



เอกสารประกอบการพิจารณา

ญัตติ

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาศึกษาการเชื่อมสะพานเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมภูมิภาค
ระหว่างฝั่งอันดามันและอ่าวไทย

อ.พ. 28/2566 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง



อ.พ. 28/2566
สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
โทร 0 2242 5900 ต่อ 5730, 5740, 5750

ญัตติ

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาศึกษาการเชื่อมสะพานเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมภูมิภาค
ระหว่างฝั่งอันดามันและอ่าวไทย
(นายสฤกษ์พงษ์ เกี่ยวข้อง เป็นผู้เสนอ)

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาศึกษาปัญหาการดำเนินงานโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้
เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน หรือโครงการ “แลนด์บริดจ์”
(นายศาสตรา ศรีปาน เป็นผู้เสนอ)

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ ร่างพระราชบัญญัติ ญัตติขอแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญ พระราชกำหนด ญัตติ หรือหนังสือสัญญา ระหว่างประเทศ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความทางวิชาการ และ/หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นให้กับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา กรรมการ และบุคคลในวงงานรัฐสภา ใช้ในการประกอบการพิจารณา ตลอดจนเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้สนใจทั่วไป

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ผู้รับผิดชอบ

นายมานิช อินทนิม

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางสุภาวดี ตันตระกูล

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานบริการวิชาการ 2

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางอาริยา สุขโต

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นางสาวอุไร ธรรมเพชร

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

นางสาวสุนันท์ เจสละ

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

ตุลาคม 2566

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย (แลนด์บริดจ์) โดยสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาจุดที่ตั้งของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย ซึ่งจะมีที่ตั้งฝั่งอันดามันอยู่แหลมอ่าวอ่าง จังหวัดระนอง และฝั่งอ่าวไทยอยู่แหลมริ้ว จังหวัดชุมพร ซึ่งโครงการพัฒนาแลนด์บริดจ์นอกจากจะมีการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกเพื่อรองรับสายการเดินทางเรือขนส่งสินค้าจากทั่วโลกแล้ว ยังมีการพัฒนาโครงการโลจิสติกส์อื่น ๆ เพื่อสนับสนุนการขนส่งตู้สินค้าจากท่าเรือทั้งสองแห่ง โดยทางการรถไฟแห่งประเทศไทยจะพัฒนาเส้นทางรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-ระนอง เช่นเดียวกับกรมทางหลวงที่จะพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ช่วงชุมพร-ระนอง (MR8)

1. โครงการ “แลนด์บริดจ์ ชุมพร-ระนอง” จะมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสองฝั่งทะเล และมีโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างกันด้วยระบบราง (รถไฟทางคู่) และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) และการพัฒนาพื้นที่หลังท่าด้วยอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องและกิจกรรมเชิงพาณิชย์

2. จุดก่อสร้างท่าเรือทั้งสองฝั่ง คือ บริเวณแหลมริ้ว ต.บางน้ำจืด อ.หลังสวน จ.ชุมพร และแหลมอ่าวอ่าง ต.ราชกรูด อ.เมือง จ.ระนอง ที่สามารถรองรับตู้สินค้าได้ฝั่งละ 20 ล้าน TEUs

- ท่าเรือฝั่งชุมพร จะมีพื้นที่ถมทะเลประมาณ 5,808 ไร่ ประกอบด้วย พื้นที่ทำเทียบเรือ 4,788 ไร่ และพื้นที่พัฒนาอเนกประสงค์ 1,020 ไร่

- ท่าเรือฝั่งระนอง จะมีพื้นที่ถมทะเลประมาณ 6,975 ไร่ ประกอบด้วย พื้นที่ทำเทียบเรือ 5,633 ไร่ และพื้นที่อเนกประสงค์ 1,342 ไร่

3. ระบบเส้นทางเชื่อมโยง มีระยะทาง 93.9 กิโลเมตร (บนบก 89.35 กิโลเมตร และในทะเลสู่ท่าเรือระนอง 2.15 กิโลเมตร และสู่ท่าเรือชุมพร 2.48 กิโลเมตร) ประกอบด้วย มอเตอร์เวย์และรถไฟทางคู่ ขนาดรางมาตรฐาน (1.435 เมตร) รองรับการขนส่งสินค้าและรางขนาด 1 เมตร เพื่อเชื่อมการเดินทางขนส่งของประเทศ โดยมีรูปแบบทั้งทางยกระดับ ทางระดับพื้น และอุโมงค์ 3 แห่ง

แนวเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ออกแบบเป็นมอเตอร์เวย์ขนาด 6 ช่องจราจร และรถไฟทางคู่ ทั้งรางขนาด 1 เมตรและขนาด 1.435 เมตร ซึ่งเป็นเส้นทาง MR8 ชุมพร-ระนอง ในแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองควบคู่กับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทาง 89.35 กม. แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 2 จังหวัด 3 อำเภอ (อ.เมืองระนอง จ.ระนอง และ อ.หลังสวน อ.พะโต๊ะ จ.ชุมพร)

4. ผลการศึกษาเบื้องต้นประมาณมูลค่าการลงทุนในการพัฒนาแลนด์บริดจ์ ชุมพร-ระนอง 1.001 ล้านล้านบาท คือ (4.1) การก่อสร้างท่าเรือ 636,477 ล้านบาท (ท่าเรือฝั่งชุมพร 305,666 ล้านบาท ท่าเรือฝั่งระนอง 330,810 ล้านบาท) (4.2) การพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า (SRTO) ทั้งสองฝั่ง มีมูลค่าลงทุนรวม 141,103 ล้านบาท และ (4.3) มอเตอร์เวย์และรถไฟทางคู่ รวม 223,626 ล้านบาท

เมื่อการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์แล้วเสร็จจะส่งผลดีต่อประเทศไทยสู่การเป็นเกตเวย์เชื่อมต่อ การขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบังภายใต้เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) สู่กลุ่มประเทศ BIMSTEC เป็นศูนย์กลางจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าของสายการบินเรือทั่วโลก ลดระยะเวลาการเดินทางเชื่อมต่อ เส้นทางเดินเรือระหว่างมหาสมุทรอินเดีย กับมหาสมุทรแปซิฟิก รวมทั้งสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จากการพัฒนาอุตสาหกรรมหลังท่าเรือ

ดังนั้น โครงการนี้จะช่วยให้สินค้าไทยได้ประโยชน์จากการลดต้นทุนและเวลาในการขนส่ง เมื่อพิจารณา จากที่ตั้งของโครงการ เนื่องจากสะพานเศรษฐกิจทางบกเปรียบเทียบกับต้นทุนและปลายทางของสินค้า ที่ทำการค้าระหว่างประเทศที่จะเกิดขึ้นระหว่างสองฝั่งทะเล โดยสินค้าไทยจะเป็นสินค้าหลักที่จะมาทำการถ่ายลำ (Transshipment) ซึ่งจะช่วยให้สินค้าไทยจำนวนหนึ่งมีศักยภาพในการแข่งขันในตลาดโลกมากขึ้น อย่างไรก็ตาม โครงการนี้มีความท้าทายเกี่ยวกับเรื่องผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ประมง และการท่องเที่ยว โครงการก่อสร้างท่าเรือย่อมส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตดั้งเดิม หากปริมาณสัตว์น้ำลดลงจากมลภาวะ หรือจำนวนนักท่องเที่ยวที่ลดลงเนื่องจากทัศนียภาพที่เปลี่ยนแปลงไป จากโครงการดังกล่าว ซึ่งต้องมีการศึกษาและพิจารณาให้รอบด้าน ความท้าทายที่สอง คือ เรื่องเม็ดเงินการลงทุน ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางบกในรูปแบบทางหลวงพิเศษหรือทางรถไฟเชื่อมท่าเรือที่ตั้งอยู่สองฝั่งทะเล ซึ่งมีมูลค่าสูงกว่าการลงทุนก่อสร้างท่าเรือทั้งสองฝั่ง และความท้าทายสำคัญประการที่สาม คือ การที่ไทยกำลังจะ ร่วมแย่งชิงส่วนแบ่งมูลค่าในอุตสาหกรรมการบินเรือของสิงคโปร์ด้วยโครงการแลนด์บริดจ์ ที่มีเป้าหมาย เปลี่ยนประเทศไทยให้กลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำระดับภูมิภาค ใช้ความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน นอกเหนือจากการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกา ในปัจจุบัน อันเป็นการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและศักยภาพทางการค้าของประเทศไทย กับกลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้แทนราษฎร	ก
ส่วนที่ 1 สารสำคัญ	
- ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา การเชื่อมสะพานเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมภูมิภาคระหว่างฝั่งอันดามันและอ่าวไทย (นายสุภรณ์ทิพย์ เพ็ญศรี เป็นผู้เสนอ)	1-1
- ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาปัญหา การดำเนินงานโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนา ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน หรือโครงการ “แลนด์บริดจ์” (นายศาสตรา ศรีปาน เป็นผู้เสนอ)	1-2
ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์	2-1
ส่วนที่ 3 ข้อมูลประกอบการพิจารณาญัตติ	3-1
1. โครงการแลนด์บริดจ์ ระนอง-ชุมพร	3-1
2. การประมาณมูลค่าลงทุนโครงการเบื้องต้น	3-4
3. แผนการพัฒนาโครงการ	3-8

ส่วนที่ 1

สาระสำคัญ

ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา
การเชื่อมสะพานเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมภูมิภาคระหว่างฝั่งอันดามันและอ่าวไทย
(นายสุภภัฏพงษ์ เกี่ยวข้อง เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาทัดตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาในเรื่อง
การเชื่อมสะพานเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมภูมิภาคระหว่างฝั่งอันดามันและอ่าวไทย

