

เหตุมังกรจรเมินแลนด์บริดจ์ไทยไปใช้ของมาเลย์ได้ในปี 2026

คณะผู้เขียน

กมล บัวสวรรค์¹

พิษณุ เหยียมหาสาร²

ในช่วงสองปีมานี้ ตั้งแต่รัฐบาลก่อน เปิดเกมสนับสนุนโครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมอ่าวไทย-อันดามัน จนถึงรัฐบาลปัจจุบันยิ่งเน้นสนับสนุนแลนด์บริดจ์มากขึ้นจนเกิดเสียงวิพากษ์วิจารณ์กันครี้อย่างกว้างขวางทั้งเห็นด้วยและต่อต้าน

ในการนี้คณะผู้เขียนขอเผยแพร่บทความนี้นำเสนอข้อมูลสองด้านต่อไปนี้

1. ทำไมจีนจึงยังคงยึดมั่นร่วมไทยสร้างรถไฟคุนหมิง-สิงคโปร์ผ่านด้ามขวาน ทั้ง ๆ ถูกไทยเบียดหลายกรณี

ความเป็นมา

1.1 ลำดับความเดิมก่อนกำเนิดรถไฟความเร็วคุนหมิง-สิงคโปร์ปี 1995 (พ.ศ. 2538) จีนปฏิรูปเศรษฐกิจเปิดภายใต้นโยบายเปิดประเทศของเติ้งเสี่ยวผิงปี 1978 (พ.ศ. 2521) รัฐบาลจีนเน้นความสำคัญด้านวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระดมปูชนาตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ เจริญเติบโตทวีคูณ ได้แก่ ทางบก สร้างถนน ทางหลวง ทางด่วน ทางรถไฟ และรถไฟความเร็วสูงทางน้ำ คือ มุ่งพัฒนาท่าเรือริมชายฝั่งทะเลตะวันออก และอ่าวตังเกี๋ย (เป่ย์ปู่วาน) และทางอากาศ คือ สนามบินประจำมณฑล และสนามบินนานาชาติ

1.2 ปี 1999 (พ.ศ. 2542) รัฐบาลของนายกรัฐมนตรีจูเหิงจี้ของจีน กำหนดให้มีการพัฒนาอภิมหาเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมแม่น้ำจูเจียง หรือ Pan Pearl River Delta (PPRD) หรือ 9 + 2 เพื่อเปิดเศรษฐกิจภาคใต้จีนที่แข็งแกร่งรองรับนโยบายเชื่อมสู่กลุ่มเศรษฐกิจภายนอกจีนเป็นสำคัญ โดยมุ่งเชื่อมโยงกับอาเซียนเป็นลำดับแรก ด้วยการวางแผนเชื่อมโยงทางถนนกับ 3 ประเทศอาเซียน (เมียนมาร์ ลาว เวียดนาม) ที่มีพรมแดนติดกับจีน (ไทยติดกับจีนด้วยแม่น้ำโขง ระยะทาง 385 กิโลเมตร ระหว่างเชียงแสนกับเชียงรุ่ง (จิ่งหง)



ภาพที่ 1 เชื่อม PPRD ตอนใต้จีนกับอาเซียน

¹ นักวิชาการอิสระ

² อาจารย์ประจำโครงการปริญญาโทศึกษาด้านบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ในปี 1998 (พ.ศ. 2541) จีนวางแผนทางถนนจากจังหวัดฉีหมิงเชื่อมเมียนมาร์ ผ่านเมืองชายแดนจีน (ต้าหลัว) กับเมืองชายแดนเมียนมาร์ (เหมิ่งล่า) เข้าเชียงตุงถึงท่าซีเหล็ก ระยะทาง 240 กิโลเมตรและเข้าอำเภอแม่สายของไทย คือเส้นทาง R3B แต่เส้นทางนี้มีปัญหาทางปฏิบัติ ทั้งด้านเทคโนโลยีไม่เหมาะสมสร้างทางทันสมัย และการขนส่งสินค้าถูกเก็บเบี้ยบ้ายรายทางจำนวนมาก

ในปี 1999 (พ.ศ. 2542) รัฐบาลจูลูหรงจี จิงมีนโยบายให้เปลี่ยนแนวทางเชื่อมเป็นเส้น R3A จากจังหวัด (เชียงรุ่ง) สู่บ้าน ชายแดนจีน เข้าบ่เต็น แขวงหลวงน้ำทา ของลาว ไปยังห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ระยะทาง 245 กิโลเมตร เข้าสู่อำเภอเชียงของของไทย

พร้อมกันนี้ จีนได้กำหนดให้มณฑลยูนนานเป็นประตูสู่อาเซียนเชื่อมผ่านด้วยเส้นทาง R3A หรือ R3E เป็นหลัก



ภาพที่ 2 ส่วน R3A บนเส้นทางคุนหมิง-กรุงเทพฯ (ระยะทาง 1850 ก.ม.)

