



# สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร เอกสารประกอบการพิจารณา



ญัตติ

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญ  
พิจารณาศึกษาการขาดคลองคอคอดกระจากอ่าวไทยเชื่อมทะเลอันดามัน  
เป็นคลองไทยเพื่อแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจไทย

อ.พ. ๖/๒๕๕๔ สมัยประชุมสามัญทั่วไป

จัดทำโดย กลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ  
โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒



เรียกดูเอกสารได้ที่  
[www.parliament.go.th/library](http://www.parliament.go.th/library)  
Legislative Institutional Repository of Thailand

## ญัตติ

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญ  
พิจารณาศึกษาการขาดคลองคอคอดกระจากอ่าวไทยเชื่อมทะเลอันดามัน  
เป็นคลองไทยเพื่อแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจไทย

(นายนิยม วรปัญญา และนายพิชัย เกียรติวินัยสกุล เป็นผู้เสนอ)



## คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นในเวลาจำกัด เพื่อให้ทันใช้ประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ หรือญัตติ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร วุฒิสภา และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยรวบรวมข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความ ข่าวจากสื่อต่าง ๆ และ/หรือสรุปผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นแก่สมาชิกรัฐสภา และผู้สนใจทั่วไป หากมีข้อผิดพลาดประการใด ขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

อนึ่ง เอกสารประกอบการพิจารณานี้ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑,๒,๓ สำนักวิชาการ เป็นผู้จัดทำ และเผยแพร่ทาง [www.parliament.go.th/library](http://www.parliament.go.th/library) ผู้ใดนำข้อความ หรือส่วนหนึ่งส่วนใดในเอกสารนี้ไปลงพิมพ์ในเอกสารอื่น โปรดอ้างอิงที่มากำกับไว้ด้วย

ต้องการรายละเอียดเพิ่มเติมโปรดติดต่อกลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ - ๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘ และ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๙

กลุ่มงานบริการวิชาการ  
สำนักวิชาการ  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร



# เอกสารประกอบการพิจารณา

## สารบัญ

	หน้า
๑. สารสำคัญ ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา การขาดคลองคอคอดกระจากอ่าวไทยเชื่อมทะเลอันดามัน เป็นคลองไทยเพื่อแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจไทย (นายนิยม วรรณปัญญา และนายพิชัย เกียรติวินัยสกุล เป็นผู้เสนอ)	๑
๒. ความเป็นมาของคอคอดกระ (คลองไทย)	๒
๓. การเปรียบเทียบระหว่างโครงการแลนด์บริดจ์กับโครงการคลองไทย (คอคอดกระ)	๖
๔. กรอบการพิจารณาแนวขาดคลองไทย	๑๐
๕. เขตเศรษฐกิจพิเศษคลองกระกับอนาคตของการพัฒนาประเทศไทย	๑๕
๖. ประเด็นคำถามเกี่ยวกับการขาดคอคอดกระ	๒๒
๗. บทความที่เกี่ยวข้อง - ขุดคอคอดกระรับแผนพัฒนาโลจิสติกส์	๓๖

### ผู้รับผิดชอบ

นางวิจิตรา วัชรภรณ์  
นางสาวเขาวนิจ สุนนานนท์

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ  
วิทยากรเชี่ยวชาญ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒

### ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางจงดเดือน สุทธิรัตน์  
นางอาริยา สุขโต  
นางสาวอัจฉรา ชุมเหล็ก  
นางสาวสุนันท์ เจสละ  
นางสาวอรรย์รุ้ ธรรมเพชร

วิทยากรชำนาญการพิเศษ  
วิทยากรชำนาญการ  
เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลชำนาญงาน  
เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลปฏิบัติงาน  
เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

กันยายน ๒๕๕๔



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

## สาระสำคัญ

ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา  
การขุดคลองคอคอดกระจากอ่าวไทยเชื่อมทะเลอันดามัน เป็นคลองไทยเพื่อแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจไทย  
(นายนิยม วรปัญญา และนายพิชัย เกียรติวินัยสกุล เป็นผู้เสนอ)

### หลักการ

เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขุดคลองคอคอดกระ  
จากอ่าวไทยเชื่อมทะเลอันดามัน เป็นคลองไทยเพื่อแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจไทย

### เหตุผล

เนื่องจากการได้รับการร้องเรียนจากประชาชนเป็นจำนวนมากว่าสินค้าการเกษตรของประเทศไทย  
ทั้งที่แปรสภาพและไม่แปรสภาพมีต้นทุนการขนส่งที่สูง โดยเฉพาะการขนส่งทางเรือ ค่าขนส่งในระยะทางที่สั้น  
จะช่วยลดเวลาในการเดินทางและลดต้นทุนการขนส่ง ถ้าขุดคลองไทยจากอ่าวไทยเชื่อมทะเลอันดามันเพื่อ  
ลดต้นทุนการขนส่ง อีกทั้งในยามมีสงครามจะสามารถดำเนินการทันเวลา เนื่องจากปัจจุบันเรือรอบต้องเดินเรือ  
ผ่านช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นคลองแคบ น้ำตื้น มีเรือสินค้าจมอยู่ในคลองเป็นจำนวนมาก หากมีเรือสงคราม  
ปิดอ่าวจะไม่สามารถผ่านได้ ประเทศไทยต้องเสียค่าใช้จ่ายให้แก่ประเทศสิงคโปร์ต่อปีเป็นจำนวนมากเพราะ  
เรือสงครามจะผ่านได้ต้องได้รับอนุญาต เช่นเรือบรรทุกปฏิบัติการสงครามขนาดใหญ่จะสามารถผ่านไปได้ถึงทะเลลึก  
โดยไม่ต้องใช้เรือดูตทราย จะทำให้เกิดการขนส่งทางเรือมากขึ้น และจะเป็นการเปิดประเทศออกสู่ตลาดโลก  
เพื่อขนส่งสินค้าจากไทยไปต่างประเทศและจากต่างประเทศมายังไทยได้อย่างสะดวกรวดเร็ว มีการบริหารจัดการ  
ด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ อันจะเป็นประโยชน์สำคัญของแผ่นดินที่ต้องรีบเร่งดำเนินการ  
เพราะสถานการณ์การค้าในปัจจุบันการค้าขายแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศมีต้นทุนค่าขนส่งสูงทำให้เสียเปรียบ  
การค้าคู่แข่ง เช่น ประเทศเวียดนาม มีการเดินเรือสินค้าคับคั่งมาก ประเทศไทยจึงควรให้ความสำคัญในการ  
ลดต้นทุน ลดระยะทางการเดินทาง เพื่อให้มีการดำเนินการเร่งสำรวจออกแบบก่อสร้างโดยเร็ว เพื่อแก้ไขปัญหา  
เศรษฐกิจของประชาชนที่กำลังประสบปัญหาอย่างหนัก ประชาชนคนรากหญ้ามีความยากจน หากได้รับการ  
ขุดคลองแล้วจะทำให้มีการสัญจรไปมาได้สะดวกรวดเร็ว ส่งผลให้ประชาชนมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น และทำให้  
ได้รับการค้าขายที่ดีและไม่ถูกกดราคาจากพ่อค้าคนกลาง และนอกจากนี้ยังเป็นการร่วมตลาดกับต่างประเทศ  
เช่น ตลาดร่วมยุโรปที่มีการติดต่อประสานงานและค้าขายกันในเรื่องเกษตร ขนส่ง ท่องเที่ยว หรือการลงทุน  
ในด้านต่าง ๆ



## ความเป็นมาของคอคอดกระ (คลองไทย)\*

แนวความคิดเกี่ยวกับการขุดคอคอดกระ หรือคลองเชื่อมอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดียนั้น ปรากฏตามหลักฐาน ดังนี้

๑. สมัยกรุงศรีอยุธยา ในรัชสมัยของสมเด็จพระนารายณ์มหาราช สมัยที่กรุงสยาม (ประเทศไทยในปัจจุบัน) ได้เปิดประเทศติดต่อกับชาติยุโรป

๒. สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ตอนต้น สมเด็จพระเจ้ากรุงวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเป็นคนไทยคนแรกที่ได้ดำริการขุดคลองเชื่อมอ่าวไทยและทะเลอันดามัน

๓. สมัยรัชกาลที่ ๑ ประมาณปี พ.ศ. ๒๓๓๖ สมเด็จพระเจ้ากรุงวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว ดำริเรื่องการขุดคลองเชื่อม ๒ ฝั่งทะเล (มีพระราชนิพนธ์เป็นหลักฐาน)

๔. สมัยรัชกาลที่ ๔ ประมาณปี พ.ศ. ๒๔๐๑ อังกฤษได้เสนอขอพระบรมราชานุญาต ทำการขุดคอคอดกระ แนวระนอง-หลังสวนเป็นพื้นที่แคบที่สุด พระองค์ทรงยินยอมแต่ขาดเงินทุน ทำให้หยุดชะงักต่อมา พ.ศ. ๒๔๐๖ อังกฤษสำรวจบริเวณคอคอดกระส่วนที่แคบที่สุดได้ แต่ตัดสินเขาขุดลำบากเครื่องมือไม่มีจึงยกเลิกในปี พ.ศ. ๒๔๐๙-๒๔๑๑ คลองกระโดงตั้งไปทั่วโลก ฝรั่งเศสขอเจรจาเพื่อดำเนินการขุด หลังจากฝรั่งเศสได้ขุดคลองสุเอซสำเร็จ แต่รัชกาลที่ ๔ ไม่อนุญาต เนื่องจากเกรงจะเสียพระราช อาณาจักร

๕. สมัยรัชกาลที่ ๕ ประมาณปี พ.ศ. ๒๔๑๕ นาวาเอก เอ. จีลอปตัน ร.น. ตัวแทนรัฐบาลอังกฤษเข้ามาสำรวจเส้นทางขุดคลองกระอีกครั้งหนึ่ง ในแนวระนอง-ชุมพร จากการสำรวจเป็นเรื่องที่เป็นไปได้ แต่พระองค์ไม่อนุญาตด้วยเหตุผลทางการเมืองระหว่างประเทศ

๖. สมัยรัชกาลที่ ๖ ประมาณปี พ.ศ. ๒๔๖๐ ทรงสนพระทัยในเรื่องคลองกระ เพราะทรงเห็นว่า อำนาจประโยชน์และความเจริญมาสู่ประเทศอย่างมหาศาล แต่เนื่องจากปัญหาทางการเมืองเช่นเดียวกัน ทำให้ตัดสินใจ พระทัยไม่ทรงอนุญาตให้มีการขุดคลองกระ

๗. นายปรีดี พนมยงค์ พ.ศ. ๒๔๗๘ ขณะดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ได้รื้อฟื้นโครงการคลองกระมาพิจารณา กรณีเมื่อขุดคลองแล้ว ประเทศไทยจะมีอำนาจอิทธิพลเหนือคลอง ไม่ควรพึ่งพาต่างชาติ ประเทศไทยต้องมีเงินทุนเพียงพอแต่ประเทศไทยมีเงินทุนไม่เพียงพอ โครงการคลองกระจึงต้องระงับอีกครั้ง

๘. พ.ศ. ๒๔๘๙ ภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่ ๒ ไทยต้องลงนามในความตกลงสมบูรณแบบ เพื่อเลิกสถานะสงครามกับอังกฤษโดยในข้อ ๗ ระบุห้ามไทยขุดคลองเชื่อมมหาสมุทรอินเดียกับอ่าวไทย หากมีได้รับความยินยอมจากรัฐบาลอังกฤษ ซึ่งเป็นเครื่องยืนยันความสำคัญของคลองกระต่อสถานะทางการค้าของแหลมมลายู อย่างไรก็ตาม พ.ศ. ๒๔๙๗ ได้มีการยกเลิกความตกลงสมบูรณแบบดังกล่าว

\*ที่มา : ความเป็นมาของคอคอดกระ (คลองไทย) เรียบเรียงโดย คุณ นิภาพร ประเสริฐศรี สำนักประสานงานการเมือง สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ทำเนียบรัฐบาล (ข้อมูลออนไลน์) เข้าถึงได้จาก [www.thai-canal.org](http://www.thai-canal.org) สืบค้น ณ วันที่ ๙ กันยายน ๒๕๕๔



LIRT

๙.พ.ศ. ๒๕๐๓ นายเชาว์ เชาว์ขวัญยืน กับคณะในนามของบริษัท แพลมทองพัฒนา เสนอ รัฐบาลไทยขอรื้อฟื้นโครงการคลองกระชั้นใหม่ โดยขออนุญาตทำการศึกษากิจการคลองกระและท่าเรือ คณะรัฐมนตรีได้แสดงความเห็นชอบในหลักการตามข้อเสนอลงถึง ๒ ครั้ง ในวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๐๗ สภาความมั่นคงแห่งชาติได้สั่งระงับการดำเนินการตามข้อตกลง เนื่องจากเหตุผลทางด้านความมั่นคง และเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการแยกดินแดนทางภาคใต้

๑๐.พ.ศ. ๒๕๑๓ ด้วยความเห็นชอบจากกระทรวงมหาดไทย นายเชาว์ ได้จ้างบริษัท แทมส์ (TAMS) ศึกษาความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจของการขุดคลองกระ ผลการศึกษา ปรากฏว่าแนวคลองที่เหมาะสมอยู่ทางใต้ คือเส้นทางระหว่างสตูล-สงขลา

๑๑.พ.ศ. ๒๕๑๖ มีการเสนอโครงการคลองกระต่อรัฐบาล แต่มีการเปลี่ยนแปลงคณะรัฐบาลใหม่

๑๒.พ.ศ. ๒๕๒๕ กลุ่ม ส.ส. พรรคชาติไทย โดยนางยุพา อุดมศักดิ์ ส.ส. พิจิตร เสนอให้มีการขุดคลองกระที่จังหวัดระนอง โดยเสนอรัฐบาล มีนายชุมพล ศิลปอาชา เป็นประธานคณะกรรมการทบทวนศึกษาโครงการขุดคลองกระ แต่ด้วยเหตุผลด้านความมั่นคง การพิจารณาจึงต้องชะงักไป

๑๓.พ.ล.ท. หาญ ลีลานนท์ แม่ทัพภาคที่ ๔ เสนอให้มีการทบทวนโครงการขุดคลองกระ เพื่อสร้างความเจริญแก่พื้นที่ภาคใต้ และสภาผู้แทนราษฎรได้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญชั้นศึกษาโครงการขุดคลองกระ แต่ได้มีการยุบสภา

๑๔.พ.ศ. ๒๕๒๖ สำนักงาน เอ็คเซ็คคิวทีฟ อินเทลลิเจนส์ รีวิว (EIR) และฟิวชัน เอ็นเนอร์ยี ฟาวเดชั่น (FEF) จัดสัมมนาเรื่องคอคอดกระ และความเป็นไปได้ในประเทศไทยโดยได้รับความสนับสนุนจากกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีนายสมักร สุนทรเวช เป็นรัฐมนตรี

๑๕.พ.ศ. ๒๕๒๗ สำนักงาน FEF ประเทศสหรัฐอเมริกา ประจำประเทศไทย โดยการสนับสนุนของสถานทูตสหรัฐอเมริกาประจำประเทศไทย ได้ติดต่อกับกระทรวงคมนาคมเพื่อจัดสัมมนานักธุรกิจ นักวิชาการ องค์กรภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับการขุดคอคอดกระและทำรายงานเสนอต่อนักลงทุนชาวอเมริกัน นายสมักร สุนทรเวช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ การศึกษาโครงการขุดคอคอดกระดำเนินไปด้วยดี ได้เกิดปัญหาในพรรคร่วมรัฐบาล พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ นายกรัฐมนตรี ประกาศยุบสภา

๑๖.พ.ศ. ๒๕๒๙ พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ โครงการขุดคอคอดกระจึงดำเนินการต่อไปค่อนข้างราบรื่น โดยมีประเทศญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกา ขอเป็นผู้ลงทุนขุดคอคอดกระ แต่ ดร. บุญรอด บิณฑสันต์ หัวหน้ากลุ่มนักวิชาการ ไม่เห็นด้วยและไม่ยอมให้ต่างชาติประเทศใดเป็นผู้ลงทุนในโครงการนี้ โดย ดร. บุญรอด บิณฑสันต์ และนักวิชาการกลุ่มนี้ ได้ทำรายงานแนวความคิดในทฤษฎีใหม่ เกี่ยวกับคอคอดกระเสนอต่อรัฐบาล โดยให้ขุดคอคอดกระเป็นโครงการที่เกิดจากความร่วมมือในระดับคาบสมุทร โดยเฉพาะในด้านเงินทุนและเทคโนโลยี แต่ต้องดำเนินการโดยคนไทยและประเทศเป็นหลักสำคัญ และได้เปลี่ยนชื่อจากโครงการคอคอดกระเป็น “โครงการพัฒนาคาบสมุทรแหลมทอง” แต่รัฐบาลพลเอก เปรม ติณสูลานนท์ ไม่มีการตอบกลับสภาผู้แทนราษฎรได้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญชุดใหม่ขึ้นมาทำหน้าที่สานต่อการทำงานของคณะกรรมการชุดที่แล้ว โดยมีนายวัฒนา อัศวเหม ส.ส. สมุทรปราการ เป็นประธาน

๑๗.พ.ศ. ๒๕๓๐ คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ พิจารณาคืบหน้ามาก โดยร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ระดับสูงของรัฐบาล รวมทั้งนายทหารระดับสูง ๓ เหล่าทัพ ศึกษาดูงานคลองสุเอซและคลองปานามา รวมทั้งศึกษาเทคโนโลยีการสร้างเขื่อนและระบบการควบคุมน้ำในเขื่อนเนเธอร์แลนด์ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ด้วย โครงการขุดคอคอดกระในยุค พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ ก้าวหน้าด้วยดี แต่เกิดวิกฤติการณ์ทางเศรษฐกิจ ลดค่าเงินบาททำให้เกิดปัญหาเงินลงทุนเป็นอุปสรรคสำคัญ เงินลงทุนจากต่างประเทศ ภาวะเศรษฐกิจทั่วโลกตกต่ำ โยงโยเป็นขบวนการลูกโซ่ ทำให้โครงการขุดคอคอดกระหยุดชะงักไป

๑๘.พ.ศ. ๒๕๓๑ พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้สนับสนุนโครงการขุดคอคอดกระอย่างชัดเจน โดยเน้นนโยบายให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนในลักษณะของสัมปทาน เก็บเกี่ยวผลประโยชน์ตอบแทนจากรัฐบาล จึงมีบริษัทจากประเทศญี่ปุ่น ได้หวันและเยอรมนี ขอเข้ามาลงทุน โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่น ได้ยื่นข้อเสนอต่อรัฐบาลเป็นประเทศแรก โดยบริษัทเอกชนญี่ปุ่นชื่อ DIALCHISOGYO ได้ทำหนังสือลงนามโดยนายทากา คิโยชิ ประธานกรรมการเสนอต่อ พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ

๑๙.พ.ศ. ๒๕๓๓ เมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๓ เสนอว่ากลุ่มผู้มีอำนาจทางเศรษฐกิจของญี่ปุ่นพร้อมสนับสนุนโครงการขุดคอคอดกระ แต่ พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ กลับเน้นไปที่การเปิดประตูอินโดจีนมากกว่า จึงให้ความสำคัญกับโครงการ “อีสเทิร์น ซีบอร์ด” หรือ โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเป็นอันดับหนึ่งและทุ่มเทเวลาเกือบทั้งหมดในการสนับสนุนโครงการนี้ ส่วนโครงการขุดคอคอดกระได้รับความสำคัญเป็นอันดับรอง จึงไม่รีบเร่งในการพิจารณา จนในที่สุดถูกยึดอำนาจโดยคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ (รสช.)

