

East-West Southern Economic Landbridge

สะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงชายฝั่งทะเลภาคใต้

โดยชนิต โสรรัตน์

รองประธาน และประธานสายงานโลจิสติกส์

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

10 มิถุนายน 2551

Landbridge ชายฝั่งทะเลภาคใต้ในช่วงปลายเดือนพฤษภาคม 2551 เป็นประเด็นที่ได้รับความนิยม อาจเป็นเพราะ ชวน หล้าพงศ์ สุลต่านอัลเหม็ด บิน ซุลาติน จากประเทศคูเวตมาเปิดประเด็น โดยทาง Dubai World ซึ่งเป็นบริษัทขนาดใหญ่ของประเทศคูเวต ได้รับความอนุเคราะห์จากคณะรัฐมนตรีให้มาสำรวจความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูลและการเชื่อมโยงชายฝั่งทะเลภาคใต้ของไทย ประเด็นคือว่า Landbridge คืออะไร แลนด์บริดจ์คือ สะพานเศรษฐกิจ แต่จริงๆแล้วไม่มีสะพาน แต่เป็นสิ่งที่ทำให้รู้ว่าเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งด้านถนน , ทางราง และทางท่อ เพื่อให้ระบบโลจิสติกส์ของชายฝั่งตะวันตก (ฝั่งอันดามัน) และตะวันออก (ฝั่งอ่าวไทย) ของภาคใต้จะเชื่อมกันเหมือนเป็นสะพานเชื่อมด้านเศรษฐกิจ ซึ่งทราบกันดีว่าชายฝั่งตะวันตกก็คือทะเลอันดามัน ซึ่งเป็นพื้นที่ทะเลต่อเนื่องไปจรดมหาสมุทรอินเดีย ส่วนฝั่งตะวันออก ก็คืออ่าวไทย ก็จะเชื่อมต่อกออกไปยังมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งในโลกมีไม่กี่ประเทศที่จะมีพื้นที่ติดกับฝั่งชายฝั่งมหาสมุทรถึง 2 มหาสมุทรเหมือนของประเทศไทย ที่จริงแล้วความคิดในการสร้างสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงชายฝั่งตะวันออกและตะวันตก ด้วยการขุดคลองกระ เป็นเรื่องที่มีมาตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น และเป็นประเด็นที่ได้หยิบยกมาพิจารณาในหลายรัฐบาลในอดีตเป็นเวลา 30-40 ปี คือตั้งแต่สมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม แต่ก็ติดขัดไม่สามารถดำเนินการได้

ทั้งนี้ การขุดคลองกระที่ไม่เกิดเพราะมีปัญหาทุก ทั้งในเรื่องของการใช้ประโยชน์ , เรื่องของสิ่งแวดล้อมและด้วยความมั่นคง รวมทั้งด้านงบประมาณมหาศาล ตั้งแต่รัฐบาลชนวนมีโครงการ Landbridge เชื่อมกระเป๋ ขนอม และสุราษฎร์ จึงมีการสร้างถนนเตรียมไว้ เป็นถนนขนาดใหญ่ เชื่อมกระเป๋ สุราษฎร์ ขนอม สิชล นครศรีธรรมราช เกาะกลางถนนมีขนาดกว้างร้อยเมตร ซึ่งเตรียมไว้สำหรับการวางท่อน้ำมัน และรถไฟ รวมทั้งระบบสาธารณูปโภคต่างๆ แต่โครงการก็ยุติตรงแค่ได้ถนน เมื่อเปลี่ยนรัฐบาลต่อๆมาจึงยังไม่ดำเนินการ อย่างไรก็ตาม แนวคิด Southern Landbridge ที่ได้หยิบยกขึ้นมาใหม่จะเป็นโครงการก่อสร้างสะพานเศรษฐกิจเพื่อ “Short Cut” เชื่อมสองชายฝั่ง ซึ่งก็มีการพิจารณาต่อไปอีกว่า ทั้งทางถนนและรถไฟควรจะเป็นระบบลอยฟ้าหรือไม่ เพื่อไม่ให้กระทบต่อผู้อื่น และต้องมีท่อน้ำมัน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญของการก่อสร้างแลนด์บริดจ์ เพราะส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 90 เรือบรรทุกน้ำมัน จะมาจากฝั่งตะวันตก เพราะแหล่งน้ำมันอยู่ทาง Middle East โดยเรือน้ำมันหากจะเข้าประเทศไทย ต้องอ้อมทางช่องแคบมะละกา หากมีการขนส่งน้ำมันทางท่อจะง่ายและสะดวกขึ้นมาก ซึ่งขณะนี้หากมีการสร้าง Landbridge เชื่อมแล้ว ก็ต้องมีการพิจารณาถึงการสร้างท่าเรือหลักขนาดใหญ่รองรับสินค้า ซึ่งแต่ก่อนทางฝั่งตะวันออกมองไว้ที่ท่าเรือสงขลา แต่ในฝั่งตะวันตกยังไม่แน่ใจว่าจะอยู่ที่ตรงไหน ซึ่งมีตัวเลือกไม่มากเช่นจังหวัดกระบี่ พังงา สตูล พอมาในช่วงนี้จึงมีแนวคิดใหม่โดยโปกส์ไปที่ท่าเรือปากบารา ซึ่งตั้งทางฝั่งตะวันตก ซึ่งหากมีท่าเรือ

ขนาดใหญ่อยู่ทางฝั่งตะวันตก จะต้องมีการทำเรือฝั่งตะวันออกควบคู่ไปด้วย ซึ่งน่าจะเป็นที่จังหวัดสงขลา แต่ก็ต้องพัฒนาหาทำเลที่ตั้งใหม่ ว่าควรจะเป็นที่ใด เพราะท่าเรือสงขลามีตะกอนมากและมีปัญหาสภาพแวดล้อม เดิมก็คิดว่าน่าจะเป็นที่อำเภอจะนะ แต่ปัจจุบันก็เริ่มมีแนวคิดที่น่าจะเป็นจังหวัดปัตตานี อย่างไรก็ตามเห็นว่า สะพานเศรษฐกิจควรจะต้องเชื่อมลงมาทางใต้เพื่อควบคู่กันระหว่างสตูล (ปากบารา) กับสงขลา น่าจะเหมาะสมและได้รับประโยชน์สูงสุด สำหรับแนวชายฝั่งของอำเภอท้ายเหมืองจังหวัดพังงาและจังหวัดกระบี่ ช่วงผ่านมา 20 ปี พื้นที่ตรงบริเวณที่ศึกษาจะทำท่าเรือ เช่น ท่าเทียบเรือ , โคนกอลอย , ทับละมู กระบี่ ล้วนกลับกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญที่รองรับนักท่องเที่ยวและสร้างรายได้ให้กับคนพื้นที่ได้มากกว่าที่จะสร้างท่าเรือ แนวคิดจึงควรที่จะขยับลงมาเชื่อมระหว่างสงขลา กับสตูล ระยะทางประมาณ 130 กิโลเมตร

