

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: การตลาด/บทความ			
	วันที่: พุธสัปดาห์ที่ 6 - อาทิตย์ 9 มิถุนายน 2562			
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 5155	หน้า: 1(กลาง), 17	
	Col.Inch: 172.50	Ad Value: 232,875	PRValue (x3): 698,625	คลิป: สี่สี
	คอลัมน์: บทความพิเศษ: ไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน จากมุมมองของคนทำงาน (1)			

17 ไฮสปีด เชื่อม 3 สนามบิน



จากมุมมอง
ของคนทำงาน

ไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน จากมุมมองของคนทำงาน (1)

บทความพิเศษ

ดร.คณิต แสงสุพรรณ

อนาคต...สร้างโดยคนในวันนี้
28 พฤษภาคม 2562 คณะรัฐมนตรีเห็นชอบสัญญาการร่วมทุน โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

โครงการใช้เวลาจัดหาผู้ร่วมทุนและจัดทำร่างสัญญาประมาณ 2 ปีกว่า จะเริ่มก่อสร้างในปลายปี 2566 (4 ปีข้างหน้า)

และเมื่อเราได้นั่งรถไฟสายนี้จริง ๆ ผมอยากให้เรานึกถึงคนหลายคนในวันนี้ที่มีส่วนผลักดันโครงการนี้ให้เกิดขึ้นได้

แรงผลักดันมาจาก พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ในฐานะประธานกรรมการนโยบายอีอีซี รองนายกรัฐมนตรี.สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองประธาน และ ดร.อุตตม สาวนายน ประธานกรรมการบริหารอีอีซี (ก่อนออกไปทำงานพรรคการเมือง) ซึ่งดูแลกำกับนโยบาย

ด้วยความชัดเจนตลอดมา และกรรมการนโยบายอีอีซีทั้ง 25 ท่าน

ในขณะเดียวกันก็มี บุคลากรสำคัญในระดับผู้บริหาร จากหลายหน่วยงาน มาร่วมกันทำงานเป็นหนึ่งเดียวกัน ช่วยกันผลักดันงานพิจารณาข้อเสนอเตรียมสัญญาในรายละเอียดที่ยุ่งยาก ใช้เวลาเป็นปีจนแล้วเสร็จ ให้เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย และสามารถดำเนินงานได้จริงในที่สุด

ท่านเหล่านี้มักไม่เป็นที่รู้จัก แต่เป็นส่วนสำคัญของความสำเร็จ ผมจึงขอกล่าวถึงบทบาทของท่านเหล่านี้ และใช้บทความนี้แทนการขอบคุณที่ท่านได้ช่วยทำงานสำคัญให้กับประเทศ

รถไฟเส้นเดิม..มาปรับเติมใหม่..ให้คนไทยในอนาคต

ก่อนอื่น ผมขออธิบายที่มาของรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ว่ามาจากมีการพัฒนาความคิดของโครงการมาอย่างไร

1) ปรับปรุงความเชื่อมต่อแบบไร้รอยต่อ

ก่อนจะมีอีอีซี ได้มีการเสนอโครงการรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก (กรุงเทพฯ-ระยอง) โดยกำหนดให้

รถไฟสายนี้เริ่มต้นที่สถานีลาดกระบังของรถไฟแอร์พอร์ตลิงก์ แล้วกำหนดให้ก่อสร้างรางขนาดมาตรฐาน 1.435 เมตร ต่อลงไปถึงระยอง

แต่เนื่องจากขนาดความกว้างตัวรถไฟทั้ง 2 ระบบก็ไม่เท่ากัน และใช้ระบบไฟฟ้าต่างกัน จึงเชื่อมกันไม่ได้สนิท คือ “ผู้โดยสารลงรถไฟแอร์พอร์ตลิงก์ที่สถานีลาดกระบัง แล้วขึ้นขบวนใหม่เพื่อไปฉะเชิงเทรา ชลบุรี พัทยา และระยอง”

