



ทรรศนะและข้อเสนอของเราในเรื่องรถไฟไทย-จีน

ทลายเดือนมานี้ เรื่องรถไฟไทย-จีน เป็นประเด็นที่สังคมให้ความสนใจอย่างกว้างขวาง ทั้งสื่อหลัก สื่อออนไลน์ นักวิชาการ ประชาชนวงกว้าง การที่วงการต่างๆ ให้ความสนใจ เพราะเป็นเรื่องใหม่และเป็นเรื่องใหญ่ คือเป็นโครงการสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมความคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ ระหว่างทวีป และเป็นการร่วมมือระหว่างประเทศไทย-จีน ซึ่งไม่เคยมีมาก่อนในประวัติศาสตร์ของไทย และรัฐบาลไทยและจีนก็ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) ของโครงการนี้ ตั้งแต่ปลายปี 2557 ผ่านมา 2 ปีกว่า โครงการไม่คืบหน้า ข้อมูลหรือคำชี้แจงจากทางราชการมีน้อยมาก แต่กลับมีข่าวลือเกิดขึ้นเรื่อยๆ เช่น จะเริ่มก่อสร้างเมื่อนั้นเมื่อนี้ แล้วก็เงียบหายไป หรือว่าจีนเอาเปรียบไทย เรียกร้องสิทธิสองข้างทางรถไฟ เรียกดอกเบี้ยเงินกู้สูง เป็นต้น โดยที่ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง คือกระทรวงคมนาคมไม่เคยมีการชี้แจงใดๆ จนเอกอัครราชทูตจีนประจำไทยต้องแถลงข่าวกับสื่อมวลชนเมื่อ 18 มี.ค. 59 ว่า จีนไม่เคยเรียกร้องสิทธิบนที่ดิน 2 ข้างทางรถไฟ

กระทั่ง 3-4 เดือนที่ผ่านมา ก็มีข่าวการเคลื่อนไหวจากรัฐบาลที่จะเร่งรัดดำเนินโครงการนี้ แต่ยังมีคำถามไม่ชัดเจน และความสับสนจากการให้ข่าวให้ข้อมูลของทางราชการ ยิ่งเพิ่มความกังวล และสงสัยของสังคมมากขึ้น จนเกิดการแสวงหาข่าวกิจการที่รุนแรงขึ้น นักกฎหมาย นักวิศวกร นักการเมือง นักเศรษฐศาสตร์สังคม เรียงหน้ากันออกมาท้วงติง คัดค้าน เสนอแนะ มีการเขียนบทความ จัดสัมมนา ให้สัมภาษณ์ กระทั่งออกแถลงการณ์ ซึ่งก็เป็นเรื่องที่ดีที่สังคมได้ตื่นตัวในเรื่องสำคัญที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของประชาชนอย่างจริงจัง เป็นการระดมความคิดเห็นจากทุกภาคส่วนของสังคม ข้อสำคัญคือรัฐบาลผู้มีอำนาจ และเจ้าหน้าที่ทางราชการที่เกี่ยวข้องเรื่องนี้ จะรับฟังความเห็นที่สร้างสรรคจากผู้ห่วงใยต่อประเทศ นำไปไตร่ตรองและแก้ไขสิ่งที่ยังบกพร่องอย่างรับผิดชอบหรือไม่ ซึ่งยังไม่สายเกินไป

เราประชาชนเครือข่ายชาวจีนเห็นว่าโครงการรถไฟไทย-จีนนี้ เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของประชาชนและอนาคตของชาติไทยเรา โดยเฉพาะประชาชนชาวจีน จึงได้สนใจติดตามข่าวคราว และศึกษาความรู้ ข้อมูลและความคิดเห็นจากนักวิชาการในเรื่องนี้ ขอแสดงความเห็นและข้อเสนอบางประการต่อประเด็นปัญหาสำคัญๆ เกี่ยวกับรถไฟไทย-จีนที่สังคมกำลังวิพากษ์วิจารณ์อยู่ตามความเข้าใจของเรา บนจุดยืนเพื่อประโยชน์ของชาติและประชาชน

