



กัลยา ยืนยง

เช็กสถานะรถไฟเชื่อมเพื่อนบ้าน

กลายเป็นประเด็นถกเถียงเป็นวงกว้างหลังจากเส้นทางรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว หรือ The China-Laos Railway ช่วงบ่อเต็น-นครเวียงจันทน์ ที่ยวบชุมฤกษ์ เมื่อวันที่ 3 ธันวาคมที่ผ่านมา โดยโครงการลงทุนรถไฟความเร็วสูงลาว-จีน เป็นการร่วมทุนระหว่างรัฐบาลลาวและจีน มูลค่าการลงทุนประมาณ 6,000-6,800 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยฝ่ายจีนถือหุ้น 70% และรัฐบาลลาว 30% แน่นนอนว่าหลายฝ่ายมีความกังวลว่าไทยจะเสียโอกาสในครั้งนี้

อย่างไรก็ตาม เรื่องนี้ได้รับการยืนยันจากกระทรวงคมนาคม โดยศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้ข้อมูลว่าในส่วนของการเชื่อมต่อกับประเทศไทยนั้น รัฐบาลได้มอบหมายนโยบายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาไว้แล้ว ซึ่งขณะนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของกระทรวง ทั้งกรมการขนส่งทางราง (ขร.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ส่งเจ้าหน้าที่และที่ปรึกษาไปที่ สปป.ลาว เพื่อดูข้อมูล ข้อเท็จจริงในการเปิดเดินรถไฟความเร็วสูงลาว-จีน ทั้งปริมาณผู้โดยสารและสินค้าต่อวันเป็นอย่างไร

สำหรับการพัฒนารถไฟของประเทศไทยเพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟของลาว-จีนนั้น มีการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร (กม.) วงเงินลงทุน 179,413 ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างก่อสร้าง ส่วนระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย ระยะทาง 356.10 กม. บริษัทปรึกษาอยู่ระหว่างการสำรวจออกแบบ โดยจะเร่งรัดการดำเนินการ คาดว่าในปี 2565 จะสามารถสรุปรายละเอียดและเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อเริ่มดำเนินการ

ขณะที่โครงการรถไฟทางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งปัจจุบันเส้นทางถึงขอนแก่นแล้ว ส่วนระยะที่ 2 จากขอนแก่น-หนองคาย ระยะทาง 169 กม. ซึ่งเตรียมจะเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณา คาดว่าไม่เกินไตรมาส 2 ปี 2565 จะดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้างได้ โดยทั้งโครงการรถไฟทางคู่จากขอนแก่น-หนองคาย และรถไฟความเร็วสูงระยะที่ 2

จากนครราชสีมา-หนองคาย จะสามารถแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ในปี 2570

สำหรับการเตรียมความพร้อมสำหรับแนวทางการเชื่อมโยงรถไฟไทย-ลาว-จีน เพื่อรองรับการขนส่งระหว่างประเทศ เช่น การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ โดยจะแยกเป็นสะพานเฉพาะสำหรับการเดินรถไฟเท่านั้น รวมทั้งการจัดเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับปริมาณการขนส่งที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคต, การบริหารจัดการใช้ทางรถไฟและการใช้สะพาน เป็นการบริหารจัดการการใช้ทางรถไฟและการใช้สะพานเดิม (ระหว่างรอการก่อสร้างสะพานแห่งใหม่) ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาหาข้อสรุปร่วมกันระหว่าง 3 ประเทศ

และการพัฒนาพื้นที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางรถไฟระยะเร่งด่วนและระยะยาว การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ระหว่างการพิจารณาพัฒนาพื้นที่รองรับโครงการรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ และเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกให้สามารถรองรับการแลกเปลี่ยนสินค้าจากรถไฟที่เข้ามาจากจีนและลาว และส่งออกไปยังลาวและจีน

โดยตั้งอยู่ในพื้นที่ด้านหลังของลานขนถ่ายสินค้า สำหรับกองเก็บตู้สินค้าประเภทต่างๆ รวมถึงอาคารสำนักงาน, คลังสินค้า และอาคารประกอบอื่นๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก รวมถึงศูนย์การเอกซเรย์ตู้สินค้า เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้มาใช้บริการแบบ One-Stop Service โดยจะพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้า

ปัจจุบัน รฟท.อยู่ระหว่างของบประมาณเพื่อดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางราง จังหวัดหนองคาย ตามมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 คาดว่า จะสามารถคัดเลือกเอกชนผู้เข้าร่วมลงทุนแล้วเสร็จประมาณ 2 ปี

จะเห็นได้ว่าที่ผ่านมาไทยเราได้เห็นหน้าโครงการมาโดยตลอด ซึ่งเรื่องนี้กระทรวงคมนาคมมีการสั่งการให้หน่วยงานพิจารณาข้อมูลอย่างละเอียดรอบคอบ เพราะเบื้องต้นรถไฟทางฝั่ง สปป.ลาวยังเป็นทางเดี่ยว หากเป็นทางคู่เชื่อว่าปริมาณสินค้าจะมาก ซึ่งคาดว่าจะต้องใช้เวลาอีกกระยะหนึ่งในการทำระบบขนส่งทางรางที่สมบูรณ์ และพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีของไทย ให้นโยบายการพิจารณาทำให้เกิดการแบ่งปันผลประโยชน์ระหว่างประเทศให้เหมาะสมสามารถดำเนินการโดยยึดประโยชน์สูงสุดของประเทศไทย.