

คมนาคมกับ‘แลนด์บริดจ์’

ชูชัยชนส่งภูมิภาคสะดวก ปลอดภัย ประหยัด



ภายได้รับทราบพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และ รมว.กลาโหม ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโครงสร้างขนาดใหญ่ของประเทศ ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาประเทศให้สามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน จำเป็นต้องพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน และได้เร่งรัดหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกระทรวงคมนาคม เร่งโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก น้ำ และอากาศในวงเงินสูงถึง 1.4 ล้านล้านบาท ประกอบด้วย โครงการที่ได้ลงนามสัญญาแล้ว 516,000 ล้านบาท และโครงการลงทุนใหม่ 974,000 ล้านบาท

ขณะนี้หลายโครงการมีความคืบหน้าค่อนข้างมาก เมื่อโครงการต่างๆ แล้วเสร็จจะสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศกับนานาประเทศได้ และประชาชนคนไทยจะได้รับประโยชน์จากแผนการลงทุนด้านคมนาคม โดยเฉพาะในเชิงเศรษฐกิจ ซึ่ง ศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว.คมนาคม เปิดเผยว่า การดำเนินการก่อสร้างโครงการต่างๆ ของกระทรวงคมนาคมยังไปทำตามกรอบเป้าหมายที่วางไว้ ขณะที่โครงการขนาดใหญ่ เช่น โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (แลนด์บริดจ์) ชุมพร-ระนองนั้น พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีได้เน้นย้ำต้องดำเนินการโครงการแลนด์บริดจ์ให้เกิดขึ้นให้ได้

ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวนี้นักลงทุนต่างชาติให้ความสนใจเป็นจำนวนมาก และเมื่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า เชื่อมโยงฐานการผลิต และยังเป็นประตูส่งต่อสินค้าไปยังกลุ่มประเทศ BIMSTEC หรือตะวันออกกลาง ยุโรปได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันจะสร้างความแข็งแกร่งด้านการค้าและเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต

ศักดิ์สยาม กล่าวว่า ล่าสุดได้มีโอกาสพูดคุยกับเอกอัครราชทูตฝรั่งเศส พร้อมทั้งภาคเอกชน ซึ่งฝรั่งเศสถือเป็น

สายการบินเรืออันดับสามของโลก มีความสนใจที่จะเข้ามาลงทุนเพื่อเปิดเส้นทางเดินเรือแห่งใหม่ของมหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิก และยกระดับประเทศไทยสู่การเป็น Transshipment ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของภูมิภาค ขณะนี้บริษัทที่ปรึกษาได้เข้ามารายงานแล้ว โดยเส้นทางยังเป็นตามแนวการศึกษาแผนพัฒนาโครงข่าย MR-MAP ชุมพร-ระนอง แต่ต้องศึกษาเพิ่มเติม

อย่างไรก็ตาม โครงการแลนด์บริดจ์ไม่ควรทำในรูปแบบของอีอีซี เนื่องจากมีการแยกก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานแต่ละโครงการ บริษัทสายการบินเรือระดับโลกให้ความสนใจพร้อมจะลงทุนในรูปแบบเอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ หรือ PPP เพราะสิ่งที่จะเกิดขึ้นจากแลนด์บริดจ์คือ พื้นที่หลังท่าที่สามารถสร้างรายได้จากการบริหารท่าเรือ ได้แก่ ศูนย์กระจายสินค้า คลังน้ำมัน อุตสาหกรรมต่อเนื่อง การเติมน้ำมันกลางทะเล และการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ เช่น ก่อสร้างอาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์ และโรงแรม เป็นต้น

“แลนด์บริดจ์ไม่ใช่แค่เรื่องของท่าเรือ มอเตอร์เวย์ และรถไฟ แต่ต้องมีระบบท่อขนส่งน้ำมันด้วย ที่ผ่านมามีหลายประเทศที่ให้ความสนใจเสนอให้ทุน แต่สิ่งที่ต้องคำนึงคือการลงทุนเหล่านั้นจะทำได้หรือไม่ ผลประโยชน์ตกอยู่ที่ประเทศไทยมากที่สุด เชื่อว่าศักยภาพของแลนด์บริดจ์จะทำให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุน ทำให้การขนส่งสะดวก ปลอดภัย และประหยัด รวมถึงเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค” ศักดิ์สยาม กล่าว