๒๐.พ.ศ. ๒๕๓๕ พล.อ. สุจินดา คราประยูร เป็นนายกรัฐมนตรี ไม่ได้ให้ความสนใจโครงการขุดคอคอดกระ จนกระทั่งเกิดเหตุการณ์ “พฤษภาทมิฬ” จนกระทั่ง พล. อ. สุจินดา คราประยูร ลาออก

๒๑.พ.ศ.๒๕๓๕ มีการเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร และนายชวน หลีกภัย หัวหน้าพรรคประชาธิปัตย์ เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อมาเมื่อวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๓๕ มุลินธิเพื่อการศึกษาคอคอดกระจัดตั้งโดยความร่วมมือขององค์กรเอกชนหลายแห่งประกาศตั้งขอรับการสนับสนุนจากรัฐบาลเป็นผู้ศึกษารวบ รวมข้อมูลเกี่ยวกับโครงการคอคอดกระทั้งระบบ แต่เนื่องจากท่าทีของรัฐบาลที่มีพรรคประชาธิปัตย์เป็นแกนนำยังมีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรภาคใต้ของพรรคประชาธิปัตย์บางคนแสดงความเห็นทำนองคัดค้าน ด้วยเหตุผลอาจทำให้เกิดความสับสนสำหรับนักลงทุนชาวต่างประเทศระหว่างโครงการเซาท์เทิร์นซีบอร์ด กับ โครงการขุดคอคอดกระมุลินธิฯ จึงระงับการยื่นขอเสนอตั้งกล่าวต่อนายชวน หลีกภัย นายกรัฐมนตรี อย่างกะทันหัน สำหรับนักลงทุนชาวญี่ปุ่นยังให้ความสนใจโครงการขุดคลองกระคือ บริษัทอิชิฮาวาจินา ฮาร์ด อินดัสทรี (IHI) ได้ประกาศชัดเจนว่าสนใจที่จะเข้ามาลงทุนโครงการขุดคลองกระในประเทศไทยและอยู่ระหว่างการแสวงหาพันธมิตรร่วมลงทุน โดยไม่จำกัดว่าจะต้องเป็นบริษัทเอกชนญี่ปุ่นด้วยกัน หรือเป็นบริษัทลงทุนข้ามชาติประเทศอื่นๆ รัฐบาลไทย ผู้บริหารของบริษัทฯ ยังแสดงท่าทีจะสนใจในเบื้องต้นจะลง ทุน ในลักษณะครบวงจรหรือในแบบครบวงจร คือ การลงทุนทางด้านการศึกษาและการบริหาร แต่หลังจากนั้นไม่ปรากฏความคืบหน้าจากบริษัทญี่ปุ่นแห่งนี้ หรือนักลงทุนต่างชาติรายอื่นๆ อีก

นอกจากนี้ มีฝ่ายคัดค้านซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักการเมือง โดยตั้งเหตุผลด้านความมั่นคง อ้างว่าหากขุดคอคอดกระก็เท่ากับเป็นการแบ่งแยกประเทศไทยเป็น ๒ ส่วน และอาจนำมาซึ่งการเสียเอกราชของดินแดน

จังหวัดภาคใต้ที่ถูกแบ่งแยกในที่สุด อีกทั้งยังโจมตีฝ่ายสนับสนุนว่าอาจรับเงินจากประเทศมุสลิม เจ้าแห่งสิทธิ ก่อการร้ายมาดำเนินการ นักการเมืองบางคนยกเอาบทบัญญัติรัฐธรรมนูญมาอ้างในข้อที่ว่าประเทศไทยเป็น อันหนึ่งอันเดียว ผู้ใดจะมาแบ่งแยกมิได้จนกลายเป็นเรื่องตลกขบขันอ้างแบบผิดๆ เหมือนกับไม่มีความรู้ เพราะ ความจริง “ประเทศไทย” หมายถึง ‘องค์รวมของประเทศทั้งหมด ไม่ใช่เฉพาะผืนแผ่นดินหรือดินแดนเท่านั้น แต่รวมถึงอำนาจปกครองของรัฐที่มีพระมหากษัตริย์เป็นองค์พระประมุขด้วย ดังนั้น กรณีที่จะขุดคอคอดกระ หรือไม่ จึงไม่มีส่วนเกี่ยว ข้องกับบทบัญญัติรัฐธรรมนูญใดๆ

**๒๒.พ.ศ. ๒๕๓๗** รัฐบาลซึ่งมี นายชวน หลีกภัย เป็นนายกรัฐมนตรี ไม่ได้ให้ความสนใจกับโครงการขุดคอคอด กระ เนื่องจากให้ความสนับสนุน สนใจกับโครงการสร้างท่าอากาศยานสากลแห่งที่ ๒ (สนามบินหนองงูเห่า) ที่ จังหวัดสมุทรปราการ จนกระทั่งรัฐบาลมีปัญหาเรื่องต่างๆ จึงประกาศยุบสภาผู้แทนราษฎร

**๒๓.พ.ศ. ๒๕๓๙** รัฐบาลซึ่งนายบรรหาร ศิลปอาชา เป็นนายกรัฐมนตรี เพราะพรรคความหวังใหม่ ได้รับ เลือกตั้งเสียงข้างมาก ไม่ได้ให้ความสนใจโครงการขุดคอคอดกระ

**๒๔.พ.ศ. ๒๕๔๐** พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ เป็นนายกรัฐมนตรี ไม่ได้ให้ความสนใจต่อโครงการขุดคอคอดกระ เนื่องจากให้ความสนใจการสร้างท่าอากาศยานสากลแห่งใหม่ต่อเนื่องจากรัฐบาลที่ผ่านมา แต่ยังมีการ มอบหมายให้นายเด่น โต๊ะมีนา ประธานที่ปรึกษานายกรัฐมนตรี ศึกษาความเป็นไปได้ร่วมกับสำนักงาน คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศร.) และสภาความมั่นคงแห่งชาติ จนกระทั่งปลายปี พ.ศ. ๒๕๔๐ รัฐบาลสมัยพลเอกชวลิต ยงใจยุทธ ประสบปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจ โดยมีนายทอง พิทยะ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ประกาศลอยตัวค่าเงินบาท ประกาศตกอยู่ในสภาวะเศรษฐกิจหายนะ จนกระทั่งพลเอกชวลิต ยงใจยุทธ ลาออกจากนายกรัฐมนตรี โครงการขุดคอคอดกระจึงต้องระงับไปอีกครั้ง

**๒๕.พ.ศ. ๒๕๔๐ (ปลายปี)** นายชวน หลีกภัย เป็นนายกรัฐมนตรี อีกครั้งไม่ปรากฏว่ามีการพิจารณา หรือ การศึกษาโครงการขุดคอคอดกระ เนื่องจากอยู่ในภาวะแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจที่เกิดวิกฤตอย่างรุนแรง

**๒๖. พ.ศ. ๒๕๔๔** วุฒิสภา โดยนายคำณวน ชโลปถัมภ์ สมาชิกวุฒิสภาจังหวัดสิงห์บุรีได้ รื้อฟื้นโครงการ ขุดคอคอดกระขึ้นมาพิจารณาใหม่ โดยได้รับอนุมัติจากวุฒิสภาให้จัดตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระเมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๔๔ คณะรัฐบาล ซึ่งมี นายทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการแห่งชาติ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระเพื่อแก้ปัญหา วิกฤติเศรษฐกิจ และสังคมภายใต้นโยบายและการกำกับดูแล ของพลเอกชวลิตยงใจยุทธ รองนายกรัฐมนตรี และ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมด้วย

**๒๗. พ.ศ. ๒๕๔๘** วุฒิสภาเห็นชอบเป็นเอกฉันท์ให้ขุดคลองไทยเมื่อ วันศุกร์ ที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๔๘ เวลา ๑๖:๐๙ นาฬิกา

## การเปรียบเทียบระหว่าง โครงการแลนด์บริดจ์ กับโครงการคลองไทย (คอคอดกระ)\*

โครงการแลนด์บริดจ์ (Land Bridge) เป็นโครงการสร้างถนนเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันกับฝั่งอ่าวไทย หรือที่เราเรียกว่า Land Bridge หรือสะพานข้ามพื้นดิน เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าต่างๆ ที่มาทางเรือจากฝั่งทะเลด้านหนึ่งไปยังอีกด้านหนึ่ง สำหรับในทางภาคปฏิบัติ ประโยชน์ที่จะได้รับก็คงไม่แตกต่างไปจาก ถนนสายหลักของประเทศที่มีอยู่ในปัจจุบัน นอกจากจะมีการเน้นในรูปแบบของวัตถุประสงค์ที่จะใช้เฉพาะเพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างสองฝั่งทะเล การขนส่งสามารถเป็นได้ทางรถยนต์ รถไฟ หรือการขนส่งน้ำมันโดยระบบทางท่อ โดยเฉพาะการขนส่งน้ำมันผ่านระบบท่อ จากฝั่งทะเลอันดามันไปยังอ่าวไทยอีกฝั่งหนึ่ง ก็ไม่ได้ประหยัดจริง เมื่อเทียบกับการขนส่งทางทะเลโดยตรง ในทางปฏิบัติจะต้องสูญเสียเวลาในการขนส่งผ่านระบบท่อมก และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ในการบำรุงดูแลรักษาระบบท่อความยาวกว่า ๑,๒๐๐ กิโลเมตร และจะต้องมีการก่อสร้างคลังน้ำมันขนาดใหญ่ เป็นสถานที่ตั้งพักน้ำมันไว้สำหรับมอเตอร์ปั๊มเพื่อเพิ่มแรงดันส่งต่อน้ำมันดิบในระบบท่อตลอดเส้นทาง ซึ่งจะต้องมีสถานีมอเตอร์ปั๊มขนาดที่มากไม่ต่ำกว่า ๑๐ สถานี ตลอดจนต้องมีท่าเทียบเรือน้ำลึกขนาดใหญ่เพื่อใช้รองรับเรือทั้งสองฝั่ง หากมีการศึกษาโดยในรายละเอียดจริงๆ ในทางด้านเศรษฐกิจก็จะมีผลถึงอนาคต หรือแม้แต่ในปัจจุบันการขนส่งทางเรือที่เป็นอยู่ในปัจจุบันก็ยิ่งจะประหยัดกว่าการขนส่งในระบบท่อดังกล่าวมา

### การขนส่งน้ำมันผ่านระบบท่อ

เพื่อให้มองเห็นภาพชัดเจนยิ่งขึ้น ในปัจจุบันประเทศไทยใช้น้ำมันดิบวันละแปดแสนถึงหนึ่งล้านบาร์เรล (barrels) ต่อวัน นั่นก็ประมาณได้ว่าถ้าต้องการส่งน้ำมันดิบผ่านระบบท่อ จะต้องสามารถรองรับจำนวนน้ำมันไหลผ่านท่อ ในอัตราความเร็วให้ได้ไม่น้อยกว่า ๔๐,๐๐๐ บาร์เรล (barrels) ต่อชั่วโมง หรือประมาณชั่วโมงละ ๘,๐๐๐,๐๐๐ ลิตร ต่อชั่วโมง (๑ บาร์เรล = ๒๐๐ ลิตร) และเมื่อพิจารณาการขนถ่ายน้ำมันจากเรือผ่านระบบท่อจะต้องใช้ท่อขนาดใหญ่ขนาดไหน และหรือจำนวนท่อที่ท่อที่จะต้องลำเลียงน้ำมันดิบ ซึ่งกลายเป็นข้อจำกัดในการสำรองน้ำมันของประเทศ ในยามปกติหรือในยามฉุกเฉินไม่ว่ากรณีใดๆก็ตาม หากต้องการเพิ่มจำนวนน้ำมันมากกว่าปกติแต่ละวันก็จะกระทำได้ยาก เช่นหากต้องการให้น้ำมันสำรองเป็น ๓ เท่าต่อวันจะต้องขยายระบบให้ได้ถึง ๓ เท่าจะต้องลงทุนมากมายขนาดไหน และระยะทางจากเรือทางฝั่งอันดามันเพื่อส่งผ่านระบบท่อทางพื้นดิน ที่จะต้องผ่านพื้นที่ๆมีย่านชุมชนอยู่อย่างหนาแน่นหลายแห่ง จากความยาวของท่อจากฝั่งอันดามันถึงโรงกลั่นที่จังหวัดระยองความยาวกว่า ๑,๒๐๐ กิโลเมตร ซึ่งโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายไม่ว่าจะเกิดจากภัยธรรมชาติหรือแม้แต่ผู้ก่อการร้าย

หากมองถึงด้านความมั่นคงทางด้านพลังงานของประเทศทั้งประเทศ เมื่อเกิดอุบัติเหตุใดๆก็ตามในโครงข่ายระบบท่อ ไม่ว่าไฟไหม้ แผ่นดินไหว ท่อแตก หรือแม้แต่มาตรการป้องกันการก่อวินาศกรรมอย่างไรก็ยากที่จะป้องกัน เนื่องจากเพราะความยาวของระบบท่อน้ำมันยาวมาก อาจเกิดเหตุช่วงใดช่วงหนึ่งได้ง่ายจากความยาวของโครงข่ายระบบท่อ ๑,๒๐๐ กิโลเมตร หากเกิดเหตุการณ์หยุดชะงักเพียงแค่ ๑ สัปดาห์ ประเทศชาติก็จะเป็นอัมพาตทันทีและก็จะกลายเป็นจุดอ่อนทางด้านพลังงานของประเทศตลอดไป ทั้งทางด้านยุทธศาสตร์

\*ที่มา : เว็บคลองไทย (ข้อมูลออนไลน์) เข้าถึงได้จาก [www.thai-canal.org](http://www.thai-canal.org) สืบค้น ณ วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๕๔

การทหารและทางด้านเศรษฐกิจ หากจะพูดถึงระบบท่อที่ประเทศเราที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งก็มีการส่งน้ำมันสำเร็จรูปผ่านระบบท่ออยู่แล้วก็ตามแต่เป็นระบบท่อที่เป็นระบบย่อยช่วงสั้น และท่อขนาดเล็กการป้องกันดูแลรักษาและการดำเนินการไม่ซับซ้อน หากเกิดความเสียหายหรือภัยพิบัติ ก็จะไม่กระทบกับระบบสำรองพลังงานของประเทศทั้งประเทศ

เมื่อมีการเปรียบเทียบในการขนส่งน้ำมันดิบผ่านระบบท่อ กับการขนส่งทางทะเลโดยเรือแล่นผ่านคลองไทย จากฝั่งอันดามันถึงโรงกลั่นที่จังหวัดระยองประมาณระยะทาง ๗๐๐ กิโลเมตร เราสามารถขนส่งน้ำมันดิบได้มากกว่า ๑๐ ล้านบาร์เรล ใช้เวลาไม่ถึง ๑ วัน หรือสามารถพูดได้ว่าสามารถขนส่งน้ำมันดิบได้ไม่จำกัดขึ้นอยู่กับจำนวนเรือหรือขนาดเรือ การขนส่งน้ำมันทางทะเลจะย่นระยะทางจาก ๒,๕๐๐ กิโลเมตร เหลือเพียง ๗๐๐ กิโลเมตร ใช้เวลาน้อยกว่าที่เป็นอยู่ปัจจุบัน ที่เรือต้องวิ่งผ่านช่องแคบมะละกาผ่านประเทศสิงคโปร์ถึง ๓ เท่า จากเหตุและผลดังกล่าวเราสามารถคำนวณได้ว่าการขนส่งทางทะเลโดยเรือแล่นผ่านคลองไทย จะลดค่าขนส่งน้ำมันของประเทศไม่ต่ำกว่า ๒๐๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี ดังนั้นคลองไทยจะเป็นยุทธศาสตร์ของชาติ ที่จะสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และทางทหารของประเทศ

### การขนส่งสินค้าทางเรือ

ทำนองเดียวกันกับการขนส่งสินค้าทางเรือ ถ้าหากมีการขนถ่ายสินค้าจากฝั่งทะเลหนึ่งไปยังอีกฝั่งทะเลหนึ่ง โดยใช้รถบรรทุกเป็นตัวเชื่อมในการขนส่ง จะมีตู้คอนเทนเนอร์เป็นจำนวนมากที่ต้องถูกขนย้ายไปมาตลอดเวลา ซึ่งจะต้องสร้างที่พักคลังสินค้าขนาดใหญ่ และสร้างระบบรางขนถ่ายพร้อมพื้นที่ขนาดใหญ่สำหรับไว้ใช้วางตู้คอนเทนเนอร์จำนวนมาก ตลอดจนเตรียมอุปกรณ์ขนาดใหญ่ (เครน) ที่สามารถ ยกตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ ได้จำนวนมากๆ ยกตู้คอนเทนเนอร์จากเรือมายังรถบรรทุก และ ยกตู้คอนเทนเนอร์จากรถบรรทุก มาลงเรืออีก ฝั่งทะเลหนึ่ง โดยต้องมีโครงการ การสร้างท่าเรือน้ำลึก เพื่อรองรับเรือขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่ ทั้งสองฝั่งทะเล สำหรับค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ซึ่งจะต้องลงทุนแพงกว่าเท่าตัวโครงการแลนด์บริดจ์เสียอีก (ไม่น้อยไปกว่าค่าก่อสร้าง ที่สร้างท่าเรือแหลมฉบัง) โครงการแลนด์บริดจ์ คงไม่ได้ลงทุนก่อสร้างเฉพาะถนนอย่างเดียว แต่จะต้องสร้างท่าเรือน้ำลึกทั้งสองฝั่งชายทะเลของถนนที่เชื่อมถึงด้วย

วัตถุประสงค์ของโครงการแลนด์บริดจ์ (Land Bridge) สามารถตอบสนองความต้องการของ เรือเดินทะเล ต่างๆที่จะมาใช้บริการหรือไม่? จะต้อง มีการนำมาศึกษา วิเคราะห์ อย่างรอบคอบ ความสำคัญด้านประโยชน์และด้านศักยภาพระหว่าง โครงการแลนด์บริดจ์กับโครงการขุดคลอง

### ลิบลนด์บริดจ์ ก็ยังทำประโยชน์ ไม่เท่าหนึ่งคลอง

เพื่อให้มองเห็นภาพชัดเจนยิ่งขึ้น สมมติว่าเราสร้าง Land Bridge เสร็จสมบูรณ์แล้ว และมีท่าเทียบเรือทั้งสองฝั่งทะเล ที่ฝั่งทะเลอันดามัน กับ ฝั่งทะเลอ่าวไทย และมีเรือขนาด ๕,๐๐๐ ตู้ (TEU) มาเทียบท่าฝั่งทะเลอันดามัน แล้วนำตู้สินค้า จำนวน ๕,๐๐๐ ตู้ (TEU) ลงเพื่อส่งต่อไปยังฝั่งทะเลอ่าวไทย โดยใช้รถขนส่งตู้สินค้า ๕,๐๐๐ ตู้ (TEU) จะต้องใช้รถบรรทุก วิ่งขาไป ๕,๐๐๐ เที่ยว ขากลับ ๕,๐๐๐ เที่ยว รวม ๑๐,๐๐๐ เที่ยว หากจ่ายค่ารถบรรทุกเที่ยวละ ๕,๐๐๐ บาท คิดรวมค่าที่พักสินค้า ค่าใช้จ่ายที่เรือเสียเวลาในการจอดเทียบท่า ความเสียหายที่เกิดในการขนถ่าย หากพิจารณาเฉพาะค่าเรือขนส่งตู้สินค้าเรือขนาด ๕,๐๐๐ ตู้ (TEU)

อย่างเดียวกันไม่ต่ำกว่า ๕๐ ล้านบาท ต่อเที่ยว ถ้าวรรณค่าครุณยกตั้งจากเรือขึ้นรถ และจากรถลงเรือ ค่าเช่าเรือ และค่าที่จอดเรือในแต่ละวันที่เสียเวลาระหว่างขนตู้คอนเทนเนอร์ ตลอดจนค่าบริการต่างๆ หากรวมแล้ว ค่าใช้จ่ายจะมีมากกว่า ๑๐๐ ล้านบาท จะเห็นได้ว่าการขนส่งด้วย **โครงการแลนด์บริดจ์** หรือสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) กลับเป็นการเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นมาก และเสี่ยงกับความเสียหายของสินค้าในการขนขึ้น-ขนลง ทำให้เสียเวลาเพิ่มมากขึ้นกว่า ๒ เท่ากว่าที่เป็นอยู่อีกต่างหาก จากการวิเคราะห์แบบธรรมดาๆ เจ้าของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้า ที่มาใช้บริการจะสามารถพิจารณาให้คำตอบได้เลยว่าไม่เอาด้วยแน่

โครงการแลนด์บริดจ์ เพื่อการค้าน้ำมันทางท่อยังเป็นเรื่องที่จะต้องคำนึงถึงข้อเท็จจริงว่าในทางปฏิบัติจริง มีเรือกลุ่มใดบ้าง ประเภทใดบ้าง ที่จะมาใช้บริการ เพราะเรือแต่ละขนาดจะมีค่าใช้จ่ายในแต่ละวันที่สูงแตกต่างกัน เช่น เรือขนส่งสินค้า ขนาดขนตู้คอนเทนเนอร์ ๕,๐๐๐ TEU (ค่าเช่าเรือ เป็นเงิน ไม่ต่ำกว่า ๓ ล้านบาทต่อวัน) วิ่งมาเพื่อเติมน้ำมันราคาถูกแล้ววิ่ง ไปขนถ่ายสินค้าลงอีกแห่งหนึ่ง บริษัทเจ้าของเรือคงจะไม่นำเรือวิ่งมาเพื่อเติมน้ำมันแน่ๆ เพราะค่าใช้จ่ายต่างๆของเรือ นั้น จะต้องเสียทั้งค่าเช่าเรือในแต่ละวันและจะต้องเสียค่าน้ำมันในการเดินทางมาเติมน้ำมัน หากคำนวณผลต่างของค่าใช้จ่ายแล้วไม่คุ้มกับการเดินทางมาเติมน้ำมันราคาถูก

