



ไขข้อสงสัย

รถไฟความเร็วสูงไทย – จีน

ในช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมาจนถึงวันนี้ ประเด็นหนึ่งที่มีความสนใจและพูดถึงกันมากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในโลกสังคมออนไลน์ คงหนีไม่พ้นโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมา ที่ไทยและจีนได้มีความตกลงร่วมกันในการพัฒนาเส้นทางดังกล่าว **พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี** ซึ่งได้พบหารือกับ **นายหลี่ เค่อเฉียง นายกรัฐมนตรี** ของจีน เกี่ยวกับการซื้อขายผลผลิตทางการเกษตร และการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งทางรถไฟตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 เมื่อช่วงปลายปี 2557 ณ กรุงปักกิ่ง และได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีน เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557 ที่ทำเนียบรัฐบาล

ความร่วมมือภายใต้ MOU รัฐบาลไทย และจีนจะร่วมกันดำเนินการก่อสร้างรถไฟ

ทางคู่ ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร เส้นทางหนองคาย-โคราช-แก่งคอย-ท่าเรือมาตาพุด และเส้นทางแก่งคอย-กรุงเทพฯ รวมระยะทาง 873 กิโลเมตร แบบรัฐบาลต่อรัฐบาล โดยฝ่ายไทยเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด ซึ่งผลการประชุมร่วมกันมาอย่างต่อเนื่องตลอด 2 ปีครึ่ง จนถึงขณะนี้รวม 18 ครั้ง ได้ข้อสรุปจะก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมา-หนองคาย ระยะทางประมาณ 603 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 ระยะ โดยเริ่มก่อสร้างเส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร ก่อน และจะดำเนินการในช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ระยะทาง 350 กิโลเมตร หลังจากที่ได้มีการลงนามในระยะแรกแล้ว

โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 4 ช่วง ได้แก่ **ช่วงที่ 1** กลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร **ช่วงที่ 2** ปากช่อง-คลองขนานจิตร ระยะทาง 11 กิโลเมตร **ช่วงที่ 3** แก่งคอย-โคราช ระยะทาง 119.5

กิโลเมตร และ**ช่วงที่ 4** กรุงเทพ-แก่งคอย ระยะทาง 119 กิโลเมตร แต่เนื่องจากการดำเนินการโครงการฯ มีปัญหาและอุปสรรคหลายประการ โดยเฉพาะข้อจำกัดทางกฎหมาย ส่งผลกระทบต่อการขับเคลื่อนโครงการฯ และกรอบระยะเวลาการดำเนินการ อีกทั้งการดำเนินโครงการในรูปแบบรัฐต่อรัฐจำเป็นต้องยกเว้นการปฏิบัติตามกฎระเบียบบางเรื่อง และจะต้องดำเนินการด้วยความรอบคอบ โปร่งใส มีประสิทธิภาพ และสามารถเร่งรัดการดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว จึงจำเป็นต้องกำหนดขั้นตอนและหลักเกณฑ์วิธีการไว้เป็นกรณีพิเศษ

หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ จึงได้ใช้มาตรา 44 เพื่อแก้ปัญหาคอขวดที่ทำให้การก่อสร้างไม่สามารถเดินหน้าต่อไปได้ โดยให้ รฟท. ทำสัญญาจ้างรัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นตัวแทนของจีนที่มีประสบการณ์ตรงด้านการพัฒนารถไฟความเร็วสูงที่ได้รับการรับรองคุณภาพและประสิทธิภาพจาก National Development and Reform Commission (NDRC) เพื่อดำเนินการออกแบบรายละเอียด และควบคุมการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร โดยยกเว้นการบังคับใช้



กฎหมายว่าด้วยการประกอบวิชาชีพวิศวกรและสถาปนิก แต่เพื่อประโยชน์ในการควบคุมคุณภาพและประสิทธิภาพ กระทรวงคมนาคมได้ประสานให้สภาวิศวกรและสภาสถาปนิกจัดให้มีหลักสูตรฝึกอบรมและทดสอบแก่นักวิชาการของจีน และให้ยกเว้นการบังคับใช้กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อจัดจ้างและการพัสดุ

