

โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน  
ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค  
ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)

๑. ความสำคัญของโครงการ

โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา) มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียน และสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ปัจจุบันมีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในภูมิภาค และมีมูลค่าการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวเกี่ยวกับไทยสูง โดยเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ One Belt One Road พร้อมทั้งจะสนับสนุนยุทธศาสตร์การสร้างความเชื่อมโยงประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค สนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เชื่อมโยงกับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก รวมถึงการเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ดังนั้นการตัดสินใจดำเนินโครงการ จึงถือเป็นการลงทุนในเชิงยุทธศาสตร์ประเทศ (Strategy Investment) ซึ่งรัฐบาลจำเป็นต้องคำนึงถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในภาพรวมของประเทศและการเสียโอกาสของประเทศไทยในกรณีที่ไม่นำดำเนินโครงการดังกล่าว ซึ่งหากประเทศในภูมิภาคสามารถเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ จะทำให้ศักยภาพของการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ทางบกของภูมิภาคอาเซียน (Logistic Hub) เปลี่ยนแปลงจากประเทศไทยไปยังประเทศข้างเคียงได้ ดังนั้นโครงการนี้จึงมีความสำคัญต่อความเจริญของประเทศไทยในระยะยาว

๒. แนวเส้นทางและลักษณะของโครงการ

แนวเส้นทางโครงการเริ่มต้นที่สถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง และสิ้นสุดที่สถานีนครราชสีมา ระยะทางรวม ๒๕๓ กิโลเมตร จำนวน ๖ สถานี และมีศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถตั้งอยู่บริเวณสถานีรถไฟเชิงรายน้อย ระยะเวลาการเดินทางจากสถานีกลางบางซื่อถึงสถานีนครราชสีมา ประมาณ ๑ ชั่วโมง ๓๐ นาที ระบบรถไฟ ใช้เป็นประเภทรถโดยสาร EMU (Electric Multiple Unit) กำลังขับเคลื่อนสูงสุด ๕,๒๐๐ กิโลวัตต์ มีความจุของขบวนรถ ๖๐๐ ที่นั่ง/ขบวน ที่ความเร็วสูงสุด ๒๕๐ กม./ชม.

๓. การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร (Ridership Forecast)

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่จะเดินทางโดยใช้รถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ในปี ๒๕๖๔ ซึ่งเปิดให้บริการ มีจำนวน ๕,๓๑๐ คนต่อวัน และจะเพิ่มเป็น ๑๖,๖๒๐ คนต่อวันในปี ๒๕๗๔

๔. อัตราค่าโดยสารและแผนการเดินทาง

อัตราค่าโดยสารคิดค่าแรกเข้า ๘๐ บาท บวก ๑.๘ บาท/กิโลเมตร โดยค่าโดยสารจากกรุงเทพฯ-นครราชสีมาอยู่ที่ ๒๕๓ บาท โดยจะเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ ๑๕ ทุกๆ ๕ ปี จากการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารได้วางแผนการเดินทางโดยให้มีการบริการแบบจอดทุกสถานี ให้บริการด้วยความเร็วสูงสุดที่ ๒๕๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ระยะทาง ๒๕๓ กิโลเมตร จำนวน ๖ สถานี หยุดจอดสถานีละ ๒ นาที รวมระยะเวลาเดินทางประมาณ ๑ ชั่วโมง

๓๐ นาที ช่วงเวลาการให้บริการ คือ ๖.๐๐ – ๒๒.๐๐ น. หรือ ๑๖ ชั่วโมงต่อวัน โดยในปีแรกที่เปิดให้บริการ (ปี พ.ศ.๒๕๖๔) มีรถไฟให้บริการจำนวน ๑๑ ขบวนต่อวันต่อทิศทาง ความถี่ในการให้บริการ ๙๐ นาที/ขบวน

## ๕. ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ

ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจของโครงการฯ กรณีฐาน ร้อยละ ๘.๕๖ กรณีรวมผลประโยชน์ภาพรวมด้านเศรษฐกิจ (Wider Economic Benefit) ร้อยละ ๑๑.๖๘ โดยผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจของโครงการฯ เป็นการวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางตรงและผลประโยชน์ทางอ้อม ตลอดอายุโครงการ (พ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๙๔) ซึ่งผลประโยชน์ทางตรง ได้แก่ มูลค่าของการประหยัดเวลาในการเดินทาง มูลค่าของการประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถ มูลค่าการประหยัดจากการกำจัดมลพิษ และมูลค่าความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุที่ลดลงของโครงการ ส่วนผลประโยชน์ทางอ้อม เกิดจากการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคด้วยรถไฟความเร็วสูง ทำให้เกิดการกระจายการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมจากส่วนกลางไปยังพื้นที่ส่วนภูมิภาค สนับสนุนการพัฒนาเมืองอย่างก้าวกระโดด โดยเฉพาะต่อระบบเศรษฐกิจของเมืองในพื้นที่โครงการ และเมื่อโครงการมีความสมบูรณ์ ทั้งระบบจะเกิดการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคอาเซียนกับสาธารณรัฐประชาชนจีน และส่งผลให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค สนับสนุนช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้าชายแดนอีกทางหนึ่งด้วย โดยสามารถสร้างผลตอบแทนเชิงกว้างที่มีต่อระบบเศรษฐกิจในพื้นที่โครงการ ผลการวิเคราะห์ผลประโยชน์ของโครงการ ทั้งทางตรงและทางอ้อม (Project Benefit) ถือว่าโครงการความร่วมมือฯ มีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ คู่มีค่ากับการลงทุนเพื่อสร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่ส่วนรวม

