

บทความวิเคราะห์ :
ความเป็นไปได้และความท้าทาย...
“Landbridge Corridor”
เชื่อมขนส่งมหาสมุทรแปซิฟิก-มหาสมุทรอินเดีย

เรียบเรียงโดย

ดร. ธนิต ไสรัตน์

วิทยากรผู้บรรยายวิทยาลัยการทัพเรือ (ปี พ.ศ. 2557-2566)

หลักสูตรรองคํประกอบสมุททานุภาพของไทย

บทความวิเคราะห์ :

ความเป็นไปได้และความท้าทาย...

“Landbridge Corridor” เชื่อมขนส่งมหาสมุทรแปซิฟิก-มหาสมุทรอินเดีย



โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

วิทยาการผู้บรรยายวิทยาลัยการทัพเรือ (ปี พ.ศ. 2557-2566)

หลักสูตรรองคํประกอบสมุทรทานุภาพของไทย

วันที่ 3 มกราคม 2567

“Southern Thailand Landbridge” เป็นกระแสนที่รัฐบาลพรรคเพื่อไทยกำลังผลักดันเพื่อเปลี่ยนให้ประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมโลจิสติกส์ทางทะเลในระดับโลก แลนด์บริดจ์หรือสะพานเศรษฐกิจภาคใต้ เชื่อมชายฝั่งทะเลตะวันตกและตะวันออกมีแนวคิดมาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2536 มีการศึกษาสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ที่ อำเภอนนทบุรี จังหวัดนครศรีธรรมราชกับท่าเรือกระบี่มีการสร้างถนนกว้าง 200 เมตร เดิมจะมีทางรถไฟและท่อส่งน้ำมันแต่ระงับไป ต่อมาปีพ.ศ. 2548 รัฐบาลในสมัยนั้นมีการพัฒนาท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูลกับท่าเรือสงขลาแต่ถูกต่อต้านในพื้นที่ในที่สุดโครงการระงับไปเช่นกัน

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

Landbridge Roadmap ดังที่กล่าวจะเป็นโครงการใหญ่สุดที่ลงทุนในครั้งเดียวใช้เม็ดเงิน 1.0-1.4 ล้านล้านบาท เป็นการลบและแข่งสถิติโครงการ “EEC” ซึ่งปีนโดยรัฐบาลสมัยพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ภายใต้โครงการจะมีการสร้างพื้นที่ภาคใต้ตอนบนให้เป็นเขตเศรษฐกิจพร้อมสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ทั้งที่จังหวัดชุมพรและจังหวัดระนองโดยเชื่อมถึงกันด้วยโครงสร้างพื้นฐานพร้อมทั้งเปิดพื้นที่การลงทุนใหม่ของประเทศจากโรดแมปขั้นตอนการโรดโชว์เพื่อเชิญชวนนักลงทุนต่างชาติจะแล้วเสร็จภายในไตรมาสแรกปีพ.ศ. 2567 จากนั้นจะมีการดำเนินการออกกฎหมายเขตเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) ได้ในช่วงปลายปีพ.ศ. 2568 พร้อมทั้งเปิดประมูลให้เสร็จภายในกลางปีพ.ศ. 2569 คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ภายในปีเดียวกันและหากโครงการไม่สะดุดอาจเปิดบริการเดือนตุลาคมปีพ.ศ. 2573

แนวคิดของโครงการ

ประการแรก การสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ฝั่งอ่าวไทยและอันดามันเป็นท่าเรือทันสมัยแบบ smart port ในลักษณะอัตโนมัติขั้นพอร์ทเฟสแรกแต่ละท่าพิสัยรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ปีละ 20 ล้าน TEU (หน่วยนับตู้คอนเทนเนอร์เทียบเท่าขนาด 20 ฟุต) หรือประมาณ 2.2 เท่าของท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน ปักหมุดจะสร้างไว้

ที่ต.แหลมรวิ อ.หลังสวน จ.ชุมพร และแหลมอ่าวอ่าง อ.ราชบุรี จ.ระนอง พร้อมทั้งการสร้างรถไฟทางคู่ทั้งรางมาตรฐานและรางขนาด 1.0 เมตร พร้อมทั้งถนนมอเตอร์เวย์ 6 ช่องทางจราจร ระยะทางประมาณ 91 กม. มีอุโมงค์ 3 แห่งและระบบท่อขนส่งน้ำมัน-แก๊สธรรมชาติ

