



ค วามเคลื่อนไหวเกี่ยวกับโครงการก่อสร้าง “ระบบราง” หลายเส้นทาง กำลังอยู่ในความสนใจของประชาชนและสื่อมวลชนที่มีการตั้งข้อสงสัยมากมายในเรื่อง “ฮั้วประมูล-ล็อกสเปก” รวมทั้งราคาก่อสร้างที่แพงมากและความ “ล่าช้า” อืดอาด! ไม่ว่าจะเป็นโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย ซึ่งมีการแบ่งโครงการออกเป็น 2 ช่วงคือ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา และ นครราชสีมา-หนองคาย รวมไปถึงโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่สายเด่นชัย (แพร่)-เชียงใหม่ (เชียงใหม่) และรถไฟรางคู่สายบ้านไผ่

(ขอนแก่น)-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม

วันที่ทีมข่าว “1/4 Special Report” นำข่าวยุทธศาสตร์การก่อสร้างระบบรางดังกล่าวกับทีมเศรษฐกิจพรรคเพื่อไทย ทั้ง นายพิชัย นริพทะพันธุ์ รองหัวหน้าพรรคฯ อดีต รมว.พลังงาน และ นายเกษม วัฒนสุข ส.ส.หนองคาย ในฐานะคณะทำงานทางด้านเศรษฐกิจของพรรคฯ

ไม่ล้ม! 2.2 ล้านล้าน “ระบบราง” เสร็จแล้ว!

นายพิชัยกล่าวว่า จริง ๆ แล้ว 3 โครงการข้างต้น ทั้งรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย รถไฟรางคู่สายเด่นชัย-เชียงใหม่ และรถไฟรางคู่สายบ้านไผ่-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม เป็นส่วนหนึ่งที่ถูกรวบรวบไว้ในโครงการกู้เงินเพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2.2 ล้านล้านบาท ในยุทธศาสตร์ยังลักษณ์ ชินวัตร ที่มีแผนการพัฒนาระหว่างปี 57-63

โดยกระทรวงคมนาคมที่มี นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ เป็น รมว.คมนาคม ได้จัดหมวดหมู่เป็น 3 ยุทธศาสตร์ คือ 1.ยุทธศาสตร์การเชื่อมต่อทางและการขนส่งกับภูมิภาค 8 โครงการ รวมวงเงิน 190,402.58 ล้านบาท 2.ยุทธศาสตร์มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน 39 โครงการ วงเงินทั้งสิ้น 1,550,867.37 ล้านบาท และ 3.ยุทธศาสตร์การยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ 10 โครงการ วงเงิน 158,860.04 ล้านบาท รวมทั้งหมด 57 โครงการ วงเงินทั้งสิ้นประมาณ 1,900,129 ล้านบาท ส่วนวงเงินที่เหลือเป็นการพัฒนาทางน้ำ

“นับตั้งแต่การก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิแล้วเสร็จและเปิดใช้งานตั้งแต่ปี 49 ประเทศไทยยังไม่มีโครงการขนาดใหญ่ (เมกะโปรเจกต์) ออกมากระตุ้นเศรษฐกิจ ดังนั้นรัฐบาลยังลักษณะจึงจัดทำโครงการ 2.2 ล้านล้านบาท ซึ่งมีการพัฒนาทั้งบนบกและทางน้ำ เราไม่ได้กู้เงินมากองไว้ทีเดียว 2.2 ล้านล้านบาท แต่เป็นการทยอยทำโครงการปีละ 3-4 แสนล้านบาท แต่เมื่อโครงการ 2.2 ล้านล้านบาท ถูกต่อต้าน มันจึงเป็นการเสียเวลา เสียโอกาส และต้นทุนแพงขึ้น เพราะถ้า 2.2 ล้านล้านบาท เดินหน้าต่อไป ปานนี้โครงการต่าง ๆ เสร็จหมดแล้ว และไม่แพงมากเหมือนที่กำลังทำอยู่ปัจจุบัน ที่สำคัญคือ 2.2 ล้านล้านบาท กลายเป็นเงินก้อนยิบตอม เมื่อเทียบงบประมาณบริหารประเทศที่รัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ใช้อยู่แล้ว 20.8 ล้านล้านบาท คิดดูงบประมาณอีกปีละ 5-7 แสนล้านบาท แต่ไม่ได้ช่วยให้เศรษฐกิจดีขึ้น แกมมีคนจามมากขึ้น”

นัก “ถนอมถนอม” ไทยเสียโอกาส-แพง!

