

แบบสอบถามความคิดเห็น วารสารเศรษฐกิจและสังคม

1. ท่านสังกัดหน่วยงานประเภทใด

☐ ภาครัฐ

☐ ภาคเอกชน

☐ ห้างสมุด

☐ สื่อมวลชน

☐ ประชาชนทั่วไป

☐ อื่นๆ (ระบุ).....

2. ท่านเห็นว่าวารสารเศรษฐกิจและสังคมสามารถสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ท่านในเรื่องใดมากที่สุด

การสร้างความรู้ความเข้าใจ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
2.1 นโยบาย แนวคิด ทิศทางการพัฒนาประเทศ	☐	☐	☐	☐	☐
2.2 การดำเนินงานตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	☐	☐	☐	☐	☐
2.3 การเรียนรู้แนวคิด ทศนคติของผู้ให้สัมภาษณ์โดยรวม	☐	☐	☐	☐	☐
2.4 ผลการดำเนินงานของ สศช.	☐	☐	☐	☐	☐

3. ท่านเห็นว่าคุณภาพของวารสารเศรษฐกิจและสังคมในรอบ 1 ปีที่ผ่านมาเป็นอย่างไร

คุณภาพงาน	ดีมาก	ดี	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
3.1 เนื้อหาสาระโดยรวม	☐	☐	☐	☐	☐
3.2 บทสัมภาษณ์ต่างๆ	☐	☐	☐	☐	☐
3.3 บทความเด่นในฉบับ	☐	☐	☐	☐	☐
3.4 เรียนรู้ประสบการณ์	☐	☐	☐	☐	☐
3.5 เจาะลึกแผนฯ 9	☐	☐	☐	☐	☐
3.6 มติบัตรสภาพัฒนา	☐	☐	☐	☐	☐
3.7 หมุนตามโลก	☐	☐	☐	☐	☐
3.8 หลากหลายเรื่องราวจากเลขาธิการสภาพัฒนา	☐	☐	☐	☐	☐
3.9 รูปเล่มและรูปแบบการจัดวางภายในเล่ม	☐	☐	☐	☐	☐
3.10 การใช้ภาษา	☐	☐	☐	☐	☐

4. ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา ท่านได้นำความรู้จากวารสารเศรษฐกิจและสังคมไปใช้ประโยชน์มากน้อยเพียงใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ ไม่ได้ใช้ประโยชน์อะไรเลย

☐ ใช้อ้างอิงในการพูด อภิปราย การเขียนรายงาน

☐ มอบให้ห้องสมุดไว้ใช้อ้างอิง ศึกษาต่อไป

บทความของตนเองบ้าง

☐ ให้บุคคลอื่นได้ใช้อ้างอิง ศึกษาต่อไป

☐ เก็บไว้ใช้อ้างอิง ศึกษาของตนเอง

☐ อื่นๆ (ระบุ).....

5. ถ้าวารสารเศรษฐกิจและสังคมจะให้มีการบริจาคเงินสมทบการจัดพิมพ์วารสารหรือสมัครเป็นสมาชิกเสียเงิน ท่านจะยินดีหรือไม่

☐ ไม่ยินดี

☐ ยินดี

6. ท่านเห็นว่าวารสารเศรษฐกิจและสังคมควรปรับปรุงในเรื่องใดบ้าง

6.1

6.2

6.3



ขอขอบคุณที่กรุณาให้ความคิดเห็นอันมีค่าต่อวารสารฯ

กรุณาส่ง

บรรณาธิการบริหารวารสารเศรษฐกิจและสังคม

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

962 ถนนกรุงเกษม เขตป้อมปราบฯ

กรุงเทพฯ 10100

โทรสาร 0-2282-2559 , 0-2281-6635

การพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินและพื้นที่บริเวณต่อเนื่องตามแนวคิด “มอง เอลิเซ่”

เมื่อพูดถึง “ถนนราชดำเนิน”

น้อยคนนักที่ไม่รู้จักหรือไม่เคยเดินทางผ่านถนนสายนี้ เนื่องจากเป็นถนนที่จะนำพาท่านทั้งหลายไปยังวัดพระศรีรัตนศาสดารามหรือวัดพระแก้ว พระบรมมหาราชวัง และท้องสนามหลวง

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชดำริให้ก่อสร้างถนนราชดำเนินขึ้น เพื่อแสดงออกถึงสถานะของนครหลวง ที่ควรจะมีอารยธรรมทางวัตถุทัดเทียมนานาชาติอารยประเทศ ในสมัยนั้นใคร ๆ ก็แปลกใจว่าทำไมทรงให้สร้างถนนขนาดใหญ่นี้ เพราะประเทศไทยไม่ได้มีรถมากมาย ซึ่งกล่าวได้ว่าพระองค์ทรงมองการณ์ไกลเป็นอย่างมาก นับเป็นพระมหากษัตริย์คุณต่อประชาชนชาวไทยในขณะนั้นนับเนื่องมาจนถึงปัจจุบันเป็นอย่างยิ่ง เพราะถือได้ว่าเส้นทางนี้ เป็นเส้นทางที่แสดงถึงความเจริญเติบโตของกรุงรัตนโกสินทร์ที่ต่อเนื่องด้วยประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม ที่เชื่อมโยงมาตั้งแต่เมื่อครั้งตั้งกรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานีสืบมาจนปัจจุบัน

โดยถนนราชดำเนินและพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง ทั้งถนนราชดำเนินใน ถนนราชดำเนินกลาง และถนนราชดำเนินนอก



เป็นแกนเส้นทางการคมนาคมและกิจกรรมการประกอบธุรกิจหลายอย่าง อีกทั้งอาคารสถานที่ที่ตั้งอยู่สองข้างทางก็มีศิลปวัฒนธรรมที่แสดงถึงความเชื่อมโยงกับอารยธรรมนานาชาติ อาทิ พระที่นั่งอนันตสมาคม ทำเนียบรัฐบาล วังปารุสกวัน ซึ่งมีแบบอย่างสถาปัตยกรรมคล้ายในยุโรป นอกจากนี้ สองข้างทางยังเป็นที่ตั้งของโบราณสถานที่สำคัญๆ เช่น พระบรมมหาราชวัง วัดพระศรีรัตนศาสดาราม อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย และศาลเจ้าพ่อหลักเมือง เป็นต้น

ปัจจุบัน การขยายตัวของกรุงเทพมหานคร ก่อให้เกิดความคับคั่งของยานพาหนะ จนกระทั่งบริเวณพื้นที่ถนนราชดำเนินได้รับผลกระทบ ทั้งด้านการจราจรและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ยังไม่เป็นระเบียบการจัดการบริการพื้นฐาน ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวก และพื้นที่สำหรับการที่มีอยู่ยังไม่เพียงพอ และมีธุรกิจที่ไม่เหมาะสมต่อภาพลักษณ์ของแหล่งประวัติศาสตร์ศิลปวัฒนธรรมไทย ขาดแผนผังแม่บทการพัฒนาในภาพรวม จึงทำให้สภาวะแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไปอย่างไม่สมดุล

สภาพัฒน์ในฐานะที่ดูแลการพัฒนาพื้นที่ จึงเห็นว่า ควรจะมีการพัฒนาถนนราชดำเนินและพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง โดยคงสภาพความเป็นถนนสำคัญที่ต้องใช้รับแขกบ้านแขกเมือง การสนับสนุนการท่องเที่ยว และมีประวัติศาสตร์ที่เกี่ยวพันกับถนนสายนี้หลายเหตุการณ์ รวมทั้งดึกที่อยู่บริเวณนี้ยังไม่ได้ถูกใช้งานอย่างคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ หากมีการพัฒนาขึ้นก็จะเกิดมูลค่าเพิ่ม อันนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของจีดีพีด้วย นอกจากนี้ เรายังมองไปถึงเรื่องชุมชนที่อยู่ในละแวกใกล้เคียงและการคมนาคมด้วย ซึ่งการพัฒนาถนนราชดำเนินและพื้นที่บริเวณต่อเนื่องจึงเป็นการพัฒนาแบบผสมผสานให้กลมกลืนกันไป มิใช่เน้นไปที่ด้านใดด้านหนึ่งเท่านั้น

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาฟื้นฟูบูรณะพื้นที่ให้เหมาะสมต่อศักยภาพ

และเอื้ออำนวยต่อคุณค่าและวิถีชีวิตของชุมชนไทย มีการอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมควบคู่ไปกับการจัดให้มีระบบระเบียบที่ดี พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ธุรกิจที่มีมาตรฐานเข้ามาดำเนินกิจกรรมในพื้นที่มากขึ้น

คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2544 มอบหมายให้สภาพัฒน์จัดทำโครงการวางแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินและพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง เพื่อเป็นการสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจโดยรวมและกระตุ้นเศรษฐกิจให้สามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มศักยภาพของพื้นที่

สภาพัฒน์ได้จัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาเข้ามาดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินและบริเวณต่อเนื่อง ในพื้นที่เขตพระนคร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย และเขตดุสิต โดยเน้นการพัฒนาบริเวณสองฝั่งถนนราชดำเนินกลาง ด้านละ 1.5 กิโลเมตร เป็นพื้นที่หลัก และมีวิสัยทัศน์การพัฒนาว่า “ดำรงไว้ซึ่งความเป็นถนนพระราชพิธี รัฐพิธี และประชาธิปไตย เป็นสื่อแสดงถึงการเชื่อมต่อประวัติศาสตร์แห่งพระราชวงศ์จักรี เป็นเส้นทางสำคัญด้านคมนาคมทางบกของกรุงเทพมหานคร ที่นำไปสู่ความเป็นเมืองน่าอยู่ และชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน เป็นถนนสายหลักที่แสดงถึงวิถีชีวิตของคนเมืองและถนนที่เน้นการวางแผนพัฒนาอย่างมีระบบ สอดคล้องกับแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง”

หลักการทำงานในการพัฒนา ยึดหลักของความผสมผสานบูรณาการสิ่งต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับถนนราชดำเนินเข้ามาอยู่รวมกัน ดังจะเห็นได้จาก “มอง เอลิเซ่” ใน



ประเทศฝรั่งเศส ที่เป็นถนนที่มีชีวิตชีวาสามารถมาเดินได้ทั้งกลางวันและกลางคืน ไม่ใช่กลางวันมาดูของแล้วกลางคืนเจียบบมด ดังนั้น สิ่งที่จะเกิดกับถนนราชดำเนินคือ มีแสงสี พร้อมๆ กับต้องดึงดูดคนให้อยู่ในละแวกนั้นให้เข้ามามีส่วนร่วมด้วย

ด้านการจัดวางแผนผังแม่บทพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินฯ จะเน้นความเป็นเอกลักษณ์ที่ผสมผสานความเป็นไทยและสากล โดยแสดงถึงความเจริญรุ่งเรืองตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน และสืบทอดต่อไปในอนาคตได้อย่างยั่งยืน ให้เป็นที่ประจักษ์ว่าเป็นแหล่งอารยธรรมที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก จึงต้องดำเนินการใน 5 ด้าน ประกอบด้วย

การปรับปรุงฟื้นฟูสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เน้นการพัฒนาภูมิทัศน์เพื่อให้เกิดความสวยงามและมีความร่มรื่นโดยการขยายทางเดินเท้าเพิ่มขึ้น และปลูกต้นไม้เป็นแนวกันระหว่างถนนกับทางเท้า การส่งเสริมลักษณะเด่นตามจุดที่สำคัญๆ เช่น พระบรมมหาราชวัง ลานพระบรมรูปทรงม้า อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย การฟื้นฟู

และพัฒนาอาคารสถานที่สำคัญๆ เช่น คลองหลอดเหนือ คลองหลอดใต้ โดยจัดเป็นทางเดินริมน้ำ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำและพัฒนาชุมชนริมน้ำ และการปรับปรุงและสร้างทางเดินเท้าเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ โดยการสร้างอุโมงค์ทางเดินเท้าลอดใต้ถนนราชดำเนิน และจัดพื้นที่จอดรถให้สามารถรองรับรถได้ประมาณ 3,300 คัน

การปรับปรุงและพัฒนาชุมชนให้น่าอยู่ โดยการพัฒนาต่อยอดจากฐานของชุมชนเดิมด้วยการสร้างศักยภาพด้านการท่องเที่ยวจากภูมิปัญญาที่มีอยู่ในชุมชนต่างๆ เช่น การทำบาตรพระ สมุนไพรไทย ขนม และสังฆภัณฑ์ การเปิดพื้นที่และเส้นทางท่องเที่ยวใหม่ ที่เน้นการปรับปรุงพัฒนาชุมชนโดยให้ประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วม อาทิ การอนุรักษ์บ้านโบราณบริเวณชุมชนหลังโบสถ์พราหมณ์ และบ้านไม้สัก 100 ปี ตรอกติดดิน ตลอดจนสนับสนุนและส่งเสริมให้มีศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ศูนย์สุขภาพ ลานกีฬา และการรวมกลุ่มจัดตั้งสหกรณ์ในแต่ละชุมชน



การอนุรักษ์สถาปัตยกรรม ศิลปกรรม โบราณสถาน และ ศาสนาสถาน อนุรักษ์และปรับปรุงเพื่อรักษาเอกลักษณ์เดิมให้คงอยู่ เช่น อาคารริมถนนราชดำเนินกลางทั้ง 2 ฝั่งถนน โดยให้คงสภาพด้านหน้าอาคารซึ่งเป็นสถาปัตยกรรมแบบนีโอคลาสสิกที่สร้างขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2480 ส่วนภายในอาคารปรับปรุงให้มีสภาพที่สามารถรองรับกิจกรรมต่างๆ ที่สนับสนุนการอนุรักษ์และพัฒนาการท่องเที่ยว

การพัฒนาผสมผสานธุรกิจ การท่องเที่ยว เน้นการปรับปรุงพัฒนาพื้นที่โครงการให้เกิดเมืองที่มีชีวิตชีวา (Living City) ที่มีการท่องเที่ยวทั้งกลางวันและกลางคืน ส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจขนาดย่อมที่จะสร้างรายได้ให้แก่ชุมชนในพื้นที่สร้างกิจกรรมธุรกิจระดับนานาชาติและการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน เช่น บุหงารำไป และดอกไม้ประดิษฐ์ของชุมชนวัดใหม่อมตรส การแสดงดนตรี นาฏศิลป์ เป็นต้น การปรับปรุงอาคารริมถนนราชดำเนินกลาง



เป็นถนนคนเดินเพื่อการจับจ่าย มีสี่ล้อ มีชีวิตชีวา และเป็นเส้นทางเชื่อมโยงเข้าสู่ชุมชนต่างๆ

การจัดระเบียบการใช้ที่ดิน และอาคาร โดยการจัดการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับผังเมืองรวมของกรุงเทพฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ตลอดจนสภาพแวดล้อมของชุมชนในโครงการ การจัดระบบคมนาคมขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำ ซึ่งรวมถึงเส้นทางเดินเท้าและทางจักรยาน โดยได้กำหนดให้เป็นย่านต่างๆ 6 ย่าน ได้แก่ ย่านศิลปะและวัฒนธรรม ย่านวัฒนธรรมไทย ย่านการศึกษาและสันติภาพ การที่ทันสมัย ย่านแสดงสินค้าส่งออกและนำเข้า ย่านร้านอาหารไทย และย่านร้านค้าปลอดภาษี

การดำเนินงานปรับปรุงพื้นที่ถนนราชดำเนินกลาง เป็นโครงการเร่งด่วนลำดับแรกของการพัฒนาตามแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินฯ คาดว่าจะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน

ระยะเวลา 5 ปี โดยใช้งบในการปรับปรุงทั้งสิ้นประมาณ 7,000 ล้านบาท โดยการลงทุนของภาครัฐจะใช้ประมาณ 500 กว่าล้านบาท ซึ่งจะเป็นการพัฒนาในส่วนที่เป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ ได้แก่ การก่อสร้างทางเดินลอดใต้ดิน

สำหรับการบริหารงานนั้น เนื่องจากโครงการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินฯ เป็นโครงการใหญ่ที่เกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ทั้งคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า กรุงเทพมหานคร สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ และหน่วยงานอื่นๆ รวมแล้วเป็น 10 หน่วยงาน จึงต้องมีกลไกขึ้นมาดูแลในลักษณะของคณะกรรมการขึ้นมาชุดหนึ่ง เพื่อการบริหารพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินเป็นการเฉพาะ ให้เป็นไปตามแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินฯ

ขณะนี้ ครม. มีมติเห็นชอบกับโครงการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินฯ แล้ว จึงเป็นที่คาดหวังว่าอีก 5 ปีข้างหน้า ถนนราชดำเนินและพื้นที่บริเวณต่อเนื่องจะเป็นถนนที่มีชีวิตชีวา เช่นเดียวกับ เมือง เอลิเซของประเทศฝรั่งเศส อันเป็นการแสดงให้เห็นถึงความเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยที่มีความศิวิไลซ์เฉกเช่นนานาอารยประเทศ มีคุณค่าเชิงประวัติศาสตร์ด้านสถาปัตยกรรม วิถีชีวิต ประเพณีวัฒนธรรม และสีสันของความเป็นชุมชนเก่าที่ผสมผสานกันอย่างลงตัว อันเป็นเอกลักษณ์ของประเทศซึ่งจะเป็นประตูไปสู่มรดกโลกของกรุงรัตนโกสินทร์ต่อไป

ความสำเร็จของสายการบินประหยัดในยุโรป¹

สายการบินประหยัดกำลังกลายเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญในการพลิกโฉมตลาดการบินภายในยุโรป มีการคาดคะเนว่าสัดส่วนของผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินประหยัดในเส้นทางการบินระหว่างประเทศภายในยุโรป (intra-European route) จะเพิ่มขึ้นจาก 9 % ในปี 2543 เป็น 28% ในปี 2553

จุดเริ่มต้นของแนวคิดสายการบินประหยัดในยุโรปได้เริ่มขึ้นประมาณต้นปี 2533 โดยสายการบิน Ryanair ซึ่งเป็นสายการบินที่มีกำเนิดจากประเทศไอร์แลนด์ อย่างไรก็ตาม ตัวแปรสำคัญที่ทำให้สายการบินประหยัดขยายตัวอย่างรวดเร็วคือการผ่อนคลายกฎระเบียบการบิน (airlines deregulation) โดยสหภาพยุโรปในปี 2540 ทั้งนี้ สายการบินประหยัดส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นภายหลังปี 2540 มีฐานการบินสำคัญในท่าอากาศยาน Stansted และ Luton ซึ่งเป็นสนามบินรองในประเทศอังกฤษ (สนามบินหลักในประเทศอังกฤษ คือ สนามบิน Heathrow กรุงลอนดอน)

ข้อได้เปรียบที่สำคัญของสายการบินประหยัดในการต่อสู้กับสายการบินหลักๆ คือ ค่าโดยสารที่มีราคาต่ำกว่าสายการบินปกติในปัจจุบันมีผู้โดยสารที่สามารถบินจาก Luton (ประเทศอังกฤษ) ไปยัง นีซ (ประเทศฝรั่งเศส) โดยสายการบิน EasyJet (สายการบินประหยัดที่มีต้นกำเนิดในอังกฤษ และเป็นหนึ่งในสายการบินประหยัดที่ประสบความสำเร็จมากที่สุดภายในยุโรป) ใน



ราคาเพียง 20 ปอนด์ ค่าโดยสารโดยเฉลี่ยในทุกเส้นทางของสายการบิน EasyJet อยู่ที่ 48.70 ปอนด์ ในขณะที่ค่าโดยสารของสายการบินปกติมีราคา 200 ปอนด์ คำถามที่อยู่ในใจหลายๆ คนคือ สายการบินประหยัดเหล่านี้ทำได้อย่างไร

กลยุทธ์ของสายการบินประหยัด

การดำเนินธุรกิจของสายการบินประหยัดตั้งอยู่บนพื้นฐานที่ว่าผู้โดยสารจะใช้บริการสายการบินมากขึ้น และถึขึ้นถ้าค่าโดยสารอยู่ในระดับที่สามารถจ่ายได้ดังนั้นเป้าหมายหลักของสายการบินประเภทนี้คือทำให้การโดยสารโดยเครื่องบินเป็นไปอย่างเรียบง่ายที่สุด สะดวกที่สุด และกลายเป็นรูปแบบของการขนส่งที่ไม่มีราคาแพง สายการบินประหยัดนำเสนอค่าโดยสารใน

ราคาที่ต่ำโดยกำจัดความยุ่งยาก หรือการบริการแบบหรูหราในแบบของสายการบินปกติออก กลยุทธ์ที่สำคัญหลักๆ ของสายการบินต่ำสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

● **สายการบินที่ไร้ตัวโดยสาร** การไม่มีตัวโดยสารทำให้ลดการสร้างควมวุ่นวายให้กับผู้โดยสารเพราะไม่ต้องคอยกังวลเก็บรักษาตัว และเป็นการประหยัดต้นทุนให้กับสายการบินในการลดค่าใช้จ่ายของกระดาษ ค่าพิมพ์ และการแจกจ่ายตัว

● **นโยบายที่ไม่เสิร์ฟอาหารบนเครื่อง** สายการบินประหยัดในยุโรปส่วนใหญ่ทำการบินในระยะสั้นๆ ซึ่งเป็นเส้นทาง 1 ภายในทวีปเท่านั้น ดังนั้น จากการสำรวจผู้โดยสารส่วนใหญ่ต่างลงความเห็นว่ายินยอมที่จะจ่ายเงินเพื่อซื้อของว่างเล็กๆ น้อยๆ เช่น ช็อกโกแลต กาแฟ หรือ ชา บนเครื่องบิน เพื่อที่จะได้ตัวโดยสารที่ราคาต่ำ

¹ รวบรวมจาก European Low Cost Airlines โดย บริษัทที่ปรึกษา Morgan Stanley และ Anatomy of a budget flight โดย หนังสือพิมพ์ The Guardian ฉบับวันที่ 20 ก.ค. 2546



● **การใช้เครื่องบินชนิดเดียวทุกเส้นทาง** การใช้เครื่องบินชนิดเดียวทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมนักบิน พนักงานต้อนรับ และช่างทางเทคนิค เนื่องจากพนักงานดังกล่าวต่างมีความคุ้นเคยกับการใช้ และบำรุงรักษาเครื่องบินชนิดเดิมอยู่แล้ว

● **การใช้บริการ internet หรือ call center ในการซื้อตั๋ว** สายการบินประหยัดส่วนใหญ่ใช้วิธีซื้อขายตั๋วทาง internet และ call center โดยผ่านเครดิตการ์ด ดังนั้น สายการบินประหยัดส่วนใหญ่จึงสามารถลดต้นทุนการบินโดยไม่ต้องจ่ายค่านายหน้าในการขายตั๋วให้กับบริษัททัวร์

● **การเลือกใช้สนามบินรอง** สายการบินประหยัดมักจะมีบินจากสนามบินรองซึ่งมีความคับคั่ง และค่าธรรมเนียมในการลงจอดน้อยกว่าสนามบินหลัก ทำให้เครื่องบินสามารถขึ้นลงได้อย่างตรงเวลา และยังสามารถลดค่าธรรมเนียมที่ต้องจ่ายเพิ่มในกรณีที่เครื่องบินเลื่อนเวลา

● **การเช็คอิน** โดยทั่วไปแล้วจะไม่มีค่าธรรมเนียมที่ขึ้นล่วงหน้า และไม่มีการ

จัดสรรที่นั่ง เมื่อผู้โดยสารได้รับบัตรผ่านขึ้นเครื่อง (boarding pass) ก็สามารถเลือกที่นั่งที่ว่างได้ตามใจชอบ ซึ่งนับว่าเป็นการประหยัดเวลาในการจองเครื่องบินในสนามบินได้มาก

ถึงแม้จะมีการลดค่าใช้จ่ายในหลายๆ ด้านแต่สายการบินประหยัดในยุโรปได้ให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการ และคุณภาพของเครื่องบินเป็นอย่างมาก ดังนั้น งบประมาณส่วนใหญ่ของสายการบินเหล่านี้จึงมุ่งเน้นไปยังการซื้อเครื่องบิน การสรรหานักบินที่มีประสบการณ์และเจ้าหน้าที่ภาคพื้นดินที่มีคุณสมบัติเหมาะสม ตลอดจนการบำรุงรักษาเครื่องบิน

ผลกระทบจากสายการบินประหยัดต่อธุรกิจการบินในยุโรป

การเติบโตของสายการบินประหยัดได้ทำให้สายการบินประจำชาติ (British Airways Air France และ Lufthansa) และเครื่องบินเช่าเหมาลำสูญเสียความได้เปรียบในตลาดเส้นทางการบินระยะสั้น

ภายในยุโรป (short-haul traffic) ซึ่งเป็นตลาดหลักของสายการบินประหยัด การสูญเสียความได้เปรียบในตลาดดังกล่าวทำให้สายการบินประจำชาติ ตลอดจนเครื่องบินเช่าเหมาลำทั้งในอังกฤษและเยอรมนีเริ่มเปิดตัวสายการบินประหยัดของตัวเอง และผ่อนคลายกฎระเบียบในการเดินทางของเส้นทางการดังกล่าว

นอกจากนี้ ความสำเร็จของสายการบินประหยัดยังนำมาซึ่งการพัฒนาเส้นทางการบินใหม่ๆ ระหว่างสนามบินรองภายในทวีปยุโรป โดยเน้นเส้นทางที่นำไปสู่แหล่งท่องเที่ยวมากกว่าเส้นทางระหว่างเมืองหลวงหรือระหว่างสนามบินหลักๆ ซึ่งทำให้สายการบินประจำชาติขนาดกลาง (Austrian และ Alitalia) ต้องทำการปรับกลยุทธ์โดยหันมาสร้างเครือข่ายการบินกับสายการบินยักษ์ใหญ่ (Austrian กับ Lufthansa และ Alitalia กับ Air France) เพื่อที่จะสามารถแข่งขันกับสายการบินประหยัดในตลาดเส้นทางการบินดังกล่าวได้

การเพิ่มการผลิตน้ำอุปโภคบริโภคของ การประปาส่วนภูมิภาคปี 2547

เป็นที่ตระหนักกันดีว่าน้ำเป็นปัจจัยสำคัญสำหรับการอุปโภคบริโภคอย่างยิ่ง ปัจจุบันการให้บริการน้ำประปาในพื้นที่ชนบททั่วประเทศยังไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชนที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและบางพื้นที่ยังไม่มีน้ำประปาใช้ ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวจำเป็นจะต้องเพิ่มการผลิตน้ำประปาเพื่อให้สามารถให้บริการแก่ประชาชนในชนบทได้อย่างทั่วถึง กระทรวงมหาดไทยจึงได้เสนอขออนุมัติดำเนินโครงการเพื่อการพัฒนาประจำปี 2547 ของการประปาส่วนภูมิภาค จำนวน 33 โครงการ ระยะเวลาดำเนินการ 3 ปี (2547-2549) วงเงินลงทุนประมาณ 2 พันล้านบาท ต่อคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

โครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบผลิต ระบบส่งและระบบจำหน่ายน้ำประปาในพื้นที่ประสบปัญหาให้สามารถรองรับการให้บริการน้ำประปาแก่ประชาชนในภูมิภาคได้เพิ่มขึ้นในอีก 10 ปีข้างหน้าอย่างพอเพียง รวมทั้งเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่บริการมีความเป็นอยู่ดีขึ้นและได้รับการอย่างทั่วถึง อันเป็นการตอบสนองต่อนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน โดยโครงการมีเป้าหมายเพิ่มกำลังการผลิตน้ำประปาใน 33 พื้นที่ทั่วประเทศ วางท่อจ่ายน้ำขนาดต่างๆ เปลี่ยนทดแทนท่อเก่า และวางท่อใหม่ในเขตจ่ายน้ำต่างๆ และพื้นที่ข้างเคียง ก่อสร้างและปรับปรุงระบบผลิต ก่อสร้างสระพักน้ำดิบและปรับปรุงของเดิม ปรับปรุงโรงสูบน้ำแรงต่ำ-แรงสูงและก่อสร้างเพิ่มเติม ก่อสร้างโรงเก็บจ่ายสารเคมี ก่อสร้างถังน้ำใส หอดักสูงและวางท่อน้ำดิบ เพื่อรองรับผู้ใช้น้ำได้จนถึงปี 2558 ประมาณ 1.6 แสนราย ซึ่งประกอบด้วย 33 โครงการย่อย จำแนกตามแผนงานได้ 2 ประเภท คือ กลุ่มโครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายการประปาจำนวน 17 โครงการย่อย ระยะเวลา 3 ปี (2547-2549) เป็นการเพิ่มกำลังการผลิตให้แก่กิจการประปาเดิม ซึ่งให้บริการในเขตพื้นที่อำเภอเมือง และอำเภออื่น ๆ และกลุ่มโครงการปรับปรุงกิจการประปาภายหลังการรับโอนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งเป็นการประปาขนาดเล็กให้บริการในเขตชนบท จำนวน 16 โครงการย่อย ระยะเวลา 2 ปี (2547-2548) โดยมีวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 2,127.693 ล้านบาท

การดำเนินโครงการทั้ง 33 โครงการย่อย เป็นการผลิตน้ำประปาตั้งแต่ขนาดกลางจนถึงขนาดเล็กครอบคลุมพื้นที่ทั่วทุกภาคของประเทศ โดยมีพื้นที่ดำเนินการ **โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายการประปา 17 แห่ง ในภาคเหนือ** ที่เชียงใหม่ และตาก **ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ** ที่สุรินทร์ อำนาจเจริญ

กาฬสินธุ์ ขอนแก่น นครราชสีมา หนองคาย และอุดรธานี **ภาคตะวันออก** ที่ชลบุรี สระแก้ว และจันทบุรี **ภาคกลาง** ที่พระนครศรีอยุธยา ชัยนาท และประจวบคีรีขันธ์ **ภาคใต้** ที่นครศรีธรรมราชและพัทลุง **โครงการปรับปรุงกิจการประปาภายหลังการรับโอน 16 แห่ง** ดำเนินการในพื้นที่**ภาคเหนือ** ที่พิษณุโลก พะเยา และตาก **ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ** ที่ชัยภูมิ เลย ขอนแก่น กาฬสินธุ์ ร้อยเอ็ด ยโสธร และหนองคาย **ภาคตะวันออก** ที่นครนายกและฉะเชิงเทรา **ภาคกลาง** ที่ราชบุรี นครสวรรค์ และนครปฐม **ภาคใต้** ที่กระบี่

กก.สศช. ได้ให้ความเห็นชอบโครงการดังกล่าว จำนวน 31 โครงการย่อย วงเงินลงทุน 1,982.35 ล้านบาท และเห็นควรให้ กปภ. ทบทวนแผนงานรวม 2 โครงการ ได้แก่ ประปาปรานบุรี และประปาปากช่อง เนื่องจากเป็นการวางแผนลงทุนก่อนเวลาอันสมควร และปัจจัยหลักที่ทำให้ทั้ง 2 การประปาเกิดปัญหาค่าลังการผลิตไม่เพียงพอคือ ปริมาณน้ำสูญเสีย จึงเห็นควรให้ กปภ. เร่งรัดการลงทุนเฉพาะระบบน้ำสูญเสีย โดยเสนอขอเป็นงบประมาณลงทุนประจำปีและดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนปีงบประมาณ 2548 เนื่องจากกำลังการผลิตจะไม่สามารถรองรับความต้องการใช้น้ำสูงสุดในปี 2548 ได้ และมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

- เห็นควรเร่งให้มีการศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบและวิธีการจัดสรรเงินอุดหนุนที่สะท้อนต่อความสามารถในการหารายได้ของกิจการประปาควบคู่ไปกับการศึกษาโครงสร้างอัตราค่าน้ำ และรูปแบบวิธีการปรับขึ้นอัตราค่าน้ำ เพื่อนำมาใช้ให้เกิดผลในทางปฏิบัติโดยเร็วต่อไป

- การดำเนินงานในระยะต่อไป ควรมุ่งเป้าหมายการตอบสนองความต้องการใช้น้ำของประชาชนมากกว่าดำเนินการตามการจัดสรรงบประมาณแผ่นดินเป็นหลัก

- การแก้ไขปัญหาการขาดแคลนน้ำในระยะยาว ควรบริหารจัดการในเชิงบูรณาการ ครอบคลุมด้านความต้องการใช้น้ำ การกักเก็บน้ำทั้งน้ำผิวดินและน้ำใต้ดินให้เพียงพอ และแก้ไขปัญหาทั่วด้วย รวมทั้งการขนส่งน้ำด้วยระบบท่อส่งน้ำ (GRID) ตามแนวทางของรัฐบาล เพื่อให้มีการพัฒนาทรัพยากรน้ำได้อย่างยั่งยืน ทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ โดยให้ สศช. เร่งดำเนินการตามที่นายกรัฐมนตรีได้มอบหมายไว้

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2546 เห็นชอบโครงการเพื่อการพัฒนาประจำปี 2547 ของการประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) จำนวน 33 โครงการย่อย วงเงินลงทุนรวม 2,127.693 ล้านบาท ตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ และให้ดำเนินการต่อไปได้

เชื่อหรือไม่?



จากประวัติศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย มีเรื่องแปลกๆหลายเรื่องที่เคยเกิดขึ้นในประเทศไทย และถูกลืมเลือนไปจากความทรงจำของผู้คนในยุคปัจจุบัน หากเรื่องดังกล่าวไม่ได้รับการบันทึกไว้ ผู้คนในยุคปัจจุบันก็คงไม่มีโอกาสได้ทราบเรื่องที่เกิดขึ้นในอดีต บางเรื่องผู้อ่านบางท่านอาจทราบแล้วแต่ผู้เขียนเชื่อว่าคงมีหลายท่านที่ไม่ทราบเรื่องดังกล่าว วันนี้ขอนำเรื่องต่างๆที่แปลกแต่จริงและเกร็ดความรู้เล็กๆน้อยๆที่เกิดขึ้นในประเทศไทยมาเล่าสู่กันฟังคลายเครียดครับ

เชื่อหรือไม่ มีบุคลากรของการรถไฟแห่งประเทศไทย ถึง 3 ท่าน เคยเป็นผู้อำนวยการธนาคารแห่งประเทศไทย

เชื่อเถอะครับ เรื่องนี้เกิดขึ้นแล้วครับบุคลากรของการรถไฟแห่งประเทศไทยในสมัยที่ยังเป็นกรมรถไฟ เคยเป็นผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทยมาแล้วครับและทั้ง 3 ท่านเคยเป็นรัฐมนตรีมาแล้วด้วย โดยทั้ง 3 ท่าน ได้แก่

◆ **นายเล้ง ศรีสมวงศ์** เกิดเมื่อวันที่ 5 ก.ย. 2443 จบปริญญาตรีทางพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัย Liverpool ประเทศอังกฤษ ในปี 2469 เริ่มงานที่กองอำนวยการเดินรถ กรมรถไฟในปี 2469 ทำงานอยู่ที่กรมรถไฟจนถึงปี 2475 ตำแหน่งสุดท้ายของท่านในกรมรถไฟคือผู้จัดการพาณิชย์ ฝ่ายการเดินรถ และย้ายไปทำงานในตำแหน่งเลขานุการกรมพาณิชย์ ในปี 2477 โดยก่อนหน้านี้ท่านจะเป็นผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย ท่านดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ในปี 2488 จากนั้นจึงเข้ารับตำแหน่งเป็นผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย 2 สมัย โดยสมัยแรกในระหว่าง วันที่ 25 พ.ย. 2490 – 2 ก.ย. 2491 และสมัยที่ 2 ในระหว่างวันที่ 3 ธ.ค. 2491 – 3 ส.ค. 2492

◆ **นายเกษม ศรีพิยัคฆ์** เกิดเมื่อวันที่ 30 ธ.ค. 2446 จบปริญญาตรี ด้านการพาณิชย์ (เกียรตินิยม) จากมหาวิทยาลัยเบอร์มิงแฮม ประเทศอังกฤษ เมื่อปี 2468 เริ่มงานที่กรมรถไฟในตำแหน่งหัวหน้ากองเดินรถ ในปี 2481 จากนั้นในปี 2485 ย้ายไป



อยู่กระทรวงพาณิชย์ ดำรงตำแหน่งหัวหน้ากรมส่งเสริมการค้า และกลับมาดำรงตำแหน่งรองอธิบดีกรมรถไฟในปี 2487 ท่านเข้ารับตำแหน่งผู้อำนวยการธนาคารแห่งประเทศไทยเมื่อ 25 ก.ค. 2498 – 23 ก.ค. 2501 และในปี 2506 ดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ

► **นายโชติ คุณะเกษม** เกิดเมื่อวันที่ 2 ส.ค. 2446 จบปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยเบอร์มิงแฮม ประเทศอังกฤษ เมื่อปี 2471 เริ่มงานที่กรมรถไฟในตำแหน่งหัวหน้าแผนกกองเดินรถ ในปี 2473 ท่านออกจากกรมรถไฟในปี 2478 โดยตำแหน่งสุดท้ายของท่านที่กรมรถไฟคือหัวหน้าแผนกโดยสาร ท่านเข้ารับตำแหน่งผู้อำนวยการธนาคารแห่งประเทศไทยต่อจากนายเกษม ศรีพยัคฆ์ เมื่อ 24 ก.ค. 2501 – 3 พ.ค. 2502 และในปี 2502 ดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

เชื่อหรือไม่ในอดีตรางรถไฟของไทยใช้ระบบ Standard Gauge (1.435 ม.) เช่นเดียวกับขนาดทางรถไฟที่ใช้ในยุโรป ญี่ปุ่น และอเมริกา

ในสมัยรัชกาลที่ 5 ทรงโปรดให้ก่อตั้งกรมรถไฟขึ้นในปี 2433 มีนาย K. Bethge วิศวกรชาวเยอรมันเป็นเจ้าของกรมรถไฟ โดยก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – นครราชสีมา ในระบบ Standard Gauge และภายหลังจึงมาเปลี่ยนเป็นระบบ Meter Gauge (1.00 ม.) เนื่องจากในช่วงเริ่มต้นพัฒนาเส้นทางรถไฟของประเทศไทย มีการกู้เงินจากประเทศอังกฤษ ซึ่งใช้ระบบ Meter Gauge ทำให้ทาง

รถไฟในประเทศไทยมี 2 ระบบ โดยในสมัยรัชกาลที่ 6 (พ.ศ. 2460) จึงปรับมาตรฐานทางรถไฟของไทยให้เป็นระบบเดียว คือ ระบบ Meter Gauge

เชื่อหรือไม่ การให้สัมปทานโครงการขนาดใหญ่ด้านโครงสร้างพื้นฐานแก่ภาคเอกชนมีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5

สมัยรัชกาลที่ 5 เป็นสมัยที่ต้องมีการปฏิรูปบ้านเมืองให้ทันสมัย เนื่องจากเป็นยุคที่มีการล่าอาณานิคม โดยในปี 2427 จอมพลเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสงชูโต) ได้นำไฟฟ้ามาใช้ในประเทศเป็นครั้งแรก ต่อมาพระยาชลยุทธโยธิน (Andreas Du Plesses Richelieu) ได้ตั้งบริษัทเดนมาร์ก เพื่อผลิตไฟฟ้าออกจำหน่าย และรับสัมปทานโครงการเดินรถรางทั่วกรุงเทพฯ นอกจากนั้น ยังเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานก่อสร้างทางรถไฟ สายหัวลำโพง – สมุทรปราการ ระยะทาง 21 กม. ซึ่งเป็นทางรถไฟเอกชนสายแรกของไทย

นอกจากนี้ ในปี 2444 มีการให้สัมปทานรถไฟอีก 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสายพระพุทธบาท โดยกรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ ตั้งบริษัท รถรางสายพระพุทธบาททุน จำกัด เข้ารับสัมปทานก่อสร้างโครงการ และเส้นทางสายกรุงเทพ – มหาชัย – เมืองสมุทรสาคร ขุนภาษาปริวัติ (แอล เอ็ม ซาเวียร์) ตั้งบริษัท ท่าจีนเรลवेคอมเพนีทุน จำกัด เข้ารับสัมปทานก่อสร้างโครงการ ต่อมาในปี 2448 พระยาพิพัฒน์โกษา ดำเนินการในนามบริษัท รถไฟแม่กลองทุน จำกัด รับสัมปทานก่อสร้างทางรถไฟสายแม่กลอง

โรงไฟฟ้าและเหมืองแม่เมาะ : การอยู่ร่วมกับชุมชนอย่างพาสุกและยั่งยืน



“

กฟผ. เน้นการ

ประสานผลประโยชน์ในทุกด้าน

แต่มวลชนสัมพันธ์และ

ประชาสัมพันธ์ยังไม่เข้มข้น

คำตอบอยู่ที่ผู้นำภาครัฐให้

ความสำคัญกับการจัดการ

ที่โปร่งใสยุติธรรมกับทุกฝ่าย

แค่ไหน

”

แม่เมาะ : แหล่งผลิตไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงถ่านหิน

แม่เมาะเป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดลำปางที่มีพื้นที่ประมาณ 860.44 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 9,282 ครัวเรือน จำนวน 35,241 คน มีอาชีพหลักด้าน เกษตรกรรม ค้าขาย และรับจ้างทั่วไป ในราวปี 2497 ได้มีการค้นพบแหล่งถ่านหินลิกไนต์ขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทยขึ้นที่แม่เมาะแห่งนี้ โดยมีปริมาณถ่านหินลิกไนต์สำรองถึง 1,330 ล้านเมตริกตัน ซึ่งจะสามารถนำมาผลิตกระแสไฟฟ้าเพื่อประหยัดการใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงได้หลายสิบปี

การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบการจัดการพลังงานไฟฟ้า จึงได้ดำเนินการทำเหมืองถ่านหินและก่อสร้างโรงไฟฟ้าพลังความร้อนขึ้นเมื่อปี 2520 เพื่อทดแทนการผลิตจากน้ำมันเตาที่มีราคาสูงกว่าการผลิตจากถ่านหิน และเริ่มเปิดเครื่องโรงไฟฟ้าโรงแรกหรือหน่วยที่ 1 ตั้งแต่ปี 2521 เป็นต้นมา ซึ่งต่อมาได้มีการก่อสร้างโรงไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบันมีหน่วยผลิตกระแสไฟฟ้าทั้งสิ้น 13 เครื่อง



การผลิตไฟฟ้าจากเหมืองถ่านหินที่แม่เมาะดังกล่าว ได้อำนวยความสะดวกประโยชน์อันใหญ่หลวงต่อการพัฒนาประเทศสามารถส่งกระแสไฟฟ้าจากลานไผ่ไฟฟ้าแม่เมาะไปยังจังหวัดต่างๆ ของภาคเหนือตอนบนและตอนล่าง ภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้อย่างต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน

มลภาวะในชุมชน : ผลกระทบที่เกิดขึ้น

อย่างไรก็ตามการดำเนินงานผลิตกระแสไฟฟ้าที่แม่เมาะดังกล่าว ได้ก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมแก่ชุมชนต่างๆ ในเขตพื้นที่อำเภอแม่เมาะมาโดยตลอดเช่นกัน โดยโรงไฟฟ้าที่ผลิตจากเชื้อเพลิงถ่านหินได้ก่อให้เกิดก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ขึ้น และได้แพร่กระจายออกไปหลายตำบลของอำเภอแม่เมาะที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน ซึ่งผลทางทางเกษตรและสัตว์ในหลายหมู่บ้านได้รับความเสียหาย มาตั้งแต่ปีที่เริ่มเปิดเครื่องโรงไฟฟ้าโรงแรกเป็นต้นมา

ทั้งนี้ปัญหามลภาวะดังกล่าวได้ก่อให้เกิดวิกฤตการณ์ด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญๆ รวม 2 ครั้ง คือ ในปี 2535 มีปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศเฉลี่ย 1 ซม. สูงถึง 3,418 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และปี 2541 เท่ากับ 2,132 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ในขณะที่ค่ามาตรฐานเบื้องต้นกำหนดไว้ในระดับที่ไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพประชาชน (ยกเว้นผู้ป่วยโรคหอบหืด) มีค่าไม่เกิน 1,300 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

สำหรับสาเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหามลภาวะทางด้านก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ขึ้นมานั้นอาจกล่าวได้ว่า มีปัจจัยที่สำคัญๆ 3 ประการด้วยกันคือ ปัจจัยแรกมาจากการที่เครื่องผลิตกระแสไฟฟ้าขาดเทคโนโลยีหรืออุปกรณ์ในการสกัดกั้นซัลเฟอร์ไดออกไซด์ที่ดีพอ

ปัจจัยต่อมาเป็นผลจากสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ โดยพื้นที่ตั้งของโรงไฟฟ้าเหล่านี้เป็นที่ราบอยู่ระหว่างหุบเขาเหมือนแอ่งกระทะ มีภูเขาล้อมรอบเกือบทุกด้าน ทำให้อากาศรวมตัว

