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

Section: First Section/ความเห็น
วันที่: อังคาร 16 มีนาคม 2564
ปีที่: 41 **ฉบับที่:** 14566 **หน้า:** 1(ซ้าย), 5
Col.Inch: 92.25 **Ad Value:** 115,312.50 **PRValue (x3):** 345,937.50 **คลิป:** สี่สี
คอลัมน์: บ้านเกิดเมืองนอน: อนาถหนอรถไฟไทย-จีน

5 บ้านเกิดเมืองนอน

อนาถหนอรถไฟไทย-จีน

อนาถหนอรถไฟไทย-จีน

สัปดาห์ที่ผ่านมามีการโหมกระแสความสำเร็จอันยิ่งใหญ่ของการก่อสร้างรถไฟไทย-จีนอีกแล้ว ซึ่งถ้าหากอ่านข่าวแต่ผิวเผินก็อาจเข้าใจได้ว่าเส้นทางรถไฟไทย-จีน จากกรุงเทพฯ-หนองคาย-โคราช จะสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟในเส้นทางสายไหมไปยังประเทศจีนและทั่วโลกได้

ที่สำคัญคือในปลายปีนี้เส้นทางรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ซึ่งเป็นรถไฟในเส้นทางสายไหมของโลกที่เชื่อมต่อเมืองคุนหมิงของจีนกับนครเวียงจันทน์ของลาวซึ่งเริ่มต้นหลังประเทศไทยเกือบสองปี ระยะทางร่วม 400 กิโลเมตร กำลังจะเปิดเดินรถแล้วในปลายปีนี้ ที่สามารถขนส่งคนและสินค้าระหว่างจีน-ลาวได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว

อันเส้นทางรถไฟไทย-จีน ซึ่งเชื่อมต่อกับเส้นทางสายไหมของโลกนั้นเกิดขึ้นในยามที่ประเทศไทยเกิดการรัฐประหารใหม่ๆ ถูกกดดันจากนักล่าอาณานิคมและมหาอำนาจสารพัด ถึงขนาดข่มขู่คุกคามบังคับ เป็นเหตุให้เกิดการเจรจาไทย-จีนขึ้นในวันที่ 29 ตุลาคม 2557

ในการเจรจาครั้งนั้นได้ทำความตกลงกันสองเรื่อง คือ

เรื่องแรก ประเทศไทยขอให้จีนช่วยซื้อข้าวเน่าซึ่งเต็มล้นโกดังทั้งประเทศจนกระทั่งไม่มีเงินเหลือมาซื้อข้าวผลิตใหม่จำนวน 1 ล้านตัน พร้อมทั้งข้าวรุ่นใหม่อีก 1 ล้านตัน และยางพาราอีก 2 แสนตัน ซึ่งจีนตกลงรับซื้อและดำเนินการกันไปเรียบร้อยแล้ว

เรื่องที่สอง ประเทศไทยตกลงให้จีนรับเหมาก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางสายไหมของโลก 3 เส้นทาง คือหนองคาย-โคราช, โคราช-กรุงเทพฯ และสระบุรี-แหลมฉบัง-มาบตาพุด เป็นระยะทางราว 700 กิโลเมตร

สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้เห็นชอบกับข้อตกลงนั้นและได้มีการลงนามกันในเดือนมกราคม 2558 ที่ประเทศไทย โดยมีนายกรัฐมนตรีไทย-จีน เป็นประธาน นับถึงวันนี้เป็นเวลา 6 ปีเศษแล้ว และมีการบิดเบี้ยวบิดตะกูดกันจนวันนี้เส้นทางรถไฟไทย-จีน ก็ยังไม่ไปถึงไหน ข่าวคราวที่เกิดขึ้นมีลักษณะลวงโลกทั้งสิ้น

หลังจากลงนามในข้อตกลงสร้างรถไฟไทย-จีนแล้ว รัฐบาลเมื่อครั้งพลอากาศเอกประจิน จั่นตองได้ตกลงและวางแผนร่วมกับจีนในการก่อสร้างตามข้อตกลง ซึ่งถ้าเป็นไปตามนั้นก็จะเปิดการเดินรถได้ในปี 2565 แต่กลับถูกยกเลิกไปจนหมดสิ้น และคิดอ่านก่อสร้างกันแบบใหม่

โดยไทยขอก่อสร้างช่วงกรุงเทพฯ-โคราช ระยะทาง 200 กิโลเมตรเศษก่อนแล้วค่อยก่อสร้างช่วงต่อไป จากนั้นก็เปลี่ยนข้อตกลงเป็นว่าช่วงกรุงเทพฯ-โคราชนั้นจะแบ่งออกเป็น 3 ช่วง คือ ช่วงบ้านกลางดง-บ้านปางสีดา ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร จากบ้านกลางดงไป

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
InfoQuest Limited | 888/178 Ploenchit Rd., 17th FL. Mahatun Plaza Bldg., Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

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

Section: First Section/ความเห็น
วันที่: อังคาร 16 มีนาคม 2564
ปีที่: 41 **ฉบับที่:** 14566 **หน้า:** 1(ซ้าย), 5
Col.Inch: 92.25 **Ad Value:** 115,312.50 **PRValue (x3):** 345,937.50 **คลิป:** สี่สี
คอลัมน์: บ้านเกิดเมืองนอน: อนาถหนอรถไฟไทย-จีน

