

แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงเพื่อรองรับการพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในการเพิ่มศักยภาพ
การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

เอกสารวิจัยส่วนบุคคล



โดย

นาวาเอก กาจน์พงษ์ จรสัมฤทธิ์

รองผู้อำนวยการกองจัดการ สำนักบริหารสิ่งอุปกรณ์ กรมส่งกำลังบำรุงทหาร

วิทยาลัยการทัพบก

กันยายน 2567

เอกสารวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงเพื่อรองรับการพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ในการเพิ่มศักยภาพ
การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

โดย นาวาเอก กาจนพงษ์ จรสัมฤทธิ์

อาจารย์ที่ปรึกษา พันเอก สุเทพ ยิ่งยืน

วิทยาลัยการทัพบก อนุมัติให้เอกสารวิจัยส่วนบุคคลฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา ตาม
หลักสูตรหลักประจำ วิทยาลัยการทัพบก ปีการศึกษา 2567 และเห็นชอบให้เป็นเอกสาร
วิจัยส่วนบุคคลที่อยู่ในเกณฑ์ระดับ **ชมเชย**

พลตรี

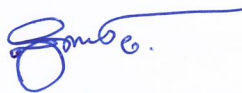


(ทนงศักดิ์ มหาวงศ์)

ผู้บัญชาการวิทยาลัยการทัพบก

คณะกรรมการควบคุมเอกสารวิจัยส่วนบุคคล

พันเอก



(สุเทพ ยิ่งยืน)

ประธานกรรมการ

นาวาเอก



(วัชรพงษ์ ขำวิไล)

ผู้ทรงคุณวุฒิที่ปรึกษา

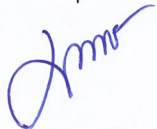
พันเอก



(คมกฤษ ोजलानนท์)

กรรมการ

พันเอกหญิง



(มนทิรา ยิ้มสมบุญ)

กรรมการ

พันเอกหญิง



(นवलสมร จรวงษ์)

กรรมการ

บทคัดย่อ

ผู้วิจัย นาวาเอก กาจณ์พงษ์ จรสัมฤทธิ์
เรื่อง แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงเพื่อรองรับการพัฒนา
 โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในการเพิ่มศักยภาพการพัฒนา
 ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้
วันที่ **11** กันยายน 2567 **จำนวนคำ :** 9,987 **จำนวนหน้า :** 36
คำสำคัญ แลนด์บริดจ์ , โครงสร้างพื้นฐาน , โครงข่ายระบบคมนาคมขนส่ง
ชั้นความลับ ไม่มีชั้นความลับ

งานวิจัยฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ 3 ประการ คือ การศึกษาทิศทางยุทธศาสตร์นโยบายและแผนด้านความมั่นคงสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในการเพิ่มศักยภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ตามนโยบายของรัฐบาล การศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ รวมทั้งศึกษาแนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง รองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ ดังกล่าว โดยการใช้วิธีการวิจัยเชิงยุทธศาสตร์จากการศึกษาเชิงเอกสาร ทั้งนี้ได้ทำการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกและภายในด้วย PESTEL และ SWOT Analysis ซึ่งมีผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้ 1) โครงการแลนด์บริดจ์ เป็นโครงการหนึ่งที่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการคมนาคมขนส่งด้วยระบบรางและการขนส่งทางบก ระหว่างจังหวัดระนองและจังหวัดชุมพร ซึ่งหวังว่าจะมีการสร้างนิคมอุตสาหกรรมที่หลากหลายและจะเป็นแม่เหล็กในการดึงดูดนักลงทุนต่าง ๆ ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศให้เบนเข็มการลงทุนมายังเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ในอนาคต 2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใต้โครงการแลนด์บริดจ์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ย่อมมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนบางส่วน ซึ่งเป็นความท้าทายของรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่จะต้องวางแผนรองรับในการแก้ปัญหาที่จะเกิดขึ้นจากทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ รวมทั้งการประสานความร่วมมือการใช้ทรัพยากรธรรมชาติให้เป็นไปตามกฎหมายน่านน้ำสากลกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งจะเกิดประโยชน์และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ตลอดจนเกิดความร่วมมือและประสานประโยชน์ในการลงทุนต่อไป 3) รัฐบาลควรจะต้องดำเนินการจำนวน 4 กลยุทธ์เพื่อพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง รองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในการเพิ่ม

ศักยภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ได้แก่ (3.1) การส่งเสริมให้สายการบินเรือหลักของโลกนำเรือเข้ามาแวะเทียบท่าในไทยเพื่อเสริมสร้างท่าเรือของไทย (3.2) การพัฒนาท่าเรือในฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทยควบคู่กับแหล่งอุตสาหกรรมในพื้นที่หลังท่า (3.3) พิจารณาให้สิทธิประโยชน์ (Privileges) แก่สายการบินเรือลำเลียงที่เป็นเรือประจำเส้นทางที่เข้ามาแวะขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือหลักของไทย (3.4) การสร้างความชัดเจนและความต่อเนื่องด้านการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางราง

ABSTRACT

AUTHOR: Captain Katphong Chonsumrit

TITLE: The guidelines for developing security strategies to support the development of transportation infrastructure for the enhancement of the Southern region's economic corridor.

DATE: 11 September, 2024 **WORD COUNT :** 9,987 **PAGES :** 36

KEY TERMS: Land Bridge, infrastructure, transportation network system

CLASSIFICATION: Unclassified

This research aims to explore strategic directions, policies, and plans for enhancing the security and development of transportation infrastructure in supporting economic growth in southern Thailand, in line with government policies. It examines challenges and obstacles in infrastructure development and strategies to support security-oriented development. The study utilizes a strategic research approach through document analysis. External and internal environments are analyzed using PESTEL and SWOT analysis. The research findings are summarized as follows: 1) The Land Bridge project aims to develop transportation infrastructure through rail and inter-provincial transportation between Ranong and Chumphon provinces, intending to establish diverse industrial estates and attract investors domestically and internationally to the Southern Economic Corridor in the future. 2) The development of infrastructure under the Land Bridge project in the Southern Economic Corridor will inevitably impact natural resources and some local communities, posing challenges for the government and related agencies to plan solutions to address issues arising from natural resources and communities residing in the area. This includes coordinating international water law compliance with neighboring countries for maximum benefit and efficiency, as well as fostering cooperation and mutual benefits for future

investments. 3) The government should implement four strategies to develop security-oriented strategies supporting the development of transportation infrastructure in enhancing the Southern Economic Corridor, including (3.1) promoting major global shipping routes to dock in Thailand to strengthen Thai ports, (3.2) developing ports on the Andaman Sea and Gulf of Thailand coasts in conjunction with industrial zones behind the ports, (3.3) considering privileges for regular shipping routes passing through and transporting goods at Thailand's main ports, and (3.4) establishing clear and continuous development plans for rail freight transportation systems.

กิตติกรรมประกาศ

เอกสารการวิจัยส่วนบุคคล เรื่อง แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง เพื่อรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในการเพิ่มศักยภาพการพัฒนา ระยะเบี่ยงเศรษฐกิจภาคใต้ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ด้วยความอนุเคราะห์และการสนับสนุนจากหลายฝ่าย ขอขอบพระคุณ อาจารย์พันเอก สุเทพ ยั่งยืน ประธานกรรมการ และอาจารย์ที่ปรึกษานาวาเอก วัชรพงศ์ ขำวิไล ผู้ทรงคุณวุฒิที่ปรึกษา อาจารย์พันเอกหญิง มนทิรา ยิ้มสมบุญ ที่กรุณาให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ระหว่างการเขียนเอกสารวิจัยฉบับนี้เป็นอย่างดี รวมทั้ง อาจารย์ พันเอกหญิง นवलสมร จรวงษ์ ที่มีความกรุณามากที่สุดอย่างต่อเนื่องในการให้คำแนะนำการค้นคว้างานวิจัยครั้งนี้ ตลอดจนกรุณาสละเวลาตรวจสอบพร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขเอกสารแก่ผู้วิจัยเป็นอย่างดี ทำให้การหาแนวทางในการเขียนเอกสารวิจัยส่วนบุคคลในครั้งนี้เสร็จสมบูรณ์ด้วยดี

ขอขอบพระคุณผู้บังคับบัญชาและพลตรี ทนงศักดิ์ มหาวงศ์ ผู้บัญชาการวิทยาลัยการทัพบก ที่กรุณาอบโอกาสให้เข้ารับการศึกษานในวิทยาลัยการทัพบก และขอขอบคุณพี่ ๆ นักศึกษาหลักสูตรหลักประจำวิทยาลัยการทัพบก ชุดที่ 69 ทุกท่านที่ได้ช่วยสนับสนุนและเป็นกำลังใจมาโดยตลอด อนึ่ง คุณประโยชน์จากการวิจัยครั้งนี้ อาจจะทำให้เกิดประโยชน์และเป็นแนวทางในการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงเพื่อรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในการเพิ่มศักยภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ในอนาคต

สารบัญ

เนื้อหา	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	
ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์การวิจัย	3
กรอบแนวคิดการวิจัย	4
วิธีการศึกษา	5
ประโยชน์ที่ได้รับ	6
บทที่ 2 บทวิเคราะห์	
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งฯ จากความเชื่อมโยงของแผนทั้ง 3 ระดับ	7
ทิศทางยุทธศาสตร์ นโยบายและแผนด้านความมั่นคง สำหรับการพัฒนาความมั่นคงด้านโครงสร้างพื้นฐานฯ	10
ปัญหาและอุปสรรคที่มีผลกระทบต่อโครงการฯ	16
ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ	19
แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง รองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ	24
บทที่ 3 บทอภิปรายผล	
โครงการศึกษาที่สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาฯ กลยุทธ์ที่ 1 ตัวอย่างที่น่าสนใจของหลายประเทศทั่วโลกที่สอดคล้องกับ แนวทางการพัฒนาฯ กลยุทธ์ที่ 2 – 4	28 30
บทที่ 4 บทสรุป	
สรุปสิ่งที่ค้นพบและตอบคำถามการวิจัย	34
ข้อเสนอแนะด้านความมั่นคง	35
ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป	36
เอกสารอ้างอิง	
ประวัติย่อผู้วิจัย	

บทที่ 1

บทนำ

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มีทั้งหมดหกด้าน จัดทำขึ้นโดยคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติทั้งหกด้านที่รัฐบาลคณะรักษาความสงบแห่งชาติเป็นผู้แต่งตั้งขึ้น สำหรับการจัดทำ “ยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน” เริ่มจากวิเคราะห์สถานการณ์และแนวโน้มความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมที่กำลังเกิดขึ้นว่า ภาคการผลิตกำลังเดินเข้าสู่เทคโนโลยีมากขึ้น และการค้าก็หันไปอยู่บนโลกออนไลน์มากขึ้นเช่นกัน ส่งผลให้หลายธุรกิจล่มสลายลง ดังนั้นประเทศไทยจึงจำเป็นต้องปรับตัวเร่งด่วน เพื่อวางยุทธศาสตร์ให้การเติบโตของเศรษฐกิจและสังคมไทยเป็นไปอย่างมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง และสอดคล้องกับการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ ภายใต้บริบทของไทยที่สอดคล้องกับกติกาสากล ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ¹

สอดคล้องกับแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) หมวดหมายที่ 5 เพื่อให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ในเป้าหมายที่ 1 เพื่อให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค และเป้าหมายที่ 3 เพื่อให้ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค² โดยโครงการแลนด์บริดจ์สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่ได้กำหนดไว้ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติบนพื้นฐานแนวคิดปรับปัจจุบันเพื่อปูทางสู่ออนาคต³

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในการเพิ่มศักยภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทย - อันดามัน หรือโครงการแลนด์บริดจ์ กำลังถูกรัฐบาลไทยนำเสนอตามสถานที่หลาย ๆ แห่งทั่วโลก (Roadshow) โดย นายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี ได้ใช้โอกาสในเวทีการประชุมนานาชาติ⁴ ไม่ว่าจะเป็นเวทีการประชุมความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation : APEC)⁵ หรือการประชุมสุดยอดอาเซียน - ญี่ปุ่น สมัยพิเศษ

(ASEAN – Japan Commemorative Summit)⁶ ตลอดจนการเดินทางเยือนหลาย ๆ ประเทศทั้งในตะวันออกกลางและอาเซียน อีกทั้งยังมีการจัดสัมมนา “Thailand Landbridge Roadshow” ให้กับนักลงทุนในการมุ่งหวังที่จะผลักดันโครงการที่มีมูลค่ารวมกันมากกว่า 249,848 ล้านบาท⁷

