

รายงานวิชาการส่วนบุคคล :  
มองต่างมุมความเป็นไปได้โครงการแลนด์บริดจ์ภาคใต้  
ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล ... คุ่มหรือไม่คุ่ม



รายงานแลนด์บริดจ์

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

รองประธานสภาองค์การนายจ้างผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทย (ECONTHAI)  
อดีตคณะทำงานด้านความมั่นคงเพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล  
สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ (พ.ศ. 2565 – 2566)  
วันที่ 25 พฤษภาคม 2569

อภิโพรเจกต์แลนด์บริดจ์ชุมพร-ระนองมูลค่าลงทุนมากกว่า 1.0 ล้านล้านบาท กำลังเป็นที่สนใจอยู่ในสื่อทั้งกระแสหลักและออนไลน์ โครงการนี้ผลักดันมาหลายรัฐบาลกลับมาฟื้นคืนชีพพร้อมกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) เดิมพันภาคใต้จะกลายเป็นเส้นทางเดินเรือข้ามทวีประดับโลก (Marine Global Hub) โดยมีท่าเรือขนาดใหญ่กว่าแหลมฉบังเกือบสองเท่าทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน คาดหวังว่ามูลค่าทางเศรษฐกิจปีละ 5.0 แสนล้านบาท หากโครงการเสร็จในอีก 5 ปีข้างหน้าเศรษฐกิจไทยจะขยายตัวร้อยละ 5 จากค่าเฉลี่ยร้อยละ 2.5 และภาคใต้เศรษฐกิจอาจขยายตัวร้อยละ 9 -10 จากปัจจุบันร้อยละ 2.0 เป้าหมายจะเป็นทางเลือกของสายการบินเรือไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกาสามารถร่นระยะเวลาได้มากกว่า 4 วัน ประเด็นคือการที่เส้นทางเดินเรือข้ามทวีปจะเปลี่ยนมาใช้แลนด์บริดจ์ของไทยผู้ที่ตัดสินใจคือผู้ประกอบการหรือเจ้าของสายเดินเรือ (Vessel Owner) ปัจจัยสำคัญเกี่ยวข้องกับอุปสงค์เชิงปริมาณสินค้าในพื้นที่ต้องมากพอที่จะรองรับเรือขนาดใหญ่ตั้งแต่เรือประเภท Super Post Panamax บรรทุกสินค้า 10,000 ตู้/TEU เรือเส้นทางยาวข้ามทวีปประเภทนี้สินค้าต้องเต็มลำทั้งเที่ยวเข้าและออก

คำถามที่ตามมาคือความสมดุลของปริมาณตู้สินค้าของท่าเรือ 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

ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความเป็นไปได้ของโครงการแลนด์บริดจ์ภาคใต้คือสามารถร่นระยะเวลาเดินทางผ่านช่องแคบมะละกาอย่างน้อยเพียงใด เพื่อทำให้เกิดการประหยัดต่อเวลา (Time Economy) เกี่ยวข้องกับต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ จากข้อมูลของโครงการระบุว่าร่นระยะเวลาได้มากกว่า

4 วัน แต่ข้อเท็จจริงซึ่งผู้เชี่ยวชาญด้านงานจับเวลาผ่านช่องแคบมะละกาพบว่าไม่เกิน 2 วัน จากข้อมูลทางวิชาการระบุว่า การเดินทางในช่องแคบมะละกาโดยนำปัจจัยด้านจราจรและสภาพอากาศค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 48 ชั่วโมง ขณะที่การใช้ท่าเรือแลนด์บริดจ์เป็นลักษณะขนถ่ายข้ามลำเรือจากท่าหนึ่งไปอีกท่าและต้องมีการขนส่งข้ามแลนด์บริดจ์ทำให้ใช้เวลาประมาณ 54 ชั่วโมง ใช้เวลามากกว่า 6 ชั่วโมงขึ้นไปทำให้การประหยัดต่อเวลาไม่ใช่จุดแข็งของโครงการ

