

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๙.๒/๒๕๐



กระทรวงพาณิชย์
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๓ ตุลาคม ๒๕๖๖

เรื่อง โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยง
การขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย วัตถุประสงค์พร้อมบทบรรยาย

ด้วยกระทรวงพาณิชย์ขอเสนอ เรื่อง โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง
เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์)
มาเพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะให้นำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีได้ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วย
การเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) และ (๘)

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี

มติคณะกรรมการรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ เห็นชอบกรอบแนวคิดการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ
ภาคใต้ในพื้นที่จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช โดยให้เร่งผลักดันแผนงานเบื้องต้น ประกอบด้วย
โครงการพัฒนาท่าเรือระนอง โครงการระบบรถไฟทางคู่ และโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อพลิกโฉมการพัฒนาพื้นที่
ภาคใต้ ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้แทนภาคเอกชน
ผู้บริหารท้องถิ่น และผู้แทนเกษตรกร เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย
และฝั่งอันดามัน ที่ให้เร่งรัดดำเนินการออกแบบและก่อสร้างระบบโลจิสติกส์จากสถานีรถไฟจังหวัดชุมพรเพื่อเชื่อมต่อ
ท่าเรือน้ำลึกจังหวัดระนอง

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. ๒๕๖๔ ได้กำหนด
ให้มีการศึกษาพื้นที่ที่มีความเหมาะสมที่จะกำหนดให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ๔ แห่ง ประกอบด้วย (๑) พื้นที่ระเบียง
เศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (๒) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (๓) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ
ภาคกลาง - ตะวันตก และ (๔) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ และในการประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนา
เขตเศรษฐกิจพิเศษ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๔ โดยที่ประชุมเห็นชอบในหลักการกำหนดพื้นที่
และแนวทางในการให้สิทธิประโยชน์เพื่อส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ ได้แก่ ชุมพร ระนอง
สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางของภาคใต้ในการเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์กับพื้นที่
เศรษฐกิจหลักของประเทศและประเทศในภูมิภาคฝั่งทะเลอันดามัน และเป็นฐานการพัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพ
และการแปรรูปการเกษตรมูลค่าสูง รวมทั้งเพื่อยกระดับคุณภาพและมาตรฐานการท่องเที่ยวสู่นานาชาติ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาดำเนินโครงการ
ศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน
(Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียง
เศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน และเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามมติคณะกรรมการ
และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ จึงเสนอหลักการโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนา
ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์)

๒. ความเร่งด่วน...

๒. ความเร่งด่วนของเรื่อง

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีวงเงินลงทุนสูง ซึ่งต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี และ (๘) เป็นการริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด ทั้งนี้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) จะช่วยสนับสนุนระบบโลจิสติกส์การขนส่งทางเรือ ลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งสินค้าเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว และเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่และกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่นและภูมิภาคโดยกระทรวงคมนาคม กำหนดแผนดำเนินการรับฟังความคิดเห็นจากนักลงทุนต่างประเทศ (Road Show) ในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๖ - มกราคม ๒๕๖๗ จึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็วต่อไป

๓. สารสำคัญและข้อเท็จจริง

สรุปรายละเอียดของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ดังนี้

๓.๑ เหตุผลความจำเป็น

ด้วยประเทศไทยตั้งอยู่บนศูนย์กลางของกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีชายฝั่งทะเลติดกับมหาสมุทร ๒ ด้าน คือ ฝั่งอ่าวไทยด้านตะวันออกติดกับมหาสมุทรแปซิฟิก ฝั่งอันดามันด้านตะวันตกติดกับมหาสมุทรอินเดีย ประเทศไทยจึงมีความได้เปรียบทางที่ตั้งและภูมิศาสตร์ที่มีลักษณะทางกายภาพสามารถเปิดสู่ทะเลทั้งสองด้าน และมีความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ กล่าวคือ

๑) ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นประตูในการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าของประเทศในภูมิภาครวมถึงประเทศจีนตอนใต้ และเป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างทวีปต่าง ๆ ของโลก

๒) ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งที่ตั้งโครงการแลนด์บริดจ์ โดยจะช่วยลดเวลาและระยะทางการขนส่งจากเดิม ทำให้ประหยัดต้นทุนการขนส่ง หลีกเลี่ยงปัญหาการติดขัดของช่องแคบมะละกาในอนาคต มีแนวโน้มในการจูงใจผู้ประกอบการขนส่งและนักลงทุนให้ใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้มากขึ้น

