



สัมภาษณ์

# 'อาคม เต็มพิกษาไพสิฐ'

## เปิดเบื้องลึกเจรจารถไฟไทย-จีน 'ถ้าหากเราไม่ทำวันนี้ คนในอนาคตก็ต้องทำ'

**“อาคม เต็มพิกษาไพสิฐ”** เป็นบุคคลที่อยู่หลังม่านการเจรจาโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนเป็นเวลากว่า 2 ปี เริ่มตั้งแต่เข้ารับตำแหน่งรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ในปี 2557 และต่อมาได้รับแต่งตั้งเป็นเจ้ากระทรวงหูกวางเต็มตัวในปี 2558 จนในที่สุดก็เซ็นโครงการผ่านความเห็นชอบจากรัฐบาล คสช. ไปเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560

“อาคม” เล่าย้อนให้ฟังว่า ตั้งแต่สองประเทศลงนามบันทึกความเข้าใจ (เอ็มโอยู) โครงการในเดือนธันวาคม 2557 ฝ่ายไทยก็เจรจาหลักการ 3 ข้อกับจีนทันที ประกอบด้วย 1.สิทธิการพัฒนาสถานี บริเวณโดยรอบสถานี และพื้นที่ตามแนวรถไฟต้องเป็นของไทย 2.งานก่อสร้างโยธาต้องเป็นของไทย และ 3.คนงานก่อสร้างเป็นของคนไทย ซึ่งจีนก็ยอมรับเงื่อนไขทั้งหมด

แต่ก่อนหน้านั้นในปี 2552-2553 จีนเคยขอสิทธิพัฒนาพื้นที่ตามแนวรถไฟจากประเทศไทย ถ้าจะให้จีนเป็นผู้ลงทุน 100% เพราะจีนรู้อยู่แล้วว่า รายได้จากค่าโดยสารอย่างเดียวไม่คุ้มต่อการลงทุนโครงการใหญ่ขนาดนี้ จึงต้องการสิทธิพัฒนาอสังหาริมทรัพย์สองข้างทางด้วย แต่รัฐบาล คสช. ก็หัดชัดเจนตั้งแต่วันแรกแล้วว่าจะไม่มีเรื่องนี้ แม้ฝ่ายจีนจะร่วมทุนด้วยก็ตาม จากนั้นฝ่ายไทยและจีนก็เจรจาเรื่องสัดส่วนการร่วมมือมาโดยตลอด จนในที่สุดรัฐบาลไทยจะตัดสินใจลงทุนด้วยตัวเองทั้งหมดเพื่อลดความยุ่งยากและต้องการให้โครงการเดินหน้าได้อย่างรวดเร็ว เพราะถ้าเจรจาเรื่องการร่วมทุนต่อไปคงไม่จบง่าย ๆ และต้องมีเรื่องเงื่อนไขสิทธิประโยชน์ต่างๆ ตามมามากมาย

“จีนลดสัดส่วนการร่วมทุนจาก 100% ลงมา 70% ลงมาเหลือ



มาตรา 44 สำหรับโครงการนี้ ทำให้เงินสบายใจ  
ว่าได้ปลดล็อกกฎระเบียบกฎเกณฑ์ต่างๆ แล้ว  
และฝ่ายไทยได้สัญญาว่าจะเสนอให้ ครม. เห็น  
ชอบโครงการไม่เกินต้นเดือนกรกฎาคม 2560  
ซึ่งก็ได้ทำตามนั้น

อีกประเด็นที่ยากคือ การทำความเข้าใจ  
เรื่องภาษาให้ตรงกัน เพราะเราใช้ภาษาไทย เขา  
ใช้ภาษาจีน ส่วนภาษาวิศวกรที่ใช้ภาษาอังกฤษ  
เป็นสื่อกลาง แต่บางทีภาษาอังกฤษของจีนก็  
ใช้แบบหนึ่ง ฝ่ายไทยใช้อีกแบบหนึ่ง จึงต้องใช้  
เวลาในการปรับตัวเข้าหากัน

