

สรุปผลการประชุมสภาผู้แทนราษฎร
ครั้งที่ ๒๖ สมัยสามัญนิติบัญญัติ เป็นพิเศษ
วันพฤหัสบดีที่ ๒๘ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๖

โดยนางสาวสุพัตรา พรหมศร
สถานีวิทยุกระจายเสียงและวิทยุโทรทัศน์รัฐสภา

การประชุมเริ่มในเวลา ๑๙.๔๕ นาฬิกา นายสมศักดิ์ เกียรติสุรนนท์ ประธานสภาผู้แทนราษฎร ขึ้นบัลลังก์เปิดประชุมโดยเข้าสู่ระเบียบวาระการประชุมฯ เบื้องต้นประธานฯ ได้มีการปรึกษาหารือที่ประชุมสำหรับการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติที่จะพิจารณาในครั้งนี้คือ ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศฯ จากการประชุมระหว่างคณะกรรมการประสานงานพรรคร่วมรัฐบาลและพรรคร่วมฝ่ายค้านหรือวิปทั้ง ๒ ฝ่ายได้ข้อสรุปว่าการอภิปรายต่อร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะใช้เวลาสำหรับพรรคร่วมฝ่ายค้าน ๑๖ ชั่วโมงและพรรคร่วมรัฐบาลและคณะรัฐมนตรีรวม ๑๔ ชั่วโมง โดยไม่นับเวลาของการประท้วงในที่ประชุมฯ รวมทั้งที่ประชุมรับทราบการถ่ายทอดเสียงการประชุมฯ ทั้ง ๒ วันผ่านทางสถานีวิทยุกระจายเสียงและวิทยุโทรทัศน์รัฐสภา สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยและช่อง ๑๑ ตั้งแต่เริ่มจนเสร็จสิ้นการประชุม

จากนั้นที่ประชุมฯ ได้เข้าสู่ระเบียบวาระการประชุมเพื่อพิจารณาร่างดังกล่าวฯ ซึ่งมีเนื้อหา 4 หน้ารวม 19 มาตรา ใน ๒ หมวดคือ

หมวด ๑ การกู้เงินและการบริหารจัดการเงินกู้ ประกอบด้วย

มาตรา ๕ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกู้เงินบาทหรือเงินตราต่างประเทศในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์และแผนงาน และภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้

การกู้เงินตามวรรคหนึ่งให้มีมูลค่ารวมกันไม่เกินสองล้านล้านบาท และให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓

มาตรา ๖ เงินที่ได้จากการกู้ตามมาตรา ๕ให้นำไปจ่ายตามวัตถุประสงค์ในการกู้ โดยไม่ต้องนำส่งคลังตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลังกระทรวงการคลังอาจนำเงินที่ได้จากการกู้ออกให้กู้ต่อแก่หน่วยงานของรัฐเพื่อนำไปใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศก็ได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น

มาตรา ๗ วงเงินกู้ การจัดการเงินกู้ และวิธีการเกี่ยวกับการกู้เงินในแต่ละปีงบประมาณ ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

มาตรา ๘ ค่าใช้จ่ายในการกู้เงินและการออกและจัดการตราสารหนี้ อาจจ่ายจากเงินที่ตั้งไว้ในงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรือเงินกู้อย่างอื่นก็ได้

มาตรา ๙ ให้กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีมีอำนาจปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา 5 โดยดำเนินการกู้เงินรายใหม่เพื่อชำระหนี้เดิม แปลงหนี้ ชำระหนี้ก่อนถึงกำหนดชำระขยายหรือย่นระยะเวลาการชำระหนี้ ต่ออายุ ซ้ำคืน หรือไถ่ถอนตราสารหนี้ของรัฐบาลหรือทำธุรกรรมทางการเงินอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้

มาตรา ๑๐ การกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามมาตรา 5 ให้กระทำได้เฉพาะเพื่อเป็นการประหยัด ลดความเสี่ยงในอัตราแลกเปลี่ยน หรือกระจายภาระการชำระหนี้โดยกระทรวงการคลังจะกู้เป็นสกุลเงินแตกต่างจากหนี้เดิมก็ได้

เงินกู้ตามวรรคหนึ่ง มิให้นับรวมในวงเงินตามมาตรา ๕ และต้องไม่เกินจำนวนเงินกู้ที่ยังค้างชำระ ในกรณีที่หนี้เงินกู้ซึ่งจะทำการปรับโครงสร้างหนี้มีจำนวนเงินมาก และกระทรวงการคลังเห็นว่าไม่สมควรกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าวในคราวเดียวกัน กระทรวงการคลังอาจทยอยกู้เงินเป็นการล่วงหน้า ได้ไม่เกินสิบสองเดือนก่อนวันที่หนี้ถึงกำหนดชำระ

มาตรา ๑๑ ให้กองทุนบริหารเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างหนี้สาธารณะและพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ ทำหน้าที่บริหารเงินที่ได้รับจากการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

เงินที่ได้รับจากการกู้เพื่อปรับโครงสร้างหนี้ตามมาตรา ๑๐ วรรคสาม ให้นำส่งเข้ากองทุนบริหารเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างหนี้สาธารณะและพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศโดยให้นำเข้าบัญชีปรับโครงสร้างหนี้สาธารณะ และให้กระทรวงการคลังนำไปใช้จ่ายในการชำระหนี้เงินกู้ ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวกับการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าว

มาตรา ๑๒ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารและจัดการ การกู้เงิน การเบิกจ่ายเงินกู้ การชำระหนี้ และการอื่นใดที่เกี่ยวกับการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้

การเบิกจ่ายเงินกู้ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด ในกรณีที่กระทรวงการคลังได้มีการกู้เงินในคราวใดแล้ว แต่ยังมีได้มีการขอเบิกจ่ายเงินกู้จำนวน ดังกล่าว และกระทรวงการคลังเห็นว่าจะจะเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการเงินกู้หรือเป็นการประหยัดหรือลด ภาระในการชำระหนี้ อาจจะให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะนำเงินกู้นั้นไปเก็บรักษาหรือฝากไว้ในบัญชี ตามที่กระทรวงการคลังกำหนดก็ได้

มาตรา ๑๓ นอกจากกรณีที่ได้บัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ให้นำบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะมาใช้บังคับกับการบริหารเงินกู้ตามพระราชบัญญัตินี้โดยอนุโลม

