กางแผนที่สร้างทางรถไฟไทย จีน-ญี่ปุ่นลงทุน

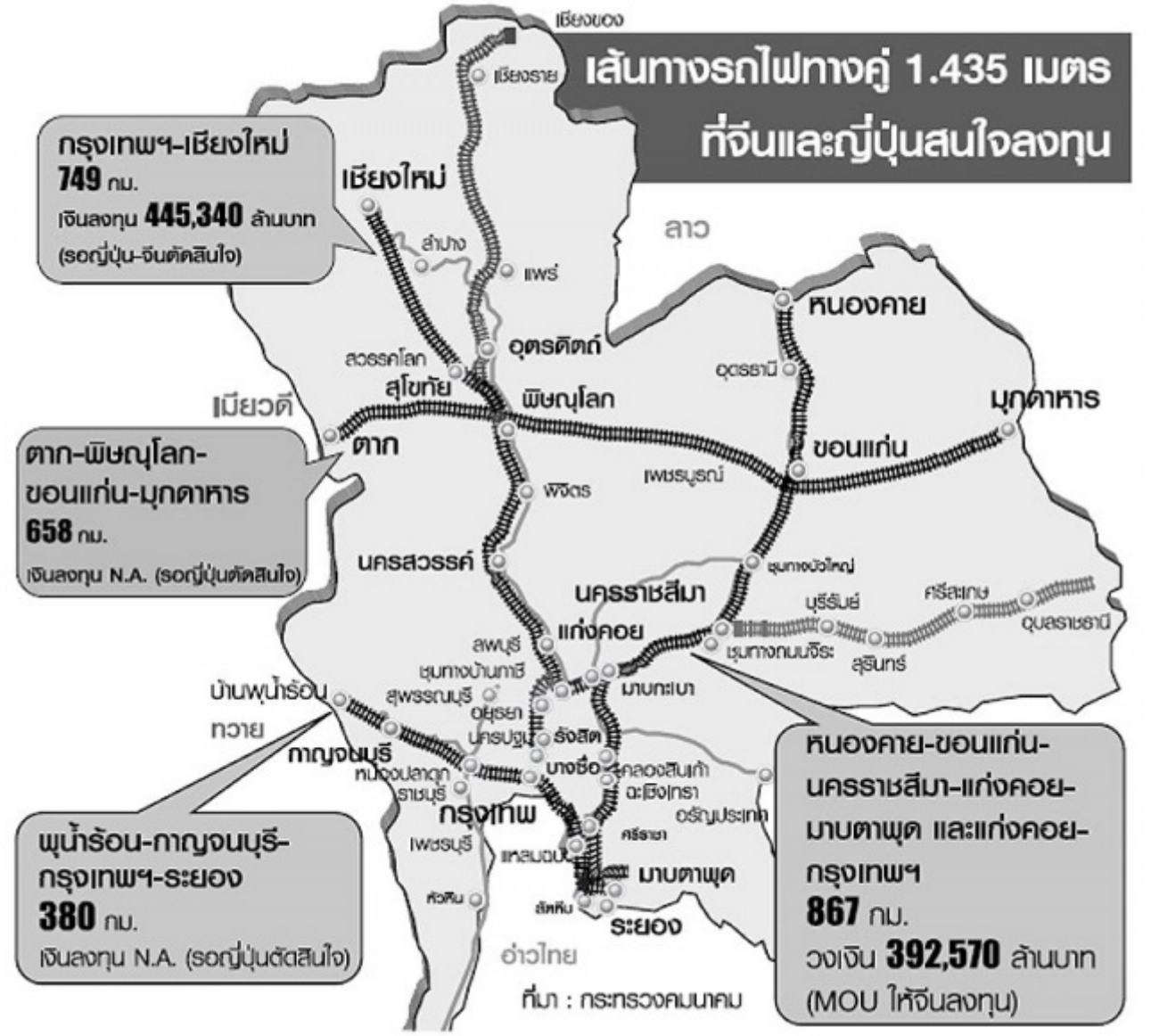
นำเสนอเมื่อ : 6 ม.ค. 2558

ดีเดย์รถไฟไทย-จีน ดึงอิตาเลียนฮุบเริ่มสร้างปี58

รัฐบาล จีนเสนอแผนลงทุนสร้างรถไฟไทย-จีน เส้นทาง "หนองคาย-มาบตาพุด" ยกแพ็กเกจ ชงเงินกู้ "ไชน่าเอ็กซิมแบงก์" ดอกเบี้ย 3% ยาว 30-40 ปี พ่วงรับเหมาจีน 3 บริษัท "ไชน่าเรลเวย์-ไชน่าพาวเวอร์-ซีเคซีซี" นำทีมลุยก่อสร้าง ซุมเจรจา "อิตาเลียนไทย-เอ.เอส." ดึงเข้ารวม "เปรมชัย" มั่นใจได้งานเกินคุ้ม "บิ๊กจิ๋น-บิ๊กตู่" ลั่นคิกออฟ ธ.ค. 58 เป็นของขวัญคนไทย ดีเดย์ ก.พ. เตรียม 3 เส้นหารือญี่ปุ่น ด้าน "หมอมอุ๋ย" ติงใช้เงินกู้ ตปท.หวั่นเสี่ยง

พล.อ.อ.ประจิน จั่นตอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผย "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า อีก 10 เดือนจากนี้ไป หรือประมาณเดือน ต.ค. 2558 แผนลงทุนก่อสร้างรถไฟทางมาตรฐาน 1.435 เมตร เส้นทางหนองคาย-โคราช-แก่งคอย-มาบตาพุด ระยะทาง 734 กม. และเส้นทางแก่งคอย-กรุงเทพฯ 133 กม. ซึ่งรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนลงนามความร่วมมือ (MOU) แบบรัฐบาลต่อรัฐบาล (จีทูจี) จะได้ข้อสรุปเป็นทางการ จากนั้นวันที่ 1 ธ.ค. 2558 จะเดินหน้าก่อสร้าง

