

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,600

Section: First Section/-

วันที่: พุธ 22 พฤศจิกายน 2566

ปีที่: 44

ฉบับที่: 15545

หน้า: 1(บนซ้าย), 8

Col.Inch: 120.55 Ad Value: 192,880

PRValue (x3): 578,640

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: รายงานพิเศษ: เดินหน้า'คลองไทย'รัฐต้องอย่าปล่อยให้เสียโอกาสทางเศรษฐกิจ

8 รายงานพิเศษ



เดินหน้า'คลองไทย'

รัฐต้องอย่าปล่อยให้เสียโอกาสทางเศรษฐกิจ

เดินหน้า'คลองไทย'

รัฐต้องอย่าปล่อยให้เสียโอกาสทางเศรษฐกิจ



“คลองไทย” หรือชื่อเดิมคือ “คอคอดกระ” หมายถึงการขุดคลองขนาดใหญ่เชื่อมทะเล 2 ฝั่ง คืออ่าวไทยและอันดามัน เพื่อย่นระยะเวลาเดินทางของเรือจากเดิมที่ต้องไปอ้อมผ่านช่องแคบมะละกา ถูกพูดถึงมาอย่างยาวนานตั้งแต่ประวัติศาสตร์สมัยกรุงศรีอยุธยา แต่ยังไม่เคยมีการดำเนินการใดๆ ไปมากกว่านั้นมาจนถึงปัจจุบัน เพราะทุกครั้งที่รัฐบาลไทยหยิบยกโครงการนี้ขึ้นมาพิจารณา ก็จะมีข้อถกเถียงอยู่ทุกครั้งระหว่างฝ่ายสนับสนุนที่เชื่อว่าคลองไทยหรือคอคอดกระจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจไทยได้อีกมากจากการเป็นเส้นทางสัญจรหลักของเรือขนส่งสินค้าจากทั่วโลก กับฝ่ายคัดค้านที่กังวลผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและปัญหาความมั่นคง

แม้กระทั่งในฝ่ายที่สนับสนุน ในช่วงแรกๆ ก็ยังมีข้อถกเถียงกันว่าจะขุดบริเวณไหนดี โดยมี 4 เส้นทางที่มีความเป็นไปได้คือ 1.เส้นทาง “ชุมพร-ระนอง” หรือเรียกว่า “2A” เชื่อมระหว่าง จ.ชุมพร (ฝั่งอ่าวไทย) กับ จ.ระนอง (ฝั่งอันดามัน) เส้นทางนี้เป็น



เส้นทางโครงสร้างคลองไทยแนว 9A

เส้นทางแรกที่รัฐบาลไทยให้ความสนใจเนื่องจากมีระยะทางสั้นที่สุดเพียง 90 กิโลเมตร แต่เหตุที่ไม่ได้เริ่มดำเนินการ เนื่องจากมีข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ใกล้เคียงในฐานะเขตเศรษฐกิจพิเศษเนื่องจากภูมิประเทศเป็นภูเขาและช่องเขา อีกทั้งอยู่ใกล้ชายแดนมากเกินไป ประเทศเพื่อนบ้านอาจได้ประโยชน์โดยไม่ต้องลงทุน

2.เส้นทาง “สงขลา-สตูล” หรือเรียกว่า “5A” เชื่อมระหว่าง จ.สงขลา (ฝั่งอ่าวไทย) กับ จ.สตูล (ฝั่งอันดามัน) ระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร เส้นทางนี้ดีกว่า

เส้นทาง 2A เพราะอยู่ในเส้นทางเดินเรือสากลระดับน้ำทะเล 2 ฝั่งห่างกันเพียง 0.5 เมตร (เส้นทาง 2A ห่าง 2-3 เมตร) อีกทั้งไม่ต้องตัดผ่านภูเขาเพราะอยู่ตามแนวช่องเขา แต่มีข้อกังวลเช่นเดียวกับเส้นทาง 2A ก็คืออยู่ใกล้ชายแดนมากเกินไป ประเทศเพื่อนบ้านอาจได้ประโยชน์โดยไม่ต้องลงทุน รวมถึงอาจมีผลกระทบต่อความมั่นคง กรณีเหตุความไม่สงบในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ (ปัตตานี-ยะลา-นราธิวาส)

