



การประกาศใช้มาตรา 44 ปลดล็อกให้โครงการรถไฟไทย-จีน ที่ไม่คืบหน้ามากกว่า 2 ปี สามารถเดินหน้าได้ตามแผนของ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีในฐานะ หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) สะท้อนให้เห็นว่าพล.อ.ประยุทธ์จริงจังมากกับการผลักดันให้โครงการรถไฟไทย-จีน ที่ผ่านมา 2 รัฐบาลให้ปรากฏผลออกมาเป็นรูปธรรม

ตลอด 2 ปีเศษที่ผ่านมา หรือนับตั้งแต่ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีลงนามข้อตกลง ส่งเสริมความร่วมมือด้านรถไฟไทย-จีน กับจีน ระหว่างเดินทางเยือนจีนในเดือนธันวาคม 2557 ไม่ถึงเดือนต่อจากนั้น คณะผู้แทนทั้ง 2 ฝ่ายเจรจาครั้งที่ 1 ที่กรุงเทพฯ ในเดือนมีนาคม 2558 ก่อนที่ทั้ง 2 ฝ่ายสลับกันเป็นเจ้าภาพ มาถึง 18 ครั้ง หรือยาวนานกว่า 2 ปีแล้ว แต่โครงการที่เป็นส่วนหนึ่งในยุทธศาสตร์ เส้นทางสายไหมยุคใหม่ของจีน และเป็นส่วนหนึ่งในแผนโครงสร้างพื้นฐานระบบรางของไทย กลับไม่มีความคืบหน้าอย่างมีนัยสำคัญ

ทั้งนี้โครงการรถไฟไทย-จีน เริ่มต้นนับหนึ่งด้วยการ ทำเอ็มโอยูระหว่างรัฐบาลจีนกับรัฐบาลอิตาลีในปี 2553 ถัดมาจีนทำเอ็มโอยูกับไทยอีกครั้งในสมัยรัฐบาลยิ่งลักษณ์ปี 2555 และครั้งล่าสุดปี 2557 กับรัฐบาลปัจจุบัน โดยโครงการประกอบด้วย 4 ช่วงระยะทาง คือ 1.ช่วงกรุงเทพฯ-แก่งคอย ระยะทาง 118.42 กิโลเมตร (กม.) 2.ช่วงแก่งคอย-มาบตาพุด 238.829 กม.) 3.เส้นทางแก่งคอย-มาบตาพุด 238.829 กม. และ 4.ช่วงโคราช-หนองคาย 354.050 กม. รวม

รถไฟไทย-จีน ติดตัวม.44 ใครได้ประโยชน์สูงสุด

เหตุการณ์สำคัญโครงการรถไฟไทย-จีน



22 ธ.ค. 57

พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีเดินทางเยือนจีน และได้ทำข้อตกลง ส่งเสริมความร่วมมือด้านรถไฟระหว่าง 2 ประเทศ



21 ม.ค. 58 ประชุมรถไฟไทย-จีน 2 ฝ่ายที่กรุงเทพฯ ครั้งที่ 1

9 ก.พ. 58 จีนเสนอรูปแบบการลงทุนใช้ลักษณะกู้ร่วมกันผ่าน ธนาคารส่งออกและนำเข้าจีน คิดดอกเบี้ย 2-4% ปลดหนี้ 4 ปี คืนทุนใน 20 ปี

11 ก.พ. 58 ประชุมรถไฟไทย-จีน 2 ฝ่าย ครั้งที่ 2 ที่จีน สรุปรูปแบบการลงทุนใช้ อีพีซี และสรุปว่า จะระดมทุนในการดำเนินโครงการในไทย หรือใช้เงินกู้เงินพิเศษจากจีน

19 ธ.ค. 58 ผู้แทน 2 ประเทศ ทำพิธีเชิงสัญลักษณ์ ที่ สถานีรถไฟ เชียงรายน้อย ว่าโครงการรถไฟไทย-จีน เริ่มต้นแล้ว

9 ก.พ. 59 สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรีของไทยต้องการดอกเบี้ยโครงการรถไฟไทย-จีนต่ำกว่า 2%

