

วันศุกร์ที่ 27 มีนาคม พ.ศ. 2552
13.00 - 17.00 น.



จากคอคอดกระถึงแลนด์บริดจ์

อติศร ศักดิ์สูง

ทรงวุฒิ พัฒแก้ว

วิทยา อารรณ์

ประสิทธิ์ชัย หนูนวล ดำเนินการอภิปราย

จากคอคอดกระสู่แลนด์บริจด์:แนวคิดและพัฒนากการ

ผศ.อดิสร ศักดิ์สูง

ภาควิชาสังคมศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์
มหาวิทยาลัยทักษิณ



ประเด็นบรรยาย

1. เส้นทางข้ามคาบสมุทรมาลายูในอดีต : สาระสังเขป
2. คอคอดกระ : แนวคิดคลองเชื่อมมหาสมุทร
3. โครงการแลนด์บริจด์ : การพัฒนาภาคใต้
4. แลนด์บริจด์สงขลา — สตูล : การพัฒนาโลจิสติกส์

การข้ามคาบสมุทรในอดีต : สาระสังเขป

เส้นทางการค้าโลกตะวันตก ตะวันออก

1) ทางตะวันออก

- มีจีนเป็นศูนย์กลาง

2) ทางตะวันตก

- มีอินเดีย ลังกา กลุ่มน้ำไททริสยูเฟรติส (อิรัก) เมืองอเล็กซานเดรีย กรีก โรมัน

การติดต่อค้าขาย

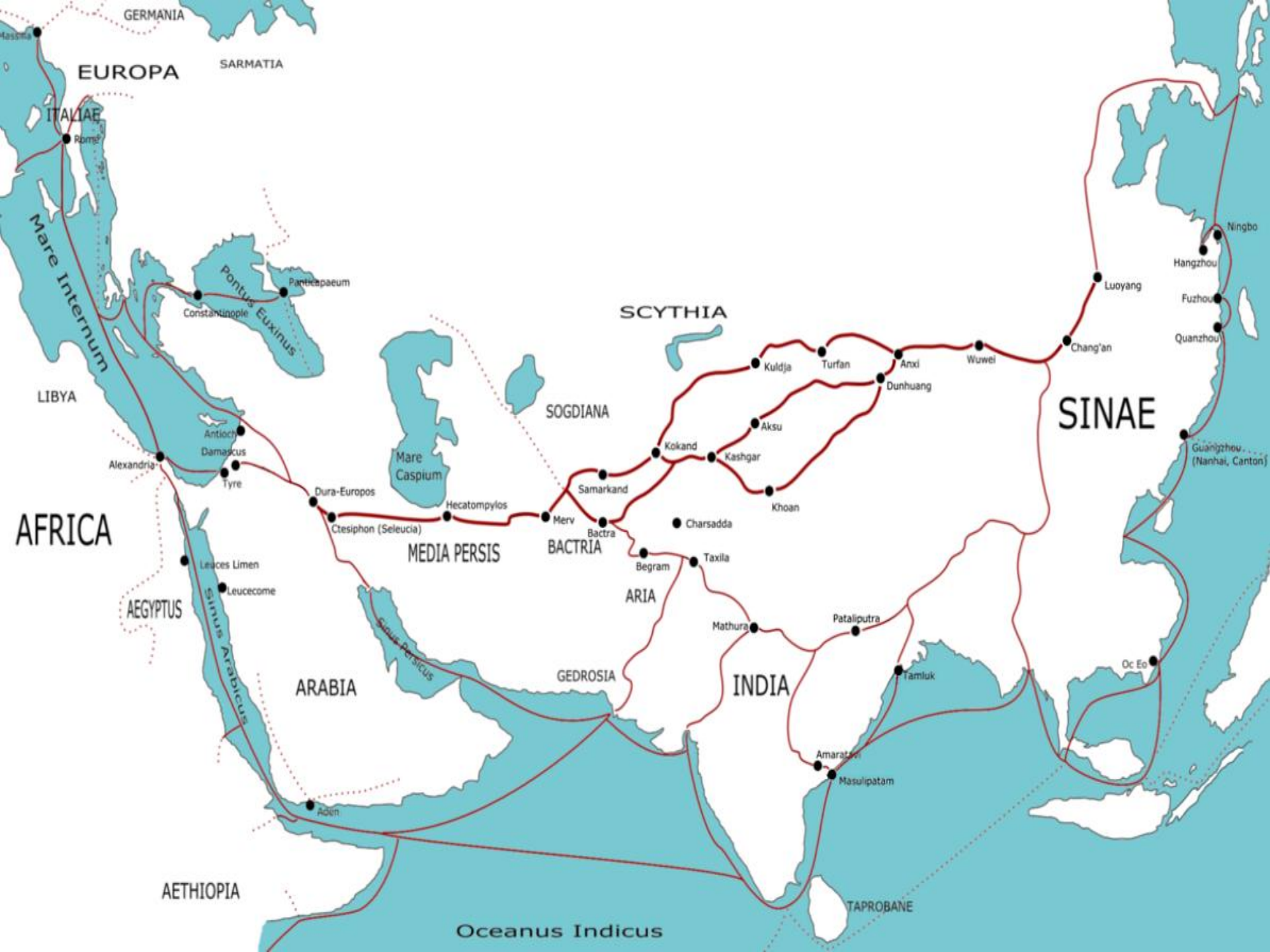
1. ทางตะวันตก-ตะวันออกต้องการติดต่อกัน

- ใช้เส้นทางทางบก

2. ยังไม่มีการเดินทางทะเลติดต่อกันโดยตรง

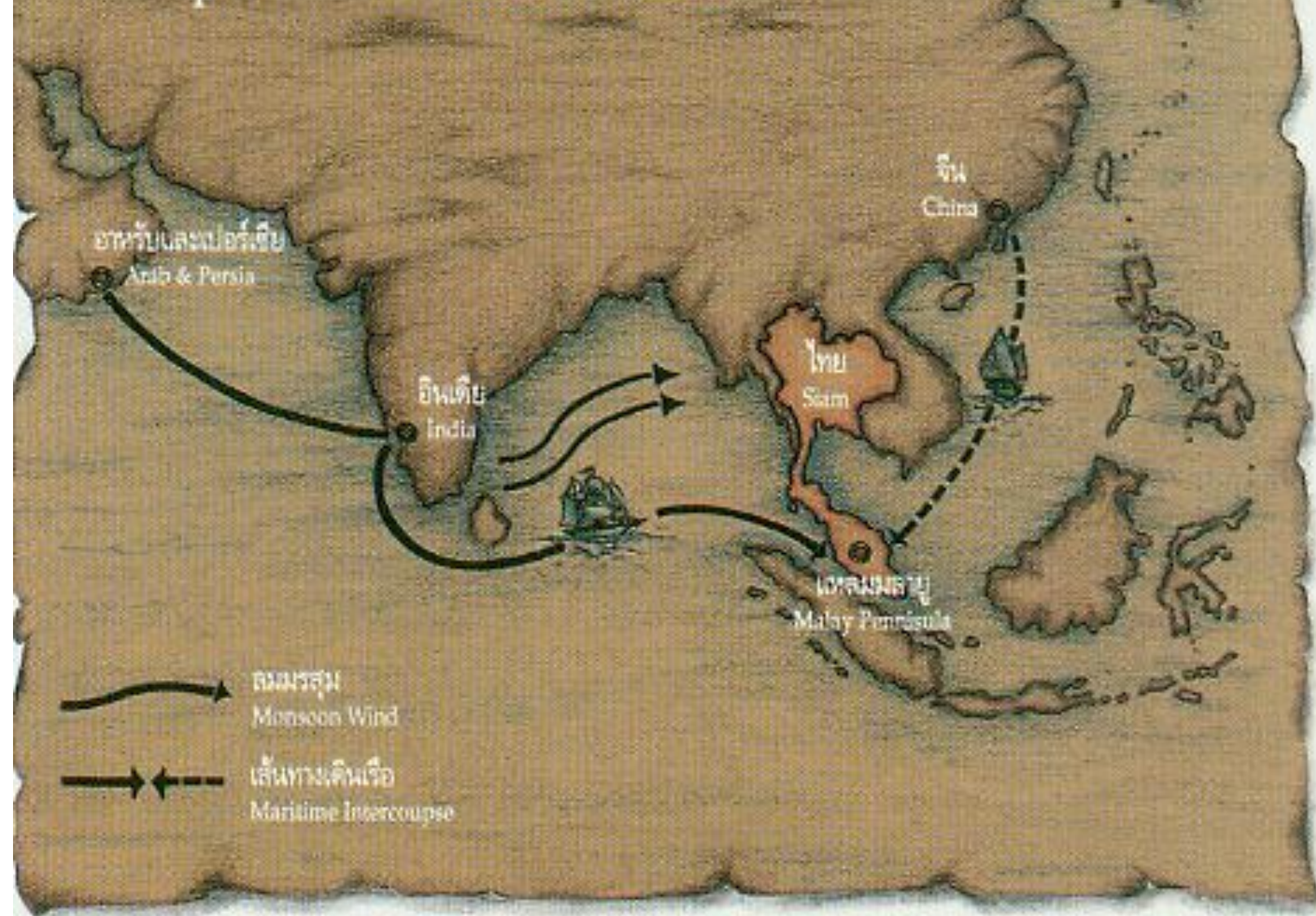
- เทคโนโลยีการเดินทางเรือต่ำ

- ไม่สามารถอ้อมช่องแคบมะละกาได้ เพราะคลื่นลมแรง



แผนที่เส้นทางเดินเรือโบราณ

Map of Ancient Maritime Intercourse



สุวรรณภูมิ : ศูนย์กลางการเดินทาง

- 1) การเดินทางจากตะวันตกสู่ตะวันออกจะแวะพักที่
คาบสมุทรมลายูหรือสุวรรณภูมิ
- ตั้งแต่บริเวณภาคใต้ของไทย - มาเลเซีย

