

อินเดียร่วมมือกับญี่ปุ่น เริ่มโครงการรถไฟหัวกระสุนในอินเดีย

ในวันที่ 14 กันยายน 2560 นายเรนทรา โมตี นายกรัฐมนตรีของอินเดีย และนายชินโซ อาเบะ นายกรัฐมนตรีของญี่ปุ่น ได้พบกันในการประชุมระหว่างผู้นำอินเดีย-ญี่ปุ่น ครั้งที่ 12 (The 12th Indo-Japan Summit) ณ รัฐคุชราต ประเทศอินเดีย เพื่อจะประกาศการเริ่มต้นของโครงการรถไฟหัวกระสุน (Bullet Train) ในอินเดียอย่างเป็นทางการ โดยรถไฟความเร็วสูงสายแรกของอินเดียนี้จะวิ่งระหว่างเมืองมุมไบ (Mumbai) และเมืองอาห์เมดาบัด (Ahmedabad) รวมระยะทาง 508 กิโลเมตร แม้ว่ารถไฟสายดังกล่าวจะมีกำหนดการเริ่มใช้งานอย่างเป็นทางการในปี 2566 แต่ทางรัฐบาลอินเดียก็ได้แสดงความคาดหวังว่าเส้นทางนี้จะได้เริ่มใช้งาน 1 ปีก่อนกำหนดการ ในวันที่ 15 สิงหาคม 2565 ซึ่งจะตรงกับวันครบรอบ 75 ปีการประกาศเอกราชของอินเดีย

อินเดียมีเครือข่ายทางรถไฟที่เก่าแก่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก โดยรถไฟขบวนแรกของอินเดียเริ่มวิ่งเมื่อปี 2396 จากเมืองมุมไบ ซึ่งเดิมชื่อว่าเมืองบอมเบย์ (Bombay) ถึงเมืองธาน (Thane) เป็นระยะทาง 34 กิโลเมตร ในปัจจุบันมีผู้ใช้งานระบบรถไฟของอินเดียประมาณ 22 ล้านคนต่อวัน ผ่านสถานีกว่า 8,000 แห่ง อย่างไรก็ตาม รถไฟและอุปกรณ์ส่วนใหญ่ในอินเดีย มีสภาพที่ค่อนข้างเก่าและล้าสมัย ส่งผลให้เกิดปัญหาล่าช้าและอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยในปี 2555 รัฐบาลอินเดียได้รายงานว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถไฟโดยเฉลี่ย 15,000 รายต่อปี ในขณะที่สำนักงานสถิติอาชญากรรมแห่งชาติในประเทศอินเดีย (National Crime Records Bureau) รายงานว่า ในปี 2557 มียอดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถไฟในอินเดีย สูงถึง 27,581 ราย

ทั้งนี้ การปฏิรูปการรถไฟของอินเดียให้ทันสมัยและถูกมาตรฐานสากล โดยเฉพาะในเรื่องของความมั่นคง ความปลอดภัย การบริการที่มีคุณภาพ รวมถึงการมีรถไฟหัวกระสุนในอินเดียนั้น เป็นหนึ่งในคำมั่นสัญญาของนายเรนทรา โมตี ที่ใช้ในการหาเสียงเลือกตั้งปี 2557 ซึ่งเขาได้รับชัยชนะอย่างท่วมท้นในท้ายที่สุด

แผนโครงการรถไฟความเร็วสูงนี้ได้รับเทคโนโลยีต้นแบบจากเครือข่ายรถไฟความเร็วสูงชินคันเซน (Shinkansen) ในญี่ปุ่น ซึ่งมีชื่อเสียงที่ดีด้านความปลอดภัยและความตรงต่อเวลา โดยเครือข่ายรถไฟความเร็วสูงนี้ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงแม้แต่ครั้งเดียวในช่วงเวลากว่า 50 ปีที่ได้เริ่มใช้งานมา และถึงแม้ค่าใช้จ่ายในการสร้างนั้นค่อนข้างสูง แต่การลงทุนราคาสูงในครั้งแรกจะถูกทดแทนด้วยค่าซ่อมแซมที่ค่อนข้างต่ำและช่วงอายุการใช้งานที่ยาวนาน ซึ่งสำนักข่าวรอยเตอร์ (Reuters) รายงานว่า นายไพยุช โกยาล รัฐมนตรีการรถไฟอินเดียได้แสดงความเชื่อมั่นว่า เทคโนโลยีรถไฟหัวกระสุนนี้จะปฏิวัติและเปลี่ยนแปลงระบบขนส่งของอินเดีย

