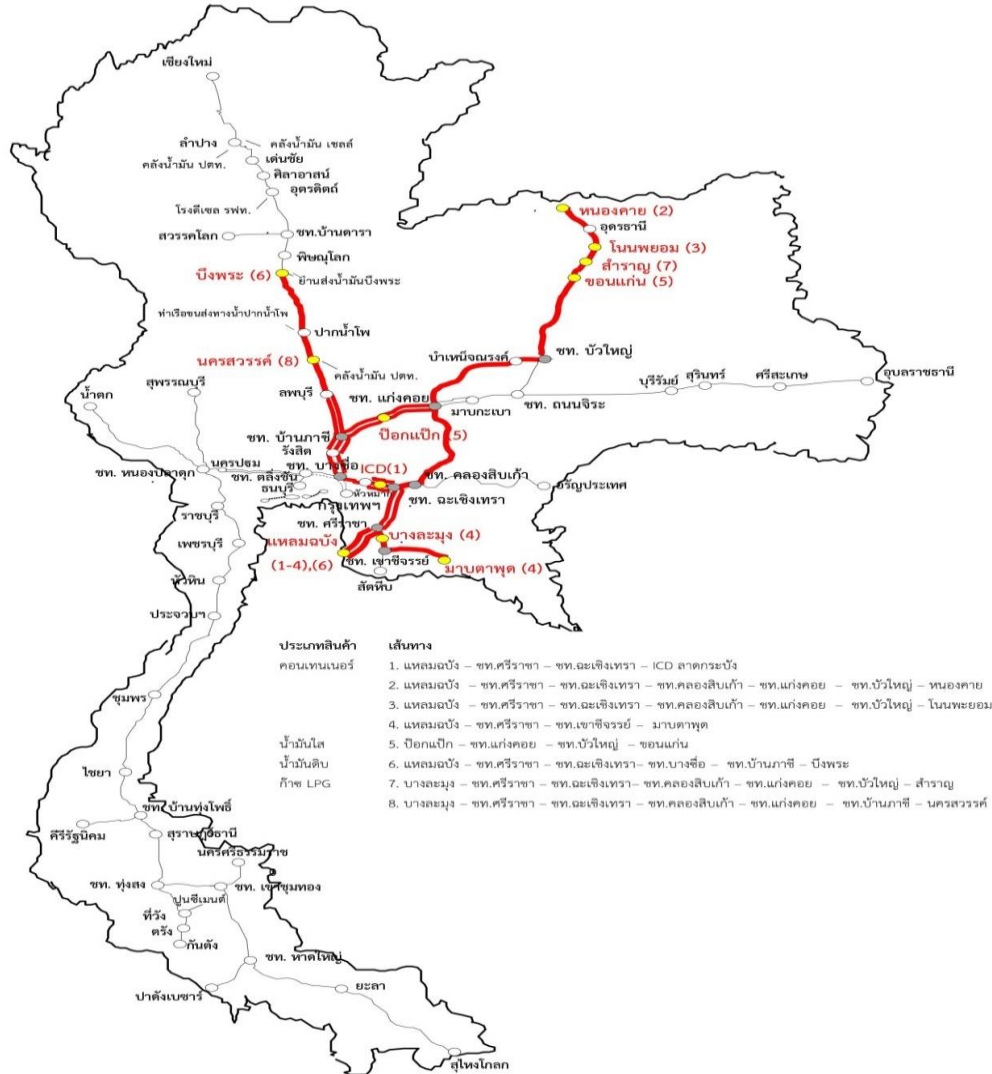




โครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักดเพลลา 20 ตัน/เพลลา จำนวน 20 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่ และโครงการจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่



1. **หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ:** การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

2. **ความเป็นมาของโครงการ**

การขนส่งสินค้าโดยระบบตู้สินค้าได้รับความนิยมเป็นอย่างมากเนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็ว ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่าย ในการดำเนินการมากกว่าการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น และไม่ต้องใช้แรงงานจำนวนมากในการขนถ่ายสินค้า อีกทั้งยังช่วยลด ปัญหาสินค้าเสียหายในระหว่างการขนถ่ายและสามารถขนถ่ายสินค้าในช่วงฤดูฝนได้ ทำให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการขนส่ง สินค้าได้เกือบตลอดทั้งปี โดยเฉพาะผู้ส่งออกสินค้าสามารถนำตู้สินค้าไปบรรจุที่โรงงานได้ทันที ทำให้สามารถดูแลคุณภาพ ของสินค้าในขณะที่ทำการบรรจุได้ทุกขั้นตอนซึ่งช่วยสร้างความมั่นใจว่าสินค้าจะมีสภาพเรียบร้อยไม่ชำรุดเสียหายเมื่อส่งถึงผู้รับปลายทาง ลดปัญหาการเรียกร้องค่าเสียหาย นอกจากนี้ การใช้ระบบตู้สินค้าได้ส่งผลให้ความต้องการในการใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เพิ่มขึ้น แต่ปัจจุบันยังมีผู้ใช้บริการที่ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) ต่างๆ ไม่เต็มประสิทธิภาพ เนื่องจาก รฟท. ยังขาดแคลนรถจักรและรถบรรทุกตู้สินค้าที่จะให้บริการ ทำให้ รฟท. มีความจำเป็นต้องจัดการจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า เพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าในเส้นทางต่างๆ และรองรับความต้องการของผู้ประกอบการและผู้นำเข้าส่งออก สินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ



### 3. มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง/วงเงินลงทุนโครงการ/แหล่งเงินทุน

#### 3.1 มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับวงเงินลงทุน ดังนี้

มติคณะรัฐมนตรีวันที่	รายละเอียด
11 พฤศจิกายน 2551	กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติโครงการจัดการจักรตีเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักดเพลลา 20 ตัน/เพลลา จำนวน 20 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่ ของ รฟท. วงเงิน 3,300.00 ล้านบาท และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308 คัน วงเงิน 770.00 ล้านบาท วงเงินรวม 4,070.00 ล้านบาท โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งเห็นควรให้มีการจัดการจักรตีเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักดเพลลา 20 ตัน/เพลลา จำนวน 7 คัน วงเงิน 1,155.00 ล้านบาท และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308 คัน วงเงิน 770.00 ล้านบาท เพื่อจัดให้บริการขนส่งคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศในเส้นทางสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot : ICD) ลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง และให้ชะลอการจัดการจักรตีเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักดเพลลา 20 ตัน/เพลลา จำนวน 13 คัน ที่จะใช้ในการจัดให้บริการเดินขบวนรถสินค้าคอนเทนเนอร์ในประเทศจาก CY ในภูมิภาค – ท่าเรือแหลมฉบัง ไปก่อน เนื่องจากคุณสมบัติของจักรตีเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักดเพลลา 20 ตัน/เพลลา ไม่สอดคล้องกับขีดความสามารถของเส้นทางที่รองรับน้ำหนักได้เพียง 15 – 18 ตัน/เพลลา โดยในส่วนแหล่งเงินทุนให้ดำเนินการตามความเห็นของกระทรวงการคลัง โดย รฟท. เป็นผู้รับภาระการลงทุน และให้ กค. เป็นผู้ค้ำประกัน
22 มิถุนายน 2553	คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติการจัดการจัดการจักรตีเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักดเพลลา 20 ตัน/เพลลา จำนวน 13 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่ ราคาคันละ 165.00 ล้านบาท วงเงินรวม 2,145.00 ล้านบาท โดยให้ รฟท. รับภาระการลงทุน และให้ กค. เป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ เนื่องจาก รฟท. ได้ปรับแผนการดำเนินการจัดการจักรตีเซลไฟฟ้าให้สอดคล้องกับโครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 5 และ 6 เพื่อให้รางรถไฟสามารถรับน้ำหนักดเพลลาได้สูงขึ้นทั่วประเทศ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณกลางปี 2555 ซึ่งจะสอดคล้องกับระยะเวลาของแผนการจัดการจักรตีเซลไฟฟ้า จำนวน 13 คัน

#### รับฟังบรรยายภาพรวมการดำเนินโครงการและลงพื้นที่





### 3.2 วงเงินลงทุนโครงการ

เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2551 คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติอนุมัติกรอบวงเงินดำเนินโครงการวงเงิน 4,070.00 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นค่าจัดการถักรตีเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักดเพลลา 20 ตัน/เพลลา จำนวน 20 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่วงเงิน 3,300.00 ล้านบาท มีวงเงินสัญญาจ้าง 2,142.14 ล้านบาท (67,429,058.00 ดอลลาร์สหรัฐ ณ อัตราแลกเปลี่ยน 31.7689 บาท/ดอลลาร์สหรัฐ) โดยเบิกจ่ายจริง 2,593.47 ล้านบาท (รวมอัตราแลกเปลี่ยน ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรศุลกากรขาเข้า และค่ายกขนสินค้า) แบ่งเป็นเงินกู้ 2,112.00 ล้านบาท และเงินรายได้ รพท. วงเงิน 481.47 ล้านบาท ส่วนค่าจัดการถักรตีเซลไฟฟ้า จำนวน 308 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่ วงเงิน 770.00 ล้านบาท มีวงเงินสัญญาจ้าง 661.99 ล้านบาท (131,446,920.00 หยวน ณ อัตราแลกเปลี่ยน 5.0362 บาท/หยวน) โดยเบิกจ่ายจริง 738.00 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินกู้ 299.41 ล้านบาท และเงินรายได้ รพท. 438.59 ล้านบาท โดยสามารถสรุปรายละเอียด ดังนี้

การดำเนินงาน	กรอบวงเงิน ตามมติ ครม.	วงเงิน สัญญาจ้าง	เบิกจ่ายจริง	แหล่งเงิน (ล้านบาท)	
				เงินกู้	เงินรายได้ รพท.
1. จัดการถักรตีเซลไฟฟ้าพร้อมเครื่องอะไหล่ ขนาดน้ำหนักดเพลลา 20 ตัน/เพลลา จำนวน 20 คัน	3,300.00	2,142.14	2,593.47	2,112.00	481.47
2. จัดการถักรตีเซลไฟฟ้าจำนวน 308 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่	770.00	661.99	738.00	299.41	438.59
<b>รวมวงเงินทั้งสิ้น</b>	<b>4,070.00</b>	<b>2,804.13</b>	<b>3,331.47</b>	<b>2,411.41</b>	<b>920.06</b>

ที่มา : รพท.

