

## รถไฟไทย-จีน...ความบรรเจิดแห่งปัญญาไทย

คำถามที่ท้าทายผู้คนมากที่สุดในวันนี้คือนายกรัฐมนตรีทำ  
ความผิอะไรจึงไปโล่อกหรือจะให้ลาออก? ดังนั้นผู้ตอบคำถาม  
ส่วนใหญ่จึงเป็นพวกอวดตั่งสิ้น เพราะจีนเปิดหน้าตอบคำถามนี้  
ก็อาจมีอันเป็นไปต่างๆ นานา ดังนั้นจึงเป็นคำถามที่ไม่ได้  
คำตอบ เพราะที่ตอบกันเองก็สุดแสนจะเขย ซึ่งไม่จำเป็นต้อง  
กล่าวถึงจะดีกว่า

แต่ถ้าตั้งคำถามใหม่ที่จะบังเกิดประโยชน์ยิ่งใหญ่กว่า  
กันก็จำเป็นต้องตั้งคำถามว่ามีโครงการอะไรบ้างที่เป็นความ  
เลอเลิศประเสริฐศรีแห่งสติปัญญาและจะก่อความสำเร็จ  
ยิ่งใหญ่ให้แก่บ้านเมืองซึ่งเป็นประวัติศาสตร์จารึกไปชั่วลูก  
หลานเหลนโหลน และอาจลงบันทึกกินเนสส์บุ๊กก็คงจะได้  
คำตอบที่ชัดเจนกว่า

อย่างน้อยเท่าที่พอนึกกันได้ก็ต้องบอกว่าโครงการเส้น  
ทางรถไฟไทย-จีน ซึ่งเป็นโครงการในเส้นทางสายใหม่ที่จะ  
เชื่อมต่อประเทศไทยเข้ากับประเทศต่างๆ ทั่วโลกที่มีประชากร  
ที่เกี่ยวข้องจาก 150 ประเทศ กว่า 4,000 ล้านคน หรือก่อนโลก  
แค่ตอบเพียงเท่านี้ก็เห็นถึงความยิ่งใหญ่ของโครงการนี้แล้ว ดี  
กว่าที่จะไม่มีคำตอบมากมายนัก

ประเทศไทยไปขอเข้าร่วมโครงการนี้ในปลายเดือน  
ตุลาคม 2557 โดยไปขอร้องให้จีนช่วยซื้อข้าวเก่า 1 ล้านตัน  
ข้าวใหม่ 1 ล้านตัน และยางพารา 2 แสนตัน ซึ่งเป็นปัญหา  
ที่แก้ไม่ตก ทำให้ขาดเงินหมุนเวียน ทำให้พื้นที่เก็บข้าวไม่พอ  
สำหรับฤดูการผลิตใหม่และเป็นการแก้ไขปัญหาราคายางด้วย

ที่สำคัญคือเป็นการแก้เผ็ดแก้หน้าที่ถูกเขาข่มเหงมาจาก  
การประชุมที่อิตาลี ซึ่งบรรดาพวกฝรั่งรุมกินโต๊ะข่มขู่บังคับให้  
ประเทศไทยต้องสร้างทางรถไฟกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และใช้รถ  
จิ้งกั้งเซ็น ของญี่ปุ่น ซึ่งแพงลิบลิ่วและอ้าปากอ้างมาระยะหนึ่ง  
แล้ว เพียงแค่เกี่ยวข้องก็จะสำเร็จประโยชน์ของพวกเขาฝรั่งและพวกที่  
ชักปากฝรั่งอยู่ข้างหลัง

ดังนั้นผู้แทนรัฐบาลไทยขณะนั้นซึ่งไม่ยอมจำนนต่อการ  
กดดันข่มเหงแบบนั้นจึงต้องปรับตัวหาตัวช่วยมาหนุนหน้าและ  
ช่วยแก้ปัญหาคือเรื่องข้าวและยาง โดยเสนอให้จีน  
มาทำการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เพื่อเชื่อมต่อเข้า  
กับเส้นทางสายใหม่