นอกจากนี้ การรถไฟฯ ของจีนก็มีบริษัท  
ผูกทำหน้าที่ต่างๆ ได้แก่ ด้านออกแบบ ด้าน

60% เขาก็บอกว่าคุณคิดว่าประโยชน์  
เกิดกับประเทศไทย เวลาธุรกิจสั่งหา  
หรือเมืองพัฒนาขึ้นมา รัฐบาลไทยมี  
รายได้จากการจัดเก็บภาษีเพิ่มขึ้น แต่จีน  
ไม่ได้อะไรเลย เพราะฉะนั้นเขาคิดว่าประโยชน์  
เกิดกับประเทศไทยแน่นอน แล้วสุดท้ายนายกฯ  
ก็กรุณาบอกว่าไม่ต้องเถียงกันแล้ว ไทยลงทุน  
เองเพื่อให้เป็นโครงการความ  
ร่วมมืออย่างแท้จริง”

สำหรับการเจรจาโครงการนี้  
ถือว่ายากทุกขั้นตอน ตั้งแต่เริ่มทำงาน  
ก็ได้ชี้แจงกับฝ่ายจีนว่าจะต้องมีการจัดทำ  
รายงานการศึกษาความเหมาะสมของ  
โครงการ ถ้าไม่มีรายงานการ  
ศึกษาที่ครบถ้วน

ก็เสนอโครงการให้รัฐบาลพิจารณาไม่ได้ เพราะ  
ตั้งแต่ไทยเริ่มร่วมมือกับจีนในช่วงที่ผ่านมาก็ไม่มี  
เคยมีรายละเอียด แต่ตอนนี้มีรายละเอียดแล้ว

ว่าโครงการนี้มีมูลค่าเท่าไร คำนวณเท่าไร

ผลตอบแทนทางการเงินเป็นเท่าไร  
ขณะเดียวกัน คสช.ได้ออกคำสั่ง

“

**จีนบอกว่าคิดดูให้ดี  
ว่าประโยชน์เกิดกับ  
ประเทศไทย เวลาธุรกิจ  
อสังหาฯ หรือเมือง  
พัฒนาขึ้นมา รัฐบาล  
ไทยมีรายได้จากการ  
จัดเก็บภาษีเพิ่มขึ้น  
แต่จีนไม่ได้อะไรเลย  
สุดท้ายนายกฯ ก็กรุณา  
บอกว่าไม่ต้องเถียงกัน  
แล้ว ไทยลงทุนเอง**

”



ควบคุมงานก่อสร้าง ทำตัวรอด ซึ่งบริษัทเหล่านี้  
อาศัยงบประมาณจากรัฐบาลจีน แต่ก็มีเคพีไอ  
ในการหารายได้

บริษัทลูกของจีนจึงพยายามหากำไร  
เช่น คิดค่าออกแบบแพงๆ ซึ่งทำไม่ได้ เพราะ  
ประเทศไทยก็มีมาตรฐานการจ้างที่ปรึกษา  
ต่างประเทศอยู่ ขณะเดียวกันเวลาเงินลงทุน  
โครงการรถไฟความเร็วสูง รัฐบาลจีนก็ไม่ได้  
ได้เพิ่มวงเงินทุกครั้งที่มีการออกแบบเกินงบ  
ประมาณ แต่จะบีบบังคับให้อยู่ในงบประมาณที่  
กำหนดไว้

หรือกรณีการหาแหล่งเงินกู้มูลค่าประมาณ  
25% ของโครงการ หรือ 4.4 หมื่นล้านบาท  
ฝ่ายไทยก็บอกตั้งแต่วันแรกว่า เงินลงทุนอาจมา  
จากหลายสกุล และไทยจะตัดสินใจเลือกแหล่ง  
กู้เงินที่มีต้นทุนต่ำที่สุด โดยฝ่ายจีนยอมรับข้อ  
ตกลงดังกล่าว พร้อมยื่นข้อเสนอเงินกู้มาให้  
พิจารณา แต่เมื่อกระทรวงการคลังดูแล้วกลับ  
พบว่าต้นทุนการเงินของจีนยังไม่ต่ำที่สุด

ขณะเดียวกันจีนเขียนเงื่อนไขว่า ถ้าไทย  
ผิดชำระหนี้ ฝ่ายจีนก็สามารถยึดทรัพย์สิน  
โครงการอื่นๆ ของรัฐบาลไทยเหมือนสัญญาที่  
ทำกับประเทศลาว โดยการลงทุนรถไฟความเร็ว  
สูงในลาวเป็นการร่วมลงทุนระหว่างจีน 70%  
และลาว 30% ซึ่งเงินลงทุนของลาวก็ถูกจาก