หมายเหตุ : วงเงินสัญญาจ้างรวม 2,804.13 ล้านบาท ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรศุลกากรขาเข้า โดยผู้ซื้อ (รพท.) เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายโดยใช้เงินรายได้ 920.06 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากอัตราแลกเปลี่ยน ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรศุลกากรขาเข้าและค่ายกขนสินค้า

### 3.3 แหล่งเงินทุน

- โครงการจัดการถักรตีเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักดเพลลา 20 ตัน/เพลลา จำนวน 20 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่ ใช้แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ วงเงิน 2,112.00 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลัง (กค.) คำประกันเงินกู้ และ รพท. รับภาระ
- โครงการจัดการถักรตีเซลไฟฟ้าจำนวน 308 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่ ใช้แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ วงเงิน 299.41 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังคำประกันเงินกู้ และ รพท. รับภาระ โดยมีรายละเอียดของแหล่งเงินกู้ ดังนี้

แหล่งเงินกู้	รูปแบบ การกู้	วงเงินกู้ (ล้านบาท)	วันที่เริ่ม สัญญา	วันสิ้นสุด สัญญา	อายุ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย (%)	ค่าธรรมเนียม
<b>โครงการจัดการถักรตีเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักดเพลลา 20 ตัน/เพลลา จำนวน 20 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่</b>							
พันธบัตร พ.ศ. 2556/13	พันธบัตร	320.00	31 ก.ค. 56	31 ก.ค. 61	3 ปี	3.295%	48,000
ธนาคารออมสิน	เงินกู้	1,792.00	12 ก.พ. 58	12 ก.พ. 60	2 ปี	BIBOR 6M+0.67%	-
<b>รวม</b>		<b>2,112.00</b>					
<b>โครงการจัดการถักรตีเซลไฟฟ้าจำนวน 308 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่</b>							
บมจ. ธนาคารกรุงไทย	เงินกู้	99.00	24 ก.ย. 58	24 มี.ค. 60	1 ปี 6 เดือน	BIBOR 6M+0.10%	-
บมจ. ธนาคารกรุงไทย	เงินกู้	0.41	29 ก.ย. 59	29 มี.ค. 62	2 ปี 6 เดือน	BIBOR 6M+0.01%	-
ธนาคารออมสิน	เงินกู้	200.00	7 ธ.ค. 60	7 ธ.ค. 62	2 ปี	BIBOR6M+0.1352%	-
<b>รวม</b>		<b>299.41</b>					

ที่มา : รพท.



#### 4. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 4.1 เพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพในการขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟให้สามารถแข่งขันในตลาดได้ และสนับสนุนนโยบายรัฐบาลตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์
- 4.2 บรรเทาปัญหาการขาดแคลนรถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าในปัจจุบัน
- 4.3 รองรับการแข่งขันของสินค้าคอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือแหลมฉบังและภูมิภาค ตลอดจนสินค้ากลุ่มพลังงานและปูนซีเมนต์
- 4.4 เพิ่มรายได้ให้แก่ รฟท. ซึ่งจะทำให้ผลดำเนินงานโดยรวมดีขึ้น และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

#### 5. ลักษณะโครงการ

จัดการจักรดีเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักดเพลลา 20 ตัน/เพลลา จำนวน 20 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่ และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

##### ตารางแสดงรายละเอียดรถจักรดีเซลไฟฟ้า (CSR)

ข้อมูล	รายละเอียด	รูปภาพ
ชื่อ	China South Railway (CSR Oishuyan (ซี ชู เยียน))	
ความกว้างทางวิ่ง	1 เมตร	
ประเภท	รถจักรดีเซลไฟฟ้า	
ระบบส่งกำลัง	AC - DC - AC	
ความเร็วสูงสุด	120 กิโลเมตร/ชั่วโมง	
ความเร็วในการให้บริการ	90 กิโลเมตร/ชั่วโมง	
น้ำหนักดเพลลา	20 ตัน/เพลลา	
กำลังเครื่องยนต์สูงสุด	2,800 กิโลวัตต์	
ผู้ผลิต	สาธารณรัฐประชาชนจีน	

ที่มา : รฟท.

##### ตารางแสดงรายละเอียดรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บพต.)

ข้อมูล	รายละเอียด	รูปภาพ
ชื่อ	CSR ERQI Co.Ltd	
ความกว้างทางวิ่ง	1 เมตร	
ความเร็วสูงสุด	100 กิโลเมตร/ชั่วโมง	
ความเร็วในการให้บริการ	70 กิโลเมตร/ชั่วโมง	
น้ำหนักดเพลลา	20 ตัน/เพลลา	
น้ำหนักรถโบกี้	18 ตัน	
กำลังเครื่องยนต์สูงสุด	-	
ผู้ผลิต	สาธารณรัฐประชาชนจีน	

ที่มา : รฟท.



## 6. ขอบเขต/พื้นที่ดำเนินโครงการ

โครงการจัดการถักรตีเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักดเพลลา 20 ตัน/เพลลา จำนวน 20 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่ และโครงการจัดการถักรตีเซลไฟฟ้า จำนวน 308 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่ เพื่อขนส่งสินค้าประเภทคอนเทนเนอร์ น้ำมันใส น้ำมันดิบ และก๊าซปิโตรเลียมเหลว (Liquefied Petroleum Gas : LPG) โดยมีเส้นทางการขนส่งสินค้า ดังนี้

ประเภทสินค้า	เลขขบวน	เส้นทาง	จำนวนรถจักรตีเซลไฟฟ้า (คัน)	จำนวนรถบตต. (คัน)
คอนเทนเนอร์	8xx - 8xx	ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง (สินค้าส่งออก - นำเข้า)	6	177
	555/556	หนองคาย - แหลมฉบัง (ยางพารา)	3	-
	557/558	โนนพยอม - แหลมฉบัง (น้ำตาลทราย)	2	40
	865/866,871/872	มาบตาพุด - แหลมฉบัง (เม็ดพลาสติก)	1	60
น้ำมันใส	535/536	ป็อกแป็ก - ขอนแก่น	1	-
น้ำมันดิบ	636/638	บึงพระ - แหลมฉบัง	2	-
ก๊าซ LPG	531/532	บางละมุง - สำราญ	1	-
	651/652	บางละมุง - นครสวรรค์	1	-
สำรองซ่อมรถจักรตีเซลไฟฟ้า (15%) และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (10%)			3	31
รวมทั้งหมด			20	308

ที่มา : รฟท.

## 7. วันเริ่มต้น/สิ้นสุดโครงการ

โครงการมีระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 10 ปี ตั้งแต่ปี 2551 - 2561 ดังนี้

7.1 ครม. พิจารณออนุมัติโครงการ เมื่อ พฤศจิกายน 2551

7.2 กระบวนการประกวดราคา (Bidding) เริ่มต้นปี 2553 และดำเนินการแล้วเสร็จเดือนกันยายน 2555

7.3 ขั้นตอนการลงนามในสัญญาซื้อขายและส่งมอบสินค้า ประกอบด้วยรถจักรตีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน ตั้งแต่วันที่ 28 มิถุนายน 2556 - 25 มิถุนายน 2558 และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308 คัน ตั้งแต่วันที่ 4 สิงหาคม 2558 - 30 สิงหาคม 2559

7.4 การเบิกจ่ายเงิน ประกอบด้วย การเบิกจ่ายเงินของรถจักรตีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน ตั้งแต่ปี 2556 - 2561 และการเบิกจ่ายเงินของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308 คัน ตั้งแต่ปี 2558 - 2561



8. **วิธีการจัดซื้อจัดจ้าง:** รพท. ประกวดราคาด้วยวิธีการประกวดราคานานาชาติ (International Bidding)

9. **ผู้รับจ้าง:** รพท. ได้ลงนามในสัญญาซื้อขายกับ บริษัท ป่าไม้สันติ จำกัด และบริษัท สยามโปกี้ จำกัด ดังนี้

9.1 รพท. ได้ลงนามสัญญาซื้อขายรถจักรติเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักรถไฟ 20 ตัน/รถ จำนวน 20 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่ กับบริษัท ป่าไม้สันติ จำกัด เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2556 (ใบสั่งซื้อเลขที่ 5603 และ 5604) และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 25 มิถุนายน 2558 (730 วัน) โดยได้รับส่งมอบครบทั้ง 20 คัน เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2558 รวมระยะเวลาดำเนินงาน 730 วัน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

รถจักรติเซลไฟฟ้า 20 คัน	วันที่ลงนาม	วันสิ้นสุดสัญญา	วันที่ส่งมอบรถ
2 คัน	25 มิถุนายน 2556	25 มิถุนายน 2558	7 มกราคม 2558
8 คัน			22 เมษายน 2558
10 คัน			25 มิถุนายน 2558

ที่มา : รพท.

9.2 รพท. ได้ลงนามสัญญาซื้อขายรถบรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่ กับบริษัท สยามโปกี้ จำกัด เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2558 (ใบสั่งซื้อเลขที่ 58045 และ 58046) และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 4 ตุลาคม 2559 (420 วัน) โดยได้รับส่งมอบครบทั้ง 308 คัน เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2559 รวมระยะเวลาดำเนินงาน 391 วัน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

รถบรรทุกตู้สินค้า 308 คัน	วันที่ลงนาม	วันสิ้นสุดสัญญา	วันที่ส่งมอบรถ
150 คัน	4 สิงหาคม 2558	4 ตุลาคม 2559	1 สิงหาคม 2559
158 คัน			30 สิงหาคม 2559

ที่มา : รพท.

ภาพรถจักร CSR และรถบรรทุกตู้สินค้า





10. การให้คะแนนผลการประเมินโครงการหลังดำเนินโครงการแล้วเสร็จ (Ex-post Evaluation Results)

เกณฑ์การพิจารณา	ตัวชี้วัด	ผลการประเมิน
<b>ความสอดคล้อง</b>		
a : สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลอย่างมาก b : สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลบางส่วน c : ไม่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล	- สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 ปี พ.ศ. 2550 – 2554 - สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 1 ปี พ.ศ. 2551 – 2554 และฉบับที่ 2 ปี พ.ศ. 2556 - 2560 - สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550 - 2554 - สอดคล้องกับแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. 2553 – 2557	a
<b>ประสิทธิภาพ</b>		
a : ดำเนินการเสร็จร้อยละ 100 โดยใช้งบประมาณและระยะเวลาเท่ากับหรือน้อยกว่าแผนที่วางไว้ b : ดำเนินการมากกว่าร้อยละ 100 – 150 ของแผนที่วางไว้ c : ดำเนินการมากกว่าร้อยละ 150 ของแผนงานที่วางไว้	- ผลผลิตของโครงการเป็นไปตามแผนที่กำหนด - ระยะเวลาช้ากว่าแผนที่กำหนด 3,038 วัน (ร้อยละ 508.02) - ค่าใช้จ่ายโครงการต่ำกว่าแผน 738.53 ล้านบาท (ร้อยละ 18.15)	b
<b>ประสิทธิผล</b>		
a : บรรลุวัตถุประสงค์มากกว่าร้อยละ 80 ของแผนที่วางไว้ b : บรรลุวัตถุประสงค์ร้อยละ 50 - 80 ของแผนที่วางไว้ c : บรรลุวัตถุประสงค์น้อยกว่าร้อยละ 50 ของแผนที่วางไว้ <b>หมายเหตุ : ปริมาณและรายได้ใช้ปีที่เริ่มใช้งานรถจักรเป็นแผน</b>	- ความสามารถของรถจักรดีเซลไฟฟ้าฯ เพิ่มขึ้น (ความเร็ว/การรองรับน้ำหนัก/การพ่วงรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า) - ปริมาณการขนส่งสินค้าลดลง 2.33 ล้านตัน (ร้อยละ 27.05) - รายได้จากขนส่งสินค้าลดลง 31.59 ล้านบาท (ร้อยละ 3.46)	b
<b>ผลกระทบ</b>		
a : ไม่ส่งผลกระทบในเชิงลบ b : ผลกระทบทางอ้อมในเชิงลบ c : ผลกระทบทางอ้อมในเชิงลบอย่างร้ายแรง	- ผลกระทบทางตรงที่เกิดจากโครงการ (เพิ่มปริมาณขนส่ง/ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง/ลดความเสียหายจากการขนส่งสินค้า) - ผลกระทบทางอ้อมที่เกิดจากโครงการ (ผู้ประกอบการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาใช้ในการขนส่งรูปแบบทางรางเพิ่มขึ้น)	a
<b>ความยั่งยืน</b>		
a : มั่นใจว่าโครงการมีความยั่งยืน b : มีแนวโน้มที่จะเกิดปัญหาแต่มีโอกาสพัฒนาและแก้ไข c : ไม่อาจดำเนินการอย่างยั่งยืนหากไม่ได้รับความช่วยเหลือ	- แผนการบำรุงรักษาและความต่อเนื่องของโครงการ (มีมาตรฐานและวาระการซ่อมบำรุงและงบประมาณเพียงพอ แต่โรงซ่อมบำรุงและบุคลากรไม่เพียงพอ)	b
<b>ผลการประเมินรวม</b>		C



