

สรุปผลการสัมมนาสรุปผลการศึกษาโครงการ (ปัจฉิมนิเทศ)



กระทรวงคมนาคม



การรถไฟแห่งประเทศไทย

งานศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการจัดทำเอกสารประกวดราคา และการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ของโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ณ กรุงเทพมหานคร

โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย



การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา KU Consortium ประกอบด้วยมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และบริษัทเอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด ดำเนินการจัดงานสัมมนาสรุปผลการศึกษาโครงการ (ปัจฉิมนิเทศ) เพื่อสรุปผลการศึกษา โดยเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชน ได้ร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ นำไปประกอบการศึกษาโครงการฯ เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องพญาไท 1-2 โรงแรมอีสติน แกรนด์ พญาไท กรุงเทพฯ โดยนายอนันต์ เจนจาคะ รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีเปิดงานสัมมนา มีผู้เข้าร่วมงาน 99 คน ณ สถานที่จัดงาน และ 49 คน ผ่านระบบออนไลน์ รวมทั้งสิ้น 148 คน สามารถสรุปข้อคิดเห็นที่สำคัญและภาพบรรยากาศการประชุม ดังนี้

ประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
จำนวนผู้โดยสารจากการคาดการณ์ ใช้ข้อมูลใดเป็นปัจจัยในการคำนวณบ้าง	การศึกษาจำนวนผู้โดยสาร (Ridership) ได้เริ่มต้นจากการพิจารณาภาพเศรษฐกิจในภาพรวม (GDP) จากนั้นมีการสำรวจพฤติกรรมผู้โดยสาร โดยพบว่าปัจจัยสำคัญที่สุดที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทาง คือ ค่าโดยสาร
รถไฟความเร็วสูงเน้นการเดินทางของภาคประชาชน จะมีการขนส่งสินค้าหรือไม่	โครงการรถไฟความเร็วสูงนี้ เน้นการขนส่งคนเป็นหลัก ส่วนการขนส่งสินค้า (Logistics) จะใช้ระบบรถไฟทางคู่ของการรถไฟฯ เป็นหลัก อย่างไรก็ตาม อาจมีการประมาณการรายได้จากการขนส่งของเล็กน้อย (สัมภาระเล็ก) แต่การดำเนินการจริงขึ้นอยู่กับเอกชนที่จะเข้ามาร่วมลงทุน
สถานที่เชิงพาณิชย์ทั้งในและนอกสถานี รวมถึงพื้นที่โดยรอบมีการศึกษาความคุ้มค่าหรือไม่ และมีมาตรการส่งเสริมอื่น ๆ ให้เอกชนตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ มาตรา 23 นอกเหนือจากเรื่องเชิงพาณิชย์หรือไม่	เอกชนที่เข้ามาร่วมลงทุนจะรับผิดชอบเฉพาะพื้นที่ภายในสถานี ซึ่งมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ สถานีสำคัญอย่างสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ (บางซื่อ) และดอนเมือง จะไม่มีการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ เนื่องจากมีการใช้ที่ดินร่วมกับระบบอื่น คณะที่ปรึกษามีความเห็นว่าการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD) ควรจะดำเนินการภายหลัง (รอบประมาณ 10 ปี) หลังจากเปิดดำเนินการ และมีปริมาณผู้โดยสารที่ชัดเจน (Pick-up) แล้ว เพื่อลดความเสี่ยงจากการคาดการณ์รายได้สูงเกินจริง
จุดคุ้มทุนทางการเงินของโครงการอยู่ที่ปีที่ 26-27 แต่อายุสัมปทานคือ 40 ปี ซึ่งยาวนานกว่ากิจการร่วมลงทุนกับรัฐโครงการอื่นมีเหตุผลอะไร	เนื่องจากรถไฟความเร็วสูงใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงใหญ่ (Refurbishment) สูง โดยเฉพาะในระดับ 5 (ทุก 12 ปี) การกำหนดระยะเวลา 42 ปี (การใช้งาน 3 รอบซ่อมบำรุงใหญ่) จะช่วยให้โครงการมีความคุ้มค่าทางการเงิน และเมื่อสิ้นสุดสัญญา ภาครัฐจะได้รับทรัพย์สินที่สามารถใช้งานต่อไปได้อีกระยะหนึ่ง
ควรมีการทบทวนสัญญาอย่างรอบคอบ เนื่องจากโครงการมีการดำเนินงานหลายระยะ ควรคำนึงถึงความเสี่ยงในกรณีส่งมอบพื้นที่ให้เอกชนไม่ได้	การดำเนินโครงการมีความซับซ้อน เนื่องจากงานโยธา ระยะที่ 1 มีกำหนดเสร็จก่อน เมื่อระยะที่ 1 เสร็จสิ้น การรถไฟฯ จะต้องส่งมอบทรัพย์สินให้เอกชนเข้ามาเดินรถ (Operation) ทันที ขณะเดียวกันงานโยธา ระยะที่ 2 จะยังคงอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งความล่าช้าของระยะที่ 2 อาจส่งผลกระทบต่อผลตอบแทนและอายุสัมปทานของเอกชน
โครงการดำเนินการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงควบคู่กันไปด้วยหรือไม่	ปัจจุบันทางรถไฟสายอีสานส่วนใหญ่ยังเป็นทางเดี่ยว โครงการรถไฟทางคู่ คือการสร้างทางเพิ่มเพื่อให้รถไฟสามารถวิ่งสวนกันได้ (ขาขึ้น-ขาล่อง) โครงการรถไฟความเร็วสูงจะเป็นการสร้างทางคู่ใหม่ โดยเฉพาะสำหรับการเดินรถไฟความเร็วสูงเท่านั้น ดังนั้น ในพื้นที่นั้น ๆ จะมีทางรถไฟรวมกันอย่างน้อย 4 ทาง
รถไฟความเร็วสูงทั้งสายเหนือและสายอีสาน ควรมีการศึกษาระบบขนส่งเพื่อเข้าสู่สถานี (Feeder) วัตถุประสงค์ของการเดินทางเน้นไปที่กิจกรรมอะไร	ประเด็น Feeder System เป็นเรื่องของการพัฒนาเชิงพื้นที่ ควรให้หน่วยงานท้องถิ่นและเอกชนในพื้นที่เข้ามาดำเนินการแก้ไขหรือต่อยอด เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในแต่ละพื้นที่ การรถไฟฯ มีหน้าที่หลักคือการเปิดใช้งาน (Open Access)
การศึกษาเรื่องระบบขนส่งเพื่อเข้าสู่สถานี (Feeder) จะทำให้เกิดการใช้ประโยชน์โครงการมากยิ่งขึ้น	รับทราบ เป็นหนึ่งในความเสี่ยงของโครงการ