๓) ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากการขนส่งสินค้าและน้ำมันในภูมิภาค โดยปัจจุบันการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกา คิดเป็นร้อยละ ๑๖ ของการขนส่งสินค้าของโลก และปริมาณการขนส่งน้ำมันผ่านช่องแคบมะละกาคิดเป็นร้อยละ ๑๕ - ๑๘ ของการขนส่งน้ำมันทั่วโลก ด้วยปริมาณสินค้าและน้ำมันที่ส่งผ่านช่องแคบมะละกาเป็นจำนวนมากทำให้เป็นโอกาสในการพัฒนาโครงการเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าและน้ำมันในอนาคต

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

ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจะมีท่าเรือระนองที่เป็นประตูการค้าหลักฝั่งอันดามันของประเทศแล้วก็ตาม ยังพบว่าท่าเรือระนองนั้นประสบปัญหาในการดำเนินการ เนื่องจากมีความลึกร่องน้ำที่ไม่เพียงพอต่อการเดินเรือสินค้าขนาดใหญ่ และตำแหน่งของท่าเรืออยู่บริเวณปากแม่น้ำกระบือ มีตะกอนสะสมมาก ทำให้จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาร่องน้ำเป็นประจำทุกปี

ดังนั้น...

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องมีการพัฒนาเพื่อที่จะทำให้ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์จากยุทธศาสตร์การเชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกเข้ากับมหาสมุทรอินเดียดังกล่าว เพื่อเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการคมนาคมขนส่งของทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างกลุ่มประเทศทั้งด้านมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย รวมถึงการเพิ่มศักยภาพในการผลิตและการขนส่งสินค้าจากกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) รวมถึงประเทศจีนตอนใต้ และโครงการแลนด์บริดจ์สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่ได้กำหนดไว้ตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติบนพื้นฐานแนวคิดปรับปรุงปัจจุบันเพื่อปูทางสู่ออนาคต ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ และสอดคล้องกับแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) หมวดหมายที่ ๕ เพื่อให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคในเป้าหมายที่ ๑ เพื่อให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค และเป้าหมายที่ ๓ เพื่อให้ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

๓.๒ วัตถุประสงค์โครงการ

๓.๒.๑ เพื่อส่งเสริมและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย รวมทั้งเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกแก่ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล

๓.๒.๒ เพื่อพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางน้ำในระดับภูมิภาคและระดับโลก

๓.๒.๓ เพื่อพัฒนาสะพานเศรษฐกิจรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกด้วยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสองฝั่งและการเชื่อมโยงด้วยระบบขนส่งสินค้าด้วยระบบรางและมอเตอร์เวย์

๓.๒.๔ เพื่อพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ให้เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์กับพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศและของภูมิภาค

๓.๓ รูปแบบการพัฒนาโครงการ

๓.๓.๑ องค์ประกอบที่สำคัญของโครงการ ที่จะต้องมีการพัฒนาไปพร้อมกันประกอบด้วยท่าเรือน้ำลึก ๒ ฝั่งทะเล และโครงข่ายเชื่อมโยงระบบราง มอเตอร์เวย์ และทางท่อ ดังนี้

๑) ท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามัน ที่แหลมอ่าวอ่าง อำเภอราชกุ่ม จังหวัดระนอง ออกแบบให้สามารถรองรับสินค้าได้ ๒๐ ล้าน TEUs ขนาดร่องน้ำลึก ๒๑ เมตร

๒) ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทย ที่แหลมริ้ว อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร รองรับสินค้าได้ ๒๐ ล้าน TEUs ขนาดร่องน้ำลึก ๑๗ เมตร

๓) เส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง ๒ ฝั่ง มีระยะทางประมาณ ๙๐ กิโลเมตร ประกอบด้วย

๓.๑) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ขนาด ๖ ช่องจราจร โดยเป็นอุโมงค์ ๓ แห่ง ระยะทางอุโมงค์ประมาณ ๒๑ กิโลเมตร

๓.๒) ทางรถไฟขนาดราง ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) จำนวน ๒ ทาง โดยเป็นอุโมงค์ ๓ แห่ง ระยะทางอุโมงค์ประมาณ ๒๑ กิโลเมตร ออกแบบเพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้า ๒ ชั้นบนแคร่ (Double Stack)

๓.๓) ทางรถไฟขนาดราง ๑.๐ เมตร (Meter Gauge) จำนวน ๒ ทาง โดยเป็นอุโมงค์ ๓ แห่ง ระยะทางอุโมงค์ประมาณ ๒๑ กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อกับระบบโครงข่ายทางรางหลักของประเทศ

๓.๔) พื้นที่...