สำหรับโครงการสร้างโรงกลั่นน้ำมันฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อกลั่นน้ำมันแล้วส่งผ่านทางระบบท่อส่งน้ำมันไปยังฝั่งอ่าวไทยเพื่อไว้จำหน่ายเรือเดินทะเลต่างๆที่มาใช้บริการ ซึ่งในทางทฤษฎีโรงกลั่นที่อยู่ฝั่งอันดามันสามารถกลั่นน้ำมันได้ในราคาถูกก็จริง เพราะเรือน้ำมันขนาดใหญ่สามารถย่นระยะทางเดินเรือที่นำน้ำมันมายังโรงกลั่นน้ำมันฝั่งอันดามัน(ไม่ต้องอ้อมไปทางช่องแคบมะละกา) ทำให้มีต้นทุนต่ำ ส่วนหนึ่ง แต่โรงกลั่นน้ำมันทางฝั่งทะเลอันดามันก็จะต้องมีค่าใช้จ่ายในการที่จะนำน้ำมันที่กลั่นแล้วผ่านระบบทางท่อไปยังฝั่งอ่าวไทย พร้อมทั้งต้องมีที่พักคลังน้ำมันขนาดใหญ่คอยเก็บสำรองน้ำมันไว้จำหน่าย ตลอดจนจะต้องมีท่าเทียบเรือน้ำลึกเพื่อให้เรือเข้ามาใช้บริการ

ปัจจุบันประเทศสิงคโปร์ มีโรงกลั่นน้ำมันขนาดใหญ่ เป็นอันดับ ๓ ของโลก แต่ละวัน ขายน้ำมัน ได้วันละ ๕๖,๐๐๐ ตัน ต่อ วัน (ประเทศสิงคโปร์สามารถขายน้ำมัน ๑ เดือนเท่ากับประเทศไทยขายน้ำมัน ๑ ปี) น้ำมันที่ขายได้ ลูกค้านำมาใช้บริการ ก็ไม่ได้มาจากที่ไหน ก็คือเรือสินค้าต่างๆ กว่า ๖๐๐ ลำในแต่ละวัน ที่มาจอดลงสินค้า ที่ท่าเรือของประเทศสิงคโปร์นั่นเอง ขณะที่เรือกำลังขนถ่ายสินค้าอยู่ โรงกลั่นน้ำมัน ของสิงคโปร์ ก็จะส่งน้ำมันที่กลั่นแล้ว เข้าสู่ระบบท่อน้ำมัน ส่งไปตามท่าเรือต่างๆ เพื่อเติมน้ำมันให้ กับเรือ ที่กำลังจอดอยู่ เพราะขณะที่กำลังเติมน้ำมันก็สามารถ จะทำการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงไปพร้อมๆกันได้ เรียก ว่าเป็นการบริการครบวงจร(one stop service)ทำให้เรือที่มาใช้บริการประหยัดค่าใช้จ่าย และ เวลามากขึ้น

ประเทศสิงคโปร์ เป็นศูนย์กลางน้ำมันของเอเชีย ใช้น้ำมันดิบในการกลั่นแต่ละวัน ๑,๓๐๐,๐๐๐ บาร์เรลต่อวัน มีโรงกลั่นน้ำมันขนาดใหญ่ ๓ โรง ของบริษัท Exxon Mobil's ใช้น้ำมันดิบในการกลั่นวันละ ๕๘๐,๐๐๐ บาร์เรลต่อวัน ของบริษัท Royal Dutch/Shell's ตั้งอยู่ที่เกาะ Pulau Bukom island ใช้น้ำมันดิบในการกลั่นวันละ ๔๓๐,๐๐๐ บาร์เรล ต่อ วัน และของ บริษัท Singapore Refining Corporation's (SRC) ใช้น้ำมันดิบในการกลั่นวันละ ๒๘๕,๐๐๐ บาร์เรล ต่อ วัน



LIRT

เป็นที่ทราบกันดีว่า ความเจริญก้าวหน้าของประเทศสิงคโปร์ มีข้อจำกัดในเรื่องของทรัพยากรธรรมชาติ และขนาดของตลาดซื้อขายภายในประเทศมีขนาดเล็กมาก รัฐบาลของประเทศสิงคโปร์ตระหนักดีว่าประเทศตนต้องอาศัยการค้าขายเป็นหลัก จึงต้องพยายามทำทุกอย่าง ที่จะให้คนสิงคโปร์เป็นผู้ดำเนินธุรกิจ ทั้งบริษัทในประเทศสิงคโปร์เอง และต่างประเทศอย่างเต็มที่ และรัฐบาลประเทศสิงคโปร์เองก็พยายามทำทุกอย่างที่จะเอื้ออำนวย สร้างเงื่อนไขที่จะให้ต่างประเทศมาลงทุนในประเทศสิงคโปร์ ช่วงปี ๒๕๔๖ การมาเยือนช่วงสั้นของประธานาธิบดีสหรัฐ President Bush นายกรัฐมนตรี Goh Chok Tong ได้นำหน้าประเทศต่างๆ ทั้ง ประเทศจีน ประเทศอินเดีย และกลุ่มประเทศ ใน เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่ได้ทำการตกลงและทำหนังสือความร่วมมือ ทางการค้า (Free Trade Agreement and a Memorandum of Intent of Cooperation in Environmental Matters.) กับประธานาธิบดีสหรัฐ และรัฐบาลประเทศสิงคโปร์ ยังประกาศถึงความร่วมมือกับประธานาธิบดีสหรัฐ ด้านการต่อต้านกลุ่มผู้ก่อการร้ายทั่วโลก และยับยั้งการกระจายอาวุธต่างๆ ในย่านนี้ด้วย ประเทศสิงคโปร์ เป็นลูกค้าสำคัญของประเทศสหรัฐ รายใหญ่ที่สุดในกลุ่มประเทศ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ปัจจุบันประเทศสหรัฐ ลงทุนใน ประเทศสิงคโปร์ประมาณ ๒,๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ( \$๖๑.๔ billion) , และประเทศสิงคโปร์ส่งสินค้าไปยังประเทศสหรัฐมูลค่ากว่า ๗๐,๐๐๐ ล้านบาท ต่อปี ( \$๑๖.๖ billion) มีบริษัทของประเทศสหรัฐตั้งศูนย์สำนักงานขนาดใหญ่กว่า ๑,๓๐๐ บริษัทในประเทศสิงคโปร์ ( ข้อมูลจาก CIA World Fact book; Dow Jones News Wire; Economic Survey of Singapore ๒๐๐๓; Economist Intelligence Unit; Global Insight Asia Economic Outlook; Government of Australia Singapore Statistical Fact Sheet; International )

ข้อมูลทั้งหมดนี้ก็คงพอจะทำให้มองเห็นว่าทำไมประเทศไทยเราต้องใช้ราคาน้ำมันที่ประเทศสิงคโปร์ (ผู้ค้ารายใหญ่) เป็นตัวกำหนดราคา ทำให้มองเห็นถึงโครงการ คลองไทย(คอคอตกระ) ว่าประเทศสิงคโปร์และประเทศสหรัฐ จะคิดเห็น กับคลองไทยอย่างไร ประเทศไทยคงจะต้องใช้ความพยายามอย่างมากๆ ที่จะทำให้โครงการนี้ทำได้สำเร็จ

ดังนั้นในเรื่องนี้ รัฐบาลจะต้องพิจารณาให้รอบครอบ ว่าในการทำโครงการแลนด์บริดจ์เพื่อสร้างโรงกลั่นเพื่อขายน้ำมันนั้น ในทางปฏิบัติจริงสามารถที่จะสู้ประเทศสิงคโปร์ได้หรือไม่?

ในปัจจุบันเท่าที่ทราบ โรงกลั่นน้ำมันของ ปตท. ในทุกวันนี้ มีน้ำมันที่กลั่นแล้วบางส่วนมีปริมาณเกินความต้องการการใช้ภายในประเทศโดยบางส่วน ต้องส่งจำหน่ายยังต่างประเทศ

(ประเทศไทย ใช้ น้ำมันเบนซิน ประมาณ วันละ ๒๐ ล้านลิตร ส่วนน้ำมันดีเซล ลิตรประมาณ วันละ ๕๐ ล้านลิตร )

หากโครงการแลนด์บริดจ์ คุ่มในทางเศรษฐกิจจริงๆ ในการขนส่งทางบก แทนการสร้างคลองเพื่อการขนส่งทางน้ำ คล่องหลักต่างๆของโลก คงไม่ได้เกิด เช่นคลองปานามา หรือ คลองสุเอซ และ อีกหลายๆ คล่องหลักของโลก

การทำโครงการถนน (Land Bridge) หรือโครงการสร้างคลองเชื่อมสองฝั่งทะเล ต่างก็เกิดประโยชน์ทั้งสิ้น แต่ถ้าเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ระหว่างการสร้างคลองกับ Land Bridge แล้วสาระประโยชน์จะแตกต่างกันอย่างมาก



LIRT

## กรอบการพิจารณาแนวชุดคลองไทย (คอคอดกระ)\*

ความคิดในเรื่องของการชุดคลอง เพื่อเชื่อมสองฝั่งทะเลของไทย ระหว่างฝั่งอันดามันกับฝั่งอ่าวไทย มีมานานกว่า ๓๐๐ ปี โดยวัตถุประสงค์หลักของการชุดคลอง คือต้องการ ย่นระยะทาง ของการเดินทางเรือของทั้งสองฝั่งทะเล ด้วยกาลเวลาผ่านไปในแต่ละยุคแต่ละสมัย ทำให้เหตุ และผล ของการพิจารณา แนวคลองต่างๆ ที่จะชุดมีความเหมาะสมกับสถานการณ์ต่างๆดังกล่าวก็จำ ต้องปรับเปลี่ยนไปด้วย จนกว่าจะได้มีการชุดไปแล้ว ข้อยุติในเรื่องนี้ก็จะหมดไป

เมื่อ ๓๐๐ปี สมัยกรุงศรีอยุธยา ในรัชสมัยของสมเด็จพระนารายณ์มหาราช เหตุผลหลักที่สำคัญ คือต้องการชุดคลอง เพื่อความสะดวกรวดเร็ว ต่อการเคลื่อนกองทัพเรือจากฝั่งอ่าวไทย ไปฝั่งทะเลอันดามัน เป็นการขยายความเข้มแข็ง ของราชอาณาจักรในยุคสมัยนั้น และ เพื่อให้ การค้ากับต่างประเทศ ที่ได้เริ่มเปิดประเทศ ติดต่อกับชาติยุโรปที่จะมาทางฝั่งอันดามันไม่ต้องเสียเวลาเดินทาง อ้อมไปผ่านที่ ช่องแคบมะละกา สามารถ ตัดตรง จากฝั่งอันดามัน มายังอ่าวไทยมุ่งไปกรุงศรีอยุธยาได้สะดวก และแนวคลองที่เห็นว่าเหมาะสม ในสมัยนั้น ก็ได้พิจารณาแนวคลองที่จะชุด ที่เราทราบกันมานานแล้ว คือแนวคอคอดกระ จังหวัด ระนอง เหตุที่เลือกแนวคลองนี้ก็เพราะเป็นส่วนที่แคบที่สุดของประเทศที่สามารถทำการชุดก่อสร้างได้ง่าย

เหตุและผล เมื่อ ๑๕๐ ปีต่อมา อาจจะมีมองเห็นว่า การชุดคลอง จะเป็นอันตรายต่อประเทศ ที่จะทำให้ประเทศ มหาอำนาจในยุโรปต่างๆในระยุษนั้นบ้างอำนาจไร้ล่าขยายอาณานิคม เพื่อ ยึดครองหรือ แบ่งแยกประเทศ ต่างๆ ในย่านเอเชีย ที่อ่อนแอในยุคสมัยนั้น

พอมมาถึงปัจจุบัน เหตุผล และ สถานการณ์ ต่างๆได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก เหตุผลด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ของประเทศมีความสำคัญที่สุด ยิ่งการแข่งขันที่รุนแรงด้านเศรษฐกิจของสังคมโลกในยุคปัจจุบัน กลับกลายเป็นความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศบ่งบอก ชี้ว่า ถึงความมั่นคงแทนทางทหารเสียอีก ทำให้ความคิดในการที่จะชุดคลองเพื่อประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจเป็นบทบาทที่ท้าทายของประเทศไทยต่อไป ความคิดในการที่จะชุดคลอง ก็จะมีอยู่ตลอดเวลา เวลาจากอดีต จนถึงปัจจุบัน ความคิดในเส้นทาง แนวชุดคลอง ก็มี การนำ เสนอ ขึ้นมาใหม่ และปรับเปลี่ยนตลอดเวลา มาจนถึง ณ เวลานั้น มีอยู่ด้วยกัน ๑๒ แนวคลองที่จะชุด เพื่อให้กรอบแนวคิดที่จะกำหนดแนวชุดคลอง เกิดเป็นผลดีที่สุด ควรจะมีการพิจารณา องค์ประกอบที่สำคัญต่างๆที่ควรจะต้องนำมาพิจารณาร่วมกันมีดังนี้:-

๑. ทางด้านความอิสระในการบริหารคลอง ของประเทศ
๒. ทางด้านเศรษฐกิจ ของประเทศ
๓. ทางด้านยุทธศาสตร์ทางทหาร
๔. ทางด้านสังคม และ สิ่งแวดล้อม
๕. ทางด้านวิศวกรรมศาสตร์

\*ที่มา : กรอบการพิจารณา แนวชุดคลองไทย (คอคอดกระ). (ข้อมูลออนไลน์) เข้าถึงได้จาก

<http://www.thai-canal.com/> สืบค้น ณ วันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๔



**๑. ทางด้านความอิสระในการบริหารคลอง ของประเทศ** ความอิสระในการบริหารคลอง ในที่นี้ก็คือ เมื่อมีเรือเดินทะเลจะมาใช้บริการผ่าน แนวคลองไทยที่จะขุดจะต้องผ่านน่านน้ำของ ประเทศ เพื่อนบ้าน จะมีโอกาสสร้างปัญหาในเรื่องของผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อไม่ต้องการให้ ประเทศไทย ไม่ต้องมี ปัญหาทางด้านน่านน้ำ สากลกับ ประเทศเพื่อนบ้าน ไม่ว่าจะเป็นทางด้านทะเลฝั่งอันดามัน ที่มีทะเลร่วมติดต่อกับประเทศมาเลเซีย หรือประเทศพม่า และทาง ด้านทะเล อ่าวไทย ที่มีประเทศกัมพูชา และ ประเทศเวียดนาม ดังนั้นควร ให้แนวคลองที่เรือต่างๆที่จะมาใช้บริการ ควรจะต้องห่างน่านน้ำเพื่อนบ้าน ประมาณ ๒๐๐ ไมล์ทะเล หรือ ๔๐๐ กิโลเมตร

**๒. ทางด้านเศรษฐกิจ ของประเทศ** เส้นทางคมนาคมไม่ว่าจะเป็นทางบก หรือทางน้ำ ไป ตัด ผ่านที่ ไหน ก็จะนำความเจริญไปสู่ที่นั่น การเกิดธุรกิจชุมชนน้อยใหญ่จะตามมา หากเป็นเส้นทางที่อยู่ในเส้นทางของ การขนส่งทางน้ำของโลกมันไม่ใช่เรื่องธรรมดา ผลประโยชน์มหาศาลจะตามมาเพราะฉะนั้น สองฝั่งคลอง จะต้องมีย่านที่ ขนาดใหญ่รองรับพอที่จะมีเมืองขนาดใหญ่ที่ จะเกิดใน อนาคตได้ มีแหล่งน้ำจืดพอเพียง อยู่ใน ภูมิศาสตร์ที่ดีในการที่จะเป็นฝั่งเมืองแห่งอนาคตได้

**๓. ทางด้านยุทธศาสตร์ทางทหาร** แนวคลองที่จะขุด ถ้าแนวคลองขุดที่ตัดผ่าน ประชิดด้านใดด้าน หนึ่งเกินไปจะทำให้การดำเนินงานใดๆในทางทหารมีข้อจำกัด โดยเฉพาะการจัดกำลังทัพของกองทัพบกทาง ภาคพื้นดินของประเทศ จำเป็นต้องมีพื้นที่ดำเนินการได้สะดวก จะต้องประสานสอดคล้องกับแนวคลองขุด ที่ จะเป็นการเพิ่มศักยภาพให้กับกองทัพเรือ ดียิ่งขึ้น ในการเคลื่อน ย้ายกำลังกองทัพเรือทั้งสองฝั่งทะเลไทย

**๔. ทางด้านสังคม และ สิ่งแวดล้อมตามสองฝั่ง** แนวคลองที่จะขุด จะต้องใช้พื้นที่มากประมาณ ความกว้างตลอด ๔ กิโลเมตร (รวมสำรองพื้นที่เพื่อใช้ประโยชน์ในอนาคต) ความยาว ของคลอง ประมาณ ๑๒๐ กิโลเมตร จะต้องมียลกระทบต่อ แหล่งทำมาหากินของประชาชน

การโยกย้าย และเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของประชาชน จากสังคมชนบท มาเป็นสังคมเมืองใหม่ที่จะมี ประชาชนหลากหลายทั่วประเทศ จะมารวมเป็นสังคมเมืองใหญ่ ตลอดจน สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ และทาง วัฒนธรรมต่างๆ จะมีการปรับเปลี่ยนไป ดังนั้นแนวคลองที่จะขุดควรหลีกเลี่ยงความหนาแน่นของชุมชน และ แหล่งธรรมชาติที่สำคัญไว้ให้มาก

**๕. ทางด้านวิศวกรรมศาสตร์** การพิจารณาแนวคลอง ที่จะขุด ต้องมีข้อมูลทางธรณีวิทยา ทางด้าน อุทกศาสตร์ และ วิศวกรรมทางทะเล (Marine Engineering) มีข้อมูลการเคลื่อนย้ายของชั้นดินทรายใต้ท้อง ทะเลว่าเป็นอย่างไร มีแนวหินโสโครกเป็นอย่างไรหรือ ภูเขาที่อยู่ใต้ท้องทะเล อยู่บริเวณใดบ้าง เพื่อจะกำหนด แนวขุด ให้อยู่ในทิศทางที่ถูกต้อง เหมาะสมกับความต้องการ การของเรือขนาดใหญ่ ที่จะมาใช้บริการ เพื่อเตรียม ในการวางแผนจัดการด้านระบบการจราจรการเดินเรือ สำรอง แนวร่องน้ำที่อยู่ใต้ท้องทะเล จะต้องรองรับเรือ ขนาดใหญ่ มีความลึกมากพอที่จะให้เรือต่างๆ สามารถเดินเรือเข้าออกได้ปลอดภัย ทั้งในกรณีน้ำขึ้นหรือน้ำลง ทั้งฝั่งทะเล อันดามัน และฝั่งอ่าวไทยจาก ๕ องค์ประกอบ ที่สำคัญ ดังกล่าว ยกเว้นองค์ประกอบทางด้าน วิศวกรรมเท่านั้น ที่เรายังไม่มีข้อมูลที่มากพอที่จะสรุปได้ แต่สำหรับในองค์ประ กอบอื่นๆ เราคงจะเริ่มมอง ภาพออกว่า แนวคลองที่ควรขุดควรเป็น แนวใด



การเปรียบเทียบข้อดีข้อเสียของเส้นทางคลองไทย(THAI-CANAL) เส้นทาง 2A เส้นทาง5A เส้นทาง7A และเส้นทาง 9A

เส้นทาง 2A คลองเริ่มจากบ้านราชกรุงต - อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

**ข้อดี**

๑. เป็นแนวคิดคลองเดิมเมื่อ ๓๒๕ ปี มาแล้ว ในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช
๒. มีพื้นที่ติดคลองบนบกสั้นเพียง ๔๐ กิโลเมตร
๓. เป็นเส้นทางเดินเรือที่ใกล้กรุงเทพฯมากที่สุด (ห่างจากกรุงเทพฯประมาณ ๖๐๐ กิโลเมตร)

**ข้อเสีย**

๑. อยู่ใกล้ชายแดนพม่า (ระยะทางประมาณ ๓๐ กิโลเมตร จากชายแดน) อาจจะมีปัญหาด้านความมั่นคงและการเมืองในภาวะไม่ปกติ เนื่องจากปัญหากรรมสิทธิ์บางเกาะในทะเลระหว่างเขตแดนไทย - พม่า ยังไม่ชัดเจน
๒. อยู่นอกเส้นทางเดินเรือสากล ต้องอ้อมแหลมญวนไกลเพิ่มขึ้น
๓. พม่าสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง แข่งขันกับไทย โดยพม่าจะได้เปรียบเพราะค่าแรง งานต่ำ และการลงทุนในการพัฒนาอุตสาหกรรม เป็นแรงจูงใจให้ต่างชาติไปลงทุนในพม่าแทนการลงทุนในประเทศไทย
๔. ปัญหาทางธรณีวิทยามีรอยเลื่อนของเปลือกโลก มีแผ่นดินไหวบ่อยครั้ง อาจเป็นอันตรายต่อคลองในอนาคต
๕. ระดับน้ำทั้ง ๒ ฝั่ง ต่างกันประมาณ ๒-๓ เมตร อาจต้องทำประตูน้ำ
๖. เส้นทางผ่านแนวภูเขาสูงชันและเป็นช่องเขาแคบ ทำให้ไม่เหมาะในการพัฒนาท่าเรือ พื้นที่อุตสาหกรรมต่อเนื่องและเขตเศรษฐกิจพิเศษมีที่กว้างพอ
๗. การขุดคลองผ่านพื้นที่ภูเขาสูงชันมีหินแกรนิตเป็นระยะทางยาวกว่า ๖๐ กิโลเมตร ทำให้คลองสั้น แต่ราคาค่าขุดคลองจะสูง
๘. การขุดคลองมิได้หวังเพียงให้เรือเดินทางเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ แต่ต้องการให้เป็นน่านน้ำสา กลจาก ตะวันออกกลาง สู่อินเดีย ญี่ปุ่น เกาหลี ยิ่งชันสูงทำให้เส้นทางเดินเรือต้องอ้อมแหลมญวน ไม่ทำให้ประหยัดระยะทางหรือเป็นคลองลัดจริง

