

จรรยาบรรณ ทราบจบ
เรื่อง ที่
ด่วนที่สุด

ที่ กค 0208.1/ 10018



สำนักเลขาธิการคณะกรรมการ ที่ 4873 วันที่ 26 ส.ค. 2539 ณ ก.	รับที่ 1642 วันที่ 26 ส.ค. 2539 ณ ก.
--	---

กระทรวงคมนาคม

รับที่ 1642
วันที่ 26 ส.ค. 2539
ณ ก.

ถนนราชดำเนินนอก กทม.10100

4/17

26

สิงหาคม 2539

เรื่อง รายงานความคืบหน้าโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

- อ้างถึง 1. หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ กค 0207.1/6042 ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2539
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการ ที่ นร 0216/10279 ลงวันที่ 1 สิงหาคม 2539

สิ่งที่ส่งมาด้วย สรุปรายงานผลการศึกษาเบื้องต้นโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงทั่วประเทศ

จำนวน 100 ชุด / มก

1. เรื่องเดิม

ตามหนังสือที่อ้างถึง 1 กระทรวงคมนาคมได้รายงานความคืบหน้าโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2539 มาเพื่อคณะกรรมการทราบ และต่อมาตามหนังสือที่อ้างถึง 2 สำนักเลขาธิการคณะกรรมการได้แจ้งให้ทราบว่า บัดนี้ใกล้จะครบกำหนดที่จะต้องรายงานผลความคืบหน้าของโครงการดังกล่าวให้คณะกรรมการทราบ สำนักเลขาธิการคณะกรรมการ จึงขอให้กระทรวงคมนาคมรายงานผลความคืบหน้าในเรื่องดังกล่าว ข้างต้นให้คณะกรรมการทราบภายในกำหนดด้วย ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

2. เรื่องที่เสนอ

บัดนี้ กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ว่า บริษัท อรุณ ชัยเสรี และ ซิมเพลเตอร์ (Schimpeler Associates) จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาได้จัดทำรายงานผลการศึกษาเบื้องต้นของแผนแม่บท และความเป็นไปได้โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงทั่วประเทศ เสร็จเรียบร้อยแล้ว ซึ่งมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้.-

2.4 ระยะทางที่จะเวนคืนที่ดิน

หน่วย : กิโลเมตร

เทคโนโลยี	กรุงเทพฯ ถึง เชียงใหม่	บ้านภาชี ถึง หนองคาย	นครราชสีมา ถึง อุบลราชธานี	กรุงเทพฯ ถึง ระยอง	กรุงเทพฯ ถึง สุโขทัย
- ทวีป	229.8	60.1	7	45.3	472.6
- Tilt	229.8	60.1	7	45.3	472.6
- TGV	271.6	90.4	58.9	62.8	522.8
- Maglev	432.4	242.8	75.1	90.3	871.1

2.5 ค่าใช้จ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	กรุงเทพฯ ถึง เชียงใหม่	บ้านภาชี ถึง หนองคาย	นครราชสีมา ถึง อุบลราชธานี	กรุงเทพฯ ถึง ระยอง	กรุงเทพฯ ถึง สุโขทัย
- ทวีป	159,171	83,920.5	50,209.5	50,541	263,568
- Tilt	157,615.5	85,476	51,765	52,377	269,586
- TGV	162,613.5	91,111.5	53,524.5	53,218.5	279,199.5
- Maglev	354,577.5	258,187.5	152,847	116,637	580,813.5

2.6 ค่าใช้จ่ายเดินรถและซ่อมบำรุง

ประมาณการค่าใช้จ่ายเดินรถและซ่อมบำรุง บริษัทที่ปรึกษาได้ประเมินจากผลการศึกษาของกรมการbinพาณิชยขนส่งของสหรัฐอเมริกา ได้ว่า สำหรับรถไฟล้อเหล็กบนรางเหล็กมีค่าใช้จ่าย 1.2 บาท/กิโลเมตร/คน และรถไฟแม่เหล็ก (Maglev) มีค่าใช้จ่าย 1 บาท/กิโลเมตร/คน

2.7 ผลตอบแทนทางการเงิน (รวมทุกสาย)

- ระบบรถไฟบนรางเหล็กทั่วไป = - 4.8%
- ระบบรถไฟ Tilt = - 4.9%
- ระบบรถไฟ TGV/Shinkansen/ICE = - 4.88%
- ระบบรถไฟแม่เหล็ก Maglev = - 2.5%

ทั้งนี้ ประเมินผลตอบแทนจากรายได้การโดยสารในอัตรา 100 บาท ขวักด้วย 1.5 บาท/กิโลเมตร/คน ซึ่งคิดเป็นประมาณร้อยละ 60 ของค่าโดยสารทางเครื่องบิน