๓.๔) พื้นที่สำหรับวางท่อขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปและแก๊สธรรมชาติ เพื่อสนับสนุนการขนส่งน้ำมันและแก๊สธรรมชาติทางท่อในพื้นที่ของโครงการ

๔) การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์หลังท่าโดยการถมทะเลเพื่อพัฒนากิจการสนับสนุนท่าเรือ

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

๓.๓.๒ รูปแบบการพัฒนาโครงการ เป็นการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership : PPP) โดยให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งโครงการในลักษณะท่าเรือเดี่ยวเชื่อม ๒ ฝั่ง (One Port Two Sides) โดยมีองค์ประกอบ ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามัน ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทย เส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง ๒ ฝั่ง และการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์หลังท่า

๓.๔ ประมาณการสินค้าที่จะมาใช้โครงการแลนด์บริดจ์

๓.๔.๑ กลุ่มประเทศที่มีโอกาสขนส่งสินค้าผ่านโครงการแลนด์บริดจ์

๑) กลุ่มประเทศที่อยู่ทางฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก ได้แก่ กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และกลุ่มประเทศโอเชียเนีย

๒) กลุ่มประเทศที่อยู่ทางฝั่งมหาสมุทรอินเดีย ได้แก่ กลุ่มประเทศเอเชียใต้ กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง กลุ่มประเทศยุโรป และกลุ่มประเทศแอฟริกา

๓.๔.๒ ประเภทสินค้าที่สำคัญที่มีโอกาสผ่านโครงการแลนด์บริดจ์

๑) สินค้าถ่ายลำ (Transshipment) มีปริมาณสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ ผ่านท่า (Throughput) ประมาณ ๒๕.๘ ล้าน TEUs โดยขนส่งผ่านท่าเรือฝั่งระนอง ๑๓.๖ ล้าน TEUs และท่าเรือฝั่งชุมพร ๑๒.๒ ล้าน TEUs โดยมีชนิดสินค้าจากการคาดการณ์ ดังนี้

๑.๑) ท่าเรือฝั่งระนอง ได้แก่ เยื่อไม้ เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก อาหารสัตว์ กระดาษ ผลิตภัณฑ์นมและที่ทำจากนม และเคมีภัณฑ์อินทรีย์

๑.๒) ท่าเรือฝั่งชุมพร ได้แก่ เคมีภัณฑ์ อาหารสัตว์ ยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง ผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์ม และธัญพืช

๒) สินค้านำเข้า - ส่งออกของไทย มีปริมาณสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ ผ่านท่า (Throughput) ประมาณ ๖ ล้าน TEUs โดยขนส่งผ่านท่าเรือฝั่งระนอง ๔.๖ ล้าน TEUs และท่าเรือฝั่งชุมพร ๑.๔ ล้าน TEUs โดยมีชนิดสินค้าจากการคาดการณ์ ดังนี้

๒.๑) ท่าเรือฝั่งระนอง สินค้าส่งออก ได้แก่ บูนซีเมนต์ ไม้และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก และยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง และสินค้านำเข้า ได้แก่ เคมีภัณฑ์อินทรีย์ เยื่อไม้ เหล็ก และเคมีภัณฑ์อนินทรีย์

๒.๒) ท่าเรือฝั่งชุมพร สินค้าส่งออก ได้แก่ ไม้และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ ยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง อาหารกระป๋อง และอาหารทะเลแช่แข็ง และสินค้านำเข้า ได้แก่ ไม้ และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ ยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง อาหารกระป๋อง และเหล็ก

