



ในสถานการณ์โควิด-19 ในประเทศยังไม่คลี่คลาย นอกจากรัฐบาลจะเร่งมือควบคุมการแพร่ระบาดแล้ว ในด้านการลงทุนของภาครัฐก็ไม่ได้หยุดชะงักลง หลายโครงการยังเดินหน้าอย่างต่อเนื่อง เช่นเดียวกับโครงการเชื่อมระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน หรือแลนด์บริดจ์ เป็นอีกหนึ่งเมกะโปรเจกต์ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

รายละเอียดของโครงการแลนด์บริดจ์ ถูกกำหนดรูปแบบเป็นการลงทุนร่วมกันระหว่างรัฐกับเอกชน (พีพีพี) มูลค่าโครงการอยู่ที่ประมาณ 1 แสนล้านบาท ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปี คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2567 และเปิดใช้งานได้ในปี 2569

จากการประเมินในเบื้องต้น โครงการแลนด์บริดจ์มีศักยภาพช่วยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและโครงข่ายโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคใต้ให้เชื่อมต่อกับพื้นที่ภาคตะวันออก ซึ่งเป็นที่ตั้งของเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) โดยมุ่งยกระดับให้ภาคใต้เป็นหนึ่งในศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางน้ำของภูมิภาค

ปัจจุบันการศึกษาโครงการนี้ได้เริ่มนับหนึ่งแล้วเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2564 โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ลงนามสัญญาจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาเพื่อ

โครงการ'แลนด์บริดจ์' อีกก้าวสู่ความหวัง ไทย'เสือ ศก.เอเชีย'



ศึกษาความเหมาะสมของโครงการ โดยให้มีการออกแบบเบื้องต้นก่อนประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์โมเดลการลงทุน โดยให้บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ดีเคอีเอ จำกัด และบริษัท ทีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด มีกรอบระยะเวลาดำเนินการ 30 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 2 มีนาคม 2564 จนถึงวันที่ 1 กันยายน 2566

แนวคิดในการก่อสร้าง แบ่งเป็น ทางน้ำ จะมีการสร้างท่าเรือน้ำลึก 2 แห่งที่จังหวัดระนอง และจังหวัดชุมพร เพื่อรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ โดยออกแบบให้เป็นท่าเรืออัจฉริยะ (ส്മาร์ท พอร์ต) ซึ่งควบคุมการบริหารจัดการด้วยระบบอัตโนมัติ ทำเรือทั้ง 2 แห่งจะทำหน้าที่รับและส่งสินค้าเข้าและขาออกไปยังทวีปต่างๆ ของโลก

สำหรับท่าเรือน้ำลึกชุมพรที่อยู่ฝั่งอ่าวไทย จะทำหน้าที่รองรับการขนส่งสินค้าทางเรือที่เข้ามาจากประเทศกลุ่มเอเชียตะวันออก อาทิ จีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ รวมทั้งฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก อาทิ ออสเตรเลีย สหรัฐ เพื่อส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง หรือส่งต่อไปยังฝั่งมหาสมุทรอินเดียผ่านท่าเรือน้ำลึกระนอง

ส่วนท่าเรือน้ำลึกระนองที่อยู่ฝั่งอันดามัน จะเป็นประตูการค้าฝั่งอันดามันของประเทศ เพื่อเชื่อมโยงไปยังท่าเรือกลุ่มประเทศบิมสเทค (BIMSTEC) อาทิ เมียนมา อินเดีย เนปาล และบังกลาเทศ หรือประเทศอื่นๆ ที่อยู่ปากฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกผ่านท่าเรือชุมพร สำหรับพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกทั้ง 2 แห่ง ขณะนี้บริษัทที่ปรึกษาจะศึกษาความเหมาะสม

ด้านการคมนาคมทางบก แบ่งเป็นการสร้างมอเตอร์เวย์เพื่อเชื่อม 2 ท่าเรือน้ำลึก คู่ขนานไปกับรถไฟทางคู่สายใหม่ช่วงพนาทอง-หนองปลาตุก และรถไฟทางคู่สายใหม่ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร โดยทั้ง 2 ระบบจะมีระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร ทำหน้าที่ขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ใส่สินค้าไปส่งแต่ละปากฝั่งของทะเล รวมทั้งจะก่อสร้างระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อขนานไปในเส้นทางนี้อีกด้วย

ทั้งหมดนี้ คาดว่าจะเป็นการก่อสร้างไป

พร้อมกันเพื่อให้เป็นไปตามแผนบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมต่อแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ (เอ็มอาร์ แมป) ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินของภาคประชาชน

"ศักดิ์สยาม ขิดชอบ" รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในฐานะผู้กำกับดูแลโครงการ ระบุว่า หากไทยสามารถสร้างโครงการแลนด์บริดจ์ได้ ก็ไม่จำเป็นต้องขุดคลองคอคอดกระ หรือคลองไทยอีก แนวคิดเหล่านี้อาจได้ยินและได้เห็นตัวแบบสิ่งเหล่านี้เกิดขึ้นในโลกไม่ว่าจะเป็น คลองสุเอซและปานามา แต่ในปัจจุบันเทคโนโลยีของโลกเปลี่ยนแปลงไปมาก การเดินทางที่จะเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างฝั่งอ่าวไทยกับอันดามัน ไม่จำเป็นต้องทำคลองแล้ว เพราะการทำคลองใช้เงินลงทุนมหาศาล และมีข้อจำกัดหลายเรื่อง