ขบวนรถไฟหัวกระสุนนี้จะเชื่อมระหว่างเมืองมุมไบ (Mumbai) ซึ่งถือว่าเป็นเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจของอินเดีย และเมืองอาห์เมดาบัด (Ahmedabad) ซึ่งเป็นเมืองอุตสาหกรรมที่สำคัญของ



ประเทศ ผ่าน 12 สถานี ระยะทางรวม 508 กิโลเมตร ซึ่งในปัจจุบันใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 7 ถึง 8 ชั่วโมง แต่การเดินทางด้วยรถไฟหัวกระสุนนั้น จะลดช่วงเวลาเดินทางเหลือ 2 ถึง 3 ชั่วโมง ด้วยความเร็วสูงสุดในการใช้งานปกติ 320 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งจะเร็วกว่ารถไฟที่เร็วที่สุดในขณะนี้ของอินเดียถึงสองเท่า โดยในเบื้องต้น มีการคาดการณ์ว่าเส้นทางนี้จะมีรถไฟวิ่ง 35 ขบวนต่อวัน และจะเพิ่มขึ้นเป็น 105 ขบวนต่อวันภายในปี 2596

หนังสือพิมพ์ The Indian Express รายงานว่า ในโครงการรถไฟความเร็วสูงระยะทางรวม 508 กิโลเมตรนี้ รางโดยส่วนใหญ่จะถูกยกระดับสูงขึ้น 18 เมตร จากรางรถไฟเดิม และจะสร้างรางเพิ่มผ่านอุโมงค์รวมกันเป็นระยะทาง 21 กิโลเมตร โดยจะครอบคลุมอุโมงค์ใต้ทะเลอาหรับระยะทาง 7 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นทางระหว่างเมืองธานี (Thane) และเมืองวาไส (Vasai) และทางอุโมงค์ใต้ดินเมืองมุมไบ (Mumbai)

ในส่วนของผลประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการรถไฟความเร็วสูงสายแรกนี้ อันดับแรกการเดินทางด้วยรถไฟหัวกระสุนสายแรกจะลดเวลาเดินทางระหว่างมุมไบและอาห์เมดาบัดจากประมาณ 8 ชั่วโมงเหลือเพียง 3 ชั่วโมง ทำให้การเดินทางด้วยรถไฟสะดวกมากขึ้น ส่งเสริมให้มีการลดการบริโภคเชื้อเพลิงจากการใช้รถยนต์ รวมถึงลดปัญหาการจราจรหนาแน่นบนท้องถนนได้

นายเรนทรา โมดียังได้กล่าวเสริมว่า ถึงแม้ว่าโครงการรถไฟหัวกระสุนนี้จะมีการถ่ายโอนเทคโนโลยีมาจากญี่ปุ่น แต่ทรัพยากรส่วนใหญ่ที่จะใช้ในการสร้างและพัฒนาโครงการจะมาจากภายในประเทศ เพื่อเป็นการตอบสนองโครงการ Make in India ของรัฐบาลที่มีจุดมุ่งหมายดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment) โดยเฉพาะในภาคการผลิต โดยที่วิศวกรและแรงงานชาวอินเดียจะมีโอกาสได้เรียนรู้กระบวนการและทักษะในการวางแผนและสร้างรถไฟความเร็วสูงจากญี่ปุ่น และสามารถนำความรู้ความสามารถมาพัฒนาการขนส่งในประเทศในภายภาคหน้า ซึ่งสำนักข่าว CNN-News18 รายงานว่า ขณะนี้ พนักงานการรถไฟของอินเดียประมาณ 300 คน กำลังได้รับการฝึกอบรมที่ประเทศญี่ปุ่น และอีกประมาณ 4,000 คนเพิ่มเติมจะได้เข้ารับการอบรมที่สถาบันการอบรมของการรถไฟ (High-Speed Rail Training Institute) ในเมืองวาโดดารา (Vadodara) ประเทศอินเดียภายในปี 2563

