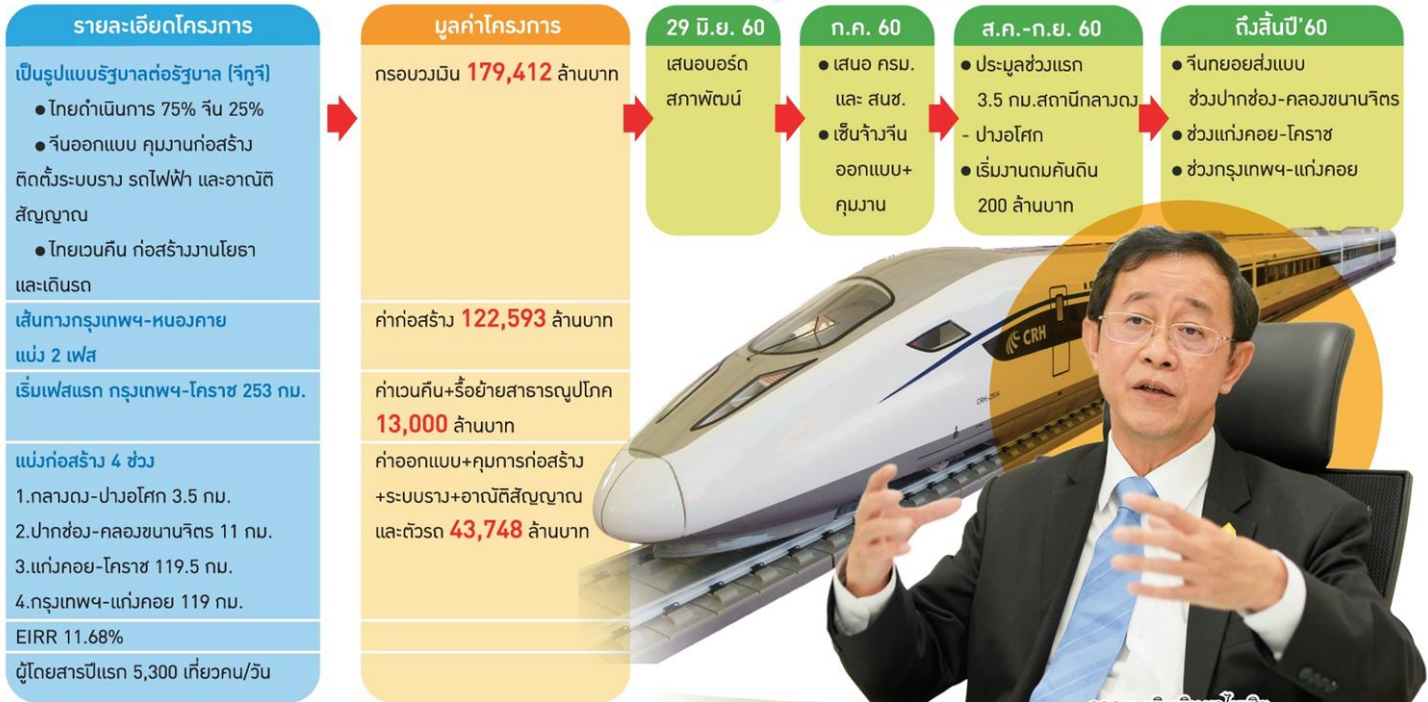




บอร์ดสภาพัฒน์ชี้ชะตารถไฟไทย-จีน วันนี้ผลตอบแทนไม่ถึงเป้า‘ขาดม’ออกโรงเอง

ไทย-จีนรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน กรุงเทพฯ-นครราชสีมา



ที่มา : ประชาชาติธุรกิจรวบรวม

29 มิ.ย.จับตามองบอร์ดสภาพัฒน์ ทบใต้ไฮสปีดเทรนไทย-จีน “กรุงเทพฯ-โคราช” มูลค่า 179,412 ล้านบาท คมนาคมลุ้นระทึกหลังผลตอบแทน EIRR ไม่ถึงเกณฑ์ แค่ 11.68% แถมนปีแรกเปิดหูดผู้โดยสารไม่ถึง 1 หมื่นคน “อาคม” หวั่นกระทบแผนงาน ออกโรงเอง ย้ำโครงการมีประโยชน์ เกิดการพัฒนาเมือง เศรษฐกิจ เชื่อมการเดินทางในประเทศและระหว่างภูมิภาค จากหนองคายทะลุลาว-จีนตอนใต้ คัดขัง ครม.-สนช.ไฟเขียว ก.ค. ยัน ก.ย.นี้เริ่มตอกเข็มแน่สถานีกลางดง-ปางอโศก 3.5 กม.

