์จะทำอะไร เพราะเนื่องจากการออกแบบการก่อสร้าง คนออกแบบเขารับผิดอยู่แล้ว ถ้าขณะเดียวกัน คนออกแบบ ๆ แล้วคนควบคุมไปได้แย้งไปคัดค้านทะเลาะกันตาย งานไม่เสร็จแน่นอน

๒๐

สนช. ๔๕

วรณช ๕/๔

5 ตรงนี้ก็ขอเสนอความเห็นเพราะว่าการควบคุมระบบนี้ควรจะกำหนดไว้ชัดเจน แล้วก็เงินไม่มาก ประมาณ ๑,๗๐๐ ล้านบาท เพราะว่าเนื้องานถึง ๑๒๐,๐๐๐ ล้านบาท ตรงนี้ก็ขึ้นข้อสังเกตไว้ว่า เราควรมีข้อสงวนสิทธิ์นะครับ ประกอบกับในข้อนี้ตามรายงานนี้ไม่ค่อยชัดเจนเนื่องจากว่า ประเทศจีนเป็นผู้ออกแบบ งานระบบนี้ก็อยู่ในข้อ ๒ ซึ่งควรจะรวมในสัญญาโยธา เพราะงาน โยธาเขียนว่าโยธาเฉย ๆ แต่งานระบบไปอยู่กับงานติดตั้งเครื่องจักรกลไปรวมกันตรงนี้ทำให้สับสน ดูแล้วแยกกันไม่ออกนะครับ

ข้อเสนอประการที่ ๗ ก็กราบเรียนว่าต่อไปในอนาคตจะมีการจัดตั้งองค์กรพิเศษที่เป็นอิสระ ตรงนี้อาจจะให้ทำคู่ขนานกันโดยเฉพาะกรรมการขนส่งทางราง กรรมการขนส่งทางรางต้องเร่งเกิดให้ได้ เพราะถ้ากรรมการขนส่งทางรางเกิดช้าจะมีปัญหาในเรื่องการจัดตั้งองค์กรพิเศษในอนาคต ถ้าอยู่ในกระทรวงคมนาคมก็ไม่น่าจะมีปัญหาอะไร แต่เนื่องจากว่าองค์กรพิเศษตอนนี้ยังไม่ตั้ง การรถไฟดำเนินการ การรถไฟกู้เงิน สมบัติตกเป็นของการรถไฟ แต่ในขณะเดียวกันในอนาคตท่านจะเอาสมบัตินี้ไปโอนให้องค์กรอิสระจะมีปัญหาช้ารอนะครับ เหมือนกับ ปตท. ส่งน้ำมันทางท่อให้กับบริษัทลูก แล้วในที่สุดจะช้ารอยศาลปกครองจะเพิกถอน เพราะฉะนั้นท่านต้องเตรียมการตรงนี้ได้ด้วยนะครับ

ประการที่ ๘ ในการลงทุนควรจะมีการจูงใจผ่อนผันในเรื่องภาษี เพื่อจูงใจคนที่จะเข้ามาดำเนินการได้มากขึ้น สิ่งสำคัญในการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงครั้งนี้ ปรากฏว่าควรจะมีการประชาสัมพันธ์ให้ชัดเจนและให้มากขึ้น เพราะบทเรียนที่เกิดขึ้นคือที่โคราชนะครับที่โคราชปรากฏว่าจะตัดทางคู่ แต่เนื่องจากการประชาสัมพันธ์น้อยไม่เพียงพอ ในท้ายที่สุดก็จะไปกันแบ่งเป็น ๒ ส่วน เป็นแบบออกแตก เพราะฉะนั้นชาวบ้านก็จะไม่เข้าใจ แล้วก็มาร้องเนื่องจากอาจจะมีปัญหาตามมา ถ้าประชาสัมพันธ์ไม่ดี ในส่วนนี้ขอให้เร่งประชาสัมพันธ์ด้วยเรื่องรถไฟความเร็วสูง

ประการสุดท้ายข้อที่ ๙ มีแผนในการถ่ายทอดองค์ความรู้เป็นสิ่งที่ดี แต่สิ่งสำคัญคือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกระทรวงคมนาคมนี้ควรที่จะกำหนดแผนบุคลากรด้วยนะครับ แผนที่เตรียมบุคลากรจะเป็นสิ่งสำคัญ เพราะเนื่องจาก ณ วันนี้คนขาด ผลิตภัณฑ์ไม่ทันจะมีปัญหาตามมา ก็ขอขอบคุณครับ

ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ถัดไปท่านพันตำรวจโท พงษ์ชัย วราชิต แล้วก็ตามด้วยท่านตวง อันทะไชย นะครับ เชิญครับ

พันตำรวจโท พงษ์ชัย วราชิต : กราบเรียนท่านประธานสภาที่เคารพ กระผมพันตำรวจโท พงษ์ชัย วราชิต สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เรื่องรถไฟความเร็วสูงมีประโยชน์อะไรกับประเทศไทย ซึ่งเมื่อสักครู่ที่ท่านรัฐมนตรีก็ได้พูดไปแล้วเกี่ยวโยงมากับเรื่องวัน เบลท์ วัน โรด (One Belt One Road) ซึ่งถ้าเราได้เชื่อมต่อก็คจะเป็นประโยชน์กับประเทศ แต่ผมอยากจะฝากท่านรัฐมนตรีกลับไปว่า วันนี้ที่ท่านแจ้งว่าเราเป็นผู้ลงทุน ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ ผมดีใจนะครับ เพราะการต่อรองการทำธุรกิจนี้เป็นการต่อรองในเชิงของความได้เปรียบและเสียเปรียบ ฉะนั้นตรงนี้

วันนี้เราเป็นเจ้าของ แต่เราต้องพึ่งพาทางเทคโนโลยี เราต้องพึ่งพาวิชาการบางส่วนที่เราแย้งว่าไม่ถึง
 แต่ท่านทราบไหมครับ สิ่งเหล่านี้ถ้าท่านก้าวไม่ถึงวันนี้เป็นโอกาสของประเทศไทยที่เราจะก้าวเดิน
 5 ต่อไป ผมอยากจะเรียนท่านว่าวันนี้ท่านคิดว่า ที่ท่านลงทุนแล้วจะเทิร์น (turn) กลับมาในขณะที่
 ก่อสร้างได้อย่างไร เทิร์นกลับนะครับ ๑. ความรู้ ๒. พัฒนาประเทศ ๓. เรื่องของเอสเอ็มอี (SMEs)
 ตัวนี้จะเป็นตัวที่จะเทิร์นกลับมาโดยที่รัฐบาลไม่ต้องมาซัพซาย (subsidize) อย่างทุกวันนี้ที่บาง
 กระทรวงที่ไปบอกในคณะรัฐมนตรีว่าจะเอาเงินไปพัฒนาเอสเอ็มอีที่หมื่นล้านบาท ก็แสนล้านบาท
 ลงทุนไปเกือบ ๒ แสนล้านบาทแล้ว แต่ถามว่าได้ประโยชน์อะไรไหม แม้กระทั่งผมตั้งกระทู้ถาม
 10 รัฐมนตรียังไม่กล้ามาตอบ ผมก็งงเลือนมาเรื่อย อันนี้จริง ๆ แล้วเป็นคุณกับประเทศ ฉะนั้นท่าน
 คิดถึงตัววัน เบลท์ วัน โรด แล้วก็วันนี้เรื่องความเร็วสูง ในขณะที่เดียวกันรถไฟรางคู่ ถ้าท่านทำได้ถูก
 แล้วท่านเห็นขอนแก่นโมเดล (model) ไหมครับ ท่านเห็นภูเก็ตโมเดลไหมครับ การพัฒนาเมือง
 กำลังจะมาเชื่อมต่อ อันนี้คือเป็นคุณ แต่ในขณะที่เดียวกันวันนี้ถ้าท่านทำประชามย์พันธึ่ดี ๆ นะครับ
 ท่านเห็นไหมครับ เมื่อสักครู่ที่ท่านพูดถึงพิษณุโลก ผมดีใจที่ท่านมองออกไปถึงคุณหมิง แล้วมอง
 15 ออกไปถึงแม่สอด เพราะทว่าท่านเห็นไหมครับมาแม่สอดใกล้นิดเดียว วันข้างหน้าอย่างไรเขาก็ต้อง
 มาวัน เบลท์ วัน โรด เพราะอะไรครับ ประเทศจีนวันนี้เขาตั้งธนาคารมาถูกต้อง แล้วประเทศไทย
 เราก็มียึดหุ้นอยู่ส่วนหนึ่ง เพื่อมาพัฒนาเรื่องการสาธารณูปโภคทั้งหลาย ฉะนั้นในรัฐบาลนี้
 วันนี้ที่ท่านลงทุนแล้ว แล้วท่านเอาอย่างชัดเจนอย่างนี้ ท่านลองคิดถึงภาพรวมเหนือแล้วลงไป
 ถึงที่สุด ท่านทราบไหมครับ มีนักธุรกิจอีกหลายสิบลุ่มอยากจะขอลงทุนร่วมในประเทศไทย
 20 ทำไมเขาถึงคิดจะขอลงทุนในบ้านเรา เขาดูออกครับว่าวันนี้เราเข้าสู่อาเซียน เมื่อเข้าสู่แล้วเขาดูแล้ว
 ว่าประเทศไทยมีโอกาสเป็นฮับ (hub) เกือบทุกด้าน เพียงแต่ว่าวันนี้ที่เราต่างคนต่างทำ อันนี้ผมขอตั้ง
 ข้อสังเกตว่าวันนี้ทำอย่างไรให้มารวมเป็นกลุ่มเดียว ท่านเห็นไหมครับ การขนส่งทางอากาศที่
 ผมพูดกับท่านรัฐมนตรีตั้งแต่ครั้งที่ท่านเคยมาตอบเรื่องของไอเคโอ (ICAO) ผมบอกท่านทำดี ๆ
 ประเทศไทยไม่ต้องหาเงินที่ไหน ตัวไอเคโอตัวนี้ตัวทำเงินทอง ลานบินยิ่งกว่าบูเพอร์อีกครับ
 25 ยิ่งกว่าบูเพอร์อีก ทางน้ำ ท่านเห็นไหมครับ ท่านอย่าไปมัวหลงทางที่เขาประท้วงอะไรของอีไอเอ
 (EIA) อันนี้ผมไม่ว่า ทางจังหวัดสตูล เราเปลี่ยนสถานที่ได้เลย ไม่จำเป็นมหาชัยท่านเห็นหรือเปล่า
 ไม่กระทบอีไอเอ (EIA) นั่นเป็นตัวศูนย์ได้ ท่านเห็นไหมครับ ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ๓ อย่าง
 ท่านไม่ต้องไปหาเงิน ไม่ต้องไปกู้เงินที่ไหน ตัวเหล่านี้ถ้าท่านพัฒนามาถูกนะครับ ท่านจะได้เงินโดย

๒๓

สนช. ๔๕

ศุภลักษณ์ ๖/๓

- ไม่ต้องไปกู้ใครเลย แล้วไม่ต้องไปพึ่งพาอาศัยใคร ไอเคโอนี่ท่านลองคิดดู วันนี้กำลังแก้ไขกฎหมายฉบับนี้อยู่ ผมทราบ ๗๒๐,๐๐๐ กว่าเที่ยวต่อปี ถ้าทำไปล้านเที่ยวต่อปี ท่านลองคิดดูเที่ยวละ
- 5 ๓๐,๐๐๐ บาท ท่านไปคิดดู ล้านเที่ยว ๓๐,๐๐๐ ล้านบาท การก่อสร้างไม่ใช่วันนี้เสร็จ วันนี้ก่อสร้างเสร็จพุงนี้เสร็จไม่ใช่ ต้องใช้ระยะเวลาเป็นปี แล้วเวลาการจ่ายค่าก่อสร้างจ่ายเป็นเทอม ถ้าท่านหาได้ดอกเบี้ยก็ไม่ต้องเสีย ระยะเวลาการจ่ายเทอมนี้ก็ไม่ใช่ว่าวันนี้ เดือนหน้าต้องจ่ายแล้ว ไม่ใช่
- การก่อสร้างก็ปีกว่าจะแล้วเสร็จ ในเวลาเดียวกันท่านชยับทางภาคเหนือ ผมอยากให้รัฐบาลในเมื่อ
- มาทางภาคอีสานแล้วก็ไปทางภาคเหนือ ทางภาคใต้พร้อมกันเลย ท่านอย่ากลัวเรื่องเงินทุนครับ
- 10 ไม่ต้องกลัวเรื่องเงินทุน ท่านไม่ต้องกลัวว่าที่มีใครเขามาพูดว่าต้องไปเป็นหนี้ เป็นรัฐบาลต้องกู้เงินก็ล้าน ๆ อะไร ไม่ใช่ ถ้าท่านพัฒนาอย่างนี้เป็นนะครับ หรือหาผู้ร่วมทุน ถ้าจำเป็นต้องร่วมทุนก็ต้องร่วม ถ้าท่านทำได้อย่างนี้ท่านรู้ไหมครับว่า เทิร์น แบค (turn back) กลับมาที่กระทรวง
- การคลังเท่าไร ท่านคำนวณได้ เพราะเรามีนักวิชาการมาก แล้ววันนี้ตัวนี้ผลสุดท้ายไปสะท้อน
- ตรงไหนครับ สะท้อนไปถึงเอสเอ็มอี เรื่องเดียวแต่สามารถไปได้ตั้งหลายเรื่อง โดยที่รัฐไม่ต้องลงทุน
- 15 อะไรมากมาย ไม่อยากเป็นทุกวันนี้รัฐบาลอะอะเหมือนต้องอุ้ม เปรียบเสมือนเป็นพ่อแม่ แต่ต้องอุ้มคนถึง ๗๗ ล้านคน ถามว่ารัฐบาลจะทำได้อย่างไร เอาเงินที่ไหนมาให้ เป็นไปไม่ได้ เพราะฉะนั้น
- ตรงนี้ถ้าสมมุติท่านทำตัวนี้ขึ้นมา วันนี้รถไฟความเร็วสูง ท่านรู้ไหมครับ ๑. ได้วัน เบลท์ วัน โรด จีน เขาฉลาดไม่ใช่เขาโง่ ไม่ใช่เขาไม่รู้ยุทธศาสตร์แผนผังของประเทศไทย เขารู้ทุกจุด เหนือเข้าทางไหน
- เหนือเข้าทางคุณหมิง เชียงรายกับทางแม่สอด เขามองแล้วอันไหน เพียงแต่เขาได้ประโยชน์มากกว่า
- 20 เราเท่านั้น -----

เพราะฉะนั้นตรงนี้ผมก็อยากจะขอฝากท่านรัฐมนตรีเป็นข้อสังเกตทั้งหมด เพื่อที่วันใดวันหนึ่ง
เมื่อท่านทำแล้วเริ่มก่อสร้างตัวนี้ท่านเอามาพัฒนาตัวเอสเอ็มอีไปในตัว รัฐบาลจะได้ไม่ต้อง

- 5 หลงทางว่าต้องไปซัพพอร์ต (support) ตรงนี้ ต้องไปหาเงินมาให้ที่ همین ก็แสนลำบาก โดยเฉพาะ
นายกรัฐมนตรีท่านนี้ท่านมองเห็นแต่คนจน ท่านสงสาร ท่านพยายามช่วยเหลือ พอพูดเรื่องคนจน
ที่ไร ขอเท่าไรท่านให้หมด เพราะฉะนั้นตรงที่ติดกับทางการเมืองมาเป็น ๑๐ กว่าปี วันนี้เป็นโอกาส
ที่ประเทศเราจะได้พัฒนาอย่างโดยไม่ติดกับทางการเมือง เพราะฉะนั้นสุดท้ายนี้วันนี้ผมตั้งใจ

ว่ารัฐบาลนี้มีความจริงใจกับผู้มีรายได้น้อยและผู้สูงวัย ท่านเห็นไหมจะไปถึงมูลค่าเพิ่มผู้สูงวัยต่อไป

- 10 ในข้างหน้า ขอขอบคุณครับ

ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ท่านต่อไปท่านดวง อันทะไชย แล้วก็
ท่านศาสตราจารย์กิตติคุณภิรมย์ กมลรัตนกุล แล้วก็ตามด้วยท่านวันชัย ศารทูลทัต
และท่านสมชาย แสวงการ ตอนนี้อยู่ท่านดวง อันทะไชย ก่อนครับ

นายดวง อันทะไชย : กราบเรียนท่านประธานที่เคารพ ผม ดวง อันทะไชย

- 15 สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ผมต้องกราบขอบพระคุณรัฐบาลแทนพี่น้องประชาชน
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของผม ผมคิดว่าโครงการนี้จะต้องสนับสนุน แล้วก็ให้กำลังใจ ในที่ขณะผม
ผมเห็นอย่างนี้ท่านประธาน ผมคิดว่านี่คือการปฏิรูปประเทศแบบรอบด้าน ปฏิรูปพื้นที่เศรษฐกิจ
ปฏิรูปทางด้านสังคมการสร้างโอกาส การลดความเหลื่อมล้ำ การทำให้เกิดจุดตัดใหม่ทางเศรษฐกิจ
ที่พี่น้องประชาชนจะมีโอกาสทำมาหากินมากกว่า ประเด็นของผมก็คือว่าผมมีคำถามผ่าน

- 20 ท่านประธานไปยังรัฐบาลก็คือ ผมสนใจกระบวนการในการศึกษาผลที่จะเกิดขึ้นจากโครงการนี้
ในแง่ของวิถีชีวิตของประชาชนมากกว่าที่จะรับรู้ว่าจะประชาชนจะได้นั่งรถไฟ มากกว่าที่จะรับรู้ว่าจะ
ประชาชนจะเสียค่ารถไฟกี่บาท กี่นาที ซึ่งก็ถูกต้อง แต่ว่าคำถามผมก็คือว่าโอกาสที่ประชาชน
จะได้รับจากโครงการนี้คืออะไร มีมากน้อยแค่ไหน เป็นการเตรียมตัวประชาชนเพื่อจะไปสู่ศูนย์กลาง
ทางเศรษฐกิจใหม่อย่างไร โอกาสในการทำงาน โอกาสที่ชาวบ้าน ชุมชนเอสเอ็มอีจะมีโอกาสในการ

- 25 ทำมาหากินคืออะไรบ้าง ใน ๖ สถานี่ที่เกิดขึ้น ผมคิดว่าตรงนี้เป็นสิ่งสำคัญที่ประชาชนตั้งหน้า
ตั้งตารอมากกว่าจะขึ้นรถไฟ นั่นประการที่ ๑

ประการที่ ๒ ผมคิดว่าวันนี้ที่รัฐบาลตัดสินใจถูกแล้ว รัฐบาลนี้ไม่ทำวันหน้าต้องทำ
ในอนาคตข้างหน้าต้องลงทุนแน่นอน ที่สุดภูมิภาคอาเซียนแห่งนี้ก็จะเป็ภูมิภาคอาเซียน + ๖
บวกจีน บวกเกาหลีใต้ ญี่ปุ่น อินเดีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ภูมิภาคนี้ประเทศไทยก็จะเป็

- 30 ศูนย์กลางของภูมิภาคของอาเซียนไปโดยอัตโนมัติ

ผมวกกลับมาที่คำถามที่ผมสนใจมากกว่าอย่างอื่น ก็คือผลกระทบในแง่ของ เศรษฐกิจและโอกาสในการทำมาหากินของประชาชน มีประเด็นดังต่อไปนี้

- 5 ประการที่ ๑ โอกาสที่ประชาชนจะได้มีโอกาสทำมาหากินในย่านธุรกิจใหม่ ๖ สถานี ที่เกิดขึ้นตั้งแต่กรุงเทพมหานครไล่เรื่อยไปจนถึงโคราชนั่นคืออะไร จะมีโอกาสในการนำพาประชาชน ทั้งต่างถิ่นและภายในถิ่นไปสู่แหล่งท่องเที่ยวใหม่ที่จะเกิดขึ้นบนสถานีรถไฟแห่งนี้ได้อย่างไร จะนำไปสู่การสร้างที่พักอาศัยใหม่ที่จะเกิดขึ้นกับผู้ประกอบการทั้งรายย่อย รายเล็ก รายใหญ่ ได้อย่างไร จะส่งผลต่อเศรษฐกิจแน่นอนที่เดียวท่านประธาน ภาพที่เรามองเห็นตอนนี้เลยก็คือว่า
- 10 ต่อไปนี้ผู้คนที่อยู่ในกรุงเทพมหานครที่เผชิญวิกฤติเรื่องของรถติด ผมเข้าใจเลยว่าถ้าดูบทเรียน ของยุโรปเขาจะออกไปอยู่ข้างนอก ไปอยู่แถวโคราช ไปอยู่ภูมิภาค ไปอยู่ข้างนอกหมด การนั่งรถไฟ ความเร็วสูงมาทำงานเพียง ๑ ชั่วโมง ๓๐ นาที ดีกว่านั่งเป็น ๓ ชั่วโมงแล้วไม่ไปไหนมาไหนเลย แล้วก็หายไป – กลับได้สบายมาก นี่ผมไม่รวมสถานีใกล้เคียง ๑ เลยนะครับ นั่นแปลว่าจะเกิดจุดตัด เศรษฐกิจใหม่ที่เกิดขึ้นนอก กทม. ประเด็นสำคัญที่ผมอยากจะถามก็คือว่าประชาชนตัวเล็ก ๆ
- 15 ที่เป็นยายมี ตาสี ตามา ประชาชนเอสเอ็มอีทั่วไปเขาจะมีโอกาสในการที่จะทำมาหากินตามนโยบาย ของรัฐบาลในการลดความเหลื่อมล้ำได้อย่างไร จะบอกได้ไหมท่านประธานครับ โอกาสอย่างนี้ ปกติก็จะเป็นเฉพาะกลุ่มนักธุรกิจที่เขารู้ โอกาสแบบนี้ก็จะเป็นชนชั้นกลางรู้ โอกาสแบบนี้ก็จะเป็น คนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ แต่ท่านประธานผมคิดว่าท่านรัฐมนตรีทราบดีว่าคนที่อยู่บ้านนอก
- 20 อย่างพวกผมไม่ค่อยรู้ เรานึกไม่ออกว่าจุดตัดใหม่ สถานีใหม่ ๖ สถานีเกิดขึ้นจะเกิดธุรกิจอะไร ธุรกิจการขนส่ง ธุรกิจการท่องเที่ยว ธุรกิจการส่งของ ธุรกิจการทำมาหากิน ธุรกิจร้านค้า ธุรกิจ กาแฟ ธุรกิจร้านอาหาร เกิดขึ้นอย่างไร แล้วประชาชนจะมีโอกาสไปทำตรงนั้นได้อย่างไร ผมคิดว่า
- 25 ตรงนี้ต่างหากจะเป็นอุปสรรคต่อผู้คนที่ตั้งแต่ว่าโคราชเข้ามาถึงกรุงเทพมหานครมากกว่าจะเสียค่ารถ แล้วนั่งรถเฉย ๆ นั่นประการที่ ๑ ผมถามท่านประธานว่าถ้ามีผลศึกษาอันนี้ ท่านประธานได้โปรด ให้ทางรัฐบาลนั้นส่งมาให้ท่านสมาชิกที่อยู่ในห้องนี้ด้วย เราจะได้ นำกลับไปบอกประชาชน
- เราจะนำไปบอกพี่น้องประชาชนที่เป็นเอสเอ็มอีบ้าง ชุมชนบ้าง ต่อไปนี้เขาจะทำมาหากินกับ ความเจริญก้าวหน้าที่เกิดขึ้นอย่างไร ที่ผมพูดอย่างนี้ไม่ได้แปลว่าถึงโคราช ถ้าตามนโยบายนี้ไปถึง ประเทศข้างเคียงเรา ไปถึงหนองคาย จะเกิดสถานีขึ้นมากมายเกิดจุดตัดเศรษฐกิจใหม่ขึ้นมากมาย ที่มี ผมจึงอยากจะข้อมูลตรงนี้มากกว่าอย่างอื่น

- ประการที่ ๒ ก็คือบอกให้พี่น้องประชาชนนักธุรกิจทั้งเอสเอ็มอีรวมทั้งนักธุรกิจขนาดใหญ่ของพวกเราทราบด้วยว่าไม่ได้เพียงการลงทุนภายในประเทศเท่านั้น แต่เป็นการลงทุนข้ามภูมิภาค เป็นการลงทุนเชื่อมโยงกันระหว่างประเทศไทยกับภูมิภาคอาเซียน เชื่อมโยงกับถนนสายที่เป็น อีสต์ - เวสต์ อีโคโนมิก คอร์ริดอร์ (East - West Economic Corridor) อย่างไร เชื่อมโยงกับรถไฟที่เป็นยุทธศาสตร์ของอาเซียนที่มาจากจีนมาเชื่อมโยงได้อย่างไร สามารถทำมาหากินกับเส้นทางเหล่านี้ได้อย่างไร ผมคิดว่าตรงนี้เป็นแกนท่านประธานครับ มุมมองอย่างครุมนนี้ ผมมองว่ารถไฟสายนี้คือแกนแห่งเศรษฐกิจใหม่ที่จะเกิดขึ้นในภูมิภาคอีสาน ไม่ใช่ที่มานั่งเสีย
- 10 ค่ำรถแล้วมา แต่คือแกนที่จะนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจ พัฒนาสังคม พัฒนาความเป็นอยู่ วิถีชีวิต สร้างอาชีพ สร้างรายได้ สร้างการมีงานทำ ลดความเหลื่อมล้ำอย่างแท้จริงที่จะเกิดขึ้นกับประเทศนี้เป็นรูปธรรมมากที่สุด ผมอยากจะให้ลองปรับใหม่ ท่านรัฐมนตรีคงจะปรับแล้ว ท่านรัฐมนตรีอยู่กระทรวงนี้มานาน ผมว่าราชการบางส่วนยังมีวิธีคิดว่าพอสร้างถนนคิดเฉพาะสร้างถนน พอสร้างรถไฟคิดเฉพาะสร้างรถไฟ แต่การสร้างถนน การสร้างทางรถไฟนั้นคือแกนแห่งเศรษฐกิจใหม่
- 15 ที่จะเกิดขึ้น แต่ความเป็นรัฐบาลต้องบอกประชาชน ความเป็นรัฐบาลต้องบอกประชาชนว่า เกิดโอกาสอะไรขึ้น เกิดโอกาสอาชีพใหม่ขึ้น เกิดแหล่งท่องเที่ยวใหม่ขึ้น เกิดการขนส่ง ขนของ ส่งคนออกจากจังหวัดนั้นเข้ามาสถานีนี้ คนกาฬสินธุ์ ร้อยเอ็ด มหาสารคาม ท่านประธาน เชื่อเถอะครับ ถ้ามีรถไฟความเร็วสูงเขาไม่นั่งเครื่องบินเร็ว ไม่ต้องมานั่งคอย ๔ ชั่วโมง แล้วจะเป็นอย่างไร แล้วจะเกิดโอกาสอะไรกับพี่น้องประชาชน ซึ่งผมคิดว่าประเด็นนี้เป็นประเด็นสำคัญ
- 20 คือการนำไปสู่การปฏิรูปประเทศโดยรวม คือการสร้างความเป็นอยู่ที่ดีไปสู่ยุทธศาสตร์ของชาติ ในอนาคตที่เรียกว่าสู่แผ่นดินแห่งความมั่นคง มั่งคั่งและยั่งยืนในที่สุด ซึ่งถ้ามีผลการศึกษาด้านนี้ ผมขอประธานอนุญาตท่านประธานได้ส่งให้ท่านสมาชิกด้วย แล้วก็จะไปรษณีย์ต่อรัฐบาล ในการสื่อสารกับประชาชน ขอบพระคุณครับ

ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ถัดไปท่านศาสตราจารย์ภิรมย์นระศรี
แล้วตามด้วยท่านวันชัย ศารทูลทัต แล้วก็ท่านสมชาย แสวงการ ครับ

- 5 ศาสตราจารย์กิตติคุณภิรมย์ กมลรัตนกุล : กราบเรียนท่านประธาน
สภานิติบัญญัติแห่งชาติที่เคารพ กระผม ศาสตราจารย์กิตติคุณภิรมย์ กมลรัตนกุล สมาชิก
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ กระผมมีความเห็นด้วยอย่างยิ่งกับโครงการนี้ เพื่อการพัฒนาที่ก้าวกระโดด
ทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ อย่างไรก็ตามกระผมมีข้อเสนอมติและข้อสังเกต และคำถาม
ที่จะฝากท่านประธานไปยังท่านรัฐมนตรี เพื่อเป็นแนวทางที่จะได้นำไปพิจารณาเพื่อทำให้โครงการนี้
10 เกิดประโยชน์สูงสุดและลดผลกระทบด้านลบให้มากที่สุด โดยขอฝากข้อสังเกตไว้ ๒ ประเด็นด้วยกัน
นระศรี

- สำหรับประเด็นแรกเป็นเรื่องการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางด้านการค้าและการลงทุน ท่านประธานครับ การเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมของรัฐบาลสาธารณรัฐ
ประชาชนจีนตามนโยบายวัน เบลท์ วัน โรด (One Belt One Road) ตามที่ท่านรัฐมนตรีได้กล่าว
15 มานี้ กระผมคิดว่าการขนส่งนั้นมักจะมี ๒ ทิศทางเสมอ ทิศทางแรกก็เป็นทิศทางที่เราได้ประโยชน์
ในการจะระบายสินค้าไปยังประเทศต่าง ๆ ที่เรามีทางรถไฟไปถึง แต่ก็มีอีกทางหนึ่งเป็นทาง
ตรงกันข้ามก็คือสิ่งที่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะสาธารณรัฐประชาชนจีนจะสามารถระบาย
สินค้าผ่านไปยังประเทศไทย ใช้เราเป็นเกตเวย์ (gateway) ในการระบายสินค้าไปยังตลาดอาเซียน
เพราะฉะนั้นคำถามที่ท้าทายก็คือว่า สินค้าต่าง ๆ จากประเทศจีนนั้นมักจะมีต้นทุนต่ำกว่าเราทำให้
20 อาจจะมีการแยกตลาดจากสินค้าไทยที่กำหนดในในประเทศไทย หรือที่เราต้องการประสงค์ส่งสินค้า
เรานั้นไปขายยังประเทศเพื่อนบ้านได้ กระผมจึงอยากขอฝากไปยังรัฐบาลให้พิจารณาในประเด็นว่า
เราจะพัฒนาและมีการเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการของไทยควบคู่ไปกับการเชื่อมโยงด้าน
การขนส่งเพื่อทำให้สินค้าเรานั้นแข่งขันได้ เช่น ด้านอุตสาหกรรมที่จะพัฒนาสินค้าไทยให้โดดเด่น
กว่าประเทศอื่น ๆ ด้านการค้าและการตลาดที่จะนำสินค้าของเราไปเจาะตลาดในประเทศเพื่อนบ้าน
25 โดยเฉพาะตลาดในประเทศจีน ซึ่งจัดได้ว่าเป็นตลาดใหญ่และมีการแข่งขันที่สูงมาก

สำหรับข้อสังเกตประเด็นที่ ๒ และเป็นข้อสุดท้ายก็คือเรื่องของการถ่ายทอด
เทคโนโลยี ท่านประธานครับ เพื่อความยั่งยืนในการดำเนินการและเพื่อความเจริญก้าวหน้า
ที่แท้จริงของประเทศ กระผมคิดว่าไม่เพียงแต่ที่เราจะอาศัยเทคโนโลยีจากที่อื่นในการสร้าง

โครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ให้เราเท่านั้น โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญมากประการหนึ่งก็คือ โครงสร้าง
 5 พื้นฐานทรัพยากรมนุษย์ที่กระผมคิดว่ามีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยจะต้องสร้างฐานความรู้
 และความสามารถด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เป็นของเราเองให้ได้ ในโครงการนี้นั้นกระผม
 ได้ขอฝากท่านประธานไปยังรัฐบาลว่า รัฐบาลจึงไม่ควรจำกัดอยู่ในประเด็นเรื่องการดำเนินโครงการ
 งานก่อสร้าง งานโยธา การจัดหาและใช้งานช่างเทคนิค วิศวกรเพียงอย่างเดียว แต่กระผมคิดว่า
 10 รัฐบาลควรอาศัยโอกาสนี้สร้างเงื่อนไขและข้อต่อรองกับประเทศที่เป็นเจ้าของเทคโนโลยี ในการ
 ถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับคนของเรา โดยการวางแผนและแนวทางในการถ่ายทอดที่เป็นรูปธรรม
 และชัดเจนในเฟส (phase) ต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมหรือโรงงานที่สามารถจะผลิตรถหัวจักร ตู้รถไฟ
 อุปกรณ์และชิ้นส่วนต่าง ๆ และระบบอัตโนมัติสัญญาณด้วยตนเอง ตามที่กระผมเข้าใจว่าในโครงการ
 15 รถไฟความเร็วสูงไทย - จีน ในระยะแรกนี้อาจจะมีปริมาณความต้องการที่ไม่มากนักในการใช้
 กระบวนการนี้ ไม่มีความเพียงพอที่จะจูงใจให้เกิดการผลิตและทุนได้ กระผมคิดว่ารัฐบาล
 จึงควรเร่งรัดจัดทำแผนงานในการรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ชัดเจน และเป็นการบูรณาการที่
 20 ผูกโยงความต้องการที่เกิดจากรถไฟความเร็วสูงไทย - จีนเข้ากับความต้องการที่จะเกิดจากการใช้
 รถไฟประเภทอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ในเรื่องของโครงการรถไฟ
 รางคู่ทั่วประเทศ ซึ่งจะทำให้ปริมาณความต้องการมากพอที่เราจะดำเนินการต่อไปได้ ดังนั้น
 กระผมคิดว่ารัฐบาลนั้นควรจะมีการระดมความคิดเห็นเพื่อให้เกิดแนวทางในการพัฒนาระบบ
 25 รถไฟทุกระบบ ซึ่งประกอบไปด้วยรถไฟทางคู่ รถไฟขนส่งมวลชนในเมือง รถไฟความเร็วสูง
 แบบบูรณาการในทุก ๆ ด้านแบบครบวงจร เพื่อให้เกิดปริมาณความต้องการที่มากพอที่จะสามารถ
 สร้างอุตสาหกรรมระบบรางในประเทศไทยต่อไปได้ อีกทั้งหากใครมีแผนที่จะนำเข้าระบบรถไฟ
 หลายระบบจากหลายประเทศ ซึ่งระบบเหล่านี้ผมเข้าใจว่าอาจจะไม่สามารถใช้ทางร่วมกันได้
 มีระบบอัตโนมัติสัญญาณที่แตกต่างกัน แล้วก็จะอาจจะมีชิ้นส่วนที่ใช้ร่วมกันไม่ได้ ซึ่งหากยังมีการ
 30 ดำเนินการการบำรุงรักษาและอาจทำให้เกิดการสิ้นเปลืองงบประมาณต่าง ๆ เป็นจำนวนมากได้
 กระผมจึงอยากจะฝากข้อสังเกตว่าเราได้เตรียมแผนรองรับสำหรับปัญหาที่กระผมได้กล่าวมาแล้ว
 อย่างเป็นบ้าง โดยสรุปแล้วกระผมเห็นด้วยกับโครงการนี้เพื่อการพัฒนาประเทศอย่างก้าวกระโดด
 แต่ก็ฝากข้อสังเกตไว้ ๒ ประการคือ เรื่องของการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันและการ
 ถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อให้รัฐบาลได้โปรดพิจารณาต่อไป กราบขอบพระคุณครับ

ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ถัดไปก็ท่านวันชัย ศารทูลหุต แล้วตามด้วย ท่านสมชาย แสวงการ นะครับ

- 5 นายวันชัย ศารทูลหุต : กราบเรียนท่านประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ผม วันชัย ศารทูลหุต สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ก็ดีใจครับที่โครงการนี้ได้นำมาเสนอทาง สภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อทราบถึงความคืบหน้าในการดำเนินการ ผมอ่านในโครงการแล้วก็ มีข้อที่จะต้องเรียนเป็นข้อสังเกต

- ประเด็นแรกคือระยะทาง ในโครงการนี้ความสมบูรณ์ของโครงการไฮ สปีด
10 เทรน (High Speed Train) นั่นก็คือในเรื่องของการจะต้องใช้ระยะทางที่ยาวมากกว่า ๒๐๐ กิโลเมตร อันนี้เป็นประเด็นสำคัญในเรื่องที่เรียกว่า ไฮ สปีด เทรน อันนี้หน่วยงานของกระทรวงคมนาคมก็ทราบดีอยู่แล้วว่า โดยหลักแล้วต้องเกิน ๔๐๐ กิโลเมตร ก็จะมีมูลค่าสูงขึ้นไป อันนี้ก็ประเด็นที่สำคัญอันหนึ่งที่จะเรียนต่อไป แต่ที่สำคัญก็คือว่าความเชื่อมโยง เพราะว่า
15 เจตนาในวัตถุประสงค์ของโครงการไฮ สปีด เทรน ก็เพื่อที่จะเชื่อมโยงในภูมิภาค ในส่วนนี้ประเทศเพื่อนบ้านนั้นก็ยังมีโครงการดำเนินการอยู่ ท่านรัฐมนตรีคงได้ทราบอยู่แล้ว แต่ประเด็นสำคัญเมื่อเร็ว ๆ นี้ก็มีท่านเอกอัครราชทูตของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวได้มาพบเรียน
ท่านประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ก็ต้องขออนุญาตกล่าวอ้างตรงนี้ว่า วันนั้นก็มีการสอบถามว่า
ของไทยนั้นตัวไฮ สปีด เทรนตรงนี้จะเสร็จเมื่อไรที่จะไปเชื่อมโยงกับสาธารณรัฐประชาธิปไตย
ประชาชนลาวอันนี้ก็ประเด็นคำถามว่าวันนี้โครงการที่เสนอนั้นยังมองไม่เห็นว่าคุณสมบัติ
20 ของโครงการที่จะทำให้เป็นประโยชน์สูงสุดของโครงการนั้นจะเป็นอย่างไร วันนี้ท่านรัฐมนตรีคงจะได้มีแผนอยู่แล้ว แต่ว่าไม่ได้ระบุไว้ในนี้ แต่อันนี้เป็นเรื่องสำคัญว่าเมื่อทำแล้วต้องทำให้สุด ไม่ใช่
อย่างที่ทางคูไปสถานีศรีราชา แต่ไม่เข้าแหลมฉบังนะครับ ลงทุนไป ๕,๒๐๐ ล้านบาท แต่อีก
๔๐๐ ล้านบาทติดอยู่หลายปี อันนั้นคือความไม่สมบูรณ์ของโครงการ อันนี้ก็เช่นเดียวกันครับ
ที่นี้ย้อนกลับมาพูดถึงในแง่ของการลงทุน เรื่อยว่าวันนั้นครราชสีมาก็เป็นจุดกลางที่สำคัญ แต่ถ้าแบ่ง
25 ภาคอีสานเป็น ๓ ส่วน คืออีสานตอนบนตั้งแต่หนองคายลงมาจนถึงขอนแก่น จากขอนแก่นมาถึงนครราชสีมา จากนครราชสีมาจนถึงปากช่อง จะเห็นว่าถ้าหากว่าเราแบ่งเป็น ๓ ส่วนอย่างนี้
เส้นทางรถไฟถ้าหากได้พิจารณาว่าความคุ้มค่าจะไปสุดที่ขอนแก่นแทนที่จะนครราชสีมา ท่านจะ
เห็นว่าถ้าศึกษาตรงนี้พอถึงขอนแก่น แม้ว่าจะไม่มีผู้โดยสารจากต่างประเทศ แต่ในประเทศจะเข้าไป
ถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ใกล้ จะไปอุดรธานี

- ไปเลย หนองบัวลำภู หรือว่าออกไปทางด้านตะวันออกไปสกลนครหรืออะไรก็ตามก็จะสะดวก
 เพราะว่าขอนแก่นนั้นจะเป็นจุดหลักที่จะรับประชากรทางด้านภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งจะรับได้
 5 อีกประการหนึ่งก็จะใกล้เข้าไปใกล้หนองคาย ประเทศเพื่อนบ้านเองวันนี้ก็เดินทางผ่านมา
 ที่อุดรธานี ขอนแก่นนี้เป็นจำนวนมาก อย่างน้อยระยะทางจากหนองคายมาขอนแก่นก็จะสั้นกว่า
 จากขอนแก่นที่จะเข้ามานครุงเทพมหานครพอ ๆ กับนั่งเครื่องบินครับ หมายความว่าถ้าจาก
 ขอนแก่นมา ถ้าหากมาไฮ สปีด เทรนตามความเร็วที่กำหนดนี้ เพราะวก่อนจะมาถึงสนามบิน
 รอ ๑ ชั่วโมง เดินทางอีก ๕๐ นาทีไปดอนเมืองหรือสุวรรณภูมิก็ตามก็ใช้เวลากว่าจะเข้า
 10 กรุงเทพมหานครได้เวลาเท่ากันประมาณ ๓ ชั่วโมง -----

เพราะฉะนั้นถ้าหากว่าดู ๒ ระยะทางความคืบหน้า ผมว่าทางสำนักงานนโยบายและแผน
 การขนส่งและจราจรท่านมีข้อมูลอยู่แล้วว่า ๔๐๐ กิโลเมตรนี้คืบ เพราะฉะนั้นไปขอนแก่น
 5 ก็ ๔๐๐ กิโลเมตรเศษ อันนี้เป็นข้อสังเกตนะครับว่า โครงการนี้ขยับไปสักกิโลหนึ่ง เมื่อลงทุนแล้ว
 ความคืบหน้าแล้วก็การที่จะเอื้อมเข้าไปใกล้หนองคายเอื้อมเข้าไปหาประชากรอย่างที่ท่านสมาชิก
 สภานิติบัญญัติแห่งชาติหลาย ๆ ท่านได้กล่าวถึงว่าเป็นการให้บริการในพื้นที่ แต่ขอนแก่นเป็น
 จังหวัดที่ควรจะไปถึงจุดตรงนั้น อันนี้ก็เรียนเป็นข้อสังเกต ถ้าหากว่าศึกษาเพิ่มเติมความคืบหน้า
 10 ทางเศรษฐกิจของโครงการจะดีขึ้นโดยตรง ส่วนความคืบหน้าของโครงการจะดีขึ้น แต่ความคืบหน้า
 ทางเศรษฐกิจนั้นอาจจะเพิ่มขึ้นไปอีก อันนี้ก็เรียนเป็นข้อสังเกตไว้ว่าในระยะทางความเหมาะสมนั้น
 จะเป็นอย่างไร แล้วก็ในส่วนของการที่จะไปต่อเชื่อมในภูมิภาคนั้นเมื่อไร เพราะวาก็ต้องมอง
 ประเทศเพื่อนบ้านว่าขณะนี้ทำไปถึงไหน

อีกประการหนึ่งก็คือความเชื่อมโยงของการที่จะไปให้สิ้นสุด ก็เรียนว่าความ
 เชื่อมโยงระหว่างทางคู่ที่จะขนส่งสินค้า เพราะว่ามีนโยบายของรัฐบาลที่ชัดเจนที่แถลงต่อสภา
 15 ในเรื่องของการสร้างท่าเรือที่ปากบารา เพราะตรงนั้นเป็นจุดประตูออกทางตะวันตกที่สำคัญของ
 ประเทศไทย วันนี้ก็ต้องฝากท่านรัฐมนตรีว่าความเชื่อมโยงระบบรางกับทางน้ำจะไปเชื่อมกันตรงนั้น
 เพื่อออกตะวันตกครับ

อีกประเด็นหนึ่งที่พูดกันถึงเรื่องของหน่วยงาน ก็มีร่างพระราชบัญญัติการขนส่ง
 ทางราง พ.ศ. ทางรางที่กฤษฎีกาซึ่งท่านรัฐมนตรีเองก็เป็นกรรมการในคณะนี้อยู่ด้วย ก็กำลังร่าง
 20 กันอยู่ ท่านรัฐมนตรีคงทราบอยู่แล้ว ความจริงแล้วอันนี้ก็ฝากท่านว่าที่บอกว่าจะมีองค์กรที่จะดูแล
 อันนี้คิดว่าในองค์กรอันนี้ที่กำลังร่างอยู่ตอนนี้ก็เสร็จประมาณ ๘๐ เปอร์เซ็นต์แล้ว ท่านรัฐมนตรี
 คงทราบว่าจะเป็นประโยชน์อย่างไรตามมติคณะรัฐมนตรีที่บอกว่าให้มีองค์กรดูแล ก็มีท่านสมาชิก
 สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ท่านก็ได้อภิปรายในจุดประเด็นนี้เหมือนกัน เพราะฉะนั้นก็เรียนฝาก
 ท่านรัฐมนตรีว่า หน่วยงานนี้ที่ทางกระทรวงคมนาคมกำลังเร่งรัดอยู่ในการร่างกฎหมายจะเป็น
 25 ประโยชน์อย่างไร

สุดท้ายครับ ในเรื่องของบุคลากรเรื่องของตัวระบบราง จริงอยู่ในอดีตนั้น
 เราก็มองของการรถไฟ แต่วันนี้ความวิวัฒนาการต่าง ๆ ความจำเป็นของสังคม แล้วก็ความเจริญ
 เทคโนโลยีก็เปลี่ยนแปลงไป เพราะฉะนั้นบุคลากรวันนี้เรื่องของระบบรางที่มีอยู่นั้นเราต้องพัฒนา

- หลาย ๆ ประเทศนั้นถ้ามีโครงการใหม่ ๆ ก็จะเตรียมคน ๔ - ๕ ปีให้พร้อม วันนี้ในงบประมาณ
จะเห็นว่าหลาย ๆ สถาบันไม่ว่าอาชีวศึกษาหรือสถาบันอุดมศึกษา ก็ถามว่ามีโครงการเรื่องระบบรางใหม่
5 บอกมี แต่สิ่งที่ไม่แน่ใจว่าที่มันสอดคล้องกับความต้องการของกระทรวงคมนาคมหรือแผนงาน
ของกระทรวงคมนาคมหรือไม่ ในการที่จะผลิตบุคลากรที่จะมาใช้ในส่วนนี้ เพราะเตรียมบุคลากรนั้น
เริ่มต้นวันนี้ไม่สายครับ แต่สิ่งที่ต้องเรียนท่านรัฐมนตรีว่าวันนี้งบประมาณมีโครงการต่าง ๆ ของ
สถาบัน ไม่ใช่อาชีวศึกษา หรืออุดมศึกษา มีโครงการของระบบราง ถ้าหากว่ารีบประสานแล้วก็ตั้งต้น
ตั้งแต่ปี ๒๕๖๑ ในงบประมาณใหม่นี้แล้วก็ไปให้ถูกทิศว่าพัฒนาบุคลากรประเภทใด ต้องการความรู้
10 ด้านไหน โดยเอาเทคโนโลยีที่มีอยู่ ก็อาจจะคัดนักศึกษาที่เหมาะสมเข้ามาสู่ในระบบตั้งแต่ต้น
อันนี้ก็จะทำให้เป็นฟาสต์ แทร็ก (fast track) ผมเรียนว่าบุคลากรของไทยนั้นมีความรู้ความสามารถ
มาก ถ้าไปต่างประเทศจะเห็นว่าบางทีคนไทยนั้นไปทำงานที่มีความรู้สูงมาก น่าเสียดายที่ไปอยู่
ต่างประเทศ ถ้าเอามาทำเมืองไทยก็จะดี เพราะฉะนั้นผมถึงเรียนว่าบุคลากรของไทยนั้นมีคนที่มี
ความสามารถ เพราะฉะนั้นวันนี้ก็ฝากท่านรัฐมนตรีว่าในการคัดคนต้องเตรียมตั้งแต่วันนี้เป็นต้นไป
15 ก็เรียนใน ๓ ประเด็นครับท่านประธาน

ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ถัดไปท่านสมชาย แสวงการ แล้วก็ให้
ท่านรัฐมนตรีช่วยตอบชี้แจงครับ

- นายสมชาย แสวงการ : กราบเรียนท่านประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
ที่เคารพ สมชาย แสวงการ สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ผมต้องกราบเรียนว่าเห็นด้วยกับ
20 โครงการนี้ เพราะว่าในฐานะที่เราจะต้องเดินหน้าในเรื่องของการปฏิรูปสำคัญที่เราติดกับดักอยู่
คือการพัฒนาประเทศไปไหนไม่ค่อยได้ เราพัฒนาจากประเทศด้อยพัฒนามาสู่ประเทศพัฒนาแล้ว
สิ่งหนึ่งก็คือเรื่องการวางระบบโลจิสติกส์ (Logistics) ซึ่งสำคัญก็คือว่าต้นทุนทางรางนั้นถูกกว่า
ทางรถยนต์ที่เราใช้ ในอดีตเราใช้เส้นทางทางรถ แล้วก็รถยนต์ชนทั้งคน ชนทั้งของมาก แต่ความจริง
พระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ ๕ ท่านวางไว้ให้เราเมื่อ ๑๒๐ ปีแล้วในการวางระบบราง ซึ่งต้องเรียนว่า
25 ในอดีตนั้นแม้ประเทศที่มีรถไฟความเร็วสูงอย่างญี่ปุ่นก็เคยมาดูรถไฟของไทย เงินเองก็มาดูงาน
ของไทย แต่วันนี้เราล่าหลังไป ๑๒๐ ปี เพราะว่าเราปล่อยให้ระบบทางรถยนต์ ซึ่งเราอาจจะมอง
เรื่องตัวเองเป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของโลก แต่เราก็ลืมไปว่าส่วนหนึ่งสำคัญก็คือเราต้องนำเข้
น้ำมันซึ่งมหาศาล ต้นทุนถ้าเทียบโดยหลักแล้วลองจากการขนส่งทางเรือ รถไฟเป็นต้นทุนที่ต่ำ

