

สรุปผลการประชุมสัมมนา
คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ
(กรอ.) จังหวัดอุดรธานี / (กรอ.) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
(อุดรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู บึงกาฬ)
“โอกาสการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด ตามนโยบายการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง
เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และประชาคมอาเซียน”
วันพุธที่ 22 เมษายน 2558
ณ โรงแรมประจักษ์ตรา อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี



นายณพัชร สิงห์ศักดิ์ ผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี ในฐานะหัวหน้ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีดำริให้จัดการประชุมสัมมนา กรอ. กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และ กรอ.จังหวัดอุดรธานี แทนการประชุม กรอ.กลุ่มจังหวัด วัตถุประสงค์เพื่อให้การขับเคลื่อนกรอ.ของกลุ่มจังหวัดและจังหวัดอุดรธานี มีความชัดเจนเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น ทั้งเป็นการเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนในสังคม มีโอกาสในการรับรู้รับฟังแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจระดับประเทศ เชื่อมโยงสู่ระดับภาคกลุ่มและจังหวัด และเพื่อเตรียมการรองรับโอกาสหรืออุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในอนาคต

ในการสัมมนาครั้งนี้ ได้รับเกียรติจาก ฯพณฯ ท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง เป็นประธานในพิธีเปิดการสัมมนา และปาฐกถาพิเศษ ร่วมกับวิทยากร ดังนี้

1. ฯพณฯ ท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง ปาฐกถาพิเศษเรื่อง “ทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางราง การเตรียมความพร้อมรองรับจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย”
2. ดร.สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์ ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย บรรยายเรื่อง “ทิศทางและโอกาสการพัฒนาเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1”
3. ผู้แทนองค์กรภาคธุรกิจ เอกชน อันประกอบด้วยหอการค้ากลุ่มจังหวัดฯ สภาอุตสาหกรรมกลุ่มจังหวัดฯ และสำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และผู้อำนวยการสถาบันยุทธศาสตร์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ร่วมสัมมนาเรื่อง “การพัฒนาเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในบริบทที่เป็นอยู่เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน”
4. ปิดท้ายด้วยเวทีการอภิปราย

สรุปผลการประชุมสัมมนาที่สำคัญ ดังนี้

ปาฐกถาพิเศษเรื่อง

“ทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางราง การเตรียมความพร้อมรองรับจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย”

โดย ฯพณฯ ท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง

ขอขอบคุณทุกท่านที่ได้กรุณามาร่วมการสัมมนาในวันนี้ ซึ่งมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในส่วนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในการเดินทางมาของคณะรัฐมนตรีนี้จะมีทีมงาน คือ

ผู้ช่วยรัฐมนตรี พล.ต.ท. วรศักดิ์ นพประสิทธิ์พร ท่านอธิบดีกรมทางหลวงชนบท ผู้แทนที่เกี่ยวข้องจากกรมการบินพลเรือน ซึ่งดูแลในเรื่องของการขนส่งทางอากาศ ผู้เกี่ยวข้องในวาระแขวงการขนส่ง และการจราจรซึ่งทั้งหมดนั้นจะมาช่วยกันดูว่าส่วนที่จะเป็นประโยชน์ในการสนองความต้องการของจังหวัดนั้นจะสามารถทำอะไรได้ อีกครั้งหนึ่งท่านผู้ว่าราชการจังหวัดและท่านหัวหน้าส่วนราชการ ทั้ง 5 จังหวัด ท่านคณะกรรมการ กรอ. ผู้มีเกียรติในที่ประชุมทุกๆ ท่าน ผมมีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่ได้รับเกียรติให้มาเปิดสัมมนาในครั้งนี้กระผมมั่นใจว่าการสัมมนานี้จะบรรลุวัตถุประสงค์ด้วยดี และจะเกิดผลสัมฤทธิ์ในการที่จะทำให้กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประสบความสำเร็จทางยุทธศาสตร์ที่ได้กล่าวถึงไว้เรื่องของยุทธศาสตร์การพัฒนาแหล่งน้ำยุทธศาสตร์การค้าการลงทุน ซึ่งอยากจะเพิ่มเรื่องของการบริการเข้าไปด้วยยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวผมมั่นใจว่าทั้ง 3 ยุทธศาสตร์นั้น ท่านจะร่วมกันที่จะพัฒนาและขยายขีดความสามารถเพื่อรองรับความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจในอนาคตอันใกล้นี้อย่างแน่นอน สิ่งที่จะได้พูดต่อไปในช่วงปาฐกถาก็คือ เรื่องการเตรียมการรองรับ เรื่องโครงสร้างพื้นฐานเรื่องสาธารณูปโภค ทำอย่างไรจะรองรับในส่วนที่มีความต้องการ ในเรื่องการเดินทาง เรื่องการค้าการลงทุน เรื่องให้มีการท่องเที่ยวจากจุดหนึ่งไปอีกจุดหนึ่งได้อย่างสะดวกปลอดภัยนั้น เป็นส่วนที่จะได้คุยกันและจะได้ร่วมกันทำงาน เพื่อที่จะให้เกิดผลโดยเร็วตามความปรารถนา ตามยุทธศาสตร์และเป้าหมายที่วางไว้โอกาสอันสมควรนี้ขออนุญาตเปิดการสัมมนา และขอเอาใจช่วย ขอชื่นชมยินดีทุกท่านที่ร่วมการสัมมนาครั้งนี้ สิ่งที่ได้คุยกันเมื่อคืนนี้ เมื่อเวลา 19.00 – 21.30 น. นั้น ผมคิดว่าทางกระทรวงคมนาคมนั้น ได้รับข้อมูลจากเจ้าของพื้นที่โดยเฉพาะทางผู้แทนหน่วยงานราชการทั้ง 5 จังหวัด ประกอบด้วยทางผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ สิ่งที่ได้นำเสนอ Multi-vision (วิทัศน์) เมื่อสักครู่นี้ ก็กับการพูดคุยกันเมื่อวานนี้นั้น เป็นทิศทางที่เราต้องร่วมกันแน่นอน เราลองมองภาพว่า เมื่อรัฐบาลเข้ามานั้น สิ่งที่เราต้องการดำเนินการสิ่งแรกก็คือ ความมั่นคงทางด้านการเมือง เมื่อมีความมั่นคงทางด้านการเมืองที่แน่นอนแล้ว ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจก็ตามมา เมื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจมีความแน่นอนแล้ว ต่อไปทำอะไรสังคมจึงจะดีขึ้นด้วย เพราะฉะนั้นจึงเป็นสิ่งที่จะต้องเกื้อกูลกัน ทั้ง 3 เสาหลักนั้น คือ เรื่องความมั่นคง เรื่องการเมือง เรื่องเศรษฐกิจและสังคม ไม่สามารถที่จะแยกออกจากกันได้ ต้องไปด้วยกัน ฉะนั้น เมื่อรัฐบาลเข้ามานั้น ก็ได้ดำเนินการตามที่ท่านได้เห็นก็คือ ทำให้การเมืองนิ่ง ทำให้เกิดความมั่นคง ทำให้ทุกคนมีความสุข สามารถประกอบการได้ตามปกติวิสัยสามารถเดินทางไปไหนมาไหนได้ทุกๆ ที่ในประเทศไทย และทุกๆ ที่ในต่างประเทศที่เรามีสิทธิ์ที่จะไป ส่วนทางสังคมจะเห็นได้ว่าความเป็นอยู่ของเรายังมีความยากลำบาก

สิ่งที่รัฐบาลได้พยายามดำเนินการ สิ่งแรก คือ เรื่องความมั่นคง ความสงบสุข และทำให้ทุกคนนั้นปกติ มีพฤติกรรมที่สามารถทำอะไรก็ได้ตามวิสัยของตนเอง

เรื่องเศรษฐกิจ คือ การค้าการลงทุน เรื่องสังคม ความเป็นอยู่ เรื่องวัฒนธรรมประเพณี

เรื่องการท่องเที่ยวเราจะมองภาพว่าประเทศไทย เด่นชัดในเรื่องศูนย์กลางของอาเซียน ประเทศไทยได้ชื่อว่าเป็นสุวรรณภูมิ ท่านรู้จักดีคือสนามบินสุวรรณภูมิ แต่แท้จริงแล้ว แหลมทองนี้คือ “สุวรรณภูมิ” แหลมทองคือถิ่นที่ก่อให้เกิดความมั่งคั่ง แหลมทองคือถิ่นที่เกิดความสงบสุขภายใต้ร่มพระบารมี ซึ่งพบว่าพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ นั้น ได้ดูแลพวกเรามายาวนาน พวกเรานั้นเป็นส่วนหนึ่งของแหลมทอง แหลมทองนอกจากเป็นพื้นที่ที่มีความมั่งคั่ง มีความสงบสุข มีความสมบูรณ์ในตัวของคน ในน้ำมีปลา ในนามีข้าวแล้ว ยังจะเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ทางทิศตะวันตกและทิศเหนือ คือ ประเทศพม่า ขึ้นไปทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือก็คือ ประเทศลาว ลงมา คือ ประเทศกัมพูชา ทางทิศใต้ คือ ประเทศมาเลเซีย ส่วนที่ใกล้เคียง คือ ประเทศเวียดนาม และประเทศสิงคโปร์ ถัดไปใกล้เคียงและมีศักยภาพมาก คือ ประเทศจีน จะเห็นว่าเรามีโอกาสที่จะสามารถเชื่อมต่อโครงข่ายไปยังเพื่อนบ้าน แต่เราต้องมองตัวเราก่อนนะครับว่า ขณะนี้เรามีความสะดวกสบายอย่างไรในการเดินทางภายในประเทศ เมืองใหญ่ไปเมืองเล็ก เมืองเล็กไปชนบท ชนบทไปยังชายแดน และจากนั้นจึงข้ามไป เตี่ยผมจะเรียนให้ทราบว่าจะมีอะไร แต่ผมอยากจะทำให้เห็นว่า ประเทศไทยนั้นยืนยันนะครับว่าเป็นศูนย์กลางอาเซียน สิ่งที่เราจะต้องเดินหน้าต่อไปและต้องคงรักษาสภาพของความเป็นศูนย์กลางอาเซียนก็คือ การที่เราจะต้องร่วมกันกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน กำหนดเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ในทุกๆ มิติ เพื่อให้เรานั้นไม่ถูกแซง ไม่ถูกประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ ไม่ถูกประเทศเวียดนามแซง ไม่ถูกแย่งความเป็นศูนย์กลางของอาเซียน นี่คือส่วนหนึ่งที่ท่านได้มาสัมมนานในวันนี้ก็คือ ส่วนหนึ่งที่จะเสริม ส่วนที่ต่อเติมให้ประเทศไทยนั้นยังคงเป็นศูนย์กลางอาเซียน และเป็นส่วนที่จะทำให้ AEC ที่จะเกิดขึ้นในเร็วๆ นี้ ปลายปีนี้นั้น ทุกอย่าง ถนนทุกเส้นทางจะมุ่งสู่ประเทศไทย ทำนองเดียวกัน ประเทศไทยก็สามารถเดินทางไปยังแหล่งต่างๆ ได้อย่างสะดวกสบาย รัฐบาลกำหนดไว้ชัดเจน ยุทธศาสตร์ 3 ยุทธศาสตร์สำคัญ เมื่อสักครู่นี้ของท่าน 3 ยุทธศาสตร์ เรื่องนี้ เรื่องการค้า-การลงทุน และเรื่องการท่องเที่ยว ส่วนยุทธศาสตร์หลักหรือวิสัยทัศน์หลักของรัฐบาล คือ ความมั่นคง ความมั่งคั่ง ความยั่งยืน เพราะฉะนั้น ผมเรียนตัวแรกไปแล้วว่าถ้าทุกอย่างมีความมั่นคง ถ้าสามารถทำให้ประเทศมั่งคั่งและยั่งยืนได้ นี่คือทุกคนจะมีความสุขในการดำรงชีวิตอยู่ได้ในประเทศไทย ประเทศไทยจะมีเกียรติ มีศักดิ์ศรี กินดีอยู่ดี และก้าวไปข้างหน้าได้อย่างแน่นอนภายใต้ร่มพระบารมี เราจะมองภาพว่าทางใต้สุดที่ลงไปนั้น จะมีประเทศที่มีศักยภาพ คือ ประเทศสิงคโปร์ ประเทศสิงคโปร์มีศักยภาพทุกๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางอากาศ ทางน้ำ มีศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจ เป็นเหมือน Agent (นายหน้า) ในการที่จะซื้อเชิญนักลงทุนต่างๆ เข้ามาลงทุนในประเทศ มีความเป็นอยู่ มีค่าครองชีพและมีรายได้ค่อนข้างที่จัดเป็นอันดับต้นๆ ของโลก

ในส่วนของทางเหนือ เห็นได้ว่ายังมีศักยภาพที่พัฒนาได้มาก ไม่ว่าจะเป็น ประเทศเมียนมา หรือขึ้นไปทางด้านเวียดนาม สำหรับประเทศเมียนมา ขณะนี้ได้รับความสนใจมากจากจีน ขณะเดียวกันประเทศเมียนมาก็ต้องแบ่งภาคว่าจะไปทุ่มเทให้ประเทศจีนก็อาจจะไม่ได้นัก ก็ต้องหันมาพึ่งพาทางด้านประเทศอินเดียและประเทศญี่ปุ่นมากขึ้น มีหลายโครงการที่ประเทศญี่ปุ่นนั้นได้มาลงทุนในประเทศเมียนมา คือ ที่ท่าเรือติละวา ต่อไปก็จะเป็นที่ท่าเรือทวาย ต่อไปก็จะมีอีกหลายแห่งในเรื่องของสนามบิน ในเรื่องของการค้า-การลงทุน เรื่องของพลังงานจะตามมา ที่นี้ เราก็มองว่าเราจะแสวงประโยชน์อะไรจากการที่จะเลียนแบบสิงคโปร์ เราจะแสวงอะไรจากการที่เราจะได้ทรัพยากรและโอกาสในการค้า-การลงทุนที่เมียนมา

กลับมาทางด้านประเทศลาวนะครับ ประเทศลาวเป็นประเทศที่มีทรัพยากรค่อนข้างมาก ยังคงเป็นธรรมชาติ แต่ประเทศลาวนั้นเป็นประเทศที่อยู่กึ่งกลางระหว่างประเทศไทย และประเทศที่เราต้องการผลประโยชน์มากที่สุด คือ ประเทศจีน เมื่อวานท่านผู้ว่าได้บอกว่า เรารอคอยคนจีน 170 ล้านคน ถ้าหากว่าเชื่อมทางถนน เชื่อมทางรถไฟ หรือทางอากาศได้ 170 ล้านคนนี้จะลงมาที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 ปัจจุบันมีประชากรในพื้นที่ประมาณ 3 ล้านคนเศษ ปัจจุบันท่านมีประชากรในจังหวัดอุดรธานี 1.6 ล้านคน ท่านจะต้องเตรียมทรัพยากรอะไรเพื่อรองรับคน ถ้าเกิดมาจำนวนร้อยละ 10 จากจำนวน 170 ล้านคน คือ จำนวน 17 ล้านคน ท่านมีความพร้อมแล้วหรือยัง ก็เป็นการบ้านที่ต้องคิด ส่วนประเทศลาวเค้าแน่นอน เค้าเป็นประเทศที่ต้องรอรับผลประโยชน์ เพราะเค้าเป็นเมืองที่อยู่ในลักษณะของ “กลางทาง” ประเทศจีน - ประเทศลาว - ประเทศไทย และ ประเทศเวียดนาม - ประเทศลาว - ประเทศไทย เพราะฉะนั้นเราจำเป็นที่จะต้องมีความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศลาว จะต้องเปิดโอกาสให้ประเทศลาวได้เห็นในเจตนาที่ดี มีความจริงใจกับประเทศลาวในการที่จะจับมือกันระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว ผมทราบดี ประเทศลาวนั้นนิยมชมชอบที่จะมาที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดอุดรธานี คนลาวชอบเข้ามาท่องเที่ยว เข้ามาซื้อสินค้า มาใช้ชีวิต โดยเฉพาะเรื่องการศึกษาและการรักษาพยาบาลที่จังหวัดอุดรธานี ที่จังหวัดหนองคาย สิ่งเหล่านี้คือความผูกพัน ทำนองเดียวกันถ้าเราจะเดินทางไปประเทศลาว เราได้สัมปทานไปทำธุรกิจที่ประเทศลาวต่างๆ นี้ ตรงนี้คงจะต้องเอื้อเฟื้อและจะต้องมีความจริงใจ ไม่เอาเปรียบเค้า เราจะได้ใจประเทศลาวนี้ เราจะได้มหาศาลในการเชื่อมต่อจากจีน เราสามารถเชื่อมประเทศเวียดนาม ออกมหาสมุทรแปซิฟิกออกไปยังทะเลจีนตอนใต้ได้ นั่นคือการเชื่อม East-West จากประเทศพม่า ประเทศไทย ประเทศลาว และประเทศเวียดนาม ซึ่งรัฐบาลได้กำหนดไว้ชัดเจนแล้วในการเชื่อมเส้นทางจากอันดามันสู่ประเทศจีนตอนใต้ หรือแปซิฟิก ประกอบด้วย 2 เส้นทางก็คือ เส้นทางถนนจากแม่สอดจะมาที่ ตาก-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์-ขอนแก่น-มุกดาหาร ถ้าหากจากตรงตานั้นทางด้านมะละแหม่งเชื่อมต่อไปพม่าและออกทะเลอันดามัน ถ้าหากว่าด้านแม่สอด-ประเทศลาว-ประเทศเวียดนาม ทางด้านตอนบนของเวียดนามก็คือเชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิก เชื่อมทะเลจีนตอนใต้ นี่ก็คือ East-West ในส่วนของถนน

ส่วนรถไฟเกิดขึ้นในเดือนกรกฎาคม ปี 2557 ที่แล้วนี้เอง เป็นนโยบายและยุทธศาสตร์สำคัญที่เราต้องการที่จะเชื่อมประชากรของประเทศไทยฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก เราจะเห็นภาพว่าในอดีตนั้นเราไม่เคยมีแนวคิดที่จะสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างตะวันตก-ตะวันออก อาจจะมีถนนแต่ไม่ค่อยเป็นไฮไลต์เท่าไร ขณะนี้นั่นคือสิ่งที่จะผลักดันให้เกิดเป็นรูปธรรมและมีความเป็นมาตรฐาน ต่อไปทางรถไฟจะเกิดขึ้นแน่นอน ผมเชื่อมั่นว่าการเชื่อมต่อทางรถไฟนั้น จะเกิดคุณประโยชน์มหาศาล จะเห็นในอดีตเมื่อ 118 ปีที่แล้ว รัชกาลที่ 5 ท่านได้ทรงวางศิลาฤกษ์ในการสร้างทางรถไฟ เมื่อมีนาคมย้อนไป 118 ปีที่แล้ว เรามีความเจริญก้าวหน้ามากทุกพื้นที่ที่ทางรถไฟผ่านไปนั้นมีความเจริญ มีการขยายตัวชุมชน มีการสร้างชุมชน มีการพัฒนาเศรษฐกิจ มีการค้า-การลงทุน เพียงแต่ว่า 50 ปี ย้อนหลังไปจากนี้ เราขาดการพัฒนา ขาดการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ ขาดการบูรณาการในเรื่องของนโยบาย และเรื่องของ implementation (การนำไปปฏิบัติทำให้เกิดผล) เรื่องของการปฏิบัติ ขาดการบริหาร เรื่องการพัฒนาบุคลากร เราจึงค่อยๆ ถูกล้างไปเรื่อยๆ เราถูกประเทศเพื่อนบ้านที่มาทีหลังไม่ว่าจะเป็นประเทศญี่ปุ่น หรือประเทศจีนแซงไปแล้วเรื่องของกิจการรถไฟ เดี่ยวเราจะต้องพัฒนาในส่วนนี้

ผมกลับมาที่ East-West Corridor (เส้นทางระเปียงตะวันออก-ตะวันตก) ตอนบน ตอนล่าง เรามีอีก 1 เส้น East-West Corridor ตอนล่าง คือ ถ้ามองที่จังหวัดกาญจนบุรี ตรงชายแดน คือ พุน้ำร้อน ไปอีกประมาณ 140 กม. จะไปเชื่อมทวาย เรากำลังมองว่าทวายนั้นจะต้องบูมแน่นอนในการที่จะเป็นท่าเรือและเป็นอุตสาหกรรมในทุกๆ ด้าน ทั้งอุตสาหกรรมหนัก และอุตสาหกรรมเบา จะเป็นแหล่งที่จะดึงพลังงานต่างๆ

