

มติชน

Matchon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,550

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 24 กรกฎาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 15475

หน้า: 1(บนขวา), 2, 7

Col.Inch: 259.17 Ad Value: 401,713.50

PRValue (x3): 1,205,140.50 คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ปลุกลงทุนฟื้นเศรษฐกิจ เดินหน้าฝ่าวิกฤต'โควิด'



ปลุกลงทุนฟื้นเศรษฐกิจ เดินหน้าฝ่าวิกฤต'โควิด'

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

อนุทิน ชาญวีรกูล

รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข (สธ.)

ไนามของรัฐบาลต้องขอขอบพระคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดงานสัมมนาครั้งนี้ ที่ได้เริ่มสนับสนุนนโยบายของรัฐบาล มีการจัดสัมมนาให้ประเทศไทยเดินหน้ากลับเข้าสู่ภาวะปกติให้มากที่สุด ในฐานะรัฐมนตรีว่าการ สธ. ขอให้ความมั่นใจว่าสาธารณสุขไทยจะรับมือกับสถานการณ์โควิด-19 ได้

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



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

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

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

ประเทศไทยจะต้องมีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ดี เพื่อให้การคมนาคมขนส่ง โอกาสทางธุรกิจ การหมุนเวียนของเงิน การขยายตัวทางเศรษฐกิจเกิดขึ้น ทั้งรูปแบบของการลงทุนจากต่างประเทศหรือผู้ลงทุนในประเทศ สภาพคล่องของประเทศไม่ได้หายไปไหน เพียงแต่ยังไม่ได้ถูกใช้ เมื่อถึงเวลาที่ไม่มีความกลัว หรือความกังวลอะไรแล้ว ก็จะต้องมีการนำออกมาใช้ลงทุน ในส่วนภาครัฐแม้ในบางโครงการจะใช้งบประมาณ บางโครงการใช้วิธีร่วมทุนกับรัฐ (PPP) หรือการใช้เงินกู้ แต่ทุกอย่างที่เกิดขึ้นมาช่วงนี้ ระบบสาธารณสุขปลอดภัย ระบบคมนาคมขนส่ง ทางอากาศ บก และน้ำ จะขึ้นมารองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจไทย ทุกอย่างดำเนินการอย่างปกติ

สิ่งที่ตนและนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยฐานะที่ได้กำกับดูแลทั้ง กระทรวง

คมนาคม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และกระทรวงสาธารณสุข คือการมอง 3 กระทรวง ให้เป็นคลัสเตอร์ให้เอื้อกันทั้งการคมนาคม สาธารณสุข และการท่องเที่ยว หลักการคือไทยเฟิร์สต์ (Thai First) โครงสร้างพื้นฐานทั้งหลายไม่ว่าจะเป็นสนามบิน ท่าเรือ ระบบราง ทุกอย่างจะต้องเกิดขึ้นในประเทศไทย หากทำตามนโยบายอย่างเต็มที่ "ใช้เงินบาท ใช้คนไทย ชื่อของไทย สร้างโดยคนไทย เพื่อให้คนไทยใช้" ในช่วงของการฟื้นฟูเศรษฐกิจจะต้องยึดหลักการนี้ และเป็นหลักเศรษฐกิจพอเพียงที่ในหลวงรัชกาลที่ 9 ได้พระราชทานไว้ เว้นแต่ถ้าอะไรที่

(อ่านต่อหน้า 7)

(ต่อจากหน้า 2)

อนุทิน ชาญวีรกุล

รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข (สธ.)

คนไทยไม่มีจึงจะให้ต่างชาติเข้ามาเป็นผู้ขายและเราซื้อมาต่อยอด

เงินที่หมุนไป หากเริ่มจากเงินบาท ของทุกอย่างที่ผลิตในประเทศไทย และใช้แรงงานไทยให้มากที่สุด ประเทศไทยต้องใช้ระบบเงินหมุนให้ได้แปดรอบ ถ้ามีเงิน 2 แสนล้านบาทแล้ว ไม่ได้ใช้ สู้มีเงิน 100 ล้านบาทแล้วหมุนได้ ซึ่งจะทำให้เงินจากต่างประเทศไหลเข้ามาด้วย ไม่มีใครแย่งความเป็นประเทศที่นำลงทุนที่สุดในภูมิภาคไปจากประเทศไทยได้ แต่ประเทศไทยต้องแก้กฎระเบียบต่างๆ เพื่อให้ไทยไม่แพ้ข้อเสนอที่ประเทศอื่นๆ มอบให้แก่นักลงทุน หากเราหมุนไปเรื่อยๆ ให้เกิดวงจรเศรษฐกิจ เฟลลอป ไม่เกิน 1 ปี ทุกอย่างจะกลับมาดีเหมือนเดิม ในรูปแบบที่แข็งแกร่งกว่า

