

# แลนด์บริดจ์ไทยกับมาเลเซีย: “รู้ไว้ใช่ว่า”



**รศ.ดร.อัคร์ พิศาลวานิช**

ที่ปรึกษา

บริษัท อินเทลลิเจนท์ รีเสิร์ช คอนซัลแตนท์ จำกัด (IRC)

# ประวัติการศึกษา

เกิดที่ อ.เมือง จ.พัทลุง (คนโตโดยกำเนิด)

## พ.ศ. 2541 (ปริญญาเอก, Dr. agr.)

เศรษฐศาสตร์เกษตร สาขาการค้าระหว่างประเทศ ภาควิชานโยบายการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยเกิเซิน (Giessen University) ประเทศเยอรมัน (โดยทุนรัฐบาลเยอรมัน: ทุน DAAD)

## พ.ศ. 2534 (ปริญญาโท)

เศรษฐศาสตร์มหัพัตติต สาขาเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (โดยทุนธนาคาร SANWA BANK ประเทศญี่ปุ่น)

## พ.ศ. 2529 (ปริญญาตรี)

เศรษฐศาสตร์บัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์เชิงปริมาณ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

## พ.ศ. 2525 (มัธยม)

มัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.ศ.5) โรงเรียนพัทลุง จังหวัดพัทลุง



# มหากาพย์ Land Bridge ไทย อดีต ปัจจุบัน อนาคต

# จุดเริ่มต้นคำว่า คอคอดกระ กับ คลองไทย

## พ.ศ. 2220

เมื่อ 300 กว่าปี สมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช มีการพูดถึง **"ขุดคอคอดกระ"** อยู่ในเขตบ้านทับหลี ตำบลมะมุ อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง กับอำเภอสวี จังหวัดชุมพร ระยะทาง 50 กม.

(คลองสุเอซ สร้างเมื่อ 1859 (2402) ใช้เวลาสร้าง 10 ปี ตรงกับรัชกาลที่ 4 พระองค์ไม่ให้สร้าง เพราะกังวลการเสียเอกราช คลองสุเอซ กว้าง 200 ม.)

**พ.ศ.2518** ที่พูดถึง **"Southern Seaboard : SSB"** เชื่อมอันดามันกับอ่าวไทย จากระนองไปชุมพรไปบางสะพาน จากสตูลไปสงขลา และจากกระบี่ไปนครศรีธรรมราช

# Land Bridge : นโยบายหาเสียงพรรคการเมือง

**พ.ศ. 2532** แลนด์บริดจ์จาก กระบี่-ขนอม Jica ศึกษา

**พ.ศ.2539** แลนด์บริดจ์จากสงขลาไปรัฐปีนัง มาเลเซีย

**พ.ศ.2544** วุฒิสภาได้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระเปลี่ยนชื่อเป็นคลองไทย ขุดคลองกว้าง 300-400 เมตร ลึก 25-35 เมตร ผ่าน 5 จังหวัด คือ สงขลา พัทลุง ตรัง นครศรีธรรมราช และกระบี่ รวมระยะทาง 135 กม.

**พ.ศ. 2556** มีการประท้วงแลนด์บริดจ์ระหว่างท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล กับท่าเรือจะนะ จังหวัดสงขลา บริษัท ดูไบเวิลด์ ศึกษา

**พ.ศ. 2563** รัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้มีการศึกษาโครงการสะพานเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมชุมพรกับระนอง

**19 ต.ค. 2566** ระหว่างไปเยือนจีน รัฐบาลเศรษฐา ได้พูดถึงแลนด์บริดจ์อีกครั้งหนึ่ง

แลนด์บริดจ์ไทย  
เทียบแลนด์บริดจ์มาเลเซีย

และ

ช่องแคบมะละกา

**“คุ้มไม่คุ้ม ขायออกหรือไม่”**

โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการ  
เชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทย  
และอันดามันของประเทศไทย

รายงานฉบับสมบูรณ์  
(Final Report)



สำนักงานสภาพัฒนาการ  
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



ศูนย์บริการวิชาการแห่ง  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



Andaman

Gulf of Thailand



ปี 2565

โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน โครงการ  
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ  
ภาคใต้เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

**ไม่พบรายงานวิจัย  
(ยังไม่เสร็จ)**

**ปี 2566**





# การวิเคราะห์แลนด์บริดจ์ คุ่ม ไหม่ คุ่ม

1. เทียบกับ แลนด์บริดจ์มาเลเซีย
2. การพัฒนาศักยภาพของช่องแคบมะละกา
3. ความสนใจของประเทศจีน และ BRI
4. ผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อม

## 4 ทางเลือก

1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน ตามการพัฒนาปกติ
2. Land Bridge
3. ขุดคลองไทย
4. GMS Southern Economic Corridor โดยแนวทางกาญจนบุรี-ชายแดนไทย/พม่า (ด่านพุน้ำร้อน)

# กรณีศึกษาที่ 2 ท่าเรือระนอง

ประมาณการสินค้าผ่าน Landbridge ท่าเรือชุมพร-ท่าเรือระนอง

ทะเลอันดามัน  
Andaman Sea



ท่าเรือระนอง **20.36 ล้าน TEUs**

□ สินค้านำเข้า-ส่งออก

Export **2.56 ล้าน TEUs**

Import **0.38 ล้าน TEUs**

□ สินค้า Transshipment/Transit

**16.42 ล้าน TEUs**

□ อุตสาหกรรมหลังท่า (New Gen Industry)

**1.00 ล้าน TEUs**

ท่าเรือชุมพร **19.47 ล้าน TEUs**

□ สินค้านำเข้า-ส่งออก

Export **1.10 ล้าน TEUs**

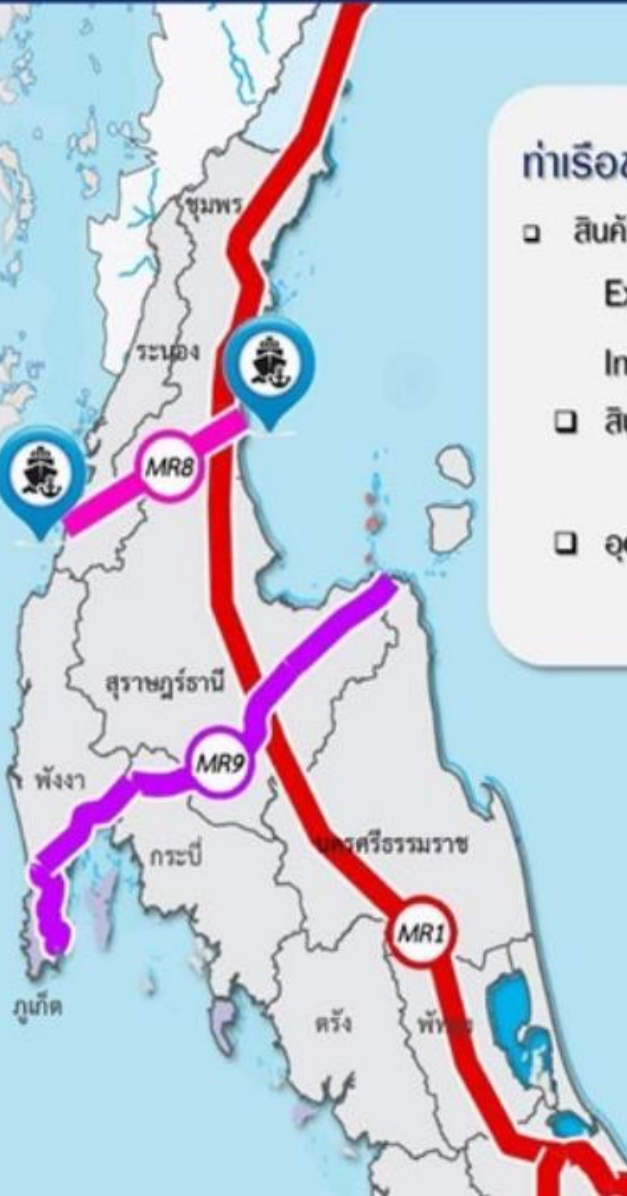
Import **0.95 ล้าน TEUs**

□ สินค้า Transshipment/Transit

**16.42 ล้าน TEUs**

□ อุตสาหกรรมหลังท่า (New Gen Industry)

**1.00 ล้าน TEUs**



แหลมอ่าว  
อ่าว อ.เมือง  
ระนอง  
จังหวัด  
ระนอง

# องค์ประกอบของโครงการแลนด์บริดจ์ (Landbridge)

- ระยะทางประมาณ 89.35 กิโลเมตร
- ประกอบด้วยทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ทางรถไฟ (Railway) ระบบการขนส่งทางท่อ (Pipeline) และถนนบริการ
- เป็นทางระดับพื้น ทางยกระดับ และอุโมงค์ในช่วงผ่านพื้นที่ภูเขา



Water depth 21 m.CD

จุดสิ้นสุดโครงการ  
กม. 89+350

แหลมอ่าวอ่าง จ.ระนอง  
(ฝั่งตะวันตก)

พัฒนาอ่าวอ่าง  
อุตสาหกรรมโลจิสติกส์  
คลังสินค้า ศูนย์รับ-ส่งสินค้า

พัฒนาอ่าวอ่าง  
อุตสาหกรรมโลจิสติกส์  
คลังสินค้า ศูนย์รับ-ส่งสินค้า

พัฒนาอ่าวอ่าง  
อุตสาหกรรมโลจิสติกส์  
คลังสินค้า ศูนย์รับ-ส่งสินค้า

พัฒนาอ่าวอ่าง  
อุตสาหกรรมโลจิสติกส์  
คลังสินค้า ศูนย์รับ-ส่งสินค้า

พัฒนาอ่าวอ่าง  
อุตสาหกรรมโลจิสติกส์  
คลังสินค้า ศูนย์รับ-ส่งสินค้า

พัฒนาอ่าวอ่าง  
อุตสาหกรรมโลจิสติกส์  
คลังสินค้า ศูนย์รับ-ส่งสินค้า

แหลมควี จ.ชุมพร  
(ฝั่งตะวันออก)

