

“ขุดคอคอดกระ”โครงการ 300 ปี ผลประโยชน์เศรษฐกิจคุ้มหรือเสีย

ร่ายยาว

อภิมหาโครงการ 3 ศตวรรษจะถูกปลูกให้ฟื้นคืนชีพอีกครั้งหรือไม่ภายใต้รัฐบาล “ทักษิณ 1” มีคำถามอะไรบ้างที่ต้องได้รับการตอบ และโครงการนี้จะเปลี่ยนโฉมประเทศไทยไปในทางใด ในช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมา ขณะที่อุณหภูมิของการแย่งชิงอำนาจทางการเมืองกำลังร้อนระอุ มีเหตุระเบิดเครื่องบินเป็นข่าวดังไปทั่วโลก ก็มีโครงการยักษ์ใหญ่อันหนึ่งถูกยกขึ้นมากล่าวถึงและถูกกระแสนวาระเปิดกลับไปยังเสียง

พล.อ.ชาลิต ยงใจยุทธ รว. กลาโหม ได้พูดถึงการปิดฝืน “โครงการขุดคอคอดกระ” ที่จะขอใช้งบประมาณ 100 ล้านบาทเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในเรื่องนี้ โดยให้เหตุผลว่าเป็นโครงการที่น่าจะช่วยแก้ปัญหาเศรษฐกิจของชาติได้ ซึ่งทางพ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ก็ได้ออกมากล่าวเห็นด้วยในความคิด แต่กลับไม่เห็นด้วยในทางปฏิบัติ

โดยให้เหตุผลว่า ขณะนี้ประเทศไทยไม่มีเงินพอที่จะทำโครงการนี้ ขณะที่การศึกษาที่มีการทำกันมากแล้วเหลืออยู่เพียงเรื่องเดียวคือ การศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม โดย พ.ต.ท.ทักษิณ กล่าวว่า ปัญหาของโครงการคอคอดกระไม่ได้อยู่ที่เรื่องของความมั่นคงใน 4 จังหวัดชายแดนภาคใต้ แต่อยู่ที่ความคุ้มค่าในการลงทุน และผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม

ขณะที่พ่อค้า-วานิช จำนวนมากก็กล่าวสนับสนุนที่จะให้รัฐบาล นำโครงการนี้มาถือขึ้นใหม่ เนื่องจากกล่าวว่า จะนำมาซึ่งการฟื้นฟูภาวะเศรษฐกิจ สร้างความเจริญ เพิ่มการจ้างงานให้กับภาคใต้ และทำให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางของการผลิตและการขนส่งทางน้ำของโลก แต่ติดอยู่ที่เงินลงทุนที่จะต้องใช้งบประมาณประมาณของประเทศไทย 1 ปี หรือราว 8 แสนล้านบาททีเดียว

ถ้านับบรรดาโครงการเกี่ยวกับคมนาคมของประเทศไทยทั้งหมด หากโครงการ “สนามบินหนองงูเห่า” หรือ “สนามบินสุวรรณภูมิ” นั้นก็นับว่าเป็นหนึ่งในโครงการที่ล่าช้าเนื่องจากใช้เวลาทำโครงการมากกว่า 30 ปี ก็ยัง (กิน) ไม่จบสิ้น แต่เมื่อมาพูดถึงโครงการ “คอคอดกระ” (Kra Canal) แล้วละก็ “หนองงูเห่า” ที่ว่าเก่า ที่ว่าใหญ่ก็อาจจะต้องชิดซ้ายไปเลย เนื่องจากโครงการคอคอดกระนี้คนไทยมีความคิดที่จะทำ

มาตั้ง 300 กว่าปีมาแล้ว คือตั้งแต่ พ.ศ. 2220 สมัยพระนารายณ์มหาราช โดยมีการเล่ากันว่าสมัยนั้นมีการชี้ข้างสำรวจทางกันเลยทีเดียว แต่อุปสรรคที่ทำให้โครงการนี้ไปหมั่นต่อเนื่องกันมายาวนาน 300 กว่าปีนั้น ก็มีการถกเถียงกันมาตลอด ทั้งยังมีการแทรกแซงจากต่างชาติอีกด้วยเนื่องจากโครงการนี้จะส่งผลกระทบต่อระบบการขนส่งของภูมิภาคและของโลกเป็นอย่างมาก

สำหรับอุปสรรคของการขุดคอคอดกระในอดีตนั้นเมื่ออยู่หลายอย่างทั้งอุปสรรคทางด้านความไม่มั่นคงทางการเมืองในประเทศ และจากภายนอก เช่น การรุกรานจากประเทศมหาอำนาจคือ อังกฤษและฝรั่งเศส ในช่วงรัชสมัยของ รัชกาลที่ 4-6 ที่ต้องการจะขุดคอคอดกระ เพื่อที่ประเทศของตนจะได้มีอิทธิพลเหนือดินแดนแถบอินโดจีนและแหลมมลายู ซึ่งการขุดคอคอดกระนี้จะทำให้การขนส่งทางเรือเร็วขึ้น เป็นประโยชน์ทั้งทางพาณิชย์และยุทธศาสตร์ทางทหาร

อุปสรรคต่อมาคือ การแทรกแซงจากประเทศอื่น ด้วยเหตุผลทั้งทางศาสนา โดยเกรงกันว่าถ้าขุดคอคอดกระอาจเกิดการยุบให้มีการแบ่งแยกดินแดนได้ อีกด้านหนึ่งก็มีการวิเคราะห์กันว่า ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งปกติได้ผลประโยชน์อย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วยจากธุรกิจการเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาคงจะต้องสูญเสียผลประโยชน์มหาศาลจึงพยายามแทรกแซงให้รัฐบาลไทยล้มเลิกโครงการโดยมีข่าวจากหลายกระแสมว่ามาว่า มีการจ่ายสินบนให้กับนักการเมืองไทยเพื่อให้คัดค้านเรื่องนี้ จนถึงปัจจุบันความเป็นไปได้ และผลกระทบของ “โครงการคอคอดกระ” นั้นมีผู้ศึกษามาแล้วมากมายทั้งหน่วยงานของรัฐ สถาบันการศึกษา และหน่วยงานจากต่างประเทศ เมื่อรวบรวมมาแล้วเราสามารถสรุปได้โดยย่อดังนี้คือ

โครงการคอคอดกระนี้จะกินพื้นที่ 2 จังหวัดคือ สตูลและสงขลา โดยคลองที่จะขุดนั้นมีความกว้างประมาณ 450 เมตร ลึก 20 เมตร ยาว 222 กิโลเมตร สามารถทำให้เรือที่เดินผ่านทางประหยัดระยะเวลาในการเดินเรือได้มากกว่าช่องแคบมะละกาประมาณ 11 ชั่วโมง ช่องแคบซุนดาประมาณ 47 ชั่วโมง และช่องแคบลอมบอกประมาณ 3 วัน (ณ ความเร็ว 29.6 กม./ชม.)

สำหรับการลงทุนจากข้อมูลของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจสังคมแห่งชาติ (สภาพัฒนา) ณ ราคาคปี 2540 ถ้าใช้เทคโนโลยีในการขุดแบบนิวเคลียร์ จะใช้เวลาเร็วกว่าและเสียค่าใช้จ่ายน้อย

กว่า การใช้วิธีแบบธรรมดา คือ แบบนิวเคลียร์จะใช้เวลาขุด 8-13 ปี เสียค่าใช้จ่ายประมาณ 4 แสนกว่าล้านบาท ขณะที่การขุดด้วยวิธีธรรมดา จะใช้เวลาขุด 10-15 ปี และเสียค่าใช้จ่ายมากกว่า 8 แสนล้านบาท จากการประมาณการรายรับที่คาดว่าจะได้นั้นมีผู้ที่ศึกษาไว้แตกต่างกันหลายที่ โดยด้านผู้สนับสนุนก็คิดออกมาเป็นตัวเลขรายปีว่าน่าจะจะมีรายได้เข้าประเทศไม่ต่ำกว่า 1.6 แสนล้านบาทขึ้นไป

ด้านข้อมูลจากกระทรวงคมนาคม นั้นผลตอบแทนจากตรงนี้คิดเป็นตัวเลขแล้วระบุว่าไม่คุ้มกับการลงทุนเนื่องจากเมื่อคำนวณด้วยข้อสมมติที่เข้าข้างตัวเองที่สุดแล้ว (ประเมินรายได้ ขึ้นสูงสุด) เช่น ไม่มีเรือผ่านที่ช่องแคบมะละกาของสิงคโปร์เลย (ซึ่งในความเป็นจริงแล้วเป็นไปไม่ได้) ต้องใช้ระยะเวลาการเดินเรือถึง 50 ปี ขณะที่ในการศึกษาของสถาบันพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย นั้นได้ข้อสรุปว่า ผลตอบแทนที่จะได้จากการลงทุน ด้วยการประมาณรายได้ขึ้นสูงสุดค่า IRR (Internal Rate of Return) นั้นอยู่ที่เพียง 3.5%

ในการพิจารณาว่า คอคอดกระควรสร้างหรือไม่นั้นก็ทั้งฝ่ายเห็นด้วยและไม่เห็นด้วย ที่ต่างก็ เอาตัวเลขและข้อมูลมาคัดจ้งกันโดยตลอด แต่นักวิชาการผู้เชี่ยวชาญทางด้านเศรษฐศาสตร์พัฒนาการอย่าง ดร.ณรงค์ เพชรประเสริฐ อาจารย์ประจำคณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาฯ ก็ได้ให้ข้อคิดไว้อย่างน่าสนใจว่า

ถ้าเราคิดจะขุดคอคอดกระ จะมีคำถามที่จะต้องถาม 3 ข้อคือ

1. ในแง่ของประเทศไทยนั้นสมควรจะขุดหรือไม่จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคม การเมือง และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในด้านบวกหรือเปล่า
2. ถ้าจะขุด เราจะลงทุนเองไหม จะเอาเงินจากไหน เสี่ยงกับระยะคุ้มทุนหรือเปล่า
3. ถ้าเราไม่ลงทุนเองจะให้ใครมาลงทุน ถ้าให้ต่างชาติทำทั้งหมด ผลได้ผลเสียของไทยมีอะไรบ้าง โดยต้องคิดประโยชน์อย่างรอบด้าน ไม่เพียงแต่ด้านเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว

นอกจากนี้ ดร.ณรงค์ยังกล่าวอีกว่า โครงการนี้ไม่น่าจะก่อให้เกิดการแบ่งแยกดินแดนของไทย แต่จะมีผลกระทบต่อยุทธศาสตร์ของโลกในหลายๆ ด้าน เพราะถ้าทำจริงประเทศไทยก็จะสามารถกำหนดชะตาทางด้านการเมืองและเศรษฐกิจได้เอง แทนที่จะเป็นแค่หมาก ■