๓๓

สนช. ๔๕

ณัฐนิศร์รติ ๙/๓

- มากกว่ารถยนต์มาก รัฐบาลก็เดินมาถูกทางในเรื่องของการทำเรื่องของรถไฟทางคู่ ซึ่งพระเจ้าอยู่หัว
รัชกาลที่ ๕ ท่านวางไว้ให้เราทั้งทางเวนคืนไว้ ทางขยายไว้เรียบร้อย แต่อีกข้างหนึ่งถูกนำเงิน
- 5 งบประมาณไปทำอย่างอื่นในเรื่องประชานิยมก็ดี เรื่องอะไรก็ดี เพราะฉะนั้นรัฐบาลเดินหน้า
เรื่องการทำรถไฟทางคู่ ซึ่งผมคิดว่าท่านรัฐมนตรีได้มาอธิบายแล้วก็คงจะต้องอธิบาย ๒ ส่วนร่วมกัน
ให้สภา แล้วก็ให้พี่น้องประชาชนได้ฟังว่านอกเหนือจากโครงการรถไฟความเร็วสูงที่ทำ
กรุงเทพมหานคร – โคราช แล้วใช้เงิน ๑.๙ ล้านบาท จะต้องไปต่อเชื่อมไปถึงอย่างไรที่
ท่านสมาชิกแนะนำบางประการว่าไปถึงหนองคายแล้วไปเชื่อมกับลาว เชื่อมกับจีนอย่างไรในอนาคต
- 10 จะเชื่อมลงไปสู่แผนต่อไปที่จะเชื่อมออกทางทะเล ทางระยองอย่างไร หรือในอนาคตที่มองว่า
จะเชื่อมต่อไปถึงทางใต้ผ่านไปทางมาเลเซีย สิงคโปร์ อย่างไร อันนี้ผมคิดว่าจำเป็นต้องอธิบาย
ภาพรวมวันนี้ให้สภาฟังด้วย ให้พี่น้องประชาชนซึ่งติดตามการถ่ายทอดทางโทรทัศน์และวิทยุอยู่
เพราะว่าเรื่องนี้ท่านนายกรัฐมนตรีได้ปรารภมาดี เพราะว่าสภาได้เคยอนุมัติเรื่องกรอบเหล่านี้ไปแล้ว
ทั้ง ๆ ที่ไม่มีความจำเป็นต้องผ่านสภา แต่ว่าท่านก็หวังดีที่จะให้ทางรัฐบาลได้อธิบายและสมาชิก
- 15 ได้ช่วยกันพิจารณาเสนอแนะต่าง ๆ เพราะฉะนั้นสิ่งที่ผมอยากให้ท่านรัฐมนตรีได้อธิบายคือภาพรวม
ของเส้นทางที่จะทำทั้งหมดทั้งทางรถไฟที่จะขยับจากจุดที่ ๒ จากโคราช ซึ่งจะเสร็จภายใน
ปี ๒๕๖๔ นี้ ขึ้นไปถึงหนองคายไปเชื่อมกับลาวกับจีนเขาได้อย่างไร จะเกิดผลคุ้มค่าทางการเงิน
ซึ่งความจริงคงแบ่งเป็น ๒ ส่วน คือค้ำค่าทางการเงินกับค้ำค่าทางเศรษฐกิจ ซึ่งผมคิดว่ารัฐบาล
จำเป็นต้องอธิบาย จริงอยู่ครับ การค้ำค่าทางการเงินถ้าเทียบจากตัวเลขที่ตรวจดูแล้วหรือแม้กระทั่ง
- 20 มีนักวิชาการหลายคนออกมาคัดค้าน ไม่น่าจะคุ้มครับ แต่จำเป็นต้องแสดงให้เห็นว่าการค้ำค่า
ทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้น อันนี้ชัดเจนเงินเองเป็นต้นแบบที่เขาพัฒนาจากเดิมที่ใช้ระบบรถยนต์
ก็เปลี่ยนเป็นรถไฟความเร็วสูง แล้วก็เชื่อมโยงทั้งหมด แต่ข้อเท็จจริงประการหนึ่งก็คือว่ามีเส้นเดียว
ที่ค้ำค่าทางการเงิน คือหมายถึงว่ามีกำไรก็คือเส้นปักกิ่ง - เซี่ยงไฮ้ เส้นที่เหลืออีก ๕ เส้นเป็นเส้นที่มี
กำไรเฉพาะตัวเองในรายเดือน รายปี แต่ไม่คุ้มต่อการลงทุนทั้งหมดที่รัฐบาลเงินลงทุนไปที่เหลืออีก
- 25 ๑๐ กว่าเส้นขาดทุนอยู่ครับ แต่สิ่งที่ประเทศจีนเขาได้ประโยชน์ก็คือการพัฒนาเศรษฐกิจอย่าง
ก้าวกระโดด วันนี้จากประเทศจีนเมื่อ ๒๐ กว่าปีที่แล้วเป็นประเทศที่ล้ำหลัง ถ้าเราไปจีนบ่อย ๆ
เราก็จะเห็นว่าเขาเติบโตกลายเป็นมหาอำนาจระดับหนึ่งแล้ว เขากกระจายความเจริญ เขากกระจาย
เศรษฐกิจไปให้กับทุกมณฑลด้วยรถไฟ คำถามที่อาจจะมีหลายคนโจมตีว่าเงินทำรถไฟไม่คุ้มทุน

- แต่ตั้งใจจะทำรถไฟเพื่อมาขายไทยนั้นเป็นคำกล่าวหาที่ผมคิดว่าจำเป็นต้องอธิบายและราคากับจุดคุ้มทุนทางเศรษฐกิจที่เราจะทำนั้นคุ้มค่าอย่างไร ผมดูจากแผนที่ท่านรัฐมนตรีเสนอมาก็คือ
- 5 การจัดทำพื้นที่ที่จะขยายตัวรอบสถานีหรือข้อเสนอแนะของท่านสมาชิกในการทำจุดเชื่อมโยงจากจุดจอด ๖ จุดออกไปตามหัวเมืองต่าง ๆ จะสร้างผลคุ้มค่าทางเศรษฐกิจอย่างไร ผมว่าอันนี้เป็นสิ่งที่รัฐบาลต้องอธิบาย เพราะจะได้รับการสนับสนุนจากพี่น้องประชาชน จริง ๆ เราในที่นี้อาจจะเห็นพ้องต้องกันอยู่แล้วว่าการตัดสินใจที่ต้องกราบเรียนว่าในห้วง ๒ – ๓ ปีที่ผ่านมามีความตั้งใจอย่างดี ผมเองก็ไปดูงานที่กรมรถไฟจีนมาหลายรอบมาก ทั้งในฐานะที่เคยเป็นประธาน
- 10 คณะกรรมการการคุ้มครองผู้บริโภคไปดูเรื่องรถไฟมาตลอด ก็อยากเห็นการทำเส้นทางเชื่อมโยงแบบนี้ แล้วก็เรารู้ครึบมีมูลค่า แต่ว่าสิ่งที่ล่าช้าไปจนท่านนายกรัฐมนตรีต้องใช้คำสั่งตามมาตรา ๔๔ ของรัฐธรรมนูญเพื่อปลดล็อกในหลาย ๆ เรื่องเพื่อให้เกิดโครงการได้ ผมเข้าใจว่าเป็นสิ่งที่รัฐบาลได้ตรวจดูแล้วว่าคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ แต่สิ่งที่สำคัญคือเรายังไม่ได้อธิบายความครบ และสิ่งที่จะเกิดมูลค่าเหล่านี้ ถ้าอธิบายแต่เพียงตัวเลขทางการลงทุนไปไม่ได้ครบ ก็ขออนุญาตที่จะนำเสนออีก
- 15 คือว่า นอกเหนือจากการถ่ายทอดเทคโนโลยีในเรื่องของการเชื่อมโยงภูมิภาคที่ทางรัฐบาลอาจจะอธิบายแล้ว อยากให้อธิบายให้เห็นภาพทั้งหมดโดยรวมว่าจากนี้ก็จะเกิดอะไรขึ้น -----

แล้วก็ถัดมาคือรายได้หรือความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจที่ผมคิดว่าเป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องอธิบายความ
ก็ขอสนับสนุนครับ แล้วก็ขอให้ท่านเสนอแนะเพื่อให้ทางรัฐบาลได้ใช้เวทีแห่งนี้อธิบายกับส่วนต่าง ๆ
5 ให้เข้าใจ ขอบพระคุณครับ

ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ขอเรียนเชิญท่านพลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร
กับท่านสาธิต ชาญเชาว์กุล ผมขออนุญาตให้อีก ๒ ท่านนะครับ เพราะว่าได้อภิปรายมาพอสมควร
แล้วนะครับ มีท่านใดอีกหรือไม่ครับ ผมจะปิดรายชื่อแล้วนะครับ หหมดแล้วเอาเพียงเท่านี้เชิญท่าน
พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร แล้วก็ตามด้วยท่านสาธิต ชาญเชาว์กุล ครับ

- 10 พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร : กราบเรียนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติที่เคารพ
กระผม พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เช่นเดียวกันครับกับสมาชิกอื่น ๆ
ที่บอกว่า ขอขอบคุณรัฐบาล โดยแท้ที่จริงแล้วต้องมากกว่านั้นครับ เพราะว่าโครงการนี้ได้คิดกัน
มานานแล้ว เมื่อไรจะเกิดแต่พอไปประเมินผลแล้วก็กลัวโน่นกลัวนี่ ก็ต้องขอชื่นชมคณะรัฐบาล
ของ ท่านพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่กล้าตัดสินใจดำเนินการให้เป็นความจริงกับประเทศไทย
15 อย่างชาญฉลาด ชาญฉลาดอย่างไร แล้วกล้าตัดสินใจอย่างไร เรื่องนี้อย่างไรทุกประเทศในประเทศ
ที่พัฒนาแล้วต้องเกิด อย่างไรต้องเกิด เกิดแล้วมีประโยชน์ไหม ถ้าทั่วโลกเขาไม่มีประโยชน์เขาก็คง
ไม่เกิดหรอกครับ หลายประเทศที่พัฒนาแล้วเกิดขึ้นมาเพราะเขามองเห็นประโยชน์ในอนาคต
เมื่อมองเห็นประโยชน์อนาคตนั้น ผมก็ใช้คำว่า ชาญฉลาด ทำไมชาญฉลาด เมื่อลงทุนแล้วก็ต้อง
ไปคิดบวกกลบกลบหนี้ กำไรขาดทุนอะไรจะตรงไหน เพราะว่าเรามีเส้นทางรถไฟความเร็วสูง
20 หลายเส้นทางเหลือเกิน แล้วตรงไหนที่เราจะเรียนรู้ในเรื่องของเทคนิค เรื่องของวิศวกรรม
เรื่องของระบบที่เป็นสมัยใหม่ต่อประเทศไทยเรายังไม่คุ้นเคย ท่านก็เลือกเอาตรงนี้ว่า
กรุงเทพมหานครกับนครราชสีมาเพราะอะไร ท่านจะสังเกตไหมครับว่า ช่วงเวลาเทศกาล ปีใหม่
สงกรานต์ เข้าพรรษา ออกพรรษา ตั้งแต่ช่วงน้อยไปจนถึงนครราชสีมาตลอดไม่ว่าปัจจุบันนี้
แม้แต่ท่านไปเที่ยววันเสาร์ วันอาทิตย์รถก็ติด นั่นแหละคือความชาญฉลาดของท่านว่า ถ้าทำแล้ว
25 ลองทดสอบเปลี่ยนวิสัยทัศน์ของผู้บริโภคประชาชนกล้าที่จะใช้ใหม่และคนทุกระดับไม่ว่า
สูงถึงชาวบ้านธรรมดาที่ขึ้นรถไฟความเร็วสูงได้ อันนี้แหละครับชาญฉลาด ทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกัน
มีความเป็นธรรมได้ใช้ประโยชน์เท่ากัน และอีกประการหนึ่งผลตอบแทน ไม่ใช่ที่ว่าไปสร้างในที่เปลี่ยว
ไม่เกิดประโยชน์จะท้อ อันนี้ระบบเดินได้มีกำไรได้บ้าง ดังนั้นคำถามของผมนั้น

มืออยู่ ๓ ประเด็นก็คือว่า เรื่องของการเวนคืน ราคาเวนคืน การประเมินรายได้และค่าดำเนินการ บำรุงรักษาในอนาคตจากการประเมินวิเคราะห์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่องของการเวนคืน

5 นั้นก็จะเห็นได้ว่า ท่านชี้แจงว่าเวนคืนจากบางซื่อจนถึงชุมทางบ้านภาชี ๘๑๕ ไร่ จากชุมทาง บ้านภาชีไปถึงนครราชสีมา ๑,๘๙๗ ไร่ รวมเบ็ดเสร็จแล้ว ๒,๘๑๐ กว่าไร่ ดังนั้นค่าก่อสร้าง ๑๗๙,๐๐๐ กว่าล้านบาท ค่าพัฒนารอบสถานีอีก ๑ แสนล้านบาท ผมก็คิดว่าชาวบ้านเขาก็คงเป็น

กังวลเหมือนกัน อยากจะรู้เหมือนกันว่าเวนคืนตัวเองจะโดนหรือเปล่า

คำถามที่ ๑ ก็คือว่าลักษณะพื้นที่การเวนคืนเป็นอย่างไร แล้วตรงไหนจะโดน

10 จะโดนตรงบริเวณเฉพาะรอบสถานีหรือว่าตลอดระยะทางเป็นแนวขยายออกไปท่านช่วยตอบหน่อย นะครับ

แล้วก็ราคาประเมินมีปัญหาทุกที่เวลาประเมินแล้ว สมาชิกก็ได้รับการร้องเรียนว่า

เอาราคาประเมินท่านไปทำธุรกิจหรือเป็นประโยชน์ส่วนรวมแล้วก็ให้เราได้มีโอกาสเอาเงินนี้

15 ไปสร้างบ้านสร้างที่อยู่อาศัยได้บ้างเป็นราคาประเมินหรือราคาการตลาดอันนี้คำถามที่ ๒ ในเรื่อง ของการเวนคืน

สำหรับเรื่องของการประเมินรายได้ จากการวิเคราะห์การประเมินรายได้ต่าง ๆ นั้น

เราจะเห็นได้ว่าปัจจุบันนี้หลังจาก วันที่ ๖ เมษายน ๒๕๖๐ ที่รัฐธรรมนูญออกมา การเมืองเริ่มแล้ว

มีเสียงเล่าลือคัดค้านหรือกลุ่มผู้เสียผลประโยชน์จะเขียนลงไลน์ (Line) บ้าง สื่อบ้างอะไรบ้างก็ตาม

20 ว่า อันนั้นไม่ถูกต้อง อันนี้ไม่ถูกต้องมีการคอร์รัปชัน มีค่าสินบน ค่าอะไรต่าง ๆ นานายังไม่เกิดเลย แล้วไปได้อย่างไร วันนี้เป็นโอกาสก็ต้องกราบเรียนท่านประธานสภาผ่านไปยังท่านรัฐมนตรี

ท่านได้โอกาสตอบนะครับว่าจริงเท็จอย่างไรที่เสียงลือต่าง ๆ นั้น ที่บอกว่าไม่ถูกต้องบ้าง

ประพฤติมิชอบบ้างกระทบต่อประชาชนบ้างเป็นอย่างไร ก็คือว่าเรื่องของการประเมินรายได้

ที่ผมกำลังพูดนั้นว่า เรื่องเสียเปรียบ การเสียรู้หรือคิดไม่เป็น ผมไม่เชื่อ คนไทยฉลาดนะครับ ดังนั้น

25 ผลประเมินค่าเวนคืนค่าก่อสร้าง ค่าดอกเบี่ยต่ำ อื่น ๆ จากผลการวิเคราะห์แล้วบอกว่า ในเบื้องต้นนี้ จะติดลบ ติดลบไป ๑๕ ปี จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๗๗ ดังนั้นจะต้องเพิ่มทุนขึ้นไปอีก ๑๗,๓๔๘ ล้านบาท

หมายความว่าหลังจากที่รัฐบาลท่านดำเนินการแล้ว อย่างไร ๑๕ ปี น่าจะติดลบ ดังนั้นถ้ารัฐบาลอื่น

ต่อมาไม่ดำเนินการจะมีผลอย่างไร ผมคิดว่าดำเนินการของรัฐบาลนั้นต้องมีแผนงาน ก็จึง

ขอถามว่าแผนงานในอนาคตที่การเพิ่มทุนเพื่อให้รัฐบาลต่อไปดำเนินการให้ต่อเนื่องท่านคิดอย่างไร

หรือว่าเอาการที่ท่านไปพัฒนารอบสถานี ซึ่งมีผลตอบแทนถึง ๘ เปอร์เซ็นต์ อันนั้นแหละท่านเอามา

30 ชดเชยตรงนี้ ท่านกรุณาตอบให้สาธารณชนได้รับทราบ

๓๗

สนช. ๔๕

เยาวชนเรศ ๑๐/๓

ประเด็นสุดท้ายก็คือ เรื่องของค่าบำรุงรักษาในอนาคต ๓๐ ปี ซึ่งท่านได้วิเคราะห์
ออกมาว่า จะต้องมีการบำรุงรักษาอีก ๓๐ ปี ตั้งแต่ปี ๒๕๖๔ จนถึง ๒๕๙๔ แน่นนอนครับ เรื่องการ
5 ดำเนินการต้องมีการบำรุงรักษา แต่ค่าบำรุงรักษานั้นท่านประเมินอย่างไรว่าจะต้องใช้เงิน
๑๕๑,๘๔๑ ล้านบาท อีก ๓๐ ปีข้างหน้ามีการเปลี่ยนแปลงหรือไม่ มีอัตราค่าแลกเปลี่ยนของเงิน
เปลี่ยนแปลงหรือไม่ ดังนั้นก็กังวลใจว่าวิธีคิดแบบนี้ รัฐบาลต่อ ๆ ไปอีก ๓๐ ปีข้างหน้าคิดอย่างไร
ท่านก็ช่วยอธิบาย คำถามของผมก็คือว่า การบำรุงรักษาตกลงว่าถ้าไปทำสัญญากับเงินแล้ว
ผู้บำรุงรักษาเป็นเงินหรือคนไทย คำถามข้อที่ ๑

10 คำถามข้อที่ ๒ ก็คือว่าการคำนวณค่าใช้จ่ายในอนาคตที่เป็นเงินระบุแน่นอน
๑๕๑,๘๔๑ ล้านบาท จะต้องมีการเคลื่อนไหวหรือไม่ มีการเปลี่ยนแปลงหรือไม่ก็อยากจะทราบ
เพื่อที่จะได้รู้ว่าตัวเลขนี้เป็นการประเมินการวิเคราะห์ อนาคตอาจจะมีการเปลี่ยนแปลง

คำถามสุดท้ายในข้อนี้ก็คือว่า การจ่ายเงินในอนาคตรัฐบาลนี้ต้องจ่ายล่วงหน้า
หรือไม่ อย่างไร เพราะท่านวางแผนว่าจะต้องบำรุงรักษา ๓๐ ปี จะต้องเริ่มปี ๒๕๖๔ รัฐบาลนี้
15 ต้องไปวางเงินใหม่ อันนี้ก็เป็นคำถามสุดท้ายครับ ก็ขอกราบขอบพระคุณครับ

ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ต่อกไปท่านสาธิต ชาญเชาว์กุล ครับ

- นายสาธิต ชาญเชาว์กุล : กราบเรียนท่านประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
 ที่เคารพ กระผม นายสาธิต ชาญเชาว์กุล สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ท่านประธานครับ
- 5 ตามที่ทางรัฐบาลได้นำเสนอเรื่องโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค
 ในระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมาในวันนี้ก็ถือว่าเป็นโครงการที่สำคัญ
 และเป็นโครงการที่จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยในระยะยาวและเป็นจุดเริ่มต้น
 ของโครงการอื่น ๆ ที่จะทำให้เราได้มีการพิจารณาโครงการอื่น ๆ ได้อย่างชัดเจนและได้ประโยชน์
 ดียิ่งขึ้น ผมเข้าใจดีว่าโครงการนี้รัฐบาลได้ใช้เวลาและทรัพยากรในการพัฒนาโครงการนี้มานาน
- 10 ที่เดียว เพราะว่าถ้าเราจำกันได้โครงการนี้ได้มีการนำเสนอบันทึกความเข้าใจหรือว่าเอ็มโอยู (MOU)
 ระหว่างไทยกับจีนเข้ามาในสมัยเมื่อปลายเดือนธันวาคมปี ๒๕๕๗ ณ วันนั้นก็นับกว่า ๒ ปีครึ่งแล้ว
 ก็ต้องถือว่าใช้เวลามากทีเดียวในการทำเรื่องนี้ แล้วก็มีความพยายามอย่างมาก ในเอกสารนี้
 เขียนบอกว่าการดำเนินโครงการนี้คาดหวังว่าเราจะสนับสนุนการขยายตัวของเมืองและพื้นที่
 เศรษฐกิจโดยรอบเส้นทางและกระจายความเจริญอย่างทั่วถึงและลดความเหลื่อมล้ำ อีกทั้งยังเป็น
- 15 โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการสนับสนุนการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาประเทศในระยะยาว
 แต่สอดคล้องกับการดำเนินงานของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและการพัฒนาระเบียง
 เขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือว่าอีอีซี (EEC) อันนี้ก็เป็นวัตถุประสงค์ที่เราต้องการขยายโครงข่าย
 นำไปสู่ความเจริญในจังหวัดต่าง ๆ ให้มีการกระจายความเหลื่อมล้ำและเชื่อมโยงกับภาคตะวันออก
 ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศในขณะนี้ ก็คือจังหวัดระยองและชลบุรี แต่เอกสารของ
- 20 โครงการนี้บอกว่าผลตอบแทนของโครงการนี้คืออะไร ในนี้บอกว่าผลตอบแทนของโครงการ
 เขียนบอกว่าอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการ โดยเฉพาะช่วงแรกคือกรุงเทพมหานคร
 ถึงนครราชสีมาจะมีผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ ๑๑.๖๘ แต่ถ้าหากรวมไปทั้งหมด
 ก็คือรวมตั้งแต่กรุงเทพมหานครถึงจังหวัดหนองคายจะมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจร้อยละ ๑๒
- 25 เพิ่มขึ้นมาเพียง .๓๒ เพราะฉะนั้นสิ่งสำคัญที่สุดเลยก็คือว่าผลตอบแทนทางเศรษฐกิจนั้น
 จะเกิดขึ้นมาในช่วงแรกถ้าเราทำได้ ในช่วงหลังก็คือจากนครราชสีมาไปถึงหนองคายนั้นก็จะเป็น
 ตัวเลขที่น้อย ๑๒ เทียบกับ ๑๑.๖๘ และประเด็นที่ผมจะเรียน ก็คือว่าทำอย่างไรที่จะให้
 ผลตอบแทนเศรษฐกิจนี้ดีจริง ๆ ผมเข้าใจดีครับ โครงสร้างพื้นฐานในลักษณะนี้โดยเฉพาะรถไฟ
 ต่าง ๆ ในนานาประเทศนั้นส่วนใหญ่ผลตอบแทนของการลงทุนนั้น ส่วนใหญ่จะไม่คุ้มค่า แต่เราไปดู

- ที่ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของประเทศ เปรียบง่าย ๆ เวลาที่รัฐบาลสร้างถนน เราสร้างถนน เราไม่มีผลตอบแทนของการลงทุน เพราะเราไม่ได้เก็บเงินค่าเดินทางในถนนทั่ว ๆ ไป แต่เราได้
- 5 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจจากความเจริญที่พัฒนาต่อไป เพราะฉะนั้นเส้นนี้จึงเป็นเรื่องสำคัญว่า ทำอย่างไรถึงจะให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจเป็นไปอย่างที่เราคาดหวังไว้ ผมมองอย่างนี้ ท่านประธานครับ จริง ๆ แล้วปกติรถไฟความเร็วสูงเราใช้สำหรับการเดินทางในกรณีที่เรามีการ
- 10 เติบโตทางเศรษฐกิจที่ดีและเรามีฐานะเศรษฐกิจที่ดีแล้วเราก็จะลงทุน แต่ตอนนี้เรากำลังทำคู่ขนาน กันไปทำให้เศรษฐกิจขยายตัวไปด้วย แล้วก็มีเชื่อมโยงตรงนี้ไปด้วย ซึ่งประเด็นนี้ผมกลับคิดว่า
- 15 ที่สำคัญคือเนื่องจากว่ารัฐบาลตอนนี้ดำเนินโครงการอื่นในเส้นทางนี้ด้วย ก็คือรถไฟรางคู่จาก กรุงเทพมหานครไปถึงนครราชสีมาและไปถึงหนองคายรัฐบาลกำลังทำอยู่แล้วด้วย ก็คือทางด่วน หรือมอเตอร์เวย์ (motorway) จากบางปะอินไปนครราชสีมา ผมคิดว่าโครงสร้างพื้นฐาน ๒ อันนั้น
- 20 จะเป็นปัจจัยสำคัญมาก ๆ ในการพัฒนาให้เกิดเศรษฐกิจโดยเฉพาะตลอดเส้นทางนี้ เช่น นครราชสีมา ขอนแก่น หรือชัยภูมิ หรือบุรีรัมย์ หรือที่สระบุรี ลพบุรี ผมคิดว่าจุดเหล่านี้เป็นจุดที่
- 25 สำคัญมาก ๆ อย่างที่ผมเคยเรียนในสภานี้แล้วครับ เพราะว่ารัฐควรจะจูงใจให้เกิดการลงทุน ในอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจในภาคอีสาน ก็คือนครราชสีมา ขอนแก่น และจังหวัดชัยภูมิที่ผมเรียน โดยอาศัยปัจจัยของรถไฟรางคู่และมอเตอร์เวย์ที่กำลังเกิดขึ้น และสามารถเชื่อมโยงไปยัง
- ภาคตะวันออกก็คือแหลมฉบังได้อย่างง่าย ระยะทางที่เกิดขึ้นถ้าหากเปรียบเสมือนว่าผมมีโรงงาน
- อยู่ที่อยุธยา ผมต้องต่อมาถึงนครราชสีมาเพียงอีก ๒๐๐ กว่ากิโลเมตร เป็นระยะทางที่ไม่ไกลเลย
- 30 ถ้ามีมอเตอร์เวย์ แล้วก็ไม่ได้ไกลเลยในการขนส่งถ้าเรามีรถไฟรางคู่ ผมเคยเรียนแล้วครับ ไม่มี ประเทศไหนที่เขามีใกล้ขนาดนั้น ยกตัวอย่างเงินที่ร่วมโครงการอันนี้ อุตสาหกรรมเขาก็อยู่มณฑล
- ต่าง ๆ ที่ห่างไกลจากเชียงใหม่ หรือกวางโจวมกต้องข้ามมณฑลขนส่งเพื่อจะส่งออก ในยุโรปขนส่ง
- ต้องข้ามประเทศกว่าจะไปถึงท่าเรือในฮัมบูร์กหรือรอตเตอร์ดัม เพราะฉะนั้นการเพิ่มอีก
- 35 ๒๐๐ กว่ากิโลเมตรไม่ได้ไกล ฉะนั้นประเด็นผมก็คือว่าถ้ารัฐบาลต้องเร่งใช้ประโยชน์จากโครงการ
- มอเตอร์เวย์และรถไฟรางคู่เพื่อให้เกิดการลงทุนทางเศรษฐกิจให้มากขึ้นและให้สิทธิประโยชน์มากขึ้น
- และอาศัยการเชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพไปยังท่าเรือแหลมฉบังและสนามบินสุวรรณภูมิ เช่นนี้
- แล้วก็จะทำให้การขยายตัวทางเศรษฐกิจของเส้นทางนี้ดีขึ้นมาก ๆ การใช้ประโยชน์ของรถไฟ
- ความเร็วสูงก็จะประโยชน์มากขึ้น และผมเชื่อว่าจะทำให้มีโอกาสที่เราจะได้รับผลตอบแทน
- ทางเศรษฐกิจที่สูงมากกว่า ๑๑.๖๘ หรือ ๑๒ เปอร์เซ็นต์ ตามที่คาดการณ์ไว้ ผมคิดว่าเป็นเรื่อง