จุดเริ่มต้นโครงการ  
กม. 0+000

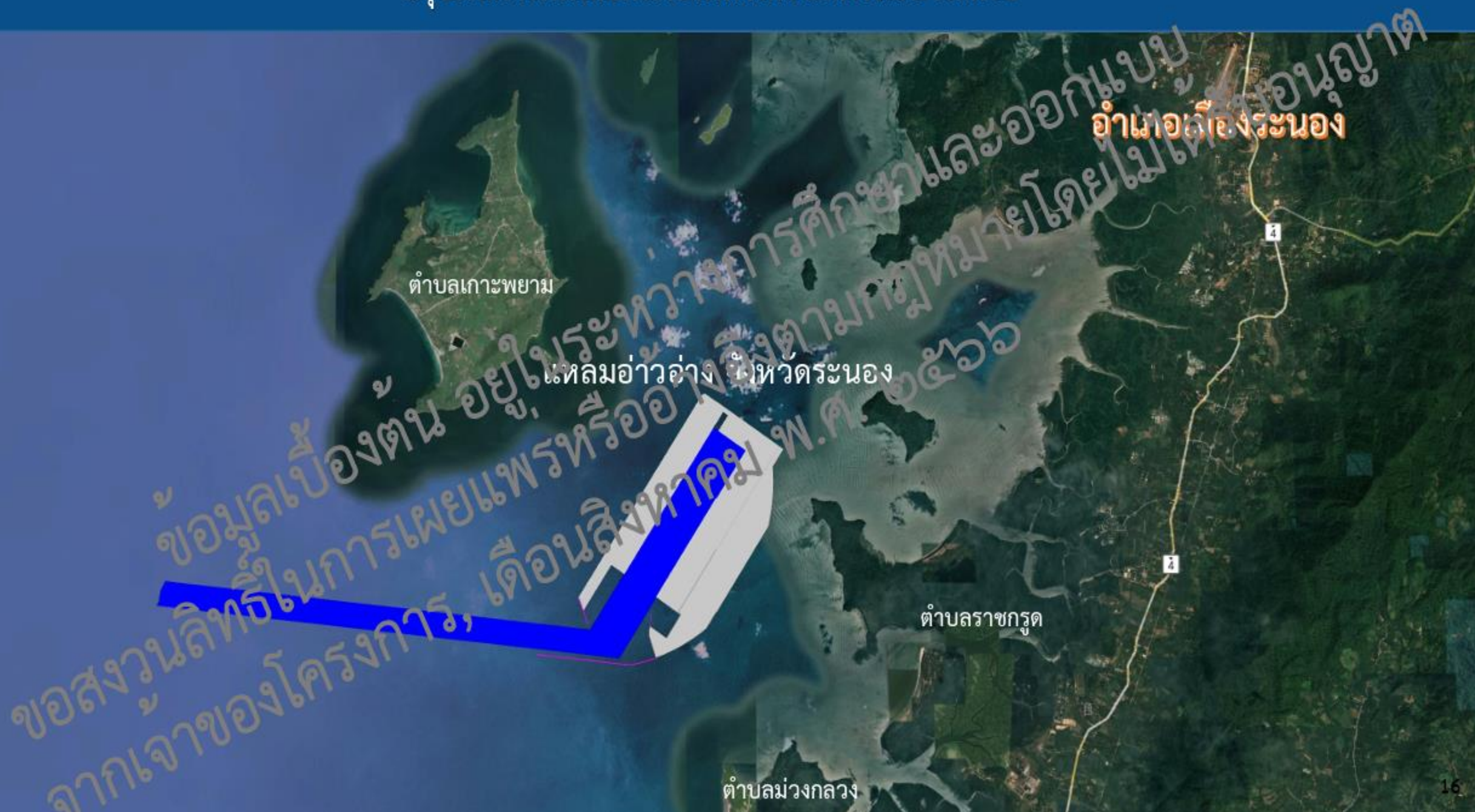
Water depth 17 m.CD

- พัฒนาอุตสาหกรรมต่อยอดผลผลิตทางการเกษตรในพื้นที่ และ อุตสาหกรรมแห่งอนาคตที่กระทบสิ่งแวดล้อมน้อย
- ไม่มีโรงกลั่นน้ำมัน
- ประมูลแข่งขัน ต้องมีผู้ประกอบการเดินเรือ และ ท่าเรือ ร่วมด้วย

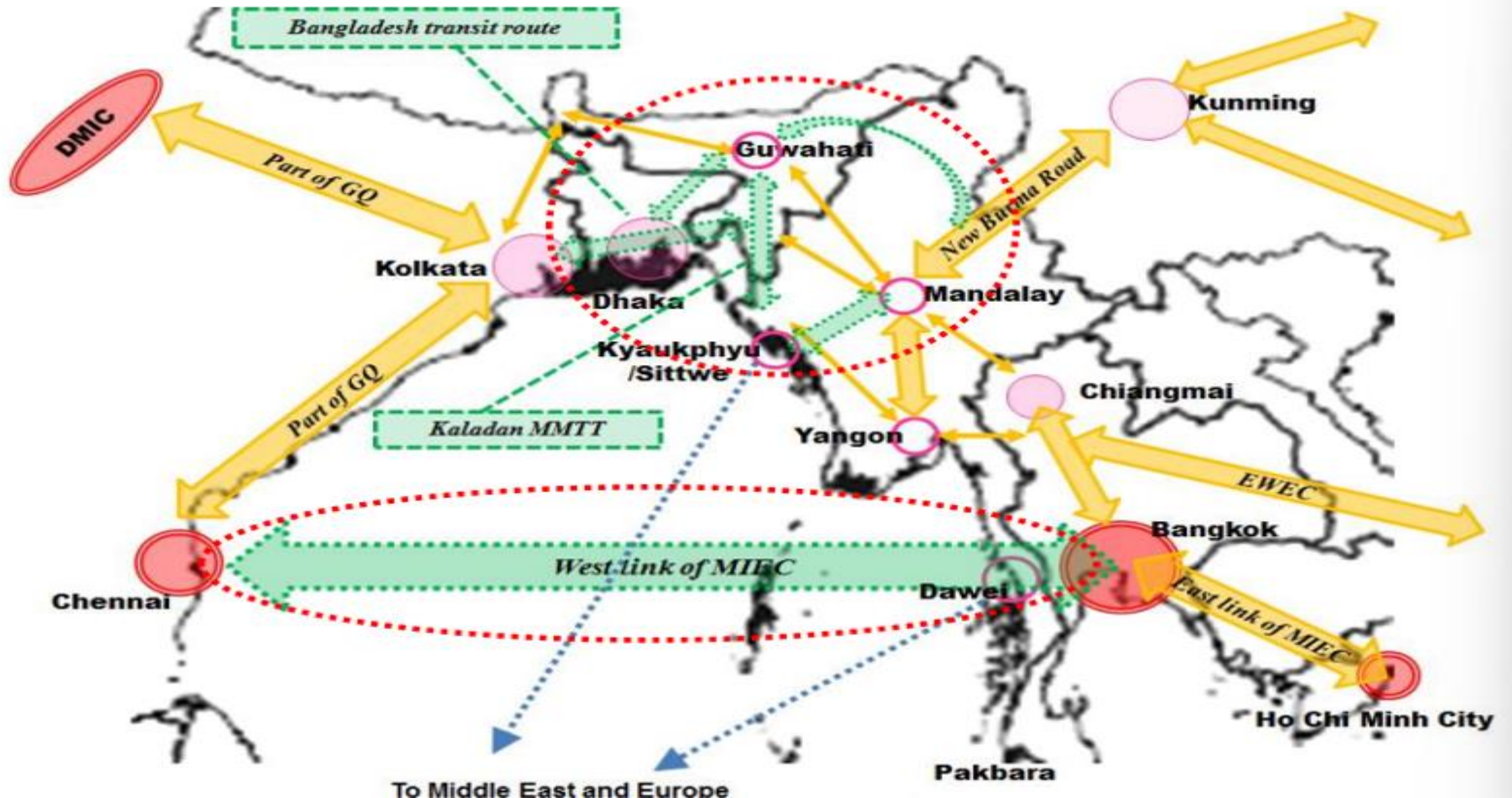
สัญลักษณ์

- แนวเส้นทาง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟ
- แนวอุโมงค์

# สรุปผลการคัดเลือกทำเลที่ตั้งโครงการพัฒนาท่าเรือ



# กรณีศึกษาที่ 4



# ชุดคลองไทยแนว 9A

# ไทยรายได้เข้าประเทศ

กรณีที่ 3

ระยะทาง  
**135**  
กิโลเมตร

## นครศรีธรรมราช



## กระบี่



## ตรีัง

## พัทลุง

## สงขลา

กว้าง  
**400**  
เมตร

↓ ลึก  
**25** หรือ  
**30** เมตร

\*แผนที่อาจมีความคลาดเคลื่อน

# ประชาชนในจังหวัดระนอง ถาม

## 16-17 สิงหาคม 2566

- 1.คู้ม หรือ ไม่คู้ม ลงทุน 1 ล้านล้านบาท : ยังไม่มีคำตอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องว่าคู้มหรือไม่
- 2.มีโรงกลั่นน้ำมัน มีท่อน้ำมันหรือไม่ : ไม่มีโรงกลั่น หมายถึงไม่มีท่อน้ำมัน
- 3.มีการเวนคืน : ไม่มีการเวนคืนที่ดิน
- 4.กังวลอาชีพประมง ท่องเที่ยว อาชีพ พื้นที่ป่าชายเลน : ที่ปรึกษาบอกไม่ต้องกังวล
- 5.ข้อสังเกต ส่วนใหญ่มีความกังวล แต่แบบสอบถามออกมาเห็นด้วย
- 6.ย่นระยะเวลา 5 วันสำหรับเรือขนาดเล็ก : แล้วเรือขนาดใหญ่ย่นไม่
- 7.ทำเรือชุมพร ระนอง ปัจจุบัน ไม่พร้อม จะทำอย่างไร : จะนำไปปรับปรุงเป็นข้อเสนอแนะต่อไป
- 8.ไม่มีข้อมูลมอเตอร์เวย์ รถไฟทางคู่ : ตอบกว้าง
- 9.อุตสาหกรรมเป็นอุตสาหกรรมเดิม : ยาง ปาล์ม ผลไม้ ฮาลาล อุตสาหกรรมไฮเทค



