

บทความวิเคราะห์ :

ความเป็นไปได้และความท้าทาย...

“Landbridge Corridor Market Sounding”

การทดสอบความสนใจลงทุนแลนด์บริดจ์ เชื่อมอ่าวไทย-อันดามัน

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

วิทยาการผู้บรรยายวิทยาลัยการทัพเรือ (ปี พ.ศ. 2557-2566)

หลักสูตรรองคํประกอบสมุททานุกาพของไทย

วันที่ 31 พฤษภาคม 2567

โครงการระดับเมกะโปรเจกต์แลนด์บริดจ์หรือสะพานเศรษฐกิจเชื่อมชายฝั่งอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน “Southern Thailand Landbridge” เป็นกระแสนโยบายพรรคเพื่อไทยกำลังผลักดันเพื่อเปลี่ยนให้ประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมโลจิสติกส์ทางทะเลในระดับโลก สถานภาพล่าสุดรัฐบาลนายกรัฐมนตรีเศรษฐา ทวีสิน ผลักดันโครงการต่อเนื่องในช่วงปลายปี 2566 มีการโรดโชว์ประเทศเป้าหมาย ความคืบหน้าช่วงปลายเดือนพฤษภาคม 2567 กระทรวงคมนาคมผลักดันให้โครงการนี้อยู่ภายใต้พ.ร.บ. SEC ซึ่งเดิมเป็นโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ตอนล่าง แต่ต่อมาปรับเป็นพ.ร.บ.เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ คาดว่าพ.ร.บ. จะเสนอให้ครม.พิจารณาภายในเดือนกันยายนเพื่อนำเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา รูปแบบการลงทุนจะคล้ายกับ EEC

ภายใต้โครงการนี้คาดว่าจะใช้เงินลงทุนประมาณ 1.001 ล้านล้านบาทเป็นการพัฒนาท่าเรือฝั่งระนอง 330,810 ล้านบาทและท่าเรือฝั่งชุมชุน 305,666 ล้านบาท ทางหลวงพิเศษและทางรถไฟ 358,517 ล้านบาท ระยะเวลาสัมปทาน 50 ปี ประมาณระยะเวลาคืนทุน 24 ปี โครงการแบ่งเป็น 3 ระยะ ระยะที่ 1 สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าจำนวน 6 ล้าน TEUs เปิดให้บริการในปี 2573 ระยะที่ 2 สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าเพิ่มขึ้นอีก 6 ล้าน TEUs เปิดให้บริการปี 2582 และระยะที่ 3 สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้า 8 ล้าน TEUs โครงการนี้เป็นการลงทุนแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐเป็นผู้รับผิดชอบให้สิทธิประโยชน์แก่ภาคเอกชนพร้อมจัดหาพื้นที่และเวนคืนส่วนโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ภาคเอกชนจะเป็นผู้ลงทุนและดำเนินการบริหารจัดการ



ที่มา : นสพ. กรุงเทพธุรกิจ ฉบับวันที่ 31 พ.ค. 67

โครงการแลนด์บริดจ์หรือสะพานเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมชายฝั่งทะเลตะวันตกและตะวันออกมีแนวคิดมาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2536 มีการศึกษาสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ที่อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราชกับท่าเรือกระบี่มีการสร้างถนนกว้าง 200 เมตร เดิมจะมีทางรถไฟและท่อส่งน้ำมันแต่ระงับไป ต่อมาปีพ.ศ. 2548 รัฐบาลในสมัยนั้นมีโครงการพัฒนาท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูลกับท่าเรือสงขลาแต่ถูกต่อต้านในพื้นที่ในที่สุดโครงการระงับไปเช่นกัน ต่อมาในสมัยคสช. นายกรัฐมนตรีพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นำมาปรับใหม่ให้การศึกษาความเป็นไปได้ จากการเปิดรับฟังความคิดเห็นมีนักลงทุนทั้งไทยและต่างชาติสนใจดังนี้

1. บริษัทสายเดินเรือ เช่น K Line, Interasia Lines
2. ผู้ประกอบการท่าเรือ เช่น ไชน่าฮาร์เบอร์, HeBei Port Group, Evergreen Container, Royal Haskoning DHV Vietnam
3. ผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ไทยและต่างชาติ เช่น บริษัท สยามพิวรรธน์ จำกัด, TWLS, Pacific Construction
4. สถาบันการเงินไทยและต่างชาติ เช่น กรุงไทย, The Hokuriku Bank, Bank of China
5. นิคมอุตสาหกรรม เช่น บริษัท ดับบลิว เอช เอ อินดัสเตรียลดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน), บริษัท อมตะคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)

ช่วงปลายปีพ.ศ. 2566 รัฐบาลเศรษฐา ทวีสิน มีการเปิดตัวสร้างแลนด์บริดจ์เชื่อมการขนส่งทางทะเลระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกด้านตะวันออก-ทะเลจีนใต้กับมหาสมุทรอินเดีย-เชื่อมคลองสุเอซ-ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน-มหาสมุทรแอตแลนติก เป็นโครงการระดับโลกรัฐบาลมุ่งมั่นสร้างผลงานประวัติศาสตร์ผลักดันมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2566 เห็นชอบในหลักการดำเนินการก่อสร้างพร้อมทั้งจัดทำแผนโรดแมปและโรดโชว์เพื่อดึงนักลงทุนเป้าหมาย โครงการนี้เป็นอภิมหาโปรเจกต์ด้านโครงสร้างพื้นฐานภายใต้โครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมการขนส่งฝั่งตะวันออกและตะวันตก “East-West Ocean Landbridge Corridor” วาดฝันจะทำให้ประเทศไทยกลายเป็นโกลบอลฮับระดับโลกภายใต้แนวคิด “One Port, Two Sides”

Landbridge Roadmap ดังที่กล่าวจะเป็นโครงการใหญ่สุดที่ลงทุนในครั้งเดียวใช้เม็ดเงิน 1.0 - 1.4 ล้านล้านบาท เป็นการลบและแข่งสถิติโครงการ “EEC” ซึ่งปั้นโดยรัฐบาลสมัยพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ภายใต้โครงการจะมีการสร้างพื้นที่ภาคใต้ตอนบนให้เป็นเขตเศรษฐกิจพร้อมสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ทั้งที่จังหวัดชุมพรและจังหวัดระนอง โดยเชื่อมถึงกันด้วยโครงสร้างพื้นฐานพร้อมทั้งเปิดพื้นที่การลงทุนใหม่ของประเทศ จากโรดแมปขั้นตอนการโรดโชว์เพื่อเชิญชวนนักลงทุนต่างชาติ จากนั้นจะมีการดำเนินการออกกฎหมายเขตเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) ได้ในช่วงปลายปีพ.ศ. 2568 พร้อมทั้งเปิดประมูลให้เสร็จภายในปลายปีพ.ศ. 2568 คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ภายในปีเดียวกันและหากโครงการไม่สะดุดอาจเปิดบริการเดือนตุลาคมปีพ.ศ. 2573

แนวคิดของโครงการ

ประการแรก การสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ฝั่งอ่าวไทยและอันดามันเป็นท่าเรือทันสมัยแบบสมาร์ทพอร์ตในลักษณะอัตโนมัติขั้นพอร์ตเฟสแรกแต่ละท่าพิสัยรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ปีละ 20 ล้านTEU (หน่วยนับตู้คอนเทนเนอร์เทียบเท่าขนาด 20 ฟิต) หรือประมาณ 2.2 เท่าของท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน ปักหมุดจะสร้างไว้ที่ ต.แหลมรี อ.หลังสวน จ.ชุมพร และแหลมอ่าวอ่าง อ.ราชกรูด จ.ระนอง พร้อมทั้งการสร้างรถไฟทางคู่ทั้งราง

มาตรฐานและรางขนาด 1.0 เมตร พร้อมทั้งถนนมอเตอร์เวย์ 6 ช่องทางจราจร ระยะทางประมาณ 91 กม. มีอุโมงค์ 3 แห่งและระบบท่อขนส่งน้ำมัน-แก๊สธรรมชาติ

ประการที่สอง คาดหวังว่าจะเปลี่ยนเส้นทางโลจิสติกส์ข้ามทวีปที่เรือบรรทุกคอนเทนเนอร์ส่วนใหญ่จะต้องผ่านช่องแคบมะละกาเพื่อเปลี่ยนตู้/รับตู้สินค้าที่ท่าเรือประเทศสิงคโปร์ (PSA : Port of Singapore Authority) หรือท่าเรือประเทศมาเลเซียทั้งที่ท่าเรือตันจุงปาราบัส (Tanjung Parapat Port) ที่อยู่ปากช่องแคบมะละกาและ/หรือท่าเรือกลังหรือบ้างเรียกว่าท่าเรือแคลง (Port Klang Authority) ตั้งอยู่ที่กึ่งกลางช่องแคบมะละกาที่กล่าวล้นเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ระดับโลก แนวคิดคือให้เรือที่มาจากมหาสมุทรด้านหนึ่งมาจอด (Lift On Port Arrival) เป็นการขนถ่ายสินค้าลงหน้าท่าและขนถ่ายเพื่อขนส่งทางบกไปขึ้นเรืออีกฝั่งหนึ่ง (Lift Off Port Departure)