เหตุผล

เนื่องจากกระทรวงคมนาคมมีโครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้นประเมิน
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาลงทุน (Business Development Model)
โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมโยงขนส่งระหว่าง
อ่าวไทยและทะเลอันดามัน (Land Bridge) เป็นการเชื่อมระบบท่อแก๊ส น้ำทะเล น้ำจืด ซึ่งถือเป็นการเชื่อมต่อ
ภาคอุตสาหกรรมขนาดใหญ่จากจังหวัดชุมพรไปยังจังหวัดระนอง เพื่อยกระดับท่าเรือสินค้า และดำเนินการ
ตามแผนขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (Southern Economic Corridor : SEC)
หากโครงการแล้วเสร็จประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมในภูมิภาค จะช่วยเพิ่มผลิตภัณฑ์มวลรวม
ในประเทศ (GDP) ในพื้นที่ภาคใต้ สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจเกือบ 500,000 ล้านบาท รวมทั้งเป็นการเชื่อมโยง
ในภาคเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมทุกภาคส่วน อีกทั้งในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ
ดังกล่าวจะต้องมีกฎหมายควบคุมและบังคับใช้เป็นการเฉพาะเช่นเดียวกับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
(Eastern Economic Corridor : EEC)

สาระสำคัญ

ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาปัญหา
การดำเนินงานโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้
เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน หรือโครงการ “แลนด์บริดจ์”
(นายศาสตรา ศรีปาน เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาปัญหา
การดำเนินงานโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้
เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน หรือโครงการ “แลนด์บริดจ์”

เหตุผล

ด้วยโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้
เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน หรือโครงการ “แลนด์บริดจ์” ปัจจุบันยังอยู่ในระดับการศึกษา
โครงการฯ อยู่ ซึ่งโครงการฯ นี้ เป็นความหวังของประชาชนทั้งภาคใต้ และทุกภาคส่วน และความหวัง
ของประเทศ กำหนดการต่าง ๆ เกิดความล่าช้าจากเหตุหลายประการ ซึ่งปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ ควรให้มี
การพิจารณาศึกษาปัญหาในระดับกรรมการ ด้วยเป็นปัญหาสำคัญ ซึ่งส่งผลกระทบต่อในระดับประเทศ
หากมีการพิจารณาศึกษาปัญหาในระดับกรรมการ สามารถส่งผลให้ปัญหาต่าง ๆ ที่ขัดข้อง สามารถได้รับการแก้ไข
อย่างเป็นระบบ และแบบบูรณาการ

ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์

การขนส่งทางน้ำ¹ เป็นวิธีการขนส่งที่มีมาตั้งแต่สมัยโบราณ โดยการใช้แม่น้ำลำคลองเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้ารวมถึงการขนส่งทางทะเล ซึ่งส่วนใหญ่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เมื่อมีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้น จึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีการจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดี ตลอดจนสนับสนุนให้มีการกระจายการขนส่งทางน้ำอย่างเหมาะสม มีความเชื่อมโยงอันเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางการค้าและบริการ นำไปสู่การสร้างรากฐานทางเศรษฐกิจของประเทศให้มั่นคง ซึ่งจะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น การพัฒนาสานต่อโครงการแลนด์บริดจ์ ท่าเรือชุมพร-ท่าเรือระนอง และความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย นับเป็นการยกระดับท่าเรือสินค้าสู่ระดับโลก ซึ่งรายละเอียดโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน มีดังนี้²

1. เหตุผลความจำเป็น

ด้วยประเทศไทยตั้งอยู่บนศูนย์กลางของกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีชายฝั่งทะเลติดกับมหาสมุทร 2 ด้าน คือ ฝั่งอ่าวไทยด้านตะวันออกติดกับมหาสมุทรแปซิฟิก ฝั่งอันดามันด้านตะวันตกติดกับมหาสมุทรอินเดีย ประเทศไทยจึงมีความได้เปรียบทางที่ตั้งและภูมิศาสตร์ที่มีลักษณะทางกายภาพสามารถเปิดสู่ทะเลทั้งสองด้าน และมีความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ กล่าวคือ

1) ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นประตูในการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าของประเทศในภูมิภาค รวมถึงประเทศจีนตอนใต้ และเป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างทวีปต่าง ๆ ของโลก

2) ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งที่ตั้งโครงการแลนด์บริดจ์ โดยจะช่วยลดเวลาและระยะทางการขนส่งจากเดิม ทำให้ประหยัดต้นทุนการขนส่ง หลีกเลี่ยงปัญหาการติดขัดของช่องแคบมะละกาในอนาคต มีแนวโน้มในการจูงใจผู้ประกอบการขนส่งและนักลงทุนให้ใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้มากขึ้น

3) ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากการขนส่งสินค้าและน้ำมันในภูมิภาค โดยปัจจุบันการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกา คิดเป็นร้อยละ 16 ของการขนส่งสินค้าของโลก และปริมาณการขนส่งน้ำมันผ่านช่องแคบมะละกาคิดเป็นร้อยละ 15-18 ของการขนส่งน้ำมันทั่วโลก ด้วยปริมาณสินค้าและน้ำมันที่ส่งผ่านช่องแคบมะละกาเป็นจำนวนมากทำให้มีโอกาสในการพัฒนาโครงการเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าและน้ำมันในอนาคต

¹ โครงการแลนด์บริดจ์ ยกระดับท่าเรือสินค้า วางโครงข่ายโลจิสติกส์ เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน. (มีนาคม 2564). สืบค้น 16 ตุลาคม 2566 จาก [https://motapplication.mot.go.th/mot-api/03-brain/upload/Magazine//980188_%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%8A%E0%B8%A3%E0%B8%96\[s\].pdf](https://motapplication.mot.go.th/mot-api/03-brain/upload/Magazine//980188_%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%8A%E0%B8%A3%E0%B8%96[s].pdf)

² สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (16 ตุลาคม 2566). โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) [มติคณะรัฐมนตรี]. สืบค้น 17 ตุลาคม 2566 จาก <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/73419>

จึงเป็นโอกาสที่จะใช้ความได้เปรียบดังกล่าวข้างต้น เพื่อพัฒนาโครงการที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน นอกเหนือจากการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกาในปัจจุบัน อันเป็นการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและศักยภาพทางการค้าของประเทศไทยกับกลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก อีกทั้งยังรองรับและส่งเสริมโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ซึ่งเป็นโครงการที่สำคัญของประเทศ ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจะมีท่าเรือระนองที่เป็นประตูการค้าหลักฝั่งอันดามันของประเทศแล้วก็ตาม ยังพบว่าท่าเรือระนองนั้นประสบปัญหาในการดำเนินการ เนื่องจากมีความลึกร่องน้ำที่ไม่เพียงพอต่อการเดินเรือสินค้าขนาดใหญ่ และตำแหน่งของท่าเรืออยู่บริเวณปากแม่น้ำกระบุรี มีตะกอนสะสมมาก ทำให้จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาร่องน้ำเป็นประจำทุกปี

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องมีการพัฒนาเพื่อที่จะทำให้ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์จากยุทธศาสตร์การเชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกเข้ากับมหาสมุทรอินเดียดังกล่าว เพื่อเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการคมนาคมขนส่งของทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างกลุ่มประเทศทั้งด้านมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย รวมถึงการเพิ่มศักยภาพในการผลิตและการขนส่งสินค้าจากกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) รวมถึงประเทศจีนตอนใต้ และโครงการแลนด์บริดจ์สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่ได้กำหนดไว้ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติบนพื้นฐานแนวคิดปรับปรุงปัจจุบันเพื่อปูทางสู่อนาคตผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ และสอดคล้องกับแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) หมวดหมายที่ 5 เพื่อให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคในเป้าหมายที่ 1 เพื่อให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค และเป้าหมายที่ 3 เพื่อให้ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

2. วัตถุประสงค์โครงการ

2.1 เพื่อส่งเสริมและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย รวมทั้งเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกแก่ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล

2.2 เพื่อพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางน้ำในระดับภูมิภาคและระดับโลก

2.3 เพื่อพัฒนาสะพานเศรษฐกิจรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ด้วยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสองฝั่งและการเชื่อมโยงด้วยระบบขนส่งสินค้าด้วยระบบรางและมอเตอร์เวย์

2.4 เพื่อพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ให้เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์กับพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศและของภูมิภาค

3. รูปแบบการพัฒนาโครงการ

3.1 องค์ประกอบที่สำคัญของโครงการที่จะต้องมีการพัฒนาไปพร้อมกัน ประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึก 2 ฝั่งทะเล และโครงข่ายเชื่อมโยงระบบราง มอเตอร์เวย์ และทางท่อ ดังนี้

1) ท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามัน ที่แหลมอ่าวอ่าง อำเภอราชกรูด จังหวัดระนอง ออกแบบให้สามารถรองรับสินค้าได้ 20 ล้าน TEUs ขนาดร่องน้ำลึก 21 เมตร

2) ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทย ที่แหลมรวิ อำเภอลำสนธิ จังหวัดชุมพร รองรับสินค้าได้ 20 ล้าน TEUs ขนาดร่องน้ำลึก 17 เมตร

3) เส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง 2 ฝั่ง มีระยะทางประมาณ 90 กิโลเมตร ประกอบด้วย

3.1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ขนาด 6 ช่องจราจร โดยเป็นอุโมงค์ 3 แห่ง ระยะทางอุโมงค์ประมาณ 21 กิโลเมตร

3.2) ทางรถไฟขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 2 ทาง โดยเป็นอุโมงค์ 3 แห่ง ระยะทางอุโมงค์ประมาณ 21 กิโลเมตร ออกแบบเพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้า 2 ชั้นบนแคร่ (Double Stack)

3.3) ทางรถไฟขนาดราง 1.0 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 2 ทาง โดยเป็นอุโมงค์ 3 แห่ง ระยะทางอุโมงค์ประมาณ 21 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อกับระบบโครงข่ายทางรางหลักของประเทศ

3.4) พื้นที่สำหรับวางท่อขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปและแก๊สธรรมชาติ เพื่อสนับสนุนการขนส่งน้ำมันและแก๊สธรรมชาติทางท่อในพื้นที่ของโครงการ

4) การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์หลังท่าโดยการถมทะเลเพื่อพัฒนากิจการสนับสนุนท่าเรือ

โครงการแลนด์บริดจ์จะก่อให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมขนาดเบา เช่น การประกอบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์อนาคต อาหาร กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ ศูนย์กระจายสินค้า เครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า และส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้โดยการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ เช่น ก่อสร้างอาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์และโรงแรม เป็นต้น รวมถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมบริการต่าง ๆ ในพื้นที่ เช่น ร้านอาหาร โรงพยาบาล สถานบันเทิง และร้านค้าต่าง ๆ ระหว่างเส้นทางโครงการ

3.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการ เป็นการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership: PPP) โดยให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งโครงการในลักษณะท่าเรือเดียวเชื่อม 2 ฝั่ง (One Port Two Sides) โดยมีองค์ประกอบ ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามัน ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทย เส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง 2 ฝั่ง และการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์หลังท่า

4. ประมาณการสินค้าที่จะมาใช้โครงการแลนด์บริดจ์

4.1 กลุ่มประเทศที่มีโอกาสขนส่งสินค้าผ่านโครงการแลนด์บริดจ์

1) กลุ่มประเทศที่อยู่ทางฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก ได้แก่ กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และกลุ่มประเทศโอเชียเนีย

2) กลุ่มประเทศที่อยู่ทางฝั่งมหาสมุทรอินเดีย ได้แก่ กลุ่มประเทศเอเชียใต้ กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง กลุ่มประเทศยุโรป และกลุ่มประเทศแอฟริกา

4.2 ประเภทสินค้าที่สำคัญที่มีโอกาสผ่านโครงการแลนด์บริดจ์

1) สินค้าถ่ายลำ (Transshipment) มีปริมาณสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า (Throughput) ประมาณ 25.8 ล้าน TEUs โดยขนส่งผ่านท่าเรือฝั่งระนอง 13.6 ล้าน TEUs และท่าเรือฝั่งชุมพร 12.2 ล้าน TEUs โดยมีชนิดสินค้าจากการคาดการณ์ ดังนี้

1.1) ทำเรือฝั่งระนอง ได้แก่ เยื่อไม้ เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก อาหารสัตว์ กระดาษ ผลิตภัณฑ์นมและที่ทำจากนม และเคมีภัณฑ์อินทรีย์

1.2) ทำเรือฝั่งชุมพร ได้แก่ เคมีภัณฑ์ อาหารสัตว์ ยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง ผลิตภัณฑ์ น้ำมันปาล์ม และธัญพืช

2) สินค้านำเข้า-ส่งออกของไทย มีปริมาณสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า (Throughput) ประมาณ 6 ล้าน TEUs โดยขนส่งผ่านท่าเรือฝั่งระนอง 4.6 ล้าน TEUs และท่าเรือฝั่งชุมพร 1.4 ล้าน TEUs โดยมีชนิดสินค้าจากการคาดการณ์ ดังนี้

2.1) ทำเรือฝั่งระนอง สินค้าส่งออก ได้แก่ ปูนซีเมนต์ ไม้และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ เม็ดพลาสติก และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก และยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง และสินค้านำเข้า ได้แก่ เคมีภัณฑ์อินทรีย์ เยื่อไม้ เหล็ก และเคมีภัณฑ์อินทรีย์

2.2) ทำเรือฝั่งชุมพร สินค้าส่งออก ได้แก่ ไม้และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ ยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง อาหารกระป๋อง และอาหารทะเลแช่แข็ง และสินค้านำเข้า ได้แก่ ไม้และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ ยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง อาหารกระป๋อง และเหล็ก

2.3) สินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมหลังท่า ประกอบด้วย สินค้าจากอุตสาหกรรมอาหารทะเล/อาหารฮาลาล อุตสาหกรรมเกษตรมูลค่าสูงจากยางพาราและปาล์มน้ำมัน และอุตสาหกรรมจากการสร้างมูลค่าของนำเข้ามาประกอบแล้วส่งออกเชื่อมโยงโซ่อุปทานระหว่างกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกและอินเดีย เช่น อุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์ฐานชีวภาพ และบรรจุภัณฑ์ย่อยสลายได้ อุตสาหกรรมไม้แปรรูปขั้นสูง อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ วัสดุ/อุปกรณ์การแพทย์ เป็นต้น และอุตสาหกรรมที่นำวัตถุดิบจากพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมาพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ

3) สินค้าจากจีนตอนใต้ และประเทศในกลุ่ม GMS มีปริมาณสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า (Throughput) ประมาณ 1.4 ล้าน TEUs โดยขนส่งผ่านท่าเรือฝั่งระนอง 1.2 ล้าน TEUs และท่าเรือฝั่งชุมพร 0.2 ล้าน TEUs โดยมีชนิดสินค้าจากการคาดการณ์ ดังนี้

3.1) ทำเรือฝั่งระนอง สินค้าส่งออก ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเหล็ก เหล็กกล้า เคมีภัณฑ์ อินทรีย์ เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก โดยมีสินค้าเป้าหมายหลัก ประกอบด้วยสินค้าประเภท อิเล็กทรอนิกส์จากจีนตอนใต้ที่สามารถนำเข้ามาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากการประกอบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทยเพื่อส่งออกไปยังประเทศในกลุ่มเอเชียใต้และเอเชียกลาง ส่วนสินค้านำเข้า ได้แก่ เคมีภัณฑ์อินทรีย์ เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก เคมีภัณฑ์อินทรีย์ และปูนซีเมนต์

3.2) ทำเรือฝั่งชุมพร สินค้าส่งออก ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเหล็ก เซรามิก ปุ๋ย และเม็ดพลาสติก และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก โดยมีสินค้าเป้าหมายหลัก ประกอบด้วยสินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์จากจีนตอนใต้ที่สามารถนำเข้ามาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากการประกอบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทย เพื่อส่งออกไปยังประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และออสเตรเลีย ส่วนสินค้านำเข้า ได้แก่ ไม้ และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ ผลไม้ ธัญพืช และเยื่อไม้

ประโยชน์และผลกระทบ

1. ประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการดำเนินการ

1.1 ลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว

1.2 สนับสนุนระบบโลจิสติกส์การขนส่งทางเรือของประเทศไทยเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

1.3 เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดระนอง จังหวัดชุมพร และจังหวัดอื่น ๆ ในภาคใต้

1.4 เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาคุณภาพชีวิต โอกาสการจ้างงาน และช่วยลดปัญหาทางสังคม ในพื้นที่จังหวัดระนอง จังหวัดชุมพร และจังหวัดอื่น ๆ ในภาคใต้

2. การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสำหรับโครงการตามแนวทางการวิเคราะห์โครงการลงทุนขนาดใหญ่ซึ่งพิจารณาทั้งผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อม ซึ่งสรุปได้ว่าโครงการแลนด์บริดจ์มีความเหมาะสมในการลงทุนทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังนี้

2.1 มูลค่าปัจจุบัน (NPV) 257,453 ล้านบาท

2.2 อัตราผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) เท่ากับ 1.35

2.3 อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ 17.43

2.4 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจทางตรง ร้อยละ 9.52

2.5 อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ 8.62

2.6 ระยะเวลาคืนทุนปีที่ 24

2.7 การพัฒนาโครงการจะทำให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่ จำนวน 280,000 ตำแหน่ง โดยแบ่งเป็น จังหวัดระนอง จำนวน 130,000 ตำแหน่ง จังหวัดชุมพร 150,000 ตำแหน่ง และรวมทั้งเป็นส่วนช่วยทำให้ GDP ของประเทศไทยมีอัตราการเจริญเติบโตเพิ่มขึ้นจากเดิมที่ประมาณการโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่ร้อยละ 4.0 ต่อปี เป็นร้อยละ 5.5 ต่อปี

3. ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหากดำเนินโครงการ

3.1 ด้านสิ่งแวดล้อมและการขึ้นทะเบียนมรดกโลก

3.1.1 การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์จำเป็นต้องดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม Environmental Impact Assessment (EIA) และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการ กิจการหรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง (Environmental and Health Impact Assessment : EHIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.)

3.1.2 ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือฝั่งอันดามันในจังหวัดระนอง ปัจจุบันได้กำหนดตำแหน่งที่แหลมอ่าวอ่าง อำเภอราษีไศล จังหวัดระนอง ซึ่งอยู่นอกเขตอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนองและอุทยานแห่งชาติแหลมสน โดยพื้นที่ของโครงการแลนด์บริดจ์ไม่ได้อยู่ในเขตพื้นที่ที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอยู่ระหว่างการเสนอขึ้นทะเบียนแหล่งมรดกทางธรรมชาติพื้นที่แหล่งอนุรักษ์ทะเลอันดามันเป็นแหล่งมรดกโลก เข้าสู่บัญชีรายชื่อเบื้องต้น (Tentative List) ของศูนย์มรดกโลก แต่อยู่ในเขตที่กำหนดเป็นพื้นที่เขตแนวกันชน (Buffer Zone) ซึ่งอยู่ในระยะ 3 กิโลเมตร จากพื้นที่ที่เสนอขึ้นทะเบียน ซึ่งจะต้องมีการหารือระหว่างกระทรวงคมนาคมและกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมต่อไป

3.2 ด้านกฎหมาย

การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ให้ประสบความสำเร็จได้ต้องดำเนินการพัฒนาด้านกฎหมาย เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีกฎหมาย กฎระเบียบที่จะส่งเสริมการดำเนินการในรูปแบบการพัฒนาโครงการตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นเพื่อจูงใจนักลงทุนและส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) ที่เป็นรูปธรรมจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการพัฒนาด้านกฎหมาย ประกอบด้วย

3.2.1 จัดทำ (ร่าง) พระราชบัญญัติระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)

3.2.2 จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้

3.2.3 จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ในการขับเคลื่อนนโยบายและผลักดันให้เกิดการพัฒนาเมืองและพัฒนาอุตสาหกรรม

