

# ข้อคิดเห็นบางประการ ต่อร่าง พ.ร.บ. ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....

## ตอนที่ 1

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ประมวล สุธีจารุวัฒน์

ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหการ คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

pramual.s@chula.ac.th

วันพุธที่ 27 มีนาคม พ.ศ.2556

### 1. ปฐมบท

ผู้เขียนได้มีโอกาสทำงานศึกษาวิจัยเกี่ยวกับอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือของประเทศไทย ในระหว่างช่วงปี พ.ศ.2550-2555 และแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในประเทศไทย ในปี พ.ศ.2552 ทั้ง 2 โครงการทำให้กับสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม (สศอ.) ตามมาด้วยการศึกษา ความต้องการและแนวทางการพัฒนากำลังคนด้านปฏิบัติการระบบขนส่งทางราง ให้กับสำนักงานนโยบาย วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมแห่งชาติ (สวทน.) ในปี พ.ศ.2553 ทั้งหมดนี้พอจะทำให้มีพื้นฐานองค์ ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับสภาพพื้นฐานของอุตสาหกรรมไทยในปัจจุบัน ทั้งในด้านระบบราง และการต่อเรือ ซึ่ง ต่างก็มีทั้งจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และภาวะคุกคาม แม้จะยังไม่บังอาจกล่าวอ้างว่าตนเองเป็นผู้เชี่ยวชาญใน ศาสตร์แขนงนี้ แต่ก็เชื่อว่าพอจะสามารถปะติดปะต่อภาพทั้งหมดได้อยู่บ้าง ไม่มากก็น้อย

เดือนกันยายน 2555 ที่ผ่านมาผู้เขียนจึงได้รับเชิญไปร่วมเป็นวิทยากรเสวนาเรื่องขนส่งระบบราง ปูทางสู่ AEC จัดโดยคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนฯ และในที่สุดก็ได้รับการเชื้อเชิญให้เป็นที่ปรึกษาให้กับคณะ อนุกรรมการพิจารณาศึกษาการคมนาคมระบบราง สภาผู้แทนฯ อันเป็นเหตุให้มีโอกาสได้เข้าร่วมประชุม ติดตามความก้าวหน้าของการขนส่งทางรางในประเทศไทยมาตั้งแต่เดือนตุลาคม 2555 ที่ผ่านมา

เมื่อรัฐบาลมีแนวนโยบายที่จะกู้เงินเพื่อการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ใน วงเงิน 2 ล้านล้านบาท ผู้เขียนจึงมีความสนใจเป็นพิเศษ และอยากให้ข้อสังเกตบางประการเกี่ยวกับโครงการ เงินกู้ดังกล่าว ทั้งนี้ แหล่งอ้างอิงเพื่อประกอบการวิพากย์ในบทความฉบับนี้ ประกอบไปด้วยเอกสาร 5 ชิ้น คือ

- ก. สไลด์เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนฯ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2556 เรื่อง “แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศด้านการขนส่ง” ความยาว 32 หน้า ซึ่งเป็นเอกสารชุดเดียวกันกับที่ใช้ประกอบการนำเสนอที่งานนิทรรศการ “Thailand 2020” ระหว่างวันที่ 8-16 มีนาคม 2556 (ต่อมาได้รับการขยายเวลาไปจนถึงวันที่ 20 มีนาคม 2556)
- ข. หนังสือราชการ ประทับตราด่วนที่สุด จากกระทรวงการคลัง ถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ กค 1004/4294 วันที่ 15 มีนาคม 2556 เรื่อง “ร่าง พ.ร.บ. ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....” ภายในประกอบด้วย
- ตัวหนังสือ นำ ความยาว 7 หน้า
  - สิ่งที่ส่งมาด้วย 1 : บันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่าง พ.ร.บ. ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินฯ (1 หน้า) ตัวร่าง พ.ร.บ.ฯ (4 หน้า) บัญชีท้าย พ.ร.บ.ฯ (2 หน้า)
  - สิ่งที่ส่งมาด้วย 2 : หลักเกณฑ์การตรวจสอบความจำเป็นในการตรากฎหมายร่าง พ.ร.บ.ฯ (3 หน้า)
  - สิ่งที่ส่งมาด้วย 3 : เรื่องเสร็จที่ 279/2556 บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่าง พ.ร.บ.ฯ (3 หน้า)
- ค. เอกสาร “สรุปโครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ” (3 หน้า)
- ง. หนังสือราชการ ประทับตราด่วนที่สุด จากกระทรวงคมนาคม ถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ คค (ปคร) 08042/32 ลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2556 เรื่อง “ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ พ.ศ. ....” (12 หน้า) แผ่นสุดท้ายเป็นคำสั่งกระทรวงการคลัง ที่ 1470/2555 เรื่อง “แต่งตั้งคณะทำงานกลั่นกรองโครงการภายใต้แผนการลงทุนในการจัดระบบการดำเนินงาน (Logistics) ด้านการขนส่ง” (1 หน้า)
- จ. เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... “รายละเอียดโครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ” โดยกระทรวงการคลัง (232 หน้า)

ทั้งนี้ ผู้เขียนได้รับเอกสาร ก. ในวันที่ 16 มีนาคม 2556 (ภายหลังจากที่ได้รับการทาบตามให้เป็นที่ปรึกษา ประธานคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนฯ และได้รับการเชิญให้เข้าร่วมประชุมเป็นครั้งแรกในวันที่ 7 มีนาคม 2556) เอกสาร ข.-ง. ได้รับในการประชุมคณะกรรมการการคมนาคม ในวันที่ 21 มีนาคม 2556 และเอกสาร จ. ในช่วงเช้าวันอังคารที่ 26 มีนาคม 2556 (ซึ่งท่านประธานคณะกรรมการ ก็เพิ่งจะได้รับเอกสารในเช้าวันเดียวกันนี้ และได้กรุณานำมามอบให้ผมด้วยตัวเอง ที่จุฬาฯ พร้อมคณะ ส.ส. จากพรรค ประชาธิปัตย์ อีก 3-4 ท่าน)

ควรทราบว่าโดยเงื่อนไขของเวลา คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ 19 มีนาคม พ.ศ. 2556 เห็นชอบให้นำเสนอร่าง พ.ร.บ.ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... วงเงินไม่เกิน 2 ล้านล้านบาท และสภาผู้แทนราษฎรได้ออกหนังสือเชิญสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ลงวันที่ 22 มีนาคม พ.ศ. 2556 มาประชุมสมัยสามัญนิติบัญญัติพิเศษ ในวันพฤหัสบดีที่ 28 และวันศุกร์ที่ 29 มีนาคม 2556 เพื่อพิจารณาร่าง พ.ร.บ.เงินกู้ 2 ล้านล้านบาท (นั่นหมายความว่าบรรดาผู้เข้าร่วมประชุม เพื่อทำหน้าที่กลั่นกรอง คงจะได้มีโอกาสศึกษารายละเอียดโครงการภายใต้แผนงาน ความหนา ประมาณ 232 หน้า ไม่นับรวมเอกสารประกอบอื่นๆ ล่วงหน้าประมาณ 2 วัน)<sup>1</sup>

