

40,000 ล้านบาท...การละเลงรอบใหม่!

บทความพิเศษ

ต้นสัปดาห์ที่ผ่านมาได้มีการโหมประโคมข่าวดังสนั่นหวั่นไหวเกี่ยวกับการลงนามในสัญญาก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ถึง 5 สัญญา เป็นระยะทางรวมประมาณ 110 กิโลเมตร ด้วยค่าก่อสร้างรวมประมาณ 40,000 ล้านบาท

โหมประโคมข่าวกันสนั่นหวั่นไหวว่าการทำสัญญานี้จะทำให้ประเทศไทยเชื่อมเข้ากับเส้นทางรถไฟสายสำคัญของโลก คือ เส้นทางรถไฟความเร็วสูงเส้นทางสายใหม่ที่จะเชื่อมกับทั่วโลก และจะนำความเจริญรุ่งเรืองมาสู่ประเทศไทยครั้งใหญ่ที่สุด

มีการโหมโฆษณาด้วยการทำรูปแบบการเดินทาง รูปแบบของขบวนรถ และความศิวิไลซ์ต่างๆ ตลอดจนผลได้ทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นจากการทำสัญญา 5 สัญญานี้ ซึ่งต้องตั้งข้อสังเกตไว้ตั้งแต่ต้นว่าทั้ง 5 สัญญานี้เป็นเรื่องที่การรถไฟแห่งประเทศไทยลงนามกับบริษัทเอกชนของไทยทั้งสิ้น

นอกจาก 5 สัญญานี้แล้วก่อนหน้านี้ก็มีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายนี้เฟสที่ 1 คือจากบ้านกลางดงถึงบ้านปางอโศก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาก่อสร้างเกือบสามปีและเพิ่งแล้วเสร็จลงและมีการอ้างว่าหลังจากการทำสัญญา 5 สัญญานี้แล้วเส้นทางนี้จะแล้วเสร็จในปี 2568 หมายความว่าอีก 5 ปีข้างหน้า

ในขณะที่เส้นทางรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางสายใหม่จากทั่วโลกมายังเมืองคุนหมิงของประเทศจีน และเชื่อมต่อมายังนครเวียงจันทน์ของประเทศลาว

ซึ่งริเริ่มหลังประเทศไทยเกือบ 1 ปี โดยมีระยะทาง 400 กว่ากิโลเมตร จะแล้วเสร็จและเปิดเดินรถได้ในปี 2564 ซึ่งจะแล้วเสร็จก่อนการก่อสร้างทั้ง 5 สัญญานี้ราว 4 ปี

หมายความว่าชาวโลกสามารถเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางสายใหม่มายังประเทศลาวได้ แต่มาประเทศไทยไม่ได้ จะต้องข้ามแม่น้ำหรือต่อรถยนต์ไฟฟ้กันมาอีกต่อหนึ่ง เพราะถึงแม้การก่อสร้างทางรถไฟ 5 สัญญาที่ว่านี้แล้วเสร็จในปี 2568 ก็เป็นแค่เส้นทางรถไฟในประเทศไทย ไม่สามารถเชื่อมต่อกับใครได้เลย

ที่สำคัญคือเส้นทางรถไฟ 5 สัญญา บวกกับอีก 1 เฟส ที่ลงทุนด้วยเงินประมาณ 40,000 ล้านบาท เป็นระยะทาง 100 กว่ากิโลเมตรนั้น เมื่อสิ้นปี 2568 ก็จะเป็นเส้นทางแค่จากโคราชมาถึงบ้านทับทิมทอง จังหวัดสระบุรี เท่านั้น

ลองนึกกันดูว่าจะมีพี่น้องประชาชนในภาคอีสานหรือแม้จังหวัดข้างเคียงของโคราชจะไปขึ้นรถไฟความเร็วสูงสายนี้ที่โคราชเพื่อมาลงสถานีปลายทางที่บ้านทับทิมทองหรือไม่ ก็ต้องตอบว่าไม่มีใครทำเช่นนั้นแน่ เพราะเมื่อลงที่สถานีทับทิมทองแล้วก็ไม่รู้ว่าจะไปไหน จึงเป็นอันว่าจากโคราชมาทับทิมทองจะไม่มีผู้โดยสารนั่งมาเลยแม้แต่คนเดียว