เข้ามาสู่ประเทศไทย หากว่าทวายนี้เกิดในความร่วมมือของประเทศไทย-ประเทศเมียนมาร์-ประเทศญี่ปุ่น ทุกอย่างก็จะค่อยๆเคลื่อนย้ายจากฝั่งตะวันตก ณ จุดทวายนี้เข้ามาที่กาญจนบุรี ตรงเข้ามาที่กรุงเทพฯ และออกไปที่สระแก้ว เชื่อมกัมพูชาและออกไปทางตอนใต้ของเวียดนาม เชื่อมเวียดนามเชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกและทะเลจีนตอนใต้ นี่คือ East-West Corridor ตอนล่าง แต่ตอนนี้มีมีความสำคัญเพราะว่าอุตสาหกรรมต่างๆนี้ได้เกิดขึ้นแล้ว ตั้งแต่ทางด้านกรุงเทพฯ ไปทางจังหวัดสระแก้ว และจากกรุงเทพฯ มาที่แหลมฉบัง กรุงเทพฯ ลงมาที่มาบตาพุด ท่านจะเห็นที่แหลมฉบังนั้นเป็นท่าเรือที่สำคัญในการส่งสินค้า ทั้งรับจากอ่าวไทยตอนล่าง ขึ้นมาตอนบนเข้าไปที่คลองเตย มาบตาพุดเป็นทั้งท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรม ฉะนั้น ถ้าทวายเกิดขึ้น ใน 5 – 10 ปีข้างหน้าอย่างที่เรากำหนดเป้าหมายไว้ เชื่อมแน่นอน คือ ทวายผ่านมากรุงเทพฯ ผ่านมาแหลมฉบัง ลงมาที่มาบตาพุด และต่อเชื่อมไปที่สระแก้ว และเข้ากัมพูชา เพราะฉะนั้นนี่คือ East-West Corridor ตอนที่ 2 และมีอีก 1 เส้น East-West Corridor ตอนล่าง ซึ่งเป็นเรื่องที่กำลังเป็นการต่อสู้กันในเชิงความคิดอยู่ คือ เชื่อมต่อระหว่างท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล มายังท่าเรือสงขลา จังหวัดสงขลา เป็นเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด มองภาพของแหลมด้ามขวาน ด้ามขวานนี้จะเชื่อมประเทศมาเลเซียและประเทศสิงคโปร์ ส่วนที่จะใช้ประจำในการเดินเรือสินค้า คือ การเดินทางผ่านช่องแคบมะละกา หรือ Strait of Malacca อ้อมมาที่สิงคโปร์ และขึ้นมาที่อ่าวไทยมาที่แหลมฉบัง ถ้าท่านคำนวณ ใช้เวลาเดินทาง 2 วัน ถึง 2 วันครึ่ง ขณะเดียวกัน ถ้าจากช่องแคบมะละกาลงมาทางด้านประเทศสิงคโปร์และจะวกไปประเทศกัมพูชา และประเทศเวียดนาม ก็ใช้เวลา 2 วันเช่นกัน ถ้าเราสามารถสร้างท่าเรือที่ปากบาราได้ เราก็จะรับสินค้าแทนที่จะลงไปทางช่องแคบมะละกา ที่สตูลที่ปากบาราเป็นปากอ่าวของช่องแคบมะละกา จะทำเป็น Land Bridge (สะพานแผ่นดิน) East-West Corridor ช่วงล่าง Land Bridge จากจังหวัดสตูลมาที่จังหวัดสงขลา ไม่ว่าจะเส้นทางถนน ทางรถไฟ และทางท่อ จะเกิดผลประโยชน์มหาศาล ใช้เวลาไม่มาก จากระยะทางประมาณ 170 กม. ท่านสามารถส่งสินค้าจากท่าเรือปากบาราแล้วก็มาทางรถไฟ มาทางรถยนต์ มาลงที่ท่าเรือจังหวัดสงขลา ขึ้นเรือมาที่อ่าวไทย ขึ้นเรือไปประเทศกัมพูชาและประเทศเวียดนาม ไปประเทศอินโดนีเซีย ขึ้นไปประเทศเกาหลีใต้-ประเทศจีน-ประเทศญี่ปุ่นได้อย่างสะดวกตลอดเวลาไป 2 วัน เวลาค่าใช้จ่ายไปเท่าไรท่านก็สามารถคำนวณได้ต่อไป และถ้าเราจะส่งพลังงานมาทางใต้ เราก็จะสามารถรับพลังงานจากท่าเรือปากบารามาทางท่อ อาจจะเป็น Gas อาจจะเป็น Petroleum มาทางท่อ และกระจายขึ้นไปในส่วนของภาคใต้ตอนบน หรือภาคใต้ทั้งหมดในพื้นที่ ก็เกิดความมั่นคงทางด้านพลังงาน นี่คือ East- West Corridor 3 เส้น ซึ่งรัฐบาลได้กำหนดไว้และมีความหวังว่า จะสามารถเริ่มต้นได้ในปี 2558 – 2559

กลับมาดูทางด้านอาเซียน อาเซียนมีความเป็นมาท่านคงทราบแล้วไม่น้อยกว่า 10 ปี กำหนดที่จะมีการรวมตัวกันเป็นประชาคมอาเซียน แต่สิ่งที่กำหนดไว้เป็น 3 เสาหลักนี้ ก็คือ ด้านความมั่นคง ด้านการเมือง ด้านเศรษฐกิจด้านสังคมประเทศไทยนี้อาจจะมีจุดแข็งบางเรื่อง อาจจะมีจุดอ่อนบางเรื่อง อาจจะมีจุดที่เกิดความท้าทายบางเรื่อง ท่านคงจะมองภาพนะคะเมื่อรวมตัวกันแล้ว สิ่งที่เป็นความท้าทายคืออะไร

ประการแรก เมื่อเราเป็นศูนย์กลาง ทุกคนก็จะมาแย่งการค้า-การลงทุน การทำงานในประเทศไทย คนเก่งๆ ที่อยู่รอบบ้านเรา อย่างประเทศสิงคโปร์ ประเทศมาเลเซีย จะมาแสวงประโยชน์ในบ้านเรา คนที่เป็นระดับแรงงานก็จะมาแสวงประโยชน์ทางบ้านเรา เพราะบ้านเรานั้นค่าแรงที่สูงที่สุดในภูมิภาคนี้ 300 บาท และอาจมีการปรับเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะช่างเทคนิคจะมีค่าแรงสูงถึง 500 – 700 บาท ผู้ที่เป็นกลุ่มที่ใกล้เคียงนั้นก็จะมีประโยชน์และจะกลายเป็นที่พักพิงของผู้ที่มีความเชี่ยวชาญผู้ที่เป็นแรงงานฝีมือ เรามีความพร้อมจะสู้เค้าได้หรือยัง เราอาจจะมีในเรื่องของการค้า-การบริการที่ดี เรื่องการท่องเที่ยวที่ดี เพราะฉะนั้น เราจะพลิกอย่างไร เพื่อที่จะให้เรานี้ไม่เสียผลประโยชน์และเราได้รับผลประโยชน์มากที่สุด เรามี

ทรัพยากรที่ดีทั้งประเทศ เดี่ยวจะพูดถึงตอนเหนืออีกครั้ง เรามีความเป็นมิตรไมตรี เรามีความเป็นเพื่อน เรามีหลายสิ่งหลายอย่างที่ทำให้คนนั้นถูกใจ จากสถิติเมื่อเดือนกุมภาพันธ์นี้ พบว่าในเฉลี่ยที่ผ่านมานั้นจะมีนักท่องเที่ยวที่เข้ามาประเทศไทยนี้ ประมาณ 25 -26 ล้านคน ปีที่แล้วลดลงเล็กน้อย เหลือประมาณ 24 ล้านคน ปีนี้ในเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์เพิ่มขึ้น เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญก็คือ เพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 20 ทั้งหมดและทุกสัดส่วนแล้วก็ถ้าเราไปดูที่จังหวัดภูเก็ตเหมือนกับว่าจำนวนนักท่องเที่ยวจะน้อยลงแต่ว่าไม่น้อย จังหวัดภูเก็ตโดยเฉลี่ยจะมีจำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 9 – 10 ล้านคน ใน 2 เดือนนั้นมีแนวโน้มว่า จะอยู่ในตัวเลข 9 – 10 ล้านคนเช่นเดียวกัน จังหวัดเชียงใหม่มีสถิติ 6 – 7 ล้านคน ตอนนี้นำขึ้นไปเกือบ 8 ล้านคน นั่นคือยังมีศักยภาพในการท่องเที่ยว ภาคอีสานที่ท่านพูดว่ามีนักท่องเที่ยวประมาณ 3 ล้านคนนั้น ท่านทำอะไรเมื่อเค้าไปแล้วกลับมาใหม่ สถิตินักท่องเที่ยวปรากฏว่าเค้าพึงพอใจมากในการเดินทางมาเที่ยวไทย เค้าพึงพอใจมากในสภาพการเมืองปัจจุบัน เกินร้อยละ 80 เค้ามีความประสงค์อยากกลับมาเที่ยวเมืองไทยอีกครั้งหนึ่ง ถ้ามีโอกาสเกินร้อยละ 90 นี่หมายความว่าเราเดินทางถูกทางแล้ว ยุทธศาสตร์ของท่านยุทธศาสตร์ที่ 3 เรื่องการท่องเที่ยว ประเทศไทยมีโอกาส เพราะเราเป็นศูนย์กลางของอาเซียน เนื่องจากเป็นแหลมทองที่มีความพร้อมในทุกๆ ด้าน มีความพร้อมที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายทั้งทางน้ำ ทางบก ทางอากาศ มีความพร้อมที่จะเปิดรับนักท่องเที่ยวเพราะเรามีทรัพยากรมากมาย แต่เราอย่างขาด คือ ตามหัวข้อที่ท่านจะพูด คือ ในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐาน

โครงสร้างพื้นฐานหลัก เราจะมองว่าเป็นถนนจริงๆ แล้วมากกว่านั้น โครงสร้างพื้นฐานที่ควรให้ความสำคัญนั้น โดยเฉพาะส่วนตัวผม นั้น มีอยู่ 3 เรื่อง อย่างน้อย 3 เรื่อง

เรื่องแรก คือ เรื่องการคมนาคมด้านการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางราง ทางอากาศ เพราะนี่คือโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญเชื่อมต่อให้ครอบคลุมเมืองใหญ่ และภายในเมืองใหญ่ เมืองใหญ่ไปเมืองเล็ก เมืองเล็ก ภายในเมืองเล็ก ชายแดน ภายในชายแดน และเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านตรงนี้ต้องทำให้ได้และต้องมีความเป็นมาตรฐาน ผมมีความมั่นใจว่าเราเดินทางถูกทางแล้วในเรื่องของการพัฒนาโครงข่ายส่วนที่ 1 ก็คือ จะต้องมีความเป็นมาตรฐานสากล เมื่อสักครู่นี้ท่านบอก 2 เลน บ้าง 4 เลน บ้าง 6 เลน บ้าง ตรงนี้เราพัฒนาและมีความแข็งแรง มีสัญลักษณ์ มีเครื่องหมาย มีความปลอดภัยในการจราจร จุดตัดต่างๆ จะเป็น Cross Over – Cross Under (ทางข้าม – ทางลอด) หรือเป็นลักษณะของ U-Turn (กลับรถรูปเปลือกม้า) จะเป็นสิ่งที่นำมาใช้

ประเด็นที่ 2 คือ เรื่องความปลอดภัย ต่อไปนี้ความปลอดภัยทางถนนนั้นจะมาเป็นอันดับ 1 ปลอดภัยในการเดินทางจะมาเป็นอันดับ 1 ไม่ว่าจะเป็นในหน่วยงานของกระทรวงคมนาคม หน่วยงานของกระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข หรือ ส่วนของภูมิภาคในพื้นที่ จะต้องบูรณาการกันในเรื่องการเดินทางให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด จะเห็นว่าในช่วงปีใหม่นี้ก็ตาม ในช่วงสงกรานต์ก็ตาม มีความพยายามร่วมกัน แต่เนื่องจากว่าฐานมันเปลี่ยน ท่านคงมองภาพว่าเมื่อก่อนนี้มีการท่องเที่ยว สัดส่วนประมาณ 100 รายการ มีรถยนต์ มีรถโดยสาร มีรถบรรทุก มีการเดินทาง ก็มีสัดส่วนผู้เสียชีวิตในการเดินทาง 300 ราย แต่ปัจจุบันในปี นี้ มีการเดินทางที่ขยายตัวมากเกือบ 1 เท่า ประมาณ 170 ราย นั่นคือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 70 แต่มีผู้เสียชีวิตขึ้นมาประมาณ 360 ราย อยากจะเรียนให้ทราบไม่ได้หมายถึงว่าเป็นข้ออ้างในผู้เสียชีวิตเพราะเป็นเหตุที่ควบคุมได้ยาก เพียงแต่ชี้ให้เห็นว่ามีการเดินทาง มีการท่องเที่ยวมาก มีความจำเป็นจะต้องเน้นเพื่อความปลอดภัย เพราะฉะนั้น ในปัจจัยที่เราพูดถึงในความปลอดภัยนั้นจะต้องตามมาให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด

ประเด็นที่ 3 คือ การบริการ เดินทางไปไหนจะต้องมีการบริการที่ดี ให้เกิดความสะดวกร สบาย และมีคุณภาพชีวิตในการเดินทางที่ดีขึ้น

เรื่องพลังงาน ทำอย่างไรจึงจะปรับพลังงานที่ใช้อยู่ พลังงานฟอสซิล(พลังงานที่ใช้แล้วหมด เช่น ถ่านหิน (Coal) น้ำมันปิโตรเลียม (Petroleum Oil) และก๊าซธรรมชาติ (Natural Gas) พลังงานที่มี ปัญหา พลังงานน้อย พลังงานมาก ตามที่ท่านรู้นั้นให้ลดการใช้พลังงานลง และเกิดความคุ้มค่าในการใช้ พลังงาน **ตัวนี้จะเป็นปัจจัยที่ 4**

ปัจจัยที่ 5 คือ เรื่องสิ่งแวดล้อม เมื่อเราปรับพลังงานแล้ว ปรับบทบาท ในเรื่องของ มาตรฐานและความปลอดภัยแล้ว จะตามมาในเรื่องของสิ่งแวดล้อม ในเรื่องของ Pollution (มลภาวะ) ต่างๆ คาร์บอนไดออกไซด์จะไม่มี เดี่ยวผมจะเรียนให้ทราบถึงแนวคิดที่จะพัฒนาระบบรถไฟ เพื่อที่จะเป็นระบบที่ ทันสมัยอย่างไร และจะส่งผลไปตัวปัจจัยที่ 5 ในเรื่องของสิ่งแวดล้อมอย่างไร

ผมก็เรียนว่าในส่วนของการถนนนั้นจะมีการเชื่อมโยงโครงข่ายแน่นอน เรามองไปว่า ทาง ตะวันตกเราเชื่อมแน่นอน ทวายที่เรียนให้ทราบแล้ว จะมีเส้นจากพุน้ำร้อนฯ ไปทวาย ประมาณ 140 กม. จะ ร่วมกันสร้าง อาจจะเป็นบริษัท อิตาเลียนไทย จำกัด (มหาชน) ทำให้กับพม่าในช่วงอนาคตอันใกล้ มีโครงการ ชัดเจน ประเทศญี่ปุ่นยืนยันในการเดินทางของนายกฯ ไทยไปเยือนประเทศญี่ปุ่นนั้นยืนยันว่ามีความร่วมมือ และมีความพร้อมที่มาลงทุนที่ทวายแน่นอน

ขึ้นไปตอนบนที่แม่สอด ถนนที่เชื่อมไปที่มะละแหม่งและที่ขึ้นไปถึงติลาวาขึ้นไปถึงอย่างกึ่งนั้น เสร็จในกลางปี 2558 เราจะสามารถเดินทางได้สะดวกสบายอย่างที่ไต่ยืนยันชื่อว่าถนนกอกอระคือถนนเส้นนี้ ที่มีปัญหาชนเผ่ากลุ่มน้อยที่ไม่สามารถเดินทางได้ ปัจจุบันพม่าเคลียร์แล้ว ปัจจุบันในส่วนของการทางหลวง กรมทางหลวงชนบทได้เข้าไปทำเส้นทางให้เค้า เชื่อมต่อได้แน่นอนในกลางปี 2558 จะเป็นเส้นทางสำคัญที่จะ เดินทางจากแม่สอดไปยังพม่า และขึ้นไปถึงอย่างกึ่ง อนาคตไม่ไกลนักจะครบ จะเชื่อมไปที่อินเดีย

ส่วนทางด้านเชียงใหม่ เชียงรายขึ้นไปแน่นอน ไปทางเชียงใหม่ เชียงของ ที่เชียงใหม่ สะพานข้ามแม่น้ำโขงแล้ว และขึ้นไปอีก 200 กม. ถึงชายแดนจีน ตรงนี้จะเป็นศักยภาพที่สำคัญที่จะทำให้เกิด การขับเคลื่อน ปรากฏว่านักท่องเที่ยวของจีน ไม่ว่าจะมาเป็นขบวนเอง มารถบัส มีปริมาณสูงขึ้น เป็นสถิติที่สูง กว่าปีที่แล้ว จำนวนหลายเปอร์เซ็นต์ แต่เรายังมีความพร้อมในเรื่องอะไรบ้าง ส่วนของเค้าเราจะไม่พูดถึง

กลับมาส่วนของเราที่ จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย ที่จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬต่อไปว่าจะเชื่อมต่ออย่างไร ในเรื่องของโครงข่ายทางถนน ในส่วนของจังหวัดมุกดาหารนั้น เราได้ไปเจรจากับประเทศลาวเรียบร้อยแล้ว โดยผมและคณะเดินทางไปประเทศลาวเมื่อวันที่ 3 - 4 เมษายน 2558 พบกับอธิบดีคมนาคมว่าเราจะต้องร่วมมือกัน 3 ประเทศ ประเทศไทย - ประเทศลาว - ประเทศ เวียดนามในการที่จะเชื่อมต่อเส้นทาง อย่างน้อย 4 เส้นทาง

เส้นทางที่ 1 คือ จากเวียงจันทน์ - จังหวัดหนองคายเชื่อมกัน

เส้นทางที่ 2 ทั้งทางถนนและทางรถไฟ คือ จากจังหวัดบึงกาฬที่จะเชื่อมกัน และมีสะพาน เชื่อมไปถึงทางด้านประเทศลาวและประเทศเวียดนาม

เส้นทางที่ 3 คือ จังหวัดมุกดาหาร

เส้นทางที่ 4 คือ จังหวัดอุบลราชธานี ผ่านทางช่องเม็ก

เพราะฉะนั้น อย่างน้อย จุดที่เชื่อมประเทศลาวนี้ ความชัดเจนและ 2 ฝ่าย คือประเทศไทย – ประเทศลาว ตกลงกันแล้ว ในเร็วๆ นี้ เดิมจะประชุมกับประเทศเวียดนามในปลายเดือนเมษายนแต่เลื่อนไป เนื่องจากว่าติดประชุมในส่วนของประเทศไทย จะมีการนัดหมายกันเพื่อที่จะพูดคุยกันในเรื่องของการเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างประเทศไทย ประเทศลาว และประเทศเวียดนามในเร็วๆ นี้ นี่คือในส่วนจะเชื่อมต่อแน่นอน

ส่วนของทางด้านใต้ เห็นว่าเรามีการเชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซียค่อนข้างจะสมบูรณ์แล้วนะครับ แต่ว่ายังไม่เพียงพอ เราจะเพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมโยง ส่วนของปาดังเบซาร์ จะเป็นทางรถไฟที่เชื่อมต่อกับประเทศมาเลเซียและสามารถใช้ขบวนเดียวกันติดต่อถึงกันได้ ของเค้เป็น 1 เมตรและใช้ไฟฟ้าของเราเป็น 1 เมตรแต่ใช้ดีเซล อนาคตอันใกล้นี้จะปรับเป็นไฟฟ้าเป็นมาตรฐานเดียวกันกับของประเทศมาเลเซีย และจะมีทั้ง 2 ระบบ ทั้ง 1 เมตร และ 1.3 เมตร

ส่วนทำถนนนั้น ส่วนที่เป็นด่านเดิมนั้น จะเพิ่มเส้นทางเลือก เป็นทางด่วนเพื่อที่จะให้การเดินทางจากฝั่งมาเลเซียขึ้นมาที่จังหวัดสงขลา หรือประเทศไทยได้รวดเร็วโดยตรง

รวมทั้ง ทางด้านกัมพูชาก็จะมีเส้นทางไม่ว่าจะเป็นทางด้านจังหวัดสระแก้ว จังหวัดตราดจะมีทางเชื่อมโยงที่เดินทางได้สะดวกมากขึ้น

ในเรื่องของทางน้ำ ท่าเรือทวายของพม่า ปากบารา จังหวัดสตูล ประเทศไทย เรายังมีแผนที่จะพัฒนาท่าเรืออีกหลายท่าเรือ

จังหวัดระนอง เราจะขยายขีดความสามารถที่จะรองรับทั้งเรือขนาดเล็ก ขนาดกลาง และเรือที่ขนส่งสินค้าทางพลังงาน

จังหวัดภูเก็ตนั้นเปิดให้สามารถรับเรือยอร์ช Yacht และเรือครูซ Cruise ship ได้มาก จังหวัดกระบี่เช่นเดียวกัน จังหวัดสงขลาเชื่อมต่อกับปากบาราและขยายขีดความสามารถในการขนส่งสินค้ามากขึ้น

อาจจะมีการในอนาคตในการขุดลอกร่องน้ำ ขุดลอกปากอ่าว ของทะเลสาบสงขลา โดยจะใช้เครื่องมือที่ทันสมัย จะใช้วัสดุส่วนที่ขุดลอกนั้นขึ้นมาทำประโยชน์อย่างน้อย 1 ใน 3 อาจจะเป็นส่วนที่มาใช้ในภาคอุตสาหกรรม อีก 2 ใน 3 นำมาใช้ในภาคการเกษตร ในส่วนนี้จะเป็นโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดชุมพรการพัฒนาท่าเรือเพื่อที่จะเชื่อมฝั่งอันดามันและอ่าวไทย แหลมฉบัง และมาบตาพุด มีการพัฒนาเฟส 2 เฟส 3 เกิดขึ้น ภายในปี 2560 นี้แน่นอน

