

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๑๑๓



สัปดาห์ 1/126
28 เม.ย. 54
15.30 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส1475 (สด✓)
รับที่ : ๘4276/54 10 น.
วันที่ : 28 เม.ย. 54 เวลา : 15:09

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๗ เมษายน ๒๕๕๔

เรื่อง ขอรับความเห็นชอบโครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๑๐๓ ลงวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๓
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๐๖๑๘ ลงวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๓
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๔๖๕๐ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๓
๔. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๓๗๐๙ ลงวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔
๕. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๓๑๐๘ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๓
๖. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๓๑๑๒ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๓

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔/๒๔๖ ลงวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๒
๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ ๑/๕๐๓๖/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๓
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๕๓
๔. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๔๗๔๑ ลงวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๕๓
๕. สำเนาหนังสือสำนักงานงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๑๑/๑๑๘ ลงวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๓
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๘๘ ลงวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๓
๗. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๑๐๓ ลงวันที่ ๖ พฤษภาคม ๒๕๕๓
๘. สำเนาหนังสือสำนักงานงบประมาณ ด่วนมาก ที่ นร ๐๗๑๑/๓๑๕ ลงวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๕๓
๙. สำเนาหนังสือสำนักงานงบประมาณ ด่วนมาก ที่ นร ๐๗๑๑/๓๑๗ ลงวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๕๓
๑๐. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ที่ นร ๑๑๑๕/๒๗๖๖ ลงวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๕๓
๑๑. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๔.๔/๙๖๔๐ ลงวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๕๓
๑๒. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ที่ นร ๑๑๐๑/๒๕๘๙ ลงวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔
๑๓. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ ๑/๑๖๔๐/๒๕๕๔ ลงวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๔
๑๔. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนมาก ที่ ๑/๑๙๗๙/๒๕๕๔ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๔
๑๕. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนมาก ที่ ๑/๑๙๘๕/๒๕๕๔ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๔
๑๖. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๔.๔/ ๓๑๕๕ ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๔
๑๗. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๔.๔/ ๓๑๕๗ ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๔
๑๘. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

/ด้วยกระทรวง...

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่องโครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๓ โครงการ ประกอบด้วย ๑) โครงการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน วงเงิน ๔,๙๘๑.๐๕ ล้านบาท แทนการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๖ ขบวน ๒) โครงการจัดหารถจักรพร้อมอะไหล่จำนวน ๕๐ คัน วงเงิน ๖,๕๖๒.๕๐ ล้านบาท ๓) โครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน วงเงิน ๓,๓๖๐ ล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินได้ และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ ที่ให้ความเห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ และกำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องนำเสนอโครงการภายใต้แผนการลงทุนให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ โครงการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน แทนการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๖ ขบวน วงเงิน ๔,๙๘๑.๐๕ ล้านบาท

๑) กระทรวงคมนาคมมีหนังสือ ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔/๒๔๖ ลงวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๒ เสนอเรื่องโครงการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) สำหรับให้บริการเชิงพาณิชย์จำนวน ๖ ขบวน พร้อมรถสำรองใช้งานวงเงิน ๔,๙๘๑.๐๕ ล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

๒) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เชิญกระทรวงคมนาคม (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) และการรถไฟแห่งประเทศไทยประชุมร่วมกัน เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๓ เรื่อง แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๖ ขบวน โดยเห็นว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่มีแผนการตลาดที่ชัดเจน ประกอบกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่สมบูรณ์ แม้จะมีการนำขบวนรถโดยสารรูปแบบชุดมาให้บริการก็อาจส่งผลให้ผู้โดยสารรู้สึกไม่พึงพอใจในคุณภาพการบริการที่ได้รับเมื่อเทียบกับค่าบริการที่ผู้โดยสารต้องจ่ายเพิ่มขึ้นค่อนข้างมาก จึงเห็นสมควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงโครงการให้เหมาะสมอีกครั้ง ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ปรับปรุงโครงการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๖ ขบวน วงเงิน ๔,๙๘๑.๐๕ ล้านบาท เป็นโครงการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน วงเงิน ๔,๙๘๑.๐๕ ล้านบาท

๓) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ รับทราบและเห็นชอบผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๓ เรื่อง แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ แบ่งเป็น

/แผนงาน...

แผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที ๑๑ โครงการ วงเงินรวม ๘๗,๕๒๙ ล้านบาท และโครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน ๑๐ โครงการ วงเงินรวม ๘๙,๒๗๙ ล้านบาท ซึ่งมีโครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน วงเงิน ๔,๙๘๑.๐๕ ล้านบาท โครงการจัดการจักรพร้อมอะไหล่จำนวน ๕๐ คัน วงเงิน ๖,๕๖๒.๕๐ ล้านบาท และโครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซล ไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน วงเงิน ๓,๓๖๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินโครงการ พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ รวมอยู่ด้วย (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่อ้างถึง ๑)

๔) สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีมีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๐๖๑๘ ลงวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๓ แจ้งว่า รองนายกรัฐมนตรี (นายสุเทพ เทือกสุบรรณ) สั่งและปฏิบัติราชการแทน นายกรัฐมนตรี พิจารณาแล้ว มีคำสั่งให้กระทรวงคมนาคมรับเรื่องโครงการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) สำหรับให้บริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๖ ขบวน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ไปพิจารณาทบทวนเพื่อดำเนินการ ในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยให้ความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวง พลังงาน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงบประมาณ ไปประกอบการ พิจารณาด้วย (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่อ้างถึง ๒)

๕) การรถไฟแห่งประเทศไทยมีหนังสือที่ ๑/๕๐๓๖/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๓ เสนอเรื่องขอรับความเห็นชอบโครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน วงเงิน ๔,๙๘๑.๐๕ ล้านบาท แทนการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๖ ขบวน ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีมติเห็นชอบโครงการดังกล่าวแล้วในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๓ มาเพื่อกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา รายละเอียดปรากฏ ตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๖) กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน วงเงิน ๔,๙๘๑.๐๕ ล้านบาท แทนโครงการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) จำนวน ๖ ขบวน วงเงิน ๔,๗๓๖.๕๕ ล้านบาท ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะจัดหาด้วยเงินกู้และให้กระทรวงการคลังเป็นเจ้าผู้ค้ำประกัน โดยการรถไฟ แห่งประเทศไทยจะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายเอง พร้อมทั้งกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือแจ้งกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อทราบและพิจารณา เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๗) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้พิจารณาใน เบื้องต้นแล้วเห็นว่า โครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน เป็นการจัดหา รถโดยสารเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางด้วยรถไฟ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถและยกระดับ คุณภาพการให้บริการ ซึ่งเป็นโครงการที่ได้รับการบรรจุอยู่ภายใต้แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟ แห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) วงเงินลงทุนรวม ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท ที่คณะรัฐมนตรี มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ โดยจัดอยู่ในกลุ่มโครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็น ผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการลงทุน โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจะนำเสนอ โครงการดังกล่าวให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาตามขั้นตอนระเบียบสำนัก นายกรัฐมนตรีว่าด้วยงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๐ ก่อนเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของ คณะรัฐมนตรีต่อไป รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

/๘) สำนัก...

