

## 5 บ้านเกิดเมืองนอน



### ใครขวางรถไฟไทย-จีน?

# ใครขวางรถไฟไทย-จีน?



การเชื่อมต่อประเทศไทยเข้ากับเส้นทางสายไหมโดย  
เส้นทางรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ได้เริ่มขึ้นก่อน  
ประเทศใดๆ ในอาเซียน ซึ่งช่วงนั้นประเทศไทยเพิ่ง  
เกิดสถานการณ์รัฐประหารใหม่ๆ กำลังถูกกดดัน  
แทรกแซงจากชาติมหาอำนาจ ถึงขั้นที่ใกล้จะแซงก์ชัน  
ระดับรุนแรงกับ คสช.

ในสถานการณ์อันคับขันนั้นประธานาธิบดีปูติน  
และประธานาธิบดีสีจิ้นผิงได้มีแถลงการณ์แสดง  
ความเชื่อมั่นต่อการตัดสินใจของกองทัพไทย และตั้ง  
ความหวังว่าประเทศไทยจะสามารถฝ่าฟันความยาก  
ลำบากได้ด้วยดี

จากนั้นอิหร่านและอินเดียก็ได้แสดงท่าทีไปในทาง  
เดียวกัน ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนการเยี่ยมเยือนระดับ  
รองนายกรัฐมนตรีระหว่างไทยกับอินเดียและระหว่างไทย  
กับอิหร่านตามมา

หลังจากนั้นความร่วมมือด้านต่างๆ ระหว่างไทย  
กับรัสเซีย จีน อินเดีย และอิหร่าน ก็เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง  
และหนึ่งในโครงการความร่วมมือนั้นก็คือการเชื่อมต่อ  
ประเทศไทยเข้ากับเส้นทางสายไหมโดยรถไฟความเร็วสูง

ไทย-จีน ซึ่งจะเชื่อมต่อกับเส้นทางคุนหมิง-เวียงจันทน์  
มายังจังหวัดหนองคาย

และจากจังหวัดหนองคายก็จะเชื่อมต่อมายัง  
โคราช จากโคราชมายังกรุงเทพฯ และระหว่างทางคือที่  
จังหวัดสระบุรีก็จะเชื่อมต่อไปยังแหลมฉบัง มาบตาพุด  
ซึ่งแน่นอนว่าโครงการระยะถัดไปก็คือการเชื่อมต่อรถไฟ  
ความเร็วสูงจากกรุงเทพฯ ไปยังมาเลเซีย สิงคโปร์ บรูไน  
ผ่านภาคใต้ของประเทศไทยด้วย

พลเอกประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี  
และคณะได้เดินทางไปประเทศจีนและได้เจรจากับ  
คณะผู้นำจีนที่เรือนรับรองเดี่ยวหุ่ยไถ่ ในวันที่ 29  
ตุลาคม 2557 โดยตกลงกันที่จะร่วมกันสร้างทางรถไฟ  
ความเร็วสูงดังกล่าว ทั้งนี้ฝ่ายไทยได้ขอให้จีนช่วยรับ  
ซื้อข้าวเน่าซึ่งล้นคลังทั่วประเทศจำนวน 1 ล้านตัน  
ข้าวใหม่ 1 ล้านตัน เพื่อช่วยเหลือเกษตรกรไทย  
พร้อมด้วยยางพาราอีก 200,000 ตัน

สถานิติบัญญัติแห่งชาติได้ให้ความเห็นชอบ  
ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลทั้งสอง และต่อมา  
ได้มีการลงนามในข้อตกลงกันที่กรุงเทพฯ โดยนายกรัฐมนตรีไทยและจีนเป็นสักขีพยานให้แก่การลงนามความ  
ร่วมมือดังกล่าวระหว่างส่วนราชการของทั้งสองประเทศ

หลังจากนั้น พลอากาศเอกประจิน จั่นตอง  
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบ  
โครงการรถไฟความเร็วสูงและคณะผู้แทนฝ่ายไทยได้  
ประชุมทำความตกลงกับคณะผู้แทนฝ่ายจีนในส่วนที่

# แนวนำ

Naew Na  
Circulation: 900,000  
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/ความเห็น

วันที่: อังคาร 29 กันยายน 2563

ปีที่: 41

ฉบับที่: 14399

หน้า: 1(ซ้าย), 5

Col.Inch: 94.57 Ad Value: 118,212.50

PRValue (x3): 354,637.50 คลิป: สีสี่

คอลัมน์: บ้านเกิดเมืองนอน: โคราชวางรถไฟไทย-จีน?

