



รายงานของ คณะกรรมการวิสามัญ

เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการยุทธศาสตร์ฯ ยุทธศาสตร์

พฤษภาคม 2547

THAI NATIONAL ASSEMBLY LIBRARY



3961151840

[Faint handwritten text]

[Faint handwritten text]

44329

04

รท

80

7-3

627-13

2547



รายงานของคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้

ของ

โครงการขุดคลองทดกระ



จัดทำโดย

คณะกรรมการวิสามัญฯ

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สิ่งพิมพ์รัฐบาล

สมบัติห้องสมุดรัฐสภา

เส้นใจหาโบราณ
ข้ามควงสมุทรตอนกลาง
โดยสิ้นเชิง

คณะกรรมการวิสามัญ
เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดลอกคอดกระ วุฒิสภา



นายคำนวน ชโลปถัมภ์
ประธานคณะกรรมการ



นายสุรใจ ศิริพงษ์
รองประธาน คนที่หนึ่ง



พลตำรวจเอก มีชัย นฤตกิจ
รองประธาน คนที่สอง



พลตำรวจโท ทวี ทิพย์รัตน์
รองประธาน คนที่สาม



นายพ่อง เล่งอี้
รองประธาน คนที่สี่



พลโท โอภาส รัตนบุรี
รองประธาน คนที่ห้า



พลเอก หานู สีนานนท์
ที่ปรึกษา
ประธานที่ปรึกษา



พลเอก มนต์รี สุภาพร
ที่ปรึกษา



นายแพทย์ ฤทธิชาติ สุนทรเวช
ที่ปรึกษา



พลอากาศเอก จรุงญ์ วุฒิกานูจน์
ที่ปรึกษา



นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิริ
ที่ปรึกษา



พลเรือเอก อำนาจ จันทนภักฐะ
ที่ปรึกษา



นายภักดี ธนะปุระ
ที่ปรึกษา
ร่วมควบคุมการดำเนินงาน
โดยสำนักงาน



พลเรือโท สมบูรณ์ สุขพันธ์
ที่ปรึกษา



นายสามารถ รัตนประทีปพร
โฆษก



นายสมพงษ์ สระกวี
โขนก



นายสันติภาพ อินทรพัฒน์
โขนก



นายสมเกียรติ สรลัมพ์
เลขาานุการ



นายมนู วณิชชานนท์
รองเลขาานุการ



นางบุษรินทร์ ดิยะไพรัช วรพัฒน์
รองเลขาานุการ



นายเลิศชาย นิลสลบ
รองเลขาานุการ



นายกมล มั่นภักดี
กรรมการ



พลอากาศเอก กานต์ สุระกุล
กรรมการ



นายเกษม ชัยสิทธิ์
กรรมการ



นายณรงค์ นุ่นทอง
กรรมการ



นายพนพล สมบูรณ์
กรรมการ



นายนิรัตน์ อยู่ภักดี
กรรมการ



นายประยุทธ์ ศรีมิชัย (ถึงแก่กรรม)
กรรมการ



นายประสิทธิ์ พิฑูรกิจจา
กรรมการ



พลเอก พนม จินะวิจารณ์
กรรมการ



นายไพบูลย์ อุบัติศฤงค์
กรรมการ



นายพักรุดดิน บอดอน
กรรมการ



นายระวี กิ่งคำวงศ์
กรรมการ



นายวงศ์พันธุ์ ณ ตะกั่วทุ่ง
กรรมการ



นายวิโรจน์ อมตกุลชัย
กรรมการ



นายวีรพงศ์ สกลกิติวัฒน์
กรรมการ



นายสมศักดิ์ โล่สถาพรพิพิธ
กรรมการ



นายสรารฐ นิยมทรัพย์
กรรมการ



นายสุเดช ยะสวัสดิ
กรรมการ



นายอนุชาติ บรรจงสุขุมิตร
กรรมการ



ร้อยตรี อนุกุล สุภาไชยกิจ
กรรมการ



นางสาวอุนนี ชิดชอบ
กรรมการ



นายอุมาร์ ตอยิบ
กรรมการธิการ



นางนันทนา สงฆ์ประชา
กรรมการธิการ



นายวิกรม อัยศิริ
กรรมการธิการ



นายวัฒนา เชี่ยววิมล
รองประธาน คนที่ห้า
ถึงแก่อนิจกรรมเมื่อวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๔๔



นายทวี แก้วคง
กรรมการธิการ
ถึงแก่อนิจกรรมเมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๔๕

เส้นทางโบราณ
ร่วมควบสมุทรตอนกลาง
โดยเส้นทาง

(สำเนา)

ที่ สว 0010/(ร 15)

วุฒิสภา

อาคารสุขประพฤติ

ถนนประชาธิปไตย กม. 10800

11 พฤษภาคม 2547

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดลอกคอคกระ

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานของคณะกรรมการวิสามัญฯ จำนวน 1 ชุด

ตามที่ที่ประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ 14 (สมัยสามัญทั่วไป) เป็นพิเศษ วันพฤหัสบดีที่ 17 พฤษภาคม 2544 ได้พิจารณาญัตติเรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดลอกคอคกระ ซึ่งนายคำนวน ชโลปถัมภ์ เป็นผู้เสนอ แล้วตั้งคณะกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดลอกคอคกระ ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 189 ซึ่งกรรมการวิสามัญคณะนี้ประกอบด้วย

- | | |
|---|-------------------------------|
| 1. นายกมล มั่นภักดี | 2. พลอากาศเอก กานต์ สุระกุล |
| 3. นายแพทย์กฤษฏ์ สุนทรเวช | 4. นายเกษม ชัยสิทธิ์ |
| 5. นายคำนวน ชโลปถัมภ์ | 6. พลอากาศเอก จรูญ วุฒิกาญจน์ |
| 7. นายณรงค์ นุ่นทอง | 8. นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิริ |
| 9. นายทวี แก้วคง | 10. พลตำรวจโท ทวี ทิพย์รัตน์ |
| 11. นายนพดล สมบูรณ์ | 12. นายนิรัตน์ อยู่ภักดี |
| 13. นางบุษรินทร์ ดิยะไพรัช วรพัฒนานันต์ | 14. นายประยุทธ์ ศรีมีชัย |
| 15. นายประสิทธิ์ พิพิธกิจจา | 16. นายผ่อง เล่งอี้ |
| 17. พลเอก พนม จินะวิจารณ์ | 18. นายไพฑูรย์ อุบัติศฤงค์ |
| 19. นายพีรุดดิน บอดอ | 20. นายภักดี ธนะปุระ |
| 21. พลเอก มนตรี สุภาพร | 22. นายมนู วัฒนพานนท์ |
| 23. พลตำรวจเอก มีชัย นุกูลกิจ | 24. นายระวี กิ่งคำวงศ์ |

- | | |
|-------------------------------|----------------------------------|
| 25. นายเลิศชาย นิลสลับ | 26. นายวงศ์พันธ์ ณ ตะกั่วทุ่ง |
| 27. นายวัฒนา เขียววิมล | 28. นายวิโรจน์ อมตกุลชัย |
| 29. นายวีรพงศ์ สกตกิจวัฒน์ | 30. นายสมเกียรติ ศรีลัมพ์ |
| 31. พลเรือโท สมบูรณ์ สุขพันธ์ | 32. นายสมพงษ์ สระแก้ว |
| 33. นายสมศักดิ์ โล่สถาพรพิพิธ | 34. นายสราวุธ นิยมทรัพย์ |
| 35. นายสันติภาพ อินทรพัฒน์ | 36. นายสามารถ รัตนประทีปพร |
| 37. นายสุรใจ ศิริบุพผะ | 38. นายสุรเดช ยะสวัสดิ์ |
| 39. พลเอก หาญ ลีนาถนันท | 40. ร้อยตรี อนุกุล สุภาไชยกิจ |
| 41. นายอนุชาติ บรรจงสุขุมิตร | 42. พลเรือเอก อำนาจ จันทนัมฤทธิ์ |
| 43. นางสาวอุษณีย์ ชิดชอบ | 44. นายอุมาร์ ตอยิบ |
| 45. พลโท โอภาส รัตนบุรี | |

โดยมีกำหนดเวลาปฏิบัติภารกิจภายใน 1 ปี นับแต่วันที่วุฒิสภามีมติตั้งคณะกรรมการ
วิสามัญฯ และต่อมาที่ประชุมวุฒิสภาได้อนุญาตให้ขยายเวลาการศึกษาออกไปอีก 2 ครั้ง ๆ ละ
1 ปี ตามข้อบังคับฯ ข้อ 92

อนึ่ง นายวัฒนา เขียววิมล และนายทวี แก้วคง (สมาชิกวุฒิสภา จังหวัดนครศรีธรรมราช)
ได้ถึงแก่อนิจกรรม ที่ประชุมวุฒิสภาได้ลงมติแต่งตั้งนายวิกรม อัยศิริ และนางนันทนา สงฆ์ประชา
เป็นกรรมการวิสามัญแทนตำแหน่งที่ว่างตามลำดับ

บัดนี้ คณะกรรมการการวิสามัญ ได้พิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ
ชุดคอคอดกระเบื้องต้นและได้จัดทำเป็นรายงานการพิจารณาศึกษาเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงกราบเรียนมา
เพื่อโปรดนำเสนอรายงานของคณะกรรมการการวิสามัญฯ ต่อที่ประชุมวุฒิสภา เพื่อพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) คำนวน ชโลปถัมภ์

(นายคำนวน ชโลปถัมภ์)

ประธานคณะกรรมการการวิสามัญ
เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ
วุฒิสภา

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวชลธิชา มีแสง)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานคณะกรรมการ
การยุติธรรมและสิทธิมนุษยชน

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

โทร. 0 2831 9186-7

โทรสาร 0 2831 9173

วรภรณ์ พิมพ์

ชลธิชา ทาน

สารบัญ

หน้า

คำปรารภ

รายงานการพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองคอดกระ

(1) – (15)

บทที่ 1 ประวัติคลองไทย (คอดคอดกระ)

1

1.1 เสนอญัตติแต่งตั้งคณะกรรมการวิสามัญฯ

5

1.2 การดำเนินงานของคณะกรรมการวิสามัญฯ

6

1.3 ระยะเวลาในการศึกษา

8

1.4 ความมุ่งหมายของการศึกษา

8

1.5 ขอบเขตของการศึกษา

8

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

9

1.7 นิยามศัพท์ปฏิบัติการ

10

บทที่ 2 แนวคิด ผลงานวิจัยและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

13

2.1 แนวคิดและการศึกษาการขุดคลองกระในอดีต

13

2.2 การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

17

2.3 เปรียบเทียบโครงการแลนด์บริดจ์กับโครงการคลองไทย

20

2.4 ฐานข้อมูลสนับสนุนความเป็นไปได้ในการขุดคลองไทย

22

บทที่ 3 การศึกษาดูงานในประเทศและต่างประเทศ

29

3.1 การศึกษาดูงานภายในประเทศ

29

3.2 การศึกษาดูงานต่างประเทศ

33

3.2.1 ท่าเรือสาธารณรัฐสิงคโปร์

33

3.2.2 คลองสุเอซ ประเทศอียิปต์

34

3.2.3 คลองปานามา ประเทศปานามา

35

3.2.4 เขื่อนฉันเจีย มณฑลหูเป่ย์ สาธารณรัฐประชาชนจีน

36

3.2.5 การท่าเรือ และเมืองอุตสาหกรรม นครเซี่ยงไฮ้

และเมืองซูโจว สาธารณรัฐประชาชนจีน

37

3.2.6 ท่าเรือเมืองปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี

38

3.2.7	ท่าเรือโยโกฮาม่า และท่าเรือโกเบ ประเทศญี่ปุ่น	38
3.2.8	ท่าเรือมะละกาในช่องแคบมะละกา ประเทศมาเลเซีย	39
3.2.9	ท่าเรือฮิวส์ตัน มลรัฐเท็กซัส สหรัฐอเมริกา	39
3.3	คณะผู้แทนภายในประเทศเข้าพบ	44
3.4	คณะผู้แทนต่างประเทศเข้าพบ	45
บทที่ 4	การเลือกเส้นทางขุดคลองไทย	49
4.1	การเลือกเส้นทางขุดคลองไทย	49
4.2	ตารางเปรียบเทียบการเลือกเส้นทางขุดคลองไทย	52
4.3	การสำรวจพื้นที่แนวทางการขุดคลองไทย	57
4.4	การศึกษาเส้นทางขุดคลองไทย	59
- 4.5	ข้อพิจารณาในการศึกษาคลองไทย 9A และสรุปผลการสำรวจเบื้องต้น	63
4.6	ข้อมูลพิกัดความถี่ที่คลองไทย 9A จะตัดผ่าน	72
4.7	สรุปข้อมูลแนวคลองไทย หมายเลข 9A	73
4.8	เปรียบเทียบข้อดีข้อเสียของเส้นทางคลองไทย	75
4.9	ข้อมูลด้านธรณีวิทยาเบื้องต้น	79
บทที่ 5	การรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน	91
5.1	ภาคใต้ (จังหวัดกระบี่ นครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา)	92
5.2	ภาคกลาง (จังหวัดสิงห์บุรี และกรุงเทพมหานคร)	93
5.3	คำถามในการสัมมนา	95
5.4	ข้อคิดเห็นและข้อกังวลใจของประชาชนต่อการสร้างคลองไทย	99
5.5	การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านทางสื่อมวลชน	102
5.6	การประชาสัมพันธ์คลองไทยในต่างประเทศ	103
บทที่ 6	ผลกระทบในการขุดคลองไทย	105
6.1	ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	105
6.2	ผลกระทบด้านความมั่นคง	109
6.3	การพัฒนาเมืองท่าและเขตเศรษฐกิจพิเศษ	112
6.4	โครงการมหาวิทยาลัยคลองไทย	116

บทที่ 7 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

123

ภาคผนวก

ภาคผนวก 1 : การประชุมคณะกรรมการวิสามัญ และการประชุมคณะอนุกรรมการ

วิสามัญ

- ภาคผนวก 2 : 1. ยุติติ เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้
ของโครงการชุดคอคอดกระ
2. คำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงาน
3. หนังสือขออนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการแห่งชาติ ศึกษาความเป็นไปได้
ในการชุดคลองกระเพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคม
4. มติคณะรัฐมนตรี

ภาคผนวก 3 : ความเห็นของรองนายกรัฐมนตรี (ดร. สมคิด จาตุศรีพิทักษ์) พร้อมทั้ง
รายละเอียดการประชุมและตารางการประชุม

ภาคผนวก 4 : ภาพถ่ายกิจกรรมการดำเนินงานของคณะกรรมการวิสามัญ



คำปรารภ

จากประวัติศาสตร์อันยาวนานของประเทศไทยกว่า 325 ปี ที่มีบันทึกเกี่ยวกับแนวความคิดในการขุดคอคอดกระทางภาคใต้ของประเทศไทย เพื่อเชื่อมทะเลด้านอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน ระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียให้เป็นเส้นทางเดินเรือแห่งใหม่ โดยร่วมกันกำหนดแนวทางในการขุดคลองของโลกและของประเทศไทย ซึ่งได้มีการศึกษาค้นคว้าและกล่าวถึงเรื่องการขุดคลองตั้งแต่รัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช แห่งกรุงศรีอยุธยา และต่อ ๆ มาอีกหลายรัชกาลเป็นต้นมา นับจนมาถึงรัฐบาลของพระยาพลพลพยุหเสนา ในปี พ.ศ. 2478 นายปรีดี พนมยงค์ รัฐบุรุษอาวุโส ซึ่งขณะนั้นดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ได้หยิบยกแนวความคิดเรื่องการขุดคอคอดกระขึ้นมาพิจารณา โดยเสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเพื่อกำหนดเป็นแนวทางหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจของชาติอย่างยั่งยืน จึงได้มีการศึกษาอย่างต่อเนื่อง โดยมีภาครัฐภาคเอกชน สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร และสมาชิกวุฒิสภาทุกยุคทุกสมัยได้เรียกร้องให้ศึกษาค้นคว้าเพื่อสนับสนุนให้รัฐบาลได้ขุดคลองเรื่อยมา แต่ก็ยังมิได้มีการตัดสินใจขุดคลองแต่ประการใด

สมาชิกวุฒิสภา จำนวน 123 คน จึงมีความเห็นพ้องต้องกันว่า ในขณะที่ประเทศไทยตกอยู่ในสภาวะทางเศรษฐกิจตกต่ำ หากมีโครงการใหญ่ ๆ ที่สามารถจะทำให้ประชาชนคนไทยที่ว่างงานได้มีงานทำ มีการจ้างงานระยะยาว เพื่อให้มีรายได้ มีฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมดีขึ้น ก็จะสามารถฟื้นเศรษฐกิจทำให้ประเทศมั่นคงและประชาชนมั่งคั่งขึ้นได้ จึงได้นำแนวความคิดในการขุดคลองคอคอดกระที่ได้มีผู้ศึกษาไว้ขึ้นมาพิจารณาศึกษาเพิ่มเติมใหม่ เพราะได้พิจารณาเห็นว่าโครงการนี้จะช่วยกอบกู้เศรษฐกิจชาติแบบยั่งยืนและตลอดไป จึงได้เสนอญัตติขอให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระขึ้นมาคณะหนึ่ง โดยได้กำหนดให้มีการศึกษาขั้นพื้นฐาน (Pre Feasibility Study) เป็นระยะเวลา 3 ปี

ตลอดระยะเวลา 2 ปีที่ผ่านมา คณะกรรมการวิสามัญได้ศึกษาข้อมูลจากที่ได้มีผู้ศึกษาไว้แล้ว โดยพิจารณาถึงผลประโยชน์และผลกระทบด้านต่าง ๆ ทั้งระยะสั้นและระยะยาวในด้านต่างๆ และจากการสอบถามจากผู้เชี่ยวชาญด้านการเดินเรือ การขนส่งทางเรือ องค์กรที่เกี่ยวข้อง การศึกษาดูงานทั้งในประเทศและต่างประเทศ การสำรวจและศึกษาเส้นทางที่ได้เคยศึกษาไว้ในจังหวัดต่าง ๆ ประมาณ 12 เส้นทาง และการพบปะแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับประชาชนในพื้นที่แนวทางที่จะทำการขุดคลองจนได้ข้อมูลเบื้องต้นเป็นที่ประจักษ์ และได้พบเส้นทางขุดคลองที่เหมาะสมและมีปัญหาน้อยที่สุดเส้นทางใหม่ ซึ่งประชาชนในเขตจังหวัดที่คลองจะตัดผ่านและ อบต. จำนวน 27 แห่ง ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดและขีดเส้นทางขุดคลอง คลองนี้จะเป็นคลองที่เกิดขึ้นโดยประชาชนเพื่อประชาชน และเป็นของประชาชนทั้งประเทศอย่างแท้จริง คือ เส้นทาง 9A โดยให้ชื่อเส้นทางนี้ว่า “คลองไทย” เป็นเส้นทางที่ตัดผ่านจังหวัดกระบี่-ตรัง-พัทลุง-นครศรีธรรมราช-สงขลา ระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร พร้อมกับเสนอแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่หัว-ท้ายคลองให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษอีกทางหนึ่งด้วย ในการสำรวจเส้นทางและลงพื้นที่กว่าจะสำเร็จเป็นเส้นทางเป้าหมายได้นั้น คณะกรรมการวิสามัญได้รับความร่วมมือจากองค์กรทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เช่น นายกรัฐมนตรี (พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร) รองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ) อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย (นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา) ผู้ว่าราชการจังหวัด องค์กรการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์กรบริหารส่วนตำบล สถาบันการศึกษา สถานีโทรทัศน์ สถานีวิทยุ สื่อมวลชน หนังสือพิมพ์ ฯลฯ ที่สำคัญที่สุด คือประชาชนชาวไทยในพื้นที่จังหวัดที่จะขุด “คลองไทย” และในจังหวัดใกล้เคียงร่วมให้กำลังใจ พร้อมทั้งให้การสนับสนุน ทำให้ผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุด “คลองไทย” สำเร็จลุล่วงสมความมุ่งหมายที่กำหนดไว้

โครงการขุดคลองคอคอดกระหรือ “คลองไทย” นับเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่จะเป็นประโยชน์ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม การเมือง ความมั่นคง และเทคโนโลยี ซึ่งจะเป็นบุญแก่สำคัญที่จะทำให้ประเทศไทยก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจเศรษฐกิจที่สำคัญในระดับโลก จากการศึกษารายละเอียดเบื้องต้นของคณะกรรมการวิสามัญ วุฒิสภา ได้ชี้ให้เห็นถึงผลดีทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ความมั่นคงทางสมุทรภาพ ของประเทศไทยและประชาคมโลก แต่อย่างไรก็ตาม ควรจะได้มีการศึกษาความเป็นไปได้ในเชิงลึกอีกครั้งหนึ่งเพื่อเตรียมการและป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นด้านวิศวกรรม สังคมและสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้การศึกษาจะต้องคำนึงถึง

1. ให้ศึกษาอย่างถ่องแท้ถึงผลได้ ผลเสียในการขุดคลอง
2. ให้คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและความมั่นคงของชาติเป็นหลัก

3. ให้คำนึงถึงความเดือดร้อนของประชาชนเป็นข้อพิจารณาที่สำคัญว่าประชาชนจะได้ประโยชน์อย่างไร
4. หากนำต่างประเทศมาลงทุนก็อย่าให้ต่างประเทศมาเอาเปรียบ
5. ดิน แร่ธาตุที่ขุดจะต้องเป็นของรัฐและประชาชนเป็นส่วนรวม

คณะกรรมการวิสามัญฯ ขอขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่งที่ทุกท่านมีส่วนช่วยเหลือสนับสนุนและเสียดสละ ให้สามารถฟันฝ่าความยากลำบากทั้งกำลังกาย กำลังใจและกำลังทรัพย์จนการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุด “คลองไทย” แล้วเสร็จ ตามรายงานผลการศึกษาลบนี้ซึ่งคณะกรรมการวิสามัญฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานผลการศึกษาลบนี้จะเป็นประโยชน์แก่สมาชิกวุฒิสภา ประชาชนผู้สนใจและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐบาลจะได้นำผลการศึกษาไปประกอบเป็นยุทธศาสตร์ ในการฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศและนำไปเป็นนโยบายของชาติต่อไป

“คลองไทย” กู้เศรษฐกิจชาติอย่างยั่งยืนและตลอดไป



(นายค่านวณ ชโลปถัมภ์)

ประธานคณะกรรมการวิสามัญ
เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองกอดกระ
วุฒิสภา

รายงานการศึกษา
ของ
คณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ
วุฒิสภา

.....

ตามที่ที่ประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ 14 (สมัยสามัญทั่วไป) เป็นพิเศษ วันพฤหัสบดีที่ 17 พฤษภาคม 2544 ได้พิจารณาญัตติเรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ ซึ่งนายคำนวน ชโลปถัมภ์ เป็นผู้เสนอ แล้วลงมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 189 โดยมีกำหนดเวลาปฏิบัติงานภายใน 1 ปี นับแต่วันที่วุฒิสภามอบหมาย และต่อมาที่ประชุมวุฒิสภาได้อนุญาตให้ขยายเวลาการพิจารณาศึกษาออกไปอีก 2 ปี ตามข้อบังคับฯ ข้อ 92 นั้น

อนึ่ง นายวัฒนา เขียววิมล และนายทวี แก้ววง (สมาชิกวุฒิสภาจังหวัดนครราชสีมา) ได้ถึงแก่อนิจกรรม ที่ประชุมวุฒิสภาได้ลงมติแต่งตั้งนายวิกรม อัยศิริ และนางนันทนา สงฆ์ประสา เป็นกรรมการวิสามัญแทนตำแหน่งที่ว่างตามลำดับ

บัดนี้ คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้พิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาต่อที่ประชุมวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. 2544 ข้อ 90 โดยมีผลการดำเนินการดังนี้

ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการวิสามัญฯ

1. ที่ประชุมคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้มีมติเลือกตั้งตำแหน่งต่าง ๆ ดังนี้

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1) นายคำนวน ชโลปถัมภ์ | เป็นประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ |
| 2) นายสุรใจ ศิริพงษ์ | เป็นรองประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ คนที่หนึ่ง |
| 3) พลตำรวจเอก มีชัย นกุลกิจ | เป็นรองประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ คนที่สอง |
| 4) พลตำรวจโท ทวี ทิพย์รัตน์ | เป็นรองประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ คนที่สาม |
| 5) นายผ่อง เล่งอี้ | เป็นรองประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ คนที่สี่ |
| ** 6) นายวัฒนา เขียววิมล | เป็นรองประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ คนที่ห้า |
| 7) พลเอก หาญ ลีนานนท์ | เป็นประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการวิสามัญฯ |
| 8) พลเอก มนตรี สุภาพร | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการวิสามัญฯ |
| 9) นายแพทย์कुณทล สุนทรเวช | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการวิสามัญฯ |
| 10) พลอากาศเอก จรูญ วุฒิกาญจน์ | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการวิสามัญฯ |
| 11) นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการวิสามัญฯ |
| 12) พลเรือเอก อำนาจ จันทนัญญะ | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการวิสามัญฯ |

- | | |
|---------------------------------------|------------------------------------|
| 13) นายภักดี ณะประ | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการวิสามัญฯ |
| 14) พลเรือโท สมบูรณ์ สุขพันธ์ | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการวิสามัญฯ |
| 15) นายสามารถ รัตนประทีปพร | เป็นโฆษกคณะกรรมการวิสามัญฯ |
| 16) นายสมพงษ์ สระแก้ว | เป็นโฆษกคณะกรรมการวิสามัญฯ |
| 17) นายสันติภาพ อินทรพัฒน์ | เป็นโฆษกคณะกรรมการวิสามัญฯ |
| 18) นายสมเกียรติ ศรีลัมภ์ | เป็นเลขานุการคณะกรรมการวิสามัญฯ |
| 19) นายมนู วัฒนชานนท์ | เป็นรองเลขานุการคณะกรรมการวิสามัญฯ |
| 20) นายเลิศชาย นิลสลั | เป็นรองเลขานุการคณะกรรมการวิสามัญฯ |
| 21) นางบุญรินทร์ ดิยะไพรัช วรรณานันต์ | เป็นรองเลขานุการคณะกรรมการวิสามัญฯ |

** ต่อมาได้ตั้ง พลโท โอภาส รัตนบุรี เป็นรองประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ คนที่ห้า แทน นายวัฒนา เขียววิมล เนื่องจากถึงแก่อนิจกรรม เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2544

2. ที่ประชุมคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้แต่งตั้ง นางสาวชลธิชา มีแสง ผู้อำนวยการกลุ่มงาน คณะกรรมการการยุติธรรมและสิทธิมนุษยชน สำนักกรรมการ 2 สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ทำหน้าที่ผู้ช่วยเลขานุการตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. 2544 ข้อ 82 วรรคสาม

3. คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้เชิญบุคคลและข้าราชการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาแสดงข้อเท็จจริงและแสดงความคิดเห็น ประกอบด้วย

- | | |
|-----------------------------|---|
| 3.1 นายประสิทธิ์ รัตนารามิก | กรรมการ
บริษัท อิตาเลียนไทยดิเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) |
| 3.2 นายอนันต์ อัมระपाल | กรรมการ
บริษัท อิตาเลียนไทยดิเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) |
| 3.3 นายสุรงค์ บุญกุล | รองผู้จัดการใหญ่ฝ่ายจัดหาและการค้าต่างประเทศ
การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย |
| 3.4 เรือตรี สุรพล มีเสถียร | กรรมการบริษัท นัทลิ |
| 3.5 นาวาตรี วิชา ยุตานนท์ | กัปตัน บริษัท นัทลิ จำกัด |
| 3.6 เรือตรี พงษ์ บุญศิริ | กรรมการบริษัท สยามมงคล จำกัด |
| 3.7 นายประชัย เลี้ยวไพรัตน์ | กรรมการผู้จัดการและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
บริษัท ธนาพรชัย จำกัด
และบริษัทปิโตรเคมีคัลไทย จำกัด (มหาชน) |
| 3.8 นายพรชัย รุจิรประภา | รองเลขาธิการคณะกรรมการสภาพัฒนาเศรษฐกิจและ
สังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการสภาพัฒนา
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ |

4. คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้มีมติตั้งที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ประจำคณะกรรมการวิสามัญฯ คือ

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|
| 1) พลตำรวจเอก สุวดี อมรวิวัฒน์ | 2) นายปรีดี หิรัญพฤกษ์ |
| 3) นายเสรี สุวรรณภานนท์ | 4) นางนิพัทธา อมรรัตนเมธา |
| 5) นางนันทนา สงฆ์ประชา | 6) พลเอก ศิริ ทิวะพันธุ์ |
| 7) พลเอก ยุทธนา คำดี | 8) พลเอก วิชา ศิริธรรม |
| 9) พลเอก วัฒนา สรรพานิช | 10) นายบุญญา หลีเหลด |
| 11) นายศรีเมือง เจริญศิริ | 12) นายไสว พราหมณี |
| 13) หม่อมราชวงศ์กำลุนเทพ เทวกุล | 14) พันตำรวจเอก ไพจิตร ศรีกงคา |
| 15) พลเอก มนัส อร่ามศรี | 16) นางพัฒนา ศิริวันสาธิต |
| 17) นางจิตรา อยู่ประเสริฐ | 18) นายสวัสดิภาพ กันทาธรรม |
| 19) นางพรหมจารี รัตนเศรษฐ์ | 20) นายนิเวศ พันธุ์เจริญวรกุล |
| 21) นายปรีชา ปิตานนท์ | 22) นายอิมรอน มะลูลีม |
| 23) นายเชิดพงษ์ อุทัยสง | 24) นายวีรวิธ สิทธิธรรม |
| 25) เรือตรี สุกรี รักษ์ศรีทอง | 26) ดร.อนเนก หิรัญรักษ์ |
| 27) ดร.สุวิทย์ อ่องสมหวัง | 28) นายวีระ กาหลง |
| 29) ดร.สัญญา สราภิรมย์ | 30) ดร.จรินทร์ คุณยาพิศย์ |
| 31) นายไพชยนต์ เจริญไชยศรี | 32) นายกำธร ถาวรสถิตย์ |
| 33) นายชาญณรงค์ ณ นคร | 34) พันเอก ชุมพล จินดาโชติ |
| 35) ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ | 36) นายโชคดี ยืนยงค์สวัสดิ์ |
| 37) นายสฤษดิ์พงษ์ เกี้ยวข้อง | 38) นายปลื้ม นวลน้อม |
| 39) นายนิวัฒน์ สวัสดิ์แก้ว | 40) นายสำราญ เทศสวัสดิ์ |
| 41) นายถวิล จันทร์ประสงค์ | 42) พันตำรวจเอก สุรพงศ์ ใฝ่นวล |
| 43) นายประสิทธิ์ ปทุมารักษ์ | 44) นายพิชัย จำเพชร |
| 45) นายแคล้ว นรปดิ | 46) พลตำรวจเอก วิรุฬห์ พันแสน |
| 47) นายทองใบ ทองเปาด์ | 48) นายศักดิ์ กอแสงเรือง |
| 49) นายสุนทร จินดาอินทร์ | 50) พลตำรวจโท ปรีชา ปฏิบัติสกรกิจ |
| 51) นายสุรัชย์ ค่านวัฒนาธรรม | 52) พลตำรวจโท ธรรม โสทธิพันธุ์ |
| 53) นายสุวิทย์ เอี่ยมศิริเลิศ | 54) นายสถาพร เขียววิมล |
| 55) ดร. เรืองรงค์ รัตนปรีชาเวช | 56) นายสุพจน์ นาคฤทธิ์ |
| 57) นายประเกียรติ นาสิมมา | 58) อธิบดีกรมชลประทาน |
| 59) ผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ | 60) ผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราช |
| 61) ผู้ว่าราชการจังหวัดตรัง | 62) ผู้ว่าราชการจังหวัดพัทลุง |

63) นายไพจิตร เทียนไพฑูรย์

64) นายมานะ ภัทรธรรม

65) นายวรพจน์ สุพรรณกุล

66) ผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา

5. คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้มีมติให้ตั้งคณะอนุกรรมการวิสามัญเพื่อทำหน้าที่ศึกษาเรื่องต่างๆ เป็นการเฉพาะด้าน รวม 7 คณะ ซึ่งประกอบด้วย

5.1 คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านพื้นที่และสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย

- | | |
|------------------------------|---|
| 1) นายผ่อง เล่งอี้ | ประธานคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 2) พลโท โอภาส รัตนบุรี | รองประธานคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 3) ร้อยตรี อนุกุล สุภาไชยกิจ | รองประธานคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 4) นายแพทย์กฤษฏ์ สุนทรเวช | รองประธานคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 5) นายประยุทธ์ ศรีชัย | รองประธานคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ (ถึงแก่กรรม) |
| 6) นายวงศ์พันธ์ วัฒนกุล | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 7) พลเรือโท สมบูรณ์ สุขพันธ์ | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 8) นางสาวอุษณีย์ ชิดชอบ | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 9) นายโอภาส รองเงิน | เลขานุการคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 10) นางราตรี เกลาครวัช | ผู้ช่วยเลขานุการคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ |

โดยมีคณะทำงานแบ่งเป็น 2 คณะ คือ

5.1.1 คณะทำงานศึกษาพื้นที่และสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย

- | | |
|---------------------------------------|-----------------|
| 1) นายวิญญา สุนทรนนท์ | หัวหน้าคณะทำงาน |
| 2) นางนันทนา สงฆ์ประชา | คณะทำงาน |
| 3) พลเรือเอก อำนาจ จันทนัมภูระ | คณะทำงาน |
| 4) นายนพดล สมบูรณ์ | คณะทำงาน |
| 5) นายอุษณากร อมาตยกุล | คณะทำงาน |
| 6) นายชวาล นิเวตวงษ์ | คณะทำงาน |
| 7) นายสุเมธ พรหมพันธ์ห่าว | คณะทำงาน |
| 8) พลเรือตรี ประเวศ โกชนสมบูรณ์ | คณะทำงาน |
| 9) นายสุชัย เลาหเกษมวงศ์ | คณะทำงาน |
| 10) นางทิพย์อุษา เนยปฏิมานนท์ | คณะทำงาน |
| 11) นางรสสุคนธ์ สุชาโต | คณะทำงาน |
| 12) นายมงคล ใจขาว | คณะทำงาน |
| 13) นายสิทธิสรณ์ สุนทรเวช | คณะทำงาน |
| 14) นายสมศักดิ์ เอี่ยมไธสง | คณะทำงาน |
| 15) พันตำรวจเอก (พิเศษ) อำพล สุนทรเวช | คณะทำงาน |

16) รองศาสตราจารย์ประภาพันท์ กร โกสียกาจ	คณะทำงาน
17) นางสาวรัตนวดี สุภาพร	คณะทำงาน
18) นางสุโรจนา ศรีอักษร	คณะทำงาน
19) นายแพทย์เทพพนม เมืองแมน	คณะทำงาน
20) ดร. เริงณรงค์ รัตนปรีชาเวช	คณะทำงาน

5.1.2 คณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยหมายเลข 9 A ประกอบด้วย

1) พลโท โอบาส รัตนบุรี	ประธานคณะทำงาน
2) พลตำรวจเอก มีชัย นุกูลกิจ	ที่ปรึกษา
3) นายณรงค์ นุ่นทอง	ที่ปรึกษา
4) นายประยุทธ์ ศรีมีชัย	ที่ปรึกษา (ถึงแก่กรรม)
5) นายถวิล ไพรสมณต์	ที่ปรึกษา
6) นายวีรพงศ์ สกลกิตติวัฒน์	ที่ปรึกษา
7) ร้อยตรี อนุกุล สุภาไชยกิจ	ที่ปรึกษา
8) นายโอบาส รองเงิน	ที่ปรึกษา
9) พลอากาศเอก กานต์ สุระกุล	ที่ปรึกษา
10) นายสมศักดิ์ โล่สถาพรพิพิธ	ที่ปรึกษา
11) นายสุรใจ ศรีนุพงศ์	ที่ปรึกษา
12) นายสมพงษ์ สระกวี	ที่ปรึกษา
13) นายบุญญา หลีเหลด	ที่ปรึกษา
14) พันตำรวจเอก ไพจิตร ศรีคงคา	ที่ปรึกษา
15) นายประสิทธิ์ พิฑูรกิจจา	ที่ปรึกษา
16) ผู้บัญชาการกองเรือภาคที่ 3 กองเรือยุทธการ	ที่ปรึกษา
17) ผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ 41 จังหวัดนครศรีธรรมราช	ที่ปรึกษา
18) ผู้กำกับการตำรวจตระเวนชายแดนที่ 42	ที่ปรึกษา
19) รองศาสตราจารย์ ดร. สถาพร เขียววิมล	ที่ปรึกษา
20) นายแถมสิน รัตนพันธ์	ที่ปรึกษา
21) นายบรรจง สนธิทิน	ที่ปรึกษา
22) นายวิรัตน์ หุตางกูล	ที่ปรึกษา
23) พันเอก ชุมพล จินดาโชติ	ที่ปรึกษา
24) นายประสาน รุจิระศักดิ์	ที่ปรึกษา
25) รองศาสตราจารย์ ดร. สุธี อักษรกิตต์	ที่ปรึกษา

26) นายกฤษณะ ศิวะกฤษณ์กุล	ที่ปรึกษา
27) ดร. เสรี จ้าวสุวรรณ	ที่ปรึกษา
28) รองศาสตราจารย์ ดร. ณัฐชา เฉลยทรัพย์	ที่ปรึกษา
29) นายคำรงค์ กิตติธรรกุล	ที่ปรึกษา
30) นาวาอากาศเอก ดร. กมล วัชรเสถียร	ที่ปรึกษา
31) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ วิเชียร แก้วบุญส่ง	ที่ปรึกษา
32) นายเรืองฤทธิ์ ปั่นทอง	ที่ปรึกษา
33) นายชาญดำรง ฌ นคร	ที่ปรึกษา
34) นายสุรัชย์ คำนวัตนานุสรณ์	ที่ปรึกษา
35) นายจิระวัฒน์ บุญสุข	ที่ปรึกษา
36) นายประวิง หนูแจ่ม	ที่ปรึกษา
37) นายปรีชา นาคฤทธิ์	ที่ปรึกษา
38) นายสฤกษ์พงษ์ เกี่ยวข้อง	ที่ปรึกษา
39) นายวีระ กาหลง	คณะทำงาน
40) ดร. ศัญญา สราภิรมย์	คณะทำงาน
41) นายกำธร ถาวรสถิตย์	คณะทำงาน
42) นายพันเลิศ วงศ์อนันทรัพย์	คณะทำงาน
43) พันเอก ไพโรจน์ นิยมพันธุ์	คณะทำงาน
44) ร้อยเอก ชาติ บุญญขันธุ์	คณะทำงาน
45) ดร. จรินทร์ ดุลยาภิตย์	คณะทำงาน
46) นายนพดล ภูมิวิเศษ	คณะทำงาน
47) นายจักรพันธ์ นุชอนงค์	คณะทำงาน
48) นายณัฐพนธ์ ภูประภาพรรณ	คณะทำงาน
49) นายมานพ บุญพริ้ง	คณะทำงาน
50) นายประเทือง สมานธิ	คณะทำงาน
51) นายสมชาย อ้นอารีย์	คณะทำงาน
52) นางอรพินท์ พิเนตรพงษ์	คณะทำงาน
53) ดร. สุวิทย์ อ่องสมหวัง	คณะทำงาน
54) ว่าที่ร้อยตรี ณรงค์ชัย จินดาพันธ์	คณะทำงาน
55) นายเจนวิทย์ วงसानูน	คณะทำงาน
56) นายอนุสรณ์ จันทนโรจน์	คณะทำงาน
57) นายสันชัย อินทพิชัย	คณะทำงาน

58) นายบริบูรณ์ ศิริ	คณะกรรมการ
59) นายอนุชิต รัตนสุวรรณ	คณะกรรมการ
60) นายสมหมาย เลิศสมจิตร	คณะกรรมการ
61) นางอัมภา สันติเวสน์รัตน์	คณะกรรมการ
62) นางจำปาศักดิ์ อรุณศ	คณะกรรมการ
63) ร้อยโท รัชชัย ม.รัตนบุรี	คณะกรรมการ
64) นางอาภรณ์ พูลสวัสดิ์	คณะกรรมการ
65) นางสุนันท์ พุกยาชีวะ	คณะกรรมการ
66) พันเอกหญิง กรองทอง บรรจงรักษ์	คณะกรรมการ
67) นางสาวนิภาพร ประเสริฐศรี	คณะกรรมการ
68) นางสาวปรีดาวรรณ พุกยาชีวะ	คณะกรรมการ
69) นาวาอากาศตรี สุพิสิทธิ์ บุปผัน	คณะกรรมการ
70) นายโสภณ สาทรสัมฤทธิ์ผล	คณะกรรมการ
71) นางสาวชนิศา โอบโคกสูง	คณะกรรมการ
72) นายจิโรจน์ พีระเกียรติขจร	คณะกรรมการ
73) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สุพจน์ นาคฤทธิ์	คณะกรรมการ
74) ดร. สมหมาย กชนูด	คณะกรรมการ
75) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ปัญญา เลิศไกร	คณะกรรมการ
76) นายสุริยะ ธนุสร	คณะกรรมการ
77) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ยินดี เจ้านแก้ว	คณะกรรมการ
78) พันเอก (พิเศษ) ไมตรี สุขสกุล	คณะกรรมการ
79) ร้อยตำรวจเอก สมพร วัชรคุ้มภัย	คณะกรรมการ
80) นายสมนึก รัตนพันธ์	คณะกรรมการ
81) นายทั้น อยู่บ้านนา	คณะกรรมการ
82) นายจำนง พูลนวล	คณะกรรมการ
83) นายพนม บุญรักษ์	คณะกรรมการ
84) นายเจริญ พูลสวัสดิ์	คณะกรรมการ
85) นายสุภาพ ทิพย์สุขุม	คณะกรรมการ
86) นายชัยวัฒน์ แสงศรี	คณะกรรมการ
87) นายนิยม รัตนพันธุ์	คณะกรรมการ
88) นายสุชาติ ไทยเกื้อ	คณะกรรมการ
89) จำโทโกเมธ ทองบูชา	คณะกรรมการ

90) นายจิรายุส รัตนพันธุ์	คณะกรรมการ
91) นายกิตติ ขุทก	คณะกรรมการ
92) นายประจวบ มั่นซึ่ง	คณะกรรมการ
93) นายสมหมาย หมาดทั้ง	คณะกรรมการ
94) นายหมัดเราะ วาราช	คณะกรรมการ
95) นายอัสัน เกื้อชาติ	คณะกรรมการ
96) นายภักดี ชูเรน	คณะกรรมการ
97) ดร. ประเสริฐ บัณฑิตศักดิ์	คณะกรรมการ
98) ดร. พงนิย์ ทรัพย์สมาน	คณะกรรมการ
99) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สนธยา พลศรี	คณะกรรมการ
100) นายคำริห์ ภูธระวัง	คณะกรรมการ
101) นางสาวชลดา แสงมณี	คณะกรรมการ
102) นางสาวจันทิมา เขยกาญจน์	คณะกรรมการ
103) นายประวิง หนูแจ่ม	คณะกรรมการ
104) นายเปลื้อง หนูสาย	คณะกรรมการ
105) นายละม้าย เสมขวัญแก้ว	คณะกรรมการ
106) นายธีระ หนูช่วย	คณะกรรมการ
107) นายโสภณ สุขสวัสดิ์	คณะกรรมการ
108) นายคมสัน คำบรรลือ	คณะกรรมการ
109) นายประภาส ดันเฉลิม	คณะกรรมการ
110) นายจิรศักดิ์ แสงศรี	คณะกรรมการ
111) นายอุดม มั่นชีว	คณะกรรมการ
112) นายพิรพนธ์ ลังเมือง	คณะกรรมการ
113) นายกฤษฎา พราหมณ์ชูเอม	คณะกรรมการ
114) ว่าที่พันตรี ดำรง โลหะลักษณ์เดช	คณะกรรมการ
115) นายกมลวรรณ บุญเจริญ	คณะกรรมการ
116) นายพรชัย บุญรอดรักษ์	คณะกรรมการ
117) นายวิชาญ คงจันทร์	คณะกรรมการ
118) พันจ่าเอก วินัย แก้วสีสด	คณะกรรมการ
119) นางสมบุญ ไทยเกื้อ	คณะกรรมการ
120) นายอรุณ เขียวคง	คณะกรรมการ
121) นายพิชิต ณ นคร	คณะกรรมการ

122) นายดาบตำรวจ นำชัย ผดุง	คณะทำงาน
123) นายวิเชียร สว่างอารมณ์	คณะทำงาน
124) นายสนิพ จະเจดีย์	คณะทำงาน
125) นายดาบคิด อินทนี	คณะทำงาน
126) นายประวิทย์ ประเทืองมาศ	คณะทำงาน
127) นายวินัย วาหลง	คณะทำงาน
128) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณิต ขอพลอยกลาง	คณะทำงาน
129) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ วราภรณ์ ปัญญาวดี	คณะทำงาน
130) นายสุรศักดิ์ รอดสุวรรณน้อย	คณะทำงาน
131) นายสุรพล โชติธรรมโม	คณะทำงาน
132) นายธีรชาติ พจนมณี	คณะทำงาน
133) นายประเวศน์ เดี่ยววานิช	คณะทำงาน
134) นายไพชยนต์ เจริญไชยศรี	คณะทำงานและเลขานุการ
135) นางสาวสุพร เนินกร่าง	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ
136) นางเบญจรงค์ แสงศรี	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ

5.2 คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านวิศวกรรมและธรณีวิทยา ประกอบด้วย

1) นายระวี กิ่งคำวงศ์	ประธานคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ
2) นาวาเอก (พิเศษ) เฉลิมพล สี่พร	อนุกรรมการวิสามัญฯ
3) นายอภิชาติ ธรรมสโรช	อนุกรรมการวิสามัญฯ
4) นายพาสีทธิ์ หล่อธีรพงศ์	อนุกรรมการวิสามัญฯ
5) ผู้ช่วยศาสตราจารย์วิโรจน์ ศรีสุรภานนท์	อนุกรรมการวิสามัญฯ
6) นายภานุพล กาลวันตวานิช	อนุกรรมการวิสามัญฯ
7) ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์	อนุกรรมการวิสามัญฯ
8) นายธนะ เอี่ยมชินวุฒิ	อนุกรรมการวิสามัญฯ
9) นางกมลวัลย์ ลือประเสริฐ	อนุกรรมการวิสามัญฯ
10) นางบุษรินทร์ ดิยะไพรัช วรพัฒนานันต์	เลขานุการคณะอนุกรรมการ- วิสามัญฯ

5.3 คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านความมั่นคงแห่งชาติ ประกอบด้วย

1) พลอากาศเอก กานต์ สุระกุล	ประธานคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ
2) พลเอก วัฒนา สรรพานิช	รองประธานคณะอนุกรรมการ- วิสามัญฯ
3) พลเอก พนม จินะวิจารณ์	อนุกรรมการวิสามัญฯ

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| 4) พลเรือเอก อำนาจ จันทนัมภวงษ์ | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 5) พลอากาศเอก ธาณี เอี่ยมจ้อย | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 6) พลตำรวจเอก สมชาย ไชยเวช | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 7) หม่อมราชวงศ์ กำลุนเทพ เทวกุล | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 8) พลเรือโท สมบูรณ์ สุขพันธ์ | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 9) พันตำรวจเอก ไพจิตร ศรีคงคา | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 10) นาวาอากาศเอก อรรถ ฤทธิหวัง | เลขานุการคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ |

โดยมีที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ คือ พันเอก สุรวุฒิ ชูติวิทย์

5.4 คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วย

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------------|
| 1) นายวิโรจน์ อมตกุลชัย | ประธานคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 2) พลเรือโท สมบูรณ์ สุขพันธ์ | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 3) นายนิวัฒน์ แจ่มจริยะ | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 4) นายอดิศร ธรรมพฤทธิ | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 5) นายเลื่อน กฤษณกร | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 6) นายภักดี ชนะประ | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 7) นายไพฑูรย์ สายสว่าง | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 8) รองศาสตราจารย์ สุภัตรา โล้วระกุล | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 9) นายภูเบศร์ สมุทรจักร | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 10) ดร. เรืองณรงค์ รัตนปริชาเวช | อนุกรรมการวิสามัญฯ |

โดยมีที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ ประกอบด้วย

- 1) นายเลิศชาย นิลสลับ
- 2) รองศาสตราจารย์ ดร.อิทธิพล ปานงาน
- 3) นางพิมพ์า ลิ้มปพยอม
- 4) นางอัมพร จิตรานูเคราะห์
- 5) นายสุรงค์ บุณกุล
- 6) ดร.เฉลิมศักดิ์ ระเบิดวงส์
- 7) นายอนันต์ ดังคสวัสดิ์

5.5 คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านความร่วมมือระหว่างประเทศและเงินทุน

ประกอบด้วย

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| 1) นายสุรเดช ยะสวัสดิ์ | ประธานคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 2) นายประสิทธิ์ พิฑูรกิจงา | อนุกรรมการวิสามัญฯ |

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| 3) หม่อมหลวง วิชัย ชยางกูร | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 4) นายวีรพันธ์ ชยางกูร ณ อยุธยา | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 5) นายก่อเกียรติ ณ ระนอง | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 6) นายพิเชิธร อำนาจวรประเสริฐ | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 7) นายสาโรช หย์พันธ์ | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 8) นายวีรวัชร สิริธรรม | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 9) นายชนานันท์ ชาดิยานนท์ | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 10) นายสามารถ รัตนประทีปพร | เลขานุการคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ |

โดยมีที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ ประกอบด้วย

- 1) พลโท โอภาส รัตนบุรี
- 2) นายประสิทธิ์ เพ็งสา
- 3) นายอุษณากร อมาตยกุล

5.6 คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านประชาพิจารณา ประกอบด้วย

- | | |
|--|-----------------------------|
| 1) นายแพทย์กฤษดา สุนทรเวช | ประธานคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 2) นายกุศะ ปันยารชุน | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 3) ศาสตราจารย์นายแพทย์ปราโมทย์ วีรานูวัตต์ | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 4) นายเอกสิทธิ์ ลิ้มสุวรรณ | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 5) นายอุษณากร อมาตยกุล | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 6) นายขจิต หัพนานนท์ | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 7) รองศาสตราจารย์ ประภาพันท์ กร โกสียกาง | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 8) นางรัตนาวดี สุภาพร | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 9) นายสมบัติ เรืองกฤษ | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 10) นายสิทธิสรณ์ สุนทรเวช | อนุกรรมการวิสามัญฯ |

โดยมีที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ คือ นายวิโรจน์ ฤทัยเรืองนนท์

5.7 คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านกฎหมาย ประกอบด้วย

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| 1) นายสราวุธ นิยมทรัพย์ | ประธานคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 2) นายจงอาจว์ โพธิ์สุนทร | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 3) นายวรพจน์ สุพรรณกุล | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 4) เรือโท พิทยา สร้อยทอง | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 5) นายอารีย์ พิจิตรกล้าเอี่ยม | อนุกรรมการวิสามัญฯ |
| 6) นายสงขลา วิชัยขัทคะ | อนุกรรมการวิสามัญฯ |

7) นายวินัย บุญพราหมณ์	อนุกรรมการวิสามัญฯ
8) นายเจน เจนพิทักษ์ชาติ	อนุกรรมการวิสามัญฯ
9) นายคณิต พันธรัญราชเดช	อนุกรรมการวิสามัญฯ
10) นายกำพล ภู่มณี	อนุกรรมการวิสามัญฯ

6. พิจารณาศึกษาข้อมูลจากหนังสือ เอกสาร บทความ รายงานการวิจัย กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และคำสั่งต่างๆ

7. พิจารณาศึกษาข้อมูลจากการเดินทางไปศึกษาดูงาน

7.1 การเดินทางไปศึกษาดูงานภายในประเทศ การเข้าร่วมประชุมและสำรวจพื้นที่แนวคลองไทย

ครั้งที่ 1 วันที่ 26 มีนาคม 2545 เดินทางไปรับฟังการบรรยายสรุปเกี่ยวกับโครงการ ขุดลอกคอคกระ (คลองไทย) ณ กองทัพเรือ

ครั้งที่ 2 วันที่ 17 สิงหาคม 2545 เดินทางไปร่วมประชุมกับผู้บริหารการศึกษาไทย ณ คณะเกษตรศาสตร์นครศรีธรรมราช อำเภอทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช

ครั้งที่ 3 วันที่ 1-3 กันยายน 2545 เดินทางไปสำรวจพื้นที่บริเวณ อำเภอคลองท่อม จังหวัดกระบี่ อำเภอสิเกา อำเภอวังวิเศษ อำเภอห้วยยอด อำเภอรันญา จังหวัดตรัง อำเภอบางขัน อำเภอทุ่งสง อำเภอชะอวด อำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช และอำเภอป่าพะยอม จังหวัดพัทลุง

ครั้งที่ 4 วันที่ 2 กันยายน 2545 เดินทางไปสำรวจพื้นที่ที่จะขุดคลองไทย ในจังหวัดพัทลุง

ครั้งที่ 5 วันที่ 8 ตุลาคม 2545 เดินทางไปร่วมการประชุมเพื่อวางกรอบการประสาน การดำเนินงานกับผู้บริหารสถาบันเทคโนโลยีราชมงคลตรัง อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง และคณะ เกษตรศาสตร์ อำเภอทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช

ครั้งที่ 6 วันที่ 6 ธันวาคม 2545 เดินทางไปศึกษาดูงานและสำรวจพื้นที่บริเวณเกาะ ลันตา เกาะไห จังหวัดกระบี่ และบริเวณอำเภอสิเกา อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง

ครั้งที่ 7 วันที่ 19 มีนาคม 2546 เดินทางไปรับฟังการบรรยายสรุปจากนายสามารถ โชคคณาพิทักษ์ อธิบดีกรมชลประทาน และคณะ ณ กรมชลประทาน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ครั้งที่ 8 วันที่ 19 มีนาคม 2546 เดินทางไปรับฟังการบรรยายสรุปเกี่ยวกับแผนการ วางผังเมือง และการพัฒนาผังเมือง จากนายสง่า โภคบุตร รองอธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง และคณะ ณ กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

ครั้งที่ 9 วันที่ 6 มิถุนายน 2546 เดินทางไปศึกษาดูงานและรับฟังการบรรยายสรุป เกี่ยวกับการบริหารจัดการการทำเรือคลองเตย และการทำเรือแหลมฉบัง จากนายมานะ ภัทรธรรม ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย ณ การทำเรือแห่งประเทศไทย

ครั้งที่ 10 วันที่ 11 สิงหาคม 2546 เดินทางไปรับฟังการบรรยายสรุปเกี่ยวกับการบริหารจัดการ การผลิตและการจำหน่ายน้ำมันทุกชนิด จาก ดร. ส่งเกียรติ ธารสัมฤทธิ์ ณ บริษัทการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน)

ครั้งที่ 11 วันที่ 31 มีนาคม 2547 เดินทางไปสำรวจเส้นทางแนวชายฝั่งทะเลตั้งแต่ อำเภอปากพนัง อำเภอรโนด จังหวัดสงขลา อำเภอหัวไทร อำเภอชะอวด จังหวัดนครศรีธรรมราช อำเภอป่าพะยอม จังหวัดพัทลุง อำเภอห้วยยอด อำเภอวังวิเศษ จังหวัดตรัง และอำเภอคลองท่อม จังหวัดกระบี่

7.2 การเดินทางไปศึกษาดูงานต่างประเทศ เพื่อดูงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการและการดำเนินการด้านการท่าเรือ การคมนาคมขนส่งของประเทศต่าง ๆ

ครั้งที่ 1 วันที่ 16-18 กันยายน 2544 ศึกษาดูงานเกี่ยวกับการบริหารงานท่าเรือ ณ สาธารณรัฐสิงคโปร์

