

ณะรัฐบาลใหม่สานต่อ แผน'ไฮสปีด'4เส้นทาง

กรุงเทพธุรกิจ • นายกรัฐมนตรี ุคใหม่ สานต่อโครงการใหญ่ หนุภาค เอกชนพัฒนาแรงงานรองรับการค้า ขายแดน “คมนาคม” ชงแผนพัฒนา ระบบรางไฮสปีด 4 เส้นทาง 2,506 กม. พัฒนารถไฟฟ้ากรุงเทพฯ เฟส 2 รถไฟฟ้า ภูมิภาค รองรับเมืองขยายตัว หวังระบบราง ดันเศรษฐกิจภูมิภาค แก้ปัญหาความมั่นคง ขยายแดนได้

พล.ท.วีรชน สุคนธปฏิภาค รองโฆษก ประจำสำนักนายกรัฐมนตรี กล่าวถึงกรณี สภาหอการค้าเตรียมรวบรวมความเห็น ของผู้แทนหอการค้าทั่วประเทศ เพื่อ เสนอแนะต่อภาครัฐให้พัฒนาการศึกษา ของบุคลากรรองรับการค้าการลงทุน ขยายแดนหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆว่า พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) รับทราบโดยกล่าวสนับสนุน ความคิดเห็นดังกล่าว และย้ำว่ารัฐบาลให้ ความสำคัญเรื่องนี้ จึงพร้อมเร่งสนับสนุน อย่างจริงจัง

“นายกรัฐมนตรีระบุว่าภาคเอกชนเป็น กลไกสำคัญในการขับเคลื่อนประเทศ ดังนั้นไม่ว่ารัฐบาลใหม่จะเป็นใครจะ ต้องรับฟังและร่วมมือกับภาคเอกชน โดยเฉพาะข้อเสนอในการสร้างความ เข้มแข็งให้กับภาคการส่งออกและการ ท่องเที่ยว รวมทั้งต่อยอดโครงการใหญ่ๆ ที่ดำเนินการมาแล้ว เช่น การพัฒนา พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน โครงการพัฒนารถไฟ ทางคู่ เป็นต้น”

พล.ท.วีรชนกล่าวว่าสำหรับผลกระทบ จากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับจีน นั้น รัฐบาลได้ติดตามสถานการณ์อย่าง ต่อเนื่องและทำงานร่วมกับภาคเอกชน

โดยตลอด และมอบหมายให้กระทรวง พาณิชย์ใช้วิกฤติเป็นโอกาสเร่งหาตลาดใหม่ หรือส่งเสริมการส่งออกหรือค้าขายสินค้า บางชนิดที่ไทยมีศักยภาพเช่น สินค้าเกษตร อาหาร ผลไม้ อาหารทะเล เครื่องดื่ม เครื่องสำอาง โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ ภัณฑ์แปรรูปอาหารกระป๋อง ที่ขณะนี้ สหรัฐฯ เข้ามาติดต่อนำเข้ากับไทย โดยตรงเพราะมีภาษีถูกกว่าจีนราว 25%

อ่านต่อหน้า 13

ต่อจากหน้า 16

แะ

รวมทั้งเร่งเจรจา FTA กับประเทศ ต่างๆ เพื่อเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจ ให้มากขึ้นด้วย

นายไพโรจน์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง คมนาคมกล่าวในงาน “อดีต ปัจจุบัน และอนาคต ของระบบขนส่งรางใน ประเทศไทย” จัดโดยสมาคมศิษย์เก่า วิศวกรรมศาสตร์แห่งจุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย ว่า การพัฒนาระบบ รางของไทยในอนาคตจะรองรับการ ขยายตัวของเมืองซึ่งประชากรจาก จะไหลเข้าสู่เมืองศูนย์กลางขนาด ใหญ่โดยกรุงเทพฯ จะมีประชากร เพิ่มขึ้นจาก 10 ล้านเป็น 15 ล้านคน ภายใน 5-10 ปี เช่นเดียวกับเมือง ใหญ่ เช่น ขอนแก่น เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต ซึ่งเตรียมความ พร้อมระบบรางไว้แล้ว

ส่วนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีแนวคิดจะพัฒนาต่อเนื่อง โดย คึกขาร่วมกับองค์การความร่วมมือ ระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (ไจก้า) ในการศึกษาการจัดทำทิศทาง และนโยบายการพัฒนาแผนแม่บท



ไพโรจน์ ชูโชติถาวร

ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขต กรุงเทพฯและปริมณฑล ระยะที่ 2 โดยมีรัศมี 40 กิโลเมตรจาก กทม. ซึ่งเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวใน เมืองรองได้อีกด้วย