มีคนบอกว่า เอาแต่กู้ กู้ แต่ถ้าดอกเบี้ย 0% หรือ 0.5% ผมว่าก็ต้องกู้นะ เราอยู่ในดอกเบี้ยต่ำเพราะมีศักยภาพต่อรอง สมมุติลงทุน 100 บาท แล้วทำไม่พุดเลย ทำได้ 10 บาท ได้กำไร 10% แต่ถ้าทำลงลงทุน 3 บาท กู้ 7 บาท แล้วกำไร 10 บาท ทำกำไร 300% เพียงแต่ว่ากิจการของท่านต้องดี ไม่ใช่กู้สุ่มสี่สุ่มห้า นำไปใช้ตามแผนที่วางไว้ทุกประการ แต่เงินกู้มันจะต้องให้เกิดความมั่นใจว่า นำมาใช้จะมีประโยชน์และตรงตามเป้าหมาย ผมรอดมาได้ทุกวันนี้ก็ด้วยวิธีนี้ ถ้ามีระเบียบวินัยในการใช้เงิน เงินกู้ก็จะทำกำไรมหาศาลวันนี้โครงการคมนาคมที่เกิดในรัฐบาลชุดนี้ โปร่งใส ตรวจสอบได้ ทั้งรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-อุตุตะนา ประมูลต่ำกว่าราคากลางเกือบ 5 หมื่นล้านบาท โครงการสนามบินอุตุตะนารัฐได้ประโยชน์กว่า 2 แสนล้านบาท โครงการมอเตอร์เวย์ ต่ำกว่าราคากลาง 36% หลายคนสงสัยว่าต่ำกว่าราคากลางแล้วทำไมยังมีคนมาลงทุนทำไม ก็ต้องบอกว่าเขาเห็นโอกาสและสามารถต่อยอดไปได้อีกมาก แต่ต้องเปิดให้มีการแข่งขันให้มากที่สุด และประเทศไทยจะต้องเป็นบายเออร์มาร์เก็ต ให้มากกว่าเซลเลอร์มาร์เก็ต ขอให้มีความมั่นใจ

ทุกโครงการที่ออกมา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมดูแลอย่างใกล้ชิด ประโยชน์ทั้งหลายตกอยู่กับรัฐ ในการทำงานทั้งหลายอย่างรวดเร็ว ไม่มีอะไรมาทำให้นโยบายบิดเบือนไปได้ พร้อมทั้งได้กำกับการสนับสนุนจากนายกรัฐมนตรีอย่างเต็มที่ เพราะไม่ได้ไปปากเปล่าแต่ใส่ความน่าจะเป็นไปได้เสนอในทุกโครงการ เป็นการทำงานแม้จะอยู่คนละพรรคการเมืองและเป็นรัฐบาลผสม อะไรก็ตามที่เป็นประโยชน์กับประชาชน รัฐบาลจะเพิ่มเติมที่ ซึ่งก็ได้ทำให้เห็นว่า ยังไม่มีโครงการใดที่เกินงบประมาณ นอกจากนั้น ยังมีส่วนต่างอย่างมีนัยสำคัญ และไม่มียุติแล้ว ผู้ที่เข้ามาประมูลงาน ล้วนแล้วแต่มีความแข็งแกร่ง ทำงานสำเร็จอย่างแน่นอน มีหลักประกันว่าจะไม่เกิดความเสียหายต่อรัฐ โดยจะเน้นว่าต้องใช้ "ไทยทำ ไทยใช้" มากที่สุด

ในความเป็นรองนายกรัฐมนตรีได้กำกับดูแล 3 หน่วยงาน และพยายามเชื่อมโยงเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศไทยมากที่สุด 1.ระบบสาธารณสุขดี ไม่ใช่เพียงเรื่องบริการ แต่ต้องเริ่มวิจัย นวัตกรรม เริ่มผลิตทุกอย่าง และสนับสนุนในการผลิตภายในประเทศไทย 2.ระบบคมนาคม เป็นการต่อยอด หากการคมนาคมระบบขนส่งดีและครบ

