

สก๊อป หน้า1
รถไฟเชื่อม 3 สนามบิน
โครงการดีที่ต้องคุ้มค่า

โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 ท่าอากาศยาน **★ มีต่อหน้า 5**

สก๊อป หน้า1



รถไฟเชื่อม 3 สนามบิน โครงการดีที่ต้องคุ้มค่า

ในเขตกรุงเทพฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ตามแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลักเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก สนับสนุนให้ผู้โดยสารเดินทางระหว่างท่าอากาศยานเข้าสู่เขตเมืองและเขตธุรกิจสะดวก...รวดเร็ว

ซึ่งกำลังจะเกิดขึ้นใน 9 สถานี...สถานีดอนเมือง บางชื่อ มักจะสั้น สุวรรณภูมิ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ศรีราชา พัทยา อุตะเถา ระยะทาง 220 กม. มีความเร็วสูงสุด 250 กม.ต่อ ชม. ในงบประมาณราว 168,000 ล้านบาท รัฐบาลหนุนราว 117,000 ล้านบาท มีแผนเปิดให้บริการปี 2566...

ท่ามกลางความไม่ชัดเจนของโครงการ...แผนแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงทำให้มีการโต้เถียงถึงการลงทุน ในการใช้เม็ดเงินมหาศาลอาจไม่คุ้มค่ากับการใช้ประโยชน์ แคมป์ยังต้องถกเถียงกับสารพัดปัญหาจากโครงการนี้ในอนาคตข้างหน้า...หากเกิดความเสียหายขึ้น ใครคือคนรับผิดชอบ...

ทำให้เกิดเวที "อื้อฉาว: ทูริตเชิงนโยบายและวางผังเมืองผิดๆอย่างไร" เสนอแนะข้อดี-ข้อเสีย โดยมี ประภัสร์ จงสงวน อดีตผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้ข้อมูลว่า ในรัฐบาลชุดก่อนนี้เคยมีการศึกษาแนวคิดโครงการรถไฟความเร็วสูง มีจุดประสงค์เชื่อมระหว่างประเทศที่ไม่ใช่เชื่อมภายในประเทศไทย

แต่รัฐบาลชุดนี้ก็กลับมีแนวคิดสร้างขึ้นใช้ในประเทศอาจไม่เกิดความคุ้มค่ากับการลงทุนอย่างมหาศาลเพราะสถานีเชื่อมต้นทางยาวจนถึงสถานีปลายทาง มีระยะทางเพียง 220 กม. อีกทั้งในการเชื่อมของแต่ละสถานีกลับมีความกระชั้นชิด และมีความถี่กันมาก

ตามหลัก...รถไฟความเร็วสูง สามารถวิ่งได้ระดับความเร็ว 250 กม.ต่อ ชม. ต้องใช้เวลาที่ระยะทางไกลพอสมควร ประกอบกับการห้ามล้อ ก็ต้องใช้ระยะทางพอสมควรเช่นกันในการหยุดรถ ทำให้ในความเป็นจริงนี้ไม่สามารถใช้ความเร็วได้ถึง 250 กม.ต่อ ชม.

หน้าข่าว...กลับมองข้าม "รถไฟแอร์พอร์ตลิงก์" เชื่อมระหว่างสถานีพญาไทไปสถานีสุวรรณภูมิ โดย โครงสร้างตัวรถถูกออกแบบวิ่งความเร็วสูงสุด 200 กม.ต่อ ชม. สามารถขยายเชื่อมสถานีมายังสถานีอุตะเถาได้ ที่ค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการสร้างรถไฟความเร็วสูงเพราะรถไฟความเร็วสูง ต้องมีโครงสร้างแข็งแรง มีค่าใช้จ่ายสูงตามมา

ตามที่พูดกันว่า...ในการเตรียมรองรับนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศไทยนั้น มองว่าคงเป็นไปได้ที่นักท่องเที่ยวเดินทางมายังสนามบินอุตะเถา และนั่งรถไฟความเร็วสูงเข้ากรุงเทพฯ เพื่อต่อรถหรือเครื่องบินไปพื้นที่อื่น ทั้งที่ในกรุงเทพฯมีสนามบิน 2 แห่ง ประกอบกับการเปลี่ยนสนามบินขึ้นลง ต้องจ่ายตัวเครื่องบินเพิ่มอีกด้วย

