



รายละเอียดโครงการศึกษาความต้องการภาคเอกชน
กับการพัฒนาเชิงพื้นที่ 5 ภาคของไทย
(ภาคตะวันออก)

ย่อจากเอกสารประกอบการพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน
เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.



โครงการการศึกษาความต้องการภาคเอกชนกับการพัฒนาเชิงพื้นที่ 5 ภาคของไทย ตามแผนการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ 2 ล้านล้านบาท (Thailand 2020)

โดย ดร.อนิต ใสรัตน์
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ที่มาและความสำคัญ

ตามที่รัฐบาลภายใต้พรรคเพื่อไทยได้ผลักดันให้มีการออกพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศวงเงิน 2.0 ล้านล้านบาท ซึ่งขณะนี้ได้ผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรวาระ 1 ไปแล้ว และหลายฝ่ายได้กล่าวถึงว่า ในหลักการจากแนวคิดดังกล่าวนี้จะทำให้เกิดความชัดเจนในการก่อสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศและจะเป็นการใช้งบประมาณมากที่สุดเท่าที่ประเทศไทยเคยมีมา โดยแผนโครงการดังกล่าวจะครอบคลุมทั้งประเทศเชื่อมโยงถึงชายแดน โดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งทางรางทั้งระบบรถไฟความเร็วสูง หรือ Hi-Speed Train และ โครงข่ายระบบขนส่งทางคู่ ซึ่งโครงการนี้คาดว่าจะใช้เวลาในการก่อสร้างเป็นเวลา 7 ปี แล้วเสร็จในปี พ.ศ.2563 **โดยรัฐบาลคาดหวังว่าโครงการนี้หากแล้วเสร็จประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับ** อาทิ (1) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ลดลงจากปัจจุบันไม่น้อยกว่าร้อยละ 2 (2) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจาก 39 กม./ชม. เป็น 60 กม./ชม. (3) ขบวนรถไฟโดยสารเพิ่มขึ้นจาก 60 กม./ชม. เป็น 100 กม./ชม. (4) สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2.5 เป็นร้อยละ 5 (5) สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นร้อยละ 19 ทำให้สัดส่วนการเดินทางรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5 เป็น ร้อยละ 30 นอกจากนี้ ปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า-ออก ณ ด่านการค้าชายแดนสำคัญจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ในด้านผู้โดยสาร ปริมาณผู้โดยสารทางรถไฟเพิ่มขึ้นจาก 45 ล้านคน-เที่ยว/ ปี เป็น 75 ล้านคน-เที่ยว/ ปี และ จะสามารถลดระยะเวลาการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังแต่ละพื้นที่ในภูมิภาคของไทยด้วยรถไฟความเร็วสูงภายในรัศมี 300 กม. รอบกรุงเทพมหานครในระยะเวลาไม่เกิน 90 นาที จากเดิมที่ใช้ระยะเวลาเฉลี่ยประมาณ 3 ชั่วโมง

จากแผนโครงการของรัฐบาลที่เป็นการลงทุนในโครงสร้างด้านโลจิสติกส์และจะครอบคลุมทั้ง 5 ภูมิภาคของประเทศและจะเชื่อมโยงโดยตรงกับระบบเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม การลงทุน ท่องเที่ยว และบริการ ของทุกภูมิภาคทั่วประเทศ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โดย สายงานสภาอุตสาหกรรมจังหวัด ซึ่งเป็นกลไกตัวแทนของผู้ประกอบการที่อยู่ในแต่ละจังหวัด ได้ตระหนักและเห็นถึงความจำเป็นที่ผู้ประกอบการในแต่ละพื้นที่จะต้องมีความเข้าใจให้ชัดเจนกับแผนโครงการเพื่อที่จะได้มีการวางแผน หรือ กำหนดแนวทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ของภาคเอกชนในแต่ละจังหวัดทั้ง 5 ภาคของประเทศเพื่อนำมาสู่การดำเนินการในแต่ละมิติให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของรัฐบาล จึงจัดทำ “โครงการการศึกษาความต้องการภาคเอกชนกับการพัฒนาเชิงพื้นที่ 5 ภาคของไทยตามแผนการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ 2 ล้านล้านบาท (Thailand 2020)” เพื่อรวบรวมความคิดเห็นของภาคเอกชนในแต่ละพื้นที่ให้ทราบถึงแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมทั้งเชิงพื้นที่และเชิงประสิทธิภาพและให้สนองตอบตรงกับความต้องการของภาคเอกชนในแต่ละภูมิภาคอย่างแท้จริง

รายละเอียดของโครงการ

เจ้าภาพและผู้รับผิดชอบดำเนินโครงการ :

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ร่วมกับสภาอุตสาหกรรมภาค และ สภาอุตสาหกรรมจังหวัดในพื้นที่จัดงาน
สัมมนาฯ (ชลบุรี, กาญจนบุรี, ขอนแก่น, สงขลา และพิษณุโลก)

โดยความร่วมมือระหว่าง :

1. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม
2. คณะทำงานเศรษฐกิจมหภาค การเงิน การคลัง สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
3. คณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา

หน่วยงานเครือข่ายการมีส่วนร่วม :

ภาครัฐ ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ท้องถิ่น ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล

ภาคเอกชน ประกอบด้วย หอการค้าจังหวัด สมาคมท่องเที่ยวในพื้นที่ สมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์
สมาคมขนส่งสินค้าทางบก สมาคมค้าส่งค้าปลีก สมาคมขนส่งสินค้าในพื้นที่

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

1. เพื่อศึกษารายละเอียดของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ภายใต้งบประมาณ 2.0
ล้านล้านบาทของรัฐบาล โดยเน้นรูปแบบการขนส่งทางรางทั้งรถไฟความเร็วสูงและระบบรางคู่ เพื่อให้ทราบถึง
รายละเอียดของโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะระบบราง ซึ่งจะมีการก่อสร้างผ่านจังหวัดต่างๆ ตามเส้นทางพัฒนา
2. เพื่อสร้างความเข้าใจระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และ เครือข่ายการมีส่วนร่วมที่เกี่ยวข้อง
ในแผนการพัฒนาโครงการตลอดจนรายละเอียดด้านต่าง ๆ
3. เพื่อศึกษาความต้องการของภาคเอกชนในแต่ละพื้นที่กับแผนการพัฒนาของโครงการและ
นำจัดทำรายงานเสนอต่อภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยจะครอบคลุมทั้งด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม การ
ลงทุน บริการ และการท่องเที่ยวกับการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานที่จะทำให้เกิดประสิทธิภาพลดต้นทุนด้านการขนส่ง
และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ข้อจำกัดของโครงการ : เป็นการสัมมนาและจัดทำข้อเสนอแนะเฉพาะการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ – อุตสาหกรรม –
การลงทุนเชิงพื้นที่เท่านั้น

ระยะเวลาการดำเนินการ : ตั้งแต่เดือนเมษายน – เดือนกรกฎาคม 2556

งบประมาณ :

1. สำนักงานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยจะสนับสนุนค่าใช้จ่ายให้กับการจัดกิจกรรมเสวนาแต่ละพื้นที่
ภูมิภาค จำนวน 25,000 บาทต่อภาค เพื่อรองรับค่าอาหารว่างและเอกสารการจัดเสวนา
2. สำนักงานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายการเดินทางและของที่ระลึกวิทยากรภาครัฐ
(ถ้ามี) รวมทั้งการจัดเตรียมเอกสาร
3. สภาอุตสาหกรรมจังหวัดซึ่งเป็นพื้นที่จัดงาน เป็นผู้อำนวยความสะดวกกรธรับ-ส่ง วิทยากรและกรรมการจาก
ส่วนกลาง รวมทั้งผู้แทนจากภาคอื่นๆ

แนวทางการดำเนินการ

การจัดกิจกรรมเสวนาระดมความคิดเห็นเชิงปฏิบัติการในแต่ละพื้นที่ 5 ภาค เพื่อระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของแนวเส้นทางการพัฒนา และ ความต้องการของภาคเอกชนเพื่อให้สอดคล้องกับเชิงพื้นที่ รายละเอียดประกอบด้วย

1.1 **เจ้าภาพดำเนินการในแต่ละพื้นที่** : ให้ประธานสภาอุตสาหกรรมภาคแต่ละภาคเป็นประธานจัดงาน ส่วนรองประธานจัดงานให้เลขาธิการสภาอุตสาหกรรมภาคและประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดที่จัดงาน โดยกำหนดจังหวัดที่จะเป็นพื้นที่จัดการสัมมนา ได้แก่ จังหวัดชลบุรี, จังหวัดกาญจนบุรี, ขอนแก่น, สงขลา และ พิษณุโลก (รายละเอียดให้ดูได้จากตารางการจัดงานฯ ซึ่งแนบไว้ด้านหลัง)

1.2 **แนวทางและรูปแบบการจัดเสวนาในแต่ละพื้นที่** :

- 1) การจัดห้องเสวนาฯ ให้จัดในรูปแบบโต๊ะประชุม (U-Shape)
- 2) ผู้เข้าร่วมการเสวนาฯ ดังนี้

ภาครัฐ ประกอบด้วย ผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้แทนจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) คณะทำงานเศรษฐกิจฯ สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ อุตสาหกรรมจังหวัด พาณิชย์จังหวัด สถาบันการศึกษา ฯลฯ

ท้องถิ่น ประกอบด้วย ผู้แทนองค์การบริหารส่วนจังหวัด ผู้แทนเทศบาล ผู้แทนองค์การบริหารส่วนตำบล

ภาคเอกชน ประกอบด้วย ประธานและเลขาธิการสภาอุตสาหกรรมภาค ประธานและเลขาธิการสภาอุตสาหกรรมจังหวัดในพื้นที่ต่าง ๆ สมาชิกสภาอุตสาหกรรมจังหวัดที่เกี่ยวข้อง ผู้แทนหอการค้าจังหวัด สมาคมท่องเที่ยวในพื้นที่ หน่วยงานด้านธุรกิจค้าปลีกในพื้นที่ หน่วยงานด้านการบริการโลจิสติกส์และขนส่งในพื้นที่ ฯลฯ

1.3 **การกล่าวเปิดและปิดโครงการ (20 – 24 นาที)**

- 1) ผู้ว่าราชการจังหวัดในพื้นที่จัดงานร่วมกับ
- 2) สส.หรือ สว.ในพื้นที่
- 3) ประธานคณะทำงานเศรษฐกิจมหภาค การเงิน การคลัง สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยควบคุมเวลาท่านละไม่เกิน 7 - 8 นาที

1.4 **ผู้นำดำเนินการเสวนาฯ MC และเจ้าหน้าที่ลงทะเบียน**

คุณธนิต ไสรัตน์ จะเป็นผู้ดำเนินการเสวนา ส่วนพิธีกร (MC) และเจ้าหน้าที่ลงทะเบียน ให้ทางสภาอุตสาหกรรมภาค หรือสภาอุตสาหกรรมจังหวัด เป็นผู้จัดเตรียม