๒.๓) สินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมหลังท่า ประกอบด้วย สินค้าจากอุตสาหกรรมอาหารทะเล/อาหารฮาลาล อุตสาหกรรมเกษตรมูลค่าสูงจากยางพาราและปาล์ม น้ำมัน และอุตสาหกรรมจากการสร้างมูลค่าของน้ำเข้ามาประกอบแล้วส่งออกเชื่อมโยงโซ่อุปทานระหว่างกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกและอินเดีย เช่น อุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์ฐานชีวภาพ และบรรจุภัณฑ์ย่อยสลายได้ อุตสาหกรรมไม้แปรรูปขั้นสูง อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ วัสดุ/อุปกรณ์การแพทย์ เป็นต้น และอุตสาหกรรมที่นำวัตถุดิบจากพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมาพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ

๓) สินค้าจากจีนตอนใต้ และประเทศในกลุ่ม GMS มีปริมาณสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า (Throughput) ประมาณ ๑.๔ ล้าน TEUs โดยขนส่งผ่านท่าเรือฝั่งระนอง ๑.๒ ล้าน TEUs และท่าเรือฝั่งชุมพร ๐.๒ ล้าน TEUs โดยมีชนิดสินค้าจากการคาดการณ์ ดังนี้

๓.๑) ท่าเรือฝั่งระนอง สินค้าส่งออก ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเหล็ก เหล็กกล้า เคมีภัณฑ์อินทรีย์ และเม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก โดยมีสินค้าเป้าหมายหลัก ประกอบด้วยสินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์จากจีนตอนใต้ที่สามารถนำเข้ามาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากการประกอบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทยเพื่อส่งออกไปยังประเทศในกลุ่มเอเชียใต้ และเอเชียกลาง และสินค้านำเข้า ได้แก่ เคมีภัณฑ์อินทรีย์ เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก เคมีภัณฑ์อินทรีย์ และปูนซีเมนต์

๓.๒) ท่าเรือฝั่งชุมพร สินค้าส่งออก ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเหล็ก เซรามิก ปูน และเม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก โดยมีสินค้าเป้าหมายหลัก ประกอบด้วยสินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์จากจีนตอนใต้ที่สามารถนำเข้ามาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากการประกอบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทยเพื่อส่งออกไปยังประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และออสเตรเลีย และสินค้านำเข้า ได้แก่ ไม้และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ ผลไม้ ธัญพืช และเยื่อไม้

๔. ประโยชน์และผลกระทบ

๔.๑ ประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการดำเนินการ

๔.๑.๑ ลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว

๔.๑.๒ สนับสนุนระบบโลจิสติกส์การขนส่งทางเรือของประเทศไทยเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

๔.๑.๓ เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดระนอง จังหวัดชุมพร และจังหวัดอื่น ๆ ในภาคใต้

๔.๑.๔ เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาคุณภาพชีวิต โอกาสการจ้างงาน และช่วยลดปัญหาทางสังคมในพื้นที่จังหวัดระนอง จังหวัดชุมพร และจังหวัดอื่น ๆ ในภาคใต้

๔.๒ การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสำหรับโครงการตามแนวทางการวิเคราะห์โครงการลงทุนขนาดใหญ่ซึ่งพิจารณาทั้งผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อม ซึ่งสรุปได้ว่าโครงการแลนด์บริดจ์มีความเหมาะสมในการลงทุนทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังนี้

๔.๒.๑ มูลค่าปัจจุบัน (NPV) ๒๕๗,๔๕๓ ล้านบาท

๔.๒.๒ อัตราผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) เท่ากับ ๑.๓๕

๔.๒.๓ อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๑๗.๔๓

๔.๒.๔ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจทางตรง ร้อยละ ๙.๕๒

๔.๒.๕ อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ ๘.๖๒

๔.๒.๖ ระยะเวลาคืนทุนปีที่ ๒๔

๔.๒.๗ การพัฒนาโครงการจะทำให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่ จำนวน ๒๘๐,๐๐๐ ตำแหน่ง โดยแบ่งเป็นจังหวัดระนอง จำนวน ๑๓๐,๐๐๐ ตำแหน่ง จังหวัดชุมพร ๑๕๐,๐๐๐ ตำแหน่ง และรวมทั้งเป็นส่วนช่วยทำให้ GDP ของประเทศไทยมีอัตราการเจริญเติบโตเพิ่มขึ้นจากเดิมที่ประมาณการโดย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่ ๔.๐% ต่อปี เป็น ๕.๕% ต่อปี

๔.๓ ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหากดำเนินโครงการ

๔.๓.๑ ด้านสิ่งแวดล้อมและการขึ้นทะเบียนมรดกโลก

๔.๓.๑.๑ การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์จำเป็นจะต้องดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม 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.)

