



## เอกสารประกอบการพิจารณา

### ญัตติ

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาเสนอแนะแนวทางดำเนินงาน  
โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้  
เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์)

อ.พ. 21/2569 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง ชุดที่ 27 ปีที่ 1

เพิ่มเติม (Supplement) จาก อ.พ. 16/2569 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง ชุดที่ 27 ปีที่ 1



อ.พ. 16/2569

สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง  
ชุดที่ 27 ปีที่ 1



อ.พ. 21/2569

สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง  
ชุดที่ 27 ปีที่ 1

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. 0 2242 5900 ต่อ 5731, 5741, 5751

## ญัตติ

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาเสนอแนะแนวทางดำเนินงาน  
โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้  
เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์)

(นายคงกฤษ ฉัตรมาลีรัตน์ เป็นผู้เสนอ)

## คำนำ

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

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

### ผู้รับผิดชอบ

นายเชษฐา ทองยิ่ง

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางอรณิชา รุ่งธิพานนท์

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานบริการวิชาการ 2

### ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางอาริยา สุขโต

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นายณัฐพงศ์ พิมเสน

นิติกรชำนาญการ

นางสาวสุนันท์ เจสละ

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

พฤษภาคม 2569

## บทสรุปสำหรับผู้แทนราษฎร

โครงการแลนด์บริดจ์ (Landbridge) เป็นโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ มีเป้าหมายสำคัญเพื่อพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ควบคู่กับการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทยที่จังหวัดชุมพร และฝั่งอันดามันที่จังหวัดระนอง เชื่อมต่อกันด้วยโครงข่ายคมนาคม เช่น รถไฟทางคู่ มอเตอร์เวย์ และระบบขนส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ เพื่อยกระดับประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์และการขนส่งทางทะเลของภูมิภาค

แนวคิดสำคัญของโครงการ คือ การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกอัจฉริยะ (Smart Port) บริเวณฝั่งอ่าวไทย และฝั่งอันดามันเพื่อรองรับตู้สินค้ากว่า 20 ล้าน TEUs ซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบันประมาณ 2 เท่า และการปรับเปลี่ยนเส้นทางขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก จากเดิมที่ต้องขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือหลักของโลก และมีความหนาแน่นของปริมาณเรือสินค้าสูง ให้สามารถขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นฝั่งไทยแล้วลำเลียงทางบกไปยังอีกฝั่งหนึ่งก่อนส่งต่อไปยังปลายทางทางทะเลได้อย่างรวดเร็วมากขึ้น ทั้งนี้ คาดหวังว่าโครงการจะช่วยลดระยะเวลาเดินเรือลดต้นทุนด้านเชื้อเพลิงและเวลาในการขนส่ง อีกทั้งยังช่วยยกระดับให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และการขนส่งทางทะเลของภูมิภาค นอกจากนี้ โครงการยังเชื่อมโยงกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) เพื่อรองรับการลงทุนในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น อุตสาหกรรมปิโตรเคมี โรงกลั่นน้ำมัน คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า ซึ่งคาดว่าจะก่อให้เกิดการจ้างงานและการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้ได้อย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จของโครงการขึ้นอยู่กับหลายปัจจัยสำคัญ ทั้งด้านความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและศักยภาพในการแข่งขันกับท่าเรือหลักในภูมิภาค เช่น ท่าเรือสิงคโปร์ แม้โครงการจะมีจุดเด่นด้านการลดระยะเวลาเดินเรือ แต่กระบวนการขนถ่ายสินค้าจากเรือขึ้นสู่ระบบขนส่งทางบกและเปลี่ยนถ่ายกลับลงเรืออีกครั้ง อาจก่อให้เกิดต้นทุนเพิ่มเติมและใช้เวลามากกว่าที่คาดการณ์ไว้ โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายด้านการเทียบท่า การขนถ่ายตู้สินค้า และค่าขนส่งทางรางหรือทางถนน นอกจากนี้ การจะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้า (Hub & Spoke Port) จำเป็นต้องมีปริมาณสินค้าที่เพียงพอ มีทำเลที่ตั้งเหมาะสม และสามารถรองรับตารางการเดินเรือระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อดึงดูดสายการเดินเรือขนาดใหญ่ให้เข้ามาใช้บริการอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับภาระการลงทุน ความเสี่ยงด้านการเงินการคลัง ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน ตลอดจนประเด็นด้านความมั่นคงและภูมิรัฐศาสตร์ หากเปิดโอกาสให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนในสัดส่วนสูง ดังนั้น การดำเนินโครงการจำเป็นต้องศึกษาความเป็นไปได้และผลกระทบอย่างรอบด้าน เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าและประโยชน์สูงสุดต่อประเทศในระยะยาว

# เอกสารประกอบการพิจารณา

## สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร	ก
ส่วนที่ 1 สารสำคัญ	1-1
- ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาเสนอแนะแนวทางดำเนินงานโครงการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยง การขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) (นายคงกฤษ ฉัตรมาลีรัตน์ เป็นผู้เสนอ)	1-1
ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์	2-1
ส่วนที่ 3 ข้อมูลประกอบการพิจารณาญัตติ	3-1
- เส้นทางเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเล	3-1
- ท่าเรือสิงคโปร์ (Port of Singapore)	3-3
- วิวัฒนาการแลนด์บริดจ์ในมิติสามรัฐบาลไทย	3-4
- มุมมองเชิงวิเคราะห์ : โอกาส กับ ความเสี่ยง	3-7
- สถานะปัจจุบัน	3-7

ส่วนที่ 1  
สาระสำคัญ

ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาเสนอแนะแนวทางดำเนินงานโครงการพัฒนา  
โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่ง  
ระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์)  
(นายคงกฤษ ฉัตรมาลีรัตน์ เป็นผู้เสนอ)

-----

**หลักการ**

เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาเสนอแนะแนวทางดำเนินงานโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน  
ด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน  
(โครงการแลนด์บริดจ์) และส่งผลการพิจารณาให้คณะรัฐมนตรีรับไปดำเนินการ

