

บทบรรณาธิการ

“การพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐานครั้งนี้ เป็นการลงทุนเพื่อชีวิตของประชาชนครั้งใหญ่ที่สุดตั้งแต่เคยมีมา เพื่อให้ประชาชนมีรายได้ และคุณภาพชีวิตอย่างเท่าเทียมกัน ... เป็นการเปลี่ยนโฉมหน้าประเทศ...”

หนึ่งในศิษย์เวิร์ดของท่านนายกฯ ยิ่งลักษณ์ฯ ที่สื่อสร้างภาพฯ ฉบับนี้ใช้เป็นธงนำในการรวบรวมเรียบเรียงเนื้อหาเพื่อนำเสนอเรื่อง พ.ร.บ.กู้เงิน 2 ล้านล้าน หรือโครงการไทยแลนด์ 2020 ซึ่งจะเดินหน้าด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลัก คือ 1) ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า 2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน และ 3) พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว

สถานการณ์เศรษฐกิจปัจจุบัน จำเป็นต้องเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับนานาประเทศ เพื่อให้เศรษฐกิจขยายตัวได้อย่างรวดเร็วทั้งในภูมิภาคและโลก การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง จึงเป็นคำตอบเบื้องต้นที่จะทำให้เกิดการค้า การลงทุน การส่งออกและการท่องเที่ยว อันเป็นกำลังหลักผลักดันและกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ ...ด้วยบทสัมภาษณ์ของประธานที่ปรึกษานโยบายของท่านนายกฯ ที่ไม่เพียงแต่อ่านสนุก แต่ยัง

เต็มไปด้วยรูปธรรมที่เป็นจริง ที่จะช่วยให้ประชาชนมีความหวัง มีรายได้ใหม่ และมีอนาคต จากโครงการนี้

หัวใจสำคัญอีกประการ คือ การให้ข้อมูลที่ครบถ้วน ชัดเจน เพื่อคลี่คลายความกังวลใจของผู้คัดค้านโดยเฉพาะประเด็นการสร้างหนี้ ซึ่งที่ผ่านมา มีความพยายามให้สังคมโฟกัสให้กลายเป็นประเด็นสาธารณะ ที่อาจทำให้สังคมเกิดความเข้าใจผิดได้ ไม่ว่าจะเป็น...กู้เงินจะส่งผลกระทบต่อภาระทางการคลังของประเทศมากน้อยเพียงใด? รัฐบาลได้เตรียมการรับมือกับภาระหนี้จำนวนนี้ อย่างไร? จะมีการตัดแปลงเอาเงินกู้ไปใช้ในโครงการอื่นหรือไม่? ...บทสัมภาษณ์ คุณจุฬารัตน์ สุธีธร ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) กระทรวงการคลัง มีคำตอบที่น่าสนใจ

หวังว่าบทบรรทัดจากนี้ จะจุดประกายความคิดตั้งต้นให้ทุกท่าน เพื่อช่วยกันหาบทสรุปที่ดีที่สุด สำหรับประเทศไทยและประชาชน.



นายกฯ กำชับศึกษามูลค่าเพิ่มเศรษฐกิจตามแนวพัฒนาเส้นทางรถไฟ

“รัฐบาลมองว่าพื้นที่ไหน มีรถไฟไปลงแล้ว จะเป็นการนำพาความเจริญไปในแต่ละพื้นที่ด้วย เราไม่ได้มองเพียงแค่ค่าโดยสารที่ได้รับกลับคืนมาเท่านั้น ขณะนี้จะให้ทั้งภาครัฐและเอกชนทดลองศึกษาว่า ตามแนวเส้นทางรถไฟที่จะมีการพัฒนานั้น จะมีส่วนไหนที่สามารถสร้างรายได้เพิ่มให้การรถไฟและให้ประชาชนได้อีกหรือไม่ ... การลงทุนของภาครัฐแล้ว ทำให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจในพื้นที่เพิ่มขึ้น คือ ประเด็นหลักที่เราจะต้องพิจารณา...”

นายกรัฐมนตรีสรุปผลเดินทางลงพื้นที่จังหวัดนครปฐม ราชบุรี เพชรบุรีและประจวบคีรีขันธ์ ด้วยการเดินทางโดยขบวนรถไฟเที่ยวพิเศษ (กรุงเทพฯ-นครปฐม)... (10 สิงหาคม 2556 : รายการรัฐบาลยิ่งลักษณ์พบประชาชน)

เดินทางระดมการลงทุน สร้างความเข้าใจในและนอกประเทศ

นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

“เศรษฐกิจไทยต้องการการลงทุนเพื่อมาขับเคลื่อนให้ขยายตัวได้ต่อเนื่อง เพราะการส่งออกได้รับผลกระทบจากเศรษฐกิจโลก จึงไม่สามารถขับเคลื่อนเศรษฐกิจได้เหมือนในอดีต ดังนั้น ภาครัฐจำเป็นต้องมีการลงทุนเพื่อให้เศรษฐกิจเติบโต หากการลงทุนเกิดความล่าช้า ก็จะส่งผลกระทบต่อขยายตัวทั้งเศรษฐกิจ ไม่เป็นไปตามเป้า แต่จะไม่กระทบกับระดับหนี้สาธารณะโดยยืนยันว่ารัฐบาลจะรักษาวินัยทางการคลังไม่เกิน 50% จากกรอบที่ตั้งไว้ที่ 60%...”

“ตอนนี้งานกู้เงินยังไม่เกิดขึ้นเพราะร่าง พ.ร.บ.ฯ ยังไม่ผ่านสภาฯ แต่มั่นใจว่าจะผ่านและจะดำเนินการได้ตามกรอบการลงทุน 7 ปี จะเสร็จในปี 2563 ขณะนี้รัฐบาลเดินทางทำความเข้าใจกับนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศไปพอสมควรแล้ว โดยนักลงทุนอยากให้รัฐบาลใส่ใจ พร้อมกับระมัดระวังความคุ้มค่าในการลงทุน และมีระบบป้องกันการทุจริตที่อาจจะมีความเสี่ยงในกระบวนการต่างๆ”

(เรียบเรียงจากสารสัมพันธ์ “Moving Forward 2 ล้านล้าน ขับเคลื่อนไทยทัดเทียมโลก” : 30 กรกฎาคม 2556)



Keyword คือ “เวลา”

นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

“ปัญหาของเรา จริงๆ แล้วไม่ได้ให้ความสำคัญเรื่องเวลา เพราะเราคิดว่าเวลาคือ “ของฟรี” แต่เวลา “ไม่ฟรี” เวลาเป็นสิ่งที่แพงที่สุด...”

