



บทความพิเศษ :

ความคืบหน้าโครงการแลนด์บริดจ์อ่าวไทย-อันดามัน ..

คาดฝันว่าในอีก 10 ปีข้างหน้าไทยจะเป็น Global Port แขงหน้าสิงคโปร์

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานกรรมการบริษัทในเครือวี-เซิร์ฟ กรุ๊ป

วันที่ 9 กรกฎาคม 2567

**Landbridge Maritime** แลนด์บริดจ์ภาคใต้ตอนบนเส้นทางขนส่งทางรางและถนนมอเตอร์เวย์เชื่อมโยง 2 ฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามันระยะทาง 89.35 กม. โดยปักหมุดสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ที่จังหวัดระนอง บริเวณอ่าวอ่าง อำเภอเมืองระนอง ท่าเรือจะมีเชื่อมกันคลื่นระยะทางรวมกัน 3.772 กิโลเมตร มีการขุดร่องน้ำทางเดินสำหรับเรือระยะทาง 11.5 กม. ความยาวหน้าท่าเทียบเรือ 9.350 กม. ความลึก 19 เมตร งานขุดรอกดินตะกอนประมาณ 14.95 ล้านลบ.ม. สำหรับด้านจังหวัดชุมพร บริเวณแหลมรีว อำเภอหลังสวน ท่าเรือจะมีเชื่อมกันระยะทางรวมกัน 6.085 กม. มีการขุดร่องน้ำทางเดินสำหรับเรือระยะทาง 9.7 กม.ความยาวหน้าท่าเทียบเรือ 7.580 กม. ความลึกของน้ำ 17 เมตร งานขุดรอกดินตะกอนประมาณ 130.09 ล้านลบ.ม. การเชื่อมต่อของท่าเรือ มีทางหลวงพิเศษหรือมอเตอร์เวย์และรางรถไฟทางคู่รวมถึงระบบการส่งทางท่อ



โครงการแลนด์บริดจ์ระนอง-ชุมพร ซึ่งอย่างเป็นทางการ “โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน” อยู่ภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC : Southern Economic Corridor) เป็นการพัฒนาคอนกรีตพื้นฐานเมกะโปรเจกต์พาณิชย์นาวีใหญ่สุดเท่าที่ไทยเคยมี หากเป็นไปตามที่รัฐบาลคาดหวังเมื่อเสร็จสมบูรณ์จะใหญ่กว่าท่าเรือแหลมฉบัง 4 เท่าและเปิดพื้นที่การลงทุนใหม่ภาคใต้ตอนบน โดยจะมีพื้นที่อุตสาหกรรมและโรงกลั่นน้ำมันท่าเรือที่สร้างเฟสแรก รองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ปีละ 20 ล้าน TEUs และเฟส2 รองรับปริมาณสินค้ามากถึง 40 ล้าน TEUs เปรียบเทียบกับท่าเรือแหลมฉบัง ปัจจุบันเฟส2 รองรับปริมาณสินค้า 11 ล้าน TEUs และเฟส3 หากสร้างเสร็จรองรับสินค้า 18 ล้าน TEUs เปรียบเทียบท่าเรือสิงคโปร์รองรับสินค้าได้ 39.01 ล้าน TEUs ต่อปี ทางสภาพพัฒนาฯ ระบุว่าหลังโครงการเสร็จสิ้นจะทำให้ GDP ของไทยขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 5.5