Landbridge สำคัญอย่างไร

การที่ประเทศไทยมีพื้นที่เชื่อมโยงและติดกับสองฝั่งมหาสมุทร ซึ่งเป็นความได้เปรียบทางภูมิรัฐศาสตร์ของไทย โดยทางเหนือเป็น Heart Land เป็นพื้นที่เชื่อมแผ่นดินใหญ่ เชื่อมโยงประเทศ พม่า ลาว เวียดนาม , จีนตอนใต้ ต่อเนื่องไปได้ถึงยุโรป ในส่วนทางใต้ซึ่งเป็น Rimland มีคอคอดอยู่ระหว่างสองมหาสมุทร ทำอย่างไรประเทศไทยจะใช้ประโยชน์จากจุดนี้ได้มากที่สุด เนื่องจากเรือสินค้าทั้งจากซีกโลกตะวันตกและตะวันออกจะต้องใช้เส้นทางผ่านช่องแคบแหลมมะละกา ซึ่งเป็นช่องแคบกว้างเพียง 9 ไมล์ แต่มีเรือผ่านช่องแคบนี้ถึง 900 ลำต่อวัน ยิ่งนับวันยิ่งเกิดความแออัด (Traffic Jam) มากขึ้น เริ่มมีอุบัติเหตุ อีกทั้งเรือสินค้าทั้งคอนเทนเนอร์ก็พัฒนามีขนาดใหญ่ขึ้นเรื่อยๆ เป็นซูเปอร์พานาแมกซ์ รองรับได้ 9000 ตู้ เพื่อรองรับให้ได้มากที่สุด โดยท่าเรือที่สำคัญไล่ลงมาตั้งแต่ท่าเรือปีนัง ซึ่งอยู่ชายฝั่งตะวันตกของประเทศมาเลเซีย ก็มีเส้นทางรถไฟรางคู่ระยะทาง 120 กิโลเมตร เชื่อมกับปาดังเบซาร์ (มาเลเซีย) ซึ่งอยู่ทางฝั่งตะวันออก นอกจากนี้มาเลเซียยังมีท่าเรือกรัง (Port Klang) และท่าเรือตันจุงเปเลปัส ซึ่งตรงข้ามก็เป็นท่าเรือของสิงคโปร์ ดังนั้นเพื่อลดการพึ่งพาประเทศไทยควรจะมีท่าเรือชายฝั่งให้เร็วที่สุด แต่ก็มีคำถามว่าทำไมต้องเป็นท่าเรือที่ปากบารา จังหวัดสตูล ทำไมไม่พิจารณาแนวพื้นที่ของจังหวัด พังงา กระบี่ ซึ่งตอนนี้อยู่คลุมเครือไม่ตัดสินใจเอาพื้นที่ใด แต่ในฐานะที่เป็นนักโลจิสติกส์ไม่มีเรื่องจังหวัดนิยมและจากการที่เคยลงไปสำรวจพื้นที่หลายครั้งมองว่าที่ปากบาราน่าจะเหมาะสมที่สุด เพราะทางพังงา กระบี่ เหมาะสมในการเป็นแหล่งท่องเที่ยว ยิ่งหากมี Landbridge จะเป็นจุดดีในการนำนักท่องเที่ยวมาเพิ่มขึ้น

ในช่วงปลายเดือนพฤษภาคม 2551 ครม. มีมติให้ทาง Dubai World ซึ่งเป็นคล้ายรัฐวิสาหกิจของประเทศดูไบทำการสำรวจความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งทะเลตะวันตกและ Landbridge ซึ่งประเทศไทยน่าจะได้รับประโยชน์ ซึ่งเขาเอาเงินมาให้ศึกษาในเรื่องของ Landbridge ไทยจึงมีแต่ได้รับประโยชน์ เพราะ ครม. อนุมัติในหลักการที่ให้ศึกษาเท่านั้น ส่วนเรื่องสัมปทานสร้างท่าเรือคงต้องพิจารณากันให้รอบคอบ โดยเฉพาะหากเกิน 30 ปี ก็ต้องดูให้ดี ทั้งผลได้และผลเสีย เพราะกระทบไปถึงลูกหลานในอนาคต ที่ผ่านมามีการศึกษาโดยเฉพาะเรื่องของการทำเรือปากบารา แต่ยังไม่ชัดเจนในเรื่องของสถานที่สร้าง Landbridge หากให้ทางดูไบเวิลด์ ที่ชำนาญ

เรื่องนี้มาศึกษา อาจมองได้อีกหลายมิติ เพราะเป็นความจริงเสียงจริง อย่างน้อย “Dubai World” อยู่ในวงการเรือระหว่างประเทศทำธุรกิจท่าเรือในหลายประเทศ หากเขามาศึกษาไทยน่าจะได้ประโยชน์จากตรงนี้มาก

