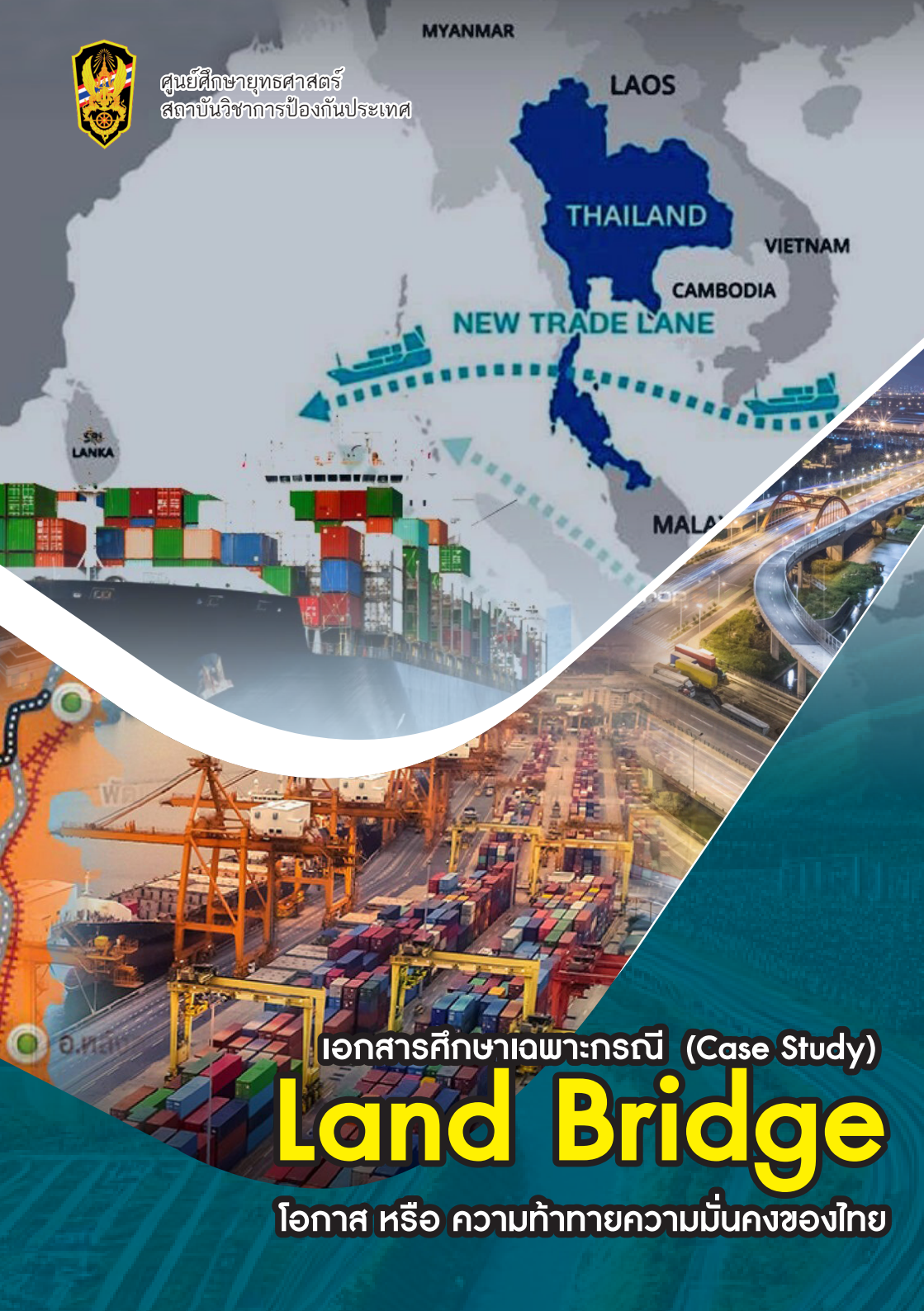




ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ



เอกสารศึกษาเฉพาะกรณี (Case Study)

Land Bridge

โอกาส หรือ ความท้าทายความมั่นคงของไทย

ข้อมูลทางบรรณานุกรมของสำนักหอสมุดแห่งชาติ

National Library of Thailand Cataloging in Publication Data

เอกสารศึกษาเฉพาะกรณี (Case Study) เรื่อง : Land Bridge

โอกาส หรือ ความท้าทายความมั่นคงของไทย

พิมพ์ครั้งที่ ๑ กรุงเทพฯ จำนวน ๔๐๐ เล่ม

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ, ๒๕๖๗ จำนวน ๕๘ หน้า

สงวนลิขสิทธิ์ตาม พ.ร.บ. การพิมพ์ พ.ศ.๒๕๓๗

© สิทธิภาษาไทยเป็นของศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์

สถาบันวิชาการป้องกันประเทศอย่างถูกต้องตามกฎหมาย

ผู้อำนวยการ	:	พลตรี นิรุจ	ดวงปัญญา
รองผู้อำนวยการ	:	นาวาอากาศเอก ไชยา	ออกแดง
	:	นาวาเอก รัฐนิษฐ์	เมธีวัชรพัฒน์
หัวหน้าโครงการ	:	นาวาอากาศเอกหญิง จุฬารัตน์	เพชรวิเศษ
รองหัวหน้าโครงการ	:	พันเอกหญิง ศุภวดี	มีเพียร
นักวิจัย	:	พันเอกหญิง ศุภวดี	มีเพียร
	:	นาย คณาพัฒน์	ปลั่งศรีสกุล
	:	นางสาว กาญจนา	เพิ่มพูน
คณะวิจัย	:	นาวาตรีหญิง จิตราภรณ์	จิตรธร
	:	เรืออากาศเอกหญิง ภริญชญา	อุไรรัตน์
	:	เรือตรีหญิง ปาณิสรา	เทียนอ่อน
	:	นางสาว ปุณณภา	โชติชินเชาว์
พิสูจน์อักษร	:	พันเอกหญิง วาทีนี	ดิงสมบัติยุทธ์
	:	นาวาอากาศเอกหญิง พันธุ์ชิตา	ธีวราอุดมวิทย์
	:	สิบตรี จิรายุ	กัลลบุบผา
	:	นางสาว วรินทร์ธร	ธนศิราภรณ์วัฒน์
	:	นางสาว ศศิพร	จันทร์มีชัย
	:	นางสาว อุไรวรรณ	สุสัมฤทธิ์
	:	นาย ภาสพงษ์	อุทัยแสง

จัดพิมพ์โดย



กองศึกษาวิจัยทางยุทธศาสตร์และความมั่นคง

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

๖๒ ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

โทร ๐๒ ๒๓๕ ๕๓๑๕ เว็บไซต์ www.sscthailand.org

เอกสารศึกษาเฉพาะกรณี (Case Study)

Land Bridge

โอกาส หรือ ความท้าทายความมั่นคงของไทย



คำนำ

ประเทศไทยมีปัจจัยทางภูมิศาสตร์ทางตอนใต้ที่ได้เปรียบทางที่ตั้งและลักษณะทางกายภาพสามารถเปิดประตูทะเลทั้งสองด้านโครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามัน’ หรือ ‘แลนด์บริดจ์’ เป็นเมกะโปรเจกต์ที่มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคม ซึ่งจะเชื่อมโยงท่าเรือชุมพรเข้ากับท่าเรือระนองแห่งใหม่อย่างไร้รอยต่อ เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำให้ทันสมัยและเพิ่มขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของไทยกับนานาชาติ โดยจะสร้างท่าเรือชุมพรให้ทันสมัยพร้อมทั้งพัฒนาท่าเรือระนองให้เป็นประตูการค้าฝั่งอันดามัน อีกทั้งยังพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) รวมถึงรถไฟรางคู่และระบบท่อที่จะมีส่วนช่วยทำให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำ(Transshipment Port) ของภูมิภาค คาดการณ์ว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในเดือนตุลาคมปี 2030

ด้วยเหตุปัจจัยที่กล่าวมา ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ในฐานะหน่วยงานด้านความมั่นคงและคลังสมองของกองทัพไทย ได้เห็นความสำคัญของโครงการ Land Bridge จึงได้จัดการเสวนาวิชาการ SSC Coffee Talk ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เรื่อง “Land Bridge โอกาส หรือ ความท้าทายความมั่นคงของไทย” เพื่อให้ได้ทราบถึงผลกระทบและประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศไทยในระดับยุทธศาสตร์ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑ จากผู้เชี่ยวชาญทั้ง ๖ มิติ ได้แก่ มิติสังคม มิติเทคโนโลยี มิติเศรษฐกิจ มิติสิ่งแวดล้อม มิติการเมือง และมิติการทหาร อันเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงของประเทศไทยต่อไป

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
มีนาคม ๒๕๖๗

เรื่อง	หน้า
คำนำ	ก
สารบัญ	ข
สารบัญภาพ	ค
ส่วนที่ ๑ บทนำ	๑
๑.๑ ที่มาและความสำคัญของปัญหา	๑
๑.๒ วัตถุประสงค์	๔
๑.๓ ขอบเขตของการศึกษา	๕
๑.๔ วิธีการศึกษา	๕
๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๖
ส่วนที่ ๒ โครงการ Land Bridge	๙
๒.๑ ที่มาและความสำคัญของโครงการ Land Bridge	๙
๒.๒ องค์ประกอบและรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ Land Bridge	๑๒
๒.๓ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ Land Bridge	๑๖
ส่วนที่ ๓ โอกาสและความท้าทายของโครงการ Land Bridge	๒๑
๓.๑ มิติสังคม (Social)	๒๑
๓.๒ มิติเทคโนโลยี (Technology)	๒๒
๓.๓ มิติเศรษฐกิจ (Economic)	๒๒
๓.๔ มิติสิ่งแวดล้อม (Environment)	๒๔
๓.๕ มิติการเมือง (Politic)	๒๔
๓.๖ มิติการทหาร (Military)	๒๖
ส่วนที่ ๔ ข้อเสนอแนะและบทสรุป	๓๕
๔.๑ ข้อเสนอแนะด้านความมั่นคงต่อโครงการ Land Bridge	๓๕
๔.๒ บทสรุป	๓๙
บรรณานุกรม	๔๒
ภาคผนวก	๔๓
ภาคผนวก ก ภาพประกอบการประชุมฯ	