4. แผนการดำเนินโครงการ

กิจกรรม	วันที่ดำเนินการ
คณะรัฐมนตรีรับทราบโครงการ	ตุลาคม 2566
ดำเนินการรับฟังความเห็นจากนักลงทุนต่างประเทศ (Road Show)	พฤศจิกายน 2566 - มกราคม 2567
ดำเนินการจัดทำกฎหมายพระราชบัญญัติระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)	มกราคม - ธันวาคม 2567
จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายและสำนักงานนโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)	ธันวาคม 2567
คัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน	เมษายน - มิถุนายน 2568
ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	มกราคม 2568 - ธันวาคม 2569
เสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติลงนามในสัญญา	กรกฎาคม - สิงหาคม 2568
ดำเนินการก่อสร้างโครงการแลนด์บริดจ์	กันยายน 2568 - กันยายน 2573
เปิดให้บริการ	ตุลาคม 2573

ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา หรือการสูญเสียรายได้

1. รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม

รูปแบบการลงทุนในโครงการแลนด์บริดจ์จะเป็นการลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership หรือ PPP) ซึ่งเป็นการให้สิทธิแก่เอกชนลงทุนในการก่อสร้างและการบริหารจัดการเป็นระยะเวลา 50 ปี โดยกำหนดให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งโครงการ ประกอบด้วย ท่าเรือ ทางรถไฟ ขนาด 1.435 เมตร และมอเตอร์เวย์ รวมถึงการพัฒนาพื้นที่หลังท่า โดยภาครัฐทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการเวนคืนที่ดิน ลงทุนทางรถไฟขนาด 1.0 เมตร และกำหนดสิทธิประโยชน์ให้กับเอกชนผู้ร่วมลงทุนในโครงการ โดยแบ่งการลงทุนเป็นระยะ ดังนี้

1.1 การลงทุนท่าเรือฝั่งระนอง แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ประกอบด้วย

1.1.1 ระยะที่ 1/1 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้า จำนวน 6 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2573

1.1.2 ระยะที่ 1/2 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 6 ล้าน TEUs รวมเป็น 12 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2577

1.1.3 ระยะที่ 1/3 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 8 ล้าน TEUs รวมเป็น 20 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2579

1.2 การลงทุนท่าเรือฝั่งชุมพร แบ่งออกเป็น 4 ระยะ ประกอบด้วย

1.2.1 ระยะที่ 1/1 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้า จำนวน 4 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2573

1.2.2 ระยะที่ 1/2 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 4 ล้าน TEUs รวมเป็น 8 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2577

1.2.3 ระยะที่ 1/3 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 6 ล้าน TEUs รวมเป็น 14 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2579

1.2.4 ระยะที่ 1/4 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 6 ล้าน TEUs รวมเป็น 20 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2582

2. ประมาณการลงทุนโครงการ

2.1 ระยะที่ 1/1

2.1.1 งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร จำนวน 118,519.50 ล้านบาท

2.1.2 งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งระนอง จำนวน 141,716.02 ล้านบาท

2.1.3 งานก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ จำนวน 195,504.00 ล้านบาท

2.1.4 งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน 60,892.56 ล้านบาท

2.1.5 ค่าเวนคืนและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน 6,212.00 ล้านบาท

รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น 522,844.08 ล้านบาท

2.2 ระยะที่ 1/2

- 2.2.1 งานก่อสร้างทำเรื่อน้ำลิกฝั่งชุมพร จำนวน 45,644.75 ล้านบาท
 2.2.2 งานก่อสร้างทำเรื่อน้ำลิกฝั่งระนอง จำนวน 73,164.78 ล้านบาท
 2.2.3 งานก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ จำนวน 21,910.00 ล้านบาท
 2.2.4 งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน 23,952.30 ล้านบาท
 รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น 164,671.83 ล้านบาท

2.3 ระยะที่ 1/3

- 2.3.1 งานก่อสร้างทำเรื่อน้ำลิกฝั่งชุมพร จำนวน 73,221.99 ล้านบาท
 2.3.2 งานก่อสร้างทำเรื่อน้ำลิกฝั่งระนอง จำนวน 115,929.76 ล้านบาท
 2.3.3 งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน 39,361.04 ล้านบาท
 รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น 228,512.79 ล้านบาท

2.4 ระยะที่ 1/4

- 2.4.1 งานก่อสร้างทำเรื่อน้ำลิกฝั่งชุมพร จำนวน 68,280.20 ล้านบาท
 2.4.2 งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน 16,897.57 ล้านบาท
 รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น 85,177.77 ล้านบาท

3. การเปรียบเทียบมูลค่าการลงทุนกับโครงการที่ผ่านมา

มูลค่าการลงทุนโครงการแลนด์บริดจ์สามารถเปรียบเทียบกับโครงการลงทุนในลักษณะที่คล้ายกันทั้งในประเทศและต่างประเทศในองค์ประกอบต่าง ๆ ดังนี้

3.1 ท่าเรือ

ท่าเรือ/ระยะพัฒนา	ปีที่เสร็จสมบูรณ์	วิสัยสามารถท่าเรือ	ปริมาณขุดลอกและถมทะเล	ค่าลงทุนท่าเรือรวม	ค่าลงทุนเฉลี่ยต่อวิสัยสามารถท่าเรือ
		(MTEU)	(M.cu.m)	(M.USD)	(MUSD/MTEU)
โครงการแลนด์บริดจ์					
- ท่าเรือฝั่งระนอง	2579	20	124.14	9,870	493.50
- ท่าเรือฝั่งชุมพร	2582	20	120.7	9,130	456.50
โครงการภายในประเทศ					
- ท่าเรือแหลมฉบัง/ขั้นที่ 3 (อยู่ระหว่างก่อสร้าง)	2568	7.0	56.00	2,843.80	406.26

ท่าเรือ/ระยะพัฒนา	ปีที่เสร็จ สมบูรณ์	วิสัยสามารถ ท่าเรือ	ปริมาณ ขุดลอก และถมทะเล	ค่าลงทุน ท่าเรือรวม	ค่าลงทุนเฉลี่ยต่อ วิสัยสามารถท่าเรือ
		(MTEU)	(M.cu.m)	(M.USD)	(MUSD/MTEU)
โครงการภายนอกประเทศ					
- ท่าเรือสิงคโปร์ TUAS Mega Port /ชั้นที่ 1	2564	20.0	88	12,042.64	602.13
- ท่าเรืออินโดนีเซีย Patimban Port	2561 (Phase 1)	7.5	40.8	3,210	478.75
- ท่าเรือเกาหลีใต้ BNCT , Busan Port (Phase 2 - 3)	2548	2.4	-	970	549.72

3.2 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ลำดับ	รายการ	ทางระดับพื้น (6 ช่องจราจร)		ทางยกระดับ (6 ช่องจราจร)		อุโมงค์	
		โครงการ ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา ¹	โครงการ Landbridge	โครงการ ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา ¹	โครงการ Landbridge	โครงการ ทางพิเศษ สายกะทู้- ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ²	โครงการ Landbridge
1	ค่าก่อสร้างงานโยธา (ลบ.)	337.34	4,447	1,413.32	38,862	5,800	63,360
2	ระยะทาง (กม.)	2.02	30.67	1.48	43.18	3.70	19.80
3	พื้นที่หน้าตัดอุโมงค์ (ตร.ม.)	-	-	-	-	138.50	312
4	ค่าก่อสร้าง (ลบ./กม.)	167	145	954	900	11.32 ต่อ ตร.ม. หน้าตัด	10.26 ต่อ ตร.ม. หน้าตัด

หมายเหตุ: ¹ สัญญาก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา

² โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต

ที่มา: สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (16 ตุลาคม 2566). โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) [มติคณะรัฐมนตรี]. สืบค้น 17 ตุลาคม 2566 จาก <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/73419>

3.3 ทางรถไฟ

ลำดับ	รายการ	ทางระดับพื้น (2 ทาง)		ทางยกระดับ (2 ทาง)		อุโมงค์ (2 ทาง)	
		รถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ³	โครงการ Landbridge	รถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ³	โครงการ Landbridge	รถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ³	โครงการ Landbridge
1	ค่าก่อสร้างงานโยธา (ลบ.)	2,480	3062.4	1,876	12,880	357	25,740
2	ระยะทาง (กม.)	31	35.2	5	32.2	0.26	19.8
3	ค่าก่อสร้าง (ลบ./กม.)	80	87	375	400	1,373	1,300

หมายเหตุ: ³สัญญาก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ

ที่มา: สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (16 ตุลาคม 2566). โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) [มติคณะรัฐมนตรี]. สืบค้น 17 ตุลาคม 2566 จาก <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/73419>

5. ผลกระทบโครงการแลนด์บริดจ์ ระนอง-ชุมพร³

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

เชิงบวก

1. สามารถลดระยะเวลาขนส่งสินค้าทางเรือจากเส้นทางช่องแคบมะละกาจาก 9 วัน เหลือ 5 วัน เป็นทางเลือกการขนส่งสินค้าแบบถ่ายลำ (Transshipment) ระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก หมายถึง นำสินค้าจากเรือมาขึ้นรถบรรทุกหรือรถไฟแล้วขนส่งไปลงเรือที่ทำเรืออีกฝั่งหนึ่ง
2. เกิดอุตสาหกรรมหลังท่า (Port Industry) ซึ่งจะมีการตั้งเขตเศรษฐกิจเสรีเพื่อดึงดูดนักลงทุนมาพัฒนาอุตสาหกรรมหลังท่าเรือและจะทำให้เกิดพื้นที่เชิงพาณิชย์ตามมา ซึ่งจะเพิ่มศักยภาพการแข่งขันด้านเศรษฐกิจในภาคใต้ต่อไป
3. ผลประโยชน์จากค่าภาระสินค้าที่เทียบท่าเรือ หมายถึง ค่าภาระและค่าธรรมเนียมที่เทียบเรือได้รับ หรือค่าเสียโอกาสที่ประเทศไทยควรได้รับ
4. ผลประโยชน์จากการประหยัดค่าขนส่งสินค้าในภาคใต้
5. ผลประโยชน์จากการเพิ่มมูลค่าที่ดิน คือ มูลค่าที่ดินซึ่งเพิ่มขึ้นเนื่องจากการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน ที่จะทำให้เกิดธุรกรรมทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น ที่อยู่อาศัยจะก่อเกิดการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ขนาดใหญ่ ทั้งบ้านพัก คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ให้เช่า ไม่นับรวมกับองค์ประกอบอื่น ๆ ที่จะตามมากับการสร้างชุมชนที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่ เนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการขนาดใหญ่ และต้องรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่กว่า 4-5 แสนลำต่อปี