จากข่าวที่ออกมาเมื่อล่าสุดนี้ว่าทางรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมนั้น จะมีการสร้างท่าเรือและเรือเฟอร์รี่ Ferry จากพัทธามาที่หัวหิน นี่เป็นแนวความคิดและยืนยันว่าจะเดินทางเรื่องนี้ต่อ ไม่ได้เป็นแค่ข่าว เป็นเรื่องจริงที่จะเดินทางเรื่องนี้ต่อ แนวคิดนี้เคยเกิดขึ้นเมื่อ 30 ปีที่แล้ว เนื่องจากว่าในช่วงนั้น การเดินทางจากฝั่งตะวันออกเข้ามากรุงเทพฯ อ้อมไปทางด้านฝั่งตะวันตกนั้น เป็นถนน 2 เลน จึงอยากสร้างเส้นทางเชื่อม แต่ปัญหาในเรื่องของการเดินทาง เรื่องของเทคโนโลยีในอดีตนั้นยังไม่ดี มีความหวังในความปลอดภัยเรื่องการเดินทางจึงยุติไป ทำให้มีแนวความคิดที่จะพัฒนาถนน แต่ว่าทำอย่างไรก็ไม่สามารถคลี่คลายปัญหาได้ ถ้าเดินทางจากพัทธามาที่หัวหินจะใช้เวลาในการเดินทางอย่างน้อย 6 ชม. ซึ่งจะไปติดคอขวดทางใต้ของกรุงเทพฯ ติดคอขวดที่สมุทรปราการและสมุทรสาคร ทำอย่างไรก็ยากในการที่จะแก้ไขปัญหา แต่ได้พยายามเพิ่มศักยภาพถนนเพื่อให้สามารถคลี่คลายปัญหาไปได้ ให้สามารถเดินทางได้น้อยกว่า 6 ชม. อาจจะได้สัก 5 ชม. แต่ถ้าสามารถวางท่าเรือและเรือเฟอร์รี่ จากพัทธามาบริเวณที่ต่อเนื่องมาจากศรีราชา พัทธาดอนบน พัทธาดอนล่าง หรือลงมาถึงสัตหีบ สามารถที่จะเดินทางตัดมายังตะวันตก มาที่พัทธามาที่

ปราณบุรี ใช้เวลาเพียง 2 ชม. โดยความเร็วของเรือเฟอร์รี่ในปัจจุบัน คือ 45 นอต นำ 45 คนด้วย 1.68 กิโลเมตร (1.852 กม.) เป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ถ้าต้องการเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยว อาจจะสร้างท่าเรือที่เชื่อมต่อจากทางด้านจังหวัดสมุทรปราการ ก็จะเป็นรูปสามเหลี่ยม พัทยา-จังหวัดสมุทรปราการ-จังหวัดประจวบฯ หัวหินหรือปราณบุรี เป็นรูปสามเหลี่ยม ผมมั่นใจว่าทะเลบ้านเราเป็นทะเลเปิด มั่นใจในเรื่องขีดความสามารถของการเดินเรือที่เรามีเจ้าหน้าที่มากเพียงพอ มั่นใจว่าสามารถติดตั้งอุปกรณ์บนเรือทำให้เกิดการมอนิเตอร์การเดินทางเรือในทุกตำแหน่ง เหมือนกับเครื่องบินจะมีตาเหมือนตาเรดาห์ เพราะฉะนั้น เรือจะอยู่ที่ไหนผู้ควบคุมจะรู้หมด และเรือทุกลำจะมีจอเรดาห์ของตัวเอง รู้ว่าใครอยู่ที่ไหนอย่างไร และไปตาม Corridor (ระเบียบเส้นทาง) ที่ไปตามถนนทางทะเลนั้นจะมีความมั่นใจในการเดินทาง และเรือเป็นลักษณะของ Cruise ship ที่มีความปลอดภัยไม่สร้างคลื่น ซึ่งในปัจจุบัน เรือวิ่งไปด้วยความเร็วและไม่เกิดคลื่นแรง เพราะฉะนั้นจะวิ่งไปอย่างไร คลื่นในอ่าวไทยจะเป็นลักษณะของคลื่นลมแรง ที่เรียกว่า Sea State (สภาวะทางทะเล) State 1 State 2 State 3 ... ไปถึง State 5 เราคงจะเดินได้ถึง State 2 หรือคลื่นประมาณ 1 – 2 เมตร สามารถเดินเรือได้ หลังจากนั้นก็ต้องรอดูจังหวะความปลอดภัย โครงการนี้จะเกิดขึ้นเมื่อใด ปลายปีนี้จะมีการวางแผนเพื่อกำหนดความร่วมมือภาครัฐ-เอกชน ภาครัฐอาจจะดูแลเฉพาะเรื่องของการทำเรือเพื่อให้เกิดเป็นท่าเรือสาธารณะ ใช้ได้ทั้งในการขนส่งสินค้าและในการเดินทาง ทั้ง Public Transport (การขนส่งสาธารณะ) และ Tourist (การท่องเที่ยว) ส่วนการเดินทางเรือที่เอกชนมารับสัมปทานในการเดินเรือ ตรงนี้ขอฝากว่าถ้าท่านสามารถสื่อสารไปได้นั้น โครงการนี้เกิดขึ้นจริงแน่นอนและจะเกิดขึ้นในปลายปีนี้ ส่วนจะมีความพร้อมมากน้อยแค่ไหน ระยะทางที่จะเดินทางไปสู่การเป็นท่าเรือสากลในพื้นที่ๆ ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม ไม่ทำลายระบบนิเวศน์ ไม่ทำลายศักยภาพในการท่องเที่ยว และเสริมศักยภาพด้านการขนส่งและการท่องเที่ยว จะเป็นทางเลือกหนึ่งที่จะข้ามจากฝั่งตะวันออกมายังฝั่งตะวันตก ใช้เวลา 2 ชม. แต่ถ้าเป็นเรือที่มีความเร็ว น้อยกว่า 35 นอต อาจใช้เวลาเดินทางประมาณ 3 ชม. การเดินทางทางน้ำนี้จะเร็วกว่าครั้งหนึ่งของการเดินทางๆ บก

ในการพัฒนาทางอากาศนั้น ขณะที่เดินทางพัฒนาทางอากาศอย่างเต็มที่ แต่ก็มีปัญหาตามมา การเดินทางในการพัฒนาสายการบิน การเดินทางในการพัฒนาสนามบิน การเดินทางในการพัฒนาห้วงอวกาศและเส้นทางการบิน ขณะเดียวกันก็กับพร่องในเรื่องของการกำกับดูแลที่เรียกว่า Regulator (ผู้ควบคุม/เครื่องควบคุมอัตโนมัติ)

การวางแผนในการขับเคลื่อนไปข้างหน้าในเรื่องของการบิน ทางอากาศไม่สามารถบินเปะปะได้ตามทั่วไป ท่านต้องมี Route (เส้นทาง) ที่เป็น Air Route (เส้นทางทางอากาศ) เหมือนกับเป็นถนนในอากาศ เพราะว่าแต่ละพื้นที่นั้นจะมีพื้นที่ความมั่นคง พื้นที่การฝึก พื้นที่หวงห้าม จะมีอยู่ไม่กี่พื้นที่ๆ จะเป็นเส้นทางเดินอากาศได้ จึงต้องมีคนควบคุมในการเดินอากาศ ที่เรียกว่า บริษัท วิทยุการบินฯ เมื่อเครื่องบินได้บินไปแล้วต้องมีการขึ้นลงสนามบิน เพราะฉะนั้น จะต้องมียุทธศาสตร์ที่มีมาตรฐาน ขณะนี้ ได้กำหนดว่า ส่วนที่เป็นศูนย์กลางของประเทศไทยนั้นมีอยู่ 3 สนามบิน

1. สนามบินสุวรรณภูมิ
2. สนามบินดอนเมือง
3. สนามบินอู่ตะเภา

สนามบินสุวรรณภูมิ ขณะนี้มี 2 Runway (2 ทางวิ่ง) มี Terminal - อาคารผู้โดยสาร มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคน/ปี แต่ตอนนี้ผู้โดยสารมีจำนวน 51 ล้านคน/ปีแล้ว เราจึงเร่งพัฒนาเพื่อจะเพิ่มพื้นที่ในอาคารผู้โดยสาร เพิ่มพื้นที่ลานจอด 28 หลุมจอด เพิ่มทางวิ่ง (Runway) อีก 1 Runway รวมเป็น 3 ทางวิ่ง (Runway) แล้วจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคน/ปี ภายใน 3 ปีข้างหน้า

ในขณะนี้ ในการสร้างทางวิ่งที่ 3 นั้น อยู่ระหว่างการนำเสนอเพื่อจะเข้า ครม. ใช้งบประมาณในการดำเนินการ 2.1 หมื่นล้านบาทในการสร้างทางวิ่ง แต่จะไม่ใช้คำว่า “ทางวิ่งที่ 3” แต่จะใช้คำว่า “ทางวิ่งสำรอง” เหตุผลที่ไม่ใช้เป็นเรื่องของ

สิ่งแวดล้อมที่เป็น EIA (การประเมินกระทบผลสิ่งแวดล้อมจากโครงการต่างๆ ของรัฐบาล และเอกชน) และ สิ่งแวดล้อมที่เป็น ESIA (เป็นกระบวนการที่ถูกนำไปใช้ในการทำนายผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการสร้างหรือการทำกิจกรรมของโครงการ) เนื่องจากพื้นที่ๆ จะสร้างทางวิ่งสำรอง หรือ ทางวิ่งที่ 3 นั้น ในส่วนหัว-ท้าย จะมีเส้นเสียงซึ่งจะเป็นเสียงที่เกินการรับฟังได้ของคนทั่วไปซึ่งมีประชากรอยู่ จึงมีการตกลงว่าย้ายออกได้หรือไม่ หรือถ้าย้ายออกไม่ได้ต้องซื้อบ้านอย่างไร และทางฝ่ายของการทำฯ จะเป็นผู้จ่ายให้ถ้ายังอยากอยู่ต่อไป เพราะเป็นประโยชน์ในภาพรวมของประเทศ ในจำนวน 50 - 100 หลังคาเรือนต้องย้ายออกไป ส่วนคนที่อยู่บริเวณใกล้ๆ นั้น จะดำเนินการเยียวยาให้ ในการที่จะสร้างเป็นทางวิ่งที่ 3 ทั้งหมดระยะทางประมาณ 4 กม. จะเกิดกลุ่มของ ESIA จำนวนมาก จึงทำการลดเหลือทางวิ่งสำรอง มีระยะเส้นทางยาวประมาณ 2.9 กม. ก็จะช่วยลดปัญหาของ ESIA ที่เกิดขึ้นได้ และน่าจะเริ่มการก่อสร้างได้ในปลายปี 2558 ต้นปี 2559 ใช้เวลาประมาณ 2 ปีครึ่ง ถ้าเราสร้างเสร็จ ทางวิ่งที่ 1 ที่ 2 ที่มีคนบ่นมากมายว่า ผิดทางไม่ดี เป็นหลุมเป็นบ่อ เป็นคลื่นสำหรับการ Overhaul (การปรับปรุง) ปรับปรุงผิวทางวิ่งใหม่ทั้งหมด ใช้เวลาประมาณ 1 - 1 ปีครึ่ง เพราะฉะนั้นจากนี้ไป ถึงปี 2561 สนามบินสุวรรณภูมิจะมีขีดความสามารถแน่นอนในเรื่องความปลอดภัยในการขึ้น-ลงของเครื่องบิน ในการให้บริการผู้โดยสารจำนวน 60 ล้านคน/ปี และจะก้าวต่อไปที่ 70 - 80 ล้านคน/ปี ในปี 2565 - 2566 นี้จะมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นถึง 80 ล้านคน/ปีแน่นอน

สำหรับสนามบินดอนเมือง เตรียมที่จะรองรับผู้โดยสาร 18 ล้านคน/ปี ณ ปัจจุบันมีผู้โดยสารใช้บริการแล้ว 21 ล้านคน/ปี จึงต้องพัฒนาต่อไปให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 30 ล้านคน/ปี และทำอย่างไรจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 45 ล้านคน/ปี ซึ่งเคยมีจำนวนผู้โดยสารจำนวนเกือบ 30 ล้านคน/ปี ก่อนปี 2549 เคยมีจำนวนผู้โดยสารทางจำนวนเกือบ 40 ล้านคน/ปี มีอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ 1 และ 2 และอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ซึ่งมีทางวิ่ง 2 ทางวิ่ง ทางฝั่งตะวันออก-ฝั่งตะวันตก และมี Parking Area (ลานจอดเครื่องบิน) แต่ก็ติดในเรื่องของพื้นที่บางพื้นที่ๆ มีอากาศยานไม่ได้บินจำนวนหนึ่ง เพราะฉะนั้นจะทำการจัดระเบียบเรื่องนี้ทั้งหมด ซึ่งจะลดจำนวนอากาศยานที่จอดในพื้นที่นี้ออกไปให้มากที่สุด โดยเฉพาะของการบินไทย จะมีการจำหน่ายเครื่องบินออกไปโดยเร็วภายในปีนี้และปีหน้า ทำให้มีพื้นที่ใช้งานมากขึ้น ได้มีการพัฒนาอาคารผู้โดยสาร 2 จะเสร็จในกลางปีนี้ และจะสามารถรับจำนวนผู้โดยสารได้มากขึ้น ซึ่งปัจจุบันมีจำนวน 21 ล้านคน/ปี และจำนวนผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้นทันทีเมื่ออาคารผู้โดยสารปรับปรุงเสร็จ เพิ่มขึ้นถึง 30 ล้านคน/ปี และเมื่อทำการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารภายในประเทศเสร็จแล้ว จะสามารถรองรับได้อีกจำนวน 15 ล้านคน/ปี เพราะฉะนั้น จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 45 ล้านคน/ปี ได้ภายในไม่เกิน 2 ปี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแผนงานและงบประมาณ แต่ในขณะนี้ผมได้มอบนโยบายไปแล้วว่าเมื่ออาคารผู้โดยสาร 2 เปิดเมื่อไหร่รองรับจำนวนผู้โดยสารได้ 30 ล้านคน/ปี ขอให้เริ่มโครงการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ซึ่งเกิดจากปัญหาน้ำท่วมปี 2554 ช่วงที่น้ำท่วมปี 2554 อาคารผู้โดยสารภายในประเทศถูกน้ำท่วมจึงปิดอาคารและยังไม่ได้มีการปรับปรุงอาคาร ขณะนี้ค่อยๆ พื้นฟูกลับมาและพร้อมที่จะให้สายการบินเข้าไปใช้ คงจะ

ปรับปรุงก่อนข้างพอสสมควร เพราะฉะนั้นสนามบินดอนเมืองจะกลายเป็นสนามบินหลักแห่งที่ 2 ที่จะรองรับผู้โดยสารในส่วนของประเทศไทย

ส่วนสนามบินอุตะเภานั้น ดูจากภูมิศาสตร์ ดูจากกายภาพ สนามบินอุตะเภาก็เป็นสนามบินที่ดีที่สุดในโลก พุดถึงโลเคชั่น (ที่ตั้ง) สามารถที่จะเชื่อมโลกได้ทั้งหมด ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งอยู่ฝั่งขวาที่จะไปประเทศออสเตรเลีย ฝั่งซ้ายที่จะไปยุโรป ในรัศมีที่สนามบินอุตะเภานั้น Serve ได้ (ให้บริการได้) 10 – 12 ชั่วโมง สนามบินอุตะเภาก็เป็นฐานบินทางการทหารมีส่วนหนึ่งที่เป็นทางด้านพาณิชย์ ในอนาคตจะพยายามปรับปรุงพัฒนาในทำได้อีก 2 วิธีเหมือนเดิม ส่วนทางด้านตะวันตก เป็นสนามบินความมั่นคงทางด้านทหารเรือดูแล สำหรับทางด้านตะวันออกที่เป็นลานจอดต่างๆ นี้ จะมีการรื้อปรับปรุงให้เป็นเชิงพาณิชย์ และจะเป็นส่วนของพาณิชย์ที่ออกทางด้านถนนใหญ่ ส่วนของทางด้านความมั่นคงก็จะคงไว้ เพราะฉะนั้น ผู้ที่เดินทางไปเที่ยวที่จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดจันทบุรีและจังหวัดตราดสามารถเลือกใช้สนามบินที่อุตะเภาก็ได้ และจะพยายามเสนอฯ ให้ Charter Flight (เที่ยวบินเช่าเหมาลำ) ต่างๆ นั้น ไปลงที่สนามบินอุตะเภามากขึ้นจะพัฒนาให้ดีขึ้น ปัจจุบันมีผู้โดยสารเดินทางเข้าออก จำนวน 1 ล้านคน/ปี เมื่อปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเสร็จ ตอนนี้มีอาคารผู้โดยสารที่กำลังอยู่ในระหว่างการปรับปรุง คาดว่าจะเสร็จภายในกลางปี 2559 จะสามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นได้ 3 ล้านคน/ปี และถ้าปรับปรุงอาคารผู้โดยสารฝั่งตะวันออกเสร็จภายใน 5 ปี จะสามารถรองรับได้ถึง 8 ล้านคน/ปี และจะเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 12 ล้านคน/ปี ตามที่ตั้งเป้าไว้ เพราะฉะนั้นส่วนนี้เป็นส่วนสำคัญ ซึ่งใช้งบประมาณจำนวนไม่น้อย

สำหรับสนามบินสุวรรณภูมิ สำหรับงบประมาณเฉพาะในส่วนของการปรับปรุงทางวิ่ง 2.1 หมื่นล้านบาท และในส่วนของการปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร อาคารจอดรถ ร้านค้า และสิ่งอำนวยความสะดวก จะใช้งบประมาณจำนวน 6 หมื่นล้านบาท สำหรับสนามบินดอนเมือง จะต้องใช้งบประมาณในการปรับปรุงอีก 1.5 – 2 หมื่นล้านบาท ในการปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร และในส่วนของลานจอด ส่วนของสนามบินอุตะเภายังไม่มีตัวเลข แต่เชื่อว่าจะสามารถทำได้ใน 5 ปี ตามที่ได้ประมาณการไว้

สนามบินทั้ง 3 สนามบินจะเชื่อมด้วย Airport Rail Link คือ Airport Link (โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน) นั่นเอง ปัจจุบันนี้ Airport Link เชื่อมจากพญาไทไปสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นการให้บริการทุกช่วง 15 - 20 นาที จะมีขบวนรถไฟวิ่งด้วยความเร็ว 80 กม./ชม. ตรงเวลา ปลอดภัย และสะดวก เพียงแต่ว่ายังมี Feeder (ขบวนรถไฟ) ที่ยังเข้าไปสู่สถานียังไม่สะดวกมากนัก ต่อไปจะเชื่อมจากพญาไทมาที่สนามบินดอนเมือง เพราะฉะนั้น สนามบินสุวรรณภูมิ-พญาไท-สนามบินดอนเมือง จะเกิดขึ้นภายใน 2 ปีนี้แน่นอน จะรองรับการเจริญเติบโตของผู้โดยสารที่สนามบินดอนเมือง จำนวน 30 – 45 ล้านคน/ปี สนามบินสุวรรณภูมิ 45 – 60 ล้านคน/ปี และเพิ่มขึ้นถึง 70 ล้านคน/ปี และเชื่อมต่อกันได้

เมื่อสนามบินอุตะเภาก็ได้รับการบรรจุแผนและงบประมาณ ก็จะสร้าง Airport Rail Link นี้ จากสนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมเข้าสู่สนามบินอุตะเภาก็เช่นเดียวกัน เพราะฉะนั้นสิ่งที่จะเป็นสนามบินหลักก็จะเกิดการเชื่อมด้วย Airport Rail Link สามารถเดินทาง ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้หรือต่อเครื่องได้สะดวกรวดเร็ว

สำหรับภาคอีสานตอนบน ขณะนี้ที่จังหวัดเลยมี 1 สนามบิน ยังมีทางวิ่ง (Runway) ไม่มากนักเข้าใจว่าประมาณ 2 กม. ที่จังหวัดเลยมีพื้นที่ มีจำนวนประชากรใกล้เคียงกับจังหวัดอุดรธานี ที่จังหวัดอุดรธานีก็มี 1 สนามบิน แต่ที่สนามบินจังหวัดอุดรธานีโชคดีที่มีทางวิ่ง (Runway) 3 กม. ความยาวของทางวิ่ง (Runway) หมายความว่า เครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ มีน้ำหนักมาก เมื่อ Landing (บินลง) ก็ต้องใช้ทางวิ่งยาว เมื่อเครื่องบินมีขนาดใหญ่และน้ำหนักมาก ก็สามารถรับผู้โดยสารได้มาก แต่การที่จะขยายทางวิ่งนั้น ต้องดูว่าการเดินทางใน Domestic (ภายในประเทศ) ก่อน ในปัจจุบันจะไม่นิยมเป็น Wide body คือ เครื่องบินตัวใหญ่ ใช้นิยม Narrow body คือ เครื่องบินตัวแคบ เหตุผล คือ

1. ในแต่ละเที่ยวบินนั้น สามารถมีผู้โดยสารในเวลาอันเหมาะสม 1 – 1.3 ชม. นั้น มีจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางร้อยละ 70 – 100 จังหวะ โอกาส ความเหมาะสม Narrow body จะเหมาะสม

