

ฉบับที่ ๒๗/ ๒๕๖๐
วันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๐**สนข. ชี้แจงประเด็นกระแสวิพากษ์วิจารณ์ในเชิงลบ “การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย – จีน”
ของกระทรวงคมนาคม**

ตามที่หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้มีคำสั่งเรื่องมาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา เพื่อแก้ไขปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานพัฒนารถไฟความเร็วสูงภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-จีน ให้สามารถดำเนินโครงการเป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด จึงทำให้เกิดกระแสการวิพากษ์วิจารณ์ในประเด็นต่างๆ ในเชิงลบ ซึ่งอาจทำให้ประชาชนเกิดความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนในเรื่องดังกล่าว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ขอเรียนชี้แจงในประเด็นต่างๆ ดังนี้

ประเด็นที่ ๑ : จากการที่รัฐบาลพยายามทำให้มีการเริ่มต้นการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงโดยเร็วที่สุด ทำให้มีข้อกังวลในข้อกฎหมายกับหลายภาคส่วน โดยเฉพาะการทับซ้อนของเส้นทางรถไฟความเร็วสูงระหว่างช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา เส้นทางรถไฟความเร็วสูงของจีน และกรุงเทพฯ –เชียงใหม่ เส้นทางรถไฟความเร็วสูงของญี่ปุ่น ซึ่งยังไม่ได้ข้อสรุปว่าจะใช้รางร่วมกันอย่างไร การที่มีเทคโนโลยีทั้งสองระบบในประเทศจะมีต้นทุนสูงกว่าการมีระบบเดียว รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายในอนาคต

สนข. ขอชี้แจงว่า ในประเด็นการใช้รางร่วมกัน เมื่อพิจารณาปริมาณการเดินรถในระยะยาวพบว่าโครงการรถไฟความเร็วสูงทั้งสองโครงการอาจจำเป็นต้องมีโครงสร้างทางวิ่งเป็นทางวิ่งเฉพาะในภายหลังเพื่อให้สามารถเดินรถได้เพียงพอต่อความต้องการและมีความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล ซึ่งการดำเนินการภายหลังจากที่เปิดเดินรถแล้วจะส่งผลกระทบอย่างมากต่อความปลอดภัย ดังนั้น เพื่อให้การเดินรถมีประสิทธิภาพ โดยสามารถรองรับปริมาณการเดินรถที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้ในระยะยาว รวมทั้งมีมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินรถสูงสุด ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่สุดของระบบรถไฟความเร็วสูง โครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ที่ดำเนินการภายใต้ความร่วมมือไทย-จีน และโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ภายใต้ความร่วมมือในการศึกษาความเหมาะสมระหว่างไทย-ญี่ปุ่น จึงออกแบบให้มีโครงสร้างทางวิ่งแยกออกจากกัน

ในประเด็นที่มีข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้เทคโนโลยีสองระบบและผลกระทบต่อความสามารถในการขยายโครงข่าย เนื่องจากแนวคิดการออกแบบสถานีกลางบางซื่อมุ่งเน้นให้สถานีกลางบางซื่อเป็นสถานีศูนย์กลางของเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงพื่นที่ต่างๆในภูมิภาค โดยผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนเส้นทางเพื่อไปยังภูมิภาคต่างๆ ได้ที่สถานีกลางบางซื่อ ดังนั้น โครงสร้างทางวิ่งของ เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ (สายเหนือ) และเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (สายตะวันออกเฉียงเหนือ) จึงไม่ได้มีการเชื่อมต่อทางโครงสร้างรางไปยังเส้นทางอื่นได้โดยตรง และในอนาคตหากมีการขยายโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง จะเป็นการขยายเส้นทางต่อเนื่องจากเส้นทางเดิมที่ได้มีการเดินรถด้วยระบบเดิมอยู่แล้วออกไป การใช้ระบบที่แตกต่างกันสำหรับเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ จึงไม่มีผลกระทบต่อการพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงในอนาคต

สำหรับประเด็นการที่มีเทคโนโลยีทั้งสองระบบในประเทศจะมีต้นทุนสูงกว่าการมีระบบเดียวนั้น เนื่องจากทั้งสองโครงการเป็นโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งแต่ละประเทศได้มีการพัฒนาเทคโนโลยีเป็นของตนเอง การพัฒนาโครงการภายใต้ความร่วมมือจึงอยู่บนพื้นฐานของความช่วยเหลือด้านการถ่ายทอดเทคโนโลยีร่วมด้วย โดยการถ่ายทอดเทคโนโลยีถือเป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมในประเทศไทยต่อไปในระยะยาว ดังนั้น หากพิจารณาข้อได้เปรียบในประเด็นนี้ ในระยะแรกที่มีปริมาณการเดินรถไม่สูง แม้ว่าต้นทุนการดำเนินการอาจมีสัดส่วนที่สูงกว่า แต่หากสามารถศึกษาและร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการผลิตระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงร่วมกับจีนหรือญี่ปุ่นจะเกิดผลดีต่อระบบเศรษฐกิจประเทศในภาพรวมในอนาคต อย่างไรก็ตาม ในระยะยาวที่มีการเดินรถในปริมาณที่สูงขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งหากไทยสามารถร่วมผลิตระบบรถไฟฟ้ากับจีนและญี่ปุ่นได้จะทำให้ต้นทุนการดำเนินการมีสัดส่วนที่ลดลงอยู่ในระดับต่ำได้

ประเด็นที่ ๒ : กระทรวงคมนาคม ไม่ให้ข้อมูลจริงกับรัฐบาลเพียงมุ่งหวังให้รัฐบาลใช้ ม.๔๔ ในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ทั้งที่มีกฎหมายวิศวกร ปี ๒๕๔๒ ให้ดำเนินการได้

สนข. ขอชี้แจงว่า กระทรวงคมนาคมได้รายงานผลความคืบหน้าการประชุมร่วมคณะกรรมการบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งชี้แจงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการ และรัฐบาลมีนโยบายที่จะเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพให้โครงการรถไฟไทย-จีน สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ จึงได้มีคำสั่ง คสช. ที่ ๓๐/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ซึ่งได้ยกเว้นพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ. ๒๕๔๒ มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๗ และมาตรา ๔๙ ที่เกี่ยวข้องกับการขอรับใบอนุญาตโดยมาตรา ๔๙ เกี่ยวข้องกับคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตที่เป็นนิติบุคคล โดยในกรณีนี้รัฐวิสาหกิจของจีนซึ่งจะมาเป็นผู้สัญญาการรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่อยู่ในข่ายที่จะมีคุณสมบัติตามมาตรา ๔๙ ได้ เนื่องจากไม่มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศไทย สำหรับกรณีมาตรา ๔๕ และ ๔๗ ได้มีการยกเว้นเนื่องจากเป็นโครงการเร่งด่วนตามนโยบายรัฐบาล การดำเนินการตามขั้นตอนจะทำให้โครงการล่าช้าและอาจเกิดผลกระทบต่อประเทศในภาพรวม ดังนั้นเพื่อให้สามารถดำเนินการได้ตามแผนการดำเนินงาน จึงได้มีการยกเว้นมาตรา ๔๕ และ ๔๗ ด้วยแต่อย่างไรก็ตาม ในคำสั่งดังกล่าวได้กำหนดให้วิศวกรจีน และสถาปนิกจีนต้องได้รับการอบรมและทดสอบจากสภาวิศวกร และสถาปนิกตามความเหมาะสม

ประเด็นที่ ๓ : การเผยแพร่ภาพอินโฟกราฟฟิคมีข้อความว่า จีนขอบริหาร ๓๐ ปี ก่อนยกให้ไทย

สนข. ขอชี้แจงว่า โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา เป็นโครงการที่ลงทุนโดยฝ่ายไทยทั้งหมด ๑๐๐% โดยภายหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ฝ่ายไทยจะเป็นผู้เดินรถและบริหารทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องเองทั้งหมด อย่างไรก็ตามเนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงซึ่งเป็นโครงการแรกในประเทศไทย ฝ่ายไทยจึงยังไม่มีประสบการณ์ในการเดินรถ ดังนั้นในช่วงแรกของการเดินรถจึงกำหนดให้ฝ่ายจีนเป็นผู้ให้คำปรึกษาโดยต้องถ่ายทอดเทคโนโลยีและฝึกอบรมให้กับฝ่ายไทยด้วย ดังนั้น ผลประโยชน์จากการเดินรถและการบริหารทรัพย์สินทั้งหมดจึงเป็นของฝ่ายไทย