เส้นทาง 5A เส้นทางจากจังหวัดสตูล - จังหวัดสงขลา

**ข้อดี**

๑. ปริมาณดินที่ขุดน้อยที่สุด ทำให้ค่าใช้จ่ายในส่วนเฉพาะการขุดคลองต่ำที่สุด
๒. ระดับน้ำทั้ง ๒ ฝั่ง ต่างกันประมาณ ๐.๕ เมตร
๓. ไม่ต้องตัดผ่านภูเขา เนื่องจากแนวคลองจะอยู่ในช่องเขา
๔. อยู่ในแนวเส้นทางเดินเรือสากล



LIRT

**ข้อเสีย**

๑. อยู่ใกล้ชายแดนมาเลเซีย ทำให้มาเลเซียสามารถพัฒนาอุตสาหกรรม โดยไม่ต้องลงทุนขุดคลอง และมาเลเซียจะได้ประโยชน์มากกว่าประเทศไทย เพราะแนวคลองอยู่ใกล้เมืองอลอสตาร์ และท่าเรือกลางของประเทศมาเลเซีย (Port Kelang)
๒. ปัจจุบันมีความหนาแน่นของประชากรสูงมาก อาจจะมีปัญหาในเรื่องค่าขนย้ายและค่าเรือย้ายมาก
๓. แนวคลองพาดผ่านทะเลสาบสงขลา (ทะเลสาบสงขลาตอนล่าง) อาจจะทำให้เกิดกระแสน้ำตื้นสูงดังเช่นในกรณีเดียวกับการวางท่อก๊าซไทย-มาเลเซีย
๔. จากการสำรวจข้อมูลด้านธรณีวิทยา พบโพรงหินขนาดใหญ่ประมาณ ๑๑ แห่ง บริเวณจังหวัดสตูล
๕. ทางภูมิรัฐศาสตร์บริเวณพื้นที่ ใต้แนวคลองเป็นเขต ประชากรไทยมุสลิมหนาแน่นมาก กว่า ร้อยละ ๘๐ หากมีการแทรกแซงจากภายนอกอาจก่อให้เกิดปัญหาด้านการแบ่งแยกดินแดนและด้านความมั่นคงในอนาคตได้
๖. แนวคลองอยู่ใกล้ช่องแคบมะละกา ทำให้ไม่ได้รับระยะทางการเดินเรือ
๗. ไม่มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

**เส้นทาง 7A เส้นทางจาก จังหวัดตรัง -สงขลา****ข้อดี**

๑. ระยะทางสั้นขุด ผ่านแผ่นดินประมาณ ๖๐ กิโลเมตร ใช้ร่องน้ำจากกันตังถึงตรัง ๓๐ กิโลเมตร ที่อำเภอย่านตาขาว แล้วขุดทะเลสาบสงขลาในส่วนทะเลหลวงที่พัทลุง -สงขลาประมาณ ๒๐ กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งหมดประมาณ ๑๑๐ กิโลเมตร
๒. ขุดผ่านภูเขาประมาณ ๙ กิโลเมตร จะได้ใช้หินเพื่อก่อสร้าง
๓. ผ่านสงขลาบนบกเพียง ๕ กิโลเมตร ก็ทะลุออกอ่าวไทยมีท่าเรือน้ำลึกที่สงขลาอยู่แล้ว
๔. ใช้ทะเลสาบสงขลาเป็นท่าเรือหลบมรสุมได้

**ข้อเสีย**

๑. เส้นทางทับลำน้ำธรรมชาติเดิมจากกันตังถึงย่านตาขาวมีผลกระทบกับประชาชนริมน้ำ เป็นระยะทางเกือบ 30 กิโลเมตร
๒. คณะสมาชิกวุฒิสภา และ สมาชิกสภาผู้แทนจังหวัดสงขลา และ ชมรมอนุรักษ์ทะเลสาบสงขลาหลายชมรมและ ประชาชนสงขลาคัดค้านที่จะให้คลองผ่านทะเลสาบสงขลา
๓. พื้นที่จังหวัดสงขลาซึ่งมีประชาชนอาศัยหนาแน่น ที่ดินราคาแพง ทำให้มีผลกระทบด้านสังคมมาก เพราะประชากรมุสลิมหนาแน่นกว่าแนวคลอง 9A
๔. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเป็นแหล่งชุมชนหนาแน่นและแหล่งท่องเที่ยว สำคัญของประเทศตลอดเส้นทางที่คลองตัดผ่าน
๕. ใกล้กับชายแดนไทย- มาเลเซีย มากกว่าเส้นทาง 9A



LIART

๖. ภูเขาที่ตัดผ่านบริเวณจังหวัดตรังเป็นพืดเขาสูงชันมาก สูงถึง ๑,๒๐๐ เมตร ระยะทาง ๙ - ๑๐ กิโลเมตร มีอยู่ช่องเดียวคือช่องเขาพับผ้าซึ่งแคบเกินไปที่จะขุดคลอง
๗. ไม่มีพื้นที่กว้างพอสำหรับการพัฒนาท่าเรือ เขตเศรษฐกิจพิเศษ และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

### เส้นทาง 9A เส้นทางจากจังหวัดกระบี่ -ตรัง -พัทลุง - นครศรีธรรมราช

#### ข้อดี

๑. ตำแหน่งที่ตั้งเป็นศูนย์กลางของภาคใต้ อยู่ระหว่างกลางประเทศพม่าปลายแหลมมลายู และประเทศสิงคโปร์ ไม่มีปัญหาด้านความมั่นคง ) ห่างจากชายแดนพม่าประมาณ ๗๐๐ กิโลเมตร และห่างจากประเทศสิงคโปร์ ประมาณ ๗๐๐ กิโลเมตร
๒. ทางภูมิรัฐศาสตร์บริเวณคลองเป็นชาวไทยพุทธร้อยละ ๙๕ และรวมพื้นที่ได้แนวคลองทั้งหมด ประชากรส่วนใหญ่เป็นไทยพุทธหากมีการแทรกแซงจากภายนอกที่จะก่อให้เกิดปัญหาการแบ่งแยกดินแดนจะทำได้ยาก
๓. อยู่ในเส้นทางการเดินเรือสากลและสามารถพัฒนาท่าเรือหลบมรสุมได้ทั้ง ๒ ฝั่งทะเล
๔. ระบบโครงสร้างพื้นฐานมีความพร้อม อาทิเช่น โรงงานปูนซีเมนต์ทุ่งสง กำลังผลิต ๘ ล้านตัน/ปี และศูนย์ กลางการคมนาคมทางบก มีทางหลัก ๔ สาย รถไฟ ๒ สาย และทางอากาศมีสนามบินใกล้ถึง ๓ แห่ง
๕. มีแหล่งน้ำจืดที่ใช้ในกิจการของคลองและสนับสนุนอุตสาหกรรมเพียงพอโดยกรมชลประทานเป็นผู้วางแผน สนับสนุนเรื่องน้ำอย่างเต็มที่
๖. มีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่สำหรับเมืองใหม่ เขตเศรษฐกิจพิเศษและที่จะสามารถพัฒนาได้กว้างใหญ่ถึง ๓ ฝั่ง คือที่ปากคลองทั้งสองฝั่งทะเลและบริเวณกลางคลอง
๗. มีความหนาแน่นของประชากรน้อย ทำให้ลดค่าขนย้าย และค่าเรือย้าย
๘. ระดับน้ำทั้ง ๒ ฝั่งทะเลต่างกันประมาณ ๐.๕ เมตร
๙. ประชาชนในแนวคลอง ทั้ง ๒๓ อ.บ.ต สนับสนุนและมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวคลองเองตลอดแนวคลอง 9A ได้มีการประชุมกัน ๑๕ ครั้ง

#### ข้อเสีย

๑. แนว 9A ระยะทางประมาณ ๑๒๐ กิโลเมตร แนวที่ ๒ ยาว ๙๒ กิโลเมตร แนวที่ 5A ยาว ๑๐๒ กิโลเมตร และแนวที่ 7A ยาว ๑๐๕ กิโลเมตร
๒. มีเส้นทางพาดผ่านพื้นที่เนินเขาประมาณ ๑๐ กิโลเมตร บริเวณเทือกเขานครศรีธรรมราช
๓. แนวคลองพาดผ่านพื้นที่บางส่วนของพรุควนเคร็ง ถ้าไม่มีการจัดการที่เหมาะสมอาจจะทำให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมได้
๔. ไม่สามารถสร้างท่าเรือริมทะเลได้ต้องพัฒนาพรุควนเคร็งบางส่วนเป็นท่าเรือเคร็ง (Port of Kreng) เพื่อหลบมรสุมด้านอ่าวไทย



LIRT

## เขตเศรษฐกิจพิเศษคลองกระกับอนาคตของการพัฒนาประเทศไทย\*

ในอดีตที่ผ่านมา มนุษย์ได้ขุดคลองขึ้นจำนวนมาก เพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคมและการค้า คลองคาเลโดเนีย ความยาว ๑๑๕ กิโลเมตร ตั้งอยู่ ณ ตอนเหนือของสก๊อตแลนด์ ขุดเมื่อปี พ.ศ. ๒๓๖๕ เชื่อมทะเลเหนือกับมหาสมุทรแอตแลนติก คลองเกต้า ณ ตอนกลางของประเทศสวีเดน มีความยาวถึง ๓๘๕ กิโลเมตร เชื่อมทะเลบอลติกกับ ทะเลสกาเกอรั๊ก คลองคีส ตัดผ่านทางเหนือของประเทศเยอรมนี เชื่อมทะเลเหนือกับทะเลบอลติก

ในจำนวนคลองต่าง ๆ คลองซูเอส และคลองปานามา มีชื่อเสียงมากที่สุด เนื่องจากตั้งอยู่บนจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญของโลก คลองซูเอส สร้างเสร็จในปี พ.ศ. ๒๔๑๒ เชื่อมทะเลเมดิเตอร์เรเนียนกับทะเลแดง ในประเทศอียิปต์ ส่วนคลองปานามา สร้างเสร็จในปี พ.ศ. ๒๔๗๕ เชื่อมมหาสมุทรแอตแลนติกกับมหาสมุทรแปซิฟิก

ความคิดเกี่ยวกับการขุดคลองกระเพื่อเชื่อมทะเลอันดามันกับอ่าวไทยมีมาเป็นเวลาช้านาน ตามหลักฐานปรากฏว่าเริ่มตั้งแต่สมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช นำเสนอโดยเมอซิเอร์ เดอ ลามาร์ วิศวกรชาวฝรั่งเศส ผู้ได้ทำการสำรวจเส้นทางเดินเรือในทะเลสาบสงขลา และเห็นว่าเมืองสงขลามีภูมิประเทศดี สามารถปรับเส้นทางน้ำที่มีอยู่แล้วเพื่อเดินเรือทะเลไปมะริด และตะนาวศรีได้

คลองกระมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ เป็นการสร้างเส้นทางเดินเรือใหม่ขนานกับการเดินเรือในช่องแคบมะละกา การขุดคลองกระจึงกลายเป็นปัญหาทางการเมืองหลายครั้งหลายหน ตั้งแต่ยุคเริ่มกรุงรัตนโกสินทร์มาจนถึงปัจจุบัน เซอร์ จอห์น เบาว์ริง กงสุลใหญ่อังกฤษ ประจำประเทศไทย ได้เห็นความสำคัญทางยุทธศาสตร์ของคลองกระตั้งแต่เมื่อเดินทางเข้ามาเจริญราชไมตรี กับกรุงสยามในสมัยรัชกาลที่ ๔ ด้วยเหตุนี้เองอังกฤษซึ่งควบคุมเส้นทางเดินเรือในช่องแคบมะละกา จึงได้พยายามระงับการขุดคลองกระตลอดมา สนธิสัญญาจอห์น เบาว์ริง ได้ระบุไว้ว่าประเทศสยาม จะต้องไม่ขุดคลองกระโดยปราศจากความเห็นชอบจากอังกฤษ

ในปี พ.ศ. ๒๔๔๘ อังกฤษวิตกว่าประเทศไทยจะฝักใฝ่กับประเทศเยอรมัน เพื่อขุดคลองกระ จึงยอมผ่อนปรนมาตรการทางการค้าและสิทธิภายนอกอาณาเขตเหนือประเทศไทย

\*ที่มา : กักดี ธนะปุระ.บทความ “เขตเศรษฐกิจพิเศษคลองกระกับอนาคตการพัฒนาประเทศไทย”

เมื่อสิ้นสงครามโลกครั้งที่ ๒ ประเทศไทยในฐานะผู้แพ้สงคราม ถูกบังคับให้ทำข้อตกลงสมบูรณแบบ กับอังกฤษ เพื่อเลิกสถานสงคราม ลงนามกัน ณ เมืองสิงคโปร์เมื่อวันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๔๘๘ มีบทบัญญัติ ในข้อ ๗ ว่า รัฐบาลไทยจะไม่ตัดคลองข้ามอาณาเขตไทยเพื่อเชื่อมมหาสมุทรอินเดียกับอ่าวไทย สนธิสัญญา ฉบับนี้ถูกยกเลิกเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๐๙

เราอาจจะกล่าวได้ว่าส่วนหนึ่งของประวัติศาสตร์ยุคปัจจุบันของประเทศไทย ได้รับอิทธิพลจาก นโยบายชุดคลองกระในปี พ.ศ. ๒๕๑๖ นายเซวาร์ เซวาร์ชวัญยืน คหบดีชาวไทยเชื้อสายจีน ได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาอเมริกัน แทมส์ เอนจิเนียริง (TAMS Engineering) เข้ามาทำการศึกษา การขุดคลองเชื่อมมหาสมุทร อินเดียกับอ่าวไทย บริษัทแทมส์ ได้จัดทำรายงานอย่างละเอียด เกี่ยวกับการเลือกเส้นทาง ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการพัฒนาอุตสาหกรรม บริษัทแทมส์ให้ความเห็นว่าสมควรที่ประเทศไทยจะทำการขุดคลอง โดยใช้เทคโนโลยีนิวเคลียร์ (ระเบิดไฮโดรเจน) ช่วยระเบิดดินเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขุด โครงการได้รับความ สนับสนุนจาก จอมพลถนอม กิตติขจร และจอมพลประภาส จารุเสถียร ผู้นำรัฐบาลไทยในสมัยนั้น

ในขณะที่ข้อเสนอเกี่ยวกับโครงการขุดคลองกระได้รับการประชาสัมพันธ์ออกไปทั่วโลก ญี่ปุ่นและ สหรัฐอเมริกามีท่าทีเห็นชอบด้วยการลงทุน มีการเปิดตัวอย่างเป็นทางการและเริ่มระดมทุนในญี่ปุ่น ประเทศสิงคโปร์รีบเชิญปลัดกระทรวงกลาโหมของไทยไปเยี่ยมอย่างเป็นทางการ ต่อมาไม่นานเหตุการณ์นอง เลือด ๑๔ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๑๖ ได้ประทุขึ้นเป็นชนวนโค่นล้มรัฐบาล ถนอม-ประภาส เหตุการณ์รุนแรงครั้งนั้น ทำให้โครงการขุดคลองกระ ถูกระงับไปอย่างสิ้นเชิง

### ใครกลัวโครงการขุดคลองกระ?

จากประสบการณ์ที่ผ่านมา ประเทศบางประเทศซึ่งตั้งในช่องแคบมะละกา ไม่เห็นผลประโยชน์ระยะ ยาวของโครงการคลองกระต่อประเทศในอาเซียนโดยรวม กลับหวังผลประโยชน์ระยะสั้นขัดขวางการลงทุนขุด คลองกระทุกวิถีทาง บัดนี้การลงทุนภาคอุตสาหกรรมของประเทศตะวันตกขยายตัวอย่างรวดเร็วไปสู่ประเทศ จีนและอินเดียการลงทุนในประเทศอาเซียนกลับถดถอยลงอย่างเห็นได้ชัด การที่ไม่มีโครงการ Mega - project ขนาดใหญ่ เช่นโครงการขุดคลองกระทำให้ประเทศอาเซียนพลาดโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ขั้น ไฮเทค ดังนั้นจึงไม่สามารถแข่งขันกับเศรษฐกิจแรงงานราคาถูกในประเทศจีนและอินเดียได้ ประเทศใน อาเซียนบางประเทศแทนที่จะให้เงินลงทุนใน Mega - project กลับลงทุนสร้างคาสีในขนาดใหญ่ด้วยเงิน จำนวนมหาศาล เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก เป็นการแปลงโฉมเศรษฐกิจภาคการผลิตจริง (Manufacturing) ไปเป็นเศรษฐกิจภาคบริการ ซึ่งหาได้สร้างความเจริญให้แก่เศรษฐกิจในอาเซียนโดยรวมแต่อย่างใด



LIRT

ในเวลาเดียวกันหลายชาติเกรงว่าการก่อการร้ายจะทำให้การเดินทางเรือในช่องแคบมะละกาหยุดชะงักลง ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และออสเตรเลีย กล่าวคือ สิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย อินเดีย ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ ฯลฯ ได้ร่วมกันจัดกองทัพเรือลาดตระเวนเส้นทางเดินทางเรือในช่องแคบมะละกา ใช้จ่ายเงินจำนวนมากในการรักษาความปลอดภัย บริษัทประกันการขนส่งทางน้ำของอังกฤษ Lloyds of London ได้จัดเขตการเดินทางเรือในช่องแคบมะละกาได้ในเขตสงคราม (War Zone) ทำให้ บริษัทเดินเรือต้องจ่ายค่าประกันเพิ่มอีกมาก จากการประชุมหลายครั้ง อันตรายเกี่ยวกับการเดินเรือทะเลในช่องแคบมะละกา มักจะถูกหยิบยกขึ้นมาในวาระการประชุมอยู่เสมอในกรณีที่มีการเดินเรือในช่องแคบมะละกาถูกระงับลงโทษกะทันหัน ด้วยเหตุผลใดเหตุผลหนึ่ง การค้าในภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดียจะต้องหยุดชะงักลงอย่างกะทันหัน ความเห็นแก่ตัวของบางประเทศดังกล่าวข้างต้น อาจจะส่งผลให้เศรษฐกิจของโลกหยุดชะงักกันโดยทันที

ประเทศไทยมีอธิปไตยเป็นของตัวเอง อิทธิพลของชาวต่างชาติไม่น่าจะมีผลทำให้ประเทศไทยละเลยการพัฒนาอันจะนำมาซึ่งผลประโยชน์ของตนเอง อุปสรรคภายในประเทศนั่นเอง เป็นตัวการซึ่งนำความล้มเหลวมาสู่โครงการพัฒนาเศรษฐกิจขนาดใหญ่หรือ Mega project ทะเลขนาดใหญ่ อำนาจความสะดวกราบรื่นในการขนส่งทางน้ำ รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในอนาคต

ในปัจจุบัน จีนและอินเดีย กำลังพัฒนาเศรษฐกิจของตนเองอย่างรวดเร็วตามความคาดหมายของ ดร.พาร์พาด แต่ประเทศไทยก็หาได้พัฒนาโครงการคลองกระเพื่อรองรับความเจริญไม่ คงปล่อยให้ประเทศในช่องแคบมะละกา(สิงคโปร์และมาเลเซีย)สร้างท่าเรือรองรับการขยายตัวของการเดินเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ ซึ่งทวีความเจริญอย่างมาก ในอนาคตอันใกล้ ท่าเรือสิงคโปร์จะสามารถขนถ่ายสินค้าคอนเทนเนอร์ได้ถึง ๔๐ ล้านตู้ ขยายจากเดิม ๒๐ ล้านตู้ และเพิ่มท่าเรือขนส่งรถยนต์กว้างพอสำหรับ ๕๐๐,๐๐๐ คัน จึงไม่เป็นที่สงสัยเลยว่า ยิ่งอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยขยายตัวมากเท่าไร ประเทศสิงคโปร์จะได้ประโยชน์จากการขนส่งทางเรือมากขึ้นเท่านั้น ประโยชน์อันพึงได้จากความเจริญเติบโตของจีนและอินเดีย จึงไม่ได้ตกแก่ประเทศไทยได้อย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วย

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



LIRT

การขุดคลองกระเป็นการขยับประเทศไทยเข้ามาใกล้เส้นทางเดินเรือโลก ในปัจจุบันประเทศไทยเปรียบเสมือนอยู่กันขอย สินค้าส่งออกทั้งภาคเกษตรและอุตสาหกรรมต้องขนลงเรือเล็กไปส่งเรือขนาดกลางแล้วนำไปที่ท่าเรือสิงคโปร์ เพื่อนำไปบรรทุกต่อในเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ สิงคโปร์ได้เปรียบเพราะอยู่ปากขอย