³ 1. 'แลนด์บริดจ์ภาคใต้' 1 ล้านล้านบาท ที่ชาวบ้าน 'ชุมพร-ระนอง' ยังมี งง และตกใจ. (17 กันยายน 2566). <https://prachatai.com/journal/2023/09/105947>

2. ทำไมต้องเป็น "แลนด์บริดจ์" แทนที่จะเป็น "คลองไทย". (8 ตุลาคม 2566). <https://mgronline.com/onlinesection/detail/9660000090756>

6. ผลประโยชน์จากการจ้างแรงงานในพื้นที่ การเพิ่มการจ้างงาน สร้างอาชีพใหม่ให้กับชุมชน โดยในเชิงพาณิชย์จะเกิด อาคารสำนักงาน, อาคารพาณิชย์, โรงแรมให้เช่า, สถานีบริการต่าง ๆ

7. รองรับเรือบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 400,000 ลำต่อปี

8. เพิ่มผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ในพื้นที่ภาคใต้จากร้อยละ 2 เป็นร้อยละ 10 อย่างน้อย 10 ปี

9. สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจราว 500,000 ล้านบาทต่อปี

10. ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมบริการไม่ว่าจะเป็น ร้านอาหาร, ร้านค้าปลีก, ร้านค้าส่ง, สถาบันเทรนนิ่ง, โรงพยาบาล, การเงิน-การธนาคาร, การสื่อสาร, การประกันภัย

11. นอกจากนี้ย่อมจะส่งผลให้เกิดอุตสาหกรรมเบาต่าง ๆ เช่น การประกอบชิ้นส่วน, ยานยนต์, อาหาร, โลจิสติกส์ ฯลฯ

เชิงลบ

ผลกระทบต่อวิถีชีวิต

1. กระทบต่อวิถีชีวิตประมงของชาวบ้าน กล่าวคือ การสร้างท่าเรือน้ำลึกจำเป็นต้องขุดดินใต้พื้นทะเล ทำให้น้ำทะเลเกิดตะกอนขุ่น และเมื่อสร้างท่าเรือเสร็จปริมาณเรือที่เข้าออกทุกวันอาจมีจำนวนมาก ส่งผลให้น้ำทะเลขุ่นได้จนไม่สามารถหาสัตว์ทะเลได้อีกต่อไป

2. ปัญหาผลกระทบต่อด้านสุขภาพที่จะเกิดขึ้น ปัญหาการให้ชาวบ้านโยกย้ายออกจากที่ดิน โดยไม่สมัครใจ ปัญหาความไม่ชัดเจนและข้อมูลรองรับในการแก้ไขปัญหาผลกระทบกับชุมชน

3. การสร้างรถไฟรางคู่ คือ การตัดขาดชุมชนที่อยู่สองฝั่งทางรถไฟ จะนำมาสู่การกีดขวางทางน้ำ ในการระบายน้ำตามธรรมชาติในฤดูน้ำหลาก ฟันและเสียงจากการชนส่งรถไฟสินค้าซึ่งมีขนาดใหญ่ มีความเร็วสูง จะส่งผลกระทบต่อคนที่อยู่อาศัยในชุมชนตลอดแนวที่ทางรถไฟวิ่งผ่าน

4. แม่น้ำพะโต๊ะเป็นต้นน้ำของแม่น้ำหลังสวนซึ่งเป็นแหล่งน้ำสำคัญด้านการเกษตรจะถูกทำลาย เพื่อสร้างทางรถไฟ มอเตอร์เวย์ และท่อน้ำมัน

5. อำเภอหลังสวน เป็นแหล่งทุเรียนและตลาดทุเรียนที่มีชื่อเสียง โดยมี GDP อันดับ 10 ของประเทศ สามารถส่งออกทำรายได้เข้าประเทศมหาศาล ก็จะถูกทำลายเพื่อสร้างทางรถไฟ มอเตอร์เวย์และท่อน้ำมัน

6. น้ำใช้ของประชาชนจะถูกแย่งชิงไปใช้ในอุตสาหกรรม ทำให้ชาวบ้านขาดน้ำจนต้องไปซื้อน้ำของเอกชนที่มีราคาแพงมาใช้

7. ความชัดเจนของโครงการประเด็นการชดเชย เยียวยา เช่น พื้นที่จังหวัดระนอง ที่ดินระนอง ประมาณ ร้อยละ 70 ไม่มีเอกสารสิทธิ์ รัฐบาลจะมีการชดเชยอย่างไร และมาตรการเยียวยาที่เหมาะสมเป็นอย่างไร

ผลกระทบเชิงลบต่อสิ่งแวดล้อม

1. การสร้างท่าเรือมีโอกาสทำลายสัตว์น้ำทางทะเลใกล้ฝั่งได้ ทั้งนี้ การตอกเสาเข็มและการทิ้งตะกอนดินจากการขุด จะทำให้มีการฟุ้งกระจายของตะกอน น้ำทะเลมีความขุ่น ปริมาณแวนลอยเพิ่มขึ้น และสูญเสียสัตว์หน้าดินที่เป็นแหล่งอาหารของสัตว์น้ำ (สัตว์หน้าดินเหล่านั้นเปรียบเสมือนจุดเริ่มต้นของห่วงโซ่อาหารในทะเล)

2. ปะการังที่อยู่ใกล้เคียงอาจได้รับผลกระทบ ทำให้การลงเกาะและอัตราการรอดของตัวอ่อนลดลง โดยแนวปะการังช่วยลดการกัดเซาะชายฝั่ง หรือป่าชายเลนเป็นแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำวัยอ่อน ระบบนิเวศเหล่านี้จะต้องสูญเสียไปจากการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่

3. ผลกระทบด้านสภาพอากาศ มลภาวะจากการขนส่งทางเรือ และการขนส่งทางบกที่หนาแน่นขึ้น รวมทั้งน้ำเสีย และคราบน้ำมัน ที่อาจปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ

4. เป็นการทำลายพื้นที่ท่องเที่ยวของคนในพื้นที่ เพราะมีชายหาดที่สวยงามขึ้นชื่อ

5. การประกาศให้บริเวณท่าเรือตลอดแนวชายฝั่งทะเลและส่วนอื่น ๆ กว่า 50,000 กว่าไร่ของ ต.บางน้ำจืด อ.หลังสวน เป็นพื้นที่เขตนิคมอุตสาหกรรม จะได้รับผลกระทบจากโรงงานอุตสาหกรรม ได้แก่ น้ำทะเลเสีย อากาศเสีย ขยะมลพิษ สารตกค้างลงทะเลไปทำลายสัตว์น้ำต่อไป

ผลกระทบเชิงลบต่อสังคม

1. เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ประกอบอาชีพโดยการทำเกษตร ประมง และการท่องเที่ยว โครงการก่อสร้างท่าเรือย่อมส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตดั้งเดิม เช่น ปริมาณสัตว์น้ำลดลงจากมลภาวะ หรือมีนักท่องเที่ยวลดลงเนื่องจากทัศนียภาพที่เปลี่ยนแปลงไป รวมไปถึงผลกระทบต่อประเพณีวัฒนธรรม หรือการต้องย้ายถิ่นฐาน สิ่งเหล่านี้ คือ ต้นทุนที่สังคมจำเป็นต้องแบกรับทั้งในส่วนของรายได้ที่ลดลง และรายจ่ายที่เพิ่มขึ้น

2. การก่อสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ยังก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศ เช่น ฝุ่นควันจากการขนส่ง เสียงรบกวนจากการดำเนินการในท่าเรือ รวมทั้งอุบัติเหตุจากรถบรรทุก ส่งผลถึงสุขภาพ ความเครียด การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งเป็นสิ่งที่สังคมต้องแบกรับ

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย (แลนด์บริดจ์) อาจส่งผลกระทบที่ต้องพึงระวัง⁴ คือ ผลกระทบมิติด้านสิ่งแวดล้อม มิติความท้าทายและปัจจัยเสี่ยงในการลงทุนและการบริหารจัดการพื้นที่การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำภายใต้โครงการนี้ อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จำเป็นต้องมีการตรวจสอบพื้นที่ที่จะทำการพัฒนาเป็นพื้นที่มรดกโลก พื้นที่อุทยาน หรือพื้นที่ป่าสงวนมากน้อยเพียงใด โดยความเสียหายที่จะเกิดขึ้นบางส่วนอาจไม่สามารถประเมินค่าได้ เมื่อพิจารณาทำเลที่ตั้งของสะพานเศรษฐกิจทางบกเปรียบเทียบกับต้นทุนและปลายทางของสินค้าที่ทำการค้าระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่าง 2 ฝั่งทะเล สินค้าไทยจะเป็นสินค้าหลักที่จะมาทำการถ่ายลำ (Transshipment) ผ่านโครงการนี้ และได้ประโยชน์จากการลดต้นทุนและเวลาในการขนส่ง ดังนั้น โครงการนี้จะช่วยให้สินค้าไทยจำนวนหนึ่งมีศักยภาพในการแข่งขันในตลาดโลกมากขึ้นด้วยเวลาการขนส่งที่รวดเร็วและต้นทุนการขนส่งที่ลดลงกว่าเดิม อย่างไรก็ตาม ความท้าทายของโครงการนี้ คือ การลงทุนจำนวนมากในการก่อสร้างเส้นทางทางบก ไม่ว่าจะเป็นทางหลวงพิเศษหรือทางรถไฟที่เชื่อมท่าเรือที่ตั้งอยู่ 2 ฝั่งทะเล ซึ่งมีมูลค่ากว่า 2 เท่าของมูลค่าการลงทุนก่อสร้างท่าเรือทั้ง 2 ฝั่ง และการที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากโครงการของรัฐที่ได้มีการลงทุนในท่าเรืออเนกประสงค์ระนอง (ท่าเรือเดิม) ที่ได้มีแผนปรับขยายขีดความสามารถในการให้บริการ รวมทั้งการที่ยังไม่มีการปรับผังเมืองเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่หลังท่าเพื่อรองรับกิจการอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์

⁴ ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (เมษายน 2565). บทสรุปผู้บริหารโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง

ทั้งนี้ หากพิจารณาเปรียบเทียบบทบาทของท่าเรือกับเส้นทางทางบกเชื่อมท่าเรือ จะเห็นว่าในการส่งเสริมการนำเข้าและส่งออกของไทยท่าเรือจะมีบทบาทหลัก (Leading role) ในการเป็นประตูการค้า (Gateway) แต่เส้นทางทางบกจะมีบทบาทสนับสนุน (Supporting role) อำนวยความสะดวกการเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือบริเวณ 2 ฝั่งทะเลเท่านั้น อีกทั้งการออกแบบเบื้องต้นที่เปิดเผยในปัจจุบันได้จำกัดการเข้าถึงการขนส่งและเชื่อมโยงกับพื้นที่ข้างทาง โดยเมื่อพิจารณางบประมาณการลงทุนในโครงการนี้จะเห็นได้ว่าสัดส่วนของวงเงินงบประมาณมากกว่า 2 ใน 3 เป็นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทางบกที่มีบทบาทรอง เปรียบเสมือนการลงทุนสร้างถนนเข้าสู่โรงงานมากกว่าการสร้างโรงงาน ดังนั้น ทางเลือกนี้จะมีความเหมาะสมมากขึ้นหากสามารถปรับลดการลงทุนในการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงทางบก

ส่วนที่ 3

ข้อมูลประกอบการพิจารณาผู้ตัด

1. โครงการแลนด์บริดจ์ ระนอง-ชุมพร

1.1 สถานะปัจจุบัน

โครงการแลนด์บริดจ์ ระนอง-ชุมพร อยู่ในไทม์ไลน์ของการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งจะมีการเสนอให้คณะรัฐมนตรีเห็นชอบหลักการในเดือนตุลาคม 2566 อนุมัติ EIA ปลายปี 2567 และเปิดประมูลในช่วงกลางปี 2568

1.2 ความเป็นมาของโครงการ

โครงการแลนด์บริดจ์ หรือสะพานเศรษฐกิจ¹ เริ่มมีการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ตั้งแต่ปี 2528 มีเป้าหมายเพื่อย่นระยะทางข้ามทะเลระหว่างอันดามัน-อ่าวไทย เป็นศูนย์กลางด้านธุรกิจพลังงานและอุตสาหกรรมปิโตรเคมี และเพิ่มอัตราการจ้างงานในภูมิภาค ที่ผ่านมามีพื้นที่เป้าหมาย 5 เส้นทาง ได้แก่ (1) กระบี่-ขนอม พ.ศ. 2536-2540 (2) ทับละมู-สิชล พ.ศ. 2540-2547 (3) ปากบารา-สงขลา พ.ศ. 2548-2561 (4) ทวาย-EEC พ.ศ. 2551-2556 (5) ระนอง-ชุมพร พ.ศ. 2561 ถึงปัจจุบัน โครงการแลนด์บริดจ์ ระนอง-ชุมพร อยู่ภายใต้ SEC ประกอบด้วย 2 โครงการย่อย ได้แก่

(1) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน หรือแลนด์บริดจ์

(2) โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง รถไฟทางคู่ ท่อน้ำมัน มีเป้าหมายเป็นประตูการค้ารองรับการนำเข้าส่งออกสินค้าภายในประเทศ เป็นทางเลือกในการถ่วงลำเลียงขนส่งสินค้าระหว่างมหาสมุทร เป็นพื้นที่เศรษฐกิจเสรี ดึงดูดนักลงทุนเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมหลังท่า และเป็นทางเลือกในการขนส่งน้ำมันดิบทางเรือ

โครงการแลนด์บริดจ์ ที่ผ่านมามีการศึกษาเส้นทาง 2 เส้นทาง คือ

เส้นทางแรก เขาเทิร์นซีบอร์ด กระบี่-ขนอม ในยุครัฐบาลบรรหาร ศิลปะอาชา ที่ได้มีการสร้างถนนพาดผ่านระหว่างอำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช เชื่อมกับอำเภออ่าวลึก จังหวัดกระบี่ แต่ก็ถูกยกเลิกไปเมื่อจะสร้างท่าเรือในพื้นที่จังหวัดกระบี่ เนื่องจากผู้ประกอบการการท่องเที่ยวมีความกังวลว่าจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จึงมีแนวคิดพิจารณาหาทางเลือกเส้นทางสอง

เส้นทางสอง เส้น 9A ที่จังหวัดสงขลา-สตูล มีการคัดค้านอย่างหนักจากประชาชนทั้งสองพื้นที่ และยกเลิกโครงการไปในที่สุด และในช่วงรัฐบาลที่ผ่านมาพยายามรื้อฟื้นโครงการนี้ขึ้นมาอีกครั้ง เพื่อสร้างนโยบายการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยเลือกเส้นทางระนอง-ชุมพร

¹ 'แลนด์บริดจ์ชุมพร-ระนอง' ฤๅค่นักการเมืองต้งการ. (4 ธันวาคม 2565). ไทยโพสต์. สืบค้น 2 ตุลาคม 2566 จาก <https://www.thaipost.net/general-news/276897/>

1.3 เส้นทางแลนด์บริดจ์ระนอง-ชุมพร มีแผนการดำเนินการโดยในเดือนมีนาคม 2564 เริ่มศึกษาความเหมาะสมออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน และในปี 2564 ถึงปี 2567 จะดำเนินการศึกษาความเหมาะสม รูปแบบการลงทุน จัดทำ EIA EHIA ประชาสัมพันธ์โครงการ จัดประกวดราคาหาผู้ร่วมทุน ปี 2568 คาดว่าเริ่มการพัฒนาโครงการ และปี 2573 คาดว่าเริ่มเปิดให้ดำเนินการ

“แลนด์บริดจ์” หรือโครงการสะพานเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมฝั่งทะเลอ่าวไทย-อันดามัน (ระนอง-ชุมพร) ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) หากสามารถลงทุนพัฒนาได้ตามเป้าหมายจะเป็นโอกาสเหมาะแก่โปรเจกต์ของประเทศไทย ด้วยเม็ดเงินลงทุนสูงถึง 1 ล้านล้านบาท เนื่องจากจะมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสองฝั่งทะเล และมีโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างกันด้วยระบบราง (รถไฟทางคู่) และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ภายใต้แนวคิด “One Port Two Side” และการพัฒนาพื้นที่หลังท่าด้วยอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง และกิจกรรมเชิงพาณิชย์

สนข. ได้ดำเนินการศึกษาท่าเรือ แบ่งออกเป็น 2 ฝั่ง ฝั่งละ 2 ระยะ รวมรองรับปริมาณตู้สินค้า ฝั่งละจำนวน 40 ล้าน TEUs ประกอบด้วย

1. ท่าเรือแหลมรัว จ.ระนอง โดยระยะที่ 1 สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าจำนวน 20 ล้าน TEUs และระยะที่ 2 สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าจำนวน 20 ล้าน TEUs

2. ท่าเรืออ่าวอ่าง จ.ชุมพร แบ่งออกเป็น 2 ระยะ รวมรองรับปริมาณตู้สินค้าจำนวน 40 ล้าน TEUs ระยะที่ 1 สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าจำนวน 20 ล้าน TEUs และระยะที่ 2 สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าจำนวน 20 ล้าน TEUs เมื่อเทียบกับท่าเรือ TUAS ประเทศสิงคโปร์ ในปัจจุบันสามารถพัฒนาท่าเรือ ในระยะที่ 1 เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าได้ถึง 20 ล้าน TEUs เช่นเดียวกัน

ทั้งนี้ โครงการเป็นท่าเรือที่ทันสมัยโดยควบคุมด้วยระบบอัตโนมัติ เพื่อขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ซึ่งจะเชื่อมต่อกับแนวเส้นทางมอเตอร์เวย์ และรถไฟทางคู่ (MR-Map) โดยใช้แนวเส้นทาง MR8 ชุมพร-ระนอง ซึ่งทางรถไฟได้ออกแบบเพื่อรองรับ Double Deck รองรับการขนส่งตู้สินค้าของท่าเรือทั้ง 2 ฝั่ง

สำหรับโครงการแลนด์บริดจ์ ชุมพร-ระนอง มีระยะทางรวม 109 กิโลเมตร มีรูปแบบการก่อสร้างในลักษณะอุโมงค์ ระยะทาง 21 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นที่ท่าเรือแหลมรัว จ.ชุมพร ฝั่งอ่าวไทย เป็นระยะทางบนบกผ่านแนวเส้นทาง MR8 ชุมพร-ระนอง ระยะทาง 89.35 กิโลเมตร และจุดสิ้นสุดที่ท่าเรืออ่าวอ่าง จ.ระนอง ฝั่งอันดามัน² ระยะทางในทะเลสู่ท่าเรือระนอง 2.15 กิโลเมตร ระยะทางในทะเลสู่ท่าเรือชุมพร 2.48 กิโลเมตร ประกอบด้วย ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) และรถไฟทางคู่ ขนาดรางมาตรฐาน (1.435 เมตร) รองรับ การขนส่งสินค้า และรางขนาด 1 เมตร เพื่อเชื่อมการเดินทางขนส่งผู้โดยสารในโครงข่ายรวมของประเทศอีกด้วย โดยมีรูปแบบทั้งทางยกระดับ ทางระดับพื้น และอุโมงค์ จำนวน 3 แห่ง³

² สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (ม.ป.ป.). สืบค้น 3 ตุลาคม 2566 จาก <https://www.landbridgethai.com/> ข่าวสาร-บทความที่เกี่ยวข้อง/สนข.-เร่งขงกรม-เคาะ-แลนด์/

³ เจาะลึก "แลนด์บริดจ์" โอกาสเหมาะแก่โปรเจกต์ 1 ล้านล้านบาท ประตุการค้าใหม่ พลิกโฉมเส้นทางขนส่งโลก. (7 สิงหาคม 2566). ผู้จัดการออนไลน์. สืบค้น 3 ตุลาคม 2566 จาก <https://mgronline.com/business/detail/9660000070670>



สำหรับผลการศึกษาเบื้องต้น การพัฒนาแลนด์บริดจ์ประมาณมูลค่าการลงทุนรวมทั้งสิ้น 1,001 ล้านบาท ประกอบด้วย

1. การก่อสร้างท่าเรือ มูลค่าลงทุนรวม 636,477 ล้านบาท (ท่าเรือฝั่งชุมพร มูลค่าลงทุน 305,666.44 ล้านบาท รองรับสินค้า 20 ล้าน TEUs ท่าเรือฝั่งระนอง มูลค่าลงทุน 330,810.56 ล้านบาท รองรับสินค้า 20 ล้าน TEUs)

2. การพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า (SRTO) มูลค่าลงทุนรวม 141,103.47 ล้านบาท (ฝั่งชุมพร มูลค่าลงทุน 86,397.85 ล้านบาท ฝั่งระนอง มูลค่าลงทุน 54,705.62 ล้านบาท)

3. เส้นทางเชื่อมโยงชุมพร-ระนอง ได้แก่ มอเตอร์เวย์ และรถไฟทางคู่ มูลค่าลงทุนรวม 223,626 ล้านบาท โดยจะแบ่งการพัฒนาเป็น 4 เฟสย่อย ดังนี้

แผนลงทุน เฟส 1/1 มีมูลค่ารวม 522,844.08 ล้านบาท ประกอบด้วย

- ก่อสร้างท่าเรือ 2 ฝั่ง มูลค่ารวม 260,235.51 ล้านบาท แบ่งเป็น ท่าเรือฝั่งชุมพร มูลค่าลงทุน 118,519.50 ล้านบาท รองรับ 4 ล้าน TEUs ก่อสร้างท่าเรือฝั่งระนอง มูลค่าลงทุน 141,716.02 ล้านบาท รองรับ 6 ล้าน TEUs

- พื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า (SRTO) มูลค่ารวม 60,892.56 ล้านบาท แบ่งเป็นพื้นที่ฝั่งชุมพร มูลค่าลงทุน 38,113.45 ล้านบาท พื้นที่ฝั่งระนอง มูลค่าลงทุน 22,779.11 ล้านบาท

- เส้นทางเชื่อมโยง มูลค่ารวม 201,716 ล้านบาท ประกอบด้วย มอเตอร์เวย์ขนาด 4 ช่องจราจร และรถไฟทางคู่ ขนาด 1 เมตร และขนาด 1.435 เมตร

แผนลงทุน เฟส 1/2 มีมูลค่ารวม 164,671 ล้านบาท ประกอบด้วย

- ขยายท่าเรือ 2 ฝั่ง มูลค่ารวม 118,809.53 ล้านบาท แบ่งเป็น ท่าเรือฝั่งชุมพร มูลค่าลงทุน 45,644.75 ล้านบาท เพิ่มการรองรับเป็น 8 ล้าน TEUs ขยายท่าเรือฝั่งระนอง มูลค่าลงทุน 73,164.78 ล้านบาท เพิ่มการรองรับเป็น 12 ล้าน TEUs

- พื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า (SRTO) มูลค่ารวม 23,952.30 ล้านบาท แบ่งเป็น พื้นที่ฝั่งชุมพร มูลค่าลงทุน 10,498.30 ล้านบาท พื้นที่ฝั่งระนอง มูลค่าลงทุน 13,454 ล้านบาท

- เส้นทางเชื่อมโยง มูลค่ารวม 21,910 ล้านบาท โดยเป็นการขยายมอเตอร์เวย์จากขนาด 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร

แผนลงทุน เฟส 1/3 มีมูลค่ารวม 228,512.79 ล้านบาท ประกอบด้วย

- ขยายท่าเรือ 2 ฝั่ง มูลค่ารวม 189,151.75 ล้านบาท แบ่งเป็น ท่าเรือฝั่งชุมพร มูลค่าลงทุน 73,221.99 ล้านบาท เพิ่มการรองรับเป็น 14 ล้าน TEUs ขยายท่าเรือฝั่งระนอง มูลค่าลงทุน 115,929.76 ล้านบาท เพิ่มการรองรับเป็น 20 ล้าน TEUs

- พื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า (SRTO) มูลค่ารวม 39,361.04 ล้านบาท แบ่งเป็น พื้นที่ฝั่งชุมพร มูลค่าลงทุน 20,888.52 ล้านบาท พื้นที่ฝั่งระนอง มูลค่าลงทุน 18,472.52 ล้านบาท

แผนลงทุน เฟส 1/4 มีมูลค่ารวม 85,177.77 ล้านบาท ประกอบด้วย

- ขยายท่าเรือ ฝั่งชุมพร มูลค่า 68,280.20 ล้านบาท เพิ่มการรองรับเป็น 20 ล้าน TEUs

- พื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า (SRTO) ฝั่งชุมพร มูลค่าลงทุน 16,897.57 ล้านบาท

2. การประมาณมูลค่าลงทุนโครงการเบื้องต้น

การประมาณมูลค่าลงทุนโครงการเบื้องต้น

หน่วย : ล้านบาท

มูลค่าการลงทุน โครงการแลนด์บริดจ์						
ลำดับ ที่	รายการ	Phase 1/1	Phase 1/2	Phase 1/3	Phase 1/4	รวม
1	ท่าเรือ					
	- ก่อสร้างท่าเรือฝั่งชุมพร	118,519.50	45,644.75	73,221.99	68,280.20	305,666.44
	- ก่อสร้างท่าเรือฝั่งระนอง	141,716.02	73,164.78	115,929.76	-	330,810.56
	มูลค่าลงทุนท่าเรือ	260,235.51	118,809.53	189,151.75	68,280.20	636,477.00
2	พื้นที่เปลี่ยนรูปแบบ การขนส่งสินค้า (SRTO)					
	- พื้นที่เปลี่ยนรูปแบบ การขนส่งสินค้าฝั่งชุมพร	38,113.45	10,498.30	20,888.52	16,897.57	86,397.85

มูลค่าการลงทุน โครงการแลนด์บริดจ์						
ลำดับ ที่	รายการ	Phase 1/1	Phase 1/2	Phase 1/3	Phase 1/4	รวม
	- พื้นที่เปลี่ยนรูปแบบ การขนส่งสินค้าฝั่งระนอง	22,779.11	13,454.00	18,472.52	-	54,705.62
	มูลค่าลงทุนพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบ การขนส่งสินค้า	60,892.56	23,952.30	39,361.04	16,897.57	141,103.47
3	เส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือ					
	มูลค่าลงทุนเส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือ	201,716.00	21,910.00	-	-	223,626.00
	มูลค่าลงทุนรวมโครงการ Landbridge	522,844.08	164,671.83	228,512.79	85,177.77	1,001,206.47

ที่มา: การตอบกระทู้ถามสดด้วยวาจา กรณีโครงการแลนด์บริดจ์. (5 ตุลาคม 2566). สืบค้น 18 ตุลาคม 2566 จาก <https://www.youtube.com/watch?v=OmM-DrncZZ4>

มอเตอร์เวย์และรถไฟ ทางลัดแผ่นดินเชื่อมขนส่งสองฝั่งทะเล

แนวเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ออกแบบเป็นมอเตอร์เวย์ขนาด 6 ช่องจราจร และรถไฟทางคู่ ทั้งรางขนาด 1 เมตร และขนาด 1.435 เมตร ซึ่งเป็นเส้นทาง MR8 ชุมพร-ระนอง ในแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองควบคู่กับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทาง 89.35 กม. แนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 2 จังหวัด 3 อำเภอ (อ.เมืองระนอง จ.ระนอง และ อ.หลังสวน อ.พะโต๊ะ จ.ชุมพร)

ด้วยประเทศไทยมีทำเลที่ตั้งเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค จึงมีความได้เปรียบทางยุทธศาสตร์ ในการเป็นประตูการค้า การขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าของประเทศในภูมิภาค และระหว่างทวีปต่าง ๆ ของโลก โดยมองว่า “แลนด์บริดจ์” จะเป็นจุดศูนย์กลางแห่งหนึ่งในการขนส่งสินค้า และจะเป็นเส้นทางเดินเรือใหม่ที่มีแรงจูงใจผู้ประกอบการ คือ ลดระยะเวลาการขนส่งเส้นทาง จากที่ผ่านช่องแคบมะละกาจาก 9 วัน เหลือ 5 วัน ทำให้ประหยัดต้นทุน และเป็นประตูการค้าเชื่อมต่อ EEC GMS จีนตอนใต้ อาเซียน และ BIMSTEC

จากการศึกษาวิเคราะห์เส้นทางเดินเรือหลักสายใหม่ที่จะเกิดขึ้น เมื่อมี “แลนด์บริดจ์” จะเป็นการขนส่งสินค้า ระหว่างสหภาพยุโรป ตะวันออก อินเดีย บังกลาเทศ เวียดนาม จีน โดยลูกค้าหลักจะเป็นเรือสินค้า พัดเดอร์ ขนาด 5,000-6,000 TEUs และเป็นทางเลือกของสินค้าถ่ายลำ (Transshipment) การขนส่งสินค้านี้ระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก โดยเชื่อมต่อทางรางและทางถนน และเกิดอุตสาหกรรมหลังท่า (Port Industry) มีการตั้งเขตพื้นที่เศรษฐกิจเสรี ดึงดูดนักลงทุน เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมหลังท่าเรือระนอง และท่าเรือชุมพรส่งเสริมแลนด์บริดจ์ และเพิ่มศักยภาพการแข่งขันด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้

