

## โครงการสะพานไทย 9.9 แสนล้านบาท...โจทย์คืออะไร

โดย ดร.ชนิด โสรัตน์

รองประธานสภาองค์การนายจ้างผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทย

วันศุกร์ที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2563

ภายใต้ภาวะเศรษฐกิจของประเทศมีท่าทีที่จะถดถอยและหรือชะลตัวต่อเนื่องไปอย่างน้อย 2-3 ปี การลงทุนของภาคเอกชนหดตัวสะท้อนจากการลงทุนทางตรงผ่านการยื่นขอส่งเสริมการลงทุนช่วง 8 เดือนที่ผ่านมามีมูลค่า 6.2 หมื่นล้านบาท ขณะที่การลงทุนของภาครัฐในโครงการขนาดใหญ่ต่าง ๆ โดยเฉพาะรถไฟฟ้ามหานครในพื้นที่กทม.และเชื่อมโยงปริมาณพลในช่วงคสช.ต่อเนื่องมาจนถึงรัฐบาลปัจจุบันมีนับเป็นสิบสายจนไม่รู้จะทำที่ไหนอีกแล้ว มีการฟื้นโครงการในอดีตแต่เล็ก ๆ ไม่ทำปรับใหม่เป็นอภิมาโปรดเริ่มจากการผลักดันของรมว.คมนาคมเดือนกันยายนเสนอสร้างโครงการสะพานเศรษฐกิจภาคใต้หรือ “Southern Land Bridge” เป็นการสร้างถนนมอเตอร์เวย์และทางรถไฟฟ้ามหานครระยะทางประมาณ 120 ก.ม. เชื่อมสองฝั่งทะเลเพื่อให้เรือสินค้าขนาดใหญ่ที่มาจากยุโรปไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกาหรือแวะจอดท่าเรือสิงคโปร์

โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกระนองที่สร้างมานานแล้วแต่ไม่ค่อยคุ้มค่าเพราะเรือมาเทียบน้อยให้กลายเป็นท่าเรือระดับโลก ขณะเดียวกันจะสร้างท่าเรือที่อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพรให้เป็นท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทย โดยจะมีระบบเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์จากเรือลงรถบรรทุกหรือรถไฟไปขึ้นอีกท่าเรือหนึ่งเพื่อเปลี่ยนเรือที่เรียกว่า “Inter Model Transhipment” โครงการนี้ใช้เงินประมาณ 6-7 หมื่นล้านบาทซึ่งกรม.มีมติให้งบประมาณไปศึกษาต่อมาช่วงต้นเดือนตุลาคมที่ผ่านมาคุณสุพัฒน์พงษ์ พันธุ์มิเชาว์ รองนายกรัฐมนตรีและรมว.พลังงานฯ ออกมาเปิดตัวโครงการศึกษาสะพานไทยเป็นโครงการภายใต้ “อีอีซี” ด้วยการสร้างสะพานข้ามอ่าวไทยจากจังหวัดชลบุรีเชื่อมจังหวัดเพชรบุรีระยะทาง 80-100 กิโลเมตรจากนั้นมีโครงการสร้างสะพานเลาะชายฝั่งทะเลผ่านจังหวัดต่าง ๆ ตามโครงการที่ออกมาระบุว่าจะไปเชื่อมกับท่าเรือชุมพรซึ่งจะไปรับกับ “Southern Land Bridge” เชื่อมโยงกับท่าเรือระนองโครงการนี้มีมูลค่า 9.9 แสนล้านบาทเป็นโครงการที่ใช้งบประมาณมากที่สุดเท่าที่เคยมีในประเทศไทย