ประเทศจีนทั้งหมด ในกรณีที่ลาวไม่สามารถ  
ชำระหนี้เงินกู้ได้ ก็มีเหมืองแร่ 5 เหมืองเป็น  
ตัวประกัน แต่ประเทศไทยยืนยันว่าต้องมี  
เงื่อนไขดังกล่าว ซึ่งก็ต้องหารือประเด็นนี้กันต่อ  
ไปอีกเพราะยังมีเวลา

“อย่างเวลาไทยกู้เงินจากธนาคารโลก  
เอติบี ญีปุ่น หรือประเทศอื่นๆ อย่างเช่น  
เยอรมนี จะไม่มีเงื่อนไขเรื่องการยึดชำระหนี้  
เพราะรัฐบาลเป็นคนกู้ รัฐบาลมีเครดิตความ  
น่าเชื่อถือสูงสุดอยู่แล้ว เพราะฉะนั้นเราไม่มีทาง  
ที่จะเบี้ยวใคร ในประวัติศาสตร์เราก็ไม่เคย  
เบี้ยวหนี้ใคร แต่จีนก็ยืนยันว่าเขาต้องใส่ข้อนี้ไว้  
เป็นมาตรฐาน แต่เราบอกมีข้อนี้ เราไม่ทำ  
เราไม่กู้เงิน”

จากการเจรจากับยักษ์ใหญ่อย่างจีนเป็น  
เวลากว่า 2 ปี “อาคม” กล่าวว่าเป็นครั้งแรก  
ที่เขาได้รับคือ หลักการต้องมาก่อน เหมือนที่  
ประเทศไทยทำตั้งแต่วันแรกที่มีการตั้งโต๊ะเจรจา  
ถ้ามีคนบอกว่าประเทศไทยเสียเปรียบ “อาคม”  
ยืนยันว่าไทยไม่เสียเปรียบ เพราะตอนนี้หลาย  
ประเทศก็จับตามองอยู่ว่า โครงการรถไฟไทย-จีน  
จะออกมาอย่างไร เพื่อใช้เป็นโมเดลในอนาคต  
ที่ผ่านมหลายประเทศใช้โมเดลการลงทุน  
แตกต่างจากไทย โดยเมื่อตกลงกับจีนแล้วก็ลง  
นามเอ็มโอยูและลงนามสัญญาเลย จากนั้นฝ่าย  
จีนทำให้เสร็จทุกอย่าง ประเทศคู่สัญญาเพียง  
รอรับมอบโครงการและจ่ายเงินกู้คืนเท่านั้น วิธี  
การนี้อาจจะเร็ว แต่ก็มีความเสี่ยงเรื่องต้นทุน  
โครงการที่เพิ่มขึ้น

แต่ประเทศไทยไม่ใช่โมเดลดังกล่าว เพราะ  
ต้องการความชัดเจน ซึ่งจีนก็ได้ประสบการณ์  
จากโครงการนี้ว่า ฝ่ายไทยทำงานค่อนข้าง  
รอบคอบและละเอียดกว่าหลายประเทศ แต่ฝ่าย  
จีนก็อาจจะมองว่าไทยละเอียดเกินไป

**บทเรียนข้อที่ 2 ความเข้าใจที่ตรงกัน**  
เพราะการเจรจาไม่ใช่ภาษาอังกฤษ แต่ใช้สาม  
ภาษาไทยและภาษาจีน เพราะฉะนั้นจะมี  
ภาษาด้านเทคนิคและวิศวกรรมหลายคำที่ไม่ตรง  
กัน ซึ่งก็ต้องปรับตัวให้การสื่อสารเป็นไปอย่าง  
ราบรื่น

“อาคม” กล่าวถึงสถานะโครงการรถไฟ  
ไทย-จีนทั้งห้าว่า ยังต้องมีการเจรจาอีกหลาย  
บทกว่าโครงการจะแล้วเสร็จ แต่ตอนนี้จะเน้น  
เรื่องก่อสร้างก่อน เพราะถ้าเริ่มตอกเสาเข็ม  
ได้ก็จะทำให้ทุกอย่างง่ายขึ้น ซึ่งโครงการนี้ถือ  
เป็นการสร้างประวัติศาสตร์ยุคใหม่ ที่มีการใช้  
เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการเชื่อมต่อ “ถ้าหาก  
เราไม่ทำวันนี้ คนในอนาคตก็ต้องทำ”

● นพวรรณ เดชะเสนีย์ ●