ในปี 2003 (พ.ศ. 2546) รัฐบาลจีน โดยนายกรัฐมนตรี เวินเจียเป่า ได้กำหนดให้ยูนนานเป็นประตูสู่อาเซียน โดยมีส่วนทางด่วนจากคุนหมิงถึงบ้านเข้าบ่เต็นต่อด้วย R3A เข้าสู่อาเซียนผ่านเส้นทางถนนในประเทศไทยเป็นหลัก ถึงกรุงเทพฯ คือ เส้นทางคุนหมิง-กรุงเทพฯ (1,850 กม.)หรือระเบียบเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ เมื่อ 31 มีนาคม 2551

1.3 การกำหนดเส้นทางรถไฟความเร็วสูงคุนหมิง-สิงคโปร์

ปี 2006 (พ.ศ. 2549) สมัยนายกรัฐมนตรี เวินเจียเป่า เปลี่ยนมากำหนดให้กวางซีเป็นประตูสู่อาเซียน (ทางทะเล) แทนยูนนาน และยกระดับยูนนานเป็นหน้าด่านสะพานสู่เอเชียอาคเนย์และเอเชียใต้ พร้อมกำหนดเชื่อมเส้นทางรถไฟความเร็ว 3 สาย ดังรูป



รูปที่ 3 เส้นทางรถไฟความเร็วสูง คูนหมิง-สิงคโปร์ ผ่าน 3 ประเทศมาที่จุดรวมกรุงเทพก่อนเข้าสู่สิงคโปร์

- 1) สายตะวันตก คูนหมิง ผ่านเมียนมาและไทยไปสิงคโปร์
 - 2) สายกลาง คูนหมิง ผ่านไทยไปสิงคโปร์
 - 3) สายตะวันออก คูนหมิง ผ่านเวียดนามผ่านกัมพูชาและไทยไปสิงคโปร์
- ทั้งสามสายมาบรรจบกันที่กรุงเทพก่อนต่อลงใต้ไปสุดทางที่สิงคโปร์
- 1.4 วางแนวทางสร้างทางรถไฟความเร็วสูงผ่านลาวและไทย

ปี 2007 (พ.ศ. 2550) กระทรวงรถไฟจีน วางแผนกำหนดสร้างทางรถไฟความเร็วสูงสายกลาง คูนหมิง-สิงคโปร์ ผ่านไทย และลาว และได้เชิญผู้แทนไทย (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ไทย นายเกริกไกร จีระแพทย์) ไปร่วมประชุมหารือกับอดีตรัฐมนตรีกระทรวงรถไฟจีน ฝ่ายจีนได้นำเสนอร่วมกันสร้างทางรถไฟช่วงผ่านลาว จากบ่อเต็นไปถึงห้วยทรายเข้าเชียงของชนานกับเส้น R3A ในลาว

ซึ่งฝ่ายไทยได้นำกลับมาหารือหน่วยงานเกี่ยวข้องได้แก่ สนข., การรถไฟไทย, กระทรวงการคลัง, สศช. และสภาความมั่นคง ปรากฏว่าทุกหน่วยงานให้การปฏิเสธ โดยอ้างว่าพื้นที่ที่กำหนดสร้างรถไฟผ่านจังหวัดเป็นพื้นที่ทหาร ไม่สามารถอนุญาตให้ก่อสร้างทางรถไฟได้ ฝ่ายไทยจึงแจ้งผลให้ฝ่ายจีนทราบและทันทีที่ทราบผล ฝ่ายจีนจึงหันไปหารือกับลาว เสนอให้สร้างทางรถไฟความเร็วสูงจากบ่อเต็นไปยังเวียงจันทน์ในพื้นที่โดยเริ่มหารือกับลาว ในปี พ.ศ. 2552