นอกจากนั้น ในแผนเดิมตั้งใจจะไประยอง และไม่ได้คิดถึงการขยายการใช้งานสนามบินอู่ตะเภา ในอนาคตรถไฟสายนี้จึงจะ “จอดนอกสนามบินอู่ตะเภา” โดยให้ต่อรถโดยสารจากสถานีพัทยา หรือสถานีระยอง ไปสนามบินประมาณ 30 กิโลเมตร

เคยถามที่ปรึกษาโครงการ ว่าทำไม ? ที่ปรึกษาตอบว่า ขอบเขต TOR ให้ศึกษารถไฟความเร็วสูงจากสถานีลาดกระบังไประยอง ไม่ได้บอกให้เชื่อมกับแอร์พอร์ตลิงก์แบบไร้รอยต่อ และไม่ได้บอกให้เชื่อมสนามบินอู่ตะเภา ซึ่งเขาก็ทำตาม TOR

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: การตลาด/บทความ วันที่: พุทธศักราช 6 - อาทิตย์ 9 มิถุนายน 2562 ปีที่: 42 ฉบับที่: 5155 หน้า: 1(กลาง), 17 Col.Inch: 172.50 Ad Value: 232,875 PRValue (x3): 698,625 คลิป: สีสี่ คอลัมน์: บทความพิเศษ: ไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน จากมุมมองของคนทำงาน (1)
--	---

ได้เรียนผู้ใหญ่ไปว่า ถ้าเชื่อมแบบ “มีรอยต่อ” อย่างนี้ ชาวบ้านที่จะใช้บริการ ในอนาคตคงไม่สะดวก เพราะต้องแบก ข้าวของ หรือแบกกระเป๋ามาเปลี่ยน ขบวนรถไฟที่ลาดกระบัง เพื่อลงไป ศรีราชา หรือพัทยา และต้องลงรถไฟ ที่พัทยา หรือระยอง เพื่อให้ขึ้นรถเมลล์ เพื่อไปขึ้นเครื่องบินที่สนามบินอู่ตะเภา ผู้ใหญ่ (ซึ่งใหญ่มาก) ท่านนั้นถามว่า “อ้อ หมายความว่าลูกหลานเขาจะ ‘ตำหนิ’ เราได้ใช่ไหม” พวกเราตอบว่า “ใช่” จึงเป็นที่มาของการปรับวิธีคิดทั้งหมด ให้เชื่อม 3 สนามบิน

2) รวมแอร์พอร์ตลิงก์ให้บริการมีประสิทธิภาพ

หลายคนไม่เคยขึ้นรถไฟแอร์พอร์ตลิงก์ (พญาไท-สุวรรณภูมิ) และคงไม่ทราบว่ามีผู้โดยสารประจำเข้า-เย็นประมาณ 60,000 คนต่อวัน เราประเมินโครงการนี้และสรุปได้ว่า

“คนไม่ค่อยใช้รถไฟแอร์พอร์ตลิงก์ไปสนามบิน เพราะไม่สะดวก

แต่มีคนจำนวนมากใช้เป็นรถไฟในเมือง แม้ต้องรอนานเพราะมีขบวนรถไฟน้อย”

เมื่อลงไปศึกษาพบว่า สาเหตุสำคัญคือ โครงสร้างบริหารโดยรัฐไม่คล่องตัว ทำให้ไม่สามารถให้บริการได้อย่างเต็มที่ นอกจากนั้น แอร์พอร์ตลิงก์ทำให้ ร.ฟ.ท. เป็นหนี้กว่า 33,000 ล้านบาท และขาดทุนทุกปีประมาณ 300 ล้านบาทต่อปี ยิ่งทำให้ทั้งรถไฟและรัฐบาลทำใจยากที่จะลงทุนเพื่อเพิ่มขบวนรถ และปรับปรุงบริการให้สมฐานะรถไฟเชื่อมสนามบิน

ผมเองก็เห็นใจเจ้าหน้าที่ทุกคนที่เกี่ยวข้อง แม้ว่าจะทำงานเต็มที่ แต่ข้อเท็จจริงก็คือข้อเท็จจริง

