



## นวัตกรรม 'แลนด์บริดจ์' ทางลัดขนส่งทางน้ำ โฟกัสจังหวัดสำคัญ 'ชุมพร-ระนอง'



เริ่มนับหนึ่งแล้วสำหรับ แลนด์บริดจ์ (Land bridge) สะพานเศรษฐกิจ หรือชื่อเต็ม ๆ ว่า โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ล่าสุดเมื่อวันที่ 1 มี.ค. ที่ผ่านมา นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว.คมนาคม เป็นประธานพิธีลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษา 6 บริษัท ประกอบด้วย 1.บริษัท ทีมคอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) 2.บริษัท ดีเคอีเอ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด 3.บริษัท ทีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด

4.บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) 5.บริษัท ยูโนเด็ค แอแนลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด และ 6.บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด เพื่อศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุนโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Land bridge หรือสะพานเศรษฐกิจ) โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



# เดลินิวส์

Daily News  
Circulation: 500,000  
Ad Rate: 2,100

Section: First Section/โลจิสติกส์-นวัตกรรมขนส่ง

วันที่: จันทร์ 8 มีนาคม 2564

ปีที่: -

ฉบับที่: 26079

หน้า: 1 (บน), 8

Col.Inch: 120.66 Ad Value: 253,386

PRValue (x3): 760,158

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: หนึ่ง 'แลนด์บริดจ์' ทางลัดขนส่งทางน้ำโฟกัสจังหวัดสำคัญ 'ชุมพร-ระนอง'



(สนข.) เป็นผู้ว่าจ้างวงเงิน 68 ล้านบาท ระยะเวลาศึกษา 30 เดือน เริ่ม 2 มี.ค. 2564-1 ก.ย. 2566

เป้าหมายสำคัญของโครงการนี้เพื่อแก้ปัญหาขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับกลุ่มประเทศทางด้านมหาสมุทรอินเดีย ที่ต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออกผ่านช่องแคบมะละกา (สิงคโปร์) ซึ่งเป็นเส้นทางที่อ้อมและไกล การจราจรทางน้ำคับคั่ง มีความหนาแน่นของปริมาณเรือสูงถึง 100,000 ลำต่อปี และคาดว่าในปี 2567 การรองรับปริมาณเรือของช่องแคบมะละกาจะเต็มศักยภาพ คาดการณ์ว่าปี 2593 ปริมาณเรือที่ผ่านจะมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นอีก 4 เท่าหรือ 400,000 ลำต่อปี หลังจากโครงการแล้วเสร็จจะลดระยะเวลาการขนส่งทางเรือจากเดิมผ่านช่องแคบมะละกาลงได้ถึง 2 วัน ช่วยพลิกโฉมการเดินทางทางน้ำในเรื่องโลจิสติกส์ทางน้ำของโลก รวมถึงเชื่อมต่อรถไฟรางคู่ขนส่งสินค้าไปยังกลุ่มทางภาคเหนือเพื่อเชื่อมไป สปป.ลาว จีน และรัสเซียได้ ขณะที่ภาคใต้เชื่อมไปยังมาเลเซียและสิงคโปร์ รวมทั้งภาคตะวันออกเชื่อมไปยังกัมพูชา และเวียดนามด้วย

รูปแบบโครงการนี้กระทรวงคมนาคมจะบูรณาการขนส่งเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือระนองและท่าเรือชุมพรแห่งใหม่ โดยออกแบบให้เป็นท่าเรือน้ำลึกที่ทันสมัย (Smart Port) ควบคุมการบริหารจัดการด้วยระบบอัตโนมัติ รวมทั้งพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และรถไฟทางคู่โดยสร้างมอเตอร์เวย์ขนานไปกับรถไฟทางคู่สายใหม่ชุมพร-ระนอง ตลอดจนวางระบบการขนส่ง



ทางท่อ โดยก่อสร้างพร้อมกันในพื้นที่เดียวกัน สอดคล้องตามแผนบูรณาการมอเตอร์เวย์เชื่อมต่อแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ (MR-MAP) ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินของประชาชน เบื้องต้นวงเงินลงทุนทั้งโครงการประมาณ 100,000 ล้านบาท ให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนกับภาครัฐ (PPP)

นายศักดิ์สยาม ระบุว่า เมื่อผลการศึกษาแล้วเสร็จจะได้รูปแบบการลงทุนโครงการนี้ร่วมกันเป็นแพ็คเกจก่อสร้างท่าเรือ สร้างรถไฟทางคู่ และมอเตอร์เวย์ ไปพร้อมกันให้คณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณา คาดว่าใช้เวลาสร้าง 3 ปี เปิดประกวดราคานานาชาติ (International Bidding) อย่างไรก็ดีตาม ในเบื้องต้นรัฐบาลกำหนดให้เอกชนต่างชาติเข้ามาลงทุน 30% ขณะที่กระทรวงคมนาคมจะกำหนดให้ต่างชาติลงทุน 50% คาดว่าผู้ที่มาลงทุนจะเป็นเอกชนรายกลุ่มที่รวมตัวกันเป็นรายเดียว

