



ตอบคำถามก่อนเร่งไฮสปีด

ถึงแม้จะไม่อาจปฏิเสธความจริง กับข้อกังขาของฝ่ายรัฐบาลจีน ที่บอกว่า ประเทศไทยไม่เคยมีรถไฟความเร็วสูงสักกิโลเมตรเดียว แต่เหตุใดจึงจะต้องให้วิศวกรจากประเทศจีนที่สร้างรถไฟความเร็วสูงมากมาถึง 2 หมื่นกิโลเมตร ผ่านมาตรฐานวิศวกรรมของประเทศไทย แต่นั่นก็ไม่อาจจะเป็นตรรกะเพียงพอได้ว่า นั่นเป็น หลักประกันคุณภาพของ “เทคโนโลยี” ที่จีนจะมอบให้ประเทศไทย และยังไม่รวมถึงข้อห่วงวิตกของวิศวกรไทยที่ว่า ในระยะเวลาหนึ่ง เมื่อจีนถอนตัวกลับไปแล้ว ระบบรถไฟความเร็วสูงจากประเทศจีน ก็จะเป็นภาระของไทยอย่างยากจะบรรยายความ “ดักลั่น” ทางเทคนิค จึงเป็นอีกข้อเรียกร้องหนึ่งซึ่งส่งตรงถึงรัฐบาลให้พิจารณา ร่างสัญญาให้รอบคอบ

การที่ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ในฐานะ หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ใช้อำนาจตามมาตรา 44 แห่งรัฐธรรมนูญสั่งการเร่งรัด และเพิ่มประสิทธิภาพการ ดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ซึ่งนอกจากจะยกเว้นการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการประกอบ วิชาชีพวิศวกรรมและสถาปนิก ซึ่งเป็นที่มาของข้อกังขาจากฝ่าย วิศวกรรมของไทยในเรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยี และให้ยกเว้นการ บังคับใช้กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้างและการ พัสดอยู่แล้ว ยังให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ทำสัญญาจ้าง รัฐวิสาหกิจของจีนในงานออกแบบรายละเอียด งานที่ปรึกษาควบคุม งานก่อสร้าง และงานระบบราง ระบบไฟฟ้า และเครื่องกล ล้วนแต่ เป็นข้อวิตกกังวลของหลายฝ่ายทั้งสิ้น เพราะเป็นการเปิดทางให้จีน ผูกขาดในทุกรูปแบบ และยากต่อการตรวจสอบการ “ดักขิ้นตอน” ของอีกหลายเรื่องที่จะเกิดขึ้นก่อนการอนุมัติโครงการใดๆ

เมื่อเร็วๆ นี้ มีข่าวว่า ขณะนี้รัฐบาลไทยกำลังเจรจากับญี่ปุ่น เพื่อความร่วมมือในโครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-อยุธยา- เชียงใหม่ ต่อเชื่อมกับ 3 จังหวัดในโครงการระเบียงเศรษฐกิจ ภาคตะวันออก (อีอีซี) ก็มีคำถามอีกว่า เทคโนโลยีของญี่ปุ่นกับจีน จะไปกันได้หรือไม่ ทั้งที่ผ่านมาแล้ว ประเทศไทยเองก็ยังไม่เคย “พึ่งบริการ” โครงการระบบขนส่งมวลชนจากจีน อย่างเช่น ระบบ รถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน (เฉลิมรัชมงคล) และสายสีม่วง (ฉลอง รัชธรรม) ก็เป็นเทคโนโลยีจากญี่ปุ่น โดยความร่วมมือขององค์การ ความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (ไจก้า) โดยโครงการเหล่านี้ ได้ศึกษาความเป็นไปได้ทั้งในเชิงเศรษฐกิจและการเงิน การออกแบบ รายละเอียดส่วนใหญ่ และการศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม ก่อนนำมาประกอบการจัดสรรงบประมาณ และเริ่มต้นก่อสร้าง ฯลฯ

ยังไม่สายเกินไป หากรัฐบาลจะตอบข้อสงสัยที่น่าเสนอโดย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) ให้เป็นที่ กระจ่างเพื่อประโยชน์สูงสุดของประเทศ ดังนี้ 1.มีความจำเป็นต้องมี รถไฟความเร็วสูงจริงหรือไม่ 2.ถ้าไทยจำเป็นต้องมีรถไฟความเร็วสูง ควรมีรถไฟความเร็วสูงถึง 2 ระบบหรือไม่ หรือจะเหมาะสมกว่า หากมีระบบเดียว 3.ได้ศึกษารายละเอียดต่างๆ พร้อมแล้วหรือไม่ ถ้าอนุมัติให้เริ่มก่อสร้างโครงการก่อนที่จะมีรายละเอียด จะมีปัญหา หรือไม่ 4.การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจและการเงินที่ ผ่านมา มีผลเป็นอย่างไร มีจำนวนคาดการณ์ผู้โดยสารอย่างไร รวมถึง รูปแบบการบริหารจัดการทางการเงิน และเงินอุดหนุนของภาครัฐ ในอนาคตสำหรับโครงการนี้ และ 5.ได้พิจารณาความเชื่อมโยงกับ การพัฒนาเมือง รวมถึงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองที่มี สถานีรถไฟความเร็วสูงผ่าน โดยมีโครงการรองรับหรือไม่อย่างไร