คาดหวังว่าโครงสร้างแลนด์บริดจ์จะเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือโลกให้หันมาใช้ท่าเรือทั้งสองของไทยโดยไม่จำเป็นต้องเสียเวลาเพื่ออ้อมแหลมมะละกา (Malaca Strait) โดยเรือที่มาเทียบท่าทั้งชุมพรและระนองจะนำตู้คอนเทนเนอร์มาลงแลนด์โดยเปลี่ยนถ่ายด้วยระบบขนส่งทางรางหรือทางถนนระยะทางเกือบร้อยกิโลเมตรเพื่อไปขึ้นเรืออีกท่าหนึ่งซึ่งจะทำให้สายการเดินเรือ (Liner Vessel) มีแรงจูงใจเพราะประหยัดทั้งระยะทาง-ต้นทุนและเวลา ส่วนจะเป็นจริงคุ้มค่าการลงทุนมากน้อยเพียงใดอ่านคอลัมน์นี้จบอาจมีคำตอบ



ประการที่สาม การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC : Southern Economic Corridor) เป็นการปฏิรูปโครงการเดิมที่จังหวัดสงขลาโดยจะมีการพัฒนาพื้นที่หลังท่า เช่น การลงทุนนิคมอุตสาหกรรม-โรงกลั่นน้ำมันดิบและแยกแก๊สซึ่งจะทำให้เกิดอุตสาหกรรมปิโตรเคมีคอล คาดหวังจะทำให้พื้นที่ภาคใต้ตอนบนกลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจแห่งใหม่ในลักษณะ “Southern Economic Corridor” ซึ่งจะทำให้เกิดเมืองบริวารเชื่อมต่อกับโครงการได้อีกมากมาย จะทำให้เกิดการสร้างงานมากกว่า 2.8 แสนตำแหน่งและหลังโครงการเปิดตัวจะทำให้การขยายตัวทางเศรษฐกิจขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 5.5 ต่อปี

ประการที่สี่ ประเมินมูลค่าโครงการประมาณ 1.0 ล้านล้านบาท (อาจถึง 1.4 ลล.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 โดยเปิดกว้างให้เอกชน

ต่างชาติถือหุ้นได้เกินร้อยละ 50 โครงการนี้ริเริ่มมาตั้งแต่สมัยรัฐบาลที่แล้วโดยกระทรวงคมนาคมซึ่งเจ้ากระทรวงเป็นระดับแกนนำของพรรคภูมิใจไทยได้จ้างศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยร่วมกับ สทนง.สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้วิจัยเสร็จและนำออกเผยแพร่เมื่อวันที่ 8 พ.ย. 2565

จากการเปิดตัวโครงการทางกระทรวงคมนาคมจะมีการผลักดันโครงการแลนด์บริดจ์ให้เป็นจุดขายใหม่ประเทศไทยและผลักดันให้ภาคใต้ตอนบนเป็นศูนย์กลางคมนาคมทางทะเลของโลก ยกกระดับไปถึง คลองสุเอซ มีการศึกษาความเหมาะสมรูปแบบธุรกิจ (Business Model) ที่จะลงทุนในพื้นที่ตลอดจนการศึกษา EIA และ HIA โดยคาดหวังว่าจะดึงดูดสายการบินเรือใหญ่ของโลกเข้ามาลงทุน เช่น กลุ่ม “2M” ประกอบด้วยสายการบิน MAERSK LINE และกลุ่ม MSC นอกจากนี้ยังมีกลุ่ม “ONE” ซึ่งประกอบด้วย TOP 3 สายการบินเรือของญี่ปุ่นและสายการบินเรือซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจของจีน

จากผลวิจัยความเป็นไปได้ของโครงการจัดทำโดยศูนย์บริการวิชาการจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ระบุว่าอาจไม่คุ้มค่าการลงทุนทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดคือการยึดกรอบแผนพัฒนาที่มีอยู่แล้วเป็นหลัก 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)

ปัจจัยความสำเร็จของโครงการ

1. Time Economy การประหยัดจากเวลา เป็นหัวใจของการพัฒนาแลนด์บริดจ์ของไทย จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคมระบุว่าสามารถลดระยะเวลาขนส่งเฉลี่ย 3-4 วัน เปรียบเทียบกับการขนส่งผ่านช่องแคบมะละกาใช้เวลาประมาณ 9 วัน ข้อมูลเชิงประจักษ์ของแคบมะละกาจากทะเลอันดามันปากช่องแคบอยู่ที่ท่าเรือปีนังไปจนถึงท่าเรือสิงคโปร์ซึ่งเป็นปากทางสู่ทะเลจีนใต้ระยะทางประมาณ 930 กิโลเมตร เรือสินค้าขนาดกลางวิ่งเฉลี่ย 20 น็อตต่อชั่วโมงหรือประมาณ 30-36 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผู้เขียนเคยนั่งเรือขนาดใหญ่ผ่านช่องแคบมะละกาจับเวลาใช้ระยะเวลาประมาณ 1 วันกับอีก 10 ชั่วโมง (ไม่ใช่ 9 วัน ซึ่งเป็นระยะเวลาเท่ากับการเดินเรือจากท่าเรือแหลมฉบังถึงท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ประเทศจีน) หากนับรวมระยะเวลาไป-กลับกับเวลารอเทียบท่าและการขนถ่ายสินค้าอาจใช้เวลาประมาณ 3-4 วัน