ในการศึกษาโมเดลรูปแบบการเคลื่อนที่ของสินค้าที่จะผ่าน “โครงการแลนด์บริดจ์” ฝั่งระนอง รวมประมาณ 19.4 ล้าน TEUs ฝั่งชุมพร ประมาณ 13.8 ล้าน TEUs ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ

1. สินค้าถ่ายลำ (Transshipment) ฝั่งระนอง ประมาณ 13.6 ล้าน TEUs ฝั่งชุมพร ประมาณ 12.2 ล้าน TEUs

2. สินค้านำเข้า-ส่งออกของไทย ฝั่งระนอง ประมาณ 4.6 ล้าน TEUs ฝั่งชุมพร ประมาณ 1.4 ล้าน TEUs

3. สินค้าจีนตอนใต้และ GMS ฝั่งระนอง ประมาณ 1.2 ล้าน TEUs ฝั่งชุมพร ประมาณ 0.2 ล้าน TEUs และ “แลนด์บริดจ์” จะทำให้เกิดพื้นที่เชิงพาณิชย์ ที่อยู่อาศัย อุตสาหกรรมขนาดเบา เช่น การประกอบชิ้นส่วน ยานยนต์ อาหาร โลจิสติกส์ อุตสาหกรรมบริการ ร้านอาหาร โรงพยาบาล สถาบันบันเทิง

การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการให้เป็นประตูการค้า การนำเข้าส่งออก ของประเทศไทย และประเทศในภูมิภาคอาเซียน และเป็นการรองรับสินค้าเส้นทางจากจีน ลาว อินเดีย ไปยังยุโรป หรือสินค้าจากยุโรป มายังภูมิภาคอาเซียนที่สำคัญ “แลนด์บริดจ์” ไม่ได้ทำเพื่อแข่งขันกับท่าเรือสิงคโปร์ ที่มีเส้นทางรองรับเรือขนส่งขนาดใหญ่ แต่ “แลนด์บริดจ์” จะเสริมการขนส่งที่ปัจจุบันปริมาณเรือที่ผ่าน ช่องแคบมะละกาเพิ่มขึ้นตามปริมาณการค้าขาย ขณะที่ช่องแคบมะละกามีขีดจำกัดในการรองรับ ทำให้เรือ ต้องเสียเวลารอ ดังนั้น “แลนด์บริดจ์” จะช่วยย่นระยะทาง ลดระยะเวลา และเป็นเส้นทางเดินเรือใหม่ที่จะเกิดขึ้น โดยมีท่าเรือฝั่งอ่าวไทย (จ.ชุมพร) และฝั่งอันดามัน (จ.ระนอง) รองรับตู้สินค้าและใช้มอเตอร์เวย์ รถไฟทางคู่ เชื่อมระหว่าง 2 ท่าเรือ

นอกจากนี้ การพัฒนาแลนด์บริดจ์ จะเป็นส่วนเสริมศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบัง และพื้นที่ EEC อีกด้วย โดย สนข. ได้นำต้นแบบการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งมีพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก (พ.ร.บ. EEC) ที่ใช้ขับเคลื่อนโครงการ EEC โดยอยู่ระหว่างการศึกษาร่างพระราชบัญญัติ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (พ.ร.บ. SEC) และแนวทางการจัดตั้งสำนักงานกรรมการนโยบายเขตพัฒนา เศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) ต่อไป

แลนด์บริดจ์ เป็นโครงการใหญ่ มีวงเงินลงทุนสูง ต้องร่วมทุนกับนักลงทุนต่างชาติ ในรัฐบาลชุดที่แล้ว มีนโยบายที่จะเป็นการดำเนินการโดยภาคเอกชน 100 % และโครงการนี้มีมูลค่ากว่า 1 ล้านล้านบาท ซึ่งที่ผ่านมา มีภาคเอกชนจากประเทศจีนและฝรั่งเศส ให้ความสนใจในการลงทุนโครงการนี้ เมื่อช่วงต้นปี ที่ผ่านมา แต่ในขณะนี้กลับเงียบไป⁴ สำหรับการลงทุนจากต่างชาติจะมีสิทธิพิเศษที่แตกต่างจากการลงทุนทั่วไป จึงจำเป็นต้องมีกฎหมายเฉพาะและตั้งหน่วยงานขึ้นมาดูแลเฉพาะ เบื้องต้นรูปแบบท่าเรือ รถไฟ และมอเตอร์เวย์ จะรวมการลงทุนเป็นแพคเกจเดียวกัน ด้วยการให้เอกชนลงทุน 100% โดยเป็นเอกชนต่างชาติร่วมกับเอกชนไทย เข้ามาก่อสร้าง และพัฒนาท่าเรือ รวมถึงบริหารท่าเรือ ทำการตลาดหาลูกค้า ประเทศไทยจะได้ประโยชน์ เช่น เกิดการจ้างงาน การพัฒนาพื้นที่หลังท่า เกิดนิคมอุตสาหกรรม กระจายรายได้และเม็ดเงินเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจ ประเมินระยะเวลาสัมปทานไว้ที่ 50 ปี โดยนักลงทุนเป้าหมาย คือ กลุ่มสายเดินเรือขนาดใหญ่ที่มีลูกค้าในมือ

⁴ “สุริยะ” ยืนยันหน้าต่อ “แลนด์บริดจ์ชุมพร-ระนอง” แต่ต้องรอ สนข.ศึกษาให้เสร็จ. (21 กันยายน 2566). สืบค้น 4 ตุลาคม 2566 จาก <https://www.thaipbs.or.th/news/content/331913>

ผู้บริหารท่าเรือที่มีความเชี่ยวชาญ และนักลงทุนอื่น ๆ โดยจะรับฟังข้อมูลจากภาคเอกชนที่มีความเชี่ยวชาญ ว่าต้องการให้รัฐสนับสนุน หรืออำนวยความสะดวกเรื่องใดบ้าง โดยจะเสนอโครงการต่อนักลงทุนในต่างประเทศ (Road Show) ช่วงเดือนตุลาคม-พฤศจิกายน 2566 ซึ่งข้อมูลจากนักลงทุนจะนำมาประกอบการศึกษา เพื่อวิเคราะห์โมเดลการพัฒนาการลงทุนที่เหมาะสม สำหรับสายเรือขนาดใหญ่ระดับโลกที่เป็นนักลงทุนเป้าหมาย ได้แก่ ไต้หวัน จีน ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส และอังกฤษ

ระยะเวลาการศึกษาโครงการแลนด์บริดจ์ฯ คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2567 ซึ่งมีการขยายระยะเวลาศึกษาออกไป 12 เดือน เนื่องจากสถานการณ์โควิดทำให้ไม่สามารถลงพื้นที่รับฟังความคิดเห็นของประชาชนได้ โดยปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA) โดยรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 วันที่ 16-17 สิงหาคม 2566 ครั้งที่ 2 เดือนธันวาคม 2566 และครั้งที่ 3 เดือนมีนาคม 2567 จากนั้นจะนำรายงาน EHIA เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ต่อไป

โดยกำหนดแผนงานเสนอ ครม.เห็นชอบหลักการในเดือนตุลาคม 2566, โรดโชว์นักลงทุนช่วงเดือน ตุลาคม-พฤศจิกายน 2566, ปรับปรุงรายละเอียดและวิเคราะห์โครงการตามข้อมูลโรดโชว์ช่วงเดือน พฤศจิกายน-ธันวาคม 2566, เสนอคณะรัฐมนตรีขออนุมัติดำเนินโครงการ พร้อมขอความเห็นชอบรูปแบบเงื่อนไขต่าง ๆ ช่วงเดือนมกราคม 2567 เสนอพระราชบัญญัติ SEC พร้อมเงื่อนไขสิทธิประโยชน์ไปยังสภาผู้แทนราษฎร และจัดทำ RFP เพื่อคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน สภาผู้แทนราษฎรผ่านพระราชบัญญัติ SEC ช่วงไตรมาส 4/2567, จะเปิดประมูลคัดเลือกเอกชนภายในไตรมาส 2 ปี 2568, ลงนามสัญญาไตรมาส 3 ปี 2568 เริ่มการก่อสร้างภายในปี 2568 ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี คาดว่าจะเปิดให้บริการในระยะแรกในไตรมาส 4 ปี 2573

ในการศึกษาได้มีการลงพื้นที่ชี้แจงข้อมูลโครงการฯ พร้อมพูดคุยรับฟังความเห็น ข้อห่วงใยของประชาชนในทุกหมู่บ้าน รวมไปถึงภาคเอกชน สภาหอการค้าฯ ในทุกเขตเตอร์เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน และมีการตอบรับของประชาชนค่อนข้างดี เช่น พื้นที่ทำประมงหากมีผลกระทบ สูญเสียรายได้มีการวางแผนรองรับ โดยจัดทำบัญชีรายชื่อผู้ได้รับผลกระทบแต่ละกลุ่มใส่ไว้ในเงื่อนไข RFP โดยผู้ลงทุนพัฒนาจะต้องนำรายชื่อผู้ได้รับผลกระทบเข้าสู่ระบบงานที่จะเกิดขึ้นเมื่อมีแลนด์บริดจ์ เพื่อให้ประชาชนมีรายได้ต่อไป

3. แผนการพัฒนาโครงการ



ที่มา: การตอบกระทู้ถามสดด้วยวาจา กรณีโครงการแลนด์บริดจ์. (5 ตุลาคม 2566). สืบค้น 18 ตุลาคม 2566 จาก <https://www.youtube.com/watch?v=OmM-DrncZZ4>



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. 0 2242 5900 ต่อ 5730, 5740, 5750

Bureau of Academic Services

The Secretariat of the House of Representatives

Tel. 0 2242 5900 ext. 5730, 5740, 5750

พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร