

ผลศึกษาคลองไทยมติสภา โหวตไม่ผ่าน....ดีหรือไม่ดีต่อประเทศไทย

บทความบนโพสต์ทูเดย์ออนไลน์ หน้าคอลัมน์สตรีเศรษฐกิจ-ธุรกิจ วันที่ 14 ก.พ. 65

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

รองประธานสภาองค์การนายจ้างผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทย

วันศุกร์ที่ 11 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565

ช่วงที่ผ่านมาสภาผู้แทนราษฎรยังไม่รู้จักองค์ประชุมไม่ครบล่มซ้ำซากมีการแบ่งพวกเล่นเกมสซึ่งไหวชิงพริบทั้งภายในชั่วพรรคเชียร์รัฐบาลขณะที่กลุ่มพรรคฝ่ายค้านก็ค้านกันเอง แม้แต่ “พปชร.” ก็ไม่เป็นเอกภาพซึ่งไม่ขอลงรายละเอียด ประเด็นที่บทความนี้ยกสื่อสารเกี่ยวกับรายงานการศึกษาคลองไทยและพัฒนาพื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคใต้ของคณะกรรมการวิสามัญสภาผู้แทนราษฎรได้ดำเนินการศึกษาตั้งแต่เดือนมกราคมพ.ศ.2563 มีการขยายกรอบระยะเวลาโดยใช้เวลาศึกษาปีครึ่งจึงเสร็จ เมื่อนำเข้าพิจารณาเพื่อขอมติเห็นชอบจากสภา เมื่อวันที่ 4 ก.พ. ที่ผ่านมามีการแหกข้อตกลงจนไม่ผ่านความเห็นชอบมีส.ส.เห็นด้วย 121 เสียง ไม่เห็นด้วย 144 เสียงและงดออกเสียง 53 คน พบว่าชิกพรรคฝ่ายค้านส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยถึง 106 เสียงและกลุ่มทิ้งออกเสียงมาจากชิกรัฐบาล

โครงการชุดคลองไทย (Thai Canal) สามารถย้อนประวัติศาสตร์ได้ยาวในช่วงรัชกาลที่ 5 ทางฝรั่งเศสเคยขอสัมปทานต่อเนื่องสมัยรัฐบาลนายปรีดี พนมยงค์ เคยมีดำริในเรื่องนี้ช่วงสิบกว่าปีที่ผ่านมาทางจีนเปิดเส้นทางสายไหม “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” BRI : Belt & Road Initiative ด้วยการเชื่อมเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากซีอาน-ซินเจียง-ตุรกี-ยุโรป ระยะทาง 11,483 กิโลเมตรและเร็วๆ นี้เปิดเส้นทางสายไหมตอนใต้โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง คุณหมิง-เวียงจันทน์และในอีก 6-7 ปีข้างหน้าจะเชื่อมต่อถึงกวม.

สำหรับเส้นทางสายไหมทางทะเล (China Maritime Silk Road) จีนมีแผนชุดคลองลัดเชื่อมทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน ผลักดันโดยบริษัทเอกชนจีนซึ่งน่าจะเป็นรัฐวิสาหกิจดำเนินการล๊อบบี้อย่างต่อเนื่องมีการประชุมระดับนานาชาติ ณ โรงแรมดั่งสี่แยกราชประสงค์ (กทม.) เมื่อกันยายนพ.ศ.2560 ผู้เขียนได้รับเชิญให้เข้าร่วมประชุมมีการเชิญผู้แทนบริหารคลองปานามา รวมถึงนักวิชาการชั้นนำจากจีน-ญี่ปุ่น-ยุโรปและของไทยตลอดจนระดับ VIP ชั้นนำของประเทศและอดีตนายทหารชั้นผู้ใหญ่ซึ่งให้การสนับสนุน มีการชี้หน้าว่าคลองที่จะขุดนี้ทางเอกชนของจีนจะออกค่าใช้จ่ายให้ทั้งหมดคาดว่าจะต้องใช้เงินอย่างน้อย 72,970 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือเป็นเงินไทยในช่วงนั้น 2.26 ล้านล้านบาท ตามโครงการจะนำดินที่ขุดเนรมิตเกาะใหญ่ 2 เกาะเนื้อที่รวมกัน 150.7 ตร.กม. มีการสร้างนิคมอุตสาหกรรม (จีน), สนามบินใหญ่และท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่แลกกับสัมปทาน 99 ปีและอำนาจการบริหารพื้นที่ทั้งหมด

