



## ศึกษา“สะพานไทย” อย่าปิดโอกาสอนาคต

การประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) หรือบอร์ดนโยบายอีอีซี เมื่อต้นสัปดาห์ อนุมัติการพัฒนา 3 โครงการหลัก ตามยุทธศาสตร์ให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้าการลงทุนหลักของไทย ที่จะเป็ศูนย์กลางของภูมิภาคไปเชื่อมโยงกับโลก โดยมอบสำนักงานคณะกรรมการนโยบายพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) คณะอนุกรรมการบริหารการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กบอ.) และกระทรวงคมนาคม ร่วมกันศึกษาการร่วมลงทุนรัฐและเอกชน

ตามแผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ท่าเรือ F ที่จะลงนามสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนภายในปีนี้ และเปิดให้บริการได้ในปี 2567 บวกกับการพัฒนาท่าเทียบเรืออื่นๆ ทำให้มีความจุได้สูงสุดถึง 18 ล้านตู้สินค้า (ทีอียู) ต่อปี ภายในปี 2572 จึงต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เชื่อมโยงการพัฒนาท่าเรืออีอีซีกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (เอสอีซี) เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ลดระยะเวลาและขั้นตอนขนส่งสินค้า ผ่าน 3 โครงการ ประกอบด้วย

1. โครงการท่าเรือบก (Dryport) ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน ในเมืองสำคัญในจีนตอนใต้ เมียนมา สปป.ลาว เวียดนาม กัมพูชา ซึ่งจะช่วยให้ปริมาณสินค้าเข้าแหลมฉบังได้ปีละ 2 ล้านทีอียู

2. โครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมอ่าวไทยและอันดามัน

ขยายจากแผนต่อเส้นทางรถไฟสายใหม่จากชุมพรไปท่าเรือระนอง ให้เป็นประตูด้านตะวันตกทางทะเล รองรับขนส่งสินค้ากับกลุ่มประเทศเอเชียใต้ (บิมสเท็ด) โดยไม่ต้องอ้อมผ่านช่องแคบมะละกา โดยให้ศึกษาเพิ่มการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจังหวัดชุมพร และพัฒนาระบบขนส่งสินค้าเชื่อมโยงท่าเรือน้ำลึกทั้ง 2 แห่งด้วยรถไฟทางคู่ และทางหลวง Motorway เพื่อเป็นสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงทะเลอันดามันและอ่าวไทยเต็มรูป และ

3. โครงการสะพานไทย ที่จะเชื่อมโยงอีอีซีไปสู่เอสอีซี โดยการก่อสร้างทางรถยนต์มาตรฐาน 4 ช่องจราจรพร้อมไหล่ทาง ลัดตัดข้ามอ่าวไทยเชื่อมระหว่างจังหวัดชลบุรี และเพชรบุรี หรือประจวบคีรีขันธ์ ระยะทางประมาณ 80-100 กิโลเมตร สามารถประหยัดระยะเวลาเดินทาง 2-3 ชั่วโมง โดยจะเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว และลดต้นทุนการขนส่งสินค้าระหว่างภาคใต้ และท่าเรือแหลมฉบัง

เฉพาะโครงการที่ 3 ที่นับเป็น “แนวคิดใหม่” ที่หากจะทำจริงต้องนับเป็น “วาระประเทศ” ทั้งจากขนาดโครงการที่ต้องใช้เม็ดเงินมหาศาล เบื้องต้นคาดมูลค่าลงทุนไม่ต่ำกว่า 900,000 ล้านบาท ซึ่งในทางวิศวกรรมนั้นตอบได้ทันทีว่าทำได้

แต่ถ้าต้องตัดสินใจลงทุน มีคำถามสารพัดตามมามากมาย ว่าคุ้มหรือไม่ ปลอดภัยหรือไม่ เวลาที่กำลังเจอวิกฤติโควิดอยู่จะมีเงินไปลงทุนหรือไม่ หากเปิดให้เอกชนสัมปทานต้องใช้เวลายาวนานแค่ไหนถึงจะคุ้มทุน ช่วยลดเวลาและต้นทุนโลจิสติกส์ลงได้เพียงใด มีทางเลือกอื่นที่ต้นทุนต่ำกว่าหรือไม่ การเดินเรือในอ่าวไทยมีผลกระทบหรือไม่อย่างไร ไหนยังต้องประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่อ่อนไหวเป็นอย่างยิ่ง

โครงการนี้จะคุ้มค่านำลงทุนหรือไม่ เป็นเรื่องของผลการศึกษาวิจัยและความพร้อมในอนาคต แต่ในเบื้องต้นการกล้าคิดใหญ่เพื่อยกระดับศักยภาพประเทศ และการศึกษาหาองค์ความรู้ที่เหมาะสมและโปร่งใส จุดประกายให้เกิดการค้นคว้าวิจัย หา “คำตอบ” เตรียมไว้สร้างทางเลือกให้ประเทศในอนาคต เป็นสิ่งที่ควรส่งเสริมสนับสนุน