



ASEAN
THAILAND 2019
ADVANCING PARTNERSHIP
FOR SUSTAINABILITY

ร่วมมือ ร่วมใจ ก้าวไกล ยั่งยืน



บทบาทในการลดความเหลื่อมล้ำในสังคมที่น่าสนใจ

ในปี 2562 ประเทศไทยครบกำหนดถึงรอบวาระที่จะต้องขึ้นมาดำรงตำแหน่งเป็นประธานอาเซียน ต่อจากประเทศสิงคโปร์ที่ครบวาระลงไปเมื่อปี 2561 ซึ่งการดำรงตำแหน่งเป็นประธานอาเซียนถือเป็นการกิจที่สำคัญอย่างยิ่ง รวมทั้งเป็นเกียรติยศของประเทศชาติ เพราะในฐานะประเทศที่ขึ้นมาเป็นผู้นำกลุ่มย่อมจะต้องมีการผลักดันแนวทางนโยบายการพัฒนาและความร่วมมือด้านต่างๆ ที่เป็นสิ่งสำคัญในอันที่จะช่วยผลักดันให้กลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนเติบโตไปด้วยกัน

โดยในโอกาสนี้ ประเทศไทยกำหนดให้เป็นวาระของการร่วมมือร่วมใจ ก้าวไกลยั่งยืน นั้นย่อมหมายความว่า จะต้องผลักดันให้ทุกประเทศสมาชิกจับมือกัน ก้าวไปในทุกๆ ด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องของการแก้ไขปัญหาความเหลื่อมล้ำในสังคม ซึ่งถือเป็นปัญหาที่ทุกประเทศและทุกภูมิภาคในโลกนี้ตื่นตัวและให้ความสำคัญมากขึ้นเรื่อยๆ

การนำเสนอข้อมูลและเรื่องราวของการเป็นประธานกลุ่มอาเซียน เพื่อให้สังคมไทยได้รับรู้และร่วมมือร่วมใจกัน เป็นเจ้าภาพการประชุมอาเซียนที่จะเกิดขึ้นในประเทศไทย จึงเป็นเนื้อหาสำคัญที่น่าอ่านและน่าติดตาม

และแน่นอนว่า ในฐานะประเทศผู้นำ ที่จะต้องเป็นต้นแบบในการผลักดันแนวนโยบายของกลุ่มอาเซียน ย่อมจะต้องแสดงบทบาทในความพยายามแก้ไขปัญหาความเหลื่อมล้ำที่มีอยู่ในประเทศไทยอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อให้เห็นเป็นที่ประจักษ์กับบรรดากลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนด้วย

ด้วยเหตุนี้เอง โครงการบ้านล้านหลัง ซึ่งดำเนินการโดยธนาคารอาคารสงเคราะห์ อันมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้มีรายได้น้อยในสังคมไทยสามารถที่จะมีบ้านเป็นของตนเองได้ จะเป็นโครงการที่ช่วยลดความเหลื่อมล้ำในสังคมด้านที่อยู่อาศัยได้อย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งโครงการนี้ได้เริ่มดำเนินการแล้ว และได้รับการตอบรับจากผู้มีรายได้น้อยที่ต้องการมีบ้านอย่างคึกคัก เนื่องจากโครงการนี้ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ ด้วยการช่วยเหลือในเรื่องของอัตราดอกเบี้ย ทำให้การชำระเงินชำระรายเดือนไม่สูงเกินความสามารถของผู้มีรายได้น้อย และจากการสัมภาษณ์พิเศษกรรมการผู้จัดการธนาคารอาคารสงเคราะห์ ก็มีการยืนยันว่าจะเป็นโครงการที่ดำเนินการต่อเนื่องในระยะยาว จึงถือเป็นเรื่องที่น่าสนใจสำหรับผู้มีรายได้น้อยที่ วารสารไทยคู่ฟ้า นำมาเสนอไว้ในฉบับนี้ด้วย

ขณะเดียวกันการเร่งลงทุนในโครงการขนส่งมวลชนสาธารณะ การเร่งพัฒนารถไฟฟ้าในเมือง รถไฟฟ้าระหว่างเมือง ก็เป็นอีกแนวทางหนึ่งในการลดความเหลื่อมล้ำด้านคมนาคมขนส่งภายในสังคมไทย เพื่อให้ผู้มีรายได้น้อยหรือมีรายได้น้อยปานกลางสามารถที่จะเดินทางได้สะดวกขึ้น โดยที่มีระบบการขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพมาช่วยลดภาระความจำเป็นที่จะต้องมียกยนต์ส่วนตัวให้น้อยลงไป ซึ่งหากมีการใช้รถไฟฟ้าแทนการใช้รถยนต์ส่วนตัวเพิ่มมากขึ้น ก็ย่อมจะเป็นการช่วยลดสิ่งแวดล้อมได้อีกทางหนึ่ง ความน่าสนใจของโครงการขนส่งมวลชนรูปแบบต่างๆ จึงนำมาเสนอในฉบับนี้ด้วยเช่นกัน

พบกับข้อมูลและเรื่องราวที่น่าสนใจได้ใหม่ในฉบับหน้า

กองบรรณาธิการ

สารบัญ

ฉบับเดือนมกราคม - มีนาคม 2562



- 04 บทบาทไทย...ผู้นำอาเซียน ชูการก้าวไปด้วยกันอย่างยั่งยืน
- 10 มองปัญหาการจราจรไทย
- 12 สราวุธ ทรงศิวิไล
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
นวัตกรรมขนส่งและการจราจรแห่งอนาคต
- 18 รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย
ไฮสปีดสายประวัติศาสตร์ เชื่อม สปป.ลาว-คุนหมิง
- 20 รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน การเพิ่มมูลค่าเศรษฐกิจไร้รอยต่อ
- 22 รถไฟฟ้ามหานคร การสัญจรยุคใหม่ไร้มลพิษ
- 24 เปิดหุบรถไฟทางคู่ เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งไทย
- 26 การกีดกันรายกรณีในการลงพื้นที่
ระหว่างเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562
- 36 สถานการณ์ที่อยู่อาศัย ปัญหาใหญ่ที่ต้องแก้ไขแบบบูรณาการ
- 38 โครงการบ้านล้านหลัง บทพิสูจน์ “ความต้องการมีบ้าน”
- 40 วัชรชัย ศิริไล
“ฝันที่เป็นจริง ของผู้มีรายได้น้อย” การกีดกันทำให้คนไทยมีบ้านที่ท้าทาย



บทบาทไทย...ผู้นำอาเซียน ชูการก้าวไปด้วยกันอย่างยั่งยืน

ประเทศไทยเป็นประเทศที่ร่วมก่อตั้งอาเซียนมาตั้งแต่ปี 2510 มีการลงนามร่วมกันในปฏิญญากรุงเทพ เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2510 ที่ พระราชวังสราญรมย์ ประเทศไทย จากนั้นมา ประเทศไทยได้รับการยอมรับจากสมาชิกอาเซียนด้วยกันว่า ไทยให้ความสำคัญกับเรื่องอาเซียนมาโดยตลอด

และเนื่องจากโดยระบบของกฎบัตรอาเซียน สมาชิกประเทศกลุ่มอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ จะหมุนเวียนตามลำดับอักษรของชื่อภาษาอังกฤษ ของชื่อประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อขึ้นเป็น ประธานอาเซียน ดังนั้น ในปี 2562 นี้ จึงนับเป็นครั้งที่ 3 แล้วสำหรับประเทศไทยในการเป็นประธานอาเซียน ซึ่งปีที่ผ่านมามีประเทศสิงคโปร์เป็นประธานอาเซียน และได้มอบตำแหน่งผู้นำอาเซียนให้กับ ประเทศไทยทำหน้าที่ต่อไปในปี

การที่ประเทศไทยได้เป็นประธานอาเซียนในปีนี้ นับเป็นผลงานหนึ่งที่สำคัญของไทย เนื่องจาก ในตัวกฎบัตรอาเซียนระบุไว้ว่าการเป็นประธานอาเซียนมีหน้าที่หลัก คือ

ประการแรก มีหน้าที่เรื่องการประสานผลประโยชน์ของสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ โดยทำงาน ร่วมกับเลขาธิการอาเซียนโดยมีสำนักงานเลขาธิการอาเซียนตั้งอยู่ในกรุงจาการ์ตา สาธารณรัฐ อินโดนีเซีย เพื่อพิจารณาเรื่องที่เป็นเหตุการณ์สำคัญๆ จากนั้นต้องประสานท่าทีและนโยบายกับ บรรดาประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ กรณีที่ต้องมีการแสดงจุดยืนและท่าทีของกลุ่ม ให้ออกมาได้ทันต่อ สถานการณ์เหตุการณ์ฉุกเฉิน ทั้งนี้ เพื่อรักษาสถิติผลประโยชน์ของประเทศอาเซียนด้วยกัน

สิ่งที่สำคัญมากประการต่อมา คือการรักษาบทบาทในการเป็นแกนกลางของอาเซียน ทั้งนี้ เนื่องจากกลุ่มอาเซียนได้รับการยอมรับจากนานาประเทศที่อยู่นอกภูมิภาคด้วย ฉะนั้น เมื่อมีประเด็น ปัญหาสำคัญๆ เกิดขึ้นในภูมิภาคอาเซียน บรรดาประเทศนอกภูมิภาคทั้งหลายก็จะถามความคิดเห็น ไม่ว่าจะเป็นมิติของการเมือง ความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม จากประธานอาเซียน ในฐานะของความเป็นแกนกลางของอาเซียนนั่นเอง ในกรอบความร่วมมือที่มีอาเซียนเป็นแกนนำ

และจากวิวัฒนาการของอาเซียน ซึ่งไม่ได้เป็นองค์กรที่ปิดแต่มีปฏิสัมพันธ์กับประเทศนอกภูมิภาค มาตลอด รวมทั้งสหประชาชาติด้วย โดยประเทศที่เป็นคู่เจรจาในปัจจุบันมี 9 ประเทศ และ 1 องค์กร ที่เป็นทางการ ประกอบด้วย จีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ อินเดีย สหรัฐอเมริกา รัสเซีย แคนาดา และสหภาพยุโรป (EU) โดยความสัมพันธ์จะหมายถึงความร่วมมือในทุกๆ ด้าน มีความสมบูรณ์ มีวิวัฒนาการ มีการพึ่งพากันอาเซียนจึงได้โอกาสที่จะเรียนรู้จากนานาประเทศ ในเรื่องของการพัฒนา ขณะเดียวกันนานาประเทศก็มีการติดต่อกับอาเซียนด้วย เนื่องจากเห็นว่าอาเซียน มีศักยภาพในทุกๆ ด้าน ซึ่งก็คือบทบาทของอาเซียนที่ประธานกลุ่มอาเซียนจะต้องดำเนินการ

และอีกประการหนึ่งในการทำหน้าที่ประธานอาเซียน คือการเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมสุดยอด อาเซียน หรือการประชุมผู้นำอาเซียน จำนวน 2 ครั้ง ในช่วงของการเป็นประธานอาเซียน ประกอบด้วย ครั้งแรก คือการประชุมระหว่างผู้นำอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ เพื่อทบทวน เสร็จๆ พุดคุยถึง สิ่งที่ได้ดำเนินการมาแล้ว และมีการวางกำหนดแนวทางสำหรับการที่จะก้าวเดินร่วมกันต่อไป

และสำหรับการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียนครั้งที่ 2 จะเป็นการประชุมระหว่างผู้นำอาเซียน กับประเทศคู่เจรจา โดยจะมีการประชุมในช่วงปลายปี ซึ่งถือว่ามีความสำคัญอย่างยิ่งเช่นกัน เนื่องจากจะมีผู้นำหัวหน้ารัฐบาล ทั้งจากสหรัฐอเมริกา จีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ อินเดีย และสหประชาชาติด้วย



นางสาวบุษยา สันติพิทักษ์
อธิบดีกรมสารนิเทศ
และโฆษกกระทรวงการต่างประเทศ

ภารกิจกระทรวงการต่างประเทศ สุขภาพลักษณ์ประธานอาเซียน

ตามกฎบัตรอาเซียน ซึ่งประเทศสมาชิกได้ร่วมกันให้การรับรองเมื่อปี 2552 ได้มีการระบุไว้ว่า การเป็นประธานอาเซียนจะต้องทำหน้าที่ในด้านการประสานผลประโยชน์ของสมาชิกอาเซียนด้วยกันทั้ง 10 ประเทศ โดยที่ทุกประเทศจะมีคณะกรรมการผู้แทนถาวรประจำอาเซียน เพื่อทำงานร่วมกับสำนักเลขาธิการอาเซียน ซึ่งตั้งอยู่ที่กรุงจาการ์ตา ประเทศอินโดนีเซีย

การทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดในฐานะตัวแทนประเทศสมาชิกก็เพื่อให้ทันต่อสถานการณ์สำคัญๆ หากว่าจะต้องมีการประสานท่าทีและนโยบายกับประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ เพื่อรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์ของประเทศอาเซียน ซึ่งบทบาทที่ต้องประสานงานระหว่างประเทศเช่นนี้ ต้องถือว่ากระทรวงการต่างประเทศเป็นหน่วยงานที่มีความเหมาะสม เพราะเข้าใจทั้งเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และธรรมเนียมปฏิบัติทางการทูต ย่อมจะประสานความร่วมมือระหว่างประเทศให้บรรลุผลได้ด้วยดี โดยเฉพาะ

อย่างยิ่งในห้วงเวลาที่ประเทศไทยเป็นประธานอาเซียน บทบาทของกระทรวงการต่างประเทศจึงถือเป็นภารกิจหลักในอันที่จะสร้างภาพลักษณ์ประธานอาเซียนของไทย และประสานผลประโยชน์ตลอดจนจัดประชุมความร่วมมืออย่างเหมาะสมได้ในทุกๆ ระดับสำหรับการประชุมที่เกี่ยวกับอาเซียนในปีนี้ ก็จะมีมากถึงกว่า 180 การประชุม

นางสาวบุษยา สันติพิทักษ์ อธิบดีกรมสารนิเทศและโฆษกกระทรวงการต่างประเทศ กล่าวว่า ความสำคัญของการเป็นประธานอาเซียน ในภาพใหญ่คือจะต้องจัดการประชุมของผู้นำเพื่อติดตามและขับเคลื่อนความร่วมมือระหว่างกัน แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าประเทศประธานอาเซียนจะจัดเฉพาะการประชุมผู้นำอาเซียนเท่านั้น แต่ยังคงจะมีการจัดประชุมในระดับต่างๆ อีกด้วย

สำหรับประเทศไทยที่เป็นประธานอาเซียนในปีนี้ได้มีการกำหนดเบื้องต้นแล้วว่า จะมีการประชุมประมาณ 180 กว่าการประชุมทั่วประเทศไทย ทั้งระดับคณะทำงาน ระดับรัฐมนตรีกระทรวงต่างประเทศ รัฐมนตรีกระทรวงพาณิชย์ หรือรัฐมนตรีด้านต่างๆ ที่เป็นสาขาความร่วมมือระหว่างอาเซียน

“ในช่วง 1 เดือนที่ผ่านมาของการเป็นประธานอาเซียน คือตั้งแต่ 1 มกราคมที่ผ่านมา เราจัดประชุมระดับรัฐมนตรีต่างประเทศไปแล้ว 1 ครั้ง เมื่อ 17-18 มกราคม ที่จังหวัดเชียงใหม่ เป็นการประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศอาเซียนอย่างไม่เป็นทางการ โดยมีรัฐมนตรีดอน ปรมัตถ์วินัย เป็นประธานการประชุม เชิญรัฐมนตรีต่างประเทศอาเซียนอีก 9 ประเทศ รวมถึงเลขาธิการอาเซียนเพื่อมาประชุมร่วมกัน เพื่อมารับทราบแนวคิดและทิศทางการทำงานร่วมกัน”