นายอาคม เต็มพินยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่าขณะนี้กระทรวงอยู่ระหว่างนำเสนอโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253

กม. กรอบวงเงิน 179,412 ล้านบาท เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีน เสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณานุมัติให้ดำเนินโครงการ ล่าสุดอยู่ระหว่างรอความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งวันที่ 29 มิ.ย. 2560 จะเข้าไปชี้แจงด้วยตัวเอง ต่อที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ถึงภาพรวมและประโยชน์ของโครงการ บอร์ดสภาพัฒน์เคาะ 29 มิ.ย.นี้ “เป็นไปตามขั้นตอนเมื่อเสนอให้ ครม. พิจารณาต้องมีความเห็นจากกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณและสภาพัฒน์แนบเข้าไปด้วย เพื่อเป็นข้อมูลประกอบให้ ครม.พิจารณา ตอนนี้เหลือความเห็นของสภาพัฒน์ ซึ่งต้องรอให้บอร์ดพิจารณา ยังไม่รู้ว่าจะดูเรื่องอะไรบ้าง

แต่กระทรวงคมนาคมจะอธิบายถึงภาพรวมและประโยชน์ของโครงการ ผลศึกษาความเหมาะสมโครงการ ผลตอบแทนด้านการเงินและเศรษฐกิจ คาดว่าจะเสนอ ครม.และเซ็นสัญญาจ้างจีนออกแบบ ควบคุมก่อสร้างในเดือน ก.ค.และเริ่มสร้างช่วงแรกกลางดง-ปางอโศกเดือน ก.ย.นี้ เพราะเป็นช่วงที่ไม่ติดเรื่องเวนคืน ค่าก่อสร้างประมาณ 200 ล้านบาท”

นายอาคมกล่าวว่า ความร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูงระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในเส้นทางดังกล่าว เพื่อเชื่อมโยงระบบคมนาคมของประเทศและระหว่างภูมิภาค รองรับการเดินทาง การท่องเที่ยว และส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ ช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้า เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีต้นทุนต่ำกว่า



การขนส่งทางถนน และช่วยพัฒนาเศรษฐกิจทั้งในประเทศและในภูมิภาค อีกทั้งสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ซึ่งในอนาคตเมื่อสร้างไปถึงหนองคายจะมีรถไฟจากจีนตอนใต้สร้างผ่าน สปป.ลาวมาเชื่อมกับไทยที่หนองคายได้

กรอบวงเงินลงทุน 1.79 แสน ล.

จากการประชุมร่วมกันทั้ง 2 ฝ่าย จำนวน 18 ครั้ง ได้ข้อสรุปมูลค่าโครงการเป็นเงินจำนวน 179,412 ล้านบาท แบ่งการดำเนินการเป็น 2 ช่วง ได้แก่ ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และช่วง นครราชสีมา-หนองคาย โดยในขั้นตอนการก่อสร้าง ฝ่ายไทยจะดำเนินการ 75% ได้แก่ งานโยธา และงานด้านแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลัง ใช้ผู้รับเหมาคนไทย และใช้วัสดุและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศไทย ฝ่ายจีนจะดำเนินการประมาณ 25% ได้แก่ ระบบรางระบบรถไฟ และอาณัติสัญญาณ วงเงินประมาณ 30,000-40,000 ล้านบาท เมื่อโครงการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ จะใช้พนักงานขับรถเป็นคนไทย

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า จะต้องนำโครงการผ่านบอร์ดสภาพัฒน์ให้ได้ คาดว่าทางบอร์ดสภาพัฒน์จะพิจารณารายละเอียดผลการศึกษาของโครงการที่จีนเป็นผู้ศึกษาให้ หากบอร์ดสภาพัฒน์ไม่เห็นชอบ จะส่งผลกระทบต่อการเสนอโครงการให้ที่ประชุม ครม.อนุมัติไม่ได้ แต่ทั้งนี้เนื่องจากโครงการนี้เป็นนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล และเป็นโครงการที่ไม่ปกติ เนื่องจากมีการใช้คำสั่งมาตรา 44 เพื่อเร่งรัดเดินหน้าโครงการ ต้องรอดูการตัดสินใจของบอร์ดสภาพัฒน์จะให้โครงการผ่านแบบมีเงื่อนไขหรือไม่ หรือให้ผ่านโดยไม่ติดใจอะไร เพื่อให้ดำเนินการขั้นตอนต่อไปได้ เช่น เสนอ ครม. สมานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) การจ้างออกแบบรายละเอียด จ้างที่ปรึกษาเปิดประมูลก่อสร้าง เป็นต้น

ตะลึง ! ไม่มีผลตอบแทนการเงิน

“ผลการศึกษาในภาพรวมของโครงการจะไม่มีผลตอบแทนด้านการ

เงิน หรือ FIRR เพราะประเมินไม่ได้ มีแต่ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจหรือ EIRR อยู่ที่ 11.68% หากไม่รวมการพัฒนาเมืองและกระจายความเจริญด้านเศรษฐกิจอยู่ที่ 8% ต่ำกว่าเกณฑ์ของสภาพัฒน์ ซึ่งเมื่อพิจารณาโครงการขนาดใหญ่ทั่วไปต้องเกิน 12% ยังไม่รู้ว่าจะบอร์ดสภาพัฒน์จะมีความเห็นต่อโครงการนี้ยังงัย”

