



กระทรวงคมนาคม



สปช

สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร



โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ด้านการคมนาคมขนส่ง

เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน
(แลนด์บริดจ์)

เอกสารข้อเท็จจริง (Factsheet)

มิถุนายน 2565



1. ความเป็นมาของโครงการ

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความได้เปรียบด้านการขนส่งทางน้ำ คือ อ่าวไทยและอันดามัน ประกอบกับมีที่ตั้งอยู่บริเวณใจกลางคาบสมุทรอินโดจีน ทำให้สามารถเปิดประตูการค้าประเทศแถบมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียได้จากความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์และศักยภาพด้านการขนส่งทางน้ำของไทย กระทรวงคมนาคมเล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาท่าเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งอ่าวไทย บูรณาการรูปแบบการขนส่งเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ ให้เชื่อมต่อถึงกันอย่างไร้รอยต่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำให้มีความทันสมัย และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจกับนานาประเทศ กระทรวงคมนาคม และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้มอบหมายให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาทำการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

ทั้งนี้ การพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าทางน้ำแห่งใหม่ จะประสบความสำเร็จได้ต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยจะส่งเสริมให้ไทยกลายเป็นประตูการค้า และการเดินเรือระหว่างมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิกในอนาคต

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

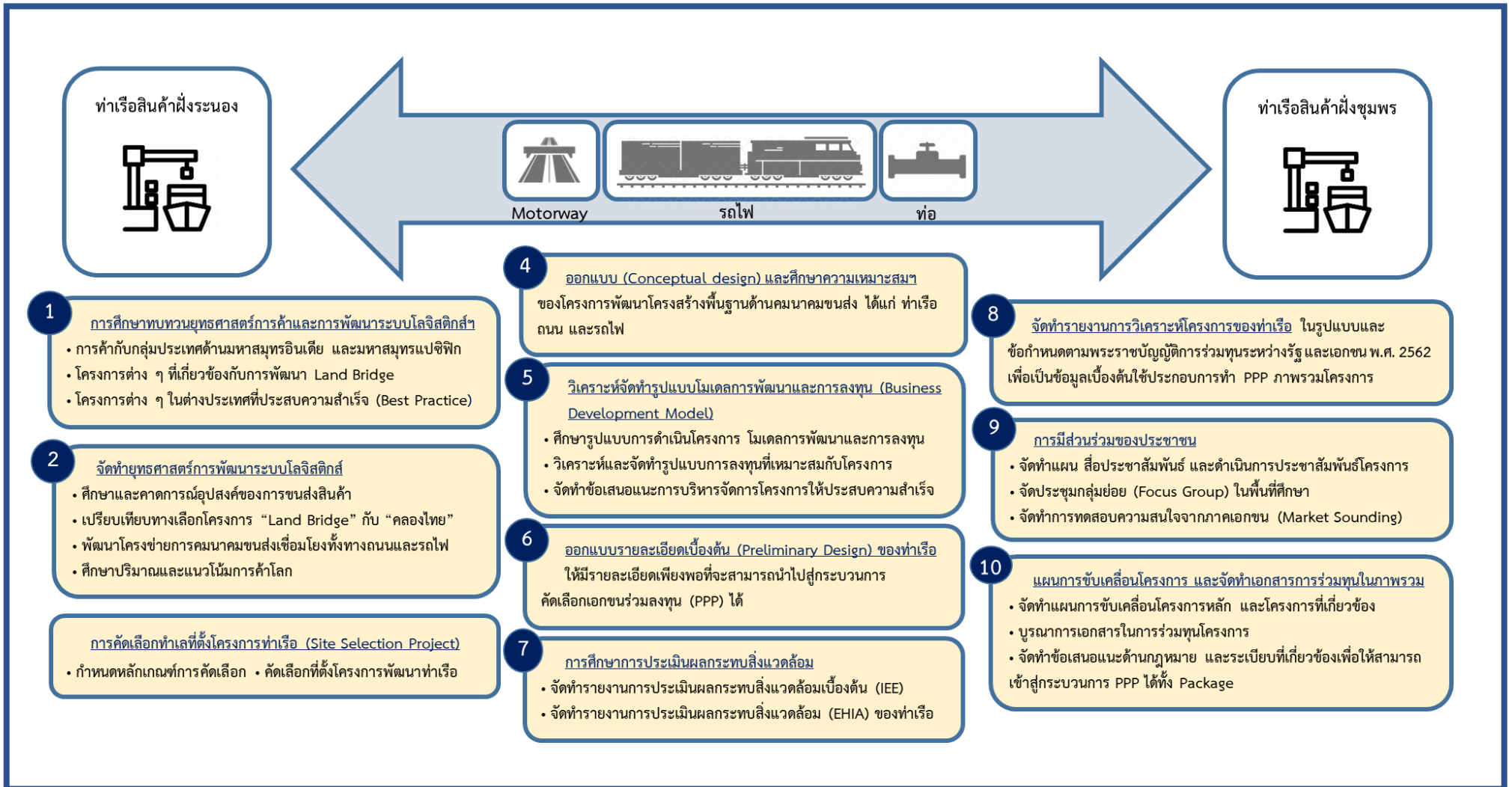
2.1 ศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ การเงิน วิศวกรรม สังคม ของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เช่น ท่าเรือ รถไฟ ถนน เป็นต้น ที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