การขนส่งผ่านแลนด์บริดจ์ทางทะเลด้วยเรือสินค้าข้ามสมุทรซึ่งกินน้ำลึกเรือต้องอ้อมพื้นไหล่ทวีปซึ่งเป็นบริเวณน้ำตื้น เรือที่มาจากฝั่งตะวันตกต้องอ้อมผ่านเกาะนิโคบามาจนถึงแถบจังหวัดสตูลแล้วต้องวกขึ้นไปถึงท่าเรือระนองใช้เวลาเกินครึ่งวัน ขณะที่เรือที่มาจากฝั่งตะวันออกต้องอ้อมผ่านตอนใต้ของประเทศเวียดนามผ่านแหลมกำเมา (Cà Mau) วกเข้าไปแถบจังหวัดพัทลุงหรือสงขลาจึงเข้ามาอ่าวไทยตอนล่างถึงท่าเรือชุมพร ขณะที่การขนส่งนำสินค้าขึ้นและลง (Lift On/Lift Off) ต้องมีการการนำสินค้ามาพักลานคอนเทนเนอร์ก่อนที่จะเปลี่ยนโหมดไปใช้การขนส่งทางบกทั้งทางรถไฟและ/หรือทางถนน เมื่อไปถึงอีกฝากหนึ่งก็ต้องมีลักษณะคล้ายกันเป็นการ Double Handling ระยะเวลาที่ใช้อย่างพอๆ หรือมากกว่าการขนส่งผ่านช่องแคบมะละกา

2. Cost Conscious ต้นทุนที่ใช้เนื่องจากค่าใช้จ่ายของเรือขนาดกลางระดับชั้น “Neo Panamax” บรรทุกประมาณ 15,000 TEUs มีค่าใช้จ่ายวันละประมาณ 14,000 USD หรือประมาณ 5.0 แสนบาท เป็นค่าเช่าเรือ ค่าน้ำมัน ค่าโสหุ่ยต่างๆ ฯลฯ การที่ไม่สามารถประหยัดระยะเวลาในลักษณะ Time Economy ทำให้เรือไม่ได้ประโยชน์จากการเข้ามาให้บริการในท่าเรือใดท่าเรือหนึ่ง อีกทั้งการใช้แลนดบริดจ์จะมี Landbridge Cost ทั้งการเทียบท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้า ค่าขนส่งทั้งรถไฟและรถบรรทุกโดยเฉพาะจะต้องมีค่าผ่านทางเนื่องจากการลงทุนระดับ 1 ล้านล้านบาทค่าผ่านทางคงไม่พอๆ กับค่าทางด่วนในกทม.อย่างแน่นอน

3. Ocean Hub & Spoke Port การเป็นท่าเรือซึ่งเป็นศูนย์กลางในการรวบรวมรับและส่งสินค้า เพื่อให้เรือสินค้าขนาดใหญ่มีปริมาณตู้สินค้าที่พอเพียงและคุ้มค่าใช้จ่ายของสายการบินเรือที่จะนำเรือเข้ามาเทียบท่า ประเด็นที่ต้องเข้าใจคือเรือสินค้าขนาดใหญ่วิ่งข้ามมหาสมุทรที่เรียกว่า “Ocean Vessel” จะไม่เดินเรือข้ามมหาสมุทรยกเว้นเรือบรรทุกน้ำมันดิบ (Crude Oil Carrier) และเรือประเภท Direct Route (ส่วนใหญ่เป็นเรือจีน) โดยทั่วไปเรือคอนเทนเนอร์จะแวะเทียบท่าเรือซึ่งเป็นศูนย์กลางเพื่อรวบรวมสินค้าให้เต็มลำ โดยท่าเรือต่างๆ จะต้องตั้งอยู่ในท่าเลหรือ “Location” ที่เหมาะสมล้อมรอบด้วยประเทศต่างๆ ซึ่งมีสินค้านำเข้า-ส่งออกโดยจะมีเรือ “Feeder Vessel” ขนส่งตู้ 500-1,000 TEUs ไปรวบรวมที่ท่าเรือซึ่งเป็น “Hub & Spoke Port” เกี่ยวข้องกับปัจจัย

