



'คมนาคม'นัดถกไตรภาคี
ไฮสปีดเวียงจันทน์-คุนหมิง
> 5

'คมนาคม'นัดถกไตรภาคี ไฮสปีดเวียงจันทน์-คุนหมิง

● วนรณิกา จิตตินรากร
กรุงเทพธุรกิจ

รถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) ภายใต้ความร่วมมือ ด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ถือเป็นโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงสายแรกของไทย อีกทั้งยังเป็นเส้นเลือดใหญ่ของการเดินทางและการขนส่งเชื่อมโยงอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงอาเซียน และสาธารณรัฐประชาชนจีน

ศักดิ์สยาม ขีดขอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ฉายภาพถึงความคืบหน้าโครงการดังกล่าว หลังร่วมประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 29 ผ่านระบบประชุมทางไกล ร่วมกับจีน เจ็จเจ๋ รองประธานคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน เมื่อเร็ว ๆ นี้ว่า โครงการระดับชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน เสริมสร้าง ความแข็งแกร่งของห่วงโซ่อุปทาน พื้นฟูเศรษฐกิจที่เข้มแข็งและยั่งยืน

“จากการหารือครั้งนี้ ฝ่ายไทยได้เสนอให้มีการประชุมร่วมไตรภาคีระหว่างราชอาณาจักรไทย สปป.ลาว และจีน เกี่ยวกับการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างหนองคาย-เวียงจันทน์ เกิดการเดินทางอย่างสะดวก โดยหลังจากนี้จะมีการหารือร่วมไตรภาคีทุกเดือน”

รายงานข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เผยถึงรายละเอียดของโครงการนี้ว่า โครงการก่อสร้างระยะแรก ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา มีระยะทาง 253 กิโลเมตร วงเงิน 1.79 แสนล้านบาท



แบ่งการก่อสร้างงานโยธาออกเป็น 14 สัญญา ปัจจุบันก่อสร้างเสร็จแล้ว 1 สัญญา คือ สัญญา 1-1 ช่วงกลางดง-ปางอโศกอยู่ระหว่างการก่อสร้าง 1 สัญญา คือ สัญญา 2-1 ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ลงนามในสัญญาก่อสร้างแล้ว 10 สัญญา อยู่ระหว่างพิจารณา 1 สัญญา คือ สัญญา 3-1 ช่วงแก่งคอย-กลางดง และปางอโศก-บันไดม้า เหลือรอประมูล 1 สัญญา คือ สัญญา 4-1 งานโยธา ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง

อย่างไรก็ดี ต้องยอมรับว่าการแพร่ระบาดโรคโควิด-19 ที่ส่งผลให้มีการปิดแคมป์ก่อสร้าง และการเคลื่อนย้ายแรงงาน ทำให้เอกชนผู้รับเหมางานโยธา ขอเลื่อนการรับมอบหนังสืออนุญาตเข้าพื้นที่ (NTP) ออกไปก่อน เนื่องจากยังไม่สามารถเข้าพื้นที่เริ่มงานก่อสร้างได้ อีกทั้งหลาย

สัญญาที่เริ่มงานก่อสร้างแล้วก็จำเป็นต้องหยุดชะงัก

รวมไปถึงยังมีสัญญา 3-1 ช่วงแก่งคอย-กลางดง และปางอโศก-บันไดม้า ระยะทาง 30 กม. ราคากลาง 11,063 ล้านบาท ยังไม่สามารถประกาศผลการประมูลได้ เนื่องจากติดปัญหาการฟ้องร้องจากเอกชน เหตุ ร.ฟ.ท.ตัดสิทธิ์บริษัท บีพีเอ็นจี จำกัด เพราะไม่ผ่านเกณฑ์คุณสมบัติ ทำให้งานก่อสร้างช่วงนี้ต้องล่าช้าออกไป

ส่วนความคืบหน้าของการดำเนินการ ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง เนื่องจากเป็นงานโยธาที่ต้องใช้ร่วมกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) ต้องใช้ทางวิ่งและโครงสร้างร่วม จึงต้องรอความชัดเจนของสัญญา 4-1 งานโยธา ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ที่ทับซ้อน

กรุงเทพธุรกิจ

Krungthep Turakij
Circulation: 160,000
Ad Rate: 1,600

Section: First Section/-

วันที่: จันทร์ 12 กรกฎาคม 2564

ปีที่: 34

ฉบับที่: 11899

หน้า: 1(บนซ้าย), 5

Col.Inch: 66.79

Ad Value: 106,864

PRValue (x3): 320,592

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: 'คมนาคม'นัดถกไตรภาคี ไฮสปีดเวียงจันทน์-คุนหมิง

กับไฮสปีดเทรนเชื่อมสามสนามบิน และ
ต้องมีการปรับแบบก่อสร้างโครงสร้างใหม่
ภาพรวมจึงคาดว่าโครงการอาจจะต้อง
เลื่อนเปิดเล็กน้อยจากกำหนดเดิมที่จะ
เปิดให้บริการภายในปี 2568

ทั้งนี้ คาดการณ์ว่าหากไฮสปีดเทรน
ไทย-จีน เปิดให้บริการ ผลศึกษาคาดว่าจะมี
ปริมาณผู้โดยสารที่จะเดินทางโดยใช้รถไฟ
ความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
ในปีแรกที่จะเปิดให้บริการ คาดว่ามีราว
5.3 พันคนต่อวัน และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง
เป็นกว่า 1.6 หมื่นคนต่อวันในปี 2574

ส่วนผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ
ของโครงการประเมินอยู่ที่ 11.68%
โดยผลประโยชน์ทางตรงที่จะเกิดขึ้น คือ
การประหยัดเวลาในการเดินทาง ประหยัด
ค่าใช้จ่ายจากการใช้รถ ประหยัดจากการ
กำจัดมลพิษ ลดความสูญเสียเนื่องจาก
อุบัติเหตุ ส่วนผลประโยชน์ทางอ้อม
จะเกิดการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคด้วย
รถไฟความเร็วสูง ทำให้เกิดการกระจาย
การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมจากส่วนกลาง
ไปยังพื้นที่ส่วนภูมิภาค ซึ่งจะเป็นการ
พัฒนาเมืองอย่างก้าวกระโดด

โดยเฉพาะต่อระบบเศรษฐกิจของ
เมืองในพื้นที่โครงการ และเมื่อโครงข่าย
มีความสมบูรณ์ทั้งระบบตลอดแนวเส้นทาง
กรุงเทพฯ-หนองคาย เชื่อมต่อไปยัง
เวียงจันทน์ สปป.ลาว และสิ้นสุดที่คุนหมิง
จีน จะเกิดการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค
อาเซียนกับจีน และส่งผลให้ประเทศไทย
เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและ
โลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งจะช่วยส่งเสริม
การท่องเที่ยวและการค้าชายแดน