

ไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน

จากมุมมองของคนทำงาน (จบ)

บทความพิเศษ

ดร.คณิต แสงสุพรรณ

คำถาม : ใครอยากจะไปเที่ยว พักผ่อน หรือไปทำงานที่ EEC ก็สามารรถเดินทาง รถยนต์ แทนที่จะต้องมีรถไฟความเร็วสูง ที่มีราคาแพง

การเดินทางด้วยรถยนต์ไปภาค ตะวันออกวันนี้คับคั่งมาก เพราะมีคน เดินทางไม่น้อยกว่า 400,000 คนทุกวัน และใช้เวลา 2-3 ชม. ไปสนามบิน อยู่ตะเภา แม้จะมีถนนอย่างดีกว่า 25 ช่องทาง ทั้งถนนมอเตอร์เวย์และ ทางหลวงก็แน่นมาก

ประเทศไทยรับการเดินทางด้วย รถยนต์ไม่ไหวแล้ว ต้นทุนการขนส่ง แพงกว่าทางรางกว่า 3 เท่า ใช้น้ำมัน มีควันพิษสูง ถึงเวลาต้องปรับพฤติกรรม มาใช้ระบบรางมากขึ้น รถไฟความเร็วสูง เส้นนี้เป็นหนึ่งในกระบวนการปรับ พฤติกรรม

รถไฟความเร็วสูงด้วยราคาประมาณ 300-400 บาท/เที่ยว เป็นทางเลือก การเดินทางที่พอรับได้เทียบกับการ ประหยัดเวลา และความเสี่ยงในการใช้ ถนน โดยประมาณว่ามีคนขึ้นประมาณ 40,000 คน/วัน (10% ของจำนวน ผู้เดินทางทางรถยนต์ในปัจจุบัน) ซึ่ง จะช่วยลดความแออัด และลดควันพิษ จากการใช้ถนนได้

คำถาม : ทำไมต้องเร็ว 250 กม./ชม. ทั้ง ๆ ที่ระยะทางประมาณ 220

ตอบสั้น ๆ คือ เพื่อให้เข้ากรุงเทพฯได้ใน 45 นาที เพื่อให้ได้ใช้ 3 สนามบินร่วม

กัน เพื่อทำตามมาตรฐานรถไฟความเร็ว สูงของประเทศที่กำหนดขึ้นในอนาคต อาจต้องต่อเชื่อมกับรถไฟไทย-จีน และ ขยายไประยอง-ตราด และเชื่อมประเทศ เพื่อนบ้าน เป็นการเตรียมระบบไว้ในอนาคต ไม่งั้นต้องรื้อทิ้งสร้างใหม่

คำถาม : ผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็น ประชาชนในท้องถิ่น 90% เป็นคนในพื้นที่ มี 10% ที่จะใช้เชื่อมสนามบิน

วันนี้รถติดมากโดยเฉพาะในเวลา เร่งด่วน รถไฟความเร็วสูงเป็นทางเลือก ตามการศึกษาขอให้คนใช้ถนนหันมาใช้ รถไฟความเร็วสูงเพียง 10-20% รถไฟ สายนี้ก็คุ้มแล้ว

ที่สำคัญคือเราต้องช่วยกันเปลี่ยน พฤติกรรมคนไทยให้ใช้ระบบรางมากขึ้น ใช้ระบบสาธารณะมากขึ้น ถ้าหากรถไฟ สายนี้กลายเป็น “รถไฟสายเปลี่ยว” อย่างที่พี่ชูมว่า เราคงต้องโทษตัวเอง ว่าไม่สามารถให้บริการได้ดีจนผลักดัน ให้คนไทยเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้ระบบ ขนส่งสาธารณะ ซึ่งจะเป็นการพ่ายแพ้ ที่น่าเสียใจมาก

