



ฝ่าวิชั่น "กรมทางหลวง"

ลุยมอเตอร์เวย์ 7 สาย 3.6 แสนล้านบาท

ปักหมุดโมเดล PPP จับเคลื่อน

โปรเจกต์ยักษ์ลดภาระรัฐบาล



ฝ่าวิชั่น "กรมทางหลวง" ลุยมอเตอร์เวย์ 7 สาย 3.6 แสนล้านบาท

ปักหมุดโมเดล PPP จับเคลื่อนโปรเจกต์ยักษ์ลดภาระรัฐบาล

ผ่าน 6 เดือนแรกปี 2565 ไปอย่างรวดเร็ว เข้าสู่ครึ่งหลัง ท่ามกลางสถานการณ์เศรษฐกิจโลกที่ผันผวน ซึ่งเศรษฐกิจประเทศไทยมีแนวโน้มชะลอการฟื้นตัว ประกอบกับผลกระทบสงครามยูเครน เกิดวิกฤตราคาพลังงานแบบฉับพลัน การจัดเก็บรายได้ของภาครัฐต่ำเป่า ทำให้การใช้จ่ายงบประมาณ การลงทุนต้องกระทบไปด้วย "กรมทางหลวง" หรือ ทล. หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณแผ่นดินมากที่สุด อีกทั้งยังมีแผนการลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ที่เป็นบิกโปรเจกต์ในเมืองขณะนี้ 7 สายทาง มูลค่าลงทุนรวม 361,607 ล้านบาท นอกจากนี้ ยังมีโครงการที่พักริมทาง (Rest Area) บนมอเตอร์เวย์ที่อยู่นั้น ตอนเตรียมเปิดประมูลและเตรียมนำเสนออีก 5 สัญญา มูลค่าถึง 7,608 ล้านบาท

การขับเคลื่อนโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ในภาวะเศรษฐกิจงบประมาณไม่เอื้อในขณะนี้ ผู้บริหารกรมทางหลวงจะมีแนวคิดอย่างไร เพื่อไม่ให้โครงการต้องสะดุด หรือล่าช้า...

● "บางปะอิน / บางใหญ่" เร่งก่อสร้างโยธา และระบบ O&M

“สุราษฎร์ ทรังคิวิไล” อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) กล่าวว่า โครงการมอเตอร์เวย์ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง ขณะนี้มี 2 สาย คือ สายบางปะอิน-นครราชสีมา (M6) และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) ซึ่งตามแผนจะเปิดให้บริการเต็มรูปแบบ และจัดเก็บค่าผ่านทางช่วงปลายปี 2567 โดยการดำเนินโครงการมอเตอร์เวย์ M6 และ M81 นั้น รัฐใช้งบประมาณลงทุนก่อสร้างงานโยธาเอง ความคืบหน้า ณ สิ้นเดือน มิ.ย. 2565 สำหรับสาย M6 ผลงานคืบหน้า 98% ส่วน สาย M81 ก่อสร้างคืบหน้า 78%

ส่วนการก่อสร้างงานระบบพร้อมการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) นั้น ให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Gross Cost ทั้ง 2 เส้นทาง วงเงินรวม 39,138 ล้านบาท ก่อสร้าง 2 ปี 6 เดือน ระยะเวลาบริหาร 30 ปี

โดยได้ลงนามสัญญากับกลุ่มกิจการร่วมค้า BGSR ไปเมื่อ ก.ย. 2564 และเอกชนได้เริ่มงานอย่างเป็นทางการ เมื่อ ม.ค.

2565 โดยในช่วงแรกจะเป็นขั้นตอนของการออกแบบ โดยตามแผนงาน ได้ทยอยส่งมอบพื้นที่บริเวณด้านทั้ง 2 สาย ให้เอกชนเข้าสำรวจเพื่อออกแบบหมดแล้ว เพื่อให้ ทล.อนุมัติแบบคู่ขนาน ส่วนที่เป็นพื้นที่เส้นทาง M6 ส่งมอบแล้ว 20 สัญญา จากทั้งหมด 40 สัญญา ส่วน M81 ส่งมอบส่วนที่เป็นเส้นทางแล้ว 7 สัญญา จากทั้งหมด 25 สัญญา โดยเอกชนเข้าไปเตรียมพื้นที่ เริ่มก่อสร้างจริงประมาณปลายปี 2565 ซึ่งงานโยธาทุกสัญญาจะก่อสร้างเสร็จพร้อมส่งมอบให้ดำเนินการ O&M ได้

รูปแบบ PPP Gross Cost ในงาน O&M ของ M6 และ M81 นั้นถือเป็นการเริ่มต้น ที่ให้เอกชนลงทุนก่อสร้างติดตั้งระบบบริหาร บำรุงรักษา จัดเก็บรายได้ให้รัฐ โดยเอกชนจะได้รับคืนส่วนที่ลงทุนไป และค่าจ้างในการดำเนินงาน ซึ่งจะมีการกำหนดตัวชี้วัด และมาตรฐานเป็นเกณฑ์ประเมิน

● จ่อคิวลงทุน ระบบ O&M มอเตอร์เวย์ “บางขุนเทียน-เอกชัย-บ้านแพ้ว”

สำหรับการพัฒนาโครงข่ายมอเตอร์เวย์ สายบางขุนเทียน-เอกชัย-บ้านแพ้ว (M82) ระยะทางรวมประมาณ 25 กม. นั้นการก่อสร้างงานโยธา จะใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง (กองทุนมอเตอร์เวย์) แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ 1. ช่วงบางขุนเทียน-เอกชัย ระยะทาง 10.564 กม. วงเงิน 10,500 ล้านบาท ปัจจุบันมีความคืบหน้าก่อสร้างแล้ว 67.44% เป้าหมายแล้วเสร็จในปี 2566

2. ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว ระยะทาง 16.4 กม. วงเงิน 19,700 ล้านบาท แบ่งประมูล 10 สัญญา ซึ่งได้รับจ้างครบทั้ง 10 สัญญาแล้วอยู่ระหว่างก่อสร้าง ปัจจุบันผลงานคืบหน้า 0.71% ตามแผนงานจะแล้วเสร็จปี 2567

ส่วนระบบ O&M ตลอดสาย 25 กม. จะเป็นการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ รูปแบบ PPP Gross Cost โดยผ่านความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคมแล้ว ปัจจุบันเสนอไปที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) คาดว่าจะเสนอคณะกรรมการ PPP และเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติภายในปี 2565 จากนั้นเข้าสู่ขั้นตอนจัดทำเงื่อนไขร่างข้อเสนอ (Request for Proposal : RFP) คาดเปิดคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน ในไตรมาส 3 ปี 2566 ลงนามสัญญาช่วงปลายปี 2566 ใช้เวลาก่อสร้าง 2567-2568 เปิดให้บริการเต็มรูปแบบ

รูปแบบการลงทุนระบบ O&M ของสาย M82 นี้จะเหมือนเดิมเดียวกับ สาย M6 และ M 81 คือ PPP Gross Cost ที่ให้เอกชนลงทุนก่อสร้างติดตั้งระบบ บริหาร บำรุงรักษา จัดเก็บรายได้ให้รัฐ ส่วนเอกชนได้รับเป็นค่าจ้างดำเนินงาน ซึ่งจะมีการ

กำหนดตัวชี้วัด และมาตรฐานในการกำกับสัญญา ถือเป็นครั้งแรกในการใช้ PPP Gross Cost กับงานระบบ O&M เพราะที่ผ่านมาเส้นทางมอเตอร์เวย์สาย 7 (กรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด) และสาย 9 (วงแหวนตะวันออก) นั้น กรมทางหลวงใช้เงินจากกองทุนมอเตอร์เวย์ ในการซ่อมบำรุง และบริหารการจัดเก็บค่าผ่านทางรายได้เข้ากองทุน โดยได้นำต้นทุนกรณีที่ทำเอง ศึกษาประเมินเปรียบเทียบกับรูปแบบ PPP จ้างเอกชนบริหารระบบ O&M พบว่า ทำให้ภาระค่าใช้จ่ายลดลง จึงเป็นแนวทางที่เหมาะสม

