

บทความ :

ผลักดันแลนด์บริดจ์ภาคใต้...

ประเทศไทยได้อะไร-แลกกับอะไร-คุ้มค่าไหม



รายงานแลนด์บริดจ์

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

รองประธานสภาองค์การนายจ้างผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทย

วันที่ 6 พฤษภาคม 2569

อภิโพรเจกต์แลนด์บริดจ์ชุมพร-ระนองมูลค่าลงทุนมากกว่า 1.0 ล้านล้านบาท กำลังเป็นที่สนใจอยู่ในสื่อทั้งกระแสหลักและออนไลน์ โครงการนี้ผลักดันมาหลายรัฐบาล กลับมาฟื้นคืนชีพพร้อมกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) เดิมพันภาคใต้จะกลายเป็นเส้นทางเดินเรือข้ามทวีประดับโลก (Marine Global Hub) โดยมีท่าเรือขนาดใหญ่กว่าแหลมฉบังเกือบสองเท่าทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน คาดหวังว่าจะเป็นแม่เหล็กดึงดูดการลงทุนและสร้างงาน 2.8 แสนตำแหน่ง คิดเป็นสัดส่วนเกือบ 1 ใน 4 ของแรงงานจังหวัดชลบุรี มูลค่าทางเศรษฐกิจปีละ 5.0 แสนล้าน รัฐบาลอนุทิน ชาญวีระกุล ประกาศเป็นนโยบายเรือธงของพรรคภูมิใจไทยเดินทางผ่านกรม.เพื่อเปิดเฟสแรกปีพ.ศ. 2573 หากโครงการเสร็จในอีก 5 ปีข้างหน้าเศรษฐกิจไทยจะขยายตัวร้อยละ 5 จากค่าเฉลี่ยร้อยละ 2.5 และภาคใต้เศรษฐกิจอาจขยายตัวร้อยละ 9 -10 จากปัจจุบันร้อยละ 2.0

สถานะของท่าเรือด้วยขนาดและปริมาณสินค้าผ่านท่าตามที่โครงการระบุจะเป็นครึ่งหนึ่งของท่าเรือสิงคโปร์ซึ่งเป็นอันดับ 2 ของโลกและขนาดเกือบสองเท่าของท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบันจะทำให้ท่าเรือระนองเป็นอันดับ 3 ของโลก เป้าหมายจะเป็นทางเลือกของสายการเดินทางเรือไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกาสามารถร่นระยะเวลาได้มากกว่า 4 วัน ประเด็นคือการที่เส้นทางเดินเรือข้ามทวีปจะเปลี่ยนมาใช้แลนด์บริดจ์ของไทยผู้ที่ตัดสินใจคือผู้ประกอบการหรือเจ้าของสายเดินเรือ (Vessel Owner) ปัจจัยสำคัญเกี่ยวข้องกับอุปสงค์เชิงปริมาณสินค้าในพื้นที่ต้องมากพอที่จะรองรับเรือขนาดใหญ่ตั้งแต่เรือประเภท Super Post Panamax บรรทุกสินค้า 10,000 ตู้/TEU เรือเส้นทางยาวข้ามทวีปประเภทนี้สินค้าต้องเต็มลำทั้งเที่ยวเข้าและออก

คำถามที่ข้องใจคือความสมดุลของปริมาณตู้สินค้าของท่าเรือ 2 ฝั่งควรจะสมดุลกันเพราะเป็นลักษณะสินค้าถ่ายลำ จุดหมายปลายทางไม่ใช่ประเทศไทยซึ่งท่าเรือแลนด์บริดจ์ทำหน้าที่เป็น “Transshipment Port” กล่าวคือท่าเรือชุมพรตามข้อมูลรองรับตู้สินค้าปีละ 13.8 ล้านตู้ ขณะที่ท่าเรือระนองมีพิธีรองรับสินค้าปีละ 19.4 ล้านตู้ปริมาณต่างกันถึง 5.6 ล้านตู้/TEU ซึ่งจะเป็นปัญหาเรือที่เข้ามาเทียบท่าบรรทุกสินค้าไม่เต็มลำทำให้ต้นทุนเพิ่มขึ้น

สำหรับหวังว่าส่วนที่ขาดหายจากท่าเรือชุมพรสามารถใช้อุปสงค์ในประเทศมาทดแทน ปัจจัยที่ต้องเข้าใจคือไทยค้าขายนำเข้า-ส่งออกกับซีกโลกตะวันออกสัดส่วนร้อยละ 73.9 คู่ค้าหลัก เช่น จีน ฮองกง ญี่ปุ่น เกาหลีใต้และประเทศในแถบอาเซียนซึ่งอยู่ในกลุ่ม “Intra-Asia” ยกเว้นเมียนมาที่อยู่ฝั่งอันดามัน เรือสินค้าที่เป็นเรือแม่รวมถึงเรือฟีดเดอร์จะไม่ใช้แลนด์บริดจ์เพราะจะขนส่งผ่านอ่าวไทยสู่ทะเลจีนใต้ออกสู่มหาสมุทรแปซิฟิกประเด็นที่กล่าวจะต้องนำมาพิจารณาความเป็นไปได้ของโครงการ

ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเกิดและไม่เกิดของโครงการแลนด์บริดจ์ภาคใต้คือสามารถนระยะเวลาเดินทางผ่านช่องแคบมะละกามากน้อยเพียงใด เพื่อทำให้เกิดการประหยัดต่อเวลา (Time Economy) เกี่ยวข้องกับต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ จากข้อมูลของโครงการระบุว่าระยะเวลาได้มากกว่า 4 วัน แต่ข้อเท็จจริงซึ่งผู้เขียนเคยศึกษาดูงานจับเวลาผ่านช่องแคบมะละกาพบว่าไม่เกิน 2 วัน จากข้อมูลทางวิชาการระบุว่าการเดินทางในช่องแคบมะละกาโดยนำปัจจัยด้านจราจรและสภาพอากาศค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 48 ชั่วโมง ขณะที่การใช้ท่าเรือแลนด์บริดจ์เป็นลักษณะขนถ่ายข้ามลำเรือจากท่าหนึ่งไปอีกท่าและต้องมีการขนส่งข้ามแลนด์บริดจ์ทำให้ใช้เวลาประมาณ 54 ชั่วโมงใช้เวลามากกว่า 6 ชั่วโมงขึ้นไป ทำให้การประหยัดต่อเวลาไม่ใช่จุดแข็งของไทย

ข้อดีของการขนถ่ายสินค้าแบบสองท่าเรือหรือ “One Port Two Side” ซึ่งโครงการถือเป็นหัวใจสำคัญแต่ในความเห็นกลับเป็นข้อด้อย เพราะจะเป็นค่าใช้จ่ายที่ตามากกว่าคือค่าใช้จ่ายหน้าท่าที่นำตู้ขึ้น-ลงต้องเสียเพิ่มถึงมากกว่า 1 เท่า จากการศึกษาโดยเทียบเคียงแหลมฉบังมีค่าใช้จ่ายต่อเที่ยวเรือประมาณ 16.325 ล้านบาทหรือ 502,307 USD/VOY และยังต้องเสียค่าขนส่งข้ามแลนด์บริดจ์ที่เรียกว่า “Landbridge Shift Mode” ระยะทางประมาณ 90 กิโลเมตรด้วยรถบรรทุกและ/หรือรถไฟเป็นค่าใช้จ่ายต่อเที่ยวประมาณ 730,769 USD/VOY จากการประเมินคร่าวๆ การใช้ท่าเรือแลนด์บริดจ์อาจมีต้นทุนหรือมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าใช้ท่าเรือบนช่องแคบมะละกาประมาณตู้ละ 252.3 เหรียญสหรัฐ

ข้อมูลที่กล่าวข้างต้นเป็นการศึกษาส่วนบุคคลความน่าเชื่อถือต้องใช้ดุลยพินิจเป็นเพียงน้ำจิ้มเพื่อให้มีการศึกษาเชิงลึกถึงความคุ้มค่าโครงการ คุณเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ เป็นประธานบอร์ดกรรมการศึกษาโครงการแลนด์บริดจ์อย่าศึกษาแบบปึกธงไว้ก่อน มีเวลา 90 วันควรไปศึกษาเชิงลึกทั้งด้านความคุ้มค่าของโครงการอย่าใช้ข้อมูลทางวิชาการเพียงด้านเดียวหรือบุคคลที่ไม่เข้าใจธุรกิจ คณะกรรมการแลนด์บริดจ์เกือบทั้งหมดมาจากภาครัฐควรเชิญบริษัทเรือรายใหญ่มาสอบถามถึงความคิดเห็นว่าสร้างแล้วเขามาใช้หรือไม่ หากศึกษารอบด้านซึ่งน้ำหนักได้อะไร-เสียอะไรและต้องเสี่ยงอะไรหากทำได้โครงการก็เดินหน้า ในความเห็นเชิงพาณิชย์ของโครงการอย่างไรก็ไม่คุ้มค่าแต่หากจะทำรัฐไม่ควรลงทุนเพราะมีความเสี่ยงหรือลงทุนเป็นหุ้นเล็กๆ พอให้เห็นข้อมูลอินไซด์

ประเด็นที่ฝากบอร์ดแลนด์บริดจ์ต้องดูว่าไทยจะต้องลงทุนอะไร เช่น ค่าเวนคืนที่ดินอาจเป็นหลายหมื่นไร่ ค่าทำถนนมอเตอร์เวย์ ค่าระบบราง การทำสัญญาต้องรัดกุมหากไม่สร้างตามเวลาหรือหาเหตุไม่ทำเหมือนโครงการรถไฟ 3 สนามบินหรือทำครึ่งๆ กลางๆ แล้วทิ้งงานเหมือนโครงการ “โฮปเวลล์” ในอดีตที่มีแต่ต่อม่อทางรถไฟทิ้งไว้ทำอะไรไม่ได้ อีกทั้งต้องศึกษาผลกระทบของชุมชนระบบนิเวศทางทะเลและผลกระทบสิ่งแวดล้อมชายฝั่งไปถึงแนวปะการังรวมถึงผลกระทบด้านประมงและการท่องเที่ยวทั้งฝั่งอันดามันและอ่าวไทย ประเด็นเหล่านี้ต้องศึกษาให้ดีว่าคุ้มค่าไหมกับสิ่งที่เสียไปตลอดกาล...

สามารถสแกนและดาวน์โหลดบทความนี้ได้ที่ QR CODE
รวมถึงค้นหาคำบทความทางวิชาการของดร.ธนิต โสรัตน์ ได้ที่
เว็บไซต์ www.tanitsorat.com  tanit.sorat
 ดร.ธนิต โสรัตน์