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 อาคารสารสราณ ถนนสาทรเหนือ
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ 0 2636 7510 กด 4 email: ppphsr.pr@gmail.com



www.ppp-hsr.com



PPP รถไฟความเร็วสูง
กรุงเทพ-หนองคาย

สรุปผลการสัมมนาสรุปผลการศึกษาโครงการ (ปัจจัยนิเทศ) (ต่อ)



งานศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการจัดทำเอกสารประกวดราคา และการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ของโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ณ กรุงเทพมหานคร

ประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
- กังวลเรื่องรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้รับการอนุมัติแล้ว แต่ยังไม่มีการก่อสร้างโครงการอาจต้องทำให้เริ่มต้นศึกษารายงานใหม่ - โครงการรถไฟทางคู่และโครงการรถไฟความเร็วสูงเปิดดำเนินการแล้ว รถไฟที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันจะยังดำเนินการหรือไม่ - การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้ใช้รถส่วนบุคคลมาเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง ควรมีการบริหารจัดการเกี่ยวกับบริการรถขนส่งทั้งปลายทางและต้นทาง รวมถึงบริการรถยนต์ให้เช่าเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้เดินทาง - โครงการมีการระดมทุนด้วยหรือไม่	- รับทราบ เป็นหนึ่งในความเสี่ยงของโครงการ - บริการขนส่งผู้โดยสารท้องถิ่นและสินค้าบนทางรถไฟปกติ (ทางคู่) ยังคงมีอยู่และจะให้บริการต่อไป รถไฟความเร็วสูงระหว่างเมืองมีความแตกต่างจากรถไฟในเมือง ดังนั้น พฤติกรรมการเดินทางของประชาชนจึงไม่เหมือนกัน - การวิเคราะห์มุ่งเน้นที่การหากลุ่มผู้โดยสารที่ Optimum ซึ่งไม่จำเป็นต้องสูงสุดเสมอไป เพื่อให้ผู้โดยสารเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจากรถยนต์หรือเครื่องบินมาใช้รถไฟความเร็วสูงได้ - การระดมทุนเป็นหน้าที่ของเอกชนที่ได้รับคัดเลือก เอกชนจะต้องมีประสบการณ์และฐานะทางการเงินที่ดี ภาครัฐไม่ได้กำหนดวิธีการระดมทุนเฉพาะเจาะจง เช่น กองทุนอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งขึ้นอยู่กับ การตัดสินใจของเอกชน
- ควรมีช่องทางติดต่อโดยตรงสำหรับผู้สนใจร่วมลงทุน - การจัดสรรเงินให้เอกชนคาดการณ์อย่างไรมีส่วนได้ส่วนกับการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นตัวเงินประมาณเท่าไรต่อปี	- ผู้ร่วมลงทุนสามารถติดต่อได้ที่ การรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 Call Center 1690 email: sarabanklang@railway.co.th หรือ www.ppp-hsr.com หรือ เฟซบุ๊ก PPP รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-หนองคาย - การเลือกรูปแบบ PPP Modified Gross Cost นั้น เป็นไปตามมติ ครม. ที่ต้องการให้เอกชนเข้ามาดำเนินการ เพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นและสามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของตลาดและจัดทำแพ็คเกจส่งเสริม (Promotion Package) ได้ดีกว่าภาครัฐ เช่น แพ็คเกจรายเดือนสำหรับผู้เดินทางไปกลับสระบุรี-กรุงเทพ เป็นต้น



สถานที่ติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติมและเสนอข้อคิดเห็น



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



มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
บริษัท เอเซียเอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด
90/18-20 ชั้น 9 อาคารสารธรณี ถนนพหลโยธิน
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ 0 2636 7510 กด 4 email: ppphsr.pr@gmail.com



www.ppp-hsr.com PPP รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-หนองคาย