



โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ - ระยอง

**สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)
กระทรวงการคลัง**

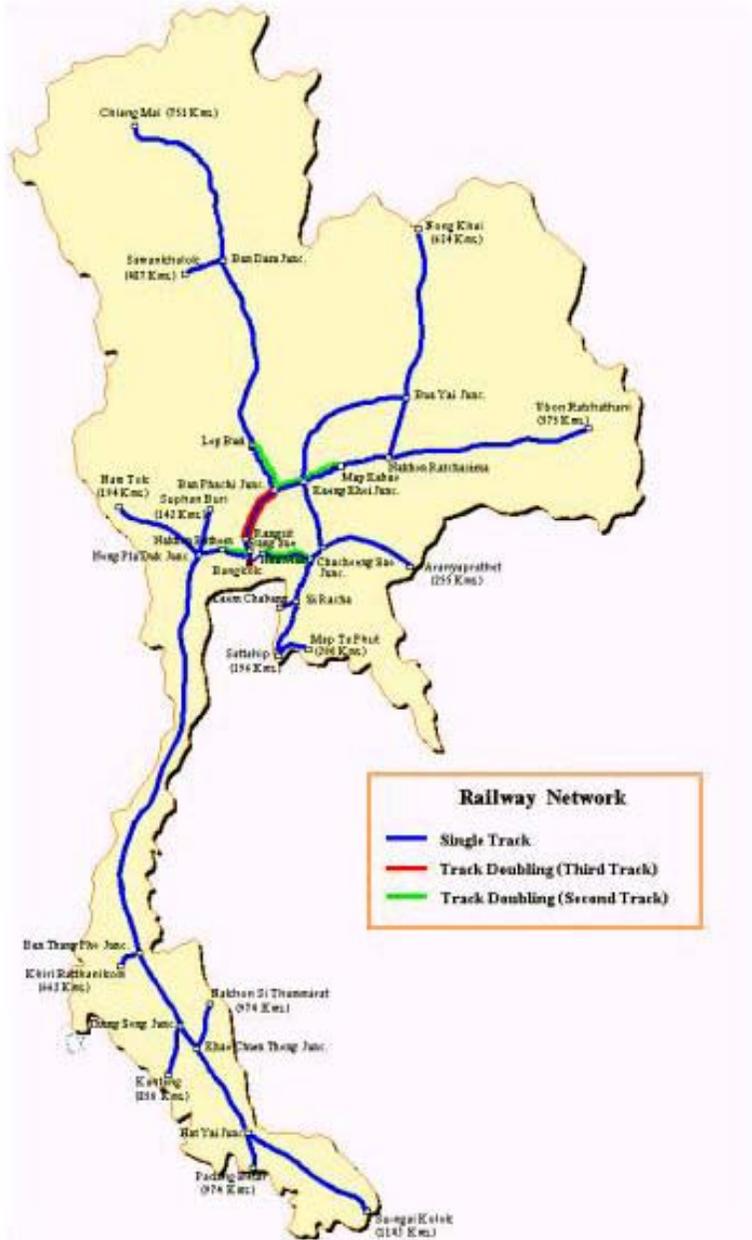
3 สิงหาคม 2554

โดย

**นายภูมิศักดิ์ อรัญญาเกษมสุข
ผู้อำนวยการสำนักพัฒนารัฐวิสาหกิจ 1**



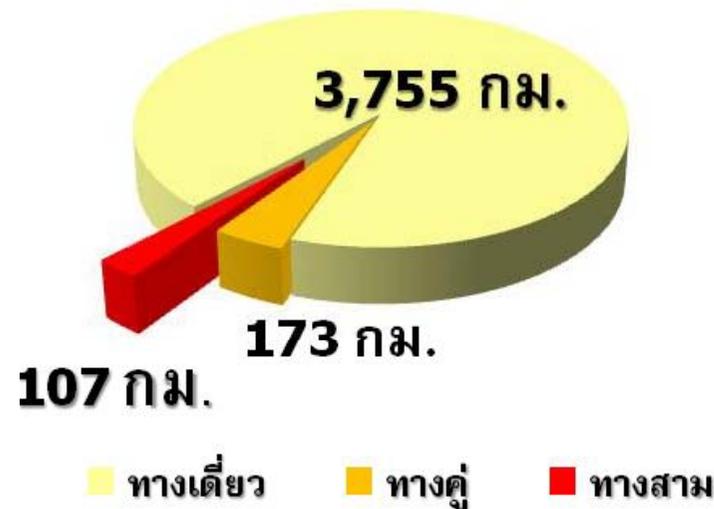
โครงข่ายระบบรางในปัจจุบัน



ระยะทางรวม 4,363 กม.