เกี่ยวกับรถไฟ กำหนดแบบร่างให้เป็นแบบมาตรฐาน กำหนดความเร็วที่ 180 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และกำหนดประเภทการใช้งานให้ใช้งานขนส่งได้ทั้งคนและสินค้า

ได้มีการจัดทำแผนการก่อสร้างตามข้อตกลงที่ สถานีติบัญญัติแห่งชาติเห็นชอบทั้งสามเส้นทาง คือ หนองคาย-โคราช, โคราช-กรุงเทพฯ และสระบุรี-แหลมฉบัง-มาบตาพุด โดยกำหนดแผนงานการก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมดในปี 2565

ความตกลงดังกล่าวเกิดขึ้นและสำเร็จก่อนประเทศอาเซียนใด ๆ แต่แล้วก็เกิดการพลิกผันขึ้น ประเทศที่เคยแสดงท่าทีคัดค้านเข้มแข็งจะแซงกันประเทศไทยได้พลิกท่าทีใหม่ หันมาเอาอกเอาใจ จากนั้นความเปลี่ยนแปลงก็เกิดขึ้น

เริ่มจากการเปลี่ยนแปลงรัฐมนตรีคมนาคม โดยรัฐมนตรีใหม่และรองนายกรัฐมนตรีผู้รับผิดชอบซึ่งเปลี่ยนใหม่ได้เปลี่ยนนโยบายจากข้อตกลงเดิมที่ว่าจ้างเงินดำเนินการให้เป็นการร่วมลงทุน ซึ่งต้องมีการเจรจาเรื่องการลงทุนกันใหม่ จากนั้นก็มีข่าวคราวการโจมตีโครงการนี้อย่างขนานใหญ่

หลังจากนั้นก็มีการเปลี่ยนแปลงข้อตกลงใหม่อีก จากแนวความคิดที่จะร่วมกันลงทุนกลับมาเป็นการว่าจ้าง โดยรัฐบาลไทยเป็นผู้ว่าจ้าง

จากนั้นก็เปลี่ยนแปลงโครงการอีกครั้งหนึ่ง คือ แทนที่จะสร้างทางรถไฟต่อเนื่องกันก็ตกลงที่จะก่อสร้างเพียงเส้นทางเดียวก่อน คือกรุงเทพฯ-โคราช ระยะทาง 200 กว่ากิโลเมตร ซึ่งมีฐานะเป็นเพียงเส้นทางรถไฟภายในประเทศ

ถ้าจะเบียดกันอย่างนี้และเบียดกันให้ถูกต้องก็ขอสร้างเพียงสถานีเดียวก่อนก็ยังดีกว่า คือจากสถานีจังหวัดหนองคายข้ามแม่น้ำโขงระยะทาง 16 กิโลเมตร ไปยังนครเวียงจันทน์ก็จะเชื่อมต่อกับเส้นทางสายไหมของโลกได้ และจะรับนักท่องเที่ยวจากทั่วโลกเข้ามาประเทศไทยได้ที่จังหวัดหนองคาย

แต่กลับไม่ทำเช่นนั้น และทำข้อตกลงที่จะสร้างเส้นทางภายในประเทศก่อน คือจากกรุงเทพฯ ไปยังโคราช จากนั้นก็เปลี่ยนแปลงโครงการใหม่อีกครั้งหนึ่ง จากเส้นทางสายเดียวกรุงเทพฯ-โคราช ก็ตกลงกันที่จะแบ่งการก่อสร้างออกเป็นสี่ช่วง คือจากบ้านกลางดงมายังบ้านปางอโศก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร, จากบ้านปางอโศก เข้ามายังทางกรุงเทพฯ ระยะทาง 10 กิโลเมตรเศษ และจากปลายทางดังกล่าวเข้ามาทางกรุงเทพฯ ราว 100 กิโลเมตร และจากบ้านกลางดงไปยังโคราชอีกราว 100 กิโลเมตร เมื่อแบ่งเป็นสี่ช่วงดังกล่าวแล้วก็ตกลงกับจีนขอเริ่มช่วงแรกก่อน แต่มอบให้กรมทางหลวงซึ่งไม่เคยทำทางรถไฟเป็นผู้จัดทำ

ในขณะที่จีนได้รับซื้อข้าวเน่า ข้าวดี และยางพารา เร็วรี่ไปแล้ว และบัดนี้เวลาผ่านไปสองปีครึ่งนับแต่เริ่มการก่อสร้างช่วงแรก เส้นทางมหัศจรรย์ของโลกคือทางรถไฟระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ที่เริ่มต้นสร้างจากกลางดงกลางป่าก็จะแล้วเสร็จลงในปลายเดือนกันยายนนี้ ใช้เวลาก่อสร้างรวม 2 ปี 6 เดือน ก็นี้ดูกันเองก็แล้วกันว่าอีกสามช่วงที่เหลือระยะทาง 200 กว่ากิโลเมตร จะใช้เวลาสักกี่ปี

และเส้นทางจากสระบุรีไปแหลมฉบัง มาบตาพุด รวมทั้งจากโคราชไปยังหนองคาย จะต้องใช้เวลากี่สิบปี ในขณะที่รถไฟจีน-ลาว ซึ่งตกลงกันหลังประเทศไทยนับปี ระยะทางเกือบ 300 กิโลเมตร ผ่านหุบเขา ภูเขา เหวลึก จะแล้วเสร็จในปลายปี 2564 นี้

ปรากฏการณ์ดังกล่าวไม่ใช่เรื่องปกติ จึงต้องตั้งคำถามกันว่าใครขัดขวางโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน?