



ลุ้นญี่ปุ่นลุย 'ไฮสปีด'
กรุงเทพ-พิชฌุโลก

ลุ้นญี่ปุ่น'ร่วมทุน' ไฮสปีดพิชฌุโลก

หวังลดหนี้

เหตุลงทุนเมกะโปรเจค

หลายโครงการ

กรุงเทพธุรกิจ • ลุ้นญี่ปุ่นร่วมลงทุนไฮสปีด
กรุงเทพ-พิชฌุโลก 2.76 แสนล้านบาทไทย
ต้องการลดหนี้ ลงทุนเมกะโปรเจคไปแล้ว
หลายโครงการ เสนอตัดสถานีลพบุรี-พิจิตร
ลดต้นทุนโครงการ พร้อมเดินรถไฟทางคู่
ตะวันตก-ตะวันออกด้านเหนือ หวังเชื่อม
ผู้โดยสารไฮสปีดญี่ปุ่น-ไฮสปีดจีน

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรี
ว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผย หลัง
เป็นประธานการประชุมเรื่องรถไฟไทย-ญี่ปุ่น
เส้นทางกรุงเทพ-เชียงใหม่ ร่วมกับกระทรวง
ที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และ
การท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น วานนี้ (7 ก.พ.) ว่า

ตอนนี้รัฐบาลไทยมีนโยบายจะลด
งบประมาณลงทุน ดังนั้นจึงขอให้ฝ่ายญี่ปุ่น
กลับไปศึกษาแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม
ของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-ญี่ปุ่น
ช่วงกรุงเทพ-พิชฌุโลก ให้กับฝ่ายไทยด้วย
ขณะเดียวกันขอให้รัฐบาลญี่ปุ่นเข้าร่วม
ทุนในโครงการดังกล่าวทั้งหมด ขณะที่ญี่ปุ่น
เสนอว่า พร้อมให้ฝ่ายไทยกู้เงินในอัตรา
ดอกเบี้ยต่ำ เพื่อดำเนินโครงการ

“รัฐบาลไทยต้องการลดภาระหนี้ โดย
ได้เสนอให้ญี่ปุ่นเข้าร่วมลงทุนในโครงการนี้
ซึ่งญี่ปุ่นก็ต้องกลับไปหารือกับหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้อง และศึกษารูปแบบการลงทุน
รวมไปถึงรายละเอียดภาพรวมโครงการ
ทั้งการปรับลดต้นทุน และแนวทางการพัฒนา
พื้นที่กลับมาเสนอให้ฝ่ายไทยพิจารณาอีกครั้ง

ก่อนที่จะนำผลการศึกษาเฟสแรก ช่วง
กรุงเทพ-พิชฌุโลก ให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี
(ครม.) พิจารณานอุมัติในเดือนมี.ค.นี้”
นายอาคมกล่าว และว่า ที่ประชุมฯ ยังได้หารือ
ร่วมกันใน 3 ประเด็นคือ ต้นทุนโครงการความเร็ว
ของรถไฟ และการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี

สำหรับเรื่องต้นทุนโครงการ ได้ตั้ง
คณะทำงานร่วมกันเพื่อพิจารณาปรับลดต้นทุน
ที่ไม่จำเป็น จากปัจจุบันกรอบวงเงินลงทุน
ช่วงกรุงเทพ-พิชฌุโลกอยู่ที่ 2.76 แสนล้านบาท
โดยฝ่ายญี่ปุ่นเสนอว่า ถ้าต้องการลดต้นทุน
จะต้องตัดเส้นทางให้สั้นลง และยกเลิก
บางสถานีแต่จะส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารลดลง

“หากเราจะลดต้นทุนก่อสร้างเฟสแรก
ช่วงกรุงเทพ-พิชฌุโลก อาจต้องตัดบางสถานี
ออกไป เช่น ตัดสถานีพิจิตรออก หรือตัด
2 สถานีคือลพบุรีและพิจิตร จากนั้นค่อยมา
สร้างเพิ่มในภายหลัง แต่เราคิดว่าไม่คุ้มกับ
จำนวนผู้โดยสารที่หายไปจึงต้องหารือร่วมกัน
2 ฝ่ายอีกครั้งว่า จะมีแนวทางอื่นๆ ที่ปรับลด
ต้นทุนหรือไม่” นายอาคมกล่าว

