

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,550	Section: First Section/- วันที่: ศุกร์ 24 กรกฎาคม 2563 ปีที่: 43 ฉบับที่: 15475 หน้า: 1(บนขวา), 2, 7 Col.Inch: 259.46 Ad Value: 402,163 PRValue (x3): 1,206,489 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: ปลุกลงทุนฟื้นเศรษฐกิจ เดินหน้าฝ่าวิกฤต'โควิด'
--	---



ปลุกลงทุนฟื้นเศรษฐกิจ เดินหน้าฝ่าวิกฤต'โควิด'

หมายเหตุ - บริษัท มติชน จำกัด (มหาชน) จัดสัมมนาภายใต้แนวคิดชีวิตวิถีใหม่ (New Normal) “ลงทุน 2020 ฟื้นฟูเศรษฐกิจ สร้างชาติ สร้างงาน” ร่วมฟื้นฟูประเทศไทยครบมิติสำคัญหลังวิกฤตโควิด-19 โดยมี นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข กล่าวปาฐกถาพิเศษเปิดงาน และนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม บรรยายพิเศษ เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม ที่โรงแรมพูลแมน คิงเพาเวอร์ รางน้ำ

อนุทิน ชาญวีรกูล

รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข (สธ.)

ในนามของรัฐบาลต้องขอขอบพระคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดงานสัมมนาครั้งนี้ ที่ได้เริ่มสนับสนุนนโยบายของรัฐบาล มีการจัดสัมมนาให้ประเทศไทยเดินหน้ากลับเข้าสู่ภาวะปกติให้มากที่สุด ในฐานะรัฐมนตรีว่าการ สธ. ขอให้ความมั่นใจว่าสาธารณสุขไทยจะรับมือกับสถานการณ์โควิด-19 ได้

วันนี้ได้มาเปิดงาน “ลงทุน2020 ฟื้นฟูเศรษฐกิจ สร้างชาติ สร้างงาน” เราต้องเป็นผู้ชนะ ดังสุภาษิตต่างประเทศ กล่าวไว้ว่า A Winner see opportunity in the problem, a Loser see problem in the opportunity “ผู้ชนะมักจะเห็นทางออก/โอกาสในปัญหาทุกปัญหา แต่ผู้แพ้เท่านั้นที่จะเห็นปัญหาในทุกๆ โอกาส” ในวิกฤตโควิด-19 ไทยเราชนะมาโดยตลอด และประเทศไทยไม่ใช่ประเทศด้อยพัฒนาหรือไม่มีโอกาส แต่ในวิกฤตโควิด-19 ทำให้ประเทศอื่นมองหาประเทศพื้นที่ในการลงทุน และด้วยการควบคุมโรคที่ดีของไทยจึงมีชื่อเสียงใหม่สำหรับนักลงทุน คือ ประเทศที่ปลอดภัย ไม่มีอันตราย เมื่อเดินทางเข้ามาเมืองไทยแล้ว เกิดการป่วยติดเชื้อมีการรักษาให้หายได้



ในช่วงแรกที่เกิดวิกฤตโควิด-19 ประเทศไทยพบผู้ป่วยนำเข้าโดยเป็นชาวจีน อาจเกิดปัญหาขาดแคลนทรัพยากร แต่วันนี้พร้อมแล้ว โดยจะนำสารตั้งต้นมาผลิตยา ทางองค์การเภสัชกรรม (อก.) จะนำสูตรยาส่ง

ไปยังสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.) หากผ่านการอนุมัติ ก็สามารถผลิตได้ทันที และขณะนี้ไทยมีการสำรองยารักษาโควิด-19 กว่า 6 แสนเม็ด เพียงพอในการจ่ายยาให้แก่ผู้ป่วยทุกรายตั้งแต่อาการเล็กน้อยเพื่อไม่ให้มีอาการหนัก ดังนั้นประเทศไทยจึงไม่มีผู้ป่วยขั้นวิกฤต และไม่มีผู้เสียชีวิต

ถึงเวลาแล้วที่จะต้องมองว่าในขณะที่โควิด-19 ทำร้ายประเทศไทย ประเทศไทยจะต้องเอาโอกาสที่สูญเสียไปจากโควิด-19 กลับมาในทุกมิติ และปราบโควิด-19 ให้สิ้นซากไป สธ.ได้จัดสรรงบประมาณที่ไม่เคยจัดสรรมาก่อนให้กับสถาบันวัคซีนแห่งชาติ นำไปสนับสนุนการผลิตวัคซีนประมาณ 100 ล้านเหรียญสหรัฐ แปลว่าตอนนี้ไปไหนเราไม่ได้ไปมือเปล่า แต่มาด้วยการเป็นพาร์ทเนอร์ เมื่อมีวัคซีนแล้ว ถึงเมืองไทยก่อน ไม่ใช่ถึงที่อื่นก่อน

