

สรุปผลการประชุมงานสัมมนาแนะนำโครงการ (ปฐมนิเทศ)



โครงการศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการจัดทำเอกสารประกวดราคา และการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ของโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและ รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ณ กรุงเทพมหานคร



การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา KU Consortium ประกอบด้วยมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด ดำเนินการจัดงานสัมมนาแนะนำโครงการ (ปฐมนิเทศ) เพื่อแนะนำโครงการฯ เปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และประชาชน ได้ร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการศึกษาโครงการฯ ในวันอังคารที่ 15 กรกฎาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องวิภาวดีบอลรูม ซี ชั้น L โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ เซ็นทรัลพลาซา ลาดพร้าว กรุงเทพฯ โดยนายวิรัช อัมระपाल ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีเปิด พร้อมด้วย นายกิตติศักดิ์ ธีระวัฒนา รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา นายสุชีพ สุขสว่าง รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย นายกำพล บุญชม รองวิศวกรใหญ่ด้านโครงการพิเศษ ตลอดจนผู้แทนหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชน ประชาชนและสื่อมวลชน เข้าร่วมงาน ณ สถานที่จัดงาน 87 คน และผ่านระบบออนไลน์ 65 คน รวมทั้งสิ้น 152 คน สามารถสรุปข้อคิดเห็นที่สำคัญและภาพบรรยากาศการประชุม ดังนี้

ประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
การลงทุนร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชนของโครงการในระยะที่ 2 ใช้การร่วมทุนแบบใด	โครงการฯ อยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบการร่วมลงทุนที่เหมาะสม โดยในบางโครงการของภาครัฐที่ผ่านมา มีการใช้รูปแบบการร่วมลงทุนแบบ Modified Gross Cost เช่น โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ซึ่งเป็นแนวทางที่สามารถส่งเสริมเศรษฐกิจได้ในหลายมิติ ทั้งด้านการจ้างงาน การกระจายรายได้ และการพัฒนาพื้นที่โดยรอบแนวเส้นทางรถไฟอย่างเป็นระบบ
ต้องการให้มีถนน Local Road ตั้งแต่ช่วงสถานีรังสิตถึงมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	จะสอบถาม รฟท. ที่เกี่ยวข้องและจะแจ้งให้ทราบภายหลัง
โครงการรถไฟความเร็วสูงมีความซ้ำซ้อนกับโครงการรถไฟทางคู่หรือไม่	เส้นทางการเดินทางมีความทับซ้อนกัน แต่การบริการมีรูปแบบที่แตกต่างกัน เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงในปัจจุบันมีแผนการให้บริการเดินทางกับประชาชนเท่านั้น โดยกลุ่มเป้าหมายผู้เดินทางเป็นกลุ่มเดียวกับผู้โดยสารเครื่องบิน ส่วนรถไฟทางคู่มีการให้บริการทั้งสินค้าและการขนส่งประชาชนระดับท้องถิ่น นอกจากนี้โครงการรถไฟความเร็วสูงยังเป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ในระดับภูมิภาคที่มีความต้องการร่วมกัน เพื่อให้เกิดความเชื่อมต่อในระดับภูมิภาค กล่าวได้ว่าโครงการทั้งสองมีความทับซ้อนในเส้นทาง แต่ไม่ใช่ความสิ้นเปลืองด้านงบประมาณ
หน่วยงานเอกชนมีบทบาทอย่างไรในโครงการรถไฟความเร็วสูง	- ออกแบบและติดตั้งงานระบบรถไฟความเร็วสูงที่สถานีทางวิ่ง และศูนย์ซ่อมบำรุง พร้อมจัดหาขบวนรถเพิ่มเติม - ดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M)
โครงการรถไฟความเร็วสูงขนส่งสินค้าได้หรือไม่ แต่ละสถานีมีส่วนประกอบหรือบริการเชิงพาณิชย์รูปแบบใดบ้าง	- ปัจจุบัน โครงการให้บริการเฉพาะผู้โดยสาร ในอนาคตอาจมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ (Container) ถือเป็นอีกหนึ่งโครงการที่อยู่ในรูปแบบการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน - สำหรับการให้บริการเชิงพาณิชย์ ในปัจจุบันมีเพียงการให้เข้าพื้นที่ภายในสถานี เช่น ร้านสะดวกซื้อ ร้านค้าปลีก เป็นต้น
ประมาณการจำนวนผู้โดยสารในปีที่ 1 ที่ 7,000 คนต่อวัน และจะมีการเพิ่มขึ้นในปีถัดไปตลอดระยะเวลา 30 ปี เป็นตัวเลขที่เน้นผู้ให้บริการในประเทศ การประมาณการดังกล่าว มีการรวมจำนวนผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวด้วยหรือไม่ เพื่อประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวในระดับท้องถิ่น	ตัวเลขดังกล่าวเป็นการประเมินแบบอนุรักษ์นิยม โดยยังไม่ได้ความชัดเจนด้านการเดินทางจากประเทศลาว ในช่วงเริ่มต้น โดยโครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ระดับชาติ เพิ่มโอกาสทางการเดินทางภายในประเทศ ส่วนการลงทุนหรือรายได้อื่น ๆ ปัจจุบันยังไม่ได้รวบรวมอยู่ในการศึกษาครั้งนี้ เมื่อพิจารณาแล้วโครงการมีผลตอบแทนเชิงสังคมและเศรษฐกิจ ที่ไม่สามารถประเมินเป็นตัวเงินได้ทั้งหมด เช่น การเดินทางที่ประหยัดและสะดวกมากยิ่งขึ้น โดยการประเมินในปัจจุบันเน้นให้เอกชนเห็นภาพและไม่เข้าข้างโครงการรถไฟความเร็วสูงมากเกินไป ในด้านรายได้ที่เอกชนจะได้รับ
การเชื่อมโยงการเดินทางของโครงการรถไฟความเร็วสูงมีการเดินทางจากประเทศเพื่อนบ้านทั้งประเทศลาว และจีน ควรประเมินค่าโดยสารเพื่อให้เอกชนสามารถดำเนินการได้โดยรัฐไม่ต้องนำภาษีของประชาชนภายในประเทศไปสนับสนุนรายได้ให้กับเอกชน ควรเน้นศึกษาเรื่องความคุ้มค่าด้านรายได้เพิ่มเติม	รฟท. มีแผนการเชื่อมต่อกับประเทศลาวอยู่แล้ว โดยมีการศึกษาการเดินทางข้ามแดนทั้งจากฝ่ายจีนและฝ่ายไทย นอกจากนี้ โครงการรถไฟความเร็วสูงยังสามารถแข่งขันกับสายการบินภายในประเทศได้ในหลายเส้นทาง เนื่องจากมีความปลอดภัยสูง เข้าถึงได้ง่าย และมีศักยภาพในการเดินทางระหว่างจังหวัดและคาดว่าจะรายได้จากโครงการจะสามารถครอบคลุมต้นทุนการดำเนินงานได้ในระยะยาว