จากนั้นในเดือนเมษายนจะมีการประชุมระดับรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนที่ภูเก็ต โดยจะเป็นการประชุมที่เกี่ยวข้องกับรัฐมนตรีกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และยังจะมีการประชุมอื่นๆ อีกในช่วง 3-4 เดือนนี้อย่างต่อเนื่อง เพื่อที่จะเน้นบทบาทของไทยในการสานต่อเรื่องต่างๆ ที่มีความสำคัญกับอาเซียน และเรื่องสำคัญในระดับโลก ที่ต้องมีการติดตามและร่วมกันแก้ไข

สิ่งที่สำคัญไปกว่านั้น คือตอนที่นายกรัฐมนตรีของไทยไปประชุมอาเซียนที่ประเทศสิงคโปร์เมื่อเดือนพฤศจิกายนปีที่ผ่านมา ได้เข้าร่วมพิธีส่งมอบตำแหน่งประธานอาเซียนอย่างเป็นทางการ ซึ่งในวันนั้นก็ได้มีการประกาศแนวคิดหลักของการเป็นประธานอาเซียนของประเทศไทย คือ

“ร่วมมือ ร่วมใจ ก้าวไกล ยั่งยืน” Advancing Partnership for Sustainability

ปรากฏว่าได้รับการตอบรับอย่างดีจากประเทศสมาชิก รวมทั้งในการประชุมระดับรัฐมนตรีอาเซียนกับสหภาพยุโรป (EU) เมื่อวันที่ 21-22 มกราคม 2561 ที่กรุงบรัสเซลส์ ก็ปรากฏว่าทางกลุ่ม EU ได้ตอบรับแนวคิดดังกล่าวเป็นอย่างดีด้วยเช่นกัน

ซึ่งในโอกาสที่ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เข้าร่วมพิธีส่งมอบตำแหน่งประธานอาเซียนให้แก่ประเทศไทย ณ ศูนย์การประชุมและนิทรรศการชานเทค สาธารณรัฐสิงคโปร์ ได้มีการกล่าวสุนทรพจน์ถึงการทำหน้าที่ประธานอาเซียน ปี 2562 นี้ว่า ประเทศไทยจะสานต่อประเด็นที่อาเซียนได้ให้ความสำคัญ โดยเฉพาะเรื่องเครือข่ายเมืองอัจฉริยะอาเซียน เพื่อสร้างความต่อเนื่องและให้เกิดผลอย่างยั่งยืนให้กับประชาคมอาเซียน

อีกทั้งยังเน้นย้ำถึงความสำคัญของการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายที่อาเซียนต้องเผชิญ อาทิ การแข่งขันทางการค้า เทคโนโลยีที่ก้าวกระโดด อาชญากรรมข้ามชาติ ความเหลื่อมล้ำ และความเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างสังคมในภูมิภาค ทุกฝ่ายจึงต้องร่วมมืออย่างใกล้ชิดมากยิ่งขึ้น บนพื้นฐานของเอกภาพอาเซียนและหลักการ 3 ประการ คือการไว้เนื้อเชื่อใจซึ่งกันและกัน ความเคารพซึ่งกันและกัน และผลประโยชน์ร่วมกัน เพื่อนำไปสู่ผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรม และเกิดความยั่งยืนให้กับอาเซียนในทุกมิติ

ประเทศไทยในฐานะประธานอาเซียน จึงได้มีการเชิญชวนประเทศสมาชิก ประชาชน และทุกภาคส่วนของอาเซียนร่วมมือกันอย่างใกล้ชิดยิ่งขึ้น ในการสร้าง ASEAN Brand ด้วยกัน ที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มทางยุทธศาสตร์ให้กับอาเซียน เสริมสร้างอัตลักษณ์ของอาเซียน และช่วยให้อาเซียนสามารถเป็นประชาคมที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลาง ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง และมองไปสู่นาคตอย่างภาคภูมิใจ

สำหรับประเทศไทย การดำเนินการในวาระเป็นประธานอาเซียนครั้งนี้ ได้มีการเตรียมแผนบริหารจัดการมาอย่างดี โดยนายกรัฐมนตรีเป็นประธานคณะกรรมการระดับชาติเพื่อเตรียมการจัดการประชุมสุดยอดอาเซียน ส่วนการประชุมที่เกี่ยวข้องจะมีคณะกรรมการแบ่งงานกันระหว่างส่วนราชการต่างๆ มีอนุกรรมการที่ดูแลพิธีการและอำนวยความสะดวกอนุกรรมการด้านสารัตถะ และคณะกรรมการด้านการประชาสัมพันธ์ ซึ่งจะมีรัฐมนตรีต่างๆ เป็นผู้ดูแลทั้งหมดนี้ได้ขับเคลื่อนมาโดยตลอดเพราะยังจะมีการประชุมใหญ่ๆ ระดับรัฐมนตรีอาเซียน กับประเทศของสมาชิกเกิดขึ้นในปี 2562 ตลอดทั้งปี

“สำหรับกระทรวงการต่างประเทศจะเข้าไปสนับสนุนทุกกิจกรรม หลักๆ คือ กรมอาเซียน จะเป็นหน่วยประสานงานหลัก ในขณะที่การทำงานจะเป็นแต่ละกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับกรอบการประชุม แต่อยู่ภายใต้กลไกของคณะกรรมการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยจะมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลซึ่งกันและกัน แต่ในภาพใหญ่กระทรวงการต่างประเทศต้องรับทราบ แล้วมีการรายงานให้นายกรัฐมนตรีทราบตลอดเวลาเพื่อให้วาระของการเป็นประธานอาเซียนเดินหน้าไปได้อย่างราบรื่น และมีการรับทราบกันอย่างทั่วถึง หัวใจสำคัญ คือเรื่องของการประชาสัมพันธ์ การให้ข้อมูลต่างๆ โดยจะมีเว็บไซต์กลาง คือ www.asean2019.go.th ผ่านทุกช่องทาง ทั้งเว็บไซต์ Facebook Instagram เพื่อเผยแพร่ข้อมูลให้ทุกคนได้ทราบ โดยจะเป็นข้อมูลหลักที่เป็นทางการ ในเรื่องการรณรงค์สร้างการรับรู้ อย่างในส่วนของกรมสารนิเทศ กระทรวงการต่างประเทศจะเป็นเลขานุการร่วมกับกรมประชาสัมพันธ์ ในคณะกรรมการชุดนี้จะมีการเชิญหน่วยงานและผู้แทนสมาคมสมาพันธ์นักหนังสือพิมพ์เข้าร่วมด้วย เพื่อให้การเผยแพร่ข้อมูลเกิดประสิทธิผล” อธิบดีกรมสารนิเทศกล่าว

แม้ว่าจะมีหน่วยงานของภาครัฐในส่วนต่างๆ รับผิดชอบดูแลกิจกรรมในฐานะเจ้าภาพอาเซียนในปีนี้ ไม่ว่าจะเป็นการจัดการประชุมกรอบต่างๆ การติดตามผลการดำเนินการ มีการวางกรอบ และกำหนดทิศทางไปข้างหน้าตลอดเวลา รวมไปถึงการขับเคลื่อน แต่ในความเป็นจริงแล้ว การร่วมมือกันของทุกภาคส่วนไม่ใช่เฉพาะภาครัฐ แต่หมายรวมถึงภาคเอกชน สถาบันการศึกษา ตลอดจนผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาประชาคมอาเซียน และประชาชนคนไทยทุกคนเข้ามามีส่วนร่วมในการเป็นเจ้าภาพที่ดี

หากทุกภาคส่วนสามารถสร้างความประทับใจในการเป็นประธานอาเซียน ในการเป็นเจ้าภาพการประชุมอาเซียนได้ ย่อมหมายถึงความชื่นชอบประเทศไทยในสายตาของสังคมอาเซียนและสังคมโลก เพราะนั่นคือประโยชน์ระยะยาวที่ยั่งยืนของประเทศไทย



นางอรมน ทรัพย์ทวีธรรม

อธิบดีกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

“อาเซียน” ยังครองอันดับ 1 การค้าระหว่างไทย-อาเซียน

ข้อมูลจากกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ ระบุว่า การค้าระหว่างไทยกับประเทศอาเซียนในฐานะกลุ่มประเทศที่มีการจัดทำเขตการค้าเสรี หรือ FTA ฉบับแรกของไทย ตั้งแต่ปี 2536 มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

โดยพบว่า ช่วง 10 เดือนแรกของปี 2561 (มกราคม-ตุลาคม) มีมูลค่าการค้ารวมระหว่างกันสูงถึง 95,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าร้อยละ 14.7 จำแนกเป็นการส่งออก 51,036.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.6 และนำเข้า 34,090.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.1

ด้วยเหตุนี้เอง อาเซียนยังคงครองตำแหน่งเป็นประเทศคู่ค้าอันดับ 1 ของประเทศไทย คิดเป็นสัดส่วนการค้ามากถึงร้อยละ 22.6 รองลงมาเป็นประเทศจีน ร้อยละ 15.7 และญี่ปุ่น ร้อยละ 11.8

สำหรับสินค้าส่งออกหลักของไทยไปยังอาเซียน ประกอบด้วย รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ น้ำมันสำเร็จรูป เม็ดพลาสติก เคมีภัณฑ์ และเครื่องจักรกล

เนื่องจากแผนงานประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2025 (AEC Blueprint 2025) ส่วนใหญ่เป็นการสานต่อจาก AEC Blueprint

2015 ซึ่งเน้นการทำอาเซียนให้เป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว โดยการเปิดเสรี 5 ด้านด้วยกัน คือ การค้าสินค้า การค้าภาคบริการ การลงทุน การเคลื่อนย้ายเงินทุน การเคลื่อนย้ายแรงงาน มีฝีมือ อีกทั้งทุกรัฐบาลในประเทศสมาชิกอาเซียนได้ให้ความสำคัญและปรับตัวในเรื่องของการส่งเสริมประชาคมที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลาง

ทำให้ทางกระทรวงพาณิชย์ได้คาดการณ์ว่า ในอีก 6 ปีข้างหน้า คือในปี 2568 ตามแผนงาน AEC Blueprint 2025 จะทำให้การค้าระหว่างไทย-อาเซียน ขยายอัตราการเติบโตขึ้นเป็น 2 เท่า

นางอรมน ทรัพย์ทวีธรรม อธิบดีกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ เปิดเผยว่า จากการตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ทำให้อาเซียนมีบทบาทและมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจโลกมากขึ้น มีขนาดเศรษฐกิจและมูลค่าการค้าการลงทุนเติบโตเป็นเท่าตัว ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา โดยปี 2560 อาเซียนมีมูลค่าเศรษฐกิจ (จีดีพี) ประมาณ 2.7 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นสัดส่วน 3.5% ของมูลค่าเศรษฐกิจโลก

สำหรับการใช้สิทธิประโยชน์จากการลดภาษีศุลกากรภายใต้ FTA ของอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ ที่มีการลดภาษีศุลกากรสินค้ากว่าร้อยละ 98-99 ของรายการสินค้าทั้งหมดเป็นร้อยละ 0 แล้ว โดย 6 ประเทศอาเซียนดั้งเดิม ได้แก่ บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย ลดเป็นร้อยละ 0 ตั้งแต่ปี 2553 ขณะที่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม (CLMV) ลดเป็นร้อยละ 0 ตั้งแต่ 1 มกราคม 2561

พบว่า ในช่วง 8 เดือนแรก (มกราคม-สิงหาคม) ของปี 2561 ไทยส่งออกสินค้าไปอาเซียนโดยใช้สิทธิภายใต้ AFTA มูลค่า 17,853.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือร้อยละ 39.2 ของการส่งออกไทยทั้งหมด โดยมีสินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ รถยนต์และอุปกรณ์ น้ำมันสำเร็จรูป เม็ดพลาสติก และเคมีภัณฑ์

โดยที่การนำเข้าสินค้าจากอาเซียนใช้สิทธิภายใต้ AFTA มูลค่า 6,241 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 20.5 ของการนำเข้าจากทั่วโลก โดยมีสินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ น้ำมันดิบ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เคมีภัณฑ์ และก๊าซธรรมชาติ

และเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว พบว่า ไทยใช้สิทธิ AFTA ส่งสินค้าออกไปและนำเข้ามาจากอาเซียนเพิ่มขึ้น โดยใช้สิทธิส่งออกเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 17 และใช้สิทธินำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.6 อันเป็นผลสืบเนื่องจากที่ไทยส่งออกไปยัง CLMV เพิ่มขึ้นจากการลดภาษีศุลกากรในกรอบอาเซียนของ CLMV ประกอบกับสมาชิกอาเซียนได้พัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกันมากขึ้น

โดยสรุป การค้าระหว่างไทย-อาเซียนจึงถือเป็นตลาดที่มีศักยภาพของประเทศไทยเป็นอย่างยิ่ง



แนวคิด “ร่วมมือ ร่วมใจ ก้าวไกล ยั่งยืน”

Advancing Partnership for Sustainability

ในโอกาสที่ประเทศไทยเป็นประธานอาเซียน

“การก้าวไกล” (Advancing) คือการให้อาเซียนมองและก้าวไปด้วยกันสู่อนาคตอย่างมีพลวัต ใช้ประโยชน์จากวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีจากการปฏิวัติอุตสาหกรรม ครั้งที่ 4 และสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ควบคู่ไปกับการสร้างระบบภูมิคุ้มกันจากเทคโนโลยีก้าวกระโดด และความท้าทายต่างๆ ในอนาคต โดยเฉพาะสำหรับ MSMEs เพื่อก้าวไปสู่ดิจิทัลอาเซียน (Digital ASEAN)

“การร่วมมือ ร่วมใจ” (Partnership) ด้วยการส่งเสริมความเป็นหุ้นส่วนภายในอาเซียนและกับประเทศคู่เจรจาและประชาคมโลกโดยการเสริมสร้างความร่วมมือ ASEAN Plus One ที่มีอาเซียนเป็นแกนกลาง เพิ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับนานาประเทศ โดยคำนึงถึงความสมดุลและประโยชน์ต่อประชาชน และเพิ่มบทบาทของอาเซียนในเวทีโลกในการแก้ไขปัญหาสำคัญต่างๆ รวมทั้งการเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ความเชื่อมโยงต่างๆ ในภูมิภาค เพื่อก้าวไปสู่อาเซียนที่ไร้รอยต่อ

“ความยั่งยืน” (Sustainability) กล่าวคือ การสร้างความยั่งยืนในทุกมิติ ไม่ว่าจะเป็นความมั่นคงที่ยั่งยืน ความยั่งยืนด้านการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ รวมถึงเศรษฐกิจสีเขียว และการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งการจัดตั้งศูนย์อาเซียนเพื่อการศึกษาและการหารือด้านการพัฒนาที่ยั่งยืนและศูนย์อาเซียนเพื่อผู้สูงวัยอย่างมีศักยภาพและมีนวัตกรรม จะมีบทบาทสำคัญในการบรรลุเป้าหมายนี้

มองปัญหา การจราจรไทย

ปัญหาการจราจรในประเทศไทย เป็นเรื่องที่เกิดขึ้นมา
ยาวนาน เหมือนที่เกิดขึ้นกับทุกๆ ประเทศในโลกที่มี
การพัฒนาประเทศ ซึ่งไม่สามารถที่จะพัฒนาทุกด้าน
ทุกโครงการพร้อมกันได้หมด และเมื่อต้องมีการ
แบ่งการพัฒนาตามกรอบของความจำเป็นและ
ขีดความสามารถที่มี สิ่งที่เกิดขึ้นตามมาจึงกลายเป็น
ปัญหาที่รบกวนการแก้ไข



ประเด็นสำคัญก็คือ ปัญหาการจราจรติดขัดไม่สามารถแก้ไขให้หมดไปได้ในระยะเวลานานสั้น แต่หากมองไปในระยะข้างหน้า เมื่อแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐเพื่อเชื่อมโยงโลจิสติกส์และการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะมีความก้าวหน้ามากขึ้น ย่อมจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ลงได้