นายพิชัยกล่าวต่อไปว่าคนไทยชอบเปรียบเทียบอันโหดร้ายที่โครงการ 2.2 ล้านล้านบาทไปเจอ “กับดัก” ต้องทำให้ “ถนอมถนอม” หมดไปจากประเทศก่อน สุดท้ายกลายเป็นเรื่องเสียโอกาสและความล่าช้า โดยมูลค่าของการเสียโอกาสและความล่าช้า คือต้นทุนโครงการแพงมากขึ้น เช่น รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย จากต้นทุนค่าก่อสร้างปี 57 ประมาณ 170,000 ล้านบาท พุ่งขึ้นไปเป็น 420,000 ล้านบาทในปัจจุบัน (กรุงเทพฯ-นครราชสีมา 170,000 ล้านบาท, นครราชสีมา-หนองคาย 250,000 ล้านบาท) พูดยาว ๆ ว่าล่าช้าไปเป็น 10 ปีกว่าจะได้ใช้งาน และแพงขึ้น 250,000 แสนล้านบาท

เช่นเดียวกับรถไฟรางคู่สายบ้านไผ่-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ที่กำลังเปิดประมูลก่อสร้างกันอยู่ในปัจจุบัน จากมูลค่าโครงการในปี 57 จำนวน 42,106 ล้านบาท พุ่งขึ้นมาเป็น 55,410 ล้านบาท ล่าช้ามาเป็น 10 ปีอีกเหมือนกัน และแพงขึ้น 13,304 ล้านบาท

“โครงการ 2.2 ล้านล้านบาท ตอนนั้นเราเปิดกว้าง จึงมีหลายประเทศสนใจเข้ามาลงทุน ทั้งจากจีนซึ่งมีต้นทุนถูกที่สุด แต่ดอกเบี้ยเงินหยวนจะค่อนข้างแพง ทางกลุ่มซีเมนส์ของเยอรมันก็สนใจ และญี่ปุ่นซึ่งมาพร้อมกับเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ ใกล้เคียง 0% โดยประเทศเหล่านี้มีประสบการณ์สร้างรถไฟความเร็วสูง และทุกคนก็รู้ว่าถ้าสร้างถนนอย่างเดียว หรือ



สร้างรถไฟความเร็วสูงอย่างเดียว มันขาดทุนอยู่แล้ว แต่เราต้องการสร้างเพื่อพัฒนาพื้นที่ต่าง ๆ ให้มีศักยภาพ ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งและการนักท่องเที่ยว เนื่องจากการขนส่งระบบรางมีต้นทุนค่าขนส่งที่ต่ำแค่ 6% (ต่ำกว่านั้นคือการขนส่งทางน้ำ) ขณะที่การขนส่งทางถนน (รถยนต์) มีต้นทุนสูง 16-17% ถ้าน้ำมันราคาแพง ต้นทุนการขนส่งทางถนนจะขยับเป็น 20%”

รถไฟความเร็วสูงล่าช้าไม่ช่วยถนอม ศก.

ทางด้านนายเกษมกล่าวว่า เท่าที่ติดตามโครงการก่อสร้างรถไฟ



พิชัย นริพทะพันธุ์

ความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย มีความล่าช้ามาก โดยช่วงแรก กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กม. ซึ่งมี 14 สัญญาการก่อสร้าง เพิ่งสร้างเสร็จ 100% ไปเพียง 1 สัญญา ระยะทาง 3.5 กม. ส่วนอีก 1 สัญญา อยู่ระหว่างก่อสร้างคืบหน้ายังไม่ถึง 50% กับอีก 5 สัญญามีการลงนามก่อสร้างไปช่วงปลายปี 63 ปานนี้ผู้รับเหมาลงเข้าพื้นที่แล้ว และอีก 7 สัญญา กำลังทยอยลงนามก่อสร้าง ซึ่งจากข่าว

ของสื่อมวลชนบอกว่าจะเปิดให้บริการในปี 69-70 ส่วนช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ระยะทาง 356 กม. อยู่ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด เพื่อส่งให้กระทรวงคมนาคม แล้วส่งให้คณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติโครงการเป็นลำดับต่อไป คาดว่าคงเริ่มประมูลและเริ่มก่อสร้างตั้งแต่ปี 65 น่าจะแล้วเสร็จพร้อมเปิดใช้งานได้เร็วสุดภายในปี 70-71

“มีหลายคนถามว่ารัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ สร้างทำไม? รถไฟ

ความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน สร้างไว้รองรับโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) อย่างนั้นหรือ? ทั้ง ๆ ที่ยังไม่มีใครเข้ามาลงทุนในอีอีซี นี่คือการลงทุนสะเปะสะปะ ซึ่งไม่ก่อให้เกิดรายได้ ไม่ใช่เมกะโปรเจกต์ เหมือนการสร้างรถไฟความเร็วสูงช่วงแรกกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ถ้าสร้างเสร็จคงมีแค่คนไทยนั่ง แล้วใครจะนั่งบ่อย ๆ เพราะวิ่งมาแค่ นครราชสีมา จึงไม่ได้ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวจากต่างประเทศเลย"

นายกฤษฎา กล่าวต่อไปว่ารถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคาย มีคำถามตามมามากมาย ทั้งปัญหาความล่าช้า ต้นทุนค่าก่อสร้างแพงมาก แล้วคนไทยหรือคนจีนจะเป็นผู้บริหารจัดการที่ดิน 2 ข้างทางรถไฟ กับที่ดินโดยรอบตัวสถานีรถไฟฟ้า ดังนั้นเมื่อปัญหาใหญ่คือความล่าช้า ถ้าจะสร้างจากกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย ตนขอแนะนำให้สร้างจากเวียงจันทน์ (สปป.ลาว) ข้ามแม่น้ำโขงมาที่จ.หนองคาย ก่อน ด้วยระยะทางประมาณ 20 กม.เท่านั้น เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ช่วยชนคนจีน-ลาว เข้ามาเที่ยวประเทศไทย หลังจากนั้นจึงก่อสร้างรถไฟต่อไปจากหนองคาย-อุดรธานี