2.2 ออกแบบรายละเอียดเบื้องต้น และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

2.3 จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ตามพระราชบัญญัติการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

2.4 วิเคราะห์จัดทำรูปแบบการพัฒนาและการลงทุน (Business Development Model) ของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เช่น ท่าเรือ รถไฟ ถนน เป็นต้น ที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

3. ขอบเขตการศึกษา



4. ประโยชน์ของการพัฒนาโครงการ

- 4.1 โอกาสของการจ้างงาน การเพิ่มรายได้
- 4.2 สร้างความเจริญ พัฒนาคุณภาพชีวิตในทุกพื้นที่
- 4.3 เกิดการพัฒนาทั้งสาธารณสุข การศึกษา การคมนาคม ถนน รถไฟ ในพื้นที่
- 4.4 จุดศูนย์กลางคมนาคม และการขนส่งโดยครบวงจรเพื่อทุกมุมโลก ทั้งทางถนน รถไฟ เรือ
- 4.5 จุดศูนย์กลางเชื่อมโยงการค้า และอุตสาหกรรมเกิดการค้าการลงทุนการจ้างงาน
- 4.6 จุดเชื่อมต่อและพัฒนาทางเทคโนโลยี
- 4.7 ศูนย์กลางการเชื่อมโยงเศรษฐกิจ และการลงทุนระดับนานาชาติ
- 4.8 ศูนย์กลางเชื่อมโยงการค้า และอุตสาหกรรม Green Mega Trend
- 4.9 สิทธิประโยชน์ทางภาษี ศูนย์การค้าทางการเงิน และสิทธิประโยชน์ด้านภาษีสิ่งแวดล้อม
- 4.10 ประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ

5. รูปแบบของการพัฒนาโครงการ “เชื่อม – ท่อ – ราง - เรือ”

ภายใต้การศึกษาความเหมาะสมเพื่อการพัฒนาท่าเรือเชื่อมอ่าวไทยและอันดามัน หรือ แลนด์บริดจ์ (Landbridge) กระทรวงคมนาคมยังได้ทำการศึกษาความเหมาะสมเพื่อบูรณาการการขนส่งทางท่อ ทางถนน และทางราง เพื่อเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ ให้เชื่อมถึงกันอย่างไร้รอยต่อ โดยศึกษาความเหมาะสมเพื่อพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) รถไฟทางคู่ และการขนส่งทางท่อ โดยก่อสร้างคูขนานบนเส้นทางเดียวกันตามแผนบูรณาการทางพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมต่อแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ (MR - MAP) เพื่อลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินของภาคประชาชน

5.1 สร้างท่าเรือชุมพร ให้เป็นท่าเรือนำลิกที่ทันสมัย นำระบบอัตโนมัติ (Automation) มาใช้ ก้าวสู่การเป็นท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port) และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อพัฒนาให้เป็นสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย หรือแลนด์บริดจ์ (Landbridge)