ประการที่สอง คาดหวังว่าจะเปลี่ยนเส้นทางโลจิสติกส์ข้ามทวีปที่เรือบรรทุกคอนเทนเนอร์ส่วนใหญ่จะต้องผ่านช่องแคบมะละกาเพื่อเปลี่ยนตู้/รับตู้สินค้าที่ทำเรือประเทศสิงคโปร์ (PSA : Port of Singapore Authority) หรือท่าเรือประเทศมาเลเซียทั้งที่ทำเรือตันจุงปาราส (Tanjung Parapat Port) ที่อยู่ปากช่องแคบมะละกาและ/หรือท่าเรือกลังหรือบ้างเรียกว่าท่าเรือแคลง (Port Klang Authority) ตั้งอยู่กึ่งกลางช่องแคบมะละกาที่กล่าวล้นเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ระดับโลก แนวคิดคือให้เรือที่มาจากมหาสมุทรด้านหนึ่งมาจอด (Lift On Port Arrival) เป็นการขนถ่ายสินค้าลงหน้าท่าและขนถ่ายเพื่อขนส่งทางบกไปขึ้นเรืออีกฝั่งหนึ่ง (Lift Off Port Departure)

คาดหวังว่าโครงสร้างแลนด์บริดจ์จะเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือโลกให้หันมาใช้ท่าเรือทั้งสองของไทยโดยไม่จำเป็นต้องเสียเวลาเพื่ออ้อมแหลมมะละกา (Malacca Strait) โดยเรือที่มาจากทั้งชุมพรและระนองจะนำตู้คอนเทนเนอร์มาลงแลนด์โดยเปลี่ยนถ่ายด้วยระบบขนส่งทางรางหรือทางถนนระยะทางเกือบร้อยกิโลเมตรเพื่อไปขึ้นเรืออีกท่าหนึ่งซึ่งจะทำให้สายการเดินเรือ (Liner Vessel) มีแรงจูงใจเพราะประหยัดทั้งระยะทาง-ต้นทุนและเวลา ส่วนจะเป็นจริงคุ้มค่าการลงทุนมากน้อยเพียงใดอ่านคอลัมน์นี้จบอาจมีคำตอบ



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

ประการที่สี่ ประเมินมูลค่าโครงการประมาณ 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 สนง.สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้วิจัยเสร็จและนำออกเผยแพร่เมื่อวันที่ 8 พ.ย. 2565

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

จากผลวิจัยความเป็นไปได้ของโครงการจัดทำโดยศูนย์บริการวิชาการจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยระบุว่าอาจไม่คุ้มค่าการลงทุนทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดคือการยึดกรอบแผนพัฒนาที่มีอยู่แล้วเป็นหลัก 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 ข้อมูลเชิงประจักษ์ช่องแคบมะละกาจากทะเลอันดามันปากช่องแคบอยู่ที่ท่าเรือป็นังไปจนถึงท่าเรือสิงคโปร์ซึ่งเป็นปากทางสู่ทะเลจีนใต้ระยะทางประมาณ 930 กิโลเมตร เรือสินค้าขนาดกลางวิ่งเฉลี่ย 20 น็อตต่อชั่วโมงหรือประมาณ 30-36 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผู้เขียนเคยนั่งเรือขนาดใหญ่ผ่านช่องแคบมะละกาใช้เวลาใช้ระยะเวลาประมาณ 1 วันกับอีก 10 ชั่วโมง (ไม่ใช่ 9 วัน ซึ่งเป็นระยะเวลาเท่ากับการเดินเรือจากท่าเรือแหลมฉบังถึงท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ประเทศจีน) หากนับรวมระยะเวลาไป-กลับกับเวลารอเทียบท่าและการขนถ่ายสินค้าอาจใช้เวลาประมาณ 3-4 วัน

