



รถไฟความเร็วสูง บนกระแสน้ำเปลี่ยนการเมือง



ถึงวันนี้ โครงการรถไฟความเร็วสูง อยู่ในจุดที่ใกล้เคียงความจริงมากที่สุดแล้ว

ปรากฏข้อมูล ข้อเท็จจริง รายละเอียดเกี่ยวกับโครงการมากขึ้น

และมองไปข้างหน้า ยังมีความท้าทายรออีกมาก โดยเฉพาะคลื่นลมการเมืองหลังการเลือกตั้ง

1. การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงในยุค คสช. แตกต่างจากการผลักดันกฎหมายกู้เงิน 2 ล้านล้านบาท ในยุครัฐบาลยิ่งลักษณ์

ในยุครัฐบาลยิ่งลักษณ์ สิ่งที่ทำให้ถูกดำเนินคดี คือ การออกกฎหมายกู้เงิน 2 ล้านล้านบาท โดยจะไม่นำเข้าไปอยู่ในระบบงบประมาณแผ่นดิน อ้างว่าจะเอาไปทำโครงการสารพัด ดีตัวเลขคร่าวๆ รวมๆ ของแต่ละโครงการ แถมยังทำกฎหมายปลายเปิดเอาไว้ว่า อาจโยกย้ายงบประมาณระหว่างโครงการต่างๆ ได้อีกด้วย

พูดง่ายๆ แต่ละโครงการ อาจใช้งบมากกว่าที่อ้างไว้ในกระดาษ และอาจไปดึงงบโครงการอื่นมาโปะแทน บางโครงการก็อาจมีแค่ในกระดาษ หรือสุดท้าย ก็อาจไม่ครบถ้วนเหมือนในกระดาษ

ประเด็นที่ถูกวิพากษ์วิจารณ์ ต่อต้าน และติดไปมากที่สุดในที่สุด คือ การกู้เงินด้วยวิธีการที่ผิดวินัยการคลังร้ายแรง

ไม่ใช่ต่อต้านทุกโครงการที่ถูกม็อบรวมมาอ้างในการขอกู้ครั้งนั้น

ดังจะเห็นได้ว่า หลายๆ โครงการ ก็ดำเนินการก่อสร้างไปเยอะแล้วในยุคนี้ โดยที่ไม่จำเป็นต้องกู้เงิน 2 ล้านล้านบาทแบบเหมารวมมาทั้งเซ่ง เหมือนยุคที่แล้ว เช่น รถไฟฟ้าทางคู่หลายช่วงทาง เป็นต้น

2. เมื่อวันที่ 11 ก.ค. 2560 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ -นครราชสีมา ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีน ข้อมูลรายละเอียดที่น่าสนใจ อาจสรุปได้ ดังนี้

2.1 กรม. อนุมัติอะไร?

อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ในวงเงิน 179,413 ล้านบาท

ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (ปีงบประมาณ 2560-2563)

ดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างงานโยธาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) หรือการจัดจ้างลักษณะอื่นๆ ตามระเบียบ ร.ฟ.ท. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ระเบียบกรมบัญชีกลาง มติคณะรัฐมนตรี และระเบียบราชการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.2 ให้เอางบประมาณมาจากไหน?

โครงการนี้ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งหมด

โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือ กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

พูดง่ายๆ ว่า ให้จัดสรรจากงบประมาณแผ่นดิน ซึ่งต้องเป็นไปตามกรอบวินัยการคลัง หรือถ้าไม่เพียงพอ ก็ให้กู้เงินภายในประเทศเพื่อนำมาลงทุนในโครงการ โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน ซึ่งก็ต้องอยู่ในกรอบวินัยการคลังอีกนั่นเอง

และถ้าใช้เงินกู้ คนที่จะกู้ก็คือ ร.ฟ.ท. (คลังค้ำประกันเงินกู้ให้) ก็เห็นควรอนุญาตให้ ร.ฟ.ท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 39 (4) ตามกฎหมายปกตินั่นเอง

2.3 ให้นำเสนอเรื่องต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) ด้วย

ในฐานะผู้ทำหน้าที่รัฐสภาในขณะนี้ เพื่อให้พิจารณาตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 พ.ย. 2558 และมาตรา 178 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งกำหนดให้การกระทำสัญญาที่อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการค้าหรือการลงทุนของประเทศอย่างกว้างขวาง จะต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภา ก่อนดำเนินการให้มีผลผูกพันต่อไป

3. ตัวโครงการรถไฟความเร็วสูง มีรายละเอียดน่าสนใจอย่างไร?

โครงการนี้ มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ จะเป็นจุดเริ่มต้น



ของการใช้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ นำไปสู่โอกาสทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ส่งผลต่อเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและระหว่างประเทศ

3.1 โครงการช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ-โคราช ระยะทางรวม 253 กิโลเมตร

ประกอบด้วย 6 สถานี เริ่มต้นที่สถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง และสิ้นสุดที่สถานีนครราชสีมา

และมีศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถตั้งอยู่บริเวณสถานีรถไฟเชิงรอกน้อย

ปลายปี 2564 จะเริ่มเปิดให้บริการ โดยใช้ระยะเวลาการเดินทางจากสถานีกลางบางซื่อถึงสถานีนครราชสีมา ประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที

ใช้รถโดยสารที่มีความจุของขบวนรถ 600 ที่นั่ง / ขบวน ความเร็วสูงสุด 250 กม./ชม.