ส่วนประเด็นเรื่องความเร็ว นายอาคม
ยืนยันว่าจะใช้เทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูง
ขึ้นกันแข่งในระดับ 300 กิโลเมตร (กม.)
ต่อชั่วโมงตามเดิม เพราะผลการศึกษา
ของญี่ปุ่นระบุว่า หากปรับมาใช้ความเร็วต่ำ
ประชาชนจะเลือกเดินทางโดยระบบอื่นแทน

ในระยะทางไม่เกิน 500 กม.การเดินทาง
ด้วยรถยนต์จะคุ้มค่ากว่าการเดินทาง
ด้วยรถไฟความเร็วปานกลางในระยะไกล
ตั้งแต่ 500 กม.ขึ้นไป การเดินทางด้วย
รถไฟความเร็วสูงจะคุ้มค่าและการเดินทาง
750 กม. เป็นระยะที่คนส่วนใหญ่ 80-90%
จะตัดสินใจเปลี่ยนจากทางถนนมาเดินทาง

เป็นรถไฟแต่ถ้าไกลกว่านั้นก็จะเลือก
การเดินทางด้วยเครื่องบินเพิ่มขึ้น

ฝ่ายญี่ปุ่นยังเสนอว่า หากจะให้
โครงการเกิดความคุ้มค่าจะต้องพัฒนา
พื้นที่รอบสถานีด้วย โดยจะทำให้โครงการ
มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)
สูงถึง 14% แต่หากไม่การพัฒนาพื้นที่
จะมีผลตอบแทนเพียงแค่ 7% เท่านั้น
ซึ่ง 2 ฝ่ายต้องหารือร่วมกันว่าจะพัฒนา
พื้นที่ตลอดเส้นทางอย่างไร

ขณะเดียวกัน ได้หารือเกี่ยวกับการ
เชื่อมโยงกับโครงข่ายการเดินทาง
เพราะหากเปรียบเทียบระหว่างรถไฟ
ความเร็วสูงไทย-ญี่ปุ่นและรถไฟความเร็วสูง
ไทย-จีน พบว่าโครงการรถไฟไทย-จีน
มีความได้เปรียบมากกว่าเพราะมีการ
เชื่อมโยงทำให้มีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก
ประเทศจีนส่วนรถไฟไทย-ญี่ปุ่น เป็น
เส้นทางที่ไม่มีการเชื่อมต่อระหว่างประเทศ

ฝ่ายไทยจึงเสนอให้ญี่ปุ่นเข้ามาลงทุน
โครงการรถไฟทางคู่เส้นตะวันตก-ตะวันออก
ด้วย เพราะในอนาคตจะมีศักยภาพมาก
และสามารถเชื่อมกับรถไฟความเร็วสูง
เส้นทางกรุงเทพ-เชียงใหม่ได้โดยรัฐบาล
จะเร่งรัดพัฒนารถไฟทางคู่ฝั่งตะวันออกก่อน
คือ ช่วงบ้านไผ่-นครพนม

ด้านญี่ปุ่นจะศึกษาความเหมาะสม
โครงการรถไฟทางคู่ช่วงบ้านไผ่-นครสวรรค์.
การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.)
จะศึกษารถไฟทางคู่ ช่วงแม่สอด-ตาก-
นครสวรรค์โดยรถไฟทางคู่ ช่วงแม่สอด-
ตาก-นครสวรรค์-บ้านไผ่-นครพนม
จะรับผู้โดยสารจากการรถไฟไทย-จีนมาป้อน
ให้รถไฟไทย-ญี่ปุ่นได้ที่สถานีนครสวรรค์

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ฝ่ายญี่ปุ่นได้เสนอ
ให้รัฐบาลไทยลงทุนโครงการก่อสร้าง
รถไฟความเร็วสูงเฟสแรก ช่วง กรุงเทพ-
พิชฌุโลกทั้งหมด เหมือนกรณีรถไฟ
ความเร็วสูงไทย-จีน แต่รัฐบาลไทย
พยายามเสนอให้ฝ่ายญี่ปุ่นร่วมทุนด้วย
เพื่อประหยัดงบประมาณ เพราะรัฐบาล
ได้ลงทุนเมกะโปรเจคจำนวนมาก ซึ่ง
ตอนนี้ฝ่ายญี่ปุ่นก็อยู่ระหว่างพิจารณา
เพราะฝ่ายญี่ปุ่นเกรงว่าถ้าร่วมทุนกับ
รัฐบาลไทยแล้ว ก็จะต้องใช้เป็นโมเดล
ในประเทศอื่นๆ