



โดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เมืองมุมไบ ประเทศอินเดีย

Coastal Road พลิกโฉมมุมไบ: โครงสร้างพื้นฐานใหม่หนุนการค้าและโลจิสติกส์

เมืองมุมไบกำลังเร่งดำเนินโครงการก่อสร้างและขยายโครงข่ายถนนสายสำคัญหลายโครงการ เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรที่หนาแน่นและยกระดับการเชื่อมโยงการคมนาคมทั่วทั้งเขตมหานคร โดยโครงการที่มีความสำคัญสูงสุด ได้แก่ **โครงการ Mumbai Coastal Road Project** ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางถนนที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของเมืองมุมไบ ปัจจุบันช่วงตอนใต้ของโครงการได้เปิดให้บริการแล้ว ขณะที่ส่วนต่อขยายไปยังพื้นที่ชานเมืองด้านเหนือ โดยเฉพาะเส้นทาง Versova–Dahisar อยู่ระหว่างการก่อสร้าง เมื่อโครงการแล้วเสร็จทั้งระบบ คาดว่าจะสามารถลดระยะเวลาในการเดินทางระหว่างย่านธุรกิจใจกลางเมือง (South Mumbai) กับเขตชานเมืองฝั่งตะวันตกได้อย่างมีนัยสำคัญ

โครงการ Mumbai Coastal Road (ชื่อทางการ: Dharamveer Swarajya Rakshak Chhatrapati Sambhaji Maharaj Mumbai Coastal Road) เป็นโครงการพัฒนาโครงข่ายทางด่วนเลียบริมชายฝั่งระยะยาวที่มีเป้าหมายในการสร้างเส้นทางคมนาคมที่มีขีดความสามารถรองรับปริมาณการจราจรสูง (High-Capacity Road Corridor) ตลอดแนวชายฝั่งด้านตะวันตกของเมืองมุมไบ โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 2 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ South Coastal Road และ North Coastal Road เพื่อยกระดับการเชื่อมโยงการเดินทางในแนวเหนือ-ใต้ ลดความแออัดของโครงข่ายถนนเดิม และเพิ่มทางเลือกในการสัญจรทดแทนเส้นทางสายหลัก (Arterial Roads) ซึ่งรองรับปริมาณการจราจรหนาแน่นของเมืองในปัจจุบัน ทางด่วนชายฝั่งระยะทางโครงการนี้ ครอบคลุมระยะทาง 29.2 กิโลเมตร 8 เลน เชื่อมต่อ Marine Lines ทางใต้ถึง Kandivali ทางเหนือ โดย **Phase 1** ระยะทาง 10.58 กิโลเมตรจาก Princess Street Flyover ถึง Worli เปิดใช้งานแล้วเมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2567 งบประมาณ 13,060 ล้านบาท (ประมาณ 1,400 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ขณะที่ **Phase 2** ระยะทาง 19.22 กิโลเมตรจาก Bandra ถึง Kandivali อยู่ระหว่างการก่อสร้าง งบประมาณ 4,000 ล้านบาท (ประมาณ 470 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ในปีงบประมาณ 2568/69 โดยคาดว่าจะเมื่อก่อสร้างเสร็จสิ้นทั้งโครงการจะเริ่มเปิดให้ทดลองใช้โดยไม่เก็บค่าผ่านทาง (Toll-free)

ข้อมูลเพิ่มเติม

ตาราง: ข้อมูลโครงการถนนสำคัญของมุมไบ (ข้อมูล ณ กรกฎาคม 2569)

โครงการ	ระยะทาง	งบประมาณ (USD)	สถานะ
Coastal Road Phase 1 (South)	10.58 km	1.4 พันล้าน USD (₹13,060 crore)	เปิดแล้ว มี.ค. 2567
Coastal Road Phase 2 (North)	19.22 km	470 พันล้าน USD (₹4,000 crore)	ก่อสร้าง (เสร็จบางส่วน 2569); คาดการณ์เสร็จสมบูรณ์ 2570-71
Sewri–Worli Elevated Connector	ไม่ระบุ	อยู่ระหว่างอนุมัติ	กำลังพัฒนา
Orange Gate–Marine Drive Tunnel	~9–10 km (อุโมงค์ ~6.5–7 km)	ยังไม่เปิดเผย	ออกแบบ/วางแผน
Sahar Elevated Access Road	เชื่อม WEH–Terminal 2	ไม่ระบุ	เปิดใช้แล้ว

ที่มา: Brihanmumbai Municipal Corporation (BMC), Mumbai Metropolitan Region Development Authority (MMRDA), Government of Maharashtra 2026

โครงการ Sewri–Worli Connector เป็นโครงการทางยกระดับสายใหม่ที่เชื่อมต่อระหว่าง Mumbai Trans Harbour Link (MTHL) บริเวณ Sewri กับ Bandra–Worli Sea Link และ Mumbai Coastal Road เพื่อสร้างโครงข่ายคมนาคมความเร็วสูงในแนวตะวันออก–ตะวันตกของเมืองมุมไบซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมพื้นที่ชายฝั่งด้าน

Disclaimer: การเผยแพร่ข้อมูลในที่นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการให้ข้อมูลแก่ผู้สนใจเท่านั้น สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ เมืองมุมไบ จะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการนำข้อมูลนี้ไปใช้

ตะวันออกของเมืองมุมไบ ณ เขต Sewri เข้ากับย่าน Worli ทางฝั่งตะวันตก โดยถือเป็นหนึ่งในโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ เนื่องจากจะช่วยเติมเต็มโครงข่ายถนนความเร็วสูงที่เชื่อมโยง Atal Setu (Mumbai Trans Harbour Link), Bandra-Worli Sea Link และ Mumbai Coastal Road เข้าเป็นระบบเดียวกัน ส่งผลให้การเดินทางในแนวตะวันออก-ตะวันตกมีประสิทธิภาพสูงขึ้น ลดระยะเวลาในการเดินทาง และเพิ่มความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่

โครงการ Orange Gate-Marine Drive Tunnel เป็นโครงการก่อสร้างอุโมงค์ถนนใต้ดินแห่งใหม่ที่มีเป้าหมายลดปัญหาการจราจรในพื้นที่ตอนใต้ของเมืองมุมไบพร้อมทั้งยกระดับการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ชายฝั่งด้านตะวันออกกับย่าน Marine Drive และแนวเส้นทาง Mumbai Coastal Road โครงการดังกล่าวนับเป็นหนึ่งในโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ของเมืองมุมไบโดยจะก่อสร้างอุโมงค์ถนนคู่ใต้ดิน (Twin Underground Road Tunnels) ลอดผ่านพื้นที่เมืองที่มีความหนาแน่นสูง เพื่อสร้างเส้นทางคมนาคมความเร็วสูงเชื่อมระหว่าง Eastern Freeway บริเวณ Orange Gate กับแนว Marine Drive-Coastal Road ทั้งนี้ ความยาวรวมของโครงการอยู่ที่ประมาณ 9-10 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็นอุโมงค์เจาะคู่ใต้ดิน (Twin Bored Tunnels) ระยะทางประมาณ 6.5-7 กิโลเมตร ส่วนที่เหลือเป็นถนนเชื่อม ทางขึ้น-ลง และทางแยกต่างระดับ (Interchanges) ทั้งนี้ ได้มีการปรับตำแหน่งทางออกฝั่งตะวันตกของอุโมงค์ไปยังบริเวณ Girgaon เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายการจราจรและบูรณาการกับโครงข่ายถนนโดยรอบ

โครงการ Sahar Elevated Road เป็นโครงการทางยกระดับที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึง ท่าอากาศยานนานาชาติ Chhatrapati Shivaji Maharaj International Airport (CSMIA) และบรรเทาปัญหาการจราจรโดยรอบสนามบิน โครงการดังกล่าว หรือชื่ออย่างเป็นทางการว่า Sahar Elevated Access Road (SEAR) เป็นทางยกระดับที่จัดสร้างขึ้นเพื่อเชื่อมต่อโดยตรงระหว่าง Western Express Highway (WEH) กับอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ Terminal 2 (T2) ของท่าอากาศยานนานาชาติ โดยเป็นเส้นทางที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร (Signal-free Corridor) ช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง เพิ่มความคล่องตัวในการเข้าถึงสนามบิน และลดความแออัดของการจราจรบนโครงข่ายถนนโดยรอบอย่างมีนัยสำคัญ

ผลกระทบทางเศรษฐกิจและความท้าทาย

แม้โครงการ Mumbai Coastal Road จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบคมนาคมในระยะยาว แต่ในระยะสั้นยังมีข้อจำกัดที่ต้องติดตาม โดยเฉพาะการก่อสร้าง Phase 2 บริเวณเส้นทาง Bandra-Kandivali ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าสำคัญ การเบี่ยงเส้นทางและการปิดถนนเป็นระยะส่งผลให้ระยะเวลาการขนส่งสินค้าและต้นทุนด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นชั่วคราว นอกจากนี้ ยังมีประเด็นด้านความเท่าเทียมในการจัดสรรการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน โดย The Guardian (มกราคม 2569) รายงานว่า ประชาชนในนครมุมไบร้อยละ 64 พึงพาระบบขนส่งสาธารณะ ขณะที่โครงการ Coastal Road มุ่งรองรับการเดินทางของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก ซึ่งกระแสวิพากษ์อาจนำไปสู่แรงกดดันทางนโยบายให้รัฐบาลปรับลดการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านถนน และหันไปให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยที่ผู้ประกอบการและผู้วางแผนด้านโลจิสติกส์ควรติดตามอย่างใกล้ชิด

ข้อคิดเห็น

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนของมุมไบสะท้อนทั้งโอกาสและความท้าทายสำหรับผู้ส่งออกและนักลงทุนไทย โดยผลการดำเนินงานของ Coastal Road Phase 1 แสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพที่ชัดเจน สามารถลดระยะเวลาการเดินทางระหว่าง Marine Drive-Worli จากประมาณ 60 นาที เหลือเพียง 9-12 นาที และมีปริมาณการใช้เส้นทางกว่า 5 ล้านเที่ยวรถภายในช่วง 9 เดือนแรกหลังเปิดให้บริการ (มีนาคม-ธันวาคม 2567) สะท้อนถึงอุปสงค์การใช้โครงสร้างพื้นฐานที่สูงกว่าการคาดการณ์เดิม ทั้งนี้ เมื่อ Coastal Road Phase 2 และ Sewri-Worli Elevated Connector (SWEC) แล้วเสร็จ จะทำให้โครงข่ายถนนความเร็วสูงเชื่อมต่อ ท่าเรือ ย่านธุรกิจ เขตชานเมืองฝั่งตะวันตกซึ่งคาดว่าจะยกระดับประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในช่วง Last-Mile Logistics และเพิ่มขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ของนครมุมไบอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ผู้ประกอบการไทย ควรพิจารณาการบริหารสินค้าคงคลังให้อยู่ในระดับสูงกว่าปกติ พร้อมจัดทำแผนเส้นทางขนส่งสำรองเพื่อรองรับความล่าช้าที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้าง ในช่วงการก่อสร้าง Coastal Road Phase 2 และภายหลังโครงการแล้วเสร็จ (ตั้งแต่ปี 2569 เป็นต้นไป) ควรทบทวนยุทธศาสตร์การจัดตั้งคลังสินค้า โดยเฉพาะพื้นที่ Navi Mumbai และ Bhiwandi ซึ่งมีศักยภาพสูง ทำให้สามารถกระจายสินค้าเข้าสู่ตลาดเมืองมุมไบได้รวดเร็วและมีต้นทุนโลจิสติกส์ที่สามารถแข่งขันได้มากขึ้น

ที่มา: 1. www.constructionworld.in/transport-infrastructure/highways-and-roads-infrastructure/mumbai-coastal-road-to-fully-open-by-february/68250 2. www.blackridgeresearch.com/project-profiles/mumbai-coastal-road-project-packages-cost-phase-II-completion-date-latest-updates