

การเปรียบเทียบการจัดสรรงบประมาณ
รายจ่ายระหว่างปี พ.ศ. 2551-2555:
กรณีศึกษากระทรวงคมนาคม*
(A Comparative Study of Budgeting
During 2008-2012: A Case Study of
The Ministry of Transportation)

ทัศนียา บริพิศ**

บทคัดย่อ

การเปรียบเทียบการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายระหว่าง พ.ศ. 2551-2555 การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาทฤษฎี แนวคิดระบบเศรษฐกิจที่ใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายของรัฐบาลช่วงปี พ.ศ. 2551-2553 และรัฐบาลในช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 2) ศึกษาเปรียบเทียบนโยบายของรัฐบาล ในช่วงปี พ.ศ. 2551-2553 กับนโยบายรัฐบาล ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 กรณีศึกษา นโยบายกระทรวงคมนาคม โดยศึกษาเปรียบเทียบนโยบายในช่วงปี พ.ศ. 2551 กรณีศึกษากระทรวงคมนาคม กับนโยบายรัฐบาลในช่วงปี พ.ศ. 2554 3) ศึกษาเปรียบเทียบการจัดสรรงบประมาณ

* เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขารัฐประศาสนศาสตร์ วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา

** นิสิตดุษฎีนิพนธ์ รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขารัฐประศาสนศาสตร์ วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา

วิธีดำเนินวิจัย ประกอบด้วย 1) การวิจัยเอกสาร 2) การวิจัยเชิงคุณภาพ จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ/ นักวิชาการ ด้านคมนาคม

ผลการศึกษาวิจัย ในภาพรวมด้านทฤษฎีแนวคิดที่รัฐบาลทั้ง 2 รัฐบาล คือ ใช้แนวคิดเศรษฐกิจแบบเสรีนิยม นโยบายรัฐบาลด้านคมนาคมของรัฐบาลทั้ง 2 รัฐบาล เป็นลักษณะของนโยบายประชานิยม ส่วนงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรเพื่อการลงทุนทั้ง 2 รัฐบาลได้จัดสรรมากที่สุด คือ กรมทางหลวง ผลการเปรียบเทียบแนวคิดของรัฐบาลในช่วงปี พ.ศ. 2551-2553 กับรัฐบาลในช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 พบว่า ใช้แนวคิดระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยม ซึ่งมีลักษณะเหมือนกัน พิจารณาจากนโยบาย โครงการต่างๆ ของรัฐบาล โดยมีความแตกต่างกันตรงความอ่อนและเข้มในแนวคิดระบบทุนนิยม ในภาพรวมทั้ง 2 รัฐบาล ได้ใช้แนวคิดแบบเสรีนิยมปฏิรูป (Reform Liberalism) เปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการพัฒนาประเทศ ระหว่างช่วงปีพ.ศ. 2551-2553 กับปี พ.ศ. 2554-2555 เมื่อเปรียบเทียบตัวเลขการจัดสรรงบประมาณ ผลพบว่า รัฐบาลช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 ได้เพิ่มงบประมาณเพิ่มขึ้นในส่วนของการก่อสร้างถนน เช่น ของกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท

คำสำคัญ: การจัดสรรงบประมาณ, กระทรวงคมนาคม

Abstract

A Comparative Study of Budgeting during 2008-2012: A case study of the Ministry of Transportation. The Objectives of this research are as follows: 1) Study theories and concepts in establishing government policy during 2008-2010 and during 2011-2012, case study: Ministry of Transportation. 2) Compare policies : for the Ministry of Transportation 2008 with 2011. 3) Compare budget management.

Research methodology: 1) documentary research; 2) qualitative research by in-depth interview technique by experts.

The results reveal that the concept both government use is liberalism. The highest investment from the budget was to the Department of Highways. The concept of the government during 2008-2010 and 2011-2012 was the same, both using liberalism. We can consider from many projects that the difference is weak and strong capitalism. Both governments used liberal reform to compare basic structures to develop the country during 2008-2010 and 2011-2012. The result that the government during the period 2011-2012 increased the budget for road construction under the Department of Highways and the Department of Rural Highways.

Keywords: Budgeting, the Ministry of Transportation

บทนำ

การจัดสรรงบประมาณแผ่นดินของประเทศไทยโดยเริ่มตั้งแต่สมัย ร.ศ. 109 หรือ พ.ศ. 2433 (ไพรัช ตระการศิริพันธ์, 2521, หน้า 20) การจัดสรรงบประมาณเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารราชการแผ่นดิน แต่ในปัจจุบันได้มีการจัดทำงบประมาณแผ่นดิน ความสำคัญของการจัดสรรงบประมาณ เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ (Alan Peacock Jack and Jack Wiseman, 1961, pp. 16-20) อธิบายว่า การเพิ่มขึ้นของรายจ่ายสาธารณะ (Law of Rising Public Expenditures) จากประชากรเพิ่มมากขึ้นทำให้รัฐบาลต้องเข้ามาใช้จ่าย ในกิจกรรมต่างๆ ของสังคมเช่น ที่อยู่อาศัยสวัสดิการสังคม สาธารณูปโภค การจราจร และคมนาคมขนส่ง เป็นต้น ในการศึกษาเรื่องนี้จึงสอดคล้องกับการศึกษา ของMusgrave (1959, pp. 69-89) เรื่องการจัดสรรงบประมาณแผ่นดิน เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมในปัจจัยเศรษฐกิจ (Economic Factor) เมื่อเศรษฐกิจ เกิดการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงขึ้น การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายสาธารณะ ต้องเพิ่มขึ้น ในด้านการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เช่น การพัฒนาระบบขนส่ง การทำอากาศยาน ท่าเรือ เป็นต้น