กระทรวงคมนาคม รายงานเหตุผลความจำเป็นว่า ประเทศไทยตั้งอยู่บนศูนย์กลางของกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีชายฝั่งทะเลติดกับมหาสมุทร 2 ด้าน คือ ฝั่งอ่าวไทยด้านตะวันออกติดกับมหาสมุทรแปซิฟิก ฝั่งอันดามันด้านตะวันตกติดกับมหาสมุทรอินเดีย ประเทศไทยจึงมีความได้เปรียบทางที่ตั้งและภูมิศาสตร์ที่มีลักษณะทางกายภาพสามารถเปิดสู่ทะเลทั้งสองด้านและมีความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งเป็นประตูในการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าของประเทศในภูมิภาครวมถึงประเทศจีนตอนใต้ และเป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างทวีปต่าง ๆ ของโลก โดยความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งที่ตั้งโครงการแลนด์บริดจ์ จะช่วยลดเวลาและระยะทางการขนส่งจากเดิมและทำให้ประหยัดต้นทุนการขนส่ง อีกทั้งเป็นการหลีกเลี่ยงปัญหาการติดขัดของช่องแคบมะละกาในอนาคต รวมถึงมีแนวโน้มในการจูงใจผู้ประกอบการขนส่งและนักลงทุนให้ใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้มากขึ้น ประกอบกับความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากการขนส่งสินค้าและน้ำมันในภูมิภาค โดยปัจจุบันการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกา คิดเป็น 16% ของการขนส่งสินค้าของโลก และปริมาณการขนส่งน้ำมันผ่านช่องแคบมะละกาคิดเป็น 15 - 18% ของการขนส่งน้ำมันทั้งโลก ด้วยปริมาณสินค้าและน้ำมันที่ส่งผ่านช่องแคบมะละกาเป็นจำนวนมากทำให้เป็นโอกาสในการพัฒนาโครงการเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าและน้ำมันต่อไปในอนาคต⁸

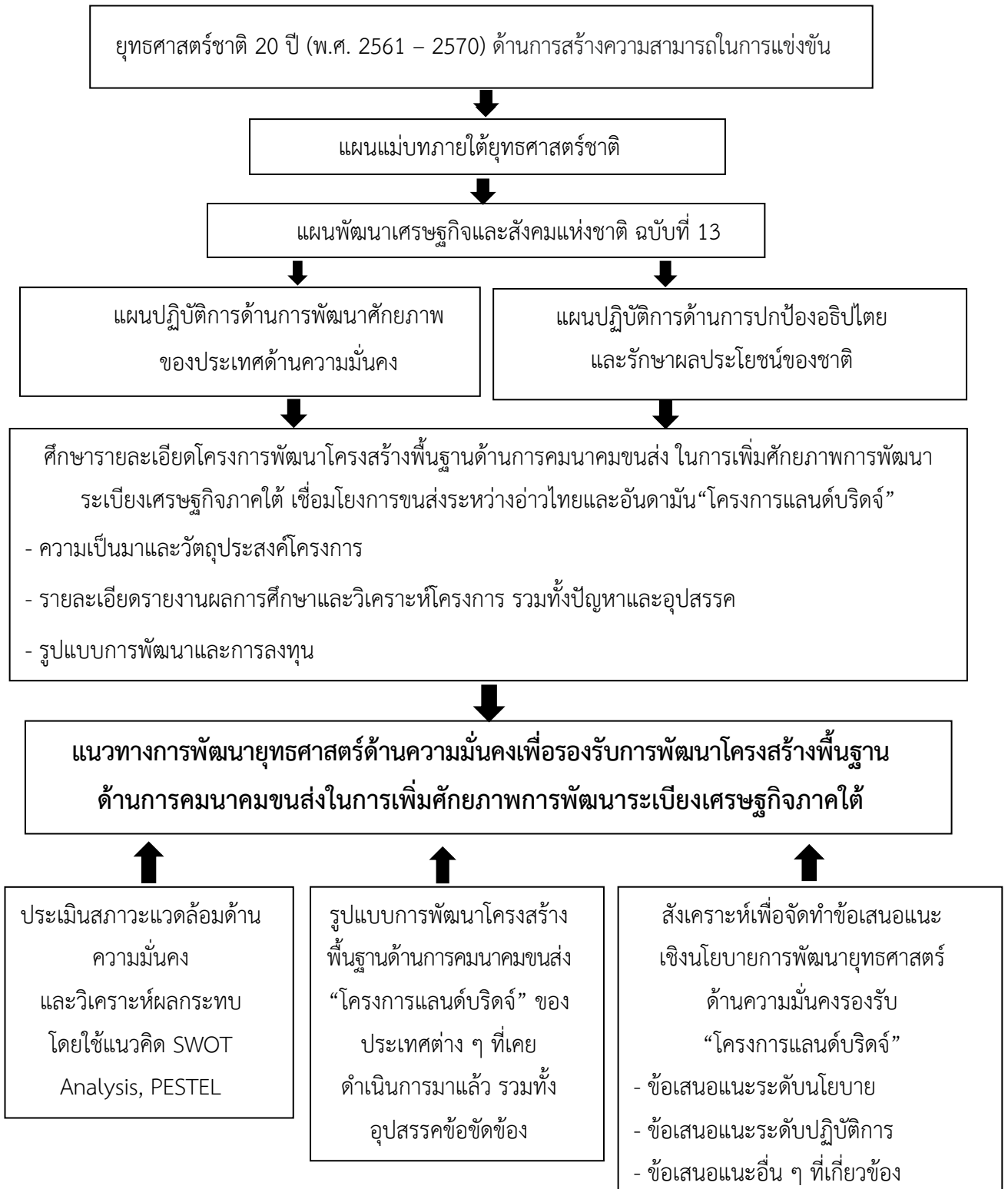
ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่ต้องมีการพัฒนาเพื่อที่จะทำให้ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์จากยุทธศาสตร์การเชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกเข้ากับมหาสมุทรอินเดียดังกล่าว เพื่อเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการคมนาคมขนส่งของทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างกลุ่มประเทศทั้งด้านมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย รวมถึงการเพิ่มศักยภาพในการผลิตและการขนส่งสินค้าจากกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) และประเทศจีนตอนใต้⁹

อย่างไรก็ตามการพัฒนาโครงการเส้นทางแลนด์บริดจ์ดังกล่าวย่อมส่งผลกระทบต่อประเทศไทยในหลายด้าน อาทิ ด้านความมั่นคง ด้านเศรษฐกิจและสังคม ดังนั้นจึงมีปัจจัยอีกหลายประเด็นที่ต้องนำมาวิเคราะห์ คาดการณ์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาทิศทางการพัฒนา นโยบายและแผนด้านความมั่นคงเพื่อรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในการเพิ่มศักยภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ตามนโยบายของรัฐบาล¹⁰ ศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง “โครงการแลนด์บริดจ์” ของประเทศไทย เพื่อให้ได้แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง รองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งฯ ตามนโยบายของรัฐบาลต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาทิศทางการพัฒนายุทธศาสตร์ นโยบายและแผนด้านความมั่นคงสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในการเพิ่มศักยภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ตามนโยบายของรัฐบาล
2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งฯ ตามนโยบายของรัฐบาล
3. เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง รองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในการเพิ่มศักยภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีการศึกษา

1. รูปแบบการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้รูปแบบการวิจัยเชิงยุทธศาสตร์ตามที่วิทยาลัยการทัพบกกำหนด

2. ขอบเขตการศึกษา

2.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา ผู้วิจัยได้ศึกษารายละเอียดโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อเพิ่มศักยภาพพระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน “โครงการแลนด์บริดจ์” โดยศึกษาทิศทางการยุทธศาสตร์ นโยบาย และแผนด้านความมั่นคงที่เกี่ยวข้อง และประเมินสถานะแวดล้อมด้านความมั่นคงรวมทั้งวิเคราะห์ผลกระทบในมิติต่าง ๆ แล้วนำมาสังเคราะห์เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย การพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงรองรับ “โครงการแลนด์บริดจ์”

2.2 ขอบเขตด้านระยะเวลา ตั้งแต่ ธันวาคม 2566 - มิถุนายน 2567

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.1 เอกสารที่เกี่ยวข้อง อาทิ ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาศักยภาพของประเทศด้านความมั่นคง และแผนปฏิบัติการด้านการปกป้องอธิปไตยและรักษาผลประโยชน์ของชาติ

3.2 เอกสารทางวิชาการ ได้แก่ เอกสารวิจัยส่วนบุคคลของนักศึกษาวิทยาลัยการทัพบก และวารสารวิชาการของสถาบันการศึกษาต่าง ๆ

3.3 ข้อมูลจากเครือข่ายอินเทอร์เน็ต เกี่ยวกับความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของโครงการฯ รูปแบบการพัฒนาและการลงทุน และข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

กำหนดให้ใช้กรอบการคิดเชิงยุทธศาสตร์ สำหรับการวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูล

5. ขั้นตอนการดำเนินงาน

กิจกรรม	ช่วงเวลา						
	ธ.ค. 66	ม.ค. 67	ก.พ. 67	มี.ค. 67	เม.ย. 67	พ.ค. 67	มิ.ย. 67
เลือกเรื่องและกำหนดหัวข้อการวิจัย	↔						
สอบการนำเสนอโครงร่างเอกสารวิจัย		↔					
ศึกษาค้นคว้ารายละเอียดด้านต่าง ๆ		↔	↔				
การวิเคราะห์, สังเคราะห์ข้อมูล				↔			
การสรุปผลการวิจัย					↔		
การนำเสนอผลการวิจัย						↔	
จัดทำรูปเล่ม							↔

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. ทราบถึงทิศทางการยุทธศาสตร์ นโยบายและแผนด้านความมั่นคงสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในการเพิ่มศักยภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ตามนโยบายของรัฐบาล
2. ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งฯ ตามนโยบายของรัฐบาล
3. ได้แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง รองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในการเพิ่มศักยภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

บทที่ 2

บทวิเคราะห์

แนวทางการพัฒนาความมั่นคงในส่วนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในการเพิ่มศักยภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สามารถสรุปได้ดังนี้

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งฯ จากความเชื่อมโยงของแผนทั้ง 3 ระดับ

แผนระดับที่ 1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ โดยใช้ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศ นำมาประยุกต์ผสมผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของเศรษฐกิจและสังคมโลกสมัยใหม่ ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ ทั้งโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง และการปรับสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการในอนาคต ให้ประเทศไทยสามารถสร้างฐานรายได้และการจ้างงานใหม่ ขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนในเวทีโลก ทั้งนี้ในประเด็นยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้กล่าวถึงการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมบริการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยใช้ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยในการส่งเสริมให้เป็นฐานการผลิตของภูมิภาคเพื่อการส่งออกสู่ตลาดโลก และศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาค ลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ และเพิ่มมูลค่าจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ ส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไทยเชื่อมโลก ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับประเทศไทยในการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอาเซียนและเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย ในยุคของการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีอย่างรวดเร็วและรุนแรง

แผนระดับที่ 2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ.2566 - 2580) จะมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ระบบโลจิสติกส์ พลังงาน และดิจิทัล ซึ่งถือเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย รวมถึงการยกระดับคุณภาพประชาชนในระดับครัวเรือน อุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว¹¹ ทั้งนี้ในแผนแม่บทฯ ประเด็น (07) เรื่อง โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล จะมีเป้าหมายเพื่อให้ความสามารถ

ในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น และสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งมีแนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

1. การพัฒนาการขนส่งทางราง โดยการเร่งพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด 1 เมตรและรถไฟความเร็วสูงรวมทั้งเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก รถจักรและล้อเลื่อนที่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต เพื่อให้เป็นโครงข่ายการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศที่สอดคล้องกับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า

2. การพัฒนาการขนส่งทางน้ำ โดยการส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือ บำรุงรักษาร่องน้ำ บูรณาการการบริหารจัดการและการตลาดเพื่อกระตุ้นให้เกิดการใช้ประโยชน์ท่าเรือทั้งชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำ ในภูมิภาคที่มีอยู่ในปัจจุบันและยกระดับให้เป็นจุดนำเข้าส่งออกสินค้าของกลุ่มประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนามและเป็นท่าเรือสนับสนุนให้กับท่าเรือหลักของประเทศ

3. การพัฒนาการขนส่งทางถนน โดยการพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทาง และขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่บริเวณด่านการค้าและประตูการค้าหลักตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ และเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่น

4. การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการ การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ และสอดคล้องกับรูปแบบการค้าระหว่างประเทศในอนาคต

5. ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการยกระดับประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อมุ่งสู่ความเป็นมาตรฐานสากลและแข่งขันได้

6. สนับสนุนให้เกิดการวิจัยพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ

7. ปฏิรูปองค์กรและปรับโครงสร้างการกำกับดูแลและการบริหารจัดการ โดยแยกบทบาทและภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแลและหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยและสามารถตอบสนองต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้มีมาตรฐานในระดับสากล

สอดคล้องกับแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ที่จะเป็นการพัฒนาประเทศในระยะ 5 ปี ให้สามารถก้าวข้ามความท้าทายที่เป็นอุปสรรคต่อการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 จึงได้กำหนดหมุดหมายการพัฒนา จำนวน 13 หมุดหมาย ทั้งนี้ได้กำหนดหมุดหมายที่ 5 ให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

สำหรับแผนระดับ 3 ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านความมั่นคงในส่วนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ ได้แก่ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาศักยภาพของประเทศด้านความมั่นคง (พ.ศ. 2566 – 2570)¹² และแผนปฏิบัติการด้านการปกป้องอธิปไตยและผลประโยชน์ของชาติในภาพรวม ระยะ 5 ปี¹³ สรุปดังนี้

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาศักยภาพฯ แนวทางการดำเนินการที่ 4 การพัฒนาประเทศเพื่อความมั่นคงและช่วยเหลือประชาชน โดยมุ่งเน้นบูรณาการงานการพัฒนาประเทศทั้งในระดับบุคคลและชุมชน และระบบการบริหารจัดการของทุกภาคส่วน เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อแผนป้องกันประเทศ การรักษาความมั่นคงภายใน และการช่วยเหลือประชาชนตามความจำเป็นและความเร่งด่วนของสถานการณ์ความมั่นคงที่เกิดขึ้น ทั้งนี้จะมีผลผลิต/โครงการที่ควรมุ่งเน้น ได้แก่

1. การพัฒนาประเทศเพื่อความมั่นคง เช่น การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เป้าหมาย การจัดหาน้ำกินน้ำใช้ในพื้นที่เป้าหมาย โครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ การให้บริการด้านสมุทรศาสตร์และการคมนาคมทางทะเล การปรับปรุงและพัฒนาแหล่งเรียนรู้ในเขตทหาร เป็นต้น

2. การช่วยเหลือประชาชนและบรรเทาภัยพิบัติ

3. การสร้างการรับรู้และความเข้าใจให้กับประชาชนเกี่ยวกับงานการพัฒนาประเทศเพื่อความมั่นคง

4. การฝึกการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

5. การเพิ่มศักยภาพระบบพยากรณ์และเตือนภัยด้านน้ำ

แผนปฏิบัติการด้านการปกป้องอธิปไตยฯ จัดทำขึ้นโดยกองบัญชาการกองทัพไทย (กรมยุทธการทหาร) ทำหน้าที่เป็นกรอบหรือทิศทางในการเชื่อมโยงผลผลิต/โครงการ ตามภารกิจของกระทรวงกลาโหมด้านการใช้กำลังทหารและทรัพยากรที่มีอยู่เพื่อการป้องกันประเทศและ

การรักษาความมั่นคงของชาติ ตั้งแต่สถานการณ์ปกติจนถึงสภาวะการประกาศสงคราม ตลอดจนการเสริมสร้างขีดความสามารถที่ต้องการตามแผนการใช้กำลังที่กำหนดโดยมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ที่ต้องการภายใน ห้วงระยะเวลา 5 ปี ด้วยการบูรณาการความร่วมมือหรือการปฏิบัติร่วมกับกระทรวงหรือส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ในแต่ละแนวทางการพัฒนา เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ 2 และยุทธศาสตร์ชาติให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้บนความสอดคล้องเชื่อมโยงกันของแผนทุกระดับ

ทิศทางยุทธศาสตร์ นโยบายและแผนด้านความมั่นคงสำหรับการพัฒนาด้านความมั่นคงของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

เมื่อวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของแผนทั้ง 3 ระดับ ในส่วนของการพัฒนา ด้านความมั่นคงของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ ทำให้ได้ทราบถึงทิศทางยุทธศาสตร์ นโยบายและแผนด้านความมั่นคงสำหรับการพัฒนาฯ ซึ่งพบว่าแผนทั้ง 3 ระดับ มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศ โดยใช้ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศ ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ ทั้งนี้ในปัจจุบัน หน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้พยายามผลักดัน “โครงการแลนด์บริดจ์” หรือชื่อเต็มคือ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในการเพิ่มศักยภาพการพัฒนา ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ โดยการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านคมนาคม เชื่อมโยง 2 ท่าเรือ เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ โดยมีรายละเอียดโครงการจากรายงานผลการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งฯ เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน¹⁴ มีบทสรุปดังนี้ โครงการดังกล่าวเรียกโดยย่อว่า “โครงการแลนด์บริดจ์ (Landbridge)” ซึ่งได้กำหนดบทบาทของโครงการให้เป็นการเชื่อมประเทศไทยเข้าสู่เส้นทางการเดินเรือในระดับโลก (Global) โดยเป็นประตูการค้า (Gateway) ศูนย์กลางการถ่ายลำ (Transshipment) รวมทั้งการตั้งเขตพื้นที่เศรษฐกิจเสรีพัฒนาอุตสาหกรรมหลังท่า ซึ่งจะมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก 2 ฝั่งทะเล (ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันจังหวัดระนอง) โดยมีเส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง 2 แห่ง ระยะทางประมาณ 90 กิโลเมตร ได้แก่ ถนนมอเตอร์เวย์ ขนาด 6 ช่องจราจร และทางรถไฟ จำนวน 4 ทาง (Meter Gauge 2 ทาง, Standard Gauge 2 ทาง)

และมีการเตรียมพื้นที่การทำการระบบขนส่งทางท่อไว้สำหรับผู้ลงทุนในอนาคต การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณท่าเรือตามแนวเส้นทาง และการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมตามแนวเส้นทางโครงการ¹⁵ ซึ่งรัฐบาลเห็นว่าโครงการนี้เป็นส่วนสำคัญของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ หรือ Southern Economic Corridor (SEC)¹⁶ ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางของภาคใต้ในการเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์กับพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศและภูมิภาคฝั่งทะเลอันดามัน (The Bay of Bengal Initiative for Multi-Sector Technical and Economic Cooperation : BIMSTEC)¹⁷ เป็นฐานการพัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพและการแปรรูปเกษตรมูลค่าสูง ยกกระดับคุณภาพมาตรฐานการท่องเที่ยวสู่นานาชาติ เป็นการต่อยอดประโยชน์ที่ไทยตั้งอยู่ใจกลางคาบสมุทรอินโดจีน เป็นจุดยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและการค้าของเอเชีย โดยบูรณาการรูปแบบการขนส่งเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ ให้เชื่อมต่อกันอย่างไร้รอยต่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำให้มีความทันสมัย เพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศ



ภาพที่ 2 : แนวคิดการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ (Landbridge)

การดำเนินการโครงการแลนด์บริดจ์ (Landbridge) เป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ที่เป็นเป้าหมายหลักในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาลเพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน อันจะก่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าวตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถยกระดับการพัฒนาให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” โดยประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและโลจิสติกส์ คือ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันและยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคใต้ของประเทศไทยที่ได้มีการกำหนดไว้ในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติและเขตเศรษฐกิจพิเศษ (พ.ศ. 2561 – 2580) ซึ่งแผนย่อยการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ในข้อ 3.2 การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืนและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ที่เน้นการพัฒนาการคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงและสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศและตอบสนองความต้องการของประชาชนในการเดินทางในระยะยาว ในขณะที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติรับทราบหลักการโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2566 แล้ว¹⁸

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ 26 ปีที่ 1 ครั้งที่ 25 เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2566¹⁹ ได้มีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ เพื่อพิจารณาศึกษาโครงการฯ ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. 2562 ข้อ 49 ซึ่งกำหนดระยะเวลาในการศึกษาไว้ 90 วัน โดยมีประเด็นหลักในการพิจารณา ได้แก่ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ นิยามรูปแบบโครงการฯ รูปแบบการลงทุน เหตุผลความจำเป็นที่มีโครงการฯ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการฯ มิติทางด้านกฎหมาย มิติด้านทรัพยากรทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทั้งทางบวกและลบ โครงการแลนด์บริดจ์ในมิติต่าง ๆ ได้แก่ มิติด้านความมั่นคงของประเทศ ความคิดเห็นของภาคเอกชนและที่เกี่ยวข้องและความคิดเห็นของหน่วยงานในพื้นที่ และผู้แทนประชาชน เพื่อนำมาสู่การวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของคณะกรรมการฯ ตลอดจนข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ และจัดทำรายงานเพื่อเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรและคณะรัฐมนตรีตามลำดับ ทั้งนี้เหตุผลของการเสนอให้มีการดำเนินโครงการแลนด์บริดจ์นั้น มีลักษณะจุดแข็งสำคัญของประเทศไทยที่คาดว่าจะเกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติมาก ได้แก่

1. ประเทศไทยเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาค และเป็นประตูในการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าของประเทศในภูมิภาค และระหว่างทวีปต่าง ๆ ของโลก ซึ่งอยู่ในภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมกับการดำเนินการโครงการแลนด์บริดจ์ โดยลักษณะทางภูมิศาสตร์ภาคใต้ของประเทศไทยเหมาะที่จะเป็นศูนย์กลางด้านการค้า และการลงทุนภายใต้เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ ตลอดจนการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งทางด้านทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามัน จึงเหมาะสมที่จะพัฒนาเชิงพาณิชย์และสร้างนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ทั้งอุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมยางพารา อุตสาหกรรมอาหาร ต่อยอดผลผลิตทางการเกษตรในพื้นที่ และอุตสาหกรรม New S-curve²⁰ เป็นต้น เพื่อการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าของประเทศในภูมิภาค และระหว่างทวีปต่าง ๆ ของโลก

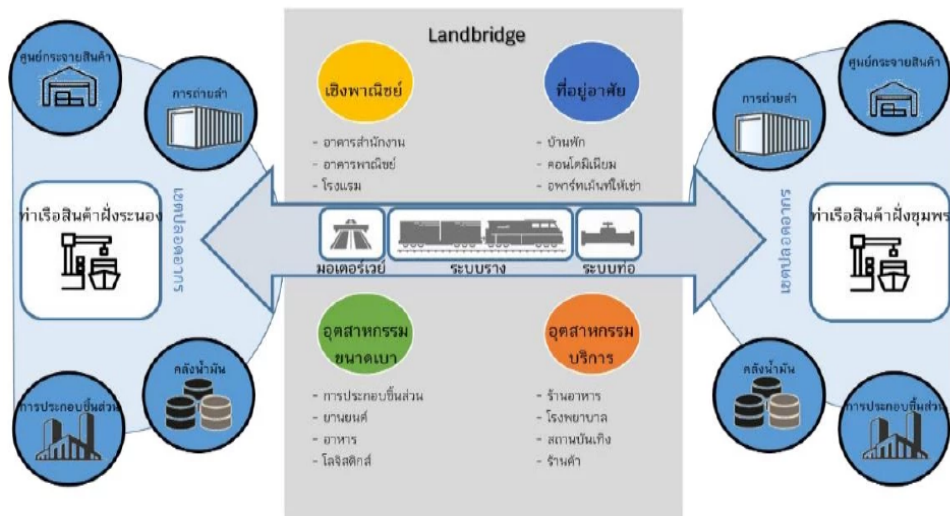
2. อาจจะสามารถลดเวลาและระยะทางการขนส่งจากเดิมที่ต้องผ่านช่องแคบมะละกาทำให้ประหยัดต้นทุนการขนส่ง ซึ่งจะต้องมีการศึกษาเพิ่มเติม

3. หลีกเลี่ยงปัญหาการติดขัดในการเดินเรือเส้นทางช่องแคบมะละกา ซึ่งเป็นโอกาสของประเทศไทยที่จะสร้างการเปลี่ยนแปลง แชร์ส่วนแบ่งการเดินเรือและค่าธรรมเนียมจากช่องแคบมะละกา

4. มีแนวโน้มในการจูงใจผู้ประกอบการขนส่งและนักลงทุนให้ใช้ประโยชน์จากเส้นทางแลนด์บริดจ์นี้มากขึ้น เพราะสามารถลดเวลาในการเดินทางจากเส้นทางเดิมและประหยัดค่าใช้จ่ายได้

5. เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ซึ่งประเทศไทยตั้งอยู่ใจกลางคาบสมุทรอินโดจีน ซึ่งถือเป็นจุดยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและการค้าของเอเชีย คาดการณ์ว่าจะมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจทางตรง อัตราผลตอบแทนทางการเงิน โดยมีระยะเวลาคืนทุนในปีที่ 24 และจะทำให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่รวมทั้งเป็นส่วนช่วยทำให้ GDP ของประเทศไทยมีอัตราการเจริญเติบโตเพิ่มขึ้นจากเดิม ซึ่งมีเป้าหมายให้ประเทศไทยพัฒนาดังนี้

1. เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเศรษฐกิจ และการลงทุนระดับนานาชาติ
2. เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการค้า และอุตสาหกรรม Green Mega Trend²¹
3. ประสิทธิภาพของระบบ Digital Logistic Transportation Distribution
4. สร้างความเจริญ พัฒนาคุณภาพชีวิตในทุกพื้นที่ สร้างรายได้ให้กับประเทศ ตลอดจนเพิ่ม GDP ของประเทศให้เพิ่มขึ้น
5. โอกาสของการจ้างงาน และการเพิ่มรายได้



ภาพที่ 3 : รูปแบบแนวเส้นทางโครงการแลนด์บริดจ์ (Landbridge)
ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

ในการดำเนินโครงการแลนด์บริดจ์จำเป็นต้องออกเป็นพระราชบัญญัติที่ชัดเจนเพื่อให้เกิดการดำเนินการที่เป็นไปตามกฎหมาย โดยคณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งควรตราเป็นพระราชบัญญัติที่คล้ายคลึงกับพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)²² เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่จึงจะต้องมีกฎหมายเฉพาะในการดำเนินการ นอกจากนี้แล้วจะต้องดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการกิจการหรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ²³ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรงและจะต้องพิจารณาพื้นที่ชุ่มน้ำภายใต้อนุสัญญาแรมซาร์ด้วย²⁴ (ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการอนุรักษ์และเพื่อการใช้พื้นที่ชุ่มน้ำอย่างยั่งยืน) เช่น ในเขตอุทยานแห่งชาติแหลมสน - ปากแม่น้ำกระบุรี - ปากคลองกะเปอร์ เป็นต้น ซึ่งการดำเนินโครงการแลนด์บริดจ์นี้จะต้องเกี่ยวข้องกับการตราพระราชบัญญัติ และดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องตามที่ได้กำหนดไว้ เช่น การทำการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre-feasibility Study) และ (Post-feasibility Study) จัดรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลกระทบทางด้านสุขภาพ พระราชบัญญัติการเวนคืนที่ดิน (ถ้ามี) เป็นต้น จะต้องมีการประสานกับประเทศเพื่อนบ้านเกี่ยวกับ No man's land บนพื้นที่ 3 เกะ ซึ่งประกอบด้วย เกะหลาม เกะคัน และเกาะขึ้น²⁵

ส่วนความคิดเห็นของเอกชนเกี่ยวกับการเดินเรือและการขนส่งสินค้านั้น ยังมี ความกังวลกับความชัดเจนของโครงการ อย่างไรก็ตามหน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการฯ ส่วนใหญ่เห็นด้วยที่จะมีโครงการใหญ่ดังเช่นโครงการแลนด์บริดจ์ แม้จะมีกลุ่มประชาชนส่วนน้อย ไม่เห็นด้วยก็ตาม โดยเฉพาะจังหวัดทั้ง 5 จังหวัด ทั้งนี้หน่วยงานในพื้นที่เห็นด้วยกับโครงการ แลนด์บริดจ์เพราะหวังว่าจะทำให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อกับ การคมนาคมขนส่งในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ ให้เป็นศูนย์กลางกระจายสินค้า ทางการเกษตรในภาคใต้ทั้งยางพารา มังคุด ทุเรียน ปาล์ม ไปยังต่างประเทศ เช่น สาธารณรัฐ ประชาชนจีน ยุโรป เป็นต้น ตลอดจนให้เป็นศูนย์กลางสนับสนุนการส่งออกอย่างครบวงจร ส่งเสริมให้เป็น เมืองแห่งสุขภาพ การท่องเที่ยวครบวงจร ส่งเสริมให้เป็นเกษตรกรรมที่ทันสมัยและยั่งยืน ซึ่งหากมีโครงการนี้ก็จะทำให้เกิดการสร้างงานสร้างอาชีพและรายได้ให้กับประชาชนในภาคใต้ และการมีท่าเรือจะทำให้เกิดการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ ที่จะทำให้เศรษฐกิจภาคใต้ดีขึ้น แน่นนอน และภาคเอกชนมองในระดับประเทศว่าประเทศไทยจะเป็นดาวดวงใหม่ในการแข่งขัน ในเวทีโลกได้ อย่างไรก็ตามยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นและการเวนคืนที่ดิน ของประชาชนที่รัฐบาลจำเป็นต้องพิจารณาให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ให้ประชาชนพอใจ และควรเตรียมแผนการพัฒนาแรงงานในพื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนา เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ ตลอดจนควรเตรียมวางแผนฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การประมงพื้นบ้านและที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้จะต้องมีการสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ ได้ทราบข้อมูลที่ชัดเจนและมีส่วนร่วมในโครงการฯ นี้ด้วย

นอกจากนี้แล้วต่างประเทศมีความสนใจและจับตามองการดำเนินโครงการแลนด์บริดจ์ ของประเทศไทยว่าจะดำเนินการอย่างไร และบางประเทศมีความสนใจที่จะมาร่วมลงทุน ในพื้นที่ เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้และบริเวณพื้นที่โครงการแลนด์บริดจ์นี้ ถ้าเกิดการสร้างนิคมอุตสาหกรรม ในพื้นที่ภาคใต้ ทั้งนี้นอกจากทำให้เกิดการสร้างงานสร้างรายได้ ประชาชนมีอยู่มีกินแล้วจะทำให้เกิด ประโยชน์สูงสุดต่อเศรษฐกิจภาคใต้และประเทศไทยโดยภาพรวม อย่างไรก็ตามรัฐบาลจะ แก้ปัญหาและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ และตั้งกองทุนที่จะเยียวยาและดูแลประชาชนในพื้นที่ ซึ่งเสียสละให้รัฐบาลสามารถดำเนินโครงการแลนด์บริดจ์ได้อย่างไร โดยสรุปแล้วโครงการแลนด์บริดจ์ เป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อเพิ่มศักยภาพพระเปียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน คือ ท่าเรือฝั่งอ่าวไทย จังหวัดชุมพร และ ท่าเรือฝั่งอันดามัน จังหวัดระนอง ซึ่งโครงการแลนด์บริดจ์เป็นเครื่องมือหรือตัวนำที่เป็นแม่เหล็ก

ที่จะดึงดูดการลงทุนเพื่อให้เกิดอุตสาหกรรมหลังท่าและนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ อีกทั้งพัฒนาเศรษฐกิจในภาคใต้และประเทศไทย อย่างไรก็ตามมีข้อกังวลเกี่ยวกับผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม วิถีชีวิตของประชาชน ความชัดเจนเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดิน รวมทั้งการชดเชยต่าง ๆ เอกสารสิทธิในที่ดิน สวัสดิการต่าง ๆ หรือสิทธิประโยชน์อื่น ๆ ที่ผู้มีส่วนได้เสียจะได้รับ รวมถึงการจ้างแรงงาน การเตรียมความพร้อมแรงงาน การบริหารจัดการเกี่ยวกับน้ำและไฟฟ้า หากรัฐบาลสามารถตอบคำถามเหล่านี้ได้ชัดเจนและพิจารณาข้อสังเกตดังกล่าวอย่างรอบคอบแล้วอาจจะทำให้โครงการแลนด์บริดจ์มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น²⁶

ปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในการเพิ่มศักยภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (โครงการแลนด์บริดจ์)

จากเอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 โครงการพัฒนาท่าเรือบริเวณแหลมกริ้ว อ.หลังสวน จ.ชุมพร²⁷ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการแลนด์บริดจ์ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ระบุว่าพื้นที่ที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของ ต.บางน้ำจืด, ต.ปากน้ำ ของ อ.หลังสวน, ต.ปากตะโก ของ อ.ทุ่งตะโก โดยคิดจากรัศมี 5 กม. จากโครงการ



ภาพที่ 4 : ร่างแผนโครงการแลนด์บริดจ์ตามเอกสารของ สนข.

เมื่อพิจารณาถึงรูปแบบการพัฒนาท่าเรือด้าน จ.ชุมพร ที่มีหน้าท่าเทียบเรือสินค้าราว 7,580 เมตร ตามแผนของโครงการแลนด์บริดจ์ สนข. เสนอให้มีสิ่งปลูกสร้างและโครงสร้างระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานเพื่อรองรับการวางผังท่าเรือ อาทิ เชื้อนก้นคลื่นสองแห่ง ความยาวประมาณ 5,400 เมตร และ 685 เมตร งานขุดลอกกรวมราว 130.09 ล้านลูกบาศก์เมตร เพื่อสร้างร่องน้ำเดินเรือความยาวประมาณ 9.7 กิโลเมตร และความลึกน้ำ 17 เมตร จากเส้นเกณฑ์แผนที่ นอกจากนี้ยังจะต้องมีการถมทะเลพื้นที่ขนาด 5,808 ไร่ ประกอบด้วยพื้นที่ท่าเทียบเรือขนาดประมาณ 4,788 ไร่ และพื้นที่พัฒนาอเนกประสงค์ขนาดราว 1,020 ไร่ ส่วนรูปแบบการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามัน บริเวณแหลมอ่าวอ่าง อ.เมืองระนอง จ.ระนอง ซึ่งจากการศึกษาพื้นที่ที่จะครอบคลุม ต.ราชกรูด และ ต.เกาะพยาม อ.เมืองระนอง และ ต.ม่วงกลวง ใน อ.กะเปอร์ สำหรับโครงสร้างพัฒนาท่าเรือเบื้องต้นในฝั่งอันดามัน ประกอบด้วย การสร้างเชื้อนก้นคลื่นสามแห่ง มีความยาว 3,120 เมตร 340 เมตร และ 290 เมตร และการสร้างร่องน้ำเดินเรือยาว 11.5 กิโลเมตร ที่มีความลึก 19 เมตร จากเส้นเกณฑ์แผนที่ นอกจากนี้ยังมีแผนการถมทะเลบนพื้นที่อีกประมาณ 6,975 ไร่ เพื่อทำท่าเทียบเรือขนาด 5,633 ไร่ และพื้นที่อเนกประสงค์ขนาด 1,342 ไร่ โดยจะมีขนาดหน้าท่าเทียบเรือที่มีความยาว 9,350 เมตร จากข้อมูลดังกล่าวโครงการแลนด์บริดจ์จะส่งผลให้เกิดผลกระทบในหลาย ๆ ด้าน ดังนี้

1. ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม สิ่งที่ทำให้ชุมชนในพื้นที่และนักเคลื่อนไหวทางสิ่งแวดล้อมแสดงความกังวลต่อโครงการนี้ เนื่องจากในพื้นที่ศึกษามีพื้นที่อนุรักษ์รวมอยู่ด้วย เช่น อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนองและอุทยานแห่งชาติแหลมสน, พื้นที่คุ้มครองทางทะเล และชายฝั่งปากแม่น้ำ - ปากคลองกะเปอร์ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ชุ่มน้ำ, ป่าชายเลน และแหล่งปะการัง โครงการแลนด์บริดจ์อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในหลายด้าน เช่น การตัดไม้ทำลายป่า การสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ มลพิษทางอากาศและน้ำ เสียงรบกวน ปัญหาน้ำท่วม การทำลายทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะจาก พ.ร.บ.เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ซึ่งจะไม่แตกต่างจากปัญหาที่เกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนในพื้นที่บริเวณระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือ EEC (Eastern Economic Corridor)



ภาพที่ 5 : กลุ่มประชาชนในพื้นที่รวมตัวกันเรียกร้องให้รัฐบาลทบทวนโครงการแลนด์บริดจ์

2. ปัญหาด้านสังคม โครงการแลนด์บริดจ์อาจส่งผลกระทบต่อชุมชนท้องถิ่น เช่น การเวนคืนที่ดิน การอพยพ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ปัญหาอาชญากรรม สุขภาพอนามัย รวมทั้งคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชน
3. ปัญหาด้านเศรษฐกิจ โครงการแลนด์บริดจ์มีมูลค่าการลงทุนสูงมาก เงินทุนจำนวนมหาศาล และอาจไม่คุ้มค่ากับผลตอบแทนที่ได้
4. ปัญหาด้านกฎหมาย โครงการแลนด์บริดจ์เกี่ยวข้องกับกฎหมายหลายฉบับ อาจต้องมีการแก้ไขกฎหมาย หรือออกกฎหมายใหม่
5. ปัญหาด้านการเมือง โครงการแลนด์บริดจ์เป็นโครงการที่มีความละเอียดอ่อน อาจเกิดความขัดแย้งทางการเมือง การต่อต้านจากกลุ่มบุคคลที่มีความเห็นต่าง ในทางการเมืองที่อาจนำไปสู่การส่งเสริมให้เกิดการต่อต้านโครงการในระดับประเทศต่อไป และการดึงกลุ่มประมงในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเข้ามาเป็นแนวร่วมในการต่อต้านโครงการด้วย
6. ปัญหาการมีส่วนร่วมของประชาชน ประชาชนในพื้นที่อาจไม่มีส่วนร่วม ในกระบวนการตัดสินใจ รวมทั้งปัญหาการศึกษาและความเข้าใจ ประชาชนอาจไม่มีความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการแลนด์บริดจ์

7. ปัญหาการทุจริตคอร์รัปชัน โครงการแลนด์บริดจ์มีมูลค่าการลงทุนสูง อาจเกิดปัญหาการทุจริตคอร์รัปชัน สิ่งสำคัญในการดำเนินโครงการดังกล่าวนี้ คือการเปิดให้ ขั้นตอนการประมูลเป็นไปอย่างโปร่งใส สุจริตและเปิดเผย มาตรการทางการเงินและ ทุกขั้นตอนควรจะเปิดโอกาสให้สาธารณชนได้แสดงความเห็น เช่นเดียวกันกับการถกเถียงทาง กฎหมาย รวมทั้งข้อกัฏขาต่าง ๆ ที่เป็นปัญหาต่อรัฐบาลผสมที่นำโดยพรรคเพื่อไทย

8. ปัญหาด้านอื่น ๆ ที่มีผลต่อความมั่นคงของประเทศ

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งฯ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์)

วิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายนอกและภายในขององค์กร โดยเครื่องมือที่ นำมาใช้วิเคราะห์ปัจจัยภายใน คือ การวิเคราะห์ SWOT Analysis (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats) และการใช้เครื่องมือ PESTEL วิเคราะห์ปัจจัยภายนอก ดังนี้

การวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรค (ปัจจัยภายนอก)

ตัวแบบในการวิเคราะห์ใช้ PESTEL (Political/Policy, Economic, Social, Technology, Environment and Legal) เป็นเครื่องมือที่เป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์และ ทำความเข้าใจ "ภาพรวม" ของสภาพแวดล้อมพื้นที่ที่กำลังจะเข้าไปดำเนินการพัฒนา และคิดเกี่ยวกับ โอกาสและภัยคุกคามที่อยู่ภายในพื้นที่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. Political/Policy (การเมือง/นโยบาย)

โอกาส : หากประสบความสำเร็จ จะทำให้ศักยภาพการแข่งขันในด้านการขนส่ง ของไทยเพิ่มขึ้น อันจะมีผลส่งเสริมศักยภาพในด้านภูมิศาสตร์การเมืองของไทยให้เพิ่มมากขึ้น เช่นเดียวกัน และทำให้ไทยเป็นประเทศสำคัญยิ่งขึ้นในการเมืองระดับภูมิภาค เป็น องค์ประกอบสำคัญในการเสริมสร้างเครือข่ายและความเชื่อมโยงระดับภูมิภาคในด้านการขนส่ง หลายรูปแบบ และช่วยเสริมความแข็งแกร่งให้กับโครงการความร่วมมือที่มีอยู่เดิม

อุปสรรค : ความเป็นไปได้ในการเข้ามามีบทบาทและอิทธิพลเพื่อผลประโยชน์ ของต่างประเทศ ในการที่ประเทศต่าง ๆ อาจใช้พื้นที่ของไทยเข้ามาแสวงหาและแข่งขันกันทาง ผลประโยชน์ อีกทั้งการเป็นรัฐบาลผสมส่งผลต่อการตัดสินใจทางการเมืองที่จะต้องมีการประสาน ผลประโยชน์หรือความต้องการของพรรคการเมืองร่วมรัฐบาลและส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพของรัฐบาล

ทั้งนี้ความมีเสถียรภาพของรัฐบาลจะส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นและการตัดสินใจในโครงการขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญและส่งผลกระทบระยะยาว รวมทั้งการมีกลุ่มการเมืองและกลุ่มผลประโยชน์ในพื้นที่ที่หลากหลายอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งในพื้นที่ได้เช่นเดียวกัน

2. Economic (เศรษฐกิจ)

โอกาส : การจัดทำความตกลงการค้าเสรีที่มีส่วนช่วยให้การเกิดการเพิ่มมูลค่าการค้าและการลงทุนในประเทศไทยและสามารถใช้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตเพื่อกระจายสินค้าไปประเทศอื่นได้

อุปสรรค : เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มฟื้นตัวต่อเนื่องแต่ยังมีความไม่แน่นอนจากสถานการณ์สงครามของประเทศต่าง ๆ และโครงสร้างอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าที่ใช้บริการขนส่งทางทะเลส่วนใหญ่อยู่ในกรุงเทพฯ ภาคตะวันออก และภาคกลาง ขณะที่ภาคใต้ยังมีอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าที่ใช้บริการขนส่งทางทะเลอยู่จำกัด

3. Social (สังคม)

โอกาส : การขยายตัวทางเศรษฐกิจในรูปแบบที่หลากหลาย นำมาสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องพร้อมด้วยการพัฒนาระบบสาธารณสุขปโภคและบริการสาธารณสุขที่ส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่มีส่วนได้ประโยชน์อันจะช่วยเสริมสร้างทุนทางสังคมของชุมชนต่าง ๆ ในพื้นที่ เพิ่มความมั่นคงทางรายได้และอาชีพ และเป็นการผลักดันเครือข่ายทางสังคมให้เกิดความเข้มแข็งมากขึ้นในระยะยาว

อุปสรรค : การต้านทานจากประชาชนในพื้นที่ที่ถูกผลกระทบจากโครงการรวมทั้งสัดส่วนวัยแรงงานลดลง ในขณะที่สัดส่วนผู้สูงอายุเพิ่มขึ้น

4. Technology (เทคโนโลยี)

โอกาส : การใช้เทคโนโลยีใหม่ เช่น เทคโนโลยีการบริหารจัดการท่าเรือโดยระบบบริหารจราจรทางน้ำ (Vessel Traffic Management System)²⁸ เรือพลังงานทางเลือก²⁹ การจัดการขบวนรถสินค้าแบบอัตโนมัติ (Cargo automation)³⁰ เทคโนโลยีในการขุดเจาะอุโมงค์³¹ เป็นต้น

อุปสรรค : ความยากลำบากในการปรับตัวต่อเทคโนโลยีใหม่ และค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นในการใช้เทคโนโลยีใหม่ รวมทั้งแนวโน้มการขยายขนาดของเรือสินค้าแนวโน้มดังกล่าวก็ทำให้เกิดแรงกดดันต่อท่าเรือในการรองรับกับภาระในการขนส่งสินค้าบริเวณหน้าท่า

5. Environment (สิ่งแวดล้อม)

โอกาส : การใช้เทคโนโลยีและวิธีการที่มีประสิทธิภาพต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การใช้พลังงานทดแทนและระบบขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

อุปสรรค : ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมของโครงการ และความจำเป็นในการดำเนินการที่รักษาสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภาวะโลกร้อน (Global warming) ฝนตกชุกตลอดปี ส่งผลให้โครงการจำเป็นต้องพิจารณาถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากสภาพภูมิอากาศ และควรวางแผนการจัดการและรับมือให้ครอบคลุม

6. Legal (กฎหมาย)

โอกาส : การมีกฎหมายที่ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในโครงการ

อุปสรรค : กฎหมายที่เข้มงวดและข้อบังคับที่ซับซ้อน อาทิเช่น กฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านการจัดทำโครงการ กฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านการดำเนินการโครงการ กฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม กฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านการส่งเสริมภาคเอกชน ที่อาจเป็นอุปสรรคในการดำเนินโครงการ

การวิเคราะห์จุดแข็งและจุดอ่อน (ปัจจัยภายใน) ตัวแบบในการวิเคราะห์โดยใช้วิธี SWOT Analysis

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์จุดแข็งและจุดอ่อน (ปัจจัยภายใน)

จุดแข็ง (Strengths – S)	จุดอ่อน (Weaknesses – W)
S1 ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตสินค้าที่มีความสำคัญของภูมิภาคอาเซียนที่มีการใช้บริการขนส่งทางทะเลเพื่อการส่งออกและนำเข้า	W1 ท่าเลที่ตั้งของไทยอยู่นอกเส้นทางเดินเรือหลักของโลก
S2 ประเทศไทยเป็นประตูการค้าสู่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง	W2 ท่าเรือในฝั่งอันดามันในปัจจุบันไม่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้
	W3 ขีดความสามารถการให้บริการขนส่งสินค้าทางรางจำกัด

จุดแข็ง (Strengths – S)	จุดอ่อน (Weaknesses – W)
<p>S3 มีผู้ประกอบการขนส่งทางบกและรถบรรทุกจำนวนมาก</p>	<p>W4 มีแนวโน้มขาดแคลนแรงงานไม่เพียงพอต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะในภาคใต้</p> <p>W5 แหล่งอุตสาหกรรมที่มีการส่งออกและนำเข้าสินค้าทางทะเลเกือบทั้งหมดอยู่ในฝั่งอ่าวไทย โดยเฉพาะภาคตะวันออกกรุงเทพฯ และปริมณฑล</p> <p>W6 ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยยังมีความสามารถและคุณภาพการให้บริการไม่โดดเด่นเมื่อเทียบกับประเทศชั้นนำในเอเชียและอาเซียน เช่น สิงคโปร์ ฮองกง ญี่ปุ่น และจีน</p> <p>W7 กฎระเบียบไทยยังไม่เอื้อต่อการลงทุนศูนย์โลจิสติกส์ ท่าเรือและอุตสาหกรรมในภาคใต้ฝั่งอันดามัน และไม่เอื้อต่อการผ่านแดน/ถ่ายลำของสินค้าระหว่างประเทศ</p>

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรค (ปัจจัยภายนอก)

โอกาส (Opportunities – O)	อุปสรรค (Threats – T)
<p>O1 ภาครัฐมีแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐ ในระยะยาวที่จะพัฒนาไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค พัฒนาภาคใต้ตอนบนเป็นประตูการค้าสู่ต่างประเทศและพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคใต้เพื่อต่อยอดกับผลผลิตการเกษตรในภาคใต้</p>	<p>T1 ความไม่สมดุลของการค้าระหว่างประเทศระหว่างขาไปจากฝั่งเอเชียตะวันออกและอาเซียนไปอเมริกาเหนือ เอเชียตะวันออกและอาเซียนไปยุโรป เอเชียตะวันออกและอาเซียนไปเอเชียใต้ ที่แตกต่างกันอย่างมากกับขากลับทำให้ประสบปัญหาขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์และการกำหนดราคาที่ไม่สามารถใช้อ้างอิงตามระยะทางได้</p>

โอกาส (Opportunities – O)	อุปสรรค (Threats – T)
	<p>T2 สายการเดินเรือประจำเส้นทางมีอำนาจการต่อรองเหนือท่าเรือใดท่าเรือหนึ่งเป็นท่าเรือศูนย์กลางถ่ายลำ (Transshipment Hub) อีกทั้งปัจจุบันท่าเรือในอาเซียนมีการก่อสร้างและขยายขีดความสามารถให้บริการมากขึ้นโดยเฉพาะบริเวณช่องแคบมะละกา</p> <p>T3 สายการเดินเรือชั้นนำของโลกมีนโยบายไม่เพิ่มจำนวนท่าเรือที่เป็นศูนย์กลางถ่ายลำในอาเซียน เนื่องจากได้ลงทุนเลือกใช้ท่าเรือในสิงคโปร์และมาเลเซียที่ตั้งอยู่บริเวณช่องแคบมะละกาไปแล้ว</p> <p>T4 การแข่งขันการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางทะเลในกลุ่มประเทศอาเซียนที่อยู่บริเวณช่องแคบมะละกา ได้แก่ สิงคโปร์ มาเลเซีย มีความเข้มข้นมาก โดยมีทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การให้สิทธิพิเศษแก่สายการเดินเรือ การให้เงินอุดหนุนการขนถ่ายสินค้า และการส่งเสริมการตลาดร่วมกับสายการเดินเรือในการเข้ามาใช้ท่าเรือ ขณะที่การดำเนินการพัฒนาความเป็นศูนย์กลางการขนส่งของไทยต้องมีการลงทุนและการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ทำให้ใช้เวลานานในการขับเคลื่อนการพัฒนา และอาจไม่ทันต่อสภาพแวดล้อมในการแข่งขัน</p> <p>T5 ความไม่แน่นอนของการตัดสินใจขับเคลื่อนโครงการลงทุนของรัฐบาลในแต่ละสมัย ที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนในระบบโลจิสติกส์ในภาคใต้และการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยกับอันดามัน</p> <p>T6 ประเทศเพื่อนบ้าน (มาเลเซีย) ร่วมกับจีนพัฒนา Land Bridge เชื่อมฝั่งรัฐกลันตันกับท่าเรือแคลงกายใต้ BRI และจะจัดให้มีบริการรถไฟขนส่งสินค้าใน Land Bridge ที่สามารถสินค้าได้กว่า 1.6 ล้าน TEU/ปี เพื่อรองรับการค้าของมาเลเซียและการค้าในเส้นทางเอเชีย-ยุโรป</p>

แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง รองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในการเพิ่มศักยภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ตามนโยบายของรัฐบาล

จากการวิเคราะห์สามารถสรุปเป็น TOWS Matrix เพื่อกำหนดกลยุทธ์/มาตรการที่ควรพิจารณาดำเนินการเมื่อมีการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน โดยกลยุทธ์ที่ได้จากการใช้กรอบแนวคิด TOWS Matrix ประกอบด้วย

1. กลยุทธ์ SO ใช้จุดแข็งภายในสร้างความได้เปรียบโดยใช้ประโยชน์จากโอกาสภายนอก ได้แก่ S1O1 ส่งเสริมให้สายการบินเรือหลักของโลกนำเรือเข้ามาแวะเทียบท่าในไทยเพื่อเสริมสร้างท่าเรือของไทย โดยหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมให้สายการบินเรือหลักของโลกและสายการบินเรือที่เป็นพันธมิตรของสายการบินเรือหลักที่นำเรือประจำเส้นทางเข้ามาเทียบท่าเรือในไทยโดยพิจารณาให้สิทธิประโยชน์ (Privileges) แก่สายการบินเรือตามความเหมาะสม เช่น การให้ส่วนลดการใช้บริการ การให้สิทธิการบริหารหน้าท่า การพัฒนาความพร้อมของอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าให้เหมาะสมกับปริมาณสินค้า รวมถึงการปรับกฎระเบียบทางการค้าและการขนส่งให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น

2. กลยุทธ์ WO ลดจุดอ่อนภายในเพื่อใช้ประโยชน์จากโอกาสภายนอก ได้แก่

2.1 W2O1 พัฒนาท่าเรือในฝั่งอันดามันควบคู่กับแหล่งอุตสาหกรรมในพื้นที่หลังท่าเพื่อสนับสนุนการดำเนินการของท่าเรืออย่างยั่งยืน แม้ว่าประเทศไทยจะมีท่าเรือของรัฐและท่าเรือเอกชนเพื่อให้บริการขนถ่ายสินค้าในฝั่งอันดามันในบางจังหวัด เช่น ระนอง ตรัง และภูเก็ต แต่ท่าเรือที่มีอยู่ไม่สามารถใช้รองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่และไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าที่มีประสิทธิภาพสูงสำหรับการให้บริการ จึงควรพิจารณาจัดให้มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกในฝั่งอันดามัน หรือการดำเนินการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือในพื้นที่ท่าเรือเดิมที่มีอยู่ให้มีความลึกมากขึ้น ควบคู่กับการพัฒนาแหล่งอุตสาหกรรมในพื้นที่หลังท่าเพื่อให้มั่นใจว่าจะมีปริมาณสินค้าที่มากเพียงพอต่อการนำเรือประจำเส้นทางเข้าเทียบท่า ซึ่งการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก หรือความลึกของร่องน้ำทางเดินเรือดังกล่าวจะต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการพัฒนาแหล่งอุตสาหกรรมในพื้นที่แนวหลังท่าเรือ (พื้นที่ภายในรัศมีไม่เกิน 150 กิโลเมตรจากท่าเรือ) เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของท่าเรือและการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่หลังท่าอย่างยั่งยืน

2.2 W4O1 เพิ่มปริมาณและคุณภาพบุคลากรผู้ปฏิบัติงานในอุตสาหกรรม พาณิชยนาวิ โลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมในพื้นที่หลังท่าในภาคใต้ของไทย เนื่องจากการพัฒนาอุตสาหกรรมในและกิจการพาณิชยนาวิและโลจิสติกส์ในภาคใต้ต้องการบุคลากรที่มีคุณภาพและมีปริมาณมากขึ้น อีกทั้งภาคใต้ยังขาดแคลนบุคลากรมาก โดยเฉพาะแรงงานในระดับปฏิบัติการเมื่อเทียบกับกรุงเทพฯ และภาคตะวันออก จึงต้องมีการผลิตบุคลากรในอุตสาหกรรมดังกล่าวข้างต้นเพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาการขาดแคลนแรงงานไม่เพียงพอต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในภาคใต้

2.3 W5O1 ขยายฐานการผลิตของไทยที่เดิมที่อยู่ในกรุงเทพฯ ปริมาณผลและภาคตะวันออก ไปยังภาคใต้โดยส่งเสริมการลงทุนและปรับกฎระเบียบให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าที่ไทยมีศักยภาพในการส่งออกและสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลกนอกเหนือจากอุตสาหกรรมเดิมที่เน้นเฉพาะยางพารา ผลิตภัณฑ์ยางและไม้ยางพาราแปรรูป โดยอุตสาหกรรมที่ควรผลักดันให้มีการลงทุนเพิ่มมากขึ้น ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตอาหารสำเร็จรูป อุตสาหกรรมผลไม้กระป๋องและแปรรูป อุตสาหกรรมผลิตเม็ดพลาสติก อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมยานยนต์และส่วนประกอบ และอุตสาหกรรมปิโตรเลียม เพื่อยกระดับให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตและโลจิสติกส์ของภูมิภาคอย่างยั่งยืน

2.4 W6O1 ยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย โดยครอบคลุมการฝึกอบรมพัฒนาความสามารถในการบริหารและทักษะการปฏิบัติงานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย เช่น ธุรกิจพาณิชยนาวิ ธุรกิจตัวแทนเรือ ธุรกิจตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า อยู่ต่อและซ่อมเรือ เป็นต้น รวมถึงการให้สิทธิประโยชน์ทางการเงิน สิทธิประโยชน์ทางภาษี และสิทธิประโยชน์ด้านการตลาดแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันให้ทัดเทียมกับประเทศผู้นำในเอเชีย

2.5 W7O1 ปรับกฎระเบียบของไทยให้เอื้อต่อการลงทุนศูนย์โลจิสติกส์ท่าเรือ และอุตสาหกรรมในภาคใต้ ตลอดจนปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการผ่านแดนของสินค้าระหว่างประเทศ โดยครอบคลุมกฎระเบียบด้านการลงทุนจัดตั้งศูนย์โลจิสติกส์ ท่าเรือ และอุตสาหกรรม เช่น กฎระเบียบผังเมืองและกฎระเบียบสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบให้เอื้อต่อการผ่านแดน/ถ่ายลำของสินค้าที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบศุลกากร กฎระเบียบการนำเข้าและส่งออกสินค้าควบคุมและสินค้าต้องจำกัดที่อยู่ภายใต้การดำเนินงานของหลายหน่วยงาน เช่น กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงสาธารณสุขกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

3. กลยุทธ์ ST ใช้จุดแข็งภายใน ลดผลกระทบที่เกิดจากความท้าทายหรืออุปสรรค ได้แก่ S1T3 ส่งเสริมให้สายการบินเรือลำเลียงที่เป็นเรือประจำเส้นทาง (Feeder Liner) เข้ามาแวะเทียบท่าในท่าเรือที่มีใช้ท่าเรือหลักของไทยในฝั่งภาคตะวันออกและภาคใต้เพื่อขนส่งเชื่อมโยงกับท่าเรือหลักในภูมิภาค โดยพิจารณาให้สิทธิประโยชน์ (Privileges) แก่สายการบินเรือลำเลียงที่เป็นเรือประจำเส้นทางที่เข้ามาแวะขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือที่มีใช้ท่าเรือหลักของไทย เช่น ท่าเรือระนอง ท่าเรือตรัง ท่าเรือสงขลา เป็นต้น โดยให้สิทธิประโยชน์ตามความเหมาะสม อาทิ การให้ส่วนลดการใช้บริการ การให้สิทธิการบริหารหน้าท่า การส่งเสริมการตลาดร่วมกันระหว่างท่าเรือกับสายการบินเรือ และอื่น ๆ

4. กลยุทธ์ WT ลดจุดอ่อน ไปพร้อมกับการลดผลกระทบจากความท้าทายหรืออุปสรรค ได้แก่ W3T5 การสร้างความชัดเจนและความต่อเนื่องด้านการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางราง ที่ครอบคลุมด้านการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางราง ความถี่และปริมาณการให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางและการกำหนดอัตราค่าขนส่งและขนถ่ายสินค้า เนื่องจากที่ผ่านมา แผนนโยบายการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรางมีความไม่ชัดเจนและการพัฒนา Landbridge มีการปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางหลายครั้ง อีกทั้งยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังมุ่งนำเสนอเพียงการก่อสร้างทางรถไฟ แต่ยังไม่ได้นำเสนอรายละเอียดต่าง ๆ เช่น ขีดความสามารถในการให้บริการของขบวนรถสินค้าที่จะเกิดขึ้นในเส้นทางต่าง ๆ ความถี่ในการให้บริการประเภทสินค้าที่อนุญาตให้ทำการขนส่ง และต้นทุนค่าขนส่งและขนถ่ายสินค้า เป็นต้น ส่งผลให้ผู้ที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะเจ้าของสินค้า ผู้ใช้บริการ และสายการบินเรือที่คาดว่า จะนำเรือเข้าเทียบท่า ไม่สามารถจัดทำแผนปฏิบัติงานหรือแผนบริหารความเสี่ยงเพื่อรองรับการเปิดใช้ประโยชน์ของระบบการขนส่งทางรางได้

สรุปผลในภาพรวมจากการวิเคราะห์ด้วย PESTEL และ SWOT Analysis สามารถบ่งชี้ประเด็นสำคัญในมิติด้านเศรษฐกิจ มิติด้านสังคม มิติด้านกฎระเบียบ มิติด้านสิ่งแวดล้อม มิติด้านการเมือง และมิติด้านเทคโนโลยี โดยพบว่าประเด็นที่สำคัญอย่างมากต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยกับอันดามันของไทย ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการ การทำตลาดร่วมกับสายการบินเรือ การพัฒนาพื้นที่หลังท่า (Hinterland) ที่ประกอบด้วยอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในการส่งออกและนำเข้าทางทะเล ความสามารถในการแข่งขันของ Landbridge และ Water Bridge ในประเทศไทย เมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านการพัฒนาโครงสร้าง

พื้นฐานและอุตสาหกรรมที่ค้ำึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเส้นทางการขนส่งที่
ต้องค้ำึงถึงบริบทด้านความมั่นคงและการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล การปรับ
กฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการลงทุนในการถ่ายลำและการผ่านแดนของสินค้า รวมถึงความ
ชัดเจนและต่อเนื่องการลงทุนพัฒนาโลจิสติกส์เชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทยและอันดามันเพื่อให้ผู้มีส่วน
ได้ส่วนเสียของไทยและต่างประเทศสามารถคาดการณ์ผลกระทบและใช้ประโยชน์จาก
ระบบโลจิสติกส์ดังกล่าวได้ โดยผลการวิเคราะห์ในด้านนี้จะนำไปใช้ประกอบการจัดทำ
แผนการขับเคลื่อนการพัฒนาฯ ต่อไป

บทที่ 3

บทอภิปรายผล

แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในการเพิ่มศักยภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ที่วิเคราะห์ในบทที่ 2 พบว่าจะต้องดำเนินการจำนวน 4 กลยุทธ์ ได้แก่

1. กลยุทธ์การส่งเสริมให้สายการบินเรือหลักของโลกนำเรือเข้ามาแวะเทียบท่าในไทยเพื่อเสริมสร้างท่าเรือของไทย ซึ่งสอดคล้องกับรายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมอาเซียน³² ที่ได้กล่าวถึง การขยายการดำเนินธุรกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยการใช้โครงการต่าง ๆ สนับสนุนธุรกิจพาณิชย์นาวีเพื่อให้สายการบินเรือหลักของโลกนำเรือเข้ามาแวะเทียบท่าในสิงคโปร์ ซึ่งเป็นที่รองรับความต้องการธุรกิจที่หลากหลาย โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยสามารถช่วยเหลือบริษัทเดินเรือและผู้ที่มาลงทุนได้หลากหลายวิธีหากต้องการขยายการดำเนินธุรกิจในเอเชีย ไม่ว่าจะเป็นแผนการขยายหรือเริ่มดำเนินการในสิงคโปร์ โดยจะไม่เพียงแต่มุ่งเน้นไปที่เรือ สินค้า ท่าเรือและระบบพื้นฐานเท่านั้น แต่ยังมีมุ่งพัฒนาและขยายธุรกิจเครือข่ายและที่สำคัญที่สุดคือการพัฒนาความรู้ในเรื่องความพยายามที่จะดึงดูดและพัฒนาความคิดและโอกาสการเดินทาง อาทิเช่น

1.1 การมอบความช่วยเหลือและวางแผนด้านการเงินที่หลากหลาย

1.2 การช่วยพัฒนาความรู้และทักษะของพนักงานของของบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยการระดมโปรแกรมการฝึกอบรมความรู้และทักษะให้กับพนักงาน

1.3 การมีสิ่งจูงใจจากการดำเนินการพาณิชย์นาวี เช่น รางวัลด้านการเดินเรือทางทะเล - รางวัลการจัดส่งระหว่างประเทศ (MSI-AIS) ซึ่งรางวัลดังกล่าวพยายามที่จะสนับสนุนให้ดำเนินการจัดส่งเชิงพาณิชย์ในสิงคโปร์และจะได้รับการยกเว้นภาษีสำหรับรายได้จากการจัดส่งสินค้า

1.4 เรือที่จดทะเบียนและเรือต่างประเทศที่จดทะเบียนในสิงคโปร์ได้รับการยกเว้นภาษีรายได้จากการขนส่งบางประเภท



ภาพที่ 6 : ลักษณะเส้นทางเดินเรือหลังจากมีการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์

A2

สิทธิประโยชน์พื้นฐาน

ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล **8 ปี**

ยกเว้นอากรนำเข้าเครื่องจักร

ยกเว้นอากรวัตถุดิบผลิตเพื่อส่งออก

สิทธิประโยชน์ที่ไม่เกี่ยวกับภาษี

- อนุญาตต่างชาติถือหุ้น 100% (ยกเว้นกิจการตามบัญชีหนึ่งท้ายพระราชบัญญัติประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวหรือที่มีกฎหมายอื่นกำหนดไว้เป็นการเฉพาะ)
- อนุญาตให้ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- อนุญาตให้จ้างฝีมือ/ผู้ชำนาญการเข้ามาทำงาน

ภาพที่ 7 : สิทธิประโยชน์พื้นฐานโครงการสนับสนุนธุรกิจพาณิชย์นาวีสิงคโปร์

2. กลยุทธ์การลดจุดอ่อนภายในเพื่อใช้ประโยชน์จากโอกาสภายนอก ได้แก่

- 2.1 การพัฒนาท่าเรือในฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทยควบคู่กับแหล่งอุตสาหกรรมในพื้นที่หลังท่าเพื่อสนับสนุนการดำเนินการของท่าเรืออย่างยั่งยืน
- 2.2 การเพิ่มปริมาณและคุณภาพบุคลากรผู้ปฏิบัติงานในอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี โลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมในพื้นที่หลังท่าในภาคใต้ของไทย

2.3 การขยายฐานการผลิตของไทยที่เดิมที่อยู่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ภาคตะวันออกไปยังภาคใต้โดยส่งเสริมการลงทุนและปรับกฎระเบียบให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าที่ไทยมีศักยภาพในการส่งออกและสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก นอกเหนือจากอุตสาหกรรมเดิม

2.4 การยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย

2.5 การปรับกฎระเบียบของไทยให้เอื้อต่อการลงทุนศูนย์โลจิสติกส์ ท่าเรือ และอุตสาหกรรมในภาคใต้ ตลอดจนปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการผ่านแดนของสินค้า ระหว่างประเทศ

3. กลยุทธ์การส่งเสริมให้สายการบินเรือลำเลียงที่เป็นเรือประจำเส้นทาง (Feeder Liner) เข้ามาแวะเทียบท่าในท่าเรือที่มีใช้ท่าเรือหลักของไทยในฝั่งภาค ตะวันออกและภาคใต้เพื่อขนส่งเชื่อมโยงกับท่าเรือหลักในภูมิภาค

4. กลยุทธ์การสร้างความชัดเจนและความต่อเนื่องด้านการพัฒนาระบบ การขนส่งสินค้าทางราง

ซึ่งกลยุทธ์ที่ 2 – 4 นั้นสอดคล้องกับหลายประเทศทั่วโลกที่กำลังพัฒนา โครงการแลนด์บริดจ์เพื่อเชื่อมต่อภูมิภาคต่าง ๆ เพิ่มการค้าและส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ ตัวอย่างที่น่าสนใจ ได้แก่

1. โครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน : BRI เป็นโครงการ มูลค่ามหาศาลที่มุ่งขยายโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อเอเชียกับยุโรปและแอฟริกา โครงการนี้ ประกอบด้วยโครงการแลนด์บริดจ์หลายแห่ง³³ เช่น 1) เส้นทางรถไฟจีน - ลาว : เชื่อมต่อเมือง คุณหมิง ประเทศจีน กับกรุงเวียงจันทน์ ประเทศลาว เส้นทางนี้เสร็จสมบูรณ์ในปี 2021 และช่วยลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าระหว่างสองประเทศลงอย่างมาก 2) เส้นทางรถไฟจีน - รัสเซีย : เชื่อมต่อเมืองมานโจวลี่ ประเทศจีน กับกรุงมอสโก ประเทศรัสเซีย เส้นทางนี้กำลังก่อสร้าง และคาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์ในปี 2026 3) ท่าเรือ Gwadar : ตั้งอยู่ในปากีสถาน ท่าเรือแห่งนี้ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ China - Pakistan Economic Corridor (CPEC) และคาดว่าจะ กลายเป็นท่าเรือน้ำลึกที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งในภูมิภาค



ภาพที่ 8 : Gwadar Port ท่าเรือน้ำลึก

โครงการ China - Pakistan Economic Corridor (CPEC)

2. โครงการ Eurasian Land Bridge³⁴ : โครงการนี้มุ่งเชื่อมต่อยุโรปกับเอเชียผ่านคาซัคสถาน รัสเซีย และจีน โครงการนี้ประกอบด้วยโครงการแลนบริดจ์หลายแห่ง เช่น

- 1) เส้นทางรถไฟคาซัคสถาน - จีน : เชื่อมต่อเมืองอัลมาตี ประเทศคาซัคสถาน กับเมืองเคอหฺลานโนมัว ประเทศจีน เส้นทางนี้เสร็จสมบูรณ์ในปี 2014 และช่วยเพิ่มการค้าระหว่างสองประเทศ
- 2) เส้นทางรถไฟ Trans - Siberian : เชื่อมต่อกรุงมอสโก ประเทศรัสเซีย กับเมืองวลาดิวอสต็อก ทางตะวันออกไกลของรัสเซีย เส้นทางนี้ยาวกว่า 9,289 กิโลเมตร และเป็นเส้นทางรถไฟที่ยาวที่สุดในโลก
- 3) ท่าเรือ Ust - Luga : ตั้งอยู่ในรัสเซีย ท่าเรือแห่งนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ North - South Transport Corridor (NSTC) และคาดว่าจะกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าที่สำคัญระหว่างยุโรปกับเอเชีย
- 4) ท่าเรือ Aktau : ตั้งอยู่ในคาซัคสถาน ท่าเรือแห่งนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ Trans - Caspian International Transport Route (TITR) และคาดว่าจะช่วยเพิ่มการค้าระหว่างคาซัคสถานกับประเทศในภูมิภาคทะเลแคสเปียน



ภาพที่ 9 : ท่าเรือ Ust-Luga ตั้งอยู่ในรัสเซีย



ภาพที่ 10 : ท่าเรือ Aktau ตั้งอยู่ในคาซัคสถาน

3. โครงการ North-South Transport Corridor³⁵ : โครงการนี้มุ่งเชื่อมต่ออินเดียกับรัสเซียผ่านอิหร่าน เส้นทางนี้ประกอบด้วยโครงการแลนบริดจ์หลายแห่ง เช่น 1) เส้นทางรถไฟ Chabahar - Zahedan : เชื่อมต่อท่าเรือ Chabahar ประเทศอิหร่าน กับเมือง Zahedan ทางตะวันออกเฉียงใต้ของอิหร่าน เส้นทางนี้กำลังก่อสร้างและคาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์ในปี 2025 2) เส้นทางรถไฟ INSTC : เชื่อมต่อเมืองมุมไบ ประเทศอินเดีย กับเมืองเซนต์ปีเตอส์เบิร์ก ประเทศรัสเซีย เส้นทางนี้กำลังพัฒนาและคาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์ในปี 2030

3) ท่าเรือ Chabahar : ตั้งอยู่ในอิหร่าน ท่าเรือแห่งนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ INSTC และคาดว่าจะกลายเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับทะเลแคสเปียน 4) ท่าเรือ Jask : ตั้งอยู่ในอิหร่าน ท่าเรือแห่งนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ INSTC และคาดว่าจะช่วยเพิ่มการค้าระหว่างอิหร่านกับประเทศในภูมิภาค

4. โครงการ Mekong-India Economic Corridor³⁶ : โครงการนี้มุ่งเชื่อมต่ออินเดียกับประเทศในภูมิภาคผ่านเมียนมา ลาว ไทย กัมพูชา และเวียดนาม โครงการนี้ประกอบด้วยโครงการแลนบริดจ์หลายแห่ง เช่น 1) เส้นทางรถไฟไทย - เมียนมา : เชื่อมต่อเมืองเชียงใหม่ ประเทศไทย กับเมืองมัณฑะเลย์ ประเทศเมียนมา เส้นทางนี้กำลังก่อสร้างและคาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์ในปี 2026 2) เส้นทางรถไฟลาว - จีน : เชื่อมต่อเมืองคุนหมิง ประเทศจีน กับกรุงเวียงจันทน์ ประเทศลาว เส้นทางนี้เสร็จสมบูรณ์ในปี 2021 และช่วยลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าระหว่างสองประเทศลงอย่างมาก

โครงการแลนบริดจ์เหล่านี้มีศักยภาพที่จะเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์การค้าโลก เชื่อมต่อภูมิภาคต่าง ๆ เพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจใหม่ และส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืน ประกอบกับการพัฒนาท่าเรือเหล่านี้มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนโครงการแลนบริดจ์ โดยท่าเรือเหล่านี้ช่วยให้สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ลดต้นทุนการขนส่ง และกระตุ้นการค้าระหว่างประเทศ

บทที่ 4

บทสรุป

งานวิจัยเรื่องแนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงเพื่อรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในการเพิ่มศักยภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ฉบับนี้ สามารถสรุปสิ่งที่ค้นพบและตอบคำถามการวิจัยได้ ดังนี้

1. โครงการแลนด์บริดจ์ เป็นโครงการหนึ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการคมนาคมขนส่งด้วยระบบรางและการขนส่งทางบกระหว่างจังหวัดระนองและจังหวัดชุมพรภายใต้การพัฒนาตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561 – 2580) ซึ่งคาดว่าจะจะเป็นจุดยุทธศาสตร์ในการสร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ ซึ่งหวังว่าจะมีการสร้างนิคมอุตสาหกรรมที่หลากหลาย เช่น อุตสาหกรรมการเกษตร อุตสาหกรรมยางพารา และอุตสาหกรรมอื่น ๆ เป็นต้น และในอีกทางหนึ่งก็หวังเป็นอย่างยิ่งว่าโครงการแลนด์บริดจ์ภายใต้เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้นี้ จะเป็นแม่เหล็กในการดึงดูดนักลงทุนต่าง ๆ ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศให้เบนเข็มการลงทุนมายังเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ที่มีโครงสร้างพื้นฐานพร้อมรองรับการลงทุนต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นเพราะถ้าการคมนาคมขนส่งสะดวกเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบก็จะนำมาซึ่งการลงทุนตามมาเช่นกัน

2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใต้โครงการแลนด์บริดจ์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ ย่อมมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนบางส่วน ซึ่งเป็นความท้าทายของรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่จะต้องวางแผนรองรับในการแก้ปัญหาที่จะเกิดขึ้นจากทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ ตลอดจนการเวนคืนที่ดินในราคาที่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน การดูแลสวัสดิการของประชาชนให้มีชีวิตที่ดีขึ้นทั้งการรักษาพยาบาล ที่พักอาศัยและที่ทำกิน โดยจะต้องให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการรับรู้และรับผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการแลนด์บริดจ์เพื่อลดความขัดแย้งในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องและสามารถดำเนินการโครงการได้ตามแผน นอกจากนี้แล้วควรมีการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศร่วมกับประเทศเวียดนามและประเทศกัมพูชาในการใช้น่านน้ำสากลตามที่กฎหมายกำหนด โดยควรร่วมมือในการลงทุนด้วยการจัดสรรผลประโยชน์ให้กับประเทศเวียดนาม ประเทศกัมพูชา ประเทศมาเลเซีย รวมถึงสาธารณรัฐสิงคโปร์ด้วย อันจะทำให้การใช้ทรัพยากรธรรมชาติเป็นไปตามกฎหมายน่านน้ำสากลได้ซึ่งจะเกิดประโยชน์และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ตลอดจนเกิดความร่วมมือและประสานประโยชน์ในการลงทุนต่อไป

3. แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง รองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ตามนโยบายของรัฐบาลจะต้องดำเนินการจำนวน 4 กลยุทธ์ ได้แก่

3.1 การส่งเสริมให้สายการบินเรือหลักของโลกนำเรือเข้ามาแวะเทียบท่าในไทยเพื่อเสริมสร้างท่าเรือของไทย โดยการมีสิ่งจูงใจจากการดำเนินการพานิชยนาวิในหลาย ๆ รูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นการยกเว้นภาษีบางรายการ หรือให้ความร่วมมือในด้านต่าง ๆ

3.2 การพัฒนาท่าเรือในฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทยควบคู่กับแหล่งอุตสาหกรรมในพื้นที่หลังท่าเพื่อสนับสนุนการดำเนินการของท่าเรืออย่างยั่งยืน รวมทั้งการปรับกฎระเบียบของไทยให้เอื้อต่อการลงทุนศูนย์โลจิสติกส์ ท่าเรือ และอุตสาหกรรมในภาคใต้ ตลอดจนปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการผ่านแดนของสินค้าระหว่างประเทศ

3.3 พิจารณาให้สิทธิประโยชน์ (Privileges) แก่สายการบินเรือลำเลียงที่เป็นเรือประจำเส้นทางที่เข้ามาแวะขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือหลักของไทย

3.4 กลยุทธ์การสร้างความชัดเจนและความต่อเนื่องด้านการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางราง

ข้อเสนอแนะด้านความมั่นคง

1. กระทรวงกลาโหม ต้องมีการพิจารณาโครงการแลนด์บริดจ์ในมิติด้านความมั่นคงทางทหารในด้านการปฏิบัติการทางทหารนอกเหนือสงครามที่อาจเป็นช่องทางการขนส่งยาเสพติดและสินค้าผิดกฎหมาย การเคลื่อนย้ายแรงงานต่างด้าวไปยังประเทศที่สามหรือเพิ่มจำนวนแรงงานต่างด้าวในประเทศอาจส่งผลกระทบต่อสังคมในระยะยาว รวมทั้งการบุกรุกและครอบครองพื้นที่ทรัพยากรธรรมชาติและป่าไม้

2. กระทรวงการต่างประเทศ ควรมีการพิจารณาประเด็นข้อกฎหมาย ข้อพิพาทที่อาจเกิดขึ้นในพื้นที่ชายแดนระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา กรณีที่ตั้งของโครงการแลนด์บริดจ์มีผลต่อการเปลี่ยนเส้นทางการเดินเรือ

3. กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณษในการจัดทำแผนเตรียมความพร้อมกรณีเกิดเหตุเลวร้ายที่สุด (Worst Case Scenario) ที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการแลนด์บริดจ์

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

งานวิจัยนี้เป็นเพียงจุดเริ่มต้นของกระบวนการศึกษาการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง รองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เท่านั้น การที่จะนำผลการศึกษามาประยุกต์ใช้ได้อย่างเป็นรูปธรรม จำเป็นต้องมีการวิจัยเพิ่มเติมในอีกหลายประเด็น ได้แก่ กฎหมายเฉพาะในการดำเนินการ จำเป็นต้องออกเป็นพระราชบัญญัติที่ชัดเจนเพื่อให้เกิดการดำเนินการที่เป็นไปตามกฎหมาย การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผลกระทบทางด้านสุขภาพ พระราชบัญญัติการเวนคืนที่ดิน แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ของโครงการ และประเภทของอุตสาหกรรมที่มีความสอดคล้องกับพื้นที่ในภาคใต้ เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

- 1 ราชกิจจานุเบกษา. (2561). ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 – 2580. เล่ม 135 ตอนที่ 82 ก, 13 ตุลาคม 2561
- 2 ราชกิจจานุเบกษา. (2565). แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566 - 2570. เล่ม 139 ตอนพิเศษ 259 ง, 1 พฤศจิกายน 2565.
- 3 ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. เศรษฐกิจในประเทศ โอกาสแลนด์บริดจ์ เชื่อม 2 ฝั่งมหาสมุทร [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [ปรับปรุงเมื่อ 21 ธันวาคม 2566; เข้าถึงเมื่อ 24 ธันวาคม 2566]. เข้าถึงได้จาก <https://www.prachachat.net/economy/news-1463220>
- 4 ฐานเศรษฐกิจออนไลน์. เปิดแผนปลูก “แลนด์บริดจ์” คลอดกฎหมาย ลงทุนล้านล้านเสร็จปี 2573 [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [ปรับปรุงเมื่อ 17 ตุลาคม 2566; เข้าถึงเมื่อ 24 ธันวาคม 2566]. เข้าถึงได้จาก <https://www.thansettakij.com/business/economy/578727>
- 5 กรมประชาสัมพันธ์ [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [ปรับปรุงเมื่อ 8 พฤศจิกายน 2566; เข้าถึงเมื่อ 24 ธันวาคม 2566]. เข้าถึงได้จาก <https://www.prd.go.th/th>
- 6 รัฐบาลไทย [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [ปรับปรุงเมื่อ 17 ธันวาคม 2566; เข้าถึงเมื่อ 24 ธันวาคม 2566]. เข้าถึงได้จาก <https://www.thaigov.go.th/vdo/contents/views/9849>
- 7 ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. โอกาสแลนด์บริดจ์ เชื่อม 2 ฝั่งมหาสมุทร โฟกัสนักลงทุน “จีน-ยูเออี-ซาอุฯ” [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [ปรับปรุงเมื่อ 22 ธันวาคม 2566; เข้าถึงเมื่อ 24 ธันวาคม 2566]. เข้าถึงได้จาก <https://www.blockdit.com>
- 8 มติคณะรัฐมนตรี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงการคลังและเศรษฐกิจ [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [ปรับปรุงเมื่อ 16 ตุลาคม 2566; เข้าถึงเมื่อ 24 ธันวาคม 2566]. เข้าถึงได้จาก <http://www.oic.go.th/>
- 9 Good Meterail. Management [อินเทอร์เน็ต]. 2564 [ปรับปรุงเมื่อ 5 มีนาคม 2563; เข้าถึงเมื่อ 24 ธันวาคม 2566]. เข้าถึงได้จาก <https://www.goodmaterial.co/tag/blog/>

- 10 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร [อินเทอร์เน็ต]. 2565 [ปรับปรุงเมื่อ 16 มิถุนายน 2565; เข้าถึงเมื่อ 24 ธันวาคม 2566]. เข้าถึงได้จาก <https://www.landbridgethai.com/paper/>
- 11 ราชกิจจานุเบกษา. (2566). ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี. แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ.2566 – 2580). เล่ม 140 ตอนพิเศษ 51 ง, 7 มีนาคม 2566.
- 12 สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม. แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาศักยภาพของประเทศด้านความมั่นคง (พ.ศ.2566 – 2570)
- 13 สำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ. แผนปฏิบัติการด้านการปกป้องอธิปไตยและรักษาผลประโยชน์ของชาติ. สภาพความมั่นคงแห่งชาติ 2566;35 – 40
- 14 คณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 9 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก<https://dl.parliament.go.th/bitstream/>
- 15 รายงานผลการพิจารณาศึกษาญัตติ เรื่อง การศึกษาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 9 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก<https://dl.parliament.go.th/bitstream/>
- 16 สำนักงานสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรม. เห็นชอบการกำหนดพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ 4 ภาค [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 9 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก https://www.nesdc.go.th/ewt_news.php?nid=13017
- 17 ITD ความท้าทายภาคธุรกิจสู่การคว้าโอกาสใน BIMSTEC [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 9 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก <https://www.itd.or.th/itd-research/business-challenges-bimstec/>
- 18 มติคณะรัฐมนตรี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงการคลังและเศรษฐกิจ [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [ปรับปรุงเมื่อ 16 ตุลาคม 2566; เข้าถึงเมื่อ 24 ธันวาคม 2566]. เข้าถึงได้จาก <http://www.oic.go.th/>

- 19 บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ 26 ปีที่ 1 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) ครั้งที่ 25 วันพุธที่ 13 มีนาคม 2567 เวลา 10.32 - 14.46 นาฬิกา [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 19 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก https://msbis.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_report/main_warehouse_dll.php
- 20 สำนักงานนโยบายการอุดมศึกษาวิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรมแห่งชาติ กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 9 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก <https://www.nxpo.or.th/th>
- 21 Adaymagazine [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 9 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก <https://adaymagazine.com/green-job-sdgs-mega-trend-2023/>
- 22 ราชกิจจานุเบกษา. (2561). พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.2561. เล่ม 135 ตอนที่ 34 ก, 14 พฤษภาคม 2561
- 23 สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 9 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก <https://www.onep.go.th/eia-เรื่องใกล้ตัว>
- 24 WWF ประเทศไทย [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 19 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก https://www.wwf.or.th/what_we_do/wetlands_and_production_landscape/ramsarconvension/
- 25 ฐานเศรษฐกิจออนไลน์ [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 19 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก https://www.thansettakij.com/world/586295#google_vignette
- 26 ฐานเศรษฐกิจออนไลน์ [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 19 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก <https://www.thansettakij.com/business/586464>
- 27 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รายงานสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 โครงการพัฒนาท่าเรือบริเวณแหลมรั้ว อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 21 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก <https://www.landbridgethai.com/ข่าวประชาสัมพันธ์/รายงานสรุปผลการประชุมร/>

- 28 ระบบบริหารจัดการท่าเรือ [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 19 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก <https://www.marinethai.net/port-management/>
- 29 เรือ Energy Observer [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 19 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก <https://ngthai.com/sustainability/41183/energy-observer-in-thailand>
- 30 ระบบ Warehouse Automation [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 19 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก <https://www.oga.co.th/blogs/what-is-warehouse-automation/>
- 31 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย The Fundamental of Tunnel Construction for the Underground System [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 21 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก <https://km.mrta.co.th/>
- 32 กรมเจ้าท่า รายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมอาเซียน [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 21 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก <https://md.go.th/wp-content/>
- 33 BBC NEWS ไทย โครงการสายแถบและเส้นทางของจีน [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 21 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก <https://www.bbc.com/thai/articles/cd1vz1k92exo>
- 34 กรุงเทพธุรกิจออนไลน์ [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 21 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก <https://www.bangkokbiznews.com/business/economic/1095617>
- 35 ผ่าเส้นทาง NSTC [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 21 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก <https://www.blockdit.com/posts/62e39948620acf0675655e0d>
- 36 สำนักข่าวกรองแห่งชาติ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มน้ำโขง [อินเทอร์เน็ต]; เข้าถึงเมื่อ 21 มีนาคม 2567 เข้าถึงได้จาก <https://www.nia.go.th/>

ประวัติย่อผู้วิจัย

ยศ ชื่อ นาวาเอก กาจจน์พงษ์ จรสัมฤทธิ์

วัน เดือน ปีเกิด 3 เมษายน 2524

ประวัติสำเร็จการศึกษา

- พ.ศ. 2542 โรงเรียนเตรียมทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ รุ่นที่ 41
- พ.ศ. 2547 วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมไฟฟ้าอิเล็กทรอนิกส์
โรงเรียนนายเรือ รุ่นที่ 98
- พ.ศ. 2562 หลักสูตรเสนาธิการทหารเรือ รุ่นที่ 79
- พ.ศ. 2565 วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมป้องกันประเทศ
สถาบันพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ประวัติการทำงาน

- พ.ศ. 2547 นายทหารฝึก โรงเรียนชุมพลทหารเรือ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ
- พ.ศ. 2549 นายทหารการอาวุธ แผนกอาวุธและการเรือ เรือหลวงบางแก้ว
หมวดเรือที่ 1 กองเรือทุ่นระเบิด กองเรือยุทธการ
- พ.ศ. 2550 นายทหารไฟฟ้าอาวุธ แผนกอาวุธและการเรือ เรือหลวงท่าดินแดง
หมวดเรือที่ 2 กองเรือทุ่นระเบิด กองเรือยุทธการ
- พ.ศ. 2551 นายทหารการอาวุธ แผนกอาวุธและการเรือ เรือหลวงท่าดินแดง
หมวดเรือที่ 2 กองเรือทุ่นระเบิด กองเรือยุทธการ
- พ.ศ. 2552 นายทหารกิจการพลเรือน แผนกยุทธการและข่าว กองบัญชาการ
กองเรือทุ่นระเบิด กองเรือยุทธการ
- พ.ศ. 2554 ต้นเรือ เรือหลวงหนองสาหร่าย หมวดเรือที่ 2 กองเรือทุ่นระเบิด
กองเรือยุทธการ
- พ.ศ. 2555 นายธง รองเสนาธิการทหารเรือ กองบัญชาการกองทัพเรือ
- พ.ศ. 2555 ประจำแผนกยุทธศาสตร์ กองนโยบายและยุทธศาสตร์
กรมยุทธการทหารเรือ กองบัญชาการกองทัพเรือ

- พ.ศ. 2556 นายธง เสนาธิการทหารเรือ กองบัญชาการกองทัพเรือ
- พ.ศ. 2557 ผู้บังคับการเรือ เรือหลวงหนองสาหร่าย หมวดเรือที่ 2
กองเรือทุ่นระเบิด กองเรือยุทธการ
- พ.ศ. 2559 ประจำแผนกหลักนิยมและเทคโนโลยีทางทหาร กองแผน
และพัฒนากำลังรบ สำนักนโยบายและแผน กรมยุทธการ
ทหารเรือ กองบัญชาการกองทัพเรือ
- พ.ศ. 2562 หัวหน้าความต้องการ กองส่งกำลัง สำนักส่งกำลังบำรุงร่วม
กรมส่งกำลังบำรุงทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย
- พ.ศ. 2565 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ กองยุทธโศภกรณ์ระหว่างประเทศ สำนัก
ส่งกำลังบำรุงร่วม กรมส่งกำลังบำรุงทหาร กองบัญชาการ
กองทัพไทย

ตำแหน่งปัจจุบัน

- พ.ศ. 2566 - ปัจจุบัน รองผู้อำนวยการ กองจัดการ สำนักบริหารสิ่งอุปกรณ์
กรมส่งกำลังบำรุงทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย