

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร.) ๐๙๐๕.๓/ ๑๓๙



กค. ๗๑๓
วันที่ 10 มี.ย. 68
เวลา 15.25

สคค. (eMail)
ส่ง : กค.
รับที่ : ๕4170/68
10 เม.ย. 2568 เวลา 15.17 น.



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๘ เมษายน ๒๕๖๘

เรื่อง ขออนุมัติจัดหารถไฟฟ้าบรรทุกตู้สินค้า (บพต.) โดยกำหนดให้นำขึ้นส่วนภายในประเทศและต่างประเทศ มาประกอบภายในประเทศ จำนวน ๙๔๖ คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๑๗๙๔/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๖
 ๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ.สค. ๑๐๐๐/๗๘๗/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๖
 ๓. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๑๓๙๖/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๗
 ๔. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๕๔๓/๒๕๖๘ ลงวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๖๘
 ๕. รายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะกรรมการรัฐมนตรี ตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑
 ๖. สำเนาหนังสือสำนักงานงบประมาณ ที่ นร ๐๗๐๙/๕๓๐๕ ลงวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๗
 ๗. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๗๓๕๑ ลงวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๖๗
 ๘. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ นร ๑๑๐๖/๑๑๓๑๔ ลงวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๗
 ๙. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๕๑๖/๒๕๖๘ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๘
 ๑๐. รายงานผลการดำเนินการตามประเด็นเงื่อนไขและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายของ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติจัดหารถไฟฟ้าบรรทุกตู้สินค้า (บพต.) โดยกำหนดให้นำขึ้นส่วนภายในประเทศและต่างประเทศมาประกอบภายในประเทศ จำนวน ๙๔๖ คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มาเพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะให้นำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี ได้ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) และ (๘)

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคมมีความจำเป็นต้องเสนอเรื่อง ขออนุมัติจัดหารถไฟฟ้าบรรทุกตู้สินค้า (บพต.) โดยกำหนดให้นำขึ้นส่วนภายในประเทศและต่างประเทศมาประกอบภายในประเทศ จำนวน ๙๔๖ คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะให้นำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี และ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะกรรมการรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะกรรมการรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว โดยเป็นการริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีวงเงินลงทุน จำนวน ๒,๔๕๙,๙๗๕,๕๖๒ บาท

ซึ่งตาม ...

ซึ่งตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๙ (๔) การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงิน มีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท

๒. ความเร่งด่วนของเรื่อง

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บพต.) โดยกำหนดให้นำขึ้นส่วนภายในประเทศและต่างประเทศมาประกอบภายในประเทศ จำนวน ๙๔๖ คัน เพื่อทดแทนรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าที่ใช้งานมานานจนเสื่อมสภาพ รวมทั้ง เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้มากขึ้น ลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งจะทำให้เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางและมีรายได้เพิ่มขึ้นสอดคล้องตามแผนการก่อสร้างรถไฟทางคู่และทางคู่สายใหม่ โดยมีแผนการประกวดราคาในช่วงเดือนธันวาคม ๒๕๖๘ - พฤษภาคม ๒๕๖๙ และเริ่มทยอยรับมอบรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ในช่วงปี ๒๕๗๐ - ๒๕๗๔ ให้สอดคล้องตามความต้องการใช้งานให้ครอบคลุมทั่วประเทศ ทั้งนี้ โครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าเป็นส่วนหนึ่งของแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปี ๒๕๖๖) ดังนั้น จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการขออนุมัติดำเนินโครงการดังกล่าว เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการได้ตามแผนต่อไป

๓. สารสำคัญและข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามหนังสือ ที่ รฟ ๑/๑๗๙๔/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๖ เรื่อง ขออนุมัติจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บพต.) โดยกำหนดให้นำขึ้นส่วนภายในประเทศและต่างประเทศมาประกอบภายในประเทศ จำนวน ๙๔๖ คัน โดยขอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการ ในวงเงินจำนวน ๒,๔๕๙,๙๗๕,๕๖๒ บาท หนังสือ ที่ รฟ.สก. ๑๐๐๐/๗๘๗/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๖ จัดทำข้อมูลเพิ่มเติม หนังสือ ที่ รฟ ๑/๑๓๙๖/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๗ รายงานปรับปรุงข้อมูลต่าง ๆ ตามข้อสังเกตเพิ่มเติมของสำนักงานงบประมาณ และหนังสือ ที่ รฟ ๑/๕๔๓/๒๕๖๘ ลงวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๖๘ นำส่งรายงานตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๓.๑ วัตถุประสงค์

โครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บพต.) โดยกำหนดให้นำขึ้นส่วนภายในประเทศและต่างประเทศมาประกอบภายในประเทศ จำนวน ๙๔๖ คัน มีวัตถุประสงค์ในการปรับปรุงคุณภาพและเพิ่มบทบาทการให้บริการขนส่งสินค้า ตลอดจนการใช้ประโยชน์ของโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยเพิ่มจำนวนขบวนรถสินค้าให้ครอบคลุมทั่วประเทศ ทั้งสายเหนือ สายตะวันออก สายตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึงสายใต้ เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศและเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง

๓.๒ เหตุผลและความจำเป็น

๓.๒.๑ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถขนส่งสินค้าได้เท่ากับ ๑๑.๐๕๖ ล้านตัน มีรายได้ค่าระวาง ๑,๔๕๓ ล้านบาท โดยกลุ่มประเภทสินค้าคอนเทนเนอร์ มีปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณร้อยละ ๗๑.๐๗ มีรูปแบบการขนส่งทั้งนำเข้า - ส่งออก และการขนส่งภายในประเทศ มีการเดินขบวนรถวันละ ๒๖ ขบวนบรรทุก หรือ ๓๒ ขบวน (ไป - กลับ) ซึ่งจะใช้รถโบกี้บรรทุก

ตู้สินค้า...

ตู้สินค้าในการขนส่งเป็นหลัก โดยการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖ มีอัตราเติบโตเฉลี่ยร้อยละ ๘.๘๔ ต่อปี

กลุ่มสินค้า	พลังงาน	ซีเมนต์	คอนเทนเนอร์	สินค้าอื่น ๆ	รวมทั้งหมด
ปริมาณ (ล้านตัน)	๑.๕๗๓	๑.๕๗๑	๗.๘๕๘	๐.๐๕๔	๑๑.๐๕๖
สัดส่วน (ร้อยละ)	๑๔.๒๓	๑๔.๒๑	๗๑.๐๗	๐.๔๙	๑๐๐

ปีงบประมาณ	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖
ปริมาณการขนส่งคอนเทนเนอร์ (ล้านตัน)	๖.๕๔๖	๗.๐๒๐	๘.๐๐๘	๗.๘๘๗	๘.๘๕๓
อัตราเติบโต (ร้อยละ)	๑๒.๑๒	๗.๒๕	๑๔.๐๗	-๑.๕๑	๑๒.๒๕

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

๓.๒.๒ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ๑๑.๙๙๑ ล้านตัน โดยจะมีปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ประมาณ ๐.๙๓๕ ล้านตัน จากการขนส่งสินค้ากลุ่มคอนเทนเนอร์เป็นหลัก

เมื่อเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าในรูปแบบต่าง ๆ ตามแบบจำลอง การขนส่งสินค้าที่ได้มีการทบทวนข้อมูลโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุม และเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP) ข้อมูลโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในหลายโครงการอยู่ระหว่างการดำเนินการ กระทรวงคมนาคมได้คาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าในปี ๒๕๖๖ ทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ คาดว่า จะมีปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณ ๘๖๙.๙๔๗ ล้านตัน และเมื่อรวมกับปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ๑๑.๙๙๑ ล้านตัน จะทำให้ภาพรวมการขนส่งสินค้าภายในประเทศประมาณ ๘๘๑.๙๓๘ ล้านตัน แบ่งเป็น สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง ร้อยละ ๑.๓๖๐ ทางถนน ร้อยละ ๘๗.๔๓๙ ทางน้ำ ร้อยละ ๑๑.๑๙๕ และ ทางอากาศ ร้อยละ ๐.๐๐๖ ของการขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมด ดังนี้

รูปแบบการขนส่ง	ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	ทางอากาศ	รวมทั้งหมด
ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน)	๗๗๑.๑๕๕	๑๑.๙๙๑	๙๘.๗๓๓	๐.๐๕๔	๘๘๑.๙๓๘
สัดส่วน (ร้อยละ)	๘๗.๔๓๙	๑.๓๖๐	๑๑.๑๙๕	๐.๐๐๖	๑๐๐

ที่มา : กระทรวงคมนาคม

๓.๒.๓ การรถไฟแห่งประเทศไทยมีรถสินค้าประเภทรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าที่ใช้งาน ปัจจุบัน รวมทั้งสิ้น ๑,๓๐๘ คัน ดังนี้

