

รายงานพิเศษ (ส่วนบุคคล)

โครงการขุดคลองไทย...ผลประโยชน์แห่งชาติได้อะไร-เสียอะไร

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

คณะกรรมการด้านความมั่นคง ภายใต้คณะอนุกรรมการที่ปรึกษาและ
จัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (อจชล.) สภาความมั่นคงแห่งชาติ

วันจันทร์ที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ความเป็นมา

“มหากาพย์คอคอดกระ” ปัจจุบันเปลี่ยนเป็นคลองไทยพื้นดินซีพีอีกครั้งเนื่องจากสภาผู้แทนราษฎร
ต้นปี 2563 มีการตั้งคณะกรรมการวิสามัญเข้ามาศึกษาการพัฒนาคลองไทย แนวคิดการขุดคลองรัฐเชื่อมทะเลฝั่ง
อันดามันกับฝั่งอ่าวไทยเพื่อเป็นสมุทธานุภาพทางทะเลเพื่อใช้เป็นเส้นทางเดินเรือเชื่อมมหาสมุทรอินเดียและ
มหาสมุทรแปซิฟิกมีมานานแล้วอย่างน้อย 300 ปีตั้งแต่สมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ก่อนหน้านั้นฝรั่งเศสมีการ
ผลักดันให้เป็นเส้นทางเดินเรือแข่งกับโปรตุเกสและฮอลันดาต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 4 รัฐบาลฝรั่งเศสเสนอที่จะขุด
คอคอดกระ (Kra Canal) เชื่อมจังหวัดระนองกับอำเภอหลังสวน ในสมัยรัชกาลที่ 5 ทางอังกฤษเสนอตัวที่จะขุด
คลองลัดเพื่อเป็นทางขนส่งสินค้าไปสู่ประเทศจีน หลังเปลี่ยนแปลงการปกครองในปี พ.ศ.2478 รัฐบาลนายปรีดี
พนมยงค์ เคยนำโครงการนี้มาพิจารณาถึงความเป็นไปได้แต่ก็ล้มเลิกไปที่สุด คลองไทยในศตวรรษที่ 21 รัฐบาลจีนได้
ให้ความสนใจเพราะเป็นทางเลือกในการขนส่งทางทะเลที่ไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา (Malaga Strait)
ที่สหรัฐอเมริกามีบทบาทสำคัญในฐานะเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ทางทหาร ในปี พ.ศ.2544 ประเทศจีนขอเข้ามาศึกษา
สำรวจเส้นทางเข้าใจว่ารัฐบาลไทยสมัยนั้นยังไม่มีท่าทีชัดเจนโครงการจึงเงียบไป ต่อมา พ.ศ.2548 วุฒิสภามีการตั้ง
กรรมาธิการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการขุดคลองไทยอย่างเป็นระบบเชิงลึกใช้เวลาศึกษา 3 ปีเศษเป็นรายงานการศึกษา
300 หน้าสรุปได้ว่าสมควรในการก่อสร้างโครงการแต่เข้าใจว่าคงไม่ได้บรรจุระในการพิจารณาของรัฐสภาเรื่องจึง
เงียบไป

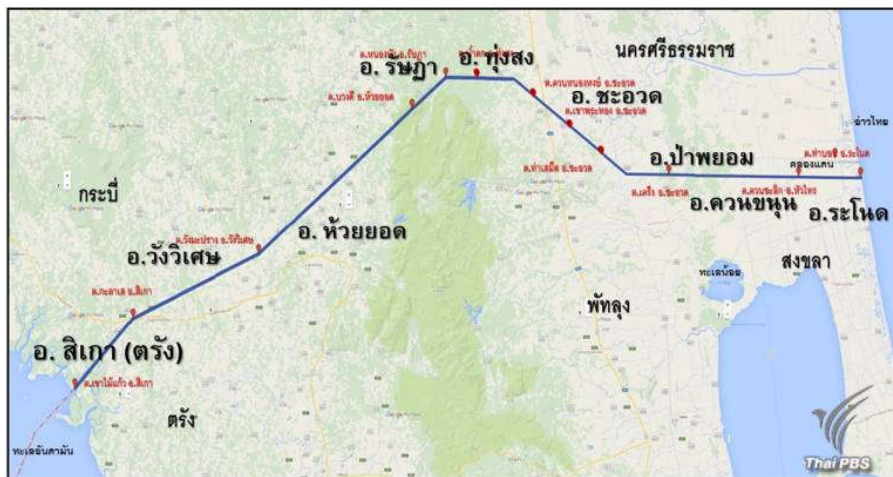
อย่างไรก็ตามการศึกษาของวุฒิสภาครั้งนั้นและหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะสมาคมศึกษาและพัฒนา
คลองไทยซึ่งรัฐบาลจีนให้การสนับสนุนผ่านเอกชน เช่น กลุ่มแอลเอส (LH) เป็นสปอนเซอร์ในการผลักดันระดับชาติ
กลุ่มผู้สนับสนุนผลักดันฝ่ายไทยเมื่ออดีตนายกรัฐมนตรีท่านหนึ่งได้มีการลงนาม MOU เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2558
เพื่อที่จะพัฒนาคลองไทย ต่อมาโฆษกกระทรวงต่างประเทศจีนออกมาแถลงว่าเป็นเพียงการพูดคุยของเอกชนรัฐบาล
จีนไม่มีส่วนเกี่ยวข้องใด ๆ ขณะที่ด้านวิชาการมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์และอีกหลายมหาวิทยาลัยได้มีการจัดทำ
รายงานการศึกษาแต่ก็ไม่สามารถฟันธงได้ว่าควรสร้างหรือไม่สร้างเพราะมีความเห็นขัดแย้งแตกต่างกัน
เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2560 มีการประชุมระดับนานาชาติ “International Conference on Thai Canal”
เพื่อผลักดันโครงการขุดคลองไทยมีการเชิญหลายประเทศเข้าร่วม เช่น ผู้บริหารคลองสุเอซ, คลองปานามา, คลองคิล
ตัวแทนสหภาพยุโรป, ญี่ปุ่น, สิงคโปร์, มาเลเซีย รวมทั้งอดีตนายทหารและนักวิชาการของไทย (ผู้เขียนได้มีโอกาสเข้า
ร่วมประชุม)

สมัยรัฐบาลคสช.กลุ่มสนับสนุนมีการผลักดันผ่านทั้งสภาปฏิรูปประเทศไทย (สปท.) และสภานิติบัญญัติ
แห่งชาติ (สนช.) มีการตั้งคณะกรรมการเพื่อศึกษาโดยเปลี่ยนชื่อการขุดคลองคอคอดกระเป็นโครงการพัฒนาคลองไทยมีการ
วางแผนแนว 9A คาบเกี่ยว 5 จังหวัดตั้งแต่ปากคลองบริเวณเกาะลันเตาจังหวัดกระบี่เข้าแผ่นดินใหญ่ที่อำเภอ

สี่กาจังหวัดตรังผ่านอำเภอทุ่งสง อำเภอชะอวด อำเภอกวนขนุน จังหวัดนครศรีธรรมราชไปออกที่ทะเลฝั่งตะวันออกที่อำเภอระโนดจังหวัดสงขลาระยะทางประมาณ 135 กิโลเมตร ตามโครงการจะเป็นท่าเรือขนาดใหญ่นำดินที่ได้จากคลองมาสร้างเกาะพื้นที่ 83-84 ตารางกิโลเมตร มีการยกระดับให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เช่น ท่าเรือขนาดใหญ่ระดับโลก ศูนย์อุตสาหกรรมปิโตรเคมีคัลส์, โรงกลั่นน้ำมัน, โลจิสติกส์พาร์ค, นิคมอุตสาหกรรม สะพานแขวน 4 แห่ง และอุโมงค์หรือสะพานอีก 5 แห่ง

การผลักดันโครงการคลองไทยยังคงมีต่อเนื่องโดยสมาคมศึกษาและพัฒนาคลองไทย มีการส่งเสริมผลักดันแบ่งแยกงานทำอย่างเป็นระบบ ในระดับพื้นที่มีการตั้งสาขา 5 แห่ง ได้แก่ สงขลา พัทลุง นครศรีธรรมราช ตรังและกระบี่ มีการล่ารายชื่อประชาชนเพื่อกระตุ้นให้มีการก่อสร้างโครงการแต่โครงการนี้มีผู้เห็นด้วยและเห็นต่างเนื่องจากมีผลกระทบทั้งเศรษฐกิจ การเมืองระหว่างประเทศ สังคม ยุทธศาสตร์ความมั่นคงของภูมิภาครวมถึงระบบนิเวศน์-สิ่งแวดล้อมรัฐบาลหลายยุคหลายสมัยจึงไม่ดำเนินการอะไร แม้แต่รัฐบาลคสช.เคยปฏิเสธมาหลายครั้งว่าต้องมีการศึกษาหลายด้านถึงข้อดีข้อเสียค่านึงถึงผลประโยชน์แห่งชาติควบคู่ไปกับระบบนิเวศน์ ต่อมาในต้นปี พ.ศ.2563 สภาผู้แทนราษฎรมีการตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขุดคลองไทยและพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้โดยมีเป้าหมายให้รัฐบาลประกาศคลองไทยเป็นวาระแห่งชาติ

แนวโครงการพัฒนาคลองไทย



ที่มา : ไทยทีบีเอส

คลองไทยในบริบทของจีน

คลองไทยภายใต้ศตวรรษที่ 21 แรงผลักดันมาจากประเทศจีนสะท้อนได้จากการประชุมในปีพ.ศ. 2560 ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ประกาศเจตนารมณ์ในการประชุมนานาชาติที่นครปักกิ่งที่จีนจะมีการผลักดันยุทธศาสตร์ 1 แถบ 1 เส้นทาง “One Belt One Road” เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจของจีนกับเศรษฐกิจโลกพร้อมกันนี้ได้บรรจุโครงการ “Silk Maritime Route National Agenda” เป็นเส้นทางโลจิสติกส์สายใหม่ทางทะเลเชื่อมต่อสองมหาสมุทรและหนึ่งในเป้าหมายหลักคือโครงการคลองไทยเพื่อเป็นการสร้างสมดุลกับการปริมาณขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกาโดย 1 ใน 3 เป็นสินค้าของจีน ขณะที่เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่จากตะวันออกกลางสัดส่วนครึ่งหนึ่งจุดหมายปลายทางอยู่ที่ท่าเรือของจีน ปัจจุบันเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่บรรทุกสินค้าจากท่าเรือหลักของจีนเกือบทั้งหมดเป็น “Direct Ship” ไม่แวะท่าเรือสิงคโปร์ คลองไทยนอกจากเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าทางเรือยังเป็นเส้นทาง

ยุทธศาสตร์ของจีน เนื่องจากช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ทางทะเลของสหรัฐอเมริกาปัจจุบันได้ตั้งประเทศต่าง ๆ ในอาเซียนรวมถึงออสเตรเลียและประเทศอินเดียเข้ามาเป็นส่วนร่วม

โครงการคลองไทยจึงมีส่วนสำคัญที่ทำให้สมการของจีนภายใต้ “BRI : Belt and Road Initiative” จะสมบูรณ์ได้ก็ต่อเมื่อนำโครงการคลองไทยเป็นส่วนหนึ่งของแผนกระชับเส้นทางเดินเรือเพื่อเป็นการส่งเสริมสมุทรภาพทางทะเลของจีนในการขนส่งสินค้าและเชื้อเพลิงให้สามารถครอบคลุมได้ทั่วโลก ประเด็นคือโครงการคลองไทยเมื่อพิจารณาถึงด้านดีและด้านเสียจะเป็นประโยชน์กับประเทศไทยอย่างไรคุ้มค่างับสิ่งที่เสียไปหรือไม่ หรือกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ความมั่นคงในภูมิภาคที่สหรัฐและประเทศจีนแข่งขันกันเข้ามาครอบงำอย่างกรณีหมู่เกาะพาราเซลในทะเลจีนใต้ซึ่งจีนถึงเป็นส่วนหนึ่งของ “Maritime Silk Route” มีการถมทะเลสร้างสนามบินและเมืองบนเกาะหย่งซิงทำให้นำไปสู่ความขัดแย้งของภูมิภาค

โครงการพัฒนาคลองไทยล่าสุดคาดว่าจะใช้เงินประมาณ 2.26 ล้านล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 13 ของจีดีพี ตัวเลขนี้ประเมินโดยนักพัฒนาเอกชนของจีนไม่รู้ที่มาที่ไปช่วง 15 ปีตัวเลขสูงขึ้นถึง 3.5 เท่า อย่างไรก็ตามมูลค่าลงทุนเท่านี้เมื่อเทียบกับความคุ้มค่าซึ่งต้องใช้เวลาคืนทุนมากกว่า 50 ปี ไทยอาจไม่ลงทุนเองแต่สำหรับประเทศจีนคลองไทยเป็นมากกว่าเส้นทางโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าด้านการค้าทุนอาจเป็นเพียงปัจจัยรอง ดังนั้นหากจีนเป็นผู้ลงทุนการบริหารและความอิสระในการบริหารโครงการเป็นของไทยหรือของจีน ทำเรื่องจะเป็นที่อำเภอสิเกาจังหวัดตรังหรือสงขลานอกจากเป็น “Global Port Hub” อาจกลายเป็นท่าเรือยุทธศาสตร์ประจำภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศจีน ทั้งนี้ในการประชุมระดับนานาชาติเมื่อปีพ.ศ. 2560 จีนมีการนำพิมพ์เขียวคลองไทยชี้เป้าว่าจะเริ่มที่จังหวัดตรังไปออกอ่าวไทยที่จังหวัดสงขลา ระบุความกว้าง 100 เมตรลึก 24 เมตรและยาว 135 กิโลเมตร มีการแจกจ่ายเอกสารให้ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงว่าทางจีนจะเป็นรัฐบาลสนับสนุนเอกชนหรืออะไรก็ได้แต่ได้มีการศึกษาเชิงลึกในระดับหนึ่ง

ข้อมูลประกอบการพิจารณาโครงการคลองไทย

เกี่ยวกับคลองไทยมีข้อมูลมากมายทั้งของกลุ่มผู้สนับสนุนและเห็นต่าง ข้อมูลการศึกษาของวุฒิสภาและงานวิจัยของสถาบันการศึกษาข้อมูลแตกต่างกันตามเป้าประสงค์เพื่อการชี้แนะหรือเป็นเอกสารทางวิชาการ จากการศึกษาของกรรมาธิการวิสามัญวุฒิสภาเมื่อพ.ศ.2548 ให้ความเห็นเส้นทางที่เหมาะสมคือแนว 9A ผ่าน 5 จังหวัดพื้นที่ปากคลองอยู่ที่เกาะลันตาจังหวัดกระบี่ผ่านเข้ามาในแผ่นดินที่อำเภอสิเกาจังหวัดตรัง อำเภอทุ่งสงจังหวัดนครศรีธรรมราช อำเภอควนขนุนตัดออกทะเลอ่าวไทยฝั่งตะวันออกที่คลองแดง อำเภอระโห้นดจังหวัดสงขลา ความกว้างของคลอง 400 เมตร ความลึก 30 เมตรเพื่อให้เรือขนาด 5 แสนตันกรอสแล่นได้ ความห่างระหว่างคลองคู่ขนานประมาณ 1 กิโลเมตรมีสะพานข้ามคลอง 5 แห่ง ดินที่ได้จะนำไปสร้างเกาะเทียมขนาด 83-84 ตารางกิโลเมตร ระบุว่าการใช้เส้นทางคลองไทยจะล่นระยะทางได้ 1,200 – 1,400 กิโลเมตรและร่นระยะเวลาได้ 2-3 วัน โดยสมมติฐานความเร็วของเรือประมาณ 12 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมงหรือประมาณ 22.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หากเป็นเรือคอนเทนเนอร์ประเภท Panamax บรรทุกตู้ 800 TEU หากจ่ายค่าธรรมเนียมผ่านคลองไทยครั้งละ 20 ล้านบาท/VOY จะประหยัดเงินได้ 2-5 เท่า ตัวเลขเหล่านี้มาจากนักวิชาการของจีน

อย่างไรก็ดีกลุ่มนักวิชาการไทยที่อยู่ในวงการโลจิสติกส์และที่มาจากสายการเดินเรือรวมถึงธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศมีความเห็นขัดแย้ง หากเปรียบกับค่าธรรมเนียมคลองสุเอซประเทศอียิปต์สามารถร่น

ระยะทางได้ประมาณ 7,000 กิโลเมตรร่นระยะเวลาได้ 8 วันเศษ อัตราค่าธรรมเนียมเรือขนาด 250,000 ตันกรอส ประมาณ 2.75 แสนเหรียญสหรัฐ/ VOY หรือประมาณ 8.8 ล้านบาท ที่ต้องเข้าใจและนำมาสังเคราะห์รายได้หลักของประเทศอียิปต์ไม่ได้มาจากค่าธรรมเนียมผ่านคลองสุเอซ (Suez Canal) หรือด้านอุตสาหกรรมแต่เป็นภาคท่องเที่ยว เพราะอียิปต์เป็นแหล่งอารยธรรมโบราณ หากเปรียบเทียบความมั่งคั่งพบว่าขนาดเศรษฐกิจของอียิปต์ (ปีค.ศ.2019) มูลค่า 302,256 ล้านดอลลาร์สหรัฐเป็นอันดับที่ 40 ของโลก ขณะที่ประเทศไทยจีดีพีอยู่ในอันดับ 22 ของโลกด้วยมูลค่า 529,177 ล้านดอลลาร์สหรัฐขนาดเศรษฐกิจของประเทศอียิปต์ต่ำกว่าไทยถึง 1.75 เท่า ด้านเงินทุนสำรองระหว่างประเทศซึ่งเป็นตัววัดความมั่งคั่งของประเทศ ในปีค.ศ.2020 ประเทศอียิปต์อยู่อันดับ 44 ของโลกมูลค่า 45,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เปรียบเทียบกับไทยเงินทุนสำรองอยู่ในอันดับ 12 ของโลกมูลค่า 268,658 ล้านดอลลาร์สหรัฐเงินทุนสำรองของประเทศอียิปต์ต่ำกว่าไทยถึง 6 เท่า