๘) สำนักงบประมาณได้เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยเห็นว่า โครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน เป็นโครงการตามแผน การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ แต่เนื่องจากโครงการดังกล่าวยังไม่ได้ดำเนินการตามขั้นตอนของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงบลงทุนของ รัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๐ ที่จะต้องเสนอโครงการให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาให้ความเห็นก่อน จึงเห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะพิจารณา ดำเนินการให้เป็นไปตามขั้นตอน ก่อนนำเสนอขออนุมัติโครงการต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป รายละเอียดปรากฏตาม เอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕

๑.๒ โครงการจัดการจักรพร้อมอะไหล่จำนวน ๕๐ คัน วงเงิน ๖,๕๖๒.๕๐ ล้านบาท และโครงการซ่อมบูรณะรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน วงเงิน ๓,๓๖๐ ล้านบาท

๑) กระทรวงคมนาคมมีหนังสือที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๘๘ ลงวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๓ เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการจัดการจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน วงเงิน ๖,๕๖๒.๕๐ ล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย จากเงินกู้และให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ พร้อมทั้งกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือแจ้ง กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อ พิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖

๒) กระทรวงคมนาคมมีหนังสือที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๑๐๓ ลงวันที่ ๖ พฤษภาคม ๒๕๕๓ เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการซ่อมบูรณะรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน วงเงิน ๓,๓๖๐ ล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้รับภาระ ค่าใช้จ่ายจากเงินกู้และให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ พร้อมทั้งกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือแจ้ง กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อ พิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๗

๓) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ รับทราบและเห็นชอบผลการ ประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๓ เรื่อง แผนการลงทุนด้าน โครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ ซึ่งมีโครงการ จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน ๕๐ คัน วงเงินลงทุน ๖,๕๖๒.๕๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินโครงการ พ.ศ. ๒๕๕๓- ๒๕๕๗ และโครงการซ่อมบูรณะรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน วงเงิน ๓,๓๖๐ ล้านบาท ระยะเวลา ดำเนินโครงการ พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ รวมอยู่ด้วย (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่อ้างถึง ๑)

๔) สำนักงบประมาณมีหนังสือ ด่วนมาก ที่ นร ๐๗๑๑/๓๑๕ ลงวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๕๓ เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณา อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการจัดการจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน ตามเหตุผลและ ความจำเป็นที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยมีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยควรเตรียมความพร้อม ในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับรถจักรที่จะจัดหาใหม่ โดยการเร่งรัดปรับปรุงระบบรางที่ชำรุดเสียหายให้มี สภาพที่ใช้การได้ดีและเป็นไปตามมาตรฐาน เพื่อให้การเดินรถเกิดความสะดวปลอดภัย และให้รถจักรที่จะจัดหาใหม่ ดังกล่าวสามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ รวมทั้งพิจารณาปรับปรุงระบบบริหารจัดการและคุณภาพ การให้บริการ เพื่อสร้างรายได้ที่คุ้มค่าการลงทุน รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๘

/๕) สำนัก...

๕) สำนักงบประมาณมีหนังสือ ด่วนมาก ที่ นร ๐๗๑๑/๓๑๗ ลงวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๕๓ เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน ตามเหตุผลและความจำเป็นที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยมีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องเร่งรัดดำเนินการปรับปรุงทาง สะพาน และระบบอาณัติสัญญาณให้อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดีเพื่อให้รถจักรดีเซลไฟฟ้าที่จะดำเนินการซ่อมบำรุงดังกล่าวสามารถให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างสะดวก ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งพิจารณาปรับปรุงระบบบริหารจัดการและคุณภาพการให้บริการเพื่อสร้างรายได้ที่คุ้มค่าการลงทุน รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๙

๖) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีหนังสือ ที่ นร ๑๑๑๕/๒๗๖๖ ลงวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๕๓ แจ้งผลการพิจารณาโครงการจัดการรถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน และโครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้พิจารณาเมื่อวันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๕๓ เห็นสมควรให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมด้านผลตอบแทนทางการเงิน และผลกระทบต่อฐานะการเงินจากการดำเนินการ โดยจัดทำข้อมูลเปรียบเทียบกรณีมีและไม่มีโครงการ พร้อมทั้งระบุสมมติฐานสำคัญที่ใช้ในการคำนวณ เช่น ปริมาณผู้โดยสารและขนส่งสินค้า อัตราค่าโดยสารและค่าระวาง ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น รวมทั้งแผนส่งเสริมการตลาดที่ชัดเจนจัดส่งให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณา ก่อนนำความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑๐

๗) กระทรวงคมนาคมมีหนังสือ ที่ คค ๐๘๐๔.๔/๙๖๔๐ ลงวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๕๓ จัดส่งข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาโครงการจัดการรถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน และโครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑๑

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

๒.๑ โครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน
แผนการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๖ ขบวน วงเงิน ๔,๙๘๑.๐๕ ล้านบาท

๑) สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๔๖๕๐ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๓ แจ้งว่า รองนายกรัฐมนตรี (นายสุเทพ เทือกสุบรรณ) สั่งและปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรีพิจารณาแล้ว มีคำสั่งให้กระทรวงคมนาคมรับเรื่องโครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน แผนการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๖ ขบวน ของการรถไฟแห่งประเทศไทยกลับไปพิจารณาดำเนินการนำเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและสำนักงบประมาณ ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่อ้างถึง ๓)

๒) สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๓๗๐๙ ลงวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ แจ้งกระทรวงคมนาคมว่า สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
/ได้นำเรื่อง...

