



แลนด์บริดจ์ อ่าวไทย-อันดามัน อภิมหาโครงการ 2 ทศวรรษ

หนึ่งในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สร้างกระแสความสนใจอย่างกว้างขวางทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ คงไม่พลาดอภิมหาโครงการอย่าง “สะพานเศรษฐกิจเชื่อมอ่าวไทย-อันดามัน” หรือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อการคมนาคมระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน โดยรัฐบาลพยายามที่จะผลักดันโครงการดังกล่าวเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (Southern Economic Corridor: SEC) ที่เป็นกลุ่มจังหวัดภาคใต้ตอนบน ได้แก่ ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งและคมนาคมของโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ที่กำลังปลุกปั้นให้เป็นแม่เหล็กดึงดูดการลงทุนในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (ตั้งแต่ปี 2560-2564) เพื่อยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจของไทยตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี¹

หากแต่แลนด์บริดจ์นั้นไม่ใช่โครงการใหม่ของรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา (ภายหลังการเลือกตั้ง) แต่เป็นโครงการที่ถูกฟื้นคืนชีพมาจากอดีต ที่เคยถูกผลักดันมาโดยรัฐบาลหลายยุค บทความนี้จะพาย้อนกลับไปจุดเริ่มต้นของโครงการในอดีต ความขัดแย้งระหว่างคนในพื้นที่กับนโยบายการพัฒนาของภาครัฐที่ผ่านมา ความเกี่ยวโยงของโครงการนี้กับคอคอดกระและคลองไทย และกลับมาสู่นโยบายปัจจุบันที่ต้องการรื้อฟื้นโครงการนี้ตลอดจนทัศนคติและมุมมองของกลุ่มต่างๆ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งข้อคิดเห็นของภาคส่วนต่างๆ

“แลนด์บริดจ์” จากยุคสู่ยุค

“แลนด์บริดจ์” ที่แปลตรงตัวว่า “สะพานบก” ซึ่งรัฐบาลไทยเรียกว่า “สะพานเศรษฐกิจ” นั้น หาใช่โครงการใหม่ที่เสนอโดยรัฐบาลปัจจุบัน แต่เป็นโครงการที่เกิดขึ้นตั้งแต่ยุค พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ เป็นนายกรัฐมนตรี จากการประชุมคณะรัฐมนตรีสัญจรที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลาเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2532 ซึ่งแต่เดิมเป็นแนวคิดที่จะพัฒนาเส้นทางระหว่าง อ.ขนอม จ.นครศรีธรรมราช กับตัวเมือง จ.กระบี่ ต่อมาในปี 2536 ครม. ได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทการพัฒนาอย่างเป็นทางการ จนนำไปสู่แผนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน



ภาพ: <https://www.busandtruckmedia.com/27538>

ในปี 2550² องค์กรที่ตีพิมพ์การดังกล่าวถูกต่อต้านอย่างหนักจากประชาชน นักธุรกิจ นักวิชาการ และภาคประชาสังคมที่เห็นว่าเส้นทางดังกล่าวจะเป็นการทำลายสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยว รัฐบาลจึงปรับแผนโดยย้ายเส้นทางใหม่มาที่เส้นทางระหว่างท่าเรือปากบารา จ.สตูลกับอ.จะนะ จ.สงขลา แทนแม้กระทั่ง เส้นทางใหม่นี้ก็ถูกต่อต้านจากชุมชนในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างอย่างต่อเนื่อง จึงอาจกล่าวได้ว่า โครงการ “สะพานเศรษฐกิจ” นี้ถือเป็นตัวจุดชนวนความขัดแย้งที่สำคัญระหว่างประชาชนกับภาครัฐในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทยตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา³

สำหรับ สะพานเศรษฐกิจเชื่อมอ่าวไทย-อันดามันของรัฐบาลปัจจุบันได้เน้นไปที่การพัฒนาภาคใต้ตอนบน โดยเลือกพัฒนาเส้นทางคมนาคมระหว่างท่าเรือน้ำลึกชุมพร-ระนองแทน โดยวันที่ 15 กันยายน 2563 ครม. ได้มีมติเห็นชอบให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำการศึกษาความเหมาะสม รูปแบบการพัฒนาการลงทุน และการประเมินสิ่งแวดล้อมของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงระหว่างอ่าวไทย-อันดามัน ภายใต้การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ด้วยงบประมาณ 68 ล้านบาท นอกจากนี้ ได้มีคำสั่งจากกระทรวงคมนาคมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกระนอง และชุมพรรถไฟทางคู่ และมอเตอร์เวย์ โดยใช้รูปแบบการให้เอกชนร่วม