- รถไฟรางคู่ อนุมัติครั้งแรกปี 36 (20 ปีที่แล้ว) อนุมัติไป 2,700 กิโลเมตร แต่ทำไปแค่ 300 กิโลเมตร
- รถไฟความเร็วสูง คิดตั้งแต่ปี 37 ปัจจุบันยังไม่แม้แต่หนึ่งเมตร
- ถนน 4 เลน อนุมัติปี 38 ระยะทาง 7,300 กิโลเมตร แต่เรายังขาดอีก 1,800 กิโลเมตรที่ยังทำไม่เสร็จ ทั้งที่อนุมัติไปเกือบ 20 ปีแล้ว
- มอเตอร์เวย์ อนุมัติปี 40 เป็นเวลา 16 ปีมาแล้ว อนุมัติไป 700 กิโลเมตร ทำไป 146 กิโลเมตร
- รถไฟในเมือง ปี 47 อนุมัติไปเกือบ 300 กิโลเมตร แต่วิ่งได้จริงวันนี้แค่ 80 กิโลเมตร

“เราคิดตั้งแต่ปี 2537 จึงเริ่มศึกษา...เงินเปิด 2546 / เกาหลีใต้เปิด 2547 / ไต้หวันเปิด 2550...แต่เรา “ยังคิดอยู่” ...อะไรคือมูลค่าของเวลาที่เสียไป... “งานเสวนาวันนี้ ผมเห็นคนชูป้ายอยู่ข้างหน้าว่าสร้างหนี้ 2 ล้านล้าน ...จริงครับ เราสร้างหนี้ 2 ล้านล้าน แต่จะสร้างในวันนี้ หรือจะสร้างในอนาคต... “ถ้าสร้างในอนาคต แทนที่จะสร้างด้วยเงิน 2 ล้านล้าน เราจะมีทั้งค่าเสียเวลา ต้นทุนที่เพิ่มขึ้น และหนี้มันที่เสียไปปีละกว่าแสนล้าน เราเคยคิดหรือเปล่าว่าต้นทุนของการ “ไม่ทำ” คือเท่าไร? ...2 ล้านล้านคือต้นทุนของการทำในวันนี้...ย้อนไปดูรถไฟรางคู่อนุมัติปี 36 ด้วยงบประมาณ 80,000 ล้าน แต่ปีนี้ต้องทำที่ 400,000 ล้าน 20 ปีผ่านไป ต้นทุนเพิ่มขึ้น 5 เท่า...”

“บางทีต้นทุนของการไม่ทำ มันสูงมากจนเราก็ลืมคิดถึงมัน เพราะฉะนั้นหัวใจของ พ.ร.บ. 2 ล้านล้าน ไม่ใช่เรื่องเงิน แต่เป็นเรื่องของเวลา”

(เรียบเรียงจาก <https://www.facebook.com/PVinyaratnFC>)

ถอดรหัส สปีดพังก์ตี : เพิ่มพูนรายได้จาก สินทรัพย์รถไฟไทย

ขอขอบคุณเครือมติชน (สัมภาษณ์โดยคุณฟ้ารุ่ง ศรีขาว)



พันศักดิ์ วิญญูรัตน์

ประธานที่ปรึกษานโยบายของนายกรัฐมนตรี

รถไฟความเร็วสูงที่รัฐบาลผลักดัน จะวิ่งด้วยสปีดสูงสุดเท่าที่มีอยู่ในโลก หรือไม่

รถไฟความเร็วสูงที่ขบขุดกันจริงๆ แล้ว คือ “รถไฟความเร็วปานกลาง” เพราะ รถไฟความเร็วสูงจริงๆ โลกวิ่งเกือบ 500 กม./ชม. ของเราต่อให้วิ่งทางเรียบ มองไปไกลได้ ก็เร่งสปีดความเร็วได้ไม่เกิน 250 กม./ชม. แต่รถไฟสปีดปานกลาง ถ้ามีรางเดียวกันกันตาย ฉะนั้นรถไฟไม่ว่าสปีดรถหวานเย็น หรือสปีดปานกลาง ที่เรียกกันว่ารถไฟความเร็วสูง ซึ่งควรจะมี 2 ราง คือ รางไป - รางกลับ เป็นเรื่องปกติ ไม่ใช่เรื่องน่าตื่นเต้น เขาเป็นอย่งนั้นกันทั่วโลก แม้แต่ประเทศด้อยพัฒนาที่เป็นอย่งนั้น ของเราไม่ลงทุนมา 108 ปี จึงพิเรนทร์มาอย่างนี้อยู่ ขอให้ทำความเข้าใจอันนี้ก่อน

เป็นไปได้หรือไม่ ที่จะมี “รางคู่” ทั้งรถไฟหวานเย็นและรถไฟความเร็วสูง (สปีดปานกลาง) ส่วนการใช้งานจะเชื่อมโยงกันอย่างไร

ก็เป็นไปได้ เพราะรถหวานเย็นสามารถหยุดตามอำเภอต่างๆ ได้และก็จะมาต่อกับรถสปีดปานกลางซึ่งย่นเวลาการเดินทาง และสามารถสู้กับเครื่องบินไอฟันได้ในระยะไม่เกิน 1,000 กิโลเมตรของการเดินทาง

แต่การเดินทาง ผมไม่ได้พูดถึงมนุษย์อย่างเดียว แต่หมายถึงการเดินทางของสินค้าและผลผลิตที่เร็วขึ้น มากกว่าครึ่งเท่าหรือ 1 เท่าตัว เมื่อเทียบกับการขนส่ง 10 ล้อ หรือ 8 ล้อ ความมีปัญหาก็น้อยลง เราเป็นประเทศสักรวมและเราผลิตชิ้นส่วนเครื่องใช้สมัยใหม่ นำหนักเบา เป็นกล่องก็ขนส่งทางรถไฟสปีดปานกลางได้

บางทีคนไม่เข้าใจ รู้ไหมรถหวานเย็นที่จะต้องทำรางใหม่ ต้องใช้เงินเท่าไร คำตอบคือ กว่า 4 แสนล้านบาท เพราะฉะนั้นรถหวานเย็นเฉพาะราง 4 แสนล้านบาท ก็ยังไม่จบ ต้องซื้อหัวรถจักร ตามงบประมาณปกติอีก เพราะหัวรถจักรเก่า ที่เดินทางไปกับท่านนายกฯ ผมไปลงที่นครปฐม ก็เสียแล้ว อยู่ว่าหัวรถจักรจะเสียกลางทาง แต่ถ้าเสียกลางทางก็ไม่เป็นไร เพราะวิวสวยดี วิว่ามีคุณค่าทางเศรษฐกิจกับ Cash flow ของการรถไฟ

