



11 ไทมีไลน์เจรจา โฮสปิดไทย-จีน

ไทมีไลน์เจรจา โฮสปิดไทย-จีน 18 ครั้ง ทัดขึ้นคอ ใช้ ม.44 แหกทุกกฎ

การเจรจา “โฮสปิดเทรน” ไทย vs จีน 18 ครั้ง



รูปแบบการบริหารจัดการ/สัดส่วนการลงทุน

1 ฝ่ายไทย : จัดตั้ง บ.ร่วมทุน SPV/เงินลงทุนร้อยละ 60 ไทยลงทุนร้อยละ 40
ฝ่ายจีน : ไม่รับข้อเสนอ

เงื่อนไขขั้วร่วมสัญญาเงินกู้

2 ฝ่ายไทย : ดอกเบี้ยเงินกู้ธนาคาร เพื่อการส่งออกฯ จีน ไม่เกินร้อยละ 2
ฝ่ายจีน : ดอกเบี้ยเงินกู้ร้อยละ 2.5

เส้นทาง

3 ฝ่ายไทย : เชื่อมแก่งคอย-บางตาพูด
ฝ่ายจีน : ตัดออกเพราะเห็นว่าไม่คุ้มค่า

วัสดุก่อสร้าง

4 ฝ่ายไทย : วัสดุก่อสร้าง 11 ชนิด ต้องใช้ของไทย
ฝ่ายจีน : เหล็กข้ออ้อย ใช้ของจีน

วิศวกร-สถาปนิก

5 ฝ่ายไทย : วิศวกร-สถาปนิกจีนต้องสอบใบอนุญาตตามกฎหมายไทย
ฝ่ายจีน : วิศวกร-สถาปนิกจีน อบรมปฐมนิเทศเท่านั้น

ที่มา : ประชาชาติธุรกิจรวบรวม



พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) สลักชื่อบนพงศาวดารไทย-จีน ปลดแอกโครงการความร่วมมือรถไฟความเร็วสูง (โฮสปิดเทรน) ของ 2 รัฐบาลมหามิตร ด้วยอำนาจพิเศษ มาตรา 44 การเจรจา 18 ครั้งของรัฐบาล-คสช. ตลอด 3 ปีที่ผ่านมา ได้ข้อสรุปอย่างรวดเร็วเพราะแต่ละครั้ง คณะเจรจาตั้งแต่ “พล.อ.ประจัน จันตอง”

เสนาบดีนายพล จนกระทั่งถึง “**อาคม เติมพิทยาไพสิฐ**” เสนาบดีพลเรือน ในกระทรวงการคลังคนปัจจุบัน ต้องงัดตำราดัดกับจีนแทบทุกเม็ด ความพยายามของจีนในการวางราก “โฮสปิดเทรน” จากกรุงเทพฯ สู่นครราชสีมา-หนองคาย เชื่อม สปป.ลาว ทะลุจีน มีมาตั้งแต่สมัยรัฐบาลพรรคประชาธิปัตย์-รัฐบาลพรรคเพื่อไทย ทว่าด้วยพหุนามการเมือง ทำให้ขบวนตกรางก่อนถึงชุมทางทุกครั้ง จนกระทั่งใกล้ความจริงในรัฐบาล-

คสช. ที่มีอำนาจล้นมือ-การเมืองถูกสยบราบคาบ ถึงแม้จะสู้รบปรบมือกับจีนถึง 18 ครั้งก็ตาม ! “**บิ๊กตู-ลี จิ้นผิง**” ประธานโฮสปิดครั้งที่ 1 วันที่ 21-22 ม.ค.58 เป็นสัญญาณอย่างเป็นทางการในการสานต่อรถไฟไทย-จีน เมื่อทั้งสองฝ่ายเห็นพ้องระหว่างการเยือนจีนของ พล.อ.ประยุทธ์ เมื่อเดือนธันวาคม 2557 ผู้นำของทั้งสองประเทศได้เห็นชอบร่วมกันในการส่งเสริมความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างสองประเทศ และจะดำเนินงานโครงการ



รถไฟ เส้นทางหนองคาย-โคราช-แก่งคอย-ท่าเรือมาตาพุด และเส้นทางแก่งคอย-กรุงเทพฯ ให้เป็นรูปธรรม