๔.๓.๑.๒ ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือฝั่งอันดามันในจังหวัดระนอง ปัจจุบันได้กำหนดตำแหน่งที่แหลมอ่าวอ่าง อำเภอราชกรูด จังหวัดระนอง ซึ่งอยู่นอกเขตอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง และอุทยานแห่งชาติแหลมสน โดยพื้นที่ของโครงการแลนด์บริดจ์ไม่ได้อยู่ในเขตพื้นที่ที่ ทส. อยู่ระหว่างการเสนอขึ้นทะเบียนแหล่งมรดกทางธรรมชาติพื้นที่แหล่งอนุรักษ์ทะเลอันดามันเป็นแหล่งมรดกโลกเข้าสู่บัญชีรายชื่อเบื้องต้น (Tentative List) ของศูนย์มรดกโลก แต่อยู่ในเขตที่กำหนดเป็นพื้นที่เขตแนวกันชน (Buffer Zone) ซึ่งอยู่ในระยะ ๓ กิโลเมตร จากพื้นที่ที่เสนอขึ้นทะเบียน ซึ่งจะต้องมีการหารือระหว่าง คค. และ ทส. ต่อไป

๔.๓.๒ ด้านกฎหมาย

การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ให้ประสบผลสำเร็จได้ต้องดำเนินการพัฒนาด้านกฎหมาย เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีกฎหมาย กฎระเบียบที่จะส่งเสริมการดำเนินการในรูปแบบการพัฒนาโครงการตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นเพื่อจูงใจนักลงทุนและส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ในระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) ที่เป็นรูปธรรมจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการพัฒนาด้านกฎหมาย ประกอบด้วย

๔.๓.๒.๑ จัดทำ (ร่าง) พระราชบัญญัติระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)

๔.๓.๒.๒ จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้

๔.๓.๒.๓ จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้

ในการขับเคลื่อนนโยบายและผลักดันให้เกิดการพัฒนาเมืองและพัฒนาอุตสาหกรรม

๔.๔ แผนการดำเนินโครงการ

กิจกรรม	วันที่ดำเนินการ
คณะรัฐมนตรีรับทราบโครงการ	ตุลาคม ๒๕๖๖
ดำเนินการรับฟังความเห็นจากนักลงทุนต่างประเทศ (Road Show)	พฤศจิกายน ๒๕๖๖ - มกราคม ๒๕๖๗
ดำเนินการจัดทำกฎหมายพระราชบัญญัติระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)	มกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๗
จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายและสำนักงานนโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)	ธันวาคม ๒๕๖๗
คัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน	เมษายน - มิถุนายน ๒๕๖๘
ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	มกราคม ๒๕๖๘ - ธันวาคม ๒๕๖๘
เสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติลงนามในสัญญา	กรกฎาคม - สิงหาคม ๒๕๖๘
ดำเนินการก่อสร้างโครงการแลนด์บริดจ์	กันยายน ๒๕๖๘ - กันยายน ๒๕๗๓
เปิดให้บริการ	ตุลาคม ๒๕๗๓

๕. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา หรือการสูญเสียรายได้

๕.๑ รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม

รูปแบบการลงทุนในโครงการแลนด์บริดจ์จะเป็นการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership หรือ PPP) ซึ่งเป็นการให้สิทธิแก่เอกชนลงทุนในการก่อสร้างและการบริหารจัดการเป็นระยะเวลา ๕๐ ปี โดยกำหนดให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งโครงการ ประกอบด้วย ท่าเรือ ทางรถไฟ ขนาด ๑.๔๓๕ เมตร และมอเตอร์เวย์ รวมถึงการพัฒนาพื้นที่หลังท่า โดยภาครัฐทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการเวนคืนที่ดินลงทุนทางรถไฟขนาด ๑.๐ เมตร และกำหนดสิทธิประโยชน์ให้กับเอกชนผู้ร่วมลงทุนในโครงการ โดยแบ่งการลงทุนเป็นระยะ ดังนี้

๕.๑.๑ การลงทุนท่าเรือฝั่งระนอง แบ่งออกเป็น ๓ ระยะ ประกอบด้วย

๕.๑.๑.๑ ระยะที่ ๑/๑ พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้า จำนวน