คราวนี้มาดูผลการศึกษาของกรรมาธิการฯ พิจารณาชุดคลองไทยเป็นเอกสารหนา 380 หน้าผลการศึกษานี้ก็คล้ายกับที่วุฒิสภาเมื่อปีพ.ศ.2548 ได้เคยจัดทำไว้ ระบุว่าแนวเหมาะสมใช้เส้นทาง 9A จากทะเลอันดามันเข้าทางเกาะล้านตามผ่านจังหวัดกระบี่-ตรัง-พัทลุง-นครศรีธรรมราชออกทะเลจีนใต้ที่อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา รูปแบบคลองเป็นคลองคูขนานแยกเข้าและออกแต่ละคลองลึก 40 เมตรกว้าง 1 กิโลเมตรยาวประมาณ 135 กิโลเมตร (ไม่รวมความยาวร่องน้ำฝั่งอ่าวไทย 45 ก.ม. และฝั่งอันดามันยาว 31 ก.ม.) ตามโครงการซึ่งจะต้องเวนคืนพื้นที่กว้าง 20 ก.ม. เป็นเนื้อที่ประมาณ 2,700 ตร.กม.หรือประมาณ 5 เท่าของจังหวัดภูเก็ต “พรรคก้าวไกล” ซึ่งไม่เห็นด้วยกับโครงการระบุว่าจะเป็น

การเวนคืนพื้นที่ครั้งใหญ่ที่สุดของประเทศและทำให้มีการอพยพคนหลายแสนคน (ไม่ทราบว่าเป็นกี่ปีประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ 5 จังหวัดภาคใต้ทราบหรือไม่) นักลงทุนซึ่งโครงการใช้เงินมหาศาลคงเป็นนายทุนต่างชาติโดยเฉพาะจีนซึ่งสนใจและลงทุนลงแรงไปมากแล้ว นอกจากนี้รายงานการศึกษาของกรมการฯ ระบุว่าตามโครงการจะมีการพัฒนาพื้นที่ภายใต้เขตเศรษฐกิจพิเศษ “ชวาทอง” (GASEZ : Golden Axe Special Economic Zone) เป็นเขตการลงทุนอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และอุตสาหกรรมพาณิชย์ขนาดใหญ่ซึ่งจะทำให้มีการพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดภาคใต้นี้ว่าจะให้มีการกำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์ของประเทศเป็นวาระแห่งชาติ

การพิจารณาโครงการชุดคลองไทยจะต้องครอบคลุมทุกมิติซึ่งมีทั้งข้อดีและไม่ดีโดยเฉพาะประเด็นประเทศไทยมีการค้าทางทะเลฝั่งตะวันตกเพียงร้อยละ 29 อีกทั้งไทยไม่มีกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ซึ่งสายการบินเรือของโลกมีเพียง 10 รายแต่ควบคุมปริมาณสินค้าร้อยละ 80 โดยกองเรือพาณิชย์ของจีนเมื่อรวมกันมีสัดส่วนบรรทุกสินค้าร้อยละ 23.6 ของโลก ประเด็นที่ต้องพิจารณาคือผลประโยชน์แห่งชาติอยู่ตรงไหนคลองนี้เมื่อเปิดใช้จริงสินค้าผ่านคลองส่วนใหญ่จะเป็นของต่างชาติโดยเฉพาะจีนที่ไม่ต้องการพึ่งพาช่องแคบมะละกาซึ่งอยู่ในเขตอิทธิพลของสหรัฐ ขณะเดียวกันจะกลายเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ทางทะเลของชาติมหาอำนาจซึ่งมีข้อขัดแย้งทะเลจีนใต้อยู่แล้ว

ถามว่าไทยยังคงมีอธิปไตยในการควบคุมเรือผ่านคลองไทยหรือไม่ให้เรือรบจีนหรือเรือรบสหรัฐเข้ามาได้หรือไม่ พื้นที่อุตสาหกรรมและเขตเศรษฐกิจพิเศษหากอยู่ในพื้นที่สัมปทานซึ่งให้กับนักลงทุนต่างชาติ ไทยยังมีสิทธิบริหารหรือไม่ทั้งหมดยังเป็นคำถามที่ไม่มีคำตอบ จากกรณีศึกษาการลงทุนของจีนในโครงการรถไฟฟาคูหนิง-เวียงจันทน์การบริหารทั้งหมดรวมถึงสถานีต่างๆ สิทธิการบริหารอยู่ในอำนาจของผู้ลงทุน ปัจจัยที่ต้องนำมาพิจารณาคือประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากทิศทางการเปลี่ยนไปจะกระทบระบบนิเวศน์และทรัพยากรในทะเลมากน้อยเพียงใด คลองที่ขุดลึกระดับนี้ออกแบบให้เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ “Super Tanner” ผ่านเข้าออก หากเกิดอุบัติเหตุมีคราบน้ำและสารปนเปื้อนจะส่งผลกระทบต่อเป็นมูกกว้าง อย่าลืมว่าสองชายฝั่งทะเลของไทยเป็นแหล่งอาหารท่องเที่ยวสร้างรายได้ให้กับคนพื้นที่และประเทศปีละหลายล้านล้านบาท