## ๖. ผลตอบแทนทางการเงิน

ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการฯ จะเกิดขึ้นเมื่อมีการพัฒนาเมืองและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development : TOD) ตลอดแนวเส้นทาง โดยจะต้องดำเนินการควบคู่ไปพร้อมกันกับการพัฒนาโครงการฯ ในลักษณะการจัดตั้งบริษัทเฉพาะกิจเพื่อดำเนินการพัฒนาที่ดิน (Land SPV) และการรถไฟแห่งประเทศไทยในฐานะผู้ถือหุ้นใน Land SPV ซึ่งจำเป็นต้องหารือร่วมกับผู้ถือหุ้นรายอื่น เช่น กระทรวงการคลัง และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และบริษัทเฉพาะกิจเพื่อบริหารจัดการและซ่อมบำรุงรถไฟความเร็วสูง (HSR SPV) ซึ่งกระทรวงคมนาคมจะทำการศึกษาในรายละเอียด ต่อไป ทั้งนี้จากการประเมินเบื้องต้นพบว่า หากมีการลงทุนในโครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท จะทำให้ผลตอบแทนรวมของโครงการมีค่าเป็นบวก ประมาณร้อยละ ๒.๕๖

## ๗. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

แบ่งเป็น ๒ ช่วง ได้แก่

๗.๑ ช่วงบางซื่อ-ชุมทางบ้านภาชี เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) ได้พิจารณารายงาน EIA (รายงานชี้แจงเพิ่มเติมครั้งที่ ๕) เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๙ โดยมีมติเห็นชอบให้นำรายงาน EIA เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เพื่อพิจารณา และเมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ กก.วล. ได้มีมติเห็นชอบรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก แล้ว

๗.๒ ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ซึ่ง คชก. ได้พิจารณารายงาน EIA (รายงานชี้แจงเพิ่มเติมครั้งที่ ๖) เมื่อวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ โดยมีมติเห็นชอบให้นำรายงาน EIA เสนอ กก.วล. เพื่อพิจารณา และเมื่อวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ กก.วล. ได้มีมติเห็นชอบรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา แล้ว

## ๘. การเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง

เนื่องด้วยโครงการฯ ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มีความจำเป็นด้วยดำเนินการเวนคืนที่ดินบางส่วนเพื่อใช้ก่อสร้างโครงการฯ ในช่วงทางระหว่างสถานีกลางบางซื่อ-ชุมทางบ้านภาชี ประมาณ ๘๑๘ ไร่ และช่วงสถานีชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา ประมาณ ๑,๙๙๗ ไร่ โดยจะมีการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน (พ.ร.ฎ. เวนคืนที่ดินฯ) ต่อไป

## ๙. รูปแบบการดำเนินการของโครงการฯ

ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ทั้งสองฝ่ายจะให้ความร่วมมือในรูปแบบรัฐบาลต่อรัฐบาลในการดำเนินโครงการความร่วมมือดังกล่าว สำหรับช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ประเทศไทยจะเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งหมด ร้อยละ ๑๐๐ (มูลค่าโครงการ ๑๗๙,๔๑๓ ล้านบาท) รูปแบบการดำเนินงานแบ่งสัญญาโครงการออกเป็น ๒ สัญญา

**สัญญา ๑:** งานก่อสร้างด้านโยธา และค่าอื่นๆ จะดำเนินการโดยฝ่ายไทยทั้งหมด โดยใช้การประกวดราคาตามระเบียบไทย (ผู้รับจ้างไทย) คิดเป็นร้อยละ ๗๕ หรือ ๑๓๕,๖๔๗.๐๕ ล้านบาทของมูลค่าโครงการ

**สัญญา ๒:** ประกอบด้วย ๓ สัญญาย่อย โดยให้ฝ่ายจีนเป็นผู้ดำเนินการ คิดเป็นร้อยละ ๒๕ หรือ ๔๓,๗๖๕.๑๖ ล้านบาท ของมูลค่าโครงการ ประกอบด้วยสัญญา ๒.๑: งานด้านการออกแบบ สัญญา ๒.๒: การควบคุมงานโยธา สัญญา ๒.๓: งานระบบรถไฟและการฝึกอบรม

## ๑๐. ความคืบหน้าโครงการฯ

๑๐.๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้ดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ วงเงิน ๑๗๙,๔๑๓ ล้านบาท และสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้มีมติรับทราบผลการอนุมัติโครงการฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๔๕/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๑๐.๒ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบร่างสัญญา ๒.๑ การออกแบบรายละเอียด (Detailed Design Services Agreement) เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๐ และร่างสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant Services Agreement) เมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๐ ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามในสัญญา ๒.๑ และ ๒.๒ เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๐ ในระหว่างการประชุมผู้นำกลุ่มประเทศ BRICS กับประเทศตลาดเกิดใหม่ และประเทศกำลังพัฒนา ณ เมืองเซี่ยเหมิน สาธารณรัฐประชาชนจีน สำหรับสัญญา ๒.๓ งานระบบรถไฟและการฝึกอบรม อยู่ระหว่างการเจรจากับฝ่ายจีน

๑๐.๓ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และ นายหวัง เสี่ยวเทา รองผู้อำนวยการ คณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน ได้ร่วมพิธีเริ่มการก่อสร้างโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาล แห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) เมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๐ ณ มอหลักหิน ต.กลางดง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา

#### ๑๑. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้เริ่มต้นร่วมกันวางแผนโครงการรถไฟ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย โดยเร็วที่สุด เพื่อการดำเนินการตาม “ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕” และทั้งสองฝ่ายจะพยายามร่วมกันอย่างสูงสุดเพื่อหาข้อสรุปเกี่ยวกับแนวเส้นทางเบื้องต้นและ รายงานผลการศึกษาความเหมาะสมฉบับปรับปรุงต่อไป