ครั้น ทำเรือ รัดไต้ดิน ลอยฟ้า รางคู่ โมนเรล ไม่มีอะไรดีไปกว่านี้แล้วในเรื่องของระบบ การขนส่ง วันนี้ไม่ใช่เพียงสามเหลี่ยม แต่เป็นโยแมงมมไปหมดแล้ว หากมี 2 ระบบก่อน หน้านี้ที่ติดแล้ว ก็จะเป็น 3.ระบบการท่องเที่ยว หากมีความพร้อมนักท่องเที่ยวก็อยากเดิน ทางมาในประเทศไทย ตอนนี้อัฒมชาติ สถานที่ท่องเที่ยวในไทยสะอาด เพราะนักท่องเที่ยว น้อย อยากรับไปจุดเดิมหากสามารถรักษาสภาพธรรมชาติแบบนี้ไว้ ขอเรียนว่ารับ ไม่ไหว ต้องแจกบัตรคิว

ดังนั้น จะต้องมองว่า โควิด-19 ทำร้ายเรา แต่เพียงระยะหนึ่ง หลังจากนั้นจะเอาคืน กลับมา รัฐบาลนี้คิดมาตลอดว่าจะทำอะไรให้ความแข็งแกร่งกลับสู่ประชาชน รัฐบาล และคณะรัฐมนตรีทุกคนในวันนี้หัวใจเข้าออกเป็นความมั่นคงของประชาชน โครงการ จาก 3 กระทรวงนี้จะทำให้มีเงินหมุนเวียน เงินที่หมุนมา หมุนไป จะพาไทย กลับมามั่นคง มีคนบอกว่า เอาแต่กู กู กู แต่ถ้าดอกเบี้ย 0% หรือ 0.5% ผมว่าก็ต้องกั๊วะ แต่ เงินกู้นั้นจะต้องให้เกิดความมั่นใจว่านำมาใช้อย่างมีประโยชน์และตรงตามเป้าหมาย ถ้า มีระเบียบวินัยในการใช้เงิน เงินกู้อีกจะทำกำไรมหากาล วันนี้โครงการคมนาคมที่เกิดใน รัฐบาลชุดนี้ โปร่งใส ตรวจสอบได้ ทั้งรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-อุตะนา สนามบิน อุตะนา โครงการมอเตอร์เวย์ ที่เปิดประมูลแล้วได้ราคาต่ำกว่าราคากลาง ซึ่งทำให้รัฐได้ ประโยชน์จากการประหยัดงบประมาณ หลายคนสงสัยว่าต่ำกว่าราคากลางแล้วทำไมยังมีคนมาลงทุน ก็ต้องบอกว่าเขาเห็นโอกาสว่าสามารถต่อยอดไปได้อีก

ทุกโครงการที่ดำเนินการได้รับการสนับสนุนจากนายกรัฐมนตรีอย่างเต็มที่ แม้ จะอยู่คนละพรรคการเมือง และเป็นรัฐบาลผสม เพราะเป็นประโยชน์กับประชาชน

ศักดิ์สยาม ชิดชอบ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

เป็นที่ทราบกันดีว่าประเทศไทยมีความได้เปรียบใน เรื่องของพื้นที่ตั้ง เป็นศูนย์กลางของอาเซียน แต่สิ่ง ที่กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตลอดมา คือต้องการ ที่จะพัฒนาแต่ก็ยังมีอุปสรรคในเรื่องของวิถีชีวิตของ คนไทย ซึ่งบางเรื่องทำให้ประเทศไทยยังเดินหน้าไม่ได้ ประสิทธิภาพเท่าที่ควร ซึ่งในการเข้ามาในฐานะรัฐมนตรี ว่าการกระทรวงคมนาคม ถือว่าปฏิบัติหน้าที่มาเกือบ 1 ปี เต็มแล้ว มองว่าการดำเนินการภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ ชาติ 20 ปี ของ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี รวมทั้งได้บูรณาการความคิดผู้ที่มีความรู้ใน ประเทศ สิ่งเหล่านี้ถือเป็นกรอบกว้างๆ ในการที่จะทำให้ ไทยเดินหน้าไปได้

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

เมื่อเจอปัญหาเหล่านี้ก็ใช้วิธีการแก้ปัญหาที่พอ และที่ชายเคยมองไว้ ให้หายใจเข้าลึกๆ ควบคุมสติให้อยู่ แล้วจะแก้ไขปัญหานั้นได้เอง ประเทศไทยมีลักษณะพิเศษ มีความหลากหลายทางความคิด และมีความหลากหลาย ในการปฏิบัติ สิ่งเหล่านี้เมื่อมีเรื่องใดที่เข้ามากระทบ เราสามารถผ่านไปได้ด้วยวิถีแบบไทยๆ ซึ่งทั้งหมดต้อง ให้เครดิตนายกรัฐมนตรี แต่ต้องยอมรับว่าตอนเข้ามา ร่วมรัฐบาลใหม่ๆ รู้สึกไม่ค่อยมั่นใจนายกรัฐมนตรีเท่าไร เพราะภาพที่เห็นในตอนที่บริหารประเทศในรัฐบาลชุดที่



