กรุงเทพธุรกิจ	Section: First Section/-			
	วันที่: ศุกร์ 2 ตุลาคม 2563			
	ปีที่: 33	ฉบับที่: 11698	หน้า: 10(ซ้าย)	
Krungthep Turakij	Col.Inch: 38.62	Ad Value: 61,792	PRValue (x3): 185,376	คลิป: สี่สี
Circulation: 160,000 Ad Rate: 1,600	คอลัมน์: Smart EEC: อภิโปรเจคคลองไทย แลนด์บริดจ์..เชื่อมทะเลใต้ (2)			

กรุงเทพธุรกิจ
Smart EEC

ธนิต โสรัตน์
รองประธานสภาองค์การนายจ้างผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทย

อภิโปรเจคคลองไทย แลนด์บริดจ์..เชื่อมทะเลใต้(2)

ท่ามกลางวิกฤติระดับโลกเกิดจากการแพร่ระบาดโควิด-19 ทั้งเศรษฐกิจโลกและของไทย ท่ามกลางความมืดมนมีการผลักดันโครงสร้างพื้นฐานที่เรียกว่า**"อภิโปรเจคระดับโลก"** ออกมา 2 โครงการต่างแข่งขันชิงธงจองพื้นที่ก่อสร้างเป็นการสวนกระแสรวมถึงความไม่แน่นอนของเสถียรภาพรัฐบาลและแรงกดดันการเมืองนอกสภา ซึ่งครั้งก่อนได้เล่าถึงโครงการคลองไทย ครั้งนี้จะขอกล่าวถึง อีกโครงการสดๆ ร้อนๆ พึ่งออกมาจากครม. ที่มี "บิ๊กตู่" พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี

โดยการผลักดันของ **กระทรวงคมนาคมคือโครงการแลนด์บริดจ์ (Land Bridge) จากท่าเรือระนองไปอ.หลังสวน จ.ชุมพร ซึ่งจะสร้างเป็นท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ระยะทาง 120 กิโลเมตร** โครงการนี้อย่าไปเข้าใจว่าจะสร้างสะพานข้ามจังหวัดยาวขนาดนี้ แต่หมายความว่าจะ**เป็นการเชื่อมโยง 2 ท่าเรือเพื่อให้เรือจากฝั่งหนึ่งเอาสินค้าลงใส่รถไฟหรือรถเทนเลอร์ลากไปอีกฝั่งหนึ่งของฝากทะเล โดยจะมีเรือข้ามสมุทรอีกลำมาจอดรอแล้วแล่นไปแหลมฉบังหรือไปที่หมายปลายทาง**

เพื่อไม่ต้องอ้อมช่องแคบมะละกา โครงการแลนด์บริดจ์เป็นลักษณะ "Intermodal Transport" คือเป็นการผสมผสานการขนส่งทั้งเรือเดินสมุทรและการขนส่งทางบกจะมีการสร้างทางรถไฟและมอเตอร์เวย์โดยหวังว่าจะให้เกิดอุตสาหกรรมขนาดใหญ่เข้ามาลงทุนในพื้นที่

โครงการนี้ต่างกับโครงการคลองไทยซึ่งใช้เงินมากกว่า 2.29 ล้านล้านบาท ผู้ลงทุนคงไม่มีใครนอกจาก รัฐวิสาหกิจของจีน แต่โครงการแลนด์บริดจ์อาจใช้เงิน 5-6 แสนล้านบาทเป็นการลงทุนในประเทศรัฐ-เอกชนในลักษณะ "PPP" **ผลกระทบด้านนิเวศสิ่งแวดล้อมคงไม่มาก ประเด็นอยู่ที่จะมีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด เพราะสินค้าในภาคใต้รวมกันปีหนึ่งมีประมาณแค่ 2.0 แสนคอนเทนเนอร์คงไม่พอที่เรือพาณิชย์ข้ามสมุทรจะเข้ามา**

ตัวอย่างเห็นชัดเจนจากท่าเรือระนองลงทุนไปหลายปีไม่ไปถึงไหน แต่ละปีมีสินค้าประมาณ 4,400 ตู้ไม่คุ้มทุน อีกทั้ง ระยะเวลาที่เรือจะประหยัดได้จากการที่ไม่ต้องอ้อมช่องแคบมะละกาเพื่อมาเปลี่ยนเรือที่สิงคโปร์หรือมาเลเซีย อาจร่นระยะเวลาเพียง 8-10 ชั่วโมงเป็นตัวเงินประมาณไม่เกินครึ่งล้านบาท เมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายที่ต้องยกขึ้นยกลงแล้วมากองหน้าลานเฉพาะค่ารถบรรทุกระนอง-ชุมพรเที่ยวละ 12,000-13,000 บาทแล้วยังเสียค่าเรือต่อไปแหลมฉบังดูยังไงก็ไม่คุ้ม

ต้องเข้าใจว่าการเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากท่าเรือหนึ่งไปอีกท่าเรือหนึ่งด้วย**เรือสินค้าขนาดใหญ่ระดับหมื่นตู้คอนเทนเนอร์ไม่ใช่เรือลากหรือ "เรือเอี่ยมจุ๊น" เรือพวกนี้เขามีตารางเรือแน่นอนค่าใช้จ่ายต่อวันอย่างน้อย 14,000 ดอลลาร์ต่อวันเวลาจึงต้อง "เป๊ะๆ"**

เอาว่าในช่วงเศรษฐกิจแย่ๆ การเมืองไม่เป็นใจยังมีคนที่อยากจะลงทุนหากเป็นจริงดังที่คุยไว้และเป็นประโยชน์คุ้มค่าของประเทศเมื่อแลกกับสิ่งที่สูญเสียก็ทำไป แต่**ต้องมีการประชาสัมพันธ์บอกกล่าวชาวบ้านให้รู้ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับพวกเขาและถิ่นที่อยู่-สิ่งแวดล้อม-ระบบนิเวศทั้งทางแผ่นดินและทะเลจะเปลี่ยนไป ไม่ใช่มาบอกแต่ด้านดีๆ ขณะที่ประชาชนก็ต้องใช้ปัญญาตรึกตรองไม่ใช่จะไปเชื่อเขาซะทุกอย่าง แต่ที่แน่ๆ โครงการพวกนี้คงจะเป็นลักษณะการศึกษาแต่ที่จะเกิดเร็วๆ นี้คงต้องรอวิกฤติโควิดให้ผ่านพ้นไป**ก่อนอาจใช้เวลาอย่างน้อย 3 ปีขึ้นไป

เพราะทั้งจีนและไทยเศรษฐกิจช้ำทั้งนั้น....แต่ที่ช้ำในคงเป็นรัฐบาลเพราะมีแต่เรื่องวุ่นๆ เท่านั้นนะครับ

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
InfoQuest Limited | 888/178 Ploenchit Rd., 17th FL. Mahatun Plaza Bldg., Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com