ครั้งที่ 2 วันที่ 29-31 ตุลาคม 2544 ศึกษาดูงานเกี่ยวกับการจัดการการท่าเรือ ณ สาธารณรัฐสิงคโปร์

ครั้งที่ 3 วันที่ 13-20 ธันวาคม 2544 ศึกษาดูงานเกี่ยวกับการก่อสร้างเขื่อน และการขนส่งทางน้ำ ณ เขื่อนชันเขีย เมืองอีซัง มณฑลหูเป่ย์ สาธารณรัฐประชาชนจีน

ครั้งที่ 4 วันที่ 26 มกราคม - 3 กุมภาพันธ์ 2545 ศึกษาดูงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการเมืองอุตสาหกรรมท่าเรือและการขนส่ง ณ กรุงปักกิ่ง และนครเซี่ยงไฮ้ สาธารณรัฐประชาชนจีน

ครั้งที่ 5 วันที่ 6 - 10 เมษายน 2545 ศึกษาดูงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการคลองสุเอซ ประเทศอียิปต์

ครั้งที่ 6 วันที่ 15 - 20 เมษายน 2545 ศึกษาดูงานเกี่ยวกับการดำเนินการด้านการท่าเรือ และการขนส่งทางน้ำ ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน

ครั้งที่ 7 วันที่ 30 กรกฎาคม - 2 สิงหาคม 2545 ศึกษาดูงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการ การเดินเรือและการขนส่งทางน้ำ ณ ประเทศปานามา

ครั้งที่ 8 วันที่ 21 - 23 มกราคม 2546 ศึกษาดูงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการ เขตเศรษฐกิจพิเศษปุดง ณ มณฑลเซี่ยงไฮ้ และเมืองซูโจว สาธารณรัฐประชาชนจีน

ครั้งที่ 9 วันที่ 24 - 29 มกราคม 2546 ศึกษาดูงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการและการคมนาคมขนส่งทางน้ำของเมืองปูซาน ณ เมืองปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี

ครั้งที่ 10 วันที่ 22 - 27 มีนาคม 2546 ศึกษาดูงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการและการคมนาคมขนส่งของท่าเรือโยโกฮาม่า และท่าเรือโกเบ ณ ประเทศญี่ปุ่น

ครั้งที่ 11 วันที่ 12-15 พฤษภาคม 2547 ศึกษาดูงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการ การท่าเรือ การขนส่งท่าเรือตะวันตก (WESTPORT) หรือเรียกกันว่า (PORT KLANG) และท่าเรือเมืองมะละกา ณ ช่องแคบมะละกา ประเทศมาเลเซีย

8. พิจารณาศึกษาข้อมูลจากการระดมความคิดเห็นในการจัดเสวนา และการสัมมนาทางวิชาการ เกี่ยวกับการชดชดองไทย

ครั้งที่ 1 วันที่ 19 เมษายน 2546 จัดเสวนาเรื่อง “การเตรียมความพร้อมทางภาคเอกชน ภาครัฐ 14 จังหวัดภาคใต้ต่อโครงการชดชดองไทย หมายเลข 9A” ณ โรงแรมอ่าวนางวิลล่า จังหวัดกระบี่

ครั้งที่ 2 วันที่ 26 เมษายน 2546 จัดเสวนา ณ ห้องประชุมสถาบันราชภัฏนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช

ครั้งที่ 3 วันที่ 14 มิถุนายน 2546 จัดสัมมนา ณ ห้องประชุมมหาวิทยาลัยทักษิณ จังหวัดพัทลุง

ครั้งที่ 4 วันที่ 19 กรกฎาคม 2546 จัดสัมมนา เรื่อง “การชดชดองไทยสู่เศรษฐกิจชาติ” ณ ห้องประชุมสหกรณ์การเกษตร จังหวัดสงขลา

ครั้งที่ 5 วันที่ 16 สิงหาคม 2546 จัดสัมมนาเรื่อง “ชดชดองไทย กับการพัฒนาเศรษฐกิจภาคใต้” ณ ห้องประชุมใหญ่ คณะวิทยาการจัดการ จังหวัดสงขลา

ครั้งที่ 6 วันที่ 17 พฤษภาคม 2546 จัดสัมมนา ณ ห้องประชุมศาลากลางจังหวัดสิงห์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี

ครั้งที่ 7 วันที่ 26 สิงหาคม 2546 จัดอภิปรายเรื่อง “ผลกระทบการชดชดองกระ ด้านสังคมวิทยา” ณ ห้องบรรยาย ชั้น 4 อาคารจิตวิทยาความมั่นคง กรุงเทพมหานคร

ครั้งที่ 8 วันที่ 4 ตุลาคม 2546 จัดเสวนาเรื่อง “ชดชดองไทยกับผลกระทบวิถีชีวิตชาวปักษ์ใต้” ณ โรงแรมดรีม กรุงเทพมหานคร

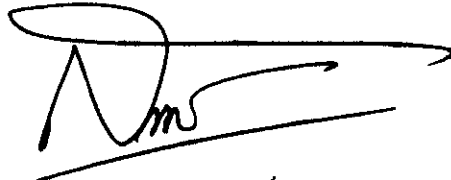
ครั้งที่ 9 วันที่ 28 พฤศจิกายน 2546 บรรยายพิเศษ เรื่อง “ชดชดองไทย (คอคอดกระ) : ความเป็นไปได้ และการบริหารโครงการขนาดใหญ่ เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจไทย” ณ ห้องประชุม ชั้น 4 อาคารคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเอเชียอาคเนย์ ถนนเพชรเกษม จังหวัดนครปฐม

ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้พิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชดชดองคอคอดกระโดยแบ่งออกเป็น 7 ส่วน ดังนี้

- บทที่ 1 ประวัติชดชดองไทย (คอคอดกระ)
- บทที่ 2 แนวคิด ผลงานวิจัยและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
- บทที่ 3 การศึกษาฐานงานในประเทศและต่างประเทศ
- บทที่ 4 การเลือกเส้นทางชดชดองไทย
- บทที่ 5 การรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน
- บทที่ 6 ผลกระทบในการชดชดองไทย
- บทที่ 7 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

คณะกรรมการวิสามัญฯ จึงขอเสนอรายงานการพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ
ชุดคอคอดกระ พร้อมทั้งข้อเสนอแนะของคณะกรรมการวิสามัญฯ ตามรายงานท้ายนี้มาเพื่อให้วุฒิสภา
ได้โปรดพิจารณา และหากวุฒิสภาให้ความเห็นชอบด้วยกับผลการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ
วิสามัญฯ แล้ว ขอให้โปรดแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรี และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาดำเนินการ
ตามที่เห็นสมควรต่อไป ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ของประเทศชาติ และประชาชนสืบไป



(นายสมเกียรติ ศรีลัมพ์)

เลขาธิการคณะกรรมการวิสามัญฯ
เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ
วุฒิสภา

บทที่ 1

ประวัติศาสตร์ไทย (คอคอดกระ)

ประวัติความเป็นมาของคลองไทย (คอคอดกระ)

จากเอกสารทางประวัติศาสตร์ที่ผ่านมา นับเป็นระยะเวลายาวนานกว่า 325 ปี ได้มีบันทึกเกี่ยวกับแนวความคิดในการขุดคลองไทย (คอคอดกระ) เพื่อเชื่อมทะเลอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน หรือเชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียเข้าด้วยกัน ให้เป็นเส้นทางเดินเรือแห่งใหม่ของโลก

การริเริ่มขุดคลองไทยได้ถูกหยิบยกขึ้นมาพิจารณาหาความเหมาะสม โดยได้มีการกล่าวถึงมานานตั้งแต่รัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช สมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี จนมาถึงปี พ.ศ. 2330 ดันสมัยรัตนโกสินทร์ ไทยกับพม่ายังทำศึกสงครามเป็นระยะ ๆ สมเด็จพระพุทธเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 1 ทรงมีพระราชดำริประสงค์จะสร้างคลองใหญ่เชื่อม 2 ฝั่งทะเล เพื่อประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์ทางการทหารในยามศึกสงครามโดยใช้เป็นเส้นทางเดินทัพไปตีพม่า และในยามสงบยังสามารถใช้เป็นเส้นทางติดต่อค้าขายกับต่างประเทศด้วย ประวัติศาสตร์ในเรื่องนี้ปรากฏตามพระนิพนธ์ในสมเด็จพระพุทธเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 1 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงพระราชประสงค์ในการที่จะสร้างคลองบนด้านขวานทองของประเทศไทย ให้เอื้อประโยชน์แก่ชาติมานานนับร้อยปีมาแล้ว ดังที่ได้ทรงนิพนธ์ไว้ดังนี้

“จะเร่งรัดตัดคิดมันเสียก่อน	บ่นรอนอย่าให้ทันแน่นหนา
จำจะคิดให้ผิดแต่ก่อนมา	เป็นทัพหน้านาวายกไป
ตามทางทะเลไปสงขลา	จะขุดพสุธาเป็นคลองใหญ่
ให้เรือรบออกประจบที่เมืองไทร	ปีกษ์ได้ฝ่ายทะเลให้พร้อมกัน
จึงจะยกไปตีเมืองมะริด	จะปิดปากน้ำเสียให้มัน
ทัพเรือมันจะพลอยเข้าช่วยกัน	จะตีบันกองทัพให้ยับ ไป
รบไหนจะให้ยับลงที่นั่น	แต่ถึงวันมิให้ทานทนได้
จะทำการครั้งนี้ให้มีชัย	จะไว้เกียรติให้สืบไปทั่วแผ่นดิน”

แต่แนวความคิดนี้ก็ยังไม่ได้มีการดำเนินการแต่อย่างใด

จนในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ในปี พ.ศ. 2409 รัฐบาลอังกฤษได้กราบบังคมทูลขอพระบรมราชานุญาตขุดคอคอดกระตามแนวระหว่างจังหวัดระนอง

และอำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร ซึ่งพระองค์ทรงเห็นชอบ แต่ฝ่ายอังกฤษประสบปัญหาด้านการเงิน จึงหยุดชะงักโครงการ

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ประมาณ พ.ศ. 2415 รัฐบาลอังกฤษได้ส่งผู้แทนมาขอสำรวจแนวทางการขุดคลองอีกครั้ง ขณะเดียวกัน รัฐบาลฝรั่งเศสภายหลังจากการขุดคลองสุเอซเสร็จก็จัดส่งวิศวกรที่ก่อสร้างคลองสุเอซมาเข้าเฝ้า เพื่อทูลขอพระบรมราชานุญาตขุดคลองอีกครั้งเช่นเดียวกัน แต่พระองค์ก็ไม่อาจทรงตัดสินใจให้ฝรั่งเศสขุดคลองได้ เพราะทรงเกรงว่าจะเกิดผลกระทบกับอังกฤษ จึงมิได้ดำเนินการขุดคลองเช่นเดิม

ครั้นถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ประมาณปี พ.ศ. 2460 พระองค์ทรงสนพระทัยในแนวความคิดที่จะขุดคลองอีกครั้ง แต่ด้วยเหตุผลทางการเมืองระหว่างประเทศจึงทำให้ทรงตัดสินใจไม่ดำเนินการใด ๆ

ในปี พ.ศ. 2475 ประเทศไทยเปลี่ยนแปลงการปกครองระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ มาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2475 และในปี พ.ศ. 2478 นายปรีดี พนมยงค์ รัฐบุรุษอาวุโส รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ในรัฐบาลพระยาพหลพลพยุหเสนาได้รื้อฟื้นหีบขี้เถ้า แนวความคิดเรื่องการขุดคลองอีกครั้งมาพิจารณาให้รัฐบาลพิจารณาใหม่อีกครั้ง เพื่อกำหนดเป็นแนวทางพัฒนาเอกราชทางเศรษฐกิจของชาติแบบยั่งยืน โดยให้ใช้เงินทุนในประเทศไทยที่มีอยู่ในขณะนั้นทำการก่อสร้าง และไม่เห็นด้วยถ้ารัฐบาลจะคิดกู้เงินของชาติอื่นมาลงทุนในกรณีนี้ และยังได้เสนอให้มีการพัฒนาพื้นที่ 2 ฟังคลอง เพื่อหารายได้มาจ่ายคืนการลงทุน และเป็นการสร้างงานให้แก่ประชาชนในประเทศด้วย

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล รัชกาลที่ 8 ในปี พ.ศ. 2489 เนื่องจากประเทศไทยเข้าไปพัวพันกับสงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้ปราศจากความมั่นคงทางการเมือง จึงส่งผลให้โครงการขุดคลองหยุดชะงักไป จนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่ 2 เสร็จสิ้นไปแล้ว อังกฤษยังเกรงว่าไทยจะขุดคลองอีกครั้ง จึงใช้เงื่อนไขทางการเมืองให้ไทยลงนามในข้อตกลงอย่าง สมบูรณ์ ห้ามมิให้ไทยขุดคลองเชื่อมมหาสมุทรอินเดียกับอ่าวไทย โดยไม่ได้รับความยินยอมจากรัฐบาลอังกฤษ ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2489 เป็นต้นไป จนกว่าจะมีการตกลงเป็นอย่างอื่น แสดงให้เห็นว่า คลองกระมีความสำคัญต่อการเดินเรือในภูมิภาคนี้อย่างยิ่งและเป็นคู่แข่งสำคัญของสิงคโปร์

ในปี พ.ศ. 2497 ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช รัชกาลที่ 9 ไทยได้เจรจากับรัฐบาลอังกฤษยอมยกเลิกข้อตกลงดังกล่าว และไทยมีอำนาจเต็มที่ที่จะขุดคลองได้ แต่ไทยก็หยุดชะงักแนวความคิดในการขุดคลองอีกครั้งด้วยเหตุผลด้านความมั่นคงเป็นสำคัญ

แนวความคิดในการขุดคลองอีกครั้ง ได้ถูกหีบขี้เถ้ามาพิจารณาในรัฐบาลจอมพล ถนอม กิตติขจร นายกรัฐมนตรี เมื่อปี พ.ศ. 2500 รัฐบาลได้เปิดโอกาสให้ประชาชนทั่วไปร่วมแสดง

ความคิดเห็นและมีการวิพากษ์วิจารณ์ทั้งสนับสนุนและคัดค้าน แต่รัฐบาลมีปัญหาเรื่องการลงทุน โครงการจึงหยุดชะงักไป

ต่อมาในปี พ.ศ. 2516 นายเชาว์ ขวัญยืน นักธุรกิจชาวไทยเชื้อสายจีน ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลไทยให้ทำการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นของโครงการขุดคลองคอคอดกระ นับว่าเป็นครั้งแรกที่ได้มีการศึกษาอย่างจริงจัง โดยได้มอบหมายให้บริษัทวิศวกรที่ปรึกษา TAMS (Tippets Abbett Mc Carthy Straton and Robert R. Nansan, INC) จากประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นผู้ศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นและบริษัทฯ ยืนยันว่ามีความเป็นไปได้อย่างสูงในการขุดคลอง และควรขุดคลองในแนวทาง 5A เส้นทางระหว่างจังหวัดสตูล - สงขลา และเสนอแนะให้มีการศึกษาในขั้นสมบูรณ์ต่อไป นายเชาว์ฯ ได้เสนอโครงการขุดคลองคอคอดกระต่อรัฐบาล แต่มีปัญหาในการเปลี่ยนแปลงคณะรัฐมนตรีใหม่ โครงการจึงได้หยุดชะงักไป

พ.ศ. 2525 กลุ่มสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทย โดยนางยุพา อุดมศักดิ์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดพิจิตร เสนอให้มีการขุดคลองกระที่จังหวัดระนอง โดยเสนอรัฐบาลซึ่งมีนายชุมพล ศิลปอาชา เป็นประธานคณะกรรมการทบทวนศึกษาโครงการขุดคลองกระ แต่ด้วยเหตุผลด้านความมั่นคง การพิจารณาจึงต้องชะงักไป

พ.ศ. 2527 สำนักงาน Executive Intelligence Review (EIR) และสำนักงาน Fusion Energy Foundation (FEF) จากประเทศสหรัฐอเมริกา โดยการสนับสนุนของสถานเอกอัครราชทูตสหรัฐอเมริกาประจำประเทศไทยได้ประสานงานกับกระทรวงคมนาคมเพื่อจัดสัมมนานักธุรกิจ นักวิชาการ และองค์กรภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อระดมความคิดเกี่ยวกับการขุดคลองคอคอดกระ และทำรายงานเสนอต่อนักลงทุนชาวอเมริกัน นายสมักร สุนทรเวช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ การศึกษาโครงการขุดคลองคอคอดกระดำเนินไปด้วยดี แต่ได้เกิดปัญหาในพรรคร่วมรัฐบาล ทำให้พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ นายกรัฐมนตรี ประกาศยุบสภา

พ.ศ. 2529 รัฐบาล พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ โครงการขุดคลองคอคอดกระจึงดำเนินการต่อไปค่อนข้างราบรื่น โดยมีประเทศญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกาขอเป็นผู้ลงทุนขุดคลองคอคอดกระ แต่ ดร. บุญรอด บิณฑสันต์ หัวหน้ากลุ่มนักวิชาการ ไม่เห็นด้วยและไม่ยอมให้ต่างชาติประเทศใดเป็นผู้ลงทุนในโครงการนี้ ดร. บุญรอด บิณฑสันต์ และนักวิชาการกลุ่มนี้ได้ทำรายงานแนวความคิดทฤษฎีใหม่เกี่ยวกับคอคอดกระเสนอต่อรัฐบาล โดยให้การขุดคลองคอคอดกระเป็นโครงการที่เกิดจากความร่วมมือในระดับคาบสมุทร เฉพาะในด้านเงินทุนและเทคโนโลยี แต่ต้องดำเนินการโดยคนไทยและประเทศไทยเป็นสำคัญ และได้เปลี่ยนชื่อจากโครงการคอคอดกระเป็น “โครงการพัฒนาคาบสมุทรแหลมทอง” แต่รัฐบาล พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ ไม่มีการตอบสนองกลับ ต่อมาสภาผู้แทนราษฎรได้ตั้ง

คณะกรรมการการวิสามัญชุดใหม่ขึ้นมาทำหน้าที่สานต่อการทำงานของคณะกรรมการชุดที่แล้ว โดยมี นายวัฒนา อัสวเหม สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดสมุทรปราการ เป็นประธาน

พ.ศ. 2530 คณะกรรมการการวิสามัญฯ ได้พิจารณาโครงการชุดคอคอดกระีบหน้ามาก โดยร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ระดับสูงของรัฐบาล รวมทั้งนายทหารระดับสูง 3 เหล่าทัพ ได้เดินทางไปศึกษา คูงานคลองสุเอซและคลองปานามา รวมทั้งศึกษาเทคโนโลยีการสร้างเขื่อน และระบบการควบคุม น้ำในเขื่อนเนเธอร์แลนด์ โครงการชุดคอคอดกระในยุครัฐบาล พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ ก้าวหน้าด้วยดี แต่เกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจลดค่าเงินบาท ทำให้เกิดปัญหาเงินลงทุนเป็นอุปสรรคสำคัญ เงินลงทุน จากต่างประเทศภาวะเศรษฐกิจทั่วโลกตกต่ำ โยงใยเป็นขบวนการลูกโซ่ ทำให้โครงการชุดคอคอดกระ ต้องหยุดชะงักไป

พ.ศ. 2531 พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้สนับสนุนโครงการชุด คอคอดกระอย่างชัดเจน โดยเน้นนโยบายให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนในลักษณะของสัมปทาน เก็บเกี่ยว ผลประโยชน์ตอบแทนจากรัฐบาล จึงมีบริษัทจากประเทศญี่ปุ่น ได้หวัน และเยอรมันนี ขอเข้ามาลงทุน โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่นได้ยื่นข้อเสนอต่อรัฐบาลเป็นประเทศแรก โดยบริษัทเอกชนญี่ปุ่น คือ บริษัท Dialchisogyo ได้ทำหนังสือลงนามโดยนายทากา คิโยชิ ประธานกรรมการเสนอต่อ พลเอก ชาติชาย ชุณหะวัณ แต่รัฐบาลก็ยังไม่ได้พิจารณาแต่ประการใด

พ.ศ. 2533 เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2533 กลุ่มผู้มีอำนาจทางเศรษฐกิจของญี่ปุ่น เสนอให้การสนับสนุนโครงการชุดคอคอดกระ แต่ พลเอก ชาติชาย ชุณหะวัณ กลับเน้นไปที่การเปิด ประตูสู่อินโดจีนมากกว่า จึงให้ความสำคัญกับโครงการ “อิสเทิร์น ซิเบอร์ด์” หรือ โครงการพัฒนาชายฝั่ง ทะเลภาคตะวันออกเป็นอันดับหนึ่ง และทุ่มเทเวลาเกือบทั้งหมดในการสนับสนุนโครงการนี้ ส่วนโครงการชุดคอคอดกระได้รับความสำคัญเป็นอันดับรอง จึงไม่ริบเร่งในการพิจารณา จนในที่สุดถูก ยึดอำนาจโดยคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ (รสช.)

พ.ศ. 2537 รัฐบาลซึ่งมี นายชวน หลีกภัย เป็นนายกรัฐมนตรี ไม่ได้ให้ความสนใจกับ โครงการชุดคอคอดกระ เนื่องจากให้ความสำคัญสนับสนุนสนใจกับโครงการสร้างท่าอากาศยานสากลแห่งที่ 2 (สนามบินหนองงูเห่า) ที่จังหวัดสมุทรปราการ จนกระทั่งรัฐบาลมีปัญหาเรื่องต่าง ๆ จึงประกาศยุบสภา ผู้แทนราษฎร

พ.ศ. 2539 รัฐบาลซึ่งมี นายบรรหาร ศิลปอาชา เป็นนายกรัฐมนตรี เพราะพรรคชาติไทย ได้รับเสียงข้างมากจากผลการเลือกตั้ง รัฐบาลชุดนี้ก็ไม่ได้ให้ความสนใจกับโครงการชุดคอคอดกระ แต่ หันไปทุ่มเทความสนใจกับโครงการท่าอากาศยานสากลแห่งที่ 2 (สนามบินหนองงูเห่า) จังหวัดสมุทรปราการ

พ.ศ. 2540 รัฐบาลซึ่งมี พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้ให้ความสนใจ ต่อโครงการชุดคอคอดกระ โดยได้มอบหมายให้นายเด่น โต๊ะมีนา ประธานที่ปรึกษานายกรัฐมนตรี



ศึกษาความเป็นไปได้ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และสภาความมั่นคงแห่งชาติ จนกระทั่งปลายปี พ.ศ. 2540 รัฐบาลพลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ ประสบปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ โดยมีนายทง พิทยะ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ประกาศลอยตัวค่าเงินบาทประเทศตกอยู่ในสถานะเศรษฐกิจตกต่ำ จนกระทั่ง พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ ลาออกจากตำแหน่งนายกรัฐมนตรี โครงการชดเชยคอดกระจึงต้องระงับไปอีกครั้ง

พ.ศ. 2540 ปลายปี นายชวน หลีกภัย เป็นนายกรัฐมนตรี ไม่ปรากฏว่ามีการพิจารณาหรือศึกษาโครงการชดเชยคอดกระ เนื่องจากอยู่ในภาวะการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจที่เกิดวิกฤติอย่างรุนแรง

1.1 เสนอญัตติตั้งคณะกรรมการวิชาการวิสามัญฯ

ในสมัยรัฐบาล พันตำรวจโท ดร. ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2544 นายคำณวน ชโลปถัมภ์ สมาชิกวุฒิสภาจังหวัดสิงห์บุรี และสมาชิกวุฒิสภาจำนวน 123 คน ได้เสนอญัตติต่อวุฒิสภา เพื่อขอตั้งคณะกรรมการวิชาการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชดเชยคอดกระ โดยมีเหตุผลเพื่อกู้เศรษฐกิจชาติ เพราะขณะนี้ประเทศไทยกำลังประสบปัญหาวิกฤติทางเศรษฐกิจ หากศึกษาโครงการโดยพิจารณาถึงผลประโยชน์และผลกระทบด้านต่าง ๆ ทั้งระยะสั้นและระยะยาวในด้านความมั่นคง การเมือง เศรษฐกิจ สังคม จิตวิทยา วิทยาศาสตร์เทคโนโลยี การพลังงาน และสิ่งแวดล้อม ด้านสังคม จิตวิทยา ด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี การพลังงาน และสิ่งแวดล้อม ด้านการป้องกันประเทศ และด้านการต่างประเทศ หากผลสรุปเป็นประโยชน์ต่อสถานการณ์ในปัจจุบันและอนาคต ก็จะนำไปสู่ความเป็นรูปธรรมของโครงการดังกล่าว พร้อมกับความร่วมมือจากนานาประเทศ อันจะเป็นหนทางที่สำคัญประการหนึ่งในการกู้เศรษฐกิจชาติ รวมทั้งความคิดเห็นของประชาชนในการคัดค้านหรือสนับสนุนการชดเชยคอดกระ เพื่อมีส่วนร่วมในการตัดสินใจของประชาชนทั่วประเทศ และเป็นข้อมูลประกอบในการตัดสินใจของรัฐบาลในการชดเชยคอดกระต่อไป ในการเสนอญัตติครั้งนี้ นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เข้าร่วมประชุมและกล่าวให้การสนับสนุนการศึกษาความเป็นไปได้ในการชดเชยคอดกระว่า เรื่องนี้เป็นเรื่องที่มีความสำคัญยิ่ง และเห็นว่าวุฒิสภ่าจะตั้งคณะกรรมการวิชาการขึ้นมาศึกษาและเพื่อดำเนินการผลักดันให้โครงการนี้เกิดขึ้นต่อไป ซึ่งการศึกษาดังกล่าวจะเป็นที่น่าเชื่อถือกับประชาชนทั้งประเทศ แม้ว่าจะใช้เวลาในการศึกษา 2-3 ปีหรือมากกว่านั้น เพื่อความสมบูรณ์ละเอียดรอบครอบของข้อมูลซึ่งจะต้องเปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์ปัจจุบัน จึงต้องให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและรับทราบถึงผลดี ผลเสียของการศึกษาดังกล่าว

ควรศึกษาเนื่องจากเป็นโครงการใหญ่ที่ต้องมีเงินลงทุนจำนวนมาก ซึ่งมีผลกระทบต่อการลงทุน สิ่งแวดล้อมและความมั่นคงของประเทศชาติ และก่อนที่รัฐบาลจะตัดสินใจควรมีข้อมูลสมบูรณ์อย่างชัดเจนในทุก ๆ ด้านของการศึกษา ในส่วนของรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญ

สนใจที่จะทำการศึกษาเกี่ยวกับความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ และกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องนี้ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อที่จะศึกษาข้อมูลในรายละเอียดต่าง ๆ ซึ่งน่าจะเป็นโอกาสที่ดีของรัฐบาลนี้ เพราะรัฐบาลมีเอกภาพมั่นคง และมีวิสัยทัศน์ที่จะนำพาประเทศชาติให้พ้นจากภาวะวิกฤติทางเศรษฐกิจได้

ที่ประชุมวุฒิสภาครั้งที่ 14 (สมัยสามัญทั่วไป) เป็นพิเศษ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 17 พฤษภาคม 2544 มีมติเห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการวิสามัญฯ จำนวน 45 คน เพื่อดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ โดยกำหนดระยะเวลาในการพิจารณาศึกษาภายใน 1 ปี และคณะกรรมการวิสามัญฯ มีมติเป็นเอกฉันท์ในการประชุมครั้งที่ 1/2544 เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2544 ตั้ง นายคำณวน ชโลปถัมภ์ เป็นประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ

1.2 การดำเนินงานของคณะกรรมการวิสามัญฯ

เพื่อให้การดำเนินงานศึกษาข้อมูลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและได้ประสิทธิผลสูงสุด คณะกรรมการวิสามัญฯ จึงได้ตั้งคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ ทำหน้าที่ศึกษาเรื่องต่าง ๆ เป็นการเฉพาะด้านรวม 7 คณะ ประกอบด้วย

1. คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านพื้นที่และสิ่งแวดล้อม
นายผ่อง เล่งอี้ เป็นประธาน
2. คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านวิศวกรรมและธรณีวิทยา
นายระวี กิ่งคำวงศ์ เป็นประธาน
3. คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านความมั่นคงแห่งชาติ
พลอากาศเอก กานต์ สุระกุล เป็นประธาน
4. คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านเศรษฐกิจ
นายวิโรจน์ อมตกุลชัย เป็นประธาน
5. คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านความร่วมมือระหว่างประเทศและเงินทุน
นายสุรเดช ยะสวัสดี เป็นประธาน
6. คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านประชากร
นายแพทย์คุณทูล สุนทรเวช เป็นประธาน
7. คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านกฎหมาย
นายสราวุธ นิยมทรัพย์ เป็นประธาน

ในขณะเดียวกันคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้พิจารณาเห็นว่าการศึกษาความเป็นไปได้ของการขุดคอคอดกระของวุฒิสภา เป็นการศึกษาขั้นต้นเท่านั้น จะทำให้ผลสรุปในการศึกษายังไม่ครอบคลุมทุกด้าน สมควรที่รัฐบาลจะได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นสมบูรณ์ควบคู่ไปกับการศึกษาของวุฒิสภา

จึงได้นำเสนอขอให้รัฐบาลพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองคอคกระชั้นสมบูรณ์ต่อไป

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 แต่งตั้งคณะกรรมการแห่งชาติศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระเพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคมขึ้น เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีประสิทธิภาพ และแล้วเสร็จตามวัตถุประสงค์ของรัฐบาล โดยแต่งตั้งให้พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการและให้ปลัดกระทรวงต่าง ๆ เป็นกรรมการ โดยให้รายงานผลการศึกษาและความก้าวหน้าในการศึกษาตลอดจนเสนอความเห็นและข้อสังเกตจากการศึกษาให้คณะกรรมการแห่งชาติฯ กลับกรอกร่องเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีครั้งที่ 5 ให้ทราบเป็นระยะๆ และรายงานผลการศึกษาความเป็นไปได้ชั้นสมบูรณ์ต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาคัดสินใจกำหนดเป็นนโยบายของรัฐบาล สำหรับค่าใช้จ่ายในการศึกษาตามโครงการให้ขอรับการสนับสนุนจากองค์กรภาคเอกชน

เนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการใหญ่อันดับ 1-15 ของโลก ซึ่งกองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระดับโลก (Global Infrastructure Fund = GIF) เป็นกองทุนที่จัดตั้งขึ้น โดยอดีตนายกรัฐมนตรีของประเทศญี่ปุ่น นายทาเคอิ ฟูกูดา และนักธุรกิจ และบริษัทที่สำคัญของญี่ปุ่นได้รวบรวมทุนจำนวน 500,000 ล้านดอลลาร์ จากประเทศญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา เยอรมนี กลุ่มประเทศโอเปก และกลุ่มประเทศยุโรปตะวันตก ได้กำหนดเป้าหมายที่จะพัฒนาโครงการระดับโลก จำนวน 15 โครงการ ซึ่งแต่ละโครงการจะต้องใช้เงินลงทุนอย่างน้อย 10,000 ล้านดอลลาร์ โครงการที่จัดเป็นอภิมหาโครงการ (Mega Projects) มีดังนี้

1. พลิกพื้นที่ทะเลทรายในแอฟริกา ตะวันออกกลาง ซาฮารา และชีนาบ ให้เป็นพื้นที่สีเขียว
2. พลังงานแสงอาทิตย์
3. ขุดคลองปานามา แห่งที่ 2
4. ขุดคลองกระ ในประเทศไทย
5. พลังงานจากคลื่นทะเล
6. เขื่อนผลิตไฟฟ้าพลังน้ำที่เทือกเขาหิมาลัย
7. การควบคุมกระแสน้ำทะเลในช่องแคบแบริ่ง
8. สร้างทะเลสาบขนาดใหญ่ในแอฟริกากลาง โดยการผันน้ำจากแม่น้ำคองโกในประเทศ
9. เขื่อนผลิตกระแสไฟฟ้าพลังน้ำใน ลาตินอเมริกา
10. ขุดคลองชลประทานในประเทศอียิปต์
11. สร้างเส้นทางสายใหม่ จากจีนไปอิหร่าน สู่อินเดีย

12. สร้างอุโมงค์ และสะพานข้ามช่องแคบยิบรอลต้า ระหว่างสเปน และโมร็อกโก
13. สร้างท่าเรือขนาดใหญ่ ในลาตินอเมริกา เอเชียและอเมริกา
14. เครือข่ายสื่อสารผ่านดาวเทียมขนาดใหญ่ ในประเทศกำลังพัฒนา
15. สร้างทางเชื่อมไปแลนค์ กับ กรุงเอเธนส์ ในกรีซ

เนื่องจากโครงการชุดคลองไทยต้องใช้งบประมาณในการก่อสร้างสูงมาก และตามแนวเส้นทางที่กำหนดให้เป็นสถานที่ที่จะชุดคลองยังขาดความสมบูรณ์ ในการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบต่อประชาชน ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสังคม และต้องการให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดเส้นทางที่จะชุดคลองให้มากที่สุดเพื่อการยอมรับและให้การสนับสนุนในการชุดคลอง จำเป็นจะต้องได้ศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ที่จะชุดคลองไทยให้ครบทุกด้านมากที่สุด จึงได้ขยายเวลาการศึกษาออกไปอีก 2 ครั้งๆ ละ 1 ปี ซึ่งจะครบกำหนดระยะเวลาการศึกษาในวันที่ 16 พฤษภาคม 2547

1.3 ระยะเวลาในการศึกษา

เป็นเวลา 3 ปี ตั้งแต่วันที่ 17 พฤษภาคม 2544 ถึงวันที่ 16 พฤษภาคม 2547

1.4 ความมุ่งหมายของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการชุดคลองในเขตภาคใต้ของประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาเส้นทางชุดคลองที่เหมาะสม และจะเป็นประโยชน์โดยรวมต่อประเทศไทยมากที่สุด
3. ศึกษาแนวทางการชุดคลอง จากการศึกษาเปรียบเทียบคลองต่าง ๆ ที่มีอยู่แล้วในประเทศอื่น ๆ
4. ศึกษาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในการชุดคลอง เพื่อให้มีผลกระทบกับประชาชน ความมั่นคง สังคม และสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด
5. ศึกษาถึงการจัดให้มีเขตเศรษฐกิจพิเศษ ศูนย์อุตสาหกรรมไฮเทค โรงกลั่นน้ำมัน การทำเรือ การขนส่ง และอื่นๆ ตามความเหมาะสมในเขตหัวคลอง กลางคลอง และท้ายคลอง
6. ศึกษาถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการชุดคลอง

1.5 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิทั้งหมดจากผู้ที่ได้ทำการศึกษาไว้แล้ว และได้ทำการศึกษาจากแนวคิด ผลการวิจัยที่เกี่ยวข้อง เอกสารทางราชการ วารสาร

บทความ หนังสืออ้างอิงต่างๆ โดยได้มีการประชุมสัมมนา เพื่อให้ได้ข้อคิดเห็น ข้อสรุป รวมถึงการศึกษา ข้อมูลปฐมภูมิในเขตพื้นที่โดยตรงของแนวคลองใหม่ (คลองไทย 9A) การเดินทางไปศึกษา ดูงาน ในส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในเขตจังหวัดที่จะขุดคลอง และจังหวัดใกล้เคียง ในประเด็นปัญหาที่ได้รับจากประชาชน และประเด็นปัญหาอื่นๆ ที่จะต้องนำมา พิจารณาศึกษา เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว ต่อไป

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. หากมีการขุดคลองประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางการเดินเรือแห่งใหม่ของโลก
2. จะเกิดมีการพัฒนาด้านแรงงาน และอุตสาหกรรมขนาดใหญ่อย่างต่อเนื่อง ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว
3. ทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้น ในช่วงเวลาเริ่มสัญญาการขุดคลอง จะทำให้มีการจ้างงาน แรงงานไทยมีงานทำ โดยมีการสร้างงานประมาณ 1-3 ล้านคน
4. ภาคใต้ของประเทศไทยจะมีการพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ศูนย์อุตสาหกรรม เป็นศูนย์กลางการค้าแห่งใหม่ของโลกอีกประเทศหนึ่ง
5. มีการพัฒนาเขตการค้าเสรี จะทำให้เกิดรายได้เพิ่มมากขึ้นภายในประเทศ
6. มีการพาณิชย์นาวี การทำเรือ การขนส่งสินค้า ตู้ต่อเรือ โรงซ่อมเรือเกิดขึ้น
7. มีอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเกิดขึ้น ศูนย์การค้า สถานที่ท่องเที่ยว โรงพยาบาล โรงงานอุตสาหกรรม ฯลฯ เกิดขึ้น 2 ฝั่งคลอง
8. เป็นเส้นทางการเดินเรือที่เป็นทางเลือกใหม่ สำหรับการขนส่งสินค้าแทน ช่องแคบลมะละกา ช่องแคบซุนดา และช่องแคบลอมบ็อก
9. เพิ่มสมรรถภาพในทุกด้าน และสามารถควบคุมเขตน่านน้ำไทยทางทะเล อันดามัน ทำให้มีอำนาจต่อรองเพิ่มมากขึ้น
10. จัดให้มีมหาวิทยาลัยคลองไทย เกิดขึ้นในภาคใต้ของประเทศไทย

ผลประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้จากการขุด “คลองไทย”

รายได้ที่เกิดขึ้นในประเทศ

1. เพิ่มสมรรถภาพ กองทัพเรือสามารถลดค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายกำลังเรือรบ ไปมาทั้ง 2 ฝั่งทะเลของประเทศได้อย่างประหยัด และรวดเร็ว การเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือสามารถ ทำได้อย่างอิสระโดยไม่ต้องขออนุญาตผ่านน่านน้ำประเทศเพื่อนบ้าน

2. หากมีโรงกลั่นน้ำมันของไทยในพื้นที่จังหวัดภาคใต้จะประหยัดค่าใช้จ่ายจากการขนส่ง เรือน้ำมันที่นำมาใช้ทำเรือแหลมฉบังจะย่นระยะทาง ประหยัดเวลา ประหยัดเชื้อเพลิง ปัญหาน้ำมันเถื่อนจะลดลง คลองไทยจะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายได้เป็นแสนล้านบาทต่อปี

3. คลังสินค้าท่าเรือหัวท้ายคลองจะประหยัดค่าใช้จ่ายจากการขนส่งสินค้า การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ไปต่างประเทศโดยตรงแทน เนื่องจากท่าเรือคลองไทยทั้งฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทยจะอยู่บนเส้นทางเดินเรือสากลที่นำมาใช้ทำเรือแหลมฉบัง หรือท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นการเปลี่ยนระบบขนส่งทางทะเลจากท่าเรือกรุงเทพฯ หรือแหลมฉบังไปยังสิงคโปร์โดยเรือเล็กไปป้อนเรือใหญ่ระหว่างประเทศ

4. กองเรือประมงไทยจำนวนมากกว่า 40,000 ลำ จะได้รับความสะดวกในการไปหาปลาในทะเลอันดามัน จะประหยัดน้ำมัน และเวลา เพิ่มโอกาสในการทำการประมง สร้างรายได้เพิ่ม และลดความเสี่ยงจากการถูกจับเนื่องจากการรุกรานน้ำประเทศเพื่อนบ้าน

5. รายได้จากการท่องเที่ยว และธุรกิจบริการต่างๆ จะเพิ่มมากขึ้น ทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ จะเพิ่มรายได้ให้แก่ประเทศอีกหลายแสนล้านบาทต่อปี

รายได้ที่เกิดจากต่างประเทศ

1. รายได้จากเขตเศรษฐกิจพิเศษ ทำให้เกิดโรงงานอุตสาหกรรม ภาคธุรกิจต่างๆ บน 2 ฝั่งคลอง จะสร้างงานประมาณ 3 ถึง 5 ล้านคนต่อปี อย่างยั่งยืนต่อเนื่อง สร้างรายได้ประมาณล้านล้านบาทต่อปีหรือเท่ากับงบประมาณของประเทศในปัจจุบัน

2. รายได้จากค่าผ่านคลองมากกว่าสามแสนล้านบาทต่อปี

3. รายได้จากการขายน้ำ อาหาร และน้ำมัน ให้กับเรือต่างๆ ที่มาจอดใช้บริการจะสร้างรายได้ให้ประเทศอย่างมหาศาล

4. รายได้จากคลังสินค้า การขนถ่ายสินค้า และขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์จะสร้างรายได้ให้ประเทศอีกทางหนึ่ง

5. รายได้จากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซ่อมสร้างบำรุงรักษา เรือที่มาใช้บริการก็จะสามารถสร้างรายได้ให้ประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น

1.7 นิยามศัพท์ปฏิบัติการ (Operational Definition)

คอคอดกระ หมายถึง แนวคลองที่บริเวณอำเภอกระบุรี จังหวัดชุมพร วัดได้ความยาวจากฝั่งอ่าวไทยไปยังมหาสมุทรอินเดีย ประมาณ 80 กิโลเมตร เป็นชื่อเรียกแนวคลองเดิมที่มีแนวคิจะขุดในอดีตรวม 2 ฝั่งทะเลอันดามัน และอ่าวไทย

คลองไทย หมายถึง แนวคลองที่เกิดขึ้นใหม่ โดยไม่ใช่แนวคลองกระเดิม จากการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้เสนอใช้ชื่อนี้ โดยความเห็นชอบร่วมกันของคณะกรรมการแห่งชาติศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งร่วมประชุมกัน ณ ทำเนียบรัฐบาล เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2545 โดยมีความหมายถึงคลองที่ขุดขึ้นในประเทศไทย เพื่อเป็นเส้นทางเดินเรือแห่งใหม่ของโลก และเรียกเป็นภาษาอังกฤษว่า “THAI CANALS”

เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) หรือเรียกชื่อย่อ SEZ หมายถึง บริเวณเขตที่ดินที่ประกาศเพื่อการลงทุนระหว่างประเทศ และผลิตสินค้าที่มีคุณภาพ เป็นอุตสาหกรรมสะอาด ปราศจากมลพิษแล้วส่งไปขายทั่วโลกในราคายุติธรรม

การพาณิชย์นาวี หมายถึง กองเรือสินค้าเพื่อการขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือ กิจการท่าเรือ และกิจการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องโดยตรง

สะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) หมายถึง การสร้างถนนเชื่อมฝั่งทะเลอันดามัน (กระบี่) กับฝั่งทะเลอ่าวไทย (ขอนแก่น) เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าต่าง ๆ ที่มาทางเรือ และให้หมายถึงถนนเชื่อมจากท่าเรือไปยังบริเวณต่าง ๆ ของประเทศโดยใช้การขนส่งทางบกแทนทางน้ำ

สมุทธานุภาพ (Sea Power) หมายถึง พลังอำนาจแห่งชาติทางทะเล ซึ่งประกอบด้วย พลังอำนาจทางเศรษฐกิจ การเมือง สังคมจิตวิทยา วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และพลังอำนาจทางทหาร (เป็นทฤษฎีที่เกี่ยวกับอำนาจการค้าขายทางทะเล นายพลเรือโท อัลเฟรด ไทเยอร์ มาฮาน นักยุทธศาสตร์ทางทะเล ของกองทัพเรือแห่งนาวิกเรืออเมริกา กล่าวไว้ว่า “ประเทศใดตั้งอยู่บนเส้นทางเดินเรือโลกจะได้เปรียบทางสมุทธานุภาพ” พลเรือเอก วอลเตอร์ ราลี รัฐบุรุษของราชนาวิกอังกฤษ กล่าวว่า “ผู้ใดครองทะเล จะได้ครองการค้า ผู้ใดครองการค้าโลก จะได้ครองความร่ำรวยของโลก และจะได้ครองโลกด้วย”)

TOR (Terms of References) หมายถึง หนังสือเชิญชวนตามข้อกำหนด หรือขอบเขตในการร่วมลงทุนที่คณะกรรมการวิสามัญฯ จัดทำขึ้น เพื่อเชิญชวนให้ผู้ลงทุนภาครัฐและเอกชนร่วมลงทุนในการขุดคลองไทย

DWT (Dead Weight Ton) หมายถึง น้ำหนักบรรทุกของเรือ เช่น เรือขนาด 250,000 DWT

ULCC (Ultra Large Crude Carrier) หมายถึง เรือบรรทุกน้ำมันดิบขนาดใหญ่ 300,000-500,000 DWT เรือเหล่านี้ไม่สามารถวิ่งผ่านช่องแคบมะละกาได้ ต้องวิ่งผ่านช่องแคบซุนดาหรือช่องแคบลอมบอกแทน

VLCC (Very Large Crude Carrier) หมายถึง เรือบรรทุกน้ำมันดิบขนาดใหญ่มาก ขนาด 200,000-300,000 DWT

TAMS (Tippets Abbett McCarthy Stratton and Robert R. Nansan, INC.)

หมายถึง บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาจากสหรัฐอเมริกาผู้ศึกษาความเป็นไปได้และสำรวจข้อมูลเบื้องต้นในการขุดลอกคอคกระ เมื่อปี พ.ศ. 2516

IMF (International Monetary Fund) หมายถึง กองทุนการเงินระหว่างประเทศที่ให้ประเทศต่างๆ ในโลกกู้ยืมเงินเพื่อการพัฒนาประเทศ โดยต้องดำเนินงานบริหารเงินที่กู้ยืมมาภายใต้ข้อกำหนดที่กองทุนระบุไว้

BOOT (Build Operate Own Transfer) หมายถึง สัมปทานการก่อสร้างที่ผู้รับสัมปทานเป็นเจ้าของระยะหนึ่งตามสัญญา แล้วโอนคืนให้แก่เจ้าของสัมปทานเมื่อครบกำหนดตามสัญญา

EIR (Executive Intelligence Review) หมายถึง สำนักงานวิเคราะห์ข่าวจากสหรัฐอเมริกา ซึ่งได้เสนอโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดลอกคอคกระ และเสนอจัดสัมมนาทางวิชาการร่วมกับกระทรวงคมนาคม

FEF (Fusion Energy Foundation) หมายถึง สำนักงานพลังงานปรมาณูจากสหรัฐอเมริกา ที่เสนอจัดสัมมนาทางวิชาการร่วมกับกระทรวงคมนาคม เกี่ยวกับโครงการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดลอกคอคกระ

GIR (Global Infrastructure Fund Research Foundation of Japan) หมายถึง มูลนิธิก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานระดับโลก ซึ่งสถาบันวิจัยของประเทศญี่ปุ่นได้จัดตั้งขึ้น เมื่อปี พ.ศ. 2533 โดยรวบรวมทุนจำนวน 500,000 ล้านดอลลาร์ จากประเทศญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา เยอรมนี กลุ่มประเทศโอเปคและกลุ่มประเทศยุโรปตะวันตก มีสำนักงานเลขาธิการอยู่ที่กรุงโตเกียว มีความสนใจขอทำการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดลอกคอคกระ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2528

GIS (Geography Information System) หมายถึง ระบบข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ ซึ่งนำมาใช้ในการปรับเส้นทางการขุดคลองไทย ประกอบด้วย ข้อมูลทางธรณีวิทยา และธรณีฟิสิกส์ ซึ่งสามารถบ่งชี้พิกัดต่าง ๆ บนพื้นผิวโลกผ่านระบบดาวเทียม

EEZ (Economic Exclusive Zone) หมายถึง เขตเศรษฐกิจของแต่ละประเทศในพื้นที่ได้ทะเลหรือพื้นที่ได้น้ำ ได้ทะเลหลวงของประเทศที่ติดทะเล EEZ ของไทยมีบริเวณในอ่าวไทยและในทะเลอันดามัน ตามข้อตกลงเขตน่านน้ำสากลระหว่างประเทศ ซึ่งในฝั่งอันดามันมีเขตติดต่อกับเขตของประเทศอินเดีย เป็นเนื้อที่ประมาณ 200,000 ตารางกิโลเมตร และในอ่าวไทยประมาณ 250,000 ตารางกิโลเมตร และยังมี EEZ ทับซ้อนกับประเทศกัมพูชา เวียดนาม และมาเลเซียอีกจำนวนหนึ่ง ซึ่งใช้ประโยชน์ร่วมกัน

บทที่ 2

แนวคิด ผลงานวิจัยและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวความคิดและการศึกษาการขุดคลองกระในอดีต

แนวความคิดในการขุดคลองกระเชื่อมทะเลเพื่อสร้างเส้นทางเดินเรือแห่งใหม่ของโลก ระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิก กับมหาสมุทรอินเดีย ในบริเวณพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย โดยไม่ต้องอ้อมผ่านแหลมมลายูทางช่องแคบมะละกาของสาธารณรัฐสิงคโปร์ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพาณิชย์นาวีของไทยเป็นอย่างมาก โดยสามารถย่นระยะทาง เวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้มาก ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง เกิดการพัฒนากิจการเดินเรือ อุเรือ พัฒนากองเรือไทย และเกิดความสะดวกในการเดินเรือชายฝั่งทั้งสองด้านของภาคใต้ของประเทศไทย

คณะกรรมการการวิสามัญฯ ได้ดำเนินการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากที่มีผู้ได้ดำเนินการศึกษามาแล้ว โดยได้ทำการศึกษาจากแนวคิด ทฤษฎี ผลงานการวิจัยที่เกี่ยวข้อง เอกสารทางราชการ วารสาร บทความ หนังสืออ้างอิงต่างๆ ที่ได้จากการประชุมสัมมนา เพื่อให้ได้ข้อคิดเห็นและสรุปประเด็นการศึกษาต่างๆ นำมาเป็นแนวทางและข้อมูลเบื้องต้นในการศึกษาและอ้างอิง รวมถึงการศึกษาดูงานองค์กรต่างๆ ภายในประเทศและต่างประเทศ เพื่อให้ได้ข้อมูลมากที่สุดในทุกด้าน และให้เกิดผลกระทบกับประชาชนน้อยที่สุด เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวคลองให้เป็นไปตามความต้องการของประชาชนมากที่สุด ผลการศึกษาพอสรุปได้ ดังนี้

ในปี พ.ศ. 2501 นายปรีดี พนมยงค์ มีหนังสือถึงนายกรัฐมนตรีหนังสือพิมพ์แห่งประเทศไทย เสนอสนับสนุนให้รัฐบาลไทยขุดคลองคอคอดกระ เป็นสมัยที่พลเอก ถนอม กิตติขจร เป็นนายกรัฐมนตรี เพื่อช่วยให้ชาติไทยได้มีความเป็นเอกราชในทางเศรษฐกิจของชาติ และเสนอให้นำทองคำแท่ง เงินในท้องพระคลัง และเงินสำรองใช้หนี้เงินกู้มาเปลี่ยนสภาพให้เป็นทุนในการขุดคลอง โดยไม่ต้องคิดกู้เงินของชาติอื่นมาลงทุนในการขุดคลอง เพราะการขุดคลองไม่ต้องจ่ายค่าก่อสร้างทันที จะต้องจ่ายเป็นงวดๆ ไปตามโครงการ รัฐบาลก็จะมีเวลาหาทางประหยัดเงินรายจ่ายแผ่นดินที่ไม่จำเป็นเอามาใช้จ่ายในการขุดคลองแทน ทำให้มีเงินหมุนเวียนในประเทศมากขึ้น

ในปี พ.ศ. 2516 นายชาว์ ขวัญยืน และคณะ ในนามของบริษัทแหลมทองพัฒนา ได้ว่าจ้างบริษัท TAMS (Tippetts Abbett Mc Carthy Stratton and Robert R. Nansan, INC.) ศึกษาความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจของการขุดคลองคอคอดกระ โดยสำรวจภาพรวมทางอากาศได้ศึกษา 3 แนวทางการขุดคลองหลัก คือ แนวทาง 3A 4 และ 5A ผลการศึกษาปรากฏว่าแนวคลองที่เหมาะสมในการขุดคลองอยู่ในภาคใต้

ตอนล่าง คือเส้น 5A เส้นทางระหว่างจังหวัดสตูล-สงขลา ความยาวประมาณ 102 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด เนื่องจากช่วยย่นระยะทางเดินเรือได้ 1,500 กิโลเมตร ทะเลที่จัดทำเรือและการตั้งนิคมอุตสาหกรรมจะได้เปรียบกว่าจุดอื่น โดยเสนอให้ขุดคลองกระในแนวราบจากพื้นดินเป็นคลองระดับน้ำทะเล ไม่มีประตุน้ำและประหยัควเวลาอย่างน้อย 3 วัน และเสนอแนะให้ศึกษาความเป็นไปได้ขั้นสมบูรณ์ต่อไป

ในปี พ.ศ. 2519 สำนักงานพลังงานแห่งชาติ ได้ศึกษาแนวเส้นทางขุดคลองกระไว้ 4 แนว ที่แตกต่างจากการศึกษาของ TAMS และได้เลือกแนว 3C คือแนวพังงา-บ้านดอน เป็นเส้นทางที่มีความเหมาะสมในการขุด เพราะผ่านภูมิประเทศที่เป็นดินเป็นส่วนใหญ่ สามารถประหยัควเวลาในการขุดคลอง เพราะระยะที่ต้องระเบิดหินมีเพียงเล็กน้อย ภูมิประเทศที่อาจยกระดับน้ำเพื่อก่อให้เกิดทะเลสาบขนาดใหญ่ ที่สามารถเดินเรือได้สะดวกและรวดเร็ว นอกจากนั้น ยังเสนอให้มีการขุดคลองเพื่อให้เรือขนาด 100,000 DWT ผ่าน และให้ก่อสร้างประตุน้ำ 2 แห่ง เพื่อยกเรือในคลองจากระดับน้ำทะเลขึ้นไปสู่ทะเลสาบ และก่อสร้างท่าเทียบเรือขนาด 500,000 DWT ที่บริเวณใกล้เกาะภูเก็ตทางฝั่งอ่าวพังงา และเกาะหว้า ทางฝั่งอ่าวบ้านดอน

ในปี พ.ศ. 2527 กระทรวงคมนาคม ซึ่งมีนายสมัคร สุนทรเวช เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ร่วมกับสำนักงาน Executive Intelligence Review (EIR) and Fusion Energy Foundation (FEF) จากสหรัฐอเมริกา โดยการสนับสนุนของสถานทูตอเมริกาประจำประเทศไทย จัดสัมมนานักธุรกิจ นักวิชาการ และองค์กรภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อระดมความคิดเกี่ยวกับการขุดคอคอดกระ และทำรายงานเสนอนักลงทุนชาวอเมริกัน

ในปี พ.ศ. 2531 สมาคมวิทยาศาสตร์แห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ โดยชมรมอาสาสมัครเพื่อให้ความช่วยเหลือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแก่ประชาชน (อชวท.) ได้ทำการศึกษาวิจัยในหัวข้อเรื่อง “คลองกระกับอนาคตไทย” โดยนำข้อมูลเบื้องต้นของบริษัทที่ปรึกษา TAMS จากสหรัฐอเมริกา มาศึกษาปรับตัวเลขค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เช่น ค่าใช้จ่ายในการขุดคลอง ค่าผ่านคลอง ฯลฯ ให้เป็นปัจจุบัน โดยเปรียบเทียบแนวเส้นทาง 2 แนวใหญ่ คือ เส้นทาง 3C และ 5A โดยได้เลือกเส้นทาง 5A เป็นแนวทางขุดคลอง ลักษณะคลองแบบ 2 เลน เพื่อให้เรือขนาด 250,000 DWT แล่นสวนทางกันได้ และได้จัดพิมพ์เอกสารรายงานจำหน่าย ซึ่งได้รับความสนใจจากประชาชนเป็นจำนวนมาก