รัฐบาลมีหน้าที่ในการกำหนดบทบาทของรัฐบาลซึ่งเป็นผู้กำหนดนโยบายสาธารณะ โดยการแถลงนโยบาย เพื่อใช้เป็นแนวทางในการจัดสรรงบประมาณแผ่นดิน สำหรับประเทศไทย เมื่อกล่าวถึงพรรคการเมืองใหญ่ที่มีความคิดแตกต่างกันชัดเจน ได้แก่ พรรคไทยรักไทยหรือพรรคเพื่อไทยในปัจจุบัน **แนวทางของพรรคเพื่อไทยอาจจะใช้แนวคิดของทุนนิยม ส่วนพรรคการเมืองหนึ่ง** คือ พรรคประชาธิปัตย์ แนวทางของพรรคอาจจะใช้แนวความคิดอนุรักษนิยม เพื่อใช้เป็นแนวทางกำหนดนโยบายและนำไปสู่การพัฒนาประเทศ ตลอดไปถึงการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งจากอดีตจนถึงปัจจุบัน 2 พรรคการเมืองยังคงแนวความคิดเดิมหรือไม่ เพราะสภาพแวดล้อมในอดีตและปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก แต่อย่างไรก็ตามแนวคิดของพรรคการเมืองในแต่พรรคที่ต่างกัน รัฐบาลต้องแถลงนโยบายต่อรัฐสภาเพื่อพิจารณางบประมาณ สิ่งที่ผู้ศึกษาใคร่จะศึกษาแนวคิดระบบเศรษฐกิจของพรรคการเมืองที่เป็นการนำในการจัดตั้งงบประมาณ เพื่อการเปรียบเทียบแนวคิดรัฐบาล และเพื่อการศึกษาเปรียบเทียบการจัดสรรงบประมาณ โดยแบ่งเป็น 2 พรรคการเมือง ได้แก่ ในช่วงปีพ.ศ. 2551-2553 การแถลงนโยบายจากพรรคที่เป็นแกนนำในการจัดตั้งรัฐบาล (พรรคประชาธิปัตย์) (คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ, 2551) และช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 การแถลงนโยบายจากพรรคที่เป็นแกนนำในการจัดตั้งรัฐบาล (พรรคเพื่อไทย) (คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร, 2554) โดยเปรียบเทียบงบประมาณแผ่นดินของกระทรวงคมนาคมเป็นกรณีศึกษา

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยเรื่องการเปรียบเทียบการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2551-2555 กรณีศึกษากระทรวงคมนาคม ผู้วิจัยกำหนดวัตถุประสงค์ในการวิจัย 3 ส่วน ดังนี้

1. ศึกษาทฤษฎี แนวคิด ระบบเศรษฐกิจที่ใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายของรัฐบาลปี พ.ศ. 2551-2553 และรัฐบาลปี พ.ศ. 2554-2555 กรณีศึกษา กระทรวงคมนาคม

2. ศึกษาเปรียบเทียบ นโยบายของรัฐบาล ในช่วงปี พ.ศ. 2551-2553 กับนโยบายรัฐบาล ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 คือ การศึกษานโยบายรัฐบาล ในช่วงปี พ.ศ. 2551-2553 ตามคำแถลงนโยบายต่อรัฐสภา ในปี พ.ศ. 2551 โดยนำมาเปรียบเทียบกับนโยบายรัฐบาลในช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 ตามคำแถลงนโยบายต่อรัฐสภา ในปี พ.ศ. 2554

3. ศึกษาเปรียบเทียบการจัดสรรงบประมาณ โดยมีเนื้อหา ดังนี้

3.1 งบประมาณการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2553 ด้านการลงทุน กระทรวงคมนาคมกับงบประมาณการจัดสรรงบประมาณประจำปี ด้านการลงทุน พ.ศ. 2555 กระทรวงคมนาคม

3.2 การเบิกจ่ายงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2553 ด้านการลงทุน กระทรวงคมนาคมกับการเบิกจ่ายงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2555 ด้านการลงทุน กระทรวงคมนาคม

3.3 ความสอดคล้องนโยบายรัฐบาลปี พ.ศ. 2551-2553 ในการเบิกจ่ายงบประมาณปี พ.ศ. 2553 กระทรวงคมนาคม ด้านการลงทุนกับความสอดคล้องนโยบายรัฐบาลปี พ.ศ. 2554-2555 ในการเบิกจ่ายงบประมาณปี พ.ศ. 2555 กระทรวงคมนาคม ด้านการลงทุน

ในการศึกษาวิจัย ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการดำเนินการวิจัย 2 แนวทาง ดังนี้