ข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่าการมีคลองเชื่อมสองมหาสมุทรไม่ได้มีส่วนสร้างความมั่งคั่ง เนื่องจากเรือสินค้าจะมาแค่ผ่านคลอง กรณีคลองสุเอซปากคลองไม่ได้เกิดอุตสาหกรรมขนาดใหญ่หรือเป็น “Global Port Hub” เช่น ท่าเรือซาอิด (Port Said) รายได้ส่วนใหญ่มาจากเป็นภาษีเติมน้ำมันเชื้อเพลิง-อุตสาหกรรมเบาและท่องเที่ยว สำหรับคลองปานามาข้อมูลออกมาในลักษณะคล้ายกัน ขนาดเศรษฐกิจของประเทศปานามาอยู่อันดับที่ 70 ของโลกมูลค่าต่ำกว่าไทยถึง 7.72 เท่า ด้านเงินทุนสำรองระหว่างประเทศอยู่ในอันดับที่ 105 มูลค่าเพียง 3,888 เหรียญสหรัฐต่ำกว่าไทยถึง 69 เท่า ถือเป็นประเทศยากจนตกขอบของโลก ตัวเลขเหล่านี้เป็นเชิงประจักษ์คงเป็นกรณีศึกษาได้ในระดับหนึ่งของโครงการพัฒนาคลองไทย

ข้อมูลที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ส่วนหนึ่งได้มาจากการระดมความเห็นของผู้บริหารตัวแทนสายเดินเรือข้ามชาติทั้งไทยและต่างชาติ เช่น ญี่ปุ่น, สิงคโปร์, ฮอลแลนด์ (สมัยที่ผู้เขียนเป็นรองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย) อีกทั้งได้มีโอกาสเดินทางสำรวจด้วยเรือ Ocean Ship ระบายขับน้ำแสนตันจากแหลมมบัง-สิงคโปร์-ช่องแคบมะละกา-ภูเก็ต โดยใช้ GPS เส้นทางเดินเรือผ่านหน้าจอมอนิเตอร์สามารถวัดระยะทางได้ประมาณ 2,961 กิโลเมตรระยะเวลาเดินทาง (โดยหักเวลาพักจอดเรือ) จากอ่าวไทยผ่านช่องแคบมะละกาไปออกทะเลฝั่งตะวันตกประมาณ 82.15 ชั่วโมงหรือ 3.4 วัน กรณีใช้เส้นทางคลองไทยอาจร่นระยะทางได้ 1,100-1,400 กิโลเมตรรวมระยะทางในคลอง 135 กิโลเมตร ปัจจัยที่ต้องคำนึงไม่ใช่เรือจะวิ่งได้ตรงเพราะต้องผ่านหมู่เกาะนิโคบาและร่องน้ำความเร็วเฉลี่ยในทะเลเปิดหากเป็นเรือระดับชั้น Neo Panamax ความเร็วได้ 18-20 น็อตขึ้นอยู่กับความสามารถของเรือ แต่ในคลองลดความเร็วได้ประมาณ 12 น็อตสามารถร่นระยะเวลาได้ประมาณ 36.51 ชั่วโมงหรือ 1.5 วัน (ไม่ใช่ร่นระยะเวลาได้ 2-3 วันอย่างที่ระบุไว้เนื่องจากเรือสมัยใหม่วิ่งได้เร็วกว่าเดิม)

รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยไม่มีอคติเพราะไม่ใช่เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพียงแต่เป็นการสร้างกรอบแนวคิดให้ ชั่งน้ำหนักระหว่างประเด็นทางเศรษฐกิจที่จะได้ว่ามีความคุ้มค่ากับปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจต้องเสียไป เช่น ท่องเที่ยว, สิ่งแวดล้อม, ระบบนิเวศน์, ระบบอุตสาหกรรม, ด้านประมงและความเป็นอยู่ของประชาชนโดยเฉพาะอียิปต์ของประเทศ เป็นเพียงเสนอข้อมูล (ส่วนบุคคล) เพื่อทางเลือกของกรอบความคิดเนื่องจากโครงการพัฒนาคลองไทยเดินหน้าแล้วทุกสิ่งไม่ได้ไม่เหมือนโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่จำเป็นจะต้องคิดให้รอบด้าน การใช้เงินลงทุนมากมายกว่า 2.26 ล้านล้านบาทถึงแม้ไทยจะไม่ได้ลงทุนเองแต่เงินจากรัฐบาลจีนภายใต้การสนับสนุนของรัฐบาลจีนคงไม่หวังประโยชน์ตอบแทน หากคลองมีแต่เรือของจีนและกลายเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ด้านความมั่งคั่งของภูมิภาคเกี่ยวข้องกับความขัดแย้งของประเทศมหาอำนาจ ในด้านเศรษฐกิจสมมติมีอุตสาหกรรมหรือเมืองใหม่แต่รวมถึงการบริหาร

จัดการคลองไทยอยู่ในมือของคนต่างชาติผลประโยชน์แห่งชาติอยู่ตรงไหน เป็นสิ่งที่ทุกภาคส่วนตั้งแต่รัฐบาล รัฐสภานักวิชาการ นักการเมืองไปจนถึงระดับชาติ ระดับท้องถิ่น และประชาชนต้องเข้าใจให้ถ่วงถ่วง uly รายงานฉบับนี้ไม่ได้มุ่งหวังที่จะโต้แย้งความคิดในการที่จะก่อสร้างคลองไทยหรือจะไม่ก่อสร้างเป็นเพียงการแสดงความคิดเห็นในอีกแง่มุมหนึ่งเท่านั้น เพื่อหวังที่จะให้มีการศึกษาเชิงลึกรับฟังความเห็นรอบข้างคำนึงถึงข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริง

ปัจจัยที่ต้องนำมาพิจารณาในการพัฒนาคลองไทย

- 1. ความคุ้มค่าในเศรษฐกิจ** เป็นการลงทุนระดับ “World Mega Project” ใช้เงินลงทุนประมาณ 2.26 ล้านล้านบาท เฉพาะค่าออกแบบโครงการเป็นเงินถึง 2.2 หมื่นล้านบาท ระยะเวลาการคืนทุนและผลตอบแทน (IRR) เป็นอย่างไร หากจีนเป็นผู้ลงทุนใช้เงินสกุลหยวนหรือเหรียญสหรัฐจะมีผลอย่างไรกับความสมดุลอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศ เทคโนโลยีการขุดคลองระดับนี้ไทยไม่มีแน่นอน ธุรกิจที่เข้ามาก่อสร้างและพัฒนาเป็นของใคร, วิศวกรเป็นของใคร, แรงงานที่ใช้เป็นของใคร แม้แต่เทคโนโลยีและวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ จะใช้ในสัดส่วนของไทยเท่าใด
- 2. ความอิสระในการบริหารคลอง** กรณีประเทศจีนเป็นผู้สนับสนุนเงินลงทุนปัจจัยที่ต้องพิจารณาว่าประเทศไทยจะมีอิสระในการใช้คลองและมีอธิปไตยมากน้อยเพียงใด โอกาสจะกลายเป็นฐานทัพเรือของจีนประจำภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นไปได้มากน้อยเพียงใด ปัจจัยที่ต้องนำมาพิจารณาอย่าให้เสียดินแดนและอธิปไตยของศตวรรษที่ 21
- 3. ผลประโยชน์แห่งชาติ-โจทย์ที่ต้องตอบให้ได้** เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมของโครงการคลองไทยจะมีส่วนทำให้เพิ่มมูลค่าผลประโยชน์ทางทะเล จากปัจจุบัน 19.2-23.4 ล้านล้านบาท จะมีตัวเลขที่ชัดเจนว่าหลังจากคลองเปิดใช้แล้ว 5 ปีสัดส่วนจะเพิ่มเท่าใดหรือ 10 ปีจะเพิ่มเท่าใด จิตใจของประเทศแต่ละปีจะขยายตัวเท่าใด การจ้างงานในพื้นที่ภาคใต้มีแรงงานหรือไม่ หากไม่มีจะมีการนำเข้าแรงงานจากจีนในสัดส่วนเท่าใด ประโยชน์ของพื้นที่ 5 จังหวัดที่อยู่แนวเส้นทางคลองและจังหวัดที่เหลืออีก 72 จังหวัดจะได้อันสงค์อะไร รายได้เฉลี่ยคนไทยต่อหัวต่อปี (GNI per capita) จะเพิ่มขึ้นจากการมีคลองไทยเท่าใด คนไทยจะพ้นจากกับดักประเทศรายได้ระดับกลางไปสู่ประเทศพัฒนาจากการมีคลองไทยได้หรือไม่ เป็นโจทย์ที่ต้องตอบให้ได้
- 4. พื้นที่เศรษฐกิจใหม่จะอยู่ที่ใดประโยชน์อยู่ที่ใคร** ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษจะทำให้เกิดอุตสาหกรรมอะไรความเป็นไปได้มีมากน้อยเพียงใด การเข้าพื้นที่ระยะเวลาที่ปีและสิทธิประโยชน์ไม่ต้องเสียภาษีทั้งนำเข้าและภาษีนิติบุคคลยกเว้นก็ปีตรงนี้ผู้ลงทุนต้องต่อรองแน่นอน ที่คาดหวังว่าจะให้เกิด “Mega World Port” และระเบียบเศรษฐกิจภาคใต้ประโยชน์จะตกอยู่ที่ไทยอยู่ตรงไหน กรณีของจีนที่ลงทุนในสปป.ลาว ศรีลังกา หรือแอฟริกาจะต้องนำข้อมูลเหล่านี้มาบูรณาการ ขณะเดียวกันด้านมูลค่าทางเศรษฐกิจที่จะเพิ่มขึ้นจะเป็นตัวเลขเท่าใด ต้องนำกรณีศึกษาคลองสุเอซของประเทศอียิปต์ และคลองปานามาของประเทศปานามาว่าทำไมเศรษฐกิจและความมั่นคงในรูปของเงินทุนสำรองต่างประเทศจึงห่างจากไทยหลายเท่า ขณะที่ประเทศปานามาเป็นประเทศยากจนมีเงินทุนสำรองแค่ระดับสี่พันล้านเหรียญสหรัฐเท่านั้นห่างกับไทยถึง 69 เท่าทำไมประเทศเหล่านี้จึงไม่ร่ำรวยจากการมีคลองลัด
- 5. ด้านสมุททานุภาพและความมั่นคงของไทยและภูมิภาค** ที่กล่าวว่าคลองไทยจะเป็นการเสริมสมุททานุภาพทั้งด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงเรือรบของไทยสามารถเข้าออกได้อย่างอิสระ แต่หาก

ผู้บริหารคลองไม่ใช่คนไทยอยู่ในสัมปทานที่ให้ต่างชาติเป็นระยะเวลายาวเขาจะเก็บค่าผ่านคลองหรือไม่ เพราะแต่ละเที่ยวเป็นเงินหลายล้านบาท คลองไทยจะมีโอกาสกลายเป็นคลองยุทธศาสตร์ระดับโลกที่มหาอำนาจโดยเฉพาะจีนและสหรัฐจะใช้เป็นเวทีประลองสงครามเย็นหรือไม่ กล่าวกันว่าถึงแม้มีคลองไทยเรือสินค้าที่เป็นคอนเทนเนอร์ส่วนใหญ่จะยังเข้าเทียบท่าที่สิงคโปร์เนื่องจากเป็นแหล่งรวบรวมและกระจายตู้สินค้าของภูมิภาค ขณะที่ภาคใต้ของไทยยังขาดอุตสาหกรรมในพื้นที่ ข้อมูลเชิงประจักษ์เรือบรรทุกสินค้าของจีน 1 ใน 3 ค่าขายกับซีกตะวันตกและเรือส่วนใหญ่เป็น “Direct Ship” เป็นเรือขนาดใหญ่ระดับ “Neo Panamax” ไปจนถึง “Trippel-E” คือสินค้าเต็มลำไม่ต้องจอดรับสินค้าระหว่างทาง คลองไทยจึงเป็นเส้นทางผ่านขณะที่เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ประเภท VLCC : Very Large Crude Carrier จุดหมายปลายทางครึ่งหนึ่งอยู่ที่ประเทศจีนจะทำให้คลองไทยอาจกลายเป็นสมูททานุภาพของจีน