**เหตุผล**

ด้วยรัฐบาลได้มีนโยบายผลักดันโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนา  
ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์)  
ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ใช้งบประมาณและการลงทุนเป็นจำนวนมาก โดยมุ่งหมายเพื่อพัฒนา  
โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ เพิ่มศักยภาพการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศ และเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่ง  
ระหว่างฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน อันอาจส่งผลกระทบต่อทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว  
อย่างไรก็ตาม เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นโครงการที่มีผลกระทบในวงกว้าง ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม  
และวิถีชีวิตของประชาชน จึงมีข้อห่วงกังวลจากประชาชน นักวิชาการ และภาคส่วนต่าง ๆ เกี่ยวกับความคุ้มค่า  
ของการลงทุน ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่ประเทศและประชาชนจะได้รับ ความชัดเจนของแหล่งเงินทุน  
และภาระทางการคลังของรัฐ ตลอดจนความเป็นไปได้ในการแข่งขันกับเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศในปัจจุบัน  
นอกจากนี้ ยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ อาทิ ผลกระทบต่อระบบนิเวศ  
ทางทะเล พื้นที่ชายฝั่ง การประมง การท่องเที่ยว คุณภาพสิ่งแวดล้อม ตลอดจนผลกระทบต่อชุมชน วิถีชีวิต  
และการประกอบอาชีพของประชาชนในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบทั้งในระยะสั้น  
และระยะยาว หากไม่มีมาตรการป้องกันและเยียวยาที่รอบคอบและเหมาะสม ทั้งนี้ ประชาชนยังม  
ีความคาดหวังว่า หากมีการดำเนินโครงการดังกล่าว จะต้องก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนอย่างเป็นรูปธรรม  
ไม่ว่าจะเป็นการสร้างงานและสร้างรายได้ในพื้นที่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภค การยกระดับ  
คุณภาพชีวิตของประชาชน การเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจแก่ผู้ประกอบการท้องถิ่น รวมถึงการกระจายความเจริญ  
สู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม เพื่อให้การดำเนินโครงการดังกล่าวเป็นไปอย่างรอบคอบ โปร่งใส  
และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติและประชาชน สมควรที่สภาผู้แทนราษฎรจะได้ร่วมกันพิจารณา  
เสนอแนะแนวทางดำเนินงานโครงการในมิติต่าง ๆ ทั้งด้านความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจการลงทุน ผลกระทบ  
ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม มาตรการคุ้มครองและเยียวยาประชาชน ตลอดจนแนวทางในการทำให้ประชาชน  
และประเทศได้รับประโยชน์จากโครงการอย่างแท้จริงและยั่งยืน

## ส่วนที่ 2

### บทวิเคราะห์<sup>1</sup>

โครงการแลนด์บริดจ์เป็นเมกะโปรเจกต์เชิงยุทธศาสตร์ที่ตั้งเป้าจะยกระดับประเทศไทยจากประเทศทางผ่านไปสู่ “ศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางทะเล” ระหว่างอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน โดยใช้แนวคิด One Port, Two Sides เชื่อมท่าเรือฝั่งชุมพรและระนองเข้าด้วยกันผ่านระบบราง ถนนมอเตอร์เวย์ และโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนอื่น ๆ โครงการดังกล่าวมีมูลค่าการลงทุนประมาณ 1.0-1.4 ล้านล้านบาท ใช้รูปแบบร่วมลงทุน รัฐ - เอกชน และคาดหวังให้เกิดทั้งรายได้จากการขนส่ง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ การจ้างงาน และการดึงดูดอุตสาหกรรมใหม่เข้าสู่พื้นที่

**ปัจจัยความสำเร็จของโครงการแลนด์บริดจ์** ไม่ได้อยู่ที่การก่อสร้างท่าเรือสองฝั่งเพียงอย่างเดียว แต่อยู่ที่ความสามารถในการพิสูจน์ให้ภาคธุรกิจเดินเรือเห็นอย่างชัดเจนว่า โครงการดังกล่าวสร้าง “ความคุ้มค่า” ได้จริง ทั้งในมิติของเวลาและต้นทุน กล่าวคือ การขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นฝั่ง ขนส่งข้ามคาบสมุทร และนำลงเรืออีกฝั่งหนึ่ง ต้องมีประสิทธิภาพมากพอที่จะจูงใจให้สายการเดินเรือเลือกใช้เส้นทางนี้แทนการเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา หากแลนด์บริดจ์สามารถลดระยะเวลาขนส่ง ลดต้นทุนโลจิสติกส์ และบรรเทาความแออัดของเส้นทางเดินเรือเดิมได้อย่างเป็นรูปธรรม โครงการก็จะมีน้ำหนักทางพาณิชย์มากขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่มเรือขนส่งขนาดกลางหรือ Feeder ที่อาจใช้ประเทศไทยเป็นจุดถ่ายลำและกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จของแลนด์บริดจ์จะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อท่าเรือชุมพรและระนองได้รับการพัฒนาให้เป็นอย่างมากกว่า “จุดผ่านสินค้า” แต่ต้องยกระดับเป็นระบบนิเวศโลจิสติกส์ครบวงจร ทั้งด้านปริมาณตู้สินค้าที่เพียงพอ มีตารางเดินเรือที่แน่นอน ผู้บริหารท่าเรือที่มีมาตรฐานระดับสากล โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทั้งระบบรางและถนนที่เชื่อมต่อกันอย่างไร้รอยต่อ รวมถึงพื้นที่หลังท่าที่รองรับกิจกรรมเศรษฐกิจต่อเนื่อง เช่น คลังสินค้า นิคมอุตสาหกรรม พลังงาน ปิโตรเคมี และบริการทางการเงิน หากองค์ประกอบเหล่านี้ทำงานเชื่อมโยงกันได้จริง แลนด์บริดจ์จะไม่ใช่เพียงโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ แต่จะกลายเป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ของภาคใต้ตอนบน

อีกเงื่อนไขสำคัญคือความเชื่อมั่นของนักลงทุน เนื่องจากโครงการมีมูลค่าการลงทุนสูง ระยะเวลาดำเนินงานยาว และต้องอาศัยความเชี่ยวชาญเฉพาะทางในระดับสากล นักลงทุนที่เหมาะสมจึงไม่ควรมีเพียงเงินทุน แต่ต้องมีเทคโนโลยี ความสามารถในการบริหารท่าเรือ เครือข่ายสายเดินเรือ และศักยภาพในการพัฒนาธุรกิจต่อเนื่อง การที่ผู้ประกอบการเดินเรือ ท่าเรือ สถาบันการเงิน และผู้พัฒนานิคมอุตสาหกรรมแสดงความสนใจถือเป็นสัญญาณบวกในเชิงยุทธศาสตร์ แต่ยังไม่อาจถือเป็นหลักประกันของการลงทุนจริง ภาครัฐจึงต้องออกแบบเงื่อนไขสัมปทาน กฎหมายที่รองรับสิทธิประโยชน์ และกลไกแบ่งปันความเสี่ยงให้ชัดเจน โปร่งใส และมีความน่าเชื่อถือเพียงพอต่อการตัดสินใจลงทุนระยะยาว

