

บทความวิชาการ :

“Landbridge” แลนด์บริดจ์อันดามัน-อ่าวไทย.....กับผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล

เอกสารประกอบการบรรยายวิทยาลัยการทัพเรือ

วันที่ 1 ธันวาคม 2566

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

อดีตคณะทำงานด้านความมั่นคง

อนุกรรมการที่ปรึกษาและจัดการความรู้ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล (สมช.)

วันที่ 29 พฤศจิกายน 2566

อภิธานศัพท์ด้านโครงสร้างพื้นฐานภายใต้โครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมการขนส่งฝั่งตะวันออกและตะวันตก “East-West Ocean Landbridge Corridor” คาดการณ์จะทำให้ประเทศไทยกลายเป็นโกลบอลฮับระดับโลกภายใต้แนวคิด “One Port, Two Sides” จะเป็นโครงการใหญ่สุดที่ลงทุนในครั้งเดียวใช้เม็ดเงิน 1.0-1.4 ล้านล้านบาท ที่ผลักดันโดยนายฯ เศรษฐา ทวีสิน แห่งพรรคเพื่อไทยเป็นการลบและแสวงสถิติโครงการ “EEC” ซึ่งขึ้นโดยรัฐบาลสมัยพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา แนวคิดของโครงการคือการสร้างพื้นที่ภาคใต้ตอนบนให้เป็นเขตเศรษฐกิจโดยสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ ทั้งที่จังหวัดชุมพรและจังหวัดระนอง โดยเชื่อมถึงกันด้วยโครงสร้างพื้นฐานพร้อมทั้งเปิดพื้นที่การลงทุนใหม่ของประเทศตามโรดแมปจะเริ่มเปิดบริการเดือนตุลาคมปีพ.ศ. 2573

มติครม.เมื่อวันที่ 16 ตุลาคมที่ผ่านมาได้เห็นชอบในหลักการเพื่อเดินหน้าโครงการคือเฟสแรกเป็นการลงทุนสร้างท่าเรือขนาดใหญ่เป็นท่าเรือทันสมัยแบบสมาร์ทพอร์ตแต่ละท่าพิสัยรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ปีละ 33.2 ล้านTEUs (หน่วยนับตู้คอนเทนเนอร์เทียบเท่าขนาด 20 ฟิต) หรือประมาณ 3.5 เท่าของท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคมประเมินอุปสงค์นอกประเทศจะมีเรือสินค้าถ่ายลำ 25.8 ล้านTEUs อุปสงค์ในประเทศเป็นสินค้านำเข้า-ส่งออกจากไทย 6 ล้านTEUs และประเทศในกลุ่ม GMS จำนวน 1.4 ล้านTEUs ปักหมุดจะสร้างไว้ที่ ต.แหลมรีว อ.หลังสวน จ.ชุมพร และแหลมอ่าวอ่าง อ.ราชบุรี จ.ระนอง โดยมีการสร้างรถไฟทางคู่ทั้งรางมาตรฐานและรางขนาด 1.0 เมตร พร้อมทั้งถนนมอเตอร์เวย์ 6 ช่องทางจราจร ระยะทางประมาณ 91 กม. มีอุโมงค์ 3 แห่งและระบบท่อขนส่งน้ำมัน-แก๊สธรรมชาติ นอกจากนี้ยังจะมีการลงทุนด้านนิคมอุตสาหกรรม-โรงกลั่นน้ำมันดิบและแยกแก๊สซึ่งจะทำให้เกิดอุตสาหกรรมปิโตรเคมีคอลโดยคาดหวังจะทำให้พื้นที่ภาคใต้ตอนบนกลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจแห่งใหม่ในลักษณะ “SEC : Southern Economic Corridor” ซึ่งจะทำให้เกิดเมืองบริวารเชื่อมต่อกับโครงการได้อีกมากมาย การเดินหน้าโครงการแลนด์บริดจ์มีการโรดโชว์

แนวคิดของโครงการแลนด์บริดจ์คาดว่าจะเปลี่ยนเส้นทางโลจิสติกส์ข้ามทวีปที่เรือบรรทุกคอนเทนเนอร์ส่วนใหญ่จะต้องผ่านช่องแคบมะละกาเพื่อเปลี่ยนตู้สินค้าที่ท่าเรือประเทศสิงคโปร์ (PSA : Port of Singapore Authority) หรือท่าเรือประเทศมาเลเซียทั้งที่ท่าเรือตันจุงปาราบัส (Tanjung Parapat Port) ที่อยู่ปากช่องแคบมะละกาและ/หรือท่าเรือกลังหรือบ้างเรียกว่าท่าเรือแคลง (Port Klang Authority) ตั้งอยู่