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

ดร.สุรศักดิ์ เปรียบเทียบเขตเศรษฐกิจพิเศษคลองไทยกับเขตเศรษฐกิจพิเศษของจีน และหากเราศึกษาจากความสำเร็จของประเทศจีนในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ เราจะพบว่าการออกแบบการเงินและการลงทุนเป็นปัจจัยสำคัญ ไม่แพ้การออกแบบ “ระบบการขนส่งทางน้ำของโลก” หรือการออกแบบ “เศรษฐกิจพิเศษ”

ดร.สุรศักดิ์ ได้สรุปว่าปัจจัยของเศรษฐกิจพิเศษคลองไทยมีองค์ประกอบ ๕ ประการ

๑. ระบบศูนย์กลางการขนส่ง
๒. เขตเศรษฐกิจพิเศษ
๓. ชุมชนแห่งการลงทุนภูมิภาค
๔. ระบบเศรษฐกิจที่เป็นมิตรกับธุรกิจ
๕. เขตเศรษฐกิจแห่งความสงบและความเป็นกลาง

เขตเศรษฐกิจพิเศษคลองไทย จะมีการบริหารจัดการรูปแบบใหม่ ซึ่งสามารถนำมาปรับใช้กับประเทศไทยได้ทั้งประเทศ

ดังนั้น โครงการคลองกระจึงไม่ใช่การขุดคลองและเก็บค่าผ่านคลองแต่อย่างเดียว โครงการขนาดใหญ่เช่นนี้ จะเป็นการวางรากฐานสำหรับการปฏิรูปการบริหารประเทศ มีส่วนสำคัญในการเปลี่ยนประเทศไทยจากประเทศเกษตรกรรม ไปเป็นประเทศอุตสาหกรรม

ความคิดของ ดร.อูเวอร์ ฟอน พาร์พาด สอดคล้องกับ ดร.สุรศักดิ์ ในเรื่องเกี่ยวกับปรับโอกาสทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทย จากประเทศซึ่งเป็นรองในด้านการขนส่งสินค้าของโลกมาเป็น ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของโลก (Global Logistic Infrastructure) ในขณะที่ประเทศจีนและอินเดีย กำลังประสพกับ

ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ เขตเศรษฐกิจพิเศษคลองกระจะกลายเป็นศูนย์กลางของการพัฒนาเศรษฐกิจ และการลงทุนขนาดใหญ่อีกแห่งหนึ่งนำความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วมาสู่ภาคพื้นแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียเช่นเดียวกัน

### ความเข้าใจเรื่องเศรษฐศาสตร์ของโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษคลองกระ

เมื่อก้าวถึงโครงการพัฒนาเศรษฐกิจ มาตรฐานในการพิจารณาของเรามากขึ้นอยู่กับการวิเคราะห์แบบการลงทุน กำไร-ขาดทุน (Cost-Benefit Analysis) ก่อนอื่นใดการวิเคราะห์กำไรขาดทุนในรูปตัวเงินหรือมูลค่า ทำให้เรามองข้ามคุณค่าของโครงการ

บ่อยครั้งการวิเคราะห์เศรษฐกิจหรือโครงการในการพัฒนาเศรษฐกิจ เราสามารถเติมแต่งตัวเลขของกำไรขาดทุนได้ เพราะการทำนายกำไรขาดทุนเป็นสิ่งไม่แน่นอน ขึ้นอยู่กับ Scenario ต่างๆที่ผู้ทำการศึกษาจะสมมุติขึ้น ด้วยเหตุนี้เองนักบัญชีจึงสามารถแต่งบัญชีกำไรขาดทุนได้ ในบางกรณีกลายเป็นการคอร์รัปชันอย่างใหญ่หลวง เช่นในกรณีบริษัท Enron ในสหรัฐอเมริกา ซึ่งสมุหบัญชีและประธานซีอีโอร่วมกันแต่งบัญชีจากขาดทุนให้เป็นกำไร เพื่อให้ผู้บริหารได้รับผลตอบแทน โบนัสดงามและในที่สุดบริษัท Enron ก็ต้องล้มละลายเมื่อความจริงปรากฏแก่สาธารณะชน

การวิเคราะห์เศรษฐกิจนั้น คุณค่าของเศรษฐกิจควรจะนำมูลค่า

ในกรณีของโครงการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษคลองกระนั้น จะสร้างคุณค่าให้แก่ประเทศไทยได้ดังนี้

๑. โครงการพื้นฐานทางเศรษฐกิจขนาดใหญ่ มีอายุการทำงานหลายร้อยปี แบบ Infrastructure Stock และเมื่อมีคุณค่าถาวรเช่นนี้ ย่อมมีมูลค่าเพิ่มขึ้นเรื่อยๆตามกาลเวลา
๒. เป็นโครงการซึ่งสร้างงานคุณภาพดี ยกระดับแก่ประชาชนได้จำนวนไม่ต่ำกว่า ๓ ล้านคน ในระยะเวลาสั้น
๓. มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของการขนส่งทางน้ำของโลก
๔. เป็นการปฏิวัติครั้งใหญ่เปลี่ยนแปลงพื้นฐานการผลิตของไทยจากเกษตรกรรมล้าหลัง ไปเป็นอุตสาหกรรมทันสมัย
๕. เป็นโครงการซึ่งมีผลในการเปลี่ยนแปลงระบบการบริหารของประเทศให้ทันสมัยยิ่งขึ้น



LIRT

โครงการเศรษฐกิจพิเศษคลองกระจะช่วยให้เกิดความเป็นปึกแผ่นในประเทศ ทำให้ชาวไทยทั้งชาติมีความหวังต่อความก้าวหน้าในชีวิตในอนาคต ความสิ้นหวัง ความด้อยโอกาสทางเศรษฐกิจปราศจากความก้าวหน้า โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษคลองกระจะ จะสร้างความเป็นปึกแผ่นอย่างถาวรให้แก่ประเทศไทย

สิ่งเหล่านี้เป็นคุณค่าของการพัฒนาเศรษฐกิจและเมื่อได้รับความสำเร็จทางคุณค่า สร้างประโยชน์ให้แก่ประชาชนและประเทศชาติ มูลค่าความเจริญเติบโตย่อมติดตามมา นั่นคือลักษณะพิเศษของโครงการพัฒนาพื้นฐานทางเศรษฐกิจขนาดใหญ่ (Mega project)

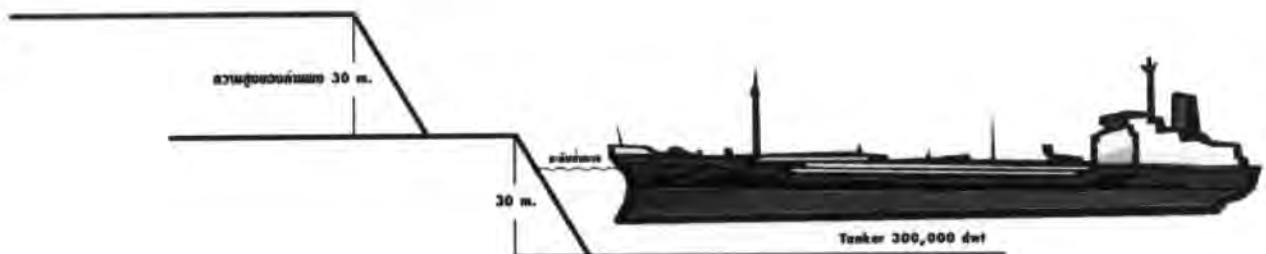
### มีทางเลือกในการก่อสร้างได้อย่างไร

ตั้งแต่เริ่มมีการศึกษาการขุดคลองกระจะอย่างจริงจังในปี พ.ศ.๒๕๑๖ บริษัทวิศวกรรมที่ปรึกษา มักจะเสนอการขุดคลองหรือขุดดินให้เป็นรูปคลอง ระดับน้ำทะเลเพื่อการเดินเรือขนาดใหญ่

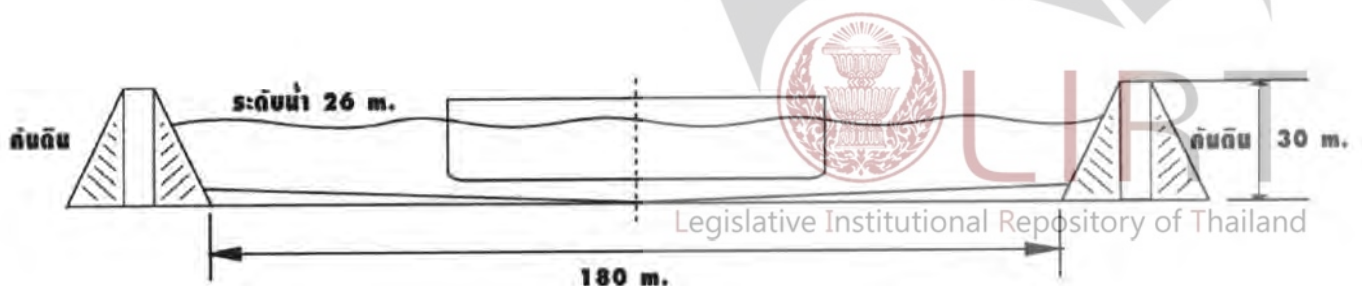
อย่างไรก็ตามการขุดนั้นต้องใช้การลงทุนมากเนื่องจากคลองมีระยะทางยาวกว่า ๑๐๐ กิโลเมตร มีความกว้าง ๔๐๐ เมตร ความลึก ๒๖ - ๓๐ เมตร จะต้องขุดดินมากกว่า ๒,๐๐๐ ล้านลูกบาศก์เมตร สำหรับเรือน้ำมันขนาด ๓๐๐,๐๐๐ ตัน สวนทางกันได้

บริษัทวิศวกรรมที่ปรึกษาอเมริกา ได้เสนอให้สร้างกำแพงกันน้ำเป็นรูปคลองขึ้นบนดินแทนการขุด

### ทางเข้าคลองยกระดับ



### ขนาดของคลองสำหรับ Tanker 300,000 dwt



ข้อดีของการสร้างกำแพงกันน้ำมีดังนี้

- (๑) ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างประมาณร้อยละ ๔๐
- (๒) มีการทำลายสิ่งแวดล้อมน้อย สามารถเลือกเส้นทางได้ง่าย ไม่ว่าจะเป็นเส้นทาง 5A (สงขลา - สตูล) หรือเส้นทาง 9A (ตรัง - นครศรีธรรมราช) ซึ่งได้รับการนำเสนอโดยคณะกรรมการวิชาการวิสามัญของวุฒิสภา ต่างก็มีความเหมาะสม
- (๓) เนื่องจากเป็นการสร้างกำแพงกันน้ำไม่ใช่การขุดแต่มีเพียงการปรับพื้นที่ให้เรียบเสมอกัน ไม่จำเป็นต้องมี Contour สามารถสร้างคลองเป็นเส้นตรงมีความสะดวกและความรวดเร็ว สำหรับการเดินเรือ
- (๔) ไม่ต้องขุดลอกชายฝั่งทะเล เป็นมิตรกับระบบนิเวศน์ชายฝั่ง ไม่ทำลายธรรมชาติและการท่องเที่ยว
- (๕) สามารถสร้างคลอง ๒ คลอง แยกกันโดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น ทำให้การเดินเรือเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว
- (๖) มีความยืดหยุ่นพอ รื้อถอนหรือสร้างเพิ่มเติมได้อย่างรวดเร็ว

สรุป

ประเทศต่างๆในเอเชียและภาคพื้นแปซิฟิกหลายประเทศแสวงหา สร้างโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เพื่อเร่งรัดการพัฒนาเศรษฐกิจ ประเทศจีนสร้างเขื่อนแม่น้ำ ๓ สาย เขื่อนสารพัดประโยชน์เพื่อแก้ปัญหาน้ำท่วม แม่น้ำแยงซีเกียง สร้างการคมนาคมทางเรือขนาดใหญ่ (เรือขนาด ๓๐,๐๐๐ ตัน สามารถเดินทางจากแม่น้ำแยงซีเกียงไปสู่ In land ได้) เก็บกักน้ำไว้ใช้ได้ทั่วประเทศตลอดปี ประเทศเวียดนามมีโครงการสร้างทางรถไฟรางมาตรฐาน รถไฟความเร็วสูง เชื่อมการเดินทางทั่วประเทศ ประเทศไทยยังขาดแผนแม่บทในการเร่งรัดพัฒนาเศรษฐกิจอย่างจริงจัง อนาคตของคนไทยจะไปในทางใด เราจะสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้หรือไม่ เราจะปิดประเทศก็เป็นไปไม่ได้ ครั้นจะเปิดประเทศแข่งขันกับต่างชาติ เราก็ขาดปัจจัยกระตุ้น ประเทศขาดการพัฒนาเศรษฐกิจขั้นพื้นฐาน (Basic Industries) ต้องนำเข้าวัตถุดิบที่จำเป็น ต้นทุนการผลิตจึงสูง ไม่สามารถบริหารจัดการและใช้เทคโนโลยีในระดับสูงได้ทันการ

โครงการพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษคลองกระ จะช่วยแก้ปัญหาต่างๆเหล่านี้ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว



LIRT

## ประเด็นคำถามเกี่ยวกับการขุดคลองคอคอดกระ\*

### ๑) จะมีเรือที่มาใช้ มากพอที่จะคุ้มทุนต่อโครงการคลองไทยหรือไม่

คำตอบ ปัจจุบันมีเรือผ่านทางตอนใต้ของประเทศไทยประมาณปีละ ๕๒๐,๐๐๐ ลำหรือ ประมาณวันละ ๑,๓๐๐ - ๑,๔๐๐ ลำต่อวัน ปัจจุบันมีเส้นทางเดินเรืออยู่ ๓ เส้นทางหลัก คือผ่านที่ช่องแคบ มะละกา เรือที่ผ่านช่องแคบนี้จะผ่านแนวจอด ที่ท่าเรือประเทศสิงคโปร์ประมาณวันละ ๖๐๐ ลำ เรือส่วนใหญ่ที่ไม่ผ่านช่องแคบมะละกา เพราะเป็น เรือขนาดใหญ่กินน้ำลึกเกินกว่า ๒๐ เมตร จะต้องแล่นอ้อมไปทางช่องแคบ ชุนต้า และช่องแคบ ลอมบ็อก ซึ่งจะต้องเสียค่าใช้จ่ายมาก เรือจะเสียเวลาและเชื้อเพลิงแล่นอ้อมหลายวัน ดังนั้นเรือที่จะมาใช้ คลองไทย จะมาจากช่องแคบชุนต้า และช่องแคบลอมบ็อก เรือเหล่านี้จะเป็นลูกค้าหลัก ที่จะมาใช้บริการคลองไทย เพราะคลองไทยจะสร้างรองรับเรือขนาดใหญ่ สามารถ ที่จะให้เรือขนาดใหญ่ผ่านได้ ซึ่งศักยภาพของคลองไทย จะสามารถให้บริการ ให้เรือแล่นผ่านได้ ๓๐๐ - ๓๕๐ ลำต่อวัน ดังนั้นจะยังคงมีเรืออีกหลายร้อยลำจำเป็นต้องใช้เส้นทางเดิม และที่สำคัญ ยังมีเรือ อีกจำนวนมากจากบรรดาเรือต่างๆของประเทศเพื่อนของไทยหลายประเทศ ทางด้านฝั่งอันดามันเช่น เรือจากประเทศอินเดีย จะไปยังประเทศต่างๆทาง ฝั่งอ่าวไทยเช่น ประเทศจีน หากผ่านคลองไทยจะประหยัดเวลา ๔-๕ วันในแต่ละเที่ยว โดยไม่ต้องเสี่ยงกับโจรสลัดบริเวณช่องแคบมะละกา

### ๒) การขุดคลองไทยจะทำให้เกิดการแบ่งแยกประเทศไทย หรือไม่

คำตอบ คำถามนี้ได้ถูกถามอยู่เสมอทุกครั้ง ที่มีการเคลื่อนไหว เกี่ยวกับโครงการขุดคลองไทย เพื่อให้มองเห็นด้วยเหตุ ด้วยผล ของการขุดคลองเป็นการขุด ด้วยวัตถุประสงค์ ประสงค์หลักที่ชัดเจน คือความต้องการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้มีความเจริญรุ่งเรือง ไม่ได้มีวัตถุประสงค์ร้ายต่อประเทศเลย การที่เราจะขุดคลอง โดยที่ แนวคลอง จะขุดผ่านแผ่นดินของประเทศ เป็นเส้นแนวคลองกั้นแผ่นดิน ออกเป็นสองส่วน แต่จะมีสะพานเชื่อมข้ามไปมาสะดวกหลายสะพาน แล้วเป็นเหตุของ การแบ่งแยกประเทศ ซึ่งเป็นการมองในแง่ร้ายเกินเหตุ การที่จะแบ่งแยกประเทศด้วยเพราะเหตุผลดังกล่าวนี้ เป็นเรื่องที่ค่อนข้างขาดเหตุผลจริงๆรองพิจารณาดู ประเทศไทยมีแผ่นดินที่มีทะเล ขวางกัน เช่นเกาะต่างๆหลายเกาะ เกาะภูเก็ตจัง ภูเก็ตเกิด เกาะสมุย จังหวัด

\*ที่มา : ประเด็นคำถามเกี่ยวกับการขุดคอคอดกระ.(ข้อมูลออนไลน์) เข้าถึงได้จาก <http://www.thai-canal.com/answer๑.htm#ans๑> สืบค้น ณ วันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๔



สุราษฎร์ธานี และเกาะอื่นๆ ซึ่งการเป็นเกาะจะมีทะเลขวางกั้น และไม่มีสะพานเชื่อมต่อ ระหว่างแผ่นดิน แต่ก็ยังคงเป็นประเทศไทยอยู่

กรณีประเทศมาเลเซียจะเห็นได้ชัดว่าประเทศมาเลเซียมีแผ่นดินติดชายแดนกับประเทศไทยส่วนหนึ่ง และก็ยังมีส่วนอื่นอีกส่วนหนึ่งที่มีชายแดนติดกับประเทศอินโดนีเซีย (Sabah, Sarawak, Borneo, Sibul, Kuching) ท่านพิจารณาดูจากแผนที่ ของประเทศมาเลเซีย ขนาดที่มีทะเลขวางกั้นห่างกันหลายร้อยกิโลเมตร ตามลักษณะภูมิประเทศแล้ว ก็ยังคงเป็นประเทศมาเลเซียที่มีความเจริญอย่างปรกติสุข พี่น้องคนไทยส่วนใหญ่ มีความรู้ และคงมีเหตุมีผลมากพอคงไม่หลงกล ทำให้ประเทศชาติต้องเสียโอกาสที่ดีไป

ที่สำคัญยิ่งคลองไทยจะแก้ปัญหา ๓ จังหวัดทางภาคใต้ได้แบบละมุนละม่อม และซึมซับอย่างสันติที่ยั่งยืน เพราะคลองไทยจะนำความเจริญไปยังทั่วทั้งภาคใต้ คลองไทยจะเป็นแหล่งสร้างงานสร้างรายได้ให้กับคนในพื้นที่ และคนไทยทั้งประเทศได้อย่างมากมายมหาศาล บริเวณสองฝั่งคลองไทยจะกลายเป็นเมืองใหญ่ทำให้คนไทยทั่วทั้ง ประเทศไม่น้อยกว่า ๓-๔ ล้านคน ไปทำงานสร้างความเจริญให้กับภาคใต้ คนไทยเหล่านี้จะเป็นรั้วปกป้องคุ้มครองแผ่นดินไทยได้เป็นอย่างดี โดยจะไม่มีอำนาจหรือ อิทธิพลใดๆ ที่จะสามารถต้านทานยับยั้งได้

### ๓) จะมีเรือนานาชาติมาใช้คลองไทยหรือไม่ เพราะ เรือผ่านช่องแคบมะละกาไม่เสียค่าผ่าน

คำตอบ การย่นระยะทาง ย่นระยะเวลาจะทำให้เรือขนาดใหญ่ประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากกว่า ๑๐๐ ล้านบาทต่อเที่ยว และที่สำคัญเรือไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา จะปลอดภัยจากปัญหาโจรสลัด การเปรียบเทียบเส้นทางผ่านคลองไทย กับเส้นทางผ่านช่องแคบ Malacca (ผ่านประเทศสิงคโปร์) จะประหยัดเวลา ๑-๓ วัน และระยะทาง ได้มากถึง ๑,๒๐๐-๑,๔๐๐ กม. สำหรับเส้นทางผ่านคลองไทย กับเส้นทางผ่าน ช่องแคบ Sunda จะย่นระยะทาง ๒,๕๐๐-๓,๐๐๐ กม. หรือลดระยะเวลาได้ ๔-๕ วัน และ คลองไทยเมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางเดินเรือแล่นผ่านช่องแคบ Lombok จะย่นระยะทางได้ ๓,๐๐๐ - ๓,๕๐๐ กม. หรือลดระยะเวลาได้ ๕-๗ วัน (ความเร็วของเรือเดินทะเลสากล กำหนดให้เรือทะเล ที่แล่นผ่านช่องแคบ หรือ คลองจะใช้ความเร็ว ได้ไม่เกิน ๑๒ ไมล์ทะเล ประมาณ ๒๐ กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง)

