



# ‘ศักดิ์สยาม’ โชว์แผนลงทุน 4 มิติ ยกระดับไทยศูนย์กลางคมนาคม เสือเศรษฐกิจแห่งเอเชีย

**หมายเหตุ** - นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปาฐกถาพิเศษหัวข้อ “EMPOWERING THAILAND 2021 เคลื่อนอนาคตไทยด้วยการลงทุน” จัดโดยหนังสือพิมพ์มติชนในรูปแบบการสัมมนาไลฟ์สตรีมมิ่งผ่านเพชฌัญญูในเครือมติชน เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน

**พ**ลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ที่เริ่มตั้งแต่ปี 2562 ส่งผลให้ทั่วโลกเกิดภาวะชะงักงันด้านเศรษฐกิจ ซึ่งจากการวิเคราะห์ของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (ไอเอ็มเอฟ) พบว่าผลกระทบจากโควิด-19 ส่งผลให้เศรษฐกิจโลกติดลบ 3.3% และเริ่มมีสัญญาณฟื้นตัวที่ดีขึ้นในปี 2564 โดยคาดการณ์การเติบโตทางเศรษฐกิจโลกในปี 2564 อยู่ที่ 6% ส่วนการคาดการณ์เศรษฐกิจในประเทศไทยนั้น เมื่อปี 2563 ทางสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) หรือสภาพัฒน์ ประมาณการตัวเลขเศรษฐกิจไทย (จีดีพี) ไว้ที่ติดลบ 6.6% ลดลงจากปี 2562 ที่ขยายตัวอยู่ที่ 2.3%

ส่วนในปี 2564 คาดว่าการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยจะเติบโตอยู่ที่ 2.5-3.5% ซึ่งเป็นผลมาจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ที่มีแนวโน้มดีขึ้นเนื่องจากหลายประเทศเริ่มมีวัคซีนในการรักษาโรคโควิด-19 ทั้งนี้ ในการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ ภาครัฐถือเป็นส่วนสำคัญที่ต้องร่วมกับภาคเอกชน และภาคธุรกิจ ในการฟื้นตัว ทุกคนทราบดีว่าเครื่องจักรในการกระตุ้นเศรษฐกิจประกอบด้วย การส่งออก การท่องเที่ยว การบริโภคภายในประเทศ และการลงทุนของภาครัฐและเอกชน

ปัจจุบันต้องยอมรับว่าเครื่องจักรหลายๆ ตัว ค่อนข้างชะลอตัวในการทำหน้าที่ของตนเอง ภาครัฐจึงถือเป็นเครื่องจักรสำคัญในการขับเคลื่อนเรื่องนี้ ซึ่งกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบเรื่องการลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐาน โดยในปีงบประมาณ 2564 กระทรวงคมนาคมได้รับการจัดสรรงบประมาณจำนวน 1.8 แสนล้านบาท ส่วนงบประมาณด้านการลงทุนในปี 2565 ลดลงเหลือ 1.1 แสนล้านบาท แต่สิ่งเหล่านี้ไม่ได้เป็นเรื่องที่น่ากังวล เนื่องจากปัจจุบันกระทรวงคมนาคมได้เร่งรัดเบิกจ่ายงบประมาณปี 2564 ไปแล้วกว่า 9 หมื่นล้านบาท หรือประมาณ 50% ซึ่งการเบิกจ่ายดังกล่าวก็มีผล



ต่อการกระตุ้นเศรษฐกิจแล้ว

สำหรับในปี 2565 งบประมาณด้านการลงทุนอาจลดลง ถ้าดูจากร่างพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) งบประมาณรายจ่ายประจำปี 2565 จะเหลือประมาณ 1.1 แสนล้านบาท แต่อย่าได้วิตกกังวลเรื่องนี้ เพราะกระทรวงคมนาคมได้รับนโยบายจาก พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ในสภาวะที่ประเทศต้องใช้งบประมาณในการต่อสู้กับโควิด-19 สิ่งสำคัญที่สุดคือต้องมองหาวิธีการลงทุนของภาครัฐ โดยดูแหล่งงบประมาณทางการเงิน ซึ่งได้เปิดในเรื่องนี้ไว้แล้ว คือ งบประมาณปกติที่ได้จากภาษีอากร เนื่องจากการลงทุนและการขับเคลื่อนเศรษฐกิจต่างๆ ได้รับผลกระทบ เพราะฉะนั้นสิ่งเหล่านี้ก็จะลดลง

กระทรวงคมนาคมก็ได้พิจารณาแหล่งเงินทุน จากช่องทางอื่น ซึ่งทางคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้วางแผนในเรื่องนี้ไว้ ถือว่าเป็นเรื่องดีมาก ที่จะช่วยให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการได้ ประกอบด้วย การเปิดให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการรัฐ (พีพีพี) การระดมทุนจากกองทุนโครงสร้างพื้นฐาน หรือฟิวเจอร์ฟันด์ และแหล่งเงินกู้จากสำนักงานบริหารหนี้ ซึ่งวิธีการจัดหาแหล่งเงินทุนเหล่านี้ทั้ง 3 แหล่งนี้ สามารถมาเติมเต็มในส่วนของงบประมาณด้านการลงทุน ปี 2565 ที่ลดลงได้

กระทรวงคมนาคมมีแผนที่จะขับเคลื่อนประเทศไทย ให้เป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของภูมิภาค เรื่องนี้ถือเป็นความได้เปรียบของประเทศไทย

ต้องถือว่าเป็นบุญของเราทุกคนที่เกิดในประเทศนี้ บรรพบุรุษของเราได้เล็งเห็นของการตั้งประเทศ ที่อยู่ในสถานที่ที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน แต่ถ้าศึกษาดีๆ ประเทศไทยไม่เป็นเพียงศูนย์กลางของอาเซียน แต่เป็นประตูที่เชื่อมการเดินทางจากตะวันออกไปตะวันตก ตะวันตกไปตะวันออก หรือจากประเทศที่อยู่ทิศเหนือของประเทศไทย ให้เดินทางเชื่อมไปทางใต้ของประเทศไทย

การที่จะทำให้ไทยกลายเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของภูมิภาคได้ ก็จะต้องดำเนินการพิจารณาวางแผนให้ครบ 4 มิติ คือ จะต้องมีการพิจารณาการเดินทาง มิติที่หนึ่ง ทางบก ถนนหนทางต่างๆ จะต้องมีความสามารถในการเดินทาง ประกอบด้วย ความสะดวก ความปลอดภัย และความรวดเร็ว มิติที่สอง คือระบบราง ซึ่งในอนาคตระบบรางของไทยจะมีความสำคัญอย่างยิ่ง โดยเฉพาะในเรื่องของการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศได้ โดยเรื่องนี้ทางนายกรัฐมนตรีได้วางแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีไว้ กระทรวงคมนาคมจึงได้นำแผนดังกล่าวมาขยายผลต่อไป

**มิติที่สาม** คือ ทางอากาศ เรื่องอากาศในตอนนี้มีมีความสำคัญเป็นอย่างมาก อย่างกรณีที่จะมีการเปิดประเทศตามนโยบายของนายกรัฐมนตรี ในวันที่ 1 กรกฎาคมนี้ นักท่องเที่ยวจะเดินทางมาที่จังหวัดภูเก็ต หรือภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์ จะเป็นการบินตรงไม่ผ่านที่อื่น เพราะฉะนั้นจึงไม่อยากให้วิตกกังวลเรื่องการเกิดการแพร่ระบาดในพื้นที่อื่นๆ อีกทั้งในจังหวัดภูเก็ต ขณะนี้ นายกรัฐมนตรี และนายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข ได้เข้าไปดูในเรื่องของการระดมฉีดวัคซีน ให้กับประชาชนในจังหวัดภูเก็ต ซึ่งปัจจุบันสามารถฉีดได้ตามเป้าหมายแล้วกว่า 70% ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะเป็นความเชื่อมั่นให้กับนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางมาในประเทศไทย ว่ามาแล้วโอกาสที่จะติดเชื่อเป็นเรื่องที่ยาก แต่เป้าหมายจริงๆ ก็ จะเร่งฉีดให้ครบ 100%