ความเป็นไปได้ของโครงการแลนด์บริดจ์หากเทียบกับรัฐบาลที่ผ่านมาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2561 จนถึงรัฐบาลปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมมีความกระตือรือร้นที่จะผลักดันโครงการซึ่งเป็นเมกะโปรเจกต์โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ขนาดใหญ่สุดมูลค่าการลงทุนอย่างต่ำ 1.0 ล้านล้านบาท เป็นการประเมินตั้งแต่ปีพ.ศ. 2565 หากลงทุนจริงในอีก 4 – 5 ปีข้างหน้าอาจใช้เงินไม่ต่ำกว่า 1.4 ล้านล้านบาท โครงการมีการโรดโชว์ทั้งในประเทศและต่างประเทศมีนักลงทุนข้ามชาติ เข้ามาดูโครงการในประเทศไทย เช่น DP World จากดูไบ, กลุ่มทุนจีน (เช่น ไชน่า ฮาร์เบอร์), และบริษัทสหรัฐฯ กว่า 10 แห่ง รวมถึง SSA Marine และ Amazon โครงการเน้นพัฒนารูปแบบ PPP สัมปทาน 50 ปี นักลงทุนในประเทศที่อาจสนใจ เช่น WHA, AMATA ฯลฯ

แลนด์บริดจ์ภาคใต้เป็นลักษณะขนถ่ายสินค้าบรรจุคอนเทนเนอร์ทางยาวข้ามทวีปในลักษณะเป็น “Transshipment Port” ระหว่างท่าเรือชุมพรกับท่าเรือระนอง เชื่อมโยงทางแผ่นดินโดยมีเส้นทางถนนและระบบรางระยะทางประมาณ 90 กิโลเมตร ภายใต้โครงการประกอบด้วยท่าเรือขนาดใหญ่ระดับโลกทั้งฝั่งชุมพรและอันดามัน ประเด็นที่ควรจะเป็นจุดแข็งคือการประหยัดต่อระยะทาง (Time Economy) แต่ข้อมูลเชิงประจักษ์ปรากฏว่าเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกาใช้ระยะเวลาเฉลี่ยประมาณ 48 ชั่วโมง ขณะที่การขนถ่ายผ่านแลนด์บริดจ์ใช้เวลาขั้นต่ำสุด 54 ชั่วโมงทำให้จุดแข็งกลายเป็นจุดด้อยส่งผลกระทบต่อต้นทุนต่างๆ ที่เกิดขึ้นทั้งต้นทุนจากการถ่ายสินค้าของเรือทั้ง 2 ฝั่งทะเล กอปรกับต้องบวกกับค่าขนส่งทางบกทำให้เกิด “Modal Shift Transportation Land Cost” คือค่าใช้จ่ายด้วยรถบรรทุกหรือทางรางตลอดจนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการนำสินค้าไปจัดเรียงไว้ในลานคอนเทนเนอร์เพื่อรอเรือสองฝั่ง



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

จากการใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์และข้อมูลที่สืบค้นได้ทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์พบว่า การขนส่งทางแลนดบริดจ์ภาคใต้มีต้นทุนที่สูงกว่าประมาณ 260.7 เหรียญสหรัฐต่อตู้คอนเทนเนอร์ (TEU) ตัวเลขนี้ยังไม่รวมค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับความไม่สอดคล้องกับสินค้าสองท่าเรือที่แตกต่างกันที่จะทำให้เกิด “Mismatch Cost” กล่าวคือ พิสัยรับตู้ท่าเรือระนองระบุปริมาณตู้ 19.4 ล้าน TEU แต่ท่าเรือชุมพรข้อมูลระบุปริมาณตู้เพียง 13.8 ล้าน TEU แตกต่างกันถึง 5.6 ล้านตู้ จะเป็นปัญหาทำให้เรือบรรทุกสินค้าไม่เต็มลำซึ่งจะเป็นต้นทุนที่ถูกผลักเข้าไปราคาค่าระวางเรือทำให้การใช้ท่าเรือแลนดบริดจ์สูงกว่าท่าเรือสิงคโปร์

