



เทคโนโลยีชินคันเซน โดยไทยจะซื้อ ขบวนรถจากญี่ปุ่น

อย่างไรก็ดี โดยภายใน 3 เดือน กระทรวงจะนำผลการศึกษาเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินโครงการได้ หากกรม. เห็นชอบ จะเข้าสู่ขั้นตอนของการออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างเส้นทางเฟสที่ 1 ก่อน ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก ระยะทาง 418 กิโลเมตร

ทั้งนี้ เพื่อให้โครงการเดินหน้าได้เร็ว จะมีการแบ่งระยะการก่อสร้างออกเป็น 2 ช่วง คือ เฟสที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก ระยะทาง 418 กม. แบ่งการก่อสร้างเป็น 2 สัญญาคือ จากสถานีบางซื่อ-ดอนเมือง-อยุธยา ระยะทางประมาณ 100 กม. และ ลพบุรี นครสวรรค์-พิษณุโลก อีกกว่า 300 กม. และเฟส 2 พิษณุโลก-เชียงใหม่ ระยะทาง 573 กม. เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้ก่อนในระยะแรก กทม.-อยุธยา โดยที่ไม่ต้องรอให้การก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งเส้นทาง นอกจากนี้ ฝ่ายไทยได้ขอให้ญี่ปุ่นส่งผู้เชี่ยวชาญมาแนะนำเรื่องแนวคิดพัฒนาพื้นที่รอบสถานีด้วย

ด้าน นายชิโร ชะโตะชิมะ เอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย กล่าวว่า ข้อดีของระบบรถไฟชินคันเซนคือมีความตรงต่อเวลาและความปลอดภัย ซึ่งเหมาะสำหรับนำมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทยในอนาคต โดยประเทศญี่ปุ่นพร้อมให้การสนับสนุนในด้านการพัฒนาบุคลากร โดย

เฉพาะวิศวกรรถไฟ รวมถึงการจัดฝึกอบรมให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง โดยที่ผ่านมาได้จัดฝึกอบรมแล้วกว่า 10,000 คน ณ ศูนย์ฝึกอบรม กรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ ในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางให้มีประสิทธิภาพจำเป็นต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่ทั้งในเขตเมืองและชนบท

ขณะที่ นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กล่าวว่า การพัฒนารถไฟในประเทศไทย รวมถึงการวางแผนพัฒนาในระยะยาว นอกจากนี้ ยังมีผู้เชี่ยวชาญจากประเทศญี่ปุ่นหลากหลายสาขาที่มาร่วมบรรยายและให้ข้อมูล โดยเน้นถึงปัจจัยสำคัญที่ทำให้โครงการระบบรถไฟความเร็วสูงประสบความสำเร็จ เช่น ความปลอดภัย และความน่าเชื่อถือของระบบ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและการพัฒนาทรัพยากรบุคคล การพัฒนาพื้นที่หรือภูมิภาค เพื่อเสริมประสิทธิภาพของโครงการและแผนการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน



'ใจกล้า'พร้อมถ่ายทอดเทคโนโลยีไฮสปีดเทรน

หวังเพิ่มศักยภาพคมนาคมขนส่งไทยเทียบเท่าสากล



เทคโนโลยีระบบรถไฟความเร็วสูง การนำเสนอแผนการพัฒนาพื้นที่สถานีกลางบางซื่อ อย่างบูรณาการ การพัฒนาแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง และการเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ วันนี้จึงเป็นการนำเสนอภาพหน้าของโครงการต่างๆ ที่ทั้ง 2 ประเทศได้ร่วมมือกัน

ส่วนความคืบหน้ารถไฟความเร็วสูงความร่วมมือไทย-ญี่ปุ่น นั้น ญี่ปุ่นได้นำเสนอรายงานความเหมาะสมโครงการความร่วมมือการก่อสร้างรถไฟไทย-ญี่ปุ่นเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะทาง 673

เมื่อเอ่ยถึงเทคโนโลยีล้ำสมัยรถไฟความเร็วสูง ทุกคนทั่วโลกต่างรู้ดีว่า เทคโนโลยีจากญี่ปุ่นล้ำสมัยเป็นที่สุด รวมถึงการพัฒนาพื้นที่ด้วย หลายประเทศทั่วโลกต่างรุมจับญี่ปุ่นเพื่อให้ได้เทคโนโลยีขั้นสูงมาพัฒนาประเทศ รวมถึงประเทศไทยด้วย

ล่าสุด นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และ นายชิโระ ซะโตะชิมะ เอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย เป็นประธานร่วมเปิดการสัมมนา "Thailand-Japan Railway Partnership for Connectivity Success Sharing Advanced SHINKANSEN Technologies & Area development" เพื่อเผยแพร่ความก้าวหน้าของโครงการต่างๆ ภายใต้ความร่วมมือตามบันทึกข้อตกลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำเสนอเทคโนโลยีที่ทันสมัยของรถไฟความเร็วสูงของญี่ปุ่น เพื่อนำมาประยุกต์ใช้กับระบบรถไฟความเร็วสูงของไทยในเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ รวมทั้งความสำคัญของการพัฒนาพื้นที่หรือภูมิภาคที่เหมาะสม เพื่อให้การพัฒนากระบวนการรถไฟความเร็วสูงเกิดประโยชน์แก่คนไทยทุกระดับอย่างแท้จริงและทั่วถึง ตลอดจนเปิด



โอกาสให้ภาคส่วนต่างๆ ร่วมกันเสนอข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ

นายอาคม กล่าวว่า การลงนามในบันทึกความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคม แห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงที่ดินโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (MLIT) ประเทศญี่ปุ่นได้ให้การสนับสนุนประเทศไทยในการพัฒนาหลากหลายโครงการมาอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และ

กม. ฉบับสมบูรณ์ ให้ฝ่ายไทยแล้ว โดยจะใช้เงินลงทุนรวม 2.76 แสนล้านบาท ไม่รวมงานระบบเดินรถและตัวรถ สำหรับรูปแบบลงทุนญี่ปุ่นเห็นว่ารัฐบาลควรลงทุนเองทั้งหมด หากต้องการให้โครงการสำเร็จ เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก ขณะที่ฝ่ายไทยได้ขอให้ญี่ปุ่นศึกษาแบบการลงทุนเพิ่มเติม โดยไทยได้เสนอให้ญี่ปุ่นเข้าร่วมลงทุนในงานระบบเดินรถ ซ่อมบำรุง ระยะเวลา 30 ปี เนื่องจากต้องใช้