1.ประเทศไทยจำเป็นต้องมีรถไฟความเร็วสูง (250-300 กม./ชม.) หรือไม

รถไฟความเร็วสูง 250-300 กม./ชม. เป็นรถไฟขนส่งผู้โดยสาร ไม่ใช่ขนส่งสินค้าทางเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่มีน้ำหนักมาก ไม่จำเป็นสำหรับประเทศไทยในปัจจุบันนี้ เพราะทุกวันนี้เรามีสายการบิน Low Cost และสนามบินอยู่เกือบทุกหัวเมืองใหญ่ในประเทศ ซึ่งค่าโดยสารไม่แพงมาก การเดินทางในระยะทาง 300 กม.ขึ้นไป ค่าโดยสารและเวลาการเดินทาง โดยรถไฟความเร็วสูงจะสู้เครื่องบินไม่ได้ และผู้โดยสารที่จะใช้บริการรถไฟความเร็วสูงจะต้องมีฐานะเศรษฐกิจที่ดีพอสมควร ซึ่งยังเป็นคนส่วนน้อยของประชากรไทยในขณะนี้ ดังนั้น จึงไม่คุ้มค่าที่รัฐจะลงทุนก้อนใหญ่สร้างรถไฟความเร็วสูง 250-300 กม./ชม. เพื่อขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ

2.เห็นด้วยหรือไม่ที่จะสร้างรถไฟไทย-จีน เป็นระบบรถไฟความเร็วสูง 250- 300 กม./ชม.

จากการแถลงของกระทรวงคมนาคมในระยะนี้ ยืนยันว่าจะสร้างรถไฟไทย-จีนสายอีสานเป็นระบบความเร็วสูง 250-300 กม./ชม. ที่ขนส่งคน ไม่ใช่ขนส่งสินค้าและคน ซึ่งเป็นระบบรถไฟที่ประเทศเพื่อนบ้าน คือ ลาว และมาเลเซีย กำลังสร้างอยู่ในโครงการร่วมมือกับจีน ดังนั้น รถไฟไทย-จีนความเร็วสูง 250-300 กม./ชม.ของประเทศไทยนี้ เมื่อสร้างเสร็จจะไม่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อขนส่งสินค้าและคนข้ามประเทศ ข้ามทวีปได้



เครือข่ายองค์กรประชาชนอีสานปฏิรูป (คสป.)

เราประชาชนชาวจีน ไม่เห็นด้วยกับการสร้างรถไฟไทย-จีนสายอีสานเป็นระบบความเร็วสูง 250-300 กม./ชม. ขอยืนยันเสนอให้สร้างเป็นระบบความเร็วปานกลาง 160-180 กม./ชม. เพื่อจะได้ "เสริมสร้างการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเส้นทางคมนาคมระหว่างจีนกับอาเซียน" ตามเจตนารมณ์ของ MOU รถไฟไทย-จีน

3.รถไฟไทย-จีน ที่กำลังจะสร้างที่ภาคอีสาน ไทยจะได้ประโยชน์อะไรหรือจีนได้ประโยชน์ แต่ไทยเสียเปรียบ

รถไฟไทย-จีน เส้นทางหนองคาย-กรุงเทพฯ ที่เป็นรถไฟความเร็วปานกลาง จะเป็นส่วนเชื่อมต่อที่สำคัญในเส้นทางสายไหมยุคใหม่ ซึ่งจะเชื่อมความคมนาคมขนส่งระหว่างยุโรป เอเชีย และแอฟริกาให้ติดต่อกันสะดวกรวดเร็ว และทุนค่าใช้จ่าย พร้อมกับพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศตามสายทาง สร้างสาธารณูปโภค ยกระดับเทคโนโลยี ขยายกำลังการผลิต ลดต้นทุนการขนส่งภายในประเทศ ข้ามประเทศ ข้ามทวีป ทำให้รายได้ประชาชนในประเทศเหล่านี้ดีขึ้น มีกำลังซื้อสูงขึ้น

ประเทศจีนเป็นผู้เสนอโครงการเส้นทางสายไหมยุคใหม่ หรือ ONE BELT ONE ROAD เพื่อแก้วิกฤติเศรษฐกิจที่โลกกำลังเผชิญอยู่ ซึ่งเป็นผลผลิตที่เกิดจากระบบทุนนิยมผูกขาดที่มุ่งแสวงหากำไรสูงสุด ขูดรีดเอาเปรียบผู้อื่น เพื่อความมั่งคั่งร่ำรวยที่ไม่มีขอบเขตของตนเอง ประเทศทุนนิยมที่พัฒนาแล้วเมื่อมีกำลังการผลิตสูง ก็ส่งผลกระทบต่อสินค้าไปขายในประเทศที่พัฒนาช้ากว่า พร้อมกับปล้นสะดมทรัพยากรที่มีค่าอีกด้วย ประเทศที่พัฒนาแล้วก็ร่ำรวยมั่งคั่งขึ้นๆ ประเทศที่ด้อยพัฒนาก็กว้างจนลงๆ กำลังซื้อประชาชนลดลง เศรษฐกิจของประเทศทุนนิยมที่พัฒนาแล้วก็ขยายตัวต่อไปไม่ได้ เกิดวิกฤติเศรษฐกิจโลกในที่สุด