ไม่ต้องโทษใคร...หาทางแก้ดีกว่า ในขณะเดียวกัน ร.ฟ.ท.ก็มีแผนลงทุนแอร์พอร์ตลิงก์ส่วนขยายจากพญาไทไปสนามบินดอนเมือง คือเชื่อม 2 สนามบินดอนเมือง-สุวรรณภูมิ ตามแผนเดิม

เพื่อน ๆ ผมที่กระทรวงการคลังก็หวาดเสียวไปตาม ๆ กันว่า หากทำแบบเดิมยังไม่แน่ใจว่าจะขาดทุนเพิ่มอีกเท่าไร

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินก็เลยตัดสินใจ ผนวกโครงการแอร์พอร์ตลิงก์เดิม และส่วนขยายเข้ามาเป็นโครงการเดียวกัน เชื่อมแบบไร้รอยต่อ ให้การบริหารมีประสิทธิภาพในการบริการชาวบ้านทั่วไป

คณะกรรมการนโยบายอีอีซี (พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นประธาน) จึงมีมติเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2559 ให้ “รถไฟความเร็วสูงสายนี้เชื่อมกันอย่างไร้รอยต่อจากสนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินอู่ตะเภา โดยผู้โดยสารไม่ต้องเปลี่ยนขบวนรถไฟ”

หมายความว่า ให้รวม 3 โครงการเป็นหนึ่งเดียวกัน ปรับให้ใช้ระบบเดียวกัน และให้ผู้โดยสารจากสนามบินดอนเมือง และสุวรรณภูมิ สามารถไปยังสนามบินอู่ตะเภา โดยไม่ต้องเปลี่ยนขบวนรถ และให้รถไฟทุกขบวนเข้าไปจอดในอาคารผู้โดยสารใหม่ที่จะสร้างขึ้นในสนามบินอู่ตะเภา

การรถไฟแห่งประเทศไทย (สมัยนั้น **ดร.พิชิต อัคราทิตย์** เป็นประธาน **คุณอานนท์ เหลืองบริบูรณ์** เป็นรักษาการผู้ว่าการการรถไฟฯ) เป็นผู้รับไปดำเนินการไปทำการศึกษา และนำเสนอการศึกษาให้ คณะกรรมการอีอีซี และ ครม.เห็นชอบ เมื่อมีนาคม 2561 (เมื่อ 15 เดือนก่อน)

การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาจะเป็นการนำสิ่งดีมาสู่ประเทศ

เมื่อเล่าถึงเรื่องรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินแล้ว ผมก็ขออธิบายถึงความสำคัญของสนามบินอู่ตะเภา

ประเทศไทยต้องการสนามบินอู่ตะเภา มาใช้เป็น สนามบินกรุงเทพฯ แห่งที่ 3 ครับ และผมเชื่อว่าการนำสนามบินอู่ตะเภามาใช้ประโยชน์ จะเป็น “**ปัจจัยที่นำการเปลี่ยนแปลงที่ดี**” (Game Changer) ให้กับประเทศไทยในอนาคต

คนในวงการการบินและชาวบ้านทั่วไปก็ทราบดีว่า สนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมินั้นแน่นมาก แต่คงสงสัยว่าแน่นขนาดไหน

ขอเรียนว่า ในปีที่แล้ว (พ.ศ. 2561) สนามบินทั้ง 2 แห่งรวมกัน รับผู้โดยสาร “เกินความจุไป 28.3 ล้านคน (138%) ของความจุสูงสุด”

สนามบินดอนเมือง รองรับผู้โดยสาร 40.5 ล้านคน ทั้ง ๆ ที่มีความจุ 30 ล้านคน สนามบินสุวรรณภูมิ รองรับผู้โดยสาร 62.8 ล้านคน ทั้ง ๆ ที่มีความจุ 45 ล้านคน อ้างอิงจากข้อมูลของศูนย์วิเคราะห์ในเครือหนังสือพิมพ์ Financial Times บทความ “ศูนย์วิเคราะห์เดือนไทย สนามบินหลักขยายตัวไม่ทันนักท่องเที่ยว 26 ก.ย. ค.ศ. 2018”