เมื่อศึกษาแล้วเสร็จรัฐบาลและกระทรวงการต่างประเทศ จะเดินทางประชาสัมพันธ์โครงการในต่างประเทศ (Road Show) เพื่อดึงนักลงทุนจากต่างประเทศมาร่วมลงทุน เบื้องต้นมีหลายประเทศสนใจร่วมลงทุน อาทิ ญี่ปุ่น

รายงานข่าวจาก สนข. ระบุว่า โครงการแลนด์บริดจ์จะเริ่มก่อสร้างในปี 2567 แล้วเสร็จในปี 2569 โดยช่วง 12 เดือนแรกจะศึกษาหลักสำคัญ 3 ส่วน ประกอบด้วย 1.รูปแบบความเหมาะสมการพัฒนาท่าเรือทั้ง 2 แห่ง คือ ท่าเรือชุมพร และท่าเรือระนอง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพราะเป้าหมายเน้นเรือขนส่งสินค้าที่มาจากกลุ่มประเทศจีน เวียดนาม กัมพูชา และ ลาว เพื่อขนส่งไปฝั่งภาคตะวันตก เชื่อมโยงกลุ่มประเทศ BIMSTEC ที่มีสมาชิกรวม 7 ประเทศ คือ บังกลาเทศ อินเดีย เมียนมา ศรีลังกา ไทย เนปาล และ ภูฏาน รวมทั้งเชื่อมกลุ่มประเทศตะวันออกกลางในอนาคต รวมไปถึงเรื่องรูปแบบบริหารจัดการท่าเรือ อุปกรณ์และเทคโนโลยีที่สนับสนุนการขนส่งสินค้าให้สะดวกและรวดเร็ว พร้อมพัฒนาพื้นที่ท่าเรือระนองใหม่เพื่อรองรับขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ

2.การศึกษาแนวเส้นทางรถไฟช่วงชุมพร-ระนอง เพื่อเชื่อมโยงขนส่งสินค้าระบบรางและทางน้ำ โดยการศึกษาครั้งนี้อาจจะใช้แนวเส้นทางใหม่ หรือใช้แนวเส้นทางตามโครงการการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลึกระนอง ที่ สนข. เคยศึกษาไว้แล้วก็ได้ เนื่องจากแนวเส้นทางมีลักษณะทางกายภาพที่เป็นภูเขาและคดเคี้ยว อาจเจาะอุโมงค์ตามแนวเส้นทางบางพื้นที่ เพื่อลดความลาดชัน ให้ได้แนวเส้นทางตรง นอกจากนี้จะเป็นรูปแบบรถไฟทางคู่รวมทั้งศึกษาจำนวนสถานี และ

รูปแบบสถานีด้วย การศึกษาจะไม่ซ้ำซ้อนกับที่ สนข. ศึกษาไว้ เพราะโครงการเน้นขนส่งสินค้าเชื่อมต่างประเทศ

และ 3.ศึกษาการก่อสร้างมอเตอร์เวย์ช่วงชุมพร-ระนอง ทั้งแนวเส้นทาง เบื้องต้นรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-ระนอง และ มอเตอร์เวย์ ช่วงชุมพร-ระนอง มีระยะทาง 120 กม. จะพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟร่วมกับมอเตอร์เวย์ เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนตามแนวเส้นทาง ซึ่งทั้ง 3 ระบบที่ศึกษานี้จะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (Environmental Health Impact Assessment : EHIA) รวมทั้งศึกษารูปแบบการลงทุนในแต่ละระบบด้วย

อย่างไรก็ตามใน เบื้องต้นทั้ง 3 ระบบจะเป็นรูปแบบ PPP อยู่ในโครงการเดียวกันดำเนินการไปพร้อมกัน เปิดประมูลเป็นแพ็คเกจเดียว สัญญาเดียว เพื่อให้เอกชนรายเดียวเข้ามาลงทุนบริหารจัดการครั้งเดียวทั้ง 3 ระบบ เกิดความคุ้มค่าในการลงทุนและบริหารจัดการได้ง่าย หลัก ๆ ภาครัฐจะรับผิดชอบค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (เวนคืน) หรือต้องลงทุนเพิ่มเติม เช่น โครงสร้างพื้นฐาน

โครงการแลนด์บริดจ์แชนลัน แล้วเสร็จยกระดับประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของภูมิภาค เปิดเส้นทางเดินเรือแห่งใหม่ของมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก คาดว่าจะช่วยสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ สังคม และ สิ่งแวดล้อม สร้างมูลค่าเพิ่มในเรื่องผลิตภัณฑ์มวลรวมรายภาคและจังหวัด (Gross Provincial Products : GPP) ในส่วนของภาคใต้ปัจจุบันอยู่ที่ 2% หรือ 24,000 ล้านบาท ให้เป็น 10% หรือ 120,000 ล้านบาท ภายใน 10 ปี.

ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่ง