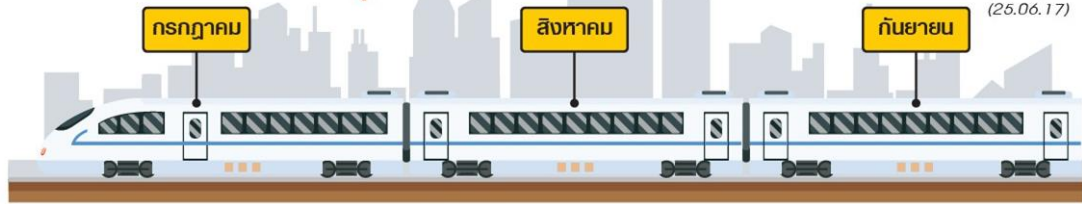




# เม็ดเงิน 'อาคม' คลายปม 'ม.44' เคลียร์ทาง 'รถไฟไทย-จีน'

## ม.44ปลดล็อกวิศวกรจีนคุมรถไฟไทย-จีน

กราฟิกมติชนรายวัน /  
Matchon Daily Graphic  
(25.06.17)



1 เดือนกรกฎาคม 2560

เสนอ ครม.อนุมัติโครงการรถไฟไทย-จีน  
ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

2 เดือนกรกฎาคม

จะลงนามในสัญญาจ้างออกแบบเพื่อก่อสร้าง  
ตอนที่ 1 จากสถานีกลางดง-ปางอโศก  
ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร

3 เดือนกรกฎาคม-สิงหาคม

ลงนามสัญญาคุมงานก่อนสร้าง

4 เดือนกรกฎาคม-สิงหาคม

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)  
เปิดประกวดราคาก่อสร้าง ตอนที่ 1

5 เดือนสิงหาคม

ได้ตัวผู้รับเหมา

6 เดือนกันยายน

เริ่มงานก่อสร้างตอนที่ 1

7 จากนั้นเริ่มเดินหน้า

ตอนที่ 2 จากปากช่อง-คลองขนานจิตร

ระยะทาง 11 กิโลเมตร

ตอนที่ 3 แก่งคอย-โคราช

ระยะทาง 119 กิโลเมตร

และ ตอนที่ 4 กรุงเทพฯ-แก่งคอย

ระยะทาง 119 กิโลเมตร



**ป**ระเด็นร้อนที่หลายคนให้ความสนใจตลอดช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมา คงหนีไม่พ้นคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ใช้อำนาจตามมาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 ออกมาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 252.5 กิโลเมตร (กม.) วงเงินลงทุน 179,412 ล้านบาท ซึ่งเป็นโครงการที่อยู่ภายใต้ความร่วมมือด้านรถไฟไทย-จีน ส่วนที่นำไปก่อนตัดสินใจใช้ ม.44 จะเป็นอย่างไรต้องฟังคำตอบจาก นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกันเลย

### ●ย้อนอดีตรถไฟไทย-จีน

ก่อนขอใช้คำสั่ง ม.44 ต้องบอกก่อนว่าโครงการนี้เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและ

รัฐบาลจีน หรือจีทูจี โดยโครงการรถไฟความเร็วสูงมีการดำเนินการมาแล้ว 2 รัฐบาล แต่พอมาถึงรัฐบาลชุดนี้ก็เป็นโครงการที่เป็นความสัมพันธ์ระหว่างประเทศด้วย นอกจากนี้ยังเป็นเรื่องการเชื่อมโยงคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งขณะนี้สามารถเชื่อมโยงทางถนนได้ แต่ในอนาคตการเดินทางทางถนนจะใช้เวลา ดังนั้นการเชื่อมโยงโดยรถไฟเพื่อการท่องเที่ยว ผู้โดยสาร จะลดระยะเวลาการเดินทางของประชาชนในภูมิภาคนี้ได้ไม่ว่าจะจากจีนมาที่ลาว และไทย ที่สำคัญเมืองต่างๆ ที่อยู่ข้างเส้นทางรถไฟก็จะได้ประโยชน์มีการเจริญเติบโตมากขึ้นไป

