ผู้จัดการรายวัน 360°
Poo Jadkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,500

Section: First Section/หน้าแรก
วันที่: จันทร์ 5 ตุลาคม 2563
ปีที่: 12 **ฉบับที่:** 3272 **หน้า:** 1(ขวา), 4
Col.Inch: 70.50 **Ad Value:** 105,750 **PRValue (x3):** 317,250 **คลิป:** สี่สี
หัวข้อข่าว: รัฐบาลเร่งโปรเจกต์'ท่าเรือบก' ดันไทยฮับโลจิสติกส์

รัฐบาลเร่งโปรเจกต์'ท่าเรือบก' ดันไทยฮับโลจิสติกส์

เชื่อมอ่าวไทย-อันดามัน

รัฐบาลเร่งโปรเจกต์"ท่าเรือบก"

ผู้จัดการรายวัน360° – รัฐบาลเตรียมพัฒนาท่าเรือบก และโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งสินค้าระบบคอนเทนเนอร์ พร้อมพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เชื่อมโยงการขนส่งอ่าวไทย-อันดามัน ก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่ง และโลจิสติกส์ ของภูมิภาค

อ่านต่อหน้า | 4

ผู้จัดการรายวัน360° – รัฐบาลเตรียมพัฒนาท่าเรือบก และโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งสินค้าระบบคอนเทนเนอร์ พร้อมพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เชื่อมโยงการขนส่งอ่าวไทย-อันดามัน ก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่ง และโลจิสติกส์ ของภูมิภาค

นายอนุชา บูรพชัยศรี โฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี เปิดเผยว่า จากการลงพื้นที่ตรวจราชการของ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ที่ท่าเรือแหลมฉบัง เมื่อวันที่1 ต.ค.ที่ผ่านมา เพื่อติดตามแนวทางการเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังกับนานาชาติ โดยการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 โครงการท่าเรือทางบก (Dry Port) การศึกษารูปแบบการเชื่อมโยงอ่าวไทย และทะเลอันดามัน ด้วยโครงการปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกระนอง และท่าเรือชุมพร โครงการพัฒนา Landbridge เชื่อมท่าเรือชุมพร และท่าเรือระนอง และโครงการสะพานไทย

ทั้งนี้ ในปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1 สามารถรองรับตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุต หรือ Twenty Foot Equivalent Unit(TEU) ได้ 4.3 ล้านตู้ ระยะที่ 2 รองรับได้ 6.8 ล้าน TEU และเมื่อพัฒนาระยะที่ 3 แล้ว จะรองรับได้เพิ่มอีก 7.0 ล้าน TEUรวมทั้งสิ้นเป็น 18.1 ล้านTEU

ในส่วนของท่าเรือบก นั้นหมายถึง บริเวณพื้นที่ตอนในของประเทศที่มีการดำเนินงานเป็นศูนย์โลจิสติกส์ ซึ่งทำหน้าที่เสมือนท่าเรือ แต่ไม่มีการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือ เป็นการรองรับขนส่งสินค้าในระบบคอนเทนเนอร์ และมีการเชื่อมต่อการขนส่งได้หลายรูปแบบ โดยใช้ทางรางเป็นหลัก ซึ่งจากการศึกษาพื้นที่ ที่มีศักยภาพ ในการจัดตั้งท่าเรือบก เพื่อสนับสนุนการให้บริการท่าเรือแหลมฉบัง พบว่าที่เหมาะสม คือ จ.ฉะเชิงเทรา ขอนแก่น นครราชสีมา และนครสวรรค์ โดยคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างท่าเรือทางบก ที่ จ.ฉะเชิงเทรา ได้ในปี 67 จ.ขอนแก่น และ จ.นครราชสีมา ในปี 68 และ จ.นครสวรรค์ ในปี 70 และคาดการณ์ปริมาณการขนส่งผ่านท่าเรือบก ในปี 65 จาก 2.8 ล้าน TEU เพิ่มขึ้นเป็น 4.8 ล้าน TEU ในปี 2600

สำหรับแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทย และอันดามัน ปัจจุบันได้มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก จ.ระนอง ให้เป็นท่าเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ ซึ่งเป็นประตูการค้าฝั่งอันดามันของไทย โดยสามารถขนส่งสินค้าเชื่อมโยงเส้นทางการเดินเรือ ระหว่างท่าเรือระนองกับท่าเรือในกลุ่มประเทศในแถบเอเชียใต้ ซึ่งจะสามารถลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า เพราะไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา (สิงคโปร์)

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม มีแนวคิดที่จะพัฒนาท่าเรือ จ.ชุมพรเพิ่มเติมเพื่อพัฒนาให้เป็นสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอันดามัน และ อ่าวไทย (Land bridge) โดยโครงการนี้จะพัฒนาทางเศรษฐกิจของพื้นที่ภาคใต้ เพราะที่ตั้งที่เป็นยุทธศาสตร์การค้าโลก สามารถเชื่อมประเทศไทย อาเซียน จีน อินเดีย ตลอดจนเชื่อมโยงประเทศกลุ่มประเทศตะวันออกไกล เข้ากับกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง และสหภาพยุโรป ให้สะดวกยิ่งขึ้น

รูปแบบการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจนี้ จะประกอบด้วยท่าเรือพาณิชย์ที่บริเวณฝั่งทะเล จ.ระนอง และ จ.ชุมพร ใช้ระบบขนส่งสินค้าเชื่อมโยงท่าเรือทั้งสองแห่งด้วย รถไฟ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) คู่ขนานบนเส้นทางเดียวกัน เพื่อปัญหาการเวนคืนที่ดินกับภาคประชาชน

สำหรับรูปแบบการดำเนินโครงการ รัฐบาลจะเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ มาร่วมพัฒนาโครงการด้วย และจะมีการรับฟังความเห็นอย่างรอบด้านเพื่อให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมอย่างแท้จริง ปัจจุบันกระทรวงคมนาคม ได้รับความเห็นชอบ ให้ใช้งบฯปี 63 (งบกลางฯ) ทำการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์โมเดลการพัฒนาการลงทุน

สำหรับโครงการสะพานไทยนั้น เป็นโครงการก่อสร้างสะพานข้ามอ่าวไทย โดยเบื้องต้นกำหนดทางเลือกไว้ 2 เส้นทาง คือ 1. แหลมฉบัง-เพชรบุรี ระยะทาง 86 กม. และ 2. พัทยา-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 110 กม. โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก (สกพอ.) ได้ร่วมกันดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นของโครงการ

ทั้งนี้ นายกฯ ได้ย้ำการเดินหน้าตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางเครือข่ายโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยกำชับว่า ในการศึกษาโครงการต่างๆ นั้น ต้องสร้างความเชื่อมโยงให้เห็นความคุ้มค่าในการลงทุน และเกิดผลประโยชน์เชิงเศรษฐกิจ และใช้รูปแบบการลงทุน แบบ PPP เพื่อประหยัดงบประมาณ และการดำเนินการทุกอย่างต้องโปร่งใส ไม่ให้เกิดผลประโยชน์ทับซ้อน.

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