นอกจากนี้ รัฐบาลอินเดียคาดว่า โครงการนี้จะกระตุ้นภาคการผลิตและการจ้างงานในประเทศ โดยประเมินว่าจะเกิดงานด้านการก่อสร้างประมาณ 20,000 งาน งานด้านการดำเนินและปฏิบัติงาน 4,000 งาน และงานด้านอื่นๆ อีกกว่า 20,000 งาน ซึ่งจะช่วยสร้างธุรกิจและยกระดับระบบสาธารณูปโภคตามเส้นทางรถไฟ โดยที่บริษัทท้องถิ่น เช่น Larsen & Toubro Ltd., Gammon India Ltd. และ GMR Infrastructure Ltd. ต่างก็ได้แสดงความสนใจในสัญญาว่าจ้างในบางส่วนของโครงการนี้



ในทางกลับกัน ฝ่ายที่ไม่เห็นด้วยกับโครงการรถไฟหัวกระสุนนี้ มองว่ารัฐบาลควรพัฒนาระบบรถไฟที่มีอยู่แล้วให้ดีขึ้น เช่น พัฒนาความเร็ว ความสะดวกสบายของผู้โดยสาร และโครงสร้างพื้นฐานของระบบ มากกว่าการลงทุนกับรถไฟหัวกระสุนซึ่งอาจจะยังไม่จำเป็นต่ออินเดียในขณะนี้ อย่างไรก็ตาม รัฐบาลและฝ่ายที่สนับสนุนโครงการหัวกระสุน ให้เหตุผลว่า รถไฟความเร็วสูงจะทำให้การเดินทางเป็นไปอย่างรวดเร็วและปลอดภัย ซึ่งส่งผลดีในการทำธุรกิจ และกระตุ้นเศรษฐกิจ นอกจากนี้ ในระยะยาว อินเดียจะสามารถมีภาคการผลิตที่สามารถผลิตหัวเครื่องจักร รถไฟ รวมถึงส่วนประกอบต่างๆ ในห่วงโซ่คุณค่า (Value-Chain) ซึ่งจะส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจของอินเดีย

และถึงแม้ว่าจะมีเสียงคัดค้านจากบางฝ่ายที่แสดงความกังวลถึงอัตราค่าโดยสาร ซึ่งก่อนหน้านี้ได้มีการคาดการณ์ว่าจะมีราคาที่สูงกว่าปกติ โดยการประมาณการจากราคาลงทุนของโครงการ แต่ทางแหล่งข่าวของ The Financial Express รายงานว่า ในวันที่ 14 กันยายน 2560 ที่มีการประกาศเริ่มต้นโครงการอย่างเป็นทางการ ทางรัฐบาลได้กล่าวว่าจะมุ่งหมายให้อัตราค่าโดยสารอยู่ในระดับที่ประชาชนทุกคนสามารถใช้จ่ายได้ และมีรายงานเพิ่มเติมว่า เจ้าหน้าที่การรถไฟของอินเดียได้กล่าวกับแหล่งข่าวว่า อัตราค่าโดยสารรถไฟหัวกระสุนจะมีราคาใกล้เคียงกับอัตราค่าโดยสารปรับอากาศชั้นสองของราชธานี เอ็กซ์เพรส (Rajdhani Express AC-2 Tier) โดยจะอยู่ในระดับราคาประมาณ 2,700 – 3,000 รูปี หรือประมาณ 50 ดอลลาร์สหรัฐ

แผนการสร้างรถไฟความเร็วสูงในอินเดียนี้ มีการประเมินค่าใช้จ่ายอยู่ที่ประมาณ 16,900 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยที่ญี่ปุ่นจะสนับสนุนเงินลงทุนร้อยละ 81 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด ในรูปแบบของเงินกู้ยืม การลงทุนของญี่ปุ่นในครั้งนี้ เมื่อรวมกับการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และการลงทุนอื่นๆ จะส่งผลให้ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่ลงทุนโดยตรงในอินเดีย เป็นรายใหญ่อันดับที่ 3 (Foreign Direct Investment: FDI)

อย่างไรก็ดี แหล่งข่าวของสำนักข่าว Bloomberg รายงานว่า ขณะนี้ อินเดียกำลังพิจารณาเส้นทางเดินรถไฟหัวกระสุนอย่างน้อย 6 เส้นทาง รวมถึง เส้นทางที่เชื่อมมุมไบ (Mumbai) เมืองท่าทางเศรษฐกิจ และนิวเดลี (New Delhi) เมืองหลวงของอินเดีย แม้ว่าจะยังไม่ได้มีประกาศอย่างเป็นทางการ แต่มีรายงานว่าอินเดียกำลังพูดคุยกับญี่ปุ่นและประเทศอื่นๆ ถึงความเป็นไปได้ของโครงการเหล่านี้