การขนส่งผ่านแลนด์บริดจ์ทางทะเลด้วยเรือสินค้าข้ามสมุทรซึ่งกินน้ำลึกเรือต้องอ้อมพ้นไหล่ทวีปซึ่งเป็นบริเวณน้ำตื้น เรือที่มาจากฝั่งตะวันตกต้องอ้อมผ่านเกาะนิโคบามาจนถึงแถบจังหวัดสตูลแล้วต้องวกขึ้นไปถึงท่าเรือระนองใช้เวลาเกินครึ่งวัน ขณะที่เรือที่มาจากฝั่งตะวันออกต้องอ้อมผ่านตอนใต้ของประเทศเวียดนามผ่านแหลมกำเมา (Cà Mau) วกลงไปแถบจังหวัดพัทลุงหรือสงขลาจึงเข้ามาอ่าวไทยตอนล่างถึงท่าเรือชุมพร ขณะที่การขนส่งนำสินค้าขึ้นและลง (Lift On/Lift Off) ต้องมีการการนำสินค้ามาพักลานคอนเทนเนอร์ก่อนที่จะเปลี่ยนโหมดไปใช้การขนส่งทางบกทั้งทางรถไฟและ/หรือทางถนน เมื่อไปถึงอีกฝากหนึ่ง

ก็ต้องมีลักษณะคล้ายกันเป็นการ Double Handling ระยะเวลาที่ใช้อาจพอๆ หรือมากกว่าการขนส่งผ่านช่องแคบมะละกา

2. Cost Conscious ต้นทุนที่ใช้เนื่องจากค่าใช้จ่ายของเรือขนาดกลางระดับชั้น “Neo Panamax” บรรทุกประมาณ 15,000 TEUs มีค่าใช้จ่ายวันละประมาณ 14,000 USD หรือประมาณ 5.0 แสนบาท เป็นค่าเช่าเรือ ค่าน้ำมัน ค่าโสหุ้ยต่างๆ ฯลฯ การที่ไม่สามารถประหยัดระยะเวลาในลักษณะ Time Economy ทำให้เรือไม่ได้ประโยชน์จากการเข้ามาให้บริการในท่าเรือใดท่าเรือหนึ่ง อีกทั้งการใช้แลนด์บริดจ์จะมี 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 โดยท่าเรือนั้นๆ จะต้องตั้งอยู่ในท่าเลหรือ “Location” ที่เหมาะสมล้อมรอบด้วยประเทศต่างๆ ซึ่งมีสินค้านำเข้า-ส่งออกโดยจะมีเรือ “Feeder Vessel” ขนส่งตู้ 500-1,000 TEUs ไปรวบรวมที่ท่าเรือซึ่งเป็น “Hub & Spoke Port” เกี่ยวข้องกับปัจจัย

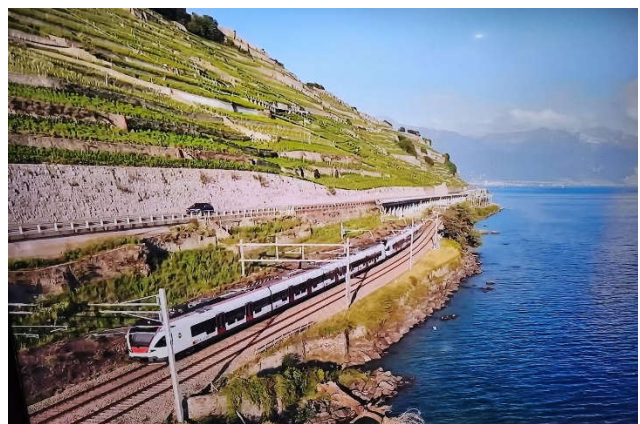
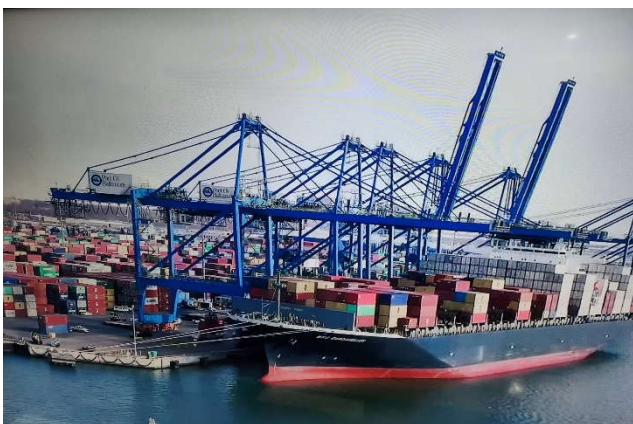
- 1) Area Demand เกี่ยวข้องกับอุปสงค์ในพื้นที่จะต้องมีปริมาณสินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์ที่มากพอที่เรือขนาดใหญ่คุ้มทุนเข้ามาเทียบท่า เช่น Neo Panamax Class บรรทุก 10,000-15,000 TEUs
- 2) GEO-Location เกี่ยวข้องกับทำเลภูมิศาสตร์ที่ตั้งของท่าเรือจะต้องเหมาะสมสามารถจับคู่กับประเทศต่างๆ ที่อยู่ในรัศมีการให้บริการของท่าเรือซึ่งจะทำให้สามารถเป็นศูนย์กลางรวบรวมสินค้า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

ความเป็นไปได้ของโครงการ

จากข้อมูลเชิงประจักษ์โครงการเมกะแลนด์บริดจ์จะต้องมีการพิจารณารอบด้านจะต้องมีการเข้าใจถึงบริบทการค้าระหว่างประเทศเกี่ยวข้องกับเส้นทางการเดินเรือและสายการบินเรือซึ่งธุรกิจนี้มีการแข่งขันค่อนข้างสูง ปัจจุบันสายการบินเรือหลักขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ประเภท “Ocean Vessel Liner” จำนวน 10 ราย ครอบคลุมส่วนแบ่งตลาดโลกถึงร้อยละ 83 ในจำนวนนี้เป็นสายเดินเรือสัญชาติ

ฮอลแลนด์และอียู (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

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



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

โดยทั่วไปเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ส่วนใหญ่จะไม่ขนส่งข้ามมหาสมุทรแปซิฟิกและอินเดีย เนื่องจากต้องมีปริมาณสินค้าที่เพียงพอที่เรือแต่ละลำจะเข้ามารับสินค้าได้ตามรอบ “Voy Schedule” ซึ่งเป็นการวางเรือที่กำหนดวันเข้า-ออกแน่นอน เรือที่เข้ามาส่งมอบสินค้าจะต้องมีปริมาณสินค้าเพียงพอที่คุ้มค่าต้นทุนและทำกำไร ด้วยเหตุผลดังที่กล่าวจำเป็นที่จะต้องมีท่าเรือที่เป็นศูนย์กลางรับสินค้า (Hub & Spoke Port) ท่าเรือที่ตั้งของท่าเรือสิงคโปร์และท่าเรือมาเลเซียอยู่ตรงปากช่องแคบมะละกาเป็นจุดที่เหมาะสมขณะที่ท่าเรือชุมพรและท่าเรือระนองเป็นท่าเรือในอ่าวและภาคใต้ไม่ใช่พื้นที่อุตสาหกรรมของไทยยกเว้น จ.สงขลา ด้วยศักยภาพของพื้นที่เหมาะสมที่จะเป็นลักษณะเชื่อมโยงในประเทศในลักษณะ “Local Port & Land Link Corridor” ซึ่งคล้ายกับความเห็นของศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยซึ่งเป็นผู้รับจ้างวิจัยความเป็นไปได้ของโครงการ

การเดินทางโครงการแลนด์บริดจ์สถานะล่าสุดรัฐบาลโดยนายกรัฐมนตรีเศรษฐา ทวีสินมีความมุ่งมั่นเร่งผลักดันโครงการเนื่องจากเป็นเมกะโปรเจกต์ใหญ่สุดที่ไทยลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์และอาจเป็นการปิดฉากแนวคิดผลักดันชุด “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 จะดำเนินการออกพรบ.รองรับโครงการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจภายใต้เขตเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) พร้อมทั้งดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน, ภายในกลางปีพ.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” ปากช่องแคบมะละกาและจ่อหลังบ้านประเทศอินเดีย ซึ่งความสัมพันธ์ลึกๆ 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 โอกาสพัฒนาเส้นทางบรรเทาผลกระทบโดยใช้ที่ตั้งกลางคาบสมุทรอินโดจีนที่พัฒนาเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย โดยไทยเชื่อว่าแลนด์บริดจ์เป็นเส้นทางเลือกสำคัญที่จะรองรับการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น

กลุ่มเป้าหมายเรือขนส่งขนาดกลาง

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

สำหรับสินค้าที่ผลิตจากประเทศผู้ผลิตในแถบทะเลจีนใต้ เช่น จีนด้านตะวันออก ไต้หวัน เวียดนาม ฟิลิปปินส์ มาประเทศผู้บริโภคในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลางและตะวันออกกลาง ส่วนใหญ่ขนส่งด้วยเรือ Feeder แล้วมาถ่ายลำที่ท่าเรือในช่องแคบมะละกาไปลงเรือ Feeder อีกลำเพื่อขนส่งตู้สินค้าไป

ประเทศผู้บริโภครวม เมื่อมีแลนด์บริดจ์จะทำให้ต้นทุนค่ามาถ้ายลำที่แลนด์บริดจ์ ซึ่งประหยัดต้นทุนขนส่งอย่างน้อย 4% และประหยัดเวลา 3 วัน

ส่วนกลุ่มสินค้าที่ผลิตในไทย ลาว กัมพูชา เมียนมาและจีนตอนใต้ จะขนส่งผ่านท่าเรือผ่านโครงข่ายคมนาคมทางบกของไทยไปออกที่แลนด์บริดจ์ด้วยเรือ Feeder ไปประเทศผู้บริโภครวม เช่น ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย ประเทศในเอเชียกลางและตะวันออกกลาง ซึ่งแลนด์บริดจ์จะประหยัดค่าใช้จ่ายจากเดิมได้ถึง 35% ประหยัดเวลาถึง 14 วัน

“แลนด์บริดจ์” ลดเวลาขนส่งเฉลี่ย 4 วัน

ดังนั้นเฉลี่ยแล้วการขนส่งสินค้าในทุกเส้นทางผ่านแลนด์บริดจ์จะลดเวลาเดินทางได้ 4 วัน และลดต้นทุนได้ 15% ซึ่งจากการคาดการณ์ปริมาณสินค้าที่จะผ่านท่าเรือฝั่งตะวันตกของแลนด์บริดจ์อยู่ที่ 19.4 ล้านตันและผ่านท่าเรือฝั่งตะวันออกอยู่ที่ 13.8 ล้านตัน หากเทียบเป็นสัดส่วนกับจำนวนตู้สินค้าทั้งหมดที่ผ่านท่าเรือในช่องแคบมะละกาจะคิดเป็นสัดส่วนเพียง 23% “เป็นการประมาณการแบบขี้นต่ำ (Conservative) และพิจารณาการเชื่อมโยงสินค้าที่เกิดจากเรือ Feeder มาต่อเรือ Feeder เท่านั้น ยังไม่รวมโอกาสที่เรือขนาดใหญ่จะมาเทียบท่าในแลนด์บริดจ์” ส่วนการขนส่งน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางพบว่าปัจจุบันขนส่งน้ำมันดิบ 19 ล้านบาร์เรลต่อวัน โดยที่ 56% หรือ 10.7 ล้านบาร์เรลต่อวันจะขนส่งผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งหากใช้แลนด์บริดจ์จะเป็นจุดกระจายน้ำมันดิบในภูมิภาค และประหยัดต้นทุนขนส่งอย่างน้อย 6%

อีกทั้งการลงทุนโครงการนี้ นักลงทุนจะได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาโครงการอื่นที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะธุรกิจภาคบริการ ธุรกิจภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ ธุรกิจการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ รวมถึงธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับภาคการเงินและการธนาคาร ซึ่งผลประโยชน์เกิดขึ้นกับธุรกิจภาคเกษตรกรรม และธุรกิจภาคอุตสาหกรรมโดยเฉพาะอุตสาหกรรมกลุ่ม New S-curves ที่จะได้สิทธิประโยชน์ฯ เพิ่ม นอกจากนี้แลนด์บริดจ์จะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย โดยจะสร้างงานในพื้นที่ไม่น้อยกว่า 280,000 อัตรา และจีดีพีของไทยจะเติบโตถึง 5.5% ต่อปี หรือไปอยู่ที่ 6.7 แสนล้านดอลลาร์ เมื่อมีการพัฒนาโครงการอย่างเต็มรูปแบบ กระทรวงคมนาคมได้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลจากนักลงทุนญี่ปุ่น เพื่อนำมาประกอบในการจัดทำร่างเอกสารเชิญชวนผู้ลงทุนในการร่วมลงทุนโครงการ (REP) ต่อไป ทั้งนี้กระทรวงคมนาคมได้เชิญชวนบริษัท โลจิสติกส์และบริษัทเดินเรือขนาดใหญ่ของญี่ปุ่น เข้ามาลงทุนในโครงการดังกล่าวของประเทศไทยด้วย