อย่างไรก็ตาม ฝ่ายลาวขอเวลาในการพิจารณาประจวบกับเกิดปัญหาผู้บริหารสูงสุดกระทรวงรถไฟทำการทุจริตขั้นร้ายแรง การสรุปร่วมกันสร้างทางรถไฟความเร็วสูง จึงหยุดชะงักต้องชะลอล่าช้าออกไปจนถึงปี พ.ศ.2559 จีนจึงสามารถตกลงกับลาวเริ่มสร้างทางรถไฟความเร็วสูงจากบ่อเต็น ถึงเวียงจันทน์ในปี พ.ศ.2559 กำหนดเสร็จ ธันวาคม 2564

ในปี 2009 (พ.ศ. 2552) รัฐบาลอภิสถียังคงร่วมมือใกล้ชิดกับจีนในโครงการสร้างทางรถไฟความเร็วสูงจากหนองคายถึงกรุงเทพ แต่ติดขัดในการเจรจาหลังจากเปลี่ยนรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมคนใหม่เป็นเหตุให้เกิดเงื่อนไขเพิ่มเติมในการเจรจาสร้างทางรถไฟ หนองคาย-กรุงเทพ ต้องชะงักไม่คืบหน้าดังที่ตั้งใจไว้



ในปี พ.ศ. 2554 เปลี่ยนรัฐบาล ภายใต้นายกรัฐมนตรียิ่งลักษณ์ ชินวัตร ประสบกับเงินประสบปัญหาการทุจริตรุนแรงของผู้บริหารสูงสุดกระทรวงคมนาคมจีน รัฐบาลยิ่งลักษณ์จึงหันไปขอความร่วมมือลงทุนจากญี่ปุ่นในการพัฒนาสร้างทางรถไฟ 2 สาย คือ

- 1) สร้างทางรถไฟความเร็วกรุงเทพ-เชียงใหม่ (ใช้ชนผัก)
- 2) สร้างทางรถไฟขนานกับกระเป๋ียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (ดำนิง-ย่างกุ้ง)
- 3) การสร้างทางด่วนต่อจากถนนหนานหนิง-กรุงเทพฯ หรือ หนานมันงลู่ ต่อไปยังท่าเรือทวาย (โครงการในสมัยรัฐบาลอภิสิทธิ์)

ปรากฏว่าไม่มีการสร้างทางรถไฟตามทีวางแผนไว้

สำหรับทางด่วนต่อจากหนานมันงลู่สู่ทวายของเมียนมาร์นั้น มีความคืบหน้าคือ มีการสร้างต่อจากกรุงเทพไปยังกาญจนบุรี ซึ่งในปัจจุบันสร้างเสร็จเปิดให้ใช้ได้แล้ว แต่ช่วงจากกาญจนบุรี-ทวาย ยังไม่มีการสร้างต่อ

1.5 คสช. ทำโครงการรถไฟความเร็วนครราชสีมา-กรุงเทพต่อ

ในปี 2557 รัฐบาลคสช. ได้ฟื้นความร่วมมือกับจีนในการสร้างทางรถไฟช่วงหนองคาย-กรุงเทพฯ เริ่มกลับมาเจรจากับจีนอีกครั้งในช่วงนครราชสีมา-กรุงเทพ เสร็จจากกันถึง 18 รอบ ก็ไม่สามารถบรรลุความตกลงกันได้ ในที่สุดฝ่ายไทยตัดสินใจดำเนินการต่อ แต่ขอใช้งบประมาณเองของไทยเอง (แทนการใช้เงินกองทุน BRI ที่จีนจัดให้สำหรับโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในประเทศสมาชิก BRI) โดยฝ่ายจีนยังคงให้ความช่วยเหลือแนะนำด้านเทคนิคก่อสร้าง, ด้านองค์ความรู้เทคโนโลยีก่อสร้าง, การบริหารจัดการโครงการ, การบริหารคนงาน, การบริหารเวลา และการบริหารวัสดุให้ได้โครงการที่มีคุณภาพมาตรฐานสูง และเสร็จตรงตามกำหนดเวลาตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

ปรากฏว่า ผลการดำเนินการร่วมสร้างทางรถไฟ ภายใต้การใช้งบประมาณของไทยต้องประสบกับปัญหาการบริหารเบิกจ่ายการเงินภายใต้งบประมาณไทยเป็นอย่างมาก ในช่วง 8 ปีที่จีนไม่เข้าช่วยเหลือเต็มตัวนั้น โครงการก่อสร้างทางรถไฟได้ผลสำเร็จไม่ถึงร้อยละ 4 แต่หลังจาก ปี พ.ศ. 2565 เมื่อจีนเข้ามาช่วยเหลือเต็มตัวมากขึ้น สามารถเร่งความคืบหน้าของโครงการนครราชสีมา-กรุงเทพ คืบหน้ามากกว่าร้อยละ 30 และคาดว่าจะโครงการสร้างทางรถไฟหนองคาย-กรุงเทพฯ อาจต้องล่าช้าออกไปถึงปี พ.ศ. 2574 จึงจะเสร็จช้ากว่ารถไฟความเร็วของลาวถึง 1 ทศวรรษ

1.6 แม้การดำเนินการสร้างทางรถไฟความเร็ว ในส่วนของไทยคืบหน้าน้อยมาก อันเป็นผลจากการเลี้ยงใช้เงินกองทุน BRI และไทยบริหารงบประมาณเองในด้านการเบิกจ่ายไม่โปร่งใสทั้งฝ่ายรัฐและผู้ก่อสร้าง

อย่างไรก็ตาม จีนก็ยังคงยึดมั่นกับการช่วยเหลือไทยสร้างทางรถไฟความเร็วต่อไปเนื่องจากต้องบรรลุการสร้างเส้นทางคุนหมิง-สิงคโปร์ที่จีนถือว่ามีความสำคัญที่สุดในการเป็นเส้นทางหลักของเส้นทางสายไหมทางบกเส้นที่ 6 ภายใต้ BRI (Belt and Road Initiative) ที่เชื่อมจีนสู่เอเชียอาคเนย์ จีนจึงยืนหยัดในความร่วมมือนำสร้างทางรถไฟความเร็วในส่วนประเทศไทยให้สำเร็จให้ได้แม้ไทยจะเสี่ยงปฏิบัติข้อกำหนดในโครงการ BRI คือการใช้งบประมาณของไทยเองก็ตาม



2. เหตุแห่งยั้วมังกรมินแลนด์บริดจ์ไทย

2.1 ดร.สุรินทร์ ตูลย์วัฒนจิต (2564, ถอดเกร็ดมังกร ตอน ๙) ได้เสนอแนวทางการเชื่อมอ่าวไทย-อันดามัน เป็น 3 ลักษณะ ตามลำดับความสำคัญของความคุ้มทุนและปริมาณการใช้ประโยชน์ในการเดินเรือ คือ คลอง ท่อราง และแลนด์บริดจ์ โดยให้ความสำคัญกับการสร้างคลองเชื่อมอ่าวไทย-อันดามันมากที่สุด เพราะเป็นแนวทางน้ำที่เป็นส่วนสำคัญอำนวยให้เป้าหมายเส้นทางสายไหมทางทะเลที่จีนกำหนดใน BRI ประสบผลสมบูรณ์ที่สุด

2.2 สำหรับข้อเสนอการเชื่อมอ่าวไทย-อันดามันด้วยเลนส์บริดจ์ชุมพร-ระนองที่กล่าวขวัญวิพากษ์วิจารณ์อย่างหนักในขณะนี้ นั้น คณะผู้เขียนบทความนี้ มีความเห็นว่ายังขาดมิตินำความเห็นของจีนต่อโครงการนี้มาร่วมพิจารณาด้วย เนื่องจากจีนมีบทบาทมากที่สุด ทั้งเป็นศักยภาพสูงสุดในด้านกองทุน เทคโนโลยี และการเมืองอุปถัมภ์ให้เกิดโครงการ

ดังนั้นข้อมูลที่คณะผู้เขียนนำเสนอต่อไปนี้ น่าจะใช้ตัดสินกำหนดความเป็นไปได้ของโครงการแลนด์บริดจ์ไทยมีมากนักน้อยเพียงไร โดยเฉพาะขอยกกรณีความเป็นไปได้ของ 5 ประเทศประกอบด้วย จีน กัมพูชา ลาว เวียดนาม และมาเลเซีย กลายเป็นความร่วมมือตัวแปรสำคัญเปลี่ยนแนวทางรถไฟความเร็ว คุณหมิง-สิงคโปร์ ที่อดีตนายกรัฐมนตรีเวินเจียเป่า กำหนดไว้จากสายกลาง (ผ่านไทย) มาเป็นสายตะวันออก (ผ่านเวียดนาม) ได้หรือไม่เพียงไร ดังต่อไปนี้