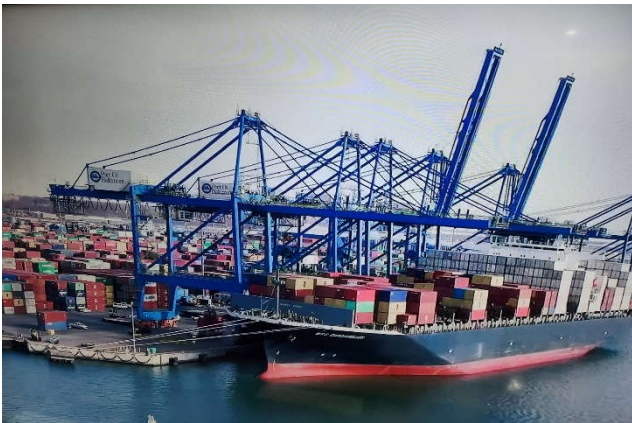
- 1) Area Demand เกี่ยวข้องกับอุปสงค์ในพื้นที่จะต้องมีปริมาณสินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์ที่มากพอที่เรือขนาดใหญ่คุ้มทุนเข้ามาเทียบท่า เช่น Neo Panamax Class บรรทุก 10,000-15,000 TEUs
- 2) GEO-Location เกี่ยวข้องกับทำเลภูมิศาสตร์ที่ตั้งของท่าเรือจะต้องเหมาะสมสามารถจับคู่กับประเทศต่างๆ ที่อยู่ในรัศมีการให้บริการของท่าเรือซึ่งจะทำให้สามารถเป็นศูนย์กลางรวบรวมสินค้า เช่น กรณีของท่าเรือสิงคโปร์ซึ่งอยู่ตรงปากทางช่องแคบมะละกาเชื่อมสองมหาสมุทรและอังกฤษได้ใช้เป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าข้ามโลกมากกว่า 2 ศตวรรษ
- 3) Voy Schedule เรือสินค้าข้ามทวีปจะมีตารางเข้า-ออกที่แน่นอนคล้ายกับสายการบินไม่สามารถจอดรอสินค้าเต็มลำ ดังนั้นท่าเรือที่จะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์จะต้องมีสินค้าที่พอเพียงกับเที่ยวเรือ จุดอ่อนของแลนดบริดจ์คือการขนส่งจากท่าเรือสองฝั่งทะเลซึ่งต้องมีการเอาสินค้าลงแลนดจะมีความสามารถเพียงใดที่จะให้เรือสินค้าขนาดใหญ่มารับ-ส่งพร้อมกันประเด็นนี้เป็นความท้าทาย

ความเป็นไปได้ของโครงการ

จากข้อมูลเชิงประจักษ์โครงการเมกะแลนดบริดจ์จะต้องมีการพิจารณารอบด้านจะต้องมีการเข้าใจถึงบริบทการค้าระหว่างประเทศเกี่ยวข้องกับเส้นทางการเดินเรือและสายการบินเรือซึ่งธุรกิจนี้มีการแข่งขันค่อนข้างสูง ปัจจุบันสายการบินเรือหลักขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ประเภท “Ocean Vessel Liner” จำนวน 10 ราย ครอบคลุมส่วนแบ่งตลาดโลกถึงร้อยละ 83 ในจำนวนนี้เป็นสายเดินเรือสัญชาติฮอลแลนด์และอียู (2M) จำนวนรวมกัน 2 ราย สัดส่วนการตลาดร้อยละ 33.3 รองลงมาเป็นสายเรือรัฐวิสาหกิจ

ของจีน 3 รายสัดส่วนการตลาดร้อยละ 26.4 สัญชาติเยอรมันส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 7.2 สัญชาติไต้หวันส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 5.3 สัญชาติเกาหลีใต้ส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 2.3 และสิงคโปร์ส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 1.8

ที่กล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่าธุรกิจสายการเดินเรือเป็นบริษัทขนาด “Global Mega Company” มีอำนาจต่อรองสูงทั้งด้านค่าระวางเรือและการตัดสินใจเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือและกว่าครึ่งมีการลงทุนที่ทำเรือต้นจุงปาราปัส อีกทั้งโครงการสร้างแลนด์บริดจ์ “ECRL : East-West Economic Corridor Land Link” ที่มาเลเซียและจีนร่วมทุน ทุนสร้างท่าเรือกวานตัน (Kuantan Port) ตั้งอยู่ทะเลฝั่งตะวันออกรัฐปะหังประเทศมาเลเซียโดยมีทางรถไฟเชื่อมกับท่าเรือพอร์ตกลังซึ่งอยู่กลางช่องแคบมะละกาเป็นแลนด์บริดจ์ระยะทางประมาณ 500 กิโลเมตรเชื่อมการขนส่งคอนเทนเนอร์และน้ำมันสองชายฝั่งทะเลของมาเลเซียแต่ก็ไม่ได้มุ่งหวังให้เป็น “Global Landbridge” เหมือนของไทย