เนื่องจากความแออัด บางครั้งการบินไทยจะพาท่านบินวนอ่าวไทย ถือว่าเป็นของแถม ก่อนพาท่านลงที่สุวรรณภูมิ

ทุกสายการบินทราบกันดีว่า การขอปรับเปลี่ยนเวลาขึ้น-ลงเพิ่มเติมนั้นแทบเป็นไปไม่ได้ และเมื่อใดที่สนามบินสุวรรณภูมิปิดซ่อมทางวิ่ง ก็เกิดปัญหากระทบเที่ยวบิน และตารางการบินทันที

การขยายดอนเมือง และสุวรรณภูมิ เป็นไปได้ยาก พื้นที่จำกัด ทำให้ทางวิ่งใหม่อยู่ใกล้ทางวิ่งเดิมมากเกินไป และมีความจำกัดในพื้นที่รองรับทางอากาศให้เครื่องบินขึ้นลง

แต่การเพิ่มทางวิ่งของสุวรรณภูมิสำคัญมาก เพราะจะช่วยให้สามารถปิดซ่อมทางวิ่งเดิม ยกกระตือรือร้นความปลอดภัยให้กับการเดินทาง

นอกจากนั้น การจัดหาซื้อที่ดินเพื่อทำสนามบินใหม่ใกล้กรุงเทพฯ คงเป็นไปได้ไม่ได้ เฉพาะกว่าจะสร้างสนามบินสุวรรณภูมิได้ ใช้เวลากว่า 30 ปี ทั้ง ๆ ที่มีที่ดินอยู่แล้ว

ดังนั้น กรุงเทพฯต้องการสนามบินเพิ่มเติม เพื่อรองรับการขยายตัวการเดินทางทางอากาศในอนาคต และสนามบินอู่ตะเภาเป็นทางออกทางเดียวที่ไม่ใช้ความฝัน

แต่มีเงื่อนไข คือ “การใช้สนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินกรุงเทพฯ แห่งที่ 3 ต้องมีรถไฟความเร็วสูง ความเร็ว 250 กม./ชม. เพื่อเดินทางถึงในกรุงเทพฯ ด้วยเวลา

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: การตลาด/บทความ		
	วันที่: พุธที่ 6 - อาทิตย์ 9 มิถุนายน 2562		
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 5155	หน้า: 1(กลาง), 17
	Col.Inch: 172.50	Ad Value: 232,875	PRValue (x3): 698,625
คอลัมน์: บทความพิเศษ: ไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน จากมุมมองของคนทำงาน (1)			
ศิลปิน: สีสี่			

ไม่เกิน 1 ชม. เช่นเดียวกับเวลาที่ใช้จาก สนามบินนาริตะ-กรุงโตเกียว สนามบิน อินชอน-กรุงโซล”

ทุกวันนี้การเดินทางทางถนนจาก สนามบินอุตะเกาไม่ได้ผลแล้ว เพราะ คับคั่งและสิ้นเปลือง ใช้เวลาไม่น้อย กว่า 2 ชม. และมีความไม่แน่นอนสูง โอกาสที่สนามบินอุตะเกาจะทำงาน ได้เต็มที่ขึ้นอยู่กับความเร็วและความ สะดวกในการเชื่อมโยง

มีคนถามว่าทำไมไม่วิ่ง 160 กม./ชม.