ครั้งที่ 2 วันที่ 11-12 ก.พ.58 สรุปว่า 1.องค์การรถไฟจีน หรือ (CRC) จะจัดตั้งกลุ่มธุรกิจร่วมค้าขึ้นเพื่อดำเนินโครงการ โดยมี CRC เป็นหลัก 2.รูปแบบการร่วมลงทุน การจัดหาแหล่งเงินทุน อาจเป็นการระดมทุนในประเทศไทย หรือการใช้เงินกู้เงินไฮโปพิเศษจากจีน ระหว่างธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออกของจีน และกระทรวงการคลัง

ครั้งที่ 3 วันที่ 10-12 มี.ค.58 สรุปว่า 1.การแบ่งช่วงดำเนินการ ช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ-แก่งคอย ช่วงที่ 2 แก่งคอย-มาตาพุด ช่วงที่ 3 แก่งคอย-นครราชสีมา ช่วงที่ 4 นครราชสีมา-หนองคาย 2.รูปแบบความร่วมมือ เป็นแบบ EPC

เสนอตั้ง บ.ร่วมทุนไทย-จีน

ครั้งที่ 4 วันที่ 6-8 พ.ค.58 สรุปว่า 1.CRC เสนอรูปแบบการบริหารจัดการ 2 รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง ซึ่งรวมด้านโครงสร้างพื้นฐานและรถจักรล้อเลื่อน และรูปแบบการให้บริการการเดินรถ และซ่อมบำรุง ที่แยกด้านโครงสร้างพื้นฐานและรถจักรล้อเลื่อนออกจากกัน โดยฝ่ายไทยเสนอรูปแบบที่ 3 คือ บริษัท

ร่วมทุนไทย-จีน และจะพิจารณาข้อดี และข้อเสียของแต่ละรูปแบบ ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามกฎหมายไทย

2.ธนาคารเพื่อการนำเข้าฯจีนได้เสนอวิธีการพิจารณาเงินกู้ไฮโปพิเศษ โดยจะอ้างอิงจากต้นทุนทางการเงินจากตลาดการเงินในประเทศไทยและต่างประเทศ รวมทั้งอ้างอิงจากโครงสร้างพื้นฐานที่มีลักษณะคล้ายกัน

ครั้งที่ 5 วันที่ 30 มิ.ย.-2 ก.ค.58 สรุปว่า 1.ฝ่ายจีนพิจารณาเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเงินกู้สกุลดอลลาร์สหรัฐด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดย

เปรียบเทียบต้นทุนการเงินของรัฐบาลไทย เมื่อมีการจัดตั้งกองทุนที่มีขนาดและหลักเกณฑ์ และเงินสกุลเดียวกัน ตามการจัดระดับความน่าเชื่อถือของประเทศในตลาดเงินระหว่างประเทศ

2.ฝ่ายไทยเสนอว่า ภายใต้กรอบสัญญา EPC ทั้งสองฝ่ายจะมีการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนระหว่างไทย-จีน เพื่อลงทุน 1) ระบบรถไฟ ให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุง 2) ด้านโครงสร้างพื้นฐานจ่ายกระแสไฟฟ้า การลากจูง ระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม และจะมีการหารือเกี่ยวกับสัดส่วนการลงทุนระหว่างไทยและจีนในบริษัทร่วมทุนต่อไป

ขาดดอกเบี้ยเงินกู้ต่ำ

ครั้งที่ 6 วันที่ 6-7 ส.ค.58 สรุปว่า 1.ฝ่ายไทยรับข้อเสนองของฝ่ายจีน ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้ ร.ฟ.ท. และบริษัทกิจการร่วมค้าด้านรถไฟของจีน เป็นผู้ลงทุนหลักในบริษัทร่วมทุนที่จะจัดตั้งขึ้น 2.ฝ่ายไทยแจ้งเงื่อนไขเงินกู้ควรเป็นเงินไฮโปที่ต่ำกว่าเมื่อเทียบกับแหล่งเงินอื่นวงเงินกู้ อายุเงินกู้ และเงินสกุลเดียวกัน

ครั้งที่ 7 วันที่ 11-12 ก.ย.58 สรุปว่า ฝ่ายไทยมีความเห็นเสนอแนะเบื้องต้นเกี่ยวกับร่างรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ อาทิ การกระจายผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจตามแนวเส้นทางรถไฟ ที่มาของจำนวนปริมาณผู้โดยสารและสินค้า อัตราโครงสร้างราคาค่าโดยสารและค่าขนส่งสินค้า และเปรียบเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่น