<sup>1</sup> 1. ธนิต โสรัตน์. (6 พฤษภาคม 2569). **บทความ** : ผลักดันแลนด์บริดจ์ภาคใต้...ประเทศไทยได้อะไร - แลกกับอะไร - คุ้มค่าไหม. สืบค้น 26 พฤษภาคม 2569 จาก [http://www.tanitsorat.com/file/1778061427\\_4108.pdf](http://www.tanitsorat.com/file/1778061427_4108.pdf)

2. ธนิต โสรัตน์. (31 พฤษภาคม 2567). **บทความวิเคราะห์** : ความเป็นไปได้และความท้าทาย...“Landbridge Corridor Market Sounding” การทดสอบความสนใจลงทุนแลนด์บริดจ์ เชื่อมอ่าวไทย - อันดามัน. สืบค้น 26 พฤษภาคม 2569 จาก <http://www.tanitsorat.com/file/แลนด์บริดจ์%20%20ล่าสุด31.05.67.pdf>

ในเชิงยุทธศาสตร์ ประเทศไทยควรวางตำแหน่งแลนด์บริดจ์อย่างรอบคอบ โดยไม่จำเป็นต้องประกาศแข่งขันโดยตรงกับสิงคโปร์หรือมาเลเซีย ซึ่งมีข้อได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง ปริมาณสินค้า เครือข่ายเดินเรือ และสถานะศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่สั่งสมมายาวนาน แนวทางที่เหมาะสมกว่าคือการเริ่มต้นจากบทบาทของเส้นทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจภายในประเทศและประเทศใกล้เคียง เช่น ไทย ลาว กัมพูชา เมียนมา และจีนตอนใต้ ก่อนขยายไปสู่บทบาทระดับภูมิภาคในระยะต่อไป การดำเนินการเช่นนี้จะทำให้โครงการมีความต้องการใช้บริการที่สมจริง ลดความเสี่ยงจากการลงทุนเกินศักยภาพของตลาด และเพิ่มโอกาสให้แลนด์บริดจ์เติบโตอย่างมั่นคงในระยะยาว

**ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นของโครงการแลนด์บริดจ์** เริ่มจากความไม่แน่นอนด้านความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ แม้โครงการจะถูกนำเสนอในฐานะเส้นทางลัดเชื่อมสองฝั่งทะเลและช่วยลดภาระการขนส่งผ่านช่องแคบมะละกา แต่ประเด็นสำคัญคือการประหยัดเวลาและต้นทุนอาจไม่ได้เกิดขึ้นมากตามที่คาดการณ์ไว้ เพราะเรือยังต้องเบี่ยงเส้นทางเข้าเทียบท่าทั้งสองฝั่ง รอคิวหน้าท่า ยกตู้สินค้าขึ้นลงมากกว่าหนึ่งครั้ง และขนส่งต่อทางบกระหว่างท่าเรือชุมพรกับระนอง กระบวนการเหล่านี้ทำให้เกิดต้นทุนแฝงจากการขนถ่ายซ้ำ หรือที่เรียกว่า double handling ซึ่งอาจลดทอนความได้เปรียบของแลนด์บริดจ์ลงอย่างมีนัยสำคัญ หากเวลารวมและต้นทุนรวมไม่ต่ำกว่าการเดินทางเดิม โครงการก็อาจขาดแรงจูงใจเชิงพาณิชย์สำหรับสายการบินเรือความเสี่ยงถัดมา คือ การสร้างปริมาณสินค้าให้เพียงพอต่อการดำเนินงาน ท่าเรือที่จะทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางระดับภูมิภาคจำเป็นต้องมีฐานสินค้าที่แข็งแกร่ง มีเรือเข้าออกอย่างสม่ำเสมอ และมีปริมาณตู้สินค้ามากพอให้สายการบินเรือเห็นความคุ้มค่า อย่างไรก็ตาม พื้นที่ชุมพรและระนองยังไม่ได้เป็นฐานอุตสาหกรรมหลักของประเทศ เมื่อเทียบกับภาคตะวันออกหรือพื้นที่รอบช่องแคบมะละกา หากปริมาณสินค้าไม่มากพอ เรือขนาดใหญ่ก็ไม่มีแรงจูงใจที่จะเปลี่ยนเส้นทางมาใช้ท่าเรือของไทย และเมื่อเรือใช้บริการไม่มาก ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าก็ยังไม่เห็นเหตุผลเพียงพอที่จะเปลี่ยนมาใช้แลนด์บริดจ์ สถานการณ์เช่นนี้อาจกลายเป็นปัญหาเชิงโครงสร้างที่ทำให้โครงการไปไม่ถึงระดับการใช้งานที่คุ้มทุน

