

โครงการรถไฟความเร็วสูงใน AEC

ยุทธศักดิ์ วัฒนสวัสดิ์

ผู้อำนวยการสำนักยุทธศาสตร์และนโยบายการลงทุน

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา รัฐบาลสิงคโปร์และมาเลเซียได้ประกาศความร่วมมือในโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงระหว่างสิงคโปร์และกรุงกัวลาลัมเปอร์ของมาเลเซีย นับเป็นโครงการสำคัญไม่เฉพาะการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งระหว่าง 2 ประเทศเท่านั้น แต่ยังรวมถึงเสริมสร้างการพัฒนาเศรษฐกิจ การลงทุน และการท่องเที่ยว ในเส้นทางข้างต้น

รถไฟความเร็วสูงหมายถึงรถไฟที่แล่นเร็วกว่า 200 กม./ชั่วโมง พัฒนาขึ้นมาเพื่อแข่งขันกับการคมนาคมทางถนนและทางอากาศ ทำให้การเดินทางโดยรถไฟซึ่งเดิมเสียความนิยม กลับมาได้รับความนิยมสูงขึ้นอีกครั้งหนึ่ง สำหรับรถไฟความเร็วสูงสายแรกของโลกเกิดขึ้นเมื่อประมาณ 50 ปีที่แล้วที่ประเทศญี่ปุ่น เรียกว่า “รถไฟชินกันเซ็น” สาย Tokaido Shinkansen เชื่อมต่อระหว่างกรุงโตเกียวและนครโอซาก้า ระยะทาง 553 กม. เปิดดำเนินการเมื่อเดือนตุลาคม 2507 เพื่อเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกซึ่งจัดขึ้นที่กรุงโตเกียวในปีนั่นเอง

แต่ปัจจุบันจีนนับเป็นมหาอำนาจในด้านรถไฟความเร็วสูง แม้เพิ่งเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูงสายแรกเมื่อปี 2541 แต่ขยายเครือข่ายอย่างรวดเร็วจนมีเครือข่ายกว้างขวางที่สุดในโลก 6,229 กม. เกือบเท่าทวีปยุโรปทั้งทวีปซึ่งมีระยะทาง 6,636 กม. ยิ่งไปกว่านั้น จีนกำลังอยู่ระหว่างก่อสร้างเพิ่มเติมอีกมากถึง 2,339 กม.

ปัจจุบันภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยังไม่มีรถไฟความเร็วสูงแต่อย่างใด โดยที่เร็วที่สุดมี 2 เส้นทาง คือ ระหว่างกรุงกัวลาลัมเปอร์กับสนามบินนานาชาติกัวลาลัมเปอร์แห่งใหม่ ระยะทาง 56 กม. ความเร็ว 160 กม./ชั่วโมง ใช้เวลาเพียงแค่ 28 นาที และรถไฟเอ็กซ์เพรสไลน์ของเส้นทางแอร์พอร์ตลิงค์ของไทย ระยะทาง 28.6 กม. ระหว่างสถานีพญาไทและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ใช้เวลาเดินทางเพียงแค่ 18 นาที ซึ่งทั้งคู่ใช้รถไฟไฟฟ้าแบบเดียวกัน คือ ยี่ห้อซีเมนส์ ความเร็วสูงสุด 160 กม./ชั่วโมง แต่ยังไม่พบว่าใช้รถไฟความเร็วสูงอย่างแท้จริงเพราะความเร็วต่ำกว่า 200 กม./ชั่วโมง