เรือขนาดแสนตันค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละวันไม่ต่ำกว่า ๒๐ ล้านบาท ฉะนั้นการที่เรือ นอกจากจะประหยัดค่าใช้จ่าย ประหยัดเวลาเดินทาง และที่สำคัญ เรือจะปลอดภัยจากปัญหาโจรสลัด ที่มีการปล้นเรือบ่อยครั้งมากบริเวณช่องแคบ มะละกา การเดินเรือจาก ยุโรป หรือ ตะวันออกกลาง ที่จะไป ยังประเทศต่างๆ เช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลี ฯลฯ จะวิ่งตรงผ่านคลองไทยได้เลย จากข้อมูลดังกล่าว ผลประโยชน์ที่บริษัทเดินเรือจะได้รับมีมากพอที่จะนำเรือมาใช้คลองไทย



LIRT

#### ๔) ความต่างระดับน้ำทะเลของสองฝั่งทะเล การขุด คลองจะต้องมีประตูน้ำเปิดให้เรือเข้าออกหรือไม่

คำตอบ ระดับน้ำทะเลของสองฝั่งทะเลระหว่างฝั่งอ่าวไทย กับฝั่งอันดามัน จะแตกต่างกันประมาณไม่ถึง ๑ เมตร ถ้าใช้แนวคลองเส้น ๙A เป็นแนวคลองขุด โดยเริ่มจากฝั่งทะเลทิศตะวันออกฝั่งอ่าวไทย ที่อำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช มาสุดที่ฝั่งทะเลทิศตะวันตกฝั่งอันดามัน อำเภอสิเกา จังหวัดพัทลุง ความแตกต่างของ ระดับน้ำทะเลขนาดนี้เมื่อเทียบกับความยาว ของคลองไทยที่จะขุด ยาว ๑๒๐ กิโลเมตร ไม่ต้องใช้ระบบประตูน้ำปิดเปิดให้เรือเข้าออก ท่านสามารถ เปรียบเทียบ กับแม่น้ำ เจ้าพระยา ช่วงฤดูฝนน้ำเหนือไหลลงอ่าวไทย ความต่างระดับของน้ำจากท่าเรือคลองเตยถึงจังหวัด ออยุธยา ประมาณ ๑๐๐ กิโลเมตร ความต่างระดับของน้ำ บางครั้งแตกต่างมากกว่า ๑ เมตร เรือก็ยังวิ่งไปมาเป็นปรกติ (คลองสุเอซ ยาว๑๙๐ กิโลเมตร มีความแตกต่างระดับของน้ำทะเลประมาณ ๒ เมตรไม่ต้อง ใช้ระบบประตูน้ำ) ทางธรรมชาติ น้ำขึ้นน้ำลงจะเกิดวันหนึ่งๆจะมีน้ำขึ้นน้ำลง ๔ ครั้ง เรือแล่นยังไม่พ่นคลองระดับน้ำทะเลก็จะเปลี่ยน

#### ๕) โครงการ คลองไทย มีความเป็นไปได้ขนาดไหน

คำตอบ จากข้อมูลต่างๆที่ได้นำเสนอในบทความวิเคราะห์ที่ท่านได้อ่าน และ ใช้ดุลยพินิจในการวิเคราะห์ด้วยเหตุผลท่านคงจะมองเห็นว่าคลองไทย มีผลประโยชน์ในทางเศรษฐกิจมากมายมหาศาล ไม่เฉพาะกับประเทศไทยเท่านั้น แต่ระดับโลกด้วย ดังนั้นจึงขอให้ข้อสังเกตว่ามี ๓ ปัจจัยหลัก ที่มีอิทธิพลสำคัญต่อการที่จะทำให้ โครงการ คลองไทยเป็นไปได้คือ ๑.ปัจจัยจากความเป็นไปได้ที่มีอิทธิพลมาจากต่างประเทศเพื่อนบ้าน บางประเทศที่เกิดจากความกลัวเสียผลประโยชน์ ๒. ปัจจัยจากยุทธศาสตร์ ของประเทศมหาอำนาจเช่น ระหว่างประเทศ ประเทศสหรัฐ กับประเทศจีน เพื่อเป็นการถ่วงดุลอำนาจของระหว่างประเทศมหาอำนาจ เพื่อไม่ให้ได้ประโยชน์จากโครงการนี้ ๓.ปัจจัยที่เกิดจากกลุ่มผลประโยชน์ หรือได้รับผลประโยชน์จากต่างประเทศ ที่อยู่ในประเทศไทยเองใช้อิทธิพลทางการเมือง ปิดกั้นข้อมูล ให้ข้อมูลบิดเบือน ถ่วงเวลา (สนามบินสุวรรณภูมิ โชคดี ที่ยังได้เกิด) ปัจจัยทั้งสามที่กล่าวมาสามารถแทรกแซงทำให้โครงการคลองไทยมีวิบากกรรม ดังนั้นความเป็นไปได้ของโครงการคลองไทยคือ จะต้อง ให้ความรู้ความเข้าใจ กับประชาชน ไทยอย่างจริงจังและทั่วถึง

#### ๖) ผลประโยชน์ ที่ประเทศไทยจะได้รับจากคลองไทย มีอะไรบ้าง

คำตอบ ผลประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการขุดคลองไทย เพื่อให้มองเห็นภาพได้ชัดเจนเป็นรูปธรรม สามารถแบ่งผลประโยชน์ที่จะได้รับเป็น ๒ ส่วนคือ ๑.ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นภายในประเทศกรณีไม่มีเรือต่างประเทศมาผ่าน ๒. ผลประโยชน์ที่เกิดจากการให้เรือต่างประเทศทั่วโลกผ่าน

## ๑. ผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นภายในประเทศกรณีไม่มีเรือต่างประเทศมาผ่าน

๑.๑ สร้างความมั่นคงให้กับประเทศไทยเพิ่มขึ้นในทางด้านการทหาร โดยเพิ่มบทบาท และสมุทราทานุภาพให้กับกองทัพเรือมากยิ่งขึ้นทั้งในยามปรกติ และในยามสงคราม โดยเฉพาะ การเคลื่อน ย้ายกองกำลังเรือรบไปมาระหว่าง ทั้งสองฝั่งทะเลของประเทศจะกระทำได้อย่างสะดวกรวดเร็ว มีความปลอดภัย และมีความอิสระจากที่เรือไทย ไม่ต้องผ่าน น่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้าน เมื่อในยามสงครามถึงแม้ว่าหากอ่าวไทย จะต้องถูกปิดไม่ว่ากรณีใดๆก็ตามจะยังมีคลองไทยเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้ายุทธปัจจัย ให้เรือต่างๆของไทย ในฝั่งอ่าวไทยเข้าออกได้สะดวกตลอด เวลา ไม่ต้องรอขอความยินยอมแล่นเรือผ่านน่านน้ำ ของประเทศเพื่อนบ้านอีกต่อไป

๑.๒ คลองไทย จะสามารถพัฒนาให้พื้นที่สองฝั่งคลองไทยเป็นเมืองเศรษฐกิจ เมืองอุตสาหกรรมเป็นแหล่งผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก ทำให้ได้เปรียบในเรื่องต่างๆ ในด้านต้นทุน จะทำให้เกิดการสร้างงาน ๓ - ๔ ล้านงาน ในพื้นที่ทั่วทั้งภาคใต้ เป็นการสร้างความเจริญได้อย่างยั่งยืน

๑.๓ โรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทยจะสามารถกลั่นน้ำมันได้ในราคาที่ต่ำ เพราะเรือขนส่งน้ำมัน ดิบส่วนมากจะนำมาจากทางกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง มาส่งยัง โรงกลั่นน้ำมัน ในประเทศไทย โดยเรือจะต้องแล่นเรืออ้อม ผ่านเข้าช่องแคบมะละกา และต้องผ่านประเทศสิงคโปร์ หากมีคลองไทยเกิดขึ้น จะทำให้เรือแต่ละลำประหยัด เวลาเดินทางแต่ละเที่ยว ๔-๕ วันต่อเที่ยว ซึ่งจะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งน้ำมันลงได้มาก จะเป็นผลทำให้ราคาน้ำมันในประเทศถูกลง ปัญหาน้ำมันเถื่อนก็จะลดน้อยลง ทำให้เกิดผลประโยชน์ คิดเป็นเงิน เป็นแสน ล้านบาท

๑.๔ ท่าเรือแหลมฉบังจะมีเรือขนส่งสินค้าจากต่างประเทศจำนวนมากมาใช้บริการ มากเพิ่มขึ้นเนื่องด้วยค่าใช้จ่าย และค่าบริการต่างๆในประเทศไทย จะประหยัดกว่า ของประเทศสิงคโปร์ และที่สำคัญ เรือไม่ต้องแล่นอ้อมผ่านช่องแคบมะละกา จะปลอดภัยจากความเสี่ยงถูกโจรสลัดปล้นจากข้อมูลมีการปล้นเกือบทุกวัน และจะย่นระยะ ทาง ลดเวลาเดินเรือของเรือแต่ละเที่ยวคิดเป็นค่าใช้จ่ายเป็นเงินหลายล้านบาทต่อเที่ยว ซึ่งจะเพิ่มบทบาทให้ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นศูนย์รวมการขนส่งทางเรือในอนาคตแทนที่จะต้อง ไปที่ประเทศประเทศสิงคโปร์ และเรือทุกลำที่มาใช้บริการก็จะเป็นลูกค้าซื้อ น้ำมัน อาหาร น้ำ และสินค้าต่างๆอีกมาก ซึ่งจะเป็นแหล่งสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับประเทศ คิดเป็นผลประโยชน์หลายแสน ล้านบาท ต่อปี

๑.๕ คลองไทยช่วยประหยัดการทำประมงทางทะเลน้ำลึก โดยเฉพาะเรือประมงทั้งสองฝั่ง ทางฝั่งอ่าวไทย และฝั่งอันดามันกว่าห้าหมื่นลำ ไปมาสะดวก จะประหยัดน้ำมัน และทำให้มีเวลาเพิ่มโอกาส ในการหา

ปลาได้มากขึ้น และช่วยลดปัญหา จาก การถูกปล้นจากโจรสลัด หรือเรือถูกจับจากกรณีเรือต้องไปผ่าน ทำให้ไปรุกร้านน้ำ ของ ประเทศ เพื่อนบ้าน คลองไทยจะช่วยสร้างรายได้ในส่วนนี้ไม่ต่ำกว่า ห้าหมื่นล้านบาท ต่อปี

๑.๖ คลองไทยจะทำให้พื้นที่ในหลายจังหวัด ที่คลองไทยผ่าน เมื่อน้ำทะเลจากคลองไทย ไหลผ่าน ก็จะทำให้พื้นที่ สองฝั่งคลองไทยอุดมสมบูรณ์ได้ และใช้ประโยชน์จาก น้ำทะเลที่ไหลผ่านสามารถใช้ประโยชน์ได้ ทางด้านการประมง และในกรณีถึงฤดูฝนที่มีน้ำมาก ก็จะช่วยการระบายน้ำลงทะเลได้สะดวก

๑.๗ คลองไทยเพิ่มแหล่งการท่องเที่ยวใหม่ทางทะเล ระหว่างฝั่งทะเลอ่าวไทย กับฝั่งทะเลอันดามัน ทำให้มีการท่องเที่ยวภายในประเทศเพิ่มขึ้น และประเทศเพื่อนบ้าน ปิละแสนล้านบาท

## ๒. ผลประโยชน์ที่จะเกิดจากการให้เรือต่างประเทศทั่วโลกผ่าน

๒.๑ นโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษสองฝั่งคลองไทยจะทำให้เกิด โรงงานอุตสาหกรรมทุกประเภทจาก ประเทศทั่วโลก มาประกอบกิจการภาคธุรกิจต่างๆ บนสองฝั่งคลองไทย จะสร้าง งาน ประมาณ ๒ ถึง ๓ ล้าน งาน อย่าง ยั่งยืน ต่อเนื่อง สามารถสร้างรายได้ เป็นล้านล้านบาท ต่อปี

๒.๒ รายได้จากค่าผ่านคลอง กว่าห้าแสนล้านบาทต่อปี

๒.๓ รายได้จากการขายสินค้าอุปโภค บริโภค และบริการต่างๆ อาหารโดยเฉพาะน้ำจืด จะสร้างรายได้ เป็นหลายหมื่นล้านบาทต่อปี

๒.๔ รายได้จากการขายน้ำมันเชื้อเพลิง ซ่อม สร้าง เรือ เป็นแสนล้านบาท ต่อปี

๒.๕ รายได้จากเรือท่องเที่ยวขนาดใหญ่ทั่วโลก มาแวะผ่านประเทศไทยเกิดการท่องเที่ยวทั้งทางเรือ และทางบก จะสร้างรายได้ และนำเงินตราต่างประเทศเข้าประเทศไทยโดยตรง สามารถสร้างรายได้ เป็น แสนๆ ล้านบาท ต่อปี

## ๗) ความมั่นคงของประเทศ

คำตอบ ความมั่นคง โดยเฉพาะความมั่นคงทางทะเล ด้านกองทัพเรือ หรือกองทัพบก ในปัจจุบันนี้ถ้า ท่านดูแผนที่ประเทศไทย จะเห็นว่าปากทางเข้าออกฝั่งทะเล อ่าวไทยเป็นทะเลปิด เรือทุกลำของไทยถ้า ต้องการนำเรือออกจากทางฝั่งอ่าวไทยไปยังจังหวัดต่างๆเช่น จ.สตูล จ.ตรัง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ระนอง ทางทะเลฝั่งอันดามัน เรือไทยเราจะต้องผ่านน่านน้ำสากลของประเทศข้างเคียงหลายประเทศมี ประเทศเขมร ประเทศเวียดนาม ประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ และ ประเทศอินโดนีเซีย เมื่อคลองไทยเกิดขึ้น เรือของ

ไทยจะแล่นเข้าออกไปได้ทั่วโลกได้อย่างเสรี ปลอดภัย จากโจรสลัด เรือประมงไทยถูกจับประจำเพราะผ่านน่านน้ำประเทศเพื่อนบ้านก็จะไม่เกิดขึ้นโดย เฉพาะเรือประมงของไทยประมาณ ๔๕,๐๐๐ ลำ จะประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงในการเดินเรือไปมาสองฝั่งทะเลไทย หลายหมื่นล้านบาทต่อปี คลองไทย เพิ่มศักยภาพกองทัพไทยทั้งทางบกและทางเรือ สามารถเคลื่อนย้ายกำลังได้รวดเร็ว และมีความเป็นอิสระทั้งในยามปกติ หรือในยามสงครามทุกรูปแบบ โดยจะไม่กระทบ กระเทือนถึงความสัมพันธ์ไมตรีระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน ในปัจจุบันการเคลื่อนย้ายกำลัง หรือการกระทำใดๆของกองทัพเรือในการเคลื่อนย้าย ยากที่จะปลอดภัยจากการรู้เห็นตรวจตราของประเทศข้างเคียง โดยเฉพาะประเทศมาเลเซีย เรือขนส่งน้ำมันดิบ หรือเรือขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยทุกลำ จะต้องผ่านน่านน้ำของประเทศมาเลเซีย ทั้งฝั่งอ่าวไทย และฝั่งอันดามัน หากยามใดมีปัญหาที่คาดไม่ถึง การขนส่งน้ำมันทางทะเลอาจจะถูกบล็อกได้ประเทศไทยจะเป็นอัมพาตแน่ๆ เพราะเรือบรรทุกน้ำมันไม่สามารถนำน้ำมันมาส่งยังโรงกลั่นน้ำมันที่ จังหวัดระยอง และจังหวัดชลบุรีได้

#### ๘) ปัญหาสิ่งแวดล้อม

คำตอบ ปัญหาของสิ่งแวดล้อม ที่จะเกิดจากเรือต่างๆจากต่างประเทศ ที่มาใช้คลอง เราจะสามารถควบคุมเรือที่จะปล่อยของเสียจากเรือที่ใช้คลองได้มากกว่า การเกิดปัญหาของสิ่งแวดล้อมของเมืองที่จะตามมา ซึ่งเป็นสิ่งที่จะต้องนำมาพิจารณา พร้อมกับการดำเนินโครงการคลองไทย ก็คือการวางผังเมืองที่สมบูรณ์แบบ เพราะ ปัญหาของสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากตัวคลองไทย และเรือที่ใช้บริการคลองเราสามารถควบคุมใช้มาตรการสากลทางกฎหมายได้ และทางด้านการบริหารการจัดการทางวิศวกรรม สามารถตรวจสอบได้อยู่แล้ว เหมือนกับท่าเรือสำคัญต่างๆทั่วโลก แต่ปัญหาสิ่งแวดล้อม ของสังคมเมืองที่ใหญ่และมีความหนาแน่นมาก ของประชากร จะตามมา เหมือนกับเมืองใหญ่ๆคล้าย กรุงเทพฯ. การวางผังเมืองที่ดีสมบูรณ์แบบ มีสอง ๒ ลักษณะ ที่จะต้องวางแผน แผนที่ ๑ วางผังเมืองเชิงป้องกันปัญหา ที่ป้องกันได้เช่นระบบสาธารณูปโภคต่างๆ เช่นแหล่งน้ำ แหล่งพลังงานไฟฟ้า ระบบขจัดของเสีย ระบบการคมนาคม ฯลฯ ดังกล่าววางแผนล่วงหน้าได้เลย แผนที่ ๒ การวางผังเมือง แบบพัฒนาไป ดำเนินไป คู่ขนานกับ การเปลี่ยนแปลง ซึ่งในทางปฏิบัติจริงสามารถศึกษาของจริง จากเมืองสำคัญได้ทั่วโลก

ปัญหาเรื่องผลกระทบของสิ่งมีชีวิตของสองฝั่งทะเลไทย ถ้าเปรียบเทียบคลองไทยกับคลองปานามาถ้าพิจารณาจากดูแผนที่โลก จะเห็นว่าคลองปานามาอยู่ตรงกลางของ ทวีปอเมริกา มีผืนแผ่นดินยาวกว่า ๔๐,๐๐๐ กิโลเมตร และเป็นส่วนที่แคบที่สุดที่กั้นระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิก กับมหาสมุทรแอตแลนติก ทำให้สิ่งมีชีวิตทางทะเลทั้งสองฝั่ง ไปมาถึงกันได้ยาก สิ่งมีชีวิตจึงมีความแตกต่างกันเป็นอย่างมาก มีพิพิธภัณฑน์ สมิทโซเนียนของประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อศึกษาสัตว์ทางทะเลโดยเฉพาะตั้งอยู่ที่นั่น แต่สำหรับคลองไทย ถ้าดูจากแผนที่

จะเห็นว่าทางตอนใต้ ของประเทศไทย และประเทศมาเลเซียจะเป็นแหลมยื่นลงไป ยังมหาสมุทร อินเดีย ไม่ ยาวมาก แนวคลองไทยจะอยู่ห่างจากปลายแหลมมลายู ไม่ถึง ๑,๐๐๐ กิโลเมตร และความต่างระดับของน้ำ ทะเลคลองไทย ของฝั่งทะเลทั้งสองฝั่งแตกต่างกันไม่ถึง ๑ เมตร และน้ำทะเลทั้งสองฝั่งไหลไปมาถึงกันสะดวก ความแตกต่างของสิ่งมีชีวิตทางทะเลทั้งสองมีผลน้อย ปลาทุทั้งสองฝั่งมีโอกาสผสมพันธุ์กันได้แต่ขนาดอาจ จะ โตไม่ เท่ากัน ความเค็มของน้ำทะเล ถ้าวัดความเค็มของน้ำทะเลช่วงฤดูฝนความเค็มฝั่งอ่าวไทยน้อยกว่าฝั่งอัน ดามันแน่นอน การหมุนเวียนของน้ำทะเลที่เข้าออกทางอ่าวไทย มีการหมุนเวียน ๒ ครั้งต่อปีอยู่แล้ว น้ำเสียที่ ไม่สะอาดที่ผ่านการเข้ามาจากโรงงานต่างๆหลายสิบจังหวัด รวมทั้งประชาชนในกรุงเทพฯด้วย ไหลลงแม่น้ำ เจ้าพระยา แม่น้ำบาง ประกง หรือแม่น้ำท่าจีน ก็จะมารวมกันอยู่ที่อ่าวไทย หลังขุดคลองไทยแล้วน้ำทะเลจาก ทางฝั่งอันดามัน ซึ่งมีความสะอาดกว่ามาช่วยทำให้น้ำทะเลในอ่าวไทยดีขึ้น สิ่งที่เราวิตกกังวลเหตุอาจจะ กลายเป็นผลดีก็ได้ การระมัดระวังปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งที่ดี แต่อย่าหลงประเด็น จนทำให้ประเทศชาติ ต้องเสียหายหรือเสียโอกาส