ในปี พ.ศ. 2540 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และสภาความมั่นคงแห่งชาติร่วมกันศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคอคอดกระ ได้วิเคราะห์ความเป็นไปได้เปรียบเทียบโครงการขุดคอคอดกระและโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยประมวลผลการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษา TAMS มาสรุปได้ว่า หากขุดคลองจะใช้ต้นทุนสูงถึง 500,000 ถึง 800,000 ล้านบาท ใช้เวลาขุด 10 - 15 ปี แต่โครงการต้องหยุดชะงักไปเพราะประเทศประสบปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ

ในปี พ.ศ. 2541 นายแพทย์กฤษฏ์ สุนทรเวช ได้ก่อตั้งมูลนิธิคอคอดไทย เพื่อศึกษาเส้นทางในการขุดคอคอดกระ โดยได้ศึกษาเปรียบเทียบเส้นทางขุดคอคอดกระจากจำนวน 12 เส้นทาง คือ เส้น 1 2 2A 3 3A 3C 4 5 5A 6 7 และ 7A โดยพิจารณาเห็นว่าเส้น 7A (ตรัง-พัทลุง-สงขลา) โดยขุดคลองกระจากแม่น้ำปะเหลียน อำเภอย่านตาขาว ไปทางตะวันออกอีก 69 กิโลเมตร ผ่านมาออกที่ทะเลสาปสงขลา บริเวณอำเภอเขาชัยสน และขุดคลองต่อจากทะเลสาปออกไปอีก 5 กิโลเมตร เข้าสู่่าวไทย รวมระยะทางทั้งทางบก และทางน้ำ มีความยาวประมาณ 110 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่ควรขุดมากที่สุด และได้จัดทำหนังสือคอคอดไทยเผยแพร่แก่ประชาชนทั่วไป

ในปี พ.ศ. 2541 ชมรมอาสาสมัครเพื่อให้ความช่วยเหลือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแก่ประชาชน (อชวท.) ร่วมกับสถาบันสภาวะแวดล้อมจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และมูลนิธิเพื่อการพัฒนาชุมชน จัดสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง “คลองกระ สร้างงาน สร้างคน” เพื่อเคลื่อนไหวกและสนับสนุนเรียกร้องการขุดคอคอดกระ เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2541 ณ หอประชุมจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยมีนักวิชาการภาคอุตสาหกรรมของรัฐ ภาคเอกชน และประชาชนผู้สนใจเข้าร่วมประชุมประมาณ 300 คน

ประเด็นสำคัญที่ได้นำเสนอต่อที่ประชุม เป็นการลำดับเหตุการณ์ที่ผ่านมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน รูปลักษณะคลอง ความมั่นคง เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สมุทรศาสตร์ ธรณีวิทยา การก่อสร้าง และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดยสรุปผู้เข้าร่วมประชุมสนับสนุนให้มีการสร้างคลองกระเพื่อเป็นการสร้างงาน สร้างคนในภาวะที่เศรษฐกิจตกต่ำ

ในปี พ.ศ. 2542 สมาคมวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย และราชบัณฑิตยสถาน ได้จัดสัมมนาทางวิชาการในหัวข้อ “คลองไทยผลประโยชน์ยิ่งใหญ่ของไทยและโลก” เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2542 ณ ตึกสันติไมตรี ทำเนียบรัฐบาล เพื่อระดมความคิดเห็นและสนับสนุนให้ประเทศไทยขุดคอคอดกระเช่นเดียวกัน และที่ประชุมได้อภิปรายในประเด็นด้านธรณีวิทยา วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม ด้านสมุทรภาพ วิทยาศาสตร์ทางเศรษฐกิจ ความมั่นคงและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม การพาณิชย์นาวี เป็นที่สนใจจากผู้เข้าร่วมสัมมนาจากภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน จำนวน 400 คน

ในปีเดียวกันคณะอนุกรรมการพิจารณาการขุดคอคอดกระ ในคณะกรรมการธิการทหาร สถาผู้แทนราษฎร จัดสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง “คลองกระกับความมั่นคงของชาติ” เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2542 ณ โรงแรมดิเอ็มเมอรรัล กรุงเทพฯ โดยการสัมมนาได้เสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจด้วยการขุดคลองเชื่อมทะเลบริเวณพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย เพื่อนำไปสู่การแก้ไขวิกฤติเศรษฐกิจและสังคมในระยะสั้น และระยะยาว ซึ่งมีผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวน 600 กว่าคน จากภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ เอกชน ประชาชน สื่อมวลชน และนักการเมือง ปรากฏว่ามีผู้สนับสนุนเห็นด้วยกับโครงการขุดคลองกระมากกว่าร้อยละ 90 และเสนอให้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในภาคใต้ต่อไป

ในปี พ.ศ. 2543 คณะกรรมการการทหาร สถาผู้แทนราษฎร ได้ร่วมกับ บริษัท Productivity Management Co.,Ltd. ของประเทศไทย และบริษัท Global Infrastructure Fund (GIF) ของประเทศญี่ปุ่น ได้ร่วมกันศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองคอคอดกระ โดยสนับสนุนการศึกษาความเป็นไปได้ทางวิศวกรรมของคอคอดกระ ซึ่งได้ศึกษาอย่างละเอียดเกี่ยวกับลักษณะของคลอง วิธีการขุดคลองทั้งทางบก ชายฝั่งทะเล และขุดออกไปในทะเล ให้คลองเป็นเส้นทางเดียว เป็นคลองกว้างสำหรับเรือขนาด 150,000 DWT แล่นสวนทางกันได้ และสามารถวิ่งเปลี่ยนจากการขนส่งน้ำมันเป็นหลักมาเป็นการขนส่งสินค้าได้ โดยเห็นว่าเส้นทาง SA (จังหวัดสตูล-สงขลา) เป็นแนวคลองที่เหมาะสมในการขุดคลอง และเสนอแนะให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นสมบูรณ์ต่อไป

ในปีเดียวกันมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ จัดสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง “คลองกระ : ชาติและท้องถิ่นน่าจะได้อะไร” เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2543 ณ ห้องเดอะทิวป่า โรงแรมเจบี หาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ในการสัมมนาเสนอผลประโยชน์สูงสุดของชาติ คือ ความมั่นคงและมั่นคง และเสนอนโยบายทางเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ ส่งเสริมให้มีการขุดคลองกระเพื่อใช้เป็นโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจในทะเลเพื่อเป็นพื้นฐานที่สำคัญทางเศรษฐกิจให้แก่ประเทศไทยและนานาชาติ

ในปี พ.ศ. 2544 นายชาติรี ชะนะภัย เขียนหนังสือเรื่องทำไมประเทศไทยจึงไม่ขุด “คอคอดกระ” โดยสนับสนุนให้มีการขุดคอคอดกระ เพราะเป็นโครงการใหญ่ระดับโลก และเสนอให้ประชาชนให้ความร่วมมือสนับสนุนการขุดคอคอดกระ โดยการล่ายชื่อประชาชน 50,000 ราย แล้วยื่นเสนอต่อรัฐบาลเรียกร้องตามสิทธิในรัฐธรรมนูญ และเพื่อใช้เป็นหนังสืออ้างอิงเพื่อเจรจาดำเนินการหรือไว้ให้ลูกหลานใช้เป็นหนังสือประกอบการศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจประเทศไทยในอนาคต

ในปีเดียวกันนายประดิษฐ์ พิระมาน เสนอเรื่อง “ฮวงจุ้ยและทรัพยากรที่ยิ่งใหญ่ของประเทศไทย” โดยเสนอให้ทราบถึงทำเล ที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ และทรัพยากรที่สำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย เพราะประเทศไทยมีทรัพยากรอันสมบูรณ์ และมีคุณค่าที่ถูกมองข้าม และขาดการให้ความสำคัญของผู้มีอำนาจของประเทศ เพราะสภาพทางภูมิศาสตร์จะเป็นต้นกำเนิดของสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรธรรมชาติ ควรที่คนไทยจะต้องรู้จักทรัพยากรที่ยิ่งใหญ่ และรู้จักใช้ให้เกิดมรรคผลแก่คนไทย และประเทศไทยต่อไป โดยเสนอให้มีการขุดคลองกระให้เป็นประตูสู่ตลาดโลก เพราะคลองกระเป็นทรัพยากรที่ยิ่งใหญ่ และเป็นปัจจัยในการสร้างชาติต่อไป

ในปี พ.ศ. 2545 นายสุเมธ พรหมพันธุ์ เขียนเรื่อง “พลิกวิกฤติให้เป็นโอกาส แก้ปัญหาชาติด้วยคลองกระ” เพื่อการประชาสัมพันธ์ และการศึกษาค้นพื้นฐาน โดยสนับสนุนให้ขุดคลองไทย และได้นำเสนอองค์ประกอบสำคัญๆ เพื่อสนับสนุนการขุดคลอง เพื่อประโยชน์ของชาติในด้านการเมือง การทหาร เศรษฐกิจและสังคมวิทยา

ในปีเดียวกัน สมาคมจิตวิทยาความมั่นคงแห่งประเทศไทยได้ร่วมกับสถาบันจิตวิทยา สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ กองบัญชาการทหารสูงสุด จัดประชุมทางวิชาการ เรื่อง “**ภูธรธุรกิจชาติด้วยคลองกระ : มิติต่างๆ ที่ต้องคำนึง**” โดยมีข้อเสนอ ดังนี้

1. ตัดสินใจในหลักการโดยเร็ว
2. กำหนดว่าควรจะทำคลอง ณ จุดใด
3. ต้องจัดทำให้เป็นท่าเรือที่สมบูรณ์แบบ ที่ทันสมัย มีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างครบครัน และเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง ในบริเวณสองฝั่งทะเล (หัวคลอง-ท้ายคลอง)
4. มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการจัดการเกี่ยวกับรายละเอียดต่างๆ ของโครงการ และเงินลงทุน

ในปีเดียวกัน บริษัท คลองสยาม (ประเทศไทย) จำกัด ได้ศึกษาโครงการขุดอุโมงค์ คลองสยาม เสนอให้ทำการขุดเจาะอุโมงค์ 2 ช่องทาง ในภูเขาให้เป็นเส้นทางเดินเรือสวนกันได้ โดยไม่มีการขุดคลองหรือระเบิดภูเขา

ในปี พ.ศ. 2546 สถาบันจิตวิทยาความมั่นคง สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ กองบัญชาการทหารสูงสุด ได้มอบหมายให้นักศึกษาหลักสูตรการปฏิบัติการจิตวิทยาฝ่ายอำนวยการ รุ่นที่ 93 คณะที่ 3 ศึกษาเฉพาะกรณี เรื่อง “ผลกระทบของการขุดคลองกระ ด้านสังคมจิตวิทยา” โดยเสนอผลการศึกษา เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2546 ณ ห้องประชุมสถาบันจิตวิทยาความมั่นคง โดยเสนอผลกระทบของการขุดคลองกระ ด้านสังคมจิตวิทยาในด้านต่างๆ ดังนี้

1. ประเด็นด้านกายภาพ บนบก ในทะเล ธรณีวิทยา คุณภาพอากาศ
2. ประเด็นด้านชีวภาพ ทรัพยากรป่าไม้ ประมง ป่าชายเลน และพืชเศรษฐกิจในทะเล
3. ประเด็นด้านสังคม เศรษฐกิจ การเมือง การอพยพโยกย้ายประชาชน การตั้งถิ่นฐานใหม่ การให้ค่าตอบแทน การยอมรับของประชาชนต่อการมีคลอง ฯลฯ
4. ประเด็นปัญหาที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุ และอุบัติภัย การหกกรดของน้ำมัน การฟุ้งกระจายของตะกอน สารเคมีและวัตถุอันตราย การจราจรในลำคลอง และในทะเล พร้อมกับได้เสนอแนวทางแก้ไขในประเด็นต่างๆ ด้วย

2.2 การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้เสนอยุทธศาสตร์ การพัฒนาภาคใต้ในการประชุมคณะรัฐมนตรีสัญจรที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา เมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2532 ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในยุทธศาสตร์ดังกล่าว โดยสาระสำคัญของแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่

ชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่จะพัฒนา “สะพานเศรษฐกิจ” (Land Bridge) เชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามัน ที่จังหวัดกระบี่ และอ่าวไทยที่อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช ประกอบด้วย

1. ระบบคมนาคมขนส่งร่วมแบบผสมผสาน ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกพร้อมทั้งท่าเรือน้ำมัน ทั้งสองฝั่ง ซึ่งเชื่อมต่อด้วยทางด่วน ทางรถไฟ และท่อน้ำมัน
2. อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับน้ำมัน เพื่อใช้ประโยชน์จากน้ำมันดิบ ที่ขนส่งโดยท่อ ตามแนวสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge)
3. อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่อก๊าซ โดยใช้ก๊าซจากแหล่งในอ่าวไทยหรือจากแหล่งอื่น มาแทนได้
4. กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล ซึ่งอาจรวมถึงการบรรจุภัณฑ์ การเดินเรือ ในเส้นทางสายตรง และการขนส่งสินค้าข้ามคอคอดกระ
5. อุตสาหกรรมแปรรูป และอุตสาหกรรมการผลิตที่ใช้ทรัพยากรท้องถิ่น และ/หรือ วัตถุดิบที่นำเข้า ซึ่งจะมีที่ตั้งในนิคมอุตสาหกรรมที่ติดกับท่าเรือน้ำลึก หรือ สถานที่อื่น ๆ ที่เหมาะสม
6. การพัฒนาเมืองเพื่อเพิ่มความได้เปรียบของพื้นที่ในการดึงดูดให้เกิดกิจการต่อเนื่อง จากการขนส่งทางทะเล อุตสาหกรรม การค้าและการลงทุนต่าง ๆ

ต่อมาคณะรัฐมนตรีมีมติที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ตามลำดับดังนี้ วันที่ 21 พฤศจิกายน 2532 เห็นชอบให้จัดทำแผนแม่บท การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเล ภาคใต้ ซึ่งมีสาระสำคัญที่จะพัฒนา “สะพานเศรษฐกิจ” (Land bridge) เชื่อมโยงทะเลอันดามัน และอ่าวไทย

วันที่ 22 มิถุนายน 2536 มีมติให้ดำเนินการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยให้ดำเนินการก่อสร้างถนนสายกระบี่-ขนอม เป็น 4 ช่องจราจร เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล และสนับสนุนการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวไปด้วย พร้อมทั้งให้มีการเตรียมจัดหาที่ดินตั้งแต่ต้นให้เพียงพอ ซึ่งกรมทางหลวง ผู้รับผิดชอบในการก่อสร้างถนนสาย กระบี่-ขนอม ได้ดำเนินการตั้งแต่ปี 2542 และก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อ เดือนกันยายน 2546

วันที่ 5 พฤศจิกายน 2539 และ วันที่ 1 เมษายน 2540 มีมติให้มีการกำหนดที่ตั้งท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ จากเดิมบริเวณฝั่งอันดามัน จากกระบี่ เป็นบริเวณบ้านทับละมุ อำเภอท้ายเหมือง จังหวัดพังงา ส่วนฝั่งอ่าวไทยจากขนอมเป็นบริเวณบางปอ อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช

วันที่ 11 กันยายน 2544 มีมติให้พัฒนา “สะพานเศรษฐกิจ” เพื่อเปิดประตูสู่ฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

วันที่ 2 กันยายน 2546 มีมติเห็นชอบใน “ยุทธศาสตร์พลังงานเพื่อการแข่งขันของประเทศไทย” โดยการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางพลังงานในภูมิภาค โดยเน้นงาน 3 แนวทาง

2. ก่อสร้าง Strategic Energy Land Bridge เชื่อมโยงระหว่างฝั่งทะเลตะวันออก (อ่าวไทย) กับฝั่งตะวันออก (ทะเลอันดามัน) ซึ่งแผนแม่บทของโครงการได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาเพื่อทำการศึกษাজัดทำแผนแม่บทการพัฒนาธุรกิจและอุตสาหกรรมต่อเนื่องระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งและชุมชนในอนาคตบริเวณพื้นที่โครงการ Land Bridge เริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2547 กำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จ ภายใน 240 วัน

โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้



จากการดำเนินงานการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลทางภาคใต้โดยสรุปดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้นำข้อมูล โครงการ Land Bridge มาศึกษาเปรียบเทียบศักยภาพระหว่าง โครงการ Land Bridge กับ "คลองไทย" ดังนี้

2.3 เปรียบเทียบโครงการแลนด์บริดจ์กับโครงการคลองไทย

โครงการแลนด์บริดจ์ (Land Bridge) ที่เรียกว่า "สะพานเศรษฐกิจ" เป็นโครงการสร้างถนน เชื่อมฝั่งทะเลอันดามันกับฝั่งอ่าวไทย หรือที่เราเรียกว่า Land Bridge หรือสะพานข้ามพื้นดินเพื่อเชื่อมต่อ การขนส่งสินค้าต่าง ๆ จากฝั่งทะเลตะวันออกด้านอ่าวไทยกับทะเลฝั่งตะวันตกหรือทะเลอันดามัน ในทาง ภาครัฐปฏิบัติ ประโยชน์ที่ได้รับก็คงไม่แตกต่างไปจากถนนสายหลักของประเทศที่มีอยู่ในปัจจุบัน นอกจากนี้ จะมีการเน้นในรูปแบบของวัตถุประสงค์ที่จะใช้เฉพาะเพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างสองฝั่งทะเลที่มีแผ่นดิน กันเป็นหลัก และในด้านการขนส่งไม่ว่าจะเป็นการขนส่งในรูปแบบการขนส่งน้ำมัน โดยการผ่านท่อน้ำมัน จากฝั่งทะเลหนึ่งไปยังอีกฝั่งหนึ่ง ในทางปฏิบัติจะต้องมีการสร้างคลังน้ำมันขนาดใหญ่ เป็นสถานที่ตั้งพัก น้ำมันไว้สำหรับจำหน่าย ตลอดจนต้องมีท่าเทียบเรือน้ำลึกขนาดใหญ่เพื่อใช้รองรับเรือทั้งสองฝั่ง ทำนอง เดียวกันกับการขนส่งสินค้าทางเรือ ถ้าหากมีการขนถ่ายสินค้าจากฝั่งทะเลหนึ่งไปยังอีกฝั่งทะเลหนึ่ง โดยใช้ รถบรรทุกเป็นตัวเชื่อมในการขนส่ง จะมีตู้คอนเทนเนอร์เป็นจำนวนมากที่ถูกขนย้ายไปมาตลอดเวลา และจะต้องสร้างคลังสินค้าขนาดใหญ่และพื้นที่ขนาดใหญ่สำหรับไว้ใช้วางตู้คอนเทนเนอร์จำนวนมาก ตลอดจนเตรียมอุปกรณ์ขนาดใหญ่ คือแกนครีเครนที่สามารถยกตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ ได้จำนวนมากๆ ยกตู้คอนเทนเนอร์จากเรือมายังรถบรรทุก และยกตู้คอนเทนเนอร์จากรถบรรทุกมาลงเรืออีกฝั่งทะเลหนึ่ง โดย ต้องมีโครงการการสร้างท่าเรือน้ำลึกเพื่อรองรับเรือขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่ทั้งสองฝั่งทะเล สำหรับ ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ซึ่งจะต้องลงทุนแพงกว่าเท่าตัวโครงการแลนด์บริดจ์เสียอีก (ไม่น้อยไปกว่าค่า ก่อสร้างที่สร้างท่าเรือแหลมฉบัง) โครงการแลนด์บริดจ์จะช่วยแบ่งเบาภาระการขนส่งได้บางส่วนเพียง เล็กน้อยเท่านั้นเมื่อเทียบกับการขุดคลองไทยเชื่อม 2 ฝั่งทะเล ซึ่งจะแก้ปัญหาคาการเดินเรือและการขนส่ง สินค้าได้ทั้งหมดและจะเป็นการจ้างแรงงานจำนวนมาก

เพื่อให้มองเห็นภาพชัดเจนยิ่งขึ้น สมมุติว่าเราสร้างสะพานเศรษฐกิจเสร็จสมบูรณ์แล้ว และมีท่าเทียบเรือทั้งสองฝั่งทะเลที่ฝั่งทะเลอันดามัน กับฝั่งทะเลอ่าวไทย และมีเรือขนาด 5,000 ตู้ (TEU) มาเทียบท่าฝั่งทะเลอันดามัน แล้วนำตู้สินค้าจำนวน 5,000 ตู้ (TEU) ลงเพื่อส่งต่อไปยังฝั่งทะเลอ่าวไทย โดยใช้รถขนส่งตู้สินค้า 5,000 ตู้ (TEU) จะต้องใช้รถบรรทุกวิ่งขาไป 5,000 เที่ยว ขากลับ 5,000 เที่ยว รวม 10,000 เที่ยว หากจ่ายค่ารถบรรทุกเที่ยวละ 7,000 บาท คิดรวมเฉพาะค่าขนส่งอย่างเดียว 70 ล้านบาท ถ้ารวม ค่าค่านยกตู้จากเรือขึ้นรถ และจากรถลงเรือ ค่าเช่าเรือ และค่าที่จอดเรือในแต่ละวันที่เสียเวลาระหว่างขนตู้ คอนเทนเนอร์ ตลอดจนค่าบริการต่าง ๆ หากรวมแล้ว ค่าใช้จ่ายจะมีมากกว่า 100 ล้านบาท จะเห็นได้ว่าการ

สมบัติห้องสมุดรัฐสภา

ขนส่งด้วย โครงการแลนด์บริดจ์ หรือสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) กลับเป็นการเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นมาก และเสี่ยงกับความเสียหายของสินค้าในการขนขึ้น-ขนลง ทำให้เสียเวลาเพิ่มมากขึ้นอีกต่างหากจากการวิเคราะห์แบบธรรมดา ๆ เจ้าของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าที่มาใช้บริการสามารถให้คำตอบได้เลยว่าไม่มีใครมาคิดใช้บริการแน่ เขาคงยึดหลักว่าค่าขนส่งทางน้ำถูกกว่าทางบกหลายเท่าตัว แลนด์บริดจ์เป็นการขนส่งทางบกจึงทดแทนกันไม่ได้

โครงการแลนด์บริดจ์เพื่อการค้าน้ำมันทางท่อ ยังเป็นเรื่องที่จะต้องคำนึงถึงข้อเท็จจริงว่าในทางปฏิบัติจริง มีเรือกลุ่มใดบ้าง ประเภทใดบ้าง ที่จะมาใช้บริการ เพราะเรือแต่ละขนาดจะมีค่าใช้จ่ายในแต่ละวันที่สูงแตกต่างกัน เช่น เรือขนส่งสินค้า ขนาดขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ 5,000 TEU (ค่าเช่าเรือเป็นเงินไม่ต่ำกว่า 3 ล้านบาท ต่อวัน) วิ่งมาเพื่อเติมน้ำมันราคาถูกแล้ววิ่ง ไปขนถ่ายสินค้าลงอีกแห่งหนึ่ง บริษัทเจ้าของเรือคงจะไม่นำเรือวิ่งมาเพื่อเติมน้ำมันแน่ๆ เพราะค่าใช้จ่ายต่างๆของเรือนั้น จะต้องเสียทั้งค่าเช่าเรือในแต่ละวันและจะต้องเสียค่าน้ำมันในการเดินทางมาเติมน้ำมัน หากคำนวณผลต่างของค่าใช้จ่ายแล้วไม่คุ้มกับการเดินทางมาเติมน้ำมันราคาถูก

สำหรับโครงการสร้างโรงกลั่นน้ำมันฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อกลั่นน้ำมันแล้วส่งผ่านทางระบบท่อน้ำมันไปยังฝั่งอ่าวไทยเพื่อไว้จำหน่ายเรือเดินทะเลต่างๆที่มาใช้บริการ ซึ่งในทางทฤษฎีโรงกลั่นที่อยู่ฝั่งอันดามันสามารถกลั่นน้ำมันได้ในราคาถูกก็จริง เพราะเรื่อน้ำมันขนาดใหญ่สามารถขนระยะทางเดินเรือที่นำน้ำมันมายังโรงกลั่นน้ำมันฝั่งอันดามัน (ไม่ต้องอ้อมไปทางช่องแคบมะละกา) ทำให้มีต้นทุนต่ำส่วนหนึ่ง แต่โรงกลั่นน้ำมันทางฝั่งทะเลอันดามันก็ต้องมีค่าใช้จ่ายในการที่จะนำน้ำมันที่กลั่นแล้วผ่านระบบทางท่อไปยังฝั่งอ่าวไทย พร้อมทั้งต้องมีที่พักถังน้ำมันขนาดใหญ่คอยเก็บสำรองน้ำมันไว้จำหน่ายตลอดจนจะต้องมีท่าเทียบเรือขนาดเล็กเพื่อให้เรือเข้ามาใช้บริการ

ดังนั้น ถ้าประเทศไทยคิดจะขายน้ำมันแข่งกับประเทศสิงคโปร์ โดยการสร้างสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) โดยมีโครงการตั้งโรงกลั่นน้ำมันเพื่อจำหน่าย แข่งกับสาธารณรัฐสิงคโปร์ ปัจจุบันสาธารณรัฐสิงคโปร์มีโรงกลั่นน้ำมันขนาดใหญ่เป็นอันดับ 3 ของโลก แต่ละวันขายน้ำมันได้วันละ 56,000 ตัน ต่อวัน (สาธารณรัฐสิงคโปร์สามารถขายน้ำมัน 1 เดือน เท่ากับประเทศไทยขายน้ำมัน 1 ปี) น้ำมันที่ขายได้ ลูกค้าที่มาใช้บริการก็ไม่ได้มาจากที่ไหน ก็คือเรือสินค้าต่างๆ กว่า 600 ลำในแต่ละวัน ที่มาจอดลงสินค้าที่ทำเรือของสาธารณรัฐสิงคโปร์นั่นเอง ขณะที่เรือกำลังขนถ่ายสินค้าอยู่โรงกลั่นน้ำมันของสิงคโปร์ก็จะส่งน้ำมันที่กลั่นแล้วเข้าสู่ระบบท่อน้ำมันส่งไปตามท่าเรือต่าง ๆ เพื่อเติมน้ำมันให้กับเรือที่กำลังจอดอยู่ เพราะขณะที่กำลังเติมน้ำมันก็สามารถจะทำการขนถ่ายสินค้าขึ้นลง ไปพร้อมๆ กันได้ เรียกว่าเป็นการบริการครบวงจร (one stop service) ทำให้เรือที่มาใช้บริการประหยัดค่าใช้จ่าย และเวลามากขึ้น

ดังนั้น ในเรื่องนี้รัฐบาลจะต้องพิจารณาให้รอบคอบ ว่าในการทำโครงการแลนด์บริดจ์เพื่อสร้างโรงกลั่นเพื่อขายน้ำมันนั้น ในทางปฏิบัติจริงสามารถที่จะขายได้กับประเทศลาว เขมร และเวียดนามเท่านั้น

ปัจจุบันเท่าที่ทราบ โรงกลั่นน้ำมันของ ปตท. ทุกวันนี้ มีน้ำมันที่กลั่นแล้วบางส่วนมีปริมาณเกินความต้องการการใช้ภายในประเทศ คือวันละ 1,050,000 ลิตร โดยบางส่วนต้องส่งจำหน่ายยังประเทศใกล้เคียงดังกล่าว

การทำโครงการสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) หรือโครงการสร้างคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลต่างก็เกิดประโยชน์ในระดับหนึ่ง แต่ถ้าเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ระหว่างการสร้างคลอง กับ Land Bridge แล้ว คลองซึ่งเป็นการขนส่งทางน้ำหลัก ไม่อาจแทนด้วย Land Bridge ได้ แต่ Land Bridge จะช่วยประทังปัญหาขนส่งภายใน (Domestic) ได้เล็ก ๆ น้อย ๆ แต่จะแทนคลองไม่ได้และไม่ได้แก้ปัญหาคมนว้างงานและตักงานแต่อย่างใด

2.4 ฐานข้อมูลสนับสนุนความเป็นไปได้ในการขุดคลองไทย

2.4.1 จากการศึกษาข้อมูลด้านธรณีวิทยาและด้านวิศวกรรมในการคัดเลือกเส้นทางขุดคลองไทย คณะอนุกรรมการศึกษาด้านวิศวกรรมและธรณีวิทยา มีข้อพิจารณา ดังนี้

