

▶ **ต่อจากหน้า 1**

เศรษฐกิจ

ประกอบด้วยมอเตอร์เวย์ 6 ช่องจราจร ระยะทาง 21 กิโลเมตร, รถไฟฟ้าทางคู่ ขนาดราง 1.435 เมตร และรถไฟทางคู่ ขนาดราง 1 เมตร 3.ท่อขนส่งน้ำมันสำหรับน้ำมันสำเร็จรูปและก๊าซธรรมชาติ

การที่รัฐบาลผลักดันโครงการนี้ อย่างเต็มที่ทำให้บริษัทเอกชนไทยและต่างชาติเริ่มให้ความสนใจติดตามข้อมูลอย่างใกล้ชิด โดยรัฐบาลได้เตรียมการโรดโชว์ต่างประเทศเพื่อดึงบริษัทต่างชาติมาร่วมลงทุนในรูปแบบการลงทุนร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) ซึ่งเอกชนจะเป็นผู้พัฒนาท่าเรือ ทางรถไฟ 1.435 เมตร มอเตอร์เวย์และการพัฒนาพื้นที่หลังท่า โดยได้รับสิทธิการพัฒนา 50 ปี

ล่าสุดการเดินทางเยือนต่างประเทศของนายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี ได้พบนายสี จิ้นผิง ประธานาธิบดีจีน เมื่อวันที่ 20 ต.ค.2566 ได้หารือถึงแลนด์บริดจ์ รวมถึงการเยือนซาอุดีอาระเบีย วันที่ 21 ต.ค.2566 ได้เสนอแลนด์บริดจ์ให้เอกชนซาอุดีอาระเบียรับทราบ

นายชัย วัชรรงค์ โฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี เปิดเผยว่า นายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี ได้เริ่มนำโครงการแลนด์บริดจ์ไปโรดโชว์ต่างประเทศในระหว่างพบผู้นำประเทศและผู้บริหารระดับสูงของบริษัทเอกชนรายใหญ่ในต่างประเทศ ซึ่งได้รับความสนใจมาก

ทั้งนี้ ในการเดินทางไปเยือนสหรัฐของนายกรัฐมนตรีและคณะเพื่อประชุมความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก (เอเปค) กลางเดือนพ.ย. 2566 นายกรัฐมนตรีจะใช้โอกาสนี้โปรโมทแลนด์บริดจ์ที่เปิดรับการลงทุนครั้งใหญ่เพื่อให้ผู้นำประเทศและผู้บริหารระดับสูงบริษัทเอกชนทั่วโลกรับทราบ

“โครงการนี้มีขนาดใหญ่มูลค่าการลงทุนสูงถึง 1.4 ล้านล้านบาท โดยหลังจาก ครม.เห็นชอบแล้วนายกรัฐมนตรีได้พูดคุยกับผู้นำประเทศต่างๆ เกี่ยวกับโครงการนี้ ผู้นำหลายประเทศสนใจมาก บางคนถึงขนาดจดรายละเอียดของโครงการไว้ด้วยความสนใจ และ

เมื่อเปิดประมูลร่วมลงทุนเชื่อว่าจะได้ผลตอบแทนที่ดี”

รายงานข่าวจากทำเนียบรัฐบาลระบุว่า นายกรัฐมนตรีเยือนสหรัฐเพื่อร่วมประชุมผู้นำเอเปค 2023 ในวันที่ 12-18 พ.ย.2566 รวมทั้งเยือนญี่ปุ่นเพื่อร่วมประชุม ASEAN-Japan Commemorative Summit ในวันที่ 14-17 ธ.ค.2566 โดยนายกรัฐมนตรีจะนำโครงการแลนด์บริดจ์ไปนำเสนอด้วย “คมนาคม”เตรียมแผนโรดโชว์

นายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กล่าวว่า สนข.ได้ศึกษาจุดที่ตั้งท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามันที่แหลมอ่าวอ่าง อ.ราชกรูด จ.ระนอง และฝั่งอ่าวไทยอยู่แหลมริว อ.หลังสวน จ.ชุมพร

สำหรับการลงทุน สนข.ประเมินจะใช้วงเงินรวม 1 ล้านล้านบาท แบ่งเป็นโครงการท่าเรือฝั่งชุมพร 3 แสนล้านบาท โครงการท่าเรือฝั่งระนอง 3.3 แสนล้านบาท โครงการพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า (SRTO) รวม 1.4 แสนล้านบาท และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือ วงเงิน 2.2 แสนล้านบาท

“ครม.เห็นชอบในหลักการแล้วเพื่อเตรียมโรดโชว์ต่างประเทศ ส่วนผลการศึกษายังไม่เสร็จสมบูรณ์เพราะต้องเข้าพื้นที่โครงการเพื่อประเมินอีกครั้ง ก่อนจัดทำรายงานผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA)”

เล็งดึง“จีน-สิงคโปร์-ฝรั่งเศส”

นอกจากนี้ จะเริ่มโรดโชว์ได้ในปี 2567 เป็นการทำงานคู่ขนานระหว่างรอกการอนุมัติรายงาน EHIA โดยจะเป็นการเริ่มโรดโชว์สอบถามความเห็นนักลงทุนในไทยและต่างประเทศเพื่อนำมาจัดทำร่างเอกสารประกวดราคา (RFP)”

ทั้งนี้ คาดว่าจะประกาศเชิญชวนนักลงทุนร่วมลงทุนได้ต้นปี 2568 หลังจากนั้นจะลงนามร่วมทุนในไตรมาส 3 ปี 2568 ซึ่งเป้าหมายนักลงทุนต่างชาติที่ สนข.ประเมินไว้ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มประเทศที่มีศักยภาพเดินเรือ อาทิ สิงคโปร์ ฮองกง ไต้หวัน จีน ฝรั่งเศสและเยอรมัน

สำหรับรูปแบบการลงทุนที่ สนข.

ศึกษาไว้เปิดกว้างเอกชนต่างชาติถือหุ้นเกิน 50% เพราะมีมูลค่าการลงทุนสูง โดยเอกชนที่เข้ามาลงทุนจะได้รับสัมปทาน 50 ปี ซึ่งเป็นช่วงสัญญาสัมปทานที่จะจูงใจเอกชนและมีความคุ้มค่าทางการลงทุน

สศช.แนะนำรายงาน SEA

นายดนุชา พิชยนันท์ เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กล่าวว่า โครงการแลนด์บริดจ์เป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ ซึ่งนอกจากมีการศึกษาโครงการรอบด้านแล้ว ยังต้องเน้นที่การประชาสัมพันธ์โครงการ และสร้างการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่

ทั้งนี้ การเดินทางโครงการลักษณะนี้ ต้องทำการจัดทำการศึกษาผลกระทบทางยุทธศาสตร์ (SEA) ควบคู่กับการจัดทำการศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อให้การเดินทางโครงการในระยะต่อไปไม่ถูกคัดค้านจากคนในพื้นที่

รายงานข่าวระบุว่า ก่อนหน้านี้น สศช. และศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ร่วมกันศึกษาความเป็นไปได้การเชื่อมเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน โดยรายงานดังกล่าวให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยกับอันดามันของไทย รวมทั้งวิเคราะห์การเดินทางผ่านของเรือ

เปิดผลศึกษาเส้นทางเดินเรือ 3 กลุ่ม

ทั้งนี้ ข้อมูลการเดินทางเรือในช่องแคบมะละกาปี ค.ศ.2019 มีเรือผ่าน 83,724 ลำ มีเรือบรรทุกสินค้า 5 กลุ่มหลัก และมีเรือผ่านช่องแคบมะละกาสูงถึง 78,029 ลำ คิดเป็น 93.2% ของจำนวนเรือผ่านทั้งหมด ได้แก่ เรือบรรทุกสินค้าตู้ (Container Ship) เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk Cargo Ship) เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General Cargo) และเรือบรรทุกสินค้าเหลว (Tanker Ship และ LNG & LPG)