ได้นำเรื่องโครงการจัดหาทดแทนรถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน แทนการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๖ ขบวน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาเมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๕๔ ซึ่งมีมติเห็นสมควรให้ความเห็นชอบโครงการจัดหาทดแทนรถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน วงเงินลงทุนรวม ๔,๘๘๑.๐๕ ล้านบาท โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการลงทุน และกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และเห็นสมควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมด้านเทคนิคและราคาต่อหน่วยของโครงการเปรียบเทียบกับโครงการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) และความเหมาะสมของประมาณการวงเงินลงทุนเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนต่อไป (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่อ้างถึง ๔)

๓) กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว ขอยกเลิกหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๒๕๔ ลงวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๕๓ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงข้อมูลโครงการจัดหาทดแทนรถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน ตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

๒.๒ โครงการจัดหารถจักรพร้อมอะไหล่จำนวน ๕๐ คัน และโครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน

๑) สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีมีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๓๑๐๘ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๓ และ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๓๑๑๒ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๓ แจ้งว่า เนื่องจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ขออนุญาตเรื่องโครงการจัดหารถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน และโครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อปรับปรุงข้อมูล สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีจึงได้ยุติการดำเนินการในเรื่องดังกล่าว และส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องคืนกลับมา (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่อ้างถึง ๕ และ ๖)

๒) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีหนังสือ ที่ นร ๑๑๐๑/๒๕๔๘ ลงวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ แจ้งผลการพิจารณาโครงการจัดหารถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน และโครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้พิจารณาเมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๕๔ มีมติเห็นสมควรให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการจัดหารถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน วงเงิน ๖,๕๖๒.๕๐ ล้านบาท และโครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน วงเงิน ๓,๓๖๐ ล้านบาท โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายจากเงินกู้และกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากการจัดหาและซ่อมบำรุงรถจักรเพื่อทดแทนรถจักรที่มีสภาพทรุดโทรมจากการใช้งานมานานเพื่อให้มีจำนวนรถจักรเพียงพอสำหรับให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางรถไฟ ซึ่งจะช่วยยกระดับมาตรฐานและคุณภาพการให้บริการทางรถไฟทั้งในด้านความเร็ว ความตรงต่อเวลา และความปลอดภัย ตามนโยบายรัฐบาล รวมทั้งจะช่วยเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางในภาพรวมของประเทศได้ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ นอกจากนี้โครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) ในส่วนของโครงการที่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นรายโครงการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑๒

/๓) กระทรวง...

๓) กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเรื่องโครงการจัดการรถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน และโครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงข้อมูลโครงการเพิ่มเติมตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๓. สำคัญ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำเสนอโครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ความเห็นชอบแล้ว มาเพื่อกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ประกอบด้วย

๑) โครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน แทนการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๖ ขบวน

๒) โครงการจัดการรถจักรพร้อมอะไหล่จำนวน ๕๐ คัน

๓) โครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

๓.๑ ความจำเป็นและเหตุผลความจำเป็น

๓.๑.๑ โครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน แทนการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๖ ขบวน

๑) ข้อมูลโครงการ

ปัจจุบันรถโดยสารประเภทรถนอนปรับอากาศที่ฟ่วงให้บริการในขบวนรถต่างๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีจำนวนไม่เพียงพอกับการใช้งาน ส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานมานานจึงมีสภาพค่อนข้างเก่า อุปกรณ์บางส่วนชำรุด ดังนั้นเพื่อเป็นการสนองตอบความต้องการของตลาด เพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ โดยเฉพาะผู้โดยสารระดับกลางและระดับบนที่มีกำลังซื้อและต้องการความสะดวกสบายในการเดินทาง การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเห็นสมควรจัดการโดยสารรุ่นใหม่จำนวน ๑๑๕ คัน เพื่อนำมาให้บริการเป็นขบวนรถด่วนพิเศษ ๘ ขบวน แทนโครงการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๖ ขบวน ทั้งนี้ ความแตกต่างระหว่างโครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน กับโครงการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) ปรากฏดังตารางต่อไปนี้

รายการ	ขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด	รถโดยสารรุ่นใหม่ จำนวน ๑๑๕ คัน
รถจักร	๗ คัน	ไม่มี
รถนั่งและนอนปรับอากาศชั้นที่ ๑ (บนอ.ป.)	๗ คัน	๙ คัน
รถนั่งและนอนปรับอากาศชั้นที่ ๒ (บนท.ป.)	๖๖ คัน	๘๘ คัน
รถเสบียงขายอาหารปรับอากาศ (บกข.ป.)	๗ คัน	๙ คัน
รถกำลังไฟฟ้า (Power Car)	๗ คัน	๙ คัน
จำนวนขบวนรถ	๖ ขบวน	๘ ขบวน
Design Speed	๑๒๐ กม./ชม.	๑๒๐ กม./ชม.
Operation Speed	๑๒๐ กม./ชม.	๙๐ กม./ชม.* (ขึ้นอยู่กับความสามารถของรถจักร)

/จากตาราง...

จากตารางจะเห็นว่า ความแตกต่างระหว่างโครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่จำนวน ๑๑๕ คัน กับโครงการจัดการขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) นั้น มีเฉพาะรถจักรเท่านั้นที่ยกเลิกการจัดการ ในขณะที่มีจำนวนขบวนรถให้บริการเพิ่มขึ้น ส่วนรายละเอียดทางด้านเทคนิคของรถนั่งและนอนปรับอากาศชั้นที่ ๑, ชั้นที่ ๒, รถเสบียงขายอาหารปรับอากาศและรถกำลังไฟฟ้านั้น ไม่มีความแตกต่างทางด้านเทคนิคและการประมาณการวงเงินจัดหาต่อคันสำหรับรถแต่ละชนิด ส่วนความเร็วของขบวนรถโดยสารรุ่นใหม่จะขึ้นอยู่กับความสามารถของรถจักร ซึ่งหากการรถไฟแห่งประเทศไทยใช้รถจักรที่มีใช้งานอยู่ในปัจจุบันลากจูง ก็จะทำให้ความเร็วของขบวนรถไม่เกิน ๙๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง

๒) รายละเอียดการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์

จำนวน ๑๑๕ คัน

โครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ จำนวน ๑๑๕ คัน เป็นการจัดการโดยสารสำหรับพ่วงขบวนที่มีลักษณะเป็นรถนอนปรับอากาศชั้นที่ ๑ และชั้นที่ ๒ รถเสบียงขายอาหารปรับอากาศ และรถกำลังไฟฟ้า โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะใช้รถจักรจากโครงการจัดการรถพร้อมอะไหล่ที่จะจัดซื้อใหม่จำนวน ๕๐ คัน และรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอมที่จะซ่อมบำรุง จำนวน ๕๖ คัน เพื่อทำการลากจูงขบวน ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนการจัดขบวนรถโดยใช้รถโดยสารรุ่นใหม่ ๑๑๕ คัน ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะจัดหาเพื่อให้บริการ ดังนี้