2. Investment cost คือ ค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อ หรือการเช่าเข้ามาจะถูก

3. Operating Cost คือ ค่าใช้จ่ายในน้ำมัน ในการบิน Consumable (วัสดุสิ้นเปลือง)

ต่างๆ จะถูก Maintenance cost (ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง) จะถูก Service cost (ค่าใช้จ่ายการให้บริการ) จะถูก เพราะฉะนั้นใน Domestic (ภายในประเทศ) คงจะไม่มีโอกาสพัฒนาไปสู่ Wide body หรือ เครื่องบินตัวใหญ่น้ำหนักมาก เพราะฉะนั้น อยากให้ท่าน Focus (สนใจ) อยู่ที่ เครื่องบินรุ่น Boeing 737-400 โดยประมาณ หรือ เครื่องบินรุ่น Airbus A319 โดยประมาณ เชื่อว่ายังคงเป็น Trend (ความนิยม) จากนี้ไป 10 ปีข้างหน้า เพราะฉะนั้นทางวิ่ง (Runway) ที่เหมาะสมจะอยู่ที่ 2.1 – 3 กม. จะสามารถรองรับเครื่องบินตามที่ผมกล่าวได้ แต่ถ้าหากว่าท่านต้องการเชื่อมโลก ท่านต้องการบินไปประเทศจีน ท่านต้องการบินไปประเทศอินเดียหรือประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลี อย่างน้อยท่านต้องการทางวิ่ง 2.9 – 3 กม. อย่างแน่นอน เพื่อที่จะรองรับเครื่องบิน Wide body ที่มีเครื่องยนต์ใหญ่ ขนาดใหญ่ ต้องไปดูว่ามาตรฐานในการสร้างสนามบิน เรื่องของ Balance (ยอดดุลทางบัญชี) ทางวิ่ง Terminal (อาคารผู้โดยสาร) และ Tower (หอบังคับการบิน) นั้นจะหาอย่างไร เดี่ยวจะได้คุยกัน แต่ผมต้องการให้ท่านเตรียมการไว้ทั้ง 2 ระดับ

จังหวัดเลยนั้น ให้เตรียมการเดินทางของผู้โดยสารเดิมทำอย่างไรจึงจะสะดวก เพิ่ม Flight (เที่ยวบิน) รองรับผู้โดยสารให้ได้ในขนาดเดิมก่อน จากนั้นค่อยวางแผนถ้าท่านเชื่อมโลก เชื่อมประเทศจีน เชื่อมประเทศอินเดีย หรือเชื่อมประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลี ค่อยขยายทางวิ่ง (Runway) ออกไป การขยายทางวิ่งต้องวางแผนล่วงหน้าและล๊อคที่ดินเอาไว้ ถ้าท่านจะบอกว่าอีก 3 ปีท่านจะทำแล้วค่อยไปซื้อที่ดินถึงในเวลานั้นไม่มีทาง ถ้าจะทำให้ทำอย่างเจียบๆ อย่างที่แม่สอด เราได้ประกาศไปโดยไม่ได้เจตนาว่า เมื่อแม่สอดเป็นเศรษฐกิจพิเศษนั้นจะสร้างสนามบิน และจะขยายสนามบิน จากเดิมเครื่องบินขนาดผู้โดยสาร 50 – 80 ที่นั่ง จะเพิ่มไปเป็น 180 – 200 ที่นั่ง ก็ต้องขยายทางวิ่งโดยใช้พื้นที่อีก 300 ไร่ ปรากฏว่าประชาชนนั้นจากราคากลางเพิ่มขึ้น 10 เท่า จากราคา 200,000 บาท เพิ่มขึ้นเป็นราคา 2,000,000 บาท ก็ลำบากในการจัดหาที่ดิน เราก็ไม่อยากออกพระราชกฤษฎีกา (พ.ร.ฎ.) ในการเวนคืนที่ดิน กระทบกับความรู้สึก กระทบกับผลประโยชน์ กระทบกับผู้ที่ถูกเวนคืน เราอยากจะได้ที่ดินแบบได้ประโยชน์ทั้ง 2 ฝ่าย คือ ซื้อที่ดินในราคาที่เหมาะสมกับราคากลาง ไม่ใช่ราคาที่ปั่นกันขึ้นไป เพราะฉะนั้น ในส่วนของจังหวัดเลยถ้าท่านยังคงมีความต้องการที่จะขยายทางวิ่ง ขยายสนามบิน ต้องเตรียมพื้นที่เอาไว้ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป ผมมั่นใจว่าแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดเลยนั้นยังคงดึงดูดนักท่องเที่ยวแล้วก็ประหยัดเวลาในการเดินทางทางถนน เพราะฉะนั้นการเดินทางทางอากาศจึงเป็นทางเลือกที่ดี

จังหวัดอุดรธานีมีความพร้อมทุกอย่างในสภาพทางวิ่ง ลานกลับ ลานจอด แต่ยังมีความ
 แออัดในเรื่องของ Terminal (อาคารผู้โดยสาร) มีความแออัดในเรื่องที่จอดรถ การเข้า-ออกยังไม่สะดวก ทำ
 อย่างไรจึงจะทำให้ทุกอย่างดูเป็นสากล ดูเป็นมาตรฐาน ท่านมีศูนย์การค้าใหม่ในจังหวัดอุดรธานี ดู Grand
 (ยิ่งใหญ่) มาก เป็นจุด Highlight (จุดเด่น) แต่ว่าสนามบินท่านดูขอมช่อ ตรงนี้ผมเห็นด้วยที่ต้องการปรับปรุง
 ทั้งนี้ท่านรองอธิบดี(ฝ่ายท่าอากาศยาน) นวพร เป็นเจ้าของสนามบินนี้ได้มาเห็นภาพแล้วท่านเคยอยู่ที่นี้ ท่าน
 รับที่จะนำแผนทั้งหมดนี้ไปเชื่อม โดยที่จะมีทั้งส่วนของ Domestic (ภายในประเทศ) และส่วนของ Regional
 (ภูมิภาค) หรือ International (ระหว่างประเทศ) เข้ามา แล้วจะมีการพัฒนาทั้งหมดนี้เพื่อให้มีความรู้สึกที่
 Grand (ยิ่งใหญ่)กว่าเดิม แต่อยากจะฝากว่า ความ Grand (ยิ่งใหญ่) หรือ ความภาคภูมิใจนั้น อยากจะให้
 สัญลักษณ์ที่เป็นพื้นที่เป็น Local (พื้นเมือง) เป็น Symbol (สัญลักษณ์) ของเมืองอุดรธานี ในลักษณะของ
 รูปแบบอาคาร หรือ Symbol (สัญลักษณ์) ที่ติดไว้ทั้งทางเข้าและทางออก ลานจอดเครื่องบินท่านต้องเพิ่ม
 แนนอน ปัจจุบันท่านจอดเครื่องบินได้ 7 เครื่อง ท่านมีแผนว่าจะจอด 11 เครื่อง ผมว่ายังไม่พอ จะต้องอย่าง
 น้อย 15 เครื่อง ต้องจอดให้ได้ เพราะฉะนั้นต้องเตรียมเลย อันนี้เรารอไม่ได้แล้วที่บอกว่าค่อยทำได้มัย มันจะ
 ไม่ทัน การลงทุนครั้งนี้ท่านต้องยอมลงทุนและรองรับอนาคต ท่านบอกว่าจำนวน 11 เครื่องสำหรับปี 2561 –
 2562 ไม่พอ ท่านวางไปเลย ท่านทำทีเดียวเลย 15 เครื่องจอดได้ และจำนวนผู้โดยสารในปัจจุบันนี้ ที่ท่าน
 สามารถรับได้ จำนวน 2 ล้านคน/ปี ท่านต้องเผื่อไปเลยว่าเพิ่มขึ้นเป็น 3 เท่า อย่างน้อย คือ จำนวน 6 ล้าน
 คน/ปี หรือไม่ก็ต้องเพิ่มจำนวนขึ้นไปถึง 8 ล้านคน/ปี สนามบินที่จังหวัดเชียงใหม่ขณะนี้ มีขนาดเล็กกว่า
 สนามบินจังหวัดอุดรธานีมากเลย แต่จังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนนักท่องเที่ยว 7 – 8 ล้านคน/ปี มีทางวิ่ง
 (Runway) เพียง 1 เส้น ขนาดใกล้เคียงกับท่าน 3 กม. มีลานจอดแคบมาก แต่เค้า Manage (บริหารจัดการ)
 ให้จอดได้ ในขณะนี้ จำนวน 17 -18 เครื่อง กำลังสร้างเพิ่ม อีก 8 รวมแล้ว 25 หลุมจอด สนามบินเค้ามีขนาด
 เล็กกว่าจังหวัดอุดรธานีนะครับ เพราะฉะนั้น ท่านต้องบริหารพื้นที่ที่ท่านให้จอดได้ไม่น้อยกว่า 15 หลุมจอด
 ท่านต้องบริหาร Terminal (อาคารผู้โดยสาร) ให้รองรับได้ ขณะนี้ที่เชียงใหม่จากจำนวน 8 ล้านคน/ปี เค้า
 เพิ่มเป็นจำนวน 12 ล้านคน/ปี และอีก 5 ปี จะเพิ่มขึ้นอีก 3 ล้านคน/ปี รวมเป็น 15 ล้านคน/ปี ท่านควรจะ
 เพิ่มการรองรับจำนวนผู้โดยสารจำนวน 8 ล้านคน/ปีได้แล้ว และถ้าหากว่าในปี 2565 ควรจะเพิ่มขึ้นเป็น
 จำนวน 12 ล้านคน/ปี เช่นเดียวกัน สิ่งที่สำคัญก็คือการบริการเข้า-ออก จะเห็นได้ว่าคนที่มาขึ้นเครื่องต้องมา
 ด้วยรถยนต์ การมารถยนต์ต้องมีที่จอด ปัจจุบันเรามองแต่เรื่องการยกระดับ ต้องมองทาง Vertical (แนวตั้ง)
 แล้ว ทำจะต้องมีอาคารจอดรถ ถ้าหากว่าทางขึ้นทางอากาศไม่ได้ ท่านลงใต้ดินได้หรือไม่ ผมเชื่อว่าท่าน
 สามารถทำ Terminal (อาคารผู้โดยสาร) ลงใต้ดินได้ 1 ชั้น ท่านสามารถที่จะทำรถสาธารณะที่เชื่อมต่อและ
 ลงใต้ดินนิดนึง และมาเข้า Underground Terminal (อาคารผู้โดยสารชั้นใต้ดิน) ได้ในพื้นที่ๆ มีอยู่อย่างจำกัด
 ซึ่งทำได้ แต่ว่าคงไม่ใช่ใน 5 ปีนี้ ท่านต้องวางแผนไว้เลยว่าถ้าท่านจะทำท่านต้องดูการก่อสร้างในปัจจุบัน ใน
 เรื่องต่อมา ในเรื่องสาธารณูปโภคก็ตาม จะต้องเตรียมการลดปัญหาอุปสรรคที่จะเจาะลงไป 1 ชั้น สำหรับใช้
 บริการ ส่วนเรื่องการบินผมมั่นใจว่าสนามบินอุดรธานีมีผู้โดยสาร เหตุผลเพราะ

ประการที่ 1 ประเทศลาวจะเปิดโอกาสให้ประเทศเวียดนามและประเทศจีนเข้าประเทศไทย
 ตามข้อตกลงที่เราเคยคุยกัน ผมมั่นใจประเด็นนี้ เพราะฉะนั้นการเดินทางของประเทศลาวและประเทศ
 เวียดนามจะมีมากขึ้น ประเทศลาวอาจมีจำนวน 170 ล้านคน/ปี ประเทศเวียดนามอาจจะมีย่อย แต่จำนวน
 ร้อยละ 10 ของประเทศลาวนั้นมีจำนวน 17 ล้านคน/ปี แนนอน

ประการที่ 2 ประเทศลาวที่นิยมเดินทางมาจังหวัดหนองคายและจังหวัดอุดรธานีก็จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น แทนที่จะต้องเดินทางจาก สมมติว่า เดินทางจากสนามบินเวียงจันทน์เพื่อมาเข้าสนามบินที่กรุงเทพฯ แล้วต่อไปที่อื่น ประเทศลาวก็จะเข้ามาที่สนามบินจังหวัดอุดรธานี และสามารถต่อไปยังประเทศต่างๆ ได้สะดวกรวดเร็ว ลดค่าใช้จ่าย ลดเวลา นักท่องเที่ยวจะมากขึ้นตามยุทธศาสตร์ที่ท่านกำหนดไว้ คือ มีการค้า-การลงทุน เพิ่มการบริการ เพิ่มสิ่งที่เป็น Unseen (ไม่เคยเห็นมาก่อน) สำหรับวัฒนธรรมประเพณีของท่านและนักท่องเที่ยวจะมา ท่านมี Slogan (คำขวัญ) ของท่านอยู่แล้วก็คือ กลุ่มสบายดี เพราะฉะนั้นนอกจากท่านบอกว่ากลุ่มสบายดีแล้ว ท่านจะต้อง Welcome (ต้อนรับ) นักท่องเที่ยว ท่านจะต้องมีพฤติกรรมต้อนรับนักท่องเที่ยวอย่างฉันทมิตร ท่านจะต้องให้ความอบอุ่นนักท่องเที่ยว เราจะต้องร่วมกันให้ความดูแลด้านความมั่นคงและความปลอดภัยในการมาท่องเที่ยว ท่านต้องรักษาสภาพแวดล้อม สิ่งที่ท่านมีอยู่และเป็นที่น่าสนใจมาก คือ ลำน้ำโขง ลำน้ำโขงถือเป็นลำน้ำที่ยิ่งใหญ่ที่สุดในอาเซียน เริ่มจากประเทศจีน – ประเทศเมียนมาร์ – ประเทศลาว – ประเทศไทย – ประเทศกัมพูชา – ประเทศเวียดนาม แม้ประเทศจีนจะใช้ประโยชน์จากลำน้ำโขงมากหน่อย ในส่วนของประเทศเมียนมาร์ ประเทศไทย ประเทศลาว ประเทศกัมพูชาและประเทศเวียดนามนั้นจะต้องมีการจัดสรร จะต้องมีการแบ่งปันผลประโยชน์ แม่น้ำโขงนั้นมีทุกอย่าง ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องการคมนาคมทางน้ำ การสร้างเขื่อนเพื่อเก็บกักน้ำและการสร้างพลังงานไฟฟ้า และการสร้างแหล่งท่องเที่ยว ผมมองภาพว่านอกจากที่เราจะเลือกสรรพื้นที่ เหมือนกับเส้นทางที่เชื่อมจากจังหวัดหนองคายไปจังหวัดบึงกาฬแล้วนั้น ทำอย่างไรจึงจะทำให้เป็น Romantic Roads (เส้นทางในจินตนาการ) ไปได้ เหมือนกับเส้นทางป่าดำ (Black Forest) ของประเทศเยอรมัน – ประเทศฝรั่งเศส ถ้าท่านเคยเห็นภาพ ประเทศเยอรมัน – ประเทศฝรั่งเศสไม่เคยขยายถนนเป็น 4 เลน ถนนยังคงเป็น 2 เลนมานานเป็น 100 ปี แต่เค้าทำเฉพาะทางที่มีความเสี่ยง ทางที่มีความลาดชัน ตอนขึ้น-ตอนลงจะขยาย ตรงที่ทางขึ้นที่จะต้องแซงจะเพิ่มไปอีก 1 ช่องหรือ 2 ช่อง เป็น 2+1 ทางลงก็เป็น 2+1 สำหรับรถที่มีความเสี่ยงในการที่จะต้องเบรก นอกนั้นเค้ารักษาไว้เป็น Romantic Roads ผมอยากจะเพิ่มว่าถ้าเราสามารถทำจังหวัดหนองคายไปจังหวัดบึงกาฬได้เป็น 2 เลน แต่ไหล่ทางกว้างหน่อย เพื่อความปลอดภัยก็เพิ่มอีก 1 ช่องจราจรก็คือเส้นทางสำหรับจักรยาน เมื่อก่อนคนปั่นจักรยานเพียง 10 กม. ก็เหนื่อยแล้ว ปัจจุบัน 40 กม. รู้สึกธรรมดา ระยะทางที่นิยมกันในปัจจุบัน คือ 40 – 60 กม. เพราะฉะนั้น เส้นทางจากจังหวัดหนองคาย - จังหวัดบึงกาฬ ลัดเลาะแม่น้ำโขง ท่านเลือกสรรให้ดี พื้นที่จุดพักรถ พื้นที่จุด Entertain (ให้ความเพลิดเพลิน) พื้นที่ๆ เป็น Unseen (ไม่เคยเห็นมาก่อน) และเป็นเส้นทางรถยนต์ เส้นทางจักรยานเป็นแหล่งท่องเที่ยวพักผ่อน เพราะว่าในอนาคตนี่จะเป็นจุดดึงดูดเพราะเรื่องของธรรมชาติสร้างเองไม่ได้ เมื่อธรรมชาติสร้างมาให้แล้ว เราช่วยปรุงแต่งให้เป็นธรรมชาติมากที่สุด และเสริมแต่งด้วยการคมนาคมที่พอเหมาะไม่มากเกินไป ไม่ทำลายต้นไม้ ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมมากเกินไป และเพิ่มในเรื่องของจุดพักรถจักรยานเข้าไป ตรงนี้จะเป็นอีกทางหนึ่งที่ทำให้ดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างประเทศ เส้นทางจักรยานสามารถดึงดูดผู้โดยสารเข้ามาได้ กับสิ่งที่ท่านมีในประเพณีวัฒนธรรมในเรื่องบั้งไฟพญานาค ผมไม่เคยมาดู แต่เคยดูโน้โทรทัศน์เหมือนกัน ผู้คนเดินทางมาดูมากขึ้น ถึงแม้จะเป็นสิ่งที่เหลือเชื่อจาก Concept (ความคิด) ทางวิทยาศาสตร์ แต่ว่าเป็นปรากฏการณ์ที่เห็นได้ พิสูจน์ได้ ตรงนี้ก็จะเป็แหล่งดึงดูดนะครับ วัฒนธรรมในส่วนต่างๆ ท่านมีอยู่แล้ว ท่านรักษาไว้ และจะทำให้มีคนเดินทางมาแน่นอน คนที่เดินทางมานี้ นอกจากทางอากาศแล้ว ยังมีทางรถยนต์ และทางรถไฟ เพราะฉะนั้นในส่วนจังหวัดอุดรธานีมีความชัดเจน

สำหรับจังหวัดบึงกาฬ ตั้งอยู่ด้านบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จังหวัด

อุดรธานีเปรียบเหมือนประตูของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน จังหวัดอุดรธานีก็เชื่อมโยงไปทางซ้ายไปจังหวัดหนองบัวลำภู ซึ่งต่อกับจังหวัดเลย ทางด้านบนต่อกับจังหวัดหนองคาย ทางขวาด้านบนต่อกับจังหวัดบึงกาฬ เพราะฉะนั้น จังหวัดอุดรธานีเปรียบเสมือนพีที่ใหญ่ซึ่งจะต้องดูแลเพื่อนๆ อีก 4 จังหวัด จังหวัดบึงกาฬเป็นน้องใหม่ แต่จังหวัดบึงกาฬมีความลำบากมากในการที่จะเดินทางมาขึ้นเครื่องบิน ผมรับทราบแล้วว่าจากจังหวัดบึงกาฬมาจังหวัดอุดรธานีระยะทางร่วม 200 กม. จะไปจังหวัดสกลนครก็ 200 กม. จะไปจังหวัดนครพนมก็ยิ่งกว่า 200 กม. เป็นไปได้หรือไม่ ขอฝากท่านรองอธิบดีกรมการบินพลเรือนที่จะดูว่า พื้นที่ 4,000 ไร่ที่ท่านเตรียมไว้ สามารถสร้างได้ไหม เหมาะสมหรือไม่ มีปัญหาของ Route Corridor (เส้นทางการบิน) ต่างๆ นี้ สามารถที่จะสร้างสนามบินได้หรือไม่ ถ้าทำได้ โดยส่วนตัวผมสนับสนุนนะครับ ใครที่อยู่จังหวัดบึงกาฬ หลังปี 2562 ถ้าทางกรมการบินพลเรือนได้วางแผนตรงนี้เสร็จแล้ว คงใช้เวลาล่วงหน้าประมาณ 2 – 3 ปี ในปี 2562 มีความเป็นไปได้ที่จะก่อสร้างสนามบินที่จังหวัดบึงกาฬ และใช้เวลา 3 ปี – 3ปีครึ่ง คงใช้งบประมาณไม่ต่ำกว่า 2,000 ล้านบาท ใช้สร้างสนามบิน Terminal (อาคารผู้โดยสาร) ขนาดกลาง เพราะผมยังมองว่าประชากรที่จังหวัดบึงกาฬมีจำนวน 500,000 คน ถ้ามีความต้องการเดินทางร้อยละ 1 ประมาณ 1,000 คน/1 สัปดาห์ 1,000 คน ถือว่าไม่เยอะเท่าไร เพราะฉะนั้นยังอยู่ในเกณฑ์ที่ขาดทุนในช่วงแรก แต่ต่อไปจังหวัดบึงกาฬจะมีความดึงดูดด้านแหล่งวัฒนธรรม ด้านประเพณีศาสนา แหล่งที่เป็นธรรมชาติ ผู้คนจะมาเที่ยวเยอะ และจะเริ่มใช้บริการทางด้านการบิน ขอฝากท่านด้วยนะครับ ทางหัวหน้าส่วนราชการทางด้านเอกชน โดยเฉพาะคณะกรรมการ กรอ. จังหวัดบึงกาฬเป็นอนาคต เป็นน้องใหม่และจะมีการสร้างสนามบินเพื่อรองรับการเดินทางได้

ประเด็นที่ทุกคนห่วงใยของ ICAO (ไอเคโอ – องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ) คำคุณศัพท์ให้เป็นสากลว่า มาตรฐานด้านการบิน มาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานสนามบิน มาตรฐานการควบคุมจราจรทางอากาศ ต้องสูงสุดมีความปลอดภัย และ ICAO เป็นเหมือนหัวหน้าส่วนราชการมีการมาตรวจก็พบข้อบกพร่องของเรา

ประเด็นที่ 1 บกพร่องในเรื่องของการอนุญาตการขนส่งสินค้าอันตราย สิ่งที่อันตรายในที่นี้ไม่ใช่วัตถุระเบิด หรือว่าอะไรที่เป็นอันตรายโดยตรงกับคน แต่เป็นสิ่งที่อาจมีผลกระทบต่อผู้โดยสาร อาจมีผลกระทบต่อกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ล้วนแต่เป็นสินค้าอันตราย เราก็ยอมรับในเรื่องนี้ว่าฝีมือของเรานั้นอาจจะไม่ทันสมัย บุคลากรของเราอาจจะยังมีความล้าหลังในเรื่องของความรู้ เพราะฉะนั้นเราก็แก้ไข ปัจจุบันมีสายการบินที่ขนส่งสินค้าอันตราย 9 สายการบิน เราส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจตาม Procedure (การดำเนินงาน) ใหม่ ตามคู่มือใหม่ เราก็กย่อเลิกไป 7 สายการบิน ยังคงเหลืออยู่ 2 สายการบิน ที่สามารถผลงผลต่อสถานการณ์ได้ ปลอดภัยและเป็นมาตรฐาน เพราะฉะนั้น ในส่วนนี้ ในส่วนที่ผิดพลาดไปนี้ เราแก้ไขแล้ว เรามั่นใจว่าในประเด็นของการอนุญาตให้มีการขนส่งสินค้าอันตรายจะคลี่คลายไปได้ในสิ้นเดือนพฤษภาคม

ประเด็นที่ 2 การออกใบอนุญาตผู้ประกอบการ ที่เรียกว่า Air Operator Certification คือใบอนุญาตในการบิน หรือที่เรียกว่า AOC – เอโอซี ปรากฏว่าทาง ICAO มาพบว่า Manual (คู่มือ) ไม่ทันสมัย Script หรือ โฟกการตรวจไม่ทันสมัย บุคลากรมีน้อย บุคลากรไม่ได้ผ่านการอบรมจากหลักสูตรของ ICAO Documentation หรือ เอกสารต่างๆ เป็น Manual (เขียนด้วยมือ) หมด ยังไม่มีระบบ IT เข้ามาใช้เลย ไม่เป็นสากล ไม่ Real time (เวลาที่แท้จริง) กฎกติกาข้อบังคับต่างๆ ไม่ทันสมัย คือ ล้าหลังไปประมาณ 9 – 10 ปี ได้มีการปรับปรุงส่วนนี้ สิ่งแรก คือการระดมบุคลากรจากกรมการบินพลเรือน ปัจจุบันมี 16 คน เปิดรับเพิ่ม 10 คน รวมเป็น 26 คน และมีนักบินที่มีความรู้มาจาก 6 – 7 สายการบินมาช่วย จำนวน 18 คน ทั้งหมดนี้จะป็นกลุ่มเพื่อที่จะปรับปรุงแก้ไขเอกสารคู่มือ และจะปรับปรุง Procedure (การดำเนินงาน) และจะเชิญ

บุคลากร วิทยากรจากประเทศสิงคโปร์มาอบรม การแก้ไขเอกสารใช้เวลาประมาณ 2 สัปดาห์ การอบรมใช้เวลา 2 สัปดาห์ เพราะฉะนั้น ถึงสิ้นเดือนพฤษภาคมนี้จะมีการไปตรวจใบอนุญาตการบินของสายการบิน ที่มีทั้งหมดกว่า 41 สายการบิน เราจะทยอยหวังว่าในเดือนแรก ประมาณ 20 วัน จะเสร็จ 4 – 6 สายการบิน ถ้าเราตรวจเสร็จ 4 – 6 สายการบิน เท่ากับประมาณ 1 ใน 5 ของที่มีอยู่ โอกาสที่จะปลดล๊อคมาตรฐานของการออกใบอนุญาตอาจจะมีความเป็นไปได้ เกิน 90 วันตามที่เป็นข่าว เพราะว่า 90 วันนับตั้งแต่ 2 มีนาคมที่ผ่านมา จะจบใน 2 มิถุนายน แต่ Dangerous Goods หรือ สินค้าอันตรายนั้นปลดล๊อคทัน เรื่องของใบอนุญาต หรือ LC ปลดล๊อคไม่ทันอาจจะมีผลกระทบ สายการบินปกติอาจจะยังโอเค ไม่มีผลกระทบ แต่สายการบินที่จะเปิดใหม่ หรือ Charter Flight (เช่าเหมาลำ) อาจจะมีผลกระทบเพราะว่าเค้ายังไม่ค่อยมั่นใจว่าจะมีความปลอดภัยหรือไม่ จากการประเมิน-การตรวจสอบ-การกำกับดูแลของกรมการบินพลเรือน ต่อไปเราก็จะทำทุกอย่างให้ดีขึ้น เราก็จะปรับในเรื่องของการแยกแยะอำนาจในการดูแลกิจการการบิน ในส่วนของกระทรวงคมนาคมจะดูแลในด้านนโยบาย จะดูแลในด้านความปลอดภัย-ในด้านการช่วยเหลือกู้ภัย ในการวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุ เราจะแยกกรมการบินพลเรือนออกมาเป็นหน่วยที่สูงกว่าหน่วยที่ขึ้นตรงต่อกระทรวง อาจจะเป็นสำนักการบินพลเรือนแห่งชาติ ที่มีอิสระในการปรับ ดูแลให้เป็นมาตรฐานสากล ดูแลกฎกติกาการออกใบอนุญาตและการตรวจสอบทั้งสนามบิน ทั้งสายการบินและทั้งการควบคุมการจราจร เชื่อว่าตรงนี้จะปลดล๊อคใช้เวลาไม่เกิน 2 เดือน เราจะแยกในส่วนที่สนามบินที่ทาง ทอท. (บมจ. การท่าอากาศยานไทย) ดูแล 28 สนามบินนี้ออกมาจากกระทรวง หรือถ้าอยู่ในกระทรวง ก็จะเป็นเฉพาะส่วน Operator (สายการบิน) จะไม่ยุ่งเกี่ยวกับที่มีความซับซ้อน เป็นทั้งผู้ออกกฎและเป็นทั้งผู้ปฏิบัติ เพราะฉะนั้น จะมีการแยกแยะ มีความชัดเจนในเรื่องนี้ ขอเวลาว่าทุกอย่างในเดือนพฤษภาคมนี้จะชัดเจน สิ่งที่ผมพูดนี้อยากจะยืนยันว่า การเดินทางโดยการขนส่งทางอากาศนั้น ยังมีความปลอดภัย 100% สิ่งที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องของการบกพร่องในส่วนของการบริหารและการดูแลของกระทรวงคมนาคมซึ่งผมยอมรับ แต่สายการบินนั้นไม่ได้บกพร่อง สายการบินยังคงมีมาตรฐาน ขอให้ท่านมั่นใจว่าการเดินทางสายการบินนั้นยังมีความปลอดภัย ยังคงมีความเชื่อมั่น และยังเป็นทางเลือกที่ดีที่สุดในการเดินทาง เพราะฉะนั้นขอฝากกระจายข่าวไปด้วยนะครับ อย่าไปสับสนว่าที่มาตรการแล้วไม่ได้ตามเกณฑ์ สายการบินจะเป็นอย่างไร เกิดความหวั่นไหว เกิดความวิตกกังวล ขอให้เชื่อมั่นนะครับว่าข้อบกพร่องนั้นเราจะไปแก้ไขโดยกระทรวง ส่วนที่สายการบินๆ อยู่ นั้น มีความเป็นมาตรฐานอยู่นะครับ

ในส่วนรถไฟ รถไฟที่ผมได้เรียนไปแล้วว่ามีสายหลักคือ อีสาน จากจังหวัดหนองคาย มาที่จังหวัดอุดรธานี มาที่จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดสระบุรีและกรุงเทพฯ จากแก่งคอยมาที่มาตาพุด จังหวัดระยอง นี่คือนายหลักนะครับ เหตุที่เป็นสายหลักเพราะว่ามีประชากรในภาคอีสานจำนวนมาก ประชากรในภาคอีสานเวลาเดินทางไปยังภูมิภาคอื่นนั้น ใช้เวลาในการเดินทางมาก ถ้าเป็นรถไฟในปัจจุบัน ท่านเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปจังหวัดหนองคาย ท่านใช้เวลา 14 – 14 ชั่วโมงครึ่ง ระยะแค่นี้ไม่ถึง 700 กม. ท่านใช้เวลาเพราะว่า

1. เรื่องของมาตรฐาน เรื่องของระบบรางและของไม้หมอนยังไม่แข็งแรง ต้องมีการปรับปรุงทางรถไฟยังเป็นเส้นเดียว สับหลักไม่ได้ ต้องจอดคอย ต่อไปจะมีการสร้างทางคู่เพื่อให้สวนกันได้ เพราะฉะนั้นจากเฉลี่ย 50 กม./ชม. จะเป็น 80 - 90 กม./ชม. จากระยะเวลาในการเดินทาง 14 ชม. จะเหลือเพียง 11 ชม. นี่คือนะบบปัจจุบันที่เป็น 1 เมตร ส่วนที่จะสร้างใหม่ก็คือ ที่เรียกว่า Standard Gauge (รางมาตรฐาน) จะเป็น 1.735 เมตร จะมีความเร็ว 180 กม./ชม. ความเร็วเฉลี่ยในการวิ่ง 150 กม./ชม. ท่านจะเหลือเวลาในการเดินทางประมาณไม่เกิน 8 ชม. นี่คือนะบบที่จะเป็นทางเลือกกว่า เมื่อท่านมีค่าใช้จ่ายไม่มาก ท่านก็เดินทางด้วยรถไฟระบบเดิม 1 เมตร เป็นลักษณะของ Low Cost (ค่าใช้จ่ายน้อย) และรถไฟที่ขนส่งสินค้า ท่านที่พอมีฐานะนิดนึงสามารถเลือกการเดินทางเองได้ ท่านก็มานั่งแบบ Speed (รถไฟความเร็วสูง) 180 กม./ชม. แต่ว่า

ไม่ได้แพงเกินกว่าสายการบิน ท่านจะมีความสะดวกมากขึ้น ความเป็นอยู่ในระหว่างการเดินทางสบายมากขึ้น มีการบริการที่ดีขึ้น ตรงนี้ก็จะเส้นทางเลือก ส่วนทางถนนที่เคยแออัด เคยคับแคบ เคยใช้เวลามาก เคยมีอุบัติเหตุมาก มีผลกระทบต่อโครงการซ่อมบำรุงมากก็จะคลี่คลายลงไป จะทำให้มีงบประมาณเหลือในการสร้างโครงข่ายเชื่อมโยงได้มากขึ้น ฉะนั้น การเดินทางของคนที่อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ เป็นหัวใจสำคัญที่รัฐบาลต้องการพัฒนา จึงกำหนดให้เป็นความสำคัญหลักเร่งด่วน ส่วนที่สำคัญที่สุดอีกประการหนึ่ง คือ เชื่อมกับมิตรประเทศ ไม่ว่าจะเป็นเชื่อมประเทศลาว เชื่อมประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ ตรงนี้คือเจตนารมณ์ การเชื่อมโครงข่ายอาเซียนด้วยทางรถไฟสายอีสาน สำคัญมากกว่านั้นก็คือเชื่อมเส้นทางสายไหมทางบกของประเทศจีน ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟจากคุนหมิงมาเวียงจันทน์และมาจังหวัดหนองคาย ตรงนี้เป็นแผนที่ทางประเทศจีนได้วางไว้นานแล้ว ประเทศจีนได้วางไว้ว่า

เส้นที่ 1 จากคุนหมิง ออกมาทางตะวันออก มาเวียดนามตอนบน และมาเวียดนามตอนล่าง วกเข้าประเทศกัมพูชา เข้ามาทางจังหวัดสระแก้วมากรุงเทพฯ ลงไปที่ประเทศมาเลเซียและประเทศสิงคโปร์ นี้คือเส้นที่อ้อมออกไปทางชายฝั่งตะวันออก

เส้นที่ 2 จากคุนหมิงมาเวียงจันทน์ ผ่านจังหวัดหนองคายมุ่งสู่กรุงเทพฯ ไปที่ปาดังเบซาร์ และเข้าประเทศมาเลเซียและประเทศสิงคโปร์ เส้นที่ 2 นี้เกิดแน่นอน เริ่มก่อสร้างในปลายปี 2558 พร้อมกันทั้งประเทศไทย และประเทศลาว

เส้นที่ 3 ซึ่งเป็นแผนเดิม คือ จากคุนหมิงลงมาที่เชียงของลงมาที่เชียงราย-อำเภอเด่นชัยและมุ่งสู่กรุงเทพฯ ไปประเทศมาเลเซียและปาดังเบซาร์ และมุ่งสู่ประเทศสิงคโปร์ ในตอนนี้ มีส่วนกังวลที่ประเทศลาว เพราะไม่มีผลประโยชน์ตรงนี้ จึงไม่อนุญาตให้สร้างทางเชื่อมระหว่างประเทศจีนและประเทศไทย คงจะมีเฉพาะเส้นทางถนนเท่านั้น ที่เป็นทางเชื่อมระหว่างจีนมาเชียงของและมีสะพานข้ามมา เพราะฉะนั้นเส้นนี้จึงเลื่อนไปไม่มีกำหนด

เส้นที่ 4 เริ่มจากท่าหลักทางใต้ของประเทศจีน มาที่ประเทศเมียนมาร์ เข้าสู่ประเทศไทยทางอำเภอแม่สอด และลงมาเชื่อมที่จังหวัดพิษณุโลกแล้วมุ่งสู่กรุงเทพฯ แล้วก็ลงไปทางใต้

นี่คือเส้นทางที่ทางประเทศจีนได้วางแผนไว้จุดยุทธศาสตร์ เพราะฉะนั้น เราเชื่อมแน่นอน 1 เส้น คือ เวียงจันทน์-จังหวัดหนองคาย และมากรุงเทพฯ

อีกประการหนึ่งก็คือ ประเทศจีนต้องการเชื่อมทะเล นอกเหนือจากทางด้านมหาสมุทรแปซิฟิกตอนเหนือจากทะเลจีนใต้ จะมาเชื่อมที่อ่าวไทย เพราะว่าการที่เค้าจะเข้ามาเชื่อมที่อาเซียนนั้น ต้องอ้อมพอสมควรในการออกทางทะเล เพราะฉะนั้น ถ้าเค้ามีทางรถไฟ เค้ามาลงที่มาบตาพุดเลย มาบตาพุดจะเป็นทั้งท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมที่ประเทศจีนมีเป้าหมายในการขนส่งสินค้าทั้งวัตถุดิบและสำเร็จรูป จะเกิดการขับเคลื่อนในเรื่องของสินค้าจำนวนมากผ่านเส้นทางนี้ จากจังหวัดหนองคาย - มาบตาพุด จะมีการลงทุนมากขึ้นตลอดแนวเส้นทาง จะมีการพัฒนาสถานี มีการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าและชุมชนตลอดเส้นทาง เพราะฉะนั้น นี่คือนโยบายที่จะส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของคนในภาคอีสานโดยเฉพาะพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดขอนแก่นดีขึ้นอย่างทันตาเห็นภายในเวลา 36 เดือน นับจากเดือนมกราคม 2559 ไม่เกินเวลาที่รอคอย มกราคม 2559 มกราคม 2560 มกราคม 2561 รวม 36 เดือน ผมมั่นใจว่าทุกท่านจะเห็นเส้นทางรถไฟและการทะยอยเปลี่ยนแปลงพัฒนาของศูนย์กระจายสินค้า พัฒนาชุมชน และโอกาสในการเดินทางของทุกคนนะครับ ผู้คนจะเดินทางสะดวกมากขึ้น มีทางเลือก

ส่วนที่ 2 เส้นทางที่เรียกว่า North – South กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ก็จะเป็น Priority (ลำดับ) ที่ 2 และที่ 3 เส้นทางกรุงเทพฯ – ปาดังเบซาร์ ทั้งหมดจะมีทั้ง 2 ระบบ ระบบ 1 เมตรผมเรียนแล้วว่า จะมีการเสริมความแข็งแรง จะมีการเสริมทางคู่เพื่อให้สับหลักได้เพื่อการบริการที่ดีขึ้น และจะทยอยเปลี่ยน จากดีเซล มาเป็นไฟฟ้า ให้หมด 100 % ภายใน 15 ปี นับแต่ปี 2560 เพราะฉะนั้นในปี 2575 ท่านจะไม่เห็นระบบพลังงานฟอสซิลอีกต่อไปแล้วในการเดินรถไฟของประเทศไทย ท่านจะค่อยๆ ทยอยเห็นว่า จากนี้ไปจะเริ่มมีการสร้างระบบไฟฟ้าป้อนเข้าไปสู่การเดินรถไฟ ทยอยเปลี่ยนผ่านจากดีเซลออกไปเรื่อยๆ เมื่อหมดอายุจะถอดออกไป จะเริ่มจัดหาเป็นลักษณะของ Interim (ในช่วงระหว่างเวลา) มาทดแทนเรื่อยๆ กระทั่ง ปี 2575 ท่านจะไม่เห็นดีเซลอีกแล้ว เพราะฉะนั้น ท่านเคยเห็นรถที่เป็นรถจักรไอน้ำในอดีต ท่านเคยเห็นรถดีเซลในปัจจุบัน ต่อไปท่านจะพบเฉพาะหัวรถจักรที่เป็นไฟฟ้า การบริการทั้งหมดจะดี จะมีความสะอาด รวดเร็ว และตรงเวลา ที่สำคัญมีความปลอดภัยนะครับ

การดำเนินการในเรื่องของไฟฟ้า ทุกคนก็มีข้อห่วงใยว่า ถ้าทั่วประเทศใช้การเดินรถไฟด้วยไฟฟ้า แล้วจะเอาพลังงานไฟฟ้ามาจากที่ไหน ดูเสมือนว่าเราจะต้องใช้ไฟฟ้ามหาศาล แต่การคำนวณแล้วค่ามีระบบรถยนต์เหมือนรถยนต์คือต้องมีไฟฟ้าเข้ามาป้อน มีการขับเคลื่อนและสร้าง Bond (การเชื่อมระบบไฟฟ้า) ไฟฟ้าเข้ามาในตัวเค้านเอง ฉะนั้นการใช้ไฟฟ้าในปัจจุบัน ประเทศไทยในปัจจุบันใช้พลังงานไฟฟ้าประมาณ 26,000 เมกะวัตต์ ถ้าเราใช้พลังงานไฟฟ้าดึงเข้ามาให้ระบบการขนส่งรถไฟ จะใช้เพียง ร้อยละ 1 – 2 เท่านั้น จาก 30,00 เมกะวัตต์ก็แล้วกัน ถ้าเพียง ร้อยละ 2 ก็ประมาณ 600 เมกะวัตต์ เพราะฉะนั้นเพียง 600 เมกะวัตต์ก็ไม่ได้ใช้พลังงานไปมากอย่างที่มีคนเคยให้ข้อมูลว่าเราจะต้องมีการสร้างโรงไฟฟ้ามากขึ้น จะต้องมีการลดการใช้พลังงานไฟฟ้าในสาขาบริการอื่นเพิ่มขึ้น แต่จะเป็นการเจริญเติบโตไปด้วยเทคโนโลยี และพลังงานไฟฟ้าในส่วนของภาคอีสาน ท่านทราบอยู่แล้วว่าขณะนี้เราได้จัดซื้อพลังงานไฟฟ้าจากประเทศลาว เราใช้พลังงานไฟฟ้า ร้อยละ 10 ของประเทศ ร้อยละ 10 จาก 26,000 เมกะวัตต์ ก็คือเพียง 2,600 เมกะวัตต์ ถ้าเราเพิ่มตรงนี้อีกร้อยละ 2 ก็ประมาณไม่ถึง 500 เมกะวัตต์ ชี้ความสามารถของประเทศลาวนี้สามารถส่งพลังงานไฟฟ้าให้ประเทศไทยได้มากกว่านี้หลายสิบเท่า ประกอบกับในอนาคตอันใกล้ ประเทศลาวจะสร้างเส้นทางรถไฟ 371 กม. จากชายแดนประเทศจีนมาถึงจังหวัดหนองคาย ประเทศลาวจะสร้างโรงงานไฟฟ้าที่ผลิตจากเขื่อนอีก 5 แห่ง ประเทศลาวจะเสนอขายพลังงานไฟฟ้าให้ประเทศไทยมากขึ้น ขอ Pass (ผ่าน) ประเทศไทยไปขายพลังงานไฟฟ้าให้ประเทศมาเลเซียและประเทศเมียนมาร์ นี่คือแผนงานเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศลาว แต่สำหรับประเทศไทย เราคงไม่สามารถรอไฟฟ้า แบบมีรอไฟฟ้า ขอซื้อไฟฟ้าจากประเทศลาวอย่างเดียวไม่ได้ เราก็ต้องเตรียมการในการตั้งโรงไฟฟ้ามากขึ้น ไม่ว่าจะเป็พลังงานลม พลังงานแสงอาทิตย์ ซึ่งผมมีความมั่นใจว่า ในการที่จะสร้างพลังงานไฟฟ้ารองรับการพัฒนาชุมชนในอนาคตรองรับการเดินทางด้วยรถยนต์ด้วยรถไฟ อากาศยานในอนาคตนั้น เรามีขีดความสามารถและไม่มีความห่วงใยในเรื่องของพลังงานจะถูกแย่งในการที่จะใช้พลังงานไฟฟ้าในภาคสาขาอื่นๆ ขอให้มีความมั่นใจนะครับ

อีกเส้นทางหนึ่งที่ได้พูดไปแล้วคือ East – West Corridor จากแม่สอด-ตาก-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์-ขอนแก่น-มุกดาหาร ก็จะเกิดเป็นเส้นทางที่ 4

เส้นทางที่ 1 คือ อีสาน

เส้นทางที่ 2 คือ กรุงเทพฯ – เชียงใหม่

เส้นทางที่ 3 คือ กรุงเทพฯ – ปาดังเบซาร์

เส้นทางที่ 4 คือ แม่สอด – มุกดาหาร

เส้นทางที่ 5 คือ พุน้ำร้อน (กาญจนบุรี) – กรุงเทพฯ – สระแก้ว

เส้นทางที่ 6 คือ ปากบารา จังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา

ท่านคงทราบแล้วว่าประเทศจีน เมื่อเดือนที่แล้วผมไปประชุมที่จังหวัดหนองคาย ก็ได้พยายามสื่อสารให้ท่านทราบแล้วว่า โครงการของประเทศจีนนั้นเป็นอย่างไร

สำหรับประเทศญี่ปุ่น เพื่อสำหรับเป็นข้อมูลประกอบนะครับว่า ประเทศญี่ปุ่นเสนอที่จะสร้างเส้นทางรถไฟ 2 เส้น จะมีการเจรจาเป็นทางการในวันที่ 23 - 24 เมษายน และจะมีการแถลงเป็นทางการทำ MOU (บันทึกข้อตกลง) ในเดือนพฤษภาคม เริ่มสำรวจในเดือนมิถุนายน และใช้เวลาในการสำรวจและออกแบบ 10 เดือน ใช้เวลาในการสร้าง 4 ปี

เส้นที่ 1 คือ พุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี - กรุงเทพฯ - สระแก้ว และ กรุงเทพฯ - แหลมฉบัง เส้นนี้ประเทศญี่ปุ่นสนใจเนื่องจากเป็นเรื่องของอุตสาหกรรม และจะเชื่อมต่ออนาคตที่ทวาย และจะเป็นรถไฟแบบ Medium Speed (ความเร็วปานกลาง) หรือ Normal Speed (ความเร็วปกติ) หรือ High Speed (รถไฟความเร็วสูง) ซึ่งให้ประเทศไทยเป็นผู้เลือก คาดว่าจะอยู่ระหว่าง Normal Speed - Medium Speed จะไม่ใช่ High Speed ในที่นี้คือ 200 กม./ชม.ขึ้นไป สำหรับ Medium Speed คือ 180 กม./ชม. สำหรับ Normal Speed คือต่ำกว่า 100 กม./ชม. เส้นทางนี้หลักๆ จะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้า รองลงมาคือผู้โดยสาร รองลงมาคือ การท่องเที่ยว โครงการนี้จะเกิดขึ้นแน่นอน เพราะเป็นความสนใจอย่างยิ่งของประเทศญี่ปุ่น

เส้นที่ 2 ประเทศญี่ปุ่นเสนอ การสร้างเส้นทางรถไฟ High Speed เส้นทาง กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ High Speed คือ ใช้ความเร็ว 200/250/275/300 กม./ชม. เราจะศึกษาและให้คำตอบกับประเทศญี่ปุ่นว่าตกลงหรือไม่ช่วงปลายเดือนเมษายนนี้ คือ อาทิตย์หน้านั้นครับ จะมีการตกลงกัน ถ้า High Speed ในปี 2556 ทางรัฐบาลที่แล้วและได้เสนอไปแล้วว่าเป็น High Speed แต่เป็นเส้นทาง เชียงของ - กรุงเทพฯ เราจะปรับนิดเดียว จากเชียงใหม่ไม่ไปเชียงของแล้ว ไปเชียงใหม่ก่อนเพราะ

1. ศักยภาพเรื่องของการเดินทาง
2. ปริมาณผู้โดยสาร
3. มีเกษตรกรรม มีอุตสาหกรรมต่างๆ มากพอที่จะรองรับความต้องการต่างๆ ของผู้โดยสาร

ได้

ด้วยเหตุนี้ จึงปรับมาที่เชียงใหม่ ก็จะเป็น High Speed อยู่ในระหว่างการตัดสินใจเรื่องของความเร็วที่จะใช้ในการเดินทางระหว่าง 200/250/275/300 กม./ชม. ความสำคัญอยู่ที่ High Speed ต้องการ High Technology เทคโนโลยีขั้นสูง ตามมาด้วย High Cost ต้นทุนสูง เพราะฉะนั้น เราต้องจัดให้ได้ว่าผลสุดท้ายของค่าใช้จ่ายที่เป็นค่าตัวเท่าไรจึงจะเหมาะสม แล้วก็มาดัดเทคโนโลยีในการก่อสร้าง และมาดูต้นทุนในการดำเนินการ จึงจะออกมาเป็นความเร็วที่ใช้ในการเดินทาง ผมมั่นใจว่า High Speed ของประเทศไทย-ประเทศญี่ปุ่นเส้นกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ น่าจะอยู่ที่ประมาณ โดยเฉลี่ย 250 กม./ชม. ระยะทาง 700 กม. กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ เวลาในการเดินทาง 14 ชม. เหมือน กรุงเทพฯ - จังหวัดหนองคาย ถ้าเป็น High Speed ความเร็ว 250 กม./ชม. เมื่อเข้า-ออกสถานีจะลดลงนิดหน่อย แต่ว่าระหว่างทางนี้ความเร็วจะค่อยๆ เพิ่มขึ้นไปที่ 200 - 250 กม./ ชม. เพราะฉะนั้น ท่านจะใช้เวลาในการเดินทาง ประมาณ 5 ชั่วโมงครึ่งสำหรับเส้นทาง กรุงเทพฯ - จังหวัดเชียงใหม่ แต่จะไม่ใช้ความเร็วเดียวกับเส้นทาง กรุงเทพฯ - หนองคาย จะเป็น Medium Speed ตรงนี้ไม่ใช่แค่เพียงระยะเวลาในการเดินทางที่เร็วขึ้น สะดวกสบายขึ้น ปลอดภัยมากขึ้น เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น จะเกิดศูนย์กลางรับส่งสินค้า สะดวกในการเชื่อมโยงเครือข่ายทางถนน ทางรถไฟ สะดวกที่จะในการ Door to Door (การเข้าถึงผู้ใช้บริการ) ในการที่จะขนส่งสินค้า รับตู้คอนเทนเนอร์มาขึ้นรถไฟ นำคอนเทนเนอร์ลงจากรถไฟต่อด้วยรถบรรทุกและส่งไปถึงห้างร้าน - บริษัทฯ ต่างๆ ได้ ในตรงนี้ระบบการขนส่งสินค้า จะเปลี่ยนเป็น Door - to - Door และจะเริ่มจากปี 2558 เป็นต้นไป เพราะฉะนั้น ขอให้มั่นใจว่า ในการใช้ระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟจะมีการบริการที่ดีขึ้น และตามมาด้วยชุมชน ในแต่ละ

จุดที่เป็นสถานีใหญ่ เราจะมีการพัฒนาชุมชนในพื้นที่ 5 ตร.กม. 10 ตร.กม. ถึง 30 ตร.กม. จะเป็น Green City (เมือง/พื้นที่สีเขียว) เป็น Smart City (เมืองอัจฉริยะ) และจะเป็นพื้นที่โดยสัดส่วนที่ผมได้ประมาณการไว้แล้วนะครับ จะมีขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ 5 ตร.กม. / 10 ตร.กม. / 30 ตร.กม.

สำหรับพื้นที่ 30 ตร.กม. มีพื้นที่ขนาด ประมาณอำเภอ 1 อำเภอ

สำหรับพื้นที่ 10 ตร.กม. มีพื้นที่ขนาด ประมาณตำบล

สำหรับพื้นที่ 5 ตร.กม. มีพื้นที่ขนาด ประมาณหมู่บ้าน

พื้นที่ ร้อยละ 30 เป็นพื้นที่แหล่งน้ำและสวน อีก ร้อยละ 20 เป็นสาธารณูปการที่ให้บริการ และที่เหลือเป็นเรื่องของสิ่งก่อสร้าง และจะเป็นเรื่องของ Eco-car คือ สิ่งที่ไม่เกิดคาร์บอน สิ่งนี้จะตามมาควบคู่กัน กับเรื่องของการสร้างเส้นทาง โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟ

บทสรุปสุดท้าย เป็นเรื่องของการเตรียมความพร้อม ทั้งในเรื่องของการเดินทางทางอากาศ ได้มีพูดคุยกับส่วนกลางแล้วจะมีการพัฒนาแน่นอน ส่วนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน มีการรองรับแน่นอนอย่างน้อย 2 แห่ง มีอยู่แล้วที่จังหวัดเลยและจังหวัดอุดรธานี จะพัฒนาต่อไปใน 5 ปีข้างหน้าจังหวัดบึงกาฬหรือไม่ ก็พร้อมที่จะให้การสนับสนุน ในส่วนของการขยายต่างๆ เพื่อรองรับผู้โดยสารนั้น ต้องเป็นลักษณะของยกกำลัง 2 ไม่ใช่ค่อยเป็นค่อยไป เพราะทุกอย่างจะเปลี่ยนแปลงในลักษณะที่รวดเร็ว จากการที่เปิด AEC จากการที่มีทางรถไฟ ทางถนนที่ดีขึ้น

ทางรถไฟ จะมีการเปลี่ยนแปลงในเรื่องของเทคโนโลยี เปลี่ยนแปลงในเรื่องของความเร็ว เปลี่ยนแปลงในเรื่องของความปลอดภัย ทุกท่านจะได้ใช้บริการแน่นอน ภายในเวลา 3 ปีครึ่ง ถึง 4 ปีจะเห็นแน่นอน ผมยินดีในฐานะรัฐมนตรีฯ คมนาคม ให้การสนับสนุนในการวางโครงสร้างพื้นฐาน ขออธิบายเพิ่มเติมว่า ที่ผมพูดถึง

1. โครงสร้างพื้นฐานนี้คือ การคมนาคมขนส่ง
2. เรื่องของพลังงาน
3. เรื่องของ ICT

เพราะฉะนั้นถ้าท่านมีโครงข่ายในเรื่องไฟเบอร์ออปติก หรือการใช้ประโยชน์ในด้าน IT ต่างๆ ท่านมีครบ 3 ประการนี้ ท่านจะสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยว สามารถดึงดูดนักลงทุน ท่านสามารถที่จะพัฒนาสังคมและกระจายควบคู่ไปพร้อมกันทั้งด้านเศรษฐกิจ – สังคมอย่างแน่นอน เพราะฉะนั้น ในส่วนคมนาคมพร้อมที่จะ สนับสนุนยุทธศาสตร์ 3 ข้อของท่าน พร้อมทั้งจะร่วมเข้ามาวางแผน – ลงทุนในการพัฒนาโครงข่ายต่างๆ ทุกมิติ ในส่วนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน และพร้อมที่จะรับแก้ไขปัญหาต่างๆ ลงไปสู่ส่วนกลาง ในทุกเรื่องด้วยความเต็มใจอย่างยิ่ง



ปาฐกถาพิเศษ

เรื่อง “ทิศทางและโอกาสการพัฒนาเศรษฐกิจของกลุ่ม จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1”

โดย ดร.สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์

ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

วันพุธที่ 22 เมษายน 2558

เวลา 10.45 – 12.30 น.

ณ โรงแรมประจักษ์ตรา อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี



แนวทางในการพัฒนาเศรษฐกิจอีสานตอนบน ที่ประเทศไทยควรพัฒนาไปในทิศทางใด เพื่อให้มีความเจริญรุ่งเรืองต่อไปได้ การแก้ไขปัญหาของประเทศไทยต้องมองในระยะยาวหลายเรื่อง ข้อดีของการมองในระยะยาว จะทำให้เราเข้าใจว่าการแก้ไขปัญหาในระยะสั้นนั้นเดินมาถูกทางหรือไม่

การมองดูปัญหาในระดับประเทศไทย ควรจะมองดูปัญหาในระดับโลกมาก่อน ซึ่งจะมีการเปลี่ยนแปลงอีกมากในช่วง 30 ปี ข้างหน้า

เรื่องที่ 1 จำนวนประชากรเพิ่มจำนวนมากขึ้น เพิ่มขึ้นถึง 9,000 ล้านคน โดยเฉพาะในแถบเอเชีย เช่น ประเทศอินเดีย ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศเวียดนาม ซึ่งมีจำนวนประชากรที่เติบโตเร็ว

เรื่องที่ 2 ปัญหาการเปลี่ยนแปลงด้านภูมิอากาศเพิ่มมากขึ้น ซึ่งปัญหาเรื่องการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศนี้จะเป็นเรื่องใหญ่ ซึ่งอาจมองเหมือนว่าเป็นเรื่องไกลตัว แต่หากมองดูรอบๆ ตัว เช่น

- แม่น้ำโขงมีภาวะแห้งแล้ง
- ดินฟ้าอากาศที่มีการแปรปรวน เรื่องนี้จะกลายเป็นปัญหาใกล้ตัวขึ้นทุกวัน ซึ่งเรื่องนี้จะมากระทบกับ
- สาขาเกษตร ซึ่งเป็นสาขาหลักอยู่ในอีสานตอนบน
- ด้านการท่องเที่ยว ซึ่งเราหวังว่าจะเป็นแนวทางในการพัฒนาประเทศต่อไป

ในอนาคตต่อไป การค้าจะแบ่งออกเป็นกลุ่มๆ มีความตกลงแบ่งกลุ่มการค้า ที่เรียกว่า PPP ซึ่งมีความตกลงแบ่งกลุ่มการค้าอยู่ข้ามมหาสมุทรแปซิฟิก ข้ามระหว่างเอเชียไปที่มีมหาสมุทรแปซิฟิก ที่สำคัญมีประเทศในอาเซียนร่วมด้วย คือ ประเทศเวียดนาม ประเทศสิงคโปร์ ประเทศมาเลเซียไปร่วมด้วย ในขณะที่ประเทศไทยไม่ได้เข้าร่วมความตกลงนี้ ความตกลงนี้กำลังจะเสร็จแล้ว นายกรัฐมนตรีกำลังจะเดินทางไปเยือนประเทศสหรัฐอเมริกาในระยะเวลาอันใกล้ และมีความเชื่อมั่นว่าจะตกลงกันได้สำเร็จ ซึ่งแปลว่ามีผลต่อการแข่งขันกับประเทศไทยมาก และในเรื่องของการเสียภาษีการค้าระหว่างประเทศ

อีกด้านหนึ่ง คือ อาเซียน + 6 หรือ RCEP เป็นความตกลงที่ประเทศไทย และอาเซียนเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย โดยมีอาเซียนเป็นแกนหลัก แล้วรวมกับประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลีใต้ ประเทศออสเตรเลีย ประเทศนิวซีแลนด์ และประเทศอินเดีย ถ้าความตกลงนี้เกิดขึ้นได้ อาเซียนจะมีความสำคัญเพิ่มขึ้นอีก เพราะฉะนั้น นี่คือ 2 ความตกลงที่ควรติดตาม

จะมีประเทศซึ่งมีความเติบโตแตกต่างกันไป สำหรับประเทศไทยนั้นขอให้เข้าใจไว้เลยว่า อัตราการเติบโตจะไม่ได้เติบโตแบบที่เคยเห็นกัน เพราะฉะนั้นถ้าต้องการพัฒนาเศรษฐกิจไทย ประเทศไทยต้องไปเข้าร่วมกับกลุ่มประเทศที่มีความเติบโตเร็วด้านเศรษฐกิจแล้ว ซึ่งประเทศเมียนมาร์ ประเทศลาวและประเทศเวียดนาม เข้าอยู่ในข่ายที่เป็นประเทศเติบโตเร็ว และความโชคดีที่ประเทศไทยมีจุดยุทธศาสตร์ที่ดี

ในอีก 30 ปี ข้างหน้า ประเทศไทยจะกลายเป็นสังคมสูงอายุสมบูรณ์แบบ Aging Society คือ สังคมที่มีจำนวนผู้สูงอายุมาก ซึ่งในเพียงอีก 10 ปีข้างหน้าก็จะเข้าสู่สังคมสูงอายุสมบูรณ์แล้ว คือ มีจำนวนผู้มีอายุ 60 ปีขึ้นไปเกินกว่าร้อยละ 20 และในปี 2045 คือในอีก 30 ปีข้างหน้า จะมีจำนวนผู้สูงอายุร้อยละ 36 ซึ่งแปลว่าการเติบโตทางเศรษฐกิจจะเติบโตไม่รวดเร็วเหมือนเมื่อก่อน และจะมีผลกระทบหลายเรื่อง เช่น อัตราการเกิดลดลง ในอีก 4 – 5 ปีข้างหน้า ประเทศไทยจะมีจำนวนประชากรสูงสุดที่ 67.9 ล้านคน จากนั้นจำนวนประชากรจะเริ่มลดลง

ในอีก 30 ปีจะมีจำนวนประชากรลดลง จะเกิดการขาดแคลนแรงงาน ปีหน้าจะมีจำนวนแรงงานสูงสุดแล้ว หลังจากนั้นจะเป็นขาลงเรื่อยๆ แรงงานจะเริ่มหายากขึ้นในอนาคต

ประเทศไทยจะเข้าสู่ประเทศที่เป็นสังคมสูงอายุสมบูรณ์แบบเร็วกว่าประเทศอื่นที่กำลังพัฒนา ที่ผ่านมามี ในปี 2000 ประเทศญี่ปุ่นเข้าสู่จุดนี้แล้ว ในปี 2020 ประเทศเกาหลีใต้เข้าสู่สังคมผู้สูงอายุสมบูรณ์แบบ และในปี 2025 จะเป็นประเทศไทย และตามมาด้วยประเทศจีน สำหรับประเทศเวียดนาม ประเทศมาเลเซียและประเทศอินโดนีเซีย จะเข้าสู่สังคมสูงอายุในอีก 35 ปีข้างหน้า เพราะยังเป็นสังคมหนุ่มสาว การเข้าเป็นประเทศสังคมสูงอายุแปลว่า

1. ขาดแคลนแรงงาน
2. การเติบโตทางเศรษฐกิจช้าลง
3. ภาระรักษาพยาบาลมากขึ้น

ซึ่งจะทำให้เศรษฐกิจประเทศไทยโตช้ากว่าประเทศอื่นโดยโครงสร้างของมัน ไม่ใช่เรื่องของรัฐบาลกระตุ้นเศรษฐกิจ ไม่ใช่เรื่องของค่าเงินบาทที่อ่อนตัวลง ซึ่งจริงๆ แล้ว โครงสร้างประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปอย่างมหากาฬ

ถ้าเราพัฒนาเศรษฐกิจไม่สำเร็จ คนไทยอีกจำนวนมากจะเดือดร้อนเพราะจะมีจำนวนผู้สูงอายุที่ไม่ได้ทำงาน ยังยากจนอยู่และเป็นผู้ไม่มีหลักประกันทางสังคม เงินออมมีไม่เพียงพอ ซึ่งตรงนี้จะทำให้เกิดความเดือดร้อนกัน เพราะฉะนั้น หัวข้อการพัฒนาเศรษฐกิจฯ จึงมีความสำคัญมาก

ซึ่ง ณ ปัจจุบันมีรายได้จำนวน 5,500 ดอลลาร์/คน/ปี เรียกว่าเป็นประเทศอยู่ในระดับรายได้ปานกลางค่อนข้างสูง หากมีรายได้ 12,000 ดอลลาร์/คน/ปี ถือว่าเป็นประเทศที่มีรายได้เฉลี่ยไปทางสูง คือประเทศร่ำรวย ประเทศไทยต้องการไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง หรือ พ้นจากรายได้ปานกลาง ซึ่งเป็นเป้าหมายที่ทุกรัฐบาลได้กล่าวไว้

ในรอบปี 2009 – 2013 GDP มีการเติบโตร้อยละ 4 แต่นับ 2 ปีหลัง การเติบโตทางเศรษฐกิจลดลงไปมาก และปีนี้ที่พยากรณ์กันไว้จะได้ไม่ถึงร้อยละ 4.3 สูงสุดเพียงร้อยละ 3.5 ซึ่งเป็นความจริงที่ต้องเผชิญ

ประเทศไทยมีสภาพโครงสร้างทางเศรษฐกิจ มีภาคเกษตรร้อยละ 12 ในภาคอีสานตอนบนจะมีภาคเกษตรมากกว่า 2 เท่า ซึ่งมีร้อยละ 25 แปลว่ามีสัดส่วนภาคการเกษตรมากกว่าค่าเฉลี่ยในประเทศไทย มีภาคอุตสาหกรรมน้อยกว่า ตรงนี้มีวิธีคิดเฉพาะของภาคอีสานตอนบนด้วยว่าจะพัฒนากันอย่างไร

ประเทศไทยมีแรงงานนอกระบบมาก มีแรงงานในระบบ คือ แรงงานที่มีประกันสังคมและเป็นกิจการที่เสียภาษีเพียงร้อยละ 40 แต่อยู่นอกระบบถึงร้อยละ 60 ซึ่งเรื่องนี้เป็นเรื่องใหญ่มาก โดยเฉพาะในอีสานตอนบนมีคนอยู่ในสาขาเกษตรเยอะ จึงมีความเกี่ยวข้องกับการอยู่นอกระบบเยอะด้วย มีความเหลื่อมล้ำสูงมาก มีปัญหาของสิ่งแวดล้อม เช่น การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เป็นต้น รัฐบาลมีความพยายามที่จะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ โดยจะมีการเปลี่ยนการใช้เครื่องยนต์ดีเซลไฟจากการใช้ดีเซลเปลี่ยนมาเป็นการใช้ไฟฟ้า ซึ่งจุดนี้จะยังมีความพยายามกันไป

ประเทศไทยโตมาจากหลายๆ ภาคส่วน เช่น ภาคอุตสาหกรรม การส่งออก ค่าแรงต่ำ ค่าแรงต่ำเพราะเรามีแรงงานเยอะ แต่ว่าต่อไปค่าแรงต่ำไม่ได้อีกแล้ว เพราะเกิดการขาดแรงงาน ไม่ใช่เพราะนโยบายค่าแรงขั้นต่ำ 300 บาท และจำนวนแรงงานก็จะขาดเพิ่มมากขึ้นในอนาคตนี้ ปัจจุบันในภาคเกษตรกรรมเรายังใช้แรงงานเป็นหลัก และแรงงานกำลังจะขาด

ปัญหาอีกประการหนึ่ง คือ ปัญหาแรงงานแต่ละสาขามีมูลค่าเพิ่ม(สร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจ)ที่ต่างกัน เช่น ในภาคอุตสาหกรรมการผลิตมีมูลค่าเพิ่มสูงกว่าภาคการเกษตร ถึง 9 เท่า แปลว่าต้องใช้แรงงานในภาคการเกษตร 9 คน ถึงจะสร้างมูลค่าเพิ่มได้เท่ากับภาคอุตสาหกรรมการผลิต 1 คน และภาคอุตสาหกรรมการผลิตมีมูลค่าเพิ่มสูงกว่าในสาขาบริการถึงประมาณเท่าตัว เพราะฉะนั้น วิธีการที่จะพัฒนาประเทศ คือ ย้ายคนออกจากสาขาที่สร้างมูลค่าที่ต่ำกว่า คือสาขาเกษตร ให้คนสาขาเกษตรไปอยู่สาขาภาคประกอบการบริการ หรือไปอยู่ในโรงงาน ซึ่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนยังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าไรเพราะยังมีแรงงานในภาคเกษตรถึงร้อยละ 25 แต่ที่น่าตกใจยิ่งกว่า คือ การที่ทุกสาขาอาชีพในประเทศไทยมีค่าแรงต่อหัวต่ำกว่าบางประเทศ เช่น ประเทศสิงคโปร์เป็นเท่าตัว ซึ่งหากขาดแคลนแรงงาน จะมีผลทำให้การสร้างความสำเร็จเติบโตทางเศรษฐกิจ(มูลค่าเพิ่ม)จะเริ่มลดลง การพัฒนาประเทศแบบเดิมไม่สามารถพัฒนาเศรษฐกิจให้เติบโตได้ ขอยกตัวอย่างภาพประเทศไทยในอีก 30 ปีข้างหน้าเป็น 3 ภาพสถานการณ์

1. ประเทศไทยไปเรื่อยๆ คือ มาอย่างไร ก็ไปอย่างนั้น
2. พัฒนาประเทศไทยให้เป็นอุตสาหกรรมก้าวหน้า
3. พัฒนาเป็นประเทศเกษตรทันสมัย และเป็นบริการที่ใช้ความรู้ ขอขยายความหมาย

“เกษตรทันสมัย” คือ การเกษตรที่ใช้ความรู้และใช้เครื่องจักรมากมาย และอุตสาหกรรมบริการ คือ การบริการสมัยใหม่ที่ใช้ความรู้

ทั้ง 3 ภาพสถานการณ์นี้ มีวิธีคิดที่ต่างกัน จึงทำให้มีผลลัพธ์ออกมาไม่เหมือนกัน ระบบการศึกษาภาครัฐจะต่างกัน

1. **ประเทศไทยไปเรื่อยๆ** ใน 30 ปี เราจะมีค่าแรงต่อหัว 17,000 ดอลลาร์/หัว/ปี ซึ่งรายได้จำนวน 12,000 ดอลลาร์/คน/ปี ถือว่าเป็นรายได้ที่สูง เข้าข่ายกลุ่มประเทศร่ำรวยแล้ว เราจะคล้ายประเทศยุโรป ประเทศอเมริกา ประเทศสิงคโปร์ หรือ ประเทศญี่ปุ่น การที่จะมีรายได้ต่อหัว 17,000 ดอลลาร์/หัว/ปี GDP ต้องโตร้อยละ 3.55 /ปี อย่างต่อเนื่อง 30 ปี ซึ่งในอดีตเรามี GDP โตกว่า ร้อยละ 4/ปี หรือ ร้อยละ 8/ปี เป็นเวลา 40ปีกว่าๆ แล้วทำไม GDP ร้อยละ 3.55/ปี

จะเป็นไปไม่ได้ และสิ่งที่น่าสนใจคือ เราจะเห็นประเทศร่ำรวย ไม่ทันกับประเทศที่แก่เลย ประเทศที่แก่ แต่ยังไม่รวยก็เหมือนกับประเทศที่แก่แล้วแต่ไม่มีเงินออม ลูกหลานอาจจะทอดทิ้ง หรือในภาพระดับประเทศ จะเป็นประเทศที่แก่ภายใน 10 ปี แต่เราจะรวยภายใน 30 ปี หรือเราจะพ้นระดับรายได้ปานกลางในอีก 20 ปี หรือ ถ้าเราแก่ไปแล้ว 10 ปี อีก 10 ปีเราจะมียาได้ขึ้นมา ความเสี่ยงจะเกิดขึ้นมาก หากรัฐบาลบริหารไม่เป็น ประเทศจะสะดุด เช่น ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ เช่น เกิดภัยแล้ง เกิดฝน เกิดพายุ ถี่ๆ เกิดน้ำท่วมมากๆ การพัฒนาเศรษฐกิจจะไม่สามารถไปต่อตามที่ตั้งใจไว้ หากเป็นประเทศผู้สูงอายุ รัฐบาลจะต้องนำเงินลงทุนปรับโครงสร้างพื้นฐานประเทศ พัฒนาด้านการศึกษา ฯลฯ นำมาเป็นกองทุนรักษาพยาบาล สิ่งเหล่านี้จะทำให้การเจริญเติบโตช้าไปอีก 2 ปี ถ้าใช้ประชานิยม เช่น รับจำนำข้าว รับซื้อสินค้าเกษตร โดยนำงบประมาณจำนวนหนึ่ง เช่น ประมาณ 1 แสนล้านบาท/ปี เราจะพ้นจากประเทศรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศรายได้สูง 4 ปี และถ้าเกิดวิกฤตการณ์อัตราแลกเปลี่ยน เหมือนเมื่อปี 2540 ซึ่งเกิดวิกฤตการณ์การควบคุมไปด้วย เราจะช้าในการพัฒนาประเทศไปอีก 6 ปี เพราะฉะนั้น หากประเทศไทยจะพัฒนาไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูงภายใน 20 ปี แต่ต้องมาบวกช่วงวิกฤตการณ์ต่างๆที่เกิดขึ้น ซึ่งทำให้วัตถุประสงค์ในการพัฒนาประเทศล่าช้าไป 2 ปี 4 ปี 6 ปี ระยะเวลาที่จะต้องนำมาคิดรวมเข้าๆไปด้วย ฉะนั้น ในระยะเวลา 30 ปี ประเทศไทยจะยังไม่พ้น ยังไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งใจไว้ นี่คืออัตราที่คิดว่าเราจะยังคงทำไปเรื่อยๆ อย่างที่เคยเป็นมา และยังไม่รวมถึงวิกฤตทางการเมือง ทำให้การพัฒนา/การแก้ปัญหาต่างๆ ด้านหยุดไปหมด ก็จะไม่สามารถพัฒนาประเทศตามที่ตั้งใจไว้

2. พัฒนาเป็นประเทศอุตสาหกรรมก้าวหน้า ซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศที่มีสัดส่วนของการผลิตเยอะ สำหรับภาคอีสานจะต่างจากภาคอื่น แต่โดยรวมประเทศไทยเป็นประเทศโรงงานอุตสาหกรรม เราพึ่งพาการส่งสินค้าอุตสาหกรรมเยอะ เรามีโรงงานทางด้านตะวันออกและภาคกลางของประเทศ ถ้าเราเติบโตด้วยการทำอุตสาหกรรม ทำอุตสาหกรรมให้เก่งขึ้น พร้อมๆ กับการโยกย้ายกิจกรรมที่ใช้แรงงานเยอะๆ ไปประเทศเพื่อนบ้าน เราจะเติบโตได้สูงกว่าที่เคยเติบโตมา เช่น จะสามารถเติบโตได้ถึงร้อยละ 4.5 - 4.6 ต่อเนื่องภายในระยะเวลา 30 ปี จะมีเงินมากมาย ประเทศจะมีรายได้ต่อหัวถึง 22,000 ดอลลาร์/หัว/ปี ประเทศไทยจะเข้าสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูงได้อย่างสบายๆ ภาคอุตสาหกรรมก็จะเป็นสาขาที่ใหญ่ในประเทศไทย เราจะพ้นจากประเทศรายได้ปานกลางในปี 2028 หลังจากเราเป็นประเทศสูงอายุอยู่ 2 - 3 ปี จากนั้นประเทศไทยจะพัฒนาเป็นประเทศอุตสาหกรรมทำให้มีรายได้ต่อหัวสูงขึ้น

ปัญหาของการพัฒนาให้เป็นประเทศอุตสาหกรรม คือ จะมีความเหลื่อมล้ำทางสังคมสูงพอสมควร เพราะอุตสาหกรรมผู้ที่ได้ผลประโยชน์คือผู้ประกอบการมากกว่าตัวแรงงาน และหากแรงงานไม่มีทักษะสูง การพัฒนาให้เป็นประเทศอุตสาหกรรมจะมีความยากขึ้นไปอีกด้วย

หากต้องการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นประเทศอุตสาหกรรมก้าวหน้า ควรมีโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพต้องมีคุณภาพ สิ่งที่มี รมต.คมนาคมที่ได้กล่าวไว้เกิดขึ้นจริง การพัฒนาไปสู่ประเทศอุตสาหกรรมจะเกิดขึ้นแน่นอน สิ่งที่ทำานพูด ผมเชื่อว่าหลายอย่างจะเกิดขึ้นจริง แต่หลายอย่างเป็นสิ่งที่ทำานอยากให้เกิด แต่ในบางอย่างอาจจะเกิดขึ้นได้ยากหรือช้ากว่ากำหนด ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ดีนั้นยังมีอีกมหาโครงการรอที่จะพัฒนาแต่ก็ยังไม่เกิดขึ้นจริงๆ สักครั้ง เพราะฉะนั้น ถ้าต้องการให้ประเทศไทยพัฒนาไปสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรมก้าวหน้า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจะต้องทำได้จริง ต้องพัฒนาวิศวกรและช่างเทคนิค โรงงานอุตสาหกรรมจะไม่พัฒนาหากมีวิศวกร และ ช่างเทคนิคที่ไม่มีศักยภาพ ช่างเทคนิคเป็นหัวใจสำคัญในการพัฒนาโรงงานอุตสาหกรรม ปวช. ปวส. คือหัวใจการพัฒนาอุตสาหกรรม และเมื่อผลิตสินค้าออกมาแล้ว สินค้าที่ผลิตออกมาได้ควรมีคุณภาพได้เกือบร้อยละ 100 คือ จะต้องไม่มีของเสีย หรือมีของเสียให้น้อยที่สุด คือต้องทำการวิจัยและพัฒนา R&D เพื่อให้มีการพัฒนาสินค้าให้มีคุณภาพที่สูง และ

สามารถทำราคาได้ดีขึ้น จะต้องสร้างและออกแบบเป็น (พัฒนาแบรนด์ได้) ซึ่งเป็นโจทย์ใหญ่ในการปรับปรุงพัฒนาสินค้าภาคอุตสาหกรรม และประเทศไทยควรมีความสามารถไปลงทุกที่ต่างประเทศได้ด้วย เพื่อให้เกิดการพัฒนาและเจริญเติบโตในด้านการผลิต และเกิดการกระจายสินค้าอุตสาหกรรม

และสิ่งที่ไม่ควรทำ คือ การดึงดูดแรงงานต่างด้าวเข้ามาในประเทศไทยจำนวนมาก เพราะเมื่อมีการนำเข้าแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน แรงงานเหล่านี้จะได้รับการฝึกทักษะต่างๆ จนมีความสามารถหากภาคอุตสาหกรรมในประเทศนั้นๆ มีค่าแรงที่เพิ่มใกล้เคียงหรือสูงกว่าประเทศไทย แรงงานเหล่านี้จะทยอยกลับประเทศไป ประเทศไทยก็จะขาดแรงงาน

3. ประเทศเกษตรทันสมัย และบริการฐานความรู้ ซึ่งเป็นภาคที่ใกล้เคียงกับความเป็นอยู่ของประชากรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ถ้าเราสามารถได้ได้ถึงร้อยละ 5 ถ้าเกิดขึ้นได้จริง จะสามารถทำได้เร็วกว่าภาคอุตสาหกรรม เพราะการบริการและภาคการเกษตรเกี่ยวข้องกับคนจำนวนมากกว่าภาคอุตสาหกรรม เพราะฉะนั้น การเจริญเติบโตจึงมีฐานการเติบโตที่กว้างกว่า ซึ่งหากเป็นไปได้ เศรษฐกิจจะเจริญเติบโตขึ้น แรงงานในระบบก็จะเพิ่มขึ้นอีกจำนวนมาก

การเป็นประเทศเกษตรทันสมัย และบริการฐานความรู้ คือ เกษตรที่ใช้เครื่องจักรที่ทันสมัย และมีพื้นที่การเกษตรขนาดใหญ่ ขอให้เตรียมพร้อมที่จะต้องใช้เครื่องจักรในการทำการเกษตร เพราะต่อไปจะขาดแคลนแรงงาน ซึ่งขาดแคลนแรงงานอยู่แล้ว แต่จะขาดแคลนเพิ่มมากขึ้น มีประเทศที่อยู่กับการทำเกษตรและร่ำรวยได้ เช่น การทำเกษตรที่ประเทศออสเตรเลีย ซึ่งใช้ Precision Technology หรือ เทคโนโลยีที่มีความแม่นยำมาก มาใช้ในการเลี้ยงวัว ซึ่งจะนำ IC หรือ integrated circuit หรือบางทีอาจเรียกว่า ไมโครชิพ หรือ ชิพ ซึ่งใช้ติดกับตัวของวัว ทำให้สามารถติดตามรู้ตำแหน่งของวัว ชนิดของหญ้าที่วัวกิน เพราะฉะนั้น การเลี้ยงวัวจึงเลี้ยงวัวออกมาแบบมีคุณภาพที่สูงมาก มีประสิทธิภาพที่สูงมาก ในประเทศไทยก็เริ่มมีการใช้ Precision Technology กันบ้างแล้ว กรณีของโรงงานน้ำตาลมิตรผล ใช้แผนที่ภูมิศาสตร์ GIS (คือ กระบวนการทำงานเกี่ยวกับข้อมูลเชิงพื้นที่ (spatial data) ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ โดยการกำหนดข้อมูลเชิงบรรยายหรือข้อมูลคุณลักษณะ (attribute data) และสารสนเทศ) เพื่อใช้สำรวจพื้นที่ที่มีการปลูกอ้อยจำนวนมาก พยากรณ์ว่าจะมีปริมาณการปลูกอ้อยจำนวนมากน้อยขนาดไหน มีต้นอ้อยเกิดขึ้นมาบ้างหรือยัง เพราะเป็นวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต ใช้ดาวเทียมในการสำรวจพื้นที่การปลูกเพื่อดูความเจริญเติบโตความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ๆ ใช้ปลูกพืชเกษตร การขนส่งอ้อยเข้าโรงงานให้มีประสิทธิภาพสูง โดยนำระบบ IT มาช่วย สิ่งเหล่านี้กำลังเกิดขึ้นในประเทศไทยแต่ยังเกิดขึ้นน้อย แต่ที่ต่างประเทศนิยมนำ IT มาใช้ในการเกษตร และในส่วนของปุ๋ยที่ใช้บำรุงต้นไม้ โดยนำ Precision Technology มาช่วยในการวัดว่าดินเป็นอย่างไร พืชเป็นแบบไหน เพราะฉะนั้นจะต้องใส่ปุ๋ยอะไร ก็ใส่ปุ๋ยพอเหมาะ มีผลดี คือ ช่วยลดต้นทุนและช่วยลดการเกิดศัตรูพืช นี่คือนวัตกรรมที่ทันสมัยมากขึ้น ต้องมีการพัฒนาพันธุ์ที่ดี โดยการทำวิจัย ทำการพัฒนาพันธุ์พืช มีการบริหารจัดการที่ดี ระบบการขนส่ง Logistic ในภาคการเกษตรต้องดี การปลูกผักและผลไม้โดยรวมแล้วจะได้รับการค่าตอบแทนดีกว่าการปลูกพืชไร่ แต่ผักผลไม้เป็นของที่เสี้ง่ายมาก ถ้าบริหาร Supply Chain หรือ Logistic ไม่ดี ของที่ขายได้ราคาก็จะขายไม่ได้ราคา การบริหารจัดการไม่ได้มองแค่การปลูกแค่อันเดียว ควรมองให้ครบวงจรทั้งหมด

การทำให้อาหารปลอดภัย ซึ่งในแผนพัฒนาฯ นั้นมีการกล่าวเรื่องนี้ไว้มากในเรื่องของการทำให้อาหารปลอดภัย ซึ่งจะต้องมีรายละเอียดมากในเรื่องของการทำให้อาหารปลอดภัย ว่าทำอะไรให้อาหารปลอดภัย อาหารมีส่วนเกี่ยวข้องกับขั้นตอนการผลิตจนไปถึงการปรุงอาหารพร้อมเสิร์ฟ

และจะมีเกษตรอีกแบบหนึ่งควบคู่กัน คือ เกษตรประณีต คือ เกษตรที่ทำสวนโดยอาศัยการดูแลเอาใจใส่และใช้แรงงาน ส่วนการเกษตรทันสมัยจะเป็นการใช้เครื่องทุ่นแรง การที่จะเป็นประเทศการเกษตรที่ทันสมัย จะต้องบริหารแหล่งน้ำ และทรัพยากรให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งปัญหาการขาดน้ำจะเป็นปัญหาที่เกษตรกรจะต้องให้ความสำคัญรองจากการขาดแรงงาน การพร้อมใจกันทำการเกษตรโดยที่ไม่ร่วมกันบริหารจากการน้ำให้เพียงพอ

การเปลี่ยนเกษตรกรจากผู้ไม่มีความรู้ให้กลายเป็นเกษตรกรผู้มีความรู้ หรือที่เรียกว่า Smart Farmer ซึ่งถ้าเรียนรู้ด้วยตัวเองให้เกิดการทดลอง และพัฒนาต่อยอดไปเรื่อยๆ การเกษตรจะไม่ใช้สาขาที่ยากจน ต้องควบคุมการใช้ปัจจัยการผลิตให้ดี ใช้ปุ๋ยและยาฆ่าแมลงให้พอเหมาะ

สิ่งที่ไม่ควรทำกัน และเป็นสิ่งที่นักการเมืองชอบทำ คือ อุดหนุนให้ราคาเกษตรนั้นสูงเกินจริง สิ่งนี้จะทำให้เกษตรกรผลิตเอาปริมาณเข้าไว้ ผลผลิตต่อไร่จะตกต่ำ เพราะมีที่ๆ ควรปลูกก็จะไปปลูกการส่งเสริมให้เกิดเกษตรกรขนาดใหญ่โดยรัฐบาลซึ่งเป็นสิ่งที่อันตราย ส่งผลกระทบต่อหลายด้าน

การบริการ คือ การใช้ทักษะ การบริการสมัยใหม่ เช่นบริการทางการเงิน ICT รับจ้างเขียนโปรแกรมซอฟต์แวร์ บริการธุรกิจทำ Logistic เหล่านี้ คือ การบริการสมัยใหม่ ใช้ ICT เทคโนโลยีทันสมัยในการให้บริการ

การบริการสังคม เช่น การรักษาพยาบาล ธุรกิจโรงพยาบาล ธุรกิจการศึกษา บริการภาครัฐ เหล่านี้เป็นบริการที่ใช้ ICT ได้ ส่งออกได้บ้าง ถ้ามีการย้ายบริการในสาขาดั้งเดิม ไปสู่บริการสังคม และบริการสมัยใหม่ คนไทยจะมีค่าแรงดีขึ้นมากกว่าปัจจุบันนี้มาก ทั้งบริการสมัยใหม่ และ บริการสังคมนั้นส่งออกได้ การส่งออกบริการ เช่น ถ้ามีบริษัท คนไทยที่เขียนซอฟต์แวร์ไปขายต่างประเทศได้ เพราะฉะนั้น คนอยู่ในประเทศสามารถเปลี่ยนบริการดั้งเดิมเป็นบริการสมัยใหม่ได้ การรักษาพยาบาลในจังหวัดอุดรธานีก็เริ่มเปลี่ยนเป็นศูนย์กลาง Medical Hub ในอนุภูมิภาค มีคนต่างชาติเข้ามาใช้บริการรักษาพยาบาลในจังหวัดอุดรธานี

การทำกาการท่องเที่ยว ถ้าจะทำให้ได้ดี ไม่ใช่เรื่องง่าย ต้องใช้ฝีมือ การทำกาการท่องเที่ยวให้ได้เงินและได้รับความพึงพอใจนั้นจะต้องใช้ฝีมือ ซึ่งคิดว่าเป็นแนวทางที่ประเทศไทยจะเดินไป คนที่อยู่ในสาขาบริการมีรายได้ดีแปลว่าต้องเก่ง เพราะฉะนั้นเรื่องของการฝึกทักษะแรงงาน ต้องนำแรงงานที่มีคุณภาพสูงต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน ICT เช่น มีคนไทยรับผิดชอบภาพยนตร์ให้กับฮอลลีวูด โดยการส่งภาพยนตร์มาทางอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง ตัดต่อเสร็จแล้วก็ส่งกลับไป การให้บริการตัดต่อหนังที่ประเทศไทยมีค่าแรงสูงกว่าฮอลลีวูด ตัวอย่างเช่นประเทศอินเดียเติบโตมาจากการรับจ้างเขียนโปรแกรม รับจ้างให้กับยุโรปและอเมริกา เราจะต้องทำบริการให้มีวิชาชีพ เช่น การนวดสปา การที่จะมีรายได้ดี คนนวดจะต้องเข้าใจถึงหลักการนวดแผนไทยจริง มีมาตรฐานที่ดี

จงใจเอกชนทำนวัตกรรม ประดิษฐ์นวัตกรรมใหม่ๆ เป็นเรื่องที่ต้องทำ ไม่ว่าในสาขาเกษตร อุตสาหกรรม หรือบริการ ถ้าทำเหมือนที่ทุกคนทำ ก็ไม่มีทางมีรายได้สูง เพราะว่าทุกคนก็จะแข่งกันตัดราคา การจะให้ได้ดีราคาดี ต้องทำของที่แปลกใหม่ จำเป็นต้องสร้างนวัตกรรมให้เกิดขึ้นมา

สิ่งที่ไม่ควรทำ คือไปคุ้มครองบริการผูกขาดในประเทศ สิ่งนี้ทำให้บริการอื่นๆ ตายไปด้วย และควรทำเรื่องการศึกษาให้ดี

นี่คือ 3 ภาพ ปัจจุบัน ปี 2015

ถ้าเป็นประเทศไทยไปเรื่อยๆ เราจะพันระดับรายได้ปานกลาง คือ อีกประมาณ 20 ปีข้างหน้า คือ รวยไม่ทันแก่ เป็นอุตสาหกรรมก้าวหน้า เป็นบริการฐานความรู้ เป็นเกษตรสมัยใหม่ เราจะพันรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศมั่งคั่ง ภายในประมาณ 13 ปี อัตราการเติบโต GDP ปัจจุบันอยู่ที่ ร้อยละ 4 หากไม่มีการปรับเปลี่ยนอะไร GDP จะเปลี่ยนไป เป็นเกษตร จะโตได้ถึงร้อยละ 5 เป็นอุตสาหกรรมก้าวหน้าโตได้ถึงร้อยละ 4.5 - 4.6 และรายได้ต่อหัวจะต่างกันมาก ความเหลื่อมล้ำก็จะดีขึ้นมาก หากใช้สูตรการเป็นเกษตรทันสมัย และบริการฐานความรู้ การปรับเปลี่ยนไปสู่เศรษฐกิจบริการที่ดีกว่า รายได้ดีกว่าความเหลื่อมลำน้อยกว่า และกระจายถึงประชาชนมากกว่า แต่ปัจจุบันเรามีอุตสาหกรรมอยู่เยอะ เพราะฉะนั้นจึงมีสิ่งที่ต้องคิดหลายเรื่องถ้าหากจะเป็นประเทศอุตสาหกรรม ซึ่งต้องการทักษะเฉพาะ และอาศัยประสบการณ์อันยาวนานจากการประกอบวิชาชีพ

หากเป็นธุรกิจบริการ ก็ต้องการทักษะในการคิดที่แก้ปัญหาได้เก่ง แปลว่าการศึกษาจะต้องสอนให้คนมีทักษะในการแก้ไขปัญหาให้เป็น ถ้าเรียนอยู่แบบท่องจำจะไปไม่รอด ในอนาคตเราจะเป็นส่วนผสมของแบบที่ 2 และ แบบที่ 3 จะมีจุดเชื่อมต่อกัน หากทำเกษตรแปรรูป นำสินค้าเกษตรมาทำสินค้าแปรรูป จะเป็นการเชื่อมเกษตรและอุตสาหกรรม และถ้าทำบริการที่ไปเสริมอุตสาหกรรม เช่นบริการธุรกิจ Logistic จะทำให้บริการอุตสาหกรรมต่างๆ เชื่อมต่อกันได้ แต่ทั้งหมดนี้ต้องการ 4 อย่าง

อย่างที่ 1 ต้องพัฒนาทักษะของคนให้เป็นทักษะของศตวรรษที่ 21 คือ อ่านออก(อ่านแล้วเข้าใจ) เขียนได้ คิดเป็นในระดับสูง ต้องเพิ่มการทำกรเกษตรและภาคบริการแบบ “สิน” สร้างวิจัยสร้างของใหม่ขึ้นมา ทำให้เกิดการสูญเสียที่น้อยที่สุด ประเทศไทยต้องพัฒนาในอีกด้านหนึ่ง คือ พัฒนาในด้านการค้าขายให้เก่ง ต่อไปแรงงานน้อย จะผลิตได้น้อย จึงต้องหันมาเป็นคนกลางให้มากขึ้น ต้องทำตัวเป็นศูนย์กลางในภูมิภาค ทำมาค้าขายซื้อจากที่นี้ไปขายที่นั่นได้ สิ่งนี้จะเป็นส่วนที่ทำให้ประเทศไทยพัฒนาขึ้นมาได้

เราควรจะคิดกันอย่างไรในการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ประเด็นแรก ไม่มองการพัฒนาภูมิภาคแบบเดี่ยวๆ หรือไม่มองว่าประเทศไทยพัฒนาแบบเดี่ยวๆ เพราะประเทศไทยจะมีการเติบโตทางเศรษฐกิจต่ำกว่าประเทศเพื่อนบ้าน ถ้าอยากโตได้เร็ว ต้องเกาะไปกับรถไฟที่มีความเร็วสูงกว่าที่เราเป็นอยู่ จะต้องมองอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง GMS เป็น ศีลวิสัยที่สำคัญกว่าอาเซียนด้วยซ้ำไป และทำนรัฐมนตรีกมนามท่านพุดถูกในเรื่องเราต้องมองอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงให้ทะลุไปถึงจีนซึ่งเป็นตลาดใหญ่ จีนจะมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจลดลง ตอนนี้เหลืออยู่ ร้อยละ 7 แล้ว แต่สามารถเติบโตไปได้อีกระยะหนึ่ง และขนาดของเศรษฐกิจประเทศจีนก็จะใหญ่ กำลังซื้อก็จะมากขึ้น เพราะฉะนั้นถึงแม้เงินจะโตช้าลง จีนจะไม่ได้ทำให้ราคายางพารา ราคาพืชผลเกษตรต่างๆ มันล่าปะหลังสูงเท่าในอดีตก็ตามแต่เงินก็เป็นตลาดที่สำคัญ และที่สำคัญเพื่อนบ้านในอาเซียนของเรา ทั้งพม่าและเวียดนามกำลังเติบโตเร็ว ลาวอาจเป็นประเทศที่เล็ก ททรัพยากรธรรมชาติยังมีอยู่ แต่อีกไม่นานทรัพยากรจะร่อยหรอ แต่ลาวเป็นจุดเชื่อมต่อตามที่ทำนรัฐมนตรี้ได้พูดไว้ ซึ่งเชื่อมต่อทั้งจีนและเวียดนาม เพราะฉะนั้น นี่คือหัวใจสำคัญ

ประเด็นที่ 2 ถ้าจะขอความช่วยเหลือจากรัฐบาล ในฐานะที่เป็นประชาคมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน การขอความช่วยเหลือจากรัฐมี 2 แบบ

แบบที่ 1 การของบประมาณ ขอให้ซื้อสินค้าเกษตรในราคาสูง ขอค่าแรงในอัตราสูง การขอแบบนี้เป็นการขอแล้วหมดไปจะไม่ยั่งยืน คือไม่ได้ทำให้เก่งขึ้น ถ้าจะขออะไรจากรัฐบาล คือ ขอแล้วในอนาคตเราจะเก่งขึ้นจากสิ่งที่ขอมา เช่นขอแล้วมีความรู้มากขึ้น มีทักษะดีขึ้น มีโครงสร้างพื้นฐานดีขึ้น ขอด้านการศึกษาให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ไม่จำเป็นต้องไปขอถึงกรุงเทพฯ อบจ. อบต. เทศบาลที่ดูแลโรงเรียนเหล่านี้ให้ประชาคมอย่างพวกเราทำอย่างไร ให้เทศบาล ให้ อบจ. ยกระดับการศึกษาในท้องถิ่นของเราให้ผลิตแรงงานมาให้คนในพื้นที่เราใช้ได้จริงๆ รัฐบาลท้องถิ่นใกล้ๆ ตัวเราสำคัญมากเหมือนกัน ที่ประชาคมอย่างเราต้องการให้พัฒนาบ้านเมืองไปในทางที่ดี เราต้องทำงานร่วมกับรัฐบาลท้องถิ่นด้วย

ประเด็นที่ 3 หัวใจการพัฒนา คือ การสร้างมูลค่าเพิ่มด้วยสมองของคน ด้วยทักษะของคน เป็นเรื่องที่ทำให้เกิดขึ้นให้ได้

ถ้าจะทำเกษตร ทำอุตสาหกรรม ทำท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ควรมีหลักคิดอย่างไร ถ้าจะปลูกพืชหลัก หรือ พืชไร่ต่างๆ ต้องเน้นเพิ่มผลผลิตต่อคน และผลผลิตต่อไร่ ที่ผ่านมาจากวัดกันที่ผลผลิตต่อไร่ แต่ต่อไปตัวที่สำคัญกว่าตัวที่ผลผลิตต่อไร่ คือ ผลผลิตต่อคนต่อเกษตรกร 1 คน เพราะสิ่งที่จะขาดต่อไปจะไม่ใช้ที่ดิน แต่เป็นแรงงานที่จะขาด ต่อไปคนที่อยู่ได้คือ คนที่ผลิตต่อคนต่อแรงงานได้สูงที่สุด ถ้าจะทำพืชหลักต้องคิดในจุดนี้ะครับ มีคนชอบถาม และหน่วยราชการจะมองว่า ให้พันธุมาสีจะปลูกอะไร ถ้าไปพันธุมานั้นท่านก็จะเจอปัญหาอย่างที่ท่านเจอในปัจจุบัน ถ้าทำไม่ทำพืชหลักแต่ไปทำพืชมูลค่าเพิ่มก็จะได้ผลตอบแทนที่ดีกว่า พืชหลัก คือ สินค้าโภคภัณฑ์ เช่น ข้าวปลูกที่ไหนก็คล้ายกันหมด ต่อให้เพิ่มผลผลิตต่อไร่ต่อคน ก็จะเจอการแข่งขัน ถ้าไปทำพืชมูลค่าเพิ่มซึ่งในแต่ละพื้นที่ไม่เหมือนกันลักษณะตลาดก็จะเปลี่ยนไป เช่นถ้าปลูกพืชผักผลไม้ แต่ละที่ผักและผลไม้จะไม่เหมือนกัน ไม้ดอกแต่ละพื้นที่จะไม่เหมือนกัน การแข่งขันก็จะไม่เหมือนกันกับการไปแข่งกับพืชไร่ แต่การเพิ่มมูลค่านั้นจะต้องมีความสามารถในการบริหารจัดการที่สูงขึ้นไปอีกขั้นหนึ่งถึงจะอยู่ได้ ถ้าจะกระจายพืชดอกให้ขายไปได้ ต้องมี Logistic ที่กระจายสินค้าได้อย่างรวดเร็ว หัวใจคือพัฒนาเกษตรกรให้คิดเป็น พึ่งตัวเองได้ แปลว่าต้องเข้าใจหลายๆเรื่องที่เป็นเรื่องพื้นฐาน เช่น เกษตรทำบัญชีเป็น ทำให้เกษตรทราบว่าการทำแบบใดขาดทุน ทำแบบใดได้กำไร แล้วเกษตรจะพัฒนาต่อเองได้ จะรู้ว่าใส่ปุ๋ยแบบใดได้กำไร หรือ ขาดทุน

อุตสาหกรรมทำอย่างไร มี 2 เรื่องง่ายๆ แต่ทำจริงๆ ทำได้ยากทั้งคู่ คือ

1. ต้องเพิ่มประสิทธิภาพตลอดเวลา หัวใจของอุตสาหกรรมคือต้องลีนตลอดเวลา (สูญเสียให้น้อยที่สุด) และลีนมากขึ้นเรื่อยๆ ด้วย การทำให้ลีนมากขึ้นนั้น จะช่วยทำให้ ถึงแม้ราคาซื้อไม่ได้ดีขึ้น แต่ต้นทุนจะต่ำลง ต้องต่อยอดด้วยนวัตกรรม เช่นที่ขอนแก่นมีบริษัททำแหวนที่ใหญ่ที่สุดในโลก มีบริษัทที่ทำรถไถลื่นโฟลอาหารบนเครื่องบิน A380 ใหญ่ที่สุดในโลก ฯลฯ ผู้สร้างนวัตกรรมจะต้องคิดและสร้างนวัตกรรมที่ใหม่ ที่แตกต่าง เช่น บริษัทเบทาโกร ได้วิธีฆ่าทะเลาะไก่และได้กินไก่มาจำหน่ายด้วยในราคาที่ดีมาก และเป็นที่ยอมรับมาก

ถ้าจะทำท่องเที่ยว ต้องทำ 2 เรื่อง คือบำรุงรักษามรดกท่องเที่ยว คนไทยทำเรื่องท่องเที่ยว พลาดมาตลอด ยิ่งทำยิ่งเสื่อมโทรมลง ยกตัวอย่างเช่น ญี่ปุ่นทำท่องเที่ยวได้เก่งมาก ทำท่องเที่ยวแล้วยังมีความเป็นญี่ปุ่น ธรรมชาติยังอยู่ คนที่ไปเที่ยวประทับใจด้วย สำหรับท่องเที่ยวไทย ยิ่งทำยิ่งเปลืองตัว มรดกหมดไป เพราะฉะนั้น แนวความคิดของท่านรัฐมนตรีที่พูดเรื่องจะเชื่อมหนองคาย-บึงกาฬโดยจะทำโครงการจักรยาน ห้ามตัดต้นไม้อะไรต่างๆ นี่คือ แนวทางที่ควรเป็น ไม่ใช่ว่าท่องเที่ยวธรรมชาติแล้วทำลายวัฒนธรรมเดิม เราทำลายของที่จะขายแล้วต่อไปจะเอาอะไรไปขาย

2. ท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมที่ต้องใช้ความรู้มากมายมหาศาล และจะเพิ่มมูลค่าได้มากมาย มหาศาล คนไทยทำท่องเที่ยวแบบเดิมๆ มานานมากไปแล้ว ของที่มีต้นทุนทางวัฒนธรรมสูงต้องใช้ให้เป็น ต้องใช้ความรู้ ต้องทำการตลาดให้เป็น บริหารจัดการให้เป็น ศึกษาค้นคว้าความรู้เข้ามาช่วยในการบอกถึงความแตกต่างของสิ่งที่มีจะช่วยเพิ่มมูลค่าสินค้าได้มากขึ้นกว่าเดิม เช่นการหาคำอธิบายทางวิทยาศาสตร์และผสมกับคำอธิบายทางวัฒนธรรมจะมีการเมคสตอรี่ซึ่งทำด้วยการวิจัยและค้นคว้า แต่งเรื่องให้ได้รับความสนใจมากขึ้น ซึ่งจะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มทางสินค้าและการตลาดได้ได้ ถ้าเคยดูการทำท่องเที่ยวของ TCDC ทำมูเซียม (พิพิธภัณฑ์แบบนั้นแล้วจะได้เงิน ถ้าทำแบบที่ทำมาแล้วจะไม่ได้เงิน สิ่งเหล่านี้เกิดขึ้นได้โดยภาคธุรกิจซึ่งมีหัวทางการตลาด และมหาวิทยาลัยในพื้นที่ แต่มหาลัยในพื้นที่จะต้องไม่ไปคิดแข่งกับส่วนกลาง เรามีคุณค่าในพื้นที่โดยการแก้ไขจริงๆ ที่ภาคธุรกิจ ภาคบริการ ภาคเกษตรกรประสบในพื้นที่แล้วไม่สามารถแก้ไขนี้ได้ เพราะความรู้ไม่พอ หน้าที่ของมหาวิทยาลัยคือมาต่อยอดทางความคิด ทำความรู้พวกนี้ให้เกิดขึ้นให้ได้ อย่าไปคิดแข่งกับมหาวิทยาลัยอื่นๆ ไม่ต้องคิดไปเป็นมหาวิทยาลัยที่ต้องตีพิมพ์ผลงานวิจัยทางวิชาการเพราะอยู่คนละตลาดกัน เราสามารถอยู่ในตลาดเราได้อย่างมีคุณค่า

ปัญหาของราชการไทยคือ เวลาเราคิดแผนต่างๆ ได้ ซึ่งราชการนี้ชอบทำแผนเหลือเกิน และเมื่อได้ดูแผนของจังหวัดและกลุ่มจังหวัดฯ นั้น น่าจะมีจำนวน 10 กว่าแผน และต้องนำแผนมาบูรณาการกัน ปัญหาของราชการ คือ พอคิดแผนซึ่งหลายๆ เรื่องอย่างแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดฯ 4 ปีนี้เป็นแผนที่ดี แต่ต้องไปต่อกันเยอะเลย แผนส่วนใหญ่จะจบด้วยศิวิไลต์ คือ เราจะไปแหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม เราจะไปอาหารปลอดภัยของโลก เราจะไปประตู หน้าต่าง ศูนย์กลาง ซึ่งแปลว่าอะไร ต้องถอดศิวิไลต์นี้ให้มีความชัดเจนทั้งชุดก่อน ปัญหาของราชการ คือ มีศิวิไลต์แต่พอฟังแล้วไม่ทราบว่าเป็นอะไร ไม่ชัดเจน โปรเจกต์จะลอยมาทันที เอาเงินมาก่อน เองงบประมาณมาก่อน โดยไม่เคยรู้ว่าจะถอดออกมาในแนวรูปธรรมได้อย่างไร ประเทศไทยจะพัฒนาไปได้ไม่ไกลเพราะคิดกันอย่างฉาบฉวย ขอยกตัวอย่างสุดท้าย ศิวิไลต์คำว่า เขตเศรษฐกิจพิเศษ แปลว่าอะไร แต่พูดกันไปเรื่อยๆ ทั้งประเทศ ซึ่งศิวิไลต์นี้สะท้อนความเป็นไทยๆ ได้มาก เศรษฐกิจคือเครื่องมือ นำมาแก้ปัญหาอะไร ไม่รู้ ไม่รู้ว่าปัญหาคืออะไร รู้แต่มีเครื่องมือคือเขตเศรษฐกิจพิเศษ แปลว่างบประมาณกำลังจะมา ถนนจะมา สนามบินจะมา รถไฟจะมา ที่ดินจะราคาสูงขึ้น ทุกคนมีความสุขกันหมด แต่สุดท้ายจะไม่เกิดอะไรขึ้นเพราะความคิดไม่ชัดพอ รัฐบาลความคิดก็ยังไม่ชัดแต่บอกเลยว่าจะให้ภาษีมากกว่า 60 ปัญหาของประเทศไทยติดอยู่ที่ ศิวิไลต์ แต่ไม่แก้ปัญหาให้ลึกซึ้ง ถ้าคิดไม่ลึกซึ้ง การพัฒนาก็จะไม่ฉาบฉวย และสุดท้ายจะไม่ได้อะไร



การอภิปราย

เรื่อง “การพัฒนาเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในบริบทที่เป็นอยู่เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน”

โดย

ผ.อ. สุรียา จันทรกระจำจ่าง สำนักสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ร.ศ. สุเมธ แก่นมณี รักษาการผู้อำนวยการ

สถาบันยุทธศาสตร์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

ท่านสมชัย ไกรครุฑรี ที่ปรึกษาหอการค้าไทย

ท่านสุรียัน เหล่าสุอาภา เลขาธิการสหกรณ์จังหวัดอุดรธานี

วันพุธที่ 22 เมษายน 2558

เวลา 14.00 – 15.30 น.

ณ โรงแรมประจักษ์ตรา อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี



มุมมองทิศทาง แนวโน้ม ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในอนาคต

ผ.อ. สุรียา จันทรกระจำจ่าง
สำนักสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม
แห่งชาติ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ขณะนี้กลุ่มในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
นี้ อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจนี้โตเป็นอันดับ 1 ของทั้ง
ภาค และอัตราการเติบโตสูงเมื่อเทียบกับระดับประเทศ แต่เมื่อ
เจาะลงไปรายละเอียดนั้น เราจะไม่ค่อยได้ประโยชน์
หมายความว่าสินค้าที่มาจากที่อื่น รวมทั้งเราเติบโตแบบกัด
กินตัวเองคือการทำลายทรัพยากร สิ่งที่ท่านผ.อ.สุรียาได้เสนอ
เทรนด์ในอนาคตเป็นการเติบโตแบบไม่ยั่งยืน

ร.ศ. สุเมธ แก่นมณี
รักษาการผู้อำนวยการ
สถาบันยุทธศาสตร์
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
มหาวิทยาลัยขอนแก่น

เศรษฐกิจจะโต แต่เป็นเพราะเศรษฐกิจประเทศเพื่อน
บ้านโตด้วยตัวเค้าเองมานาน มีโครงสร้างพื้นฐานพร้อมที่นักลงทุน
จะมาลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน ในขณะที่เราเองนั้นมีความ
พร้อมที่จะเชื่อมโยงในเรื่องของการบูรณาการในพื้นที่และการ
กระจายรายได้ไปสู่ท้องถิ่นต่างๆ นี้ยังไม่เกิด การคาดหวังในเขต
เศรษฐกิจนั้นยังไม่ใช้คำตอบ

ท่านสมชัย ไกรครุฑรี
ที่ปรึกษาหอการค้าไทย

อนาคตจะเจอกับทุนใหญ่ โดยเฉพาะเงินทางตอนใต้ คือ
จะมาในปริมาณนักท่องเที่ยว 170 ล้านคน สิ่งตามมาคือการ
แข่งขัน คือความร่วมมือในกลุ่มลุ่มน้ำโขง ซึ่งไม่รวมประเทศไทย

ท่านสุรียัน เหล่าสุอาภา

อนาคต ในเรื่องของถนนหนทางจะยังไม่พร้อมในขณะนี้

เลขาอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี

ยังพอใช้เดินทางได้แต่ในอนาคตจะยังไม่พร้อม รวมถึงระบบการบริหารการจัดการ เรื่องของโลจิสติกส์ เรื่องของหลักการบริหารภายในของเรา การบริหารใน การขนส่งที่จะใช้ระยะเวลาสั้นและต้นทุนต่ำ ซึ่งสามารถแข่งขันได้

