

เวทีสัมมนาแผนพัฒนาระบบรางอาเซียน ชู"ภาคอีสาน"เหมาะสมที่สุดทำรถไฟฟ้าเชื่อมแหลมฉบัง

วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 - 17:54 น.



dav

วันที่ 1 พฤศจิกายน ที่ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุม อิมแพค เมืองทองธานี นายไพโรจน์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยภายหลังการเป็นประธานพิธีเปิดการประชุมสัมมนา หัวข้อ แผนพัฒนาขนส่งทางรางในภูมิภาคอาเซียนและการพัฒนามาตรฐานระบบรางเพื่อใช้งานร่วมกัน ว่า การจัดสัมมนาในครั้งนี้เป็นความร่วมมือระหว่าง กระทรวงคมนาคม และวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย (วสท.) ที่ต้องการให้มีการสัมมนาเรื่องระบบรางร่วมกับนานาชาติ และประเทศที่อยู่ในอาเซียน อาทิ มาเลเซีย และเวียดนาม เป็นต้น ซึ่งทั้ง 2 ประเทศนี้ มีแผน จะพัฒนาระบบรางเช่นเดียวกัน โดยครั้งนี้ กระทรวงคมนาคม ได้เสนอแผนการลงทุน และแนวทางการพัฒนาระบบราง ซึ่งระบบรางของไทยยังถือเป็นศูนย์กลางของอาเซียนอีกด้วย เพราะเชื่อมต่อกับกลุ่มประเทศซีแอลเอ็มวีที (กัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย) ทางบกอยู่แล้ว

ทั้งนี้ ทางกระทรวงคมนาคมได้มีการนำเสนอแผนการพัฒนาระบบรางของไทยที่แผนมีการลงทุนที่เป็นการพัฒนาค่อนข้างใหญ่กว่าประเทศอื่นๆเมื่อเทียบกับประเทศในอาเซียน ซึ่งมองว่าควรมีการออกแบบระบบรางให้ไร้รอยต่อในการเดินทางและต้องพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณรอบสถานี (ทีโอดี) ให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมถึงหลังจากมีรถไฟฟ้าทางคู่แล้ว จะต้องศึกษาเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับรถไฟฟ้า

เบื้องต้นผลการศึกษาของการรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.) และองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น(ไจก้า) มองว่าเส้นทางอีสานมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาให้เป็นระบบรางไฟฟ้ามากที่สุด เพราะเส้นทางดังกล่าวมีปริมาณจราจรหนาแน่นและเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบัง โดยขณะนี้ก็มีเอกชนเสนอที่จะเข้ามาลงทุนในรูปแบบของสัมปทานและการเดินรถเพื่อขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เส้นทางจากภาคอีสานไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

“ตอนนี้ไทยได้ทำการเชื่อมต่อทางรถไฟกับมาเลเซีย แต่เร็วๆนี้จะมีการเชื่อมต่อกับกัมพูชา และคาดว่าจะเชื่อมกับพม่าต่อไป ซึ่งความท้าทายในการทำแผนพัฒนา มองว่าในอนาคตต้องมีการเชื่อมระบบรางแบบไร้รอยต่อ ส่วนเส้นทางที่เหมาะสมจะทำเป็นเส้นทางรถไฟไฟฟ้า เบื้องต้น จากการสำรวจของรฟท.และญี่ปุ่นมองว่าภาคอีสานเหมาะที่จะทำเส้นทางดังกล่าวมากที่สุด ซึ่งตอนนี้มีเอกชนไทยสนใจขอสัมปทานแล้ว เนื่องจากเห็นความเป็นไปได้ของดีมานด์” นายไพรินทร์กล่าว

ในส่วนของการพิจารณารูปแบบการลงทุนนั้นอาจจะเป็นการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการภาครัฐ(พีพีพี) เนื่องจากรัฐได้ลงทุนรางคู่ไปแล้ว รวมถึงไทยต้องเร่งส่งเสริมให้มีโรงงานผลิตและประกอบตัวรถไฟในประเทศไทยเพื่อให้สามารถแก้ปัญหาได้ทันทีเมื่อรถไฟเกิดขัดข้องและเป็นศูนย์กลางระบบรางในอาเซียนอย่างแท้จริง ส่วนออเดอร์ที่รองรับการผลิตรถไฟในประเทศไทยนั้นมีรองรับมากเพียงพอเนื่องจากมีโครงข่ายรถไฟ รางคู่ รางรถไฟทางคู่

อย่างไรก็ตาม ในอนาคตอีกหลายโครงการ รวมถึงประเทศอาเซียนหลายประเทศอยู่ระหว่างลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน จึงมีความต้องการตู้ขบวนรถไฟและอะไหล่ด้านรางจำนวนมาก ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงเร่งรัดการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางเพื่อกำหนดมาตรฐานและกำกับดูแลอุตสาหกรรมรวมถึงการออกใบอนุญาตบุคลากรขับรถไฟฟ้าและรถไฟความเร็วสูงอีกด้วย