อย่างไรก็ตาม ในแง่ของการลงทุน โดยเฉพาะการลงทุนจากต่างประเทศ ปัญหาการติดขัดของเมืองหลวงใหญ่ๆ ทั่วโลก ถือเป็นปัจจัยทางด้านลบที่ทำให้นักลงทุนต้องนำมาพิจารณา เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการตัดสินใจลงทุน ถึงแม้ว่าประเทศไทยโดยเฉพาะกรุงเทพฯ อาจยังไม่ได้ถูกจัดอันดับให้เป็นเมืองที่รถติดมากที่สุดในโลก แต่ก็ถือว่าเป็นกลุ่มเมืองหลวงที่มีปัญหาการติด มีปัญหาด้านการจราจรขนส่ง เป็นกลุ่มต้นๆ ของโลกเช่นกัน

ดังนั้น ปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ และจังหวัดใหญ่ๆ ในแต่ละภูมิภาค จึงถือเป็นปัญหาสำคัญที่จะต้องเร่งแก้ไข เพราะนอกจากจะมีผลทางด้านเศรษฐกิจ และการลงทุนแล้ว ก็ยังมีผลต่อการท่องเที่ยวด้วยเช่นกัน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเร่งลงทุนโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด แม้ว่าจะเป็นงบประมาณที่รัฐต้องจ่ายเพิ่ม แต่ถือเป็นการลงทุนที่ก่อให้เกิดเม็ดเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจที่เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจ การก่อสร้าง การจ้างงาน การค้าวัสดุก่อสร้าง รวมถึงภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ขยายตัวตามมา ขณะที่ประชาชนเองก็ได้รับความสะดวกในการเดินทางหรือมีทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลายมากขึ้น

กล่าวโดยสรุป ประเทศไทยอยู่ในช่วงของการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมอย่างต่อเนื่อง ความจำเป็นในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมจึงถือเป็นเรื่องสำคัญอย่างมาก ที่ภาครัฐจะต้องใช้งบประมาณที่เหมาะสมไปดำเนินการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ขณะที่ภาคประชาชนเองก็สามารถที่จะมีส่วนช่วยลดหรือบรรเทาปัญหาวิกฤติจราจรของประเทศไทยได้ด้วยการใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งนั่นหมายถึงว่า หน่วยงานที่รับผิดชอบและให้บริการขนส่งสาธารณะก็ต้องพัฒนาคุณภาพบริการที่ดียิ่งขึ้น ในราคาที่เหมาะสมและยุติธรรมเพื่อจูงใจให้คนในสังคมหันมาใช้บริการมากขึ้นนั่นเอง





สราวุธ ทรงศิริโล

ผู้อำนวยการ
สำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่ง
และจราจร (สนข.)
นวัตกรรมการขนส่ง
และการจราจรแห่งอนาคต

เพราะ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) คือหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่มีบทบาทหน้าที่สำคัญยิ่งต่อการดำเนินการระบบขนส่งและการจราจร การรับรู้และเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของ สนข. จึงเป็นประโยชน์สำหรับทุกคน เนื่องจากการขนส่งและการจราจรถือเป็นส่วนหนึ่งของการดำรงชีวิตและการประกอบธุรกิจของทุกภาคส่วน บทสัมภาษณ์นายสราวุธ ทรงศิริโล ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จึงเป็นข้อมูลที่น่าสนใจยิ่งนัก

วอหาราบถึงบทบาทหน้าที่ของ สนข.

สนข. เป็นหน่วยงานทำเรื่องเกี่ยวกับนโยบายด้านการขนส่งและจราจร ขอบเขตงานคือการเสนอแนะในเรื่องของนโยบายการขนส่ง ทั้งการขนส่งสินค้าและขนส่งคน ครอบคลุมทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ นโยบายหลักคือทำอย่างไรให้การขนส่งเชื่อมโยงกันแบบไร้รอยต่อ ซึ่งเป็นหน้าที่และโจทย์สำคัญ นอกจากการขนส่งภายในประเทศแล้วยังมีการเชื่อมโยงกับต่างประเทศตามตะเข็บชายแดนต่างๆ ทางใต้ก็มาเลเซีย ทางตะวันออกเฉียงเหนือ คือ สปป.ลาว ทางเหนือ สปป.ลาว-เมียนมาต่อเนื่องไปถึงจีน

ในช่วง 4 ปีที่ผ่านมา สนข. ได้ทำเรื่องนโยบายการเชื่อมต่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เช่น การลดต้นทุนการขนส่งสินค้า โดยมองว่าปัจจุบันการขนส่งของเมืองไทย 80-90% เป็นการขนส่งทางถนน รัฐบาลปัจจุบันจึงเน้นในเรื่องการขนส่งทางราง มีโครงการต่างๆ ออกมามาก ซึ่ง สนข. ทำหน้าที่กำหนดแนวทางการพัฒนา ทิศทางควรเป็นแบบไหน เพื่อลดต้นทุน มีความสะดวกและปลอดภัย

บทบาทสำคัญอีกด้านของ สนข. คือเรื่องการจราจร เนื่องจากการจัดตั้ง สนข. เมื่อปี 2545 ได้รวมสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก หรือ สจร. มาเป็นส่วนหนึ่งของ สนข. ซึ่ง สจร. กำกับดูแลในเรื่องการจราจร หน้าที่นี้จึงติดมาเป็นการกิจสำคัญอันหนึ่งของ สนข.

ถ้าพูดถึงการจราจร ส่วนใหญ่จะนึกถึงกรุงเทพมหานคร แต่จริงๆ แล้วเราดูแลการจราจรครอบคลุมทั่วประเทศ โดยเฉพาะตอนนี้ที่มีการผลักดันและเน้นกันมาก คือการทำแผนจราจรในหัวเมืองหลักต่างๆ เช่น เชียงใหม่ ขอนแก่น โคราช ซึ่งเริ่มมีปัญหาการจราจร สนข. จะเป็นหน่วยแรกที่เข้าไปศึกษาสำรวจว่าการจราจรเป็นอย่างไร และเสนอแนะแนวทางการแก้ปัญหา ซึ่งก็มีหลายรูปแบบ ตั้งแต่จัดการจราจรที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ส่งเสริมการขนส่งสาธารณะ เช่น ถ้าส่งเสริมให้คนนั่งรถเมล์เพิ่ม 30 คน จะลดปริมาณรถยนต์ส่วนตัวในถนนได้ 15-25 คัน แต่ทำอย่างไรให้การขนส่งสาธารณะเพียงพอกับความต้องการ เพราะข้อดีของรถยนต์ส่วนตัวคือเริ่มต้นจากจุดหนึ่งไปถึงจุดหมายได้เลย แต่ระบบขนส่งสาธารณะไม่ได้ไปรับถึงหน้าบ้านและส่งถึงจุดหมายปลายทางทุกคน จึงต้องมีการทำระบบเชื่อมต่ออำนวยความสะดวกให้มากที่สุด โจทย์ตรงนี้นำมาสู่การสร้างระบบราง คือ รถไฟฟ้า ซึ่งมีทั้งรถไฟ

ฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ รถไฟฟ้าโมโนเรล รถไฟฟ้ารางเบา ข้อดี คือไม่วิ่งปะปนกับรถยนต์ทั่วไป มีรางของตัวเองโดยเฉพาะ มีความปลอดภัยสูงสุด ควบคุมเวลาได้ค่อนข้างชัดเจน

สนข. มีหน้าที่เข้าไปดูแลทั้งในกรุงเทพฯ และหัวเมืองใหญ่ ว่าปัจจุบันสภาพการจราจรเป็นอย่างไร วางแผนล่วงหน้าอย่างน้อย 10 ปี เสนอรูปแบบการขนส่งสาธารณะว่าควรเป็นแบบไหน แต่การวางแผนด้านการจราจร บางครั้งการปฏิบัติอาจไม่ได้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ เนื่องจากมีข้อจำกัดหลายอย่าง อาทิ เศรษฐกิจโลก

“
ในกรุงเทพฯ เราควรจะมียอดไฟฟ้า 10 สาย
ตั้งแต่ 10 ปีที่แล้ว ปัจจุบันมีแค่รถไฟฟ้าบีทีเอส
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายสีม่วง
และแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ถ้าโครงการรถไฟฟ้า
เริ่มทำตั้งแต่ 10 ปีที่แล้วตามแผน
ก็จะไม่ทำให้จราจรในกรุงเทพฯ วิกฤติแบบนี้

เศรษฐกิจภายในประเทศ นโยบายภาครัฐ วินัยการเงินการคลัง แต่การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้เป็นภารกิจที่รัฐต้องทำให้ประชาชนทั่วไป

ข้อดีของรัฐบาลชุดนี้ คือกล้าตัดสินใจลงทุน นำแผนทั้งหมดมาดำเนินการจริงจัง โดยเฉพาะการสร้างรถไฟฟ้า 10 สายในกรุงเทพฯ ในมุมมองของผมถือว่าหากมาในจังหวะที่ช้ากว่านี้จะเกิดวิกฤติมากขึ้นอีก

ทั้งในด้านการก่อสร้าง ราคาค่าก่อสร้าง วิกฤติสิ่งแวดล้อมพิษที่จะรุนแรงมากกว่าในปัจจุบัน นี่คือนาทีหนึ่งของ สนข. ที่จะต้องช่วยในการแก้ปัญหาด้านการจราจร สรุปก็คือ สนข. มีหน้าที่วางแผนระบบการขนส่งทุกอย่าง ทั้งการขนส่งสินค้าและขนส่งคน รวมถึงการวางแผนและแก้ปัญหาจราจร

โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ปัจจุบันดำเนินการถึงขั้นไหนแล้ว

เราทราบกันดีว่าประเทศไทยมีรถไฟมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 ปัจจุบันมีรถไฟรวมระยะทางประมาณ 4,000 กว่ากิโลเมตร ส่วนใหญ่จะเป็นรถไฟทางเดี่ยว หมายถึงเป็นรางเส้นเดียววิ่งสวนกันไม่ได้ ต้องใช้วิธีสับราง ประมาณ 91% หรือรวมระยะทางเกือบทั้งหมดเป็นรถไฟทางเดี่ยว มีทางคู่แค่ 200 กว่ากิโลเมตร และมีทาง 3 เส้นในช่วงชุมทางอีกประมาณ 100 กว่ากิโลเมตร รถไฟฟ้าทางคู่ก็คือทำเพิ่มอีก 1 เส้น ขนานกับเส้นเดิม เพื่อให้วิ่งสวนกันได้โดยไม่ต้องรอสับราง รวมถึงจะมีโครงการรถไฟสายใหม่เกิดขึ้นอีก 2 สาย คือ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และ สายมุกดาหาร-นครพนม ซึ่งแต่เดิมไม่เคยมีเส้นทางรถไฟเส้นนี้มาก่อน รัฐบาลชุดนี้วางแผนทำรถไฟทางคู่ระยะทางกว่า 3,000 กิโลเมตร แบ่งคร่าวๆ เป็น 2 ระยะ โดยระยะที่ 1 ได้ลงมือดำเนินการ

มาตั้งแต่ปี 2558 ซึ่งจะเริ่มทยอยเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2562 สายไฟความเร็วสูงก็เปิดก่อน การก่อสร้างก็ดำเนินการควบคู่กันไปเสร็จสิ้นทั้ง 2 ระยะภายในปี 2567-2568 ถ้าทำเสร็จการขนส่งสินค้าและขนส่งคนจะรวดเร็ว ตรงเวลา เพราะไม่ต้องมีการสับหลักเหมือนกับถนนที่ขยายจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ซึ่งรัฐบาลชุดนี้ได้ทำให้เห็นเป็นรูปธรรม

โครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นอย่างไรบ้าง

รถไฟความเร็วสูงกับรถไฟทางคู่โดยคอนเซ็ปต์ต่างกันแค่นิดหน่อย รถไฟความเร็วสูงสร้างขึ้นเพื่อการขนส่งคนเป็นหลัก อาจจะมีสินค้าราคาแพงหรือสินค้าที่ต้องใช้ระยะเวลาการขนส่งที่รวดเร็วบ้าง แต่หลักๆ เป็นการขนส่งคน ซึ่งรัฐบาลชุดนี้ได้วางโครงการไว้ตามแนวทางของ สนข. ที่วางแผนไว้มีประมาณ 5 เส้นทาง คือ สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย เส้นทางนี้จะเชื่อมกับเวียงจันทน์ต่อไปยังจีน ซึ่งเรากำลังดำเนินการอยู่ เรียกว่าโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน สายกรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่ ส่วนนี้กำลังทำความตกลงร่วมมือกับประเทศญี่ปุ่น สายถัดมาคือสายกรุงเทพฯ-หัวหิน-สุราษฎร์ธานี และอีกเส้นคือรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ปัจจุบันรถไฟความเร็วสูงที่เห็นเป็นรูปธรรมชัดเจน คือโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

แต่เนื่องจากประเทศไทยยังไม่เคยมีรถไฟความเร็วสูง การดำเนินการอาจมีติดขัดบ้าง ประกอบกับรถไฟความเร็วสูงมีหลายเทคโนโลยี ความเร็ว 300 กิโลเมตรต่อชั่วโมง กับ 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แม้ความเร็วต่างกันแค่ 50 กิโลเมตร แต่ระบบการจัดการแตกต่างกัน ฉะนั้น ในระหว่างดำเนินงาน เราก็ต้องเรียนรู้ในเรื่องของโนว์ฮาว การออกแบบ การก่อสร้าง การเดินรถ ซึ่งเป็นเรื่องใหม่สำหรับเมืองไทย เราไม่อยากทำแล้วก็ต้องจ้างหรืออาศัยคนอื่นตลอดไป เลยต้องมีข้อตกลงในเรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยี เมื่อเราก่อสร้างเส้นทางสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย แล้วเสร็จถ้าต้องสร้างเส้นใหม่เราต้องออกแบบได้เอง รวมถึงการซ่อมบำรุง การดูแลรักษา เราควรจะต้องทำเองได้บ้าง ทางรัฐบาลจึงทำเรื่องนี้คู่ขนานกันไป ส่งเสริมให้เกิดอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบราง เช่น โรงงานทำหัวรถ โบกี้ ระบบสัญญาณต่างๆ เป็นต้น

สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เริ่มทำช่วงแรก 3.5 กิโลเมตร เหตุผลที่เริ่มต้น 3.5 กิโลเมตร เนื่องจากต้องการให้มีการเรียนรู้ การถ่ายทอดเทคโนโลยี โดยด้านงานโยธา รัฐบาลมอบให้กรมทางหลวงดำเนินการสร้างคันทางรถไฟความเร็วสูง ซึ่งคล้ายกับการทำคันทางถนน แต่แตกต่างกันที่วัสดุ ส่วนเรื่องการวางราง การทำตัวรถยังเป็นเทคโนโลยีของประเทศจีน นี่คือช่วงแรก 3.5

กิโลเมตร ช่วงต่อไปคือเริ่มการประกวดราคาหาผู้รับเหมา เพราะงานใหญ่ขนาดนี้กรมทางหลวงทำเองไม่ไหว บุคลากรไม่เพียงพอ และมีความจำเป็นกับการกีดกันที่มีหน้าที่รับผิดชอบอยู่แล้ว จึงต้องมีการประกวดราคาหาผู้รับเหมาทำ ทั้งงานโยธา การวางรางและการเดินรถ เฟสแรก คือ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา แบ่งการก่อสร้างทั้งหมดออกเป็น 14 ตอน ตอนแรก คือช่วงที่ให้กรมทางหลวงดำเนินการ 3.5 กิโลเมตร ตอนที่ 2 คือการประกวดราคา ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการประกวดราคา ถ้าเป็นไปตามแผนประมาณช่วงสงกรานต์ ปี 2562 นี้ ส่วนที่เหลืออีก 12 ตอน จะประกวดราคาจบหมด ได้ตัวผู้รับเหมา ลงมือก่อสร้างได้เลย ซึ่งงบประมาณทางรัฐบาลก็จัดเตรียมไว้ให้เรียบร้อยแล้ว

