



'ศักดิ์สยาม' รุก 4 มิติ

บก-ราง-น้ำ-อากาศ

สู้อับโลจิสติกส์อาเซียน

หมายเหตุ - นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้สัมภาษณ์ "มติชน" ถึงภารกิจด้านโลจิสติกส์ใน 4 มิติ ซึ่งเป็นเนื้อหาส่วนหนึ่งที่จะนำเสนอข่าวในงานสัมมนาเรื่อง "ลงทุน 2020 พื้นฟูเศรษฐกิจ สร้างชาติ สร้างงาน" ที่หนังสือพิมพ์มติชนจัดขึ้นในวันที่ 23 กรกฎาคมนี้ ที่โรงแรมพูลแมน คิง เพาเวอร์ รางน้ำ กทม.

ศักดิ์สยาม ชิดชอบ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ภารกิจของกระทรวงคมนาคมจะเป็นเรื่องของโลจิสติกส์ ซึ่งมีอยู่ 4 มิติด้วยกัน คือ **ทางบก ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ** สิ่งที่เราดำเนินการก็ยึดหลักกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยเข้ามาดูตามกรอบเดิม

ทางบกก็เข้ามาดูการก่อสร้างต่างๆ ทางพิเศษมอเตอร์เวย์ ทางด่วน ก็มาคิดว่าดำเนินการในเรื่องอะไรบ้าง ส่วนเรื่องใหม่ที่กำลังไล่ทำอยู่ตอนนี้คือ การขยายมอเตอร์เวย์สาย 7 จากศรีนครินทร์ไปสุดที่สี่ดหีบ เพราะมีอีอีซี มีเมืองการบินอยู่คู่เกาะ แต่ขาดระยะอยู่ 7 กิโลเมตร นายภักก็บอกว่าให้ไปถึงเลยจะได้เชื่อมโลจิสติกส์ อันนี้ก็เร่งและทำ

ส่วนอีก 2 เส้นที่กำลังทำคือ พระราม 2 ก็มีช่วงที่เราทำ คือจากพระราม 2 ไปที่เอกชัย-พระราม 2 ความพร้อมมีอยู่แล้ว ศึกษาไอเออง งบประมาณจะใช้จากกองทุนมอเตอร์เวย์

แต่อีกเส้นที่จะออกจากบางใหญ่ คือ นครปฐม-ชะอำ พอมาดูรายละเอียดจะต้องทำเป็นช่วง เพราะว่าติดอยู่ตรงกลางเพชรบุรี ตามแนวเดิมมีการคัดค้านจากประชาชน ไม่อยากให้ใช้แนวเดิม เพราะจะเป็นการทำให้ประชาชนโยกย้ายถิ่นที่อยู่ ผมก็บอกว่าถ้ารอให้สมบูรณ์ก็จะใช้เวลานานมาก ดังนั้นก็เลยเสนอว่าทำ

เป็นช่วงได้หรือไม่

จริงๆ ในต่างประเทศเขาก็กระจายเมืองเมื่อมีการเชื่อมต่อ ทางบกก็ไม่ใช้มีถนนอย่างเดียว มีทางรางด้วย นายภัก ทำเรื่องรถไฟทางคู่ กับรถไฟความเร็วสูงก็เลยคุยกันว่า ทำไม่บูรณาการกัน ก็เลยให้ทาง สนข.

ไปกำหนดแนวและบูรณาการกันให้ได้ตัวแบบออกมา การพัฒนาเรื่องนี้ ได้แบ่งเป็นแนวตั้ง จากเหนือ-ใต้ มี 3 แนว คือ เชียงราย-บางบัวทอง มอเตอร์เวย์สายตะวันตกหมายเลข 9 แล้วก็วิ่งไปถึงภาคใต้ เชื่อมต่อกับมาเลเซีย ที่ อ.สะเดา จ.สงขลา แนวที่ 2 จากหนองคาย ซึ่งมีแนวรถไฟอยู่ ที่เริ่มจากกรุงเทพฯ-โคราช ขึ้นไป ก็เอาแนวนั้นมาทำมอเตอร์เวย์คู่มาด้วย แต่จะยังไปที่แหลมฉบัง