## 2. แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศด้านการขนส่ง

จากสไลด์แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศด้านการขนส่ง ซึ่งจัดทำโดยกระทรวงคมนาคม สามารถกล่าวโดยสรุปได้ว่า เนื้อหาแบ่งออกเป็น 3 ส่วนใหญ่ๆ คือ

- ก. **บทร่าย** เพื่อแสดงให้เห็นความสำคัญและที่มาของปัญหา (แสดงด้วยข้อมูล 2 ประเด็น คือ ภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน และต้นทุนโลจิสติกส์และการขนส่ง)
- ข. **บทข้อเสนอ** เพื่อแสดงนโยบายและแนวทางการทำงานของรัฐบาล (แสดงด้วยข้อมูล 3 ประเด็น คือ นโยบายรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา, ยุทธศาสตร์, การลงทุน)
- ค. **บทสรุป** เพื่อแสดงว่าประเทศไทยจะได้อะไรจากโครงการทั้งหมด (แสดงด้วยข้อมูล 2 ประเด็น คือ ผลที่คาดว่าจะได้รับการลงทุน และผลกระทบด้านเศรษฐกิจ)

---

<sup>1</sup> ผู้สนใจสามารถศึกษาระเบียบวาระการประชุมได้จากลิงค์ต่อไปนี้

ในบทร่าย ส่วนแรกได้กล่าวถึงพื้นฐานข้อมูลใน 3 มิติ คือ (1) **มิติปริมาณโครงสร้างพื้นฐาน** โดยแสดงข้อมูลปริมาณเส้นทางการขนส่งในประเทศไทย แยกเป็นทางหลวง ทางน้ำ ทางรถไฟ (ทั้งสามส่วนนี้บอกหน่วยเป็นความยาว, กิโลเมตร) และทางเครื่องบิน (บอกเป็นจำนวนท่าอากาศยาน) ซึ่งเป็นข้อมูลที่ต้องการแสดงปริมาณเส้นทางในประเทศไทย ตามมาด้วยข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยสะท้อนในลักษณะ “อันดับ” ของไทยเมื่อเทียบกับนานาชาติ อาทิ คุณภาพของการขนส่งด้วยระบบรางของไทยจัดเป็นอันดับที่ 57 ของโลก คุณภาพการขนส่งทางถนนของไทยเป็นอันดับที่ 36 ของโลก คุณภาพการขนส่งทางเรือเป็นอันดับที่ 43 ของโลก และคุณภาพการขนส่งทางอากาศของไทยเป็นอันดับที่ 28 ของโลก (ทั้งหมดนี้ อ้างอิงข้อมูลจาก World Economic Forum) (2) **มิติปริมาณการใช้ประโยชน์** โดยแสดงปริมาณการขนส่งสินค้า (เน้นว่าสินค้า) และต้นทุนการขนส่งในแบบต่างๆ (มี 4 แบบ คือ ถนน, ราง, น้ำ, อากาศ) ข้อสรุปคือ ประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าผ่านทางถนนมากที่สุด คิดเป็นปริมาณ 86% ของการขนส่งทั้งหมด แต่การขนส่งทางถนนก็มีค่าใช้จ่ายสูงที่สุดเมื่อเทียบกับการขนส่งด้วยวิธีการอื่น การขนส่งทางน้ำจัดเป็นวิธีการขนส่งที่มีปริมาณเป็นอันดับที่ 2 (แต่ก็เพียงแค่ว่า 12%) ในขณะที่เป็นวิธีการขนส่งที่ถูกที่สุด การขนส่งทางรางเป็นวิธีการที่ใช้เงินน้อยมากเมื่อเทียบกับถนน คือ ประมาณ 2% ของการขนส่งสินค้าทั้งหมด<sup>2</sup> และการขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นวิธีการที่ใช้เงินน้อยที่สุดเพียง 0.02% (กรณีนี้ยังพอจะทำความเข้าใจได้โดยไม่ยากว่า มีค่าใช้จ่ายสูง เหมาะสมกับสินค้าบางประเภท โดยเฉพาะสินค้าประเภทที่มีน้ำหนักเบา มูลค่าสูง บอบบาง อายุสั้น เป็นต้น) และเมื่อพิจารณาเทียบกับระดับนานาชาติแล้ว ประเทศไทยจัดเป็นประเทศที่มีต้นทุนโลจิสติกส์สูง คิดเป็นมูลค่าถึง 7.2% ของ GDP หรือประมาณ 1.75 ล้านล้านบาทในปี พ.ศ.2555 และเมื่อพิจารณาในแง่ของการใช้พลังงาน การขนส่งก็เป็นเหตุให้มีการใช้พลังงานไปถึง 35% ของปริมาณพลังงานทั้งหมดที่ใช้ในประเทศ (พูดง่าย ๆ คือ ราว 1 ใน 3 ของพลังงานที่ใช้ในประเทศ สิ้นเปลืองไปกับการขนส่ง คิดเป็นมูลค่าราว 700,000 ล้านบาท ในปี พ.ศ.2554) (3) **มิติคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน** โดยได้แสดงให้เห็นว่าแต่ละปี มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ยประมาณปีละ 10,000 - 12,000 คน มีปริมาณของเสียในอากาศอันเกิดจากฝุ่นละออง สร้างความเสียหายให้กับประเทศ ประมาณปีละ 7,200 ล้านบาท

ในบทร่ายส่วนที่สอง ได้อ้างถึงการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยแสดงให้เห็นภาพความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน มีแนวคิด “ระเบียงเศรษฐกิจ” เป็นฐาน อันได้แก่ทิศเหนือเชื่อมต่อกับประเทศพม่า ลาว จีน ทิศใต้เชื่อมต่อกับมาเลเซีย สิงคโปร์ ทิศตะวันตกเชื่อมต่อกับพม่า และทิศตะวันออกเชื่อมต่อกับลาว เวียดนาม กัมพูชา โดยมีองค์ประกอบการเชื่อมโยง 6 ส่วน คือ ท่าเรือ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ท่าอากาศยาน จุดเชื่อมต่อชายแดน เส้นทางขนส่งทางทะเล-ชายฝั่ง และเส้นทางขนส่งทางบก

<sup>2</sup> ควรพิจารณาต่อว่า เพราะเหตุใดประเทศไทยจึงมีการขนส่งสินค้าด้วยระบบรางน้อยที่สุด?