ประเทศไทยจะต้องมีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ดีเพื่อทำให้การคมนาคมขนส่ง โอกาสทางธุรกิจ การหมุนเวียนของเงิน การขยายตัวทางเศรษฐกิจเกิดขึ้น ทั้งรูปแบบของการลงทุนจากต่างประเทศหรือผู้ลงทุนในประเทศ สภาพคล่องของประเทศไม่ได้หายไปไหน เพียงแต่ยังไม่ได้ถูกใช้ เมื่อถึงเวลาที่ไม่มีความกลัว หรือความกังวลอะไรแล้ว ก็จะต้องมีการนำออกมาใช้ลงทุน ในส่วนภาครัฐแม้ในบางโครงการจะใช้งบประมาณ บางโครงการใช้วิธีร่วมทุนกับรัฐ (PPP) หรือการให้เงินกู้ แต่ทุกอย่างที่เกิดขึ้นมาช่วงนี้ ระบบสาธารณสุขโรค ระบบคมนาคมขนส่ง ทางอากาศ บก และน้ำ จะขึ้นมารองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจไทย ทุกอย่างดำเนินการอย่างปกติ

สิ่งที่ตนและนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยฐานะที่ได้กำกับดูแลทั้ง กระทรวง

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,550	Section: First Section/-		
	วันที่: ศุกร์ 24 กรกฎาคม 2563		
	ปีที่: 43	ฉบับที่: 15475	หน้า: 1(บนขวา), 2, 7
	Col.Inch: 259.46	Ad Value: 402,163	PRValue (x3): 1,206,489
หวัข้อข่าว: ปลุกลงทุนฟื้นฟูเศรษฐกิจ เดินหน้าฝ่าวิกฤต'โควิด'			
คลิป: สีสี่			

คมนาคม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และกระทรวง
สาธารณสุข คือการมอง 3 กระทรวง ให้เป็นคลัสเตอร์
ให้เอื้อกันทั้งการคมนาคม สาธารณสุข และการท่องเที่ยว
หลักการคือไทยเฟิร์สต์ (Thai First) โครงสร้างพื้นฐาน
ทั้งหลายไม่ว่าจะเป็นสนามบิน ท่าเรือ ระบบราง ทุกอย่าง
จะต้องเกิดขึ้นในประเทศไทย หากทำตามนโยบายอย่าง
เต็มที่ “ใช้เงินบาท ใช้คนไทย ซื้อของไทย สร้างโดยคน
ไทย เพื่อให้คนไทยใช้” ในช่วงของการฟื้นฟูเศรษฐกิจ
จะต้องยึดหลักการนี้ และเป็นหลักเศรษฐกิจพอเพียงที่
ในหลวงรัชกาลที่ 9 ได้พระราชทานไว้ เว้นแต่ถ้าอะไรที่

(อ่านต่อหน้า 7)

(ต่อจากหน้า 2)

อนุทินชาญวีรกูล

รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข (สธ.)

คนไทยไม่มีจึงจะให้ต่างชาติเข้ามาเป็นผู้ขายและเราซื้อมาต่อยอด
เงินที่หมุนไป หากเริ่มจากเงินบาท ของทุกอย่างที่ผลิตในประเทศไทย และใช้แรงงาน
ไทยให้มากที่สุด ประเทศไทยต้องใช้ระบบเงินหมุนให้ได้แปดรอบ ถ้ามีเงิน 2 แสนล้าน
บาทแล้ว ไม่ได้ใช้ สู้มีเงิน 100 ล้านบาทแล้วหมุนได้ ซึ่งจะทำให้เงินจากต่างประเทศไหล
เข้ามาด้วย ไม่มีใครแย่งความเป็นประเทศที่น่าลงทุนที่สุดในภูมิภาคไปจากประเทศไทยได้
แต่ประเทศไทยต้องแก้ไขกฎระเบียบต่างๆ เพื่อให้ไทยไม่แพ้ข้อเสนอที่ประเทศอื่นๆ มอบ
ให้แก่นักลงทุน หากเราหมุนไปเรื่อยๆ ให้เกิดวงจรเศรษฐกิจ เฟลออก ไม่เกิน 1 ปี ทุกอย่าง
จะกลับมาดีเหมือนเดิม ในรูปแบบที่แข็งแกร่งกว่า
มีคนบอกว่า เอาแต่กู้ กู้ กู้ แต่ถ้าดอกเบี้ย 0% หรือ 0.5% ผมว่าก็ต้องกู้นะ เราอยู่ใน
ดอกเบี้ยต่ำเพราะมีศักยภาพต่อรอง สมมุติลงทุน 100 บาท แล้วท่านไม่พูดเลย ท่านได้ 10
บาท ได้กำไร 10% แต่ถ้าท่านลงทุน 3 บาท กู้ 7 บาท แล้วกำไร 10 บาท ท่านกำไร 300%
เพียงแต่ว่ากิจการของท่านต้องดี ไม่ใช่กู้สุ่มสี่สุ่มห้า นำไปใช้ตามแผนที่วางไว้ทุกประการ
แต่เงินกู้มันจะต้องให้เกิดความมั่นใจว่า นำมาใช้อย่างมีประโยชน์และตรงตามเป้าหมาย
ผมรอดมาได้ทุกวันนี้ก็ด้วยวิธีนี้ ถ้ามีระเบียบวินัยในการใช้เงิน เงินกู้ก็จะทำกำไรมหาศาล
วันนี้โครงการคมนาคมที่เกิดในรัฐบาลชุดนี้ โปร่งใส ตรวจสอบได้ ทั้งรถไฟฟ้าความเร็ว
สูง กรุงเทพฯ-อุตุตะนา ประมูลต่ำกว่าราคากลางเกือบ 5 หมื่นล้านบาท โครงการสนาม
บินอุตุตะนารัฐได้ประโยชน์กว่า 2 แสนล้านบาท โครงการมอเตอร์เวย์ ต่ำกว่าราคากลาง
36% หลายคนสงสัยว่าต่ำกว่าราคากลางแล้วทำไมยังมีคนมาลงทุนทำไม ก็ต้องบอกว่าเขา
เห็นโอกาสและสามารถต่อยอดไปได้อีกมาก แต่ต้องเปิดให้มีการแข่งขันให้มากที่สุด และ
ประเทศไทยจะต้องเป็นนายเยอรมันเกิด ให้มากกว่าเซลเลอร์เกิด ขอให้ความมั่นใจ
ทุกโครงการที่ออกมา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมดูแลอย่างใกล้ชิด ประโยชน์
ทั้งหลายตกอยู่กับรัฐ ในการทำงานทั้งหลายอย่างรวดเร็ว ไม่มีอะไรมาทำให้นโยบาย
บิดเบือนไปได้ พร้อมทั้งได้การสนับสนุนจากนายกรัฐมนตรีอย่างเต็มที่ เพราะไม่ได้
ไปปากเปล่าแต่ใส่ความน่าจะเป็นไปได้เสนอในทุกโครงการ เป็นการทำงานแม้จะอยู่คนละ
พรรคการเมืองและเป็นรัฐบาลผสม อะไรก็ตามที่เป็นประโยชน์กับประชาชน รัฐบาลจะ
ทำเต็มที่ ซึ่งก็ได้ทำให้เห็นว่า ยังไม่มีโครงการใดที่เกินงบประมาณ นอกจากนั้น ยังมีส่วน
ต่างอย่างเป็นนัยสำคัญ และไม่มีอะไรน่ากลัว ผู้ที่เข้ามาประมูลงาน ล้วนแล้วแต่มีความ
แข็งแกร่ง ทำงานสำเร็จอย่างแน่นอน มีหลักประกันว่าจะไม่เกิดความเสียหายต่อรัฐ โดย
จะเน้นว่าต้องใช้ “ไทยทำ ไทยใช้” มากที่สุด
ในความเป็นรองนายกรัฐมนตรีได้กำกับดูแล 3 หน่วยงาน และพยายามเชื่อมโยง
เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศไทยมากที่สุด 1.ระบบสาธารณสุขดี ไม่ใช่เพียงเรื่อง
บริการ แต่ต้องเริ่มวิจัย นวัตกรรม เริ่มผลิตทุกอย่าง และสนับสนุนในการผลิตภายใน
ประเทศไทย 2.ระบบคมนาคม เป็นการต่อยอด หากการคมนาคมระบบขนส่งดีและครบ

ครั้น ทำเรือ รถไถดิน ลอยฟ้า รางคู่ โมโนเรล ไม่มีอะไรดีไปกว่านี้แล้วในเรื่องของระบบการขนส่ง วันนี้ไม่ใช่เพียงสามเหลี่ยม แต่เป็นใยแมงมุมไปหมดแล้ว หากมี 2 ระบบก่อนหน้านี้ที่ติดแล้ว ก็จะเป็น 3.ระบบการท่องเที่ยว หากมีความพร้อมนักท่องเที่ยวก็อยากเดินทางมาในประเทศไทย ตอนนี้ธรรมชาติ สถานที่ท่องเที่ยวในไทยสะอาด เพราะนักท่องเที่ยวน้อย อย่างกลับไปจุดเดิมหากสามารถรักษาสภาพธรรมชาติแบบนี้ไว้ ขอเรียนว่ารับไม่ไหว ต้องแจกบัตรคิว

ดังนั้น จะต้องมองว่า โควิด-19 ทำร้ายเรา แต่เพียงระยะหนึ่ง หลังจากนั้นจะเอาคืนกลับมา รัฐบาลนี้คิดมาตลอดว่าจะทำอะไรให้ความแข็งแกร่งกลับสู่ประชาชน รัฐบาลและคณะรัฐมนตรีทุกคนในวันนี้หายใจเข้าออกเป็นความมั่นคงของประชาชน โครงการจาก 3 กระทรวงนี้จะทำให้มีเงินหมุนเวียน เงินที่หมุนมา หมุนไป จะพาไทย กลับมามั่นคงมีคนบอกว่า เอาแต่กู้ กู้ กู้ แต่ถ้าดอกเบี้ย 0% หรือ 0.5% ผมว่าก็ต้องกู้แน่ แต่เงินกู้นั้นจะต้องให้เกิดความมั่นใจว่านำมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพและตรงตามเป้าหมาย ถ้ามีระเบียบวินัยในการใช้เงิน เงินก็จะทำกำไรมหาศาล วันนี้โครงการคมนาคมที่เกิดขึ้นรัฐบาลชุดนี้ โปร่งใส ตรวจสอบได้ ทั้งรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-อุตะมา สนามบินอุตะมา โครงการมอเตอร์เวย์ ที่เปิดประมูลแล้วได้ราคาต่ำกว่าราคากลาง ซึ่งทำให้รัฐได้ประโยชน์จากการประหยัดงบประมาณ หลายคนสงสัยว่าต่ำกว่าราคากลางแล้วทำไมยังมีคนมาลงทุน ก็ต้องบอกว่าเขาเห็นโอกาสว่าสามารถต่อยอดไปได้อีก

ทุกโครงการที่ดำเนินการได้การรับการสนับสนุนจากนายกรัฐมนตรีอย่างเต็มที่ แม้จะอยู่คนละพรรคการเมือง และเป็นรัฐบาลผสม เพราะเป็นประโยชน์กับประชาชน

