

รัฐลงทุนครั้งใหญ่ 4 ปี 8 แสนล. ดันประเทศไทยฮับโลจิสติกส์

แผนลงทุนเมกะโปรเจกต์คมนาคม

ปี 2570

ทางราง	
โครงการ	วงเงิน(ลบ.)
● รถไฟทางคู่ 3 เส้นทาง	106,798
ชุมพร-สุราษฎร์ธานี 168 กม.	
สุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่ 291 กม.	
ชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ 45 กม.	
● รถไฟ Missing Link	47,661
สุพรรณบุรี-นครหลวง-ภาษี 73.8 กม.	
● รถไฟฟ้าสายสีแดงส่วนต่อขยาย	20,777
รังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ 8.84 กม.	
ศิริราช-ตลิ่งชัน-ศาลายา 20.50 กม.	
ทางบก	
โครงการ	วงเงิน(ลบ.)
● มอเตอร์เวย์ M 8 นครปฐม-ปากท่อ	54,562
● มอเตอร์เวย์ M 5 รั้งสิต-บางปะอิน	31,358
● ถนนวงแหวนรอบที่ 3 ด้านตะวันออก	38,868
● รถเมล์ EV 1,520 คัน	14,904
ทางอากาศ	
โครงการ	วงเงิน(ลบ.)
● ขยายอาคารสนามบินสุวรรณภูมิฝั่งตะวันออก	13,014
● พัฒนาสนามบินดอนเมือง เฟส 3	69,285
ทางน้ำ	
โครงการ	วงเงิน(ลบ.)
● ศึกษาท่าเรือน้ำลึกอันดามัน	NA
● ทำเรือสำราญขนาดใหญ่เกาะสมุย	12,171

ประชาชาติกราฟิก ที่มา : ประชาชาติธุรกิจรวบรวม

“พัฒนา” บิ๊กคมนาคม เปิดแผนลงทุนเมกะโปรเจกต์ 4 ปี วงเงิน 8.2 แสนล้าน บก-ราง-น้ำ-อากาศ ดันประเทศไทย ศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ ต่อยาวมอเตอร์เวย์ M8 นครปฐม-สงขลา ขยายทางคู่แสนล้าน จากชุมพร-ปาดังเบซาร์ ทะลุมาเลย์-สิงคโปร์ ปักหมุดรถไฟทางคู่เพิ่มจากกรุงเทพฯ-สุโขทัย-ลก ปั่นฮับสุพรรณบุรีเชื่อมเหนือ-อีสาน ไม่ต้องผ่าจากราผ่าน กทม. ทะลุ 14 จังหวัดได้ คิกออฟตัวร่วมรถไฟ 17-45 บาท หวังหาเสียงคนกรุง พลิกโฉมพัฒนาที่ดิน 2 แปลงใหญ่

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,650

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: พุธที่ 24 - อาทิตย์ 27 กันยายน 2569

ปีที่: 49

ฉบับที่: 5917

หน้า: 1 (ซ้าย), 4

Col.Inch: 179.80 Ad Value: 296,670

PRValue (x3): 890,010

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: รัฐลงทุนครั้งใหญ่ 4 ปี 8 แสนล. ดันประเทศไทยฮับโลจิสติกส์



พิพัฒน์ รัชกิจประการ

ย่านสถานีกลางบางซื่อ ทำเรือคลองเตย

ลั่น “อนุทิน” เฉลยจากจบรถไฟ

ไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน

4

รัฐลงทุนครั้งใหญ่ 4 ปี 8 แสนล.

(ต่อจากหน้า 1)

นายพิพัฒน์ รัชกิจประการ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้สัมภาษณ์พิเศษ “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า คมนาคมได้วางแผนลงทุนใน 4 ปี (2570-2573) รวม 313 โครงการ วงเงิน 823,178 ล้านบาท ครอบคลุมทางราง บก น้ำ และอากาศ โดยปี 2570 เติมน้ำ 262 โครงการ วงเงิน 229,769 ล้านบาท และลงทุนต่อเนื่องปี 2571-2573 อีก 51

โครงการ วงเงิน 593,409 ล้านบาท เพื่อเชื่อมโยงระบบการคมนาคมทุกภูมิภาค ยกเว้นจะมีการศึกษาโครงการใหม่เพิ่มเติม

ขยายมอเตอร์เวย์-ทางคู่บูมได้

“เมกะโปรเจกต์จะเดินหน้าในปี 2570 คือ มอเตอร์เวย์ M8 ระยะทาง 61 กม. เป็นเส้นทางใหม่สร้างคู่ขนานถนนเพชรเกษม จากนครปฐม-ราชบุรี-ปากท่อ เชื่อมกับมอเตอร์เวย์ M82 บางขุนเทียน-บ้านแพ้ว รองรับการเดินทางสู่ภาคใต้”

นอกจากนี้ยังตั้งบฯ ศึกษาก่อสร้าง

จากปากท่อทะลุปรานบุรี ระยะทาง 115 กม. และสร้างไปถึงชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา โดยปรับปรุงถนนเพชรเกษมเดิมตั้งแต่ปรานบุรีลงไปเป็นมอเตอร์เวย์ และใช้เขตทางกรมทางหลวงขยายทางคู่ขนานด้านข้างเพื่อให้ประชาชนใช้บริการ

นายพิพัฒน์กล่าวว่า ด้านระบบรางจะเปิดประมูลก่อสร้างรถไฟทางคู่ภาคใต้ 3 เส้นทางรวมยาว วงเงิน 106,797 ล้านบาท ซึ่งคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติแล้ว ได้แก่ ชุมพร-สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กม. วงเงิน 36,892.32 ล้านบาท, สุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่ ระยะทาง 291 กม. วงเงิน 61,534.55 ล้านบาท และชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กม. วงเงิน 8,371.45 ล้านบาท แหล่งเงินลงทุนมาจากเงินกู้

รถไฟทะเลมาเลย์-สิงคโปร์

ขณะเดียวกันอยู่ระหว่างออกแบบรถไฟทางคู่ช่วงหาดใหญ่-สุโขทัย-ลกเชื่อมกับประเทศมาเลเซีย อนาคตจะมีรถไฟเชื่อม 2 เส้นทาง คือ สายตะวันตกจากปาดังเบซาร์ลากไปถึงปีนังเข้ามาเลเซียทะลุสิงคโปร์ ส่วนสายตะวันออก

จากสุโขทัย-ลกและชายฝั่งทะเลอ่าวไทยบรรจบที่ยะโฮร์และเข้าสิงคโปร์

“หมายความว่าไทยจะมีรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปจนถึงชายแดนมาเลเซีย และจากชายแดนมาเลเซียจะมีระบบรางเชื่อมไปถึงประเทศสิงคโปร์”

บันอัสสุพรรณบุรีลงใต้

นายพิพัฒน์กล่าวว่า อีกทั้งกำลังศึกษาเส้นทางรถไฟ Missing Link ช่วงสุพรรณบุรี-นครหลวง-ชุมทางบ้านภาชี ระยะทาง 73.8 กม. วงเงิน 47,661 ล้านบาท เชื่อมโยงการขนส่งรถไฟจากภาคเหนือภาคอีสาน มีจังหวัดสุพรรณบุรีเป็นตัวกลางเชื่อมโยงลงใต้ โดยรถวิ่งมาจากอีสานผ่านสระบุรี ออยุธยา ต้องเชื่อมเข้าสู่สุพรรณบุรีเพื่อไปใต้ ไม่ต้องแวะเข้ากรุงเทพฯ เช่นเดียวกับรถมาจากภาคเหนือจะวกเข้าสู่สุพรรณบุรีเพื่อลงใต้ต่อไปในอนาคตศูนย์กลางการคมนาคมทาง

รางจะอยู่ที่สุพรรณบุรี

เมื่อเชื่อมต่อนี้เสร็จจะลากออกไปภาคตะวันออกเข้าท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเป็นจุดเชื่อมโยงลากตู้สินค้าไปแหลมฉบังหรือไปสู่จีนตอนใต้ จะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ และโครงข่ายระบบรางจะเสร็จทั้งหมดในปี 2576 เพื่อเป็นการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมายทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมในเอเชีย

ผูกท่าเรืออันดามัน

“ปี 2570 เป็นจุดเริ่มต้นคีย์เวิร์ด Missing Link ตรงไหนเป็นช่องว่างเราจะไปเชื่อมต่อ ไม่พุดแค่ทางราง ทางบกต่อไปต้องเชื่อมโยงทางอากาศ ซึ่งประเทศไทยตั้งอยู่ในภูมิศาสตร์กึ่งกลางมหาอำนาจเอเชียของ 2 ประเทศ ทั้งอินเดียและจีน”

สิ่งสำคัญไทยอยู่กันอ่าวของมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก เปรียบเสมือนไทยเป็นเชือกขึ้นระหว่างสองมหาสมุทร ต้องใช้ประโยชน์จากการคมนาคมทางน้ำเชื่อม 2 มหาสมุทรเข้าด้วยกัน แม้ไม่มีแลนด์บริดจ์ แต่การเดินทางพัฒนาเพื่อช่วงชิงการเดินทางของสินค้าต้องทำต่อ เพราะยังมีท่าเรือแหลมฉบังเป็นตัวเชื่อมออกมหาสมุทรแปซิฟิก

“แต่วันนี้ขาดช่วง ไม่มีท่าเรือขนาดใหญ่เชื่อมโยงมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งเชื่อมโยงประเทศอินเดีย ตะวันออกกลาง ยุโรป ขณะที่มหาสมุทรแปซิฟิกเชื่อมประเทศเกาหลี ญี่ปุ่น จีน อเมริกา ล่าสุดคมนาคมกำลังศึกษาโครงการ Missing Link พัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน”

ขยายคลังสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ เฟส 3 และขยายอาคารผู้โดยสารด้านตะวันออก เนื่องจากสุวรรณภูมิสร้างมากกว่า 20 ปี ถึงเวลาต้องซ่อม จึงต้องมีสนามบินที่ขนาดใกล้เคียงกันอยู่ในพื้นที่เดียวกัน

ดันตัวร่วมรถไฟฟ้า 17-45 บาท

“นโยบายลงทุนของคมนาคมยุคพรรคภูมิใจไทยจะไม่ใช้แค่ 14 จังหวัดภาคใต้ที่ผมรับผิดชอบ ต้องครอบคลุมทั้ง 77 จังหวัด โดยพื้นที่กรุงเทพฯ คมนาคมเป็นกระทรวงหนึ่งที่คนกรุงเทพฯ จับตามอง

คมนาคมยุครัฐบาลอนุทิน ชาญวีรกูล และมีผู้รับมอบหมายให้มาดูแล จะทำอะไรให้กับชาวกรุงเทพฯ เช่น ลดภาระค่าใช้จ่าย เพิ่มรายได้ให้กับครัวเรือน เช่น อีทีเอ็มค่าเดินทางวันละ 80 บาท ลดเหลือ 40 บาท เท่ากับประชาชนเหลือเงินในกระเป๋า 40 บาท อย่างน้อย 40 บาทนี้สามารถให้บุตรหลานเพิ่มค่าขนมได้ คือสิ่งที่คมนาคมยุคผมกำกับดูแล พยายามไปเสริมจุดแข็ง”

นายพิพัฒน์กล่าวว่า สิ่งที่กำลังทำในขณะนี้เร่งหาข้อสรุประบบตัวร่วมรถไฟฟ้า ราคา 17-45 บาท ให้ประกาศใช้วันที่ 1 มกราคม 2570 โดยเก็บค่าแรกเข้าครั้งเดียว ปัจจุบันอยู่ระหว่างเจรจาระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอส และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ผู้รับสัมปทานโอนกรรมสิทธิ์การบริหารมาให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ขณะที่สายทางในความรับผิดชอบของ รฟม. กับการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ไม่มีปัญหา

“โดยเฉพาะบีทีเอสการสแกนจ่ายค่าโดยสารยังเป็นบัตรระบบ EMV แต่ตัวร่วมต้องรองรับบัตร EMV คณะกรรมการ



พิพัฒน์ รัชกิจประการ

นโยบายระบบตัวร่วม (คนต.) ให้ธนาคารกรุงไทยดำเนินการเคลียร์เฮาส์ให้ ต้องไปหารือกับบีทีเอสให้ติดระบบ EMV สายสีเขียว ทำให้การเปลี่ยนผ่านไม่ทันสิ้นปีนี้ ต้องใช้เวลาอย่างน้อย 1 ปี เลยให้

กรุงไทยเจรจามาบีทีเอสปรับระบบแบบบีที ให้เป็นระบบ EMV ให้ทันใช้ 1 มกราคม 2570”

เชื่อมราง-ราง-เรือ ส.ค. 70

นายพิพัฒน์กล่าวว่า ไม่เกินเดือนกรกฎาคม-สิงหาคม 2570 จะมีระบบตัวร่วมเชื่อมทั้งทางบก น้ำ และราง ตามเป้าหมาย โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มีแผนรับมอบรถโดยสารไฟฟ้า (EV) ครบ 1,520 คัน และจะขยายใช้ตัวร่วมกับเรือโดยสารเจ้าพระยาและคลองแสนแสบ ส่วนค่าโดยสารต้องพิจารณากันใหม่ เพราะค่าโดยสาร 17-45 บาท ใช้เฉพาะรถไฟฟ้า ขณะที่ ขสมก.ต้องจัดสรรเส้นทางรถเมล์ใหม่ วิ่งระยะสั้นไม่ให้วิ่งทับเส้นทางเอกชนและเป็นฟีดเดอร์ส่งผู้โดยสารที่สถานีรถไฟฟ้า ส่วนในซอยจะให้สัมปทานรถสองแถว

“คมนาคมพยายามเชื่อมโยงคนออกจากกรุงเทพฯ ไปต่างจังหวัดสะดวกขึ้นได้เปิด M82 บางขุนเทียน-บ้านแพ้ว ไม่เกินกรกฎาคม 2570 จะเชื่อมทางด่วนพระราม 3 ตั้งแต่กรุงเทพฯ ขึ้นไปถึงบ้านแพ้ว จากก่อนหน้านี้เปิดเต็มรูปแบบ M81 บางใหญ่-กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กม. และ M6 บางปะอิน-โคราช ระยะทาง 196 กม. ที่เปิดทดลองใช้

วันศุกร์-อาทิตย์ หลัง 25 ธันวาคม จะเปิด 24 ชั่วโมง และทุกวัน”

MOU ซี.พี.เดินรถแอร์พอร์ตลิงก์

นายพิพัฒน์กล่าวว่า ส่วนการแก้ปัญหาแอร์พอร์ตเรลลิงก์จะครบ MOU กับบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด (เครือ ซี.พี.) วันที่ 30 กันยายนนี้ มีข้อสรุปแล้ว เอกชนจะเดินรถต่ออีก 4 เดือน

ซึ่งจะแยก MOU ออกมาจากสัญญารถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)

เปิดฉากจบไฮสปีด 3 สนามบิน

ทั้งนี้เมื่อรถไฟฟ้าความเร็วสูงยังไม่เริ่มก่อสร้าง ร.ฟ.ท.จะเจรจา ซี.พี.ขอแยกงานก่อสร้างสัญญา 4-1 สถานีบางซื่อ-ดอนเมือง ที่พ่วงกับรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีนออกมาก่อสร้างเอง เพราะไม่รู้ว่าการเจรจาลิ้นสุดเมื่อใด แต่รถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีนถูกเร่งรัดโครงการให้

เสร็จในปี 2574 หลังเข้ามาหลายปีแล้ว ซึ่งคงไม่ง่ายที่สัญญาณไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินจะจบใน 4 เดือนนี้

“โจทย์มันยากตั้งแต่ต้น สัญญาเซ็นเมื่อปี 2562 ควรจะดำเนินการได้แล้ว ทำไมไม่ทำ เชื่อว่านายกรัฐมนตรีในแต่ละยุคแต่ละสมัยเมื่อเหตุการณ์เปลี่ยนไปวิธีการคิดและเจรจาต้องเปลี่ยนไป จะไปบอกว่ายุคนั้นทำไม่ได้ ยุคนี้ทำได้หรือไม่ ผมคิดว่าเหตุปัจจัยและตัวแปรแต่ละยุคไม่เหมือนกัน การเจรจาจะปรับเปลี่ยนยังต้องดู สำคัญสุดคือติดเงื่อนไขสัญญาแก้ไขไม่ได้ ยุติก็ได้ คิดไม่ออกจะเดินหน้าอย่างไร สุดท้ายเข้าสู่การฟ้องร้องแน่นอน”

นายพิพัฒน์กล่าวว่า สิ่งที่เกิดขึ้นไม่รู้จะโทษใครได้ 1.เอกชนศึกษาโครงการมาอย่างมั่นใจแล้วใช้ไหม 2.เหตุแทรกซ้อนการระบาดโควิด 3.อีอีซีไม่ได้ประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย ใน 3 ปัจจัยเหล่านี้เลยทำให้ไฮสปีด 3 สนามบินเกิดขึ้นได้ยาก

เดินหน้าเมืองการบินอุตะเภ

ในทางกลับกันวันนี้สนามบินอุตะเภเริ่มขับเคลื่อนในโปรเจกต์ที่รับสัมปทานไปแล้ว เรื่องเมืองการบิน เมื่อรถไฟความเร็วสูงไม่สามารถไปถึงสนามบิน

อุตะเภ คิดว่ารัฐบาลคงต้องเจรจาผู้ประกอบการอุตะเภต่อไป ไม่ใช่เฉพาะรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

“การจะให้เอกชนรับสัมปทานอุตะเภมาทำรถไฟความเร็วสูงคิดว่าเอกชนคงไม่กล้าเข้ามา เพราะโครงการถึงจุดคุ้มทุนยาก ที่สำคัญโครงการผ่านมา 5 ปี ราคาวัสดุสระวังประกอบกับมีสงครามยูเครน ต่อเนื่องอ่าวเปอร์เซีย เป็นปัจจัยที่ว่าจะให้ใครมาประมูลรถไฟความเร็วสูงคงไม่ง่าย”

พลิกโฉมที่ดินบางซื่อ-คลองเตย

นายพิพัฒน์กล่าวว่า กระทรวงคมนาคมยังมีแผนจะพัฒนาพื้นที่สถานีกลางบางซื่อ มีพื้นที่กว่า 2,000 ไร่ เป็น

เชิงพาณิชย์ และให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตั้งเป้าให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจ และมีแผนจะปรับโฉมตลาดจตุจักร พื้นที่ 68 ไร่ ที่ ร.ฟ.ท.จะรับคืนจากกรุงเทพมหานคร (กทม.) โดยให้เอกชนมาบริหาร เพราะมีประสบการณ์มากกว่า ร.ฟ.ท. ทั้งนี้ได้หารือกับผู้ค้าแล้ว จะแบ่งพื้นที่เป็น 4 ส่วน ทอยปรับปรุงที่ละส่วน เพื่อขึ้นโครงสร้างหลังคาสูง ไม่สร้างอาคารใหม่ จะทำเป็นตลาดนัดเหมือนเดิม แต่จัดระเบียบใหม่

พัฒนาท่าเรือคลองเตยพื้นที่ 2,353 ไร่ เป็นเชิงพาณิชย์และเอ็นเตอร์เทนเมนต์คอมเพล็กซ์รูปแบบทันสมัย ไม่มีกาลีโน พัฒนาเป็นท่าเรือเรือสำราญท่าเรือยอชต์ และโครงการอสังหาฯ โดยจะย้ายท่าเรือคลองเตยไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง แต่อาจคงไว้บางส่วนเพื่อขนส่งสินค้าที่ต้องการความเร็ว เช่น อาหารสด ผลไม้สด และกันพื้นที่บางส่วนพัฒนาอาคารที่พักอาศัยรองรับ 26 ชุมชน มีสิ่งอำนวยความสะดวก โรงพยาบาล โรงเรียน ศูนย์เด็กเล็ก เด็กอ่อน ซึ่งการเจรจาเบื้องต้น 26 ชุมชนพร้อมย้ายออก

“ที่ดินคลองเตยส่วนใหญ่จะนำมาพัฒนาเชิงพาณิชย์ เปิด PPP ให้เอกชนลงทุนพัฒนา เช่นเดียวกับสถานีกลางบางซื่อที่ให้เอกชนลงทุน เพราะเราไม่ใช่มีอาชีพ ต้องให้มีอาชีพมาลงทุน คิดว่า 2 พื้นที่นี้หากพัฒนาได้จะเป็นรายได้ช่วยพยุงการทำเรือฯ และไม่ให้ ร.ฟ.ท.ขาดทุนไปมากกว่านี้” นายพิพัฒน์กล่าว