พิกัดบรรทุก	จำนวน ทั้งหมด (คัน)	หักสำรอง ซ่อม* (คัน)	เหลือใช้งาน จริง (คัน)	แผนการใช้งาน ในปัจจุบัน (คัน)	คงเหลือ หลังจากใช้งาน (คัน)	อายุการใช้งาน (ปี)
๓๙ ตัน	๓๙๒	๒๔๖	๑๔๖	๑๔๖	๐	๓๙ - ๕๔**
๔๕ - ๕๐ ตัน	๖๐๘	๐	๖๐๘	๖๖๔	-๕๖	๑๒ - ๕๓
๖๒ ตัน	๓๐๘	๓๑	๒๗๗	๒๘๒	-๖	๕ - ๕
รวมทั้งสิ้น	๑,๓๐๘	๒๗๗	๑,๐๓๑	๑,๐๙๒	-๖๑	-

หมายเหตุ : * รถพิกัด ๓๙ - ๕๐ ตัน หักสำรองซ่อมแซมร้อยละ ๒๐ ส่วนรถพิกัด ๖๒ ตัน หักสำรองซ่อมแซมร้อยละ ๑๐

** การรถไฟแห่งประเทศไทยแจ้งปรับอายุการใช้งานรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า พิกัดบรรทุก ๓๙ ตัน จากอายุการใช้งาน

๓๙ - ๔๑ ปี เป็น ๓๙ - ๕๔ ปี

การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้วพบว่ารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า พิกัดบรรทุก ๓๙ ตัน จะเหลือใช้งานประมาณ ๑๔๖ คัน แต่เนื่องจากรถพิกัดดังกล่าวสามารถบรรทุกตู้สินค้า ขนาด ๒๐ ฟุต ได้เพียง ๑ ตู้ ซึ่งไม่เป็นที่สนใจจากลูกค้าในปัจจุบันที่ต้องการขนส่งสินค้าคราวละมาก ๆ รวมทั้ง มีอายุการใช้งานนาน ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนทยอยตัดบัญชีพิกัดดังกล่าวออก ส่วนรถโบกี้ บรรทุกตู้สินค้าพิกัดบรรทุก ๔๕ - ๕๐ ตัน และพิกัดบรรทุก ๖๒ ตัน มีจำนวนคงเหลือไม่เพียงพอต่อความต้องการ ของลูกค้าในปัจจุบันที่ได้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่ทางรางมากขึ้น เช่น การนำเข้าปุ๋ย จากจีน การขนส่งเกลือที่มีการขนส่งจากย่านกองเก็บตู้สินค้าในโครงการทางรถไฟทางคู่สายชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น โดยมีน้ำหนักเฉลี่ย ๒๗ - ๒๘ ตันต่อตู้ ซึ่งมีความต้องการใช้รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าพิกัดบรรทุก ๖๒ ตัน เป็นจำนวนมาก

๓.๒.๔ การรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนฟื้นฟู กิจกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๒ เพื่อให้มีผลประกอบการเบื้องต้น (EBITDA) ด้านการเดินรถขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเป็นบวก และได้จัดทำแผนวิสาหกิจประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ซึ่งได้จัดลำดับความสำคัญ (Prioritize) ของแผนกลยุทธ์ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ และแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ที่มีเป้าหมายในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ และเพิ่มสัดส่วน การขนส่งทางรางต่อปริมาณการขนส่งทั้งหมด เฉลี่ยร้อยละ ๗ โดยแผนวิสาหกิจฯ มียุทธศาสตร์ในการพลิกฟื้น ธุรกิจหลักที่จะพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าให้สอดคล้องกับตัวชี้วัดที่กำหนดเป้าหมายในการเพิ่มสัดส่วน การขนส่งสินค้าทางรางดังกล่าว และสามารถแก้ปัญหาเพื่อลดการขาดทุนจากการดำเนินงาน รวมทั้งสร้างความเชื่อมั่นด้านการให้บริการที่มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้นจากการลงทุนโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ทั่วประเทศ และมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมระบบรางให้มีความก้าวหน้ามากขึ้น ให้สามารถเพิ่มการขนส่งสินค้าในปี ๒๕๗๕ ประมาณ ๒๗.๖๑ ล้านตัน ดังนี้

รายการ	ปีงบประมาณ										
	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	๒๕๗๑	๒๕๗๒	๒๕๗๓	๒๕๖๔	๒๕๗๕
ปริมาณสินค้ารวม (ล้านตัน)	๑๑.๐๕	๑๒.๐๔	๑๒.๔๘	๑๓.๙๕	๑๕.๕๕	๑๖.๒๗	๒๐.๕๓	๒๒.๗๓	๒๔.๖๘	๒๖.๖๗	๒๗.๖๑
ปริมาณสินค้า เฉพาะกลุ่ม คอนเทนเนอร์ (ล้านตัน)	๗.๘๖	๘.๙๐	๘.๙๐	๙.๙๓	๑๑.๕๓	๑๒.๒๕	๑๖.๕๑	๑๘.๗๑	๒๐.๗๖	๒๒.๗๕	๒๓.๖๙
จำนวนความต้องการใช้งาน รถ บทด. พิกัด ๔๕ - ๖๒ ตัน (คัน)	๖๘๗	๗๘๗	๗๖๗	๘๒๕	๑,๐๐๐	๑,๑๐๑	๑,๒๕๒	๑,๔๐๖	๑,๖๔๒	๑,๘๘๒	๒,๑๒๒
จำนวนรถ บทด. พิกัด ๔๕ - ๖๒ ตัน ที่มีใช้งาน (คัน)	๙๑๖	๙๑๖	๙๑๖	๙๑๖	๙๑๖	๙๑๖	๙๑๖	๙๑๖	๙๑๖	๙๑๖	๙๑๖

ที่มา : แผนฟื้นฟูกิจการการรถไฟแห่งประเทศไทย ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๒ และการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงข้อมูล ปี ๒๕๖๕

การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้า โดยมีแผนงานในการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าเพิ่ม จำนวน ๙๔๖ คัน ระยะที่ ๑ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ เพื่อเพิ่มจำนวนรถสินค้าให้เพียงพอต่อการเดินขบวนรถสินค้าให้ครอบคลุมทั่วประเทศทั้งสายเหนือ สายตะวันออก สายตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึงสายใต้ ที่จะดำเนินการเปิดขบวนรถให้สอดคล้องกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ทั้งระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ รวมถึงโครงการก่อสร้างรถไฟสายใหม่จำนวน ๒ เส้นทาง ที่ทยอยแล้วเสร็จตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ เป็นต้นไป โดยจะมีการปรับปรุงและก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ใหม่ รวมทั้งหมดประมาณ ๓๗ แห่งทั่วประเทศ ไปพร้อมกับการก่อสร้างรถไฟทางคู่และรถไฟสายใหม่ด้วย ซึ่งจะเป็นการเพิ่มศักยภาพทั้งด้านการเดินทางและการเข้าถึงการให้บริการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ได้ง่ายขึ้น การก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายตู้สินค้า (Transshipment Yard) สถานีรถไฟนาทา จังหวัดหนองคาย ซึ่งคาดว่าจะเปิดให้บริการประมาณปี ๒๕๗๑ และแผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ ๓ ซึ่งจะเพิ่มสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าเรือโดยทางรถไฟทั้งหมดจากเดิมร้อยละ ๗ เป็นร้อยละ ๑๐ โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในปี ๒๕๗๐ ตลอดจนการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ อาทิ การเชื่อมโยงกับศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ของกรมการขนส่งทางบก ที่ได้มีการออกแบบให้มีการเชื่อมต่อกับทางรถไฟ เพื่อให้สามารถรองรับกิจกรรมการขนส่งทั้งทางถนนและทางรางเข้าด้วยกันตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมที่ให้มีการบูรณาการโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐให้เกิดประโยชน์สูงสุด

๓.๓ เส้นทางเดินรถ

การจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าโดยกำหนดให้นำขึ้นส่วนภายในประเทศ และต่างประเทศมาประกอบภายในประเทศ จำนวน ๙๔๖ คัน เพื่อเพิ่มจำนวนขบวนรถสินค้าให้เพียงพอต่อความต้องการเดินขบวนรถสินค้าให้ครอบคลุมทั่วประเทศ ทั้งสายเหนือ สายตะวันออก สายตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึงสายใต้ ที่จะเปิดเดินขบวนรถให้สอดคล้องกับโครงการต่าง ๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และหน่วยงานอื่น โดยมีรายละเอียดเส้นทางเดินรถ ดังนี้

๓.๓.๑ เส้นทางระหว่างไอซีดี ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ไอซีดี ลาดกระบัง มีปริมาณสินค้าผ่านเข้า - ออก เท่ากับ ๑,๓๗๗,๖๕๐ ทีอียู แต่สามารถขนส่งสินค้าทางรางได้ ๓๘๖,๐๙๐ ทีอียู หรือมีส่วนในการขนส่งประมาณร้อยละ ๒๘ เนื่องจากมีรถจักร จำนวน ๔ คัน และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน ๒๕๖ คัน ที่ให้บริการในเส้นทางนี้ หากเมื่อสรรหาผู้ประกอบการเข้ารับสัมปทานสถานีบรรจุและคัดแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ลาดกระบัง ผู้ประกอบการจะต้องขนส่งตู้สินค้าทางรางรถไฟไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ คาดว่าจะมีปริมาณตู้สินค้าไม่น้อยกว่าปีละ ๕๐๐,๐๐๐ - ๖๐๐,๐๐๐ ทีอียู การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเพิ่มจำนวนรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าอีกไม่น้อยกว่า ๑๕๖ คัน เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น รวมถึงการเพิ่มขีดความสามารถในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