ศักดิ์สยาม ชิดชอบ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

เป็นที่ทราบกันดีว่าประเทศไทยมีความได้เปรียบในเรื่องของพื้นที่ตั้ง เป็นศูนย์กลางของอาเซียน แต่สิ่งที่จะพัฒนาแต่ก็ยังมีอุปสรรคในเรื่องของวิถีชีวิตของคนไทย ซึ่งบางเรื่องทำให้ประเทศไทยยังเดินหน้าไม่ได้ประสิทธิภาพเท่าที่ควร ซึ่งในการเข้ามาในฐานะรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ถือว่าปฏิบัติหน้าที่มาเกือบ 1 ปีเต็มแล้ว มองว่าการดำเนินการภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ของ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี รวมทั้งได้บูรณาการความคิดผู้ที่มีความรู้ในประเทศ สิ่งเหล่านี้ถือเป็นกรอบกว้างๆ ในการที่จะทำให้ไทยเดินหน้าไปได้

หากสามารถพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีได้ มั่นใจว่าประเทศไทยจะพลิกกลับมาเป็นแถวหน้าด้านระบบขนส่งคมนาคมของทวีปเอเชียแน่นอน แต่เนื่องจากที่ผ่านมาเกิดเรื่องคาดไม่ถึงหลายเรื่อง อาทิ รัฐบาลชุดปัจจุบันเข้ามาในช่วงปลายปีงบประมาณ 2562 และมีปัญหา พ.ร.บ.งบประมาณ ปี 2563 ออกมาล่าช้า และมีข้อจำกัดในการใช้งบประมาณ ปัญหาภัยธรรมชาติ, ปัญหาฝุ่น PM 2.5 และการแพร่ระบาดของโควิด-19

เมื่อเจอปัญหาเหล่านี้ก็จะใช้วิธีการแก้ปัญหาที่พอและที่ชาญฉลาดพอให้หายใจเข้าลึกๆ ควบคุมสติให้อยู่แล้วจะแก้ปัญหาคิดเอง ประเทศไทยมีลักษณะพิเศษ มีความหลากหลายทางความคิด และมีความหลากหลายในการปฏิบัติ สิ่งเหล่านี้เมื่อมีเรื่องใดที่เข้ามากระทบเราสามารถผ่านไปได้ด้วยวิถีแบบไทยๆ ซึ่งทั้งหมดต้องให้เครดิตนายกรัฐมนตรี แต่ต้องยอมรับว่าตอนเข้ามาเริ่มรัฐบาลใหม่ๆ รู้สึกไม่ค่อยมั่นใจนายกรัฐมนตรีเท่าไร เพราะภาพที่เห็นในตอนบริหารประเทศในรัฐบาลชุดที่



แล้ว ยังติดภาพของนายทหาร แต่เมื่อได้เข้าร่วมงานกันแล้ว มองว่าไม่ได้เป็นเช่นนั้น มองว่านายฯเป็นคนทำงานเร็ว เป็นคนที่มีความเข้าใจ

ในส่วนของโควิด-19 ถือว่านายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข เป็นผู้นำในเรื่องนี้ เบื้องต้นประชาชนมีความกังวลว่าประเทศไทยจะรอดหรือไม่รอด แต่หลังจากดำเนินการในเบื้องต้น จากที่ไทยอยู่อันดับ 80 ประเทศที่สามารถควบคุมโควิด-19 ได้ มาอยู่เบอร์ต้นๆ ของโลกแล้ว

ในส่วนภารกิจของกระทรวงคมนาคมประกอบด้วยเรื่องของการพัฒนาและสร้างความเข้มแข็งด้านโลจิสติกส์ 4 มิติด้วยกัน คือ ทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งต้องย้อนไปวันที่เข้ามาดำเนินงานหลายเรื่องยังติดขัด ยังต้องเรื่องโลจิสติกส์ จึงต้องศึกษาหาความรู้ แต่มีเรื่องหนึ่งที่ผมแตกต่างจากคน

อื่นคือกล้าตัดสินใจเพราะดำเนินตามนโยบายพรรคที่หลายข้อจำกัด หลายเรื่องที่ดีระเบียบติดกฎหมายได้สั่งให้ข้าราชการกระทรวงศึกษาและทำการแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

ในการพัฒนาระบบทางบก ซึ่งหลายฝ่ายเข้าใจว่าเป็นภารกิจของกรมทางหลวงสร้างถนนหนทางต่างๆ แต่ที่จริงแล้วกระทรวงมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับทางบก อาทิ กรมการขนส่งทางบกที่มีหน้าที่ออกใบอนุญาตและกำกับดูแลในเรื่องต่างๆ ก่อนที่จะใช้ถนน หากถามว่าทำไมต้องพัฒนาถนนหนทาง เพราะเปรียบเหมือนสายเลือดหลักการเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งผู้คนหรือสินค้า สิ่งที่จะต้องมีความปลอดภัย สะดวก และสามารถที่จะมีเน็ตเวิร์กครอบคลุมเส้นทาง