อาจารย์นั่งรถไฟขบวนเดียวกับนายกฯ เป็นอย่างไรบ้าง

โบกี้ที่ท่านนายกฯ นั่งไปซึ่งผมได้รับความกรุณาให้นั่งไปด้วยนั้น ฎีปูนปลดระวางมาให้ฟรีด้วยความเวทนา เพราะฎีปูนใช้มาแล้วเกือบ 40 ปี จึงปลดระวาง ซึ่งท่านผู้ว่าการรถไฟเป็นคนรายงานเรื่องนี้ ให้ท่านนายกฯ ทราบทีนี้ เมื่อเป็นรถปลดระวาง แต่ยังใช้ได้ การนั่งประชุมบนรถที่ปลดระวาง เวลานั้นประชุมเสร็จ คนแก่อย่างผมอายุจะ 70 ปี เวลาลุกขึ้นยืนก็เวียนหัวเพราะนั่งโยกมาก แม้โบกี้ที่เราจะไป การรถไฟพยายามตกแต่งให้พอจะนั่งได้ มีส่วนนั่งแทนที่จะนั่งยอง แม้จะโยกไปมา ยังไม่สะดวกเท่าไร แต่ก็ไม่เลวนะ

พอถึงเขตซึ่งทางการรถไฟใส่รางใหม่ ก็นุ่มขึ้น แต่ก็ยังเวียนหัว เมื่อนุ่มขึ้น วิ่งได้เร็วขึ้น เสียงยิ่งกว่าจักจั่นอยู่ข้างหูคนหนึ่งแสนตัว การประชุมก็ฟังไม่รู้เรื่อง ฉะนั้นจึงบอกว่ารถไฟรางคู่วิงแบบหวานเย็นนั้นมิกล้าไรใหม่ คำตอบคือไม่มีกัไร พออยู่ได้ เพราะถ้าซาร์จคาร์รวางจริงๆ เวลาขนถ่านหิน ขนเหล็ก ขนอ้อย ก็ยืนดีจ่ายกัน แต่เวลาพูดถึงรถไฟ ต้องบอกว่าผลกระทบต่อรายได้ของประชาชน มีมากกว่าเงินที่รัฐบาลจะลงไปช่วยในการบริหารจัดการโครงสร้างต่อเศรษฐกิจไทยแน่ๆ และผลกระทบต่อภาษีที่รัฐบาลจะได้มากขึ้น

อาจารย์ได้แนวคิดอะไรใหม่ จากการนั่งรถไฟไปกับนายกฯ ขบวนนี้

ผมไม่ได้นั่งรถไฟไทยมาประมาณเกือบ 30 ปีแล้วนะ ถูกไฟฟ้บังคับ เขาสั่งให้ไปนั่งประชุมด้วยกับท่านนายกฯ ผมก็ไปนั่ง พอรถออกได้แป๊บเดียว เห็นตรงสลัมข้างๆ ชาวบ้านปลุกกล้วยดูแล้วไม่เลว เราออกรถตอนเช้า แสงอาทิตย์ส่องผ่านความเขียวพิเศษของใบกล้วย สวยมาก วิวแบบนี้ ความเป็นธรรมชาติที่ไม่ใช่สวนกระแตะ สวนธรรมชาติที่เลอะๆ เพราะเขียวไม่เท่ากัน เวลาแสงพระอาทิตย์ส่องมา แล้วทำไม่ฝรั่งเศสจะไม่คิดว่าสวย

เวลาผมไปหัวลำโพง ฝรั่งเศสๆ จากเขตแดนทวีปยุโรปที่ไม่เจ็ง คือ Danish, Norway, Swedish พวกนี้ backpack พ่อแม่ลูกไปเที่ยวกันเพราะวิวแบบนี้ ที่เมืองนอกไม่มี เมืองนอกชีวิตมีแต่ระเบียบ ต้นหญ้าก็ขึ้นตามระเบียบ ขึ้นไม่เป็นระเบียบถูกทำโทษ ที่นี้ชีวิตคนอยู่ก็ระเบียบทั่วทั้งคัน 24 ชั่วโมง แล้วอากาศหนาวอีก มนุษย์มันเครียด เขาถึงมาประเทศไทยกัน แล้วยอมขึ้น

รถไฟขังกะบ๊วย 108 ปีของเรา เพราะวิวและความน่ารักของพนักงาน

รถไฟไทย ยังมีสินทรัพย์ที่ขายได้

ผมถึงบอกสงสารรถไฟกันบ้าง อย่าไปกระที่รถไฟกันนัก บ่นกันอยู่นั้น ขนาดเป็นแบบนี้ลูกค้ายังมี แล้วคิดดู ลองทำระบบให้ดีขึ้น ให้เครื่องไม้เครื่องมือรถไฟทำงาน ให้เงินเดือนถูกต้องยุติธรรมตามงานของเขา แล้วคุณคิดว่ารถไฟไทยจะเจ๊งเหมือนเดิมได้ย่งไร เขาก็ดีขึ้นสิ เขาก็ภูมิใจขึ้นด้วยสิ

หัวลำโพง มีตึกข้างๆ ขานขาลา 1 มีโรงแรมเก่าที่ทรูที่สุดในประเทศไทย เมื่อตอนสร้างสถานีนี้ ผมอยากบอกพวกบริษัทรับเหมาก่อสร้างทั้งหลาย ให้ไปดูหัวลำโพง เขาสร้างร่อยกว่าปี ของเขาขย่งไม่เห็นพั้ง ตอนนี้เป็นออฟฟิศโทรมๆ ของการรถไฟ แม้มีอิฐเน่าบางส่วน แต่ก็แก้ไขได้ ส่วนกระเบื้องย่งดีสุดยอดขนาดไม่มีการรักษา แต่แสดงให้เห็นว่าการเผากระเบื้องของอิตาลีสมัยเก่าสุดยอดมาก แข่งจริง กระที่บมา 100 กว่าปีย่งไม่พั้ง

ภาพลักษณ์รถไฟไทยที่ดูโบราณ มีแต่หนี้

ผมจะบอกอะไรให้ รถไฟไทยมีสินทรัพย์เก่าซึ่งถูกลั่นเกล้า้งให้กลายเป็นหนี้ โดยสังคคกกันเกล้า้ง เบียดเบียนรถไฟไทยผู้ซึ่งมีสินทรัพย์มากที่สุดในประเทศไทยองครทหนึ่ง ให้กลายเป็นหนี้

อันนี้ เป็นความตั้งใจหรือไม่ ก็ต้องให้นักเรียนประวัติศาสตร์ ค้นประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยดู ผมย่งอยากได้สัมปทานทำโรงแรมรถไฟอันนี้ ออกแบบให้มีห้องนอนแค่ 30 ห้องพอ ไอ้โท หรือสุตา โรงแรมยาว ไม่ได้กว้างมาก แต่สวยมาก ทำให้มีที่นั่งข้างนอกได้ นั่งดูรถไฟเข้าออก กินเบียร์ไปด้วยหรู... กินหอยแครงย่งดีจานละ 1,500 บาทก็ขายเปลี