ต้องทำคู่ขนานกันไปอย่างเร่งด่วน ซึ่งไม่ได้มีการอธิบายในที่นั้น แต่ผมก็เรียนว่ารัฐบาลคงจะเร่งรัดตรงนั้น เพราะผมคิดว่าอันนั้นคือปัจจัยสำคัญ แล้วเราก็เห็นอยู่แล้วการขยายตัวทางเศรษฐกิจนั้น

5 ตัวรถไฟที่ขนส่งจริง ๆ คือพวกรางคู่กับมอเตอร์เวย์นั้นเป็นปัจจัยสำคัญอย่างมากที่ทำให้คนตัดสินใจที่จะไปลงทุนนอกเหนือจากสิ่งอื่น ๆ ที่เราให้ประโยชน์เขาไป อันนี้ก็อยากจะเรียนในประเด็นนี้

ส่วนอีกอันหนึ่งก็ขอชมว่าโครงการนี้มีข้อดีอีกอันหนึ่งก็คือ เรื่องของการที่เราจะมีความร่วมมือในการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง ซึ่งอันนี้เป็นเรื่องสำคัญมาก ๆ เพราะว่า

10 อนาคตประเทศไทยยังต้องสร้างรถไฟความเร็วสูงนี้อีกมากทีเดียว เพราะฉะนั้นอันนี้เป็นเรื่องจำเป็นที่เราจะต้องมีเทคโนโลยีของตัวเอง เราคงจะพึ่งพาเพียงระยะแรกของโครงการเท่านั้น ระยะต่อไปเราถึงจะต้องทำ อันนี้ก็ขออนุญาตกราบเรียน ขอขอบคุณครับ

ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ก็จะเป็นการชี้แจงของท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และคณะ เชิญท่านรัฐมนตรีครับ

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม) : กราบเรียน

15 ท่านประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และท่านสมาชิกที่เคารพครับ ก่อนอื่นก็ต้องขอกราบขอบพระคุณสำหรับคำอภิปรายของท่านสมาชิกทุกท่าน ซึ่งไม่ว่าจะเป็นทั้งในเรื่องของความเห็น ข้อเสนอแนะ ข้อสังเกต หรือมีคำถาม ซึ่งก็ล้วนเป็นประโยชน์สำหรับกระทรวงคมนาคมที่จะดำเนินการในเรื่องของรถไฟความเร็วสูงในลำดับต่อไป ซึ่งในการดำเนินการโครงการนั้น

ท่านสมาชิกหลายท่านก็ได้อภิปรายถึงความจริงเราก็ใช้เวลามานานอาจจะไม่ทันใจ

20 แต่อย่างไรก็ตามโครงการนี้นั้นก็ผ่านมา ๒ รัฐบาลแล้ว ตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ ถึง ๒๕๕๓ ก็ช่วงหนึ่งปี ๒๕๕๔ ถึง ๒๕๕๖ ก็อีกช่วงหนึ่ง รวมเบ็ดเสร็จประมาณ ๕ ปี ซึ่งในช่วงเวลาที่ผ่านมานั้นก็ยังไม่มีความก้าวหน้าแต่ประการใด แต่มาถึงในรัฐบาลชุดนี้ก็ต้องกราบเรียนว่าท่านนายกรัฐมนตรีนั้น

ได้ให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง เพราะว่าโลกทุกวันนี้เราพูดกันในเรื่องของการเชื่อมโยง

25 ข้อที่ ๑ คือเรื่องของการเชื่อมโยงในทุกภูมิภาคของโลก การเชื่อมโยงนั้นในทุกภูมิภาคนั้นก็เน้นในการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ บางประเทศที่ไม่มีทางออกทะเลก็จะพยายามหาทางออกทะเลให้ได้ บางประเทศที่ไม่มีทางออกทะเลแล้วออกทะเลไม่ได้ก็เชื่อมกับอีกประเทศหนึ่ง เพราะฉะนั้นยุโรป เอเชีย อาฟริกันนั้นก็สามารถเชื่อมโยงกันได้

- ประการที่ ๒ ก็คือการพัฒนาในเรื่องของเทคโนโลยีเพื่อที่จะลดต้นทุน ลดการใช้พลังงาน ลดปัญหาสิ่งแวดล้อม เพราะฉะนั้นเทคโนโลยีนั้นก็ก้าวขึ้นไปเรื่อย ๆ เพราะฉะนั้นต้นทุนอันหนึ่งที่สำคัญคือต้นทุนในเรื่องของเวลา เพราะฉะนั้นเทคโนโลยีสมัยใหม่ในเรื่องของการพัฒนาระบบรางก็ต้องถือว่ารถไฟความเร็วสูงนั้น แม้กระทั่งในสหรัฐอเมริกาเองก็ยิ่งให้ความสำคัญ ซึ่งในการที่จะพัฒนาในเรื่องของรถไฟความเร็วสูง ถามว่าเทคโนโลยีมาจากไหน เทคโนโลยีนั้นสุดท้ายก็ใช้เทคโนโลยีของเอเชีย เอเชียก็มีประเทศที่พัฒนาในเรื่องของรถไฟความเร็วสูงก็มีอยู่ ๓ ประเทศ มีญี่ปุ่น จีน แล้วก็เกาหลีใต้ มี ๓ ประเทศ ก็แล้วแต่ว่าในโลกนี้จะใช้เทคโนโลยีที่
- 10 ประเทศไหน แต่อย่างไรก็ตามโครงการนี้นั้นตั้งแต่เราลงนามเอ็มโอยู (MOU) ในเดือนธันวาคม ปี ๒๕๕๗ นั้น ผมก็ต้องขออนุญาตทราบเรียนว่าทำไมเราใช้เวลามากถึงขนาดนี้ ก็เพราะว่าในช่วงก่อนหน้านั้นก็มีเพียงแต่การหารือกันแล้วก็มีการตกลงกันแค่หลักการ แต่สิ่งที่แตกต่างกันไปก็คือว่าการทำรายละเอียดโครงการนั้นต้องใช้เวลา เพื่อที่จะตอบคำถามสิ่งที่ท่านสมาชิกทั้งหลายที่ได้ถามเมื่อสักครู่นี้ครับ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ผลตอบแทนในเชิงกว้าง
- 15 ผลตอบแทนทางการเงิน ในสมัยก่อนนั้นไม่มีตัวเลขเลยครับ มีแต่มูลค่าตัวเลขของโครงการว่าประมาณการกันเท่าไร ในช่วงนี้ที่เราใช้เวลาไปก็เพราะว่า ๑๗๙,๔๑๓ ล้านบาทนั้น กว่าจะตกลงกันได้มันมีขั้นตอนอยู่มากมายแล้วก็เรื่องของการเจรจากันนั้นก็มียละเอียดมากมาย ตั้งแต่ในเรื่องของแนวเส้นทางนั้น เราเริ่มทำงานมาตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ การสำรวจเส้นทางโดยละเอียดนั้นมีการขุดเจาะดินเชิงสภาพภูมิประเทศก็เป็นคณะผู้เชี่ยวชาญจากจีนร่วมกับทางคณะวิศวกรของ
- 20 การรถไฟแห่งประเทศไทยกับของกระทรวงเองถึงได้กำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ออกมา ถึงรู้ว่าเรามีความจำเป็นที่จะต้องเวนคืนที่ดินนั้นอยู่ประมาณ ๒,๘๑๕ ไร่ตรงนั้น ซึ่งหลักการของการเวนคืนที่ดินนั้นก็ ๒ ส่วน ส่วนหนึ่งก็คือบริเวณรอบ ๆ สถานที่ที่เราต้องการที่เพิ่ม ๒. ก็คือมีการปรับแนวเส้นทาง มีการปรับแนวเส้นทางโดยเฉพาะรัศมีโค้งต่าง ๆ หรือว่าที่ผ่านชุมชนบางส่วนนั้นก็มีการปรับเส้นทางถึงจำเป็นที่จะต้องมีการเวนคืน แต่โดยส่วนใหญ่แล้วนั้น ๙๐ เปอร์เซ็นต์ก็จะใช้พื้นที่ของ
- 25 การรถไฟแห่งประเทศไทย คือเกาะเส้นทางเดิมไป ยกเว้นในบางพื้นที่ที่ต้องมีการปรับในเรื่องของพื้นที่รอบสถานี ส่วนในเรื่องของราคาประเมินนั้นก็ใช้ราคาตลาดแล้วก็มีการบวนการในเรื่องของการสร้างการรับรู้ให้กับประชาชนเป็นขั้นตอนตามกฎหมายที่มีอยู่ ส่วนที่เรามีการเจรจากับจีนนั้นหลายเรื่องก็ปรากฏอยู่ในเอกสาร แล้วก็มียรายงานการศึกษาฟิสิกซ์บิลิตี (feasibility) หรือการศึกษา

- ความเหมาะสม ๒ ปีที่ผ่านมานั้นก็มีการปรับแต่งในเรื่องของรายละเอียดแล้วก็ความคิดร่วมกันระหว่างไทยกับจีนโดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นฐานที่สุดในระบบการทำงานที่บ้านเรานั้น การเสนอ
- 5 โครงการ การขออนุมัติโครงการต่าง ๆ นั้นต้องมีรายงานการศึกษาความเหมาะสม ต้องมีในเรื่องของรายงานการศึกษาผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งก็จะใช้เวลาทำความเข้าใจกับทางจีนค่อนข้างมาก ในด้านเทคนิคนั้นก็มีความรู้ทางด้านวิศวกร ทางด้านสถาปนิกที่ยังใช้ไม่ค่อยตรงกัน อันนั้นก็เป็นเรื่องหนึ่งที่เราต้องปรับในเรื่องของความคิด ในเรื่องของแนวทางตรงนี้
- 10 เพราะค่าบางค่านั้นกว่าที่จะทำความเข้าใจได้ก็ใช้เวลาหลายเดือนเหมือนกัน ไม่รวมถึงในเรื่องของการใช้ภาษา ซึ่งการใช้ภาษานั้นก็เป็นเรื่องที่ใช้เวลาอีกเช่นเดียวกัน แต่ขออนุญาตทราบเรียนว่าสิ่งที่แตกต่างกันก็คือว่าในช่วงก่อนหน้านั้น คำถามว่าทำไมเราไม่ให้เงินลงทุน ในช่วงแรก ๆ นั้นเราก็มีการเจรจาเหมือนกันว่าถ้าโครงการนี้เป็นโครงการที่เป็นประโยชน์กับทางจีน คือประโยชน์
- 15 ๒ ทาง ตามที่ท่านสมาชิกได้อภิปรายไว้เมื่อสักครู่นี้ ๒ ทาง คือทางที่เราระบายสินค้าหรือเราส่งสินค้าของเราไปขายในจีน ในทางกลับกันนั้นจีนก็ส่งสินค้าหรือระบายสินค้าเข้ามาในประเทศไทย แต่จุดมุ่งหมายของเงินนั้นคงไม่ได้แค่เอาสินค้ามาขายในประเทศไทย แต่จุดมุ่งหมายคือการ
- 20 ออกทะเลก็คือการใช้ประโยชน์จากท่าเรือที่เรามีอยู่ ซึ่งในการลงนามในบันทึกความเข้าใจนั้นก็มิในเรื่องของช่วงรถไฟช่วงหนึ่งคือแก่งคอยถึงท่าเรือมาบตาพุด ช่วงนี้นั้นจากการศึกษาร่วมกันแล้วทางจีนก็บอกว่าช่วงนี้ก็ตัดออกไป เพราะว่าเรามีเส้นทางเดิมอยู่แล้ว เพราะฉะนั้นก็จะใช้ประโยชน์
- 25 จากทางรถไฟทางคู่ของเรานี้ในการที่จะลงไปถึงท่าเรือมาบตาพุด แล้วยังแถมไปในเรื่องของท่าเรือแหลมฉบังด้วย เพราะฉะนั้นในเรื่องของการเจรจานั้นก็ใช้เวลาพอสมควร สุดท้ายถึงตรงที่ว่าเราจะต้องเริ่มดำเนินการ ซึ่งในการดำเนินการในโครงการนี้นั้น วัตถุประสงค์นั้นคือการเชื่อมโยง
- ในระหว่างประเทศแน่นอน เพราะถ้าหากเราไม่สามารถที่จะเกาะเกี่ยวเข้าไปในเรื่องของวัน เบลท์ วัน โรด (One Belt One Road) ได้นั้น โอกาสที่จะใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานของเรานั้นก็น้อยลง ถ้ามว่าเงินนั้นมีทางออกทางทะเลที่ไหนบ้าง ความจริงเขาก็มีหลายทาง ทางในประเทศไทย
- 30 นั้นต้องถือว่าเรามีความสมบูรณ์ความพร้อมในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานเป็นอย่างมาก เพราะฉะนั้นก็ขออนุญาตเรียนว่าเป็นเรื่องที่เราได้มีการเตรียมตัว

- มีคำถามหลายคำถาม อย่างเช่นเรื่องของท่าน สนช. มณฑิธร เรื่องของการ
 ออกแบบ การออกแบบนั้นตอนที่เรามาสำรวจกัน ก็บอกว่าถ้าเราอยากจะทำให้เป็นรูปธรรมนั้น
 5 เราแบ่งออกเป็น ๔ โครงการทั้งหมดก็คือเชื่อมจีนโครงการในสวนประเทศไทยนั้นคือ
 กรุงเทพมหานคร - หนองคาย แต่กรุงเทพมหานคร - หนองคายก็แบ่งเป็น ๒ ระยะ คือระยะ
 กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา นครราชสีมา - หนองคาย กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา
 ก็จะมีอยู่ ๔ ตอนด้วยกัน เพื่อที่จะให้เกิดผลเป็นรูปธรรมนั้นเราก็แบ่งเป็น ๔ ตอน อันนี้เป็น
 10 ความเห็นร่วมกันในระหว่างเรากับทางจีน เพราะฉะนั้นการแบ่ง ๔ ตอนนั้นทำอย่างไรที่จะทำให้
 โครงการนั้นเป็นรูปธรรมได้โดยเร็วแล้วก็เริ่มต้นแบบด้วย ก็คือกำหนดย่านที่ทำได้เลยก็คือ
 ๓.๕ กิโลเมตรช่วงสถานีกลางดง - ปางอโศก แล้วก็ยังมีอีกช่วงหนึ่ง ๑๑ กิโลเมตร ก็เป็นช่วงสถานีสี่คิ้ว
 ซึ่ง ๒ ที่ตรงนี้เป็นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ต้องเวนคืนอะไรทั้งสิ้นทำได้เลย แต่การใช้
 ๒ ตัวนี้เป็นตอนที่ ๑ ตอนที่ ๒ เพื่อนำไปสู่ตอนที่ ๓ ตอนที่ ๔ ก็เพราะอะไร เพราะเรื่องของการ
 15 ออกแบบ การออกแบบนั้นเนื่องจากเป็นเทคโนโลยีของจีน เราก็ใช้ให้ทางจีนนั้นเป็นคน
 ออกแบบเราก็ต้องดูว่าแบบที่จีนเขาออกมานั้น เราสามารถนำมาใช้ในการก่อสร้างได้หรือไม่
 คำถามที่ท่านสมาชิกก็ได้ถามว่าดีไซน์ เช็กเกอร์ (design checker) ทำหน้าที่อะไร
 ทำไมเราต้องเสียค่าใช้จ่ายตรงนี้ การมีดีไซน์ เช็กเกอร์ ในช่วงที่ผ่านมาเราเช็กทุกรายละเอียด
 ของแบบ เพื่อที่จะให้ความมั่นใจกับในเรื่องของแบบที่ออกมาแล้วผู้รับเหมาสามารถนำไปทำการ
 ก่อสร้างได้เลย ผมเรียนว่าในแบบฉบับแรกที่ส่งมานั้นเป็นภาษาจีนทั้งหมด พอเป็นภาษาจีนถามว่า
 20 ผู้รับเหมาไทยจะทำได้ไหม ไม่ได้ครับ ๒. ในเรื่องของผู้รับรองแบบ ๓. ในเรื่องของคุณสมบัติของ
 วัสดุก่อสร้างต่าง ๆ อันนี้คือสิ่งที่เราต้องมีดีไซน์ เช็กเกอร์ เพื่อให้ความมั่นใจว่าสิ่งที่เขาออกแบบ
 เขาก็บอกว่าเป็นมาตรฐานของจีนก็ถูกต้อง เราก็ต้องยึดมาตรฐานของเขา เพราะว่าถ้าหากเราไป
 เปลี่ยนแปลงมาตรฐานของเขาแล้วถ้าเกิดอะไรขึ้นนั้นเราต้องรับผิดชอบ เพราะฉะนั้นในเรื่อง
 ของแบบนั้นจีนเป็นผู้รับผิดชอบ เกิดอะไรขึ้นเขาก็ต้องเป็นผู้รับผิดชอบ เพราะฉะนั้นการมีดีไซน์
 25 เช็กเกอร์ นั้น ก็เป็นส่วนที่เราสร้างความมั่นใจในเรื่องของแบบมาตรฐาน แต่สิ่งที่มากกว่านั้น
 ก็คือว่าการเรียนรู้ในขั้นของการออกแบบ ความจริงการถ่ายทอดเทคโนโลยีนั้นก็เริ่มมาตั้งแต่เราเริ่ม
 โครงการแล้ว เพียงแต่ว่ายังไม่ได้เป็นแผนที่แสดงออกมาอย่างครบวงจร เพราะฉะนั้นอันนี้ก็
 จุดหนึ่งที่เราใช้เวลาในเรื่องของการออกแบบ ที่นี้การออกแบบตรงนี้อย่างท่าน สนช. มณฑิธร

ก็ได้ถามว่าเราต้องไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง เราต้องออกแบบเพื่อคนทั้งมวล อันนี้เป็นหลักการที่กระทรวง
 คมนาคม รัฐบาล หรือคณะรัฐมนตรีได้ยึดมาโดยตลอด โดยเฉพาะนโยบายในเรื่องของการเข้าถึง
 5 การใช้บริการของโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคมขนส่ง เพราะฉะนั้นในเรื่องของการออกแบบ
 นั้นก็แน่นอนที่สุด อีกเรื่องหนึ่งที่ผมอยากจะเรียนว่าในช่วง ๕ ปีก่อนหน้ารัฐบาลชุดนี้นั้น เราไม่รู้
 กระทั่งว่าค่าโดยสารเราจะเก็บกันเท่าไร แต่จากผลการศึกษาที่ออกมาเป็นเล่มหนึ่งนี้ทำให้เรารู้ว่า
 ช่วงกรุงเทพมหานคร - โคราชนั้นค่าโดยสารในสแตนดาร์ด ไพร์ซ (standard price) จะอยู่ที่
 ประมาณ ๕๓๕ บาท ซึ่งก็จะสูงกว่า สูงกว่าในเรื่องของคาร์ทิว์เนอร์แน่นอน แต่ถ้ามีเครื่องบินที่
 10 จังหวัดนครราชสีมาที่ต้องต่ำกว่าในเรื่องของเครื่องบินโลว์ คอสท์ (Low cost) แน่แน่นอน ในราคา
 ขนาดนี้ ถามว่าปัจจุบันนี้ผลตอบแทนที่จะเกิดขึ้นนั้นเกิดอะไรขึ้น ผมคิดว่าที่เราพยายามทำ
 เป็นการปฏิรูปในเรื่องของคมนาคมขนส่ง ขออนุญาตแบ่งในเรื่องของการคมนาคมขนส่งทางรางนี้
 เป็น ๔ ยุคด้วยกัน ยุคที่ ๑ ก็คือยุคสมัยรัชกาลที่ ๕ ที่ได้ทรงพระราชทานในเรื่องของรถไฟทางเดียว
 ให้เรา -----

- หลังจากนั้น ๑๒๐ ปี ก็ยังไม่ได้มีการพัฒนาอะไรมากมาย ก็มาสู่ยุคที่ ๒ ยุคที่ ๒ นั้น ก็คือยุคในเรื่องของการสร้างเมืองหลักให้มีประสิทธิภาพ ก็คือการพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
- 5 ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งไปอีกมาตรฐานหนึ่งแล้ว ไปอีกมาตรฐานหนึ่งก็คือในเรื่องของการใช้ไฟฟ้า การใช้รางมาตรฐาน ๑.๔๓๕ ส่วนยุคที่ ๓ นั้น ก็ขออนุญาตเรียนว่าเราก็ย้อนกลับไปนิดหนึ่งว่า สิ่งที่เรามีอยู่ตั้งแต่ ๑๒๐ ปีที่ผ่านมามันทำอย่างไรที่จะให้วิ่งได้เร็วขึ้น มีอุบัติเหตุบ่อยลง ก็มาสู่
- 10 ในเรื่องของการทำในเรื่องของรถไฟฟ้าทางคู่ รถไฟฟ้าทางคู่ก็มี ๒ ประโยชน์ ก็คือในเรื่องของการขนส่งสินค้า ซึ่งก็จะเป็นส่วนหนึ่งของการเชื่อมโยงเงินด้วยนะครับ กับอีกอันหนึ่งก็คือในเรื่องของ สำหรับผู้มีรายได้น้อย กลับมายุคที่ ๔ อย่างที่เรียนนะครับว่า ถ้าเราเดินทางระหว่างประเทศ
- 15 โดยทางบกนั้น ถ้าเราขับรถก็ใช้เวลามาก แต่ถ้าผ่านด้วยรถไฟความเร็วสูงนั้นระยะเวลาการเดินทาง จากกรุงเทพมหานครไปคุนหมิงนั้นก็ใช้เวลาประมาณไม่เกิน ๖ - ๘ ชั่วโมง จากกรุงเทพมหานคร - หนองคาย นั้นก็จะอยู่ประมาณสัก ๓ ชั่วโมง ซึ่งก็ลดระยะเวลา ซึ่งก็จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง การเดินทางอย่างเรียกว่าหน้ามือเป็นหลังมือ แต่สิ่งที่ท่านสมาชิกได้อภิปรายฝากไว้ก็คือว่าระบบ
- 20 การเชื่อมต่อนั้นสำคัญครับ อันนี้ก็คือนโยบายอีกข้อหนึ่งที่ท่านนายกรัฐมนตรีได้ให้ไว้ว่าการเชื่อมต่อ รถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครเราต้องเชื่อมให้ได้ในระหว่าง ๑๐ สาย มีสถานีต่อเชื่อม แต่ใน ต่างจังหวัดละ ในต่างจังหวัดถามว่ารถไฟความเร็วสูงนั้นก็คงไม่สามารถที่จะจอดในทุกสถานีที่ผ่านได้
- 25 เราถึงกำหนดไว้เป็น ๖ สถานี แต่ ๖ สถานีตรงนี้สามารถเชื่อมต่อไปสถานีย่อยอื่นได้หรือไม่ ก็สามารถที่จะเชื่อมได้โดยระบบรถไฟทางคู่ หรือในเรื่องของการพัฒนาโครงข่ายถนนหนทาง
- 20 ในระหว่างอำเภอเข้าสู่ในเรื่องของใจกลางของสถานีรถไฟตรงนั้นเป็นสิ่งที่เราต้องดำเนินการต่อไป ให้เกิดการเชื่อมต่อ เพราะฉะนั้นผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นมีข้อเสนอแนะว่าทำอย่างไรจะให้เกิด ประโยชน์กับในเรื่องของเอสเอ็มอี (SMEs) หรือว่าผลประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับนั้นคืออะไร
- ผมขอเรียนว่าเมื่อรถไฟความเร็วสูงผ่านที่ไหนไปก็ตามนั้นนี้ โอกาสเกิดขึ้นนั้นไม่ใช่รถไฟวิ่งผ่าน เหมือนสมัยก่อนที่เราเคยวางแผนในเรื่องของการสร้างรถไฟ แต่ในคอนเซ็ปต์ (concept) ของการ
- 25 วางแผนในครั้งนี้ก็คือว่า
๑. เรื่องพื้นที่ ๒ ข้างทางรถไฟนั้นเราไม่ได้ให้เงิน อย่างที่ผมเรียนตอนต้นว่า เคยพูดกันในเรื่องของว่าให้เงินลงทุน ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ เงินบอกว่าประโยชน์ส่วนใหญ่จะอยู่ที่ ประเทศไทย แล้วเชื่อเถอะว่าเมืองนั้นจะเจริญเติบโต ก็บอกว่า ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์เขาไม่เอา

- ถ้า ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์นี้เขาขอแลกด้วยสิทธิประโยชน์ สิทธิประโยชน์ ๒ ข้างทาง สิทธิประโยชน์
- ในเรื่องของการพัฒนาตัวสถานี สิทธิประโยชน์ในเรื่องของการพัฒนารอบสถานี สิทธิประโยชน์
- 5 ในเรื่องของการใช้ผู้รับเหมาจีน สิทธิประโยชน์ในเรื่องของการใช้แรงงานจีน สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้พูดกัน
- ก่อนหน้าที่เราจะมีการเจรจาในรัฐบาลนี้ เพราะฉะนั้นในวันแรกที่เริ่มมีการเจรจาลงนามในเอ็มโอยู (MOU) ๔ - ๕ ข้อที่ผ่านมานั้นก็เรียนว่าไม่มี เพราะฉะนั้นประโยชน์ที่จะเกิดขึ้น
- ก็คือว่าสิ่งที่เราวางแผนไว้ก็คือพื้นที่ในสถานี พื้นที่รอบสถานีที่เราเรียกว่าเป็นที่โอดี (TOD) นั้น ก็คือ
- พื้นที่ต่าง ๆ ในเชิงธุรกิจ ในเชิงพาณิชย์ ประโยชน์จะเกิดกับประชาชนอย่างไรในท้องถิ่น สินค้า
- 10 ต่าง ๆ นั้นคนต้องกิน ต้องใช้ รถไฟวิ่งผ่านก็ต้องเอาซัพพลาย (supply) เอาซัพพลายจากท้องถิ่น
- ท้องถิ่นไหนที่มีสินค้า โดยเฉพาะประเภทอาหาร หรือว่าประเภทของที่ระลึกต่าง ๆ นั้น ถ้าประเภท
- อาหารนั้นสามารถขึ้นได้ครับ เราก็จะบอกในเรื่องของสินค้าจากท้องถิ่นเข้ามาให้บริการในสถานี
- หรือขึ้นรถไฟด้วย สินค้ามาจากไหนครับ สินค้ามาจากพื้นที่ในเมือง นอกเมือง แต่ระบบการขนส่ง
- ต้องดี เพราะฉะนั้นแนวคิดก็คือว่า ๑. ตัวสถานี ๒. รอบสถานี รอบสถานีจะเกิดอะไรขึ้น
- 15 จากประสบการณ์ในหลายประเทศนั้นที่เกิดขึ้นก่อนเลยก็คือว่าที่พักอาศัย ถ้าหากเราเดินทางจาก
- กรุงเทพมหานครไปนครราชสีมา ได้ภายใน ๑ ชั่วโมง ผมจองที่พัก ผมอาจจะไม่ได้กลับภายใน
- วันเดียว ผมมีที่พัก หรือในสถานีปากช่อง มีโรงแรม มีรีสอร์ท (resort) โยงไปสู่ในเรื่องของ
- การท่องเที่ยว มีร้านค้า มีร้านอาหาร สินค้ามาจากไหน สินค้าก็มาจากท้องถิ่นครับ นอกจากนั้นก็มี
- เรื่องของการจ้างงาน เพราะว่าในเรื่องของรถไฟความเร็วสูงนั้นนี่ก็จะต้องมีการจ้างงานเพิ่มขึ้น
- 20 อย่างแน่นอนนะครับ เพราะฉะนั้นในเรื่องของผลประโยชน์ต่าง ๆ นั้นเราได้คิดไปถึงว่านอกจากการ
- พัฒนารถไฟอย่างเดียวแล้วนี้ สถานี รอบสถานี เมือง ก็เป็นมิติ ครม. อันหนึ่งที่ย้ำว่าให้กระทรวง
- คมนาคมนั้นวางแผนในเรื่องของการพัฒนาเมือง ถามว่าพื้นที่ไหนที่เราจะพัฒนา ขณะนี้กำหนด
- ไว้อยู่ ๓ พื้นที่ ๑. ที่สระบุรี ๒. ที่ปากช่อง ๓. ที่นครราชสีมา ซึ่ง ๓ พื้นที้นั้นรวมเบ็ดเสร็จก็ประมาณ
- เกือบ ๑,๐๐๐ ไร่ ซึ่งในรูปแบบนี้นั้น รูปแบบในการที่จะบริหารตรงนี้ก็คือสิ่งที่ท่านสมาชิกได้
- 25 อภิปรายไว้ว่า ในการบำรุงรักษาในการเดินรถนั้นในระยะยาวนี้จะมีคามยั่งยืนอย่างไร ก็จะมาจาก
- ในเรื่องของรายได้ในพื้นที่ตัวสถานี รอบสถานี แล้วก็ตัวเมือง เพราะฉะนั้นพื้นที่ตรงนี้นั้นที่เราเตรียม
- ไว้ ก็คือก็ต้องสร้างมูลค่าในเชิงพาณิชย์ ซึ่งรูปแบบในการพัฒนาตรงนั้นก็ต้องพัฒนาในรูปแบบ
- ที่ให้เอกชนนั้นเข้ามาร่วมลงทุน ซึ่งก็จะเป็นรูปแบบพีพีพี (PPP) ซึ่งประโยชน์ที่จะได้ก็คือว่ารัฐบาล

- ก็จะได้เงินก้อนหนึ่งเข้ามาเป็นฟรอนท์ โหลด (front load) เป็นอัปฟรอนท์ เพย์เมนต์ (upfront payment) ในการที่จะจ่ายให้กับรัฐบาลนะครับ ก็จะเข้ามาช่วยในเรื่องของรายได้
- 5 ของบริษัท ทำให้ผลตอบแทนทางการเงินนั้นดีขึ้น ช่วงระยะเวลาของการพัฒนานั้น ในหลาย ประเทศเขาก็กำหนดไว้ใน ๒ ช่วงด้วยกัน บางประเทศก็อย่างกรณีของญี่ปุ่นนั้นกว่าที่จะคืนทุนนั้น ใช้เวลา ๕๐ ปี แต่การพัฒนาในพื้นที่รอบเมืองต่าง ๆ นั้นก็ใช้เวลาเช่นเดียวกัน เขาไม่ได้ใช้วิธีการ บังคับ แต่เขาใช้วิธีการโน้มน้าว การให้สิ่งจูงใจอุตสาหกรรม ธุรกิจต่าง ๆ ไปลงทุนในต่างจังหวัด
- 10 ตรงนั้นะครับ ของเรากำหนดไว้ในเบื้องต้นนั้น ๓๐ ปี อันนั้นก็เป็นในเรื่องสิ่งต่าง ๆ เรื่องเงินกู้ อีกเรื่องหนึ่งที่ท่านสมาชิกได้มีคำถามไว้ว่าที่มาของทุนนั้นจะมาจากไหน ซึ่งหลักการของเราก็คือว่า ถ้าในส่วนที่เป็นวัสดุภายในประเทศหรืองานภายในประเทศนั้นเราก็จะใช้เงินของเรา ส่วนไหนที่เป็น การนำเข้าในเรื่องของเทคโนโลยีหรือวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ เราก็จะใช้สกุลเงินตราต่างประเทศ แต่ไม่ได้
- 15 มีข้อผูกมัดว่าจะต้องกู้เป็นเงินหยวน ในการเจรจาในเรื่องของการกู้เงินก็มีการเจรจากันตลอดว่า ถ้าหยวนหรือว่าดอลลาร์ที่เงินพร้อมให้กู้มันเปรียบเทียบแล้วมีต้นทุนที่ถูกกว่าเราก็จะกู้จากเขา แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นก็เป็นเรื่องที่ทางกระทรวงการคลังก็จะดูแลในเรื่องนี้นะครับ เมื่อสักครู่ผมย้อนไป
- 20 อีกนิดหนึ่งครับว่า เราก็เจรจากันมาเรื่อยๆ จาก ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ มาเป็น ๗๐ เปอร์เซ็นต์ ว่าจะให้เงิน ลงทุน แล้วก็มาเป็น ๖๐ เปอร์เซ็นต์ เงินเขาบอกว่าไม่ต้องพูดเลยในเรื่องของ ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ ที่จะต้องให้เงินลงทุน เพราะเขาอธิบายแล้วบอกว่าประโยชน์ทั้งหมดเกิดอยู่ในเรื่องของเทิร์น แบค (turn back) ที่ท่านสมาชิกใช้คำว่า เทิร์น แบค สู่ในเรื่องของโครงการนั้น ก็เป็นเรื่องที่เขามีความ
- 25 ชัดเจนตรงนี้นะครับ ส่วนในเรื่องของการเชื่อมต่อไปถึงคุณหมิงนั้นจะเชื่อมกันได้เมื่อไร อันนี้ก็ได้มีการเตรียมการครับว่า หลังจากสัญญา ๓ ฉบับ สัญญาฉบับที่ ๑ นั้นก็คือเรื่องของการออกแบบ สัญญาฉบับที่ ๒ การคุมงาน สัญญาฉบับที่ ๓ ก็คือในเรื่องของระบบรถ วันที่เราลงนามในฉบับที่ ๑ นั้น เราจะเริ่มสำรวจแล้วก็เริ่มออกแบบในช่วงของนครราชสีมาถึงหนองคาย ซึ่งระยะเวลาของ การแล้วเสร็จของโครงการนั้นก็จะเหลื่อมกันอยู่ไม่เกิน ๑ ปี เพราะฉะนั้นภายในปี ๒๕๖๕ เราก็
- 30 สามารถที่จะเชื่อมไปที่หนองคาย ส่วนต่อเชื่อมนั้นก็เช่นเดียวกัน ก็จะอยู่ภายในปี ๒๕๖๕ ซึ่งจะเป็น เวลาพอดีกับทางประเทศลาวนั้นสามารถที่จะก่อสร้างได้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๕ นั่นคือเป้าหมาย ที่เราได้มีการกำหนดร่วมกันครับ -----

ประเด็นในเรื่องของเวนคืน ขออนุญาตทราบเรียนว่าเราก็ได้มีการเตรียมในเรื่องของ
การออกพระราชกฤษฎีกาเช่นเดียวกัน

- 5 อีกเรื่องหนึ่งที่ท่านสมาชิกได้ฝากข้อคิดเห็น แล้วก็ข้อเสนอแนะ คือเรื่องแผน
การถ่ายทอดเทคโนโลยี เรื่องแผนการถ่ายทอดเทคโนโลยีนั้นได้มีการเจรจากับจีนมาตั้งแต่ต้นว่า
การถ่ายทอดเทคโนโลยีนั้นไม่ใช่เพียงแค่เราได้รถไฟมาขบวนหนึ่ง แล้วก็มาสอนวิธีขับรถไฟให้เรา
เสร็จแล้วเขาก็กลับบ้านไป คงไม่ใช่อย่างนั้น แต่จะต้องฝึกสอนบุคลากรของเรา ทั้งในเรื่องของ
การขับรถไฟ ทั้งในเรื่องของการบำรุงรักษา อันนี้ก็มีการตกลงกัน แล้วก็จะทำแผนในเรื่องของ
10 การถ่ายทอดเทคโนโลยี แต่สิ่งที่เราได้เตรียมการไว้ก็คือว่าเราได้มีการหารือกับสภาวิศวกร
สภาสถาปนิก เมื่อวานนี้ผมก็ได้มีการประชุมร่วมกับที่ประชุมอธิการบดีทั่วประเทศ
๓๑ มหาวิทยาลัย ก็เห็นร่วมกันว่าเราต้องใช้ประโยชน์จากโครงการนี้ในการที่จะต่อยอด แล้วก็
พัฒนา แล้วก็ถ่ายทอดเทคโนโลยีเรื่องของรถไฟความเร็วสูง ซึ่งจริง ๆ แล้วก็ต้องทำให้ครบ
ปลายทางนั้นก็คือในเรื่องของกระทรวงคมนาคมก็คือผู้ใช้ ผู้พัฒนาตัวโครงการรถไฟความเร็วสูง
15 เป็นผู้กำหนดว่าความต้องการนั้นคืออะไร แต่ต้นทางที่สำคัญในเรื่องของเทคโนโลยีนั้นคือบุคลากร
หรือทรัพยากรมนุษย์ ต้นทางก็คือสถาบันการศึกษาต่าง ๆ กลางทางอยู่ตรงไหน กลางทางเราก็
คิดไปถึงว่าเราจะต้องมีการสนับสนุนให้เกิดการผลิตวัสดุอุปกรณ์ ชิ้นส่วนต่าง ๆ ถ้าเราคิดให้
มากกว่านั้นก็คือการประกอบรถในอนาคต อุตสาหกรรม ซึ่งก็จะอยู่ในช่วงประมาณกลางทาง
กลางทางอีกอันหนึ่งก็คือเรื่องสถาบันวิจัยทั้งหลายก็ได้มีการพูดคุยกัน เพราะฉะนั้นในเรื่องของ
20 แผนการถ่ายทอดเทคโนโลยีนั้น เรียนว่าก็ขออนุญาตรับความเห็น แล้วก็เตรียมการในเรื่องนี้
ให้ดีที่สุด ในเรื่องอื่น ๆ ผมไม่แน่ใจว่าจริง ๆ ก็มีหลายประเด็นเหมือนกัน จะขออนุญาตว่าเดี๋ยวผม
จะทำคำอธิบาย แล้วก็ตอบคำถามเพื่อให้ท่านสมาชิกนั้นได้ทราบในเรื่องของข้อมูลของโครงการ
สิ่งที่ผมเห็นด้วยเลยอีกเรื่องหนึ่งที่ท่านสมาชิกฝากไว้ก็คือการประชาสัมพันธ์หรือการสร้างการรับรู้
ให้กับประชาชน ซึ่งเรื่องนี้ทางกระทรวงก็จะดำเนินการต่อไป ขออนุญาตนะครับว่า ขออนุญาตชี้แจง
25 เพียงเท่านี้ ส่วนอื่น ๆ เดี่ยวจะส่งรายละเอียดตามมา

ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ท่านสมาชิกครับ ท่านสมาชิกก็ได้อภิปราย
และท่านรัฐมนตรีก็ได้ชี้แจงตอบข้อซักถามได้พอสมควร ส่วนรายละเอียดต่าง ๆ ท่านรัฐมนตรีก็จะได้
ทำเป็นรายงาน เป็นหนังสือมาให้สภานิติบัญญัติแห่งชาตินี้ทราบต่อไป ก็ถือว่าที่ประชุมได้พิจารณา

รับทราบ เรื่อง โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค

ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) เสร็จแล้ว

5 ขอขอบคุณท่านรัฐมนตรีครับ

ระเบียบวาระที่ ๒ รับรองรายงานการประชุม ไม่มี

ต่อไปเป็นเรื่องด่วนที่ ๑ ตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ

ประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยพรรคการเมือง พ.ศ. ตามมาตรา ๒๖๗ วรรคห้า ของรัฐธรรมนูญ แห่งราชอาณาจักรไทย

10 ตามที่ที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๓๖/๒๕๖๐ วันพฤหัสบดีที่ ๑๕

มิถุนายน ๒๕๖๐ ได้พิจารณาและลงมติให้ความเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ

ว่าด้วยพรรคการเมือง พ.ศ. นั้น ทางสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้ดำเนินการโดยสำนักงาน

เลขาธิการวุฒิสภาส่งร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวไปยังคณะกรรมการร่างรัฐธรรมนูญ

และคณะกรรมการการเลือกตั้งเพื่อให้พิจารณาว่าร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวนี้ตรงตาม

15 เจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญหรือไม่ โดยมีกำหนดให้แจ้งกลับมาให้ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ทราบภายใน ๑๐ วันนับแต่วันที่ได้รับร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญนั้น ทั้งนี้ เป็นไปตาม

มาตรา ๒๖๗ วรรคห้า ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ต่อมาภายในกำหนด ๑๐ วันดังกล่าว

คณะกรรมการร่างรัฐธรรมนูญได้ส่งเอกสารความเห็นมายังสภานิติบัญญัติแห่งชาติแจ้งว่า

ร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยพรรคการเมือง พ.ศ. ซึ่งสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

20 ได้พิจารณาและลงมติให้ความเห็นชอบแล้วนั้น มีประเด็นที่ไม่ตรงตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญ

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่ได้แจกให้สมาชิกทุกท่านแล้ว

โดยที่รัฐธรรมนูญมาตรา ๒๖๗ วรรคห้า บัญญัติว่า ถ้าศาลรัฐธรรมนูญหรือองค์กร

อิสระที่เกี่ยวข้อง หรือคณะกรรมการร่างรัฐธรรมนูญเห็นว่าร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ

ดังกล่าวไม่ตรงตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญให้แจ้งให้ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติทราบ

25 ภายใน ๑๐ วันนับแต่วันที่ได้รับร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญนั้น และสภานิติบัญญัติ

แห่งชาตินั้นตั้งคณะกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งมีจำนวน ๑๑ คน ประกอบด้วยประธาน

ศาลรัฐธรรมนูญหรือประธานองค์กรอิสระที่เกี่ยวข้องและสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

และคณะกรรมการร่างรัฐธรรมนูญ ซึ่งคณะกรรมการร่างรัฐธรรมนูญมอบหมายฝ่ายละ ๕ คน

- ประกอบกับข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติข้อ ๑๓๐ วรรคห้า (๓) กำหนดว่า การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญที่คณะกรรมการร่างรัฐธรรมนูญเสนอ
- 5 ตามมาตรา ๒๖๗ วรรคห้า ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ถ้าศาลรัฐธรรมนูญหรือองค์กรอิสระที่เกี่ยวข้อง หรือคณะกรรมการร่างรัฐธรรมนูญเห็นว่าร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญดังกล่าวไม่ตรงตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญ และแจ้งให้ประธานสภาทราบแล้วภายใน กำหนดเวลาดังกล่าว ให้ประธานสภาบรรจุเข้าสู่ระเบียบวาระการประชุมเป็นเรื่องด่วน และให้สภาตั้งคณะกรรมการวิสามัญขึ้นพิจารณาตามมาตรา ๒๖๗ วรรคห้า ของรัฐธรรมนูญ
- 10 แห่งราชอาณาจักรไทย ดังนั้นในการประชุมครั้งนี้ก็เป็นเรื่องที่สภานิติบัญญัติแห่งชาติจะต้องตั้งคณะกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งมีจำนวน ๑๑ คน ประกอบด้วยประธานองค์กรอิสระที่เกี่ยวข้องและสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และคณะกรรมการร่างรัฐธรรมนูญ ซึ่งคณะกรรมการร่างรัฐธรรมนูญมอบหมายฝ่ายละ ๕ คน เพื่อพิจารณาแล้วเสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติภายใน ๑๕ วันนับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง เพื่อให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๒๖๗ วรรคห้า ของรัฐธรรมนูญ
- 15 แห่งราชอาณาจักรไทย ประกอบข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ข้อ ๑๓๐ วรรคห้า (๓) ในการนี้ผมขอให้ที่ประชุมพิจารณาเสนอรายชื่อกรรมการวิสามัญดังกล่าว จำนวน ๑๑ คน เชิญท่านสมชาย แสวงการ ครับ

- นายสมชาย แสวงการ : กราบเรียนท่านประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ที่เคารพครับ สมชาย แสวงการ ในฐานะเลขานุการคณะกรรมการวิสามัญกิจการสภานิติบัญญัติ
- 20 แห่งชาติ ขอเสนอรายชื่อกรรมการวิสามัญ จำนวน ๑๑ ท่าน ดังนี้
๑. นายศุภชัย สมเจริญ ประธานกรรมการการเลือกตั้ง
 ๒. นายกล้าณรงค์ จันทิก
 ๓. นายวัลลภ ตังคณานุรักษ์
 ๔. พลเอก วิชิต ศรีประเสริฐ
 ๕. พลเอก สมเจตน์ บุญถนอม
 ๖. นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
- และจากกรรมการร่างรัฐธรรมนูญ จำนวน ๕ ท่าน ดังนี้
๑. นายธนาวัฒน์ สังข์ทอง
 ๒. นายนครชิต สิงหเสนี

๓. นายประพันธ์ นัยโกวิท

๔. นายภัทระ คำพิทักษ์

5

๕. ศาสตราจารย์อุดม รัฐอมฤต

ขอผู้รับรองครับ

(มีสมาชิกยกมือขึ้นรับรอง)

ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ทางท่านสมชาย แสวงการ ได้เสนอรายชื่อ
กรรมการวิสามัญ จำนวน ๑๑ ท่าน ตามองค์ประกอบที่รัฐธรรมนูญกำหนด คือจาก

10

คณะกรรมการการเลือกตั้ง ๑ คน สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ จำนวน ๕ คน กรรมการ
ร่างรัฐธรรมนูญ จำนวน ๕ คนแล้ว จะมีสมาชิกท่านใดจะเสนอรายชื่อเป็นอย่างอื่นหรือไม่ครับ
(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : ไม่มีนะครับ เชิญเลขาธิการอ่านรายชื่อ
คณะกรรมการ

15

20

นายสุรัตน์ หวังต่อลาภ (ที่ปรึกษาด้านระบบงานนิติบัญญัติ ปฏิบัติหน้าที่แทน
 เลขานุการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ) : รายชื่อกรรมการวิสามัญ
 5 พิจารณาร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยพรรคการเมือง พ.ศ. ตามมาตรา ๒๖๗
 วรรคห้า ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย จำนวน ๑๑ คน ดังนี้

๑. นายศุภชัย สมเจริญ
๒. นายกล้านรงค์ จันทิก
๓. นายวัลลภ ตังคณานุรักษ์
- 10 ๔. พลเอก วิชิต ศรีประเสริฐ
๕. พลเอก สมเจตน์ บุญถนอม
๖. นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
๗. นายธนาวัฒน์ สังข์ทอง
๘. นายนครชิต สิงหเสนี
- 15 ๙. นายประพันธ์ นัยโกวิท
๑๐. นายภัทรธำ คำพิทักษ์ และ
๑๑. ศาสตราจารย์อุดม รัฐอมฤต

ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ : สำหรับกำหนดเวลาการดำเนินงานที่ต้อง
 เป็นไปตามรัฐธรรมนูญ คือคณะกรรมการการชุดนี้จะต้องทำรายงานเสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
 20 เพื่อให้ความเห็นชอบภายใน ๑๕ วันนับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง อันนี้เป็นไปตามมาตรา ๒๖๗ วรรคห้า
 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ประกอบข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
 ข้อ ๑๓๐ วรรคห้า จบการพิจารณาเรื่องด่วนที่ ๑ สำหรับคณะกรรมการวิสามัญที่ตั้งเมื่อสักครู่นี้
 นะครับ กำหนดนัดประชุมครั้งแรกวันอังคารที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐ เวลา ๑๕.๓๐ นาฬิกา
 ณ ห้องประชุมคณะกรรมการ หมายเลข ๓๐๑ ชั้น ๓ อาคารรัฐสภา ๒ จึงเรียนมายัง
 25 คณะกรรมการการชุดที่ตั้งเมื่อสักครู่นี้เพื่อโปรดทราบและร่วมประชุมตามกำหนดเวลาดังกล่าว
 ต่อไปเป็นการพิจารณาเรื่องด่วนที่ ๒ ขอเชิญท่านรองประธานสภานิติบัญญัติ
 แห่งชาติ คนที่หนึ่ง ท่านสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย ครับ

๕๓

สนช. ๔๕

กรกฎาคม ๑๕/๒

(การประชุมดำเนินมาถึงตอนนี้ ศาสตราจารย์พิเศษพรเพชร วิชิตชลชัย
ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้ลงจากบัลลังก์ โดยมอบให้ นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
5 รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ)
ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ท่านสมาชิกครับ ต่อไปเป็นการพิจารณา
เรื่องด่วนที่ ๒ ร่างพระราชบัญญัติมาตรการกำกับและติดตามจับกุมผู้หลบหนีการปล่อยชั่วคราว
โดยศาล พ.ศ. ซึ่งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาเสร็จเรียบร้อยแล้ว

10

15

20

25

30

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : เรื่องนี้สืบเนื่องจากมติที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๐ เป็นพิเศษ เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๐ ที่ประชุมได้ลงมติรับหลักการของร่างพระราชบัญญัติมาตรการกำกับและติดตามจับกุมผู้หลบหนีการปล่อยชั่วคราว โดยศาล พ.ศ. และมีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา

บัดนี้ คณะกรรมการได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเสร็จเรียบร้อยแล้ว และได้เสนอรายงานต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ข้อ ๑๑๘ รายละเอียดของรายงานปรากฏตามเอกสารที่แจกให้กับท่านสมาชิกแล้ว ผมขอเชิญคณะกรรมการเข้าประจำที่ครับ

(คณะกรรมการเข้าประจำที่)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ท่านสมาชิกครับ นอกจากนี้ประธานคณะกรรมการได้ขออนุญาตนำบุคคลภายนอกเข้าร่วมประชุมเพื่อให้ข้อมูลประกอบการชี้แจง ๑ ท่าน ได้แก่ นางสาวธัญญา นุช ตันติกุล ผู้พิพากษาศาลชั้นต้นประจำสำนักประธานศาลฎีกา เพื่อประโยชน์แห่งการพิจารณา ขออนุญาตนะครับ เชิญนางสาวธัญญา นุช ตันติกุล เข้าประจำที่ได้ครับ

(ผู้เข้าร่วมประชุมเข้าประจำที่)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : คณะกรรมการประจำที่เรียบร้อยแล้ว ขอเชิญประธานคณะกรรมการแถลงรายงานครับ

นายสุชาติ ตระกูลเกษมสุข (รองประธานคณะกรรมการวิสามัญ คนที่สอง) : กราบเรียนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ กระผม นายสุชาติ ตระกูลเกษมสุข รองประธานคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติมาตรการกำกับและติดตามจับกุมผู้หลบหนีการปล่อยชั่วคราวโดยศาล พ.ศ. คนที่สอง ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานคณะกรรมการวิสามัญขอเรียนชี้แจงผลการดำเนินการของคณะกรรมการวิสามัญต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังนี้