23 มี.ค. 59 การประชุมทวิภาคีระหว่าง พล.อ.ประยุทธ์ นายกรัฐมนตรี กับ หลี่ เค่อ เฉียง นายกรัฐมนตรีจีน ระหว่างร่วมประชุม กรอบความร่วมมือ แม่น้ำโขง-ล้านช้างครั้งที่ 1 ที่ไทยยืนยันจะเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างเอง โดยจ้างจีนก่อสร้าง และปรับแผนเริ่มสร้างเส้นทาง กรุงเทพฯ-แก่งคอย-นครราชสีมา ระยะทาง 250 กม.และปรับเป็นรถไฟความเร็วสูง

22 พ.ค. 60 ประชุมรถไฟไทย-จีน 2 ฝ่าย ครั้งที่ 18 ที่ปักกิ่ง

14 พ.ค. 60 จีนไม่เชิญพล.อ.ประยุทธ์ นายกรัฐมนตรีร่วมประชุม เวทีขั้วริเริ่ม เส้นทางสายไหม และเส้นทางสายไหมทางทะเลใน ศตวรรษที่ 21

15 มิ.ย. 60 พล.อ.ประยุทธ์ นายกรัฐมนตรี ประกาศใช้มาตรา 44 ขับเคลื่อนโครงการรถไฟไทย-จีน

ฐานเศรษฐกิจ

ที่มา : ฐานเศรษฐกิจ
รวบรวม ณ 14 มิ.ย. 60





ระยะทาง 845.274 กม.

เดิมมีการประเมินมูลค่าก่อสร้างไว้ที่ 4 แสนล้านบาท แต่หลังจีนส่งทีมมาศึกษาเสร็จได้สรุปเบื้องต้นว่า มูลค่าโครงการสูงถึง 5 แสนล้านบาท เนื่องจากเพิ่ม สถานีชุมทางบ้านภาชี ซึ่งเป็นอีกสาเหตุที่ทำให้โครงการล่าช้าจากกำหนดมากกว่า 1 ปีแล้ว

3สาเหตุล่าช้า

หากประมวลจากผลการเจรจา 2 ฝ่ายที่ดำเนินมาเข้าสู่ปีที่ 3 แล้วนั้น พอสรุปได้ว่าสาเหตุที่ทำให้โครงการล่าช้ามาจาก 3 ปัจจัยสำคัญ คือ 1.ไทยกับจีนไม่สามารถหาข้อยุติเรื่องรูปแบบการร่วมทุนได้ 2.ไทยไม่ยอมรับอัตราดอกเบี้ยที่จีนเสนอมามากกว่า 2.5% และ 3.มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบโครงการ กับปัจจัยรูปแบบการร่วมทุนนั้น ที่ผ่านมามีเดิมกำหนดตั้งบริษัทแล้วให้จีนถือ 40% ที่เหลือเป็นของการรถไฟแห่งประเทศไทย(ร.ฟ.ท.) และเอกชน

ก่อนที่ **ดร.สมคิด จาตุศรีพิทักษ์** รองนายกรัฐมนตรีว่าการร่วมทุน พร้อมยื่นข้อเสนอให้จีนกลับมาเป็นผู้ถือหุ้นข้างมากคือ 60% และจีนต้องร่วมทุนทั้งการเดินทาง-อาณัติสัญญา และการก่อสร้าง เข้าใจว่าเป้าหมายของดร.สมคิด คือปรับผลประโยชน์ 2 ฝ่ายให้สมดุลจากรูปแบบเดิมที่ไทยเสียเปรียบ แต่จีนยืนยันหากจะให้จีนลงทุนตามเงื่อนไขที่ไทยเสนอมา ไทยต้องให้สิทธิประโยชน์จากที่ดินตามแนวเส้นทาง ซึ่งฝ่ายไทยปฏิเสธ โดยยืนยันว่า สิทธิประโยชน์ที่ดิน 2 ข้างทางจะไม่อยู่ในเงื่อนไขการเจรจา

ดอกเบี้ยต่ำกว่า 2%

ปัจจัยถัดมาคือ ดอกเบี้ยเดิมไทยคาดหวังให้จีนสนับสนุนด้านแหล่งทุน ซึ่งหลังการประชุม 2 ฝ่ายครั้งแรก จีนเสนออัตราดอกเบี้ยกับไทย 2.5% ซึ่งถูกหลายฝ่ายวิจารณ์ว่าอัตราดอกเบี้ยดังกล่าวสูงเกินไป ต่อมาในการประชุม 2 ฝ่ายครั้งที่ 3 (10-11 มีนาคม 2558) ที่จังหวัดขอนแก่น **อ.คม เดิมพิทยาไพสิฐ** รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เสนอให้จีนลดอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่า 2% แต่ฝ่ายจีนปฏิเสธ โดยยืนยันอัตราดอกเบี้ยต้องสูงกว่า 2% โดยให้เหตุผลว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีรายได้ปานกลางและ (จีน) มีกฎหมายบังคับอยู่