ถ้าพัฒนาหัวลำโพง ผมขอใส่ cargo ที่มีแอร์คอนดิชัน เป็นตู้เย็น ไม่ใช่ตู้แข็ง ขนปลาพิเศษจากปักยได้ เวลาปลาจะเข้า นักท่องเที่ยวสามารถจองไว้ว่าจะกินปลาอะไร พอปลาเข้าก็ปลุกไปปลุกดี้นได้ ซาร์จเงินได้

ในอดีตก็ทึงกัน ไม่ทำให้สินทรัพย์มีชีวิต คุณทึงมัน เหมือนคุณเป็นเศรษฐีกระแตะ มีบ้านหูกคุณปิดเอาไว้เฉยๆ คุณว่าบ้านพั้งไหม ถ้าทำใหม่ก็ทำให้เฮฮา 24 ชั่วโมงไปเลย ขานขาลา ห้องโถงตรงกลางทำดีๆ เทๆ ทำที่กิน ส้มตำกับพั้งย่งได้ มีเสื่อให้นั่ง

ที่ผ่านมา มีแต่การคิดเรื่องขายตัว แต่ไม่ได้ขายวิว หรือการบริการ

ถูกต้อง ... คืออย่งนี้ มันไม่ใช่หน้าที่ของพนักงานรถไฟ มันเป็นหน้าที่ของผู้บริหารประเทศที่จะทราบว่าจะไรคือสินทรัพย์ของประเทศ ที่จะเพิ่มพูน “ภาษี” ได้ เพราะสำหรับประชาชน จะมองว่าจะไรคือสินทรัพย์ที่จะเพิ่มพูน “รายได้” ได้

ถ้ารัฐบาลต้นมีรายได้มาก เดียวประชาชนก็จะตบให้ รัฐบาลต้องมีรายได้ภาษี เพื่อเอาภาษีกลับมาช่วยประชาชนให้มีรายได้เพิ่ม แค่นั้น เรื่องนี้ อยู่ที perspective

อย่งเช่น รถไฟที่ควู เขาได้ข่าวลือมาว่า ชาวบ้านจะขายไร่ตรงทางเลี้ยวที่สวยมากตรงทุ่งนา ที่นี้การรถไฟก็ตัดสินใจวิงเข้าหาชาวนาเลย บอกชาวนาว่าอย่าขาย และบอกว่าถ้ามีผลผลิต ก็ซื้อหมดเลย ซื้อล่วงหน้าก็ได้ แต่อย่าขาย เพราะวิวมันสวย ก็เขาขายตัวเพื่อท่องเที่ยว มีรถไฟหวานเย็นพิเศษ วิงช้าๆ ให้อิว ขายวิว ไม่ได้ขายตัว ไร่ราคาควิวในตัวแล้ว ถ้าชาวไร่ชาวนาไปสร้างบ้านสร้างอะไรขึ้นมา สินทรัพย์ ที่เรียกว่าวิว ก็มูลค่าตก

แล้วสถานีใหญ่ของเกาะควู ฮากาตะสเตชัน มีร้านขายข้าวหน้าไชเฉียว 21 ชนิด เพราะไปรับซื้อไปจากชาวไร่ชาวนา ออกมาเท่าไร ซื้อหมดเลย ผู้บริหารรถไฟก็ไปจ้างคนคิดสูตรทำไชเฉียว 20 กว่าชนิด ขายที่สถานีใหญ่สุดยอด... เขาเรียกว่า คิดให้จบ ไม่ใช่คิดครึ่งๆ กลางๆ เมื่อคิดให้จบแบบนี้ ชาวไร่ชาวนาที่แฮปปี้

รถไฟเกาะควู เป็นตัวอย่างที่ขายตัวแล้วเจ็ง แต่พอเปลี่ยน business model เอาสินทรัพย์ทั้งหมดมาจัดการให้มีรายได้ ขายมันทุกอย่ง แม้แต่ร้านยาเพราะเป็นการบริการประชาชน อยู่ได้โดยไม่ต้องเอาเงินรัฐมาช่วย แล้วให้บริการประชาชนด้วย ทำย่งไร ก็เอาสินทรัพย์มาทำให้เกิด Cash flow สิ ต้องมีหัวกบาลคิด

การไร่ราคาสินทรัพย์ เพราะไม่เข้าใจมูลค่าที่แท้จริงของสินทรัพย์ในประเทศไทย มีเติมไปหมด

อาจารย์บอกว่ารถไฟหวานเย็นวิงไปก็บ่อนาคตไม่ได้ แล้วรถไฟความเร็วสูงสามารถวิงไปก็บ่อนาคตอย่งไร

รางสำคัญกว่าสปีด รถไฟสปีดปานกลางที่เราไปเรียกว่ารถไฟความเร็วสูง แต่ที่สำคัญคือรางขนาด 1.4 เมตร ของรถไฟความเร็วปานกลาง สามารถต่อรางกับประเทศมาเลเซียและประเทศสิงคโปร์ ที่เขากัถลงทุน แล้วเขาประกาศว่าจะมีเศรษฐกิจใหญ่ในสิงคโปร์กับมาเลเซีย ร่วมลงทุนสร้างเมืองใหม่ เพื่อรองรับรถไฟความเร็วปานกลาง รางขนาด 1.4 เมตร ที่วิงสิงคโปร์ - กัวลาลัมเปอร์

แล้วเราจะต้องวาง 1.4 เมตร กับเงิน จีนก่อให้เกิดแดนคาร์ด เพราะใช้สแตนดาร์ดวาง 1.4 เมตรจากยุโรปตะวันตกมาใส่ทั้งทวีปจีน และทวีปจีนจะเป็นหัวรถจักร ที่จะลดกระชากเศรษฐกิจโลกไปอย่างน้อยอีก 10-30 ปี

เมื่อเป็นเช่นนี้ โอกาสของเอสเอ็มอี โอท็อป โรงงานเล็กโรงงานน้อยของไทยที่มีประสิทธิภาพ ก็สามารถขายของเข้าไปในแผ่นดินจีน ในราคาคงที่ที่ไม่แพง และส่งผลูกค้าโดยตรงได้เลย ไม่ต้องผ่านดีลเลอร์...