กันได้ค่อนข้างสูง เกิดภาวะผกผันของอุณหภูมิ ซึ่งเป็นภาวะที่อากาศไม่เคลื่อนตัวหรือเคลื่อนตัวจากด้านบนลงสู่ด้านล่าง ส่วนมากเกิดขึ้นในฤดูหนาวหรือช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลงของฤดูกาล สภาวะอากาศส่วนใหญ่ของพื้นที่เป็นภาวะลมสงบค่อนข้างนาน กระแสลมที่พัดผ่านมีความเร็วค่อนข้างต่ำ ดังนั้น จึงทำให้การกระจายตัวของอากาศในบริเวณนี้ไม่ดีนัก อากาศจะคงตัวอยู่ในบริเวณพื้นราบหุบเขาเป็นเวลานาน จึงทำให้ง่ายต่อการสะสมของก๊าซในปริมาณสูงและปัจจัยสุดท้ายคือการบริหารจัดการที่ไม่สามารถดำเนินการตามมาตรการควบคุมมลพิษบางประการที่กำหนดไว้

การดำเนินการแก้ไขปัญหาของภาครัฐ

ปัญหามลภาวะที่เกิดขึ้นดังกล่าวข้างต้นทำให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเฉพาะกิจขึ้นในปี 2536 เพื่อแก้ปัญหาภาวะมลพิษและฟื้นฟูสภาพแวดล้อมบริเวณโรงไฟฟ้าและเหมือง เพื่อทำหน้าที่พิจารณามาตรฐานมลพิษต่างๆ และกำหนดแนวทางป้องกันแก้ไข รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและฟื้นฟูสภาพแวดล้อม ตลอดจนหลักเกณฑ์ในการควบคุมมลพิษ และมีมาตรการชั่วคราว ได้แก่ การลดกำลังการผลิตไฟฟ้าในฤดูหนาวและการติดตามตรวจสอบระดับก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศเพื่อเฝ้าระวังปัญหาอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ เมื่อปี 2542 รัฐบาลได้มอบหมายให้ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อแก้ไขปัญหาพื้นที่แม่เมาะซึ่งแบ่งเป็น 2 ขั้นตอน คือ 1) แก้ไขปัญหาความเดือดร้อนเฉพาะหน้าและสร้างความเข้าใจให้กับประชาชนในพื้นที่ และ 2) จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในระยะยาว ทั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ เพื่อ

- ให้โรงไฟฟ้าและเหมืองเป็นส่วนหนึ่งของชุมชนสามารถอยู่ร่วมกับชุมชนอย่างผาสุก มีความเอื้อเพื่อเกื้อกูลและช่วยเหลือซึ่งกันและกัน
- ควบคุมการดำเนินงานของโรงไฟฟ้าและเหมืองแม่เมาะไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน โดยให้มีการผลิตสูงสุดโดยเหมาะสมสอดคล้องกับสภาวะอากาศ และ

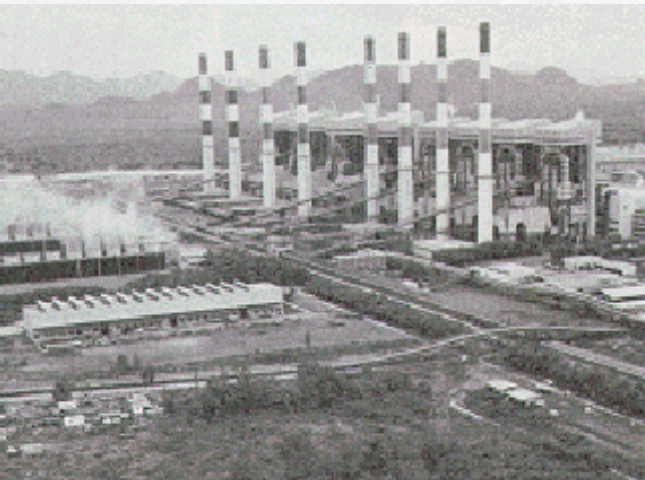
Absorbive Capacity เพื่อความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

- ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ที่มีความเป็นอยู่ที่ดี ได้รับการขึ้นพื้นฐานจากรัฐครบถ้วน รวมทั้งมีที่ดินทำกินที่แน่นอน มีอาชีพและรายได้ที่มั่นคงและยั่งยืน

ทางด้าน กฟผ. ก็ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการติดตั้งระบบกำจัดก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์อย่างถาวรขึ้น และติดตั้งระบบติดตามตรวจสอบการระบายมลพิษทางอากาศเพื่อตรวจวัดอากาศเสียที่ออกจากปล่องโรงไฟฟ้าอย่างจริงจังสม่ำเสมอ พร้อมทั้งได้มีการดำเนินการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากมลภาวะต่างๆ ให้แก่ประชาชนไปหลายสิบล้านบาท

นอกจากนี้ยังได้จัดตั้งกองทุนพัฒนาคุณภาพชีวิตราษฎรอำเภอแม่เมาะขึ้น โดยหักเงินจากค่าผลิตกระแสไฟฟ้าที่ผลิตจากโรงไฟฟ้าแม่เมาะ กองทุนนี้บริหารโดยองค์กรท้องถิ่น และให้ตัวแทน





ราษฎรมีส่วนร่วมในการบริหาร เงินกองทุนจะนำมาสร้างความเจริญให้แก่ชุมชน สร้างคุณภาพชีวิตของราษฎรให้ดีขึ้นทั้งในด้านการศึกษา การประกอบอาชีพ การสาธารณสุข การสาธารณูปโภคและอื่นๆ เพื่อชดเชยกับความเสี่ยงของราษฎรในพื้นที่ โดยเงินกองทุนนี้ไม่เกี่ยวข้องกับเงินค่าชดเชย ความเสียหายอันเนื่องมาจากผลกระทบที่เกิดจากโรงไฟฟ้าแต่อย่างใด

ทั้งนี้ สหาย รักเหยา รองผู้ว่าการเชื้อเพลิง กฟผ. ได้กล่าวถึงการช่วยเหลือสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนแม่เมาะ ว่า “กฟผ. มีนโยบายมวลชนสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจกับชาวบ้านภายใต้โครงการพัฒนาพื้นที่และชุมชน กฟผ. แม่เมาะ เพื่อพัฒนาชุมชนและคุณภาพชีวิต โดยในระยะสั้นได้ให้การช่วยเหลือสนับสนุนในด้านอาชีพ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ การคมนาคม และสุขภาพอนามัยที่ดีขึ้น

รับภาระค่าใช้จ่ายของชาวบ้านที่มาตรวจรักษาที่สถานพยาบาล กฟผ. และโรงพยาบาลแม่เมาะ ในระยะยาว กฟผ. ให้ทุนการศึกษาแก่บุตรหลานของชาวบ้าน เพื่อให้เป็นหัวรถจักรนำพาครอบครัวและญาติให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีกว่า และพึ่งตนเองได้ในที่สุด”

ผลการดำเนินงานแก้ไขปัญหาผลกระทบควบคู่ไปกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตและการส่งเสริมอาชีพแก่ชุมชนต่างๆ ที่ได้รับผลกระทบจากการทำเหมืองถ่านหินและโรงไฟฟ้าของ กฟผ. ที่ผ่านมา ทำให้ปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมลดน้อยลงและชุมชนต่างๆ ได้รับการด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การคมนาคม และสุขภาพอนามัยที่ดีขึ้น

“

กฟผ.

ยังคงประสบกับปัญหาความ

ขัดแย้งกับชุมชน

โดยเฉพาะปัญหาที่เกี่ยวกับ

สิทธิประโยชน์ที่ประชาชน

ควรได้รับจากผลกระทบ

ของสิ่งแวดล้อม สิทธิของ

ชุมชนและมนุษยชนตามที่

กฎหมายรัฐธรรมนูญ

กำหนดไว้

”

ปัญหาที่ยังดำรงอยู่

อย่างไรก็ตามการดำเนินการแก้ไขปัญหาผลกระทบของ กฟผ. ยังคงประสบกับปัญหาความขัดแย้งกับชุมชน โดยเฉพาะปัญหาที่เกี่ยวกับ “สิทธิประโยชน์ที่ประชาชนควรได้รับจากผลกระทบของสิ่งแวดล้อม สิทธิของชุมชนและมนุษยชนตามที่กฎหมายรัฐธรรมนูญกำหนดไว้” ที่มีประชาชนในชุมชนส่วนหนึ่งได้คัดค้านและเรียกร้อง

ในเรื่องนี้คุณสหายฯ ได้กล่าวถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวว่า “กฟผ. ได้กำหนดวิธีการแก้ปัญหาเรื่องนี้ โดยใช้กลยุทธ์ทำความเข้าใจให้ปรากฏ ควบคู่กับการดูแลชาวบ้านที่อยู่รอบๆ โดยการดำเนินโครงการเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น และให้ชาวบ้านเห็นความก้าวหน้าในชีวิต” และ พายัพ พงศ์พิโรตม ผู้ช่วยผู้ว่าการปฏิบัติการเชิงนโยบาย ได้ขยายความเพิ่มเติมว่า “กฟผ. พยายามหาแนวทางช่วยเหลือประชาชนในพื้นที่โดยเน้นการประสานผลประโยชน์ในทุกด้านมาโดยตลอด ในขณะเดียวกันได้พยายามให้ข้อมูลที่ถูกต้องต่อสาธารณชน แต่ขั้นตอนการดำเนินงานอาจยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ทั้งนี้ผู้นำภาครัฐควรให้ความสำคัญกับการจัดการที่โปร่งใสยุติธรรมกับทุกฝ่าย”

นอกจากปัญหาความขัดแย้งดังกล่าวข้างต้น กฟผ. ยังได้ประมวลประเด็นปัญหาที่ยังคงมีอยู่ในชุมชน ดังนี้

ด้านเศรษฐกิจ

● อาชีพและรายได้ เนื่องจากการว่างงาน ผลผลิตต่ำ ขาดทักษะและความรู้ในการปรับปรุงการผลิตทางเกษตรกรรม ประชาชนไม่มีอาชีพที่ให้อาชีพได้หลัก แม้ในปัจจุบันมีหน่วยงานเข้ามาช่วยเหลือทั้ง กฟผ. อบต. หน่วยงานราชการและเอกชน ในการส่งเสริมอาชีพ เงินกองทุน

แต่ยังขาดความต่อเนื่องและมีปัญหาเรื่องการตลาด

- ประชาชนขาดแคลนที่ดินทำกินและไม่มีเอกสารสิทธิในที่ดินทำกิน

ด้านสังคม

- ความไม่สามัคคีในหมู่บ้าน
- ศักยภาพของผู้นำในความเข้าใจงานด้านการพัฒนา
- ปัญหาด้านการติดต่อสื่อสาร เช่น หมู่บ้านที่อยู่บนที่ราบที่ไม่สามารถใช้โทรศัพท์พื้นฐานและสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่ในบางพื้นที่

ด้านการเมือง

- การซื้อสิทธิขายเสียง
- การเมืองท้องถิ่นเข้ามาเกี่ยวข้องทำให้มีการสนับสนุนในกลุ่มของตนเอง

ด้านสิ่งแวดล้อม

- สภาพดินและอากาศไม่เอื้อต่อการทำการเกษตร ดินขาดความอุดมสมบูรณ์ อากาศแห้งแล้ง ขาดแคลนน้ำสำหรับบริโภค อุปโภค และสำหรับการเกษตร
- มลภาวะเรื่องฝุ่น กลิ่น เสียง และแรงสั่นสะเทือนบริเวณหมู่บ้านที่อยู่รอบบ่อเหมือง

กฟผ.วันนี้ : ยึดชาวบ้านเป็นศูนย์กลาง

การแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่ยังคงดำรงอยู่ในขณะนี้ กฟผ. ได้ทำงานร่วมกับสมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน เพื่อหาแนวทางแก้ปัญหาให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยตระหนักว่าจะต้องให้ความสำคัญกับการทำความเข้าใจกับชาวบ้านอย่างต่อเนื่อง มีการดำเนินการทุกรูปแบบอย่าง “รู้เขารู้เรา” โดยผู้บริหาร และ พนักงาน กฟผ. ให้ความสำคัญกับการทำความรู้จัก คำนึงกับชาวบ้านและเยาวชนรุ่นใหม่ มีการดำเนินกิจกรรมร่วมกัน พุดคุยแลกเปลี่ยนความคิดเห็นทัศนคติในทุกระดับอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

สำหรับแนวทางการดำเนินงานสำคัญๆ ที่จะทำให้โรงไฟฟ้าและเหมืองแม่เมาะ สามารถอยู่ร่วมกับชุมชนโดยรอบอย่างผาสุก มีความเอื้อเพื่อ เกื้อกูล และช่วยเหลือกัน พอสรุปได้ดังนี้

- ควรเปิดโอกาสให้ชาวบ้านได้มีส่วนร่วมโดยเริ่มตั้งแต่ก่อนการกำหนดกิจกรรมหรือโครงการส่งเสริมอาชีพเพื่อให้สอดคล้องกับความสนใจและความต้องการของชาวบ้าน ไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมที่ชาวบ้านสามารถดำเนินการได้เอง หรือกิจกรรมที่จะดำเนินการร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและกฟผ.

- การส่งเสริมทางเลือกในการหารายได้ให้กับประชาชน ควรมีการวิเคราะห์ความต้องการของประชาชนและศักยภาพของชุมชนก่อนดำเนินโครงการ และสนับสนุนกิจกรรมของประชาชนให้มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการได้ไปศึกษาดูงานหรือแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับกลุ่มประชาชนที่ประสบความสำเร็จ ในการพัฒนาท้องถิ่นจากที่อื่นๆ เพื่อเพิ่มวิสัยทัศน์

- ขยายกลุ่มเป้าหมายของโครงการพัฒนา ให้ครอบคลุมไปทุกกลุ่มสถานภาพทางสังคม ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ ฯลฯ โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชนที่มีแนวโน้มที่จะเข้าไปเกี่ยวข้องกับยาเสพติด ควรมีกิจกรรมทางดนตรี และกีฬาที่เหมาะสม

- สร้างความเข้มแข็งให้กับกลุ่ม หรือองค์กรชาวบ้านโดยใช้กิจกรรม



เป็นเครื่องมือ เพราะสภาพหมู่บ้านในปัจจุบันมีคนเข้ามาอยู่ใหม่ จึงเกิดความไม่สามัคคีกัน
ในหมู่บ้าน

● เน้นการประสานงานเพื่อสร้างความเข้าใจ และสร้างการมีส่วนร่วมในการพัฒนา
ระหว่างประชาชน และองค์กรต่างๆ เกี่ยวกับแนวทางและแผนงานการพัฒนาคุณภาพชีวิต และ
ต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการประชาสัมพันธ์ เพื่อชี้แจงข้อเท็จจริงทั้งผลดีและผลเสียของ
โครงการอย่างโปร่งใส ซึ่งจะช่วยสร้างความสัมพันธ์ที่ดีให้กับชาวบ้านมากยิ่งขึ้นและลดปัญหาใน
เรื่องความขัดแย้งกับคนในพื้นที่

● มีการปรับเปลี่ยนแผนงานให้เหมาะสมกับสภาพความจำเป็นของพื้นที่ในแต่ละช่วงเวลา
ซึ่งรูปแบบของการสนับสนุนควรเป็นวัสดุ อุปกรณ์ ทักษะ ความรู้ ที่ประชาชนต้องการ ควรมีความ
ต่อเนื่องในการดำเนินการ การติดตามผลงาน และงบประมาณ เพื่อสร้างชุมชนที่เข้มแข็งและพึ่งพา
ตนเองได้อย่างแท้จริง

● เสริมสร้างและให้ความสำคัญแก่หน่วยงานเอกชนที่อยู่ในพื้นที่ และสร้างความเข้าใจ
โดยให้ข้อมูลที่ถูกต้องโปร่งใส เพื่อเป็นการสร้างพันธมิตร หรือแนวร่วมในการพัฒนาความร่วม
มือกันดำเนินงาน ด้านมวลชนสัมพันธ์ กฟผ. แม่เมาะ

● ให้มีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับมาตรฐานอุตสาหกรรม การ
ทำเหมืองข่าสาร ความรู้เกี่ยวกับ กฟผ. แม่เมาะ อย่างเป็นภาพรวมทั้งองค์กร เพื่อสร้างความ
เข้าใจให้ชัดเจนถึงการแก้ไขปัญหาที่ กฟผ. แม่เมาะ ได้กระทำไปแล้วและประสบผลสำเร็จ ทั้งนี้
เพื่อให้ประชาชนเกิดความเชื่อมั่น เนื่องจากประชาชนบางส่วนที่ยังมีความเชื่อที่ไม่ถูกต้องเกี่ยว
กับผลกระทบของสารพิษ การดำเนินงานแก้ไขปัญหาระยะของเอกสารสิทธิที่ดินทำกิน เพื่อให้
ประชาชนเกิดความมั่นใจในการดำรงชีวิต และการประกอบอาชีพ

ทั้งนี้ในที่สุด เกียรติสาร เอกะพันธ์ ผู้ช่วยผู้ว่าการโรงไฟฟ้า 2 ยอมรับว่า “ในอดีต กฟผ.
ให้ความสำคัญกับเรื่องมวลชนสัมพันธ์น้อยกว่าในปัจจุบันเนื่องจากมีภารกิจทางด้าน
งานประจำเกี่ยวกับการผลิตไฟฟ้า แต่ในขณะนี้ กฟผ. มีวิสัยทัศน์และนโยบายชัดเจน
เกี่ยวกับการดำเนินกลยุทธ์เชิงรุกในการอยู่ร่วมกับชาวบ้านอย่างเข้าอกเข้าใจกัน ช่วย
เหลือเกื้อกูล พยายามดำเนินกิจกรรมร่วมกันเพื่อให้เกิดความเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน
ระหว่างชาวบ้านและ กฟผ. โดยยึด หลักการใช้ชาวบ้านเป็นศูนย์กลาง”

บทสรุป

การดำเนินโครงการพื้นฐาน “โรงไฟฟ้าและเหมืองแม่เมาะ” ต้องเผชิญกับปัญหาในการ
อยู่ร่วมกับชุมชนมาเป็นระยะเวลายาวนาน เนื่องจากเคยสร้างมลภาวะในพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหา
ความไม่ไว้วางใจ ชาวบ้านเกิดความไม่เข้าใจทำให้มีทัศนคติที่ไม่ดีต่อ กฟผ. ต้องใช้เวลาและบ
ประมาณในการแก้ไขปัญหาเป็นจำนวนมาก กรณีนี้จึงนับเป็นอุทหรณ์สำหรับภาครัฐที่จะต้อง
ปรับทัศนคติ และตระหนักว่าการพัฒนาโครงการพื้นฐานขนาดใหญ่ในพื้นที่ใด ควรคำนึงถึงผล
กระทบต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นกับชุมชน การให้ความสำคัญกับคนในพื้นที่ ให้โอกาสในการมีส่วนร่วม
ในกิจกรรมต่างๆ ตั้งแต่เริ่มต้นดำเนินโครงการ ทำความเข้าใจถึงวิถีชีวิตของชาวบ้าน และมีการ
แลกเปลี่ยนข้อมูลอย่างโปร่งใส มีการติดต่อปฏิสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การอยู่ร่วมกัน
ของกิจการโครงการพื้นฐานและชาวบ้านเป็นไปอย่างผาสุกสมนุญตลอดไป

๖๖

“ในอดีต กฟผ.

ให้ความสำคัญกับเรื่อง

มวลชนสัมพันธ์น้อยกว่า

ในปัจจุบันเนื่องจาก

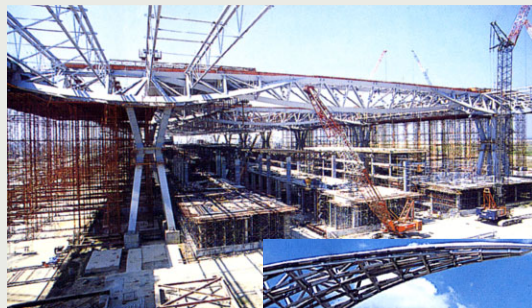
มีภารกิจทางด้าน

งานประจำเกี่ยวกับ

การผลิตไฟฟ้า

๖๖

ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ: ท่าอากาศยานที่ทันสมัยที่สุดแห่งใหม่ของโลก



ในโลกของเศรษฐกิจไร้พรมแดนในปัจจุบัน ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการสื่อสาร ทำให้สามารถติดต่อทำธุรกิจกันได้อย่างง่ายดายแม้อยู่ห่างไกลกันถึงคนละซีกโลก การทำธุรกิจ เช่นนี้จำเป็นจะต้องมีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่รวดเร็วและเชื่อถือได้มารองรับ ซึ่งการขนส่งทางอากาศจะเป็นวิธีการขนส่งที่สามารถตอบสนองความต้องการดังกล่าวได้ดีที่สุด และทวีความสำคัญขึ้นอย่างมาก จนนับได้ว่าเป็นแกนหลักของเศรษฐกิจโลกประการหนึ่ง สำหรับประเทศไทย ในวันที่ 29 กันยายน 2548 ก็จะได้เปิดให้บริการท่าอากาศยานแห่งใหม่ คือ “ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” จึงเป็นที่น่าจับตามองเป็นอย่างยิ่งว่า จะสามารถนำประเทศไปสู่ ศูนย์กลางของการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้มากน้อยเพียงใด ดังนั้น วารสารเศรษฐกิจและสังคมฉบับนี้ จึงขอเสนอสาระสำคัญของท่าอากาศยานที่ทันสมัยที่สุดแห่งใหม่ของโลกแห่งนี้ โดยมี **ดร.สุวัฒน์ วาณิสบุตร** รองผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรุณาให้ข้อคิดเห็นในเรื่องดังกล่าว ได้อย่างน่าสนใจยิ่ง

SUWARNABHUMI AIRPORT



บทบาทของท่าอากาศยานกับเศรษฐกิจ

กว่าสิบปีมาแล้วที่ Alvin Toffler นักพยากรณ์อนาคต กล่าวไว้ว่า สิ่งที่กำหนดความสำเร็จของการแข่งขันทางการค้าในระดับโลก จากศตวรรษที่ 21 เป็นต้นไป คือ “ผู้ที่รวดเร็วที่สุดเท่านั้นที่จะอยู่รอด” ซึ่งสิ่งที่ Toffler กล่าวได้ค่อยๆ ปรากฏให้เห็นแล้วว่าเป็นความจริง ในปัจจุบัน นานาประเทศต่างแข่งขันกันในโลกแห่งความเร็วที่เชื่อมโยงกันเป็นเครือข่าย ก่อให้เกิดเศรษฐกิจรูปแบบใหม่ที่มีสนามบินนานาชาติเป็นตัวขับเคลื่อนและใช้กำหนดทำเลที่ตั้งของธุรกิจ อันเป็นรูปแบบการพัฒนาเมืองในศตวรรษที่ 21 เช่นเดียวกับที่ทำเรือสำเภาได้ทำหน้าที่เดียวกันนี้ในศตวรรษที่ 18 ทางรถไฟในศตวรรษที่ 19 และทางหลวงในศตวรรษที่ 20

สนามบินในปัจจุบันจึงเป็นปัจจัยสำคัญของระบบการผลิตและการพาณิชย์ระดับโลกที่จะช่วยเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจของประเทศ ช่วยสนับสนุนระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์และการจัดการหาสินค้าที่เป็นวัตถุดิบของธุรกิจอื่น หรือที่เรียกว่า ห่วงโซ่อุปทาน (Supply-Chain) ทั้งยังเป็นแม่เหล็กดึงดูดโรงงานและสำนักงานพาณิชย์ โดยเฉพาะธุรกิจด้านไฮเทค และเศรษฐกิจเมือง รวมทั้งก่อให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจต่อเนื่องจากกิจกรรมการบินในพื้นที่รอบสนามบินและตามแนวเส้นทางคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงกับสนามบินอีกด้วย

สำหรับประเทศไทย สินค้าส่งออกถึงร้อยละ 80 ในปัจจุบัน จำเป็นต้องอาศัยความรวดเร็วของการขนส่งทางอากาศไม่ว่าจะเป็นภาระเน้นการส่งออกตามนโยบายอุตสาหกรรมระดับโลก (Global Niches) เช่น สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ อาหารที่เน่าเสียง่าย หรือสินค้าแฟชั่น ซึ่งจำเป็นต้องขนส่งอย่างรวดเร็ว เพื่อให้สินค้ายังคงทันสมัย ไม่ตกยุค เป็นต้น ดังนั้น สนามบินจึงนับเป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจสำหรับประเทศไทยเช่นกัน

สถานการณ์การบินของไทยในปัจจุบัน

ดร. สุวัฒน์ฯ กล่าวถึงสถานการณ์การบินของไทยในปัจจุบันว่า ปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการสนามบินดอนเมืองอยู่ในอันดับที่ไม่เลวนักเมื่อเทียบกับสนามบินต่างๆ ทั่วโลก “ในการจัดอันดับสนามบินทั่วโลกปี 2545 สนามบินดอนเมืองของไทยมีปริมาณผู้โดยสารมากเป็นอันดับที่ 18 ของโลก จากสนามบินนานาชาติทั่วโลกจำนวนประมาณ 2,000 สนามบิน โดยเป็นรองสนามบินของประเทศอื่นๆ ในเอเชียเพียง 2 ประเทศ คือ ญี่ปุ่นและฮ่องกงเท่านั้น ซึ่งแสดงถึงประสิทธิภาพที่ดีในการให้บริการของสนามบินไทย แต่หากจัดอันดับโดยใช้ปริมาณการขนส่งสินค้า กลับตกไปอยู่ในอันดับประมาณ 50-60 ของโลก ซึ่งแสดงถึงเศรษฐกิจด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยว่า ยังมีขนาดไม่ใหญ่มากนัก

ทั้งนี้ เมื่อสนามบินสุวรรณภูมิเปิดให้บริการ คาดว่าภายในเวลาไม่เกิน 5 ปี ปริมาณผู้โดยสารของสนามบินของไทยน่าจะขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ 12-13 ของโลก เนื่องจากธุรกิจการบินในเอเชียแปซิฟิกมีอัตราการเจริญเติบโตสูงมาก โดยปัจจุบันผู้โดยสารที่สนามบินดอนเมืองของไทยจะเพิ่มขึ้นในอัตราปีละเกือบ 3 ล้านคน ในขณะที่ธุรกิจการบินในสหรัฐฯ และยุโรปมีแนวโน้มที่จะขยายตัวเพียงเล็กน้อย โดยเฉพาะในช่วงหลังจากการก่อวินาศกรรมตึกเวิร์ลเทรดโดยเครื่องบิน ทำให้คนอเมริกันลดความนิยมในการเดินทางโดยเครื่องบินลงพอสมควร”

ปริมาณผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ

ปี พ.ศ. (ม.ค. – ธ.ค.)	ผู้โดยสาร (ล้านคน)	อันดับเมื่อเทียบกับ ปริมาณผู้โดยสาร สนามบินทั่วโลก
2540	25.14	29
2541	25.62	28
2542	27.29	28
2543	29.62	26
2544	30.62	21
2545	32.18	18

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ทำไมกรุงเทพต้องมีสนามบินแห่งใหม่

นับตั้งแต่ปี 2503 เป็นต้นมา ประเทศไทยได้เริ่มมีแนวคิดที่จะสร้างสนามบินแห่งใหม่ ต่อมา การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาให้ทำการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บท ระบบท่าอากาศยานทั่วประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาสนามบินขนาดใหญ่ของไทยในระยะยาว ซึ่งผลการศึกษาระบุว่า **สนามบินดอนเมืองจะถึงจุดอิ่มตัวในปี 2543** และหากไม่มีท่าอากาศยานกรุงเทพแห่งใหม่ จะส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยในด้านการท่องเที่ยว ธุรกิจเชิงพาณิชย์กรรม และอุตสาหกรรม ประกอบกับสนามบินดอนเมืองถือเป็นสนามบินที่ใช้ในราชการทหารอากาศมาตั้งแต่เริ่มต้นก่อสร้าง ดังนั้น กรุงเทพจึงจำเป็นต้องก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ที่มีความทันสมัยสมบูรณ์แบบสำหรับใช้ในการพาณิชย์โดยเฉพาะ เพื่อรองรับการขยายตัวของการขนส่งทางอากาศในอนาคต

ประวัติสนามบินสุวรรณภูมิ

พ.ศ.2503	รัฐบาลไทยว่าจ้างบริษัท Litchfield Whiting Bowne and Associate ศึกษาและวางแผนเมืองกรุงเทพ ผลการศึกษามีข้อเสนอว่า ไทยควรเตรียมจัดให้มีสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่
พ.ศ.2504	กระทรวงคมนาคมได้ศึกษาเปรียบเทียบและกำหนดพื้นที่ก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่
พ.ศ.2506-2516	กรมการบินพาณิชย์จัดซื้อและเวนคืนที่ดิน
พ.ศ.2521	กระทรวงคมนาคมว่าจ้างบริษัท Tippetts Abbott Mocarthy Aviation ศึกษาทบทวนความเหมาะสมของพื้นที่สนามบินแห่งใหม่อีกครั้ง ซึ่งผลการศึกษายังคงยืนยันความเหมาะสมในลักษณะเดิม
พ.ศ.2533	การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา Louis Berger International ศึกษาและจัดทำแผนแม่บทระบบท่าอากาศยานทั่วประเทศได้ข้อสรุปว่า ท่าอากาศยานดอนเมืองที่ก่อสร้างไว้เดิมจะถึงจุดอิ่มตัวในปี 2543
พ.ศ.2534	คณะรัฐมนตรีอนุมัติการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่โดยมอบให้การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยดำเนินการในช่วงแรก
พ.ศ.2535	การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา ศึกษาวางแผนแม่บทรวมทั้งการออกแบบเบื้องต้นและควบคุมบริหารงานก่อสร้างในวงเงิน 914 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินงาน 7 ปี 6 เดือน
พ.ศ.2538	คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้จัดตั้งบริษัทท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่จำกัด (บพม.) ขึ้น
พ.ศ.2539	กระทรวงการคลัง จัดทะเบียนจัดตั้ง บพม. โดยมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม และมีกระทรวงการคลัง และการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยเป็นผู้ถือหุ้น
พ.ศ.2543	พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯพระราชทานนาม "ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" เป็นชื่อท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่
พ.ศ.2548	กำหนดเปิดให้บริการในวันที่ 29 กันยายน 2548

ไม่ปิดสนามบินดอนเมืองหลังเปิดสนามบินสุวรรณภูมิ

เมื่อกรุงเทพมีสนามบินแห่งใหม่แล้ว จะเกิดอะไรขึ้นกับสนามบินดอนเมือง ในเรื่องนี้ **ดร.สุวัฒน์ฯ** ได้ชี้แจงว่า ปัจจุบัน กิจกรรมการบินพาณิชย์ที่สนามบินดอนเมืองแบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือ 1) สายการบินประจำ ซึ่งหมายถึง สายการบินที่มีกำหนดเวลาการบินล่วงหน้าแน่นอน ซึ่งประมาณร้อยละ 99 เป็นสายการบินผู้โดยสาร และอีกประมาณร้อยละ 1 เป็นสายการบินสำหรับสินค้า 2) สายการบินไม่ประจำ (Charter Flight) เป็นสายการบินที่มีผู้โดยสารซึ่งมีวัตถุประสงค์เดียวกัน เช่น บริษัททัวร์ที่หาลูกค้าได้ประมาณ 200-300 คน ก็จะเหมาลำเครื่องบินมาเอง อาทิ สายการบินที่มาจากเวียดนาม รัสเซีย หรือจีน เป็นต้น ซึ่งมีประมาณ 5,000-6,000 เที่ยวบินต่อหนึ่งปี 3) เครื่องบินราชการ เช่น กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กรมตำรวจ เครื่องบินทหาร เป็นต้น เนื่องจากพื้นที่อีกฟากหนึ่งของสนามบินดอนเมืองเป็นของกองทัพอากาศ และใช้ร่วมกัน 4) เครื่องบินพิเศษ เช่น เครื่องบินของราชวงศ์ เครื่องบินของผู้นำระดับประเทศ เป็นต้น ซึ่งเมื่อสนามบินสุวรรณภูมิเปิดให้บริการแล้ว สนามบินดอนเมืองจะงดให้บริการสายการบินในประเทศและระหว่างประเทศเฉพาะประเภทที่ 1 เท่านั้น โดยจะย้ายไปให้บริการที่สนามบินสุวรรณภูมิ แต่สนามบินดอนเมืองยังคงเปิดให้บริการแก่เครื่องบินประเภทที่ 2-4 ต่อไป มิใช่ปิดให้บริการทั้งหมดดังที่หลายคนเข้าใจ

จากสนามบินดอนเมืองสู่สนามบินสุวรรณภูมิ

ดร. สุวัฒน์ กล่าวต่อไปว่า สนามบินสุวรรณภูมิมีกำหนดเปิดให้บริการแน่นอนแล้วในวันที่ 29 กันยายน 2548 และแม้ว่าสนามบินสุวรรณภูมิจะซื้อเครื่องมือและอุปกรณ์ใหม่เกือบทั้งหมด โดยเฉพาะอุปกรณ์ด้านซอฟต์แวร์ที่ต้องการความทันสมัย เช่น ซอฟต์แวร์ด้านการตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร ข้อมูลข่าวสารการบิน เป็นต้น ซึ่งรวมเป็นเงินประมาณ 3-4 พันล้านบาท แต่ยังมีอุปกรณ์อื่นๆ บางส่วนที่สามารถเคลื่อนย้ายจากดอนเมืองมาใช้ได้โดยไม่จำเป็นต้องซื้อใหม่ ดังนั้น ในคืนก่อนที่สนามบินจะเปิด จะเป็นคืนที่โกลาหลพอสมควร เนื่องจากต้องเคลื่อนย้ายอุปกรณ์จำนวนมาก ระหว่างสองสนามบิน

“ในการโยกย้ายการให้บริการจากสนามบินดอนเมืองมาที่สนามบินสุวรรณภูมิ จะมีการกำหนดเวลาปิดบริการของสนามบินดอนเมืองในคืนวันที่ 28 กันยายน 2548 เช่น หากกำหนดให้เป็นเวลาเที่ยงคืนของคืนวันที่ 28 กันยายน 2548 สนามบินดอนเมืองก็จะมีอุปกรณ์ให้เครื่องบินลงจอดได้จนถึงเวลาเที่ยงคืนของคืนวันที่ 28 กันยายน 2548 หลังจากเที่ยงคืนไปแล้ว จะต้องทำการเคลื่อนย้ายอุปกรณ์จำนวนมากซึ่งจะนำไปใช้ที่สนามบินสุวรรณภูมิให้เสร็จสิ้นภายในเวลาไม่กี่ชั่วโมงซึ่งจะกลายเป็นมหรสพอันยิ่งใหญ่ในคืนวันนั้น จะมีการถ่ายทอดสด มีการปิดถนนหลายสิบสายในกรุงเทพฯ ด้วย”

สนามบินสุวรรณภูมิ: สนามบินที่ทันสมัยที่สุดแห่งใหม่ของโลก

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลบางโฉลง ตำบลราชาเทวะ และตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยอยู่ทางทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร มีระยะทางไกลกว่าสนามบินดอนเมืองเมื่อวัดจากสนามบินหลวงประมาณ 3 กิโลเมตร ครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ 20,000 ไร่ ซึ่งใหญ่กว่าพื้นที่สนามบินดอนเมืองราว 6 เท่า ใช้งบการลงทุนส่วนที่อยู่ภายในและภายนอกสนามบินทั้งสิ้นประมาณ 150,000 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินลงทุนในภาคราชการและรัฐวิสาหกิจ 137,000 ล้านบาท และเอกชนร่วมลงทุนในกิจการเชิงพาณิชย์ 13,000

ล้านบาท เมื่อสนามบินเปิดให้บริการในปี 2548 จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคน ทั้งนี้ ตามปกติอัตราการขยายตัวของผู้โดยสารเครื่องบินในแต่ละปีจะเพิ่มประมาณหนึ่งเท่าครึ่งของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ดังนั้น การขยายตัวของ GDP ในปีนี้คาดว่าจะอยู่ที่ร้อยละ 8 ต่อปี จึงประมาณได้ว่า ผู้โดยสารเครื่องบินจะเพิ่มขึ้นในปีนี้อยู่ประมาณร้อยละ 10-12 และในปีหน้า คาดว่าน่าจะมีผู้โดยสารมาใช้บริการประมาณ 38-39 ล้านคนต่อปี

“ระบบการตรวจกระเป๋าสัมภาระของสนามบินสุวรรณภูมิจะเป็นมาตรฐานที่ทันสมัยมากที่สุดของโลกในปัจจุบัน โดยในเอเชียมีเพียงสนามบินนานาชาติอินชอนของเกาหลีใต้เท่านั้นที่ทันสมัยเทียบเท่ากับสนามบินในสหรัฐฯ เช่นเดียวกับสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งในการนี้ นายกรัฐมนตรีเห็นว่า สนามบินสุวรรณภูมิควรลงทุนใช้เทคโนโลยีที่ล้ำหน้ากว่าประเทศอื่นๆ ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เพราะหากใช้เทคโนโลยีที่พอๆ กับประเทศอื่นในปัจจุบัน เมื่อสนามบินก่อสร้างแล้วเสร็จ อาจมีประเทศอื่นที่ใช้เทคโนโลยีก้าวหน้าไปกว่ามากแล้วก็ได้” ดร. สุวัฒน์ กล่าว



องค์ประกอบที่สำคัญของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ทางวิ่ง	จำนวน 2 เส้น กว้างเส้นละ 60 เมตร ยาว 3,700 เมตร และ 4,000 เมตร มีระยะศูนย์กลางห่างกัน 2,200 เมตร ให้บริการขึ้นลงอากาศยานได้พร้อมๆ กันตลอดเวลาไม่น้อยกว่า 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง
หลุมจอด	รวมจำนวน 120 หลุมจอด แบ่งเป็นการจอดประชิดอาคาร 51 หลุมจอด และการจอดระยะไกล 69 หลุมจอด
หอบังคับการบิน	สูง 132 เมตร ซึ่งนับเป็นหอบังคับการบินที่สูงที่สุดในโลกในปัจจุบัน พร้อมระบบนำร่องที่ทันสมัย
อาคารผู้โดยสาร	มีพื้นที่ประมาณ 563,000 ตารางเมตร ได้รับการออกแบบให้มีความสวยงามทันสมัย พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ครบครันภายใน มีการตกแต่งให้สะท้อนถึงเอกลักษณ์ไทย รองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี ประกอบด้วย 2 ส่วนคือ 1) อาคารผู้โดยสาร สูง 7 ชั้น และชั้นใต้ดิน 1 ชั้น รวมทั้งมีสถานีรถไฟใต้อาคารผู้โดยสารด้วย โครงสร้างอาคารเป็นเหล็กและกระจก หลังคากระจกมีแสงอุโมงค์นิยมคลุมกันแดดด้านบน และ 2) อาคารเทียบเครื่องบิน สูง 2 ชั้น และชั้นใต้ดิน 1 ชั้น สำหรับใช้ในการเทียบเครื่องบิน ตัวอาคารเป็นหลักมีรูปโค้งหลังคาเป็นกระจกสลับกับผ้าใบสังเคราะห์เคลือบเทฟลอน
การบริการสินค้า	มีอาคารและลานพื้นที่รวมประมาณ 568,000 ตารางเมตร สำหรับให้บริการแบบปลอดพิธีการศุลกากร โดยผู้ประกอบการสามารถทำงานเคลื่อนย้ายและจัดเตรียมหรือบรรจุสินค้าเพื่อส่งออกหรือนำเข้าภายในพื้นที่ที่กำหนดได้ตลอด 24 ชั่วโมง
ระบบป้องกันน้ำท่วม	มีคันดินสูง 3.50 เมตร เหนือระดับน้ำทะเลกลาง ล้อมรอบพื้นที่ท่าอากาศยานยาวทั้งหมด 24 กิโลเมตร มีคลองระบายน้ำ คลองรับน้ำ และพื้นที่เก็บน้ำขนาดใหญ่อยู่ในสนามบิน สามารถรองรับน้ำฝนที่ตกได้มากกว่า 3.2 ล้านลูกบาศก์เมตร
ถนนภายใน	เป็นถนนขนาดตั้งแต่ 4 ช่องจราจรขึ้นไป เชื่อมอาคารต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยาน ความยาวรวม 36 กิโลเมตร และมีลานจอดรถ 3,500 คัน
ถนนเข้าท่าอากาศยาน	มีทางเข้าออก 5 ทางดังนี้ ทิศเหนือ เป็นถนนยกระดับขนาด 8 ช่องจราจร จากมอเตอร์เวย์กรุงเทพ-ชลบุรี เข้าสู่อาคารผู้โดยสาร ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ เป็นถนนยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร เชื่อมกับทางยกระดับจากถนนร่มเกล้าและถนนกิ่งแก้ว ทิศใต้ เป็นถนนระดับพื้นราบขนาด 4 ถึง 8 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนบางนา-ตราด ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นถนนระดับพื้นราบขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนอ่อนนุช ทิศตะวันตก เป็นถนนยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนกิ่งแก้ว
อาคารจอดรถ	มีอาคารจอดรถหน้าอาคารผู้โดยสารจำนวน 2 อาคาร จอดรถยนต์ได้รวม 5,000 คัน

ประมาณการงบประมาณในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ

แผนงาน	รวมเงินลงทุน		เงินลงทุนแบ่งตามระยะเวลา			หน่วยงานที่รับผิดชอบ		
	(ล้านบาท)	(%)	2549-2558	2559-2568	2569-2578	งบประมาณแผ่นดิน	รัฐวิสาหกิจ	ส่วนท้องถิ่น
ระบบขนส่ง	75,864	59.5	44,774	15,668	15,422	กรมทางหลวงชนบท	กทพ./รฟท./ขสมก.	กทม.
ระบบป้องกันน้ำท่วม	58,885	38.5	58,885	-	-	กรมชลประทาน		
ระบบประปา	7,778	5.1	16,000	2,400	3,778		กปน.	
ระบบไฟฟ้า	3,388	2.2	921	895	157		กฟน.	
ระบบโทรศัพท์	1,705	1.1	831	687	187		ทศท.	
การบำบัดน้ำเสีย	3,136	2.0	645	968	1,523			กทม./อบจ.สมุทรปราการ
การจัดการขยะมูลฝอย	2,355	1.5	2,068	93	194			กทม./อบจ.สมุทรปราการ
รวม	153,111	100	109,724	20,711	22,676			
สัดส่วน (%)	100		71.7	13.5	14.8			

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การคมนาคมเข้า-ออกระหว่างสนามบิน ไม่มีปัญหา

การก่อสร้างสนามบินระดับโลกที่มีความทันสมัย สามารถรองรับผู้โดยสารได้จำนวนมากในระดับนี้ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการวางแผนจัดการระบบการจราจรและขนส่งโดยรอบสนามบินให้มีความสะดวกรวดเร็วสอดคล้องกับศักยภาพของสนามบินด้วย ในเรื่องนี้ **ดร.สุวัฒน์** กล่าวว่ามีโครงการรองรับการคมนาคมเข้า-ออกสนามบินในหลายรูปแบบ ทั้งทางด่วน ทางหลวง รถไฟ และรถเมล์ ซึ่งจะสะดวกกว่าสนามบินดอนเมืองมาก และยังเข้าออกจากสนามบินได้หลายทางรอบทิศ ทั้งทางมอเตอร์เวย์ ถนนกิงแก้ว ถนนอ่อนนุช และถนนบางนา-ตราด

“โครงการที่รองรับการขนส่งคนระหว่างเมืองกับสนามบิน นอกเหนือจากโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งได้แก่ **โครงการการขยายมอเตอร์เวย์** แล้ว ยังมี**โครงการตัดทางด่วนสายใหม่**ออกจากบริเวณถนนเอกมัยตรงเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อไม่ให้เกิดการจราจรติดขัดในการเดินทางเข้าออกสนามบินสุวรรณภูมิในอนาคต แผนดังกล่าวเตรียมจะเสนอคณะรัฐมนตรีให้รับหลักการ และเห็นชอบให้การทางพิเศษฯ เป็นผู้ดำเนินการ คาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ภายในประมาณ 6 ปีข้างหน้า

นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยยังทำการศึกษาการเปิดให้บริการ**รถไฟฟ้ามหานคร (Fast Train)** โดยมีความเร็วสูงสุด 160 กม./ชม. ขณะนี้กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาความเหมาะสม และจะให้เอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการก่อสร้างและเดินรถด้วย โดยรัฐบาลต้องยื่นมือเข้ามาช่วยเหลือในด้านเงินลงทุนงบประมาณของโครงการนี้ประมาณ 30,000 ล้านบาท

และยังมีการคมนาคมอีกรูปแบบหนึ่งคือ **รถเมล์** ซึ่งเป็นรถโดยสารประจำทางชั้นดีที่สุดในประเทศไทยเทียบเท่ารถเมล์ที่ดีที่สุดในโลก โดยเป็นรถขนาดรถทัวร์ แอร์เย็น เบาะนุ่ม บันไดไม่สูง มีช่องใส่กระเป๋าเดินทางได้สะดวก ซึ่งจะจอดหน้าอาคารผู้โดยสารได้เลย วางแผนว่าจะมีทั้งหมด 4 สาย และจอดตามโรงแรมชั้นนำต่างๆ และจะพัฒนาที่บริเวณ

มักกะสัน อโศก ร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็น**ที่จอดรถเมล์**นี้ โดยผู้โดยสารสามารถเช็คอินกระเป๋าได้ที่จากนั้นจึงโดยสารรถเมล์ดังกล่าวไปที่สนามบินได้โดยอาจคิดค่าโดยสารประมาณ 100 บาท”

เมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ

ปัจจุบัน สนามบินทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อของระบบต่างๆ และศูนย์กลางการพาณิชย์ของชุมชนโดยรอบสนามบิน ถ้าถือว่าสนามบิน และพื้นที่โดยรอบเป็นเมืองสนามบินแล้ว สนามบินหลายแห่งก็ได้ทำหน้าที่แบบเดียวกับศูนย์กลางธุรกิจของเมืองใหญ่ๆ โดยเป็นศูนย์กลางการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบของภูมิภาค และเป็นศูนย์กลางขนาดใหญ่ของการจ้างงาน การจับจ่ายสินค้า การประชุมและบันเทิง ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบินที่เกิดขึ้นมักเรียงรายไปตามถนนหรืออยู่รวมกันเป็นกลุ่ม ทำให้เกิดเมืองในลักษณะใหม่ คือ **เมืองศูนย์กลางการบิน (Aerotropolis)** ซึ่งบางแห่งขยายตัวออกไปในรัศมีถึง 30 กิโลเมตรจากสนามบิน

ดังนั้นการใช้ที่ดินโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิจึงควรเป็นพื้นที่ที่ใช้ในกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น คลังสินค้า โรงงานสินค้า เป็นต้น เพื่อให้สามารถนำสินค้าที่ผลิตเสร็จขึ้นเครื่องบินได้ทันที ซึ่งจะทำให้พื้นที่โดยรอบสนามบินมีราคาสูงขึ้นมาก จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนผังการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิขึ้นเพื่อวางแผนการใช้ที่ดินโดยรอบสนามบินซึ่งมีเนื้อที่ประมาณ



“

บริษัท

ท่าอากาศยานสากล

กรุงเทพมหานครใหม่ จำกัด (บม.)

มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ

ในสังกัดกระทรวงคมนาคม

มีหน้าที่รับผิดชอบการก่อสร้าง

ภายในสนามบินสุวรรณภูมิ

เช่น อาคารผู้โดยสาร

ทางวิ่ง ระบบสาธารณูปโภค/

สาธารณูปการ เป็นต้น

”

2-3 แสนไร่ ให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ โดยในขณะนี้ ได้มีการประสานงานกับกรมโยธาธิการ และผังเมืองในการทำผังเฉพาะขึ้น ซึ่งจะแล้วเสร็จภายในเวลา 1 ปี ผังเฉพาะนี้เป็นการเตรียม การใช้ที่ดินในอีก 30 ปีข้างหน้า ดังนั้น เมื่อผังเฉพาะที่กำลังจัดทำนี้แล้วเสร็จ ก็จะสามารถนำผัง ดังกล่าวมากำหนดการใช้ที่ดินในระยะยาวได้

“แผนการดำเนินงานโดยรอบสนามบิน แต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้วางแผนของตนเอง ไว้บ้างแล้ว แต่โครงการใดที่ยังไม่มีหน่วยงานใดวางแผนไว้ สำนักงานคณะกรรมการบริหาร การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สกก.) จะดำเนินการวางแผนเพิ่มเติม และวางแผนต่อไปใน อนาคตอีก 30 ปีข้างหน้าด้วย

แผนในระยะยาว อาทิ แผนป้องกันน้ำท่วม ซึ่งเมื่อมีประชาชนย้ายเข้าไปอยู่อาศัยบริเวณ โดยรอบสนามบินในอนาคต ก็สมควรที่จะต้องมีการเตรียมการไม่ให้มีน้ำท่วมพื้นที่โดยรอบ โดย จะดำเนินการการขุดคลองขนาดใหญ่สายใหม่ยาวประมาณ 100 กิโลเมตร กว้าง 200 เมตร เชื่อม กับแม่น้ำเจ้าพระยาที่บางไทร ตรงไปออกที่คลองด่าน ซึ่งจะทำให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินโดย รอบสนามบินได้อย่างเต็มศักยภาพ หรือแผนด้านการบริหารจัดการ ซึ่งพื้นที่ของสนามบิน สุวรรณภูมิอยู่ในเขตจังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งเป็นเขตการปกครองส่วนภูมิภาคทั้งหมด และยังมี การปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย แต่สนามบินมีขนาดใหญ่และซับซ้อนมาก จึง จำเป็นจะต้องจัดการบริหารพื้นที่ของสนามบินและพื้นที่โดยรอบให้เป็นเขตการบริหารพิเศษ ดัง เช่นที่ได้ดำเนินการกับเมืองพัทยา ซึ่งในขณะนี้มีการวางแผนคร่าวๆ ไว้แล้ว แต่จะต้องมีการ ศึกษาในรายละเอียดว่าจะต้องดำเนินการอย่างไรต่อไป เป็นต้น”

กลไกการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิ

โครงการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิเป็นโครงการขนาดใหญ่ จึงมีหน่วยงานร่วมรับผิดชอบ ขอบจำนวนมาก ทั้งหน่วยราชการ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน ซึ่งมีการแบ่งความรับผิดชอบของ หน่วยงานต่างๆ ดังนี้

บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บพม.) มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่รับผิดชอบการก่อสร้างภายในสนามบินสุวรรณภูมิ เช่น อาคาร ผู้โดยสาร ทางวิ่ง ระบบสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ เป็นต้น โดยมีงานภายในสนามบินบาง ส่วนที่ดำเนินการโดยหน่วยราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชน เช่น หอบังคับการบิน งานตรวจคน เข้าเมือง งานศุลกากร งานไปรษณีย์ งานคลังสินค้า เป็นต้น

ความก้าวหน้างานก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

หน่วยงานที่ รับผิดชอบ	มีสัญญาว่าจ้างแล้ว				อยู่ระหว่างการคัดเลือกจัดจ้าง	
	ดำเนินการแล้วเสร็จ		กำลังดำเนินการ			
	จำนวนงาน (งาน)	งบประมาณ (ล้านบาท)	จำนวนงาน (งาน)	งบประมาณ (ล้านบาท)	จำนวนงาน (งาน)	งบประมาณ (ล้านบาท)
1. บพม.	62	19,591	33	61,705	50	24,021
2. หน่วยงาน ภาครัฐอื่นๆ	-	-	10	8,247	18	22,756
3. ภาคเอกชน	-	-	1	900	8	12,147

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
หมายเหตุ ความก้าวหน้า ณ วันที่ 25 ธันวาคม 2546

ทั้งนี้ บทม. เป็นบริษัทรัฐวิสาหกิจเล็กๆ ซึ่งมีพนักงานโดยเฉพาะวิศวกรจำนวนไม่มากนัก ในการกำกับดูแลโครงการขนาดใหญ่ในระดับนี้ จึงจำเป็นต้องว่าจ้างบริษัทที่มีความชำนาญมาช่วยดำเนินการ ซึ่งเรียกว่า **Project Management Consultant (PMC)** บริษัทดังกล่าวจะช่วยในการวางแผนก่อสร้างสนามบินทั้งหมด รวมทั้งการคัดเลือกผู้รับเหมาก่อสร้าง

สำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สกก.) ซึ่งอยู่ภายใต้ สศช. ทำหน้าที่ประสานแผนการดำเนินงานทั้งหมด ทั้งที่อยู่และไม่อยู่ในสนามบิน เช่น ทาง

เข้าออกสนามบิน สาธารณูปโภคที่จะเข้าไปในสนามบิน การจัดการขยะ มูลฝอย การวางแผนผังการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ เป็นต้น ซึ่งจะต้องประสานกับหน่วยงานอื่นๆ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องมากมาย

นอกจากการประสานงานและกำกับงานแล้ว คณะรัฐมนตรียังมีมติให้ สกก. สามารถเสนอแนะสิ่งใหม่ๆ ให้คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานพิจารณาได้ รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐทุกหน่วยงานที่ต้องการเสนอโครงการซึ่งเกี่ยวข้องกับสนามบินสุวรรณภูมิ จะต้องเสนอผ่าน สกก. เพื่อให้เป็นศูนย์กลางในการพิจารณาโครงการที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ก่อนที่จะเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป



ความก้าวหน้าของการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ

เหลือเวลาอีกไม่มากนักก็จะถึงกำหนดการเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการของสนามบินสุวรรณภูมิแล้ว ในเรื่องนี้ **ดร.สุวัฒน์** ยืนยันว่า สนามบินจะสามารถเปิดให้บริการได้ตามกำหนดในวันที่ 29 กันยายน 2548 อย่างแน่นอน ซึ่งในปัจจุบัน การก่อสร้างมีความคืบหน้าโดยรวมเกือบร้อยละ 40 ในขณะที่เป้าหมายควรเป็นเกือบร้อยละ 55 เนื่องจากมีหลายโครงการย่อยที่ล่าช้า โครงการที่ล่าช้ามากที่สุดได้แก่ โครงการอาคารผู้โดยสาร และหอบังคับการบิน ส่วนโครงการย่อยอื่นๆ เช่น รันเวย์ ถนน โรงกรองน้ำประปา โรงบำบัดน้ำเสีย การเดินท่อน้ำมัน รวมทั้งระบบสาธารณูปโภคหลัก มีความล่าช้าน้อย หรือทันตามกำหนดการ

“ความก้าวหน้าโดยรวม ยังช้ากว่าที่กำหนดในแผน ซึ่งบทม. ได้แก้ปัญหาโดยการลงนามในสัญญาเร่งรัดการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารซึ่งมีความล่าช้าในขณะนี้ เมื่อเดือนธันวาคม 2546 การลงนามในสัญญาดังกล่าว เป็นสัญญาระหว่างกลุ่มบริษัทอิตาเลียนไทย กับ บทม. ซึ่งระบุว่า บริษัทจะต้องดำเนินงานให้แล้วเสร็จทันตามที่กำหนดไว้ในสัญญา จากนั้นจึงปรับตารางเวลาในการทำงานใหม่เพื่อเร่งให้งานเสร็จทันภายในเวลาที่กำหนด”

การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของสนามบินสุวรรณภูมิ

เมื่อสนามบินสุวรรณภูมิเปิดให้บริการแล้ว **ดร.สุวัฒน์** ได้กล่าวถึงสิ่งที่ควรทำเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของสนามบินว่า สามารถดำเนินการได้ในสองส่วนคือ

ส่วนแรก การให้บริการของหน่วยงานรัฐในสนามบินสุวรรณภูมิจะต้องยอดเยี่ยม เช่น การเข้าออกสนามบินมีความสะดวก มีรันเวย์เพียงพอ การตรวจคนเข้าเมือง การขนส่งกระเป๋าสัมภาระและสินค้ามีความรวดเร็ว เป็นต้น

ส่วนที่สอง การทำการตลาด ซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบจะต้องเดินทางไปประชาสัมพันธ์

เรื่องของสนามบินสุวรรณภูมิทั่วโลก ไม่ว่าจะเป็นด้านความใหญ่โต ความสะดวกสบาย ค่าใช้จ่ายสำหรับสายการบินที่จะมาใช้บริการซึ่งไม่แพง พิธีการศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมือง รวดเร็วทันสมัย เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์และระบบเอ็กซ์เรย์ทั้งหมด เป็นต้น โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายรวมถึงประชาชนและนักท่องเที่ยวทั่วไปซึ่งไม่อยู่ในวงจรกิจการบินด้วย

ก้าวสู่ศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ด้วยศักยภาพของสนามบินระดับแนวหน้าของโลก สนามบินสุวรรณภูมิจึงถูกจับตามองว่า จะเป็นกำลังสำคัญในการผลักดันประเทศไทยให้กลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในเรื่องนี้ **ดร.สุวัฒน์ฯ** ได้ให้ความเห็นว่า การเป็นศูนย์กลางจะต้องเกิดขึ้นจากการยอมรับของบุคคลที่เกี่ยวข้องด้วย ดังนั้น หากสนามบินมีบริการที่ดี ราคาไม่แพง ทำให้สายการบินผู้ให้บริการต้องการมาใช้บริการ และหากสามารถขยายการให้บริการโดยมีคุณภาพที่เป็นหนึ่ง สนามบินก็จะเป็นศูนย์กลางการบินไปได้เองโดยปริยาย

“สำหรับการเป็นศูนย์กลางการบินโดยตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยนั้น ในอดีตเมื่อประมาณ 50 ปีที่แล้ว เครื่องบินจะสามารถบินได้ในระยะทางไม่เกิน 2-3 พันกิโลเมตร แล้วจะต้องหยุดพักเครื่องและเติมน้ำมัน

เนื่องจากเทคโนโลยียังไม่ก้าวหน้านัก เครื่องบินยังบินได้ช้า สิ้นเปลืองน้ำมันมาก และเครื่องบินมีขนาดเล็ก ดังนั้น ประเทศไทยจึงอยู่ในทำเลที่สามารถเป็นศูนย์กลางการบินของโลกได้โดยเราไม่ต้องทำอะไรมากนัก แต่ในปัจจุบัน เทคโนโลยีที่ก้าวหน้าทำให้เครื่องบินสมัยใหม่สามารถบินได้ติดต่อกันเป็นเวลาถึง 12 ชั่วโมง เป็นระยะทางราว 12,000 กิโลเมตรหรือเกือบครึ่งโลกโดยไม่ต้องหยุดพัก ความสะดวกสบายด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของไทยจึงลดความสำคัญลงไปบ้าง ทั้งนี้ การบินต่างกับการเดินเรือทางทะเลมาก โดยเส้นทางการเดินเรือจะต้องเดินเรือไปตามทะเลซึ่งมีพื้นที่บริเวณผิวโลกที่ตายตัว แต่การเดินทางทางอากาศ สามารถเลือกใช้เส้นทางการบินที่เป็นทางตรงไปที่ใดๆ ก็ได้ตลอดเวลา”

อย่างไรก็ตาม ในช่วงเวลาที่ผ่านมา รัฐบาลไทยได้พยายามส่งเสริมให้ไทยก้าวขึ้นสู่ความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ด้วยการวางแผนทางสนับสนุนในรูปแบบต่างๆ ได้แก่

ด้านการกำหนดนโยบายการบิน โดยการกำหนดบทบาทท่าอากาศยานภายในประเทศ ไทยให้เป็นลักษณะโครงข่าย (Network) ที่มีการเชื่อมโยงสนับสนุนกัน โดยมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลัก มีการปรับองค์กรกำกับดูแลการบินด้วยการแยกบทบาทของกรมการขนส่งทางอากาศในการกำหนดนโยบาย การกำกับดูแล และการให้บริการออกจากกัน พร้อมทั้งแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสู่การเปิดเสรีการบินอย่างเป็นขั้นตอน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ ซึ่งเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2547 ไทยได้เจรจาสิทธิการบินกับจีนเพื่อเปิดเสรีทางการบินระหว่างกันเป็นผลสำเร็จ ทำให้ไทยเป็นประเทศแรกในภูมิภาคนี้ที่สามารถบินไปยังประเทศจีน และจีนก็สามารถบินมาไทยโดยไม่จำกัดจำนวน ทั้งเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า ซึ่งต่อไป ไทยกำลังเร่งเจรจาสิทธิทางการบินกับประเทศอินเดียเพิ่มอีกหลายเมือง จากปัจจุบันที่ได้มีการตกลงสิทธิทางการบินแล้ว 4 เมือง รวมทั้งจะเร่งเจรจาเพื่อเปิดเสรีทางการ



บินกับ 10 ประเทศในอาเซียน ซึ่งคาดว่าจะสำเร็จภายในปี 2547 และหลังจากนั้นจะดำเนินการเจรจา กับประเทศนอกอาเซียนต่อไป

ด้านกายภาพ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิ และระบบ การให้บริการพื้นฐาน รวมทั้งพัฒนากิจการคมนาคมขนส่งที่เกี่ยวข้อง เพิ่มประสิทธิภาพการบริหาร สนามบินสุวรรณภูมิและการให้บริการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีการจัดระบบโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงท่าอากาศยานกับชุมชนและแหล่งผลิต ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพสายการบินของไทย และ ส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในประเทศ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น

สนามบินสุวรรณภูมิ อีก 20-25 ปีจะเต็ม

สนามบินสุวรรณภูมิได้ริเริ่มแนวคิดที่จะดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2503 นับเป็นเวลา 40 กว่าปี มาแล้ว ณ เวลานั้น พื้นที่ที่กำหนดนี้ถูกพิจารณาว่าใหญ่เพียงพอ แต่โครงการกลับมาแล้วเสร็จใน ปี 2548 ซึ่งในเวลานี้ พื้นที่สนามบินที่มีอยู่จะใช้ไปได้อีกเพียงประมาณ 20-25 ปี สนามบิน สุวรรณภูมิก็จะเต็ม ไม่สามารถรองรับการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มขึ้นได้ทั้งหมด ซึ่ง **ดร.สุวัฒน์** ได้ให้แนวคิดในการแก้ไขปัญหาว่า

“ในอนาคตอีก 20-25 ปีข้างหน้า สนามบินสุวรรณภูมิก็จะเต็มแล้ว ซึ่งก่อนจะถึงเวลานั้น ประเทศไทยจำเป็นต้องเปิดสนามบินดอนเมืองเพื่อให้บริการสายการบินพาณิชย์ไปพร้อมกันอีกครั้ง โดยอาจเก็บค่าบริการสูงกว่าสนามบินสุวรรณภูมิ และเปิดให้บริการเฉพาะเส้นทางบินในประเทศ หรือประเทศใกล้เคียงรวมทั้งสำหรับสายการบินที่เกิดขึ้นใหม่ที่เดิมมีขึ้นบ้างแล้วในปัจจุบันประเภท โลว์คอสแอร์ไลน์ เป็นต้น ซึ่งมาตรการดังกล่าวอาจช่วยยืดเวลาที่ดินสนามบินสุวรรณภูมิจะเต็มออกไปได้อีกราว 10 ปี และหลังจากนั้น หากสนามบินทั้งสองแห่งเต็มอีก อาจจะต้องพิจารณาสนามบินแห่งที่สาม ซึ่งอาจเป็นสนามบินของกองทัพอากาศที่กำแพงแสน ซึ่งอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 90 กิโลเมตร หรืออาจต้องพิจารณาใช้สนามบินอู่ตะเภา ซึ่งอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 160 กิโลเมตร ดังนั้น จึงยังพอมีทางเลือกให้ขยับขยายไปได้อีกสี่ถึงห้าสิบปีข้างหน้า”

บทส่งท้าย

หลังจากรอคอยมา 45 ปี ในที่สุด สนามบิน สุวรรณภูมิที่ทันสมัยที่สุดแห่งใหม่ของโลกจะได้ฤกษ์เปิด ให้บริการแน่นอนในวันที่ 29 กันยายน 2548 ซึ่งนับเป็น ความภาคภูมิใจอีกประการหนึ่งของประเทศไทย และเป็น ที่คาดหวังว่า ในยุคที่สนามบินกลายเป็นศูนย์กลางความ เจริญทางเศรษฐกิจดังเช่นปัจจุบัน สนามบินสุวรรณภูมิจะ สามารถนำพาประเทศไปสู่ความเป็นศูนย์กลางการขนส่ง ทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็น กำลังสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ของประเทศไทยในที่สุด



พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 : ปัญหาในทางปฏิบัติ



ความเป็นมาและหลักการของกฎหมาย

ในช่วงปี 2530-2534 ภาครัฐได้เร่งรัดการดำเนินนโยบายเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในโครงการขนาดใหญ่ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนองความต้องการของประชาชน และลดภาระการลงทุนของภาครัฐ โดยได้อนุมัติให้เอกชนได้รับสัมปทานโครงการขนาดใหญ่ด้านโครงสร้างพื้นฐานหลายโครงการ เช่น โครงการให้บริการโทรศัพท์พื้นฐาน(TA และ TT&T) โครงการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่(AIS และ TAC) โครงการระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานคร(BTS) และโครงการระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร(Hopewell) เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การอนุมัติให้เอกชนได้รับสัมปทานในขณะนั้น ไม่มีแนวทางปฏิบัติที่แน่นอน บางกรณีเป็นอำนาจของคณะรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรี หรือหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง และไม่มีหลักเกณฑ์การพิจารณาที่ชัดเจน รวมทั้ง ไม่ได้จัดเตรียมโครงการให้สมบูรณ์ และขาดการกลั่นกรองที่ละเอียดรอบคอบเท่าที่ควร

จนทำให้บางโครงการประสบปัญหาในทางปฏิบัติ ภาครัฐเสียประโยชน์ หรือเกิดข้อขัดแย้งระหว่างภาครัฐและเอกชนในเวลาต่อมา

ในปี 2535 จึงได้มีการตรา พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ขึ้น เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติและใช้บังคับแก่การให้สัมปทานหรือการร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ โดยเฉพาะโครงการที่มีวงเงินลงทุนหรือมีทรัพย์สินตั้งแต่ 1,000 ล้านบาทขึ้นไป (ยกเว้นการให้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียมและการให้ประทานบัตรตามกฎหมายว่าด้วยแร่) ทั้งนี้ หลักการพื้นฐานของกฎหมาย คือ **ให้มีการกลั่นกรองโครงการโดยละเอียดก่อนพิจารณาตัดสินใจ** หรือมีลักษณะเป็น “Pre-audit” ในทุกขั้นตอนของวงจรโครงการ (Project Cycle) โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายฝ่ายเข้าร่วมพิจารณา เพื่อให้เกิดความรอบคอบและโปร่งใส



ตั้งแต่มีการบังคับใช้ พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 จนถึงปัจจุบัน มีโครงการที่ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายดังกล่าวจนแล้วเสร็จ หลายโครงการ เช่น โครงการบริการโทรทัศน์สีกองทัพบกช่อง 5 (ITV) โครงการปรับปรุงขยายการประปาปทุมธานี-รังสิต โครงการให้เอกชนเช่าลงทุนพัฒนาและประกอบการทำเรือคอนเทนเนอร์ หมายเลข 5 ของท่าเรือแหลมฉบัง โครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด เป็นต้น นอกจากนั้น ยังมีโครงการขนาดใหญ่ที่สำคัญที่อยู่ระหว่างการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายนี้อีกหลายโครงการ เช่น โครงการพัฒนาที่ราชพัสดุบริเวณบริเวณสถานีขนส่งหมอชิต การให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งในส่วนของการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้าง อาคารพาณิชย์ และโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง

ขั้นตอนดำเนินการตามกฎหมาย

พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดให้มีการกลั่นกรองโครงการอย่างเป็นขั้นตอนตามวงจรโครงการ(Project Cycle) ซึ่งประกอบด้วย 1) ขั้นนำเสนอโครงการ 2) ขั้นตอนโครงการ(คัดเลือกเอกชน) และ 3) ขั้นกำกับดูแลและติดตามผล สรุปได้ดังนี้

1. ขั้นนำเสนอโครงการ หน่วยงานเจ้าของโครงการ ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการ(Feasibility Study) ตามหัวข้อการเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการที่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ(สศช.)กำหนด และเมื่อดำเนินการศึกษาและจัดเตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จ หน่วยงานเจ้าของโครงการจะเสนอโครงการผ่านกระทรวงเจ้าสังกัด เพื่อนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยในกรณีโครงการใหม่ นำเสนอ สศช. หรือในกรณีโครงการที่มีทรัพย์สินอยู่แล้ว นำเสนอกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ สศช. หรือกระทรวงการคลัง จะพิจารณาโครงการและนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติหลักการของโครงการต่อไป โดยกำหนดระยะเวลาพิจารณาโครงการ

ของ สศช. และ กระทรวงการคลังไว้ 60 วัน หากพ้นกำหนดเวลาดังกล่าวให้ถือว่า สศช. หรือกระทรวงการคลัง เห็นด้วยกับโครงการ

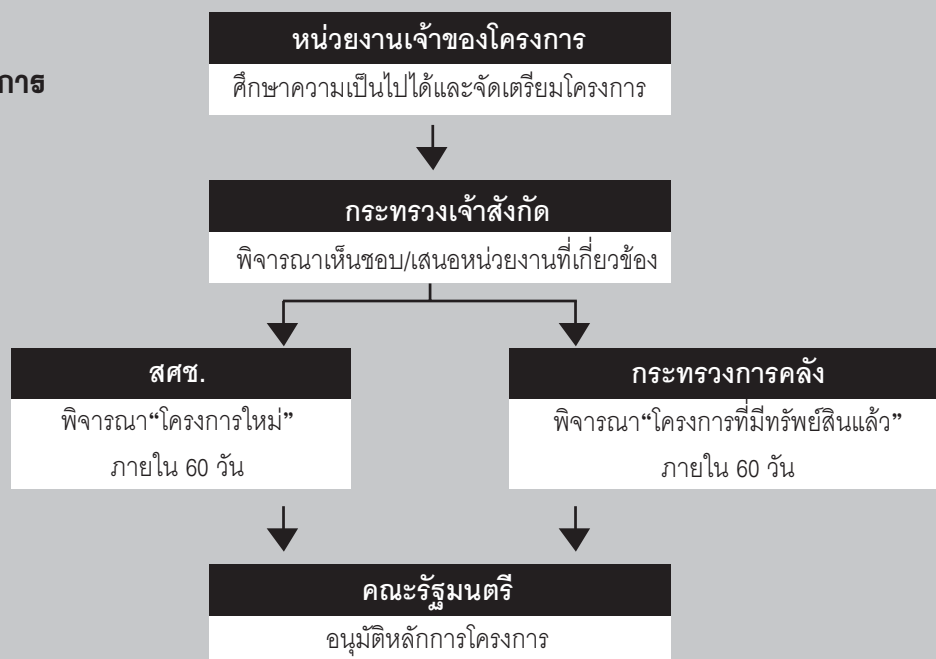
2. ขั้นตอนโครงการ เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบในหลักการโครงการแล้ว หน่วยงานเจ้าของโครงการจะแต่งตั้งคณะกรรมการ ตามมาตรา 13 ประกอบด้วยผู้แทนกระทรวงเจ้าสังกัด กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานอัยการสูงสุด สศช. สำนักงานประมาณ ผู้แทนกระทรวงอื่น และผู้ทรงคุณวุฒิ ทำหน้าที่พิจารณาร่างประกาศเชิญชวนเอกชนและร่างขอบเขตโครงการ(Term of Reference: TOR) กำหนดหลักประกันของและหลักประกันสัญญา และพิจารณาคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมดำเนินการ ตามแนวทางและขั้นตอนที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงพ.ศ. 2537 และ กฎกระทรวง ฉบับที่ 2(พ.ศ. 2545)

เมื่อดำเนินการคัดเลือกเอกชนแล้วเสร็จ สำนักงานอัยการสูงสุดจะตรวจพิจารณาร่างสัญญาและคณะกรรมการ ตามมาตรา 13 นำเสนอผลการคัดเลือกเอกชนต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัด เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ภายใน 90 วัน นับจากวันที่คณะกรรมการ ตามมาตรา 13 ตัดสิน เมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชน และได้มีการลงนามสัญญาแล้ว เอกชนคู่สัญญาจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามสัญญาต่อไป

3. ขั้นกำกับดูแลและติดตามผล เมื่อมีการลงนามในสัญญาแล้ว หน่วยงานเจ้าของโครงการ จะจัดตั้งคณะกรรมการประสานงาน ตามมาตรา 22 ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงการคลัง สศช. ฝ่ายเอกชนที่เข้าร่วมงานหรือดำเนินการ มีหน้าที่ติดตามกำกับดูแลให้มีการดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ทั้งนี้ คณะกรรมการประสานงาน ตามมาตรา 22 จะต้องรายงานผลการดำเนินงาน ปัญหาอุปสรรค และแนวทางแก้ไขต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการทราบ โดยกำหนดให้มีการรายงานอย่างน้อยทุก 6 เดือน

สรุปขั้นตอนการดำเนินการตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535

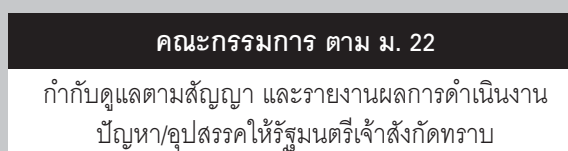
1. ชี้นำเสนอโครงการ



2. ชี้นำดำเนินการโครงการ



3. ชี้นำกำกับดูแล/ติดตามผล





ปัญหาการดำเนินงานตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535

ที่ผ่านมา ผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่าย ทั้งหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจ เห็นว่า พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 เป็นอุปสรรคในการดำเนินโครงการ เนื่องจากมีขั้นตอนมากและก่อให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงาน จึงมีแนวคิดที่จะแก้ไขกฎหมาย เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงานมากขึ้น ทั้งนี้ หากพิจารณาถึงความล่าช้าที่เกิดขึ้นในขั้นตอนของกฎหมาย พบว่ามีสาเหตุหลักจาก 1) ปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงานเจ้าของโครงการ 2) ปัญหาการดำเนินงานของคณะกรรมการตามมาตรา 13 และ 3) ปัญหาความไม่ชัดเจนของข้อกำหนดบางประการ กล่าวคือ

1. ปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงานเจ้าของโครงการ

- **หน่วยงานเจ้าของโครงการไม่ได้เตรียมการล่วงหน้า** หน่วยงานเจ้าของโครงการไม่ได้มีการวางแผนหรือเตรียมดำเนินการตามขั้นตอนของ พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ตั้งแต่เริ่มต้น รวมทั้งบางหน่วยงานยังไม่มี ความเข้าใจในการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายเท่าที่ควร เมื่อเวลาล่วงเลยไป จึงมาเริ่มดำเนินการ ทำให้ดูเหมือนว่ากฎหมายเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้ล่าช้า

- **การศึกษความเป็นไปได้ของโครงการไม่ครบถ้วนสมบูรณ์** ในการศึกษาความเป็นไปได้ของ โครงการ มักขาดข้อมูลหรือไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ เพียงพอที่จะใช้ในการวิเคราะห์โครงการ โดยเฉพาะการศึกษความเป็นไปได้ทางการเงิน ทางเลือกรูปแบบการลงทุน และการวิเคราะห์ความเสี่ยงของโครงการ (Risk Analysis) ทำให้เกิดปัญหาในการพิจารณาโครงการและขาดข้อมูลที่

เพียงพอประกอบการตัดสินใจของคณะรัฐมนตรี นอกจากนั้น ยังทำให้คณะกรรมการ ตามมาตรา 13 ไม่มีข้อมูลพื้นฐานที่จะใช้เจรจาต่อรองกับเอกชน

2. ปัญหาการดำเนินงานของคณะกรรมการตาม มาตรา 13

ในการพิจารณาคัดเลือกเอกชนจะต้องดำเนินการตามแนวทางและขั้นตอนที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง พ.ศ. 2537 และ กฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2545) และดำเนินการในรูปของคณะกรรมการ (มาตรา 13) ซึ่งประกอบด้วยกรรมการจำนวนถึง 12 คน โดยกรรมการมากกว่าครึ่งหนึ่ง เป็นผู้แทนจากหน่วยงานภายนอก(7 หน่วยงาน) และมีผู้ทรงคุณวุฒิอีก 3 คน ซึ่งอาจทำให้ขาดความคล่องตัว

ประกอบกับ ส่วนใหญ่เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีวงเงินลงทุนสูง คณะกรรมการจำเป็นต้องมีการพิจารณาในรายละเอียดของข้อเสนอของเอกชน และต้องเจรจาต่อรองกับเอกชนจนได้ข้อยุติ จึงต้องใช้ระยะเวลาพอสมควร โดยที่ผ่านมา การร่าง TOR และ ประกาศเชิญชวน รวมทั้งการพิจารณาคัดเลือก/เจรจาต่อรอง จะเป็นขั้นตอนที่ใช้ระยะเวลามากที่สุดใน Project Cycle ซึ่งบางโครงการอาจใช้ระยะเวลามากกว่า 1 ปี

3. ปัญหาความไม่ชัดเจนของข้อกำหนด

หากพิจารณาเรื่องที่หน่วยงานเจ้าของโครงการขอหรือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เกี่ยวกับ พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 จะพบว่าส่วนหนึ่งเกิดจากความไม่ชัดเจนของข้อกำหนดในบางประการ โดยเฉพาะคำนิยามต่างๆ กล่าวคือ

- **“กิจการของรัฐ”** และ **“ร่วมงานหรือดำเนินการ”** ซึ่งกำหนดไว้ในมาตรา 5 เป็นความหมายที่กว้างไม่ชัดเจนว่าเป็นกิจการประเภทใด และเป็นรูปแบบการร่วมงานหรือดำเนินการในลักษณะใด

- **“โครงการ”** ที่มีวงเงินหรือทรัพย์สิน ตั้งแต่ 1,000 ล้านบาทขึ้นไป ตามมาตรา 5 ไม่มีความชัดเจนว่า “วงเงินหรือทรัพย์สิน” นั้น ควรครอบคลุมหรือประกอบด้วยรายการใดบ้าง

● “โครงการใหม่” และ “โครงการที่มีทรัพยากรอยู่แล้ว” ตามมาตรา 8 นั้น ไม่มีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจน เป็นปัญหาว่ากระทรวงเจ้าสังกัดจะต้องนำเสนอโครงการให้ สศช. หรือ กระทรวงการคลัง

ความไม่ชัดเจนของข้อกำหนดดังกล่าว ได้ก่อให้เกิดช่องว่างและนำไปสู่การหลีกเลี่ยงไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยหน่วยงานเจ้าของโครงการจะเสนอให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตีความว่าโครงการจะต้องดำเนินการตามกฎหมายหรือไม่ ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นขั้นตอนและก่อให้เกิดความล่าช้ามากขึ้นเนื่องจาก เมื่อคณะกรรมการกฤษฎีกาวินิจฉัยว่าโครงการต้องดำเนินการตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 หน่วยงานเจ้าของโครงการก็ต้องกลับมาเริ่มต้นใหม่ตั้งแต่ขั้นการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ เช่นกรณีโครงการพัฒนาที่ราชพัสดุบริเวณบริเวณสถานีขนส่งหมอชิต และโครงการพัฒนาที่ราชพัสดุนิวิน เป็นต้น

แนวคิดเบื้องต้นในการแก้ไข พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535

โดยที่พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายที่กำหนดให้มีการพิจารณากลับกรองและดำเนินโครงการอย่างเป็นขั้นตอน เพื่อให้เกิดความรอบคอบและโปร่งใส แต่ที่ผ่านมามีการดำเนินงานตามกฎหมายดังกล่าวมีปัญหาในทางปฏิบัติ อันเกิดจากหลายสาเหตุ ทั้งปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงานเจ้าของโครงการ และความไม่ชัดเจนของข้อกำหนดในบางประการ ดังนั้น ในการแก้ไขปัญหามาดำเนินงานตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการดำเนินงาน จึงควรมีการพิจารณาทั้งระบบ ทั้งในเรื่องหลักการของกฎหมาย การสร้างความชัดเจนในข้อกำหนด และแนวทางดำเนินการของหน่วยงานเจ้าของโครงการ ดังนี้

1. หลักการของกฎหมาย

หลักการพื้นฐานของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 กำหนดให้มีการกลั่นกรองโครงการโดยละเอียดในทุกขั้นตอนของวงจรโครงการ(Project Cycle)โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายฝ่ายเข้าร่วมพิจารณา หรือมีลักษณะเป็น “Pre-audit” นั้น อาจทำให้ขาดความคล่องตัวในการดำเนินงาน และไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ดังนั้น จึงเห็นควรปรับหลักการของกฎหมายจาก “Pre-audit” เป็น “Post-audit” โดยยังคงมีการกลั่นกรองโครงการในขั้นการนำเสนอโครงการ และเน้นขั้นตอนการติดตามและกำกับกับการดำเนินงานตามสัญญา ซึ่งถือเป็นขั้นตอนที่สำคัญภายใต้แนวคิด “Post-audit” ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และ

“

สำหรับการดำเนินการเป็นโครงการ

ในการคัดเลือกเอกชน

ควรให้เป็นความรับผิดชอบของ

กระทรวงเจ้าสังกัดและ/หรือ

หน่วยงานเจ้าของโครงการ

เพื่อให้เกิดความคล่องตัวมากขึ้น

”

เกิดประโยชน์ต่อประชาชนผู้ให้บริการเป็นสำคัญ สำหรับขั้นตอนการดำเนินโครงการ ในการคัดเลือกเอกชน ควรให้เป็นความรับผิดชอบของกระทรวงเจ้าสังกัดและ/หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวมากขึ้น และสอดคล้องกับการปฏิรูประบบราชการ ที่ยึดหลักการให้กระทรวงเจ้าสังกัดและผู้บริหารของหน่วยงานภาครัฐมีข้อผูกพันและรับผิดชอบต่อผลการดำเนินงานของตน

ทั้งนี้ ในการปรับหลักการดังกล่าว จะต้องมีการแก้ไขกฎหมาย เช่น องค์ประกอบของคณะกรรมการ ตามมาตรา 13 ที่อาจไม่จำเป็นต้องมีผู้แทนหน่วยงานภายนอกเข้าร่วมเป็นกรรมการ แต่ก็ควรเพิ่มบทบัญญัติให้การพิจารณาคัดเลือกเอกชน โดยกระทรวงเจ้าสังกัดและ/หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการนั้น จะต้องยึดผลประโยชน์ของประชาชนและประเทศโดยรวมเป็นหลัก และดำเนินการด้วยความโปร่งใส เป็นธรรม มีความรับผิดชอบ และสามารถตรวจสอบได้

2. การสร้างความชัดเจนในข้อกำหนด

โดยที่ความล่าช้าในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 นั้น มีสาเหตุส่วนหนึ่งจากความไม่ชัดเจนของข้อกำหนด



ในบางประการ จึงเห็นควรพิจารณาปรับปรุงหรือสร้างความชัดเจน ในประเด็นสำคัญดังนี้

- ปรับปรุงความหมายของคำว่า “กิจการของรัฐ” และ “ร่วมงานหรือดำเนินการ” ซึ่งกำหนดไว้ในมาตรา 5 ให้ชัดเจนยิ่งขึ้นว่ากิจการประเภทใดและการร่วมดำเนินการรูปแบบใดที่เข้าข่ายต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ทั้งนี้ ในการกำหนดนิยามของโครงการที่เข้าข่ายต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ควรให้มีความครอบคลุมถึงการดำเนินโครงการที่จะส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้ให้บริการ ทั้งในเชิงปริมาณ คุณภาพ และอัตราค่าบริการ

- ปรับปรุงความหมายของคำว่า “โครงการ” ที่มีวงเงินหรือทรัพย์สิน ตั้งแต่ 1,000 ล้านบาทขึ้นไป ตามมาตรา 5 ให้ชัดเจนว่า “วงเงินหรือทรัพย์สิน” นั้น ควรครอบคลุมหรือประกอบด้วยรายการใดบ้าง

- สำหรับปัญหาความไม่ชัดเจนของคำว่า “โครงการใหม่” และ “โครงการที่มีทรัพย์สินอยู่แล้ว” ตามมาตรา 8 นั้น อาจแก้ไขโดยกำหนดให้ทุกโครงการ ต้องนำเสนอ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือ กระทรวงการคลัง หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นผู้พิจารณา เพื่อมิให้เกิดความสับสน รวมทั้งทำให้การพิจารณาโครงการอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์เดียวกัน

3. แนวทางการดำเนินการของหน่วยงานเจ้าของโครงการ

- ในขั้นตอนการจัดเตรียมโครงการ หน่วยงานเจ้าของโครงการควรจัด

ทำแผนแม่บทรายสาขา(Sectoral Plan)ที่ชัดเจน รวมทั้งแผนการลงทุนระยะยาวและโครงการที่จะให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน เพื่อให้สามารถวางแผนการจัดเตรียมโครงการได้ล่วงหน้า และมีเวลาเพียงพอในการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการโดยละเอียด(Feasibility Study) ตามหัวข้อที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนด โดยให้ความสำคัญกับการศึกษาความเป็นไปได้ทางการเงิน ทางเลือกรูปแบบการลงทุน และการวิเคราะห์ความเสี่ยงของโครงการ(Risk Analysis) เพื่อจัดทำข้อเสนอโครงการที่สมบูรณ์ต่อไป

- ในขั้นการพิจารณาคัดเลือกเอกชนและรายละเอียดของสัญญา (Concession Contract) กระทรวงเจ้าสังกัดและ/หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ จะต้องยึดผลประโยชน์ของประชาชนและประเทศโดยรวมเป็นหลักและดำเนินการภายใต้หลักธรรมาภิบาล(Good Governance) ที่มีความโปร่งใส เป็นธรรม มีความรับผิดชอบและสามารถตรวจสอบได้

๒

บ้านเอื้ออาทร : คนจนได้ประโยชน์จริงหรือ?

“

โครงการนี้รัฐได้สงวนสิทธิ

ไว้เฉพาะกลุ่มคนผู้มีรายได้น้อย

และผู้ด้อยโอกาส

รวมถึงข้าราชการและ

พนักงานชั้นผู้น้อยของรัฐ

”



แนวคิดบ้านเอื้ออาทร : สร้างโอกาสให้คนจน

“ที่อยู่อาศัย” เป็นหนึ่งปัจจัยหลักที่สำคัญในการดำรงชีวิตของมนุษย์ การมีที่อยู่อาศัยที่ได้มาตรฐานในชุมชนที่มีสภาพแวดล้อมเหมาะสม พร้อมด้วยระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่จำเป็นในระดับราคาที่ผู้อยู่อาศัยสามารถรับภาระได้นั้น จะยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้นได้ ที่ผ่านมามีปัญหาความต้องการที่อยู่อาศัยมีอยู่เป็นจำนวนมากและไม่พอกับความต้องการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับกลุ่มผู้ด้อยโอกาสและผู้มีรายได้น้อยรัฐบาลจึงได้ตระหนักถึงความจำเป็นเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยมอบหมายให้การเคหะแห่งชาติ (กคช.) กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ดำเนิน “โครงการบ้านเอื้ออาทร” โดยจัดสร้างที่อยู่อาศัยให้กับคนกลุ่มนี้จำนวน 600,000 หน่วย ให้แล้วเสร็จภายในปี 2550 ทั้งนี้รัฐได้ให้เงินอุดหนุนแก่ประชาชนผ่านการเคหะแห่งชาติหน่วยละ 80,000 บาท เพื่อลดภาระการผ่อนชำระและเป็นการสร้างโอกาสให้ประชาชนสามารถเป็นเจ้าของบ้านได้เร็วขึ้น

ใครคือผู้มีสิทธิเป็นเจ้าของบ้านเอื้ออาทร ?

