



วันที่ 16 ตุลาคม 2566

เรื่องที่ 1 : รายงานสถานการณ์การส่งออกของไทย ประจำเดือนสิงหาคมและ 8 เดือนแรกของปี 2566

คณะรัฐมนตรีรับทราบรายงานสถานการณ์การส่งออกของไทย ประจำเดือนสิงหาคมและ 8 เดือนแรกของปี 2566 ตามที่กระทรวงพาณิชย์ (พณ.) เสนอ ดังนี้

สาระสำคัญ

1. สรุปสถานการณ์การส่งออกของไทย ประจำเดือนสิงหาคม 2566

การส่งออกของไทยในเดือนสิงหาคม 2566 พลิกกลับมาขยายตัวในรอบ 11 เดือน มีมูลค่า 24,279.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (824,938 ล้านบาท) ขยายตัวร้อยละ 2.6 หากหักสินค้าเกี่ยวเนื่องกับน้ำมัน ทองคำ และยุทธปัจจัย ขยายตัวร้อยละ 3.9 ได้รับแรงหนุนจากสัญญาณการฟื้นตัวของภาคการผลิตโลกที่ดีขึ้นกว่าเดือนก่อนหน้า แม้ว่าจะยังอยู่ในระดับต่ำกว่าปกติ การใช้จ่ายของผู้บริโภคปรับตัวดีขึ้นตามภาคบริการของประเทศคู่ค้าที่ขยายตัว ส่งผลดีต่อสินค้าส่งออกที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง การส่งเสริมนโยบายพลังงานสะอาดและความต้องการสินค้าเทคโนโลยีทำให้สินค้าหมวดอุตสาหกรรมกลับมาขยายตัวอีกครั้ง ประกอบกับการอ่อนค่าของเงินบาทในระดับที่เหมาะสมส่งผลดีต่อการส่งออก ตลาดคู่ค้าสำคัญฟื้นตัว อาทิ สหรัฐฯ จีน ญี่ปุ่น อินเดีย เกาหลีใต้ ไต้หวัน ออสเตรเลีย ซาอุดีอาระเบีย และแอฟริกาใต้ โดยการส่งออกของไทยในเดือนนี้ยังทำได้ดีกว่าหลายประเทศในภูมิภาค และกลับมาเกินดุลการค้า ทั้งนี้ การส่งออกไทย 8 เดือนแรกของปี 2566 หดตัวร้อยละ 4.5 และเมื่อหักสินค้าเกี่ยวเนื่องกับน้ำมัน ทองคำ และยุทธปัจจัย หดตัวร้อยละ 1.5

มูลค่าการค้ารวม

มูลค่าการค้าในรูปเงินดอลลาร์สหรัฐ เดือนสิงหาคม 2566 มีมูลค่าการค้ารวม 48,199.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัวร้อยละ 5.7 เทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยการส่งออก มีมูลค่า 24,279.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวร้อยละ 2.6 เทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน การนำเข้า มีมูลค่า 23,919.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัวร้อยละ 12.8 ดุลการค้า เกินดุล 359.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ภาพรวม 8 เดือนแรกของปี 2566 มีมูลค่าการค้ารวม 383,111.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัวร้อยละ 5.1 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยการส่งออก มีมูลค่า 187,593.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัวร้อยละ 4.5 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน การนำเข้า มีมูลค่า 195,518.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัวร้อยละ 5.7 ดุลการค้า 8 เดือนแรกของปี 2566 ขาดดุล 7,925.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

มูลค่าการค้าในรูปเงินบาท เดือนสิงหาคม 2566 มีมูลค่าการค้ารวม 1,647,414 ล้านบาท หดตัว ร้อยละ 12.1 เทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยการส่งออก มีมูลค่า 824,938 ล้านบาท หดตัวร้อยละ 4.4 เทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน การนำเข้า มีมูลค่า 822,476 ล้านบาท หดตัวร้อยละ 18.6 ดุลการค้า เกินดุล 2,462 ล้านบาท ภาพรวม 8 เดือนแรกของปี 2566 มีมูลค่าการค้ารวม 13,112,568 ล้านบาท หดตัวร้อยละ 4.6 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยการส่งออก มีมูลค่า 6,379,734 ล้านบาท หดตัวร้อยละ 3.9 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน การนำเข้า มีมูลค่า 6,732,833 ล้านบาท หดตัวร้อยละ 5.3 ดุลการค้า 8 เดือนแรกของปี 2566 ขาดดุล 353,009 ล้านบาท

การส่งออกสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร

มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร หดตัวร้อยละ 1.5 สินค้าอุตสาหกรรมเกษตร หดตัวร้อยละ 7.6 แต่สินค้าเกษตรกลับมาขยายตัวร้อยละ 4.2 ทั้งนี้ สินค้าสำคัญที่ขยายตัว ได้แก่ ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง ขยายตัวร้อยละ 99.8 (ขยายตัวในตลาดจีน มาเลเซีย สหรัฐฯ เวียดนาม และเกาหลีใต้) ข้าว ขยายตัวร้อยละ 10.8 (ขยายตัวในตลาดสหรัฐฯ อินโดนีเซีย มาเลเซีย โมซัมบิก และแองโกลา) สิ่งปฏุงรส