กึ่งกลางช่องแคบมะละกาที่กล่าวล้นเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ระดับโลก คาดหวังว่าโครงสร้างแลนด์บริดจ์จะเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือให้หันมาใช้ท่าเรือทั้งสองของไทยโดยไม่จำเป็นต้องเสียเวลา 9 วันเพื่ออ้อมแหลมมะละกา (Malaca Strait) โดยเรือที่มาจากเทียบท่าทั้งชุมพรและระนองจะนำตู้คอนเทนเนอร์มาลงแลนด์ โดยเปลี่ยนถ่ายด้วยระบบขนส่งทางรางหรือทางถนนระยะทางเกือบร้อยกิโลเมตรเพื่อไปขึ้นเรืออีกท่าหนึ่งซึ่งจะทำให้สายการเดินเรือ (Liner Vessel) มีแรงจูงใจเพราะประหยัดทั้งระยะทาง-ต้นทุนและเวลา ส่วนจะเป็นจริงคุ้มค่าการลงทุนมากน้อยเพียงใดอ่านคอลัมน์นี้จบอาจมีคำตอบ



โครงการแลนด์บริดจ์ประเมินมูลค่าโครงการประมาณ 1.0 ล้านล้านบาท (อาจถึง 1.4 ล.บาท) แบ่งเป็นพัฒนาท่าเรือฝั่งชุมพร 3.0 แสนล้านบาทและท่าเรือระนอง 3.3 แสนล้านบาท โครงสร้างระบบเปลี่ยนโหมดขนส่ง (Multi Model Transport) ประมาณ 1.4 แสนล้านบาทและโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ 2.2 แสนล้านบาท รูปแบบการลงทุนเป็นลักษณะร่วมทุนภาครัฐ-เอกชน (PPP) ระยะสัมปทาน 50 ปี โดยเปิดกว้างให้เอกชนต่างชาติถือหุ้นได้เกินร้อยละ 50 โครงการนี้ริเริ่มมาตั้งแต่สมัยรัฐบาลที่แล้วโดยกระทรวงคมนาคมซึ่งเจ้ากระทรวงเป็นระดับแกนนำของพรรคภูมิใจไทยได้จ้างศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยร่วมกับ ส.ส.พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้วิจัยเสร็จและนำออกเผยแพร่เมื่อวันที่ 8 พ.ย. 2565

ผลวิจัยความเป็นไปได้ของโครงการระบุว่าอาจไม่คุ้มค่าการลงทุนทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดคือการยึดกรอบแผนพัฒนาที่มีอยู่แล้วเป็นหลัก โดยอัตราผลตอบแทน (IRR) ของโครงการร้อยละ 16.8 ระยะเวลาคืนทุนสูงถึง 40.49 ปี เสนอให้ทบทวนโครงการใหม่เพราะอาจไม่คุ้มค่าพร้อมทั้งควรลดขนาดโครงการเหลือเพียงเป็นการเชื่อมโยงด้านการผลิตและพัฒนาพื้นที่ตามแนวชายฝั่งและขนส่งชายฝั่งทะเลในลักษณะ “Local Economic Link” มากกว่าที่จะเป็น “Global Landbridge Corridor” อย่างไรก็ตามเท่าที่ทราบกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีการศึกษาซึ่งต่างออกไประบุว่าโครงการมีความคุ้มค่าผลตอบแทน (IRR) ร้อยละ 17.43 ระยะเวลาคืนทุนลดเหลือ 24 ปี (ที่มา : www.isaranews.org)

แนวคิดโครงการเมกะแลนด์บริดจ์เป็นลักษณะ “Global Link” โดยท่าเรือทั้งสองชายฝั่งจะต้องเป็นประเภท “Hub & Spoke Port” คล้ายท่าเรือสิงคโปร์หรือท่าเรือตันจุงปาราส (มาเลเซีย) เกี่ยวข้องกับบริบทของสายการเดินเรือ (Ocean Liner) จะเห็นผลกำไรที่ดีกว่าซึ่งต้องเข้าใจว่าธุรกิจสายเดินเรือเป็นบริษัทขนาดใหญ่มีอำนาจต่อรองสูงในการตัดสินใจเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน

ขนาดใหญ่ถึงแม้จะเป็นแบบ “PPP” หรือใช้ทุนนอกทั้งหมดจะต้องมีการพิจารณารอบด้านทั้งด้านปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจหากกรณีรัฐวิสาหกิจจีนเป็นผู้ลงทุนจะทำให้โครงการแลนด์บริดจ์ของไทยไปเชื่อมกับเส้นทางสายใหม่ทางทะเลของจีนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

อีกทั้งโครงการแลนด์บริดจ์ที่จะลงทุนเป็นลักษณะการเชื่อมโยงเส้นทางเดินเรือระดับโลกจะต้องมีการเข้าใจถึงบริบทการค้าระหว่างประเทศเกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินเรือและสายการเดินเรือซึ่งธุรกิจนี้มีการแข่งขันค่อนข้างสูง ปัจจุบันสายการเดินเรือหลักขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ประเภท “Ocean Vessel Liner” จำนวน 10 ราย ครอบคลุมส่วนแบ่งตลาดโลกถึงร้อยละ 83 ในจำนวนนี้เป็นสายเดินเรือสัญชาติฮอลแลนด์และอียู (2M) จำนวนรวมกัน 2 ราย สัดส่วนการตลาดร้อยละ 33.3 รองลงมาเป็นสายเรือรัฐวิสาหกิจของจีน 3 ราย สัดส่วนการตลาดร้อยละ 26.4 สัญชาติเยอรมันส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 7.2 สัญชาติไต้หวันส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 5.3 สัญชาติเกาหลีใต้ส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 2.3 และสิงคโปร์ส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 1.8

ปัจจัยซึ่งมีผลต่อความสำเร็จของโครงการฯ นอกเหนือจากประเด็นสิ่งแวดล้อมและผลกระทบชุมชนตลอดจนการทำ “EIA/HIA” รัฐบาลควรจะให้น้ำหนักดังนี้

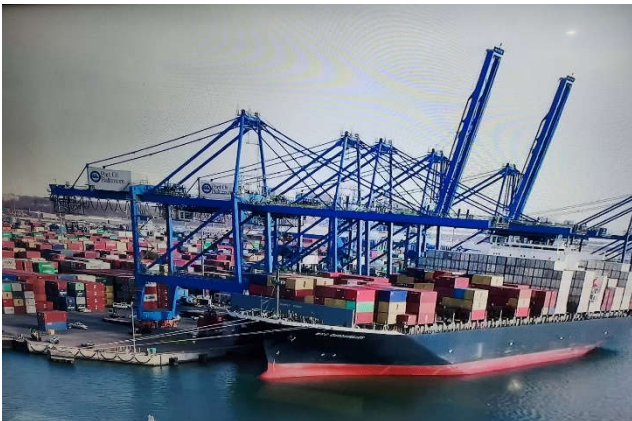
ปัจจัยแรก ประหยัดจากระยะทางและเวลา (Distance & Time Economy) จากผลการศึกษาระบุว่าระยะทางผ่านช่องแคบมะละกาเพื่อไปท่าเรือสิงคโปร์และท่าเรือตันจุงปาราปีซของมาเลเซีย หากเปลี่ยนมาใช้เส้นทางแลนด์บริดจ์ซึ่งเป็นลักษณะ “One Port Two Side” สามารถลดระยะเวลาเดินทางจาก 9 วันเหลือ 5 วัน ข้อเท็จจริงจากข้อมูลของสายการเดินเรือและข้อมูลเชิงประจักษ์ของผู้เขียนซึ่งเคยสำรวจเส้นทางนี้พบว่าระยะเวลาที่ใช้เดินทางในช่องแคบมะละกาประมาณ 3 วันครึ่ง เนื่องจากปัจจุบันเรือสินค้าขนาดใหญ่ เช่น เรือขนาด Neo-Panamax Class บรรทุกสินค้ามากกว่า 10,000 TEU ความเร็วเฉลี่ยชั่วโมงละ 20-22 น็อตหรือประมาณ 40 กม./ชั่วโมง ขณะที่การขนส่งเปลี่ยนโหมดขนส่งจากเรือลงรถบรรทุกหรือรถไฟเพื่อไปขึ้นเรืออีกฝั่งหนึ่งต้องขนถ่ายสินค้าถึง 4 ทอด(ครั้ง) โดยมีระยะเวลาที่ต้องรอเรือ-รถไฟ-รถบรรทุกรวมถึงการจัดเรียงตู้เพื่อขนถ่ายสินค้าอาจใช้เวลารวมกัน 3-4 วัน ทำให้ไม่ได้ประโยชน์เพราะระยะเวลาใกล้เคียงหรือมากกว่าผ่านช่องแคบมะละกา

ปัจจัยที่สอง ด้านต้นทุน (Cost Conscious) ค่าใช้จ่ายหลักของเรือบรรทุกคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ เช่น ค่าเช่าเรือ (Charter Hire Cost) , ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงส่วนใหญ่เป็นน้ำมันเตากำมะถันต่ำ, ค่าจ้างค่าแรง, ค่าอาหารลูกเรือ, ค่าประกันภัย, ค่าเทียบท่า ฯลฯ ข้อมูลของสายการเดินเรือระบุว่าเรือขนาด Neo-Panamax Class มีต้นทุนประมาณวันละ 14,000 USD หรือประมาณวันละ 5.04 แสนบาท โดยทั่วไปส่วนใหญ่ระยะเวลาที่เรือจอดรับของขึ้นลงใช้เวลาประมาณ 2-3 วันขึ้นอยู่กับขนาดของเรือ ความคุ้มค่าการเปลี่ยนใช้แลนด์บริดจ์จำเป็นจะต้องเปรียบเทียบค่าบริการเปลี่ยนโหมดขนส่ง 4 ทอด เช่น ค่าเทียบท่า, ค่าภาระท่าเรือ, ค่านำสินค้าขึ้นลง (Lift On/Lift Off), ค่าขนส่งทั้งทางรถไฟหรือรถบรรทุกรวมกันแล้วจะเป็นต้นทุนเท่าไรซึ่งค่าใช้จ่ายข้างต้นยังไม่รวมค่าตู้เปล่าความคุ้มค่าคงต้องไปคำนวณให้ชัดเจน

ปัจจัยที่สาม อุปสงค์ปริมาณตู้สินค้าในพื้นที่ไม่เพียงพอ ทำให้สายการเดินเรืออาจไม่คุ้มค่ากับเรือที่เข้ามาให้บริการ (In-Out Full Loaded Backhaul) ขนาดของเรือที่ขนส่งข้ามทวีปอย่างน้อยต้องบรรทุกได้ไม่ต่ำกว่า 10,000 TEU (ปัจจุบันขนาดของเรือไปถึง 18,000 TEU) เนื่องจากเรือที่ขนาดใหญ่ย่อมประหยัด

เชิงขนาด ประเด็นคือเรือที่เข้ามาทั้งสองท่าทั้งท่าเรือชุมพรและท่าเรือระนองจะมีปริมาณสินค้าขึ้นเรือลำเดียว และไปท่าเรือเดียวกันด้วยศักยภาพของพื้นที่ไม่พอเพียงแม้แต่แหลมฉบังเรือที่เข้ามาก็ต้องไปเปลี่ยนถ่ายเรือที่ สิงคโปร์เป็นส่วนใหญ่ ค่าตอบการที่ท่าเรือสิงคโปร์, ท่าเรือตันจุงปาราสหรือท่าเรือกลังประเทศมาเลเซีย มี ปริมาณเรือเข้ามารับสินค้าปีละรวมกันประมาณ 60 ล้านTEU (แหลมฉบังประมาณ 8.2 ล้านตู้) เหตุผลสำคัญคือท่าเล ที่ตั้งอยู่ตรงปากประตูของช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นการแบ่งซีกโลกตะวันออกและตะวันตกเป็นศูนย์กลางรับ สินค้าจากประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียนและเอเชียแปซิฟิก

กรณีศึกษาแลนด์บริดจ์ของมาเลเซีย รัฐบาลมาเลเซียเมื่อประมาณปีพ.ศ. 2560 มีการผลักดัน โครงการสร้างท่าเรือควันตัน (Kuantan Port) ตั้งอยู่ชายฝั่งตะวันออก (รัฐปะหัง) โดยจะมีการสร้างมอเตอร์เวย์ และทางรถไฟลักษณะเดียวกับแลนด์บริดจ์ของไทยไปเชื่อมกับท่าเรือพอร์ตกลังซึ่งอยู่กลางช่องแคบมะละกา เป็นแลนด์บริดจ์ระยะทางประมาณ 500 กิโลเมตรเชื่อมการขนส่งคอนเทนเนอร์และน้ำมันสองชายฝั่งทะเล โครงการเดิมจะร่วมทุนกับรัฐวิสาหกิจของจีนภายใต้โครงการ “BRI : Belt and Road initiative” โดยโครงการ จะมีการสร้างพื้นที่อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ภายใต้ชื่อโครงการ “ECRL : East-West Economic Corridor Land Link” อย่างไรก็ตามรัฐบาลมาเลเซียมีการทบทวนเห็นว่าไม่คุ้มค่าการลงทุนและอาจถูกครอบงำจากจีนจึง ยกเลิกโครงการ



ความเป็นไปได้ของโครงการแลนด์บริดจ์ชุมพร-ระนอง

ความเป็นไปได้ของการสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ทั้งที่ชุมพรและระนองพร้อมทั้งลงทุนสร้างระบบ รางและมอเตอร์เวย์ เป็นโครงการระดับโลกใช้เงินลงทุนมากกว่า 1.0 ล้านล้านบาทเป็นที่จะต้องประเมิน ความเป็นไปได้และความเสี่ยงคิดให้รอบด้าน เนื่องจากข้อจำกัดที่ตั้งของประเทศไทยไม่ได้อยู่ศูนย์กลางที่จะ เชื่อมสองมหาสมุทรและไม่อยู่ในท่าเลที่จะรับสินค้าจากประเทศรอบด้านที่อยู่ในโซน “Far East Asia” เช่น อินโดนีเซีย มาเลเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์รวมถึงประเทศที่อยู่ในโซนเอเชียแปซิฟิก เช่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน ญี่ปุ่น จีน ตลอดจนเส้นทาง “Trans Pacific” ซึ่งเชื่อมออสเตรเลียและสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก

โดยทั่วไปเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ส่วนใหญ่จะไม่ขนส่งข้ามมหาสมุทรแปซิฟิกและอินเดีย เนื่องจากต้องมีปริมาณสินค้าที่เพียงพอที่เรือแต่ละลำจะเข้ามารับสินค้าได้ตามรอบ “Voy Schedule” ซึ่งเป็น ตารางเรือที่กำหนดวันเข้า-ออกแน่นอน เรือที่เข้ามาส่งมอบสินค้าจะต้องมีปริมาณสินค้าที่เพียงพอที่คุ้มค่า ต้นทุนและทำกำไร ด้วยเหตุผลดังกล่าวจำเป็นที่จะต้องมีการทำเรือที่เป็นศูนย์กลางรับสินค้า (Hub & Spoke Port) ท่าเลที่ตั้งของท่าเรือสิงคโปร์และท่าเรือมาเลเซียอยู่ตรงปากช่องแคบมะละกาเป็นจุดที่เหมาะสม

ขณะที่ท่าเรือชุมพรและท่าเรือระนองเป็นท่าเรือในอ่าวและภาคใต้ไม่ใช่พื้นที่อุตสาหกรรมของไทยยกเว้น **จ.สงขลา** ด้วยศักยภาพของพื้นที่ที่เหมาะสมที่จะเป็นลักษณะเชื่อมโยงในประเทศในลักษณะ “Local Port & Land Link Corridor” ซึ่งคล้ายกับความเห็นของศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยซึ่งเป็นผู้รับจ้างวิจัยความเป็นไปได้ของโครงการ

ข้อมูลเชิงประจักษ์ท่าเรือชุมพรลึกเข้ามาในอ่าวไทยเรือที่มาจากมหาสมุทรแปซิฟิกและทะเลจีนใต้จะต้องอ้อมแหลมญวนระนาบเดียวกับจังหวัดปัตตานีจึงจะวกเข้ามาท่าเรือชุมพร ขณะที่ท่าเรือระนองซึ่งตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันตกทะเลอันดามันเรือสินค้าที่มาจากมหาสมุทรอินเดียจะต้องอ้อมหมู่เกาะนิโคบาร์ (อินเดีย) ระยะทางต้องอ้อมไปถึงภูเก็ตจึงจะเข้ามาเทียบท่าระนองเนื่องจากพื้นที่ทะเลแถบอันดามันและอ่าวไทยประกอบด้วยเกาะและชายฝั่งทวีปที่น้ำไม่ลึกมีเกาะเล็กเกาะน้อยมากมายไม่สามารถลากเป็นเส้นตรง นอกจากนี้เรือที่เข้ามาถ่ายสินค้าเสร็จแล้วจำเป็นต้องมีปริมาณตู้สินค้าขนกลับไปยังท่าเรือต้นทางที่เรียกว่าการขนส่งเที่ยวกลับหรือ “Backhaul Transport” ที่จำนวนสินค้าต้องมีปริมาณมากพอที่คุ้มต้นทุนของเรือและต้องมีกำไร

ด้านอุปสงค์ในพื้นที่ปริมาณสินค้าและตู้คอนเทนเนอร์ไม่พอที่จะรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ เนื่องจากทั้งชุมพรและระนองตลอดจนภาคใต้ตอนล่างยกเว้นที่จังหวัดสงขลามีอุตสาหกรรมไม่มากพอที่จะทำให้เกิดท่าเรือขนาดใหญ่ขณะที่อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยางพาราตลาดใหญ่คือประเทศจีนซึ่งสินค้าส่วนใหญ่ไปขึ้นเรือที่ท่าเรือปิ่นังซึ่งมีต้นทุนค่าระวางเรือที่ต่ำกว่า **ประเด็นที่ต้องเข้าใจคือเรือสินค้าขนาดใหญ่ประเภท Ocean ship ที่จะเข้ามารับสินค้าเกี่ยวข้องกับปริมาณสินค้าจะต้องมีอุปสงค์ในพื้นที่พอเพียงเนื่องจากเรือพวกนี้มีตารางเรือระยะเวลาแน่นอน “Voy Schedule”** เกี่ยวข้องกับวัน-เวลาเข้าออกของเรือ (Arrival/Departure Date) คล้ายกับสายการบินหากปริมาณตู้ไม่มากพอทั้งเที่ยวเข้าและออกเรือจะไม่เข้ามาเทียบท่าเช่นเดียวกับที่เกิดกับท่าเรือระนองในปัจจุบัน

ประเด็นที่เป็นความเห็นส่วนตัวไม่มีข้อมูลสนับสนุน ผลลัพธ์ของโครงการอาจได้ไม่คุ้มกับเสียประเทศที่สนใจอาจเป็น “รัฐวิสาหกิจจีน” ซึ่งไม่คำนึงด้านความคุ้มค่าการลงทุน (IRR) เนื่องจากประโยชน์แฝงที่จะได้รับคือการขยายเส้นทางสายไหมทางทะเลภายใต้ “One Belt One Road Initiative” สำหรับประเทศจีนเงินหนึ่งล้านล้านบาทหรือประมาณ 28,200 ล้านเหรียญสหรัฐเป็นแค่เศษเงินไม่ถึงร้อยละ 1 ของเงินทุนสำรอง ผลประโยชน์ที่จีนได้รับด้านโลจิสติกส์ฮับอาจเป็นรอง แต่การใช้ประโยชน์ท่าเรือยุทธศาสตร์และฐานทัพเรือของจีนสามารถควบคุมประตูด้าน “East-West” ปากช่องแคบมะละกาและจ่อหลังบ้านประเทศอินเดีย ซึ่งความสัมพันธ์ลึกๆ ไม่ค่อยดีนัก **ประเด็นที่อยากให้รัฐบาลทบทวน เช่น ด้านความเสี่ยง-การเงินการคลังของประเทศ ประโยชน์ความคุ้มค่าการลงทุน กรณีหากจีนเข้ามาลงทุนและใช้เป็นฐานทัพเรืออาจทำให้ไทยเสียความเป็นอิสระด้านการเมืองระหว่างประเทศรวมถึงผลกระทบการใช้ประโยชน์ในพื้นที่และด้านภาวะสิ่งแวดล้อมซึ่งจะกลายเป็นภาระของประเทศในอนาคต**

สามารถสแกนและดาวน์โหลดบทความนี้ได้ที่ QR CODE
รวมถึงค้นหาคำบทความทางวิชาการของดร.ธนิต โสรัตน์ ได้ที่
เว็บไซต์ www.tanitsorat.com  [tanit.sorat](https://www.facebook.com/tanit.sorat)
 [ดร.ธนิต โสรัตน์](https://www.youtube.com/channel/UC...)