ส่วนเฟสที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย เป็นสเต็ปต่อไป โดยรัฐบาลไทยจะออกแบบเอง เนื่องจากได้เรียนรู้การออกแบบช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมาแล้ว ฉะนั้น เชื่อว่าวิศวกรไทยและทีมงานรวมถึงผู้รับเหมาและที่ปรึกษาของไทยสามารถที่จะออกแบบเส้นทางรถไฟความเร็วสูงช่วงนครราชสีมา-หนองคายได้ ขณะที่การดำเนินการก่อสร้างส่วนนี้ก็ไม่ใช่ว่าเรื่องยาก เพราะเรามีประสบการณ์จากการทำเฟสที่ 1 มาแล้วนั่นเอง

ส่วนรถไฟความเร็วสูงเส้นอื่นที่เห็นเป็นรูปธรรมทั้งโครงการคือรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เนื่องจากเป็นโครงการที่ทางสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งได้ผู้ที่จะมาดำเนินการแล้ว อยู่ระหว่างการต่อรองเงื่อนไขและลงนามสัญญา

สำหรับรถไฟความเร็วสูงเส้นอื่นก็ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นกรุงเทพฯ-หัวหิน, กรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่ ก็ทำอยู่ ช่วงนี้ก็มีมีการหารือกันตลอดว่าจะร่วมลงทุนกันในรูปแบบไหน ซึ่ง สนข. จะมีบทบาทในการร่วมเจรจาและวิเคราะห์ข้อมูล

โครงการรถไฟในต่างจังหวัด น่ารอมที่ไหนบ้าง

ตามแผนที่เราวางไว้ คือดำเนินการก่อสร้าง 5 จังหวัดก่อน คือ เชียงใหม่ ภูเก็ต นครราชสีมา พิษณุโลก และขอนแก่น ศึกษาเสร็จเรียบร้อยแล้ว นำเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เรียบร้อยแล้ว ในส่วนของเชียงใหม่ ภูเก็ต นครราชสีมา มอบให้การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้ดำเนินการ เป็นการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนในรูปแบบ Public Private Partnership: PPP ส่วนที่ขอนแก่นมอบให้จังหวัดเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งจะลงทุนในรูปแบบ PPP เช่นเดียวกัน สำหรับกระบวนการทำงาน ในส่วนของภูเก็ต ตอนนี้ทำ Market Sounding เป็นครั้งสุดท้ายแล้ว ต่อไปคือเสนอโครงการเข้าบอร์ด PPP

เชิญชวนผู้สนใจมาร่วมลงทุน
เท่าที่ทราบข่าวจาก รฟม. เห็นว่า
มีผู้สนใจลงทุนจำนวนมาก คาดว่า
ประมาณปลายปี 2562 หรือต้นปี
2563 จะเห็นการดำเนินการ
ก่อสร้าง ซึ่งเป็นครั้งแรกที่มีระบบ
รถไฟฟ้าในต่างจังหวัด ซึ่งเชียงใหม่
ก็จะตามมา ขอนแก่นตอนนี้
มีความคึกคักมาก นครราชสีมา
เป็นที่ต่อไป

เราเชื่อว่าการทำรถไฟฟ้าจะ
ตอบโจทย์และแก้ปัญหาในเรื่อง
การจราจรติดขัด เพิ่มความสะดวก
สบายและความปลอดภัยในด้านการ
เดินทางของประชาชน อย่างไรก็ตาม
รถไฟฟ้าที่สร้างขึ้นต้องมีการ
เชื่อมต่อไปยังจุดสำคัญต่างๆ เช่น

สนามบิน สถานีขนส่ง โรงพยาบาล เป็นต้น ถ้ามีการเดินทาง
โดยระบบขนส่งสาธารณะมากๆ ทุกอย่างจะดีขึ้น ลดมลพิษ
ลดความสิ้นเปลืองการใช้น้ำมัน แต่โจทย์ยากในการทำรถไฟฟ้า
คือเรื่องราคา ถ้าราคาไม่แพงคนใช้แน่นอน ดังนั้น ถ้าต้องการให้
คนหันมาใช้มากขึ้น ภาครัฐอาจต้องมีการสนับสนุนในรูปแบบต่างๆ
รวมถึงเรื่องมาตรการจูงใจด้านอื่น เช่น จุดจอดแล้วจร เก็บค่าจอด
ไม่แพง หรือช่วงแรกอาจโปรโมชันจอดฟรี เพื่อให้คนมาใช้ ถ้าใช้แล้ว
เขาได้รับความสะดวกสบาย ค่าใช้จ่ายลดลง ก็จะหันมาใช้ต่อเนื่อง
โดยจะสังเกตเห็นว่าการใช้รถไฟฟ้าที่นั่น จำนวนผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้น
เรื่อยๆ เราจึงต้องออกแบบรองรับไว้เลยว่าอีก 5 ปี 10 ปี 20 ปี
จะมีจำนวนผู้โดยสารเท่าไร ต้องจัดเตรียมโบกี้และความถี่
ในการเดินรถอย่างไร ปัจจุบันจำนวนคนใช้รถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ
มีประมาณแค่ 1-2% ถ้าเทียบกับการเดินทางทุกหมวด แต่ถ้าเรา
ทำเต็มรูปแบบครบโครงข่ายทั้ง 10 สาย ยอดผู้ใช้น่าจะถึง 10%
และถ้าทำรถไฟฟ้าระยะ 2 ที่เรียกว่า M-MAP 2 ถ้าทำตรงนั้น
เสร็จ คาดว่าจะมีคนมาใช้ระบบขนส่งโดยสารรถไฟฟ้าสูงถึง 15%
(แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและ
ปริมณฑล รวมถึงพื้นที่ต่อเนื่อง ระยะที่ 2 (M-MAP 2) เชื่อมต่อ
การเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับ 6 เมืองหลักที่อยู่ในรัศมี
20-90 กิโลเมตร ได้แก่ นครปฐม พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี
ฉะเชิงเทรา สมุทรสาคร และสมุทรปราการ มีทั้งรถไฟฟ้าโมโนเรล
รถไฟฟ้ารางเบา และรถไฟฟ้าระบบ BRT)

“

รถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-
พิษณุโลก-เชียงใหม่ น่าสนใจตรงที่เป็น
ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลญี่ปุ่น
มีการแลกเปลี่ยนความร่วมมือกัน โดยทางญี่ปุ่น
ได้ทำการศึกษาความเหมาะสมเรียบร้อยแล้ว
ออกแบบเสร็จแล้ว แต่เนื่องจากเป็นโครงการ
ที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง จึงต้องมีการเจรจา
รายละเอียดที่ชัดเจน ประกอบกับญี่ปุ่นไม่เคยทำ
โครงการรถไฟความเร็วสูงในรูปแบบปัจจุบันมาก่อน

”

การเชื่อมโยงระหว่าง
รถไฟฟ้ากับจุดหมาย
ปลายทางสมบูรณ์แบบ
แค่นั้น

ต้องยอมรับว่าการเดินทาง
โดยรถไฟฟ้าหรือรถเมล์นั้นมี
เส้นทางกำหนดไว้ชัดเจน ออกนอก
เส้นทางไม่ได้ บางคนอาจต้องเดินต่อ
นั่งรถมอเตอร์ไซด์ ฉะนั้น เรื่องที่
ท้าทายนอกจากเชิญชวนให้คน
หันมาใช้รถไฟฟ้า คือการเชื่อมต่อ
จากจุดที่เป็นจุดจอดรถไปยังจุดหมาย
จริงๆ เช่น บ้าน ที่ทำงาน ถ้าดูใน
ต่างประเทศที่ทำรถไฟฟ้ามาเป็น
ร้อยปีจะเห็นโครงข่ายเยอะมาก
ซึ่งตรงนี้เป็นโจทย์ที่ทาง สนข.
คิดไว้แล้ว ทำอย่างไรให้คนเดินทาง

จากสถานีไปยังจุดหมายได้โดยสะดวก ซึ่งหลังจากทำรถไฟฟ้าเสร็จ
จะเห็นการปรับปรุงฟุตบาท ทำเป็นสกายวอล์ก นี่คือการคอนเซ็ปต์
ที่วางไว้ นอกเหนือจากนี้คือการจัดการจราจรให้สอดคล้อง
เหมาะสม เส้นทางไหนมีรถไฟฟ้าแล้ว รถเมล์อาจไม่จำเป็นต้อง
มากเท่าเดิม เอารถเมล์ไปบริการในเส้นทางอื่นที่มีความ
ต้องการแทน นี่คือการคิดของ สนข. ที่มองแบบครบวงจร โดยได้
นำเสนอกระทรวงคมนาคมในระดับนโยบายไปแล้ว และหลาย
โครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น

มีการวางแผนด้านการขนส่ง
และจราจรใน EEC อย่างไรบ้าง

คือเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC จะครอบคลุม
3 จังหวัด (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) มีสำนักงานคณะกรรมการ
นโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) บริหารจัดการ
ส่วน สนข. จะเป็นทีมสนับสนุนในเรื่องต่างๆ ที่ EEC หรือรัฐบาล
มอบหมาย เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน
EEC ก็มอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นผู้ดำเนินการ
ส่วนการขนส่งและการจราจรใน 3 จังหวัด สนข. เคยเสนอแนะ
นโยบายในการทำแผนมาก่อนหน้านี้ แต่เราไม่ได้จับกลุ่มให้อยู่
ด้วยกัน แต่เมื่อเป็น EEC ทั้ง 3 จังหวัด ได้ถูกจับมารวมกัน
สิ่งที่ สนข. เกี่ยวข้อง คือเมื่อเป็น EEC จะเกิดการเดินทางเข้า-ออก
พื้นที่เยอะมาก ทั้งโดยรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน รถไฟ
ทางคู่ รถยนต์ หรือแม้กระทั่งทางเรือ การเดินทางของคนในพื้นที่

ควรจะมีระบบรองรับอย่างไร สนข. ก็อยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบ การเดินทาง การใช้ระบบขนส่งสาธารณะทั้งในเรื่องของคนและสินค้าภายในพื้นที่ EEC อันนี้เป็นส่วนที่ สนข. สนับสนุนโครงการ EEC

โครงการท่าเรือบกมีความคืบหน้าขึ้นไหนแล้ว

เรื่องท่าเรือบก หรือ Dry Port สนข. ได้ศึกษาเสร็จเรียบร้อยแล้ว เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2561 โดยดูทุกมิติ ทั้งในเรื่องของพื้นที่ ความต้องการ แหล่งกำเนิดสินค้าที่จะมีการขนส่งทั้งเข้าและออก แหล่งผลิตต่างๆ รวมถึงความสมบูรณ์ของโครงข่าย โดยยุทธศาสตร์ คือการแบ่งเบาภาระของท่าเรือแหลมฉบังที่เป็นประตูออกที่ใหญ่ที่สุดของไทย ซึ่งปัจจุบันแออัดอย่างมาก เพื่อไม่ให้เสียเวลาในการตรวจตู้ ปิดตู้ หรือพิธีการต่างๆ ด้านศุลกากร เราจึงทำท่าเรือบก ถ้าย้อนขึ้นตอนต่างๆ ที่เคยทำที่ท่าเรือแหลมฉบังไปทำที่ท่าเรือบก แทน เพื่อความสะดวกและประหยัดเวลา คือตรวจเสร็จ ปิดตู้ ส่งมาทางรถไฟ ถึงท่าเรือแหลมฉบัง ยกขึ้นเรือออกต่างประเทศ ได้เลย ในขณะที่สินค้าเข้าก็ทำแบบเดียวกัน คือแทนที่จะตรวจที่แหลมฉบังก็ขึ้นไปตรวจที่ท่าเรือบกแทน ซึ่งจะลดขั้นตอนพิธีการ ด้านศุลกากรได้มาก จากการศึกษาของ สนข. พบว่ามี 4 แห่งที่เหมาะสมต่อการสร้างท่าเรือบก คือจุดแรกจังหวัดฉะเชิงเทรา เนื่องจากมีความพร้อมและอยู่ใกล้กับ EEC กลุ่มที่ 2 ที่จะดำเนินการในระยะถัดไป คือจังหวัดนครราชสีมาและขอนแก่น ซึ่งมีอุตสาหกรรม และสินค้าเข้า-ออกเยอะมาก และสุดท้าย คือจังหวัดนครสวรรค์ โดยจุดเด่นของทั้ง 4 จังหวัด คือมีรถไฟทางคู่ผ่าน สามารถขนสินค้าขึ้นรถไฟวิ่งตรงเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังได้เลย

การขนส่งทางน้ำจะเพิ่มปริมาณหรือไม่อย่างไร

การขนส่งทางน้ำถือเป็นขนส่งที่มีต้นทุนถูกที่สุด แต่ปัจจุบันเรามีโครงข่ายการขนส่งทางน้ำค่อนข้างน้อย มีแค่ในแม่น้ำป่าสักและแม่น้ำเจ้าพระยาเท่านั้นเอง ที่อื่นไม่ค่อยเห็นแนวคิดของ สนข. คือแม่น้ำสายต่างๆ ที่เคยมีการเดินเรือในประเทศ ควรมาดูความพร้อมความสมบูรณ์ของเส้นทางแม่น้ำ ถ้าดูแล้วเส้นทางไหนปรับปรุงไม่มาก มีแหล่งผลิตสินค้ามากพอ ก็อาจมีการเพิ่มการขนส่งทางน้ำได้ อีกอันหนึ่งคือทางทะเล เรามีท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลาง แต่ฝั่งตะวันตกหรือฝั่งอันดามันของเรายังขยายตัวได้ไม่เต็มที่ มีท่าเรือหลักๆ แต่ท่าเรือระนองเท่านั้น ซึ่งไม่สามารถขนสินค้าขึ้นบกข้ามฟากมายังแหลมฉบังได้ ต้องอ้อมลงไปทางสิงคโปร์แล้ววกขึ้นมา เราจึงมีโครงการสำคัญที่เรียกว่า แลนด์บริดจ์ สร้างรถไฟทางคู่เชื่อมท่าเรือระนอง-ชุมพร ซึ่งเป็นนโยบายที่รัฐบาลชุดนี้ให้ความสำคัญ เป็นรถไฟทางคู่สายใหม่ นอกจาก 2 สายที่กล่าวไปแล้ว คือที่ เด่นชัย-เชียงใหม่

เชียงใหม่ และ มุกดาหาร-นครพนม ที่ สนข. กำลังศึกษาร่วมกับ รฟท. ซึ่งมีแนวโน้มที่จะทำได้ ถ้าทำตรงนี้ได้ก็จะขนส่งสินค้าจากท่าเรือระนองไปยังท่าเรือชุมพรและต่อไปถึงท่าเรือแหลมฉบังได้โดยสะดวก