ไทย-จีนพี่น้องกันอยู่แล้ว เพื่อเป็นการให้เกียรติ

อย่างยิ่งใหญ่ต่อนายกรัฐมนตรีไทย และรองนายกรัฐมนตรี  
ฝ่ายความมั่นคงที่ผู้เดินทางอย่างเร่งด่วนไปเมืองจีน นาย  
กรัฐมนตรี หลี่ เค่อ เสียง ถือคำสั่งประธานาธิบดีสี จิ้น ผิง  
ตกลงทุกประการตามที่ฝ่ายไทยต้องการ

ก็เคยยอมสูญเสียทำสงครามสั่งสอนเวียดนามมาเท่าใด  
แล้วก็ยังยอมได้ ทำไมเรื่องขี้ประติ๋วแค่นี้จะช่วยกันไม่ได้

ในที่สุดจีนก็ช่วยแก้ไขปัญหาค้าวและยางให้กับ  
ประเทศไทยไปได้ตามที่ฝ่ายไทยต้องการ แต่ในเรื่องรถไฟกลับ



ไม่เป็นไปตามที่ไปร้องขอ เพราะหลังจากทำความตกลงกันแล้ว  
รัฐบาลโดย พลอากาศเอกประจิน จั่นตอง ก็ได้ตกลงแผนปฏิบัติ  
การกับจีนที่จะก่อสร้างทางรถไฟไทย-จีน ให้แล้วเสร็จและเปิด  
การเดินรถได้ภายในปี 2565 ซึ่งถ้าทำตามแผนการนั้นอีกปีเศษ  
ประเทศไทยก็จะเชื่อมต่อเข้ากับเส้นทางสายใหม่ของโลก และ  
ผู้คนทั่วโลกจะเดินทางมาถึงกรุงเทพฯ ได้อย่างรวดเร็ว ทั้งคนไทย  
ทั่วประเทศก็จะสามารถเดินทางไปทั่วโลกโดยเส้นทางสายนี้ได้

เส้นทางรถไฟดังกล่าวแบ่งเป็นการก่อสร้าง 3 ตอน  
คือ จากหนองคาย-โคราช จากโคราช-กรุงเทพฯ และจาก  
สระบุรี-แหลมฉบัง-มาบตาพุด โดยใช้ระบบรางมาตรฐานที่  
ใช้กันทั่วโลก และใช้ความเร็วขั้นต้น 180 กิโลเมตรต่อชั่วโมง  
เพื่อให้ชนได้ทั้งคนและของ แต่มาตรฐานของรางจะพร้อมที่  
จะยกระดับเป็นความเร็ว 220-250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

และในห้วงเวลานั้นก็จะมีรถเจราสามฝ่าย ไทย จีน ลาว  
เพื่อทำเส้นทางเชื่อมต่อจากหนองคาย ข้ามแม่น้ำโขง 16  
กิโลเมตร ถึงแขวงนครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งจะใช้เงินลงทุนราว  
30,000 ล้านบาท และประธานธนาคาร AIIB ก็เคยพูดจาที่จะ  
สนับสนุนทางการเงินไม่ให้เดือดร้อนแก่ผู้ใด

โครงการเดินหน่าวอยู่ดีๆ ถึงขั้นจะวางศิลาฤกษ์การ  
ก่อสร้างโครงการแล้ว ก็มีการเปลี่ยนแปลงรัฐมนตรีว่าการ  
คมนาคม จากนั้นจู่ๆ ก็เปลี่ยนแปลงโครงการใหม่จากการว่าจ้าง  
เป็นการร่วมทุน และเจรจายื้อกันไประยะหนึ่งก็หาข้อยุติอันใด

ไม่ได้ ในขณะที่เสี่ยงกล่าวหาว่าเงินว่าโครงการนี้เป็นแผนการยึดครองที่ดินของประเทศไทยก็ก่อกองกระหึ่มไปทั้งประเทศ