● ลุยเปิดประมูลก่อสร้างสาย M7 เชื่อม “อุตะภา” ปลายปี

ตามมาด้วยมอเตอร์เวย์ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะภา (M7) ระยะทาง 1.92 กม. วงเงิน 4,508 ล้านบาท เป็นเส้นทางล่าสุดที่ ครม.เพิ่งอนุมัติ เมื่อวันที่ 14 มิ.ย. 2565 ซึ่งเส้นทางนี้มีลักษณะเป็นส่วนเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินอุตะภา รองรับ

เมืองการบินระยะทางสั้น จึงไม่มีการจัดเก็บค่าผ่านทางแต่อย่างใด โดยรัฐลงทุนก่อสร้างงานโยธาเอง อยู่ระหว่างกระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้ต่างประเทศ มาดำเนินการและให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินวงเงิน 108 ล้านบาท คาดว่าจะเปิดประมูลก่อสร้างได้ปลายปี 2565-ต้นปี 2566

● ชงบอร์ด PPP เคาะ “บางขุนเทียน-บางปะอิน” เอกชนลงทุน 100% สายแรก

ตามไทม์ไลน์ยังมีมอเตอร์เวย์อีก 2 สาย ที่ศึกษาการลงทุนโครงการเสร็จแล้ว โดยเตรียมเสนอขออนุมัติตามขั้นตอน คือโครงการต่อขยายมอเตอร์เวย์สาย 9 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน-บางปะอิน ระยะทาง 78 กม. วงเงินลงทุน 78,000 ล้านบาท โดยเรื่องอยู่ที่ สคร.เพื่อเตรียมเสนอบอร์ด PPP เห็นชอบ และเสนอครม.ตามขั้นตอน คาดว่าจะเริ่มกระบวนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนได้ในปี 2566

มอเตอร์เวย์บางขุนเทียน-บางปะอิน จะใช้รูปแบบการลงทุน PPP Net Cost เป็นเส้นทางแรก ซึ่งเป็นไปตามการศึกษาที่พบว่า มีความคุ้มค่าที่เอกชนจะลงทุน 100% ทั้งก่อสร้างงานโยธาและระบบ O&M ซึ่งจะเป็นการลดภาระการลงทุนภาครัฐได้อย่างมากแล้ว ยังลดความเสี่ยงของรัฐได้อีกด้วย และหากโครงการมีรายได้ดี รัฐจะได้รับส่วนแบ่งรายได้เพิ่มไปด้วย

“ไฮไลต์มอเตอร์เวย์ M9 คือ โครงข่ายจะเชื่อมต่อ

อัปเดตแผน PPP มอเตอร์เวย์ 7 สายทาง พร้อมระบบ O&M รวมกว่า 3.6 แสนล้านบาท

มอเตอร์เวย์	ระยะทาง กิโลเมตร (กม.)	มูลค่า (ล้านบาท)	สถานะ	หมายเหตุ
บางปะอิน-นครราชสีมา (M6)	196	84,600	คืนหน้า 99%	ต้องชงขออนุมัติเงิน 16 สิบล้าน
บางนา-กาญจนาภิเษก (M81)	96	55,927	คืนหน้า 78%	เร่งรัดการก่อสร้าง
บางขุนเทียน-เอกชัย (M82)	10,564	10,500	คืนหน้า 67.44%	เสนอบอร์ด PPP อนุมัติ ระบบ O&M
เอกชัย-บ้านแพ้ว (M82)	16.4	19,700	คืนหน้า 0.71%	เสนอบอร์ด PPP อนุมัติ ระบบ O&M
ส่วนต่อขยายเชื่อมสนามบินสู่เกาะ (M7)	1.92	4,508	ครบอนุมัติพร้อมประมูล	ประมูลปลายปี 2565
ต่อขยายตอนเมืองใกล้ตัว รัชโยธิน-บางปะอิน (M5)	22	28,360	เตรียมเสนอขออนุมัติ	เปิดประมูลปี 2566
บางขุนเทียน-บางปะอิน	78	78,000	เสนอ ส.ศ.ร.	เปิดประมูลปี 2566
นครปฐม-ชะอำ (M8)	108	79,009	ทบทวนวงเงิน แบ่งสร้าง 2 เฟส	ชุมชนเพชรบุรีคัดค้าน

ที่มา : กรมทางหลวง

มอเตอร์เวย์อีก 2 สายทางคือ สายบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว และสายบางปะอิน-นครราชสีมา (M6) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่มีการศึกษาพบว่ามีความคุ้มค่า"

อีกโครงการคือส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลล์เวย์) (M5) ช่วงรังสิต-บางปะอิน ระยะทาง 22 กม. มูลค่าโครงการ 28,360 ล้านบาท อยู่ในขั้นตอนเตรียมเสนอกระทรวงคมนาคม เป้าหมายเปิดประมูลปลายปี 2566 โดยโครงการนี้ ใช้รูปแบบ การลงทุน PPP Gross Cost คือให้เอกชนลงทุนก่อสร้างงานโยธา บวกติดตั้งระบบ O&M และรับจ้างบริหารโครงการ โดยรัฐจ่ายค่างานโยธาและค่าลงทุนระบบ O&M และค่าจ้างงาน O&M ซึ่งในส่วนของการก่อสร้างงานโยธา จะใช้เงินจากกองทุนมอเตอร์เวย์ จ่ายคืนเอกชน โดยจะเริ่ม

จ่ายค่างานโยธาเมื่องานก่อสร้างเสร็จแล้ว

ที่กำหนดรูปแบบการจ่ายคืนค่าก่อสร้างแบบนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์การเงินกองทุนมอเตอร์เวย์ ที่ปัจจุบันมีการะในการจ่ายค่าก่อสร้างงานโยธา สายบางขุนเทียน-เอกชัย-บ้านแพ้ว (M82) อยู่ประเมินว่าสายนี้จะสร้างเสร็จปี 2567 ซึ่งจะสามารถบริหารสถานะกองทุนได้คล่องตัว

● “นครปฐม-ชะอำ” ทบทวนปรับแบบ แบ่งเฟสเร่งสร้าง ช่วงนครปฐม-ปากท่อ ก่อน

ส่วนมอเตอร์เวย์สายนครปฐม-ชะอำ (M8) ระยะทาง 109 กม. วงเงินลงทุน 79,006 ล้านบาท เดิมบอร์ด PPP อนุมัติแล้วลงทุนรูปแบบ PPP Net Cost แต่เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ จ.เพชรบุรีคัดค้านการก่อสร้าง จึงต้องทบทวนผลการศึกษาโครงการใหม่ โดยแบ่งการก่อสร้างเป็น 2 เฟส โดยเฟสแรก จะ

ดำเนินการช่วงนครปฐม-ปากท่อก่อน โดยมีการปรับปรุงแบบ ทบหนาค่าก่อสร้างและรูปแบบการลงทุน คาดว่าจะทบทวนเสร็จ

ในปี 2565 เบื้องต้นประเมินว่า ค่าลงทุนโครงการจะปรับเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากราคาวัสดุก่อสร้างปรับเพิ่มขึ้น เช่น เหล็ก ปูน เป็นต้น ประเมินแล้วรูปแบบการลงทุนใหม่ คาดว่าจะเป็นโมเดลเดียวกับ M6 และ M81 โดยรัฐลงทุนงานโยธา และ PPP ให้เอกชนลงทุน ในส่วนของงานระบบ O&M ซึ่งเส้นทางนี้ มีความสำคัญเพราะเป็นการเพิ่มโครงข่ายลงสู่ภาคใต้ โดยสามารถเชื่อมกับมอเตอร์เวย์สายบางใหญ่-กาญจนาภิเษก และ สาย เอกชัย-บ้านแพ้ว ได้ โดยในการลงทุนจะผลักดันในเฟสแรก ช่วงนครปฐม-ปากท่อ ที่เป็นส่วนสำคัญในการเชื่อมโครงการมอเตอร์เวย์ ทั้ง 2 สาย

● ได้เวลาบูม “ที่พักริมทาง” ไฮไลต์ มอเตอร์เวย์ 5 โครงการจัดแกวเปิดประมูล

สำหรับการดำเนินโครงการ ที่พักริมทาง (Rest Area) บนมอเตอร์เวย์นั้น ในการเปิดให้เอกชนร่วมลงทุนที่ ในแผนขณะนี้ มี 5 โครงการ โดยในปี 2565 จะเริ่มคิกออฟที่ M7 สายกรุงเทพฯ มหานคร-บ้านฉาง จำนวน 2 โครงการ ได้แก่โครงการศูนย์บริการทางหลวงศรีราชา (ช่วงชลบุรี-พัทยา) กม.93+750 มูลค่า 2,929 ล้านบาท และโครงการสถานีบริการทางหลวงบางละมุง (ช่วง พัทยา-มาบตาพุด) กม.137+800 มูลค่า 1,317 ล้านบาท ซึ่งบอร์ด PPP เห็นชอบแล้ว อยู่ระหว่างจัดทำเงื่อนไขร่างข้อเสนอม (RFP) คาดเปิดคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน ในปลายปี 2565 ลงนามสัญญา ใตราสาร 3/2566 ก่อสร้างโครงการ 2566-2567 เปิดบริการเต็มรูปแบบปี 2567

สำหรับ Rest Area มอเตอร์เวย์ สายบางปะอิน-นครราชสีมา

จำนวน 2 โครงการ และ บางใหญ่-กาญจนบุรี จำนวน 1 โครงการ นั้น กระทรวงคมนาคม เห็นชอบรูปแบบโครงการและเสนอไปยัง สคร. แล้ว คาดว่าจะเสนอบอร์ด PPP อนุมัติในเดือน ก.ค.2565 นี้ หลังจากนั้นจะเข้าสู่ขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโดย ตั้งคณะกรรมการตามมาตรา 36 แห่ง พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2562 จัดทำ RFP และเปิดคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน ในต้นปี 2566 ลงนามสัญญาช่วงปลายปี 2566 และเริ่มก่อสร้าง คาดว่าจะเริ่ม ให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน เช่น ที่จอดรถ ห้องน้ำ ภายในปี 2567 รองรับการเปิดให้บริการมอเตอร์เวย์ M 6 และ M81 เต็มรูปแบบ

โครงการ Rest Area มอเตอร์เวย์ จะลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost โดยกำหนดให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างและ บริหารโครงการทั้งหมด โดยภาครัฐเป็นผู้ดำเนินการจัดทาและ รับผิดชอบที่ดินของโครงการ และเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบในการ ลงทุนออกแบบ ก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการ ระยะเวลา ของโครงการ 32 ปี (ออกแบบก่อสร้าง 2 ปี บริหารจัดการ 30 ปี) โดย ทล.จะได้รับผลตอบแทนจากเอกชนตลอดอายุสัญญา

"การพัฒนา Rest Area แม้สกุลการลงทุนจะไม่สูง แต่ เพื่อเพิ่มความคุ้มค่าและสร้างแรงจูงใจเอกชน จึงได้กำหนดให้มี โมเดลลักษณะพิเศษ ที่ให้ก่อสร้างอาคารจอดรถ 2 ฝั่งถนน เป็นการเพิ่มพื้นที่เชิงพาณิชย์ด้านบนอาคาร ขณะที่ด้านล่างจะมี พื้นที่จอดรถมากขึ้น เพิ่มความสะดวก และเป็นไฮไลต์ที่เพิ่มแรง จูงใจเอกชน จากการใช้พื้นที่เพิ่มขึ้นสร้างความคุ้มค่ามากขึ้น ซึ่ง M7 จะมีทั้งที่ศรีราชา และบางละมุง เพราะตำแหน่ง Rest Area 2 ฝั่งอยู่ตรงข้ามกัน โดย Rest Area โมเดลนี้ จะมีอยู่ในทุก เส้นทาง"

เชื่อว่า Rest Area ลอยฟ้าจะเป็นแลนด์มาร์กใหม่ จุด เช็กอินใหม่แน่นอน เพราะนอกจากเป็นจุดพักรถที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างครบครัน เช่น สถานีบริการน้ำมัน สถานีชาร์จ ไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ (EV charger) มีร้านค้า ร้านอาหาร และ ต้องจัดพื้นที่สินค้าโอท็อปให้ชุมชน รวมไปถึงบางจุดอาจจะ มี โรงแรมขนาดเล็กอีกด้วย

● ฝ่าวิชั่น "กรมทางหลวง" ยกระดับมาตรฐาน ทางหลวงสายหลัก-ลพูน "มอเตอร์เวย์" เน้นโมเดล PPP ลดภาระรัฐ