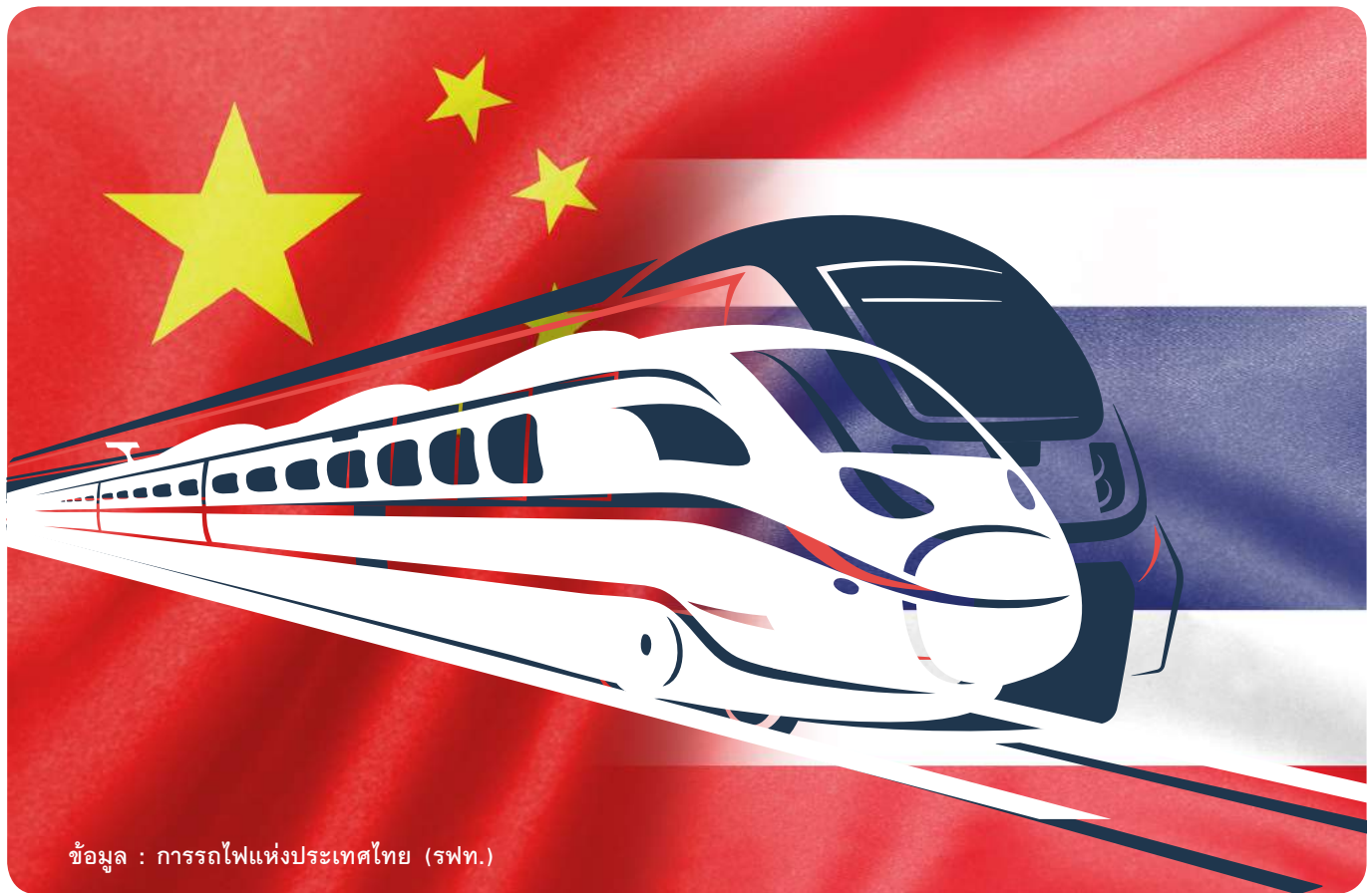
นวัตกรรมของ สนข. ที่จะนำมาใช้ในอนาคต

นวัตกรรมแรก คือการสร้างความเท่าเทียมกันระหว่างคนปกติกับคนพิการ ซึ่งดำเนินการอยู่ อีกเรื่องคือเรื่องสิ่งแวดล้อม การเดินทางนอกจากเพื่อความสะดวกปลอดภัยแล้ว ต้องเน้นความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและไม่ก่อมลพิษ ด้วยการใช้นวัตกรรมพลังงานสะอาด เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานน้ำ พลังงานไฟฟ้า เพื่อทำให้ภาพรวมของภาวะเรือนกระจกลดลง เรากำลังจะมีสมาร์ทซิตี้หรือเมืองอัจฉริยะ เป็นเมืองนำอยู่ มีสิ่งอำนวยความสะดวกและสิ่งแวดล้อมที่ดี นวัตกรรมที่ สนข. ต้องดำเนินการคือการวางแผนจัดการจราจร โดยการสำรวจและวิเคราะห์ความถี่การเดินทางโดยใช้แอปพลิเคชันเชื่อมสัญญาณกับโทรศัพท์มือถือ โดยได้ขออนุญาตจัดเก็บข้อมูลจากผู้เดินทางทุกคน เพื่อนำมาใช้ในการวางแผน

อีกอันคือเรื่อง Big Data เนื่องจากกระทรวงคมนาคมเกี่ยวข้องกับการเดินทางทุกหมวด ทุกรูปแบบ การเดินทางของคนประกอบด้วยข้อมูลจำนวนมาก ถ้าเรารู้ว่าใครเดินทางไปไหน อย่างไร การโดยสารรถไฟไฟฟ้า เข้าออกสถานีไหนมากน้อย คนรอรถเมล์ ขอบรถตรงไหน สินค้าที่ขนส่งมาจากตรงไหน ผ่านแดนมาแล้ว เข้าไปตรงไหน กระจายอย่างไร เป็นสินค้าอะไรบ้าง เหล่านี้คือข้อมูลขนาดใหญ่ ดังนั้น สนข. กับกระทรวงคมนาคมจึงได้มีการทำ Big Data ให้เป็นระบบ เราไม่ได้ไปติดตามวิถีชีวิตผู้คน เพียงแต่ต้องการจัดการระบบขนส่งให้เขาเดินทาง ด้วยความสะดวกและปลอดภัยทำให้วิถีชีวิตของคนดีขึ้น นี่คือ Big Data ที่ผมมองว่า จะเป็นนวัตกรรมที่นำมาใช้ในระบบการจัดการการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ

และยังรวมไปถึงนวัตกรรมด้านอื่น เช่น ทางด่วนก็จะมีการทำตัวร่วมที่ใช้ร่วมกันได้จริง ในอนาคตคนมาจากเมืองนอกไม่ต้องซื้อบัตรแมงมุม ลงเครื่องบินใช้บัตรเครดิตแตะได้เลย เราวางแผนไปถึงจุดนั้นแล้ว หรือการเชื่อมบัตรทางด่วน M Pass กับ Easy Pass เชิญชวนให้คนมาใช้ระบบผ่านทางด่วนแบบอัตโนมัติยิ่งมามาก ยิ่งดี ซึ่งความเร็วการผ่านด่านอัตโนมัติเร็วกว่าคนเก็บ 3-4 เท่า ช่วยลดปัญหาการติดหนำด่าน ในอนาคตเราจะไปถึงขั้นที่ว่าไม่มีไม้กั้น เก็บเงินโดยตัดผ่านบัตรเครดิต ระบบพวกนี้เป็นนวัตกรรมที่เมืองนอกในบางประเทศทำกันแล้ว เราก็จะนำมาใช้ในเมืองไทยเป็นการต่อยอดในการให้บริการ





ข้อมูล : การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย ไฮสปีดสายประวัติศาสตร์ เชื่อม สปป.ลาว-คุนหมิง

การประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อเดือนกรกฎาคม 2560 นับเป็นการเปิดประวัติศาสตร์ด้านการคมนาคมที่สำคัญครั้งหนึ่งของไทย เมื่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคาย ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีน

“

รถไฟความเร็วสูงไทย-จีนจะช่วยลดระยะเวลาการเดินทาง จากเดิมที่เดินทางรถไฟปกติ จากกรุงเทพฯ-หนองคาย ใช้เวลา 11 ชั่วโมง รถไฟความเร็วสูงจากกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ใช้เวลา 1.30 ชั่วโมง และกรุงเทพฯ-หนองคาย ใช้เวลาเพียง 3 ชั่วโมงเท่านั้น

”

การก่อสร้างรถไฟสายดังกล่าว แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 252.3 กิโลเมตร ประกอบด้วยสถานีรถไฟ 6 สถานี ได้แก่ บางซื่อ-ดอนเมือง-อยุธยา-สระบุรี-ปากช่อง-นครราชสีมา โดยมีศูนย์ซ่อมบำรุงอยู่ที่อำเภอเขียงรากน้อย จ.พระนครศรีอยุธยา จำนวนเงินลงทุน 179,413 ล้านบาท รัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายลงทุน 100%

โดยในส่วนของความคืบหน้าการก่อสร้างในช่วงที่ 1 ประกอบด้วย สัญญาที่ 1 เริ่มก่อสร้างแล้วในช่วงปากช่อง-ปางอโศก คืบหน้าร้อยละ 50 เป็นการปรับปรุงชั้นทาง ส่วนสัญญาที่ 2 ระยะทาง 11 กิโลเมตร ได้ออก TOR (Term of Reference) และมีการยื่นซองไปแล้วเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2561 ที่ผ่านมา

ในเดือนมกราคม 2562 ก็ได้มีการออก TOR ช่วง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา อีก 5 สัญญา จากนั้นถัดไปในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2562 จะมีการออก TOR อีก 7 สัญญา จึงจะเป็นอันครบถ้วนตามสัญญา 252.3 กิโลเมตร ซึ่งคาดว่าจะได้ในไตรมาสที่ 2 ปี 2562 จะได้ผู้รับจ้าง และช่วงประมาณเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน 2562 จะได้เริ่มต้นก่อสร้าง โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณปี 2564-2565

นอกจากนี้ มติ ครม. ยังได้มีการกำหนดค่าโดยสาร เบื้องต้นที่ 80 บาท บวก 1.8 บาทต่อกิโลเมตร เมื่อคำนวณเป็นระยะทางทั้งหมด ทำให้เส้นทางกรุงเทพฯ-ปากช่อง จะมีค่าโดยสารเบื้องต้นอยู่ที่ 393 บาท และ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา 535 บาท ความจุผู้โดยสาร 600 คนต่อขบวน ความเร็วในการเดินทาง 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ใช้เวลาเดินทางจากกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที

ส่วนโครงการระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร ประมาณการก่อสร้าง 211,747 ล้านบาท มีทั้งหมด 5 สถานี คือ บัวใหญ่-บ้านไผ่-ขอนแก่น-อุดรธานี-หนองคาย โดยช่วงสถานีหนองคายมี 2 สถานี คือ สถานีหนองคายเป็นสถานีผู้โดยสาร และสถานีนาทาเป็น

การก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย

ช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 252.3 กิโลเมตร

ประกอบด้วย 6 สถานี



บางซื่อ ดอนเมือง อยุธยา สระบุรี ปากช่อง นครราชสีมา

ช่วงที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร

ประกอบด้วย 5 สถานี



บัวใหญ่ บ้านไผ่ ขอนแก่น อุดรธานี หนองคาย

สถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้าเพื่อเชื่อมเข้าสู่ระบบรถไฟทางคู่ไปแหลมฉบัง โดยยังอยู่ระหว่างการของบประมาณจากรัฐบาล

ที่น่าสนใจอย่างยิ่ง ก็คือรถไฟความเร็วสูงสายนี้ไม่ได้สิ้นสุดเพียงแค่ 2 ช่วง แต่ยังมีช่วงที่ 3 ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว เริ่มจากสถานีนาทาไปยังสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 2 จังหวัดหนองคาย ที่สร้างเพื่อการเดินรถไฟโดยเฉพาะ โดยสร้างคู่ขนานกับสะพานแห่งที่ 1 ซึ่งรัฐบาลได้ตกลงกับทางรัฐบาลจีน และรัฐบาล สปป.ลาว ขอให้ทางฝ่ายจีนเป็นผู้ออกแบบและศึกษาความเหมาะสม เพื่อรองรับรถไฟปกติและรถไฟความเร็วสูง

คาดว่าจะออกแบบแล้วเสร็จภายในปี 2562 เริ่มต้นก่อสร้างปี 2563 ใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปี หรือเสร็จประมาณปี 2566 สอดคล้องกับการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงคุนหมิง-นครหลวงเวียงจันทน์ ที่จะก่อสร้างแล้วเสร็จในเวลาไล่เลี่ยกัน

และนอกจากโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคายแล้ว เมืองไทยยังมีโครงการรถไฟความเร็วสูงสายอื่นอีก อาทิ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระยะทาง 220 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง วงเงินลงทุน 224,544.36 ล้านบาท เป็นการลงทุนในรูปแบบ (Public Private Partnership: PPP) คือ รัฐลงทุนร่วมกับเอกชน

และโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะทาง 672 กิโลเมตร ซึ่งแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก ระยะทาง 384 กิโลเมตร และ ระยะที่ 2 ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กิโลเมตร เป็นต้น

ทั้งนี้ รถไฟความเร็วสูงทุกสายจะเน้นขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก และขนส่งสินค้าเป็นรอง เพื่อสร้างความสะดวกสบายและเป็นทางเลือกให้กับประชาชนในการสัญจรเดินทางไกล





ภาพ : ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย

รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน การเพิ่มมูลค่าเศรษฐกิจไร้รอยต่อ

รัฐบาลได้มีการกำหนดแผนพัฒนาให้พื้นที่ 3 จังหวัด (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) เป็นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งหากมีความเจริญเกิดขึ้นตามทิศทางที่วางไว้ ในขณะที่การคมนาคมขนส่งยังไม่ได้มีการพัฒนาย่อมจะเกิดปัญหาตามมา ทั้งปัญหาการเชื่อมต่อ และประสิทธิภาพที่มุ่งหวัง จึงเป็นเหตุผลสำคัญของแนวคิดเชื่อมต่อการคมนาคมหลัก ที่นำไปสู่โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน คือ สนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินอู่ตะเภา

โดยเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเห็นชอบโครงการรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) เชื่อม 3 สนามบิน ระยะทาง 220 กิโลเมตร ความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อสร้างภาพลักษณ์โครงการ EEC ให้เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น เป็นการลงทุนร่วมระหว่างภาครัฐกับเอกชนในรูปแบบ PPP NET CROSS โดยภาครัฐลงทุนรับผิดชอบค่าบริหารจัดการที่ดิน ส่วนเอกชนลงทุนดำเนินงานโยธา ระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้า พัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร ค่าจ้างผู้ปรึกษาโครงการ ค่าบริหารซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนระยะเวลา 50 ปี เอกชนจัดเก็บค่าโดยสาร และจัดเก็บรายได้จากการพัฒนาพื้นที่โครงการ กำหนดอัตราค่าโดยสารเริ่มต้น มักกะสัน-พัทยา 270 บาท และ มักกะสัน-อู่ตะเภา 330 บาท

พร้อมกันนี้ กรม. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีอำนาจร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือก และอนุมัติค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินและสำรวจก่อสร้างหาริมทรัพย์ โครงการรถไฟความเร็วสูงในกรอบวงเงิน 3,570.29 ล้านบาท รวมทั้งอนุมัติกรอบวงเงินร่วมลงทุนกับเอกชนในกรอบวงเงิน 119,425.75 ล้านบาท จากวงเงินลงทุนทั้งโครงการ 224,544.36 ล้านบาท (ผู้ชนะการประมูลขอรับเงินอุดหนุน 117,227 ล้านบาท ต่ำกว่ากรอบวงเงินที่รัฐกำหนดร่วมลงทุน 2,198.75 ล้านบาท) โดยรัฐทยอยจ่ายให้เอกชนแบ่งจ่ายเป็นรายปี ไม่ต่ำกว่า 10 ปี

สำหรับเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินดังกล่าว ใช้โครงสร้างและแนวเส้นทางในการเดินรถเดิมของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตเรลลิงก์ (Airport Rail Link) ที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน โดยจะก่อสร้างทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) ส่วนต่อขยาย 2 ช่วง จากสถานีพญาไทไปยังสนามบินดอนเมือง และจากสถานีลาดกระบังไปยังสนามบินอู่ตะเภา พร้อมเชื่อมการเข้า-ออกสนามบิน ประกอบด้วย สถานีจำนวน 9 สถานี ได้แก่ สถานีดอนเมือง สถานีบางซื่อ สถานีมีนกะสัน สถานีสุวรรณภูมิ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอู่ตะเภา ความเร็วสูงสุด 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (สำหรับช่วงการเดินทางระหว่างเมือง คือ สถานีสุวรรณภูมิ ถึงสถานีอู่ตะเภา) และความเร็วสูงสุด 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (สำหรับช่วงการเดินทางในเมือง คือ สถานีดอนเมืองถึงสถานีสุวรรณภูมิ)

โดยเบื้องต้นจำแนกลักษณะรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งทั้งโครงการเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1. ทางวิ่งยกระดับระยะทางประมาณ 181 กิโลเมตร 2. ทางวิ่งระดับดินระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร และ 3. ทางวิ่งใต้ดินระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน จะส่งผลให้พื้นที่ 3 จังหวัดมีการพัฒนาตัวเมืองมากขึ้น เนื่องจากการก่อสร้างสถานีรถไฟในพื้นที่ดังกล่าว 5 สถานี คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ศรีราชา พัทยา และอู่ตะเภา ขณะที่ค่าโดยสารถูกกว่าการเดินทางโดยวิธีอื่น รวมถึงระยะเวลาที่ใช้สั้นลงเพียง 45 นาที จากสนามบินอู่ตะเภาเข้ากรุงเทพฯ