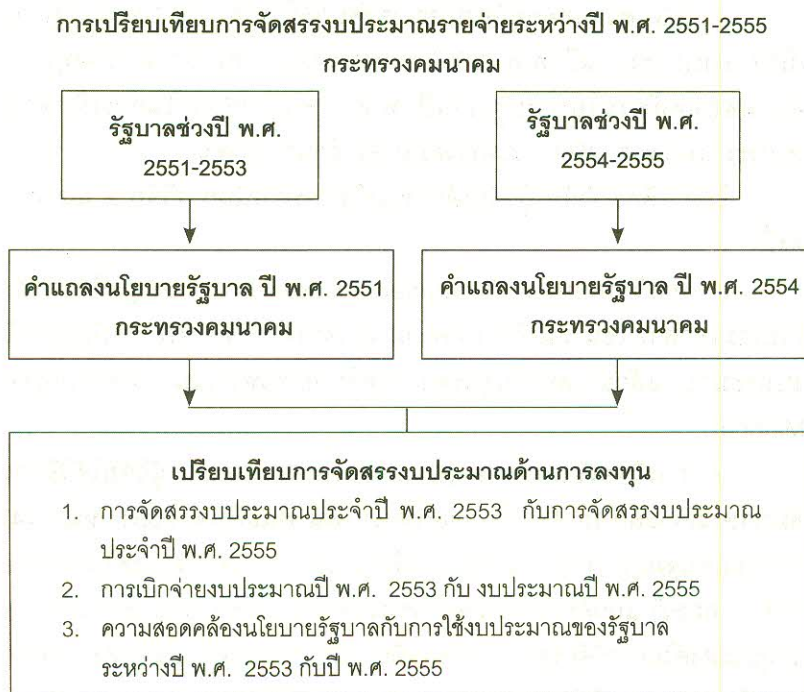
1. การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ข้อมูลที่จากรวบรวมเอกสาร เช่น หนังสือ บทความ เอกสารการวิจัย พระราชบัญญัติ งบประมาณ แล้วนำเสนอในรูปของการอธิบายเชิงพรรณนา (Descriptive Method)

2. การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ผู้วิจัยใช้วิธีการสัมภาษณ์เจาะลึก (In-Depth Interview) (สิน พันธุ์พินิจ, 2551, หน้า 44) เป็นข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เพื่อตอบคำถามวัตถุประสงค์ในการวิจัยข้อที่ 1 ทฤษฎี แนวคิดด้านเศรษฐกิจของพรรคการเมือง เพื่อเปรียบเทียบในวัตถุประสงค์ในการวิจัยข้อที่ 2 เปรียบเทียบนโยบายพรรคการเมืองทั้ง 2 พรรค โดยเก็บข้อมูลจากที่ปรึกษาพรรคการเมือง โดยมีผู้ให้ข้อมูล จำนวน 6 ท่าน

ดังนี้ 1) นักวิชาการ/ ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจพรรคการเมือง 2) ที่ปรึกษาพรรคการเมืองด้านคมนาคม 3) ผู้อำนวยการส่วน (ชำนาญการพิเศษ) ด้านการจัดสรรงบประมาณ สำนักงบประมาณ 4) กรรมการที่ปรึกษาสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติด้านเศรษฐกิจ 5) กรรมการหอการค้าจังหวัดด้านเศรษฐกิจ 6) กรรมการหอการค้าจังหวัดด้านคมนาคม การวิจัยใช้เครื่องมือเชิงคุณภาพ สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ/ นักวิชาการ

กรอบแนวคิดการวิจัย

การศึกษาเปรียบเทียบการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายระหว่างปี พ.ศ. 2551-2555 กรณีศึกษากระทรวงคมนาคม จากการศึกษาข้อมูลเอกสาร ผู้วิจัยได้กำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย ดังนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวิจัยเปรียบเทียบการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายระหว่างปี พ.ศ. 2551-2555 กรณีศึกษากระทรวงคมนาคม ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตการวิจัยออกเป็น 2 ขอบเขต ดังนี้

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา ผู้วิจัยได้กำหนดเนื้อหา ดังนี้

1.1 ศึกษาเปรียบเทียบ แนวคิดระบบเศรษฐกิจ เพื่อใช้เป็นแนวทางการกำหนดนโยบายของแต่ละรัฐบาล กรณีศึกษา กระทรวงคมนาคม

1.2 ศึกษาเปรียบเทียบ นโยบายรัฐบาล กระทรวงคมนาคมของรัฐบาล ปี พ.ศ. 2551-2553 โดยพิจารณาจากนโยบายที่แถลงกับรัฐสภาเมื่อปี พ.ศ. 2551 โดยนำมาเปรียบเทียบกับนโยบายรัฐบาล กระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. 2554-2555 โดยพิจารณานโยบายที่แถลงกับรัฐสภาเมื่อปี พ.ศ. 2554

1.3 การเปรียบเทียบการจัดสรรงบประมาณ พิจารณาตัวเลขการจัดสรรงบประมาณ โดยพิจารณาพระราชบัญญัติการจัดสรรงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2553 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของการบริหารงานของรัฐบาลในช่วงปี พ.ศ. 2551-2553 นำมาเปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติการจัดสรรงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2555 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของการบริหารงานของรัฐบาลในช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 โดยเปรียบเทียบความแตกต่างในการจัดสรรงบประมาณ การเบิกจ่ายงบประมาณ ความสอดคล้องการใช้งบประมาณในด้านการลงทุน กระทรวงคมนาคม

2. ขอบเขตด้านระยะเวลา ระยะเวลาในการดำเนินงานวิจัย ในด้านเนื้อหา ด้านแนวคิด ทฤษฎี ระบบเศรษฐกิจศึกษาวิจัย ในช่วงปี พ.ศ. 2551-2555 ส่วนการศึกษานโยบายได้ศึกษานโยบายรัฐบาลตามคำแถลงนโยบาย รัฐบาล กระทรวงคมนาคมในช่วงปี พ.ศ. 2551 และนโยบายรัฐบาลตามคำแถลงนโยบายรัฐบาล กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554 ในการศึกษาวิจัยด้านการจัดสรรงบประมาณ ศึกษาการจัดสรรงบประมาณ ด้านการลงทุน กระทรวงคมนาคมในช่วงปี พ.ศ. 2553 และการจัดสรรงบประมาณ ด้านการลงทุน กระทรวงคมนาคม ในช่วงปี พ.ศ. 2555 ส่วนระยะเวลาที่ใช้ในการศึกษาวิจัย 1 ปี 8 เดือน โดยเริ่มต้นตั้งแต่ เดือน ตุลาคม 2554-พฤษภาคม 2556

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยเชิงคุณภาพ เป็นการศึกษแบบเชิงลึก (In-Depth Interview) ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ (In-Depth Interview) โดยมีผู้ให้ข้อมูล จำนวน 6 ท่าน ดังนี้ 1) นักวิชาการ/ ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจพรรคการเมือง 2) ที่ปรึกษาพรรคการเมืองด้านคมนาคม 3) ผู้อำนวยการส่วน (ชำนาญการพิเศษ) ด้านการจัดสรรงบประมาณ สำนักงบประมาณ 4) กรรมการที่ปรึกษาสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติด้านเศรษฐกิจ 5) กรรมการหอการค้าจังหวัดด้านเศรษฐกิจ 6) กรรมการหอการค้าจังหวัดด้านคมนาคม

ผลการศึกษา

1. ผลการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่ใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายของรัฐบาล

1.1 แนวคิดที่ใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายของรัฐบาล พบว่า

1.1.1 แนวคิดที่ใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายของรัฐบาลปี พ.ศ. 2551-2553 รัฐบาลได้ใช้แนวคิดระบบเศรษฐกิจมีความเหมือนและความแตกต่างกันในบางมิติ แต่ภาพรวม คือ มองว่าในช่วงรัฐบาล ปี พ.ศ. 2551-2553 ได้มีแนวคิดทางเศรษฐกิจแบบเสรีนิยม มีการแข่งขันอย่างเสรี ซึ่งสอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจโลก รัฐบาลใช้ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมในการพิจารณาโครงการต่างๆ ยังคงยึดต่อระบบนายทุนใหญ่ ทั้งยังผูกขาดในโครงสร้างใหญ่เช่นเดิม แม้ว่ารัฐบาลจะมีแนวคิดระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยม แต่ก็ยังเป็นลักษณะกึ่งๆ กับระบบแนวคิดแบบทุนนิยมแบบเสรีนิยม ในขณะที่โครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ เนื่องจากภาครัฐยังมีการลงทุนในระดับต่ำไม่สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระยะยาว จึงทำให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับระบบการขนส่งภายในประเทศ ยังขาดการพัฒนาให้ก้าวหน้าและไม่พอเพียง โดยเฉพาะอย่างยิ่งไม่มีการลงทุนที่เป็นรูปธรรมสำหรับระบบโลจิสติกส์และระบบการขนส่งเชื่อมต่อไปกับประเทศ

เพื่อนบ้าน

1.1.2 แนวคิดที่ใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายของรัฐบาล ปี 2554-2555 รัฐบาลได้ใช้แนวคิดระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยม เช่นเดียวกันกับรัฐบาลในช่วงปี พ.ศ. 2551-2553 แต่ต่างกันคือ การสร้างจุดเน้นให้ด้านอื่นที่แตกต่างออกไป เป็นแนวคิดที่แตกต่างกัน รัฐบาลในช่วงปีนี้มีแนวคิดระบบเศรษฐกิจแบบประชานิยม โดยพิจารณาจากนโยบายต่างๆ ที่ตอบสนองต่อประชาชนซึ่งเป็นฐานรากของประเทศ และลักษณะโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศไทยเหมาะกับประชานิยม แม้แนวคิดจะเป็นเช่นนั้นหากลักษณะการดำเนินกิจกรรม โครงการต่างๆ เป็นในลักษณะแบบเศรษฐกิจสังคมนิยม ได้ใช้เศรษฐกิจแบบประชานิยมในด้านหนึ่ง หากแต่เป็นลักษณะทุนนิยมกึ่งผูกขาด พิจารณาจากการที่รัฐบาลดำเนินนโยบาย เช่น รถไฟฟ้าความเร็วสูง ซึ่งมีผู้ประมูล 3-4 ราย เป็นต้น โดยพิจารณาจากโครงการต่างๆ ผู้ได้รับผลประโยชน์ คือ กลุ่มทุนนิยม หรือ กลุ่มนายทุน ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านการพัฒนาเศรษฐกิจดีพอสมควร นักธุรกิจและผู้ประกอบการยังไม่เชื่อถือว่ารัฐบาลจะดำเนินการได้เสร็จตามนโยบาย ทั้งนี้ อาจด้วยเหตุผลที่ว่า มีปัญหาหลายประการ เช่น ปัญหาทางการเมือง ปัญหาคอร์ปชั่น ซึ่งเป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การลงทุน และการก่อสร้างระบบขนส่ง โดยรัฐบาลเสนอโครงสร้างพื้นฐานของประเทศอยู่ในลักษณะดี เพียงพอต่อการรอบการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากภาครัฐมีการลงทุน ทำให้นโยบายเป็นการวางแผนระยะยาวที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