ด้าน นายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กล่าวว่า ขณะนี้ สนข.อยู่ระหว่างการพิจารณาคัดเลือกตำแหน่งท่าเรือที่เหมาะสม ทั้งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน โดยจากผลการศึกษาเบื้องต้นพื้นที่ที่มีศักยภาพและมีความเหมาะสมพบว่ามีฝั่งละ 3 แห่งที่จะพัฒนาเป็นท่าเรือแห่งใหม่ของประเทศไทย

ท่าเลที่ตั้งฝั่งละ 3 แห่ง ซึ่งเป็นทางเลือกเชื่อมท่าเรือเพื่อรองรับเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แบ่งเป็น ฝั่งอ่าวไทย จ.ชุมพร ประกอบด้วย 1.แหลมประจําเพียง 2.แหลมริ้ว 3.แหลมคอเขา ส่วนฝั่งอันดามัน จ.ระนอง ประกอบด้วย

1.เกาะดาววัดดำ 2.เกาะสน 3.แหลมอ่าวอ่าง โดยในแต่ละแห่งนั้นมี
ทั้งข้อดีและข้อเสียแตกต่างกัน

ขณะนี้ สนข.เตรียมสรุปผลการศึกษารูปแบบเบื้องต้น
เสนอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา จากนั้นจะเสนอไปยังคณะ
กรรมการร่วมฯ ระหว่างกระทรวงคมนาคม และกระทรวง
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เนื่องจากจะต้องมีการ
พิจารณาพื้นที่มรดกโลกและพื้นที่อุทยานแห่งชาติก่อนเสนอให้
ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) รับทราบต่อไป คาดว่าการศึกษา
ทั้งโครงการจะแล้วเสร็จในช่วงปลายปี 2567 ก่อนที่จะหาตัวผู้
รับจ้างในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)
และเริ่มก่อสร้างโครงการในปี 2568 พร้อมเปิดให้บริการในปี
2573

“สัปดาห์หน้าเราจะเสนอผลการศึกษาเบื้องต้นต่อกระทรวง
คมนาคม จากนั้นกระทรวงคมนาคมจะพิจารณาร่วมกับกระทรวง
ทรัพยากรฯ ก่อนรายงาน ครม. และกระทรวงคมนาคมมีแผนจะ
เริ่มโรดโชว์โครงการหลังจากเดือนมิถุนายนนี้ ส่วนผลสรุปการ
ศึกษาที่ชัดเจนจะแล้วเสร็จช่วงปลายปี 2566 คาดว่าจะเริ่มการ
ประกวดราคาหาผู้ร่วมทุนได้ในปี 2567” **ปัญญา** กล่าว

อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลพบว่าในปัจจุบันการขนส่งสินค้า
ระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศทางด้านมหาสมุทรอินเดีย
ต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออกผ่านช่องแคบมะละกา
(สิงคโปร์) ซึ่งเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่อ้อมและมีระยะ
ทางไกล การจราจรทางน้ำคับคั่ง จากข้อมูลปี 2561 ช่องแคบ
มะละกามีความหนาแน่นของปริมาณเรือสูงถึง 85,000 ลำ/ปี
และในอีก 10 ปีข้างหน้าปริมาณเรือจะเพิ่มขึ้นกว่า 128,000 ลำ
ซึ่งเกินกว่าความจุของช่องแคบมะละกาที่รองรับได้ 122,000 ลำ
ต่อปี ก่อให้เกิดปัญหาการติดขัดและเสียเวลาในการเดินทาง ดัง
นั้นแน่นอนว่าในอนาคตหากมี “แลนด์บริดจ์” จะช่วยรองรับ
การขนส่งสินค้า เพิ่มศักยภาพด้านโลจิสติกส์ทางน้ำได้อย่างมี
ประสิทธิภาพ.