หมวด ๒ การเสนอและการบริหารจัดการโครงการ

มาตรา ๑๔ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายละเอียดการดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์และแผนงานท้ายพระราชบัญญัตินี้ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการ และการจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนเริ่มโครงการให้ครบถ้วนด้วย ก่อนที่จะมีการเสนอ คณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่ง ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยความเห็นชอบของกระทรวงเจ้าสังกัด เสนอ โครงการต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ และ กระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณาก่อนการเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับ ความพร้อมของโครงการกรอบวงเงินดำเนินการ และแผนการดำเนินงาน

มาตรา ๑๕ เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้มีการดำเนินโครงการและจัดสรรเงินกู้เพื่อการดำเนิน โครงการแล้ว ให้บริหารจัดการโครงการและจัดสรรเงินกู้ตามวงเงินที่อนุมัติต่อไปทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และ วิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๑๖ เมื่อแผนงานใดได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ถ้าแผนงานนั้นมีเงินกู้เหลือจ่ายให้นำส่งคลังเป็น รายได้แผ่นดิน

มาตรา ๑๗ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการและผลการดำเนิน โครงการต่อกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ

มาตรา ๑๘ ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงาน และรายงานผลการติดตามและประเมินผลโครงการและแผนงานต่อกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด

มาตรา ๑๙ ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้คณะรัฐมนตรีรายงานการกู้เงินตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำในปีงบประมาณที่แล้วมาแล้ว ผลการดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ

สำหรับเนื้อหายุทธศาสตร์และแผนงานแนบท้ายร่าง ฯ ๓ ยุทธศาสตร์ ดังนี้คือ

๑. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าในวงเงินดำเนินการ ๓๕๔,๕๖๐.๗๓ บาท โดยมีแผนงาน ๓ แผนงานคือ แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศโดยพัฒนาทางคู่ในเส้นทางต่าง ๆ ได้แก่ แกลงบุรี - แพร่ (เด่นชัย), สระบุรี(มาบกะเบา)-นครราชสีมา(ชุมทางถนนจิระ)-หนองคาย, นครราชสีมา(ชุมทางถนนจิระ)-อุบลราชธานี, นครปฐม-หัวหิน- สุราษฎร์ธานี-สงขลา(ปาดังเบซาร์)และทางคู่ในเส้นทางอื่นที่เชื่อมโยงกับโครงข่ายการขนส่งหลัก รวมถึงการปรับปรุงระบบ เครื่องมือ อุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยของการเดินรถไฟ, แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง โดยพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลทั้งด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อประโยชน์แก่การขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศและแผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญของประเทศ โดยการพัฒนาศถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกที่จะเชื่อมโยงกับเส้นทางรถไฟ การพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยง ท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นเพื่อการขนส่งได้แก่ แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบัน ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ๑๑ สาย ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ โครงการติดตั้งและปรับปรุงเครื่องกั้นถนนที่เป็นจุดตัดทางรถไฟ ปรับปรุงอาณัติสัญญาณไฟสี ติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม ก่อสร้างโรงรถจักรแห่งใหม่ที่ อ.แก่งคอย จ.สระบุรี สร้างสะพานข้ามทาง รถไฟ ๘๓ แห่ง แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร สร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ ๒ สร้างสถานีขนส่งทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานที่ จ.อ่างทอง สร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล และแผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญของประเทศ

๒. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน วงเงิน ๑,๐๔๒,๓๗๖.๗๔ ล้านบาทได้แก่ แผนงานพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน อาทิ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากรพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ พัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุนและการขนส่ง แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค อาทิโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ - เชียงใหม่ กรุงเทพ - หนองคาย กรุงเทพ -ปาดังเบซาร์

3. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่ง เพื่อยกระดับความคล่องตัววงเงิน 593,801.52 ล้านบาท ได้แก่ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง อาทิ รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน บางซื่อ-หัวหมาก สายสีแดงเข้ม บางซื่อ-หัวลำโพง, รังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิตแอร์พอร์ตลิงค์ ช่วงดอนเมือง-พญาไท รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บางซื่อ-บางแค รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม แบริ่ง-สมุทรปราการ-บางปู และหมอชิต-คูคต รถไฟฟ้าสายสีส้ม ศูนย์

วัฒนธรรม-มินบุรีสายสีม่วง บางใหญ่-บางซื่อ สีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง และแผนงานพัฒนาระบบขนส่ง
เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลัก อาทิ เร่งรัดขยาย 4 ช่องจราจร

การพิจารณา ร่างฯ ดังกล่าวนั้นเบื้องต้นนายกิตติรัตน์ ณ ระนอง รองนายกรัฐมนตรีได้เริ่มชี้แจงเนื้อหา ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ในหลักการคือ ประเทศไทยจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง และการเพิ่มขึ้นของประชากรอย่างรวดเร็ว รองรับการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อเตรียมการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน รัฐบาลจึงกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ที่ตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาประเทศ แต่ต้องใช้จ่ายเงินจำนวนมาก และมีแหล่งเงินแน่นอนที่จะนำมาใช้จ่ายอย่างต่อเนื่อง จึงมีการวางแผนการเงินระยะยาวที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ประเทศ ซึ่งจะช่วยเสริมสร้างความมั่นใจของภาคเอกชน รัฐบาลจึงมีความจำเป็นต้องกู้เงินเพิ่มเติม เป็นการเฉพาะ นอกเหนือจากการกู้เงินที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ เพื่อเป็นแหล่งเงินที่จะนำมาใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน จากนั้นนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร นายกรัฐมนตรีได้ชี้แจงถึงความจำเป็นที่ต้องจัดทำร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ว่า รัฐบาลตั้งใจพัฒนาให้ประเทศเจริญก้าวหน้า จำเป็นต้องเสนอการลงทุนขนาดใหญ่ ในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน หลังจากปัจจัยการเมืองที่มีความขัดแย้งในปี 2549 ทำให้ประเทศมีการพัฒนาถดถอย และไม่ได้รับการยอมรับ ไม่มีการลงทุนขนาดใหญ่อย่างต่อเนื่อง ต้นทุนการขนส่งสูงถึงร้อยละ 15 ทำให้ความสามารถในการแข่งขันถดถอย