อาหาร ขยายตัวร้อยละ 28.6 (ขยายตัวในตลาดสหรัฐฯ ออสเตรเลีย ฟิลิปปินส์ เนเธอร์แลนด์ และมาเลเซีย) ผักกระป๋องและผักแปรรูป ขยายตัวร้อยละ 26.5 (ขยายตัวในตลาดญี่ปุ่น สหรัฐฯ เกาหลีใต้ จีน และไต้หวัน) นมและผลิตภัณฑ์นม ขยายตัวร้อยละ 13.2 (ขยายตัวในตลาดฟิลิปปินส์ กัมพูชา สิงคโปร์ เวียดนาม และลาว) ผักสด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง ขยายตัวร้อยละ 22.8 (ขยายตัวในตลาดญี่ปุ่น ไต้หวัน สหรัฐฯ ออสเตรเลีย และกัมพูชา) ขณะที่สินค้าสำคัญที่หดตัว อาทิ ยางพารา หดตัวร้อยละ 32.9 (หดตัวในตลาดจีน มาเลเซีย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และอินเดีย) ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง หดตัวร้อยละ 12.8 (หดตัวในตลาดจีน ไต้หวัน มาเลเซีย สหรัฐฯ และฟิลิปปินส์) อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป หดตัวร้อยละ 9.7 (หดตัวในตลาดสหรัฐฯ ออสเตรเลีย สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ กัมพูชา และแอฟริกาใต้) น้ำตาลทราย หดตัวร้อยละ 23.1 (หดตัวในตลาดอินโดนีเซีย กัมพูชา มาเลเซีย ไต้หวัน และจีน) ไข่แปรรูป หดตัวร้อยละ 12.8 (หดตัวในตลาดญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร เนเธอร์แลนด์ เกาหลีใต้ และเยอรมนี) ไขมันจากน้ำมันจากพืชและสัตว์ หดตัวร้อยละ 57.4 (หดตัวในตลาดเมียนมา มาเลเซีย กัมพูชา ญี่ปุ่น และฮ่องกง) ทั้งนี้ 8 เดือนแรกของปี 2566 การส่งออกสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร หดตัวร้อยละ 3.5

การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม

มูลค่าการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม ขยายตัวร้อยละ 2.5 ซึ่งมีสินค้าสำคัญที่ขยายตัว อาทิ รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ ขยายตัวร้อยละ 5.2 (ขยายตัวในตลาดออสเตรเลีย ฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น มาเลเซีย และแอฟริกาใต้) แผงวงจรไฟฟ้า ขยายตัวร้อยละ 39.8 (ขยายตัวในตลาดญี่ปุ่น ไต้หวัน จีน สหรัฐฯ และมาเลเซีย) เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ ขยายตัวร้อยละ 6.4 (ขยายตัวในตลาดสหรัฐฯ ญี่ปุ่น จีน ออสเตรเลีย และเนเธอร์แลนด์) เครื่องโทรศัพท์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ขยายตัวร้อยละ 36.9 (ขยายตัวในตลาดสหรัฐฯ ฮ่องกง เม็กซิโก เนเธอร์แลนด์ และสิงคโปร์) อุปกรณ์กึ่งตัวนำ ทรานซิสเตอร์ และไดโอด ขยายตัวร้อยละ 74.5 (ขยายตัวในตลาดสหรัฐฯ จีน อินเดีย เกาหลีใต้ และกัมพูชา) หม้อแปลงไฟฟ้าและส่วนประกอบ ขยายตัวร้อยละ 59.1 (ขยายตัวในตลาดสหรัฐฯ เนเธอร์แลนด์ เม็กซิโก ญี่ปุ่น และไต้หวัน) ขณะที่สินค้าสำคัญที่หดตัว อาทิ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ หดตัวร้อยละ 26.9 (หดตัวในตลาดสหรัฐฯ จีน ฮ่องกง เนเธอร์แลนด์ และมาเลเซีย) ผลิตภัณฑ์ยาง หดตัวร้อยละ 4.7 (หดตัวในตลาดจีน ญี่ปุ่น มาเลเซีย เวียดนาม และอินเดีย) อัญมณีและเครื่องประดับ (ไม่รวมทองคำ) หดตัวร้อยละ 10.4 (หดตัวในตลาดสหรัฐฯ อินเดีย เยอรมนี สหราชอาณาจักร และญี่ปุ่น) เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ หดตัวร้อยละ 23.4 (หดตัวในตลาดออสเตรเลีย สหรัฐฯ สิงคโปร์ เวียดนาม และอินเดีย) ทั้งนี้ 8 เดือนแรกของปี 2566 การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม หดตัวร้อยละ 4.1

ตลาดส่งออกสำคัญ

การส่งออกไปยังตลาดสำคัญส่วนใหญ่กลับมาขยายตัว สอดคล้องกับสัญญาณการปรับตัวดีขึ้นของการผลิตภาคอุตสาหกรรมของโลก ทั้งนี้ ภาพรวมการส่งออกไปยังกลุ่มตลาดต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้ (1) ตลาดหลัก ขยายตัวร้อยละ 2.3 โดยขยายตัวในตลาดสหรัฐฯ ร้อยละ 21.7 จีน ร้อยละ 1.9 และญี่ปุ่น ร้อยละ 15.7 แต่ยังคงหดตัวต่อเนื่องในตลาดอาเซียน (5) CLMV และสหภาพยุโรป (27) ร้อยละ 1.5 ร้อยละ 21.3 และร้อยละ 11.6 ตามลำดับ (2) ตลาดรอง ขยายตัวร้อยละ 2.4 โดยขยายตัวในตลาดทวีปออสเตรเลีย ร้อยละ 22.4 แอฟริกา ร้อยละ 4.9 รัสเซียและกลุ่ม CIS ร้อยละ 30.4 และสหราชอาณาจักร ร้อยละ 10.7 ขณะที่ตลาดเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และลาตินอเมริกา หดตัวร้อยละ 0.9 ร้อยละ 12.6 และร้อยละ 11.7 (3) ตลาดอื่น ๆ ขยายตัวร้อยละ 62.8 อาทิ สวิตเซอร์แลนด์ ขยายตัวร้อยละ 53.6