หากถามว่าทำไมต้องเป็นจังหวัดภูเก็ต ฉายาของภูเก็ต คือ ไข่มุกแห่งอันดามัน เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งโลกรวมทั้งนักท่องเที่ยวไทย ขึ้นชื่อว่ามี ความสวยงาม มีลักษณะภูมิประเทศที่เป็นเกาะ เรียกได้ว่ามีอาณาเขตที่ชัดเจน สามารถควบคุมการเข้าออกได้ ส่วนการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามาในวันที่ 1 กรกฎาคมนี้ ตอนนีการขอจองตารางการบิน (สล็อต) เข้ามาแล้วประมาณ 80-90% แต่ต้องติดตามการเดินทางในวันจริงอีกครั้งว่าจะมีจำนวนเท่าไร ทั้งหมดอยู่ที่การเริ่มต้น เพราะฉะนั้นสิ่งเหล่านี้เราต้องมีความเชื่อมั่น ในการบริหารงานของรัฐบาล ในฝั่งการทำงานของนายกรัฐมนตรีก็ได้ดำเนินการเรื่องนี้อย่างละเอียด ส่วนการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ยืนยันว่าพร้อมทุกมิติ ไม่ว่าจะเป็นทางอากาศ ทางน้ำ ทางบก ภูเก็ต

ไม่มีทางราง เพราะยังไม่ถึง

**ส่วนมิติที่สี่** คือทางน้ำ ประเทศไทยมีศักยภาพในเรื่องนี้ ไทยมีทะเลมีมหาสมุทร ทะเลคือฝั่งอ่าวไทย ส่วนมหาสมุทร คือฝั่งอันดามัน การที่ศักยภาพของไทยจะเกิดขึ้นโดยสมบูรณ์ พวกเราทุกคนต้องช่วยกัน ในการสร้างสิ่งที่มีมนุษย์เป็นผู้สร้างขึ้น หรือแมนเมด เพราะสิ่งต่างๆ ที่จะเพิ่มศักยภาพล้วนแต่เป็นสิ่งที่ธรรมชาติไม่ได้สร้างขึ้น ส่วนในเรื่องของการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างมหาสมุทรอินเดีย มายังฝั่งอ่าวไทย โดยการขุดคลองคอคอดกระ หรือคลองไทย แนวคิดเหล่านี้ อาจได้ยิน และได้เห็นตัวแบบสิ่งเหล่านี้เกิดขึ้นในโลก ไม่ว่าจะเป็น คลองสุเอซ และปานามา แต่ในปัจจุบันเทคโนโลยีของโลกเปลี่ยนแปลงไปมาก การเดินทางที่จะเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างฝั่งอ่าวไทยกับอันดามัน ไม่จำเป็นต้องทำคลองแล้ว เพราะการทำคลองใช้เงินลงทุนมหาศาล อาจจะมีข้อจำกัดหลายเรื่อง ทั้งในเรื่องของการทำลายทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม หรือการสร้างการเชื่อมต่อโลจิสติกส์จากภาคใต้ขึ้นมาทางภาคกลาง กระทรวงคมนาคมจึงได้ศึกษา และพบว่าประเทศไทยสามารถมีตัวแบบการเชื่อมต่ออ่าวไทยกับอันดามันได้ โดยการสร้างแลนด์บริดจ์ แต่ละฝั่งจะมีท่าเรือน้ำลึกในระดับ 15 เมตรขึ้นไป และเชื่อมต่อกับระบบเอ็มอาร์แมป ที่เชื่อมต่อทั้งรถไฟรางคู่ และมอเตอร์เวย์

ในการดำเนินการก็จะยึดแนวทางที่ตรงที่สุด ราบที่สุด และสั้นที่สุด เพื่อให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำที่สุด ทำเรือทั้ง 2 ฝั่งต้องมีระบบอัตโนมัติ ผู้ที่จะเดินทางมาขนส่งสินค้า จะต้องได้รับความสะดวกรวดเร็ว และมีต้นทุนที่ถูก สิ่งเหล่านี้จะเป็นเส้นทางโลจิสติกส์ใหม่ของภูมิภาคอาเซียน ซึ่งเมื่อก่อนจะต้องเดินทางผ่านช่องแคบมะละกา หากโครงการนี้สำเร็จก็จะเป็นเส้นทางที่ประหยัดเวลาสำหรับคนที่เดินทางจากฝั่งตะวันออกไปฝั่งตะวันตก หรือจากฝั่งตะวันตกไปตะวันออก ซึ่งสิ่งเหล่านี้ ได้รับการสนับสนุนจาก ครม. ในการตั้งงบประมาณให้ศึกษาเรียบร้อย คาดว่าปี 2565 จะได้เห็นโครงร่างของโครงการนี้ ว่ารูปแบบจะเป็นอย่างไร ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการสร้างถนน หรือการสร้างรถไฟทางคู่ และระบบท่อที่จะส่งน้ำมันเชื่อมทั้ง 2 ฝั่งด้วย