แล้ว ยังดีภาพของนายทหาร แต่เมื่อได้เข้ามาร่วมงาน กันแล้ว มองว่าไม่ได้เป็นเช่นนั้น มองว่านายทนายเป็นคน ทำงานเร็ว เป็นคนที่มีความเข้าใจ

ในส่วนของโควิด-19 ถือว่านายอนุทิน ชาญ วิรกุล รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวง สาธารณสุข เป็นผู้นำในเรื่องนี้ เบื้องต้นประชาชนมี ความกังวลว่าประเทศไทยจะรอดหรือไม่รอด แต่หลังจาก ดำเนินการในเมืองต้น จากที่ไทยอยู่อันดับ 80 ประเทศที่สามารถควบคุมโควิด-19 ได้ มาอยู่เบอร์ต้นๆ ของโลกแล้ว

ในส่วนภารกิจของกระทรวงคมนาคมประกอบด้วยเรื่องของการพัฒนาและสร้างความเข้มแข็งด้าน โลจิสติกส์ 4 มิติด้วยกัน คือ ทางบก ทางราง ทาง น้ำ และทางอากาศ ซึ่งต้องย้อนไปวันที่เข้ามาดำเนิน งานหลายเรื่องยังติดขัด ยังต้องเรื่องโลจิสติกส์ จึงต้อง ศึกษาหาความรู้ แต่มีเรื่องหนึ่งที่ผมแตกต่างจากคน

อื่นคือกล้าตัดสินใจเพราะดำเนินตามนโยบายพรรคที่ หลายทุกข้อจำกัด หลายเรื่องที่ดีระเบียบติดกฎหมาย ได้สั่งให้ข้าราชการกระทรวงศึกษาและทำการแก้ไข ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

ในการพัฒนาระบบทางบก ซึ่งหลายฝ่ายเข้าใจว่าเป็น ภารกิจของกรมทางหลวงสร้างถนนหนทางต่างๆ แต่ที่ จริงแล้วกระทรวงมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับทางบก อาทิ กรมการขนส่งทางบกที่มีหน้าที่ออกใบอนุญาตและกำกับ ดูแลในเรื่องต่างๆ ก่อนที่จะใช้ถนน หากถามว่าทำไมต้อง พัฒนาระบบทาง เพราะเปรียบเหมือนสายเลือดหลัก การเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งผู้คนหรือสินค้า สิ่ง ที่จำเป็นต้องมีคือ ถนนที่มีความปลอดภัย สะดวก และ สามารถที่จะมีเน็ตเวิร์กครอบคลุมเส้นทาง

สิ่งเหล่านี้ก็มีข้อจำกัดเช่นกัน เพราะเมื่อเข้าประชุม สภาผู้แทนราษฎรกว่า 80% เป็นเรื่องของการขอให้มีการ สร้างถนนในทุกพื้นที่ ซึ่งก็ได้ตอบกับสมาชิกทุกคนว่า อยากทำให้ได้ทุกคน แต่ข้อจำกัดของกระทรวงคมนาคม คืองบประมาณในแต่ละปี ขอไป 100% แต่ได้เพียง 40% จึงเป็นเรื่องที่ต้องใช้การบริหารจัดการ หลายประเทศ ในโลกมีถนนที่เรียกว่ามอเตอร์เวย์ หลายประเทศใช้ มอเตอร์เวย์เป็นเส้นทางโลจิสติกส์ ซึ่งขณะนั้นกระทรวง คมนาคมได้ดำเนินการอยู่หลายเรื่องที่เป็นโครงการที่ต่อ เนื่องกับรัฐบาลที่แล้ว

เมื่อเข้ามาดำรงตำแหน่งสิ่งที่เจอ คือปัญหาการ ก่อสร้างถนนพระราม 2 และไม่เข้าใจว่าทำอย่างไรได้ อยากรู้ หลังจากนั้นก็ได้รับการเร่งรัด เพราะถนนไม่มี เครื่องจักรที่จะสร้าง แบริเออร์ที่ตั้งไว้ก็ไม่มีแถบเป็น แนว ซึ่งเมื่อสอบถามไปยังหน่วยงานที่ดำเนินการได้คำ ตอบว่า พื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่อ่อนตัวต้องสร้าง ลักษณะเดียวกันกับสนามบินสุวรรณภูมิ ต้องเอาดินไป

