



นานาทรศนะ มอง'รถไฟทางคู่' สาย'บ้านไผ่-นครพนม'

จากผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อ 28 พ.ค. 2562 มีมติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ (อ่านต่อหน้า 9)

ต่อจากหน้า 1

สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ในวงเงิน 66,848.33 ล้านบาท เป็นการก่อสร้างทางรถไฟใหม่ 2 เส้นทาง ระยะทางประมาณ 355 กิโลเมตร ผ่าน 70 ตำบล 16 อำเภอ 6 จังหวัด ได้แก่ ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด ยโสธร มุกดาหาร และนครพนม คาดว่าจะก่อสร้างในเดือนมกราคม 2564 แล้วเสร็จธันวาคม 2567 พร้อมเปิดให้บริการในเดือนมกราคม 2568

ทั้งนี้ โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายอีสานดังกล่าว เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของไทย พ.ศ.2558-2565

รวมถึงเป็นส่วนหนึ่งของแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor) การพัฒนาโครงข่ายรถไฟตามแนวระเบียงเศรษฐกิจด้านตะวันออก-ตะวันตก ตอนบน (Upper East-West Economic Corridor) ช่วงแม่สอด-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์-ขอนแก่น-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร จะช่วยกระตุ้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ ส่งเสริมการจ้างงานและการลงทุนภาคการเกษตร อุตสาหกรรม ส่งเสริมการค้าชายแดนบริเวณจังหวัดมุกดาหารและนครพนม เพิ่มรายได้ให้แก่ประชาชนในภูมิภาค และสนับสนุนการใช้ระบบรถไฟ เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า ประหยัดพลังงานระยะยาวของประเทศ

ลองฟังเสียงนักธุรกิจหรือภาคเอกชนใน



ทรงศักดิ์ ทองไทย



ธนวรรต กุลตั้งวัฒนา



สมนาม เหล่าเกียรติ



วัชรินทร์ เจียวิริยบุญญา

พื้นที่ คิดเห็นหรือข้อโต้แย้งต่อข้อยกเว้นอย่างไรต่อโครงการรถไฟเส้นนี้

นายทรงศักดิ์ ทองไทย ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดขอนแก่น กล่าวว่า เส้นทางรถไฟสายนี้ช่วยทำให้ระบบเศรษฐกิจเกิดการหมุนเวียน เรื่องของระบบโลจิสติกส์ เนื่องจากภาคอีสานเป็นดินแดนที่ลึกเข้ามาข้างใน พอลึกเข้ามาข้างใน ถ้าบริหารระบบต้นทุนโลจิสติกส์ จะเป็นอุปสรรคการเกิดผลดีกับพืชผลเกษตรของเราแทนที่จะไปใช้ขนส่งโดยรถบรรทุกที่ขนได้ อย่างมาก 10-20 ตัน ถ้าใช้ระบบราง ทำให้ต้นทุนการขนส่งต่ำลง ศักยภาพการแข่งขันมีมากขึ้น สุดท้ายเกษตรกรขายผลผลิตได้มากขึ้น มีประโยชน์อย่างมากสำหรับภาคอีสาน

"ส่วนโรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่ลึกเข้ามาข้างในดินแดนแห่งนี้ ส่วนใหญ่เป็นการแปรรูปเกษตร ถ้าระบบโลจิสติกส์ดี การลงทุนผลิต

ชิ้นส่วนต่างๆ ก็จะมาลงทุนในพื้นที่ที่ลึกเข้ามาข้างในได้ เกิดการขยายตัวด้านอุตสาหกรรมมากขึ้น"

นายทรงศักดิ์กล่าวต่อว่า ยกตัวอย่างขอนแก่นที่เราผลักดันให้มีท่าเรือบก ทำให้นักลงทุนเข้ามา ถ้าเกิดตรงไหนมีก่อน จุดละแวกโดยรอบก็จะประกอบไปด้วยโรงงานอันดับแรก จุดกระจายสินค้าต่างๆ ก็จะลงมา สุดท้ายคือโรงงานประกอบชิ้นส่วนก็จะมา ขณะนี้ก็มีนักลงทุนเข้ามาติดต่ออยู่เรื่อยๆ โดยเฉพาะเงินหลายหมื่นบาท ถ้าเราตั้งรับดีเริ่มก่อนก็ได้เปรียบ แต่ถ้าเกิดไม่ปรับตัวอะไรจะได้แค่นั่งเฝ้าสี่แยกเฉยๆ

"ขอนแก่นยังเป็นศูนย์กลางทางการศึกษา เป็นส่วนหนึ่งที่ทางสภาอุตสาหกรรมฯ พยายามผลักดันให้เกิดความร่วมมือ ที่ผ่านมามาเป็นฐานการผลิตใช้แรงงานไม่เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยี คนไทยแทบจะไม่ได้อะไรนอกจากค่าแรง เมื่อแก่ตัวไปก็จะถูกคัดออก ปัจจุบันเอาหุ่นยนต์มาใช้แล้วรับคนรุ่นใหม่ต่อไปนี้ถ้าเกิดมีการลงทุน เราจะขอให้มีการร่วมทุนถ่ายทอดเทคโนโลยีไม่ว่าจะด้านการศึกษา โดยเฉพาะมหาวิทยาลัยหลัก เช่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตขอนแก่น หรือไทย-เยอรมัน เดิมเป็นตัวหลักที่จะรับถ่ายทอดเทคโนโลยีมาเพื่อพัฒนาบุคลากรงานด้านอุตสาหกรรม จมมามีงานทำทันทีไม่ต้องลงไปกรุงเทพฯ ปริมาณพลหรือระยอง หรือที่อื่น"