ผู้นำประเทศจีนมองว่า ในขณะที่เศรษฐกิจของประเทศกลุ่มทุนนิยมใหญ่กำลังถดถอย แต่ประเทศกำลังพัฒนาต่างๆ ยังมีศักยภาพสูง ถ้าประเทศเหล่านี้พัฒนาขึ้นมาได้และรวมตัวกัน จะเป็นกลุ่มเศรษฐกิจที่เป็นทั้งแหล่งผลิตและตลาดที่ใหญ่มาก ซึ่งจะกลายเป็นพลังใหม่ของการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของโลกต่อไป อย่างไรก็ตาม จากบทเรียนของจีนเห็นว่า การที่หลายประเทศในเอเชียและแอฟริกา ยังพัฒนาช้า เพราะขาดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นต่อการสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจ ในขณะที่ประเทศจีนมีเงินทุนมาก มีเทคโนโลยี สามารถเป็นผู้ขับเคลื่อนนำประเทศอื่นพัฒนาขึ้นมาพร้อมกันได้ จึงได้เสนอโครงการ ONE BELT ONE ROAD ที่พัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกด้วยรถไฟเชื่อมประเทศต่างๆ ในเอเชีย กับยุโรป (One Belt) และการเชื่อมเส้นทางคมนาคมทางทะเลกับท่าเรือสำคัญๆ ของประเทศต่างๆ ในเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา เป็นเส้นทางเดียว (One Road) ทำให้การติดต่อขนส่งสินค้า และผู้โดยสาร สะดวกรวดเร็วขึ้น และทุนค่าใช้จ่าย

ตามหลักทฤษฎีของลัทธิมาร์กซ์เห็นว่า ความไม่เสมอภาคของการแบ่งปันรายได้ คือความขัดแย้งหลักของสังคมทุนนิยม เป็นบ่อเกิดของวิกฤติเศรษฐกิจแบบทุนนิยม ซึ่งเป็นลัทธิธรรมที่เป็นจริงทั้งภายในประเทศและในสากล



โลกของสังคมทุนนิยม จีนยึดถือหลักคิดของลัทธิมาร์กซ์ จึงชูนโยบาย win-win ในความร่วมมือกันระหว่างประเทศในโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (ONE BELT ONE ROAD) คือจะต้องให้ทุกประเทศที่ร่วมมือกันได้ประโยชน์ พัฒนา และเจริญรุ่งเรืองขึ้นพร้อมกัน เช่นนี้ จึงไม่เกิดวิกฤติเศรษฐกิจโลก ดังที่สั่งถึง ประธานาธิบดีของจีนได้อธิบายทำนองของประเทศจีนต่อเศรษฐกิจโลกในที่ประชุม ประมุขประเทศ G-20 ที่เมืองหางโจว เมื่อ 3 กันยายน 2559 ว่า ประเทศจีน ต้องการเรียกร้องให้ทุกประเทศเป็นของเศรษฐกิจโลกที่มีความยุติธรรม ประเทศ จีนจะไม่เป็นผู้ผลักดันความหมายนี้ให้แก่ประเทศอื่น แต่จะทำแบบ win-win ให้ ทุกประเทศได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน จะใช้การพัฒนาของจีนเป็นหัวรถจักรขับเคลื่อนเศรษฐกิจโลก และเชิญชวนให้ประเทศที่กำลังพัฒนาต่างๆ ร่วมไปใน ขบวนการด้วยกัน มุ่งสู่ความเจริญพร้อมกัน

แน่นอน ในโครงการ “One Belt One Road” ประเทศจีนย่อมได้ ประโยชน์ จีนสามารถส่งสินค้าและเงินทุนออกมากขึ้น แต่ประเทศที่ร่วมด้วยก็ สามารถส่งสินค้าออกมากขึ้นและรวดเร็วขึ้น ด้วยค่าขนส่งที่ถูกลง และยังได้แลกเปลี่ยนเทคโนโลยีและความเจริญระหว่างกัน ก็ได้ประโยชน์เช่นกัน ดังนั้น จึงเป็น โครงการที่ส่งเสริมการร่วมมือกันสร้างความเจริญรุ่งเรืองของโลกแบบสันติ

