

# ฐานเศรษฐกิจ

Thansettakij  
Circulation: 120,000  
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/-

วันที่: อาทิตย์ 11 - พุธ 14 ตุลาคม 2563

ปีที่: 40

ฉบับที่: 3617

Col.Inch: 84.06

Ad Value: 105,075

หน้า: 7(บน)

PRValue (x3): 315,225

ศิลปิน: สีสี่

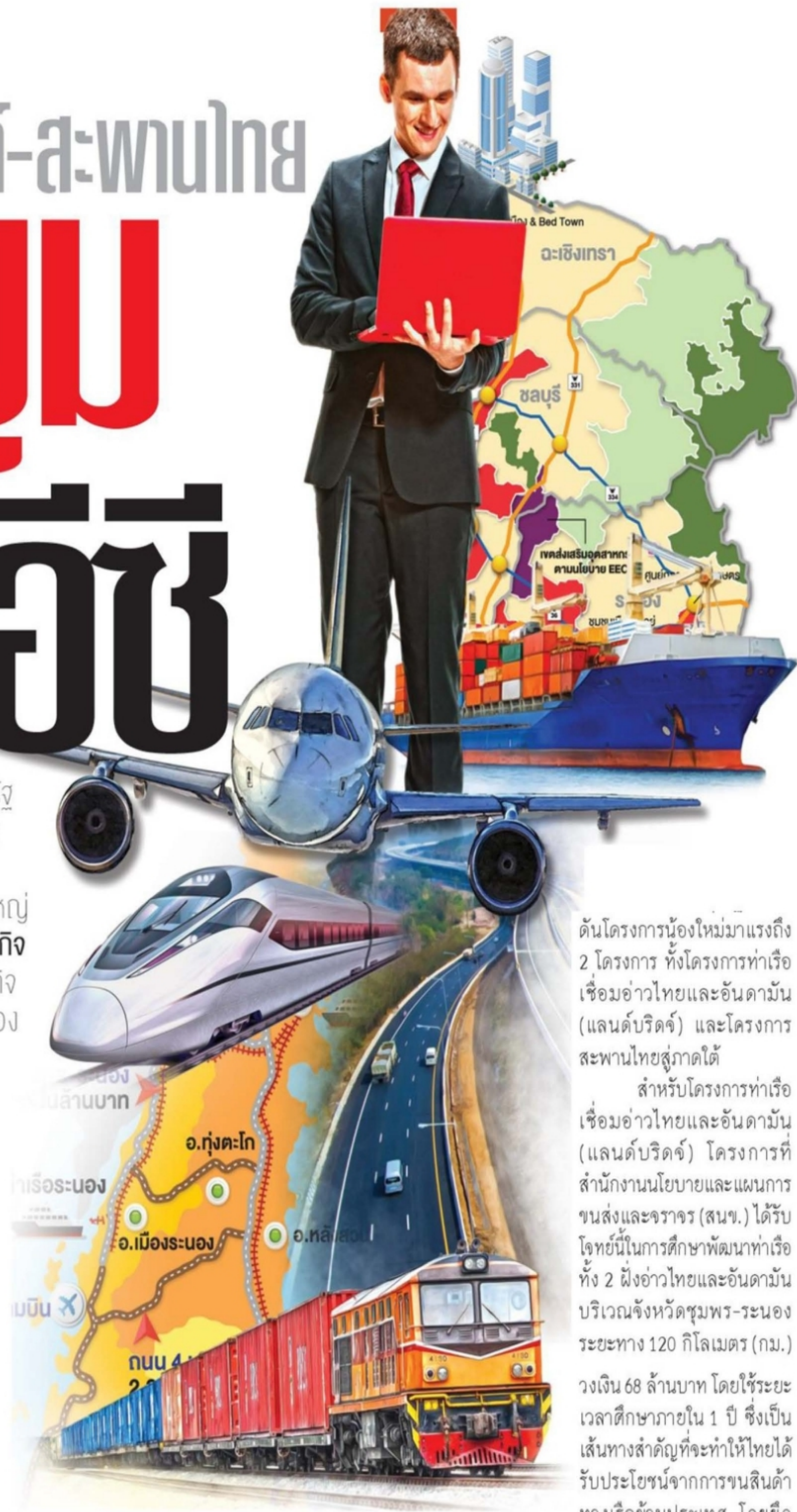
หัวข้อข่าว: แลนด์บริดจ์-สะพานไทย บูม อีอีซี