ขณะเดียวกันการหวังพึ่งอุปสงค์จากในประเทศซึ่งพื้นที่แลนดบริดจ์อาจต้องใช้เวลามากกว่า 10 ปี จึงจะทำให้เกิดอุตสาหกรรม ขณะที่พื้นที่ภาคใต้ขาดศักยภาพไม่ดึงดูดการลงทุนเหมือนพื้นที่ “EEC” ประเด็นที่ต้องเข้าใจคือการหวังพึ่งปริมาณตู้จากอุตสาหกรรมซึ่งส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ที่ปริมาณชลและพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออกซึ่งส่วนใหญ่ประเทศไทยค้าขายกับซีกโลกตะวันออก สัดส่วนสูงถึงร้อยละ 73.9 เช่น จีน ฮองกง เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ไต้หวัน ออสเตรเลีย อเมริกาฝั่งตะวันตก ฯลฯ ขณะที่ประเทศอาเซียนยกเว้นเมียนมาล้วนพึ่งพาการค้าขายทางซีกโลกตะวันออกในสัดส่วนที่สูงใกล้เคียงกับไทย ผลคือการขนส่งทางเรือของประเทศเหล่านี้ส่วนใหญ่จะเป็น “Direct Shipment” ไม่มีการถ่ายลำยกเว้นไปอเมริกาและออสเตรเลีย การเดินเรือจะใช้ทะเลจีนใต้ไปสู่มหาสมุทรแปซิฟิกผลคือเรือสินค้าส่วนใหญ่ในภูมิภาคซึ่งอยู่ในโซนที่เรียกว่า Far-East Asia/Intra-Asia ประมาณร้อยละ 70 จะไม่ผ่านช่องแคบมะละกาและไม่ใช้แลนดบริดจ์ของไทย

**สรุป : ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากการใช้แลนดบริดจ์ภาคใต้ 1,303,594 USD/VOY  
หรือเฉลี่ยค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นต่อตู้ 260.7 USD.**

1. Extra Lead Time Cost ขนส่งผ่านช่องแคบมะละกาใช้เวลา 48 ชั่วโมง เปรียบเทียบขนส่งแลนดบริดจ์อย่างต่ำ 54 ชั่วโมงทำให้เพิ่มขึ้น 6 ชั่วโมง ทำให้มีค่าใช้จ่ายต่อเที่ยวสูงขึ้น 28,450 USD/VOY (Vessel Operating Cost ต่อชั่วโมง 4,741 USD x 6 Hr.)
2. Port Discharge Cost ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือ เป็นค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น 544,375 USD/VOY (VOY มาจาก Voyage หมายถึงเที่ยวเรือ)
3. ค่าขนส่งข้ามแลนดบริดจ์ (Landbridge Shift Mode) ค่าใช้จ่ายเพิ่ม 23.750 ล้านบาทหรือเที่ยวเรือละ 730,769 USD/VOY
4. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่น ค่าใช้ถนนมอเตอร์เวย์และค่าลานพักตู้ (ไม่ทราบ)

จากที่กล่าวเกี่ยวข้องกับความคุ้มค่าทั้งเชิงพาณิชย์และเชิงเศรษฐกิจที่จะต้องนำมาทบทวน ผลการศึกษาผลตอบแทนทางเศรษฐกิจซึ่งทำมาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2566 ยังมีความกังขาในหลายประเด็น เช่น ด้านผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจปีละ 5 แสนล้านบาท การลงทุนในอุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรม ทั้งที่เกี่ยวข้องโดยตรงและอยู่ในโซ่อุปทานที่จะตามมา มีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด เนื่องจากปัจจัยสำคัญขึ้นอยู่กับจำนวนเที่ยวเรือสินค้าข้ามทวีปที่จะเข้ามาใช้บริการ จากการศึกษาเบื้องต้นพบว่าโครงการแลนดบริดจ์เมื่อเทียบกับการใช้ท่าเรือในช่องแคบมะละกาทั้งของสิงคโปร์และมาเลเซียพบว่าไม่ได้มีจุด

แข็งทั้งด้านการประหยัดต่อเวลาเดินทางที่สั้นลง (Time Economy) และไม่ได้มีจุดแข็งด้านการประหยัดต่อต้นทุน (Cost Economy) มีผลทางลบต่อความเป็นไปได้ของโครงการซึ่งการที่มีเรือเข้าเทียบท่าบ่อยจนไม่สามารถผลักดันให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่จะเข้ามาลงทุนในพื้นที่ ทั้งนี้ข้อมูลที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้เป็นเพียงเบื้องต้นจำเป็นที่จะต้องศึกษาเพื่อได้ให้ข้อมูลซึ่งใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด ขณะเดียวกันข้อมูลของสนข. ข้อมูลเชิงลึกที่นำมาศึกษาได้มาจากแหล่งใดและมีความน่าเชื่อถือเพียงใด

โครงการแลนด์บริดจ์ในบทธศรูปนี้ชี้ให้เห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้องมีการทบทวนและศึกษาเชิงลึกทั้งด้านผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ อัตราผลประโยชน์ต่อการลงทุน โดยเฉพาะอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR : Economic Internal Rate of Return) คือตัวชี้วัดความคุ้มค่าของโครงการในภาพรวมต่อระบบเศรษฐกิจและเป็นการประเมินความคุ้มค่าของการลงทุนภาครัฐหรือโครงสร้างพื้นฐานที่อาจส่งผลต่อสังคมมากกว่าแค่ผลประโยชน์/กำไรตัวเงิน (NPV : Net Present Value) นอกจากนี้การที่กล่าวว่าการโครงการจะทำให้เกิดการจ้างงาน 2.8 แสนตำแหน่งยังมีความกังขาเพราะเป็น 1 ใน 4 ของแรงงานในจังหวัดชลบุรีซึ่งเป็นพื้นที่ EEC ใช้เวลามากกว่า 40 ปี อีกทั้งการศึกษาก่อนหน้าที่พบว่าโครงการจะสามารถคืนทุนปีที่ 24 เกี่ยวข้องกับเรือจำนวนมากที่จะเข้ามาเทียบท่าข้อมูลนี้จำเป็นต้องได้รับการยืนยันจากสายการบินเรือต่างชาติซึ่งส่วนใหญ่มีการลงทุนในท่าเรือมาเลเซียและสิงคโปร์

การพิจารณาโครงการแลนด์บริดจ์มูลค่ามากกว่า 1.0 ล้านล้านบาท เป็นการให้สัมปทานผูกพันระยะยาว 50 ปี เป็นโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ขนาดใหญ่และมูลค่ามากที่สุดของประเทศไทยเกี่ยวข้องกับความคุ้มค่าของโครงการ-ผลกระทบและความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โครงการนี้เกี่ยวกับขนาดของพื้นที่กินอาณาบริเวณที่กว้างขวางมากที่สุดเท่าที่มีมาในประเทศไทยทั้งทางทะเลและทางบก พื้นที่ทางทะเลประกอบด้วยอ่าวไทยโดยมีแหลมรีว อำเภอลำสนวน จังหวัดชุมพร เป็นศูนย์กลางและพื้นที่ทะเลอันดามันอ่าวอ่าง ตำบลราชกรูด จังหวัดระนองเป็นศูนย์กลาง สำหรับพื้นที่ในแผ่นดินอาจมีการเวนคืนเป็นหมื่นไร่ เกี่ยวข้องกับผลกระทบทางนิเวศทะเลและผลกระทบภาคการท่องเที่ยวตลอดจนผลกระทบด้านการประมงและสัตว์น้ำในทะเลซึ่งเป็นทรัพยากรของชาติในอนาคต

สามารถสแกนและดาวน์โหลดบทความนี้ได้ที่ QR CODE  
รวมถึงค้นหาบทความทางวิชาการของดร.ธนิต โสรัตน์ ได้ที่  
เว็บไซต์ [www.tanitsorat.com](http://www.tanitsorat.com)  tanit.sorat  
 ดร.ธนิต โสรัตน์