ขณะเดียวกันยังเป็นเรื่องของเส้นทาง

โลจิสติกส์ เพื่อรับส่งสินค้า ซึ่งเป็นประโยชน์มาก เพราะต้นทุนขนส่งทางรถไฟถูกที่สุด รองจากการขนส่งทางน้ำ เพราะฉะนั้นการเชื่อมโยง 3 ประเทศก็จะลดต้นทุนการขนส่งด้านนี้ด้วย สินค้าจากไทยเมื่อใช้รถไฟก็จะใช้เวลาน้อยกว่า สินค้าจากจีนก็จะลงมาสู่ท่าเรือแหลมฉบัง หรือมาบตาพุดในอนาคตก็จะใช้เวลาน้อยกว่า ไทยก็จะได้ประโยชน์จากการใช้ท่าเรือให้ได้ดีศักยภาพเต็มที่ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์วันเบสท์วันโรด หรือหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง จะทำให้เกิดการเชื่อมโยงในภูมิภาคในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

อดีตในอาเซียนก็มีโครงการลิงคโปร-คุนหมิง เร็วลดลง ซึ่ง เป็นโครงการตั้งแต่ 40 ปีที่แล้ว แต่ตอนนี้ก็ยังไม่มีเกิด หากไทยเชื่อมกรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-คุนหมิง เพื่อเชื่อมเส้นทางของจีน ก็จะสามารถเชื่อมต่อไปถึงลิงคโปรได้ เนื่องจากปัจจุบันไทยเชื่อมทางรถไฟไปถึงมาเลเชียอยู่แล้ว ซึ่งจะก่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศและใน



ประเทศอย่างมาก

## ●ลงนามเอ็มโอยูตั้งแต่ปี'57

การดำเนินโครงการรถไฟไทย-จีนของรัฐบาลชุดนี้ ได้ลงนามในเอ็มโอยูร่วมกันตั้งแต่เดือนธันวาคม 2557 หลังจากนั้นมาก็ทำงานร่วมกันมาตลอด มีคณะกรรมการร่วมกัน ได้เริ่มต้นศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสม จนแล้วเสร็จตั้งแต่ปลายปี 2558 หรือต้นปี 2559 โดยได้รายงานออกมาฉบับหนึ่ง ซึ่งรายงานฉบับนี้ใช้

เวลาพอสมควร เพราะคณะทำงานของจีนต้องมาสำรวจพื้นที่ในไทยด้วย เพราะรถไฟความเร็วสูงใช้เทคโนโลยีของจีน และทางจีนก็มีความเชี่ยวชาญเรื่องของรถไฟความเร็วสูงมากกว่าไทย เนื่องจากได้ก่อสร้างที่จีนไปแล้ว 20,000 กม. ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตของเมืองต่างๆ มีการเปลี่ยนแปลงในเชิงการพัฒนาเศรษฐกิจ การพัฒนาเมือง และการเคลื่อนย้ายของประชากรจากเมืองใหญ่ไปสู่เมืองเล็ก เนื่องจากการคมนาคมขนส่งสะดวก

ในการสำรวจก็เริ่มกำหนดรายการต่างๆ ประมาณการมูลค่าโครงการซึ่งสามารถแบ่งการดำเนินโครงการออกได้เป็น 2 รายการหลัก คือ 1.การก่อสร้าง 2.ตัวระบบรางอาณัติสัญญาณและตัวรถไฟความเร็วสูงเส้นนี้จะวิ่งด้วยความเร็ว 250 กม./ชั่วโมง ซึ่งเทคนิคตรงนี้ไทยยังไม่มี ดังนั้นทางจีนจะต้องเป็นฝ่ายออกแบบ และเมื่อแบ่งเป็น 2 ส่วนแล้ว ไทย

และจีนก็แบ่งงานกันว่าในส่วนของการก่อสร้างก็จะใช้ผู้รับเหมาไทย จะใช้วัสดุอุปกรณ์ของไทยให้มากที่สุด เพราะวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างไทยมีหมดสามารถผลิตเองได้