พื้นที่ที่มีความสำคัญ	รายละเอียด	เนื้อที่ที่ถูกรุกราน (ตารางกิโลเมตร)
<b>ป่าสงวนแห่งชาติ</b>		
1. ป่าละแม	ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลปังหวาน พระโติยะ หาดยาย บ้านควน ละแม ทุ้งหลวง อำเภอกิ่งอำเภอพะโต๊ะ หลังสวน กิ่งอำเภอละแม หลังสวน จังหวัดชุมพร	3.28
2. ป่าพะโต๊ะ ป่าปังหวาน และป่าปากทรง	ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลนาขา วังตะกอก หาดยาย ปังหวาน พะโต๊ะ ปากทรา อำเภอหลังสวน กิ่งอำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร	6.50
3. ป่าละอุ่น และป่าราชกรูด	ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลบางแก้ว ละอุ่นใต้ บางพระใต้ ละอุ่นเหนือ บางพระเหนือ อำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง	1.01
4. ป่าคลองหินกองและป่าคลองม่วงกลาง	ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลหงาว ราชกรูด อำเภอเมือง จังหวัดระนอง	1.80
รวม		12.59
<b>เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า</b>		
1. เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าควนแม่ยายหม่อน	ตั้งอยู่ในอำเภอพะโต๊ะ ละแม จังหวัดชุมพรและอำเภอเมืองระนอง กะเปอร์ จังหวัดระนอง มีเนื้อที่ 290,000 ไร่	0.62
รวม		0.62
<b>พื้นที่ชุ่มน้ำ</b>		
1. ปากคลองกะเปอร์	ตั้งอยู่ในอำเภอกะเปอร์ จังหวัดระนอง มีเนื้อที่ประมาณ 17,218.75 ไร่ มีทั้งป่าชายเลน หาดทราย และแหล่งปะการัง เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญระดับชาติ นอกจากนี้ยังเป็นส่วนหนึ่งของอุทยานแห่งชาติแหลมสน-ปากคลองกะเปอร์-ปากแม่น้ำกระบุรีที่ได้รับการจัดลำดับความสำคัญเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar site) (ซึ่งตรงกับเกณฑ์ข้อ 1, 2, 3, 8) มีเนื้อที่ 677,625 ไร่ โดยปกคลุมด้วยป่าชายเลนเป็นบริเวณกว้าง	1.15
รวม		1.15

**ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม  
กรณีสร้าง  
แลนด์บริดจ์  
ระนอง-ชุมพร**

# แลนด์บริดจ์มาเลเซีย



# East Coast Economic Region (ECER)



# KUANTAN PORT: New Deep Water Terminal (NDWT)



- 18-metre draught
- 200,000 DWT vessels
- 4,700 m length of breakwater
- 700 m arrival / turning basin
- 2.6 km stopping distance
- 6,040 m berth length
- 295 ha land area



## KUANTAN PORT EXPANSION

- Upgraded & expanded as the main gateway to the Asia Pacific Region.
- Include construction of a new deep water terminal



Commencement date : April 2013

Completion date : August 2017

# ECER Special Economic Zone (SEZ)



-  **957,486 acres**  
Area
-  **RM97 billion**  
Private Investment by 2020
-  **120,000**  
New jobs in 2020

- The ECER SEZ stretches from the district of Kertih, Terengganu in the north to the district of Pekan, Pahang in the south.
- The SEZ is being developed in line with the objective of achieving concentrated decentralization.
- It is envisioned to be the key engine of economic growth in ECER and serves as the growth centre where liveability will be elevated to world class standards through improvements in infrastructure, public transport and logistics.



**Kaneka Malaysia Group** consists of five companies in Malaysia. Chemical, PVC and Paste Manufacturer in Pahang State. 20 years of operation in Malaysia.



**Rohm Wako Electronic Sdn Bhd** the largest overseas operator in Kelantan, manufactures electronic components.



### **Mitsubishi FUSO Malaysia**

The world's largest commercial vehicle manufacturer. Assembly Plant in Pekan. Automotive Park, Pahang. 11 years of operation in Malaysia



**Tosoh Corporation's** first overseas facility of high silica zeolite (HSZ®). Terengganu state in Malaysia was chosen for the reliability and stability of customer supply.



### **Toyo Engineering & Construction Sdn Bhd.**

Located in Pahang state, providing services in Engineering. 30 years of operation in Malaysia.



### **Suzuki Malaysia Automobile Sdn. Bhd.**

consists of three subsidiaries. Manufacturing and assembly of Motorcycle. 45 years of operation in Malaysia



**Daikin Malaysia Sdn Bhd** one of the leading manufacturer of HVAC products (heating, ventilation and air-conditioning). In Pahang. 25 years of operation in Malaysia.



### **Polyplastics Asia Pacific Sdn.Bhd.**

Solution platform for engineering plastics. 19 years of operation in Pahang.



### **Terengganu Silica Consortium Sdn. Bhd.**

located in Terengganu state, The largest silica resource proven reserve of more than 60 million ton of high purity grade silica.



**Nankai Nikke (Terengganu) Sdn Bhd** located in Terengganu state, a recognized internationally Japan company involved in wool industry.



**Toray BASF PBT Resin Sdn Bhd** is a 50:50 joint venture between BASF SE and Toray Industries Inc. of Japan. The two companies partnered to build and operate a world-scale Polybutylene Terephthalate (PBT) plant in Pahang

# Industrial Parks in ECER

Fully integrated industrial parks complete with supporting industries and common services. Equipped with primary infrastructure

Each park is managed by a Park Manager corporation

Well-connected by highways, airports and sea ports.



**PEKAN AUTOMOTIVE PARK**



**PAHANG TECHNOLOGY PARK**



**KUANTAN INTEGRATED BIO PARK**



**MALAYSIA-CHINA KUANTAN INDUSTRIAL PARK (MCKIP)**



**GAMBANG HALAL PARK**





# East Coast Rail Link (ECRL)

- 1.2016 จีน และมาเลเซีย เซ็น MOU มูลค่า 143 พันล้านริงกิต :**
  - ECRL (55 พันล้านริงกิต)**
  - Melaka Gateway (32 พันล้านริงกิต)**
  - Trans Sabah Gas Pipeline (2.5 พันล้านริงกิต)**
  - China Kuantan Industrial Park (4 พันล้านริงกิต)**
  - Xiamen Malaysia University (1.3 พันล้านริงกิต)**

# East Coast Rail Link (ECRL)

2. สร้างเมื่อ August 9, 2017 เชื่อม West To East 688 กม.

3. กู้ยืมเงินจากจีน 20 ปี จาก Export-Import (Exim) Bank of China กู้ 85% ดอกเบี้ย 3.25%

4. เงินทุนเปลี่ยนแปลงหลายรอบ จาก 55 bill RM (2016), 65 bill RM (2017), 44 Bill RM (2018) 50 bill RM (2021)

# ทุนจีน สร้างรถไฟ ทั่วโลก

Country	Project Name	Lending Bank	Loan Issuing Year	Loan Amount (RM bil)*	Interest Rate (%)	Repayment Period
Malaysia	<i>East Coast Rail Link (ECRL)</i>	EXIM Bank	2016	56.7	3.25	20 years, 7-year moratorium
Indonesia	<i>Jakarta-Bandung High-Speed Rail</i>	China Development Bank	2016	22.0	2.0 on RM13.0 bil (in USD); 3.4 on RM9.0 bil (in RMB)	40 years, 10-year moratorium <sup>83</sup>
China, Laos	<i>Kunming-Vientiane Railway Project</i>	EXIM Bank	2012	15.0	2.25	35 years, 5-year moratorium <sup>84</sup>
Nigeria	<i>Lagos-Kano Standard Gauge Railway</i>	EXIM Bank	2020	21.2	2.5	20 years, 7-year moratorium <sup>85</sup>
Budapest	<i>Budapest Belgrade Railway</i>	EXIM Bank	2020	7.8	2.5	20 years, 5-year moratorium
Nigeria	<i>Abuja Light Rail</i>	EXIM Bank	2012	4.2	2.5	20 years, 7-year moratorium <sup>86</sup>
Kenya	<i>Mombasa-Nairobi Standard Gauge Railway</i>	EXIM Bank	2014	13.6	2.0 on RM6.7 bil; 6-month LIBOR <sup>87</sup> & 3.6 on RM6.9 bil	RM6.7 bil (20 years, 7-year moratorium), RM6.9 bil (15 years, 5-year moratorium) <sup>88</sup>
Nigeria	<i>Abuja-Kaduna Railway</i>	EXIM Bank	2010	2.1	2.5	20 years, 7-year moratorium <sup>89</sup>
Ethiopia	<i>Addis Ababa Light Rail Transit</i>	EXIM Bank	2012	1.7	2.6	23 years, 3-year moratorium <sup>90</sup>