ในที่สุดก็เปลี่ยนเรื่องกลับไปเป็นว่าจ้างเหมือนเดิม แต่ขอเริ่มต้นเพียงเส้นทางเดียวก่อนคือกรุงเทพฯ-โคราช ระยะทาง 250 กิโลเมตรเศษ จะใช้เงินลงทุน 170,000 ล้านบาท ก็มีเสียงโต้แย้งทักท้วงเป็นอันมากว่าเสียเงินเปล่าและเป็นการเริ่มต้นที่ไม่เข้าท่า เพราะลงทุนขนาดนี้ก็ได้แค่เส้นทางรถไฟในประเทศ ผู้ทำสถานีเดียวจากหนองคาย-เวียงจันทน์ รองรับกับรถไฟจีน-ลาว ก็จะสามารถรับผู้คนจากทั่วโลกมาลงที่หนองคายได้ และคนไทยทั่วประเทศก็จะเดินทางไปทั่วโลกได้โดยไปขึ้นรถไฟที่หนองคาย และจะลงทุนน้อยกว่าด้วย โดยไม่ต้องออกเงินด้วย แต่ก็ไม่เอา

นวัตกรรมอันบรรเจิดเริ่มต้นขึ้นอย่างนี้ แต่ทางจีนก็ดูเหมือนว่าเอาใจเอากัน จะว่าอย่างไรก็ว่ากัน จึงเปลี่ยนข้อตกลงใหม่แทนที่จะทำที่เดียวกรุงเทพฯ-โคราช ก็ขอแบ่งออกเป็น 4 ช่วง 3.5 กิโลเมตร, 50 กิโลเมตร และอีกสองช่วง ช่วงละ 100 กิโลเมตร โดยขอเริ่มต้นช่วงแรก 3.5 กิโลเมตร จากบ้านกลางดง-บ้านปางอโศก ก่อน โดยให้กรมทางหลวงซึ่งมีหน้าที่ทำถนนเป็นผู้ก่อสร้าง

ใช้เวลาเกือบสามปีการก่อสร้างช่วงแรก 3.5 กิโลเมตร ก็แล้วเสร็จ เป็นผลแห่งสติปัญญาอันบรรเจิดที่ต้องบันทึกไว้ในกินเนสส์บุ๊กและต้องจารึกไว้ชั่วลูกหลานเหลนโหลนเพราะเป็นครั้งแรกที่มีการทำเส้นทางรถไฟ 3.5 กิโลเมตร ในพื้นที่กลางดงกลางป่า ต้องใช้รถยนต์ขนส่งสิ่งของจากเมืองไปกลางดงกลางป่า และสร้างเสร็จแล้วก็ใช้การอะไรไม่ได้ เพราะแค่เด็กไม่กิน ม.4 ก็ตอบได้ว่าเส้นทางรถไฟ 3.5 กิโลเมตรนั้นเดินรถไฟได้หรือไม่

ศักดิ์ศรี เกียรติยศ และภูมิปัญญาจากการทำเส้นทางรถไฟช่วงแรก 3.5 กิโลเมตร เพิ่งเสร็จก็เริ่มช่วงที่สอง จากบ้านปางอโศก เข้ามาบ้านทับทรวง ระยะทาง 50 กิโลเมตร ซึ่งต้องใช้รถยนต์ขนวัสดุข้าวของจากเมืองไปก่อสร้างกันกลางดงกลางป่า ด้วยวงเงินถึง 50,000 ล้านบาทเศษ และแม้สร้างเสร็จแล้วก็ใช้เดินรถไฟไม่ได้ เพราะเด็ก ๆ ก็เข้าใจชัดเจนว่าคงไม่มีใครนั่งรถยนต์หรือเครื่องบินไปนั่งรถไฟความเร็วสูงที่บ้านกลางดง มาบ้านทับทรวง จึงเป็นอันว่าต่อให้ก่อสร้างเสร็จก็หาประโยชน์อันใดมิได้