ภาพที่

หน้า

๑	ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งที่ตั้งโครงการ	๑๑
๒	องค์ประกอบและรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม ของโครงการ Land Bridge	๑๓
๓	รูปแบบโครงการแลนด์บริดจ์	๑๓
๔	แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ SEC โดยใช้โครงการ Landbridge เป็นตัวนำ : แผนกลยุทธ์การพัฒนาโครงการ (Business Roadmap)	๑๕
๕	ศูนย์กลางการค้าการลงทุนโลก	๑๗

ส่วนที่ ๑ บทนำ



ส่วนที่ ๑ บทนำ

๑.๑ ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ตั้งอยู่บนศูนย์กลางของกลุ่มประเทศอาเซียนโดยลักษณะทางภูมิศาสตร์ทางภาคใต้ของประเทศไทยมีลักษณะเรียวยาวกั้นสองฝั่งทะเล คือฝั่งอ่าวไทยด้านตะวันออกติดกับมหาสมุทรแปซิฟิก และฝั่งอันดามันด้านตะวันตกติดกับมหาสมุทรอินเดีย จึงเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคที่เหมาะสมต่อการขยายศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่ง และพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ รวมถึงสามารถรองรับการค้าการลงทุนในภูมิภาคที่มีแนวโน้มการเติบโตจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการลงทุนมาสู่ภูมิภาคเอเชีย เนื่องจากประเทศไทยเป็นดินแดนกึ่งกลางระหว่างพื้นที่การขนส่งทางทะเลหลักของโลก ได้แก่ มหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก จึงมีโอกาที่จะเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลในภูมิภาค และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางโลจิสติกส์โลก การเพิ่มศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จะทำให้ประเทศไทยสามารถตอบสนองต่อการค้าการลงทุนที่เพิ่มมากขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ¹

จากปัจจัยทางภูมิศาสตร์ทางภาคใต้ของประเทศไทยที่มีความได้เปรียบทางที่ตั้งและมีลักษณะทางกายภาพสามารถเปิดสู่ทะเลทั้งสองด้านได้นั้น ประเทศไทยได้เล็งเห็นปัญหาและโอกาสดังกล่าวมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา ในรัชสมัยของสมเด็จพระนารายณ์มหาราชที่มีแนวคิดแรกในการสร้างทางน้ำเชื่อมสองฝั่งทะเลในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย และในช่วงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ได้มีแนวคิดขุดคลองยุทธศาสตร์ที่บริเวณอำเภอกะบุรี เชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย เพื่อใช้ประโยชน์ในการเดินเรือนำทัพไปเสริมการรบช่วยเหลือเมืองชายฝั่งทะเลอันดามัน

¹ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย. ค้น ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗
จาก <https://thailandbridge.com/project-info/>

เมื่อถูกพม่าโจมตี ซึ่งเน้นให้ความสำคัญกับการทหารมากกว่าเศรษฐกิจ ต่อมาในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว แนวคิดการขุดคลองเชื่อม ๒ ฝั่งทะเล ได้ถูกรื้อฟื้นขึ้นมาอีกครั้งที่จะขุดคลองบริเวณคอคอดกระในจังหวัดระนองถึงจังหวัดชุมพร เนื่องจากเป็นระยะทางที่สั้นที่สุด แต่เมื่อเริ่มดำเนินการขุดคลองไปได้ระยะเวลาหนึ่ง ก็พบว่า เทือกเขาตะนาวศรีเป็นอุปสรรคสำคัญจึงเป็นเหตุให้โครงการดังกล่าวต้องยุติลง

การขุดคลองเชื่อม ๒ ฝั่งทะเล ได้มีการศึกษาถึงความเป็นไปได้อยู่หลายครั้ง แต่พบว่ามีปัญหาและข้อจำกัดหลายประการ ได้แก่ ปัญหาด้านงบประมาณ ปัญหาความไม่มีเสถียรภาพทางด้านการเมือง ปัญหาด้านความมั่นคง ปัญหาระบบนิเวศน์ ปัญหาระดับน้ำของทั้ง ๒ ฝั่งทะเลที่มีความแตกต่างกันมาก ซึ่งปัญหาหลายประการดังกล่าว จึงทำให้โครงการขุดคลองเชื่อม ๒ ฝั่งทะเล ไม่สามารถเกิดขึ้นได้จริง ต่อมาในปี พ.ศ.๒๕๓๑-๒๕๓๔ แนวคิดการขุดคอคอดกระได้ถูกนำไปพัฒนาเป็นแนวคิดการสร้างเส้นทางเศรษฐกิจเชื่อมระหว่างอ่าวไทยและอันดามันด้วยโครงการสะพานเศรษฐกิจ หรือที่เรียกว่า “Land Bridge” โดยในปี พ.ศ. ๒๕๔๔-๒๕๔๙ โครงการดังกล่าวเริ่มมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น แต่ก็ต้องถูกระงับไปเนื่องจากประสบปัญหาผลกระทบจากภัยสึนามิ จนกระทั่งในช่วงปลายปี พ.ศ. ๒๕๖๓ แนวคิด Land Bridge ได้ถูกพัฒนาต่ออย่างต่อเนื่องเป็นรูปธรรมอีกครั้ง เพื่อเป็นทางเลือกในการเพิ่มศักยภาพในด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่าง ๒ ฝั่งทะเลให้มากยิ่งขึ้น นอกเหนือจากการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกาแบบในปัจจุบัน ซึ่งจะสามารถลดระยะเวลาจากเส้นทางเดินเรือเดิมลงได้ถึงประมาณ ๒ วัน ทั้งนี้หากมีการดำเนินโครงการ Land Bridge จะทำให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางทะเลในภูมิภาค ซึ่งจะเป็นการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทยกับกลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดียในอนาคต

ทั้งนี้ จึงมีความพยายามที่จะผลักดันโครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงทะเลอ่าวไทย-อันดามัน หรือ Land Bridge เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ระเบียง

เศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (Southern Economic Corridor : SEC) ที่เป็นกลุ่มจังหวัดภาคใต้ตอนบน ได้แก่ ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช เพื่อเชื่อมต่อกับการขนส่งและคมนาคมของโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เพื่อยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจของไทย ตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยโครงการ Land Bridge เป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริการด้านคมนาคม โดยเชื่อมโยง ๒ ท่าเรือให้ต่อกันอย่างไร้รอยต่อ ส่งเสริมการขนส่งทางน้ำให้มีความทันสมัย และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจกับนานาชาติ โดยเริ่มจากการสร้างท่าเรือชุมพรให้เป็นท่าเรือน้ำลึกที่ทันสมัยให้เป็น Smart Port และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อพัฒนาให้เป็นสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย และพัฒนาท่าเรือระนอง ให้เป็นท่าเรือสินค้าคอนเทนเนอร์และเป็นประตูการค้าฝั่งอันดามัน เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือระนองกับท่าเรือกลุ่มประเทศแถบเอเชียใต้ BIMSTEC ตะวันออกกลาง และแอฟริกา กอรปกับพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และรถไฟทางคู่และการขนส่งทางท่อ โดยก่อสร้างคู่ขนานบนเส้นทางเดียวกันตามแผนบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมต่อแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ (MR-MAP) ในการนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการ เห็นว่า โครงการ Land Bridge จะช่วยยกระดับประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของภูมิภาค (Transshipment Port) เปิดเส้นทางเดินเรือแห่งใหม่ของมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งสินค้าทางน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจดึงดูดนักลงทุนจากทั่วโลก ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน โดยสร้างโอกาส สร้างงาน และสร้างรายได้

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโครงการ Land Bridge จะเป็นโครงการเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (Southern Economic Corridor : SEC) แต่ก็จำเป็นที่จะต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ และความคุ้มค่าของ

โครงการ ตลอดจนผลประโยชน์และผลกระทบของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเสี่ยงต่อการเผชิญกับภัยคุกคามที่อาจกระทบต่อความมั่นคงในรูปแบบต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายหลังการดำเนินการพัฒนาโครงการ Land Bridge เสร็จสิ้นในอนาคต อาทิ ปัญหาการลักลอบการกระทำผิดกฎหมายทางทะเล ปัญหาการค้าแรงงานมนุษย์ ปัญหาการลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมาย ปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ ปัญหาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับทะเล เป็นต้น

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ในฐานะหน่วยงานด้านความมั่นคงที่ศึกษาวิจัย และให้ข้อคิดเห็นด้านยุทธศาสตร์ความมั่นคงให้กับหน่วยงานของกองทัพและรัฐบาล ได้เห็นความสำคัญของโครงการ Land Bridge และผลกระทบด้านความมั่นคงในรูปแบบต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายหลังการดำเนินการพัฒนาโครงการ Land Bridge เสร็จสิ้นในอนาคต จึงได้จัดทำ เอกสารศึกษาเฉพาะกรณี (Case Study) เรื่อง “Land Bridge โอกาส หรือ ความท้าทายความมั่นคงของไทย” เพื่อมุ่งศึกษาผลกระทบของโครงการ Land Bridge ในมิติความมั่นคงของไทย ซึ่งผลที่ได้รับจะเป็นประโยชน์ในการจัดทำข้อเสนอแนะ และแนวทางการดำเนินการด้านความมั่นคงให้กับหน่วยงานความมั่นคงที่เกี่ยวข้องต่อไป

๑.๒ วัตถุประสงค์

๑.๒.๑ เพื่อศึกษาที่มาและความสำคัญของโครงการ Land Bridge ในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน

๑.๒.๒ เพื่อศึกษาโอกาสและความท้าทาย โดยเฉพาะผลกระทบด้านความมั่นคงที่สำคัญเมื่อโครงการ Land Bridge เสร็จสิ้น

๑.๒.๓ เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะในมิติด้านความมั่นคงในการวางแผนรองรับนโยบายการพัฒนาโครงการ Land Bridge เชื่อมระหว่างอ่าวไทยและอันดามันในอนาคต

๑.๓ ขอบเขตของการศึกษา

การจัดทำเอกสารศึกษาเฉพาะกรณี (Case Study) เรื่อง “Land Bridge โอกาส หรือ ความท้าทายความมั่นคงของไทย” ใช้ระยะเวลาการศึกษาและการดำเนินการ ๔ เดือน ระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๗ โดยทำการค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการและบทความที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เอกสารศึกษาเฉพาะกรณีฉบับนี้ แบ่งเนื้อหาออกเป็น ๓ ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ ๑ บทนำ

ส่วนที่ ๒ โครงการ Land Bridge

ส่วนที่ ๓ โอกาสและความท้าทายของโครงการ Land Bridge

ส่วนที่ ๔ ข้อเสนอแนะและบทสรุป

๑.๔ วิธีการศึกษา

๑.๔.๑ การรวบรวมข้อมูล

- ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เก็บข้อมูลจากการเสวนาวิชาการ SSC Coffee Talk ครั้งที่ ๒/๒๕๖๗ เรื่อง “Land Bridge โอกาส หรือ ความท้าทายความมั่นคงของไทย” เมื่อวันอังคารที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ เวลา ๑๓.๓๐-๑๕.๓๐ ณ ห้องประชุมศูนย์นวัตกรรมการศึกษาทางทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

- ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) จากการศึกษาค้นคว้า และรวบรวมจากเอกสารวิชาการและบทความที่เกี่ยวข้อง

๑.๔.๒ การวิเคราะห์และสรุปผล

นำข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) และข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ที่ได้มารวบรวมและวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ตามประเด็นที่กำหนดไว้ เพื่อจัดทำเป็นข้อเสนอแนะต่อไป

๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑.๕.๑ ทราบถึงรูปแบบการดำเนินการโครงการ Land Bridge เพื่อพัฒนา
ระเบียบเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

๑.๕.๒ ได้โอกาสและความท้าทายต่อการดำเนินการนโยบายการพัฒนา
โครงการ Land Bridge ในมิติต่าง ๆ โดยเฉพาะผลกระทบต่อมิติด้านความมั่นคง

๑.๕.๓ ได้ข้อเสนอแนะด้านความมั่นคง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการ
ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความมั่นคงในการวางแผนรองรับนโยบายการพัฒนา
โครงการ Land Bridge ในอนาคต

ส่วนที่ ๒

โครงการ Land Bridge



ส่วนที่ ๒ โครงการ Land Bridge

๒.๑ ที่มาและความสำคัญของโครงการ Land Bridge

โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามัน หรือ แลนด์บริดจ์ เป็นเมกะโปรเจกต์ที่มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคม โดยจะเชื่อมโยงท่าเรือชุมพรเข้ากับท่าเรือระนองแห่งใหม่อย่าง ไร้รอยต่อ เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำให้ทันสมัยและเพิ่มขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของไทยกับนานาชาติ โดยจะสร้างท่าเรือชุมพรให้ทันสมัย พร้อมทั้งพัฒนาท่าเรือระนองให้เป็นประตูการค้าฝั่งอันดามัน และพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) รวมถึงรถไฟรางคู่ และระบบท่อที่จะมีส่วนช่วยทำให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำ (Transshipment Port) ของภูมิภาค ซึ่งจะใช้งบการลงทุนสูงถึงราว ๑ ล้านล้านบาท โดยจะใช้งบลงทุนส่วนใหญ่จากต่างประเทศ และจะให้สัมปทานเป็นระยะเวลา ๕๐ ปี ภายใต้การกำกับดูแลของ SEC คาดการณ์ว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในเดือนตุลาคมปี พ.ศ. ๒๕๗๓

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เห็นชอบกรอบแนวคิดการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ในพื้นที่จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช เร่งผลักดันโครงการพัฒนาท่าเรือระนอง โครงการรถไฟคู่ และโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อพลิกโฉมการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ กระทรวงคมนาคม จึงเห็นควรให้มีการศึกษาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Landbridge) มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ รับทราบหลักการโครงการแลนด์บริดจ์ และให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการรับฟังความคิดเห็นจากนักลงทุนต่างประเทศในการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์เพื่อนำมาประกอบในการจัดทำร่างเอกสารเชิญชวนผู้ลงทุน

โครงการ Land bridge หรือชื่อเต็มว่า โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ถูกนำเสนอโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ด้วยเหตุผลที่ว่าประเทศไทยมีลักษณะเด่นทางภูมิศาสตร์ เนื่องจากประเทศไทยตั้งอยู่บนศูนย์กลางของกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีชายฝั่งทะเลติดกับมหาสมุทร ๒ ด้าน คือด้านตะวันออกติดกับมหาสมุทรแปซิฟิก และด้านตะวันตกติดกับมหาสมุทรอินเดีย การนำจุดเด่นดังกล่าวมาสร้างมูลค่าในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ นอกจากจะสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปีแล้ว ยังส่งผลให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติอย่างมหาศาล โดยมีเหตุผลสำคัญ² ดังนี้

๑) ประเทศไทยเสมือนเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งอยู่ในภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมกับการดำเนินการโครงการ Land Bridge โดยลักษณะทางภูมิศาสตร์ภาคใต้ของประเทศไทยเหมาะที่จะเป็นศูนย์กลางด้านการค้า และการลงทุนภายใต้เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ ตลอดจนการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งทางด้านทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามัน จึงเหมาะสมที่จะพัฒนาเชิงพาณิชย์และสร้างนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ทั้งอุตสาหกรรมการเกษตร อุตสาหกรรมยางพารา อุตสาหกรรมอาหาร ต่อยอดผลผลิตทางการเกษตรในพื้นที่ และ อุตสาหกรรม New S-curve เป็นต้น เพื่อการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าของประเทศในภูมิภาค และระหว่างทวีปต่าง ๆ ของโลก

๒) ถ้าเกิดโครงการแลนด์บริดจ์จะสามารถลดเวลาและระยะทางการขนส่งจากเดิมที่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา ทำให้ประหยัดต้นทุนการขนส่ง

๓) หลีกเลี่ยงปัญหาการติดขัดในการเดินเรือของช่องแคบมะละกา ซึ่งเป็นโอกาสของประเทศไทยที่จะสร้างการเปลี่ยนแปลง แร่ส่วนแบ่งการเดินเรือและค่าธรรมเนียมจากช่องแคบมะละกา

² Thai PBS policy watch จับตาคอนาคตประเทศไทย. โครงการแลนด์บริดจ์คุ้มค่าจริงหรือ?. ค้น ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๗ จาก<https://policywatch.thaipbs.or.th/article/economy-7>

๔) มีแนวโน้มในการจูงใจผู้ประกอบการขนส่งและนักลงทุนให้ใช้ประโยชน์จากเส้นทางแลนด์บริดจ์นี้มากขึ้น เพราะสามารถย่นระยะเวลาในการเดินทางจากเส้นทางเดิมได้ประมาณ ๕ วัน

๕) เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ซึ่งประเทศไทยตั้งอยู่ใจกลางคาบสมุทรอินโดจีน ซึ่งถือเป็นจุดยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและการค้าของเอเชีย

โดยสรุปแล้ว ประเทศไทย เป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาค และเป็นประตูในการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าของประเทศในภูมิภาค และระหว่างทวีปต่าง ๆ ของโลก ซึ่งอยู่ในภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมกับการดำเนินการโครงการแลนด์บริดจ์ โดยลักษณะทางภูมิศาสตร์ภาคใต้ของประเทศไทยนี้เป็นจุดแข็งที่ทำให้เกิดการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ ลดเวลาและระยะทางการขนส่ง เป็นโอกาสของประเทศไทยที่จะสร้างการเปลี่ยนแปลง โดยให้ Land Bridge เป็นเครื่องมือในการนำการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้



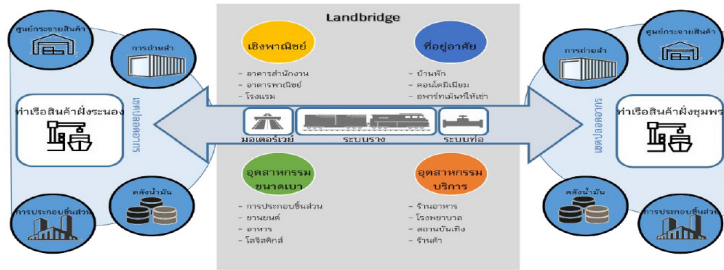
ภาพที่ ๑ ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งที่ตั้งโครงการ
ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (๒๕๖๖)

ทั้งนี้ นอกจากการพัฒนาโครงการ Land Bridge จะช่วยสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและศักยภาพทางการค้าของประเทศไทยกับประเทศที่อยู่ติดกับมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกแล้ว ยังเป็นการส่งเสริมโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ซึ่งเป็นโครงการที่สำคัญของประเทศ รวมทั้งเป็นส่วนสำคัญของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และ นครศรีธรรมราช เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางของภาคใต้ในการเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์กับพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศ และภูมิภาคฝั่งทะเลอันดามัน (BIMSTEC) เป็นฐานการพัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพ และการแปรรูปเกษตรมูลค่าสูง ยกระดับคุณภาพมาตรฐานการท่องเที่ยวสู่นานาชาติ รวมถึงการต่อยอดประโยชน์ที่ไทยตั้งอยู่ใจกลางคาบสมุทรอินโดจีน เป็นจุดยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและการค้าของเอเชีย โดยบูรณาการรูปแบบการขนส่งเชื่อมโยง ๒ ท่าเรือให้เชื่อมต่อถึงกันอย่างไร้รอยต่อ ส่งเสริมการขนส่งทางน้ำให้มีความทันสมัย ตลอดจนเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศ

๒.๒ องค์ประกอบและรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ Land Bridge

โครงการ Land bridge เป็นการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างกันด้วยระบบราง (รถไฟทางคู่) และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ภายใต้แนวคิด “One Port Two Side” และการพัฒนาพื้นที่ด้วยอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องและกิจกรรมเชิงพาณิชย์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ โดยได้คัดเลือกจุดก่อสร้างท่าเรือทั้งสองฝั่ง คือ บริเวณแหลมรวิ ตำบลบางน้ำจืด อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร และแหลมอ่าวอ่าง ตำบลราษกรุด อำเภอเมือง จังหวัดระนอง มีการพัฒนา ๔ ระยะ โดยเมื่อพัฒนาครบ ๔ ระยะ จะสามารถรองรับตู้สินค้าได้ฝั่งละ ๒๐ ล้าน TEU (ตู้คอนเทนเนอร์ขนาดยาว ๒๐ ฟุต) สำหรับท่าเรือฝั่งชุมพรจะมีพื้นที่ถมทะเลประมาณ ๕,๘๐๘ ไร่ ประกอบด้วย พื้นที่ท่าเทียบเรือ ๔,๗๘๘ ไร่

และพื้นที่พัฒนาอเนกประสงค์ ๑,๐๒๐ ไร่ ส่วนท่าเรือฝั่งระนองจะมีพื้นที่ถมทะเลประมาณ ๖,๙๗๕ ไร่ ประกอบด้วยพื้นที่ท่าเทียบเรือ ๕,๖๓๓ ไร่ และพื้นที่อเนกประสงค์ ๑,๓๔๒ ไร่



ภาพที่ ๒ Landbridge

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (๒๕๖๖)



ภาพที่ ๓ รูปแบบโครงการแลนด์บริดจ์

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (๒๕๖๖)

องค์ประกอบหลักของโครงการ Land Bridge

๑) เส้นทางขนส่ง (Transportation Corridor) : การสร้างเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือฝั่งอันดามัน (ทะเลอันดามัน) กับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย (อ่าวไทย) เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าผ่านทางบกได้โดยไม่ต้องใช้เส้นทางเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งเป็นเส้นทางที่แออัดและมีความเสี่ยง

๒) การพัฒนาท่าเรือ (Port Development) : การสร้างหรือปรับปรุงท่าเรือหลักทั้งสองฝั่งประกอบด้วยท่าเรือระนองและท่าเรือชุมพร เพื่อรองรับการขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่จากเรือทะเลและส่งต่อไปยังการขนส่งทางบก

๓) ทางรถไฟและทางหลวง (Railway and Highway Development) : การสร้างและปรับปรุงทางหลวงและทางรถไฟที่เชื่อมระหว่างท่าเรือทั้งสองฝั่งเป็นส่วนสำคัญของโครงการนี้ โดยเส้นทางหลักที่วางแผนไว้คือเส้นทางระนอง-ชุมพร

๔) ศูนย์กระจายสินค้าและโลจิสติกส์ (Logistics Hubs) : การสร้างและพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าและศูนย์โลจิสติกส์ในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง เช่น จังหวัดระนอง ชุมพร และพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อสนับสนุนการจัดการสินค้าและการกระจายสินค้าภายในประเทศและไปยังต่างประเทศ

โดยมีรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ Land Bridge คือ การร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership หรือ PPP) ซึ่งเป็นการให้สิทธิแก่เอกชนลงทุนในการก่อสร้างและการบริหารจัดการ เป็นระยะเวลา ๕๐ ปี โดยกำหนดให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งโครงการ ประกอบด้วย ท่าเรือทางรถไฟขนาด ๑.๔๓๕ เมตร และมอเตอร์เวย์ รวมถึงการพัฒนาพื้นที่หลังท่า โดยภาครัฐ ทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการเวนคืนที่ดิน ลงทุนทางรถไฟขนาด ๑.๐ เมตร และกำหนดสิทธิประโยชน์ให้กับเอกชนผู้ร่วมลงทุนในโครงการ โดยแบ่งระยะการลงทุนทั้งสองฝั่ง ดังนี้

๑) การลงทุนท่าเรือฝั่งระนอง แบ่งออกเป็น ๓ ระยะ ได้แก่ ระยะที่ ๑ พัฒนาให้สามารถรองรับ ปริมาณสินค้า จำนวน ๖ ล้านTEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ระยะที่ ๒ พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณ สินค้าเพิ่มขึ้น ๖ ล้านTEUs รวมเป็น ๑๒ ล้านTEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๗๗ และระยะที่ ๓ พัฒนาให้ สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น ๘ ล้านTEUs รวมเป็น ๒๐ ล้านTEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๗๙

๒) การลงทุนท่าเรือฝั่งชุมพร แบ่งออกเป็น ๔ ระยะ ประกอบด้วย ระยะที่ ๑ พัฒนาให้สามารถ รองรับปริมาณสินค้า จำนวน ๔ ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ระยะที่ ๒ พัฒนาให้สามารถรองรับ ปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น ๔ ล้านTEUs รวมเป็น ๘ ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๗๗ ระยะที่ ๓ พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น ๖ ล้านTEUs รวมเป็น ๑๔ ล้านTEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๗๙ และระยะที่ ๔ พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น ๖ ล้านTEUs รวมเป็น ๒๐ ล้านTEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๘๒



ภาพที่ ๔ แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ SEC โดยใช้โครงการ Landbridge เป็นตัวนำ : แผนกลยุทธ์การพัฒนาโครงการ (Business Roadmap)
ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (๒๕๖๖)

๒.๓ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ Land Bridge

โครงการนี้คาดการณ์ว่า จะมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในด้านต่างๆ ดังนี้ มูลค่าปัจจุบัน (NPV) ๒๕๗,๔๕๓ ล้านบาท, อัตราผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) เท่ากับ ๑.๓๕, อัตราผลตอบแทน ทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๑๗.๔๓, ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจทางตรง ร้อยละ ๙.๕๒, อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ ๘.๖๒, มีระยะเวลาคืนทุนปีที่ ๒๔ และจะทำให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่ จำนวน ๒๘๐,๐๐๐ ตำแหน่ง โดยแบ่งเป็นจังหวัดระนอง จำนวน ๑๓๐,๐๐๐ ตำแหน่ง จังหวัดชุมพร ๑๕๐,๐๐๐ ตำแหน่ง รวมทั้งเป็นส่วนช่วยทำให้ GDP ของประเทศไทย มีอัตราการเจริญเติบโตเพิ่มขึ้นจากเดิมที่ประมาณการ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่ร้อยละ ๔.๐ ต่อปี เป็นร้อยละ ๕.๕ ต่อปี ซึ่งมีเป้าหมายให้ประเทศไทยพัฒนาดังนี้

- ๑) เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเศรษฐกิจ และการลงทุนระดับนานาชาติ
- ๒) เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการค้าและอุตสาหกรรม Green Mega Trend
- ๓) ประสิทธิภาพของระบบ Digital Logistic Transportation Distribution
- ๔) สร้างความเจริญ พัฒนาคุณภาพชีวิตในทุกพื้นที่ สร้างรายได้ให้กับประเทศ ตลอดจนเพิ่ม GDP ของประเทศให้เพิ่มขึ้น
- ๕) โอกาสของการจ้างงาน การเพิ่มรายได้
- ๖) สิทธิประโยชน์ทางภาษี ศูนย์การค้าทางการเงิน ผู้นำด้านสิทธิประโยชน์ด้านภาษีสิ่งแวดล้อม
- ๗) เป็นประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ
- ๘) รายได้จากการลงทุนในแลนด์บริดจ์

๙) โครงการแลนด์บริดจ์ช่วยลดระยะทางการขนส่ง ซึ่งเป็นการย่นระยะเวลาและประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

๑๐) โครงการ Land Bridge ก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่หลังท่าด้วยอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องและกิจกรรมเชิงพาณิชย์อื่นๆ

๑๑) โครงการแลนด์บริดจ์เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่จะเป็นส่วนสำคัญของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ซึ่งครอบคลุมพื้นที่จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดนครศรีธรรมราช



ภาพที่ ๕ ศูนย์กลางการค้าการลงทุนโลก

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (๒๕๖๖)

ส่วนที่ ๓

โอกาสและความท้าทายของ โครงการ Land Bridge



ส่วนที่ ๓ โอกาสและความท้าทายของโครงการ Land Bridge

โครงการ Land Bridge เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยในหลากหลายมิติ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่จะวิเคราะห์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในทุกมิติ เพื่อทราบถึงโอกาสและความท้าทายของประเทศไทยที่เกิดขึ้นจากโครงการ โดยวิเคราะห์ตามมิติ STEEPM ได้ ดังนี้

๓.๑ มิติสังคม (Social)

โอกาส

- โครงการอาจเป็นแรงกระตุ้นให้เกิดการขยายและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ส่งผลให้การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศในพื้นที่ภาคใต้ดีขึ้น การมีท่าเรือ น่าจะช่วยส่งเสริมให้เกิดการสร้างงาน สร้างอาชีพ และรายได้ให้คนภาคใต้ ทำให้เศรษฐกิจภาคใต้และความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดียิ่งขึ้น

ความท้าทาย

๑) แรงงานที่เข้ามาในพื้นที่อาจมีจำนวนมากถึงหลักแสนคน ซึ่งอาจเป็นแรงงานต่างชาตินอกกว่าแรงงานคนไทยในพื้นที่ ส่งผลให้คนไทยในพื้นที่ไม่ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา

๒) การสร้างถนนเชื่อมท่าเรือ เส้นทางรถไฟ และการถมทะเล จำเป็นต้องเวนคืนที่ดินประมาณ ๙๒,๔๖๔ ไร่ จึงอาจส่งผลให้ประชาชนอาจไม่มีที่อยู่อาศัยและที่ดินทำกิน

๓) ประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมและการประมง ไม่ว่าจะเป็นการประมงพื้นบ้าน การประมงพาณิชย์ และการนำเข้าสัตว์น้ำจากประเทศเพื่อนบ้าน โครงการ Land Bridge อาจทำให้ประชาชนหรือคนในพื้นที่ต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบการประกอบอาชีพในวิถีดั้งเดิม

๔) การถมทะเลเพื่อสร้างโครงการ Land Bridge จะทำลายป่าชายเลน หนองทะเล และแนวปะการัง ซึ่งเป็นแหล่งอาศัยของสัตว์ทะเลนานาชนิด ทำให้ความหลากหลายทางชีวภาพลดลง ตลอดจนการก่อสร้างและการใช้งานท่าเรือจะก่อให้เกิดมลพิษทางน้ำ เช่น สารเคมี น้ำมัน ทำให้น้ำทะเลสกปรก ส่งผลให้แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศเสื่อมโทรมลง และจำนวนนักท่องเที่ยวที่ต้องการสัมผัสธรรมชาติที่สวยงามและความหลากหลายทางชีวภาพลดลงเช่นกัน

๓.๒ มิติเทคโนโลยี (Technology)

โอกาส

๑) การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกชุมพรให้เป็นท่าเรือน้ำลึกที่ทันสมัย นำระบบอัตโนมัติมาใช้ก้าวสู่การเป็น Smart Port และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมรวมถึงจุดมุ่งหมายเป็นสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งอันดามันและอ่าวไทย

๒) การพัฒนาลังจัดเก็บสินค้าใกล้ท่าเรือเป็นรูปแบบ smart inventory จะเป็นต้นแบบในการ Digital transformation สำหรับการจัดเก็บสินค้าในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ของไทยในอนาคต

ความท้าทาย

- ระบบเทคโนโลยีที่ซับซ้อนและเชื่อมโยงกัน อาจเป็นเป้าหมายของการโจมตีทางไซเบอร์ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานและความปลอดภัยของข้อมูลของโครงการ Land Bridge

๓.๓ มิติเศรษฐกิจ (Economic)

