



คณะกรรมการ
การตรวจคนเข้าเมือง

งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทาง
และจัดตั้งองค์กรพิเศษเพื่อกำกับ
การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง

ก้าวสู่ศักราชใหม่ของการขนส่งทางราง องค์กรรถไฟความเร็วสูง ที่มีประสิทธิภาพ คล่องตัว

ขับเคลื่อนการพัฒนาด้วยนวัตกรรม และเทคโนโลยีอันทันสมัย
รองรับการขยายโครงข่าย และการเดินทางระหว่างประเทศ
พร้อมปฏิบัติงานภายใต้ความโปร่งใส และตรวจสอบได้





รถไฟความเร็วสูง

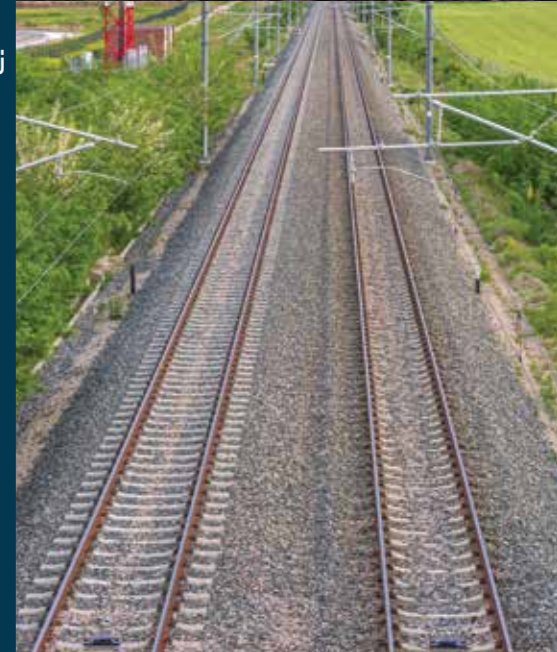
ก้าวที่สำคัญของการพัฒนาระบบรางของไทย

รถไฟความเร็วสูง (High-speed Rail) เป็นระบบรถไฟระหว่างเมืองที่เดินรถด้วยความเร็วมากกว่า 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง บนทางขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) ในการเดินรถ จุดเด่นของรถไฟความเร็วสูง คือ สามารถเดินทางระหว่างเมืองได้รวดเร็ว ตรงเวลา และสะดวกในการใช้บริการหากเทียบกับการโดยสารด้วยเครื่องบิน ที่ต้องผ่านหลายขั้นตอนก่อนการเดินทาง จึงทำให้ระบบรถไฟความเร็วสูงได้รับความนิยมในหลายประเทศทั่วโลก

กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการพัฒนารถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย 4 เส้นทาง ในสายตะวันออกเหนือ สายตะวันออก สายเหนือ และสายใต้ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง สนับสนุนเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของไทย ให้เจริญรุดหน้า และเป็นการกระจายความเจริญไปยังทุกภูมิภาคของประเทศ



แผนการพัฒนา รถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย



การพิจารณาจัดตั้ง “องค์กรรถไฟความเร็วสูง”

ในปัจจุบัน ประเทศไทยกำลังดำเนินการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงสายแรก คือ สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน

ทั้งนี้ จากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560 เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันพิจารณาถึงแนวทางการจัดตั้ง **“องค์กรพิเศษเพื่อกำกับดำเนินการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง”** โดยกำหนดให้เป็นองค์กรอิสระจากการกำกับกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้มีโครงสร้างองค์กรที่มีความคล่องตัวและเหมาะสมสำหรับดำเนินกิจการระบบรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งกำหนดมาตรการหรือแนวทางในการสนับสนุน ทั้งด้านบุคลากรและงบประมาณ โดยไม่เป็นการผูกพันต้องงบประมาณของรัฐ สามารถวางแผนและควบคุมให้โครงการสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ และบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

กระทรวงคมนาคม จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา เพื่อศึกษาแนวทางและจัดทำรายละเอียดการจัดตั้งองค์กรพิเศษเพื่อกำกับดำเนินการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงให้ถูกต้องเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย กฎ ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