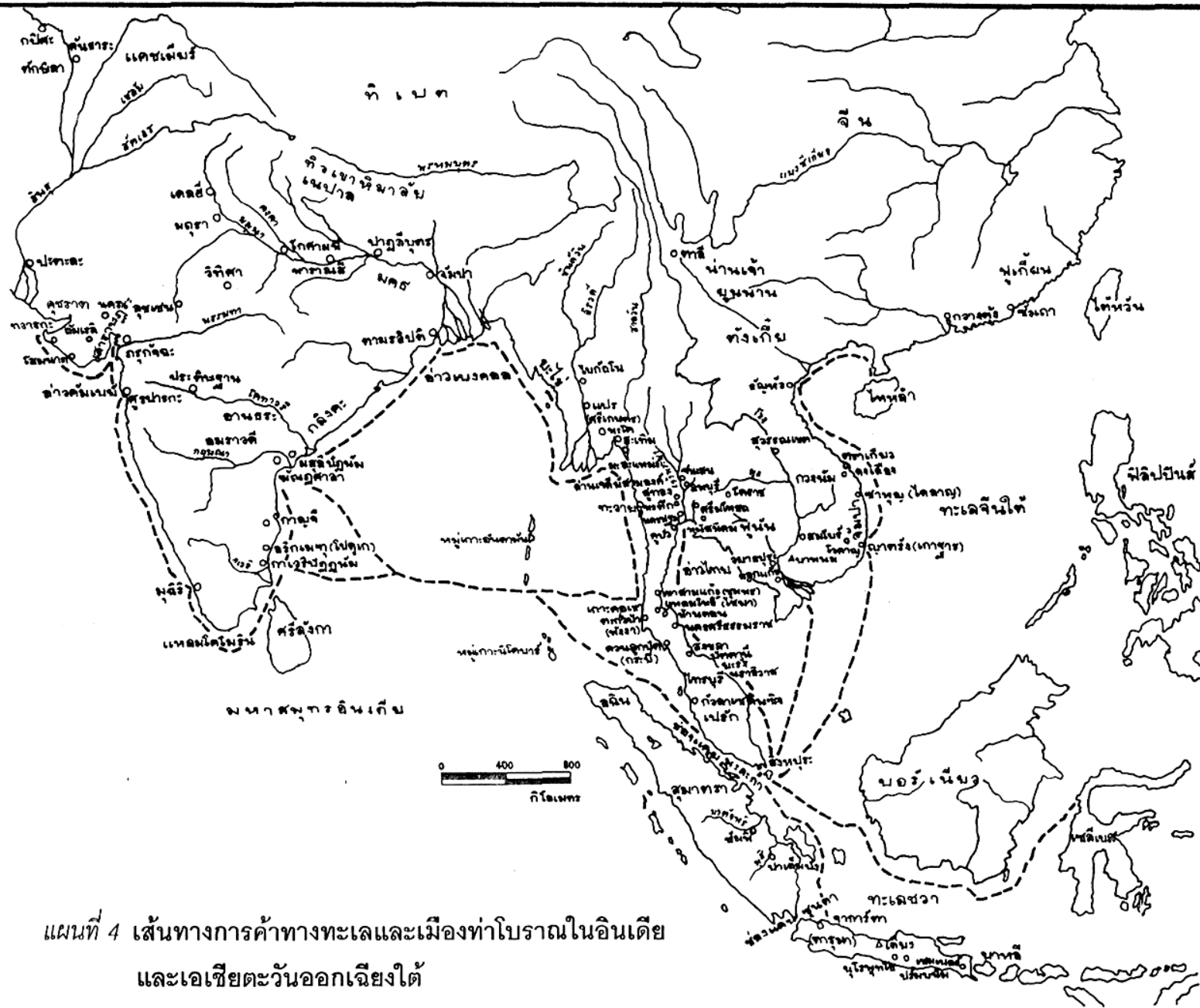
แผนที่สุวรรณภูมิ



แผนที่แสดงบริเวณอุษาคเนย์
หรือ Southeast Asia
ทั้งนี้แผนที่ฉบับใหญ่ของกรมการ

เส้นทางหลักในการเดินเรือทางทะเล คริสต์ศตวรรษที่ ๑



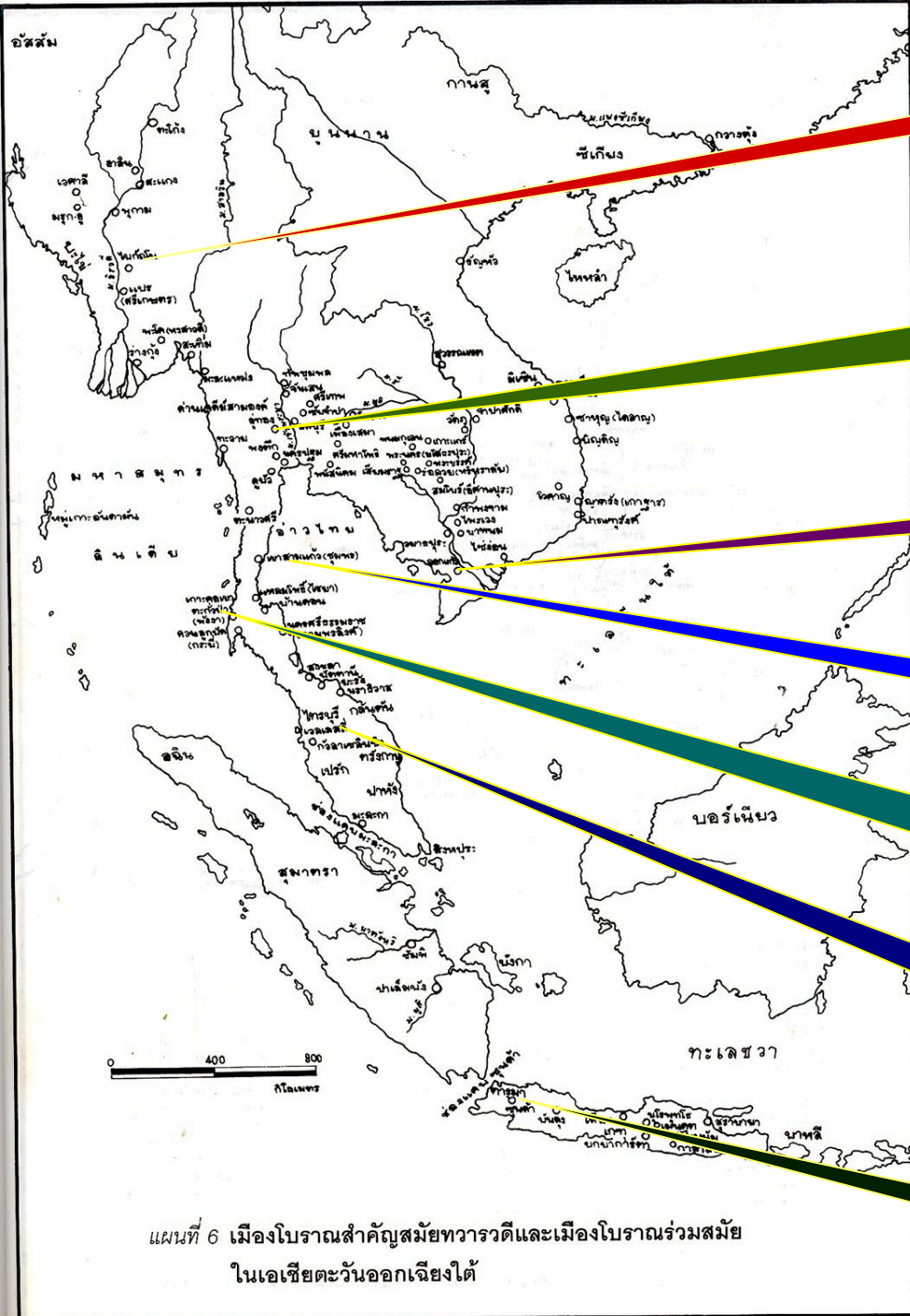


2) มีการเล่นเรือเลียบชายฝั่งอ่าวเบงกอลมาอ่าวมะตะมะ
จดเรือชนหินค้าข้ามคาบสมุทร

- ตั้งแต่มะตะมะ ทวาย มะริด ตะนาวศรี ระนอง
พังงา ภูเก็ต กระบี่ เคนดาร์

3) ส่วนฝั่งตะวันออกมีการเล่นเรือเลียบชายฝั่ง กวางตุ้ง เวียดนาม
มาไทย

- ตั้งแต่ ปัตตานี สงขลา นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี
ชุมพร เพชรบุรี ราชบุรี ฯลฯ



ไบกาโน ประเทศพม่า

**พงตึก อุทอง
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย**

ออกแก้ว เวียดนามใต้

เขาสามแก้ว ชุมพร ภาคใต้ของไทย

**ภูเขาทอง (ระนอง)
ดอนลูกปิด (กระบี่)
ภาคใต้ของไทย**

ไทรบุรี มาเลเซีย

ดารูมา อินโดนีเซีย

แผนที่ 6 เมืองโบราณสำคัญสมัยทวารวดีและเมืองโบราณร่วมสมัย
ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



เขาสามแก้ว จ.ชุมพร



ภูเขาทอง จ.ระนอง



ควนลูกปัด จ.กระบี่



แผนที่แหล่งโบราณคดีภาคใต้
สมัยแรกเริ่มประวัติศาสตร์-สมัยศรีวิชัย

อ่าวไทย

ทะเลอันดามัน

แหล่งโบราณคดีที่มีอายุ
อยู่ในช่วงพุทธศตวรรษที่
4-12 (ca.200B.C.-600A.D.)