"สรยุทธ ทรงศิริ" ระบุว่าภารกิจของกรมทางหลวง คือ การก่อสร้างบูรณะถนนสายหลัก ซึ่งภายใต้ข้อจำกัดงบประมาณ ปี 2566 มีแนวคิดในการบริหารเพื่อใช้งบประมาณให้เกิด ประสิทธิภาพสูงสุด โดยจะเน้นไปที่การยกระดับความปลอดภัย และความสะดวกของเส้นทางสายหลัก ที่เป็นทางหลวงแผ่นดิน เชื่อมระหว่างภูมิภาค ให้มีมาตรฐาน Class A มีความปลอดภัย สูง ยกกระดานเชื่อมจุดตัด หรือเรียกว่าเป็น "มินิมอเตอร์เวย์" แต่ให้ประชาชนวิ่งฟรี

และยังคงต้องเดินหน้าพัฒนามอเตอร์เวย์อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน โดยมีแผน แม่บทแม่บทมอเตอร์เวย์ปี 2560 ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (2560-2579) จำนวน 21 เส้นทาง ระยะทาง 6,612 กม. ต่อมา ปี 2563 "ศักดิ์สยาม ชิดชอบ" รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีนโยบายในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและ ระบบรางในพื้นที่เดียวกัน (MR-MAP) ซึ่งเป็นโครงข่ายมอเตอร์เวย์ คู่ระบบราง จำนวน 10 เส้นทาง ซึ่งเส้นทางมอเตอร์เวย์หลักยัง เป็นไปตามแผนแม่บทปี 2560

"นโยบาย MR-MAP คือปรับการลงทุนให้ใช้ประโยชน์ คุ้มค่ามากที่สุด ลดผลกระทบต่อคนกับประชาชน เปิดพื้นที่ใหม่ ตัดเส้นทางให้ตรงที่สุด เลี่ยงเขตเมือง แก้ปัญหาจราจรติดขัด และวางเส้นทางผ่านจุดที่เป็นที่ตั้งของศูนย์ขนส่งสินค้าที่จะขาย อยู่ทั่วประเทศเพื่อรองรับและเพิ่มศักยภาพการขนส่งของประเทศ"

แต่เป็นที่ทราบกันว่าการพัฒนามอเตอร์เวย์ จะใช้เงินลงทุน สูงมาก ในขณะที่มีความจำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น กรมฯต้องหารูปแบบการลงทุนที่มีความหลากหลาย ซึ่ง ขึ้นอยู่กับผลการศึกษา ในแต่ละเส้นทางว่าจะเหมาะสมกับการ ลงทุนรูปแบบใด ซึ่งกรมทางหลวงมีทั้งกองทุนมอเตอร์เวย์ใช้ ก่อสร้างงานโยธา หรือ ใช้ PPP ร่วมทุนกับเอกชน ซึ่งก็มีทั้งที่รัฐ ร่วมลงทุนเฉพาะงานโยธา หรือจะให้เอกชนลงทุนทั้งหมด 100%

"ผมมองว่าการดำเนินการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานมีความ จำเป็นในการพัฒนายกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนในประเทศ และสนับสนุนด้านคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ เพิ่มขีด ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และยังเป็นส่วนสำคัญ เป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนและกระตุ้นเศรษฐกิจได้อีกทาง ภายใต้นโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม ซึ่งอาจจะ มีข้อ จำกัด ด้านงบประมาณ และภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว แนวทาง การลงทุนจะมุ่งไปที่การร่วมลงทุนเอกชน PPP ซึ่งอาจจะ เป็น รูปแบบ PPP Net หรือ PPP Gross ซึ่งในแต่ละโครงการจะ ใช้รูปแบบใดขึ้นกับการศึกษา ประเมิน วิเคราะห์ผลตอบแทน ความคุ้มค่า และหากในอนาคตทั้งรัฐบาลและเอกชนไทยไม่ สามารถลงทุนได้ เชื่อว่ายังมีรูปแบบการลงทุนอื่นๆ อีก เช่น ไรด์โชว์ให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนทั้งหมด โดยรัฐไม่มีภาระ ในขณะที่ได้รับส่วนแบ่งรายได้ และประชาชนได้ใช้ประโยชน์ ในการใช้เส้นทาง โดยสามารถจ่ายค่าผ่านทางได้ในอัตราที่ เหมาะสม"