(อ่านต่อหน้า 7)

ศักดิ์สยาม ชิดชอบ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ถกก่อนจนกว่าจะเซตตัว แต่คนที่ตอบคงจะลืมนิดไปว่า นายอนุทินมีความรู้ในเรื่องนี้พอสมควร จึงได้มีการแนะนำ และผมได้สั่งการให้มีการก่อสร้างต่อทันที ตอนนั้นเริ่มเห็นเป็นรูปธรรม มีการเร่งรัดขยายถนนพระราม 2 เดิมที่มีปัญหาตลอดยาว 2 กิโลเมตร ตอนนั้นเริ่มกลับมาร่วงได้ความเร็วไม่เกิน 53 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งเป็นความเร็วที่รับได้ แต่ก็จะอาจจะมีรถติดเป็นบางช่วงเวลาตามสถานการณ์ปกติ

ส่วนเรื่องการสร้างมอเตอร์เวย์หรือการก่อสร้างทางยกระดับของกรมทางหลวง จะไม่ให้เกิดปัญหาเหมือนการก่อสร้างถนนพระราม 2 แน่นนอน เพราะได้กำชับอธิบดีกรมทางหลวงทุกวันว่า ถ้ามีปัญหาเตรียมตัวหาที่อยู่ใหม่ได้เลย ซึ่งอธิบดีกรมทางหลวงก็พยายามเต็มที่

ด้านการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) เส้นบางใหญ่-กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 63,166 ล้านบาท ติบหน้า 33% คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2566 โดยเส้นทางนี้ก่อสร้างเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนเพชรเกษม และระยะเวลาในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปกาญจนบุรีได้ประมาณ 1 ชั่วโมง มอเตอร์เวย์บางปะอิน-นครราชสีมา ระยะทาง 196 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 82,326 ล้านบาท ติบหน้าแล้วกว่า 87% คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2566 ได้ใช้แน่นอน ต้องการให้ประชาชนประหยัดเวลาในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปนครราชสีมา ประมาณ 1.5-2 ชั่วโมง แต่สิ่งที่จะตามมาอีกมากว่านี้ คือการก่อสร้างมอเตอร์เวย์เพิ่มเส้นพระราม 2-เอกชัย ซึ่งจะใช้งบประมาณของกองทุนมอเตอร์เวย์ ซึ่งมีรายได้ประมาณ 1 หมื่นล้านบาท โดยจะใช้ระยะเวลาในการก่อสร้าง 3 ปี

ส่วนอีกเส้นทาง คือมอเตอร์เวย์ นครปฐม-ชะอำ ระยะทาง 109 กิโลเมตร คาดว่าจะก่อสร้างได้ในกลางปี 2564 เพราะตอนนี้ยังติดปัญหาที่ประชาชนอยากให้เข้าไปดูเรื่องแนวทางการก่อสร้าง เพราะว่ามีหลายด้านอาจทำให้พี่น้องประชาชนมีปัญหา คิดว่าหลังจากนี้ต้องเข้าไปรับฟังความคิดเห็นอีกครั้ง คาดจะเปิดบริการในปี 2569 วงเงินลงทุน 79,006 ล้านบาท ขอยืนยันว่าผมไม่ได้เป็นรัฐมนตรีของพรรคภูมิใจไทยเพียงอย่างเดียว ผมเป็นรัฐมนตรีของคนไทยทั้งประเทศด้วย

