



รถไฟความเร็วสูง ค่าถ้าม ค่าถ้าม และค่าถ้าม



รายงานพิเศษ

หลังจากคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ประกาศใช้มาตรา 44 เพื่อเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 252.2 กิโลเมตร งบประมาณในการสร้าง 1.79 แสนล้านบาท เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย และสาธารณรัฐประชาชนจีน ชาวดีก็คือ นี่จะเป็นโครงการรถไฟความเร็วสูงสายแรกของประเทศไทย แต่ก็นำมาซึ่งคำถามจากสาธารณชนมากมาย

“รศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์” อดีตผู้อำนวยการสถาบันขนส่ง จุฬาฯ กล่าวว่ารถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ต้องข้ามประเด็นทางการเมือง เพราะนี่เป็นเรื่องที่ปรองดองมากที่สุดในการเมืองไทย รัฐบาลไม่ว่าชุดไหนก็เสนอโครงการนี้

อย่างไรก็ตามโครงการขนาดใหญ่ ใช้งบประมาณสูง ย่อมมีผลกระทบสูง จนถึงวันนี้เรายังไม่เห็นเอกสารรายละเอียดทั้ง

หมดว่าเป็นอย่างไร ซึ่งเรื่องนี้จะต้องไม่ตัดสินใจอย่างฉาบฉวย เพื่อสร้างภาพหรือกระตุ้นเศรษฐกิจเฉพาะหน้า แต่จะต้องมียุทธศาสตร์ นโยบายที่ชัดเจน มีกลยุทธ์ และมาตรการสนับสนุนต่างๆ อย่างรอบด้าน

วันนี้เราต้องตั้งคำถามว่าโครงการสำคัญขนาดนี้ มีรายละเอียดชัดเจนแค่ไหน เพราะข้อเท็จจริงมีการเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญของโครงการอยู่ตลอดเวลา ประมาณปลายปี 2557 ตอนนั้นเราพูดถึง “รถไฟความเร็วปานกลาง”

“เข้าใจตรงกันนะ รถไฟความเร็วสูงไม่เหมาะกับเมืองไทย รถไฟความเร็วปานกลางก็เพียงพอแล้ว อย่าทำไปตามกระแส แต่ให้ทำตามความต้องการของคนส่วนใหญ่ด้วย...” นี่คือคำพูดของบุคคลหนึ่งในรัฐบาล

กุมภาพันธ์ 2559 **“รถไฟความเร็วสูงตอนนี้ยังไม่จำเป็นขนาดค่อยพัฒนาในแต่ละเส้นทาง ตามความเร่งด่วน”** พอมีนาคม 2559 **“รถไฟความเร็วสูง”**

ประเด็นเส้นทาง ปลายปี 2557 พูดถึง กรุงเทพฯ - หนองคาย แ่งคอย - มาบตาพุด งบ 5.3 แสนล้านบาท กุมภาพันธ์ 2559

กรุงเทพฯ - นครราชสีมา (ทางคู่) นครราชสีมา - หนองคาย (ทางเดี่ยว) ชะลอการก่อสร้าง แ่งคอย - มาบตาพุด งบฯ 3.4 แสนล้านบาท มีนาคม 2559 กรุงเทพฯ - นครราชสีมา งบฯ 1.7 แสนล้านบาท สารพัดความเปลี่ยนแปลง สาธารณชนสับสน

ยังไม่นับถึงยุทธศาสตร์ในการใช้ประโยชน์จากโครงการ ซึ่งต้องไม่พิจารณาจากความเร็วสูงแยกจากระบบขนส่งอื่นที่เกี่ยวข้องกัน ขึ้นรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปถึงนครราชสีมา แล้วอย่างไรต่อ

จากข้ออ้างที่บอกว่า **“รถไฟความเร็วสูง เป็นโครงการให้บริการด้านขนส่งมวลชนซึ่งไม่ได้มุ่งเน้นเพื่อการหารายได้จากค่าโดยสาร แต่การพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงพื้นที่ภูมิภาคจะส่งผลต่อการพัฒนาเมือง และกระจายความเจริญ ซึ่งเป็นผลประโยชน์ภาพรวมเศรษฐกิจของประเทศ”**

คำถามคือ **“รถไฟทางคู่”** ก็สามารถทำหน้าที่เชื่อมโยงพื้นที่และส่งเสริมการพัฒนาเมือง และเศรษฐกิจได้เหมือนกัน อาจจะดีกว่าด้วยซ้ำ เพราะมีสถานีมากกว่า ซึ่งเป็น Node ของการพัฒนามากกว่า เพราะรถไฟความเร็วสูงมีสถานีมากไม่ได้เพราะ



จะทำความเร็วไม่ได้ และยังสร้างระยะทาง
สั้นต้นทุนยังสูง อย่าลืมว่างบประมาณมีจำกัด
การนำเอาเงินไปถมขาดทุนในรถไฟความเร็ว
สูง จะเสียโอกาสที่จะเอาเงินก้อนเดียวกัน
นี้ไปพัฒนาด้านอื่นอย่างการศึกษา และสา
ธารณสุขซึ่งสำคัญต่อประเทศไม่แพ้กัน

เทียบรถไฟความเร็วสูง กับรถไฟราง
คู่ อย่างหลังแม้ช้ากว่า แต่รองรับการขนส่ง
ผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า ลดความ
เหลื่อมล้ำได้มากกว่าเพราะรองรับความต้อง
การใช้บริการของประชาชนในทุกระดับรายได้

**“เรามีแต่ยุทธศาสตร์สร้าง สร้าง และ
สร้าง แต่ไม่มียุทธศาสตร์ และรายละเอียด
ว่า เมื่อสร้างเสร็จแล้วจะเตรียมความพร้อม
ด้านใด และทำอะไร ให้การลงทุนเกิด
ประโยชน์สูงสุด”** รศ.ดร.สมพงษ์ สรูป

