



'ศกดีสยาม' รื้อแผนซื้อรถไฟฟ้าดีเซลราง

● 184 คัน 1.5 หมื่นล้านบาท ให้ใช้ BMU

● รอ 3 ปี หวั่นรถเก่าพังไม่มีบริการ

รายงานข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แจ้งว่า รฟท. มีแผนจัดซื้อรถดีเซลรางไฮบริด 184 คัน พร้อมอะไหล่ วงเงินประมาณ 1.5 หมื่นล้านบาท ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) หรือสภาพัฒน์ เบื้องต้น สศช. ไม่ได้ตัดสินใจว่า รฟท. จะจัดซื้อรถดีเซลรางแบบไฮบริด (เชื้อเพลิงผสม) หรืออีวี (ไฟฟ้า) เพียงแต่ขอให้ รฟท. จัดทำข้อมูลชี้แจงเพิ่มเติมเกี่ยวกับเหตุผล ความจำเป็น และความคุ้มค่าในการจัดซื้ออีกครั้ง คาดว่าจะชี้แจงกับ สศช. ในเร็ว ๆ นี้ หากเห็นชอบจะเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณานุมัติ จากนั้น รฟท. จะเริ่มจัดทำเอกสารประกวดราคา (ทีโออาร์) และเข้าสู่ขั้นตอนการประมูลจัดซื้อต่อไป



ที่ผ่านมา รฟท. ได้พยายามผลักดันเรื่องการจัดซื้อรถดีเซลรางใหม่อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้จัดซื้อโดยเร็วที่สุด โดย รฟท. อยากให้เดินหน้าเรื่องนี้ ไม่อยากให้เกิดความล่าช้า เพราะการจัดซื้อรถนั้น ไม่ได้หมายความว่าสั่งวันนี้แล้วพรุ่งนี้ จะได้รับรถทันที ต้องใช้เวลาอย่างน้อย 2-3 ปี จึงจะได้รับรถ หากไม่เริ่มจัดซื้อใหม่ตั้งแต่ตอนนี้ในอนาคต รฟท. จะไม่มีรถวิ่งให้บริการผู้โดยสาร เพราะรถเก่าที่ใช้งานอยู่ปัจจุบันเริ่มเสื่อมสภาพลงเรื่อย ๆ หากซ่อมบำรุงก็ต้องใช้งบประมาณสูง และต้องใช้เวลาซ่อมบำรุงค่อนข้างนาน

รายงานข่าวแจ้งอีกว่า สำหรับรถดีเซลรางไฮบริดที่จะจัดซื้อใหม่ทั้ง 184 คัน เป็นรถปรับอากาศมีแผนให้บริการดังนี้

1. ทดแทนขบวนรถปัจจุบัน 10 ขบวน ไป-กลับ ใช้รถ 40 คัน

ประกอบด้วย ขบวน 7/8 กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ, ขบวน 21/22 กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ, ขบวน 39/40 และ 43/44 กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี-กรุงเทพฯ และขบวน 41/42 กรุงเทพฯ-ยะลา-กรุงเทพฯ

2. เปิดเดินขบวนรถระยะกลาง 40 ขบวน ไป-กลับ ใช้รถ 88 คัน ประกอบด้วย เส้นทาง กรุงเทพฯ-พิษณุโลก-กรุงเทพฯ วันละ 10 ขบวน, กรุงเทพฯ-หัวหิน-กรุงเทพฯ วันละ 2 ขบวน, กรุงเทพฯ-ชุมพร-กรุงเทพฯ วันละ 4 ขบวน, กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี-กรุงเทพฯ วันละ 4 ขบวน, กรุงเทพฯ-ขอนแก่น-กรุงเทพฯ วันละ 6 ขบวน, กรุงเทพฯ-นครราชสีมา-กรุงเทพฯ วันละ 10 ขบวน และนครราชสีมา-พลาหลวง-นครราชสีมา วันละ 4 ขบวน

และ 3.เปิดเดินขบวนรถระยะไกล 12 ขบวน ไป-กลับ ใช้รถ 56 คัน ประกอบด้วย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ วันละ 2 ขบวน, กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ วันละ 2 ขบวน, กรุงเทพฯ-หนองคาย-กรุงเทพฯ วันละ 2 ขบวน, กรุงเทพฯ-นครศรีธรรมราช-กรุงเทพฯ วันละ 2 ขบวน, กรุงเทพฯ-กันตัง (ตรัง)-กรุงเทพฯ วันละ 2 ขบวน และกรุงเทพฯ-หาดใหญ่-กรุงเทพฯ วันละ 2 ขบวน หากได้รับรถใหม่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานเชิงพาณิชย์ให้กับ รฟท. ได้อย่างดี โดยเฉพาะการมีรายได้เพิ่ม และช่วยลดรายจ่ายด้านการซ่อมบำรุง

ขณะเดียวกันจะทำให้ส่วนแบ่งทางการตลาดของรถไฟระยะกลาง และระยะไกลในกลุ่มตลาดบนจะเพิ่มสูงขึ้น ที่สำคัญจะช่วยสร้างภาพลักษณ์ และภาพจำใหม่ให้กับรถไฟไทย พร้อมกันนี้รถดีเซลรางใหม่จะช่วยลดการใช้แก๊สเชื้อเพลิง และลดปัญหามลพิษ รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการขนส่งร่วมกับการเดินทางในรูปแบบอื่นๆ และจะดึงดูดให้ประชาชนเปลี่ยนการเดินทางจากถนนมาสู่การขนส่งทางรางมากขึ้นด้วย

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม แจ้งว่า การจัดซื้อรถดีเซลรางไฮบริด 184 คันของ รฟท. อาจต้องทบทวนแผนใหม่อีกครั้ง เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของนายศักดิ์สยาม ชิดชอบรมว.คมนาคม ที่ต้องการผลักดันการใช้เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าสำหรับการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถไฟขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า EV on Train มาใช้ในประเทศไทย จึงมอบให้ รฟท. ศึกษาความเป็นไปได้ในการเปลี่ยนแผนจัดซื้อรถดีเซลรางจากไฮบริด (Hybrid Diesel Electric Multiple Units : Hybrid-DEMU) เป็นแบตเตอรี่ (Battery Multiple Units : BMU) ในระบบขับเคลื่อนของรถไฟแทน ซึ่งหลายประเทศใช้แบบ BMU แล้ว เบื้องต้นจะใช้เวลาศึกษาประมาณ 1 ปี.