ดังนั้น ทางเป็นไปได้ คือ รองรับบุคคลที่เข้ามาในพื้นที่เขตอื้อฉาว และมีคำถามว่า...คนที่เข้าพื้นที่นี้มีกี่คน? เพราะมีการประกาศสร้างให้เป็น "เมืองสมาร์ทซิตี้" ในโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ เน้นใช้เทคโนโลยี

เช่นเดียวกับเรื่องการสร้างรถไฟความเร็วสูงด้านเทคนิคมันใจว่า...ผู้บริหารการรถไฟฯต่างเคยผ่านการดูงานต่างประเทศด้านโครงสร้างระบบรางมาอย่างดีสามารถวิเคราะห์ถึงความไม่เหมาะสมในการสร้างรถไฟความเร็วสูง มีความจำเป็นในการลงทุนหรือไม่แต่กลับปล่อยให้โครงการนี้ออกมาแบบนิ่งเฉย...

หุ่นยนต์เข้ามาแทน และจะมีคนงานเหลือสักกี่คน...

ทำให้มองว่า...การลงทุนสร้างรถไฟความเร็วสูง อาจเปล่าประโยชน์ ไม่คุ้มค่าและต้องเป็นภาระให้กับประเทศเพราะในตัวเลขภาพรวมเรื่อง อีอีซีไม่เคยพูดถึงว่า...รัฐบาลจะได้ประโยชน์กลับคืนเมื่อไร อย่างไร และภาคเอกชนเข้ามาร่วมทุนนั้นได้อะไรบ้าง...

ประเด็นสำคัญ...เรื่องสิทธิประโยชน์ของนักธุรกิจที่เข้ามาลงทุนในเขต อีอีซีได้รับมากกว่าสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนด้วยซ้ำ ทำให้มีการนำโครงการรถไฟความเร็วสูงนี้ ผลักดันให้เกี่ยวข้อง มีสัมพันธกับ โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อต้องการให้ใช้กฎหมายอีอีซี ในการเพิ่มสิทธิประโยชน์ต่างๆมากมาย

โดยเฉพาะการใช้พื้นที่ได้สูงสุด 99 ปีแต่รัฐบาลกลับพยายามสื่อสาร ใช้พื้นที่ได้เพียง 50 ปี หากดูตาม พ.ร.บ.อีอีซี มาตรา 52 วรรคสอง ในการ ต่อสัญญาเข้าได้ไม่เกิน 49 ปี ซึ่งเป็นการสื่อสารเนื้อหาสาระสำคัญไม่ครบถ้วน หรืออาจปิดบังข้อมูล ทำให้สังคมเกิดความเข้าใจผิดกัน

“แม้การรถไฟแห่งประเทศไทย ก็มีส่วนน้อย รับรู้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการรถไฟความเร็วสูงนี้เพราะภาคเอกชนมีการเรียนรู้ทำโครงการนี้ ต้องนำเงื่อนไขข้อตกลง บันทึกไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญา ทำให้เป็นส่วนเอกสารข้อตกลงทางธุรกิจ ซึ่งเอกสารสำคัญนี้เคยขอคุณเนื้อหาหลายครั้ง แต่ถูกปฏิเสธมาตลอด” ประภัสสรว่า

ในการมาพูดเรื่องนี้เพราะ...หากเป็นเอกสารแนบท้ายสัญญาถือกันว่าเป็นข้อตกลงทางธุรกิจ ซึ่งอัยการจะไม่ตรวจสอบเอกสารแนบท้ายแต่จะตรวจดูว่าสัญญานี้ถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่ ส่วนเรื่องข้อตกลงกัน ต้องเป็นหน้าที่ของหน่วยงานหรือรัฐบาล เป็นผู้ตรวจสอบกัน...

เรื่องนี้มีความสอดคล้องกับรัฐบาลมีความพยายามเร่งทำสัญญารถไฟทางคู่ทั้งหมด ในการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร แต่คำว่า “รถไฟ” ของรัฐบาลวันนี้กลับไม่ใช่ “รถไฟไทย” หากเป็นรถไฟไทย ต้องย้อนมาดูว่า การรถไฟฯขาดพนักงาน หรือขาดหัวรถจักรเท่าไร กลับไม่ยอมอนุมัติให้ซื้อ หรือเพิ่มอัตราคน