5.2 สร้างท่าเรือระนอง ให้เป็นท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port) และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นท่าเรือสินค้าคอนเทนเนอร์และเป็นประตูการค้าของประเทศไทยและพื้นที่ไม่ติดทะเล ที่ฝั่งอันดามันเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือระนองกับท่าเรือกลุ่มประเทศเอเชียใต้ (BIMSTEC) ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา

5.3 พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และรถไฟทางคู่ และการขนส่งทางท่อ โดยก่อสร้างคูขนานบนเส้นทางเดียวกันตามแผนบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมต่อแนวเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมต่อแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ (MR - MAP)

6. พื้นที่ท่าเรือที่เหมาะสมที่สุด

พื้นที่ทางเลือกท่าเรือที่เหมาะสมที่สุด คือ พื้นที่แหลมรีว (ฝั่งอ่าวไทย) - พื้นที่แหลมอ่าวอ่าง (ฝั่งอันดามัน)



หมายเหตุ : พื้นที่ท่าเรือฝั่งอันดามันบางส่วนตั้งอยู่ในพื้นที่อนุรักษ์ทะเลอันดามัน ซึ่งปัจจุบันได้รับการเสนอให้เป็นพื้นที่มรดกโลก และอยู่ในบัญชีรายชื่อเบื้องต้น (Tentative List) ของยูเนสโกโลก เพื่อพิจารณาเป็นมรดกโลก (World Heritage List) ต่อไป โดยกระทรวงคมนาคมและกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้เข้าร่วมกันเพื่อตรวจสอบกับนักวิทยาศาสตร์และจัดทำคณะกรรมการพิเศษ เพื่อพิจารณาการขอขึ้นทะเบียนพื้นที่อนุรักษ์ทะเลอันดามันเป็นมรดกโลก

เนื่องจากพื้นที่ทั้ง 2 ฝั่ง เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสามารถรองรับปริมาณสินค้าได้ 20 ล้าน TEUs ตามผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้าที่จะเข้ามาয়พื้นที่แลนด์บริดจ์ (Landbridge) รวมทั้งยังสามารถขยายท่าเรือในอนาคตให้สามารถรับปริมาณสินค้าได้มากถึง 40 ล้าน TEUs เทียบเท่าปริมาณสินค้าที่ท่าเรือสิงคโปร์ในปัจจุบัน และอยู่ใกล้กับร่องน้ำลึก สามารถรองรับการเข้าใช้งานของเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ และตำแหน่งท่าเรือยังสอดคล้องกับผลการศึกษาแนวเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และระบบราง MR8 ชุมพร - ระนอง