- ตามที่ที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๐ เป็นพิเศษ วันพุธที่ ๕
เมษายน ๒๕๖๐ ลงมติรับหลักการร่างพระราชบัญญัติมาตรการกำกับและติดตามจับกุมผู้หลบหนี
5 การปล่อยชั่วคราวโดยศาล พ.ศ. คณะรัฐมนตรีเป็นผู้เสนอไว้พิจารณา และตั้งคณะกรรมการ
วิสามัญชั้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา กำหนดการแปรญัตติภายใน ๑๕ วัน กำหนดเวลาปฏิบัติงาน
ภายใน ๖๐ วัน ต่อมาในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๓๒/๒๕๖๐ วันพฤหัสบดีที่ ๑
มิถุนายน ๒๕๖๐ ที่ประชุมได้ลงมติให้ตั้งข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
พ.ศ. ๒๕๕๗ ข้อ ๑๐๓ (๑) เป็นการชั่วคราวเฉพาะกรณี และให้ขยายระยะเวลาการปฏิบัติงาน
10 ออกไปอีก ๖๐ วันนั้น
- บัดนี้ คณะกรรมการวิสามัญได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเสร็จสิ้นแล้ว
ซึ่งผลปรากฏดังนี้
- ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีจำนวน ๑๐ มาตรา คณะกรรมการวิสามัญได้แก้ไข
เพิ่มเติมจำนวน ๕ มาตรา ได้แก่ มาตรา ๓ มาตรา ๕ มาตรา ๖ มาตรา ๘ และมาตรา ๙ โดยไม่มี
15 สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติสงวนคำแปรญัตติ และไม่มีกรรมการวิสามัญสงวนความเห็น
ในการแก้ไขเพิ่มเติมร่างมาตรา ๕ วรรคสอง โดยกำหนดให้ผู้ถูกปล่อยชั่วคราวที่ยากไร้ได้รับ
ค่าพาหนะเดินทางนั้น คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาเห็นว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์
และความยุติธรรมแก่ผู้ยากไร้ รวมทั้งเป็นการเสริมสร้างกลไกในการกำกับดูแลให้มีประสิทธิภาพ
ยิ่งขึ้น ในการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง เนื่องจากกำหนดให้
20 เบิกจ่ายเงินค่าปรับตามคำพิพากษาในคดีอาญา ก่อนนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน จึงได้หารือไปยัง
คณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา
ซึ่งคณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้เห็นชอบกับการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าว
และคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบและเห็นชอบด้วยแล้วเมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ทั้งนี้
คณะกรรมการวิสามัญได้นำเอกสารผลการสรุปความคิดเห็นการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น
25 ของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ตามที่หน่วยงานผู้เสนอร่างกฎหมายดำเนินการจัดทำตามมาตรา ๗๗
วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งได้ดำเนินการเผยแพร่สรุปผลการรับฟัง
ความคิดเห็น การวิเคราะห์ผลกระทบผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของสำนักงานศาลยุติธรรม
ระหว่างวันที่ ๙ - ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๖๐ มาประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้

- ทุกประเด็นที่เกี่ยวข้องแล้ว ซึ่งปรากฏว่ามีผู้ที่ได้ร่วมแสดงความคิดเห็นและไม่มีผู้ไม่เห็นด้วยกับร่างพระราชบัญญัติ ตลอดจนได้มีการพิจารณาข้อมูลความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติจาก
- 5 หน่วยงานต่าง ๆ ได้แก่ กระทรวงการคลัง กระทรวงยุติธรรม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานอัยการสูงสุด ฝ่ายกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม คณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามรายงานของคณะกรรมการวิสามัญ จึงกราบเรียนประธาน
- 10 สถานิติบัญญัติแห่งชาติ และสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติที่เคารพทุกท่านได้โปรดพิจารณา รายงานของคณะกรรมการวิสามัญตามที่เสนอ ดังนี้ ขอขอบคุณครับ
- ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ท่านสมาชิกครับ ท่านรองประธาน
- คณะกรรมการได้แถลงรายงานการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติมาตรการกำกับและติดตามจับกุม
- ผู้หลบหนีการปล่อยชั่วคราวโดยศาล พ.ศ. ต่อที่ประชุมแล้วนะครับ สำหรับรายงานของ
- 15 คณะกรรมการสรุปได้ว่าในขั้นการพิจารณาของคณะกรรมการ คณะกรรมการได้นำรายงาน การรับฟังความเห็นของผู้เกี่ยวข้องและรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการตรา กฎหมายตามมาตรา ๗๗ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยมาประกอบการพิจารณา
- ทุกขั้นตอนแล้ว และตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ มาตรา ๗๗ สภานิติบัญญัติแห่งชาติมีหน้าที่
- จะต้องนำรายงานการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจ
- 20 เกิดขึ้นจากการตรากฎหมายมาประกอบการพิจารณาทุกขั้นตอนด้วยเช่นเดียวกัน
- ต่อไปจะเป็นการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติมาตรการกำกับและติดตามจับกุม
- ผู้หลบหนีการปล่อยชั่วคราวโดยศาล พ.ศ. ในวาระที่ ๒ ซึ่งจะเริ่มต้นด้วยชื่อร่าง คำปรารภ
- แล้วพิจารณาเรียงลำดับมาตราจนกว่าจะจบร่าง จากการตรวจรายงานของคณะกรรมการ
- ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีทั้งสิ้น ๑๐ มาตรา คณะกรรมการมีการแก้ไข ๕ มาตรา ประกอบด้วย
- 25 มาตรา ๓ มาตรา ๕ มาตรา ๖ มาตรา ๘ และมาตรา ๙ ทั้ง ๕ มาตราไม่มีผู้สงวนความเห็น หรือสงวนคำแปรญัตติ -----

สำหรับแนวทางในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ในวาระ ๒ ผมจะให้ที่ประชุมพิจารณา
เรียงลำดับมาตราไปก่อนจนกว่าจะจบร่าง แล้วจึงจะขอมติจากที่ประชุมในภายหลังเรียงลำดับ
5 มาตราเช่นเดียวกัน ไม่ทราบจะมีสมาชิกท่านใดมีความเห็นเป็นอย่างอื่นหรือไม่ครับ

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ถ้าไม่มีถือว่าที่ประชุมเห็นชอบ
ผมจะได้ดำเนินการตามนี้ ต่อไปเชิญเลขาธิการดำเนินการครับ

10 นายสุรรัตน์ หวังต่อลาภ (ที่ปรึกษาด้านระบบงานนิติบัญญัติ ปฏิบัติหน้าที่แทน
เลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ) : “ร่างพระราชบัญญัติ
มาตรการกำกับและติดตามจับกุมผู้หลบหนีการปล่อยชั่วคราวโดยศาล พ.ศ.
ชื่อร่างพระราชบัญญัติ ไม่มีการแก้ไข คำปรารภ ไม่มีการแก้ไข มาตรา ๑ และมาตรา ๒
ไม่มีการแก้ไข มาตรา ๓ มีการแก้ไข”

15 ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : มาตรา ๓ คณะกรรมาธิการมีการแก้ไข
โดยเพิ่มนิยามคำว่า “ผู้กำกับดูแลผู้ถูกปล่อยชั่วคราว” ไม่มีผู้สงวนคำแปรญัตติและไม่มีผู้สงวน
ความเห็น สมาชิกมีสิทธิอภิปรายได้ เชิญเลยครับ มีท่านใดประสงค์อภิปรายหรือไม่นิยามศัพท์คำว่า
“ผู้กำกับดูแลผู้ถูกปล่อยชั่วคราว”

20 (ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ไม่มี เชิญเลขาธิการต่อครับ

นายสุรรัตน์ หวังต่อลาภ (ที่ปรึกษาด้านระบบงานนิติบัญญัติ ปฏิบัติหน้าที่แทน
เลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ) : “มาตรา ๔

25 ไม่มีการแก้ไข มาตรา ๕ มีการแก้ไข”

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : มาตรา ๕ คณะกรรมาธิการมีการแก้ไข
โดยมีการเพิ่มความเข้มงวดของมาตรา ๕ ขึ้นมาใหม่ ไม่มีผู้สงวนคำแปรญัตติและไม่มีผู้สงวน
ความเห็น ท่านสมาชิกอภิปรายได้วรรคสองที่วรรคเลยนะครับ มีท่านใดตั้งใจหรือไม่ครับ

30 (ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ไม่มี เชิญเลขาธิการต่อครับ

5 นายสุรรัตน์ หวังต่อลาภ (ที่ปรึกษาด้านระบบงานนิติบัญญัติ ปฏิบัติหน้าที่แทน เลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ) : “มาตรา ๖ มีการแก้ไข”

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : มาตรา ๖ คณะกรรมาธิการมีการแก้ไข

10 ความในวรรคหนึ่ง ไม่มีผู้สงวนคำแปรญัตติ ไม่มีผู้สงวนความเห็นนะครับ ข้อความที่แก้ตามอักษร สีแดงที่ปรากฏอยู่บนจอภาพขณะนี้ มีท่านใดตั้งใจหรือไม่ครับ มียกมือเลยนะครับ

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ไม่มี เชิญเลขาธิการดำเนินการต่อ

15 นายสุรรัตน์ หวังต่อลาภ (ที่ปรึกษาด้านระบบงานนิติบัญญัติ ปฏิบัติหน้าที่แทน เลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ) : “มาตรา ๗ ไม่มีการแก้ไข มาตรา ๘ มีการแก้ไข”

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : มาตรา ๘ คณะกรรมาธิการมีการแก้ไข

20 วรรคหนึ่ง วรรคสาม และเพิ่มวรรคสี่ขึ้นมาใหม่ ไม่มีผู้สงวนคำแปรญัตติ ไม่มีผู้สงวนความเห็น เช่นกันนะครับ ท่านสมาชิกมีสิทธิอภิปรายได้ ยกมือเลยครับ มีหรือไม่ครับ

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ไม่มี เชิญเลขาธิการต่อครับ

25 นายสุรรัตน์ หวังต่อลาภ (ที่ปรึกษาด้านระบบงานนิติบัญญัติ ปฏิบัติหน้าที่แทน เลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ) : “มาตรา ๙ มีการแก้ไข”

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : มาตรา ๙ คณะกรรมาธิการมีการแก้ไข เพิ่มคำ
5 คำเดียวครับ คำว่า “คำพาหนะ” ไม่มีผู้สงวนคำแปรญัตติและไม่มีผู้สงวนความเห็นเช่นกัน มีท่านใด
ติดใจหรือไม่ครับ

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ไม่มี เชิญเลขาธิการต่อครับ

10 นายสุรรัตน์ หวังต่อลาภ (ที่ปรึกษาด้านระบบงานนิติบัญญัติ ปฏิบัติหน้าที่แทน
เลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ) : “มาตรา ๑๐
ไม่มีการแก้ไข”

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : มาตรา ๑๐ คณะกรรมาธิการไม่มีการแก้ไข
15 เป็นอันว่าที่ประชุมได้พิจารณาเรียงลำดับมาตราจนจบร่างแล้วนะครับ

ต่อไปผมจะขอมติจากที่ประชุมเรียงลำดับมาตราที่คณะกรรมาธิการมีการแก้ไข
ก่อนขอมติผมขอตรวจสอบองค์ประชุมก่อนครับ ขอเชิญสมาชิกแสดงตนก่อนลงมติครับ เป็นขั้นตอน
การขอตรวจสอบองค์ประชุมก่อนลงมติวาระ ๒ ร่างพระราชบัญญัติมาตรการกำกับและติดตาม
จับกุมผู้หลบหนีการปล่อยชั่วคราวโดยศาล พ.ศ. ซึ่งคณะกรรมาธิการมีการแก้ไขทั้งหมด
20 ๕ มาตรา ที่ประชุมก็ต้องลงมติ ๕ มตินะครับ แล้วก็อีก ๑ มติในวาระที่ ๓ ทั้งหมดกฎหมายฉบับนี้
จะมีการลงมติทั้งหมด ๖ มติ เชิญท่านสมาชิกแสดงตน ประเดี๋ยวเสร็จเรื่องนี้แล้วมีการลงมติ
อีกเรื่องนะครับ เรื่องขอขยายเวลา จะต่อเนืองกันท่านอย่าเพิ่งออกไปไหนนะครับ มีสมาชิกท่านใด
ยังไม่ได้แสดงตนหรือไม่ครับ ทุกท่านแสดงตนแล้วนะครับ ผมขอทราบองค์ประชุมครับ

(มีสมาชิกกดปุ่มแสดงตนเพื่อตรวจนับองค์ประชุม จำนวน ๒๐๕ คน)

25 ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : องค์ประชุมขณะนี้ ๒๐๕ ท่าน ครบเป็น
องค์ประชุม ต่อไปเป็นการขอมติในรายมาตราที่คณะกรรมาธิการมีการแก้ไข ซึ่งมีทั้งหมด ๕ มาตรา

การขอมติผมจะถามแต่เพียงว่าท่านเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการหรือไม่ครับ

- ถ้าเห็นด้วยท่านกดปุ่ม เห็นด้วย ถ้าไม่เห็นด้วยคือเห็นควรคงตามร่างเดิมท่านกดปุ่ม ไม่เห็นด้วย
- 5 ต้องการงดออกเสียงกดปุ่ม งดออกเสียง เกณฑ์การถามมติจะเป็นเช่นนี้นะครับ เริ่มที่มาตรา ๓
- คณะกรรมการมีการแก้ไขโดยเพิ่มนิยามคำว่า “ผู้กำกับดูแลผู้ถูกปล่อยชั่วคราว” ในมาตรา ๓
- เพิ่มนิยามศัพท์ขึ้นมา ๑ คำ ท่านเห็นด้วยหรือไม่ เชิญลงคะแนนครับ ท่านได้ยังไม่ได้ลงคะแนน
- ท่านศักดิ์สิทธิ์ เขตบุญเมือง มีอะไรครับ

พลเรือเอก ศักดิ์สิทธิ์ เขตบุญเมือง : กราบเรียนท่านประธาน

- 10 พลเรือเอก ศักดิ์สิทธิ์ เขตบุญเมือง หมายเลข ๒๑๓ บัตรไม่ทำงานครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย

รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ท่านแถลงเลยครับ ท่านจะลงคะแนนอย่างไร

เชิญเลยครับ

พลเรือเอก ศักดิ์สิทธิ์ เขตบุญเมือง : กราบเรียนท่านประธานครับ

- 15 พลเรือเอก ศักดิ์สิทธิ์ เขตบุญเมือง หมายเลข ๒๑๓ เห็นด้วยครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย

รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ปิดการลงคะแนน ขอทราบผลครับ

(มีสมาชิกเห็นด้วย ๒๐๕ คะแนน ไม่เห็นด้วย ไม่มี)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : องค์ประชุม ๒๑๐ เพิ่มท่าน พลเรือเอก ศักดิ์สิทธิ์ เชิดบุญเมือง เป็น ๒๑๑ เห็นด้วย ๒๐๕ เป็น ๒๐๖ ไม่เห็นด้วย ไม่มีงดออกเสียง ๔ ไม่ลงคะแนน ๑ เป็นอันว่าที่ประชุมเห็นด้วยกับการแก้ไขเพิ่มเติมของคณะกรรมการในมาตรา ๓ ต่อไปเป็นการขอมติในมาตรา ๕

นางสาวจินตนันท์ ชญาตร์ ศุภมิตร : ขออนุญาตคะ ดิฉันเห็นด้วยคะ จินตนันท์ หมายเลข ๕๗ คะ

10 ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : เมื่อสักครูไม่ได้ลงหรือครับ เจ้าหน้าที่ที่ตรวจสอบนะครับ ถ้าไม่มีเพิ่มเติมให้ด้วยนะครับ ต่อไปเป็นการขอมติในมาตรา ๕ คณะกรรมการเพิ่มเติมความในวรรคสองขึ้นมาใหม่ท่านเห็นด้วยหรือไม่ เชิญลงคะแนนมาตรา ๕ ครับ ท่านพลเรือเอก ศักดิ์สิทธิ์ ใช้ได้หรือยังครับ

15 พลเรือเอก ศักดิ์สิทธิ์ เชิดบุญเมือง : ใช้ได้แล้วครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ได้แล้วนะครับ ท่านจินตนันท์ บัตรใช้ได้หรือยังครับ ได้แล้วนะครับ มีท่านไต่ยังไม่ลงคะแนนอีกหรือไม่ครับ ปิดการลงคะแนน ขอทราบผลครับ (มีสมาชิกเห็นด้วย ๒๐๘ คะแนน ไม่เห็นด้วย ไม่มี)

20 ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : องค์ประชุม ๒๑๒ มติที่ประชุมเห็นด้วย ๒๐๘ ไม่เห็นด้วย ไม่มีงดออกเสียง ๔ เป็นอันว่าที่ประชุมเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการในมาตรา ๕ นะครับ ต่อไปเป็นการขอมติในมาตรา ๖ ซึ่งคณะกรรมการมีการแก้ไขเพิ่มเติมข้อความในวรรคแรก ท่านเห็นด้วยหรือไม่ เชิญลงคะแนนครับ มาตรา ๖ มีท่านไต่ยังไม่ลงคะแนนหรือไม่ครับ ปิดการลงคะแนน ขอทราบผลครับ

(มีสมาชิกเห็นด้วย ๒๐๗ คะแนน ไม่เห็นด้วย ไม่มี)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : มาตรา ๖ ผลการลงคะแนน องค์ประชุม ๒๑๑ หายไป ๑ แล้ว มติที่ประชุมเห็นด้วย ๒๐๗ ไม่เห็นด้วย ไม่มีงดออกเสียง ๔ เป็นอันว่าที่ประชุม

เห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการในมาตรา ๖ ต่อไปเป็นการขอมติในมาตรา ๘ ซึ่งคณะกรรมการมีการแก้ไขในวรรคหนึ่ง วรรคสาม และเพิ่มความขึ้นเป็นวรรคสี่ ผมถามเป็นมติ
5 รวมครั้งเดียวเลยนะครับ ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับการแก้ไขของคณะกรรมการในมาตรา ๘
เชิญลงคะแนนครับ ปิดการลงคะแนน ขอทราบผลครับ

(มีสมาชิกเห็นด้วย ๒๐๗ คะแนน ไม่เห็นด้วย ไม่มี)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ผลการลงคะแนนในมาตรา ๘ องค์ประชุม
10 ๒๑๒ มติที่ประชุมเห็นด้วย ๒๐๗ ไม่เห็นด้วย ไม่มี งดออกเสียง ๔ ไม่ลงคะแนน ๑ เป็นอันว่า
ที่ประชุมเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการในมาตรา ๘ ต่อไปจะเป็นการขอมติ
ในมาตรา ๙ คณะกรรมการมีการเพิ่มคำขึ้นมา ๑ คำ “ค่าพาหนะ” ท่านเห็นด้วยหรือไม่
เชิญลงคะแนนครับ มีท่านใดยังไม่ลงคะแนนหรือไม่ครับ ทุกท่านลงคะแนนแล้ว ปิดการลงคะแนน
มาตรา ๙ ขอทราบผลครับ

15 (มีสมาชิกเห็นด้วย ๒๐๘ คะแนน ไม่เห็นด้วย ไม่มี)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : องค์ประชุม ๒๑๒ มติที่ประชุมเห็นด้วย ๒๐๘
ไม่เห็นด้วย ไม่มี งดออกเสียง ๔ เป็นอันว่าที่ประชุมเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ
ในมาตรา ๙ เป็นอันว่าที่ประชุมได้พิจารณาเรียงลำดับมาตราและลงมติรายมาตราไปจนจบร่าง
20 แล้วนะครับ ต่อไปจะขอให้ที่ประชุมพิจารณาสรุปทั้งร่างอีกครั้งหนึ่งนะครับ จะมีสมาชิกท่านใด
ขอแก้ไขถ้อยคำในร่างกฎหมายฉบับนี้หรือไม่ครับ ทางคณะกรรมการมีหรือไม่ครับ

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ไม่มีนะครับ ถ้าไม่มีเป็นอันจบการพิจารณา
25 ในวาระ ๒

ต่อไปจะเป็นการขอมติในวาระ ๓ ว่าที่ประชุมจะเห็นสมควรให้ประกาศใช้
ร่างพระราชบัญญัติมาตรการกำกับและติดตามจับกุมผู้หลบหนีการปล่อยชั่วคราวโดยศาล พ.ศ.
เป็นกฎหมายหรือไม่ ก่อนขอมติในวาระ ๓ ขอตรวจสอบองค์ประชุมอีกครั้งนะครับ
เชิญท่านสมาชิกแสดงตนครับ มีท่านใดยังไม่ได้แสดงตนหรือไม่ครับ ขอทราบองค์ประชุมครับ

๒๓

สนช. ๔๕

อุรารวรรณ ๑๗/๓

(มีสมาชิกกดปุ่มแสดงตนเพื่อตรวจนับองค์ประชุม จำนวน ๒๑๒ คน)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย

- 5 รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : องค์ประชุมขณะนี้ ๒๑๒ นะครับ
ครบเป็นองค์ประชุม ต่อไปเป็นการขอมติในวาระ ๓ สมาชิกท่านใดเห็นสมควรให้ประกาศใช้
ร่างพระราชบัญญัติมาตรการกำกับและติดตามจับกุมผู้หลบหนีการปล่อยชั่วคราวโดยศาล พ.ศ.
เป็นกฎหมายได้ท่านกดปุ่ม เห็นด้วย ท่านใดเห็นว่ายังไม่สมควรให้ประกาศใช้เป็นกฎหมายกดปุ่ม
ไม่เห็นด้วย กดออกเสียงกดปุ่ม กดออกเสียง เชิญลงคะแนนได้ครับ เดี่ยวจากนี้ไปมีลงมติอีก ๑ มติ
- 10 เรื่องขยายเวลา ปิดการลงคะแนน ขอทราบผลครับ

(มีสมาชิกเห็นด้วย ๒๐๙ คะแนน ไม่เห็นด้วย ไม่มี)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย

รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : องค์ประชุม ๒๑๓ มติที่ประชุมเห็นด้วย ๒๐๙

ไม่เห็นด้วย ไม่มี กดออกเสียง ๔ เป็นอันว่าที่ประชุมลงมติเห็นสมควรประกาศใช้ร่างพระราชบัญญัติ

- 15 มาตรการกำกับและติดตามจับกุมผู้หลบหนีการปล่อยชั่วคราวโดยศาล พ.ศ. เป็นกฎหมายได้
นะครับ และโดยที่คณะกรรมการมีข้อสังเกตบางประการเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้
และได้บันทึกข้อสังเกตไว้ท้ายรายงานแล้ว หากที่ประชุมเห็นด้วยก็จะได้รวบรวมข้อสังเกตส่งไปยัง
คณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป จะมีท่านสมาชิกท่านใดมีความเห็นเป็นอย่างอื่นหรือไม่
ครับ สำหรับข้อสังเกตท้ายรายงานของคณะกรรมการ

- 20 (ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย

รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ไม่มีนะครับ ถือว่าที่ประชุมเห็นชอบนะครับ

จะได้รวมส่งข้อสังเกตไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป เป็นอันจบการพิจารณา

เรื่องด่วนที่ ๒ ต้องขอบคุณท่านประธานคณะกรรมการ และคณะกรรมการนะครับ

- 25 ท่านประธานมีอะไรจะแถลงหรือไม่ครับ เชิญครับ

ร้อยตำรวจตรี พงษ์นิวัฒน์ ยุทธภัณฑ์บริภาร (ประธานคณะกรรมการวิสามัญ)

: กราบเรียนท่านประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และท่านสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ทุกท่านครับ กระผม ร้อยตำรวจตรี พงษ์นิวัฒน์ ยุทธภัณฑ์บริภาร ประธานคณะกรรมการ

วิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติมาตรการกำกับและติดตามจับกุมผู้หลบหนีการปล่อยชั่วคราว
 โดยศาล พ.ศ. ขอขอบคุณคณะกรรมการวิสามัญและสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติทุกท่าน
 5 ที่ให้ความร่วมมือในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ด้วยดี ขอขอบคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
 รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ขอขอบคุณท่านประธานคณะกรรมการ
 และคณะกรรมการทุกท่านนะครับ ขอขอบคุณครับ เชิญครับ

ต่อไปเป็นการพิจารณาระเบียบวาระที่ ๗ เรื่องอื่น ๆ

10 ขอขยายเวลาการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ.
 (ขอขยายเวลา ครั้งที่ ๒ ออกไปอีก ๖๐ วัน)

15

20

25

30

- ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ด้วยประธานคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา
5 ร่างพระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. คือท่านวิสุทธิ์ ศรีสุพรรณ ได้มีหนังสือ
แจ้งว่าระยะเวลาการดำเนินงานของคณะกรรมการวิสามัญจะครบกำหนดในวันที่ ๒๘ กรกฎาคม
๒๕๖๐ แต่เนื่องจากคณะกรรมการวิสามัญยังมีประเด็นที่อยู่ระหว่างการพิจารณา
อีกหลายประเด็น โดยเฉพาะในประเด็นเรื่องของการกำหนดอัตราภาษี การยกเว้นภาษีและ
การบรรเทาภาระภาษีซึ่งจะต้องพิจารณาด้วยความละเอียดรอบคอบเพื่อให้ร่างพระราชบัญญัติ
10 ฉบับนี้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ ประกอบกับร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลกระทบต่อประชาชน
อย่างกว้างขวางจำเป็นต้องพิจารณาอย่างรอบด้านและต้องนำข้อมูลการดำเนินการตามมาตรา ๗๗
ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยมาประกอบการพิจารณา คณะกรรมการวิสามัญ
จึงขอขยายเวลาการทำงานออกไปอีก ๖๐ วัน ซึ่งการขอครั้งนี้เป็นการขอครั้งที่ ๒ แต่โดยที่ข้อบังคับ
การประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ข้อ ๙๘ กำหนดไว้ในกรณีที่คณะกรรมการคณะใดพิจารณา
15 ร่างพระราชบัญญัติไม่แล้วเสร็จภายในเวลาที่กำหนด ให้ประธานคณะกรรมการหรือผู้ปฏิบัติ
หน้าที่แทนรายงานให้ประธานสภาทราบโดยด่วน แล้วให้ประธานสภาเสนอต่อที่ประชุมสภา
ในการนี้ที่ประชุมสภาลงมติให้ขยายเวลาได้ไม่เกิน ๒ ครั้ง ครั้งละไม่เกิน ๓๐ วัน -----

การที่คณะกรรมการการคณะนี้ขอขยายเวลาในครั้งนี้แม้จะเป็นการขอครั้งที่ ๒ แต่ขอขยายเวลา ๖๐ วัน เกินกว่าที่ข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้กำหนดไว้ เพราะฉะนั้นผมขอหารือ
5 ที่ประชุมว่าจะมีสมาชิกท่านใดไม่เห็นด้วยกับการที่คณะกรรมการวิสามัญพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. ขอขยายเวลาครั้งที่ ๒ อีก ๖๐ วันหรือไม่ มีท่านใดใหม่ครับ มีท่านใดเห็นควรไม่อนุญาตหรือไม่ครับ

