



รถไฟไทย-จีน ขาดทุนเพื่ออนาคต?

กมล หงษ์ทอง

นับได้เกือบหนึ่งเดือนแล้วที่

พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ตัดสินใจใช้อำนาจมาตรา 44 เพื่อเร่งเครื่องโครงการรถไฟไทย-จีน รวมถึงทะลวงปัญหาต่างๆ ที่ทำให้โครงการล่าช้า ท่ามกลางเสียงคัดค้านอันอื้ออึงจากหลายฝ่าย ทว่าที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ตัดสินใจกดปุ่มเดินหน้าโครงการอย่างเต็มที่ไม่กี่วัน หลังจากประชุมร่วมไทย-จีน ครั้งที่ 19 จึงเป็นที่น่าสนใจของสังคมว่าหากภาพยโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นนี้จะมียหน้าตาและรูปแบบอย่างไรในมือของรัฐบาลชุดนี้

แต่ที่แน่ๆ เราคงไม่ต้องรอให้ประเทศไทยปราศจากถนนลูกรัง ก่อนที่จะเริ่มโครงการรถไฟความเร็วสูงอีกแล้ว และอธิบดีกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ได้ออกมายืนยันแล้วว่าถนนลูกรังชนบทของ ทช. ต้องหมดไปภายในปี 2562 ก่อนโครงการรถไฟความเร็วสูงเสร็จภายในปี 2564 อย่างแน่นอน

โครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นนี้ เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางรถไฟความเร็วสูงช่วงคุนหมิง-เวียงจันทน์ ซึ่งจะเชื่อมต่อไปประเทศไทยที่ จ.หนองคาย โดยมีจุดหมายปลายทางที่กรุงเทพมหานคร และเชื่อมกับระบบรางเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรืออีอีซี ทำเรือมาบตาพุด รวมระยะทางทั้งสิ้นเกือบ 1,000 กิโลเมตร อีกทั้งยังเป็นส่วนหนึ่งของแผนเมกะโปรเจกต์รถไฟ





เชื่อมภูมิภาค อย่างโครงการ
สิงคโปร์-คุนหมิง เรลลิงก์
ซึ่งขณะนี้มาเลเซียและ
สิงคโปร์ อยู่ระหว่าง
ดำเนินการก่อสร้าง
รถไฟไฮสปีดเชื่อมต่อ
กัน คาดว่าจะแล้ว
เสร็จในปี 2569
ใช้เวลาเพียง
90 นาทีในการ
เดินทาง สอดคล้อง
กับโครงการทางคู่ของไทยที่
อัปเดตรอไว้แล้วช่วงหาดใหญ่-ปาดัง
เบซาร์

อย่างไรก็ตาม โครงการรถไฟ
ความเร็วสูงไทย-จีนเส้นทางกรุงเทพฯ-
หนองคาย ตอนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-
นครราชสีมา วงเงิน 1.79 แสนล้าน
บาท ระยะทาง 253 กิโลเมตร คาดว่า
จะใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 4 ปี ก่อนเปิด
ให้บริการช่วงปลายปี 2564 โดยที่การ
รถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จะเป็น
ผู้เดินรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางนี้เอง
ตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการ ประกอบด้วย
สถานียกระดับจำนวน 6 สถานี ได้แก่
สถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง
สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานี
ปากช่อง และสถานีนครราชสีมา โดยมี
ศูนย์ซ่อมและควบคุมการเดินรถ
(Depot) อยู่ที่บริเวณสถานีรถไฟเชียงใหม่
รายน้อย

ขณะที่ อาคม เติมพิทยาไพสิฐ
รมว.คมนาคม ยืนยันว่าไทยลงทุน
โครงการนี้เอง 100% แบ่งเป็น 2
สัญญา ประกอบด้วย สัญญา 1 : งาน
ก่อสร้างด้านโยธา ดำเนินการโดยฝ่าย
ไทยทั้งหมด โดยใช้การประกวดราคา
ตามระเบียบไทย (ผู้รับจ้างไทย) คิด
เป็น 75% ของวงเงินโครงการ และ
สัญญา 2 : ประกอบด้วย 3 สัญญา
ย่อย คิดเป็น 25% ของมูลค่าโครงการ
ได้แก่ สัญญา 2.1 : งานด้านการ
ออกแบบ สัญญา 2.2 : การควบคุม
งานโยธา และสัญญา 2.3 : งานระบบ