สิ่งเหล่านี้ก็มีข้อจำกัดเช่นกัน เพราะเมื่อเข้าประชุมสภาผู้แทนราษฎรกว่า 80% เป็นเรื่องการขอให้มีการสร้างถนนในทุกพื้นที่ ซึ่งก็ได้ตอบกับสมาชิกทุกคนว่าอยากทำให้ได้ทุกคน แต่ข้อจำกัดของกระทรวงคมนาคมคืองบประมาณในแต่ละปี ขอบ 100% แต่ได้เพียง 40% จึงเป็นเรื่องที่ต้องใช้การบริหารจัดการ หลายประเทศในโลกมีถนนที่เรียกว่ามอเตอร์เวย์ หลายประเทศใช้มอเตอร์เวย์เป็นเส้นทางโลจิสติกส์ ซึ่งขณะนี้กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการอยู่หลายเรื่องที่เป็นโครงการที่ต้องเฝ้าระวังที่รัฐบาลที่แล้ว

เมื่อเข้ามาดำรงตำแหน่งสิ่งที่เจอ คือปัญหาการก่อสร้างถนนพระราม 2 และไม่เข้าใจว่าทำไมเรื่องนี้ได้ อย่างไรก็ตาม หลังจากนั้นจึงได้มีการเร่งรัด เพราะถนนไม่มีเครื่องจักรที่จะสร้าง แบรีเออร์ที่ตั้งไว้ก็ไม่ได้เป็นแถวเป็นแนว ซึ่งเมื่อสอบถามไปยังหน่วยงานที่ดำเนินการได้คำตอบว่า พื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่อ่อนตัวต้องสร้างลักษณะเดียวกันกับสนามบินสุวรรณภูมิ ต้องเอาดินไป

(อ่านต่อหน้า 7)

ศักดิ์สยาม ชิดชอบ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ถกก่อนจนกว่าจะเซตตัว แต่คนที่ตอบคงจะลืมไปว่า นายอนุทินมีความรู้ในเรื่องนี้พอสมควร จึงได้มีการแนะนำ และผมได้สั่งการให้มีการก่อสร้างต่อทันที ตอนนั้นเริ่มเห็นเป็นรูปธรรม มีการเร่งรัดขยายถนนพระราม 2 เดิมที่มีปัญหาการติดยาว 2 กิโลเมตร ตอนนั้นเริ่มกลับมาวิ่งได้ความเร็วไม่เกิน 53 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งเป็นความเร็วที่รับได้ แต่ก็อาจจะมีการติดเป็นบางช่วงเวลาตามสถานการณ์ปกติ

ส่วนเรื่องการสร้างมอเตอร์เวย์หรือการก่อสร้างทางยกระดับของกรมทางหลวง จะไม่ให้เกิดปัญหาเหมือนการก่อสร้างถนนพระราม 2 แน่นนอน เพราะได้กำชับอธิบดีกรมทางหลวงทุกวันว่า ถ้ามีปัญหาเตรียมตัวหาที่อยู่ใหม่ได้เลย ซึ่งอธิบดีกรมทางหลวงก็พยายามเต็มที่

ด้านการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) เส้นทางใหญ่-กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 63,166 ล้านบาท คืบหน้า 33% คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2566 โดยเส้นทางนี้ก่อสร้างเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนเพชรเกษม และระยะเวลาในการเดินทางจากกรุงเทพฯไปกาญจนบุรีได้ประมาณ 1 ชั่วโมง, มอเตอร์เวย์บางปะอิน-นครราชสีมา ระยะทาง 196 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 82,326 ล้านบาท คืบหน้าแล้วกว่า 87% คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2566 ได้ใช้แน่นอน ต้องการให้ประชาชนประหยัดเวลาในการเดินทางจากกรุงเทพฯไปนครราชสีมา ประมาณ 1.5-2 ชั่วโมง แต่สิ่งที่ตามมาอีกมากกกว่านี้ คือการสร้างมอเตอร์เวย์เพิ่มเส้นพระราม 2-เอกชัย ซึ่งจะใช้งบประมาณของกองทุนมอเตอร์เวย์ ซึ่งมีรายได้ประมาณ 1 หมื่นล้านบาท โดยจะใช้ระยะเวลาในการก่อสร้าง 3 ปี

ส่วนอีกเส้นทาง คือมอเตอร์เวย์ นครปฐม-ชะอำ ระยะทาง 109 กิโลเมตร คาดว่า จะก่อสร้างได้ในกลางปี 2564 เพราะตอนนี้ยังติดปัญหาที่ประชาชนอยากให้เข้าไปดูเรื่องแนวทางก่อสร้าง เพราะว่ามีหลายด้านอาจทำให้พี่น้องประชาชนมีปัญหา คิดว่าหลังจากนี้ ต้องเข้าไปรับฟังความคิดเห็นอีกครั้ง คาดจะเปิดบริการในปี 2569 วงเงินลงทุน 79,006 ล้านบาท ขอยืนยันว่าผมไม่ได้เป็นรัฐมนตรีของพรรคภูมิใจไทยเพียงอย่างเดียว ผมเป็นรัฐมนตรีของคนไทยทั้งประเทศด้วย

นอกจากนี้ ยังได้มีการสร้างมอเตอร์เวย์ พัทยา-มาบตาพุด ระยะทาง 32 กิโลเมตร วงเงิน 16,855 ล้านบาท มีการทดลองเปิดแล้วเมื่อ 22 พฤษภาคมที่ผ่านมา และจะเปิดบริการเต็มรูปแบบภายในเดือนกันยายนนี้ ซึ่งเส้นทางนี้เพื่อให้เชื่อมต่อกับสนามบินอู่ตะเภา สนับสนุนการพัฒนาในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี)

