

ไฮสปีดเฟสแรกสะดุด เจริญปุ่บปุ่บไร้ข้อสรุป

ไฮสปีดเฟสแรกสะดุด

ผู้จัดการรายวัน360° – ร.ฟ.ท.เร่งรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 เจริญปุ่บปุ่บไร้ข้อสรุป เผยคณะทำงานด้านเทคนิคเจริญปุ่บปุ่บยังไม่ถึงประเด็นลงทุน

อ่านต่อหน้า | 4

วานนี้ (30 พ.ค.) นายวรวิทย์ มลา รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผยถึง การดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ (ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก ระยะทาง 380 กม.)ว่า ทางญี่ปุ่นได้นำส่งรายงานศึกษาความเหมาะสมมาให้รัฐบาลไทยพิจารณาแล้ว แต่การศึกษารายละเอียด ยังไม่ได้ข้อสรุปแต่อย่างใด โดยขณะนี้กระทรวงคมนาคม ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานด้านเทคนิคขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง สาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ขึ้นมา เพื่อทำหน้าที่ในการเจรจาและศึกษารูปแบบการดำเนินโครงการฯ ทั้งนี้ ร.ฟ.ท. ในฐานะเป็นส่วนหนึ่งของคณะกรรมการฯ ยืนยันว่า ตามลำดับขั้นตอนการเจรจาและศึกษารูปแบบการดำเนินโครงการฯ ได้ดำเนินการอย่างรอบคอบ เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากล โดยยึดประโยชน์ขององค์กร และของประเทศ รวมถึงยังดำเนินการตามหลัก

เกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในการพิจารณาความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ด้วย

“ผลการศึกษาประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ (ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) พบว่ามีผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจมากกว่า 12% ซึ่งเป็นเกณฑ์ขั้นต่ำที่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กำหนดไว้ ดังนั้น โครงการฯ จึงมีความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์” นายวรวิทย์ กล่าว

นายวรวิทย์ กล่าวด้วยว่า นอกจากนั้น คณะกรรมการฯ ยังได้พิจารณาอย่างรอบคอบต่อประโยชน์ทั้งทางตรง ได้แก่ มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ มูลค่าการประหยัดเวลาในการเดินทาง มูลค่าจากการลดค่าใช้จ่ายจากอุบัติเหตุ และมูลค่าการกำจัดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม รวมถึงประโยชน์ทางอ้อมที่เกิดขึ้น เช่น การกระตุ้นการพัฒนาพื้นที่

และการจ้างงานด้วย ทั้งนี้ คณะทำงานด้านเทคนิคฯ ยังไม่ได้มีการพิจารณาประเด็นการใช้งบประมาณการลงทุนในโครงการนี้แต่อย่างใด เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางรถไฟมีลักษณะเป็นบริการสาธารณะ ซึ่งโดยทั่วไปรัฐบาลจะรับภาระเงินลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเช่นเดียวกับโครงการรถไฟทางคู่ โครงการรถไฟไทย-จีน และโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ดังนั้น ภาระหนี้จึงไม่ได้ปรากฏในงบการเงินของ ร.ฟ.ท. อย่างไรก็ตาม ร.ฟ.ท.พร้อมรับฟังข้อคิดเห็นจากทุกฝ่ายอย่างรอบด้านเพื่อใช้ประกอบการดำเนินโครงการลงทุน เพื่อให้การใช้จ่ายงบประมาณของรัฐบาลมีความคุ้มค่า และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

รายงานข่าวระบุว่า โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะทาง 668 กม. วงเงินลงทุนรวม 445,303 ล้านบาท แบ่งการดำเนินงานระยะที่ 1 ช่วง กรุงเทพฯ-พิษณุโลก ระยะทาง 380 กม. วงเงินลงทุน 212,892 ล้านบาท คาดว่าจะเปิดให้บริการปี 2568 อัตราค่าโดยสาร 640-1,700 บาท ประเมินผู้โดยสารปีที่เปิดที่ 29,000 คน/วัน มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) 14.7 % ส่วนระยะที่ 2 ช่วง พิษณุโลก-เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กม. วงเงินลงทุน 232,411 ล้านบาท คาดว่าจะเปิดให้บริการปี 2572 อัตราค่าโดยสาร 385-1,044 บาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างการทบทวนรายงานผลการศึกษาความเหมาะสม.