บทว่ายทั้งหมดนี้ เพื่อโยงไปถึงประเด็นท้าทาย 4 ประเด็นคือ คือ (1) การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเพื่อลดต้นทุน (เปลี่ยนวิธีการขนส่งไปใช้วิธีการที่ถูกลงกว่า) (2) เพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยง (3) ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และ (4) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม<sup>3</sup>

หลังจากร้ายถึงพื้นฐาน ความสำคัญ ความจำเป็น ประเด็นท้าทายแล้ว บทว่ายนี้จับลงตรงที่รัฐบาลสรุปไว้ 2 ประเด็นว่า ตลอดระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2545-2555) แม้ว่างบประมาณแผ่นดินจะเพิ่มขึ้นจาก 1.0 ล้านล้านบาท มาเป็น 2.4 ล้านล้านบาท แต่ประเทศไทยมีสัดส่วนการลงทุนในสินทรัพย์ทุนถาวรเป็นสัดส่วนต่ำ คือ เพิ่มจาก 1.65 แสนล้านบาท มาเป็น 2.64 แสนล้านบาท (ราวๆ 10 กว่าเปอร์เซ็นต์ของงบประมาณแผ่นดิน) โดยระบุว่า การลงทุนจะก่อให้เกิดการจ้างงาน บทสรุปประเด็นที่สอง คือ ประเทศไทยมีการลงทุนในระดับต่ำติดต่อกันเป็นระยะเวลานานนับตั้งแต่วิกฤตต้มยำกุ้ง<sup>4</sup> โดยส่วนตัวในส่วนของท่านร่ายที่กล่าวมาทั้งหมด ย่อหน้าี่จะเป็นส่วนที่ดูเหมือนจะไม่เข้าพวกที่สุด เมื่อเทียบกับรายส่วนต้นที่ผ่านมา เนื่องจากการให้เหตุผลว่าควรลงทุนเพราะยังลงทุนในสัดส่วนต่ำ และไม่ได้ลงทุนมาเป็นเวลานานแล้ว ยังไม่ทำให้ผู้เขียนรู้สึกคล้อยตามว่าสมเหตุสมผล

เรื่องนี้ไม่น่าจะเป็นประเด็นใหญ่ที่ควรหยาบยกมาถกเถียงกัน รวมทั้งคงจะเป็นการเสียเวลาเป็นอย่างมาก หากจะมีใครกล่าวอ้างถึงการกู้เงินโดยรัฐบาลในอดีต ว่าคนนั้นก็กู้ คนนี้ก็กู้ สำระสำคัญไม่ได้อยู่ที่ว่าคนอื่นเคยกู้ ชิดความสามารถในการกู้ หรือแม้แต่ขีดความสามารถในการชำระเงินกู้

สำระสำคัญที่ควรจะเป็นประเด็นที่ต้องถกกันมากๆ คือ ความจำเป็นจริงๆ ที่จะต้องลงทุน (ซึ่งนำไปสู่การกู้)

ในส่วนของท่านร่ายทั้งหมด ผู้เขียนคิดว่ายังพอติดตาม คิดตามได้เพลินๆ แม้การหยิบยกข้อมูลตัวเลขจากแหล่งต่างๆ อาจจะก่อให้เกิดความสงสัยถึงความแม่นยำ ความน่าเชื่อถือ ว่าแหล่งข้อมูลมีความน่าเชื่อถือเพียงใด<sup>5</sup> แต่ก็ยังพอยอมรับได้ และทำให้ผู้เขียนจินตนาการไปถึง “ความเชื่อมโยง” ว่ารัฐบาลจะผูกโยงร่ายนี้ไปสู่รูปแบบการประยุกต์ที่เป็นรูปธรรมได้อย่างไร

<sup>3</sup> ประเด็นท้าทายนี้ ในท้ายที่สุดนำไปสู่ยุทธศาสตร์ 3 ด้านคือ Modal Shift + Multimodal (การปรับเปลี่ยนวิธีการขนส่ง + การมีวิธีการขนส่งที่หลากหลาย) Connectivity (ความเชื่อมโยง) และ Mobility (ยกระดับความคล่องตัว)

<sup>4</sup> ประเด็นนี้ต้องการคนที่เข้าใจเรื่องเศรษฐกิจการคลังมาช่วยวิเคราะห์

<sup>5</sup> และนี่เป็นเรื่องน่าเศร้า ที่ผู้เขียนแสดงทัศนคติในทุกครั้งที่ทำได้อยู่เสมอว่าประเทศไทยอ่อนแอเรื่องระบบการจัดเก็บข้อมูล เพื่อติดตามสถานการณ์ พยากรณ์อนาคต และใช้ข้อมูลเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ในทุกๆระดับชั้น

หลังบทร่าย เนื้อหาในบทข้อเสนอ ดูเหมือนจะทำให้ผู้เขียนเกิดความกังวลมากที่สุด

## ยุทธศาสตร์ประเทศ & ประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม



ที่มา : NESDB

17

บทข้อเสนอเริ่มต้นด้วยการผูกโยงยุทธศาสตร์ประเทศ ตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งมุ่งเป้า 3 ประการ คือ (1) สร้างความสามารถในการแข่งขัน (2) สร้างโอกาสและความเสมอภาคและเท่าเทียมกันในสังคม และ (3) การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ดูเหมือนยุทธศาสตร์ประเทศที่ สศช. กำหนดไว้ผู้เขียนพอจะยอมรับและทำความเข้าใจได้ พิจารณาแบบใดๆ ก็เอาหละครับ พอไหว (ยิ่งถ้าพยายามคิดภายใต้บริบทการพัฒนาคุณภาพประชากรให้สอดคล้องกับระบอบการปกครองแบบประชาธิปไตย ว่าประชาชนทุกระดับชั้นจะต้องมีความเสมอภาค มีคุณภาพชีวิตที่ดี และมีความสามารถในการแข่งขันกับใครๆ ได้ ก็ยิ่งคิดว่าพอไหว) แต่การผูกโยงยุทธศาสตร์นี้ ไปสู่โครงสร้างพื้นฐาน

ด้านคมนาคม ดูเหมือนจะเป็นการสร้างความสัมพันธ์ที่อยากจะมองเห็นความเชื่อมโยง (แม้ว่าคิดแบบผิวเผินดูเหมือนจะใช้ แต่จริงๆ อาจจะไม่ใช่!) เป็นตรรกะแบบเดียวกับเวลาที่เราเห็นใครถ่ายภาพสวยๆ แล้วถามว่าใช้กล้องถ่ายรูปยี่ห้ออะไรถ่าย หรือเวลาไปทานอาหารที่บ้านเพื่อนที่ปรุงได้อร่อยๆ รสจัดจ้าน แล้วเพื่อนก็ถามว่าใช้กระทะยี่ห้ออะไร ใช้ตะหลิวแบบไหน จึงสามารถผัดกับข้าวได้รสชาติเลอเลิศ

เราควรฝึกคนของเราให้มีความรู้ความเข้าใจในวิธีการปรุงอาหาร จนรู้ว่าต้องใช้วัตถุดิบอะไร ใช้กระทะแบบไหน ใช้เครื่องมืออะไร ซึ่งแน่นอนว่าในขณะกำลังฝึก ก็อาจเริ่มจากเครื่องมือใกล้เคียงที่ใช้เรียนรู้ได้ เมื่อชำนาญแล้วจึงจัดหาเครื่องมือคุณภาพเลิศให้ เขาก็จะใช้เครื่องมือราคาแพง คุณภาพดี ได้เต็มประสิทธิภาพ

หรือในทางกลับกัน เราจะจัดหาเครื่องมือชั้นยอดให้เขาเอาไปใช้เริ่มฝึกฝน นับตั้งแต่แรกเริ่มเรียนรู้? กว่าจะชำนาญเครื่องมือชั้นเลิศที่จัดหาให้ก็คงเก่า หดสภาพ ไปพร้อมๆ กับการใช้ประโยชน์ที่ยังไม่เต็มที่

เราจะซื้อซูเปอร์คาร์ป้ายแดงราคา 20 ล้านบาท ให้กับเด็กหนุ่มวัยรุ่นที่ยังขับรถไม่เป็น เพื่อเอาไปฝึกฝนก่อนจะพาไปสอบใบขับขี่หรือไม่?