ในอดีต สปป.ลาว คือ "แลนด์ล็อก" เพราะไม่มีทางออกสู่ทะเล ไม่มีรถไฟ มีแต่การขนส่งทางถนนที่ลำบากพอสมควร แต่ปัจจุบันลาวกำลังเป็น "แลนด์บริดจ์" หลังจากมีหลายสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมกับไทย และตอนนี้ถนนมอเตอร์เวย์จากเวียงจันทน์ ไปยังแหล่งท่องเที่ยวชื่อดัง "วังเวียง" สร้างเสร็จแล้ว ขณะที่โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วปานกลาง 160-200 กม./ชม. จากเวียงจันทน์ไปยังชายแดนที่ขุนนางทางตอนใต้ของจีน ระยะทางกว่า 400 กม. ได้วางรางเสร็จสมบูรณ์แล้ว เป็นรางรถไฟมาตรฐานกว้าง 1.435 เมตร คาดว่าจะเปิดเดินรถได้อย่างเป็นทางการใน "วันชาติลาว" 2 ธ.ค.ปีนี้

ทำสาย "เวียงจันทน์-หนองคาย" ก่อนดีกว่า!

ดังนั้นเมื่อรถไฟสายจีน-ลาว เข้ามาถึงเมืองเวียงจันทน์ กำลังจะเปิดเดินรถอย่างเป็นทางการช่วงปลายปีนี้ รัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์จึงควรไปเจรจาก่อสร้างรถไฟจากเวียงจันทน์ข้ามมาที่ จ.หนองคาย เพื่อช่วยส่ง

เสริมการท่องเที่ยวได้อย่างเป็นรูปธรรมที่สุด จะช่วยชนผู้โดยสารทั้งชาวไทย-จีน-ลาว และขนส่งสินค้าเข้ามา ด้วยระยะทางประมาณ 20 กม. ใช้เวลาก่อสร้างไม่เกิน 2 ปีเสร็จแล้ว ไม่ต้องนอนรอถึงปี 70-71 ที่รถไฟความเร็วสูงจากกรุงเทพฯจะวิ่งมาถึงหนองคาย แต่รัฐบาลควรเจรจาสร้างรถไฟจากเวียงจันทน์-หนองคาย มุ่งหน้าเข้ากรุงเทพฯ จะเกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากกว่า

ตอนนี้ทุกประเทศกำลังเจอไวรัสโควิด-19 และหนทางแก้ปัญหาทางเศรษฐกิจที่เขาได้เร็วที่สุด คือการดึงเม็ดเงินจากการท่องเที่ยว โดยนักท่องเที่ยวที่อยู่ใกล้ที่สุดคือคนจีน และเศรษฐกิจจีนในไตรมาสแรกปี 64 เติบโตมาก ดังนั้นถ้ามีรถไฟจากเวียงจันทน์ข้ามมาที่หนองคาย จะทำให้เศรษฐกิจของภาคอีสานดีขึ้นแน่นอน ต่อไปหนองคายอาจจะยกระดับมาเป็นศูนย์กลางสินค้าทางเกษตร ทั้งผัก-ผลไม้ระดับพรีเมียม ช่วยให้เกิดการสร้างงาน สร้างรายได้ และดึงแรงงานกลับสู่ท้องถิ่น ไม่ใช่ดักงานจากที่อื่นในช่วงโควิด-19 จึงต้องหันหน้ากลับบ้านมาทำการเกษตร เพราะไม่มีทางเลือก

"รัฐบาลจะทำโครงการอะไรก็แล้วแต่ สิ่งสำคัญคือผังเมืองต้องมาก่อน เพื่อไม่เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาในภายหลัง วันนี้ระบบรางถึงแม้จะล่าช้า แต่ต้องเร่งทำให้ทันและสอดคล้องกับประเทศเพื่อนบ้านเนื่องจากในระยะทางต่ำกว่า 1,000 กม. การขนส่งทางรางมีต้นทุนที่ต่ำแต่ที่ผ่านมามีผู้ประกอบการในหนองคาย-อุดรธานี ประสบปัญหาหากถ้าจะขนส่งสินค้าไปลงท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี ต้องเสียเวลาไปลากตู้เปล่ามาขนส่งสินค้า ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งในประเทศ แพงกว่าขนส่งในต่างประเทศเสียอีก แต่ปัจจุบันรถไฟรางคู่ยังไม่มา ส่วนรถไฟความเร็วสูงกว่าจะเสร็จปี 70-71 นี่คือการล่าช้าและการเสียโอกาสที่มีมูลค่าสูงมาก" นายกฤษฎา กล่าว.