\*Currency conversion rate: 1 USD = 4.2 MYR

**East Coast Rail Link (ECRL)**

Prepared by:  
The Institute for Democracy and Economic Affairs (IDEAS), Malaysia



เริ่มปี 2017 – 2026  
เชื่อม Kelantan, Terengganu, Pahang  
before linking the Klang Valley

**เปิดใช้ ม.ค. 2027**  
**มีความคืบหน้า 56%**  
**รถไฟฟ้า 665 กม. 20 สถานี (10**  
**ส่งคน 10, 160 กม./ชม. ส่งของ**  
**80 กม./ชม. 40 ตู้โมงค์)**

# เปรียบเทียบแลนด์บริดจ์

## ไทยกับมาเลเซีย



ไทย



มาเลเซีย

ชื่อโครงการ	แลนด์บริดจ์ (Land Bridge)	→	ECER II และ ECRL
เริ่มปี	อยู่ในขั้นตอนศึกษาและออกแบบ	→	ECER (2007) และ ECRL (2017)
เงินลงทุน	1 ล้านล้านบาท	→	ECER (\$12 พันล้าน, 4 แสนล้านบาท) ECRL (\$15 พันล้าน, 5 แสนล้านบาท)
เชื่อมเส้นทาง	ระนอง - ชุมพร	→	Port Klang กับรัฐปาหัง กลันตัน ตรังกาบู
องค์ประกอบโครงการ	รถไฟรางคู่ ทางเรือ ทางด่วน	→	รถไฟรางคู่ ท่าเรือ ทางด่วน (433 กม.)
เกี่ยวข้องกับ BRI จีน	ไม่อยู่บนเส้นทาง BRI		อยู่บนเส้นทาง BRI เป็น 1 ใน 3 ประเทศอาเซียน (เวียดนาม มาเลเซีย อินโดนีเซีย)
พัฒนาท่าเรือ	ระนอง และชุมพร		ท่าเรือ Port Klang ท่าเรือรัฐมะละกา ท่าเรือกลันตัน
พัฒนารถไฟรางคู่	ระยะทาง 94 กม.		ECRL ระยะทาง 665 กม. เสร็จ 49% (25/10/2023)
ที่มาเงินลงทุน	ไม่ได้ระบุ		ร่วมทุนกับจีน
ห่างจากเมืองหลวง	ชุมพร 460 กม.		Port Klang 40 กม.

ที่มา : รวบรวมโดยบริษัท อินเทลลิเจนท์ รีเสิร์ช คอนซัลแตนท์ (ไออาร์ซี) จำกัด



ฐาน

INFO GRAPHIC

# "8 จุดอ่อน"

1. คู่แข่งสำคัญคือ ระเบียงเศรษฐกิจ The East Coast Rail Link (ECRL) ของมาเลเซียที่เชื่อมท่าเรือ Port Klang รัฐสลังงอ (Selangor) ที่อยู่ด้านตะวันออก ไปยังฝั่งทะเลด้านตะวันตกจรด ลันตัน และสร้างงานที่สนับสนุนโดยรัฐบาลจีน

2. การสร้าง Land Bridge ไทย ไม่ได้อยู่บนเส้นทาง BRI ของจีน ฉะนั้นต้องสร้างความมั่นใจว่านักลงทุนมาลงทุนแน่ๆ โดยการทำให้เกิดการเชื่อมเส้นทางเรือของจีนกับท่าเรือชุมพรของไทย

3. ต้องมั่นใจว่าศักยภาพท่าเรือชุมพรมีศักยภาพเทียบเท่ากับท่าเรือ Port Klang ของมาเลเซีย หากต่ำกว่า นักธุรกิจก็ยังไม่ใช้บริการของท่าเรือมาเลเซียอยู่ดี

4. ไม่ตอบโจทย์ ปัญหาโลจิสติกส์ของภาคใต้ตอนล่าง โดยเฉพาะท่าเรือสงขลาที่ยังไม่พัฒนา และเส้นทางโลจิสติกส์และสินค้าเกษตร และอุตสาหกรรมภาคใต้ตอนล่าง ยังไม่ใช้บริการท่าเรือของมาเลเซีย

# "8 จุดอ่อน"

5. ในพื้นที่ ไม่มีสถาบันการศึกษา ที่มีความโดดเด่นในการพัฒนา  
อุตสาหกรรมแบบครบวงจร ที่จะเป็นแหล่งวิจัยและพัฒนาอุตสาหกรรม

6. การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานบนเส้นทาง land Bridge ถนน  
รถไฟ ท่าเรือ อย่างเดียว ไม่สามารถดึงดูดนักลงทุนมาได้ ต้องสร้าง  
แรงจูงใจอื่น ๆ เข้ามาเสริม

7. ปัจจุบันท่าเรือชุมพร ยังเป็นท่าเรือชายฝั่ง ไม่ใช่ท่าเรือระหว่างประเทศ อาจจะต้อง  
พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสูงมาก และยังมีมูลค่าการขนส่งระหว่างประเทศน้อยมาก

8. ขาดเขตอุตสาหกรรมทันสมัยในพื้นที่



เวลา ลดลงจาก 10 ชม. เหลือ 4 ชม. (west to east)

## Section A

from Kota Bharu to Dungun (210 กม. เสร็จแล้ว 6 สถานี)

## Section B

from Dungun to Mentakab, Pahang,

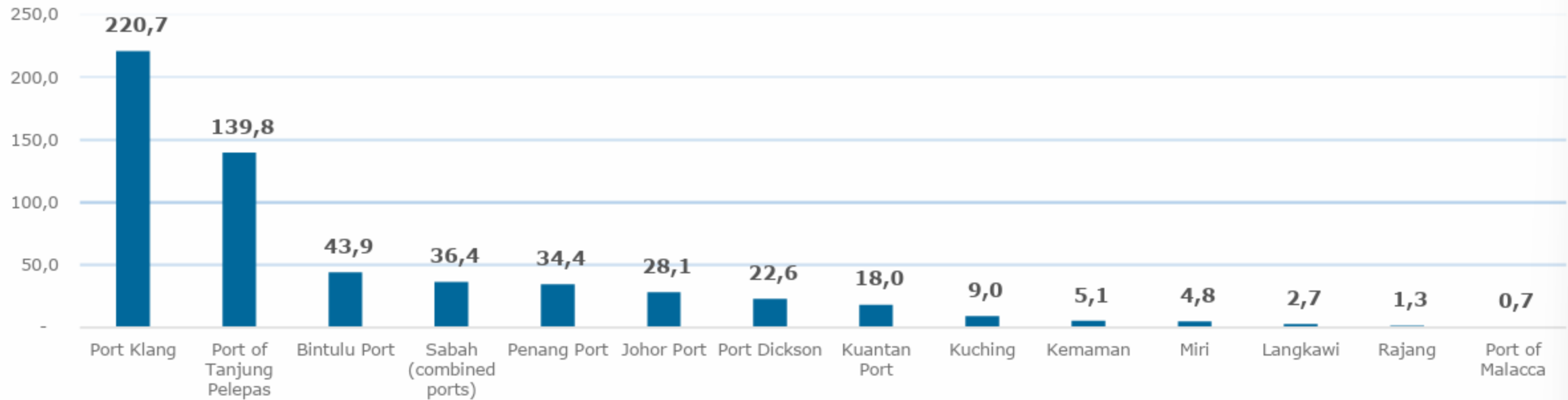
## Section C

from Mentakab to Port Klang,



# ท่าเรือ มาเลเซีย 570 ล้านตัน

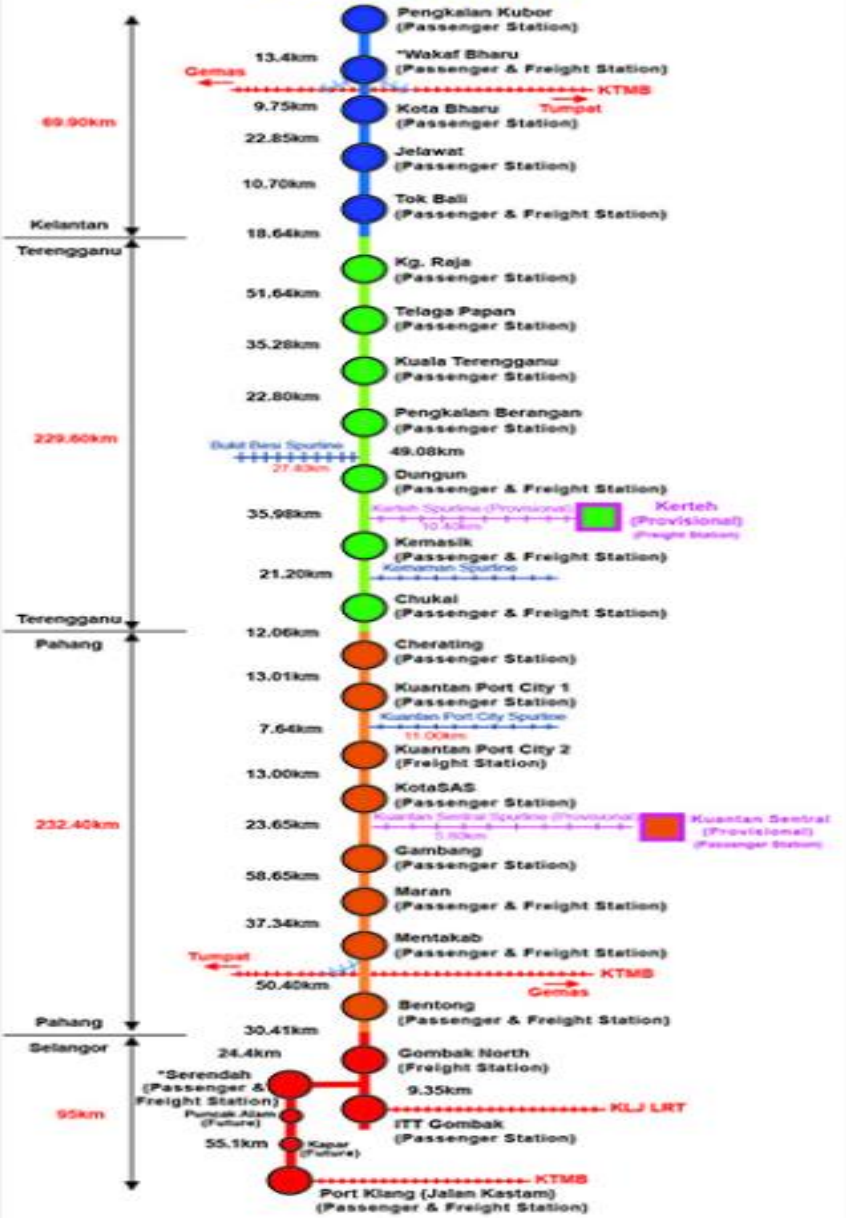
TOTAL CARGO THROUGHPUT BY PORT, 2018 (million tonnes)