ตัวอย่างในปัจจุบันที่ดูจะเด่นชัดที่สุด รถไฟ. บริหารกิจการรถไฟเป็นอย่างไร รถไฟตรงเวลาไหม? ประสิทธิภาพการซ่อมบำรุงเป็นอย่างไร? โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือแอร์พอร์ตลิงค์มีประสิทธิภาพเป็นอย่างไร? ผู้อ่านทราบหรือไม่ว่าระบบเซ็นคินกระเป่า ที่พวกเราเคยฝันกันว่าสถานีมีกักสั่นจะทำตัวเป็นสถานี "City Air Terminal" มูลค่ากว่า 500 ล้านบาท ทุกวันนี้ก็ยังไม่สามารถใช้งานได้ รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์ต้องปรับลดอัตราเร็วลง เนื่องจากระบบการซ่อมบำรุงที่ไร้ประสิทธิภาพ ประกอบกับการจัดหาอะไหล่ของโครงการต้องเป็นไปตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างของกระทรวงการคลัง ซึ่งมีผลทำให้ไม่สามารถจัดหาวัสดุได้ทันกับความต้องการใช้ ที่สำคัญที่สุดระบบการพัฒนาบุคลากรสายปฏิบัติการในการขนส่งทางรางของประเทศไทยเพิ่งจะเริ่มพัฒนาได้เพียงระยะต้นๆ เท่านั้น

แม้แต่สถาบัน หรือหน่วยงานที่มีหน้าที่ศึกษา พัฒนา เทคโนโลยีด้านระบบรางโดยตรง ประเทศไทยก็ไม่เคยมี! แล้วอยู่ดีๆ เราก็จะก้าวข้ามขึ้นไปจับเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูง! ผู้เขียนก็อยากให้มีนะครับ แต่ไม่ใช่ตอนนี้ก่อนจะไปไกลในเรื่องนี้ ขอวกกลับมาที่ความสามารถในการแข่งขัน เราคิดว่าธุรกิจพัฒนาขึ้นได้เพราะเรามีถนนหนทางที่ดี มีทางเชื่อมต่อกับนานาประเทศในเขต AEC มีรถไฟความเร็วสูง ก่อนที่จะพัฒนาศักยภาพของคน ของธุรกิจ ของอุตสาหกรรมพื้นฐานในประเทศ อย่างนั้นแหละหรือ?

การสร้างโอกาส ความเสมอภาค และเท่าเทียมกันทางสังคม เกิดได้เพราะเราจะมีถนนที่ดี มีรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ และเชียงใหม่ อย่างนั้นแหละหรือ? แปลว่าคนไทยทุกคนมีสิทธิ์จะได้ใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงเท่าๆ กัน?

เบื้องต้น ผู้อ่านบางท่านอาจจะไม่ค่อยเห็นด้วยกับตรรกะของผู้เขียนในตอนนี้อยู่ เพราะเอกสารฉบับนี้ ผูกโยงเรื่องโดยเริ่มต้นจากสถานะระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อจะโยงไปหายุทธศาสตร์ Modal Shift, Connectivity และ Mobility ก่อนจะแปรรูปไปเป็นสารพัดโครงการที่จะต้องกู้เงินมาทำกัน 2 ล้านล้านบาท ทำไมผู้เขียนจึงพยายามดึงผู้อ่านออกไปคุยกันในเรื่องอื่น

ผู้เขียนไม่ปฏิเสธว่า การแปรยุทธศาสตร์ชาติสามารถทำได้ในหลากหลายมิติ หลากหลายระดับชั้น (เช่น มิติการศึกษาของประชากร มิติทักษะความสามารถของอุตสาหกรรม มิติผังเมือง ฯลฯ) แล้วแต่ว่าจะมีนักวิชาการในศาสตร์ด้านไหนจะเอายุทธศาสตร์นี้ไปแปรให้สอดคล้องกับความคิด ความสนใจของตน และเห็นว่าเรื่องนั้นๆ เป็นความสำคัญลำดับต้นๆ ที่จะต้องทำ) ในที่นี้ ตามรายชื่อของกระทรวงคมนาคม โครงสร้างพื้นฐานก็เป็นมิติหนึ่ง หรือระดับชั้นหนึ่งที่น่าจะถูกแปรให้เห็นเป็นยุทธศาสตร์ Modal Shift, Connectivity และ Mobility ได้เหมือนกัน (ในมุมมองนี้ ไม่ผิดเลยนะครับ)

ประเด็นคือ สำหรับประเทศไทย ลำดับความสำคัญก่อน-หลัง ภายใต้เงินลงทุนที่เรามี เราจะจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนไว้อย่างไร? อะไรควรทำก่อน อะไรควรทำทีหลัง อะไรสามารถชะลอไปได้?

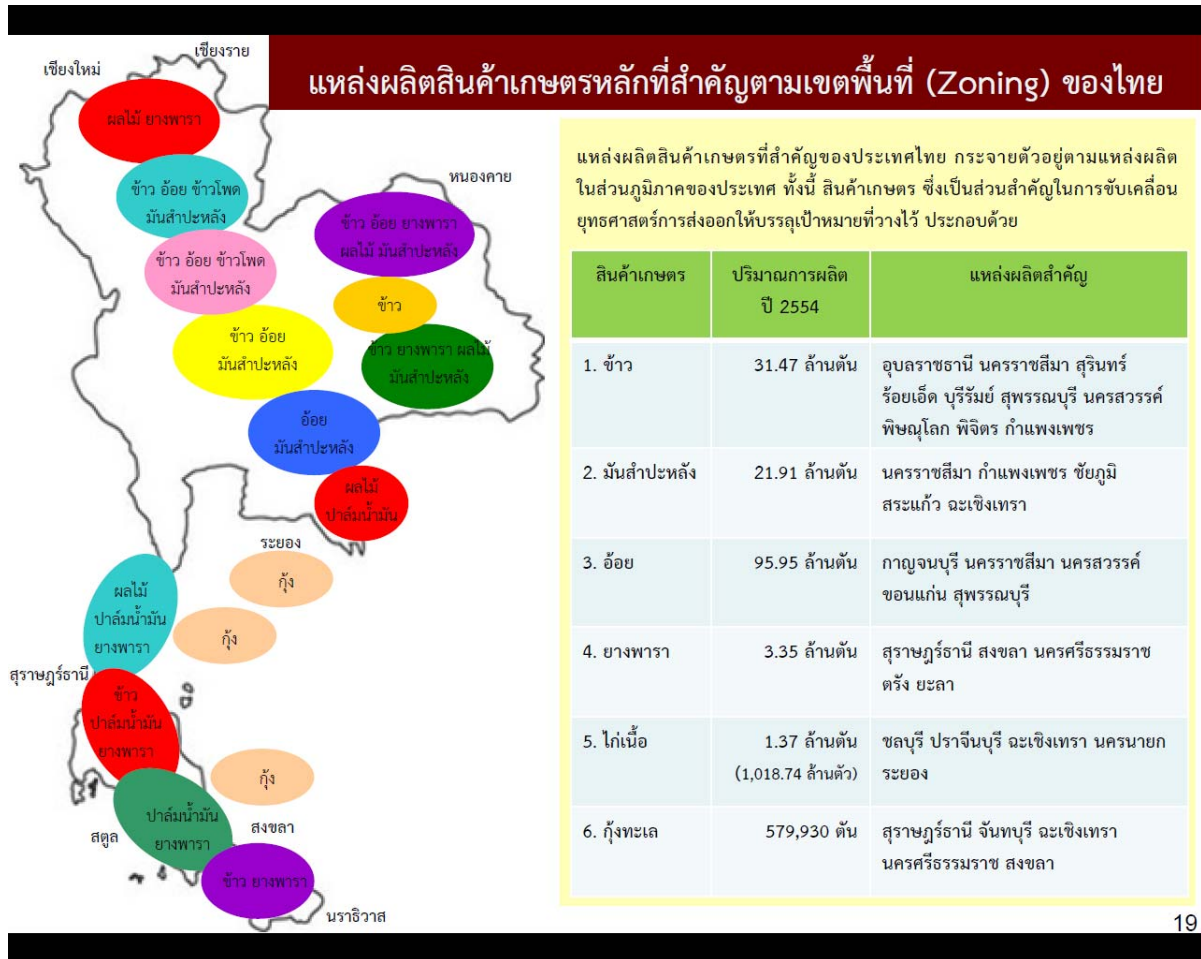
ร้ายที่สุด สมมติแบบสุดโต่ง ถ้าผู้เขียนเกิดจะเข้าใจว่าการพัฒนาการศึกษา (หรือด้านอื่นๆ) อาจจะเป็นเรื่องยากกว่า เมื่อเทียบกับการลงทุนพัฒนาถนน รถไฟฟ้า หรือแม้แต่ท่าเรือ (เช่น สมมติว่าผู้เขียนเห็นความสำคัญของคุณภาพประชากรในประเทศมากกว่า อยากจะลงทุน 2 ล้านล้านบาท เพื่อยกระดับโรงเรียนมัธยมทั่วประเทศบ้าง ยุทธศาสตร์ของ สศช. จะถูกแปรรูปโดยกระทรวงศึกษาธิการบ้างเป็นอย่างไร?)

