



บทความวิเคราะห์สถานการณ์ยุทธศาสตร์และความมั่นคงของประเทศ

ฉบับที่ ๕/๖๗ (เดือน ก.พ. ๖๗)

## “Land Bridge โอกาส หรือ ความท้าทายความมั่นคงของไทย”



<https://www.youtube.com/watch?v=tHiinpyDdbQ>

ประเทศไทยมีการศึกษาและพยายามสร้างโครงการ Land Bridge ให้เกิดขึ้นในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๒ ด้วยเพราะเป็นพื้นที่ที่มีทรัพยากรทางทะเลที่อุดมสมบูรณ์และมีภูมิประเทศที่เหมาะสมสำหรับการสร้างเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลฝั่งอันดามันและอ่าวไทย การสร้างระบบการขนส่งขนาดใหญ่มีเป้าหมายเพื่อลดระยะทางข้ามทะเลระหว่างฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย และเป็นศูนย์กลางด้านธุรกิจพลังงานอุตสาหกรรมปิโตรเคมีตลอดจนการเพิ่มอัตราการจ้างงานในภูมิภาคโดยปัจจุบันรัฐบาลได้ผลักดันโครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงทะเลอ่าวไทยและอันดามัน หรือ Land Bridge ให้ขับเคลื่อนอยู่ในแผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ อย่างยั่งยืน (Southern Economic Corridor : SEC) ในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ตอนบนให้เชื่อมต่อการขนส่งและคมนาคมของโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก(Eastern Economic Corridor : EEC) เพื่อยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจของไทยตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการฯ ได้ประเมิน ผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นจากโครงการ Land Bridge ว่า ในมิติเศรษฐกิจ โครงการนี้จะช่วยยกระดับประเทศไทยไปสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลของภูมิภาค (Transshipment Port) เปิดเส้นทางเดินเรือแห่งใหม่ของมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งสินค้าทางทะเลอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจดึงดูดนักลงทุนจากทั่วโลก ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนในพื้นที่ซึ่งในภาพรวมทางเศรษฐกิจของประเทศ โครงการ Land Bridge จะส่งผลให้ GDP เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๔ เป็นร้อยละ ๕.๕/ปี ซึ่งมีมูลค่ากว่า ๖.๗ แสนล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขณะที่ ในมิติสังคม โครงการ Land Bridge จะเป็นโอกาสในการสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่จากอัตราการจ้างงานที่เพิ่มขึ้นกว่า ๒๘๐,๐๐๐ ตำแหน่ง การมีระบบสาธารณสุขโลก เช่น ถนน ระบบการขนส่ง ไฟฟ้า น้ำประปา ที่ สะดวกสบายและมีคุณภาพมากขึ้น

### ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์

การกำหนดตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ Land bridge ระหว่างจังหวัด ชุมพร-ระนอง ทำให้ประเทศไทยมีข้อได้เปรียบในเชิงยุทธศาสตร์ ๔ ข้อ ดังนี้

- ๑) ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งที่ตั้งโครงการฯ โดยประเทศไทย เป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคและเป็นประตูในการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าของประเทศในภูมิภาค และระหว่างทวีปต่าง ๆ ของโลก
- ๒) ช่วยลดเวลา ระยะทาง และค่าใช้จ่ายในการขนส่ง จากเดิมที่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา ทำให้ประหยัดต้นทุนการขนส่ง
- ๓) เป็นเส้นทางที่จะช่วยลดความเสี่ยงปัญหาการติดขัดการเดินทางในช่องแคบมะละกา รวมทั้งช่วยลดความเสี่ยงความเสียหายจากอุบัติเหตุการเดินทางเรือ และการปล้นจากโจรสลัด
- ๔) เป็นโครงการที่มีแนวโน้มในการจูงใจให้ผู้ประกอบการขนส่ง และนักลงทุนมาใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้มากขึ้น

### แนวทางการพัฒนาพื้นที่ในโครงการ “Land bridge”

โครงการ Land Bridge เป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริการด้านคมนาคมทั้งทางทะเลและทางบก ที่มีการเชื่อมโยง ๒ ท่าเรือให้ต่อกัน ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมการขนส่งทางทะเลให้มีความทันสมัย และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจโดยเริ่มจากการสร้างท่าเรือชุมพรให้เป็นท่าเรือหลักที่ทันสมัยให้เป็น Smart Port และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อพัฒนาให้เป็นสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย ขณะเดียวกันก็พัฒนาท่าเรือระนอง ให้เป็นท่าเรือสินค้าคอนเทนเนอร์และประตูการค้าของฝั่งอันดามันที่เชื่อมโยงกับท่าเรือกลุ่มประเทศแถบเอเชียใต้ BIMSTEC ตะวันออกกลาง และแอฟริกา

ขณะที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริการด้านคมนาคมทางบก จะประกอบด้วยการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) การสร้างระบบรถไฟรางคู่ และการขนส่งทางท่อที่คู่ขนานบนเส้นทางเดียวกันตามแผนบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมต่อแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ (MR-MAP)



**บทบาทของโครงการ “Land Bridge”**

๑) ประตูการค้า (Gateway) เป็นประตูการค้ารองรับการนำเข้า-ส่งออกของไทย และของประเทศในภูมิภาคอาเซียน ประเทศในกลุ่ม GM5 รวมถึงจีนตอนใต้

๒) การถ่ายลำ (Transshipment) เป็นทางเลือกในการถ่ายลำการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในมหาสมุทรอินเดีย (BIMSTEC) และประเทศในมหาสมุทรแปซิฟิก โดยเชื่อมต่อทางรางและทางถนน

๓) อุตสาหกรรมหลังท่า (Port Industry) มีการตั้งเขตพื้นที่เศรษฐกิจเสรี ดึงดูดนักลงทุน เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมหลังท่าเรือระนอง และท่าเรือชุมพร ส่งเสริม Land bridge และเพิ่มศักยภาพการแข่งขันด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้

**ความแตกต่างระหว่าง “โครงการ Land Bridge” กับ “โครงการคลองไทย”**

“โครงการ Land bridge” มีการพัฒนาเส้นทางรถไฟรางคู่เชื่อมชายฝั่งอ่าวไทย-ทะเลอันดามัน เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าต่าง ๆ ที่มาจากทางเรือ ควบคุมไปกับการสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และท่าเรือ น้ำลึกทั้ง ๒ ฝั่ง รวมถึงการวางระบบการขนส่งทางท่ออีกด้วย โดยเส้นทางของโครงการนี้เริ่มจากจังหวัดระนองไปยังชุมพร เป็นระยะทางรวม ๑๐๙ กม. โครงการนี้สามารถช่วยย่นระยะเวลาการขนส่งลงได้มาก

อีกทั้งยังเป็นโครงการสำคัญที่จะช่วยแก้ไขปัญหการจราจรทางทะเลของเรือขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกาที่มีปริมาณเรือสูงถึง ๑๐๐,๐๐๐ ลำ/ปี โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ศักยภาพในการรองรับปริมาณเรือจะเพิ่มศักยภาพ และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอีก ๔ เท่าในปี พ.ศ. ๒๕๙๓ ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาความล่าช้าในการขนส่ง และค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น ทั้งค่าน้ำมันที่เรือต้องอ้อมไปผ่านทางช่องแคบมะละกา รวมถึงค่าประกันเรือเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายจากอุบัติเหตุการเดินเรือและการปล้น ดังนั้นการดำเนินโครงการ Land bridge จะช่วยให้เรือขนส่งสินค้าประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายจากเดิมที่ต้องผ่านทางช่องแคบมะละกา ซึ่งจะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ อย่างไรก็ตามโครงการฯ นี้ยังเป็นที่ถูกเถียงกันในมุมของผลดี และความคุ้มค่าในด้านเศรษฐกิจ การเมือง และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเรื่องการขนส่งที่ผู้ประกอบการอาจต้องแบกรับค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่มากกว่า เนื่องจากการเปลี่ยนพาหนะขนส่งหลายครั้ง

ส่วน “โครงการคลองไทย” เป็นการขุดคลองเชื่อม ๒ ชายฝั่งอ่าวไทย - ทะเลอันดามัน โดยเรือขนส่งสินค้าสามารถแล่นผ่านได้เลย เส้นทางของโครงการเริ่มจากจังหวัดกระบี่ไปถึงสงขลา ระยะทางรวม ๑๓๕ กม. ซึ่งจะช่วยย่นระยะเวลาการขนส่งได้ ประมาณ ๓ วัน เนื่องจากไม่ต้องเดินเรือขนส่งสินค้าผ่านทางช่องแคบมะละกา รวมทั้งไม่ต้องถ่ายลำการขนส่งสินค้า จึงทำให้เสียค่าใช้จ่ายที่น้อยกว่าเมื่อเทียบกับค่าขนส่งผ่านโครงการ Land bridge แต่ในแง่มิติด้านสิ่งแวดล้อม โครงการคลองไทย จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า ทั้งระบบนิเวศน์ทางทะเลของฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามันที่มีความแตกต่างกัน เมื่อขุดคลองเชื่อมทั้ง ๒ ฝั่ง อาจทำให้น้ำทะเลอันดามันและอ่าวไทยไหลไปอีกฝั่งซึ่งคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศน์บริเวณโดยรอบ นอกจากนี้ ในมิติด้านความมั่นคง การขุดคลองเชื่อมทั้ง ๒ ฝั่ง อาจเกิดข้อกังวลในประเด็นที่ทำให้พื้นที่ทางกายภาพของภาคใต้ถูกแยกเป็น ๒ ส่วน

**โอกาสและความท้าทายที่จะเกิดขึ้นจาก “โครงการ Land Bridge”**

**ด้านเศรษฐกิจและสังคม** หากโครงการสร้างสำเร็จอาจเป็นโอกาสเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัดในภาคใต้ หรือที่เรียกว่า GPP (Gross Provincial Product) อีกทั้งยังสร้างโอกาสในการจ้างงาน เพิ่มอาชีพใหม่ ๆ ในชุมชน เพิ่มรายได้ และพัฒนาคุณภาพชีวิตในทุกพื้นที่ แต่อย่างไรก็ตามภาคเอกชนต้องการความชัดเจนในประเด็นของค่าใช้จ่ายที่อาจเพิ่มขึ้นตามมาจากการเปลี่ยนระบบขนส่ง และการปรับพื้นที่ของภาคใต้จากเมืองท่องเที่ยวไปสู่การเป็นนิคมอุตสาหกรรม รวมทั้งการเวนคืนพื้นที่อยู่อาศัยของประชาชน อาจทำให้เกิดกลุ่ม

ผู้คัดค้านและไม่ยินยอมออกจากพื้นที่ ส่งผลต่อการดำเนินการของโครงการฯ โดยเฉพาะส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุน

**ด้านการเมืองและความมั่นคง** ปัญหาและอุปสรรคในเรื่องกฎหมาย เช่น การควบคุมการนำผ่านสำหรับผู้ประกอบการ หากไม่มีการแก้ไข ปรับปรุง จะส่งผลกระทบต่อการใช้ช่องทาง Land Bridge ของไทย เพราะเสียเวลา และมีต้นทุนเพิ่มขึ้น อีกทั้งอาจถูกมองได้ว่าเป็นการเข้าร่วมตามแนวทางของยุทธศาสตร์มหาอำนาจอย่างจีนบนเส้นทางยุทธศาสตร์ BRI

**ด้านสิ่งแวดล้อม** การเป็นนิคมอุตสาหกรรม จะเป็นประเด็นอ่อนไหวใน ด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งจากการปล่อยน้ำทิ้งจากเรือ คราบน้ำมัน มลภาวะทางเสียงและอากาศ ทรัพยากรและระบบนิเวศน์ทางทะเลของทั้งฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน นอกจากนี้พื้นที่ของโครงการฯ บางส่วนยังทับซ้อนกับพื้นที่อนุรักษ์ เช่น อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนองและอุทยานแห่งชาติแหลมสน, พื้นที่คุ้มครองทางทะเลและชายฝั่งปากแม่น้ำ-ปากคลองกะเปอร์ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ชุ่มน้ำ ป่าชายเลน และแหล่งปะการัง ซึ่งจะกระทบต่อวิถีชีวิตของคน สัตว์ทะเลในพื้นที่ และการท่องเที่ยวทางทะเลซึ่งเป็นรายได้หลัก

**ข้อเสนอแนะ**

๑) การพัฒนาพื้นที่จำเป็นต้องดำเนินการด้วยความโปร่งใสและกระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมจากประชาชนในพื้นที่และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ รวมทั้งการให้ความสำคัญกับความมั่นคงเชิงบูรณาการ โดยการจัดทำมีการทำประชาวิจารณ์ และเวทีสาธารณะในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อมูลระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มในพื้นที่กับผู้บริหารในส่วนกลาง เพื่อเปิดโอกาสในการพัฒนาร่วมกัน และชัดเจนหรือเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบอย่างยุติธรรมและเท่าเทียมกัน

๒) ควรมีการจัดทำการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง และการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลต่อสาธารณชนจะช่วยลดกระแสการต่อต้านที่รุนแรงลงได้ทั้งจากกลุ่มคนในพื้นที่และองค์กรอิสระที่จะเข้ามาเคลื่อนไหวในอนาคต

๓) ควรคำนึงถึงภัยคุกคามต่างๆ ที่จะตามมา เช่น การกระทำผิดกฎหมาย และอาชญากรรมรูปแบบต่าง ๆ ดังนั้นฝ่ายความมั่นคงและกองทัพ ควรเตรียมความพร้อมในการรับมือต่อภัยคุกคามทุกรูปแบบที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ



อ้างอิง : เข้าใจโครงการ “แลนด์บริดจ์” <https://www.bbc.com/thai/articles/c972795wv11o>  
 สรท. เตรียมขงข้อเสนอแนะท่าแลนดบริดจ์ให้รัฐบาล แน่แก่ กม.อุบสรคท 17 ฉบับ  
 การเสวนาวิชาการ ครั้งที่ 2/2567 SSC Coffee Talk “Land Bridge” โอกาส หรือ ความท้าทาย  
 ความมั่นคงของไทย ในวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2567  
<https://www.infoquest.co.th/2023/349025>  
<https://www.youtube.com/watch?v=thiinpYDdbQ>  
<https://blog.shipexpert.net/blog/thai-canal-khokhok-kr>  
<https://www.landbridge-thai.com/>