

Line ทาง

รณว. คมนาคม สักดิ์สยาม ชิดชอบ
นั่งหัวโต๊ะเป็นสักขีพยานพิธีลงนามสัญญา
จ้างที่ปรึกษา 6 บริษัทศึกษาความเหมาะสม
ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุนโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Land bridge: แลนด์บริดจ์หรือสะพานเศรษฐกิจ) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ผู้ว่าจ้างวงเงิน 68 ล้านบาท ไปเมื่อ 1 มี.ค.ที่ผ่านมา *** ล่าสุดรณว. สักดิ์สยาม อพเดทความคืบหน้าโครงการว่าได้เป็นประธานการประชุมติดตามโครงการฯ ผ่านระบบ Zoom Cloud Meetings ทาง สนข. รายงานว่ากำลังกำหนดหลักเกณฑ์คัดเลือกทำเลที่ตั้งโครงการพัฒนา 2 ท่าเรือระนองและท่าเรือชุมพร โดยคำนึงถึงปัจจัยด้านวิศวกรรมด้านสิ่งแวดล้อม และด้านเศรษฐกิจ คาดว่าจะสรุปผลคัดเลือกได้เดือน มิ.ย. นี้ จากนั้นกรมทางหลวง (ทล.) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จะศึกษาความเหมาะสม และออกแบบเบื้องต้นแนวเส้นทางโครงการมอเตอร์เวย์ และทางรถไฟตามกรอบแผนแม่บทโครงข่ายทางรถไฟร่วมกับมอเตอร์เวย์ (MR MAP) เชื่อมต่อท่าเรือ 2 ฟังทะเลต่อไป ***

รณว. สักดิ์สยาม ย้ำว่า แลนด์บริดจ์ต้องคำนึงถึงภาพรวมการขนส่งทางทะเลของโลกซึ่งปัจจุบันการขนส่งสินค้าระหว่างมหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิก ใช้เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกาเป็นหลัก *** สถิติการขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันดิบในปี

59 พบว่า ปริมาณน้ำมันดิบที่ผลิตจากพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงกลางขนส่งผ่านช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือที่เชื่อมระหว่างอ่าวเปอร์เซียกับอ่าวโอมาน ประมาณ 19 ล้านบาร์เรลต่อวันและผ่านช่องแคบมะละกา ประมาณ 16 ล้านบาร์เรลต่อวัน เพื่อขนส่งไปยังประเทศแถบมหาสมุทรแปซิฟิกโดยเฉพาะจีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ที่นำเข้ากว่า 80% *** ขณะที่การขนส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ผ่านช่องแคบมะละกาอยู่ที่ประมาณ 24.7 ล้านตู้ต่อปี คิดเป็น 4.3% ของปริมาณสินค้าที่ขนส่งทั่วโลก ทำให้ท่าเรือสิงคโปร์กลายเป็นท่าเรือที่มีค่าน้ำมันและค่าเทียบเรือน้ำมันใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งในเอเชีย และเป็นท่าเรือที่มีตู้สินค้าผ่านมากเป็นอันดับ 2 ของโลก พื้นที่ภาคใต้ของไทย จึงมีความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ทั้งเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาค สำหรับการเป็นประตูการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างทวีปต่าง ๆ ของโลก *** อีกทั้งตำแหน่งที่ตั้งโครงการสามารถลดเวลาและระยะทางการขนส่งจากเดิมได้ถึง 2 วันประหยัดต้นทุนและหลีกเลี่ยงปัญหาติดขัดของช่องแคบมะละกาจึงมีแนวโน้มดึงดูดใจผู้ประกอบการขนส่งและนักลงทุนให้ใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้มากขึ้น *** ข้อได้เปรียบนี้ สนข. กำหนดบทบาทโครงการแลนด์บริดจ์ “ชุมพร-ระนอง” เป็นทางเลือกการขนส่งน้ำมันดิบทางเรือจากช่องแคบฮอร์มุซมายังท่าเรือระนองและผ่านทางต่อไปยังท่าเรือชุมพร เพื่อขนส่งทางเรือไปยังประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาครวมถึงจีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ และเป็นทางเลือกถ่ายลำขนส่งสินค้าระหว่างมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก *** โดยเชื่อมต่อทางรางและทางถนนรวมทั้งเป็นท่าเรือสำหรับประกอบชิ้นส่วนจะทำให้เกิดการพัฒนาเขตพื้นที่เศรษฐกิจเสรี ดึงดูดนักลงทุน เพิ่มศักยภาพการแข่งขันด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้ ***

นายสปีด

transport@dailynews.co.th