



'คมนาคม' เปิดแผน
ลงทุนประเทศแสนล.
> 5

แผนลงทุนประเทศแสนล้าน แรงเคลื่อนศก.พลิกตำราโลจิสติกส์

● **วรรณิกา จิตตินราท**
กรุงเทพธุรกิจ

ปี 2564 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือ สศช. คาดว่าการขยายตัวทางเศรษฐกิจอยู่ที่ 2.5-3.5% จากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก อย่างไรก็ดี การกระตุ้นเศรษฐกิจประเทศภาคีรัฐถือเป็นส่วนสำคัญต้องร่วมกับเอกชนเป็นเครื่องจักรขับเคลื่อนเศรษฐกิจ

ศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวปาฐกถาพิเศษ "Empowering Thailand 2021 เคลื่อนอนาคตไทยด้วยการลงทุน" โดยระบุว่าการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในปีงบประมาณ 2564 ได้รับงบประมาณ 1.8 แสนล้านบาท และในปี 2565 ได้รับ 1.1 แสนล้านบาท ซึ่งขณะหนึ่งงบประมาณปี 2564 กระทรวงฯ เร่งเบิกจ่ายไปแล้ว 50% หรือราว 9 หมื่นกว่าล้านบาท และในปี 2565 ตามงบประมาณที่จัดสรรลดลง แต่ไม่ต้องวิตกเพราะนายกรัฐมนตรีได้ให้นโยบายว่า แม้จะมีภาวะโควิด-19 ต้องดูการลงทุนภาครัฐจากแหล่งงบประมาณอื่นๆ

สำหรับแหล่งเงินทุนอื่นนั้น กระทรวงฯ ได้พิจารณาพบว่าวิธีการที่จะได้รับการลงทุน เช่น การเปิดให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการรัฐ (พีพีพี) การระดมทุนจากกองทุนวีแอร์ฟันด์ และแหล่งเงินกู้จากสำนักงานบริหารหนี้ซึ่งวิธีการจัดหาแหล่งเงินทุนทั้ง 3 แหล่งนี้จะมาเติมเต็มงบประมาณที่ลดลงในปี 2565 ทำให้เกิดการลงทุนจากโครงการภาครัฐมากกว่างบประมาณที่ได้รับจัดสรร 1.1 แสนล้านบาท

แผนงานและการลงทุนที่สำคัญ กระทรวงคมนาคม

ภายใต้แผนอีอีซี

- โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน
- โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา, เมืองการบินตะวันออก
- โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3
- โครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3

MR-MAP (ทางรถไฟและ Motorway)

- **N-S Corridors 3** เส้นทาง : 2,620 กม.
เช่น - เชียงราย-สงขลา
-หนองคาย-แหลมฉบัง
- บึงกาฬ-สุรินทร์
- **E-W Corridors 6** : 2,380 กม.
เช่น - ตาก-นครพนม
-กาญจนบุรี-อุบลราชธานี
-กาญจนบุรี-สระแก้ว

โครงการ Land bridge

- เชื่อมโยงท่าเรือระยองแห่งใหม่และท่าเรือชุมพร

การจัดตั้งสายเคเบิลเรือแห่งชาติ

- International
- Domestic

ที่มา : กระทรวงคมนาคม กรทพภ กรุงเทพธุรกิจ 24/6/2564

"ไทยมีจุดยุทธศาสตร์ที่ตั้งอยู่ศูนย์กลางอาเซียนเป้าหมายของกระทรวงฯ จึงต้องการผลักดันโครงสร้างพื้นฐานทุกโหมด ให้สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการเดินทางของอาเซียน"

ทั้งนี้ กระทรวงฯ ได้ทำการศึกษาพบว่า เทคโนโลยีพัฒนาไปมาก การเดินทางไม่จำเป็นต้องทำคดลอง เพราะการทำคดลองใช้เงินลงทุนมหาศาล ทำลายทรัพยากรธรรมชาติ กระทรวงฯ จึงได้มีการศึกษาสามารถเชื่อมต่อได้ผ่านแลนด์บริดจ์ โดยแต่ละฝั่งทะเลจะมีท่าเรือหลัก และเชื่อมต่อผ่าน MR-Map หรือการเชื่อมต่อด้วยโครงข่ายทางถนน

มอเตอร์เวย์ และรถไฟ เลือกใช้เส้นทางที่มีระยะสั้นสุด เพื่อผลักดันให้อนาคตจะเป็นเส้นทางโลจิสติกส์ใหม่ของภูมิภาคอาเซียน จากเดิมที่ต้องใช้ช่องแคบมะละกา สำหรับการศึกษาคู่มือการแลนดบริดจ์ ปัจจุบันคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้อนุมัติตั้งศึกษาโครงการแล้วปีหน้าจะได้เห็นภาพรวมของแลนดบริดจ์ว่าจะเป็นอย่างไ

นอกจากนี้ กระทรวงฯ ต้องพิจารณาด้วยว่าแผนพัฒนาแลนดบริดจ์ที่สร้างจะเป็นตัวสนับสนุนเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ที่จะเสร็จในปี 2568 ในการเดินทางทะลุไปมหาสมุทรอินเดีย เชื่อมการขนส่งสินค้าและการค้าระหว่างอีอีซีไปทั่วโลกได้ง่ายขึ้น

ศักดิ์สยาม กล่าวอีกว่า สืบเนื่องจากแลนดบริดจ์ได้

เกิดแนวคิดในการพัฒนาทางเลือกการเดินทาง MR-Map บูรณาการรถไฟทางคู่และมอเตอร์เวย์ให้เป็นเส้นทางบูรณาการร่วมกัน ตอนนี้อยู่ระหว่างการศึกษา

สำหรับโครงการที่จะสนับสนุนไทยเป็นศูนย์กลางอาเซียน โครงการข่ายทางบก ลำดับความสำคัญที่สุดคือ 1.การพัฒนาเส้นทางแลนดบริดจ์ ซึ่งขณะนี้ทูตและนักลงทุนหลายประเทศเข้ามาสอบถามเรื่องนี้ แสดงให้เห็นว่ามีคนสนใจมาก กระทรวงฯ ย้ำเสมอว่า ในที่สุดการลงทุนเหล่านี้ก็จะเป็นการเปิดพีพีพีในรูปแบบการลงทุนนานาชาติ

2.โครงข่ายมอเตอร์เวย์ เส้นทาง

นครราชสีมา-อุบลราชธานี 3.หนองคาย-
แหลมฉบัง และ 4.วงแหวนรอบ 3
กรุงเทพมหานครทั้งหมดนี้คาดว่าจะในปี 2565
จะเห็นรูปแบบที่ชัดเจนของเส้นทางเหล่านี้
และประเมินงบประมาณการลงทุน โดย
กระทรวงฯ เน้นย้ำยึดหลักดำเนินการตาม
ระเบียบข้อกฎหมาย

อีกทั้งการพัฒนาระบบรางเป็นอีกหนึ่ง
เป้าหมายเพื่อลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ โจทย์
สำคัญขณะนี้ มี 3 เรื่อง คือ 1.รถไฟจะต้องเป็น
รางคู่ มีการก่อสร้างเพิ่มขึ้นทุกปี โดยตามแผน
ทั่วประเทศต้องเป็นรถไฟรางคู่เพื่อสนับสนุน
เอาโลจิสติกส์ไปขนส่งทางราง 30% นอกจากนี้
การลงทุนของ ร.ฟ.ท. เนื่องจากปัจจุบันสถานะ
ทางการเงินมีปัญหา กระทรวงฯ จึงจัดตั้ง
บริหารสินทรัพย์ ร.ฟ.ท. ซึ่งเชื่อว่าการบริหาร
สินทรัพย์ต่อจากนี้จะมีประสิทธิภาพ นำเม็ดเงิน
เข้าองค์กรอย่างต่อเนื่อง และอีก 10 ปี
ร.ฟ.ท. จะไม่มีหนี้

2.การพัฒนาโครงข่ายรถไฟไฟฟ้า ต้อง
เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันมี 14 เส้นทางที่เปิด
ให้บริการและอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ตามแผน
ทุกเส้นทางจะแล้วเสร็จในปี 2570 ทำให้ทั่ว
กรุงเทพฯ มีระยะทาง 554 กิโลเมตร ตอบโจทย์
การเดินทางเชื่อมกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง
สนับสนุนการเดินทางรอบกรุงเทพฯ จากเส้นทาง
ที่เป็นวงกลม และกำลังจะมีสายสีแดง และ
เราจะขยายรถไฟรางเบาในต่างจังหวัดด้วย

ส่วนที่ 3 ปัจจุบันระบบรางยังมีการพัฒนา
รถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) 2 เส้นทาง
คือ รถไฟไทย-จีน และรถไฟเร็วสูงเชื่อม
3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา)
ดังนั้น จะเห็นได้ว่าระบบรางจะกลายเป็น
โลจิสติกส์สำคัญของประเทศในอนาคต