เดี๋ยวนะครับ!!! หยุดไว้ก่อน ... สมมติก่อนละกันครับ

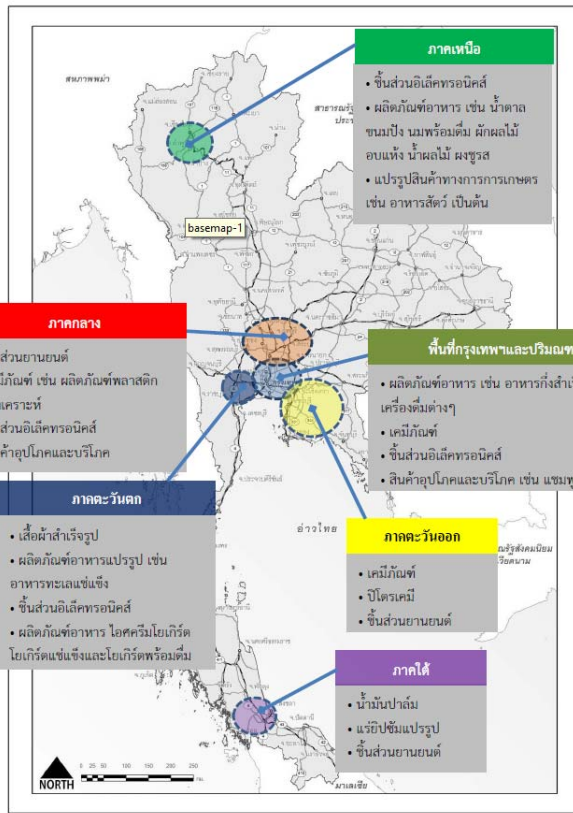
สมมติว่าเรายอมรับตรรกะของรัฐบาล ที่เห็นว่ากระทรวงคมนาคมควรได้สิทธิ์กู้เงิน 2 ล้านล้านบาทเพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมก่อนกระทรวงอื่นๆ ไปก่อน ...

ผู้เขียนขอพาผู้อ่าน ย้อนกลับไปที่ยุทธศาสตร์ Modal Shift, Connectivity และ Mobility อีกครั้ง โดยสมมติว่า ยุทธศาสตร์นี้ยอมรับได้





ภายหลังการยก ยุทธศาสตร์ Modal Shift, Connectivity และ Mobility เป็นที่ตั้ง สไลด์แผ่นต่อๆ มาของกระทรวงคมนาคมก็แสดงให้เห็นความสำคัญของภูมิภาคต่างๆ ในประเทศไทย อันเป็นแหล่งผลิตสินค้าที่สำคัญ



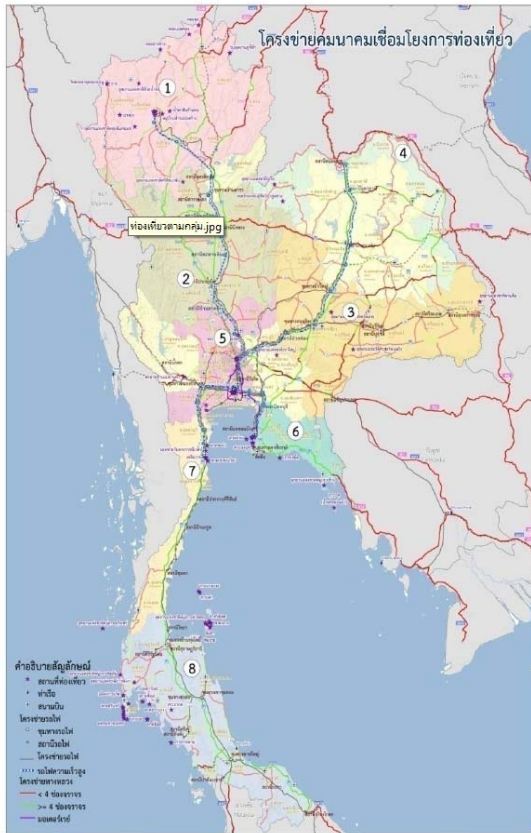
## ประเภทของอุตสาหกรรม แยกตามพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม



ข้อมูลเหล่านี้สะท้อนให้เห็นความสำคัญของการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตไปสู่ตลาด ซึ่งแน่นอนว่าโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่เหมาะสมต่อการขนส่งสินค้าเหล่านี้ คงไม่พ้นทางถนน ระบบราง และทางน้ำ

กรณีระบบราง ต้องระบุให้ชัดเจนมากขึ้นอีกด้วยว่า เป็นระบบรางที่เน้นการขนส่งสินค้า ไม่ใช่ขนส่งคน ซึ่งผู้เขียนขอเน้นว่า หมายถึง “ระบบรถไฟรางคู่” ควรทราบว่า รถไฟฟ้าความเร็วสูงไม่ใช่ระบบรถไฟที่เน้นการขนส่งสินค้า แต่เน้นการขนส่งคน ระหว่างเมืองศูนย์กลางทางธุรกิจขนาดใหญ่ เช่น โตเกียว-โอซาก้า ของประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น ผู้ใช้บริการหลักของรถไฟฟ้าความเร็วสูงน่าจะเป็นกลุ่มนักธุรกิจมากกว่าจะเป็นการใช้เพื่อสัญจรไปมา หรือแม้แต่ขนส่งสินค้า เคยมีผู้ให้ความเห็นแย้งว่าสามารถใช้ขนส่งสินค้าน้ำหนักเบา มูลค่าสูงได้ เช่น ดอกไม้ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ แต่ชาวโลกใช้รถไฟไฟฟ้าความเร็วสูงขนส่งสินค้าประเภทนี้จริงๆ หรือ?

