

กรุงเทพธุรกิจ



หน้าแรก / เศรษฐกิจ

เศรษฐกิจ

แผนแลนด์บริดจ์ 3 แสนล้าน “คมนาคม” เร่งเครื่อง ประมูลปี 65

By จรรณิกา ชิตินทราร | 24 ต.ค. 2564 เวลา 9:00 น. | 1.0k



โครงการพัฒนาเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย หรือ แลนด์บริดจ์ เป็นอีกหนึ่งจิ๊กซอว์ตัวสำคัญของการเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมเพื่อสนับสนุนการค้า การขนส่ง การเดินทางและการท่องเที่ยว

โดยปี
ทางนี้
ตะวันออก

เราใช้คุกกี้ (cookie) เพื่อพัฒนาประสบการณ์การใช้งานจากการเยี่ยมชมเว็บไซต์ของเราและเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการนำเสนอข้อมูลและ เนื้อหาต่างๆ ที่ผู้เยี่ยมชมจะได้รับ [อ่านรายละเอียดเพิ่มเติม](#)

ยอมรับ

ข่าว
ภูมิภาค

ศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยถึงความคืบหน้าของโครงการนี้ว่า ในปี 2565 กระทรวงคมนาคม จะผลักดันโครงการแลนด์บริดจ์ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ตามนโยบายของรัฐบาลนำโดย พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ที่ต้องการสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำ และสามารถเชื่อมต่อการขนส่งในภูมิภาคอาเซียน เอเชียและยุโรปได้อย่างสะดวกสบาย และลดต้นทุนการเดินทางจากเส้นทางขนส่งที่กระชับไม่ต้องอ้อมไปยังช่องแคบมะละกา

อย่างไรก็ดี ปัจจุบัน สนข.อยู่ระหว่างเร่งรัดศึกษาโครงข่ายคมนาคมที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่แลนด์บริดจ์ ประกอบด้วย เส้นทางรถไฟช่วงชุมพร-ระนอง โครงการมอเตอร์เวย์ชุมพร-ระนอง และท่าเรือน้ำลึก 2 แห่ง ในจังหวัดชุมพรและระนอง คาดว่าผลการศึกษาคำแทนที่ตั้งของโครงการต่างๆ จะแล้วเสร็จภายในต้นปี 2565 หลังจากนั้นจะเสนอเข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) และเริ่มงานออกแบบได้ทันที



ขณะที่แผนผลักดันงานก่อสร้างในเบื้องต้นประเมินว่าขั้นตอนการออกแบบน่าจะใช้เวลาราว 1 ปีแล้วเสร็จ ดังนั้นกระบวนการประกวดราคาจะเริ่มต้นดำเนินการในปี 2566-2567 โดยรูปแบบในการดำเนินการจะเป็นการเปิดหาเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนโครงการรัฐ (พีพีพี) แบบ International Bidding ประเมินวงเงินลงทุนกว่า 2-3 แสนล้านบาท โดยจะเป็นการประกวดราคารวมทุกโครงการไม่แยกสัญญา เพื่อให้โครงการเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมประเมินว่าหากขั้นตอนทุกอย่างเกิดขึ้นตามแผนข้างต้นจะใช้เวลาก่อสร้างโครงการราว 2-3 ปี และคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี 2570-2572 ซึ่งจะสอดคล้องไปกับระยะเวลาเปิดให้บริการโครงการในอีอีซี โดยทำให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางของการขนส่งสินค้าอย่างสมบูรณ์ สามารถเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าจากเอเชียในอีอีซีส่งต่อมายังแลนด์บริดจ์ ผ่านทะเลอ่าวไทย และไปยังอันดามัน เพื่อเชื่อมต่อกับยุโรป

“แลนด์บริดจ์จะเป็นตัวเลือกการขนส่งสินค้าที่ลดต้นทุนของผู้ประกอบการได้อย่างมาก เพราะไม่ต้องใช้เส้นทางที่อ้อมและมีระยะไกล การจราจรทางน้ำคับคั่งในเส้นทางช่องแคบมะละกา ซึ่งปัจจุบันมีปริมาณเรือสูงถึง 1 แสนลำต่อปี และ

คาดว่าในปี 2567 ช่องแคบมะละกาจะเต็มศักยภาพในการรองรับปริมาณเรือ รวมทั้งในปี 2593 ปริมาณเรือจะขยายตัวไปอีก 4 เท่า ดังนั้นไทยควรเร่งพัฒนาเพื่อรองรับดีมานด์”

รวมทั้งกระทรวงคมนาคม มั่นใจว่าหากมีการพัฒนาแลนด์บริดจ์แล้วเสร็จ **ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (จีดีพี) ของพื้นที่ภาคใต้ จะเติบโตจากสัดส่วน 2% เป็น 10%** เป็นระยะเวลาต่อเนื่องอย่างน้อย 10 ปี และเมื่อโครงข่ายคมนาคมเปิดใช้อย่างเต็มรูปแบบ จะผลักดันให้ปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ เส้นทางเรือ จากตะวันออกของภูมิภาค ไปยังตะวันตกของภูมิภาค เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด

สำหรับบทบาทของแลนด์บริดจ์จะเป็นประตูการค้ารองรับการนำเข้าส่งออกของประเทศไทย รวมถึงเป็นประตูในการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าของประเทศในภูมิภาค เช่น อาเซียน และ BIMSTEC ส่วนด้านการขนส่ง จะเป็นทางเลือกในการถ่ายโอนสินค้าระหว่างมหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิก โดยขนถ่ายจากคมนาคมทางน้ำ เชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟ และมอเตอร์เวย์

นอกจากนี้ แลนด์บริดจ์จะยังเป็นทางเลือกในการขนส่งน้ำมันดิบ โดยขนส่งทางเรือจาก “**ช่องแคบฮอร์มุซ**” มายังท่าเรือระนอง และส่งผ่านทางท่อไปยังท่าเรือชุมพร เพื่อกระจายในภูมิภาค เช่น อาเซียน BIMSTEC รวมถึงจีนบางส่วน โดยการพัฒนาแลนด์บริดจ์ในลักษณะนี้ จะช่วยประหยัดงบประมาณได้มากกว่าแนวคิดการขุดคลองตลอดกระ เพราะคลองตลอดกระจะใช้งบประมาณสูงกว่า 4 ล้านล้านบาท

รายงานข่าวจาก สนข.ระบุว่า ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษานโยบายแนวเส้นทางของการก่อสร้างรถไฟและมอเตอร์เวย์ รวมไปถึงจุดยุทธศาสตร์สำคัญที่เหมาะสมต่อการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่ใกล้ได้ข้อสรุปแล้ว สนข.คาดว่าจะทันเสนอกระทรวงคมนาคมภายในต้นปี 2565 โดยเบื้องต้น **สนข.ได้ทบทวนเส้นทางรถไฟสายชุมพร-ระนอง ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เคยศึกษามาก่อนหน้านี้** ปรับแนวเส้นทางทั้งหมด เน้นให้เป็นเส้นทางตรง ไม่เน้นตัดผ่านเข้าชุมชน เพื่อให้การขนส่งประหยัดเวลาและต้นทุน

“ตอนนี้เราไม่ได้ใช้แนวเส้นทางเดิมของ ร.ฟ.ท.เพราะเป้าหมายของการพัฒนาได้ปรับใหม่จากเดิมจะพัฒนาเส้นทางชุมพร-ระนอง เพื่อขนคน ตอนนี้เราปรับเพื่อเน้นขนส่งสินค้า ดังนั้นไม่ต้องตัดผ่านเข้าชุมชน เส้นทางรถไฟต้องไม่อ้อม ซึ่งจะสามารถลดต้นทุนผู้ประกอบการได้ และจากการปรับแนวเส้นทางไม่อ้อมนั้น จะช่วยลดต้นทุนการก่อสร้างด้วย”

ทั้งนี้การก่อสร้างโครงการคมนาคมในพื้นที่แลนด์บริดจ์ จะสร้างไปพร้อมกันในพื้นที่เดียวกัน เพื่อให้สอดคล้องตามแผนบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมต่อแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ (MR-MAP) ของกระทรวงคมนาคม ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินของภาคประชาชน โดยแนวเส้นทางรถไฟและมอเตอร์เวย์จะเป็นการศึกษาใช้แนวเส้นทางเดียวกัน เป็นพื้นที่ทับซ้อน และเชื่อมต่อเข้ากับท่าเรือน้ำลึก โดยเน้นหลักเส้นทางต้องเป็นแนวตรง กระชับ และประหยัดเวลา