แหล่งข่าวกล่าวอีกว่า สาเหตุที่ทำให้ผลตอบแทนด้าน EIRR ต่ำ เนื่องจากบริษัทที่ปรึกษาได้ทบทวนผลศึกษาของจีนใหม่ จากเดิมกำหนด EIRR ไว้อยู่ที่ 14.16% โดยปรับประมาณการผู้โดยสารใหม่ให้สอดคล้องกับความเป็นจริงมากขึ้น ในปี 2564 ซึ่งเป็นปีแรกเปิดบริการอยู่ที่ 5,300 เที่ยวคน/วัน จากนั้นจะเพิ่มขึ้นเป็น 16,000 เที่ยวคน/วันในปี 2574

ค่าเวนคืน 1.3 หมื่นล้าน

สำหรับกรอบวงเงินลงทุนโครงการ จำนวน 179,412 ล้านบาท จะรวมค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภควงเงินกว่า 13,000 ล้านบาทด้วย แยกตามสัญญา งาน จำนวน 2 สัญญา ได้แก่ 1.สัญญาก่อสร้างงานโยธาด้านโครงสร้างพื้นฐาน วงเงิน 122,593 ล้านบาท 2.สัญญาออกแบบ ควบคุมการก่อสร้างและงานระบบราง อาณัติสัญญาณ ตัวรถ ใช้เทคโนโลยีจีน วงเงิน 43,748 ล้านบาท

“ค่าเวนคืน 13,000 ล้านบาท จะจ่ายเฉพาะเวนคืนที่ดินเพียงเล็กน้อย เพราะส่วนใหญ่สร้างไปตามแนวรถไฟเดิม จะมีบางช่วงที่เวนคืนเพื่อให้ได้รัศมีโค้งเพราะรถวิ่งด้วยความเร็วสูง 250 กม./ชม. ทั้งโครงการมีค่าเวนคืนเฉพาะที่ดินประมาณ 700 ล้านบาท ส่วนที่เหลือเป็นค่ารื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคในแนวเส้นทาง เช่น ท่อน้ำมันระยะทางประมาณ 36 กม. ช่วงคลอง 1-คลองพุทรา เป็นต้น”

จินคิดค่าออกแบบ 1.8 พันล้าน

แหล่งข่าวกล่าวอีกว่า อย่างไรก็ตามหากโครงการได้รับอนุมัติแล้ว จะจ้างจีนมาออกแบบ โดยคาดว่าจะใช้บุคลากรจีนประมาณ 200 คน และจ้างคุมงานก่อสร้างโครงการ อีกประมาณ 40-50 คน และคนไทยอีกประมาณ 200 คน ซึ่ง

กรอบวงเงินค่าจ้างออกแบบในเบื้องต้นอยู่ที่ 1,824 ล้านบาท จะทยอยจ่ายตามงวดงาน โดยแบบรายละเอียดช่วงแรก 3.5 กม.ใกล้จะแล้วเสร็จ ขณะนี้มีความก้าวหน้าแล้ว 95%

นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า โครงการนี้รัฐบาลไทยลงทุน 100% แต่เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับจีน จึงต้องใช้ระบบเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงจากจีนและจ้างจีนออกแบบรายละเอียดและคุมงานก่อสร้าง ซึ่งจะมีมูลค่างานส่วนของจีนประมาณ 4 หมื่นล้านบาท ที่เหลือเป็นส่วนของการก่อสร้างซึ่งไทยจะเป็นผู้ประมูล และใช้ผู้รับเหมาก่อสร้างไทยเป็นหลัก ส่วนแหล่งเงินลงทุนทางการกระทรวงการคลังจะเป็นผู้พิจารณา จะมาจากหลายแหล่ง และอาจจะใช้เงินกู้จากจีนบางส่วน ด้านงานระบบ อยู่ระหว่างการเจรจาและพิจารณาเงื่อนไขด้านดอกเบี้ยจากจีน

“ตอนนี้พิจารณาแบบงานโยธาก่อน หลัง ครม.อนุมัติให้ดำเนินโครงการ จะนำไปสู่ขั้นตอนต่าง ๆ คือ จ้างจีนออกแบบประกวดราคาก่อสร้าง ซึ่งจะดำเนินการตามขั้นตอนปกติหรือวิธีพิเศษหรือไม่ อยู่ที่ไทม์ไลน์และนโยบาย เพื่อให้โครงการเริ่มสร้างในปีนั้นในช่วงแรกสถานีกลางดง-ปางอโศก 3.5 กม. ส่วนการเดินทางยังไม่มีการพิจารณาจะเป็นรูปแบบไหน แต่ยังไงจีนต้องเป็นพี่เลี้ยงไทยแน่นอน เพราะเป็นระบบเทคโนโลยีของจีน”