ความเป็นไปได้ของการสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ทั้งที่ชุมพรและระนองพร้อมทั้งลงทุนสร้างระบบรางและมอเตอร์เวย์ เป็นโครงการระดับโลกใช้เงินลงทุน 1.0-1.4 ล้านล้านบาทเป็นที่จะต้องประเมินความเป็นไปได้และความเสี่ยงคิดให้รอบด้าน เนื่องจากข้อจำกัดที่ตั้งของประเทศไทยไม่ได้อยู่ศูนย์กลางที่จะเชื่อมสองมหาสมุทรและไม่อยู่ในทำเลที่จะรับสินค้าจากประเทศรอบด้านที่อยู่ในโซน “Far East Asia” เช่น อินโดนีเซีย มาเลเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์รวมถึงประเทศที่อยู่ในโซนเอเชียแปซิฟิก เช่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน ญี่ปุ่น จีน ตลอดจนเส้นทาง “Trans Pacific” ซึ่งเชื่อมออสเตรเลียและสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก

โดยทั่วไปเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ส่วนใหญ่จะไม่ขนส่งข้ามมหาสมุทรแปซิฟิกและอินเดีย เนื่องจากต้องมีปริมาณสินค้าที่เพียงพอที่เรือแต่ละลำจะเข้ามารับสินค้าได้ตามรอบ “Voy Schedule” ซึ่งเป็นตารางเรือที่กำหนดวันเข้า-ออกแน่นอน เรือที่เข้ามาส่งมอบสินค้าจะต้องมีปริมาณสินค้าที่เพียงพอที่คุ้มค่าต้นทุนและทำกำไร ด้วยเหตุผลดังที่กล่าวข้างต้นที่จะต้องมีการทำเรือที่เป็นศูนย์กลางรับสินค้า (Hub & Spoke Port) ท่าที่ตั้งของท่าเรือสิงคโปร์และท่าเรือมาเลเซียอยู่ตรงปากช่องแคบมะละกาเป็นจุดที่เหมาะสมขณะที่ท่าเรือชุมพรและท่าเรือระนองเป็นท่าเรือในอ่าวและภาคใต้ไม่ใช่พื้นที่อุตสาหกรรมของไทยยกเว้น จ.สงขลา ด้วยศักยภาพของพื้นที่ที่เหมาะสมที่จะเป็นลักษณะเชื่อมโยงในประเทศในลักษณะ “Local Port & Land Link Corridor” ซึ่งคล้ายกับความเห็นของศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยซึ่งเป็นผู้รับจ้างวิจัยความเป็นไปได้ของโครงการ

การเดินทางโครงการแลนด์บริดจ์สถานะล่าสุดรัฐบาลโดยนายกรัฐมนตรีเศรษฐา ทวีสินมีความมุ่งมั่นเร่งผลักดันโครงการเนื่องจากเป็นเมกะโปรเจกต์ใหญ่สุดที่ไทยลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์และ

อาจเป็นการปิดฉากแนวคิดผลักดันชุด “คลองไทย” ที่ทุนจีนสนใจจะเข้ามาลงทุนมีการนำเสนอในที่ประชุมเส้นทางสายไหมครบรอบสิบปี “BRI : One Belt One Road” ณ นครปักกิ่งเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2566 โดยไทยเสนอให้โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายไหมทางทะเลกับจีน อีกทั้งช่วงกลางเดือนพฤศจิกายน 2566 มีการ “Landbridge Road Show” ในการประชุมเอเปคครั้งที่ 34 ณ นครซานฟรานซิสโก (USA) ความชัดเจนของโครงการมีการกำหนดโรดแมปแผนดำเนินการ เช่น ตุลาคม 2566 ครม.รับทราบโครงการ, ช่วงพฤศจิกายน 2566 - มกราคม 2568 ดำเนินการรับฟังความเห็น Road Show ในต่างประเทศ, ภายในปี 2567 จะดำเนินการออกพร.รองรับโครงการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจภายใต้เขตเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) พร้อมทั้งดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน, ภายในกลางปี.ศ.2568 จะเปิดให้เอกชนยื่นข้อเสนอประมูลและพิจารณาให้แล้วเสร็จเพื่อให้ครม.เห็นชอบผู้ชนะประมูลและลงนามในสัญญาภายในไตรมาส 3/2568 คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างคิกออฟโครงการภายในปลายไตรมาส 3 ปีเดียวกัน โดยการก่อสร้างใช้เวลา 5 ปีและเปิดดำเนินการได้ประมาณเดือนตุลาคมพ.ศ. 2573