Buang Valley

มาเลเซีย

แผนที่แหล่งโบราณคดีภาคใต้
สมัยแรกเริ่มประวัติศาสตร์-สมัยศรีวิชัย



เขาสามแก้ว
อ.เมือง
จ.ชุมพร



อ.ไชยา, อ.พุนพิน,
อ.ท่าชนะ และ เกาะสมุย
จ.สุราษฎร์ธานี

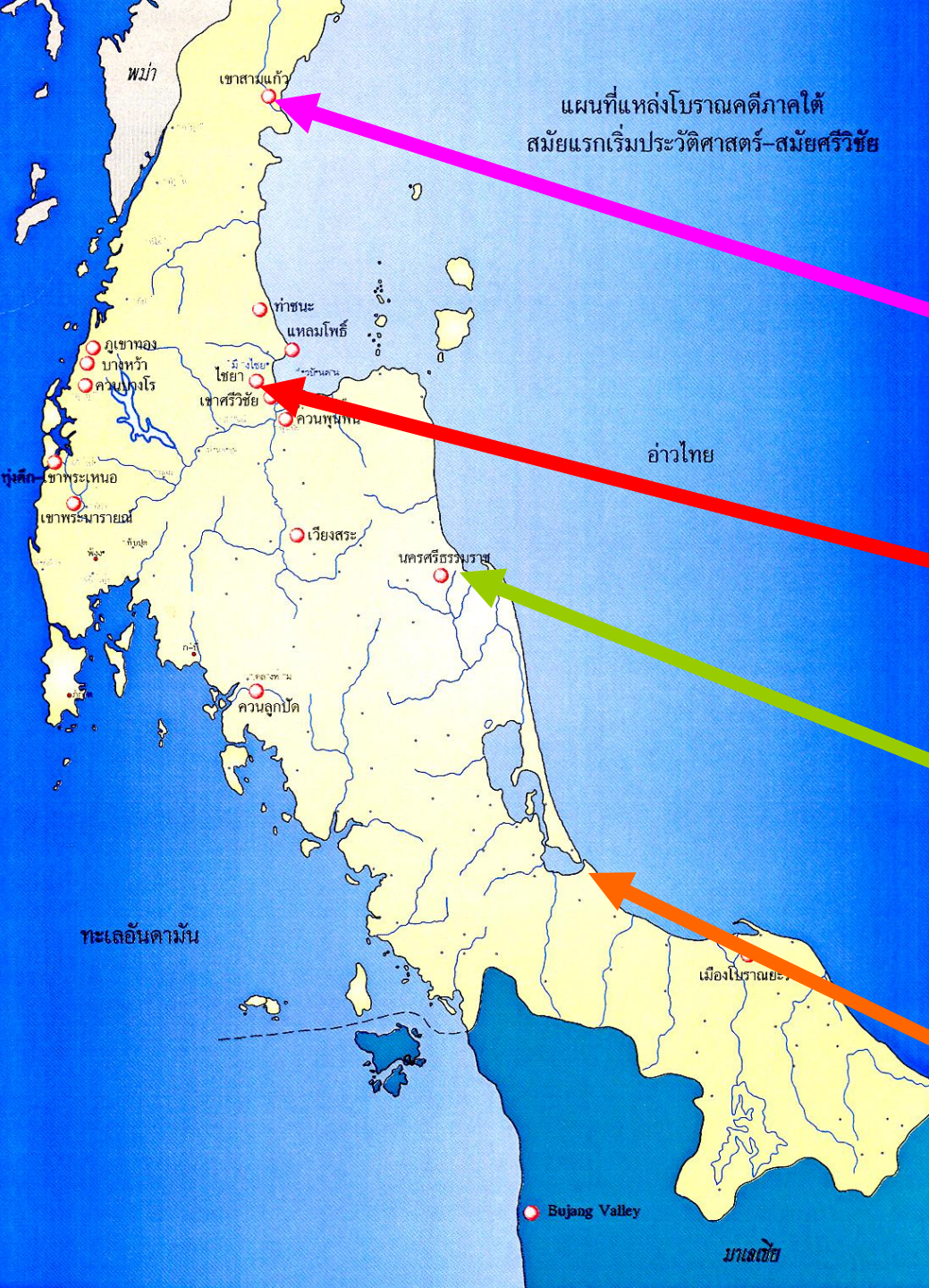


อ.ฉวาง และ
ต.ท่าเรือ อ.เมือง
จ.นครศรีธรรมราช



ต.ท่าเรือ

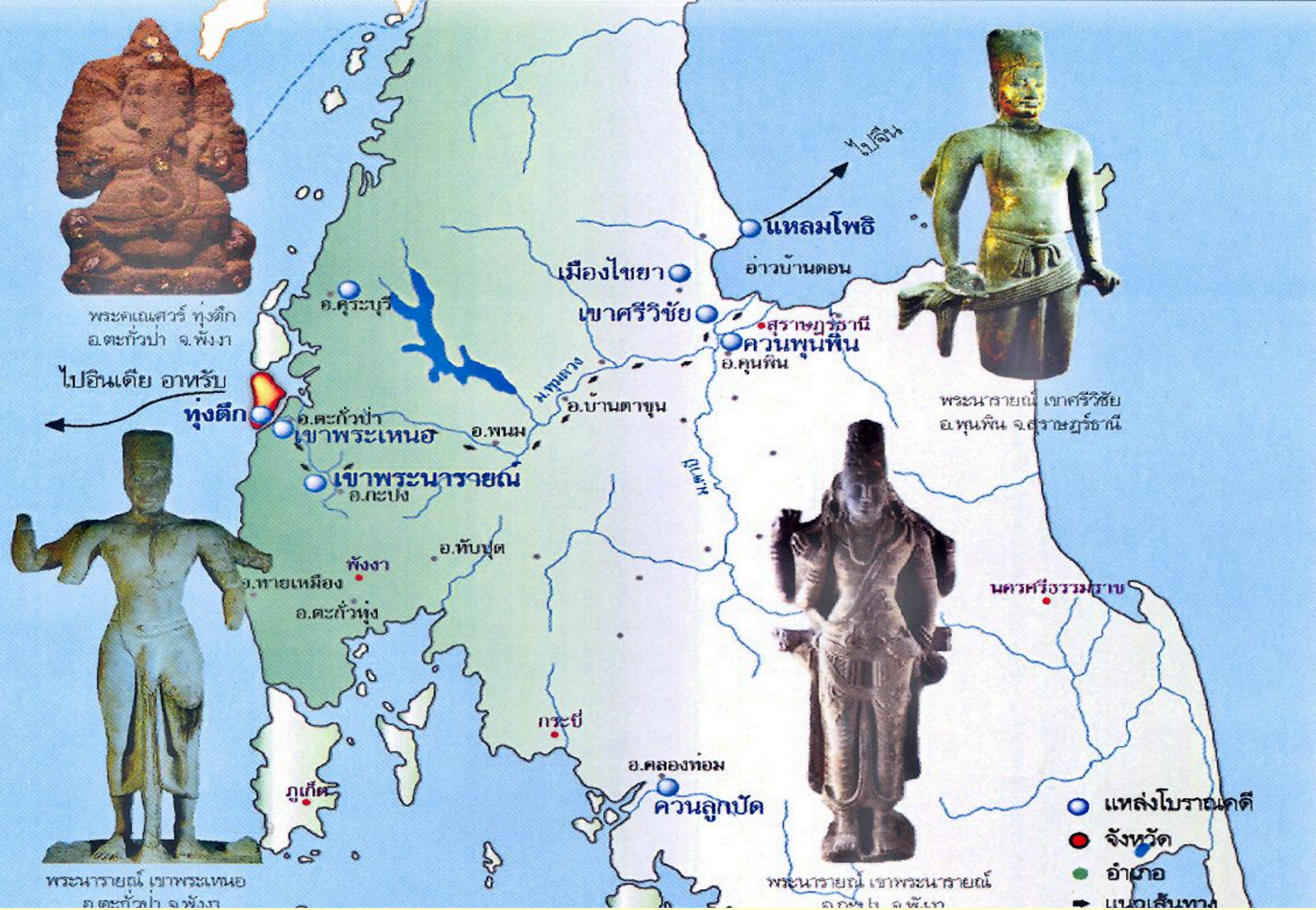
ต.จะโหนด อ.จะ
จ.สงขลา



เส้นทางคาบสมุทรในประเทศไทย

มีหลายแนวคิด

- 1) แนวคิดแรกเชื่อว่า เป็นการเดินทางจากตะวันตกขึ้นบกที่
ตะกั่วป่า - เดินทางตามลำน้ำตะกั่วป่า-ข้ามเขาสก - ต้น
น้ำพุมดวง-ไปไชยา-ออกอ่าวบ้านดอน



เส้นทางข้ามคาบสมุทรตะกั่วป่า-อ่าวบ้านดอน

เมืองตากว้าไ



แม่น้ำตะกั่วป่า



เขาสก





แม่น้ำพุมดวง





แหลม

บริเวณที่แม่น้ำพุมดวงบรรจบกับแม่น้ำตาปีที่ อ. พุนพิน จ. สุราษฎร์ธานี
suratthani wildlife club

เมืองไชยา

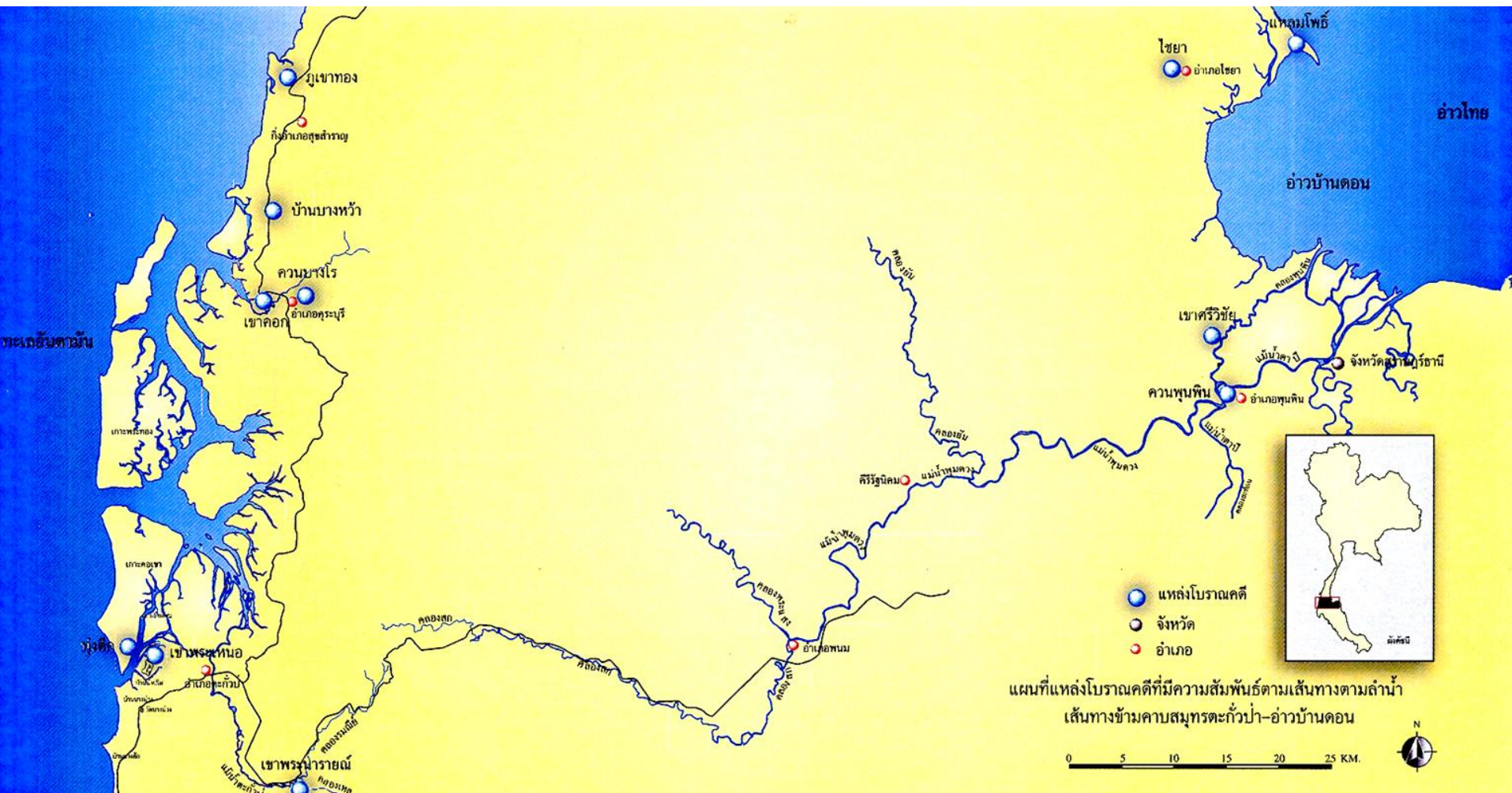


เมืองไชยา



อ่าวบ้านดอน





2) แนวคิดที่สองเชื่อว่า ขึ้นฝั่งที่ จ.ตรัง หรือ จ.กระบี่ —> ผ่านช่องเขาพนม
—> อำเภอทุ่งใหญ่ —> เดินตามลำคลองสิปุน —> ออกแม่น้ำหลวง
—> เวียงสระ —> พุนพิน —> ไซยา —> อ่าวบ้านดอน



เมืองตรัง



กระป๋



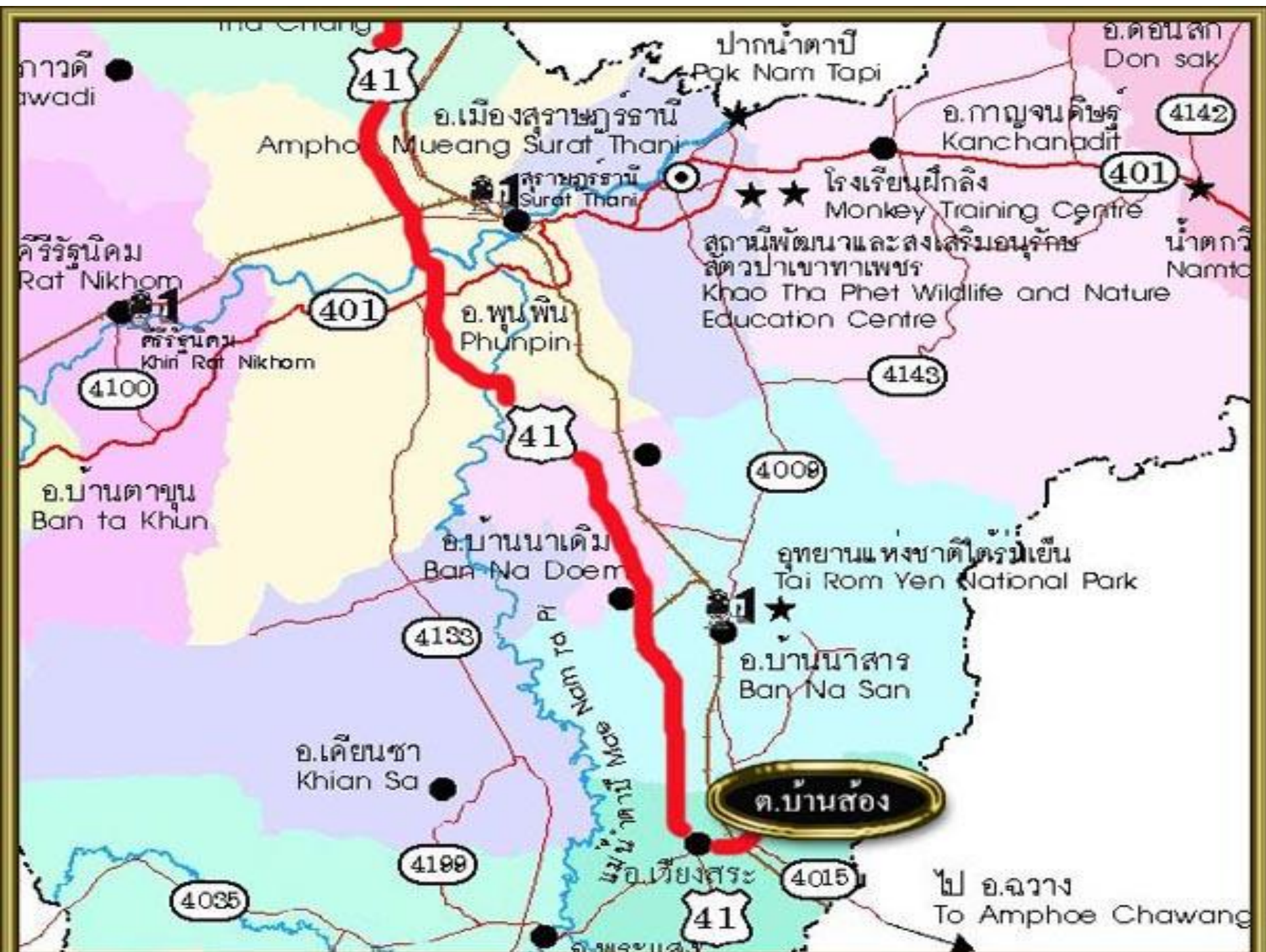
เขापนม จ.กระบี่





แผนที่ อำเภอทุ่งใหญ่





พุนพิน

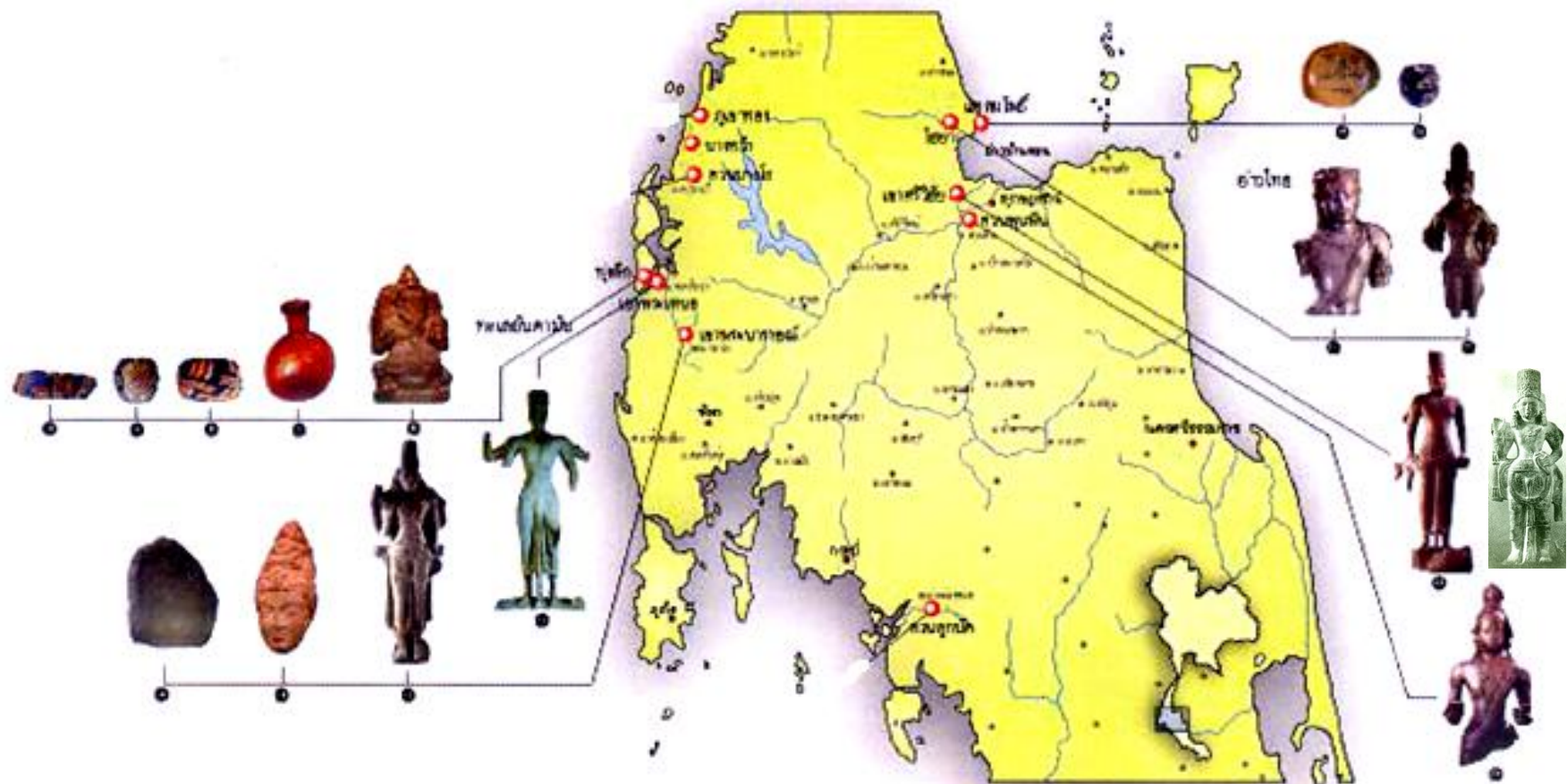


แม่น้ำหลวง(ตาปี)





แผนที่แสดงเส้นทางโบราณข้ามคาบสมุทรจากคลองท่อม ถึงอ่าวบ้านดอน จังหวัดสุราษฎร์ธานี และแหล่งโบราณคดีที่สำคัญ



- | | | | | |
|---------------------------------------|--------------------------|---------------------------|--|-----------------------------------|
| 1. หินขัด (rock crystal) 1-2 cm. | 6. พระพุทธรูปดินเผา | 13. เศียรพระพุทธรูป | 18. ลูกปัดหินงา (shell beads) | 23. พระนางอุษณีย์ |
| 2. หินขัด (rock crystal) | 7. จานดินเผา | 14. ศิลาจารึกภาษาเขมร | 19. เศียรพระพุทธรูปดินเผา (พระพุทธรูป) | 24. พระพุทธรูปดินเผา (พระพุทธรูป) |
| 3. หินขัด (rock crystal) | 8. หินขัด (rock crystal) | 15. แผ่นดินเผา (ดินเผา) | 20. ลูกปัดหินงา (shell beads) | |
| 4. เศียรพระพุทธรูปดินเผา (พระพุทธรูป) | 11. พระนางอุษณีย์ | 16. หินขัด (rock crystal) | 21. พระพุทธรูปดินเผา (พระพุทธรูป) | |
| 5. แผ่นดินเผา (ดินเผา) | 12. พระนางอุษณีย์ | 17. เศียรพระพุทธรูป | 22. พระพุทธรูปดินเผา (พระพุทธรูป) | |

แผนที่แสดงตำแหน่งแหล่งโบราณคดีและโบราณวัตถุสำคัญ
บริเวณตอนกลางคาบสมุทรไทย



คอคอดกระ : แนวคิดคลองเชื่อมมหาสมุทร

ป้ายคอคอดกระ อ.กระบุรี จ.ระนอง



แม่น้ำกระบุรี



คอกอดกระ จ.ระนอง



คอกอดกระ



ฝั่งพม่าที่คอคอดกระ



ป้ายสถานที่ท่องเที่ยว คอคอดกระ



ป้ายสุดแดนไทยที่คอคอดกระ



พัฒนาการของแนวคิด

- 1) ความคิดชุดคลอง 2 ฟังทะเล ระหว่างฝั่งอันดามันกับฝั่งอ่าวไทย
มีมานานกว่า 300 ปี
 - วัตถุประสงค์ คือ ย่นระยะทางการเดินเรือของทั้ง 2 ฟังทะเล
 - แต่แนวคลองที่จะขุดมีการปรับเปลี่ยน ขึ้นอยู่กับบริบทของแต่ละยุคสมัย

สมัยกรุงศรีอยุธยา

1) ในรัชสมัยของสมเด็จพระนารายณ์มหาราช

- เหตุผลหลัก คือ ต้องการขุดคลองเพื่อความสะดวกรวดเร็วต่อการเคลื่อนทัพเรือจากอ่าวไทยไปฝั่งทะเลอันดามัน
- เพื่อสะดวกในการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศ โดยเฉพาะชาตินิโอรปที่มาทางฝั่งอันดามัน ไม่ต้องเสียเวลาไปผ่านช่องแคบมะละกา

2) แนวคลองที่จะขุด คือ คอคอดกระ จังหวัดระนอง

- เหตุผล เพราะแคบที่สุดสามารถทำการขุดก่อสร้างได้ง่าย



ก้าวแรกที่เข้าใจ
ก้าวต่อไปก็ไม่ใช่เรื่องยาก

สมัยต้นรัตนโกสินทร์

1) สมัยรัชกาลที่ 1 ราวพ.ศ.2326 สมเด็จพระ
พระราชวังบวรมหาสุรสีหนาท ทรงดำริการขุดคลอง
เชื่อม 2 ฝั่งทะเล ดังปรากฏในพระราชนิพนธ์ว่า

“...จำจะคิดให้ผิดแต่ก่อนมาเป็นทัพหน้าหา
ยกออกไปตามทางทะเล ไปสงขลาจะขุดพสุธาเป็น
คลองใหญ่ให้เรือรบ ออกประจบเอาเมืองไทร ปักขีได้
ฝ่ายทะเล ให้พร้อมกันจึงจะยกไปตีเมืองมะริด ...”

ทะเลสาบสงขลา

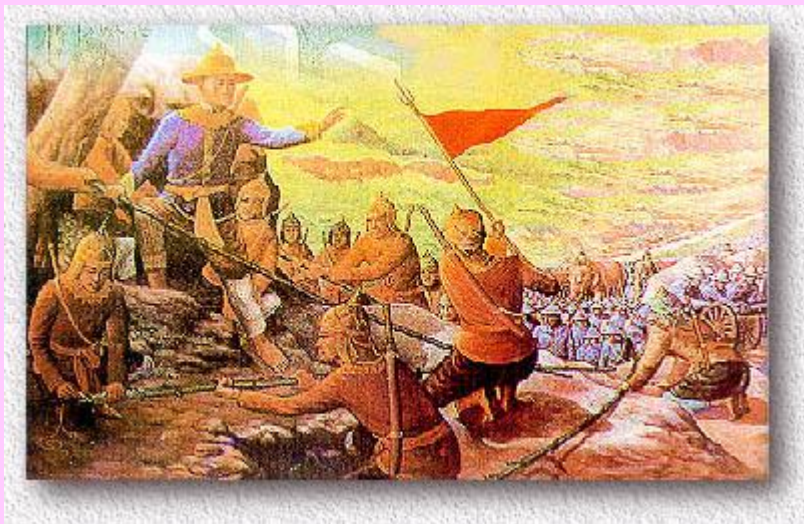






2) แนวคิดที่จะขุดคลองจากสงขลาไปออกทะเลอันดามัน
คือ

- การยกทัพเรือไปตีเมืองไทรบุรีและมะริดตาม
ยุทธศาสตร์



เมืองอลสตาร์ รัฐเคดาห์

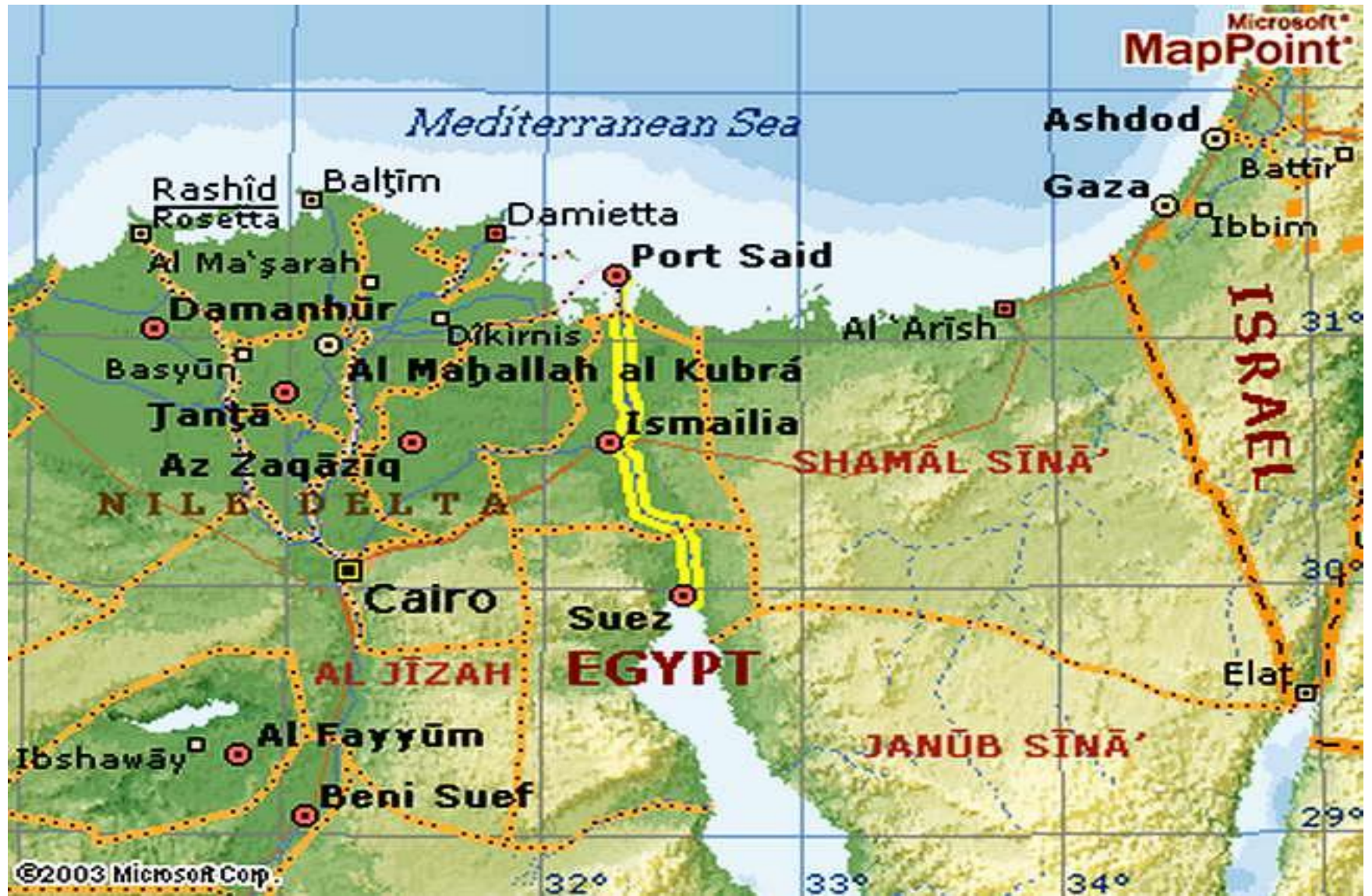


สมัยรัชกาลที่ 3

- วิศวกรช่างฝรั่งเคสซุดคลองสุเอซ เชื่อมทะเลเมดิเตอร์เรเนียนกับทะเลแดง
- เป็นการย่อระยะทางระหว่างยุโรปกับเอเชีย
- เป็นหนทางให้อังกฤษสร้างเรือจักรภาพ