# LALUAN REL PANTAI TIMUR East Coast Rail Link (ECRL)



# STESEN - STESEN ECRL ECRL STATIONS



Note: \*Station interchange with KTMB

# นายกรัฐมนตรีอัมวาร์ อิบราฮิม

ยืนยันเมื่อวันที่ 21 ธ.ค. 2565 ว่า มาเลเซียจะยังคงดำเนินการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ที่ชื่อว่า East Coast Rail Link (ECRL) เชื่อม 4 รัฐฯ ด้านตะวันตก ไปตะวันออก และเชื่อมต่อประเทศไทย มูลค่าการลงทุน 74.96 พันล้านริงกิต ลดลงจากมูลค่า 85.79 พันล้านริงกิต มีทั้งหมด 20 สถานีเชื่อมรัฐสลังงอ ปาหัง กลันตัน ตรังกานุ เมืองโกต้า บารู ติดสุโหลงโกลก นราธิวาส ระยะทาง 665 กม. ความเร็วรถไฟขคน 160 กม/ชม และขของ 80 กม./ชม. เสร็จในปี 2027 เป็นการร่วมทุนระหว่าง **Malaysia Rail Link Sdn Bhd (MRL) instructed China Communications Construction Company (CCCC) สัดส่วน 50:50** ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ BRI ของจีน โครงการนี้เริ่มสร้างเมื่อ 15 มี.ค 2016 แต่หยุดชะงักไปในช่วงโควิด และการเมืองในมาเลเซียมีการเปลี่ยนนายกรัฐมนตรีหลายคน

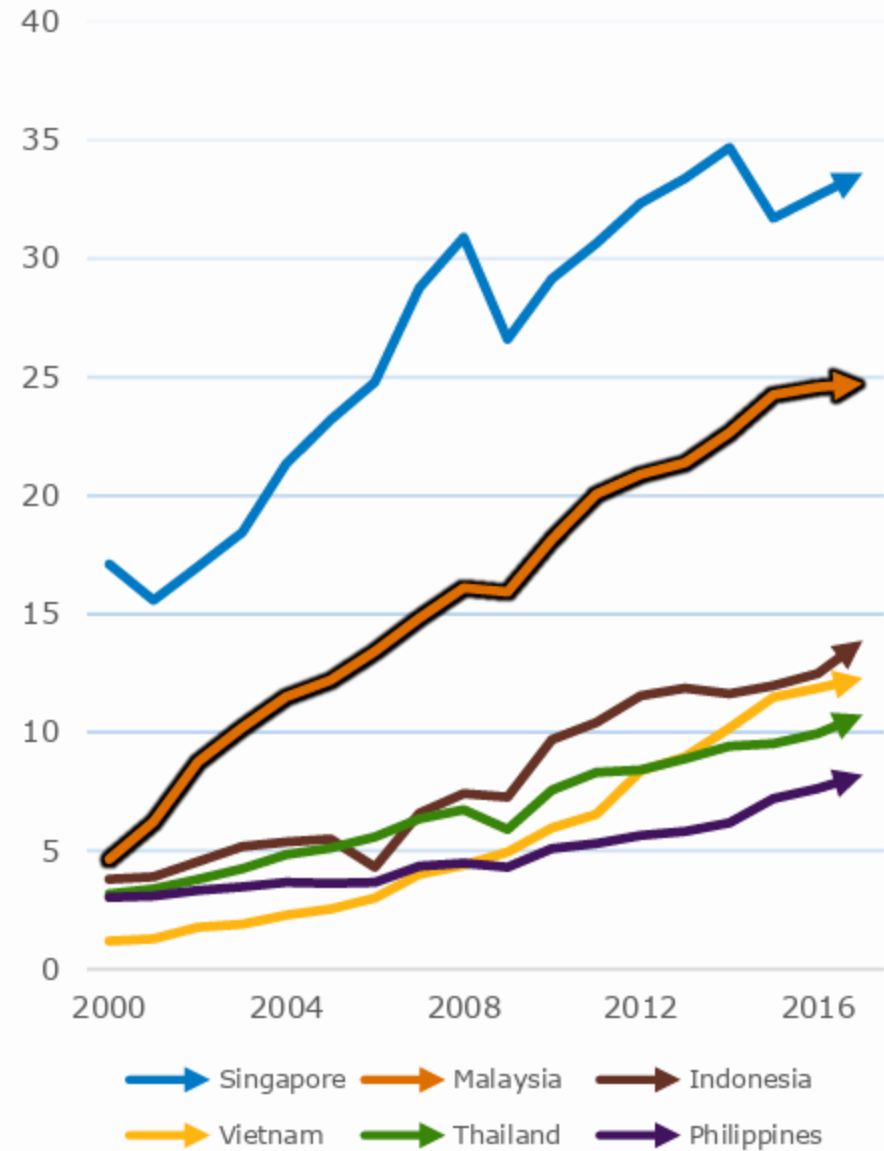
# UNCTAD MARITIME CONNECTIVITY INDEX

---

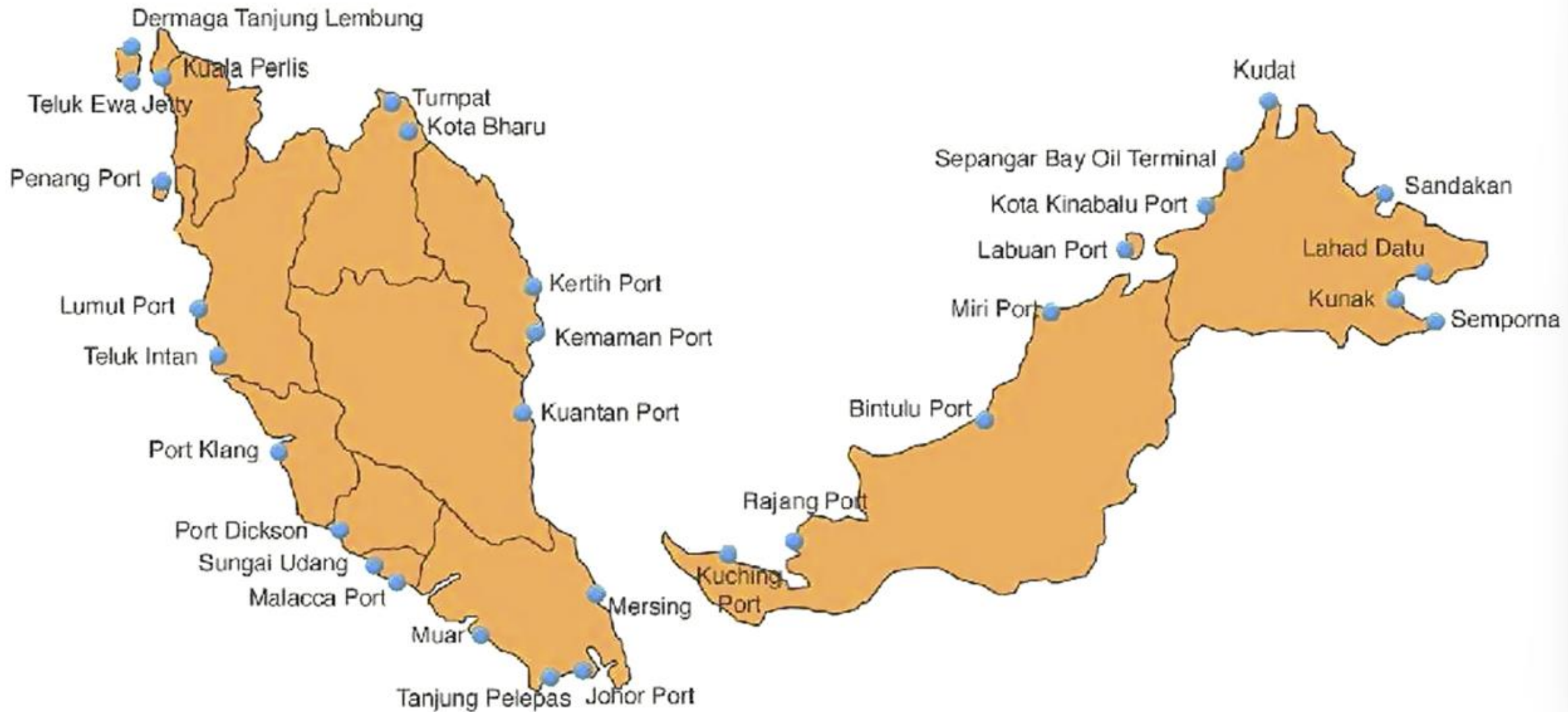
Best  
connected  
countries  
and/or  
territories

