



## เชื้อนยกระดืบน้ำฯ เส้นชัยหลักสู่การพัฒนาการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย

เมื่อปลายทางของการก่อสร้าง เชื้อนยกระดืบในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำท่าจีนเพื่อการเดินเรือคือการมุ่งพัฒนาอนาคตของการขนส่งทางน้ำให้เติบโตอย่างมีศักยภาพ การศึกษาคาดการณ์การขยายตัวของ การขนส่งสินค้าทางเรือ จึงนับเป็นอีกเรื่องสำคัญที่แสดงถึงความคุ้มค่า และประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการในอนาคต

ปัจจุบันโครงการเชื้อนยกระดืบน้ำฯ ซึ่งอยู่ในระหว่างการสำรวจออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรม การศึกษาความคุ้มค่าในการลงทุน รวมทั้งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ได้มีการศึกษาประโยชน์ที่จะได้รับจากการเปิดดำเนินการของเชื้อนยกระดืบฯ ในอนาคต โดยมีการศึกษาคาดการณ์เบื้องต้นถึงการเติบโตของการขนส่งทางน้ำจากการสนับสนุนของเชื้อนยกระดืบน้ำฯ อาทิ ปริมาณสินค้า ประเภทสินค้า ปริมาณเรือที่จะเข้ามาใช้บริการเดินเรือผ่านเชื้อนยกระดืบน้ำฯ ทั้งสองแห่ง (เชื้อนบนที่ จ.นครสวรรค์ และเชื้อนล่างที่ จ.สิงห์บุรี) ผ่านการสำรวจข้อมูลและการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและภาคเอกชนต่างๆ อาทิ หอการค้าจังหวัดนครสวรรค์ สมาคมมันสำปะหลังไทยภาคเหนือ ที่ปรึกษาสภาอุตสาหกรรมจังหวัดอ่างทอง สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการโรงงานอ้อยน้ำตาลในจังหวัดอ่างทอง ผู้ประกอบการค้าข้าวในจังหวัดนครสวรรค์ เป็นต้น โดยจากการศึกษาเบื้องต้น พบว่า ในอีก 30 ปีข้างหน้าหลังจากเปิดการใช้งานเชื้อน อาจมีปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเชื้อน ทั้ง 2 แห่งมากถึง 47 ล้านตัน/ปี หรือคิดเฉลี่ยเป็น 117,945 ตัน/วัน โดยแบ่งเป็นสินค้าขาออก เช่น ข้าวเปลือก/ข้าวสาร ข้าวโพด มันสำปะหลัง/แป้งมัน ยางพารา ผลิตภัณฑ์ไม้ น้ำตาล อ้อย/กากน้ำตาล ปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง (ดิน หิน ทราย) แร่ธาตุ เป็นจำนวน 71,643 ตัน/วัน และสินค้าขาเข้า เช่น อาหารสัตว์ วัสดุก่อสร้าง ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม แร่เชื้อเพลิง เป็นจำนวน 46,301 ตัน/วัน (การคาดการณ์ปริมาณสินค้าดังกล่าวอยู่ภายใต้สมมติฐานที่ว่ามีการเปิดดำเนินการร่วมกับรถไฟทางคู่และรถบรรทุก) สำหรับเรือขนาดต่างๆ เข้ามาใช้บริการผ่านประตูเรือเชื้อน อาจขนส่งสินค้าผ่านประตูเรือได้ในคราวละ 6,000 ตัน และ 2,500 ตัน ซึ่งเป็นสินค้า



การเดินเรือขนส่งสินค้าทางแม่น้ำภายในประเทศ

ประเภท เทกอง (Bulk) สินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (Container) บรรจุก๊าซพิเศษ เช่น เรือน้ำมัน เป็นต้น

ตัวอย่างของการเห็นความสำคัญของการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำในระดับสากล เห็นได้จากการสร้างเขื่อนสามผา (Three Gorges Dam) ในประเทศจีน ซึ่งทำให้การขนส่งทางน้ำในจีนเพิ่มขึ้นจาก 10 ล้านตัน/ปี เป็น 100 ล้านตัน/ปี สามารถลดต้นทุนการขนส่งสินค้าลงได้ถึง 30-37% ในปี 2547-2550 โดยมีสินค้าที่ขนส่งผ่านประตูเรือมากถึง 198 ล้านตัน ซึ่งเทียบเท่ากับความสามารถในการลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงจากรถยนต์ทั้งหมดได้ถึง 4,100,000 ตัน สำหรับประเทศไทย หากมีการพัฒนาการขนส่งทางน้ำซึ่งมีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ให้เกิดการเติบโตมากขึ้น อาจสามารถดึงดูดให้ภาคการค้าหันมาใช้การขนส่งทางเรือมากขึ้น ช่วยลดต้นทุนภาคการขนส่งของประเทศลงได้ รวมทั้งอาจทำให้เกิดการกระจายความเจริญสู่จังหวัดต่างๆ จากการสร้างคลังรองรับสินค้าที่ขนย้ายมาจากท่าเรือ เป็นต้น

โครงการเชื้อนยกระดืบในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่านของประเทศไทย อาจนับเป็นจุดเริ่มต้นครั้งสำคัญของการพัฒนาการขนส่งทางน้ำของประเทศ เปรียบเสมือนประตูเส้นชัยสู่การยกระดับภาคการขนส่งของไทยในอนาคตสู่ความยั่งยืนจากการส่งเสริมความสามารถในการลดต้นทุนการขนส่ง และช่วยลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงในภาพรวมของประเทศ ซึ่งเป็นก้าวสำคัญของการเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของภาคการค้าไทย ท่ามกลางการแข่งขันในการลดต้นทุนภาคการค้า การขนส่ง ที่กำลังเกิดขึ้นอย่างเข้มข้นในระดับสากล