1.2 นโยบายด้านคมนาคมของรัฐบาล

1.2.1 ผลการศึกษา พบว่า นโยบายด้านคมนาคมของรัฐบาล ใน ปี พ.ศ. 2551-2553 พบว่า เป็นนโยบายของพรรคมีความมุ่งมั่นชัดเจน โดยนโยบายการบริหารประเทศเฉพาะเกี่ยวกับกระทรวงคมนาคมเป็นนโยบายที่ใช้ในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ แต่การปฏิบัติไม่สำเร็จ เพราะว่าอยู่ในสถานการณ์ทางการเมืองไม่นิ่งรัฐบาลบริหารประเทศในสภาวะที่โครงสร้างสังคมมีปัญหา ซึ่งผลปรากฏว่าขาดความโปร่งใสในการบริหารจัดการ เช่น โครงการถนนปลอดฝุ่น ถือว่าเป็นนโยบายซึ่งไม่ได้ยั่งยืน ปัญหาคอร์ปชั่น

1.2.2 ผลการศึกษา พบว่า นโยบายด้านคมนาคมของรัฐบาลใน พ.ศ. 2554-2555 พบว่า โดยเป็นลักษณะการสานต่อนโยบายเดิม เป็นโครงการต่อเนื่อง แต่มีจุดเน้นโครงสร้างพื้นฐาน การดำเนินการต่างๆ ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการพัฒนาประเทศและการลงทุนในโครงการใหญ่ของภาครัฐ (กระทรวงคมนาคม) ในระบบขนส่งทางถนนรางน้ำ และอากาศยาน ระบบสาธารณูปโภค ระบบโครงข่ายคมนาคมเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น แต่ในการบริหารนโยบายที่เป็นการดำเนินงานของรัฐบาลยังขาดแผนงานที่ชัดเจน ซึ่งได้พิจารณางบประมาณนโยบายดี แต่การบริหารงานขาดธรรมาภิบาล

2. ผลการศึกษาเปรียบเทียบ นโยบายของรัฐบาล

2.1 นโยบายด้านคมนาคมของรัฐบาลในช่วงปี พ.ศ. 2551-2553 ผลการศึกษา พบว่า รัฐบาลในช่วงปี พ.ศ. 2551-2553 รัฐบาลได้เน้นนโยบายยกระดับมาตรฐานทางในชนบทเป็นถนนคอนกรีตหรือลาดยาง ส่วนนโยบายอื่นๆ เช่น การขยายการให้บริการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานมีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนให้กระจายไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึง เพียงพอ และมีคุณภาพ พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ พัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศอย่างเป็นระบบพัฒนาโครงข่ายทางหลวงสายประธานสายหลัก และโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ พัฒนาและขยายความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานหลักในภูมิภาค ให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้อย่างเพียงพอในอนาคต พัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองให้เกิดประโยชน์ และพัฒนารัฐวิสาหกิจอุตสาหกรรมการบิน ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่ง และมีนโยบายอื่น เช่น พัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาคและเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ แนวเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมอ่าวไทยและอันดามัน และโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย

2.2 นโยบายด้านคมนาคมของรัฐบาลในช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 ผลการศึกษา พบว่า นโยบายที่รัฐบาลในช่วงปีได้เน้นศึกษาและพัฒนารถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา กรุงเทพฯ-หัวหิน และเส้นทางอื่นเพื่อเตรียมการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการระบบราง พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางศึกษาและพัฒนาขยายทางรถไฟสายแอร์พอร์ตเรลลิงค์ต่อจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไปยังชลบุรีและพัทยา ซึ่งเป็นนโยบายที่แตกต่างจาก ปี พ.ศ. 2551-2553 และนโยบายที่รองลงมา ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ประปา ไฟฟ้า อย่างทั่วถึง เพียงพอ พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า และบริการ เป็นนโยบายที่กระทรวงคมนาคมดำเนินการตามปกติ

รัฐบาลได้มีการเน้นที่มีความแตกต่างกัน แต่มีนโยบายที่มีความเหมือนกัน คือ 1) พัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้ามหานครในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและรถไฟชานเมือง 2) พัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่/ระบบรถไฟทางคู่ ทั้งนี้ ด้วยมุมมองในการพัฒนาที่แตกต่างกัน

3. ผลการเปรียบเทียบการจัดสรร การเบิกจ่ายงบประมาณและความสอดคล้องในการใช้งบประมาณของรัฐบาลปี พ.ศ. 2551-2555

3.1 การเปรียบเทียบการจัดสรรงบประมาณของประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 กับผลการจัดสรรงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 (กระทรวงคมนาคม, 2553) โดยหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้ง 7 หน่วยงาน พบว่า ทั้งสองชุดได้จัดสรรงบประมาณให้กับกรมทางหลวงมากที่สุด และรองลงมาเป็นกรมทางหลวงชนบท

3.2 การเปรียบเทียบการเบิกจ่ายงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 กับผลการเบิกจ่ายงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 (กระทรวงคมนาคม, 2553) พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 รัฐบาลได้มีการเบิกจ่ายงบประมาณด้านการลงทุนของกรมทางหลวงมีผลการเบิกจ่ายงบประมาณร้อยละ 77.64 ในขณะที่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 รัฐบาลได้มีการเบิกจ่ายงบประมาณด้านการลงทุนของกรมทางหลวง ร้อยละ 57.67 ซึ่งจะเห็นได้ว่า

ทั้งสองรัฐบาลมีการเบิกจ่ายงบประมาณที่แตกต่างกัน

3.3 ความสอดคล้องในการใช้จ่ายงบประมาณของรัฐบาลในด้านการลงทุน ในช่วงปี พ.ศ. 2553 กับ ในช่วงปี พ.ศ. 2555 พบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2553 การจัดสรรงบประมาณในหน่วยงานของกรมทางหลวงได้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ที่ได้แถลงไว้ต่อรัฐสภาในปี พ.ศ. 2551 ในเรื่องของนโยบายด้านพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง ส่วนในช่วงปี พ.ศ. 2555 พบว่า การจัดสรรงบประมาณด้านการลงทุนที่ได้รับงบประมาณมากที่สุด ได้แก่ กรมทางหลวง ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ประปา ไฟฟ้า อย่างทั่วถึง เพียงพอ

