



“คมนาคม”ปั้นแลนด์บริดจ์“ชุมพร-ระนอง”4แสนล้าน รวมแพ็กเกจ“ท่าเรือ-มอเตอร์เวย์-รถไฟ-ท่อ”

ดึงเอกชนลงทุน50ปีดันไทยขึ้นแท่น“ฮับ”ภูมิภาค



ศักดิ์สยาม ชิดชอบ



โครงการสะพานเศรษฐกิจ หรือแลนด์บริดจ์ (ชุมพร-ระนอง) ซึ่งจะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ภาคใต้เชื่อมโยงสองฝั่งทะเล (อ่าวไทย-อันดามัน) เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) เป็นโครงการที่รัฐบาล "ประยุทธ์" ต้องการขับเคลื่อนต่อจากการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โดยการหาเอกชนร่วมลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยบูรณาการการขนส่งทางท่อทางบก (มอเตอร์เวย์) และทางราง (รถไฟทางคู่) ให้เชื่อมต่อกับ 2 ท่าเรืออย่างไร้รอยต่อ พร้อมกับทำแผนโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิต กับประตูส่งออกสินค้าไปยังกลุ่มประเทศ BIMSTEC หรือตะวันออกกลาง ยุโรป ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันจะสร้างความแข็งแกร่งด้านการค้าและเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต

กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ว่าจ้างที่ปรึกษา 6 บริษัท นำโดย "บมจ.ทีเอ็ม คอนซัลติง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์" ศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ การเงิน วิศวกรรม สังคม ของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งออกแบบรายละเอียดเบื้องต้น และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนา รวมไปถึงจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ตามพระราชบัญญัติการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และวิเคราะห์จัดทำรูปแบบการพัฒนาและการลงทุน (Business Development Model) ของโครงการ

มีระยะเวลาศึกษา 30 เดือน (มี.ค. 64-ก.ย. 66) งบประมาณ 68 ล้านบาท ซึ่งตามแผนจะสามารถเริ่มการพัฒนาโครงการได้ในปี 2568 ตั้งเป้าเปิดโครงการได้ในช่วงปี 2573

โครงการแลนด์บริดจ์ ชุมพร-ระนอง ประกอบด้วย 1. การพัฒนาท่าเรือน้ำลึก 2 แห่ง ในฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน นำระบบเทคโนโลยี Automated Container Terminal มาใช้ในการบริหารจัดการท่าเรืออัจฉริยะ เพื่อรองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่จะเกิดจากกิจกรรมภายในท่าเรือ และทำให้การขนส่งระหว่างท่าเรือทั้งสองฝั่งเป็นไปอย่างไร้รอยต่อ เพื่อลดเวลาและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้า

2. การเชื่อมต่อท่าเรือทั้ง 2 แห่ง โดยระบบมอเตอร์เวย์รถไฟและท่อส่งน้ำมัน โดยจะต้องเป็นเส้นทางที่ไม่ชนและมีระยะทางที่สั้น เพื่อลดระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

3. การพัฒนาพื้นที่หลังท่า ได้แก่ ศูนย์กระจายสินค้า คลังน้ำมันอุตสาหกรรมต่อเนื่อง และการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ เช่น ก่อสร้างอาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์ และโรงแรม เป็นต้น

เร่งสรุปผลศึกษาขง"นายกฯ"ไฟเขียว

จากการศึกษารูปแบบและปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของโลก พบว่าการขนส่งสินค้าทางทะเลมีมากถึง 80% หรือคิดเป็นปริมาณสินค้าเท่ากับ 11.1 พันล้านตัน และมีการขนส่งผ่านช่องแคบมะละกามากถึง 1 ใน 4 ของการขนส่งสินค้าทางทะเลของโลก โดยหนึ่งในประเภทสินค้าที่มีการขนส่งทางช่องแคบมะละกามากที่สุด คือการขนส่งสินค้าประเภทน้ำมัน (Tanker)

ซึ่งจากผลการศึกษาเบื้องต้นมีการคาดการณ์ว่า จะมีปริมาณสินค้าเข้ามาใน "แลนด์บริดจ์" มากถึงกว่า 20 ล้านที.อี.ยู ซึ่งจะเทียบเท่ากับท่าเรือฮ่องกงที่มีตู้สินค้าผ่านท่าเรือมากเป็นอันดับที่ 8 ของโลก

ดังนั้น การพัฒนาโครงการจะต้องสามารถดึงดูดให้เรือขนส่งน้ำมันขนาดใหญ่ และเรือขนส่งสินค้า หันมาใช้เส้นทาง "แลนด์บริดจ์" ขนส่ง ประเด็นสำคัญคือต้องทำตำแหน่งที่ตั้งท่าเรือของฝั่งอ่าวไทย และฝั่งอันดามันที่เหมาะสมที่สุด