เบื้องต้นประเมินงบฯลงทุนไว้ 392,570 ล้านบาท อาจเพิ่มหรือลดลงกว่านี้บ้าง แบ่งการก่อสร้างเป็น 4 ช่วง ได้แก่ 1.หนองคาย-โคราช 2.โคราช-แก่งคอย 3.แก่งคอย-ระยอง และ 4.แก่งคอย-กรุงเทพฯ เพื่อให้รับกับการเวนคืนที่ดินซึ่งอาจจะมีอุปสรรค แต่จะเร่งรัดให้เร็วขึ้น เพราะคณะทำงานที่ตั้งขึ้นจากหลายภาคส่วน เช่น ตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ว่าราชการจังหวัดที่โครงการตัดผ่าน นักวิชาการ เจ้าหน้าที่ด้านเทคนิค จะร่วมกันทำงานและชี้แจงทำความเข้าใจกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ



กู้เงินจนพ่วงขายข้าว-ยางใช้หนี้

พล.อ.อ.ประจินกล่าวว่า ส่วนรูปแบบการลงทุนยังไม่สรุป
แต่ที่หารือกันจีนจะเป็นผู้รับผิดชอบการก่อสร้างและหาเงินลงทุนให ส่วนที่เหลือจะทำงานร่วมกันทั้งการออกแบบ สำรวจเส้นทาง ประมาณราคา จัดหาระบบเทคนิค โดยใช้ของจีนเป็นหลัก
ขณะที่การบริหารโครงการจะเป็นของรัฐบาลไทย

"ต้องกู้เงินจีนเป็นเงินสกุลหยวน ซึ่งธนาคารของจีนเสนอให้พิจารณาหลายออปชั่น เช่น แบงก์แห่งหนึ่งเสนอกู้แสนล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 3% ระยะเวลาชำระหนี้ 20 ปี อีกรายเสนอให้กู้ 2 แสนล้านบาท ดอกเบี้ย 2.9% ระยะเวลาชำระหนี้ 15 ปี เป็นต้น มาดูว่าแบบไหนเหมาะสมกับไทยจากนั้นจะต่อรอง เพราะดอกเบี้ยกู้ในประเทศปัจจุบันอยู่ที่ 5-5.5% เมื่อจีนคิดดอกเบี้ย 3% จึงน่าสนใจ อย่างไรก็ตามคงต้องต่อรองขยายเวลาชำระหนี้คืน เพราะ 10 ปี หรือ 15 ปีอาจไม่พอ"

ส่วนเงินลงทุนอาจได้มาจากการขายข้าวและยางพาราที่เซ็น MOU ไปพร้อมกัน

แต่ไม่ใช่การบาร์เตอร์เทรด เพราะเซ็นคนละฉบับ และเป็นเงินคนละส่วนกัน ทั้งนี้
รถไฟสายนี้เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ของ 2 ประเทศที่จะเชื่อมโยงกัน เพื่อขนส่งสินค้าจากจีน ผ่านลาว มาไทย
ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

ไชน่าเอ็กซิมฯให้กู้ 40 ปี ดบ. 3%

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมเปิดเผย "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า ความคืบหน้ารถไฟไทย-จีนราง 1.435 เมตร เส้นทางอีสาน ล่าสุดรัฐบาลจีนเสนอใช้รูปแบบเทิร์นคีย์ โดยจีนจะหาเงินลงทุน ออกแบบรายละเอียด และก่อสร้าง โดยให้ไชน่าเอ็กซิมแบงก์เป็นผู้ปล่อยกู้อัตราดอกเบี้ย 3% ระยะเวลา 30-40 ปี
คาดว่าจะใช้เวลาก่อสร้าง 4 ปี ใช้เงินลงทุนปีละกว่า 1 แสนล้านบาท

ด้านการก่อสร้างจะให้บริษัทผู้รับเหมาไทยเป็นผู้ก่อสร้าง
โดยร่วมกับผู้รับเหมาจีนที่ถูกคัดเลือกไว้เรียบร้อยแล้ว เป็นบริษัทที่รัฐบาลจีนเป็นผู้ถือหุ้น
เนื่องจากจีนจะไม่มีแรงงานก่อสร้าง มีแต่ผู้เชี่ยวชาญ ต้องใช้แรงงานจากไทย
และเป็นเงื่อนไขหนึ่งที่รัฐบาลไทยระบุไว้ว่าต้องใช้ผู้รับเหมาไทย

"ขณะนี้กำลังทำแบบรายละเอียดโครงการให้ได้ราคาก่อสร้างที่เหมาะสม เดิมเคยประมาณการลงทุนไว้ 392,570 ล้านบาท คาดว่าแบบรายละเอียดจะรวดเร็ว เพราะแบบเดิมมีอยู่แล้ว จากผลศึกษาระบบรถไฟความเร็วสูง แต่มาปรับใหม่ให้มีความเร็ว 180 กม./ชม. ซึ่งรถไฟสายนี้รัฐบาลให้ความสำคัญมาก และพยายามผลักดันให้เกิดขึ้น"

3 ยักษ์รับเหมาจีนจีบ ITD

นายเปรมชัย กรรณสูต ประธานบริหาร บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ เปิดเผย"ประชาชาติธุรกิจ" ว่า บริษัทได้รับการติดต่อจากผู้รับเหมาจีน 3 ราย ได้แก่ บริษัท ซีเคซีซี, บริษัท ไชน่า เรลเวย์ กรุ๊ป (ซีอาร์อีซี) และบริษัท ไชน่า พาวเวอร์ ให้รวมงานก่อสร้างรถไฟที่รัฐบาลไทยและจีนจะพัฒนาร่วมกัน จากการหารือร่วมกัน จีนมั่นใจว่าโครงการนี้จะเกิดขึ้นได้แน่ในรัฐบาลชุดนี้ เนื่องจากรัฐบาลจีนจัดเงินลงทุนไว้ให้แล้ว ดอกเบี้ย 3% ให้ผ่อนชำระ 30-40 ปี แค่รอการตอบรับจากรัฐบาลไทยว่าจะรับเงื่อนไขที่จีนเสนอหรือไม่

"จากที่ได้หารือกัน ผู้รับเหมาจีนจะลงทุนสร้างพร้อมกันทั้งเส้นให้แล้วเสร็จใน 3-4 ปี
รัฐบาลจีนอยากจะให้โครงการเกิดเร็ว ๆ เพราะจะเชื่อมกับรถไฟความเร็วสูงที่นครเวียงจันทน์ประเทศลาว
ซึ่งจีนสร้างลงมาจากคุนหมิง"

นายเปรมชัยกล่าวว่า สำหรับรถไฟสายนี้บริษัทมั่นใจจะได้งานก่อสร้างเกิน 50% ของเนื้องาน
เนื่องจากบริษัทมีประสบการณ์ก่อสร้างทางรถไฟกับการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) มารวม 20 ปี อย่างไรก็ตาม
เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่จึงอาจต้องใช้รับเหมาไทยหลายบริษัทรวมก่อสร้าง
ทราบว่านอกจากอิตาเลียนไทยฯแล้ว รับเหมาจีนได้ติดต่อ บจ.เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอ็นจิเนียริ่ง (1964) ด้วย

บิ๊กตู่มอบเป็นของขวัญปี 58

ด้านพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.)

กล่าวว่า การไปเยือนจีนครั้งที่ผ่านมา
นอกจากจะเป็นการกระชับความสัมพันธ์กับจีนที่เป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจอันดับ 2 ของโลก และในปี 2558
จะเป็นปีที่ครบรอบ 40 ปีของการสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตไทย-จีน
พร้อมทั้งได้ยืนยันว่ารัฐบาลจะเดินหน้าลงทุนโครงการแน่นอน
เพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งของประเทศให้ทันสมัยจะได้เชื่อมโยงกับประเทศอาเซียน
เพราะไทยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค

ทั้งนี้คณะกรรมการร่วมของทั้ง 2 ฝ่ายจะเร่งหารือรายละเอียดโครงการตั้งแต่เดือน ม.ค.นี้เป็นต้นไป
เพื่อทำความเข้าใจ หากกฎกติกาการค้า การรวมลงทุนต่าง ๆ
ให้เสร็จโดยเร็วเพื่อดำเนินการก่อสร้างเป็นของขวัญปีใหม่ให้กับคนไทยในปี 2558

นอกจากนี้ยังขอให้จีนสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของภูมิภาค
โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของความพร้อมของไทยที่จะเป็นสถานที่ตั้งของศูนย์ควบคุมระบบรถไฟในภูมิภาค
รวมทั้งตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟ

ขณะที่ ม.ร.ว.ปรีดิยาธร เทวกุล รองนายกฯฝ่ายเศรษฐกิจ
มองว่าไม่จำเป็นต้องใช้แหล่งเงินกู้ที่จีนจัดหาให้ก่อสร้างรถไฟสายนี้ เนื่องจากเป็นเงินตราต่างประเทศ มีความเสี่ยง
นึกว่าถูกอาจจะกลายเป็นแพง จึงต้องพิจารณาให้ดี ซึ่งไทยมีทางเลือก
เพราะขณะนี้ประเทศไทยมีเงินอยู่มากและดอกเบี้ยก็ถูก เงินไม่ใช่ประเด็น และการเซ็น MOU
เป็นแค่การตกลงพัฒนารวมกัน

เปิดปูม 3 รับเหมาจีน

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า จากการตรวจสอบผู้รับเหมาจีน 3 บริษัท พบว่า 1.บริษัท ไชน่า เรลเวย์ กรุ๊ป (CREC) ก่อตั้งเมื่อ 12 ก.ย. 2550 ด้วยทุนจดทะเบียน 1.28 หมื่นล้านหยวน ถือหุ้น 100% โดย CRECG (China Railway Engineering Corporation Group) รัฐวิสาหกิจจีน ทำธุรกิจการก่อสร้างแบบครบวงจร
ทั้งโครงสร้างพื้นฐาน สำรวจ ออกแบบ และเป็นที่ปรึกษาโครงการ อีกทั้งผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ด้านวิศวกรรม
รวมถึงนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ มีบริษัทลูก 46 แห่ง มีส่วนรวมก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายสำคัญในจีนทุกสาย
ระยะทางมากกว่า 50,000 กม. คิดเป็น 2 ใน 3 ของระยะทางรถไฟที่เปิดใช้งานในจีนแผ่นดินใหญ่

2.บริษัท ไชน่า พาวเวอร์ อินเวสต์เมนต์คอร์ปอเรชั่น (CPI) เป็นองค์กรลงทุนในธุรกิจพลังงาน ถ่านหิน
อะลูมิเนียม ทางรถไฟและท่าเรือ ก่อตั้งเมื่อ 29 ธ.ค. 2545 ทุนจดทะเบียน 1.2 หมื่นล้านหยวน เป็น 1 ใน 3
บริษัทในจีนที่ได้รับอนุญาตให้พัฒนา สร้างและดำเนินการโรงไฟฟ้านิวเคลียร์