2. มาตรการส่งเสริมการส่งออกและแนวโน้มการส่งออกระยะต่อไป

สำหรับแผนการส่งเสริมการส่งออกในช่วงที่เหลือของปี 2566 นายภูมิธรรม เวชยชัย รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ ได้มอบนโยบายแก่ผู้บริหารกระทรวงพาณิชย์ พาณิชย์จังหวัด และทูตพาณิชย์ทั่วโลก เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2566 ที่ผ่านมา โดยยังคงรักษาเป้าหมายการส่งออกในปี 2566 ไว้อยู่ที่ร้อยละ 1 - 2 และมีนโยบาย “เร่งขยับตัวเลขการส่งออก เปลี่ยนจากติดลบให้เป็นบวก” โดย (1) ใช้ประโยชน์จาก Soft Power สร้างเรื่องราวให้กับสินค้าและบริการไทยโดยเชื่อมโยงกับภาคบริการและการท่องเที่ยว (2) จัดทำและนำข้อมูลมาใช้วิเคราะห์พฤติกรรมผู้บริโภคเชิงลึกใน

ตลาดทั่วโลก เพื่อนำมาพัฒนาสินค้าให้ตอบสนองความต้องการ (3) แก้ไขปัญหาและอุปสรรคการค้าชายแดน เป็นปัญหาคอขวดและเป็นอุปสรรคต่อสินค้าไทยตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ (4) ผลักดันและสร้างระบบนิเวศน์ในการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย เป็นผู้ให้บริการระดับภูมิภาค นอกจากนี้ มีนโยบาย “ผลักดันให้มีการใช้ประโยชน์จาก FTA” โดยให้ภาครัฐเข้าไปช่วยเหลือผู้ประกอบการในการปรับตัว สร้างความรู้ความเข้าใจ โดยเฉพาะผู้ประกอบการรายเล็ก และเตรียมความพร้อมให้ดำเนินธุรกิจสอดคล้องกับกฎกติกาใหม่ ๆ ของโลก เช่น Carbon Credit BCG และ SGDs เป็นต้น อีกทั้งได้มอบหมายให้พาณิชย์จังหวัดและทูตพาณิชย์ วางแผนยุทธศาสตร์หรือแผนบริหารจัดการสินค้าอย่างครบวงจรร่วมกัน ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อ “รักษาตลาดเดิม เสริมตลาดใหม่” และเพิ่มบทบาท “พาณิชย์คู่คิด SME” ให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการรายเล็กให้สามารถส่งออกได้

แนวโน้มการส่งออกในระยะถัดไป กระทรวงพาณิชย์ ประเมินว่า การส่งออกในช่วงที่เหลือของปี จะมีแนวโน้มการฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป สินค้าที่เกี่ยวข้องกับเมกะเทรนด์ด้านพลังงาน และเทคโนโลยีดิจิทัลมีทิศทางที่ขยายตัวได้ดี ส่วนความต้องการสินค้าเกษตรและอาหารซึ่งเป็นสินค้าศักยภาพของไทยขยายตัวอย่างต่อเนื่อง รวมทั้ง ในช่วงปลายปีมูลค่าการส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากคำสั่งซื้อที่เกี่ยวข้องกับเทศกาลเฉลิมฉลองในประเทศคู่ค้า สำหรับภาพรวมตลาดส่งออกเริ่มเห็นการฟื้นตัวของตลาดหลัก อย่างสหรัฐฯ และญี่ปุ่น กลับมาบวกซึ่งเป็นสัญญาณที่ดี และตลาดส่งออกใหม่ ๆ ที่ยังคงขยายตัวต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลกจากการคงอัตราดอกเบี้ยระดับสูงยาวนานที่จะชะลอการผลิตและการบริโภคสินค้าโดยเฉพาะสินค้าที่ไม่จำเป็น ภาวะภัยแล้งที่อาจจะกระทบต่อผลผลิตเพื่อการส่งออก และปัญหาความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ยังไม่มีที่ท่าว่าจะยุติ ล้วนเป็นปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อมูลค่าการส่งออกแทบทั้งสิ้น ซึ่งกระทรวงพาณิชย์ต้องติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดต่อไป

เรื่องที่ 2 : โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์)

คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ดังนี้

1. รับทราบหลักการโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์)
2. ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการรับฟังความคิดเห็นจากนักลงทุนต่างประเทศ (Road Show) ในการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์เพื่อนำมาประกอบในการจัดทำร่างเอกสารเชิญชวนผู้ลงทุนในการร่วมลงทุนโครงการ (RFP)

สาระสำคัญและข้อเท็จจริง

สรุปรายละเอียดของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ดังนี้

1. เหตุผลความจำเป็น

ด้วยประเทศไทยตั้งอยู่บนศูนย์กลางของกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีชายฝั่งทะเลติดกับมหาสมุทร 2 ด้าน คือ ฝั่งอ่าวไทยด้านตะวันออกติดกับมหาสมุทรแปซิฟิก ฝั่งอันดามัน

ด้านตะวันตกติดกับมหาสมุทรอินเดีย ประเทศไทยจึงมีความได้เปรียบทางที่ตั้งและภูมิศาสตร์ที่มีลักษณะทางกายภาพสามารถเปิดสู่ทะเลทั้งสองด้าน และมีความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ กล่าวคือ

1) ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นประตูในการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าของประเทศในภูมิภาครวมถึงประเทศจีนตอนใต้ และเป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างทวีปต่าง ๆ ของโลก

2) ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งที่ตั้งโครงการแลนด์บริดจ์ โดยจะช่วยลดเวลาและระยะทางการขนส่งจากเดิม ทำให้ประหยัดต้นทุนการขนส่ง หลีกเลี่ยงปัญหาการติดขัดของช่องแคบมะละกาในอนาคต มีแนวโน้มในการจูงใจผู้ประกอบการขนส่งและนักลงทุนให้ใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้มากขึ้น

3) ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากการขนส่งสินค้าและน้ำมันในภูมิภาค โดยปัจจุบันการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกา คิดเป็นร้อยละ 16 ของการขนส่งสินค้าของโลก และปริมาณการขนส่งน้ำมันผ่านช่องแคบมะละกาคิดเป็นร้อยละ 15 - 18 ของการขนส่งน้ำมันทั่วโลก ด้วยปริมาณสินค้าและน้ำมันที่ส่งผ่านช่องแคบมะละกาเป็นจำนวนมากทำให้เป็นโอกาสในการพัฒนาโครงการเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าและน้ำมันในอนาคต

จึงเป็นโอกาสที่จะใช้ความได้เปรียบดังกล่าวข้างต้น เพื่อพัฒนาโครงการที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน นอกเหนือจากการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกาในปัจจุบัน อันเป็นการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและศักยภาพทางการค้าของประเทศไทยกับกลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก อีกทั้งยังรองรับและส่งเสริมโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ซึ่งเป็นโครงการที่สำคัญของประเทศ

ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจะมีท่าเรือระนองที่เป็นประตูการค้าหลักฝั่งอันดามันของประเทศแล้วก็ตาม ยังพบว่าท่าเรือระนองนั้นประสบปัญหาในการดำเนินการ เนื่องจากมีความลึกของน้ำที่ไม่เพียงพอต่อการเดินเรือสินค้าขนาดใหญ่ และตำแหน่งของท่าเรืออยู่บริเวณปากแม่น้ำกระบี่ มีตะกอนสะสมมาก ทำให้จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาร่องน้ำเป็นประจำทุกปี

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องมีการพัฒนาเพื่อที่จะทำให้ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์จากยุทธศาสตร์การเชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกเข้ากับมหาสมุทรอินเดียดังกล่าว เพื่อเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการคมนาคมขนส่งของทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างกลุ่มประเทศทั้งด้านมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย รวมถึงการเพิ่มศักยภาพในการผลิตและการขนส่งสินค้าจากกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) รวมถึงประเทศจีนตอนใต้ และโครงการแลนด์บริดจ์สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่ได้กำหนดไว้ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติบนพื้นฐานแนวคิดปรับปัจจุบันเพื่อปูทางสู่อนาคต ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ และสอดคล้องกับแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) หมายเหตุที่ 5 เพื่อให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคในเป้าหมายที่ 1 เพื่อให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค และเป้าหมายที่ 3 เพื่อให้ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

2. วัตถุประสงค์โครงการ

2.1 เพื่อส่งเสริมและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย รวมทั้งเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกแก่ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล

2.2 เพื่อพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางน้ำในระดับภูมิภาคและระดับโลก

2.3 เพื่อพัฒนาสะพานเศรษฐกิจรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกด้วยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสองฝั่งและการเชื่อมโยงด้วยระบบขนส่งสินค้าด้วยระบบรางและมอเตอร์เวย์

2.4 เพื่อพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ให้เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์กับพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศและของภูมิภาค

3. รูปแบบการพัฒนาโครงการ

3.1 องค์ประกอบที่สำคัญของโครงการ ที่จะต้องมีการพัฒนาไปพร้อมกันประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึก 2 ฝั่งทะเล และโครงข่ายเชื่อมโยงระบบราง มอเตอร์เวย์ และทางท่อ ดังนี้

- 1) ท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามัน ที่แหลมอ่าวอ่าง อำเภอราชกรุง จังหวัดระนอง ออกแบบให้สามารถรองรับสินค้าได้ 20 ล้าน TEUs ขนาดร่องน้ำลึก 21 เมตร
- 2) ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทย ที่แหลมริ้ว อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร รองรับสินค้าได้ 20 ล้าน TEUs ขนาดร่องน้ำลึก 17 เมตร
- 3) เส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง 2 ฝั่ง มีระยะทางประมาณ 90 กิโลเมตร ประกอบด้วย

3.1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ขนาด 6 ช่องจราจร โดยเป็นอุโมงค์ 3 แห่ง ระยะทางอุโมงค์ประมาณ 21 กิโลเมตร

3.2) ทางรถไฟขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 2 ทาง โดยเป็นอุโมงค์ 3 แห่ง ระยะทางอุโมงค์ประมาณ 21 กิโลเมตร ออกแบบเพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้า 2 ชั้นบนแคร่ (Double Stack)

3.3) ทางรถไฟขนาดราง 1.0 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 2 ทาง โดยเป็นอุโมงค์ 3 แห่ง ระยะทางอุโมงค์ประมาณ 21 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อกับระบบโครงข่ายทางรางหลักของประเทศ