เหตุผลของการลงทุนครั้งนี้ระบุว่าจะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าจากแหลมฉบังเชื่อมต่อกับท่าเรือระนองเพื่อให้เป็นทางเลือกในการนำเข้า-ส่งออกที่ค้าขายกับประเทศที่อยู่ทางฝั่งตะวันตกที่เรือจะต้องอ้อมแหลมมะละกาและมาเปลี่ยนถ่ายเรือที่ท่าเรือสิงคโปร์ให้กลับมาใช้ท่าเรือระนองแล้วขนถ่ายขึ้นบกไปส่งมอบสินค้าตามจุดหมายปลายทางในประเทศ หากจะไปต่อเรือก็สามารถเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบังโดยหวังว่าจะเป็นกระกระจายความมั่งคั่งจากอีอีซีไปสู่ภาคใต้ตอนบนและจะมีอุตสาหกรรมไปลงทุนในพื้นที่ ขณะเดียวกันจะเป็นการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวจากพัทยาให้มาเที่ยวทั้งจังหวัดเพชรบุรี หัวหิน จังหวัดชุมพร จนไปถึงระนองเป็นการกระจายความเจริญจากภาคตะวันออกมาเชื่อมกับชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้งอ่าวไทยและอันดามัน โครงการนี้ไม่ใช่พูดกันเล่น ๆ เพราะนายกรัฐมนตรี้ได้เห็นชอบให้มีการศึกษาความเป็นไปได้และมีการจัดสรรงบประมาณให้ทำการศึกษาและให้เป็นโครงการอยู่ภายใต้อีอีซี

ประเด็นคือโครงการสะพานไทยกับ “Southern Land Bridge” จะเชื่อมต่อกันหรือไม่ เพราะออกมาคนละเวทีแต่ดูเหมือนว่าจะมีการให้เชื่อมโยงกัน โครงการนี้ใช้เงินเกือบหนึ่งล้านล้านบาทเป็นการลงทุนระยะยาวเฉพาะเป็นระยะเวลาก่อสร้างมากกว่า 10 ปี โจทย์ต้องชัดเจนว่าสร้างเพื่ออะไร ผลลัพธ์อยู่ตรงไหน ความคุ้มค่าของการลงทุนและปัจจัยความเสี่ยงมีอะไรบ้าง การกล่าวว่าจะเป็นคอนเทนต์ของคนไทยจะช่วยโรงปูนโรงเหล็กเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจคิดแค่นี้คงไม่ใช่เพราะอุตสาหกรรมที่ได้ประโยชน์ล้วนเป็นอุตสาหกรรมกึ่งผูกขาดขนาดใหญ่แต่ SMEs และชาวบ้านไม่ได้อะไรหรือได้ก็แค่จี้จ้อย หากต้องการลดต้นทุนโลจิสติกส์การขนส่งในประเทศและหรือส่งเสริมการท่องเที่ยวแค่สร้างสะพานเชื่อมพัทธากับหัวหินซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของสองฝั่งอ่าวไทยก็น่าจะพอเพียงแล้วและลดระยะทางได้ไม่น้อยกว่า 400 กิโลเมตรขณะเดียวกันสะพานไทยก็จะกลายเป็น “Landmark” ของประเทศ

แต่หากจะทำเป็นสะพานหรือทางยกระดับเสียลงไปทะเลเพื่อไปเชื่อมโยงเส้นทางโลจิสติกส์กับท่าเรือชุมพรที่จะสร้างโดยหวังว่าจะเป็นการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือไม่ต้องใช้ท่าเรือสิงคโปร์ตรงนี้ต้องคิดใหม่ เนื่องจากระยะทางจากแหลมฉบังผ่านสะพานข้ามอ่าวไทยไปจนถึงท่าเรือระนองระยะทางไม่ต่ำกว่า 700 กิโลเมตรหรือมากกว่าค่าขนส่งด้วยรถบรรทุกทะเลเลอร์ประมาณ 30,000 – 35,000 ต่อหนึ่งตู้คอนเทนเนอร์ยังไม่รวมค่าธรรมเนียมผ่านสะพานอีกอย่างน้อย 2-3 พันบาทและค่ายกตู้ขึ้นลงระหว่าง 2 ท่าเรือ (ประมาณ 2,500 บาท) เป็นที่รับรู้ว่าการขนส่งทางทะเลเป็นประเภทการขนส่งที่ประหยัดกว่าการขนส่งทางถนนถึง 7 เท่า ลองเปรียบเทียบค่าขนส่งเรือชายฝั่งจังหวัดสุราษฎร์ธานีไปท่าเรือแหลมฉบังค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จประมาณ 13,900 บาทแค่นี้ก็รู้ว่าคุณค่าหรือไม่