แผนที่คลองสุเอซ



កងទ័ពសមុទ្រ



สมัยรัชกาลที่ 4



- พ.ศ.2401 อังกฤษเสนอขอพระบรมราชานุญาตการขุดคอคอดกระแนวระนอง-หลังสวน แต่ขาดเงินทุน
- พ.ศ.2406 อังกฤษสำรวจบริเวณคอคอดกระส่วนที่แคบที่สุดได้ แต่ติดสนเขาเครื่องมือไม่มี
- พ.ศ.2409-2411 ฝรั่งเศสเจรจาขุดคอคอดกระหลังขุดคลองสุเอซสำเร็จ แต่รัชกาลที่4 ไม่อนุญาตเพราะเกรงเสียพระราชอาณาจักร

ปากแม่น้ำห้วยหลวง



สมัยรัชกาลที่ 5



- พ.ศ.2415 นาวาเอกจีลอปตัน ตัวแทนรัฐบาลอังกฤษเข้ามาสำรวจเส้นทางขุดคลองคอดกระ แนวระนอง-ชุมพร
- แต่พระองค์ไม่อนุญาตเพราะเหตุผลการเมือง

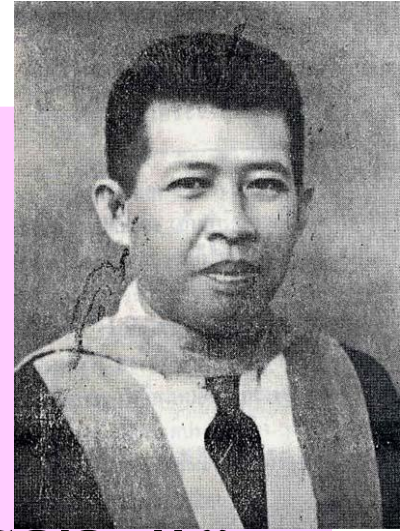
สมัยรัชกาลที่ 6



- ประมาณ พ.ศ.2460 พระองค์สนพระทัยเรื่องคอคอดกระเพราะเห็นว่า นำความเจริญสู่ประเทศมหาศาล
- แต่มีปัญหาทางการเมือง ทำให้ไม่ทรงอนุญาตขุดคอคอดกระ

สมัยเปลี่ยนแปลงการปกครอง

- พ.ศ.2478 นายปรีดี พนมยงค์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรื้อฟื้นโครงการคลองกระพิจารณา แต่ติดขัดเรื่องทุน
- พ.ศ.2489 หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 มีข้อตกลงห้ามไทยขุดคลองเชื่อมมหาสมุทรอินเดียกับอ่าวไทย



การรื้อฟื้นโครงการคลองกระ

-พ.ศ.2503 บริษัท แหลมทองพัฒนา เสนอรื้อฟื้น
โครงการต่อรัฐบาล

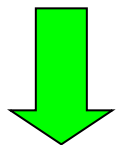
-แต่สภาความมั่นคงแห่งชาติสั่งระงับ ในวันที่ 31
มีนาคม 2507

-พ.ศ.2513 มีการศึกษาความเป็นไปได้ เส้นทางขุด
คลองโดยเสนอเส้นทางสตูล-สงขลา



- พ.ศ.2525 กลุ่มสส.พรรคชาติไทยเสนอให้มีการขุดคอคอดกระที่ระนอง แต่ถูกระงับด้วยเรื่องความมั่นคง
- พ.ศ.2529 สมัยรัฐบาลพลเอกเปรมติณสูลานนท์ มีการดำเนินโครงการขุดคอคอดกระ โดยมีประเทศญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกาขอเป็นผู้ลงทุน แต่ถูกกลุ่มนักวิชาการคัดค้าน

ความเข้าใจ
ใน **บริบท**
จะทำให้ สิ่งที่ทำ
มีความหมาย



ไม่ทำตามอย่างกัน
โดยไม่เข้าใจ



- พ.ศ.2531 สมัยรัฐบาล พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ได้สนับสนุนโครงการชุดคอคอดกระ โดยเน้นให้ต่างชาติมาลงทุนในลักษณะสัมปทาน มีบริษัท จากประเทศญี่ปุ่น ไต้หวัน เยอรมนี ขอลงทุน
- แต่ช่วงพ.ศ.2533 รัฐบาลพลเอกชาติชาย เน้นการเปิดประตูอินโดจีนมากกว่า





ศักยภาพ และความคาดหวัง



- พ.ศ.2537 รัฐบาลนายชวน หลีกภัย มีการศึกษารวบรวมข้อมูลโครงการชุดคอคอดกระ มีบริษัท อีชีมวาจิโน ฮาริดา อินดัสทรี สนใจมาลงทุน แต่นักการเมืองฝ่ายค้านไม่เห็นด้วยโดยใช้เหตุผลความมั่นคงทางการเมือง
- พ.ศ.2537-2540 โครงการชุดคอคอดกระถูกระงับไปเนื่องจากรัฐบาลสนใจโครงการท่าอากาศยาน 2 และประเทศไทยประสบปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจ

สนามบิณสูวรรณภูมิ

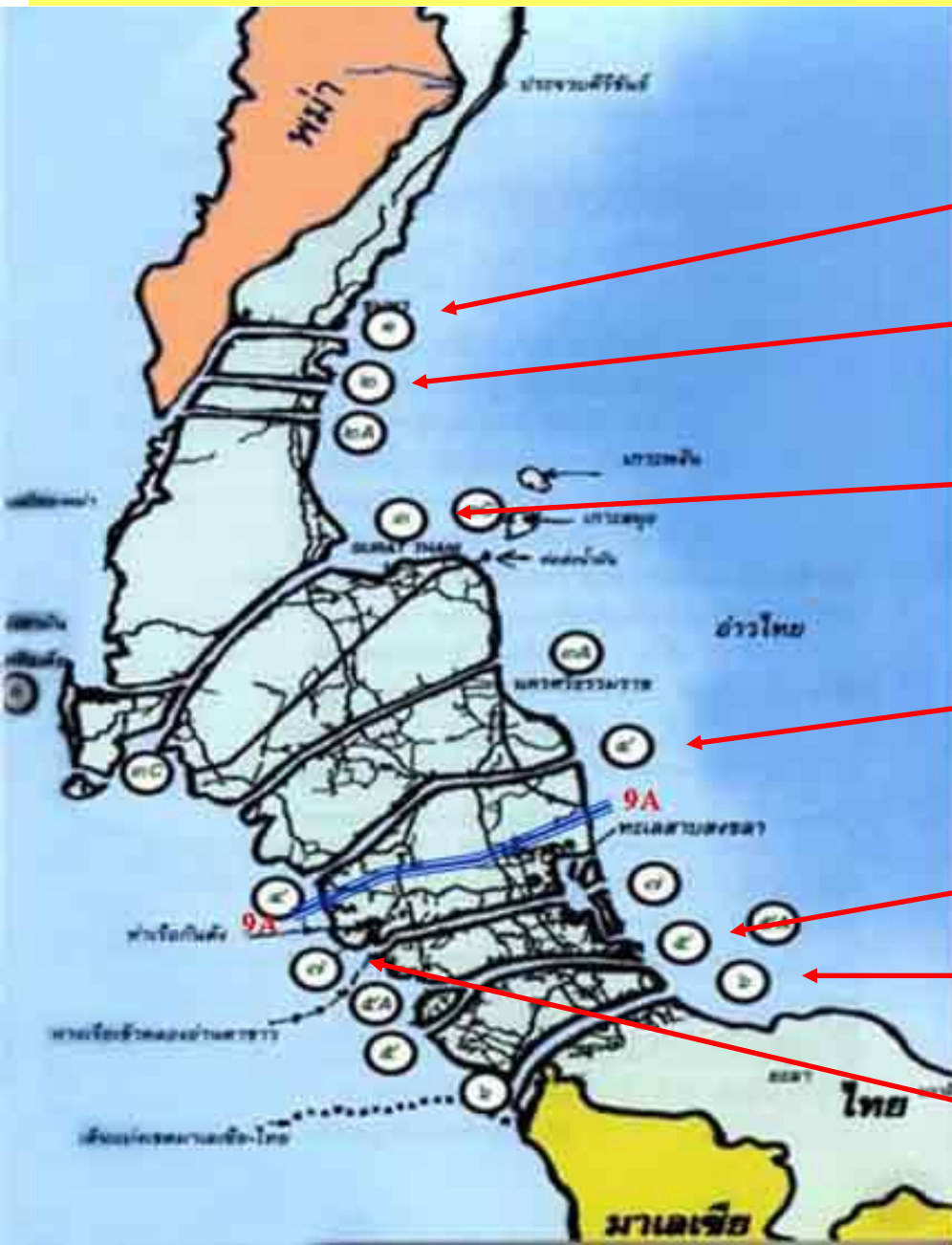


- พ.ศ.2544 มีการรื้อฟื้นโครงการชุดคอคอดกระ
รัฐบาลทักษิณ ชินวัตร ได้แต่งตั้งคณะกรรมการแห่งชาติ
ศึกษาความเป็นไปได้ในการชุดคลองกระเพื่อแก้ปัญหา
เศรษฐกิจ

- พ.ศ.2548 วุฒิสภาเห็นชอบให้ชุดคลองไทย เมื่อวันที่
24 มิถุนายน 2548



แนวคลองที่จะขุดจากอดีต-ปัจจุบัน



ระนอง-ชุมพร

ระนอง-หลังสวน

ท้ายเหมือง-พุนพิน

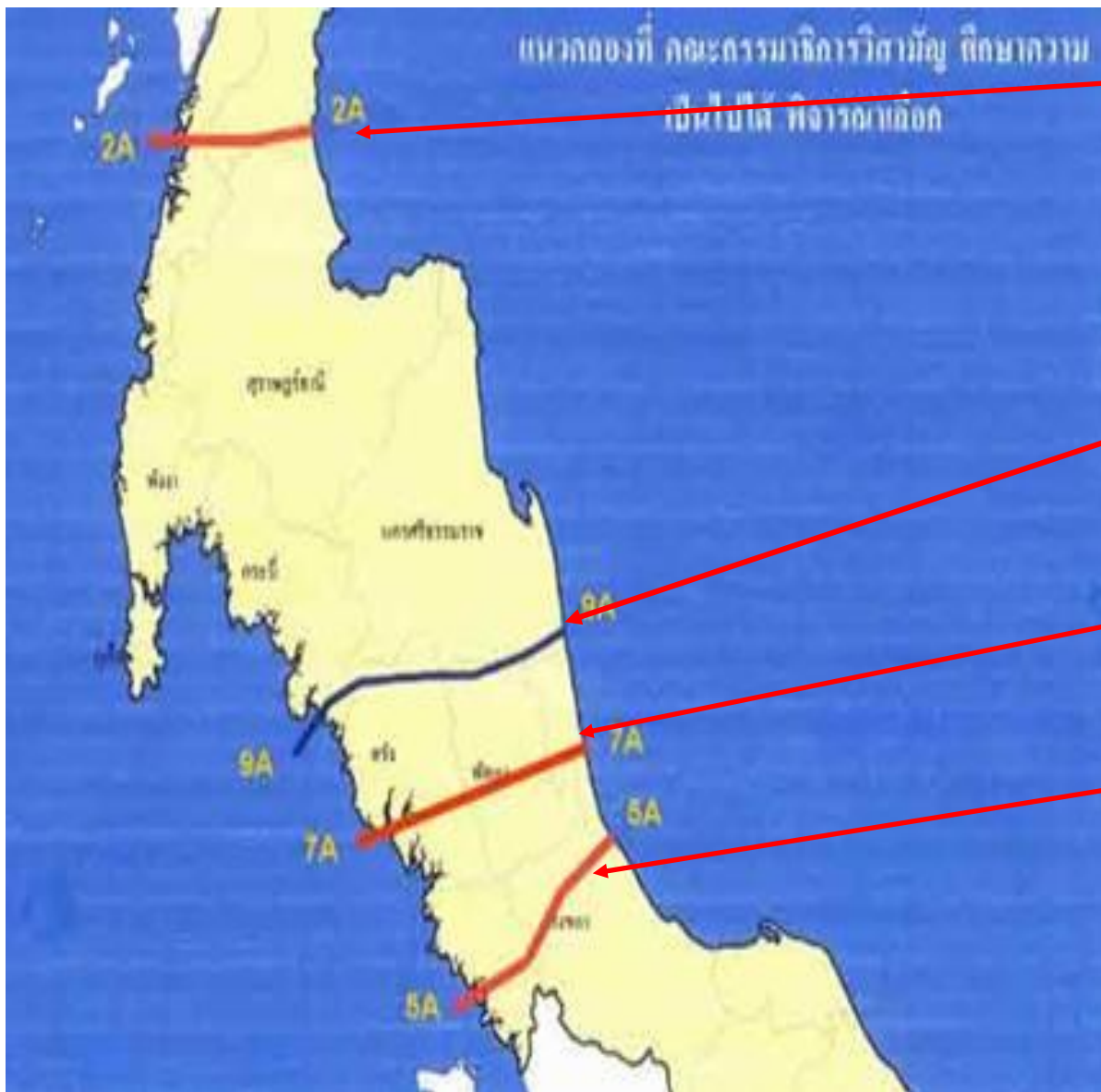
สีเกา-ปากพั่น

สตูล-สงขลา

สตูล-จะนะ

ตรัง-พัทลุง

แนวชุดคลองที่เป็นไปได้ 4 แนว ในปัจจุบัน



หลังสวน-ชุมพร

กระบี่-ตรัง-พัทลุง
นครศรีธรรมราช

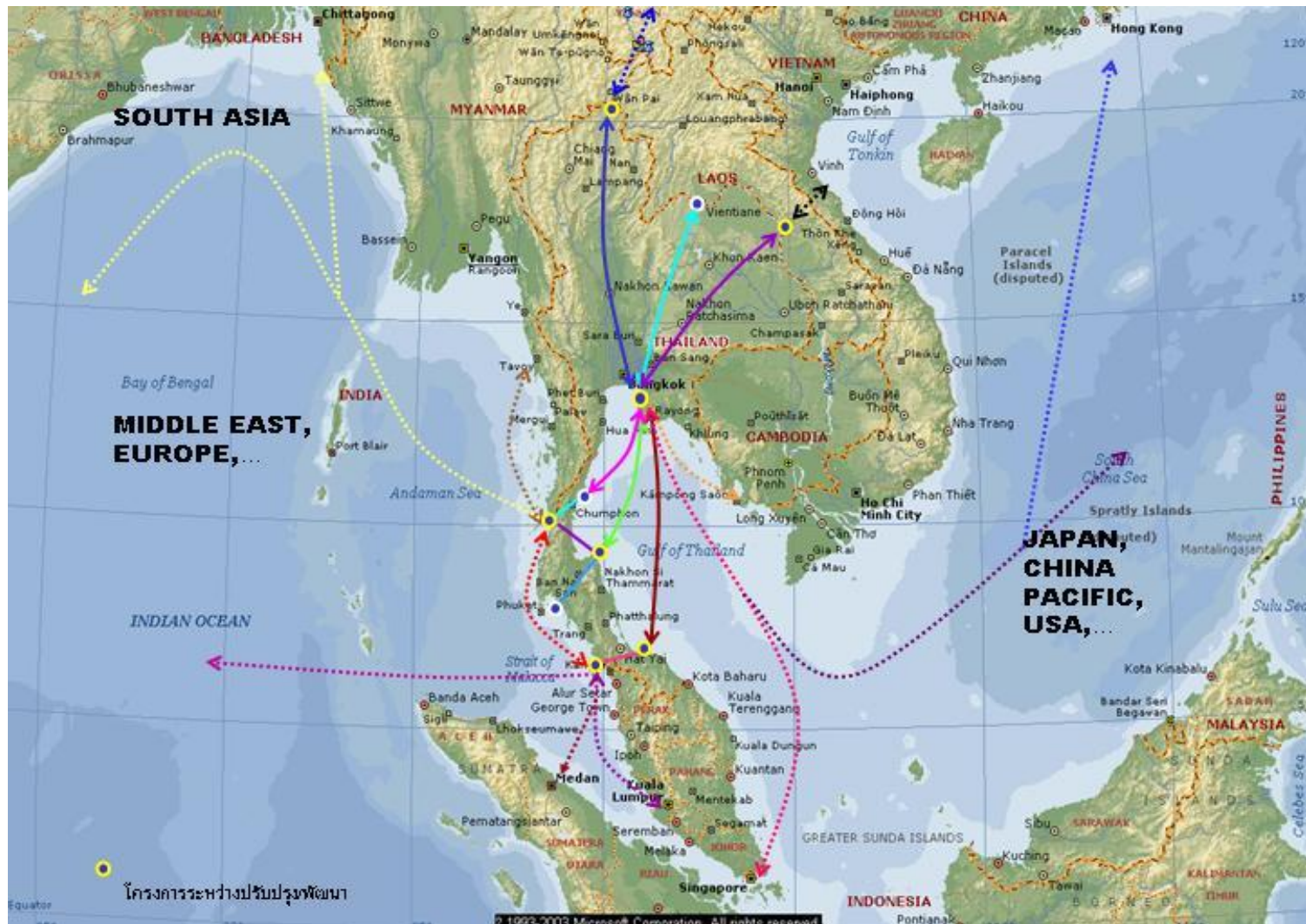
ตรัง-สงขลา

สตูล-สงขลา

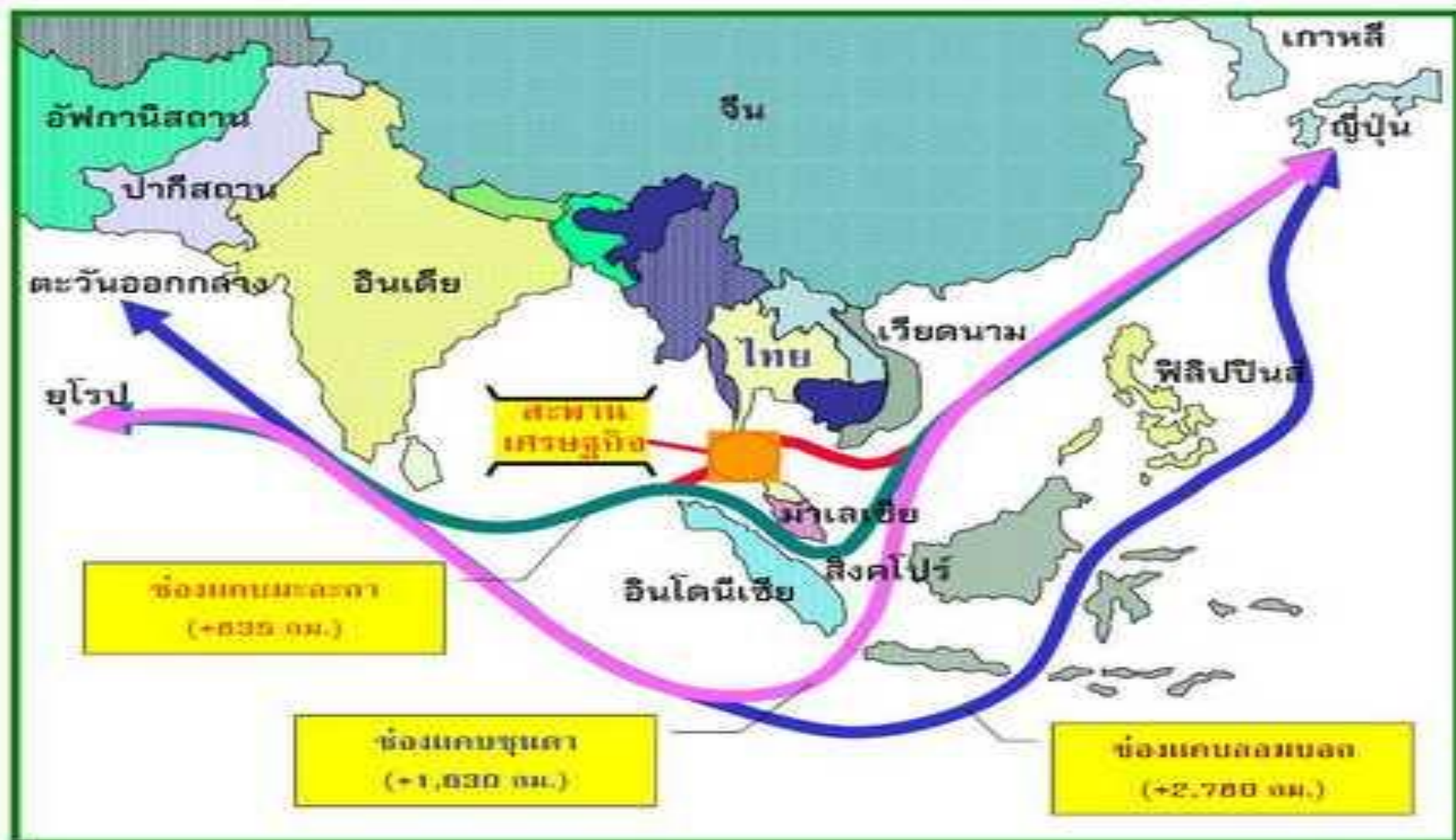
ภูมิหลังของ แผนพัฒนา
ภาคใต้ : โครงการแลนด์บริดจ์

- 1) ลักษณะกายภาพของภาคใต้เหมาะต่อการพัฒนา
- มีทะเลขนาน 2 ด้าน
 - เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน
 - เป็นศูนย์กลางเชื่อมภูมิภาคอื่น ๆ ของโลก