1. China
  2. Singapore
  3. Korea, Rep.
  4. Hong Kong (China)
  - 5. Malaysia**
  6. Netherlands
  7. Germany
  8. United States
  9. United Kingdom
  10. Belgium
-

**TOTAL CONTAINER THROUGHPUT BY PORTS IN  
SELECTED SOUTHEAST ASIAN COUNTRIES (million  
TEUs)**

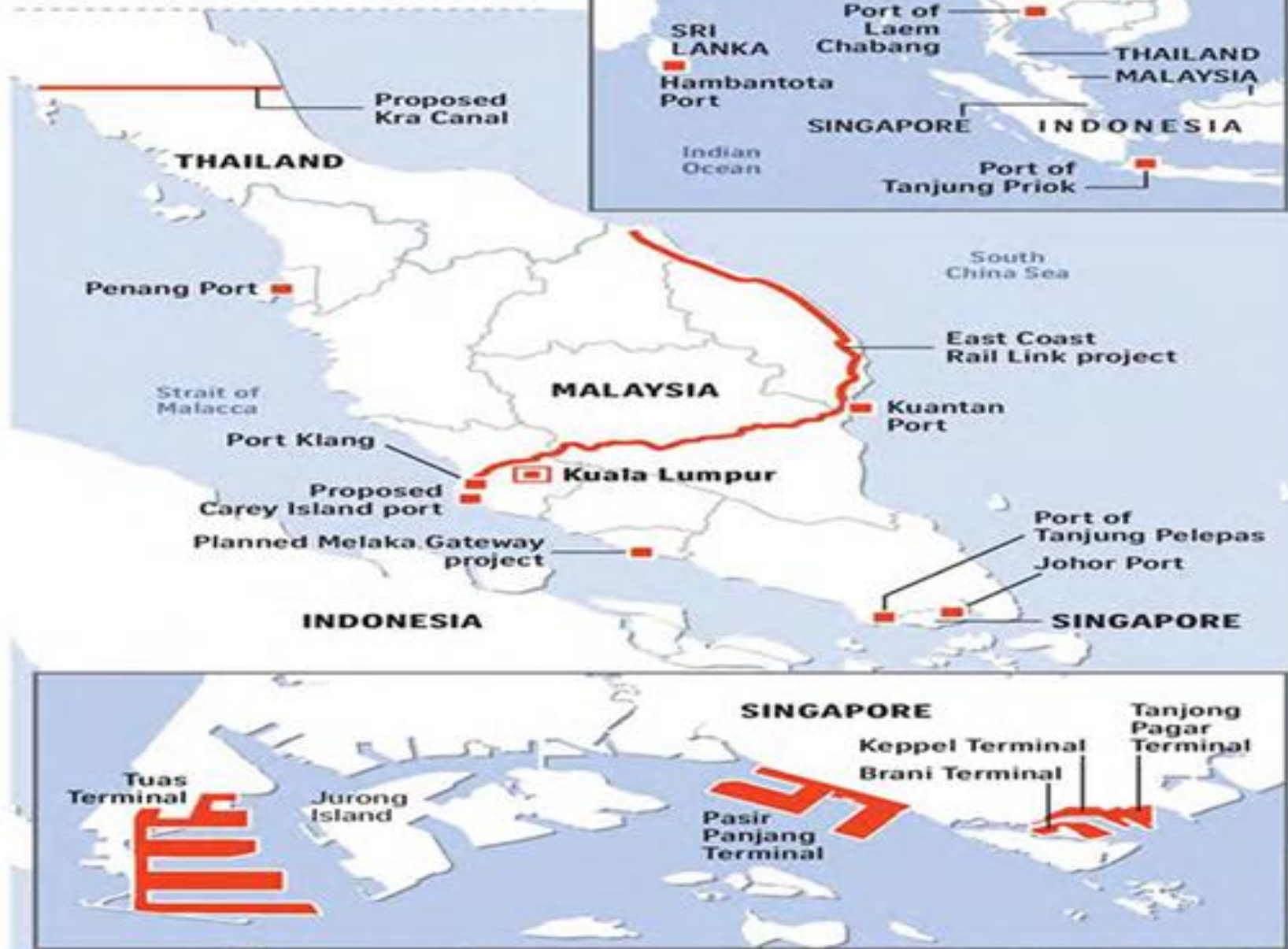


SOURCE: THE WORLD BANK GROUP



**Source(s):** Ministry of Transport Malaysia (2022)

# Port developments in South-east Asia



- **Shenzhen to Port Klang: 7-10 days**
- **Shanghai to Port Klang: 10-14 days**
- **Ningbo to Port Klang: 10-14 days**
- **Guangzhou to Port Klang: 7-10 days**
- **Xiamen to Port Klang: 10-14 days**



Port Name	Overall Ranking
Yangshan	1
Salalah	2
Khalifa Port	3
Tanger-Mediterranean	4
Cartagena (Colombia)	5
Tanjung Pelepas	6
Ningbo	7
Hamad Port	8
Guangzhou	9
Port Said	10
Hong Kong	11
Cai Mep	12
Shekou	13
Mawan	14
Yokohama	15
Algeciras	16
King Abdullah Port	17
Singapore	18
Posorja	19
Tianjin	20
Buenaventura	21
Busan	22
Yeosu	23
Chiwan	24
Kaohsiung	25
Djibouti	26
Laem Chabang	27
Colombo	28
Jeddah	29
Pipavav	30
Dammam	31
Coronel	32
Xiamen	33
Barcelona	34
Callao	35
Port Klang	36
Incheon	37
Jebel Ali	38

Port Name	Overall Ranking
Fughou	39
Marsaxlokk	40
Yarimca	41
Dalian	42
Lagaro Cardenas	43
Wilmington (USA-N Carolina)	44
Kobe	45
Nagoya	46
Shimizu	47
Mundra	48
Sohar	49
Rio Grande (Brazil)	50
Piraeus	51
Port Of Virginia	52
Yantian	53
Tokyo	54
Altamira	55
Haifa	56
Ambarli	57
Jubail	58
Aqaba	59
Bremerhaven	60
Itapoa	61
Zeebrugge	62
Da Chan Bay Terminal One	63
Krishnapatnam	64
Zhoushan	65
Antwerp	66
Rio De Janeiro	67
Savona-Vado	68
Boston (USA)	69
Keelung	70
Santa Cruz De Tenerife	71
Paranagua	72
Khalifa Bin Salman	73
Siam Seaport	74
Diliskelesi	75
Balboa	76

# ศักยภาพท่าเรือสิงคโปร์ มาเลเซีย

(Unit: million TEU)			
2018			
Rank	Port	Country	TEU
2	Singapore	Singapore	36.6
12	Port Klang	Malaysia	12.32
18	Tanjung Pelepas	Malaysia	8.96
22	Laem Chabang	Thailand	8.07
23	Tanjung Priok	Indonesia	7.80
28	Ho Chi Minh City/Cai Mep	Viet Nam	6.33
<b>TEU in ASEAN ports (5)</b>			<b>80.08 (19.2%)</b>
<b>TEU in the other regions (25)</b>			<b>336.26 (80.8%)</b>
<b>Grand Total (30)</b>			<b>416.34 (100%)</b>

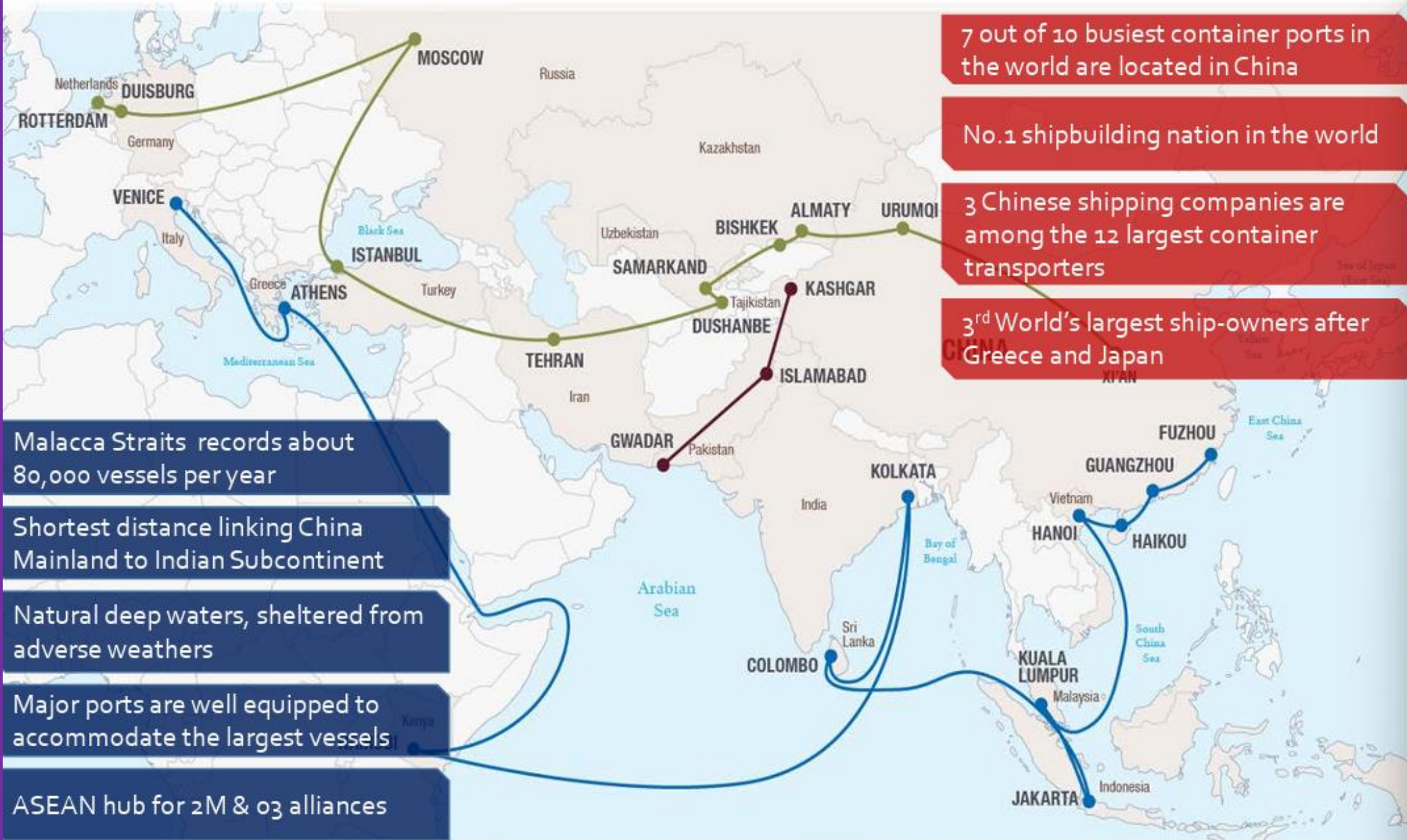
# แผนท่าเรือมาเลเซียและสิงคโปร์

	มาเลเซีย		สิงคโปร์	
	2021	2560	2021	2040
ท่าเรือ	22	Port Klang (Carey Island)	5 ท่าเรือ	Tuas Port
TEU ล้านตู้	28	60 (ปีละ 10 Phase 1A (2025-2030), Phase 1B (2030-2040), Phase 2 (2040-2050) and Phase 3 (2050-2060).	39	65
สินค้า (ล้านตัน)	600 ล้านตัน	1.2 พันล้านตัน	900 ล้านตัน (2023)	1.4 พันล้านตัน
ติดต่อท่าเรือ	600	600+	600 ท่าเรือ (ทั่วโลก 800)	600+
ประเทศ	120	120+	120	120+
เรือผ่านต่อปี (ลำ)	90,000	150,000	130,000	200,000

# ท่าเรือใหญ่ของสิงคโปร์ Tuas Port เสร็จปี 2040



# MALAYSIAN PORTS: NATURALLY COMPLEMENTS CHINA'S STRENGTHS



7 out of 10 busiest container ports in the world are located in China

No.1 shipbuilding nation in the world

3 Chinese shipping companies are among the 12 largest container transporters

3<sup>rd</sup> World's largest ship-owners after Greece and Japan

Malacca Straits records about 80,000 vessels per year

Shortest distance linking China Mainland to Indian Subcontinent

Natural deep waters, sheltered from adverse weathers

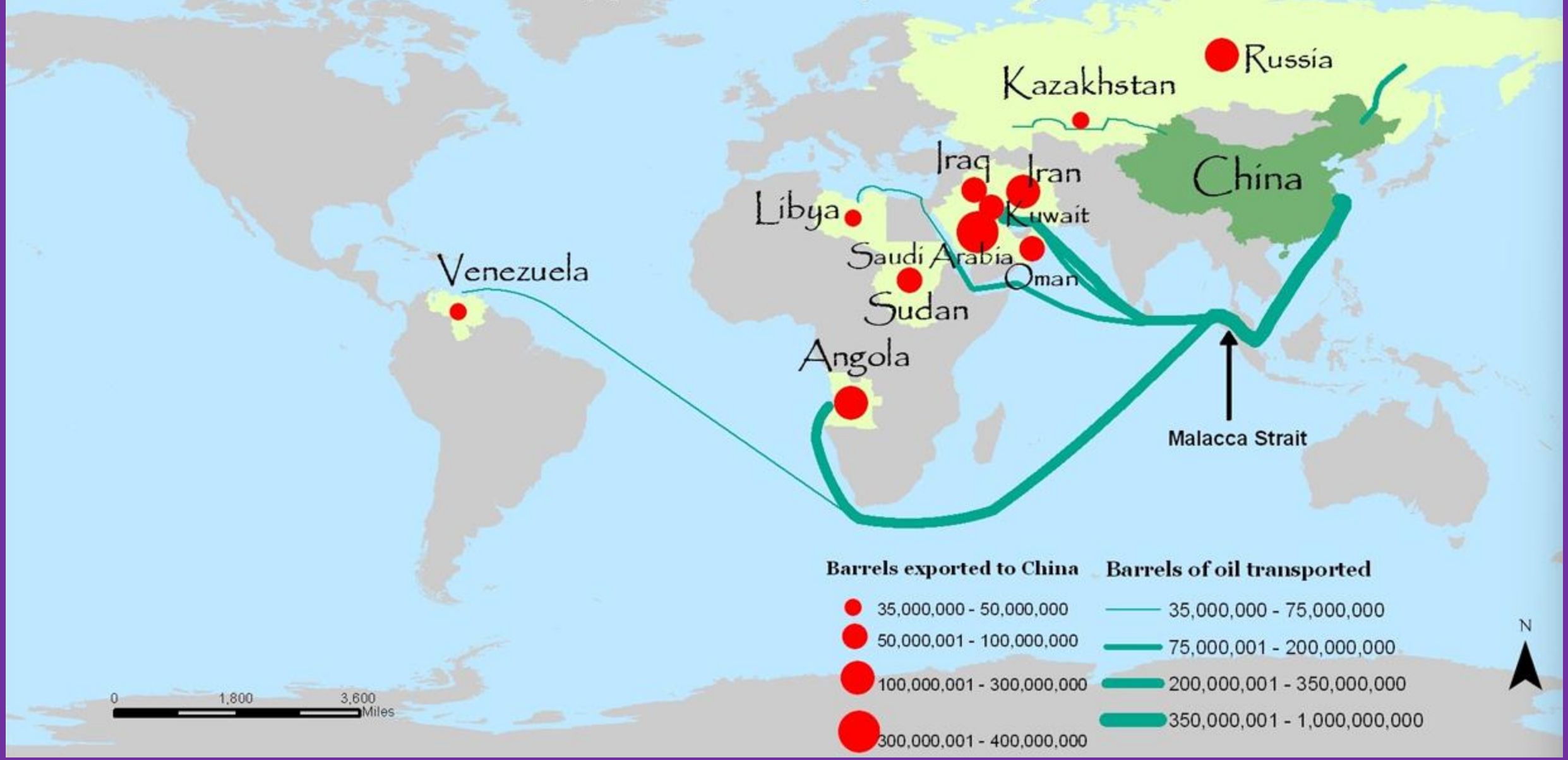
Major ports are well equipped to accommodate the largest vessels

ASEAN hub for 2M & o3 alliances

—●— SILK ROAD ECONOMIC BELT    —●— MARITIME SILK ROAD    —●— CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR

# Mapping China's Malacca Dilemma

## Chinese Crude Oil Supplies from Top Ten Exporting Countries, 2009



0 1,800 3,600 Miles



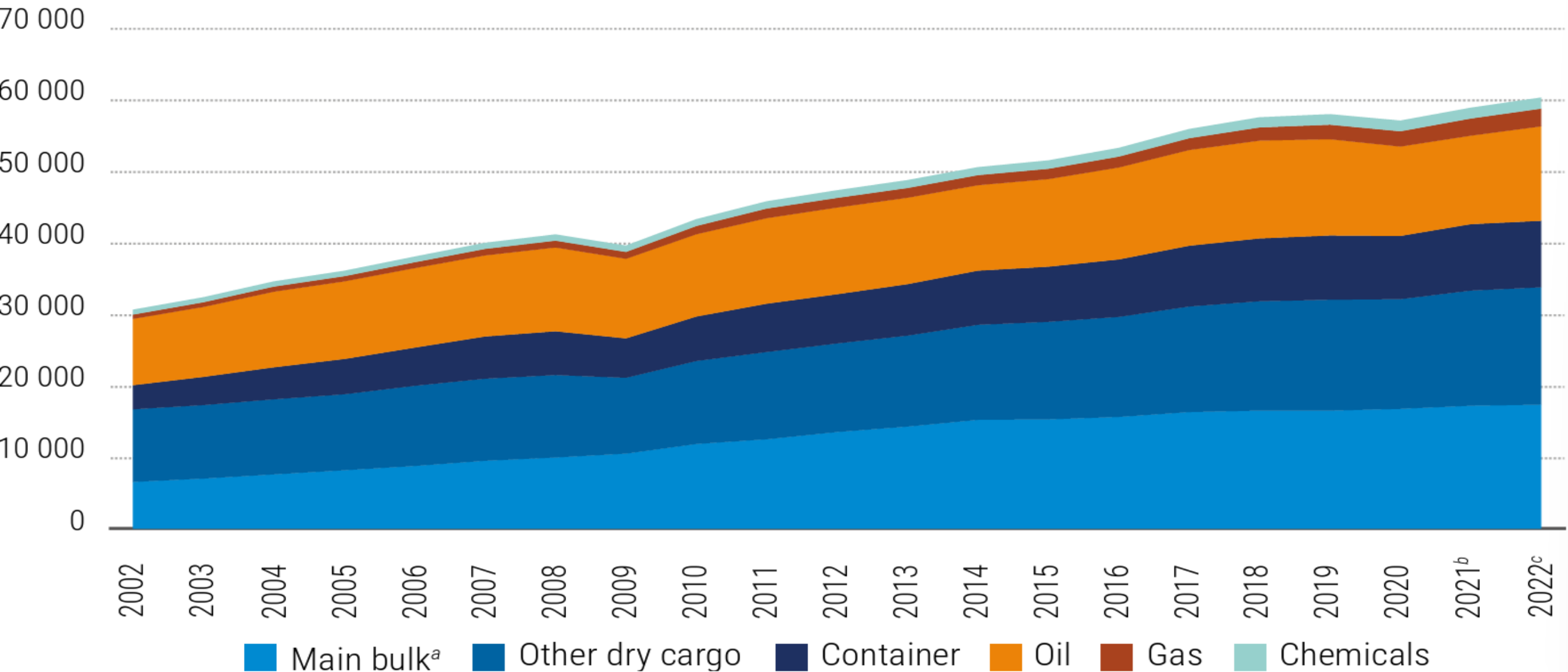
**Over 90% of the crude oil arriving in that sea pass through the Strait of Malacca**