๖ ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

๕.๑.๑.๒ ระยะที่ ๑/๒ พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น

๖ ล้าน TEUs รวมเป็น ๑๒ ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๗๗

๕.๑.๑.๓ ระยะที่ ๑/๓ พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น

๘ ล้าน TEUs รวมเป็น ๒๐ ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๗๙

๕.๑.๒ การลงทุนท่าเรือฝั่งชุมพร แบ่งออกเป็น ๔ ระยะ ประกอบด้วย

๕.๑.๒.๑ ระยะที่ ๑/๑ พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้า จำนวน

๔ ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

๕.๑.๒.๒ ระยะที่ ๑/๒ พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น

๔ ล้าน TEUs รวมเป็น ๘ ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๗๗

๕.๑.๒.๓ ระยะที่ ๑/๓ พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น

๖ ล้าน TEUs รวมเป็น ๑๔ ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๗๙

๕.๑.๒.๔ ระยะที่ ๑/๔ พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น

๖ ล้าน TEUs รวมเป็น ๒๐ ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. ๒๕๘๒

๕.๒ ประมาณการลงทุนโครงการ

๕.๒.๑ ระยะที่ ๑/๑

๕.๒.๑.๑ งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร จำนวน ๑๑๘,๕๑๙.๕๐ ล้านบาท

๕.๒.๑.๒ งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งระนอง จำนวน ๑๔๑,๗๑๖.๐๒ ล้านบาท

๕.๒.๑.๓ งานก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยง ๒ ท่าเรือ จำนวน ๑๙๕,๕๐๔.๐๐ ล้านบาท

๕.๒.๑.๔ งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน

๖๐,๘๙๒.๕๖ ล้านบาท

๕.๒.๑.๕ ค่าเวนคืนและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๖,๒๑๒.๐๐ ล้านบาท

รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น ๕๒๒,๘๔๔.๐๘ ล้านบาท

๕.๒.๒ ระยะที่ ๑/๒

๕.๒.๒.๑ งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร จำนวน ๔๕,๖๔๔.๗๕ ล้านบาท

๕.๒.๒.๒ งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งระนอง จำนวน ๗๓,๑๖๔.๗๘ ล้านบาท

๕.๒.๒.๓ งานก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยง ๒ ท่าเรือ จำนวน ๒๑,๙๑๐.๐๐ ล้านบาท

๕.๒.๒.๔ งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน

๒๓,๙๕๒.๓๐ ล้านบาท

รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น ๑๖๔,๖๗๑.๘๓ ล้านบาท

๕.๒.๓ ระยะที่...

๕.๒.๓ ระยะที่ ๑/๓

๕.๒.๓.๑ งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร จำนวน ๗๓,๒๒๑.๙๙ ล้านบาท

๕.๒.๓.๒ งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งระนอง จำนวน ๑๑๕,๙๒๙.๗๖ ล้านบาท

๕.๒.๓.๓ งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน

๓๙,๓๖๑.๐๔ ล้านบาท

รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น ๒๒๘,๕๑๒.๗๙ ล้านบาท

๕.๒.๔ ระยะที่ ๑/๔

๕.๒.๔.๑ งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร จำนวน ๖๘,๒๘๐.๒๐ ล้านบาท

๕.๒.๔.๒ งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน

๑๖,๘๙๗.๕๗ ล้านบาท

รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น ๘๕,๑๗๗.๗๗ ล้านบาท

๕.๓ การเปรียบเทียบมูลค่าการลงทุนกับโครงการที่ผ่านมา

มูลค่าการลงทุนโครงการแลนด์บริดจ์สามารถเปรียบเทียบกับโครงการลงทุนในลักษณะที่คล้ายกันทั้งในประเทศและต่างประเทศในองค์ประกอบต่าง ๆ ดังนี้

๕.๓.๑ 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	๒๕๗๙	๒๐	๑๒๔.๑๔	๙,๘๗๐	๔๙๓.๕๐
- ท่าเรือฝั่งชุมพร	๒๕๘๒	๒๐	๑๒๐.๗	๙,๑๓๐	๔๕๖.๕๐
โครงการภายในประเทศ					
- ท่าเรือแหลมฉบัง/ขั้นที่ ๓ (อยู่ระหว่างก่อสร้าง)	๒๕๖๘	๗.๐	๕๖.๐๐	๒,๘๔๓.๘๐	๔๐๖.๒๖
โครงการภายนอกประเทศ					
- ท่าเรือสิงคโปร์ TUAS Mega Port /ขั้นที่ ๑	๒๕๖๔	๒๐.๐	๘๘	๑๒,๐๔๒.๖๔	๖๐๒.๑๓
- ท่าเรืออินโดนีเซีย Patimban Port	๒๕๖๑ (Phase ๑)	๗.๕	๔๐.๘	๓,๒๑๐	๔๗๘.๗๕
- ท่าเรือเกาหลีใต้ BNCT , Busan Port (Phase ๒ - ๓)	๒๕๔๘	๒.๔	-	๙๗๐	๕๔๙.๗๒

๕.๓.๒ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ลำดับ	รายการ	ทางระดับพื้น (๖ ช่องจราจร)		ทางยกระดับ (๖ ช่องจราจร)		อุโมงค์	
		โครงการ ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา ^๑	โครงการ Landbridge	โครงการทาง หลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา ^๑	โครงการ Landbridge	โครงการ ทางพิเศษ สายกะทู้- ป่าตอง จังหวัด ภูเก็ต ^๒	โครงการ Landbridge
๑	ค่าก่อสร้าง งานโยธา (ลบ.)	๓๓๓๗.๓๔	๔,๔๔๗	๑,๔๑๓.๓๒	๓๘,๘๖๒	๕,๘๐๐	๖๓,๓๖๐
๒	ระยะทาง (กม.)	๒.๐๒	๓๐.๖๗	๑.๔๘	๔๓.๑๘	๓.๗๐	๑๙.๘๐
๓	พื้นที่หน้า ตัดอุโมงค์ (ตร.ม.)	-	-	-	-	๑๓๘.๕๐	๓๑๒
๔	ค่าก่อสร้าง (ลบ./กม.)	๑๖๗	๑๔๕	๙๕๔	๙๐๐	๑๑.๓๒ ต่อ ตร.ม. หน้าตัด	๑๐.๒๖ ต่อ ตร.ม. หน้าตัด

ที่มา : ^๑สัญญาก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา

^๒โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต

๕.๓.๓ ทางรถไฟ

ลำดับ	รายการ	ทางระดับพื้น (๒ ทาง)		ทางยกระดับ (๒ ทาง)		อุโมงค์ (๒ ทาง)	
		รถไฟทางคู่ ช่วงมาบ กะเบา - ชุมทาง ถนนจิระ ^๑	โครงการ Landbridge	รถไฟทางคู่ ช่วงมาบ กะเบา - ชุมทาง ถนนจิระ ^๑	โครงการ Landbridge	รถไฟทางคู่ ช่วงมาบ กะเบา - ชุมทาง ถนนจิระ ^๑	โครงการ Landbridge
๑	ค่าก่อสร้างงาน โยธา (ลบ.)	๒,๔๘๐	๓๐๖๒.๔	๑,๘๗๖	๑๒,๘๘๐	๓๕๗	๒๕,๗๔๐
๒	ระยะทาง (กม.)	๓๑	๓๕.๒	๕	๓๒.๒	๐.๒๖	๑๙.๘
๓	ค่าก่อสร้าง (ลบ./กม.)	๘๐	๘๗	๓๗๕	๔๐๐	๑,๓๗๓	๑,๓๐๐

ที่มา : ^๑สัญญาก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ

๖. ความเห็นหรือความเห็นชอบ/อนุมัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ไม่มี

๗. ข้อกำหนดและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง
ไม่มี

๘. ข้อเสนอ...

๘. ข้อเสนอของหน่วยงานของรัฐ/คณะกรรมการเจ้าของเรื่อง

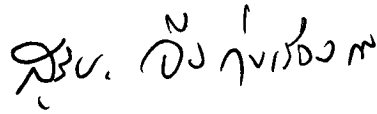
กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว จึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อ

๘.๑ รับทราบหลักการโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนา
ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์)

๘.๒ ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการรับฟังความคิดเห็นจากนักลงทุนต่างประเทศ
(Road Show) ในการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์เพื่อนำมาประกอบในการจัดทำร่างเอกสารเชิญชวนผู้ลงทุน
ในการร่วมลงทุนโครงการ (RFP)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๔๔

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๓๕๒๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ regionalpolicyottp@gmail.com