

ชั้น 5 ประชาชาติ

ประเสริฐ จาริก

รถไฟไทย-จีน VS ไฮสปีด CP สายไหนจะสร้างเสร็จก่อนกัน

สถานการณ์การเมือง น่าจะเข้าทำนองคำโบราณที่ว่า “ศัตรูผูกอาฆาตมันง่าย จะให้ปรองดองกันมันยาก”

แต่ไม่ว่า “การเมือง-เศรษฐกิจ” จะเดินไปทิศทางไหน การลงทุนพัฒนาประเทศยังต้องเดินหน้าต่อ แม้ว่าจะมีชะลอไปบ้างจากปัญหาอุปสรรคระหว่างทาง

กำลังเร่งกันเป็นมือระวิง โครงการรถไฟความเร็วสูง 2 สายแรกของประเทศไทย จะเชื่อมโยงใจกลางกรุงเทพฯ ไปยังภาคอีสานและภาคตะวันออก ที่อยู่ภายใต้การดำเนินการของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.)

สายแรก “กรุงเทพฯ-นครราชสีมา” เป็นความร่วมมือของ 2 มิตรประเทศระหว่างรัฐบาลไทย-รัฐบาลจีน ที่กระชับความสัมพันธ์ที่มีต่อกันมายาวนานด้วยรถไฟความเร็วสูง

ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 จะเชื่อมภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทะลุไปถึงยุโรปด้วยรถไฟ

จากภูมิศาสตร์ของประเทศไทย ที่เป็นศูนย์กลางของอาเซียน ทำให้ “รัฐบาล” ทุ่มพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งมารองรับ อัดขีดความสามารถของไทยให้แข่งขันกับนานาประเทศ และรถไฟความเร็วสูงเป็นหนึ่งในลิสต์

ตามแผน “รัฐบาลไทย” จะสร้างจากกรุงเทพฯ-หนองคาย เชื่อม “รถไฟความเร็วสูงลาว-จีน” ที่วิ่งจากคุนหมิงลงมาจอดอยู่ “เวียงจันทน์” ปัจจุบันกำลังไหมสร้าง นับวันถอยหลังเปิดบริการเดือนธันวาคม 2564

แต่เพราะต้องใช้เงินลงทุนมากถึง 431,759 ล้านบาท จึงตัดสร้างเฟสแรก 253 กม. ถึง “นครราชสีมา” โดยรัฐบาลประยุทธ์ประกาศลงทุนเอง 179,412 ล้านบาท

มีฝ่ายจีนรับผิดชอบการออกแบบ คุมการก่อสร้าง จัดหาระบบ ขบวนรถ ผูกอบรวมบุคลากรป้อนโครงการ

จากเซ็น MOU เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557 กว่าจะได้เริ่มต้นโครงการก็เข้าสู่ปี 2560 โดย ร.ฟ.ท.ระดมรับเหมาไทย-เทศก่อสร้าง 14 สัญญามี “กรมทางหลวง” ประเดิมสร้างคันทางให้ 3.5 กม.จากสถานีกลางดง-ปางอโศก เพิ่งเสร็จหมด ๆ เดือนกันยายน 2563

กำลังสร้างช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. มีความคืบหน้า 42% แต่ยังไม่ล่าช้าจากแผน ส่วนที่เหลือรอเซ็นสัญญากับผู้รับเหมา อนุมัติรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ของช่วงกรุงเทพฯ-ภาชี

แต่มีเรื่องน่าย่นตีระหว่างรอดอกเข็มตลอดสาย จากการปิดดีลเซ็นสัญญาซื้อล็อตใหญ่ระบบและขบวนรถไฟความเร็วสูง 48 ตู้ วงเงิน 50,633 ล้านบาท จาก “CRRC” ผู้ผลิตรถไฟฟ้ารายใหญ่จากจีน

เป็นการลือกราคาไว้ล่วงหน้า ก่อนที่จะขยับไปมากกว่านี้

โดยจีนเสนอรถไฟหัวกระสุนรุ่นใหม่ “ฟู้ซิงเฮ่า” หมายถึง การผงาดด้วยความเร็วสูงสุด 250 กม./ชม. แทนรุ่น “เหอเสี๋ย” หมายถึง ความสามัคคี

ดูแล้วงานระบบไม่น่าห่วง นำลุ่นต่อคือ งานก่อสร้างที่ยังไม่ได้ฤกษ์ตอกเสาเข็มตลอดทั้งสาย จะเริ่มนับหนึ่งในปีหน้าอย่างที่ ร.ฟ.ท.การันตีได้หรือไม่

เพราะยังมีการเวนคืนที่ดิน และ EIA ที่ยังเคลียร์ไม่จบ

หรือถึงจะเริ่มนับหนึ่งได้สำเร็จ แต่การแบ่งสร้างหลายสัญญา ว่ากันว่าอาจจะสร้างเสร็จแบบฟันหลอ จากการผู้รับเหมาขอต่อเวลา จากจะสร้างเสร็จในปี 2568 อาจจะขยับออกไปอีกก็เป็นได้

ไม่ต่างจาก “รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน” ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ได้เจ้าสัว ซี.พี.มาลงทุน 224,544 ล้านบาท รับสัมปทาน 50 ปี

ล่าสุดหลังมีแนวโน้มจะปรับตำแหน่งสถานีใหม่ อาจจะทำให้การเดินทางโครงการล่าช้าออกไปได้ จากการทำรายงาน EIA เพิ่มเติม

จากกำหนดเดิม ร.ฟ.ท.ต้องส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างเฟสแรก “สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา” ภายในเดือนตุลาคม 2564 แล้วสร้างให้เสร็จใน 5 ปี เปิดบริการภายในปี 2569 ส่วนช่วงพญาไท-ดอนเมือง จะส่งมอบพื้นที่ภายในปี 2566 พร้อมเปิดบริการปี 2571

ว่ากันว่า หากรถไฟสายนี้ได้เริ่มต้นนับหนึ่ง น่าจะเดินเครื่องก่อสร้างได้เร็วกว่า “รถไฟไทย-จีน” เพราะเป็นการลงทุนของเอกชน ดังนั้น “เวลา” จึงเป็นสิ่งมีค่า ถ้าช้าแม้แต่วันเดียวส่งผลกระทบต่อภาระดอกเบี้ยที่กู้มาลงทุน

ถึงจะคิกออฟคนละเวลา แต่ก็เป็นที่จับตาว่า “สายไหน” จะสร้างเสร็จก่อนกัน เพื่อปักหมุดชื่อเป็นรถไฟความเร็วสูงสายแรกของประเทศไทย !