1.5 **การดำเนินการเสวนาฯ**

- 1) วิทยากรจาก สนข. เป็นผู้กล่าวภาพรวมของโครงการ 2.0 ล้านล้านบาท (40 – 45 นาที)
- 2) ประธานสภาอุตสาหกรรมภาค และประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดที่จัดงานจะเป็นผู้นำเสนอ (10-12 นาที)
- 3) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดแต่ละจังหวัด จะต้องมีการเตรียมข้อมูล ความต้องการของภาคเอกชนในจังหวัดของตน และนำเสนอเป็นรายจังหวัด
- 4) ภายหลังจากนั้นจึงให้หน่วยงานเอกชน สมาคมที่เกี่ยวข้อง และ ที่ประชุมนำเสนอประเด็นและข้อซักถามจากผู้เข้าร่วมเสวนา (1 ชั่วโมง 45 นาที)
- 5) **การปิดการสัมมนา** คุณสุชาติ วิสุวรณ์ รองประธานอาวุโส ส.อ.ท. จะเป็นผู้กล่าวปิดการสัมมนา (6 – 7 นาที)

ตารางกำหนดการเสวนาเชิงปฏิบัติการรายภาค

ภาค	วันที่	เวลา	จังหวัด
ภาคตะวันออก	วันพุธที่ 22 พ.ค. 56	13.00 – 16:45 น.	ฉ.ชลบุรี
ภาคกลาง	วันพฤหัสบดีที่ 6 มิ.ย.56	13.00 – 16:45 น.	ฉ.กาญจนบุรี
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	วันอังคารที่ 11 มิ.ย.56	13.00 – 16:45 น.	ฉ.ขอนแก่น
ภาคใต้	วันศุกร์ที่ 14 มิ.ย.56	08.30 – 12:00 น.	ฉ.สงขลา
ภาคเหนือ	วันพุธที่ 19 มิ.ย. 56	08.30 – 12:00 น.	ฉ.พิษณุโลก

2. ขอบเขตหัวข้อประเด็นการถกแถลง – อภิปรายแสดงความคิดเห็นในการเสวนา ซึ่งประเด็นแต่ละเรื่องนี้จะตั้งอยู่ในรายงานการเสวนาของแต่ละภาค

- 1) **แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (High-Speed Train)** ที่ต้องการให้หยุดรับ-ส่งผู้โดยสารมีจุดใดบ้าง หากไม่ตรงกับความต้องการของภาคเอกชน ให้เสนอว่าแต่ละจังหวัดต้องการจุดใดบ้าง และกรณีการขนส่งสินค้าด้วยระบบรถไฟความเร็วสูง เอกชนคิดว่าสินค้าใดเหมาะสม และจะขนส่งด้วยวิธีอย่างไร
- 2) **ระบบรถไฟทางคู่ (Dual Track)** ควรจะสร้างจุดใด และสถานี รวมทั้งถนนที่เชื่อมโยงระบบราง ควรมีการปรับปรุงก่อสร้างอะไรบ้าง และโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเชื่อมโยงระบบทางคู่ ที่ต้องมี เอกชนจะมีส่วนร่วมได้อย่างไร เช่น
 - ก. การลงทุนเพื่อเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ นิคมอุตสาหกรรม ศูนย์โลจิสติกส์ปาร์ค ศูนย์ขนส่งศูนย์กระจายสินค้า และศูนย์รวบรวมและเปลี่ยนถ่ายประเภทขนส่ง (ICD)
 - ข. การปรับปรุงสถานีรถไฟ และโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อใช้ยกผู้สินค้าขึ้น-ลง รางสถานี
- 3) **การส่งเสริมอุตสาหกรรมภายใต้ระบบขนส่งใหม่** เป็นการนำเสนอที่แต่ละจังหวัดเห็นว่ามีศักยภาพรองรับเส้นทางขนส่งระบบราง เพื่อขอให้รัฐบาล รวมทั้ง BOI กรมโยธาธิการและผังเมือง จะสามารถดำเนินการสนับสนุนได้อย่างไร
- 4) **กฎเกณฑ์ ข้อบังคับ ที่มีอุปสรรคต่อการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานใหม่** มีอะไรบ้าง เป็นการพิจารณาถึงข้อบังคับ กฎ ระเบียบ ต่างๆ ที่เป็นอุปสรรค และการอำนวยความสะดวกทั้งด้านอุตสาหกรรม ผังเมือง สิ่งแวดล้อม ชุมชน ที่อยู่ในแนวพื้นที่ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ว่ามีประเด็นใดที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา
- 5) **ปัญหาอุปสรรคเกี่ยวกับการขนส่งข้ามแดน** กรณีเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จะต้องมีกรนำเสนอประเด็นที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งข้ามแดน เพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานทางรางที่จะสร้างขึ้นใหม่สามารถเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่แล้วได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 6) **ประเด็นอื่นๆ** ที่เกี่ยวข้องกับภาคการค้า ภาคบริการ ภาคการท่องเที่ยว ที่จะได้รับผลประโยชน์จากระบบรางที่ก่อสร้างใหม่

3. **การจัดทำรายงานสรุปการเสวนาเชิงปฏิบัติการในระดับภาค** ประธานสภาอุตสาหกรรมภาคแต่ละภาค และ ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัด จะเป็นผู้ดำเนินการจัดทำสรุปผลการเสวนาเชิงปฏิบัติการเป็นข้อเสนอความต้องการภาคเอกชนต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ (5 ภาค) เพื่อเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ (Thailand 2020) โดยแต่ละภาคจะต้องจัดทำรายงานให้แล้วเสร็จภายใน 15 วันหลังจากการจัดสัมมนาแล้วเสร็จ และ จัดส่งให้กับสำนักงานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (อีเมล : fti.2555@gmail.com) ทั้งนี้ การจัดทำรายงานควรต้องประสานงานกับสถาบันการศึกษาพื้นที่
4. **การจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์รวมทั้ง 5 ภาค** สำนักงาน ส.อ.ท. ภายหลังจากได้รับรายงานของแต่ละภาคแล้วจะดำเนินการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ “ ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ 5 ภาค เพื่อเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ ” โดยจะให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 24 มิถุนายน 2556 ทั้งนี้ จะจัดส่งให้กับประธาน ส.อ.ท. ภาค 5 ภาคตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้งหนึ่ง
5. **การจัดสัมมนานำเสนอรายงานสรุปความต้องการของภาคเอกชนต่อภาครัฐ** ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้
 - 1) การนำเสนอรายงานสรุปความต้องการของภาคเอกชนแนวทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ 5 ภาค เพื่อเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ (Thailand 2020)
 - 2) กำหนดการจัดสัมมนา กำหนดจัดในวันจันทร์ที่ 24 มิถุนายน 2556 ณ โรงแรมวินด์เซอร์ สวีทส์ ซ.สุขุมวิท 20 เวลา 13.30 – 16.30 น. โดยอยู่ระหว่างการประสานกับ ฯพณฯ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อเป็นประธานรับฟังข้อเสนอแนะ
 - 3) ในการจัดสัมมนาครั้งนี้ กำหนดให้ประธาน-เลขาธิการสภาอุตสาหกรรมภาค และ ประธาน-เลขาธิการสภาอุตสาหกรรมจังหวัด รวมทั้ง กรรมการ ส.อ.ท. และ กรรมการ ส.อ.ท.จังหวัด เข้าร่วมโดยพร้อมเพรียงกัน
6. **การจัดพิมพ์และแจกจ่ายรายงานฉบับสมบูรณ์** “ ข้อเสนอความต้องการภาคเอกชนต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ (5 ภาค) เพื่อเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ (Thailand 2020)” โดยจัดทำเป็นเอกสารปกขาว จำนวนประมาณ 300 - 400 เล่ม แจกจ่ายให้กับ ส.อ.ท.จังหวัด และ หอการค้าจังหวัด หน่วยงานราชการ ทั้งส่วนกลางและจังหวัดที่เกี่ยวข้อง โดยให้ดำเนินการให้เสร็จภายในวันที่ 31 กรกฎาคม 2556

ข้อมูลติดต่อผู้ประสานงานโครงการ : นายธนະภัทท์ คูตรีสุนทร / นายอภิรักษ์ เพ็ญรัตพันธ์

สำนักงานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย :

อาคารเอ็มดี ทาวเวอร์ ชั้น 20 ถ.บางนา-ตราด กม.3 แขวงบางนา

เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260 โทร. 02-744-1007#14

มือถือ. 087-357-5535 / 085-507-8585

e-mail: fti.2555@gmail.com

สรุปแผนพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงภูมิภาค (ฉบับย่อ)

รวบรวมโดย : ส.อ.ท.

แผนงานโครงการระบบรางตาม 3 ยุทธศาสตร์หลัก แบ่งเป็น 7 แผนงาน รวม 55 โครงการ โดยแต่ละโครงการมีรายละเอียดประกอบ 10 ซ้อย่อย แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อกับภูมิภาควงเงินลงทุนรวม 994,430.90 ล้านบาท เป็นงบประมาณในการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง 783,229 ล้านบาท

การก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง เป็นการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า และบริการที่สะดวก รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ สำหรับขอบเขตการดำเนินงานและสถานที่ดำเนินการ กำหนดขนาดมาตรฐานของการก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงทั้ง 4 โครงการ ไว้เป็นรูปแบบเดียวกัน **มีการก่อสร้างรางขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge)** รองรับรถไฟความเร็วสูง และติดตั้งงานระบบราง งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถสำหรับรถไฟความเร็วสูง โดยกำหนดเป็น 4 เส้นทาง คือ

1. **เส้นทางกรุงเทพฯ – พิษณุโลก – เชียงใหม่** วงเงิน 387,821 ล้านบาท กำหนดให้การประกวดราคางานราง งานระบบ และงานขบวนรถสำหรับรถไฟความเร็วสูง โดยแบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ **ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ – พิษณุโลก และ ระยะที่ 2 ช่วงพิษณุโลก – เชียงใหม่** / พื้นที่กรุงเทพมหานคร – พิษณุโลก – เชียงใหม่ เริ่มก่อสร้างปีงบประมาณ 2557 และสิ้นสุดในปีงบประมาณ 2562 ส่วนรายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. วงเงินรวม 387,821 ล้านบาท แบ่งเป็นค่าจ้างที่ปรึกษา 7,000 ล้านบาท ค่าที่ดิน 18,371 ล้านบาท ค่าก่อสร้าง 288,629 ล้านบาท ค่างานระบบไฟฟ้าฯ 73,821 ล้านบาท

ผลประโยชน์ที่จะได้รับ 1) เส้นทางรถไฟความเร็วสูงและระบบรถไฟความเร็วสูงที่เหมาะสมจาก กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ 2) ประหยัดมูลค่าต่างๆ ได้แก่ ประหยัดการใช้รถ 8,557 ล้านบาท ลดค่าเวลาในการเดินทาง 2,252 ล้านบาท ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ 3,889 ล้านบาท ลดมลพิษ 6,659 ล้านบาท 3) เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งสินค้า 4) เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ

2. **โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – หนองคาย** วงเงิน 170,450 ล้านบาท แบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ **ระยะที่ 1 ช่วงชุมทางบ้านภาชี – นครราชสีมา และ ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย** / พื้นที่กรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา – หนองคาย

ข้อดีของโครงการ คือ 1) เส้นทางรถไฟความเร็วสูงและระบบรถไฟความเร็วสูงที่เหมาะสมจาก กรุงเทพฯ – นครราชสีมา – หนองคาย 2) ประหยัดมูลค่าต่างๆ ได้แก่ ประหยัดการใช้รถ 10,993 ล้านบาท ลดค่าเวลาในการเดินทาง 5,074 ล้านบาท ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ 2,638 ล้านบาท ลดมลพิษ 5,541 ล้าน บาท 3) เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งสินค้า 4) เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ

3. โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – ปาดังเบซาร์ วงเงิน 124,327.9 ล้านบาท แบ่งเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ – หัวหิน และ ระยะที่ 2 ช่วงหัวหิน – ปาดังเบซาร์

ประโยชน์ที่จะได้รับ คือ 1) เส้นทางรถไฟความเร็วสูง และระบบรถไฟความเร็วสูงที่เหมาะสม จาก กรุงเทพฯ – หัวหิน 2) ประหยัดมูลค่าต่างๆ ในปี พ.ศ. 2565 ดังนี้ ประหยัดการใช้รถ 2,831 ล้านบาท ลดค่าเวลา ในการเดินทาง 745 ล้านบาท ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ 1,286 ล้านบาท ลดมลพิษ 2,203 ล้านบาท 3) เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งสินค้า 4. เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ

4. โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ต่อจาก สนามบินสุวรรณภูมิ – ชลบุรี – พัทยา – ระยอง วงเงิน 100,631 ล้านบาท

ข้อดีของโครงการ คือ 1. เส้นทางรถไฟความเร็วสูง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กรุงเทพฯ) – ระยอง ระยะทาง 221 กิโลเมตร 2. ประหยัดมูลค่าต่างๆ ในช่วงเวลา 30 ปี ตลอดโครงการ โดยเฉลี่ยแต่ละปีประหยัดเงินต่างๆ ได้ ดังนี้ ประหยัดการใช้รถปีละ 71,459 ล้านบาท ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ 32,388 ล้านบาท ลดมลพิษ 10,638 ล้านบาท 3. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า ปีละ 7,576 ล้านบาท

แผนรถไฟความเร็วสูงตาม พ.ร.บ.เงินกู้ 2 ล้านล้านบาท

เส้นทาง	ประโยชน์ที่ได้รับ (หน่วย : ล้านบาท)
กรุงเทพ-เชียงใหม่	-ประหยัดใช้รถ 8,557 -ลดค่าเวลาเดินทาง 2,252 -ลดสูญเสียอุบัติเหตุ 3,889 -ลดมลพิษ 6,659
กรุงเทพ-นครราชสีมา-หนองคาย	-ประหยัดใช้รถ 10,993 -ลดค่าเวลาเดินทาง 5,074 -ลดสูญเสียอุบัติเหตุ 2,638 -ลดมลพิษ 6,659
กรุงเทพ-หัวหิน-ปาดังเบซาร์	-ประหยัดใช้รถ 2,831 -ลดค่าเวลาเดินทาง 745 -ลดสูญเสียอุบัติเหตุ 1,286 -ลดมลพิษ 2,203
กรุงเทพ-ระยอง	-ประหยัดใช้รถ 71,459 -ลดค่าเวลาเดินทาง 16,891 -ลดสูญเสียอุบัติเหตุ 32,388 -ลดมลพิษ 10,638 -ประหยัดค่าขนส่งสินค้า 7,576

ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ

เป็นแผนพัฒนาระบบทางคู่และโครงสร้างขนส่งทางน้ำ วงเงิน 354,560.73 ล้านบาท มีแผนงานพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ 11 สาย ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ โครงการติดตั้งและปรับปรุงเครื่องกั้นถนนที่เป็นจุดตัดทางรถไฟ

ในด้านการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ มีแผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร สร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2 สร้างสถานีขนส่งทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานที่ จังหวัดอ่างทอง สร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล และแผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญของประเทศ โดยยุทธศาสตร์ดังกล่าวแบ่งเป็น 25 โครงการ ดังนี้

โครงการก่อสร้างเส้นทางคู่

1. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายลพบุรี-ปากน้ำโพ
2. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายปากน้ำโพ-เด่นชัย
3. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายมาบะเบา-ชุมทางถนนจิระ
4. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น
5. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมทางขอนแก่น-หนองคาย
6. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี
7. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายนครปฐม-หัวหิน
8. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
9. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร
10. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมพร- สุราษฎร์ธานี
11. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายสุราษฎร์ธานี- ปาดังเบซาร์
- 12.โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมทางบ้านภาชี-นครหลวง

โครงการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับรถไฟ

1. โครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ (ปรับปรุงทาง ราง หมอน สะพาน และติดตั้งรั้ว)
2. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกั้น
3. โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ
4. โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม
5. โครงการก่อสร้างโรงรถจักรแห่งใหม่ที่แก่งคอย
6. โครงการสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน 83 แห่ง และงานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ รฟท. สำหรับก่อสร้างสะพาน ทล.
7. โครงการแก้ไขและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจลาจร ก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามทางรถไฟ (25 แห่ง)

โครงการที่เกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำ

1. โครงการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร
2. โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2
3. โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน ที่จังหวัดอ่างทอง
4. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล (ระยะที่ 1)
5. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก



รายละเอียดโครงการภายใต้แผนงาน
ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ
(ภาคตะวันออก)

เอกสารประกอบการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ โครงการจัดทำข้อเสนอความต้องการภาคเอกชน
ต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ (5 ภาค) เพื่อเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ

รวบรวมโดย
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ภาคตะวันออก

(ไม่มี)

โครงการรถไฟความเร็วสูง ภาคตะวันออก

**รายละเอียดโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ต่อจากสนามบินสุวรรณภูมิ-
ชลบุรี-พัทยา-ระยอง**

1. สาขา ระบบขนส่งทางราง
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กระทรวงคมนาคม/สนช./รฟท.
4. ชื่อโครงการ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ต่อจากสนามบินสุวรรณภูมิ-ชลบุรี-พัทยา-ระยอง
5. วัตถุประสงค์
 1. พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าและบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ
 2. พัฒนารถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-ชลบุรี-ระยอง เพื่อเตรียมการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน
6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ
 1. ก่อสร้างทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) รองรับรถไฟความเร็วสูง
 2. ติดตั้งงานระบบราง งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล
 3. จัดหาขบวนรถสำหรับรถไฟความเร็วสูง./ พื้นที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร จังหวัดฉะเชิงเทรา (อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา อำเภอบ้านโพธิ์) จังหวัดชลบุรี (อำเภอพานทอง อำเภอเมืองชลบุรี อำเภอสัตหีบ) และจังหวัดระยอง (อำเภอบ้านฉาง อำเภอนิคมพัฒนา อำเภอเมืองระยอง)

ระยะทาง 221 กม.
7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2561
8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้ํา	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
1,800,000,000	4,767,000,000	74,909,000,000	-	19,155,000,000	-	100,631,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

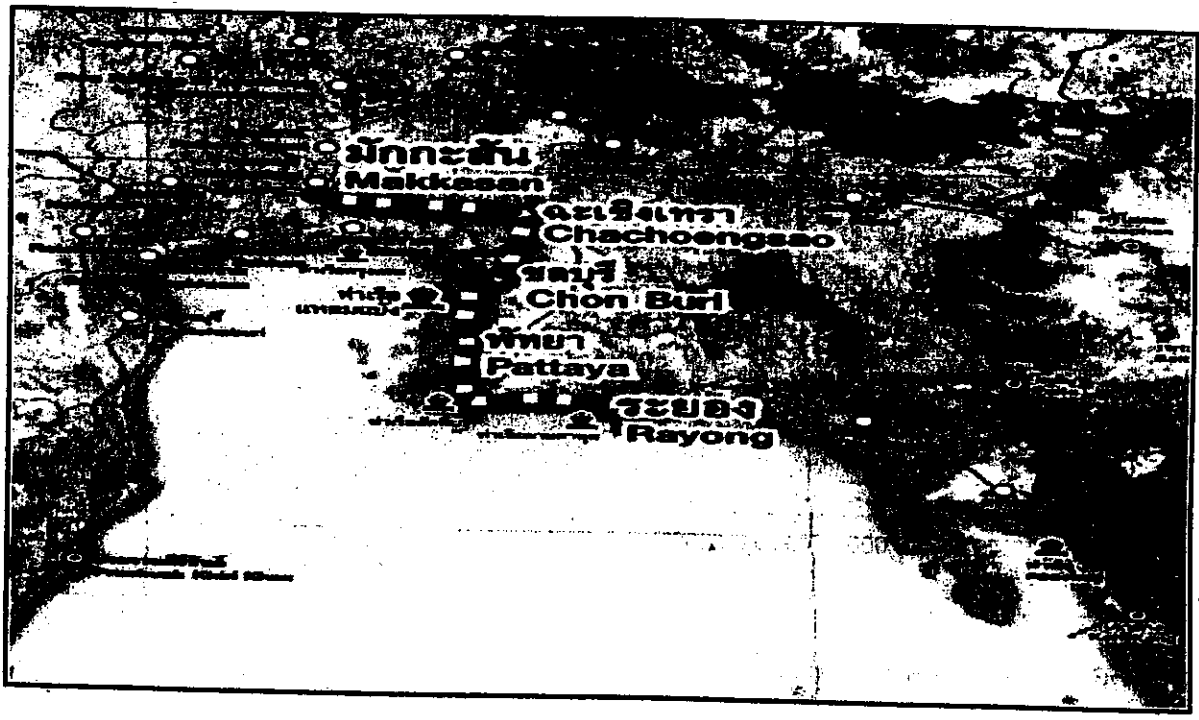
ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดหาที่ดิน			██████████							
2. จัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง			████████████████████							
3. ค่าก่อสร้าง			████████████████████							
4. ค่างานระบบรถไฟฟ้ํา				██████████						

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

1. เส้นทางรถไฟความเร็วสูง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กรุงเทพฯ) - ระยอง ระยะทาง 221 กม.
 2. ประหยัดมูลค่าต่างๆ ในช่วงเวลา 30 ปี ตลอดโครงการ โดยเฉลี่ยแต่ละปีประหยัดเงินต่างๆ ได้ ดังนี้
 - ประหยัดการใช้รถบัส 71,459 ล้านบาท
 - ค่าเวลาในการเดินทาง 16,891 ล้านบาท
 - ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ 32,388 ล้านบาท
 - ลดมลพิษ 10,638 ล้านบาท
 - ประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าบัส 7,576 ล้านบาท
 - รวมประหยัดได้เฉลี่ยปีละ 138,952 ล้านบาท
 3. เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ
 4. เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ
- EIRR 13.28%

- หมายเหตุ 1.กรณีรัฐบาลลงทุนทั้งหมด
 2. รายงานการศึกษาแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง กุมภาพันธ์ 2556

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุน
การขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง ภาคตะวันออก

(ไม่มี)

โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบท ภาคตะวันออก

สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวงชนบท
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง
- ชื่อโครงการย่อย โครงการสนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ถนนสาย ฅช.3001 แยก ทล.314 - ลาดกระบัง
5. วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งสินค้าในพื้นที่ศึกษาได้มากขึ้น เนื่องจากมีการปรับปรุงแนวสายทางให้สามารถรับปริมาณจราจรได้มากขึ้น และลดเวลาเดินทางทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งมากขึ้น
- เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง เนื่องจากมีการปรับปรุงทางด้านเรขาคณิตของแนวเส้นทางโครงการให้ดีขึ้น รองรับความเร็วได้มากขึ้น และสอดคล้องกับชนิดและขนาดของรถที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า ประกอบกับการติดตั้งอุปกรณ์จราจรที่ได้มาตรฐานมากขึ้น
- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายถนน โดยเฉพาะกับพื้นที่ศึกษา ซึ่งได้แก่ โครงข่ายถนนในอำเภอบางบัว จังหวัดสมุทรปราการ เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร
- เพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสนามบินให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจใหม่ เป็นเขตการค้า และอุตสาหกรรม เพื่อการส่งออกของประเทศ เพื่อรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- เพื่อสร้างศักยภาพในการแข่งขันด้านการค้าการลงทุนก่อนการเข้าเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยการเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมต่อกับต่างประเทศ

ในปี พ.ศ. 2546 สำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) ภายใต้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้เสนอแนวทางการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย แผนพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่ และแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมรอบสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติเห็นชอบเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2547 ทั้งนี้ กรมทางหลวงชนบทได้รับมอบหมายให้พัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อที่อยู่ในแผนดังกล่าว เพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งจากนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง และนิคมอุตสาหกรรมอื่นๆในพื้นที่ภาคตะวันออกไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่สภาพเส้นทางที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมีปริมาณการจราจรหนาแน่นมาก ไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ จึงจำเป็นต้องมีการก่อสร้างและขยายช่องจราจรให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการก่อสร้างถนนลาดยาง ขนาด 4 - 6 ช่องจราจร พร้อมระบายน้ำ ไฟส่องสว่าง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ถนนสาย ฅช.3001 แยก ทล.314 - ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา ระยะทาง 20.329 กิโลเมตร / จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดฉะเชิงเทรา

- ระยะทาง 20.329 กม.