แต่สิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต...หากการรถไฟฯไม่สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงมีโอกาสความเป็นไปได้ อาจเปิดให้ภาคเอกชนเข้ามา รับสัมปทานดำเนินการเดินรถ สุดท้ายการรถไฟฯคงเหลือเฉพาะในเส้นทาง การเดินรถที่ภาคเอกชนไม่ต้องการเท่านั้น

นี่คือจุดสำคัญ...ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยที่ดำเนินการมา

ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ ๖ กลายเป็นหน้าหนึ่งในประวัติศาสตร์ระบบรางของไทย ทว่า...หากรัฐบาลให้การสนับสนุนการรถไฟฯ เหมือนกับการสนับสนุน โครงการรถไฟความเร็วสูง ยืนยันว่าการรถไฟฯสามารถให้บริการระบบขนส่ง และโดยสาร มีประสิทธิภาพเทียบเท่าภาคเอกชนได้แน่นอนและยังสามารถให้ ประโยชน์ต่อประชาชน รัฐบาล และประเทศชาติ อย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วยด้วย...

ปัจจุบันหน่วยงานภาครัฐมีการนำบุคลากร ไปดูงานยังต่างประเทศ มากมายทุกปี แต่กลับไม่ถูกนำมาใช้ภายในประเทศ...เสมือนเป็นเรื่องมี “อาถรรพณ์” ในช่วงอยู่ระหว่างดูงานต่างประเทศมีการพูดคุยจะนำประสบการณ์กลับไปปรับปรุงพัฒนาบ้านตัวเองเมื่อถึงหน้าฟ้าประเทศไทย ทุกอย่าง ถูกกลบหายไปหมดในพริบตา

เช่นเดียวกับเรื่องการสร้างรถไฟความเร็วสูง ด้านเทคนิค มั่นใจว่า...ผู้บริหารการรถไฟฯต่างเคยผ่านการดูงานต่างประเทศด้านโครงสร้างระบบราง มาอย่างดีสามารถวิเคราะห์ถึงความไม่เหมาะสมในการสร้างรถไฟความเร็วสูง มีความจำเป็นในการลงทุนหรือไม่ แต่กลับปล่อยให้โครงการนี้ออกมา แบบนิ่งเฉย...

ขอย้ำว่า...ที่ดินการรถไฟฯมีเยอะมากมายก็จริง ทุกแห่งมีสัญญาเช่า กัน 30 ปี ที่ต่อสัญญาผูกขาด เริ่มจากบุคคลคนเดียว เข้ามาเสนอเช่าที่ดิน ในรูปแบบ “จับเสียมือเปล่า” และนำที่ดินให้บุคคลอื่นเช่าช่วงกัน ทำให้ มีเปลี่ยนมือจากคนแรกหมดสิ้น จนการรถไฟฯมีคู่สัญญาเช่าช่วงยาว มีการ นำที่ดินสร้าง “ตลาดสด” หรือ “ตึกแถว”

ทำให้ต้องย้อนกลับมาในโครงการรถไฟความเร็วสูง หรือเขต อีอีซี ที่มีภาคเอกชนได้รับสัมปทานเป็นผู้ดำเนินการ...มั่นใจว่าไม่สามารถ ดำเนินการเพียงองค์กรเดียวได้...

ปัญหาต่อไป...คือ เรื่องการส่งมอบตามสัญญาต่างๆจะมีการต่อรอง เพิ่มขึ้น ทำให้ลดเงื่อนไขลงเรื่อยๆ ที่เกิดจากความไม่ชัดเจน และไม่เคย ชี้แจงลงรายละเอียดถึงโครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเมื่อหากไม่เป็น ตามแผน หรือเกิดมีข้อผิดพลาด จะมีข้ออ้างได้ในการไม่ยอมรับ หรือกล่าว อ้างถึงปัจจัยอื่นแทรกซ้อน

ดังนั้น “รัฐบาล” ต้องมีหน้าที่ คือ ใครพูดอะไร ควรต้องรับผิดชอบ ในคำพูดนั้นเพราะสุดท้ายประเทศได้รับความเสียหาย...และนี่ยังไม่รวมถึง ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ประเทศไทยกำลังจะเป็นสถานที่รับกากสารพิษด้วย “อีอีซี”...เป็นโครงการมีแนวคิดดีถ้าให้ดีที่สุด...“รัฐ” ต้องได้ประโยชน์ “ประเทศ” เกิดความคุ้มค่า “ประชาชน” มีโอกาสได้ใช้ประโยชน์สูงสุด...