3.4) พื้นที่สำหรับวางท่อขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปและแก๊สธรรมชาติ เพื่อสนับสนุนการขนส่งน้ำมันและแก๊สธรรมชาติทางท่อในพื้นที่ของโครงการ

4) การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์หลังท่าโดยการถมทะเลเพื่อพัฒนากิจการสนับสนุนท่าเรือ

โครงการแลนด์บริดจ์จะก่อให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมขนาดเบา เช่น การประกอบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์อนาคต อาหาร กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ ศูนย์กระจายสินค้า เครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า และส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้โดยการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ เช่น ก่อสร้างอาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์ และโรงแรม เป็นต้น รวมถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมบริการต่าง ๆ ในพื้นที่ เช่น ร้านอาหาร โรงพยาบาล สถานบันเทิง และร้านค้าต่าง ๆ ระหว่างเส้นทางโครงการ

3.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการ เป็นการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership : PPP) โดยให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งโครงการในลักษณะท่าเรือเดี่ยวเชื่อม 2 ฝั่ง (One Port Two Sides) โดยมีองค์ประกอบ ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามัน ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทย เส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง 2 ฝั่ง และการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์หลังท่า

4. ประมาณการสินค้าที่จะมาใช้โครงการแลนด์บริดจ์

4.1 กลุ่มประเทศที่มีโอกาสขนส่งสินค้าผ่านโครงการแลนด์บริดจ์

- 1) กลุ่มประเทศที่อยู่ทางฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก ได้แก่ กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และกลุ่มประเทศโอเชียเนีย
- 2) กลุ่มประเทศที่อยู่ทางฝั่งมหาสมุทรอินเดีย ได้แก่ กลุ่มประเทศเอเชียใต้ กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง กลุ่มประเทศยุโรป และกลุ่มประเทศแอฟริกา

4.2 ประเภทสินค้าที่สำคัญที่มีโอกาสผ่านโครงการแลนด์บริดจ์

- 1) สินค้าถ่ายลำ (Transshipment) มีปริมาณสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า (Throughput) ประมาณ 25.8 ล้าน TEUs โดยขนส่งผ่านท่าเรือฝั่งระนอง 13.6 ล้าน TEUs และท่าเรือฝั่งชุมพร 12.2 ล้าน TEUs โดยมีชนิดสินค้าจากการคาดการณ์ ดังนี้

1.1) ทำเรือฝั่งระนอง ได้แก่ เยื่อไม้ เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก อาหารสัตว์ กระดาษ ผลิตภัณฑ์นมและที่ทำจากนม และเคมีภัณฑ์อินทรีย์

1.2) ทำเรือฝั่งชุมพร ได้แก่ เคมีภัณฑ์ อาหารสัตว์ ยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง ผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์ม และธัญพืช

2) สินค้านำเข้า - ส่งออกของไทย มีปริมาณสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า (Throughput) ประมาณ 6 ล้าน TEUs โดยขนส่งผ่านท่าเรือฝั่งระนอง 4.6 ล้าน TEUs และท่าเรือฝั่งชุมพร 1.4 ล้าน TEUs โดยมีชนิดสินค้าจากการคาดการณ์ ดังนี้

2.1) ทำเรือฝั่งระนอง สินค้าส่งออก ได้แก่ ปูนซีเมนต์ ไม้และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก และยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง และสินค้านำเข้า ได้แก่ เคมีภัณฑ์อินทรีย์ เยื่อไม้ เหล็ก และเคมีภัณฑ์อินทรีย์

2.2) ทำเรือฝั่งชุมพร สินค้าส่งออก ได้แก่ ไม้และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ ยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง อาหารกระป๋อง และอาหารทะเลแช่แข็ง และสินค้านำเข้า ได้แก่ ไม้ และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ ยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง อาหารกระป๋อง และเหล็ก

2.3) สินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมหลังท่า ประกอบด้วย สินค้าจากอุตสาหกรรมอาหารทะเล/อาหารฮาลาล อุตสาหกรรมเกษตรมูลค่าสูงจากยางพาราและปาล์มน้ำมัน และอุตสาหกรรมจากการสร้างมูลค่าของนำเข้ามาประกอบแล้วส่งออกเชื่อมโยงสู่อุปทานระหว่างกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกและอินเดีย เช่น อุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์ฐานชีวภาพ และบรรจุภัณฑ์ย่อยสลายได้ อุตสาหกรรมไม้แปรรูปชั้นสูง อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ วัสดุ/อุปกรณ์การแพทย์ เป็นต้น และอุตสาหกรรมที่นำวัตถุดิบจากพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมาพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ

3) สินค้าจากจีนตอนใต้ และประเทศในกลุ่ม GMS มีปริมาณสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า (Throughput) ประมาณ 1.4 ล้าน TEUs โดยขนส่งผ่านท่าเรือฝั่งระนอง 1.2 ล้าน TEUs และท่าเรือฝั่งชุมพร 0.2 ล้าน TEUs โดยมีชนิดสินค้าจากการคาดการณ์ ดังนี้

3.1) ทำเรือฝั่งระนอง สินค้าส่งออก ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเหล็ก เหล็กกล้า เคมีภัณฑ์อินทรีย์ และเม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก โดยมีสินค้าเป้าหมายหลัก ประกอบด้วยสินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์จากจีนตอนใต้ที่สามารถนำเข้ามาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากการประกอบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทยเพื่อส่งออกไปยังประเทศในกลุ่มเอเชียใต้ และเอเชียกลาง และสินค้านำเข้า ได้แก่ เคมีภัณฑ์อินทรีย์ เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก เคมีภัณฑ์อินทรีย์ และปูนซีเมนต์