โครงการมีผลการประเมินในภาพรวมจากการพิจารณาหลักเกณฑ์ 5 ด้าน อยู่ในระดับ C หมายถึง พอใจ โดยมีคะแนนการประเมินผล 2 ด้าน คือ ความสอดคล้อง และผลกระทบ อยู่ในระดับ a สำหรับด้านประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และความยั่งยืน อยู่ในระดับ b ซึ่งมีรายละเอียดผลการประเมินแต่ละด้าน ดังนี้

### ผลการประเมินด้านความสอดคล้อง

**ได้คะแนน a :** การดำเนินโครงการมีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ดังนี้

- 1) สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 ปี พ.ศ. 2550 – 2554 ยุทธศาสตร์การลดต้นทุนด้านขนส่งและโลจิสติกส์ โดยการพัฒนาและขยายขีดความสามารถของโครงข่ายการขนส่งทางราง สนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่รางเพิ่มขึ้น และสนับสนุนให้เกิดการใช้พลังงานในภาคขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ
- 2) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 1 ปี พ.ศ. 2550 - 2555 ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization) และแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 ปี พ.ศ. 2556 - 2560 ภารกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาศูนย์บริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง กลยุทธ์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก
- 3) แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550 – 2554 แผนงานกลุ่มที่ 2 โครงการเพื่อการดำเนินการเชิงพาณิชย์ของ รฟท. เป็นโครงการที่ช่วยเสริมประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารของ รฟท. ซึ่งมีแผนการจัดการจรัตรีเซลและล้อเลื่อนเพื่อรองรับการบริการขนส่งที่เพิ่มขึ้นในอนาคตตามความต้องการของฝ่ายพาณิชย์
- 4) แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. 2553 – 2557 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 เพื่อให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางภาคพื้น (Surface) ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ตามนโยบายรัฐบาลด้านการขนส่งทางรถไฟเป็นการขนส่งหลักและการบริหารจัดการการขนส่งสินค้า (Logistics) เพื่อเพิ่มความปลอดภัยต่อการเดินรถไฟให้ปลอดภัยและถึงที่หมายไม่ล่าช้ากว่ากำหนด และลดการสูญเสียทรัพย์สินรวมถึงลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชนผู้ใช้ทางตัดผ่านระหว่างทางรถไฟกับถนนสาธารณะ

### ผลการประเมินด้านประสิทธิภาพ

**ได้คะแนน b :** ประเมินความเหมาะสมของปัจจัยที่จะทำให้โครงการสำเร็จตามแผนการดำเนินงานทั้งในเชิงปริมาณ และคุณภาพ โดยพิจารณาจากผลผลิตของโครงการ ระยะเวลาดำเนินโครงการ และค่าใช้จ่ายโครงการ มีรายละเอียด ดังนี้

#### 1) ผลผลิตของโครงการ

ตัวชี้วัด	แผนการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงานจริง
1. จำนวนรถจรัตรีเซลไฟฟ้า น้ำหนักกตเพลลา 20 ตัน/เพลลา จำนวน 20 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่	รถจรัตรีเซลไฟฟ้า 20 คัน	รถจรัตรีเซลไฟฟ้า 20 คัน
	เครื่องอะไหล่ 194 รายการ	เครื่องอะไหล่ 194 รายการ
2. จำนวนรถบรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่	รถบรรทุกตู้สินค้า 308 คัน	รถบรรทุกตู้สินค้า 308 คัน
	เครื่องอะไหล่ 9 รายการ	เครื่องอะไหล่ 9 รายการ

ที่มา : รฟท.





## 2) ระยะเวลาดำเนินโครงการ

ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินโครงการไม่เป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ โดยการดำเนินโครงการล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ 3,038 วัน คิดเป็นร้อยละ 508.02 ทั้งนี้ มีสาเหตุมาจากการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้าฯ จำนวน 7 คัน ที่ได้ดำเนินการจัดหาตามมติ ครม. วันที่ 11 พฤศจิกายน 2551 ต้องยกเลิกการประกวดราคาเนื่องจากใช้วิธีการประกวดราคาซึ่งไม่เป็นไปตามมติ ครม. ที่กำหนดให้เป็นการประกวดราคาแบบนานาชาติ (International Bidding) ต่อมา ครม. ได้มีมติอนุมัติจัดการจักรดีเซลไฟฟ้าฯ จำนวน 13 คัน ที่เหลือ เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2553 อย่างไรก็ตาม ภายหลัง รฟท. ได้รวมการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้าฯ จำนวน 20 คัน ไว้ในคราวเดียวกัน ซึ่งใช้ระยะเวลาดำเนินโครงการในระหว่างปี 2556 – 2561 รวมถึงปัญหาการเบิกจ่ายที่ล่าช้า โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตัวชี้วัด	แผนการดำเนินงาน		ผลการดำเนินงานจริง		ล่าช้ากว่าแผน (วัน)
	เริ่ม - เสร็จ	จำนวนวัน	เริ่ม - เสร็จ	จำนวนวัน	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	2551 - 2553	598	2551 - 2561	3,636	3,038

ที่มา : รฟท.

โครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้าฯ มีการส่งมอบงาน ครบถ้วนเป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยมีระยะเวลาดำเนินการตามสัญญา จำนวน 730 วัน มีรายละเอียด ดังนี้

ลงนามในสัญญา	ครบกำหนดส่งมอบ	ระยะเวลา (วัน)	จำนวน (คัน)	วันที่ส่งมอบ	ระยะเวลา (วัน)	จำนวน (คัน)
25 มิถุนายน 2556	25 มิถุนายน 2558	730	20	25 มิถุนายน 2558	730	20

ที่มา : รฟท.

โครงการจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าฯ มีการส่งมอบครบถ้วนเป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยมีระยะเวลาดำเนินการตามสัญญา จำนวน 365 วัน มีรายละเอียด ดังนี้

ลงนามในสัญญา	ครบกำหนดส่งมอบ	ระยะเวลา (วัน)	จำนวน (คัน)	วันที่ส่งมอบ	ระยะเวลา (วัน)	จำนวน (คัน)
4 สิงหาคม 2558	4 ตุลาคม 2559	365	308	30 สิงหาคม 2559	330	308

ที่มา : รฟท.

## 3) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ

โครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้าฯ มีแผนการดำเนินงาน 3,300.00 ล้านบาท และผลการดำเนินงานจริง 2,593.47 ล้านบาท ต่ำกว่าแผน 706.53 ล้านบาท และโครงการจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าฯ มีแผนการดำเนินงาน 770.00 ล้านบาท และผลการดำเนินงานจริง 738.00 ล้านบาท ต่ำกว่าแผน 32.00 ล้านบาท ซึ่งแผนการดำเนินงานรวม 4,070.00 ล้านบาท ผลการดำเนินงานจริง 3,331.47 ล้านบาท เบิกจ่ายต่ำกว่าแผนทั้งสิ้น 738.53 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18.15 โดยค่าใช้จ่ายโครงการมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : บาท

โครงการ	แผนการดำเนินงาน			ผลการดำเนินงานจริง			ผลต่าง
	เงินกู้ในประเทศ	เงินรายได้	รวม	เงินกู้ในประเทศ	เงินรายได้	รวม	
1. จัดหารจักรดีเซลไฟฟ้าฯ	3,300.00	-	3,300.00	2,112.00	481.47	2,593.47	(706.53)
2. จัดหารรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าฯ	770.00	-	770.00	299.41	438.59	738.00	(32.00)
รวม	4,070.00	-	4,070.00	2,411.41	920.06	3,331.47	(738.53)

ที่มา : รฟท.



โครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้าฯ และโครงการจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าฯ สามารถแยกค่าใช้จ่ายรายการกิจกรรม  
โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : บาท