ครั้งที่ 8 วันที่ 28-29 ต.ค.58 ทั้งสองฝ่ายเห็นพ้องกันที่จะเลือกวันระหว่างวันที่ 15-20 ธ.ค. 58 สำหรับการจัดพิธีวางศิลาฤกษ์ ศูนย์การควบคุมและบริหารการเดินรถกลาง (OCC) ร่วมกัน บริเวณสถานีรถไฟเชียงรากน้อย เพื่อแสดงถึงการเริ่มต้นโครงการรถไฟ

ครั้งที่ 9 วันที่ 3 ธ.ค.58 ฝ่ายไทยได้

นำเสนอร่างกำหนดการและพิธีเริ่มต้นโครงการรถไฟ ณ OCC บริเวณสถานีรถไฟเชียงรากน้อย ในวันที่ 19 ธ.ค. 58

“บิกตู” ทบโต๊ะลงทุนเอง 100%

ครั้งนี้เป็นเจรจา “ครั้งสุดท้าย” ก่อนที่ พล.อ.ประยุทธ์ จะตัดสินใจลงทุน-ก่อสร้างรถไฟไทย-จีน เองทุกขั้นตอน ระหว่างเดินทางประชุมกรอบความร่วมมือผู้นำแม่โขง-ล้านช้าง ครั้งที่ 1 ที่จีน เมื่อวันที่ 23 มี.ค. 59 รวมทั้งเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินงานจากรถไฟความเร็วปานกลาง 180 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็นรถไฟความเร็วสูงที่ 250 กม./ชม.

ครั้งที่ 10 วันที่ 11-12 พ.ค.59 ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้มีการเริ่มต้นการก่อสร้างโครงการระยะที่ 1 และระยะที่ 3 (กรุงเทพฯ-โคราช) เป็นลำดับแรก “โดยฝ่ายไทยจะเป็นผู้รับผิดชอบการลงทุนโครงการทั้งหมด” ทั้งสองฝ่ายจะร่วมมือกันดำเนินโครงการภายใต้รูปแบบ EPC สัญญา EPC 1 ครอบคลุมงานโยธา ฝ่ายไทยจะเป็นผู้คัดเลือกผู้รับจ้าง โดยแหล่งเงินทุนมาจากการระดมทุนภายในประเทศเป็นสกุลเงินบาท

สัญญา EPC 2 ครอบคลุมงานวางระบบราง งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และรถจักรล้อเลื่อน ฝ่ายจีนจะเป็นผู้คัดเลือกผู้รับจ้าง จัดซื้อจัดจ้างสินค้าและบริการจากจีน โดยฝ่ายไทยระดมทุนจากแหล่งเงินต่างประเทศ รวมทั้งเงินกู้จากธนาคารเพื่อการนำเข้าฯจีน ในสกุลเงินหยวน และดอลลาร์สหรัฐ

ดอกเสาะเข้ม 3.5 กิโลเมตรแรก

ครั้งที่ 11 วันที่ 16 มิ.ย.59 สรุปว่า 1.ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้แบ่งช่วงการก่อสร้างโครงการรถไฟ ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา เป็นระยะ ๆ โดยเริ่มก่อสร้างระยะแรกเป็นระยะทาง 3.5 กิโลเมตร จากกลางดง-ปางอโศก

2.ฝ่ายไทยแจ้งธนาคารเพื่อการนำเข้าฯจีนว่า “สกุลเงินกู้จะต้องสอดคล้อง



กับสกุลเงินที่ใช้ในสัญญา 2 โดยทั้งสองฝ่ายได้พิจารณาแหล่งเงินทุนในสกุลเงินหยวน” และเห็นพ้อง ว่า “อัตราดอกเบี้ยเงินกู้สกุลเงินหยวนจะต้องต่ำกว่าอัตราตลาด (อัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาลจีน) ในอายุเงินกู้เดียวกัน”

ครั้งที่ 12 วันที่ 27-28 ก.ค.59 สรุปว่า 1.ฝ่ายไทยรับทราบ ว่า ฝ่ายจีนได้จัดส่งเงื่อนไขเงินกู้เบื้องต้นในสกุลเงินหยวน และร่างแก้ไขสัญญาเงินกู้ให้ฝ่ายไทยแล้ว ทั้งนี้ ฝ่ายไทยขอให้ฝ่ายจีนจัดส่งเงื่อนไขเงินกู้เบื้องต้นในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐให้ฝ่ายไทย