#### ๙) ดินจำนวนมาก ที่ขุดแล้วจะเอาไปไว้ที่ใด

คำตอบ ดินจำนวนมากมาย จะถูกนำไปถม ๒ ฝั่งคลองของพื้นที่ ที่กันไว้ตลอดแนว ๔ กิโลเมตร โดยประมาณควรจะต้องถมเหนือระดับน้ำทะเล ๓ - ๕ เมตร ตลอดแนวเพื่อรองรับเมืองอุตสาหกรรมโลก ทั้ง อุตสาหกรรมโยเทค และอุตสาหกรรมด้านต่างๆไม่ทราบที่ดินที่ได้ จะเหลือหรือไม่จะต้องมีการสำรวจให้ได้ ข้อมูลทางอุทกศาสตร์ก่อน ถ้าหากมีเหลือมากพอจะต้อง

สร้างคลังพักสินค้าหรือ ขนถ่ายสินค้าในทะเล เหมือนประเทศญี่ปุ่น หรือประเทศเกาหลี ซึ่งเป็นแหล่ง สร้างรายได้มหาศาลแร่ธาตุ ทรัพยากรต่างๆที่มีค่าในดินหากพบ เจอให้นำทรัพยากรเหล่านั้น นำไปรวมไว้ใน ที่ๆให้สามารถ จัดระบบบริหารจัดการ สัมปทาน เพื่อนำเงินให้กับรัฐต่อไป

#### ๑๐) งบประมาณก่อสร้างโครงการคลองไทย ประมาณเท่าไร

คำตอบ ประมาณการค่าก่อสร้าง ของโครงการคลองไทย จะประเมินค่าใช้จ่ายหลักของโครงการ คือ

๑.ค่าใช้จ่ายในการขุดคลองงบประมาณในการใช้เงิน ๒.ค่าใช้จ่ายในส่วนการสร้างสะพานข้ามคลอง จะมีด้วยกัน สามสะพาน และ สองอุโมงค์ สำหรับค่าใช้จ่ายในการขุดคลอง ประมาณการตามจำนวน ดินที่ จะต้องขุด ทั้งหมดประมาณ ๔,๐๐๐ ล้าน ลูกบาศก์เมตร ถ้าประมาณการ ค่าขนย้ายดิน เฉลี่ย ลูกบาศก์เมตร ละ ๑๕๐ บาท เงินในส่วนนี้ จะใช้ประมาณ ๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท จำนวน สะพานที่จะสร้าง ๓ สะพาน และ



LIRT

อุโมงค์ ๒ อุโมงค์ รวมค่าก่อสร้างทั้ง ๕ รายการประมาณ ๕๐,๐๐๐ ล้านบาท ดังนั้นงบลงทุนหลักๆของโครงการ ทั้งหมด รวมกันประมาณ ๖๕๐,๐๐๐ ล้านบาท

#### ๑๑) จะหาเงินที่ไหน มาลงทุน สร้างโครงการคลองไทย

คำตอบ ประเทศไทย ณ ปี พ.ศ. ๒๕๕๗ เงินฝากของพี่น้องคนไทยทั่วประเทศ ที่ฝากอยู่ในระบบธนาคารต่าง ๆ ของในประเทศทั้งหมด เวลานี้ มีจำนวนเงินฝากที่อยู่ในระบบ ธนาคารต่างๆทั้งหมดประมาณกว่า ๗๐๐,๐๐๐ - ๘๐๐,๐๐๐ ล้านบาท เงินฝากเหล่านี้ ธนาคาร ยังไม่สามารถปล่อยเราหรือนำไปลงทุนอะไรได้เลย ซึ่งไม่เกิดผลผลิตใด ๆ ทั้งสิ้น มีแต่ผลเสีย จะทำให้เศรษฐกิจ ของประเทศเป็นภาระเรื่องดอกเบี้ยที่สะสมเพิ่มขึ้น ยิ่งนานวันเวลาผ่านไปดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้นจะต้องจ่ายสะสมทบต้นไปตลอด ค่าของเงินบาทก็จะถูกลดค่าลงโดยปริยาย เป็นภาระของสังคมโดยอ้อม ที่จะต้องซื้อของแพงขึ้น ปัจจุบัน (อัตราดอกเบี้ยเงินฝาก ๑% ต่อปี ) คนที่มีเงินฝาก ธนาคาร ตอนนี้ เงินจำนวน ๑๐ ล้านบาท ฝากธนาคาร ได้ดอกเบี้ยแต่ละเดือนไม่ถึง ๑๐,๐๐๐ บาท และ ก็คงจะเป็นเช่นนี้ ไปนานเท่านั้น トラบใดที่เงินฝากยังนอนอยู่ในธนาคารปล่อยเราไม่ได้แบบที่เป็นอยู่

เงินจำนวนดังกล่าวนี้ หากรัฐบาลขอยืมจากประชาชน โดยออกพันธบัตรไปก่อน แล้วนำไปลงทุนสร้างคลองไทย จำนวนเงินดังกล่าวมีมากพอที่จะนำไปเป็นทุนหมุนเวียนในการก่อสร้างโครงการคลองไทย สามารถทำได้สบาย และพร้อมจ่ายดอกเบี้ยให้ได้มากกว่าที่ฝากธนาคารขณะนี้ด้วย โดยแทบจะไม่ต้องอาศัยเรียมเงินตราจากต่างประเทศให้ต้องเสียดอกเบี้ย ที่จะทำให้เงินไหลออกนอกประเทศ รัฐบาลสามารถออกพันธบัตรได้เหมือนกับที่ทำมาก่อนเมื่อ ปี ๒๕๔๕ จำนวนเงินร่วม ๔ แสนล้านบาท ใช้สำหรับแก้ปัญหาเงินกองทุนฟื้นฟูที่ผ่านมา ยังทำได้แค่คราวนี้รัฐบาลเราเงินมาเพื่อสร้างงาน โดยทยอยออกพันธบัตร เพียง ปีละ ๑ แสนล้านบาท มาลงทุน สร้างคลองไทย ซึ่งเป็นการสร้างงานให้กับประเทศเพิ่มขึ้นอีกเป็น ๑-๒ ล้านงานให้กับลูกหลานไทย อย่างเป็นรูปธรรม เป็นเหมือนเอาเงินยายซื้อขมยาย ซื้อไปซื้อมาไม่ถึง ๘ ปีประเทศไทยก็ได้ คลองไทย แล้วก็สร้างรายได้ให้กับประเทศไทยตามมามากมาย เงินตราต่างประเทศจะสะพัดไหลเข้าประเทศโดยทางตรง และโดยทางอ้อม นานเท่านั้น แล้วรัฐบาลก็เก็บรายได้ และภาษี คืนประชาชนไม่ถึง ๑๐ ปี ก็คืนทุนที่ยืมมาได้หมด ผลประโยชน์ต่างๆก็วนอยู่ในประเทศตลอดไป

จากข้อมูลตัวเลขทางเศรษฐกิจของประเทศที่ผมกล่าวมาคร่าว ๆ นี้ ผมคิดว่าประเทศไทยมีศักยภาพที่จะลงทุนโครงการ คลองไทย เองได้โดยไม่ต้องพึ่งพา เงินทุน จากต่างประเทศเลย แต่ผมเห็นว่าควรให้ต่างประเทศมีส่วนร่วมด้วย แต่ประเทศไทยจะต้องเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่



LIRT

## ๑๒) จะใช้เวลาในการ ทำโครงการคลองไทยนานเท่าใด

คำตอบ จะใช้เวลาก่อสร้างนานเท่าใด ทางด้านวิศวกรรมปัจจุบันนี้มีเครื่องมือเครื่องจักร และเทคโนโลยีดีกว่าอดีตมาก การขุดคลองใช้เทคโนโลยีธรรมดา ไม่ซับซ้อนมาก ระยะเวลา ๕ ปีคงได้เห็นคลอง ซึ่งความยาวคลอง ๑๒๐ กิโลเมตร

หัวใจสำคัญในงานการก่อสร้างคลอง อยู่ที่การบริหารการจัดการของโครงการ งานก่อสร้างคลองจะสามารถแบ่งโครงการย่อยออกเป็นส่วนๆ แล้วสามารถ ทำงานทั้งหมด ได้พร้อมๆกัน ซึ่งสามารถกระจายงานได้ เหมือนงานสร้างถนน แบ่งเป็นช่วงๆแล้วให้บริษัทรับเหมา ทำพร้อมกันหลายบริษัท

การก่อสร้างคลอง ต่างกว่าการก่อสร้างเขื่อน ซึ่งงานเขื่อนส่วนใหญ่งานก่อสร้างจะทำการก่อสร้างที่จุดเดียว แต่งานก่อสร้างคลองสามารถ แบ่งงาน เป็นส่วนๆ แบ่งเป็น ๑ กิโลเมตร ต่อ ๑ บริษัทก่อสร้าง ๑๒๐ กิโลเมตร จะมี ๑๒๐ บริษัทก่อสร้าง ทำพร้อมกัน ทุกบริษัทก่อสร้างก็จะสามารถขุดคลองสำเร็จได้ใน ๕ -๗ ปี

## ๑๓) แนวคลองที่จะขุดควรอยู่บริเวณใด

คำตอบ แนวขุดคลองก็จะมีการนำเสนอขึ้นมาใหม่ และก็มีมีการปรับเปลี่ยนตลอดเวลาจนถึง ณ เวลามีอยู่ด้วยกัน ๑๒ แนวคลองที่จะขุด เพื่อให้กรอบแนวคิด ที่จะกำหนดแนวขุดคลอง ให้เกิดเป็นผลดีที่สุด สำหรับประเทศไทย จะต้องมีการพิจารณา องค์ประกอบหลักที่สำคัญต่างๆนำมาพิจารณาร่วมกันมีดังนี้ :-

๑.ทางด้านความอิสระในการบริหารคลอง ของประเทศ

๒.ทางด้านเศรษฐกิจ ของประเทศ

๓.ทางด้านยุทธศาสตร์ทางทหาร

๔.ทางด้านสังคม และ สิ่งแวดล้อม

๕.ทางด้านวิศวกรรมศาสตร์

จากการประชุมของ วุฒิสภาได้มีการวิเคราะห์ และสรุปในหลักการเบื้องต้นเห็นว่า เส้น ๔Aเหมาะสมที่จะเป็นแนวคลอง ที่ควรขุด โดยเริ่มจากฝั่งทะเล ทิศตะวันออกฝั่งอ่าวไทย ที่อำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช มาสุดที่ฝั่งทะเลทิศตะวันตกฝั่งอันดามัน อำเภอสิเกา จังหวัดพัทลุง



LIART

#### ๑๔) การก่อสร้างคลองต้องใช้ระเบิดปรมาณู (nuclear) ในการขุดคลอง หรือไม่

คำตอบ ไม่มีเหตุผลอะไร ที่จะต้องใช้ระเบิดปรมาณู มาใช้ในการขุดคลอง ขนาดการระเบิดหินตามภูเขาในเขตสัมปทานของโรงไม้หินในต่างจังหวัด เพื่อนำหิน ไปใช้ในงานก่อสร้างต่างๆ เปลอไม่กี่ปี ภูเขาหายเป็นลูกๆ ไม่ทราบว่าจะคนไหนนำประเด็นเรื่องการขุดคลองจะต้องใช้ ระเบิดปรมาณูในการก่อสร้างมีวัตถุประสงค์อะไร ซึ่งจะทำให้ประชาชนที่ไม่มีข้อมูลเกิดความรู้สึกที่ไม่ดีกับโครงการขุดคลอง

จากที่คณะกรรมการ วุฒิสภานับสำรวจเส้นทางแนวขุด ๙A จะมีแนวคลองที่จะต้องตัดผ่านภูเขาสูงยาวประมาณ ๘ กิโลเมตร ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่แนวราบ ปัจจุบันนี้ มีคลองในโครงการพระราชดำริ ที่ปากพนัง ที่ได้มีการขุดคลอง ขนาดกว้าง ๑๖๐ เมตร ยาว ๒๓ กิโลเมตร ลึก ๕ เมตร ซึ่งแนวคลองไทยจะอยู่ไม่ห่างและขนานกับคลองนี้

#### ๑๕) ขุดคลองไทยแล้ว ประเทศไทยจะได้อะไร

คำตอบ ๑. คลองไทยจะเป็นเส้นทางเศรษฐกิจใหม่ของโลก และจะมีส่วนสำคัญต่อระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ทางด้านเศรษฐกิจ และด้านสิ่งแวดล้อมของโลก คลองไทยจะเป็นสัญลักษณ์ของประเทศไทยไปตลอดกาล โดยเฉพาะทางด้านการท่องเที่ยวจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงามที่สุดแห่งหนึ่งของโลกที่มนุษย์ร่วมกันสร้าง ที่จะเป็แหล่งดึงดูดของนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก จะสร้างรายได้เข้าประเทศไทยได้มากมาย

๒. คลองไทยจะสามารถแก้ปัญหา ๓ จังหวัดภาคใต้ ได้อย่างละมุนละม่อม และสันติวิธีได้อย่างถาวร เพราะคลองไทยจะสร้างงาน สร้างรายได้ สร้างความเจริญ ไปทั่วทั้งภาคใต้ ประชาชนคนไทยทั่วทั้งประเทศไม่น้อยกว่า ๓-๔ ล้านคน จะหลั่งไหลเข้ามาอยู่ และทำมาหากิน รวมถึงการเริ่มต้นสร้างธุรกิจของคนไทยรุ่นใหม่ รุ่นลูก รุ่นหลานของไทยในอนาคต ซึ่งประชาชนคนไทยเหล่านี้จะเป็นกองทัพประชาชนที่ทรงพลัง เป็นเสมือนยิ่งกว่ากองทัพ พลังที่เข้มแข็งมหาศาลนี้จะปกป้องคุ้มครองแผ่นดินไทยได้เป็นอย่างดี โดยจะไม่มีอำนาจมืดหรืออิทธิพลใดๆที่จะมายับยั้งได้

๓. คลองไทยจะเป็นเสมือนสายธารขนาดใหญ่เชื่อมสองฝั่งทะเลไทย เป็นเส้นทางเศรษฐกิจก่อให้เกิดการหมุนเวียนของเงินตรา จากต่างประเทศทั่วโลกไหลเข้าสู่ประเทศไทยได้ทั้งทางตรง และทางอ้อมได้โดยไม่มีวันหยุด สร้างงาน สร้างรายได้ เป็นแหล่งท่องเที่ยว แหล่งธุรกิจ แหล่งอุตสาหกรรม จะมีคลังสินค้าเป็นศูนย์กลางกระจายการขนส่ง และมีคลังเก็บรักษาสินค้าจากประเทศทั่วโลกพร้อมขนส่งทางทะเล เป็นศูนย์กลางธนาคารธุรกิจการค้าของการเดินเรือระหว่างประเทศ ตลอดจนเป็นศูนย์รวมภาคอุตสาหกรรม และ

ภาคเกษตรผลิตอาหารสำเร็จรูปของไทยเพื่อการส่งออก เป็นศูนย์จำหน่ายให้บริการ อาหาร น้ำดื่ม น้ำใช้ ให้กับเรือต่างๆซึ่งจะสร้างรายได้ให้กับประเทศได้อย่างมหาศาล

๔. ด้านความมั่นคงของประเทศ คลองไทยจะเสริมสมรรถนภาพ ทางด้านการทหารการขนส่งทางทะเลทางด้านอ่าวไทยหากมีการถูกปิดกั้นด้วยเหตุผลใดๆก็ตาม คลองไทยจะเป็นเส้นทางขนส่ง ที่สำคัญทั้งในยามปรกติและยามสงครามของประเทศ ยามปรกติกองทัพเรือสามารถนำกองกำลังเข้าออกเพื่อการซ้อมรบลาดตระเวนตรวจตราป้องกันการเข้ามาของสิ่งผิดกฎหมายตามรอยต่อของเขตน่านน้ำระหว่างประเทศ และการเคลื่อนย้ายกำลังของกองทัพเรือไปมาทั้งสองฝั่งทะเลไทย จะไม่สร้างความรู้สึกหวาดระแวงให้ กับประเทศเพื่อนบ้านทำให้มีความอิสระ ลดระยะเวลาเดินทาง และประหยัดงบประมาณ

๕. ทางด้านการประมงจะขยายโอกาสทำให้เรือประมงไทย ทั้งฝั่งอันดามัน และฝั่งอ่าวไทยซึ่งมีอยู่กว่า ๔๕,๐๐๐ ลำ สามารถไปมาทั้งสองฝั่งได้สะดวกรวดเร็ว ทำให้เรือประมงจำนวนดังกล่าว สามารถเข้ามาใช้ทรัพยากรทางทะเลของทั้งสองฝั่งทะเลที่มีสัตว์น้ำอุดมสมบูรณ์ได้ โดยเฉพาะฝั่งทะเลอันดามันของไทย ซึ่งมีอาณาเขตตั้งแต่แนวเขตน่านน้ำสากลของประเทศ ไปจนถึงแนวเขตน่านน้ำสากลของประเทศอินเดียได้อย่างเต็มที่ อีกทั้งช่วยลดการใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ต้องใช้ไปมาระหว่างสองฝั่งทะเลไทย จากเดิมที่ต้องใช้ปริมาณมากให้ลดน้อยลง จึงเป็นผลให้เรือประมงไทยสามารถประหยัดทั้งเวลา และค่าใช้จ่ายซึ่งคาดการณ์ว่า ในจุดนี้จะช่วยประหยัดค่าใช้จ่าย และเพิ่มผล ผลิตรวมกันประมาณไม่น้อยกว่า ๕๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี

๖. คลองไทยจะลดพื้นที่ยากจน เนื่องจากแนวคลองไทยจะตัดผ่านบริเวณทุรกันดารของภาคใต้ จึงทำให้พื้นที่หลายจังหวัด ที่แนวคลองไทยผ่านจะได้รับประโยชน์จากความเจริญ และความอุดมสมบูรณ์ทางทะเล ประชาชนที่อยู่ทั้งสองฝั่งคลองจะได้รับประโยชน์อย่างทั่วถึง นอกจากนี้คลองไทยยังจะช่วยป้องกันน้ำท่วมจากพายุฝนที่ตกอย่างหนักให้ลงทะเลได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งเกิดขึ้นบ่อยๆกับ ๑๔ จังหวัดภาค ใต้ได้เป็นอย่างดี

๗. คลองไทยจะเพิ่มบทบาทให้กับประเทศไทยได้รับประโยชน์ ให้มีอำนาจต่อรองถ่วงดุลอำนาจ ทางเศรษฐกิจ ทางการเมือง และทางทหาร ระหว่างประเทศมหาอำนาจของโลก เช่นระหว่าง ประเทศจีน กับ ประเทศสหรัฐอเมริกา (ข้อสังเกตปัจจุบัน ประเทศไต้หวัน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศสิงคโปร์ ได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากประเทศสหรัฐอเมริกา) เพราะศักยภาพของคลองไทยจะเป็นคลองเดินเรือหลักที่สำคัญของโลกทันที จะมีเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เรือท่องเที่ยวจากที่ต่างๆทั่วโลกมาใช้คลองไทย เพราะนอกจากจะเป็นการประหยัดเวลา ประหยัดเชื้อเพลิงแล้วยังจะมีความปลอดภัยมาก กว่าเส้นทางปัจจุบัน ที่มีปัญหาโจรสลัดปล้นเป็นประจำบริเวณแนวช่องแคบมะละกา ศักยภาพของคลองไทยจะสามารถให้เรือผ่านได้มากกว่าคลองหลักๆของโลกในปัจจุบันโดยเฉพาะ รูปแบบของคลองไทยจะเป็นแบบคลองคูข่าน ทำให้มี

ความปลอดภัยสูงจากอุบัติเหตุ สามารถรองรับให้เรือผ่านได้ ๓๐๐ ถึง ๓๕๐ ลำต่อวัน (คลองปานามา ๓๘ ลำต่อวัน คลองสุเอซ ๘๗ ลำต่อวัน) คลองไทยจะรองรับเรือขนาดใหญ่ ๓๐๐,๐๐๐ ตัน ถึง ๕๐๐,๐๐๐ ตัน ซึ่งเป็นที่ต้องการของบริษัทเดินเรือทั่วโลก โดยเฉพาะกรณีหากมีเรือรบหรือเรือประเภทยุทโธปกรณ์ก็ตามที่นำไปสู่ความขัดแย้งระหว่างประเทศผ่านคลองไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากประเทศไทย

๘. ประเทศไทยจะผลิตน้ำมันได้ต้นทุนถูกกว่าประเทศสิงคโปร์ คลองไทยจะเพิ่มความสามารถให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางโรงกลั่นผลิตน้ำมันที่ต้นทุนต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ในย่านเอเชียได้ เพราะระยะทางการขนส่งน้ำมันใกล้กว่า และขนาดของเรือน้ำมันที่มีขนาดใหญ่กว่าไม่ต้องอ้อมไปผ่านถึงประเทศสิงคโปร์อีกต่อไปทำให้ลดค่าใช้จ่ายมาก เรือที่ผ่านคลองไทยจะเป็นลูก ค้ารายใหญ่ที่สำคัญมาใช้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้มีปริมาณการขายน้ำมันได้มากมาย มากพอที่ประเทศไทยจะเป็นผู้กำหนดราคาขายน้ำมันเองได้ และปัญหาน้ำมันเถื่อนก็จะหมดไป ปัจจุบันสิงคโปร์ขายน้ำมันให้กับเรือที่มาใช้บริการ ๕๖,๗๐๐ ตันต่อวัน สิงคโปร์ขาย ๑ เดือนมากกว่าไทยขาย ๑ ปี

๙. คลองไทยจะช่วยประหยัดค่าขนส่งสินค้าทางเรือ โดยเฉพาะเรือขนส่งน้ำมัน (Logistics) ทางทะเลทั้งหมดของประเทศไทย ทั้งขาเข้า และขาออก เช่นประเทศไทยใช้น้ำมันดิบกว่า ๘๐๐,๐๐๐ บาเลน ต่อวัน ซึ่งส่วนใหญ่จะนำเข้ามาจากประเทศในตะวันออกกลางโดยทางเรือมายังโรงกลั่นในประเทศ เรือขนส่งน้ำมันแต่ละลำจะเสียเวลาไปอ้อมที่ประเทศสิงคโปร์ กว่าที่จะมาถึงโรงกลั่นน้ำมันที่ประเทศไทย ๕ วัน กลับอีก ๕ วัน รวมเสียเวลา ๑๐ วัน หากมีคลองไทยจะเสียเวลาประมาณ ๒ วันเท่านั้น หากคำนวณค่าใช้จ่ายตลอดทั้งปีประเทศไทยต้องเสียค่าใช้จ่ายในส่วนนี้มากกว่าแสนล้านบาทต่อปี เพียงเฉพาะการขนส่งน้ำมันอย่างเดียวเป็นต้น หากพิจารณาถึงการขนส่งสินค้าส่งออก หรือเข้าของสินค้าอื่นๆทางเรือของไทย ไม่ว่าจะสินค้าทางภาคอุตสาหกรรมหรือสินค้าทางภาคเกษตร คิดเป็นเงินที่ยังจะประหยัดได้อีกมาก กว่าแสนล้านบาทต่อปี ระบบการขนส่ง (Logistics) ของประเทศไทยโดยรวมสูงถึง ๒๕% - ๓๐% ของ(GDP) หรือ ประมาณ ๑,๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ถึง ๑,๘๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ต่อปี เฉพาะคลองไทยจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ได้ไม่น้อยกว่าปีละ ๒๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ต่อปี

๑๐. คลองไทยจะทำให้ประเทศไทยมีบทบาทที่สำคัญ ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ ที่อยู่สองฝั่งทะเลไทย มหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิก จะได้รับผลประโยชน์ ในด้านการประหยัดค่าใช้จ่าย ในการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศทางทะเลได้เป็นอย่างมาก เช่นเรือจากประเทศอินเดียจะส่งสินค้าไปยังประเทศจีน หรือ ประเทศญี่ปุ่นจะย่นระยะเวลาได้ ๕ วัน ในแต่ละเที่ยวคิดเป็นเงินประหยัดหลายสิบล้านบาทต่อเที่ยว ดังนั้นประเทศต่างๆ ประเทศศรีลังกา ประเทศบังกลาเทศ ประเทศ

พม่า ประเทศลาว ประเทศเขมร ประเทศเวียดนาม ประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลี ประเทศฟิลิปปินส์ หรือแม้แต่ประเทศมาเลเซียด้วยที่จะได้รับประโยชน์จากเส้นทางคลองไทย ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยมีบทบาท ต่อการต่อรอนทางการทูตกับประเทศมาเลเซียสูงขึ้น เพราะคลองไทยจะช่วยย่นระยะทาง และเวลาในการเดินเรือของประเทศมาเลเซียที่จะใช้เรือผ่านคลองไทยเข้าออก ทางตอนเหนือของประเทศมาเลเซีย (ประเทศมาเลเซียขออนุญาตไทยเปิดชายแดนเพื่อขนส่งสินค้าผ่านทางบก หากมีคลองไทยแล้วเราจะไม่ให้ผ่านทางบกได้)

๑๑. คลองไทยจะช่วยลดปัญหาเรือนกระจก ย่นระยะทางการเดินเรือ ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง และลดปัญหาด้านมลภาวะทางอากาศของโลก ในแต่ละปีได้มากมหาศาล ซึ่งเป็นที่มาของการเกิดภาวะเรือนกระจกบนชั้นบรรยากาศ ที่เป็นต้นเหตุของภัยพิบัติทางธรรมชาติ ที่นับวันแต่จะทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นทุกวัน ซึ่งมีผลถึงประเทศไทย ปัจจุบันประเทศสหรัฐอเมริกา ยังไม่ยอมรับร่วมเซ็นสัญญาโตเกียวที่ว่าด้วยการลดปัญหา The Greenhouse Effect ดังนั้นหากคลองไทยได้เกิดขึ้น คลองไทยจะมีบทบาทมากในการแก้ ปัญหานี้

๑๒. เศรษฐกิจไทยยุคไร้พรมแดน คลองไทยจะเป็นแหล่งรายได้หลักของประเทศ จากศักยภาพของคลองไทยจะสามารถใช้เป็นแผนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจของประเทศไทยได้ โดยที่จะไม่มีประเทศใดๆที่จะสามารถมาแข่งขันได้เลย เพราะตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่พิเศษสุดนี้ มีที่ประเทศไทยแห่งเดียว คลองไทยจะเป็นชุมทรัพย์เกษตรกรรมชาติ ที่ไม่มีวันหมดจะเป็นช่อง ทางสามารถสร้างให้เศรษฐกิจไทยเข้มแข็ง และมั่นคง ได้ยาวนานการแข่งขันทางการค้าบนเวทีการค้าเสรีโลก (WTO) จากประเทศสมาชิก ๑๔๗ ประเทศ ต่างก็ใช้กลยุทธ์ทางการค้ากันเต็มที่ อนาคตการค้าขายระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นสินค้าประเภทอุตสาหกรรม หรือสินค้าเกษตร หรือแม้แต่ธุรกิจให้บริการแนวโน้มมีการแข่งขันกันรุนแรงยิ่งขึ้นทุกวัน เรา และ ท่าน ต่างทราบกันดีว่าการส่งออกสำหรับสินค้าภาคเกษตรของประเทศไทย ทั้งหมดรายได้ ยังน้อยกว่ารายได้จากการท่องเที่ยวเสียอีก แต่ถึงอย่างไรการเกษตรก็ยังคงมีความสำคัญอยู่ เพราะประเทศไทยจะต้องมีอาหารที่สมบูรณ์พอเพียง แต่การคาดหวังจะให้สินค้าจากทางภาคเกษตร เป็นธรรมาทางเศรษฐกิจที่จะนำไปสู่ความมั่งคั่งของประเทศ แทบจะมองไม่เห็นความสว่างเลย ข้อมูลของธนาคารแห่งชาติ แสดงถึงรายได้ทางภาคเกษตรทั้งหมดของประเทศไทยประมาณ ๙-๑๐ เปอร์เซ็นต์ ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศเท่านั้น หรือประมาณ ๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาท แต่ใช้ประชากรผลิตประมาณครึ่งประเทศ รายได้ยังน้อยกว่ารายได้ จากภาคการท่องเที่ยวซึ่งได้ถึงประมาณ ๗๐๐,๐๐๐ ล้านบาท หรือแม้แต่สินค้าภาคอุตสาหกรรมก็ตาม มีสินค้าอุตสาหกรรมหลายอย่างของประเทศไทยที่ส่งออก รายได้ที่แท้จริงที่ได้ก็เป็นเพียงค่าแรง งานในฐานะผู้รับจ้างผลิต หรือไม่ก็เป็นผู้รับประกอบชิ้นส่วนเป็นหลักเสียส่วนมาก ตัวเลขจำนวนเงินมูลค่าของสินค้าภาคอุตสาหกรรมที่ส่งออกดูเหมือนจะสูงมาก แต่รายได้ที่แท้จริงที่ไทยได้รับคือค่าแรงงานประมาณ ๒๕ - ๓๐

เปอร์เซ็นต์ ของมูลค่าที่ส่งออกเท่านั้น เมื่อประมาณ ๒๐ กว่าปี ที่ผ่านมาประเทศเพื่อนบ้านของเราหลายประเทศ เช่น ประเทศจีน ประเทศอินเดีย ประเทศเกาหลีใต้ เคยเป็นลูกค้ารายใหญ่ของไทย แต่ตอนนี้กำลังจะกลายมาเป็นพ้อค้ารายใหญ่ของไทยต่อไปอาจจะเป็นประเทศเวียดนาม ประเทศเขมร ประเทศลาว หรือประเทศพม่า เพราะประเทศดังกล่าวยังมีต้นทุนด้านแรงงานต่ำ และทรัพยากรทางธรรมชาติยังมีอยู่มาก ซึ่งตอนนี้มีประเทศบางประเทศที่ร่ำรวยแต่ไม่มีทรัพยากรในประเทศมากนัก ได้ไปลงทุนผลิตสินค้าทางด้านการเกษตรใน ๔ ประเทศ ดังกล่าว ในอนาคตข้างหน้าอาจจะมาผลิตสินค้าด้านเกษตร(GMO) ขยายแข่งกับประเทศไทยต่อไปก็ได้ แต่สำหรับประเทศมาเลเซียตอนนี้ความเจริญแซงประเทศไทยไปนานแล้ว

ดังนั้นโครงการคลองไทยจึงเป็นความหวัง และโอกาสของประเทศที่จะใช้เป็นธงนำสร้างความ เข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และทางการเมืองของไทยได้ เป็นบุญของแผ่นดินไทยจริงๆที่มีทำเลพิเศษ เป็นทรัพยากรที่ใช้ไม่มีวันหมด

ณ วันนี้ถึงเวลาหรือยังที่เราน่าจะให้ข้อมูลดังกล่าวกับประชาชน ได้มีส่วนร่วม รับรู้ รับทราบ และ มีส่วนร่วมในการตัดสินใจกับโครงการนี้ กันเสียที่ว่าสิ่งที่จะเกิดขึ้นจะก่อให้เกิดประโยชน์ หรือความเสียหายมากกว่ากัน

## บทความที่เกี่ยวข้อง

### ชุดคอคอดกระรับแผนพัฒนาโลจิสติกส์\*

นักศึกษา ๔ เหล่าทัพผนึกเอกชน ร่วมถกในเวทีประชุมเชิงวิชาการ"คลองไทยกับโอกาสทางเศรษฐกิจ" ที่ประชุมประสานเสียงจี้รัฐฟันแผนชุดคอคอดกระ ชี้ประหยัดต้นทุนยุคน้ำมันพุ่ง ทั้งเพิ่มขีดความสามารถคลองไทย รองรับการพัฒนาโลจิสติกส์และอันิสงส์ทางการท่องเที่ยวของไทย

นาวาเอก ศุภย์ปิ่น โสมภีร์ นักศึกษาวิทยาลัยการทัพเรือ รุ่นที่ ๓๘ ในฐานะเลขานุการคณะกรรมการจัดงานประชุมทางวิชาการ เรื่อง คลองไทย กับโอกาสทางเศรษฐกิจแห่งชาติ เปิดเผยกับ"ฐานเศรษฐกิจ"ว่า จากภาวะน้ำมันเชื้อเพลิงอันเป็นพลังงานที่มีอยู่อย่างจำกัดมีราคาสูงขึ้น โดยไม่มีท่าทีจะลดลง ส่งผลให้ทั่วโลกประสบปัญหาค่าใช้จ่ายต้นทุนในการผลิตที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งต้นทุนการขนส่งเป็นอีกต้นทุนหนึ่งที่มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของโลก ทำให้ล่าสุดทางวิทยาลัยการทัพเรือ ได้ร่วมกับวิทยาลัยการทัพบก วิทยาลัยการทัพอากาศแลวิทยาลัยเสนาธิการทหาร จัดประชุมทางวิชาการวิทยาลัยการทัพสัมพันธ์ ประจำปี ๒๕๕๙ เรื่อง คลองไทยกับโอกาสทางเศรษฐกิจแห่งชาติขึ้น เมื่อวันที่ ๑๗ ก.ค.ที่ผ่านมา และดึงภาครัฐและเอกชนเข้าร่วมประชุมเชิงวิชาการ เพื่อหวังว่าไทยจะเห็นประโยชน์ของการพัฒนาโครงการคลองไทยและโอกาสเศรษฐกิจทางทะเลของไทยภายหลังการชุดคอคอดกระเพื่อลัดช่องแคบมะละกา ซึ่งที่ประชุมต่างมีมุมมองว่าเป็นโครงการหนึ่งที่จะช่วยสร้างโอกาสทางการแข่ง ขันธุรกิจด้านการค้าขายและการขนส่งทางทะเลระดับโลกของไทยได้ และเพื่อให้เป็นเส้นทางเดินเรือที่สามารถลดต้นทุนและเป็นการพัฒนาการขนส่ง ทางน้ำ ทำให้การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยทำได้อย่างครบวงจรทั้งบก น้ำ และอากาศนาย แพทย์ปราเสริฐ ประสาททองโอสถ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด กล่าวในงานประชุมเชิงวิชาการในหัวข้อดังกล่าวว่าการชุดคลองไทยถือเป็นเรื่องที่ดี เพราะจะได้ร่นระยะทางและประหยัดต้นทุนขนส่งสินค้าโดยเฉพาะในช่วงนี้ที่ราคา น้ำมันแพง ปัจจุบันไทยขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกาต้องใช้เวลาหลายวัน แต่ทั้งนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องศึกษา อย่างละเอียดและรอบคอบเพื่อมิให้เกิดผลกระทบ นอกจากนี้ ยังเห็นว่าควรจะมีการใช้สนามบินอยู่ตะเภาให้เกิดประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ เพื่อขนส่งสินค้า เพราะมีความใกล้กับท่าเรือแหลมฉบัง จะทำให้ระบบขนส่งครบวงจรและจะทำให้เพิ่มโอกาสการส่งสินค้าของไทยได้อีกมาก ด้านนายค่านวณ ชโลปถัมภ์ ประธานคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคลองคอคอดกระ วุฒิสภา กล่าวว่า การชุดคลองเพื่อเชื่อมทะเลอันดามันกับอ่าวไทยเป็นเรื่องที่พูดกันมานานหลาย สิบปี หากรัฐต้องการให้ดำเนินการก็ต้องจัดสรรเงินประมาณ ๒,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อให้ศึกษาวิจัยอย่างละเอียดและให้เกิดผลเป็นรูปธรรม และจะต้องมีการกำหนดเขตเศรษฐกิจไว้อรองรับด้วย

\*ที่มา : หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ วันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๙



นางจันทนา สุขุমানนท์ รองประธานฝ่ายการตลาดและการขาย บริษัท ปูนซีเมนต์นครหลวงไทย จำกัด(มหาชน) ให้ความเห็นว่า ในฐานะผู้เชี่ยวชาญด้านการตลาด การพิจารณาชุดคลองไทยจะต้องมาพิจารณาถึงโอกาสความเป็นไปได้ในการชุดคลองไทย รวมถึงปัจจัยความเสี่ยงที่จะตามมาหลังจากการชุดไปแล้วด้วย เมื่อพูดถึงโอกาสหลังการชุดคลองไทยก็จะทำให้การพัฒนาเป็นฮับหรือศูนย์กลาง การกระจายสินค้า การขนส่งในภูมิภาคได้ง่ายขึ้น ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวจะต้องมี ท่าเรือ คลังสินค้า สาธารณูปโภค ที่เอื้อประโยชน์ทางการท่องเที่ยวด้วย

จากเดิมการเดินทางเรือท่องเที่ยวสำคัญๆใช้การเดินทางเรืออ้อมอ่าวไทย ส่วน ทางด้านการประมงก็จะดีขึ้น การเสริมความมั่นคงชายฝั่งทะเล ก็จะมีการลดต้นทุนการนำเข้าและการส่งออก มีการเพิ่มการจ้างงาน ความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ และอาจช่วยลดปัญหา ๓ จังหวัดภาคใต้ เพราะทางด้านใต้มีความเจริญแล้วทุกคนก็จะมึงานทำก็จะลดปัญหาการขัดแย้งได้สำหรับ ความเสี่ยงของลงทุนชุดคลองไทย ก็จะใช้เงินลงทุนสูง และน่าเป็นห่วงว่าเมื่อชุดไปแล้วจะมีเรือเข้ามาใช้บริการมากน้อยเท่าไร เพราะท่าเรือต่างๆ มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และโครงการนี้ก็เป็นโครงการที่ถูกหยิบยกเป็นนโยบายแห่งชาติ ระบบเวलगานก่อสร้างก็อาจจะใช้เวลานาน

ทั้งนี้ ยังจำเป็นที่จะต้องศึกษาข้อมูลทางเศรษฐกิจ อาทิ ปริมาณการค้าทางทะเล ปริมาณการขนส่งสินค้าว่ามีความเหมาะสมแก่การลงทุนผศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพิสดรา สำนักเจรจาการค้าบริการ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กล่าวถึงความสำคัญของพาณิชย์นาวีกับระบบโลจิสติกส์ ว่า ธุรกิจพาณิชย์นาวีคือการทำธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล การเดินเรือ อู่ต่อเรือ ธุรกิจสนับสนุนโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องเนื่องคลังสินค้า และระบบไอที ปัจจุบันผู้ประกอบการโลจิสติกส์ผู้ให้บริการการขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสาร การพัฒนาของการค้าทางทะเลโลก ปัจจุบันแบ่งออก ๓ ประเภท คือ ๑.สินค้าแท้งค์เกอร์(Tanker cargo) การขนส่งสินค้าแก๊ส น้ำมัน ๒.สินค้าประเภทเทกอง(Dry Cargo)ได้แก่สินค้าแห้ง อิเล็กทรอนิกส์ และสุดท้ายสินค้าเมนบาร์ก (Main Bulk)สินค้าจำพวกข้าว ข้าวโพด ธัญพืช"ไทย น่าจะชุดคลองไทยจะได้ให้บริการเรือขนส่งสินค้าได้ทั่วโลกลดค่าใช้จ่าย แต่จะต้องมีจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าไว้รองรับบริการเรือที่มาจอด เช่นเดียวกับการเปิดเสรีทางการบิน ที่ไม่เพียงแต่การให้บริการจุดลงจอดเท่านั้นแต่จะต้องพยายามให้นักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวในไทยด้วย รวมถึงมีการทำท่าเรือ ธุรกิจการผลิต ธุรกิจเรือท่องเที่ยว และจะต้องมีเขตเศรษฐกิจพิเศษ อุตสาหกรรมขนถ่ายสินค้าเพื่อจะรองรับการเป็นฮับ ในการประชุมมีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นที่หลากหลาย อาทิ การลงทุนชุดคลองไทย ต้องใช้เงินมหาศาล ดังนั้น การเมืองจะต้องเข้มแข็ง ด้านเศรษฐกิจก็ต้องศึกษาอย่างละเอียดว่าคุ้มค่าการลงทุนหรือไม่ ด้านสังคมก็ต้องคำนึงถึงความรู้สึกของประชาชนว่าจะเป็นการแบ่งแยกดินแดนหรือไม่ รวมถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม"

ผศ.ดร.จักรกฤษณ์ กล่าวที่สรุปสำหรับโครงการชุดคลองไทยนั้น เป็นคลองขนาด ๕๐๐ เมตรลึก ๓๐ เมตรเรือบรรทุกสินค้าขนาด ๒๕๐,๐๐๐-๓๐๐,๐๐๐ ตัน ตัดผ่าน จ.กระบี่ จ.ตรัง อยู่ทางฝั่งทะเลอันดามันมาเชื่อมกับทะเลฝั่งอ่าวไทยบริเวณพื้นที่ จ.นครศรีธรรมราช จ.สงขลา ระยะทาง ๑๒๐ กิโลเมตร เพื่อเป็นคลอง

ขนส่งสินค้าลักษณะคล้ายกับแม่น้ำเจ้าพระยา จะเป็นการร่นระยะทางการขนส่งสินค้า ทำให้เอกชนประหยัดต้นทุน และเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจของประเทศ เป็นแนวคิดที่เกิดขึ้นมานานแล้วแต่ยังไม่มีความคืบหน้าในการดำเนินการแต่ อย่งใด



## สำนักวิชาการ ให้การบริการทางวิชาการ

๑. ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์ ให้บริการในวันและเวลาราชการ
  - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙  
ด้านการเมืองการปกครอง ความมั่นคง การทหาร การยุติธรรม กฎหมายระหว่างประเทศ  
ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อนุญาโตตุลาการ ทฤษฎีสินทางปัญญา
  - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๑ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙  
ด้านเศรษฐกิจ พาณิชย การเงิน การคลัง การธนาคาร การลงทุน งบประมาณ ประกันภัย  
อุตสาหกรรม คมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การเกษตรและสหกรณ์
  - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๓ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙  
ด้านสังคม การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม แรงงานและสวัสดิการสังคม เด็ก สตรี  
การสาธารณสุข การท่องเที่ยว การกีฬา วิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การพลังงาน
๒. ณ จุดบริการสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (E-knowledge Services) อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓  
ให้บริการในวันและเวลาราชการ สำหรับวันประชุมสภาผู้แทนราษฎรให้บริการถึงเวลา ๑๙.๓๐ น.  
โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๗ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๘