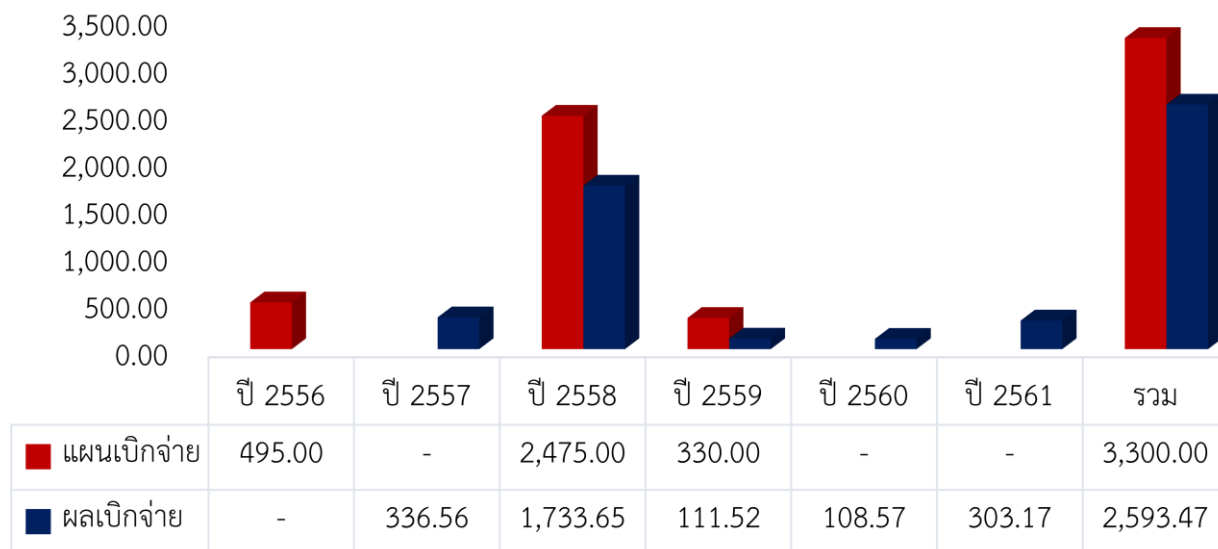
กิจกรรม	แผนการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงานจริง	ผลต่าง
1. จัดหารจักรดีเซลไฟฟ้าฯ	3,300,000,000.00	2,247,470,711.00	(706,534,884.59)
2. จัดหาอะไหล่ จำนวน 194 รายการ		190,195,559.44	
3. ค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมอื่นๆ		155,798,844.97	
<b>รวม (1+2+3)</b>	<b>3,300,000,000.00</b>	<b>2,593,465,115.41</b>	<b>(706,534,884.59)</b>
3. จัดหารรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าฯ	770,000,000.00	636,675,768.75	(31,997,747.82)
4. จัดหาอะไหล่ จำนวน 9 รายการ		44,276,784.88	
5. ค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมอื่นๆ		57,049,698.55	
<b>รวม (4+5+6)</b>	<b>770,000,000.00</b>	<b>738,002,252.18</b>	<b>(31,997,747.82)</b>
<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>4,070,000,000.00</b>	<b>3,331,467,367.59</b>	<b>(738,532,632.41)</b>

ที่มา : รฟท.

#### 4) แผนและผลการเบิกจ่าย

โครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้าฯ น้ำหนักดเพลลาสูงสุด 20 ตัน/เพลลา จำนวน 20 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่

หน่วย : ล้านบาท



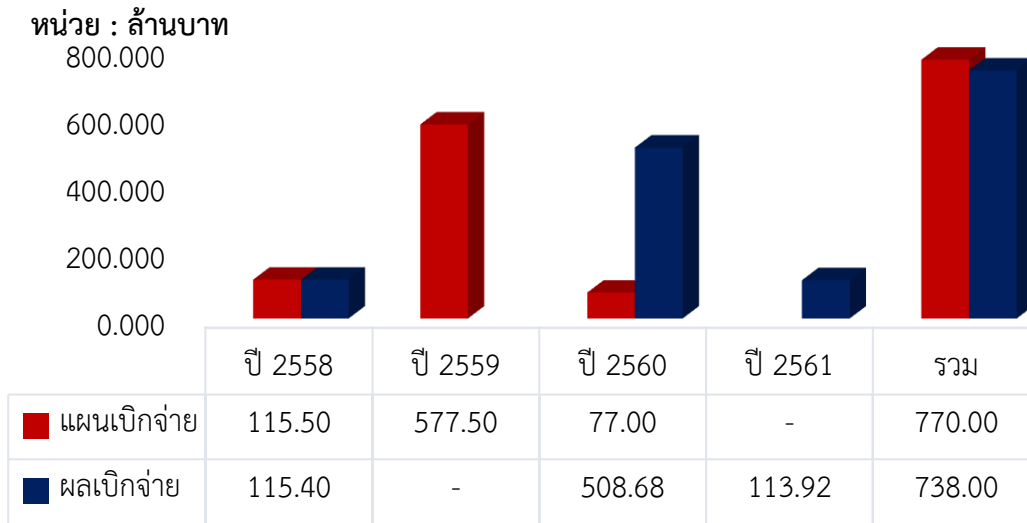
ที่มา : รฟท.

หมายเหตุ : แผนการเบิกจ่ายตามมติ ครม.

โครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้าฯ มีแผนเบิกจ่าย 4 ปี ตั้งแต่ปี 2556 - 2559 จำนวน 3,300.00 ล้านบาท และเบิกจ่ายจริง ตั้งแต่ปี 2557 - 2561 จำนวน 2,593.47 ล้านบาท ซึ่งล่าช้ากว่าแผน 2 ปี เนื่องจากเครื่องอะไหล่ที่อยู่ในสัญญา ถูกส่งมาไม่ครบถ้วน คณะกรรมการตรวจรับจึงให้ผู้รับจ้างส่งให้มอบให้ครบจึงสามารถตรวจรับได้



โครงการจัดการโบกี้บรรทุกตู้สินค้า 308 คัน พร้อมเครื่องอะไหล่



ที่มา : รฟท.

หมายเหตุ : แผนการเบิกจ่ายตามมติ ครม.

โครงการจัดการโบกี้บรรทุกตู้สินค้าฯ มีแผนเบิกจ่าย 3 ปี ตั้งแต่ปี 2558 - 2560 จำนวน 770.00 ล้านบาท และเบิกจ่ายจริง ตั้งแต่ปี 2558 - 2561 จำนวน 738.00 ล้านบาท ซึ่งล่าช้ากว่าแผน 1 ปี เนื่องจากคณะกรรมการตรวจรับให้ผู้รับจ้างปรับปรุงชิ้นส่วนอุปกรณ์ฟ่วงของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าให้สอดคล้องกับการใช้งานจริงก่อนที่จะมีการตรวจรับ

ผลการประเมินด้านประสิทธิผล

**ได้คะแนน b :** พิจารณาเปรียบเทียบผลผลิตที่ได้รับกับเป้าหมายของโครงการ ซึ่งตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน ได้แก่ ความสามารถของรถจักรดีเซลไฟฟ้าฯ ปริมาณและรายได้จากการขนส่งสินค้า มีรายละเอียด ดังนี้

1) ความสามารถของรถจักรดีเซลไฟฟ้าฯ

รถจักรดีเซลไฟฟ้าฯ สามารถใช้ความเร็วสูงสุดได้ 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง และสามารถรองรับน้ำหนักของขบวนรถสินค้าได้ 20 ตัน/เพลลา จึงมีความสามารถในการฟ่วงรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าฯ ได้ 40 คัน อย่างไรก็ตาม รถจักรดีเซลไฟฟ้าฯ สามารถทำความเร็วได้จริง 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง เนื่องจากเส้นทางในการขนส่งสินค้ามีการจำกัดความเร็วในการวิ่งเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า ส่วนความสามารถในการฟ่วงรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าฯ ไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้ เนื่องจากการขนส่งสินค้าในเส้นทาง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง ทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ ซึ่งเกิดจากการก่อสร้างโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ความสามารถของรถจักรดีเซลไฟฟ้า		
รายละเอียด	แผนการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน
ความเร็วสูงสุด (กิโลเมตร/ชั่วโมง)	120 กิโลเมตร/ชั่วโมง	90 กิโลเมตร/ชั่วโมง
การรองรับน้ำหนัก (ตัน/เพลลา)	20 ตัน/เพลลา	20 ตัน/เพลลา
การฟ่วงรถบรรทุกตู้สินค้า (คัน)	40 คัน	32 - 40 คัน

ที่มา : รฟท.

หมายเหตุ : การฟ่วงรถ บทด. จะคิดรวมน้ำหนักรถ บทด. และสินค้า รวมเป็น 60 ตัน



## 2) ปริมาณการขนส่งสินค้า

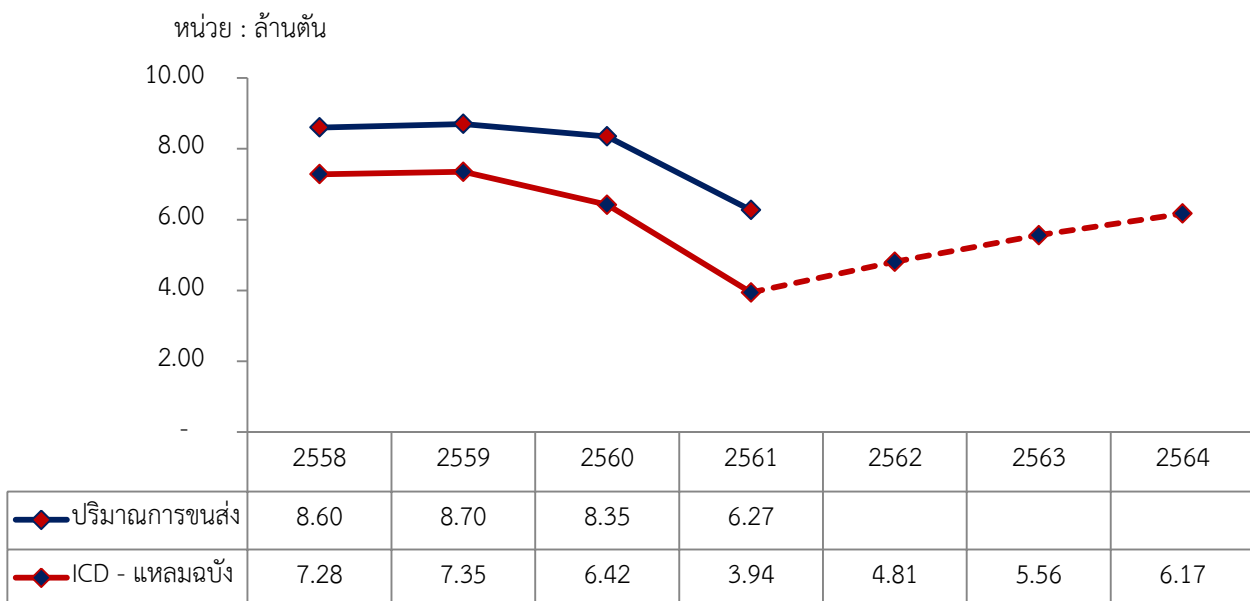
รฟท. คาดการณ์ว่าเมื่อนำรถจรัลติเซลไฟฟ้า และรถบรรทุกตู้สินค้า มาใช้งานจะสามารถเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าได้มากขึ้น โดยปี 2558 ปริมาณการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 8.60 ล้านตัน และปี 2561 ปริมาณการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 6.27 ล้านตัน ลดลง 2.33 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 27.09 เนื่องจากเส้นทาง ICD ลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง ที่นำรถจรัลติเซลไฟฟ้า และรถบรรทุกตู้สินค้า ไปใช้มากที่สุด มีปริมาณการขนส่งสินค้าลดลงไม่เป็นไปตามเป้าหมาย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1) การเดินรถจรัลติเซลไฟฟ้า ในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ SRT0 ระหว่างเดือนพฤษภาคม 2559 – ตุลาคม 2561 ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ ซึ่งเกิดจากการก่อสร้างโครงการ SRT0 ส่งผลให้มีการรื้อย้ายรางขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงปัญหาการยกตู้คอนเทนเนอร์ (Reach Stacker) ที่ไม่สามารถเข้าพื้นที่โครงการเพื่อขนส่งสินค้าได้