ส่วนแนวคิดการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ได้ตอบโจทย์การลงทุนเพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ เป็นแนวคิดการลงทุนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เน้นการเชื่อมฐานเศรษฐกิจเดิมต่อยอดกับฐานเศรษฐกิจใหม่เท่ากับเสริมฐานรายได้ใหม่ที่จะมีการลงทุนในไทย จะมีการลงทุนระบบรถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูงที่เน้นเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าที่มีมูลค่าสูง หรือสินค้าที่ต้องการความรวดเร็ว พัฒนาด่านเข้า-ออกให้มั่นคงและทันสมัย รองรับการเดินทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดน โดยคำนึงถึงการกระจายความเจริญ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน จากหัวเมืองไปยังเมืองรอบนอก จากเมืองกรุงเชื่อมโยงไปยังเมืองใหญ่ในชนบท

ด้านนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี กล่าวชี้แจงเพิ่มเติมว่า แนวคิดในการสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจสู่ความยั่งยืน โดยเชื่อมโยงห่วงโซ่ทางเศรษฐกิจ เกษตรกรรม การผลิตและการส่งออกเข้าด้วยกัน เพื่อลดต้นทุนการผลิตและการส่งออก ลดเวลาการขนส่งสินค้า และยังใช้หลักการเชื่อมเมืองไปสู่แหล่งท่องเที่ยวเชื่อมแหล่งท่องเที่ยวในเมืองใหญ่ไปยังเมืองใกล้เคียงเชื่อมเมืองต่อเมืองของการท่องเที่ยว ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางสะดวกเร็วขึ้น ทำให้ชุมชนมีรายได้มากขึ้น นักท่องเที่ยวอยู่ในบ้านเรานานขึ้น ซึ่งแนวคิดทั้งหมดเชื่อมโยงกับการเติบโตทางเศรษฐกิจ ที่คาดว่าจะมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

สำหรับข้อสงสัยที่ว่า ทำไมต้องกู้เงินผ่านการออกพระราชบัญญัติแทนการใช้งบประมาณประจำปีนั้น ส่วนนี้รัฐบาลพิจารณาแล้วเห็นว่า ระบบงบประมาณรายปีไม่สามารถเอื้อต่อการลงทุนขนาดใหญ่ เป็นระยะเวลายาวนานได้ ซึ่งมีหลายตัวอย่างในอดีต เช่น การสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ รัฐบาลเห็นว่า โครงการลงทุนเหล่านี้เป็นโครงการสำหรับประชาชนที่แท้จริง จึงไม่ควรถูกแปรเปลี่ยนในสภาวะการเมืองที่มีความไม่แน่นอน นอกจากนี้นายกยังกล่าวด้วยว่า นอกจากการลงทุนด้วยเงินกู้ 2 ล้านล้านบาทแล้ว ยังต้องเสริมด้วยงบประมาณประจำปี และการเชิญชวนเอกชนมาร่วมลงทุนด้วย ซึ่งรัฐบาลมีความมั่นใจว่ามีเครื่องมือการลงทุนที่หลากหลาย โดยจะเน้นการกู้เงินระยะยาว และใช้เครื่องมือทางการเงินที่เหมาะสม ซึ่งเชื่อว่าการกู้เงิน

ระยะยาวจะไม่กระทบกับฐานะทางการคลัง แม้การกู้เงินอาจทำให้หนี้สาธารณะต่อจีดีพีเพิ่มสูงขึ้น แต่การลงทุนก็จะทำให้จีดีพีเพิ่มสูงขึ้น และทำให้หนี้สาธารณะลดลง ในภาพรวมแล้วหนี้สาธารณะจะอยู่ในระดับที่บริหารได้ อยู่ในสัดส่วนที่เหมาะสม สามารถรองรับกับเหตุการณ์ที่อาจเกิดความผันผวนในอนาคตได้ สำหรับความโปร่งใสในการดำเนินงานตามโครงการเงินกู้ นั้น ขอยืนยันว่าจะมีความโปร่งใสและเข้มงวดกว่างบประมาณประจำปี โดยจะยึดการดำเนินการตามระเบียบการใช้เงินของสำนักนายกรัฐมนตรี นายกรัฐมนตรี กล่าวด้วยว่า รัฐบาลได้ทำเอกสารประกอบและบัญชีแนบท้ายร่างพระราชบัญญัติที่มีความละเอียด ส่วนการดำเนินโครงการได้ให้สำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการคลัง และสำนักงานงบประมาณ ดูแลตรวจสอบ โดยสภาฯ สามารถตรวจสอบผ่านคณะกรรมการการชดเชยต่างๆ ซึ่งจะมีการรายงานผลการดำเนินการทุกปี ประกอบกับการจัดรับฟังความคิดเห็นประชาชนตั้งแต่ระดับชุมชน รวมถึงจัดนิทรรศการเสนอโครงการให้ประชาชนได้ทราบและแสดงความคิดเห็น ขอยืนยันว่าโครงการจะมีการติดตามตรวจสอบและดำเนินการตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยรัฐบาลมีเจตจำนงทำงานเพื่อประโยชน์ประชาชน เพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันเพิ่มรายได้ และยกระดับคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น ไม่อยากให้ถกเถียงว่าใครจะริเริ่ม แต่อยากเห็นประชาชนร่วมกัน มีส่วนร่วมในการวางรากฐานเพื่ออนาคตของลูกหลานคนไทยต่อไป