อย่างไรก็ตาม สิ่งที่ต้องการเหล่านี้ก็ทำให้กระทรวงคมนาคมต้องมีพิจารณาว่าตัวแลนด์บริดจ์ที่กำลังสร้างขึ้นมาจะเป็นสิ่งที่สนับสนุนที่ ครม. ได้กำหนดแผนแล้วเสร็จไว้ในปี 2568 ประกอบด้วย สนามบินอู่ตะเภา รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 การขยายมอเตอร์เวย์ สาย M7 เส้นทางศรีนครินทร์-เมืองการบินอู่ตะเภา จังหวัดระยอง โครงการเหล่านี้จะ

เป็นเส้นเลือดหลักให้ผู้ลงทุน และนักท่องเที่ยว ที่ต้องการเดินทางมาที่อีอีซี มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ในการเดินทาง ส่วนแลนด์บริดจ์จะเป็นตัวที่เปิดประตูให้อีอีซีสามารถทะลุไปทางฝั่งมหาสมุทรอินเดีย ได้ใกล้ขึ้น

จากการเริ่มต้นศึกษาแลนด์บริดจ์ ทำให้กระทรวงได้เกิดแนวคิดในการพัฒนาทางเลือกการเดินทาง เอ็มอาร์แมป บูรณาการรถไฟทางคู่ และมอเตอร์เวย์ ให้เป็นเส้นทางบูรณาการร่วมกัน ตอนนี้อยู่ระหว่างการศึกษา โดยโครงการนี้จะตอบโจทย์ศูนย์กลางการเดินทางทั้งทางบก และทางราง เป็นการวางพื้นฐานให้ไทยเป็นศูนย์กลางการเดินทางอาเซียน สำหรับประเทศไทยจะสร้างเอ็มอาร์ แมป เส้นทางที่ 1 เชียงราย-สงขลา เชื่อมโยงจากด่านแม่สาย ชายแดนเมียนมา ถึงด่านสะเดา ชายแดนมาเลเซีย ระยะทาง 1,660 กิโลเมตร เส้นทางที่ 2 หนองคาย-แหลมฉบัง เชื่อมโยงจากด่านหนองคาย ชายแดน สปป.ลาว ถึงท่าเรือแหลมฉบัง อีอีซี ระยะทาง 490 กิโลเมตร เส้นทางที่ 3 บึงกาฬ-สุรินทร์ เชื่อมโยงจากด่านบึงกาฬ ชายแดน สปป.ลาว ถึงด่านช่องจอม ชายแดนกัมพูชา ระยะทาง 470 กิโลเมตร แนวตะวันออก-ตะวันตก จำนวน 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 2,380 กิโลเมตร ได้แก่ เส้นทางที่ 1 นครพนม-ตาก เชื่อมโยงจากด่านนครพนมและด่านมุกดาหาร ชายแดน สปป.ลาว ถึงด่านแม่สอด ชายแดนเมียนมา ระยะทาง 710 กิโลเมตร เส้นทางที่ 2 อุบลราชธานี-กาญจนบุรี เชื่อมโยงจากด่านช่องเม็ก ชายแดน สปป.ลาว ถึงด่านเจดีย์สามองค์ ชายแดนเมียนมา ระยะทาง 880 กิโลเมตร เส้นทางที่ 3 สระแก้ว-กาญจนบุรี เชื่อมโยงจากด่านอรัญประเทศ ชายแดนกัมพูชา ถึงด่านบ้านพุน้ำร้อน ชายแดนเมียนมา ระยะทาง 310 กิโลเมตร เส้นทางที่ 4 ตรด-กาญจนบุรี เชื่อมโยงจากด่านคลองใหญ่ ชายแดนกัมพูชา ถึงด่านบ้านพุน้ำร้อน ชายแดนเมียนมา ระยะทาง 220 กิโลเมตร เส้นทางที่ 5 ชุมพร-ระนอง เชื่อมโยงจากท่าเรือชุมพร ชายฝั่งอ่าวไทยกับท่าเรือระนอง ชายฝั่งอันดามัน ระยะทาง 120 กิโลเมตร เส้นทางที่ 6 สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต เชื่อมโยงจากด่านบ้านดอน ชายฝั่งอ่าวไทยกับด่านภูเก็ต ชายฝั่งอันดามัน ระยะทาง 190 กิโลเมตร การดำเนินการทั้งหมดนี้ ต้องใช้เวลาพอสมควร ซึ่งได้หารือกับหน่วยงานในกระทรวงคมนาคม และนายกรัฐมนตรี เรื่องนี้อาจไม่สำเร็จในรุ่นเรา แต่จะเป็นการวางพื้นฐานในการสร้างประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางของการเดินทางของภูมิภาคอาเซียนต่อไป

ในเรื่องของการเดินทางที่จะเกิดขึ้น งบประมาณ

ในส่วนของการศึกษา และการลงทุนคงต้องเป็นรัฐลงทุน ส่วนเรื่องลงทุนการก่อสร้าง และการบำรุงรักษาต้องเปิดพีพีพี ซึ่งคมนาคมได้เรียงลำดับความสำคัญโครงการทั้ง 9 เส้นทาง ไม่ว่าจะเป็นจากเหนือไปได้หรือตะวันออกไปตะวันตก ลำดับความสำคัญที่จะเริ่มทำอะไรจะเริ่มจากแลนด์บริดจ์ หรือเส้นทางชุมพร-ระนอง ซึ่งอาจมีการร่วมลงทุนจากทั้งนักลงทุนในประเทศและต่างประเทศ เพราะสิ่งเหล่านี้สร้างขึ้นไม่ใช่เพียงคนในประเทศได้ใช้อย่างเดียว คนทั่วโลกก็จะได้ใช้ด้วยเส้นทางต่อไป คือ นครราชสีมา-อุบลราชธานี เส้นทางหนองคาย-แหลมฉบัง และเส้นทางแหวนรอบที่ 3 คาดว่าจะได้เห็นรูปแบบในปี 2565 จะได้เห็นรูปแบบที่ชัดเจนขึ้น การดำเนินการจะเป็นอย่างไร กระทรวงยึดหลักการเบี่ยงกฎหมาย มติ ครม. และต้องมีธรรมาภิบาล

ส่วนทางอากาศ มีความสำคัญที่ผ่านมามีประเทศไทยมีความจำเป็นต้องพึ่งพาการท่องเที่ยว โดยพบว่าสถิติการเดินทางเมื่อปี 2562 มีจำนวนกว่า 60 ล้านคน/ปี สร้างรายได้ถึง 1.9 ล้านล้านบาท ซึ่งนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมาด้วยสายการบินแทบทั้งสิ้น แต่ประเทศไทยมีสนามบินนานาชาติ อยู่ทั้งสิ้น 6 แห่ง ได้แก่ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต หาดใหญ่ เชียงใหม่ และแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ทำให้ศักยภาพในการรองรับไม่เพียงพอ จึงจำเป็นต้องสร้างทางวิ่งของเครื่องบิน (รันเวย์) แห่งที่ 3 เพิ่มการรองรับนักท่องเที่ยวได้ประมาณ 90 ล้านคน/ปี แต่ต้องดูองค์ประกอบเรื่องอาคารสร้างผู้โดยสารซึ่งตอนนี้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (ทอท.) อยู่ระหว่างดำเนินโครงการอยู่ ส่วนสนามบินดอนเมืองก็จะมีการขยายสนามบินให้รองรับผู้โดยสารได้ 40 ล้านคน/ปี ขณะที่โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก เมื่อสร้างเสร็จจะรับนักท่องเที่ยวได้ประมาณ 60 ล้านคน/ปี ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวได้ถึง 200 ล้านคน ซึ่งเป็นจำนวนที่มากกว่าการรองรับในปัจจุบัน 2-3 เท่า รวมทั้งจะส่งผลให้เงินที่จะได้จากนักท่องเที่ยวมีเพิ่มขึ้นไปด้วย

ส่วนทางราง เป็นคำตอบเรื่องการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อไปต้องเป็นรถไฟรางคู่ จะมีการก่อสร้างเพิ่มทุกปี และในอนาคตจะขยายไปทั่วประเทศ ใช้ความเร็ว 150 กิโลเมตร/ชั่วโมง คมนาคมตั้งเป้าหมายให้มีการขนส่งสินค้าไปอยู่ทางรางให้ได้ 30% โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้รับนโยบายดังกล่าวไปพัฒนาแล้ว โดยจะใช้วิธีดึงเอกชนร่วมลงทุน เนื่องจาก การรถไฟมีปัญหาด้านการเงิน ซึ่งตอนนี้มีการแก้ไขโดยจัดตั้งบริษัท บริหารสินทรัพย์ เพื่อให้บริหารเงินเข้าการ

รถไฟฟ้าได้อีกครั้ง โดยการบริหารในลักษณะดังกล่าวนำแบบมาจากประเทศที่ประสบความสำเร็จอย่างประเทศญี่ปุ่น คาดว่าภายใน 10 ปี การรถไฟฟ้าจะไม่มีหนี้ ถ้าสามารถดำเนินการตามแผนที่วางไว้ได้

ส่วนระบบราง การพัฒนารถไฟฟ้า ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล จำนวน 14 เส้นทาง คาดว่าจะสร้างแล้วเสร็จในปี 2570 ระยะทาง 554 กิโลเมตร หวังลดความแออัดบนท้องถนน และลดมลพิษทางอากาศ หรือพีเอ็ม 2.5 สิ่งเหล่านี้นายกรัฐมนตรีได้วางแผนไว้และลงมือทำ วันนี้เรามีรถไฟฟ้าสายสีเขียว ที่วิ่งจากสมุทรปราการ ไปสุขุมวิทสิ้นสุดที่คูคต ส่วนรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน ปัจจุบันวิ่งเป็นวงกลมจากเตาปูน อ้อมไปฝั่งธนบุรี มาทางจรัญสนิทวงศ์ และมีรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ที่เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ในช่วงปลายปี 2564 วิ่งจากรังสิตลงมาบางซื่อ ซึ่งในส่วนของตัวเองสถานีกลางบางซื่อใช้งบประมาณในการก่อสร้างประมาณ 3 หมื่นล้านบาท เป็นสถานที่ทันสมัยและใหญ่ที่สุดในภูมิภาคอาเซียน ตอนนี้ประชาชนได้ใช้บริการแล้ว ในการปรับมาเป็นศูนย์นิทรรศน์ชั่วคราว

นอกจากนี้ ในหัวเมืองใหญ่ๆ เช่น พิษณุโลก ภูเก็ต เชียงใหม่ และขอนแก่น เป็นต้น จะได้เห็นรถไฟฟ้ารางเบาต่อไปในอนาคต ส่วนรถไฟฟ้าความเร็วสูง ปัจจุบันรัฐบาลมีเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง 2 เส้น ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีน ซึ่งเส้นทางนี้เชื่อมกับประเทศลาวและบางซื่อ-ดอนเมือง-แหลมฉบัง ซึ่งอยู่ในโซนรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ทั้งหมดจะเห็นได้ว่าระบบรางมีการพัฒนาสามารถใช้เป็นระบบโลจิสติกส์ให้ประเทศไทยได้

ส่วนการพัฒนาทางน้ำมีการพัฒนาท่าเรือต่างๆ สิ่งที่สำคัญคือการสร้างสายทางน้ำที่แข็งแรง ได้มอบโจทย์ให้กรมเจ้าท่าและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ตัวแบบในประเทศไทยที่เป็นรัฐวิสาหกิจประสบความสำเร็จ คือต้องมีภาคเอกชนมาร่วมจัดตั้งสายการเรือแห่งชาติ ประกอบด้วย โดเมสติกส์ สายการเดินเรือฝั่งตะวันออก และสายการเดินเรือฝั่งตะวันตก ถ้าดำเนินการตามแผนทั้งหมด เชื่อว่าประเทศไทยจะมีอนาคต แต่สิ่งเหล่านี้คณะรัฐบาลทำลำพังไม่ได้ คนไทยทุกคนต้องช่วยกัน สิ่งเหล่านี้สร้างขึ้นไม่ใช่เพื่อใครคนใดคนหนึ่ง แต่เพื่อคนไทยทุกคน เชื่อมมันประเทศไทยเราต้องเดินไปด้วยกัน ผ่านโควิดไปด้วยกัน แล้วประเทศไทยจะกลับมาเป็นเสือเศรษฐกิจของทวีปเอเชียอีกครั้งให้จงได้