ด้านธรณีวิทยา

1. ลักษณะธรณีวิทยาของแนวคลอง ความลาดชันของสองฝั่งทะเลและระยะทาง
2. ชนิดหิน ประกอบด้วยหินอะไรบ้าง หินแต่ละชนิดมีแผ่นกระจายตัวอย่างไร มีสมบัติทางกายภาพและวิศวกรรมเป็นอย่างไร
3. โครงสร้างของธรณีวิทยาของหินต่าง ๆ ตามแนวคลองเป็นอย่างไร เช่น ชั้นหินคดโค้ง การรวมตัว รอยเลื่อน รอยแตก
4. ชั้นกรวด หิน ดิน ทราย ยุคควอเทอร์นารี (ยุคใหม่) ที่วางตัวปิดทับบนชั้นหินยุคเก่าเป็นอย่างไร มีความหนาแน่นมากน้อยอย่างไร และลักษณะชั้นน้ำบาดาลเป็นอย่างไร
5. ลักษณะทางน้ำต่างๆ ในพื้นที่เป็นอย่างไร
6. การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ กระแสลม กระแสน้ำ

ด้านวิศวกรรม

1. ความเหมาะสมของพื้นที่ชายฝั่งทะเลทั้งสองด้านบริเวณปากคลอง
 - ความสามารถก่อสร้างท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ได้ และเพียงพอต่อจำนวนเรือ
 - ความลึกของน้ำ ร่องน้ำ การขุดลอกร่องน้ำ
 - ความสามารถจอดเรือเทียบท่าได้ตลอดปี คลื่นลม
 - การกลับมาของตะกอน ระยะเวลาที่ต้องขุดลอกร่องน้ำบ่อยหรือไม่
 - ปัญหาเกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน เมื่อเรือเข้า-ออกคลอง

2. บนดิน

- แหล่งน้ำจืด ต้องมีเพื่อบริการแก่เรือเมื่อเทียบท่า
- ไฟฟ้า ก่อสร้างโรงไฟฟ้า (มีความจำเป็นต้องจ่ายให้เรือเมื่อเทียบท่า)
- แนวคลองที่ต้องผ่านชุมชน ภูเขา ทำได้หรือไม่ อย่างไร
- วัสดุที่ขุดออกมีปริมาณมาก จะนำไปใช้ทำอะไร ที่ไหน ที่อย่างไร
- ขนาด ความกว้างของคลองที่เหมาะสม และความยาวของคลองบนแผ่นดิน
- เส้นทางเชื่อมแผ่นดิน สะพาน จำนวนที่เหมาะสม
- ระยะทางที่ก่อสร้าง ระยะทางที่เป็นหิน ภูเขาหิน ดินพื้นราบ ดินที่ราบสูง
- พื้นที่ชุมชน ความหนาแน่นของประชากร
- ศักยภาพในการกันเขตสองฝั่งคลองให้ได้พื้นที่สูงสุดเพื่อเป็นเขตการค้าเสรี
- รูปแบบคลอง การก่อสร้าง การบำรุงรักษา และค่าเวนคืน
- การเชื่อมต่อการคมนาคมทางบก และจำนวนเส้นทางการขนส่งทางบกที่จะต้องทำ สะพานข้าม

2.4.2 ปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการขุดคลองไทย

1. ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อระยะเวลา และค่าก่อสร้างคลอง

- 1.1 ขนาดความกว้าง ความลึก และความยาวของคลอง ซึ่งจะได้มาจากการกำหนดระยะทางเรือที่จะผ่านคลอง (พิจารณาในอนาคต 10-15 ปี)
- 1.2 ปริมาณและคุณสมบัติทางปฐพีศาสตร์ของวัสดุที่จะถูกขุดตลอดแนวเส้นทาง (เพื่อกำหนดวิธีขุดและขนย้าย)
- 1.3 Facilities ต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องใช้ในช่วงการก่อสร้างคลอง (ขึ้นอยู่กับวิธีการที่จะขุดและขนย้ายวัสดุ)
- 1.4 ชนิดและปริมาณวัสดุก่อสร้าง ที่ต้องใช้ในการก่อสร้างคลอง และสิ่งก่อสร้างที่เป็นองค์ประกอบของคลอง
- 1.5 วิธีการและเทคโนโลยีที่ใช้ในการขุดคลอง

2. ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออายุการใช้งานและความแข็งแรงของคลอง

- 2.1 ลักษณะทางธรณีวิทยาของชั้นดินตลอดแนวคลอง (ใช้ในการออกแบบความลาดชันของ 2 ฝั่งคลอง และการทำ Slope Protection เช่น การใช้หินใหญ่ทำ Rip Lap)
- 2.2 ลักษณะทางสมุทรศาสตร์ของทั้ง 2 มหาสมุทรที่จะถูกเชื่อมเข้าหาด้วยกัน เช่น ระดับน้ำ การไหลของกระแสน้ำ การเกิด Sand Weathering

2.3 ภัยพิบัติทางธรรมชาติต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในบริเวณที่จะสร้างคลอง เช่น
แผ่นดินไหว น้ำท่วม พายุ (ดูจากสถิติในอดีต)

3. ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการบริหารรักษาและการซ่อมแซมคลอง

3.1 วิธีการที่จะนำเรือผ่านคลอง (เช่น ขั้นตอนการขุดผ่านคลอง)

3.2 กระแสน้ำและปริมาณการตกตะกอน ที่จะเกิดขึ้นในบริเวณร่องน้ำและในคลอง
(เพื่อกำหนดวิธีการและค่าใช้จ่ายในการดูแล)

2.4.3 การโยกย้ายและเวนคืน

การเวนคืนและ โยกย้ายถิ่นฐานเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งในการพิจารณาเลือกพื้นที่
ที่เหมาะสม หากพื้นที่ใดมีค่าเวนคืนและค่าโยกย้ายถิ่นฐานสูงก็จะมีผลให้มูลค่าการลงทุนของโครงการสูง
ไปด้วย

ข้อมูลเบื้องต้นที่จะสามารถประเมินการคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมกรณีการเวนคืนและการ
โยกย้ายถิ่นฐาน มีดังนี้

1. ความหนาแน่นของประชากร

ความหนาแน่นของประชากรจะเป็นตัวบ่งชี้เบื้องต้นในการจ่ายค่าชดเชยการเวนคืนที่ดิน
และสิ่งปลูกสร้าง หากพื้นที่ใดมีความหนาแน่นของประชากรสูง เป็นที่แน่นอนว่าพื้นที่นั้นจะต้องมี
ค่าชดเชยที่ดินและสิ่งปลูกสร้างสูงตามไปด้วย

2. รายได้เฉลี่ยของประชากร

รายได้เฉลี่ยของประชากรจะเป็นตัวบ่งชี้ในการประเมินค่าชดเชยในการโยกย้ายถิ่นฐาน
ของประชากรที่ถูกเวนคืนที่ดิน ค่าชดเชยจะเพิ่มตามอาชีพและรายได้เดิมก่อนที่จะมีการโยกย้าย เนื่องจาก
โดยทั่วไปผู้มีรายได้สูงมักจะครอบครองพื้นที่และมีบ้านเรือนขนาดใหญ่

2.4.4 ปริมาณเรือที่จะมาใช้บริการ

การประมาณจำนวนเรือที่จะมาใช้บริการคลองลัดของไทยจะต้องคำนึงถึงระยะทางที่
ประหยัดได้เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางเดินเรือเดิม หากระยะทางสั้นลงจะทำให้เวลาลดตามไปด้วย
เวลาเป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจเลือกเส้นทางของผู้ประกอบการเดินเรือ เพราะเวลาหมายถึงค่าใช้จ่าย
หากเรือต้องใช้เวลาในการเดินทางนานก็ย่อมทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายมากขึ้นด้วย ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือมี
ทั้งขณะแล่นในมหาสมุทรและในขณะจอดเทียบท่าเรือ การมีคลองลัดทางเดียวจะช่วยประหยัดเวลา
ได้มากเพราะไม่ต้องชะลอความเร็ว เนื่องจากไม่มีเรือแล่นสวนทาง

การจะหาว่าสามารถประหยัดระยะทางได้มากน้อยเพียงใดนั้น จำเป็นต้องรู้จุดต้นทาง-
ปลายทางของการเดินเรือ เรือเดินสมุทรที่มีจุดต้นทาง-ปลายทางระหว่างฝั่งตะวันตกกับฝั่งตะวันออกมี
ทางเลือก 3 ทาง ดังนี้

1. ผ่านช่องแคบมะละกา (ระหว่างมาเลเซีย สิงคโปร์ และเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย)
2. ผ่านช่องแคบซุนดา (ระหว่างเกาะสุมาตรา และเกาะชวาของอินโดนีเซีย)
3. ผ่านช่องลอมบ็อก (ด้านตะวันออกของเกาะชวา)

เรือเดินสมุทรจะเลือกใช้ช่องแคบใดนั้นก็ขึ้นอยู่กับว่า ขนสินค้าจากประเทศใดไปยัง

ประเทศใด หรือมีจุดต้นทางและปลายทางอยู่ที่ไหน

สินค้าหลักที่มีการขนส่งผ่านช่องแคบดังกล่าวมีดังนี้

1. น้ำมันจากตะวันออกกลางสู่ตะวันออกไกล
2. เครื่องอุปโภคบริโภคจากยุโรปสู่ตะวันออกไกล
3. แร่เหล็กจากอินเดีย แอฟริกา และอเมริกาใต้สู่ตะวันออกไกล
4. ถ่านหินจากแอฟริกาสู่ตะวันออกไกล
5. สินค้าอื่น ๆ จากอเมริกาใต้สู่ตะวันออกไกล

สินค้าที่มาจากแอฟริกา และอเมริกาใต้ส่วนมากแล้วมักจะมาส่งผ่านช่องแคบซุนดาหรือช่องแคบลอมบ็อก เพราะระยะทางสั้นกว่า เรือเดินสมุทรจากพื้นที่เหล่านี้คงไม่เลือกใช้เส้นทางผ่านคลองลัดของประเทศไทยแน่

ส่วนสินค้าจากยุโรปและตะวันออกกลางส่วนใหญ่มีการขนส่งผ่านช่องแคบมะละกา ยกเว้นเรือที่มีระวางขนน้ำหนัก 250,000 DWT ไม่สามารถแล่นผ่านได้ และไม่สามารถแล่นผ่านช่องแคบซุนดาได้เช่นเดียวกัน จำเป็นต้องใช้เส้นทางผ่านช่องแคบลอมบ็อกแทน เรือเดินสมุทรจากยุโรปและตะวันออกกลางเหล่านี้มีความเป็นไปได้ที่จะเลือกใช้เส้นทางผ่านคลองลัดของไทยแทนช่องแคบมะละกา เพราะสามารถประหยัดระยะทางได้

ดังนั้น การวิเคราะห์เพื่อดูว่าเรือจะใช้คลองลัดหรือไม่นั้น ควรให้ความสำคัญเรือจากยุโรปและตะวันออกกลางสู่ตะวันออกไกล ซึ่งมีญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีการส่งออกและนำเข้ามากที่สุด

2.4.5 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

การขนส่งสินค้าจากยุโรปจะใช้คอนเทนเนอร์เป็นหลัก ส่วนการขนส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางจะใช้เรือบรรทุกน้ำมันหรือแทงเกอร์ หากเรือเหล่านี้เลือกใช้คลองลัดจะประหยัดระยะทางได้ประมาณ 800-1,000 ก.ม. (ขึ้นอยู่กับตำแหน่งของคลองลัด) คิดเป็นเวลาประมาณ 1-3 วัน (ขึ้นอยู่กับประเภทของเรือ) การประหยัดเวลาได้ 1-3 วัน หากคิดเป็นค่าใช้จ่ายที่ประหยัดได้จะพบว่าเป็นเงินนับล้านบาท (ขึ้นอยู่กับประเภทของเรือ) เพราะการเดินเรือต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงทั้งตอนเทียบท่าและวิ่งอยู่ในมหาสมุทร

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือมีองค์ประกอบ ดังนี้

1. ค่าลงทุนซื้อเรือ ซึ่งสามารถคิดเป็นค่าใช้จ่ายต่อวัน โดยสมมติอายุการใช้งานของเรือขึ้นมา ค่าใช้จ่ายนี้มีค่าคงที่ไม่ว่าใช้เรือหรือไม่ก็ตาม ค่าใช้จ่ายส่วนนี้โดยทั่วไปเรียกว่า ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost)

2. ค่าดำเนินงานเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการให้บริการของเรือ (ไม่ว่าเรือจะจอดหรือวิ่งก็ตาม) ซึ่งประกอบด้วย ค่าจ้างลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา ค่าประกัน ค่าอะไหล่ และค่าบริหาร

3. ค่าแล่นเรือ เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการเดินทาง เช่น ค่าน้ำมัน ค่าผ่านคลอง และค่าธรรมเนียมท่าเรือ เป็นต้น

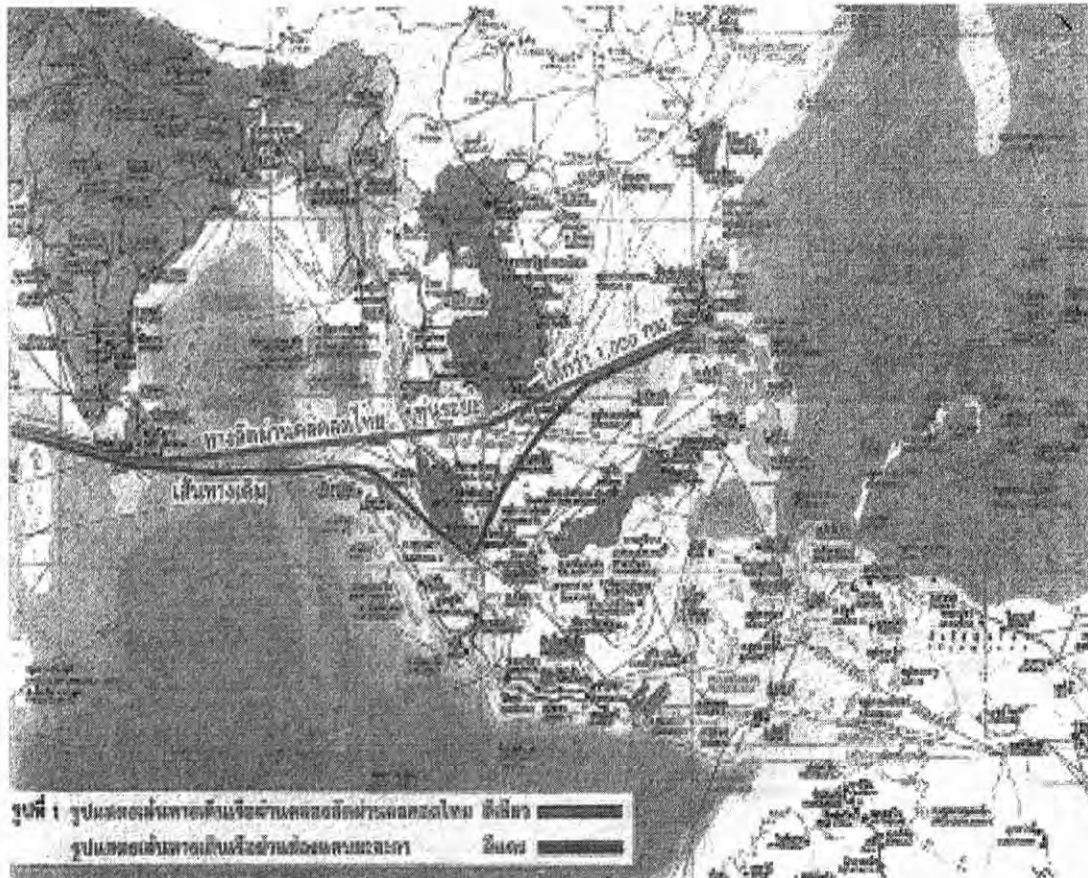
2.4.6 ความสัมพันธ์กับต่างประเทศ

ในหัวข้อนี้จะดูผลกระทบของตำแหน่งการขุดคลองลัดที่เหมาะสม นั่นคือ ต้องอยู่ห่างจากน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้าน หากการเดินทางเรือเพื่อผ่านคลองลัดต้องอาศัยน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้าน อาจมีปัญหา หากประเทศนั้นปิดน่านน้ำ ดังนั้น หากพื้นที่ใดอยู่ห่างจากน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้านมาก ก็จะมีความสะดวกมากกว่าพื้นที่ที่อยู่ใกล้

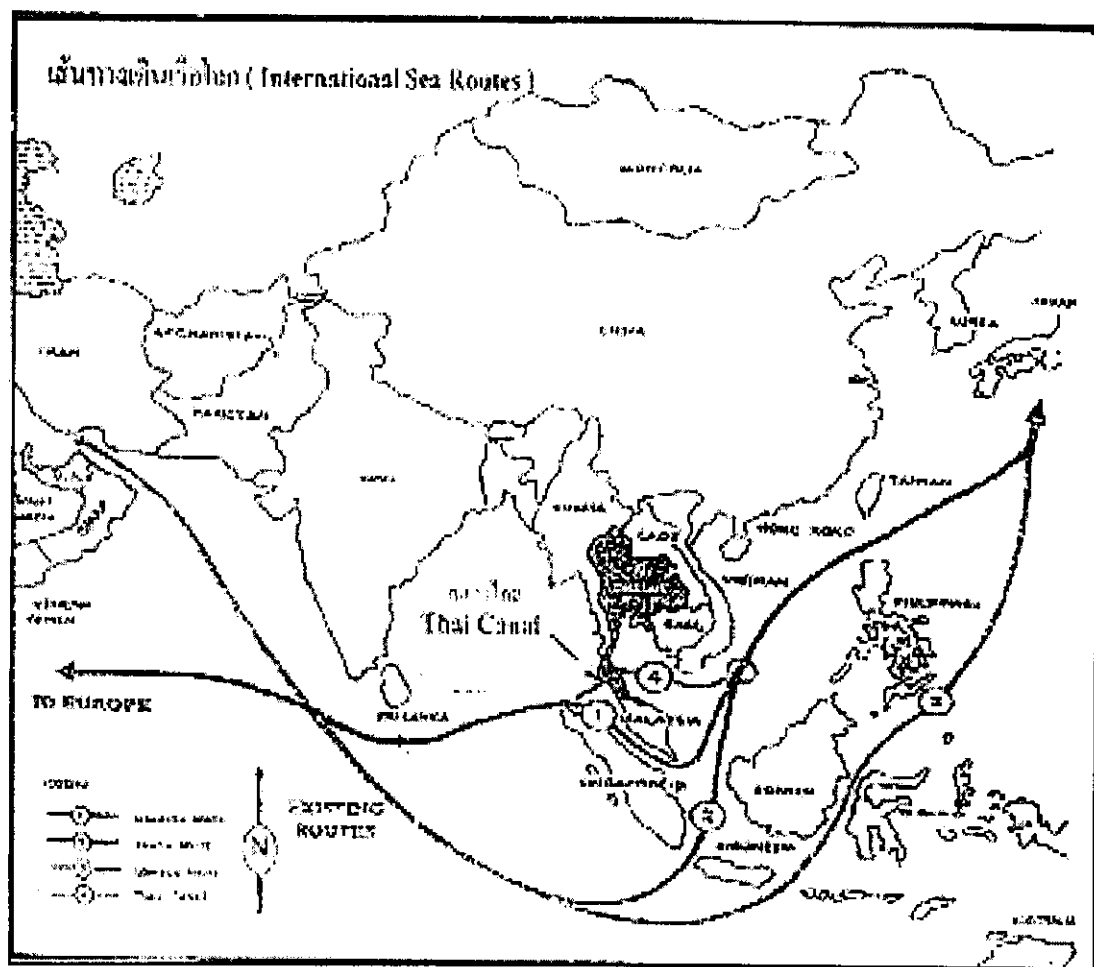
พิจารณาจากระยะห่างจากน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้าน โดยดูจากผลกระทบของตำแหน่งการขุดคลองลัดที่เหมาะสม นั่นคือ ต้องอยู่ห่างจากน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้าน หากการเดินทางเรือเพื่อผ่านคลองลัดต้องอาศัยน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้าน อาจมีปัญหาหากประเทศนั้นปิดน่านน้ำ ดังนั้น หากพื้นที่ใดอยู่ห่างจากน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้านมาก ก็จะมีความสะดวกมากกว่าพื้นที่ที่อยู่ใกล้

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้นเป็นเพียงข้อมูลเบื้องต้นเพื่อประกอบในการสนับสนุนความเป็นไปได้ในการขุดคลองไทยเท่านั้น เมื่อจะตัดสินใจขุดคลองจริงก็ต้องจ้างบริษัทที่ปรึกษาจัดทำการศึกษาขั้นสมบูรณ์ (Full Feasibility) และสำรวจออกแบบ พร้อมทั้งจัดทำแผนแม่บท วิธีที่ดีที่สุดในขณะนี้คือ เปลี่ยนจากการศึกษาโครงการมาเป็นศึกษาในการออกข้อกำหนดของโครงการ (Terms of Reference : TOR) ในหัวข้อต่าง ๆ ดังกล่าว จะศึกษาไว้เพื่อเป็นแนวทางในการคัดเลือกผู้ที่จะมาทำการศึกษขั้นสมบูรณ์ และสำรวจออกแบบ จะทำให้การดำเนินงานกระชับและใช้เวลาในการตัดสินใจให้รวดเร็วขึ้นดีกว่า

รูปแสดงเส้นทางเดินเรือผ่านคลองฉัดผ่านคอขวดไทย



เส้นทางเดินเรือของโลก



การเปรียบเทียบการขนส่งระยะทางและเวลา เมื่อมีเส้นทางเดินเรือผ่าน Thai canal เปรียบเทียบกับเส้นทาง Malacca จะขนส่งระยะทางประมาณ 2,000 กิโลเมตร ประหยัดเวลา 1-3 วัน เปรียบเทียบกับเส้นทาง Sunda จะขนส่งระยะทาง 2,500 – 3,000 กิโลเมตร ประหยัดเวลา 4 - 5 วัน และเปรียบเทียบกับเส้นทาง Lombok จะขนส่งระยะทาง 3,000 – 4,000 กิโลเมตร ประหยัดเวลา 6 – 7 วัน

บทที่ 3

การศึกษาฐานในประเทศ และต่างประเทศ

การศึกษาฐานในประเทศและต่างประเทศ

คณะกรรมการการวิสามัญฯ ได้เดินทางไปศึกษาฐานเกี่ยวกับการบริหารจัดการ การพาณิชย์ การเดินเรือ การท่าเรือ อุทกเรือ เขตเศรษฐกิจพิเศษ และศูนย์อุตสาหกรรมไฮเทค ดังนี้

3.1 การศึกษาฐานภายในประเทศ

ครั้งที่ 1 วันที่ 26 มีนาคม 2545 รับฟังการบรรยายสรุปเกี่ยวกับโครงการขุดคลองคอคกระ (คลองไทย) ณ กองทัพเรือ ให้ความเห็นว่าในปัจจุบันกองทัพเรือ หากมีการเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือจากฐานทัพเรือสัตหีบไปยังทิศตะวันตก ฟังทะเลอันดามัน จะต้องผ่านน่านน้ำสากลของประเทศข้างเคียง ทำให้เกิดความมั่นคง และผลได้ ผลเสีย ของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายมากในการเดินเรือ หากมีโครงการขุดคลองไทยจะทำให้มีความอิสระในการเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือได้สะดวกตลอดเวลา และจะเสริมสมุททาทนาภาพให้กับกองทัพเรือ สามารถให้การดูแลรักษาผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ และความมั่นคงของประเทศด้านชายฝั่งทะเลอันดามันในยามปกติได้อย่างอิสระและรวดเร็ว

กองทัพเรือเห็นด้วยกับการเลือกแนวทางที่ขุดคลองไทยให้ห่างจากน่านน้ำสากลของประเทศเพื่อนบ้าน หากแนวคลองอยู่ติดกับชายแดนประเทศเพื่อนบ้านเกรงว่าจะมีปัญหาด้านการเมืองระหว่างประเทศ อาจมีผลกระทบตามมาทางด้านเศรษฐกิจ และความมั่นคงของประเทศได้

ครั้งที่ 2 วันที่ 17 สิงหาคม 2545 เดินทางไปศึกษาฐาน และประชุมหารือร่วมกับคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทย หมายเลข 9A กับผู้บริหารการศึกษาในพื้นที่ที่จะทำการขุดคลองไทย ที่คณะเกษตรศาสตร์นครศรีธรรมราช อำเภอทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อร่วมกันศึกษาพื้นที่แนวคลองที่จะตัดผ่าน และได้พิจารณาจัดตั้งศูนย์ประสานงานกลาง รวม 5 หน่วย ในจังหวัดนครศรีธรรมราช รวมทั้งตั้งผู้ประสานงานประจำหน่วย เพื่อให้มีการประสานงานอย่างรวดเร็ว และจัดตั้งหน่วยประสานงานระดับพื้นที่ รวม 4 หน่วย ในจังหวัดกระบี่-ตรัง-พัทลุง-นครศรีธรรมราช

ครั้งที่ 3 วันที่ 2 กันยายน 2545 เดินทางไปสำรวจพื้นที่ที่จะขุดคลองไทย ในจังหวัดพัทลุง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริเวณภูเขาเตี้ยและเป็นหินปูน และเข้าพบชี้แจงให้ประชาชนในบ้านควนหินแก้ว บ้านควนน้ำใส บ้านทุ่งน้อย ได้ทราบการที่จะขุดคลองไทยผ่านในจังหวัดพัทลุง

ครั้งที่ 4 วันที่ 1-3 กันยายน 2545 เดินทางไปศึกษาเส้นทาง 9A ที่จังหวัดกระบี่-ตรัง-นครศรีธรรมราช-สงขลา เพื่อสำรวจภูมิประเทศ และเข้าพบคณาจารย์และนักศึกษาจากสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตนครศรีธรรมราช เพื่อชี้แจงทำความเข้าใจ และประชาสัมพันธ์การชุดคลองให้ประชาชน คณาจารย์ และนักศึกษาได้ทราบถึงโครงการชุดคลองไทย

ครั้งที่ 5 วันที่ 8 ตุลาคม 2545 เดินทางไปร่วมการประชุมหารือในประเด็นที่เกี่ยวข้องและวางกรอบการประสานการดำเนินงาน โดยการหารือเบื้องต้นกับสถาบันการศึกษาในพื้นที่ที่ผู้บริหารเห็นชอบในหลักการที่จะสนับสนุนให้บุคลากรมาร่วมดำเนินงานกับคณะทำงาน โดยได้สถาบันการศึกษาในสังกัดของสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล จำนวน 2 คณะ คือ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีการประมง สถาบันเทคโนโลยีราชมงคลตรัง อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง และคณะเกษตรศาสตร์นครศรีธรรมราช วิทยาเขตนครศรีธรรมราช อำเภอทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นสถานที่ในการจัดประชุมและประสานการดำเนินการต่อไป

ต่อมาได้จัดให้มีการประชุมชี้แจงและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานท้องถิ่น และประชุมร่วมระหว่างศูนย์ประสานงาน รวม 3 ครั้ง

ครั้งที่ 1 วันที่ 4 พฤศจิกายน 2545 ณ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีการประมง สถาบันเทคโนโลยีราชมงคลตรัง และศาลากลางจังหวัดตรัง

ครั้งที่ 2 วันที่ 11 ธันวาคม 2545 ณ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีการประมง สถาบันเทคโนโลยีราชมงคลตรัง จังหวัดตรัง

ครั้งที่ 3 วันที่ 18 มกราคม 2546 ณ ศาลากลางจังหวัดตรัง

ครั้งที่ 6 วันที่ 6 ธันวาคม 2545 เดินทางไปศึกษา ดูงานและสำรวจพื้นที่ที่จะชุดคลองไทยที่เกาะลันตา เกาะไห จังหวัดกระบี่ จากนั้นเดินทางเข้าบริเวณอ่าวสิเกา อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง และได้ประสานงานกับสถาบันราชภัฏ เพื่อหาความร่วมมือในการศึกษาข้อมูลเบื้องต้น

