



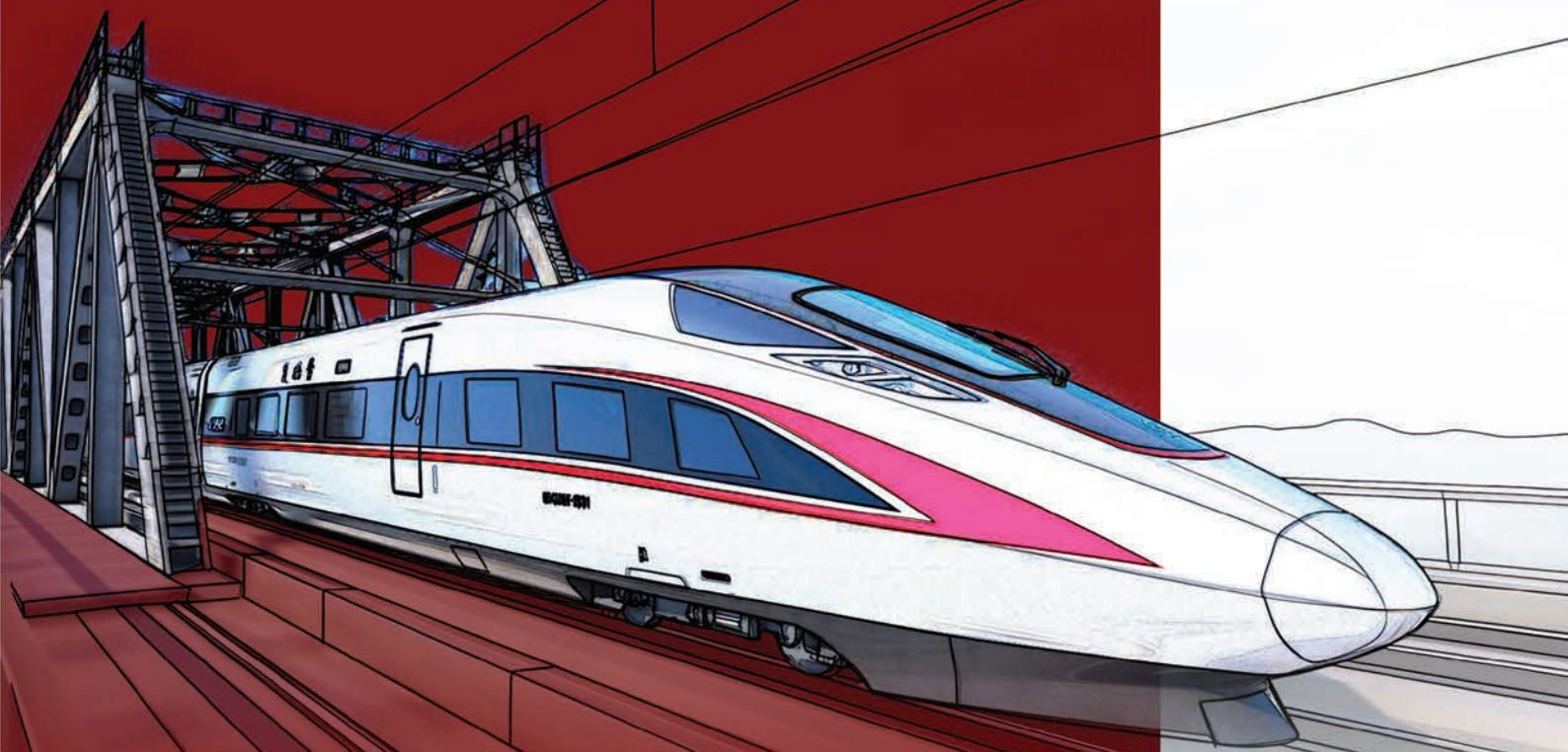
กระทรวงคมนาคม
Ministry of Transport



การรถไฟแห่งประเทศไทย
State Railway of Thailand

**Public-Private Partnership
for Systems Installation,
Operation and Maintenance**

Bangkok–Nong Khai High-Speed Rail Project



Market Sounding Document

The Comprehensive Review and Feasibility Study, including Bidding Document Preparation and Implementation pursuant to the Public-Private Partnership Act B.E. 2562 (2019), for the Cooperation between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the People's Republic of China on the Bangkok–Nong Khai High-Speed Rail Development for Regional Connectivity

October, 2025

Project Background

ความเป็นมาของโครงการ

A Memorandum of Understanding was signed between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the People's Republic of China regarding the cooperative development of a high-speed rail system to enable regional connectivity. The project, which has been in development since B.E. 2557 (2014), connects Bangkok to Nong Khai, covering a total distance of approx. 608 km, and is divided into 2 phases: Phase 1 (Bangkok-Nakhon Ratchasima Section) and Phase 2 (Nakhon Ratchasima-Nong Khai Section).