## ●แจกร่างสัญญาคืบหน้า

มาดูเรื่องของการจัดทำสัญญา ดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในฐานะเจ้าของโครงการ ส่วนจีนจะเป็นสภาพพัฒนาเศรษฐกิจและปฏิรูปแห่งชาติของจีน ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐเช่นเดียวกัน สำหรับการทำสัญญานั้นจะแบ่งออกเป็น 2 สัญญา คือ 1.สัญญาเรื่องของการก่อสร้างที่มีมูลค่า 75% ของโครงการ โดยจะใช้ผู้ประกอบการไทย วัสดุอุปกรณ์ในประเทศ และสัญญาที่ 2 ได้แยกออกเป็น 3 สัญญาย่อย คือ 2.1 สัญญาการออกแบบ 2.2 สัญญาที่ปรึกษาควบคุมงาน และ 2.3 สัญญาตัวระบบราง ซึ่งในการร่างสัญญานั้น ส่วนของการออกแบบจะอยู่ในสัญญาที่ 2.1 โดยการออกแบบไทยได้มอบให้จีนเป็นผู้ออกแบบเพราะเป็นเรื่องการเทคโนโลยีความเร็วสูง ปัจจุบันการร่างสัญญาคืบหน้าแล้ว 95% เหลือรายละเอียดเล็กๆ น้อยๆ ที่จะต้องเจรจาตัวประมาณการราคาเท่านั้น ส่วนสัญญา 2.2 ได้เริ่มร่างสัญญาแล้ว โดยจะพิจารณาร่วมกันหลังจากแบบสัญญาที่ 2.1 แล้วเสร็จ โดยสัญญาที่ 2.1 จะลงนามในเดือนกรกฎาคม แต่ก่อนจะลงนามจะต้องเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติในเดือนกรกฎาคมนี้

“แบบการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มี 4 ส่วน เพราะแบ่งก่อสร้างเป็น 4 ตอน คือ ตอนที่ 1 สถานีกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. ตอนที่ 2 จากปากช่อง-คลองขนานจิตร ระยะทาง 11 กม. ตอนที่ 3 แก่งคอย-โคราช ระยะทาง 119 กม. และตอนที่ 4 กรุงเทพฯ-แก่งคอย ระยะทาง 119 กม.”

## ●ถอดรหัสภาษาจีนเป็นอังกฤษ

โครงการนี้ไม่ใช่ลักษณะของเทิร์นคีย์ ต่างจากโครงการที่จีนทำกับประเทศอื่นๆ จะเป็นในลักษณะของเทิร์นคีย์ ดังนั้นไทยจะต้องรู้รายละเอียดต่างๆ ก่อนก่อสร้าง เพื่อนำรายละเอียดไปใช้ในการประกวดราคาได้ เพราะการประกวดราคานั้นทางผู้รับเหมาต้องอ่านแบบได้ ถ้าเป็นภาษาจีนอ่านไม่ได้ผู้รับเหมาต้องอ่านแบบเป็นภาษาอังกฤษหรือภาษา



อวาคม เต็มพิทยาไพสิฐ



ไทยเท่านั้น จึงต้องใช้เวลาในการเจรจากับจีนในการถอดแบบออกมาเป็นภาษาอังกฤษพอสมควร

“เดิมตัวแบบก่อสร้างทางจีนก็เขียนเป็นรหัสของจีน เราก็บอกให้ถอดแบบรหัสของจีนออกมาเป็นรหัสสากลที่เราสามารถเทียบวัสดุภายในประเทศได้ไม่ว่าจะเป็นปูนซีเมนต์ หิน ทราาย หรือเหล็กต่างๆ เพื่อให้เราสามารถดำเนินการได้ ซึ่งแบบตรงนี้ก็ใช้เวลาในการที่จะถอดจากภาษาจีนมาเป็นภาษาอังกฤษ”

ตามกำหนดการแล้วในเดือนกันยายน จะเริ่มต้นก่อสร้างในตอนแรกได้ แต่ไม่ใช่ว่าจะสร้างแค่ 3.5 กม. เพราะไม่มีประเทศไหนสร้างรถไฟความเร็วสูง 3.5 กม. แต่เป็นการแบ่งตอนก่อสร้าง เช่นเดียวกับมอเตอร์เวย์ 196 กม. ก็แบ่งเป็น 40 ตอนช่วยกันสร้างแต่ละตอนก็จะทำให้งานเร็วขึ้น

