



ประธานรัฐวิสาหกิจใหม่

“ประยุทธ์ จันทร์โอชา”

รถไฟไทย-จีนเชื่อมโลก

2

‘บิ๊กตู่’ ประธานรัฐวิสาหกิจใหม่ เคลื่อนรถไฟไทยจีน-เชื่อมโลก

กลไกการบริหารจัดการระดับชาติเพื่อพัฒนา**รถไฟความเร็วสูง**



โครงการรถไฟความเร็วสูง สายแรก ในประวัติศาสตร์ กำลังจะเริ่มปักหมุด ในเดือนตุลาคมปีนี้ หากไม่มีอุปสรรคเหตุทางการเมือง คนไทยจะได้ขึ้นรถไฟความเร็วสูงจากกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ในปี 2564 หลังคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติ “โครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-รัฐบาลจีน” ไปเมื่อ 11 กรกฎาคม 2560 โครงการนี้ผ่านการเจรจาระดับผู้นำรัฐบาลมาแล้วไม่น้อยกว่า

3 ครั้ง ผ่านการประชุมระดับรัฐมนตรีกว่า 18 ครั้งในรอบ 3 ปี

รถไฟเชื่อมภูมิรัฐศาสตร์โลก

กระทรวงคมนาคม นำเสนอ ครม.ให้เห็นถึงความสำคัญของโครงการนี้ว่า เส้นทางช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟขนาดทางมาตรฐานช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา-หนองคาย มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียน และสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ปัจจุบันมีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในภูมิภาค



และมีมูลค่าการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวกับไทยสูง ในระดับภูมิภาคระหว่างประเทศ โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของ ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่จะสนับสนุนยุทธศาสตร์ การสร้างประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและ โลจิสติกส์ของภูมิภาค ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและ สังคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้เชื่อมโยงกับโครงการ พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (อีอีซี)

เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟด้านทิศเหนือ-ใต้ของอาเซียน กับจีนตอนใต้ตามแนวเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง เป็น Gateway ของการเป็นประตูกลุ่มประเทศศูนย์กลางด้านการ คมนาคมขนส่งทางบกของประเทศไทย เชื่อมไปสู่กลุ่มประเทศ ที่สำคัญผ่านโครงข่ายทางรถไฟของจีนในอนาคต ซึ่งมีความ สำคัญในด้านของภูมิรัฐศาสตร์โลก (Geopolitics) มีผลต่อ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เป็นเส้นทางการค้า-การลงทุน การท่องเที่ยวเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ไปสู่ การเปิดตลาดใหม่ ๆ ได้อย่างยั่งยืน

ในระดับประเทศ จะเป็นโอกาสการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ของกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่มีระดับสัดส่วนมูลค่าร้อยละ 47 ของ GDP ไปสู่จังหวัดในโครงข่ายในการพัฒนา ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา สระบุรี นครราชสีมา และนำไปสู่เขต จังหวัดขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย กลุ่มจังหวัดใกล้เคียง

ในระยะที่ 2 สนับสนุนและเชื่อมโยงพื้นที่อีอีซี เปิดโอกาส การพัฒนาเมือง การค้า การลงทุน การท่องเที่ยวสู่การกระจาย ความเจริญไปสู่ภูมิภาค ลดการย้ายถิ่นฐาน สร้างงานให้คน ทำงานอยู่กับครอบครัวในสังคมผู้สูงอายุในอีก 5 ปีข้างหน้า

สเปกโครงการ 1.79 แสนล้าน

วงเงินลงทุน 179,413 ล้านบาท ซึ่งไทยจะเป็นผู้ลงทุน ทั้งหมด ระยะทาง 253 กม. สถานียกระดับ 6 สถานี พร้อม ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ สถานีรถไฟเชียงรากน้อย ใช้ระบบรถไฟไฟฟ้า EME 6 ขบวน กำลังขับเคลื่อนสูงสุด 5,200 kW. ความเร็วสูงสุด 250 กม./ชม. ความจุขบวนรถ 600 ที่นั่ง/ขบวน ใช้เวลาเดินทาง กทม.-นครราชสีมา 1 ชม. 17 นาที เปิดให้บริการปีแรก (2564) คาดว่าจะมีปริมาณ ผู้โดยสาร ประมาณ 5,310 คน-เที่ยว/วัน และเพิ่มขึ้นเป็น 26,830 คน-เที่ยว/วัน ในปี 2594 รถออกทุก 90 นาที

รายละเอียดวงเงินลงทุน ประกอบด้วย 1.ค่าจัดกรรมสิทธิ์ ที่ดินและค่าร้อยละ 13,069.60 ล้านบาท 2.ค่าก่อสร้างงานโยธา 122,593.92 ล้านบาท 3.งานระบบไฟฟ้า (M&E) 34,078.38 ล้านบาท 4.จัดหาตู้รถไฟ 4,480 ล้านบาท 5.ค่าจ้างที่ปรึกษา 5,461.34 ล้านบาท รวม 179,683.24 ล้านบาท