อัตราค่าโดยสาร 80 บาท +1.8 บาท/คน/กิโลเมตร ยกตัวอย่าง กรุงเทพฯ-สระบุรี จะคิดค่าโดยสาร 278 บาท กรุงเทพฯ-ปากช่อง 393 บาท, กรุงเทพฯ-นครราชสีมา 535 บาท เป็นต้น

นำคิดว่า ถึงปี 2564 ทางเลือกในการเดินทางและราคาในการเดินทางโดยเปรียบเทียบจะเป็นอย่างไร เช่น ค่าเครื่องบินจะขึ้นไปเป็นเท่าไร? ค่ารถทัวร์จะขึ้นไปเป็นเท่าไร? ค่าน้ำมัน+ค่าผ่านทางมอเตอร์เวย์ที่กำลังสร้างเท่าไร? ฯลฯ จะทำให้คนตัดสินใจใช้รถไฟความเร็วสูงอย่างไร?

นอกจากนี้ ค่าโดยสารรถไฟทางคู่ที่พัฒนากันอยู่ในวันนี้ จะช่วยให้ใช้เวลาเดินทางเร็วขึ้น ค่าโดยสารถูกกว่ารถไฟความเร็วสูง ก็จะเป็นอีกปัจจัยในการตัดสินใจเดินทางด้วยหรือไม่?



3.2 ในรายละเอียดการพิจารณาผลศึกษาโครงการ ระบุว่า จะเป็นการเชื่อมโยงโอกาสการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯและปริมณฑล ไปสู่จังหวัดในโครงข่ายใน

การพัฒนา ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา สระบุรี นครราชสีมา ในระยะแรก

และนำไปสู่เขตจังหวัดขอนแก่น อุรธานี และหนองคาย ในระยะต่อไป

จะเป็นการเปิดโอกาสด้านการพัฒนาเมือง การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว นำไปสู่การกระจายความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างทั่วกระโดดและยั่งยืน รวมทั้งสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เชื่อมโยงกับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลดการย้ายถิ่นฐาน สร้างงานในพื้นที่ และเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้คนทำงานยังคงอยู่อาศัยกับครอบครัวในสังคมผู้สูงอายุ ในอีก 5 ปีข้างหน้า

จะนำไปสู่การเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงและเชื่อมโยงกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ผ่านสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งจะสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งทางบกของประเทศไทยในกลุ่มประเทศอาเซียนที่จะเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายคมนาคม One Belt One Road เชื่อมไปสู่กลุ่มประเทศที่สำคัญผ่านโครงข่ายสาธารณรัฐประชาชนจีนในอนาคต เป็นคู่ทางการค้าการลงทุน การท่องเที่ยว ให้แก่นักธุรกิจของไทย ผู้ประกอบการขนส่ง เกษตรกร เชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ไปสู่การเปิดตลาดใหม่ๆ ได้อย่างยั่งยืน

3.3 ผลประโยชน์จากโครงการ

ผลประโยชน์ทางตรง ได้แก่ มูลค่าของการประหยัดเวลาในการเดินทาง มูลค่าของการประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถ มูลค่าการประหยัดจากการกำจัดมลพิษ มูลค่าความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุที่ลดลง

ผลประโยชน์ทางอ้อม ได้แก่ ผลจากการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคด้วยรถไฟความเร็วสูง ทำให้เกิดการกระจายการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมจากส่วนกลางไปยังพื้นที่ส่วนภูมิภาค เป็นการพัฒนาเมืองอย่างทั่วกระโดด โดยเฉพาะต่อระบบเศรษฐกิจของเมืองในพื้นที่โครงการ 4 จังหวัดแรก ได้แก่ ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา สระบุรี และนครราชสีมา และพื้นที่โดยรอบสถานี

และเมื่อโครงข่าย มีความสมบูรณ์ทั้งระบบจะเกิดการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคอาเซียนกับสาธารณรัฐประชาชนจีน และส่งผลให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค จะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้าชายแดนด้วย

ผลการวิเคราะห์ผลประโยชน์ของโครงการ ทั้งทางตรงและทางอ้อม (Project Benefit) ถือว่าโครงการความร่วมมือมีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ คู่มากับการลงทุนเพื่อสร้าง



ประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่ส่วนรวม

3.4 การประเมิน EIRR (Economic Internal Rate of Return)

นายกอบศักดิ์ ภูตระกูล ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีเปิดเผยว่า การประเมินผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (EIRR) ที่จะเกิดขึ้นจากโครงการดังกล่าว อยู่ที่ 8.56% และหากคำนึงถึงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจโดยกว้าง ได้แก่ การพัฒนาเมืองบริเวณรอบสถานีจะทำให้ EIRR อยู่ที่ 11.68%

โครงการนี้ถือเป็นการปฏิรูประบบรถไฟครั้งสำคัญในเชิงยุทธศาสตร์ ภูมิเศรษฐศาสตร์ หากไม่ดำเนินการโครงการนี้จะทำให้ประเทศไทยเสียโอกาสสำคัญที่จะเชื่อมโยงเข้าสู่โครงข่ายการคมนาคมสายใหม่ของจีนที่เชื่อมโยงจากยุโรป-เอเชีย-เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นทางรถไฟระยะทางรวม 53,700 กิโลเมตร โดยขณะนี้ได้ดำเนินการไปแล้ว 50% ซึ่งถ้าไทยไม่ก่อสร้างเส้นทางสายนี้ โอกาสที่ประเทศไทยจะเชื่อมโยงเข้ากับโครงข่ายดังกล่าวก็จะหายไปจะทำให้ประเทศไทยตกขบวนได้ ทำให้เราไม่ได้รับโอกาสทางเศรษฐกิจที่เหมาะสม

“เส้นทางนี้ จะเชื่อมต่อไปถึงจีนเป็นระยะทาง 1,800 กิโลเมตร โดยเป็นเส้นทางในประเทศไทย 647 กิโลเมตร เส้นทางใน สปป.ลาว 440 กิโลเมตร และเส้นทางในจีน 777 กิโลเมตร” ผู้ช่วยรัฐมนตรีให้ข้อมูลเพิ่มเติม

3.5 การก่อสร้าง

จากการสืบค้นข้อมูลเพิ่มเติม ทราบว่า ในขั้นตอนการก่อสร้าง ฝ่ายไทยจะเป็นผู้ดำเนินงาน 75% ได้แก่ งานโยธา และงานด้านแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลัง ใช้ผู้รับเหมาคนไทย และใช้วัสดุและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศไทย วงเงินประมาณ 130,000 ล้านบาท ซึ่งจะเปิดประมูลงานต่อไป

ฝั่งจีนจะดำเนินงานประมาณ 25% ได้แก่ ระบบราง ระบบรถไฟไฟฟ้า และอาณัติสัญญาณ วงเงินประมาณ 40,000 ล้านบาท ในวงเงิน 1.79 แสนล้านบาทนั้น รวมทั้งหมด ทั้งราง ระบบไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ตัวขบวนรถ ฯลฯ

โดยการดำเนินงานก่อสร้าง จะแบ่งเป็น 4 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 สถานีกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม.

ตอนที่ 2 ปากช่อง-คลองขนานจิตร ระยะทาง 11 กม.

ตอนที่ 3 แก่งคอย-นครราชสีมา ระยะทาง 110 กม.

ตอนที่ 4 กรุงเทพฯ-แก่งคอย ระยะทาง 110 กม.

4. ความท้าทายในคลื่นลมการเมือง ระยะต่อไป

โครงการนี้ จะไม่คุ้มค่าเลย หากสร้างแค่เพียงไปถึงนครราชสีมา เพราะผลประโยชน์เกี่ยวกับความเชื่อมโยงในระหว่างประเทศ จะหายไปหมดเลย

ความท้าทายที่สำคัญ คือ จะเริ่มดำเนินการช่วงที่สอง คือ นครราชสีมา-หนองคาย ได้เมื่อไหร่ จึงจะเกิดความต่อเนื่องสมบูรณ์ของโครงการ ซึ่งถ้าเน้นช้า ผ่านไปจนถึงรัฐบาลที่มาจากการเลือกตั้ง หากการเมืองเปลี่ยนขั้ว ความต่อเนื่องของโครงการจะเกิดขึ้นหรือไม่?

เรามีตัวอย่างการก่อสร้างที่ไม่เชื่อมต่อ และเกิดความเสียหาย เสียโอกาส เป็นตัวอย่างแล้ว คือ รถไฟฟ้าสายสีม่วงกับสีน้ำเงินในกรุงเทพฯ

นอกจากนี้ ควรจะเร่งออกกฎหมายที่จะจัดการผลประโยชน์อันเกิดจากโครงการโครงสร้างพื้นฐานของรัฐที่ทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้น แล้วมีคนที่ได้รับสัมหล่น เช่น คนที่อยู่ใกล้สถานี ในต่างประเทศ อาทิ ญี่ปุ่นจะเก็บภาษีพิเศษจากคนที่ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา เรียกว่า (Value Capture) เป็นการป้องกันการเก็งกำไร และดึงผลประโยชน์ที่เป็นธรรมกลับคืนแก่ส่วนรวม

และความท้าทายที่สำคัญ คือ การเร่งมาตรการเพื่อให้เกิดการพัฒนาเชื่อมโยง ใช้ประโยชน์จากรถไฟความเร็วสูงที่กำลังจะเกิดขึ้น ผู้โดยสารจะมาจากไหน ที่พักอาศัยจะอยู่ตรงไหน การพัฒนาเมือง การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์แวดล้อม การลงทุนธุรกิจที่ต่อเนื่อง จะทำอย่างไร?

ควรเร่งทำให้เกิดรูปธรรม จะยังเป็นตัวเร่งให้เกิดการลงทุนและการพัฒนาในปัจจุบันด้วย

สันติสุข มະโรจศิริ