โดยการพิจารณาจากเกณฑ์ ด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านการลงทุน และด้านสังคมแล้ว ที่สำคัญแนวเส้นทางเชื่อมต่อกับ 2 ท่าเรือ ต้องมีระยะทางที่สั้นและตรงที่สุด เพราะนอกจากจะประหยัดเวลาในการเดินทางมากที่สุด แล้ว ยังจะส่งผลต่อการลงทุนและผลตอบแทน ที่จะดึงดูดให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนพัฒนา "แลนด์บริดจ์" อีกด้วย

ภายในเดือน มี.ค.นี้ คาดว่ากระทรวงคมนาคมจะได้ข้อสรุปเรื่องตำแหน่งที่ตั้งท่าเรือทั้ง 2 ฝั่งทะเล ที่เหมาะสม รวมถึงแนวเส้นทางแลนด์บริดจ์ และโมเดลทางธุรกิจการร่วมลงทุนเบื้องต้น ซึ่งเป็นไปตามแผนงานที่กำหนดให้การศึกษาออกแบบงบประมาณในการลงทุนและรูปแบบโครงการแลนด์บริดจ์แล้วเสร็จภายในปี 2565 หลังจากนั้นจะเป็นการดำเนินการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้เรียบร้อยภายในปี 2566

"ศักดิ์สยาม ชิดชอบ" รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า ในต้นปี 2565 คาดว่าการศึกษาโครงการแลนด์บริดจ์จะมีความชัดเจน โดยตั้งเป้าว่าจะสรุปการศึกษาภาพรวม ทำแผนรายงานและนำเสนอต่อพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ขอความเห็นชอบ เพื่อทำ Action Plan และโรดแมปโครงการนำไปสู่การปฏิบัติต่อ

กอบกฤษฎี "อีอีซี" ปรับลงทุน PPP รวมแพ็กเกจ "ท่าเรือ-มอเตอร์เวย์-รถไฟทางคู่-ขนส่งทางท่อ" เบ็ดเสร็จ

"ศักดิ์สยาม ชิดชอบ" กล่าวว่า การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) จะต้องมีการพระราชบัญญัติเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (พ.ร.บ.เอสอีซี) ออกมาขับเคลื่อน เหมือนกับการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก ที่มี พ.ร.บ.อีอีซี และมีคณะกรรมการอีอีซี

โดยนำประสบการณ์ และบทเรียน จากโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) มาปรับปรุง ให้มีปัญหาลดอุปสรรคน้อยที่สุด ตัวอย่างหนึ่ง คือการลงทุนพัฒนาโครงการในอีอีซีที่มีการแยกก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานแต่ละโครงการ ซึ่งพบว่ามีปัญหาในการดำเนินการที่ไม่สอดคล้องกัน โดยโมเดลทางธุรกิจของ "แลนด์บริดจ์" นั้นจะให้รวมการลงทุนระบบโลจิสติกส์ทั้งหมดเป็นโครงการเดียวกัน ทั้ง "ท่าเรือ มอเตอร์เวย์รถไฟระบบขนส่งทางท่อ" ซึ่งเชื่อว่าจะทำให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุนและสนใจในการร่วมประมูมมากขึ้น เพราะจะสามารถวางแผนการลงทุนได้มากขึ้น

"โมเดลธุรกิจ ที่รวมทั้งโลจิสติกส์ คือ ราง รถ ท่อ ท่าเรือ

เป็นโครงการเดียวเปิดให้นักลงทุนประมูล จะทำให้เกิดความเชื่อมั่นในการลงทุน ส่วนเม็ดเงินลงทุนรวมของโครงการแลนด์บริดจ์ ยังน้อยกว่า โครงการรถไฟไทย-จีน อีก และเมื่อ ดูผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR) ที่เกิดขึ้นของแลนด์บริดจ์ มีมากกว่า EIRR ของรถไฟไทย-จีน" ศักดิ์สยามกล่าว

เจาะเคาะเลือกตำแหน่ง ท่าเรือ "ชุมพร-ระนอง"

จากการสัมมนา รับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องโครงการฯล่าสุด ข้อมูลมีความชัดเจนมากขึ้น ทั้งในส่วนของการก่อสร้างท่าเรือหลักที่ จ.ชุมพรและ จ.ระนอง พร้อมระบบขนถ่ายสินค้าที่เป็นระบบอัตโนมัติขึ้น โดยมีเส้นทางรถไฟและมีมอเตอร์เวย์และระบบท่ออยู่ด้านข้าง เชื่อมท่าเรือหลักฝั่งอันดามันกับอ่าวไทยเข้าด้วยกัน โดยใช้เวลาวางไม่เกิน 2 ชั่วโมง

โดยตำแหน่งท่าเรือฝั่งอ่าวไทย จ.ชุมพร มีจุดเหมาะสม 2 ตำแหน่ง คือ บริเวณแหลมรีและบริเวณแหลมคอเขา ส่วนท่าเรือฝั่งอันดามัน จ.ระนอง มีจุดเหมาะสม 1 ตำแหน่งที่แหลมอ่าวอ่าง

ส่วนการพัฒนากระบวนเชื่อมโยงการขนส่งจากชุมพร-ระนอง ด้วยโครงข่ายมอเตอร์เวย์ ทางรถไฟ และขนส่งทางท่อ อยู่ระหว่างศึกษาคัดเลือกแนวโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง หรือ MR-Map เส้นทาง MR8 ชุมพร-ระนอง

ซึ่งการศึกษาแนวเส้นทาง MR8 เบื้องต้น มี 3 ทางเลือก ทางเลือกที่ 1 แหลมรี-อ่าวอ่าง ระยะทาง 90 กม. ทางเลือกที่ 2 แหลมรี-อ่าวอ่าง ระยะทาง 82.9 กม. ทางเลือกที่ 3 แหลมคอเขา-อ่าวอ่าง ระยะทาง 74.6 กม.

เส้นทาง MR8 ชุมพร-ระนอง มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณแหลมรี ต.บางน้ำจืด อ.หลังสวน จ.ชุมพร สิ้นสุดที่ บริเวณอ่าวอ่าง ต.ราชกรูด อ.เมืองระนอง จ.ระนอง ครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด 3 อำเภอ ได้แก่ จ.ชุมพร (อ.หลังสวน และ อ. พะโต๊ะ) จ.ระนอง (อ.เมืองระนอง)

ในโครงข่ายจะมีการก่อสร้าง มอเตอร์เวย์ขนาด 6- 8 ช่องจราจร ขนานกับทางรถไฟ จำนวน 4 ทาง คือ ขนาด 1.435 เมตร (Standard gauge) 2 ทาง ขนาด 1 เมตร (Meter gauge) 2 ทาง และมีถนนบริการขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง เพื่อรองรับปริมาณรถทั้งจากทางหลวงสายหลักและถนนชนบทที่จะเข้าสู่ท่าเรือ

ซึ่งจากการลากแนวเส้นทาง MR 8 เพื่อเชื่อมกับท่าเรือ ฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ที่เหมาะสมที่สุด ขณะนี้พบว่า มี 4 เส้นทางเลือก ได้แก่ แนวทางที่ 1 มีระยะทาง 91 กม. มีอุโมงค์ 1 แห่ง (ยาว 10 กม.) เส้นทางมีระยะทางยาวที่สุด เนื่องจากหลบแนวเขาในบางช่วง แนวเส้นทางผ่านพื้นที่อ่อนไหวน้อย ซึ่งจะส่งผลให้มีค่าก่อสร้างต่ำ

แนวทางที่ 2 มีระยะทาง 82.9 กม.มีอุโมงค์ 3 แห่ง (ยาว 27 กม.) เส้นทางตัดตรงและสั้นที่สุด แต่ต้องตัดผ่านแนวเขาและพื้นที่อุทยาน หลายจุด ระยะอุโมงค์ค่อนข้างยาว ส่งผลต่อค่าก่อสร้างสูง

แนวทางที่ 3 มีระยะทาง 74.6 กม. มีอุโมงค์ 6 แห่ง (ยาว 42.5 กม.) เส้นทางหลบแนวเขา มีระยะอุโมงค์สั้น หลายแห่ง

ผ่านพื้นที่ป่าสงวน ค่าก่อสร้างค่อนข้างต่ำ

แนวทางที่ 4 มีระยะทาง 79.1 กม. มีอุโมงค์ 6 แห่ง (ยาว 42.5 กม.) เส้นทางหลบแนวเขา ผ่านพื้นที่ชุมชน กระทบเวนคืนผ่านพื้นที่ป่าสงวน ค่าก่อสร้างค่อนข้างต่ำ

จากนโยบาย ที่ต้องการให้เลือกเส้นทางที่สั้น ตัดตรงที่สุด ใช้เวลาในการเดินทางน้อยที่สุด แต่ในแง่การลงทุนจะต้องประเมินทั้งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม พื้นที่ป่าสงวน ผลกระทบจากการเวนคืน และการเจาะอุโมงค์ ที่เป็นต้นทุนทำให้ค่าก่อสร้างสูง และจะส่งผลไปถึงผลตอบแทนการลงทุนที่จะต่ำลง