3.2) ทำเรือฝั่งชุมพร สินค้าส่งออก ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเหล็ก เซรามิก ปุ๋ย และเม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก โดยมีสินค้าเป้าหมายหลัก ประกอบด้วยสินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์จากจีนตอนใต้ที่สามารถนำเข้ามาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากการประกอบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทยเพื่อส่งออกไปยังประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และออสเตรเลีย และสินค้านำเข้า ได้แก่ ไม้และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ ผลไม้ ธัญพืช และเยื่อไม้

ประโยชน์และผลกระทบ

1. ประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการดำเนินการ

1.1 ลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว

1.2 สนับสนุนระบบโลจิสติกส์การขนส่งทางเรือของประเทศไทยเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

1.3 เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดระนอง จังหวัดชุมพร และจังหวัดอื่น ๆ ในภาคใต้

1.4 เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาคุณภาพชีวิต โอกาสการจ้างงาน และช่วยลดปัญหาทางสังคมในพื้นที่จังหวัดระนอง จังหวัดชุมพร และจังหวัดอื่น ๆ ในภาคใต้

2. การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสำหรับโครงการตามแนวทางการวิเคราะห์โครงการลงทุนขนาดใหญ่ซึ่งพิจารณาทั้งผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อม ซึ่งสรุปได้ว่าโครงการแลนด์บริดจ์มีความเหมาะสมในการลงทุนทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังนี้

- 2.1 มูลค่าปัจจุบัน (NPV) 257,453 ล้านบาท
- 2.2 อัตราผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) เท่ากับ 1.35
- 2.3 อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ 17.43
- 2.4 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจทางตรง ร้อยละ 9.52
- 2.5 อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ 8.62
- 2.6 ระยะเวลาคืนทุนปีที่ 24

2.7 การพัฒนาโครงการจะทำให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่ จำนวน 280,000 ตำแหน่ง โดยแบ่งเป็นจังหวัดระนอง จำนวน 130,000 ตำแหน่ง จังหวัดชุมพร 150,000 ตำแหน่ง และรวมทั้งเป็นส่วนช่วยให้ GDP ของประเทศไทยมีอัตราการเจริญเติบโตเพิ่มขึ้นจากเดิมที่ประมาณการโดย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่ 4.0% ต่อปี เป็น 5.5% ต่อปี

3. ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหากดำเนินโครงการ

3.1 ด้านสิ่งแวดล้อมและการขึ้นทะเบียนมรดกโลก

3.1.1 การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์จำเป็นต้องดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม Environmental Impact Assessment (EIA) และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการ กิจการหรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง (Environmental and Health Impact Assessment : EHIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.)

3.1.2 ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือฝั่งอันดามันในจังหวัดระนอง ปัจจุบันได้กำหนดตำแหน่งที่แหลมอ่าวอ่าง อำเภอราษีไศล จังหวัดระนอง ซึ่งอยู่นอกเขตอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง และอุทยานแห่งชาติแหลมสน โดยพื้นที่ของโครงการแลนด์บริดจ์ไม่ได้อยู่ในเขตพื้นที่ที่ ทส. อยู่ระหว่างการเสนอขึ้นทะเบียนแหล่งมรดกทางธรรมชาติพื้นที่แหล่งอนุรักษ์ทะเลอันดามันเป็นแหล่งมรดกโลกเข้าสู่บัญชีรายชื่อเบื้องต้น (Tentative List) ของศูนย์มรดกโลก แต่อยู่ในเขตที่กำหนดเป็นพื้นที่เขตแนวกันชน (Buffer Zone) ซึ่งอยู่ในระยะ 3 กิโลเมตร จากพื้นที่ที่เสนอขึ้นทะเบียน ซึ่งจะต้องมีการหารือระหว่าง คค. และ ทส. ต่อไป

3.2 ด้านกฎหมาย

การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ให้ประสบผลสำเร็จได้ต้องดำเนินการพัฒนาด้านกฎหมาย เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีกฎหมาย กฎระเบียบที่จะส่งเสริมการดำเนินการในรูปแบบการพัฒนาโครงการตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นเพื่อจูงใจนักลงทุนและส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) ที่เป็นรูปธรรมจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการพัฒนาด้านกฎหมาย ประกอบด้วย

- 3.2.1 จัดทำ (ร่าง) พระราชบัญญัติระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)
- 3.2.2 จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้
- 3.2.3 จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้

ในการขับเคลื่อนนโยบายและผลักดันให้เกิดการพัฒนาเมืองและพัฒนาอุตสาหกรรม

4. แผนการดำเนินโครงการ

กิจกรรม	วันที่ดำเนินการ
คณะรัฐมนตรีรับทราบโครงการ	ตุลาคม 2566
ดำเนินการรับฟังความเห็นจากนักลงทุนต่างประเทศ (Road Show)	พฤศจิกายน 2566 - มกราคม 2567
ดำเนินการจัดทำกฎหมายพระราชบัญญัติระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)	มกราคม - ธันวาคม 2567

จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายและสำนักงานนโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)	ธันวาคม 2567
คัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน	เมษายน - มิถุนายน 2568
ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	มกราคม 2568 - ธันวาคม 2569
เสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติลงนามในสัญญา	กรกฎาคม - สิงหาคม 2568
ดำเนินการก่อสร้างโครงการแลนด์บริดจ์	กันยายน 2568 - กันยายน 2573
เปิดให้บริการ	ตุลาคม 2573

ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา หรือการสูญเสียรายได้

1. รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม

รูปแบบการลงทุนในโครงการแลนด์บริดจ์จะเป็นการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership หรือ PPP) ซึ่งเป็นการให้สิทธิแก่เอกชนลงทุนในการก่อสร้างและการบริหารจัดการเป็นระยะเวลา 50 ปี โดยกำหนดให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งโครงการ ประกอบด้วย ท่าเรือ ทางรถไฟ ขนาด 1.435 เมตร และมอเตอร์เวย์ รวมถึงการพัฒนาพื้นที่หลังท่า โดยภาครัฐทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการเวนคืนที่ดินลงทุนทางรถไฟขนาด 1.0 เมตร และกำหนดสิทธิประโยชน์ให้กับเอกชนผู้ร่วมลงทุนในโครงการ โดยแบ่งการลงทุนเป็นระยะ ดังนี้

1.1 การลงทุนท่าเรือฝั่งระนอง แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ประกอบด้วย

1.1.1 ระยะที่ 1/1 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้า จำนวน 6 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2573

1.1.2 ระยะที่ 1/2 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 6 ล้าน TEUs รวมเป็น 12 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2577

1.1.3 ระยะที่ 1/3 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 8 ล้าน TEUs รวมเป็น 20 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2579

1.2 การลงทุนท่าเรือฝั่งชุมพร แบ่งออกเป็น 4 ระยะ ประกอบด้วย

1.2.1 ระยะที่ 1/1 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้า จำนวน 4 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2573

1.2.2 ระยะที่ 1/2 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 4 ล้าน TEUs รวมเป็น 8 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2577

1.2.3 ระยะที่ 1/3 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 6 ล้าน TEUs รวมเป็น 14 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2579

1.2.4 ระยะที่ 1/4 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 6 ล้าน TEUs รวมเป็น 20 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2582

2. ประมาณการลงทุนโครงการ

2.1 ระยะที่ 1/1

2.1.1 งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร จำนวน 118,519.50 ล้านบาท
 2.1.2 งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งระนอง จำนวน 141,716.02 ล้านบาท
 2.1.3 งานก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ จำนวน 195,504.00 ล้านบาท
 2.1.4 งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน 60,892.56 ล้านบาท

2.1.5 ค่าเวนคืนและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน 6,212.00 ล้านบาท
 รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น 522,844.08 ล้านบาท

2.2 ระยะที่ 1/2

2.2.1 งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร จำนวน 45,644.75 ล้านบาท
 2.2.2 งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งระนอง จำนวน 73,164.78 ล้านบาท

23,952.30 ล้านบาท	2.2.3	งานก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ จำนวน 21,910.00 ล้านบาท
	2.2.4	งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน
รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น 164,671.83 ล้านบาท		
39,361.04 ล้านบาท	2.3	ระยะที่ 1/3
	2.3.1	งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร จำนวน 73,221.99 ล้านบาท
	2.3.2	งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งระนอง จำนวน 115,929.76 ล้านบาท
	2.3.3	งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน
รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น 228,512.79 ล้านบาท		
16,897.57 ล้านบาท	2.4	ระยะที่ 1/4
	2.4.1	งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร จำนวน 68,280.20 ล้านบาท
	2.4.2	งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน
รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น 85,177.77 ล้านบาท		

3. การเปรียบเทียบมูลค่าการลงทุนกับโครงการที่ผ่านมา

มูลค่าการลงทุนโครงการแลนด์บริดจ์สามารถเปรียบเทียบกับโครงการลงทุนในลักษณะที่คล้ายกันทั้งในประเทศและต่างประเทศในองค์ประกอบต่าง ๆ ดังนี้

3.1 ท่าเรือ

ท่าเรือ/ระยะพัฒนา	ปีที่เสร็จสมบูรณ์	วิสัย สามารถ ท่าเรือ (MTEU)	ปริมาณ ขุดลอก และถมทะเล (M.cu.m)	ค่าลงทุน ท่าเรือรวม (M.USD)	ค่าลงทุนเฉลี่ยต่อ วิสัยสามารถ ท่าเรือ (MUSD/MTEU)
โครงการแลนด์บริดจ์					
- ท่าเรือฝั่งระนอง	2579	20	124.14	9,870	493.50
- ท่าเรือฝั่งชุมพร	2582	20	120.7	9,130	456.50
โครงการภายในประเทศ					
- ท่าเรือแหลมฉบัง/ขั้นที่ 3 (อยู่ระหว่างก่อสร้าง)	2568	7.0	56.00	2,843.80	406.26
โครงการภายนอกประเทศ					
- ท่าเรือสิงคโปร์ TUAS Mega Port /ขั้นที่ 1	2564	20.0	88	12,042.64	602.13
- ท่าเรืออินโดนีเซีย Patimban Port	2561 (Phase 1)	7.5	40.8	3,210	478.75
- ท่าเรือเกาหลีใต้ BNCT , Busan Port (Phase 2 - 3)	2548	2.4	-	970	549.72

3.2 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ลำดับ	รายการ	ทางระดับพื้น (6 ช่องจราจร)		ทางยกระดับ (6 ช่องจราจร)		อุโมงค์	
		โครงการ ทางหลวง พิเศษ	โครงการ Landbridge	โครงการทาง หลวงพิเศษ ระหว่างเมือง	โครงการ Landbridge	โครงการ ทาง พิเศษ	โครงการ Landbridge

		ระหว่างเมือง สายบางปะ อิน - นครราชสีมา 1		สายบางปะ อิน - นครราชสีมา 1		สายกะทู้- ป่าตอง จังหวัด ภูเก็ต ²	
1	ค่าก่อสร้าง งานโยธา (ลบ.)	337.34	4,447	1,413.32	38,862	5,800	63,360
2	ระยะทาง (กม.)	2.02	30.67	1.48	43.18	3.70	19.80
3	พื้นที่หน้า ตัดอุโมงค์ (ตร.ม.)	-	-	-	-	138.50	312
4	ค่าก่อสร้าง (ลบ./กม.)	167	145	954	900	11.32 ต่อ ตร.ม. หน้าตัด	10.26 ต่อ ตร.ม. หน้าตัด

ที่มา : ¹สัญญาก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา

²โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต

3.3 ทางรถไฟ

ลำดับ	รายการ	ทางระดับพื้น (2 ทาง)		ทางยกระดับ (2 ทาง)		อุโมงค์ (2 ทาง)	
		รถไฟทาง คู่ช่วง มาบะ เบ - ชุม ทาง ถนนจิระ 3	โครงการ Landbridge	รถไฟทาง คู่ช่วง มาบะ เบ - ชุม ทาง ถนนจิระ 3	โครงการ Landbridge	รถไฟทาง คู่ช่วง มาบะ เบ - ชุม ทาง ถนนจิระ 3	โครงการ Landbridge
1	ค่าก่อสร้างงาน โยธา (ลบ.)	2,480	3062.4	1,876	12,880	357	25,740
2	ระยะทาง (กม.)	31	35.2	5	32.2	0.26	19.8
3	ค่าก่อสร้าง (ลบ./กม.)	80	87	375	400	1,373	1,300

ที่มา : ³สัญญาก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเบ - ชุมทางถนนจิระ

เรื่องที่ 3 : มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟชานเมือง สายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้ามหานคร

คณะกรรมการมีมติอนุมัติหลักการในการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟชานเมืองสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ สำหรับการขอรับ

การชดเชยส่วนต่างรายได้ของการรถไฟแห่งประเทศไทยนั้น เมื่อสิ้นสุดมาตรการดังกล่าวแล้วให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามส่วนต่างรายได้ที่เกิดขึ้นจริงต่อไป ตามความเห็นของสำนักงานงบประมาณ

สาระสำคัญ

มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟชานเมืองสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมแห่งประเทศไทย โดยมีระยะเวลาดำเนินการประมาณ 1 ปี (เริ่มต้นเมื่อระบบมีความพร้อม¹ จนถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2567) ตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอในครั้งนี้ ถือเป็นมาตรการที่จะช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้กับประชาชน สร้างแรงจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้บริการสาธารณะและลดภาวะมลพิษในภาพรวม อย่างไรก็ตาม คค. ได้ประมาณการจำนวนผู้โดยสารและรายได้ของแต่ละเส้นทางภายใต้มาตรการดังกล่าวพบว่า มีแนวโน้มผู้ใช้บริการของแต่ละเส้นทางเพิ่มขึ้น แต่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) จะสูญเสียรายได้บางส่วนเมื่อเทียบกับผลการดำเนินงานในปัจจุบัน ซึ่ง รฟท. และ รฟม. ได้เสนอแนวทางการชดเชยรายได้ที่สูญเสียแล้ว สรุปได้ ดังนี้

เส้นทาง	มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย	ประมาณการรายได้ที่สูญเสีย	แนวทางการชดเชยรายได้ที่สูญเสีย
รถไฟชานเมืองสายสีแดง	- ปรับลดอัตราค่าโดยสาร จาก 12 - 42 บาท (อัตราเฉลี่ย 30.01 บาท) เป็น 12 - 20 บาท - จำนวนผู้โดยสาร 7.7 ล้านคนต่อปี (กรณีฐาน) - ประมาณการรายได้ (กรณีฐาน) จาก 231 ล้านบาท/ปี เป็น 154 ล้านบาท/ปี (ลดร้อยละ 33)	77 ล้านบาท/ปี	- รฟท. ขอรับเงินชดเชยการขาดรายได้ส่วนต่างค่าโดยสารเต็มจำนวนที่ลดให้แก่ประชาชนตามนโยบายภาครัฐ เพื่อมิให้เกิดปัญหาการขาดสภาพคล่องของ รฟท.
รถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง	- ปรับลดอัตราค่าโดยสาร จาก 14 - 42 บาท (อัตราเฉลี่ย 23 บาท) เป็น 14 - 20 บาท - จำนวนผู้โดยสาร จาก 20.3 ล้านคนต่อปี เป็น 23.9 ล้านคน/ปี (เพิ่มขึ้นร้อยละ 18) - ประมาณการรายได้ จาก 412 ล้านบาทต่อปี เป็น 222 ล้านบาท/ปี (ลดลงร้อยละ 46)	190 ล้านบาท/ปี	- รฟม. ขอนำเงินส่วนแบ่งรายได้ของโครงการรถไฟสายสีน้ำเงินที่แต่ละปีเคยนำส่งให้กระทรวงการคลังมาชดเชยกับรายได้ที่หายไปจากการปรับลดค่าโดยสาร
รวม		267 ล้านบาท/ปี	

¹ เริ่มดำเนินการหลังจากการพัฒนาเชื่อมต่อระบบ Europay Mastercard and Visa (EMV) แล้วเสร็จ