

แผนพัฒนาการเดินเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำโขง พ.ศ. 2558-2568

สิตาวีร์ อีรวีรุฬห์

วิทยากรเชี่ยวชาญ

กลุ่มงานบริการวิชาการ 3 สำนักวิชาการ

หลังจากที่ประชุมคณะรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี มีมติเห็นชอบ แผนพัฒนาการเดินเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง พ.ศ. 2558-2568 เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2559 เพื่อขยายเส้นทางเดินเรือการส่งสินค้าในแม่น้ำโขง โดยจะมีการระเบิดแก่งหินเปิดเส้นทางให้ เรือพาณิชย์ระวางน้ำหนัก 500 ตัน สามารถล่องจากสาธารณรัฐประชาชนจีนถึงเมืองหลวงพระบาง สาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว ภาครัฐของไทยคาดการณ์ว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคลุ่มน้ำโขง จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยจะสามารถ ลดต้นทุนการขนส่งได้ประมาณ 10 เท่า เมื่อเทียบกับการขนส่งทางบก นอกจากนี้ แผนพัฒนาดังกล่าวยังช่วย ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ตามแนว 2 ฝั่งแม่น้ำโขง รวมถึงเป็นการกระตุ้นให้เกิดการท่องเที่ยวทางน้ำ ระหว่างกันอีกด้วย แต่มติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวถูกคัดค้านอย่างรุนแรงจากนักวิชาการ นักอนุรักษ์ และ เครือข่ายประชาชนลุ่มน้ำโขงทั้งในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จึงเป็นเรื่องที่ประเทศไทยต้อง พิจารณาถึงผลกระทบต่อด้านอื่น ๆ นอกเหนือจากผลประโยชน์เรื่องการค้า

ความเป็นมา

รัฐบาลจีน ลาว พม่า และไทยเห็นพ้องกันให้มีการพัฒนาการขนส่งทางแม่น้ำโขงเพื่อสนับสนุนการค้า และการท่องเที่ยวระหว่างกัน จึงได้ริเริ่มความร่วมมือในการพัฒนาการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงเมื่อ พ.ศ. 2535 และจัดให้มีการสำรวจการขนส่งทางแม่น้ำโขงตอนบนร่วมกันใน พ.ศ. 2536 โดยได้ข้อสรุปว่า หากมีการปรับปรุงร่องน้ำและทางเดินเรือในแม่น้ำโขงอย่างเป็นขั้นตอน (stage) จะสามารถรองรับการเดินเรือ ขนาด 300-500 ตันได้เกือบตลอดปี รัฐมนตรีคมนาคมของประเทศทั้งสี่จึงได้ลงนามในความตกลงว่าด้วย การเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ณ จังหวัดท่าขี้เหล็ก ประเทศพม่า เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2543 เรื่องความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน “ Agreement on Commercial Navigation on Lancang-Mekong-River” โดยมีสาระสำคัญของความตกลงฯ ดังนี้

1. ประเทศภาคีความตกลงจะต้องเปิดให้มีการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงภายใน 1 ปี หลังจากที่ได้มีการลงนามในความตกลงฯ โดยกำหนดให้มีการเดินเรือโดยเสรีระหว่างท่าเรือชื่อเหมา ประเทศจีน และท่าเรือหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวตามข้อกำหนดของความตกลงฯ และ ระเบียบข้อบังคับที่ประเทศภาคียอมรับร่วมกัน

2. ประเทศภาคีจะต้องกำหนดท่าเรือที่จะให้เรือสินค้าของประเทศภาคีอื่นเข้าเทียบท่าในการเดินเรือ ตามความตกลงฯ ดังนี้

จีน : ทำเรือชื่อเหมา จิ่งหง เม่งห่าน และกวนเหล่ย

ลาว : ทำเรือบ้านชาย เชียงก๊ก เมืองมอม บ้านควน ห้วยทราย และหลวงพระบาง

พม่า : ทำเรือวันเส็ง และวันปง

ไทย : ทำเรือเชียงแสน และเชียงของ

3. ประเทศภาคีจะต้องให้การปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่ง (Most-favoured-Nation Treatment: MFN) ในเรื่องพิธีการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการเข้าออกของเรือ พิธีศุลกากร การใช้ท่าเทียบเรือ เพื่อการขนถ่ายสินค้า การใช้อู่จอดเรือ โรงพักสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ การจัดหาเสบียงและวัสดุสิ้นเปลือง และการเรียกเก็บค่าภาระท่าเรือ

4. ความตกลงนี้ห้ามมิให้มีการขนส่งวัตถุอันตรายบางจำพวก ได้แก่ สารเคมีมีพิษ วัตถุระเบิด สารกัมมันตภาพรังสี แต่การขนส่งสินค้าอันตรายประเภทอื่นอาจสามารถกระทำได้โดยจะต้องมีการหารือระหว่างประเทศภาคีและได้รับความเห็นชอบให้ทำการขนส่งและมาตรการความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าอันตรายดังกล่าว

5. ในกรณีที่เรือของประเทศภาคีหนึ่งประสบอุบัติเหตุในดินแดนของประเทศภาคีอื่น ประเทศภาคีเจ้าของดินแดนจะต้องให้ความช่วยเหลือในการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัย

6. ความตกลงนี้กำหนดให้ผู้แทนประเทศภาคีมีการจัดประชุมกันอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยประเทศภาคีผลัดเปลี่ยนกันเป็นเจ้าภาพจัดประชุมเพื่อหารือ พิจารณาแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินการตามความตกลงฯ และส่งเสริมความร่วมมือในเรื่องต่าง ๆ ที่เป็นการส่งเสริมการดำเนินการตามความตกลงฯ (กระทรวงคมนาคม, 2554)

ต่อมาได้มีการลงนามอย่างเป็นทางการระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของทั้ง 4 ประเทศ ณ นครเชียงใหม่ เขตสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ประเทศจีน เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2544

สาระสำคัญของแผนพัฒนาการเดินเรือระหว่างประเทศ

แผนพัฒนาการเดินเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ค.ศ. 2015-2025 (Development Plan of International Navigation on the Lancang-Mekong River: 2015-2025) มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ให้เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างประเทศสมาชิก ตามเป้าหมาย การปรับปรุงร่องน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินเรือ ความปลอดภัย ลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยแผนพัฒนาฯ ครอบคลุมพื้นที่แม่น้ำโขงระหว่างเมืองซือเหมาในจีนถึงเมืองหลวงพระบางในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยแบ่งการพัฒนาเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ค.ศ. 2015-2020 (พ.ศ. 2558-2563) ระยะที่ 2 ค.ศ. 2020-2025 (พ.ศ. 2563-2568)

การดำเนินงานเบื้องต้นโครงการปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (Preliminary work of Navigation Channel Improvement Project on the Lancang-Mekong River) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา สำรวจ ออกแบบ แนวทางการปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือในแม่น้ำโขงระหว่างชายแดนจีน-เมียนมา

ถึงเมืองหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ระยะทางประมาณ 631 กิโลเมตร เพื่อรองรับเรือขนาด 500 ตัน (DWT) กรอบระยะเวลาดำเนินการ 365 วัน (เดือนเมษายน 2559–เมษายน 2560)

ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2563–2568) ศึกษา สำรวจ ออกแบบ และทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคมของแต่ละโครงการ และได้รับการรับรองจาก 4 ประเทศ มีการปรับปรุงร่องน้ำระยะทาง 259 กิโลเมตร จากซือเหมาถึงชายแดนจีน-เมียนมา ที่หลัก 243 ให้รองรับเรือ 500 ตัน และสร้างสะพาน ยุนจิงฮอง (Yunjinghong) ขึ้นใหม่ และมีการพัฒนาท่าเรือสินค้าสำหรับเรือ 500 ตัน จำนวน 4 แห่ง ท่าเรือสินค้าสำหรับเรือ 300 ตัน และท่าเรือโดยสาร จำนวน 9 แห่ง

มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 27 ธันวาคม 2559

คณะรัฐมนตรีพิจารณาเรื่อง ขอบความเห็นชอบแผนพัฒนาการเดินเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ค.ศ. 2015–2025 และการดำเนินงานเบื้องต้นโครงการปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง และมีมติเห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอ ดังนี้

