

นอกจากนี้ยังมีไฮสปีด เส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก ระยะทาง 380 กม. ซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบการลงทุน และแผนระยะกลาง 2 เส้นทาง คือ กรุงเทพฯ-หัวหิน 211 กม. / พิษณุโลก-เชียงใหม่ 288 กม. สถานะอยู่ระหว่างทำข้อสรุปรูปแบบการลงทุน และ แผนระยะยาว 2 เส้นทางได้แก่ หัวหิน-สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กม. และ / สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กม. อยู่ระหว่างศึกษาทบทวนความเหมาะสม

ทางถนน จะมีการลงทุนมอเตอร์เวย์ M 5 ต่อขยายยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลล์เวย์) ระยะทาง 22 กม. มูลค่า 28,700 ล้านบาท / M 9 วงแหวนตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน-บางบัวทอง ระยะทาง 36 กม.มูลค่า 56,035 ล้านบาท โดยใช้รูปแบบการร่วมลงทุนกับเอกชน และ M7 ต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ระยะทาง 1.92 กม. วงเงิน 4,508ล้านบาท เส้นทางนี้รัฐลงทุนเอง

ทางน้ำ เร่งรัดการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ในส่วนท่าเทียบเรือ F เพิ่มขีดความสามารถรองรับตู้สินค้าจาก 11 ล้านตู้/ปี เป็น 18 ล้านตู้/ปี รองรับการขยายตัวของปริมาณเรือขนส่งสินค้าทางทะเลเพิ่มขึ้น มีเป้าหมายเปิดให้บริการปี 2568,พัฒนาท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา เป็น Smart Port ,พัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เป็นศูนย์การขนถ่ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ฝั่ จากระบบรถตู้รถไฟ มีพื้นที่ศักยภาพ 4 แห่ง ได้แก่ ขอนแก่น นครราชสีมา นครสวรรค์ และฉะเชิงเทรา โดยรูปแบบรัฐร่วมทุนเอกชน

ทางอากาศ เร่งรัดการก่อสร้างขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก สนามบินสุวรรณภูมิ รับผู้โดยสารได้ 15 ล้านคนต่อปี / พัฒนาสนามบินดอนเมือง เฟส 3 รองรับผู้โดยสาร 40 ล้านคน/ปี วงเงินลงทุน 32,292 ล้านบาท / พัฒนาสนามบินภูเก็ต เฟส 2 รองรับผู้โดยสาร 18 ล้านคนต่อปีจากเดิม 12.5 ล้านคนต่อปี

● คืบแผน MR MAP / แลนด์บริดจ์ “ชุมพร-ระนอง” กิกออฟปี 66 เสริมแกร่งศก.ปท.ไทยคืบอภิมุข

“ปัญญา ชูพานิช” ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กล่าวว่าการทำแผนพัฒนาโครงการคมนาคมในระยะที่ 2 ช่วงปี 2566-2570 ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในส่วน สนข.นั้น จะนำโครงการที่มีตามแผนระยะที่ 1 และโครงการใหม่มาประมวล โดยมีการลงพื้นที่เก็บข้อมูลความต้องการในกลุ่มจังหวัดทั้ง 5 ภาค เพื่อนำมาวิเคราะห์ และจัด

ทำแผนโครงการ โดยปรับใหม่ไลน์ จัดเฟส แผนการดำเนินงาน และการลงทุน เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์และสอดคล้องกับความต้องการที่เปลี่ยนไป

“แผนปฏิบัติการระยะที่ 2 (พ.ศ.2566-2570) จะยังมุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายทางบก รัง น้ำ อากาศ ที่เป็นโครงการต่อเนื่อง โดยจะเพิ่มการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR MAP) และโครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอ่าวไทย-อันดามัน (แลนด์บริดจ์ ชุมพร-ระนอง) ที่คาดว่าจะดำเนินการในช่วง 5 ปีต่อจากนี้”

ส่วนโครงการไฮสปีด “สายเหนือและสายใต้” จะมีการทบทวนและปรับใหม่ไลน์ให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนไป ซึ่งล่าสุดฝ่ายมาเลเซียแจ้งความประสงค์ที่ต้องการจะเชื่อมต่อ “ไฮสปีด” กับประเทศไทย ที่ “ปาดังเบซาร์” ต่อมายัง “หาดใหญ่” เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งไปยัง สปป.ลาว และจีน ส่วนรถไฟทางคู่ มาเลเซีย ต้องการเชื่อมต่อรถไฟกับไทยที่ “สุโขทัย-ตาก” ซึ่งรพท.มีความพร้อมในการเชื่อมต่อ เนื่องจากมีเส้นทางรถไฟเดิมอยู่ แต่ไม่ได้ใช้งานมานาน ส่วนหัวจักร ขบวนรถไฟทางรพท. มีความพร้อม ซึ่งทามาเลเซียมองว่าจะเป็นอีกเส้นทางขนส่งสินค้ารถไฟ เชื่อม มาเลย์ ไทย ลาว จีน

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเป็นหนึ่งในเครื่องยนต์สำคัญที่ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ นอกเหนือจากการส่งออก และการท่องเที่ยว ฯลฯ และยังดึงดูดเม็ดเงินจากนักลงทุนต่างชาติเข้ามาอีกด้วย รวมไปถึงเกิดการสร้างงานจ้างแรงงานมีการกระจายรายได้ไปทั่วประเทศ และเมื่อโครงการสำเร็จตามเป้าหมาย จะยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน และช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย ซึ่งจะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในทุกมิติ

แต่ต้องยอมรับว่า บางโครงการมีมูลค่าการลงทุนสูงหลายแสนล้านบาท เช่น MR -Map และแลนด์บริดจ์ การที่นักลงทุนข้ามชาติจะตัดสินใจคงไม่ง่ายและอาจต้องใช้เวลา ประกอบกับภาวะเศรษฐกิจโลกที่ทุกประเทศต้องการฟื้นเศรษฐกิจหลังโควิด ดังนั้นการจัดการเรื่องกฎระเบียบ กติกา และมาตรการสนับสนุนจากภาครัฐที่ช่วยอำนวยความสะดวก เป็นอีกปัจจัยที่จะกระตุ้นและจูงใจนักลงทุนและทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมของอาเซียนได้ตามเป้าหมาย!!!