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้แถลงข้อมูลประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของหลายภาคส่วนเกี่ยวกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นการสร้างอนาคตของประเทศที่จะทำให้เกิดการพัฒนา และปฏิรูประบบคมนาคมขนส่งโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมให้การเดินทางโดยรถไฟมีความสะดวก รวดเร็ว ในขณะที่เดียวกันจะทำให้เกิดการเจริญเติบโตของเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง

สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา ได้กำหนดกรอบวงเงินลงทุนในเบื้องต้น 179,413 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ แบ่งสัญญาการก่อสร้างออกเป็น 2 ส่วน คือ **สัญญาที่ 1** ครอบคลุมงานโยธากรอบวงเงินลงทุนประมาณ 135,000 ล้านบาท

หรือประมาณ 75% ของมูลค่าโครงการ โดยฝ่ายไทยจะเป็นผู้ดำเนินการจัดจ้างหาผู้รับเหมาก่อสร้าง ใช้วัสดุอุปกรณ์ในประเทศไทย และให้ฝ่ายจีนเข้าร่วมเป็นพี่เลี้ยงและควบคุมการก่อสร้างงานในส่วนนี้ เพื่อให้การก่อสร้างงานโยธาถูกต้องตามมาตรฐานที่ฝ่ายจีนได้ออกแบบไว้ และมีความสอดคล้องกับงานระบบที่ฝ่ายจีนเป็นผู้รับผิดชอบ

สัญญาที่ 2 ครอบคลุมงานออกแบบงานวางระบบราง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร คิดเป็นร้อยละ 25 ของมูลค่าโครงการ ฝ่ายจีนรับผิดชอบการออกแบบและคัดเลือกผู้รับเหมาจีน โดยฝ่ายไทยจะเข้ามาสังเกตการณ์การทำงานของผู้รับเหมาจีน เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของฝ่ายไทย ส่วนการดำเนินการบริหารจัดการขบวนรถไฟ และการซ่อมบำรุง จะจัดตั้งเป็นบริษัทเฉพาะกิจขึ้น ในฐานะรัฐวิสาหกิจของไทย และอาจเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนของไทยและต่างประเทศเข้าร่วมลงทุน ทั้งนี้ **สิทธิประโยชน์การพัฒนาพื้นที่สองข้างทางรถไฟ ความเร็วสูงและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี** เป็นของประเทศไทยทั้งหมด

สำหรับวิศวกรและสถาปนิกจำเป็นต้องใช้ของฝ่ายจีน เพื่อให้สัมพันธ์กับระบบรถไฟฟ้า ระบบรางและอาณัติสัญญาณ โดยให้วิศวกรของไทยเข้าไปร่วมในทุกขั้นตอนเพื่อให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูง ซึ่งเมื่อเริ่มเปิดเดินรถตั้งแต่วันแรก จะใช้พนักงานขับรถไฟเป็นคนไทย ที่ผ่านมาแล้วว่าจะยังไม่ได้เริ่มโครงการแต่ได้มีการส่งบุคลากรของไทยไปร่วมฝึกอบรมและถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ประเทศจีนแล้วกว่า 250 คน ส่วนวิศวกรและสถาปนิกของจีนที่จะเข้ามาทำงานในไทยต้องผ่านการฝึกอบรมให้มีความรู้เกี่ยวกับระเบียบ กฎหมาย และจรรยาบรรณวิชาชีพ รวมถึงลักษณะทางกายภาพของประเทศไทย เพื่อให้การออกแบบและดำเนินการโครงการมีมาตรฐานด้านความปลอดภัย ซึ่งขณะนี้กระทรวงคมนาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) สภาวิศวกร และสภาสถาปนิก อยู่ระหว่างจัดเตรียมหลักสูตรเพื่อฝึกอบรมให้ความรู้และทดสอบกับวิศวกรจีน โดยการยกเว้นใบอนุญาตประกอบวิชาชีพให้วิศวกรและสถาปนิกจีนเป็นการยกเว้นให้เฉพาะโครงการฯ นี้เท่านั้น