## แลนด์บริดจ์-สะพานไทย

# บูม อีอีซี

ที่ผ่านมาหลายโครงการที่รัฐพยายามเร่งผลักดันให้เกิดการลงทุน โดยเฉพาะการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ 1 ในเครื่องยนต์ทางเศรษฐกิจที่สำคัญที่จะช่วยให้เศรษฐกิจไทยเดินหน้าได้อย่างต่อเนื่อง

**ส**วมทั้งเหล่าโครงการที่อยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ที่ดำเนินการมาตลอดในช่วง 5 ปี อาทิ โครงการท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ซึ่งอยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์ 20 ปี ในการพัฒนาประเทศระยะยาว จะช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการ ล่าสุดรัฐยังผลักดันโครงการ



ดันโครงการน้องใหม่มาแรงถึง 2 โครงการ ทั้งโครงการท่าเรือเชื่อมอ่าวไทยและอันดามัน (แลนด์บริดจ์) และโครงการสะพานไทยสู่ภาคใต้

สำหรับโครงการท่าเรือเชื่อมอ่าวไทยและอันดามัน (แลนด์บริดจ์) โครงการที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้รับโจทย์ในการศึกษาพัฒนาท่าเรือทั้ง 2 ฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน บริเวณจังหวัดชุมพร-ระนอง ระยะทาง 120 กิโลเมตร (กม.) วงเงิน 68 ล้านบาท โดยใช้ระยะเวลาศึกษาภายใน 1 ปี ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญที่จะทำให้ไทยได้รับประโยชน์จากการขนส่งสินค้าทางเรือข้ามประเทศ โดยยึด

แนวเส้นทาง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) เชื่อมต่อรถไฟทางคู่ (MR-MAP) ทั้ง 9 เส้นทาง ทั้งแนวเส้นทางตะวันออก-ตะวันตก และแนวเส้นทางเหนือ-ใต้ ซึ่งการศึกษาในครั้งนี้จำเป็นต้องดูปริมาณการขนส่งสินค้าทางเรือข้ามประเทศที่ผ่านไทยเพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุน และไทยได้รับประโยชน์ โดยที่ผ่านมามีการขนส่งสินค้าทางเรือผ่านไทยนั้น ผู้ที่ได้รับประโยชน์มากที่สุด คือ ประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย เนื่องจากช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบที่อยู่ระหว่างแหลมมลายูและเกาะสุมาตรา

บริเวณด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของไทยและทางด้านทิศใต้ของประเทศสิงคโปร์ ซึ่งถือเป็นยุทธศาสตร์และทำเลทองของวงการธุรกิจโลก อีกทั้งเป็นเส้นทางเดินเรือที่ใช้น้ำมันดิบและน้ำมันที่สำคัญในทวีปเอเชียและทั่วโลก ถึงแม้ว่าที่ผ่านมาจะมีการตัดด้านจากประชาชนในลักษณะโครงการดังกล่าวก็ตาม แต่ภาครัฐเชื่อว่าการริเริ่มโครงการนี้ขึ้นมาใหม่อีกครั้งจะช่วยให้เกิดการลงทุนในไทยอย่างต่อเนื่อง