เปรียบเทียบ 4 แนวทางเลือก ประเมิน "ค่าลงทุน & ผลตอบแทน"

สำหรับรูปแบบในการดำเนินการ จะเป็นการเปิดท่าเอกชน เข้ามาร่วมลงทุนโครงการรัฐ (PPP) โดยจะเป็นการประกวดราคา สัญญาเดียว รวมทุกโครงการ เพื่อให้โครงการมีการบูรณาการ สอดคล้องกันและมีความรวดเร็ว อายุสัญญา 50 ปี (ไม่รวมก่อสร้าง)

ในการประเมินต้นทุนค่าก่อสร้างในส่วนของการฝั่งชุมพร และฝั่งระนอง และเส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือ "รถไฟ/มอเตอร์เวย์/ท่อ" คาดว่าอยู่ที่ประมาณ 2-4 แสนล้านบาท ขึ้นอยู่กับ จะเลือกแนวเส้นทางทางใด

ทั้งนี้ พบว่าแนวทางที่ 1 มีค่าลงทุนรวมต่ำสุด แม้ว่าจะเป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวที่สุด เมื่อเทียบกับอีก 3 แนวทาง แต่เพราะมีการอ้อมแนว เพื่อเลี่ยงผ่านพื้นที่ชุมชนและแนวเขา มีอุโมงค์เพียง 1 แห่ง จึงมีผลกระทบน้อย ขณะที่ระยะทางที่มากกว่านั้น ไม่ได้ทำให้ใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มมากนัก โดยประเมินมูลค่าการลงทุนกับผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ยังสูงกว่าทุกแนวทางอีกด้วย

คาดการณ์ว่าการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์จะเกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจทางตรง และผลประโยชน์ทางอ้อมมูลค่ามหาศาล อีกทั้งจะสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำ และสามารถเชื่อมต่อการขนส่งในภูมิภาคอาเซียน เอเชีย และยุโรปได้อย่างสะดวกรวดเร็ว เพราะไม่ต้องอ้อมไปยังช่องแคบมะละกาโดยท่าเรือชุมพร ฝั่งอ่าวไทย ทำหน้าที่รองรับสินค้า จากจีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ รวมทั้งฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก เช่น ออสเตรเลีย สหรัฐฯ ผ่านท่าเรือน้ำลึกระนอง ประตุการค้า ฝั่งอันดามัน ส่งต่อไปยังประเทศฝั่งมหาสมุทรอินเดีย กลุ่ม BIMSTEC อาทิจ ีเมียนมา อินเดีย เนปาล และบังกลาเทศ หรือประเทศอื่นๆ

เสียงประชาชน-ผู้เกี่ยวข้องสนับสนุนโครงการ ยังห่วงผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการเยียวยาต้องชัดเจน

ข้อมูลจากการลงพื้นที่ สัมมนาประชาสัมพันธุ์โครงการและรับฟังความเห็นผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่ พบว่าส่วนใหญ่สนับสนุนการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ เพราะมองว่าจะช่วยทำให้เศรษฐกิจของพื้นที่ภาคใต้ และของประเทศโดยรวมดีขึ้น โดยเห็นว่าการพัฒนาความเจริญต้องมาควบคู่กับรักษาทรัพยากรธรรมชาติและ

สิ่งแวดล้อม

โดยในส่วนของการทำเรื่องผังอ่าวไทยนั้น ขอให้พิจารณาผลกระทบด้านแหล่งท่องเที่ยว พื้นที่อุทยานให้รอบด้านและมาตรการเยียวยาหรือชดเชยผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน และการเสียโอกาสทำกิน

ทำเรื่องผังอันดามัน มีข้อกังวลด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากมีพื้นที่ป่าสงวน ป่าชายเลน และอุทยานจำนวนมาก การกำหนดตำแหน่งท่าเรือ จ.ระนอง ให้ส่งเสริมสนับสนุนธุรกิจของจังหวัดระนอง เช่นอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเล

ภาพรวมโครงการจะทำให้เกิดการสร้างงาน สร้างอาชีพกับประชาชนในพื้นที่ นอกเหนือจากอาชีพประมง และจะช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ให้เกษตรกรและชาวสวน สร้างรายได้เพิ่มให้เกษตรกร และยังมีการต่อยอดด้านอุตสาหกรรมอื่นๆ ได้อีกด้วย และผลักดันให้เกิด Trainshipment Port ในภาคใต้ แต่มีข้อกังวลด้านสิ่งแวดล้อม และมาตรการที่ชัดเจนในการเยียวยาชดเชยผู้ได้รับผลกระทบทั้งระยะสั้นและระยะยาว!!!