



ไฮสปีด "กทม.-พิษณุโลก" หันต้นทุนไม่ลง

4

ญี่ปุ่นพร้อมปล่อยกู้-เงินร่วมลงทุน

ไฮสปีด"กทม.-พิษณุโลก"หันต้นทุนไม่ลง ญี่ปุ่นพร้อมปล่อยกู้-เงินลงทุนร่วมลงทุน

ผู้จัดการรายวัน360° - "อาคม" ถกญี่ปุ่นหาทางปรับลดต้นทุนไฮสปีด"กรุงเทพฯ - พิษณุโลก" 2.76 แสนล้านบาท ประเมินแล้วตัดบางสถานีออกแต่พบทำให้ผู้โดยสารหายไปด้วยได้ไม่คุ้มเสีย ส่วนความเร็วยังไม่ค่อยกว่า 300 กม./ชม. ข้อดีของเส้นทางสั้นสุดที่เชียงใหม่ไม่เชื่อมต่อกับต่างประเทศ ขอญี่ปุ่นศึกษาแนวทางคู่เชื่อม ตาก-นครสวรรค์-มุกดาหาร หาทางดึงผู้โดยสารเข้าระบบเพิ่มด้านญี่ปุ่นเงินร่วมลงทุน เสนอไทยลง 100% เหมือน "ไทย-จีน"

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยภายหลังประชุมร่วมกับ Mr. Noriyoshi YAMAGAMI รองอธิบดีกรมการรถไฟญี่ปุ่น (MLIT) วานนี้ (7 ก.พ.) ว่า ได้หารือในรายละเอียดผลการศึกษาศักยภาพการสำรวจความเหมาะสมโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ (ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ - พิษณุโลก) ภายใต้บันทึกความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น โดย กรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร มูลค่าลงทุน 276,225 ล้านบาท โดยญี่ปุ่นได้รายงานข้อมูลเพิ่มเติมใน 3 ประเด็น คือ มูลค่าของโครงการ การพัฒนาพื้นที่ การพัฒนาการขนส่งสินค้า การเชื่อมโยงการเดินทางและการ

ขนส่งสินค้าภายในประเทศ และรูปแบบการลงทุนจะสรุปผลการศึกษาความเป็นไปได้เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ในเดือน มี.ค.นี้

โดยการปรับลดต้นทุนโครงการลงนั้นจะต้องพิจารณารายละเอียดความจำเป็นของงานประกอบด้วยว่า อะไรจำเป็นอะไรยังไม่จำเป็น ซึ่งได้หารือว่า จาก 6 สถานีหากตัดบางสถานีออก เช่น สถานีอยุธยาหรือสถานีพิจิตร จากทั้งหมด 7 สถานีจะเหลือ 5-6 สถานีได้หรือไม่ ซึ่งพบว่าแม้ทำให้ต้นทุนลด แต่เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสารที่หายไปไม่คุ้มค่า ดังนั้นจึงไม่สรุปว่าจะตัดสถานีออก

ส่วนประเด็นความเร็วนั้น ยืนยันที่ 300 กม./ชม.ตามมาตรฐานของรถชินคันเซ็นซึ่งญี่ปุ่นอธิบายถึงการกำหนดความเร็วกับกับระยะทางว่า มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ระบบขนส่ง เช่น ระยะทาง 500 กม. พบว่าการขั้บรยยนต์จะรวดเร็วกว่าใช้ขนส่งระบบอื่น กรณีระยะทางเกินกว่า 500 กม.-749 กม.จะเป็นระยะที่เหมาะสมกับใช้ระบบรถไฟความเร็วสูงทางมากที่สุด ดังนั้นกรณีลดความเร็วระบบรถไฟลง จะทำให้ใช้เวลาเดินทางมากขึ้นมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ระบบขนส่งอื่นแทน ส่วนระยะทางเกิน 700 กม.ขึ้นไปจะใช้เครื่องบินเดินทาง



อาคม เติมพิทยาไพสิฐ

สำหรับการพัฒนาพื้นที่ จะเน้นที่พื้นที่สถานีและรอบสถานี เพื่อให้โครงการมีความคุ้มค่า โดยพบว่า ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลกผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ประมาณ 14%หากไม่ทำอะไรเลย 7% ซึ่งจะทำข้อมูลเพิ่มในเรื่องวิธีการพัฒนาพื้นที่ตลอดเส้นทางซึ่งหลักคิดญี่ปุ่นจะมุ่งไปที่การพัฒนาเมืองโดยใช้รถไฟนำไปก่อน ดังนั้นการพัฒนาจะได้ต้องใช้เวลาเป็น 10 ปี

นอกจากนี้ จะต้องให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่าย ซึ่งรถไฟไทย-ญี่ปุ่น เส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่จะต่างกับ รถไฟไทย-จีน เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-

ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jatkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,500

Section: First Section/การค้า-อุตสาหกรรม-คมนาคม
วันที่: พุธที่ 8 กุมภาพันธ์ 2561
ปีที่: 10 **ฉบับที่:** 2579 **หน้า:** 1(กลาง), 4
Col.Inch: 61.74 **Ad Value:** 92,610 **PRValue (x3):** 277,830 **คลิป:** สีสี่
หัวข้อข่าว: ไฮสปีด"กทม.-พิษณุโลก"หันต้นทุนไม่ลง ญีปุ่นพร้อมปล่อยกู้-เมินลงขันร่วมลงทุน

หนองคาย ที่ได้เปรียบที่มีการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ มีปริมาณผู้โดยสารจาก สปป.ลาว และจีนเข้ามาในโครงข่าย ดังนั้น ได้เสนอให้ญี่ปุ่นพัฒนาเส้นทางรถไฟทางคู่ แนวตะวันออก-ตะวันตก เพื่อเชื่อมโครงข่ายภายในประเทศ โดยจะเริ่มที่ด้านตะวันออกก่อน เส้นทาง บ้านไผ่-มุกดาหาร ส่วนจากบ้านไผ่-นครสวรรค์ ทางญี่ปุ่นกำลังศึกษาส่วนจากนครสวรรค์-แม่สอด-ตาก การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ดำเนินการศึกษาเอง ทำให้ผู้โดยสารสามารถใช้เส้นทางรถไฟจากด้านตะวันออก จากจีน-สปป.ลาว ใช้ระบบรถไฟทางคู่ ที่มุกดาหาร -นครสวรรค์ เพื่อใช้ระบบรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ได้

อย่างไรก็ตาม ในเรื่องการลงทุน ญี่ปุ่นมีความพร้อมในการให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ แต่ไทยเห็นว่า ควรมีการร่วมลงทุน เพื่อลดภาระหนี้และการลงทุนภาครัฐ จึงยังไม่ชัดเจน รายงานข่าวแจ้งว่า ทางญี่ปุ่น เสนอให้ไทยลงทุนโครงการ 100% เช่นเดียวกับความร่วมมือรถไฟไทย-จีน โดยพร้อมในเรื่องเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ ขณะที่ไทยต้องการให้ใช้การร่วมลงทุน ดังนั้นจะต้องมีการศึกษารายละเอียดกันอีกหลังจาก ครม.อนุมัติการศึกษาเบื้องต้นแล้ว.