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2559

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
134,225,000	-	3,835,000,000	-	-	-	3,969,225,000

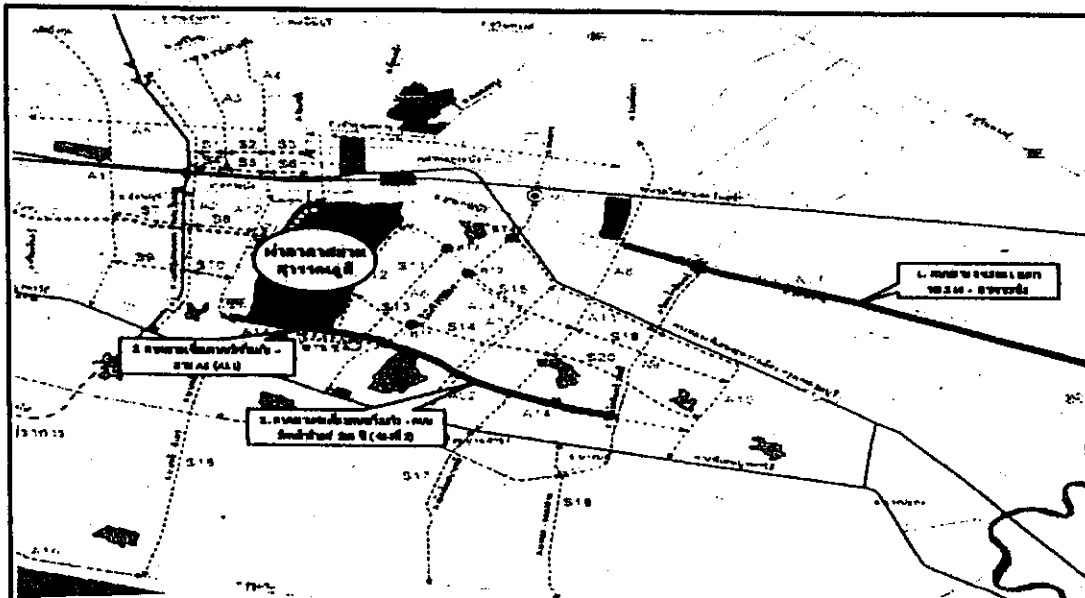
9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ควบคุมงานก่อสร้าง										
2. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งสินค้า
 - เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง มีเรขาคณิตของแนวเส้นทางสอดคล้องกับชนิดและขนาดของรถที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า
 - ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสนามบินให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจใหม่ เป็นเขตการค้าและอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกของประเทศ
 - สร้างศักยภาพในการแข่งขันด้านการค้าการลงทุนก่อนการเข้าเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
 - ช่วยลดระยะการเดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิไปยังนิคมอุตสาหกรรมบางประกง ประมาณ 13 กิโลเมตร (เดิม 48 กม. เหลือ 35 กม.)
 - ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ
- NPV = 131.26 ล้านบาท
B/C = 1.05
EIRR = 12.5

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวงชนบท
4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง
ชื่อโครงการย่อย โครงการสนับสนุนนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือแหลมฉบัง - ถนนสาย รย.3013 แยก ทล.331 - ทล.3191
5. วัตถุประสงค์

- เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรที่ติดขัดในท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากปริมาณการขนถ่ายตู้สินค้ามีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเดิมตั้งเป้าไว้ 5 ล้านตู้ แต่เพิ่มขึ้นเป็น 6 ล้านตู้ ทำให้การให้บริการไม่ทันท่วงที จนเกิดการสะสมของปริมาณรถจอดติดขัดเป็นเวลานาน สร้างความเสียหายต่อผู้ประกอบการและเศรษฐกิจของประเทศ

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

โครงการก่อสร้างถนนลาดยางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 2-4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.0-3.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.00-2.50 เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟส่องสว่าง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก / อ.ปลวกแดง จ.ระยอง ระยะทาง 17.312 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2561

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
44,559,000	50,000,000	870,000,000	-	-	-	964,559,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. สำรวจสิ่งขั้วรณทรพย										
2. จักรรณลลลลลลลลลล										
3. ควบคุมงานก่อสร้าง										
4. ค่าก่อสร้าง										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

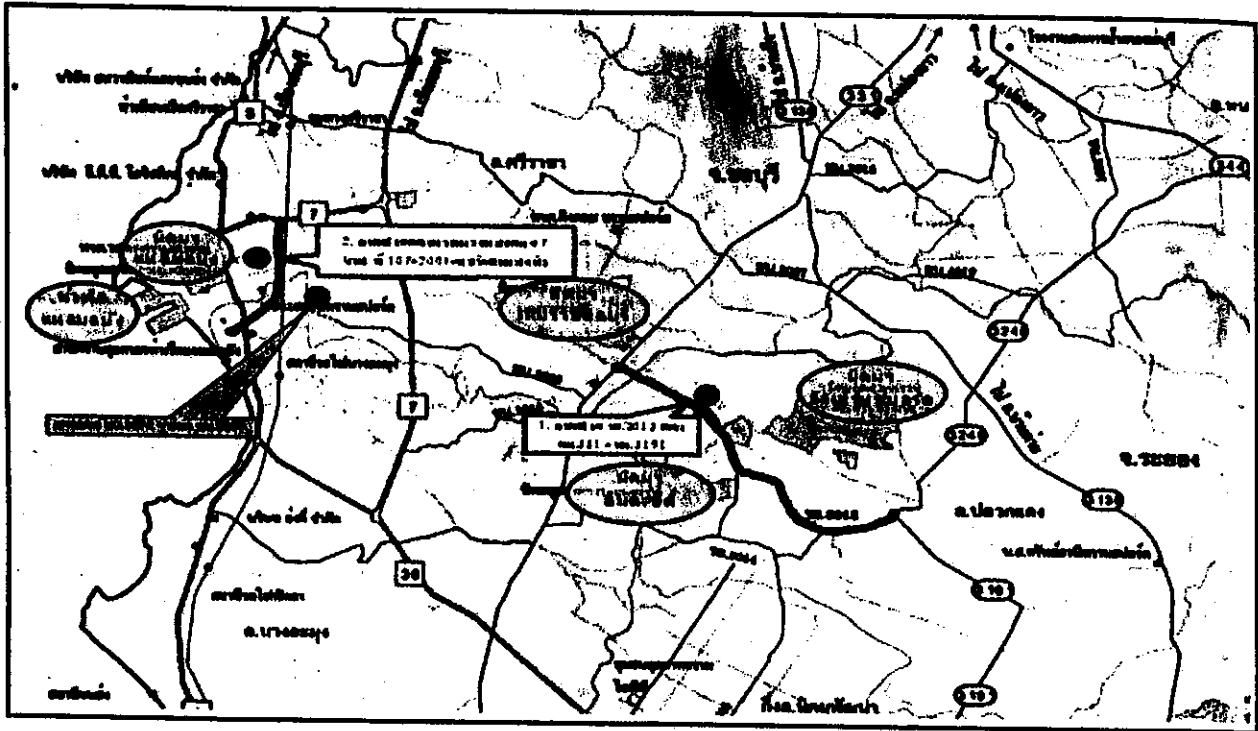
- ลดปัญหาการจราจรแออัดบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง
- สนับสนุนกิจกรรม Inbound/Outbound Logistics ระหว่างนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ใกล้เคียง เช่น นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ นิคมอุตสาหกรรมเหมราชชลบุรี
- ช่วยลดระยะเวลาเดินทางจาก อ.ปลวกแดง ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ประมาณ 8 กิโลเมตร (เดิม 50 กม. เหลือ 42 กม.)

NPV = 319.71 ล้านบาท

B/C = 2.13

EIRR = 22.80

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



สรุปรายละเอียดโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง

- 1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
- 2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
- 3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวงชนบท
- 4. ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการค้า การลงทุน และการขนส่ง
ชื่อโครงการย่อย โครงการสนับสนุนนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือแหลมฉบัง - ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 7 (กม. ที่ 107+200) -ท่าเรือแหลมฉบัง

5. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรที่ติดขัดในท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากปริมาณการขนถ่ายตู้สินค้ามีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเดิมตั้งเป้าไว้ 5 ล้านตู้ แต่เพิ่มขึ้นเป็น 6 ล้านตู้ ทำให้การให้บริการไม่ทันท่วงที จนเกิดการสะสมของปริมาณรถ จนติดขัดเป็นเวลานาน สร้างความเสียหายต่อผู้ประกอบการและเศรษฐกิจของประเทศ

6. ขอบเขตการค้าเป็นงาน/สถานที่ดำเนินการ

- โครงการก่อสร้างถนนลาดยางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 2-4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.0-3.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.00-2.50 เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟส่องสว่าง และอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย / อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี

ระยะทาง 9.900 กิโลเมตร

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2561

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
61,769,000	400,000,000	1,534,300,000	-	-	-	1,996,069,000

9. แผนการค้าเป็นงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการค้าเป็นโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. ค่าจัดการสิทธิ์ที่ดิน										
2. ควบคุมงานก่อสร้าง										
3. ค่าก่อสร้าง										
4. สรรวจอสังหาริมทรัพย์										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

- ลดปัญหาการจราจรแออัดบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง
 - สนับสนุนกิจกรรม Inbound/Outbound Logistics ระหว่างนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ใกล้เคียง เช่น นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ นิคมอุตสาหกรรมเหมราชชลบุรี
 - ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ
- NPV = 319.71 ล้านบาท
B/C = 2.13
EIRR = 22.80

สว
1. สาขา

6
7.
8.
9.

สรุปรายละเอียดโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย พัทยา - มาบตาพุด (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)

1. สาขา ระบบขนส่งทางถนน
2. กระทรวง กระทรวงคมนาคม
3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กรมทางหลวง
4. ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย พัทยา - มาบตาพุด (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)
5. วัตถุประสงค์

เป็นเส้นทางที่จะสามารถแบ่งเบาปริมาณการจราจรระหว่างกรุงเทพมหานครและภาคตะวันออกเฉียงเหนือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ซึ่งมีปริมาณการจราจรสูง เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและขนส่งสินค้าให้เป็นไปอย่างสะดวกและปลอดภัยมากขึ้นและเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชา และประเทศในกลุ่มสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดจีนรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 กระจายการพัฒนาสู่ภูมิภาค เชื่อมโยงนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดกับท่าเรือแหลมฉบัง พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศ สนับสนุนระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ

6. ขอบเขตการดำเนินงาน/สถานที่ดำเนินการ

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพัทยา-มาบตาพุด เป็นเส้นทางต่อเนื่องจากทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ช่วงชลบุรี-พัทยา โดยกรมทางหลวงจะต่อขยายจากพัทยาไปบรรจบทางหลวงหมายเลข 3 (สุขุมวิท) ระยะทาง 33 กิโลเมตร จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วง พัทยา - มาบตาพุด เพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศ โดยกรมทางหลวงมีแผนงานที่จะนำเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมาใช้ในการก่อสร้าง ทั้งนี้โครงข่ายทางหลวงพิเศษดังกล่าวจะสนับสนุนและอำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและขนส่งสินค้าไปยังนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและพื้นที่ตะวันออก

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ตอน ชลบุรี - พัทยา ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จและ EIA อยู่ระหว่าง สผ.พิจารณา ขณะนี้อยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียด / ต่อจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วง ชลบุรี - พัทยา ไป บรรจบทางหลวงหมายเลข 3 สุขุมวิท ช่วง มาบตาพุด
- ระยะทาง 32 กม

7. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มปีงบประมาณ 2557 สิ้นสุดปีงบประมาณ 2558

8. รายละเอียดค่าใช้จ่ายตาม พ.ร.บ. (บาท)

ค่าจ้างที่ปรึกษา	ค่าที่ดิน	ค่าก่อสร้าง	ค่าครุภัณฑ์	ค่างานระบบ รถไฟฟ้า	ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงาน	รวม
-	1,800,000,000	-	-	-	-	1,800,000,000

9. แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายงบประมาณ

ขั้นตอนการดำเนินโครงการ	ระยะเวลา									
	ก่อน 2556	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	หลัง 2563
1. จัดหาที่ดิน										

10. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

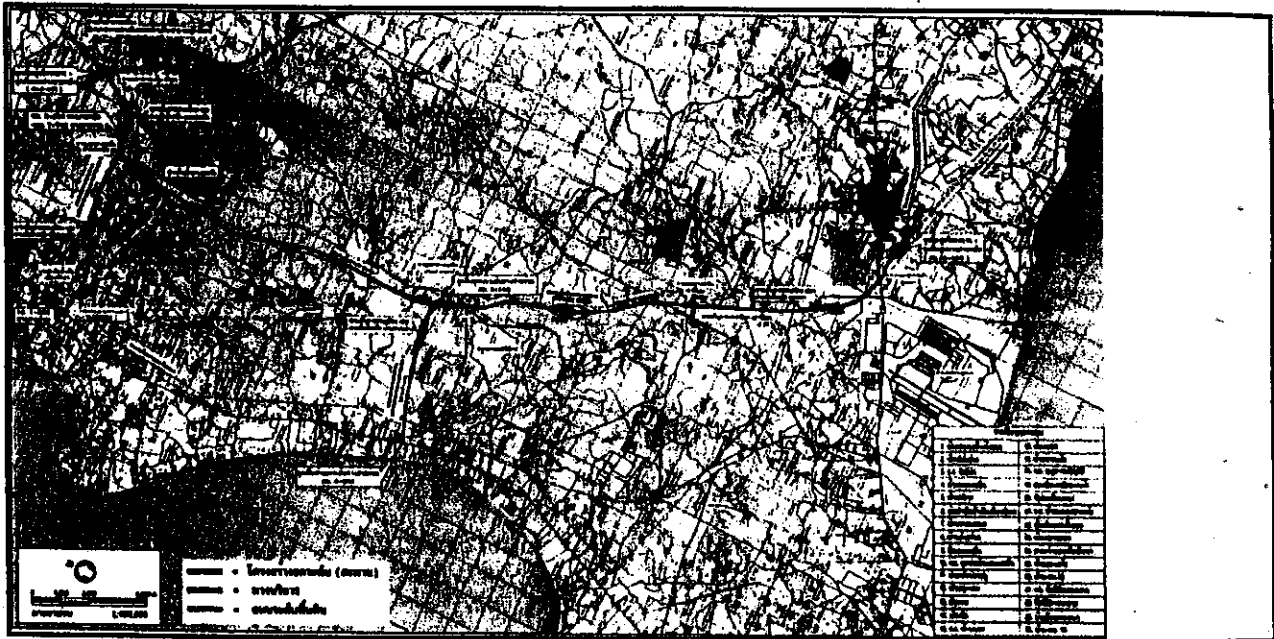
ผลประโยชน์ที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์

- 1.ลดระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ย 20 นาที/คัน
- 2.ผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ EIRR=17.4%
- 3.การจ้างงานเพิ่มขึ้นเมื่อมีโครงการประมาณ 1,200 ตำแหน่ง
- 4.ประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ(VOC Saving)=854 ล้านบาท/ปี (ปี2561)และ=1,042 ล้านบาท/ปี (ปี2565)
- 5.ประหยัดมูลค่าเวลาในการเดินทาง(VOT Saving)=728 ล้านบาท/ปี (ปี2561)และ=1,044 ล้านบาท/ปี (ปี2565)
- 6.ลดมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุ(ACC Saving)=38 ล้านบาท/ปี

ผลประโยชน์อื่นๆ

1. ลดต้นทุนค่าขนส่งทางถนนของประเทศ
2. พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศ
3. ลดปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 3, 36 ที่แออัด
4. ลดอุบัติเหตุทางถนน
5. ลดภาระงบประมาณ บำรุงรักษาดถนน ของประเทศ

รูปภาพสถานที่ดำเนินโครงการ



**แนวคิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง 2.0 ล้ำล้ำบาท
ปาฐกถาพิเศษเรื่อง "นโยบายการพัฒนากระบวนรางในประเทศไทย"
โดย นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
ณ โรงแรมแกรนด์ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ วันที่ 15 พฤษภาคม 2556**

รถไฟฟ้าความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) เป็นเรื่องสำคัญ ถือเป็นโครงการยุทธศาสตร์ของรัฐบาล ปัญหาช่วงแรกของการทำไฮสปีดเทรน คือมีแต่คนสนับสนุน ทุกคนอยากให้มี และอยากให้ผ่านพื้นที่ในจังหวัดของตนเอง มีทั้งคนเห็นด้วยและคนที่ต่อต้าน การจัดทำพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) กู้เงิน 2 ล้านล้านบาทของรัฐบาล ซึ่งได้ผ่านสภาผู้แทนราษฎรไปแล้ว เพื่อให้ทุกคนได้ช่วยกันดู มีโครงการอะไรบ้าง รถไฟทางคู่จากไหนถึงไหน มีรถไฟฟ้าความเร็วสูงกี่เส้น ทำที่ไหน ทำเร็วมีที่ไหน เพราะใน พ.ร.บ. นี้มีโครงการก่อสร้างท่าเรือปากบาราด้วย ที่ผ่านมามีทั้งถกเถียงกันว่าคุ้มไม่คุ้ม ซึ่งรัฐบาลจัดให้เป็นยุทธศาสตร์สำคัญ เป็นการสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจ ยุทธศาสตร์ของรัฐบาลจะใช้ระบบการขนส่งคนและสินค้า โดยใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจ การก่อสร้างแทบไม่ต้องเวนคืนที่ดิน เพราะก่อสร้างไปตามแนวเส้นทางเดิม จะทำให้การเดินทางเร็วขึ้น เมืองขยาย การค้าขายขยาย และการดำเนินงานภายใต้ พ.ร.บ. นี้ก็ไม่ได้มีเฉพาะรถไฟฟ้าความเร็วสูง แต่มีมิติอื่นด้วย ทั้งรถไฟทางคู่ ถนน 4 เลน การก่อสร้างท่าเรือ พ.ร.บ. นี้ไม่ได้สร้างความเหลื่อมล้ำ แต่ลดความเหลื่อมล้ำในสังคมไทยมากขึ้น กระจายโอกาสให้กับทุกคน

จากตัวเลขผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟตั้งแต่ปี 2523-2554 จะเห็นว่าในปี 2523 มีผู้โดยสารประมาณ 85 ล้านคน ปี 2554 เหลือ 45 ล้านคนต่อปี ทั้งที่ตัวเลขผู้โดยสารน่าจะต้องปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น การที่ผู้โดยสารลดลงเพราะมีคนน้อยมากที่คิดจะเดินทางด้วยรถไฟ รถเมล์เพียงไม่กี่วันมีคนนั่งมากกว่ารถไฟแล้ว ปัญหาของรถไฟคือ ความล่าช้า จากข้อมูลพบว่าไม่มีขบวนไหนที่ไม่ช้า ช้าตั้งแต่ 130 นาที ไปจนถึง 200 นาที เคยเดินทางไปเชียงใหม่ ช้าไปประมาณ 2 ชั่วโมง การพัฒนาระบบรางจึงเป็นสิ่งที่ต้องทำ ถ้าไม่ทำตอนนี้อีก 10 ปี คงจะทำได้ยากอย่างแน่นอน ประเทศไทยถ้าต้องการให้เจริญเติบโตทางเศรษฐกิจโดยไม่ลงทุนเลย คงเป็นไปได้ไม่ได้ เมื่อถึงจุดหนึ่งที่จีดีพีที่เคยโต 4-5% จะค่อยๆ ลดลง เพราะต้นทุนการขนส่งจะสูงขึ้น ถนนแคบรถไฟก็แคบ หลักของการดำเนินการคือรัฐบาลมองการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ลดคอขวด และเพิ่มโอกาสให้กับคนทั้งประเทศ

โครงการที่กำหนดใน พ.ร.บ.เงิน 2 ล้านล้านบาท ไม่ใช่โครงการใหม่ทั้งหมด หลายโครงการเริ่มเมื่อ 20 ปีที่แล้วซึ่งเป็นโอกาสที่เสียไป เช่น รถไฟรางคู่ อนุมัติไปเมื่อปี 2536 สมัยนายชวน หลีกภัย เป็นนายกรัฐมนตรี อนุมัติ 2,700 กิโลเมตร (กม.) ทำไปได้แค่ 300 กม. ใช้เงินลงทุน 7 หมื่นล้านบาท แต่ตอนนี้เกือบ 4 แสนล้านบาท นอกจากโอกาสที่เสียไปแล้วต้นทุนยังเพิ่มขึ้นด้วย ทั้งนี้ เส้นทาง 290 กว่ากิโลเมตร ทำได้จริงจนถึงขณะนี้แค่ 80 กม. ปัจจุบันกำลังก่อสร้างเพิ่มเติมอีก ถนน 4 ช่องจราจร อนุมัติตั้งแต่ปี 2538 ยังรออีก 1,600 กม. จนกลายเป็นคอขวดทั่วประเทศ ทางพิเศษระหว่างเมือง หรือมอเตอร์เวย์ อนุมัติเมื่อปี พ.ศ.2540 ระยะทาง 750 กม. ตอนนี้ทำได้จริงเพียง 146 กม. นี่คือนโยบายที่เสียไป กระทรวงคมนาคมเห็นว่า หากไม่ทำตอนนี้อีก 10 ปี ต้นทุนจาก 3 แสนล้านบาท ก็จะเป็น 6 แสนล้านบาท รถไฟความเร็วสูงจากตอนนี้ใช้เงินลงทุน 8 แสนล้านบาท จะเป็น 2 ล้านล้านบาท เรื่องพวกนี้มีการพิจารณานานแล้วแต่ไม่ทำ รัฐบาลชุดนี้จึงมาจัดลำดับความสำคัญ หาแหล่งเงินให้ลงทุนเพื่อประโยชน์ในอนาคต

จากงบลงทุน 2.0 ล้านล้านบาท เป็นระบบราง ใช้เงินประมาณ 80% ของ พ.ร.บ.เงินกู้ แต่ยังมีมอเตอร์เวย์ ศุลกากร ท่าเรือ มีหลายอย่างรวมกัน แต่วันนี้จะเน้นเรื่องรถไฟความเร็วสูงเป็นหลัก ต้องทำความเข้าใจเกี่ยวกับรถไฟฟ้ายกก่อน คือ รถไฟปัจจุบันเป็นรถไฟขนาดราง 1 เมตร หรือมีเตอร์เกท มีประมาณ 4,000 กม.ทั่วประเทศ มีทางคู่ 300 กม. ทั่วโลกใช้ราง 1 เมตร ประมาณ 20% รถไฟราง 1 เมตร เป็นรถไฟที่เชื่อมเพื่อนบ้านทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นมาเลเซีย สิงคโปร์ ลาว เมียนมาร์ กัมพูชา เวียดนาม ซึ่งประเทศเพื่อนบ้านใช้รางขนาดกว้าง 1 เมตร รางพวกนี้จะใช้ขนส่งสินค้าหนัก เช่น อ้อย มัน น้ำตาล ยางพารา หรือผู้โดยสารที่ไม่ต้องการใช้ความเร็วมาก ดังนั้น จึงจะทำให้เป็นทางคู่ทั่วประเทศ จากปัจจุบันที่เป็นทางเดี่ยว หากปรับเป็นระบบรางคู่ ซึ่งจะรองรับความเร็วได้ถึง 160 กม./ชม. อันนี้อยู่ในโครงการที่จะทำทั้งหมด มีความยาวประมาณ 2,000 กม. ถ้าต้องการใช้ความเร็วสูงกว่านี้ อาจจะเป็น 200 กม./ชม. จะต้องใช้แบบสแตนดาร์ดเกท หรือราง 1.435 เมตร ก็กว้างขึ้นไปอีก เป็นมาตรฐานยุโรป ซึ่งรถไฟความเร็วสูงจะใช้รางแบบนี้ ความเร็วก็ 250 กม./ชม.ขึ้นไป จนถึง 400 กม./ชม. เน้นผู้โดยสารที่ต้องการความเร็วสูง นักท่องเที่ยว หรือสินค้าก็ต้องเป็นสินค้ามูลค่าสูง ต้องเป็นทางใหม่

ส่วนทางคู่จะช่วยเชื่อมโยงการขนส่งควบคู่กับรถไฟความเร็วสูงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพราะสามารถจอดได้ทุกอำเภอ ส่วนรถไฟฟ้ายกความเร็วสูงจะมีสถานีน้อยกว่า จอดเป็นรายจังหวัด เพราะต้องใช้ความเร็วในการขับเคลื่อนสูง ดังนั้น รถไฟทางคู่กับรถไฟฟ้ายกความเร็วสูงจะไปด้วยกัน รถไฟฟ้ายกความเร็วสูงจะใช้ระบบไฟฟ้า เหมือนรถไฟฟ้ายกแอร์พอร์ตลิงก์ มีสายไฟโยง และมีระบบที่จะนำไฟฟ้าเข้าสู่ตัวรถด้านล่าง เป็น

ระบบที่มีประสิทธิภาพ ไม่ต้องแบกน้ำมันไปเหมือนรถยนต์ ใช้พลังงานประหยัดกว่าในยุโรปและญี่ปุ่น ระยะทางให้บริการอยู่ที่ประมาณ 300-1,000 กม. ซึ่งจะเป็นระยะทางที่รถไฟฟ้าความเร็วสูงจะครองส่วนแบ่งตลาดมากที่สุด ส่วนที่เกิน 1,000 กม.จะเป็นเครื่องบิน ก็จะครอบคลุมนครราชสีมา หนองคาย เชียงใหม่ หาดใหญ่ ซึ่งประสบการณ์จากทั่วโลกจะเห็นว่าในระยะทางเหล่านี้รถไฟฟ้าความเร็วสูงจะแข่งกับเครื่องบินและรถยนต์ได้

หากตอนนี้ไทยไม่มีแผน 7 ปี นักลงทุนที่จะมาคงคิดหนัก รถไฟฟ้าความเร็วสูงสามารถเพิ่มจีดีพีและการขยายตัวทางเศรษฐกิจให้แต่ละจังหวัดได้ มาเลเซีย สิงคโปร์ ตอนนี้จับมือกันแล้วที่จะพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงร่วมกัน ต่อไปคงจะเชื่อมมายัง ปาดังเบซาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา และต่อมาถึงกรุงเทพฯ ส่วนเวียดนามจะทำจากฮานอย-โฮจิมินห์ ปัจจุบันรถไฟวิ่งประมาณ 30 ชม. จะเร็วมากขึ้น เบื้องต้นจะใช้ระบบชินคันเซน แต่อาจจะให้ช้าลงเหลือประมาณ 200 กม./ชม. ทุกประเทศคิด แต่ไทยน่าจะทำได้ก่อน **หากมีแผนการดำเนินงานที่ชัดเจน รถไฟฟ้าความเร็วสูงไม่ใช่แค่รถไฟมาวิ่ง แต่เป็นการเติบโตทางเศรษฐกิจ** เช่น มิติในเรื่องสังคมที่ไม่ค่อยได้คิดเท่าไร แต่ก่อนจะกลับบ้านสงกรานต์กัน กว่าไปถึง ไปทางรถไฟถึงนครราชสีมาใช้เวลา 5 ชม. แถมล่าช้าอีกครั้งชั่วโมง แต่ถ้าเป็นรถไฟฟ้าความเร็วสูงใช้เวลา 1 ชั่วโมงครึ่ง สังคมจะแคบเข้ามา คนแก่ได้อยู่กับครอบครัวมากขึ้น ประชาชนสามารถออกไปอยู่นอกเมืองได้ ความเจริญกระจายออกไป เดิมสถานีรถไฟชินคันเซนไม่มีอะไรเลย แต่ผ่านมา 15 ปี เป็นเมืองไปหมด แต่เราต้องคิดเรื่องการสร้างมูลค่าเพิ่มด้วย แต่จังหวัดจะต้องมีเอกลักษณ์เป็นของตัวเอง อุทธธานีจะเป็นอะไร หนองคายจะเป็นอะไร ขอนแก่นจะเป็นเมืองการศึกษาได้หรือไม่ก็ไม่ต้องคิด ให้รถไฟความเร็วสูงเป็นตัวเชื่อมโยง อย่ามองแค่รายได้จากค่าตั๋ว ต้องมองเศรษฐกิจที่จะตามมาด้วย

ด้านการท่องเที่ยว ยุโรปหรือญี่ปุ่น นักท่องเที่ยวก็เพิ่มขึ้น เมื่อมีรถไฟฟ้าความเร็วสูง ใช้ระยะเวลาอยู่นานขึ้น จากเดิม 1-2 วัน ในญี่ปุ่น เขาก็มีรายได้จากการพัฒนาอื่นมากกว่ารายได้จากการเก็บค่าโดยสาร อนาคตรถไฟฟ้าความเร็วสูงสามารถขนส่งสินค้าได้ โดยเฉพาะสินค้าที่เน่าเสียเร็ว เดือนที่แล้วเดินทางไปที่หนองคาย แม้ค่าแหนดเมืองอยากจะขนแหนดเมืองไปขายในพื้นที่ต่างๆ ซึ่งนอกจากแหนดเมืองแล้ว ธุรกิจที่เกี่ยวข้องยังจะได้ประโยชน์ด้วย ไม่ว่าจะเป็นการทำกล่อง ปลุกผักต่างๆ ต่อไปคงจะเชื่อมลาว แต่เบื้องต้นคงจะเน้นผู้โดยสารภายในประเทศก่อน คงจะใช้รถไฟทางคู่เชื่อมต่อกับลาวไปก่อน หากดูความคุ้มค่าเฉพาะค่าตัวคงยากที่จะเข้าใจ แต่ถ้ามองผลในเรื่องนักท่องเที่ยว สินค้าโอท็อป คนทำเกษตร จะเห็นว่าจะมีความเกี่ยวข้องกัน เมื่อนักท่องเที่ยวเข้ามาจะมีการใช้จ่ายในจังหวัด อยู่โรงแรม ดังนั้นคนที่เกี่ยวข้องกับรถไฟฟ้าความเร็วสูง

จึงไม่ใช่คนที่ซื้อตัวอย่างเดียว แต่ลงลึกไปถึงโรงแรม ธุรกิจ เกษตรกร คนขับรถในพื้นที่ เช่น การเปิดใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองอีกครั้ง คนที่ได้ประโยชน์ไม่ใช่ท่าอากาศยานดอนเมือง หรือคนใช้บริการอย่างเดียว รถโดยสารได้ด้วย นักท่องเที่ยว นักธุรกิจในพื้นที่ได้ด้วย ก็เหมือนกับรถไฟฟ้าความเร็วสูง ใครที่บอกว่ารถไฟฟ้าความเร็วสูงจะสร้างความเหลื่อมล้ำ ยืนยันว่าไม่จริง

ภายใต้ พ.ร.บ.กู้เงิน 2 ล้านล้านบาท รัฐบาลก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง 4 เส้นทาง คือ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา กรุงเทพฯ-หัวหิน และกรุงเทพฯ-พัทยา ซึ่งเป็นไปตามแนวนโยบายของรัฐบาล แต่จะไม่หยุดเท่านั้น จะสร้างต่อไปจนถึงหนองคายและปาดังเบซาร์ เมื่อดำเนินโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงได้สำเร็จ จีดีพีที่เกิดขึ้นจากรถไฟความเร็วสูงอย่างเดียวจะเพิ่มขึ้น 1% ต่อปี จึงสามารถสร้างงานและเศรษฐกิจให้ประเทศได้เป็นจำนวนมากแน่นอน.

ข้อคิดเห็นบางส่วนจากภาครัฐ – เอกชนและนักวิชาการ
ต่อโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม 2 ล้านล้านบาท

1. มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

“ม.หอการค้า จี้อรัฐเร่งยกระดับบุคลากร รับโครงการ 2 ล้านล้านบาท”

ที่มา : หนังสือพิมพ์บ้านเมือง วันที่ 5 พ.ค. 2556

รศ.สุธรรม อยู่ในธรรม คณบดีคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทยและผู้อำนวยการสถาบันวิชาการนโยบายสาธารณะกับธุรกิจและการกำกับดูแล (APaR) มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย กล่าวถึงผลกระทบของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน 2 ล้านล้านบาท ต่อการพัฒนาบุคลากรและระบบการศึกษาไทยว่า เมื่อประเทศไทยมีการเปลี่ยนแปลงระบบโครงสร้างพื้นฐานประเทศ โดยการลงทุนยกระดับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเป็นรถไฟความเร็วสูง จะส่งผลกระทบต่อเชื่อมโยงทุกอย่างทั้งระบบ รวมทั้งบุคลากรที่เกี่ยวข้องเกิดการเปลี่ยนแปลงตามไปทั้งหมด เพราะโครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งเกี่ยวข้องให้ทุกอย่างที่ต้องมาอยู่บนพื้นฐานเดียวกัน จึงมีความจำเป็นที่รัฐบาลไทยและทุกภาคส่วนของประเทศ จะต้องยกระดับการพัฒนาด้านบุคลากรและระบบการศึกษาไทย ให้สอดคล้องและเปลี่ยนแปลงเป็นไปในทิศทางเดียวกันด้วย เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศและไม่เกิดการสูญเปล่า

“ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้วยรถไฟความเร็วสูงนี้ ถือเป็นเรื่องใหม่ แต่สิ่งที่สำคัญที่สุด คือ เมื่อลงทุนแล้วก็ต้องก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยรัฐบาลต้องใส่ใจและให้ความสำคัญที่สุด กับการลงทุนด้านซอฟต์แวร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและการบริหารจัดการด้านบุคลากร และต้องเร่งทำการพัฒนาขึ้นมารองรับเมื่อระบบการบริหารจัดการบนพื้นฐานระบบโครงสร้างพื้นฐานใหม่ และระบบคมนาคมที่เปลี่ยนแปลงไปเป็นการใช้ซอฟต์แวร์บนพื้นฐานระบบ 3 จีและระบบ 4 จี ที่ให้เชื่อมโยงเข้ากับระบบทรานสปอร์ตใหม่ที่กำลังจะลงทุน แต่ทุกวันนี้รัฐบาลยังไม่ได้มีการพูดถึงเรื่องดังกล่าว ซึ่งทั้งรัฐบาลและฝ่ายค้าน ก็พูดถึงแต่ประเด็นที่ว่า 2 ล้านล้านบาทนี้แพงไปไหม โกงกันไหม ยังถกเถียงทางการเมืองและไม่มีจุดยืนที่ชัดเจนว่าจะทำอย่างไรให้บุคลากรตามทันฮาร์ดแวร์ที่จะลงทุนซื้อเข้ามาทั้งนี้เป็นเพราะด้วยเห็นว่าการยกระดับโครงสร้างพื้นฐาน ก็เท่ากับเป็นการยกระดับใหม่ในทุกๆ ส่วนที่รองรับและทุกอย่างของประเทศด้วยซึ่งครั้งนี้ถือเป็นขบวนการยกระดับประเทศเพียงแค่เริ่มแรกเท่านั้น ” รศ. สุธรรม กล่าวย้ำ

รศ.สุธรรม กล่าวด้วยว่า เมื่อโครงการ 2 ล้านล้านบาทเกิดขึ้นสำเร็จแล้ว ได้คำนึงถึงหรือยังว่าใครจะเป็นผู้มาดูแลบริหารจัดการ และรัฐบาลได้มีการเตรียมการลงทุนสร้างคนและบุคลากรขึ้นมารองรับแล้วหรือยังและอย่างไร เพื่อให้ทันกับเทคโนโลยีใหม่ ในอีก 5 – 7 ปีข้างหน้า ถ้าหากรัฐบาลสร้างบุคลากรไม่ทัน จะทำให้เกิดปัญหาตามมา และทำให้คนไทยเสียประโยชน์ ดังนั้น ประเทศไทยและรัฐบาลไทยควรคำนึงถึงเรื่องการพัฒนาซอฟต์แวร์ด้าน

บุคคลากร เพื่อเร่งพัฒนาและสร้างบุคคลากรให้ทัน โดยแนะนำให้ทำไปตั้งแต่เริ่มดำเนินโครงการและทำควบคู่ไปพร้อมๆ กันกับการลงทุนสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานใหม่ “อย่างน้อยก็ต้องเก่งในระดับภูมิภาค ด้วยการเร่งปรับปรุงโครงสร้างพร้อมมกระบบการศึกษาของประเทศไทย ให้ทันสมัยมากขึ้น ต้องวางระบบการศึกษาไทยและบุคคลากรให้ คำนึงและเตรียมพร้อมถึงอนาคตอีก 10 ปีข้างหน้า ปรับตัวให้เร็ว คำนึงถึงการแข่งขันในระดับระหว่างประเทศมากขึ้น ซึ่งระบบการศึกษาไทยในขณะนี้เรียกว่า มันตกร่องไปแล้ว โครงสร้างหลักสูตรยังต้องเดินตามรัฐและเป็นหลักสูตรเดิม ถึงเวลาต้องพัฒนาโครงสร้างหลักสูตรใหม่แล้ว” รศ. สุธรรม กล่าว

2. มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ)

“ทีดีอาร์ไอ X-Ray รายละเอียดโครงการ 2 ล้านล้านบาท”

ที่มา : หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ วันที่ 26 เม.ย. 2556

ดร. สุเมธ องกิตติกุล นักวิชาการทีดีอาร์ไอ เปิดเผยรายละเอียดโครงการเงินกู้ 2 ล้านล้านบาท โดยชี้ให้เห็นว่า รัฐบาลยังไม่ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนกว่าครึ่งหนึ่งของ มูลค่าการลงทุนรวมทั้งหมดว่ามีความเป็นไปได้และมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ หรือไม่ ทั้งนี้ ดร.สุเมธได้ทำการวิเคราะห์ถึงกรณีการสร้างระบบรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ถึงความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและผลประโยชน์ที่จะก่อให้เกิดกับประเทศในภาพรวม โดยชี้ให้เห็นว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงอาจไม่มีผู้ใช้บริการเพียงพอที่จะให้เกิดความคุ้มค่า ในการลงทุน นอกจากนี้ ผู้วิเคราะห์ได้ยกตัวอย่างแนวปฏิบัติที่ดีของการศึกษาความเป็นไปได้ของ โครงการลงทุนขนาดใหญ่ (Mega Projects) ในต่างประเทศว่า รัฐต้องสร้างระบบความรับผิดชอบ (Accountability) โดยการสร้างความโปร่งใส และการตรวจสอบที่เป็นระบบโดยสาธารณะ รวมไปถึงการวัดผลหลังจากดำเนินโครงการเสร็จสิ้นแล้ว

ดร. สุเมธ ได้ตั้งคำถามถึงความคุ้มค่าในการลงทุนในระบบรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากการลงทุนที่มีมูลค่าสูงมาก แต่อาจไม่เกิดความคุ้มค่าในประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ได้รับ หากเปรียบเทียบกับกรณีระบบรถไฟรางคู่ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ประหยัดเวลาและต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ในขณะที่รถไฟความเร็วสูงเน้นการเดินทางของคนและสิ่งค้ำเบาเป็นหลัก นอกจากนี้ ดร. สุเมธยังเห็นว่า คนส่วนใหญ่ที่จะใช้บริการรถไฟความเร็วสูงอาจเป็นกลุ่มผู้ใช้ที่มีฐานะเป็นหลัก ซึ่งไม่ใช่การให้บริการทางสังคมแก่คนทั่วไปในวงกว้าง ทั้งนี้ การสร้างรถไฟความเร็วสูงที่ประสบความสำเร็จ ควรต้องมีการเชื่อมโยงโครงข่ายที่ดี คือมีระบบรถไฟปกติในการรองรับพื้นที่โดยรอบ มิใช่เป็นเพียงการสร้างขึ้นเดียว ๆ โดยปราศจากระบบการเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพ ซึ่ง ดร.สุเมธ มีความเห็นว่า ควรมีการพัฒนาการลงทุนในระบบรถไฟรางคู่ที่มีความจำเป็นและมีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากกว่า

จากการวิเคราะห์ พบว่า ภายใต้เงื่อนไขการลงทุนก่อสร้างในปัจจุบัน ระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงควรต้องมีผู้โดยสารในปีแรกสูงถึงประมาณ 9 ล้านคน/เที่ยว เป็นอย่างน้อย ถึงจะคุ้มค่างบต้นทุนในการดำเนินงาน ซึ่งเป็นตัวเลขที่สูงมาก โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ในปัจจุบัน ซึ่งมีผู้ใช้บริการอยู่ที่ 4-5 ล้านคนเท่านั้น เพราะฉะนั้น รัฐบาลควรทำการศึกษาถึงพฤติกรรมการใช้งานและความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจก่อนที่รัฐบาลจะตัดสินใจในการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าว

อิสร์กุล อุณหเกตุ นักวิจัยของทีดีอาร์ไอ นำเสนอกรณีศึกษาผลของการทุจริตโครงการขนาดใหญ่ (Mega project) ที่ประเทศไทยเคยประสบมา ภายใต้โครงการวิจัย “คู่มือประชาชนรู้ทันคอร์รัปชัน” โดยกล่าวว่าการทุจริตสามารถเกิดขึ้นได้ใน 3 ขั้นตอนของการดำเนินโครงการได้แก่ 1. ขั้นตอนก่อนดำเนินโครงการ 2. ขั้นตอนการดำเนินโครงการ และ 3. ขั้นตอนหลังการดำเนินโครงการ การทุจริตจากขั้นตอนดังกล่าวทำให้บางโครงการรัฐบาลต้องสูญเงินเป็นจำนวนมหาศาลแต่เอกชนทำไม่ได้ตามคุณภาพ บางโครงการไม่เคยเกิดขึ้น โดยจากการศึกษา 4 กรณี มีมูลค่าความเสียหายทั้งหมดสูงถึง 3.8 หมื่นล้านบาท (1.เงินชดเชยการลงทุนให้แก่คู่สัญญาในโครงการระบบขนส่งมวลชนทางบกบริเวณสถานีหมอชิตเดิม 1.1 พันล้าน 2. โครงการบ่อบำบัดน้ำเสียคลองด่าน 2.3 หมื่นล้าน 3. ค่าจัดจ้างต่อเรือขุดหัวส่ว่น 2 พันล้าน 4. เงินชดเชยโครงการไฮปเวลล์ 1.2 หมื่นล้าน) ดังนั้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นอีก ทีดีอาร์ไอจึงมีข้อเสนอ 3 ข้อได้แก่ 1. การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการอย่างมีคุณภาพและน่าเชื่อถือเปิดเผยต่อสาธารณะก่อนการอนุมัติของกรม.2. การสร้างธรรมาภิบาลในโครงการลงทุน เปิดเผยข้อมูลจัดซื้อจัดจ้างจัดทำ Integrity Pacts หรือสัญญาคุณธรรมระหว่างตัวแทนรัฐบาลกับเอกชนเพื่อให้ร่วมตรวจสอบ 3. การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องอันได้แก่ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 และ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2535

3. สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.)