โครงการ “One Belt One Road” จึงได้รับการตอบรับอย่างดีจาก ประเทศที่กำลังพัฒนาต่างๆ เพราะเล็งเห็นโอกาสที่จะได้ประโยชน์จากโครงการ นี้ ประเทศปากีสถาน ศรีลังกา ลาว เวียดนาม กัมพูชา ฟิลิปปินส์ เป็นต้น ต่างได้ทำการตกลงกับประเทศจีนในการร่วมมือกันพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ ประเทศและเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างประเทศ

ประเทศไทย โดย พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นผู้นำต่างประเทศแรก ที่ประกาศสนับสนุนโครงการเส้นทางสายไหม หรือ One Belt One Road และตกลงให้ไทยเป็นทางเชื่อมของเส้นทางรถไฟที่มาจากจีนผ่านประเทศลาว ลง มาทางอีสานของไทยที่จังหวัดหนองคาย ผ่านกรุงเทพฯ ลงไปทางใต้ถึงประเทศ มาเลเซีย และยังเชื่อมกับท่าเรือสำคัญทางตะวันออกที่มาบตาพุดด้วย ทำให้ ไทยเป็นส่วนหนึ่งในโครงข่ายเศรษฐกิจของโครงการระดับโลกนี้ จะได้ติดต่อ ขนส่งสินค้ากับอาเซียน จีน ยุโรป และแอฟริกา สะดวกรวดเร็วและปลอดภัย การที่เริ่มเส้นทางนี้ที่ภาคอีสานก่อน เพราะนายกรัฐมนตรียอมเห็นศักยภาพที่ พร้อมในภาคอีสาน คือเป็นแหล่งวัตถุดิบ แหล่งแรงงาน แหล่งสถานประกอบการต่างๆ จำนวนมาก มีจังหวัดใหญ่หลายจังหวัดที่มีความเข้มแข็ง ประชาชน มีความขยันขันแข็ง (จากคำให้สัมภาษณ์ของ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา เมื่อ 24 มี.ค.2559) เส้นทางนี้จะทำให้เศรษฐกิจอีสานขยายตัวทั้งการผลิต การตลาด และการท่องเที่ยวมากขึ้นอย่างแน่นอน

4.ทำไมทางกาไทยจึงจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างรถไฟไทย-จีนที่กลางดง ไกล่ จ.นครราชสีมา คือ เฟสที่ 1 ที่บ้านกลางดง บ้านปางสีดา ระยะทาง 3.5 กม. และเฟสที่ 2 จากบ้านปางสีดามาทางกรุงเทพฯ อีก 11 กม. การ ดำเนินขบวนนี้ถูกต้องหรือไม่

สำหรับข้อนี้ ทางราชการได้ให้เหตุผลว่า เพราะโครงการนี้ไทยเราลงทุน เองทั้งหมด ขณะนี้เรามีงบประมาณเพียงพอที่จะทำแค่ระยะทางสั้นๆ และที่ดิน

ช่วงสั้นๆ ที่เป็นป่าดงนี้ไม่ต้องมีการเวนคืน ซึ่งเป็นเหตุผลที่ไม่เพียงพอ เพราะ การสร้างรถไฟความเร็วสูงซึ่งเป็นโครงการใหญ่ มีอุปสรรคมากมาย เช่นรางรถไฟ ที่มีน้ำหนักมาก ถ้าเริ่มสร้างที่กลางดงจะต้องเสียค่าใช้จ่ายและเวลามากในการ ขนย้ายสิ่งของจากเมืองไปที่ป่าดง และสร้างเพียงระยะทางสั้นๆ เมื่อเสร็จช่วง นี้ก็ยังเดินรถไม่ได้ เป็นการสิ้นเปลืองโดยใช่เหตุ อีกประการหนึ่งการทำเช่นนี้ยัง แสดงว่ายังไม่มีความพร้อมและความตั้งใจจริง คล้ายกับว่าทดลองทำไปทีละนิด ทำไปดูไป เมื่อใดไม่พร้อมก็หยุดก่อน หรือเป็นเพราะว่าขณะนี้จำเป็นต้องเริ่มไป ก่อน เพราะผู้ใหญ่เร่งรัด หรือเพื่อต้องการหยุดคำถามของสังคมที่ถามอยู่เสมอ ว่า “เมื่อไรจะลงมือ” เราจึงไม่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการเช่นนี้ เพราะ เป็นการสิ้นเปลืองงบประมาณ เป็นการลงทุนที่ไม่คุ้มค่า

เรามีข้อเสนอว่า เมื่อรัฐบาลไทยตัดสินใจจะลงทุนเองทั้งหมด แต่มีงบ ประมาณจำกัด ก็น่าจะเริ่มทำจากที่ที่สามารถเก็บเกี่ยวผลตอบแทนได้ จึงขอเสนอ ให้เริ่มต้นสร้างรถไฟไทย-จีนที่หนองคาย คือสร้างการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟ ความเร็วปานกลางจากหนองคายไปยังเวียงจันทน์ของลาว ซึ่งขณะนี้ลาวกำลัง สร้างเส้นทางรถไฟความเร็วปานกลางจากเวียงจันทน์เชื่อมกับเมืองคุนหมิง ของจีน จะแล้วเสร็จในปี 2564 เมื่อเส้นทางของลาว-จีนเสร็จ เราก็สามารถ เปิดประตูอีสานส่งสินค้าหลากหลายของอีสานจากหนองคายผ่านไปทางลาว ไปยังประเทศอาเซียน ไปยังจีน และยุโรป สินค้าของอีสานโดยเฉพาะสินค้า เกษตรกรรมมากมายก็จะส่งไปจีนและยุโรป ได้อย่างสะดวกรวดเร็วด้วยค่าใช้จ่าย ที่ถูกกว่าเดิมมาก จะได้แก่การขนส่งสินค้าเกษตรสดเกิน ราคาตกต่ำ กระตุ้น เศรษฐกิจของอีสานให้คึกคักขึ้นอย่างแน่นอน หลังจากเชื่อมหนองคายกับ เวียงจันทน์แล้ว ก็ดำเนินการสร้างโครงการรถไฟไทย-จีนเส้นทางอีสานต่อ โดย สร้างลงมาจากหนองคาย-อุดรฯ-ขอนแก่น-โคราช ซึ่งล้วนเป็นเมืองใหญ่ ของอีสานที่มีศักยภาพสูง เมื่อสร้างเสร็จแต่ละช่วงก็สามารถขนส่งสินค้า ไปสู่อาเซียน สู่จีน และยุโรปได้ เส้นทางทั้งหมดนี้อาจใช้เวลาสร้างไม่ถึง 4 ปี ส่วนช่วงจากกรุงเทพฯ-โคราช ถ้ารัฐบาลมีงบประมาณเพียงพอ จะสร้าง จากกรุงเทพฯ ขึ้นไปโคราชพร้อมกัน ไปบรรจบกับเส้นทางที่สร้างลงมาจากทาง หนองคายก็ได้ ก็จะได้ทำให้เส้นทางหนองคาย-กรุงเทพฯ เสร็จภายในเวลา 4-5 ปี หรือจะรอให้เส้นทางหนองคาย-โคราชเสร็จแล้ว สร้างต่อจากโคราชลงมา กรุงเทพฯ ก็ได้

โครงการรถไฟไทย-จีน เส้นทางหนองคาย-กรุงเทพฯ ได้มีการลงนาม ในบันทึกความเข้าใจเมื่อ 19 ธ.ค.2557 แต่เป็นที่น่าสนใจกว่า 2 ปี โครงการ ไม่คืบหน้า เพิ่งจะมีการเร่งรัดกันในขณะนี้ แต่ก็ยังแสดงความไม่พร้อม ความ ไม่ชัดเจน ความละเลาะลังของทางราชการ ที่ทำให้สังคมต้องวิจารณ์และ ท้วงติงต่างๆ นานา จึงน่าที่รัฐบาล โดยเฉพาะท่านนายกรัฐมนตรีซึ่งเป็นผู้เห็น ชอบและสนับสนุนโครงการนี้มาแต่ต้น จะได้ทบทวนและค้นหา **ปัญหาและ อุปสรรคแท้จริงที่ขัดขวางโครงการนี้อย่างจริงจัง** เริ่มต้นกันใหม่อย่างโปร่งใส จริงจัง เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ชาติและประชาชน ดีกว่าที่เร่งรีบทำไป แต่ซุกปมปัญหาไว้มากมาย ซึ่งอาจทำให้สะดุดกลางทาง จนโครงการต้องเสีย หายหรือล้มเลิกไปอย่างน่าเสียดาย.