ครั้งจะก่อสร้างช่วงที่สาม จากบ้านกลางดง ไปโคราช อีก 100 กิโลเมตร ซึ่งจะใช้เงินอีกเกือบ 70,000 ล้านบาท ก็คงเป็นแบบเดียวกันคือสร้างเสร็จแล้วก็ใช้เดินรถไฟไม่ได้ เพราะไม่มีใครที่กล้าคือสานที่จะนั่งรถม้าช้างมาขึ้นรถไฟความเร็วสูงที่โคราช เพื่อไปลงปลายทางกลางป่าเขาที่สถานีทับทรวง

และไม่มีใครในภาคกลางหรือภาคใต้ จะนั่งรถม้าช้างไปที่กลางป่าเขา แล้วขึ้นรถไฟความเร็วสูงจากบ้านทับทรวง ไปโคราชเป็นแน่

เมื่อเป็นเช่นนั้นเงินลงทุนร่วมแสนล้านบาทก็เป็นเงินลงทุนที่ปล่อยให้ล้มฝนและแดดทำลายสิ่งก่อสร้างไปตามกาลเวลา ซึ่งไม่มีใครรู้ว่าต้องใช้เวลาก่อสร้างสักกี่ปี เป็นอันว่าเงินลงทุนร่วมแสนล้านบาทก็จะได้มรดกผลอันบรรเจิดเช่นนี้ นี้ไม่เรียกว่าเป็นนวัตกรรมและสติปัญญาอันเลอเลิศประเสริฐศรีดอกหรือและไม่แน่ว่าเป็นความสำเร็จที่ยิ่งใหญ่ที่จะต้องจารึกไว้ตราบนานเท่านานหรือ

ครั้งจะก่อสร้างช่วงที่สี่จากบ้านทับทรวงเข้ามายังกรุงเทพฯ อีกราว 100 กิโลเมตรก็ต้องใช้เงินอีก 70,000 ล้านบาท สิริรวมทั้งสิ้นเป็นเงินจำนวน 170,000 ล้านบาท ก็ไม่รู้ว่าช้านานเท่าใดจึงจะแล้วเสร็จ ตอนนั้นประเทศลาวเขาเดินรถกันไปทั่วโลกแล้ว และประชาชนชาวไทยถ้าจะต้องใช้รถไฟในเส้นทางสายใหม่ก็ต้องข้ามแม่น้ำโขงไปขึ้นรถไฟสายนี้ที่เวียงจันทน์ ก็จะมีสภาพเหมือนคนต่างจังหวัดนั่งรถนั่งเรือไปขึ้นรถไฟเหมือนในอดีตนั่นแหละ

ครั้งสร้างครบทั้งสี่ช่วงเป็นระยะทาง 250 กิโลเมตรเศษ ใช้เงิน 170,000 ล้านบาทเศษ ก็จะได้เส้นทางรถไฟในประเทศที่อาจจะไม่มีใครกล้านั่งรถไฟสายนี้ เพราะผู้ใช้มอเตอร์เวย์ไม่ได้ รากก็ถูกกว่าและสะดวกกว่า ผลงานอันสุดวิเศษก็จะประจักษ์ชัดในตอนนั้นและจะสามารถใช้อ้างได้ว่าไม่ควรลงทุนก่อสร้างช่วงโคราช-หนองคาย ให้ขาดทุนต่อไป

ก็จะสามารถปิดกันประเทศไทยไม่ต้องติดต่อกับประชากรโลกไปตลอดกาล นับว่าเป็นแผนการความคิดอันเลอเลิศที่มีแต่ผีพรายต่างชาติเท่านั้นจึงจะกระซิบบอกแผนการอันวิเศษนี้ให้ทำเช่นนั้นได้

คนไทยทั้งชาติและองค์กรทั้งหลายของประเทศนี้ก็จะเห็นดีเห็นงามหรือจะวางอุเบกขาทำเป็นไม่รู้ไม่ชี้ไม่ยินดีกับความสำเร็วจนที่สุดแต่ใจเกิด

## สิทธิปัญญา