The Ministry of Transport has designated the State Railway of Thailand (SRT) to conduct a study on the Public-Private Partnership (PPP) model that best matches the Bangkok-Nong Khai High-Speed Rail Project, in accordance with the Public-Private Partnership Act, B.E. 2562 (2019). The objective is to find a private partner to undertake the railway, electrical and mechanical systems installation for both the Bangkok-Nakhon Ratchasima and Nakhon Ratchasima-Nong Khai sections, ensuring this part of the project is completed in line with the civil works construction and service launch schedules.



รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา และระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ระยะทางรวมประมาณ 608 กิโลเมตร ตั้งแต่ปี 2557

กระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาดำเนินการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 เพื่อให้สามารถสรรหาเอกชนร่วมลงทุน ติดตั้งงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา และนครราชสีมา-หนองคาย ได้ในช่วงระยะเวลาที่สอดคล้องกับแผนงานก่อสร้างงานโยธาและการเปิดให้บริการ

Objectives of the project study

วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ

1. To study the feasibility reports and related documents, make a forecast on passenger volume (technical, pricing, economic, and financial analysis) and operational plans.
2. To analyze the project feasibility and risks, the availability of the PPP models and alternatives, the allocation of risks and the benefits sharing between the public and the private sectors, to provide recommendations regarding PPP and prepare all necessary documents for the project proposal, in accordance with the Public-Private Partnership Act, B.E. 2562 (2019).

1. ศึกษาเอกสาร/รายงานการศึกษาความเหมาะสม การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารด้านเทคนิค ด้านราคา ด้านเศรษฐกิจ และการเงิน และแผนการเดินทาง
2. ศึกษาและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ ความเสี่ยงของโครงการ ทางเลือกและรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน การจัดสรรความเสี่ยง และการแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่างรัฐและเอกชน เสนอแนะเกี่ยวกับการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการ จัดทำเอกสารสำหรับการนำเสนอโครงการ ตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562





Project benefits

ประโยชน์ของโครงการ

- **Reduce travel time:** Upon project completion by the year 2031, travel will be significantly expedited and more comfortable. Based on the preliminary estimate, the journey from Krung Thep Aphiwat Central Terminal to Nong Khai Station will take only 3 hours and 28 minutes.
- **Economic Boost:** The project will stimulate economic growth and boost tourism in the northeastern region. The fast and easy travel it provides will draw more Thai and foreign visitors to the areas along the route, especially, to provinces known for their major tourist destinations.
- **Enhanced Competitiveness:** The project will upgrade passenger and freight transport capabilities by connecting with the Laos - China railway, establishing a continuous travel corridor from Bangkok to Kunming via Vientiane. This linkage will be fully realized upon the completion of the Second Thai-Lao Friendship Bridge, connecting Nong Khai and Vientiane.
- **Promoting Sustainable Development:** The project will foster sustainable urban and community growth. Areas around the new high-speed rail stations are likely to develop into new economic and community hubs, thereby promoting the decentralization of growth beyond Bangkok to other regions of the country. The project also provides an eco-friendly transportation alternative.
- **ลดระยะเวลาการเดินทาง** เมื่อโครงการเสร็จสมบูรณ์ภายในปี 2574 ประชาชนจะสามารถเดินทางได้อย่างรวดเร็วและสะดวกสบายจากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ไปยังสถานีหนองคาย ได้ภายในเวลาเพียง 3 ชั่วโมง 28 นาที (ประมาณการเบื้องต้น)
- **กระตุ้นเศรษฐกิจ** ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่ต่าง ๆ ตามแนวเส้นทาง ส่งเสริมการท่องเที่ยว การเดินทางที่สะดวกสบายและรวดเร็วจะช่วยดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้มาเยือนภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากขึ้น โดยเฉพาะในจังหวัดที่มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ
- **เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน** ยกระดับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า เส้นทางนี้จะเชื่อมต่อกับรถไฟลาว-จีน ทำให้สามารถเดินทางจากกรุงเทพฯ ผ่านเวียงจันทน์ ไปยังคุนหมิง ประเทศจีน ได้อย่างต่อเนื่อง เมื่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาว หนองคาย-เวียงจันทน์ แห่งที่ 2 จังหวัดหนองคาย ก่อสร้างแล้วเสร็จ
- **การพัฒนาที่ยั่งยืน** พัฒนาเมืองและชุมชน พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูงมีแนวโน้มที่จะได้รับการพัฒนาเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและชุมชนใหม่ ๆ ซึ่งจะช่วยกระจายความเจริญจากกรุงเทพฯ ไปยังภูมิภาคอื่นของประเทศ รวมถึงการเป็นระบบขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม





Public Private Partnership

การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

This refers to a long-term partnership between the public and private sectors on infrastructure or public service projects, aiming to deliver the services that are more efficient and cost-effective than the government could on its own, with the following key objectives:

1. Enhancing Service Efficiency: To improve the service in terms of safety, punctuality, and overall passengers' satisfaction
- 2 Encouraging Technology Transfer: To promote the transfer of technology and expertise from both domestic and international private companies
3. Reducing Government Budgetary Burden: To lower long-term financial costs for the government and encourage a more efficient use of resources
4. Building Public and Investors' Confidence: To assure the public and investors that the service will be reliable, of high-quality, and regionally competitive.

เป็นการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการพื้นฐาน หรือโครงการให้บริการสาธารณะในระยะยาว ที่มุ่งเน้นการให้บริการที่มีประสิทธิภาพคุ้มค่ากับต้นทุนมากกว่าภาครัฐจะดำเนินการเอง โดยมีเป้าหมายดังนี้

1. เสริมสร้างประสิทธิภาพในการให้บริการ ทั้งในด้านความปลอดภัย ความตรงต่อเวลา และความพึงพอใจของผู้โดยสาร
2. ส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ จากภาคเอกชนทั้งในและต่างประเทศ
3. ลดภาระงบประมาณของภาครัฐ ในระยะยาว และกระตุ้นให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า
4. สร้างความเชื่อมั่นต่อประชาชนและนักลงทุน ว่าโครงการนี้จะสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง มีคุณภาพ และพร้อมแข่งขันในเวทีระดับภูมิภาค

PPP Net Cost

- The private sector invests in all or part of the project.
- The private sector collects revenue and offers a share to the government as agreed upon in the contract.
- The private sector assumes all business risks.

- เอกชนลงทุนในโครงการทั้งหมดหรือบางส่วน
- เอกชนเป็นผู้จัดเก็บรายได้โดยเสนอส่วนแบ่งรายได้ให้แก่ภาครัฐ (ตามที่ตกลงกันในเงื่อนไขสัญญา)
- เอกชนรับความเสี่ยงเชิงธุรกิจทั้งหมด

PPP Gross Cost

- The government invests in the project and collects all revenue.
- The private sector acts as a contractor and receives compensation as agreed upon in the contract.
- The government assumes most of the business risks.

- ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนโครงการและจัดเก็บรายได้
- เอกชนเป็นผู้รับจ้างดำเนินการและรับผลตอบแทนตามที่ตกลงกันในเงื่อนไขสัญญา
- ภาครัฐรับความเสี่ยงเชิงธุรกิจส่วนใหญ่

PPP Modified Gross Cost

- The government invests in the project and collects all revenue.
- The private sector acts as a contractor and receives compensation as agreed upon in the contract.
- The government pays an additional bonus as an incentive to the private sector based on its operational performance.
- The government assumes most of the business risks.

- ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนโครงการ และจัดเก็บรายได้
- เอกชนเป็นผู้รับจ้างดำเนินการ และรับผลตอบแทนตามที่ตกลงกันในเงื่อนไขสัญญา
- ภาครัฐจ่ายค่าตอบแทนพิเศษตามประสิทธิภาพการดำเนินงานของเอกชน
- ภาครัฐรับความเสี่ยงเชิงธุรกิจส่วนใหญ่

Based on the study, it was found that **the Modified Gross Cost would be the most suitable PPP model** for the project, with the following key benefits:

1. It allows the government to set and regulate passenger fares, which helps to reduce the financial burden on passenger.
2. The private sector is assured of its regular income from the government if it minimum contractual obligations.
3. The model includes an incentive system which encourages the private sector to improve efficiency, performance and earn additional compensation if the revenue exceeds a certain threshold specified in the contract.

จากผลการศึกษาพบว่ารูปแบบการร่วมลงทุนที่เหมาะสมคือ **Modified Gross Cost** ซึ่งมีข้อดีดังนี้

1. รัฐควบคุมค่าใช้จ่ายโดยสารได้ ลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน
2. เอกชนจะได้รับค่าตอบแทนคงที่จากรัฐ หากดำเนินการได้ตามข้อตกลงที่กำหนดไว้ในสัญญา
3. สร้างแรงจูงใจให้เอกชนเพิ่มประสิทธิภาพ ด้วยโอกาสรับค่าตอบแทนพิเศษหากรายได้เกินเกณฑ์ ตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา

Scope of the Project

ขอบเขตการดำเนินงานโครงการ

PPP Scope of Operations / ขอบเขตการดำเนินงานระหว่างรัฐและเอกชน

Phase 1

Bangkok–Nakhon Ratchasima Section

Construction Works Contracted by the SRT

งาน สฟท. จ้างก่อสร้าง



- > **Civil Works**
Krung Thep Aphiwat Central Terminal, Don Mueang, Ayutthaya, Saraburi, Pak Chong and Nakhon Ratchasima stations (6 stations in total)
- > **Chiang Rak Noi Depot**
- > **Systems Installation**
- > **Rolling Stocks Procurement**
- > **งานโยธา**
สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์, ดอนเมือง, อยุธยา, สระบุรี, ปากช่อง, นครราชสีมา (รวม 6 สถานี)
- > **ศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรากลน้อย**
- > **ติดตั้งงานระบบ**
- > **จัดหาขบวนรถ**

Undertaken by the Private Partner

เอกชนดำเนินการ



- > **Operation and Maintenance (O&M)**
- > **การดำเนินงานและบำรุงรักษา**

Phase 2

Nakhon Ratchasima–Nong Khai Section

Construction Works Contracted by the SRT

งาน สฟท. จ้างก่อสร้าง



- > **Civil Works**
Bua Yai, Ban Phai, Khon Kaen, Udon Thani and Nong Khai stations (5 stations in total)
- > **Natha Depot**
- > **Chiang Rak Noi Depot (Extension)**
- > **Na Tha Transshipment Yard and Container Yard**
- > **งานโยธา**
สถานีบัวใหญ่, บ้านไผ่, ขอนแก่น, อุดรธานี, หนองคาย (รวม 5 สถานี)
- > **ศูนย์ซ่อมบำรุงนากา**
- > **ศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรากลน้อย (เพิ่มเติม)**
- > **ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้า**

Undertaken by the Private Partner

เอกชนดำเนินการ



- > **Systems Installation**
- > **Rolling Stocks Procurement (Additional)**
- > **Operation and Maintenance (O&M)**
**Not including the Transshipment Yard and Container Yard
- > **งานติดตั้งระบบ**
- > **จัดหาขบวนรถ (เพิ่มเติม)**
- > **การดำเนินงานและบำรุงรักษา**
**ไม่รวมศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า

Private Sector's Scope of Operations / ขอบเขตการดำเนินงานของเอกชน

Work Operations for Bangkok–Nong Khai Section (Phase 1 and Phase 2)

การดำเนินงานช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 และระยะที่ 2)

> Service Operations

The private party shall be responsible for operating the Bangkok - Nong Khai High-Speed Rail Project for both phases efficiently and safely, in accordance with the standards and requirements stipulated in the contract.

> Infrastructure Maintenance

The private party shall inspect and maintain the infrastructure in line with the SRT's standards and requirements. This involves providing or procuring the necessary tools, equipment, materials, skilled and specialized personnel, as well as other essential facilities, to ensure the project is maintained in a state of constant readiness. This includes, but is not limited to, at-grade tracks, tunnels, elevated tracks, stations, Chiang Rak Noi Depot, Natha Depot, and other linear infrastructure along the route, such as drainage, fencing, etc.

> Railway Systems Maintenance

The private party shall inspect, maintain, and rectify all M&E systems of the project to ensure they remain in excellent condition and can operate efficiently at all times. The private sector shall also establish a contingency plan for and maintain an adequate stock of spare parts for the maintenance of the project systems, including rolling stocks, trackwork systems, railway systems, and other related items.

> งานการให้บริการเดินรถ

เอกชนมีหน้าที่ดำเนินการเดินรถในโครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย ทั้ง 2 ระยะ อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย เป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนดในสัญญา

> งานบำรุงรักษางานโครงสร้างพื้นฐาน

เอกชนจะต้องตรวจสอบและบำรุงรักษางานโครงสร้างพื้นฐาน ตามมาตรฐานและข้อกำหนดของ สฟท. ตลอดจนจัดให้มีหรือจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์ วัสดุ รวมถึงบุคลากรที่มีความรู้และความชำนาญ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่จำเป็นสำหรับบำรุงรักษาโครงการให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานเสมอ อาทิ ทางวิ่งระดับดิน อุโมงค์ ทางวิ่งยกระดับ สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรากลน้อย ศูนย์ซ่อมบำรุงนากา รวมถึงงานโครงสร้างพื้นฐานตามแนวเส้นทาง เช่น งานระบายน้ำ งานรั้ว เป็นต้น

> งานบำรุงรักษางานระบบรถไฟ

เอกชนจะต้องตรวจสอบ บำรุงรักษาและปรับปรุงแก้ไข งานระบบรถไฟทั้งหมดของโครงการให้อยู่ในสภาพดี และสามารถใช้งานได้มีประสิทธิภาพตลอดเวลา รวมทั้งต้องวางแผนสำรองชิ้นส่วนอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้เพียงพอต่อการบำรุงรักษางานระบบของโครงการ อาทิ ขบวนรถไฟ งานระบบราง งานระบบรถไฟฟฟ้าและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

Work Operations for Nakhon Ratchasima–Nong Khai Section (Phase 2)

การดำเนินงานในระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย

> Procurement of Rolling Stock

The private party shall be responsible for the procurement and purchase of additional high-speed trains for Phase 2, making them sufficient to meet passenger service demands. This entails conducting commissioning tests to ensure the trains comply with all safety and operational standards; and devising a comprehensive, long-term maintenance strategy, to keep the trains fully operational for the entire duration of the PPP contract.

> Installation of Track and M&E Systems

The private party shall be responsible for the design, procurement, installation, testing, and commissioning of all the systems and components related to the high-speed rail operation. This includes the seamless connection and integration of the Phase 1 railway systems, encompassing the trackwork system, signaling system, traction power system and stations, communication system, ticketing system, depot equipment, etc.

> งานจัดหาขบวนรถ

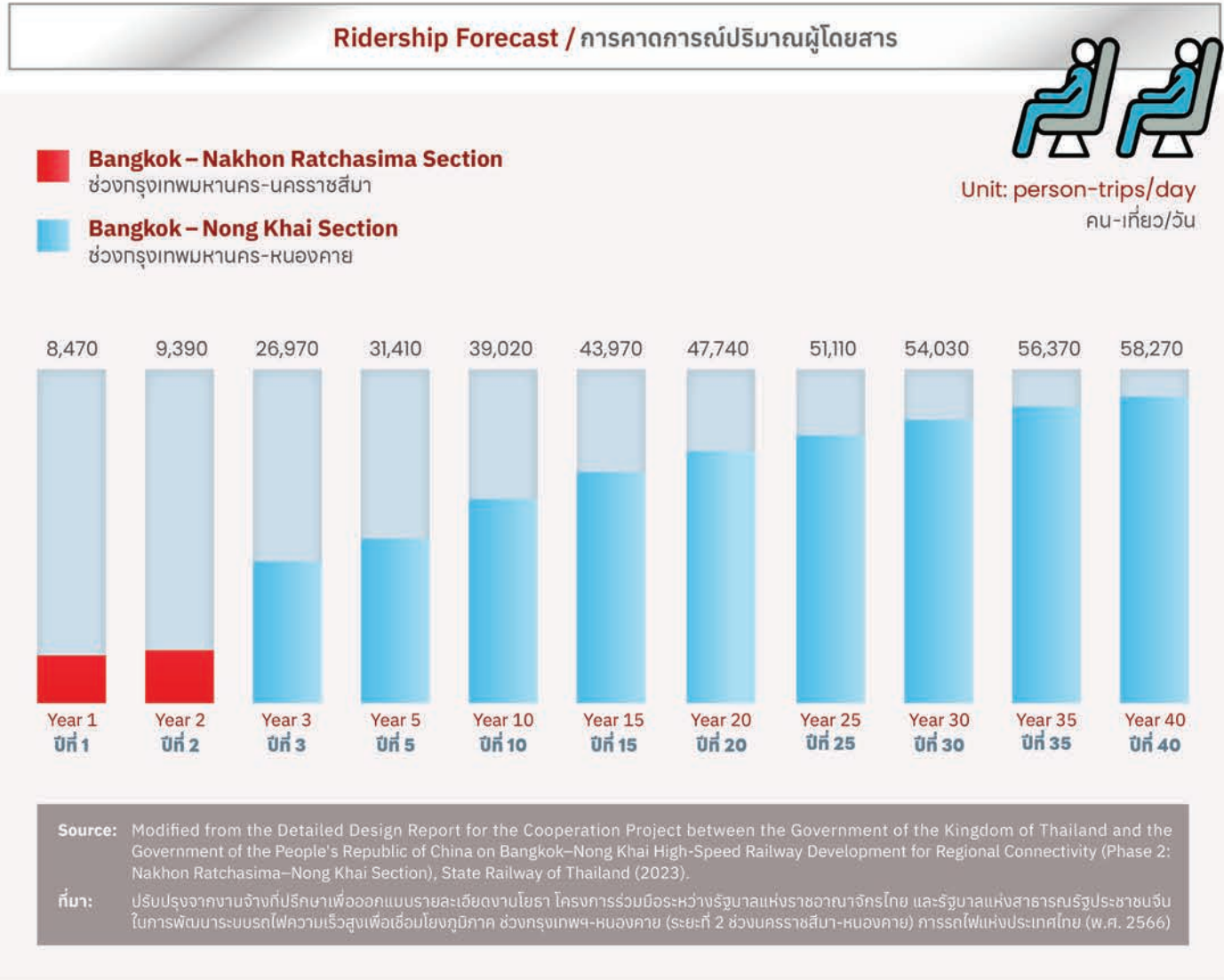
เอกชนรับผิดชอบการจัดหาและจัดซื้อขบวนรถไฟความเร็วสูงเพิ่มเติมในระยะที่ 2 อย่างเพียงพอในการให้บริการผู้โดยสาร รวมทั้งทดสอบประสิทธิภาพขบวนรถให้ผ่านมาตรฐานความปลอดภัยและการใช้งาน พร้อมทั้งวางแผนการบำรุงรักษาขบวนรถในระยะยาว เพื่อให้ขบวนรถพร้อมใช้งานตลอดอายุสัญญาสัมปทาน

> งานติดตั้งระบบรางและระบบรถไฟ

เอกชนมีหน้าที่รับผิดชอบในการออกแบบ จัดทำ ติดตั้ง ทดสอบและทดลองการทำงานของอุปกรณ์งานระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำงานของรถไฟความเร็วสูง และเชื่อมต่อประสานงานระบบรถไฟโครงการระยะที่ 1 ได้แก่ ระบบราง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบจ่ายไฟฟ้าขับเคลื่อนและสถานี ระบบสื่อสาร ระบบตัวอุปกรณ์ศูนย์ซ่อมบำรุง เป็นต้น

Revenue Structure

รายได้ของ โครงการ



Remark: Year 1 is counted from the year the high-speed rail service, Bangkok–Nakhon Ratchasima Section, is launched.
Year 3 is counted from the year the high-speed rail service, Bangkok–Nong Khai Section, is launched.

หมายเหตุ: ปีที่ 1 นับเป็นปีเปิดโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา
ปีที่ 3 นับเป็นปีเปิดโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย

Fares / อัตราค่าโดยสาร			
High Speed Rail รถไฟความเร็วสูง Entry Fee: 95 THB ค่าแรกเข้า: 95 บาท	Distance (km)		
	ระยะทาง (กิโลเมตร)	≤ 300	> 300
	Fare (Baht / km)	1.99	1.47
ค่าโดยสาร (บาท / กิโลเมตร)			

Revenue from Passenger Fares / รายได้จากค่าโดยสาร						
The fare revenue forecast is based on the assumption of ridership forecast , with fare revenue increasing by 1.5% annually. การคาดการณ์รายได้จากค่าโดยสารมีข้อสมมติฐานมาจากการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร โดยรายได้ค่าโดยสารปรับเพิ่มขึ้นทุกปี ปีละ 1.5 %						
Year	C.E.	B.E.	Bangkok-Nakhon Ratchasima		Bangkok-Nong Khai	
ปี	ค.ศ.	พ.ศ.	ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา		ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย	
			Passenger Volume (person-trips/day)	Fare Revenue (million THB/year)	Passenger Volume (person-trips/day)	Fare Revenue (million THB/year)
			ปริมาณผู้โดยสาร (คน-เที่ยว/วัน)	รายได้ค่าโดยสาร (ล้านบาทต่อปี)	ปริมาณผู้โดยสาร (คน-เที่ยว/วัน)	รายได้ค่าโดยสาร (ล้านบาทต่อปี)
1	2030	2573	8,470	1,290		
2	2031	2574	9,390	1,450		
3	2032	2575			26,970	7,255
5	2034	2577			31,410	8,785
10	2039	2582			39,020	11,855
15	2044	2587			43,970	14,385
20	2049	2592			47,740	16,805
25	2054	2697			51,110	19,410
30	2059	2602			54,030	22,140
35	2064	2607			56,370	24,885
40	2069	2612			58,270	27,705

Revenue from Commercial Activities (Non-Core Revenue)/ รายได้จากกิจกรรมเชิงพาณิชย์ (Non-Core Revenue)

This is considered a key element that can enhance profitability and mitigate the need for government subsidies. It includes revenues from the lease of commercial spaces inside stations, Transit-Oriented Development (TOD) in high-potential areas, advertising and marketing activities, charges for small baggage, the provision and maintenance of telecommunications equipment within the stations, as well as other supplementary services associated with the high-speed rail operation.

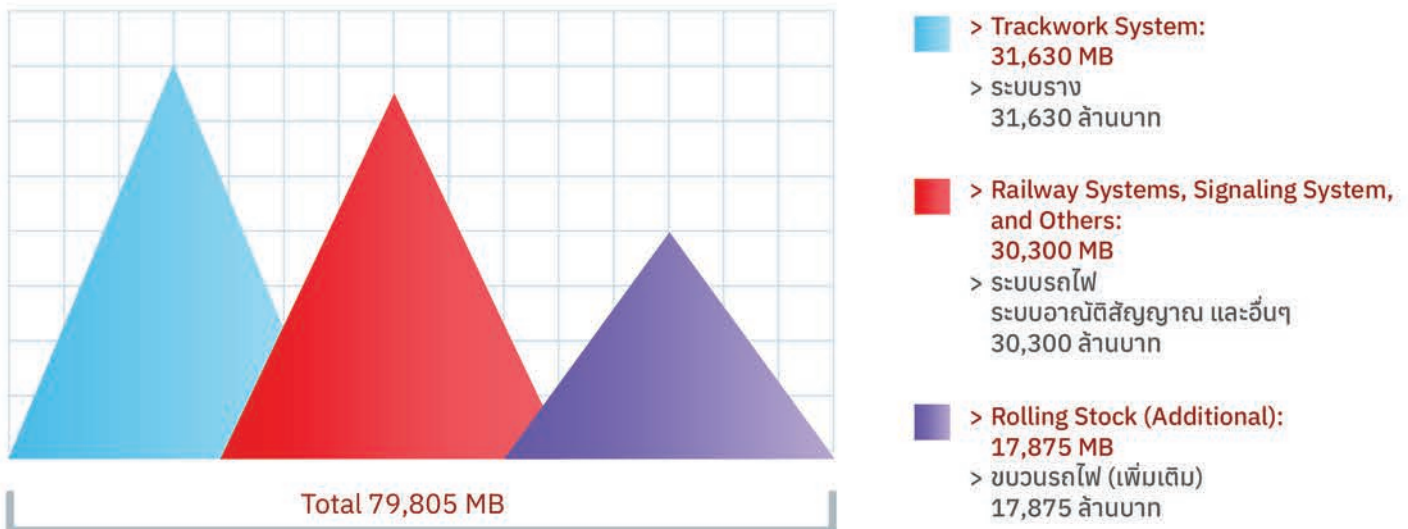
ถือเป็นองค์ประกอบสำคัญที่สามารถช่วยเพิ่มความสามารถในการทำกำไรและลดภาระเงินอุดหนุนจากภาครัฐ โดยรายได้ประเภทนี้รวมถึง รายได้จากการให้เช่าพื้นที่พาณิชย์กรรมภายในสถานี รายได้จากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (Transit-Oriented Development: TOD) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ รายได้จากการโฆษณาและการตลาด รายได้ค่าสัมภาระขนาดเล็ก ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฯ ตลอดจนรายได้จากกิจกรรมบริการเสริมอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการดำเนินงานของระบบรถไฟความเร็วสูง

Project Investment Value

มูลค่าเงินลงทุนโครงการ

The private party's initial capital investment for this public-private partnership covers the design and installation of systems at stations and on the tracks for Phase 2 (Nakhon Ratchasima–Nong Khai Section). It also includes the construction of depots, the installation of supplemental systems within these depots, and other related facilities, as well as the procurement of additional high-speed trains to accommodate the service demands on the route.

มูลค่าการลงทุนเริ่มแรก (Initial Capital Investment) ของภาคเอกชนในการร่วมลงทุนอยู่ในขอบเขตของการออกแบบและติดตั้งระบบงานบนสถานีและทางวิ่งระยะที่ 2 ในช่วงนครราชสีมา–หนองคาย การก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงต่าง ๆ ตลอดจนการติดตั้งระบบงานเพิ่มเติมที่ศูนย์ซ่อมบำรุง รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ยังรวมถึงการจัดหาขบวนรถไฟความเร็วสูงเพิ่มเติม เพื่อรองรับการให้บริการในเส้นทางดังกล่าว



Operation and Maintenance Costs for the Bangkok-Nong Khai Section (Both Phases)/ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและบำรุงรักษาช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (รวมทั้ง 2 ระยะ)

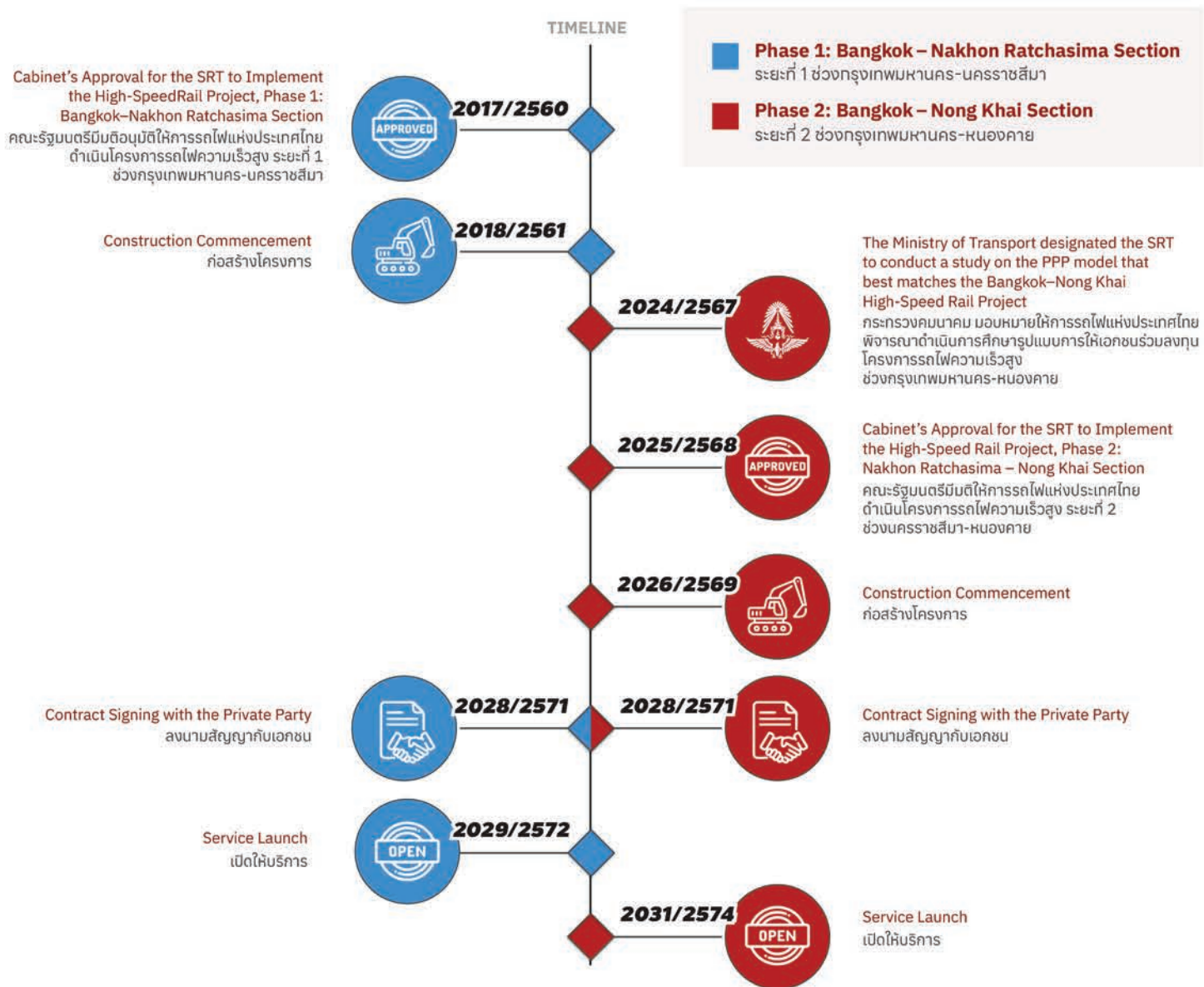
To ensure the continuous and safe operation of both phases of the Bangkok-Nong Khai high-speed rail, the project necessitates regular expenditures on operations and maintenance. These costs comprise, for example, the maintenance of the rolling stock and Railway systems, operational management, personnel, utilities, etc. The total value of these costs surpasses 5 billion baht annually and is subject to increases in line with the national inflation rate. Of this total, maintenance costs constitute approximately 90%, while operational costs account for the remaining 10%.

เพื่อให้บริการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร–หนองคาย ทั้ง 2 ระยะ เดินหน้าได้อย่างต่อเนื่องและปลอดภัย โครงการจำเป็นต้องมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ เช่น ค่าบำรุงรักษาขบวนรถและระบบรถไฟ ค่าใช้จ่ายบริหารจัดการระบบเดินรถ ค่าบุคลากร ค่าสาธารณูปโภค เป็นต้น โดยมีมูลค่ามากกว่า 5 พันล้านบาทต่อปี และเพิ่มขึ้นตามอัตราเงินเฟ้อของประเทศ ในจำนวนนี้ ค่าบำรุงรักษาฯ คิดเป็นประมาณ 60% และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและบริหารจัดการเดินรถคิดเป็นประมาณ 40%



Project Implementation Plan

แผนการดำเนินงานโครงการ



Public Relations and Public Participation Plans

แผนการดำเนินงานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน





State Railway of Thailand

1 Rongmuang Road, Rongmuang, Pathum Wan,
Bangkok 10330
Call Center 1690
email: sarabanklang@railway.co.th

Consulting Consortium



AEC

Kasetsart University

Asian Engineering Consultants Corp., Ltd.

90/18-90/20 Sathorn Thani Bldg., 9th Floor, North Sathorn Rd.,
Si Lom, Bang Rak, Bangkok 10500
Tel. 0 2636 7510 Ext. 4 email: ppphsr.pr@gmail.com



www.ppp-hsr.com



PPP รถไฟความเร็วสูง
กรุงเทพ-หนองคาย