การขยายตัวของประชากร ในกรุงเทพฯ ที่จะเพิ่มขึ้นอีกมาก ทำให้การแก้ไขปัญหาจราจรและลด ความแออัดทำได้ยาก การขยายตัว ของเมือง การสร้างเมืองใหม่ โดย ใช้ระบบคมนาคมขนส่งโดยเฉพาะ ระบบรางเป็นตัวนำถือว่าเป็นแนวทาง ที่ได้ผล ดังนั้นรัฐบาลจึงผลักดัน โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน สุวรรณภูมิ ดอนเมือง อู่ตะเภา ซึ่งตลอดแนวเส้นทางและ พื้นที่รอบสถานีจะมีเมืองใหม่และ กิจกรรมทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นอีกมาก นอกจากนั้นจะสามารถลดความ แออัดในพื้นที่กรุงเทพฯ เนื่องจาก กิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายอย่าง ย้ายไปในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาค ตะวันออก (อีอีซี)

เตรียมแผนไฮสปีด4เส้นทาง

สำหรับแผนพัฒนารถไฟ ความเร็วสูงของไทยในอนาคตจะ มีระยะทางรวม 2,506 กิโลเมตร ประกอบด้วย 4 เส้นทาง ได้แก่ 1.รถไฟความเร็วสูงเส้นยุทธศาสตร์ ไทย-จีน ที่มีแผนจะก่อสร้างจาก

กรุงเทพฯไปหนองคายเพื่อเชื่อมกับรถไฟความเร็วสูงที่จีนลงทุนผ่าน สปป.ลาว 608 กิโลเมตร

2.รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงใต้มีแผนจะก่อสร้างจากกรุงเทพฯ-ระยอง 260 กิโลเมตร

3.รถไฟความเร็วสูงสายเหนือ 668 กิโลเมตร โดยระยะแรกจะก่อสร้างจากกรุงเทพฯ-พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร และระยะที่ 2 เป็นการก่อสร้างจากพิษณุโลก-เชียงใหม่ระยะทาง 288 กิโลเมตร

4.รถไฟความเร็วสูงสายใต้ 970 กิโลเมตร แบ่งเป็น 3 ช่วงคือเส้นทาง กรุงเทพฯ - หัวหิน 211 กิโลเมตร ช่วงที่ 2 หัวหิน - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กิโลเมตร และช่วงที่ 3 ช่วง สุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กิโลเมตร ซึ่งเส้นทางรถไฟความเร็วสูงในแนวเหนือใต้ไทยได้ศึกษาร่วมกับประเทศญี่ปุ่น

“เมื่อมีเส้นทางรถไฟความเร็วสูงครบ 4 ทิศทาง ควบคู่ไปกับการพัฒนารถไฟทางคู่ จะทำให้เศรษฐกิจภูมิภาคขยายตัวได้ดีขึ้น และแก้ปัญหาต่างๆ เช่น ปัญหาความมั่นคง โดยเชื่อว่าปัญหา 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ก็แก้ไขได้ ถ้าเรามีไฮสปีดเชื่อมทะเลระหว่างไทยและมาเลเซีย”นายไพรินทร์กล่าว

พัฒนารถไฟทางคู่สายใหม่

สำหรับโครงการรถไฟทางคู่ในระยะต่อไปจะสร้างรถไฟ “สาย

คอคอตกกระ” ซึ่งญี่ปุ่นเคยสร้างทางสายนี้ไว้สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 แต่เสียหายจากระเบิด ซึ่งได้ไปสำรวจเส้นทางพบว่าเชื่อมโยงไปท่าเรือระนองได้ ซึ่งหากรัฐบาลจะสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) โดยพัฒนาท่าเรือระนองเพื่อเปิดเส้นทางการค้าทางเรือด้านตะวันตกเส้นทางรถไฟทางคู่สายนี้จะมีความสำคัญในการขนส่งในอนาคต

ทั้งนี้ลงทุนระบบรางรองรับการขยายตัวของเมืองและสร้างเมืองที่ทันสมัย โดยยกระดับคุณภาพชีวิตคนในพื้นที่ได้แต่การจะใช้ประโยชน์จากการลงทุนพัฒนาระบบรางให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุดต้องนำเอาแนวคิดอื่นมาประยุกต์และพัฒนาควบคู่ไปด้วย เช่น การเปลี่ยนหัวรถจักรดีเซลเป็นรถไฟฟ้า ซึ่งต้องมีการลงทุนเพิ่มเติมอีกมาก แต่ก็สอดคล้องกับแนวคิดการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

รวมทั้ง ต้องประยุกต์เอาแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) การวางแผนในการสร้างอุตสาหกรรมระบบรางและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น ตู้รถไฟระบบอาณัติสัญญาณ และการซ่อมบำรุง ซึ่งจะช่วยให้ไทยเป็นศูนย์กลางระบบรางของอาเซียนได้