๒.๑) จัดเป็นขบวนรถด่วนพิเศษให้บริการระหว่างสถานีกรุงเทพฯ-เชียงใหม่, กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี, กรุงเทพฯ-หนองคาย และกรุงเทพฯ-หาดใหญ่ ไปและกลับวันละ ๒ ขบวนต่อเส้นทาง รวมทั้งสิ้น ๘ ขบวน โดยรีวขบวนจะประกอบด้วยรถประเภทต่างๆ ดังนี้

เส้นทาง	จำนวน ขบวน ต่อวัน	รีวขบวน (คัน)				จำนวนรถใช้งาน (คัน)			
		รถกำลัง ไฟฟ้า	บนอ.ป.	บนท.ป.	บกข.ป.	รถกำลัง ไฟฟ้า	บนอ.ป.	บนท.ป.	บกข.ป.
กรุงเทพฯ-เชียงใหม่	๒	๑	๑	๑๐	๑	๒	๒	๒๐	๒
กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี	๒	๑	๑	๑๐	๑	๒	๒	๒๐	๒
กรุงเทพฯ-หนองคาย	๒	๑	๑	๑๐	๑	๒	๒	๒๐	๒
กรุงเทพฯ-หาดใหญ่	๒	๑	๑	๑๐	๑	๒	๒	๒๐	๒
รวมรถใช้งาน						๘	๘	๘๐	๘
รถสำรอง						๑	๑	๘	๑
รวมจัดการโดยสาร ๑๑๕ คัน						๙	๙	๘๘	๙

๒.๒) การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนจะเปิดเดินขบวนรถประมาณปีงบประมาณ ๒๕๕๗ โดยมีกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้โดยสารในตลาดระดับกลางและระดับบน รวมถึงผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยเฉพาะการเดินทางในลักษณะบริการนำเที่ยวแบบเหมาจ่าย (Package Tour)

๓) การวิเคราะห์ผลตอบแทนการลงทุน

การดำเนินโครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์จำนวน ๑๑๕ คัน การรถไฟแห่งประเทศไทยจะจัดการกำลังไฟฟ้า ๙ คัน, รถโดยสาร ๑๐๖ คัน ประกอบด้วยรถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ ๑ (บนอ.ป.) จำนวน ๙ คัน, รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ ๒ (บนท.ป.) จำนวน ๘๘ คัน และรถเสบียงขายอาหารปรับอากาศ (บกข.ป.) จำนวน ๙ คัน เงินลงทุนทั้งสิ้น ๔,๙๘๑.๐๕ ล้านบาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยคาดว่าจะสามารถสร้างรายได้เฉลี่ยประมาณปีละ ๑,๒๕๐.๙๐ ล้านบาท ค่าใช้จ่ายดำเนินงานเฉลี่ยประมาณปีละ ๓๙๑.๔๐ ล้านบาท อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return: FIRR) ร้อยละ ๑๑.๐๐ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV: Net Present Value) ที่อัตราคิดลดร้อยละ ๘ เท่ากับ ๑,๗๘๗.๒๐ ล้านบาท (อายุโครงการ ๒๕ ปี)

/๓.๑.๒ โครงการ...

๓.๑.๒ โครงการจัดการจักรพร้อมอะไหล่จำนวน ๕๐ คัน

๑) ข้อมูลโครงการ

๑.๑) การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดซื้อรถจักรจากบริษัท General Electric (GE) ประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๗-๒๕๐๘ จำนวน ๕๐ คัน (รถจักรหมายเลข ๔๐๐๑-๔๐๕๐) ปัจจุบันคงเหลือรถจักรที่ใช้งานได้จำนวน ๔๘ คัน มีอายุการใช้งานประมาณ ๔๔-๔๕ ปี อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเครื่องยนต์ของรถจักร GE เดิมชำรุดทรุดโทรมมาก การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้เริ่มทยอยเปลี่ยนเครื่องยนต์เป็นรุ่น KT๓๘-L ตั้งแต่ปี ๒๕๒๙ ซึ่งปัจจุบันเครื่องยนต์ที่ได้เปลี่ยนใหม่นี้มีอายุการใช้งานมากกว่า ๒๐ ปี สมรรถนะความสามารถในการลากจูงขบวนรถบนทางราบสำหรับขบวนรถโดยสาร ๓๐๐ หน่วย (๖๐๐ ตัน) ที่ความเร็ว ๘๐ กม./ชม. และลากจูงขบวนรถสินค้าได้ ๖๐๐ หน่วย (๑,๒๐๐ ตัน) ที่ความเร็ว ๕๕ กม./ชม.

๑.๒) ความพร้อมใช้งาน (Availability) และความน่าเชื่อถือได้ (Reliability) ของรถจักร GE ในรอบ ๖ ปีที่ผ่านมา มีแนวโน้มลดต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ คือ Availability มีค่ามาตรฐานไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๘๐ และ Reliability มีค่ามาตรฐานไม่ต่ำกว่า ๕๐,๐๐๐ กม.ทำการ/จำนวนครั้งที่ชำรุด แต่ปัจจุบันในปี ๒๕๕๒ ปรากฏว่ามีค่า Availability เพียงร้อยละ ๕๕.๖๒ และ Reliability อยู่ที่ ๑๘,๓๕๙.๐๒ กม.ทำการ/จำนวนครั้งที่ชำรุด และคาดการณ์ว่า มีแนวโน้มจะลดลงอีกอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ เนื่องจากอุปกรณ์ที่สำคัญของรถจักร เช่น แคร่ อุปกรณ์ไฟฟ้า และตัวรมมีสภาพทรุดโทรม ประกอบกับการจัดหาอะไหล่เป็นไปด้วยความยากลำบาก เนื่องจากอุปกรณ์หลายชนิดล้าสมัย ไม่สามารถหาทดแทนได้ เพราะผู้ผลิตยกเลิกการผลิตอะไหล่แต่ละอะไหล่ของผู้ผลิตหรือต้องสั่งทำพิเศษ ซึ่งนอกจากจะส่งผลให้มีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงสูงขึ้นแล้วยังทำให้ระยะเวลาในการซ่อมบำรุงนานขึ้นด้วย ดังนั้น จึงทำให้รถจักร GE มีความพร้อมใช้งานได้จำนวน ๔๘ คัน เฉลี่ยย้อนหลัง ๕ ปี เท่ากับร้อยละ ๕๙ หรือ ๒๘ คัน/วัน ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐาน

๑.๓) การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความต้องการใช้งานรถจักรเพื่อเดินขบวนรถตามประกาศเดินรถอย่างน้อย (ต่ำสุด) วันละ ๑๖๕ คัน และเพื่อเดินขบวนรถเมื่อต้องการอีกวันละ ๑๒ คัน รวมเป็น ๑๗๗ คัน/วัน แต่ในปี ๒๕๕๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยมีรถจักรพร้อมใช้งานเพียง ๑๔๔ คัน/วัน ทำให้ต้องงดบริการเดินรถสินค้าตามประกาศเดินรถลง ส่งผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสียโอกาสในการหารายได้ และจะสูญเสียรายได้มากขึ้น หากจำนวนรถจักรที่พร้อมใช้งานมีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยคาดว่า หากไม่มีการปรับปรุงรถจักร การรถไฟแห่งประเทศไทยจะมีรถจักรพร้อมใช้งานเหลืออยู่ประมาณ ๑๓๐ คันในปี ๒๕๕๕ ขณะที่หากมีการปรับปรุงรถจักรตามแผน เช่น โครงการเปลี่ยนเครื่องยนต์ โครงการว่าจ้างเอกชนซ่อมบำรุงอุปกรณ์ไฟฟ้ารถจักร เป็นต้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจะมีรถจักรพร้อมใช้งานประมาณ ๑๔๐ คัน ซึ่งไม่เพียงพอกับความต้องการใช้งาน ทำให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางรถไฟมีแนวโน้มลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงมีความจำเป็นต้องบริหารจัดการจักรใหม่จำนวน ๕๐ คัน เพื่อทดแทนรถจักรเก่าที่ใช้งานมานานและไม่สามารถซ่อมบูรณะได้

๒) รายละเอียดทางเทคนิคของรถจักรที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะจัดหา

การจัดหารถจักรใหม่พร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน จะทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทย มีรถจักรสำหรับใช้งานขนส่งรวม ๑๖๕ คัน แบ่งเป็น รถจักรสำหรับขนส่งผู้โดยสาร ๙๕ คัน และขนส่งสินค้า ๗๐ คัน ในขณะที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะคัดเลือกรถจักร GE เดิมที่ยังพอสามารถใช้งานได้เป็นรถจักรสับเปลี่ยน รวมทั้งจะคัดเลือกรถจักรที่ไม่สามารถใช้งานได้แต่ยังมีสภาพตัวรถและอุปกรณ์หลักต่างๆ ที่พอใช้ได้นำมาประกอบเข้าด้วยกันเป็นรถจักรทั้งคัน (Cannibalize) เพื่อใช้งานเป็นรถจักรสับเปลี่ยนเพิ่มเติม ส่วนรถจักรและซากรถจักรที่ไม่สามารถใช้งานได้จะปลดระวางต่อไป ทั้งนี้ รายละเอียดทางเทคนิคของรถจักรใหม่ ๕๐ คัน ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะจัดหาเพื่อทดแทนรถจักร GE เดิม ปรากฏดังตารางต่อไปนี้

/น้ำหนัก...

น้ำหนักกดลงเพลลา (Axel Load)	๑๖ ตัน/เพลลา
สมรรถนะความสามารถในการลากจูงขบวนรถ (Power for Hauling Load)	๖๐๐ ตัน ที่ความเร็ว ๑๒๐ กม./ชม. ๑,๘๐๐ ตัน ที่ความเร็ว ๗๐ กม./ชม.
ความสามารถในการทำความเร็วสูงสุด (Max Speed)	๑๒๐ กม./ชม.

นอกจากนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาเปรียบเทียบระหว่างการซ่อมบูรณะรถจักร GE เดิม โดยการเปลี่ยนเครื่องยนต์และอุปกรณ์ส่วนควบอื่นๆ กับการจัดหารถจักรใหม่ พบว่า การซ่อมบูรณะรถจักร GE เดิม จะเสียค่าใช้จ่ายสูงและมีอายุการใช้งานสั้นซึ่งไม่คุ้มค่าและไม่ปลอดภัยเมื่อเปรียบเทียบกับ การจัดหารถจักรใหม่

๓) การวิเคราะห์ผลตอบแทนการลงทุน

การจัดหารถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน เป็นการจัดหารถจักรใหม่ทดแทนรถจักรเดิมรุ่น GE ซึ่งมีอายุการใช้งานมานานมากกว่า ๔๐ ปี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะนำมาให้บริการเดินขบวนรถสินค้าในกลุ่มสินค้าพลังงาน คอนเทนเนอร์ และขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์ประเภทรถด่วนพิเศษ รถด่วน และรถเร็ว ทั้งนี้ โครงการจะมีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return: FIRR) ร้อยละ ๑๐.๘๒ คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ณ อัตราคิดลดร้อยละ ๘ เท่ากับ ๒,๐๑๕.๓๒ ล้านบาท

๓.๑.๓ โครงการซ่อมบูรณะรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน

๑) ข้อมูลโครงการ

๑.๑) การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม (ALSTHOM) จากประเทศฝรั่งเศส ขนาดกำลัง ๒,๔๐๐ แรงม้า มาใช้การรวม ๔ รุ่น จำนวนทั้งหมด ๑๑๓ คัน โดยเริ่มใช้งานตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๗-๒๕๒๘ ปัจจุบันตัดบัญชีเลิกใช้การไปแล้วจำนวน ๕ คัน และจะตัดบัญชีเนื่องจากได้รับอุบัติเหตุอีกจำนวน ๕ คัน คงเหลือรถจักรใช้การได้จำนวน ๑๐๓ คัน ซึ่งปัจจุบันมีอายุการใช้งานระหว่าง ๒๔-๓๕ ปี ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตาราง ดังนี้

รุ่นที่/ชนิดรถ	จำนวนรถทั้งหมด (คัน)	พ.ศ. เริ่มใช้งาน	อายุ	ตัดบัญชีแล้ว (คัน)	รอตัดบัญชี (คัน)	คงเหลือใช้งาน (คัน)
๑. ALS.	๕๔	๒๕๑๗ - ๒๕๑๘	๓๔ - ๓๕ ปี	๕	๒	๔๗
๒. AHK.	๓๐	๒๕๒๓ - ๒๕๒๔	๒๘ - ๒๙ ปี	-	๑	๒๙
๓. ALD.	๙	๒๕๒๖	๒๙ ปี	-	๑	๘
๔. ADD.	๒๐	๒๕๒๘	๒๔ ปี	-	๑	๑๙
รวม	๑๑๓			๕	๕	๑๐๓