ลงทุนในกิจการของรัฐ (Public-Private Partnership: PPP)⁴ ต่อมาในวันที่ 29 กันยายน 2563 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติงบประมาณ 74.7 ล้านบาท เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ทำการสำรวจ ออกแบบ และจัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในโครงการก่อสร้างทางรถไฟชุมพร-ท่าเรือ น้ำลึกระนอง ระยะทาง 120 กิโลเมตร โดยก่อนหน้านี้ในปี 2560 ทาง สนข. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมของเส้นทางรถไฟ

ดังกล่าวในเบื้องต้นไว้แล้ว⁵ ปัจจุบันท่าเรือน้ำลึกระนองได้ถูกพัฒนาให้เป็นท่าเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ จึงมีแนวคิดที่จะพัฒนาท่าเรือจังหวัดชุมพรด้วยเช่นกัน⁶ ฉะนั้นแผนพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ระนอง-ชุมพรจึงเป็นการพัฒนาในลักษณะการขนส่งแบบผสมผสาน (intermodal transportation) โดยลากสินค้าจากท่าเรือหนึ่งผ่านรถไฟทางคู่หรือรถคอนเทนเนอร์ผ่านมอเตอร์เวย์ และนำสินค้าไปอีกท่าเรือหนึ่ง

สิ่งที่น่าสนใจคือหลายฝ่ายมองว่าการผลักดันสะพานเศรษฐกิจระนอง-ชุมพรเป็นการประกาศของรัฐบาลในการเลิกล้มแผนการ “ชุดคอคอดกระ” หรือ “คลองไทย” ที่เป็นอภิมหาโครงการข้ามทศวรรษที่ถูกนำเสนอเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้ในทุกรัฐบาล โดย “คลองไทย” นั้น มีผลการศึกษาที่จัดทำโดยคณะกรรมการวิสามัญตั้งแต่ปี 2549 และมีการผลักดันให้นำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพลเอกประยุทธ์ฯ ในปี 2563 ด้วย แต่โครงการสะพานเศรษฐกิจของ สนข. กลับได้รับการผลักดันก่อน เนื่องจากคลองไทยใช้งบประมาณค่อนข้างสูงถึง 2 ล้านล้านบาท และอาจสร้างผลกระทบอย่างมหาศาลต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล เนื่องจากมีเส้นทางขุดที่ตื้นแอ่ตื้นระยะเวลายาวนาน และอาจมีความเสี่ยงในหลายๆ ด้าน เช่น ด้านความมั่นคง⁷ การต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่ และข้อจำกัดทางกายภาพเนื่องจากระดับน้ำทะเลที่ไม่เท่ากันของทะเลฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ทำให้ต้องใช้งบประมาณมาก

อีกทั้งกินระยะเวลาในการสร้างสถานีเพื่อเป็นจุดพักในการปรับระดับน้ำด้วย⁸

อย่างไรก็ตาม คณะอนุกรรมการศึกษาการขุดคลองไทยกลับมองว่าการทำแลนด์บริดจ์มีความคุ้มค่าและเหมาะสมน้อยกว่าการขุดคลองที่ได้มีการศึกษาอยู่ก่อนแล้ว อีกทั้งยังอยู่ในขั้นตอนของการลงพื้นที่สอบถามความคิดเห็น ซึ่งเหลือเพียงแค่ 2 พื้นที่ในภาคใต้ ได้แก่ พัทลุง และสงขลา เนื่องจากได้รับการยินยอมจากทางจังหวัดกระบี่ ตรัง และนครศรีธรรมราชแล้ว โดยมองว่าเมื่อทำการขุดคลองไทยร่วมกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้จะส่งผลให้สามารถรองรับปริมาณเรือได้มากขึ้น และมีขนาดใหญ่ขึ้น ในลักษณะเดียวกันกับสิงคโปร์ ในทางตรงกันข้าม แลนด์บริดจ์อาจไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากต้องเสียค่าใช้จ่ายมากกว่า จากการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งหลายต่อ⁹ แต่นายคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหารสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย มองว่าโครงการแลนด์บริดจ์และคลองไทยไม่สามารถเปรียบเทียบกันได้ เพราะไม่มีการศึกษามูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและการค้าที่ชัดเจน¹⁰ ด้วยกระแสการผลักดันแลนด์บริดจ์ที่มาแรงกว่าการขุดคลองไทยจึงน่าจะเกิดขึ้นยากในรัฐบาลชุดนี้