อภิปรายผล

1. ผลการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่ใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายของรัฐบาล

ผลการศึกษา แนวคิด ระบบเศรษฐกิจช่วงปี พ.ศ. 2551- 2553 พบว่า รัฐบาลในช่วงปี พ.ศ. 2551-2553 ได้ใช้แนวคิดระบบเศรษฐกิจมีความเหมือนและความแตกต่างกันในบางมิติ แต่ภาพรวมคือ มองว่าในช่วงปีนี้มีแนวคิดทางเศรษฐกิจแบบเสรีนิยม มีการแข่งขันอย่างเสรี ซึ่งสอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจโลก

ผลการศึกษา แนวคิดทางเศรษฐกิจช่วงปี พ.ศ. ปี 2554-2555 ได้ใช้แนวคิดระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยม ไม่ได้ต่างจากรัฐบาลในช่วงปี พ.ศ. 2551-2553 แต่ต่างกันคือ การสร้างจุดเน้นให้ด้านอื่นที่แตกต่างออกไป เป็นแนวคิดที่แตกต่างกัน รัฐบาลในช่วงปีนี้มีแนวคิดระบบเศรษฐกิจแบบประชานิยม โดยพิจารณาจากนโยบายต่างๆ ที่ตอบสนองต่อประชาชนซึ่งเป็นฐานรากของประเทศ และลักษณะโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศไทยเหมาะกับประชานิยม

เมื่อเปรียบเทียบแนวคิดของรัฐบาลในช่วงปี พ.ศ. 2551-2553 กับ รัฐบาลในช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 พบว่า ใช้แนวคิดระบบเศรษฐกิจแบบ

เสรีนิยม ซึ่งมีลักษณะเหมือนกัน พิจารณาจากนโยบาย โครงการต่างๆ ของรัฐบาล โดยมีความแตกต่างกันตรงความอ่อนและเข้มในแนวคิดระบบทุนนิยม ในภาพรวมทั้ง 2 รัฐบาล ได้ใช้แนวคิดแบบแนวคิดเสรีนิยมปฏิรูป (Reform Liberalism) Watson (1960, pp. 160-200) ได้กล่าวไว้ว่า อำนาจอธิปไตยควรถูกใช้เพื่อการส่งเสริมให้บรรลุเป้าประสงค์ แนวคิดนี้เน้นเรื่องรัฐสวัสดิการ

จากการศึกษาผู้วิจัย พบว่า ซึ่งระบบเศรษฐกิจในโลกยุคปัจจุบันเป็นโลกแห่งเสรีนิยม ทั้งระบบทุนนิยม ประเทศไทยยังต้องพึ่งพานานาประเทศเพื่อการติดต่อค้าขายระหว่างกัน ดังนั้นประเทศไทยควรใช้ระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยมในระดับกลาง ไม่สุดโต่ง ผู้วิจัยพบว่ารัฐบาลในช่วงปี พ.ศ. 2551-2553 ได้ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยม ึ่งทุนนิยม โดยพิจารณาจากนโยบายและโครงการต่างๆ ของรัฐบาล

ผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการพัฒนาประเทศของรัฐบาลปี พ.ศ. 2551-2553 กับระบบเศรษฐกิจของรัฐบาล ปี พ.ศ. 2554-2555 ผู้วิจัย พบว่า กรอบของโครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอต่อการพัฒนาประเทศ ด้วยเหตุผลที่ว่าเนื่องจากประเทศไทยได้ เผชิญกับวิกฤตทางเศรษฐกิจทำให้รัฐบาลชะลอการลงทุนในด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ และความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศ ในขณะที่รัฐบาลในปี พ.ศ. 2554-2555 ผู้วิจัยพบว่า รัฐบาลทำโครงสร้างพื้นฐานของประเทศอยู่ในลักษณะดี เพียงพอต่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากภาครัฐมีการลงทุน ทำให้นโยบายเป็นการวางแผนระยะยาวที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

เมื่อเปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการพัฒนาประเทศระหว่างช่วงปี พ.ศ. 2551-2553 กับ ปี พ.ศ. 2554-2555 พบว่า โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการพัฒนาประเทศ ด้านคมนาคมมีลักษณะไม่แตกต่างกันในประเด็นการบริหารจัดการ และเมื่อประเทศมีการเปลี่ยนแปลงผู้นำ ทำให้นโยบายเปลี่ยน ผลทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องของนโยบายต่างๆ ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และการพัฒนาเศรษฐกิจมีความสอดคล้องกับการใช้จ่ายของรัฐบาลตามแนวคิด Richard A. Musgrave (1987, pp. 69-89) “ช่วงแรกของการพัฒนาเศรษฐกิจการใช้จ่ายของรัฐบาลจะมีเกี่ยวข้องกับความเป็นในการ

ลงทุนทางสังคม เช่น การสร้างถนนหนทาง ท่าเรือ เป็นต้น” ซึ่งการเพิ่มขึ้นของรายจ่ายสาธารณะมีผลต่อรายได้ประชาชาติ (GNP)