๑.๒) รถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม (ALSTHOM) เดิมใช้เครื่องยนต์ S.F.M.T Pielstick ๑๖ PA๔ V๑๘๕ CP/VG สภาพตัวรถโดยทั่วไปแม้ว่าอุปกรณ์หลัก อาทิ เครื่องยนต์และอุปกรณ์ไฟฟ้า กำลังจะมีสภาพความชำรุดมากเนื่องจากใช้งานมานาน แต่โครงประธาน ตัวถัง และโครงแคร่ ยังคงมีสภาพดี ถ้าจะตัดบัญชีซื้อใหม่ก็จะเสียค่าใช้จ่ายสูงมาก การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้พิจารณาปรับปรุงสภาพ โดยการเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่ให้กับรถรุ่นนี้ไปแล้ว จำนวน ๑๕ คัน อยู่ระหว่างดำเนินการจัดหาเครื่องยนต์เพิ่มเติมอีกจำนวน ๑๐ เครื่อง และดำเนินการซ่อมปรับปรุงอุปกรณ์ส่วนที่เหลือเองด้วยเงินงบประมาณทำการ และจะเร่งดำเนินการซ่อมบูรณะปรับปรุงสภาพอีกจำนวน ๕๖ คัน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้วเห็นว่า สมควรว่าจ้างเอกชนดำเนินการซ่อมบูรณะทั้งหมดรวมทั้งการเปลี่ยนเครื่องยนต์ด้วย โดยใช้งบประมาณลงทุน และจะนำอุปกรณ์ต่างๆ

/ที่ถอดออกจาก...

ที่ถอดออกจากโรงจักรทั้ง ๕๖ คันที่ยังมีสภาพพอใช้งานได้เก็บไว้ใช้เป็นอะไหล่หมุนเวียนให้กับโรงจักรที่ได้เปลี่ยนเครื่องยนต์ไปแล้วและโรงจักรที่ยังไม่ได้เปลี่ยนเครื่องยนต์ต่อไป ซึ่งจะทำให้โรงจักรดังกล่าวมีสมรรถนะและประสิทธิภาพดีขึ้นใกล้เคียงโรงจักรใหม่ และสามารถยืดอายุการใช้งานต่อไปได้อีก ๑๕-๒๐ ปี ตลอดจนมีความปลอดภัยในการเดินรถเทียบเท่ากับโรงจักรใหม่ด้วย

๑.๓) สถิติความชำรุดของโรงจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอมในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๔๘-๒๕๕๑ มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก ๘๓๗ ครั้งในปี ๒๕๔๘ เป็น ๑,๐๓๑ ครั้งในปี ๒๕๕๑ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยคาดว่า จะมีสถิติความชำรุดเพิ่มขึ้นต่อเนื่องในอนาคตหากไม่มีการซ่อมบำรุงโรงจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอมให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน

ตารางแสดงสถิติความชำรุดของโรงจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม

หน่วย : ครั้ง

ปีงบประมาณ	สาเหตุด้านเครื่องยนต์	สาเหตุด้านไฟฟ้า	สาเหตุด้านลม, ส่วนล่าง	ไม่ทราบสาเหตุ / อุบัติเหตุ	รวมทั้งหมด
๒๕๔๘	๓๓๙	๓๕๙	๑๓๙	๐	๘๓๗
๒๕๔๙	๒๓๘	๒๕๖	๑๒๖	๑๕๑	๗๗๑
๒๕๕๐	๓๕๔	๓๗๕	๑๘๗	๒๑๕	๑,๑๓๑
๒๕๕๑	๒๘๐	๓๐๖	๑๑๒	๓๓๓	๑,๐๓๑

๑.๔) โรงจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอมเป็นโรงจักรทำขบวนขนาด ๒,๔๐๐ แรงม้า ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการลากจูงขบวนรถโดยสารและสินค้าหลักของการรถไฟแห่งประเทศไทย แต่มีความพร้อมใช้งาน (Availability) และความน่าเชื่อถือได้ (Reliability) ของโรงจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอมในรอบ ๕ ปีที่ผ่านมา มีแนวโน้มลดต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ คือ Availability มีค่ามาตรฐานไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๘๐ และ Reliability มีค่ามาตรฐานไม่ต่ำกว่า ๕๐,๐๐๐ กม.ทำการ/จำนวนครั้งที่ชำรุด แต่ในปี ๒๕๕๒ ปรากฏว่า มีค่า Availability เพียงร้อยละ ๖๘.๙๙ และ Reliability อยู่ที่ ๑๑,๑๒๑ กม.ทำการ/จำนวนครั้งที่ชำรุด เท่านั้น และคาดว่าจะมีแนวโน้มลดลงอีกอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ เนื่องจากอุปกรณ์หลักที่สำคัญๆ เช่น เครื่องยนต์ อุปกรณ์ไฟฟ้ากำลัง และอุปกรณ์ในห้องขับเคลื่อนสภาพชำรุดทรุดโทรม ประกอบกับการจัดหาอะไหล่เป็นไปด้วยความยากลำบาก เนื่องจากอุปกรณ์หลายชนิดล้าสมัย ไม่สามารถหาทดแทนได้เพราะผู้ผลิตยกเลิกการผลิตแล้ว เหลือแต่อะไหล่คงคลังของผู้ผลิตหรือต้องสั่งทำพิเศษ ซึ่งนอกจากจะส่งผลให้มีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงสูงขึ้นไปด้วยแล้ว ยังทำให้มีระยะเวลาในการซ่อมนานขึ้นอีกด้วย ดังนั้นจึงทำให้โรงจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอมที่ยังคงเหลือใช้งานอยู่จำนวน ๑๐๓ คัน มีความพร้อมใช้งานได้เฉลี่ยย้อนหลัง ๕ ปี เท่ากับร้อยละ ๖๗.๔๘ หรือ ๖๙ คัน/วัน ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานดังกล่าว

ตารางความพร้อมใช้งาน (Availability) และความน่าเชื่อถือได้ (Reliability) ของโรงจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม

รายการ	พ.ศ.					
	ค่ามาตรฐาน	๒๕๔๘	๒๕๔๙	๒๕๕๐	๒๕๕๑	๒๕๕๒
Availability (ร้อยละ) (ความพร้อมใช้งาน)	๘๐	๖๘.๑๖	๖๗.๘๗	๖๔.๗๘	๖๗.๖๐	๖๘.๙๙
Reliability (กม.ทำการ/จำนวนครั้งที่ชำรุด)	๕๐,๐๐๐	๑๖,๖๐๒.๘๖	๑๗,๓๐๐.๕๑	๑๓,๕๒๗.๖๘	๑๓,๗๑๐.๖๘	๑๑,๑๒๑.๑๗

๑.๕) การรถไฟแห่งประเทศไทยมีวัตถุประสงค์และเป้าหมายการซ่อมบำรุงโรงจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน เพื่อเพิ่มสมรรถนะและประสิทธิภาพของโรงจักรให้ดีขึ้นใกล้เคียงกับการซื้อโรงจักรใหม่ และสามารถยืดอายุการใช้งานของโรงจักรต่อไปได้อีก ๑๕-๒๐ ปี ตลอดจนมีความปลอดภัยในการเดินรถ...