การเจรจาเพื่อจัดรูปแบบ

ร่วมทุนและอัตราดอกเบี้ยระหว่างไทย-จีนที่ไม่สามารถหาข้อยุติได้ และการยื่นกรณของจีนที่ไม่ผ่อนปรนเงื่อนไขหลักทุกประการในช่วงเวลานั้น ก่อให้เกิดเสียงวิจารณ์จีนว่า **“เอาเปรียบ”** ประกอบกับนักวิชาการออกมาวิจารณ์ถึงความคุ้มค่าโครงการดังกล่าวกันอย่างกว้างขวาง สถานการณ์ดังกล่าวนอกจากส่งผลต่อภาพลักษณ์ของโครงการและฝ่ายจีนแล้ว ยังส่งผลกระทบให้โครงการไม่สามารถเดินได้ตามแผน ความคืบหน้าประการเดียวที่ปรากฏคือ ปลายปี 2558 มีการทำพิธีเชิงสัญลักษณ์ที่สถานีรถไฟเชียงรากน้อย ซึ่งมีแผนจะสร้างเป็นศูนย์กลางคมนาคมสำหรับโครงการรถไฟไทย-จีนเท่านั้น

“จะทำให้ดีที่สุด”

หัวเวลาที่โครงการรถไฟไทย-จีนถูกจับตาจากสังคมนั้น

พล.อ.ประยุทธ์ นายกรัฐมนตรี ได้ออกมาแสดงท่าทีโดยกล่าวกับสื่อมวลชนว่า ต้องตั้งบริษัทร่วมทุน ไม่ใช่ให้ทุกอย่างกับเขาทั้งหมด “วันนี้มีปัญหาคือ การต่อรองว่าจะลงทุนอย่างไร ฝ่ายละเท่าไร ตนเองยืนยันว่าจะทำให้ดีที่สุด ไม่ทำให้ประเทศเสียเปรียบหรอก” พร้อมกันนั้น นายกฯได้แยกย่อยประเด็นทางเลือกเพื่อเดินทางโครงการว่าต้องดูว่า 1.ลงทุนกันอย่างไร ลงทุนเองไหวหรือไม่ 2.เรื่องการเดินรถ และ 3.ผลประโยชน์แบ่งกันอย่างไร

ในช่วงต้นปี 2559 ไทยพยายามหาข้อสรุปของโครงการสมคิด รองนายกรัฐมนตรีขอให้ **อ.คม เดิมพิทยาไพสิฐ** รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และ **อ.กิตติ์ ดนดีวรพงศ์** รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เดินทางไปจีน เพื่อหาข้อสรุปเรื่องการร่วมทุน ตอนนั้นสมคิดยังย้ำหนักแน่นว่า ต้องการให้จีนรับหลักการลงทุนที่ไทยเสนอคือ จะต้องตั้งบริษัทร่วมลงทุนขึ้นมา ก่อนนั้นค่อยหารือ เรื่องรายละเอียดว่าใครจะถือหุ้นเท่าไร แต่ถึงกระนั้นก็ตามดูเหมือนว่าทั้ง 2 ฝ่ายยังหาข้อสรุปรูปแบบการร่วมทุนไม่ได้ มีความคืบหน้าเพียงประการเดียวที่เพิ่มขึ้นคือ การปรับรูปแบบโครงการ แบ่งเป็น 2 ช่วง ช่วงแรก กรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย และ ช่วงที่ 2 หนองคาย-มาบตาพุด ก่อนที่โครงการจะมาถึงจุดเปลี่ยน!!!

ไทยทำเอง

โครงการรถไฟไทย-จีนมาถึงจุดเปลี่ยน เมื่อพล.อ.ประยุทธ์ นายกรัฐมนตรี ประชุมทวิภาคีกับ