2. ผลการศึกษาเปรียบเทียบนโยบายของรัฐบาล

ผลการศึกษารัฐบาลในช่วงปี พ.ศ. 2551-2553 ได้เน้นนโยบายยกระดับมาตรฐานทางในชนบทเป็นถนนคอนกรีตหรือลาดยาง ส่วนนโยบายอื่นๆ เช่น การขยายการให้บริการสาธารณสุขไปทั่วพื้นที่ชนพื้นเมืองมีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนให้กระจายไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึง เพียงพอและมีคุณภาพ พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ พัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในขณะที่รัฐบาลในช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 จากคำแถลงนโยบายของรัฐบาลปี พ.ศ. 2554 นโยบายได้เน้นพัฒนารถไฟความเร็วสูง และเส้นทางอื่นเพื่อเตรียมการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการระบบราง พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง

รัฐบาลได้มีการเน้นที่มีความแตกต่างกัน แต่มีนโยบายที่มีความเหมือนกัน คือ 1) พัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและรถไฟชานเมือง 2) พัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่/ ระบบรถไฟทางคู่ ทั้งนี้ ด้วยมุมมองในการพัฒนาที่แตกต่างกัน

จากผลการศึกษาผู้วิจัย พบว่า นโยบายต่างๆ ของรัฐบาลส่วนใหญ่เห็นด้วยกับโครงการลงทุนทางโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของรัฐบาล แต่ปัญหาจะเกิดจากการบริหารจัดการ การดำเนินงาน การขาดแผนการดำเนินงาน หากรัฐบาลไม่แก้ไขปัญหาดังกล่าว จะทำให้ประสบกับปัญหาตามผลงานวิจัยของ Philip Joyce and Scott Pattison (2010, pp. 24-32) กล่าวคือ รัฐบาลต้องพบกับปัญหาต่างๆ เช่น ความโปร่งใส และรักษาโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม

3. ผลการเปรียบเทียบการจัดสรรงบประมาณการเบิกจ่าย งบประมาณและความสอดคล้องของการใช้งบประมาณของรัฐบาลปี พ.ศ. 2551-2555

ผลการศึกษางบประมาณในการจัดสรรให้กับกรมทางหลวงเป็นอันดับหนึ่ง เนื่องจากรัฐบาลได้ให้ความสำคัญในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านนี้ไม่ต่างกัน เพื่อก่อให้เกิดการส่งเสริมการลงทุน ตามทฤษฎีผลที่ได้รับของสังคมสูงสุด (The Maximum Social Gain Theory) (พลภัทร บุราคม, 2554, หน้า 24) และทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์ โดยนักเศรษฐกิจ Richard A. Musgrave (1959, pp. 69-89)

จากการจัดสรรงบประมาณ หากเปรียบเทียบตัวเลขการจัดสรรงบประมาณ จะพบว่า รัฐบาลช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 ได้เพิ่มงบประมาณเพิ่มขึ้นในส่วนของการก่อสร้างถนน เช่น ของกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท สอดคล้องกับ แนวคิดของนักวิชาการ Adolf Wagner (1883, pp. 4-16) กฎการเพิ่มขึ้นของรายจ่ายสาธารณะ หรือ Law of Rising Public Expenditure กล่าวคือ การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร รายได้ รัฐมีการจัดสรรงบประมาณ เช่น การสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มมากขึ้น การจราจร การคมนาคมขนส่ง

จากผลการศึกษาการเปรียบเทียบการจัดสรรงบประมาณ รายจ่ายระหว่าง พ.ศ. 2551-2555 กรณีศึกษากระทรวงคมนาคม ผู้วิจัยพบว่า ในภาพรวมในด้านทฤษฎีแนวคิดที่รัฐบาลทั้ง 2 รัฐบาล คือ ใช้แนวคิดเศรษฐกิจแบบเสรีนิยม หรือในความคิดเห็นของ อรัญ ธรรมโน (2548, หน้า 19) ได้อธิบายเรื่องหน้าที่ของรัฐบาลตามแนวคิดระบบเศรษฐกิจ คือ ระบบเสรีนิยมหรือทุนนิยม (Capitalism) อธิบายถึง หน้าที่ของรัฐบาลไม่เข้ามาแทรกแซงให้เอกชนมีเสรีภาพในการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และสามารถตอบสนองความเจริญทางเศรษฐกิจ (Economic Growth) ทางออก คือ ระบบเศรษฐกิจในการดำเนินงานของรัฐบาลควรให้แนวคิดระบบเศรษฐกิจแบบผสม ซึ่งจะก่อให้เกิดความยุติธรรมทางเศรษฐกิจ เพื่อไม่ให้เกิดความเหลื่อมล้ำในการแข่งขัน รวมถึงการก่อให้เกิดปัญหาอื่นๆ หากพิจารณานโยบายรัฐบาล