## ●ติดปัญหาระเบียบจ้างจีน

ที่ผ่านมาทำงานกับจีนมาตลอด มีการประชุมร่วมกันแล้ว 18 ครั้ง และจะประชุมร่วมกันอย่างต่อเนื่องจนกว่ารถไฟจะวิ่งได้ ซึ่งการประชุมร่วมกันก็มีเรื่องเทคนิค วิศวกรต่างๆ เข้ามาเกี่ยวข้อง มีคณะทำงานด้านเทคนิค คณะทำงานด้านสัญญา มาทำงานร่วมกัน ถึงตอนนี้ก็เกือบสุดท้ายแล้วที่ว่าโครงการจะเริ่มก่อสร้างได้อย่างไร ซึ่งจะเริ่มได้ก็จะต้องว่าจ้างให้จีนออกแบบ คุมงาน การเดินรถ โดยการเดินรถได้ทำความเข้าใจกับจีนแล้วว่า ในวันแรกที่เดินรถจะต้องเป็นพนักงานขับรถที่เป็นคนไทย อันนี้ได้ตกลงกันหมดแล้ว แต่ในเรื่องการออกแบบก็มาติดเรื่องการจ้างจีน ซึ่งจะติดข้อระเบียบการจัดซื้อจัดจ้าง ระเบียบราคากลางที่ได้เจรจากับจีนมาโดยตลอด ก็พยายามเคลียร์ทั้งหมด โดยหลักมี 11 รายการก็เคลียร์ได้หมดแล้ว โดยเรื่องเหล็กซึ่งเป็นประเด็นสุดท้ายก็เคลียร์ได้ และได้พาวิศวกรจีนไปดูโรงงานเหล็กของไทย ทางจีนก็บอกว่าไทยทำได้ เพราะฉะนั้นในแง่วัสดุก่อสร้างใช้ของไทย 100% แต่ก็มาติดตรงที่ว่าเรื่องของการจัดซื้อจัดจ้างจะทำได้เร็วหรือไม่ จึงมองเรื่องการยกเว้นระเบียบข้อกฎหมายต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการประมูล ระเบียบพัสดุ ระเบียบออออกชั่น ในส่วนที่ไทยจะให้จีนทำ

## ●เคลียร์ปัญหาใช้วิศวกรจีน

นอกจากนี้พบว่ายังมีในส่วนของวิศวกรและสถาปนิก ที่ไทยต้องใช้จากจีน แต่มีประเด็นอยู่ที่ว่าข้อกำหนดของทางวิศวกรและสถาปนิก กำหนดไว้ว่าอาชีพนี้จะต้องมีใบอนุญาต หากมาประกอบในประเทศไทย ซึ่งข้อนี้ก็เป็นอุปสรรคอันหนึ่งที่ทางกระทรวงเห็นและได้เสนอไปเพื่อใช้ ม.44 เพราะหากทำตามขั้นตอนของกฎหมาย จะใช้เวลามาก ต้องสอบเพื่อขอใบอนุญาตด้วย จึงติดปัญหาตรงนี้

กระทรวงคมนาคมจึงได้ เสนอคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เพื่อใช้ ม.44 ออกมา ซึ่งคำสั่งก็จะยกเว้นการขอใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ แต่อย่างไรก็ตามในคำสั่งบอกว่าแม้ยกเว้นแต่ขอให้ทางสภาวิศวกรและสภาสถาปนิกมีหลักสูตรอบรมและทดสอบ เพื่อให้วิศวกรจีนและสถาปนิกจีนเข้าใจในเรื่องของสภาพดินฟ้าอากาศ และภูมิประเทศของไทย และขอให้กระทรวงคมนาคมประสานทั้ง 2 สภา ออกแบบหลักสูตรการอบรมกับวิธีการทดสอบ เพื่อให้วิศวกรและสถาปนิกจีนเข้าใจพื้นฐาน

ในเรื่องความร่วมมือที่จีนจะให้กับไทยนั้นก็จะมีเรื่องการฝึกอบรมวิศวกรและสถาปนิกของไทย โดยจะเป็นการฝึกอบรมทั่วไป ความรู้เกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูง รวมถึงการประกบกับวิศวกรและสถาปนิกของจีนในการทำงานร่วมกันทั้งในเรื่องของขั้นตอนการออกแบบ การคุมงาน หรือแม้กระทั่งการเดินรถไทยก็ต้องรู้ ต้องสอนขับรถด้วย ขับรถอย่างไร บำรุงรักษาอย่างไร

## ●ยืนยันไม่เสียดินแดนให้จีน

“มีคำถามว่าไทยจะเสียสิทธินอกอาณาเขตยกประเทศไทยให้จีนหรือไม่ ไม่มีแน่นอน เพราะตั้งแต่เริ่มเจรจากับจีน พูดไว้แล้วว่าสิทธิพัฒนาสองข้างทางไม่ใช่ของเงินเป็นของไทย การพัฒนาตัวสถานีก็เป็นของไทย จะไม่เหมือนกรณีของประเทศลาว ที่ให้สิทธิประโยชน์จีนพัฒนาสองข้างทาง” นายอาคมยืนยัน

ที่สุดจะฟันฝ่าสารพัดอุปสรรคถึงขั้นก่อสร้างได้จริงหรือไม่ ต้องจับตาอย่างใกล้ชิด!!

## ทีมข่าวเศรษฐกิจ