อย่างไรก็ดี สไลด์แผ่นถัดไปที่อาจดูเหมือนจะโต้แย้งเรื่องการขนส่งผู้โดยสารได้ ก็เป็นสไลด์ที่แสดงให้เห็นแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งกระจายตัวอยู่ตามภูมิภาคต่างๆ ของประเทศไทย



## ภาคบริการท่องเที่ยวของไทย

### พื้นที่จังหวัดท่องเที่ยว

เชียงใหม่, เชียงราย, ลำพูน, ลำปาง, พะเยา, แพร่, น่าน และจังหวัดอื่นๆ ที่มีลักษณะของกิจกรรมการท่องเที่ยวที่ใกล้เคียงกัน
สุราษฎร์ธานี, นครศรีธรรมราช, พังงา, ภูเก็ต, กระบี่, ตรัง, สตูล, พัทลุง, สงขลา, ปัตตานี, ยะลา, นราธิวาส และจังหวัดอื่นๆ ที่มีลักษณะของกิจกรรมการท่องเที่ยวที่ใกล้เคียงกัน
เพชรบุรี, ประจวบคีรีขันธ์, ชุมพร, ระนอง และจังหวัดอื่นๆ ที่มีลักษณะของกิจกรรมการท่องเที่ยวที่ใกล้เคียงกัน
ชลบุรี, ระยอง, จันทบุรี, ตราด และจังหวัดอื่นๆ ที่มีลักษณะของกิจกรรมการท่องเที่ยวที่ใกล้เคียงกัน
ชัยนาท, สิงห์บุรี, อ่างทอง, พระนครศรีอยุธยา, ลพบุรี, นครปฐม, นนทบุรี, ปทุมธานี, สมุทรปราการ, สมุทรสาคร, สมุทรสงคราม, ราชบุรี, กรุงเทพมหานคร และจังหวัดอื่นๆ ที่มีลักษณะของกิจกรรมการท่องเที่ยวที่ใกล้เคียงกัน
เลย, หนองคาย, นครพนม, มุกดาหาร, อำนาจเจริญ, อุบลราชธานี และจังหวัดอื่นๆ ที่มีลักษณะของกิจกรรมการท่องเที่ยวที่ใกล้เคียงกัน
นครราชสีมา, บุรีรัมย์, สุรินทร์, ศรีสะเกษ, ชัยภูมิ, อุบลราชธานี และจังหวัดอื่นๆ ที่มีลักษณะของกิจกรรมการท่องเที่ยวที่ใกล้เคียงกัน
ตาก, สุโขทัย, กำแพงเพชร, พิจิตร, พิษณุโลก, นครสวรรค์, อุทัยธานี, พระนครศรีอยุธยา และจังหวัดอื่นๆ ที่มีลักษณะของกิจกรรมการท่องเที่ยวที่ใกล้เคียงกัน

21

แน่นอนว่า กรณีแหล่งท่องเที่ยว ก็คงจำเป็นต้องขนถ่ายคน การมีโครงสร้างพื้นฐานที่ดีอันได้แก่ ถนน หรือระบบราง คุณภาพดี ที่ตัดไปสู่แหล่งท่องเที่ยว

ประเด็นที่น่าสนใจ คือ อะไรคือเหตุผลที่ทำให้การท่องเที่ยวเจริญ มีพัฒนาการ สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ?

เป็นเพราะการคมนาคมดี ผู้คนจึงแห่แหนเดินทางไปท่องเที่ยว? หรือเป็นเพราะแหล่งท่องเที่ยว “ดี” ด้วยตัวของแหล่งท่องเที่ยวเอง (หมายถึง สวย สะอาด ปลอดภัย ตื่นตาตื่นใจ amazing ยิ่งใหญ่ อลังการ ฯลฯ) แล้วจึงดึงดูดให้ผู้คนเดินทางไปท่องเที่ยว? ถ้าเป็นด้วยเหตุผลแรก การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวก็คงจะสมเหตุสมผลดี แต่ถ้าเป็นด้วยเหตุผลหลัง สิ่งสำคัญอันดับแรกๆ จึงควรทุ่มเทไปที่การอนุรักษ์ พัฒนา สร้างคุณค่าในตัวแหล่งท่องเที่ยวก่อน ซึ่งหมายรวมถึงคุณภาพของผู้ให้บริการต่างๆ ในแหล่งท่องเที่ยว ไม่ว่าจะที่พัก สินค้า อาหาร ฯลฯ ควรทราบว่า แหล่งท่องเที่ยวบางแห่ง เดินทางไปสุดแสนลำบาก แต่ภายใต้

ความลำบากนั้น กลับกลายเป็นเสน่ห์ที่ทำให้เกิดมนต์ขลังในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่ว่า และมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากยินดีขึ้นดั้น ลำบากลำบาก เพื่อเดินทางไปให้ถึง กล่าวคือ นักท่องเที่ยวที่หลงใหลเสน่ห์ของการเดินเท้าขึ้นภูกระดึง น่าจะมีเหตุผลที่แตกต่างจากนักท่องเที่ยวที่อยากจะนั่งกระเช้าขึ้นไป หรือนักท่องเที่ยวที่ยินดีจะเดินเท้าเข้าป่า กินระยะเวลาเดินทางไป-กลับ 5 วัน เพื่อไปสัมผัสกับแสงพระอาทิตย์ขึ้นบนยอดดอยโมโกจู ในจังหวัดกำแพงเพชร เพียงแค่เช้าเดียว นักท่องเที่ยวเหล่านี้ใช้ตรรกะในการท่องเที่ยวต่างกัน การเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวเหล่านี้ ก็ไม่เหมือนกัน