ตอบได้ทางเทคนิคว่า รางที่รองรับ 250 กม./ชม. สามารถใช้รถความเร็วต่ำ (160 กม./ชม.) ได้ แต่รางความเร็วต่ำ รองรับความเร็วสูง (250 กม./ชม.) ไม่ได้

เพื่อประหยัดการลงทุน ทางรถไฟ เส้นนี้จะมีทั้งรถด่วน (250 กม./ชม.) เชื่อม 3 สนามบินใน 45 นาที และ รถไฟความเร็วปานกลาง 160 กม./ชม. จอดหลายสถานีด้วยพร้อมกัน

นอกจากนั้น ระบบรถไฟความเร็วสูง ของไทยใช้ 250 กม./ชม เป็นมาตรฐาน ดังนั้นจึงกำหนดขีดความสามารถให้ รองรับเชื่อมโยงกับสายอื่น ๆ ที่จะมา อีอีซีได้ในอนาคต

การใช้ชื่อโครงการว่า “**เชื่อม 3 สนามบิน**” คือ บอกกับคนทั้งโลกว่า ในอนาคต (5 ปี) เราจะมี 3 สนามบิน ร่วมกันให้บริการในพื้นที่เมืองหลวงของ ประเทศ เป็นโครงข่ายเดียวกัน รองรับ การเดินทางทางอากาศได้อย่างพอเพียง

ผมขอเรียนว่า การพัฒนาสนามบิน อุตะเกาให้เป็นเมืองการบินภาคตะวันออก เป็นเป้าหมายใน 5 ปีแรก ในระยะ 10 ปี จะพัฒนาเป็น มหานครการบิน ภาคตะวันออก รองรับการขยายตัวใน ขอบเขตประมาณ 30 กม.รอบสนามบิน คือ ประมาณเมืองพัทยาถึงระยอง

ไว้วันหลัง เล่าเรื่องสนามบินให้ฟังอีก **งานใหญ่ต้องตอบคำถามเยอะ**

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนี้ เป็นโครงการรัฐร่วมทุน กับเอกชน (เรียกว่า Public Private Partnership หรือ PPP)

เนื่องจากเป็นโครงการร่วมทุนแรก ของอีอีซี กฎหมายก็ใหม่ ระเบียบก็ใหม่

โครงการก็ใหญ่ แคมคณะกรรมการ นโยบายอีอีซี ได้กำหนดให้เป็น “**การ ร่วมทุนแบบนานาชาติ**” จึงมีหลายเรื่อง ที่ต้องทำนโยบาย และคำถามหลัก ๆ ที่ ตอบกับประชาชนไปแล้ว คือ

1) ทำไมต้องทำเป็น PPP : เพราะ ตั้งใจจะใช้เงินงบประมาณให้น้อยที่สุด

ในทางการบริหารการคลัง เรามี 3 กฎเหล็กทางด้านการคลังที่เราพยายาม ยึดเป็นหลัก ดังนี้

(1) เงินงบประมาณมาจากภาษีใช้ เพื่อช่วยคนด้อยโอกาส,

(2) เงินกู้เป็นหนี้สาธารณะใช้เพื่อ ลงทุนที่มีผลตอบแทนต่ำ แต่ผลประโยชน์ ส่วนรวมมาก และ

(3) การร่วมทุนเป็นการดึงเงินจาก เอกชนให้รัฐลงทุนน้อยลง หรือรัฐได้ กำไรใช้กับโครงการที่เอกชนพอมีผล ตอบแทนทางการเงิน และช่วยรัฐบาล ลดภาระทางการคลังและการเป็นหนี้ สาธารณะ

รถไฟความเร็วสูง (และโครงการหลัก ของอีอีซี รวมสนามบินและท่าเรือ) จึง จัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 3 ดังนั้นการลงทุนใน อีอีซี จึงตั้งใจไว้ว่าจะใช้เงินหลวงน้อย ที่สุด และจะไม่ยอมสร้างหนี้สาธารณะ ให้ประเทศ

การเริ่มต้น PPP ให้สำเร็จ เราต้อง มีระเบียบการร่วมทุนกับเอกชนที่ต้อง คล่องตัว เราได้ ดร.กอบศักดิ์ ภูตระกูล (ที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี ดร.สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ ในขณะนั้น) มาเป็นประธาน คณะทำงานทำระเบียบการร่วมทุนกับ เอกชนของอีอีซี โดยมีทีมจากสำนัก รัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง มาช่วย ทำ (ดร.เอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ เป็น ผู้อำนวยการ สำนักนโยบายรัฐวิสาหกิจ ในขณะนั้น มีคุณปานทิพย์ ศรีพิมล และ คุณพลจักร นิมวัฒนา เป็นกำลังหลัก พร้อมกับทีมมาช่วย) โดยคณะทำงาน ของ ดร.กอบศักดิ์ มีทั้งหมด 10 ท่าน