สำหรับอัตราค่าโดยสาร สถานีกลางบางซื่อ-นครราชสีมา 535 บาท, บางซื่อ-ปากช่อง 393 บาท, บางซื่อ-สระบุรี 278 บาท, บางซื่อ-พระนครศรีอยุธยา 195 บาท

ภาระของฝ่ายไทย คือหาเงินกู้ทั้งใน-ต่างประเทศ ขึ้นอยู่กับเงื่อนไข เพื่อลงทุนทั้งโครงการ 100% ทั้งนี้ ในสัญญาที่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างด้านโยธา ใช้การประกวดราคาตามระเบียบไทย บริษัทผู้รับจ้างไทย

ภาระของฝ่ายจีน ประกอบด้วย 3 งานด้านการออกแบบ, การควบคุมงานโยธา, งานระบบรถไฟและการฝึกอบรม ทั้งนี้ วิศวกรไทยจะเข้ามามีส่วนร่วมด้วยเพื่อให้เกิดการถ่ายทอด เทคโนโลยี การเดินรถและซ่อมบำรุง จะมีการจัดตั้งบริษัท เฉพาะกิจ (SPV) ในฐานะรัฐวิสาหกิจของไทยเพื่อดำเนินงาน

พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ยืนยันว่า “จะไม่มีการให้สิทธิประโยชน์สองข้างทางกับจีน ไทยจะเป็น ผู้พัฒนาพื้นที่และได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาทั้งหมด ร.ฟ.ท.จะเป็นผู้เดินรถ มุ่งเน้นการใช้วัสดุภายในประเทศเป็นหลัก โดยได้มีการหารือกับจีนเพื่อเปรียบเทียบคุณสมบัติวัสดุ ให้สามารถเทียบเคียงวัสดุที่มีการผลิตภายในประเทศ”

ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

สำหรับปัจจัยสนับสนุนความสำเร็จของโครงการ ทั้งสภาพัฒน์ - สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ชงข้อ วิเคราะห์ มาว่า ขึ้นอยู่กับการพัฒนาเมืองและการพัฒนาพื้นที่ รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development :TOD) ตลอดแนวเส้นทาง เช่น บริเวณ สถานีสระบุรี 90 ไร่, สถานีปากช่อง 541 ไร่, สถานีนครราชสีมา 272 ไร่

เกิดการพัฒนาศูนย์กลางด้านการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบราง, มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการเดินทางเชื่อม ต่อระหว่างสถานีรถไฟความเร็วสูง กับพื้นที่ที่รถไฟความเร็ว สูงผ่าน มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูงที่เป็นธรรม และการ พัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

ผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจในเชิงกว้าง (Wider Economic Benefit) จากผลการศึกษาของ ร.ฟ.ท. คาดว่าการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ สถานีจะมีอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนเฉลี่ยประมาณ 8% แต่หากรวมกับผลตอบแทนที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนา 2 ข้างทาง ด้วยจะทำให้มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจประมาณ 12%

“บิ๊กตุ๋” นั่งประธานบอร์ดรัฐวิสาหกิจใหม่

แหล่งข่าวจากทำเนียบรัฐบาล กล่าวว่า ในการประชุม ครม. นั้นได้พิจารณาข้อเสนอจากกระทรวงคมนาคมที่ระบุถึงเหตุผล ที่จะต้องมีบอร์ดและรัฐวิสาหกิจใหม่ ขึ้นมากำกับโครงการนี้ โดยเฉพาะ เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นโครงการ ขนาดใหญ่ มีโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศ/ระหว่าง รัฐบาล (G2G) เป็นโครงการที่สำคัญ ซึ่งดำเนินการเป็นครั้งแรกในประเทศ ใช้เทคนิคขั้นสูง ต้องเจรจาการเดินรถร่วม 3 ประเทศในอนาคต จึงต้องมีหน่วยงานใหม่เทียบเท่ารัฐวิสาหกิจ ขึ้นมาดำเนินการแทนการรถไฟแห่งประเทศไทย

ดังนั้น เพื่อความคล่องตัวให้การพัฒนารถไฟความเร็วสูง



ตอบสนองการพัฒนาประเทศให้เกิดประโยชน์สูงสุด ประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย มีเรื่องที่ต้องบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานในหลายกระทรวง จึงเห็นสมควรจัดตั้งกลไกการบริหารจัดการระดับชาติเพื่อการพัฒนาพลังงานไฟฟ้าความเร็วสูง เหมือนกรณีการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้มีคณะกรรมการระดับชาติ (บอร์ด) นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ให้มีคณะกรรมการบริหารโครงการ ควบคุมคณะกรรมการพัฒนาเมืองและการสร้างมูลค่าเพิ่มของรถไฟฟ้าความเร็วสูง และให้มีสำนักงานคณะกรรมการการพัฒนาพลังงานไฟฟ้าความเร็วสูง อยู่ภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี (กราฟิกประกอบ)