3.เส้นทาง “สงขลา-ตรัง” หรือเรียกว่า “7A” เชื่อมระหว่าง จ.สงขลา

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,600

Section: First Section/-

วันที่: พุธ 22 พฤศจิกายน 2566

ปีที่: 44

ฉบับที่: 15545

หน้า: 1(บนซ้าย), 8

Col.Inch: 120.55 Ad Value: 192,880

PRValue (x3): 578,640

ศิลป์: สีสี่

หัวข้อข่าว: รายงานพิเศษ: เดิหน้า'คลองไทย'รัฐต้องอย่าปล่อยให้เสียโอกาสทางเศรษฐกิจ

(ฝั่งอ่าวไทย) กับ จ.ตรัง (ฝั่งอันดามัน) ระยะทาง 110 กิโลเมตร ข้อดีคือมีพื้นดินที่ต้องขุดเพียง 60 กิโลเมตร เชื่อมกับลำน้ำธรรมชาติที่ อ.กันตัง จ.ตรัง และทะเลสาบสงขลา แต่เส้นทางนี้ถูกคัดค้านอย่างมากด้วยผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและวิถีชีวิตชุมชนในพื้นที่ เนื่องจากใช้เส้นทางร่วมกับแหล่งน้ำธรรมชาติ เช่น ใน อ.กันตัง และ อ.ย่านตาขาว จ.ตรัง และพื้นที่ทะเลสาบสงขลา อาจต้องใช้งบประมาณมากในการขุดเซาะขยาย อีกทั้งพื้นที่แคบ มีข้อจำกัดในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

4.เส้นทาง “สงขลา-พัทลุง-นครศรีธรรมราช-ตรัง-กระบี่” หรือเรียกว่า “9A” เชื่อมระหว่าง จ.สงขลา (ฝั่งอ่าวไทย) กับ จ.กระบี่ (ฝั่งอันดามัน) แม้ระยะทางจะยาวที่สุดใน 4 เส้นทาง คือ 135 กิโลเมตร แต่เป็นพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้มากที่สุดในการดำเนินโครงการ เพราะบริเวณที่แนวคลองตัดผ่านมีชุมชนอยู่จำนวนน้อย จึงใช้งบประมาณในการขยายผลกระทบน้อยกว่า รวมถึงมีเสียงสนับสนุนจากประชาชนในพื้นที่แนวคลองมากกว่าเส้นทางอื่นๆ อีกทั้งมีศักยภาพในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และไม่ได้อยู่ใกล้กับชายแดนประเทศเพื่อนบ้านมากเกินไป

เส้นทางคลองไทย 9A มีการศึกษาโดยรัฐบาลและรัฐสภาในช่วงปี 2544-2548 ก่อนจะกลับมาได้รับความสนใจอีกครั้งในปี 2563 เมื่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมีมติเมื่อวันที่ 16 ม.ค. 2563 ให้ตั้งคณะกรรมการ (กมธ.) วิสามัญพิจารณาการศึกษาการขุดคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ จากมติที่เสนอมาจากสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (สส.) ทั้งฝ่ายรัฐบาลและฝ่ายค้านในเวลานั้น

พล.ต.ทรงกลด ทิพย์รัตน์ ประธาน กมธ. วิสามัญพิจารณาการศึกษาการขุดคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สภาผู้แทนราษฎร เคยให้สัมภาษณ์กับทางสถานีโทรทัศน์ TNN เมื่อวันที่ 1 ส.ค. 2563 ยืนยันว่า ประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่

ต้องการให้ดำเนินโครงการคลองไทย หลายคนบอกว่าอยากให้เร่งดำเนินการให้เสร็จโดยเร็วเสียด้วยซ้ำไป ขณะที่ประเด็นความมั่นคงซึ่งในอดีตมีข้อกังวลกันมาก ปัจจุบัน (ปี 2563) ก็ไม่มีปัญหาอะไร

เช่นเดียวกับประเด็นสิ่งแวดล้อมแน่นอนโครงการพัฒนาขนาดใหญ่อย่างไรก็มีผลกระทบ แต่ด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่สามารถแก้ไขได้ หากเริ่มดำเนินโครงการก่อสร้างจะใช้เวลาประมาณ 3 ปี เพราะวิศวกรไทยมีความพร้อม บวกกับข้อมูลจากกรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ ระบุว่าระดับน้ำ 2 ฝั่ง คืออ่าวไทยกับทะเลอันดามันระดับน้ำทะเลปานกลาง มีความสูงต่างกันไม่เกิน 60 เซนติเมตร จึงไม่มีปัญหาน้ำทะเลไหลจากฝั่งหนึ่งไปอีกฝั่งหนึ่ง และหากดูจากแผนที่โลก จริงๆ เล็ง 2 ฝั่งคือทะเลเดียวกัน โดยมีจุดเชื่อมที่ช่องแคบมะละกา

ทั้งนี้ แนวทางการดำเนินโครงการจะเป็นการไปชักชวนต่างชาติรวมถึงนักลงทุนชาวไทยให้มาร่วมลงทุน ซึ่งหากโครงการแล้วเสร็จได้จริง มีการประเมินทางวิชาการว่าจะสามารถสร้างผลประโยชน์คิดเป็นเม็ดเงินไม่ต่ำกว่า 4 ล้านล้านบาทต่อปี โดยเฉพาะหากพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ควบคู่กันไปด้วย ผลประโยชน์จะเพิ่มขึ้นเป็นถึง 10 ล้านล้านบาทต่อปี

ซึ่งระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ หรือที่เรียกกันว่า “เขตเศรษฐกิจพิเศษขวานทอง (GASEZ : Golden Axe Special Economic Zone)” นั้น มีคำอธิบายจากพิเชษฐุ์ เชื้อเมืองพาน รองประธาน กมธ. วิสามัญพิจารณาการศึกษาการขุดคลองไทยฯ เมื่อวันที่ 20 ก.ค. 2563 ขณะเข้าร่วมสัมมนา รับฟังความคิดเห็นเรื่องการขุดคลองไทยเพื่อเป็นศูนย์กลางการค้าโลก แหล่งอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวระดับโลก และการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ว่า เศรษฐกิจขวานทองจะต้องเป็นแกนของโลกและระดับโลก คือ เปรียบเทียบกับเกาะไหหลำประเทศจีน

กล่าวคือ ใน 5 จังหวัดภาคใต้ที่จะเป็น

เขตเศรษฐกิจพิเศษขวานทอง เท่ากับเกาะไหหลำ แต่ไทยยังมีพื้นที่ที่เป็นไข่มุกแดง 8,100 ตารางกิโลเมตร กว้าง 60 คูณ 185 กิโลเมตร อันนี้จะเป็นศูนย์กลางของเศรษฐกิจพิเศษ ถือเป็นแนวคลองนี้คือขอบเขตที่วางไว้ ส่วนธุรกิจกลุ่มอุตสาหกรรมที่เป็นไข่มุกแดงของไทยตรงไข่มุกแดงนี้จะเป็นอุตสาหกรรมสะอาด คือ อุตสาหกรรมการเงิน ศูนย์การศึกษา ซึ่งจะไม่มัลพิษ

โดยจะวางโซนนิ่งของอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น อุตสาหกรรมปิโตรเคมี อุตสาหกรรมต่อเรือ จะอยู่ฝั่งทะเลอ่าวไทยด้านจังหวัดสงขลา อุตสาหกรรมท่องเที่ยวจะอยู่ฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงกลางคลองจะทำให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีการเชื่อมคลองทั้ง 2 คลองเล็กเพื่อการท่องเที่ยว เพื่อการประมงถือว่าใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้หากโครงการคลองไทยเกิดขึ้นได้จริง พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษของไทยจะได้เปรียบอย่างมาก

“รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการขุดคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สภาผู้แทนราษฎร” ซึ่งเผยแพร่เมื่อวันที่ 26 ส.ค. 2564 กล่าวถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษขวานทอง ว่า จะเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระดับโลกในพื้นที่ 5 จังหวัด ได้แก่ กระบี่ ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราชและสงขลา โดยจะมีการตรากฎหมายพิเศษขึ้นมา โดยเฉพาะการเวนคืนที่ดิน 8,100 ตารางกิโลเมตร เพื่อจัดระเบียบบริหารจัดการ เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจที่คุ้มค่าที่สุดโดยประชาชนที่ได้รับผลกระทบจะได้รับผลตอบแทน สวัสดิการ และคุณภาพชีวิตที่ดีที่สุด

เขตเศรษฐกิจพิเศษขวานทอง (หรือเขตเศรษฐกิจขวานทองภาคใต้ : GASEZ) จะมีการขุดคลองตามแนวคลอง ตัวอย่างเช่น แนว 9A เพื่อให้เรือสินค้าจากทั่วโลกได้ผ่านประเทศไทย ในพื้นที่ของ GASEZ นี้คลองที่จะขุด มีสองคลอง คือ คลอง K9 และ K10 แต่ละคลองจะมีความยาว 135 กิโลเมตร ความลึก 40 เมตร และความกว้าง 1 กิโลเมตร ทั้ง 2 คลอง จะมีระยะห่างกัน 10 กิโลเมตร

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,600

Section: First Section/-

วันที่: พุธ 22 พฤศจิกายน 2566

ปีที่: 44

ฉบับที่: 15545

หน้า: 1(บนซ้าย), 8

Col.Inch: 120.55 Ad Value: 192,880

PRValue (x3): 578,640

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: รายงานพิเศษ: เดิหน้า'คลองไทย'รัฐต้องอย่าปล่อยให้เสียโอกาสทางเศรษฐกิจ

และตลอดตามแนวคลองทั้งสองคลองมีจุดเชื่อมระหว่างคลองจำนวน 2 จุดโดย แต่ละจุดจะมีความกว้าง 1 กิโลเมตร

นอกจากนี้ ยังมีคลองเล็กกุ่มขนานด้านนอกของทั้งคลอง K9 และ K10 เป็นจำนวน 2 คลอง มีความยาว 135 กิโลเมตร ความกว้าง 200 เมตร และความลึก 25 เมตร โดยคลองเล็กจะใช้ประโยชน์เพื่อการท่องเที่ยว การขนส่งเรือท้องถิ่นและป้องกันปัญหาน้ำท่วมภาคใต้ มีจุดเชื่อมโยงกับ 2 คลองใหญ่ คลองเล็กจะห่างจากคลองใหญ่เป็นระยะทาง 2 กิโลเมตร โดยรวมแล้ว GASEZ จะมีคลองใหญ่ 2 คลอง และคลองเล็ก 2 คลอง อีกทั้งจะมีอุโมงค์ลอด 12 อุโมงค์ให้รถและรถไฟผ่าน คลองใหญ่มีสะพานแขวน 2 จุด ซึ่งเป็นจุดชมเมืองที่สวยงามที่สุด

คลองเล็กมีสะพานคลองละ 5 สะพานเพื่อการคมนาคมและการท่องเที่ยว ทั้งคลองใหญ่และคลองเล็ก จะมีทำเทียบเรือท่าจอดเรือท่องเที่ยวตลอดแนว 4 คลองตามความเหมาะสม เพื่อเป็นทำเทียบเรือพาณิชย์และเรือสำราญที่เดินทางมาจากทั่วโลก การมีคลอง K9 และ K10 ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือไป-กลับ ระหว่างอ่าวไทย-ทะเลอันดามัน ทำให้เส้นทางเดินเรือมีความปลอดภัยป้องกันอุบัติเหตุ และการมีจุดเชื่อมคลอง K9 และ K10 สามารถช่วยแก้ปัญหาการกลับเรือและเพื่อประโยชน์อื่นๆ เนื่องจากคลองมีความยาวมาก

“ดินซึ่งได้จากการขุดคลองยังสามารถใช้ประโยชน์ได้หลายอย่าง” เช่น 1.นำไปถมชายหาดอ่าวไทยที่ถูกน้ำทะเลกัดเซาะหายไปหลายกิโลเมตร ตั้งแต่ จ.สมุทรปราการ จ.ประจวบคีรีขันธ์ จนถึง จ.สงขลา 2.นำไปทำเกาะเทียม ปากคลองด้านอ่าวไทยเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ เช่น เกาะสถานบันเทิงครบวงจร เกาะนก

นางแอ่นเพื่อการท่องเที่ยว เกาะอุตสาหกรรม ต่อเรือ โรงกลั่นน้ำมัน-ปิโตรเคมี โกดังเก็บสินค้า ทำเทียบเรือขนถ่ายสินค้า

3.เกาะเพื่อเขตอุตสาหกรรม ชาติ ศาสนา และสถาบันพระมหากษัตริย์ เป็นเกาะใหญ่อยู่กลางอ่าวไทยขนาด 20 ตารางกิโลเมตร และ 4.เกาะทางด้านการศึกษาและความมั่นคง อุตสาหกรรมส่งดาวเทียมสู่อวกาศ อีกทั้งการเกิดขึ้นของเขตเศรษฐกิจพิเศษ ขวานทอง จะนำมาซึ่งโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ไฟฟ้าพลังงานสะอาดรถไฟทางคู่ และความเร็วสูง เชื่อมเมืองและแหล่งอุตสาหกรรม 1,000 กิโลเมตร โครงข่ายไฮแมกนัม และถนนเชื่อมโยง 1,000 กิโลเมตร

ล่าสุดเมื่อวันที่ 9 พ.ย. 2566 สมาคมคลองไทยเพื่อการศึกษาและพัฒนา สาขา 5 จังหวัด ภาคใต้ เดินทางไปที่อาคารรัฐสภา เข้าพบกับ นายक्रमานิตย์ สังข์พุ่ม ประธาน กมธ.การคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร เพื่อยื่นหนังสือเรียกร้องให้ให้มีการจัดตั้งคณะอนุ กมธ.พิจารณาศึกษาโครงการขุดคลองไทย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่นำเชื่อถือ ถูกต้อง เทียบตรง อันจะนำไปสู่การตัดสินใจของรัฐบาลในการดำเนินการต่อไป

ในวันนี้ที่รัฐบาลภายใต้การนำของนายกรัฐมนตรี เศรษฐา ทวีสิน กำลังผลักดันนโยบายแจกเงินดิจิทัล 1 หมื่นบาท ซึ่งต้องใช้งบประมาณราว 5 แสนล้านบาท กำลังถูกตั้งคำถามถึงความจำเป็นและความคุ้มค่าในการกระตุ้นเศรษฐกิจ ก็อยากให้หันมาพิจารณาโครงการคลองไทยกันบ้าง เพราะนี่คือ “โอกาสทางเศรษฐกิจ” ที่จะสร้างการเติบโตในระยะยาว!!!