อย่างไรก็ดี บทสรุปในตอนท้ายของสไลด์ เฉพาะประเด็นนี้ พาไปสู่การลงทุนในระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ 387,821.00 ล้านบาท กรุงเทพฯ-หนองคาย 170,450.00 ล้านบาท กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ 124,327.90 ล้านบาท และ สุวรรณภูมิ-ชลบุรี-พัทยา-ระยอง 100,631.00 ล้านบาท รวมเป็นมูลค่า 783,229,900,000.00 ล้านบาท (เจ็ดแสนแปดหมื่นกว่าล้านบาท) จากยอดรวม 2 ล้านล้านบาท ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 39.16 ของทั้งโครงการเงินกู้ จึงดูเหมือนจะเป็นส่วนที่น่าสงสัยถึงความจำเป็นมากที่สุด (หรือพูดง่าย ๆ คือ ลงทุนในโครงการที่ "เป็นการพาใจทย์มาพบคำตอบ" ที่น่าจะไม่เกี่ยวข้องมากที่สุดถึงเกือบ 40%) ทั้งนี้ ยังไม่ต้องพูดถึงปัญหาทางเทคนิควิศวกรรม การเตรียมระบบบริหารจัดการ การเตรียมแผนซ่อมบำรุง การถ่ายทอดเทคโนโลยี การพัฒนาอุตสาหกรรมในประเทศ ซึ่งไม่เคยถูกกล่าวถึงหรือมีแผนรองรับที่ชัดเจน (ควรทราบว่า โดยทั่วไปค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้ามีมูลค่าประมาณ 2 เท่าของมูลค่าตัวรถตลอดอายุการใช้งาน กล่าวคือ ถ้าซื้อตัวรถไฟฟ้ามา 1,000 บาท ใช้งานได้ 20 ปี เราจะต้องมีงบประมาณเพื่อการซ่อมบำรุงเตรียมไว้อีกต่างหาก 2,000 บาท ตลอดระยะเวลา 20 ปี ซึ่งไม่ได้อยู่ในงบเงินกู้!)

สิ่งที่ผู้เขียนต้องการสื่อสารในระหว่างที่กำลังเล่าเรื่องราวตรงนี้ คือ การลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมเป็นสิ่งที่ดี เป็นสิ่งที่ควรกระทำ แต่การกระทำก็ต้องสอดคล้องกับแนวความคิด ลำดับความสำคัญ ที่มา และที่ไป ว่าเพราะอะไร เราจึงควรทำอะไร

จากลำดับความคิด รัฐบาลเน้นย้ำที่โลจิสติกส์ การขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะสินค้าเกษตรที่ผลิตจากแหล่งต่างๆ และสินค้าอุตสาหกรรมที่ผลิตจากนิคมอุตสาหกรรมที่อยู่ในพื้นที่ต่างๆ ในส่วนนี้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้จากการพัฒนาโครงข่ายถนน รวมทั้งปรับปรุงโครงการรถไฟเดิม ให้เป็น "รางคู่" สายต่างๆ ในยุทธศาสตร์ที่ 1 ในวงเงิน 354,560.73 ล้านบาท และเพิ่มเติมโครงการรถไฟรางคู่สายใหม่ๆ อาทิ เส้นทางเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ (ซึ่งควรทราบว่า ประเทศไทยริเริ่มโครงการนี้ไว้โดยรัฐบาลชุดเก่าๆ ตั้งแต่ราวปี พ.ศ.2503 และผ่านกระบวนการศึกษา ทบทวน ศึกษา ทบทวน มาแล้วจวบจนถึงปัจจุบัน เป็นเวลากว่า 50 ปี ก็ยังไม่ได้สร้างเหตุผลคืออะไร?) ที่กล่าวมานี้ไม่มีส่วนไหนสัมพันธ์กับโครงการรถไฟฟ้ความเร็วสูงเลย

เหตุใดรัฐบาลจึงต้องเร่งสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง?

หากคำตอบ (ไม่ว่าจะตอบโดยใคร) ถูกโยงไปถึงเรื่องการเชื่อมต่อกับ AEC แล้วหละก็ ประเด็นนี้ผู้เขียนจะได้ขยายความต่อไป

ตารางต่อไปนี้ ผู้เขียนสรุปจากรายละเอียดโครงการ ซึ่งแต่ละโครงการแสดงค่าใช้จ่ายไว้ 4 ส่วน คือ ค่าจ้างที่ปรึกษา ค่าที่ดิน ค่าก่อสร้าง และค่างานระบบรถไฟฟ้า ทุกโครงการดำเนินกิจกรรมระหว่าง พ.ศ.2557-2562 ผู้ที่พอจะมีประสบการณ์ในงานวิศวกรรมโยธา คงพอจะมองเห็นปัญหาที่ซ่อนอยู่เบื้องหลัง คือการจัดหาที่ดิน การเวนคืน การสำรวจผลกระทบสิ่งแวดล้อม การก่อสร้าง ฯลฯ ซึ่งในแผนงานไม่มีรายละเอียดดังกล่าว แต่เรื่องที่น่าจะต้องกังวลที่สุด คือ เงื่อนไขของเวลาซึ่งโครงการทั้งหมดจะถูกดำเนินการตามแผน จะอยู่ในระหว่างปี พ.ศ. 2557-2561 หรือช่วง 5 ปี

การมีโครงการใหญ่ๆ ไม่เฉพาะโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง รถไฟฟ้ารางคู่ มอเตอร์เวย์ ทางหลวง ท่าเรือ ฯลฯ ที่รวมอยู่ในแผนงาน 2 ล้านล้านบาท ที่จะต้องดำเนินโครงการอยู่ในช่วงประมาณ 5-7 ปี ปัญหาสำคัญที่นักบริหารโครงการทั่วไปคงจะคาดการณ์ได้โดยไม่ต้องยากนักคือ จะระดมหาแรงงาน ผู้รับเหมา ผู้ควบคุมโครงการ ฯลฯ มาจากไหน? ทุกโครงการจะใช้แรงงานไทยใช่หรือไม่? (หรือจะเป็นแรงงานต่างชาติที่มีอยู่ในประเทศไทยในขณะนี้ก็ตามแต่)

	มูลค่าโครงการ	ที่ปรึกษา	ที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	งานระบบรถไฟฟ้า	
กรุงเทพฯ-เชียงใหม่	387,821,000,000.00	7,000,000,000.00	18,371,000,000.00	288,629,000,000.00	73,821,000,000.00	
		1.80	4.74	74.42	19.03	%
กรุงเทพฯ-หนองคาย	170,450,000,000.00	3,000,000,000.00	11,800,000,000.00	123,950,000,000.00	31,700,000,000.00	
		1.76	6.92	72.72	18.60	%
กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์	124,327,900,000.00	2,500,000,000.00	5,865,000,000.00	92,398,900,000.00	23,564,000,000.00	
		2.01	4.72	74.32	18.95	%
สุวรรณภูมิ-ชลบุรี-พัทยา-ระยอง	100,631,000,000.00	1,800,000,000.00	4,767,000,000.00	74,909,000,000.00	19,155,000,000.00	
		1.79	4.74	74.44	19.03	%

ควรสังเกตว่า แต่ละโครงการมีสัดส่วนค่าจ้างที่ปรึกษา ค่าที่ดิน ค่าก่อสร้าง และค่างานระบบรถไฟฟ้าใกล้เคียงกัน อาทิ ค่าที่ปรึกษาจะอยู่ในวงเงินประมาณร้อยละ 2 และควรทราบว่าโครงการทั้งหมดยังไม่รวมค่าตัวรถไฟฟ้า (Rolling Stock) ผู้เขียนยังไม่แน่ใจว่า การไม่รวมค่าตัวรถไฟฟ้าเข้าไปด้วยหมายถึง รัฐบาลจะให้เป็นการรับผิดชอบของเอกชนที่จะรับสัมปทานเดินรถ เฉกเช่นเดียวกับที่บริษัท BTS จะต้องจัดหารถไฟฟ้ามาวิ่งบนทางยกระดับของกรุงเทพมหานครเอง หรือไม่ ถ้าใช่ ปัญหาต่อไปที่จะต้องพิจารณาคงเป็นมูลค่าการซ่อม

บ้าง ซึ่งเอกชนจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ อัตราผลตอบแทนจะจูงใจให้เอกชนลงทุนหรือไม่? ราคาตั๋วโดยสารในที่สุดจะถูกกว่า ใกล้เคียง หรือแพงกว่าค่าโดยสารเครื่องบิน ที่อยู่ในเส้นทางเดียวกัน?