ส่วน "ไชน่าเอ็กซิมแบงก์" หรือธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออกของจีน เป็นธนาคารของรัฐ
หลังจีนเปิดยุทธศาสตร์พัฒนาเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบกและทางทะเล เริ่มปล่อยเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ
เพื่อสนับสนุนโครงการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (ASEAN
Connectivity)และยังสนับสนุนเส้นทางรถไฟสายทรานส์เอเชีย (Trans-Asian Railway)
และมีส่วนรวมวางแผนและจัดสรรเงินทุน

สำหรับเส้นทางรถไฟลาว-จีน เส้นทางรถไฟไทย-จีน เส้นทางรถไฟกัมพูชา-จีน
และเส้นทางรถไฟเวียดนาม-จีน

ลุ้นญี่ปุ่นเคาะ 3 เส้นทาง

ด้าน พล.อ.อ.ประจินกล่าวเพิ่มเติมว่า นอกจากเส้นทางดังกล่าวแล้ว รัฐบาลมีรถไฟอีก 3 เส้นทาง อยู่ระหว่างรอเจรจารวมกับประเทศญี่ปุ่น ได้แก่ 1.สายแม่สอด-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์-ขอนแก่น-มุกดาหาร เชื่อมการค้าชายแดนและรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร 2.สายบ้านพุน้ำร้อน-กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ-ระยอง เชื่อมโยงการขนส่งด้านใต้ จากท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือทวาย ที่ญี่ปุ่นจะมารวมลงทุนด้วย และ 3.สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ คาดว่าจะหารือรวมกันปลายเดือน ม.ค.-ก.พ.นี้ หลังญี่ปุ่นตั้งรัฐบาลเสร็จเรียบร้อย

"จีนได้สายอีสานแล้ว ก็คาดหวังว่าญี่ปุ่นจะสนใจ 3 เส้นนี้ ส่วนจะพัฒนาร่วมกันแบบจีทูจีหรือไม่ ยังต้องให้ผู้ใหญ่หารือกันก่อน กระทรวงคมนาคมเป็นผู้เตรียมความพร้อมให้"

เปิดความพร้อมแต่ละโครงการ

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมเปิดเผยว่า ความพร้อมแต่ละโครงการ เส้นทางหนองคาย-นครราชสีมา-แก่งคอย-มาบตาพุด และแก่งคอย-กรุงเทพฯ ต้องออกแบบใหม่คือช่วงหนองคาย-นครราชสีมา และช่วงศรีราชา-แหลมฉบัง ส่วนที่เหลือจะนำแบบรายละเอียดเดิมมาทบทวนใหม่ สายแม่สอด-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์-ขอนแ-น-มุกดาหาร 658 กม. การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ศึกษาช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม เสร็จแล้ว 358 กม. แต่เป็นทางคู่ 1เมตร ลงทุน 42,106 ล้านบาท ส่วนช่วงแม่สอด-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์-ขอนแก่น ยังไม่มีการศึกษา แต่ ร.ฟ.ท.จ้างที่ปรึกษาศึกษาช่วงแม่สอด-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ 240 กม.แล้ว สายบ้านพุน้ำร้อน-กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ-ระยอง ร.ฟ.ท.ศึกษากรุงเทพฯ-ระยองเสร็จแล้ว เป็นรถไฟความเร็วสูง 250 กม./ชม. 193 กม.ลงทุน 152,000 ล้านบาท ช่วงบ้านพุน้ำร้อน-กรุงเทพฯ 180 กม. ไม่ได้ศึกษา

ส่วนสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ศึกษาเสร็จแล้ว ทั้งโครงการเป็นรถไฟความเร็วสูง 250 กม./ชม. 749 กม. เงินลงทุน 445,304 ล้านบาท ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก ยื่นรายละเอียดการจัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) แล้ว

ก่อนหน้านี้ ทั้งจีนและญี่ปุ่นได้ศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุน 3-4 โครงการนี้แล้ว โดยจีนศึกษากรุงเทพฯ-หนองคาย และกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ญี่ปุ่นศึกษากรุงเทพฯ-ระยอง และกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ จึงเป็นไปได้สูงที่ใครออกแบบเส้นทางไหนแล้ว ก็น่าจะได้เป็นผู้ลงทุนโครงการนั้น ๆ

ที่มา ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ 05 ม.ค. 2558