(2) ICD ลาดกระบัง และโครงการ SRT0 ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ยังไม่สามารถจัดหาเอกชนเข้ามาดำเนินการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นลงขบวนรถไฟได้ ปัจจุบัน รฟท. ได้จัดหาผู้ประกอบการในการขนถ่ายสินค้าที่ ICD ลาดกระบัง โดยใช้รูปแบบการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (Public Private Partnership : PPP) ซึ่ง รฟท. อยู่ระหว่างนำเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเข้า ครม. พิจารณาให้เห็นชอบผลการสรรหาผู้ประกอบการและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการในการขนถ่ายสินค้าที่ ICD ลาดกระบัง ส่วนการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) อยู่ระหว่างจัดหาเอกชนเข้ามาดำเนินงานยกขนตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟและเคลื่อนย้ายสินค้าภายใต้โครงการ SRT0 ที่ท่าเรือแหลมฉบัง คาดว่าจะได้ผู้ประกอบการในเดือนธันวาคม 2562

(3) ข้อจำกัดของเครนยกขนตู้บรรทุกสินค้าคอนเทนเนอร์ชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) ซึ่งมีความสามารถยกขนตู้สินค้าได้เพียง 32 คัน ต่ำกว่าสมรรถนะในการพ่วงรถบรรทุกตู้สินค้า 40 คัน ซึ่ง กทท. อยู่ระหว่างปรับปรุงความยาวสายไฟเพื่อให้สามารถยกตู้คอนเทนเนอร์ได้เต็มสมรรถนะ 40 คัน อย่างไรก็ตาม เมื่อ รฟท. และ กทท. สามารถจัดหาเอกชนเข้ามาดำเนินงานในพื้นที่ดังกล่าว และ กทท. ปรับปรุงความยาวสายไฟของเครน RMG แล้วเสร็จ รฟท. คาดว่าในปี 2563 ปริมาณการขนส่งสินค้าจะกลับมาเพิ่มสูงขึ้นตามแผนที่วางไว้ โดยมีรายละเอียดของปริมาณการขนส่งสินค้า ดังนี้

ปริมาณการขนส่งสินค้าโดยใช้รถจรัลติเซลไฟฟ้า และรถบรรทุกตู้สินค้า



ที่มา : รฟท.

หมายเหตุ : ปริมาณการขนส่งรวมของรถจรัลติเซลไฟฟ้า และรถบรรทุกตู้สินค้า ในปี 2562 – 2564 ไม่มีตัวเลขประมาณการ ส่วนเส้นทาง ICD ลาดกระบัง – แหลมฉบัง ในปี 2562 – 2564 เป็นตัวเลขประมาณการกรณีที่มีผู้ประกอบการเอกชน และเครน RMG สามารถใช้ได้เต็มประสิทธิภาพ

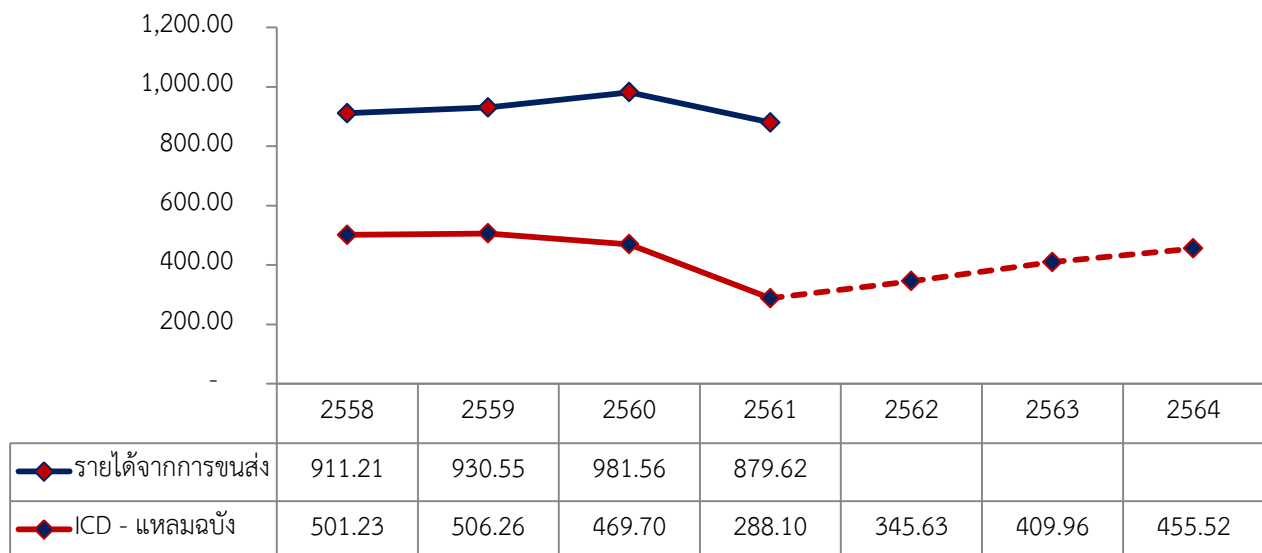


### 3) รายได้จากการขนส่งสินค้า

ในปีงบประมาณ 2558 และ 2559 รฟท. เริ่มนำรถจักรดีเซลไฟฟ้า และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า มาใช้งานเพื่อขนส่งสินค้าประเภทคอนเทนเนอร์ น้ำมันใส น้ำมันดิบ และก๊าซ LPG ในเส้นทางต่างๆ ซึ่ง รฟท. คาดการณ์ว่าจะสามารถทำให้รายได้เพิ่มขึ้นในอนาคต เมื่อพิจารณารายได้จากการขนส่งสินค้า พบว่า ในปี 2558 รายได้จากการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 911.21 ล้านบาท และปี 2561 รายได้จากการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 879.62 ล้านบาท ลดลง 31.59 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3.47 เนื่องจากการทำขบวนรถในเส้นทางระหว่าง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง ไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้ ดังนั้น เมื่อการขนส่งสินค้าในเส้นทางดังกล่าวลดลง จึงมีผลทำให้ รฟท. มีรายได้ลดลง โดยเฉพาะช่วงปี 2560 - 2561 รายได้จากการขนส่งสินค้าระหว่าง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง ลดลงจาก 469.70 ล้านบาท เป็น 288.10 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 38.66 อย่างไรก็ตาม รฟท. คาดว่าในปี 2563 รายได้จากการขนส่งสินค้าจะกลับมาเพิ่มสูงขึ้นตามแผนที่วางไว้ โดยมีรายละเอียดของรายได้จากการขนส่งสินค้า ดังนี้

#### รายได้จากการขนส่งสินค้าโดยใช้รถจักรดีเซลไฟฟ้า และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า

หน่วย : ล้านบาท



ที่มา : รฟท.

หมายเหตุ : รายได้จากการขนส่งรวมของรถจักรดีเซลไฟฟ้า และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ในปี 2562 - 2564 ไม่มีตัวเลขประมาณการ ส่วนเส้นทาง ICD ลาดกระบัง - แหลมฉบัง ในปี 2562 - 2564 เป็นตัวเลขประมาณการกรณีที่มีผู้ประกอบการเอกชน และเครน RMG สามารถใช้ได้เต็มประสิทธิภาพ

### ผลการประเมินด้านผลกระทบ

**ได้คะแนน a :** ประเมินการบรรลุเป้าหมายโครงการในภาพรวมหรือในระดับที่กำหนดไว้ ทั้งในส่วนของผลลัพธ์ทางตรง และผลลัพธ์ทางอ้อมจากโครงการ รวมทั้งผลกระทบที่มีต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมจากการที่มีโครงการดังกล่าว ดังนี้

#### ผลกระทบทางตรงที่เกิดจากโครงการ

โครงการสามารถเพิ่มศักยภาพด้านการขนส่งทางรถไฟของประเทศ โดยการขนส่งสินค้าได้ปริมาณมากขึ้น ลดปัญหาสินค้าเสียหายในระหว่างการขนถ่าย รวมทั้งผู้ประกอบการสามารถขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมากและขนส่งสินค้าได้ตลอดทั้งปี ซึ่งสามารถสร้างรายได้และผลกำไรให้ รฟท. เพื่อใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการบริการ และช่วยขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ให้มีความก้าวหน้า นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าทางรถไฟซึ่งใช้น้ำมันดีเซลเป็นตัวขับเคลื่อนรถจักรของ รฟท. มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและมลพิษน้อยกว่าทางถนน รวมทั้งลดการใช้พลังงานและการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ



### ผลกระทบทางอ้อมที่เกิดจากโครงการ

โครงการดังกล่าวสามารถเพิ่มช่องทางและตอบสนองความต้องการในการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้กับผู้ประกอบการที่ใช้บริการการขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่นๆ ให้มาสนใจในการใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟซึ่งบรรทุกครั้งเดียวต่อ 1 ขบวน สามารถขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมาก ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย

### ผลการประเมินด้านความยั่งยืน

**ได้คะแนน b :** ประเมินความพร้อมของหน่วยงานเจ้าของโครงการในการจัดทำแผนงานบำรุงรักษาและความต่อเนื่องของการดำเนินงานภายหลังโครงการแล้วเสร็จ

เมื่อพิจารณาแผนการบำรุงรักษา รวมถึงความต่อเนื่องของการดำเนินงานภายหลังโครงการแล้วเสร็จ พบว่าโครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้า มีระยะเวลาประกัน 3 - 5 ปี (ตามประเภทอุปกรณ์) และโครงการจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า มีระยะเวลาประกัน 1 - 8 ปี (ตามประเภทอุปกรณ์) ทั้งนี้ ในกรณีที่รถจักรดีเซลไฟฟ้า และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ชำรุดหรือชำรุดในระยะเวลาประกันผลงานจากการใช้งานปกติ รฟท. จะเป็นผู้ตรวจสอบและประสานงานกับผู้รับจ้างเพื่อดำเนินการปรับปรุงเมื่อมีการชำรุดเสียหาย

อีกทั้งเมื่อพิจารณาแผนการบำรุงรักษาภายหลังโครงการแล้วเสร็จ พบว่า โครงการจะอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของฝ่ายการช่างกลของ รฟท. ซึ่งจะดูแลและบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่องตลอดอายุการใช้งานของโครงการโดย รฟท. รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษาและดูแลสภาพรถจักรดีเซลไฟฟ้า รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า รวมถึงล้อเลื่อนโดยใช้จากเงินรายได้ของ รฟท. โดยมีรายละเอียดของการซ่อมบำรุง ดังนี้

#### 1) รถจักรดีเซลไฟฟ้า

##### 1.1) มาตรฐานการทำวาระ (การซ่อมบำรุง)

ตารางแสดงวาระการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้า

500 A1	1,000 A2	1,500 B1	2,000 A3	2,500 A4	3,000 C1	3,500 A5	4,000 A6	4,500 B2	5,000 A7	5,500 A8	6,000 D1
6,500 A9	7,000 A10	7,500 B3	8,000 A11	8,500 A14	9,000 C2	9,500 A13	10,000 A14	10,500 B4	11,000 A15	11,500 A16	12,000 D2
12,500 A17	13,000 A18	13,500 B5	14,000 A19	14,500 A20	15,000 C3	15,500 A21	16,000 A22	16,500 B6	17,000 A23	17,500 A24	18,000 E
18,500 A25	19,000 A26	19,500 B7	20,000 A27	20,500 A28	21,000 C4	21,500 A29	22,000 A30	22,500 B8	23,000 A31	23,500 A32	24,000 D3
24,500 A33	25,000 A34	25,500 B9	26,000 A35	26,500 A36	27,000 C5	27,500 A37	28,000 A38	28,500 B10	29,000 A39	29,500 A40	30,000 D4
30,500 A41	31,000 A42	31,500 B11	32,000 A43	32,500 A44	33,000 C6	33,500 A45	34,000 A46	34,500 B12	35,000 A47	35,500 A48	36,000 G

โรงงานศรีราชา
โรงงานมักกะสัน (Outsource)
โรงงานมักกะสัน (Outsource)

ที่มา : รฟท.