ในด้านการเงินการคลัง โครงการมีความเสี่ยงสูงจากขนาดการลงทุนที่ใหญ่ระดับล้านล้านบาท ระยะเวลาสัมปทานที่ยาว และระยะคืนทุนที่ขึ้นอยู่กับสมมติฐานหลายประการ ทั้งปริมาณตู้สินค้า รายได้ค่าบริการ ต้นทุนก่อสร้าง และความสามารถในการดึงนักลงทุน หากประมาณการเหล่านี้คลาดเคลื่อน ภาครัฐอาจต้องรับภาระโดยตรงหรือโดยอ้อม ไม่ว่าจะเป็นค่าเวนคืนที่ดิน การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี หรือการรับประกันผลตอบแทนบางรูปแบบ ดังนั้น หากระบบกำกับดูแลและการประเมินความเสี่ยงไม่เข้มแข็งพอ โครงการที่ควรเป็นเครื่องยนต์เศรษฐกิจใหม่อาจกลายเป็นภาระทางการคลังในระยะยาว อีกมิติหนึ่งที่ไม่ควรมองข้ามคือความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ เนื่องจากแลนด์บริดจ์เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่มีนัยสำคัญต่อเส้นทางเดินเรือระหว่างมหาสมุทร หากผู้ลงทุนหลักเป็นรัฐวิสาหกิจต่างชาติหรือกลุ่มทุนจากประเทศมหาอำนาจ โครงการอาจถูกตีความว่าเกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ทางทะเล อิทธิพลทางเศรษฐกิจและความมั่นคงระหว่างประเทศมากกว่าการลงทุนเชิงพาณิชย์ทั่วไป การเปิดให้ต่างชาติเข้ามาถือหุ้นหรือมีบทบาทควบคุมโครงสร้างพื้นฐานเชิงยุทธศาสตร์ จึงต้องมีกรอบกำกับดูแลที่รัดกุม เพื่อป้องกันไม่ให้ประเทศไทยสูญเสียอำนาจต่อรองทางนโยบายหรือถูกดึงเข้าไปอยู่ท่ามกลางการแข่งขันของมหาอำนาจ นอกจากนี้ ความเสี่ยงด้านสังคมสิ่งแวดล้อม และการยอมรับจากพื้นที่ โครงการลักษณะนี้ต้องใช้ที่ดินจำนวนมาก มีการเวนคืน ก่อสร้างท่าเรือ

ถนน ราง อุโมงค์ และอาจต่อ ยอดสู่ นิคมอุตสาหกรรม โรงกลั่น หรือกิจกรรมพลังงาน ซึ่งมีผลกระทบต่อชุมชน ประมงชายฝั่ง ระบบนิเวศทะเล การใช้ที่ดิน และคุณภาพชีวิตจึงเป็นเรื่องที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ หากการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ รวมถึงกระบวนการรับฟังความคิดเห็น ถูกมองว่าไม่โปร่งใสหรือไม่ให้ความสำคัญกับคนในพื้นที่อย่างแท้จริง โครงการอาจเผชิญแรงต้านสูงและทำให้ต้นทุนทางสังคมเพิ่มขึ้นจนกระทบต่อความชอบธรรมของโครงการในระยะยาว

โดยสรุป โครงการแลนด์บริดจ์มีศักยภาพที่จะเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจภาคใต้ และยกระดับบทบาทของไทยในฐานะศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคได้อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จของโครงการไม่ได้ขึ้นอยู่กับขนาดการลงทุนหรือวิสัยทัศน์เชิงยุทธศาสตร์เพียงอย่างเดียว แต่ต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าโครงการสามารถสร้างความคุ้มค่าได้จริง ทั้งด้านเวลา ต้นทุน ปริมาณสินค้า ความสนใจลงทุนของภาคเอกชน และการบริหารความเสี่ยงในมิติต่าง ๆ หากภาครัฐตัดสินใจเริ่มโครงการโดยยึดความต้องการใช้บริการที่เกิดขึ้นจริงเป็นหลัก โครงการแลนด์บริดจ์ก็มีโอกาสพัฒนาเป็นระเบียบเศรษฐกิจใหม่ของประเทศได้ แต่หากเร่งลงทุนก่อนพิสูจน์ความเป็นไปได้ทางธุรกิจอย่างรอบด้าน โครงการแลนด์บริดจ์อาจกลายเป็นสินทรัพย์ขนาดใหญ่ที่ไม่สามารถสร้างผลตอบแทนได้คุ้มค่ากับต้นทุนที่ประเทศต้องแบกรับในระยะยาว

### ส่วนที่ 3

#### ข้อมูลประกอบการพิจารณาญาติ

##### เส้นทางเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเล<sup>1</sup>

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางทะเลมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของโลก โดยเรือขนส่งสินค้าจะมีหลายประเภทตามลักษณะสินค้าที่ทำการขนส่ง เช่น เรือบรรทุกสินค้าตู้ (Container Ship) เรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker Ship) เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk Cargo Ship) และเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General Cargo)

**เรือบรรทุกสินค้าตู้ (Container Ship)** การขนส่งด้วยเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์จะสามารถบรรทุกสินค้าได้หลากหลายประเภท ทั้งการบรรจุเป็นหีบห่อหรือไม่เป็นหีบห่อก็ได้ การขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่มีขนาดมาตรฐานช่วยอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในการบรรทุกสินค้า การกองเก็บ การบรรทุกบนเรือและยานพาหนะ และการขนถ่ายคอนเทนเนอร์ลงเรือและยานพาหนะอื่น ๆ ซึ่งจะใช้เวลาในการขนถ่ายน้อยกว่าเรือประเภทอื่น อีกทั้งยังสามารถตอบสนองการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ได้ดี

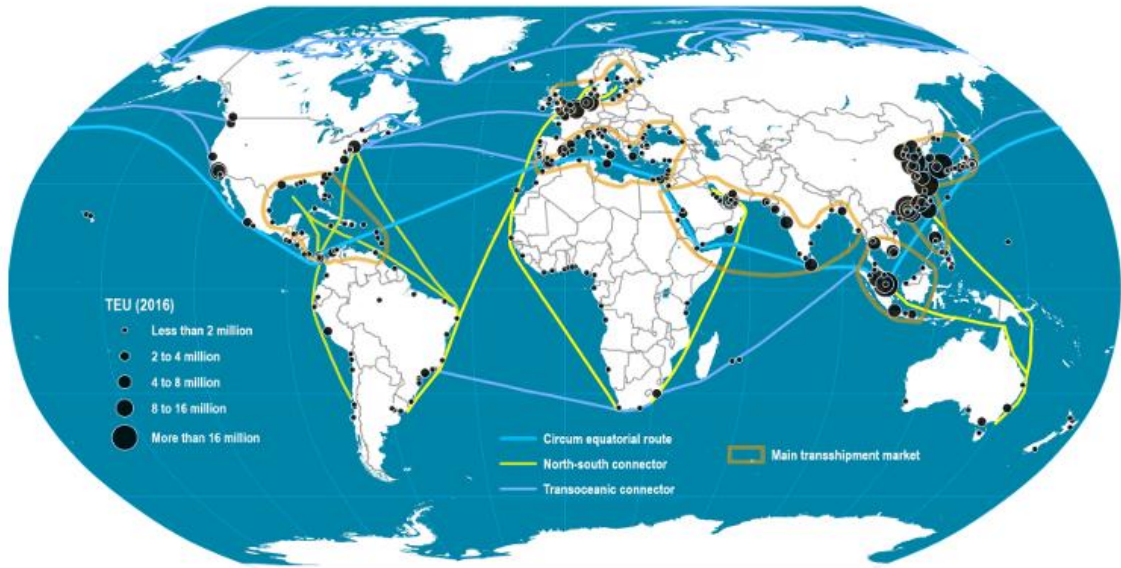
เรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ส่วนใหญ่จะเป็นการให้บริการแบบประจำเส้นทาง (Liner Service) ซึ่งมีเส้นทางและตารางเรือที่ให้บริการอย่างชัดเจน โดยจะให้บริการภายใต้เส้นทางเดินเรือแบบ Hub-and-Spoke ซึ่ง Hub หมายถึง ท่าเรือขนาดใหญ่ที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการรวบรวมและกระจายสินค้าในแต่ละภูมิภาค และมีเส้นทาง Spoke เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือ Hub กับท่าเรือรองที่เป็นต้นทางหรือปลายทางของสินค้า ดังนั้น เส้นทางเดินเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ จะประกอบด้วย