ส่วนเรื่องการยกระดับระบบรางสร้างมาตรฐานไทยสู่สากล แต่สิ่งที่เกิดขึ้นตอนนี้จะเห็นได้ว่าการรถไฟฟ้าเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีศักยภาพ และต้องดึงศักยภาพออกมา ผมพูดกับข้าราชการกระทรวงเสมอว่า เรามี 3 พี่น้องที่ไม่ค่อยแข็งแรง ประกอบด้วย 1.การบินไทย เชื่อกันว่าจะกลับมาแข็งแรงได้ 2.การรถไฟแห่งประเทศไทย เชื่อว่าจะกลับมาได้เช่นกัน ตอนนี้มีการปรับเปลี่ยนบอร์ดการรถไฟโดยให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกเป็นประธานบอร์ด เพื่อเข้าไปช่วยดูรูปแบบและการดำเนินการ มองว่าตอนนี้ยังใช้ระบบรางอย่างไม่เต็มประสิทธิภาพ และยังมีข้อจำกัดเรื่องการขาดทุนสะสม สิ่งเหล่านี้จะแก้ไขได้ต้องทลายข้อจำกัด ได้สั่งให้การรถไฟไปดูว่าการใช้รางมีกี่เปอร์เซ็นต์ เหลือกี่เปอร์เซ็นต์ โดยให้ไปประสานงานกับสหภาพการรถไฟฯ บริหารจัดการได้อย่างไร แต่หากเกินความสามารถอาจจะต้องให้ภาคเอกชนเข้ามาช่วย ในลักษณะการลงทุนรัฐร่วมเอกชน (พีพีพี) ซึ่งมองว่าการพัฒนาระบบรางเป็นรถไฟทางคู่ จะช่วยเพิ่มการขนส่งทางรางได้ และยังสามารถช่วยลดการขนส่งทางบก รวมถึงช่วยลดค่าขนส่งให้กับผู้ประกอบการได้อีกด้วย

การพัฒนาเรื่องนี้ได้แบ่งเป็นแนวตั้ง จากเหนือ-ใต้ มี 3 แนว คือ เชียงราย-บางบัวทอง มอเตอร์เวย์สายตะวันตกหมายเลข 9 แล้วก็วิ่งไปถึงภาคใต้ เชื่อมต่อกับมาเลเซียที่ อ.สะเตาะ แนวที่ 2 จากหนองคาย ซึ่งมีแนวรถไฟเริ่มจากกรุงเทพฯ-โคราช ขึ้นไป นำแนวนี้นำมาต่อมอเตอร์เวย์ควบคู่ด้วย แต่จะต่อไปที่แหลมฉบัง

ส่วนอีกแนวตอนนี้มีการทำสะพานที่บึงกาฬเชื่อมไปฝั่งลาวก็จะต่อจากแนวนั้นไปที่ สุนทรไปสู่กัมพูชา

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,550	Section: First Section/-			
	วันที่: ศุกร์ 24 กรกฎาคม 2563			
	ปีที่: 43	ฉบับที่: 15475	หน้า: 1(บนขวา), 2, 7	คลิป: สีสี่
	Col.Inch: 259.46	Ad Value: 402,163	PRValue (x3): 1,206,489	
	หัวข้อข่าว: ปลุกลงทุนฟื้นเศรษฐกิจ เดินหน้าฝ่าวิกฤต'โควิด'			

สำหรับแนวขวาง ตะวันตก-ตะวันออกจะมีแนวจากจังหวัดตากวิ่งไปนครพนม โดยจะต้องเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านด้วย อีกแนวจากกาญจนบุรีผ่านนครราชสีมาไปอุบลราชธานี ขณะที่อีกแนวจากกาญจนบุรีเหมือนกันแต่ไปแหลมฉบัง-สระแก้ว-ปวยเล็ด แนวที่สำคัญทางภาคใต้มี 2 แนว คือ ชุมพร-ระนอง ซึ่งแนวตรงนี้พุดง่าย ๆ เป็นแลนด์บริดจ์

ส่วนหนึ่งในการพัฒนามาสเตอร์แพลน เช่น รถไฟฟ้าที่กำลังทำ คือสายส้มตะวันออก (บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยส่วน) ส่วนตะวันตกขณะนี้ รฟม.ได้เปิดขายซองแล้ว ก็กำลังดำเนินการอยู่ ตามแผนคาดว่าจะภายในปี 2568 จะได้ให้บริการ ส่วนสายที่มีปัญหา คือรถไฟฟ้าสายสีแดง สร้างมาตั้งแต่ปี 2555 ใช้เงินขององค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (ไจก้า) งบประมาณ 5.5 หมื่นล้านบาท ปัจจุบันงบประมาณขยายเป็น 9.3 หมื่นล้านบาทแล้ว แล้วจะขอขยายวงเงินอีก 10,345 ล้านบาท เพื่อให้โครงการดำเนินการแล้วเสร็จ แต่งบประมาณจากไจก้าให้มาเพียง 9.3 หมื่นล้านบาท ต้องมาใช้งบประมาณประจำปีแทน แต่จะเห็นได้ว่าจากข้อจำกัดจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้รัฐบาลต้องนำเงินมาใช้ในการแก้ไขปัญหาโควิด ซึ่งเงินกู้ขณะนี้ใช้ไป 48% จากเพดานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 60% แต่ไม่อยากให้ติดกังวล หากมีความจำเป็นก็สามารถใช้เกินเพดานที่กำหนดไว้ได้ ซึ่งอาจจะต้องมีการดำเนินการแบบรัฐร่วมเอกชน