ผลกระทบของ “แลนด์บริดจ์”

ในด้านหนึ่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ดังเช่น “แลนด์บริดจ์” คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อเชิงบวกต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ และการจ้างงานภายในประเทศ แต่ผลกระทบต่อสังคม วิถีชีวิต และสิ่งแวดล้อมอาจสวนทางกัน หากโครงการเหล่านั้นไม่ได้คำนึงถึงความยั่งยืน หรือการกระจายผลประโยชน์ให้เกิดความเท่าเทียม ทั้งนี้ ผลกระทบเชิงบวกที่เห็นได้ชัดเจนที่สุด คือ ด้านการค้าระหว่างประเทศ โดยจะเข้ามาช่วยลดความแออัดและหนาแน่นของเรือที่เดินทางผ่านช่องแคบมะละกา อีกทั้งยังช่วยประหยัดเวลาในการขนส่งสินค้าได้ถึง 2 วันครึ่ง โดยเฉพาะการขนส่งน้ำมันที่มีปริมาณมหาศาลในแต่ละวัน^{11,12} นอกจากนี้ประโยชน์ด้านการค้าแล้ว ก็อาจส่งผลบวกในด้านของการท่องเที่ยวด้วย เนื่องจากจะกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมการท่องเที่ยวระหว่างฝั่งอ่าวไทย-อันดามัน¹³

ในทางตรงกันข้าม การพัฒนาแลนด์บริดจ์มีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมค่อนข้างมาก ตัวอย่างเช่น การขนส่งน้ำมันของเรือสินค้ามีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุน้ำมันรั่วทำให้เกิดมลภาวะและความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ทำให้แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลได้รับผลกระทบ การเข้ามาของเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่อาจทำให้ประชากรปลาในทะเลลดลง ผลต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของชาวประมงพื้นถิ่นที่จับปลาไปขายเป็นอาชีพหลัก ตลอดจนการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ฉะนั้นการพัฒนาซึ่งยังประโยชน์ของคนกลุ่มหนึ่งอาจทำให้คนอีกกลุ่มหนึ่งเสียประโยชน์และเกิดการต่อต้าน แต่ยังไม่ชัดเจนว่าการพัฒนาในครั้งนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่คนกลุ่มหนึ่งที่มีจำนวนน้อย และทำให้คนอีกกลุ่มหนึ่งที่เป็นประชากรส่วนใหญ่ของประเทศเสียประโยชน์หรือไม่

นานาทัศนะต่อ “แลนด์บริดจ์”

แม้ว่า “แลนด์บริดจ์” จะเป็นโครงการที่ได้รับการสนับสนุนจากหลากหลายกลุ่ม โดยเฉพาะฝั่งของรัฐบาลชุดปัจจุบัน แต่บางกลุ่มกลับมองว่าแลนด์บริดจ์ที่สร้างขึ้นมาอาจไม่คุ้มค่าเมื่อเปรียบเทียบกับเงินที่เสียไป เมื่อพิจารณาจากปริมาณสินค้าที่เข้ามาผ่านท่าเรือที่กำลังจะได้รับการพัฒนาในปัจจุบัน โดยนายธนิต โสรัตน์ รองประธานสภานายจ้าง และผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทยได้ให้ความคิดเห็นว่า ปริมาณสินค้าในภาคใต้ในแต่ละปีไม่เพียงพอที่จะมีเรือพาณิชย์เดินสมุทรเข้ามา ซึ่งเห็นได้จากการขาดทุนของท่าเรือระนอง ส่วนในเรื่องของการประหยัดเวลา แม้ว่าจะย่นระยะทางในการขนส่งโดยไม่ต้องไปอ้อมช่องแคบมะละกา แต่อาจจะประหยัดได้เพียงไม่มาก เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเสียเวลาที่ต้องนำสินค้าขึ้นลงเรือ และต้นทุนในการขนส่งจากอีกฝั่งหนึ่งไปอีกฝั่งหนึ่ง เช่น คาร์ถบรรทุก¹⁴ นอกจากนี้ นายธนิตฯ ยังให้ความคิดเห็นว่า สินค้าส่วนใหญ่ของไทยอยู่ทางฝั่งตะวันออก ส่วนท่าเรือระนองเองมีที่ตั้งอยู่บนภูเขาไม่เหมาะสมต่อการเข้าไปของรถบรรทุกขนาดใหญ่ อีกทั้งยังมองว่าโครงการไม่น่าจะเป็นตัวดึงดูดให้ต่างชาติเข้ามาลงทุน เนื่องจากต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงและตลาดในประเทศที่จำกัด อีกทั้งการเมืองมีความไม่แน่นอน ทำให้ต่างชาติมีแนวโน้มที่จะย้ายฐานการผลิตจากไทยไปยังประเทศ



ภาพ: <https://mgronline.com/south/detail/960000025669>

กิจกรรมเดินด้วยรักจากภูผาถึงทะเล เพื่อรณรงค์หยุดระเบิดเขา และแลนด์บริดจ์สงขลา

เพื่อนบ้าน เช่น เวียดนาม บังคลาเทศ หรืออินโดนีเซีย ขณะเดียวกัน รศ.วันชัย รัตนาพงษ์ ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนาโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยหอการค้า ได้ตั้งคำถามต่อแลนด์บริดจ์เรื่องความเพียงพอของเรือและสินค้า ตลอดจนศักยภาพของจังหวัดระนองในการรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่¹⁵ ทั้งนี้ ภาครัฐควรตอบคำถามให้ได้ก่อนว่าประเทศไทยมีความจำเป็นต้องมีระบบขนส่งสินค้าระหว่างอันดามันกับฝั่งอ่าวไทยหรือไม่ ประเทศไทยจะได้ประโยชน์อะไร เสียประโยชน์อะไร จากโครงการแลนด์บริดจ์และโครงการขนาดใหญ่อื่นๆ ในภาคใต้ ซึ่งรวมถึงคลองไทย ประชาชนกลุ่มไหนจะได้และเสียประโยชน์ จากโครงการดังกล่าว ถ้าไม่มีข้อมูลที่ชัดเจนและเหตุผลมากเพียงพอ หรือความคุ้มค่าไม่มากพอ ก็ไม่จำเป็นต้องผลักดันโครงการดังกล่าว หรือเปลี่ยนเส้นทางไปเรื่อยๆ เพื่อลดกระแสการคัดค้านของประชาชนในแต่ละพื้นที่

ในอดีต โครงการ “แลนด์บริดจ์” สมัยที่ยังเป็นสะพานเศรษฐกิจ สงขลา-สตูล ถือเป็นปมขัดแย้งที่ปะทุขึ้นมาอย่างรุนแรง โดยสาเหตุที่สำคัญมาจากการทำงานที่ไม่โปร่งใสในอดีต ไม่ว่าจะเป็นการขาดการมีส่วนร่วมของผู้ที่จะได้รับผลกระทบที่แท้จริง ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ความไม่เชื่อมโยงของแต่ละโครงการภายใต้การพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ การไม่ประชาสัมพันธ์โครงการให้กับทุกกลุ่ม อีกทั้งคนในพื้นที่ไม่เคยได้รับโอกาสที่จะมีบทบาทในการวางแผนและตัดสินใจต่อโครงการต่างๆ และอื่นๆ¹⁶ ทำให้ชาวบ้าน นักวิชาการ และภาคประชาสังคมต่างตั้งข้อสงสัย และมีความหวาดระแวงต่อ

การพัฒนาที่เข้ามาจากส่วนกลาง ทำให้เกิดความพยายามในการต่อต้านโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ของรัฐจากเครือข่ายชุมชนต่างๆ เช่น การจัดกิจกรรม “เดินด้วยรักจากภูผาถึงทะเล” ระยะทาง 101 กิโลเมตรจากเขาควหา จังหวัดสงขลา ถึงท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล เพื่อประชาชนได้รับรู้ถึงผลกระทบจากการพัฒนาที่กำลังจะเกิดขึ้นต่อทรัพยากรธรรมชาติ เป็นระยะเวลา 6 วัน ก่อนที่จะมีการเปิดตัวรับฟังความคิดเห็น¹⁷ หรือการที่เครือข่ายจะนัดรณรงค์ได้รวมตัวกัน เมื่อ 11 มีนาคม 2563 บริเวณชายหาดสวนกง ต.นาทับ อ.จะนะ จ.สงขลา ซึ่งเป็นสถานที่ที่รัฐมีแผนจะใช้ก่อสร้าง “ท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2” อันจะเป็นส่วนหนึ่งของสะพานเศรษฐกิจ (แลนด์บริดจ์) สงขลา-สตูล และ “โครงการจะนะเมืองอุตสาหกรรมก้าวหน้า แห่งอนาคต” เพื่ออ่านแถลงการณ์เรื่อง “หยุดโครงการอภัยศของ ศอ.บต.จะนะเมืองอุตสาหกรรมก้าวหน้าแห่งอนาคต”¹⁸

แนวทางดำเนินการที่เหมาะสม

การต่อต้านโครงการ “แลนด์บริดจ์” ที่ผ่านมา สะท้อนว่า สาเหตุสำคัญที่ทำให้ชาวบ้านต่อต้านโครงการแลนด์บริดจ์ที่ผ่านมามี คือ การพัฒนาอุตสาหกรรมหนัก ที่ทุกคนต่างเกรงกลัวว่าจะกลายเป็นเหมือนกรณีของมาบตาพุด จากรูปแบบที่เหมือนกัน ทั้งในแผนโครงการการก่อสร้างโรงงานแยกก๊าซ โรงไฟฟ้า และท่าเรือน้ำลึก ซึ่งในเอกสารที่ชื่อว่า “สงขลา-สตูล ก้าวสู่อุตสาหกรรมหนัก” ที่จัดทำโดยคณะทำงานหยุดการพัฒนา สงขลา-สตูล สู่การเป็นจังหวัดอุตสาหกรรมหนัก ได้นำข้อมูลที่มาจากแหล่งต่างๆ มาทำการจัดเรียง และนำเสนอให้เห็นถึงสิ่งที่รัฐบาลในยุคก่อนๆ พยายามที่จะบิดเบือนความจริงของโครงการ และไม่เปิดเผยข้อมูลทั้งหมด จากบทเรียนของมาบตาพุดที่ส่งผลกระทบของการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ทำให้ภาคประชาชนเกรงว่า หากเกิดโครงการแลนด์บริดจ์ขึ้นจริง ก็อาจลงเอยไม่ต่างจากที่เคยเกิดกับมาบตาพุด¹⁹ ดังนั้นโครงการ “แลนด์บริดจ์” ชุมพร-ระนอง ในสมัยรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ฯ จึงต้องเรียนรู้อะไรจากบทเรียนในอดีต และดำเนินการอย่างไรโปร่งใสด้วยความร่วมมือจากประชาชนในพื้นที่และผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ดังนี้

(1) การศึกษาและทบทวนอย่างละเอียด รัฐบาลไม่ควรเร่งรัดการศึกษาในทุกกระบวนการ โดยเฉพาะในการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (HEIA/HIA) ซึ่งหากไม่วิเคราะห์ออกมาให้ชัดเจนจะส่งผลกระทบต่อเนื่องในอนาคต การศึกษาที่ใช้ระยะเวลา 1 ปี เป็นระยะที่สั้นเกินกว่าที่จะสามารถทบทวนปัจจัยต่างๆ ได้อย่างรอบคอบ อาจทำให้เกิดการละเลยกระบวนการบางอย่าง โดยเฉพาะกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน หรือการรับฟังเสียงของผู้ที่ได้รับผลกระทบที่แท้จริง นอกจากนี้ การวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการก็เป็นกระบวนการที่ควรใช้เวลาในการศึกษาอย่างรอบคอบ เนื่องจากหลายฝ่ายมองว่าโครงการอาจไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจเหมือนที่รัฐบาลคาดไว้ อาจเป็นการใช้งบประมาณจากภาษีของประชาชนไปอย่างไร้ค่า ถือเป็นเรื่องใหญ่ในสถานการณ์ทางเศรษฐกิจที่ตกต่ำจากปัญหาโควิด-19