ครั้งที่ 7 วันพุธที่ 19 มีนาคม 2546 รับฟังการบรรยายสรุปจากนายสามารถ โชคคณาพิทักษ์ อธิบดีกรมชลประทาน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และคณะ ณ กรมชลประทาน ถนนสามเสน เพื่อรับทราบข้อมูลเบื้องต้น ข้อคิดเห็นและปรึกษาหารือในประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. ข้อมูลแหล่งที่ตั้งและขอบเขตพื้นที่โครงการชลประทานที่อยู่ใกล้เคียงแนวคลองไทย ซึ่งจะมีผลกระทบบ้างเล็กน้อยต่อโครงการขนาดกลางที่แนวคลองผ่านห้วยงานและพื้นที่ทั้งหมดของโครงการ 6 โครงการ คือ

- โครงการฝายกะลาเส จังหวัดตรัง
- โครงการอ่างเก็บน้ำห้วยน้ำใส จังหวัดนครศรีธรรมราช

- โครงการฝายคลองไม้เสียบ จังหวัดนครศรีธรรมราช
- โครงการ ปตร.แพรกเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช
- โครงการฝายบ้านพร้าว จังหวัดพัทลุง
- โครงการ ปตร.ป่ากระวะ จังหวัดสงขลา แนวคลองผ่านห้วยงาน

2. แนวทางการเสาะหาแหล่งน้ำ เพื่อการบริหารจัดการในกิจการคลองไทย จะมีแหล่งน้ำเหมาะสมในการพัฒนา 3 แห่ง คือ คลองชี แม่น้ำตรัง และห้วยเรียน ให้เพียงพอับความต้องการน้ำจัดสำหรับบริการเรือ

3. แนวความคิดการแก้ไขเชิงวิศวกรรมและการก่อสร้าง และก่อสร้างบริเวณแนวคลองตัดกับแม่น้ำ ห้วยคลอง หรือพื้นที่ลุ่มน้ำ ซึ่งอยู่ในแผนงานของกรมชลประทาน เพราะแนวคลองจะผ่านป่าสงวนและชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ซึ่งจะต้องมีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและป่าสงวนที่สำคัญ คือ อุทยานแห่งชาติ เขาน้ำ เขาย่า และพรุควนเคร็ง เพื่อรักษาระดับน้ำในคลองไทยและป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากความแตกต่างของระดับน้ำในอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน

กรมชลประทานได้ชี้แจงว่า การขุดคลองไทยตามพื้นที่ที่กำหนดไว้ มิได้ซ้อนทับพื้นที่ใกล้เคียงกับพื้นที่ตามโครงการพัฒนาลุ่มน้ำปากพนัง โครงการคลองน้ำใสมีซ้อนทับกับโครงการอื่น ๆ แต่เพียงเล็กน้อย แต่ไม่เป็นปัญหาอย่างใด และยินดีให้ความร่วมมือในการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปในอนาคต อย่างไรก็ตามคณะกรรมการวิสามัญฯ จะปรับแนวเส้นคลองไทย 9A ได้ ลงไปในเขตอำเภอระโนด จังหวัดสงขลา ส่วนแนวเส้นคลองไทย 9A เหนือ จะปรับลงทางด้านใต้ ให้พื้นที่ทับซ้อนกับโครงการคลองแพรกเมือง

ครั้งที่ 8 วันพุธที่ 19 มีนาคม 2546 คณะกรรมการวิสามัญฯ และคณะทำงาน จำนวน 14 คน เดินทางไปรับฟังการบรรยายสรุปจากนายสง่า โภคบุตร รองอธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย และคณะ ณ กรมโยธาธิการและผังเมือง รับทราบข้อมูลเบื้องต้น ข้อคิดเห็นและการปรึกษาหารือเกี่ยวกับรายละเอียดของแผนงานของกรมเพื่อแสดงแผนการพัฒนาผังเมืองเพื่อนำมาประกอบในการนำเสนอแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และการวางผังเมืองในเขตอุตสาหกรรมเมืองใหม่บริเวณใกล้เคียงแนวคลองไทยต่อไป

กรมโยธาธิการและผังเมืองให้ข้อคิดเห็นว่าการวางแผนผังเมืองที่แน่นอน ได้อย่างถูกต้องเหมาะสมจะต้องทราบแนวทางขุดคลองที่แท้จริง และขอทราบข้อมูลรายละเอียดเพิ่มเติมเพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการเตรียมแผนพัฒนาผังเมืองในภาคใต้ต่อไป อย่างไรก็ตามกรมโยธาธิการและผังเมืองยินดีให้ความร่วมมือ เพื่อประโยชน์ของชาติโดยรวมหากว่าหน่วยงานราชการมีแผนงานที่เกี่ยวข้องและได้รับทราบข้อมูลซึ่งกันและกันในการวางแผนดำเนินงานก็สามารถประหยัคงบประมาณ และวางแผนงานได้เป็นระบบต่อไป

ครั้งที่ 9 วันศุกร์ที่ 6 มิถุนายน 2546 คณะกรรมการวิสามัญฯ และคณะทำงาน จำนวน 16 คน เดินทางไปเยี่ยมชมการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยมีนายมานะ ภัทรธรรม ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย และคณะ ได้บรรยายสรุปเกี่ยวกับการบริหารจัดการการทำเรือคลองเตยและเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี พร้อมทั้งนำชมการทำเรือ ซึ่งการทำเรือสนับสนุนให้มีการขุดคลองไทย พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาผลกระทบต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น และการเสนอแนะให้ออกกฎหมายพิเศษออกมารองรับด้วย ทั้งนี้ การทำเรือย่นดีที่จะออกแบบเขตเศรษฐกิจ และแนวทางการบริหารจัดการให้ด้วยการทำเรือแห่งประเทศไทยในฐานะเป็นองค์กรภาครัฐที่มีบทบาทสำคัญขององค์กรหนึ่งในแง่ของการกำกับดูแลท่าเรือหลักของประเทศ ทั้งท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับโครงการขุดคลองไทย ดังนี้

1. การเลือกแนวคลองควรพิจารณาในประเด็นความสอดคล้องของโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการเชื่อมโยงระหว่างวิธีการขนส่งประเภทต่างๆ (Mode)
2. การพัฒนาประสิทธิภาพของการขนถ่ายสินค้า และพิธีการศุลกากรให้เทียบเท่ามาตรฐานของท่าเรือชั้นนำหลักของโลก
3. การพิจารณาจัดตั้งเขตเศรษฐกิจใหม่ โดยสนับสนุนให้มีนิคมอุตสาหกรรมพร้อมพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานที่จำเป็น
4. การสนับสนุนให้มีการประกอบการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โดยเรือสำราญขนาดใหญ่ระหว่างประเทศ
5. การพัฒนาพื้นที่สองฝั่งคลองให้เป็นศูนย์กระจายสินค้าหรือเป็นศูนย์กลางการแปรสภาพวัตถุดิบที่ขนส่งจากตะวันออกกลาง เอเชียใต้ เพื่อส่งต่อไปยังประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออก
6. การพัฒนาและสนับสนุนกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับกิจการพาณิชย์นาวีต่างๆ ให้มีความคล่องตัวและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน เพื่อนำมาซึ่งเงินตราต่างประเทศ อาทิ การประกันภัย การต่อและซ่อมเรือ ตัวแทนผู้รับส่งสินค้าทางทะเล การให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิง ฯลฯ

โดยสรุป การทำเรือแห่งประเทศไทยเห็นว่ารัฐบาลไทยควรหาข้อยุติของโครงการขุดคลองไทย ให้มีความชัดเจนโดยเร็ว ทั้งนี้ เพื่อประเทศจะได้ไม่เสียโอกาสในการลงทุนหรือเพื่อหลีกเลี่ยงความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการพิจารณาโครงการมาเป็นระยะเวลายาวนาน

ครั้งที่ 10 วันจันทร์ที่ 11 สิงหาคม 2546 คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้เดินทางไปบริษัทการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อขอรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการ การผลิตและการจำหน่ายน้ำมันทุกชนิด โดยมี ดร.สงเกียรติ ชารัมฤทธิ์ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ และคณะ ให้การต้อนรับ โดยได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นในประเด็นต่างๆ เกี่ยวกับปริมาณการใช้น้ำมันเพื่อการบริโภคภายในประเทศ ซึ่งมีจำนวน 100,000 บาร์เรล/วัน จำนวนโรงกลั่น ซึ่ง ปตท. เป็นผู้จัดสร้าง

มีจำนวน 7 โรงกลั่น มีกำลังผลิตจำนวน 1,012 พันบาร์เรล/วัน และมีโรงแยกก๊าซ ซึ่งสามารถผลิตก๊าซได้ 1,225 ล้าน/ลบ.ฟุต/วัน และ ปตท. ได้แจ้งให้ทราบถึงโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยจะสร้างสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) ระยะทางประมาณ 200 กิโลเมตร เพื่อเปิดประตูการค้าให้เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุนแห่งใหม่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีพื้นที่เป้าหมายของโครงการประกอบด้วยจังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช กระบี่ พังงา และภูเก็ต ซึ่งจะเป็นการพัฒนาฐานอุตสาหกรรมในระดับภูมิภาคและพัฒนาระบบขนส่งทางบก โดยเน้นที่ให้มีโรงกลั่นน้ำมัน เพื่อสนับสนุนโครงการคลองไทย และส่งเสริมการค้าน้ำมันให้ไทยเป็นศูนย์กลางในภูมิภาคต่อไป

3.2 การศึกษาดูงานต่างประเทศ

การประกาศเรื่อง “คลองไทย” นายคำนวณ ชโลปัทม์ ประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ ในฐานะผู้แทนของรัฐบาลไทย ได้กล่าวสุนทรพจน์ ในหัวข้อ “คลองไทยเพื่อสันติภาพ” โดยได้เสนอแนวคิดในการ “ขุดคลองไทย” (คอคอดกระ) ในการประชุมสมาชิกสมาคมรัฐสภาเอเชียเพื่อสันติภาพ เมื่อวันที่ 15-16 เมษายน 2545 ณ เมืองชงชิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีผู้แทนจากประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียมาร่วมประชุม จำนวน 42 ประเทศ

สรุปความสำคัญว่า ประเทศไทยกำลังมีโครงการขุดคลองเชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งจะก่อให้เกิดเส้นทางการเดินเรือสายใหม่ของโลก และเกิดความรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย โดยให้ชื่อคลองที่จะขุดใหม่นี้ว่า “คลองไทย” เพื่อให้เป็นการเรียกชื่อแบบสากลและได้เชิญชวนนักลงทุนชาวต่างประเทศเข้าร่วมลงทุนกับประเทศไทยต่อไป

นอกจากการศึกษาข้อมูลเบื้องต้นดังกล่าวมาแล้ว เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง ชัดเจน ประกอบในการตัดสินใจคัดเลือกเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดในการขุดคลอง และให้ได้แนวทางในการบริหารจัดการเกี่ยวกับการทำเรือที่จะเกิดขึ้นภายหลังจากมีการขุดคลอง คณะกรรมการวิสามัญฯ จึงได้เดินทางไปศึกษาดูงาน ที่เกี่ยวกับคลอง และทำเรือที่ดำเนินการอยู่ในประเทศต่าง ๆ เพื่อนำมาประกอบในการรายงานผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองและแผนการดำเนินงานจัดสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษ ศูนย์อุตสาหกรรม ตามแนวฝั่งคลองที่จะขุดด้วย ซึ่งการศึกษาดูงาน ประกอบด้วย

3.2.1 ท่าเรือสาทรรัฐสิงคโปร์

สาธารณรัฐสิงคโปร์ เป็นสาธารณรัฐตั้งอยู่บนเกาะสิงคโปร์ตอนใต้สุดของร้อยละประมาณเท่ากับจังหวัดภูเก็ต แต่ได้ทำการถมดินรอบๆ เกาะ จนมีพื้นที่มากกว่าพื้นที่เกาะเดิม เพื่อจัดทำสนามบิน อาคารพาณิชย์ ท่าเทียบเรือ มีพลเมืองประมาณ 4,000,000 คน เป็นเมืองท่าที่จะผ่านไปช่องแคบมะละกา มีท่าเรือหลัก 4 ท่า มีเรือเข้า – ออก ทุกๆ 2 นาที ประมาณวันละ 600-1,000 ลำ มีตู้บรรทุกสินค้า พักสินค้าขึ้น – ลง ปีละ 15 ล้าน TEU มีเรือจอดตลอดเวลา 600 ลำ ท่าเรือสิงคโปร์จราจรทางเรือหนาแน่น

มาก และมีปัญหาเรื่องการเปลี่ยนแปลงทางภูมิศาสตร์ ทราบทัตตมสูง มีโขดหินโผล่จากพื้นทะเล ทะเลมีความลึกประมาณ 16-20 เมตร การท่าเรือสิงคโปร์ (Port Authority of Singapore) รับเรือได้ไม่เกิน 600 ลำ เรือที่เหลืต้องวิ่งผ่านไป เพราะไม่มีท่าจอด จึงต้องรอถึง 2-3 วัน จึงจอดได้ ทำให้เรือถูกโจรสลัดปล้นในระหว่างลอลยลารอจอดเฉลี่ยปีละไม่ต่ำกว่า 20 ครั้ง

สาธารณรัฐสิงคโปร์ ส่งออกน้ำมันเป็นอันดับ 3 ของโลก แต่ละวันขายได้ 56,000 ตัน โดยขายให้เรือที่มาจอดที่ท่าเรือ วันละ 600 เทียว เรือลำหนึ่งต้องเติมน้ำมันครั้งละประมาณ 100 ตัน ด้วยเหตุคังกล่าวข้างต้นสาธารณรัฐสิงคโปร์จึงต่อต้านและไม่ต้องการให้มีการขุดคลองไทยเกิดขึ้นเพราะเกรงว่าจะมีรายได้อลดลง

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้เดินทางไปเจรจากับสาธารณรัฐสิงคโปร์แล้ว 2 ครั้ง เอกอัครราชทูต และเลขาธิการทูตได้เดินทางมาเจรจากับคณะกรรมการวิสามัญฯ ด้วย 2 ครั้ง เพื่อแจ้งเกี่ยวกับโครงการขุดคลองไทยทางภาคใต้ของประเทศไทย และแจ้งว่าสาธารณรัฐสิงคโปร์รวยมากแล้ว มีตู้บรรทุกสินค้ายกขึ้น-ลง ประมาณ 20 ล้านตู้/ปี จนแน่นไปหมด ในอนาคตก็จะขยายท่าเรือไม่ได้ จะก่อให้เกิดปัญหาหากสาธารณรัฐสิงคโปร์มาร่วมลงทุนกับประเทศไทยก็จะเป็นการแบ่งเบาการะและเป็นการขยายการลงทุนด้วย จนในที่สุดสาธารณรัฐสิงคโปร์ก็ยินดีให้การสนับสนุนในการขุดคลองไทยและยินดีจะร่วมลงทุน

วันที่ 16-18 กันยายน 2544 คูงานด้านกิจการท่าเรือของสาธารณรัฐสิงคโปร์และคาดการณ์ว่า อีกประมาณ 10 ปีข้างหน้าเรือสินค้าที่จะเข้ามาใช้บริการของท่าเรือประเทศสิงคโปร์จะถึงจุดอิ่มตัว ไม่สามารถรองรับปริมาณการเดินเรือที่เพิ่มขึ้นได้ และสิงคโปร์อาจจะร่วมลงทุนในโครงการนี้ด้วย ซึ่งภาคเอกชนของสาธารณรัฐสิงคโปร์มีความเห็นด้วย หากสิงคโปร์จะมีนโยบายขยายการลงทุนต่าง ๆ นอกประเทศ

และในวันที่ 29-31 ตุลาคม 2544 ได้เข้าร่วมสัมมนาทางวิชาการเรื่อง Port and Maritime Research & Development and Technology ณ สาธารณรัฐสิงคโปร์ โดยได้รับความรู้เรื่อง การสร้างเขื่อน การวางแผนออกแบบท่าเรือและวิศวกรรมชายฝั่งในช่วงเปิดให้บริการ การจัดองค์การบริหารท่าเรือ วิศวกรรมชายฝั่ง สิ่งแวดล้อมในทะเล มลภาวะในทะเล แนวโน้มการต่อเรือ โครงสร้างลอลยน้ำในอนาคต และการเดินเรือทะเล และการลอกสันดอนในทะเล

3.2.2 คลองสุเอซ ประเทศอียิปต์

คณะกรรมการวิสามัญฯ เดินทางไปคูงานการบริหารจัดการคลองสุเอซประเทศอียิปต์ เมื่อวันที่ 6 - 10 เมษายน 2545 ซึ่งการเดินทางไปคูงานครั้งนี้ ทำให้คณะกรรมการวิสามัญฯ มองเห็นถึงรายได้ต่างๆ ที่แอบแฝงอย่างมหาศาล จากการที่ประเทศอียิปต์มีคลองสุเอซ คือ

การท่องเที่ยวเป็นรายได้อันดับ 1 ของประเทศอียิปต์ ส่วนรายได้จากค่าผ่านคลองเป็นอันดับ 2 ประมาณ 400,000 ล้านบาทต่อปี และรายได้ค่อนเนื่องจากอุตสาหกรรมการเดินเรือ

ประเทศอียิปต์มีพื้นที่ใหญ่กว่าประเทศไทย 2 เท่า และมีประชากรใกล้เคียงกับประเทศไทย ลักษณะของคลองสุเอซในปัจจุบัน มีดังนี้

- ความกว้างคลองที่ระดับน้ำทะเล (เหนือ/ใต้) 345/280 เมตร
- ความยาว 190.25 กิโลเมตร
- ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 12-14 ชั่วโมง
- ความยาวของคลองกุ่มขนาน 78 กิโลเมตร คาดว่าในอนาคตจะมีคลองขนานยาวตลอดแนว เพื่อเพิ่มปริมาณการเดินเรือให้มากขึ้น และลดเวลาในการจัดขบวนเรือ
- ค่าผ่านทางเที่ยวละประมาณ 400,000 บาท
- ความเร็วในการเดินเรือ 11 –14 น็อต
- ถ้าอ้อมคลองจะใช้เวลาประมาณ 2 สัปดาห์ และจะเสียค่าใช้จ่ายเป็นเงินกว่า 2 ล้านบาท

คลองสุเอซมีข้อจำกัด คือ เป็นคลองแบบคลองเดี่ยว มีบางตอนเป็นคลองกุ่มขนาน จึงเสียเวลามากในการรอหลัก มีเรือผ่านได้วันละ 87 ลำ จากการได้สนทนากับผู้บริหารคลองสุเอซ พบว่ามีแผนที่จะพัฒนาคลองให้เป็นคลองกุ่มขนานตลอดแนว

3.2.3 คลองปานามา ประเทศปานามา

คณะกรรมการวิสามัญฯ เดินทางไปศึกษาดูงานคลองปานามา ประเทศปานามา เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2545 การบริหารจัดการการเดินเรือ และการขนส่งผ่านท่าเรือเป็นคลองเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิก กับมหาสมุทรแอตแลนติกเป็นระยะทางประมาณ 50 ไมล์ ประเทศปานามา มีพลเมือง 2,800,000 คน มีพื้นที่ 78,000 ตารางกิโลเมตร เริ่มเปิดใช้คลองเมื่อปี พ.ศ. 2457 อย่างเป็นทางการ ลักษณะคลองปานามาในปัจจุบัน มีดังนี้

- ความยาวคลอง 82 กิโลเมตร ขนาดเรือใหญ่ต้องมีความไม่เกิน 294 เมตร กว้าง 32 เมตร กินน้ำลึก 12 เมตร
- เรือสามารถผ่านคลองได้วันละ 38 ลำต่อวัน ปีละประมาณ 14,000 ลำ เป็นคลองมหัศจรรย์ที่เรือจะข้ามได้จะต้องยกกระดับที่ระดับ ซึ่งอยู่สูงเหนือระดับน้ำทะเลถึง 26 เมตร
- ลักษณะคลองมี 9 ประตู เมื่อเรือผ่านประตูที่หนึ่งจะมีการระบายน้ำลงเรือ แต่ละลำจะผ่านได้จะต้องผ่านประตูน้ำยกกระดับถึง 3 ตอน แต่ละประตู

จะยกเรือให้เรือสูงขึ้นเป็นขั้นบันได 3 ขั้น เรือแต่ละลำจะผ่านได้จะใช้เวลาประมาณ 24 ชั่วโมงและก่อนจะนำเรือผ่าน จะต้องแจ้งล่วงหน้าให้ทราบก่อน 48 ชั่วโมง

- ค่าผ่านคลองเที่ยวละ ประมาณ 600,000 บาท แต่ถ้าแล่นอ้อมโดยไม่ผ่านคลอง จะเสียค่าน้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ 1 ล้านบาท โดยใช้เวลาเดินทางกว่า 2 สัปดาห์

ประเทศปานามามีสินค้าส่งออกหลักๆ คือ กล้วยหอม กาแฟ ซึ่งก็ไม่ได้ทำให้ประชาชนประเทศปานามาที่มีความเป็นอยู่ในเกณฑ์ดีมากนัก จากการที่คณะกรรมการวิสามัญฯ ไปศึกษาคลองปานามา ทำให้มีความรู้อย่างแท้จริงว่า รายได้หลักของประเทศมาจากคลองปานามาทั้งทางตรงและทางอ้อม รายได้ส่วนหนึ่งมาจากการท่องเที่ยว ประชาชนของประเทศมีความภาคภูมิใจในคลองปานามาก หากประเทศไทยมีคลองไทยเกิดขึ้น คนไทยคงจะภาคภูมิใจในคลองไทยไม่แพ้คนประเทศปานามา

3.2.4. เขื่อนชันเจีย มณฑลหูเป่ย์ สาธารณรัฐประชาชนจีน

เขื่อนชันเจีย สาธารณรัฐประชาชนจีน เขื่อนนี้สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2436 จะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2549 ก่อนการก่อสร้างเขื่อนนี้ จีนได้โต้แย้งกันมากกว่า 80 ปี จึงตัดสินใจสร้างสมดังคำกล่าวคำพิพากษาของผู้นำจีนที่ว่า “ภูเขาต้องก้มหัวให้ แม่น้ำต้องเปลี่ยนทางเดิน” เพราะคำพูดที่พูดไว้นั้นชัดเจนมาก คือ เขากั้นแม่น้ำ แม่น้ำเปลี่ยนทางเดิน และเขื่อนที่สร้างนี้เป็นเขื่อนที่กั้นแม่น้ำแยงซีเกียงซึ่งเป็นแม่น้ำที่ยาวเป็นอันดับ 3 ของโลก เคยคร่าชีวิตคนจีนมาแล้วกว่า 100,000 คน เขื่อนนี้สร้างยาก เพราะจะต้องขุดภูเขา สูงชัน 170 เมตร เปลี่ยนเส้นทางแม่น้ำเพื่อจะสร้างตัวเขื่อน ปัจจุบันจีนนอกจากจะเป็นประเทศยักษ์ใหญ่ ในวงการอุตสาหกรรม เพราะแรงงานถูก และต่อไปพลังงานก็จะถูกด้วย เนื่องจากโรงไฟฟ้าพลังน้ำจากเขื่อนนี้มีกำลังการผลิตกระแสไฟฟ้าได้สูงถึงปีละ 21,000 เมกกะวัตต์ ซึ่งมากกว่าปริมาณการผลิตกระแสไฟฟ้าของประเทศไทย ขณะนี้ประเทศไทยผลิตกระแสไฟฟ้าได้ประมาณไม่เกิน 20,000 เมกกะวัตต์)

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้เดินทางไปศึกษาดูงานเมื่อ วันที่ 13-20 ธันวาคม 2544 ได้ไปศึกษาดูงานการก่อสร้างเขื่อนชันเจีย ที่เมืองอี้ซัง มณฑลหูเป่ย์ สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งเป็นเขื่อนใหญ่ที่สุดในโลก การก่อสร้างจะใช้เวลาประมาณ 10 ปี จะแล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2007 เขื่อนนี้มีประโยชน์ในการผลิตกระแสไฟฟ้า (กำลังผลิตประมาณ 30 เท่าของเขื่อนภูมิพล) หรือปริมาณการใช้ไฟฟ้าสำหรับประเทศไทยทั้งประเทศ ใช้เงินลงทุนประมาณ 25,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากการดูงานทำให้ได้แนวคิดทางด้านวิศวกรรมและการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่เป็นต้นแบบคลองไทยได้

และเมื่อวันที่ 26 มกราคม – 3 กุมภาพันธ์ 2545 เดินทางไปประสานงาน แลกเปลี่ยนความคิดเห็นทางด้านเศรษฐกิจและปฏิกิริยาหรือความเป็นไปได้ในการชดเชยของไทยที่สาธารณรัฐประชาชนจีน ณ กรุงปักกิ่ง และนครเซี่ยงไฮ้ เพื่อดูงานด้านการบริหารจัดการเมืองอุตสาหกรรม และการทำเรือ การขนส่ง ฯลฯ และจีนมีความประสงค์ที่จะตั้งทีมงานศึกษาความเป็นไปได้ ร่วมกับวุฒิสภาของไทย ได้เข้าพบกับรองประธานสภาที่ปรึกษาอาวุโสสูงสุด นาย หว่าน หั่ว เฉิน รองประธานที่ปรึกษาการเมืองคนที่ 2 นายเจิง ซี ไว และนายเจิน ซี เหวิน รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีของจีน โดยจีนได้แสดงความคิดเห็นว่า การชดเชยคอคอดกระจะเป็นประโยชน์ต่อสาธารณรัฐประชาชนจีน และประเทศในภูมิภาคเอเชีย และเสนอว่าหากจีนมีส่วนร่วมในการชดเชยนี้จะสามารถทำให้การชดเชยสำเร็จได้อย่างรวดเร็ว และต้นทุนในการชดเชยจะต่ำลงด้วย เพราะจีนมีความพร้อมทั้งทางด้านวิศวกรรมและเทคโนโลยีเป็นอย่างมาก

ดังนั้น การศึกษาดูงานเยือนจีนเมื่อเปรียบเทียบกับโครงการชดเชยของไทย เห็นว่าเป็นการดำเนินงานที่ไม่ยากมากนัก และสาธารณรัฐประชาชนจีน แจ้งว่ายินดีให้การสนับสนุน และร่วมลงทุนในการสร้างเขื่อน เพราะมีเครื่องมือและเทคโนโลยีต่างๆ ในการชดเชยของไทย พร้อมทั้งจะแนะนำและช่วยเหลือประเทศไทยในทุกด้านเกี่ยวกับวิศวกรรมการชดเชย

3.2.5 ทำเรือและเมืองอุตสาหกรรม นครเซี่ยงไฮ้ เมืองซูโจว สาธารณรัฐประชาชนจีน

เขตอุตสาหกรรมพิเศษ นครเซี่ยงไฮ้ สาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อ 13 ปีก่อน บริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษปู้ตง (Pudong) ของนครเซี่ยงไฮ้ เป็นทุ่งนา แต่ในปัจจุบันได้พัฒนาจากทุ่งนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษและศูนย์อุตสาหกรรมไฮเทค เมืองซูโจว ซึ่งอยู่ทางตอนเหนือห่างจากนครเซี่ยงไฮ้ประมาณ 180 กิโลเมตร โดยได้ชดเชยจากนครเซี่ยงไฮ้เข้ามาให้เป็นเส้นทางเดินเรือ แล้วจัดสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นมาเชื่อม 2 นคร ซึ่งปัจจุบันเจริญมาก และเป็นเมืองท่าที่สำคัญของประเทศจีน รายได้ของนครเซี่ยงไฮ้ส่วนใหญ่เกิดจากเขตเศรษฐกิจพิเศษปู้ตง โดยในระยะหลังสาธารณรัฐประชาชนจีนผลิตสินค้าแข่งกับประเทศต่างๆ ในโลกและจะต้องตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยจัดให้ผลประโยชน์กับนักลงทุนทั่วโลก เข้าไปลงทุนและผลิตสินค้า เพื่อที่จะให้สินค้ามีคุณภาพและมีราคาถูกกว่าในตลาดโลก ดังนั้น เพื่อเกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้น สินค้าที่ผลิตในเขตนั่นก็จะส่งไปขายทั่วโลกในราคาถูก จึงทำรายได้ให้กับสาธารณรัฐประชาชนจีนอย่างมหาศาล

