



คำสั่งประวัติศาสตร์ ม.44 รถไฟจีน

ก็ต้องถือเป็น "คำสั่งประวัติศาสตร์" เมื่อ หัวหน้าคสช. ใช้อำนาจ มาตรา 44 ใน รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) มีคำสั่งที่ 30/2560 เรื่อง มาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพในการ ดำเนินการ โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ด้วยการ ยกเว้นการใช้กฎหมายกว่า 10 ฉบับ ให้กับ โครงการรถไฟความเร็ว สูงไทย-จีน เพื่อความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีน

ทำไมเราต้องเอาใจจีนขนาดนั้นก็ไม่ทราบ

สาระสำคัญของคำสั่ง ม.44 ฉบับที่ 30/2560 อยู่ในข้อ 2 และ ข้อ 3 โดยคำสั่งในข้อ 2 ระบุว่า ให้การรถไฟฯทำสัญญาจ้างรัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นตัวแทนของรัฐบาลจีน ที่มีประสบการณ์ด้านการพัฒนารถไฟ ความเร็วสูงที่ได้รับการรับรองคุณภาพจาก National Development and Reform Commission แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อดำเนิน โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ดังต่อไปนี้

- (1) งานออกแบบรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา
- (2) งานที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา
- (3) งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งการจัดหาขบวน รถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร

ในคำสั่งนี้ให้ รัฐวิสาหกิจ และ บุคลากรของรัฐวิสาหกิจจีน ที่ ต้องดำเนินการในลักษณะการประกอบ "วิชาชีพวิศวกรรม" หรือ "วิชาชีพสถาปัตยกรรม" ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องอยู่ในบังคับของ พ.ร.บ.วิศวกร 2542 และ พ.ร.บ.สถาปนิก 2543 โดยให้กระทรวงคมนาคม ประสานกับ สภาวิศวกร และ สถาปนิก จัดให้มีหลักสูตรฝึกอบรมและ ทดสอบแก่บุคลากรดังกล่าวตามความเหมาะสม

ส่วน มูลค่า โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ค่าจ้าง ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ให้ใช้ผลเจรจาต่อรองของคณะกรรมการรถไฟ รมติ ธรรม. และผลการประชุมของคณะกรรมการร่วมรถไฟไทย-จีน เป็นกรอบ

การพิจารณา โดยต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 120 วัน *ในหัวงเงินที่กรม. อนุมัติสำหรับ โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ถือเป็น รากากกลาง*

นอกจากนี้ ใน คำสั่งข้อ 3 ยังให้การรถไฟฯยกเว้นการปฏิบัติตาม กฎหมายและระเบียบอีก 7 ฉบับ ตั้งแต่ความผิดเกี่ยวกับการเสนอราคา ต่อหน่วยงานของรัฐ กฎหมายการจัดซื้อจัดจ้าง ระเบียบสำนักนายกฯ ว่าด้วยการพัสดุฯ เป็นต้น

ดูจากคำสั่ง ม.44 แล้ว ฝ่ายจีนเอง ก็ยังไม่ได้กำหนดว่า จะให้ รัฐวิสาหกิจจีนแห่งไหนเป็นผู้ก่อสร้างโครงการนี้ คำสั่ง ม.44 จึงระบุ แต่เพียงว่า ให้การรถไฟฯทำสัญญาจ้างรัฐวิสาหกิจที่เป็นตัวแทนของรัฐบาล ที่ได้รับการรับรองคุณภาพจากรัฐบาลจีน ดังนั้น ฝ่ายไทยจึงยังมีเวลา ที่จะพิจารณาให้รอบด้าน เพื่อเจรจาต่อรองในประเด็นต่างๆที่ยังค้างคา เช่น อัตราดอกเบี้ยเงินกู้จากจีน ที่จีนคิดดอกเบี้ยร้อยละ 2.5 แต่ไทย ต่อบริษัทให้คิดร้อยละ 2

โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา แม้จะมี ระยะทางเพียง 252.5 กม. แต่วงเงินก่อสร้างสูงถึง 179,000 ล้านบาท เฉลี่ยกิโลเมตรละ 708.91 ล้านบาท ถ้าก่อสร้างเต็มโครงการ 867 กม. ต้องใช้เงินลงทุนถึง 6 แสนกว่าล้านบาท ยังไม่นับ รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-ระยอง กรุงเทพฯ-หัวหิน ไม่รู้ จะต้องใช้เงินลงทุนอีกเท่าไร จะต้องยกเว้นการใช้กฎหมายต่างๆ เหมือนจีนหรือไม่ เพราะคงต้องปฏิบัติให้เท่าเทียมกัน จึงจำเป็นที่ รัฐบาลจะต้องคิดให้รอบคอบทุกด้าน

คุณภาพเดิมมหาวิทยาลัยรัฐมนตรีคมนาคมเคยแถลงเองว่า การ ลงทุนรถไฟความเร็วสูง มีผลตอบแทนทางการเงินค่อนข้างต่ำ ใช้เวลา ในการคืนทุนประมาณ 50 ปี อีก 50 ปีคนอนุมัติคงไม่อยู่แล้ว ขนาด ได้หัวง ที่ว่าขายแล้ว มีสายเดียวยังขาดทุนปีนี้ เลย

วันนี้ผมไม่มีความเห็นครับ เพราะได้แสดงความเห็นไปหลาย ครั้งแล้ว แต่อยากให้รัฐบาลคิดให้รอบคอบ สถานการณ์เศรษฐกิจไทย และภูมิประเทศไทย ไม่เหมือนประเทศจีน ความจำเป็นจึงแตกต่างกัน แม้มีรถไฟธรรมดาวิ่งถึงทุกจังหวัดก็บุญแล้ว.

“ลม เปลี่ยนทิศ”