กระทรวงคมนาคมจึงได้ศึกษา และพบว่าประเทศไทยสามารถมีตัวแบบการเชื่อมต่ออ่าวไทยกับอันดามันได้ โดยการสร้างแลนด์บริดจ์แต่ละฝั่งจะมีท่าเรือน้ำลึกในระดับ 15 เมตรขึ้นไป และเชื่อมต่อกับระบบเอ็มอาร์ แมป ที่เชื่อมต่อทั้งรถไฟรางคู่และมอเตอร์เวย์

ในการดำเนินการก็จะยึดแนวทางที่ตรงที่สุด ราบที่สุด และสั้นที่สุด เพื่อให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำที่สุด ท่าเรือทั้ง 2 ฝั่งต้องมีระบบอัตโนมัติ ผู้ที่จะเดินทางมาขนส่งสินค้า จะต้องได้รับความสะดวกรวดเร็ว และมีต้นทุนที่ถูก สิ่งเหล่านี้จะเป็นเส้นทางโลจิสติกส์ใหม่ของภูมิภาคอาเซียน ซึ่งเมื่อก่อนจะต้องเดินทางผ่านช่องแคบมะละกา

หากโครงการนี้สำเร็จก็จะเป็นเส้นทางที่ประหยัดเวลาสำหรับคนที่เดินทางจากฝั่งตะวันออกไปฝั่งตะวันตก หรือจากฝั่งตะวันตกไปตะวันออก

โครงการนี้ได้รับการสนับสนุนจากคณะรัฐมนตรี (ครม.) ในการตั้งงบประมาณให้ศึกษาเรียบร้อยแล้ว ปี 2565 จะเห็นความชัดเจนของโครงการ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการสร้างถนน หรือการสร้างรถไฟทางคู่ และระบบท่อที่จะส่งน้ำมันเชื่อมทั้ง 2 ฝั่งอีกด้วย หลังจากนั้นในปี 2566 จะเปิดทำการประมูล ทั้งท่าเรือ ระบบ

ราง และมอเตอร์เวย์ เพื่อให้เกิดการบูรณาการไปพร้อมๆ กันต่อไป

โครงการนี้เป็นโครงการตามยุทธศาสตร์ชาติ และสนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (เอสอีซี) ในพื้นที่ จ.ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช และเป็นโครงการที่รัฐบาลให้ความสำคัญ เนื่องจากไทยตั้งอยู่บนจุดศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน มีความได้เปรียบทางที่ตั้งและภูมิศาสตร์ที่สามารถเปิดสู่ทะเลทั้งสองด้าน ถือเป็นโอกาสที่จะได้ใช้ประโยชน์จากภูมิศาสตร์ที่พิเศษนี้ เพื่อพัฒนาให้เป็นสะพานเศรษฐกิจอันจะเป็นทางเลือกใหม่ในการขนส่งสินค้านอกเหนือจากช่องแคบมะละกาในปัจจุบัน

สำหรับความคาดหวังแลนด์บริดจ์ต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ นายศักดิ์สยามระบุว่า หากสามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จตามแผน ไม่เพียงแต่จะกระจายการเติบโตทางเศรษฐกิจและการลงทุนขนาดใหญ่ไปสู่ภาคใต้ แต่จะช่วยสร้างงาน สร้างรายได้ และสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้แก่ประชาชนทั่วประเทศ ซึ่งจะไปสู่การเติบโตทางเศรษฐกิจของไทยอย่างมั่นคงในระยะยาวต่อไป อีกทั้งจะเป็นการเปิดเส้นทางการคมนาคมใหม่ที่ทั้งประหยัดต้นทุน และสามารถลดระยะเวลาการเดินทางได้ถึง 2-3 วัน เมื่อเปรียบเทียบการใช้เส้นทางเดิม นับเป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่จะช่วยให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางขนส่งทางน้ำแห่งหนึ่งของภูมิภาคอาเซียนและเป็นจุดเชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียเข้าด้วยกัน

ประเมินว่าโครงการนี้จะทำให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (จีดีพี) ในพื้นที่ภาคใต้เพิ่มสูงขึ้นจากเดิม 2% หรือคิดเป็นมูลค่า 2.4 หมื่นล้านบาท จะเพิ่มเป็น 10% หรือมูลค่าประมาณ 1.2 แสนล้านบาท ภายใน 10 ปีหลังจากโครงการแล้วเสร็จ หรือจะเห็นผลลัพธ์ที่ชัดเจนประมาณปี 2579

แลนด์บริดจ์จะเป็นเส้นทางการค้าใหม่เป็นอีกหนึ่งโครงการที่จะผลักดันให้ไทยเป็นฮับการคมนาคมของภูมิภาคและก้าวขึ้นเป็นเสือเศรษฐกิจของเอเชีย