ระเบียบใหม่มีประสิทธิภาพมาก โดย สามารถลดระยะเวลาดำเนินการการร่วม ทุนกับเอกชนจาก 40 เดือน เหลือ 8 เดือน แต่ยังคงรักษาหลักการประโยชน์ของรัฐ เหมือนเดิม มีความชัดเจนโปร่งใส และ

ตรวจสอบได้ หลักการสำคัญคืออนุญาต ให้ทำงานพร้อม ๆ กันได้ เช่น ทำการ ศึกษาพร้อมกับร่าง TOR ได้ เจรจาข้อ ตกลงพร้อมกับร่างสัญญาได้ นอกจาก นั้น ยังได้ทีมจาก บริษัท วีระวงศ์, ชินวัฒน์ และ พาร์ทเนอร์ส จำกัด โดย **คุณวีระวงศ์ จิตรมิตรภาพ** มาช่วยเป็น ที่ปรึกษากฎหมาย เรียกว่าเป็นการ สร้างทีมคนไทย ที่เชื่อแน่ว่าในอนาคต คนไทยคงจะเชี่ยวชาญการทำ PPP อย่างน้อยก็พึ่งตัวเองได้ดี ไม่ต้องไป พึ่งพาต่างชาติ

ที่น่ายินดีก็คือ ภายหลังที่มาลองปรับ ระเบียบร่วมลงทุนในอีอีซี ระเบียบการ ร่วมลงทุนของอีอีซี ได้เป็นพื้นฐานใน การปรับปรุง พ.ร.บ.รัฐร่วมทุนเอกชน ของกระทรวงการคลัง สำหรับที่ใช้ทั่วไป ทั้งประเทศ และขณะนี้ผ่านสภาเป็นที่ เรียบร้อยแล้ว

ในเรื่องการลงทุน คณะกรรมการ นโยบายอีอีซีได้ให้นโยบายว่า โครงสร้าง พื้นฐานหลักใน EEC ที่ใช้รูปแบบรัฐร่วม ลงทุนกับเอกชน ทั้ง 4 โครงการ (รถไฟ ความเร็วสูง สนามบินอุตะเกา ท่าเรือ แหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด) เมื่อ รวมกันแล้วจะต้อง ใช้งบประมาณน้อย ที่สุด หรือไม่ใช่เลย

“ขณะนี้โครงการทั้งหมดกำลังอยู่ใน ระหว่างหาเอกชนผู้ร่วมทุน แต่ประมาณ การเบื้องต้นแสดงว่าจะมีการลงทุนรวม 4 โครงการ ประมาณ 650,000 ล้านบาท และรัฐได้ผลตอบแทนสุทธิ 200,000 ล้านบาท (รัฐลงทุน 200,000 ล้านบาท ได้รายได้ 400,000 ล้านบาท)”

2) ให้สถานีมักกะสันอยู่ในโครงการ : เพราะต้องให้เป็นศูนย์กลางรถไฟความ เร็วสูงในอนาคต

เรื่องที่มีคนถามกันเยอะ คือ ทำไม ถึงกันพื้นที่สถานีมักกะสันประมาณ 140 ไร่ มารวมในโครงการ คำตอบสั้น ๆ คือ ต้องการให้มักกะสันเป็นสถานีรถไฟ ความเร็วสูงระดับนานาชาติในอนาคต

วันนี้สถานีมักกะสันมีจุดอ่อนหลาย ด้าน ที่ไม่มีทางใต้ดินเชื่อมรถไฟในเมือง (ต้องลากกระเป๋าดีนสกายวอล์ก) วันนี้ มีถนนเข้าออกทางเดียว วันนี้ไม่มีแม่ที่