เหนือ	781 กม.
ตะวันออกเฉียงเหนือ	1,093 กม.
ตะวันออก	527 กม.
ใต้	1,569 กม.
สายแม่กลาง	65 กม.

ครอบคลุมพื้นที่บริการ 47 จังหวัด





ปัญหาของการขนส่งทางรางในปัจจุบัน

ขนาดราง (ปอนด์ต่อหลา)	อายุราง (ปี)	กิโลเมตร
50	> 47	57
60	> 44	336
70-80	45	1,589
80- 90	34	947
ต้องเปลี่ยน		2,929
- Track Rehab.5-6 (586 กม.)		2,343
100	10	1,434

	ชนิด	แรงม้า	ปี	มีอยู่	ใช้งานได้
 C	GE	1,320	45	48	28
	ALSTOM	2,400	34	103	70
				151	
 B	HITACHI	2,860	16	21	21
	GEA	2,500	13	37	37
				209	156

Overpass/ Underpass	เครื่องกั้นมี พนักงาน	เครื่องกั้นไม่ มีพนักงาน	คานยก เอกชน	ป้าย	ทางลัดผ่าน
261	410	259	5	1,033	540
(10.60)	มีเครื่องกั้น 629 แห่ง (27.37)			ไม่มี 1,573 แห่ง (62.03)	

- รางมีอายุการใช้งานมาก ขาดการพัฒนาเป็นระยะเวลานาน
- รถจักรและล้อเลื่อนขาดแคลน ขาดการจัดหาเพิ่มเติม
- มีจุดตัดทางรถไฟจำนวนมาก และส่วนใหญ่ไม่มีเครื่องกั้น



- การขนส่งระบบรางขาดความปลอดภัย ตรงต่อเวลา
- ต้นทุน Logistics ของประเทศอยู่ในระดับที่สูง
- ประเทศขาดความสามารถในการแข่งขัน

กระทรวงคมนาคมจึงได้ทำการศึกษาแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง นำเสนอคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2552



แผนแม่บทพัฒนาระบบราง (กระทรวงคมนาคม)