จีน คือ อนาคตของเศรษฐกิจโลก เราขอส่วนแบ่งค่าขายโดยการเดินทางที่ใกล้ที่สุด โดยไม่ต้องเดินทางด้วยเรือ ผ่าน 3 จังหวัดตะวันตกเฉียงใต้ของจีนเป็นลูกค้า แล้วยังไม่พอหรือ ...เรามีรถไฟความเร็วสูง สปีดเดลิเวอรี่ ไม่ว่าจะป็นมนุษย์หรือสิ่งของ มีชีวิตหรือไม่มีชีวิต เพราะสปีดก่อให้เกิดรายได้ และรายได้ก่อให้เกิดรายได้ภาษีต่อรัฐบาล

การลงทุนขนาดใหญ่ไปกับรถไฟทั้งหวานเย็นและความเร็วปานกลาง จะคุ้มทุนหรือไม่

ต่อให้ทำสำเร็จ ก็ไม่ใช่กิจการเหมือนขายยาฆ่า ยาบ้าที่ต้องมามีกำไร เพราะโดยโครงสร้างทางเศรษฐกิจเหล่านี้ รัฐวิสาหกิจแบบนี้ จะช่วยให้ประชาชนทำมาหากินได้ และในที่สุดเสียภาษีเพิ่มให้กับรัฐ เป็นลำดับแบบนี้

ภาษาเศรษฐศาสตร์ ถึงมีคำว่า “โครงสร้างพื้นฐาน” คำนี้ผมเองไม่ได้ แต่จะคำนวณกำไร-ขาดทุน จากเศรษฐกิจส่วนใหญ่ เช่น เราลงทุนถนน คุณเก็บค่าใช้ถนนหรือเปล่า เราสร้างถนนเป็นล้านล้านล้านบาท ไม่เก็บค่าอะไรเลย ค่าซ่อมถนนกับสร้างถนน 10 ปีที่ผ่านมาเกือบ 5 แสนล้าน นี่ยังไม่นับถนน อบต. อบจ. ที่ใช้งบประมาณของเขาเอง ถนนหลวง เราสร้างและซ่อมไม่เคยเก็บค่าใช้ใครเลย แล้วอยู่ได้อย่างไร อยู่ได้ เพราะทำให้รถ 10 ล้อวิ่งได้ เอาของไปคลองเตย แหลมฉับ ทำให้นักงานในโรงงานมีงานทำ ถ้าไม่มีถนนจะขนของอย่างไร

คำว่า ไม่คุ้มทุน ผมเข้าใจว่านักเศรษฐศาสตร์แก่ๆ บางคน และบางคนก็อายุน้อยกว่าผมที่ผมได้ยินเขาพูดแบบนี้ เขานึกว่าโปรเจกต์ของชาติให้คุ้มทุน พอขายตัวเสร็จ คุ้มทุนถึงเรียกว่าคุ้มทุน ปิดโธ่เอ๊ย!!!



เรามีนักเศรษฐศาสตร์บางคนทีพูดแบบนี้ว่าไม่คุ้มทุน เป็นนักเศรษฐศาสตร์เรียนจบมาจากญี่ปุ่นด้วยนะ แล้วท่านก็ลืมนึกไปว่ารถไฟความเร็วสูงจากญี่ปุ่นส่วนใหญ่ ยังไม่ถึงจุดคุ้มทุนเลย เขาขาดทุน แต่กำไรใน 2 ลักษณะ กำไรจากประโยชน์จากสถานีหารรายได้ ขายถ้วยเดียว ข้าวผัดรถหน้า ตั้งดีพาร์ทเมนท์สตรี ร้านทำผม ขายทุกอย่าง แล้วคนเดินผ่าน อย่งที่โตเกียววันละ 17 ล้านคน ขนาดสถานีเล็ก คนเดินผ่านเป็นแสน รายได้จากการเดินรถไฟความเร็วสูง มาจากธุรกิจรอบข้างที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการให้บริการของคนบนรถไฟ มี 38 ธุรกิจ... เราไม่ได้ขายตัวรถไฟ เราขายประสบการณ์ที่ดีให้กับท่าน ต่อให้ขายตัวขาดทุน ก็ไม่ใช่ปัญหา เพราะปัญหาคือ total business model คืออะไร total - effect ผลกระทบทางเศรษฐกิจต่อเศรษฐกิจมหภาคส่วนใหญ่คืออะไร และในที่สุดผลกระทบต่อการเก็บภาษีของรัฐบาลนั้น คืออะไร

ไม่ต้องกลัวเรื่องเป็นหนี้ อย่างที่ฝ่ายค้านบอกว่าอาจจะเป็นหนี้ไปหลายช่วงคน

คุณซ่อมถนน สร้างถนน ไม่เห็นได้ประโยชน์กลับมาจากกรมทางหลวงเลยเนี่ยนะ แค่ 10 ปีคุณจ่ายเงินไป 5 แสนล้านบาทกับการเป็นหนี้ แล้วมีการสร้างสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดธุรกิจเพิ่มเติม คุณว่าอันไหนดีกว่ากัน

พวกเศรษฐศาสตร์ก็รู้กัน คุณมาถ้เงินผม ผมมีเงินให้ คุณเอาไปหนี้ของคุณมาให้ผมถือ ผมมีสินทรัพย์เรียกว่าพันธบัตรรัฐบาล คุณก็เอาเงินไปซื้อเหล็ก รางรถไฟความเร็วสูง เอามาวาง แล้วก็เรียกอาเซียน อาแปะใครอยากเช่าวาง จ่ายมาค่าเช่าวาง คุณก็ได้สินทรัพย์ แล้วเก็บเงิน เอามาจ่ายดอกผม

ญี่ปุ่นมีหนี้มากกว่า 200 เปอร์เซ็นต์ต่อจีดีพี คุณว่าญี่ปุ่นมีเครดิตเรตติ้งเป็นเท่าไร ญี่ปุ่นมีหนี้สาธารณะมากกว่าไทย หลายร้อยเท่า แต่มีเครดิตเรตติ้งเป็นทริเปิ้ลเอ พีไทยกระจอกมีหนี้สาธารณะ 40 กว่าเปอร์เซ็นต์ต่อจีดีพี ญี่ปุ่นมีหนี้ 200 กว่าเปอร์เซ็นต์ต่อจีดีพี ทำหน้าเชิดๆ อยู่นี่ไง แต่ฝรั่งบอกญี่ปุ่นขึ้น 1 ให้เครดิตเรตติ้งทริเปิ้ลเอ เขาไม่ได้ดูแค่นี้อย่างเดียว เขาดูจากประสิทธิภาพการเพิ่มพูนรายได้จากพื้นฐานของการมีสินทรัพย์ที่มีประสิทธิภาพ เช่น รถไฟชินกันเซ็ง

มีการตั้งข้อสังเกตว่า รถไฟความเร็วสูง(ปานกลาง) จะจอดบ่อยไม่ได้ เพราะต้องวิ่งด้วยความเร็ว ฉะนั้นจะเข้าถึงประชาชนได้อย่างไร

ผมถึงบอกต้องมีรถไฟหวานเย็น ผมได้เรียนท่านนายกฯ ไปแล้วว่า สถานีรถไฟความเร็วสูงต้องมียอดประกอบซึ่งจะมีผลทางเศรษฐกิจ ควรจะมีองค์ประกอบอะไรบ้าง เมื่อมีสถานีแล้ว จังหวัดข้างเคียงต้องวางยุทธศาสตร์ที่จะใช้ประโยชน์จากสถานีนี้ ยุทธศาสตร์มี 2 ชนิด 1) โรงงานยุคใหม่ประเภทกรีนอินดัสทรี ที่หนีน้ำท่วมไปตั้ง 2) สถานที่ท่องเที่ยวที่ดี