จากข้อมูลนี้จะเห็นถึงความคาดหวังของรัฐบาลจะเนรมิตโครงการแลนด์บริดจ์ให้มีขนาดใหญ่กว่าท่าเรือสิงคโปร์ซึ่งเป็นท่าเรือระดับโลกอยู่ปลายสุดของช่องแคบมะละกาขณะที่โครงการแลนด์บริดจ์ของไทยเป็นการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่ 2 ฝั่งทะเล เรือที่เข้ามาใช้บริการจะเป็นเรือข้ามมหาสมุทรที่เรียกว่า “Ocean Master Vessel” หรือเรือแม่ระดับชั้น Neo-Panamax Class ซึ่งบรรทุกสินค้า 10,000 - 15,000 TEUs จุดหมายปลายทางไม่ใช่ประเทศไทยโดยหวังว่าเมื่อสร้างเสร็จเรือจะไม่เข้าเทียบท่าเรือสิงคโปร์หรือท่าเรือกลางและท่าเรือตันจุงปาราปีสของมาเลเซีย ความแตกต่างคือแลนด์บริดจ์ของไทยเรือที่มาจากเส้นทาง Trans-Atlantic ผ่านคลองสุเอซจะมาจอดที่ท่าเรือชุมพรแล้วถ่ายสินค้าลงแลนด์ แล้วยกขึ้นบรรทุกรถไฟหรือรถเทเลอร์ ขนส่งระยะทางประมาณ 89.35 กม. ไปรอเพื่อเปลี่ยนเรือ ณ ท่าเรือชุมพรโดยหวังว่าจะมีเรือ Ocean Vessel เข้ามาเทียบท่าและยกสินค้าขึ้นเรือ ความแตกต่างกับท่าเรือสิงคโปร์คือการ “Double Handling” และ “Double Cost” คือต้องเสียค่าใช้จ่ายในการยกสินค้าขึ้นและลงหลายทอด (Lift On/Lift Off) ต้องเสียค่าขนส่งทางแลนด์และค่าพอร์ตชาร์จรวมถึงค่าผ่านทางด้านการประหยักระยะเวลาอาจใกล้เคียงกับการขนส่งผ่านช่องแคบมะละกา

อย่างไรก็ดีทางรัฐบาลเห็นว่าโครงการนี้จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงส่งผลให้ไทยกลายเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ฮับของภูมิภาคกลุ่มเส้นทางเดินทางเดินเรือ 2 ฝั่งมหาสมุทรคือมหาสมุทรแอตแลนติก/มหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิกซึ่งเชื่อมต่อไปสู่ประเทศอาเซียนและเส้นทางเดินเรือเอเชียแปซิฟิกประกอบด้วย จีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และเส้นทาง Trans-pacific เชื่อมอเมริกาฝั่งตะวันตกและออสเตรเลีย การลงทุนจะต่อให้เกิดอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และซับซ้อนรวมถึงบริการหลังท่าและบริการเกี่ยวกับโลจิสติกส์ทางทะเล สถานะล่าสุดสุดสุดด้าน อะห์เหม็ดบิน สุลายีม ประธานกลุ่มบริษัทและผู้บริหารธุรกิจโลจิสติกส์และซับซ้อนระดับโลก Dubai Port World (DPWorld) เพื่อหารือการลงทุนในไทย ดูไบเวิลด์ เป็นผู้ลงทุนและบริหารท่าเรือ 19 แห่งทั่วโลกและบริหารตู้สินค้าร้อยละ 10 ของตู้สินค้าทั่วโลกเหมือนกัน นอกจากนี้ยังมีกลุ่มบริษัท New World Development (ฮ่องกง)

**โครงการแลนด์บริดจ์ไม่ใช่เรื่องใหม่ผลักดันมาตั้งแต่รัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เฟสแรกใช้เงินลงทุน 1.001 ล้านล้านบาท** โครงการได้ผ่านการเห็นชอบของสภาผู้แทนราษฎรไปเมื่อวันที่ 15 ก.พ. 67 (คะแนน 269 : 147) โครงการแลนด์บริดจ์ถูกรวมไว้เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้โดยจะผลักดันร่างพ.ร.บ.ระเบียบเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) ให้กรมพิจารณาเห็นชอบในเดือนกันยายน 2567 พร้อมทั้งคัดสรรเลือกผู้ลงทุนในปีเดียวกันคาดว่าจะสามารถลงนามสัญญากับผู้ชนะราคาได้ต้นปีพ.ศ. 2569 และเริ่มก่อสร้างได้ในปีเดียวกัน เฟสแรกจะเปิดให้บริการในปีพ.ศ. 2573 ส่วนระยะต่อไปจะเป็นปี 2577 และระยะสุดท้ายปลายปี 2579 ในอีก 10 ปีข้างหน้าไทยจะเป็นศูนย์กลางขนส่งทางทะเลของโลกแข่งสิงคโปร์... คงต้องรอดูต่อไป

สามารถสแกนและดาวน์โหลดบทความที่เกี่ยวข้องได้ที่ QR CODE >>  
หรือ คลิกคอลัมน์ “บทความสมุทธานุภาพ แลนด์บริดจ์อันดามัน-อ่าวไทย”  
ที่เว็บไซต์ [www.tanitsorat.com](http://www.tanitsorat.com)  [tanit.sorat](https://tanit.sorat)