1) จีนไม่มีความจำเป็นต้องใช้ประโยชน์เพิ่มจากแลนด์บริดจ์ไทยแต่อย่างใด เพราะจีนมีความร่วมมือกับมาเลเซียตามความตกลง “พัฒนาเขตอุตสาหกรรมจีน-มาเลเซีย” ภายใต้ยุทธศาสตร์โครงการสร้างเส้นทางสายไหมทางทะเล โดยในปี 2015 (พ.ศ. 2558) มาเลเซียจัดตั้งเขตพัฒนาอุตสาหกรรมมาเลเซียในเมืองชิงโจ กวางซี ขณะที่จีนได้เปิดเขตพัฒนาอุตสาหกรรมจีนในภาคเหนือ (บริเวณทางเชื่อมแลนด์บริดจ์ ด้วยทางรถไฟ Port Klang ถึง Kelantan บนทางรถไฟสายตะวันออกของมาเลเซีย) พร้อมกับร่วมมือโครงการทางรถไฟเชื่อมตะวันตก-ออก Port Klang ถึง Kelantan ระยะทาง 250 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างขั้นยากที่สุด คือ การขุดอุโมงค์ต่าง ๆ เกือบ 20 แห่ง คาดว่าจะเปิดใช้ทางเชื่อมออกตกนี้ได้ในปี 2026 (พ.ศ. 2569)

ดังนั้นแลนด์บริดจ์ไทย ซึ่งยังไม่ชัดเจนจะเริ่มได้เมื่อไหร่ มีแนวโน้มว่าจะต้องล่าช้าออกไปอย่างไม่มีกำหนด

2) การสร้างแลนด์บริดจ์ในไทยต้องประสบปัญหาจากกลุ่มการเมืองฝ่ายไทยที่มุ่งหาประโยชน์เชิงนโยบายเป็นลำดับแรก เช่นเดียวกับกรณีสร้างทางรถไฟหนองคาย-กรุงเทพฯ

3) กรณีลาวขายไฟฟ้าให้สิงคโปร์ ขอส่งไฟฟ้าผ่านไทย แต่ได้รับการปฏิเสธโดยคัดค้านจากผู้นำไทย ให้ลาวขายผ่านไทยเพื่อส่งต่อไปให้สิงคโปร์ เป็นเหตุให้ลาวโต้ตอบไม่พอใจไทยที่ปฏิบัติกับลาวที่ยังมีฐานะ Land Lock Country มาเป็นเวลากว่า 40 ปี โดยเฉพาะช่วงที่ไทยยังมี รสพ. ลาวได้ถูกไทยสร้างข้อจำกัดการขนส่งจากลาวสู่ต่างประเทศมาโดยตลอด จนเป็นเหตุให้รองรัฐมนตรีลาวแสดงออกท่าทีเมื่อต้นธันวาคม 2566 ให้มีการต่อ ยอดรถไฟความเร็วจากเวียงจันทน์ผ่านกัมพูชาเข้าเวียดนาม ร่วมมือกับจีน เวียดนาม สร้างสะพานเชื่อมท่ามาของเวียดนามไปยังกลันตันของมาเลเซีย เป็นการแกล้งแหย่ไทย ให้ใช้เส้นทางรถไฟคุนหมิง-สิงคโปร์ สายตะวันออกผ่านเวียดนาม แทนสายกลาง ไม่ต้องผ่านไทย ดังภาพที่ 4 หลังจากต้องผ่านไทย



4) จีน-มาเลเซีย มีความร่วมมือเขตพัฒนาอุตสาหกรรมจีน-มาเลเซีย มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 ภายใต้ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเล (มาเลเซียตั้งเขตพัฒนาอุตสาหกรรมในชิงโจว หนานหนิง ขนาดที่จีนตั้งเขตพัฒนาอุตสาหกรรมในรัฐกลันตันทางตะวันออกเฉียงเหนือของมาเลเซียและช่วยพัฒนาโครงการรถไฟตามชายฝั่งตะวันออก) รวมถึงการสร้างทางรถไฟชายฝั่งตะวันออกเชื่อมกับ Port Klang ทางตะวันตกซึ่งก็เท่ากับ Land Bridge เชื่อมทะเลจีนใต้กับอันดามัน มีความยาวประมาณ 230 กิโลเมตร โครงการ Land Bridge มาเลเซียนี้ กำหนดจะเสร็จใช้ได้ในปี 2026 (พ.ศ. 2569) อีกสองปีกว่าแต่โครงการ Land Bridge ไทย เพียงติดลมปาก