ภาพ : ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย

ขณะที่ผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนโครงการ คาดว่า จะไม่ต่ำกว่า 700,000 ล้านบาท แบ่งเป็น 50 ปีแรก 400,000 ล้านบาท และ 50 ปีหลัง 300,000 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลตอบแทนจากมูลค่าเพิ่มที่เกิดขึ้นของสนามบินอู่ตะเภา อันเนื่องมาจากลดการใช้น้ำมัน ลดการเดินทางลดมลพิษ เพิ่มการจ้างงาน เพิ่มการใช้ปัจจัยการผลิตในประเทศ รัฐจัดเก็บภาษีได้มากขึ้น และขยายความเจริญจากเมืองหลวงไปสู่ภูมิภาค จึงถือเป็นโครงการด้านคมนาคมที่สร้างประโยชน์ได้อย่างยั่งยืน



มูลค่าโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

เงินลงทุนเริ่มต้น	ล้านบาท
1. ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา	168,718.00
2. การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟ	45,155.27
3. สิทธิการเดินทางรถไฟแอร์พอร์ตเรลลิงก์	10,671.09
รวม	224,544.36

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก



ภาพ : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (MRTA)

รถไฟฟ้ามหานคร

การสัญจรยุคใหม่ไร้มลพิษ

นับตั้งแต่กรุงเทพมหานครมีรถไฟฟ้าสายแรก คือ รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา หรือชื่อที่เรียกกันทั่วไปว่า รถไฟฟ้าบีทีเอส ดำเนินการโดย บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ภายใต้สัมปทานของกรุงเทพมหานคร เริ่มเปิดให้บริการครั้งแรก เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542

ถัดมาอีก 5 ปี คือ ในปี พ.ศ. 2547 จึงมีรถไฟฟ้าสายที่ 2 คือ รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล หรือรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ประชาชนนิยมเรียกว่า “รถไฟฟ้าใต้ดิน” เริ่มต้นให้บริการจากสถานีหัวลำโพงถึงสถานีเตาปูน

และในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2553 รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link) หรือ แอร์พอร์ตเรลลิงก์ ซึ่งถือเป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนแบบพิเศษ เพราะเดิมอยู่ในโครงการเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง แต่เนื่องจากเกิดความจำเป็นในการรองรับการใช้บริการสนามบิน จึงต้องแยกก่อสร้างออกมาต่างหาก ซึ่ง การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นเจ้าของโครงการ จึงได้ตั้งบริษัทลูก คือ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ขึ้นมาเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งรถไฟฟ้าสายนี้มีแผนที่จะเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินในปี 2564

ล่าสุดคือ รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม หรือ รถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ซึ่งเกิดขึ้นจากการปรับแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง พ.ศ. 2538 ที่นำเอาเส้นทางรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ให้บริการตั้งแต่เตาปูน-คลองบางไผ่ โดยเปิดให้บริการไปเมื่อปี 2559

แต่อีกไม่นานกรุงเทพฯ จะมีรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอีกหลายสายครอบคลุมทุกเส้นทาง เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวก และเพื่อให้คนหันมาใช้รถสาธารณะกันมากขึ้น ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ระยะที่ 1 (M-MAP 1) ซึ่งโครงข่ายรถไฟฟ้า 10 เส้นทาง ประกอบด้วย

1. สายสีแดงเข้ม บ้านภาชี-มหาชัย เป็นเส้นทางเชื่อมกรุงเทพฯ โชนเหนือและใต้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างช่วงบางซื่อ-รังสิต คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ประมาณปี 2563

2. สายสีแดงอ่อน รถไฟฟ้าชานเมืองสายตะวันออก-ตะวันตก เป็นส่วนหนึ่งของรถไฟฟ้าชานเมืองสีแดง ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างช่วงชุมทางดิ่งชัน-สถานีกลางบางซื่อ และอยู่ระหว่างทดลองเดินรถด้วยรถไฟฟ้าดีเซลราง ในระยะที่ 1 ดิ่งชัน-บางซื่อ

3. สายสีเขียวเข้ม ปัจจุบันให้บริการช่วงสำโรง-เคหะสมุทรปราการ แล้ว โดยเป็นส่วนต่อขยายจากช่วงหมอชิต-แบร์ริง ซึ่งเป็นรถไฟฟ้าสายหลักของกรุงเทพฯ ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างส่วนต่อขยาย ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ประมาณปี 2563

4. สายสีเขียวอ่อน เป็นรถไฟฟ้าเส้นทางที่เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม มีจุดเชื่อมต่อกันที่บริเวณสถานีสยาม ปัจจุบันเปิดให้บริการที่สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ-สถานีบางหว้า อนาคตจะขยายเส้นทางเป็นสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ-ยศเส และจากสถานีบางหว้าไปดิ่งชัน เพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน

5. สายสีน้ำเงิน เป็นรถไฟฟ้าใต้ดินปัจจุบัน เปิดให้บริการช่วงเตาปูน-หัวลำโพง มีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนและสีเขียวเข้ม และอยู่ระหว่างก่อสร้างส่วนต่อขยายเตาปูน-ท่าพระ และ หัวลำโพง-บางแค ซึ่งทั้ง 2 ช่วงจะเปิดให้บริการปี 2562 และปี 2563 ตามลำดับ

6. สายสีม่วง ปัจจุบันเปิดให้บริการแล้วช่วงสถานีเตาปูน-คลองบางไผ่ ซึ่งมีจุดเชื่อมต่อกับสายสีน้ำเงินบริเวณสถานีเตาปูน และเตรียมก่อสร้างส่วนต่อขยายจากเตาปูนไปราษฎร์บูรณะ

7. สายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี ซึ่งจะมีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สถานีศูนย์วัฒนธรรม เป็นเส้นทางใต้ดินและลอยฟ้า คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ประมาณปี 2566

8. สายสีชมพู แคราย-มีนบุรี ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างเป็นรถไฟฟ้าโมโนเรล มีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียว สายสีแดง สายสีเทา และสายสีส้ม กำหนดการแล้วเสร็จปี 2564

9. สายสีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง เป็นรถไฟฟ้าโมโนเรล มีจุดตัดกับรถไฟฟ้าสายสีส้มที่สถานีมีนบุรี แอร์พอร์ตเรลลิงก์ที่สถานีหัวหมาก และสถานีสำโรง กำหนดการแล้วเสร็จประมาณปี 2564

10. สายสีทอง เป็นรถไฟฟ้าที่มีเอกชนร่วมลงทุน เชื่อมจากสถานีกรุงธนบุรีไปสถานีประชาธิปไตย คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณปี 2562



นอกจากโครงการรถไฟฟ้า 10 สายแล้ว ยังมีอีก 4 สายที่รัฐบาลดำเนินการเพิ่มเติม ตามแผนแม่บทระยะที่ 2 (M-MAP 2) ประกอบด้วย

11. สายท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานดอนเมือง-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอการสรุปรูปแบบโครงการ

12. สายสีเทา แบ่งออกเป็น 3 ช่วง ได้แก่ ช่วงที่ 1 วัชรพล-ทองหล่อ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ช่วงที่ 2 พระโขนง-พระราม 3 และ ช่วงที่ 3 พระราม 3 - ท่าพระ

13. สายสีน้ำตาล แคราย-ลำสาละ (บึงกุ่ม) เดิมที่จะสร้างเส้นทางนี้เป็นทางด่วน ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาจะสร้างเป็นรถไฟฟ้ารูปแบบโมโนเรล

14. สายสีฟ้า ดินแดง-สาทร (โครงการยังอยู่ในแผนการพิจารณา)

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า ตามที่กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลตามแผน ระยะที่ 1 (M-MAP 1) โครงข่ายรถไฟฟ้า 10 เส้นทาง ส่งผลให้การพัฒนาเมืองและการขยายตัวของเมืองเพิ่มขึ้น รวมถึงการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรค่อนข้างมากในแต่ละพื้นที่ ดังนั้น การที่จะดำเนินการตามแผนแม่บทระยะที่ 2 (M-MAP 2) ซึ่งเป็นแผนโครงข่ายเชื่อมต่อกับโครงข่ายหลักนั้น จำเป็นต้องศึกษาหรือสำรวจข้อมูลเพิ่มเติม โดยเฉพาะเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่งในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ของโครงข่ายหลักตามแผน M-MAP 1 สอดรับกับการขยายตัวของเมืองในปัจจุบันและอนาคต

เปิดหูดรถไฟทางคู่ เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งไทย



จากข้อมูลการขนส่งสินค้าภายในประเทศปี พ.ศ. 2558 ทั้งหมด 597 ล้านตัน เป็นการขนส่งโดยทางถนนเป็นหลักถึง 81% มีการขนส่งทางรางหรือทางรถไฟเพียง 2% ซึ่งการขนส่งสินค้าทางถนน ก่อให้เกิดผลกระทบด้านการจราจรแออัด อุบัติเหตุ และปัญหาด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมถึงทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศสูงถึง 14% ของ GDP เกินกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ว่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศต้องน้อยกว่า 12%

ข้อมูล : แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟทางคู่
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

รัฐบาลได้กำหนดนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเป็นนโยบายสำคัญ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศในระยะยาว พร้อมกับมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 8 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2558-2565 เพื่อวางรากฐานการลงทุนพัฒนาให้เกิดความต่อเนื่อง และเชื่อมโยงระบบขนส่งทางรางเข้าไว้ด้วยกัน

โดยในส่วนของ รถไฟฟ้ารางคู่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟทางคู่ทั้งหมด 15 เส้นทาง แบ่งเป็นเฟส 1 (2558-2561) จำนวน 7 เส้นทาง ประกอบด้วย

ลำดับที่	โครงการก่อสร้าง	ระยะทาง	วงเงินงบประมาณ	กำหนดสร้างเสร็จ (ปี)
1	รถไฟทางคู่ลพบุรี-ปากน้ำโพ	148 กิโลเมตร	24,722.28 ล้านบาท	2565
2	ทางรถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่	323 กิโลเมตร	85,345 ล้านบาท	2566
3	รถไฟทางคู่ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	187 กิโลเมตร	26,007.20 ล้านบาท	2563
4	รถไฟทางคู่มาบะหว้า-ชุมทางถนนจิระ	132 กิโลเมตร	29,449.31 ล้านบาท	2565
5	รถไฟทางคู่ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	165 กิโลเมตร	17,290.63 ล้านบาท	2562
6	ก่อสร้างรถไฟทางคู่นครปฐม-หัวหิน	169 กิโลเมตร	20,046.41 ล้านบาท	2565
7	รถไฟทางคู่หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	84 กิโลเมตร	10,239.98 ล้านบาท	2565



โครงการรถไฟทางคู่ เฟส 2 อีก 8 เส้นทาง ที่จะดำเนินการในช่วงปี 2562-2565 คือ

ลำดับที่	โครงการก่อสร้าง	ระยะทาง	วงเงินงบประมาณ
1	รถไฟทางคู่ปากน้ำโพ-เด่นชัย	285 กิโลเมตร	56,066.25 ล้านบาท
2	รถไฟทางคู่ชุมทางจิระ-อุบลราชธานี	308 กิโลเมตร	35,839.74 ล้านบาท
3	รถไฟทางคู่ขอนแก่น-หนองคาย	167 กิโลเมตร	26,000 ล้านบาท
4	รถไฟทางคู่ชุมพร-สุราษฎร์ธานี	168 กิโลเมตร	23,384.91 ล้านบาท
5	รถไฟทางคู่สุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา	321 กิโลเมตร	51,823.83 ล้านบาท
6	รถไฟทางคู่หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	45 กิโลเมตร	7,941.80 ล้านบาท
7	รถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงใหม่	189 กิโลเมตร	59,992.44 ล้านบาท
8	รถไฟทางคู่บ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม	355 กิโลเมตร	60,351.91 ล้านบาท

โครงการรถไฟทางคู่ถือเป็นหัวใจของการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางของประเทศ โดยเมื่อดำเนินการก่อสร้างเสร็จตามแผน จะช่วยเพิ่มความเร็วของขบวนรถขนส่งสินค้าจาก 35-40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และรถไฟขบวนขนส่งผู้โดยสารเพิ่มความเร็วจาก 50-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ช่วยลดปริมาณการใช้เชื้อเพลิงซึ่งเป็นปัญหามลพิษต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงยังก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งทางรางที่มีต้นทุนต่อหน่วยถูกลงอีกด้วย จากปัจจุบันที่มีต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ย 14% ของจีดีพี ให้ลดลงได้อีก 2% ภายในอนาคต

นอกจากนี้งบประมาณในการลงทุนยังก่อให้เกิดเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจ ทำให้เกิดการจ้างงาน สร้างรายได้เข้าสู่ระบบเศรษฐกิจ อันจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศโดยรวม



ภารกิจนายกรัฐมนตรีย ในการลงพื้นที่ ระหว่างเดือนมกราคม - กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562

ในช่วงระหว่างเดือนมกราคม - กุมภาพันธ์ 2562 พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้ลงพื้นที่เพื่อไปปฏิบัติหน้าที่อย่างหลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นการไปตรวจเยี่ยมเพื่อสร้างขวัญกำลังใจของประชาชนในพื้นที่ การไปดูงานด้านการเกษตรกรรม ซึ่งมีทั้งการเกษตรดั้งเดิม การเกษตร ทฤษฎีใหม่ และการเกษตรอินทรีย์ ทั้งนี้ เพราะประเทศไทยภาคเกษตรกรรม ยังคงมีความสำคัญอย่างมาก เนื่องจากประชากรส่วนใหญ่ของไทยยังอยู่ ในวิถีของภาคเกษตรกรรม

ขณะเดียวกันการที่รัฐบาลให้ความสำคัญและผลักดันสินค้าชุมชนในระดับ ตำบล ระดับอำเภอ ระดับจังหวัด ที่คุ้นเคยเรียกกันว่า สินค้า OTOP เนื่องจาก เป็นหนึ่งในกลไกเศรษฐกิจที่มีความสำคัญต่อประเทศ โดยเฉพาะต่อเศรษฐกิจ ระดับฐานราก ระดับครัวเรือน จึงเห็นได้ว่านายกรัฐมนตรีให้ความสำคัญในการ ปฏิบัติภารกิจลงพื้นที่เพื่อเรียนรู้และสนับสนุนสินค้า OTOP อย่างต่อเนื่อง

รวมถึงการเยี่ยมชมจุดเด่นที่น่าสนใจของแต่ละพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นจุดเด่น ในเรื่องของการท่องเที่ยว การอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจน กิจกรรมต่างๆ

ตรวจเยี่ยมผู้ประสบภัยจากพายุโซนร้อนปาบึก จ.นครศรีธรรมราช วันที่ 7 มกราคม พ.ศ. 2562



- ตรวจเยี่ยมการซ่อมสร้างบ้านเรือน
ที่เสียหายจากพายุโซนร้อน
“ปาบึก” ณ ต.ปากนคร
อ.เมืองนครศรีธรรมราช จ.นครศรีธรรมราช



ตรวจราชการพื้นที่กรุงเทพฯ ตะวันออก เขตลาดกระบัง เขตหนองจอก วันที่ 9 มกราคม พ.ศ. 2562



■ ลงแปลงนาเพื่อเกี่ยวข้าวร่วมกับเกษตรกร
เขตหนองจอก

■ เยี่ยมชมศูนย์การเรียนรู้เกษตรทฤษฎีใหม่

ภารกิจลงพื้นที่ตรวจราชการ จ.สระบุรี วันที่ 28 มกราคม พ.ศ. 2562



- เยี่ยมชมศูนย์ OTOP คอมเพล็กซ์พุแค
ต.พุแค อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.สระบุรี