2.8 ข้อพิจารณาเพื่อสนับสนุนให้เอกชนเข้ามามีบทบาทในการลงทุน

- รัฐเป็นเจ้าของทรัพย์สินถาวรทั้งหมดในเขตทางรถไฟความเร็วสูง แล้วให้เอกชนเช่าดำเนินการ
- การมีส่วนร่วมในการพัฒนาที่ดินบริเวณสถานี เช่น สถานีบางซื่อ สถานีมักกะสัน และสถานีแม่น้ำ
- สิทธิพิเศษทางภาษี การสนับสนุนในการหาแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ การรับประกันหนี้ และการรับประกันด้านการเงิน และแหล่งเงินของผู้ขายอื่น ๆ การจัดเตรียมพื้นที่ทางเพิ่มเติมตามความจำเป็นและวิธีการอื่น ๆ ที่คล้ายคลึงกัน

2.9 แผนการดำเนินงาน

การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงทั่วประเทศ ระยะทางทั้งหมด 2,849 กิโลเมตร นี้ควรแบ่งการก่อสร้างเป็นช่วง ๆ โดยก่อสร้างเส้นทางที่ให้ผลตอบแทนสูงสุดก่อน ซึ่งเส้นทางที่วิเคราะห์แล้วจะให้ผลประโยชน์สูง ได้แก่

- | | | |
|-------------------------|-----------------------|----------------------|
| - สายเหนือ | กรุงเทพฯ-พิษณุโลก | ระยะทาง 375 กิโลเมตร |
| - สายตะวันออกเฉียงเหนือ | บ้านภาชี-นครราชสีมา | ระยะทาง 165 กิโลเมตร |
| - สายตะวันออก | กรุงเทพฯ-ระยอง | ระยะทาง 218 กิโลเมตร |
| - สายใต้ | กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี | ระยะทาง 626 กิโลเมตร |

อย่างไรก็ดี จากผลการศึกษาในเบื้องต้นนี้ยังไม่สามารถกำหนดชัดเจนได้ ซึ่งจะต้องทำการศึกษาในรายละเอียดต่อไป เพื่อกำหนดเส้นทางที่ควรดำเนินการก่อสร้างเป็นลำดับแรกและลำดับต่อ ๆ ไป

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณารายงานผลการศึกษาเบื้องต้นดังกล่าวแล้ว มีความเห็นว่า

(1) ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถแต่ละเทคโนโลยีอาจมีค่าสูงเกินไป บริษัทที่ปรึกษาควรเสนอความเร็วเฉลี่ยที่เหมาะสมและคุ้มค่ากับการลงทุน ซึ่งจะทำได้ทำให้สามารถลดค่าใช้จ่ายในการลงทุนได้มาก อาทิเช่น ลดการเวนคืนที่ดินสำหรับสร้างทาง โดยเฉพาะเส้นทางสายเหนือและสายใต้ ซึ่งหากทำการเวนคืนตามข้อเสนอของบริษัทที่ปรึกษาแล้ว จะต้องใช้ระยะเวลานาน และค่าใช้จ่ายสูง ซึ่งจะทำให้การดำเนินโครงการต้องล่าช้าออกไป เป็นต้น

(2) ประเมินการค่าใช้จ่ายในการลงทุนของทุกเทคโนโลยี โดยเฉพาะ Maglev สูงมาก ซึ่งหากพิจารณาตามข้อเท็จจริง ประกอบกับการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน มีการใช้วัสดุภายในประเทศ และอัตราค่าแรงงานที่ต่ำกว่า จึงเห็นว่าค่าใช้จ่ายดังกล่าวควรต่ำกว่าที่บริษัทที่ปรึกษาประมาณการไว้

(3) ค่าใช้จ่ายด้านการเดินรถและบำรุงรักษา บริษัทที่ปรึกษาเสนอตามอัตราที่ใช้ในต่างประเทศ จึงควรปรับปรุงให้ตรงกับค่าใช้จ่ายภายในประเทศ

จากข้อพิจารณาดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทยได้แจ้งให้บริษัทที่ปรึกษาทราบและพิจารณา ทบทวน ตลอดจนประเด็นปลีกย่อยอื่น ๆ อาทิเช่น ค่าใช้จ่าย/กิโลเมตร/ผู้โดยสาร ขบวนรถที่จัดวิ่งในแต่ละวัน จำนวนและชนิดรถ ค่าใช้จ่ายในการจัดหาขบวนรถในแต่ละเส้นทาง การประมาณการรายได้ด้านการโดยสาร เป็นต้น นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยยังได้ขอให้บริษัทที่ปรึกษาพิจารณาความเหมาะสมของเส้นทางสายต่าง ๆ ว่า เส้นทางใดมีความเหมาะสมที่จะก่อสร้างเป็นลำดับแรก และลำดับต่อ ๆ ไป ทั้งนี้ โดยให้ชี้แจงรายละเอียดพร้อมเหตุผลที่สมบูรณ์ประกอบด้วย ซึ่งบริษัทที่ปรึกษารับที่จะนำความเห็นดังกล่าวข้างต้นกลับไปพิจารณา

แล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงรายงานเรื่องดังกล่าวมาเพื่อกระทรวงคมนาคมทราบ และ
ขอให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบความคืบหน้าโครงการรถไฟ
ความเร็วสูงของการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและสื่อสาร

โทร. 281-3302

โทรสาร 281-6263