

คมนาคมชู'เอ็มอาร์-แมพ' รับห่วงโซ่ผลิตเวทีลุ่มน้ำโขง

● วรรณิกา จิตตินรากร กรุงเทพธุรกิจ

การประชุมระดับรัฐมนตรีกรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขง-ญี่ปุ่น ด้านเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม ครั้งที่ 13 เพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิกในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและญี่ปุ่น (MJ-CI) เมื่อเร็วๆ นี้ เป็นอีกหนึ่งก้าวสำคัญของความร่วมมือระหว่างประเทศลุ่มน้ำโขง และญี่ปุ่น

ที่ประชุมประกอบด้วยรัฐมนตรีที่รับผิดชอบด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และการลงทุนจาก 5 ประเทศ รัฐมนตรีกระทรวงเศรษฐกิจ การค้าและอุตสาหกรรม (METI) ของญี่ปุ่น เลขาธิการอาเซียนผู้แทนภาคเอกชนประเทศลุ่มน้ำโขงและญี่ปุ่น และคณะกรรมการความร่วมมือทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมอาเซียน-ญี่ปุ่น (AEM-METI Economic and Industrial Cooperation Committee : AMEICC) ซึ่งเป็นฝ่ายเลขานุการเข้าร่วมการประชุม

ศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยในฐานะรัฐมนตรีฝ่ายไทยผู้เข้าร่วมประชุมว่า กรอบความร่วมมือนี้เป็นโอกาสสนับสนุนญี่ปุ่นด้านการเชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิตของอุตสาหกรรมที่เป็นฐานการผลิตของญี่ปุ่น เช่น ยานยนต์และอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงอุตสาหกรรมที่ต่อยอด เช่น อุตสาหกรรมอาหารและท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การบริการสำหรับผู้สูงอายุ และมุ่งเน้นการเชื่อมโยงแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC)

ทั้งนี้ ฝ่ายไทยได้ยืนยันถึงการสนับสนุนเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน และอำนวยความสะดวกในการลงทุนของญี่ปุ่น ตามหลักการ Thailand+1

ผลศึกษาแผนการพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map)

โครงการ 10 เส้นทาง

- MR 1 ตาก (ด่านแม่สอด)-นครพนม (ด่านนครพนม)
- MR 2 กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพแห่งที่ 6)
- MR 3 กาญจนบุรี (ด่านน้ำพุร้อน)-สระแก้ว (ด่านอรัญประเทศ)
- MR 4 ชลบุรี-ตราด (ด่านคลองใหญ่)
- MR 5 ชุมพร-ระนอง
- MR 6 ภูเก็ต-สุราษฎร์ธานี
- MR 7 เชียงราย (ด่านเชียงของ)-สงขลา (ด่านชายแดนมาเลเซีย)
- MR 8 หนองคาย (ด่านหนองคาย)-ชลบุรี (แหลมฉบัง)
- MR 9 บึงกาฬ (ด่านบึงกาฬ)-สุรินทร์ (ด่านช่องจอม)
- MR 10 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3

4 โครงการนำร่องที่มีศักยภาพ

1 เส้นทาง MR 5 - ชุมพร-ระนอง  ระยะทาง 108 กม. - สอดคล้องโครงการ Land bridge - เชื่อมโยงระหว่างฝั่งทะเลอันดามัน-อ่าวไทย - ศูนย์กลางการเดินเรือภูมิภาค	2 เส้นทาง MR 8 - ชุมพร-ระนอง - หนองคาย (ด่านหนองคาย) - แหลมฉบัง ช่วงนครราชสีมา-แหลมฉบัง ระยะทาง 288 กม. - ด่านเข้า-ออก 10 แห่ง - ทางแยกต่างระดับ 11 แห่ง - อุโมงค์ 3 แห่ง - Rest Area 8 แห่ง	3 เส้นทาง MR 9 - กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์) - อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพ 6) - ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี ระยะทาง 440 กม. - ด่านเข้า-ออก 10 แห่ง - ทางแยกต่างระดับ 9 แห่ง - Rest Area 8 แห่ง	4 เส้นทาง MR 10 - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ระยะทาง 319 กม.
---	--	--	--

ที่มา : กระทรวงคมนาคม กรรพฝึก กรุงเทพธุรกิจ 23/9/2564

อีกทั้งยังสร้างความมั่นใจให้กับที่ประชุมถึงแผนที่กระทรวงฯ อยู่ระหว่างผลักดันการเชื่อมโยงระบบการขนส่งในทุกระดับกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟรางคู่และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตก ตามแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (Motorway-Rail Map : MR Map) รวม 9 เส้นทาง

อย่างไรก็ดี ปัจจุบันความคืบหน้าของแผน MR-Map อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2564 ซึ่งแนวคิด

ของแผน MR-Map กระทรวงฯ ต้องการผลักดันให้มีการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองควบคู่ไปกับระบบรางเป็นเส้นทางเดียวกัน