**ประชาชน  
จะเห็นด้วยกับเหล่า  
โครงการนี้หรือไม่  
ถือเป็นภัยคุกคาม  
ที่ต้องเร่งรัดให้เกิดขึ้น  
โดยเร็ว**

ด้านโครงการสะพานไทยเชื่อมต่อการเดินทางสู่ภาคใต้ ถือเป็นโครงการน้องใหม่อีก 1 ใน 30 โครงการที่รัฐผลักดันให้ความสำคัญไม่แพ้กัน ซึ่งเป็นแนวคิดของนายไพโรจน์ สุโสภา กรรมการประธานกรรมการในคณะกรรมการขับเคลื่อนมาตรการการบริหารเศรษฐกิจภายใต้ศูนย์บริหารสถานการณ์เศรษฐกิจจากผลกระทบของการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 (ศบค.) ที่ต้องการพัฒนาพื้นที่เขตอีอีซี เพราะเป็นเครื่องยนต์เดียวที่ยังสามารถขับเคลื่อนจีดีพีของไทยให้กลับมาเติบโตอีกครั้ง ซึ่งโครงการดังกล่าวได้มีการเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (บอร์ดอีอีซี) แล้วเมื่อวันที่ 5 ตุลาคมที่ผ่านมา เบื้องต้นทางบอร์ดอีอีซีมีมติเห็นชอบโครงการดังกล่าว โดยเป็นการก่อสร้างทางรถยนต์มาตรฐานขนาด 4 ช่องจราจรพร้อมไหล่ทาง เชื่อมทะเลฝั่งตะวันออกและตะวันตกของอ่าวไทยตอนบน รวมทั้งทางรถยนต์ที่จะสร้างประกอบด้วย ส่วนที่เป็นสะพานรถยนต์เหนือผิวน้ำและอุโมงค์ใต้น้ำ ความยาว 80-100 กิโลเมตร (กม.) ส่วนที่เป็นอุโมงค์ใต้น้ำอยู่ทางฝั่งตะวันออกด้านชลบุรี และทางฝั่งตะวันตกที่เพชรบุรี ด้านความลึกของพื้นที่ทะเลในช่วงอ่าวไทยตอนบน ประมาณ 20-30 เมตร โดยสภาพพื้นที่ทะเลเป็นส่วนใหญ่ของดินตะกอนปากแม่น้ำ ซึ่งมีจุดบรรจบที่สะพานรถยนต์เหนือน้ำจะเปลี่ยนเป็นอุโมงค์ใต้น้ำและมีเกาะเทียมขนาดเล็กที่มีพื้นที่พักรถและมีพื้นที่เพื่อการพักผ่อนที่สนาจร

ร่วมด้วย ขณะเดียวกันจะนำโครงการนี้เสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อขออนุมัติงบประมาณศึกษาความเป็นไปได้ คาดว่าจะใช้ระยะเวลาในการศึกษาราว 1 ปี ส่วนการก่อสร้างจะใช้ระยะเวลาวางแผน 5 ปี และใช้เวลาก่อสร้างราว 7 ปี วงเงินลงทุน 9.9 แสนล้านบาท คาดว่าโครงการจะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจคุ้มค่าต่อการลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

ทั้งนี้จะใช้รูปแบบการลงทุนให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (พีพีพี) โดยมีเป้าหมายเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งสินค้าและประชาชนสามารถเดินทางข้ามอ่าวไทยได้ เบื้องต้นมีการกำหนดทางเลือกไว้ 2 เส้นทาง คือ เส้นทางระหว่างแหลมฉบัง-เพชรบุรี และเส้นทางแหลมฉบัง-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทางราว 80-90 กิโลเมตร (กม.) ซึ่งบริเวณดังกล่าวมีระดับน้ำลึกไม่มากเหมาะต่อการลงทุนสร้างสะพานโดยมีเกาะเทียมที่จะเชื่อมอุโมงค์ทั้ง 2 ฝั่ง เพื่อไม่ให้กระทบต่อประชาชนบริเวณปลายสะพานทั้ง 2 ข้าง

คงต้องจับตาดูว่าการผลักดันทั้ง 2 โครงการของรัฐจะสามารถช่วยให้เศรษฐกิจไทยเดินหน้าต่อไปได้อย่างไร และประชาชนจะเห็นด้วยกับเหล่าโครงการนี้หรือไม่ ถือเป็นโจทย์ท้าทายที่ต้องเร่งรัดให้เกิดขึ้นโดยเร็ว ●