ตอกเสาเข็ม-โคราช ต้นปี'60

ครั้งที่ 13 วันที่ 23-24 ส.ค.59 สรุปว่า 1.ทั้งสองฝ่ายได้ลงนาม “กรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ.2558-2565” 2.ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกันเกี่ยวกับประมาณการมูลค่าโครงการ

3.ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบที่จะแบ่งสัญญา 2 เป็นสามสัญญาย่อย ประกอบด้วย สัญญาการออกแบบรายละเอียด (สัญญา 2.1) สัญญาที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (สัญญา 2.2) และสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งขบวนรถไฟและการฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา 2.3)

ครั้งที่ 14 วันที่ 19-21 ก.ย.59 ฝ่ายจีนเห็นด้วยที่จะใช้สกุลเงินบาทบางส่วนสำหรับสัญญา 2.1 และ 2.2 และอาจจะใช้สกุลเงินหยวนและ/หรือดอลลาร์สหรัฐสำหรับสัญญา 2.3

ครั้งที่ 15 วันที่ 26-28 ต.ค.59 ฝ่ายจีน

เสนอให้การออกแบบงานอื่น ๆ ควรแยกออกจากข้อกำหนดขอบเขตงานและให้ผู้ว่าจ้างมอบหมายให้แก่บุคคลที่สาม

ครั้งที่ 16 วันที่ 30 พ.ย.-2 ธ.ค.59 ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบที่จะให้มีการหารือต่อไปเกี่ยวกับโครงการรถไฟระยะที่ 2 เส้นทาง นครราชสีมา-หนองคาย ภายหลังจากการลงนามร่างสัญญา 2.1 ร่างสัญญา 2.2 และ ร่างสัญญา 2.3 ของโครงการรถไฟระยะแรก และจะพยายามให้เริ่มการก่อสร้างโครงการรถไฟระยะแรก เส้นทาง กรุงเทพ ฯ - นครราชสีมา ภายใต้นปี 2560

วัสดุก่อสร้าง 11 ชนิดของไทย

ครั้งที่ 17 วันที่ 16-18 ม.ค.60 ข้อสรุป 1.ทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบร่วมกันเกี่ยวกับหลักการของการจัดซื้อจัดจ้างวัสดุก่อสร้างสำหรับงานโยธาช่วงที่ 1 ของโครงการรถไฟ และได้วิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการจัดหาวัสดุก่อสร้างหลักจากตลาดภายในประเทศของไทย พบว่ามีวัสดุการก่อสร้างหลัก 11 ชนิด จาก 12 ชนิด สามารถหาได้ภายในประเทศไทย ส่วนวัสดุอีก 1 ชนิด (เหล็กข้ออ้อย) ฝ่ายจีนจะจัดส่งเอกสารรายละเอียดให้ฝ่ายไทย 2.ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบที่จะใช้ความพยายามอย่างสูงสุดให้สามารถเริ่มการก่อสร้างได้ในเดือนกรกฎาคม 2560

วิศวกรจีนอยู่ภายใต้ “กม.ไทย”

ครั้งที่ 18 22-24 วันที่ พ.ค.60 สรุปว่า 1.ทั้งสองฝ่ายได้หารือเชิงลึกเกี่ยวกับการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมและสถาปนิกอย่างถูกต้องกฎหมายของบุคลากรจีนสำหรับโครงการรถไฟ ฯ โดยให้เป็นไปตามระเบียบและกฎหมายของไทย

2.ทั้งสองฝ่ายรับทราบว่า จากการพิจารณาของฝ่ายจีนเกี่ยวกับการให้โครงการรถไฟไทย-จีนใช้ทางร่วมกับโครงการรถไฟเชื่อมต่อนามบินช่วง

สถานีบางซื่อ-ดอนเมือง ไม่สามารถทำได้ 3.ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบในหลักการให้จัดการประชุม และจะประชุมครั้งที่ 19 วันที่ ณ กรุงปักกิ่ง วันที่ 5-7 ก.ค.60

การเจรจา 18 ครั้งที่ผ่านมาในระดับเสนาบดีคมนาคม ที่สู้กันทุกเม็ด ทุกข้อกฎหมาย ทุกข้อการเจรจา ทว่าการเดินสายพบปะระหว่างผู้นำของทั้งสองประเทศ มีการเจรจาทางการทูตในมิติทางการเมือง-การทหารระหว่างประเทศ จนนำมาซึ่งการใช้อำนาจพิเศษ มาตรา 44 แหกทุกกฎของการเจรจาทั้ง 18 ครั้ง !
ใช้อำนาจพิเศษปลดแอกรถไฟไทย-จีน