

ทำเรื่อน้ำลึกใหม่อินเดีย

แจกเกิด 'ระนอง'



● บุญเรือน
พรหมประทานกุล

นิศย์
อู่เต็กเค่ง

"แลนด์บริดจ์ไทย-ทำเรื่อนอินเดีย"
บูมเส้นทางค้า "สุวรรณภูมิ"

ทำเรื่อน้ำลึกใหม่อินเดีย

- ทำเรื่อ Vizhinjam เมืองใต้สุดของอินเดีย
- เปิด พ.ย. 2565
- เกิดเขตศก.พิเศษ (SEZ) หลังทำ
- เชื่อมโยงขนส่งทางเรื่อสายตะวันออก-ตะวันตก



ฐาน INFO GRAPHIC

แลนด์บริดจ์ไทย

- ข้าม 2 ฝั่งทะเล (อ่าวไทย-อันดามัน)
- แนวชุมพร-ระนอง

กรอบการศึกษา

- 2565
 - รายงาน EIA
 - ออกแบบ Conceptual design
 - จัด Market Sounding
- 2566
 - Business Model
 - เสนอกรม.(ต.ค.)
- 2567-68
 - เปิดประมูลหาผู้ร่วมทุน
- 2573
 - เปิดให้บริการ



นองลูน อินเดียเปิดใช้
ทำเรื่อน้ำลึกแห่งใหม่
ทางตอนใต้สุดปลายปี
นี้ หนุนแผนยุทธศาสตร์
แลนด์บริดจ์อ่าวไทย-

อันดามัน สร้างความคึกคักการเชื่อม
โยงการค้าทางทะเลข้ามทวีป เส้นทาง
ตะวันออก-ตะวันตก เปิดฐานผลิต
ใหม่อ่าวเบงกอล ทำเรื่อน้ำลึกกระนอง
ติดปม "พื้นที่มรดกโลก"

สำนักงานส่งเสริมการค้าใน
ต่างประเทศ รายงานล่าสุดจากเมือง
มุมไบ ประเทศอินเดีย ว่า ทางกร
อินเดียมีกำหนดจะเปิดใช้ทำเรื่อน้ำ
ลึกนานาชาติแห่งใหม่ (Vizhinjam
International Deepwater Multi
purpose Seaport) ในเมืองริรวาด
นันทปุรัม รัฐเกรละ ตอนใต้สุดของ
อินเดีย ในเดือนพฤศจิกายน 2565
เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการค้าระหว่าง
มหาสมุทรอินเดีย กับมหาสมุทร
แปซิฟิก รวมทั้งจะเป็นฐานการผลิต
แห่งใหม่ของอินเดีย เพื่อส่งออก
ตะวันออกกลาง

นายนิศย์ อู่เต็กเค่ง รอง
ประธานหอการค้าจังหวัดระนอง กล่าว
ว่า แผนเปิดทำเรื่อน้ำลึกแห่งใหม่ของ
อินเดีย นับเป็นข่าวดีของระนอง ที่
ทำให้เห็นช่องทางการขนส่งสินค้าที่
ชัดเจนขึ้น โดยขณะนี้อยู่ระหว่าง
ศึกษาโครงการสะพานเศรษฐกิจ เชื่อม
ฝั่งทะเลอ่าวไทย-อันดามัน (แลนด์
บริดจ์ชุมพร-ระนอง) เพื่อรองรับการ
ขนส่งสินค้านระหว่างเอเชียตะวันออก
กับตะวันออกกลาง-ยุโรป ที่การเดินทาง
เรื่อผ่านช่องแคบมะละกาใกล้เต็ม
ศักยภาพ

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการไทยควร

ศึกษาข้อมูล รวมถึงไปสำรวจท่าทาง และพบปะกับนักธุรกิจในเมือง จิรวานันท์ปุรัม โดยเฉพาะสตาร์ทอัพ ที่มีอยู่จำนวนมากในรัฐนี้ เพื่อเป็นหุ้น ส่วนและพันธมิตรในการเปิดตลาด ในอินเดียได้ รวมถึงการนำสินค้าไทย ไปต่อยอดการผลิตและส่งออกไปยัง ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป เช่น อุตสาหกรรมอาหารฮาลาล เครื่องสำอางและเครื่องประทีนผิว และภาชนะบรรจุภัณฑ์ชีวภาพ