ด้านนายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ชี้แจงเพิ่มเติมพร้อมเปิดวิดิทัศน์ชุดยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ 2020 โดยเนื้อหาอธิบายถึงความจำเป็นที่ต้องทำโครงสร้างพื้นฐานของประเทศด้านโครงข่ายคมนาคมเพื่อการแข่งขันในเวทีอาเซียนและเวทีโลก และจะเห็นได้ว่าขณะนี้ไทยเราใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลักของประเทศซึ่งมีราคาแพงและเกิดมลภาวะมาก ในขณะที่ขนส่งทางรางจะประหยัดลงมาได้ครึ่งหนึ่งสำหรับทางน้ำนั้นจะมีราคาถูกที่สุด ซึ่งถ้าให้มีการใช้ทางบกเป็นหลักก็จะส่งผลให้อากาศไทยเราจะแข่งกับเพื่อนบ้านและชาติอื่นยาก จะทำให้ศักยภาพไทยเรายิ่งถดถอยและสูญเสียความสามารถในการแข่งขันสำหรับทางอากาศนั้นมืองค์กรดูแลภาคขนส่งและส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องเข้มแข็งอยู่แล้ว ก็หวังว่าในอนาคตรถไฟไทยก็จะเข้มแข็งมากขึ้น แต่เบื้องต้นรัฐต้องดูแลกำกับก่อน สำหรับในความเป็นห่วงเรื่องงบประมาณรายจ่ายประจำปีนั้นไทยเรานั้นลงทุนโครงสร้างพื้นฐานน้อยลงทุกปี ซึ่งจะเห็นได้จากตัวเลขทั่วโลกของงบลงทุนในงบรายจ่ายประจำปีอย่างน้อยต้อง 25% แต่ของไทยเราในระยะ 4-5ปีหลังมานี้ เหลือเพียง 12-15% เท่านั้น และสำหรับโจทย์ที่รัฐต้องทำจากนี้ไปคือ การปรับรูปแบบขนส่งให้มีความคล่องตัวมากขึ้น ต้องยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน ซึ่งงบประมาณจากพระราชบัญญัติฉบับนี้ จะเป็นเส้นเลือดใหญ่ เป็นกระดูกสันหลังของประเทศ ส่วนงบประมาณรายจ่ายประจำปีจะเป็นเส้นเลือดฝอย ซึ่งเมื่อรวมสองส่วนนี้ ประเทศเราก็จะมีความสมบูรณ์แบบมากขึ้น และสำหรับโครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศนั้นมี 3 ยุทธศาสตร์ได้แก่ 1.ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าวงเงิน 354,560.73 ล้านบาท ได้แก่ แผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ 11 สาย ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟโครงการติดตั้งและปรับปรุงเครื่องกั้นถนนที่เป็นจุดตัดทางรถไฟ ปรับปรุงอาณัติสัญญาณไฟสีติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม ก่อสร้างโรงรถจักรแห่งใหม่ที่แก่งคอย สร้างสะพานข้ามทางรถไฟ 83 แห่ง แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร สร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2 สร้างสถานีขนส่งทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานที่ จ.อ่างทอง สร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล และแผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญของประเทศ 2.ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่

ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน วงเงิน 1,042,376.74 ล้านบาท ได้แก่ แผนงานพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน อาทิ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ พัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค มีวงเงิน 994,430.90 ล้านบาท อาทิ โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ วงเงิน 387,821 ล้านบาท ,กรุงเทพฯ-หนองคาย วงเงิน 170.450 ล้านบาท, กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ วงเงิน 124,327.9 ล้านบาท โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ชลบุรีพัทยา-ระยอง โครงการสร้างรถทางคู่สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่, สายบ้านไผ่-นครพนม โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา, สายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี และสายพัทยา-มาบตาพุด 3.ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่ง เพื่อยกระดับความคล่องตัววงเงิน 593,801.52 ล้านบาท ได้แก่ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง อาทิ รถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน บางซื่อ-หัวหมาก สายสีแดงเข้ม บางซื่อ-หัวลำโพง, รังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิตแอร์พอร์ตลิงค์ ช่วงดอนเมือง-พญาไท รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บางซื่อ-บางแค รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม แบริ่ง-สมุทรปราการ-บางปู และหมอชิต-คูคต รถไฟฟ้าสายสีชมพู แคราย-มีนบุรี รถไฟฟ้าสายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรีสายสีม่วง บางใหญ่-บางซื่อ สีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง และแผนงานพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลัก อาทิ เร่งรัดขยาย 4 ช่องจราจร เวลาที่เหลืออีกกว่า 2 ปี ซึ่งจะเห็นได้ว่าโครงการทั้งหมดมันง่ายมากที่จะไม่ทำอะไร เรามีแผนรายละเอียดชัดเจนอยู่ในเอกสารแนบท้ายปีไหนทำอะไร งบประมาณเท่าไร สำหรับความกังวลเรื่องความโปร่งใส รัฐก็กังวลไม่แพ้กัน หากเกิดคำถามเรื่องความไม่โปร่งใสแล้ว ก็ไปไม่ได้ อยากรู้ก็ตาม ที่ผ่านมามีคณะกรรมการก็ได้มีมติออกมาปรับปรุงในส่วนหลักเกณฑ์ให้เปิดเผยราคากลางการจัดซื้อจัดจ้างการแสดงผลบัญชีรายรับรายจ่ายของบริษัทนิติบุคคล ที่จะเข้าเสนองานต่อรัฐ และระบบอี-อ็อกชั่น ซึ่งเชื่อว่าระบบเหล่านี้จะช่วยตรวจสอบและสร้างความโปร่งใสได้

การอภิปรายต่อร่างฯ นี้เบื้องต้น นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ผู้นำฝ่ายค้านในสภาผู้แทนราษฎร กล่าวอภิปรายต่อร่างฯ นี้เบื้องต้นว่า พรรคประชาธิปัตย์มีมติชัดเจน ไม่รับหลักการร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ แม้จะเห็นด้วยว่าการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งที่ดีต่อประชาชน แต่การพัฒนายุทธศาสตร์ของประเทศ ต้องเป็นไปในลักษณะองค์รวมและสอดคล้องต้องกันกับการพัฒนาด้านอื่น ๆ และสำหรับการใช้วิธีการกู้ 2 ล้านล้านบาทนอกงบประมาณครั้งนี้ เป็นปัญหาเกี่ยวกับการตรวจสอบและความโปร่งใส รัฐบาลบอกกฎหมายมีเอกสารประกอบ 200 กว่าหน้า แต่จริงๆ แล้วกฎหมายมี 4 หน้า บกยัญชีแนบท้ายอีก 2 หน้า อีก 200 กว่าหน้าไม่เหมือนเอกสารประกอบงบประมาณที่ต้องนำเสนอ ดังนั้นเวลาดูโครงการต่างๆ 200 กว่าหน้า เราแปรญาติอะไรไม่ได้เลย มีแค่ 2 หน้าที่ยก เช่น รู้แต่เพียงว่า ใน 2 ล้านล้านบาท ประมาณ 3 แสนกว่าล้านบาทเป็นยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนการขนส่งให้มีต้นทุนถูกกว่า