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

- ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
10 รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ไม่มีนะครับ เมื่อไม่มีถือว่าที่ประชุมเห็นควร ที่จะอนุญาตให้ขยายเวลาครั้งที่ ๒ อีก ๖๐ วันได้ แต่เนื่องจากการขยายเวลาเกินกว่าจำนวนวันที่ ข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้กำหนดไว้ จำเป็นที่จะต้องขอมติจากที่ประชุมเพื่อให้มีการ งดเว้นการใช้ข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ข้อ ๙๘ เป็นการชั่วคราวเฉพาะกรณี ซึ่งข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ข้อ ๒๑๓ กำหนดไว้ว่าในกรณีที่จะมีการงดเว้น
15 การใช้ข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นการชั่วคราวเฉพาะกรณี ที่ประชุมสภา ต้องลงมติเห็นชอบด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนสมาชิกในที่ประชุม จึงจะงดเว้น การใช้ข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้ เพราะฉะนั้นต่อไปจะเป็นการขอมติที่ประชุม ว่าที่ประชุมแห่งนี้จะมีมติไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งอนุญาตให้งดเว้นการใช้ข้อบังคับการประชุม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ข้อ ๙๘ หรือไม่ ก่อนขอมติผมขอตรวจสอบองค์ประชุมอีกครั้ง
20 เชิญท่านสมาชิกแสดงตนครับ มีท่านใดยังไม่ได้แสดงตนหรือไม่ ทุกท่านแสดงตนแล้วนะครับ ขอทราบองค์ประชุมครับ

(มีสมาชิกกดปุ่มแสดงตนเพื่อตรวจนับองค์ประชุม จำนวน ๒๑๑ คน)

- ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : องค์ประชุมขณะนี้ ๒๑๑ ท่าน ครบเป็น
25 องค์ประชุม ต่อไปเป็นการขอมติที่ประชุม ท่านใดเห็นควรอนุญาตให้งดเว้นการใช้ข้อบังคับ การประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นการชั่วคราวเฉพาะกรณีนี้ได้ท่านกดปุ่ม เห็นด้วย

ท่านใดเห็นว่าไม่ควรงดเว้นการใช้ข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติกลุ่ม ไม่เห็นด้วย
เชิญลงคะแนนครับ ท่านใดยังไม่ลงคะแนนครับ ปิดการลงคะแนน ขอทราบผลครับ

- 5 (มีสมาชิกเห็นด้วย ๒๐๘ คะแนน ไม่เห็นด้วย ไม่มี)
ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : จำนวนผู้เข้าประชุม ๒๑๒ เพิ่มท่านประธาน
พรเพชร ๑ เป็น ๒๑๓

พลเอก สมเจตน์ บุญถนอม : ท่านประธานครับ พลเอก สมเจตน์ อีก ๑

- 10 เห็นด้วยครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : มติที่ประชุมเห็นด้วย ๒๐๘ เพิ่มเห็นด้วย
พลเอก สมเจตน์ อีก ๑ เป็น ๒๐๙ ไม่เห็นด้วย ไม่มี งดออกเสียง ๓ เพิ่มท่านพรเพชร ๑
เป็นงดออกเสียง ๔ ไม่ลงคะแนน ๑ เป็นอันว่าที่ประชุมมีมติเห็นด้วยกับการงดเว้นการใช้ข้อบังคับ

- 15 การประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ข้อ ๙๘ เป็นการชั่วคราวเฉพาะกรณีนี้ด้วยคะแนนเสียง
ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง อนุญาตให้คณะกรรมการวิสามัญสามารถขยายเวลาการพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. ครั้งที่ ๒ ออกไปได้อีก ๖๐ วัน
จบการพิจารณาระเบียบวาระที่ ๗

ต่อไประเบียบวาระที่ ๓ กระทั่งถาม ไม่มี

- 20 ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องที่คณะกรรมการพิจารณาเสร็จเรียบร้อยแล้ว
รายงานการศึกษา เรื่อง การเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
ของไทย โอกาสและศักยภาพในการแข่งขัน ซึ่งคณะกรรมการการพาณิชย์ การอุตสาหกรรมและ
การแรงงาน พิจารณาเสร็จเรียบร้อยแล้ว

- 25

- 30

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ขอเชิญกรรมการเข้าประจำที่ครับ
5 (คณะกรรมการเข้าประจำที่)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ท่านสมาชิกครับนอกจากนี้ท่านประธาน
คณะกรรมการคณะนี้ได้ขออนุญาตให้บุคคลภายนอกเข้าร่วมประชุมเพื่อร่วมชี้แจงข้อมูล
ประกอบการพิจารณา จำนวน ๒ ท่าน ได้แก่

- 10 ๑. นายนิลสุวรรณ ลีลารัศมี นักวิชาการประจำคณะกรรมการ
๒. นางอัญชญา วิทยารธรรมรัช อนุกรรมการและเลขานุการ
เพื่อประโยชน์แห่งการพิจารณาอนุญาตนะครับ เชิญทั้ง ๒ ท่านเข้าประจำที่ได้ครับ
(ผู้เข้าร่วมประชุมเข้าประจำที่)

15 ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : กรรมการประจำที่เรียบร้อยแล้ว
เชิญท่านประธานคณะกรรมการแถลงรายงานครับ

พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร (ประธานคณะกรรมการ) : กราบเรียนประธาน
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ กระผม พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในฐานะ
ประธานคณะกรรมการการพาณิชย์ การอุตสาหกรรมและการแรงงาน ขอรายงาน
20 ผลการพิจารณาศึกษา เรื่อง การเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ของไทย
โอกาสและศักยภาพในการแข่งขันต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังนี้

ตามที่ที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๗ วันพฤหัสบดีที่ ๙
ตุลาคม ๒๕๕๗ ที่ประชุมได้ลงมติตั้งคณะกรรมการสามัญประจำสภาตามข้อบังคับการประชุม
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๗ ข้อ ๘๔ วรรคสอง (๑๕) คณะกรรมการการพาณิชย์
25 การอุตสาหกรรมและการแรงงาน เป็นคณะกรรมการสามัญประจำสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
คณะหนึ่ง มีอำนาจหน้าที่กระทำการพิจารณาสอบสวนหรือศึกษาเรื่องใด ๆ อันอยู่ในอำนาจ
หน้าที่ของสภาหรือตามที่สภามอบหมาย โดยคณะกรรมการได้พิจารณาศึกษาเรื่องการเข้าสู่
การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของไทย โอกาสและศักยภาพในการแข่งขันต่อที่ประชุม

5 สถานิติบัญญัติแห่งชาติ ด้วยเห็นว่าการรวมตัวทางเศรษฐกิจถือเป็นกุญแจสำคัญในการเปิดประตูทางการค้าและการลงทุน ทำให้ผู้ประกอบการสามารถสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงไปยังประเทศสมาชิกได้สะดวกขึ้น เกิดความร่วมมือและถ่ายทอดเทคโนโลยี รวมทั้งควรมีการกระตุ้นให้ประเทศสมาชิกยกระดับการพัฒนา ปรับปรุงกฎระเบียบในด้านต่าง ๆ ซึ่งช่วยดึงดูดการค้า การลงทุนทั้งในและนอกอาเซียน

บัดนี้ คณะกรรมาธิการได้พิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวเสร็จเรียบร้อยแล้ว

จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการ ดังนี้

- 5 คณะกรรมาธิการได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการการพาณิชย์พิจารณาศึกษา และจัดทำรายงานการพิจารณาศึกษาในเรื่องดังกล่าว โดยได้มีการเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาให้ ข้อมูล ข้อเท็จจริงในเรื่องดังกล่าว ผลการพิจารณาการศึกษา คณะกรรมการการพาณิชย์ การอุตสาหกรรม และการแรงงาน ได้พิจารณารายงานการศึกษา เรื่อง การเข้าสู่การเป็นประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ของไทย โอกาสและศักยภาพในการแข่งขัน ตามที่คณะอนุกรรมการ การพาณิชย์เป็นผู้จัดทำ แล้วมีมติเห็นชอบกับรายงานดังกล่าว โดยถือเป็นรายงานการพิจารณา 10 ศึกษาและข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการ เพื่อเสนอต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้โปรด พิจารณา หากสภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบกับรายงานการพิจารณาศึกษาและ ข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการขอได้โปรดแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาตามแต่ จะเห็นสมควรต่อไป ทั้งนี้ ในส่วนสรุปสาระสำคัญและข้อเสนอแนะขออนุญาตให้นายศิริพล 15 ยอดเมืองเจริญ ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ ในฐานะประธานคณะอนุกรรมการการพาณิชย์ เป็นผู้เสนอต่อไป ขอขอบคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย

รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ก่อนที่จะให้ท่านศิริพล ยอดเมืองเจริญ

ได้แถลงต่อผมขอแจ้งข่าวประชาสัมพันธ์ คณะกรรมาธิการสามัญพิจารณาศึกษา เสนอแนะ

- 20 และรวบรวมความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาจัดทำร่างรัฐธรรมนูญ ขอเชิญท่านกรรมาธิการ เข้าร่วมประชุมหลังเสร็จสิ้นการประชุมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติในวันนี้ ประชุมเสร็จเชิญท่านไป ประชุมคณะกรรมาธิการรวบรวมความเห็นต่อ ที่ห้องรับประทานอาหารสมาชิกรัฐสภา นะครับ ขอแจ้งให้ท่านที่เป็นกรรมาธิการได้รับทราบนะครับ เชิญท่านศิริพล ยอดเมืองเจริญ แถลงครับ

นายศิริพล ยอดเมืองเจริญ (ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ) : กราบเรียน

- 25 ท่านประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติที่เคารพ กระผม นายศิริพล ยอดเมืองเจริญ ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการการพาณิชย์ การอุตสาหกรรม และการแรงงาน ในฐานะประธานคณะอนุกรรมการการพาณิชย์ ขอรายงานผลการพิจารณา ศึกษา เรื่อง การเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ของไทย โอกาสและศักยภาพ

๗๑

สนช. ๔๕

สัปดาห์ที่ ๑๗/๒

- ในการแข่งขัน ต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ขอเรียนว่า อาเซียนจัดตั้งขึ้นเมื่อปี ๒๕๑๐ จะครบกำหนด ๕๐ ปีในเดือนสิงหาคมที่จะถึงนี้ อาเซียนเป็นกรอบความร่วมมือของเศรษฐกิจของ
- 5 ไทยที่มีความใกล้ชิดกันมากที่สุด และมีหลายประเทศเป็นเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดต่อกัน อาเซียน มีสมาชิก ๑๐ ประเทศ ได้แก่ อาเซียนเดิม ๖ ประเทศ บรูไน มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย และอาเซียนใหม่ หรือที่เรียกว่าซีแอลเอ็มวี (CLMV) อีก ๔ ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม ทั้งนี้อาเซียนมีประชากรรวมกัน ๖๓๐ ล้านคน มีจีดีพี (GDP) ขนาด ๒.๔ ล้านล้านเหรียญสหรัฐ มีการค้าระหว่างกัน ๒.๒๖ ล้านล้านเหรียญสหรัฐ กระผมต้อง
- 10 ขออนุญาตกราบเรียนว่าทางท่านประธาน พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร เห็นว่าเรื่องนี้เป็นเรื่องที่ เมื่อดำเนินการจะครบรอบ ๕๐ ปีแล้ว แล้วอาเซียนก็มีการตกลงที่อยู่ในรูปแบบเออีซี (AEC) ที่มีผล บังคับสมบูรณ์ในปี ๒๕๕๘ ก็อยากจะทราบว่าโดยรวมแล้วเราได้ประโยชน์หรือจะหาโอกาสเพิ่มเติม
- 15 5 อย่างไร อาเซียนมีความเชื่อมโยงกันทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมเป็นเวลานาน ซึ่งไทย จะได้เปรียบประเทศสมาชิกอื่นเพราะมีภูมิศาสตร์ที่อยู่ในกลางอาเซียนใต้ โดยมีพรมแดนติดต่อกับ
- 20 ประเทศสมาชิกเพื่อนบ้านมากที่สุดถึง ๔ ประเทศ ส่งผลให้ไทยเป็นศูนย์กลางการค้า การท่องเที่ยว การคมนาคม และการขนส่งทางบกในภูมิภาคแห่งนี้ ประชาคมอาเซียน อาเซียน คอมมูนิตี (ASEAN Community) หรือที่เรียกว่าเออีซี ประกอบด้วย ๓ เสาหลัก ได้แก่ ๑. ประชาคมการเมือง และความมั่นคงของอาเซียน ๒. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ๓. ประชาคมสังคมและวัฒนธรรม
- 25 อาเซียน สำหรับการตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือที่เรียกว่าเออีซีเป้าหมายหลักคือต้องการให้ มีการรวมเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกันของมวลหมู่สมาชิก โดยตกลงลดภาษีศุลกากรระหว่าง กันเหลือร้อยละ ๐ ในปี ๒๕๕๘ และร้อยละ ๐ - ๕ สำหรับสมาชิกอาเซียนใหม่ โดยต้องดึงดูด การลงทุนจากต่างประเทศให้เข้ามาในภูมิภาคนี้ การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน
- 30 ทางเศรษฐกิจของอาเซียน การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเท่าเทียมกัน และการบูรณาการเข้ากับ เศรษฐกิจของโลก ความสำคัญของอาเซียนต่อไทยนั้นอาเซียนเป็นคู่ค้าสำคัญอันดับ ๑ ของไทย
- 35 โดยในปี ๒๕๕๘ ไทยส่งออกไปยังตลาดอาเซียนถึง ๕๕,๑๕๔ ล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็น ๒๕ เปอร์เซ็นต์ ของการส่งออกไทยรองมาจากญี่ปุ่นซึ่งส่งออกได้ร้อยละ ๑๑.๒ นอกจากนี้ยังมี เงินทุนไหลตรงจากสมาชิกอาเซียนไหลเข้ามาในปี ๒๕๕๘ จำนวน ๑๐,๓๓๘ ล้านเหรียญสหรัฐ
- ในขณะที่เดียวกันนักลงทุนไทยได้ไป

๓๒

สนช. ๔๕

สัปดาห์ที่ ๑๗/๓

ลงทุนในอาเซียนถึง ๒๔,๙๑๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น การเชื่อมโยงนอกภูมิภาค
อาเซียน อาเซียนมีการทำเอฟทีเอ (FTA) กับ ๖ ประเทศคู่เจรจา ได้แก่ จีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น อินเดีย
5 ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ ซึ่งได้มีการเปิดเสรีการค้า การบริการ และการลงทุนระหว่างกันแล้ว
ขณะนี้อาเซียนอยู่ในระหว่างการเจรจาทำความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค หรือที่เรียก
กันใหม่ว่าอาร์เซ็ป (RCEP) กับจีน เกาหลี ญี่ปุ่น อินเดีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ หรือที่เรียกว่า
อาเซียน + ๖ ซึ่งอาร์เซ็ปเป็นกลุ่มเศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่สำคัญ มีประชากรรวมกัน ๓,๓๐๐ ล้านคน
มีจีดีพีได้ถึง ๒๒.๔ ล้านล้านเหรียญสหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ ๓๐.๖ ของจีดีพีโลก ครอบคลุมการค้า
10 กว่าร้อยละ ๒๗ และมีทุนมูลค่าการค้าของโลก ครึ่งที่แล้วอาร์เซ็ปมีเป้าหมายที่จะเจรจาให้สำเร็จ
ในปี ๒๕๖๐ ทั้งหมดนั้นก็อยู่ระหว่างเร่งรัดดำเนินการ ประเด็นที่ควรให้ความสนใจอย่างมาก
คือขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยเมื่อเทียบกับสมาชิกอาเซียนด้วยกันว่าดีขึ้นหรือมีแนวโน้ม
ลดลง เห็นได้จากหลายปัจจัยของไทยที่ระดับคะแนนลดลงมาตลอด อาทิ การนำเทคโนโลยีมา
ใช้งาน ความสามารถในการเรียนรู้เทคโนโลยีของผู้ประกอบการ การลงทุนโดยตรงของต่างประเทศ
15 ในขณะที่เวียดนามมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้นหลายอันดับ เนื่องจากการไหลเข้ามาของ
เงินทุนจากต่างประเทศ รวมทั้งเทคโนโลยีต่าง ๆ เข้าสู่เวียดนามมากขึ้น ซึ่งทำนสมาชิก
สถานการณ์บัญชีแห่งชาติติดตามข่าวสารคงทราบเรื่องนี้อยู่ในระดับหนึ่ง

ปัญหาและอุปสรรค การขยายการค้า การลงทุนในอาเซียน แม้อาเซียนจะลดภาษี
ศุลกากรระหว่างกันลงเหลือร้อยละ ๐ รวมทั้งวางมาตรการการอำนวยความสะดวกการค้าภายใน
20 อาเซียน แต่สมาชิกของอาเซียนบางประเทศก็ยังมีมาตรการที่มีไขภาษีศุลกากร หรือที่เรียกว่า
นอน ทารีฟ แบร์ริเออร์ (Non Tariff Barriers) ในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการขยายการค้า
ได้แก่

๑. การกำหนดมาตรฐานที่เกินความจำเป็น เช่น การกำหนดเงื่อนไขการนำเข้า
ข้อกำหนดการใช้เครื่องหมายการค้า การบรรจุหีบห่อ ซึ่งบางประเทศมีการใช้ค่อนข้างเข้มงวด
25 เกินกว่าปกติทำให้ยุ่งยาก และในหลายกรณีทำให้ไม่สามารถส่งสินค้าเข้าไปในประเทศนั้น ๆ ได้

- ๒๐/๑

๗๓

สนช. ๔๕

สุพิชญ์ลักษณะณ์ ๒๐/๑

๒. มาตรการด้านสุขอนามัยพืชและสัตว์ เช่น อินโดนีเซีย กำหนดให้หอมหัวใหญ่ นำเข้าต้องผ่านการตัดจุก ตัดรากออกก่อน ซึ่งในทางปฏิบัติจะเกิดผลต่อการเน่าเสีย เวียดนาม
5 ได้ระงับการออกใบรับรองสุขอนามัยพืชสำหรับการนำเข้าเป็นการชั่วคราวกับผลไม้ไทย ๔ ชนิด มะม่วง ลิ้นจี่ ลำไย และเงาะ เนื่องจากมีศัตรูพืชที่อาจเป็นอันตราย นี่ก็เป็นอุปสรรคประการหนึ่ง

๓. กฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้าและความล่าช้าในการออกใบรับรองถิ่นกำเนิดของ ส่วนกลางหรือเมืองหลวง

๔. การกำหนดโควตานำเข้าสินค้า ภายใต้หลักเกณฑ์ของเออีซี (AEC) ต้องยกเลิก
10 โควตาและลดภาษีลงเหลือร้อยละ ๐ ดังนั้นประเทศที่ยังไม่ใช้มาตรการโควตาจะต้องถูกเรียกร้อง ให้ยกเลิก

๕. ภาวะเปรียบเทียบขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ กรอบความตกลงการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนในอาเซียน (ASEAN) ด้วยกัน ยังไม่สามารถบังคับใช้ได้
15 เนื่องจากต้องมีการให้สัตยาบันและพิธีสารแนบท้ายของสมาชิก ซึ่งยังไม่ครบถ้วน แม้ว่าจะมีปัญหา และอุปสรรคอยู่บ้างตามที่ผลการศึกษารายงาน แต่ขอเรียนว่าโดยรวมแล้วอาเซียนเกิดประโยชน์
อย่างมาก

ประการแรก ขนาดของจีดีพี (GDP) โดยรวมของอาเซียนโตขึ้น ผลของเออีซี
20 ในภูมิภาคของอาเซียนกลายเป็นขนาดเศรษฐกิจที่ใหญ่ขึ้นสู่ภูมิภาคและเป็นที่ยอมรับของภูมิภาคอื่น เป็นอย่างยิ่ง ขนาดรวมกันของประชากร ๖๓๐ ล้านคน

ประการที่ ๒ การส่งออกและการนำเข้าของกลุ่มสมาชิกขยายตัวมากขึ้น
25 ทุกประเทศได้รับประโยชน์จากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน เนื่องจากการลดภาษีเหลือ ๐ เปอร์เซ็นต์ และการลดภาษีทำให้การส่งออกของไทยไปยังอาเซียนขยายตัวเพิ่มขึ้นจากเดิมเป็น ๑๒ เท่า เมื่อมีการดำเนินการ และการเปิดเสรีบริการและการลงทุนยังดึงดูดให้การลงทุนจากภายนอก ไหลสู่ทางอาเซียนมากขึ้น

ประการที่ ๓ ยอดการค้าของกลุ่มอาเซียนโตขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่ยอดการค้า
30 ของไทยเริ่มอึมครึมใน ๒ - ๓ ปีที่ผ่านมา แม้ว่าไทยกับอาเซียนจะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น แต่ในระยะ ๒ - ๓ ปีหลัง มูลค่าการส่งออกของไทยไปยังในตลาดอาเซียนเริ่มจะต้องมีการพิจารณา ในรายละเอียดมากขึ้น

5 ประการที่ ๓ ความสำเร็จของอาเซียนสร้างความสำคัญในระดับภูมิภาค อย่างมีนัยสำคัญ ต้องให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้เข้าใจอย่างลึกซึ้งถึงความจำเป็นที่อาเซียนต้องทำการค้าเสรี หรือเอฟทีเอ (FTA) กันอย่างกว้างขวาง ไม่ว่าจะเป็นอาเซียน + ๓ (ASEAN + 3) อาเซียน + ๖ (ASEAN + 6) เป็นต้น ซึ่งข้อตกลงดังกล่าวมีขอบเขตกว้างขวางและมีเนื้อพื้นที่ในการทำธุรกิจ ขยายตัวมากขึ้น อย่างไรก็ตามเพื่อให้เกิดประโยชน์ ผลการศึกษาของคณะกรรมการการพาณิชย์ การอุตสาหกรรม และการแรงงาน มีข้อเสนอแนะ

10 ประการแรก ต้องเจรจาและผลักดันให้สมาชิกของอาเซียนปฏิบัติตามกติกา ข้อตกลงการลดภาษีในอาเซียนอย่างเคร่งครัด นอกจากนี้ควรผลักดันให้มีการนำสินค้าที่อ่อนไหวสูง หรือที่เรียกว่าไฮไลต์ เซนซิทีฟ ลิสต์ (Highly Sensitive List) มาลดภาษีลงให้เหลือร้อยละ ๐ ด้วย โดยเฉพาะการเจรจาให้ฟิลิปปินส์และอินโดนีเซียลดภาษีในกลุ่มสินค้าอ่อนไหวสูง ได้แก่ ข้าว ซึ่งกำหนดว่าอินโดนีเซียเสียอัตราภาษีร้อยละ ๒๕ มาเลเซียเสียภาษีร้อยละ ๑๕ - ๒๐ และ ฟิลิปปินส์ร้อยละ ๓๕ และน้ำตาล อินโดนีเซียกำหนดว่าร้อยละ ๕ - ๑๐ ฟิลิปปินส์กำหนดไว้ 15 ร้อยละ ๕ เพื่อให้การไหลของสินค้าที่เรามีศักยภาพในการผลิตไปสู่ตลาดนี้ได้ตามข้อตกลง

20 ประการที่ ๒ ต้องมีกลยุทธ์ที่เหมาะสมเพียงพอ ให้เกิดการลดช่องว่างลง เพราะสมาชิกอาเซียนหลายประเทศมีแต้มต่อมากกว่าไทย ประเทศในกลุ่มอาเซียนใหม่ได้แก่ เวียดนาม เมียนมาร์ กัมพูชา และ สปป.ลาว มีข้อตกลงทวิภาคีภายใต้กรอบจีเอ็มเอส (GMS) ซึ่งมีกฎเกณฑ์อำนวยความสะดวกมากกว่ากรอบเออีซี รวมทั้งได้รับสิทธิพิเศษศุลกากรจีเอสพี (GSP) จากประเทศที่พัฒนาแล้ว ล่าสุดสหรัฐอเมริกาได้ประกาศยกเลิกมาตรการกีดกันเมียนมาร์ ผลก็คือว่า 25 ทำให้เมียนมาร์ได้รับสิทธิพิเศษจีเอสพีจากสหรัฐอเมริกา และส่งสินค้าไปยังตลาดสหรัฐอเมริกา โดยไม่ต้องเสียภาษีนำเข้า หรือทำให้ผู้ประกอบการไทยมีการย้ายฐานจากเมืองไทยไปสู่เมียนมาร์ การย้ายฐานนั้นถ้าเป็นการย้ายฐานในเชิงกลยุทธ์ถือเป็นเรื่องที่ได้ประโยชน์ร่วมกัน นอกจากนี้ การค้าชายแดนระหว่างจีนกับประเทศลาว เมียนมาร์ หรือเวียดนาม ยังได้รับการลดอัตราภาษี 25 แวด (VAT) ภาษีมูลค่าเพิ่ม เหลือร้อยละ ๗ ในขณะที่ไทยถูกเรียกเก็บร้อยละ ๑๓ เพราะปกตินั้น ประเทศจีนเรียกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม ถ้าเป็นสินค้าหมวดอาหารหรือที่เรียกว่าฟู้ด (food) เสียร้อยละ ๑๓ ถ้าเป็นสินค้าไม่ใช่หมวดอาหาร เรียกว่านอน ฟู้ด (non food) เสียร้อยละ ๑๗ ของเรา ยังอยู่ในเกณฑ์ที่ต้องเสียภาษีอยู่ในเกณฑ์สูง เมื่อเทียบกับประเทศที่มีชายแดนติดกับประเทศจีน