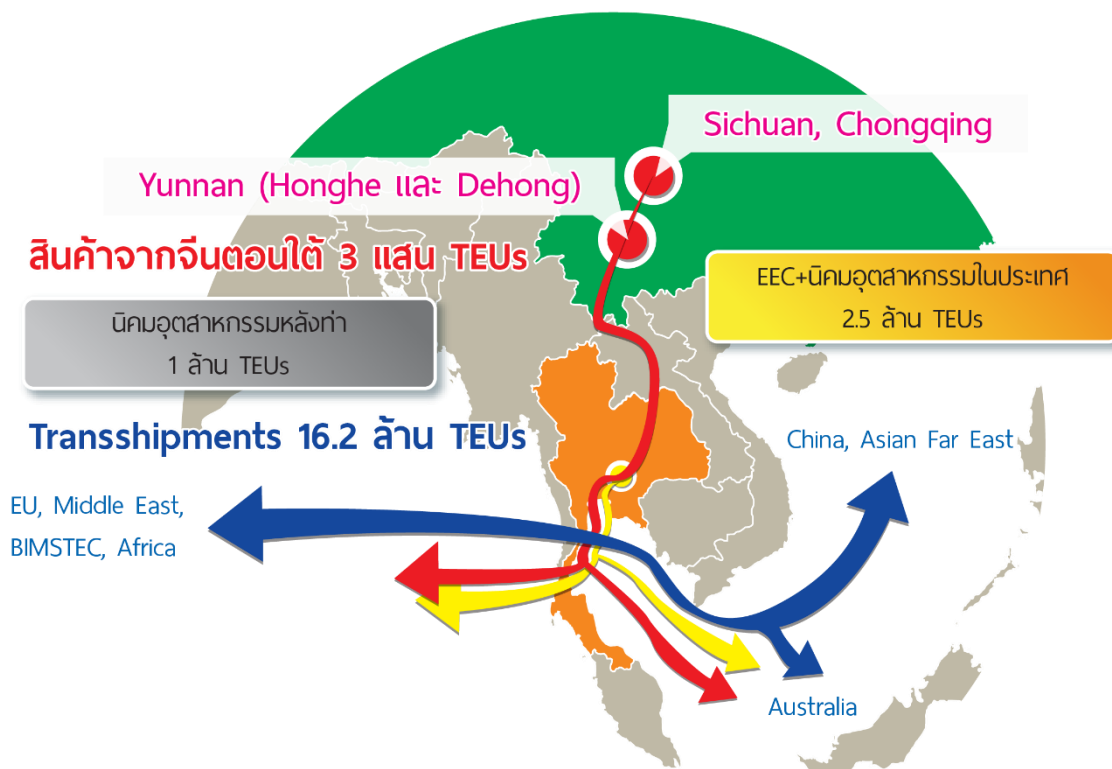
7. เส้นทางเดินเรือหลังจากมีการพัฒนาโครงการ

ปัจจุบันการเดินเรือสายหลัก (Mainline) ระหว่างเอเชียและยุโรปต้องผ่านสิงคโปร์ ช่องแคบมะละกา และมีเรือตู้สินค้าขนาดกลางหรือขนาดเล็กที่ขนจากเรือแม่ไปหรือกลับท่าเรือ (Feeder) ไปยังอ่าวเบงกอลและอ่าวไทย หลังจากมีการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ (Landbridge) ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางของเรือตู้สินค้าขนาดกลางหรือขนาดเล็กที่ขนส่งสินค้าจากเรือแม่ไปหรือกลับท่าเรือ (Feeder) ทั้ง 2 ฝั่ง ส่วนเรือใหญ่ (Mainline) ที่วิ่งระหว่าง Asia - Europe และ Australia - Europe จะมีการเพิ่มเส้นทาง Loading/Discharge สินค้า โดยมีแนวโน้มจะมารับสินค้าที่ทำเรือระนองเป็นเส้นทางเดินเรือสายใหม่



8. การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

การพัฒนาพื้นที่หลังท่าเรือให้เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการค้า การเกษตร และอุตสาหกรรมครบวงจร โดยการกำหนดเขตส่งเสริมธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เช่น การธนาคาร การประกันภัย เป็นต้น เขตส่งเสริมการลงทุน อุตสาหกรรมดิจิทัล เขตอุตสาหกรรมสร้างมูลค่าเพิ่ม และเขตส่งเสริมการลงทุนปลอดภาษี พร้อมพิจารณา ข้อกำหนดที่สนับสนุน เพื่อพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ ให้ดึงดูดความสนใจของนักลงทุน และสร้างโอกาส ในการแข่งขัน ของประเทศไทยกับนานาชาติ



9. แนวทางการพัฒนาในการเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร ปศุสัตว์ รูปแบบใหม่ และการส่งเสริมการผลิตอาหารฮาลาล

9.1 การส่งเสริมการเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร และการปศุสัตว์ โครงการแลนด์บริดจ์ มีแนวทาง ในการสนับสนุนการพัฒนาการเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร ปศุสัตว์ รูปแบบใหม่ และการผลิตอาหารฮาลาล ให้เป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำ และเป็นอุตสาหกรรมหลัก ควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ที่มีประสิทธิภาพ เสริมสร้างรายได้และความอยู่ดีมีสุขของประชาชนในพื้นที่