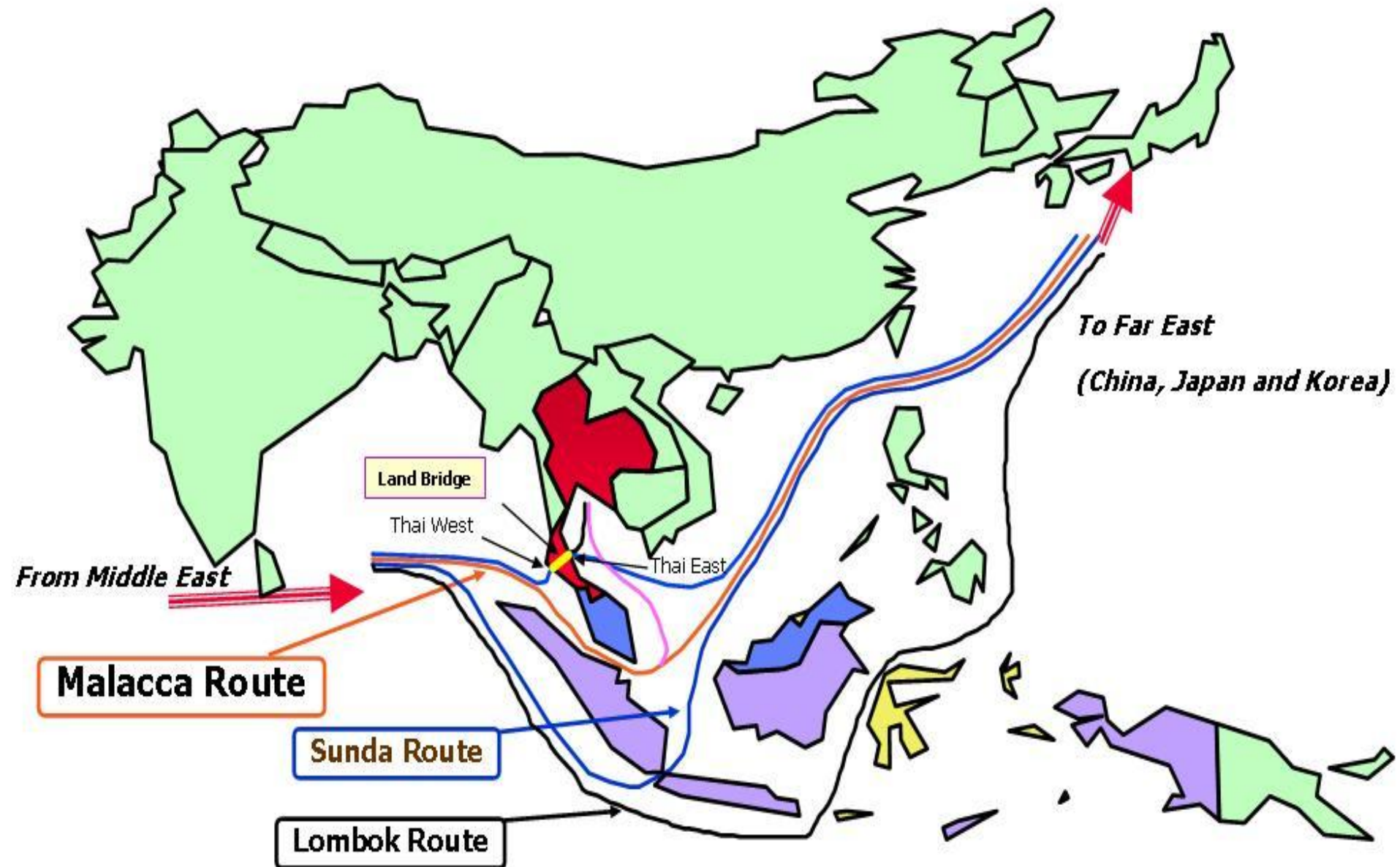
ภาคใต้ประจวบฯภูมิภาคต่างๆ



เส้นทางเดินเรือหลักระหว่าง ตะวันออกกลาง-ตะวันออกไกล และสะพานเศรษฐกิจ



Alternative Route



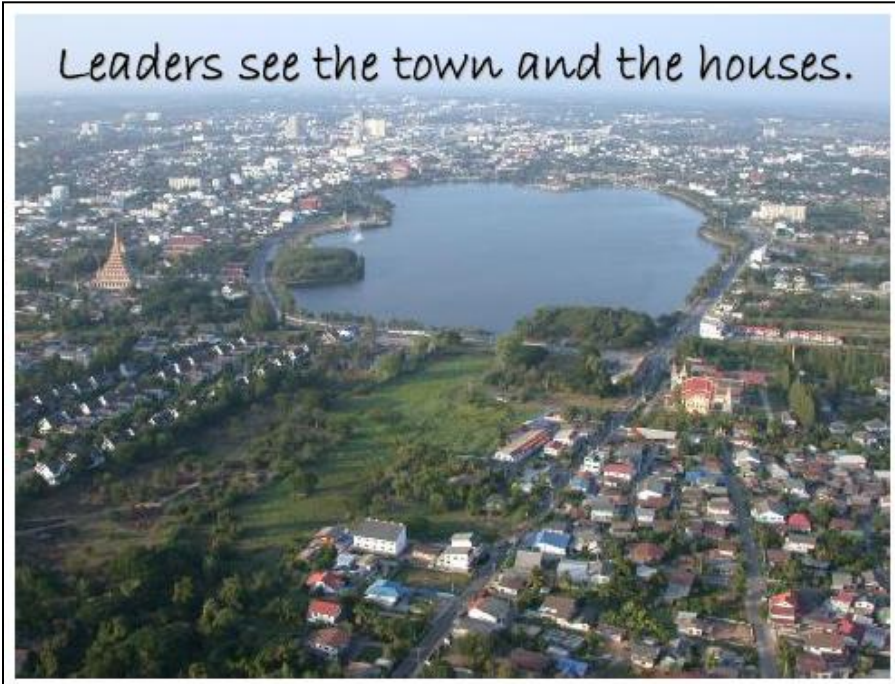
2) ภาคใต้จึงเป็นเป้าหมายการพัฒนาขนาดใหญ่หลายแผน

- 20 ปีที่ผ่านมารัฐและหน่วยงานต่าง ๆ ต่างสนใจ ต่อการพัฒนา
- มีการกำหนดแผนในระดับภูมิภาค อนุภูมิภาค - ทุกจังหวัดตกอยู่ภายใต้แผน

ภาคใต้ตอนบน

- มีแผนแม่บทพัฒนาชายฝั่งตะวันตก (WESTERN SEABOARD)
- เน้นภาคกลางตอนล่าง + ภาคใต้ตอนบน เชื่อมฝั่งอันดามันที่ระนอง
- มีการพัฒนาอุตสาหกรรมโดยเฉพาะหลักที่ อ.บางสะพาน

Leaders see the town and the houses.



Bird Eyes View
Bird Eyes View

มองป่า
อย่าเห็นแค่เพียงต้นไม้

แหล่งข้อมูลจาก : www.glocalization.org

Leaders see the way.



ภาคใต้ตอนกลาง

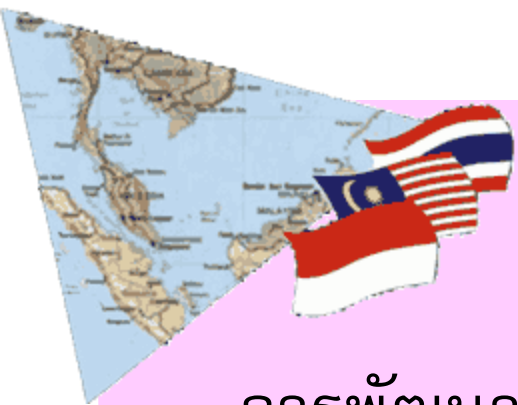
- มีแผนพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SOUTHERN SEABOARD) ครอบคลุม 5 จังหวัด คือ กระบี่ พังงา นครศรีธรรมราช ตรัง
- รูปแบบหลักเน้นการสร้างสะพานเศรษฐกิจ (LAND BRIDGE) เชื่อมโยงฝั่งอันดามัน-อ่าวไทย เพื่ออำนวยความสะดวก ภูมิภาคตะวันออกกลางกับประเทศในฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก

- พัฒนาพื้นที่ใกล้เคียงเป็นฐานผลิตน้ำมัน + ปิโตรเคมี
เชื่อมโยงภูมิภาค เอเชียตะวันออก อินโดจีน เอเชียใต้
ตะวันออกกลาง ยุโรป



A very congested waterway...

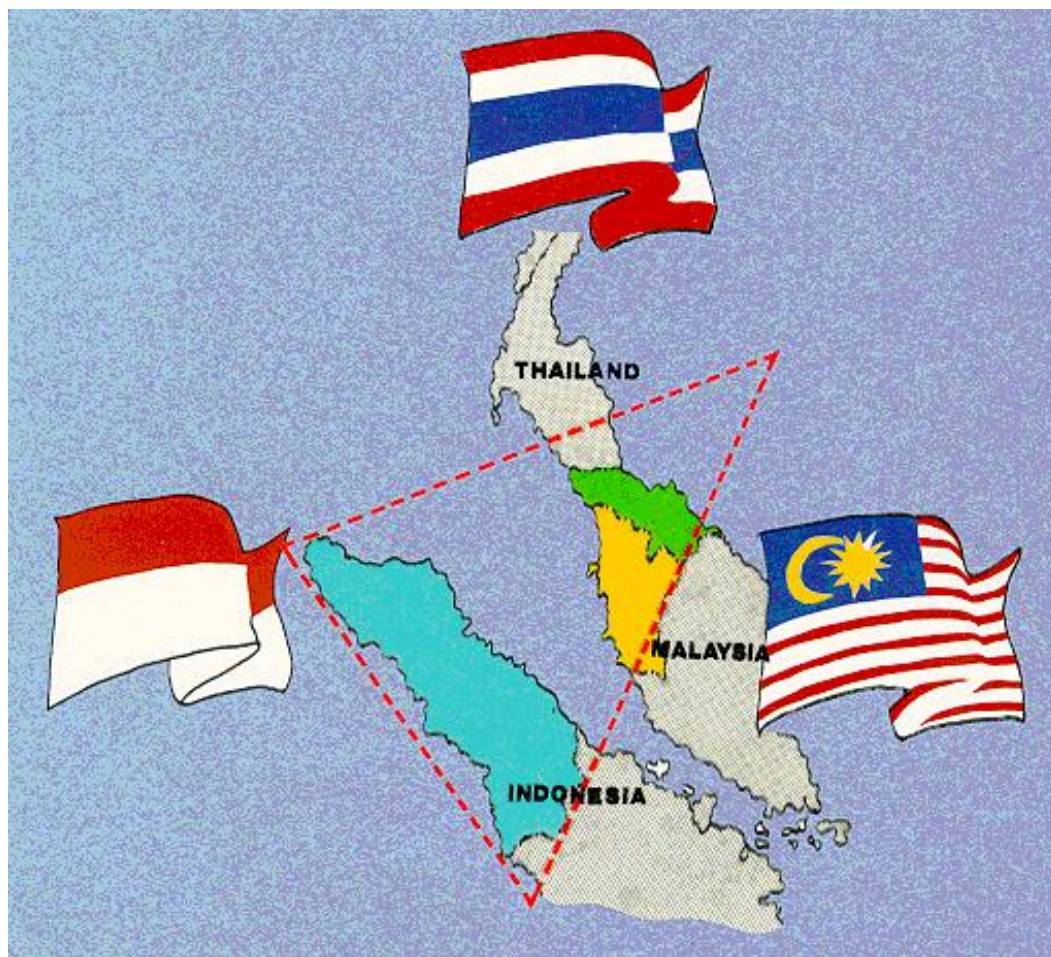




ภาคใต้ตอนล่าง

- การพัฒนา 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ สงขลา ยะลา ปัตตานี สตูล นราธิวาส
- อยู่ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจ 3 ฝ่าย หรือ แผนพัฒนา 3 เหลี่ยมเศรษฐกิจ โดยรัฐบาล 3 ประเทศ คือ ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย ร่วมมือกันเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ - นำไปสู่แผนแม่บทพัฒนา 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ แผนแม่บทการพัฒนาปฏิบัติการ เศรษฐกิจ ปันัง สงขลา

สามเหลี่ยมเศรษฐกิจ



ถนนที่จะเป็นเลนค์บริดจ์เข้าสู่มาเลเซียที่อำเภอเบตง จังหวัดยะลา



ผลที่เกิดจากแผน

- ลักษณะร่วมสำคัญของแผนคือกระตุ้นการลงทุน
- ผลตามมาคือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกระดับ เช่น ถนน ท่าเรือ เขื่อน โรงไฟฟ้า
- นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงในพื้นที่หลายอย่างจนส่งผลกระทบต่อชุมชน ต่อระบบนิเวศน์

ทุกอย่างมี 2 ด้านเสมอ



เหรียญอีกด้านของ

คุณภาพและความปลอดภัย

ที่ไม่มีใครตั้งใจ ... หรืออยากให้เกิดขึ้น

ความเคลื่อนไหวของโครงการในปัจจุบัน

1. การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผน เพราะขาดงบประมาณ และปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ
2. แต่มีโครงการที่ดำเนินไปบ้างแล้ว เช่น
 - โครงการวางท่อส่งก๊าซธรรมชาติ
 - โครงการโรงงานแยกก๊าซ บงกช-เอราวัณ-ชนอม

โรงแยกก๊าซขนอม



เรือขนถ่ายก๊าซ



โครงการย่อยที่ได้รับการผลักดัน

1. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ – ทางหลวงแผ่นดิน
หมายเลข 44 เชื่อมตะวันออกและตะวันตก (EAST – WEST
MOTORWAY) หรือถนนเขาเทิร่น
2. โครงการก่อสร้างอ่างเก็บน้ำ ครองทราย เชื่อมคลองทราย
อำเภอนบพิตำ จังหวัดนครศรีธรรมราช
3. ทำเรือเอนกประสงค์สุราษฎร์ธานี
4. ทุ่นขนถ่ายน้ำมัน ระบบท่อส่งน้ำมัน และคลังน้ำมัน

