

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: First Section/บทนำ		
	วันที่: จันทร์ 1 - พุธ 3 กรกฎาคม 2562		
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 5162	หน้า: 2(ซ้าย)
	Col.Inch: 42.95	Ad Value: 57,982.50	PRValue (x3): 173,947.50 คลิป: สีสี่
คอลัมน์: สามัญสำนึก: รถไฟยุคไร้รอยต่อ			

สามัญสำนึก

พิเชษฐ์ ณ นคร

รถไฟยุคไร้รอยต่อ

■ ย่อถึงโครงการรถไฟความเร็วสูง หรือไฮสปีดเทรน นอกจากโครงการรถไฟไทย-จีน กับรถไฟไทย-ญี่ปุ่น เมกะโปรเจกต์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ที่เปิดหูดก่อนแต่เคลื่อนขบวนช้า ถึงก็ช้าไม่ถึงก็ช้า ไม่ใส่เกียร์ไฮสปีดจะมีแค่ไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ หรือไฮสปีดเทรนอีอีซีที่ข่าวคราวความเคลื่อนไหวมีมากกว่า เพราะแถมที่ฟกกว่า 2 โครงการแรก

โดยเฉพาะไฮสปีดเทรน อีอีซี มูลค่าลงทุนมหาศาลกว่า 2 แสนล้านบาทนี้ หลายคนอาจคุ้นหูในชื่อไฮสปีดเทรน ซี.พี. เพราะนอกจากบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ อาณาจักรธุรกิจของกลุ่มตระกูล “เจียรวนนท์” คือกลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร จะเป็นตัวตั้งที่จะคว่ำสัมปทานโครงการหลักที่จะชี้เป็นชี้ตาย การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรืออีอีซี ตั้งแต่ต้นแล้ว ผลการประมูลที่ออกมาก็เป็นไปตามคาด ไม่มีพลิกพลิก

เหลือแค่รถลงนามในสัญญาสัมปทาน ก็จะปักหมุดก่อสร้างได้ ส่วนจะช่วยหนุนศักยภาพของเขตเศรษฐกิจพิเศษอีอีซี พลิกอนาคตประเทศ พลิกเศรษฐกิจไทยให้เติบโตก้าวกระโดดได้อีกครั้งได้จริงหรือไม่ ต้องรอพิสูจน์ฝีมือในการบริหารจัดการของรัฐบาลใหม่ ว่าจะสานต่อโมเดลเศรษฐกิจไทยแลนด์ 4.0 ให้เป็นจริงได้มากน้อยเพียงใด

ขณะเดียวกันในโลกปัจจุบันที่การติดต่อสื่อสาร การค้า การลงทุน ต้องอาศัยความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสมัยใหม่ ดิจิทัลซึ่งมีผลกระทบทั้งด้านลบและบวกถูกนำมาใช้แพร่หลายมากขึ้น พลิกรูปแบบการทำธุรกิจแตกต่างจากแบบเดิม ๆ เพื่อตอบสนองความสะดวกสบาย ช่วยขยายฐานลูกค้าและช่องทางการตลาด ช่วยลดต้นทุน รวมทั้งสร้างมูลค่าเพิ่มในตัวสินค้าและบริการอันใด ในแง่โลจิสติกส์ การขนส่งและการเดินทาง ระบบรางก็ถูกนำมาใช้เพื่อตอบโจทย์อนาคตอันนั้น

แม้จะมีหนี้สะสมอยู่กว่าแสนล้านบาท บวกกับล่าช้ารัฐบาลได้จัดตั้งกรมการขนส่งทางราง เป็นหน่วยงานใหม่ในสังกัด

กระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่กำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ การพัฒนาการขนส่งทางราง และเป็นผู้กำกับดูแลระบบรางทั้งประเทศ ทั้งรถไฟ รถไฟฟ้า โดยการรถไฟจะลดบทบาทเป็นเพียงผู้ประกอบการรายหนึ่ง แต่อย่าประมาทว่าองค์กรเก่าแก่ อายุกว่า 120 ปีองค์กรนี้จะมีบทบาทลดน้อยลง เพราะนอกจากโปรเจกต์ใหญ่ในมือหลายโครงการทั้งที่อยู่ระหว่างดำเนินการและจะลงทุนเพิ่มในอนาคตล้วนมีส่วนสำคัญต่อการเชื่อมโยงขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยทั้งระบบ เศรษฐกิจไทยแลนด์ยุค 4.0 รถไฟไทยจึงมีทั้งโอกาสและความท้าทาย

ยกตัวอย่างโครงการรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ การพัฒนาระบบราง สนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจการค้าบริเวณชายแดน โดยมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานให้มีความต่อเนื่องและเชื่อมต่อกันอย่างไร้รอยต่อ สำหรับระยะที่ 1 มี 5 เขต คือ ด่านแม่สอด จ.ตาก ด่านบ้านหาดเล็ก จ.ตราด ด่านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว ด่านมุกดาหาร จ.มุกดาหาร ด่านปางดะเบซาร์ จ.สงขลา

และในอนาคตจะมีการก่อสร้างโครงข่ายเส้นทางให้มีความต่อเนื่องเชื่อมโยงจากเพื่อนบ้านสู่โลก โดยเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียนและจีน ได้แก่ รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย-สปป.ลาว-คุนหมิง รถไฟทางคู่ ช่วงกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน ถึงท่าเรือน้ำลึกทวาย รถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ เชื่อมต่อ สปป.ลาวไปถึงจีน รถไฟทางคู่ บ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม เชื่อม สปป.ลาว-จีน รถไฟทางคู่ช่วงมาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด เชื่อมกัมพูชา รถไฟทางคู่ชุมทางหาดใหญ่-ปางดะเบซาร์ เชื่อมมาเลเซีย

ถามว่า เราจะได้อะไรจากการเชื่อมต่อบรรยากาศกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งในภูมิภาค สู่โลก การรถไฟฯ เฉลยว่า จะมีการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้าชายแดน ตัวเลขในการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น เมืองขยายตัวมีการพัฒนาอย่างก้าวกระโดด เพื่อนบ้านขนส่งสินค้าผ่านทางเรือน้ำลึกของไทยเพิ่มมากขึ้น การท่องเที่ยวระหว่างประเทศผ่านระบบรางจะมีมากขึ้น คนไทยจะมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น นำมาซึ่งการเติบโตของเศรษฐกิจชุมชน รายได้ประชาชนเพิ่มขึ้น ฯลฯ

ต้องเชียร์ให้รัฐบาลเร่งสปีดระบบรางไร้รอยต่อ เพราะยิ่งเกิดเร็ว อานิสงส์ก็จะมาถึงเร็ว