

หน้า Naew Na Circulation: 900,000 Ad Rate: 1,250	Section: First Section/วิเคราะห์					
	วันที่: จันทร์ 22 เมษายน 2562					
	ปีที่: 40		ฉบับที่: 13874		หน้า: 3(ซ้าย)	
	Col.Inch: 40		Ad Value: 50,000		PRValue (x3): 150,000	
	หัวข้อข่าว: บทบรรณาธิการ: การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน					
						คลิป: ขาว-ดำ



บทบรรณาธิการ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในปัจจุบันนั้นนับได้ว่ามีความก้าวหน้ามากขึ้นโดยเฉพาะรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีคนที่ 29 หัวหน้ารัฐบาลที่ถูกโจมตีว่ามาจากคณะกสช.ได้ให้ความสำคัญมากเป็นพิเศษมากกว่ารัฐบาลที่มาจากการเลือกตั้งเสียด้วยซ้ำไป เพราะรัฐบาลทราบว่าการสร้างพื้นฐานของไทยได้ถูกรัฐบาลที่มาจากการเลือกตั้งไม่ให้ความสำคัญเท่าใดนักเพราะเน้นสร้างทางหลวงมากกว่าเพราะทุจริตง่ายดี

ในห้วงระยะ 30 ปีที่ผ่านมา รัฐบาลที่ส่วนใหญ่ที่มาจากนักการเมืองได้มุ่งพัฒนาไปที่การก่อสร้างถนนและทางหลวงมากเกินไปโดยไม่ก่อให้เกิดความสำคัญกับระบบการขนส่งทางรางสักเท่าใดนักทำให้ระบบการพัฒนารถไฟของประเทศไทยได้ถูกชะงักไปทำให้ประเทศไทยก่อสร้างระบบรางล่าช้ามากกว่าประเทศในเอเชียหลายชาติ

รัฐบาลได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยมุ่งเป้าหมายในระยะ 11-20 ปีข้างหน้าให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียนโดยยุทธศาสตร์ดังกล่าวมีแผนขั้นต้นในระหว่างปี 2558 – 2565 นั้นได้กำหนดแผนเป็นขั้นตอนไว้ดังนี้คือการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถไฟระหว่างเมืองด้วยความเร็วปกติและความเร็วปานกลางที่เรียกว่า Rapid Train และ High speed Train เพราะปัจจุบันความเร็วของ

ระบบรถไฟระหว่างเมืองของไทยก่อนข้างช้าก็แค่ 60 กม.ต่อชั่วโมงเท่านั้น

การพัฒนาระบบคือการเพิ่มความเร็วในการเดินทางเป็น 100 ถึง 120 กม.ต่อชั่วโมง ส่วนอีกระบบก็คือการสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงประมาณ 180 ถึง 250 กม.ต่อชั่วโมง เพื่อบริการประชาชนทดแทนการที่ประชาชนจะเดินทางด้วยรถส่วนตัวผ่านทางหลวงซึ่งปัจจุบันจะพบว่าประเทศไทยมีอุบัติเหตุทางถนนและทางหลวงในอันดับต้นๆ ของโลกแต่ละปีมีประชาชนคนไทยถึงแก่กรรมปีละไม่น้อยกว่า 25,000 คน ซึ่งถือว่าสูงมาก

ในขณะที่กระทรวงคมนาคมได้เร่งก่อสร้างทางรถไฟระหว่างเมืองไปแล้ว 6 เส้นทางดังนี้ สายใต้ หัวหิน ไปประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 90 กม. ใช้งบประมาณ 9,437 ล้านบาท ประจวบคีรีขันธ์ไปชุมพรระยะทาง 167 กม.ใช้งบประมาณ 17,293 ล้านบาท นครปฐมไปหัวหิน ระยะทาง 165 กม. ใช้งบประมาณ 20,0038 ล้านบาท สายตะวันออกเฉยเหนือมีดังนี้คือชุมทางจิระ นครราชสีมาไปขอนแก่น ระยะทาง 185 กม. ใช้งบประมาณ 26,007 ล้านบาท มาบกะเบาไปนครราชสีมาระยะทาง 132 กม. ใช้งบประมาณ 29,855 ล้านบาท และสายเหนือจากลพบุรี ไปนครสวรรค์ระยะทาง 148 กม. ใช้งบประมาณ 24,842 ล้านบาท

อีกเรื่องที่รัฐบาลกำลังดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมคือการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าใช้ขนส่งประชาชนในเมืองใหญ่ระดับมหานครและนครในส่วนภูมิภาค เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดเป็นอย่างมากในปัจจุบันโดยรัฐบาลสนับสนุนให้องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เช่น เทศบาลมหานคร,เทศบาลนครและองค์กรบริหารส่วนจังหวัดเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างเอง โดยรัฐบาลอาจกำประกันวงเงินกู้ซึ่งนโยบายนี้นับเป็นเรื่องดีเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนด้วย