คำถาม : ทำไมไม่วางเส้นทางรถไฟใหม่ ใช้ทับเส้นทางรถไฟเดิมทำไม

ตอบสั้น ๆ คือ ไม่ต้องการเวนคืนที่ดิน ให้ชาวบ้านเดือดร้อน แม้มีผู้เสนอให้วาง ตามแนวมอเตอร์เวย์ แต่ก็ต้องเสียเวลา ศึกษาอีก 1 ถึง 2 ปี ต้องทำการศึกษาลิ่งแวดล้อมใหม่คงไม่ทันการ

คำถาม : ทำไมไม่ต่อให้ถึงระยอง

ตอบสั้น ๆ คือ ต่ออีก 1 สถานีไม่เหมาะ เพราะคนระยองและนักท่องเที่ยวต้องการ ระบบขนส่งมวลชนที่จอดหลาย ๆ แห่ง ทั้งก่อนเข้าเมืองระยองและในเมืองระยอง ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถเมลล์ไฟฟ้า หรือรถไฟฟ้ารางเบา เหมาะสมกว่า

สำหรับรถไฟความเร็วสูงกำลังศึกษา ระยะที่ 2 ที่จะต่อขยายระยะยาวไปสู่ ระยอง จันทบุรี และตราด

ทำ PPP โครงการแรก : ยกเสมอ ประเทศไทยไม่เคยทำโครงการร่วม ลงทุนรัฐกับเอกชนที่เป็น “มาตรฐานสากล” มาก่อน โครงการที่ใกล้ที่สุด คือ รถไฟฟ้าสายสีชมพูกับสีเหลือง ซึ่ง ไม่มีนักลงทุนรายใหญ่จากต่างประเทศ มาร่วมทุนเลย

EEC ได้ถูกวางให้ทดลองของใหม่ และงานนี้ของจริง

การออกแบบ TOR ดำเนินการโดย คณะกรรมการคัดเลือก (คุณอำนวย เหลืองบริบูรณ์ เป็นประธาน) พยายาม เต็มที่ที่จะเป็นมาตรฐานสากล แต่เรา มีหลายเรื่องที่เราเคยทำและภาครัฐ ในขณะนี้ยังคิดว่าสำคัญ ไม่อยากให้ รัฐเสี่ยงมากจึงต้องสร้างความสมดุล ความคิดเดิม-ความคิดใหม่ เรื่องนี้ไม่มี สูตรสำเร็จ

แม้ตามหลักการแล้ว การร่วมทุน คือการเอาทุนมารวมกัน กำไรด้วยกัน รับความเสี่ยงด้วยกัน อย่างเท่าเทียม กันของรัฐและเอกชน

เงื่อนไขสัญญาจึงไม่เหมือนรัฐจ้าง เอกชนมาก่อสร้างหรือการรับสัมปทาน อย่งไรก็ดี ภาครัฐเคยมีประสบการณ์ การร่วมทุนกับเอกชนที่ไม่ดีมาพอสมควร โดยเฉพาะกรณีไฮโปเวลล์ที่รัฐร่วมจ่าย ไปแล้วงานไม่เสร็จ แดมศาลปกครอง ยังให้จ่ายค่าเสียหายให้เอกชนอีก การ เปิดประตูรับมาตรฐานสากลในครั้งนี่จึง เป็นไปอย่างระมัดระวัง

สาระในเอกสารขอรับข้อเสนอเอกชน (request for proposal หรือ RFP) จึง กำหนดเงื่อนไขที่ไม่เป็นสากลเต็มรูปแบบ



แต่หากเท่าที่คนไทยจะรับได้ ณ วันนั้น

1) คนไทยถือหุ้นข้างมาก

กลุ่มที่ชนะต้องทำตามกฎหมายไทย หากต้องให้คนไทยถือหุ้นมากกว่า 50% ก็ต้องทำ เราให้ต่างชาติเป็นเจ้าของ รถไฟความเร็วสูงไม่ได้ แต่ในการรับฟัง ข้อเสนอขอให้มีคนไทย 25% เป็นอย่างน้อย เพราะอยากฟังข้อเสนอที่ดีของบริษัท ต่างประเทศ

2) สร้างก่อนผ่อนทีหลัง

เพื่อป้องกันกรณี เช่น โฮปเวลล์ โครงการนี้กำหนดค่าให้เอกชนสร้าง ทางรถไฟให้เสร็จก่อน (ใช้เวลา 5 ปี) รัฐบาลจึงจะผ่อนชำระตั้งแต่ปี 6 เป็นต้นไป ป้องกันไว้ไม่ให้เอกชนทิ้งงานและมีค่าโง่

ข้อนี้ดูดีกับบทเรียนที่ประเทศไทยได้รับ จากกรณีโฮปเวลล์ที่รัฐจ่ายไปบางส่วนแล้ว โครงการหยุดไปกลางคัน อย่างไรก็ตาม การป้องกันความเสี่ยงแบบนี้มาพร้อมกับ ต้นทุนการเงินที่สูงขึ้น เพราะเมื่อเอกชน ต้องกู้เงินมาลงทุนก่อน ดอกเบี้ยเงินกู้ ของโครงการที่ใหญ่จึงมีมูลค่าเป็น หมื่นล้านบาท ซึ่งทำให้ต้นทุนโครงการ สูงและภาครัฐต้องร่วมรับภาระดอกเบี้ย ส่วนนี้ในทางอ้อมนั่นเอง หากเราทำการ ร่วมทุนสำเร็จไปได้บ้าง เสิ่นไซ่นี้น่าจะ มีการปรับปรุง

3) ค่าประกันทางการเงินหลายชั้น

โครงการนี้ผลกระทบความเสี่ยง การเงินให้เอกชน โดยเรียกการค้ำ ประกัน 3 ชั้น คือ ต้องมีทุนเรือนหุ้น สูง มีธนาคารค้ำประกัน และทุกบริษัท ที่ร่วมกันมาต้องค้ำประกันแบบลูกหนี้ ร่วม (severally)

ข้อนี้ก็ดูดีทางฝั่งภาครัฐ แต่คิดลึก ๆ แล้วไม่เป็นมาตรฐานสากล เพราะบริษัท ชั้นนำของโลกเขาไม่มาเสียเวลากับ โครงการที่เปิดรับความเสี่ยงอนาคตโดย ไม่จำกัด เรียกว่า “ความเสี่ยงปลาย เปิด” ทำให้ไม่รู้ว่ในอนาคตโครงการนี้ จะขาดทุน-กำไรอย่างไร ดังนั้น บริษัท ในตลาดหลักทรัพย์หลัก ๆ ทั่วโลก เขาจะไม่ค่อยพร้อมจะมาลงทุน เรา ได้รับคำร้องเรียนจากบริษัทใหญ่เกือบ ทุกแห่งที่เข้ามาซื้อของ แต่เรายังคง

หลักการเดิมไว้

4) ไม่ค้ำประกันจำนวนผู้โดยสาร

ผู้เชี่ยวชาญทั่วโลกยืนยันว่า โครงการ รถไฟทั้งรถไฟปกติและรถไฟความเร็วสูง รัฐบาลจะเข้ามาประกันจำนวนผู้โดยสาร ทั้งนั้น คือถ้าต่ำกว่าที่ตกลงกัน รัฐบาลจะ หาทางสนับสนุนให้

รถไฟสายนี้ไม่ค้ำประกันผู้โดยสาร เพราะประสบการณ์ของรัฐบาลไทย เมื่อ ผ่านไปอาจต้องจ่ายเงินมากกว่าที่คิด... คือภาครัฐไม่รับความเสี่ยงปลายเปิด... แต่ให้เอกชนคำนวณความเสี่ยงในการ ดำเนินงานเป็นตัวเงินแล้วเก็บจากรัฐบาล รวมอยู่ในมูลค่าที่ขอรัฐร่วมทุน (เรียกรวีนี ว่า net cost PPP)

เรื่องนี้เป็นประเด็นที่เรามีปัญหา กับ สถาบันการเงินระหว่างประเทศมาก เพราะเขาอ้างว่าทำโครงการที่อังกฤษ รัฐบาลอังกฤษยังค้ำประกันจำนวน ผู้โดยสาร เขาก็สงสัยว่าทำไมเราไม่ทำ และเมื่อไม่ทำดอกเบี้ยที่จะกู้ได้จะแพง กว่าที่มีรัฐค้ำประกันมาก

อย่างที่เรียน...ขณะนี้เรารับ ความเสี่ยงได้แค่นี้...เราก็กต้องกำหนดแบบนี้... แต่ก็ได้อธิบายให้สถาบันการเงินต่าง ๆ จนเข้าใจ เรื่องรัฐรับความเสี่ยงได้แค่ไหน เป็นการหาสมดุลที่ยากจริง ๆ...ผมต้อง ขอคณะกรรมการคัดเลือก (ท่านรักษาการ ผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. คุณวรวิฑูมิ มาลา มาเป็นประธานต่อจากคุณอานนท์) ที่ช่วยกันทำงานกันมา ความเสี่ยงก็เยอะ เงินเดือนราชการก็นิดเดียว พลลาดก็ถูก ฟ้อง ทำไม่ถูกใจคนดูก็อาจกลายเป็น จำเลยของสังคม พุดน้อยก็กลัวถูก กล่าวหาปิดข้อเท็จจริง พุดมากก็หาว่า เอาข้อมูลลับมาเปิดเผย

ในอนาคตเงื่อนไขเหล่านี้ อาจ เปลี่ยนแปลงให้เป็น “มาตรฐานสากล” ได้มากกว่านี้ เมื่อเราทำโครงการแบบนี้ มากขึ้น มีความเชี่ยวชาญ และมีความ เข้าใจมากกว่านี้ ตอนนี้นำได้แค่นี้

โครงการนี้เปิดเผยของข้อเสนอ เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน-9 กรกฎาคม

2561 มีผู้มาซื้อ 31 ราย จาก 7 ประเทศ (ดูได้จาก link) ผมต้องยอมรับว่า ที่มีคนมาซื้อเยอะเพราะท่านนายก

รัฐมนตรี ท่านรองนายกฯ ท่านรัฐมนตรี ทุกท่าน ช่วยกันเชิญชวนนักลงทุนต่างชาติมาลงทุน และอีกทางหนึ่ง คือ ประเทศไทยนำลงทุน ในอนาคตถ้า เสิ่นไซเป็นนานาชาติน่ามากขึ้น ผมเชื่อ ว่า PPP ของไทยจะได้รับความสนใจ มากกว่านี้

การที่มีบริษัทที่สนใจมาซื้อเยอะเพราะ เรากำหนดว่าใครจะมาร่วมทำ ไม่ว่าจะ เป็นผู้ร่วมลงทุนก็ราย ผู้รับจ้างก็ราย จะขายของอะไรต้องมาซื้อของเพื่อให้ เราแน่ใจว่าเขาเอาจริง จึงมีคนมาซื้อ เยอะ ไม่ใช่ขายได้ 31 ของต้องมี 31 ข้อเสนอ เขารวมกันมาเป็นกลุ่ม

คณะกรรมการคัดเลือกฯได้เปิดรับ ให้เอกชนยื่นข้อเสนอโครงการในวันที่ 12 พฤศจิกายน 2561 โดยมีผู้ยื่น ข้อเสนอ 2 กลุ่ม คือ

(1) กลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (กลุ่ม BSR) และ

(2) กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และ พันธมิตร (กลุ่ม CPH)

ทั้งคู่ผ่านการพิจารณาคุณสมบัติและ เทคนิคในระดับดี

ด้านผลตอบแทนทางการเงิน

โครงการนี้แปลกกว่าโครงการอื่น ๆ เพราะรัฐบาลต้องออกเงินร่วมทุน ดังนั้น รัฐบาลจะ “เลือกผู้ร่วมทุนที่ขอเงินร่วมทุน จากภาครัฐต่ำสุด” คือ เอกชนลงทุนมากที่สุด โดยเปรียบเทียบกับมูลค่าปัจจุบัน (NPV ที่อัตราคิดลดร้อยละ 2.375 ตาม ที่สำนักงบประมาณกำหนด)

กลุ่ม BSR เสนอมูลค่าเงินที่รัฐ ร่วมลงทุนในโครงการเป็นจำนวน 238,330 ล้านบาท เมื่อคำนวณเป็น มูลค่าปัจจุบัน (NPV) มีค่าเท่ากับ 186,694 ล้านบาท

กลุ่ม CPH เสนอมูลค่าเงินที่ รัฐร่วมลงทุนในโครงการเป็นจำนวน 149,650 ล้านบาท เมื่อคำนวณเป็น มูลค่าปัจจุบัน (NPV) มีค่าเท่ากับ 117,227 ล้านบาท

ดังนั้น กลุ่ม CPH จึงเป็น “ผู้ยื่น ข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน ที่ผ่านการพิจารณา” และเข้าสู่ขั้นตอน



การเจรจากับกลุ่ม CPH โดยประชุมเจรจาร่างสัญญาร่วมลงทุนทั้งสิ้น 15 ครั้ง เป็นการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกฯ ชุดใหญ่จำนวน 12 ครั้ง และประชุมคณะทำงานย่อยจำนวน 3 ครั้ง และบรรลุข้อตกลงในการเจรจาและประกาศผลผู้ที่ได้รับการคัดเลือกในวันที่ 28 เมษายน 2562

จากการที่ทั้ง 2 กลุ่มผ่านการพิจารณา ด้านเทคนิค (ผ่านที่ 80%) แสดงว่า ทั้ง 2 กลุ่มเตรียมตัวมาอย่างดี เรียกว่าได้มาตรฐานจริง ๆ เข้าใจว่าแต่ละบริษัทใช้เงินทำไปไม่น้อยกว่า 200 ล้านบาท

ผมต้องขอบคุณทั้ง 2 บริษัทที่ทำข้อเสนอมา และจะชนะหรือไม่ชนะก็เป็นเรื่องช่วยประเทศให้ก้าวไปข้างหน้า ผลตอบแทนโครงการต่ำมากประมาณ ร้อยละ 5-6 ซึ่งถ้าไม่ได้เห็นกับประเทศ คงไม่มีใครมาทำหรอกครับ

ข้อที่น่าสังเกต คือ ทั้ง 2 กลุ่มเป็นการที่บริษัทชั้นนำของไทยพาพันธมิตรระดับโลกมาลงทุน แสดงให้เห็นว่าคนไทยมีความพร้อม ขอให้มีโอกาส พวกเราทำได้ ไม่เหมือนเมื่อก่อนที่ต้องไปกู้ต่างประเทศ เอาบริษัทต่างประเทศมาทำ แล้วเขาก็ขนเงินกลับไป

ครั้งนี้เราใช้บริษัทไทย ใช้เงินไทยมาทำงานให้ประเทศไทย รัฐบาลไม่ต้องไปกู้ยืมเงินใคร

เนื่องจากการนำข้อมูลการเจรจาไปเผยแพร่ในสื่อมวลชน ถูกบังปิดบัง ซึ่งบางทีเป็นการเอาข้อมูลลับมาเปิดเผย ขอเรียนว่า “เวลาทำงานจริง ยากมาก ผมขอให้เห็นใจคนทำงาน” เพราะมีคนจำนวนมากที่เกี่ยวข้อง ทั้งที่ปรึกษา เจ้าหน้าที่ และผู้สังเกตการณ์ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการความร่วมมือป้องกันการทุจริต ดังนั้นกรรมการจึงพยายามที่สุดที่จะให้ข้อมูล และทำให้เกิดความโปร่งใสอย่างเต็มที่

เรื่องที่มีการกล่าวถึงกันมากในสื่อมวลชน คือ เรื่องการค้ำประกันของทางกลุ่ม CPH

ที่จริงข้อเสนอมีว่า หากค้ำประกันผู้โดยสารหรือผลตอบแทนกรณีต่ำกว่าประมาณการของ ร.ฟ.ท. เขาพร้อมจะ

ให้ประโยชน์กับรัฐมากขึ้นหากว่าทำไปแล้วได้ผลตอบแทนดีกว่าประมาณการ ซึ่งเป็นการ “รับและให้” ไม่ใช่ขออย่างเดียว

เรื่องนี้แม่ในทางหลักผลตอบแทนของรัฐบาลศึกษาเพิ่มเติม แต่เนื่องจากขัดกับเงื่อนไขที่จะไม่มีค้ำประกันใด ๆ

“กรรมการคัดเลือกจึงไม่รับพิจารณา” อีกเรื่องที่มีการกล่าวถึง คือ “กรณีสร้างก่อนผ่อนทีหลัง”

ทางกลุ่มเอกชนเสนอว่าหากทยอยจ่ายเงินค่าก่อสร้างตามงานที่สร้างเสร็จ เช่น สร้างเสร็จ 10% ก็จ่ายเงิน 10% ไปเรื่อย ๆ จนกว่าโครงการจะเสร็จทั้งรัฐและเอกชนจะประหยัดเงินดอกเบี้ยได้หลายหมื่นล้านบาท เอกชนพร้อมจะปรับลดราคาให้ เพราะแม่แต่เขาลดให้รัฐทั้งหมดเขาก็ยังได้ประโยชน์กับเอกชน เพราะไม่ต้องก่อหนี้สูง (ความเสี่ยงสูง อัตราดอกเบี้ยแพง) และทำโครงสร้างทางการเงินของบริษัทดูดีขึ้นมากเช่นกัน

เรื่องนี้แม่มีประโยชน์กับรัฐ แต่ขัดกับหลักการโครงการ กรรมการคัดเลือกจึง “ไม่รับพิจารณา” เพราะไม่เป็นธรรมกับผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่น อย่างที่เรียนไปแล้วคือ ภาครัฐกลัวจะเหมือนกับกรณีร่วมทุนกับบริษัทโฮปเวลล์ เรียนว่ากลัวที่สุด

เรื่องอื่น ๆ ที่มีการกล่าวถึงในสื่อมวลชน เช่น การนำโครงการนี้เป็นกองทุนโครงสร้างพื้นฐาน (infrastructure fund) นั้นเป็นนโยบายของรัฐบาลอยู่แล้ว ที่จะปรับโครงการเช่นนี้ให้เข้าสู่การระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์

โดยสรุปโครงการรัฐร่วมทุนกับเอกชนก่อให้เกิดประโยชน์ ดังนี้

1.มูลค่าผลตอบแทนทางเศรษฐกิจต่อประเทศ มูลค่าปัจจุบันกว่า 350,000 ล้านบาท ได้มาจากการที่ประเทศประหยัดการใช้งบประมาณ และการทำให้มลพิษในอากาศลดลง

ทั้งนี้ ไม่นับรวมการนำสนามบินอุตะกามาใช้ประโยชน์ การลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศเมื่อมาใช้ระบบมากขึ้น การซึมซับเทคโนโลยีขั้นสูงของคนไทย

2.เงินลงทุนโครงการ (มูลค่า

ปัจจุบัน) ประมาณ 182,000 ล้านบาท รัฐร่วมลงทุนประมาณ 119,000 ล้านบาท ได้ผลตอบแทนทางการเงินเป็นมูลค่าปัจจุบันประมาณ 184,000 ล้านบาท จากค่าเช่าที่ดิน ค่าสิทธิการใช้แอร์พอร์ตเรลลิงก์ รายได้ค่าโดยสาร หลังหมดสัมปทาน และค่าภาษี

3.เมื่อจบโครงการทรัพย์สิน สิ่งก่อสร้าง ราง สถานี อสังหาริมทรัพย์ ที่มีกักกัน ทั้งหมดตกเป็นของรัฐ คาดว่ามูลค่าอย่างน้อย 273,000 ล้านบาท

4.กำหนดว่าต้องใช้คนไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ดังนั้น การจ้างงานของโครงการระหว่างการก่อสร้างประมาณ 20,000 อัตรา ซึ่งเป็นงานที่มีคุณภาพ ใช้ความรู้และมีรายได้สูง รวมทั้งจะมีการจ้างงานในธุรกิจเกี่ยวเนื่องประมาณ 100,000 อัตราใน 5 ปี หลังจากเปิดให้บริการ

แต่ที่สำคัญที่สุด คือ ประโยชน์ของชาวบ้านที่จะได้รับการขึ้นรถไฟแอร์พอร์ตลิงก์ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น การที่ชาวบ้านมีรถไฟความเร็วสูงเป็นทางเลือกในการเดินทางไปฉะเชิงเทรา ชลบุรี พัทยา ระยอง ด้วยความสะดวกปลอดภัย ราคาไม่แพง และทำมาหากินคล่องขึ้น มีรายได้ดีขึ้น เมื่อมีธุรกิจเยอะ มีนักท่องเที่ยวเยอะ ซึ่งไม่อาจประมาณค่าได้

จากมุมมองของคนทำงาน
ผมขอจบด้วยความรู้สึกของกรรมการคัดเลือกท่านหนึ่ง ที่ทำงานโครงการนี้เพิ่มเติมที่

“ดีใจที่โครงการมาเร่งผลสำเร็จระหว่างทางที่ผ่านมาเหนื่อยมาก ทั้งกายและใจ...แต่แข็งใจยืนให้อยู่ รู้ว่าถ้าถอดใจเมื่อไร จะมีผลกระทบต่อขวัญและกำลังใจน้อง ๆ ในโครงการอื่น...จะลาออกตามกัน”

“งานนี้ส่วนหนึ่งได้กำลังใจจาก...คณะกรรมการที่ให้ความเชื่อมั่นในความเห็น โดยไม่มีอคติว่าจะเข้าข้างฝ่ายใด...มีอิสระแต่ก็เคารพในความเห็นของกันและกัน”

ผมเขียนมายืดยาวเพื่ออยากขอร้องให้ทุกคนที่มีโอกาสอ่านบทความนี้ได้กรุณาให้เกียรติกับคนทำงานครับ ทั้งในส่วนราชการและเอกชนที่ “ยอมทำงาน” บุกเบิกใหม่สร้างอนาคตให้กับประเทศ

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: การตลาด/บทความ

วันที่: จันทร์ 10 - พุธ 12 มิถุนายน 2562

ปีที่: 42

ฉบับที่: 5156

หน้า: 17(กลาง)

Col.Inch: 162.61

Ad Value: 219,523.50

PRValue (x3): 658,570.50

หัวข้อข่าว: บทความพิเศษ: ไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน จากมุมมองของคนทำงาน(จบ)



ศิลปิน: สีสี่

ผมเชื่อว่าเรามีคนคุณภาพแบบนี้
เยอะครับ ทั้งในรัฐบาลและเอกชน
หากแต่เราสามารถให้กำลังใจ ยกย่อง
ให้เขาอย่างที่ควร ไม่ใช่กลับคอยจับผิด
ผมเชื่อเหลือเกินว่าเราจะสามารถ
รักษาคนแบบนี้ไว้เยอะ ๆ ไว้ทำโครงการ
ยาก ๆ ที่สามารถพลิกฟื้นประเทศได้
ทำให้ประเทศไทยและเยาวชนไทย
ก็จะมีโอกาสก้าวไปข้างหน้าอย่าง
สมศักดิ์ศรีครับ