จากตารางข้างต้น แสดงให้เห็นถึงมาตรฐานซ่อมบำรุง 6 ระดับ ได้แก่ A B C (วาระซ่อมเบา) D E (วาระซ่อมปานกลาง) และ G (วาระซ่อมหนัก) ซึ่ง รฟท. ได้กำหนดการจัดทำวาระซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน ดังนี้

วาระซ่อมบำรุง	ระยะเวลาครบก้ำหนดซ่อมบำรุง
วาระ A	1 เดือน หรือ 500 ชั่วโมง
วาระ B	3 เดือน หรือ 1,500 ชั่วโมง
วาระ C	6 เดือน หรือ 3,000 ชั่วโมง
วาระ D	1 ปี หรือ 6,000 ชั่วโมง
วาระ E	3 ปี หรือ 18,000 ชั่วโมง
วาระ G	6 ปี ซ่อมหนัก (Overhaul) 36,000 ชั่วโมง

หมายเหตุ : ๑) วาระ A – D๑, D๔ และ E จะดำเนินการซ่อมบำรุงรักษารถจักรที่หน่วยซ่อมศรีราชา (ชั่วคราว) และโรงซ่อมแก่งคอย (ปัจจุบัน)  
๒) วาระ D๒ และ D๓ จะดำเนินการซ่อมบำรุงรักษารถจักรที่โรงงานมักกะสัน โรงซ่อมแก่งคอย (ปัจจุบัน) และโรงซ่อมบางซื่อ (โรงซ่อมรถจักร)  
๓) วาระ G ซึ่งเป็นวาระซ่อมหนัก จะดำเนินการซ่อมบำรุงรักษารถจักรที่โรงงานมักกะสัน

### 1.2) การซ่อมบำรุงในปัจจุบัน

ปัจจุบัน รฟท. มีพนักงานปฏิบัติงานซ่อมบำรุงรักษารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวนทั้งสิ้น 8 คน ที่ได้แบ่งอัตรากำลังจากโรงซ่อมบางซื่อ มาประจำอยู่ที่หน่วยซ่อมศรีราชา (ชั่วคราว) ประกอบด้วย พนักงานประจำและลูกจ้าง ซึ่งปฏิบัติงานได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม รฟท. มีการจัดทำแผนการจัดการความรู้ (Knowledge Management : KM) และจัดฝึกอบรมให้กับลูกจ้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อรองรับกับภารกิจในปัจจุบัน

### 1.3) การซ่อมบำรุงในระยะยาว

(1) โรงซ่อมศรีราชา รฟท. มีแผนงานพัฒนาศักยภาพโรงซ่อมศรีราชาให้สอดคล้องกับพื้นที่โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) โดยจะก่อสร้างโรงซ่อมรถจักรถาวรพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีชัดเจนของบริเวณเขตพื้นที่ที่จะก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่ที่จะมีการก่อสร้างมีการทับซ้อนกับโครงการ EEC โดยคาดว่าจะสามารถกำหนดเขตพื้นที่และดำเนินการว่าจ้างก่อสร้างได้ในปี 2563 และแล้วเสร็จตามแผนประมาณปลายปี 2565 พร้อมทั้งมีการจัดตั้งหน่วยงานใหม่เพื่อรองรับภาระกิจการซ่อมบำรุง ซึ่งจะสามารถรองรับการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้า ได้ตั้งแต่วาระ A – D เป็นอย่างน้อย นอกจากนี้ โรงซ่อมศรีราชายังสามารถรองรับการซ่อมรถจักรดีเซลชนิดอื่นๆ ที่ผ่านมาในเส้นทางสายตะวันออก

(2) โรงซ่อมบำรุงแก่งคอย (ปัจจุบัน) เดิมเป็นโรงซ่อมรถพ่วง ต่อมา รฟท. ของบประมาณเพื่อพัฒนาและปรับปรุงให้สามารถซ่อมบำรุงรถจักรได้ โดยสามารถรองรับวาระซ่อมบำรุงรถจักรได้ไม่เกินวาระ 1 ปี ปัจจุบันมีปัญหาพื้นที่ในการซ่อมบำรุงไม่เพียงพอ และเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในการซ่อมบำรุงมีจำกัด เนื่องจากเป็นภารกิจใหม่ที่เพิ่มเติมมาจากภารกิจเดิม (ซ่อมรถพ่วง) สำหรับการดำเนินงานในอนาคต รฟท. มีแผนสร้างโรงซ่อมแก่งคอยแห่งใหม่ ให้สามารถรองรับการซ่อมวาระแทนโรงซ่อมรถจักรบางซื่อ และวาระซ่อมหนักแทนโรงงานมักกะสันได้ ซึ่ง รฟท. แบ่งการก่อสร้างเป็น 2 ระยะ โดยระยะที่ 1 ชัดความสามารถของโรงซ่อมฯ สามารถรองรับวาระ A – E (ทดแทนโรงซ่อมรถจักรบางซื่อ) และซ่อมหนักส่วนล่างได้ (ทดแทนโรงงานมักกะสันบางส่วน) คาดว่าจะลงนามสัญญาจ้างได้ในปลายปี 2562 ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้าง 2 ปี และแล้วเสร็จในปี 2564 ทำให้ไม่สามารถรองรับการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้า ส่วนใหญ่ที่จะครบการซ่อมบำรุงวาระ E ในปี 2563 สำหรับระยะที่ 2 สามารถรองรับการซ่อมหนักทดแทนโรงงานมักกะสันได้ทั้งหมด ซึ่งอยู่ระหว่างทบทวนการดำเนินการก่อสร้างที่แก่งคอย หรือจะสร้างร่วมกับศูนย์ซ่อมบำรุงขนาดใหญ่ (ทดแทนโรงงานมักกะสัน) ที่เขาชีจรรย์ จังหวัดชลบุรี



(3) โรงซ่อมบางซื่อ (รถจักร) สามารถรองรับการซ่อมบำรุงตั้งแต่วาระ A - E และรองรับรถจักรได้ทุกชนิด แต่ปัจจุบันประสบปัญหาหน้าท่วม เนื่องจากการก่อสร้างโครงระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) และอยู่ในพื้นที่พัฒนา พื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development: TOD) ในอนาคต จึงมีแนวความคิดที่จะย้ายภารกิจไปที่แก่งคอย

(4) โรงงานมักกะสัน เนื่องจากปัจจุบันพื้นที่โรงงานมักกะสันมีความแออัด อยู่ในย่านธุรกิจ และต้องปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกหลายอย่าง รฟท. จึงมีแผนพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงาน โดยการว่าจ้างที่ปรึกษาจัดทำ Feasibility Study และ Detail Design เพื่อศึกษาความคุ้มค่า และแนวทางการดำเนินงาน (พัฒนา/ย้ายที่ตั้ง/สร้างพิพิธภัณฑ์/เปิดให้ภาคเอกชนร่วมลงทุน) โดยใช้เวลาในการศึกษาความคุ้มค่าและแนวทางการดำเนินงาน ประมาณ 8 - 12 เดือน ทั้งนี้ รฟท. คาดว่าโครงการดังกล่าวมีระยะเวลาดำเนินงาน 8 ปี

## 2. รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า

### 2.1) มาตรฐานการทำวาระ (การซ่อมบำรุง)

รฟท. มีมาตรฐานการทำวาระการซ่อมบำรุงสำหรับงานระบบไฟฟ้า ระบบเครื่องยนต์ ระบบเบรก ระบบส่วนล่าง และตัวรถ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

#### ตารางมาตรฐานการซ่อมบำรุงรถ บพต. มี 3 ระดับ

วาระซ่อมบำรุง	ระยะเวลาครบกำหนดซ่อมบำรุง
วาระเบา	8 เดือน
วาระปานกลาง	24 เดือน
วาระหนัก	60 เดือน

หมายเหตุ : ๑) วาระเบา จะดำเนินการซ่อมบำรุงรักษารถจักรที่หน่วยซ่อมศรีราชา (ชั่วคราว) และโรงซ่อมแก่งคอย (ปัจจุบัน)

๒) วาระปานกลาง จะดำเนินการซ่อมบำรุงรักษารถจักรที่โรงงานมักกะสัน โรงซ่อมแก่งคอย (ปัจจุบัน) และโรงซ่อมบางซื่อ (โรงซ่อมรถจักร)

๓) วาระหนัก ซึ่งเป็นวาระซ่อมหนัก จะดำเนินการซ่อมบำรุงรักษารถจักรที่โรงงานทุกโรง

### 2.2) การซ่อมบำรุงในปัจจุบัน

ปัจจุบัน รฟท. จัดให้มีหน่วยงานซ่อมบำรุงที่มีหน้าที่บำรุงรักษารถ บพต. จำนวน 308 คัน 3 แห่ง ดังนี้

หน่วยงานซ่อมบำรุง	หน้าที่/ภารกิจ
1) สारว้ตรแขวงบำรุงรถสินค้าบางซื่อ	ซ่อมวาระเบา วาระปานกลาง และวาระหนัก
2) สारว้ตรแขวงสินค้าบางซื่อ	ซ่อมวาระเบา วาระปานกลาง และวาระหนัก
3) สारว้ตรแขวงรถฟ่วงแก่งคอย	ซ่อมวาระเบา

โดยมีโรงงานมักกะสันสนับสนุนล้อพร้อมเพลลาและอุปกรณ์ห้ามล้อให้กับโรงซ่อมบำรุงทั้ง 3 แห่ง ข้างต้น การดำเนินงานในปัจจุบันของหน่วยงานซ่อมบำรุง 3 แห่ง มีรายละเอียด ดังนี้