ท่าเรือ Vizhinjam มีเป้าหมาย เป็นท่าเรือหลักของการขนส่งสินค้า ระหว่างทวีป เพื่อการเชื่อมโยงการ ผลิตและการค้าระหว่างตะวันออก กลาง เอเชียใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (East-West Shipping Route) สินค้าที่คาดว่าจะใช้ประโยชน์จาก ท่าเรือใหม่ ได้แก่ อุตสาหกรรมรถยนต์ และอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป เพื่อ ส่งออกไปยังตลาดในตะวันออกกลาง

นอกจากนี้ยังจะเกิดเมืองท่า แห่งใหม่ การก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม (Special Economic Zones) ที่พัก อาศัย คลังสินค้า ย่านการค้าและ ความต้องการใช้บริการต่างๆ ตามมา ซึ่งเป็นโอกาสของธุรกิจบริการก่อสร้าง และตกแต่งจากไทย รวมทั้งบริการ โลจิสติกส์สินค้าเกษตร อาหาร และ สินค้าฮาลาลไปยังตลาด GCC ที่มี กำลังซื้อสูง ผ่านผู้ประกอบการในรัฐ เกลระที่มักมีเรือขายอยู่ในตะวันออก กลาง

ส่วนความคืบหน้าการศึกษา แลนด์บริดจ์ชุมพร-ระนอง นายนิธย์ กล่าวว่ว่า ขณะนี้สำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม อยู่ระหว่างการ ศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โดยเบื้องต้นได้คัดเลือกทำเลที่จะพัฒนาท่าเรื่อน้ำลึก ฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทยแล้ว เตรียมเสนอกระทรวงคมนาคม และ นายกรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป โดย กำหนดให้ท่าเรื่อน้ำลึกฝั่งอันดามัน

อยู่ที่บริเวณอ่าวอ่าง อ.เมืองระนอง เนื่องจากจังหวัดระนองมีพื้นที่ อุทยาน และมีประเด็นเรื่องการเสนอ จินทะเบียนเป็นมรดกโลกที่อยู่ระหว่าง ดำเนินการ ดังนั้น จะมีการแต่งตั้ง คณะกรรมการร่วมระหว่างกระทรวง คมนาคม กับกระทรวงทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.) ขึ้น มาหารือในประเด็นดังกล่าวร่วมกัน ก่อน เพราะคงไม่สามารถดำเนินการ เรื่องมรดกโลกไปพร้อมกับการพัฒนา แลนด์บริดจ์ได้

“กระทรวงคมนาคมและทส. ต้องร่วมกันพิจารณาว่าจะเดินหน้า แลนด์บริดจ์ก่อน หรือจะเอามรดก โลกก่อน แนวโน้มที่คาดว่าจะเหมาะสมคือ ให้เดินหน้าแลนด์บริดจ์และ จะขอเรื่องมรดกโลกไว้ก่อน ซึ่งต้อง ให้นายกรัฐมนตรีตัดสินใจ”

ท่าเรื่อน้ำลึกใหม่ระนอง จะ อยู่ที่บ้านบริเวณอ่าวอ่าง รอยต่อของ อ.เมืองระนอง กับ อ.กะเปอร์ อยู่ใน เขตอุทยานแห่งชาติ 2 แห่ง คือ อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง กับ อุทยานแห่งชาติแหลมสน เป็นป่า ชายเลนผืนใหญ่ มีความอุดมสมบูรณ์ และมีความหลากหลายของพันธุ์ พืชพันธุ์สัตว์อยู่ระหว่างเสนอขึ้น ทะเบียนเป็นมรดกโลกจากองค์การค ยูเนสโก ขณะที่โครงการแลนด์บริดจ์ เป็นโครงการขนาดใหญ่ ดังนั้นจึงต้อง ประเมินความคุ้มค่า ผลดีผลเสีย

อย่างไรก็ตาม คาดว่ากระทรวง คมนาคมอาจจะเสนอให้ทางทส.ปรับ โชนพื้นที่มรดก เช่น ถอดพื้นที่บาง ส่วนออก หรือกำหนดขอบเขตพื้นที่ มรดกโลกได้หรือไม่ เนื่องจากหาก มรดกโลกครอบคลุมอุทยานแห่งชาติ หมู่เกาะระนอง กับอุทยานแห่งชาติ แหลมสน จะมีระยะกันชน (บัฟเฟอร์ โซน) ประมาณ 3 กม. ซึ่งอาจจะทำให้ ไม่สามารถก่อสร้างท่าเรื่อน้ำลึกได้