หลี่ เค่อ เฉียง นายกฯจีน ระหว่างร่วมประชุม กรอบความร่วมมือแม่น้ำโขง-ล้านช้างครั้งที่ 1 ที่จีน เมื่อวันที่ 23 มีนาคม ที่ผ่านมามีไทยยืนยันจะเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างเอง โดยจ้างจีนก่อสร้าง พัฒนาเส้นทาง กรุงเทพฯ-แก่งคอย-นครราชสีมา ระยะทาง 252 กม. ปรับเป็นรถไฟความเร็วสูง 250 กม.ต่อช่วงมูลค่าก่อสร้างเบื้องต้น 1.78 แสนล้านบาท โดยเริ่มจากเส้นทาง สถานีกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. ก่อนที่พล.อ.ประยุทธ์ นายกฯประกาศใช้อำนาจตามมาตรา 44 เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน เคลียร์ทาง ให้โครงการสามารถเริ่มต้นได้ทันภายในปีนี้

สมคิด รองนายกรัฐมนตรีเห็นด้วยโครงการรถไฟไทย-จีน เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ One belt one road ด้วยการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟความเร็วสูง สปป.ลาว ช่วงคุนหมิง-เวียงจันทน์ ที่ จังหวัดหนองคาย จากนั้นมีโครงการเชื่อมต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงจาก กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ตามแนวเส้นทาง จีน-สปป.ลาว-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ร่วมกัน เขายืนยันว่าเมื่อโครงการแล้วเสร็จไทยจะเป็นศูนย์กลางของอาเซียน ไม่ใช่ทางผ่านเอื้อประโยชน์ให้จีนเช่นที่วิจารณ์กัน

ดูเหมือนว่ารัฐบาลชุดล่าสุด เพื่อให้โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนเกิดให้ได้ เชื่อว่าด้านหนึ่งเพื่อหวังสร้างความมั่นใจให้กับผู้สนใจลงทุนโครงการรถไฟที่ยังริ้ว รออยู่จนกว่าจะได้รับตัดสินใจ ก่อนตกขบวน และอีกด้านพล.อ.ประยุทธ์ นายกฯต้องการ



สร้างผลงานระบบรางให้รัฐบาล
แต่ความเร่งรีบด้วยอำนาจพิเศษ
เพื่ออำนวยความสะดวกให้จีนที่
ได้งานแสนล้านในนามจีทูจีโดย
ไม่ต้องประมูลแข่งขันนั้น แม้
สะท้อนการกล้าตัดสินใจของ
นายกรัฐมนตรี แต่ก็ตามมาด้วย
คำถาม ถ้ามถึงความเป็นธรรม
และคำถามที่ล่าสุดท้ายแล้ว **“ใคร
จะได้ประโยชน์สูงสุด”** จาก
โครงการนี้ ไทย หรือว่าจีน...? ■

■ ทิมข่าวเฉพาะกิจ

“อำนวยความสะดวก”

การใช้อำนาจตาม มาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญฉบับชั่วคราว ของ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เพื่อปลดล็อกปัญหา โครงการรถไฟไทย-จีน 5 ด้าน ประกอบด้วย 1. การก่อสร้างต้องใช้ สถาปนิก หรือวิศวกร จีนไม่สามารถดำเนินการได้ เพราะติดกฎหมายต้องสอบใบอนุญาตประเภทบุคคลจากไทยก่อน ยกเว้นเป็นนิติบุคคล 2.พ.ร.บ.จัดซื้อจัดจ้างที่ต้องผ่านกระบวนการซูเปอร์บอร์ด กรณีวงเงินลงทุน 5 พันล้านบาทขึ้นไป 3.การกำหนดราคากลางที่ไทยใช้ระบบจัดซื้อจัดจ้าง แตกต่างจากจีนไม่มีราคากลาง 4.การจัดซื้อจัดจ้างแบบรัฐต่อรัฐระหว่างไทย-จีน ระบบจีนให้ สถาปนิกจีนเลือกเอกชนเป็นผู้สัญญาจึงสั่งให้ กระทรวงคมนาคม ประสานกับ สถาปนิกออกหนังสือรับรองว่าจะใช้บริษัทใดเป็นผู้สัญญาเพื่อดำเนินการก่อสร้าง และ 5.เส้นทาง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา มีบางพื้นที่ผ่าน เขตป่าสงวน หรือพื้นที่ของสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (ส.ป.ก.) ซึ่งเป็นพื้นที่กำหนดให้ใช้เฉพาะทำเกษตรเท่านั้น โดยกระทรวงคมนาคมได้ออกแถลงการณ์ โดยกล่าวถึงกรณีวิศวกรจีนไม่ต้องสอบใบอนุญาตว่าเป็นการ **“อำนวยความสะดวก”** เป็นคำตอบที่หลายฝ่ายสะท้อนออกมาทำนองว่า **“ช่างเหลื่อมล้ำ”** ■