ลองใช้ความคิดสร้างสรรค์

นวัตกรรมของแมวน้อย



Computer รุ่นห้ามผิดพลาด

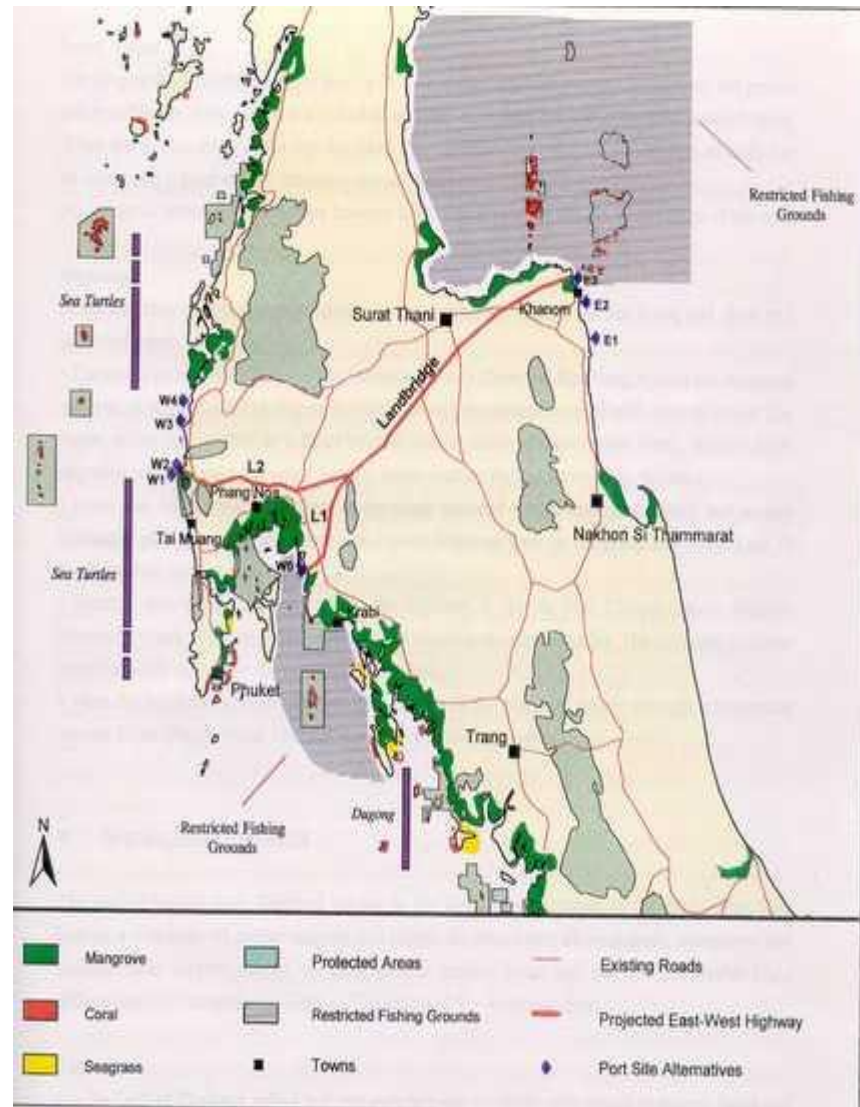


แลนด์บริจด์ : การพัฒนาภาคใต้

แลนด์บริจด์

- เป็นโครงการถนนเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันกับฝั่งอ่าวไทย
- เรียกว่า แลนด์บริดจ์ หรือสะพานข้ามพื้นดิน
- เป็นการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าต่าง ๆ ที่มาจากเรือฝั่งทะเลด้านหนึ่งไปยังอีกด้านหนึ่ง

แลนด์บริจด์ กระบี่-นครศรีธรรมราช



แนว Landbridge กับทางหลวงกระบี่-ขนอม



- แนวกบกระบี่-ขนอม
- แนวเชื่อมต่อกับ 1 ไป...
- แนวเชื่อมต่อกับ 2 ไป...
- แนวเชื่อมต่อไป...

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 44 (กระบี่-ขนอม)



บริเวณที่เชื่อมรวมกับ
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4



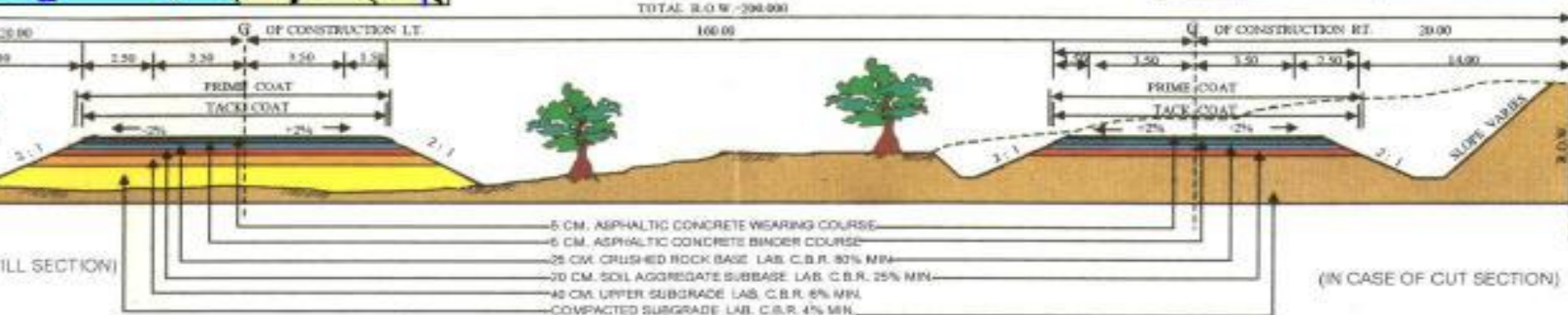
4th Media Opening
km. 47+ 324,250



รูปตัดโครงสร้างทาง

สาย กระบี่-ขนอม
ระหว่าง กม. 22+037 - กม.159+500

บริเวณ กม. 111



ทางหลวงเชื่อมแลนด์บริจด์



ทางหลวงเชื่อมแลนด์บริจด์

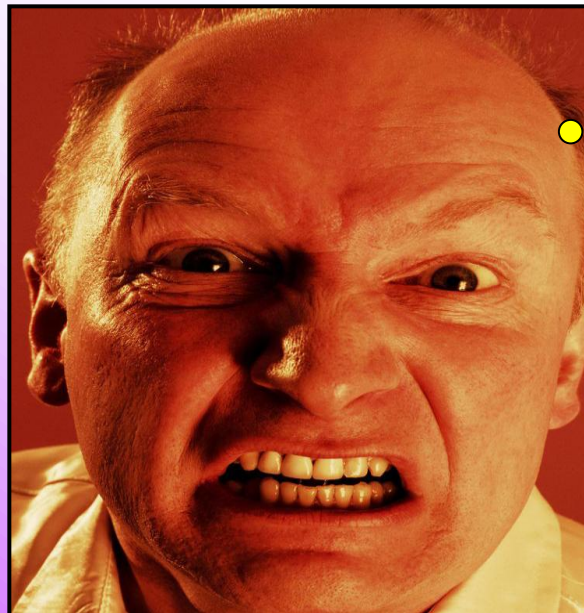


**ภูมิหลังแนวคิดการสร้าง
สะพานเศรษฐกิจ**

ภูมิหลังแนวคิดการสร้าง สะพานเศรษฐกิจ

- 1) เกิดจากแผนพัฒนาระดับภูมิภาคหรือเซาเทิร์นซีบอร์ด
(SOUTHERN SEABOARD DEVELOPMENT PLAN : SSD) ที่เริ่มมาแต่
สมัยรัฐบาลชาติชาย ชุณหะวัณ
- 2) แนวคิดสำคัญ คือ การสร้างสะพานเศรษฐกิจ เชื่อมโยงระหว่างฝั่งอันดามันกับฝั่ง
อ่าวไทย เพื่อช่วยย่นระยะขนส่ง
- 3) มีการพัฒนา 5 จังหวัดภาคใต้ตอนกลาง คือ กระบี่ พังงา ภูเก็ต สุราษฎร์ธานี และ
นครศรีธรรมราช ให้เป็นฐานผลิตน้ำมันและปิโตรเคมี เชื่อมโยงภูมิภาคเอเชีย
ตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลางและยุโรป

- ภาคใต้ตอนกลางจึงอยู่ในฐานะปลายทางของสะพานเศรษฐกิจ
- แผนนี้ชัดเจนในสมัยรัฐบาลทักษิณ ชินวัตร ที่ผลักดันโครงการ
เต็มที ซึ่งเรียกว่า เส้นทางยุทธศาสตร์พลังงาน (STRATEGIC
ENERGY LANDERIDGE : SELD)
- แต่ประสบปัญหาสินามิ และการเข้ามาลงทุนของประทศจีน





ไม่เข้าใจในบริบท

CONTEXT

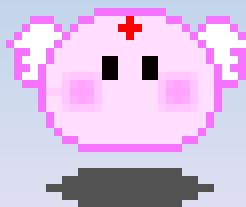


เข้าใจในบริบท

บริบท ทำให้เห็นในสิ่งที่เราแตกต่างจากคนอื่น
เพื่อจะได้ **ทำเฉพาะสิ่งที่จำเป็น**

แลนด์บริจด์สงขลา – สตูล:เมืองท่าสองฝั่ง

NEW



เส้นทางที่อยู่ในแผนขยาย
เป็น 4 ช่องจราจรตลอดสาย

แอดด
บริจด์
สงขลา-
สตูล

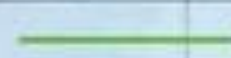




ทางรถไฟ



ทางรถไฟเสนอสร้างใหม่



ทางหลวงที่เสนอขยายเป็น 4 ช่องจราจร



ทางหลวงที่เสนอสร้างใหม่

ท่าเรือปากบารา

ท่าเรือสงขลา

ท่าเรือสงขลา 2

ถนนสู่ท่าเรือปากบารา







ท่าเรือปากบารา

- สตูล อยู่ภายใต้การพัฒนาตามแผนเศรษฐกิจ 3 ฝ่าย คือ สงขลา ปัตตานี เมดาน
- สตูล ถูกกำหนดเป็นที่ตั้งท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ในภาคใต้ตอนล่าง เชื่อมการเดินทางเรือระหว่างประเทศ
- มีโครงการสร้างท่าเรือที่ปากบารา อ.ละงู
- สร้างถนนเชื่อมโยงการค้าชายแดน



ท่าเทียบเรือปากบารา

le-08-50-01-01 (074) 711782.722143.730050-1 FAX: 074 711782











ภาพร่าง ท่าเรือปากบารา



โครงการทำเรื่อน้ำลึกปากบารา



แนวคิดโครงการแลนด์บริจด์

สงขลา - สตูล

- ส่วนหนึ่งเกิดจากปัญหาเรื่องการขุดคอคอดกระที่โครงการไม่ดำเนินไปได้อย่างราบรื่น เพราะมีปัญหาในเรื่อง การใช้ประโยชน์ สิ่งแวดล้อม และความมั่นคงและงบประมาณมหาศาล
- โครงการแลนด์บริจด์ ยุติลงได้เพียงแค่นน

แลนด์บริจด์ สงขลา - สตูล

- เป็นแนวคิดว่าการสร้างถนนเชื่อมฝั่งตะวันตก ตะวันออก ต้องมีการสร้างท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่รองรับสินค้า
- แต่เดิมฝั่งตะวันออกมีการพิจารณาท่าเรือสงขลา แต่ทางตะวันตกยังไม่พิจารณาว่าจะสร้างที่ไหน
- แนวคิดใหม่จึงมุ่งไปยังท่าเรือปากบารา เพราะท่าเรือในที่อื่นๆฝั่งตะวันตกเหมาะที่จะพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว
- จึงเกิดแนวคิดสะพานเศรษฐกิจระหว่างสตูล (ปากบารา) กับสงขลาว่าน่าจะให้ประโยชน์สูงสุด

เกาะกลางและที่กั้นรถ โครงการแลนด์บริจด์



โครงการทำเรื่อน้ำลึกสงขลา



ท่าเรือสงขลา อ.สิงหนคร







ตามอดค้ำช้าง

จบการนำเสนอ

...ขอบคุณครับ...