1) เส้นทางเดินเรือสายหลัก (Main line หรือ Trunk line) ซึ่งให้บริการด้วยเรือขนาดใหญ่หรือเรือแม่ (Mother Vessels) เป็นเส้นทางที่ขนส่งสินค้าจำนวนมากจากท่าเรือที่เป็นศูนย์กลาง (Hub Port) หรือท่าเรือเปลี่ยนถ่ายลำ (Transshipment Port) ของภูมิภาคไปยังท่าเรือศูนย์กลางของอีกภูมิภาคหนึ่ง ท่าเรือที่กำหนดไว้ในเส้นทางเดินเรือโดยส่วนใหญ่จะให้บริการสัปดาห์ละเที่ยว (Weekly calls)

2) เส้นทางเดินเรือสายรอง (Feeder line) ให้บริการโดยเรือลำเลียง (Feeders) ซึ่งมีขนาดเล็ก เพื่อขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือที่เป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายลำกับท่าเรือขนาดเล็กที่เป็นต้นทางหรือปลายทางของสินค้า โดยการขนส่งบนเส้นทางสายรองที่ให้บริการเชื่อมโยงกับท่าเรือขนาดรองจะมีปริมาณสินค้าไม่สูงนัก

ทั้งนี้ ภายใต้บริการในลักษณะ Hub and Spoke เปิดโอกาสให้สายเรือสามารถเชื่อมโยงเส้นทางให้บริการ 3 กลุ่มเส้นทางหลัก คือ 1) เส้นทางแนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West) 2) เส้นทางแนวเหนือ - ใต้ (North - South) (คือเส้นทางที่มีการเดินเรือข้ามเส้นศูนย์สูตร) และ 3) เส้นทางภายในภูมิภาค (Intraregional) ทั้งนี้ เส้นทางเดินเรือหลักในแนวตะวันออก-ตะวันตก เป็นเส้นทางที่มีการขนส่งมากที่สุดของการขนส่งทั้งหมดด้วยเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ รองลงมา คือ เส้นทางภายในภูมิภาค

<sup>1</sup> สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (ม.ป.ป.). รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย (น. 5-3 - 5-21). สืบค้น 26 พฤษภาคม 2569 จาก <https://shorturl.asia/2NP50>



ภาพที่ 1 โครงข่ายเส้นทางการเดินเรือ

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย (น. 5-8), โดย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สืบค้นจาก <https://shorturl.asia/2NP50>

**เรือบรรทุกสินค้าเหลว (Tankers)** เป็นเรือที่มีระวางบรรทุกสินค้าเหลวประเภทต่าง ๆ เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป น้ำมันปาล์ม สารเคมี ก๊าซเหลว โดยเรือประเภทนี้อาจมีชื่อเรียกตามสินค้าที่ทำการขนส่ง ตัวอย่างเช่น เรือบรรทุกก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG Tanker/LNG Carrier) เรือบรรทุกก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG Tanker/LPG Carrier) ซึ่งเรือแต่ละประเภทจะมีลักษณะโครงสร้างภายนอกและระวางบรรทุกที่แตกต่างกันตามประเภทของสินค้า

ทั้งนี้ ปัจจุบันช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางขนส่งน้ำมันที่สำคัญของโลก โดยปริมาณน้ำมันที่ขนส่งผ่านช่องแคบมะละกาจะอยู่ที่ประมาณ 16 ล้านบาร์เรลต่อวัน (ประมาณ 800 ล้านตันต่อปี) คิดเป็นประมาณร้อยละ 25 ของปริมาณการค้าน้ำมันโลก และประมาณร้อยละ 85-90 เป็นน้ำมันดิบ ส่วนที่เหลือจะเป็นผลิตภัณฑ์น้ำมัน โดยประมาณร้อยละ 90 จะขนส่งในทิศทางจากมหาสมุทรอินเดียไปยังทะเลจีนใต้ และน้ำมันดิบส่วนใหญ่จะมาจากตะวันออกกลางโดยมีแหล่งจุดหมายปลายทางอยู่ที่เอเชียตะวันออก (ปริมาณน้ำมันดิบที่นำเข้าของสาธารณรัฐประชาชนจีน ญี่ปุ่น และสาธารณรัฐเกาหลี จะลำเลียงผ่านเส้นทางนี้)

#### **เรือบรรทุกสินค้าเทกองแห้ง (Dry Bulk Carriers)**

เป็นเรือที่มีระวางสำหรับบรรทุกสินค้าเทกองแห้ง ซึ่งไม่สามารถจัดเก็บเป็นหีบห่อหรือไม่มีภาชนะบรรจุ และเป็นสินค้าที่มีการขนส่งคราวละมาก ๆ ลงในระวางเรือใหญ่ เช่น พืชไร่ เมล็ดพืช ถ่านหิน ฟอสเฟต และสินแร่อื่น ๆ โดยเรือบางประเภทออกแบบให้สามารถขนส่งสินค้าเทกองแห้งได้หลายประเภทในลำเดียวกัน อีกทั้งบางกรณียังมีการออกแบบเรือที่สามารถขนได้ทั้งสินค้าเทกองแห้ง (Dry Bulk) และสินค้าเทกองเหลว (Liquid bulk)