5 ประการที่ ๓ การค้าชายแดนและถ่ายลำต้องให้เกิดผลดีด้วย กฎระเบียบ การค้าด้านการผ่านแดนและถ่ายลำ ต้องอยู่ในหลักสากลเช่นเดียวกัน ภาครัฐควรจะต้องปรับปรุง กฎระเบียบและมาตรการใช้กฎหมายที่ควบคุมการขนส่งสินค้าผ่านแดนอย่างเข้มงวด ไม่ให้สินค้า จากต่างประเทศเข้ามาอย่างไม่ถูกต้องและทำลายตลาดไทย รวมทั้งเจรจากับมาเลเซียเพื่อขอใช้สิทธิ การขนส่งสินค้าผ่านแดนมาเลเซียไปยังประเทศที่ ๓ ได้เช่นเดียวกับไทยเปิดให้มาเลเซียดำเนินการ ได้โดยตามข้อตกลง

10 ประการที่ ๔ ลดช่องว่างการกีดกันทางการค้าในรูปแบบมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี หรือที่เรียกว่านอน ทาร์ฟ บาร์ริเออร์ (Non Tariff Barriers) ควรเจรจาผลักดันกันอย่างจริงจัง ให้สมาชิกอาเซียนเร่ง ลด ยกเลิกมาตรการที่เป็นกีดกันทางการค้า รวมถึงการเร่งเจรจา ทำข้อตกลงร่วมมือกันภายใต้กรอบสินค้าหลากหลายในกลุ่มอาเซียน เพื่อให้มีการยอมรับ ในผลการตรวจสอบรับรองมาตรฐานสินค้า เช่น ผลไม้ ไก่ต้มสุก เป็นต้น

15 ประการที่ ๕ การสนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศและสนับสนุน ให้ผู้ประกอบการไทยที่มีศักยภาพเข้าไปในสมาชิกอาเซียนให้มากขึ้น ควรให้น้ำหนักต่อการลงทุน ที่จะมาเป็นการลงทุนด้านการเกษตรและเกษตรอุตสาหกรรม รวมทั้งเทคโนโลยีในระดับสูง ที่จะให้ไปไทยแลนด์ ๔.๐ (Thailand 4.0) ในนวัตกรรมใหม่ ๆ รวมถึงการผลิตที่ไม่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจเอสเอ็มอี (SMEs) นอกจากนี้รัฐจะต้องมีมาตรการสนับสนุนและส่งเสริมให้เอสเอ็มอีไทย ที่สนใจไปลงทุนในต่างประเทศขยายตัวมากขึ้น เพื่อได้รับประโยชน์ต่อการทำธุรกิจทั้งในรูปแบบ 20 ดีมานด์ เช่น (demand chain) กับซัพพลาย เชน (supply chain)

25 ประการที่ ๖ เร่งพัฒนาการค้าบริการ หรือที่เรียกว่าเทรด อิน เซอร์วิสেস (trade in services) ควบคู่กับการส่งเสริมการค้าสินค้า ประเทศไทยมีศักยภาพสูงในธุรกิจ การค้าบริการในหลายสาขา และมีฐานเป็นศูนย์กลางธุรกิจบริการของอาเซียน ซึ่งหากไทย สามารถพัฒนาการค้าออนไลน์ (online) หรือที่เรียกว่าอี คอมเมิร์ซ (e-Commerce) โดยเชื่อมโยง กับการค้าสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพแล้ว ประเทศไทยจะได้รับประโยชน์ในการเพิ่มการค้า ได้อย่างมาก แทนที่จะมุ่งเฉพาะการค้าสินค้าที่เป็นอยู่ในรูปแบบเดิม ขออนุญาตกราบเรียน ด้วยความเคารพ ขอขอบพระคุณครับ

- ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : เชิญท่านสมาชิกครับ มีท่านใดประสงค์
- 5 จะซักถามเพิ่มเติมไหมครับ สำหรับรายงานการศึกษา เรื่อง การเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจ
อาเซียน (AEC) ของไทย โอกาสและศักยภาพในการแข่งขัน รายงานการศึกษาโดยคณะกรรมการ
การพาณิชย์ การอุตสาหกรรม และการแรงงานของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ถ้ามียกมือเลยนะครับ
(ไม่มีสมาชิกยกมือ)
- ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ไม่มี เป็นอันจบการพิจารณารายงาน
- 10 เชิญท่านพลเอก ศุภกร สงวนชาติศรไกร ครับ

พลเอก ศุภกร สงวนชาติศรไกร : กราบเรียนท่านประธานครับ

ผม พลเอก ศุภกร สงวนชาติศรไกร ก่อนอื่นต้องขอขอบคุณสำหรับทางคณะกรรมการ

- 5 การพาณิชย์ การอุตสาหกรรม และการแรงงาน ซึ่งได้มีการศึกษาในเรื่องของเออีซี (AEC) ตรงนี้ครับ แต่ที่ผมจะขออนุญาตเรียนถาม คำถามก็คือว่า ในการทำงานที่เราเข้ามาสู่เออีซีนี้เหมือนกับ คล้าย ๆ เป็นรูปแบบที่เราทำเข้ามา แต่ว่าผลประโยชน์ที่ได้ ณ วันนี้คนส่วนใหญ่ก็ยังไม่เห็นภาพว่า มีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นมากน้อยเพียงไร แล้วก็โดยเฉพาะเรื่องของแรงงานก็ยังคง มีปัญหาในเรื่องการใช้แรงงานไม่ถูกต้องตามกฎหมายอะไรอย่างนั้นครับ ซึ่งตรงนี้อาจจะเรียนถาม
- 10 ทางคณะกรรมการว่า ได้มีการศึกษาถึงผลประโยชน์ ตั้งแต่ที่เราเข้ามาในเออีซีนี้เรามีผลประโยชน์ อะไรที่เกิดขึ้นนอกจากรูปแบบที่เห็นกันในปัจจุบันนี้ ผมมีคำถามเท่านี้ครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : มีท่านอื่นอีกไหมครับ ท่านกิตติ วัฒนินท์ เชิญครับ

- 15 นายกิตติ วัฒนินท์ : ขอบพระคุณท่านประธานที่เคารพ กระผม นายกิตติ วัฒนินท์ สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ก็ต้องขอประทานโทษยกมือช้าเพราะว่าติดภารกิจ ทางคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ แต่ได้นั่งฟังท่านในห้องอาหารก็อาจจะสัก ๘๐ เปอร์เซ็นต์ ก็ต้องขออนุญาตชื่นชมท่าน ที่ทำรายงานฉบับนี้ขึ้นมาได้อย่างเรียกว่าคอนไซส์ (concise) แล้วก็เนื้อหาที่ดีมาก ก็แน่นอนเออีซี
- 20 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็น ๑ ใน ๓ เสาหลัก อีก ๒ เสาหลักก็คือด้านการเมือง ความมั่นคง และอีกอันหนึ่งก็คือด้านสังคม วัฒนธรรม แต่แน่นอนเออีซีนี่ก็เป็นวาสท์ แอนด์ บัสเทิล (vast and bustle) ก็คือเกี่ยวข้องโดยตรงกับความเป็นอยู่ของประชาชน ฉะนั้นการที่ท่านประธานท่านทำ รายงานเรื่องนี้ขึ้นมาก็น่าจะเป็นเรื่องที่เหมาะสมมาก ผมขออนุญาตฝาก ๒ – ๓ ประเด็น ต้องขอ
- 25 ประทานโทษด้วยผมเพิ่งเห็นรายงาน ไม่ใช่ท่านส่งช้า แต่ว่าผมไม่มีโอกาสที่จะนั่งอ่านเป็นเรื่องเป็น ราว ๒ เรื่อง อาจจะมี ๓ เรื่อง เรื่องแรก ก็คือเรื่องคอนเนกทิวิตี(connectivity) ซึ่งแน่นอนเหมือนกับ เป็นคอนเนกทิวิตีซึ่งจะแยกออกไป แต่ในทางปฏิบัติแล้วเป็นส่วนหนึ่งทีเดียว แล้วก็เกี่ยวพันกับ หลาย ๆ ประเด็นที่ท่านศึกษาแล้ว ผมคิดว่าจะเป็นส่วนหนึ่งที่จะเป็นการเชื่อมโยงในเชิงกายภาพ แล้วก็ในเชิงผู้คนในส่วนของประเทศอาเซียน

เรื่องที่ ๒ คือเรื่องการท่องเที่ยว ซึ่งความจริงก็เป็นสาขาหนึ่ง แล้วก็น่าจะเป็นสาขาที่เราแข่งด้วย เราก็พยายามที่จะผลักดันในเรื่องนี้มาโดยตลอด แล้วตอนหลังเราก็ไม่พยายามที่จะมองอาเซียนเป็นคู่แข่ง แต่มองว่าเป็นตลาดเสริมกัน ซึ่งแน่นอนพอเป็นประชาคมเศรษฐกิจแล้วนี่อะไรก็จะเสริมกันได้มากขึ้น ซึ่งเรื่องนี้ที่จริงแล้วก็มีประเด็นว่าความพร้อมของกฎหมาย ซึ่งเราคิดว่าเราพร้อมแต่ก็ยังมีประเด็นหลาย ๆ ประเด็นที่เราอาจจะต้องทำเพิ่มขึ้นมา หรือต้องพิจารณาเพิ่มว่าเราจะเอาอย่างไร เช่น เรื่องมัลติเทค เป็นต้น

10 อีกเรื่องหนึ่งเรื่องการฟรีเออร์ โฟลว์ (freer flow) ของสกีล เลเบอร์ (skill labor) ซึ่งตกลงไปแล้วว่ามี ๘ สาขา ซึ่งอันนี้ผมคิดว่าเหมือนมีการดำเนินการไปมากพอสมควร แต่แน่นอนก็จะจำกัดไว้เฉพาะสกีล เลเบอร์เป็นหลัก แต่ส่วนที่ไม่ใช่สกีลเป็นเรื่องของไบแลตเทอรัล (bilateral) ซึ่งเราทำอยู่กับประเทศเพื่อนบ้าน เรื่องนี้ผมคิดว่ก็เป็นเรื่องที่น่าสนใจ ผมฝากไว้ นะครับ ผมคิดว่าท่านคงดูอยู่แล้ว ขออนุญาตฝากไว้เพื่อจะได้ให้ภาพรวมเต็ม ขอบพระคุณครับ

15 ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : มีท่านใดอีกหรือไม่ครับ
(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ไม่มีแล้วนะครับ ถ้าไม่มีเชิญกรรมการตอบ
ชี้แจงครับ

20 นายศิริพล ยอดเมืองเจริญ (ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ) : ขออนุญาต
กราบเรียนท่านประธาน ท่านประธานคณะกรรมาธิการ ท่านพลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร ให้ผมช่วย
ตอบคำถามสำหรับท่านพลเอก ศุภกร สงวนชาติศรไกร ต้องกราบเรียนท่านว่าช่วงที่มีการเจรจา
ในเรื่องของอาเซียนเมื่อ ๑๐ ปี แล้วต่อถึงปัจจุบัน ๕๐ ปี ประเทศไทยโดยท่านพันเอก (พิเศษ) ถนัด
คอมันตร์ ก็ถือว่าเป็นบุคคลสำคัญในการริเริ่ม จาก ๑๐ ปีนั้นจนถึงปี ๒๕๔๐ กว่า ยังไม่ถึงปี ๒๕๖๐
25 ช่วงนั้นเราเติบโตค่อนข้างดี แล้วขนาดของจีดีพีเราโตกว่าหลายประเทศ เมื่อมีการมารวมกลุ่มกัน
แล้วทักษะของการรวมกลุ่มนี้บางอย่างเราได้ประโยชน์ บางอย่างเราก็เกิดผลกระทบอยู่บ้าง นั้นเป็น
ข้อเท็จจริงทั้งหมด แต่โดยรวมแล้วเราได้ประโยชน์ จากการศึกษาข้อเสนอแนะในหลายประการ
เพื่อให้ปัญหานี้ลดไป อันนี้ต้องขออนุญาตว่าเพียงแคลดปัญหาลงไปบ้างนะครับ

ส่วนประเด็นเรื่องการโยกย้ายแรงงาน พอดีท่านทูตกิตติ วะสีนนท์ พุดประสม
 ในตรงนี้ด้วย จากการตกลงเรื่องสกีล เลเบอร์พวกนี้เฉพาะ ๗ สาขา เช่น หมอ วิศวกร นักบัญชี
 5 อะไรเป็นต้น ไม่ได้พุดถึงแรงงานทั่วไป กรณีแรงงานทั่วไปนั้นเป็นเรื่องที่เป็นความประสงค์ของเรา
 ด้วยส่วนหนึ่งเพียงแต่การจัดระบบแรงงานของเรานั้นถ้าเราพุดกันอย่างข้อเท็จจริงก็คือดำเนินตาม
 กฎระเบียบตั้งแต่แรกอย่างเคร่งครัดปัญหาก็คงจะไม่ผูกโยงมาถึงขณะนี้ เวลานี้รัฐบาล
 ท่านพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ก็ได้แก้ไขปัญหาดังนี้ ไม่สามารถที่จะแก้ด้วยกฎหมายโดยลำพัง
 ต้องอาศัยทุกท่าน ประชาชน โรงงาน หรือธุรกิจที่เกี่ยวข้องต้องช่วยกันคนละไม้คนละมือ ประโยชน์
 10 ทางเศรษฐกิจก็ถือว่าเป็นหัวใจ ประโยชน์ที่จะตามมาในอนาคตก็ถือว่าเป็นเรื่องต้องช่วยกัน เรื่องนี้
 ก็เป็นประเด็นหนึ่งที่เอาเข้ามาผูกโยง

ส่วนประเด็นเรื่องคอนเน็กทिवิตี แล้วก็เรื่องธุรกิจท่องเที่ยวที่ท่านทูตกิตติ วะสีนนท์
 พุดถึงเมื่อสักครู่นี้ ผมต้องขออนุญาตว่าหลายเรื่องเราดำเนินการไปค่อนข้างมาก แล้วก็เรื่องของ
 ธุรกิจบริการท่องเที่ยวบางกรณีในข้อตกลงในอาเซียนด้วยกันนี้ ประเทศในกลุ่มแรกก็คือ
 15 ประเทศไทย อินโดนีเซีย บรูไน ฟิลิปปินส์ แล้วก็สิงคโปร์พวกนี้ก็ต้องเปิดธุรกิจบริการพวกนี้ถึง
 ร้อยละ ๗๐ แต่ก็ให้สิทธิ อย่างกรณีประเทศไทยมีให้สิทธิในเรื่องของการลงทุนได้เฉพาะโรงแรม
 ขนาดที่เป็นโรงแรม ๖ ดาว โดยทั่วไปก็เลยยังใช้ความประสงค์ของท้องถิ่นอยู่ เช่น โรงแรมเล็ก
 ต่าง ๆ นั้นเราก็ยังไม่ได้เปิดกว้างขนาดนั้น ในต่างประเทศก็เหมือนกัน ยกเว้นแต่สิงคโปร์ที่เปิดกว้าง
 ค่อนข้างมาก แต่ผลประโยชน์ตรงนี้ผมก็เรียนตรง ๆ ว่าประเทศไทยใจกว้างค่อนข้างมาก แล้วก็
 20 สิงคโปร์นี้ไม่ต้องพุดถึงใจกว้างที่สุด ยิ่งกว้างเท่าไรก็ได้ประโยชน์มากที่สุด ของเรายังกว้างเท่าไร
 บางอย่างได้บางอย่างก็ต้องเสีย อันนี้เป็นเรื่องที่ทางฝ่ายเราซึ่งใจ มีหลายประเด็นที่ท่านประธาน
 พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร ให้ศึกษา ซึ่งผมเองจะต้องขออนุญาตว่ามีเวลาสั้น ๆ แล้วผลการศึกษานี้
 ยุติมาหลายเดือนแล้ว แล้วก็ในหลาย ๆ ประเด็นนั้นมีรายละเอียดที่หน่วยงานเขาทราบ แต่ว่า
 25 หน่วยงานบางอย่างเขาไม่อยู่ในฐานะที่จะพุด บางกรณีเราเรียกเชิญมาประชุมหารือเราก็ให้
 ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ไปบางส่วนแล้ว ต้องขออนุญาตว่าการศึกษาของเรานั้นเป็นการศึกษา
 ที่มองภาพรวม แล้วก็ก็เป็นกลางที่สุด เพราะรู้ว่าเวลาให้หน่วยงานที่ปฏิบัติจริงแล้วเขาประเมิน
 เขาจะให้น้ำหนักที่เป็นอีกแบบหนึ่ง เราในฐานะสภานิติบัญญัติแห่งชาติเวลาเราให้ข้อคิดเห็นไปนั้น
 พยายามวางตัวเป็นกลางที่สุด ต้องขออนุญาตกราบเรียนท่านประธานสภาด้วยความเคารพครับ

- ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ๒ ท่านมีอะไรเพิ่มเติมไหมครับ ไม่มีแล้ว
- 5 นะครับ ถ้าไม่มีถือว่าที่ประชุมเห็นชอบกับรายงานการศึกษาของคณะกรรมการการพาณิชย์ การอุตสาหกรรมและการแรงงาน และโดยที่คณะกรรมการมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษา บางประการไว้ และได้บันทึกข้อเสนอแนะไว้ในท้ายรายงานด้วยแล้ว หากที่ประชุมเห็นชอบด้วยกับ ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ สภานิติบัญญัติแห่งชาติจะได้ดำเนินการจัดส่งไปยังคณะรัฐมนตรี
- 10 ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

- ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง) : ถ้าไม่มีถือว่าที่ประชุมเห็นชอบนะครับ
- 15 เป็นอันจบการพิจารณาระเบียบวาระที่ ๔ รายงานพิจารณาศึกษา เรื่อง การเข้าสู่การเป็นประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ของไทย โอกาสและศักยภาพในการแข่งขัน ซึ่งเสนอโดยคณะกรรมการ การพาณิชย์ การอุตสาหกรรมและการแรงงาน ต้องขอขอบคุณท่านประธานคณะกรรมการ และคณะนะครับ

ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องค่างพิจารณา ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๖ เรื่องเสนอใหม่ ไม่มี

- 20 วันนี้หมดระเบียบวาระการประชุมแล้ว สำหรับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในวันศุกร์พฤษภาคมนี้ คือวันศุกร์ที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ของดการประชุมนะครับ วันนี้ขอขอบคุณ ท่านสมาชิกทุกท่านที่เข้าร่วมประชุม ผมขอปิดการประชุมวันนี้เพียงเท่านี้ครับ

เลิกประชุมเวลา ๑๓.๕๕ นาฬิกา

บันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
ในการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
ครั้งที่ ๔๕/๒๕๖๐
วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๐
ณ ตึกรัฐสภา

การประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติในครั้งนี้ มีสมาชิกฯ ลงชื่อเข้าร่วมประชุม
จำนวน ๒๓๒ คน และมีการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติในการพิจารณา
ระเบียบวาระการประชุม ดังนี้

๑. ร่างพระราชบัญญัติมาตรการกำกับและติดตามจับกุมผู้หลบหนีการปล่อย
ชั่วคราวโดยศาล พ.ศ. ซึ่งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาเสร็จแล้ว (เรื่องด่วนที่ ๒)

การพิจารณาในวาระที่สอง

๑.๑ **การตรวจสอบองค์ประชุม (เพื่อลงมติ มาตรา ๓ มาตรา ๕ มาตรา ๖
มาตรา ๘ และมาตรา ๙)**

มีสมาชิกฯ แสดงตน จำนวน ๒๐๕ คน

มาตรา ๓

มีการแก้ไข

๑.๒ ที่ประชุมให้แก้ไขเพิ่มเติมตามคณะกรรมการฯ หรือให้คงไว้ตามร่างเดิม

- ก. สมาชิกฯ แสดงตนเพื่อตรวจสอบองค์ประชุม จำนวน ๒๐๕ คน
ข. สมาชิกฯ แสดงตนเพื่อลงมติ จำนวน ๒๑๑ คน

ผลการลงมติ

- เห็นด้วย (ให้แก้ไขเพิ่มเติมตามคณะกรรมการฯ) ๒๐๖ เสียง
- ไม่เห็นด้วย (ให้คงไว้ตามร่างเดิม) - เสียง
- งดออกเสียง ๔ เสียง
- ไม่ลงคะแนนเสียง ๑ เสียง

มาตรา ๕

มีการแก้ไข

๑.๓ ที่ประชุมให้แก้ไขเพิ่มเติมตามคณะกรรมการฯ หรือให้คงไว้ตามร่างเดิม

- ก. สมาชิกฯ แสดงตนเพื่อตรวจสอบองค์ประชุม จำนวน ๒๐๕ คน
ข. สมาชิกฯ แสดงตนเพื่อลงมติ จำนวน ๒๑๒ คน

ผลการลงมติ

- เห็นด้วย (ให้แก้ไขเพิ่มเติมตามคณะกรรมการฯ) ๒๐๘ เสียง
- ไม่เห็นด้วย (ให้คงไว้ตามร่างเดิม) - เสียง
- งดออกเสียง ๔ เสียง
- ไม่ลงคะแนนเสียง - เสียง

๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐

มาตรา ๖

มีการแก้ไข

๑.๔ ที่ประชุมให้แก้ไขเพิ่มเติมตามคณะกรรมการฯ หรือให้คงไว้ตามร่างเดิม

- ก. สมาชิกฯ แสดงตนเพื่อตรวจสอบองค์ประชุม จำนวน ๒๐๕ คน
ข. สมาชิกฯ แสดงตนเพื่อลงมติ จำนวน ๒๑๑ คน

ผลการลงมติ

- เห็นด้วย (ให้แก้ไขเพิ่มเติมตามคณะกรรมการฯ) ๒๐๗ เสียง
- ไม่เห็นด้วย (ให้คงไว้ตามร่างเดิม) - เสียง
-งดออกเสียง ๔ เสียง
-ไม่ลงคะแนนเสียง - เสียง

มาตรา ๘

มีการแก้ไข

๑.๕ ที่ประชุมให้แก้ไขเพิ่มเติมตามคณะกรรมการฯ หรือให้คงไว้ตามร่างเดิม

- ก. สมาชิกฯ แสดงตนเพื่อตรวจสอบองค์ประชุม จำนวน ๒๐๕ คน
ข. สมาชิกฯ แสดงตนเพื่อลงมติ จำนวน ๒๑๒ คน

ผลการลงมติ

- เห็นด้วย (ให้แก้ไขเพิ่มเติมตามคณะกรรมการฯ) ๒๐๗ เสียง
- ไม่เห็นด้วย (ให้คงไว้ตามร่างเดิม) - เสียง
-งดออกเสียง ๔ เสียง
-ไม่ลงคะแนนเสียง ๑ เสียง

มาตรา ๙

มีการแก้ไข

๑.๖ ที่ประชุมให้แก้ไขเพิ่มเติมตามคณะกรรมการฯ หรือให้คงไว้ตามร่างเดิม

- ก. สมาชิกฯ แสดงตนเพื่อตรวจสอบองค์ประชุม จำนวน ๒๐๕ คน
ข. สมาชิกฯ แสดงตนเพื่อลงมติ จำนวน ๒๑๒ คน

ผลการลงมติ

- เห็นด้วย (ให้แก้ไขเพิ่มเติมตามคณะกรรมการฯ) ๒๐๘ เสียง
- ไม่เห็นด้วย (ให้คงไว้ตามร่างเดิม) - เสียง
-งดออกเสียง ๔ เสียง
-ไม่ลงคะแนนเสียง - เสียง

การลงมติในวาระที่สาม

๑.๗ การตรวจสอบองค์ประชุม (เพื่อลงมติ ในวาระที่สาม)

มีสมาชิกฯ แสดงตน จำนวน ๒๑๒ คน

๑.๘ ที่ประชุมเห็นสมควรประกาศใช้เป็นกฎหมาย หรือไม่

- ก. สมาชิกฯ แสดงตนเพื่อตรวจสอบองค์ประชุม จำนวน ๒๑๒ คน
ข. สมาชิกฯ แสดงตนเพื่อลงมติ จำนวน ๒๑๓ คน

๑๖ มีนาคม ๒๐๑๖

ผลการลงมติ

- | | | |
|---|-----|-------|
| - เห็นด้วย (เห็นสมควรประกาศใช้เป็นกฎหมาย) | ๒๐๙ | เสียง |
| - ไม่เห็นด้วย (ไม่เห็นสมควรประกาศใช้เป็นกฎหมาย) | - | เสียง |
| - งดออกเสียง | ๔ | เสียง |
| - ไม่ลงคะแนนเสียง | - | เสียง |

๒. ขอยกเวลาการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ.
(ระเบียบวาระที่ ๗)

๒.๑ การตรวจสอบองค์ประชุม (เพื่อลงมติ ขอให้ตั้งใช้ข้อบังคับฯ)

มีสมาชิกฯ แสดงตน จำนวน ๒๑๑ คน

๒.๒ ที่ประชุมให้ตั้งใช้ข้อบังคับฯ ข้อ ๙๘ วรรคหนึ่ง (๑) ประกอบกับข้อ ๒๑๓ เป็นการชั่วคราวเฉพาะกรณี เพื่อขยายเวลาให้คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. เป็นครั้งที่สอง ออกไปอีก ๖๐ วัน หรือไม่

ก. สมาชิกฯ แสดงตนเพื่อตรวจสอบองค์ประชุม จำนวน ๒๑๑ คน

ข. สมาชิกฯ แสดงตนเพื่อลงมติ จำนวน ๒๑๓ คน

ผลการลงมติ

- | | | |
|---|-----|-------|
| - เห็นด้วย (ให้ตั้งใช้ข้อบังคับฯ) | ๒๐๙ | เสียง |
| - ไม่เห็นด้วย (ไม่ให้ตั้งใช้ข้อบังคับฯ) | - | เสียง |
| - งดออกเสียง | ๔ | เสียง |
| - ไม่ลงคะแนนเสียง | - | เสียง |

โดยมีรายละเอียดปรากฏตามบันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิก
สภานิติบัญญัติแห่งชาติตามที่แนบ

Union, 1/1/2017