โคราชเป็นช่วงที่สอง และจากบ้านปางสีดาเข้ากรุงเทพฯ เป็นช่วงที่สาม

สำหรับช่วงแรกนั้นได้มอบให้กรมทางหลวงก่อสร้าง ทั้งที่กรมทางหลวงไม่มีหน้าที่สร้างทางรถไฟ และโดยไม่มีประเทศใดในโลกที่จะสร้างทางรถไฟเริ่มต้นที่กลางป่าด้วยระยะทางแค่ 3.5 กิโลเมตร นับเป็นนวัตกรรมที่ลือลั่นสนั่นโลกและใช้เวลาเกือบ 4 ปี จึงก่อสร้างแล้วเสร็จแต่ก็เดินรถไม่ได้

ข่าวคราวที่เกิดขึ้นในสัปดาห์ที่แล้วนั้นก็คือการแบ่งการก่อสร้างจากกรุงเทพฯ ไปยังสระบุรี ระยะทางราว 50 กิโลเมตร โดยแบ่งออกเป็น 5 ช่วงสัญญา แต่ละช่วงสัญญามีระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร ซึ่งไม่รู้ว่าจะไปเชื่อมเส้นทางตอนแรกระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ได้หรือไม่

5 สัญญาที่จะประกวดราคาทำความตกลงกันนั้นระบุว่าจะเสร็จสิ้นในปี 2569 ดังนั้นต่อให้สร้างสำเร็จเส้นทางนี้ก็ใช้การอันใดมิได้ ไม่สามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางสายไหมของโลกได้ จะกลายเป็นเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-สระบุรี ซึ่งใช้โดยสารในเชิงธุรกิจไม่ได้

เพราะจะไม่มีคนไทยจากภาคใต้หรือกรุงเทพฯ นั่งรถไฟจากสถานีบางซื่อไปยังสถานีสระบุรี และไม่มีใครในพื้นที่ภาคเหนือและอีสานนั่งรถลาม้าช้างมาขึ้นรถไฟความเร็วสูงที่สระบุรีเพื่อมากรุงเทพฯ

ดังนั้นต่อให้สร้างเสร็จก็คงเดินรถอะไรไม่ได้มากนักและคงต้องขาดทุนปนปี้ การลงทุนร่วมแสนล้านบาทก็ไร้คุณค่า กลับจะเป็นภาระในการซ่อมบำรุงต่อไปอีก

ลงทุนแสนล้านบาทได้เส้นทางกรุงเทพฯ-สระบุรี ในลักษณะที่ว่านี้ จะเป็นความดีความงามหรือจะเป็นอนุสาวรีย์แห่งความอัปยศอดสูที่คนรุ่นหลังจะเห็นความเลวร้ายเหลวแหลกของคนยุคปัจจุบันกันแน่

ยังไม่ต้องพูดถึงเส้นทางจากสระบุรีไปโคราช จากโคราชไปหนองคาย และการเชื่อมจากหนองคายกับนครเวียงจันทน์ของลาว หากยังทำกันอยู่เช่นนี้ อย่าว่าแต่คนรุ่นเก่าเลย พวกคนรุ่นใหม่ที่เรียกว่า Gen Y Gen Z ก็ไม่มีทางได้เห็นรถในเส้นทางสายนี้

นี่คือความอัปยศในความซื่อตรงกับคู่สัญญาต่างประเทศ คือความล้มเหลวในการบริหารจัดการทางราง ซึ่งกำลังเป็นเส้นเลือดใหญ่ของทุกประเทศทั่วโลก และจะทำให้ประเทศไทยอ่อนแอและมีต้นทุนทางเศรษฐกิจที่สูงกว่าประเทศอื่นและถูกตัดขาดออกจากโลก นี่คือมรดกที่รัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา จะต้องสังวรไว้ให้มาก เพราะสักวันหนึ่งเมื่อรู้สึกตัวก็สายไปแล้วและไม่มีโอกาสหวนกลับมาทำความถูกต้องได้อีก

ดังนั้นใครผู้ใดมีสติปัญญามามีอำนาจในบ้านเมืองนี้เมื่อใด เรื่องแรกที่จะต้องรีบทำในเรื่องนี้คือการทำความตกลงเชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ช่วงหนองคาย-นครเวียงจันทน์ ระยะทาง 16 กิโลเมตร ค่าก่อสร้างราว 30,000 ล้านบาท ซึ่งรวมค่าก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง 1 กิโลเมตร ไว้ด้วยแล้วก็จะสามารถเชื่อมต่อประเทศไทยเข้ากับโลกกว้างได้

ทันทีที่เชื่อมต่อเส้นทางนี้สำเร็จภาคอีสานและภาคเหนือของไทยจะรุ่งเรืองทันที โอ้!พระสยามเทวธิราชเป็นเจ้า ขอทรงพระเมตตาต่อพระราชอาณาจักรและประชาราษฎรไทยด้วยเถิด

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
InfoQuest Limited | 888/178 Ploenchit Rd., 17th FL. Mahatun Plaza Bldg., Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com