(2) การให้ข้อมูลแก่ทุกกลุ่มเท่ากันและครบถ้วน จะเห็นได้ว่ารัฐบาลในอดีตไม่ได้เปิดเผยข้อมูลการพัฒนาโครงการที่ครบถ้วน โดยนำเอาอุตสาหกรรมหนักเข้ามาพ่วงการพัฒนาแลนด์บริดจ์สงขลา-สตูลเหมือนที่ทำกับกรณีของมาบตาพุดทำให้เกิดความขัดแย้งครั้งใหญ่กับประชาชนในพื้นที่ นักวิชาการ และภาคประชาสังคมต่างๆ จนนำไปสู่การต่อต้านโครงการพัฒนาต่างๆ ซึ่งหากแผนการพัฒนาคำนึงถึง *ความยั่งยืน* อย่างแท้จริง คงไม่นำเอาการพัฒนาอุตสาหกรรมเข้ามาปนด้วย และเน้นการพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงการค้าภายในภูมิภาคเท่านั้น ทั้งนี้ รัฐบาลควรเปิดเผยข้อมูลทุกอย่างแก่สาธารณะให้กับคนทุกกลุ่มสามารถเข้าไปตรวจสอบและติดตามความก้าวหน้าในทุกกระบวนการได้ทั้งหมด เพื่อแสดงถึงความโปร่งใสในการดำเนินงาน

(3) เปิดโอกาสให้เกิดการพัฒนาจากล่างขึ้นบน แต่ละพื้นที่ ย่อมมีศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน ฉะนั้นควรให้ประชาชนในภาคใต้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นต่อทัศนวิสัยของจังหวัดและนำเสนอการพัฒนาที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ ไม่ใช่เอาโครงการของรัฐไปลงเพียงอย่างเดียว

การบังคับให้ประชาชนน้อมรับโครงการพัฒนาของรัฐอาจส่งผลกระทบต่อประชาชนในหลายมิติ รัฐจึงควรเปิดโอกาสให้ประชาชนในพื้นที่ได้กำหนดอนาคตด้วยตนเอง ซึ่งจะเป็นหนทางหนึ่งที่จะช่วยให้รัฐกับประชาชนไม่เกิดความขัดแย้งกันดังในอดีต



ภาพ: <https://news.thaipbs.or.th/content/260760>
ภาคประชาชนจัดกิจกรรมค้านโครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมอ่าวไทย-อันดามัน

การก่อตัวของ “เชิง” สะพานเศรษฐกิจ จะเป็นจริงหรือ

“แลนด์บริดจ์” หรือ “สะพานเศรษฐกิจ” ไม่ใช่โครงการใหม่ที่ริเริ่มในรัฐบาลของ พลเอกประยุทธ์ฯ หากแต่ถูกผลักดันผ่านรัฐบาลหลายยุคหลายสมัยในอดีต แต่ถูกคัดค้านจากประชาชนในพื้นที่ ตลอดจนนักวิชาการ และองค์กรอิสระต่างๆ เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่อาจส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิต และสิ่งแวดล้อมอย่างมาก อีกทั้งในอดีตไม่มีการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ชัดเจน จนถูกมองว่าเป็นความพยายามที่จะอาศัยทางลัดเพื่อตอบสนองผลประโยชน์ของคนส่วนน้อยที่มีอำนาจทางการเมืองและเศรษฐกิจ การที่รัฐบาลปัจจุบันหยิบยก “แลนด์บริดจ์” เส้นทางใหม่ขึ้นมาจึงถือเป็นประเด็นใหญ่ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของประเทศ ภาครัฐจึงต้องเรียนรู้บทเรียนในอดีต และดำเนินการด้วยความโปร่งใส อาศัยความร่วมมือของประชาชนในพื้นที่และผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ โดยการศึกษาและทบทวนโครงการอย่างละเอียด ให้ข้อมูลแก่ทุกกลุ่มเท่ากันและครบถ้วน และเปิดโอกาสให้เกิดการพัฒนาจากล่างขึ้นบนควบคู่กัน