อีกแนวตอนนี้ มีการทำสะพานที่บึงกาฬ เชื่อมไปฝั่งลาว ก็จะต้องจากแนวนั้นไปที่สุรินทร์ ก็ทะลุไปกัมพูชา ส่วนแนวขวางตะวันตก-ตะวันออก จะมีแนวจากตาก วิ่งไปนครพนม โดยจะต้องเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านด้วย



อีกแนวจากกาญจนบุรี ผ่านโคราช ไปอุบลฯ อีกแนวจากกาญจนบุรีเหมือนกันแต่ไปแหลมฉบัง สระแก้ว ไปทางปอยเปต

แนวที่สำคัญทางภาคใต้มี 2 แนว คือ ชุมพร-ระนอง ซึ่งแนวตรงนี้พูดง่าย ๆ เป็นแลนด์บริดจ์ เมื่อก่อนเคยได้ยินแต่การสร้างโลจิสติกส์ทางน้ำ คือ คอคอดกระ หรือคลองไทย จากการศึกษาพบว่าระดับน้ำไม่เท่ากันฝั่งอันดามันสูงกว่าอ่าวไทย 1 เมตร การทำคลองที่ต้องทำ คือจุดพักเรือ เพื่อยกระดับน้ำ หรือลดระดับน้ำ ขณะที่เรือมาอย่างนั้นไม่เกิดความได้เปรียบในการเดินทางในเรื่องของเวลา ส่วนอีกแนวหนึ่งก็เป็นช่วงสงขลา ขึ้นไปทางฝั่งอันดามัน รวมก็จะเป็น 5 แนวพอดี

อันนี้ถือเป็นกรอบความคิด ซึ่งจะมีการศึกษา มาสเตอร์แพลนปี 2564 ใช้งบประมาณจากกองทุนมอเตอร์เวย์เหมือนกัน ซึ่งมีเงินอยู่มาศึกษา พอได้แนวได้อะไรเสร็จ ก็มาออกแบบอะไรกันอีกที เพราะจะต้องมีเรื่องของการเวนคืน แต่โครงการจะถูกลงแน่นอน เพราะไม่ได้วิ่งเข้าไปที่ราคาแพง การก่อสร้างก็จะเป็นแบบพีพีพี หากทำได้ก็จะทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของอาเซียนได้อย่างแท้จริง

ทางราง ก็แยกเป็นทางคู่ และความเร็วสูง ก็เร่งรัดอยู่รถไฟไทย-จีนที่มีปัญหาเรื่องระบบอาณัติสัญญาณ และเดินรถ ก็แก้ปัญหาเรียบร้อย และจะเซ็นสัญญาในเดือนตุลาคมนี้ ก็ไม่มีปัญหาอะไร เรื่องอีโอเอก็ติดปัญหาเฉพาะที่สถานีอยุธยา ก็ต้องไปขออนุญาต

กรมศิลปากร ก็คิดว่าจะจบ

รถไฟความเร็วสูงอีซีก็ตามแผน ส่งมอบพื้นที่ก็เร่งดำเนินการ และมีรถไฟทางคู่บ้านไผ่-นครพนม ก็จะเข้า ครม. เพื่อปรับรูปแบบมาเหมือนเดิม หรือเอางานก่อสร้างกับงานระบบมารวมกัน จากก่อนหน้านั้นแยกออกจากกัน มีทางคู่เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ ก็จะเอาเข้า ครม. เหมือนกัน