9.2 การส่งเสริมการแปรรูปให้ได้มูลค่า และการส่งเสริมการขาย พัฒนาหน่วยงานกลางเพื่อส่งเสริม การแปรรูปให้ได้มูลค่า เช่น องค์กรส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย (อสมค.) เพื่อทำหน้าที่ในการถ่ายทอด เทคโนโลยีและรับซื้อน้ำนมดิบของเกษตรกรเครือข่าย การยกระดับคุณภาพการผลิตตั้งแต่ต้นน้ำ - ปลายน้ำ ให้มีคุณภาพสูงยิ่งขึ้น เน้นเจาะและขยายตลาดผลิตภัณฑ์นมที่มีมูลค่าสูง (High Value) เช่น ตลาดฮาลาล ส่งเสริมให้เกษตรกรพัฒนากระบวนการให้เป็นมาตรฐาน ถ่ายทอดความรู้ การทำอาหารแปรรูป การชำแหละ รวมทั้งวิจัย และพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ ที่หลากหลายออกสู่ตลาดอย่างต่อเนื่อง

9.3 การส่งเสริมกลุ่มชาวประมงพื้นบ้าน การพัฒนาโครงการฯ ได้มีแนวคิดในการพัฒนาให้ชาวประมงมีการขายปลาได้ราคาดีขึ้น สามารถเชื่อมโยงแหล่งรับซื้อและแหล่งแปรรูปที่อยู่ใกล้เคียง รวมถึงเป็นศูนย์กลางในการรวบรวมและส่งออกไปยังลูกค้าต่างประเทศได้อย่างรวดเร็ว รวมทั้งส่งเสริมการขนส่งและกระจายสินค้า ด้วยการควบคุมอุณหภูมิที่เหมาะสม ตั้งแต่หลังการออกเรือเพื่อการทำประมงและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การเก็บรักษา การแปรรูป การขนส่ง และกระจายสินค้า เพื่อสามารถยืดอายุการเก็บรักษาและรักษาคุณภาพของสินค้า

10. แผนการพัฒนาโครงการ

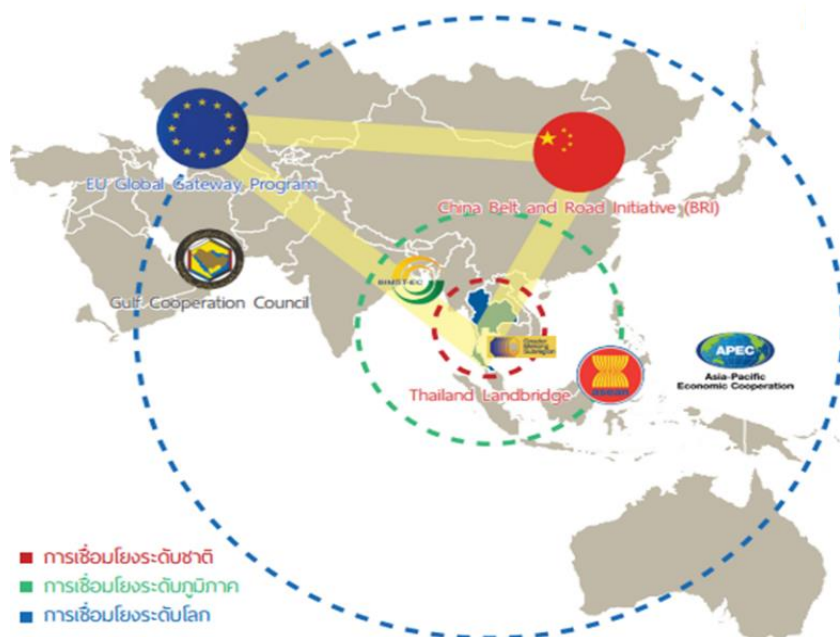
เพื่อก้าวไปสู่การเป็นเส้นทางขนส่งใหม่ของโลก Global New Trade Lane กำหนดแผนการพัฒนา 3 ระดับ ดังนี้

- ระดับที่ 1 เชื่อมโยงกลุ่มประเทศ GMS เพื่อเป็นจุดศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาค
- ระดับที่ 2 เชื่อมโยงกลุ่มประเทศอาเซียน และกลุ่มประเทศ BIMSTEC เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจและการลงทุน
- ระดับที่ 3 เชื่อมโยงกลุ่มประเทศ APEC กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ความเจริญ และส่งเสริมคุณภาพชีวิตอย่างยั่งยืน

ระยะการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย 2 ระยะ ดังนี้

- ระยะที่ 1 รองรับตู้สินค้ารวม 20 ล้าน TEUs มีกลุ่มเป้าหมาย คือ
 - 1) กลุ่มที่ตลาดระหว่างประเทศไทยในเอเชีย (Short Route) ที่ต้องคอยการทำ Transshipment ที่สิงคโปร์
 - 2) กลุ่มตลาดเกิดใหม่ที่มีศักยภาพ (New Emerging Market)
 - 3) กลุ่มสินค้าทางบกจากพื้นที่ไม่ติดทะเล (Hinterland)
 - 4) กลุ่มตลาดที่มีกำลังการบริโภคสูง และเป็นกลุ่มการผลิตและการบริโภคระหว่างกัน (Self O-D)
 - 5) กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง

ระยะที่ 2 รองรับตู้สินค้ารวม 40 ล้าน TEUs มีเป้าหมายเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนแปลงโลกธุรกิจในอนาคต (Heb Of Business Game Changer)



11. แนวทางการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

อ้างอิงตามแนวทางในการจัดทำรายงานของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.) และเอกสารที่เกี่ยวข้อง อาทิ

- 11.1 แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ประเภทโครงการคมนาคมทางบก พ.ศ. 2549
- 11.2 แนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมสำหรับโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ พ.ศ. 2561
- 11.3 แนวทางการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้านผลกระทบต่อสุขภาพ สำหรับคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2563
- 11.4 ประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562
- 11.5 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือ การดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562 (กรณี EIA)
- 11.6 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการกิจการ หรือ การดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562 (กรณี EHIA)

ทั้งนี้การศึกษาตามกรอบแนวทางการศึกษาตามประกาศดังกล่าว จะสามารถดำเนินการได้ภายหลังจากที่การออกแบบเบื้องต้นของโครงการเรียบร้อยแล้ว และนำมาพิจารณาประเภทและขนาดของโครงการที่จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ให้มีความสอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะประเด็นที่เกี่ยวกับคุณค่าโดดเด่นที่เป็นสากล (Outstanding Universal Value : OUV) ของพื้นที่ที่ต้องพิจารณาการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) และการศึกษาผลกระทบต่อมรดกโลก (Heritage Impact Assessment : HIA) ด้วย โดยได้ให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน (Public Participation) นับว่าเป็นกระบวนการสำคัญของโครงการ เพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน จึงเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้เข้ามามีส่วนร่วมกับการพัฒนาโครงการตั้งแต่ระยะเริ่มต้นของโครงการ เพื่อให้เกิดการยอมรับในการพัฒนาโครงการที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต และมีช่องทางสื่อสารประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการ ควบคู่กับกิจกรรมการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียของโครงการให้ครอบคลุมทุกขั้นตอนการศึกษา และเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ หน่วยงานต่างๆ ทั้งในภาครัฐและเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน ตลอดจนประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ สามารถเข้าร่วมแสดงความคิดเห็น นำเสนอข้อมูลหรือข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของโครงการตลอดการศึกษาของโครงการต่อไป

12. ช่องทางการติดต่อสื่อสาร



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม
เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ 0-2215-1515,0-2215-6687,0-2215-5410,0-2216-2852
โทรสาร 0-2216-4168
เว็บไซต์ : www.otp.go.th
อีเมล webmaster@otp.go.th

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน)
151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230
โทรศัพท์ 0-2509-9000



บริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด
1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ 0-2619-9931



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด
1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 24-25 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ 0-2617-0429



บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
1/814 หมู่ 17 ซอยอัมพร ถนนพหลโยธิน ตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี 12130
โทรศัพท์ 0-2-532-3623



บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
81 ซอยอุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร 10260
โทรศัพท์ 0-2769-2828



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด
428/139 -140 หมู่บ้านเดอะรีเจนท์ สตรีท ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510
โทรศัพท์ 0-2375-5422