1. เห็นชอบในหลักการแผนพัฒนาการเดินเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ค.ศ. 2015–2025 เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ให้เกิดความสะดวก ความปลอดภัย และเป็นไปตามข้อตกลงระหว่างประเทศสมาชิก

2. เห็นชอบในหลักการดำเนินงานเบื้องต้นโครงการปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (งานศึกษา สำรวจ ออกแบบ) และเห็นชอบให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายไทยเข้าร่วมโครงการดังกล่าว

3. เห็นชอบในหลักการให้กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานปฏิบัติและประสานงานหลักในการดำเนินการตามแผนพัฒนาการเดินเรือระหว่างประเทศ ค.ศ. 2015–2025 และการดำเนินงานเบื้องต้นโครงการปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง

ทั้งนี้ ให้กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม รับความเห็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกรมแผนที่ทหารไปพิจารณาประกอบการดำเนินการด้วย โดยเฉพาะในประเด็นการกำกับงานศึกษา สำรวจ ออกแบบโครงการฯ ไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสภาพต่อแม่น้ำในส่วนที่เป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศสมาชิกและการดำเนินการมิให้ฝ่ายไทยเสียหายจากการเจรจาทางเทคนิคเพื่อสำรวจและจัดทำหลักเขตแดนในแม่น้ำโขงภายใต้กรอบของคณะกรรมการเขตแดนร่วม (JBC) ไทย-ลาว ในอนาคตต่อไป

ให้กระทรวงคมนาคม (กรมเจ้าท่า) รายงานผลการศึกษาดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาการเดินเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ค.ศ. 2015–2025 เช่น การปรับปรุงร่องน้ำ การพัฒนาท่าเรือ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องด้วย

ข้อคัดค้านจากนักวิชาการ นักอนุรักษ์ และเครือข่ายประชาชนลุ่มน้ำโขง

ปิ่นแก้ว เหลืองอร่ามศรี (เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2560) ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ให้ความเห็นว่าแผนพัฒนาดังกล่าวสะท้อนการแผ่อำนาจของประเทศจีนในการจัดการทรัพยากรส่วนร่วมของแม่น้ำโขง โดยประเทศจีนได้ใช้อำนาจในการครอบครองทรัพยากรแม่น้ำโขงตอนล่างมากขึ้น และที่ผ่านมาประเทศจีนมีอิทธิพลในการลงทุนในประเทศลุ่มน้ำโขง จึงเท่ากับเป็นการเปิดไฟเขียวยอมให้จีนทำอะไรก็ได้ ซึ่งแม่น้ำโขงไม่ได้ประกอบด้วยเกาะแก่งตอนเหนือเท่านั้น แต่การเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศด้านบนจะมีผลต่อระบบนิเวศลุ่มน้ำโขงด้วย และก่อนการตัดสินใจดำเนินการมีการศึกษาหรือมีการมองผลกระทบทั้งระบบแล้วหรือไม่ ซึ่งเรื่องนี้ไม่ใช่แค่การเดินทางเรือเท่านั้น แต่เป็นเรื่องของการสูญเสียเศรษฐกิจภาคเกษตรด้วย ทั้งนี้ แม่น้ำโขงเป็นแม่น้ำร่วมของหลาย ๆ ประเทศ ฉะนั้นการระเบิดแก่งหรือสิ่งที่เกิดขึ้นในเขตประเทศแม่น้ำโขงตอนบนย่อมกระทบต่อประเทศแม่น้ำโขงตอนล่าง เช่น ประชาชนเวียดนามทำนาโดยอาศัยแม่น้ำโขง และเศรษฐกิจภาคเกษตรต้องพึ่งพาแม่น้ำโขงเช่นเดียวกับประชาชนชาวกัมพูชาที่ทำประมงโดยพึ่งพาแม่น้ำโขง ฉะนั้นในเรื่องนี้จึงเป็นเรื่องที่กลุ่มประเทศในภูมิภาคต้องคุยกัน เพราะเรื่องนี้ไม่ใช่แค่เรื่องระเบิดแก่งเท่านั้น แต่จีนยังมีโครงการสร้างเขื่อนเหนือแม่น้ำโขงอีกหลายแห่งด้วย

วรศักดิ์ มหัทธโนบล (เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2560) อาจารย์ประจำคณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในฐานะผู้อำนวยการศูนย์จีนศึกษา สถาบันเอเชียศึกษา แสดงความเห็นว่าเป็นที่ประหลาดใจที่ได้พัฒนาเส้นทางทางบกที่สะดวกสบายและมีความก้าวหน้ามากแล้ว รวมถึงในอนาคตที่ยังจะมีรถไฟความเร็วสูงตามมา แต่เหตุใดประเทศจีนจึงให้ความสำคัญกับเส้นทางน้ำในแม่น้ำโขง เพราะหากปรับปรุงร่องน้ำเสร็จแล้วประเทศได้รับประโยชน์คือจีน เพราะจีนมีสินค้าจำนวนมากที่จะต้องระบายออกมาทางประเทศตอนใต้ของแม่น้ำโขงยิ่งล่องเรือมาได้ระดับน้ำลึกเท่าไร ระวังสินค้ายิ่งขนส่งได้มากขึ้นเท่านั้น ส่วนประเทศตอนใต้ของแม่น้ำโขงก็อาจได้อานิสงส์บ้างเรื่องของการท่องเที่ยว แต่นักท่องเที่ยวจีนเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นจึงไม่เป็นการสมประโยชน์กันระหว่างจีนกับประเทศตอนใต้ของแม่น้ำโขงและคิดว่าจีนได้ประโยชน์มากกว่า ซึ่งจีนเคยได้ประโยชน์จากการสร้างเขื่อนไปแล้ว

หากแผนพัฒนาการเดินทางเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง พ.ศ. 2558-2568 เพื่อเปิดทางให้เรือพาณิชย์ระวางน้ำหนัก 500 ตัน สามารถล่องจากประเทศจีนถึงหลวงพระบางประเทศลาวนั้น สมมติว่าในอนาคตเกิดปัญหาระหว่างประเทศขึ้นมา ความลึกเช่นนี้จะทำให้มีปัญหากับความมั่นคงหรือไม่ เพราะร่องน้ำที่สามารถเดินเรือระวางน้ำหนัก 500 ตัน ย่อมทำให้เกิดประสิทธิภาพกับเรือที่ติดกำลังอาวุธมากกว่าร่องน้ำที่สามารถเดินเรือระวางน้ำหนัก 100 ตันในปัจจุบัน ซึ่งก็จะกลายเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ทางน้ำ แม้ในอนาคตยังมองไม่เห็นว่าจะมีความขัดแย้งในภูมิภาคมากน้อยเพียงใดหรือไม่

ส่วนเกาะแก่งที่เป็นอุปสรรคสำหรับจีนมากคือคอนผีหลง จังหวัดเชียงราย ที่ยังระเบิดไม่ได้ ซึ่งหากระเบิดทั้งหมดอาจกระทบต่อการปักปันเขตแดนไทยกับลาว แต่หากจะปรับปรุงโดยการระเบิดเพียงบางส่วน โดยเฉพาะส่วนที่อยู่ในฝั่งไทย จึงขึ้นอยู่กับคณะกรรมการและรัฐบาลไทยว่าจะตกลงกันมากน้อยเพียงใด แต่โดยส่วนตัวเชื่อว่าการเจรจาหรือมติคณะรัฐมนตรีที่ออกมา น่าจะอยู่ในระดับการเจรจามากกว่า

เครือข่ายประชาชนลุ่มน้ำโขง-อีสาน ออกแถลงการณ์เมื่อวันที่ 9 ม.ค. 2560 เรียกร้องให้รัฐบาลยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 ธ.ค. 2559 ที่เห็นชอบแผนพัฒนาการเดินเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง พ.ศ. 2558-2568 ซึ่งจะมีการปรับปรุงร่องน้ำโดยจะมีการระเบิดเกาะแก่งให้เรือพาณิชย์ระวางน้ำหนัก 500 ตัน สามารถล่องจากประเทศจีนถึงท่าเรือหลวงพระบางประเทศลาว โดยได้เรียกร้องให้มีการเปิดโอกาสภาคประชาชนนำเสนอข้อมูล ถกเถียงแลกเปลี่ยน เพื่อให้สังคมเข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจในโครงการที่อาจจะนำไปสู่การสูญเสียทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เนื้อหาส่วนหนึ่งของแถลงการณ์ระบุว่า มติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวเป็นการละเมิดสิทธิชุมชนโดยไม่ให้ข้อมูลข่าวสาร และขาดการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยการระเบิดเกาะแก่งในแม่น้ำโขง จะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศและความอุดมสมบูรณ์ของแม่น้ำโขง ซึ่งประชาชนได้อาศัยสัตว์น้ำเป็นแหล่งอาหาร รวมทั้งจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงและอธิปไตยของประเทศในเรื่องเขตแดน นอกจากนี้ยังจะเกิดผลกระทบข้ามพรมแดน เพราะมีถึง 6 ประเทศที่ใช้ประโยชน์แม่น้ำโขงร่วมกัน และประชาชนริมแม่น้ำมากกว่า 8 ล้านคน พึ่งพาอาศัยจับปลาในแต่ละปีได้มากกว่า 2 ล้านตัน การทำลายเกาะแก่งในแม่น้ำโขง จึงเท่ากับทำลายความอุดมสมบูรณ์ของแหล่งขยายพันธุ์ปลาตามธรรมชาติ และเส้นทางน้ำจะเปลี่ยนแปลงจนส่งผลกระทบต่อเส้นเขตแดนระหว่างประเทศ

ทั้งนี้ เครือข่ายฯ จึงมีข้อเสนอ ดังนี้

1. ให้รัฐบาลทบทวนมติคณะรัฐมนตรี และยกเลิกแผนระเบิดแก่งเพื่อพัฒนาเส้นทางเดินเรือของจีนทั้งหมด
2. ให้มีการเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นและแลกเปลี่ยนข้อมูลในวงกว้างเพื่อสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนและคนในสังคม
3. รัฐบาลควรหาทางเลือกในการพัฒนาแม่น้ำโขงที่ไม่ทำลายธรรมชาติ เพราะการระเบิดแก่งแม่น้ำโขงจะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศ และทำให้ปริมาณปลาในแม่น้ำโขงลดลง

กลุ่มรักษ์เชียงของ และเครือข่ายอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมลุ่มน้ำโขง-ล้านนา (เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2560) มีการล่องเรือชูป้ายรณรงค์คัดค้าน แสดงจุดยืนไม่เห็นด้วยกับการระเบิดเกาะแก่งแม่น้ำโขง โดยจัดขบวนเรือชาวบ้านจำนวน 3 ลำ พร้อมแผ่นป้ายระบุข้อความซึ่งมีทั้งภาษาไทย จีน และอังกฤษ เข้าประภเรือสำรวจจากประเทศจีน บริเวณบ้านหาดไคร้-หัวเวียง อำเภียงของ จังหวัดเชียงราย ที่เข้ามาสำรวจแม่น้ำโขงในประเทศลาว ล่องผ่านขึ้นมายัง อำเภอเวียงแก่น อำเภอเชียงของ ไปจนถึง อำเภอเชียงแสน เพื่อกลับขึ้นไปยังประเทศจีน โดยมีเป้าหมายเพื่อแสดงให้เห็นเจตจำนงการปกป้องแม่น้ำโขง และไม่ยินยอมให้มีการระเบิดทำลายเกาะแก่งในบริเวณดังกล่าว เนื่องจากจะเป็นการทำลายระบบนิเวศอย่างรุนแรงตลอดจนทำลายองค์ความรู้ในการดำรงวิถีชีวิตของชาวบ้านริมฝั่งแม่น้ำโขง

เสาวรัช รัตนคำฟู (เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2560) นักวิชาการอาวุโส สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) แสดงความเห็นที่โครงการพัฒนาการเดินเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง พ.ศ. 2558-2568 เพื่อเปิดทางให้เรือพาณิชย์ระวางน้ำหนัก 500 ตัน สามารถล่องจากประเทศจีนถึงหลวงพระบางประเทศลาวนั้นมีความคุ้มค่าหรือไม่ เนื่องจากโครงการจะมีผลกระทบต่อวิถีชีวิตประชาชน แต่กลับไม่มีการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) และไม่มีการประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้น