มีการกล่าวว่าการชุดคลองไทยจะทำให้เกิดการลงทุนครั้งใหญ่ในภาคใต้และการขยายตัวของ GDP ขอยกกรณีศึกษาประเทศมาเลเซียซึ่งตลอดชายฝั่งตะวันตกติดกับช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือหลักของโลกมีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ เช่น ท่าเรือปีนังซึ่งอยู่ทางปากช่องแคบฝั่งทะเลอันดามัน, ท่าเรือพอร์ตกลิงอยู่กลางช่องแคบห่างจากนครกัวลาลัมเปอร์ประมาณ 44 กิโลเมตรและท่าเรือตันจุงเปเลปัสซึ่งเป็นท่าเรือระดับโลกอยู่ปลายช่องแคบฝั่งทะเลจีนใต้ ท่าเรือทั้ง 3 แห่งรวมกันมีการลงทุนในอุตสาหกรรมน้อยกว่า “EEC” แบบเทียบไม่ติด ด้านเศรษฐกิจ GDP ของมาเลเซียอยู่ในอันดับที่ 33 ของโลกเทียบกับไทยอยู่ในอันดับที่ 22 มูลค่าเศรษฐกิจน้อยกว่าไทย 1.45 เท่า ความมั่งคั่งของมาเลเซียทั้งที่เป็นประเทศส่งออกน้ำมันแต่เงินทุนสำรองระหว่างประเทศกลางปีพ.ศ.2564 อยู่ในอันดับที่ 24 ของโลกเปรียบเทียบกับไทยอยู่ในอันดับที่ 12 มูลค่าทุนสำรองฯ น้อยกว่าไทยถึง 3.14 เท่า

ขอยกกรณีศึกษาอีกประเทศหนึ่งคือประเทศอียิปต์ซึ่งเป็นเจ้าของคลองสุเอซเชื่อมทะเลเมดิเตอร์เรเนียนกับทะเลแดงไปออกมหาสมุทรอินเดียเป็นคลองลัดที่สำคัญที่สุดของโลก สามารถร่นระยะทางเดินเรือได้ประมาณ 6,485 กิโลเมตรหรือประมาณ 6.8 วัน ขณะที่คลองไทยอาจร่นระยะเวลาได้ 10-12 ชั่วโมงหรือเต็มที่ 1 วันเนื่องจากเรือเดิน

สมุทรปัจจุบันมีความเร็วมากกว่าเดิม การที่อียิปต์มีคลองลัดที่สำคัญที่สุดของโลกแต่กลับไม่ได้เป็นประเทศอุตสาหกรรมการลงทุนจากต่างชาติน้อยทำให้การว่างงานสูงกว่าไทยถึง 10 เท่า เนื่องจากเรือที่ผ่านคลองมุงที่จะใช้เป็นเส้นทางลัดไม่ใช่ว่าจอด ด้านเศรษฐกิจ GDP ของอียิปต์ปีที่แล้วอยู่อันดับที่ 40 ของโลกมูลค่าน้อยกว่าไทย 1.5 เท่าและเงินทุนสำรองระหว่างประเทศมีเพียง 40,343 ล้านดอลลาร์อยู่อันดับที่ 48 ของโลกน้อยกว่าไทยถึง 8.45 เท่าขณะที่ประเทศปานามาซึ่งเป็นเจ้าของคลองปานามาตัวเลขก็ออกมาในลักษณะนี้

ข้อมูลเชิงประจักษ์ที่กล่าวแสดงให้เห็นว่าการที่มี “คลองไทย” อาจไม่ทำให้ภาคใต้กลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจขนาดใหญ่และอาจต้องแลกด้วยการสูญเสียผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในรูปแบบของทรัพยากรธรรมชาติและการท่องเที่ยวตลอดจนสถานะแวดล้อมและด้านอุทกศาสตร์ทางทะเล รายงานการศึกษาคลองไทยและพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ของคณะกรรมการที่ถูกมติที่ว่าไปอาจมีทั้งผู้เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยซึ่งเป็นเรื่องปกติเนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่สุดของภาคใต้และเป็นกระแสวิงจังหวัดนิยม

บทความนี้ไม่ได้มีเจตนาเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับโครงการเพียงแต่ผู้เขียนสนใจและติดตามเรื่องนี้มาหลายสิบปี เคยไปดูงานในต่างประเทศและนั่งเรือเดินสมุทรผ่านช่องแคบมะละกา อีกทั้งมีโอกาสได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงานเพื่อติดตามโครงการขุดคลองไทยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงจึงมีโอกาสได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้เกี่ยวข้องและสายการบินเรือ หากจำเป็นที่จะต้องขุดคลองไทยจะต้องนำปัจจัยต่างๆ มาพิจารณาอย่างรอบคอบในทุกมิติ เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของประเทศระยะยาวโดยเฉพาะเขตอธิปไตยให้แล้ววกเล็กหรือเรียกคืนไม่ได้เกี่ยวข้องกับประเทศมหาอำนาจที่ไทยอาจไม่สามารถต่อรองอะไรได้ ที่สำคัญควรจะทำให้มีการประชาพิจารณ์ทั่วประเทศโดยให้ข้อมูลที่ครบถ้วน.....งานนี้ผลประโยชน์แอบแฝงเยอะครับ

สนใจรายละเอียดสามารถดูรายละเอียดได้ที่ E-BOOK

ด้วยการ **SCAN QR-CODE**

หรือได้ที่ www.tanitsorat.com และ www.facebook.com/tanit.sorat

