

## เขตเศรษฐกิจพิเศษคลองกระกับอนาคตของการพัฒนาประเทศไทย

โดย ภัคดี ฐานะปุระ  
(สงวนลิขสิทธิ์)

ในอดีตที่ผ่านมา มนุษย์ได้ขุดคลองขึ้นจำนวนมาก เพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคมและการค้า คลองคาเลโคเนีย ความยาว 115 กิโลเมตร ตั้งอยู่ ณ ตอนเหนือของสกอตแลนด์ ขุดเมื่อปีพ.ศ. 2365 เชื่อมทะเลเหนือกับมหาสมุทรแอตแลนติก คลองเกต้า ณ ตอนกลางของประเทศสวีเดน มีความยาวถึง 385 กิโลเมตร เชื่อมทะเลบอลติกกับทะเลสกาเกอรั๊ก คลองคีส ตัดผ่านทางเหนือของประเทศเยอรมันนี เชื่อมทะเลเหนือกับทะเลบอลติก

ในจำนวนคลองต่างๆ คลองซุเอส และคลองปานามา มีชื่อเสียงมากที่สุด เนื่องจากตั้งอยู่บนจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญของโลก คลองซุเอส สร้างเสร็จในปี พ.ศ. 2412 เชื่อมทะเลเมดิเตอร์เรเนียนกับทะเลแดงในประเทศอียิปต์ ส่วนคลองปานามา สร้างเสร็จในปี พ.ศ. 2457 เชื่อมมหาสมุทรแอตแลนติกกับมหาสมุทรแปซิฟิก

ความคิดเกี่ยวกับการขุดคลองกระเพื่อเชื่อมทะเลอันดามันกับอ่าวไทยมีมาเป็นเวลานาน ตามหลักฐานปรากฏว่าเริ่มตั้งแต่สมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช นำเสนอโดยเมอซิเออร์ เดอ ลามาร์ วิศวกรชาวฝรั่งเศส ผู้ได้ทำการสำรวจเส้นทางเดินเรือในทะเลสาบสงขลา และเห็นว่าเมืองสงขลามีภูมิประเทศดี สามารถปรับเส้นทางน้ำที่มีอยู่แล้วเพื่อเดินเรือทะเลไปมะริด และตะนาวศรีได้

สมเด็จพระราชวังบรมมหาสุรสีหนาท พระมหาอุปราช ในสมัยรัชการที่ 1 ทรงเป็นคนไทยคนแรก ผู้ดำริที่จะขุดคลองเชื่อมทะเลอันดามันกับอ่าวไทย ดังปรากฏในพระราชนิพนธ์เพลงยาวตอนหนึ่งของพระองค์ ดังนี้

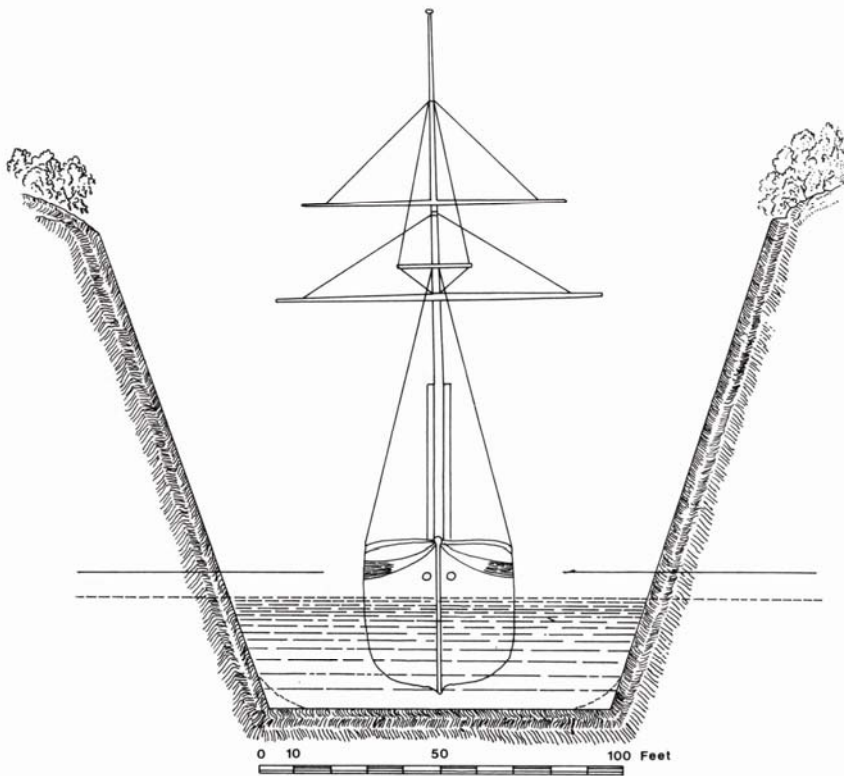
จะเร่งรัดตัดคิดมันเสียก่อน	บั้นรอนอย่าให้ทันแน่นหนา
จำจะคิดให้ผิดแต่ก่อนมา	เป็นทัพหน้านาวายกไป
ตามทางทะเลไปสงขลา	จะขุดพระสุธาเป็นคลองใหญ่

ให้เรือรบออกประจวบเอาเมืองไทร  
จึงจะยกไปตีเมืองมะริด  
ทัพเรือมันจะพลอยเข้าด้วยกัน

ปักซีได้ฝ่ายทะเลให้พร้อมกัน  
จะปิดปากน้ำเสียให้มัน  
จะตีบันกกองทัพให้ยับไป

คลองกระมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ เป็นการสร้างเส้นทางเดินเรือใหม่ขนานกับการเดินเรือในช่องแคบมะละกา การขุดคลองกระจึงกลายเป็นปัญหาทางการเมืองหลายครั้งหลายหน ตั้งแต่ยุคเริ่มกรุงรัตนโกสินทร์มาจนถึงปัจจุบัน เซอร์ จอห์น เบาว์ริง กงสุลใหญ่อังกฤษ ประจำประเทศไทย ได้เห็นความสำคัญทางยุทธศาสตร์ของคลองกระตั้งแต่เมื่อเดินทางเข้ามาเจริญราชไมตรี กับกรุงสยามในสมัยรัชการที่ 4 ด้วยเหตุนี้เองอังกฤษซึ่งควบคุมเส้นทางเดินเรือในช่องแคบมะละกา จึงได้พยายามระงับการขุดคลองกระตลอดมา สนธิสัญญาจอห์น เบาว์ริง ได้ระบุไว้ว่าประเทศสยาม จะต้องไม่ขุดคลองกระโดยปราศจากความเห็นชอบจากอังกฤษ

ในปี พ.ศ. 2448 อังกฤษวิตกว่าประเทศไทยจะฝักใฝ่กับประเทศเยอรมัน เพื่อขุดคลองกระ จึงยอมผ่อนผันมาตรการทางการค้าและสิทธิภายนอกอาณาเขตเหนือประเทศไทย



