



กรุงเทพธุรกิจ
กาแฟดำ

• สุทธิชัย หยุ่น

yoon@nationgroup.com
Facebook suthichai.yoon
Twitter@suthichai
www.oknation.net/blog/black
www.suthichaiyoon.com



รัฐมนตรีต่างประเทศ
จีนหวังอัมกเยียนไทยเมื่อ
ต้นสัปดาห์ หัวข้อใหญ่
คือมาเร่งรัดให้ไทยสร้าง
ทางรถไฟสายไทย-จีนเพื่อเป็นส่วนสำคัญของ
One Belt One Road

ไปๆ มาๆ เรื่องรถไฟเส้นทางนี้มีมิติ
การเมืองที่น่าใคร่ครวญ และจำเป็นที่รัฐบาล
ไทยจะต้องเปิดเผยข้อมูลและเนื้อหาสาระ
ให้ประชาชนคนไทยได้รับรู้อย่างกว้างขวาง
เพราะโครงการนี้จะมีผลต่อเนื่องไป
ถึงคนไทยรุ่นลูกหลานหลายไปอีกนาน

**โครงการรถไฟไทย-จีนเป็นหัวข้อ
ที่พูดคุยกันเกือบทุกวงการ เพราะไม่รู้
ว่าจะลงเอยอย่างไร** และที่ประชุมกันมา
เกือบ 20 รอบนั้นจะสรุปกันได้จริง
หรือไม่ เหตุเพราะผู้รับผิดชอบไม่ได้
ตอบคำถามชัดๆ ที่ผู้คนในประเทศไทย
มีข้อสงสัยหลายประการ

ดังนั้นเมื่อคุณอัครเดช เต็มพินยาไพสิฐ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมตอบ
คำถามหลายประเด็นของ “แทบลอยด์
ไทยโพสต์” เมื่อวันอาทิตย์ที่ผ่านมา
จึงน่าสนใจเป็นพิเศษ

คุณอัครเดชยืนยันว่าโครงการนี้ไม่ได้
ทำช่วงสั้นแค่ 3.5 กิโลเมตร อย่างที่มีคน
ตั้งข้อสังเกต

รัฐมนตรีคมนาคมบอกว่าจะเป็น
โครงการรถไฟวิ่งระหว่างกรุงเทพฯถึง
หนองคาย แบ่งเป็นสองระยะ ระยะแรก
กรุงเทพฯ-นครราชสีมา แบ่งงานเป็น 4 ตอน
ตอนแรก กลางดง-ปางอโศก ระยะทาง
3.5 กม. ตอนที่ 2 ปากช่อง-คลองขนานจิตร
ระยะทาง 11 กม. ตอนที่ 3 แก่งคอย (สระบุรี)-
นครราชสีมา ระยะทาง 119.5 กม. ตอนที่
4 แก่งคอย-กรุงเทพฯ ระยะทาง 350 กม.

“รถไฟความเร็วสูงไม่มีประเทศไหน
ทำ 3.5 กม. ที่มีหลายฝ่ายออกมาบอกว่า
ทำไมโครงการล่าช้า เพราะเราเจรจากับจีน
นั้นเอง ต้องคุยให้รู้เรื่อง เราไม่ผลิผลลาม
เช่นอะไร...” คุณอัครเดชบอก

จริงหรือไม่ที่มีข่าวว่ารัฐบาลไทยจะ
ยกพื้นที่สองข้างทางให้จีนบริหาร

รมว.คมนาคมตอบอย่างหนักแน่น
ว่าไม่จริง “เราคุยกับจีนตั้งแต่แรกเลย
ในเรื่องหลักการว่าสิทธิสองข้างทางไม่มี
พื้นที่ในสถานีกับรอบสถานีก็ไม่มี และ
ต้องเป็นบริษัทคนไทยก่อสร้าง คนงาน
คนไทย วิศวกรร่วมกัน ยกเว้นรถที่เราทำ
ไม่ได้ ต้องซื้อเขา”

ถามว่าจีนได้ประโยชน์อะไร? คุณอัครเดช



บอกว่าจีนได้ขายของคือระบบ ขยายตัว
รถไฟ ตัวอาณัติสัญญาณ ขยายรางเพราะไทย
ยังทำรางไม่ได้ เหล็กของรางรถไฟต้องมา
จากโรงงานต้นน้ำเท่านั้น เพราะคุณภาพ
ของรางต้องวิ่งตลอดเวลา ส่วนวัสดุก่อสร้าง
นั้นต้องใช้ของไทยให้มากที่สุด ตอนนี้เกือบ
100% เป็นวัสดุของไทยหมด

รูปแบบการก่อสร้างแบ่งสัญญาเป็น
1 สัญญาหลัก สัญญาแรกคืองานด้าน
โครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา จะประกวดราคา
โดยใช้ผู้รับเหมาไทยเป็นหลัก คิดเป็น 75%
ของมูลค่าโครงการ ส่วนใหญ่วิศวกรและ
สถาปนิกไทยเป็นผู้ปฏิบัติงาน

**สัญญาที่ 2 เป็นงานด้านการออกแบบ
ควบคุมงาน และระบบรถไฟ** คิดเป็น 25%
ของมูลค่างานโครงการ

เพราะโครงการนี้ต้องใช้ระบบรถไฟ
ความเร็วสูงที่เป็นเทคโนโลยีและผลิต
ในประเทศจีน บุคลากรที่ใช้จึงเป็นคนจีน



แต่เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยี
เนื้อหาสัญญาณจะระบุให้ฝ่ายจีนต้องถ่ายทอด
เทคโนโลยีให้ฝ่ายไทย มีวิศวกรไทยประกบ
อยู่ด้วย

คุณอาคมบอกว่าโครงการรถไฟนี้
มีความสำคัญต่อทั้งสองประเทศ

“ถ้าเราไม่ทำ จีนก็ลงไม่ได้ เราก็ไปไม่ได้
จีนลงไม่ได้ เราเสียอะไรไหม ก็เสีย เพราะ
ทำเร็วแทนที่จะได้ใช้ประโยชน์ในเรื่อง
การรับสินค้าได้มากขึ้น เราก็ไม่ได้ **คนจีน
ที่อยากมาเที่ยวเมืองไทย หากเขาไม่อยาก
บิน แต่เขาอยากไปลงที่หลวงพระบาง
เขาก็ไปหลวงพระบาง แต่แค่นั่งรถไฟ
ไทย-จีน อีกหนึ่งชั่วโมงก็ถึงหนองคาย
ก็กลายเป็นส่งเสริมการท่องเที่ยว** ได้ทั้ง
คนโดยสารและสินค้า เราส่งสินค้าไปจีน
ไหม ก็ส่ง หรืออยากไปเที่ยวจีนแต่ไม่ได้นั่ง
เครื่องบิน อยากไปเที่ยวลาว แล้วไปต่อจีน
ก็เป็นอีกเส้นทาง เราก็ไม่ต้องมานั่งถามว่า
แล้ว One Belt One Road ประเทศไทย
อยู่ตรงไหน ก็นี้แหละ ประเทศไทยอยู่
ตรงนี้ ถ้าเราไม่เชื่อมเขาก็ไม่ได้อยู่ใน
ส่วนหนึ่งของ One Belt One Road
ที่จะไปยุโรป...”

ทำไมต้องเจรจากันตั้ง 20 รอบ?

พรุ่งนี้จะเอาคำตอบของรัฐมนตรีคมนาคม
มาเล่าขานกันต่อให้เกิดความชัดเจน