

## อภิปโรเจคคลองไทยและโครงการแลนด์บริดจ์...เชื่อม 2 ฝั่งทะเลภาคใต้

โดย ดร.ชนิด โสรัตน์

รองประธานสภานายจ้างผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทย

วันศุกร์ที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2563

ท่ามกลางวิกฤตระดับโลกเกิดจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ทั้งเศรษฐกิจโลกและของไทยชะงักงัน ยกระดับไปถึงถดถอย องค์การการค้าโลก (WTO) ประเมินว่าการค้าโลก 1 ใน 3 หายไปมูลค่ามหาศาลประมาณ 283.5 ล้านล้านบาท ด้วยสถานะแบบนี้โครงการลงทุนระดับเมกะใหญ่ ๆ ต่างชะลอตัวรอท่าที่การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ซึ่งไม่รู้ว่าหลัง “New Normal” จะไปในทิศทางไหน ประเทศไทยซึ่งเศรษฐกิจอิงกับการค้าระหว่างประเทศในสัดส่วนที่สูง ดัชนีเศรษฐกิจทุกรายการร่วงหมดประเมินว่ามูลค่าทางเศรษฐกิจจากจีดีพีที่หดตัวอาจสูงถึง 1.5 ล้านล้านบาท ยังไม่รวมงบกระตุ้นเศรษฐกิจเฟสแรก 2.0 ล้านล้านบาทซึ่งรัฐบาลกำลังหาเงินเข้ามาโปะ ความสูญเสียทางเศรษฐกิจยังมาจากธุรกิจเอกชนเฉพาะภาคท่องเที่ยวหายไปไม่น้อยกว่า 1.9 ล้านล้านบาทและการเสียรายได้จากการว่างงานรวมกันอีก 6.0 แสนล้านบาท ความเสียหายจากวิกฤตเศรษฐกิจครั้งนี้ใหญ่หลวงนัก

อย่างไรก็ตามท่ามกลางความมืดมนมีการผลักดันโครงสร้างพื้นฐานที่เรียกว่า “อภิปโรเจคระดับโลก” ออกมา สองโครงการต่างแข่งขันชิงธงจองพื้นที่ก่อสร้างเป็นการสวนกระแสรวมถึงความไม่แน่นอนของเสถียรภาพรัฐบาลและแรงกดดันการเมืองนอกสภาที่ยกระดับไม่ใช่แค่เด็ก ๆ ออกมาเล่นสนุกกลางวัน ส่วนการประชุมใหญ่เมื่อวันเสาร์ที่ 19 กันยายนที่ผ่านมาเป็นแค่ยกสองยังมีต่ออีกยาว กลับมาที่การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานลองส่องกล้องเข้าไปดูว่ามีอะไรบ้างเริ่มจากโครงการแรกซึ่งจองถิ่นมาอย่างยาวนานคือ “การขุดคอคอดกระ” หลังจากมีการเสนอความเหมาะสมเป็นสิบเส้นทางมาลงตัวที่แนว 9A เริ่มจากอำเภอสิเกาจังหวัดตรังไปออกอ่าวไทยที่อำเภอระโนดเหนือทะเลสาบสงขลาเปลี่ยนชื่อใหม่เป็น “โครงการพัฒนาคลองไทย”

“Thai Canal” ไม่ใช่โครงการใหม่ผลักดันมาตั้งแต่ นายกทักษิณ ชินวัตร มาจนถึงยุคคสช. มีกลุ่มสนับสนุน ล้วนเป็นอดีตรัฐมนตรีที่มีทั้งนักการเมืองตั้งแต่ระดับชาติไปจนถึงระดับท้องถิ่นแต่เบื้องหลังเป็นกลุ่มทุนจีนที่เป็นสปอนเซอร์ซึ่งโครงการนี้ถูกผนวกเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ “ให้หนาน” เป็นเส้นทางสายไหมทางทะเลของจีนเป็นคลองลัดระดับนานาชาติเชื่อมชายฝั่งทะเลอันดามันกับทะเลจีนใต้ รายละเอียดโครงการจะมีการถมเกาะขนาดใหญ่ 2 เกาะสร้างท่าเรือน้ำลึกใหญ่เทียบเท่ากับสิงคโปร์ อนุกรมธิการสภาผู้แทนราษฎรที่รับลูกไปศึกษาเพื่อที่จะให้มีการสำรวจและขุดคลองไทย ทราบว่าจะทำให้มีการจ้างงานในพื้นที่ถึง 16 ล้านตำแหน่งเกือบครึ่งหนึ่งของแรงงานที่มีงานทำทั้งประเทศและยังบอกว่าจะทำให้มีรายได้ต่อปีถึง 4 ล้านล้านบาทมูลค่าเท่ากับนำสินค้าส่งออก 12 อันดับแรกมารวมกัน

ที่กล่าวนี้เป็นด้านดีซึ่งแลกด้วยอายุสัมปทาน 100 ปีที่ต้องเข้าใจว่าการลงทุนของจีนไม่เหมือนกับชาติใดในโลกเพราะจะแบบเหมาแข่งมาพร้อมกับการส่งออกคนจีนจำนวนมากออกมาทำมาหากินแบบถาวรเหมือนกับที่เกิดในสปป.ลาว, ประเทศแอฟริกาตอนนี้นำลูกเข้าไปในศรีลังการวมถึงกัมพูชา อย่าลืมว่าสิ่งที่จีนหวังจะได้คือพัฒนาถมทะเลสร้างเกาะใหม่เพื่อเป็นแหล่งท่องเที่ยวรองรับนักท่องเที่ยวของจีน ทราบว่าอาจจะมีการสร้างสนามบินในพื้นที่

สิ่งที่ต้องศึกษาให้ดีและรอบคอบคือสภาพแวดล้อมเนื่องจากการขุดคลองกว้างเกือบ 600 เมตรยาว 135 กิโลเมตร ดินตะกอนที่ขุดเอามาถมทะเลได้ 2 เกะที่อยู่ในสัมปทานของจีนรวมกันขนาดน้อง ๆ เกะภูเก็ท ลองหลับตาคิดว่า ดินตะกอนที่ฟุ้งกระจายจะกระทบอะไรบ้างสำหรับชาวบ้านในพื้นที่คงมองเป็นโอกาสที่จะฟื้นเศรษฐกิจเพราะแค่ ยางพารา ปาล์มน้ำมันราคาเอาแน่เอานอนไม่ได้ ราคาที่ดินคงจะพุ่งนายหน้าที่ดินคงรวกกันความเป็นอยู่คงจะดีขึ้น ไม่ต้องคิดไกลลองไปถามคนแถวจังหวัดระยองว่ามีท่าเรือใหญ่ ๆ และนิคมอุตสาหกรรมหลายสิบแห่งชีวิตของพวกเขา รวยขึ้นมากน้อยเพียงใด แต่เรื่องพวกนี้ทุกคนก็มีสิทธิคิดเพราะเห็นประโยชน์ใกล้ตัวส่วนที่จะให้ชาติได้มาลงทุนหรือ มาฉกฉวยผลประโยชน์ระดับชาติเป็นสิ่งใกล้ตัวมองไม่เห็นงานนี้จึงไม่ขอขัดลาภใครแค่ฝากเอาไปคิดเท่านั้น

อีกโครงการสด ๆ ร้อน ๆ ฟุ้งออกมาจากกรม. ที่ปักตู้ พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา โดยการผลักดันของ กระทรวงคมนาคมคือโครงการแลนด์บริดจ์ (Land Bridge) จากท่าเรือระนองไปอำเภอหลังสวนจังหวัดชุมพรซึ่งจะ สร้างเป็นท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ระยะทาง 120 กิโลเมตร โครงการนี้อ่าไปเข้าใจว่าจะสร้างสะพานข้ามจังหวัดยาว ขนาดนี้แต่หมายความว่าจะเป็นการเชื่อมโยง 2 ท่าเรือเพื่อให้เรือจากฝั่งหนึ่งเอาสินค้าลงใส่รถไฟหรือรถเทนเลอร์ ลากไปอีกฝั่งหนึ่งของฝากทะเลโดยจะมีเรือข้ามสมุทรอีกลำมาจอดรอแล้วแล่นไปแหลมฉบังหรือไปที่หมายปลายทาง เพื่อไม่ต้องอ้อมช่องแคบมะละกา โครงการแลนด์บริดจ์เป็นลักษณะ “Intermodal Transport” คือเป็นการผสมผสาน การขนส่งทั้งเรือเดินสมุทรและการขนส่งทางบกจะมีการสร้างทางรถไฟและมอเตอร์เวย์โดยหวังว่าจะให้เกิด อุตสาหกรรมขนาดใหญ่เข้ามาลงทุนในพื้นที่

โครงการนี้ต่างกับโครงการคลองไทยซึ่งใช้เงินมากกว่า 2.29 ล้านล้านบาทผู้ลงทุนคงไม่มีใครนอกจาก รัฐวิสาหกิจของจีน แต่โครงการแลนด์บริดจ์อาจใช้เงิน 5-6 แสนล้านบาทเป็นการลงทุนในประเทศรัฐ-เอกชน ในลักษณะ “PPP” ผลกระทบด้านนิเวศน์สิ่งแวดล้อมคงไม่มาก ประเด็นอยู่ที่จะมีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด เพราะสินค้าในภาคใต้รวมกันปีหนึ่งมีประมาณแค่ 2.0 แสนคอนเทนเนอร์คงไม่พอที่เรือพาณิชย์ข้ามสมุทรจะเข้ามา ตัวอย่างเห็นชัดเจนจากท่าเรือระนองลงทุนไปหลายปีไม่ไปถึงไหนแต่ละปีมีสินค้าประมาณ 4,400 ตู้ไม่คุ้มทุน อีกทั้ง ระยะเวลาที่เรือจะประหยัดได้จากการที่ไม่ต้องอ้อมช่องแคบมะละกาเพื่อมาเปลี่ยนเรือที่สิงคโปร์หรือมาเลเซีย อารันระยะเวลาเพียง 8-10 ชั่วโมงเป็นตัวเงินประมาณไม่เกินครึ่งล้านบาท เมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายที่ต้องยกขึ้นยกลง แล้วมากองหน้าลานเฉพาะค่ารถบรรทุกระนอง-ชุมพรเที่ยวละ 12,000-13,000 บาทแล้วยังเสียค่าเรือต่อไปแหลมฉบัง ดุ๊ยงังก็ไม่คุ้ม ต้องเข้าใจว่าการเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากท่าเรือหนึ่งไปอีกท่าเรือหนึ่งด้วยเรือสินค้าขนาดใหญ่ระดับหมื่น ตู้คอนเทนเนอร์ไม่ใช่เรือลากหรือ “เรือเอี่ยมจูน” เรือพวกนี้เขามีตารางเรือแน่นอนค่าใช้จ่ายต่อวันอย่างน้อย 14,000 เหรียญสหรัฐต่อวันเวลาจึงต้อง “เป๊ะ ๆ”

เอาว่าในช่วงเศรษฐกิจแย่ ๆ การเมืองไม่เป็นใจยังมีคนที่อยากจะลงทุนหากเป็นจริงดังที่คุยไว้และเป็น ประโยชน์คุ้มค่าของประเทศเมื่อแลกกับสิ่งที่สูญเสียก็ทำไป แต่ต้องมีการประชาสัมพันธ์บอกกล่าวชาวบ้านให้รู้ถึง ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับพวกเขาและถิ่นที่อยู่-สิ่งแวดล้อม-ระบบนิเวศน์ทั้งทางแผ่นดินและทะเลจะเปลี่ยนไป ไม่ใช่มา บอกแต่ด้านดี ๆ ขณะที่ประชาชนก็ต้องใช้ปัญญาตรึกตรองไม่ใช่จะไปเชื่อเขาซะทุกอย่าง แต่ที่แน่ ๆ โครงการพวกนี้คง จะเป็นลักษณะการศึกษาแต่ที่จะเกิดเร็ว ๆ นี้คงต้องรอวิกฤตโควิดให้ผ่านพ้นไปก่อนอาจใช้เวลาอย่างน้อย 3 ปีขึ้นไป เพราะทั้งจีนและไทยเศรษฐกิจซ้ำทั้งนั้น....แต่ที่ซ้ำในคงเป็นรัฐบาลเพราะมีแต่เรื่องวุ่น ๆ เท่านั้นนะครับ