รถไฟและการฝึกอบรม

ทั้งนี้ รัฐบาลตั้งเป้าจะลงนาม
สัญญาที่ 2.1 และ 2.2 ภายในเดือน
ก.ย.นี้ เพื่อเริ่มต้นก่อสร้างโครงการช่วง
แรก 3.5 กิโลเมตร ภายในเดือน
ต.ค.ก่อนเปิดประมูลการก่อสร้างช่วงที่
2 ปากช่อง-คลองขนานจิตร ระยะทาง
11 กิโลเมตร ภายในเดือน ธ.ค. และ
จะทยอยประมูลการก่อสร้างอีก 2 ช่วง
คือ ช่วงแก่งคอย-นครราชสีมา ระยะ
ทาง 119.5 กิโลเมตร และช่วง
แก่งคอย-บางซื่อ ระยะทาง 119
กิโลเมตร ส่วนด้านดำเนินการระหว่าง
ไทยและจีนแบ่งเป็น งานสัญญา EPC
RAILWAY SYSTEMS ได้แก่ งาน
ออกแบบรายละเอียดงานโยธา
ควบคุมงานโยธา ติดตั้งและจัดหา
ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวน
รถให้ฝ่ายจีนดำเนินการ

ส่วนงานการเดินรถและซ่อมบำรุง
กำหนดให้มีการจัดตั้งบริษัทเฉพาะกิจ
(SPV) ในฐานะรัฐวิสาหกิจของไทยเพื่อ
ดำเนินงานเดินรถและซ่อมบำรุง
สำหรับผลตอบแทนทางเศรษฐกิจช่วง
กรุงเทพฯ-นครราชสีมา อยู่ที่ 8.56%
แต่หากคำนวณผลตอบแทนระยะ
กรุงเทพฯ-หนองคาย อยู่ที่ 11.45%
รวมถึงมีผลตอบแทนทางการเงิน (FIR
R) อยู่ที่ 2.5% จะเป็นการเชื่อมโยง
โอกาสการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ
ของกรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่มีระดับ
สัดส่วนมูลค่า 47% ของจีดีพีประเทศ
ไปสู่จังหวัดในโครงข่ายในการพัฒนา
ได้แก่ จ.พระนครศรีอยุธยา สระบุรี
นครราชสีมา สำหรับการพัฒนาโครง
ข่ายในระยะแรก และนำไปสู่เขต
จ.ขอนแก่น อุดรธานี และ หนองคาย
กลุ่มจังหวัดใกล้เคียงในระยะที่ 2 ซึ่ง
เป็นการสนับสนุนและเชื่อมโยงพื้นที่
ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (อีอีซี)

ด้านการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์
นั้นรัฐบาลได้กำหนดเป้าหมายสถานี
เพื่อจะพัฒนาเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อ
สร้างเมืองใหม่ รวมถึงพัฒนาพื้นที่รอบ

ข้างสถานีรองรับการเติบโตภาค
ท่องเที่ยวรวมถึงกระจายรายได้ไปสู่
ท้องถิ่นนั้น กระทรวงคมนาคมได้
กำหนดพื้นที่เป้าหมายไว้ 3 สถานี
ได้แก่ 1.สถานีสระบุรี พื้นที่ 90 ไร่
2.สถานีปากช่อง พื้นที่ 541 ไร่ และ
3.สถานีนครราชสีมา พื้นที่ 272 ไร่
โดย รฟท.คาดว่าผลตอบแทนพื้นที่
โดยรอบสถานีจะไม่ต่ำกว่า 8% ทั้งยัง
หวังพัฒนาเมืองและการพัฒนาพื้นที่
รอบสถานีขนส่งมวลชนตลอดแนวเส้น
ทางรถไฟ (Transit Oriented
Development: TOD) และการพัฒนา
ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการ
เดินทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟ
ความเร็วสูงกับพื้นที่ที่รถไฟความเร็วสูง
ผ่าน แบ่งเป็นช่วง กรุงเทพฯ-อยุธยา
195 กิโลเมตร ช่วงอยุธยา-สระบุรี 83
กิโลเมตร ช่วงสระบุรี-ปากช่อง 115
กิโลเมตร และช่วงปากช่อง-
นครราชสีมา 142 กิโลเมตร โดยตั้ง
เป้าว่าจะพัฒนาพื้นที่ปากช่องเป็นเมือง
ใหม่เมื่อรถไฟความเร็วสูงแล่นผ่าน ให้
เหมือนกับโมเดลในประเทศจีนที่
สามารถเพิ่มจำนวนประชากรจาก 1
แสนคน เป็น 1 ล้านคน บริเวณพื้นที่
สถานีที่รถไฟความเร็วสูงจอด

อย่างไรก็ตาม ราคาค่าโดยสาร
เป็นสิ่งที่สังคมอยากได้ยินมากที่สุด ซึ่ง
รัฐบาลย้ำว่าต้องการออกแบบค่า
โดยสารให้มีความคุ้มค่าเพียงพอกับการ
แข่งขันในขนส่งรูปแบบอื่น และได้ข้อ
สรุปออกมาว่าจะใช้ราคา 535 บาท
ตลอดสายช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
โดยคิดอัตราค่าโดยสารนั้นคิดตาม
ระยะทาง กรุงเทพฯ-อยุธยา 195 บาท
กรุงเทพฯ-สระบุรี 278 บาท
กรุงเทพฯ-ปากช่อง 393 บาท และ
กรุงเทพฯ-นครราชสีมา 535 บาท คาด
ว่า จะมีปริมาณผู้โดยสารประมาณ
5,310 คน/วัน จากนั้นในปี 2594 คาด
ว่าจำนวนผู้โดยสารจะเพิ่มเป็น 26,830
คน/วัน คิดเป็นรายได้ค่าโดยสารเฉลี่ย
ปีละ 5,239 ล้านบาท/ปี หรือเดือนละ



436 ล้านบาท คิดเป็นรายได้ค่า
โดยสารเฉลี่ยปีละ 1,036 ล้านบาท/ปี
หรือเดือนละ 86 ล้านบาท

แต่ที่สังคมยังคงสงสัยในเรื่องของ
ความคุ้มค่านั้นยังเป็นเครื่องหมาย
คำถามตัวใหญ่ เมื่อรัฐบาลแบโผรายได้
ต่อปี ในราคา 535 บาท แล้วจะพบว่า
รายได้ต่อปีเบื้องต้นที่จำนวนผู้โดยสาร
ราว 5,000 คน/วัน จะอยู่ที่เฉลี่ยปีละ
1,036 ล้านบาท/ปี หรือต่อให้ผู้โดยสาร
ตามเป้าสูงสุดในปี 2594 จำนวน

26,830 คน/วัน คิดเป็นรายได้
ได้ค่าโดยสารเฉลี่ยปีละ
5,239 ล้านบาท/ปีนั้น
พบว่าโครงการนี้จะมีแนว
ขาดทุนเมื่อเปรียบเทียบกับ
อัตราดอกเบี้ยตามที่
รัฐบาลตั้งเป้าว่าต่อให้
ไม่เกินปีละ 2% เมื่อ

คำนวณจากยอด 1.79 แสน
ล้านแล้วพบว่าดอกเบี้ยจะอยู่ที่ราว
3,580 ล้านบาท ซึ่งเป็นรายจ่ายขั้นต้น
ที่ยังไม่รวมต้นทุนดำเนินการโฮลปิดต่อ
ปีที่น่าจะอยู่ในหลักพันล้านอีกด้วย
สอดคล้องกับทางรัฐบาลที่ออก
มายอมรับว่าประเทศญี่ปุ่นที่ต้องใช้

เวลาถึง 50 ปีกว่าจะถึงจุดคุ้มทุนของ
โครงการรถไฟความเร็วสูง นี่ยังไม่รวม
ประเด็นการทับซ้อนของระบบรางรถไฟ
ความเร็วสูงช่วงบางซื่อ-บ้านพาสี ที่ทั้ง
ญี่ปุ่นและจีนต้องใช้เส้นทางแยกกัน
โดยเฉพาะพื้นที่เจ้าปัญหาคือช่วง
ดอนเมือง-บางซื่อที่มีทั้งโฮลปิด 2
ระบบและรถไฟทางคู่ จึงแทบจะเป็นไป
ไม่ได้ในทางวิศวกรรมที่จะวางราง
ทั้งหมดให้ครบในพื้นที่จำกัดเช่นนั้น
เพราะถนนวิภาวดีชนากับเส้นทาง
ถนนรองอย่างโลคัลโรด

สุดท้ายแล้วโครงการรถไฟ
ความเร็วสูงไทย-จีนของรัฐบาล
พล.อ.ประยุทธ์ จะออกมาเป็นผลงาน
ชิ้นโบแดงหรือผลงานชิ้นโบดำต้องไป
วัดกันที่ความรู้สึกประชาชน แน่แน่นอนว่า
ทุกสายตาต่างจับจ้องไปยังความคุ้มค่า
และการพัฒนาอย่างที่ว่าผ่นกันไว้ว่า
จะเกิดขึ้นจริงหรือไม่...เราจำเป็นที่
ต้องลงทุนเพื่ออนาคต หรือขั้นต้นเลย
คือการเห็นรถไฟเปิดวิ่งได้ก่อนไม่ให้ซ้ำ
รอยโครงการไฮปาลอย่างที่ผ่านมา
และไม่ว่าผลลัพธ์จะออกมาเช่นไร
โครงการนี้จะถูกเล่าขานไปอีกยาวนาน
แน่นอน ■