โครงการรถไฟหัวกระสุนสายแรกของอินเดียที่เพิ่งประกาศวางศิลาฤกษ์ไปเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2560 นี้ ถือเป็นโอกาสที่ดีสำหรับผู้ประกอบการในประเทศไทย ที่มีความสนใจลงทุนในประเทศอินเดีย โดยเฉพาะในธุรกิจบริการก่อสร้าง เนื่องด้วยอินเดียเปิดกว้างให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนและดำเนินการก่อสร้างสาธารณูปโภคได้ อีกทั้ง ภาคธุรกิจนี้มีแนวโน้มที่จะเติบโตขึ้นเรื่อยๆ ตามความต้องการโครงสร้างพื้นฐานจากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการเติบโตของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ นอกเหนือจากนี้ ภาคธุรกิจอื่นๆ จะได้รับประโยชน์จากการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้นของรถไฟอินเดีย ซึ่งจะทำให้การเจรจาติดต่อธุรกิจ รวมถึงการขนส่งสินค้าต่างๆ ระหว่างเมืองต่างๆ เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น



โครงการรถไฟหัวกระสุนในอินเดีย ผ่านความร่วมมือกับญี่ปุ่น ถือได้ว่าเป็นโครงการที่มีความโดดเด่นและมีความสำคัญ ส่งสัญญาณถึงความพยายามในการพัฒนาและยกระดับโครงสร้างพื้นฐานของอินเดียของรัฐบาลของนายเรนทร โมตีได้เป็นอย่างดี

ที่มา: Bloomberg, The Indian Express, The Financial Express, Reuters, The Indian Times, CNN-NEWS18, Quartz, Thai FTA และ BBC



อินเดียร่วมมือกับญี่ปุ่น เริ่มต้นโครงการรถไฟหัวกระสุน



ที่มา: Railway Gazette, Japan Transport Research Institute

โครงการรถไฟหัวกระสุน (Bullet Train) สายแรกในอินเดีย



ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีต้นแบบจากเครือข่ายรถไฟความเร็วสูง ชินคันเซน (Shinkansen) ของญี่ปุ่น เน้นความ "ปลอดภัยและรวดเร็ว"



เชื่อมระหว่าง เมืองมุมไบ (Mumbai) และเมืองอาห์เมดาบัด (Ahmedabad) ระยะทางรวม 508 กิโลเมตร



ค่าใช้จ่ายประมาณ 16,900 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยญี่ปุ่น จะให้เงินกู้ยืม ร้อยละ 81 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด



ระยะเวลาการเดินทาง จากปกติประมาณ 8 ชั่วโมง ลดเหลือเพียงประมาณ 3 ชั่วโมง



ความเร็วในการใช้งานสูงสุด 320 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง



กำหนดการใช้งานอย่างเป็นทางการ ในปี 2566



ผลประโยชน์

- ความปลอดภัยและความรวดเร็วในการเดินทาง
- เกิดการใช้รถยนต์ที่น้อยลง ซึ่งจะลดปริมาณการบริโภคเชื้อเพลิง และลดความหนาแน่นบนท้องถนน
- สนับสนุนโครงการ Make in India ของรัฐบาล โดยที่โครงการจะดำเนินการโดยใช้ทรัพยากรของอินเดียเป็นหลัก แม้ว่าจะได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีมาจากญี่ปุ่น



ขณะนี้ มีพนักงานการรถไฟของอินเดียที่เข้ารับการอบรมเรื่องรถไฟความเร็วสูง ที่ประเทศญี่ปุ่นประมาณ 300 คนและอีก 4,000 คน เพิ่มเติม จะได้รับการอบรมที่สถาบันการอบรมของการรถไฟ (High-Speed Rail Training Institute) ในเมืองวาโดดารา (Vadodara) ประเทศอินเดียภายในปี 2563

- กระตุ้นภาคการผลิต และการจ้างงานในประเทศ



20,000 +

งานด้านการก่อสร้าง



4,000 +

งานด้านการดำเนินงาน และการปฏิบัติงาน



20,000 +

งานด้านอื่น ๆ

ในระยะยาว อินเดียจะสามารถมีภาคการผลิตที่สามารถผลิต หัวเครื่องจักร รถไฟ รวมถึง ส่วนประกอบต่าง ๆ ในห่วงโซ่คุณค่า (Value-Chain) ซึ่งจะส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจของอินเดีย