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

ส่วนเรื่องการยกระดับระบบรางสร้างมาตรฐานไทยสู่สากล แต่สิ่งที่เกิดขึ้นตอนนี้จะเห็นได้ว่าการรถไฟเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีศักยภาพ และต้องดึงศักยภาพออกมา ผมพูดกับข้าราชการกระทรวงเสมอว่า เรามี 3 หน่องที่ไม่ค่อยแข็งแรง ประกอบด้วย 1.การบินไทย เชื่อกันว่าจะกลับมาแข็งแรงได้ 2.การรถไฟแห่งประเทศไทย เชื่อว่าจะกลับมาได้เช่นกัน ตอนนี้มีการปรับเปลี่ยนบอร์ดการรถไฟโดยให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกเป็นประธานบอร์ด เพื่อเข้าไปช่วยดูรูปแบบและการดำเนินการ มองว่าตอนนี้ยังใช้ระบบรางอย่างไม่เต็มประสิทธิภาพ และยังมียกจำกัดเรื่องการขาดทุนสะสม สิ่งเหล่านี้จะแก้ไขได้ต้องหลายข้อจำกัด ได้สั่งให้การรถไฟไปดูว่าการใช้รางมีกี่เปอร์เซ็นต์ เหลือกี่เปอร์เซ็นต์ โดยให้ไปประสานงานกับสหภาพการรถไฟฯ บริหารจัดการได้อย่างไร แต่หากเกินความสามารถอาจจะต้องให้ภาคเอกชนเข้ามาช่วย ในลักษณะการลงทุนรัฐร่วมเอกชน (พีพีพี) ซึ่งมองว่าการพัฒนาระบบรางเป็นรถไฟทางคู่ จะช่วยเพิ่มการขนส่งทางรางได้ และยังสามารถช่วยลดการขนส่งทางบก รวมถึงช่วยลดค่าขนส่งให้กับผู้ประกอบการได้อีกด้วย

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

ส่วนอีกแนวตอนนี้มีการทำสะพานที่บึงกาฬเชื่อมไปฝั่งลาวก็จะต่อจากแนวนั้นไปที่ สุรินทร์ไปสู่กัมพูชา

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

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

ส่วนการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ จะพัฒนาเขตเศรษฐกิจภาคใต้ เมื่อก่อนเคยได้ยินแต่การสร้างโลจิสติกส์ทางน้ำ คือคลองคอคอดกระหรือคลองไทย ซึ่งจากการศึกษาพบว่าระดับน้ำไม่เท่ากัน ฝั่งอันดามันสูงกว่าอ่าวไทย 1 เมตร การทำคลองที่ต้องทำคือ จุดพักเรือเพื่อยกระดับน้ำหรือลดระดับน้ำ ในขณะที่เรือแล่นมา วันนั้นคนเดินทางไปมะละกา หากมาทางฝั่งอ่าวไทย ชุมพร สามารถทำท่าเรือน้ำลึกชุมพร เรามีแลนด์บริดจ์รถไฟทางคู่ไป มีมอเตอร์เวย์ข้ามไปฝั่งระนองได้ ประหยัดเวลาได้น้อยที่สุด 2 วันขึ้นไป แต่โจทย์ที่ต้องทำคือ ทำเรือกับรถไฟ ต้องมีการบริหารจัดการที่ต้องเร็วขึ้นอีกด้วย โครงการนี้ภายใต้งบประมาณมาศึกษาเรื่องท่าเรือน้ำลึก โดยอยู่ระหว่างที่สำนักงานประมาณพิจารณา เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีประมาณ 75 ล้านบาท คิดว่าจะใช้วิธีรัฐลงทุนร่วมเอกชน ตรงนี้เกิดขึ้นเมื่อไรประเทศไทยจะเปลี่ยนไปมหาศาล

นอกจากนี้ ในเรื่องของการลงทุนหลายคนสงสัยว่าอีอีซีจะเกิดจริงไหม เพราะมีนักลงทุนของญี่ปุ่นก่อนหน้านี้มีการลดการลงทุนในประเทศไทย แต่ตอนนี้กำลังกลับมา มองว่าตอนนี้ต้องดึงศักยภาพของประเทศออกมาเพื่อดึงดูดให้นักลงทุนกลับมาเข้ามาอีกครั้ง แต่รายกาไม่ได้ส่งเสริมเฉพาะต่างชาติ สำหรับคนไทยนายกาก็สนับสนุนให้มีการลงทุน เช่นเดียวกัน ส่วนหนึ่งคือโครงการรถไฟความเร็วสูงที่เชื่อมต่อ 3 สนามบิน การส่งมอบพื้นที่ให้เป็นไปตามแผนและให้บริการในปี 2568 รวมถึงเมืองการบินอู่ตะเภาส่งต่อไปยังสนามบิน และยังมีการทำเรือแหลมฉบังเฟส 3 คาดว่าจะมีการเสนอราคาต่อคณะกรรมการอีอีซีภายในเดือนกรกฎาคมนี้จะสร้างความเชื่อมั่นแก่นักลงทุนในประเทศต่างๆ และคนไทยได้