(1) สारว้ตรแขวงบำรุงรถสินค้าบางซื่อ (สบ.ค.บข.) ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) และได้ย้ายไปที่โรงซ่อมชั่วคราวบริเวณใกล้เคียงกันในย่านบางซื่อ และมีแผนที่จะย้ายไปยังโรงซ่อมบำรุงที่ลาดกระบัง ซึ่งอยู่ในโครงการก่อสร้างเดียวกันกับโครงการก่อสร้างโรงซ่อมรถจักรศรีราชา ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ EEC โดยคาดว่าจะสามารถกำหนดเขตพื้นที่และดำเนินการว่าจ้างก่อสร้างได้ในปี 2563 แล้วเสร็จตามแผนดำเนินการประมาณปลายปี 2565

(2) สारว้ตรแขวงสินค้าบางซื่อ (สรค.บข.) ปัจจุบันใช้โรงซ่อมชั่วคราวในย่านบางซื่อที่ก่อสร้างโดยโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ซึ่งในอนาคตทางรัฐบาลมีนโยบายไม่ให้มีการขนส่งรถสินค้าในย่านบางซื่อและจะต้องย้ายไปโรงซ่อมคลองสิบก้า

(3) สारว้ตรแขวงรถฟ่วงแก่งคอย (สรพ.คค.) จะถ่ายโอนภารกิจในการซ่อมบำรุงรถจักรเมื่อโรงซ่อมบำรุงรถจักรแก่งคอยแห่งใหม่สร้างแล้วเสร็จ ทำให้สามารถขยายขีดความสามารถในการซ่อมรถสินค้าได้มากขึ้น





### 2.3) การซ่อมบำรุงในระยะยาว

รฟท. ได้ออกแบบโรงซ่อมบำรุงรถสินค้าแห่งใหม่ที่สถานีคลองสิบเก้าที่จะเป็นโรงซ่อมบำรุงหลักของรถสินค้าของ รฟท. ในอนาคต ซึ่งอยู่ระหว่างการขออนุมัติงบประมาณในการก่อสร้าง โรงซ่อมบำรุงแห่งนี้มีขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงได้ทุกละ รวมทั้งงานซ่อมบำรุงล้อพร้อมเพลลา ระบบเบรค และสามารถผลิตรถสินค้า (นำเข้าชิ้นส่วนบางรายการมาประกอบ) คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2566

จากการวิเคราะห์การซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้า และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า โรงซ่อมบำรุงที่มีปัจจุบันมีความพร้อมทั้งด้านเครื่องมือและบุคลากรที่สามารถรองรับวาระซ่อมเบาได้ อย่างไรก็ตามในปี 2563 รถจักรดีเซลไฟฟ้า และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ส่วนใหญ่จะครบการซ่อมบำรุงวาระปานกลาง (E) ซึ่งมีเพียงโรงงานมักกะสันที่สามารถรองรับการซ่อมบำรุงได้ และการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้า ยังมีข้อจำกัดในการซ่อมได้เพียงคราวละ 1 คัน โดยใช้เวลาเฉลี่ย 2 สัปดาห์/คัน ซึ่งอาจส่งผลให้ต้องหยุดการเดินรถเพื่อรอการซ่อมบำรุง ทำให้กระทบต่อรายได้และความต้องการขนส่งสินค้า

#### ตารางกำหนดระยะเวลาครบกำหนดซ่อมบำรุงวาระปานกลางรถจักรดีเซลไฟฟ้า

รถจักร	วันที่เริ่มใช้การ	กิโลเมตร	ชั่วโมงปัจจุบัน	วาระปานกลาง
5101	20 ก.พ. 58	408,565	12,666	ปี 2563 (18,000 ชั่วโมง)
5102	20 ก.พ. 58	398,417	12,361	
5103	31 ส.ค. 58	405,072	12,200	
5104	31 ส.ค. 58	459,718	13,663	
5105	31 ส.ค. 58	352,583	10,561	
5106	31 ส.ค. 58	429,799	12,735	
5107	31 ส.ค. 58	381,927	11,717	
5108	31 ส.ค. 58	450,782	13,252	
5109	31 ส.ค. 58	415,335	12,491	
5110	31 ส.ค. 58	470,344	13,695	
5111	25 ก.ย. 58	386,856	11,510	
5112	25 ก.ย. 58	356,004	10,297	
5113	25 ก.ย. 58	425,977	12,576	
5114	25 ก.ย. 58	393,983	12,176	
5115	25 ก.ย. 58	430,585	12,522	
5116	25 ก.ย. 58	469,294	13,682	
5117	25 ก.ย. 58	282,505	8,321	
5118	25 ก.ย. 58	439,050	13,091	
5119	25 ก.ย. 58	428,796	12,618	
5120	25 ก.ย. 58	342,496	9,981	

ที่มา : รฟท.

#### ตารางกำหนดระยะเวลาครบกำหนดซ่อมบำรุงวาระปานกลางรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า

จำนวนรถ (คัน)	ออกจากโรงงาน	วาระ 8 เดือน ครั้งที่ 1	วาระ 8 เดือน ครั้งที่ 2	วาระปานกลาง	วาระ 8 เดือน ครั้งที่ 3	วาระ 8 เดือน ครั้งที่ 4	วาระปานกลาง	วาระ 8 เดือน ครั้งที่ 5	วาระ 8 เดือน ครั้งที่ 6	วาระซ่อมหนัก
150 คัน	1 ก.ย. 59	พ.ค. 60	ม.ค. 61	ก.ย. 61	พ.ค. 62	ม.ค. 63	ก.ย. 63	พ.ค. 64	ม.ค. 65	ก.ย. 65
158 คัน	10 ม.ค. 60	ก.ย. 60	พ.ค. 61	ม.ค. 62	ก.ย. 62	พ.ค. 63	ม.ค. 64	ก.ย. 64	พ.ค. 65	ม.ค. 66
308 คัน										

ที่มา : รฟท.



สรุปผลการประเมินโครงการ: C พึงพอใจ

11. สรุปผลการประเมินโครงการ: C – พึงพอใจ

หลักเกณฑ์	รายละเอียด	ผลการประเมิน	เหตุผลประกอบ
1. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อประเมินว่าการดำเนินโครงการสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ นโยบาย และการจัดลำดับความสำคัญ	a – พึงพอใจมากที่สุด	โครงการสอดคล้องกับ 1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 ปี พ.ศ. 2550 – 2554 ด้านยุทธศาสตร์การลดต้นทุนด้านขนส่งและโลจิสติกส์ 2) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 1 ปี พ.ศ. 2551 – 2554 และฉบับที่ 2 ปี พ.ศ. 2556 – 2560 3) แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550 – 2554 รวมถึง 4) แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. 2553 – 2557
2. ประสิทธิภาพ	เพื่อประเมินความเหมาะสมของปัจจัยที่จะทำให้โครงการสำเร็จตามแผนการดำเนินงาน ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ	b – พึงพอใจมาก	โครงการได้จัดซื้อจรัลดีเซลไฟฟ้า และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ได้ครบถ้วน และระยะเวลาดำเนินโครงการจัดซื้อจรัลดีเซลไฟฟ้า และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด โดยการดำเนินโครงการล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ 3,038 วัน คิดเป็นร้อยละ 508.02 และโครงการจัดซื้อจรัลดีเซลไฟฟ้า และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า มีแผนการเบิกจ่าย 4,070.00 ล้านบาท โดยเบิกจ่าย 3,331.47 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 81.85 ซึ่งต่ำกว่าแผน 738.53 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 18.15
3. ประสิทธิภาพ	เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบผลผลิตที่ได้รับกับเป้าหมายของโครงการ	b – พึงพอใจมาก	รถจรัลดีเซลไฟฟ้า มีน้ำหนักดเพลลาเพิ่มขึ้นเป็น 20 ตัน/เพลลา จึงมีความสามารถในการพ่วงรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ได้ 40 คัน อย่างไรก็ตาม ปริมาณการขนส่งสินค้าและรายได้จากการใช้รถจรัลดีเซลไฟฟ้า และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า กลับลดลง โดยปี 2558 ปริมาณการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 8.60 ล้านตัน และปี 2561 ปริมาณการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 6.27 ล้านตัน ลดลง 2.33 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 27.09 ส่วนรายได้จากการขนส่งสินค้าในปี 2558 อยู่ที่ 911.21 ล้านบาท และปี 2561 รายได้จากการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 879.62 ล้านบาท ลดลง 31.59 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3.46 ทั้งนี้ รฟท. ได้นำรถจรัลดีเซลไฟฟ้า และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ไปใช้ในเส้นทาง ICD ลาดกระบัง – แหลมฉบังมากที่สุด โดยปริมาณและรายได้ลดลงไม่เป็นไปตามเป้าหมาย เนื่องจาก 1) การเดินรถจรัลดีเซลไฟฟ้า ในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ SRTO ระหว่างเดือนพฤษภาคม 2559 – ตุลาคม 2561 ที่ท่าเรือแหลมฉบังทำไม่ได้เต็มประสิทธิภาพ ซึ่งเกิดจากการก่อสร้างโครงการ SRTO ส่งผลให้มีการรื้อย้ายรางขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงปัญหาการยกตู้คอนเทนเนอร์ (Reach Stacker) ที่ไม่สามารถเข้าพื้นที่โครงการเพื่อขนสินค้าได้ 2) ICD ลาดกระบัง และโครงการ SRTO ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ยังไม่สามารถจัดหาผู้ประกอบการ