เรือบรรทุกสินค้าเทกองจะให้บริการในลักษณะ Port-to-Port ไม่มีการถ่ายลำเหมือนกับกรณีของเรือบรรทุกสินค้าตู้ โดยจะให้บริการจากท่าเรือที่เป็นแหล่งต้นทางของสินค้าไปยังท่าเรือปลายทาง เช่น เรือบรรทุกแร่จะวิ่งจากแหล่งแร่ในแอฟริกา อเมริกาใต้ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย ไปยังเอเชียตะวันออก ซึ่งเป็นประเทศที่นำแร่เหล่านี้ไปใช้ในการผลิต เรือบรรทุกสินค้าเทกองจะไม่มีการให้บริการประจำเส้นทางในเวลาที่เหมาะสมเป็นการให้บริการแบบเรือจร (Tramp Services) ไปตามแหล่งที่มีสินค้า เส้นทางก็เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้าง ทั้งนี้ การให้บริการเรือบรรทุกสินค้าเทกองมีการแข่งขันสูงมาก อีกทั้งค่าระวางก็มีความผันแปรสูง แม้แต่ในสัปดาห์เดียวกันก็ตาม นอกจากนี้ เรือประเภทนี้มักจะใช้เวลาค่อนข้างมากในการเทียบท่าเพื่อขนถ่ายสินค้าเมื่อเปรียบเทียบกับเรือประเภทอื่น

**เรือบรรทุกสินค้าทั่วไปหรือเรืออเนกประสงค์** ปัจจุบันเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปจะให้บริการเฉพาะสินค้าที่ไม่เหมาะสมในการนำไปบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ อาจจะเป็นสินค้าที่มีลักษณะเป็นหีบห่อ หรือสินค้าทั่วไปที่อาจไม่ต้องห่อหุ้ม สามารถนับเป็นหน่วย (Unit) ได้ เช่น กระดาษ ท่อนไม้ เหล็กเส้นที่มีตรวมกัน หรือรถยนต์ โดยสินค้าหลักที่ขนส่งโดยเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป ประกอบด้วย สินค้าที่เป็นเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ขนาดใหญ่ที่จะนำไปติดตั้งในโครงการ (Project Cargo) ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า ไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ สินค้าในถุง ในกระสอบ สินค้าที่มีตรวมบนพาเลท (Pallet) ซึ่งสินค้าแต่ละกลุ่มอาจต้องการอุปกรณ์ในการขนถ่ายเฉพาะที่แตกต่างกันออกไป

### ท่าเรือสิงคโปร์ (Port of Singapore)<sup>2</sup>

ท่าเรือสิงคโปร์ตั้งอยู่บนเส้นทางหลักในการเดินเรือที่สำคัญของโลก เนื่องจากอยู่ปลายสุดของคาบสมุทรมาลายูระหว่างช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์ ดังนั้น เรือจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกและตะวันออกเฉียงใต้ที่จะเดินทางผ่านยุโรป ตะวันออกกลาง และชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐอเมริกา จำเป็นจะต้องผ่านช่องแคบดังกล่าว เพราะเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดที่เชื่อมโยงระหว่างยุโรปและตะวันออก หรือมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ทั้งนี้ ท่าเรือสิงคโปร์เป็นท่าเรือตู้สินค้าที่สามารถรองรับสินค้าได้มากกว่า 30 ล้าน TEUs มีบทบาทสำคัญในการขนถ่ายตู้สินค้า โดยมีบริษัทขนส่งประมาณ 200 บริษัท ตั้งอยู่ในประเทศสิงคโปร์

ท่าเรือสิงคโปร์ ประกอบด้วย ท่าเรือสินค้าตู้ 4 แห่ง ได้แก่ Tanjong Pagar, Keppel, Brani และ Pasir Panjang และท่าเรืออเนกประสงค์ 2 แห่ง ได้แก่ Pasir Panjang และ Sembawang Jurong Port สถิติสินค้าและเรือที่ผ่านท่าเรือสิงคโปร์ มีเรือเข้ามาเทียบท่ามากกว่า 140,000 ลำ/ปี ส่วนใหญ่เป็นเรือโดยสาร เรือบรรทุกสินค้าเหลว ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งน้ำมัน และเรือบรรทุกตู้สินค้า

<sup>2</sup> สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (ม.ป.ป.). รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย (น. 5-24). สืบค้น 26 พฤษภาคม 2569 จาก <https://shorturl.asia/2NP50>

### วิวัฒนาการแลนด์บริดจ์ในมิติสามรัฐบอลไทย<sup>3</sup>

วิวัฒนาการของโครงการแลนด์บริดจ์ ผ่านมุมมองของ 3 รัฐบอลไทยที่มีเป้าหมายและแรงขับเคลื่อนแตกต่างกัน โดยเริ่มต้นในยุครัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่มุ่งเน้นการสร้างความหวังใหม่ทางเศรษฐกิจ แม้จะมีข้อถกเถียงเรื่องความคุ้มค่าจากการศึกษาเบื้องต้นก็ตาม ต่อมาในสมัยรัฐบาลนายเศรษฐา ทวีสิน และนางสาวแพทองธาร ชินวัตร โครงการนี้ถูกยกระดับเป็นแรงขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจผ่านการโรดโชว์ (Roadshow) เพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติและจุดแข็งด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ จนกระทั่งถึงรัฐบาลปัจจุบัน นายอนุทิน ชาญวีรกูล ที่ให้ความสำคัญกับความมั่นคงทางภูมิรัฐศาสตร์ท่ามกลางความผันผวนของโลก โดยมีการตั้งคณะกรรมการฯ เพื่อประเมินผลกระทบและความคุ้มค่าอย่างรอบด้านก่อนตัดสินใจเชิงนโยบาย ข้อมูลทั้งหมดสะท้อนให้เห็นถึงความพยายามอย่างต่อเนื่องในการผลักดันโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เพื่อเชื่อมโยงอ่าวไทยและอันดามันเข้าด้วยกัน

โครงการแลนด์บริดจ์<sup>4</sup> มูลค่าประมาณ 1 ล้านล้านบาท เป็นวาระสำคัญของรัฐบาลชุดปัจจุบัน นายอนุทิน ชาญวีรกูล นายกรัฐมนตรี โดยเปลี่ยนเหตุผลหลักในการผลักดันจากความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจแบบดั้งเดิมไปสู่ “ความมั่นคงด้านภูมิรัฐศาสตร์” ท่ามกลางความตึงเครียดระดับโลก อย่างไรก็ตาม โครงการยังคงเผชิญข้อกังวลเรื่องความคุ้มค่าและผลกระทบ