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

ด้านการบริหารงานทางอากาศ หน่วยงานที่มีกำลังที่สุดตอนนี้คือ ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) ขณะนี้มีแผนจะพัฒนาศักยภาพจากเดิมกระทรวงคมนาคมได้วางแผนเป้าหมายการรองรับผู้โดยสารทั้งในประเทศและต่างประเทศ ประมาณ 150 ล้านคนต่อปี ซึ่งทอท.ก็ได้รับนโยบายและไปดำเนินการ อย่างที่เห็นคือ ปัจจุบันไทยมีสนามบินหลัก 2 แห่ง คือ สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งทั้ง 2 แห่งยังมีพื้นที่สามารถขยายพื้นที่ไปได้ โดยทอท.ได้เสนอมาสเตอร์แพลนที่มีหลายฝ่ายมองว่า ทำไม่พัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิตามมาสเตอร์แพลน ซึ่งเรื่องนี้ยากให้ทุกฝ่ายเข้าใจว่ามาสเตอร์แพลนมีการปรับปรุงทุก 4-5 ปี จะมีการปรับปรุง 1 ครั้ง แต่หลายฝ่ายมองว่า อาคารผู้โดยสารหรือเทอร์มินอลในทิศตะวันออก ทำให้ถึงไม่ดำเนินการ ซึ่งทาง ทอท.มองว่าหากสร้างจะทำให้ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารลดลงทันที ระหว่างก่อสร้างก็อาจจะเกิดปัญหาได้ ทอท.จึงเสนอให้แยกออกมาสกัดด้านทิศตะวันออก และยืนยันว่าคนละส่วนกับที่กรมทางหลวงต้องมาเสียงบประมาณในการสร้างมอเตอร์เวย์ และไม่ทำให้การก่อสร้างรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบิน

แพงขึ้น เนื่องจากมีการกำหนดราคาไว้เรียบร้อยแล้ว จำนวน 1.5 แสนล้านบาท ซึ่งในส่วนนี้ก็ได้มีการอธิบายให้ทุกฝ่ายเข้าใจเรียบร้อยแล้ว มองว่าถ้าทำได้ต้องตัดสินใจและอธิบายได้ทุกอย่างก็จะเดินหน้าต่อ

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

นอกจากนี้ ยังมีโครงการที่กระทรวงคมนาคมร่วมกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ในการช่วยเกษตรกรชาวสวนยางโดยการนำยางพารามาแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ความปลอดภัยด้านคมนาคม อาทิ แผ่นยางธรรมชาติครอบกำแพงคอนกรีต กรวย และแบบริเออร์ เป็นต้น เพื่อลดอุบัติเหตุทางท้องถนนได้ร่วมศึกษากับมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ เพิ่มการรองรับจากเดิมที่รองรับได้เพียง 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยแบบริเออร์ไม่ระเบิด และลดการพุ่งข้ามเลนเมื่อรถเกิดอุบัติเหตุ โดยได้รับการยืนยันจากสถาบันที่ประเทศเกาหลีได้ว่า แบบริเออร์ดังกล่าวมีประสิทธิภาพทนทานต่อการเกิดอุบัติเหตุจริง ขณะเดียวกันรวมเกษตรกรจะมีรายได้เพิ่มขึ้นอีกด้วย และจะเป็นไปตามนโยบายของนายกรัฐมนตรี ที่ต้องการให้หน่วยงานรัฐมีการใช้จ่ายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 1 ล้านตัน ภายใน 3 ปี หรือระหว่างปี 2563-2565 ซึ่งจะช่วยให้ราคามีเสถียรภาพมากขึ้น ด้วยการใช้วิธีการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตให้กลุ่มสหกรณ์ชาวสวนยางผลิต และกระทรวงคมนาคมจะเป็นผู้รับซื้อผลผลิตไม่มีพ่อค้าคนกลาง เงินจะถึงเกษตรกรโดยตรงทุกบาททุกสตางค์

คาดว่าเกษตรกรจะได้เงินจากโครงการดังกล่าวประมาณ 8 หมื่นล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับก่อสร้างเกาะกลางถนนของกรมทางหลวง การนำยางพารามาทำแบบริเออร์ถือว่ามียาตลาดและมีคุณภาพ คาดว่าในช่วงเดือนสิงหาคมนี้ นายกรัฐมนตรีจะนำโครงการนี้ขึ้นมาพิจารณา

ปานบัว บุณปาน

กรรมการผู้จัดการ บริษัท มติชน จำกัด (มหาชน)

หนังสือพิมพ์มติชนขอต้อนรับทุกท่านเข้าสู่งานสัมมนา “ลงทุน 2020 ฟื้นฟูเศรษฐกิจ สร้างชาติ สร้างงาน” ภายใต้มาตรการใหม่ ป้องกันการแพร่ระบาดโควิด-19 ด้วยความมุ่งหวังว่าการลงทุนในปี 2020 นี้จะมีบทบาทสำคัญเป็นความหวัง ช่วยผลักดันให้ประเทศเดินหน้าต่อไปได้

เมื่อช่วงต้นปี หนังสือพิมพ์มติชนได้จัดงานสัมมนาเพื่อหาทางออกให้กับปัญหาเศรษฐกิจ โดยมองว่าการลงทุนเป็นทางออกที่สำคัญ ขณะเดียวกันรัฐบาลก็มอบนโยบายและแผนงานการลงทุนเตรียมไว้แล้ว โดยเฉพาะการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ที่มีกระทรวงคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบ แต่ว่าทั่วโลกได้เกิดการแพร่ระบาดเชื้อโควิด-19 ขึ้น ซึ่งทำให้เศรษฐกิจการลงทุนทั้งหมดหยุดชะงักลง

บัดนี้สถานการณ์การแพร่ระบาดได้คลี่คลายไปโดยลำดับ จึงถึงเวลาแล้วที่เครื่องยนต์ด้านการลงทุนต้องกลับมาทำหน้าที่เดินเครื่อง สร้างประเทศขึ้นมาอีกครั้ง ถึงเวลาแล้วที่ทุกภาคส่วนจะได้ร่วมมือกันผลักดันการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อชีวิตของคนไทยให้ได้มากที่สุด ในมุมมองของมติชน การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับชีวิตของคนไทยอย่างมาก เพราะก่อให้เกิดการสร้างงาน สร้างอาชีพ การกระจายรายได้ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในฐานะผู้ใช้บริการ

ประเทศที่มีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่มีคุณภาพและทั่วถึง ย่อมสร้างโอกาสในการทำมาหากินให้กับประชาชนทุกระดับ จากชนบท จนถึงในเมือง เป็นการลงทุนระยะยาวที่รับผลประโยชน์หลายชั่วอายุคน

การสัมมนาเรื่อง “ลงทุน 2020 ฟื้นฟูเศรษฐกิจ สร้างชาติ สร้างงาน” ครั้งนี้จัดขึ้นเพื่อให้วิทยากรทุกท่านฉายภาพรวมของการลงทุนภาครัฐในปี 2020 โดยเฉพาะการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมให้ประชาชนรับทราบ จากผู้มีบทบาทเกี่ยวข้องโดยตรง และครบทุกมิติที่สุด เพื่อให้ประชาชนเข้าใจแนวทางการพัฒนาและเริ่มมั่นใจว่า แม้ประเทศไทยเผชิญหน้ากับปัญหามากมายใน



ช่วงที่ผ่านมา แต่อาจจะยังมีหนทางขับเคลื่อนเศรษฐกิจให้เดินหน้าต่อไปได้ เพื่อเป็นการส่งสัญญาณสำคัญว่าปีนี้ประเทศไทยพร้อมแล้วสำหรับการลงทุนเพื่อสร้างงานสร้างโอกาสครั้งใหม่ โดยงานสัมมนาครั้งนี้ แม้จะจำกัดผู้เข้าร่วมงาน แต่ก็มีกระแสแพร่เนื้อหาออกไปอย่างเต็มที่ผ่านการถ่ายทอดสดทางเฟซบุ๊กไลฟ์ในเครือมติชน รวมถึงการนำเสนอเนื้อหาข่าวผ่านทางเว็บไซต์มติชน และหนังสือพิมพ์มติชนรายวัน ทั้งก่อนและหลังการจัดสัมมนา

นี่คือความตั้งใจจริงของเครือมติชน ในฐานะสื่อมวลชนที่ต้องการจะเชื่อมโยงนโยบายสาธารณะ หรือผู้กำหนดนโยบาย สู่การมีส่วนร่วมของประชาชน ทั้งในประเด็นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม รวมไปถึงประเด็นสาธารณะอื่นๆ ซึ่งเครือมติชนได้ยึดถือบทบาทนี้มาตลอด

ดิฉันขอขอบพระคุณ นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข และนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่ให้เกียรติมาเป็นองค์ปาฐกในวันนี้ ขอขอบคุณวิทยากร ผู้สนับสนุนการจัดสัมมนา และผู้ฟังทุกท่านที่ติดตามงานสัมมนาของมติชนมาโดยตลอด เชื่อว่าทุกท่านจะได้รับประโยชน์จากการสัมมนาครั้งนี้ยิ่งยวด