**Total world trade is US\$ 25.3 trillion in 2022,  
80% is maritime route about 20 trillion**

**Approximately 25%-30% of all global maritime trade passes through the Strait of Malacca**

**which runs from the ports of China (and Japan, South Korea, Vietnam) to Rotterdam / Istanbul / Athens-Piraeus / Trieste, via the Strait of Malacca, the Indian Ocean, the Red Sea, the Suez Canal, the Mediterranean Sea.**

# International maritime trade, billions of cargo ton-miles, 2002–2022

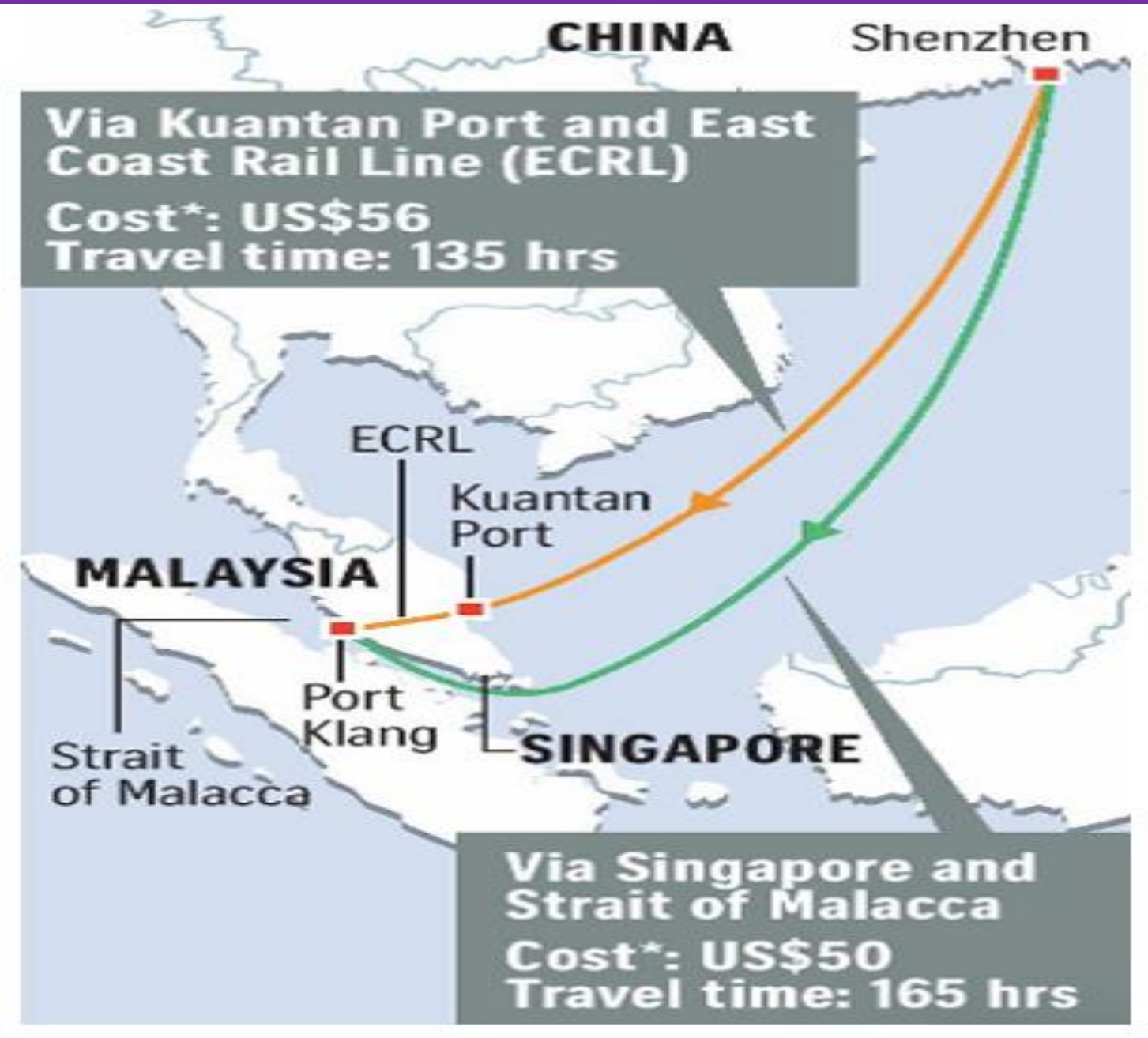




ตารางที่ 4.1-1 แสดงท่าเรือที่สายการเดินเรือประจำเส้นทางที่สำคัญของโลกนำเรือแม่แวะเทียบท่า

สายการเดินเรือ	ท่าเรือในอาเซียน	ท่าเรือในเอเชียตะวันออก	ท่าเรือในเอเชียใต้
CMA-CGM	สิงคโปร์ (Singapore)	จีน (Ningbo, Shanghai, Tianjin, Yantian)	ศรีลังกา (Colombo)
Cosco	สิงคโปร์ (Singapore) มาเลเซีย (Port Klang, Tanjung Pelepas) เวียดนาม (Cai Mep)	จีน (Dalian, Ningbo, Qingdao, Shanghai, Tianjin, Xiamen, Xingang, Yantian) เกาหลี (Busan) ไต้หวัน (Kaohsiung) ฮ่องกง (Hong Kong)	ศรีลังกา (Colombo)
Evergreen	สิงคโปร์ (Singapore) มาเลเซีย (Port Klang, Tanjung Pelepas) เวียดนาม (Ho Chi Minh)	จีน (Ningbo, Qingdao, Shanghai, Shekou, Tianjin, Xiamen, Yantian) เกาหลี (Busan) ไต้หวัน (Kaohsiung)	ศรีลังกา (Colombo)
Hapag Lloyd	สิงคโปร์ (Singapore) มาเลเซีย (Tanjung Pelepas) เวียดนาม (Vung Tau) ไทย (แหลมฉบัง)	จีน (Qingdao, Shanghai, Xiamen, Xingang, Yantian) ญี่ปุ่น (Kobe, Nagoya, Yokohama) เกาหลี (Busan) ไต้หวัน (Kaohsiung) ฮ่องกง (Hong Kong)	ศรีลังกา (Colombo)
HMM	สิงคโปร์ (Singapore) เวียดนาม (Cai Mep) ไทย (แหลมฉบัง)	จีน (Nansha, Ningbo, Qingdao, Shanghai, Yantian) ญี่ปุ่น (Nagoya, Kobe, Yokohama) เกาหลี (Busan) ไต้หวัน (Kaohsiung) ฮ่องกง (Hong Kong)	ศรีลังกา (Colombo)
Maersk	สิงคโปร์ (Singapore) มาเลเซีย (Tanjung Pelepas)	จีน (Dalian, Nansha, Ningbo, Nansha, Qingdao, Shanghai, Shekou, Xiamen, Xingang, Yantian)	ศรีลังกา (Colombo)

# บริษัทเดินเรือ ผ่านท่าเรือ สำคัญ



ระยะเวลาลด  
จาก 168 ชม.  
เหลือ 135 ชม.  
(33 ชม.)

# ข้อเสนอแนะ

1. ไทยขาดข้อมูลรอบด้านที่ใช้ในการวิเคราะห์
2. ไทยขาดการเปรียบเทียบกับมาเลเซียและสิงคโปร์
3. ไทยควรสร้างความพร้อมในพื้นที่ก่อนทำ Land Bridge
4. ไทยควรหันมาส่งเสริมท่าเรือที่มีอยู่ พัฒนาต่อยอด



ติดตาม...



อัถ์ พิศาลวานิช นายหัวอัถ์



นายหัวอัถ์ TALK



นายหัวอัถ์

## วิเคราะห์เศรษฐกิจและธุรกิจอาเซียนพลัส

โดย... **รองศาสตราจารย์ ดร.อัถ์ พิศาลวานิช**

ที่ปรึกษาอาวุโส บริษัท อินเทลลิเจนท์ รีเสิร์ช คอนซัลแตนท์ (ไออาร์ซี) จำกัด



รายการ **Good Morning ASEAN FM 100.5 MHz** อสมท.  
ถ่ายทอดเสียง 53 สถานีทั่วประเทศ ทุกวันศุกร์ เวลา 7.00-7.30 น.



**ฐาน**  
เศรษฐกิจ

บทความ นสพ.ฐานเศรษฐกิจ  
**คอลัมน์ รู้ลึกอาเซียนพลัส**