ขณะที่ นายธนวรรต กุลตั้งวัฒนา รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดมุกดาหาร กล่าวว่า ประชาชนทั่วไปน่าจะไม่ได้รับผล

ประโยชน์จากโครงการนี้มากนัก โดยเฉพาะการเดินทางด้วยรถไฟ หากดูจากจังหวัดใกล้เคียง อาทิ อุบลราชธานี และหนองคาย จะเห็นว่าไม่ค่อยมีคนนิยมใช้บริการ ส่วนใหญ่เดินทางโดยเครื่องบินหรือรถทัวร์มากกว่าเพราะสะดวก รวดเร็ว ค่าโดยสารไม่แพง และการให้บริการที่ดีกว่า โครงการรถไฟทางคู่จึงไม่ใช่คำตอบเพราะไม่ได้ทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนทั่วไปในพื้นที่ดีขึ้น แต่ถ้าเปลี่ยนเป็นโครงการรถไฟความเร็วสูงได้จะก่อให้เกิดประโยชน์และความคุ้มค่ามากกว่า

“ผมรู้สึกเฉยๆ ไม่ได้ดีใจกับโครงการที่จะเกิดขึ้น เพราะการใช้เวลาเดินทางด้วยรถไฟก็ใกล้เคียงกับบริการขนส่งสาธารณะอื่นๆ ประชาชนในพื้นที่มุกดาหารต้องการมากที่สุดคือสนามบินหรือการเดินทางโดยเครื่องบิน กลุ่มที่จะได้รับผลประโยชน์จากรถไฟทางคู่ในโครงการนี้น่าจะเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมโรงงานน้ำตาล มันสำปะหลัง และยางพารา จะได้ประโยชน์ในด้านการลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์มากกว่า”

นายธนวรรตกล่าวด้วยว่า โครงการรถไฟทางคู่ที่จะดำเนินการก่อสร้างยังไม่สามารถเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟลาว-จีนเป็นหนึ่งในนโยบายสีทันสมัยที่จีนมุ่งเน้นการลงทุนเพื่อเชื่อมโยงเข้าสู่อาเซียนได้ เนื่องจากมีขนาดรางรถไฟที่แตกต่างกันคือ ทางรถไฟที่ก่อสร้างในลาวมีขนาดรางที่ 1.435 เมตร ส่วนทางรถไฟของไทยมีขนาดรางที่ 1 เมตร นอกจากนี้ยังมีผลกระทบจากโครงการรถไฟ ที่ประชาชน 2 ช้างทางรถไฟต้องอพยพออกจากพื้นที่ ละทิ้งที่ดินที่เคยมีมูลค่าทางเศรษฐกิจหรือการทำเกษตรกรรม ปศุสัตว์และอื่นๆ ที่เคยมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจมากกว่า ต้องไปหาที่ดินแปลงใหม่ที่มีมูลค่าหรือผลตอบแทนทางเศรษฐกิจน้อยลง

ด้าน นายสมนาม เหล่าเกียรติ ประธานหอการค้าจังหวัดนครพนม เปิดเผยว่า หากเกิดรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สิ่งตามมาคือเรื่องของการค้าชายแดน เนื่องจากนครพนม เป็นเมือง

เขตเศรษฐกิจพิเศษ เชื่อมมันว่าจะทำให้นครพนมเติบโตทั้งภาคเศรษฐกิจการค้า การท่องเที่ยว กลายเป็นศูนย์กลางด้านการค้าขนส่งชายแดน เชื่อมไปยัง ลาว เวียดนามและจีน ปัจจุบันชายแดนนครพนม มีจุดแข็งเรื่องการขนส่งไปเวียดนามและจีนด้วยระยะทางสั้น เกิดผลดีต่อการส่งออกสินค้าไทยโดยเฉพาะผลไม้มุ่งหน้าไปจีน ปัจจุบันมีมูลค่าส่งออกเดือนละหลายสิบล้าน สิ่งตามมาคือจะมีผู้ประกอบการกล้าเข้ามาลงทุนมากขึ้น

ด้าน นายวัชรินทร์ เจียวิริยบุญญา รักษาการประธานสภาอุตสาหกรรม จ.นครพนม ให้ความเห็นว่า หากรถไฟทางคู่สายอีสานเชื่อมกันได้แบบนี้ จะเกิดการเปลี่ยนแปลงกับนครพนม ทั้งเรื่องเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว รวมไปถึงการพัฒนาด้านการศึกษา จะมีคนเข้ามาลงทุนมากขึ้น จากที่เคยเป็นเมืองสุดขอยจะเป็นเมืองเศรษฐกิจชายแดน สำคัญคือต้นทุนการขนส่งเดิมมีการขนส่งสินค้าระยะทางไกลจาก กทม. มาถึงที่นี่ รวม 700 กิโลเมตร หากมีรถไฟทางคู่เสมือนการย่นระยะทางอีกหลายเท่าลดต้นทุนได้มาก

“สิ่งสำคัญคือการเตรียมพร้อมทำความเข้าใจทั้งภาครัฐ เอกชนจะเกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ คนในพื้นที่ต้องปรับตัวยกระดับภาคเกษตรรวมถึงสินค้าโอท็อปไปจนถึงการท่องเที่ยว วัฒนธรรมประเพณีเพื่อรองรับประชาชน นักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามาให้สามารถสร้างรายได้มากที่สุด ที่ขาดไม่ได้ คือ การศึกษา เนื่องจาก จ.นครพนม มีมหาวิทยาลัยนครพนมทำให้เกิดการพัฒนา ด้านการศึกษาต่อไปในอนาคต” นายวัชรินทร์ กล่าวทิ้งท้าย