ส่วนประเทศไทยความจริงแล้วได้เคยมีการศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูงตั้งแต่ปี 2537 โดยจ้างบริษัทที่ปรึกษา Wilbur Smith ซึ่งได้ศึกษาเปรียบเทียบรถไฟ 3 ระบบ คือ ระบบที่แล่น 160 กม./ชั่วโมง, ระบบ 200 – 220 กม./ชั่วโมง และระบบ 300 กม./ชั่วโมง และพบว่าเส้นทางระหว่างกรุงเทพมหานครกับระยองด้วยระบบรถไฟความเร็ว 160 กม./ชั่วโมงเหมาะสมมากที่สุด แต่ผลการศึกษาก็เก็บเข้าลิ้นชักไปตามระเบียบ ปัจจุบันได้พยายามฟื้นฟูโครงการนี้อีกครั้งหนึ่งโดยมีความคืบหน้าระดับหนึ่ง และหากมีผลเชิงรูปธรรมก็ต้องใช้เวลานานหลายปี

สำหรับเวียดนามได้เคยศึกษารถไฟความเร็วสูงระยะทาง 1,630 กิโลเมตร เชื่อมกรุงฮานอยกับนครโฮจิมินห์ โดยใช้รถไฟความเร็ว 250 – 300 กม./ชั่วโมง เพื่อย่นระยะเวลาเดินทางโดยรถไฟจากปัจจุบัน 28 – 30 ชั่วโมง ลดลงเหลือ 6 - 10 ชั่วโมง คาดว่าจะใช้เงินลงทุนมากถึง 1.7 ล้านบาท แต่รัฐบาลของเวียดนามได้มีมติเมื่อเดือนมิถุนายน 2553 ไม่เห็นชอบด้วยกับโครงการ เนื่องจากใช้งบประมาณสูงมาก ทำให้โครงการต้องเลื่อนออกไปอย่างไม่มีกำหนด

สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูงสิงคโปร์-กัวลาลัมเปอร์ข้างต้นยังอยู่ระหว่างศึกษาในรายละเอียด น่าจะเป็นโครงการที่มีความเป็นไปได้เชิงเศรษฐกิจสูงสุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คาดว่าจะมีระยะทาง 350 กม. ต้นทุนค่าก่อสร้าง 3 – 4 แสนล้านบาท หรือประมาณพันล้านบาท/กม. กำหนดเบื้องต้นว่าจะก่อสร้างเสร็จภายในปี 2563 ซึ่งจะส่งผลให้ระยะเวลาการเดินทางระหว่าง 2 มหานครข้างต้น ลดลงไปมาก จากปัจจุบันทางรถไฟ 6 ชั่วโมง และทางรถยนต์ 4 ชั่วโมง

ลดลงเหลือไม่เกิน 90 นาที นอกจากจะอำนวยความสะดวกแล้ว ยังเสริมสร้างการพัฒนาเศรษฐกิจและเสริมสร้างความสัมพันธ์ไมตรีระหว่าง 2 ประเทศ

สุดท้ายนี้ โครงการรถไฟความเร็วสูงข้างต้น จะมีผลกระทบอย่างกว้างขวางขวาง ทั้งต่อธุรกิจการบิน จากปัจจุบันมีผู้เดินทางโดยเครื่องบินระหว่างสิงคโปร์และกรุงกัวลาลัมเปอร์มากถึง 3.5 ล้านคน/ปี และเติบโตประมาณ 6.8% ต่อปี ซึ่งในอนาคตเส้นทางบินนี้แทบจะสูญพันธุ์ เนื่องจากคาดว่าจะมีผู้โดยสารขึ้นต่ำ 60 - 70% จะเปลี่ยนมาเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงเป็นการทดแทน ขณะเดียวกันจะส่งผลให้การเดินทางในเส้นทางนี้เพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัว

ยิ่งไปกว่านั้น โครงการจะไม่เพียงเป็นแค่ทางรถไฟหรือเส้นทางคมนาคมขนส่งเท่านั้น แต่จะเป็นระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ก่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างมากตลอดแนวเส้นทางรถไฟ และเชื่อต่อการพัฒนาสายสัมพันธ์อย่างกว้างขวางระหว่าง 2 ประเทศ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง วัฒนธรรม ท่องเที่ยว ฯลฯ ให้ใกล้ชิดยิ่งขึ้นในระยะยาว

บทความตีพิมพ์ในหนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ ฉบับวันที่ 12 มีนาคม 2556