



แถมผลศึกษารถไฟ‘ไทย-ญี่ปุ่น’ รัฐบาลควรลงทุนเองทั้งหมด

กรุงเทพธุรกิจ ● “ญี่ปุ่น” แถมผลการศึกษา
รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-พิษณุโลก
วงเงิน 2.3 แสนล้านบาท รัฐบาลควรลงทุนเอง
100% แต่ให้สัมปทานเอกชนเดินรถ 30 ปี
ด้านคมนาคมเผยสนใจชวนญี่ปุ่นลงทุนจีทูจี
นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ
จราจร (สนข.) กล่าวถึงการศึกษาคือความ
เหมาะสม โครงการรถไฟความเร็วสูง
ไทย-ญี่ปุ่น เส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก
ระยะทาง 380 กิโลเมตร ว่า

ญี่ปุ่นแถมว่าจะส่งร่างผลการศึกษา
ฉบับสุดท้ายให้พิจารณากลางเดือนนี้
จากนั้น สนข. จะส่งให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) และคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
(สผ.) พิจารณาและให้ความคิดเห็น
ก่อนส่งข้อมูลกลับให้ญี่ปุ่นจัดทำเป็นรายงาน
ฉบับสมบูรณ์ แต่ตอนนี้ยังตอบไม่ได้ว่า
ผลการศึกษาฉบับสมบูรณ์จะแล้วเสร็จ
เมื่อใด เพราะขึ้นอยู่กับทางญี่ปุ่นด้วย
แต่ก็คาดว่าจะได้รายงานฉบับสมบูรณ์
และมีการหารือระหว่าง 2 ฝ่ายอย่างเป็นทางการภายในปีนี้

สำหรับร่างผลศึกษาล่าสุดระบุว่า
รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-พิษณุโลก จะ
ใช้ระบบชินคันเซ็น มีทั้งหมด 6 สถานีและ
ใช้วงเงินลงทุนประมาณ 2.2-2.3 แสนล้านบาท
ประกอบด้วย วงเงินก่อสร้างงานโยธา 70%
ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและจัดหา
ขบวนรถ 30% โดยภาครัฐควรเป็นผู้ลงทุน
ทั้งหมดเอง เพราะเป็นโครงการมูลค่าสูง
แต่สามารถให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP)
ในการเดินรถได้

ค่าโดยสารมีอัตราแรกเข้าประมาณ
50-80 บาทต่อเที่ยว จากนั้นจะเพิ่มขึ้น 1.50
บาทต่อกิโลเมตร หรือรวมตลอดเส้นทาง

อยู่ที่ราว 500-600 บาทต่อเที่ยว ด้าน
ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) จะติดลบ
แต่ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ(EIRR) เมื่อ
รวมกับผลตอบแทนเศรษฐกิจวงกว้าง
จะเป็นบวก ซึ่งเป็นลักษณะเดียวโครงการ
รถไฟความเร็วสูงทั่วไปในประเทศอื่น

นอกจากนี้ควรพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์
ตามแนวเส้นทางเพื่อให้โครงการเกิด
ประโยชน์สูงสุด เพราะประโยชน์รถไฟ
ความเร็วสูงไม่ได้เป็นเพียงพาหนะขนส่ง แต่
ยังเป็นเครื่องมือกระจายความเจริญไปยัง
ภูมิภาคแต่ร่างการศึกษายังไม่ได้ออกแบบ
การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เหมาะสม และ
ยังไม่ทราบว่าจะมีพื้นที่ในการพัฒนา
มากน้อยเพียงใด

ทั้งนี้ จะเห็นว่าผลการศึกษารถไฟ
ความเร็วสูง กรุงเทพฯ-พิษณุโลก ใกล้เคียงกับ
โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน
ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 252.3
กิโลเมตร วงเงินลงทุน 179,413 ล้านบาท ทั้งใน
ด้านวงเงิน ผลตอบแทน อัตราค่าโดยสาร

“ในรายงานของญี่ปุ่นเขียนว่า ภาครัฐ
ควรลงทุนรถไฟความเร็วสูงเอง 100% แต่
ว่าการเดินรถให้เอกชนมาบริหาร แล้วเก็บ
ค่าโดยสารมาซ่อมบำรุงและบริหารจัดการได้
โดยให้อายุสัมปทานราว 30 ปี แต่ตอนนี้ยัง
ไม่ได้สรุปว่าการลงทุนควรจะเป็นรูปแบบใด
เพราะเราก็จะชวนญี่ปุ่นมาร่วมหุ้นแบบ
รัฐต่อรัฐ (จีทูจี) ซึ่งถ้าหากไม่เป็นพีพีพี
ก็จะเป็นจีทูจีแทน” นายชัยวัฒน์

ทั้งนี้ฝ่ายญี่ปุ่นยังไม่ได้พูดถึงการร่วมทุน
แบบจีทูจี เพราะตอนนี้ยังไม่ขึ้นความร่วมมือ
ในการศึกษาความเหมาะสมโครงการเท่านั้น
แต่ยอมรับว่าถ้าหากญี่ปุ่นสนใจร่วมทุน
แต่ขอพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์เหมือน
กรณีโครงการรถไฟไทย-จีน ก็จะทำให้
การเจรจาจีทูจีเป็นไปได้ยาก