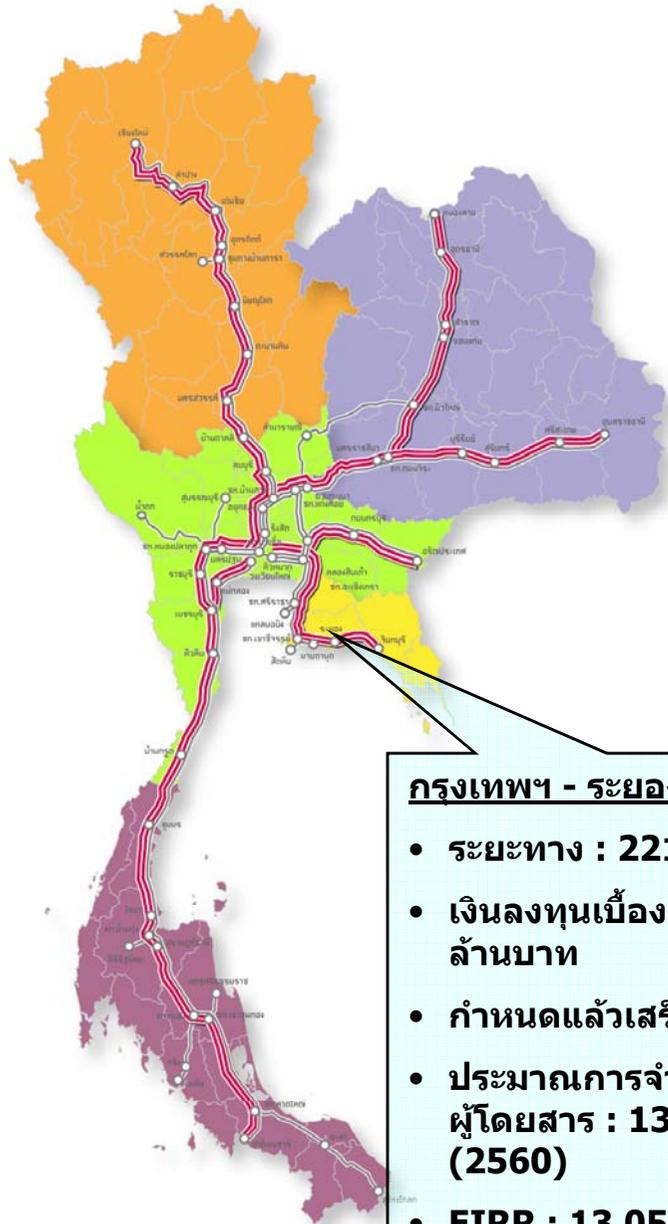
- 1. การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟเพื่อฟื้นฟูสภาพทาง และการจัดหาและการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน**
 - โครงการระยะเร่งด่วนระหว่างปี 2554-2558 วงเงินลงทุนรวม 176,808.28 ล้านบาท
 - เป้าหมายให้สามารถเดินรถไฟความเร็ว 120 กม./ชม. สามารถรับน้ำหนักลงเพลา 20 ตัน/เพลา แก้ไขปัญหาจุดตัด และปรับปรุงอาณัติสัญญาณให้มีความทันสมัย
 - จัดหาและซ่อมแซมรถจักรและล้อเลื่อนให้เพียงพอ และใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย
- 2. การพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ รวม 3,039 กม.**
 - ทางคู่ระยะเร่งด่วน (ปี 2553-2557) 767 กิโลเมตร
 - ทางคู่ระยะที่ 2 (ปี 2558-2562) 549 กิโลเมตร
 - ทางคู่ระยะที่ 3 (ปี 2563-2568) 1,728 กิโลเมตร
- 3. การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางใหม่ โดยสายตะวันออกประกอบด้วย**
 - สายมาบตาพุด - ระยอง
 - สายระยอง - จันทบุรี - ตราด



แผนแม่บทพัฒนาระบบราง (กระทรวงคมนาคม)

4. โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง แบ่งเป็น 2 ช่วง

- รถไฟด่วนความเร็ว 160 กม./ชม. พัฒนาจากระบบรางเดิม (1 เมตร)
- รถไฟด่วนความเร็ว 250 กม./ชม. พัฒนาจากระบบราง Standard Gauge (1.43 เมตร) โดยสร้างตามเส้นทางเดิม
- เป็นการขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น โดยใช้ระบบไฟฟ้า
- ศึกษาใน 5 เส้นทาง ได้แก่
 - กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะทาง 745 กม.
 - กรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะทาง 615 กม.
 - กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี ระยะทาง 570 กม.
 - กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 982 กม.
 - กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-ระยอง ระยะทาง 221 กม.



กรุงเทพฯ - ระยอง

- ระยะทาง : 221 กิโลเมตร
- เงินลงทุนเบื้องต้น : 74,865 ล้านบาท
- กำหนดแล้วเสร็จ : 2560
- ประมาณการจำนวนผู้โดยสาร : 13,800 ต่อวัน (2560)
- EIRR : 13.05%



คณะกรรมการเพื่อพิจารณาแนวทางการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในรูปแบบ PPPs (คณะกรรมการ PPPs)

คณะกรรมการ PPPs

องค์ประกอบ

รองนายกรัฐมนตรี	ประธานกรรมการ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง	รองประธานกรรมการ
ปลัดกระทรวงการคลัง	กรรมการ
ปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ	กรรมการ
เลขาธิการ สศช.	กรรมการ
เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรรมการ
ผู้อำนวยการ สนข. กระทรวงคมนาคม	กรรมการ
อธิบดีกรมบัญชีกลาง	กรรมการ
ผู้อำนวยการ สบน.	กรรมการ
ผู้อำนวยการ สคร.	กรรมการและ
	เลขานุการ
ผู้แทน สนข. กระทรวงคมนาคม	กรรมการและ
	ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

- พิจารณากำหนดกรอบการดำเนินโครงการลงทุนภาครัฐในรูปแบบ PPPs รายสาขา
- พิจารณาความพร้อม ความเหมาะสม ความเสี่ยง และคัดเลือกโครงการลงทุนภาครัฐที่เหมาะสมจะดำเนินการในรูปแบบ PPPs
- กำหนดขั้นตอนและกระบวนการทำงานในรูปแบบ PPPs ให้สอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- ศึกษาแนวทางการปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- นำผลการพิจารณาเสนอให้ ครม. เศรษฐกิจ และครม. พิจารณา
- แต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญ ที่ปรึกษา คณะอนุกรรมการ และคณะทำงาน
- ดำเนินการเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง



มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2553

เห็นชอบให้คณะกรรมการ PPPs ดำเนินการทดสอบความสนใจ
ของภาคเอกชน (Market Sounding) โครงการรถไฟความเร็วสูง
ใน 2 สายทาง

- (1) สายตะวันออก (กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-ระยอง) และ
- (2) สายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่)



คค. ร่วมกับ กค. จัดทำ Market Sounding
โครงการรถไฟความเร็วสูง เมื่อวันที่ 2 ธ.ค. 2553



ข้อมูลโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-ระยอง

BANGKOK-RAYONG

Length: 221 km.
passing 4 provinces and 5 stations
Travel Time: 1 hr. / Fare: THB 350

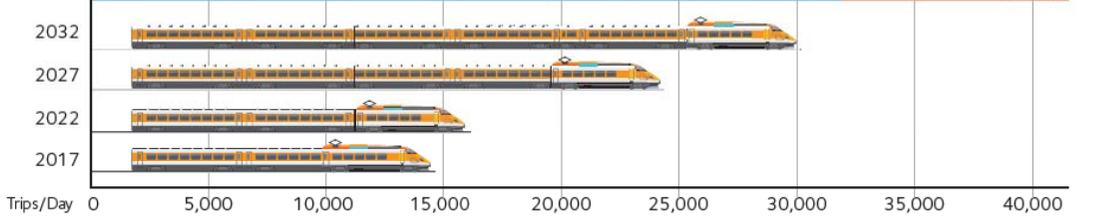


URBAN POPULATION :

จำนวนประชากรในเขตอำเภอเมืองและเขตเทศบาล

	Amphoe Mueang Population	Municipality Population
	ประชากรในเขตอำเภอเมือง (คน)	ประชากรในเขตเทศบาล (คน)
Chachoengsao ฉะเชิงเทรา	142,557	39,343
Pattaya พัทยา	-	104,797
Rayong ระยอง	219,904	57,822

ESTIMATED RIDERSHIP การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร Bangkok-Rayong



Route	Option 1 100% Government Investment	Private Partner's Capital Cost and Return		
		Option 2 Investment in Rolling Stock only	Option 3 50% Investment	Option 4 30% Investment
Bangkok-Rayong				
Investment Amount (Million Baht)	74,865	4,550	38,097	24,678
FIRR (%)	-0.18	34.58	2.90	5.19
EIRR (%)	13.05			



ทำไมต้องการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ

ใช้เงินลงทุน จำนวนมาก

เส้นทาง	เงินลงทุนเบื้องต้น (ล้านบาท)			
	ออกแบบและ จัดหาที่ดิน	ก่อสร้างงานโยธา และระบบ	ตัวรถ	รวม
กรุงเทพ-ระยอง	3,294	67,021	4,550	74,865

- เนื่องจาก ต้องการ
 - ก่อสร้างรางใหม่
 - วางระบบไฟฟ้า และระบบเดินรถใหม่
 - ตัวรถใหม่

ต้องการ เทคโนโลยีใหม่

- ระบบการเดินรถไฟฟ้าระหว่างเมือง
- ความเร็วมากกว่า 250 กม./ชม.
- ยังคงเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย และต้องการให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีด้วย

ต้องการความรู้ และ ความเชี่ยวชาญ

- การบริหาร การเดินรถ และการบำรุงรักษารถไฟฟ้า เป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย
- การบริหารทรัพย์สินและพัฒนาที่ดินรอบข้างเชิงพาณิชย์จะมีความคล่องตัวมากขึ้น ซึ่งจะทำให้ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการสูงขึ้น
- ความรู้ในการบริหารจัดการโครงการจะสามารถถ่ายทอดให้คนไทยได้



ประเด็นข้อสรุป Market Sounding

การลงทุนรถไฟฟ้าความเร็วสูงไม่ล่าช้าช้อนกับแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. และตลาดในการประกอบกิจการเป็นคนละส่วนกัน

เห็นสมควรให้ คค. ศึกษาความเป็นไปได้ในการขยายโครงข่ายเชื่อมโยงถึง กัมพูชา ผ่าน จ. ตราด เพื่อประโยชน์ทางด้าน logistics ของประเทศ

เห็นสมควรให้ คค. ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงทั้ง 2 เส้นทาง เพื่อให้มีรายละเอียดเพียงพอต่อการดำเนินงานด้าน PPPs ต่อไป



ประเด็นข้อสรุป Market Sounding

การดำเนินงานด้าน PPPs ในปัจจุบัน ให้ดำเนินการตามขั้นตอนของ พรบ. รวมทุน 2535 ไปพลางก่อน หาก พรบ. PPPs ฉบับใหม่แล้วเสร็จ และมีผลบังคับใช้ จึงจะนำมาปรับใช้ต่อไป

ขอให้รัฐบาลไทยยืนยันให้โครงการรถไฟความเร็วสูงทั้ง 2 เส้นทาง แก่เอกชนรายอื่น ที่ไม่ใช่สาธารณรัฐประชาชนจีน

หน่วยงานเจ้าของโครงการจะเป็นหน่วยงานใด



มติคณะกรรมการ PPPs เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2554

- 1. รับทราบผลการจัดทำ Market Sounding เมื่อวันที่ 2 ธ.ค. 2553**
- 2. ให้ขอความชัดเจนจากคณะกรรมการ พัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ดังนี้**
 - (1) นโยบายการให้ภาคเอกชนประเทศอื่น นอกเหนือจากจีนเข้าดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ และ กรุงเทพฯ - ระยอง**
 - (2) เห็นควรมอบหมายให้ คค. ศึกษาความเป็นไปได้เส้นทาง กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ และ กรุงเทพฯ - ระยอง โดยคำนึงถึงการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า และการขยายเส้นทางไปจนถึง จ. ตราด**
 - (3) หน่วยงานเจ้าของโครงการจะเป็นหน่วยงานใด**



มติ กบส. เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2554

- 1. รับทราบผลการจัดทำ Market Sounding เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2553**
- 2. เห็นควรให้ภาคเอกชนจากทุกประเทศเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ยกเว้น เส้นทาง กรุงเทพฯ – หนองคาย และ กรุงเทพฯ – ปาดังเบซาร์**
- 3. เห็นควรมอบหมายให้ คค. ศึกษาความเหมาะสมของโครงการ กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ และ กรุงเทพฯ - ระยอง โดยพิจารณาการขนส่งสินค้าเพื่อความคุ้มค่าทางการเงิน และศึกษาความเหมาะสมของโครงสร้างการบริหารจัดการรถไฟฟ้าทั้งระบบ และกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการ**



การดำเนินการต่อไป



ดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชน
เข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

หน้านี้เหมือนพูดถึงสิ่งที่ กระทรวงคมนาคมต้องทำ เราไม่พูดดีกว่ามั๊ยคะ เพราะมีตัวแทนคมนาคม อยู่บนเวทีแล้ว



ขอขอบคุณครับ