



กรม.ไฟเขียวลดยุทธไฟไทย-จีน

● ตอนที่ 1 วงเงิน 1.79 แสนล้านบาท

“กรม.” ไฟเขียว ร.ฟ.ท.ลดโครงการรถไฟไทย-จีน ตอนที่ 1 วงเงิน 1.79 แสนล้านบาท ตั้งเป้าเซ็นสัญญาออกแบบวันที่ 15-17 ส.ค.นี้ ก่อนว่าจ้างกรมทางหลวงลุยสร้างช่วงแรก 3.5 กม. ตอกเข็ม ต.ค. 60 เล็งเปิดบริการทั้งสายปลายปี 64

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า ในการประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) วานนี้ (11 ก.ค.) ได้มีมติเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย ตอนที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร (กม.) วงเงิน 179,412 ล้านบาท แบ่งเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าร้อยละ 13,069.6 ล้านบาท ค่าก่อสร้างงานโยธา 122,593.92 ล้านบาท งานระบบไฟฟ้า (M&E) 34,078.38 ล้านบาท จัดหาตู้รถไฟ 4,480 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษา 5,190.31 ล้านบาท

ทั้งนี้แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 3 สัญญา คือ 1.สัญญาก่อสร้างงานโยธา 2.สัญญา EPC Railway Systems ประกอบด้วย 2.1 งานออกแบบรายละเอียดงานโยธา 2.2 ควบคุมงานโยธา 2.3 ติดตั้งและจัดหาระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนรถ 3.การเดินรถและซ่อมบำรุง ซึ่งได้กำหนดให้มีการจัดตั้งบริษัทเฉพาะกิจ (SPV) ในฐานะรัฐวิสาหกิจของไทยเพื่อดำเนินงานเดินรถและซ่อมบำรุง

นายอาคม กล่าวอีกว่า ขั้นตอนต่อไปทางกระทรวงคมนาคมจะนำส่งรายละเอียดโครงการไปยังสถานีติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) เพื่อพิจารณา เพราะจะมีการแก้ไขกฎหมายการผูกพันงบประมาณและการก่อหนี้ จากนั้นจะเร่งรัดลงนามในสัญญา 2.1 โดย ร.ฟ.ท. ต้องนำส่งร่างสัญญาให้คณะกรรมการ (บอร์ด)

ร.ฟ.ท. และสำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณา ก่อนเสนอ ครม.เห็นชอบ และตั้งเป้าว่าจะลงนามในสัญญา 2.1 กับจีนระหว่างการประชุมคณะกรรมการร่วมรถไฟไทย-จีน อย่างเป็นทางการครั้งที่ 20 วันที่ 15-17 สิงหาคมนี้ ที่ประเทศไทย โดยสรุปค่าจ้างออกแบบอยู่ที่ 1,706 ล้านบาท ลดลงจากที่เจรจาไว้ช่วงแรกซึ่งอยู่ที่ 1,824 ล้านบาท

จากนั้นจะลงนามในสัญญาที่ 2.2 ระหว่างการประชุมคณะกรรมการร่วมฯ อย่างเป็นทางการ ครั้งที่ 21 ประมาณต้นเดือนกันยายน 2560 เริ่มการก่อสร้างช่วงที่ 1 กม.150+500 ถึง กม.154+000 ระหว่างสถานีกลางดง-สถานีปางอโศก อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา ระยะทาง 3.5 กม. วงเงิน 424 ล้านบาท ในเดือนตุลาคมนี้ ซึ่ง ร.ฟ.ท.จะว่าจ้างให้กรมทางหลวงทำการก่อสร้างโดยไม่เปิดประกวดราคา เพื่อความรวดเร็ว เพราะกรมทางหลวงสามารถก่อสร้างทางได้เอง เพราะมีเครื่องมือ เครื่องจักร และบุคลากรพร้อม โดยช่วง 3.5 กม. เป็นโครงสร้างแบบระดับดิน

ทั้งนี้ ภายใน 4 เดือน หลังการลงนามในสัญญา 2.1 ฝ่ายจีนจะทยอยนำส่งแบบก่อสร้าง ช่วงที่ 2 ปากช่อง-ขนาดจืด ระยะทาง 11 กม. ช่วงที่ 3 แก่งคอย-นครราชสีมา ระยะทาง 119.5 กม. ช่วงที่ 4 แก่งคอย-กรุงเทพฯ 119 กม. และคาดว่าจะปลายปี 2560 ร.ฟ.ท.จะสามารถเปิดประกวดราคางานโยธาส่งที่ 2 ได้ และตั้งเป้าเปิดให้บริการรถไฟไทย-จีน ตอนที่ 1 ปลายปี 2564

สำหรับเงินในการดำเนินงานโยธานั้น สำนักงบประมาณเสนอแนะให้ใช้เงินกู้ภายในประเทศ

โดยกระทรวงการคลังจะเป็นผู้รับผิดชอบจัดหา ซึ่งมีแผนการใช้เงินระหว่างปี 2560-2564 ดังนี้ ปี 2560 ต้องใช้เงินจำนวน 2,648 ล้านบาท ปี 2561 จำนวน 43,097 ล้านบาท ปี 2562 จำนวน 62,216 ล้านบาท ปี 2563 จำนวน 59,702 ล้านบาท ปี 2564 จำนวน 12,017 ล้านบาท

นายอาคม กล่าวเพิ่มเติมว่า โครงการก่อสร้างรถไฟไทย-จีน ตอนที่ 1 มีจำนวน 6 สถานี คือ สถานีบางซื่อ (เดิม), ดอนเมือง (เดิม), อยุธยา (เดิม), สระบุรี (ใหม่), ปากช่อง (ใหม่), นครราชสีมา (ใหม่) มีศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถที่สถานีรถไฟเชียงใหม่ ใช้รถไฟ 6 ขบวน ความจุ 600 ที่นั่งต่อขบวน ความเร็วสูงสุด 250 กม.ต่อชั่วโมง ใช้เวลาเดินทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา 90 นาที ค่าโดยสารเริ่มต้นที่ 80 บาทต่อที่นั่ง และคิดเพิ่ม กม.ละ 1.80 บาท โดยช่วงบางซื่อ-อยุธยา ราคา 195 บาท สระบุรี 278 บาท ปากช่อง 393 บาท และนครราชสีมา 535 บาท มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ที่ 8.56% ต่อปี ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) -2.53% ต่อปี แต่หากมีการพัฒนาที่ดินตามแนวสายทางและรอบสถานี จะมี FIRR ที่ 2.5% ต่อปี

ทั้งนี้ จากผลการศึกษาของ ร.ฟ.ท. จะมีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี 3 สถานีซึ่งเป็นที่ดินของ ร.ฟ.ท. คือ สถานีสระบุรี 90 ไร่ ปากช่อง 541 ไร่ และนครราชสีมา 272 ไร่ ประเมินว่าจะมีอัตราผลตอบแทนการลงทุนเฉลี่ย 8% ต่อปี ■