ภาพวาดคลองกระโดยวิศวกรชาวฝรั่งเศส ระหว่างปี พ.ศ. 2425 ที่มาเอกสารจากหอสมุดแห่งชาติ

เมื่อสิ้นสงครามโลกครั้งที่ 2 ประเทศไทยในฐานะผู้แพ้สงคราม ถูกบังคับให้ทำ ข้อตกลงสมบรูณ์แบบกับอังกฤษ เพื่อเลิกสถานสงคราม ลงนามกัน ณ เมืองสิงคโปร์ เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2489 มีบทบัญญัติในข้อ 7 ว่า รัฐบาลไทยจะไม่ตัดคลอง ข้ามอาณาเขตไทยเพื่อเชื่อมมหาสมุทรอินเดียกับอ่าวไทย สนธิสัญญาฉบับนี้ถูกยกเลิก เมื่อปี พ.ศ. 2509

เราอาจจะกล่าวได้ว่าส่วนหนึ่งของประวัติศาสตร์ยุคปัจจุบันของประเทศไทย ได้รับ อิทธิพลจากนโยบายขุดคลองกระในปี พ.ศ. 2516 นายเซาเวร์ เซาเวร์ขวัญยืน คหบดีชาวไทย เชื้อสายจีน ได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาอเมริกัน แทมส์ เอนจิเนียริง (TAMS Engineering) เข้ามาทำการศึกษา การขุดคลองเชื่อมมหาสมุทรอินเดียกับอ่าว ไทย บริษัทแทมส์ ได้จัดทำรายงานอย่างละเอียด เกี่ยวกับการเลือกเส้นทาง ทางด้าน วิศวกรรมเศรษฐกิจ และการพัฒนาอุตสาหกรรม บริษัทแทมส์ให้ความเห็นว่าสมควรที่ ประเทศไทยจะทำการขุดคลองโดยใช้เทคโนโลยีนิวเคลียร์ (ระเบิดไฮโดรเจน) ช่วยระเบิด ดินเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขุด ตามคำของนักวิทยาศาสตร์นิวเคลียร์อเมริกันได้แล้วว่า นายเอ็ดเวิร์ด เทลเลอร์ (Edward Teller) บิดาของระเบิดไฮโดรเจนของสหรัฐอเมริกา ได้รับรองความปลอดภัย โดยยินดีจะย้ายครอบครัวมาตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณเส้นทาง 5A (สงขลา-สะตูล) ภายหลังการขุดเรียบร้อยแล้ว โครงการได้รับความสนับสนุนจาก จอมพล ถนอม กิตติขจร และจอมพลประภาส จารุเสถียร ผู้นำรัฐบาลไทยในสมัยนั้น



แนวเส้นทางต่างๆ ซึ่งบริษัท TAM Engineering ได้ศึกษาไว้ในปี ค.ศ. 1973

ในขณะที่ข้อเสนอเกี่ยวกับโครงการขูดคลองกระได้รับการประชาสัมพันธ์ออกไปทั่วโลก ญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกาเห็นว่าเห็นชอบด้วยกับการลงทุน มีการเปิดตัวอย่างเป็นทางการและเริ่มระดมทุนในญี่ปุ่น ประเทศสิงคโปร์ริบเชิญปลัดกระทรวงกลาโหมของไทยไปเยี่ยมชมอย่างเป็นทางการ ต่อมาไม่นานเหตุการณ์นองเลือด 14 ตุลาคม พ.ศ. 2516 ได้ประทุขึ้นเป็นชนวนโค่นล้มรัฐบาล ถนอม—ประภาส เหตุการณ์รุนแรงครั้งนั้นทำให้โครงการขูดคลองกระ ถูกระงับไปอย่างสิ้นเชิง

## ใครกลัวโครงการชดเชยผลกระทบ ?

จากประสบการณ์ที่ผ่านมา ประเทศบางประเทศซึ่งตั้งในช่องแคบมะละกา ไม่เห็นผลประโยชน์ระยะยาวของโครงการคลองกระต่อประเทศในอาเซียนโดยรวม กลับหวังผลประโยชน์ระยะสั้นขัดขวางการลงทุนชดเชยผลกระทบทุกวิถีทาง บัดนี้การลงทุนภาคอุตสาหกรรมของประเทศตะวันตกขยายตัวอย่างรวดเร็วไปสู่ประเทศจีนและอินเดีย การลงทุนในประเทศอาเซียนกลับถดถอยลงอย่างเห็นได้ชัด การที่ไม่มีโครงการ **Mega-project** ขนาดใหญ่ เช่นโครงการชดเชยผลกระทบทำให้ประเทศอาเซียนพลาดโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ขั้นไฮเทค ดังนั้นจึงไม่สามารถแข่งขันกับเศรษฐกิจแรงงานราคาถูกในประเทศจีนและอินเดียได้ ประเทศในอาเซียนบางประเทศแทนที่จะให้เงินลงทุนใน **Mega-project** กลับลงทุนสร้างคาสีโนขนาดใหญ่ด้วยเงินจำนวนมหาศาล เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก เป็นการแปลงโฉมเศรษฐกิจภาคการผลิตจริง (**Manufacturing**) ไปเป็นเศรษฐกิจภาคบริการ ซึ่งหาได้สร้างความสำเร็จให้แก่เศรษฐกิจในอาเซียนโดยรวมแต่อย่างใด

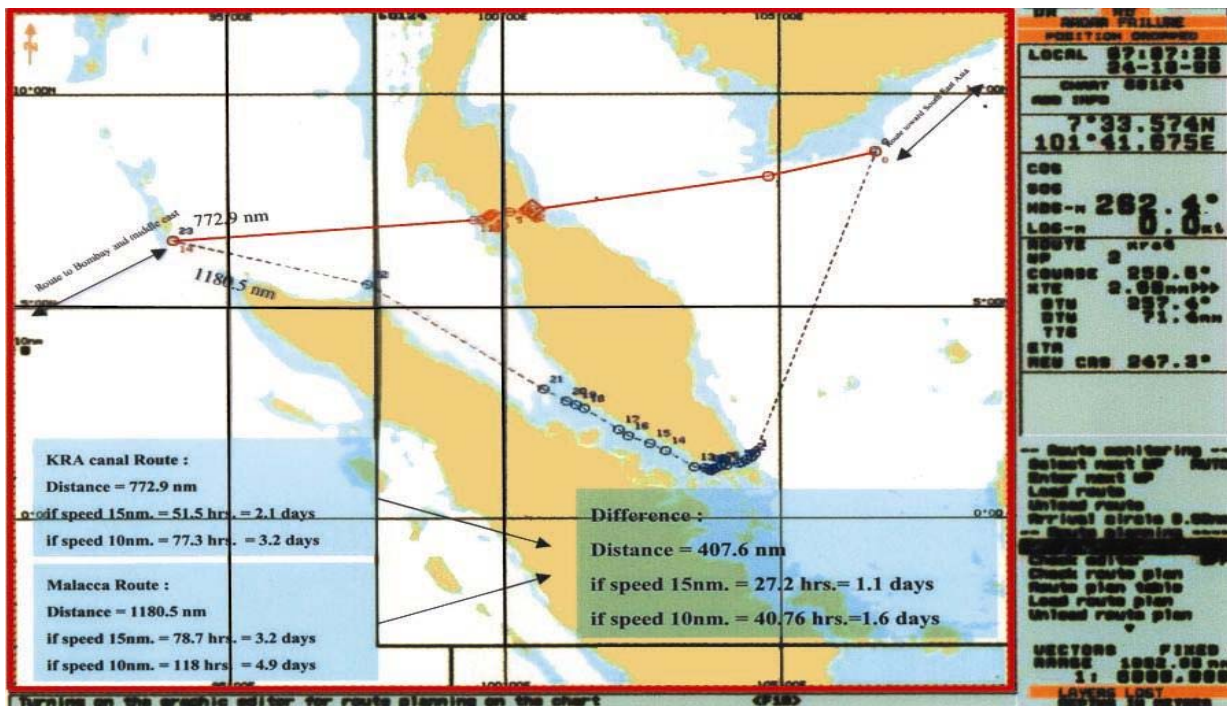
ในเวลาเดียวกันหลายชาติเกรงว่าการก่อการร้ายจะทำให้การเดินทางเรือในช่องแคบมะละกาหยุดชะงักลง ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และออสเตรเลีย กล่าวคือ สิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย อินเดีย ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ ฯลฯ ได้ร่วมกันจัดกองทัพเรือลาดตระเวนเส้นทางเดินเรือในช่องแคบมะละกา ใช้จ่ายเงินจำนวนมากในการรักษาความปลอดภัย บริษัทประกันการขนส่งทางน้ำของอังกฤษ **Lloyds of London** ได้จัดเขตการเดินทางเรือในช่องแคบมะละกาได้ในเขตสงคราม (**War Zone**) ทำให้ บริษัทเดินเรือต้องจ่ายค่าประกันเพิ่มอีกมาก จากการประชุมหลายครั้ง อันตรายเกี่ยวกับการเดินเรือทะเลในช่องแคบมะละกา มักจะถูกหยิบยกขึ้นมาในวาระการประชุมอยู่เสมอ ในกรณีที่มีการเดินเรือในช่องแคบมะละกาถูกระงับลงโดยกระทันหัน ด้วยเหตุผลใดเหตุผลหนึ่ง การค้าในภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดียจะต้องหยุดชะงักลงอย่างกระทันหัน ความเห็นแก่ตัวของบางประเทศดังกล่าวข้างต้น อาจส่งผลให้เศรษฐกิจของโลกหยุดชะงักงันโดยทันที

ประเทศไทยมีอธิปไตยเป็นของตัวเอง อิทธิพลของชาวต่างชาติไม่น่าจะมีผลทำให้ประเทศไทยละเลยการพัฒนาอันจะนำมาซึ่งผลประโยชน์ของตนเอง อุปสรรคภายในประเทศนั่นเอง เป็นตัวการซึ่งนำความล้มเหลวมาสู่โครงการพัฒนาเศรษฐกิจขนาดใหญ่ หรือ **Mega project**

หลายครั้งที่นักวิชาการ ภาคเอกชน เรียกร้องให้มีการศึกษาโครงการขุดคลองกระเพื่อกระตุ้นพัฒนาการเศรษฐกิจของประเทศ ข้าราชการบางกลุ่มเพื่อสนองความต้องการของนักการเมือง คัดค้านการศึกษาโครงการอย่างไม่มีเหตุผล ดังตัวอย่างจากรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ (ฉบับปรับปรุง) โดยคณะกรรมการพิจารณาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระของกระทรวงคมนาคม จัดพิมพ์ขึ้นเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 รายงานลงนามรับรองโดย นายสุเทพ เทือกสุบรรณ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในสมัยนั้น

รายงานมีความหนาเพียง 40 หน้ากระดาษพิมพ์ ปฏิเสธโครงการขุดคลองกระอย่างสิ้นเชิง ในข้อสรุป “การผลักดันโครงการคลองกระโดยองค์กรเฉพาะกิจในรูปกรรมการองค์กรของรัฐ และกลุ่มบุคคลได้มีอย่างต่อเนื่องกันมา แต่ไม่ปรากฏการศึกษาใด ที่มีสาระทางวิชาการที่เพียงพอในการตัดสินใจของรัฐบาลได้ ส่วนใหญ่จะเป็นลักษณะการหยิบยกข้อดีและประโยชน์มาอ้างโดยปราศจากข้อมูล และการวิเคราะห์ที่อาจจะนำมาสู่การตัดสินใจได้”

การศึกษาของกระทรวงคมนาคมได้อ้างว่าคลองกระโดยผ่านเส้นทาง 5A (สงขลา-สตูล) รั่นระยะทางเดินเรือได้ประมาณ 1,500 กิโลเมตร แต่เรือกลับต้องใช้เวลาเดินทางมากกว่าช่องแคบมะละกา รายงานฉบับนี้ได้ปฏิเสธการพัฒนาอุตสาหกรรม อันเนื่องมาจากการขุดคลองกระโดยอ้างว่า “การพัฒนาอุตสาหกรรมบางประเภทมีความได้เปรียบ โดยอยู่ที่ตั้งที่อยู่ใกล้ทะเลหรือท่าเรือ เช่นโรงกลั่นน้ำมัน โรงงานถลุงเหล็ก แต่ก็มีโรงงานอีกจำนวนมากที่อาศัยปัจจัยการผลิตภายในประเทศเป็นสำคัญ ดังนั้นความได้เปรียบในการแข่งขันระหว่างประเทศมิได้จำกัดอยู่ที่ใกล้ทะเลเพียงประการเดียว”



การใช้ **Computer simulation** แสดงให้เห็นว่าคลองกระจะ  
จะสามารถช่วยประหยัดการเดินทางได้ประมาณ 36 – 48 ชั่วโมง

รายงานของกระทรวงคมนาคมฉบับนี้กลับเสนอให้สร้างโครงการสะพานท่อขนส่งน้ำมัน (Land Bridge) โดยกล่าวเพียงว่าได้ประโยชน์มากกว่าโครงการขุดคลองกระจะ ผู้เขียนรายงานของกระทรวงคมนาคมน่าจะรู้ดี จากการศึกษของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่า โครงการสะพานท่อน้ำมันไม่มีความคุ้มค่าต่อการลงทุนทั้งในด้านการเงิน (มูลค่า) และทางด้านเศรษฐกิจ (คุณค่า)

อนึ่งหากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ใกล้ทะเล และเส้นทางเดินเรือนานาชาติ ไม่เป็นปัจจัยแห่งความได้เปรียบ ในการแข่งขันการลงทุนและการค้าระหว่างประเทศ ทำไมโครงการการพัฒนาเศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) ของไทยจึงตั้งอยู่บนชายฝั่งทะเล ใกล้กับเส้นทางความสะดวกต่อการขนส่งทางเรือมากที่สุด เขตอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ซึ่งเป็นศูนย์กลางของความเจริญของโลก เช่น เชียงไฮ้ ฮองกง สิงคโปร์ นิวยอร์กและอามสเตอร์ดัม มิได้ตั้งอยู่บนชายฝั่งทะเลดอกหรือ

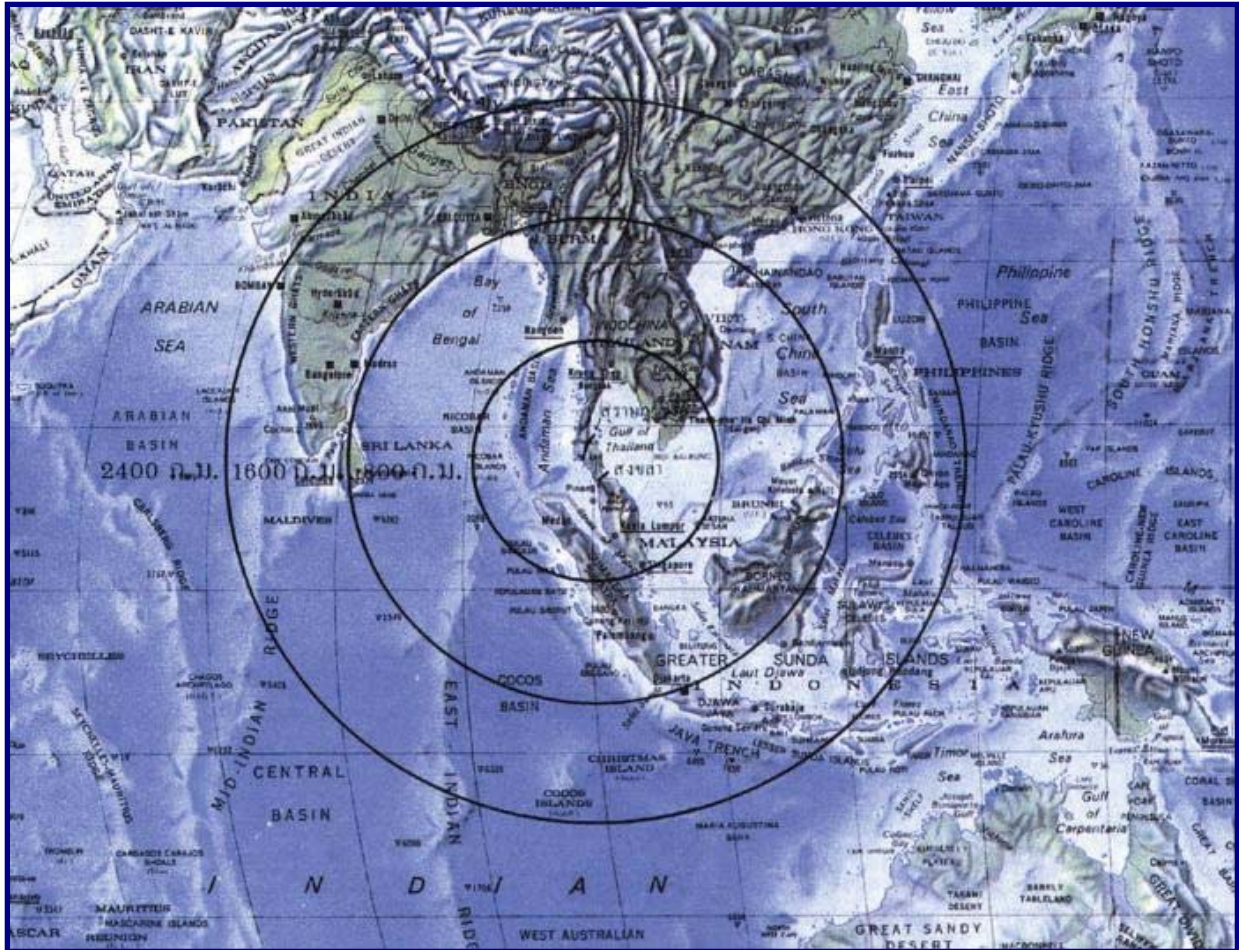
ข้อดีอีกประการหนึ่ง อันเป็นอุปสรรคต่อการศึกษา และพัฒนาโครงการชุดคลอง กระคือทรรณะของนักการเมืองในประเทศไทย จากประสบการณ์ที่ผ่านมาบ่อยครั้งที่มี การตั้งคณะกรรมการเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคลองกระ นักการเมือง จำนวนมากจะเสนอตัวเข้ามาสมัครด้วย ส่วนใหญ่มิได้หวังสร้างประโยชน์ประเทศชาติ ในระยะยาว หากต้องการแสวงผลประโยชน์ในระยะสั้น บำรุงกระเป๋าของตนเอง มิได้คำนึงถึง ความสำเร็จของโครงการแต่อย่างใด เมื่อมีการตั้งคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อศึกษาความ เป็นไปได้ของโครงการชุดคลองกระโดยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2544 นักการเมือง ข้าราชการเกษียณ ทหารพลเรือนจำนวนหนึ่ง พยายามควบคุมการบริหารเงิน บริจาคจากต่างประเทศ แบ่งปันผลประโยชน์ระหว่างพวกพ้อง ซึ่งมิได้มีส่วนหรือมี ความสามารถทางวิชาการในการศึกษาโครงการฯ เลยแม้แต่น้อย เมื่อผลประโยชน์ขัดกัน ก็เกิดวิวาท ฟ้องร้องเป็นคดีทางศาล นำความอับยศอดสูเป็นอันมากแก่ประเทศชาติ และ โครงการชุดคลองกระ

นั่นคงเป็นสาเหตุสำคัญของความล้มเหลวในการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ของ ประเทศ และคงเป็นสาเหตุเดียวกันกับความล่าช้าของโครงการสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งการก่อสร้างยึดเยื้อมาเป็นเวลาหลายสิบปี

### **ประเทศไทยจะได้อะไรจากเขตเศรษฐกิจพิเศษคลองกระ**

จากการสัมภาษณ์เรื่องโครงการชุดคลองกระจัดขึ้นโดยมูลนิธิส่งเสริมพลังงานนิวเคลียร์ ฟิวชั่น (Fusion Energy Foundation) เมื่อปี พ.ศ. 2520 ณ โรงแรมดุสิตธานี ประเทศไทย ดร.อูเวอ์ เฮง เก้ ฟอน พาร์พาท (Uwe Henke Von Parpart) นักวิทยาศาสตร์อเมริกัน เชื้อสายเยอรมัน ได้ชี้ให้เห็นว่าประเทศไทย อยู่บนจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่สุดในเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ เพราะภาคใต้ของประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทร แปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย ครอบคลุมประชากรกว่า 2/3 ของประชากรโลก ดร.พาร์พาท ได้ทำนายไว้ว่าประเทศจีนและอินเดีย จะกลายเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ ประเทศไทย จะได้ประโยชน์มหาศาล จากความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของสองประเทศ ซึ่งมี ประชากรมากที่สุดในโลก ประเทศไทยจึงควรจะฉวยโอกาสชุดคลองกระ สร้างทางเดินเรือ

ทะเลขนาดใหญ่      อำนาจความสะดวกในการขนส่งทางน้ำ      รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในอนาคต



ประเทศไทยเมื่อมีการสร้างคลองกระ จะเป็นศูนย์กลาง  
ระหว่าง จีน – อินเดีย ยกซ์ใหญ่เศรษฐกิจในอนาคต

ในปัจจุบัน จีนและอินเดีย กำลังพัฒนาเศรษฐกิจของตนเองอย่างรวดเร็วตามความ  
คาดหมายของ ดร.พาร์พาด แต่ประเทศไทยก็ได้พัฒนาโครงการคลองกระเพื่อรองรับ  
ความเจริญไม่ คงปล่อยให้ประเทศในช่องแคบมะละกา(สิงคโปร์และมาเลเซีย) สร้างท่าเรือ  
รองรับการขยายตัวของการเดินเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ซึ่งทวีความเจริญอย่างมาก ใน  
อนาคตอันใกล้นี้ ท่าเรือสิงคโปร์จะสามารถขนถ่ายสินค้าคอนเทนเนอร์ได้ถึง 40 ล้านตู้  
ขยายจากเดิม 20 ล้านตู้ และเพิ่มท่าเรือขนส่งรถยนต์กว้างพอสำหรับ 500,000 คัน จึงไม่  
เป็นที่น่าสงสัยเลยว่า ยิ่งอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยขยายตัวมากเท่าไร ประเทศ

สิงคโปร์จะได้ประโยชน์จากการขนส่งทางเรือมากขึ้นเท่านั้น ประโยชน์อันพึงได้จากความเจริญเติบโตของจีนและอินเดีย จึงไม่ได้ตกแก่ประเทศไทยได้อย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วย

ศาสตราจารย์ ดร.สุรศักดิ์ นานานุกุล ได้ให้ความเห็นไว้อย่างชัดเจนเรื่องการพัฒนาคลองกระ หรือ “เขตเศรษฐกิจพิเศษคลองไทย” กล่าวคือคลองไทยเป็นองค์ประกอบส่วนหนึ่งของ “ระบบการขนส่งทางน้ำของโลก” (Global Logistic Infrastructure) เขตเศรษฐกิจพิเศษคลองไทยจะเป็นชุมชน “การลงทุนภูมิภาค” (Regional Investment Village) นับเป็นกลยุทธ์อันสำคัญของโครงการนี้

การขุดคลองกระเป็นการขยับประเทศไทยเข้ามาใกล้เส้นทางเดินเรือโลก ในปัจจุบันประเทศไทยเปรียบเสมือนอยู่ก้นชอย สินค้าส่งออกทั้งภาคเกษตรและอุตสาหกรรมต้องขนลงเรือเล็กไปส่งเรือขนาดกลาง แล้วนำไปที่ท่าเรือสิงคโปร์ เพื่อนำไปบรรทุกต่อในเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ สิงคโปร์ได้เปรียบเพราะอยู่ปากชอย

ดร.สุรศักดิ์ ได้ชี้ให้เห็นว่า นอกจากประเทศไทยแล้วประเทศอื่นๆในภูมิภาค เช่น บังคลาเทศ ประเทศจีนตอนใต้ พม่า ภาคเหนือของมาเลเซีย กัมพูชา เวียดนาม และบรูไน ก็จะได้ประโยชน์จากการเดินเรือเช่นกัน

ดร.สุรศักดิ์ เปรียบเทียบเขตเศรษฐกิจพิเศษคลองไทย กับเขตเศรษฐกิจพิเศษของจีน และหากเราศึกษาจากความสำเร็จของประเทศจีนในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศเราจะพบว่า การออกแบบการเงินและการลงทุนเป็นปัจจัยสำคัญ ไม่แพ้การออกแบบ “ระบบการขนส่งทางน้ำของโลก” หรือการออกแบบ “เศรษฐกิจพิเศษ”

ดร.สุรศักดิ์ ได้สรุปว่าปัจจัยของเศรษฐกิจพิเศษคลองไทยมีองค์ประกอบ 5 ประการ

1. ระบบศูนย์กลางการขนส่ง
2. เขตเศรษฐกิจพิเศษ
3. ชุมชนแห่งการลงทุนภูมิภาค
4. ระบบเศรษฐกิจที่เป็นมิตรกับธุรกิจ
5. เขตเศรษฐกิจแห่งความสงบและความเป็นกลาง

เขตเศรษฐกิจพิเศษคลองไทย จะมีการบริหารจัดการรูปแบบใหม่ ซึ่งสามารถนำมาปรับใช้กับประเทศไทยได้ทั้งประเทศ

ดังนั้น โครงการคลองกระเจิงไม่ใช่การขุดคลองและเก็บค่าผ่านคลองแต่อย่างเดียว โครงการขนาดใหญ่เช่นนี้ จะเป็นการวางรากฐานสำหรับการปฏิรูปการบริหารประเทศ มีส่วนสำคัญในการเปลี่ยนประเทศไทยจากประเทศเกษตรกรรมล้าหลัง ไปเป็นประเทศอุตสาหกรรมทันสมัย

ความคิดของ ดร. อุเวอร์ ฟอน พาร์พาท สอดคล้องกับความคิดของ ดร.สุรศักดิ์ในเรื่องเกี่ยวกับการปรับโอกาสทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทย จากประเทศซึ่งเป็นรองในด้านการขนส่งสินค้าของโลกมาเป็น ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของโลก (Global Logistic Infrastructure) ในขณะที่ประเทศจีนและอินเดีย กำลังประสบกับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ เขตเศรษฐกิจพิเศษคลองกระจะกลายเป็นศูนย์กลางของการพัฒนาเศรษฐกิจและการลงทุนขนาดใหญ่อีกแห่งหนึ่งนำความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วมาสู่ภาคพื้นแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดียเช่นเดียวกัน

### ความเข้าใจเรื่องเศรษฐศาสตร์ของโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษคลองกระ

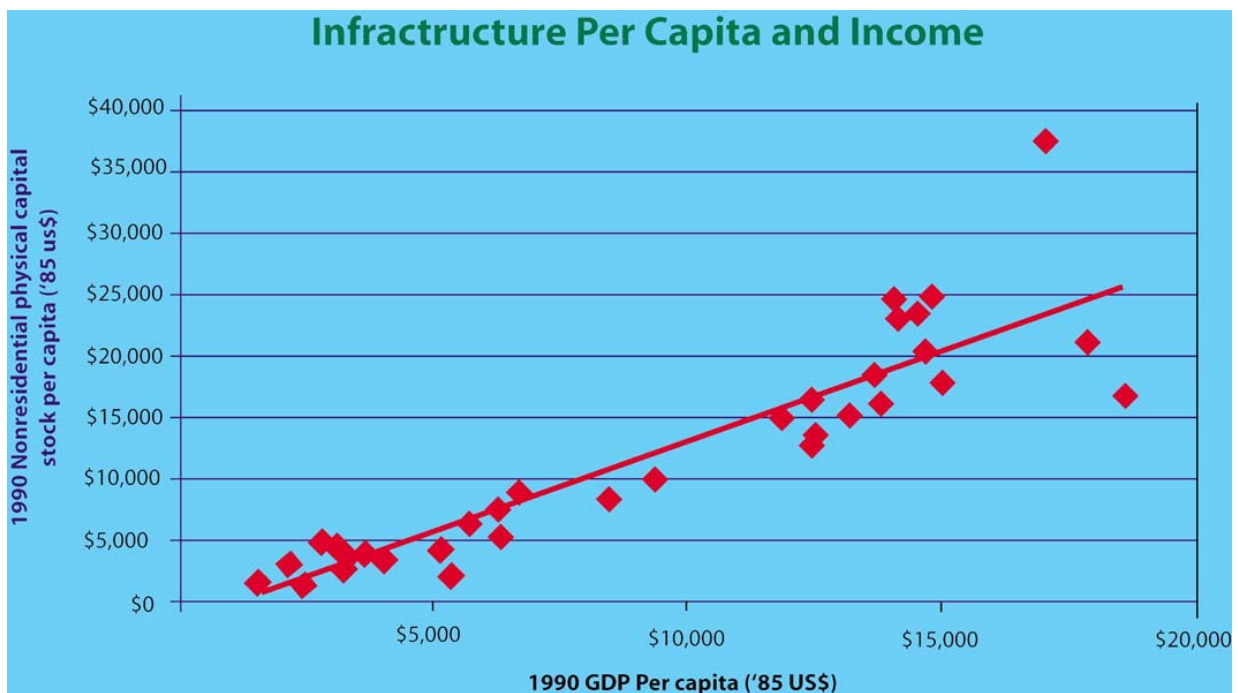
เมื่อกล่าวถึงโครงการพัฒนาเศรษฐกิจมาตรฐานในการพิจารณาของเรามากขึ้นอยู่กับการวิเคราะห์แบบการลงทุน กำไร-ขาดทุน (Cost-Benefit Analysis) ก่อนอื่นใดการวิเคราะห์กำไรขาดทุนในรูปตัวเงินหรือมูลค่า ทำให้เรามองข้ามคุณค่าของโครงการ

บ่อยครั้งการวิเคราะห์เศรษฐกิจหรือโครงการในการพัฒนาเศรษฐกิจ เราสามารถเติมแต่งตัวเลขของกำไรขาดทุนได้ เพราะการทำนายกำไรขาดทุนเป็นสิ่งไม่แน่นอน ขึ้นอยู่กับ Scenario ต่างๆ ที่ผู้ทำการศึกษาจะสมมุติขึ้น ด้วยเหตุนี้เองนักบัญชีจึงสามารถแต่งบัญชีกำไรขาดทุนได้ ในบางกรณีกลายเป็นการคอร์รับชั่นอย่างใหญ่หลวง เช่นในกรณีบริษัท Enron ในสหรัฐอเมริกา ซึ่งสมุหบัญชีและประธานซีอีโอร่วมกันแต่งบัญชีจากขาดทุนให้เป็นกำไร เพื่อให้ผู้บริหารได้รับผลตอบแทน โบนัสดงงาม และในที่สุดบริษัท Enron ก็ต้องล้มละลายเมื่อความจริงปรากฏแก่สาธารณะชน

การวิเคราะห์เศรษฐกิจนั้น คุณค่าของเศรษฐกิจควรจะนำหน้ามูลค่า

ในกรณีของโครงการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษคลองกระนั้น จะสร้างคุณค่าให้แก่ประเทศไทยได้ดังนี้

1. โครงการพื้นฐานทางเศรษฐกิจขนาดใหญ่ มีอายุการทำงานหลายร้อยปี แบบ Infrastructure Stock และเมื่อมีคุณค่าถาวรเช่นนี้ ย่อมมีมูลค่าเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ตามกาลเวลา



ศาสตราจารย์ **Fred Moavensadeh** จาก MIT ได้ศึกษาความเติบโตของ GDP สัมพันธ์กับความเติบโตของโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เป็นการแปลสภาพจากเศรษฐกิจคุณค่าไปเป็นมูลค่า

2. เป็นโครงการซึ่งสร้างงานคุณภาพดี ยกกระดับแก่ประชาชนได้จำนวนไม่ต่ำกว่า 3 ล้านคน ในระยะเวลาสั้น
3. มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของการขนส่งทางน้ำของโลก
4. เป็นการปฏิวัติครั้งใหญ่เปลี่ยนแปลงพื้นฐานการผลิตของไทยจากเกษตรกรรม ล้าหลัง ไปเป็นอุตสาหกรรมทันสมัย

5. เป็นโครงการซึ่งมีผลในการเปลี่ยนแปลงระบบการบริหารของประเทศให้ทันสมัยยิ่งขึ้น

โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษคลองกระจะช่วยให้เกิดความเป็นปึกแผ่นในประเทศทำให้ชาวไทยทั้งชาติมีความหวังต่อความก้าวหน้าในชีวิตในอนาคต ความสิ้นหวัง ความด้อยโอกาส เศรษฐกิจปราศจากความก้าวหน้า มิใช่หรือที่เป็นต้นเหตุแห่งความรุนแรงในภาคใต้ของประเทศไทย

โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษคลองกระจะ จะสร้างความเป็นปึกแผ่นอย่างถาวรให้แก่ประเทศไทย

เหล่านี้เป็นคุณค่าของการพัฒนาเศรษฐกิจและเมื่อได้รับความสำเร็จทางคุณค่า สร้างประโยชน์ให้แก่ประชาชนและประเทศชาติ มูลค่าความเจริญเติบโตย่อมติดตามมานั้นคือลักษณะพิเศษของโครงการพัฒนาพื้นฐานทางเศรษฐกิจขนาดใหญ่ (Mega-project)

## MALACCA STRAITS TRAFFIC ESTIMATES (SHIPS OVER 1,000 DWT)

1972	15,000	(MAX. 20,000) - TAMS
1993	42,000	(INTER-REG. ONLY)
		US. CNA
1997	92,000	U.S. CNA, LLOYDS
1999	103,000	U.S. CNA, LLOYDS

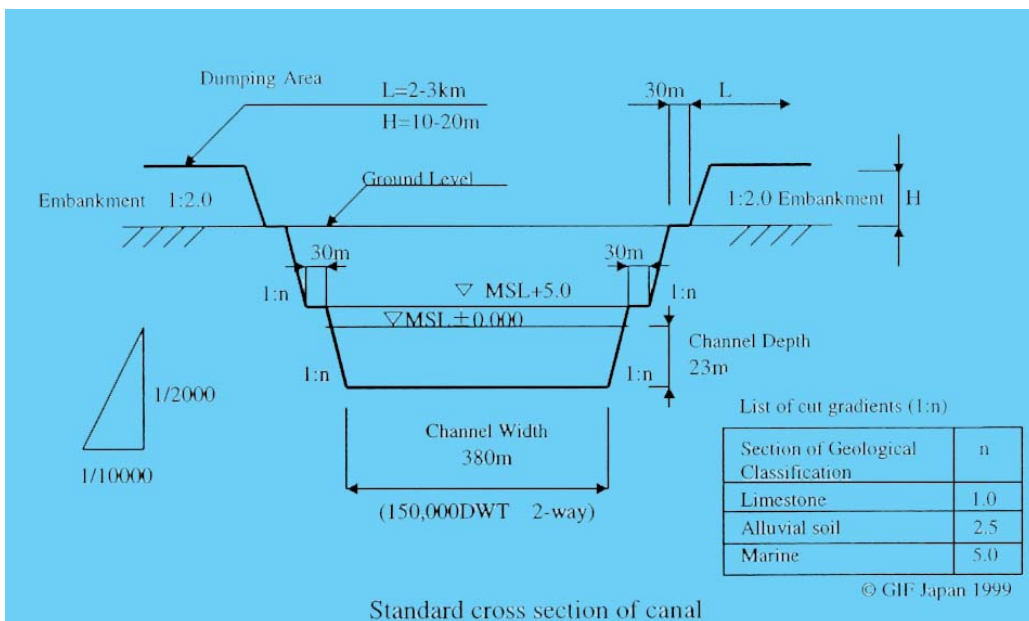
**NOTE THAT THE KRA CANAL CAPACITY AT 80% OF ALLOWABLE DENSITY IS 110,000 SHIPS PER YEAR PER LANE.**

การเดินเรือในช่องแคบมะละกาทวีความเติบโตอย่างไม่มีที่สิ้นสุด แม้ว่า ในปี ค.ศ. 2000 สมัยที่จีนและอินเดีย ยังไม่เติบโตอย่างเช่นปัจจุบัน

## เรามีทางเลือกในการก่อสร้างได้อย่างไร

ตั้งแต่เริ่มมีการศึกษา การขุดคลองกระอย่างจริงจังในปี พ.ศ. 2516 บริษัทวิศวกรรมที่ปรึกษา มักจะเสนอการขุดคลองหรือขุดดินให้เป็นรูปคลอง ระดับน้ำทะเลเพื่อการเดินเรือขนาดใหญ่

อย่างไรก็ตามการขุดนั้นต้องใช้งบลงทุนมากเนื่องจากคลองมีระยะทางยาวกว่า 100 กิโลเมตร มีความกว้าง 400 เมตร ความลึก 26-30 เมตร จะต้องขุดดินมากกว่า 2,000 ล้านลูกบาศก์เมตร สำหรับเรือน้ำมันขนาด 300,000 ตัน สวนทางกันได้

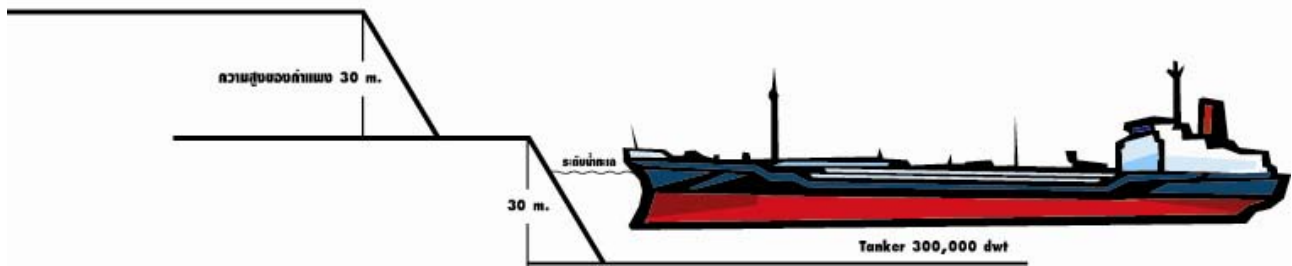


**Cross-section of the Kra Canal along the route 5A.**

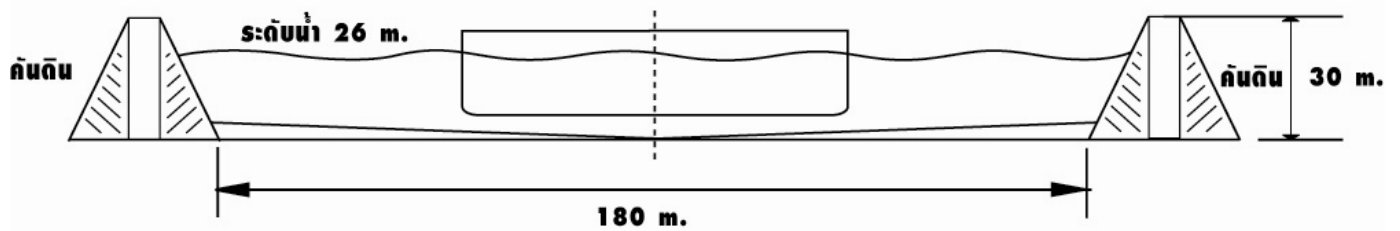


บริษัทวิศวกรรมที่ปรึกษาอเมริกัน ได้เสนอให้สร้างกำแพงกันน้ำเป็นรูปคลองขึ้นบนดิน แทนการขุด

### ทางเข้าคลองยกระดับ



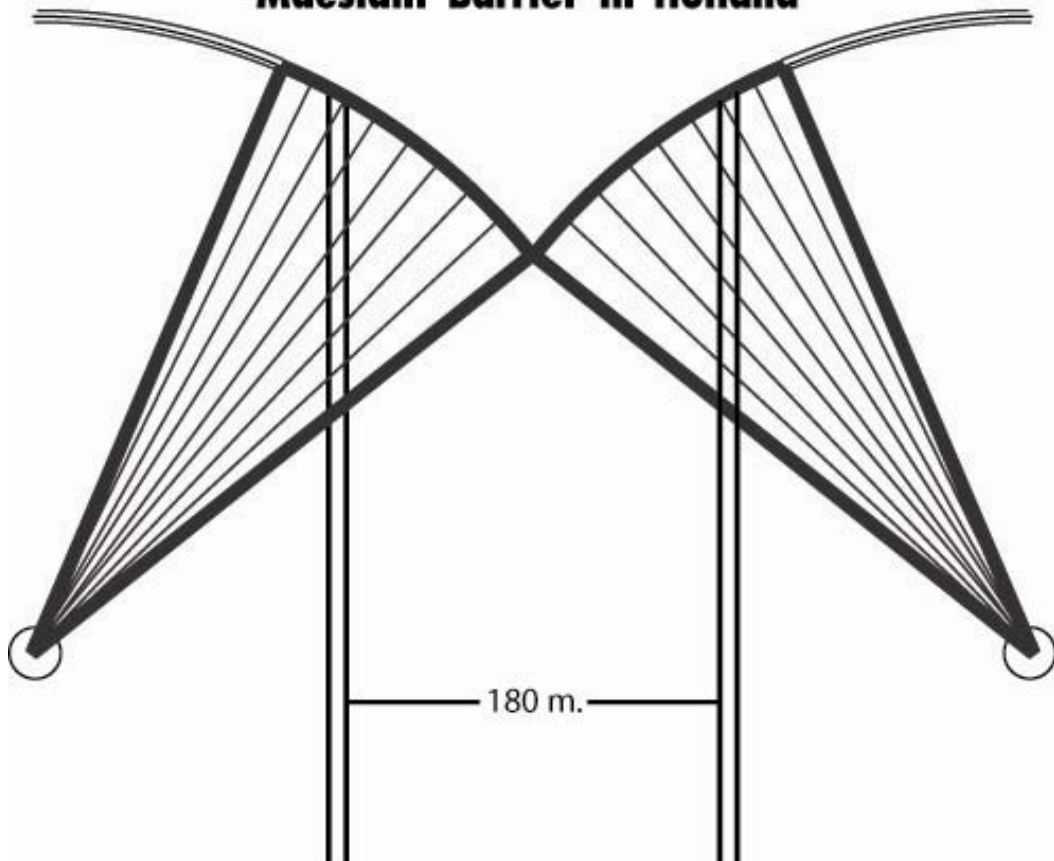
### ขนาดของคลองสำหรับ Tanker 300,000 dwt



# ประตูน้ำเปิด - ปิด ทางเข้าคลองยกระดับ



**Maeslant Barrier in Holland**



ข้อดีของการสร้างกำแพงกันน้ำมีดังนี้.

1. ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างประมาณร้อยละ 40
2. มีการทำลายสิ่งแวดล้อมน้อย สามารถเลือกเส้นทางได้ง่าย ไม่ว่าจะเป็นเส้นทาง 5 A (สงขลา-สะตูล) หรือเส้นทาง 9 A (ตรัง-นครศรีธรรมราช) ซึ่งได้รับการนำเสนอโดย คณะกรรมาธิการวิสามัญของวุฒิสภา ต่างก็มีความเหมาะสม
3. เนื่องจากเป็นการสร้างกำแพงกันน้ำไม่ใช้การขุดแต่มีเพียงการปรับพื้นที่ให้เรียบเสมอกัน ไม่จำเป็นต้องมี **Contour** สามารถสร้างคลองเป็นเส้นตรงมีความสะดวกและความรวดเร็ว สำหรับการเดินเรือ
4. ไม่ต้องขุดรอกชายฝั่งทะเล เป็นมิตรกับระบบนิเวศน์ของชายฝั่ง ไม่ทำลายธรรมชาติและการท่องเที่ยว
5. สามารถสร้างคลอง 2 คลอง แยกกันโดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นมาก ทำให้การเดินเรือเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว
6. มีความยืดหยุ่นพอ รื้อถอนหรือสร้างเพิ่มเติมได้อย่างรวดเร็ว

## สรุป

ประเทศต่างๆ ในเอเชียและภาคพื้นแปซิฟิก หลายประเทศแสวงหา สร้างโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เพื่อเร่งรัดการพัฒนาเศรษฐกิจ ประเทศจีนสร้างเขื่อนแม่น้ำ 3 สาย เขื่อนสารพัดประโยชน์เพื่อแก้ปัญหาน้ำท่วม แม่น้ำแยงซีเกียง สร้างการคมนาคมทางเรือขนาดใหญ่ (เรือขนาด 30,000 ตัน สามารถเดินทางจากปากอ่าวแม่น้ำแยงซีเกียงไปสู่ **In land** ได้) เก็บกักน้ำไว้ใช้ได้ทั่วประเทศตลอดปี ประเทศเวียดนามมีโครงการสร้างทางรถไฟรางมาตรฐาน รถไฟความเร็วสูง เชื่อมการเดินทางทั่วประเทศ ประเทศอินเดีย กำลังพัฒนาโครงการพลังงานไฟฟ้านิวเคลียร์ขนาดใหญ่และขนาดกลาง เพื่อผลิตไฟฟ้าราคาถูกใช้ในการพัฒนาอุตสาหกรรมทั่วประเทศ ประเทศไทยยังขาดแผนแม่บทในการ

เร่งรัดพัฒนาเศรษฐกิจอย่างจริงจัง อนาคตของคนไทยจะไปทางใด เราจะสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้หรือไม่ เราจะเปิดประเทศก็เป็นไปไม่ได้ ครั้นจะเปิดประเทศแข่งขันกับต่างชาติ เราก็ขาดปัจจัยกระตุ้น ประเทศขาดการพัฒนา เศรษฐกิจขั้นพื้นฐาน (Basic Industries) ต้องนำเข้าวัตถุดิบที่จำเป็น ต้นทุนการผลิตจึงสูง ในขณะที่การศึกษาของคนในชาติอยู่ในระดับต่ำ ไม่สามารถบริหารจัดการและใช้เทคโนโลยีในระดับสูงได้ทันการ

โครงการพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษคลองกระ จะช่วยแก้ปัญหาต่างๆ เหล่านี้ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

ในฐานะชาวไทยผู้รักชาติ เราจะทนเห็นประเทศไทยอยู่ในฐานะล้าหลังในสังคมนานาชาติได้อย่างไร ในเมื่อเรามีทางเลือกสู่ความก้าวหน้าได้

ชาวไทยผู้รักชาติ ตื่นขึ้นเถิด ท่านจะปล่อยให้ประเทศชาติเป็นไปตามชะตากรรม กระนั้นหรือ.

\*\*\*\*\*

## เอกสารอ้างอิง

### 1. คลองกระกับอนาคตของไทย

โดย อ.ช.ว.ท. 30 – 31 มีนาคม 2532

### 2. รายงานการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ (ฉบับปรับปรุง)

โดย คณะกรรมการฯ กระทรวงคมนาคม กุมภาพันธ์ 2543

### 3. บทสรุปสำหรับผู้บริหาร เรื่องการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้น เกี่ยวกับโครงการขุดคลองกระ

โดย คณะอนุกรรมการฯ พิจารณาการขุดคลองกระ ในคณะกรรมการทหาร

สภาผู้แทนราษฎร 2543

### 4. โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระเพื่อแก้ปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจและสังคม

โดย คณะกรรมการแห่งชาติฯ