6. **ผลกระทบด้านนิเวศน์-สิ่งแวดล้อม-ประมง-ท่องเที่ยว** ประเด็นนี้ไม่ค่อยมีการกล่าวกันหรือไม่ค่อยมีการวิจัยหาข้อมูล รัฐบาลจะต้องให้ทุนกับมหาวิทยาลัยที่มีความน่าเชื่อถือไปศึกษาให้ชัดเจนว่าผลกระทบทั้งด้านอุทกศาสตร์ นิเวศน์ทางทะเล การเปลี่ยนไปของกระแสน้ำทะเลจะมีผลอย่างไรต่อชายฝั่งทะเลทั้งสองด้าน แหล่งประมงจะเป็นอย่างไร สัตว์น้ำแปลกปลอมจะมีผลกระทบต่อสัตว์น้ำพื้นเมืองอย่างไร รายได้จากประมงและเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่งรวมถึงอุตสาหกรรมประมงต่อเนื่องรวมกันปีละไม่ต่ำกว่า 5-6 แสนล้านบาทยังไม่รวมมูลค่าทางเศรษฐกิจทั้งด้านค่าแรงและเศรษฐกิจของจังหวัดภาคใต้ อีกทั้งผลกระทบจากการท่องเที่ยวที่เกี่ยวกับทะเลปีละ 1.52 ล้านล้านบาทจะเพิ่มขึ้นหรือสภาวะแวดล้อมที่เพิ่มขึ้นทำให้แหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เสียหายจะต้องมีการศึกษาอย่างชัดเจน
7. **ต้องสื่อสารกับประชาชนว่าพัฒนาคลองไทยแล้วประเทศไทยได้อะไร/เสียอะไร** ประโยชน์ที่เป็นตัวเงินที่ชัดเจนที่ประชาชนจับต้องได้ การจัดเก็บภาษีในรูปแบบต่าง ๆ จะเพิ่มขึ้นเท่าใด จะสร้างการจ้างงานอย่างไรเมื่อเทียบกับสิ่งที่ต้องเสีย เช่น ความอิสระในการบริหารคลอง การก่อสร้างที่ใช้เทคโนโลยีผู้รับเหมาและแรงงานจากจีนคนไทยจะมีส่วนตรงนี้มากน้อยเพียงใด ความเสียหายทางระบบนิเวศน์จะมีผลอย่างไรกับอาชีพกลุ่มใดบ้าง ขนาดของคลองที่ขุดเป็นเนื้อที่มหาศาลจะมีผลกระทบอย่างไรต่อความเป็นอยู่ของประชาชนเหมือนเปรียบเทียบแล้วมีความคุ้มค่ามากน้อยเพียงใด ประเด็นเหล่านี้ต้องสื่อสารให้กับประชาชนมีความชัดเจน ให้ความรู้ความเข้าใจไม่ใช่ให้ข้อมูลด้านเดียว
8. **โครงการพัฒนาคลองไทยต้องจัดทำเป็นประชามติ** เนื่องจากเป็นโครงการที่มีความซับซ้อนทั้งด้านการได้ประโยชน์และเสียประโยชน์ผลกระทบในมิติต่าง ๆ ที่ยังไม่ชัดเจนจะต้องสร้างความรู้ความเข้าใจอย่างเป็นระบบทั้งในระดับรัฐสภา-การเมืองระดับประเทศ-การเมืองท้องถิ่น โครงการนี้ไม่ใช่เฉพาะของ 5 จังหวัดที่อยู่ในเส้นทางคลองซึ่งยังไม่ชัดว่าจะได้ประโยชน์อย่างไร แต่เป็นโครงการของประเทศผูกพันกับประชากร 66.58 ล้านคนจำเป็นที่จะต้องเป็นประชามติรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพราะเป็นโครงการระยะยาวยกแผ่นดินอย่างน้อย 135 ตารางกิโลเมตรเป็นสัมปทานระยะยาว 50-99 ปีไม่เหมือนกับโครงสร้างพื้นฐาน Mega Project ที่ทุบทิ้งได้เกี่ยวข้องกับอธิปไตยและความมั่นคงระยะยาว

หากต้องการตัดลอกบทความนี้หรือนำบางส่วนไปใช้ในงานต่าง ๆ โปรดอ้างอิงชื่อผู้เขียนบทความ และสามารถติดตามรายงานหรือบทความอื่น ๆ ได้ที่

 www.tanitsorat.com
 [Facebook/tanit.sorat](https://www.facebook.com/tanit.sorat)
 [Youtube.com](https://www.youtube.com)

รวมทั้งบทสัมภาษณ์ต่าง ๆ โดยศิษย์อีอีต "ดร.ธนิต โสรัตน์"