- เยี่ยมชมสวนพฤกษศาสตร์พุแค
“สวนพฤกษศาสตร์แห่งแรกของประเทศ”



ภารกิจลงพื้นที่ตรวจราชการ จ.ยโสธร จ.มุกดาหาร วันที่ 5-6 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562



- ตรวจเยี่ยมการขับเคลื่อน
เมืองเกษตรอินทรีย์ต้นแบบ
จังหวัดยโสธร

- ตรวจเยี่ยมชุมชนท่องเที่ยวบ้านภู
ผลิตภัณฑ์ OTOP บ้านภู

ภารกิจลงพื้นที่ตรวจราชการ เขตบางแค เขตบางขุนเทียน วันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562



- เดินทางโดยเรือไปยังท่าเรือเจ้าแม่ศรีนิล

- ขี่รถจักรยานไปยังจุดชมวิว เพื่อร่วมกิจกรรม
“เพิ่มและขยายพันธุ์ไม้ป่าชายเลน”



การกิจลงพื้นที่ที่ตรวจราชการ จ.ลพบุรี วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562



- ตรวจสอบความพร้อม
และการสาธิต
ด้านการบรรเทาสาธารณภัย

การกิจร่วมพิธีปลูกหน่อต้นพระศรีมหาโพธิ์ จ.พระนครศรีอยุธยา
วันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562



การกิจลงพื้นที่ที่ตรวจราชการ จ.สุราษฎร์ธานี จ.กระบี่ วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562



■ ชมการพัฒนาผลิตภัณฑ์ชุมชนบ้านหินลาด

■ พิธีส่งน้ำประปาผ่านท่อลอดใต้ทะเล



- เยี่ยมชมและถ่ายภาพประติมากรรมไม้มหะหาด
"Two Visions of the Wonderland"

- พิธีมอบธงสัญลักษณ์
ในการจัดงาน
การแสดงผลปกรมร่วมสมัยนานาชาติ
Thailand Biennale 2020





สถานการณ์ที่อยู่อาศัย ปัญหาใหญ่ที่ต้องแก้ไขแบบบูรณาการ

จากผลการสำรวจของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ในปี 2560 พบว่าครัวเรือนทั่วประเทศมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ที่ 26,946 บาท โดยที่ครัวเรือนในกรุงเทพฯ นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนสูงที่สุด คือ 41,897 บาท และกลุ่มจังหวัดภาคเหนือมีรายได้ต่อเดือนต่ำสุด คือ 19,046 บาท

ขณะที่ข้อมูลจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่อยู่อาศัยระยะ 20 ปี พบว่าประเทศไทย มีจำนวนครัวเรือนประมาณ 21.32 ล้านครัวเรือน เป็นครัวเรือนที่มีกรรมสิทธิ์ในที่อยู่อาศัย ประมาณ 15.45 ล้านครัวเรือน ส่วนที่ไม่มีกรรมสิทธิ์ในที่อยู่อาศัย มีจำนวนกว่า 5.87 ล้านครัวเรือน

และในกลุ่มนี้เป็นผู้มีรายได้น้อยที่ต้องการความช่วยเหลือด้านที่อยู่อาศัยประมาณ 3.53 ล้านครัวเรือน

จากข้อมูลสถิติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ปัญหาที่อยู่อาศัย ปัญหาที่ดินในการทำกิน ยังคงมีภาพสะท้อนความเหลื่อมล้ำของสังคมไทยอยู่ ซึ่งเป็นปัญหาที่รัฐบาลตระหนัก และพยายามที่จะแก้ไขมาโดยตลอด โดยมีมติจากการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2558 มอบหมายให้กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ดำเนินการแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย โดยบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่อยู่อาศัย 10 ปี (พ.ศ. 2559-2568) โดยแผนงานดังกล่าวมีเป้าหมายเพื่อให้ผู้ที่มีรายได้น้อยมีที่อยู่อาศัยที่มั่นคง ได้มาตรฐาน มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม และมีการพัฒนาคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น

มีการขับเคลื่อนโดยหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง อย่างเช่น การเคหะแห่งชาติ ได้จัดทำโครงการในลักษณะการเช่า เช่าซื้อ หรือซื้อ ในราคาที่กลุ่มเป้าหมายสามารถรับภาระได้ รวมทั้งหมด 1,707,437 ครัวเรือน ซึ่งโครงการที่ดำเนินการจัดทำ ก็อย่างเช่น โครงการบ้านเอื้ออาทร บ้านเคหะประชารัฐ เป็นต้น

สำหรับ สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) หรือ พอช. ได้จัดทำ “แผนพัฒนาที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้น้อย (เมืองและชนบท)” ร่วมกับองค์กรปกครองท้องถิ่น หน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อบริการชุมชนแออัด ชุมชนบุกรุก ไม่มีกรรมสิทธิ์ในที่อยู่อาศัย ทั้งในเมืองและชนบท รวม 1,044,510 ครัวเรือน โดยแยกเป็น

1. ชุมชนแออัดและผู้มีรายได้น้อยในเมือง

จำนวน 692,752 ครัวเรือน

(บ้านมั่นคง 680,808 ครัวเรือน ชุมชนริมคลอง 11,004 ครัวเรือน

และคนไร้บ้าน 698 ครัวเรือน)

2. ผู้มีรายได้น้อยในชนบท ภายใต้โครงการ “บ้านพอเพียงชนบท”

จำนวน 352,000 ครัวเรือน

ขณะที่ ธนาคารอาคารสงเคราะห์ ภายใต้การสนับสนุนของกระทรวงการคลัง ได้มีการดำเนินโครงการบ้านล้านหลัง เพื่อช่วยให้ผู้มีรายได้น้อยสามารถที่จะมีบ้านเป็นของตนเองได้ ดังนั้น การแก้ปัญหาความเหลื่อมล้ำด้านรายได้และที่อยู่อาศัย จึงถือเป็นปัญหาสำคัญที่ทุกๆ รัฐบาลจะต้องตระหนัก ให้ความสำคัญ และต้องบูรณาการความร่วมมือจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยให้ผู้มีรายได้น้อย ผู้ที่ยากจน มีบ้านมีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเองเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ปัญหาความเหลื่อมล้ำในสังคมไทยจะได้ลดทอนลงนั่นเอง





โครงการบ้านล้านหลัง

บทพิสูจน์ “ความต้องการมีบ้าน”

ข้อมูลการโอนกรรมสิทธิ์ที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยราคาไม่เกิน 1,000,000 บาททั่วประเทศ ในปี 2560 มีจำนวนประมาณ 99,200 หน่วย มูลค่า 58,500 ล้านบาท (จำนวนหน่วยคิดเป็นสัดส่วน 31% ของหน่วยโอนทั้งหมด 315,000 หน่วย แต่มูลค่าคิดเป็นสัดส่วนเพียง 9% ของมูลค่าโอนทั้งหมด 674,000 ล้านบาท)

โดยการโอนกรรมสิทธิ์ที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้น้อยราคาไม่เกิน 1,000,000 บาท ทั่วประเทศ ปี 2560 จำนวน 99,200 หน่วยนี้ เป็นการโอนที่อยู่อาศัยสร้างใหม่เพียง 28% แต่เป็นบ้านมือสองมากถึง 72% แสดงให้เห็นว่า ที่ผ่านมามีผู้มีรายได้น้อยที่มีความสามารถซื้อที่อยู่อาศัยใหม่จะมีเพียงส่วนน้อย

ทั้งนี้ ในช่วง 11 เดือนแรกของปี 2561 (ม.ค.-พ.ย.) ข้อมูลการโอนกรรมสิทธิ์ที่อยู่อาศัยราคาไม่เกิน 1,000,000 บาท ทั่วประเทศ มีจำนวน 108,000 หน่วย เพิ่มขึ้น 20% จากช่วงเดียวกันของปี 2560 ที่มีการโอนกรรมสิทธิ์ประมาณ 90,000 หน่วย สะท้อนว่ากลุ่มผู้มีรายได้น้อยยังต้องการซื้อที่อยู่อาศัยอย่างต่อเนื่อง

จากข้อมูลดังกล่าว จึงเป็นจุดเริ่มต้นของการจัดทำโครงการบ้านเพื่อให้ผู้มีรายได้น้อยทั่วประเทศได้มีที่อยู่อาศัย ในระดับราคาที่สามารถผ่อนชำระได้ในระยะยาว

โดยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2561 เห็นชอบให้ ธนาคารอาคารสงเคราะห์ (ธอส.) จัดทำโครงการบ้านล้านหลัง ภายใต้กรอบวงเงินรวม 60,000 ล้านบาท แบ่งเป็น

1. **สินเชื่อที่อยู่อาศัยสำหรับลูกค้ารายย่อย (Post Finance)** วงเงิน 50,000 ล้านบาท เพื่อการกู้เงินไปซื้อ หรือปลูกสร้างที่อยู่อาศัย และซื้ออุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับที่อยู่อาศัยราคาไม่เกิน 1,000,000 บาท
2. **สินเชื่อพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัย (Pre Finance)** วงเงิน 10,000 ล้านบาท เป็นการให้กู้สำหรับผู้ประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่มีคุณสมบัติพร้อมปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ธนาคารกำหนด นำไปจัดทำที่อยู่อาศัยที่มีราคาขายไม่เกิน 1 ล้านบาทต่อหน่วย ไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ของจำนวนหน่วยขายทั้งหมดของโครงการ โดยมีอัตราดอกเบี้ย : MLR - 1.25% ต่อปี (กรณีสร้างที่อยู่อาศัยที่มีราคาขายไม่เกิน 1 ล้านบาท) หรือ MLR - 0.75% ต่อปี (กรณีก่อสร้างที่อยู่อาศัยที่มีราคาขายเกิน 1 ล้านบาท)

โครงการบ้านล้านหลังจึงได้เริ่มต้นขึ้น โดยมีวงเงิน 50,000 ล้านบาท เพื่อปล่อยสินเชื่อรายละไม่เกิน 1 ล้านบาท หรือคิดเป็นจำนวน 50,000 คน สำหรับผู้มีรายได้น้อยถึง 25,000 บาทต่อเดือน อัตราดอกเบี้ยปีที่ 1-5 คิดคงที่ 3% ต่อปี กรณีกู้ 1 ล้านบาท ผ่อนชำระ 5 ปีแรก เริ่มต้นเดือนละ 3,800 บาท พร้อมค่าธรรมเนียม 4 รายการ เช่น ค่าประเมินหลักประกัน ค่าจดจำนอง เป็นต้น แต่หากรายได้เกิน 25,000 บาทต่อเดือน จะใช้อัตราดอกเบี้ยปีที่ 1-3 คงที่ 3% ต่อปี เงินกู้ 1 ล้านบาท ผ่อนชำระ 3 ปีแรก เริ่มต้นเพียง 3,800 บาท หลังจากปีที่ 3 ไปแล้ว เงินที่ผ่อนชำระจะปรับเพิ่มขึ้นตามอัตราดอกเบี้ย MRR - 0.5 ถึง 1%

ด้วยเงื่อนไขพิเศษเพื่อการช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย โครงการบ้านล้านหลังจึงได้รับความสนใจอย่างยิ่งจากบรรดาผู้มีรายได้น้อยที่ปรารถนาจะมีบ้านเป็นของตนเอง เห็นได้ชัดจากประชาชนที่มาจองสิทธิ์มากถึง 127,000 ราย เกินกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้กว่าเท่าตัว เพราะไม่ว่าอย่างไร ทุกคนล้วนมีความฝันที่อยากจะมีบ้านเป็นของตัวเองด้วยกันทั้งนั้น



ข้อมูล : ธนาคารอาคารสงเคราะห์ (ธอส.)

ภาพรวมอุปทานที่อยู่อาศัยพร้อมขาย ราคาไม่เกิน 1,000,000 บาท

ประเภท	จำนวนหน่วย	มูลค่า (ล้านบาท)
ที่อยู่อาศัยสร้างใหม่ *	5,600	4,500
บ้านมือสอง **	77,400	71,000
บ้านการเคหะแห่งชาติ ***	18,000	n.a.
รวม	101,000	> 75,500



หมายเหตุ :

* ที่อยู่อาศัยสร้างใหม่โดยผู้ประกอบการภาคเอกชน ในจังหวัดที่สำคัญทั่วประเทศ 26 จังหวัด ณ ครั้งแรกปี 2561

** บ้านมือสองพร้อมขายของสถาบันการเงินและกรมบังคับคดี ไม่นับรวมที่ประชาชนประกาศขาย

*** บ้านที่สร้างโดยการเคหะแห่งชาติ ในราคาต่ำกว่า 1 ล้านบาท คงเหลือขาย ณ เดือนธันวาคม 2561



อัตราดอกเบี้ยโครงการบ้านล้านหลัง



กรณีรายได้ต่อเดือนต่อคนไม่เกิน 25,000 บาท
(กรอบวงเงิน 20,000 ล้านบาท)

- ปีที่ 1 - ปีที่ 5 คงที่ = 3.00% ต่อปี
- ปีที่ 6 จนถึงตลอดอายุสัญญาเงิน
- กรณีรายย่อย = MRR - 0.75% ต่อปี
- กรณีสวัสดิการหักเงินเดือน = MRR - 1.00% ต่อปี
- กรณีซื้ออุปกรณ์ = MRR

กรณีรายได้ต่อเดือนต่อคนเกิน 25,000 บาท
(กรอบวงเงิน 30,000 ล้านบาท)

- ปีที่ 1 - ปีที่ 3 คงที่ = 3.00% ต่อปี
- ปีที่ 4 จนถึงตลอดอายุสัญญาเงิน
- กรณีรายย่อย = MRR - 0.50% ต่อปี
- กรณีสวัสดิการหักเงินเดือน = MRR - 1.00% ต่อปี
- วัตถุประสงค์กู้ซื้ออุปกรณ์
- ปีที่ 1 จนถึงตลอดอายุสัญญาเงิน = MRR

หมายเหตุ : ปัจจุบัน (มกราคม 2562) อัตราดอกเบี้ย MRR รอส. เท่ากับ 6.75% ต่อปี

ตารางประมาณการเงินงวด



วงเงินกู้	กรณีรายได้ต่อคน ไม่เกิน 25,000 บาท			กรณีรายได้ต่อคน เกิน 25,000 บาท		
	ปีที่ 1-5	ปีที่ 6 จนถึงตลอดอายุสัญญา		ปีที่ 1-3	ปีที่ 4 จนถึงตลอดอายุสัญญา	
		รายย่อย	สวัสดิการ		รายย่อย	สวัสดิการ
500,000 บาท	1,900	3,000	2,900	1,900	3,200	3,000
1,000,000 บาท	3,800	6,000	5,800	3,800	6,300	5,900

ระยะเวลาผ่อนชำระ : นานสูงสุด 40 ปี

ฉัตรชัย ศิริไล

“ฝันที่เป็นจริง ของผู้มีรายได้น้อย”
ภารกิจทำให้คนไทยมีบ้านที่ท้าทาย



นายฉัตรชัย ศิริไล กรรมการผู้จัดการ ธนาคารอาคารสงเคราะห์ (ธอส.) ให้สัมภาษณ์พิเศษถึงโครงการบ้านล้านหลังที่ได้รับ ความสนใจจากผู้มีรายได้น้อยที่อยากจะมีบ้าน เป็นของตนเองทั่วประเทศ โดยเริ่มจากภาพรวม ของที่อยู่อาศัยว่าประเด็นหลักคือที่อยู่อาศัย ราคาขึ้นไปเรื่อยๆ สำหรับคนที่มีความพร้อม ก็มีบ้านได้ตามที่ปรารถนา คนที่มีความสามารถ ไม่ถึงและเตี้ยโตไม่เท่ากับราคาอสังหาริมทรัพย์ ที่ขึ้นไปเรื่อยๆ การจะมีที่อยู่อาศัยของตัวเอง ก็ยิ่งห่างไกลไปเรื่อยๆ แต่คนกลุ่มนี้เป็นคน ส่วนใหญ่ ไม่ใช่แค่ประชาชนที่อยู่ในต่างจังหวัด แม้แต่เด็กจบใหม่ที่หากพ่อแม่ไม่ได้มีต้นทุน ทางสังคมให้ การที่จะมีบ้านสักหลังอาจจะต้องมี อายุ 40 ปีไปแล้วถึงจะไหว เพราะจบมาใหม่ๆ เงินเดือนขั้นต่ำประมาณ 15,000 บาท หรือ เอกชนเงินเดือนราว 20,000 กว่าบาท แต่บ้าน ราคา 3 ล้านบาท ถ้าพ่อแม่ไม่ช่วยก็ยิ่งยาก เพราะทุกอย่างในชีวิตประจำวันเป็นค่าใช้จ่ายหมด