บริบทและเหตุผลใหม่ในการผลักดันหมุดหมายทางภูมิรัฐศาสตร์<sup>5</sup> ซึ่งรัฐบาลชูประเด็นความปลอดภัยทางทะเลและจุดยุทธศาสตร์ เพื่อดึงดูดการลงทุนรับความผันผวนของโลกและลดการพึ่งพาช่องแคบมะละกาที่มีการขับเคลื่อนเชิงนโยบายเพื่อผลักดันโครงการนี้อย่างชัดเจน โดยแต่งตั้งคณะกรรมการศึกษาแนวทางขับเคลื่อนโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) ศึกษาความคุ้มค่าและผลกระทบภายใน 90 วัน เพื่อสร้างความมั่นใจก่อนนำเข้าสู่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี

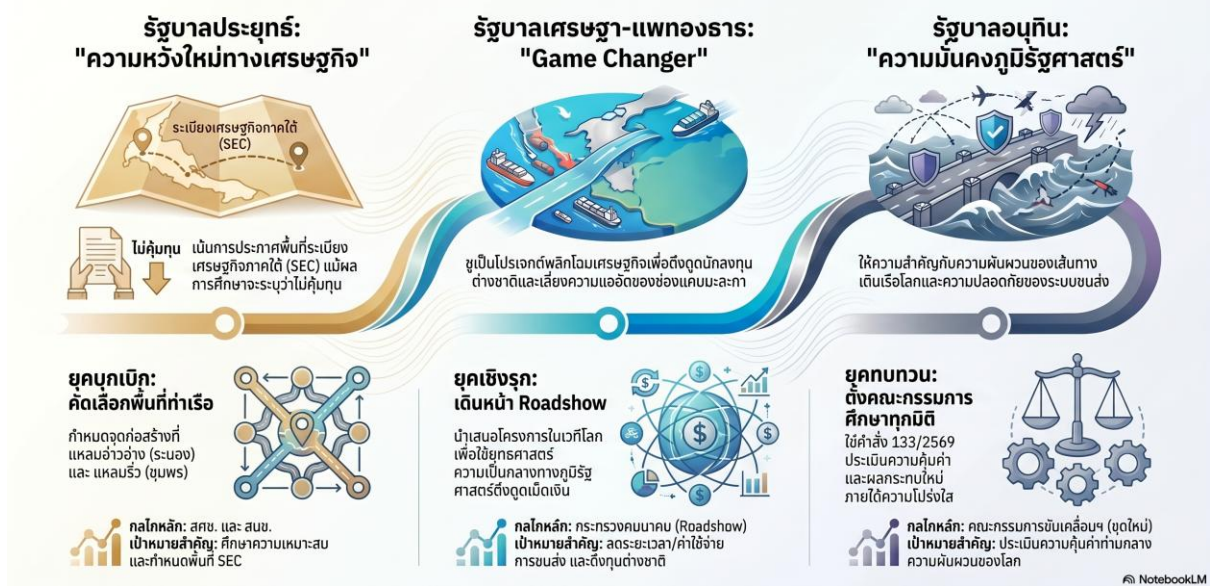
<sup>3</sup> 1. “ความมั่นคง” เหตุผลใหม่แลนด์บริดจ์ ความพยายามครั้งใหม่ของภูมิใจไทย. (7 พฤษภาคม 2569). สืบค้น 25 พฤษภาคม 2569 จาก <https://policywatch.thaipbs.or.th/article/economy-249>

2. ‘อนุทิน’ ชี้ ‘แลนด์บริดจ์’ แผนระยะยาวรับโลกเปลี่ยน ยันยึดผลการศึกษาชุด ‘เอกนิติ’. (7 พฤษภาคม 2569). สำนักข่าวอิศรา. สืบค้น 25 พฤษภาคม 2569 จาก <https://www.isranews.org/article/isranews-news/146812-transport-ed-22.html>

<sup>4</sup> “ความมั่นคง” เหตุผลใหม่แลนด์บริดจ์ ความพยายามครั้งใหม่ของภูมิใจไทย. (7 พฤษภาคม 2569). สืบค้น 25 พฤษภาคม 2569 จาก <https://policywatch.thaipbs.or.th/article/economy-249>

<sup>5</sup> จีระชิตา เอี่ยมรัศมี (ผู้ประกาศข่าว). (5 พฤษภาคม 2569). ตั้ง กก.ศึกษา "ความคุ้มค่า - ผลกระทบ" โครงการแลนด์บริดจ์ ภายใน 90 วัน. [รายการข่าว]. ไทย: สถานีโทรทัศน์ไทยพีบีเอส.

## วิวัฒนาการ "แลนด์บริดจ์": จากความหวังเศรษฐกิจสู่ความมั่นคงภูมิรัฐศาสตร์



### ภาพที่ 2 วิวัฒนาการ “แลนด์บริดจ์”: จากความหวังเศรษฐกิจสู่ความมั่นคงภูมิรัฐศาสตร์

สรุปความแตกต่างที่สำคัญของโครงการแลนด์บริดจ์ (Landbridge) ของทั้งสามรัฐบาลตามที่ปรากฏในแหล่งข้อมูล มีรายละเอียดดังนี้

#### 1. รัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา : “ความหวังใหม่ทางเศรษฐกิจ”

จุดเน้น : เน้นการเป็น “ความหวังใหม่ทางเศรษฐกิจ” โดยการนำโครงการขึ้นมาศึกษาความเหมาะสมภายใต้การผลักดันของนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในขณะนั้น

สถานะโครงการ : เป็นช่วงเริ่มต้นของการศึกษาและวางรากฐานทางกฎหมาย มีการกำหนดพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) ในปี 2564

ความท้าทาย : ผลศึกษาจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในขณะนั้นระบุว่าโครงการไม่คุ้มค่ากับการลงทุนใหม่ และควรพัฒนาต่อยอดจากโครงสร้างพื้นฐานเดิม

ความคืบหน้า: แม้จะมีข้อโต้แย้งเรื่องความคุ้มค่า แต่ได้มีการคัดเลือกพื้นที่ก่อสร้างท่าเรือที่เหมาะสมคือ แหลมอ่าวอ่าง จังหวัดระนอง และ แหลมรีว จังหวัดชุมพร