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

สามารถอ่าน “สมุททานุภาพเศรษฐกิจของไทยภายใต้การเปลี่ยนแปลง”
และรายงานการศึกษา “วิเคราะห์คลองไทย” เขียนโดย ดร.ธนิต โสรัตน์
โดยสามารถสแกนได้ที่ QR Code >>



ภาคผนวก :

การประชาสัมพันธ์ของรัฐบาลเดินหน้า Landbridge

ข้อมูลจากหนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ ฉบับวันที่ 19 ธ.ค. 66

จากข้อมูลการให้ข่าวของรัฐบาลโครงการแลนด์บริดจ์เป็นโครงการที่รัฐบาลไทยริเริ่มจากโอกาสและศักยภาพของไทยที่จะเป็นศูนย์กลางการค้าและการขนส่งภูมิภาค และอนาคตอาจเป็นศูนย์กลางการค้าและการขนส่งอีกแห่งหนึ่งของโลก เปิดรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอจากนักลงทุนญี่ปุ่น 30 บริษัท มีมูลค่าการส่งออกและนำเข้าสูงสุดที่ 40% รองลงมาเป็นยุโรปที่สัดส่วน 38% ซึ่งการค้าขายส่วนใหญ่จะอาศัยการขนส่งทางเรือเพราะขนส่งได้มากและประหยัดที่สุด และการเดินเรือสินค้าระหว่างเอเชียกับยุโรปส่วนใหญ่ผ่านช่องแคบมะละกา

ปัจจุบันช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าทางทะเลหลักโดยตู้สินค้าผ่านช่องแคบมะละกามีสัดส่วน 25% ของจำนวนตู้สินค้าทั่วโลกรวมทั้งการขนส่งน้ำมันผ่านช่องแคบมะละกามีสัดส่วน 60% ของการขนส่งน้ำมันทั่วโลก ทำให้ช่องแคบมะละกามีปริมาณการเดินเรือคับคั่งและแออัดมากที่สุดในโลกแห่งหนึ่ง รวมทั้งปริมาณการขนถ่ายตู้สินค้าหรือตู้คอนเทนเนอร์ในท่าเรือที่อยู่บริเวณช่องแคบมะละกามี 70.4 ล้านตู้ต่อปี และมีเรือผ่านช่องแคบมะละกา 90,000 ลำต่อปี คาดการณ์ว่าปี 2573 ปริมาณเรือจะเกินกว่าความจุของช่องแคบมะละกาและจะประสบปัญหาตู้สินค้าจำเป็นต้องรอที่ท่าเรือ เพื่อรอเรือเข้ามาทำการขนถ่ายตู้สินค้า ทำให้เกิดค่าเสียโอกาสและการเพิ่มขึ้นของต้นทุนจากความล่าช้า โอกาสพัฒนาเส้นทางบรรเทาผลกระทบโดยใช้ที่ตั้งกลางคาบสมุทรมอินโดจีนที่พัฒนาเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย โดยไทยเชื่อว่าแลนด์บริดจ์เป็นเส้นทางเลือกสำคัญที่จะรองรับการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น

กลุ่มเป้าหมายเรือขนส่งขนาดกลาง

รวมทั้งเมื่อเทียบต้นทุนและเวลาการขนส่งตู้สินค้าผ่านแลนด์บริดจ์กับช่องแคบมะละกา พบว่ากลุ่มเป้าหมายหลักของเรือขนส่งตู้สินค้าที่จะมาใช้แลนด์บริดจ์ ได้แก่ เรือขนส่งตู้สินค้าขนาดกลาง (Feeder) ที่ขนส่งตู้สินค้าระหว่างประเทศในมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย ปัจจุบันการขนส่งตู้สินค้าจากประเทศผู้ผลิตในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น ญี่ปุ่น จีนและเกาหลีใต้ ไปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลางและตะวันออกกลางจะขนส่งมาโดยเรือขนาดใหญ่ (Mainline) แล้วมาเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าลงเรือ Feeder ที่ท่าเรือในช่องแคบมะละกาเพื่อขนส่งไปประเทศผู้บริโภครวม ซึ่งเมื่อมีแลนด์บริดจ์จะทำให้ตู้สินค้าเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากประเทศผู้ผลิต โดยใช้เรือ Feeder แล้วมาเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าลงเรือ Feeder อีกลำที่แลนด์บริดจ์ ซึ่งประหยัดต้นทุนขนส่งอย่างน้อย 4% และประหยัดเวลา 5 วัน

สำหรับสินค้าที่ผลิตจากประเทศผู้ผลิตในแถบทะเลจีนใต้ เช่น จีนด้านตะวันออกเฉียงใต้ ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย ประเทศผู้บริโภครวมในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลางและตะวันออกกลาง ส่วนใหญ่ขนส่งด้วยเรือ Feeder แล้วมาถ่ายลำที่ทำเรือในช่องแคบมะละกาไปลงเรือ Feeder อีกลำเพื่อขนส่งตู้สินค้าไปประเทศผู้บริโภครวม เมื่อมีแลนด์บริดจ์จะทำให้ตู้สินค้ามาถ่ายลำที่แลนด์บริดจ์ ซึ่งประหยัดต้นทุนขนส่งอย่างน้อย 4% และประหยัดเวลา 3 วัน

ส่วนกลุ่มสินค้าที่ผลิตในไทย ลาว กัมพูชา เมียนมาและจีนตอนใต้ จะขนถ่ายตู้สินค้าผ่าน
โครงข่ายคมนาคมทางบกของไทยไปออกที่แลนด์บริดจ์ด้วยเรือ Feeder ไปประเทศผู้บริโภคร เช่น ฟิลิปปินส์
อินโดนีเซีย ประเทศในเอเชียกลางและตะวันออกกลาง ซึ่งแลนด์บริดจ์จะประหยัดค่าใช้จ่ายจากเดิมได้ถึง 35%
ประหยัดเวลาถึง 14 วัน

“แลนด์บริดจ์” ลดเวลาขนส่งเฉลี่ย 4 วัน

ดังนั้นเฉลี่ยแล้วการขนส่งตู้สินค้าในทุกเส้นทางผ่านแลนด์บริดจ์จะลดเวลาเดินทางได้ 4 วัน
และลดต้นทุนได้ 15% ซึ่งจากการคาดการณ์ปริมาณตู้สินค้าที่จะผ่านท่าเรือฝั่งตะวันตกของ
แลนด์บริดจ์อยู่ที่ 19.4 ล้านตู้และผ่านท่าเรือฝั่งตะวันออกอยู่ที่ 13.8 ล้านตู้ หากเทียบเป็นสัดส่วนกับจำนวนตู้
สินค้าทั้งหมดที่ผ่านท่าเรือในช่องแคบมะละกาจะคิดเป็นสัดส่วนเพียง 23% “เป็นการประมาณการแบบขี้ตม
(Conservative) และพิจารณาการเชื่อมโยงสินค้าที่เกิดจากเรือ Feeder มาต่อเรือ Feeder เท่านั้น ยังไม่รวม
โอกาสที่เรือขนาดใหญ่จะมาเทียบท่าในแลนด์บริดจ์” ส่วนการขนส่งน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางพบว่าปัจจุบัน
ขนส่งน้ำมันดิบ 19 ล้านบาร์เรลต่อวัน โดยที่ 56% หรือ 10.7 ล้านบาร์เรลต่อวันจะขนส่งผ่านช่องแคบมะละกา
ซึ่งหากใช้แลนด์บริดจ์จะเป็นจุดกระจายน้ำมันดิบในภูมิภาค และประหยัดต้นทุนขนส่งอย่างน้อย 6%

อีกทั้งการลงทุนโครงการนี้ นักลงทุนจะได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาโครงการอื่นที่
เกี่ยวข้องโดยเฉพาะธุรกิจภาคบริการ ธุรกิจภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ ธุรกิจการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
รวมถึงธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับภาคการเงินและการธนาคาร ซึ่งผลประโยชน์เกิดขึ้นกับธุรกิจภาคการเกษตรกรรม
และธุรกิจภาคอุตสาหกรรมโดยเฉพาะอุตสาหกรรมกลุ่ม New S-curves ที่ได้สิทธิประโยชน์ฯ เพิ่ม
นอกจากนี้แลนด์บริดจ์จะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย โดยจะสร้างงานในพื้นที่ไม่น้อยกว่า 280,000 อัตรา และ
จีดีพีของไทยจะเติบโตถึง 5.5% ต่อปี หรือไปอยู่ที่ 6.7 แสนล้านดอลลาร์ เมื่อมีการพัฒนาโครงการอย่างเต็ม
รูปแบบ กระทรวงคมนาคมได้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลจากนักลงทุนญี่ปุ่น เพื่อนำมาประกอบในการจัดทำร่าง
เอกสารเชิญชวนผู้ลงทุนในการร่วมลงทุนโครงการ (REP) ต่อไป ทั้งนี้กระทรวงคมนาคมได้เชิญชวนบริษัท
โลจิสติกส์และบริษัทเดินเรือขนาดใหญ่ของญี่ปุ่น เข้ามาลงทุนในโครงการดังกล่าวของประเทศไทยด้วย