สถานที่ติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติมและเสนอข้อคิดเห็น



เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง
เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
Call Center 1690
email: sarabanklang@railway.co.th

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

90/18-20 ชั้น 9 อาคารสารสนเทศ ถนนสาทรเหนือ

แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

โทรศัพท์ 0 2636 7510 กด 4 email: ppphsr.pr@gmail.com



www.ppp-hsr.com



PPP รถไฟความเร็วสูง
กรุงเทพ-หนองคาย

สรุปผลการประชุมงานสัมมนาแนะนำโครงการ (ปฐมนิเทศ) (ต่อ)



โครงการศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการจัดทำเอกสารประกวดราคาและการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ของโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ณ กรุงเทพมหานคร

ประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
- การผ่านแดนจากประเทศลาวสู่ประเทศไทย มีการเปลี่ยนขบวนรถไฟที่จังหวัดหนองคาย ต้องเปลี่ยนขบวนที่สถานีนาทาอีกครั้งหรือไม่ - การลงทุนในระยะที่ 2 จะเชื่อมโยงกับระยะที่ 1 อย่างไร	- การเปลี่ยนขบวนรถไฟความเร็วสูงจะมีกระบวนการด้านการตรวจคนเข้าเมือง 1 ครั้ง ที่จังหวัดหนองคาย ส่วนสถานีนาทาเป็นจุดรวบรวมสินค้าและสับเปลี่ยนเส้นทางสินค้าเท่านั้น - งานระบบในระยะที่ 2 คาดว่าจะใช้วงเงินราว 80,000 ล้านบาท (ไม่รวมค่าดำเนินการ) ซึ่งเอกชนจะเป็นผู้ลงทุนออกแบบและติดตั้งระบบรถไฟความเร็วสูงที่สถานี ทางวิ่ง และศูนย์ซ่อมบำรุง โดยการพัฒนาในระยะที่ 2 เป็นการติดตั้งงานระบบฯ เดียวกันกับระยะที่ 1 ซึ่งเป็นแนวคิดระบบของจีน
- มีแนวคิดการใช้ระบบ Open Access หรือไม่ - การบูรณาการพื้นที่พัฒนาเมือง (TOD) รวมอยู่ในโครงการหรือไม่	- แนวทาง Open Access ยังไม่อยู่ในขอบเขตของโครงการฯ เนื่องจากรูปแบบการดำเนินงานไม่ใช่ลักษณะการให้บริการเดินรถแบบจำหน่ายตั๋วหลายผู้ให้บริการ และยังคงมีกระบวนการตรวจคนเข้าเมืองร่วมด้วย - มีการพิจารณาเรื่องการพัฒนาเมือง (TOD) บางส่วนในพื้นที่โดยรอบสถานี แต่ยังคงอยู่ในวงจำกัด ขึ้นอยู่กับระดับท้องถิ่นในการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับพื้นที่โครงการ
อัตราค่าโดยสารจะกำหนดอย่างไร และปรับเปลี่ยนทุกกี่ปี	ขณะนี้ไม่มีอัตราค่าโดยสาร 3 แนวทาง ได้แก่ 1. การศึกษาปี 2566 2. หลักเกณฑ์จากกรมการขนส่งทางราง ปี 2567 และ 3. ค่าโดยสารที่อยู่ระหว่างการศึกษาคู่โดยสาร โดยโครงการฯ ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการศึกษายังไม่มีข้อสรุปเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสาร และการปรับขึ้นค่าโดยสาร
จำนวนผู้โดยสารได้รวมถึงผู้โดยสารชาวต่างชาติหรือไม่	การกำหนดจำนวนผู้โดยสารใช้วิธีการสำรวจทางแบบสอบถามเกี่ยวกับการเดินทางทั่วไปมีการเก็บข้อมูลบริเวณสถานีขนส่ง หรือใช้วิธีการโบกรถยนต์เพื่อทำการสอบถาม รวมถึงใช้ข้อมูลทางเศรษฐศาสตร์ การเติบโตทางประชากร ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ค่าใช้จ่ายในการเข้ารับบริการรถไฟความเร็วสูง รวมถึงมีการวิเคราะห์พฤติกรรมผู้โดยสารทั้งคนไทย และนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งผลการศึกษาจากฝ่ายจีนแตกต่างจากฝ่ายไทย และพบว่าประชากรไทยมีอัตราการเดินทางโดยรถไฟ ทำให้หน่วยงาน สศช. ลดอัตราคิดลด(Discount rate) จาก 12% เหลือ 7%
- ขอให้พิจารณาการเชื่อมต่อระบบขนส่งจากสถานีเข้าสู่เมือง (Feeder System) - ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่สถานีนาทา กลุ่มเป้าหมายคือใครและระบบขนส่งเป็นอย่างไร	- การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีหน้าที่รับผิดชอบในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเฉพาะภายในเขตทางรถไฟ รวมถึงการจัดพื้นที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสาร และรถรับจ้างในบริเวณสถานี เท่านั้น ส่วนการพัฒนา ระบบขนส่งเชื่อมต่อจากสถานีเข้าสู่ตัวเมือง (Feeder System) เป็นภารกิจของหน่วยงานท้องถิ่น ซึ่ง รฟท. พร้อมให้การสนับสนุนด้านการเข้าถึงสถานีอย่างเต็มที่ - ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่นาทาไม่เกี่ยวข้องกับการรถไฟความเร็วสูงโดยตรง อย่างไรก็ตาม รฟท. มีแผนให้เอกชนร่วมลงทุน โดยใช้ระบบทางคู่ขนาดทาง 1 เมตร (Meter Gauge) และทางวิ่งขนาดทางมาตรฐาน (Standard Gauge) ซึ่งสามารถขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือระนอง หรือชุมพรได้ และยังเป็นจุดรวบรวมสินค้าเพื่อการส่งออกจากจังหวัดใกล้เคียงกับสถานีได้โดยตรง
เสนอให้พิจารณาศักยภาพในการขนส่งสินค้าขนาดเล็ก เช่น สินค้าที่มีมูลค่าสูง เวชภัณฑ์ เป็นต้น	การให้บริการขนส่งสินค้าขนาดเล็ก เป็นทางเลือกเพิ่มเติมที่ผู้ร่วมลงทุน สามารถเสนอแนวทางหรือข้อคิดเห็นเพิ่มเติมได้ ทั้งนี้ แม้ยังไม่ได้นำดำเนินการในปัจจุบันแต่มีแนวโน้มที่จะพัฒนาในอนาคต
จังหวัดต่าง ๆ จะมีบทบาทสนับสนุนโครงการ PPP อย่างไร มีการศึกษาโครงการ PPP โครงการของรัฐอื่นหรือไม่ เช่น โครงการบำบัดน้ำเสียคลองเตย ของกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันยังไม่มีเอกชนร่วมลงทุน	โครงการมีข้อจำกัดเรื่องการใช้พื้นที่เวนคืนเพื่อการพาณิชย์ ดังนั้น บทบาทของหน่วยงานท้องถิ่นจึงสำคัญ โดยเฉพาะในการบริหารจัดการพื้นที่และการอำนวยความสะดวก ส่วนกรุงเทพมหานคร สามารถอาศัยเทคนิคร่วมดูแลพื้นที่ ทั้งนี้ ภาครัฐควรพิจารณาการแบ่งความเสี่ยงที่เหมาะสม เนื่องจากเอกชนจะพิจารณาการลงทุนจากความชัดเจนของเงื่อนไขสัญญาและผลตอบแทน ผลกำไรที่เกิดขึ้นจริง



สถานที่ติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติมและเสนอข้อคิดเห็น



เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง
เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
Call Center 1690
email: sarabanklang@railway.co.th

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บริษัท เอเซีย เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

90/18-20 ชั้น 9 อาคารสารสราณี ถนนสาทรเหนือ
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ 0 2636 7510 กด 4 email: ppphsr.pr@gmail.com



www.ppp-hsr.com



PPP รถไฟความเร็วสูง
กรุงเทพ-หนองคาย