



# 'รถไฟความเร็วสูง' มิติใหม่ระบบรางไทย



“  
รถไฟความเร็วสูง  
เป็นทางเลือกใหม่  
เติมช่องว่างของ  
ระบบขนส่งมวลชน  
ระยะไกลที่หายไป  
ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ”

ก็ยืนยันจะเดินหน้าโครงการต่อ เพื่อพลิกโฉมระบบรางของประเทศเป็นครั้งที่ 2 **'ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ'** ผู้อำนวยการสำนักงานและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ฉายภาพการพัฒนาของระบบรางของไทยให้เห็นว่า พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ทรงดำริถึงการสร้างรถไฟเป็นครั้งแรกเมื่อ 100 กว่าปีก่อน เพราะทรงเห็นว่าจำเป็นต้องมีเครื่องมือในการพัฒนาประเทศ

การก่อสร้างรถไฟในสมัยนั้นไม่ใช่เรื่องง่าย ต้องวางโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมก่อสร้างรางเวนคืนที่ดินเจาะอุโมงค์ขุดตาลแต่งงานทั้งหมดก็สำเร็จ และตอนนี้ไทยก็มีทางรถไฟยาวกว่า 4,000 กิโลเมตร

การลงทุนรถไฟความเร็วสูงในปัจจุบันจึงเปรียบเสมือน **"การลงทุนระบบรางรอบที่ 2"** ของประเทศโดยจะเป็นทางเลือกใหม่ด้านเวลาและความปลอดภัย ช่วยเติมช่องว่างของระบบขนส่งมวลชนระยะไกลที่หายไป เพราะปัจจุบันคนไทยมีตัวเลือกในการเดินทางระยะไกลแค่วินมอเตอร์ส่วนตัว รถไฟธรรมดา รถโดยสาร (รถทัวร์) และเครื่องบินเท่านั้น

แต่ถ้ามีรถไฟความเร็วสูงเป็นทางเลือกใหม่ ก็ใช้เวลาเดินทางจากสถานีกลางบางซื่อในกรุงเทพฯ ถึงกลางเมืองเชียงใหม่ด้วยเวลา 3 ชั่วโมง 15 นาที ระหว่างทางแวะจอดประมาณ 7-8 สถานี ค่าโดยสารราว 1,400 บาท



ประเทศไทยพูดถึง **"โครงการรถไฟความเร็วสูง"** มาหลายสิบปี แต่ถึงขณะนี้ก็ยังไม่สามารถผลักดันให้เกิดขึ้นจริง โดยช่วงที่สานฝันได้ไกลที่สุด คือสมัยรัฐบาล นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ที่ลงนามความร่วมมือรถไฟความเร็วสูงกับประเทศจีนและญี่ปุ่นในปี 2555 แต่สุดท้ายก็ต้องพับโครงการไป เพราะปัญหาการเมืองภายในประเทศไทย

ในปี 2557 ไทยเริ่มกลับมาลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและรถไฟความเร็วสูงอีกครั้งภายใต้คณะรักษาความสงบแห่งชาติ

(คสช.) โดยรัฐบาล คสช. ตั้งเป้าจะต่อเติมเพิ่มรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เฟสแรกเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 252.5 กิโลเมตร วงเงิน 1.79 แสนล้านบาท ภายในปลายปี 2560 และเปิดให้บริการในปี 2564 เริ่มก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-ญี่ปุ่น เฟสแรก เส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร วงเงิน 2.7 แสนล้านบาท ในปี 2562 และเปิดให้บริการปี 2565 นอกจากนี้ยังมีความทะเยอทะยานจะผลักดันรถไฟความเร็วสูงให้ยาวถึง 2,457 กิโลเมตร ภายใน 20 ปีข้างหน้า

แต่การเริ่มต้นรถไฟความเร็วสูง กิโลเมตรแรกยังไม่ใช่ง่าย ต้องผ่านแรงเสียดทานมากมายจากภายในประเทศ รวมถึงมหาอำนาจภายนอก แต่ประเทศไทย

# กรุงเทพธุรกิจ

Krungthep Turakij  
Circulation: 200,000  
Ad Rate: 2,400

Section: First Section/นโยบายเศรษฐกิจ

วันที่: พุธที่ 12 ตุลาคม 2560

ปีที่: 30

ฉบับที่: 10612

หน้า: 1 (กลางขวา), 6

Col.Inch: 55.77

Ad Value: 133,848

PRValue (x3): 401,544

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: 'รถไฟฟ้าความเร็วสูง' มิติใหม่ระบบรางไทย

ซึ่งรถไฟฟ้าความเร็วสูง 1 ขบวนสามารถขนส่งผู้โดยสารได้ 800 คน หรือสูงกว่าเครื่องบินของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost) ถึง 4 ลำ จึงคุ้มค่าในแง่ของการใช้ทรัพยากรรถไฟฟ้าความเร็วสูงยังทำให้การพัฒนาเมืองเพิ่มเป็น 2-3 เท่า เมื่อเทียบกับการพัฒนาปกติ โดยลองนึกภาพเหมือนกรุงเทพฯ สมัยก่อนที่ยังไม่มีรถไฟฟ้า ทั้ง 2 ข้างทางเป็นตึกแถวและร้านโชห่วย แต่เมื่อมีรถไฟฟ้าผ่านและมูลค่าที่ดินสูงขึ้นก็ต้องทุบตึกแถวเหล่านั้นทิ้งและพัฒนาเป็นคอนโดมิเนียม ห้างสรรพสินค้า หรืออาคารสำนักงาน เพราะตึกแถวไม่ตอบโจทย์ทางเศรษฐกิจอีกต่อไป

แต่การพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงไม่ใช่เรื่องง่ายและมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก ซึ่งประเทศที่ลงทุนรถไฟฟ้าความเร็วสูงสำเร็จจะมี 3 ปัจจัยร่วมกัน

1. **ต้องมีเทคโนโลยี** ซึ่งประเทศไทยไม่มี แต่ก็พยายามร่วมมือกับประเทศจีนและญี่ปุ่น 2. **มีเงิน** ซึ่งประเทศไทยมี แต่อาจอยู่ในระดับจำกัด 3. **คนในประเทศเข้าใจว่าทำไมต้องลงทุนรถไฟฟ้าความเร็วสูง** ซึ่งประเด็นนี้เป็นเรื่องใหญ่ ต้องผ่านการพูดคุย ถกเถียงชี้แจง จนถึงจุดหนึ่งจะเป็นความเข้าใจร่วมกันของคนทั้งประเทศ

แต่ต้องเข้าใจว่า การลงทุนรถไฟฟ้าความเร็วสูงจะขาดทุนแน่นอน ถ้าคิดเฉพาะผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ซึ่งไม่แตกต่างจากการสร้างถนน แต่เวลาสร้างถนนกลับไม่มีใครคิดเรื่องขาดทุน เพราะทุกคนถือว่าเป็นการลงทุนของประเทศ คนได้ใช้สัญจรและพัฒนาประเทศ

“ไทยต้องเจอประสบการณ์ที่เจ็บปวดถึงจะเปลี่ยนแปลง การชี้แจงเรื่องรถไฟฟ้าความเร็วสูงก็เจ็บปวดเสมอ แต่เราก็ก้าวไปได้ แต่อาจช้าหน่อย ทะเลาะกันระหว่างทางไปเรื่อย มีหน้าที่ทำไป มีหน้าที่ชี้แจงชี้แจงไป มีหน้าที่ค้าน ค้านไป แต่สุดท้ายต้องคิดถึงประโยชน์ประเทศชาติ”