ประโยชน์จากการจัดตั้ง องค์กรรถไฟความเร็วสูง

เกิดองค์กรพิเศษที่มีประสิทธิภาพ มีความคล่องตัว และเหมาะสมกับการดำเนินกิจการรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย พร้อมกำกับดูแลโครงการรถไฟความเร็วสูงที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และโครงการในอนาคต โดยเป็นองค์กรขับเคลื่อนการพัฒนาด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ทันสมัย รองรับการพัฒนาโครงข่ายและการเดินทางระหว่างประเทศ ดำเนินงานด้วยความโปร่งใสและตรวจสอบได้

1

สามารถดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงได้อย่างมีความยั่งยืน ทั้งด้านการบริหารจัดการและมีความเหมาะสมทางด้านการเงิน สามารถเลี้ยงตัวเองได้โดยไม่เป็นการผูกพันต้องงบประมาณของรัฐในอนาคต

2

ช่วยส่งเสริมให้ผู้ประกอบการและนักลงทุนภาคเอกชนสามารถร่วมดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง และร่วมขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

3

สร้างความสุขในการเดินทางให้กับประชาชนด้วยบริการรถไฟความเร็วสูงที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพ สร้างความสะดวกสบาย รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง ส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจ และการพัฒนาเมืองในภูมิภาค

4

สร้างความสะดวกสบาย รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง ส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจ และการพัฒนาเมืองในภูมิภาค

แนวทางการศึกษา และเสนอแนะรูปแบบองค์กร

1. ศึกษาแนวทางการจัดตั้งองค์กรกำกับรถไฟความเร็วสูงที่ประสบความสำเร็จในต่างประเทศ
2. ศึกษาประเด็นจกกฎหมายของประเทศไทย แนวทางการจัดตั้งองค์กร แนวทางการระดมทุน รูปแบบโครงสร้างผู้ถือหุ้น และแนวทางการร่วมลงทุน
3. ศึกษาโครงสร้างธุรกิจและโอกาสทางการตลาด
4. วิเคราะห์ผลตอบแทนด้านการเงิน (FIRR) ของโครงการรถไฟความเร็วสูง (รวมทุกเส้นทาง)
5. นำเสนอโครงสร้างขององค์กรและบุคลากร ขอบเขต อำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบ
6. จัดทำแผนการจัดตั้งองค์กรพิเศษ
7. จัดทำแผนการหารายได้จากธุรกิจเดินรถ และธุรกิจรอง
8. กำหนดเป้าหมายในการดำเนินงาน ทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว
9. กำหนดตัวชี้วัดเพื่อกำกับ ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงาน
10. ดำเนินการประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและนักลงทุน ถึงรูปแบบการจัดตั้งองค์กรพิเศษ



จากการศึกษาการดำเนินงานขององค์กรรถไฟความเร็วสูงในต่างประเทศ พบว่าโดยทั่วไปมีการแบ่งความรับผิดชอบของการดำเนินงานออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่



การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน
ประกอบด้วย การก่อสร้างทางรถไฟ สถานีรถไฟ ระบบอาณัติสัญญาณ และระบบสื่อสารโทรคมนาคม รวมถึงรับผิดชอบภาระทางการเงินในการก่อสร้าง และเป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐาน



การบริหารจัดการและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน
ประกอบด้วย การบริหารจัดการและบำรุงรักษาทางรถไฟ สถานีรถไฟ ระบบอาณัติสัญญาณ และระบบสื่อสารโทรคมนาคม รวมถึงจัดตารางการเดินรถ



การเดินรถ
ประกอบด้วย การจัดการจกักรล้อเลื่อน การบำรุงรักษาจกักรล้อเลื่อน การให้บริการเดินรถ การจำหน่ายตั๋ว และทำการตลาด

การเปรียบเทียบ

การบริหารจัดการเดินรถตามขอบเขตความรับผิดชอบขององค์กร

จากการศึกษาตัวอย่างองค์กรรถไฟความเร็วสูงในต่างประเทศ สามารถแบ่งออกเป็น 4 รูปแบบ ได้ดังนี้