ที่มา : หนังสือพิมพ์ประชาไท วันที่ 10 พ.ค. 2556

รศ.ดร. สิริลักษณ์ คอมนันต์ ที่ปรึกษาคณะกรรมการ ป.ป.ช. ได้แสดงความเป็นห่วงต่อโครงการว่าโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงโดยหลักการแล้วเป็นเรื่องที่ดี แต่ยังคงมีความน่าเป็นห่วงเรื่องการทุจริต เรามักเข้าใจว่าการทุจริตจะเกิดในขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้าง การกำหนดสเปกและการฮั้วประมูล แต่ความจริงการทุจริตเกิดขึ้นตลอดขั้นตอนการดำเนินโครงการ โครงการที่น่าเป็นห่วงในขณะนี้คือโครงการบริหารจัดการน้ำ 3 หมื่นล้านบาท เนื่องจากมีการเปลี่ยนหน่วยงานราชการที่รับผิดชอบจากกรมชลประทาน มาเป็นสำนักงานนโยบายและบริหารจัดการน้ำและอุทกภัยแห่งชาติ (สอภช.) ซึ่งจัดตั้งโดยรัฐบาล มีคนในรัฐบาลเป็นผู้รับผิดชอบ เมื่อเป็นแบบนี้หน่วยงานราชการที่

รับผิดชอบเรื่องนี้จึงไม่มีอำนาจในการตัดสินใจ ทั้งๆ ที่เป็นงานที่เขาควรรับผิดชอบ เมื่อโครงการสิ้นสุด สอบช. ก็จะมอบหมายงานต่อให้หน่วยงานราชการเดิมกลับไปดูแล นอกจากหน่วยงานราชการจะไม่มีอำนาจในการตัดสินใจแล้วยังต้องรับงานต่อ ทั้งๆ ที่ตนไม่ได้ทำมา แต่ต้น

4. บริษัท เดอะมอลล์ กรุ๊ป จำกัด

"เดอะมอลล์เผยแพร่พัฒนาระบบราง-ไฮสปีดเทรนกระตุ้นท่องเที่ยว-ค้าปลีกทะเล็ก"

ที่มา : หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ วันที่ 16 พ.ค. 2556

ศุภลักษณ์ อัมพพ รองประธานกรรมการ บริษัท เดอะมอลล์ กรุ๊ป จำกัด ระบุว่า ย้อนไปเมื่อตอนสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอสต้องยอมรับว่าช่วงแรกที่เดอะมอลล์ กรุ๊ป ได้นำเสนอเรื่องนี้เพื่อดึงแบรนด์เนมมาลงในห้าง ยังไม่มีแบรนด์เนมดังอย่างชาเนล หรือแอร์เมสมาเมืองไทย เพราะมองตลาดเมืองไทยเป็นประเทศโลกที่สาม แต่เมื่อมีรถไฟฟ้าเข้ามาลงทุน มีการขยายตัวของแบรนด์เนมเข้ามาในประเทศไทย ยกตัวอย่าง ห้างสรรพสินค้าพารากอน เมื่อเชื่อมต่อกับบีทีเอสมีผู้เข้าใช้บริการ 2 แสนคน ซึ่งถือว่าระบบขนส่งคมนาคมช่วยเพิ่มปริมาณการเข้าถึงมหาศาล ซึ่งขณะนี้ยังมีรถไฟฟ้าเพียง 2 สาย ที่มาถึง แต่หากสร้าง 10 สายตามนโยบายรัฐบาลก็น่าจะเชื่อมโยงมากขึ้น

สำหรับรถไฟฟ้าความเร็วสูงนั้นจะทำให้เชื่อมโยงประเทศไทยไปสู่อินโดจีน และขยายต่อเรื่องค้าปลีก ศูนย์การค้าไปยังเวียดนาม สิงคโปร์ ถือเป็นอัลติเมทโกลด์ ขณะนี้มองในมุมมองด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยวจะยิ่งเพิ่มประสิทธิภาพและรายได้ เช่น หัวหินที่เป็นอำเภอเล็กๆแต่มีสถานที่ท่องเที่ยว มีนักท่องเที่ยวแถบสแกนดิเนเวียอยู่จำนวนมาก ถ้าการเดินทางเข้าถึงรวดเร็วขึ้นก็จะยิ่งเพิ่มปริมาณนักท่องเที่ยวจากที่ต่างๆ ซึ่งเดิมตัวเลขการท่องเที่ยวนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้าไทยราว 10 กว่าล้านคน แต่หลังจากการเมืองมีเสถียรภาพขึ้นก็เขยิบมาที่ 25 ล้านคน โดยเฉพาะรัสเซียกับจีน "ได้คุยกับผู้จัดการแบรนด์ชาเนล ซึ่งก็ถือว่าไฮเอนด์เขาเล่าว่าชอบไปท่องเที่ยวแถบอิสาน เล่าว่าชอบไปกินไก่ย่าง ส้มตำชอบวิถีชีวิตคนไทยที่แตกต่างจากที่เขาได้พบแต่ความหรูหรา จึงอยากได้มุมมองแตกต่างแบบนั้น ซึ่งการเดินทางที่ง่ายและสะดวกขึ้นไปอิสานก็จะเห็นชัดจากโครงการนี้"

ในสิงคโปร์และมาเลเซียได้ทำรถไฟฟ้าความเร็วสูงถือเป็นเรื่องวิเศษและการวางแผนในอนาคตวันนี้มองไปอีก 5-10 ปี จึงเชื่อว่า ลูกหลานจะชอบคุณเรา ถ้าไม่ลงทุนวันข้างหน้าจะเกิดอะไรขึ้น อย่างในอินโดนีเซีย ที่มีปัญหาประชากรหนาแน่น เฉพาะจาการ์ตาก็หนักมาก แต่อินโดนีเซียไม่มี Mass Transit หรือระบบขนส่งมวลชนรองรับมวลชนขนาดใหญ่ เศรษฐกิจในอินโดนีเซียจะไปไหนมาไหนข้ามเมืองต้องใช้เฮลิคอปเตอร์ ซึ่งอินโดนีเซียก็กำลังจะเริ่มทำระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ซึ่งตนมองว่าเริ่มช้าไป นี่เป็นตัวอย่างที่ไม่อยากเห็นประเทศไทยซ้ำแบบนั้น "งบ 2 ล้านล้านดูเยอะ

แต่การมี Infrastructure เป็นเรื่องสำคัญและเป็นกระดูกสันหลัง ถ้ามี ทั้งเรื่องการลงทุนต่างๆทุกอย่างจะตามมา ทั้งค้าปลีก อสังหาริมทรัพย์ ที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับคนไทย 60 กว่าล้านคน และต่อไปจะยังมีการย้ายถิ่นฐาน ทั้งจากการเปิดเออีซี และการมีแรงงานทั้งจากลาว พม่า เข้ามาเพิ่มขึ้นจากเรื่องการเพิ่มค่าแรง ทั้งเอสเอ็มอีที่ได้รับผลกระทบ หรือส่งออกที่มีปัญหาค่าเงินบาท ซึ่งทำให้หาคนงานคนไทยยาก ดังนั้นระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งตนเองจึงสำคัญ ถ้าไม่พร้อมก็จะกระทบมาก เพราะระบบการขนส่งจราจร และ Domestic ในกรุงเทพฯขณะนี้ก็ถือว่าไม่ไหวแล้ว ต้องกระจายไปสู่ภูมิภาค" ในอนาคตหากระบบรางและไฮสปีดเกิดขึ้น เดอะมอลล์กรุ๊ปมองในการทำโปรเจกต์ครบวงจรขนาดใหญ่ การขยายธุรกิจแต่ละจุดของเดอะมอลล์ต้องมีความหมาย ไม่ได้ขยายกิจการแค่เพื่อขายของเพิ่ม แต่ขยายเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่ "ถ้ามีไฮสปีดเทรนผ่านจุดไหนร้านค้าแบรนด์เนมก็สนใจมาเข้าร่วมเช่นหัวหิน แบรินด์อย่างซาว่าก็ตอบรับที่จะเข้ามาร่วมทันที" รองประธานเดอะมอลล์กรุ๊ปกล่าว

5. บริษัท แอสสิริ จำกัด (มหาชน)

"บิ๊กแอสสิริลั่นต้องเดินหน้าอย่าแซ่แซ้งประเทศ-เผยกวางซื้อที่ดินโคราช"

ที่มา : หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ วันที่ 16 พ.ค. 2556

เศรษฐา ทวีสิน กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท แอสสิริ จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า รถไฟฟ้าความเร็วสูง ประโยชน์หนึ่งแน่นอนคือทำให้ใช้ระยะเวลาเดินทางสั้นลงสะดวกสบายขึ้น และการกระจายของอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่อาศัยในภูมิภาคก็เป็นเทรนด์หนึ่งก่อนจะมีรถไฟความเร็วสูง โดยโครงการของแอสสิริที่ไปหัวหิน และภูเก็ต ถือว่าประสบความสำเร็จค่อนข้างพอสมควร เมื่อรัฐบาลประกาศชัดเจนเรื่องโครงการไฮสปีดเทรนชัดเจนขึ้น แอสสิริจึงเข้าไปทำการศึกษาตามภูมิภาคต่างๆชัดเจนขึ้นเช่นกัน อย่างจังหวัดเชียงใหม่ที่ถือเป็นจังหวัดปราบเซียนด้านอสังหาฯ ไม่ค่อยมีคนทำธุรกิจด้านนี้ จะมีแลนด์แอนด์เฮาส์บ้างก็ยังไม่มาก ดังนั้นจากนี้เมื่อมีไฮสปีดเทรน การศึกษาโครงการไปยัง จ.ขอนแก่น อุตรดิตถ์ก็ตามมา ซึ่งอย่างไรใน จ.นครราชสีมา ทางแอสสิริได้ซื้อที่ดินและมองเรื่องการพัฒนาต่อไปในอนาคต

เศรษฐา ระบุว่า ตัวอย่างในอังกฤษเองมีรถไฟความเร็วสูงส่งผลให้มีการสร้างงานจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องคนในท้องถิ่นได้ทำงานใช้ความรู้ความสามารถทำงานในท้องถิ่นที่รถไฟผ่านเมื่อแต่ละเมืองที่ไฮสปีดเทรนผ่านพัฒนามากขึ้น รายได้เพิ่มขึ้นผลคือรายรับของรัฐจากการเสียภาษีของเมืองก็เพิ่มขึ้นตาม "จริงๆแล้วน่าจะใช้ชื่อ พ.ร.บ.ลงทุน 2 ล้านล้าน เพราะการใช้ชื่อพ.ร.บ.กู้เงิน 2 ล้านล้าน ทำให้รัฐบาลถูกโจมตี ซึ่งวันนี้มองสิ่งที่กำลังจะลงทุน 2 ล้านล้าน เชื่อว่าผลตอบแทนจะต่อเนื่อง โดยหากรัฐบาลบริหารให้ดีทั้งที่ดินโดยรอบ ส่งผลให้รัฐบาลมีรายได้ไปพัฒนารจุดอื่น ๆ ใน

ประเทศ ส่วนที่ตีกันว่าเป็นเรื่องโก่งไม่โก่งอย่าให้เรื่องนี้เป็นประเด็นที่เราจะไม่เดินหน้า เพราะหากไม่ทำก็เป็นการแช่แข็งประเทศไทย"

กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท แอสเสอรี่ จำกัด (มหาชน) กล่าวอีกว่า ในแง่ผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวหากการเดินทางไปยังภูมิภาคต่างๆจะเป็นปัจจัยให้นักท่องเที่ยวต่างชาติใช้เวลาในประเทศไทยนานขึ้นและใช้จ่ายในประเทศไทยมากขึ้นตามและช่วยเปิดเส้นทางทัวร์ริสต์เดสตีเนชันใหม่ๆขึ้นมา "ตอนนี้ที่อยากเห็นที่สุดคือเมื่อไหร่จะเริ่มดันดอกเส้มเพราะจะทำให้เกิดความมั่นใจมากขึ้นในโครงการ" กรรมการผู้จัดการใหญ่แอสเสอรี่กล่าว.