ในการเดินรถเทียบเท่ากับรถจักรใหม่ ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน ควบคู่ไปกับโครงการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้าเพื่อทดแทนรถจักร GE จำนวน ๕๐ คันด้วย ซึ่งจะสามารถเพิ่มจำนวนรถจักรพร้อมใช้งานต่อวันให้มีจำนวนประมาณ ๑๖๗ คัน ในปี ๒๕๕๖-๒๕๕๗

๒) การวิเคราะห์ผลตอบแทนการลงทุน

การซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน เป็นการซ่อมบำรุงรถจักรซึ่งมีอายุการใช้งานประมาณ ๒๔-๓๕ ปี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการของตลาดได้อย่างเพียงพอ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะนำรถจักรที่ได้รับการบูรณะแล้วมาให้บริการเดินขบวนรถสินค้าในกลุ่มสินค้าพลังงาน คอนเทนเนอร์ และปูนซีเมนต์ ทั้งนี้ โครงการจะมีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return: FIRR) ร้อยละ ๑๓.๗๐ คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ณ อัตราคิดลดร้อยละ ๘ เท่ากับ ๗๕๘.๐๘ ล้านบาท

๓.๒ เปรียบเทียบผลกระทบกรณีดำเนินโครงการ และไม่ดำเนินโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาสถานภาพการดำเนินงานปัจจุบันโดยแบ่งแยกเป็นกลุ่มบริการต่างๆ ได้แก่ ด้านการขนส่งสินค้า ด้านการโดยสารเชิงสังคม และด้านการโดยสารเชิงพาณิชย์แล้ว เห็นว่า เนื่องจากข้อจำกัดด้านทรัพยากรในการให้บริการขนส่ง และข้อจำกัดในการกำหนดราคาให้บริการ ตลอดจนการแข่งขันจากการขนส่งรูปแบบอื่น ส่งผลให้ฐานะทางการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทยในปัจจุบันและหากไม่ดำเนินการใดๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ โดยการจัดหารถจักรใหม่ จัดหารถโดยสารรุ่นใหม่ และซ่อมบำรุงรถจักรตามโครงการข้างต้นแล้ว จะทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีกำไรเบื้องต้น (รายได้หลังหักค่าใช้จ่ายแปรผัน) ไม่พอที่จะรองรับค่าใช้จ่ายคงที่ต่างๆ ในการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการส่วนกลางและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ได้เลย ในขณะที่เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีดำเนินการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ โดยการจัดหารถจักรใหม่ การจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่ และซ่อมบำรุงรถจักรตามโครงการข้างต้น ในด้านการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า จะทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีกำไรเบื้องต้น (รายได้หลังหักค่าใช้จ่ายแปรผัน) พอที่จะรองรับค่าใช้จ่ายคงที่ต่างๆ ในการให้บริการขนส่งได้ทั้งค่าใช้จ่ายในการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐาน

๓.๓ แผนการตลาด และแผนการบริหารจัดการเพื่อสร้างรายได้เชิงพาณิชย์

๑) เนื่องจากการลงทุนจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน วงเงิน ๔,๙๘๑.๐๕ ล้านบาท การจัดหารถจักรพร้อมอะไหล่จำนวน ๕๐ คัน วงเงิน ๖,๕๖๒.๕๐ ล้านบาท และการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน วงเงิน ๓,๓๖๐ ล้านบาท มีมูลค่าค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตาม การดำเนินโครงการดังกล่าวจะมีส่วนอย่างมากในการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางรถไฟ และดึงดูดให้ผู้ใช้บริการรายเดิมหันกลับมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟ

๒) เพื่อเป็นการสร้างความมั่นใจว่าเงินลงทุนที่นำไปใช้จะเกิดประโยชน์มากที่สุด และมีผู้มาใช้บริการตามเป้าหมาย การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้วางแผนการตลาดที่ให้ความสำคัญทั้งการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร โดยในด้านการขนส่งสินค้าทางรถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะมีส่วนลดค่าระวางตามปริมาณการขนส่งสินค้าที่ได้ขนส่งทางรถไฟตามเป้าหมาย รวมทั้งการกำหนดอัตราค่าขนส่งพิเศษตามเงื่อนไขและสภาพการแข่งขัน และการให้สิทธิในการใช้ล้อเลื่อน เป็นต้น ส่วนในด้านการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะมีส่วนลดกับผู้โดยสารกลุ่มต่างๆ การสะสมแต้มจากการเดินทางโดยทางรถไฟ และการชิงโชค ตลอดจนการเพิ่มประสิทธิภาพของพนักงานขายและการประชาสัมพันธ์การให้บริการต่างๆ เพื่อให้ผู้โดยสารมาใช้บริการตามเป้าหมาย ตลอดจนการให้ความสำคัญกับตลาดการขนส่งผู้โดยสารซึ่งเป็นจุดแข็ง โดยจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่ประเภทนั่งและนอนปรับอากาศเพื่อมาจัดเดินเป็นขบวนรถด่วนพิเศษชั้นดี เป็นต้น

/๓.๔ แผนการดำเนิน...

๓.๔ แผนการดำเนินโครงการ

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยคาดว่า เมื่อได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีให้ดำเนินโครงการแล้ว การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยจะจัดทำเอกสารประกวดราคาและประกาศเชิญชวนให้ผู้สนใจยื่นข้อเสนอประกวดราคา และพิจารณาผลการคัดเลือกได้ในปี ๒๕๕๔ โดยคาดว่าจะได้รับมอบรถโดยสารรุ่นใหม่จำนวน ๑๑๕ คัน และรถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน พร้อมทั้งซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอมแล้วเสร็จ ภายในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ รวมระยะเวลาดำเนินการประมาณ ๔ ปี รายละเอียดปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ปีงบประมาณ	กิจกรรม
๒๕๕๔	- จัดทำเอกสารประกวดราคา และขอรับความเห็นชอบ ออกประกวดราคา พิจารณาผลการประกวดราคา และเงื่อนไขการเงิน พร้อมขอรับความเห็นชอบ แจ้งตกลงซื้อและทำสัญญาซื้อขาย
๒๕๕๕	- ดำเนินการสร้างรถจักร-รถโดยสาร / ซ่อมบำรุงรถจักร
๒๕๕๗	- รับมอบรถจักร-รถโดยสาร / ทดสอบและส่งออกใช้งาน