1

รูปแบบที่ 1 มีหน่วยงานเดียวรับผิดชอบทั้งหมด



Vertical Integration: Including Construction

Build-Own-Operate

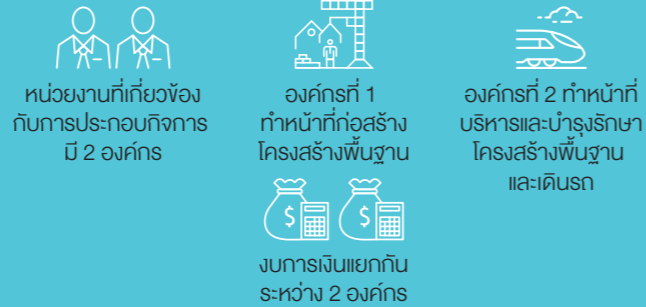
- Infrastructure Construction
- Infrastructure Management and Maintenance
- Train Operation
- Affiliated Businesses



ตัวอย่าง : ไต้หวัน

2

รูปแบบที่ 2 แยกเป็นหน่วยงานที่ดูแลการก่อสร้าง กับหน่วยงานที่ทำหน้าที่บริหารจัดการและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน และเดินรถ



Vertical Integration: Excluding Construction

Railway Company

- Infrastructure Management and Maintenance
- Train Operation
- Affiliated Businesses

เข้าสัญญาบริหารจัดการ

Infrastructure Owner

- Infrastructure Construction



ตัวอย่าง : ญี่ปุ่น จีน

3

รูปแบบที่ 3 แยกเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ก่อสร้าง บริหารจัดการ และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน กับหน่วยงานที่ทำหน้าที่เดินรถ



Vertical Separation: Institutional Separation

Incumbent Operator

Open-Access Operator 1

Open-Access Operator 2

Access Charge

Access Charge

Access Charge

Infrastructure Manager

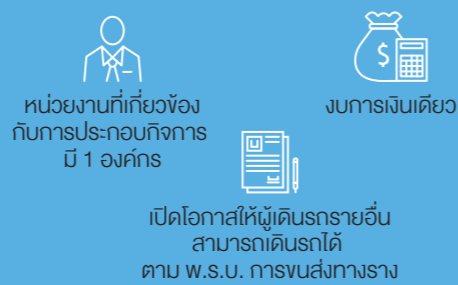
- Infrastructure Construction
- Infrastructure Management and Maintenance



ตัวอย่าง : สหราชอาณาจักร สเปน เกาหลีใต้

4

รูปแบบที่ 4 มีหน่วยงานเดียวรับผิดชอบทั้งหมด แต่มีการแบ่งแยกทางบัญชีเพื่อดำเนินงานในส่วนต่างๆ หรือจัดตั้งเป็นบริษัทลูกเพื่อดำเนินงานในส่วนต่างๆ



Vertical Separation: Accounting / Organizational Separation

Incumbent Operator

Open-Access Operator 1

Open-Access Operator 2

Access Charge

Access Charge

Access Charge

Infrastructure Manager

- Infrastructure Construction
- Infrastructure Management and Maintenance



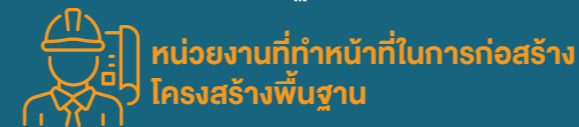
ตัวอย่าง : เยอรมนี ฝรั่งเศส อิตาลี

สรุปแนวทางการจัดตั้งองค์กรพิเศษ เพื่อกำกับดำเนินการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง

จัดตั้งเป็นองค์กรใหม่ ที่มีรูปแบบการบริหารจัดการที่รวมภารกิจการบริหารและบำรุงรักษาและบริหารจัดการ โครงสร้างพื้นฐาน กับการเดินรถไว้ในหน่วยงานเดียวกัน

รูปแบบการบริหารจัดการโครงการรถไฟความเร็วสูง แยกการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานกับการเดินรถออกจากกัน

1 หน่วยงานที่รับผิดชอบในการก่อสร้าง โครงสร้างพื้นฐาน ขอรับการสนับสนุนทางการเงินจากรัฐ



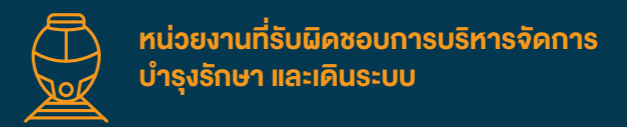
การรถไฟแห่งประเทศไทย

- เป็นเจ้าของเขตทาง
- มีอำนาจหน้าที่ครอบคลุมตามกฎหมาย
- สามารถเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม
- มีความพร้อมด้านบุคลากร
- มีประสบการณ์ ในการออกแบบ ควบคุม และบริหารจัดการงานก่อสร้าง



- รฟท. รับหน้าที่ก่อสร้าง และเป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐาน

2 หน่วยงานที่รับผิดชอบภารกิจการบริหารจัดการ บำรุงรักษา และให้บริการเดินรถ แสวงหารายได้เพื่อเลี้ยงตัวเอง



จัดตั้งเป็นบริษัทจำกัด ในสังกัดกระทรวงคมนาคม (สามารถปรับเป็นบริษัทมหาชนในอนาคต)



1. ประกอบกิจการรถไฟความเร็วสูง และการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น การพัฒนาเชิงพาณิชย์ / อสังหาริมทรัพย์ / การท่องเที่ยว / โรงแรม / ร้านอาหาร / คาเฟ่ / ขนส่ง / โลจิสติกส์
2. ประกอบธุรกิจต่อเนื่อง ที่ช่วยส่งเสริมปริมาณผู้โดยสารและรายได้



1. ได้รับสิทธิในการใช้โครงสร้างพื้นฐานที่รัฐสร้างขึ้น ทั้งโครงการที่กำลังพัฒนา และโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
2. ดำเนินกิจการได้ทั้งในรูปแบบเดินรถเอง จ้างเดินรถ หรือให้สิทธิเอกชนเดินรถในรูปแบบ PPP
3. ธุรกิจรองสามารถดำเนินการได้โดยการดำเนินการเอง ร่วมทุนกับภาคเอกชนเพื่อจัดตั้งบริษัท จ้างเอกชนดำเนินการ หรือให้สิทธิหรือสัมปทานแก่เอกชน



1. มีความคล่องตัว
2. มีความยืดหยุ่น รองรับการพัฒนาในอนาคต
3. ปรับตัวให้สอดคล้องกับสถานการณ์ต่างๆ ได้เป็นอย่างดี
4. สามารถควบคุมนโยบายของภาครัฐ
5. เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบ

สรุปโครงสร้างการกำกับดูแล และการบริหารจัดการระบบรถไฟความเร็วสูง



หน่วยงานกำกับดูแล :
กรมการขนส่งทางราง

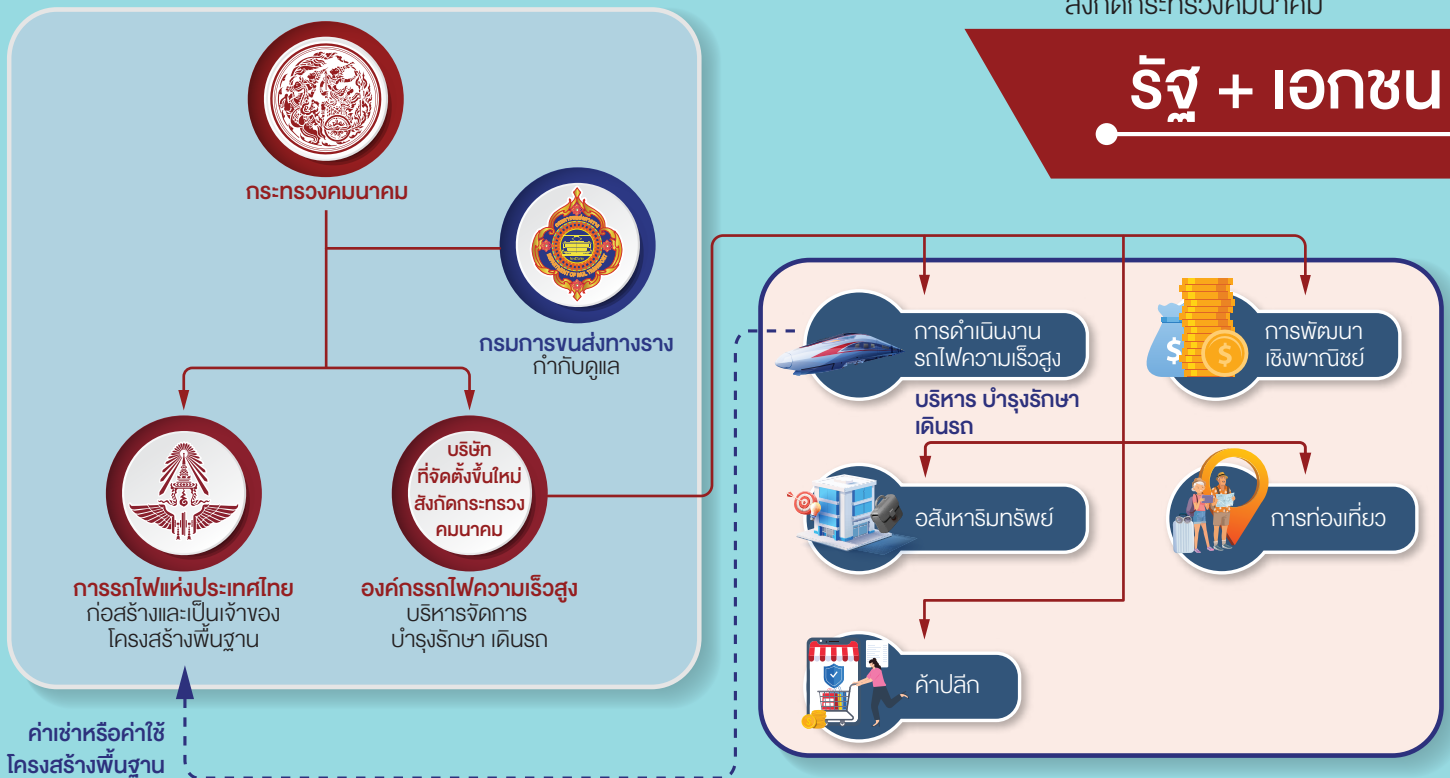


หน่วยงานการก่อสร้าง
และเป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐาน :
การรถไฟแห่งประเทศไทย



หน่วยงานส่วนการบริหารจัดการ
บำรุงรักษา เดินรถ :
บริษัทที่จัดตั้งขึ้นใหม่
สังกัดกระทรวงคมนาคม

รัฐ + เอกชน



การรองรับการสนับสนุนจากภาครัฐ



เงินทุนหมุนเวียน
ในช่วงเริ่มต้น



การสนับสนุนภาระหนี้
ที่รับต่อมาจาก สฟท.



สิทธิในการเข้าใช้พื้นที่ของ สฟท.
บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง



สิทธิในการเข้าใช้ที่ราชพัสดุ
บริเวณใกล้สถานีรถไฟความเร็วสูง



การยกเว้นข้อกฎหมาย
ที่บังคับใช้กับรัฐวิสาหกิจบางประการ

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



กระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม

38 ถนนราชดำเนินนอก แขวงวัดโสมนัส
เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
Tel : (+66) 0 2283 3000
Fax : (+66) 0 2281 3959



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 24-25
ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท
กรุงเทพฯ 10400
Tel : (+66) 0 2617 0429
Fax : (+66) 0 2617 0426
Email: info@pskconsultants.com



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิตี้แอนด์ จำกัด
428/139-140 หมู่บ้าน เดอะ ธีจันท์ สตรีท
ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน
เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510
Tel : (+66) 0 2375 5422
Fax : (+66) 0 2375 5427