ด้านคมนาคมของรัฐบาลทั้ง 2 รัฐบาลหรือ 2 สมัย เป็นลักษณะของนโยบายประชานิยม โดยพิจารณาจากนโยบายที่มีความคล้ายคลึงหรือนโยบายส่วนต่อขยายจากนโยบายเดิม รัฐบาลพิจารณาผลกระทบของนโยบายประชานิยมจากกรณีศึกษาของวิกฤตเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศในยุโรป อันเนื่องมาจากการทำนโยบายประชานิยม หรือรัฐสวัสดิการ โดยพิจารณาจากนโยบายที่มี **ความคล้ายคลึง** หรือนโยบายส่วนต่อขยายจากนโยบายเดิม หากพิจารณาการจัดสรรงบประมาณของกระทรวงคมนาคม นำมาเปรียบเทียบของ 2 รัฐบาลพบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมาก พิจารณาจากงบประมาณของกระทรวงคมนาคม พบว่า หน่วยงานที่ได้รับงบประมาณด้านการลงทุนมากที่สุด ซึ่งเหตุผลที่พิจารณาเปรียบเทียบการจัดสรรงบประมาณด้านการการลงทุนของกระทรวงคมนาคม เพราะงบประมาณด้านการลงทุนทำให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจ จากการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยพบว่า หน่วยงานที่ได้รับงบประมาณมากที่สุดของ 2 รัฐบาล คือ กรมทางหลวง และการพิจารณาถึงความสอดคล้องของนโยบายรัฐบาล พบว่ารัฐบาลช่วงปี พ.ศ. 2551-2553 ได้กำหนดนโยบายสอดคล้องกับงบประมาณให้กรมทางหลวงมากกว่ารัฐบาลช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 อันเนื่องจาก รัฐบาลช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 ไม่ได้กำหนดนโยบายหรือถ้อยคำที่แถลงต่อรัฐบาลที่เกี่ยวกับกรมทางหลวง ดังนั้นรัฐบาลควรพิจารณาในการจัดสรรงบประมาณ และพิจารณาจากถ้อยคำแถลงนโยบายของรัฐบาลให้เกิดความสอดคล้องกัน และการพัฒนาการไปสู่การสร้างกรอบงบประมาณต่อไป

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยในครั้งนี้ ควรจะมีการนำผลการวิจัยไปใช้ โดยแบ่งเป็น ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ข้อเสนอแนะในเชิงปฏิบัติการ และข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.1 นโยบายเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ควรให้ความสำคัญ

ความคิดเห็นของประชาชน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และควรศึกษาผลกระทบของโครงการคมนาคมทั้งทางตรงและทางอ้อมผู้มีส่วนได้เสีย และผลที่ได้รับกับประชาชนส่วนใหญ่ รวมทั้งผลที่เกิดขึ้นในระยะยาวเกี่ยวกับหนี้สาธารณะ

1.2 การกำหนดนโยบายสาธารณะด้านคมนาคมควรเป็นนโยบายที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดให้กับประชาชน และสามารถนำไปพัฒนาในโครงสร้างสังคมได้ เพื่อเป็นการตอบสนองกับประชาชน

1.3 การนำนโยบายไปปฏิบัติควรเป็นนโยบายที่มีความเหมาะสมกับการพัฒนาประเทศอย่างแท้จริง เพราะผู้ที่ได้รับผลในด้านต่างๆ คือ ประชาชน

2. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

2.1 การพิจารณาโครงการต่างๆ ด้านโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลควรสร้างความชัดเจนในการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติและแผนการดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งจะเป็นปัญหาหลักการประหยัด และหลักความเสมอภาคของประชาชนผู้ได้รับผลประโยชน์

2.2 รัฐบาลควรศึกษาวิจัยเชิงลึกในโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมในมิติหลากหลาย เช่น กรมทางหลวงการพิจารณาเส้นทางลัด เพื่อการขนส่ง การเดินทาง การสร้างระบบโลจิสติกส์ที่สามารถเชื่อมต่อสินค้า และผู้โดยสารเพื่อประหยัดเวลา ค่าใช้จ่ายในอนาคต

3. ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

ในการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ ดังนี้

1. ควรมีการศึกษาเชิงลึกในหน่วยงานอื่นๆ เพื่อได้รับแนวทางการกำหนดนโยบาย การดำเนินงาน การจัดสรรงบประมาณ รวมถึงการประเมินผลนโยบาย โครงการของรัฐบาล

2. การศึกษาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่รองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เพื่อการติดต่อสื่อสาร และการเชื่อมโยงถึงในอนาคตโดยใช้ระยะเวลาที่รวดเร็วมากยิ่งขึ้น

รายการอ้างอิง

- ข้อมูลระบบ GFMS ณ วันที่ 30 กันยายน 2555. กระทรวงคมนาคม.
 คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี,
 29 ธันวาคม 2551.
 คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี,
 23 สิงหาคม 2554.
 พลภัทร บุราคม. (2554). *รายจ่ายสาธารณะ: ประสิทธิภาพในการจัดสรรและ
 ประสิทธิภาพระหว่างประเทศ*. กรุงเทพฯ: ดีเค บรินดิง เวิลด์.
 ไพรัช ตระการศิรินนท์. (2548). *การคลังภาครัฐ* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ
 คณะเนติการพิมพ์.
 สีน พันธุ์พินิจ. (2551). *เทคนิคการวิจัยทางสังคมศาสตร์* (พิมพ์ครั้งที่ 3).
 กรุงเทพฯ: วิทย์พัฒน์.
 อรัญ ธรรมโน. (2548). *ความรู้ทั่วไปทางการคลัง*. กรุงเทพฯ: ไทยวิจัยและ
 ฝึกอบรม.
 Musgrave, R. A. (1959). *The Theory of public*. New York: McGraw Hill.
 ———. (1990). *Public Finance in Theory and Practice* (5th ed.). New
 York: McGraw Hill.
 Joyce, P. G. & Pattison, S. (2010). *Public Administration Review*,
 70(Supplements1), 24-32.
 Peacock, A.T. & Wiseman J. (1961). *The Growth of Public Expenditure
 in the United Kingdom*, National Bureau of Economic Research.
 London: Oxford University Press.
 Wagner, A. (1883). Three Extracts on Public Finance. *In Classics in the
 Theory of Public Finance*. Richard. A. Musgrave and Alan T.
 Peacock, (Eds). London: Macmillan.
 Watson, D.S. (1960). *Economic Policy*. Cambridge MA: Houghton
 Mifflin co.