ส่วนอีกทางหนึ่ง จากบ้านทับทิมทองซึ่งจะไปยังโคราชนั้นก็คงไม่มีคนภาคใต้ ภาคกลาง หรือกรุงเทพฯ เดินทางไปขึ้นรถไฟความเร็วสูงที่บ้านทับทิมทองเพื่อไปลงปลายทางที่โคราชเป็นแน่นอน เพราะจะได้รับความยากลำบากและความไม่สะดวกนานาประการ เพราะโดยสามัญสำนึกของคนปกติก็ย่อมไม่มีใครกระทำเช่นนั้นแน่

ดังนั้น เมื่อสิ้นปี 2568 และประเทศได้จ่ายเงิน

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 900

Section: First Section/วิเคราะห์

วันที่: ศุกร์ 4 ธันวาคม 2563

ปีที่: 41

ฉบับที่: 14465

หน้า: 3(บน)

Col.Inch: 89.14

Ad Value: 80,226

PRValue (x3): 240,678

คลิป: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: บทความพิเศษ: 40,000 ล้านบาท...การละเลงรอบใหม่!

ลงทุนในการสร้างทางรถไฟสายนี้ไปแล้วถึง 40,000 ล้านบาท ก็จะได้มาแค่เส้นทางรถไฟความเร็วสูงในประเทศจากโคราชมาบ้านทับทิม ระยะทางแค่ 100 กิโลเมตรเศษ ซึ่งไม่มีทางมีผู้โดยสารและไม่มีทางเดินรถได้

ดังนั้นเงิน 40,000 ล้านบาทที่ลงไปก็จะเป็นการลงทุนที่ไม่คุ้มค่าแก่การลงทุน และถ้าจะก่อสร้างทางเชื่อมต่อกับบ้านทับทิมเข้ามากรุงเทพฯ ระยะทางอีก 100 กว่ากิโลเมตร ก็จะต้องใช้เงินลงทุนอีกประมาณ 100,000 ล้านบาท และไม่รู้ว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด

ถ้าเทียบเคียงกับระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญา 5 สัญญา ที่มีระยะเวลาถึง 4 ปีแล้ว อย่างน้อยๆ เส้นทางรถไฟที่จะเชื่อมจากบ้านทับทิมมายังกรุงเทพฯ ก็คงต้องใช้เวลา 4-6 ปี กว่าแล้วเสร็จก็ปี 2574-2575 และเมื่อถึงเวลานั้นเส้นทางรถไฟที่สร้างไว้ก่อนคือจากโคราชมาบ้านทับทิมจะชำรุดทรุดโทรมเสียหายไปแล้วสักแค่ไหน และต้องเสียค่าซ่อมบำรุงในระยะเวลาหลายปีดังกล่าวสักเท่าใด

และต่อให้สร้างเสร็จทั้งสายคือจากกรุงเทพฯ-โคราช ซึ่งใช้เงินลงทุนรวม 140,000 ล้านบาทเศษ ก็เป็นได้แค่เส้นทางรถไฟความเร็วสูงภายในประเทศจาก

กรุงเทพฯ-โคราช เท่านั้น ยังห่างไกลและไม่สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางสายไหมจากทั่วโลกที่เชื่อมมาถึงนครเวียงจันทน์ของลาว

และที่สำคัญจะเดินรถในเชิงพาณิชย์ได้คุ้มหรือไม่ เพราะเมื่อแข่งขันกับมอเตอร์เวย์ซึ่งสะดวกกว่า ค่าโดยสารถูกกว่า ใครเล่าจะมานั่งรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-โคราช เมื่อนั้นเงินลงทุน 140,000 ล้านบาท ก็อาจจะเป็นการละเลงละลายแม่น้ำที่สูญเปล่า

หากจะกล่าวในแง่การวางแผนหรือสติปัญญาในการบริหารบ้านเมืองก็อาจกล่าวได้ว่า แผนการสร้างทางรถไฟดังกล่าวนี้เป็นเรื่องที่ทำให้เกิดความเสียหายและสะท้อนถึงความไม่ฉลาดอย่างยิ่ง กระทบจะเกิดความเสียหายใหญ่หลวงแก่รัฐ

แค่สร้างสถานีเดียวเชื่อมจากหนองคายข้ามแม่น้ำโขงไปยังสถานีรถไฟความเร็วสูงของลาวที่นครเวียงจันทน์ ระยะทางแค่ 16 กิโลเมตร ด้วยเงินลงทุนแค่ 30,000 ล้านบาท ก็สามารถเชื่อมประเทศไทยเข้ากับเส้นทางสายไหมทั่วโลกได้แล้ว

ความโง่กับความฉลาดย่อมให้ผลแตกต่างกัน

ดังนี้

สิริอัญญา