โอกาส

๑) ส่งเสริมการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมฮาลาลในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ตลาดอาหารฮาลาลเป็นตลาดที่มีศักยภาพมีมูลค่ากว่า ๒ ล้านล้านเหรียญสหรัฐ

และมีอัตราเติบโตเฉลี่ยร้อยละ ๑๓.๕ ตามสัดส่วนประชากรมุสลิมโลกที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง

๒) เป็นเกตเวย์เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบังภายใต้ EEC สู่กลุ่มประเทศ BIMSTEC รวมถึงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั่วโลก อันเป็นการสนับสนุน รวมถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและศักยภาพทางการค้าของประเทศไทยกับกลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดีย

๓) สร้างความมั่นคงทางพลังงานและโลจิสติกส์ เนื่องปัจจุบันช่องแคบมะละกามีความแออัดมาก โครงการนี้อาจเป็นทางเลือกใหม่ของเส้นทางการขนส่ง รวมถึงสร้างความมั่นคงด้านอาชีพให้กับประชาชนในพื้นที่ทั้งสองฝั่งรวมประมาณ ๒๘๐,๐๐๐ ตำแหน่ง ตลอดจนสร้างความมั่นคงทางรายได้เนื่องจากการขนส่งน้ำมันของโครงการ Land Bridge

๔) กระตุ้นการขยายตัวของอุตสาหกรรมเกษตรและอาหาร อุตสาหกรรมชีวภาพ และอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Wellness Tourism Industry)

ความท้าทาย

ธุรกิจขนาดเล็กในพื้นที่อาจได้รับผลกระทบจากการแข่งขันกับธุรกิจขนาดใหญ่ที่เข้ามาลงทุน

โครงการ Land Bridge อาจมีความเสี่ยงทางเศรษฐกิจ ไม่ว่าจะเป็นการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน การเกิดวิกฤตเศรษฐกิจโลก การเปลี่ยนแปลงของตลาดโลก หรือการขาดความมั่นคงทางการเงินในระยะยาว รวมถึงการได้รับผลกระทบของโครงการกรณีมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางขนส่งใหม่ หรือมีการพัฒนาพื้นที่ใหม่ ๆ อาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมและธุรกิจที่ตั้งอยู่ในเส้นทางของโครงการ Land Bridge

๓.๔ มิติสิ่งแวดล้อม (Environment)

โอกาส

- ประชาชนตระหนักรู้ในเรื่องผลกระทบและความสำคัญของสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรธรรมชาติมากยิ่งขึ้น

ความท้าทาย

๑) การดำเนินโครงการ Land Bridge ส่งผลต่อระบบนิเวศข้างเคียงของแหล่งอนุรักษ์ทะเลอันดามันที่เป็นรอยต่อทางชีวภูมิศาสตร์แห่งหนึ่งของโลก ๖ แห่ง ประกอบด้วย อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง อุทยานแห่งชาติแหลมสน อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์ อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลัน อุทยานแห่งชาติเขาลำปี - หาดท้ายเหมือง และอุทยานแห่งชาติสิรินาถ ตลอดจนส่งผลต่อการนำเสนออุทยานแห่งชาติที่เป็นพื้นที่ทะเลอันดามันให้เป็นมรดกโลกอีกด้วย

๒) โครงการ Land Bridge มีแผนพัฒนาขนาดใหญ่ที่จะก่อสร้างท่าเรือ น้ำลึกบริเวณอ่าวอ่าง ซึ่งครอบคลุมตอนใต้ของอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง และตอนเหนือของอุทยานแห่งชาติแหลมสน ถึงแม้พื้นที่เหล่านี้จะอยู่นอกเขตอุทยานแห่งชาติ แต่อาจจะกีดขวางเส้นทางการดำรงชีวิตของสัตว์น้ำ ในบริเวณที่เป็นแหล่งอาหารหรือแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำก่อนที่จะออกไปสู่ทะเล ส่งผลถึงห่วงโซ่ของทะเลของไทย และแร่ธาตุต่าง ๆ ด้วย

๓.๕ มิติการเมือง (Politic)

โอกาส

- โครงการ Land Bridge จะช่วยสร้างความร่วมมือกับกลุ่มประเทศที่อยู่ทางตะวันออกมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะประเทศในกลุ่ม BIMSTEC (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation) ประกอบด้วย ๗ ประเทศ ได้แก่ บังกลาเทศ อินเดีย เมียนมา ศรีลังกา เนปาล ภูฏาน และไทย

ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และความมั่นคง และมีบทบาทสำคัญในการเสริมสร้างความร่วมมือในภูมิภาคเอเชียใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องเศรษฐกิจและความมั่นคง โดยการเชื่อมโยงประเทศสมาชิกเข้าเป็นกลุ่มเดียวกัน เพื่อสร้างโอกาสในการพัฒนา และแก้ไขปัญหาาร่วมกัน

ความท้าทาย

๑) โครงการ Land Bridge อาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์กับประเทศในภูมิภาค โดยเฉพาะสิงคโปร์และมาเลเซีย สำหรับช่องแคบมะละกาของสิงคโปร์ ที่ถือเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระดับโลก มีปริมาณการค้าลดน้อยลง เนื่องจากลูกค้าที่เคยใช้บริการท่าเรือของสิงคโปร์อาจหันไปใช้เส้นทางของไทย สำหรับมาเลเซีย กรณีท่าเรือปีนัง หรือท่าเรือพอร์ตกลัง อาจถูกลดบทบาทท่าเรือดังกล่าวลง เนื่องจากสูญเสียปริมาณการขนส่งสินค้า ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อรายได้และการจ้างงานในภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ของมาเลเซียที่ลดน้อยลง

๒) โครงการ Land Bridge ส่งผลต่อการวางตัวระหว่างประเทศมหาอำนาจของไทยอันเนื่องมาจากการเข้ามาลงทุนของประเทศมหาอำนาจ ซึ่งเบื้องต้นสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นได้สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม โดยเฉพาะการพิจารณาในเรื่องของเทคนิคและเกณฑ์การคัดเลือกนักลงทุน ทั้งนี้สาธารณรัฐประชาชนจีนได้ให้หน่วยงานระดับชาติ ได้แก่ National Development ขอข้อมูลโครงการดังกล่าวจากประเทศไทยไปศึกษาเพิ่มเติม ซึ่งหากมีประเทศอื่นที่เหมาะสมและให้ความสนใจโครงการนี้ ก็อาจเป็นตัวเลือกที่ดีสำหรับประเทศไทยที่จะรักษาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศมหาอำนาจได้ง่ายขึ้น

๓.๖ มิติการทหาร (Military)

โอกาส

Prime Location vs Middle Income Country : Inter-Oceanic Link, Indo-Pacific Economic Belt & Indo-Pacific Economic Corridor ที่ผ่านมาประเทศไทยสนับสนุนในการได้ส่วนแบ่งทางเศรษฐกิจจากการเติบโตของเอเชีย (Rise of Asia) อาจนำมาซึ่งโอกาสทางเศรษฐกิจที่สำคัญสำหรับประเทศไทยที่ตั้งอยู่ใน Prime Location และ Middle Income Country ที่สามารถใช้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การลงทุนจากต่างประเทศ และการค้า โดยการสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคการสนับสนุนจากโครงการต่าง ๆ เช่น Inter-Oceanic Link และ Economic Corridor ช่วยให้ประเทศที่มีรายได้ปานกลางสามารถเข้าถึงตลาดและแหล่งทุนจากการเติบโตของเศรษฐกิจในเอเชีย ทำให้มีโอกาสในการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับโลก

ขยายขีดความสามารถอุตสาหกรรมป้องกันประเทศของกลาโหมจากอุปสงค์ที่เกิดขึ้น มีเสถียรภาพ ความเหนียวแน่น และประโยชน์สูงสุดในการใช้กำลังจากมุมมองกลยุทธ์ในการปรับปรุงกำลังรบครั้งใหญ่ (Forces Modernization & Reformation)

ดูลำกำลังรบทางทะเลของประเทศไทยยืดหยุ่นขึ้น ความเป็นหุ้นส่วนยุทธศาสตร์ (Strategic Partner) ที่มีประสิทธิภาพโดยประเมินผลประโยชน์เป็นรูปธรรมได้อีกทั้งยกระดับสมุทธานูภาพ (Sea Power) ของไทย

ส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งและเคลื่อนย้ายกำลังพลและยุทธโปกรณ์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการปกป้องประเทศตลอดพื้นที่สองฝั่งทะเลระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

ความท้าทาย

๑) การเข้ามาลงทุนในโครงการของประเทศมหาอำนาจ ซึ่งจะมีผลต่อความร่วมมือทางความมั่นคงและรักษาดุลยภาพระหว่างประเทศในฝั่งตะวันตกและประเทศในฝั่งตะวันออก

๒) อาจกระทบต่อพื้นที่ทับซ้อนกับประเทศเพื่อนบ้านบริเวณเกาะหลาม เกาะคัน และเกาะซันก ซึ่งปัจจุบันเป็นพื้นที่ที่ยังไม่มีการใช้ประโยชน์

๓) อาจเป็นช่องทางการขนส่งยาเสพติดและสินค้าผิดกฎหมาย ตลอดจนการเคลื่อนย้ายแรงงานต่างด้าวจำนวนมากไปยังประเทศที่สามหรือการเพิ่มจำนวนแรงงานต่างด้าวในประเทศไทย ที่อาจส่งผลกระทบต่อสังคมระยะยาว

๔) ความมั่นคงในจังหวัดชายแดนภาคใต้ แม้ว่าโครงการ Land Bridge ตั้งอยู่นอกพื้นที่การปฏิบัติการของผู้ก่อความไม่สงบ อย่างไรก็ตาม อาจมีการก่อเหตุในเชิงสัญลักษณ์ในพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อแสดงศักยภาพของผู้ก่อความไม่สงบ

๕) อาจเกิดปัญหาความมั่นคงทางทะเลเนื่องจากโครงการแลนด์บริดจ์นั้นเป็นท่าเรือเชื่อมสองทะเลส่งผลให้มีเรือสินค้าจำนวนมากมาลงหน้าด่านน้ำของไทย ซึ่งอาจเป็นเป้าหมายของกลุ่มโจรสลัดที่ต้องการทรัพย์สินมีค่าบนเรือ ซึ่งกองทัพเรือต้องเข้าป้องกันและปราบปรามแต่อาจทำได้จำกัดเนื่องจากทรัพยากรของกองทัพที่มีอยู่จำกัด

๖) ภาระด้านงบประมาณเพื่อการป้องกันพื้นที่ทางทะเลในระยะยาว

ทั้งนี้ สามารถสรุปโอกาสและความท้าทายของโครงการ Land Bridge ตามมิติต่างๆ ได้ดังนี้

ตารางที่ ตารางสรุปโอกาสและความท้าทายของโครงการ Land Bridge ที่ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยในมิติต่างๆ

มิติ	โอกาส	ความท้าทาย
- สังคม (Social)	- เป็นตัวกระตุ้นให้มีการขยายและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ส่งผลให้การค้าการลงทุนระหว่างประเทศและในประเทศดีขึ้น - เกิดการสร้างงาน สร้างอาชีพ และรายได้ให้คนภาคใต้	- ประชาชนอาจไม่มีที่อยู่อาศัยและที่ดินทำกิน เนื่องจากต้องเวนคืนที่ดินจำนวนมาก - วิถีชีวิตของประชาชน รวมถึงการประกอบอาชีพ ไม่ว่าจะเป็นเกษตรกรรมหรือการประมงเปลี่ยนแปลงไป - รายได้ของประชาชนเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศอาจลดน้อยลง - แรงงานไทยหรือแรงงานคนในพื้นที่ที่ไม่ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาอันเนื่องมาจากโครงการฯ มากเท่ากับแรงงานต่างชาติ
- เทคโนโลยี (Technology)	- ก้าวสู่การเป็น SmartPort และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - การพัฒนาคลังจัดเก็บสินค้าใกล้ท่าเรือเป็นรูปแบบ smart inventory จะเป็นต้นแบบในการ Digital transformation สำหรับการจัดเก็บสินค้าในอุตสาหกรรมต่างๆของไทยในอนาคต	- อาจเป็นเป้าหมายของการโจมตีทางไซเบอร์ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของโครงการและความปลอดภัยของข้อมูล

มิติ	โอกาส	ความท้าทาย
- เศรษฐกิจ (Economic)	- เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและศักยภาพทางการค้าของประเทศ - ไทยกับกลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดีย - สร้างความมั่นคงทางพลังงานและโลจิสติกส์ - สร้างอาชีพให้ประชาชน เป็นการเพิ่มความอยู่ดีกินดีให้ประชาชนได้ - เกิดรายได้มหาศาลจากการขนส่งน้ำมัน - การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมฮาลาลในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ช่วยพัฒนาเศรษฐกิจภาคใต้ให้ดีขึ้น - กระตุ้นการขยายตัวของอุตสาหกรรมเกษตรและอาหาร อุตสาหกรรมชีวภาพ และอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ	- ธุรกิจขนาดเล็กในพื้นที่อาจได้รับผลกระทบ - โครงการอาจมีความเสี่ยงทางเศรษฐกิจ จากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน การเกิดวิกฤตเศรษฐกิจโลก การเปลี่ยนแปลงของตลาดโลก หรือการขาดความมั่นคงทางการเงินในระยะยาว - หากมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางขนส่งใหม่ หรือมีการพัฒนาพื้นที่ใหม่ๆ อาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมและธุรกิจที่ตั้งอยู่ในเส้นทางของโครงการ

มิติ	โอกาส	ความท้าทาย
- สิ่งแวดล้อม (Environment)	- การตระหนักรู้ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติมากขึ้น	- แหล่งอนุรักษ์ทะเลอันดามันที่เป็นรอยต่อทางชีวภูมิศาสตร์แห่งหนึ่งของโลกเสี่ยงต่อการถูกคุกคาม - ส่งผลเสียต่อการนำพื้นที่ทะเลอันดามันเสนอเป็นมรดกโลก - ส่งผลเสียต่อวงจรชีวิตของสัตว์น้ำและหญ้าทะเลของไทย รวมทั้งยังทำให้แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศถูกทำลาย
- การเมือง (Politic)	- สร้างความร่วมมือกับกลุ่มประเทศที่อยู่ทางตะวันออกมากขึ้น เช่น ประเทศในกลุ่ม BIMSTEC เพิ่มมากขึ้น	- การวางตัวในการเมืองระหว่างประเทศของไทยต่อการเข้ามาลงทุนของประเทศมหาอำนาจ - ความสัมพันธ์กับประเทศในภูมิภาค โดยเฉพาะสิงคโปร์และมาเลเซีย - การประท้วงต่อต้านโครงการที่อาจนำไปสู่ความรุนแรงจากผู้สนับสนุนหลายกลุ่ม

มิติ	โอกาส	ความท้าทาย
- การทหาร (Military)	- การสนับสนุนประเทศในการได้ส่วนแบ่งทางเศรษฐกิจจาก Rise of Asia - ยกกระดับสมุทธานุภาพ (Sea Power) ของไทย - ช่วยส่งเสริมหรือพัฒนาระบบขนส่งและเคลื่อนย้ายกำลังพล รวมทั้งอาวุธยุทโธปกรณ์	- อาจกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของมหาอำนาจหากเกิดสงคราม - ช่องทางการขนส่งยาเสพติดและสินค้าผิดกฎหมาย การเคลื่อนย้ายแรงงานต่างด้าวที่ผิดกฎหมาย - ความเสี่ยงในการเกิดกลุ่มโจรสลัดเข้าปล้นสะดมสินค้า หากการเดินทางเรือของเรือสินค้าเข้ามาในพื้นที่ที่มีปริมาณสูงขึ้น - อาจมีการก่อเหตุในเชิงสัญลักษณ์ตามพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อแสดงศักยภาพของผู้ก่อความไม่สงบในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้ - เกิดการแก่งแย่งในการอ้างสิทธิ์เหนือพื้นที่ทับซ้อนเนื่องจากเริ่มก่อประโยชน์ - ภาระด้านงบประมาณเพื่อการป้องกันพื้นที่ทางทะเลในระยะยาว

โดยสรุปแล้ว โครงการ Land Bridge เป็นโอกาสสำคัญในมุมมองที่เป็นเครื่องมือในการกระตุ้นให้มีการขยายและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศ ส่งผลให้เกิดการสร้างงาน สร้างอาชีพ และสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ รวมถึงเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและศักยภาพทางการค้าของประเทศไทย ตลอดจนกระตุ้นการขยายตัวของอุตสาหกรรมเกษตรและอาหาร โดยเฉพาะ ฮาลาล นอกจากนี้ยังช่วยยกระดับสมุทธานุภาพ (Sea Power) ของไทย ในขณะเดียวกันโครงการ Land Bridge ก็มีความท้าทายซึ่งอาจกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของมหาอำนาจหากเกิดสงคราม และอาจต้องใช้ความละเอียดอ่อน

ในประเด็นการวางตัวทางการเมืองระหว่างประเทศของไทยต่อการเข้ามาลงทุนของ
ประเทศมหาอำนาจ รวมถึงความสัมพันธ์กับประเทศในภูมิภาค โดยเฉพาะสิงคโปร์
และมาเลเซีย ตลอดจนภัยคุกคามต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นแรงงานต่างชาติที่อาจเข้ามาแย่ง
รายได้ของแรงงานไทย สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติที่ถูกทำลาย และอาจเป็น
เป้าหมายของการโจมตีทางไซเบอร์

ส่วนที่ ๔

ข้อเสนอแนะและบทสรุป



ส่วนที่ ๔ ข้อเสนอแนะและบทสรุป

๔.๑ ข้อเสนอแนะด้านความมั่นคงต่อโครงการ Land Bridge

จากการศึกษาและวิเคราะห์โอกาส รวมถึงความท้าทายด้านความมั่นคงในมิติต่าง ๆ ของโครงการ Land Bridge สามารถพิจารณาข้อเสนอแนะที่จะช่วยสนับสนุนโอกาสและลดความเสี่ยงของความท้าทายของโครงการ Land Bridge ได้ดังนี้

ข้อเสนอแนะที่ช่วยสนับสนุนโอกาสของโครงการ Land Bridge

๑) **สร้างงานและฝึกอบรมแรงงาน** โดยจัดโปรแกรมฝึกอบรมสำหรับคนในพื้นที่ เพื่อเตรียมความพร้อมด้านทักษะที่จำเป็นสำหรับการทำงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ Land Bridge เช่น การขนส่ง การบริหารจัดการ เป็นต้น รวมถึงส่งเสริมการจ้างงานจากชุมชนท้องถิ่นเพื่อลดการว่างงานและพัฒนาทักษะแรงงานด้านอื่น ๆ เพื่อเป็นรายได้เพิ่มเติมให้กับคนในพื้นที่

๒) **สนับสนุนธุรกิจท้องถิ่น** โดยการส่งเสริมและสนับสนุนธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น การจัดส่งสินค้า บริการซ่อมบำรุง และการจัดหาวัสดุ ตลอดจนสร้างเครือข่ายระหว่างธุรกิจท้องถิ่นกับโครงการ Land Bridge เพื่อให้สามารถเข้าถึงโอกาสทางธุรกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

๓) **วางแผนพัฒนาเศรษฐกิจแบบยั่งยืน** สร้างแผนพัฒนาเศรษฐกิจที่มุ่งเน้นความยั่งยืนและการรักษาทรัพยากรธรรมชาติในชุมชน และใช้โอกาสจากโครงการ Land Bridge เพื่อพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่เพิ่มรายได้และสร้างงานในชุมชน

ข้อเสนอแนะที่ช่วยลดความเสี่ยงของความท้าทายที่จะเกิดขึ้นจากโครงการ Land Bridge

๑) **พิจารณาข้อตกลงร่วมกัน** ประเทศไทยควรมีการหารือและสร้างความร่วมมือกับประเทศในภูมิภาค เพื่อให้เกิดความเข้าใจร่วมกัน โดยเฉพาะประเทศที่มีผลกระทบโดยตรง เช่น สิงคโปร์และมาเลเซีย เพื่อให้เกิดข้อพิจารณาหรือข้อตกลงร่วมกันในลักษณะที่ได้ประโยชน์ร่วมกันสำหรับทุกฝ่าย รวมถึงกรณีพื้นที่ทับซ้อนที่อาจเกิดการอ้างสิทธิ์เหนือพื้นที่เส้นทางเรือเดินผ่านในอนาคต อันเนื่องจากเริ่มก่อประโยชน์กับประเทศที่เกี่ยวข้องด้วย

๒) **พิจารณาออกนโยบายการค้าและการลงทุนที่เปิดกว้างสำหรับทุกประเทศ** เพื่อรักษาความสมดุลการเข้ามาลงทุนของประเทศมหาอำนาจ ดึงดูดการลงทุนจากประเทศต่าง ๆ อย่างเท่าเทียม และสามารถรักษาเสถียรภาพทางการเมืองและเศรษฐกิจของประเทศได้ ทั้งนี้ ควรคำนึงถึงความใกล้เคียงของสัดส่วนการลงทุนของประเทศมหาอำนาจด้วย

๓) **สร้างพันธมิตรกับประเทศเพื่อนบ้าน** โดยสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน แบ่งปันข้อมูลด้านความมั่นคง และแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ผ่านการจัดประชุมหารือเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าในภูมิภาค เพื่อรับทราบข้อมูลข่าวสารด้านความมั่นคงในทุกมิติและช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการควบคุมเส้นทางการขนส่งทั้งทางบกและทางทะเลในอนาคต ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มโจรสลัด กลุ่มก่อความไม่สงบ หรืออาชญากรรมข้ามชาติ เป็นต้น

๔) **การสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคงกับประเทศคู่ค้า** โดยภาครัฐกำหนดมาตรการร่วมกับประเทศคู่ค้าที่ต้องการใช้ท่าเรือของโครงการ Land Bridge เพื่อแบ่งปันข้อมูลร่วมกันระหว่างหน่วยงานทางความมั่นคงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง การลักลอบขนส่งสินค้าผิดกฎหมาย เพื่อเฝ้าระวังและป้องกันการนำสินค้า

ผิดกฎหมายเข้ามาในประเทศหรือใช้ท่าเรือเป็นจุดเปลี่ยนผ่านไปยังประเทศอื่นต่อไป นอกจากนี้ควรพัฒนากรอบความร่วมมือกับประเทศต่าง ๆ เพื่อใช้ข่าวกรองและฐานข้อมูลผู้กระทำความผิดร่วมกัน

๕) **สร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่** โดยอาจพิจารณาจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการหรือสัมมนาเพื่อให้ข้อมูลเกี่ยวกับประโยชน์ของโครงการ รวมถึงผลกระทบเชิงบวกต่อเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงเปิดโอกาสให้ประชาชนและหน่วยงานในพื้นที่ที่มีส่วนร่วมในกระบวนการวางแผน และแสดงความคิดเห็นและข้อกังวล เพื่อพัฒนาหนทางหรือข้อเสนอแนะที่เหมาะสมและคำนึงผลประโยชน์ต่อประเทศชาติเป็นสำคัญ

๖) **ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment หรือ EIA) อย่างเข้มงวด** โดยกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่หน่วยข้องควรประเมินผลกระทบเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมรอบด้าน ทั้งระยะสั้นและระยะยาว ตั้งแต่ก่อนเริ่มโครงการจนถึงสิ้นสุดโครงการ รวมถึงการจัดทำแผนการบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้น ตลอดจนควรมีมาตรการในการอนุรักษ์พื้นที่ที่มีความสำคัญทางนิเวศ เช่น ป่าชายเลน แนวปะการัง และแหล่งอาศัยของสัตว์ทะเล โดยการวางแผนพัฒนาโครงการให้สอดคล้องกับการอนุรักษ์ธรรมชาติ รวมถึงการสร้างพื้นที่ฟื้นฟูทางนิเวศเพื่อชดเชยผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ เช่น การปลูกป่าชายเลนใหม่ การฟื้นฟูแนวปะการัง และการสร้างแหล่งอาหารให้กับสัตว์ทะเล ทั้งนี้ รัฐบาลควรกำหนดนโยบายการใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ในการก่อสร้างและดำเนินงานโครงการ Land Bridge ให้กับบริษัทที่จะเข้ามาลงทุน เพื่อให้มีส่วนร่วมในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมบริเวณโดยรอบโครงการ

๗) **ประเมินผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงของสังคม** โดยหน่วยงานความมั่นคงที่เกี่ยวข้องควรประเมินและสามารถระบุภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้น ตั้งแต่เริ่มจนถึงสิ้นสุดโครงการ Land Bridge ซึ่งการประเมินผลกระทบด้านความมั่นคงร่วมกัน จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในประเทศและนักลงทุนต่างชาติ

ว่าโครงการจะมีการจัดการด้านความมั่นคงอย่างรอบคอบและมีความรับผิดชอบตลอดจนสามารถวางมาตรการและแนวทาง เพื่อป้องกัน ยับยั้ง และบรรเทาผลกระทบจากภัยคุกคามในอนาคตที่เกิดขึ้น ภายใต้การสร้างระบบที่เอื้อต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานความมั่นคงและบูรณาการฐานข้อมูลกลางเพื่อรวบรวมข้อมูลภัยคุกคามที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและการเคลื่อนไหวของกลุ่มบุคคลเฝ้าระวัง

๘) **ควรมีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ให้สอดคล้องและเหมาะสมกับมาตรฐานสากลด้านสิ่งแวดล้อมและความมั่นคง** โดยเริ่มจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามามีบทบาทในการกำหนดมาตรการที่ชัดเจนในการควบคุมการก่อสร้างและการดำเนินงานของโครงการ เพื่อป้องกันการกระทำที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความมั่นคงในทุกมิติ รวมถึงสร้างกลไกการตรวจสอบและบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด เพื่อให้มั่นใจว่าโครงการจะดำเนินไปตามข้อกำหนดที่กำหนดไว้ และสามารถลงโทษผู้ที่ละเมิดกฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๙) **พัฒนาระบบรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์** โดยการพัฒนากระบวนการตรวจสอบและติดตาม เพื่อป้องกันการโจมตีทางไซเบอร์ที่สามารถเกิดขึ้นได้ รวมถึงการฝึกอบรมบุคลากรให้มีความรู้และทักษะเกี่ยวกับภัยคุกคามทางไซเบอร์ รวมถึงมีการวางแผนเผชิญเหตุและการจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะที่สามารถตอบสนองต่อเหตุการณ์ฉุกเฉินได้อย่างรวดเร็ว เพื่อรับมือกับภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้น เช่น การก่อเหตุในเชิงสัญลักษณ์จากกลุ่มผู้ก่อความไม่สงบ หรือการเกิดเหตุการณ์ทางทะเลที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของเส้นทางการขนส่ง เป็นต้น

๑๐) **พิจารณาการสนับสนุนงบประมาณเพื่อดูแลความมั่นคงทางทะเล** โดยพิจารณาจัดสรรงบประมาณที่เปรียบเสมือนการประกันและรักษาความปลอดภัยทั้งทางบกและทางทะเลให้กับหน่วยงานความมั่นคงที่ดูแลรับผิดชอบพื้นที่โดยรอบของ

โครงการ Land Bridge ซึ่งจะมีบทบาทในการเฝ้าระวังการขนส่งสินค้าตลอด ๒๔ ชั่วโมง เพื่อป้องกันภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นตลอดเวลา

๔.๒ บทสรุป

โครงการ Land Bridge หรือโครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามัน เป็นโครงการ เมกะโปรเจกต์ที่มีเป้าหมายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการคมนาคม ซึ่งจะเชื่อมโยงท่าเรือชุมพรเข้ากับท่าเรือระนอง แห่งใหม่อย่างไร้รอยต่อ โดยคาดหวังว่าจะส่งเสริมการขนส่งทางทะเลให้มีความทันสมัย และเพิ่มขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของประเทศไทยกับนานาชาติ โครงการ Land Bridge ประกอบด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ได้แก่ เส้นทางขนส่ง การพัฒนาท่าเรือ ทางรถไฟและทางหลวง รวมถึงศูนย์กระจายสินค้าและโลจิสติกส์ ทั้งนี้ รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมสำหรับโครงการนี้คือ การร่วมทุนระหว่างภาครัฐ และเอกชน (PPP) ซึ่งภาคเอกชนจะมีส่วนรับผิดชอบในการก่อสร้างและบริหารจัดการ โดยมีระยะเวลาในการลงทุน ๕๐ ปี และใช้งบประมาณการลงทุน ๑ ล้าน ล้านบาท

ด้วยเหตุผลทางลักษณะภูมิศาสตร์ของประเทศไทยที่ตั้งอยู่ใจกลางเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ จึงมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุน การดำเนินโครงการ Land Bridge จึงเป็นกลไกสำคัญในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับ เศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้ อีกทั้งยังสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และยัง เชื่อมโยงการค้าระหว่างอ่าวไทย-อันดามัน ซึ่งจะช่วยลดเวลาและระยะทางใน การขนส่งสินค้าจากเดิมที่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา โครงการ Land Bridge จึงมี แนวโน้มที่จะสร้างผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ เช่น คาดว่าจะสามารถ สร้างงานในพื้นที่ได้กว่า ๒๘๐,๐๐๐ ตำแหน่ง ซึ่งจะส่งผลให้ GDP ของประเทศมีการ เติบโตเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๔.๐ เป็นร้อยละ ๕.๕ ต่อปี

โอกาสและความท้าทายด้านความมั่นคงในทุกมิติ ประกอบด้วย มิติสังคม

โครงการ Land Bridge สามารถกระตุ้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ส่งผลให้การค้าและการลงทุนในภาคใต้ดีขึ้น การสร้างท่าเรือจะช่วยสร้างงานและรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ ซึ่งมีแนวโน้มทำให้เศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตดีขึ้น แต่ก็มีผลกระทบที่เกี่ยวกับแรงงานต่างชาติที่เข้ามาในพื้นที่อาจมีจำนวนมาก ทำให้แรงงานไทยไม่สามารถรับประโยชน์ได้เต็มที่ นอกจากนี้ การเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างโครงการอาจทำให้ประชาชนสูญเสียที่อยู่อาศัยและแหล่งทำกิน ส่งผลกระทบต่ออาชีพเกษตรกรรมและการประมงในพื้นที่ รวมถึงอาจเกิดการลดลงของความหลากหลายทางชีวภาพจากการสร้างโครงการ **มิติเทคโนโลยี** การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกขุมพร ให้ทันสมัยและใช้ระบบอัตโนมัติ (Smart Port) จะช่วยส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมและการจัดเก็บสินค้าที่มีประสิทธิภาพ แต่ระบบเทคโนโลยีที่ซับซ้อนอาจทำให้เกิดความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์ ซึ่งอาจกระทบต่อการดำเนินงานและความปลอดภัยของข้อมูลในโครงการ **มิติเศรษฐกิจ** การสร้างนิคมอุตสาหกรรมฮาลาลจะส่งเสริมตลาดอาหารที่มีศักยภาพสูง นอกจากนี้ โครงการ Land Bridge ยังช่วยเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างประเทศ ส่งผลให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น แต่ธุรกิจขนาดเล็กอาจได้รับผลกระทบจากการแข่งขัน และมีความเสี่ยงทางเศรษฐกิจจากการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันและวิกฤตเศรษฐกิจโลกด้วย **มิติสิ่งแวดล้อม** โครงการ Land Bridge อาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางทะเล และอาจทำลายแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ทะเล ซึ่งจะลดความหลากหลายทางชีวภาพและส่งผลต่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในพื้นที่ **มิติการเมือง** โครงการสามารถสร้างความร่วมมือกับประเทศในภูมิภาค และเสริมสร้างความสัมพันธ์กับกลุ่มประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่อาจมีผลกระทบกับความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการขนส่งอาจลดความสำคัญของการท่าเรือในสิงคโปร์และมาเลเซีย และ**มิติการทหาร** โครงการ Land Bridge จะช่วยขยายความสามารถทางเศรษฐกิจและเพิ่มศักยภาพในการปกป้องประเทศ แต่การลงทุนจากประเทศมหาอำนาจอาจส่งผลต่อความมั่นคงและดุลยภาพระหว่างประเทศ และอาจเพิ่ม

ความเสี่ยงจากกิจกรรมที่ไม่ถูกกฎหมาย เช่น การค้ายาเสพติด อาชญากรรมข้ามชาติ เป็นต้น

ข้อเสนอแนะต่อโครงการ Land Bridge ประกอบด้วย **ข้อเสนอแนะที่ช่วยสนับสนุนโอกาส** โดยการสร้างงานและฝึกอบรมแรงงาน ภายใต้การจัดโปรแกรมฝึกอบรมทักษะการทำงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ และส่งเสริมการจ้างงานจากชุมชนท้องถิ่นเพื่อลดการว่างงาน สนับสนุนธุรกิจท้องถิ่น เพื่อส่งเสริมธุรกิจ SMEs ในการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น การขนส่งและการจัดหาวัสดุ พร้อมสร้างเครือข่ายธุรกิจ และพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน ในการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจที่รักษาทรัพยากรธรรมชาติ และส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ **สำหรับข้อเสนอแนะที่ช่วยลดความเสี่ยงของความท้าทาย** เริ่มจากพิจารณาหารือข้อตกลงร่วมกัน เพื่อสร้างความร่วมมือกับประเทศในภูมิภาค เช่น สิงคโปร์และมาเลเซีย เพื่อให้เกิดความเข้าใจและประโยชน์ร่วมกัน มีนโยบายการค้าที่เปิดกว้าง โดยออกนโยบายที่ดึงดูดการลงทุนจากหลายประเทศ เพื่อรักษาความสมดุลทางเศรษฐกิจ สร้างพันธมิตรกับประเทศเพื่อนบ้าน ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลความมั่นคง และหารือแนวทางป้องกันปัญหาที่เกิดขึ้น บูรณาการความร่วมมือด้านความมั่นคง โดยการกำหนดมาตรการร่วมกับประเทศคู่ค้าในการป้องกันการลักลอบขนส่งสินค้าผิดกฎหมาย รวมทั้งสร้างความเข้าใจกับประชาชน โดยจัดประชุมเพื่อให้ข้อมูลเกี่ยวกับประโยชน์และผลกระทบของโครงการ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนประเมินผลกระทบด้านความมั่นคง เพื่อนำมาปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลด้านสิ่งแวดล้อมและความมั่นคง นอกจากนี้ควรพัฒนาระบบรักษาความปลอดภัยไซเบอร์ เพื่อตรวจสอบและติดตามภัยคุกคามทางไซเบอร์ ตลอดจนพิจารณาสนับสนุนงบประมาณความมั่นคงทางทะเล เพื่อเฝ้าระวังการขนส่งสินค้าอย่างต่อเนื่องตลอด ๒๔ ชั่วโมง

ภาคผนวก

ภาพประกอบการสัมมนา

๑. กล่าวขอบคุณและปิดการเสวนา

พล.อ.อ. ภูมิไฉ เลขสุนทรากร ผบ.สปท. เป็นประธานฯ และ พล.ต. นิรุจ ดวงปัญญา กล่าวขอบคุณและปิดการจัดเสวนา



๒. วิทยากรและผู้เข้าร่วมเสวนา

ผู้เข้าร่วมการเสวนาในครั้งนี้ประกอบด้วย วิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้แทนจากหน่วยงานความมั่นคง และผู้แทนจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง โดยมีวิทยากรประกอบด้วย

(๑) นายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

(๒) พลเรือตรี ดร. ทิพนันท์ รองเจ้ากรมยุทธการทหาร กองบัญชาการกองทัพไทยดำเนินรายการและร่วมเสวนาฯ โดย พันเอกหญิง ศุภวดี มีเพียร รองผู้อำนวยการกองศึกษาวิจัยทางยุทธศาสตร์และความมั่นคง ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

๓. บรรยายภาคในการเสวนา

การเสวนาแบ่งออกเป็น ๒ ช่วง รายละเอียดดังนี้ ช่วงที่ ๑ ที่มาและความสำคัญของโครงการ Land Bridge และช่วงที่ ๒ หัวข้อ “โอกาส และความท้าทายต่อความมั่นคงของประเทศไทยในทุกมิติ”



กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (๒๕๖๗)การศึกษาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) .

กองทัพอากาศ.๒๕๖๓ ยุทธศาสตร์กองทัพอากาศ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) (ฉบับปรับปรุง พ.ศ. ๒๕๖๓).

Zorica srdjevic. Ratko bajcetic and Bojan srdjevic. (2012). Identifying the Criteria Set for Multiteria Decision Making Based on SWOT/ PESTLE Analysis: A Case Study of Reconstucting A Water Intake Structure.

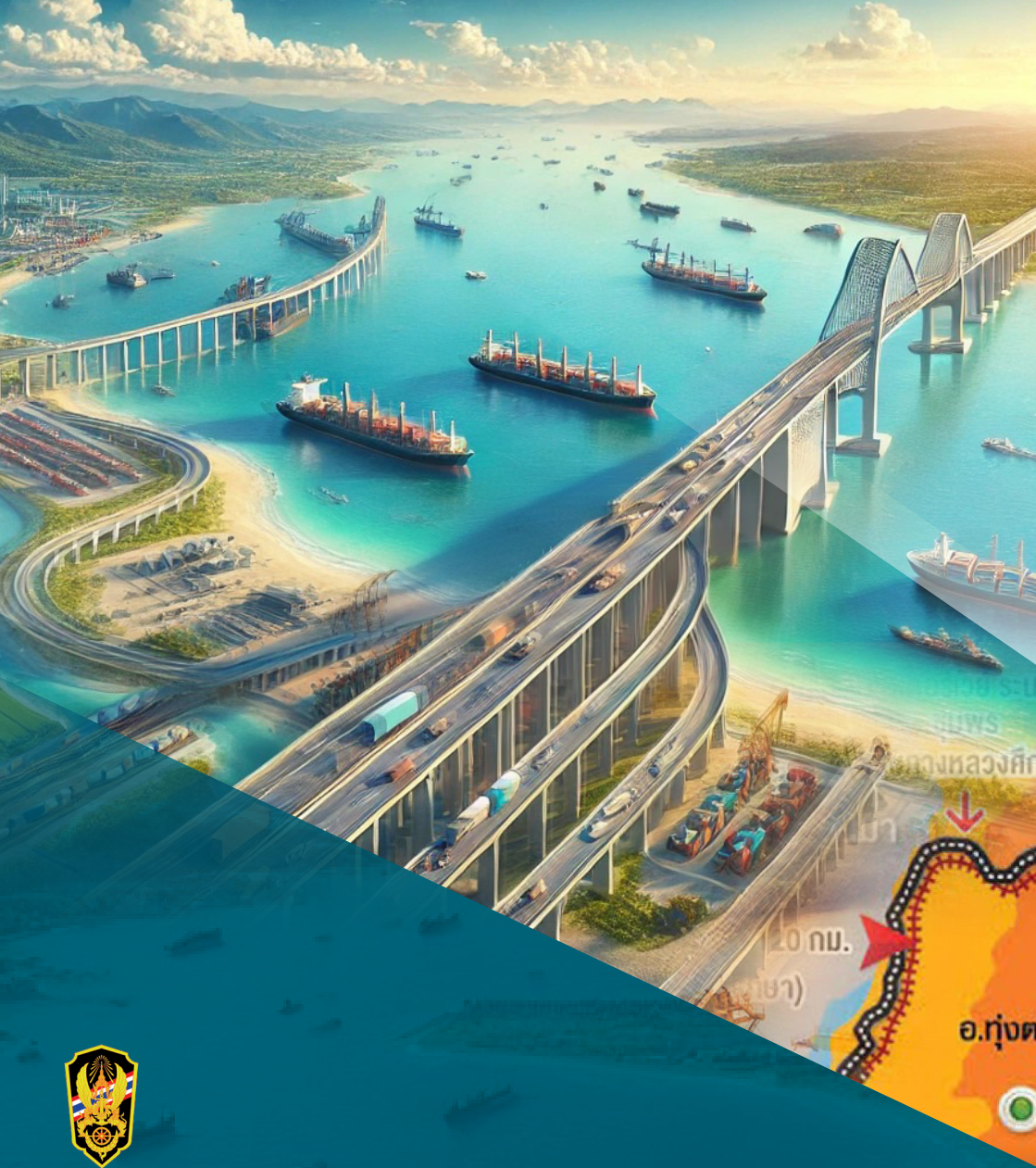
การค้นจากสื่อออนไลน์

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย. ค้น ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ จาก <https://thailandbridge.com/project-info/>

Thai PBS policy watch จับตอนาคตประเทศไทย. โครงการแลนด์บริดจ์คุ้มค่าจริงหรือ?. ค้น ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๗ จาก <https://policywatch.thaipbs.or.th/article/economy7->

The standard แลนด์บริดจ์’ เมกะโปรเจกต์รัฐบาลไทย กับพื้นที่อติพลมหาอำนาจโลก. ค้น ๒๖ กันยายน ๒๕๖๗ จาก <https://thestandard.co/land-bridge-thai-government-mega-project/>





ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
62 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงดินแดง
เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทร. 02-275-5715
www.sscthailand.org