กับชุมชน และเป็นโครงการที่ผู้มีอำนาจระดับบนสั่งการลงมาโดยที่ประชาชนไม่มีส่วนร่วมคล้ายกับโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษ แต่มีความซับซ้อนกว่าคือเป็นข้อตกลงระหว่าง 4 ประเทศ ได้แก่ จีน พม่า ลาว และไทย ตั้งแต่ในอดีต ซึ่งตามหลักการแล้วหากประเทศไทยจะไปทำความตกลงระหว่างประเทศก็จำเป็นต้องผ่านความเห็นชอบของรัฐสภา ก่อน แม้คณะรัฐมนตรี (ครม.) จะมีมติเห็นชอบแผนการพัฒนารoad เมื่อ 27 ธันวาคม 2559 ที่ผ่านมาไปแล้ว แต่จำเป็นต้องทบทวนใหม่ เพราะยังไม่มีรายงานวิเคราะห์ผลกระทบ ซึ่งการดำเนินโครงการเช่นนี้หากไม่มีข้อมูลที่ครบถ้วนรอบด้านก็ไม่ควรทำ ซึ่งหากพิจารณาผลกระทบทางเศรษฐกิจจะพบว่าผู้ที่ได้รับประโยชน์จากโครงการฯ คือประเทศจีน เพราะหากพิจารณาการค้าบริเวณด้านซ้ายของ จังหวัดเชียงราย จะพบว่าประเทศไทยส่งสินค้าออกไปยังประเทศลาวจำนวนมากแต่นำเข้าเพียงเล็กน้อย ขณะที่การค้าผ่านแดนไทย-ลาว ส่งไปยังประเทศจีนตอนใต้ นั้น พบว่าประเทศไทยนำเข้าจากประเทศจีนมากกว่าส่งออก ฉะนั้นเมื่อพิจารณาสถิติการค้าจะพบว่าผู้ที่ได้ประโยชน์คือประเทศจีน

การค้าชายแดนบริเวณดังกล่าวจะเกี่ยวข้องกับ 3 ประเทศ ได้แก่ จีน ลาว และไทย โดยจุดที่ประเทศไทยจะได้รับผลกระทบจากโครงการฯ คือ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายซึ่งหากพิจารณาข้อมูลการค้าชายแดน พ.ศ. 2558 ของด่านเชียงของ จะพบว่าการค้าระหว่างไทย-ลาว มีมูลค่าประมาณ 8,600 ล้านบาท และหากพิจารณาย้อนกลับไป 4-5 ปีที่ผ่านมา จะพบว่ามียอดการค้าเติบโตได้ดีคือเฉลี่ยประมาณร้อยละ 25 ขณะที่การค้าผ่านแดนบริเวณท่าเชียงของ พ.ศ. 2558 (ผ่านแดนไทย-ลาว-จีนตอนใต้) จะพบว่ามีมูลค่า 9,600 ล้านบาท โดย 5 ปีที่ผ่านมาเติบโตเร็วถึงร้อยละ 30 กรมศุลกากรควรแยกแยะให้เห็นว่าการขนส่งทางบกมีมูลค่าเท่าไร และการขนส่งทางเรือมีมูลค่าเท่าไร ซึ่งจะทำให้เห็นว่าที่ผ่านมามีการค้าชายแดนบริเวณดังกล่าวใช้ช่องทางใดมากกว่ากัน โดยจะต้องจัดทำทั้งเรื่องของต้นทุน การเปรียบเทียบเชิงปริมาณ รวมทั้งหากมีการดำเนินโครงการจะช่วยให้ประหยัดต้นทุนไปเท่าใด แต่ขณะนี้ยังไม่มีข้อมูลตัวเลขดังกล่าวที่ชัดเจน โครงการนี้จึงเป็นโครงการที่ไม่ชัดเจน ทั้งนี้ ปัจจุบันการเชื่อมโยงทางกายภาพหลัก ๆ ที่มีคือถนน ซึ่งต้องมีการจัดการที่ดี แต่หากต้องการเชื่อมโยงทางเรือต้องดูว่าคุ้มหรือไม่เพราะจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็น ซึ่งขณะนี้ยังไม่มีหน่วยงานใดดำเนินการศึกษาจึงยังไม่มีข้อมูล แต่หากทำแล้วส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นมูลค่าสูงมากก็ไม่คุ้มที่จะทำโครงการนี้ ดังนั้นการเปิดทางเดินเรือและระเบิดเกาะแก่งนั้น ยังไม่แน่ใจว่าเป็นสิ่งจำเป็นหรือไม่ ส่วนตัวคิดว่า การดำเนินโครงการอะไรก็ตามควรมีการศึกษาผลกระทบทั้งสิ่งแวดล้อมและชุมชนด้วย ขณะเดียวกันก็จำเป็นต้องมีวิธีการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบทางลบด้วย เพราะที่ผ่านมาภาครัฐค่อนข้างจะละเลยผู้ได้รับผลกระทบ ซึ่งเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำทางสังคม

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การขนส่งทางเรือในปัจจุบันเป็นการขนส่งสินค้าไปยังด้านใต้ของแม่น้ำโขง คือ หลวงพระบาง มากกว่า ล่องขึ้นไปจีน เนื่องจากสภาพลำน้ำโขงช่วงระหว่างเชียงของ-เชียงแสน มีสภาพตื้นเขินและมีเกาะแก่งจำนวนมาก การเดินเรือจึงทำได้ลำบากจำเป็นต้องมีการปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกให้ใช้ได้ตลอดปี และรองรับการค้าชาย และใช้บรรทุกสินค้าและนักท่องเที่ยวไปยังหลวงพระบาง ซึ่งในช่วง 3 ทศวรรษที่ผ่านมา การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตลอดจนการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและการขนส่งของภาครัฐ ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติมากขึ้น

ทุกขณะ การคัดค้านโครงการต่าง ๆ ของประชาชนในพื้นที่ที่มีความเคลื่อนไหวมากขึ้น การบริหารจัดการเพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจและทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของรัฐบาลจึงต้องให้ความสำคัญเพื่อลดความขัดแย้งในพื้นที่ ดังนี้

1. ประชาชนจะต้องมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเรื่องการใช้แม่น้ำโขง
2. ควรจัดให้มีเวทีประชาชนในพื้นที่ได้แสดงความคิดเห็นเพื่อให้เป็นไปตามการพัฒนาแบบครอบคลุมที่ต้องคำนึงถึงทรัพยากรธรรมชาติและผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชน
3. แม่ไทยได้ร่วมลงนามกับรัฐบาลลาว เมียนมา และจีน ยอมรับความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขงไปแล้ว ตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน 2543 แต่ผลสรุปของรัฐบาลยุคนั้น ระบุว่าหากมีการระเบิดเกาะแก่งเพื่อปรับปรุงแม่น้ำโขงบริเวณไทย-ลาวจะทำให้เกิดผลกระทบต่อเรื่องเขตแดน ซึ่งเป็นเรื่องใหญ่ทางด้านความมั่นคง และขณะนั้นมีหน่วยงานเอกชนจีนเป็นผู้ศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ไว้แล้ว แต่เป็นการศึกษาระยะสั้นไม่ถึง 1 ปี ถ้าหากรัฐบาลชุดนี้จะพิจารณาโครงการใหม่จึงควรต้องศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอีกครั้งให้รอบด้าน และทำประชาพิจารณ์ให้ประชาชนทั้งประเทศมีส่วนร่วมในการตัดสินใจด้วย

บรรณานุกรม

ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง. (มิถุนายน 2554). กระทรวงคมนาคม.

สืบค้น 1 มีนาคม 2560 จาก <http://vigcollab.mot.go.th/gm/document-1.9.9061>

กรม. ไฟเขียว “จีน” ระเบิดแก่งโขงชุดแม่น้ำ-แหวกทางเรือพาณิชย์ 500 ตัน. (27 ธันวาคม 2560) สปริงนิวส์.

สืบค้น 9 กุมภาพันธ์ 2560 จาก <http://artbeat.mfec.co.th/th/2016/12/11931/>

“เจ้าท่า” ถกร่วม 4 ปท. ลุ่มน้ำโขงสัปดาห์หน้ายังไม่ปิดบังข้อมูล-พร้อมชี้แจงกลุ่มรักษ์เชียงของ.

(4 มกราคม 2560). สำนักข่าวสิ่งแวดล้อม กรีนนิวส์ ทีวี. สืบค้น 9 กุมภาพันธ์ 2560 จาก

<http://www.greennewstv.com>

ชาวโขงอีสานร่วมต้าน “ระเบิดแก่ง” จักรัฐบาลยกเลิกแผนเอื้อประโยชน์ “จีน”. (9 มกราคม 2560).

สำนักข่าวสิ่งแวดล้อม กรีนนิวส์. สืบค้น 9 กุมภาพันธ์ 2560 จาก

<https://greennews.agency/?p=471>

“ทีดีอาร์ไอ” จี้ กรม.ทบทวนมติ “ระเบิดโขง” เหตุยังไม่มีการศึกษาผลกระทบ “จีน” โภยประโยชน์อื้อ.

(8 มกราคม 2560). สำนักข่าวสิ่งแวดล้อม กรีนนิวส์ ทีวี. สืบค้น 9 กุมภาพันธ์ 2560 จาก

<http://www.greennewstv.com>

นักวิชาการจพฐา ตั้งคำถาม “ระเบิดโขง” หวั่นเปิดทาง “เรือรบจีน” ยึดน่านน้ำภูมิภาค. (16 มกราคม 2560).

สำนักข่าวสิ่งแวดล้อม กรีนนิวส์. สืบค้น 9 กุมภาพันธ์ 2560 จาก

<https://greennews.agency/?p=498>

‘บิ๊กตุ๋’ ชี้โครงการระเบิดแก่งหินน้ำโขง ต้องฟังเสียงประชาพิจารณ์. (3 กุมภาพันธ์ 2560). ไทยรัฐออนไลน์.

สืบค้น 9 กุมภาพันธ์ 2560 จาก <http://www.thairath.co.th/content/850424>

บิ๊กตูยันยันระเบิดแก่งโขงต้องผ่าน “สภา” ขอบคุนที่ห่วงเสียดินแดนแฉงมติ กรม. แคศึกษา.

(10 มกราคม 2560). สำนักข่าวสิ่งแวดล้อม กรีนนิวส์ ทีวี. สืบค้น 9 กุมภาพันธ์ 2560 จาก

<http://www.greennewstv.com>

เผยข้อดีระเบิดโขง “ลดต้นทุน”ขนส่ง 10 เท่า “เจ้าท่า” ชี้ทำเพื่อชาติ อาจมีผู้เสียประโยชน์บ้าง.

(10 มกราคม 2560). สำนักข่าวสิ่งแวดล้อม กรีนนิวส์ ทีวี. สืบค้น 9 กุมภาพันธ์ 2560 จาก

<http://www.greennewstv.com>

แผนระเบิดแก่งสะท้อนอำนาจ “จีน” ยึดทรัพยากรโขงمينประเทศท้ายน้ำ. (18 มกราคม 2560).

สำนักข่าวสิ่งแวดล้อม กรีนนิวส์ ทีวี. สืบค้น 9 กุมภาพันธ์ 2560 จาก

<http://www.greennewstv.com>

“รักษ์เชียงของ” เผชิญหน้าเรือสำรวจ “จีน” จัดขบวนล่องประชิด-ค้านระเบิดแก่งโขง. (8 มกราคม 2560).

สำนักข่าวสิ่งแวดล้อม กรีนนิวส์ ทีวี. สืบค้น 9 กุมภาพันธ์ 2560 จาก

<http://www.earththailand.org/th/article/3125>

ลูกหลาน “น้ำโขง” ร่อนแกลงการณม์เรียกร้อง ครม. ทบทวนมติไฟเขียว “ระเบิดแก่ง”. (4 มกราคม 2560).

สำนักข่าวสิ่งแวดล้อมกรีนนิวส์ ทีวี. สืบค้น 9 กุมภาพันธ์ 2560 จาก

<http://www.greennewstv.com>