

รถไฟความเร็วสูง จะสร้างหนี้ยังยืนแทนมั่งคั่ง

โดย ลม เปลี่ยนทิศ  14 ส.ค. 2561 05:01



ผมเขียนถึงคำแถลงของ คุณวรวัดี มาลา รักษาการผู้ว่าการรถไฟฯ ผลการศึกษาของรัฐบาลญี่ปุ่นพบว่า รถไฟความเร็วสูงสายเหนือช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก 380 กม. เงินลงทุน 270,000 ล้านบาท ไม่คุ้มค่าการลงทุน ญี่ปุ่นไม่ร่วมลงทุนด้วย ก็มีหนังสือด่วนที่สุดจากสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม แต่ไม่มีใครลงชื่อ ส่งมาถึงผมเพื่อ ขอชี้แจงข้อเท็จจริง แต่เนื้อหาที่ชี้แจง กลับไม่ใช่ข้อเท็จจริง เป็นเพียงข้อสันนิษฐานในภาพรวม

คำชี้แจงระบุว่า ผลการศึกษาของรัฐบาลญี่ปุ่น ยังอยู่ในขั้นตอนการพิจารณา เพื่อให้เกิดความรอบคอบด้านเศรษฐกิจ ทั้งผลตอบแทนต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ/เมืองต่างๆ ตามแนวสายทาง การค้า การท่องเที่ยว การลงทุน และผลตอบแทนทางการเงินเฉพาะโครงการ โดยอ้างลอยๆ ว่า จากประสบการณ์ประเทศที่ประสบความสำเร็จในการลงทุน มีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเกือบทั้งสิ้น

ผมขอตอบ กระทรวงคมนาคม ด้วย ชาวที่อ้างอิงได้ ก็แล้วกัน กลางเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา นสพ.ไฟแนนเชียลไทม์ส ที่มีความน่าเชื่อถือระดับโลกลงข่าวว่า 6 ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือ ลาว มาเลเซีย กัมพูชา เวียดนาม ไทย มียอดหนี้สูงมาก เมื่อเทียบกับ ค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งอยู่ที่ 26% ของจีดีพี โดยเฉพาะ ลาว มียอดหนี้สูงสุดในภูมิภาค สูงถึง 93.1% ของจีดีพี

สาเหตุที่ ลาว มียอดหนี้สูงมาก เพราะลาวไปลงทุน สร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมคุนหมิง-เวียงจันทน์ เพื่อเชื่อมต่อมา ไทยทาง หนองคาย-โคราช-กรุงเทพฯ ด้วยเม็ดเงินลงทุนสูงถึง 5,800 ล้านดอลลาร์ 194,300 ล้านบาท เกือบ 40% ของจีดีพี ประเทศลาว

แต่ผมมีข้อมูลอีกด้านหนึ่งจาก สำนักข่าวซีเอ็นบีซี ซึ่งเป็นการศึกษาของ Center for Global Development ระบุว่า มูลค่าลงทุนรถไฟฟ้าความเร็วสูงจีน-ลาว สูงถึง 6,700 ล้านดอลลาร์ 224,450 ล้านบาท หรือ 50% ของจีดีพีประเทศลาว ทำให้ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (ไอเอ็มเอฟ) เตือนว่า อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการชำระหนี้ของ ลาวในอนาคต เงินกู้ก้อนใหญ่ของโครงการนี้มาจาก จีนในอัตราดอกเบี้ยสูง

รายงานฉบับนี้ยังระบุว่า โครงการเส้นทางสายไหมใหม่ (Belt and Road) ของ ประธานาธิบดีสีจิ้นผิง มีแผนที่ จะ ลงทุน ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เช่น รถไฟฟ้าความเร็วสูงท่าเรือ ถนน ในภูมิภาค เอเชีย ยุโรป แอฟริกา สูงถึง 8 ล้าน ล้านดอลลาร์ 2,144 ล้านล้านบาท จะส่งผลให้ ประเทศในหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ต้อง “เป็นหนี้จีน” มหาศาลใน อนาคต ตัวอย่างเช่น ศรีลังกา ที่ต้อง ยกท่าเรือ Hambantota ให้กับรัฐวิสาหกิจจีน เพื่อใช้หนี้เงินกู้ ล่าสุดประเทศที่ ยากจนอย่าง ปากีสถาน ก็กำลังจะประสบชะตากรรมเดียวกัน เพราะกู้เงินจากจีนสูงถึง 80% ของมูลค่าโครงการ ทำให้รัฐบาลมีหนี้เพิ่มขึ้น 62,000 ล้านดอลลาร์กว่า 2 ล้านล้านบาท ไม่ต่างจากลาวเท่าไร

เกาะไต้หวัน ซึ่งเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว มีรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายเดียว 345 กม. ลงทุนไป 323,000 ล้านดอลลาร์ ไต้หวัน ราว 358,000 ล้านบาท เอกชนที่ได้สัมปทานเดินรถได้แค่ 2 ปีก็ขาดทุนถึงขั้นล้มละลาย รัฐบาลไต้หวันต้อง ไปซื้อมาเป็นของรัฐ

ผมจึงไม่อยากให้ รัฐบาล คสช. ผันหวานกับ รถไฟฟ้าความเร็วสูงมากนักว่า จะสร้างความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ อย่างที่ กระทรวงคมนาคม ชี้แจงมาลอยๆ ถ้ารัฐบาลจะสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีน จาก กรุงเทพฯ-โคราช-หนองคาย 603 กม. ผมคิดค่าก่อสร้างเฉลี่ยจากเส้นทาง กรุงเทพฯ-โคราช ที่ กม.ละ 707 ล้านบาท รัฐบาลต้อง ใช้เงินภาษีของ คนไทยสูงถึง 426,321 ล้านบาท เพื่อสนองนโยบายของผู้นำจีน ถ้าสร้างสาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ อีก 672 กม. ต้อง ใช้เงินลงทุนอีก 475,104 ล้านบาท 2 สายก็ 9 แสนกว่าล้านบาท ผมเชื่อว่า จะสร้างหนี้ให้ลูกหลานอย่างยั่งยืน มากกว่าสร้างความมั่งคั่งอย่างยั่งยืน แน่แน่นอน

วันนี้ไทยยังโชคดีที่ มีบุญเก่า คือ เงินทุนสำรอง ที่รัฐบาลก่อนๆสะสมเอาไว้เยอะ อย่ารีบทุบกระปุกมาใช้เลยครับ ภาษีคนไทยก็มีสอนไว้...มีเงินเขานับเป็นน้อง มีทองเขานับเป็นพี่ ถ้ามีแต่หนี้...คงไม่ได้ยื่นคำหวานจากทูตจีนอย่างทุกวันนี้แน่นอนครับ.

“ลม เปลี่ยนทิศ”

หมายเหตุประเทศไทย

ลม เปลี่ยนทิศ

รถไฟฟ้าความเร็วสูง

รถไฟฟ้าความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน

ข่าวอื่นที่เกี่ยวข้อง