ชงครม.สร้างไฮสปีดไทย-จีน 3.5 กม.

นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ รองปลัดกระทรวงคมนาคม(หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เปิดเผยในงานสัมมนา "รถไฟความเร็วสูง : ความคุ้มค่าระยะยาว บนการก่อสร้างระยะสั้น?" จัดโดยสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย(ทีดีอาร์ไอ) ว่า ขณะนี้การเจรจาโครงการรถไฟไทย-จีน มีความคืบหน้ามาก โดยรถไฟไทย-จีนผลการศึกษาส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร(สนข.)แล้ว อยู่ระหว่างการพิจารณารายละเอียดเพื่อเสนอกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาประกอบความเห็นก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.)อนุมัติให้ดำเนินการและเริ่มก่อสร้างได้ในเดือนสิงหาคม-กันยายนนี้ก่อนระยะทาง 3.5 กิโลเมตรที่มีความพร้อมมากกว่าช่วงอื่นๆ ส่วนเส้นทางที่เหลือจะทยอยประมูลต่อเนื่องกันไป

ขณะที่โครงการรถไฟไทย-ญี่ปุ่นนั้นผลการศึกษาอยู่ในระดับขั้นกลาง และสิ้นปีนี้จะเร่งสรุปรายงานขั้นสุดท้ายก่อนนำพิจารณาเสนอครม.อนุมัติให้ดำเนินการตั้งแต่ช่วงบางซื่อ-พิษณุโลก ระยะทางประมาณ 385 กิโลเมตร เช่นเดียวกับรถไฟความเร็วสูง 2 เส้นทางคือกรุงเทพฯ-หัวหิน และกรุงเทพฯ-ระยอง อยู่ระหว่างการเร่งนำเสนอสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาก่อนนำเสนอ ครม.ต่อไป

พร้อมกันนี้ ผลการศึกษาเบื้องต้นยังกำหนดอัตราค่าโดยสารทั้ง 4 เส้นทางประกอบไปด้วย เส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก ราคา 640-1,700 บาท ใช้ระยะเวลาเดินทางราว 1 ชั่วโมง 50 นาที เส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน ราคา 385-1,044 บาท ใช้เวลาเดินทาง 1 ชั่วโมง 50 นาที เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ราคา 532 บาท ใช้เวลาเดินทาง 1 ชั่วโมง 16 นาที และเส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง ราคา 200 บาท ใช้เวลาเดินทาง ประมาณ 1 ชั่วโมง

ด้านดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ อดีตรองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร กล่าวว่า เหตุใดการเจรจากับจีนจึงนานถึง 11 ครั้ง และทำไมเริ่มต้นก่อสร้างแค่ 3.5 กิโลเมตร ซึ่งขัดกับความคุ้มค่าด้านการลงทุนของบริษัทรับเหมา ทั้งไม่เชื่อว่าจะทำได้เนื่องจากยังไม่ผ่านกระบวนการต่างๆ อีกหลายข้อจึงต้องจับตาว่าจะสามารถก่อสร้างได้ในเดือนกันยายนหรือสิงหาคมได้หรือไม่

"ออกแบบซ้ำแล้วซ้ำเล่า ผ่านมาหลายรัฐบาล แต่ยังหาข้อสรุปชัดเจนไม่ได้โดยเฉพาะเรื่องผลการศึกษา ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ความคุ้มค่าด้านการลงทุน ไม่ต้องรอการออกแบบรายละเอียดได้ไหม แต่สามารถใช้การก่อสร้างไปออกแบบได้หรือไม่ นั่นคือยังขาดการวางแผนที่ดีโดยเฉพาะด้านเทคโนโลยี การพัฒนาเมืองรอบสถานีและตามแนวเส้นทางยังไม่ชัดเจน ประการสำคัญควรก่อสร้างทีเดียวถึงหนองคาย เรียกว่าเล่นปาหี่เพราะหวั่นจะซ้ำรอยโฮปเวลล์ที่อาจทิ้งร้างก่อนถึงโคราชก็เป็นไปได้ ขณะนี้พบว่าฝ่ายจีนปล่อยเกียร์ว่างเพราะเห็นว่ามีแนวทางความเป็นไปไม่ได้สูงมาก"

ขณะที่ดร.สุเมธ องกิตติกุล ผู้อำนวยการวิจัย ด้านนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์ ทีดีอาร์ไอ กล่าวว่า ให้จับตาไปที่ความคุ้มค่าของโครงการ เพราะพบว่าการดำเนินงานไม่สอดคล้องกัน และการก่อสร้างระยะทางยาวจะคุ้มค่ามากกว่าก่อสร้างระยะทางสั้นๆ ทั้งประหยัดเวลาได้มากกว่าควรก่อสร้างระยะทาง 100-500 เมตร โดยรถไฟความเร็วสูง 250 กิโลเมตรในเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา จะช่วยประหยัดเวลาการเดินทาง เพิ่มความจุของระบบ ลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ให้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจในวงกว้างได้จริงหรือไม่ ขณะนี้ยังไม่มีข้อมูลออกมาสร้างความมั่นใจให้นักลงทุน รัฐบาลควรมองส่วนแบ่งทางการตลาดกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ด้วย มองแนวทางการเติบโตทางเศรษฐกิจด้วย

ด้านรศ.ดร.เอกชัย สุมาลี ผู้แทนจากคณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) กล่าวว่า หากมองความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ความคุ้มค่าทางการเงินล้วนอ้างอิงมาจากยอดปริมาณผู้โดยสารทั้งสิ้น จะใช้พื้นที่เปิดใหม่หรือใช้เส้นทางกับรถไฟสายเดิมยังไม่ชัดเจน จะเปิดพื้นที่ใหม่หรือวิ่งเข้าหาชุมชนควรเร่งสร้างความกระจ่างสิ่งสำคัญจนถึงขณะนี้เรื่องการวางแผนใช้เทคโนโลยียังไม่ชัดเจน ขาดการวางแผนที่ดี ในอนาคตไฮสปีดเทรนจะมีส่วนในการกระจายตัวของประชากร รัฐบาลมองเรื่องนี้รองรับไว้หรือยัง ประการสำคัญความเร็วกับความคุ้มค่าของการลงทุนจะสอดคล้องกันโดยเฉพาะเรื่องเทคโนโลยีของระบบที่จะนำมาใช้งาน ควรมองให้รอบคอบในการพิจารณาองค์ประกอบความสำเร็จการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย มองผลกระทบด้านต่างๆการทรานสเฟอร์เทคโนโลยี มูลค่าเพิ่มของการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้รายได้กลับคืนมาสู่โครงการได้เร็วขึ้นโดยไม่ต้องแบกภาระการลงทุนหลายปี

ชงครม.สร้างไฮสปีดไทย-จีน 3.5 กม. *ฐานเศรษฐกิจ*. 3-6 กรกฎาคม 2559, หน้า 15.