ประชาชาติธุรกิจ
Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/บทนำ
วันที่: พฤหัสบดี 27 - อาทิตย์ 30 มิถุนายน 2562
ปีที่: 42 ฉบับที่: 5161 หน้า: 2(ซ้าย)
Col.Inch: 43.29 Ad Value: 58,441.50 PRValue (x3): 175,324.50 คลิป: สี่สี
คอลัมน์: สามัญสำนึก: นับ 1 ไฮสปีด 3 สนามบิน

สามัญสำนึก

พัฒนพันธุ์ วงษ์พันธุ์

นับ 1 ไฮสปีด 3 สนามบิน

ใกล้ความจริงทุกขณะกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ระยะทาง 220 กม. จากดอนเมืองสุวรรณภูมิ สิ้นสุดที่อู่ตะเภา

หลังจากโครงการที่มีเงินลงทุนสูงถึง 224,544 ล้านบาท ผ่านความเห็นชอบจากที่ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ตั้งแต่วันจันทร์ที่ 24 มิถุนายนที่ผ่านมา

ขั้นตอนต่อไป **การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.)** ในฐานะเจ้าของโครงการจะต้องสรุปรายงาน EIA ทั้งหมดเสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบ

จากนั้นกระบวนการลงนามในสัญญาน่าจะเกิดขึ้นภายในกลางเดือนกรกฎาคม

ทราบกันดีว่าการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ถนนหนทาง มอเตอร์เวย์ รถไฟ มีส่วนสำคัญในการพัฒนาเมืองอย่างแยกไม่ออก ในอดีตการสร้างเครือข่ายถนนไฮเวย์เชื่อมระหว่างรัฐของสหรัฐอเมริกา นำไปสู่การพัฒนาประเทศขนานใหญ่

เช่นเดียวกับที่เกิดขึ้นในประเทศญี่ปุ่น เครือข่ายรถไฟโดยเฉพาะความเร็วสูงชินคันเซ็นมีส่วนสำคัญต่อการยกระดับการพัฒนาประเทศมาถึงทุกวันนี้

บ้านเราโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินถูกกำหนดบทบาทมากกว่านั้น

จากโจทย์ตั้งต้นว่าที่ผ่านมาพลังดึงดูดคลื่นการลงทุนของไทยสู้กับเพื่อนบ้านโดยเฉพาะเวียดนามไม่ได้ เนื่องจากต้นทุนการผลิตโดยเฉพาะค่าจ้างแรงงานที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ เป็นเหตุผลสำคัญว่าทำไมตัวเลขจีดีพีบ้านเราถึงไม่ค่อยขยับ

แนวคิดนี้กลายเป็นที่มาของโครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (อีอีซี) เพื่อดึงดูดทัพลงทุนระลอกใหม่

ถามว่ารถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินไปเกี่ยวข้องอะไรด้วยกับอีอีซี

คำตอบที่ได้รับการอธิบายจากบิ๊ก ๆ เบื้องหลังโปรเจ็กต์ คือ รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็นเสมือนสัญลักษณ์สำคัญ แสดงให้เห็นว่าเราไม่ได้แค่ขายฝัน แต่มุ่งมั่นจริง ๆ กับอีอีซี

เป็นหนึ่งในตัวที่สร้างความมั่นใจให้กับต่างชาติที่ให้ความสำคัญกับการลงทุนระยะยาว จะไม่หอบหิ้วเงินทุนมาทิ้งในสิ่งที่ไม่มีความมั่นคงในอนาคต

นอกจากรถไฟไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน ที่ตามมาติด ๆ คือ โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 เงินลงทุน 47,900 ล้านบาท

รวมถึงที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ทั้งโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินตะวันออก เงินลงทุน 290,000 ล้านบาท

และท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เงินลงทุน 84,361 ล้านบาท

มองในภาพรวม ถึงตอนนี้รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน น่าจะผ่านขั้นตอนที่ยุ่งยากที่สุดไปแทบทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นการประมูล การเจรจาต่อรอง รวมถึง EIA

เหลือแค่การเห็นชอบจาก ครม. และขั้นตอนของการลงนามในสัญญา ซึ่งผู้เกี่ยวข้องคงไม่ปล่อยเวลาเนิ่นนานไปถึงรัฐบาลใหม่

อย่างไรก็ตาม ส่วนตัวเชื่อว่าการเซ็นสัญญาเป็นแค่การเริ่มต้นนับหนึ่งโปรเจ็กต์ยักษ์โครงการนี้อย่างเป็นทางการเท่านั้น

ในระหว่างก่อสร้างอาจมีเรื่องจุกจิกเกิดขึ้นตามมาตลอดเวลา จากที่ผ่านมากระทรวงคมนาคมคือสายตรงจากบิ๊กตู่ แต่รัฐบาลใหม่ที่เข้ามาอาจไม่ใช่

ไฮไลต์สำคัญอีกช่วง คือ การส่งมอบพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งเกิดเป็นปัญหาทุกโครงการ (เรื่องแบบนี้ย้อนกลับมาทิ่มตำภาครัฐอยู่บ่อย ๆ)

เช่นเดียวกับการบริหารจัดการหลังโครงการเสร็จสมบูรณ์ นอกจากตัวรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ยังมีการพัฒนาพื้นที่มักกะสันและศรีราชาเข้ามาเกี่ยวข้อง

ซี.พี.เองเคยมีบทเรียนในอดีต ครั้งเป็นผู้รับสัมปทานโทรศัพท์ (มีสาย) 2 ล้านเลขหมาย เกือบ ๆ 30 ปีมาแล้ว และวาดภาพจนสวยหรู เนื่องจากช่วงเริ่มโครงการความต้องการโทรศัพท์บ้านมีสูงมาก แต่พอวางโครงข่ายเสร็จกลับถูกโทรศัพท์มือถือที่สะดวกสบายกว่าเข้ามา "ดิสรัปต์" บวกกับวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2540 มีการลอยตัวค่าเงินบาท ต้นทุนสูงขึ้นมหาศาลจนต้องปรับโครงสร้างธุรกิจ

กลายเป็นบทเรียนสำคัญของ ซี.พี.จนถึงทุกวันนี้

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com