#### 2. รัฐบาลนายเศรษฐา ทวีสิน - นางสาวแพทองธาร ชินวัตร : “Game Changer”

จุดเน้น : ยกระดับโครงการเป็น “Game Changer” เพื่อพลิกโฉมเศรษฐกิจไทย โดยมุ่งเน้น “ความเป็นกลางทางภูมิรัฐศาสตร์” เพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้พิจารณาประเทศไทยเป็นตัวเลือกที่ปลอดภัย

ยุทธศาสตร์ : เน้นการทำ Roadshow ในต่างประเทศ อย่างจริงจังโดยตัวนายกรัฐมนตรีเอง เพื่อนำเสนอการลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า และหลีกเลี่ยงความแออัดของช่องแคบมะละกา

สถานะโครงการ : มีมติคณะรัฐมนตรี (16 ตุลาคม 2566) รับทราบโครงการและมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเดินหน้าเปิดรับฟังความคิดเห็นจากนักลงทุนต่างชาติ

### 3. รัฐบาลนายอนุทิน ชาญวีรกูล : “ความมั่นคงทางภูมิรัฐศาสตร์”

ปัจจุบันโลกกำลังเปลี่ยนผ่านเข้าสู่บริบทภูมิรัฐศาสตร์ใหม่ ทำให้ทุกโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานจำเป็นต้องปรับแนวคิดและการศึกษาให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

จุดเน้น : เปลี่ยนผ่านสู่เหตุผลด้าน “ความมั่นคงทางภูมิรัฐศาสตร์” เพื่อรับมือกับบริบทโลกที่ผันผวนและความไม่แน่นอนของเส้นทางเดินเรือสากล

กลไกการทำงาน : ได้มีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 133/2569 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการศึกษาแนวทางขับเคลื่อนโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) โดยมีองค์ประกอบจากหลายภาคส่วน ทั้งด้านเศรษฐกิจ ความมั่นคง กฎหมาย และภาคเอกชน และมีนายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เป็นประธาน

เป้าหมาย : มุ่งเน้นการพิจารณาอย่างรอบคอบ โปร่งใส และประเมินความคุ้มค่ารวมถึงผลกระทบในทุกมิติอีกครั้ง เพื่อประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายท่ามกลางข้อถกเถียง และข้อกังวลเรื่องความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจที่ยังคงมีอยู่



ภาพที่ 3 โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอ่าวไทย-อันดามัน หรือ Landbridge

ที่มา : แลนด์บริดจ์ 1 ล้านล้าน เมกะโปรเจกต์ไทย คุ้มค่าหรือไม่?, โดย THE STANDARD, 6 พฤษภาคม 2569  
สืบค้นจาก <https://www.youtube.com/watch?v=kTXIX-Vc4HY>

มุมมองเชิงวิเคราะห์ : โอกาส กับ ความเสี่ยง<sup>6</sup>

ประเด็นวิเคราะห์	โอกาสและความน่าสนใจ	ความเสี่ยงและข้อกังวล
เศรษฐกิจและการค้า	เป็นสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งอ่าวไทยและอันดามันที่สร้างรายได้มหาศาล ยกกระดับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC)	ผลการศึกษาหลายฉบับในอดีตยังกังวลเรื่องความคุ้มค่าในการลงทุน และปริมาณเรือที่จะใช้งานจริงเมื่อเทียบกับค่าผ่านทาง
การเมืองและการลงทุน	ใช้ประเด็นความมั่นคงดึงดูดกลุ่มทุนประเทศมหาอำนาจ ตอบโจทย์การแข่งขันในยุคโลกแบ่งขั้ว	การจัดตั้งคณะกรรมการศึกษาฯ ในช่วงสั้น ๆ อาจถูกมองว่าเป็นการเมืองนำหน้าวิชาการ หากข้อมูลไม่รอบด้านเพียงพอ
สังคมและสิ่งแวดล้อม	เกิดการพัฒนาคอร์ริดอร์สร้างพื้นฐานใหม่ที่ทันสมัย สร้างเมกะโปรเจกต์ระยะยาว	มีเสียงทักท้วงจากนักอนุรักษ์ ถึงผลกระทบเชิงลบต่อระบบนิเวศทางทะเลและพื้นที่ป่า

## สถานะปัจจุบัน

วันที่ 15 พฤษภาคม 2569 มีการประชุมในวาระแรกของคณะกรรมการศึกษาแนวทางขับเคลื่อนโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) ที่มีนายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เป็นประธาน โดยมีนายดอนุชา พิษนันทน์ เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นกรรมการและเลขานุการ ได้พิจารณากรอบการดำเนินงานของคณะกรรมการฯ โดยนำผลการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบการลงทุน (Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้และเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามันของ สทช. (ปี 2568) เป็นกรณีฐานในการพิจารณาร่วมกับผลการศึกษาโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย ของวุฒิสภา (สว.) (ปี 2565) ส่วนรายงานการศึกษาของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ศึกษาร่วมกันในปี 2562 ไม่ได้ใช้ในการพิจารณาของคณะกรรมการ เนื่องจากเป็นการศึกษาจากเอกสาร และการศึกษาเบื้องต้นเท่านั้น ทั้งนี้ ได้มีการกำหนดให้มีการพิจารณาประเด็นเพิ่มเติมให้เป็นปัจจุบัน ได้แก่ 1) การพิจารณาปัจจัยทางภูมิรัฐศาสตร์ 2) ปัจจัยผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ส่วนประเด็นท่าเรือขนาดใหญ่ที่สิงคโปร์และมาเลเซียมีการลงทุนเพิ่มเติมที่ประชุมได้มีการหารือและให้นำปัจจัยเรื่องนี้มาพิจารณาในรายงานด้วย

<sup>6</sup> 1. จีรพงษ์ ประเสริฐพลกรัง. (25 เมษายน 2569). รัฐบาล ดัน 'แลนด์บริดจ์' เข้า ครม. มั่นใจยกระดับพื้นที่ SEC. **ฐานเศรษฐกิจ**. สืบค้น 26 พฤษภาคม 2569 จาก <https://www.thansettakij.com/economy/megaproject/657495>

2. ลำดับเหตุการณ์โครงการแลนด์บริดจ์. (ม.ป.ป.). สืบค้น 23 พฤษภาคม 2569 จาก <https://policywatch.thaipbs.or.th/policy/economy-10>



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