๓.๓.๒ เส้นทางระหว่างหนองคายกับท่าเรือแหลมฉบัง

ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมภายใต้ข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อขยายตลาดในการรองรับสินค้า ไทย - ลาว - จีน ในช่วงระยะแรกต้องการเปิดขบวนรถสินค้าวันละ ๑๒ ขบวนบรรทุก ภายในปี ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ และจากผลการศึกษาโครงการพัฒนาย่านสถานีและศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้านานาตาและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางราง จังหวัดหนองคาย ในช่วงปีแรก (ปี ๒๕๗๒) คาดว่าจะมีปริมาณตู้สินค้าไม่น้อยกว่าปีละ ๑๙๐,๔๖๓ ทีอียู และจะเพิ่มขึ้นภายในปีที่ ๒๐ ประมาณปีละ ๓๗๘,๗๔๒ ทีอียู ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญของการพัฒนาพื้นที่

จังหวัดหนองคายและส่งเสริมการขยายตัวทั้งด้านอุตสาหกรรม การเกษตร ตลอดจนการค้าและการลงทุน อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถเดินรถสินค้าในเขตหนองคายได้เพียงวันละ ๒ - ๓ ขบวนบรรทุกเท่านั้น หรือประมาณปีละ ๕๐,๐๐๐ ตัน จึงจำเป็นต้องเร่งจัดสรรทรัพยากรเพิ่มในเส้นทางดังกล่าว เพื่อเตรียมรองรับปริมาณตู้สินค้าจากจีนที่ปัจจุบันมีการขนส่งผ่านรถไฟ จีน - ลาว วันละ ๓๐ ขบวน โดยจะนำรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน ๓๔๖ คัน มาให้บริการขนส่งสินค้าอีกวันละ ๖ ขบวนบรรทุก คาดว่าจะสามารถรองรับตู้สินค้าไม่น้อยกว่าปีละ ๑๐๕,๑๒๐ ตัน

๓.๓.๓ เส้นทางระหว่างอรัญประเทศกับท่าเรือแหลมฉบัง

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่มีการเดินทางเนื่องจากรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้ามีไม่เพียงพอ แต่มีผู้ประกอบการหลายรายทั้งกลุ่ม Logistics Service Provider (LSP) และกลุ่มนิคมอุตสาหกรรม ๓๐๔ ตลอดจนกลุ่มบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัท โกบอล มัลติโมดัล โลจิสติกส์ จำกัด (GML) ที่ให้ความสนใจที่จะเปิดตลาดเส้นทางดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันกลุ่มบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้ทดลองเดินขบวนรถสินค้าระหว่างสถานีมาบตาพุด - กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๖๖ ที่ผ่านมา เพื่อเปิดตลาดการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชาแล้ว ซึ่งคาดว่าจะการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้ามาใช้งานในเส้นทางนี้จะทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถพัฒนาตลาดตามระเบียงเศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตอนใต้ (Southern Coastal Economic Corridors : R๑๐) ที่เป็นหนึ่งในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมของโครงการระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) ในอนาคตได้

๓.๓.๔ เส้นทางระหว่างเชียงใหม่ของกับท่าเรือแหลมฉบัง และเส้นทางระหว่างนครพนมกับท่าเรือแหลมฉบัง

ตามที่กรมการขนส่งทางบกได้มีแผนก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าตามเขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ จำนวน ๑๗ แห่งทั่วประเทศ โดยสถานีขนส่งสินค้า จำนวน ๓ เส้นทาง ได้แก่ ๑) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย (ดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว) ๒) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้ามุกดาหาร และ ๓) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้านครพนม ซึ่งทั้ง ๓ แห่ง ได้มีการหารือร่วมกันระหว่างกรมการรถไฟแห่งประเทศไทยและกรมการขนส่งทางบก ในการร่วมกันออกแบบการใช้พื้นที่กิจกรรมต่าง ๆ ที่จะดำเนินการภายในศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ อาทิ การวางรางรถไฟเข้าไปในบริเวณพื้นที่ของศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ เพื่อใช้ระบบรถไฟในการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ให้สอดคล้องกับโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ และช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีแผนการจัดเตรียมขบวนรถสินค้าในเส้นทางระหว่าง เชียงของ - แหลมฉบัง และเส้นทางนครพนม - แหลมฉบัง วันละ ๑ ขบวนบรรทุก เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นภายในอนาคต รวมถึงการใช้ประโยชน์ของโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

๓.๓.๕ เส้นทางระหว่างชุมทางหาดใหญ่กับท่าเรือแหลมฉบัง

เนื่องจากขบวนรถสินค้าภาคใต้ในปัจจุบันมีเพียงวันละ ๑ ขบวนบรรทุกเท่านั้น ซึ่งปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยและการรถไฟของมาเลเซียได้มีพิธีเปิดการทดลองเดินขบวนสินค้า (คอนเทนเนอร์) เส้นทางใหม่จากสถานีปาดังเบซาร์ไปยังสถานีหนองคาย เชื่อมต่อการขนส่งจากท่าเรือมาเลเซียไปยังย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ท่านาแล้ง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โครงการดังกล่าวถือเป็น การสนับสนุนการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางรางจากประเทศมาเลเซียผ่านประเทศไทย ส่งต่อไปที่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมที่ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบรางให้เป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยมีการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้พัฒนาและให้บริการโครงข่ายการขนส่งทางรางที่ดีแก่ภาคธุรกิจและประชาชน

๓.๓.๖ เส้นทางระหว่างอุบลราชธานีกับท่าเรือแหลมฉบัง

ตามโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี จะมีการดำเนินการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) เพิ่มอีกจำนวน ๔ แห่ง ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ลานยกขนแบบคอนกรีต ไฟฟ้าส่องสว่าง การขยายช่องทางเข้า - ออก ที่จะช่วยเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึง การให้บริการได้ง่ายขึ้น ซึ่งปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีการให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางดังกล่าว แบบวันเว้นวัน เนื่องจากมีรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าจำนวนจำกัด ซึ่งผู้ประกอบการหลาย ๆ ราย ได้แก่ บริษัท ไทยเรล โลจิสติกส์ จำกัด บริษัท ศรีตรัง โลจิสติกส์ จำกัด บริษัท เอ็น.ดี.ซี. โลจิสติกส์ จำกัด และบริษัท หาดใหญ่ศุภสาร ทรานสปอร์ต จำกัด เป็นต้น ที่มีความสนใจและต้องการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณา เปิดเดินขบวนรถเป็นประจำทุกวัน

๓.๔ ลักษณะของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าและรูปแบบการจัดหา

๓.๔.๑ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ที่มีน้ำหนักดเพลลา ๒๐ ตันต่อเพลลา น้ำหนักตัวรถ (Tare weight) มีน้ำหนัก ๑๘ ตัน สามารถรองรับน้ำหนัก ตู้สินค้าได้ ๖๒ ตัน (ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ที่อยู่ จำนวน ๒ ตู้ หรือตู้คอนเทนเนอร์ขนาด ๔๐ - ๔๕ ที่อยู่ จำนวน ๑ ตู้) โดยจะมีระบบห้ามล้อเป็นระบบลมอัด (Air Break) สามารถรองรับความเร็วสูงที่ ๑๐๐ กิโลเมตร ต่อชั่วโมง สามารถขนส่งได้ทั้งตู้คอนเทนเนอร์และตู้สินค้าแบบ ISO Tank ที่ใช้สำหรับขนส่งก๊าซและสารเคมี และตู้คอนเทนเนอร์แบบเย็น (Reefer Container) ที่มีลักษณะใกล้เคียงกับรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าขนาดน้ำหนัก กดพิกัด ๒๐ ตันต่อเพลลา ซึ่งได้ดำเนินการจัดหามาในปี ๒๕๕๘ จำนวน ๓๐๘ คัน

๓.๔.๒ การจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทยจะใช้รูปแบบ การจัดหารถโดยการนำชิ้นส่วนภายในประเทศและต่างประเทศมาประกอบภายในประเทศ เนื่องจากรถโบกี้ บรรทุกตู้สินค้าเป็นรถที่ไม่มีความซับซ้อนมาก มีชิ้นส่วนรวมประมาณ ๔๑๓ ชิ้น ตัวรถและระบบห้ามล้อ (บางส่วน) สามารถผลิตได้จากภายในประเทศ โดยมีชิ้นส่วนประมาณ ๓๒๓ ชิ้น หรือประมาณร้อยละ ๗๕ โดยรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้ามีส่วนประกอบหลัก ดังนี้

ลำดับ	ส่วนประกอบ	จำนวนชิ้นส่วน (ชิ้น)	สัดส่วน (ร้อยละ)
๑	ตัวรถ (Car Body)	๒๗๖	๖๖.๘๓
๒	แคร่ (Bogie)	๖๗	๑๖.๒๒
๓	เครื่องจุตลาก (Coupler Device)	๑๙	๔.๖๐
๔	ระบบห้ามล้อ (Brake System)	๕๑	๑๒.๓๕
รวม		๔๑๓ ชิ้น	๑๐๐.๐๐

ที่มา : เอกสารรายละเอียดโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บพด.) โดยกำหนดให้นำชิ้นส่วนภายในประเทศและต่างประเทศ มาประกอบภายในประเทศ จำนวน ๙๔๖ คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๓.๕ การวิเคราะห์ผลตอบแทนการลงทุน

๓.๕.๑ สมมติฐานการวิเคราะห์ผลตอบแทนการลงทุน

๑) ราคาของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าพร้อมอะไหล่ คันละ ๒,๖๐๐,๓๙๗ บาท (อ้างอิงจากราคาเดิมของโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า พร้อมอะไหล่ จำนวน ๓๐๘ คัน มูลค่า ๒,๐๘๖,๖๒๖ บาท เมื่อปี ๒๕๕๒ โดยปรับราคาเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ ๑.๕ ตามอัตราเงินเฟ้อธนาคารแห่งประเทศไทย ย้อนหลัง ๑๓ ปี (ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๖๕)

- ๒) อายุโครงการ ๓๐ ปี
- ๓) อัตราการบรรทุกตู้สินค้าบนขบวนรถ (Load Factor) ร้อยละ ๘๐
- ๔) อัตราค่าระวางใช้ตามใบแทรก ๑๐๐๐ ส่วนอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมัน
คงที่ ณ ราคาดีเซล ๓๕ บาท ตามใบแทรกค่าธรรมเนียมน้ำมัน ๙๙๑
- ๕) ค่าใช้จ่ายผันแปรอื่น ๆ ใช้ผลการดำเนินการจริงปี ๒๕๖๓ เป็นฐาน
และปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ ๓ ต่อปี
- ๖) ค่าซ่อมรถจักรและรถสินค้า ใช้ค่าเฉลี่ยผลการดำเนินงานในปี
๒๕๕๘ - ๒๕๖๓ โดยปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ ๔ ต่อปี
- ๗) ค่าซ่อมบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและเครื่องสื่อสาร ใช้ต้นทุน
Profit center ปี ๒๕๖๔ ปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑.๐๑๔ (ตามค่าเฉลี่ย) ต่อปี
- ๘) ค่าเสื่อมราคารถสินค้าคิดโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุโครงการ ๓๐ ปี
โดยไม่มีมูลค่าซาก
- ๙) อัตราคิดลดร้อยละ ๘
- ๑๐) ค่าซ่อมบำรุงรักษารถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าใช้ผลการ
ดำเนินงานจริงปี ๒๕๖๐ เป็นฐาน

๓.๕.๒ ผลตอบแทนการลงทุน

จากสมมติฐานการวิเคราะห์ผลตอบแทนการลงทุนของโครงการฯ ข้างต้น
เมื่อกำหนดแล้วจะได้ผลตอบแทนของโครงการฯ ในภาพรวม ณ อัตราคิดลดร้อยละ ๘ ดังนี้

รายการ	ผลการคำนวณ
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV)	๑,๑๗๓,๓๐๔,๑๖๘ บาท
อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (Financial Internal Rate of Return : FIRR)	ร้อยละ ๑๘.๘๔
อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR)	ร้อยละ ๒๑.๘๕
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period : PB)	๗ ปี ๔ เดือน

๓.๖ การวิเคราะห์ความอ่อนไหว (Sensitivity Analysis)

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการฯ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำปัจจัย
เช่น ความคลาดเคลื่อนของการคาดการณ์ปริมาณสินค้าและมูลค่าลงทุนของโครงการฯ ที่อาจเพิ่มขึ้นในอนาคต
เป็นต้น มาทำการวิเคราะห์ โดยมีสมมติฐาน ได้แก่ กรณีต้นทุนการจัดการโบกี้บรรทุกตู้สินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕
กรณีต้นทุนการจัดการโบกี้บรรทุกตู้สินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ กรณีปริมาณสินค้าลดลงร้อยละ ๕ และ
กรณีปริมาณสินค้าลดลงร้อยละ ๑๐ สรุปได้ ดังนี้

กรณี	NPV (บาท)	FIRR (ร้อยละ)	EIRR (ร้อยละ)	ระยะเวลาคืนทุน (ปี)
๑. กรณีต้นทุนการจัดการรถ บทด. เพิ่มร้อยละ ๕	๑,๐๕๙,๗๘๘,๙๐๙	๑๗.๔๓	๒๐.๑๖	๗ ปี ๕ เดือน
๒. กรณีต้นทุนการจัดการรถ บทด. เพิ่มร้อยละ ๑๐	๙๔๙,๑๑๗,๙๖๕	๑๖.๑๔	๑๘.๖๕	๗ ปี ๙ เดือน
๓. กรณีปริมาณสินค้าลดลงร้อยละ ๕	๑๕,๙๒๕,๐๓๖	๘.๒๖	๑๑.๒๖	๙ ปี ๖ เดือน
๔. กรณีปริมาณสินค้าลดลงร้อยละ ๑๐	(๑,๑๔๑,๔๕๔,๐๘๑)	n/a	n/a	n/a

๓.๖.๑ กรณีต้นทุนการจัดการไฟฟ้าที่บรรทุกผู้สินค้าเพิ่มขึ้น หากต้นทุนการจัดการไฟฟ้าที่บรรทุกผู้สินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ - ๑๐ ที่อาจได้รับผลกระทบจากปัญหาเงินเฟ้อที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน จะไม่กระทบต่อผลตอบแทนของโครงการฯ โดยโครงการฯ ยังมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เป็นบวก เท่ากับ ๑,๐๕๔,๗๘๘,๙๐๙ บาท และ ๙๔๙,๑๑๗,๙๖๕ บาท ตามลำดับ

๓.๖.๒ กรณีที่การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถขนส่งสินค้าให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดร้อยละ ๘๐ (Load Factor) หากปริมาณการขนส่งสินค้าลดลงร้อยละ ๕ โครงการยังคงมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เป็นบวก เท่ากับ ๑๕,๙๒๕,๐๓๖ บาท และอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๑.๒๖ ทั้งนี้ หากปริมาณการขนส่งสินค้าลดลงร้อยละ ๑๐ โครงการฯ จะมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เป็นลบ เท่ากับ ๑,๑๔๑,๔๕๔,๐๘๑ บาท ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องกำหนดตัวชี้วัดต่าง ๆ เพื่อควบคุมผลการดำเนินงานให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการทำการตลาดในเชิงรุกเพื่อขยายกลุ่มลูกค้าและสร้างฐานลูกค้าใหม่ในระยะยาว รวมถึงการออกมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เช่น การให้เอกชนซ่อมบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน การใช้ระบบติดตามและบริหารขบวนรถ เป็นต้น เพื่อเป็นการควบคุมและใช้งานรถจักรและล้อเลื่อนให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด รวมถึงการพัฒนาพื้นที่ย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ทั้งด้านการให้เข้าพื้นที่ (บางส่วน) และการให้เอกชนผู้ประกอบการภายในประเทศ รวมถึงสายเรือ มาดำเนินการผู้ประกอบการยกขนตู้สินค้าในบริเวณสถานีที่มีการขนส่งเป็นจำนวนมาก ในการสร้างรายได้ที่นอกเหนือจากการให้บริการเดินรถ เพื่อเพิ่มรายได้และประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรางให้มากขึ้น

๓.๗ กลยุทธ์ด้านการตลาด

๓.๗.๑ เป้าหมายการตลาด ได้แก่ การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางจากเดิมที่มีการขนส่งร้อยละ ๑.๓๖๕ ของประเทศในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ให้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๗ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ และรายได้จากการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ๕ เท่า

๓.๗.๒ การวิเคราะห์ Segmentation Targeting และ Positioning

๑) การแบ่งส่วนตลาด (Segmentation) การรถไฟแห่งประเทศไทยแบ่งส่วนตลาดตามภูมิศาสตร์ (Geographic) ประกอบกับการพิจารณาพื้นที่ตามเขตพัฒนาเศรษฐกิจต่าง ๆ ที่จะก่อให้เกิดแหล่งผลิตและสินค้าในอนาคต และการคัดเลือกเส้นทางตามแหล่งต้นกำเนิดของสินค้า เช่น จังหวัดสงขลา ที่มีแหล่งเพาะปลูกยางพาราเป็นจำนวนมาก จังหวัดขอนแก่น ซึ่งเป็นแหล่งผลิตน้ำตาล จังหวัดปราจีนบุรี และจังหวัดฉะเชิงเทราที่มีนิคมอุตสาหกรรมตั้งอยู่ เป็นต้น รวมถึงการพัฒนาเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีจุดเชื่อมโยงการขนส่งอยู่ที่จังหวัดหนองคาย โดยมีท่าเรือแหลมฉบังเป็นจุดปลายทางของการขนส่งของทุกเส้นทาง เนื่องจากเป็นจุดนำเข้าและส่งออกของประเทศ และมีแผนงานที่อยู่ระหว่างการดำเนินการ เช่น โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) และแผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งทางรางที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

๒) การกำหนดลูกค้าเป้าหมาย (Targeting) กลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย แบ่งเป็น ๒ กลุ่ม ได้แก่ (๑) ผู้ประกอบการเจ้าของสินค้า เช่น บริษัท ศรีตรังแอโกรอินดัสทรี จำกัด (มหาชน) และบริษัท น้ำตาลขอนแก่น จำกัด (มหาชน) และ (๒) กลุ่มผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ เช่น บริษัท เอ็น.ซี.ดี. โลจิสติกส์ จำกัด และบริษัท แก้วเจริญ เทรนทรานสปอร์ต จำกัด ซึ่งทั้งสองกลุ่มจะเป็นการทำธุรกิจในลักษณะแบบเชิงธุรกิจ - ธุรกิจ (Business - to - Business) มีการทำสัญญาการขนส่งทั้งประเภทสินค้า ปริมาณ และเส้นทางการขนส่งสินค้าที่ชัดเจน

มีการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ปริมาณมากในแต่ละปี เน้นการขนส่งสินค้านำเข้า - ส่งออก และสินค้าผ่านแดนที่มีการขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบังเป็นหลัก

๓) การกำหนดตำแหน่งผลิตภัณฑ์ (Positioning) การขนส่งสินค้าทางรางมีจุดเด่นคือการขนส่งคราวละมาก ๆ และมีความปลอดภัยในการให้บริการสูง ซึ่งเป็นจุดที่สร้างความแตกต่างกับการขนส่งทางถนน ในด้านประโยชน์จากความได้เปรียบในตัวผลิตภัณฑ์ (Functional benefit) ที่จะตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้

๓.๗.๓ ส่วนผสมทางการตลาด (Marketing Mix) ได้แก่

๑) ด้านผลิตภัณฑ์และบริการ (Product and Service) รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะจัดหาสามารถรองรับน้ำหนักตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) ได้ ๖๒ ตัน โดยในหนึ่งขบวนบรรทุกสามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าขนาด ๒๐ ที่อียู และตู้ตัดแปลงขนาดใหญ่ น้ำหนัก ๓๐ ตันได้ถึง ๖๐ ตู้ ในขณะที่การขนส่งทางถนนจะต้องใช้รถบรรทุกถึง ๖๐ คัน นอกจากนี้ รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะจัดหาสามารถรองรับกลุ่มลูกค้ารายใหม่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เช่น การขนส่งแร่เหล็กโครงสร้างทางรถไฟ หรือการขนส่งแบบ ISO Tank ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะนำรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าที่จัดหาให้บริการเดินรถในภูมิภาคต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความครอบคลุมและใกล้เคียงกับแหล่งวัตถุดิบและสินค้า โดยลูกค้าสามารถเลือกใช้อย่างกองเก็บตู้สินค้า (CY) ที่ใกล้กับแหล่งวัตถุดิบและโรงงานได้โดยไม่มีค่าใช้จ่าย

๒) ด้านราคา (Price) การรถไฟแห่งประเทศไทยมีรูปแบบการกำหนดราคา ๓ รูปแบบ ได้แก่ การตั้งราคาตามแนวภูมิศาสตร์ (Geographical Pricing) เพื่อแข่งขันกับคู่แข่งต่าง ๆ เช่น ในเส้นทางสายใต้จะมีอัตราที่ให้ส่วนลดประมาณร้อยละ ๓๕ - ๔๕ จากใบแทรกค่าระวาง ๑๐๐๐ เพื่อแข่งขันกับการขนส่งทางถนน การตั้งราคาต่ำกว่าราคาตลาด (Under the market price policy) เส้นทางไอซีดี ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง มีต้นทุนการยกขนเพิ่มขึ้น (Double Handling) จึงต้องมีการกำหนดอัตราพิเศษเพื่อมาแข่งขัน โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนดราคาให้ต่ำกว่าคู่แข่งถึงร้อยละ ๑๐ เพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการไอซีดี ลาดกระบัง และสายเรือมาใช้บริการ และการให้ส่วนลดปริมาณ (Volume Discount) ในกรณีที่ลูกค้ามีปริมาณสินค้าในจำนวนมาก การรถไฟแห่งประเทศไทยอาจพิจารณาใช้อัตราค่าระวางแบบขั้นบันได เพื่อสามารถเป็นทางเลือกในการขนส่งระยะยาว รวมถึงการลดความเสี่ยงในด้านปริมาณการขนส่งที่จะไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ทั้งนี้ หากการขนส่งเป็นที่นิยมในระยะหนึ่งแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยจะพิจารณาทบทวนอัตราค่าระวางอีกครั้ง ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมการแข่งขันและกลไกด้านราคาต่อไป

๓) ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย (Channel) มีการจัดจำหน่ายผ่านช่องทางตรง ได้แก่ การขายผ่านพนักงานและการขายผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ต และช่องทางอ้อม โดยเป็นการขายผ่านกลุ่มผู้ให้บริการ ในกรณีที่ลูกค้ารายย่อยที่มีความต้องการขนส่งสินค้าในปริมาณที่ไม่เพียงพอสำหรับการจองแคร่ขนส่ง

๔) ด้านการส่งเสริมการขาย (Promotion) การรถไฟแห่งประเทศไทยมีการส่งเสริมการตลาดผ่านโซเชียลมีเดีย เพื่อสร้างการรับรู้ Awareness ในตัวสินค้า การใช้กลยุทธ์การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า และการส่งเสริมการขาย โดยพิจารณาอัตราค่าระวางตามปริมาณการขนส่ง เพื่อดึงดูดให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่ทางรางเพิ่มมากขึ้น และลดความเสี่ยงในการเดินขบวนรถเปล่า

๓.๘ มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในคราวประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๖ ได้มีมติอนุมัติปรับเปลี่ยนจำนวนการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บต.) โดยกำหนดให้นำขึ้นส่วนภายในประเทศและต่างประเทศมาประกอบในประเทศ จำนวน ๙๖๕ คัน วงเงินงบประมาณรวมทั้งสิ้น ๒,๑๖๒,๓๑๑,๒๐๕ บาท (สองพันหนึ่งร้อยหกสิบสองล้านสามแสนหนึ่งหมื่นหนึ่งพันสองร้อยห้าบาทถ้วน) เป็นจำนวน ๙๔๖ คัน วงเงินงบประมาณรวมทั้งสิ้น ๒,๔๕๙,๙๗๕,๕๖๒ บาท (สองพันสี่ร้อยห้าสิบล้านเก้าแสนเจ็ดหมื่นห้าพันห้าร้อยหกสิบสองบาทถ้วน)

๓.๙ ข้อเสนอของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บต.) โดยกำหนดให้นำขึ้นส่วนภายในประเทศและต่างประเทศมาประกอบภายในประเทศ จำนวน ๙๔๖ คัน วงเงินงบประมาณรวมทั้งสิ้น ๒,๔๕๙,๙๗๕,๕๖๒ บาท (สองพันสี่ร้อยห้าสิบล้านเก้าแสนเจ็ดหมื่นห้าพันห้าร้อยหกสิบสองบาทถ้วน) โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย แหล่งเงินกู้ และกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน

(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ - ๔)

๔. ประโยชน์และผลกระทบ

โครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บต.) โดยกำหนดให้นำขึ้นส่วนภายในประเทศและต่างประเทศมาประกอบภายในประเทศ จำนวน ๙๔๖ คัน เป็นการปรับปรุงคุณภาพและเพิ่มบทบาทการให้บริการขนส่งสินค้า ตลอดจนการใช้ประโยชน์ของโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยเพิ่มจำนวนขบวนรถสินค้าให้ครอบคลุมทั่วประเทศ เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศและเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง โดยคาดว่าจะได้รับประโยชน์จากการดำเนินโครงการ ดังนี้

๔.๑ เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งสินค้าทางราง

๔.๒ เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นเป็นไปตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมที่ต้องการเพิ่มสัดส่วนของการขนส่งสินค้าทางราง

๔.๓ เพื่อลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้า ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ และแผนการพัฒนาดังกล่าว ของรัฐบาลที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบการขนส่งทางราง

๔.๔ เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศในระยะยาว

๕. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา หรือการสูญเสียรายได้

๕.๑ ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

กรอบวงเงินงบประมาณโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บต.) โดยกำหนดให้นำขึ้นส่วนภายในประเทศและต่างประเทศมาประกอบภายในประเทศ จำนวน ๙๔๖ คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นจำนวนเงิน ๒,๔๕๙,๙๗๕,๕๖๒ บาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย แหล่งเงินกู้ และกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน

๕.๒ ผลการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

มาตรา ๒๗

จากการประมาณราคาการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน ๙๔๖ คัน การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการจัดทำแผนบริหารโครงการ ประมาณการรายจ่ายและแหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการตามความในมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ รวมทั้งดำเนินการตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕)

๕.๒.๑ แผนการดำเนินโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้วางแผนการดำเนินโครงการพร้อมปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันแล้ว โดยคาดว่าจะสามารถเริ่มการส่งมอบรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าชุดแรกได้ในเดือน ตุลาคม ๒๕๗๐ และส่งมอบรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าชุดสุดท้ายได้ในเดือนตุลาคม ๒๕๗๔ โดยมีรายละเอียดแผนการดำเนินงาน ดังนี้

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ช่วงเวลา	ระยะเวลา (เดือน)	ปีงบประมาณ									
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	๒๕๗๑	๒๕๗๒	๒๕๗๓	๒๕๗๔	๒๕๗๕
			ปีที่ ๑	ปีที่ ๒	ปีที่ ๓	ปีที่ ๔	ปีที่ ๕	ปีที่ ๖	ปีที่ ๗	ปีที่ ๘	ปีที่ ๙	ปีที่ ๑๐
๑. วิศวกรควบคุมโยธาโครงการและขออนุมัติโครงการต่อคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย	ตุลาคม ๒๕๖๕ - มิถุนายน ๒๕๖๖	๙										
๒. ขออนุมัติโครงการจากกระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรี	กันยายน ๒๕๖๖ - พฤษภาคม ๒๕๖๘	๒๓										
๓. ดำเนินการขออนุมัติงบประมาณและพิจารณาประกวดราคา	มิถุนายน - พฤศจิกายน ๒๕๖๘	๖										
๔. ดำเนินการจัดประกวดราคา	ธันวาคม ๒๕๖๘ - มกราคม ๒๕๖๙	๖										
๕. ลงนามในสัญญาซื้อขาย	มิถุนายน ๒๕๖๙	๓										
๖. ส่งมอบชุดที่ ๑ จำนวน ๑๕๕ คัน ในเส้นทาง ICD ทั้งหมด	ตุลาคม ๒๕๗๐	๑๕										
๗. ส่งมอบชุดที่ ๒ จำนวน ๑๖๕ คัน ในเส้นทาง (นท. - ธบ. จำนวน ๑๓๒ คัน) และ (ธร. - ธบ. จำนวน ๓๓ คัน)	ตุลาคม ๒๕๗๑	๑๖										
๘. ส่งมอบชุดที่ ๓ จำนวน ๑๙๘ คัน ในเส้นทาง (เชียงใหม่ - ธบ. จำนวน ๙๙ คัน) และ (นครพนม - ธบ. จำนวน ๙๙ คัน)	ตุลาคม ๒๕๗๒	๑๖										
๙. ส่งมอบชุดที่ ๔ จำนวน ๒๖๔ คัน ในเส้นทาง (นท. - ธบ.)	ตุลาคม ๒๕๗๓	๑๖										
๑๐. ส่งมอบชุดที่ ๕ จำนวน ๑๖๕ คัน ในเส้นทาง (ทอ. - ธบ. จำนวน ๙๙ คัน) และ (ธบ. - ธบ. จำนวน ๖๖ คัน)	ตุลาคม ๒๕๗๔	๑๖										

หมายเหตุ : ข้อมูล ณ วันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๘

๕.๒.๒ แผนการเบิกจ่าย

รายงาน	วงเงินงบประมาณ ทั้งหมด (บาท)	ปีงบประมาณ						
		๒๕๖๙	๒๕๗๐	๒๕๗๑	๒๕๗๒	๒๕๗๓	๒๕๗๔	๒๕๗๕
๑. วงเงินงบประมาณทั้งหมด	๒,๔๕๙,๙๗๔,๕๖๒.๐๐							
๒. จ่ายงวดแรกหลังวันลงนามสัญญา ร้อยละ ๑๕ เดือนกันยายน ๒๕๖๙	๓๖๘,๙๙๖,๓๓๙.๓๐							
๓. ตรวจรับรถ บทด. ชุดที่ ๑ จำนวน ๑๕๔ คัน (สิงหาคม ๒๕๗๐)	๓๐๐,๓๔๕,๘๕๓.๕๐		๓๐๐,๓๔๕,๘๕๓.๕๐					
๔. จ่ายเงินที่หักค่าประกันความพร้อมใช้ของรถ บทด. ชุดที่ ๑ (สิงหาคม ๒๕๗๑)	๔๐,๐๔๖,๑๑๓.๘๐			๔๐,๐๔๖,๑๑๓.๘๐				
๕. ตรวจรับรถ บทด. ชุดที่ ๒ จำนวน ๑๖๕ คัน (สิงหาคม ๒๕๗๑)	๓๒๑,๓๙๙,๑๒๘.๓๕			๓๒๑,๓๙๙,๑๒๘.๓๕				
๖. จ่ายเงินที่หักค่าประกันความพร้อมใช้ของรถ บทด. ชุดที่ ๒ (สิงหาคม ๒๕๗๒)	๔๒,๙๐๖,๕๕๐.๕๐				๔๒,๙๐๖,๕๕๐.๕๐			
๗. ตรวจรับรถ บทด. ชุดที่ ๓ จำนวน ๑๕๔ คัน (สิงหาคม ๒๕๗๒)	๓๘๖,๑๕๘,๙๔๔.๔๐				๓๘๖,๑๕๘,๙๔๔.๔๐			
๘. จ่ายเงินที่หักค่าประกันความพร้อมใช้ของรถ บทด. ชุดที่ ๓ (สิงหาคม ๒๕๗๓)	๕๑,๔๘๗,๕๖๐.๖๐					๕๑,๔๘๗,๕๖๐.๖๐		
๙. ตรวจรับรถ บทด. ชุดที่ ๔ จำนวน ๒๖๕ คัน (สิงหาคม ๒๕๗๓)	๕๐๙,๘๙๘,๖๐๖.๐๐					๕๐๙,๘๙๘,๖๐๖.๐๐		
๑๐. จ่ายเงินที่หักค่าประกันความพร้อมใช้ของรถ บทด. ชุดที่ ๔ (สิงหาคม ๒๕๗๔)	๖๘,๖๕๐,๙๔๐.๘๐						๖๘,๖๕๐,๙๔๐.๘๐	
๑๑. ตรวจรับรถ บทด. ชุดที่ ๕ จำนวน ๑๖๕ คัน (สิงหาคม ๒๕๗๔)	๓๒๑,๓๙๙,๑๒๘.๓๕						๓๒๑,๓๙๙,๑๒๘.๓๕	
๑๒. จ่ายเงินที่หักค่าประกันความพร้อมใช้ของรถ บทด. ชุดที่ ๕ (สิงหาคม ๒๕๗๕)	๔๒,๙๐๖,๕๕๐.๕๐							๔๒,๙๐๖,๕๕๐.๕๐

หมายเหตุ : ข้อมูล ณ วันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๘

๖. ความเห็นหรือความเห็นชอบ/อนุมัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือสอบถามความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานประมาณ กระทรวงการคลัง และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยมีหน่วยงานแจ้งความเห็นและข้อสังเกตประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี รวมทั้งความเห็นของกระทรวงคมนาคม โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๖.๑ สำนักงานประมาณ

สำนักงานประมาณ มีหนังสือ ที่ นร ๐๗๐๙/๕๓๐๕ ลงวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๗ โดยแจ้งความเห็น ดังนี้

เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางรางได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างเพียงพอ รวมถึงรองรับเส้นทางการเดินทางในการขนส่งสินค้าที่มีแผนเปิดให้บริการอย่างต่อเนื่อง ลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ประกอบกับโครงการดังกล่าวบรรจุอยู่ในแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปี ๒๕๖๖) และคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๖ ได้มีมติเห็นชอบโครงการดังกล่าวแล้ว ดังนั้น จึงเห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติในหลักการโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บทด.) โดยกำหนดให้นำขึ้นส่วนภายในประเทศ และต่างประเทศมาประกอบภายในประเทศ จำนวน ๙๔๖ คัน ในกรอบวงเงิน ๒,๔๕๙,๙๗๔,๕๖๒ บาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายจากแหล่งเงินทุน และกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดตามความเหมาะสม ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องดำเนินการตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และหลักเกณฑ์แนวปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้ถูกต้องครบถ้วนในทุกขั้นตอนด้วย

อย่างไรก็ดี สำนักงบประมาณมีข้อสังเกตเพิ่มเติม ดังนี้

๖.๑.๑ การรถไฟแห่งประเทศไทยควรปรับปรุงข้อมูลต่าง ๆ ที่ใช้ประกอบการพิจารณาให้เป็นปัจจุบันก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติในหลักการด้วย เช่น ข้อมูลสถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ความต้องการของผู้ที่ใช้บริการขนส่งสินค้าทางราง และสถานะของเส้นทางรถไฟที่จะเปิดให้บริการเดินรถขนส่งสินค้าทางราง เป็นต้น