รวมทั้งเมื่อนำมาวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลบริษัท Llyod จำแนกรูปแบบการเทียบท่าของเรือที่เข้าช่องแคบมะละกาได้ 3 รูปแบบหลัก คือ 1.เรือที่แล่นผ่านช่องแคบโดยไม่เทียบท่าใดๆ 2.เรือที่เข้ามาเทียบท่าที่ทำเรือเพียง 1 แห่ง และ 3.เรือที่เทียบท่าที่ทำเรือตั้งแต่ 2 แห่งขึ้นไป

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 150,000 Ad Rate: 1,250	Section: First Section/หน้าแรก		
	วันที่: จันทร์ 30 ตุลาคม 2566		
	ปีที่: 37	ฉบับที่: 12499	หน้า: 1(กลาง), 4
	Col.Inch: 144.47	Ad Value: 180,587.50	PRValue (x3): 541,762.50
	หัวข้อข่าว: 'เศรษฐกิจ' ไรต์โชว์แลนด์บริดจ์		
			คลิป: สีสี่

ทั้งนี้ การวิเคราะห์พบว่าเส้นทางรถเดินเรือ West-West เป็นการเดินเรือที่เทียบท่าเฉพาะฝั่งทะเลอันดามัน ไม่ข้ามไปฝั่งทะเลจีนใต้ ซึ่งกรณีการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์เส้นทางประเภทนี้ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางเดินเรือรองเพื่อป้องกันสินค้าให้เส้นทางเดินเรือหลัก

ส่วนเส้นทาง East-East เป็นการเดินเรือเทียบท่าเฉพาะฝั่งทะเลจีนใต้ ไม่ข้ามไปฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเส้นทางเดินเรือรองรับส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ให้เส้นทางเดินเรือหลัก เช่นเดียวกับเรือบนเส้นทาง West-West

เส้นทางเดินเรือข้ามจากฝั่งทะเลด้านหนึ่งไปอีกฝั่งหนึ่งของช่องแคบ เช่น เส้นทาง East-West จากทะเลจีนใต้ไปทะเลอันดามัน หรือเส้นทาง West-East จากทะเลอันดามันไปทะเลจีนใต้ ซึ่งกรณีการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ เส้นทางนี้จะเส้นทางเดินเรือหลัก

ชี้เป้าหมายเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกา

รวมทั้งผลการศึกษาระบุว่า กลุ่มเรือเป้าหมายที่จะใช้บริการแลนด์บริดจ์ คือ เรือที่แล่นผ่านช่องแคบมะละกาหรือสิงคโปร์ โดยเข้าเทียบท่าที่ทำเรือเพียง

1 แห่ง แต่หากเป็นเรือที่มีภารกิจต้องเข้าเทียบท่าที่ทำเรือในช่องแคบมะละกามากกว่า 1 แห่งขึ้นไปนั้น โอกาสที่เรือจะย้ายฐานการปฏิบัติการถ่ายลำบางส่วนมายังท่าเรือในแลนด์บริดจ์นั้นอาจจะยาก เพราะจะมีความซับซ้อนและคาดว่าจะสายเรือจะไม่เสียเวลาแวะท่าเรือที่สร้างใหม่ในไทย

ส่วนเรือที่แล่นผ่านช่องแคบมะละกาโดยไม่เทียบท่าเลยจะไม่ใช้บริการแลนด์บริดจ์เพราะเกิดการขนถ่ายซ้ำซ้อน (Double Handling) จากการที่ต้องนำสินค้าทั้งหมดบนเรือถ่ายลงจากเรือที่ทำเรือฝั่งหนึ่งแล้วขนส่งทางบกข้ามไปถ่ายขึ้นเรือที่ทำเรืออีกฝั่งหนึ่ง

ด้วยเหตุนี้เรือกลุ่มเป้าหมายของการสร้างแลนด์บริดจ์ส่วนใหญ่จะมีเฉพาะเรือบรรทุกสินค้าตู้ เพราะเป็นเรือที่มีการเดินเรือในรูปแบบที่มีการถ่ายลำระหว่างเรือในเส้นทางเดินเรือหลักกับเรือในเส้นทางเดินเรือรอง ส่วนเรือประเภทอื่นจะให้บริการในรูปแบบวิ่งตรงจากต้นทางไปยังปลายทางโดยไม่มีการถ่ายลำเป็นหลักก็จะใช้การเดินเรือในเส้นทางเดิมต่อไป