โครงการนี้รัฐได้สงวนสิทธิไว้เฉพาะกลุ่มคนผู้มีรายได้น้อยและผู้ด้อยโอกาส รวมถึงข้าราชการและพนักงานชั้นผู้น้อยของรัฐ ดังนั้น เพื่อประกันว่าคนจนไม่จริงจะไม่มีสิทธิได้เป็นเจ้าของบ้านเอื้ออาทร เพื่อให้มีความยุติธรรมและโปร่งใสที่สุด การคัดเลือกผู้มีสิทธิเป็นเจ้าของบ้านเอื้ออาทร กคช.จึงได้กำหนดกฎกติกาในการคัดเลือกผู้ได้สิทธิไว้หลายประการ

เริ่มตั้งแต่การกำหนดคุณสมบัติของผู้เข้าร่วมโครงการ 1) มีสัญชาติไทย บรรลุนิติภาวะและไม่เป็นบุคคลล้มละลาย 2) มีรายได้ครอบครัวไม่เกินเดือนละ 15,000 บาท/เดือน 3) ไม่มีบ้านพร้อมที่



“

ณ เดือนพฤศจิกายน 2546
กรม. ได้อนุมัติให้ กคช.ดำเนินโครงการ
บ้านเอื้ออาทรแล้ว รวม 151,727
หน่วย จากแผนงานทั้งหมด
600,000 หน่วย กคช. ได้เปิดให้จอง
โครงการแล้วจำนวนทั้งสิ้น
18,635 หน่วย

”

ดินเป็นกรรมสิทธิ์ของตนเอง 4) ไม่เป็นคู่สัญญาเช่าซื้อกับ กคช. และหากเป็นคู่สัญญาอาคารเช่าจะต้องคืนอาคารเช่าเมื่อได้สิทธิเช่าซื้อบ้านเอื้ออาทร 5) ผู้ที่เคยได้สิทธิเช่าซื้ออาคารของ กคช. และโอนสิทธินั้นให้ผู้อื่นไปแล้วไม่สามารถจองสิทธิได้ 6) มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดที่ตั้งโครงการอย่างน้อย 6 เดือน หากมีภูมิลำเนาอยู่ต่างถิ่นต้องมีหลักฐานแสดงว่าประกอบอาชีพอยู่ในจังหวัดที่ตั้งโครงการอย่างน้อย 6 เดือน 7) ผู้ที่ประสบปัญหาเดือดร้อนจากกรณีถูกไฟไหม้ หรือถูกไล่ที่ภายในระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี จะพิจารณาให้สิทธิเป็นกรณีพิเศษโดยจะกันที่อยู่อาศัยจำนวนประมาณร้อยละ 20 ของทุกโครงการให้บุคคลดังกล่าว 8) ให้สิทธิจองอาคารได้ครบครัวละ 1 หน่วย และ 1 โครงการเท่านั้น หากจองเกินจะถูกตัดสิทธิทุกโครงการ 9) สามารถรับภาระและเงื่อนไขการเช่าซื้อได้โดยผ่านเกณฑ์การพิจารณาจาก กคช.และธนาคาร

ตามด้วยการตรวจสอบคุณสมบัติอย่างเข้มงวด จากเจ้าหน้าที่ กคช.โดยการตรวจสอบเอกสาร และในกรณีที่ผู้จองบ้านเป็นผู้ประกอบอาชีพอิสระจะมีการลงไปสำรวจรายได้ในพื้นที่

ขั้นตอนสุดท้าย : การจับสลากผู้ได้สิทธิ ในขั้นตอนนี้จะมีคณะกรรมการตรวจสอบการจับสลากจากหน่วยงานภายนอก ได้แก่ กระทรวงการคลัง สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ และสภาพัฒน์ ร่วมตรวจสอบบัตรผู้สิทธิในการจับสลาก หลังจากได้รายชื่อผู้ได้สิทธิแล้ว กคช.จะประสานกับกรมที่ดินเพื่อตรวจสอบอีกครั้งหนึ่งว่าบุคคลเหล่านั้นไม่มีบ้านพร้อมที่ดินเป็นของตนเองจริง เพื่อความมั่นใจว่าผู้ที่ได้เป็น

เจ้าของบ้านเอื้ออาทรเป็นบุคคลที่มีสิทธิอย่างแท้จริง สำหรับผู้จองที่เหลือ กคช.จะให้สิทธิในโครงการอื่น โดยผู้จองจะต้องยืนยันการใช้สิทธินั้นต่อ กคช.ต่อไป

จำนวนบ้าน : ผู้ขอจองเป็น 1:14

ณ เดือนพฤศจิกายน 2546 กรม. ได้อนุมัติให้ กคช.ดำเนินโครงการบ้านเอื้ออาทรแล้ว รวม 151,727 หน่วย จากแผนงานทั้งหมด 600,000 หน่วย กคช. ได้เปิดให้จองโครงการแล้วจำนวนทั้งสิ้น 18,635 หน่วย ประกอบด้วย โครงการระยะที่ 1 จำนวน 4,175 หน่วย ระยะที่ 2 จำนวน 7,552 หน่วย และระยะที่ 3 จำนวน 6,908 หน่วย ปรากฏว่ามีผู้สนใจจองบ้านจำนวนทั้งสิ้นสูงถึง 254,156 ราย หรือคิดเป็นอัตราส่วนจำนวนบ้านต่อผู้ขอจอง 1 : 14 โดยประมาณร้อยละ 74 (187,354 ราย) เป็นผู้จองโครงการบ้านเอื้ออาทรระยะที่ 1 คิดเป็นอัตราส่วนจำนวนบ้านต่อผู้จอง 1:45 ส่วนโครงการระยะที่ 2 และ 3 กลับมีจำนวนผู้สนใจลดลงอย่างเห็นได้ชัด (66,802 ราย) โดยมีอัตราส่วนจำนวนบ้านต่อผู้จองเหลือเพียง 1 : 5 อย่างไรก็ตามในระหว่างวันที่ 30 ม.ค. – 8 ก.พ. 2547 กคช. จะเปิดให้จองเพิ่มเติมอีก 70,000 หน่วย



กำหนดรับมอบบ้าน

กคช. จะสามารถมอบบ้านให้ผู้เช่าซื้อได้ภายใน 1 ปีหลังจากผู้เช่าซื้อเซ็นสัญญากับ กคช. แล้ว ปัจจุบันมีโครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและส่งมอบอาคารให้ผู้ซื้อแล้วจำนวน 112 หน่วย คือ โครงการบ้านเอื้ออาทรรังสิตคลองสาม สำหรับโครงการที่เหลือส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง การประกวดราคา การจัดทำรายละเอียดแบบก่อสร้าง และการพิจารณาคัดเลือกของคณะกรรมการสรรหาที่ดินเพื่อจัดซื้อที่ดินมาดำเนินโครงการคาดว่าในปี 2547 จะสามารถส่งมอบอาคารให้ผู้ซื้อได้เพิ่มอีกประมาณ 4,063 หน่วยยังคงขาดอีกประมาณ 147,000 หน่วยที่จะต้องส่งมอบในปี 2548 ตามจำนวนที่ ครม. ได้อนุมัติไว้

การปรับเปลี่ยนเพื่อประชาชน : ลดภาระค่าใช้จ่ายและสร้างโอกาสในการมีบ้านของประชาชน

เพื่อให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของรัฐบาลที่ต้องการแก้ไขปัญหาหนี้้อย่างเร่งด่วน การดำเนินโครงการบ้านเอื้ออาทรจึงมีรูปแบบที่แตกต่างจากการดำเนินโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยเดิม โดยได้มีการพัฒนาการดำเนินงานในด้านต่างๆ ทั้งการผ่อนชำระ การให้สินเชื่อ การสำรวจตลาด และการก่อสร้าง ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนและนโยบายของรัฐบาลได้อย่างทันทั่วถึง คือ

1. ปรับลดเกณฑ์ขั้นต่ำและรูปแบบการผ่อนชำระเป็นแบบก้าวหน้าแทนแบบคงที่ โดยปรับลดการผ่อนชำระจากร้อยละ 25 เป็นไม่เกินร้อยละ 15

ของรายได้ครัวเรือน ซึ่งประชาชนจะผ่อนชำระในปีแรกไม่เกิน 1,500 บาท/เดือน จากเดิมที่ต้องผ่อนชำระประมาณ 2,500 บาทต่อเดือน จึงทำให้ประชาชนมีเงินเหลือไปใช้จ่ายในเรื่องอื่นได้เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ อัตราการผ่อนชำระแบบอัตราก้าวหน้าโดยเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 2.5 - 5 ต่อปีจะช่วยให้ผู้มีรายได้น้อยมีโอกาสเป็นเจ้าของบ้านได้ง่ายขึ้น เนื่องจากในช่วงปีแรกที่ผู้เช่าซื้อยังมีรายได้ไม่มากเงินงวดในการผ่อนชำระจะต่ำ และเงินงวดจะเพิ่มขึ้นในปีต่อไป ซึ่งจะสอดคล้องกับรายได้ของผู้เช่าซื้อที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

2. จัดหาสถาบันการเงินเตรียมไว้ให้ประชาชน ปรับปรุงรูปแบบการให้สินเชื่อจากเดิมที่ กคช. เป็นผู้ให้สินเชื่อแก่ประชาชน เป็นการจัดหาสถาบันการเงินทำหน้าที่เป็นผู้ให้สินเชื่อรายย่อยแก่ผู้ซื้อบ้านในอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 3-5 ต่อปี ระยะเวลาการผ่อนชำระ 30 ปี อย่างไรก็ตาม การพิจารณาให้สินเชื่อของสถาบันการเงินมีความเข้มงวดมากกว่าการพิจารณาของ กคช. จึงตัดโอกาสในการมีบ้านของผู้เช่าซื้อบางรายที่มีประวัติเสียทางการเงิน

3. การสำรวจความต้องการ (Presale) กคช. จะเปิดให้ประชาชนผู้สนใจจองบ้านก่อนดำเนินโครงการเพื่อสำรวจปริมาณความต้องการ หากมียอดจองน้อยแสดงว่าพื้นที่นั้นไม่มีความสนใจก็จะยกเลิกโครงการ ซึ่งจะทำให้การตัดสินใจลงทุนโครงการมีความรอบคอบและดำเนินโครงการได้สอดคล้องกับความต้องการของผู้อยู่อาศัยมากขึ้น

4. เพิ่มผลผลิตในรูปแบบ Turn key และรับซื้อโครงการจากเอกชน โดยเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการดำเนินงานและเป็นผู้ดำเนินการจัดหาที่ดิน แหล่งเงินทุน ก่อสร้าง และเสนอโครงการให้ กคช. พิจารณาภายใต้หลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนด ซึ่งจะช่วยแบ่งเบาภาระของ กคช. ได้มาก และมีส่วนสนับสนุนให้ กคช. สามารถดำเนินการได้บรรลุตามเป้าหมายที่รัฐบาลกำหนด



เสียงสะท้อนจากผู้เกี่ยวข้อง

เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีผลประโยชน์และผลกระทบต่อผู้คนในวงกว้าง และเป็นโครงการแรกๆ ที่ดำเนินงานในลักษณะการสร้างโอกาสให้ผู้มีรายได้น้อยภายใต้คอนเซปต์ “เอื้ออาทร” โครงการนี้จึงเป็นที่สนใจของสาธารณชนทุกวงการ ได้มีการวิพากษ์วิจารณ์กันอย่างกว้างขวาง ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

1. **ผู้ประกอบการเอกชน :** ผู้ประกอบการรายใหญ่หลายรายมีความเห็นว่าโครงการนี้เป็นแนวคิดที่ดีที่รัฐต้องการให้เกิดการใช้ค่ายุทธศาสตร์ในระบบเศรษฐกิจและมีความสนใจที่จะร่วมดำเนินโครงการเอื้ออาทร นอกจากนี้เห็นว่าการเปิดตลาดบ้านระดับล่างไม่ใช่คู่แข่งโดยตรงของภาคเอกชน ขณะเดียวกัน มีผู้รับเหมาก่อสร้างบางรายไม่สนใจยื่นข้อเสนอแบบประกวดราคา โครงการบ้านเอื้ออาทร เนื่องจากเห็นว่าเสี่ยงต่อการขาดทุนสูง อีกทั้งมีระยะเวลาการดำเนินงานสั้น เก่งว่าจะไม่สามารถก่อสร้างได้เสร็จทันตามกำหนดและส่งมอบงานไม่ทันตามสัญญาว่าจ้าง

2. **สถาบันการเงิน :** บริษัทบริหารสินทรัพย์ เห็นว่า โครงการนี้เอื้อประโยชน์ต่อทุกฝ่าย โดย กคช. จะมีที่ดินเพิ่มขึ้นในการพัฒนา ขณะที่บริษัทบริหารสินทรัพย์จะได้ระบายสินทรัพย์ในพอร์ตและมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการขายสินทรัพย์ สำหรับเรื่องการให้สินเชื่อแก่โครงการบ้านเอื้ออาทร ธนาคารกรุงไทยมองว่านอกจากเป็นการสนองนโยบายรัฐที่ต้องการสนับสนุนให้ผู้มีรายได้น้อยมีโอกาสแล้ว ยังเป็นส่วนหนึ่งของเป้าหมายธนาคารในการเพิ่มฐานลูกค้ารายย่อย และไม่คิดว่าเป็นความเสี่ยงหรือมีความกังวลว่าลูกค้าจะเป็น NPL เพราะธนาคารมีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเป็นหลักประกันที่นับวันจะมีมูลค่าเพิ่มขึ้น

3. **นักวิชาการ :** บริษัทวิจัยอสังหาริมทรัพย์ เตือนว่า อาจมีผู้หวังเข้ามาลงทุนและเก็งกำไรจากการซื้อบ้านเอื้ออาทร ซึ่งจะทำให้ประสบปัญหาบ้านที่สร้างเหมือนในอดีตได้ นอกจากนี้บริษัทเรียลตี้เวิลด์ อัลโลแอนซ์ยืนยันว่า ตลาดบ้านเช่าระดับล่างจะได้รับผลกระทบจากโครงการบ้านเอื้ออาทรอย่างแน่นอน ทางด้านอุปนายกสมาคมอสังหาริมทรัพย์เห็นว่า การดำเนินโครงการบ้านเอื้ออาทรให้สำเร็จตามเป้าหมายต้องให้ผู้ประกอบการรายใหญ่ก่อสร้าง และการเปิดให้เอกชนร่วมดำเนินการเป็นวิธีคิดที่ถูกต้อง และควรกำหนดภายใต้กติกาเดียวกันกับ กคช.

4. **ประชาชน :** จากการสำรวจของสวนดุสิตโพล ประชาชนมีความต้องการให้เพิ่มจำนวนบ้านให้มากขึ้น และต้องการให้มีความยุติธรรมในการให้สิทธิเป็นเจ้าของบ้าน รวมทั้งต้องการให้ขยายพื้นที่โครงการไปทุกจังหวัด สำหรับการจัดงานมหกรรมบ้านและคอนเสิร์ตของธนาคารอาคารสงเคราะห์เมื่อเดือนพฤษภาคม 2546 ที่ผ่านมามีรายงานว่าประชาชนให้ความสนใจจองบ้านในโครงการของเอกชนมากกว่าโครงการเอื้ออาทรโดยให้เหตุผลว่าแคมเปญเงินกู้ของธนาคารทำให้สามารถซื้อบ้านได้ง่ายขึ้นโดยไม่ต้องรอลุ้นจับสลากเหมือนโครงการเอื้ออาทรที่ยังไม่รู้ว่าจะได้บ้านหรือไม่ หรือได้เมื่อไร





ใครคือผู้ได้รับผลประโยชน์แท้จริง?

เป็นที่รู้กันดีอยู่แล้วว่าจุดมุ่งหมายหรือเป้าหมายหลักของการดำเนินโครงการบ้านเอื้ออาทรก็เพื่อก่อสร้างที่อยู่อาศัยให้ผู้มีรายได้น้อย ดังนั้น **ผู้ที่ได้รับผลประโยชน์โดยตรงจึงเป็นผู้มีรายได้น้อย** จำนวน 6 แสนครัวเรือนที่จะมีโอกาสมีบ้านเป็นของตนเอง ทั้งนี้ การที่จะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์แท้จริงหรือไม่ขึ้นอยู่กับตัวผู้รับผลประโยชน์ว่าจะยินยอมหรือเปิดโอกาสให้ตนเองรับประโยชน์นั้นหรือไม่ หากผู้มีรายได้น้อยต้องการเป็นผู้รับประโยชน์แท้จริงก็ต้องเปิดโอกาสให้ตนเองโดยการไปจองบ้านเอื้ออาทร ซึ่งทุกคนที่ใช้สิทธิจองบ้านเอื้ออาทรจะมีสิทธิได้เข้าอยู่ในบ้านเอื้ออาทรทุกคนแต่ละเข้าหรือเร็วขึ้นอยู่กับโชคในการจับสลาก

อย่างไรก็ตาม นอกจากประชาชนผู้มีรายได้น้อยจำนวน 6 แสนครัวเรือน ซึ่งเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์แท้จริงแล้ว การดำเนินโครงการบ้านเอื้ออาทรยังมีผลพลอยได้ต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศด้วย โดยก่อให้เกิดประโยชน์อย่างกว้างขวางในภาคส่วนต่างๆ ได้แก่

1. **ภาครัฐ** สามารถแก้ปัญหาการขาดแคลนที่พักอาศัยของประชาชนที่มีเป็นจำนวนมาก เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้นด้วยการสร้างความมั่นคงด้านการอยู่อาศัย ซึ่งส่งผลต่อความเข้มแข็ง และสายสัมพันธ์อันดีในครอบครัวและนำไปสู่ความเป็นชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน รวมทั้งก่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมืองและทัศนียภาพที่สวยงามจากการจัดวางผังที่ได้มาตรฐานและลดปัญหาชุมชนแออัดในเมือง นอกจากนี้การลงทุนในโครงการก่อสร้างที่อยู่อาศัยเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศทางหนึ่ง

2. **ภาคเอกชน** เป็นการกระตุ้นการลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ รวมทั้งเกิดการจ้างแรงงานทั้งอุตสาหกรรมการก่อสร้างและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังมีส่วนช่วยบรรเทาปัญหาภาคอสังหาริมทรัพย์ที่เอกชนได้ก่อสร้าง แต่ไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จและขายโครงการได้

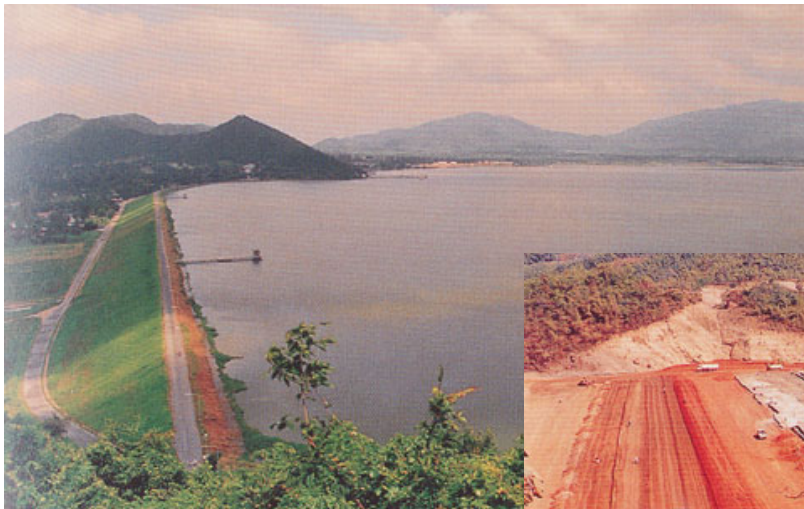
3. **สถาบันการเงิน** สามารถลดปริมาณสินทรัพย์ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ รวมทั้งยังได้รับผลประโยชน์จากการให้สินเชื่อเพื่อดำเนินโครงการและสินเชื่อรายย่อยเพื่อซื้อที่อยู่อาศัย ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาสภาพคล่องล้มระบบ

บทสรุป

จากที่กล่าวมาแล้วทั้งหมดจะเห็นได้ว่า ผู้ได้รับประโยชน์แท้จริงก็คือผู้มีรายได้น้อย แต่จะไขว่คว้าเอาโอกาสนั้นมาเป็นของตนหรือไม่ขึ้นอยู่กับความต้องการของบุคคลนั้นๆ สุดท้ายนี้ เพื่อให้ประชาชนได้รับโอกาสที่ดีตามวัตถุประสงค์โครงการ กคช. ควรดูแลผลประโยชน์ของประชาชนด้วย เช่น 1) การเพิ่มทางเลือกการใช้สินเชื่อที่อยู่อาศัยจากธนาคารพาณิชย์อื่นนอกเหนือจากธนาคารที่รัฐจัดเตรียมไว้ 2) การได้เข้าอยู่อาศัยในโครงการตามสัญญาที่ให้ไว้เพื่อสร้างความศรัทธาและภาพลักษณ์ที่ดีในสายตาประชาชน 3) กรณีผู้เช่าซื้อที่มีประวัติเสียทางการเงินซึ่งถูกตัดสิทธิในการขอรับสินเชื่อจากธนาคาร ควรพิจารณาแนวทางช่วยเหลือด้วย

สำหรับ**ผู้เช่าซื้อบ้านเอื้ออาทร** เมื่อได้รับกรรมสิทธิ์แล้วควรรักษาสิทธินั้นให้อยู่กับตนเองตลอดไป เพราะหากขาดการผ่อนชำระเป็นเวลาติดต่อกัน 3 เดือน ก็อาจจะหมดสิทธิในบ้านเอื้ออาทรได้ ดังนั้น จึงควรมีวินัยในการผ่อนชำระเพื่อรักษาสิทธิให้คงไว้ด้วย

การบริหารจัดการโครงการขนาดใหญ่ : แนวทางเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศ



ภายใต้ กระบวนการบริหารจัดการโครงการในลักษณะการกำหนดนโยบายมาจากเบื้องบน ประกอบกับเงื่อนไขใหม่ในการพัฒนาได้ส่งผลกระทบต่อให้การพัฒนาตามโครงการสร้างพื้นฐานในปัจจุบันขาดความต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากโครงการขนาดใหญ่ด้านโครงสร้างพื้นฐานหลายโครงการ ต้องประสบปัญหาการดำเนินงาน โดยเฉพาะการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่และองค์กรเอกชน จนทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการ

ก่อสร้าง หรือไม่สามารถดำเนินโครงการต่อไปได้

สภาพปัญหาเหล่านี้ได้เริ่มส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศในภาพรวมทั้งในด้านคุณภาพชีวิตของประชาชน ความเหลื่อมล้ำทางสังคม และกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว รวมทั้ง การสูญเสียโอกาสในการพัฒนา(Opportunity to Develop)และไม่สามารถใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ได้ลงทุนไปแล้ว

ให้คุ้มค่า(Under-Utilize) ตลอดจนกระทบต่อบรรยากาศการลงทุนของประเทศ นอกจากนั้น ปัญหาการต่อต้านจากประชาชน ยังได้ก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้ง แตกแยก และความไม่ไว้วางใจระหว่างส่วนต่างๆของสังคม ที่มีแนวโน้มรุนแรงมากยิ่งขึ้นในอนาคต

จุดอ่อนหรือสาเหตุสำคัญของปัญหาการดำเนินโครงการขนาดใหญ่ เกิดจากกระบวนการ บริหารจัดการโครงการขนาดใหญ่ที่ไม่สอดคล้องกับเงื่อนไขและ



สภาพแวดล้อมการพัฒนาที่มีความซับซ้อนมากขึ้น โดยเฉพาะกระแสการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งปัจจุบันถือเป็นเรื่องที่มีความสำคัญในเวทีโลก โดยองค์กรและสถาบันการเงินระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นแหล่งเงินทุนสำคัญให้แก่โครงการขนาดใหญ่ เช่น Japan Bank for International Cooperation (JBIC) ก็ได้จัดทำ “Guideline for Confirmation of Environmental and Social Considerations” เพื่อให้หน่วยงานที่เสนอขอรับการสนับสนุนด้านการเงินจาก JBIC ดำเนินการศึกษาผลกระทบจากการดำเนินโครงการในด้านสิ่งแวดล้อมและด้านสังคม (Environmental and Social Aspect) ตามหลักเกณฑ์การพิจารณาโครงการของ JBIC เพื่อให้การจัดเตรียมโครงการ และการพิจารณาให้การสนับสนุนมีความโปร่งใส และสามารถคาดการณ์ผลกระทบของโครงการในด้านต่างๆ ทั้งในช่วง

ดำเนินโครงการ และภายหลังจากโครงการแล้วเสร็จ รวมทั้ง International Financial Corporation (IFC) ซึ่งเป็นกลไกให้การสนับสนุนทางการเงินแก่โครงการของเอกชน ภายใต้ World Bank ก็ได้จัดทำ “A Good Practice Manual” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้หน่วยงานภาคเอกชนที่จะขอสนับสนุนทางการเงิน ใช้เป็นแนวทางในการดำเนินโครงการขนาดใหญ่ให้ประสบความสำเร็จและในขณะเดียวกันก็มีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยใช้กระบวนการเปิดเผยข้อมูลโครงการต่อสาธารณะ (Information Disclosure) และการรับฟังคำแนะนำจากสาธารณะ (Public Consultation)

นอกจากนั้น หน่วยงานราชการในต่างประเทศ เช่น Department of Urban Affair and Planning, NSW Australia ก็ได้จัดทำ “Planning Focus : Good Practice Guidelines” เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางให้แก่หน่วยงาน

ทั้งภาครัฐและเอกชนในการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการต่างๆ ด้วยเช่นกัน

ดังนั้น สำหรับประเทศไทย จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ภาครัฐจะต้องวางแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และปรับปรุงการบริหารจัดการโครงการขนาดใหญ่และสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมสอดคล้องกับเงื่อนไขการพัฒนา วัฒนธรรมและวิถีชีวิตของคนไทย เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง สามารถสนับสนุนการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน โดยข้อเสนอแนวทางการบริหารจัดการโครงการขนาดใหญ่ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วยหลักการและแนวทางดำเนินการ ดังนี้

หลักการ

หลักการบริหารจัดการโครงการขนาดใหญ่ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย 3 องค์ประกอบ ดังนี้

องค์ประกอบที่ 1 : การกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ต้องมีการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและแผนแม่บทรายสาขา (Infrastructure Development Strategy & Sectoral Master Plan) ที่ชัดเจน โดยมีการจัดลำดับความสำคัญของแผนงานและโครงการลงทุน และกำหนดให้ยุทธศาสตร์และแผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานถือเป็นวาระแห่งชาติเพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความต่อเนื่อง

องค์ประกอบที่ 2 : ใช้หลักธรรมาภิบาลหรือการบริหารจัดการที่ดี (Good Governance) ในการดำเนินโครงการ

ใช้หลักธรรมาภิบาลหรือการบริหารจัดการที่ดี (Good Governance) ในการดำเนินโครงการ ทั้งในขั้นตอนการวางแผน จัดเตรียม การนำเสนอและการดำเนินโครงการ กล่าวคือ ต้องเน้นความโปร่งใส(Transparency) ความซื่อสัตย์(Integrity) ความรับผิดชอบ (Accountability) และคำนึงถึงความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness)

ทั้งนี้จะต้องมีการศึกษาในด้านต่างๆ โดยละเอียดรอบคอบ โดยเฉพาะการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ(Feasibility Study) การวิเคราะห์ผลกระทบด้าน

“

เน้นความโปร่งใส

ความซื่อสัตย์ ความรับผิดชอบ

คำนึงถึงความสามารถ

ในการแข่งขัน รวมทั้งต้องสร้าง

กระบวนการมีส่วนร่วม

ของประชาชน ตั้งแต่ขั้นเริ่มต้น

โครงการ

”

สิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) การวิเคราะห์ผลกระทบทางสังคมและวิถีชีวิตของประชาชน (Social Impact Assessment: SIA) รวมทั้ง ต้องนำเสนอโครงการตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความโปร่งใสในการดำเนินโครงการ

นอกจากนั้นจะต้องสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่ขั้นเริ่มต้นโครงการ โดยพิจารณารูปแบบวิธีการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมกับประเภทโครงการ สถานการณ์และสอดคล้องกับวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของคนไทย ทั้งนี้ในการแก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายเพื่อรองรับกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 59 นั้น ควรให้ความยืดหยุ่น(Flexibility)ในการดำเนินการเท่าที่จะทำได้

องค์ประกอบที่ 3 : กำหนดกลไกการบริหารจัดการโครงการขนาดใหญ่

กำหนดกลไกเพื่อทำหน้าที่สร้างความสมดุลระหว่างผู้เกี่ยวข้อง

โครงการ ภายใต้กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน เนื่องจากสถานการณ์ในปัจจุบัน ประชาชนขาดความเชื่อถือหน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะหน่วยงานระดับปฏิบัติ จนทำให้การสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนและแก้ไขปัญหาความขัดแย้งในกรณีต่างๆเป็นไปได้ยาก ดังนั้น จึงควรกำหนดกลไกเพื่อทำหน้าที่สร้างความสมดุลระหว่างผู้เกี่ยวข้องกับการโครงการ ทั้งหน่วยงานเจ้าของโครงการ ชุมชน และองค์กรเอกชน ซึ่งควรเป็นหน่วยงานที่มีความเป็นกลาง (Neutral) ได้รับความเชื่อถือจากสาธารณะและสามารถประสานกับฝ่ายต่างๆได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องทำงานร่วมกับประชาชน ตลอดจนให้ความสำคัญในการสื่อสาร (Communications) กับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการโครงการ ทั้งประชาชนในพื้นที่ กลุ่มองค์กรเอกชน (NGOs) นักวิชาการ นักลงทุนหรือแหล่งเงินทุนโครงการ และประชาชนทั่วไป โดยมีการเผยแพร่ข้อมูลโครงการที่สามารถเข้าใจได้ง่ายและถูกต้องครบถ้วน เพื่อสร้างความเชื่อถือและไว้วางใจจากประชาชน

แนวทางการบริหารจัดการ

โดยที่การสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการขนาดใหญ่เป็นเรื่องที่มีความละเอียดอ่อน และไม่มีวิธีการ/ขั้นตอนที่ตายตัว ดังนั้น เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐดำเนินการไปในทิศทางเดียวกันภายใต้หลักการข้างต้น จึงควรกำหนดกรอบแนวทางดำเนินการในเบื้องต้น ในลักษณะของ “หลักปฏิบัติ



ที่ดี (Good Practice)” สำหรับหน่วยงานภาครัฐในการจัดเตรียมโครงการขนาดใหญ่ และการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในแต่ละขั้นตอนหรือวงจรโครงการ(Project Cycle) ดังนี้

➤ **ขั้นริเริ่มโครงการ (Project Formulation)**

หน่วยงานเจ้าของโครงการ นำยุทธศาสตร์การพัฒนาและแผนแม่บทรายสาขา (Infrastructure Development Strategy & Sectoral Master Plan) มาใช้เป็นกรอบในการริเริ่มโครงการใหม่ และดำเนินการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นของโครงการ เริ่มเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลแนวคิดโครงการ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องและเป็นการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในขั้นตอนแรก คือ “การร่วมรับรู้” พร้อมทั้งสำรวจความคิดเห็นของประชาชน นักวิชาการ และองค์กรเอกชน เพื่อประเมินประเด็นข้อสนับสนุนข้อห่วงใย และสร้างความเห็นพ้องและการ

ยอมรับโครงการจากสาธารณะ (Public Consensus) ในเบื้องต้น

➤ **ขั้นการศึกษารายละเอียดโครงการ (Feasibility Study)**

หน่วยงานเจ้าของโครงการพิจารณาขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การศึกษารายละเอียดโครงการมีความครบถ้วนสมบูรณ์ เช่น การจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA) ตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการตามหัวข้อที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กำหนด ในกรณีนี้เป็นโครงการที่ต้องดำเนินการตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

ในการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ(FS)และการจัดทำราย

งานผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA) นั้น ต้องให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเทคนิค/กายภาพ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ/การเงิน รูปแบบการลงทุน ผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และวิถีชีวิตของประชาชน รวมทั้ง มีการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือก (Alternative) ในการดำเนินโครงการ สำหรับการศึกษาผลกระทบทางสังคม(SIA) นั้น ควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษ เพื่อให้ผลการศึกษาที่มีความละเอียดชัดเจนมากยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ ควรนำประเด็นข้อห่วงใยที่ได้มีการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในเบื้องต้น มาเป็นประเด็นที่ต้องทำการศึกษาในรายละเอียด หรือให้ประชาชน“มีส่วนร่วมเสนอแนะ” ประเด็นเพิ่มเติมในขั้นตอนการจัดทำขอบเขตการศึกษา(TOR) ทั้งในส่วนของ EIA และ SIA ด้วย

นอกจากนี้จะต้อง ดำเนินการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการอย่างต่อเนื่อง ควบคู่ไปกับการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนเพื่อประเมินสถานการณ์ และสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยพิจารณารูปแบบวิธีการที่เหมาะสมกับสถานการณ์ เช่น การจัดประชุมกลุ่มย่อย(อย่างไม่เป็นทางการ)กับกลุ่มต่างๆ ทั้งผู้ได้รับผลกระทบทางตรง นักวิชาการ และองค์กรเอกชน และการจัดสัมมนาเชิงวิชาการ เป็นต้น

ในกรณีโครงการใหม่ ที่กฎหมายกำหนดให้ต้องมี**การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ควรดำเนินการเมื่อได้ทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ และการจัดทำ EIA (รวมทั้ง**

SIA) แล้วเสร็จ ทั้งนี้ ผู้รับผิดชอบจะต้องมีการวิเคราะห์ถึงสถานการณ์ และระดับของการต่อต้านหรือความขัดแย้ง เพื่อประกอบการพิจารณากำหนดกลยุทธ์ที่เหมาะสมในการรับฟังความคิดเห็นและจะต้องมีความเป็นกลาง รวมทั้งควรมีความยืดหยุ่นในการดำเนินการเท่าที่จะทำได้ ภายใต้กรอบของกฎหมาย

➤ **ขั้นการนำเสนอและตัดสินใจโครงการ (Approval)**

หน่วยงานเจ้าของโครงการ นำเสนอโครงการตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดภายใต้หลักการบริหารจัดการที่ดี (Good Governance) มีความโปร่งใส (Transparency) ความซื่อสัตย์ (Integrity) ความรับผิดชอบ (Accountability) และคำนึงถึงความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness)

หลักเกณฑ์การพิจารณาตัดสินใจโครงการ อย่างน้อยควรประกอบด้วย

- ความจำเป็นของโครงการ ประโยชน์ต่อประชาชน ผู้ใช้บริการ และประเทศ
- ความเหมาะสมทางเทคนิค และรูปแบบการก่อสร้าง/ดำเนินโครงการ
- ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ การเงิน และรูปแบบการลงทุน
- ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สังคม/วิถีชีวิตของชุมชน และมาตรการแก้ไข
- ความพร้อมในการดำเนินโครงการ และการยอมรับจากประชาชน
- การปฏิบัติตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- ชีตความสามารถในการลงทุน และผลกระทบต่อฐานะการเงินของหน่วยงาน



➤ **ขั้นการดำเนินโครงการและติดตามประเมินผล(Implementation, Evaluation and Monitoring)**

หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องดำเนินการตามมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และวิถีชีวิตของประชาชนอย่างเคร่งครัด

ภาครัฐต้องสร้างกลไกให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการติดตามประเมินผลการดำเนินโครงการ ทั้งในขั้นตอนระหว่างการก่อสร้างและภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ(เปิดดำเนินการ)

ในกรณีโครงการต่อเนื่องที่มีปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิถีชีวิตของชุมชน



ในขั้นตอนการดำเนินงาน หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องมีการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหา และดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรม โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมรับรู้ เสนอแนะ และติดตามประเมินผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง

การปรับปรุง/แก้ไขระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

1. ร่าง พ.ร.บ. ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (กฎหมายประกอบรัฐธรรมนูญ มาตรา 59)

เห็นควรให้ความสำคัญลำดับสูงและเร่งรัดผลักดันการยกร่างกฎหมายว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามรัฐธรรมนูญมาตรา 59 โดยการยกร่างกฎหมายดังกล่าว ควรจะได้พิจารณาในประเด็นสำคัญ กล่าวคือ

- ควรพิจารณาให้มีความครอบคลุมในเรื่องหลักการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการบริหารจัดการโครงการขนาดใหญ่ นอกเหนือไปจากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโดยวิธีประชาพิจารณ์ซึ่งเป็นเพียงรูปแบบหนึ่งของการมีส่วนร่วม



ของประชาชน ทั้งนี้ กฎหมายดังกล่าวควรให้มีความยืดหยุ่น(Flexibility)ในการดำเนินการเท่าที่จะทำได้

- ควรพิจารณาในประเด็นการกำหนดกลไกเพื่อทำหน้าที่ลดความขัดแย้งในสังคมและสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยระบุไว้ในกฎหมายนี้ด้วย

- การยกร่างกฎหมาย ควรจะได้พิจารณาถึงความเชื่อมโยงหรือสอดคล้องกับ พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 หรืออาจพิจารณาผนวกเข้าไว้เป็นกฎหมายฉบับเดียวกัน

2. พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

เห็นควรให้มีการปรับปรุงแก้ไข พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และ/หรือกฎกระทรวง/ประกาศที่เกี่ยวข้อง ในประเด็นดังนี้

- ควรเพิ่มเติม/กำหนดให้มีการศึกษาผลกระทบทางสังคม(Social Impact Assessment: SIA)โดยละเอียด หรืออาจพิจารณาดำเนินการแยกจาก EIA เพื่อให้ผลการศึกษามีความละเอียดชัดเจนมากยิ่งขึ้น

- ควรมีการพิจารณาเพิ่มเติมประเภทโครงการที่อยู่ในข่ายต้องจัดทำ EIA ตามประกาศกระทรวงฯ ให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริง โดยให้ครอบคลุมโครงการทุกประเภทที่มีความเป็นไปได้ที่จะก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิถีชีวิตของประชาชน

3. พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535

ควรมีการพิจารณากำหนด ความหมายของคำว่า กิจการของรัฐ และร่วมงานหรือดำเนินการ ให้มีความชัดเจนมากขึ้น และควรมีการทบทวนหัวข้อการเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ

ตามประกาศของ สศช. ให้มีความชัดเจน และครอบคลุมเรื่องผลกระทบทางสังคม และกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

กลไกการบริหารจัดการโครงการขนาดใหญ่

สถานการณ์ในปัจจุบัน ประชาชนขาดความเชื่อถือหน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะหน่วยงานระดับปฏิบัติ จนทำให้การสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนและแก้ไขปัญหาความขัดแย้งในกรณีต่างๆเป็นไปได้ยาก ดังนั้น จึงควรกำหนดกลไกเพื่อทำหน้าที่สร้างความสมดุลระหว่างผู้เกี่ยวข้องกับโครงการ ซึ่งควรเป็นหน่วยงานที่มีความเป็นกลาง (Neutral) ได้รับความเชื่อถือจากสาธารณะ และสามารถประสานกับฝ่ายต่างๆได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีบทบาท/หน้าที่และคุณลักษณะเบื้องต้น ดังนี้

1. บทบาท/หน้าที่

- เป็นแกนกลางประสานงานระหว่างหน่วยงานเจ้าของโครงการและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการ เพื่อวางแผนการจัดเตรียมโครงการและการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

- ประสานการดำเนินการร่วมกับฝ่ายต่างๆทั้งภาคประชาชน ภาครัฐ และภาคเอกชน เพื่อสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่ขั้นเริ่มโครงการ

- ให้ข้อแนะนำแก่หน่วยงานเจ้าของโครงการในการจัดเตรียมรายละเอียดโครงการให้มีความสมบูรณ์ตามหลักปฏิบัติที่ดี (Good Practice) โดยเฉพาะในการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม รวมทั้งการดำเนินงานตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

- ให้ข้อแนะนำแก่หน่วยงานเจ้าของโครงการ ในการแก้ไขปัญหาข้อขัด

แย้ง หรือในบางกรณีอาจต้องมีบทบาทในการเป็น “คนกลาง” เพื่อไกล่เกลี่ยข้อขัดแย้ง

- ติดตาม ประเมินผลการดำเนินโครงการ และปัญหาอุปสรรค รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาการดำเนินโครงการ

- ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้แก่สาธารณชน เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการ

- พัฒนาองค์ความรู้เกี่ยวกับกระบวนการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ และการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

2. คุณลักษณะเบื้องต้น

บทบาทในการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการขนาดใหญ่ เป็นเรื่องที่มีความละเอียดอ่อน และต้องใช้ความเชี่ยวชาญในหลายสาขา(Multi Disciplinary) ดังนั้น กลไกดังกล่าว จึงควรมี

คุณลักษณะเบื้องต้นที่สำคัญ คือ

- เป็นหน่วยงานที่มีความเป็นกลางและได้รับความเชื่อถือจากสาธารณะ

- มีองค์ความรู้และความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับกระบวนการพัฒนาทั้งในระดับภาพรวม และการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่

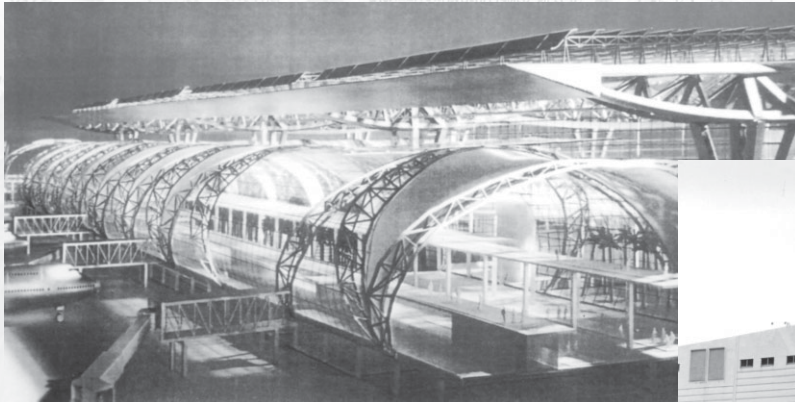
- สามารถประสานกับฝ่ายต่างๆทั้งภาคประชาชน ภาครัฐและภาคเอกชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ ในช่วงที่ยังไม่มีการบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามรัฐธรรมนูญมาตรา 59 รัฐบาลอาจพิจารณามอบหมายให้ สศช. เป็นแกนกลาง(Focal Point)ในการบริหารจัดการโครงการขนาดใหญ่ภายใต้กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ในช่วงเวลาของการเปลี่ยนผ่าน(Transition Period)





โครงการขนาดใหญ่ : กลไกดำเนินงานที่ต้องการคำตอบ



4 ทศวรรษของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

โครงการขนาดใหญ่ด้านโครงสร้างพื้นฐานเป็นโครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่เป็นปัจจัยพื้นฐานต่อการดำรงชีวิตของประชาชน ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบขนส่ง ระบบสื่อสาร และระบบประปา ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นโครงการที่มีวงเงินลงทุนสูงและก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชนในวงกว้าง จึงนับเป็นปัจจัยสำคัญที่มีส่วนสนับสนุนการพัฒนาประเทศ ทั้งในด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค และการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งในช่วงกว่า 4 ทศวรรษที่ผ่านมา ประเทศไทยได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง โดยสามารถสรุปผลการพัฒนาที่ผ่านมาแยกตามสาขาได้ ดังนี้

สาขาพลังงาน

ในปี 2546 ประเทศไทยมีกำลังการผลิตไฟฟ้ารวม 26,481 เมกกะวัตต์ โดยมีกำลังการผลิตสำรองคิดเป็นร้อยละ 35.50 สามารถให้บริการผู้ใช้ไฟฟ้าได้รวม 14.57 ล้านคน คิดเป็นประชากรผู้ได้รับบริการจำนวน 59.45 ล้านคน แบ่งเป็น ในเขตนครหลวงมีผู้ใช้บริการจำนวน 2.34 ล้านราย คิดเป็นประชากรได้รับบริการ จำนวน 10.5 ล้านคน และในเขตภูมิภาค มีผู้ใช้บริการ จำนวน 12.23 ล้านราย คิดเป็นประชากรได้รับบริการ จำนวน 48.92 ล้านคน

สาขาส่ง

ระบบรถไฟสามารถให้บริการขนส่งผู้โดยสารได้ 10,595 ล้านคน-กม. และขนส่งสินค้าได้ 4,077 ล้านตัน-กม. สำหรับระบบการขนส่งในเขตกรุงเทพและปริมณฑลมีปริมาณรถยนต์ที่ใช้

บริการทางด่วน จำนวน 261.81 ล้านคัน ส่วนการขนส่งในเขตภูมิภาคมีรถโดยสารประจำทางของ บขส. ที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างจังหวัด จำนวน 919 คัน และมีรถบรรทุกขนส่งสินค้าของ รสพ. จำนวน 921 คัน

ปริมาณเรือเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพในปี 2546 มีจำนวน 2,480 เที่ยว คิดเป็นปริมาณการขนถ่ายตู้สินค้า จำนวน 0.96 ล้าน TEU ส่วนที่ท่าเรือแหลมฉบัง มีปริมาณเรือเทียบท่า จำนวน 6,032 เที่ยว และมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า จำนวน 2.85 ล้าน TEU

สำหรับการขนส่งและจราจรทางอากาศ มีปริมาณผู้โดยสารใช้บริการ จำนวน 15.73 ล้านคน และมีบริการเที่ยวบิน จำนวน 127,164 เที่ยวบิน ในขณะที่ขีดความสามารถของเครื่องช่วยเดินอากาศสามารถรองรับหน่วยงานได้ จำนวน 321,600 หน่วยบิน

สาขาสื่อสาร

ในปี 2546 มีหมายเลขโทรศัพท์พื้นฐาน จำนวน 8.01 ล้านเลขหมาย และมีผู้ใช้บริการ จำนวน 6.92 ล้านเลขหมาย ตลอดจนมีหมายเลขโทรศัพท์เคลื่อนที่ระบบ CDMA เพื่อให้บริการ จำนวน 140,000 เลขหมาย ส่วนการให้บริการสื่อสารด้านวิทยุโทรทัศน์ ขณะนี้มีสถานีทั้งสิ้น 35 สถานี ครอบคลุมพื้นที่ร้อยละ 89 ของประเทศ และมีสถานีสื่อสารด้านวิทยุกระจายเสียงรวม 62 สถานี ครอบคลุมพื้นที่ร้อยละ 70 ของประเทศ

สาขาสาธารณูปการ

♦ ด้านน้ำประปา

การประปานครหลวงและการประปาส่วนภูมิภาคเป็นหน่วยงานหลักในการจัดหา ผลิต และให้บริการน้ำประปาแก่ประชาชนในเขตนครหลวงและเขตภูมิภาค โดยในปี 2546 มีผู้ใช้น้ำของรัฐวิสาหกิจทั้ง 2 แห่ง รวม 3.48 ล้านราย คิดเป็นประชากรที่ให้บริการ จำนวน 14.69 ล้านคน แบ่งเป็นในเขตนครหลวง จำนวน 1.53 ล้านราย คิดเป็นประชากรที่ให้บริการ 6.8 ล้านคน และเขตภูมิภาค จำนวน 1.95 ล้านราย คิดเป็นประชากรที่ให้บริการรวม 7.81 ล้านคน

นอกจากนี้ ยังมีหน่วยงานอีกหลายหน่วยงานที่ทำหน้าที่ก่อสร้างระบบประปา และให้บริการน้ำประปาแก่ประชาชนในเขตภูมิภาค ได้แก่ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และกรมทรัพยากรน้ำ ซึ่งก็ได้ให้ความสำคัญและพัฒนาประปาเพื่อตอบสนอง

ความต้องการของประชาชนอย่างต่อเนื่อง ทำให้ในปัจจุบันยังมีเทศบาลอีก จำนวน 128 แห่ง จากเทศบาลทั่วประเทศ จำนวน 1,129 แห่ง และหมู่บ้าน จำนวน 13,595 หมู่บ้าน จากหมู่บ้านทั่วประเทศ จำนวน 66,193 หมู่บ้าน ที่ยังไม่มีระบบประปาใช้

♦ ด้านที่อยู่อาศัย

การเคหะแห่งชาติสามารถจัดสร้างที่อยู่อาศัย และปรับปรุงชุมชนแออัดทั้งในส่วนกลางและภูมิภาคได้รวม 421,818 หน่วย แบ่งเป็นการจัดสร้างที่อยู่อาศัย จำนวน 197,063 หน่วย และปรับปรุงสภาพแวดล้อมในชุมชนแออัด จำนวน 226,914 หน่วย คิดเป็นประชาชนผู้ได้รับการรวมประมาณ 1.7 ล้านคน

ขั้นตอนการดำเนินโครงการขนาดใหญ่

การดำเนินโครงการขนาดใหญ่ในปัจจุบัน ทั้งโครงการที่ภาครัฐลงทุนเองและโครงการที่ภาครัฐร่วมลงทุนหรือให้สิทธิภาคเอกชนในการดำเนินงาน จะมีขั้นตอนดำเนินการปกติตามวงจรโครงการ แบ่งออกเป็น 4 ขั้นตอนหลัก ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้



♦ ขั้นริเริ่มโครงการ

หน่วยงานระดับกระทรวง ทบวง กรม จะเป็นผู้กำหนดแผนงานและโครงการต่างๆ ในลักษณะ Top-Down ด้วยการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและ/หรือแผนแม่บทรายสาขาไปสู่การปฏิบัติและในบางกรณีอาจมีโครงการที่ริเริ่มจากระดับนโยบาย โดยจะเป็นผู้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ในช่วงริเริ่มแนวคิดโครงการ ซึ่งเป็นการประเมินถึงเหตุผลความจำเป็น ปริมาณความต้องการ ทางเลือกของเทคโนโลยี และพื้นที่ดำเนินการ ตลอดจนผลตอบแทนของโครงการ เพื่อประเมินถึงความเป็นไปได้ในเบื้องต้นแล้วจึงดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการในรายละเอียดต่อไป

♦ ขั้นศึกษาความเหมาะสมและจัดเตรียมข้อเสนอ

เมื่อได้มีการประเมินความเป็นไปได้โครงการในเบื้องต้นแล้ว



หน่วยงานเจ้าของโครงการจะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ (Feasibility Study) รวมทั้งในบางกรณีจะต้องจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) และการรับฟังความคิดเห็นจากสาธารณชนโดยวิธีประชาพิจารณ์ (Public Hearing) เพื่อจัดเตรียมเป็นข้อเสนอโครงการ

▶ **ขั้นนำเสนอและตัดสินใจโครงการ**

ภายหลังจากที่หน่วยงานเจ้าของโครงการได้ทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการและจัดเตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จจะต้องนำเสนอโครงการเพื่อขอความเห็นชอบตามขั้นตอน โดยแบ่งเป็น 2 กรณี ดังนี้

1) **กรณีโครงการลงทุนโดยภาครัฐ** ซึ่งในทางปฏิบัติสามารถดำเนินการได้ 2 วิธี คือ กระทรวงเจ้าสังกัดนำเสนอ สศช. พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ หรือ กระทรวงเจ้าสังกัดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาผ่านสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

2) **กรณีโครงการที่ภาครัฐร่วมลงทุนหรือให้สิทธิภาคเอกชนในการดำเนินงาน** จะต้องดำเนินการตามขั้นตอนของ พ.ร.บ.ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ที่กำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจะต้อง

เสนอโครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อพิจารณาเสนอ สศช. (กรณีโครงการใหม่) หรือ กระทรวงการคลัง (กรณีเป็นโครงการที่มีทรัพย์สินอยู่แล้ว) เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีภายใน 60 วัน

▶ **ขั้นดำเนินโครงการและติดตามประเมินผล**

เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติโครงการแล้วหน่วยงานเจ้าของโครงการจะต้องดำเนินการตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้วแต่กรณี โดยในกรณีที่เป็โครงการลงทุนโดยภาครัฐ จะต้องดำเนินการตาม พ.ร.บ.วิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2502 (หน่วยงานราชการหรือใช้เงินงบประมาณ) และระเบียบว่าด้วยงบประมาณ รัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2522 (รัฐวิสาหกิจ) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2535 และระเบียบเกี่ยวกับการพัสดุหรือการจัดซื้อ/จัดจ้างเฉพาะของหน่วยงาน (รัฐวิสาหกิจ) ส่วนกรณีเป็นโครงการที่ภาครัฐร่วมลงทุนหรือให้สิทธิภาคเอกชนในการดำเนินงานตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน พ.ศ. 2535 จะต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่ พ.ร.บ. ฉบับนี้กำหนด ตั้งแต่ขั้นตอนการแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาร่างประกาศเชิญชวนเอกชนและร่างขอบเขตโครงการ(TOR) การคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมดำเนินการ การนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชน และการแต่งตั้งคณะกรรมการประสานงาน

เพื่อติดตามกำกับดูแลให้มีการดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในสัญญา

สภาพปัญหาการดำเนินโครงการขนาดใหญ่

กระบวนการดำเนินโครงการตามวงจรโครงการของประเทศข้างต้นเป็นการพัฒนาโครงการในลักษณะ Top-Down จากภาครัฐ ขาดการประสานให้ความรู้และทำความเข้าใจกับประชาชน ตลอดจนรับทราบปัญหาและความต้องการของประชาชนในแต่ละพื้นที่ ทำให้ไม่สามารถตอบสนองความต้องการพื้นฐานของประชาชนได้อย่างแท้จริง ประกอบกับขาดการวางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ชัดเจน ส่งผลให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขาดความต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ต้องใช้ระยะเวลานานและต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องโดยเฉลี่ย 5 - 7 ปี ตั้งแต่เริ่มต้นโครงการจนกระทั่งถึงการก่อสร้างแล้วเสร็จ อย่างไรก็ตามหลายโครงการต้องประสบปัญหาการดำเนินโครงการทั้งในด้านความพร้อมและความโปร่งใสในการจัดเตรียมโครงการ ตลอดจนปัญหาการดำเนินงาน จนไม่สามารถดำเนินงานได้ตามแผนงานที่ตั้งไว้ ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาด้านการให้บริการพื้นฐานแก่ประชาชนในอนาคต

นอกจากนี้ ยังมีโครงการที่ดำเนินการอยู่แล้วหลายโครงการส่งผลกระทบต่อประชาชนจนทำให้ถูกต่อต้าน จนในที่สุดต้องหยุดการดำเนินงาน หรือไม่สามารถดำเนินงานได้ตามขีดความสามารถของโครงการ รวมทั้งมีบางโครงการที่ดำเนินการก่อนเวลาที่เหมาะสม ทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์โครงการได้ตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ตั้งไว้ จนเป็นผลให้รัฐต้องแบกรับภาระการลงทุนและส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินของหน่วยงานเจ้าของโครงการ ซึ่งนับเป็นอุปสรรคของการพัฒนาประเทศในภาพรวมและบางส่วนทำให้ต้นทุนการอยู่อาศัยและการผลิตสูงขึ้น จนก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ โดยสามารถแบ่งประเภทโครงการที่มีปัญหาในการดำเนินงานออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

► **โครงการที่มีปัญหาในการจัดเตรียมโครงการ** เป็นโครงการที่ขาดความพร้อมหรือจัดเตรียมโครงการไม่ครอบคลุมในประเด็นสำคัญต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการทำความเข้าใจกับประชาชน ตลอดจนดำเนินการไม่สอดคล้องกับขั้นตอนของ



กฎหมายที่เกี่ยวข้อง จนส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการได้ หรือเกิดความล่าช้าในการดำเนินงาน และในบางโครงการต้องกลับไปเริ่มต้นดำเนินงานตามขั้นตอนของกฎหมายตั้งแต่ต้น

► **โครงการที่มีปัญหาความไม่โปร่งใส** เป็นโครงการที่ประชาชนตั้งข้อสงสัยเกี่ยวกับความโปร่งใสในการดำเนินโครงการในขั้นตอนต่างๆ ตั้งแต่ขั้นตอนการอนุมัติโครงการ ขั้นตอนการจัดซื้อที่ดิน ขั้นตอนการดำเนินโครงการ ส่งผลให้เกิดการต่อต้านจากประชาชน จนทำให้บางโครงการไม่สามารถดำเนินการได้แม้ว่าจะได้มีการดำเนินการไปแล้วบางส่วน

► **โครงการที่มีปัญหาในการดำเนินงาน/ให้บริการ** เป็นโครงการที่สามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแก่ประชาชนได้ แต่ประสบปัญหาความล่าช้าในการดำเนินงาน ไม่สามารถดำเนินงานได้หรือสามารถดำเนินงานได้แต่ไม่เต็มประสิทธิภาพ รวมทั้งในบางโครงการมีวงเงินลงทุนโครงการสูงกว่าที่ประมาณการไว้มากจนทำให้ไม่คุ้มค่าในการลงทุน

ทั้งนี้ เพื่อให้เข้าใจถึงสภาพปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากความล้มเหลวของการดำเนินโครงการได้ดียิ่งขึ้น จึงได้หยิบยกกรณีตัวอย่างการดำเนินโครงการขนาดใหญ่ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่มีปัญหาการดำเนินงานในปัจจุบัน ทั้งในกรณีโครงการที่มีปัญหาในการจัดเตรียมโครงการ ปัญหาความโปร่งใส และปัญหาการดำเนินงาน มานำเสนอ ดังนี้

โครงการ	สภาพปัญหา/ผลกระทบ	วิเคราะห์สาเหตุ
1. กลุ่มโครงการที่มีปัญหาในการจัดเตรียมโครงการ		
1.1 โครงการพัฒนาที่ ราชพฤกษ์บริเวณสถานี ขนส่งหมอชิต	◆ โครงการล่าช้า/ต้องเริ่มดำเนินการใหม่ตั้งแต่แรก เสียโอกาสในการพัฒนา ◆ มีการตั้งประเด็นปัญหาความไม่โปร่งใส	◆ ดำเนินการข้ามขั้นตอนของกฎหมาย ทำให้ต้องกลับไปเริ่มดำเนินการตั้งต้นการศึกษาความเหมาะสมโครงการ
1.2 โครงการระบบการขนส่ง ทางรถไฟและถนนยกระดับ ในกรุงเทพมหานคร (โครงการโฮปเวลล์)	◆ ต้องยกเลิกโครงการ ◆ เสียโอกาสในการพัฒนาโครงการรถไฟ และการแก้ไขปัญหาจราจร	◆ การจัดเตรียมโครงการขาดความครบถ้วนสมบูรณ์ โดยเฉพาะการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ
1.3 โครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติ ไทย-มาเลเซีย	◆ ถูกต่อต้านจากประชาชน ◆ มีการใช้ความรุนแรงและการเผชิญหน้าระหว่างฝ่ายสนับสนุน/คัดค้าน	◆ มีปัญหาในการทำความเข้าใจและการให้ข้อมูลที่ถูกต้องแก่ประชาชน ◆ ประชาชนไม่เชื่อถือข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะรายงาน EIA
1.4 โครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้า ที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	◆ ถูกต่อต้านจากประชาชน ◆ ต้องเลื่อนชะลอโครงการ ◆ เกิดความขัดแย้งในชุมชน ◆ อาจส่งผลต่อความมั่นคงของระบบไฟฟ้าในระยะยาว	◆ ขาดการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่เริ่มโครงการ/ขาดการทำความเข้าใจและการให้ข้อมูลที่ถูกต้องแก่ประชาชน ◆ ประชาชนไม่เชื่อถือข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะรายงาน EIA
2. กลุ่มโครงการที่มีปัญหาด้านความโปร่งใส		
2.1 โครงการจัดการน้ำเสีย ในเขตควบคุมมลพิษ จังหวัดสมุทรปราการ	◆ ถูกต่อต้านจากประชาชน ◆ มีการตั้งประเด็นปัญหาความไม่โปร่งใส	◆ ไม่มีการจัดทำ EIA เพราะไม่เข้าข่ายตามประกาศของกระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ ◆ ขาดการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่เริ่มโครงการ
3. กลุ่มโครงการที่มีปัญหาการดำเนินงาน/ให้บริการ		
3.1 โครงการโรงไฟฟ้าและ เหมืองแม่เมาะ	◆ มีปัญหามลภาวะ/คุณภาพชีวิต/การหารายได้ ทำให้ประชาชนต้องการย้ายออกจากพื้นที่ ◆ ไม่สามารถผลิตไฟฟ้าได้เต็มตามขีดความสามารถ	◆ หน่วยงานภาครัฐขาดการแก้ไขปัญหาของประชาชนอย่างเป็นระบบและอย่างต่อเนื่อง ◆ ประชาชนยังไม่มั่นใจ/เชื่อถือหน่วยงานภาครัฐ
3.2 โครงการเขื่อนปากมูล	◆ โครงการไม่สามารถผลิตกระแสไฟฟ้าได้เต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมและการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่	◆ ขาดการประชาสัมพันธ์และทำความเข้าใจกับประชาชนเพื่อให้รับทราบถึงผลและผลเสียของโครงการอย่างแท้จริง
3.3 โครงการทางพิเศษบูรพาวิถี (สายบางนา – ชลบุรี)	◆ เกิดการฟ้องร้องระหว่างผู้รับจ้างและภาครัฐ	◆ ปัจจัยสำเร็จของโครงการขึ้นอยู่กับความร่วมมือของหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ◆ แต่ขาดการประสานงานและจัดทำแผนปฏิบัติงานแบบบูรณาการ

จะเห็นได้ว่า มีโครงการขนาดใหญ่จำนวนมากที่มีปัญหาการดำเนินงาน ทั้งปัญหาในการจัดเตรียมโครงการ ปัญหาความโปร่งใส และปัญหาการดำเนินงาน ซึ่งจำเป็นต้องมีการดูแลอย่างใกล้ชิดและดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป

ผลกระทบของปัญหาดำเนินโครงการขนาดใหญ่

สภาพปัญหาข้างต้น จะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศในระยะยาว ทั้งในด้านคุณภาพชีวิตของประชาชนและความเหลื่อมล้ำทางสังคม รวมทั้งกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยเฉพาะในภาคการผลิตและการส่งออก เนื่องจากไม่สามารถสนองความต้องการในแต่ละพื้นที่ได้อย่างทั่วถึง มีคุณภาพ ในช่วงเวลาที่เหมาะสม นอกจากนี้การดำเนินโครงการขนาดใหญ่ยังได้ก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งและความไม่ไว้วางใจระหว่างส่วนต่างๆ ของสังคม ซึ่งมีแนวโน้มที่จะรุนแรงมากยิ่งขึ้นในอนาคต

จุดอ่อนหรือสาเหตุหลักของปัญหาการดำเนินโครงการขนาดใหญ่ อาจเกิดจากกระบวนการบริหารจัดการโครงการขนาดใหญ่ไม่สอดคล้องกับเงื่อนไขและสภาพแวดล้อมการพัฒนาที่มีความซับซ้อนมากขึ้น และเป็นช่วงเวลาของการเปลี่ยนผ่าน (Transition Period) โดยเฉพาะรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

พ.ศ. 2540 ได้เปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาและกระบวนการตัดสินใจมากขึ้น

ทั้งนี้ จากกรณีตัวอย่างโครงการขนาดใหญ่ จะเห็นได้ว่าโครงการส่วนใหญ่ประสบปัญหาจากกระบวนการบริหารจัดการ เช่น ความล่าช้าในการดำเนินโครงการและปัญหาการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่โครงการซึ่งมีแนวโน้มจะรุนแรงมากยิ่งขึ้นและอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศได้ในระยะยาว กล่าวคือ

1. ผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

ในช่วง 1-2 ปี ที่ผ่านมานี้ ปัญหาการต่อต้านโครงการและความล่าช้าในการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ นั้น อาจไม่มีผลกระทบรุนแรงต่อการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานในระยะสั้น เนื่องจากเป็นช่วงวิกฤตเศรษฐกิจ ซึ่งความต้องการบริการพื้นฐานต่างๆ ชะลอตัวลง

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการเตรียมการและก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ ต้องใช้เวลานาน 5-7 ปี เพื่อรองรับความต้องการในอนาคต ดังนั้น ในระยะปานกลางและระยะยาว หากโครงการขนาดใหญ่ยังประสบปัญหาการดำเนินงานเช่นที่ผ่านมา จะทำให้การพัฒนาประเทศขาดความต่อเนื่อง เกิดปัญหาความขาดแคลนบริการโครงสร้างพื้นฐาน (Bottle Neck) ในอนาคต





ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ อันจะส่งผลต่อการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาวได้ เช่น กรณีโครงการระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร (ไฮเวลล์) ซึ่งถือเป็นการสูญเสียโอกาสในการพัฒนากิจการรถไฟ และมีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากทำให้โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนขาดความสมบูรณ์และกรณีโครงการโรงไฟฟ้าแม่เมาะ ที่ไม่สามารถดำเนินการได้เต็มตามขีดความสามารถของโครงการ นั้น ทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ได้ลงทุนไปแล้วให้คุ้มค่า ทั้งที่เป็นโรงไฟฟ้าที่มีต้นทุนการผลิตต่ำ จึงกลายเป็นต้นทุนการผลิตไฟฟ้า ซึ่งผู้บริโภครับภาระ เป็นต้น

2. เกิดความขัดแย้งและความไม่ไว้วางใจระหว่างส่วนต่างๆ ของสังคม

ปัญหาการต่อต้านโครงการจากประชาชนและองค์กรเอกชนกลุ่มต่างๆ ได้ก่อให้เกิดความขัดแย้งขึ้นในสังคม โดยเฉพาะความขัดแย้งระหว่างภาคประชาชนและภาครัฐ ทำให้ประชาชน

ไม่เชื่อถือและมีทัศนคติเชิงลบต่อหน่วยงานภาครัฐ นอกจากนี้ความขัดแย้งดังกล่าวยังนำไปสู่การใช้ความรุนแรงในการแก้ไขปัญหา และก่อให้เกิดความแตกแยกในระดับชุมชน โดยแบ่งแยกเป็นฝ่ายสนับสนุนและฝ่ายคัดค้านโครงการ

3. ผลกระทบต่อภาพพจน์ของประเทศและบรรยากาศการลงทุน

ปัญหาการต่อต้านโครงการและการตรวจสอบความโปร่งใสในการดำเนินโครงการ ตลอดจนการใช้ความรุนแรงในกรณีต่างๆ ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุน และการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) รวมทั้งแหล่งเงินทุนต่างประเทศ เกิดความไม่มั่นใจในนโยบายของรัฐในการดำเนินโครงการและการแก้ไขปัญหาความขัดแย้ง ทำให้โครงการมีความเสี่ยงสูงในการลงทุนซึ่งกระทบต่อบรรยากาศการลงทุนและเป็นอุปสรรคในการฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ

จะเห็นได้ว่า ปัญหาของการดำเนินโครงการขนาดใหญ่ได้ส่งผลกระทบต่อระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนเป็นวงกว้างทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมทั้งกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การสูญเสียโอกาสในการพัฒนา และไม่สามารถใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ได้ลงทุนไปแล้วให้คุ้มค่า เกิดความสูญเสียต่อระบบเศรษฐกิจและบรรยากาศการลงทุนของประเทศ นอกจากนี้ปัญหาการต่อต้านจากประชาชนก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งและความไม่ไว้วางใจระหว่างส่วนต่างๆ ของสังคม ซึ่งมีแนวโน้มที่จะรุนแรงมากยิ่งขึ้นในอนาคต จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ภาครัฐจะต้องปรับปรุงกระบวนการบริหารจัดการโครงการขนาดใหญ่ให้สอดคล้องกับเงื่อนไขและสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างต่อเนื่องและสามารถตอบสนองยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศได้อย่างยั่งยืนต่อไป

โครงสร้างพื้นฐานของไทย : สถานะปัจจุบันและอนาคต



“

ปัจจุบันรัฐบาลมีนโยบายที่ชัดเจน
ในการเสริมสร้างขีดความสามารถ
ในการแข่งขันของประเทศโดยกำหนด
ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์
(Strategic Position) ในการพัฒนา
ให้ประเทศไปสู่ระบบเศรษฐกิจ
สมัยใหม่/ที่มีสมรรถนะสูง

”

ปัจจุบัน

รัฐบาลมีนโยบายที่ชัดเจนในการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยกำหนดตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Position) ในการพัฒนาให้ประเทศไปสู่ระบบเศรษฐกิจสมัยใหม่/ที่มีสมรรถนะสูง (Modern/High Performance Economy) และได้กำหนดยุทธศาสตร์การแข่งขัน ทั้งในด้านการผลิตและบริการ (เกษตร อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว) ด้านการลงทุน และด้านการค้าระหว่างประเทศ นอกจากนี้ยังได้กำหนดเป้าหมายที่จะเพิ่มส่วนแบ่งตลาดส่งออกของไทย การกำหนดความเป็นเลิศของสินค้าไทยในตลาดโลก (Global Niche) เช่น การเป็น 1 ใน 10 ประเทศท่องเที่ยวโลก การเป็นศูนย์กลางแฟชั่น และครัวโลก (Kitchen of the World) เป็นต้น

ภายใต้ยุทธศาสตร์ดังกล่าว ระบบโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) และระบบโลจิสติกส์ (Logistics) ที่มีประสิทธิภาพ ถือเป็นปัจจัยที่สำคัญอันหนึ่งในการพัฒนาประเทศไปสู่ระบบเศรษฐกิจสมัยใหม่ โดยเฉพาะระบบโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการผลิตและการส่งออก เช่น ระบบถนน ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ระบบไฟฟ้า ระบบสื่อสารโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งในระยะที่ผ่านมาประเทศไทยได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง โดยมีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานอยู่ในระดับเฉลี่ยร้อยละ 5-6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ส่งผลให้การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมสามารถตอบสนองต่อความต้องการ (Demand) ได้ในระดับหนึ่ง โดยเฉพาะในด้านปริมาณ

สถานการณ์ปัจจุบัน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานซึ่งประกอบด้วย การขนส่ง การสื่อสาร โทรคมนาคม พลังงาน น้ำประปา น้ำเสีย ที่อยู่อาศัย ได้สนับสนุนการดำเนินงานของภาคการผลิต ภาคบริการ เพื่อสร้างการเติบโตของเศรษฐกิจในประเทศและเศรษฐกิจเพื่อการส่งออกผลการพัฒนาที่เกิดขึ้นได้ทำให้ประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นโครงข่ายสามารถเชื่อมโยงได้อย่างทั่วถึงทั้งประเทศและมีโครงข่ายบางส่วนได้เชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาเลเซีย และพม่า



โครงข่ายภายในประเทศ

โครงสร้างพื้นฐานที่มีลักษณะเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศได้แก่ ระบบถนนเชื่อมโยงภาคและจังหวัด ระยะทางรวม 63,982 กิโลเมตร ซึ่งเป็นระบบหลักในการขนส่งสินค้าและการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนและยังมีทางพิเศษระหว่างเมือง 146 กิโลเมตร เพื่อช่วยการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังพื้นที่เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออกได้อย่างรวดเร็ว และมีโครงข่ายรถไฟรวม 4,044 กิโลเมตร รวมทั้งเชื่อมโยงโรงไฟฟ้าต่างๆ ทั่วประเทศด้วยระบบสายส่งไฟฟ้ารวม 27,908 วงจรกิโลเมตร ตลอดจนระบบโทรคมนาคมด้านโทรศัพท์พื้นฐาน 8.2 ล้านเลขหมาย และโทรศัพท์สาธารณะ 314,000 เลขหมาย ระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่ 19.6 ล้านเลขหมาย

โครงข่ายเชื่อมโยงกับต่างประเทศ

นอกจากนี้ยังได้มีการขยายโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไปยัง

ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น มาเลเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และพม่า โดยระบบที่เชื่อมโยงแล้ว ได้แก่ โครงข่ายถนนเชื่อมโยงไปยังชายแดนมาเลเซีย กัมพูชา ลาว และพม่า โครงข่ายรถไฟเชื่อมชายแดนมาเลเซีย โครงข่ายระบบไฟฟ้าเชื่อมโยงไปยังชายแดนมาเลเซีย และลาว การเชื่อมโยงโครงข่ายไฟฟ้าระหว่างไทย-มาเลเซีย ซึ่งมีลักษณะแบ่งปันให้กันในช่วงมีความต้องการใช้ไฟฟ้าสูงสุด ส่วนระหว่างไทย-ลาวเป็นการรับซื้อพลังงานไฟฟ้าจากลาว ในด้านระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ มีการรับซื้อจากพม่าโดยเชื่อมโยงจากแหล่งก๊าซธรรมชาติ ยานาดา และเยตากุน มายังโรงไฟฟ้าราชบุรี และการร่วมลงทุนระหว่างไทย-มาเลเซีย เพื่อนำก๊าซจากแหล่งพื้นที่พัฒนาร่วมกันมาใช้ โครงข่ายโทรคมนาคมระหว่างประเทศเชื่อมโยงด้วยระบบเคเบิลใต้น้ำไปยังประเทศต่างๆ ได้ทั่วโลก และอยู่ระหว่างขยายวงจรมุ่งเติมไปยังสหรัฐอเมริกา เอเชีย แอฟริกา และยุโรปบางส่วน เพื่อสนับสนุนการค้า การลงทุนระหว่างประเทศที่ขยายตัวเพิ่มขึ้น

โครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่นครหลวง

กล่าวได้ว่าในพื้นที่นครหลวง ซึ่งหมายถึง กรุงเทพฯ นนทบุรี สมุทรปราการ ได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกด้าน เนื่องจากเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของประเทศ และมีการกระจุกตัวของประชากรเป็นจำนวนมาก รัฐจึงได้ลงทุนเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจ พร้อมทั้งแก้ไขปัญหาด้านคุณภาพชีวิตของประชาชน ทั้งในด้านการเดินทาง การจัดระบบสาธารณูปโภค ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ การจัดหาที่อยู่อาศัย และการบำบัดน้ำเสีย

ในพื้นที่ กทม. มีระบบถนน 1,042 กิโลเมตร และระบบทางด่วน 171 กิโลเมตร มีระบบการขนส่งผู้โดยสารด้วยระบบราง คือ รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) ระยะทาง 23.7 กิโลเมตร รถไฟฟ้าใต้ดินระยะทาง 20 กิโลเมตร ในเขตศูนย์กลางธุรกิจของ กทม. และรถไฟฟ้าคูให้บริการกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียงรอบกทม.



“

การก่อสร้าง

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จังหวัดสมุทรปราการให้เป็น

ท่าอากาศยานหลักของประเทศ โดยจะ

ขยายความสามารถในการรองรับ

ผู้โดยสารได้ 45 ล้านคน/ปี

”

ระยะทาง 249 กิโลเมตร เป็นการเพิ่มขีดความสามารถขนส่งด้านระบบรางให้เพิ่มขึ้นซึ่งจะช่วยลดการใช้พลังงานภาคการขนส่งในเขตเมืองได้ทางหนึ่งและมีรถประจำทางให้บริการในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล รวม 305 เส้นทางจำนวน 8,486 คัน การขนส่งทางอากาศ มีสนามบินนานาชาติ คือ ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) รองรับผู้โดยสารได้ 36.5 ล้านคน/ปี และรองรับเที่ยวบินในชั่วโมงคับคั่งได้ 60 เที่ยวบิน/ชั่วโมง และขนส่งสินค้าได้ 1.2 ล้านตัน/ปี ซึ่งมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการขยายขีดความสามารถให้บริการในอนาคต จึงได้มีการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจังหวัดสมุทรปราการให้เป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ โดยจะขยายความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคน/ปี เมื่อเปิดบริการในปี 2548 และรองรับเที่ยวบินในชั่วโมงคับคั่งได้ 76 เที่ยวบิน/ชั่วโมง และขนส่งสินค้าได้เพิ่มเป็น 1.75 ล้านตัน/ปี สำหรับระบบขนส่งทางน้ำก็มีท่าเรือหลัก คือ ท่าเรือกรุงเทพ ขีดความสามารถ 1 ล้าน TEU ในการขนถ่ายสินค้า เข้า-ออก ไปยังต่างประเทศ ซึ่งขณะนี้ได้ลดบทบาทการขยายตัวของท่าเรือแห่งนี้ลง เพื่อส่งเสริมท่าเรือหลักในภาคตะวันออกให้เป็นประตูการค้าสู่ตลาดโลกแทน

นอกจากนี้ การจัดบริการสาธารณูปโภคทั้งในด้านไฟฟ้า น้ำประปา ก็ให้บริการประชาชนได้ครอบคลุม คิดเป็นร้อยละเกินกว่า 80 ของประชากรในพื้นที่รับผิดชอบ โดยไฟฟ้าให้บริการประชาชนร้อยละ 100 น้ำประปาให้บริการประชาชนได้ร้อยละ 87 ของประชากรในพื้นที่ ส่วนบริการโทรศัพท์ในประเทศก็มีเลขหมายโทรศัพท์พื้นฐานรองรับไว้ในเขตนครหลวง 4.4 ล้านเลขหมาย หรือคิดเป็น 52 เลขหมายต่อประชากร 100 คน และมีผู้เช่าเลขหมายแล้ว 3.4 ล้านเลขหมาย หรือร้อยละ 77 และมีโทรศัพท์สาธารณะอีก 87,828 เลขหมาย เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนและนักท่องเที่ยว

สำหรับการจัดการด้านที่อยู่อาศัย รัฐก็ได้สร้างที่อยู่อาศัยในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล เพื่อให้บริการแก่ประชาชนและแก้ไขปัญหาชุมชนแออัดรวม 299,184 หน่วย โดยมีโครงการบ้านเอื้ออาทรที่ส่งมอบให้ผู้มีรายได้น้อยแล้ว 112 หน่วย รวมทั้งได้มีการฟื้นฟูคุณภาพน้ำในแม่น้ำด้วยวิธีการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่างๆโดย กทม. ได้มีโรงบำบัดน้ำเสียที่มีขีดความสามารถบำบัดน้ำเสียรวม 992,000 ลบ.ม./วัน และจังหวัดสมุทรปราการมีโรงบำบัดน้ำเสียรวมขนาดใหญ่ ขนาด 525,000 ลบ.ม./วัน ที่คลองด่านซึ่งขณะนี้ก่อสร้างไปแล้วถึงร้อยละ 95 แต่ประสบปัญหาการต่อต้านจากชุมชนและมีปัญหาความไม่โปร่งใสในการดำเนินงานซึ่งขณะนี้ต้องระงับการก่อสร้างไปก่อน

โครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ภูมิภาค

ส่วนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ภูมิภาค ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศ มีผลการพัฒนาโดยรวม ดังนี้

ระบบถนนในชนบททั่วประเทศมีจำนวน 80,467 กิโลเมตร ระบบท่าเรือหลักในภูมิภาค 2 พื้นที่ คือ พื้นที่ภาคตะวันออก ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด และท่าเรือเอกชน บริเวณชายฝั่งทะเลศรีราชา 22 แห่ง



และพื้นที่ภาคใต้ ได้แก่ ท่าเรือสงขลาและท่าเรือภูเก็ต และยังมีท่าเรือเอกชน ซึ่งเป็นท่าเรือระหว่างประเทศขนาดใหญ่ อยู่ที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ นครศรีธรรมราช และกระบี่

นอกจากนี้ ยังมีท่าเรือขนาดเล็กของเอกชน อีก 72 แห่ง ที่อยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ในด้านการให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ มีกองเรือพาณิชย์ไทย 318 ลำ ขนาดระวางบรรทุกรวม 2.5 ล้าน DWT ให้บริการในเส้นทางกลุ่มประเทศอาเซียน โดยร้อยละ 88 เป็นบริการแบบเรือจร การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศส่วนใหญ่จะเป็นสายการบินเรือของต่างชาติ สำหรับบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ บริการนอกท่า ประกอบด้วยโรงพักสินค้าเพื่อตรวจของขาเข้าและขาออก และสถานีบรรจุสินค้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออกจะดำเนินการโดยภาคเอกชน

ระบบการขนส่งทางอากาศ มีสนามบินในภูมิภาคที่เป็นสนามบินระหว่างประเทศ 5 แห่ง ในพื้นที่ภาคเหนือ คือ เชียงใหม่ และเชียงใหม่ และพื้นที่ภาคใต้ คือ หาดใหญ่และภูเก็ต ภาคตะวันออก คือ อุตะเภ และ มีสนามบินในประเทศ 29 แห่ง เป็นการลงทุนและบริหารของรัฐ 26 แห่ง และการลงทุนของภาคเอกชน 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย สุโขทัย และตราด โดย บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด และมีสายการบินให้บริการภายในและระหว่างประเทศ ที่เป็นสายการบินของรัฐ 1 สายการบิน คือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และสายการบินของเอกชน 7 สายการบิน เพื่อเป็นทางเลือกของผู้บริโภคในเส้นทางการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศในเขตภูมิภาคเอเชีย ซึ่งบางสายการบินได้ร่วมลงทุนกับบริษัทแอร์เอเชียของมาเลเซีย เพื่อให้บริการสายการบินราคาประหยัด (Low Cost Airline)

การพัฒนาด้านสาธารณูปโภค มีการให้บริการไฟฟ้าได้ร้อยละ 99 ของพื้นที่ทั้งประเทศยกเว้น กรุงเทพฯ นนทบุรี สมุทรปราการ และร้อยละ 99 ของจำนวนหมู่บ้านทั้งหมดและพัฒนาระบบจำหน่ายไฟฟ้าให้มีคุณภาพสูงเพื่อลดปัญหาแรงดันไฟฟ้าตกโดยเฉพาะในเขตพื้นที่อุตสาหกรรมในภูมิภาคต่างๆ การให้บริการน้ำประปาในพื้นที่ภูมิภาคครอบคลุม 1,001เทศบาล เหลือเพียง 128 เทศบาล ซึ่งไม่มีระบบประปา สำหรับในหมู่บ้านมีน้ำประปาแล้ว 50,257 หมู่บ้าน คิดร้อยละ 77 ของหมู่บ้านทั้งหมด การให้บริการโทรศัพท์พื้นฐานในภูมิภาคมีจำนวน 3.7 ล้านเลขหมาย หรือคิดเป็น 13 เลขหมายต่อประชากร 100 คน และมีผู้เช่าจำนวน 2.8 ล้านราย คิดเป็นร้อยละ 76 ของเลขหมายที่มีให้บริการ นอกจากนี้ยังได้จัดหาโทรศัพท์สาธารณะในพื้นที่เขตเมืองและเขตชนบทในระดับตำบลรองรับไว้ 226,000 เลขหมาย สำหรับการพัฒนาศูนย์ข้อมูลของภาครัฐให้ประชาชนมีจำนวน 126,369 หน่วย และมีการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียรวม 61 แห่ง ชีดความสามารถในการบำบัด 988,000 ลบ.ม./วัน แต่ยังมีการใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่

ประเด็นปัญหาโครงสร้างพื้นฐานของไทย

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของไทยยังประสบปัญหาที่สำคัญหลายประการ ได้แก่ ปัญหาคุณภาพการให้บริการ การกระจายบริการ การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งประเภทเดียวกัน และระหว่างระบบขนส่งอื่นยังไม่มีประสิทธิภาพซึ่งเกิดจากการขาดการวางแผนระบบการขนส่งแบบบูรณาการ ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่ลงทุนไปแล้วได้อย่างเต็มที่ (Under-utilization) การบริหารจัดการโครงการขนาดใหญ่หลายโครงการมีความล่าช้าเกิดการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งการดำเนินการโครงการหลายโครงการขาดความต่อเนื่องในการดำเนินงานต้องยกเลิกและเริ่มใหม่เพราะเปลี่ยนรัฐบาลใหม่ ซึ่งปัญหาดังกล่าวอาจมีผลทำให้

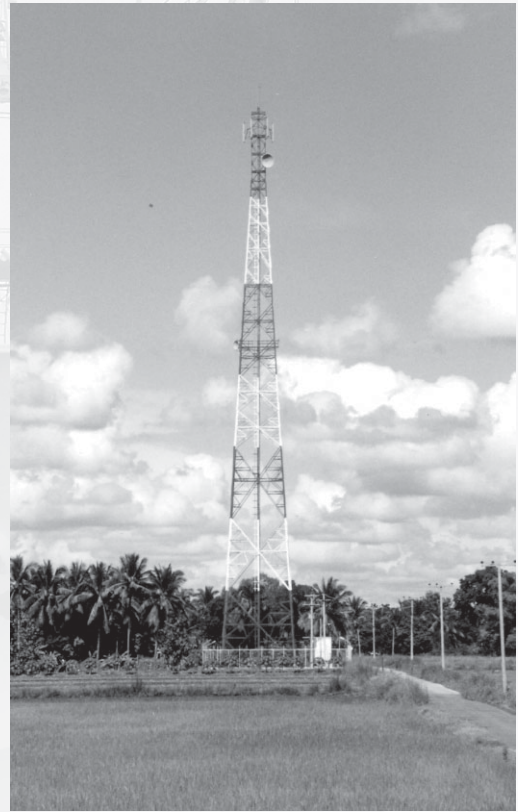


ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในขนาดตลาดต่ำลง นอกจากนี้ สภาพแวดล้อมการพัฒนาได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ทั้งจากปัจจัยภายใน และภายนอกประเทศ เช่น ข้อจำกัดในการลงทุนของภาครัฐ และกระแสการตื่นตัวของประชาชนที่จะเข้ามามีส่วนร่วมภายใต้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ..2540 รวมทั้งกระแสโลกาภิวัตน์ และการแข่งขันเสรีในเวทีโลก ซึ่งเป็นเงื่อนไขสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระยะต่อไป

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งเป็นหน่วยงานวางแผนพัฒนาประเทศมากกว่า 40 ปี ปัจจุบันกำลังจะเปลี่ยนจากบทบาทที่เป็นนักวางแผนและนักวิเคราะห์โครงการ มาเป็นนักวางยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ และขณะนี้กำลังทำการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวม (Infrastructure Development Strategy) และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรายสาขา (Sector Strategy) ที่จะสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน การกระจายรายได้และก่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งการศึกษาดังกล่าวจะใช้ระยะเวลา 9 เดือน และผลที่คาดว่าจะได้รับ ดังนี้

- การประเมินผลการพัฒนาและขีดความสามารถให้บริการ (Stock) ทั้งในเชิงปริมาณ คุณภาพ และการกระจายบริการ รวมทั้งการใช้ประโยชน์ (Utilization) ของระบบโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน การบริหารจัดการเคลื่อนย้าย



ของสินค้าบริการข้อมูลและการเงินระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค (Logistics) โดยมีการกำหนดตัวชี้วัด (Indicator) ขีดความสามารถการให้บริการและกำหนด (Benchmark) ของการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมกับประเทศไทย

- แนวทาง/กลยุทธ์การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมและรายสาขา กรอบ/สัดส่วนการลงทุน และหลักเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญโครงการ ตลอดจนแนวทางการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในโครงการขนาดใหญ่ที่เหมาะสม

- ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและมาตรการในภาพรวมและรายสาขา ทั้งในด้านกายภาพ และด้านการบริหารจัดการ/กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

- ข้อเสนอแผนงาน/โครงการสำคัญ (Priority Projects) แผนปฏิบัติการ (Action Plan) และแผนการลงทุนระยะยาว (Long-term Investment Plan)

ตารางสรุปสถานะโครงสร้างพื้นฐาน

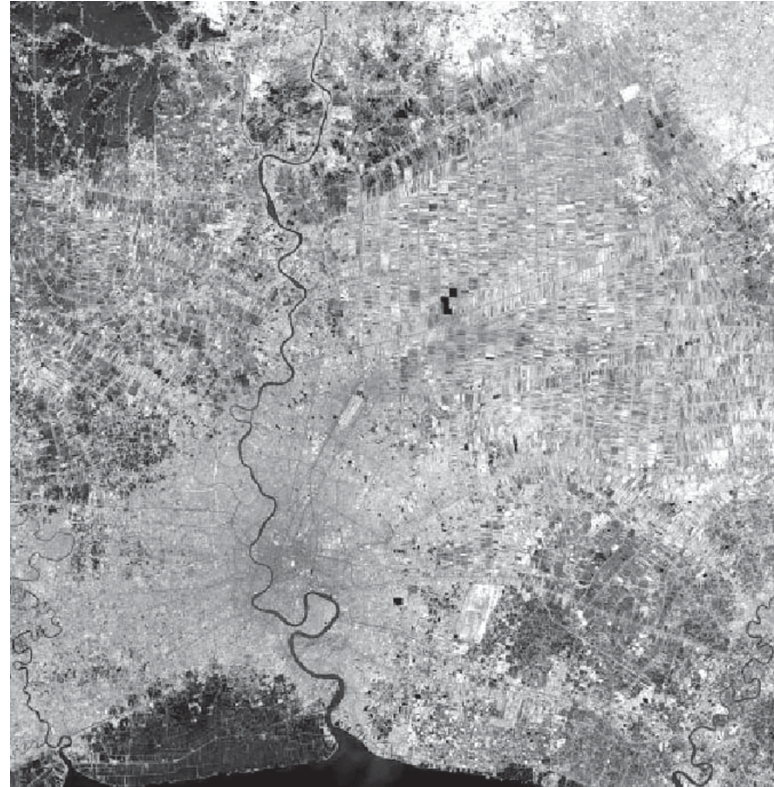
โครงสร้างพื้นฐาน	ปีความสามารถการให้บริการ	ปริมาณการใช้
1. สาขาน้ำส่ง		
1.1 ขนส่งทางบก		
- โครงการขายนน (กม.)	145,493	145,193
- ระบบท่งจ่วน (กม.)	171.2	171.2
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (กม.)	229	229
- ระบบรถไฟ (กม.)	4,044	4,044
- ทางเดี่ยว	3,766	3,766
- ทางคู่	173	173
- ทางสาม	105	105
- ระบบรถไฟฟ้า (กม.)	43.5	43.5
- บนดิน	23.5	23.5
- ใต้ดิน	20.0	-
1.2 ขนส่งทางน้ำ		
- ท่าเรือหลักที่สำคัญ (ด้าน VESs)		
- ท่าเรือกรุงเทพ	1.0	0.96
- ท่าเรือแหลมฉบัง	2.25	2.85
- ท่าเรือมาบตาพุด	0.50	0.5
- ท่าเรือสงขลา และภูเก็ต	0.5/0.03	0.1/0.005
1.3 ขนส่งทางอากาศ		
- ท่าอากาศยานกรุงเทพ		
- ผู้โดยสาร (ล้านคน)	36.5	29.7
- สินค้า (ล้านตัน)	1.273	1.022
- เที่ยวบิน (เที่ยวบิน)	50	7
รวม 2545		
2. สาขาสถาปัตยกรรม		
2.1 โครงสร้างพื้นฐาน		
- จำนวนเลขหมาย (ด้านหมายเลข)	8.15	8.28
- นครหลวง	4.42	3.42
- ภูมิภาค	3.73	2.85
- จำนวนเลขหมายต่อประชากร 100 คน	12.94	9.95
2.2 โครงสร้างอาคาร		
- จำนวนเลขหมาย (หมายเลข)	313,909	313,909
- นครหลวง	87,829	87,828
- ภูมิภาค	226,081	226,081
- จำนวนเลขหมายต่อประชากร 1,000 คน	4.98	4.98
2.3 โครงสร้างเคเบิลทีวี (พื้นที่เลขหมาย)	19.63	19.63
3. สาขาสถาปัตยกรรม		
3.1 กำลังผลิตไฟฟ้า (เมกะวัตต์)	25,647	18,121
3.2 อัตราการเพิ่มผลิตไฟฟ้า (%)	35.1	-
4. สาขาสถาปัตยกรรม (ปี 2545)		
4.1 ประสิทธิภาพการผลิต (ด้าน คบ.ม./วัน)	4.72	4.17
4.2 ประสิทธิภาพการผลิต (ด้าน คบ.ม./วัน)	3.75	2.17
4.3 อัตราการสูญเสีย (เป้าหมายร้อยละ 25)		
- นครหลวง	33.8	-
- ภูมิภาค	27.8	-

สถานีบริการน้ำดิบชายฝั่งทะเล

ประเทศไทย

ประเทศไทยเป็นประเทศเกษตรกรรม การจัดการทรัพยากรน้ำจึงเป็นสิ่งที่สำคัญมากและได้รับการปรับปรุงส่งเสริมทางด้านวิธีการกระบวนการและเทคโนโลยีต่างๆ มาอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามสายน้ำนั้นมิต้องประโยชน์ต่อการเพาะปลูกและชีวิตประจำวัน แต่บางครั้งก็กลายเป็นมหันตภัยเมื่อเกิดพายุและน้ำท่วมหลากสู่บ้านเรือนของประชาชน ในกรณีที่เกิดฤดูน้ำหลาก โดยเฉพาะที่ชาวกรรมชลประทานมีศัพท์เฉพาะว่า “สามน้ำ” คือน้ำเหนือหลาก น้ำฝนมาก และน้ำทะเลหนุน จะทำให้เกิดน้ำท่วมตามรายทางตั้งแต่ภาคเหนือจรดภาคกลาง ผ่านกรุงเทพมหานครแล้วจึงออกทะเล ดังนั้นเกือบทุกปีที่หน่วยราชการทั้งกรุงเทพมหานครและส่วนภูมิภาค จะต้องเตรียมการป้องกันน้ำท่วมเขตชุมชน และในระยะเวลาทุก 20-30 ปี ก็จะมีน้ำท่วมใหญ่ที่ทำให้ชาวเมืองได้เตือนร้อนมาอีกครั้งหนึ่ง ส่วนกรณีน้ำท่วมใหญ่กรุงเทพมหานครที่มาจาก “ฝนพ่นปี” นั้นในสมัยท่านผู้ว่าจำลองฯ ได้ใช้สิทธิ์ตัวช่วยนี้ไปแล้ว จึงไม่สามารถจะนำเป็นข้ออ้างได้อีกในระยะเวลาอันใกล้

ดังนั้นแม้สังคมและวัฒนธรรมของไทยจะคุ้นเคยและมีชีวิตประจำวันอยู่กับน้ำมาแต่โบราณก็ตาม ความสำคัญของการป้องกันน้ำท่วมก็เป็นสิ่งหนึ่งที่พิจารณาควบคู่ไปกับการโครงการพัฒนาประเทศหลายๆโครงการ เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2546 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือที่เรียกว่า “สภาพัฒน์” และสำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ร่วมกันจัดสัมมนาเรื่อง **โครงการวางแผนผังการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ Suvarnabhumi Aerotropolis Development Plan** ที่จะเกิดประโยชน์ต่อประเทศไทยของเราเป็นอันมาก เพราะสนามบินสุวรรณภูมินี้ จะเป็นสนามบินนานาชาติที่จะแข่งขันและช่วงชิงความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคอาเซียน การสัมมนาได้เป็นเพียงการรายงานความคืบหน้าทางการศึกษาวางแผนโครงการที่จะสร้างสรรคเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิเท่านั้น แต่ยังมีประเด็นโต้แย้งของนักวิชาการอิสระ นักวิชาการตัวแทนภาคเอกชนและท้องถิ่นที่ตรงเป้าตรงประเด็น บางกรณีผู้อภิปรายก็ตอบปัญหาและคำถามได้ชัดเจน บางกรณีนั้นก็มีการถามคำถามที่ไม่ตรงคำตอบที่เตรียมมา จนผู้ร่วมสัมมนาต้องแอบ



เอาใจช่วยว่าจะไปได้ตลอดรอดฝั่งใหม่ อย่างไรก็ตามสิ่งเหล่านี้เป็นตัวอย่งที่ดี ความคิดเห็นที่ไม่ตรงกันก็เป็นส่วนหนึ่งของระบบประชาธิปไตย และผลสรุปของเสียงส่วนรวมที่เกิดจากการปรับสมดุลของประเด็นต่างๆ ก็จะทำให้ผู้เสนอโครงการต้องกลับไปทบทวนสาระสำคัญให้สอดคล้องกับสภาพความเหมาะสม ที่จะทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติต่อไป

ประเด็นสาระสำคัญที่นำมาอ้างถึงในกรณีนี้เพราะมีการพิจารณาอย่างมากรณีการป้องกันน้ำท่วม ดังที่เราทราบกันดีว่าสนามบินสุวรรณภูมิหรือหนองูเห้านั้นเปลี่ยนจากที่ตั้งสนามบินที่เป็น “ดอน” มาเป็น “หนอง” จึงต้องระมัดระวังเรื่องน้ำท่วมสนามบินเป็นประการแรก และสนามบินแห่งนี้ตั้งอยู่ระหว่างกลางและขวางทางน้ำของโครงการแก้มลิงเพื่อการระบายและป้องกันน้ำท่วมกรุงเทพมหานครทางทิศตะวันออกซึ่งจะระบายน้ำลงสู่ทะเลทางด้านเทคนิคแล้วบริเวณสนามบินทั้งหมดจะสามารถป้องกันน้ำท่วมได้เป็นอย่างดี แต่ในขณะเดียวกันชุมชนเมืองโดยรอบโดยเฉพาะเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ จะสามารถป้องกันน้ำ

¹ อาจารย์ประจำ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ท่วมได้ทั้งหมดหรือไม่ จึงต้องมีการเตรียมการอย่างรอบคอบ หน่วยราชการหลักเช่นกรมชลประทานและหน่วยอื่นๆจึงมีโครงการขนาดใหญ่หลายโครงการเพื่อป้องกันมิให้สนามบินสุวรรณภูมิไม่ต้องกลายเป็นเกาะสุวรรณภูมิในช่วงน้ำหลากดังนี้

โครงการป้องกันน้ำท่วมระยะ พ.ศ. 2549-2558

- การขยายคลองหลักด้านตะวันออกของสนามบิน 17 สาย ความยาว 121.7 กิโลเมตร โดยขยายความกว้างของคลองเดิมเป็นสองเท่า
- ก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำยาว 11.06 กิโลเมตร เริ่มที่คลองลำโรงแนวอุโมงค์อยู่ใต้คลองบางปลาตลอดจนถึงบริเวณชายทะเลใกล้สถานีสูบน้ำบางปลาเดิม
- รักษาโครงข่ายคลองเดิมมิให้มีการรูก้ำไม่ให้มีการถมคลอง
- กำหนดการใช้ที่ดินให้มีพื้นที่สำหรับระบักน้ำได้
- สร้างสถานีสูบน้ำริมชายฝั่งทะเล 8 สถานี มีอัตราสูบน้ำได้กว่า 1,000 ลูกบาศก์เมตรต่ออนาที

โครงการป้องกันน้ำท่วมระยะ พ.ศ. 2559-2568

- ขุดคลองสายใหม่ ระยะที่ 1 จากคลองแสนแสบถึงชายฝั่งทะเลกว้าง 100 เมตร ยาว 40 กิโลเมตร

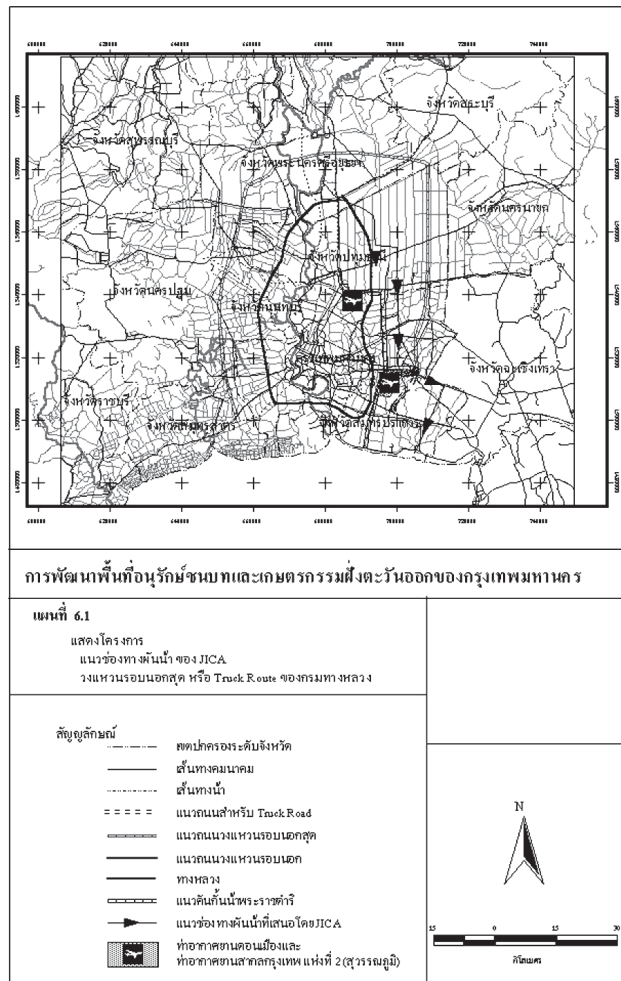
โครงการป้องกันน้ำท่วมระยะ พ.ศ. 2569-2578

- ขุดคลองสายใหม่ ระยะที่ 2 จากคลองแสนแสบบรรจบแม่น้ำเจ้าพระยาที่บางไทรและขยายคลองระยะที่ 1 ให้กว้าง 200 เมตรให้ผันน้ำจากแม่น้ำเจ้าพระยาโดยตรง

ส่วนระบบประปาโดยการประปานครหลวงจะมีปริมาณน้ำดิบและกำลังผลิตเพียงพอและมีสถานีสูบน้ำสำคัญคือ สถานีสูบน้ำลำตาคราะบังและบางพลี จะเห็นได้ว่าการเตรียมการอย่างรอบคอบทางด้านการจัดการทรัพยากรน้ำโดยเฉพาะการขุดคลองในโครงการนั้นผู้นำการอภิปรายเปรียบเทียบกับมีความใกล้เคียงกับคลองคอคอดกระเลยทีเดียว ประเด็นสำคัญที่วิศวกรชลประทานและผู้เชี่ยวชาญได้พิจารณาเป็นหลักใหญ่คือความสูญเสียจากการระบายน้ำท่วมทั้งทะเลหลายล้านลูกบาศก์เมตรในหน้าน้ำหลากแต่ละครั้ง แต่พอถึงหน้าแล้งเรากลับขาดแคลนน้ำดิบและน้ำประปาเพื่อการเกษตร อุตสาหกรรมและการบริโภคหลายแห่งในสวนกลางและภูมิภาค

ขอย้อนกล่าวถึงโครงการในอดีตช่วงประมาณปี 2525 ก็มีความพยายามที่จะแก้ปัญหา น้ำท่วมกรุงเทพมหานครเช่นเดียวกัน

โดย JICA Japan International Corporation Agency ได้เสนอแนวทางการขุดคลองลัดทางด้านทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานคร เรียกว่า **โครงการเจ้าพระยา 2** ความยาวกว่า 80 กิโลเมตรขนานกับแม่น้ำเจ้าพระยาเดิม แต่มีความคิดได้แย่งหลายกระแสโดยเฉพาะเหตุผลที่ว่า คลองลัดที่เป็นเส้นตรงนี้จะเกิดการไหลเวียนของกระแสน้ำมาก และขยายตัวตามธรรมชาติจนกลายเป็นแม่น้ำเจ้าพระยาแทนของเดิมที่มีเส้นทางคดเคี้ยว รวมทั้งระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาเดิมจะลดลงจนเกิดปัญหาเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะท่าเรือกรุงเทพ และในโครงการใกล้เคียงกันนี้ ต่อมาในปี 2545 มีการเสนอแนวทางประสมประสานการใช้ที่ดินในเรื่องโครงการพัฒนาพื้นที่อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรมฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร เสนอโดยภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เสนอต่อสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ซึ่งแสดงว่า การบริหารทรัพยากรน้ำในกรณีเพื่อป้องกันน้ำท่วมได้มีการศึกษาและพัฒนาขึ้นมาอย่างต่อเนื่อง



ท่านอาจารย์ของผู้เขียนที่ปัจจุบันท่านเกษียณแล้วได้เคยเสนอแนวความคิดที่กว้างไกลมากสำหรับช่วงเวลาเมื่อ 20 ปีที่แล้ว ให้ปรับแผนของ JICA ที่ได้เสนอแนวทางการขุดคลองลัดในโครงการเจ้าพระยา 2 ทางด้านทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานคร เป็นการวางระบบท่อส่งน้ำที่สามารถควบคุมการเปิด-ปิดกระแสน้ำได้และไม่ส่งผลกระทบต่อแม่น้ำเจ้าพระยาและชุมชนที่แนวท่อพาดผ่าน ที่กล่าวว่าวิสัยทัศน์นี้ไกลเพราะปัจจุบันกรมชลประทานเริ่มโครงการชลประทานระบบท่อที่กำลังพัฒนาและปรับปรุงระบบอยู่ในปัจจุบัน และท่านได้เสนอแนะให้นำการระบายน้ำท่วมที่เป็นน้ำจืดเหลือเข้ามาใส่ไว้ในทุ่งพลาสดึกขนาดใหญ่ (ดังภาพ) แบบที่

ผลิตโดยบริษัทของประเทศเนเธอร์แลนด์ แทนที่จะทิ้งน้ำจืดลงทะเลเป็นล้านๆลูกบาศก์เมตรให้เปล่าประโยชน์ แล้วนำไปลอยเป็นแพลูกบวบเก็บไว้กลับมาใช้ยามหน้าแล้งต่อไป แต่แนวความคิดนี้ก็ไม่ได้รับการพัฒนานำไปใช้ประโยชน์ เพราะอาจเป็นการเสนอโครงการที่ล้าสมัยจนกลายเป็นสิ่งที่ผู้บริหารในยุค 20 ปีที่แล้วคิดว่าเป็นโครงการที่เลื่อนลอย เหมือนกับหากเรากล่าวถึงการถมทะเลทำโครงการต่างๆของประเทศไทยก็คงจะเป็นสิ่งที่ไกลเกินฝันในยุคนั้นเช่นกัน ในขณะที่ปัจจุบันประเทศต่างๆในเอเชียโดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่นสร้างเมืองบนเกาะที่เกิดจากการถมทะเลหลายแห่งในโกเบและโอซาก้า หรือแม้แต่ท่าเรือแหลมฉบังของ

OVERSEAS TRANSPORT OF WATER IN PLASTIC BAGS

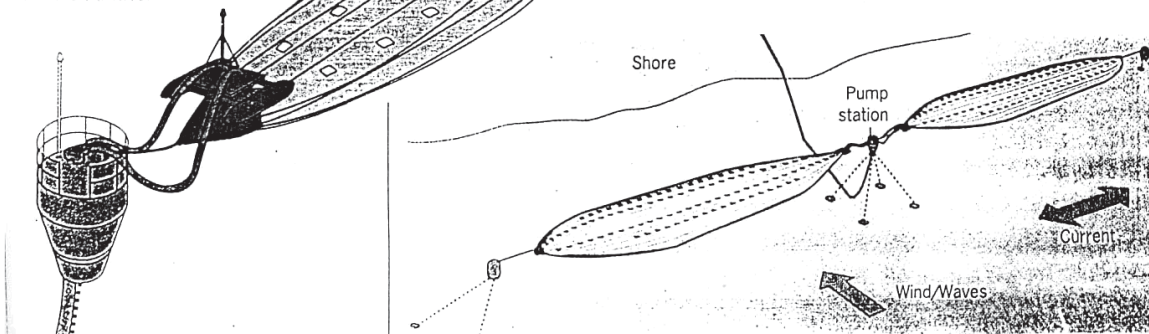
Early in 1997, an attempt is to be made to tow an enormous bag of coated fabric (110 m long and 25 m wide) containing 10,000 m³ of fresh water from Norway to the Netherlands.

The water will be taken from a lake in the mountains above the Sognefjord and will be used first to generate electricity before being pumped into the bag. Importing Norwegian water may be an interesting option for the Rotterdam water supply company first and foremost economically, but also with a view to possible future water shortages. The aim of the 1997 trial is to assess the long-term feasibility of importing water to supplement drinking water supplies and for use by industry. Transporting water in this kind of bag will be significantly cheaper than, for example, transporting it by tanker. If the trial is successful, the bag producer, Nordic Water Supply, will start work on developing bags with a capacity of 30,000 m³, perhaps to be extended later

to 80,000 m³ and in the long term possibly even further. If all goes according to plan, these super-bags could be in service by mid-1999. At a rough estimate, the price of the water on arrival will then be NLG 1 - 1.50 (US\$ 0.60 - 0.90) per m³. However, purification in the Netherlands will still be necessary if the water is to be used for drinking. The bag manufacturer has also contacted authorities in Spain, Portugal, England and several countries in the Middle East and North Africa.

The front section of the tugboat is equipped with the necessary connections to filling and pumping facilities. The intake and launching system is designed for continuous operation with minimal crew.

Since the bag is deck load on the return voyage, maintenance and service work can be done without interrupting continuous operation. Nordic Water Bag is less port-dependent than a tanker or barge. By eliminating the wind factor and some of the depth, filling/re-loading can be carried out as shown below. This flexibility means that this system can be easily connected to a coastal water system at several points.

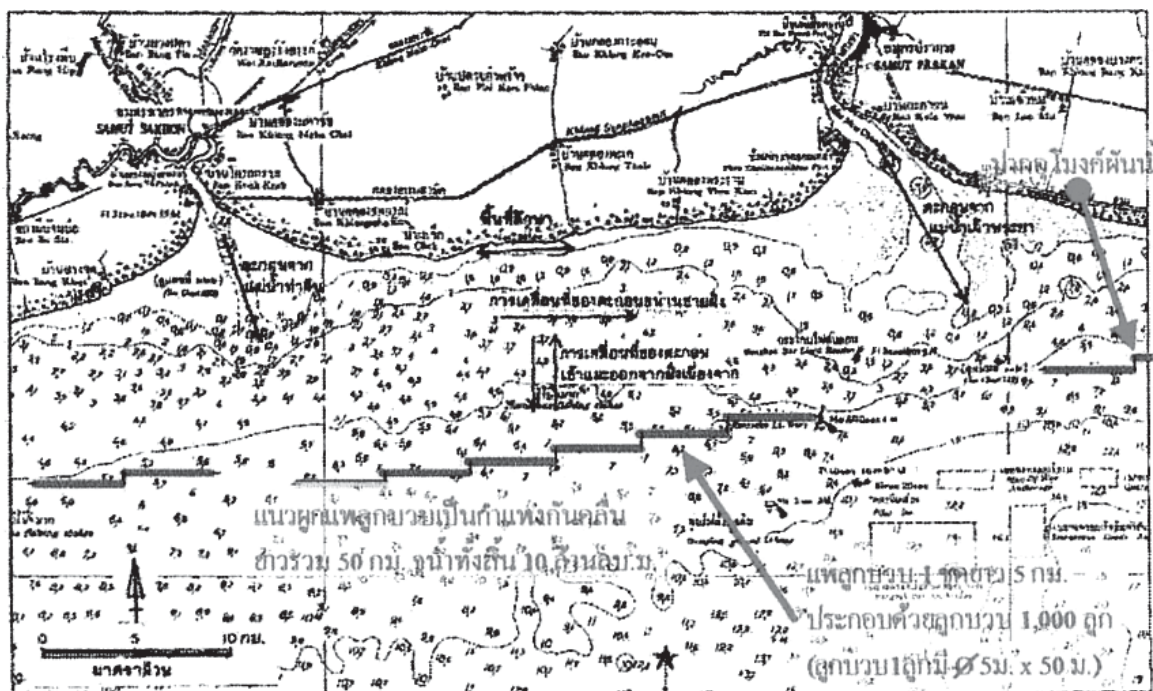


ประเทศไทยก็ถมทะเลออกมาในระบบ Finger Type Pier และจะถมต่อไปอีกมากในขั้นตอนต่อไป

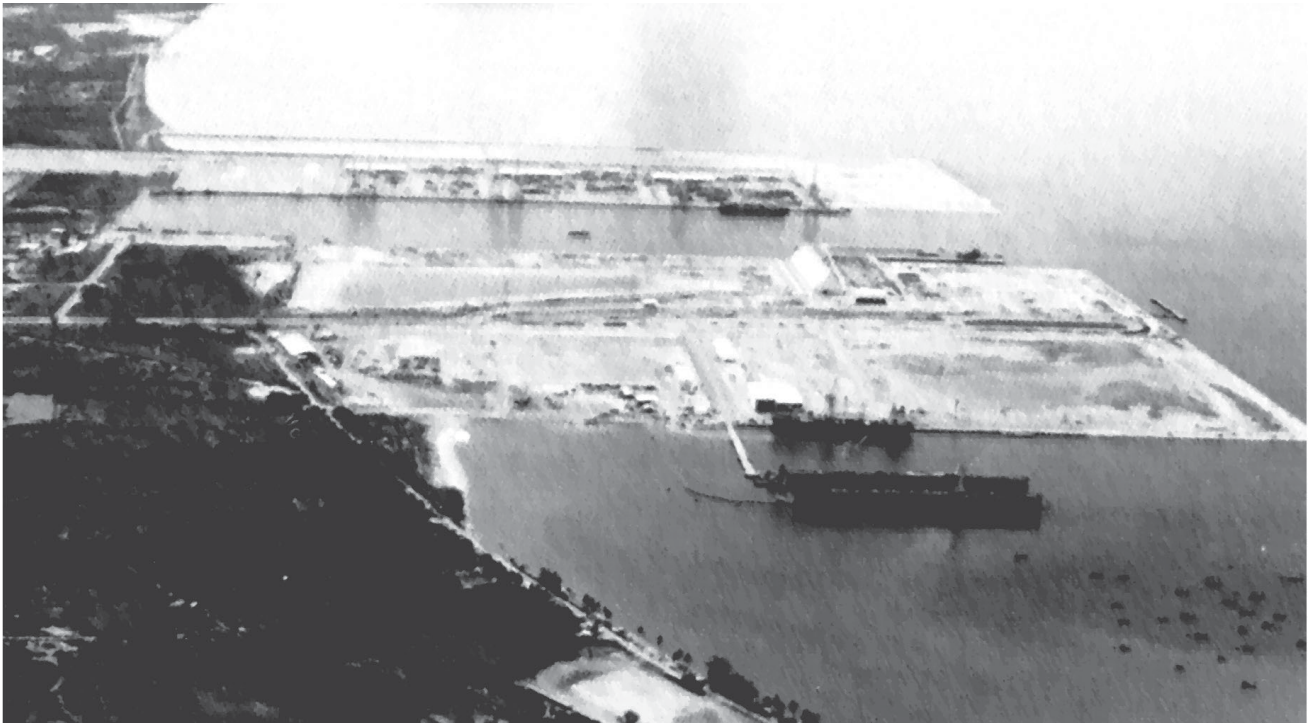
อย่างไรก็ตามปัจจุบันความเจริญในยุคโลกาภิวัตน์ได้พิสูจน์แนวความคิดที่เป็นประโยชน์ในอดีตของนักวิชาการไทยว่ามีวิสัยทัศน์ที่กว้างไกลเหมือนชาติอื่นๆ เช่นกัน คือได้มีการวิจัยใน Germany ออกอากาศที่ Hamburg ในเดือนเมษายน 2546 ว่าต่อไปน้ำจืดจะมีราคาแพงกว่าน้ำมัน ซึ่งขณะนี้มิบพิสูจนแล้วว่าน้ำมันลิตรในประเทศไทยละ 16 บาทแต่น้ำดื่มบรรจุขวดราคาลิตรละ 14 บาท (ขนาดสองขวดต่อหนึ่งลิตร) และตัวอย่างปัจจุบันประเทศสิงคโปร์ที่ใช้น้ำจืดจากประเทศมาเลเซียโดยส่งทางระบบท่อได้เพิ่มจากท่อเดียวเป็นสามท่อ แล้วยังติดต่อซื้อน้ำจืดจากประเทศอินโดนีเซียและจีนโดยขนส่งทางเรือเดินทะเลซึ่งแสดงถึงความจำเป็นในการบริโภคน้ำและไม่ต้องการผูกขาดสาธารณูปโภคน้ำที่จำเป็นของตนกับประเทศใดประเทศเดียว ขอยกเหตุการณ์เมื่อ 5-6 ปีที่แล้ว ท่านอดีตนายกฯ สักกุนยู ได้ให้สัมภาษณ์เปรียบเปรยว่ารัฐยะโฮร์ที่ติดกับสิงคโปร์นั้นเป็นผู้รายป่าเถื่อน ท่านนายกฯ มหาเธร์ของมาเลเซียประกาศจะตัดน้ำประปา จนต้อง

รีบไปขอภัยกันเพราะสิงคโปร์ทั้งประเทศนั้น จะขาดน้ำประปาจากมาเลเซียได้ไม่เกิน 3 วันเท่านั้นเป็นต้น ส่วนในประเทศไทยปรากฏการณ์น้ำท่วมก็มากขึ้นทุกทีและขยายพื้นที่ไปยังบริเวณกว้างขึ้น ในขณะที่ปัญหาน้ำแล้งทุกปีกลับทวีความรุนแรงและยาวนานในหลายบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือและบริเวณ Eastern Sea Board ที่โรงงานย่านชลบุรีและระยองรวมทั้งโรงแรมบางแห่งในพัทยาต้องใช้น้ำประปาเอกชนที่ขนส่งทางรถบรรทุก บทความนี้จะขอเสนอแนวความคิดต่อยอดแนวความคิดกับอาจารย์เดิมซึ่งอาจมีประโยชน์บ้างก็อาจเป็นได้ คือระบบการจัดการทรัพยากรน้ำในอนาคตที่อาจเรียกว่าสถานีสืบบน้ำดิบชายฝั่งทะเล

แนวความคิดเรื่องสถานีสืบบน้ำดิบชายฝั่งทะเลเป็นแนวความคิดที่จะประสมประสานโครงการแก้ปัญหา น้ำท่วมของโครงการวางแผนผังการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ Suvarnabhumi Aerotropolis Development Plan คือแทนที่จะทิ้งน้ำดิบลงทะเลนาที่ละกว่า 1,000 ลูกบาศก์เมตร จากสถานีสืบบน้ำ 8 แห่งชายฝั่งทะเล ก็ควรจะกรองในระดับหนึ่งจึงสูบน้ำใส่ถังพลาสติก



ข้อเสนอแนะการสร้างคลังเก็บน้ำจืดเป็นแนวป้องกันคลื่นกัดเซาะชายฝั่งโดยใช้แพลูกบวบต่อเนื่องจากโครงการก่อสร้างช่องทางน้ำหลัก โครงการสร้างอุโมงค์ผันน้ำ และโครงการแก้ปัญหา น้ำท่วมและระบายน้ำออกสู่ทะเลในอ่าวไทย (ฝั่งเมือง, 2525)



ขนาดยักษ์เหล่านั้น แล้วเอาเรือลากจูงส่งขายประเทศสิงคโปร์ในราคาดีเพราะเป็นน้ำมันที่ไม่มีต้นทุน อาจวางแผนให้การเดินทางไปสิงคโปร์เรือจะลากจูงน้ำจัดการเดินทางกลับประเทศไทยลากจูงน้ำมันเป็นต้น หรือเก็บไว้ในรูปแบบของแพลตฟอร์มกลางอ่าวไทยเพื่อรอมาใช้ในการบริเวณใกล้เคียงเช่น Eastern Sea Board และชายฝั่งทะเลยามหน้าแล้ง โดยดูพลาสติกขนาดยักษ์ก็ควรผลิตในประเทศไทยอาจจะมียาขนาดเล็ก 2-3 เท่าเพื่อให้ได้มาตรฐานแต่ราคาจะถูกกว่า 8-10 เท่า เชื่อว่าไม่เกินความสามารถของโรงงานพลาสติกไทยต่างๆเช่นที่เคยมีผลงานพลาสติกหรือปิโตรเคมีดีเปลาว่าราคาต่ำกว่าต่างชาติหลายเท่าโดยคุณภาพดีกว่าด้วย

นอกจากจะบรรจุเป็นน้ำดิบสำหรับการอุตสาหกรรมแล้ว อาจผ่านกรรมวิธีเป็นน้ำประปาที่สถานีสูบน้ำสำคัญทางด้านตะวันออกนี้คือสถานีสูบน้ำลาดกระบังและบางพลี ซึ่งในการสัมมนาของสภาพัฒน์ก็กล่าวว่า มีอำนาจการผลิตเพียงพอสำหรับพื้นที่บริเวณนั้น และในการนี้สามารถมุ่งเป้าหมายลูกค้าโรงแรมต่างๆที่พัทยาและย่านชุมชนโดยรอบได้ ส่วนภายนอกประเทศก็สามารถมุ่งเป้าได้โดยตรงเช่น สิงคโปร์หรือบรรดาเรือเดินสมุทรที่ต้องบรรทุกน้ำจืดหลายๆตันใส่เรือทำให้แล่นช้าลงแบกน้ำหนักหากมีจุดเติมน้ำจืดราคาถูกเป็นระยะๆในอ่าวไทยก็จะใช้น้ำหนักที่ลดลงของน้ำจืดบรรทุกสินค้าเพิ่มขึ้นได้ โดยปกติเรือเดินสมุทรเหล่านี้ต้องเติมน้ำจืดที่สิงคโปร์ซึ่งปกติก็ซื้อน้ำราคาแพงจากประเทศ

มาเลเซียอยู่แล้วเป็นต้น

แนวความคิดนี้มิได้ล้ำสมัยไกลเกินฝันประการใด เพียงแต่นำโครงการที่กระจัดกระจายมาผูกเชื่อมโยงให้เป็นระบบเดียวกันก็อาจเกิดประโยชน์ได้ ดังที่นักบริหารหลายคนของไทยที่เคยปรับวิกฤตให้เป็นโอกาสมาหลายเรื่องแล้ว และสถานบริการน้ำดิบชายฝั่งทะเลหรือกลางอ่าวไทยเองก็มีตัวอย่าง ที่เรือประมงต่างชาติต่างๆปรับแต่งตัวเรือเพื่อบรรทุกน้ำมันเถื่อนกลายเป็นปั๊มขายน้ำมันเถื่อนราคาถูกแก่เรือประมงไทยอยู่แล้ว ใญ่จะมีปั๊มขายน้ำประปาราคาถูกกลางทะเลไม่ได้ หากมีข้อตกลงสัญญาเงื่อนไขกับบริษัทเรือเดินทะเลโดยมีระบบและตารางเวลาที่ชัดเจน เรือเดินสมุทรเหล่านั้นก็จะสามารถคำนวณได้ว่าจะต้องบรรทุกน้ำจืดปริมาณเท่าใดจึงจะเพียงพอต่อการมาเติมน้ำจืดกลางทะเลทั้งทางด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามันในสถานบริการน้ำดิบชายฝั่งทะเลของไทย และสามารถบรรทุกสินค้าเพิ่มเติมที่น้ำหนักน้ำจืดที่ลดลงไป ได้กำไรทั้งราคาขนถ่ายสินค้าที่เพิ่มขึ้นและราคาน้ำจืดที่ถูกกว่าสิงคโปร์ อย่างไรก็ตามคาดว่าแนวความคิดนี้คงไม่ได้รับการพัฒนาไปใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน หวังแต่เพียงว่าสักวันหนึ่งหากมีการเสนอโครงการจากหน่วยงานที่ปรึกษาต่างชาติในลักษณะแบบเดียวกันนี้แล้ว หน่วยงานของรัฐบาลไทยก็จะรับพิจารณาและจะสามารถเอาน้ำมันเหลวใช้น้ำเหล่านี้มาส่งออกขายแก่ประเทศต่างๆได้ในอนาคต

เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ของประเทศด้วย ICT



นายแพทย์สุรพงษ์ สืบวงศ์ลี

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศ
และการสื่อสาร

ต้องเร่งพัฒนาโครงข่าย

ทางด้านโทรคมนาคมให้เป็น

ศูนย์กลางของเครือข่าย

ทางด้านอินเทอร์เน็ตในภูมิภาค

เอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ให้ได้

ใน ยุคของการแข่งขัน ยุคของการสื่อสารไร้พรมแดน ยุคที่ความเร็ว (Speed) ของข้อมูลข่าวสารเป็นหนึ่งในปัจจัยที่จะนำไปสู่ความสำเร็จในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและโทรคมนาคม หรือ ไอซีที (Information and Communication Technology : ICT) จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยให้สูงขึ้นตามมา

แต่ที่ผ่านมาพบว่า ประเทศไทยมีศักยภาพและขีดความสามารถทางด้านนี้ค่อนข้างต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ในระดับใกล้เคียงกัน โดยสถาบันไอเอ็มดี (International Institute for Management Development: IMD) ได้จัดอันดับขีดความสามารถทางการพัฒนาและการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศของประเทศไทยในปี 2545 อยู่ในอันดับที่ 43 มีอัตราการใช้คอมพิวเตอร์ต่อประชากรในอันดับที่ 45 และทักษะฝีมือด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ อยู่ในอันดับที่ 46 จากจำนวนทั้งหมด 49 ประเทศ ซึ่งสถานการณ์เช่นนี้ทำให้ประเทศไทยจำเป็นต้องมีการเร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสารสนเทศและโทรคมนาคม เพื่อเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้สูงขึ้น

ทีมงานวารสารเศรษฐกิจและสังคม ได้รับเกียรติอย่างสูงจาก **นายแพทย์สุรพงษ์ สืบวงศ์ลี** รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร ให้สัมภาษณ์เกี่ยวกับแนวคิด ทิศทาง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสารสนเทศ และโทรคมนาคม และการสร้างโอกาสการเรียนรู้ของคนในสังคม เพื่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้สูงขึ้น อย่างน่าสนใจดังนี้

แนวคิดและทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

นายแพทย์สุรพงษ์ สืบวงศ์ลี ได้กล่าวถึงแนวคิด ทิศทาง ในการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และการสร้างสังคมแห่งภูมิปัญญาและการเรียนรู้ของประเทศไทยว่า “ต้องมีการกระจายด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการของเทคโนโลยีสารสนเทศ ให้สามารถครอบคลุมทั่วถึง และเป็นธรรม ขณะเดียวกันก็ต้องมีการพัฒนารัฐกิจอุตสาหกรรมทางด้านไอซีทีอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสามารถสรุปเป็นแนวคิด แนวทางปฏิบัติตามแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เป็นยุทธศาสตร์สั้นๆ ที่เราเรียกว่ายุทธศาสตร์ 5 E ประกอบด้วย 1) e-government รัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ 2) e-education การศึกษาอิเล็กทรอนิกส์ 3) e-commerce การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ 4) e-industry อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และ 5) e-society สังคมอิเล็กทรอนิกส์...” และคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบกับแผนแม่บทเทคโนโลยีฯ แล้ว เมื่อเดือนกันยายน 2545 ที่ผ่านมา

การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ข้างต้นนั้น นายแพทย์สุรพงษ์ฯ เน้นว่า “...ต้องมีการบูรณาการเรื่องเทคโนโลยีสารสนเทศ และเทคโนโลยีด้านการสื่อสาร ให้ประสานสอดคล้องกัน เป็นโครงข่ายที่เกื้อหนุนเป็นหนึ่งเดียวกัน เพราะการขาดการประสานกัน จะทำให้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารไม่สามารถแสดงศักยภาพออกมาได้เต็มที่ แต่ถ้าเทคโนโลยีสารสนเทศสามารถส่งผ่านเข้าไปอยู่ในเครือข่ายของ

การสื่อสาร จะสามารถสื่อสารโดยการนำข้อมูล (Data) ภาพ หรือเสียงเข้าไปด้วยการนำเสนอข้อมูลต่างๆ ก็จะมีรายละเอียดครบถ้วน และมีความชัดเจนเพิ่มขึ้น ทำให้ข้อมูลข่าวสารเหล่านั้นไหลออกไปสู่ส่วนต่างๆ ของสังคม ซึ่งจะส่งผลสะท้อนไปยังส่วนต่างๆ ของสังคมในแง่การเปลี่ยนแปลงด้านการเรียนรู้ เป็นการทำให้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารสามารถแสดงศักยภาพของตนได้เต็มที่”

นายแพทย์สุรพงษ์ฯ กล่าวอีกว่า ที่ผ่านมา การทำงานเชิงบูรณาการทำได้ยาก เพราะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางด้านไอ (Information) กับหน่วยงานทางด้านซี (Communication) แยกกันอยู่ ทำให้ขาดการประสานงานกัน ทำให้งานไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร แต่เมื่อมีการนำมาอยู่รวมกันที่กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ไอซีที) ด้วยกัน ทำให้นโยบายทางด้านสารสนเทศ และด้านการสื่อสารไปในทิศทางเดียวกัน เกิดการขับเคลื่อนไปพร้อมๆ กัน งานต่างๆ ก็เดินรุดหน้าไปได้เร็วขึ้น

เร่งขยายโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงลดค่าบริการ

สำหรับการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่อเสริมสร้างศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยนั้น นายแพทย์สุรพงษ์ฯ เห็นว่า ประเทศไทยมีศักยภาพการพัฒนาโครงข่ายทางด้านโทรคมนาคมให้เป็นศูนย์กลางเครือข่ายทางด้านอินเทอร์เน็ตในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ เนื่องจากมีความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ แต่ที่ผ่านมาไม่ได้มีการใช้ข้อได้เปรียบตรงนี้ ทำให้การขยายตัวทางด้านอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงของไทยมีไม่มากนัก โดยในปี 2546 มีคนใช้อินเทอร์เน็ตความเร็วสูงเพียง 20,000 ราย จากจำนวนผู้ใช้อินเทอร์เน็ตทั้งประเทศกว่า 600,000 ราย ซึ่งเป็นอัตราส่วนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับเกาหลีใต้ที่มีคนใช้อินเทอร์เน็ตความเร็วสูงประมาณ 11 ล้านราย

ปัจจัยหนึ่งที่ทำให้คนไทยไม่สามารถใช้อินเทอร์เน็ตอย่างแพร่หลายคือการมีข้อจำกัดทางด้านโครงข่ายอินเทอร์เน็ต โดยเฉพาะโครงข่ายอินเทอร์เน็ต





ความเร็วสูง ซึ่งกระจุกตัวอยู่แต่ในพื้นที่กรุงเทพฯ และเมืองใหญ่นั้น ดังนั้น แนวทางหนึ่งที่กระทรวงไอซีทีได้เร่งดำเนินการคือการพยายามชักชวนให้ประเทศต่างๆ เข้ามาร่วมลงทุนพัฒนาโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงในประเทศไทยมากขึ้น ซึ่งที่ผ่านมากระทรวงไอซีทีสามารถลงนามบันทึกความเข้าใจกับญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ ให้เข้ามาร่วมลงทุนกับรัฐวิสาหกิจของไทย ในการพัฒนาโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงให้มากยิ่งขึ้น

นอกจากการเร่งขยายโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงดังกล่าวแล้ว กระทรวงไอซีที ยังดำเนินการลดราคาค่าบริการลงมาให้อยู่ระดับที่ใกล้เคียงกับประเทศเกาหลีใต้ หรือประเทศสิงคโปร์ โดยบริษัท ทศท คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ลดราคาค่าบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงให้อยู่ในราคา 500 บาท/เดือน ในขณะที่ค่าบริการของประเทศเกาหลีใต้อยู่ที่ระดับ 600 บาท/เดือน เพื่อเป็นการจูงใจให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้บริการมาใช้อินเทอร์เน็ตความเร็วสูงกันมากขึ้น

ในเรื่องนี้ นายแพทย์สุรพงษ์ มีความเชื่อมั่นว่า “...ถ้าหากมีการเร่งขยายโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงและราคาลดลงมาใกล้เคียงกับเกาหลีใต้ หรือสิงคโปร์แล้ว จะเป็นจุดเปลี่ยนครั้งสำคัญ ที่ทำให้

“

การดำเนินงานของกระทรวงไอซีที

ไม่เพียงแต่จะทำการลดค่าบริการใช้อินเทอร์เน็ตความเร็วสูง

เท่านั้น แต่ยังดำเนินการลดค่าใช้จ่ายบริการทางระบบเสียง

หรือโทรศัพท์ทางไกลทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

เพิ่มขึ้นด้วย

”

เกิดการใช้โครงข่ายโทรคมนาคมในประเทศที่มีลักษณะของข้อมูล (Data) มากยิ่งขึ้น...และน่าจะทำให้มีคนใช้อินเทอร์เน็ตความเร็วสูงเพิ่มขึ้นเป็น 1 ล้านคนในสิ้นปี 2547 นี้ ซึ่งตัวเลขนี้จะสูงกว่าตัวเลขคนใช้อินเทอร์เน็ตความเร็วสูงทั้งในสิงคโปร์และมาเลเซียทันที นอกจากนี้ ถ้าคนไทยที่ใช้อินเทอร์เน็ตในปัจจุบันประมาณ 6 ล้านคน หันมาใช้อินเทอร์เน็ตความเร็วสูงทั้งหมด จะเป็นตัวเลขมหาศาลในระดับภูมิภาคนี้จะเป็นการสร้างโอกาสให้กับคนในสังคมให้เข้าถึงข้อมูลข่าวสารที่ทันสมัย ทัวถึง รวดเร็ว และทัดเทียมกันในทุกะดับ รวมทั้งทำให้ต้นทุนการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศลดต่ำลง...”

การดำเนินงานของกระทรวงไอซีที ไม่เพียงแต่จะทำการลดค่าบริการใช้อินเทอร์เน็ตความเร็วสูงเท่านั้น แต่ยังดำเนินการลดค่าใช้จ่ายบริการทางระบบเสียงหรือโทรศัพท์ทางไกลทั้งภายในประเทศและต่างประเทศเพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งนายแพทย์สุรพงษ์ กล่าวถึงเรื่องนี้ว่า “...ที่ผ่านมาโครงสร้างราคาไม่เอื้อให้คนไทยได้ใช้ประโยชน์จากศักยภาพของโครงข่ายที่มีอยู่อย่างเต็มที่ ผมขอยกตัวอย่างกรณีของโทรศัพท์ทางไกลในประเทศ อัตราค่าบริการทางไกลในประเทศที่สูงที่สุดคือ 18 บาท/นาที ทั้งๆ ที่ต้นทุนของโครงข่ายทางด้านโทรคมนาคม ระยะทาง 500 กม. ก็ไม่ได้แพงกว่า 100 กม. เหมือนโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคม จึงได้มีการรื้อฟื้นโครงสร้างราคาค่าบริการโทรคมนาคมใหม่ทั้งหมด คือ ตั้งแต่ 1 ม.ค. 47 เป็นต้นมา ให้มีการใช้อัตราค่าบริการ 3 บาทเป็นพาดาน นั้นหมายความว่าบริษัทที่ให้บริการโทรศัพท์พื้นฐานทั้ง 3 บริษัท จะตั้งราคาเท่าไรก็ได้แต่ต้องไม่เกิน 3 บาท/นาที จึงจะเห็นว่าบางบริษัท บางช่วงเวลาลดเหลือ 50 สตางค์ จะอยู่ในราวิวาสโทรเข้ากรุงเทพฯ ก็ 50 สตางค์/นาที บางบริษัทตลอดเวลาเหลือ 1.50 บาท...

ทางด้านโทรศัพท์ระหว่างประเทศ ก็มีการปรับลดค่าโทรศัพท์ทางไกลระหว่างประเทศลงมา 20-70 % แล้ว โดยโทรศัพท์ทางไกลไปอเมริกาเหลือ 9 บาท/นาที เท่ากับประเทศสิงคโปร์ ซึ่งจุดนี้ก็เป็นจุดที่สามารถเพิ่มพูนศักยภาพในการแข่งขันของประเทศไทย เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านได้ ซึ่งจะเป็ปัจจัยสำคัญที่ขััดดลนให้เราเป็นศูนย์กลางเครือข่ายทางด้านโทรคมนาคม เครือข่ายอินเทอร์เน็ตในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ใกล้ความจริงยิ่งขึ้น...”

การใช้ประโยชน์จาก ICT

นอกจากการส่งเสริมการใช้โครงข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารดังกล่าวข้างต้นแล้ว นายแพทย์สุรพงษ์ฯ ยังเห็นว่า โครงการตามยุทธศาสตร์ 5 E โดยเฉพาะโครงการพัฒนา Smart Card หรือบัตรประชาชนอิเล็กทรอนิกส์ ให้กับคนไทยทุกคน และโครงข่าย E-Service ของหน่วยงานภาครัฐ จะมีส่วนกระตุ้นการใช้โครงข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ ฯ และการใช้อินเตอร์เน็ตความเร็วสูงมากยิ่งขึ้น

นายแพทย์สุรพงษ์ฯ ได้เน้นว่า “...บัตรประชาชนอิเล็กทรอนิกส์นี้ เปรียบเสมือนเป็นกุญแจเอาไว้ให้คนไทยใช้ไปประตูเข้าสู่ระบบ E-Service ของหน่วยงานภาครัฐทั้งหมด และ E-Service นั้น ท่านนายกรัฐมนตรีได้ให้นโยบายแล้วว่า ตั้งแต่ 1 เมษายน 2547 หน่วยงานต่างๆ ที่สามารถปรับเป็น E-Service ได้ก็ให้ปรับได้ทันที ซึ่งหน่วยงานของรัฐก็ได้มีการทำกันแล้ว ยกตัวอย่างเช่น การเสียภาษีของกรมสรรพากร การตอบอนุญาตทะเบียนการค้าของกระทรวงพาณิชย์ การตอบอนุญาตโรงงานของกระทรวงอุตสาหกรรม และถ้าทุกหน่วยงานทำได้ตามแผนที่วางไว้ ภายในสิ้นปีนี้ หน่วยงานที่ให้บริการประชาชนควรจะให้บริการด้าน E-Service ได้ทั้งหมด

ทั้งนี้ ในเรื่องการบูรณาการรวม E-Service หลายหน่วยงานแล้วทำครั้งเดียวหรือ One Stop Service นั้นจะเป็นขั้นตอนต่อไป ดังนั้นถ้าหากเราสร้างระบบ E-Service ที่มีประสิทธิภาพ เวลาที่จะต้องไปเสียบบบบขั้นตอนต่างๆ ก็หมดไป ทุกอย่างจะใช้เวลาสั้นมาก การแข่งขันกันด้วยความเร็วที่เรียกว่า Economy of Speed ก็เกิดขึ้นอย่างแท้จริง...”

กลยุทธ์การส่งเสริมการใช้คอมพิวเตอร์

ในด้านการส่งเสริมให้คนไทยมีโอกาสใช้อินเตอร์เน็ตและคอมพิวเตอร์เป็นเครื่องมือในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกันเพิ่มมากขึ้นนั้น นายแพทย์สุรพงษ์ฯ เห็นว่า “...ราคาเครื่องคอมพิวเตอร์นั้นเป็นอุปสรรคที่สำคัญอย่างหนึ่งที่ทำให้คนไทยไม่สามารถมีคอมพิวเตอร์ใช้กัน จึงได้เริ่มทำโครงการคอมพิวเตอร์



ราคาถูก เมื่อปีที่ผ่านมานี้ ซึ่งนายแพทย์สุรพงษ์ฯ กล่าวว่า มีผู้สนใจซื้อคอมพิวเตอร์ราคาถูกแสนกว่าเครื่อง โดยคนที่ซื้อถึง 85% คือคนที่ไม่เคยซื้อคอมพิวเตอร์มาก่อนเลยในชีวิต นอกจากนี้ ประเทศไทยนั้นยังเป็นประเทศแรกที่สามารถมีคอมพิวเตอร์ราคาถูกเพียง 250 ดอลลาร์ได้ ทำให้ทางมาเลเซียสนใจมาศึกษาดูงานของไทย และได้เลียนแบบโครงการฯ ของเราทำเป็นโครงการ One Home One PC

ส่วนปีที่ 2 นี้ จะเริ่มโครงการใหม่คือ โครงการเครื่องเก่าแลกเครื่องใหม่ ที่มีวัตถุประสงค์สำคัญ 2 ประการคือ ให้ภาครัฐหรือบริษัทเอกชนที่มีเครื่องคอมพิวเตอร์ใช้แล้ว 3-5 ปี มาเปลี่ยนเป็นคอมพิวเตอร์รุ่นใหม่ เพื่อเป็นการสร้างศักยภาพในการแข่งขันของหน่วยงานราชการ ภาคเอกชนให้สูงขึ้น ซึ่งคาดว่าจะสามารถจัดหาเครื่องมาแลกเปลี่ยนได้ 100,000 เครื่อง และให้มีการนำเครื่องคอมพิวเตอร์ที่แลกมานี้ไปบริจาคให้กับโรงเรียนประถมหรือมัธยมเล็กๆ ที่ยังขาดแคลนคอมพิวเตอร์ประมาณ 30,000 โรงเรียนให้นักเรียนได้มีโอกาสใช้คอมพิวเตอร์กัน...”

การพัฒนาเนื้อหาอีกปัจจัยสำคัญของความสำเร็จในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

แม้การเร่งพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ระบบโทรคมนาคม เครือข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง รวมถึงการลดราคาอินเทอร์เน็ตและค่าโทรศัพท์ทางไกลและระหว่างประเทศลง จะช่วยเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการได้มากขึ้น แต่นายแพทย์สุรพงษ์ฯ เห็นว่าไม่ใช่ปัจจัยของความสำเร็จในการเพิ่มขีดความ

สามารถในการแข่งขันของประเทศได้ เนื่องจากความสำเร็จขึ้นอยู่กับคุณภาพของเนื้อหาบนอินเทอร์เน็ตเป็นสำคัญ จึงต้องมีการสนับสนุนการพัฒนาเนื้อหาสำหรับคนที่ใช้อินเทอร์เน็ตได้ สามารถต่อยอดการเรียนรู้ของตนเอง เพื่อส่งเสริมการเรียนรู้ การพัฒนาอุตสาหกรรมในประเทศ ให้สามารถนำเอาเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมใหญ่ และระดับ SMEs

นายแพทย์สุรพงษ์ฯ กล่าวว่า “...กระทรวงฯ กำลังดำเนินงานจัดทำโครงการ Thailand Knowledge Center ซึ่งจะเป็น Search engin ขนาดใหญ่มาก มีลักษณะเหมือนห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ขนาดใหญ่ มีบรรณารักษ์อิเล็กทรอนิกส์เป็นคนบริการข้อมูล ที่ต่อไปใครอยากรู้เรื่องอะไรที่เกี่ยวข้องกับเว็บไซต์ต่างๆ ของประเทศไทยที่มีอยู่เกือบหมื่นเว็บไซต์ ก็สามารถลิงค์เข้าสู่ทุกเว็บไซต์ที่มีอยู่ในประเทศไทยก็จะทำให้รับรู้ข้อมูลในทุกๆ ด้านได้ทั้งหมด..

สำหรับการพัฒนาเนื้อหาด้านอุตสาหกรรม จะส่งเสริมการใช้ Software สำหรับ SMEs โดยจะสร้างเซิร์ฟเวอร์ขนาดใหญ่ ที่ใช้รูปแบบที่เรียกว่า Application service Provider เอา Software มาไว้ที่เซิร์ฟเวอร์แล้วให้อุตสาหกรรมหรือ SMEs มา Download โปรแกรมไปใช้ฟรี 6 เดือน ถ้าสามารถลดต้นทุนสร้างรายได้ เพิ่มประสิทธิภาพกับธุรกิจครบ 6 เดือน อาจจะเช่า ซึ่งค่าเช่าจะอยู่ที่ราคาประมาณ 300-500 บาท/เดือน ไม่ต้องลงทุนครั้งละมากๆ สามารถเอาไปใช้ได้ทันที ตรงนี้ก็จะจุดหนึ่งที่ทำให้สามารถนำเอาเรื่องเกี่ยวกับโครงข่าย ไอซีที เข้ามารองรับการพัฒนาศักยภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมและบริการของประเทศได้...

ส่วนการพัฒนาเนื้อหาด้านบันเทิงคงไม่ยาก ส่วนซอฟต์แวร์ทางการศึกษานี้ เป็นเรื่องใหญ่ เป็นเรื่องที่ต้องลงทุน อาจจะต้องมีแรงจูงใจในแง่การลงทุนให้ ซึ่งรัฐบาลอาจต้องสนับสนุนเป็นเงินทุนพิเศษ หรือแรงจูงใจทางภาษี ถึงจะเริ่มต้นได้ พอมีใครทำรายหนึ่งแล้วเกิดเป็นแฮมเปียนขึ้นมา นั่นแหละจึงจะมีคนพัฒนาเนื้อหาทางการศึกษาตาม...”



สร้างมาตรการสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศอย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากเนื้อหาแล้ว สิ่งที่จะต้องดำเนินการควบคู่กันไปด้วยคือ เรื่องกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ และสิทธิประโยชน์ทางภาษี ตลอดจนมาตรการต่างๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการจูงใจให้มาลงทุนในการพัฒนาเพิ่มมากขึ้น โดยนายแพทย์สุรพงษ์ฯ กล่าวว่า

“ขณะนี้เรามีพระราชบัญญัติธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ที่ประกาศใช้แล้ว และสิ่งที่ต้องเร่งทำก็คือเรื่องการออกพระราชกฤษฎีกาตามนัยพระราชบัญญัติธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งตอนนี้คณะกรรมการธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ที่ผมเป็นประธานอยู่ก็ได้ตั้งคณะอนุกรรมการทางด้านกฎหมายเตรียมร่างพระราชกฤษฎีกาให้เสร็จภายในไตรมาสแรกแล้วก็นำเสนอเข้าสู่ครม. เพื่อพิจารณาต่อไป...ส่วนเรื่องสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีและมาตรการต่างๆ แล้ว ก็ต้องมีการพูดคุยกับหลายหน่วยงาน เช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กระทรวงแรงงาน เพื่อหาแนวทางที่จะทำให้การลงทุนในช่วงแรกๆ ของทั้งคนไทยหรือของบริษัทต่างประเทศที่เข้ามาลงทุนในด้านนี้ได้รับแรงจูงใจโดยเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งประเทศเพื่อนบ้านเองเขาก็มีการพยายามให้เกิดแรงจูงใจต่างๆ เช่นกัน...”

เน้นการพัฒนาต่อยอดความชำนาญบุคลากรด้านไอซีที

นพ.สุรพงษ์ฯ ได้กล่าวถึงเรื่องการพัฒนาคนทางด้านไอซีทีว่าเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพราะทุกวันนี้การพัฒนาบุคลากรทางด้านไอซีทีของประเทศไทยยังมีข้อจำกัดทั้งในแง่ปริมาณ ทั้งในแง่ของคุณภาพของบุคลากรที่ผลิตออกมา โดยจำนวนบุคลากรด้านไอซีทีที่ผลิตในแต่ละปีมีน้อยมาก ประมาณ 3,000 คน

ซึ่งไม่สามารถรองรับการเร่งพัฒนาทางด้านการแข่งขันทางด้านไอทีของประเทศได้

ส่วนทางด้านคุณภาพของบุคลากร นายแพทย์สุรพงษ์ฯ ชี้ว่า “...หลักสูตรที่สอนอยู่ในระดับมหาวิทยาลัยขณะนี้ ยังเน้นในแง่ของการเรียนทางทฤษฎี ไม่สามารถที่จะออกมาทำงานได้ทันที ทางเอกชนที่รับเข้ามาเพื่อที่จะฝึกอบรม ก่อนที่จะทำงานได้ คงต้องมีการกลับเข้าไปดูหลักสูตรในมหาวิทยาลัยด้วย...และต้องมีการกระตุ้น ส่งเสริมให้มีการเรียนรู้ทั้งในระบบและนอกระบบ...”

สำหรับนโยบายการพัฒนาบุคลากรด้านไอทีที่เพื่อต่อยอดความรู้ของผู้ที่อยู่ในภาคอุตสาหกรรม หรือภาคบริการ ให้มีศักยภาพและขีดความสามารถที่สูงขึ้นนั้น นายแพทย์สุรพงษ์ฯ กล่าวว่า “ผมได้ให้นโยบายสำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์แห่งชาติ ที่เราเรียกสั้นๆ ว่า SIPA เตรียมดำเนินการเปิดรับสมัครให้ทุนสำหรับคนที่อยากจะพัฒนาตนเองทางด้านไอทีเพื่อฝึกอบรม ภายหลังจากฝึกอบรมแล้วจะสามารถประกอบอาชีพได้และมีเงินเดือนเพียงพอกับการดำรงชีวิต จึงค่อนข้างดีสิน อันนี้ก็เป็นโมเดลที่ทาง SIPA กำลังเตรียมที่จะเริ่มให้มีการฝึกอบรมคนครั้งใหญ่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบางอุตสาหกรรมที่คาดว่าจะถูกจัดสรรดาวรุ่ง เช่น อุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ทางด้านแอนิเมชัน (Animation) ซึ่งเราเชื่อว่าเราจะสามารถแข่งขัน และสร้างเป็นฮับ (Hub) ในเรื่องเกี่ยวกับ Animation ได้ในระยะเวลาอันสั้น เพราะเราสามารถที่ทำได้ใกล้เคียงกับญี่ปุ่นหรือเกาหลีใต้แล้ว เพียงแต่ที่ผ่านมายังไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างเต็มที่ในเรื่องต่อยอดให้มีผลงานที่ดีขึ้นเพื่อให้ผลงานไปถึงระดับโลกได้ รวมถึงในเรื่องการวางแผนธุรกิจ การวางแผนการตลาด เป็นต้น...”

การวิจัยและพัฒนา : ปัจจัยพัฒนาไอทีอย่างยั่งยืน

การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางด้านไอทีในระยะยาวนั้น การวิจัยและพัฒนานั้นเป็น

สิ่งจำเป็นอย่างมาก ซึ่งนายแพทย์สุรพงษ์ฯ กล่าวว่า “...ผมยังจำได้ถึงตำนานที่คนไอทีที่เล่าให้ฟังว่า แรกๆ สิงคโปร์จ้างโปรแกรมเมอร์ซอฟต์แวร์คนไทยไปเขียนให้ที่สิงคโปร์ ทั้งๆ ที่ประเทศไทยเป็นประเทศแรกๆ ที่สามารถที่จะสร้างซอฟต์แวร์ภาษาท้องถิ่นขึ้นมาในโลก ซอฟต์แวร์ภาษาไทยรุ่นแรกๆ อย่างเว็ดยุทธาภิเษก เกิดขึ้นจากฝีมือของแพทย์ไทยที่นั่งทำกันเอง ...”

ส่วนทิศทางการวิจัยและพัฒนาไอทีของประเทศไทย นายแพทย์สุรพงษ์ฯ เห็นว่า “...จะต้องเริ่มที่การวางตำแหน่ง (Positioning) ของประเทศไทยให้ชัดเจนว่าทางด้านไอทีที่จะเอาดีทางด้านไหน ทางด้าน animation หรือ Multimedia, Mobile Application หรือถ้าจะเอาดีทางด้าน IT Service Business Process Outsourcing (BPO) ซึ่งเราน่าจะสามารถทำได้ดี เพราะมีคนคาดการณ์ว่าอีกประมาณ 3 ปีข้างหน้า มูลค่าของ BPO จะขึ้นไปถึงระดับ 1 ล้านล้านบาท ซึ่งในปีที่ผ่านมา BPO มาที่ย่านเอเชีย ประมาณ 1.3 Billion โดย 50% อยู่ที่อินเดีย ประมาณ 30% อยู่ที่ฟิลิปปินส์ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นเรื่อง Call Center แต่ต่อไปจะไม่ใช่แค่เรื่อง Call Center ไม่ใช่แค่เรื่อง Voice อย่างสายการแพทย์ก็สามารถสนับสนุนต่างประเทศได้เพราะคุณภาพของการวิเคราะห์โรคของแพทย์ไทยเป็นที่ยอมรับของต่างประเทศ ซึ่งเราก็สามารถรับเข้ามา Outsource ได้ นี่ก็เป็น IT Services ที่เป็นจุดแข็งของคนไทยเพราะเรามี Services mind อยู่แล้ว และถ้าเราพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโทรคมนาคมเข้ามารองรับได้ เราจะมีอะไรต่างๆ เข้ามาอีกมากมาย...”

สรุป

ในปีนี้ เราคงจะได้เห็นการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารที่สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างเป็นรูปธรรมในหลายๆ ด้าน ทั้งในเรื่องที่กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารได้ดำเนินการไปแล้วอย่างการลดราคาคอมพิวเตอร์ และที่กำลังเร่งดำเนินการอยู่ ไม่ว่าจะเป็นการขยายโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง ให้ผู้ใช้บริการได้อย่างครอบคลุมและราคาถูกลง การปรับลดโครงสร้างราคาค่าบริการโทรศัพท์ทั้งโทรศัพท์พื้นฐาน โทรศัพท์เคลื่อนที่ หรือแม้แต่ค่าบริการโทรศัพท์ระหว่างประเทศ การจัดทำกฎหมายอิเล็กทรอนิกส์ การผลักดันให้เกิด E-Government ,E-Service ,E-library ,E-education,ร้าน Good Net รวมไปถึงการจัดทำ Smart Card บริการให้คนไทยให้ใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีอย่างเต็มที่ แม้บางโครงการจะไม่สามารถแล้วเสร็จในปีี้ แต่ก็เพียงพอที่จะรองรับการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศของคนไทยได้เข้ามาใช้เทคโนโลยีได้อย่างทั่วถึง เป็นธรรมและยั่งยืน ซึ่งอยู่ที่คนไทยจะนำเทคโนโลยีไปใช้แค่ไหนเท่านั้น

มิติใหม่ : พลังงานไทยเพื่อการแข่งขันของประเทศ

นายแพทย์พรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน

พลังงาน

นอกจากถือเป็นยุทธศาสตร์
ในด้านความมั่นคงของประเทศแล้ว
ยังถือเป็นยุทธศาสตร์ในการ
แข่งขันของประเทศที่สำคัญ
อีกด้วย



ในยุคสมัยปัจจุบันไม่อาจปฏิเสธได้ว่า**พลังงาน** มีบทบาทที่สำคัญยิ่งต่อการผลักดัน “**การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ**” การเป็นปัจจัยสำคัญของ “**ศักยภาพ**” การแข่งขันของประเทศ เป็น “**ดุลอำนาจ**” ต่อรองที่ทรงอิทธิพลในเวทีโลก รวมทั้งเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งใน “**ชีวิตประจำวันของประชาชน**” ทั้งทางด้านการให้แสงสว่าง ความร้อนในการหุงหาอาหาร และเชื้อเพลิงในยานพาหนะเพื่อการเดินทางสัญจรและขนส่ง ดังนั้น “พลังงาน” จึงถูกถือเป็นยุทธศาสตร์ความมั่นคงของ

ประเทศที่สำคัญอย่างหนึ่งที่ประเทศต่างๆ ได้ยึดปฏิบัติกันมาโดยตลอด

อย่างไรก็ตามท่ามกลางภาวะการแข่งขันที่มีมากยิ่งขึ้นในเวทีโลก และความต้องการใช้พลังงานที่เพิ่มขึ้นทุกขณะ ประเทศไทยจะมีการบริหารจัดการและดำเนินยุทธศาสตร์พลังงานอย่างไร ซึ่งในเรื่องนี้ นายแพทย์พรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานได้กรุณาอธิบายถึงแนวคิด ทิศทางยุทธศาสตร์พลังงานของประเทศ ที่จะสนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและเพิ่ม

ศักยภาพการแข่งขันของประเทศ ควบคู่ไปกับการทำให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ แก่วาระสารเศรษฐกิจและสังคมอย่างน่าสนใจดังนี้

ปรับบทบาทพลังงานเป็นเชิงรุกมากขึ้น

นายแพทย์พรหมินทร์ฯ ได้กล่าวถึงบทบาท “พลังงาน” ว่าเป็นตัวขับเคลื่อนที่สำคัญของการเติบโตทางเศรษฐกิจและการพัฒนาพลังงานในอดีตที่ผ่านมาถูกวางฐานะหรือตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ให้

เป็นการพัฒนาตามความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจมาโดยตลอด หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ บทบาทหน้าที่ของ “พลังงาน” คือ การพยายามจัดหาและจัดสรรให้เพียงพอ กับความต้องการหรือการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจอยู่ตลอดเวลา

ทั้งนี้ นายแพทย์พรหมินทร์ฯ เห็นว่า บทบาทของพลังงานดังกล่าว เป็นการพัฒนาในเชิง “ตั้งรับ” ซึ่งกระทำมาด้วยดีตลอด แต่ในภาวะการณ์ปัจจุบัน การพัฒนาพลังงานจะต้องเป็นการพัฒนาในเชิง “รุก” มากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะเรื่องการวางแผนพัฒนาเชื่อมโยงกับนโยบายการพัฒนาในด้านอื่นๆ การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และการบริหารจัดการพลังงาน เพื่อการเสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ ซึ่งจะเป็นการช่วยเพิ่ม “คุณค่าเศรษฐกิจ (Economic Value)” ของ “พลังงาน” ให้สูงขึ้น และเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศให้สูงขึ้นอีกทางหนึ่งด้วย โดยบทบาทพลังงานในยุคปัจจุบัน “นอกจากจะเป็นยุทธศาสตร์พลังงานในด้านความมั่นคงของประเทศแล้ว ยังถือเป็นยุทธศาสตร์ในการแข่งขันของประเทศที่สำคัญอีกด้วย”

เป้าหมายลดค่าใช้จ่ายพลังงาน 3.1 ล้านล้านบาท

การใช้พลังงานของประเทศไทยในปี 2545 ที่ผ่านมามีมูลค่ารวม 7.77 แสนล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 14.3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) โดยเป็นการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ 12.3 ของมูลค่าการนำเข้าสินค้าทั้งหมด การใช้พลังงานของไทยนี้

แพทย์พรหมินทร์ฯ เห็นว่า ยังมีประสิทธิภาพต่ำกว่าประเทศพัฒนาอื่นๆ กล่าวคือในช่วง 15 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยมีการใช้พลังงานเพิ่มขึ้นเป็น 1.4 ต่อ 1 เท่าของการเติบโตทางเศรษฐกิจ (GDP) หรือมี Energy Elasticity เท่ากับ 1.4 เท่าของ GDP ในขณะที่ประเทศพัฒนาแล้วเช่น สหรัฐ ญี่ปุ่น มีการใช้พลังงานอยู่ที่ 0.80 และ 0.95 เท่าของ GDP

ทั้ง 2 ประเทศนี้ได้มีการตั้งเป้าหมายการใช้พลังงานในปี ค.ศ. 2020 โดยสหรัฐฯ ได้ตั้งเป้าหมายให้ลดเหลือ 0.5 เท่าของ GDP และญี่ปุ่นจะลดเหลือ 0.2 เท่าของ GDP ส่วนประเทศไทยมีการประชุมยุทธศาสตร์พลังงานเมื่อปีที่แล้ว ได้กำหนดเป้าหมายให้ลดจาก 1.4 เท่า เหลือ 1.0 เท่าของ GDP ภายในระยะเวลา 5 ปีข้างหน้า (ปี พ.ศ. 2550) ซึ่งจะช่วยให้ประเทศประหยัดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานมากกว่า 3.1 ล้านล้านบาท ในอีก 10 ปีข้างหน้า (ปี พ.ศ. 2550 – 2560)

เปลี่ยนยุทธศาสตร์การขนส่ง : จากระบบรถยนต์เป็นระบบราง

การดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายลดการใช้พลังงานดังกล่าวข้างต้น นายแพทย์พรหมินทร์ฯ กล่าวว่า ต้องมีการดำเนินงานในหลายมิติด้วยกันโดย มิติแรกต้องพิจารณาถึงโครงสร้างการใช้พลังงานของประเทศเป็นอย่างไร พบว่ากลุ่มที่ใช้พลังงานมากที่สุดคือ กลุ่มขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 37 ของการใช้พลังงานทั้งหมด รองลงมาคือกลุ่มอุตสาหกรรม ร้อยละ 36 กลุ่มธุรกิจและที่อยู่อาศัย และกลุ่มเกษตร ร้อยละ 21 และ 6 ตามลำดับ

ดังนั้น ยุทธศาสตร์การขนส่ง จึงถือเป็นยุทธศาสตร์สำคัญของการลดการใช้พลังงานมากที่สุด ที่จะต้องให้ความสำคัญกับการขนส่งด้วยระบบรางที่ใช้พลังงานน้อยแทนการขนส่งด้วยรถยนต์ รถบรรทุก ถ้ามีแต่เพียงการรณรงค์ให้ปิดไฟ ก็จะช่วยประหยัดพลังงานได้บ้าง แต่จะไม่สามารถเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการใช้พลังงานส่วนใหญ่ได้

สาเหตุที่ประเทศไทยต้องหันมาเปลี่ยนยุทธศาสตร์การขนส่ง เป็นเพราะมีผลการศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการขนส่งของประเทศต่างๆ เช่น ประเทศญี่ปุ่น ที่มีการใช้รถไฟฟ้าคน รถยนต์ (รถบรรทุกเล็ก/รถส่วนบุคคล) ขนของหรือสินค้า ซึ่งการขนส่งด้วยระบบรางของญี่ปุ่นจะประหยัดการใช้พลังงานมากกว่าระบบรถยนต์ 1 ใน 10 เท่า หรือประมาณร้อยละ 9 ขณะที่ประเทศสหรัฐอเมริกา ทำการตรึงกันข้ามคือ ขนของด้วยระบบราง และคนด้วยระบบรถยนต์ สามารถประหยัดการใช้พลังงานได้ถึง 1 ใน 3 เท่า

สำหรับระบบการขนส่งของประเทศไทยพบว่า ส่วนใหญ่มีการขนส่งคนและขนส่งสินค้าด้วยระบบรถยนต์ทั้งสิ้น โดยการใช้พลังงานทาง “ถนน” นี้มีการใช้พลังงานถึงร้อยละ 78.6 ของการใช้พลังงานในภาคการขนส่งทั้งหมด การขนส่งทาง “น้ำ” และการขนส่งทาง “ราง” ใช้พลังงานเพียงร้อยละ 4.6 และ 0.5 ตามลำดับ นอกจากนี้การขนส่งคนโดยรถบริการสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นรถเมล์ ขสมก. รถบัส หรือรถไฟ ที่ผ่านมามีแนวโน้มลดลง ในขณะที่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ตารางแสดงจำนวนคนโดยสารรถบริการสาธารณะ ในปี 2540 – 2544

ปี	จำนวนคน (ล้านคน)		
	ขสมก.	บขส.	รถไฟ
2540	1,224	12.6	64.9
2541	1,161	10.8	59.5
2542	1,069	10.9	54.4
2543	1,029	11.0	54.0
2544	938	10.8	56.7

ที่มา : เอกสารบรรยายสรุปยุทธศาสตร์พลังงาน , กระทรวงพลังงาน, ปี 2546

ขณะนี้กระทรวงคมนาคมกำลังเร่งดำเนินการตามยุทธศาสตร์การขนส่งด้วยระบบราง โดยการส่งเสริม พัฒนาการขนส่งด้วยระบบรถไฟด้วยระบบรางคู่ ระบบขนส่งมวลชนรถรางไฟฟ้าในเขตเมือง พร้อมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารระบบการขนส่งทั้งหมด เพื่อให้เกิดความเชื่อถือเป็นที่ยอมรับของประชาชน ซึ่งจะมีการลงทุนทั้งระบบประมาณ 900,000 ล้านบาท แบ่งเป็นการพัฒนารถไฟรางคู่ กรุงเทพฯ - ภูมิภาค ประมาณ 400,000 ล้านบาท และรถรางไฟฟ้าในเขตกรุงเทพและปริมณฑลประมาณ 500,000 ล้านบาท ทั้งนี้ถ้ามีการดำเนินการได้ตามแผนที่วางไว้ จะสามารถประหยัดพลังงานของประเทศได้อย่างมหาศาล

ส่งเสริมอุตสาหกรรมที่มีการเพิ่มมูลค่าสูง และประหยัดพลังงาน

การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์พลังงานในมิติที่สอง คือเรื่อง การใช้พลังงานของภาคอุตสาหกรรม ที่จะต้องคำนึงถึงปัจจัยการใช้พลังงานเปรียบเทียบกับมูลค่า รายได้ และผลทางเศรษฐกิจของประเทศประกอบกันไป ซึ่ง

ในเรื่องนี้ นายแพทย์พรหมินทร์ กล่าวว่า “หลักใหญ่ๆคือจะต้องมีการเร่งส่งเสริมสิ่งที่คุณค่า และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูง รวมทั้งสิ้นเปลืองพลังงานน้อย เช่นเน้นส่งเสริมการใช้ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การบริการ การเกษตร หรือการแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางเกษตร ที่ใช้พลังงานน้อยแต่มีมูลค่าเพิ่มสูง”

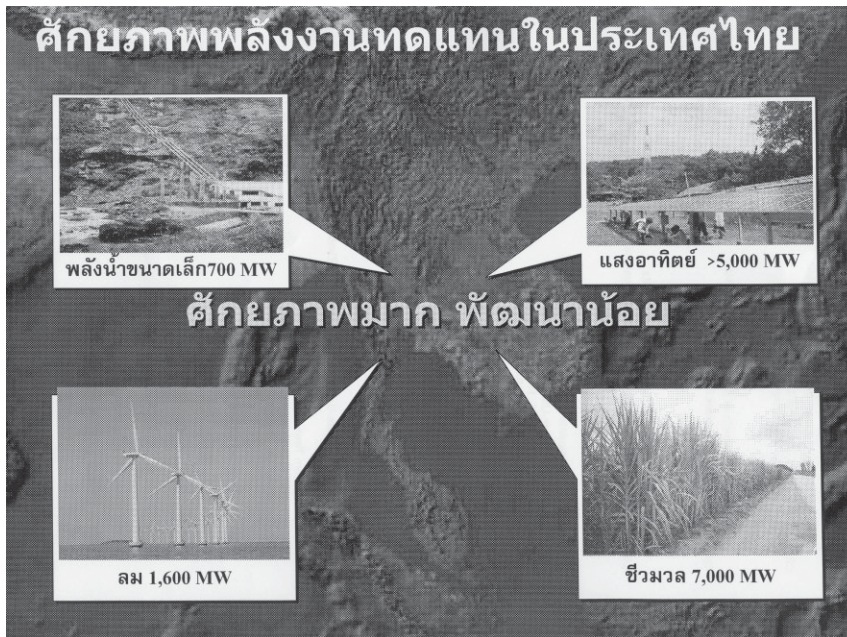
นอกจากนี้ยังมีเรื่องของการประหยัดพลังงานในอุตสาหกรรมที่สิ้นเปลืองพลังงานมากๆ เช่น อุตสาหกรรมถลุงเหล็ก เป็นต้น โดยการส่งเสริมระบบการผลิตพลังงานแบบ Co - Generation (ไฟฟ้า + ความร้อน) หรือ District Cooling/

Heating (ไฟฟ้า + ความร้อน + ความเย็น) การส่งเสริมการสร้างมาตรฐานโรงงานประหยัดพลังงาน การทำมาตรฐานสินค้าประหยัดพลังงานที่ครอบคลุมทั้งเครื่องใช้ไฟฟ้าและรถยนต์ รวมทั้งให้มีมาตรการทางภาษี (ทั้งด้าน Tax Incentive และ Tax Exemption) เพื่อสนับสนุนการประหยัดพลังงานในโรงงานอย่างจริงจัง “ถ้าภาคผู้ประกอบการไม่ประหยัด ก็จะไม่มีการทำอะไรเลยทั้งภาครัฐและเอกชน ถ้าเขาประหยัดพลังงานได้ ต้นทุนก็จะลดลง ถ้าไรก็จะเพิ่มขึ้น ส่วนแบ่งจากค่าพลังงานที่รัฐพึงได้ ก็ยกให้ภาคธุรกิจไปในระยะเวลาหนึ่ง เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการใส่ใจในการประหยัดพลังงานอย่างจริงจัง ภาพรวมของประเทศจะดีขึ้น ศักยภาพในการแข่งขันของประเทศโดยรวมก็จะดีขึ้นตามไปด้วย”

เพิ่มศักยภาพพลังงานทดแทน

ส่วนการดำเนินงานในมิติที่สาม ได้แก่เรื่องพลังงานทดแทน (Renewable Energy) นับเป็นเรื่องที่สำคัญอีกเรื่องหนึ่ง เพราะถ้าประเทศไทยสามารถใช้พลังงาน





ทดแทน (ดิน น้ำ ลม แสงอาทิตย์) เพื่อลดการนำเข้าพลังงานได้มากเพียงใด ก็จะทำให้ประเทศมีภูมิคุ้มกัน มีความเข้มแข็งมากขึ้นเท่านั้น ที่ผ่านมามีการพัฒนาพลังงานทดแทนน้อยเพียงร้อยละ 0.5 ของการใช้พลังงานทั้งหมดเท่านั้น ทั้งๆที่ประเทศไทยมีศักยภาพในเรื่องนี้อยู่มาก

นายแพทย์พรหมินทร์ฯ ได้กล่าวถึงนโยบายของกระทรวงฯ ในเรื่องนี้ว่า “ได้ตั้งเป้าหมายให้มี RPS (Renewable Portfolio Standard) อย่างน้อยร้อยละ 8 และสามารถผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทดแทนในสัดส่วนร้อยละ 6 ของกำลังการผลิตไฟฟ้าทั้งหมดภายใน 10 ปีข้างหน้า (ปี พ.ศ. 2554) โดยกระทรวงฯ มีนโยบายให้โรงไฟฟ้าที่ติดตั้งใหม่ ต้องมีการผนวกเรื่องการผลิตไฟฟ้าจากลม น้ำ แสงแดด หรือชีวมวล (เศษวัสดุเหลือใช้จากการเกษตร ขยะมูลฝอย ฯลฯ) ไว้ด้วยในสัดส่วนร้อยละ 3 – 5 มีการให้ Liability ในการรับซื้อไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังงานทดแทน โดยรัฐอาจจะให้สิ่งจูงใจในรูปแบบต่างๆ เช่น Tax Credit สิทธิ

“

“ปัจจุบันประเทศไทยมีทรัพยากร
ที่อยู่ใต้แผ่นดินที่เป็นพลังงาน
ที่มีมูลค่าประมาณ

10 ล้านล้านบาท หรือเกือบ

2 เท่าของมูลค่า GDP

”

พิเศษ เงินอุดหนุนจากกองทุนฯ เป็นต้น และสนับสนุนให้ชุมชนร่วมเป็นเจ้าของโรงไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังงานทดแทน นอกจากนี้ ยังมีการส่งเสริม สนับสนุนด้านการวิจัย และการพัฒนาการผลิตพลังงานทดแทน โดยมุ่งเน้นเพิ่มศักยภาพพลังงานทดแทนที่ประเทศไทยมีสูงสุดคือ แสงอาทิตย์ แหล่งน้ำขนาดเล็ก ลม และชีวมวล ”

พลังงานทดแทนเหล่านี้ แม้จะช่วยทดแทนพลังงานของฟอสซิลหรือจากน้ำมันดิบที่นำเข้าได้ไม่มากนักก็ตาม แต่

การพัฒนาความรู้ และเทคโนโลยีโดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ภายในประเทศ และเป็นทรัพยากรที่หมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ได้นั้น หากมีการวิจัยและพัฒนากันอย่างจริงจัง และต่อเนื่องแล้ว ก็จะเป็นการช่วยเสริมสร้างภูมิคุ้มกันทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมให้กับระบบพลังงานของไทยให้มากยิ่งขึ้น

พลังงานสำรอง : สร้างความมั่นคงด้านพลังงาน

สำหรับการดำเนินงานในมิติที่ดีคือ เรื่องการสร้างความมั่นคงของพลังงาน ซึ่งเป็นภารกิจสำคัญอย่างหนึ่งของกระทรวงพลังงานคือ การหาแหล่งพลังงานที่สร้างความมั่นใจได้ และการบริหารจัดการความต้องการใช้กับการจัดหาพลังงานให้มีความสมดุล และเกิดมูลค่ามากที่สุด นายแพทย์พรหมินทร์ฯกล่าวถึงเรื่องนี้ว่า “ปัจจุบันประเทศไทยมีทรัพยากรที่อยู่ใต้แผ่นดินที่เป็นพลังงานที่มีมูลค่าประมาณ 10 ล้านล้านบาท หรือเกือบ 2 เท่าของมูลค่า GDP มูลค่าของพลังงานนี้ทำให้เกิดความมั่นใจได้ว่าประเทศไทย สามารถใช้พลังงานได้เพียงพอกับความต้องการ โดยเฉพาะพลังงานจากก๊าซธรรมชาติได้นานอย่างน้อย 30 ปี โดยมีอัตราการบริโภคเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี สามารถใช้พลังงานจากน้ำมันดิบ และ ถ่านหินได้นานถึง 20 และ 60 ปี ตามลำดับ

แต่ประเทศไทยยังจำเป็นต้องเร่งหาพลังงานสำรองให้มากยิ่งขึ้นซึ่งกระทรวงฯ ได้ตั้งเป้าหมายให้มีก๊าซธรรมชาติไว้ใช้เพียงพอกับความต้องการถึง 50 ปี โดยวิธีการให้สัมปทาน และเชิญชวนต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนขุดเจาะหาแหล่งก๊าซ

ธรรมชาติให้มากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้เปลี่ยนสถานะจากการนำเข้าพลังงานจากร้อยละ 90 ลดลงมาเหลือร้อยละ 60 ทำให้สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้ นอกจากนี้หากสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากพลังงานเหล่านี้ เช่น การทำให้เกิดอุตสาหกรรมปิโตรเคมี อุตสาหกรรมต่อเนื่อง และโรงแยกก๊าซมากขึ้นเท่าใดประเทศชาติย่อมได้รับประโยชน์มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้การบริหารจัดการความต้องการใช้ (Demand Side) กับการจัดหา (Supply Side) พลังงานของประเทศให้เกิดความสมดุล มีคุณค่าสูงสุด เรื่องนี้เป็นสิ่งที่กระทรวงพลังงานให้ความสำคัญอย่างมาก "

มุ่งสู่ศูนย์กลางพลังงานของภูมิภาค

การดำเนินงานในมิติที่ห้า ได้แก่ เรื่องการทำให้ประเทศเป็นศูนย์กลางพลังงานของภูมิภาค โดยนายแพทย์

พรหมินทร์ฯ เห็นว่าประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับพลังงานคือ โรงกลั่น คลังน้ำมัน ท่าเรือ และธุรกิจปิโตรเคมี ที่ปัจจุบันยังไม่ได้ถูกนำมาใช้เป็นประโยชน์กับประเทศชาติอย่างเต็มที่ เนื่องจากภาครัฐมีกระบวนการตัดสินใจทางความคิดในเชิงตั้งรับมาก ทำให้ประเทศมีบทบาทในฐานะผู้ซื้อ หรือ ผู้ตาม (ตลาด) ตลอดเวลา จึงควรเปลี่ยนกระบวนการหรือความคิดการดำเนินงานให้เป็นเชิงรุกมากขึ้น เพื่อเปลี่ยนสถานะของประเทศให้เป็นผู้ขายหรือเป็นตลาดซื้อขายพลังงานอีกประเทศหนึ่ง

กระทรวงพลังงานจึงได้ดำเนินการให้มีการตั้งเขตปลอดภาษีที่ศรีราชาขึ้นเพื่อส่งเสริมการซื้อขายเกี่ยวกับปิโตรเคมีและน้ำมันทุกชนิดในประเทศไทย โดยไม่ต้องไป ซื้อ-ขายผ่านประเทศสิงคโปร์เหมือนในอดีตที่ผ่านมา “น้ำมันที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยทุกชนิด สามารถส่งออกขายได้เลย ไม่ต้องขายผ่านประเทศอื่นอีก

ทำให้การผลิตน้ำมันได้ประโยชน์สูงสุด ทุกวันนี้ได้มีการอนุญาตให้ผู้ค้าต่างประเทศที่เคยขายที่สิงคโปร์ สามารถเข้ามาจดทะเบียนค้าขายที่นี่ได้แล้ว โดยให้นิตินुकคลเสียภาษีเพียงร้อยละ 10 ซึ่งจะช่วยให้ตลาดซื้อขายในบ้านเรามีศักยภาพมากขึ้น”

ปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนศักยภาพการเป็นศูนย์กลางพลังงานของภูมิภาคอีกประการหนึ่งคือ **ทำเลที่ตั้งของประเทศที่เป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ของภูมิภาค** ทำให้ประเทศไทยสามารถร่วมใช้ประโยชน์ทางด้านการคมนาคม การขนส่งพลังงานกับประเทศเพื่อนบ้าน และเชื่อมต่อไปยังประเทศจีน เอเชียใต้ และบางประเทศในกลุ่มตะวันออกกลางได้ ในเรื่องนี้นายแพทย์พรหมินทร์ฯ เน้นว่า “ประเทศของเรามีขนาดใหญ่กว่าสิงคโปร์ มีความต้องการใช้พลังงานภายในประเทศมากพอ ที่สำคัญมีเขตติดต่อกับประเทศอินโดจีน และผ่านไปยังประเทศจีนได้ เป็น





ศักยภาพที่ดีของไทยที่ทำให้แข่งขันกับ
สิงคโปร์ได้ เราสามารถใช้เส้นทางตะวันออก
- ตะวันตก เชื่อมผ่านทาง พม่า - ไทย -
ลาว (มุกดาหาร) ออกไปทาง ดานัง
ประเทศเวียดนาม เพื่อใช้ในการขนถ่าย
สินค้าที่น้ำมันได้ สิ่งเหล่านี้คือเงื่อนไข
สำคัญอย่างยิ่งที่จะผลักดันให้ไทยเป็น
ศูนย์กลางพลังงาน โดยเฉพาะหากสามารถ
สร้างเครือข่ายระบบท่อส่งก๊าซ น้ำมัน ให้
เกิดขึ้นในภูมิภาคได้ จะยิ่งเสริมศักยภาพ
ความมั่นคงและความมั่นคงด้านพลังงาน
ของภูมิภาคที่มีไทยเป็นศูนย์กลางได้ดี
อีกด้วย”

นอกจากนี้ประเทศไทยยังมี
ศักยภาพที่จะเป็นศูนย์กลางการผลิต
ไฟฟ้า (Regional Energy Center) ของ

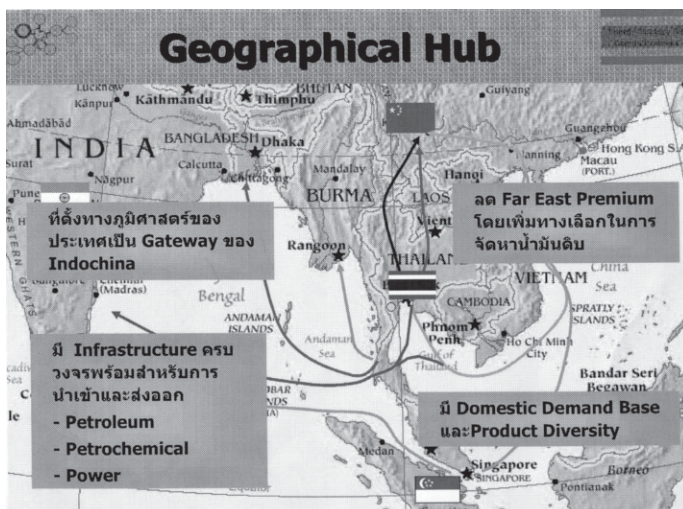
ภูมิภาคได้ เนื่องจากไทยมีระบบขนส่ง
ก๊าซธรรมชาติ น้ำมันที่มีประสิทธิภาพ มี
บุคลากรที่มีคุณภาพ ทำให้ไม่ประสบ
ปัญหาการขาดแคลนเชื้อเพลิงในการผลิต
กระแสไฟฟ้า รวมทั้งไทยมีความต้องการ
ใช้ไฟฟ้าสูงเป็นอันดับสองในกลุ่มประเทศ
อาเซียน และมีโครงข่ายที่สามารถเชื่อม
โยงระบบไฟฟ้ากับประเทศเพื่อนบ้านได้
อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด ซึ่งนายแพทย์
พรหมินทร์ ย้ำว่า “การทำให้ประเทศไทย
เป็นศูนย์กลางผลิตไฟฟ้านั้น ต้องยึดหลัก
ที่จะให้ผลประโยชน์ร่วมกันทั้งสองฝ่าย
เสมอ ตัวอย่างเช่น ความต้องการใช้ไฟฟ้า
ของไทยสูงสุดจะอยู่ในช่วงบ่ายสองโมง
ขณะที่ประเทศลาว/พม่า มีความต้องการ
ใช้ไฟฟ้าสูง ในช่วงสองทุ่ม เพราะฉะนั้น



ก็ให้มีการแบ่งกระแสไฟฟ้าตามความ
ต้องการใช้ที่เกิดประโยชน์สูงสุดต่อทั้ง
สองฝ่าย อีกตัวอย่างหนึ่งคือการใช้ไทยซื้อ
ไฟฟ้าจากเขื่อนน้ำเทิน ก็จะเป็นประโยชน์
ร่วมกันทั้งสองฝ่ายเช่นกัน โดยไทยได้
ไฟฟ้าใช้และประเทศลาวมีรายได้เข้า
ประเทศเป็นจำนวนมาก”

บทส่งท้าย

นายแพทย์พรหมินทร์ ได้กล่าว
สรุปถึงมิติใหม่ของยุทธศาสตร์พลังงาน
ของไทยว่า “ได้มีการนำเอาเรื่องพลังงาน
มาเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาทาง
เศรษฐกิจ ทั้งทางด้านการให้ความมั่นคง
ในการหาพลังงานมาให้พัฒนาเศรษฐกิจ
เติบโตอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันยังมอง
เลยไปถึงการนำยุทธศาสตร์พลังงานมา
เสริมศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ
อีกด้วย การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์
พลังงานนั้น เป็นการดำเนินงานอย่างเป็น
วิทยาศาสตร์ ที่มองเรื่องการพัฒนา
พลังงานผูกกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ
มองเห็นถึงอนาคต และมองเรื่องนี้ให้
เชื่อมโยงกันโยบายในเรื่องของต่างประเทศ
สิ่งแวดล้อม การพัฒนาวิทยาศาสตร์และ
เทคโนโลยี ซึ่งจะช่วยให้ประเทศมีความ
เข้มแข็ง มั่นคง สามารถแข่งขันกับประเทศ
อื่นๆได้”





สุริยะ: จิรุงเรืองกิจ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ยุทธศาสตร์

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง...

การบริหารจัดการเพื่อยกระดับ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ของประเทศ

หลากหลายแนวทางที่ประเทศไทยกำลังพยายามปรับตัว เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ขณะที่ต้องเผชิญหน้ากับภาวะการแข่งขันในเวทีโลกซึ่งทวีความเข้มข้นขึ้นทุกขณะนั้น “การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง” นับเป็นปัจจัยสำคัญที่จะเกื้อหนุนให้ประเทศไทยมุ่งสู่ฝันตามที่วาดหวังไว้ได้ แต่ท่ามกลางกระแสโลกและการแข่งขันดังกล่าว ทำให้หลายฝ่ายเริ่มตระหนักว่า การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งด้วยแนวคิดแบบเดิม ที่เป็นแบบแยกส่วน ขาดการบูรณาการ แม้ได้ส่งผลให้โครงสร้างพื้นฐานสาขานี้เจริญรุดหน้า และแผ่ขยายไปแทบทุกพื้นที่ โดยมีส่วนสนับสนุนให้เศรษฐกิจไทยขยายตัวในระดับสูงมาแล้วก็ตาม ทว่า การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งประเภทเดียวกัน หรือต่างประเภทกัน ที่ยังไม่มีประสิทธิภาพนั้น อาจเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง จึงเป็นอีกหนึ่งแนวคิดที่จะนำมาเป็นเครื่องมือสำคัญ ในการยกระดับและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสาขานี้ได้ อย่างเหมาะสม ทันต่อสถานการณ์ เพราะเชื่อกันว่า หาก มีการวางแผนเรื่องนี้เป็น การเฉพาะและจัดทำเป็น ยุทธศาสตร์ของชาติขึ้นมา นอกจากจะสนับสนุนการ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศแล้ว ยังจะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของคนไทย เกิดการ กระจายการพัฒนากระบวนคมนาคมขนส่งที่จะช่วยให้มี การกระจายรายได้ อันจะนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน และความอยู่ดีมีสุขของคนไทยได้ในที่สุด

ก่อนที่จะมีการจัดทำและนำแผนยุทธศาสตร์ ดังกล่าวมาไว้ในอนาคตอันใกล้นี้ **ร.ม.ต. สุริยะ** จึงรุ่งเรืองกิจ **รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม** กรุณาให้เกียรติ วารสารเศรษฐกิจและสังคม มาสะท้อนมุมมองทางความคิดที่เป็น ประสพการณ์ตรง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการนำยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานสาขานี้ไปใช้ได้อย่างเหมาะสมต่อไป

การคมนาคมขนส่งกระจายตัว แต่การเชื่อมต่อระบบไม่มีประสิทธิภาพ

นับตั้งแต่ประเทศไทยเริ่มนำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติมาใช้เป็นครั้งแรกเมื่อปี 2504 ปรากฏว่า การลงทุนและพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน คือเรื่องสำคัญที่ได้มีการวางรากฐานเพื่อการพัฒนา ประเทศมาโดยตลอด จวบจนปัจจุบันได้เป็นที่ประจักษ์ชัดแล้วว่า ระบบ การคมนาคมไทยไม่ได้ด้อยกว่าประเทศอื่นใดในภูมิภาคนี้ โดยเฉพาะ ระบบถนนนั้น พบว่า ปัจจุบันประเทศไทยมีการตัดถนนเชื่อมต่อระหว่าง จังหวัดไปยังตำบลต่างๆ อย่างทั่วถึง ด้วยระยะทางทั้งสิ้น 2 แสนกว่า กิโลเมตร โดยสามารถเชื่อมต่อไปถึงระดับหมู่บ้าน ด้วยระยะทาง 1.2 แสนกิโลเมตร ซึ่งจากจำนวนหมู่บ้านทั่วประเทศที่มีอยู่จำนวน 68,501 หมู่บ้าน พบว่า มีเพียง 3,709 หมู่บ้าน หรือมีอยู่ราวร้อยละ 5 เท่านั้น ที่ยังคงมีปัญหาการคมนาคมมาก¹ จึงนับว่ามีส่วนสนับสนุนให้มีการ ขนส่งสินค้าด้วยระบบนี้มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 87 เมื่อเทียบกับระบบขนส่งอื่น²

¹ ข้อมูลจาก กชช 2 ค พ.ศ. 2546

² ข้อมูลจากรายงานการศึกษาการพัฒนากระบวนขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดย TDR

³ อ้างแล้ว 2



ส่วนการขนส่งทางน้ำ แม้ว่าปัจจุบันประเทศไทยมี ท่าเรือหลัก อาทิ ท่าเรือกรุงเทพฯ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือภูเก็ต ไปจนถึงมีท่าเรือขนาดเล็กกระจายอยู่ชายฝั่งทะเลศรีราชา 22 แห่ง และริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามากถึง 72 แห่ง รวมทั้ง มีการให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำของกองเรือพาณิชย์ไทย ด้วยจำนวนเรือที่มีอยู่ถึง 318 ลำ แต่ก็ยังไม่เป็นที่นิยมมากนัก โดยมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 6³ เท่านั้น สาเหตุส่วนหนึ่งอาจ เป็นเพราะประเทศไทยมีระบบถนนที่ดี สามารถอำนวยความสะดวกในการขนส่งได้รวดเร็วกว่า

ทางด้านการขนส่งทางอากาศ ก็จัดว่าเป็นระบบที่ ได้มีการลงทุนและพัฒนาได้ทันสมัยติดอันดับโลก ซึ่งจาก รายงานของสมาคมท่าอากาศยานนานาชาติ (Airports Council International) ระบุว่า ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ มีจำนวน ผู้โดยสารมากเป็นอันดับที่ 18 ของโลก และมีปริมาณ การขนถ่ายสินค้ามากเป็นอันดับที่ 17 ของโลก และยังเมื่อ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานชั้นนำ แห่งหนึ่งของโลก สามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2548 ด้วยแล้ว เชื่อได้ว่า ประเทศไทยจะสามารถไต่อันดับขึ้นสูงไปกว่านี้ อย่างแน่นอน

แรงผลักดันให้เริ่มพัฒนาการคมนาคมขนส่งแบบบูรณาการ

รมต.สุริยะ จี๋รุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เห็นว่า ปัจจุบันที่มีผลทำให้การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง ยังไม่สามารถเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะประเด็นการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่ง ทั้งที่เป็นประเภทเดียวกัน หรือประเภทอื่นๆ นั้น น่าจะมาจากสาเหตุที่สำคัญ 2 ประการคือ ขาดการวางแผนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ และเกิดปัญหาความขัดแย้งในการดำเนินโครงการ โดยเฉพาะที่เป็นโครงการขนาดใหญ่

สาเหตุประการแรก ที่เกิดจากการขาดการวางแผนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการนั้น เราคงยอมรับความจริงที่ว่า แนวคิดการพัฒนาแบบเดิมที่เป็นแบบแยกส่วน ต่างหน่วยงานทำงานในส่วนที่รับผิดชอบ นับว่ามีอิทธิพลไม่น้อยต่อการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสาขานี้ กอปรกับสถานการณ์การพัฒนาในแต่ละช่วงเวลาโดยเฉพาะอย่างยิ่งหากมีอิทธิพลทางการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยแล้ว ย่อมมีส่วนสำคัญในการผลักดันให้เกิดโครงการขนาดใหญ่ขึ้นมา ซึ่งผลจากการพัฒนาที่ได้แสดงให้เห็นว่าระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งไม่สามารถเชื่อมต่อกันในเชิงพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถเห็นตัวอย่างได้ชัดจากโครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด

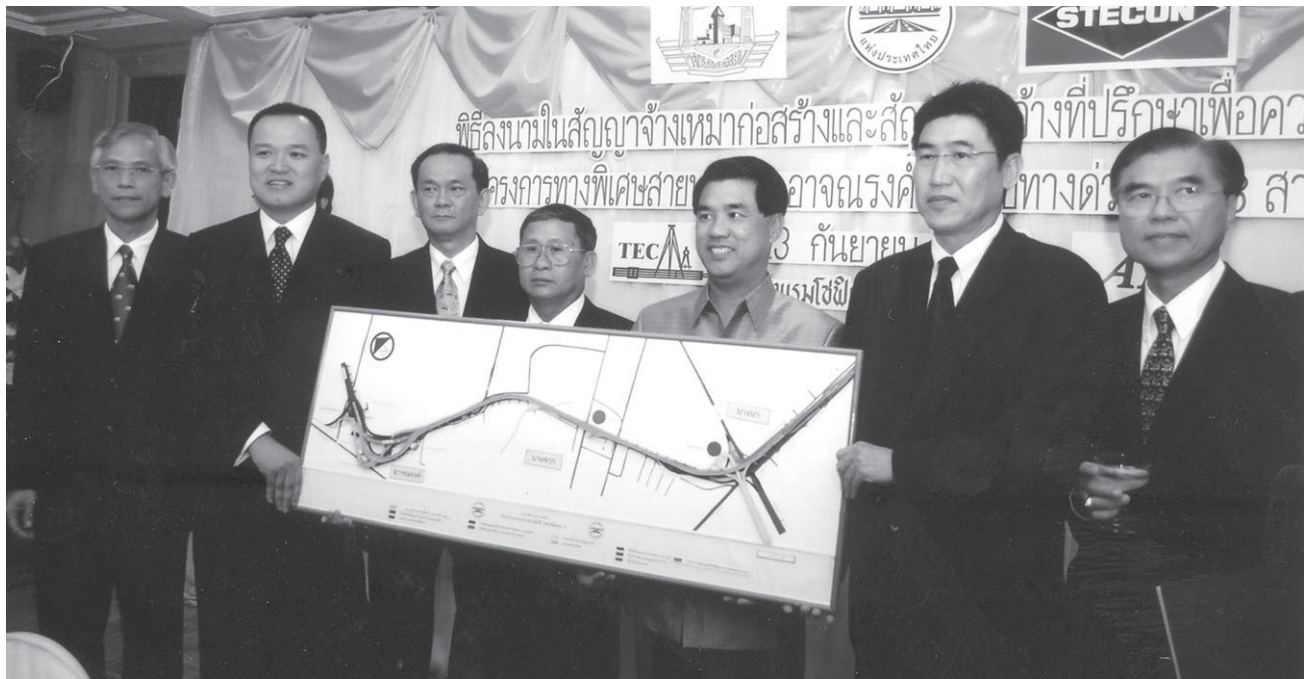
รมต.สุริยะฯ กล่าวว่า การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งไทยนั้น เป็นสหวิชาที่เกี่ยวข้องกันในหลายแขนง อาทิ ผังเมือง วิศวกรรม การตั้ง

ถิ่นฐานของชุมชน เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีปัจจัยภายนอกที่จำเป็นต้องสร้างความชัดเจนในแนวทางและบูรณาการแผนระหว่างกระทรวงด้วยกัน เพราะไม่ว่าจะเป็นกระทรวงทุกกระทรวง หรือภาคธุรกิจเอกชนก็ดี ต่างจำเป็นต้องอาศัยการคมนาคมเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนส่งเสริมการดำเนินงานตามบทบาทภารกิจของตนทั้งสิ้น ขณะเดียวกันเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้น การแก้ไขปัญหา ก็ยังจำเป็นต้องให้สอดคล้องกันทุกๆ ด้าน และเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศและประชาชนเป็นหลัก เราคงเห็นกันแล้วว่า การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งไทยที่ผ่านมา ยังคงมีปัญหาอุปสรรคเกิดขึ้นจนถึงปัจจุบัน

อย่างไรก็ตาม เมื่อทุกฝ่ายเริ่มตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาอุปสรรคดังกล่าว ขณะเดียวกันอิทธิพลจากแนวคิดการพัฒนาแบบใหม่ เราอาจสังเกตเห็นว่า ในเวลา 5 ปีที่ผ่านมา มีรูปแบบเกิดขึ้นบ้างแล้ว ดังจะเห็นได้จากกรณีในประเทศไทยได้วางเป้าหมายไว้ว่าจะมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงมีการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิขึ้นมาซึ่งเมื่อเปิดให้บริการได้แล้ว สนามบินแห่งนี้จะทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อของระบบต่างๆ และเป็นศูนย์กลางการพาณิชย์ที่สำคัญแห่งหนึ่ง

เมื่อเป็นเช่นนั้น จำเป็นต้องมีการวางแผนและดำเนินโครงการคมนาคมขนส่งที่สามารถช่วยเชื่อมต่อระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งทางบก ทางอากาศ และทางเรือ อาทิ มีโครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลงบรูพาวิถี บริเวณทางเข้า-ออกด้านใต้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งจะมีโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 เชื่อมต่อทางพิเศษบรูพาวิถีเข้ากับทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ช่วงบางนา-อาจรรงค์) ทำให้การเดินทางไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะไปยังท่าเรือภาคตะวันออกสะดวก รวดเร็ว คล่องตัวขึ้น นอกจากนี้ ยังมีโครงการจัดเส้นทาง การเดินทางโดยสารเพื่อเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มขึ้นอีก 6 เส้นทาง





เกิดปัญหาความขัดแย้งเพราะขาดการบริหารจัดการที่ดี

สำหรับสาเหตุประการที่สองที่ทำให้การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งไทยขาดประสิทธิภาพ ก็คือเกิดปัญหาความขัดแย้งในการดำเนินโครงการโดยเฉพาะที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาต่อเนื่องจากสาเหตุแรก เพราะหากโครงการใดไม่ได้เปิดโอกาสให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องและมีส่วนได้ส่วนเสียกับโครงการนั้น เข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่ขั้นการจัดเตรียมโครงการ การดำเนินการไปจนถึงการให้บริการ โครงการขนาดใหญ่นั้นอาจจะถูกต่อต้านจนทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการก่อสร้าง หรือไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้

ดังตัวอย่างที่ได้เกิดขึ้นกับโครงการไฮโปเวลล์ ซึ่งได้รับบทเรียนจากความล้มเหลวของการบริหารจัดการ และเป็นตัวอย่างของการทำงานโดยขาดการบูรณาการ จึงมีค่าควรแก่การนำไปศึกษา เพราะเมื่อเกิดความผิดพลาดขึ้นแล้ว ได้ก่อให้เกิดการสูญเสียตามมหาศาล ทั้งการสูญเสียโอกาสในการพัฒนา สูญเสียทางเศรษฐกิจ ที่สำคัญได้ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอีกด้วย

หลังจากคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2533 อนุมัติให้บริษัท ไฮโปเวลล์ โฮลดิ้ง จำกัด (ฮ่องกง) ลงทุนก่อสร้างด้วยวงเงิน 80,000 ล้านบาทแล้ว แต่เนื่องจากโครงการดังกล่าวมีรูปแบบโครงสร้างที่ซับซ้อน และก่อนที่จะดำเนินโครงการนี้ไม่มีการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ขณะเดียวกันแนวสายทางยกระดับของโครงการ ก็มีปัญหาความซ้ำซ้อน

กับโครงการสัมปทานอื่น ซึ่งเป็นปัญหาทางกฎหมาย ทั้งยังไม่มีกรวางแผนที่จะเชื่อมต่อทางยกระดับของโครงการกับทางยกระดับของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยอีกด้วย ครั้นพอถึงขั้นการดำเนินการก่อสร้าง ก็อาศัยวิธีการทำงานในลักษณะออกแบบไปก่อสร้างไป (Design and Build) มีการแก้ไขแบบรายละเอียด จนทำให้โครงการนี้มีความล่าช้าจนกระทั่งถึงปี 2540 สามารถดำเนินการได้เพียงร้อยละ 12.56 เท่านั้น ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยเจ้าของโครงการได้กลับไปศึกษาความเหมาะสมของโครงการนี้อีกครั้ง ภายใต้โครงการใหม่ที่ชื่อว่า โครงการระบบการขนส่งทางรถไฟยกระดับในกรุงเทพมหานคร (Bangkok Railroad Improvement Project : BRIP)

รมต.สุริยะฯ ได้เสนอทางแก้ปัญหาเพื่อยกระดับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพและมีการบริหารจัดการที่ดีภายใต้สถานการณ์ปัจจุบัน โดยเห็นว่าจำเป็นต้องพัฒนาแยกเป็น 2 ส่วนคือ ส่วนของโครงสร้างพื้นฐานกับส่วนของการบริการ โดยทั้ง 2 ส่วนนี้ จะต้องทำคู่ขนานกันไป

“ในส่วนของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งทางด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ผมได้ให้ความสำคัญในเรื่องนี้ อยู่แล้ว เช่น ให้มีการประสานเชื่อมโยงโครงข่ายในจุดที่เป็นคอขวด การจัดหา ปรับปรุง



แก้ไขการให้บริการทางถนนโดยกรมทางหลวง หรือกรมทางหลวงชนบท การพัฒนาและผลักดันให้มีสายการเดินทางเร็วแห่งชาติ เพื่อสนับสนุนการส่งออกสินค้าทางทะเล การเร่งรัดให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้วเสร็จเปิดให้บริการได้ตามเป้าหมาย สำหรับในส่วนการแก้ไขปัญหาการจราจร ได้มีการเพิ่มสัดส่วนระบบจราจร ซึ่งเป็นระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางในเขตเมือง โดยอาศัยการเร่งรัดการดำเนินงานให้ทันต่อสถานการณ์และความเร่งด่วนของปัญหา รวมทั้งการบริหารโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่ให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงาน เพื่อให้โครงการบรรลุผลสำเร็จตามกำหนดระยะเวลา ซึ่งจะทำให้เกิดผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจและสังคมที่สูงสุดต่อประเทศชาติและประชาชน”

การจัดทำและนำแผนยุทธศาสตร์ชาติไปใช้ ต้องให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการที่ดี

ขณะที่ประเทศไทยกำลังปรับกลยุทธ์ในการบริหารประเทศ โดยอาศัยแผนยุทธศาสตร์เป็นเครื่องมือสำคัญในการกำหนดทิศทางการพัฒนาและผลักดันแผนให้เกิดผลเป็นรูปธรรมนั้น ก่อนที่จะมีการจัดทำและนำแผนยุทธศาสตร์การคมนาคมขนส่งไปใช้ เราอาจใช้ประสบการณ์ของ

หน่วยงานปฏิบัติอย่างเช่นกระทรวงคมนาคม ซึ่งเคยได้รับการนำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปปรับใช้ร่วมกับนโยบายของรัฐบาล โดย **รมต.สุริยะฯ** เห็นว่า จากบทเรียนที่เกี่ยวกับการขาดการบูรณาการการพัฒนาทั้งการวางแผนและการผลักดันแผนไปสู่การปฏิบัตินั้น น่าจะเป็นจุดที่ทำให้เราต้องหันมาให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของปัญหาและสิ่งที่จะต้องเร่งดำเนินการ อาทิ ให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ โดยทุ่มเงินเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและบริการ ประมาณ 5 แสนล้านบาท ตั้งเป้าหมายให้แล้วเสร็จภายใน 6 ปี โดยมุ่งเน้นให้เกิดผลเป็นรูปธรรมเพื่อหาทางออกที่เป็นการแก้ไขปัญหาในปัจจุบัน ตลอดจนกำหนดแนวทางที่จะรองรับการจราจรและการขนส่งในอนาคตที่มีความสำคัญเร่งด่วน อาทิ การจัดระเบียบผังเมืองและการใช้ที่ดิน แก้ไขปัญหาความเจริญที่ยังคงกระจุกตัวอยู่เฉพาะใจกลางเมือง โครงข่ายถนนที่มีไม่เพียงพอ

การวางแผนและผลักดันในเรื่องดังกล่าวนี้ **รมต.สุริยะฯ** เห็นว่า จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากฝ่ายรัฐบาล ฝ่ายการเมือง ฝ่ายธุรกิจเอกชน และฝ่ายประชาชนซึ่งเป็นผู้ใช้บริการ เพื่อผลักดันแผนงานงบประมาณให้ประสานสอดคล้องกัน สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ โดยอาจจะทำทั้งในลักษณะ Top down และ Bottom up และนำมิติในเรื่องการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่มาใช้ควบคู่กันไป นอกจากนี้ ยังเห็นว่า ประเด็นท้าทายในการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ควรให้ความสำคัญในเรื่องดังต่อไปนี้

- นำการพัฒนาแบบโครงข่ายคมนาคมเป็นส่วนสนับสนุนผลักดันและเสริมสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ (GDP) ให้เป็นไปตามเป้าหมายและไม่เป็นตัวสร้างปัญหาต่อสภาพแวดล้อมและวิถีชีวิตความเป็นอยู่ทั้งในเขตเมืองและชนบท

- นำการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวนั้นในทุกระดับ พื้นที่ยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยว เพื่อให้การเดินทางเกิดความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัยสร้างแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยวเดินทางผ่านเข้า-ออกประเทศเป็นศูนย์กลางในการคมนาคมขนส่งในภูมิภาค

- ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการคมนาคมขนส่งและการพัฒนาบุคลากรเพื่อให้สามารถรองรับต่อการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพทั่วถึงในราคาที่เหมาะสมและมีมาตรฐานการให้บริการที่ดี (Grade Of Services)

- การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อสนับสนุนและเป็นส่วนหนึ่งในการวางรากฐานต่อการพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศ เพื่อให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าและบริการ สามารถแข่งขันได้

- การสร้างพันธมิตรในเชิงยุทธศาสตร์ (Alliance Strategy) เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นและเสนอหาช่องทางเพิ่มรายได้ในการกิจการด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อให้เกิดการบริการที่ดี เป็นที่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ

บทส่งท้าย

ผลจากการพัฒนาซึ่งยังมีจุดอ่อนในเรื่องประสิทธิภาพของการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งประเภทเดียวกันหรือต่างประเภทกัน ทำให้ประเทศไทยเริ่มปรับตัว เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยวิธีที่เริ่มที่จะนำเสนอ ยุทธศาสตร์การคมนาคมขนส่ง มาเป็นเครื่องมือสำคัญในการกำหนดทิศทางการพัฒนาและผลักดันให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม โดยยึดหลักการคือ ให้ความสำคัญกับ **การมีส่วนร่วม** ของประชาชนที่จะเข้ามาคานอำนาจการบริหารจัดการของภาครัฐที่เคยรวบอำนาจแบบเบ็ดเสร็จมาโดยตลอด รวมทั้งพยายามที่จะ**บูรณาการ** การพัฒนาระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคการเมือง ภาคธุรกิจ เอกชน และประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยเฉพาะกับโครงการพื้นฐานขนาดใหญ่ ตั้งแต่ขั้นการจัดเตรียมโครงการ ขั้นการดำเนินโครงการ จนถึงขั้นการให้บริการ ซึ่งจะทำให้ลดความขัดแย้งที่ทวีความรุนแรงลง และเกิดข้อตกลงร่วมจากทุกฝ่ายอย่างโปร่งใส มีประสิทธิภาพ สอดคล้องตามหลักการบริหารจัดการที่ดี

สำหรับทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันนั้น ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งที่

เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่ง**การพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ** จะเข้ามามีบทบาทมาก ดังจะเห็นได้จากคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 21-23 มิถุนายน 2545 มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติร่วมกับกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและตลาดในภูมิภาค โดยเฉพาะการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จะเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ ขณะเดียวกันคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 17 กันยายน 2545 ให้ประเทศไทยเข้าร่วมเป็นภาคีกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทำให้ประเทศไทยสามารถเข้าไปมีส่วนร่วมกับประเทศสมาชิกอื่นๆ ในการวางแผนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในกลุ่มประเทศอาเซียนให้เป็นสากลและมีมาตรฐานเดียวกัน

นอกจากนั้น ยังพบว่าการศึกษาที่ประเทศไทยมีเป้าหมายที่จะมุ่งเป็น**ศูนย์กลางด้านการขนส่งในภูมิภาค** ส่งผลให้มีความพยายามผลักดันโครงการขนาดใหญ่ ที่สำคัญได้แก่การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พร้อมทั้งมีการศึกษาข้อมูลในเชิงลึกเพื่อเตรียมความพร้อมในการเชื่อมโยงระบบการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในเวทีโลก เช่น โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการดำเนินการตามข้อตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โครงการศึกษาเพื่อจัดทำกฎหมายว่าด้วยการรับขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เป็นต้น

จากสาระที่ได้กล่าวมาทั้งหมดนั้น คงเห็นแล้วว่า การยกระดับและพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งไทยให้มีประสิทธิภาพจะมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กันหลายฝ่าย ฉะนั้นหากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องสามารถผนึกพลังกันได้อย่างเข้มแข็งแล้ว ก็ย่อมมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนให้ประเทศไทยสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจะส่งผลให้ประเทศไทยมีความโดดเด่นและแข็งแกร่งในเวทีการค้าโลกได้ในอนาคต

สภาพปัญหาการดำเนินโครงการขนาดใหญ่ด้านการคมนาคมขนส่ง

ณ เดือนมิถุนายน 2546

โครงการ	สภาพปัญหา
★ โครงการที่มีปัญหาในการจัดเตรียมโครงการ	
1. โครงการพัฒนาที่ดินราชพัสดุบริเวณสถานีขนส่งหมอชิต (กรมธนารักษ์)	- ดำเนินการผัดชั้นตอนของกฎหมาย ทำให้ต้องกลับไปเริ่มดำเนินการ ตั้งแต่ขั้นการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ
2. โครงการระบบการขนส่งทางรถไฟและ ถนนยกระดับใน กทม. (โครงการโฮปเวลล์) (การรถไฟแห่งประเทศไทย)	- ไม่มีการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ทำให้เกิดความล้มเหลว ในการดำเนินโครงการ
3. โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟและ ถนนชานเมือง (การรถไฟแห่งประเทศไทย)	- การก่อสร้างโครงการล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ เนื่องจากไม่มีการศึกษา ความเหมาะสมของโครงการ โดยเฉพาะในด้านลักษณะกายภาพ ของพื้นที่ก่อสร้าง
4. โครงการทางพิเศษฉลองรัช (สายรามอินทรา-อาจณรงค์) (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย)	- การตัดสินใจเชิงนโยบายที่ให้ก่อสร้างถนนพื้นราบตามแนวสายทาง ของโครงการ ส่งผลให้โครงการมีปัญหาในทางการเงิน
5. โครงการพิเศษอุดรรัถยา (สายบางปะอิน-ปากเกร็ด) (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย)	- การตัดสินใจให้ดำเนินโครงการในช่วงเวลาที่ไม่เหมาะสม ส่งผลให้ การใช้ประโยชน์ของโครงการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย
6. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน B (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย)	- ไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากมีการต่อต้านจากชุมชน ในแนวสายทาง
★ โครงการที่มีปัญหาด้านความโปร่งใส	
7. โครงการจัดหาเรือชุด (กรมเจ้าท่า)	- มีปัญหาความไม่โปร่งใสในขั้นตอนการจัดหา
8. โครงการก่อสร้างทางหลวงวงแหวนกาญจนาภิเษก ด้านใต้ ช่วงสุขสวัสดิ์-บางพลี (กรมทางหลวง)	- มีปัญหาความไม่โปร่งใสในขั้นตอนการจัดหาผู้รับจ้าง
★ โครงการที่มีปัญหาการดำเนินงาน/ให้บริการ	
9. โครงการพัฒนาพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ระยะที่ 1 (การทำเรือแห่งประเทศไทย)	- โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ แต่มีความล่าช้าในการจัดหาเอกชน เข้าดำเนินการ
10. โครงการทางพิเศษบูรพาวิถี (สายบางนา-ชลบุรี) (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย)	- วิธีการก่อสร้างโครงการไม่เหมาะสม ส่งผลให้เกิดการฟ้องร้อง ระหว่างผู้รับจ้างและภาครัฐ

ที่มา สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ สศช.

สถานะโครงสร้างพื้นฐานสาขาการคมนาคมขนส่งที่สำคัญ

	พื้นที่นครหลวง	ภูมิภาค
การขนส่งทางบก		
ระบบถนน	1,042 กม.	80,467 กม.
ระบบทางด่วน	171 กม.	
ระบบราง		
- บันดิน (BTS)	23.7 กม.	
- ได้ดิน	20 กม.	
- รางคู่	249 กม. (ให้บริการ กทม. และจังหวัดใกล้เคียง)	
รถประจำทาง	305 เส้นทาง (8,486 คัน)	
การขนส่งทางอากาศ		สนามบิน : ระหว่างประเทศ 5 แห่ง
ดอนเมือง รองรับผู้โดยสาร 36.5 ล้านคน/ปี รองรับเที่ยวบินชม. คับคั่ง 60 เที่ยวบิน/ชั่วโมง รองรับการขนส่งสินค้า 1.2 ล้านตัน/ปี สุวรรณภูมิ รองรับผู้โดยสาร 45 ล้านคน/ปี รองรับเที่ยวบินชม. คับคั่ง 76 เที่ยวบิน/ชั่วโมง รองรับการขนส่งสินค้า 1.75 ล้านตัน/ปี		ภาคเหนือ เชียงใหม่/ เชียงราย
		ภาคใต้ หาดใหญ่/ภูเก็ต
		ภาคตะวันออก อุตะนา
		สนามบินในประเทศ 29 แห่ง
		รัฐ 26 แห่ง
		เอกชน 3 แห่ง (สมุย/สุโขทัย/ตราด)
		สายการบินภายในและระหว่างประเทศ
		รัฐ 1 แห่ง
		เอกชน 7 แห่ง
		(บางแห่งได้ร่วมทุนกับมาเลเซีย ให้บริการ Low Cost Airline)
ทางน้ำ		
ท่าเรือ	ท่าเรือหลักกรุงเทพฯ 1 ล้าน TEU	ภาคตะวันออก ท่าเรือหลักแหลมฉบัง/มาบตาพุด ท่าเรือเล็กเอกชน 22 แห่ง (ชายฝั่งทะเลศรีราชา)
การบริการขนส่งสินค้าทางน้ำ กองเรือพาณิชย์ไทย 318 ลำ ระวางบรรทุกรวม 2.5 ล้าน DWT		ภาคกลาง ท่าเรือเล็กเอกชน 72 แห่ง (ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา)
		ภาคใต้ ท่าเรือหลักสงขลา/ ภูเก็ต ท่าเรือใหญ่เอกชน ประจวบคีรีขันธ์ / นครศรีธรรมราช กระบี่

ที่มา สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ สศช.



บทบรรณาธิการ

ในขณะที่โลกกำลังก้าวเข้าสู่เศรษฐกิจยุคใหม่ ซึ่งความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ดังนั้น การวางยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีประสิทธิภาพ จึงนับเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งที่ช่วยสนับสนุนการพัฒนาประเทศให้ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงนั้นได้ด้วยเหตุนี้ จึงเป็นที่น่าติดตามเป็นอย่างยิ่งว่า ได้มีการวางยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของประเทศไทยอย่างไร รวมทั้งการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่หลายโครงการ ทั้งที่กำลังดำเนินงานอยู่ และที่ได้ดำเนินการเสร็จไปแล้ว มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและสังคมของไทยอย่างไรบ้าง

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่บางโครงการ กำลังประสบปัญหาในการดำเนินงานและทวีความรุนแรงมากขึ้นเป็นลำดับ เนื่องจากเกิดความขัดแย้งระหว่างผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง ซึ่งที่ผ่านมาพบว่าสาเหตุหลักของปัญหาส่วนใหญ่เกิดจากการไม่ได้ให้ความสำคัญในการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่ในขั้นเริ่มต้นโครงการ รวมทั้งขาดการบริหารจัดการที่ดี ส่งผลให้การดำเนินโครงการขนาดใหญ่หลายโครงการต้องหยุดชะงักและก่อให้เกิดความเสียหายตามมาเป็นจำนวนมาก

เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของประเทศไทย วารสารเศรษฐกิจและสังคมฉบับนี้จึงได้นำเสนอสาระที่น่าสนใจเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ทั้งในด้านการวางยุทธศาสตร์การบริหารจัดการ โครงการที่สำคัญ ความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเกร็ดสาระน่ารู้ต่างๆ มากมาย เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของไทย ให้เป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในโลกาภิวัตน์นี้ได้อีกต่อไป

ทีมงานวารสารเศรษฐกิจและสังคมได้พยายามปรับปรุงรูปแบบตลอดจนเนื้อหาสาระของวารสารฯ อยู่ตลอดเวลา เพื่อสนองความต้องการของผู้อ่านได้อย่างเหมาะสม ดังนั้น จึงขอความร่วมมือจากท่านผู้อ่าน กรุณาสละเวลาตอบแบบสอบถามความคิดเห็น วารสารเศรษฐกิจและสังคม และส่งกลับมายังทีมงานฯ โทรสาร 0-2282-2559 ซึ่งทีมงานฯ จะได้นำความเห็นอันมีค่าของท่านไปปรับปรุงวารสารฯ ได้มีคุณภาพดียิ่งขึ้นต่อไป และขอขอบคุณทุกๆ ความเห็นไว้ ณ ที่นี้

พบกันใหม่ฉบับหน้า... สวัสดิ์ค่ะ

โปรดทราบ

บทความ ข้อคิดเห็นและข้อเขียนต่างๆ ในวารสารเศรษฐกิจและสังคมเป็นความคิดเห็นส่วนตัวของผู้เขียน มิใช่เป็นความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ดำเนินการโดย

สำนักประเมินผลและเผยแพร่การพัฒนา

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

962 ถนนกรุงเกษม เขตป้อมปราบฯ กรุงเทพฯ 10100

โทร. 0-2282-4840-2 โทรสาร 0-2281-6635, 0-2282-2559

<http://www.nesdb.go.th> e-mail: dsid@nesdb.go.th

พิมพ์ที่ โรงพิมพ์สหมิตรพรินต์

โทร. 0-2903-8257-9 โทรสาร 0-2921-4587 กด 0

วารสารเศรษฐกิจและสังคม

ปีที่ 41 ฉบับที่ 1 เดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ 2547

คณะที่ปรึกษา

เลขาธิการฯ	นายจักรมณต์	ผาสุกวณิช
รองเลขาธิการฯ	นายสมเจตน์	เตรรุพ
รองเลขาธิการฯ	นายสันติ	บางอ้อ
รองเลขาธิการฯ	นายโกมล	ชอบชื่นชม
รองเลขาธิการฯ	นายวิชญ์	พูลสุข
รองเลขาธิการฯ	นายบุญยงค์	เวชมนีศรี
รองเลขาธิการฯ	น.ส.พรณราย	ชันธิกิจ
รองเลขาธิการฯ	น.ส.วิไลพร	ลิ้มเกษมศานต์

ที่ปรึกษาด้านนโยบายฯ นายกิตติศักดิ์ สิ้นธุวนิช

ที่ปรึกษาด้านนโยบายฯ นายอุทิศ ขาวเขียว

ที่ปรึกษาด้านนโยบายฯ นายสุรนนท์ วงศ์วิทยกำจร

ที่ปรึกษาด้านนโยบายฯ นางจุฑามาศ บารมีชัย

ที่ปรึกษาด้านนโยบายฯ นายอาคม เต็มพิทยาไพสิฐ

ที่ปรึกษาด้านนโยบายฯ นายสมบัติ ชุตินันท์

ที่ปรึกษาด้านนโยบายฯ นายปณิธาน ยามวินิจ

บรรณาธิการอำนวยการ

น.ส.พรพิมล วรดิกล

บรรณาธิการบริหาร

นางนิตยา กมลวัทนนิศา

บรรณาธิการผู้พิมพ์ผู้โฆษณา

นายวรวิทย์ อวิรุทธ์วรกุล

กองบรรณาธิการ

นางภาณี ชนาธิปภรณ์ น.ส.ช่อผกา แก้วใหญ่

น.ส.มนนิภา สังข์ศักดิ์ดา น.ส.วัชรีย์ พุ่มทอง

นางนิสวันต์ พิชญ์ดำรง น.ส.รวีวรรณ เลียดทอง

นายธีระพงษ์ มาลัยทอง

ฝ่ายการเงิน

นายเทวินทร์ อมิตรพ่าย

ฝ่ายจัดการ

นางนุชดา ตั้งคณาณกุลชัย นางจันทนา กระจำเนตร

นายสุรพล สอนชัยน

ฝ่ายศิลปกรรม

นายขจรศักดิ์ วาริระนิช นายเนาวฤทธิ์ ฤทธิแปลก

ฝ่ายภาพ

น.ส.สุวิมล พิมพ์วงศ์



ปีที่ 41 ฉบับที่ 1
เดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ 2547

มีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ความรู้ด้านการ

พัฒนาเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งแนวคิด

เกี่ยวกับการพัฒนาประเทศแก่สาธารณชน

ทั่วไป ตลอดจนเป็นสื่อกลางในการรายงาน

ความเคลื่อนไหวสถิติทางเศรษฐกิจและสังคม

ให้ผู้อ่านทราบข้อเท็จจริง อย่างถูกต้อง

กับสถานการณ์

วารสารเศรษฐกิจและสังคม

สารบัญ

สัมภาษณ์พิเศษ

- ❖ รมต.สุริยะ จึ้งรุ่งเรืองกิจ : 4
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง
- ❖ น.พ.พรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช : 49
มิติใหม่ : พลังงานไทยเพื่อการแข่งขันของประเทศ
- ❖ น.พ.สุรพงษ์ สืบวงศ์ลี : 12
เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศด้วย ICT

บทความพิเศษ

- ❖ สถานีบริการน้ำดิบชายฝั่งทะเล 65

โครงสร้างพื้นฐาน

- ❖ โครงสร้างพื้นฐานของไทย : สถานะปัจจุบันและอนาคต 18
- ❖ โครงการขนาดใหญ่ : กลไกดำเนินงานที่ต้องการคำตอบ 24
- ❖ การบริหารจัดการโครงการขนาดใหญ่ : 31
แนวทางเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- ❖ บ้านเอื้ออาทร : คนจนได้ประโยชน์จริงหรือ? 38
- ❖ พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการ 43
ในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 : ปัญหาในทางปฏิบัติ

สรุปพิเศษ

- ❖ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : ท่าอากาศยานที่ทันสมัยที่สุดแห่งใหม่ของโลก 55

เรียนรู้ประสบการณ์

- ❖ โรงไฟฟ้าและเหมืองแม่เมาะ : การอยู่ร่วมกับชุมชนอย่างผาสุกและยั่งยืน 71

เรื่องน่ารู้

- ❖ เชื่อหรือไม่? 77

คอลัมน์ประจำ

- ❖ มติบอร์ดสภาพัฒน์ : การเพิ่มการผลิตน้ำอุปโภคบริโภคของ 79
การประปาส่วนภูมิภาคปี 2547
- ❖ หมุนตามโลก : ความสำเร็จของสายการบินประชิดในยุโรป 80
- ❖ หลากหลายเรื่องราวจากเลขาธิการสภาพัฒน์ : การพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน 82
และพื้นที่บริเวณต่อเนื่องตามแนวคิด “มอง เอลิเซ่”

เรื่องเด่นในฉบับ



4 รมต. สุริยะ จิ๊งรุ่งเรืองกิจ : ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง

ระบบการคมนาคมขนส่งของประเทศไทยยังมีจุดอ่อนในเรื่องประสิทธิภาพของการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งประเภทเดียวกันหรือต่างประเภท ทำให้ประเทศไทยนำยุทธศาสตร์การคมนาคมขนส่งมาเป็นเครื่องมือสำคัญในการกำหนดทิศทางการพัฒนา โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน และการบูรณาการการพัฒนาระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การศึกษาข้อมูลในเชิงลึกเพื่อเตรียมความพร้อมในการเชื่อมโยงระบบการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ติดตามรายละเอียดจาก **สัมภาษณ์พิเศษ รมต. สุริยะ จิ๊งรุ่งเรืองกิจ : ยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบการคมนาคมขนส่ง**



24 โครงการขนาดใหญ่ : กลไกดำเนินงานที่ต้องการคำตอบ

การดำเนินโครงการพื้นฐานขนาดใหญ่ของไทยยังมีปัญหาในเรื่องกระบวนการดำเนินการโครงการซึ่งเป็นลักษณะ Top-Down จากภาครัฐ ขาดการทำความเข้าใจกับประชาชน ทำให้ไม่สามารถตอบสนองความต้องการพื้นฐานของประชาชนได้อย่างแท้จริง รวมไปถึงการถูกต้องด้านพื้นฐานที่ชัดเจน ส่งผลให้การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานขาดความต่อเนื่อง ทำให้เกิดผลกระทบต่องานที่ขาดความต่อเนื่องในการแข่งขันของประเทศและการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ติดตามรายละเอียดได้ใน **โครงการขนาดใหญ่ : กลไกดำเนินงานที่ต้องการคำตอบ**



49 น.พ.พรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช : มิติใหม่ : พลังงานไทยเพื่อการแข่งขันของประเทศ

พลังงานเป็นตัวขับเคลื่อนที่สำคัญของการเติบโตทางเศรษฐกิจ ดังนั้นยุทธศาสตร์ทางด้านพลังงาน นอกจากจะเป็นยุทธศาสตร์เสริมสร้างความมั่นคงของประเทศแล้ว ยังถือเป็นยุทธศาสตร์ในการแข่งขันของประเทศที่สำคัญอีกด้วย โดยจะต้องปรับบทบาทให้เป็นเชิงรุกมากขึ้น อาทิ การลดการใช้พลังงาน การเปลี่ยนการใช้ระบบรถยนต์ให้เป็นระบบราง การส่งเสริมอุตสาหกรรมที่มีการเพิ่มมูลค่าสูง และประหยัดพลังงาน การเพิ่มศักยภาพพลังงานทดแทน การสร้างความมั่นคงด้านพลังงานด้วยพลังงานสำรอง เพื่อมุ่งสู่ศูนย์กลางพลังงานของภูมิภาค ติดตามรายละเอียดได้ใน **สัมภาษณ์พิเศษ น.พ.พรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช : มิติใหม่ : พลังงานไทยเพื่อการแข่งขันของประเทศ**

55 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : ท่าอากาศยานที่ทันสมัยที่สุดแห่งใหม่ของโลก



ในวันที่ 29 กันยายน 2548 ประเทศไทยจะเปิดให้บริการท่าอากาศยานที่ทันสมัยที่สุดแห่งใหม่ของโลก คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งใช้งบประมาณลงทุน 150,000 ล้านบาท มีขนาดใหญ่กว่าท่าอากาศยานดอนเมืองถึง 6 เท่า รองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคน มีระบบการตรวจกระเป๋า

สัมภาระที่ทันสมัยมากที่สุดของโลก มีห้องบังคับการบินที่สูงที่สุดในโลก และมีการวางผังเมืองรอบๆ สนามบินให้เป็น "เมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ" จึงเป็นที่น่าจับตามองเป็นอย่างยิ่งว่า โครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่โครงการนี้จะสามารถนำประเทศไปสู่ศูนย์กลางของการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ ติดตามรายละเอียดใน **สปัพิเศษ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : ท่าอากาศยานที่ทันสมัยที่สุดแห่งใหม่ของโลก**

ประชุมเชิงบูรณาการ 5 ยุทธศาสตร์พัฒนา 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้

พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรีเป็นประธานการประชุมเชิงบูรณาการยุทธศาสตร์จังหวัดชายแดนภาคใต้ (ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส) ณ ทำเนียบรัฐบาล เพื่อระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้และบูรณาการแผนงาน/โครงการพัฒนา โดยผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย รัฐมนตรี ปลัดกระทรวง อธิบดีและเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนา 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ใน 5 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ 1) การแก้ปัญหาความจำเป็นพื้นฐานและขจัดความยากจน กลุ่มคน/พื้นที่ เป้าหมาย 2) การสร้างเศรษฐกิจใหม่ 3) การพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมสู่ภายนอก 4) การพัฒนาคนและสังคม 5) การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

การประชุมคณะกรรมการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคและท้องถิ่น (กนภ.)

นายจาตุรนต์ ฉายแสง รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคและท้องถิ่น (กนภ.) ครั้งที่ 1/2547 ณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งที่ประชุมเห็นควรให้มีการปรับบทบาทของคณะกรรมการฯ ให้เป็นกลไกสนับสนุนการแก้ปัญหาความยากจนที่เป็นประเด็นเชิงโครงสร้างที่ยังไม่มีองค์กรหรือกลไกได้รับผิดชอบ โดยเฉพาะปัญหาเชิงโครงสร้างและทำหน้าที่ในการติดตามประเมินผล และสนับสนุนการศึกษาวิจัย นอกจากนี้ ยังได้เห็นชอบในแนวทางดำเนินงานเพื่อสนับสนุนให้คนไทยได้บรรลุเกณฑ์พื้นฐานในการดำรงชีวิต 10 ประการ โดยเห็นควรให้มีหน่วยงานรับผิดชอบในการติดตามความก้าวหน้า และให้การสนับสนุนแก่จังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการดำเนินงานรวม 6 ชุด

สศช. เร่งพัฒนาผู้ประกอบการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน

นายจักรมณท์ ผาสุกวณิช เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นประธานการสัมมนาเรื่อง “การแปลงยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเหนือไปสู่การปฏิบัติ : การพัฒนาผู้ประกอบการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน” ณ โรงแรมริมกก จ. เชียงราย โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ภาคีต่างๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมระดมสมองในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ซึ่งการสัมมนาครั้งนี้เน้นการแปลงยุทธศาสตร์การใช้ศักยภาพแหล่งที่ตั้งและความพร้อมของโครงสร้างบริการพื้นฐานที่มีอยู่ สร้างฐานเศรษฐกิจใหม่เชื่อมโยงเศรษฐกิจกับนานาชาติ ทางด้านประตูที่สำคัญของภาคเหนือตอนบน