๖.๑.๒ ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยประสบปัญหาขาดทุนจากการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องมาเป็นระยะเวลานาน และมีผลขาดทุนสะสมจำนวนมาก อีกทั้งยังมีหนี้สินที่การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องรับภาระ ซึ่งเกิดจากค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามภารกิจต่าง ๆ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปี ๒๕๖๖) พร้อมทั้งแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อให้สามารถดำเนินกิจการต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดปัญหาการขาดทุนจนรายได้ก่อนหักดอกเบี้ยและค่าเสื่อมราคา (EBITDA) มีค่ามากกว่าศูนย์ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องดำเนินการตามแผนดังกล่าวอย่างเคร่งครัด เพื่อให้สามารถรับภาระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ได้โดยไม่ต้องพึ่งพาแหล่งเงินกู้ซึ่งจะเป็นการเพิ่มภาระที่ต้องจ่ายค่าใช้จ่ายต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้นอีก

๖.๑.๓ การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องกำกับ เร่งรัด และติดตามการดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟที่อยู่ในเส้นทางเดินรถขนส่งสินค้าต่าง ๆ ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ เพื่อเพิ่มรายได้และตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มมากขึ้น

(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖)

ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามข้อสังเกตเพิ่มเติมของสำนักงบประมาณแล้วตามหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๑๓๙๖/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๗ โดยได้ดำเนินการจัดทำข้อมูลเพิ่มเติม ได้แก่ สถิติปริมาณและรายได้การขนส่งสินค้าประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ และสถานะโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่และทางรถไฟสายใหม่ ข้อมูล ณ วันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๖๗

๖.๒ กระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลัง มีหนังสือ ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๗๓๕๑ ลงวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๖๗ โดยแจ้งความเห็น ดังนี้

เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อขออนุมัติการจัดหารถรางเงินโครงการ ๒,๔๕๙,๙๗๕,๕๖๒ บาท โดยให้ดำเนินการตามขั้นตอน กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการจัดหารถราง เป็นส่วนหนึ่งของแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ที่มีความสำคัญต่อการปฏิบัติการกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการเพิ่มคุณภาพและบทบาทการให้บริการขนส่งสินค้าทางราง ตลอดจนการใช้ประโยชน์ของโครงสร้างพื้นฐานที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงทุนพัฒนาอย่างต่อเนื่องให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยการเพิ่มจำนวนรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน ๙๔๖ คัน ให้เพียงพอต่อความต้องการและให้ครอบคลุมทั่วประเทศ จะเป็นการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ และเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง อีกทั้ง การจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ดังกล่าว จะทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลประกอบการรายได้จากการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นและมีกระแสเงินสดเพียงพอชำระหนี้เงินกู้และคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในคราวประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๖ ได้มีมติอนุมัติการจัดหารถราง แล้ว โดยมีข้อสังเกตเพิ่มเติม ดังนี้

๖.๒.๑ ให้กระทรวงคมนาคมเสนอการจัดการท่าเรือต่อสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นต่อการจัดการท่าเรือ ตามมาตรา ๒๐ (๘) แห่งพระราชบัญญัติสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ ก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

๖.๒.๒ สำหรับแหล่งเงินทุนของการจัดการท่าเรือ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินในประเทศเพื่อดำเนินการจัดการท่าเรือ วงเงิน ๒,๔๕๙,๙๗๕,๕๖๒ บาท ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๓๙ (๔) โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน เนื่องจากโครงการมีผลตอบแทนทางการเงินสูงและกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน โดยกระทรวงการคลังจะพิจารณาจัดหาเงินกู้ให้สอดคล้องกับความก้าวหน้าของโครงการ และพิจารณากำหนดวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงินตามความเหมาะสมและความจำเป็น ทั้งนี้ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยก่อหนี้ด้วยความรอบคอบ คำนึงถึงความคุ้มค่าความสามารถในการชำระหนี้ การกระจายภาระการชำระหนี้ ตามมาตรา ๔๙ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ อย่างเคร่งครัด โดยภายหลังจากที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติการจัดการท่าเรือแล้ว ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำแผนการใช้เงินและความต้องการกู้เงินให้สอดคล้องกับสถานะการดำเนินโครงการเพื่อขอบรรจุในแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการกำกับและติดตามประเมินผล ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำรายละเอียดข้อมูลโครงการ ผลการศึกษาความเป็นไปได้ แผนการดำเนินงาน และตัวชี้วัดผลสำเร็จของโครงการภายในสามสิบวันนับตั้งแต่วันที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติแผนการบริหารหนี้สาธารณะ และจัดทำรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานเป็นรายเดือนตามหลักเกณฑ์และแนวทาง การติดตาม และการประเมินผลโครงการพัฒนาและโครงการ ข้อ ๖ (๑)

๖.๒.๓ เพื่อให้สามารถใช้งานรถโดยสารทุกตู้สินค้าได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งจัดหาหัวรถจักรเพิ่มเติมเพื่อให้ทันและเพียงพอต่อการนำมารถโดยสารทุกตู้สินค้าที่จัดหาในครั้งใหม่ ซึ่งจะเริ่มให้บริการในปี ๒๕๗๐ รวมทั้งขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาจัดหาหัวรถจักรไฟฟ้า (Electric Vehicle : EV) หรือใช้พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและลดมลพิษทางอากาศ เพื่อพัฒนาประเทศสู่สังคมคาร์บอนต่ำ และสร้างความมั่นคงทางด้านพลังงานและการคมนาคมของประเทศตามนโยบายภาครัฐ

๖.๒.๔ จากการวิเคราะห์ความอ่อนไหวการจัดการท่าเรือ พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าเป็นปัจจัยหลักที่จะมีผลกระทบต่อความสำเร็จการจัดการท่าเรือ หากปริมาณการขนส่งสินค้าลดลง จะส่งผลให้มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV) ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) และอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ จึงขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยทำการตลาดเชิงรุกอย่างต่อเนื่องเพื่อขยายกลุ่มลูกค้าและสร้างฐานลูกค้าใหม่ในระยะยาว รวมทั้งขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนดแนวทางการบริหารจัดการและกำกับดูแลการจัดการท่าเรือ โดยเฉพาะการควบคุมค่าใช้จ่ายและแผนการบำรุงรักษารถโดยสารทุกตู้สินค้าอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยควรมีการเตรียมความพร้อม และกำหนดแนวทางในการซ่อมบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อนเพื่อเป็นการควบคุมและให้มีการใช้งานรถจักรและล้อเลื่อนให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด รวมถึงมีแผนการบริหารความเสี่ยงในการดำเนินการและทางการเงินให้ชัดเจน ตลอดจนมีแผนการดำเนินงานด้านบุคลากรทั้งในเรื่องอัตรากำลังและทักษะในการดำเนินงาน เพื่อให้การให้บริการขนส่งสินค้าทางรางมีความต่อเนื่องและเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนด

๖.๒.๕ ให้กระทรวงคมนาคมกำกับติดตามให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินโครงการ/แผนงานที่สำคัญภายใต้แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานและสอดคล้องตามมติคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจโดยเฉพาะในเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การจัดการท่าเรือและล้อเลื่อน และการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY)

โดยการรถไฟ ...

โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยควรกำหนดระยะเวลาในการดำเนินงานในแต่ละโครงการ/แผนงานให้มีความเชื่อมโยงกัน โดยเฉพาะเส้นทางการเดินรถระหว่างหนองคายกับท่าเรือแหลมฉบังที่เชื่อมโยงกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ ช่วงฉะเชิงเทรา - แก่งคอย และช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น (เปิดให้บริการแล้ว) ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ (อยู่ระหว่างก่อสร้าง) และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๒ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย (อยู่ระหว่างประกวดราคาจ้างที่ปรึกษา) การรถไฟแห่งประเทศไทยควรเร่งดำเนินงาน ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ ที่จะเปิดให้บริการในปี ๒๕๗๑ ซึ่งล่าช้ากว่าแผนที่เสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ จำนวน ๘ ปี และช่วงขอนแก่น - หนองคาย ที่จะเปิดให้บริการในปี ๒๕๗๐ เพื่อให้แต่ละโครงการเปิดให้บริการตามแผนที่กำหนดไว้และสอดคล้องกับการให้บริการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าที่จะเริ่มในปี ๒๕๗๐ เพื่อช่วยแก้ไข ปัญหาทางการเงินให้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้อย่างเป็นรูปธรรมและให้การฟื้นฟูองค์กรประสบผลสำเร็จต่อไป ทั้งนี้ สำหรับการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าตามแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทยในระยะถัดไป การรถไฟแห่งประเทศไทยควรเตรียมความพร้อมและกำหนดแผนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานตามโครงการก่อสร้างทางรถไฟในเส้นทางต่าง ๆ เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้าและสามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย

๖.๒.๖ ที่ผ่านมารถไฟแห่งประเทศไทยมีผลการเบิกจ่ายงบประมาณสำหรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างต่ำและมีความล่าช้ากว่าแผนงานมาโดยตลอด ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยควรกำกับติดตามการดำเนินการเบิกจ่ายงบประมาณให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันผลกระทบจากต้นทุนที่อาจจะสูงขึ้นจากการดำเนินโครงการที่ล่าช้า