ญี่ปุ่นเอาแผนที่นำร่องแบบออนเซนในประเทศไทยมาให้ผมดู มันมีทั่วประเทศไทย แล้ววางท่าสถานีที่อ้างว่าจะมีสถานีกับแหล่งน้ำออนเซน บวกกับสถานที่ท่องเที่ยวอื่นๆ ในจังหวัด แล้วจังหวัดข้างเคียงทำถนนที่ดี พุงเข้าสถานีนี้เพื่อได้ประโยชน์ด้วย

บางสถานี ถ้าไปหยุดตามจังหวัดที่มีสินค้าที่เน่าเสียได้แต่ราคาแพง ก็จะต้องเป็นสถานีผู้โดยสารและสถานีขนส่งของขนาดเบา (Light Cargo) กล่องละ 30 กิโลฯ

ผมขอความกรุณาให้กระทรวงรถไฟญี่ปุ่นทำวิจัยและผมก็ทำเองด้วย รวมถึงกระทรวงการคลังกำลังจ้างบริษัทคอนซัลแทนท์ทำด้วย ทำวิจัยออกมาจาก 3 ฝ่าย ดูว่าตัวเลขจะเหมือนกันไหม

ญี่ปุ่นทำออกมาแล้ว หนองอะไรก็ได้ที่เป็น Light Cargo กล่องเบา 30 กิโลฯ ที่กิโลละ 200 บาท คุณรู้ไหม ผลผลิตทั้งอาหาร ผลไม้ ชิ้นส่วนอีคอมเมิร์ซ ที่เด็กทำขายกันเอง มากกว่า 200 บาท มีก็พิน้อย่าง เพราะฉะนั้นมันเปิดโอกาสให้มีผลผลิตที่เรียกว่า 3 เอ ขายได้แน่นอน

ส่วนจังหวัดใกล้เคียงกับสถานีรถไฟความเร็วสูง ถึงอย่างไรเมืองไทยก็ต้องสร้างถนนต่อจนกระทั่งโลกสลาย เพราะคนที่ใช้ถนนและได้ประโยชน์จากการสร้างถนนมีเยอะ ก็สร้างถนนจากจังหวัดข้างเคียงวิ่งตรงเข้าสถานีรถไฟความเร็วสูงไปเลย เพราะรถไฟความเร็วสูงจะไปหยุดทุกที่ที่ไม่ได้อยู่แล้ว เช่นเดียวกับรถหวานเย็นจะไปวิ่ง 500 กิโลเมตรต่อชั่วโมงได้อย่างไร แล้วรถหวานเย็น 1 เมตรไปต่อกับรางเงิน 1.4 เมตร ก็ไม่ได้อยู่แล้ว

ผู้ว่าราชการจังหวัดท่านหนึ่งเคยพูดว่า อยากให้สร้างรถไฟความเร็วสูง เพราะคนแก่ๆ ในกรุงเทพฯ จะได้กระจายตัวไปทำงานต่างจังหวัดช่วยต่างจังหวัด แล้วนั่งรถไฟความเร็วสูงกลับมามีอยู่กับลูกกับเมียตอนกลางคืน เพราะคนแก่ๆ ไม่ค่อยอยากไปทำงานต่างจังหวัด

รถไฟต้องปลอดภัยตรงต่อเวลา มีบริการที่ดีไม่ว่าจะหวานเย็นหรือปานกลาง หรือความเร็วสูง ฉะนั้นระหว่างเส้นทางรถไฟความเร็วปานกลางของเราต้องมีโรงพยาบาล แต่ละโรงพยาบาลจะมี full service ทุกอย่าง กระจก ปอด หัวสมอง ก็เป็นไปไม่ได้ แต่ถ้าสมมุติ พิษณุโลกมีหมอเก่งเรื่องกระดูก เชียงใหม่มีหมอเก่งเรื่องหัวใจ ก็สับเปลี่ยนคนไข้ง่ายมาก ด้วยรถไฟความเร็วสูง เพราะทุกโรงพยาบาลไม่มีหมอสเปเชียลลิสต์ ถ้าเป็นเศรษฐกิจขึ้นอิเล็กทรอนิกส์ส่วนตัว ต้องดูแลรวดเร็ว ภายใน 4 ชม. แต่ถ้าเป็นคนจนจะทำอย่างไร แต่ขึ้นรถไฟความเร็วสูงส่งได้

ตอนนี้ประชาชนไทยก็รับงานจากกระทรวงสาธารณสุขในการส่งของทางการแพทย์ ถ้าเมื่อเขาได้พึ่งรถไฟความเร็วสูง การจัดการชีวิตคนจนเวลาไปโรงพยาบาล การส่งระหว่างจังหวัด จะดีขึ้นไหม

อาจารย์อยากให้มีการดูแลการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างไร เพราะอะไร

สิ่งที่ผมให้คำปรึกษารัฐบาลไทย ไม่ใช่ของใหม่ ผมไม่ได้เอาอะไรจากดวงจันทร์ หรือดาวอังคาร แต่รถไฟไทยมีครีวทำผักบุงลอยฟ้า ต้มยากุ้งได้ และปูเตียงเก่งกว่ารถไฟอเมริกัน ผ่าสะออดกว่ารถไฟอเมริกัน รถเสียก็มาบอกอย่างเป็นมิตร บริการสุดประทับใจ แต่เครื่องไม้เครื่องมือ 108 ปี ไม่มีการลงทุนใหม่ขาดทุน พนักงานก็แข็ง ดูไม่มีอนาคต

ผมจะบอกให้ รถไฟความเร็วสูงจะมีสิ่งๆ ที่เรียกว่า ขนส่งสินค้าขนาดเบา 30 กิโลฯ ต่อกล่อง นี่คือนักตรรายได้ของกลุ่มแม่บ้านสหภาพ ถ้าคุณทำอาหารอร่อย ถ้าคุณปลูกผักไร้สารพิษที่งามจริง อยู่ลิมสหภาพมีสมาชิกอยู่ทั่วประเทศไทย ภรรยาของเจ้าหน้าที่สหภาพ หรือสามีของเจ้าหน้าที่สหภาพรวมตัวกัน ทำผักออแกนิก ทำผลไม้อย่างดี ตอนนี้อยู่เชียงใหม่ทำกล่องใส่ผลไม้ที่เน่าเสียช้า ออกมาขายแล้ว ครอบครัวสหภาพจะมีอนาคตจากรถไฟสปีดปานกลางที่จะมีสิ่งๆ ที่ผมเรียกว่า Light Cargo SME ที่ต้องส่งชิ้นส่วนให้ทันเวลา มีอนาคต โดยใช้ Light Cargo ของไฮสปีดเทรน ถ้าแก่ข้างเทคนิคน้อยลง เพราะส่งข้างเทคนิคไปตามสาขาและกลับมานอนบ้านได้ด้วย

เราไม่ได้คิดอะไรใหม่ บริการเบสิคของการรถไฟไทย วิธีคิดเรื่องการบริการ กิริยามารยาทของวัฒนธรรมไทยในการบริการ มันมีมูลค่าทางเศรษฐกิจ ปีหนึ่งเป็นแสนล้าน

คุณเปลี่ยนเครื่องไม้เครื่องมือให้เขา คุณเปลี่ยนระบบให้เขา ผมเชื่อว่ารถไฟ จะทำ generate cash income ให้กับประเทศไทย มากกว่าบางบริษัทของประเทศไทย.

บทสัมภาษณ์ นางสาวจุฬารัตน์ สุธีธร ผู้อำนวยการสำนักงาน บริหารหนี้สาธารณะ (สบน.)

โดย สำนักเลขาธิการพรรคเพื่อไทย



Q: มีหลายฝ่ายหันมาวิตกกังวลเกี่ยวกับภาระทางการคลังของประเทศที่เกิดจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานมูลค่า 2 ล้านล้านบาท ท่านมีความกังวลเกี่ยวกับความเสี่ยงด้านนี้มากนักน้อยเพียงใด?

A: ก่อนอื่นต้องขอเรียนว่า ก่อนที่กระทรวงการคลังจะเสนอร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ... นี้ ได้พิจารณากำหนดวงเงิน โดยคำนึงถึงความจำเป็นของการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของประเทศซึ่งตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่กระทรวงคมนาคมเสนอ มีวงเงินสูง ถึง 4.25 ล้านล้านบาท แต่ถ้าถามว่าทำไมจึงกำหนดวงเงินนี้ตามร่าง พ.ร.บ.ฯ เพียง 2 ล้านล้านบาท ตอบได้ว่าเนื่องจากได้พิจารณาถึงภาระที่จะเกิดขึ้นว่า จะต้องอยู่ภายใต้กรอบความยั่งยืนทางการคลัง ซึ่งกำหนดว่าอัตราส่วนหนี้สาธารณะคงค้างต่อ GDP จะต้องไม่เกินร้อยละ 60 ดังนั้นเพื่อให้เรามีการบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีช่องทางสำหรับการบริหารจัดการในกรณีที่เกิดภาวะเศรษฐกิจ ไม่เป็นไปตามที่คาด เราจึงกำหนดว่าอัตราส่วนหนี้สาธารณะคงค้างต่อ GDP จะต้องไม่เกินร้อยละ 50 ตลอดระยะเวลาที่มีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน จากนั้นเราจึงนำเกณฑ์นี้มาคิดหาวงเงินกู้เพื่อใช้ในการลงทุนครั้งนี้ จึงเป็นที่มาของตัวเลข 2 ล้านล้านบาท จะเห็นได้ว่าวงเงินครั้งนี้ได้พิจารณาอย่างรอบคอบ และจะไม่ทำให้อัตราส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP เกินกว่ากรอบความยั่งยืนทางการคลัง ดังนั้นถ้าถามว่าเรามีความกังวลใหม่กับภาระทางการคลัง ขอเรียนว่า เราได้มีการพิจารณาเรื่องนี้เพื่อเอาไว้แล้ว และเป็นการทยอยลงทุนในช่วงระยะเวลา 7 – 8 ปีข้างหน้า เพราะฉะนั้นถ้าทุกอย่างเป็นไปตามแผน เราก็สามารถบริหารจัดการได้ แต่ถ้าเกิดมีปัญหอะไรขึ้นมา เราก็ยังมีข้ออัตราส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP อีก 10% เอาไว้บริหารจัดการได้อีกด้วย อย่างไรก็ตามมีความกังวลเรื่องความเสี่ยงในการดำเนินโครงการ หากประเทศไม่ได้มีการลงทุนตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ที่กำหนดไว้ หรือมีการดำเนินการล่าช้าออกไป ก็จะเป็นการเสียโอกาสและส่งผลกระทบต่อศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ เนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานปรมาณ และกระทรวงการคลังได้พิจารณาแล้วว่าการลงทุนโครงการต่างๆ จะช่วยลดต้นทุนด้าน Logistics ของประเทศ เสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจและสังคม และช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

Q: การที่รัฐบาลระบุว่าอัตราส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP จะไม่เกินร้อยละ 60 ตั้งอยู่บนสมมติฐานว่าเศรษฐกิจของประเทศจะเติบโตเพิ่มขึ้นจากโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานนี้ด้วย ซึ่งถ้า GDP ไม่โตตามที่คาดจากปัจจัยอื่นๆ จะมีโอกาสที่อัตราส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP จะเกินกว่าร้อยละ 60 และจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางการคลังหรือไม่ ถ้าหากเกิดวิกฤตเศรษฐกิจเข้ามาซ้ำ รัฐบาลจะไม่มีช่องทางสำหรับเงินกู้ไว้กระตุ้นเศรษฐกิจ สุดท้ายปัญหาจะลุกลามอย่างก้าวกระโดด จริงหรือไม่?

A: ขณะนี้หนี้สาธารณะต่อ GDP ของเราอยู่ที่ 44.27% (ณ 30 มิ.ย. 2556) ซึ่งถ้ามีความจำเป็นที่ต้องใช้เงินกู้สำหรับการกระตุ้นเศรษฐกิจเมื่อเกิดปัญหาจริง เรายังมีช่องทางให้บริหารจัดการได้ จึงไม่น่าเป็นห่วง สำหรับสมมติฐานที่กระทรวงการคลังใช้ในการประมาณการหนี้สาธารณะคงค้างต่อ GDP นั้น กรณีฐาน (Base Case) กำหนดสมมติฐานการเจริญเติบโตของ GDP ในระยะกลางที่ร้อยละ 7.5 โดยมีอัตราการเจริญเติบโตที่แท้จริง (Real GDP) ที่ร้อยละ 4.5 ซึ่งเป็นการขยายตัวเท่ากับอัตราการขยายตัวตามศักยภาพ ยังไม่รวมผลที่จะเกิดจากการลงทุน นับเป็นการประมาณการอย่างระมัดระวัง (Conservative) ซึ่งประมาณการระดับหนี้สาธารณะคงค้าง ต่อ GDP จะไม่เกินร้อยละ 50

Q: บางฝ่ายโจมตีว่าหลายโครงการที่เสนอไม่สามารถทำได้ แต่เป็นการกันเงินไว้เพื่อสลับเงินในส่วนนี้ไปใช้ทำอย่างอื่นที่ไม่ได้รายงานต่อสภา และจะมีการตัดแปลงเอาเงินไปใช้ในโครงการอื่น มีข้อเท็จจริงเพียงใด

A: ขอเรียนว่าในร่าง พ.ร.บ. นี้ ระบุไว้อย่างชัดเจนว่าเป็นการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้ไม่เกิน 2 ล้านล้านบาท เพื่อเอาไปลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน

ด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ ตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดในบัญชีแนบท้าย พ.ร.บ. ซึ่งจะกำหนดไว้ชัดเจนว่ายุทธศาสตร์การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ได้แก่ (1) ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (2) ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และ (3) ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัวซึ่งแต่ละยุทธศาสตร์ก็จะมีแผนงานชัดเจน และในแผนงานก็จะระบุชัดเจนว่าประกอบด้วยอะไรบ้าง เพราะฉะนั้นการใช้งบประมาณครั้งนี้จะใช้ได้เฉพาะโครงการที่สอดคล้องกับแผนงานตามยุทธศาสตร์ โครงการใดที่ไม่สอดคล้องนั้นก็ทำไม่ได้ และในร่าง พ.ร.บ. ยังกำหนดชัดเจนอีกว่า ในการใช้เงินกู้ครั้งนี้ จะต้องดำเนินการตามที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดทั้งในเรื่องการประเมินความคุ้มค่าและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่างๆ ให้ครบถ้วน และต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี โดยที่ 3 หน่วยงานหลัก คือ กระทรวงการคลัง สำนักงานปรมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ต้องให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย เพราะฉะนั้นการที่คนอาจจะวิตกว่ารัฐบาลตั้งวงเงินเอาไว้และเอาโครงการอะไรสอดแทรกก็ได้ ขอเรียนว่า คงทำไม่ได้

Q: รัฐบาลสามารถหาเงินทุนจากแหล่งรายได้อื่น สำหรับในส่วนที่จำเป็นต้องกู้ก็สามารถกู้ผ่าน พ.ร.บ.งบประมาณรายจ่ายประจำปีตามปกติได้โดยไม่ต้องออกกฎหมายเงินกู้ 2 ล้านล้านบาทได้ จริงหรือไม่

A: ถ้าพูดในแง่ที่ว่า โครงการนี้เป็นโครงการใหญ่ ซึ่งเป็นการลงทุนต่อเนื่องถึง 7 ปี ซึ่งงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นสิ่งที่ถูกตั้งเป็นปีๆ ไป ซึ่งแปรผันตามการประมาณการรายได้ในปีนั้นๆ สามารถทำเป็นขมูกพันได้ก็จริง แต่ก็ต้องพิจารณาเป็นปีๆ ส่งผลให้การลงทุนที่ใช้งบประมาณประจำปีมีความต่อเนื่องเพียงแค่นี้เท่านั้น เพราะไม่มีหลักประกันว่าจะสามารถทำได้ตลอดจนจบโครงการ ถ้าถามว่ากระทำใหม่ ก็สมารถทำได้ แต่เท่าที่ผ่านมาเราได้ลงทุนขนาดใหญ่โดยใช้งบประมาณประจำปีปกติ ก็ยังไม่ประสบความสำเร็จ เช่น โครงการรถไฟทางคู่ ซึ่งคร.ม. ได้อนุมัติตั้งแต่วันที่ 16 มี.ค. 2536 ซึ่งสามารถดำเนินการก่อสร้างได้เพียง 13% ของทั้งหมด ซึ่งเป็นผลมาจากการขาดความต่อเนื่อง เพราะถึงแต่สมัยก็จะมี ความจำเป็นอื่นเข้ามา สรุปคือถ้าจะถามว่าใช้ผ่านงบประมาณประจำปีปกติได้ไหม คำตอบคือได้ แต่จะขาดความต่อเนื่อง และแนวโน้มในการที่จะก่อสร้างให้เสร็จทั้งโครงการภายในระยะเวลาที่กำหนดเช่น 5 ปี หรือ 7 ปี ตอบได้ว่าแทบไม่มีเลย

อีกประเด็นหนึ่งก็คือแหล่งเงินสำหรับโครงการนี้ก็ไม่จำเป็นต้องเป็นเงินกู้อย่างเดียว เราอาจให้ภาคเอกชนมาร่วมลงทุนได้ ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556 ที่ประกาศใช้แล้วเมื่อ 3 เมษายน 2556 ถ้าเราทำเป็นปีๆ ไปตามงบประมาณประจำปีนั้น ภาคเอกชนก็ไม่น่าเห็นภาพที่คิดว่ารัฐบาลมีโครงการลงทุนในโครงการใดและเมื่อไหร่บ้าง แต่ถ้าเรามีแผนงานที่ชัดเจน มียุทธศาสตร์ที่ชัดเจน ภาคเอกชนก็จะสามารถวางแผนล่วงหน้าในการร่วมลงทุนกับรัฐบาลได้ ซึ่งช่วยลดภาระงบประมาณและภาระการกู้เงินไปได้อีกด้วย

Q: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สภาพัฒน์) ปรับลดคาดการณ์อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (GDP) ของไทยในปี 56 ลงเหลือเติบโต 3.8-4.3% และ ภาวะเศรษฐกิจไตรมาส 2/2554 ปีนี้ขยายตัวเพียงร้อยละ 2.6 ถ้าเราไม่มีการลงทุนโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานมาช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ จะทำให้เศรษฐกิจในครึ่งปีหลัง และเป็นหน้าเป็นหลังหรือไม่

A: ถ้าเราไม่มีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานมาช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ เราก็ต้องไปพึ่งพิงนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจอื่นๆ ซึ่งเป็นนโยบายระยะสั้นหรือนโยบายเร่งด่วน ซึ่งอาจจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจได้ในระยะหนึ่งเท่านั้น แต่สิ่งที่เราคิดว่าจะได้เห็นการเปลี่ยนแปลง ได้เห็นอนาคตที่เราสามารถยกระดับประเทศนั้น จะไม่เกิดขึ้น เราจึงอยากเห็นการลงทุนในโครงการเหล่านี้ เพื่อประโยชน์ของประเทศโดยรวม

โดยประโยชน์ทางเศรษฐกิจในช่วงที่มีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่ได้มีการประเมินไว้ คาดว่าจะส่งผลให้ระดับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง (Real GDP) ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากกรณีที่ไม่มีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว เฉลี่ยร้อยละ 1.0 ต่อปี การจ้างงานรวมของประเทศจะเพิ่มขึ้นประมาณ 5 แสนตำแหน่ง ดุลบัญชีเดินสะพัดขาดดุลจากการนำเข้าสินค้าทุน ซึ่งถือว่าเป็นการขาดดุลที่เป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจ จะขาดดุลเฉลี่ยประมาณร้อยละ 1.0 ต่อ GDP และการลงทุนยังช่วยลดต้นทุนการผลิตและลดการนำเข้าพลังงาน อันเป็นผลบวกต่อการส่งออกและดุลบัญชีเดินสะพัดในระยะยาว ดังนั้น หากสามารถผลักดันให้มีการดำเนินการตามแผนการลงทุนภายใต้ร่าง พ.ร.บ.ฯ อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ก็จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนต่อไป.