๓.๕ แผนการจ่ายเงิน

๑) โครงการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน จะใช้เงินลงทุนทั้งสิ้น ๔,๙๘๑.๐๕ ล้านบาท โดยมีแผนการจ่ายเงิน ดังนี้

ปี พ.ศ.	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	รวม
จำนวนเงินเบิกจ่าย (ล้านบาท)	๔๔๘.๒๙๕	๓.๐๐๐	๔,๐๘๑.๔๖๐	๔๔๘.๒๙๕	๔,๙๘๑.๐๕๐

๒) โครงการจัดหารถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน จะใช้เงินลงทุนทั้งสิ้น ๖,๕๖๒.๕๐ ล้านบาท โดยมีแผนการจ่ายเงิน ดังนี้

ปี พ.ศ.	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	รวม
จำนวนเงินเบิกจ่าย (ล้านบาท)	๕๙๐.๖๕	๓.๐๐	๒,๑๕๑.๒๕	๓,๘๑๗.๖๐	๖,๕๖๒.๕๐

๓) โครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน จะใช้เงินลงทุนทั้งสิ้น ๓,๓๖๐ ล้านบาท โดยมีแผนการจ่ายเงิน ดังนี้

ปี พ.ศ.	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	รวม
จำนวนเงินเบิกจ่าย (ล้านบาท)	๒๒๘.๔๘	๑.๐๐	๑,๙๓๗.๓๔	๑,๑๙๓.๑๘	๓,๓๖๐.๐๐

๓.๖ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้ว เห็นว่า การจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่ จำนวน ๑๑๕ คัน รวมทั้งการจัดหารถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน และการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน จะสามารถเพิ่มความพร้อมใช้งานของรถจักรของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย รวมทั้งช่วยเพิ่มรายได้ด้านการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะเมื่อโครงการปรับปรุงทางรถไฟเพื่อความปลอดภัยในการเดินรถ และโครงการก่อสร้างทางคู่ระยะเร่งด่วนแล้วเสร็จ เนื่องจากการพัฒนาภาพลักษณ์และยกระดับคุณภาพการให้บริการด้วยรถจักรที่มีสภาพดี และรถโดยสารรุ่นใหม่ที่มีความทันสมัย มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ เพิ่มขึ้น รวมทั้งเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่น ส่งเสริมบทบาทและภาพลักษณ์ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ในฐานะผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางรถไฟที่มีเป้าหมายในการช่วยลดต้นทุนด้านการขนส่งและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศอีกด้วย

/รายละเอียด...

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑๓, ๑๔ และ ๑๕

๓.๗ ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาโครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งสามโครงการแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๑) ความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล

โครงการจัดหาทดโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน วงเงิน ๔,๙๘๑.๐๕ ล้านบาท รวมทั้งโครงการจัดหาทดพร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน วงเงิน ๖,๕๖๒.๕๐ ล้านบาท และโครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน วงเงิน ๓,๓๖๐ ล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นโครงการที่คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้พิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการตามข้อเสนอของการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้วเมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๕๔ โดยเป็นโครงการภายใต้แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ ให้ความเห็นชอบแผนการลงทุนดังกล่าวแล้ว และการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องนำเสนอโครงการภายใต้แผนการลงทุนให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้เสนอโครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อนทั้งสามโครงการข้างต้น วงเงินรวม ๑๔,๙๐๓.๕๕ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินโครงการ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๗ เพื่อขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวจะช่วยสร้างความเชื่อมั่นในการให้บริการที่มีคุณภาพเพื่อขนส่งสินค้าทางรถไฟ ซึ่งจะทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนการขนส่งจากทางถนนมาสู่ระบบราง สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนที่ใช้บริการ และนโยบายของรัฐบาลตามแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๕๒-๒๕๕๔ ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยการพัฒนากระบวนการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ เพื่อให้บริการขนส่งทางรถไฟได้มาตรฐาน มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์

๒) ความสามารถในการสร้างรายได้จากการดำเนินโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยวางแผนจะใช้รถจักรจากโครงการจัดหาทดพร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน เพื่อทำการลากจูงขบวนรถสินค้าในกลุ่มสินค้าพลังงาน คอนเทนเนอร์ และขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์ประเภทรถด่วนพิเศษ รถด่วน และรถเร็ว ซึ่งรวมถึงขบวนรถโดยสารรุ่นใหม่ ๑๑๕ คัน ในลักษณะของขบวนรถด่วนพิเศษ ๘ ขบวน และจะใช้รถจักรจากการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน เพื่อลากจูงขบวนรถสินค้าในกลุ่มสินค้าพลังงาน คอนเทนเนอร์ และปูนซีเมนต์ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงคาดว่า การดำเนินโครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อนทั้งสามโครงการดังกล่าว จะช่วยสร้างรายได้เชิงพาณิชย์ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้อย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้การดำเนินโครงการจะมีส่วนอย่างมากในการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และเป็นการดึงดูดให้ผู้ให้บริการรายเดิมหันกลับมาใช้การขนส่งทางรถไฟ และจะทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีกำไรเบื้องต้น (รายได้หลังหักค่าใช้จ่ายแปรผัน) เพียงพอที่จะรองรับค่าใช้จ่ายคงที่ต่างๆ ในการให้บริการขนส่งได้ ทั้งค่าใช้จ่ายในการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐาน

๓.๘ ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑) พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ หมวด ๓ มาตรา ๓๙ (๔) กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินได้

๒) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๑๓๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องนำเสนอโครงการภายใต้แผนการลงทุนให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ

/๔. ความเห็น...

๔. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๕๔ มีมติเห็นสมควรให้ความเห็นชอบโครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน รวมทั้งโครงการจัดการรถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน และโครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการลงทุน และกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

พร้อมนี้ กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องโครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วยโครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน โครงการจัดการรถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน และโครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้สำนักงบประมาณ และกระทรวงการคลัง เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑๖ และ ๑๗

๕. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๑๔,๙๐๓.๕๕ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑) โครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน วงเงิน ๔,๙๘๑.๐๕ ล้านบาท แทนการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๖ ขบวน

๒) โครงการจัดการรถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน วงเงิน ๖,๕๖๒.๕๐ ล้านบาท

๓) โครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน วงเงิน ๓,๓๖๐ ล้านบาท โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายจากเงินกู้ และกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ



(นายโสภณ ชาร์ณย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๐๘

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๒๕๘๕