ในส่วนของการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ จะพัฒนาเขตเศรษฐกิจภาคใต้ เมื่อก่อนเคยได้ยินแต่การสร้างโลจิสติกส์ทางน้ำ คือคลองคอคอดกระหรือคลองไทย ซึ่งจากการศึกษาพบว่าระดับน้ำไม่เท่ากัน ฝั่งอันดามันสูงกว่าอ่าวไทย 1 เมตร การทำคลองที่ต้องทำคือ จุดพักเรือเพื่อยกระดับน้ำหรือลดระดับน้ำ ในขณะที่เรือแล่นมา วันนั้นคนเดินทางไปมะละกา หากมาทางฝั่งอ่าวไทย ชุมพร สามารถทำท่าเรือน้ำลึกชุมพร เรามีแลนด์บริดจ์รถไฟทางคู่ไป มีมอเตอร์เวย์ข้ามไปฝั่งระนองได้ ประหยัดเวลาได้น้อยที่สุด 2 วันขึ้นไป แต่โจทย์ที่ต้องทำคือ ท่าเรือกับรถไฟ ต้องมีการบริหารจัดการที่ต้องเร็วขึ้นอีกด้วย โครงการนี้นายกฯให้งบประมาณมาศึกษาเรื่องท่าเรือน้ำลึก โดยอยู่ระหว่างที่สำนักงบประมาณพิจารณา เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีประมาณ 75 ล้านบาท คิดว่าจะใช้วิธีรัฐลงทุนร่วมเอกชน ตรงนี้เกิดขึ้นเมื่อไรประเทศไทยจะเปลี่ยนไปมหาศาล

นอกจากนี้ ในเรื่องของการลงทุนหลายคนสงสัยว่าอีอีซีจะเกิดจริงไหม เพราะมีนักลงทุนของญี่ปุ่นก่อนหน้านี้มีการลดการลงทุนในประเทศไทย แต่ตอนนี้กำลังกลับมา มองว่าตอนนี้ต้องดึงศักยภาพของประเทศออกมาเพื่อดึงดูดให้นักลงทุนกลับมาเข้ามาอีกครั้ง แต่นายกฯไม่ได้ส่งเสริมเฉพาะต่างชาติ สำหรับคนไทยนายกฯก็สนับสนุนให้มีการลงทุนเช่นเดียวกัน ส่วนหนึ่งคือโครงการรถไฟความเร็วสูงที่เชื่อมต่อ 3 สนามบิน การส่งมอบพื้นที่ให้เป็นไปตามแผนและให้บริการในปี 2568 รวมถึงเมืองการบินอยู่ตะกั่วป่าต่อไปยังสนามบิน และยังมีท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 คาดว่าจะมีการเสนอราคาต่อคณะกรรมการอีอีซีภายในเดือนกรกฎาคมนี้จะสร้างความเชื่อมั่นแก่นักลงทุนในประเทศต่างๆ และคนไทยได้

ส่วนเรื่องการสร้างท่าเรือน้ำลึกได้วางแผนการศึกษาและการพัฒนาในพื้นที่เชื่อมต่ออันดามัน-อ่าวไทย (จ.ชุมพร-จ.ระนอง) รูปแบบการพัฒนาท่าเรือที่มีอยู่เดิมหรือสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ในสิ่งคปรีได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องโดยคำนึงถึงการอนุรักษ์และบูรณาการให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ด้านการบริหารงานทางอากาศ หน่วยงานที่มีกำลังที่สุดตอนนี้คือ ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) ขณะนี้มีแผนจะพัฒนาศักยภาพจากเดิมกระทรวงคมนาคมได้วางเป้าหมายการรองรับผู้โดยสารทั้งในประเทศและต่างประเทศ ประมาณ 150 ล้านคนต่อปี ซึ่งทอท.ก็ได้รับนโยบายและไปดำเนินการ อย่างที่เห็นคือ ปัจจุบันไทยมีสนามบินหลัก 2 แห่ง คือ สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งทั้ง 2 แห่งยังมีพื้นที่สามารถขยายพื้นที่ไปได้ โดยทางทอท.ได้เสนอมาสเตอร์แพลนที่มีหลายฝ่ายมองว่า ทำไม่ได้พัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิตามมาสเตอร์แพลน ซึ่งเรื่องนี้อยากให้ทุกฝ่ายเข้าใจว่ามาสเตอร์แพลนมีการปรับปรุงทุก 4-5 ปี จะมีการปรับปรุง 1 ครั้ง แต่หลายฝ่ายมองว่า อาคารผู้โดยสารหรือเทอร์มินอลในทิศตะวันออก ทำไม่ถึงไม่ดำเนินการ ซึ่งทาง ทอท.มองว่าหากสร้างจะทำให้ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารลดลงทันที ระหว่างก่อสร้างก็อาจจะเกิดปัญหาได้ ทอท.จึงเสนอให้แยกออกมาสร้างด้านทิศตะวันออก และยืนยันว่าคนละส่วนกับที่กรมทางหลวงต้องมาเสียงบประมาณในการสร้างมอเตอร์เวย์ และไม่ทำให้การก่อสร้างรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบิน

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,550	Section: First Section/-		
	วันที่: ศุกร์ 24 กรกฎาคม 2563		
	ปีที่: 43	ฉบับที่: 15475	หน้า: 1(บนขวา), 2, 7
	Col.Inch: 259.46	Ad Value: 402,163	PRValue (x3): 1,206,489
หวัข้อข่าว: คลิป: สี่สี่			
หวัข้อข่าว: ปลุกลงทุนฟื้นเศรษฐกิจ เดินหน้าฝ่าวิกฤต'โควิด'			

แพงขึ้น เนื่องจากการกำหนดราคาไว้เรียบร้อยแล้ว จำนวน 1.5 แสนล้านบาท ซึ่งในส่วนนี้ก็ได้มีการอธิบายให้ทุกฝ่ายเข้าใจเรียบร้อยแล้ว มองว่าถ้าทำได้ต้องตัดสินใจและอธิบายได้ทุกอย่างก็จะเดินหน้าต่อ

หลังจากนี้ จะมีการก่อสร้างรันเวย์ที่ 3 ได้มีการประกวดราคาเรียบร้อยแล้ว เพราะว่าปัจจุบันมี 2 รันเวย์ทำให้ประสิทธิภาพที่จะให้เครื่องบินลงจอดได้น้อยลง แต่หากมี 3 รันเวย์ ยังสามารถสลับซ่อมบำรุงได้ ส่วนสนามบินดอนเมือง ยังมีบางส่วนติดการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) แต่จากการศึกษาเบื้องต้นสามารถให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) พิจารณาได้ ถ้าไม่มีผลกระทบออกไปนอกพื้นที่ก็สามารถดำเนินการได้ สำหรับอุตะภาเป็นอีกสนามบินที่ช่วยรองรับรับผู้โดยสารได้กว่า 60 ล้านคนต่อปี มองว่าในเรื่องของการพัฒนาสนามบินจึงเป็นเรื่องที่สำคัญ เพราะรายได้หลักของประเทศมาจากภาคการท่องเที่ยว มาจากทางอากาศกว่า 80% แต่หากทางอากาศของไทยไม่เป็นประตูที่ใหญ่พอก็ไม่มีโอกาสที่จะได้รายได้จากการท่องเที่ยว ส่วนกรมท่าอากาศยาน (ทย.) มีสนามบินภูมิภาคที่ดูแลกว่า 29 แห่ง ต้องมาดูแลทั้งการใช้งบประมาณปกติของกรมมีเท่าไร ไม่อยากให้แบกภาระมาก อยากให้มีการหารือกับ ทอท.ให้เข้ามาบริหารแล้วรับรายได้ร่วมกัน ซึ่งจากการพูดคุยพบว่ามีบางสนามบินที่จะเป็นสนามบินที่รองรับนักท่องเที่ยวต่างชาติได้ อาทิ กระบี่ อุดรธานี และบุรีรัมย์ เป็นต้น ส่วนที่เหลืออีกกว่า 20 แห่ง ต้องดูว่าจะสามารถพัฒนาอย่างไรต่อไป

นอกจากนี้ ยังได้มีโครงการที่กระทรวงคมนาคมร่วมกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ในการช่วยเกษตรกรชาวสวนยางโดยการนำยางพารามาแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ความปลอดภัยด้านคมนาคม อาทิ แผ่นยางธรรมชาติครอบกำแพงคอนกรีต กรวย และแบบริเออร์ เป็นต้น เพื่อลดอุบัติเหตุทางท้องถนนโดยได้ร่วมศึกษากับมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ เพิ่มการรองรับจากเดิมที่รองรับได้เพียง 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยแบบริเออร์ไม่ระเบิด และลดการพุ่งข้ามเลนเมื่อรถเกิดอุบัติเหตุ โดยได้รับการยืนยันจากสถาบันที่ประเทศเกาหลีได้ว่า แบบริเออร์ดังกล่าวนั้นมีประสิทธิภาพทนทานต่อการเกิดอุบัติเหตุจริง ขณะเดียวกันรวมเกษตรกรจะมีรายได้เพิ่มขึ้นอีกด้วย และจะเป็นไปตามนโยบายของนายกรัฐมนตรี ที่ต้องการให้หน่วยงานรัฐมีการใช้จ่ายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 1 ล้านต้น ภายใน 3 ปี หรือระหว่างปี 2563-2565 ซึ่งจะช่วยให้ราคามีเสถียรภาพมากขึ้น ด้วยการใช้อิทธิการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตให้กลับกลุ่มสหกรณ์ชาวสวนยางผลิต และกระทรวงคมนาคมจะเป็นผู้รับซื้อผลผลิตไม่มีพ่อค้าคนกลาง เงินจะถึงเกษตรกรโดยตรงทุกบาททุกสตางค์

คาดว่าเกษตรกรจะได้เงินจากโครงการดังกล่าวประมาณ 8 หมื่นล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบการก่อสร้างเกาะกลางถนนของกรมทางหลวง การนำยางพารามาทำแบบริเออร์ถือว่ามีความคุ้มค่าและมีคุณภาพ คาดว่าในช่วงเดือนสิงหาคมนี้นายกรัฐมนตรีจะนำโครงการนี้ขึ้นมาพิจารณา