ด้าน **“ผศ.วรศักดิ์ มหัทธโนบล”** ผอ.
ศูนย์จีนศึกษา สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาฯ
กล่าวว่า เรื่องรถไฟคู่ยกกันมานานตั้งแต่ทศ
วรรษ 1990 ตอนนั้นจีนยังไม่มีรถไฟความ
เร็วสูง แต่พยายามศึกษาอยู่ เป็นเรื่องของสี่
เหลี่ยมเศรษฐกิจ จนวันนี้เฉพาะรถไฟความ
เร็วสูงจีนสร้างไปแล้วราว 2 หมื่นกิโลเมตร
ซึ่งรถไฟความเร็วสูงของจีนก็สร้างมาเพื่อ
ขาย ไม่ได้จะขายแค่ไทย แต่ขายไปทั่วโลก
ซึ่งนั่นไม่ได้แปลว่า เราจำเป็นต้องซื้อ เพราะ
มันเป็นเรื่องการค้าการขายธรรมดา

เมื่อ 2-3 ปีก่อน ไม่ว่าผู้นำคนไหน นัก
วิชาการคนใด หากมีการถกเถียงกันระหว่าง
รถไฟความเร็วสูงกับรถไฟทางคู่ต่างเห็นพ้อง
กันว่า ประเทศไทยต้องการ **“รถไฟทางคู่”**
เพราะเรามีความเจ็บปวดกับรถไฟทางเดียว
มาเป็นร้อยปี จะแก้ปัญหาลำบากกว่า
จากการรูดสวน เร็วขึ้นกว่าเดิม ตรงเวลา
เราเห็นสอดคล้องกันตามนี้ ทว่าปีนี้ กลาย
เป็นรถไฟความเร็วสูงแล้ววันนี้ทางคู่หายไป
ไหน เหตุใดไม่มีการพูดเรื่องนี้อย่างจริงจัง

จะไม่พูดถึงไม่ได้ในประเด็นการถ่าย
ทอดทางเทคโนโลยี ต้องระบุในสัญญา ซึ่ง
ต้องฝากเอาไว้เรื่องนี้มีประสบการณ์มาแล้ว
ตั้งแต่จีนเปิดประเทศถกถามักลงทุนหลายคน
ระบอบการปกครองที่ไม่เหมือนกัน วันนี้ไป
ทำสัญญา แต่หากเปลี่ยนผู้นำใหม่ก็จะมี
เปลี่ยนกฎใหม่ อันนี้ไม่ผิดสำหรับจีน หรือ
อาจจะไม่ต้องเปลี่ยนผู้นำ แต่ตีความก็จะมี
ปัญหาได้แล้ว เรื่องนี้จึงต้องรัดกุม ลงราย
ละเอียดให้รอบคอบ และจำเป็นอย่างยิ่ง ถ้า



เรามั่นใจว่าเราลงรายละเอียดอย่างแม่นยำ
หากเกิดกรณีผิดพลาดหรือไม่เป็นไปตามตกลง
เรื่องนี้ต้องเปิดเผยต่อประชาคมโลก

ขณะที่ **“รศ.ดร.นวนนอย ตริรัตน์”** นัก
วิชาการด้านเศรษฐ

ศาสตร์สถาบันเอเชีย
ศึกษาจุฬาฯ กล่าวว่า หากคิดในมุมมองนัก
เศรษฐศาสตร์จะตั้งถามถึงความคุ้มค่าคุ้ม
ทุน โดยความคุ้มค่าคุ้มทุนแบ่งเป็น คุ้มค่า
ทางการเงินหรือไม่ กล่าวคือเงินไปแล้วจะ
ได้ทุนคืนหรือไม่กับคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ และ
สังคม เช่น ประโยชน์ทางจิตใจ ซึ่งในส่วน
ของรัฐบาลแม้บางครั้งไม่คุ้มค่าทางการเงินก็
ยังต้องลงทุน ถ้าประโยชน์ที่ได้มันออกมาใน
ความคุ้มค่าอื่นๆ มากกว่า

มาดูรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-นคร
ราชสีมา วันนี้หากยังประเมินแค่นี้ แต่ไม่
มองทั้งระบบคงยาก ถ้าคิดแค่กรุงเทพฯ -
นครราชสีมา คงจะคุ้มทุนยาก เพราะปลาย
ทางเป็นปากทางของคนในประเทศ ถ้านั่งรถ
ไฟไปถึงก็ยังมีระบบรองรับ ยังมีมอเตอร์
เวย์ด้วย ซึ่บรถไฟอาจจะสะดวกกว่า หากเว
ลาต่างกันไม่มาก ยังต้องลงทุน 1.7 แสน
ล้านบาท ค่าโดยสารจะต้องเท่าไร ถึงจะ
คุ้มในตัวเอง ทั้งคุ้มในทางการเงินจะให้คุ้ม
แค่ไหน คุ้มเศรษฐกิจแค่ไหนอย่างไร ตรงนี้
รัฐบาลต้องศึกษาออกมาให้ชัดเจน สิ่งที่น่า
กังวลคือ เราคิดแบบแยกโครงการ ขณะที่
จำนวนผู้โดยสารมีเท่าเดิมแต่เอาจำนวนเดิม
ไปใส่ในทุกโครงการ หากทุกโครงการดำเนิน
พร้อมกันอย่าลืมว่าคนจะเลือกที่สะดวกที่สุด
เท่าที่จ่ายไหว แต่ทั้งหมดคือเงินของสาธา
ณะ เงินของคนทั้งประเทศ วันนี้รัฐบาลต้อง
ตอบคำถามให้ได้