เบื้องต้นได้กำหนดแนวเส้นทางที่มีศักยภาพนำร่องพัฒนา 4 เส้นทาง ได้แก่ 1.เส้นทาง MR5 ชุมพร-ระนอง เชื่อมโยงจากท่าเรือชุมพร ชายฝั่งอ่าวไทย กับท่าเรือระนอง ชายฝั่งอันดามัน ระยะทาง 120 กิโลเมตร 2.เส้นทาง MR8 หนองคาย (ด่านหนองคาย)-แหลมฉบัง ช่วงนครราชสีมา-แหลมฉบัง เชื่อมโยงจากด่านหนองคาย ชายแดน สปป.ลาว ถึงท่าเรือ

แหลมฉบัง พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษตะวันออก หรือ EEC ระยะทาง 490 กิโลเมตร

3.เส้นทาง MR9 กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์)-อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพแห่งที่ 6) ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี เชื่อมโยงจากด่านช่องเม็ก ชายแดน สปป.ลาว ถึงด่านเจดีย์สามองค์ ชายแดนเมียนมา ระยะทาง 880 กิโลเมตร และ 4.เส้นทาง MR10 วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ระยะทางรวม 319 กิโลเมตร

นอกจากนี้ ไทยยังมีแผนพัฒนาโครงการสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) ทางภาคใต้ เชื่อมโยงทะเลฝั่งอ่าวไทยและทะเลฝั่งอันดามัน มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ (Quality Infrastructure) ซึ่งโครงการนี้เป็นโครงการที่สอดคล้องกับแผนขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (Southern Economic Corridor : SEC) ที่ครอบคลุม 4 จังหวัดภาคใต้ตอนบน คือ ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช ซึ่งจะนำไปสู่การเชื่อมโยงการขนส่งและคมนาคมอย่างครบถ้วนกับโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

โดยในการประชุมครั้งนี้ ฝ่ายไทยได้ขอให้ญี่ปุ่นถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ อาทิ Internet of Things (IoT) เทคโนโลยี Smart Devices และ Cloud Computing ให้แก่ประเทศไทย โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมยานยนต์ เพื่อขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ผ่านแผนนโยบายการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนเป็นศูนย์

สำหรับอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ ซึ่งถือเป็นอุตสาหกรรมหลักของญี่ปุ่นที่มีการลงทุนในประเทศลุ่มแม่น้ำโขง โดยการส่งเสริมเทคโนโลยี ยังสอดคล้องไปกับนโยบายของกระทรวงฯ และรัฐบาลไทย เพื่อผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์

มอเตอร์เวย์คู่ทางรถไฟ บูรณาการสร้างทาง-เมือง

กรุงเทพธุรกิจ ● พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้สั่งการให้กระทรวงคมนาคม พิจารณาแนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนที่เป็นแนวตรง ไม่ผ่านชุมชน ไม่ซ้ำแนวถนนเดิม เพื่อพัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่ รองรับการพัฒนาประเทศ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาพบว่า มอเตอร์เวย์เป็นคำตอบในการพัฒนาโครงข่ายถนนในอนาคตและสอดคล้องกับแผนการพัฒนาโครงข่ายระบบรางให้เป็นแกนหลักขนส่งของประเทศ

อย่างไรก็ตาม แผนการดำเนินการดังกล่าวยังประสบปัญหาในทางปฏิบัติ คือการพัฒนาไม่ว่าจะเป็นทั้งทางรถไฟหรือมอเตอร์เวย์ก็เป็นเส้นทางคมนาคมหลักที่ต้องกันรั้วเพื่อความปลอดภัย มีลักษณะแบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฝั่ง แต่หากมีการพัฒนามอเตอร์เวย์และเส้นทางรถไฟในแนวเส้นทางเดียวกัน โดยไม่ได้บูรณาการแผนงานและการดำเนินการร่วมกันจะทำให้เกิดปัญหาการแบ่งแยกชุมชน จำกัดการพัฒนาเมือง และต้องเวนคืนพื้นที่สำหรับการพัฒนา มากเกินความจำเป็น

จากปัญหาที่เกิดขึ้น กระทรวงคมนาคมโดยสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือ สนข. ร่วมกับ

หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วยกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางราง และการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ริเริ่มแนวทางการบูรณาการระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟทั่วประเทศ (Motorway and Railway) หรือ MR-MAP

โดยพัฒนาให้มอเตอร์เวย์ รถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูง พัฒนาคู่ขนานกันไป ในเขตทางเดียวกัน พร้อมกับพัฒนาถนนคู่ขนาน เลียบทางรถไฟ/มอเตอร์เวย์ (Service Road) ตลอดแนวเส้นทาง และพัฒนาทางแยกต่างระดับ (Interchange) เชื่อมทั้ง 2 ฝั่ง ทุก 10 กิโลเมตร ซึ่งไม่จำเป็นต้องพัฒนาที่ระบบใดก่อนก็จะมีกำหนดและจัดเตรียมพื้นที่เวนคืนเมื่อทั้งระบบราง มอเตอร์เวย์ ถนนเลียบทางรถไฟ และทางแยกต่างระดับ นอกจากนี้จะมีการพัฒนาพื้นที่เมืองใหม่แบบครบวงจร เช่น ที่อยู่อาศัย โรงเรียน โรงพยาบาล ฯลฯ สำหรับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ

โดยกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้กรมทางหลวงเป็นเจ้าภาพหลักในการจ้างศึกษาจัดทำแผน MR-Map และดำเนินการศึกษาให้แล้วเสร็จภายในปี 2564