อย่างไรก็ตาม ทุกอย่างมีทั้งได้และเสีย คงต้องมาชั่งน้ำหนักและพิจารณาว่า ประเทศไทยจะได้อะไรบ้างและเสียอะไรบ้างหากมีการอนุมัติโครงการให้เกิดขึ้นจริง ทั้งนี้ การสร้างท่าเรือปากบารา ก็ต้องใช้เงินมาก เพราะต้องสร้างให้เป็นท่าเรือขนาดใหญ่ ไม่อย่างนั้นจะไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือปีนังได้ เพราะขณะนี้ท่าเรือปีนังซึ่งจากเดิมรองรับขนาดเท่าท่าเรือกรุงเทพ รองรับ 1.3 ล้านตู้ต่อปี แต่ขณะนี้ขยายท่าเรือ หากเติมโครงการในปี 2010 จะเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 896,000 TEU ต่อปี ใหญ่กว่าท่าเรือกรุงเทพถึงเกือบสองเท่า หรือเป็นครึ่งหนึ่งของท่าเรือแหลมฉบัง คือ 2.39 ล้านตู้ต่อปี เพราะฉะนั้นหากสร้างท่าเรือปากบาราเป็นขนาดเล็กก็จะกลายเป็นท่าเรือรองรับ Feeder Ship ซึ่งจะสร้างท่าเรือก็ต้องให้แข่งขันได้กับท่าเรือปีนัง ประเด็นคำถามคือ จะเอาสินค้าอะไรจากไหน และคุ้มหรือไม่ ซึ่งภาคเอกชนบอกว่า หากมีท่าเรือจะเอาสินค้ามา แต่ทางรัฐบาลก็บอกว่า หากมีสินค้าจะสร้างท่าเรือให้ ซึ่งการสร้างท่าเรือซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ควรจะพัฒนาจาก Supply Side ไปหา Demand Side เพราะทางเศรษฐศาสตร์ถือเป็น External Cost ที่ภาครัฐจะต้องเตรียมการให้เอกชน เพราะฉะนั้นหากมีผู้เสนอตัวต้องการมาศึกษาและต้องการมาลงทุน มาสร้าง ระยะเวลาการศึกษาไม่น่าจะนาน เพราะจากเดิมเรื่องท่าเรือมีการศึกษามากมาย ทราบว่าท่าเรือน้ำตื้นเท่าไร ลึกเท่าไร

ทั้งนี้ การศึกษา Landbridge แต่อย่างเดียวยังคงไม่พอ ต้องศึกษาในเรื่องสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจด้วย เพราะจะเกี่ยวข้องกับโครงการ Southern Seaboard คือการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมทางภาคใต้ตอนกลางและตอนล่างไปจนถึงยะลา , ปัตตานี และนราธิวาส เพราะปล่อยเอาไว้ก็ไม่ได้ประโยชน์ หากมีโครงการลงทุนโดยเฉพาะจากนักลงทุนจากประเทศตะวันออกกลาง ปัญหาด้านการก่อการร้ายอาจน้อยลง โดยในช่วงพัฒนาพื้นที่ มีการใช้เงินและแรงงานจำนวนมากก็น่าจะส่งผลด้านเศรษฐกิจ หากเศรษฐกิจดีด้านความมั่นคงก็อาจดีขึ้น แต่ก็ต้องพิจารณาให้รอบคอบ เพราะทางภาคใต้โดยเฉพาะพื้นที่สามจังหวัด ค่อนข้างมีความเปราะบาง อย่างไรก็ตามโครงการพัฒนา Landbridge และท่าเรือจะต้องพิจารณาประเด็น ผลกระทบด้านแหล่งท่องเที่ยว เพราะพื้นที่ในบริเวณนั้นหากมีผลเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมก็จะกระทบรายได้จากการท่องเที่ยวเป็นแสนล้านบาท รัฐบาลต้องตระหนักว่าจะอยู่กันได้อย่างมีความสุขอย่างไร คือ การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวกับอุตสาหกรรม โดยจุดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวก็ควรจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวจริงๆ จึงควรจะมีการโซนนิ่งว่าจุดใดควรเป็นท่าเรือ จุดใดเป็นศูนย์โลจิสติกส์ และส่วนไหนเป็นอุตสาหกรรม เพราะการพัฒนา Landbridge คงจะต้องผ่านด่านด้านสิ่งแวดล้อมคงต้องใช้เวลาอีกพอสมควรจึงจะให้เห็น

รายละเอียดเพิ่มเติม ดูได้จาก www.tanitsorat.com

โดยคลิกเข้าไปที่หมวดโลจิสติกส์พื้นฐาน