นายอภิสิทธิ์ กล่าวด้วยว่า โครงการเหล่านี้สามารถทำได้อยู่ในกรอบของการบริหารงบประมาณ หรือหากจะเป็นงบประมาณขาดดุลก็อยู่ในกฎหมายการเงินการคลัง หรือกฎหมายหนี้สาธารณะ อยากรู้มากอง กูมาโกง เพิ่มความเสี่ยงให้ประเทศ 50 ปี 5 ล้านล้านบาท แต่โครงการเหล่านี้ไม่มีหลักประกัน พวกกระผมจึงไม่รับหลักการ ซึ่งพรรคประชาธิปัตย์สนับสนุนการลงทุนเหล่านี้ก็จริง แต่เห็นว่าการลงทุนในโครงการเหล่านี้ทำได้โดยไม่จำเป็นต้องมีกฎหมายฉบับนี้ เพราะการกู้เงินครั้งนี้เป็นก้อนใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์ นอกจากนี้ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศก็ไม่ได้อยู่แค่เรื่องของราคาคมนาคม เพราะด้านโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมของเราอยู่ในลำดับที่ 40 กว่าของโลก แต่องค์ประกอบอื่นเช่น ด้านสาธารณสุขนั้นเราอยู่ลำดับที่ 70 กว่า และด้านการศึกษาเราอยู่ในลำดับที่เกือบ 90 ซึ่งการพัฒนาประเทศนั้นองค์รวมทุกด้านต้องสอดคล้องกัน

ด้วย ทั้งนี้ เงินจำนวน 2 ล้านล้านบาทนั้นไม่จำเป็นต้องกู้เพียงอย่างเดียว กฎหมายเกี่ยวกับการร่วมทุนระหว่างรัฐกับเอกชนที่จะผ่านการแก้ไขของสภาฯ ไปไม่นาน ถ้าใช้กฎหมายฉบับนี้ตัวเลขการลงทุนก็จะไม่สูงขนาดนี้ นอกจากนี้ การที่รัฐบาลอ้างว่าต้องกู้เงินเพราะไม่ยกตั้งงบประมาณแบบขาดดุลแล้วขาดดุลอีก เพราะมันดูไม่ดีในสายตาของต่างประเทศนั้น การตั้งงบประมาณแบบสมดุลแต่ไปกู้เงินมา 2 ล้านล้านบาทนั้น ต่างประเทศเขาตอกอก ตนกแล้วว่า จะมีแต่รัฐบาลเองที่ดูไม่ออกแล้วจะมาอ้างในอนาคตว่า จะขอเพิ่มงบประมาณขาดดุลเพิ่มขึ้นอีกนิดหน่อยมากกว่า วันนี้ทั่วโลกหากเศรษฐกิจไม่วิกฤติจริงๆ ไม่มีใครเขาก่อหนี้ถ้าไม่จำเป็นกันแล้ว ทั้งนี้ รัฐบาลกล้าเขียนลงไปในกฎหมายฉบับนี้หรือไม่ว่า ตั้งแต่ปี 2556 - 2560 จะปรับลดการขาดดุลงบประมาณลงเท่าไร และหลังจากปี 2560 แล้วท่านจะจัดงบประมาณแบบสมดุล ซึ่งตนเชื่อว่า รัฐบาลไม่กล้า รัฐบาลจะไม่ดำเนินการตามนี้ และในที่สุดเงินตรงนี้ก็อาจจะถูกนำไปทำโครงการอื่นที่ไม่คุ้มค่า ส่วนที่นายกรัฐมนตรีระบุว่า มีระเบียบจัดซื้อจัดจ้างว่าด้วยการพัสดุ สำนักนายกรัฐมนตรี ควบคุมอยู่นั้น ท่านระบุในกฎหมายฉบับนี้เลยได้หรือไม่ว่า การใช้จ่ายเงินในโครงการนี้ต้องทำตามระเบียบจัดซื้อจัดจ้างว่าด้วยการพัสดุเท่านั้น จะได้นำเชื่อถือมากขึ้น

นายอภิสิทธิ์ กล่าวต่ออีกว่า สำหรับกรณีที่รัฐบาลระบุว่า รถไฟความเร็วสูงจะเชื่อมไทยสู่โลกนั้น ตามโครงการของรัฐบาลที่เห็นในขณะนี้ ประชาชนต้องขึ้นรถไฟความเร็วสูงจากจีนมาลงที่จังหวัดหนองคายแล้วต่อรถไฟแบบปกติมาที่จังหวัดนครราชสีมาเพื่อมาขึ้นรถไฟความเร็วสูงเข้ามาที่กรุงเทพฯ แบบนี้หรือที่เป็นการเชื่อมโลก และรัฐบาลอธิบายได้หรือไม่ว่า เหตุผลใดโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่จึงต้องมาก่อนโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคาย ทั้งนี้ หลักการของประชาธิปไตยนั้น อะไรที่เป็นภาระกับประชาชน สส.มีสิทธิที่จะตรวจสอบได้อย่างน้อยปีละ 1 ครั้งในระบบงบประมาณ ดังนั้น หากวันนี้สภาฯ อนุมัติกฎหมายฉบับนี้ ต่อไปรัฐบาลอาจจะเสนอกฎหมายงบประมาณโดยมีเพียงแค่เงินเดือนอย่างเดียว จะไปลงทุนอะไรก็ไปกู้เงิน สส.ไม่สามารถที่จะตรวจสอบได้เลย ซึ่งรัฐบาลที่เป็นประชาธิปไตยนั้นจะไม่ทำแบบนี้ เพราะเป็นการเลี่ยงการตรวจสอบ อย่าเอาภาพสวยๆ มาบังหน้าแล้วก็ไปกู้เงินมากองไว้ให้เป็นภาระของประชาชน ดังนั้นพวกตนจึงไม่ขอรับหลักการของกฎหมายฉบับนี้

ด้านนายบุญจง วงศ์ไตรรัตน์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรแบบบัญชีรายชื่อ พรรคภูมิใจไทย ได้อภิปรายต่อร่างนี้ว่า การนำร่างพระราชบัญญัติกู้เงิน 2 ล้านล้านบาทฉบับนี้มาให้สภาฯ พิจารณา ถือว่าไม่ได้ปฏิบัติตามคำแถลงนโยบายของรัฐบาล ที่ระบุว่า จะยึดแนวเศรษฐกิจพอเพียง ทั้งนี้เมื่อพิจารณาตามบทบัญญัติของร่าง พรบ.กู้เงินฯ ที่นำเสนอ คือ เป็นการเห็นข้างขึ้น ขี้ตามข้าง ซึ่งขัดกับแนวเศรษฐกิจพอเพียง วงเงินที่ขอกู้ 2 ล้านล้านบาทภายใน 7 ปี จะสามารถคืนหนี้ให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา 50 ปี ดังนั้นการสร้างภาระหนี้รอบนี้เป็นการนำประเทศไทยไปค้าประกัน โดยให้ประชาชนไทยทั้ง 60 กว่าล้านคนเป็นนายประกัน ทั้งนี้เมื่อคำนวณตัวเลขดอกเบี้ยจะพบว่าต้องใช้หนี้รวมเงินต้นและดอกเบี้ย มาถึง 5.16 ล้านล้านบาท และคิดเป็นตัวเลขหนี้ต่อหัวต่อคนจะอยู่ที่ 1.5 แสนบาท เหตุผลที่ตนคัดค้าน เพราะไม่มีรายละเอียดที่ระบุถึงตัวเลขรายได้ที่จะเข้ามา รวมถึงไม่ไว้ใจว่านายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจะดูแลโครงการให้เกิดความโปร่งใส และที่สำคัญร่าง พรบ.ดังกล่าว เข้าข่ายผิดรัฐธรรมนูญหมวดที่ 8 ว่าด้วยหมวดการเงิน การคลังด้วย

โดยจะเห็นได้ว่า ประชาชนที่เลือกรัฐบาลเข้ามาไม่ใช่เลือกเพื่อให้มาสร้างหนี้ เกิดมาจากท้องฟ้อท้องแม่ไม่เคยพบมาก่อน ถือเป็นประวัติศาสตร์ใหม่ที่รัฐบาลได้สร้างหนี้ก้อนใหญ่ให้กับประชาชน ดังนั้นขอให้รัฐบาลถอนร่าง พรบ.กู้เงิน ออกไปแล้วกลับไปสู่กระบวนการทำประชามติ เพราะประเด็นนี้ถือว่าสร้างผลกระทบกับประชาชนโดยตรง และตามที่รัฐธรรมนูญกำหนดโครงการใดที่สร้างผลกระทบกับประชาชนต้องถามประชาชนก่อน

ด้านนายกิตติรัตน์ ณ ระนอง รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ชี้แจงต่อประเด็นที่นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ผู้นำฝ่ายค้านในสภาผู้แทนราษฎร แสดงความคิดเห็นคัดค้านการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศหรือร่างพรบ.กู้เงินจำนวน 2 ล้านล้านบาท ว่าเป็นสิ่งที่น่าเสียดายที่ผู้นำฝ่ายค้าน แสดงความเห็นคัดค้านก่อนที่จะฟังในรายละเอียดของตัวร่าง ทั้งนี้ที่หลายฝ่ายกังวลว่ารัฐบาลชุดปัจจุบันจะกู้มาโกง คงเป็นเพราะการขอเงินช่วงที่ผ่านมา มีความไม่โปร่งใส เช่น โครงการสร้างอาคารส่วนราชการบางแห่ง, โครงการจัดซื้อครุภัณฑ์ของสถานศึกษา ที่พบว่าเมื่อจัดซื้อแล้วนำไปใช้ไม่ได้ ส่วนที่การเสนอขอเงินสมัยที่พรรคประชาธิปัตย์เป็นรัฐบาลที่ถูกคัดค้าน เป็นเพราะเป็นโครงการระยะสั้น กระจัดกระจาย รวมถึงไม่มีเอกสารรายละเอียด

ในส่วนการเสนอร่างฯของรัฐในครั้งนี้ที่ถูกมองว่ามีจำนวนน้อยหน้านั้น แต่ความจริงมีบัญชีท้ายพระราชบัญญัติอีก ซึ่งเนื้อหาไม่ได้น้อยกว่าฉบับเดิมๆ ที่เคยเสนอมา สำหรับสาระที่เสนอขอเงิน เป็นไปตามกระบวนการพิจารณาอย่างรอบคอบรัดกุม ส่วนหนึ่งที่จะเกิดขึ้นกับการกู้เงิน 2 ล้านล้านบาท ที่มองว่าใช้ระยะเวลานานถึง 50 ปีนั้น ถ้าเทียบกับสินทรัพย์ที่ได้จากการทำโครงการจะเห็นได้ว่ามีอายุยืนยาวนานนับศตวรรษ ส่วนหนึ่งสารธารณะที่เกิดขึ้น ต้องยอมรับว่ารัฐบาลนี้เป็นรัฐบาลที่เอาใจใส่การชำระหนี้ ที่ค้างมาตั้งแต่วิกฤตต้มยำกุ้ง ที่มียอดดอกเบี้ย และยอดเงินรวมกันมากถึง 7.5 แสนล้านบาท ทั้งนี้รัฐบาลยืนยันว่าจะไม่ใช่เป็นการกู้มาโกง และจะดำเนินการให้รอบคอบ เพราะที่ผ่านมาเห็นความไม่รอบคอบ และรัดกุมมาแล้ว

จากนั้นนายกรณ์ จาติกวณิช สส.บัญชีรายชื่อ อภิปรายโต้แย้งถึงประเด็นการออกกฎหมายกู้เงินในโครงการไทยเข้มแข็งของรัฐบาลประชาธิปัตย์ที่มีสมาชิกอภิปรายพาดพิงว่า การออกกฎหมายกู้เงินช่วงนั้นเพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าของประเทศ ที่เกิดจากวิกฤตเศรษฐกิจของประเทศและแก้ปัญหาการว่างงาน ที่คาดว่าจะมีการอัตราการว่างมากถึง 1-2 ล้านคน อีกทั้งเพื่อเป็นการรักษาสภาพคล่อง

ด้านนายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ชี้แจงเพิ่มเติมในส่วนกระบวนการให้เอกชนมาร่วมลงทุน หรือ พีพีพี ในโครงการโครงสร้างพื้นฐาน จะได้รับผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ เช่น ลดต้นทุนขนส่ง เพิ่มคุณภาพชีวิต ผลตอบแทนทางตัวเงิน อาจจะมีในบางโครงการซึ่งไม่มาก ดังนั้นโครงการในโครงสร้างพื้นฐาน รัฐควรเป็นผู้ลงทุนเอง เพราะไม่สามารถนำผลตอบแทนทางการเงินไปจ่ายคืนให้เอกชนที่ร่วมลงทุน แล้วคิดค่าใช้จ่ายแพงๆ กับผู้ใช้ทางได้ ดังนั้นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน รัฐต้องเป็นผู้สนับสนุน อาจมีบางส่วนย่อยๆ เช่น การเดินรถไฟฟ้ามอเตอร์ส่วนตัวโครงสร้างพื้นฐานอย่างที่ทำในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ามอเตอร์สายสีม่วง ที่เอกชนมาทำบางส่วน แล้วมีรายได้ที่ชดเชยกับการลงทุนของภาคเอกชน ทั้งนี้ต้องดูเป็นรายโครงการ แต่ในภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานรัฐเป็นผู้รับผิดชอบ หากโครงการไหนที่เอกชนมาทำพีพีพีได้ ก็ตัดไม่ต้องกู้ในส่วนนั้น ส่วนกรณีการทำเอ็มโอยู กับประเทศที่ตนไม่ขอเอ่ยชื่อ ที่จะร่วมลงทุนโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ามอเตอร์ความเร็วสูง ได้อ่านในรายละเอียดแล้ว แต่ไม่ใช่เรื่องง่าย เนื่องจากมีข้อขัดแย้งของ 2 ฝ่ายมาก ประเทศที่จะมาทำเอ็มโอยู ต้องการให้ใช้เทคโนโลยี และผู้รับเหมาของบริษัทในการก่อสร้าง รวมถึงข้อสัญญาสัมปทาน 50 ปี ให้สิทธิใช้ที่ดิน เจือจางทั้งหมดคงหาผู้ร่วมทุนลำบาก โครงการพวกนี้ไม่มีของฟรี เพราะผู้ที่มาร่วมลงทุนต้องหวังกำไร ดังนั้นในการร่วมทุนไม่ว่าประเทศไหนก็ตาม ต้องพิจารณาให้รอบคอบ ส่วนการเชื่อมโยงโครงการรถไฟฟ้ามอเตอร์กับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ประเทศลาว ผ่านทางจังหวัดหนองคาย, ประเทศมาเลเซีย ผ่านปาดังเบซาร์ จ.สงขลา ยืนยันว่าดำเนินการแน่นอน แต่ต้องให้ประเทศเพื่อนบ้านมีความพร้อมด้วย

ด้านนายไชยา พรหมา สส.หนองบัวลำภู พรรคเพื่อไทย อภิปรายว่า ร่างพระราชบัญญัติจะเปลี่ยนแปลงอนาคตของประเทศแบบก้าวกระโดดในอีก 7 ปีข้างหน้า วงเงินกู้ 2 ล้านล้านบาทที่หลายภาคส่วน

มีความห่วงใยการรักษาวินัยการเงินการคลังของประเทศนั้น จะมองหนี้สาธารณะอย่างเดียวนั้นไม่ได้ แต่เหตุผลนั้นมีเป้าหมายและยุทธศาสตร์ชัดเจนที่จะสร้างขีดความสามารถของประเทศ ลดค่าใช้จ่ายโนโลจิสติกส์ที่ปัจจุบันมีต้นทุนสูงกว่า 15% ของจีดีพี ซึ่งหากเราไม่มีโครงสร้างพื้นฐานนั้นเราจะเป็นภาระของอาเซียน ทั้งที่เราต้องทำตัวเป็นศูนย์กลางอาเซียน ต้องเป็นเกตเวย์ของภูมิภาคนี้ด้วยการเป็นเปิดประตูการค้า

ด้านนายอรรถวิรัช สุวรรณภักดี สส.กทม. พรรคประชาธิปัตย์ กล่าวว่า การเสนอร่างพ.ร.บ.กู้เงิน 2 ล้านล้านบาทไม่มีรายละเอียดของโครงการชัดเจนแม้จะมีเอกสารประกอบการพิจารณา 231 หน้าส่งมายังสภาฯ แต่ไม่ต่างอะไรกับการตีเช็คเปล่าและยัดไส้ เพราะเอกสารดังกล่าวไม่ได้มีสภาพบังคับทางกฎหมาย กล่าวคือ คณะกรรมาธิการวิสามัญของสภาฯจะไม่สามารถพิจารณาและปรับลดงบประมาณไปจนถึงไม่สามารถทราบได้ว่ารัฐบาลจะทำอะไรตามแผนงานและยุทธศาสตร์บ้าง และทราบมาว่าข้าราชการกระทรวงการคลังเสนอให้ออกเอกสารประกอบไปเป็นบัญชีแนบท้ายเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของโครงการเพื่อไม่ให้เกิดการเปลี่ยนแปลงใส่ในโครงการ แต่รัฐมนตรีเลือกใช้วิธีการเสนอเอกสารประกอบแทน จึงขอให้รัฐบาลเอาเอกสารประกอบมาอยู่ในบัญชีแนบท้ายกฎหมายเพื่อให้คณะกรรมาธิการสภาฯพิจารณา

นายอรรถวิรัช กล่าวว่า การกู้ครั้งนี้ถือเป็นไม้สุดท้ายเพราะหลังจากการกู้เงินรอบนี้เชื่อว่าหนี้สาธารณะของประเทศจะติดเพดาน 60%ไม่สามารถกู้ได้อีกแล้ว สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะมีสมมติฐานของการบริหารหนี้ไม่ให้เกิน 50%ว่าภายหลังจากการกู้เงินมาลงทุนจะช่วยให้เศรษฐกิจโตใน 7 ปีเฉลี่ย 7.5% ซึ่งในความเป็นจริงเป็นไปได้ยากเพราะการเจริญโตเศรษฐกิจมีขึ้นและลงตลอดไม่ได้เจริญเติบโตในอัตราเฉลี่ยสม่ำเสมอ

นอกจากนี้ยังกล่าวด้วยนายอรรถวิรัชกล่าวด้วยว่า ที่สำคัญการนำเสนอโครงการรถไฟความเร็วสูงของรัฐบาลก็เป็นไปแบบกุด เพราะรัฐบาลประกาศบอกว่าจะทำจากกทม.ไปถึงเชียงใหม่ หนองคาย ปาดังเบซาร์ แต่เอาเข้าจริงโครงการที่เสนอตามเอกสารประกอบกลับก่อสร้างถึงแค่นครราชสีมา และ หัวหิน มีแต่สายเหนือที่ไปถึงเชียงใหม่ รัฐบาลบอกว่าโครงการนี้เป็นระยะที่ 1 ที่ใช้เงินกู้แต่ระยะต่อไปจะใช้งบประมาณปกติโดยไม่กู้แบบนี้เป็นการแสดงให้เห็นว่ารัฐบาลไม่สามารถกู้ได้อีกแล้ว

ด้านนายวราเทพ รัตนากร รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี กล่าวว่า เอกสารประกอบ ๒๓๑ หน้า สมาชิกฯสามารถเสนอปรับแก้ไขได้เหมือนกับการกระบวนการปรับลดงบประมาณในร่างพ.ร.บ.งบประมาณรายจ่ายประจำปีถ้าเสียงข้างมากของสภาฯเห็นด้วย แม้ว่ารัฐบาลจะมีเสียงข้างมากในสภาฯแต่หลักประชาธิปไตยไม่ได้ยึดเสียงข้างมากเพียงอย่างเดียวเพราะต้องฟังเสียงข้างน้อยด้วย ซึ่งจะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงโครงการตามร่างกฎหมายเงินกู้ไม่ได้ทำง่ายหรือเป็นเช็คเปล่าอย่างที่กล่าวหา อย่างเช่น ถ้าคมนาคมได้รับอนุมัติงบประมาณแต่ทำไม่ได้ในบางโครงการท่านรัฐมนตรีต้องมาตอบสภาฯว่าทำไม่ได้เพราะอะไร ไม่ใช่อยู่ๆจะไปเปลี่ยนแผนงานไปทำโครงการคมนาคมทางอากาศต่างๆที่ไม่ได้อยู่ในแผนงานตามบัญชีแนบท้ายร่างพ.ร.บ. ดังนั้น การเอาเอกสารประกอบโครงการที่มีรายละเอียดยิบย่อยเป็นพันๆโครงการทั้งหมดมาใส่ในบัญชีแนบท้ายในกฎหมายได้ ซึ่งกฎหมายงบประมาณประจำปีไม่ได้ดำเนินการ ดังนั้นจะเห็นได้ว่ารัฐบาลไม่ได้เสนอกฎหมายกู้เงินที่ไม่มีรายละเอียดเหมือนกับรัฐบาลในอดีตเสนอร่างพ.ร.บ.กู้เงินทำโครงการไทยเข้มแข็ง 4 แสนล้านบาท เข้าสภาฯ แต่ครั้งนั้นไม่สามารถผ่านการอนุมัติสภาฯเพื่อให้บังคับใช้เป็นกฎหมายได้ เพราะขาดรายละเอียด

ด้านนายสรรเสริญ สมะลาภา ส.ส.กทม. พรรคประชาธิปัตย์ กล่าวว่า พรรคประชาธิปัตย์เห็นด้วยกับร่าง พ.ร.บ.ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ 2 ล้านล้านบาท แต่ไม่เห็นด้วยกับวิธีการกู้เงินเพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพราะประเมินว่าการกู้เงินครั้งนี้จะทำให้หนี้สาธารณะอยู่ที่ 60% ของจีดีพีอย่างแน่นอน ขณะที่ ม.ร.ว.ปรีดิยาธร เทวกุล อดีต รมว.คลัง คาดการณ์ไว้

ถึง 70% ของจีดีพี ดังนั้นรัฐบาลจึงควรระบุแหล่งเงินทุนเพื่อให้ชัดเจนเพื่อสร้างความมั่นใจให้ประชาชนและภาคเอกชนด้วย

ขณะเดียวกันมองว่าโครงการต่างๆ มีช่องทางในการลงทุนทั้งระบบงบประมาณรายจ่ายปกติ และการเปิดโอกาสให้มีการลงทุนร่วมกับต่างประเทศได้ โดยไม่จำเป็นต้องออกกฎหมายกู้เงินและรับภาระดอกเบี้ยที่สูงถึง 80,000 ล้านบาทต่อปี หากรวมกับเงินต้นที่ทำการกู้ จะมีหนี้ที่ต้องใช้คืนถึง 5.16 ล้านล้านบาท ซึ่งตนขอเปลี่ยนชื่อจาก พ.ร.บ.เงินกู้ 2 ล้านล้านบาท มาเป็น พ.ร.บ.กู้เพื่อให้ประชาชนใช้หนี้ 5 ล้านล้านบาทแทน

อย่างไรก็ดี มีข้อเรียกร้องต่อรัฐบาลใน 3 ประเด็นคือ 1.เรื่องการชำระหนี้ระยะแรกที่ไม่ได้กำหนดแผนการคืนเงินต้น ซึ่งไม่ได้กำหนดไว้ในเอกสาร จึงควรมีการกำหนดไว้ด้วย 2.รัฐบาลควรให้สัตยาบรรณว่าจะไม่มีการกู้เพื่อสร้างหนี้เพิ่มอีก หลังจากสิ้นสุดกำหนดตาม พ.ร.บ.เนื่องจากการกู้ครั้งนี้มีมูลค่าสูงแล้ว 3. เรียกร้องให้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดซื้อจัดจ้างตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ไว้ในร่าง พ.ร.บ.เพื่อป้องกันการทุจริตและต้องไม่เป็นไปตามอำนาจของคณะรัฐมนตรีในการจัดซื้อจัดจ้าง

การอภิปรายสลับระหว่างสมาชิก ฯพรรคฝ่ายค้านและรัฐบาลรวมทั้งการตอบข้อซักถามของรัฐมนตรี ได้เวลาพอสมควรประธานในที่ประชุมได้สั่งพักการประชุมในเวลา ๐๑.๑๗ นาฬิกาเพื่อพิจารณาต่อสำหรับร่าง ฯนี้ ในวันศุกร์ที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๖ ซึ่งเป็นวันที่สองของการพิจารณาต่อไป