(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๗)

๖.๓ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีหนังสือ ที่ นร ๑๑๐๖/๑๑๓๑๔ ลงวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ โดยแจ้งความเห็น ดังนี้

๖.๓.๑ ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยเฉพาะในเส้นทางไฮซีดี ลาดกระบัง ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟหลักของประเทศ ยังมีปัญหาเรื่องการบริหารจัดการร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมศุลกากร ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่สามารถใช้ประโยชน์รถจักรและล้อเลื่อนที่มีอยู่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในขณะที่ตาม ข้อเสนอโครงการฯ การรถไฟแห่งประเทศไทยคาดว่าจะภายหลังจากการรับมอบรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าครบทั้งจำนวนจะมีปริมาณสินค้าทางรถไฟเพิ่มขึ้นเป็น ๑๘ ล้านตัน ตั้งแต่ปี ๒๕๗๕ ซึ่งการคาดการณ์ดังกล่าวเป็นการพิจารณาเฉพาะทางด้านอุปทานทำให้มีความเป็นไปได้ค่อนข้างต่ำ อย่างไรก็ตาม เนื่องจาก การพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้าและเดินทางของประเทศ ถือเป็น ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ จึงเห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการฯ ตามที่ กระทรวงคมนาคมเสนอได้เมื่อหน่วยงานรับผิดชอบได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยมีเงื่อนไขที่สำคัญ ดังนี้

๑) กระทรวงคมนาคมดำเนินการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางรถไฟในเส้นทางระหว่างไฮซีดี ลาดกระบัง ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ให้มีระยะเวลายกขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังภายในระยะเวลา ๔ ชั่วโมง เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถเดินขบวนรถสินค้า จำนวน ๓๐ เที่ยวต่อวันและใช้รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ขนาดน้ำหนักดเพลลา ๒๐ ตันต่อเพลลา จำนวน ๓๐๘ คัน ได้อย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ

๒) การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องจัดทำแผนการส่งมอบรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (Phasing) ที่ได้คำนึงถึงความพร้อมของแผนธุรกิจ (Business Model) ที่มีการกำหนดกลยุทธ์การตลาดที่แสดงให้เห็นกลุ่มลูกค้าที่ชัดเจน โครงสร้างพื้นฐานของทางรถไฟและจำนวนรถจักรที่ใช้ในการทำขบวน เพื่อแสดงให้เห็นว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะสามารถใช้ประโยชน์รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าได้อย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ

๓) การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องดำเนินการทำแผนพัฒนาระบบติดตามการใช้ประโยชน์รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าที่จะจัดหา รวมถึงรถจักรและล้อเลื่อนที่มีอยู่ในปัจจุบันเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการเสนอขออนุมัติการลงทุนจัดหาและล้อเลื่อนในระยะต่อไป

๔) การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องพิจารณาเพิ่มขึ้นตอนการตรวจสอบมาตรฐานและความปลอดภัยของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าโดยบุคคลภายนอก (Third Party) เพื่อสร้างความมั่นใจว่ารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าที่จัดหามีมาตรฐานคุณภาพและความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะช่วยวางรากฐานการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องทางรางภายในประเทศ

๖.๓.๒ นอกจากนี้ เพื่อให้สามารถสนับสนุนเป้าหมายการลดต้นทุนโลจิสติกส์และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๑) ประธานกระทรวงการคลัง โดยกรมศุลกากรและสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางบกเพื่อร่วมกันพิจารณาแนวทางการเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งสินค้าของประเทศโดยให้ระบบรางเป็นโครงข่ายหลักที่สามารถเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ได้อย่างไร้รอยต่อ (Seamless) เพื่อให้สามารถเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ทั้งนี้ อาจจะพิจารณาแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากการบริหารจัดการร่วมกันในกระบวนการขนส่งสินค้าโดยการจัดตั้งนิติบุคคลร่วมกันหรือแนวทางอื่นที่เหมาะสม

๒) กำกับให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินการตามแผนวิสาหกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ โดยเฉพาะการจัดหา/ซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน การปรับปรุงโครงสร้างบุคลากร การหารายได้เชิงพาณิชย์จากทรัพย์สินที่มีอยู่การแก้ไขปัญหาจุดติด/ทางลักผ่านทางรถไฟ รวมถึงการกำกับบริการให้เป็นไปตามมาตรฐานความตรงต่อเวลา

๓) ประธานหารือกับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและผู้ประกอบการเอกชนเพื่อพิจารณาแนวทางการลงทุนก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมตามที่กรมการขนส่งทางรางศึกษาไว้ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนสู่ระบบราง (Shift mode) ได้อย่างเป็นรูปธรรม

(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๘)

ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการจัดทำรายงานผลการดำเนินงานประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีตามความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่มีเงื่อนไข ๔ ประเด็น ตามหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๕๑๖/๒๕๖๘ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๘ แล้ว (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๙) และกระทรวงคมนาคมได้ประมวลผลการดำเนินการตามประเด็นเงื่อนไขและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาแล้ว (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑๐)

๖.๔ ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า โครงการจัดหารถไฟฟ้าโดยสารประจำทาง (บพท.) โดยกำหนดให้นำขึ้นส่วนภายในประเทศและต่างประเทศมาประกอบภายในประเทศ จำนวน ๙๔๖ คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ด้านการสร้าง ความสามารถในการแข่งขัน ในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไว้รองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำและทางรางมากขึ้น สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) หมายเหตุที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ที่มีเป้าหมายต้นทุนการขนส่งสินค้าในกิจกรรมโลจิสติกส์ลดลงโดยกำหนดสัดส่วน การขนส่งทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดเฉลี่ยร้อยละ ๗ สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ โดยกำหนดตัวชี้วัดสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ เท่ากับร้อยละ ๗ ภายในปี ๒๕๗๐ ซึ่งโครงการจัดหารถไฟฟ้าโดยสารประจำทาง จำนวน ๙๔๖ คัน เป็นการเพิ่ม ประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้มากขึ้น ลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ สามารถตอบสนองความต้องการใช้งานให้ครอบคลุมทั่วประเทศ เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทาง รางรถไฟแห่งประเทศไทยมีรายได้เพิ่มขึ้นลดการขาดทุน รวมถึงรองรับเส้นทางการเดินทางขนส่งสินค้า ตามแผนการก่อสร้างรถไฟทางคู่และทางคู่สายใหม่ ซึ่งมีกรอบวงเงินจำนวน ๒,๔๕๙,๙๗๕,๕๖๒ บาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย แหล่งเงินกู้ และกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว ในคราวประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๖ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องถือปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยเคร่งครัด

๗. ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๗.๑ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

“มาตรา ๓๔ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจาก คณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้

.....

(๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท

(๕) ลงทุนหรือร่วมลงทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าสิบล้านบาท

.....”

๗.๒ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘

“มาตรา ๔ การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้เสนอได้ เฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้อง เสนอคณะรัฐมนตรี

.....

(๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่ คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว

.....”

๗.๓ ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ออกตามความในพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๗.๔ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

“มาตรา ๒๗ การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณ หรือภาระทางการคลังในอนาคตตามที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้นจัดทำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี และในกรณีที่การดำเนินการก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ ให้จัดทำประมาณการการสูญเสียรายได้และประโยชน์ที่จะได้รับ เสนอในการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีด้วย

ในการพิจารณาอนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการตามวรรคหนึ่ง ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาความจำเป็นเร่งด่วน ประโยชน์ที่ได้รับ และภาระทางการคลังหรือการสูญเสียรายได้ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย

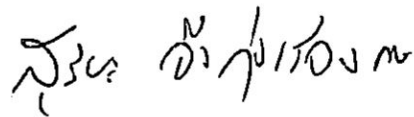
ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ จัดทำรายงานเปรียบเทียบประโยชน์ที่ได้รับกับการสูญเสียรายได้ที่เกิดขึ้นจริงกับประมาณการที่ได้จัดทำตามวรรคหนึ่ง เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบเป็นประจำทุกสิ้นปีงบประมาณ จนกว่าการดำเนินการดังกล่าวจะแล้วเสร็จ”

๘. ข้อเสนอของหน่วยงานของรัฐ/คณะกรรมการเจ้าของเรื่อง

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติจัดหารถโดยสารทุกตู้สินค้า (บพต.) โดยกำหนดให้นำขึ้นส่วนภายในประเทศและต่างประเทศมาประกอบภายในประเทศจำนวน ๙๔๖ คัน วงเงินงบประมาณรวมทั้งสิ้น ๒,๔๕๙,๙๗๕,๕๖๒ บาท (สองพันสี่ร้อยห้าสิบล้านเก้าแสนเจ็ดหมื่นห้าพันห้าร้อยหกสิบสองบาทถ้วน) โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย แหล่งเงินกู้ และกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางราง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๖๔ ๒๖๒๖ ต่อ ๕๓๐๓

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ lbp@drt.go.th