หลักเกณฑ์	รายละเอียด	ผลการประเมิน	เหตุผลประกอบ
			เข้ามาดำเนินการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นลงขบวนรถไฟได้ ปัจจุบัน รฟท. ได้จัดหาผู้ประกอบการในการขนถ่ายสินค้าที่ ICD ลาดกระบัง โดยใช้รูปแบบการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (Public Private Partnership : PPP) ซึ่ง รฟท. อยู่ระหว่างนำเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการสรรหาผู้ประกอบการและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการในการขนถ่ายสินค้าที่ ICD ลาดกระบัง ส่วนการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (กทท.) อยู่ระหว่างจัดหาเอกชนเข้ามาดำเนินงานยกขนตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟ และเคลื่อนย้ายสินค้าภายใต้โครงการ SRTO ที่ท่าเรือแหลมฉบัง คาดว่าจะได้ผู้ประกอบการในเดือนธันวาคม 2562 และ 3) ข้อจำกัดของเครนยกขนตู้บรรทุกสินค้าคอนเทนเนอร์ชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) ซึ่งมีความสามารถยกขนตู้สินค้าได้เพียง 32 คัน ต่ำกว่าสมรรถนะในการพ่วงรถบรรทุกตู้สินค้า 40 คัน ซึ่ง กทท. อยู่ระหว่างปรับปรุงความยาวสายไฟเพื่อให้สามารถยกตู้คอนเทนเนอร์ได้เต็มสมรรถนะ 40 คัน
4. ผลกระทบ	เพื่อประเมินการบรรลุเป้าหมายโครงการในภาพรวมหรือในระดับที่กำหนดไว้หรือไม่ ทั้งในส่วนของผลลัพธ์ทางตรงและผลลัพธ์ทางอ้อมจากโครงการ	a – พึงพอใจมากที่สุด	โครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้าฯ และโครงการจัดการโบกี้บรรทุกตู้สินค้าฯ สามารถเพิ่มช่องทางและตอบสนองความต้องการในการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้กับผู้ประกอบการที่ใช้บริการการขนส่งสินค้าในรูปแบบทางถนน เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟซึ่งบรรทุกครั้งเดียวต่อ 1 ขบวน สามารถขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมาก ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย รวมถึงการขนส่งทางรางยังสามารถช่วยลดปัญหาสินค้าเสียหายในระหว่างการขนถ่ายได้ อีกทั้งยังสามารถสร้างรายได้และผลกำไรให้ รฟท.
5. ความยั่งยืนของโครงการ	เพื่อประเมินความพร้อมของหน่วยงานเจ้าของโครงการในการจัดทำแผนบำรุงรักษาและความต่อเนื่องของการดำเนินงานภายหลังโครงการเสร็จสิ้น	b – พึงพอใจมาก	เมื่อพิจารณาในด้านความยั่งยืน พบว่า ปัจจุบัน รฟท. มีความพร้อมทั้งด้านเครื่องมือและบุคลากรที่สามารถรองรับวาระซ่อมเบาได้ อย่างไรก็ตาม โครงการรถจักรดีเซลไฟฟ้าฯ และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าฯ จะครบกำหนดการซ่อมบำรุงวาระปานกลาง (E) ที่จะเกิดขึ้นทุกๆ 18,000 ชั่วโมงของการใช้งานหรือทุกๆ 3 ปี ซึ่งปัจจุบันมีเพียงโรงซ่อมบำรุงมีกะสันที่สามารถซ่อมบำรุงวาระ E ได้ และยังมีข้อจำกัดในการซ่อมได้เพียงคราวละ 1 คัน โดยใช้เวลาเฉลี่ย 2 สัปดาห์/คัน โดยเมื่อครบวาระการซ่อมอาจส่งผลกระทบต่อรถเดินรถในบางสายทางเพื่อรอการซ่อมบำรุง ทำให้กระทบต่อรายได้และความต้องการขนส่งสินค้า

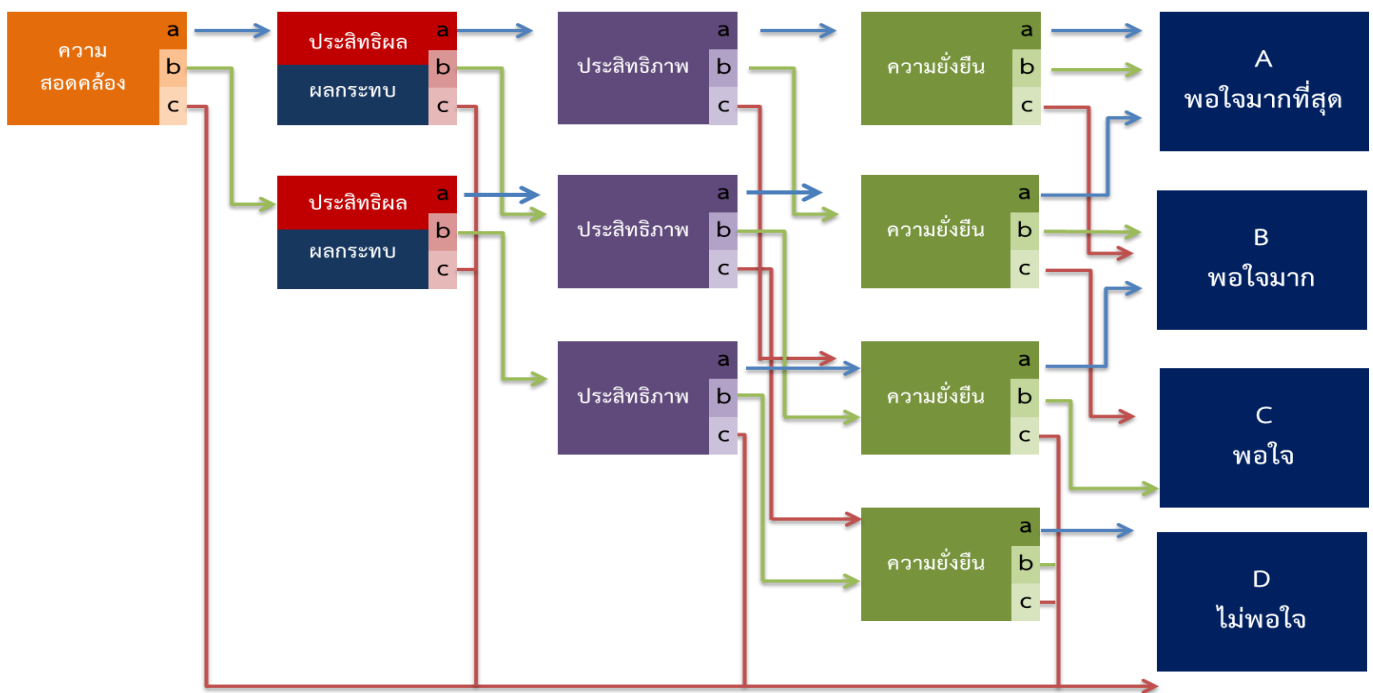


## 12. บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ

เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และสามารถใช้รถจักรและโบกี้บรรทุกตู้สินค้าได้เต็มประสิทธิภาพ รวมถึงเพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้าให้แก่ รฟท. เห็นควรให้ รฟท. เร่งรัดและติดตามดำเนินการ ดังนี้

- 1) ปรับปรุงการบริหารจัดการการขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นลงของรถไฟ โดยเร่งรัดลงนามสัญญากับผู้ร่วมลงทุนการยกขนสินค้าคอนเทนเนอร์ที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง เมื่อ ครม. ให้ความเห็นชอบแล้ว รฟท. จะลงนามในสัญญาผู้ร่วมลงทุนต่อไป
- 2) ประสานงานกับการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้สรรหาผู้ประกอบการยกขนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขึ้นลงรถไฟ (SRTO) ให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ 2563 ตามแผนงานที่กำหนดไว้
- 3) รฟท. ได้หาลูกค้าเพิ่มเติมเพื่อชดเชยปริมาณการขนส่งสินค้าในเส้นทาง ICD ลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบังที่ลดลง ซึ่งอยู่ระหว่างเจรจากับลูกค้าสำคัญเพื่อขนส่งข้าว น้ำตาล และยางพารา โดยจะเปิดเดินขบวนรถขนส่งสินค้าเพิ่มเติมในเส้นทางกันตัง – ทุ่งสง วันละ 1 ขบวน จากสถานีอุดรธานีและสถานีท่าพระไปยังท่าเรือแหลมฉบัง โดยคาดว่าจะมีปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณปีละ 100,000 ตัน
- 4) เพื่อให้สามารถรองรับการซ่อมบำรุงรักษารถจักรดีเซลไฟฟ้า และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ที่มีน้ำหนักดเพลลา 20 ตัน/เพลลา วาระปานกลางได้ รฟท. จะของบประมาณเร่งด่วนมาปรับปรุงพื้นที่ของศูนย์ซ่อมรถจักรโรงงานมักกะสันต่อไป

## 13. เกณฑ์การประเมินโครงการ

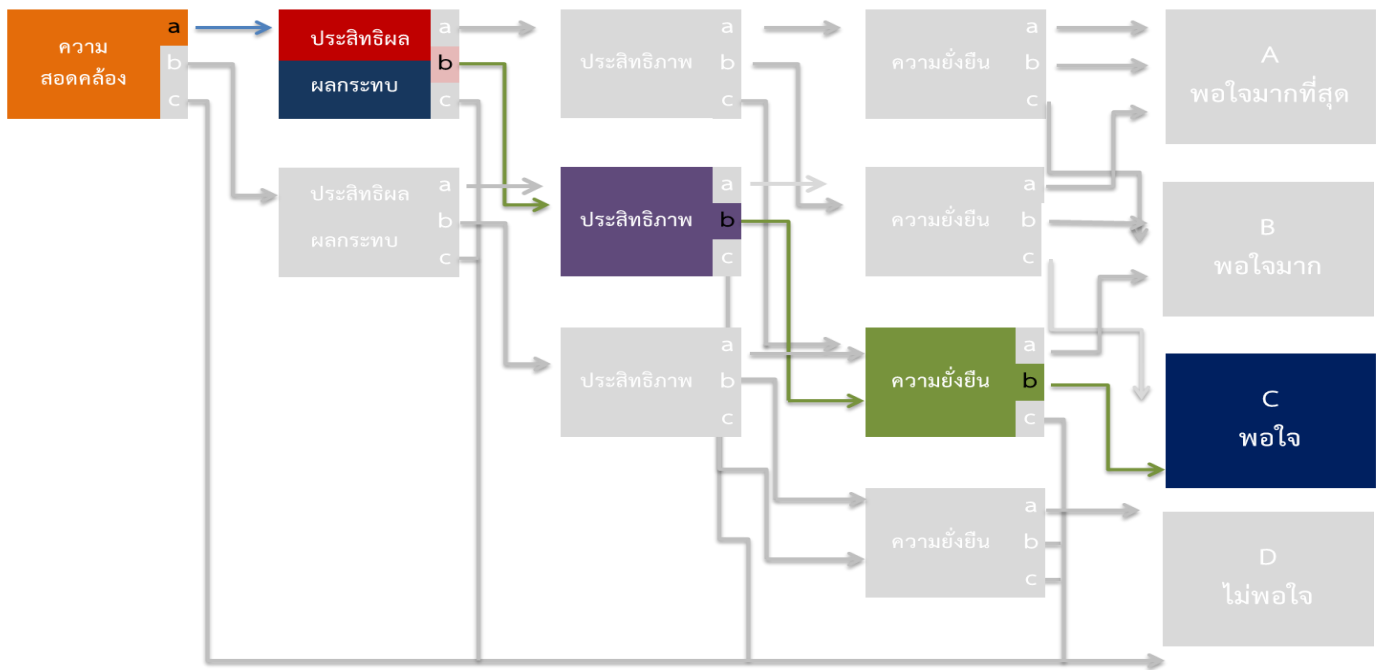


การให้คะแนนภาพรวมด้านประสิทธิผลและผลกระทบจะใช้วิธีการให้คะแนนย่อย ดังนี้

aa (6 คะแนน)	= คะแนนรวม a
ab, ba, ac, bb (4 - 5 คะแนน)	= คะแนนรวม b
Ba, cb, cc (2 - 3 คะแนน)	= คะแนนรวม c



### 14. ผลการประเมิน



การให้คะแนนภาพรวมด้านประสิทธิผลและผลกระทบจะใช้วิธีการให้คะแนนย่อย ดังนี้

- aa (6 คะแนน) = คะแนนรวม a
- ab, ba, ac, bb (4 - 5 คะแนน) = คะแนนรวม b
- Ba, cb, cc (2 - 3 คะแนน) = คะแนนรวม c

ที่มา สำนักบริหารและประเมินผลโครงการลงทุนภาครัฐ