แต่ไม่ว่าอย่างไร เรื่องที่น่าสนใจมากที่สุด คงเป็นเรื่องการลงทุนพัฒนาโครงการทั้งหมดนี้ ผู้ประกอบการไทยจะได้ประโยชน์เป็นสัดส่วนเท่าไร เมื่อเทียบกับผู้ประกอบการ (และผู้เชี่ยวชาญ/ที่ปรึกษา) จากต่างประเทศ ประเทศไทยจะได้ใช้โอกาสนี้พัฒนาศักยภาพทางเทคนิคของบุคลากรไทย รวมไปถึงอุตสาหกรรมสนับสนุนต่างๆ ที่อยู่ในห่วงโซ่มามากน้อยแค่ไหน? แรงงานทั้งหมดเป็นแรงงานไทย?

การอ้างว่า การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจะเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจ ภาคธุรกิจจะมีงาน แรงงานจะมีงานทำ มีรายได้ จนถึงตอนนี้ผู้อ่านคิดว่าโครงการทั้งหมดนี้ใช้แรงงานไทยทั้งหมดหรือไม่?

### 3. สรุป

- 1) ยุทธศาสตร์ประเทศ ตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งมุ่งเป้า 3 ประการ คือ (1) สร้างความสามารถในการแข่งขัน (2) สร้างโอกาสและความเสมอภาค และเท่าเทียมกันในสังคม และ (3) การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นยุทธศาสตร์ที่ดีครับ แต่การแปรยุทธศาสตร์เหล่านี้ไปสู่ภาคปฏิบัติเป็นโครงการต่างๆ ควรจัดลำดับความสำคัญให้ชัดเจน ว่าอะไรควรทำก่อน อะไรควรทำหลัง อะไรเร่งด่วน อะไรยังไม่เร่งด่วน และไม่มีอะไรสะท้อนว่าขณะนี้ควรเร่งไปที่กระทรวงคมนาคมก่อนกระทรวงอื่นๆ ด้วยงบประมาณจากโครงการเงินกู้ 2 ล้านล้านบาท
- 2) ถ้าเราเชื่อว่ากระทรวงคมนาคมควรเป็นหน่วยงานนำร่องในการยกระดับประเทศ โครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมของประเทศไทยก็สมควรได้รับการพัฒนา แต่ในระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคม ก็มีเรื่องเร่งด่วนอื่นๆ ที่สมควรได้รับความสำคัญและพัฒนาไปควบคู่กันแบบคู่ขนาน เช่น การศึกษา เทคโนโลยี อุตสาหกรรม เป็นต้น
- 3) ประเทศเพื่อนบ้านของเราอย่างสิงคโปร์ และมาเลเซีย มีมุมมองเกี่ยวกับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (logistics hub) ที่แตกต่างกันโดยสิ้นเชิง ในขณะที่เรากำลังมุ่งสนใจลงทุนเงินจากโครงการเงินกู้ 2 ล้านล้านบาทไปเพื่อสร้าง "ความเป็นศูนย์กลางในเชิงกายภาพ" (physical hub) ประเทศเพื่อนบ้านเหล่านั้นกำลังมุ่งความสนใจไปที่ "ความเป็นศูนย์กลางแบบเสมือน" (virtual hub) ในมิติของการพัฒนาธุรกิจ การบริหารและควบคุมธุรกิจด้านการค้าการขนส่ง พูดเป็นภาษาชาวบ้านง่ายๆ ถนนเป็นของคนไทย แต่พ่อค้า

ขายส่งอาจเป็นชาวต่างชาติที่มาทำธุรกิจรับซื้อผลผลิตของชาวสวนไทย ณ แหล่งผลิต ขนส่งโดยบริษัท ขนส่งชาวจีน (ผล่อๆ ขั้บรถโดยแรงงานต่างชาติ) ไปขาย ณ ตลาดไท ย่านรังสิต ที่อุดมไปด้วยแรงงานต่างด้าวที่พูดภาษาไทยไม่ชัด รวมทั้งขนส่งสินค้าเหล่านั้นไปยังศูนย์กระจายสินค้าที่จะเกิดขึ้นในเขตจังหวัดต่างๆ ที่ผู้ประกอบการต่างชาติเหล่านั้นไปริเริ่มก่อสร้างธุรกิจกันเอาไว้

รถไฟฟ้าความเร็วสูงก็ด้วยครับ ผลิตโดยประเทศจีน ออกแบบโดยจีน ขึ้นส่วนทำในจีน ประกอบในจีน ผล่อๆ จะก่อสร้างเส้นทางด้วยแรงงานจีน (เพราะแรงงานไทยไม่พอแน่ๆ) ไม่น่าว่าจะควบคุมการเดินทางด้วยชาวจีน ครั้นพอจะซ่อมบำรุง (ซึ่งแพงกว่าตัวรถอีก 2 เท่า ก็จะต้องนำเข้าชิ้นส่วนจากจีน โดยบริษัทชาวจีน) ...

ผู้เขียนอาจจะมองโลกในแง่ร้ายไปสักหน่อย ... แต่ตัวอย่างจากโครงการรถไฟใต้ดินของ รฟท. ที่ดำเนินธุรกิจมากกว่า 116 ปี, รถไฟฟ้า BTS ที่ทำธุรกิจมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2542 ถึงตอนนี้ก็ 13-14 ปีแล้ว, รถไฟใต้ดิน MRT ที่อายุเกือบ 10 ปี และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์ที่จะเจ๊งไม่เจ๊งแหล่ ยังไม่สามารถทำให้ผู้เขียนมองโลกในแง่ดีไปกว่านี้ได้

- 4) รถไฟฟ้าความเร็วสูง เราควรมีครับ แต่ไม่ใช่ พ.ศ.นี้ หรือระยะเวลาอันใกล้ เรามีเรื่องเร่งด่วนอื่นที่ต้องทำมากกว่า
- 5) ผู้เขียนเห็นด้วยกับโครงการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม จากโครงการเงินกู้นี้ แต่ก็เพียงส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาถนน ระบบรถไฟฟ้า 10 สายทาง ระบบรถไฟรางคู่ เพราะนี่จะเป็นกลไกที่ตอบโจทย์ด้านโลจิสติกส์ทั้งหมดที่รัฐบาลกล่าวถึง แต่ผู้เขียนไม่เห็นด้วยเลยโดยสิ้นเชิงกับการเกิดรถไฟฟ้าความเร็วสูงในตอนนี้ แปลว่าเราสามารถชะลอโครงการนี้โดยตัดวงเงินกู้ ออกได้ ไม่ต่ำกว่า 40%

มุมมองด้านอื่นๆ ขอยกยอดไปคุยในตอนที่ 2 ครับ