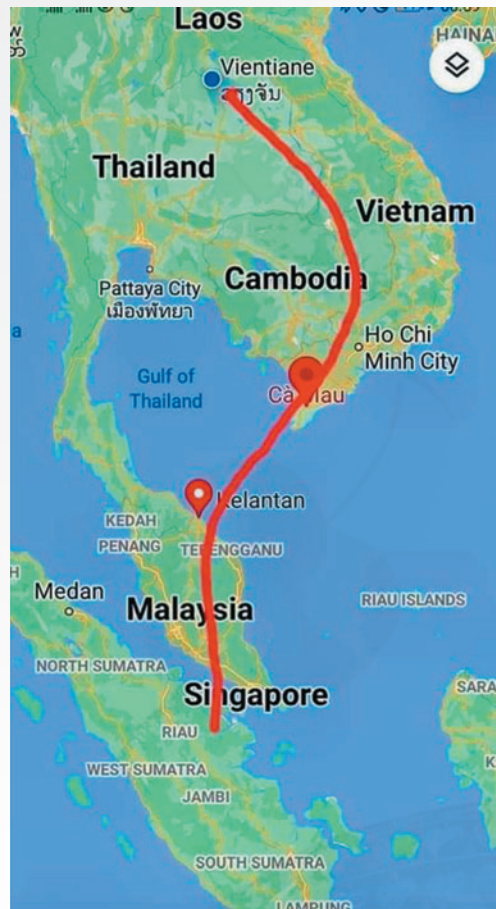
ดังนั้น เมื่อพูดถึง Land Bridge อ่าวไทย-อันดามัน จีนจะต้องยึดติดกับ Land Bridge ทะเลจีนใต้กับอันดามันในมาเลเซียเท่านั้น

5) จาก 5 ประเทศ (CCLMV) ปีกตะวันออก (China, Cambodia, Lao, Malaysia, Vietnam) ร่วมมือกันให้จีนสร้างสะพานข้ามทะเลลึกท่ามาถึงกลันตันนั้น มีความเป็นไปได้สูงมากเพราะตั้งแต่อดีตกาล จีนเป็นประเทศยิ่งใหญ่สุด มีผลงานสามารถสร้างคลองใหญ่ ตั้งแต่สมัยราชวงศ์สุ่ย ค.ศ. 581 - 618 ขุดคลองชิงหัง: เป่ย์จิง-หังโจว ใช้งานในปัจจุบัน มีความยาว 1,800 กิโลเมตร

ผลงานสร้างสะพานถนนข้ามทะเลลึก ได้แก่ สะพานหยางชานยาว 32 กิโลเมตร สะพานข้ามอ่าวชิงเต่า 48 กิโลเมตร สะพานข้ามอ่าวหังโจว 36 กิโลเมตร สะพานเชื่อมฮ่องกงไห่, มาเก๊ายาว 54 กิโลเมตร

จึงเป็นที่ประจักษ์ว่าการสร้างสะพานท่ามาถึงกลันตัน ระยะทางประมาณ 300 กิโลเมตร ไม่เหนือความสามารถของจีนแน่

เมื่อจีนสร้างท่ามาถึงกลันตันสำเร็จ สิ่งตามมาชัดเจน ก็คือการคมนาคมเดินเรือทะเลขนาดใหญ่จากทะเลจีนใต้เข้าอ่าวไทยไม่สะดวกล่องตัวอย่างปัจจุบันอย่างแน่นอน



ภาพที่ 4 แนวทางสะพานกำเมา-กะลันตัน

6) จีนในหลายวาระได้แสดงความสนใจและสนับสนุนเต็มที่ในการเชื่อมอ่าวไทย-อันดามันโดยทางน้ำ ด้วยอันดับ 1 คือ คลอง อันดับ 2 คือ ท่อราง เพื่อให้ครบถ้วนสมบูรณ์ของเส้นทางสายไหมทางทะเล ภายใต้ยุทธศาสตร์ BRI โดยจีนเป็นประเทศเดียวในโลกที่มีศักยภาพสูงสุดในการใช้เงินทุนก้อนมหึมา (มากกว่า 1 ล้านล้านบาท) ในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว

โดยสรุป : คณะผู้เขียนขอเป็นข้อมูลให้คิดจะปิดหรือเปิดต่อไปกับแลนด์บริดจ์ไทย???