ยังมีเรื่องการฟื้นฟูการรถไฟฯ สิทธิประโยชน์การรถไฟฯ คือรางรถไฟ ปัจจุบันใช้งานเพียง 30% เอง ส่วนหนึ่งก็เพราะมีปัญหาเรื่องภาระหนี้สินจำนวนมาก ก็เลยบอกว่าทำไมไม่ให้เขาใช้วิ่งด้วย จะได้เพิ่มรายได้ ก็ให้ไปศึกษาอยู่รถไฟฟ้ที่กำลังทำ คือ สายส้มตะวันออก ส่วนตะวันตกเปิดขายของแล้ว ก็กำลังดำเนินการอยู่ ตามแผนเปิดปี 2568 ก็ได้ใช้ สายสีแดง ก็ยังมีปัญหาเรื่องของการขยายเวลา โดยในวันที่ 23 กรกฎาคมนี้ ก็เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาหารือเรื่องแผนการเปิดให้บริการที่ชัดเจนอีกครั้ง

ส่วนสีน้ำตาล ตั้งคณะทำงานหรือมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์อยู่ เพราะขอใช้พื้นที่ทางมหาวิทยาลัยด้วย และจะเกี่ยวกับทางด่วนไปแครายด้วย เงินมีหมดแล้ว คาดได้ข้อสรุปเดือนหน้า

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ถือเป็นน้องเล็กสุดในระบบการขนส่งประชาชน ปัจจุบันมีหนี้ประมาณ 1.2 แสนล้านบาท สิ่งที่ ขสมก. ดำเนินการ คือ เรื่องการปฏิรูปเส้นทางรถโดยสารใหม่ ในอดีตมีการขับ

ปะปนเส้นทางกันไปหมด 1 ถนน มีรถหลายสายวิ่งรวมกันอยู่ วิ่งทับกันทำให้ต้นทุนสูง

ขสมก. จึงจัดระบบเส้นทางใหม่แบ่งเป็น 4 ประเภท คือ 1.ฟีดเดอร์ คือวิ่งระยะสั้น เชื่อมจากระยะยาวเข้าสู่สถานีรถไฟ หรือเชื่อมกับการขนส่งทางน้ำ 2.ไลน์เนอร์ คือ วิ่งในเส้นทางหลัก หรือวิ่งระยะยาวแบบเหนือ ใต้ ตะวันออก ตะวันตก 3.เชอร์เคิล คือ วิ่งรถแบบวงกลม เชื่อมระหว่างระยะยาวกับระยะสั้น และ 4.เอ็กซ์เพรส คือวิ่งรถบนทางด่วน

ขสมก. ได้ปฏิรูปเส้นทางจากเดิมที่วิ่งทั้งหมด 254 เส้นทาง ลดลงเหลือ 162 เส้นทาง แบ่งเป็นรถขสมก. ให้บริการ 108 เส้นทาง รถร่วมบริการให้บริการ 54 เส้นทาง

แผนดังกล่าวได้เสนอเข้าที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) แล้ว คาดว่าไม่น่าจะมีปัญหาอะไร เนื่องจากสิ่งที่ดำเนินการก็อยู่ภายใต้การฟื้นฟู คือ ขสมก. ต้องไม่ขาดทุนอีกต่อไป

คาดว่าหลังปฏิรูปเส้นทางเสร็จ จะเปลี่ยนจากการซื้อรถใหม่มาเป็นการเช่ารถเมล์ไฟฟ้า (อีวี) ตอนนี้อยู่ที่ ขสมก. ร้างเงื่อนไขประกวดราคา (ทีโออาร์) เติร์มไว้แล้ว รอเพียง ครม.อนุมัติก็จะเช่ารถเมล์อีวีได้ทันที คาดว่าจะได้เห็นรถกลุ่มแรกในช่วงกลางปี 2564แน่นอน

นอกจากนี้ ยังมีระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ หรืออีทีเค็ท รวมถึงติดตั้งระบบจีพีเอส เพื่อดูว่ารถแต่ละคันวิ่งในเส้นทางใดบ้าง ส่วนเรื่องของการเชื่อม

เช็กเอาต์ของผู้โดยสารนั้น จะสามารถเช็กได้ว่าตอนนี้ บนรถโดยสารมีคนอยู่ที่คน เพื่อนำข้อมูลไปบริหารจัดการต่อว่า ในแต่ละช่วงเวลาควรจัดรถวิ่งจำนวนกี่คัน เพื่อให้เพียงพอต่อจำนวนผู้โดยสาร

หลังปฏิรูปเส้นทางเสร็จจะมีการลดเส้นทางลงและสามารถบริหารรถที่ออกมาวิ่งได้ รวมถึงเรื่องปรับลดพนักงาน เพื่อมาใช้ระบบอีทีเคที เมื่อทำตามแผนที่วางไว้จะช่วยลดค่าใช้จ่ายลง และจะช่วยลดค่าใช้จ่ายของประชาชนในแต่ละวันลงได้ โดยใช้วิธีจ่ายเหมาค่าโดยสารเพียง 30 บาท/คน/วัน ส่วนนักเรียนจะอยู่ที่ 25 บาท/คน/วัน ซึ่งอยู่บนสมมติฐานที่ต้องมีผู้ใช้บริการวันละ 2 ล้านคน

ได้เสนอวิธีดังกล่าวให้กับ คณ.พิจารณา ทาง คณ. ทักท้วงมาจากแผนเดิมคาดว่าจะเพิ่มพู่ ขสมก.ได้ใน 3 ปี แต่เมื่อปรับแผนใหม่ ใช้วิธีเหมาค่าโดยสาร 30 บาท/วัน ทำให้ต้องใช้เวลามากถึง 7 ปี กว่ารายได้ของ ขสมก.จะกลับมาเป็นบวก ทาง คณ.มองว่านานเกินไป ซึ่งที่นานเพราะรายได้ต่างกันจากเดิมที่คิดตามระยะทาง เปลี่ยนมาเป็นจ่ายเหมาทั้งวัน ทั้งนี้เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายให้ประชาชน แนวคิดคือประชาชนต้องมาก่อน

เรื่องนี้ต้องให้นายกฯ เป็นผู้ตัดสินใจเพราะ ขสมก. ขาดทุนกว่า 3,000-5,000 ล้านบาท/ปี หากไม่แก้ไขหนักก็จะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ

ส่วน ขสมก.จะกลับมามีกำไรก่อนหักภาษี หัก ดอกเบี้ยและค่าเสื่อม หรืออีปีถัดไป เมื่อไหร่ให้ คณ. ทำเครื่องมือชี้วัดเลยว่าตั้งแต่ปีที่ 1-7 ขสมก.สามารถชำระหนี้ได้ปีละเท่าไรตามเป้าหมายหรือไม่ หากไม่สามารถทำได้ก็ปล่อยให้ล้มไปได้เลย แต่เชื่อมั่นว่าจากผลการศึกษาและวิธีที่ดำเนินการ เป็นไปได้สูงมากที่ ขสมก.จะกลับมามีกำไรได้ภายใน 7 ปี

ส่วนการขนส่งทางน้ำ มอบหมายให้ **นายอธิรัฐ รัตนเศรษฐ** รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้ดูแล โดยจะมีการปรับปรุงโลจิสติกส์ทางน้ำ รวมถึงได้เชิญชวนให้เอกชนเข้ามาลงทุน หรือพีพีพี ในการ

สร้างเทอร์มินอลซึ่งไม่ได้เป็นการเอื้อเอกชน แต่ต้องดูว่าเมื่อมาร่วมทุนกันแล้วประชาชนจะได้อะไร ส่วนเรื่องโลจิสติกส์ทางน้ำขนาดใหญ่ โดยนายกรัฐมนตรีให้ศึกษาการทำกองเรือพาณิชย์นาวี ซึ่งเรื่องนี้ได้สั่งการให้กรมเจ้าท่าเป็นผู้ศึกษา เพื่อเอื้อต่อการขนส่งสินค้าในอนาคต

ส่วนเรื่องการบริหารงานทางอากาศ หน่วยงานที่มีกำลังที่สุดตอนนี้คือ บริษัทท่าอากาศยานไทย (ทอท.) ที่ขณะนี้ มีแผนที่จะพัฒนาศักยภาพ จากเดิมกระทรวงคมนาคมได้วางเป้าหมายการรองรับผู้โดยสารทั้งในประเทศและต่างประเทศ ประมาณ 150 ล้านคนต่อปี ซึ่ง ทอท.ได้รับนโยบายและไปดำเนินการ

ปัจจุบันไทยมีสนามบินหลัก 2 แห่ง คือ สนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งทั้ง 2 แห่งยังมีพื้นที่ที่สามารถขยายพื้นที่ไปได้ โดยทาง ทอท.ได้เสนอ มาสเตอร์แพลน ที่มีหลายฝ่ายมองว่าทำไมไม่พัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิตามมาสเตอร์แพลน ออกมาให้เข้าใจว่ามาสเตอร์แพลนมีการปรับปรุง ทุก 4-5 ปี จะมีการปรับปรุง 1 ครั้ง

หลังจากนี้ จะมีการก่อสร้างรันเวย์ที่ 3 ซึ่งมีการประกวดราคาเรียบร้อยแล้ว ส่วนสนามบินดอนเมือง ยังมีบางส่วนติดโอไอเอ แต่จากการศึกษาเบื้องต้นสามารถให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) พิจารณาได้ ถ้าไม่มีผลกระทบออกไปนอกพื้นที่ก็สามารถดำเนินการได้

ส่วนเรื่องของอู่ตะเภาเป็นอีกสนามบินที่ช่วยรองรับรับผู้โดยสารได้กว่า 60 ล้านคนต่อปี มองว่าเรื่องของการพัฒนาสนามบินจึงเป็นเรื่องที่สำคัญ เพราะรายได้หลักของประเทศมาจากภาคการท่องเที่ยวมาจากทางอากาศกว่า 80% แต่หากทางอากาศของไทยไม่เป็นประตูที่ใหญ่พอก็ไม่มีโอกาสที่จะได้รายได้จากการท่องเที่ยว

(อ่านต่อหน้า 8)

'ศักดิ์สยาม' รุก 4 มิติ

บก-ราง-น้ำ-อากาศ

สู้อับโลจิสติกส์อาเซียน

ต่อจากหน้า 2

ส่วนกรมท่าอากาศยาน (ทย.) มีสนามบินภูมิภาคที่ดูแลกว่า 29 แห่ง ต้องมาดูแลกำลังการใช้งบประมาณปกติของกรมฯ มีเท่าไร ไม่อยากให้แบกรับเยอะ อยากให้มีการหารือกับ ทอท. ให้เข้ามาบริหารแล้วรับรายได้ร่วมกัน จากการพูดคุยพบว่า มีบางสนามบินที่จะเป็นสนามบินที่รองรับนักท่องเที่ยวต่างชาติได้ อาทิ กระบี่ อุดรธานี และบุรีรัมย์ ส่วนที่เหลืออีกกว่า 20 แห่ง ต้องไปดูว่าจะสามารถพัฒนาอย่างไรได้บ้าง

เรื่องสายการบินต่างๆ เบื้องต้นมีกำหนดข้อกำหนดต่างๆ ตาม พ.ร.บ.เดินอากาศ โดยช่วงที่เกิดการแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้การจราจรทางอากาศได้หยุดพักหายใจว่าจะกำหนดกติกาหลังจากนี้ว่าจะทำอะไรต่อไป รวมทั้งกำหนดแผนการเดินอากาศไทยหลังโควิด-19 เพื่อรองรับเมื่อสถานการณ์เข้าสู่ภาวะปกติอีกด้วย

ส่วนสถานการณ์โควิด-19 ไม่ได้ทำให้โครงการของคมนาคมหายไปไหน แต่ระยะเวลาในการก่อสร้างอาจจะต้องเลื่อนออกไปให้ไปดูแลโครงการไม่จำเป็นต้องเสร็จภายใน 1 ปี ให้ใช้วิธีผูกพันงบประมาณแล้วนำงบประมาณในส่วนดังกล่าวกลับเข้าสู่ภาครัฐเพื่อนำเงินไปช่วยโควิด-19 ซึ่งในปี 2563 กระทรวงคมนาคมตั้งงบประมาณออกไปกว่า 8 พันล้านบาท ก็ไม่ได้มีผลกระทบกับโครงการที่หลายกรมดำเนินการอยู่ จะกระทบก็มีแค่เรื่องระยะเวลาการดำเนินโครงการที่ต้องเลื่อนออกไปเท่านั้น

นอกจากนี้ ยังมีโครงการที่ทางกระทรวงคมนาคมร่วมกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ที่จะช่วยเกษตรกรชาวสวนยาง โดยการนำยางพาราไปแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ความปลอดภัยด้านคมนาคม อาทิ กรวย และแบรีเออร์ เพื่อลดอุบัติเหตุทางท้องถนน

ได้ร่วมศึกษากับมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ เพิ่มการรองรับจากเดิมที่รองรับได้เพียง 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 120

กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยแบรีเออร์ไม่ระเบิดและลดการพุ่งข้ามเลนเมื่อรถเกิดอุบัติเหตุ โดยได้รับการยืนยันจากสถาบันที่ประเทศเกาหลีได้ว่าแบรีเออร์ดังกล่าวมีประสิทธิภาพทนทานต่อการเกิดอุบัติเหตุจริง หากนำมาใช้งานจริงเชื่อว่าจะสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงได้ทันที

รวมถึงช่วยให้เกษตรกรมีรายได้เพิ่มขึ้นอีกด้วย เป็นไปตามนโยบายของนายฯ ที่ต้องการให้หน่วยงานรัฐมีการใช้จ่ายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 1 ล้านต้น ภายใน 3 ปี หรือระหว่างปี 2563-2565 จะช่วยให้ราคามีเสถียรภาพมากขึ้น คาดว่าเกษตรกรจะได้เงินจากโครงการดังกล่าวประมาณ 8 หมื่นล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบการก่อสร้างเกาะกลางถนนของกรมทางหลวง การนำยางพาราไปทำแบรีเออร์ถือว่ามีความคุ้มค่ากว่าช่วงเดือนสิงหาคมนี้นายฯ จะนำโครงการนี้ขึ้นมาพิจารณา

ขณะนี้มีการเร่งเบิกจ่ายงบประมาณไปแล้วกว่า 50% คาดว่าในช่วงเดือนกรกฎาคมและสิงหาคม จะเพิ่มเป็น 70-80% และเชื่อว่า การเบิกจ่ายงบประมาณในปี 2564 จะไม่ล่าช้าร้อยละ 2563 แน่นนอน

เมื่อได้เข้ามาทำหน้าที่นี้แล้วก็ต้องทำเต็มที่ ผมใช้วิธีการบริหารงานแบบการบริหารทีมฟุตบอลคือ หากข้าราชการคนไหนเหนื่อยหรือไม่สามารถบริหารงานในหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายได้ก็ต้องพักเหมือนนักฟุตบอลที่ไม่ไหวก็ต้องให้ตัวสำรองลงสนามแทน แต่พักแล้วต้องกลับมาทำงานให้ได้

ผมจึงเรียกการบริหารงานของตัวเองว่า คมนาคมยูไนเต็ด เป็นการทำงานแบบช่วยกันผลักดันเรื่องต่างๆ ให้เดินหน้าต่อไปได้ เรื่องไหนที่ยังติดปัญหาที่ช่วยกันแก้ไขต่อไป ส่วนเรื่องการแต่งตั้งปลัดเป็นหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าแต่ละคนทำงานเป็นอย่างไร แต่จากที่สัมผัสทุกคนเก่งหมดแต่ต้องดูคนที่เหมาะสมที่สุด เพราะการเป็นปลัดกระทรวงไม่ได้เข้ามาเป็นนายคนอย่างเดียว ต้องบูรณาการงานให้ครบทั้ง 4 ด้าน