ซึ่งแนวโน้มเช่นในขณะนี้เชื่อว่ายังคงดำรงอยู่ แต่จะค่อยๆ ดีขึ้น อย่างตอนนีรัฐบาลได้สร้างขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ซึ่งขยายออกไปในทิศทางที่คนสามารถที่จะมีที่อยู่อาศัยในระดับราคาที่ไม่ได้ทะยานขึ้นเหมือนเดิม ทำให้เกิดที่อยู่อาศัยแนวรถไฟฟ้าซึ่งอยู่ในระดับราคาที่ต่ำลงเหมือนในเมือง คือราคาประมาณ 2 ล้านบาทลงมา ทำให้กลุ่มคนระดับตรงกลางสามารถมีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเองได้มากกว่าในอดีต

“การที่ทำให้มีที่อยู่อาศัยของชนชั้นกลางมาจนระดับล่างเป็นไปได้เร็วขึ้นและเป็นจริงขึ้น คือการที่ขยายขนส่งมวลชนออกไปให้ครอบคลุมมากขึ้นทำให้คนสามารถเดินทางจากที่อยู่อาศัยมาที่ทำงานของตัวเองไปโรงเรียนของลูกสะดวกมากขึ้น”

แต่ความจริงก็คือ แม้ราคาบ้านชนเมืองหรือแนวรถไฟฟ้าจะลงมาอยู่ที่ 2 ล้านบาทกว่า แต่ก็ยังถือว่าสูงสำหรับผู้มีรายได้น้อยที่จะมีกำลังซื้อไหว หากเป็นเกณฑ์ปกติเช่นในอดีต คือแม้ว่าคนกลุ่มนี้จะเป็นกลุ่มที่มีศักยภาพที่จะซื้อได้ แต่ไม่ได้มีเอกสารหรือกระบวนการในการที่จะเข้าสู่ระบบในการกู้ของสถาบันการเงินได้ ซึ่งโครงการบ้านล้านหลังของ ธอส. เข้ามาตอบโจทย์ตรงนี้ได้

“คือคำว่ามีศักยภาพ หมายถึงว่า คนกลุ่มนี้มีที่อยู่อาศัย แต่ไม่ได้เป็นของตนเอง เป็นการจ่ายค่าเช่าซึ่งค่าเช่าก็อยู่ประมาณ 4,000 กว่าๆ บวกกับไม่เก็บนี้ เราจึงมองว่ากลุ่มนี้มีศักยภาพ เพราะจ่ายค่าเช่ามาได้ตลอด สบายเสมอ แต่นั่นก็คือจ่ายค่าเช่าไป 20 ปี เจ้าของบ้านที่ให้เช่ามีรายได้ แต่คนเช่า 20 ปีแล้วยังคงไม่มีบ้าน นั่นคือความเหลื่อมล้ำยังคงมีอยู่ สิ่งที่จะชะลอความเหลื่อมล้ำของสังคมได้ คือต้องทำให้ 4,000 บาทของคนกลุ่มนี้กลายเป็นสินทรัพย์ ทำค่าใช้จ่ายให้เป็นสินทรัพย์ จึงเป็นที่มาของเกณฑ์การผ่อนชำระที่ใกล้เคียงกับค่าเช่าบ้าน จึงทำให้เกิดโครงการบ้านล้านหลังขึ้นมา และได้รับความสนใจจากผู้มีรายได้น้อย เพราะเขารู้สึกว่าเขาผ่อนไหว ในเมื่อที่ผ่านมาก็จ่ายค่าเช่าในระดับนี้ไหวมาตลอดอยู่แล้ว”

ขณะที่เงื่อนไขการกู้ การผ่อนชำระ ก็กลายมาเป็นโจทย์ที่ ธอส. ต้องมาคิดว่า ถ้าบ้านระดับราคา 1 ล้านบาท จะปล่อยสินเชื่ออย่างไร ดอกเบี้ยคิดเท่าไร ถึงจะทำให้เงินงวดในการผ่อนชำระเท่ากับค่าเช่า

สำหรับความร่วมมือจากผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ นายฉัตรชัยบอกว่า บ้านที่ระดับราคา 1 ล้านบาทลงมา เอกชนบอกว่าสร้างได้ แต่สร้างแล้วจะขายใคร ทาง ธอส. จึงบอกว่าให้สร้างมา แล้วจะเป็นคนปล่อยสินเชื่อให้ขายได้ โดยทำตัวอย่างให้เห็นด้วยการจัดทำเว็บไซต์ www.ghbmillionhome.com เป็นแค็ตตาล็อกรวบรวมที่อยู่อาศัยราคาซื้อ-ขายไม่เกิน 1 ล้านบาทที่พร้อมขายอยู่ได้ภายในไตรมาสที่ 2 ของปี 2562 ได้กว่า 30,000 หน่วย เป็นทรัพย์สินในกรุงเทพฯ 14,000 หน่วย ทรัพย์สินในภูมิภาค 16,000 หน่วย แยกเป็นทรัพย์สินมือหนึ่งจากผู้ประกอบการและการเคหะแห่งชาติจำนวนกว่า 27,000 หน่วย ทรัพย์สินมือสองของ ธอส. สถาบัน

“

“แต่ผมไม่ใช่คำว่าเป็นการลดความเหลื่อมล้ำ
ผมว่าเป็นการชะลอความห่างของความเหลื่อมล้ำ คือไม่ใช่ว่า
จะลดลงเลยทันที แต่ถ้าเราไม่ทำอะไรเลยมันก็จะยิ่งห่าง
ออกไปเรื่อยๆ แต่ช่องว่างจะเริ่มลดเมื่อวอลุ่มนี้เพิ่มเยอะขึ้น
คือเงิน 50,000 ล้าน จะมาลดความเหลื่อมล้ำทั้งประเทศ
คงเป็นไปได้ แต่ตรงนี้ก็ทำให้เห็นว่ามิแล้วนะเครื่องมือ
ที่จะทำให้ค่อยๆ ลดลง จึงถือว่านี่คือการเริ่มต้นด้วยการ
ช่วยตรึงช่องว่างความเหลื่อมล้ำเอาไว้” นายฉัตรชัยระบุ
เกี่ยวกับโครงการกับการช่วยแก้ปัญหาความเหลื่อมล้ำ
ด้านที่อยู่อาศัยในสังคม

”

การเงินเฉพาะกิจของรัฐ (SFIs) บริษัท บริหารสินทรัพย์ กรุงเทพพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) (BAM) และ บริษัท บริหารสินทรัพย์ สุขุมวิท จำกัด (SAM) อีกกว่า 3,500 หน่วย เมื่อผู้ประกอบการเห็นแล้วว่ามิแบงก์รัฐที่สามารถปล่อยสินเชื่อระดับราคาที่รัฐบาลช่วยเรื่องของดอกเบี้ยให้เงินงวดอยู่ในระดับเดียวกันกับค่าเช่าได้ และเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2561 มีผู้สนใจจองสิทธิโครงการบ้านล้านหลังมากถึง 127,000 ราย ยิ่งสะท้อนว่าความต้องการบ้านราคาไม่เกิน 1 ล้านบาท ยังมีอีกจำนวนมาก จึงเชื่อว่าจะมีผู้ประกอบการสนใจที่จะสร้างบ้านระดับราคา 1 ล้าน เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เพราะสร้างแล้วขายได้จริง

อีกปัญหาที่เป็นมาในอดีต คือกลุ่มผู้มีรายได้น้อยเข้าสู่กระบวนการขอสินเชื่อได้ยาก เพราะพวกเขาไม่มีสเตตเมนต์แบงก์ สลิปเงินเดือน เนื่องจากรายได้จะเป็นการได้มาซึ่งเงินสดและจ่ายเงินสด เป็นอาชีพค้าขาย รับจ้าง ทำการค้าเล็กๆ ธอส. จึงคิดว่าถ้าอย่างนั้นให้เอาใบเสร็จหรืออะไรก็ตามที่เป็นหลักฐานว่าเคยจ่ายค่าเช่าบ้านมาใช้ได้ เพราะได้จ่ายจริงอยู่ทุกเดือน นั่นก็คือรายได้ของคุณ เราจึงถือว่าเป็นเอกสารในการบอกว่าคุณมีรายได้ของพวกเรา จึงทำให้กระบวนการพิจารณาสินเชื่อเบื้องต้นที่จะทำให้คนกลุ่มนี้เข้าถึงสินเชื่อในระบบสถาบันการเงินปกติโดยไม่ต้องไปกู้นอกระบบ

ส่วนในอดีต ธอส. เคยมีโครงการในระดับผู้มีรายได้น้อยหรือไม่ นายฉัตรชัยกล่าวว่ามิ เช่น โครงการบ้านประชารัฐ ที่จัดทำปี 2559 และโครงการสินเชื่อที่อยู่อาศัยเพื่อสวัสดิการแห่งรัฐ ทำในช่วงปี 2560-2561 ส่วนโครงการบ้านล้านหลังนี้ รัฐใช้เงิน 3,800 ล้านบาท ในการสนับสนุนให้ ธอส. จัดทำผลิตภัณฑ์สินเชื่อ



ดอกเบี้ยต่ำวงเงิน 50,000 ล้านบาท ซึ่งถ้ารัฐไม่เข้ามาช่วยสนับสนุน การปล่อยเงินกู้ 1 ล้านบาท ผ่อน 40 ปี ประมาณ 3,800 บาทต่อเดือน จะเป็นเรื่องยาก และเมื่อโครงการนี้เดินหน้า คนจะมีบ้านได้มากขึ้น สถานการณ์ในภาพรวมก็จะดีขึ้น

สำหรับปัญหาที่ว่าในอนาคตหากค่าก่อสร้างปรับตัวสูงขึ้น ภาคเอกชนจะยังสามารถทำได้หรือไม่ นายฉัตรชัยมองว่า ตอนนี้อย่างไรก็ตาม BOI ก็ออกมาสนับสนุนผู้ประกอบการการกรณการสร้างบ้านใหม่ ในขณะที่ต้องไม่คิดว่าโครงการนี้คือโครงการในกรุงเทพฯ ที่มีต้นทุนที่ดินสูง แต่เป็นโครงการให้กับทั่วประเทศ ซึ่งต้นทุนที่ดินยังไม่ได้สูงทั้งหมด จึงเชื่อว่ายังคงมีผู้ประกอบการที่สามารถสร้างบ้านราคาในระดับนี้ได้ และถ้ายังมีโครงการสนับสนุนสินเชื่อที่ช่วยให้ขายได้ เพราะผู้ซื้อสามารถกู้เงินมาซื้อได้ ก็จะต้องมีคนสนใจสร้างแต่อย่าไปคิดแบบคนที่มีความพร้อมทางฐานะว่า สร้างไกลๆ ใครจะไปซื้อ ซื้อแล้วเสียค่าเดินทางอีกเท่าไร เพราะโครงการนี้คนซื้อคงไม่ใช่กลุ่มที่ซื้อบ้านชานเมืองแล้วไปทำงานสลิ้ม แต่จะเป็นกลุ่มคนที่อยากมีบ้านในพื้นที่ที่พวกเขาทำมาหากินอยู่

“กลุ่มคนที่มีรายได้น้อยผมว่าเขาไม่มีคำว่าในเมืองหรือชานเมือง เขาอยู่ตรงไหนก็อยู่ตรงนั้น ถ้าคุณจะไม่แก้ปัญหาคนจน คุณก็ต้องคิดแบบคนจน คุณถึงจะแก้ปัญหาได้ ถ้าคุณคิดแบบคนรวยแล้วมาแก้ปัญหาคนจน คุณไม่มีทางแก้ได้ เพราะคุณไม่เข้าใจเขา”

สุดท้าย แล้วโครงการนี้จะครบล้านหลังเมื่อไหร่ และจะทำต่อหรือไม่

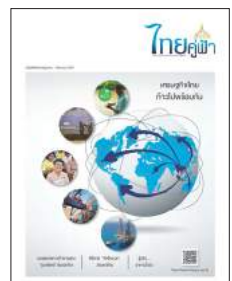
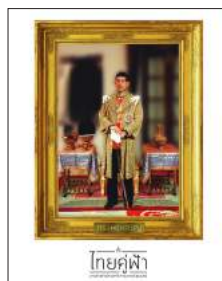
นายฉัตรชัยกล่าวว่า ไม่เคยตั้งเป้าไว้ว่าจะต้องครบล้านหลัง แต่ถ้าอยู่เฉยๆ ไม่ทำอะไรเลย ก็จะไม่เกิดเลยแม้แต่หลังเดียว ดังนั้น ถ้าทำปีนี้ได้แค่ 20,000 หลัง ก็โอเคแล้ว ที่มีคนมาถามว่า แล้วล้านหลังจะเสร็จเมื่อไหร่ต้องบอกว่าไม่รู้ แต่ที่แน่ๆ อย่างน้อยโครงการลักษณะนี้เกิดขึ้นแล้ว ปีนี้ทำได้ 20,000 หลัง ปีต่อไป 20,000 หลัง แล้วก็ทำไปเรื่อยๆ คนอื่นก็จะมาทำต่ออีก 30,000 หลัง ก็จะไปได้เรื่อยๆ

“ที่ห่วงว่าถ้าต่อไปเกิดผ่อนไม่ได้จะมีปัญหา ก็แล้วถ้าเกิดผ่อนไม่ได้ตลอดละ ทุกอย่างมีความเสี่ยงทั้งนั้น อยู่ที่ว่าเราจะทำหรือไม่ทำ จะทำเพื่อใคร เพื่อคนที่ไม่มีโอกาสให้มีโอกาสใช่หรือไม่ ถ้าใช่ก็ทำไปเรื่อยๆ เราเลยไม่ได้ตั้งเป้า ได้ 5,000 หลัง ก็ยังดีกว่าไม่ได้เริ่มเลย หรือได้หมื่นหลังก็คือหมื่นหลัง ก็ทำไปเรื่อยๆ ที่สำคัญนี่คือชีวิตจริง คนที่ไม่คิดว่าชาตินี้เขาจะมีบ้าน แล้วเขามีบ้านได้ เขาก็ดีใจ ซึ่งเขาก็จะพยายามรักษาสถานที่ของเขาเอาไว้ อย่างเต็มความสามารถนะ ซึ่งเราก็คือช่วยทำให้ฝันของพวกเขาเป็นจริง”

นายฉัตรชัยระบุ

โครงการบ้านล้านหลัง จึงถือเป็นจุดเริ่มต้นของภารกิจที่ทำเพื่อให้คนไทยที่มีรายได้น้อยมีโอกาสที่จะมีบ้าน ถือเป็นโครงการที่มีคุณค่าและควรได้รับการสนับสนุนจากทุกๆ รัฐบาลหากต้องการให้ความเหลื่อมล้ำด้านที่อยู่อาศัยลดช่องว่างลงบ้าง

ติดตามอ่านวารสาร “ไทยคู่ฟ้า” ฉบับออนไลน์ ย้อนหลังได้ที่
<http://www.thaigov.go.th>



วารสาร “ไทยคู่ฟ้า”

จัดทำโดย : สำนักโฆษก สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี
 ทำเนียบรัฐบาล ถนนพิษณุโลก เขตดุสิต กรุงเทพฯ 10300
 โทรศัพท์ 0 2288 4388 โทรสาร 0 2288 4390
 อีเมล : thaikhufahmagazine@thaigov.go.th



<http://www.thaigov.go.th>