ก่อนอื่นต้องเข้าใจว่าการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศต้นทุนขนส่งมีความสำคัญมากกว่าระยะเวลาที่ประหยัดได้ 2-3 วัน ซึ่งขอเท็จจริงการเอาเรือเข้ามาเทียบแล้วเอาของลงท่าเรือเพื่อรอรถมารับก็เสียเวลาเป็นวันเพราะไม่ว่าเรือรถจะมารับของได้ที่ข้างเรือต้องเอามากองไว้ที่ลานคอนเทนเนอร์ ขณะเดียวกันระยะทาง 650-700 กิโลเมตรใช้เวลาไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมงหากจะไปต่อเรือแหลมฉบังเอาของยกตู้ขึ้นก็ต้องรอเรือแล้วยกตู้ขึ้นเรืออีกเป็นการ “Double Handling” เพิ่มทั้งเวลาและต้นทุนคิดอย่างไรก็ไม่คุ้มขอยกตัวอย่างเปรียบเทียบเรือที่มาจากท่าเรืออัมสเตอร์ดัมซึ่งอยู่เหนือสุดของยุโรปกับท่าเรือแหลมฉบังค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จหากเป็นเรือขาเข้าประมาณ 51,000 บาทหากเป็นขาออก 45,000 บาท เทียบกับใช้เส้นทางสะพานไทยแค่ขนส่งด้วยรถบรรทุกก็ใกล้เคียงกันแล้วยังไม่รวมค่า “Freight Charge” ที่ต้องยกเป็นตัวเลขผู้ที่ไม่คุ้นเคยอาจดูยากหน่อยแต่ถ้าวิเคราะห์ก็จะเห็นถึงความเป็นไปได้หรือไม่

โครงการสะพานไทยเมื่อบวกกับสะพานเศรษฐกิจภาคใต้เซาท์เทิร์นแลนด์บริดจ์ เป็นโครงการใหญ่ระดับโลก การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ที่ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานระดับโลกคงต้องคิดให้ดีเท่าที่ทราบมีที่ประเทศจีนเชื่อมฮ่องกง-มาเก๊า-จูไห่ ที่ญี่ปุ่นมีโครงการสะพานข้ามอ่าวโตเกียวระหว่างเมืองชิบะกับโยโกฮาม่า หากรัฐบาลจะเดินหน้าคงต้องตอบโจทย์ให้ดีกว่าต้องการอะไร หากเป็นแค่ท่องเที่ยวการลงทุนแค่สะพานข้ามอ่าวไทยน่าจะพอแล้วและของแถมคือเป็นการร่นระยะเวลาการเดินทางและขนส่งได้ 1 ใน 3 โดยไม่ต้องผ่านถนนพระราม 2 ซึ่งรถติดมาก แต่หากทำเป็นสะพานยาวหลายร้อยกิโลเมตรเพื่อจะเป็นเส้นทางเชื่อมการขนส่งอ่าวไทยกับทะเลอันดามันโดยหวังว่าท่าเรือระนองจะกลายเป็นท่าเรือสิงคโปร์แห่งที่ 2.....คิดและฝันได้แต่โลกแห่งความเป็นจริงคนละเรื่องกันนะครับ

( สนใจรายละเอียดเพิ่มเติมดูได้ที่ทางเว็บไซต์ [www.tanitsorat.com](http://www.tanitsorat.com) หรือ [www.facebook.com/tanit.sorat](https://www.facebook.com/tanit.sorat) )