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ศึกษาดูงานเกี่ยวกับระบบการบริหารจัดการการคมนาคม และเขตเศรษฐกิจพิเศษปู้ตง (Pudong) ณ นครเซี่ยงไฮ้ และเมืองซูโจว ซึ่งเป็นเมืองในเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญของสาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 21-23 มกราคม 2546

3.2.6 ท่าเรือเมืองปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี

เมืองปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี มีประชากรประมาณ 5 ล้านคน แต่มีรายได้มากกว่า 7,000,000 ล้านดอลลาร์บาท/ปี จากธุรกิจการทำเรือ ระบบการขนส่ง การต่อเรือ มีท่าเรือประมาณ 6 ท่า ชาวปูซานมีรายได้ขั้นต่ำวันละ 1,700 บาท ปัจจุบันเมืองปูซานเป็นเมืองธุรกิจ เมืองอุตสาหกรรมใหญ่ ที่ทำรายได้อย่างมหาศาล เพราะเป็นเมืองท่าเรือที่มีความเจริญอย่างมากมาย ที่ท่าเรือมีตู้บรรทุกสินค้าขึ้น-ลง สร้างรายได้อย่างมาก เพราะท่าเรือมีสินค้าเข้ามาพักที่สะดวก เป็นที่เก็บสินค้าที่ท่าเรือเมื่อต้องการส่งออกก็จัดส่งได้ทันที เป็นคลังเก็บสินค้าเพื่อรอจำหน่ายได้ทุกฤดูกาล

ปัจจุบันเมืองปูซานเป็นเมืองธุรกิจ เมืองอุตสาหกรรมใหม่ เพราะการเปลี่ยนเป็นเมืองท่าเรือ และเมืองอุตสาหกรรมต่างๆ ทำให้มีความเจริญเข้ามาอย่างมากมาย

การศึกษาดูงานของคณะกรรมการวิสามัญฯ เมื่อวันที่ 24-29 มกราคม 2546 ได้รับฟังการบรรยายสรุปเกี่ยวกับระบบบริหารจัดการและการคมนาคม การขนส่งของท่าเรือเมืองปูซาน (Port Maritime of Busan) และลงเรือดูการดำเนินงานของท่าเรือปูซาน ซึ่งเป็นท่าเรือส่งออกใหญ่ที่สุดของสาธารณรัฐเกาหลี

3.2.7 ท่าเรือโยโกฮามา กรุงโตเกียว และท่าเรือโกเบ นครโอซาก้า ประเทศญี่ปุ่น

ท่าเรือโยโกฮามา ประเทศญี่ปุ่น พื้นที่ส่วนใหญ่ที่แหลมยื่นออกมา นั้น มาจากการถมทะเลทั้งสิ้น เนื่องจากพื้นที่ของทั้งประเทศไม่กว้างใหญ่มากนัก จึงได้ทำการถมทะเลเพื่อทำสนามบิน ท่าเรือต่างๆ มีท่าเรือเฉพาะเรือโดยสารสำหรับการท่องเที่ยว จึงทำให้มีรายได้มหาศาล นอกจากนี้ยังมีตู้ต่อเรือขนาด 300,000 DWT ราคาลำหนึ่งประมาณ 3,500 ล้านบาท ใช้เวลาในการก่อสร้างเรือประมาณ 2 ปี เรือลำหนึ่งใช้ไถ่มันดีเซล 70 ตัน/วัน

ท่าเรือโกเบ นครโอซาก้า ประเทศญี่ปุ่น จะมีท่าเรือทั่วไปเป็นเมืองอุตสาหกรรม ท่าเรือเพื่อจะพักสินค้า ส่งออกสินค้า สินค้าที่ส่งออกเป็นอาหารเนื้อแช่เย็น ซึ่งจะแช่เย็นคราวหนึ่งๆ เป็นเดือน เพื่อรอเวลาจำหน่าย เพราะท่าเรือมีห้องเก็บสินค้าอุณหภูมิต่ำถึง 40 องศาฟาเรนไฮต์ เก็บสินค้าอาหาร ข้าวสาร ผัก ผลไม้ เนื้อ ปลา ฯลฯ ทุกชนิดไว้สำหรับเลี้ยงคนญี่ปุ่นทั่วประเทศ คลังสินค้าเย็น KDIC จึงเป็นคลังอาหารใหญ่ของญี่ปุ่นที่ทำให้อาหารจากทั่วโลกที่เก็บไว้มีคุณภาพทางอาหารอยู่ได้เป็นปีๆ และขนส่งเรือได้ทันทีเมื่อต้องการ คลังอาหารแบบนี้ นับเป็นตัวอย่างคลังสินค้าอุณหภูมิต่ำที่ประเทศไทยน่าจะศึกษาเป็นแบบอย่างต่อไปในอนาคต

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ศึกษาดูงานและรับฟังการบรรยายสรุปเกี่ยวกับการบริหารจัดการ การคมนาคม การขนส่งของท่าเรือโยโกฮามา เมืองโยโกฮามา และท่าเรือโกเบ เมืองโอซาก้า เมื่อวันที่ 22-27 มีนาคม 2546

3.2.8 ท่าเรือมะละกาในช่องแคบมะละกา ประเทศมาเลเซีย

ช่องแคบมะละกา เป็นช่องทางเดินเรือจากทวีปยุโรปไปตะวันออกที่ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่าย มีระยะทางประมาณ 700 กิโลเมตร ความลึกเฉลี่ย 16 เมตร เรือ VLCC ขนาด 200,000 DWT สามารถแล่นผ่านได้ เป็นเส้นทางเดินเรือที่มีเรือผ่านมากที่สุด และรองรับปริมาณการจราจรได้มากกว่าปีละ 600,000 ลำ ปัจจุบันเกิดปัญหาความแออัดในการเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา มีปัญหาในเรื่องโจรสลัดมากและการจราจรคับคั่ง

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้เดินทางไปประเทศมาเลเซีย พบ DATUK DAVID S.C. YEAT ให้การต้อนรับและพาคณะศึกษาดูงานการบริหารจัดการ การท่าเรือ การเดินเรือ และการขนส่งทางเรือ เมื่อวันที่ 12-15 พฤษภาคม 2547 ได้พบว่ารัฐบาลมาเลเซียได้พัฒนา PORT KLANG หรือ เดิมเรียก PORT KELANG ขึ้นใหม่ให้ทันสมัย และตั้งชื่อใหม่ว่าท่าเรือตะวันตก (WESTPORT) สามารถแข่งขันกับท่าเรือต่าง ๆ ในสิงคโปร์ได้ คือ สามารถรับสินค้าได้ 300 ตัน/ชม. เป็นอย่างน้อยและขยายถึง 750 ตัน/ชม. ท่าเรือมีความลึก 15 เมตร รับเรือ Panamax ขนาด 60,000 DWT ได้และรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ปีละ 3,000,000 TEU มีลานวางคอนเทนเนอร์ใหญ่มาก มีคลังสินค้าห้องเย็นและคลังขนถ่ายสินค้าใหญ่ 470,000 ตารางฟุต มีท่าเรือโดยสาร ท่าเรือปิโตรเคมี ท่าเรือขนส่งซีเมนต์ ซึ่งจะเป็นแบบท่าเรือที่กะทัดรัดสำหรับท่าเรือของคลองไทยต่อไป (ดูแผนที่ประกอบ) คณะกรรมการได้ไปเยี่ยมชมท่าเรือเก่าคือท่าเรือ Melaka ซึ่งเป็นเมืองโบราณกว่า 1,000 ปี และมีเรือไทยใช้บริการมากกว่าท่าอื่น ๆ ในมาเลเซีย มีความเหมาะสมควรที่จะขยายใหญ่ได้ในอนาคต นอกจากนี้ มาเลเซียยังมีท่าเรือปีนัง ท่าเรือ Dickson ท่าเรือยะโฮ (Johor Bahru Port) ที่อยู่ตรงข้ามเกาะสิงคโปร์ได้เห็นว่าในบริเวณช่องแคบมะละกา (Mallaca Strait) มีเรือมาก ขนาดเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกา น้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 200,000 DWT จึงอนุญาตให้ผ่านได้ ขนาดใหญ่กว่านี้จะต้องไปอ้อมหลังเกาะสุมาตรา เข้าสู่ช่องแคบซุนดาและลอมบ็อกแทน

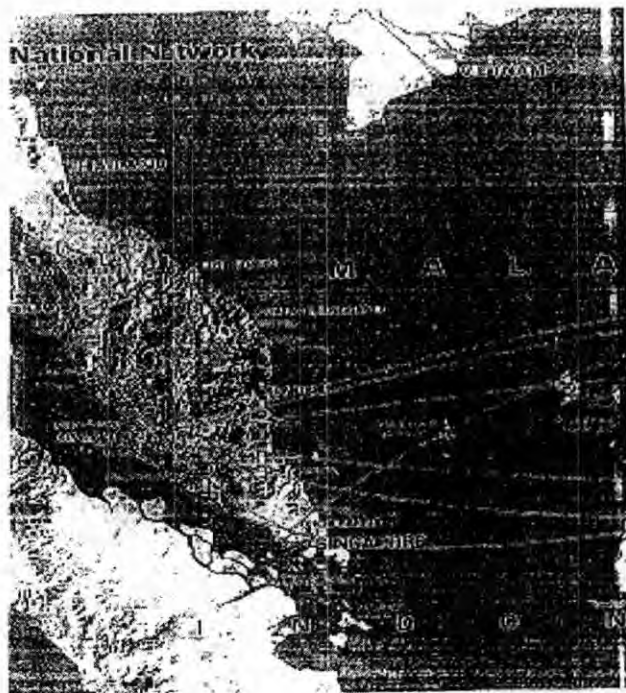
3.2.9 ท่าเรือฮิวส์ตัน (Port Houston) นครฮิวส์ตัน มลรัฐเท็กซัส สหรัฐอเมริกา

คณะกรรมการวิสามัญฯ จำนวน 6 คน นำโดยนายคำนวน ชโลปถัมภ์ มีนายสุรใจ ศิริพงษ์ ศพล.ท. โอภาส รัตนบุรี พล.อ.อ. กานต์ สุระกุล นายสามารถ รัตนประทีปพร และพล.ร.ท. สมบูรณ์ สุขพันธ์ ได้เดินทางไปเยี่ยมชมการทำเรือฮิวส์ตัน มลรัฐเท็กซัส โดยมี พล.ท. รอย โปแชมพ์ (Lt. Gen. Roy E. Beauchamp) จากกลุ่ม Washington group International (WGIX และนายวิลเลียม ทีเพาเวลล์ (Mr. William T. Powell) จาก Institute for Defense and Business (IDB) สหรัฐอเมริกา ให้การต้อนรับและพาเยี่ยมชมการทำเรือฮิวส์ตัน ซึ่งได้ขุดลอกแม่น้ำเดิมเมื่อประมาณ 100 ปีมาแล้ว ขยายเป็นท่าเรือ 2 ฝั่งแม่น้ำ ยาว 112 กม. ลึก 45 ฟุต ตลอดแนวสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษรองรับกลายเป็นเมืองท่าใหญ่ที่สุดในอเมริกา มีเรือคอนเทนเนอร์ และเรือโดยสารอื่น ๆ เข้าจอดบริการ 2.1 ล้านตู้คอนเทนเนอร์ต่อปี รับผู้โดยสารปีละ 1.2 ล้านคน ทำให้เกิดการจ้างงานสำหรับการท่าเรือ 32,000 คน

เก็บภาษีได้กว่าปีละ 2.2 ล้านเหรียญสหรัฐ และเกิดโรงงานอุตสาหกรรมมากมายจนฮิวส์ตันกลายเป็นเมืองอุตสาหกรรมและการขนส่งทั้งทางเรือทางบกทางอากาศหนาแน่นที่สุดแห่งหนึ่งในสหรัฐอเมริกา นายโทมัส คอนเนกี ผอ. การท่าเรือเล่าว่า ท่าเรือเดิมมีพื้นที่ 8,000 เอเคอร์ และได้ซื้อขายออกไปอีก 608 เอเคอร์ เพื่อรองรับความเจริญเติบโตตลอดระยะเวลา 90 ปี ของการทำเรือและการถมที่สร้างเกาะให้คงธรรมชาติและแหล่งการเพาะพันธุ์นกและรักษาสัตว์แวดล้อมให้สมบูรณ์

ส่วนการศึกษาท่าเรือฮิวส์ตัน (The Port of Houston) ได้รับการสนับสนุนจากมหาวิทยาลัย Texas Southern University และ The University of Houston Clear Lake เพื่อให้การศึกษาในเรื่องวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีการทำเรือและในเรื่องอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ช่วยเหลือดูแลคุณภาพน้ำชุมชนเมือง และการวิจัย ตลอดจนอุตสาหกรรม โรงงานต่าง ๆ ที่มีคุณภาพและมีความชำนาญการเป็นพิเศษ จะเห็นได้ว่าการท่าเรือฮิวส์ตันถึงการพัฒนการศึกษาและการพัฒนาที่ยั่งยืนมาโดยตลอด และเปิดโอกาสให้เอกชนได้มีส่วนร่วม มีท่าเรือเอกชนขึ้นอีกมากมายตลอดแนว Houston ship channel จนทำให้นคร Houston ขยายยิ่งใหญ่มีเมืองบริวารจากอ่าวเม็กซิโกเข้าไปในแผ่นดินเป็นระยะทางยาวหลายร้อยกิโลเมตร มี Loop วงแหวนรอบเมืองถึง 3 วง ทำให้เมืองขยายออกอย่างกว้างขวางเป็นศูนย์กลางการค้าหลักของสหรัฐเพื่อส่งสินค้าออกสู่ละตินอเมริกาและเอเชีย และสร้างความร่ำรวยให้รัฐเท็กซัสและสหรัฐอเมริกาเป็นอันดับหนึ่ง เนื่องจากการมี Ship Channel (คลองเดินเรือ)

แผนที่ช่องแคบมะละกา



SERVING AS A TRANSIT HUB FOR ASIA/NORTH AMERICA SERVICES



YOKOSUKA SHIP YARD



URAGA SHIP YARD



ขนาดของเรือที่แล่นผ่าน



Double-Hull VLCC "EAGLE"



Double-Hull Aframax Tanker "OLYMPIC SPIRIT II"



Panamax Bulk Carrier "BEL CROWN"



PCTC "TAKAMINE"



Patrol Ship "SETTSU"



High-speed Missile Ship



Test Vessel "ASUKA"



Grab-type Dredger "TOSHO"

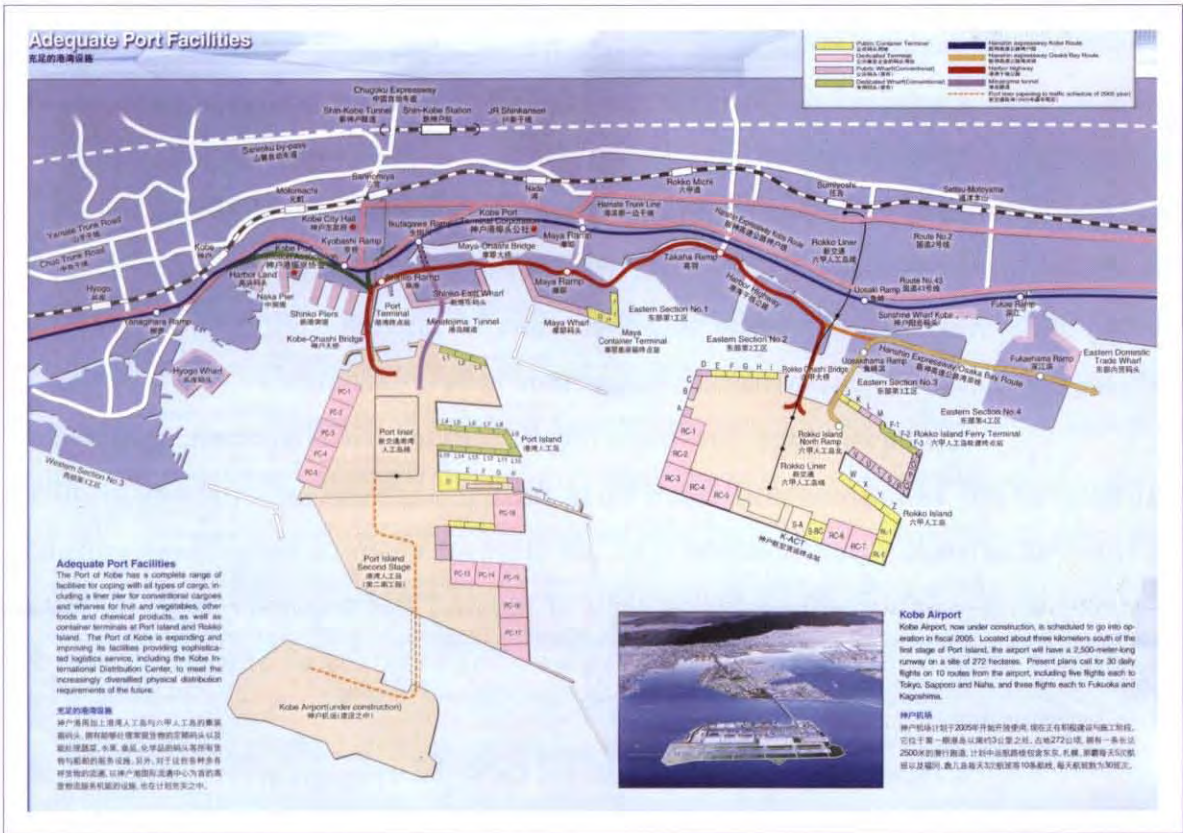


Road Traversing the Tokyo Bay



Tokyo Rainbow Bridge

ADEQUATE PORT FACILITIES



3.3 คณะผู้แทนภายในประเทศเข้าพบ

เพื่อให้ได้ข้อมูลอย่างละเอียดรอบคอบในทุกด้าน คณะกรรมการวิสามัญฯ จึงได้เชิญผู้ที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูลด้านต่างๆ ในการศึกษาความเป็นไปได้ของการขุดคลองไทย ดังนี้

1. นายประสิทธิ์ รัตนารามิก และนายอนันต์ อัมระปาด กรรมการบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ให้ข้อมูลเกี่ยวกับวิธีการขุดคลองบนบก และในทะเล ประเมินการค่าใช้จ่ายในการขุดคลอง เพราะเป็นบริษัทก่อสร้างที่มีความชำนาญในการก่อสร้างขนาดใหญ่ มีเทคโนโลยีในการขุดคลองอยู่แล้วในประเทศไทย โดยใช้เส้นทาง 5A เป็นเส้นทางอ้างอิง และได้ออกแบบคลองเพื่อกำหนดความกว้าง ความลึกของคลอง ให้เรือบรรทุกน้ำมันประเภท VLCC ขนาด 320,000 DWT แล่นผ่าน และคาดการณ์ว่าการขุดคลองจะแล้วเสร็จไม่น้อยกว่า 10 ปี

2. นายสุรงค์ บุญกุล รองผู้จัดการใหญ่ฝ่ายจัดหาและการค้าต่างประเทศ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ให้ข้อมูลเกี่ยวกับประเภท ขนาด เส้นทาง และชนิดของเรือบรรทุกน้ำมันที่ผ่านช่องแคบ มะละกาและช่องแคบลอมบ็อก เรือที่ไม่สามารถผ่านช่องแคบมะละกาได้มีขนาดเกินกว่า 300,000 DWT เรือสมัยใหม่ในปัจจุบันมีขนาดไม่เกิน 300,000 DWT ซึ่งสามารถบรรทุกน้ำมันได้ประมาณ 2,000,000 บาร์เรล/ลำ รวมทั้งค่าใช้จ่ายต่างๆ ของเรือบรรทุกน้ำมันและสภาพการเดินเรือในช่องแคบมะละกา

3. เรือตรี สุรพล มีเสถียร กรรมการบริษัท นัทลิณ จำกัด นาวาตรีวิชา ยุตานนท์ กัปตันบริษัท นัทลิณ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทเดินเรือของไทย ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการแล่นเรือ สภาพการเดินเรือในช่องแคบมะละกา สภาพทางภูมิศาสตร์ และปัญหาความคับคั่ง รวมถึงปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในการเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา ชุนดา และลอมบ็อก

ช่องแคบมะละกา ประหยัดระยะทางได้ 2,400 กิโลเมตร

ช่องแคบชุนดา ระยะทางประมาณ 12,000 กิโลเมตร

ช่องแคบลอมบ็อก ระยะทางประมาณ 13,200 กิโลเมตร

ช่องแคบมะละกาจะรองรับปริมาณการจราจรได้มากกว่าปีละ 600,000 ลำ และถือได้ว่าเป็นเส้นทางเดินเรือจากทวีปยุโรปไปตะวันออกที่ประหยัดค่าใช้จ่าย

4. เรือตรี พยุง บุญศิริ กรรมการบริษัท สยามมงคล จำกัด ซึ่งเป็นกัปตันของบริษัทเดินเรือของไทย ให้ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งมีความยาวประมาณ 700 กิโลเมตร ความลึก 22 เมตร เรือ VLCC ขนาด 250,000 DWT สามารถแล่นผ่านได้ เป็นเส้นทางเดินเรือที่มีเรือผ่านมากที่สุด การขุดคลองจะช่วยย่นระยะเวลา และระยะทางในการเดินเรือในเส้นทางยุโรปตะวันออกกลาง ตะวันออกไกล โดยสามารถประหยัดเวลาได้ 1-3 วัน เรือที่ผ่านช่องแคบมะละกา ย่นระยะทางได้ 835 กิโลเมตร (ระยะทางบนบกยาวประมาณ 2,400 กม. จึงน่าจะย่นระยะทางได้มากกว่า 835 กิโลเมตร) เรือที่ผ่านช่องแคบชุนดา ย่นระยะทางได้ 1,600 กิโลเมตร เรือที่ผ่านช่องแคบลอมบ็อก ย่นระยะทางได้ 2,800

กิโลเมตร ปัจจุบันช่องแคบมะละกา มีปัญหาในเรื่องโจรสลัดมาก และการจราจรคับคั่ง

5. นายประชัย เลี่ยวไพรัตน์ กรรมการผู้จัดการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหารบริษัท ทรานพรัซ จำกัด และ บริษัท ปีโตรเคมีคัลไทย จำกัด (มหาชน) ให้ข้อมูลขนาดคลองที่จะใช้ชุด เพื่อให้เรือ VLCC ขนาด 250,000 DWT ผ่านได้ และข้อมูลเกี่ยวกับเรือน้ำมันขนาดใหญ่ประมาณ 250,000–300,000 DWT และท่าเรือต่างๆ รวมถึงการขนส่งผ่านท่าเรือ

6. นายกมล มั่นภักดี สมาชิกวุฒิสภาจังหวัดชุมพร นำทีมวิศวกร และอาสาสมัครจาก จังหวัดชุมพร เสนอผลการศึกษาเส้นทางการขุดคลองในพื้นที่จังหวัดระนอง-ชุมพร- 2A บ้านราชครูด-ชุมพร และเสนอชุดอุโมงค์ลอดใต้ภูเขา โดยคณะทำงานราษฎรชุมพรมีความสนใจในการขุดคลอง จึงได้รวมตัวเพื่อจัดตั้งเป็นกลุ่มคณะทำงาน ศึกษารวบรวมข้อมูลความเป็นไปได้ในการขุดคลองจากกลุ่มต่างๆ และได้ศึกษาปัญหาที่มีผลกระทบทั้งในปัจจุบันและอนาคต

7. นายพรชัย รุจิรประภา รองเลขาธิการคณะกรรมการสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติชี้แจงข้อมูลวิเคราะห์เปรียบเทียบโครงการขุดคอคอดกระ และโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเล ภาคใต้ โดยแจ้งว่าสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีเครือข่ายในการติดต่อกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ในระดับรัฐบาล ซึ่งกระทำเป็นประจำอยู่แล้ว ในอนาคตถ้าเศรษฐกิจของจีนมีการขยายตัว จีนไม่มีทรัพยากร ที่จะใช้ผลิตสินค้าต่างๆ ได้เองทั้งหมด บางส่วนต้องนำเข้าจากต่างประเทศ ทำให้ต้องพึ่งพาการขนส่งวัตถุดิบ ในระดับสูง และจีนได้ทำการค้าขายกับประเทศต่างๆ ทั่วโลก ดังนั้น การเลือกเส้นทางขนส่งสินค้าและ วัตถุดิบจึงเป็นเรื่องสำคัญ สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในฐานะตัวแทนของไทยมีการประชุม แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับจีนในระดับผู้บริหารประเทศเป็นระยะ ๆ เพื่อร่วมปรึกษาหารือแสวงหาแนวทาง การร่วมมือทางเศรษฐกิจต่อไป

3.4 คณะผู้แทนจากประเทศต่างๆ เข้าพบ

ครั้งที่ 1 วันที่ 26 มิถุนายน 2544 ดร.ลอลิน เอสไวเซนฟิลด์ (Dr.Lolin S. Weisenfield) ประธานคณะที่ปรึกษาองค์การประกันเงินทุนธนาคารโลก เข้าพบคณะกรรมการวิสามัญฯ และคณะ เพื่อให้ข้อมูลเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้นำเงินทุนจากต่างประเทศเข้ามาลงทุนในประเทศไทยให้เป็นไปตาม กฎหมายและถูกต้องตามกฎหมายสากล ณ ห้องรับรองพิเศษ อาคารรัฐสภา 2

ครั้งที่ 2 วันพฤหัสบดีที่ 28 กุมภาพันธ์ 2545 นายลี สก็อตต์ เกมบัส (Mr.Lee Scott Campus) กรรมการผู้จัดการบริษัท ดี บี เอ็ม จำกัด และอดีตผู้อำนวยการธนาคารโลก เข้าพบประธาน คณะกรรมการวิสามัญฯ และคณะ เพื่อให้ข้อเสนอแนะ และให้แนวความคิดในการขุดคลองไทย ณ ห้องรับรองพิเศษ อาคารรัฐสภา 2

ครั้งที่ 3 วันศุกร์ที่ 1 มีนาคม 2545 นายราโซล แอสลามัย (Mr.Rasoul eslami) เอกอัครราชทูตรัฐอิสลามอิหร่านประจำประเทศไทย และคณะ เข้าพบคณะกรรมการวิชาการวิสามัญฯ เพื่อแลกเปลี่ยนแนวความคิดเกี่ยวกับโครงการชุดคลองไทย ณ ห้องรับรองพิเศษ อาคารรัฐสภา 2

ครั้งที่ 4 วันจันทร์ที่ 4 มีนาคม 2545 นายวู ฮี มิน (Mr.Wu He Min) และคณะจากสาธารณรัฐประชาชนจีน เข้าพบคณะกรรมการวิชาการวิสามัญฯ เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการชุดคลองไทย ณ ห้องรับรองพิเศษ อาคารรัฐสภา 2

ครั้งที่ 5 วันพฤหัสบดีที่ 14 มีนาคม 2545 คณะผู้แทนจากคาสัคสถานและคณะ เข้าพบประธานคณะกรรมการวิชาการวิสามัญฯ เพื่อขอรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการชุดคลองไทย ณ ห้องรับรองพิเศษ อาคารรัฐสภา 2

ครั้งที่ 6 วันจันทร์ที่ 22 พฤษภาคม 2545 เอกอัครราชทูตและเลขานุการทูตสาธารณรัฐสิงคโปร์ประจำประเทศไทยเข้าพบคณะกรรมการวิชาการวิสามัญฯ เพื่อขอรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการชุดคลองไทย ณ ห้องรับรองพิเศษ อาคารรัฐสภา 2

ครั้งที่ 7 วันจันทร์ที่ 16 สิงหาคม 2545 เลขานุการทูตจากสหรัฐอเมริกาเข้าพบคณะกรรมการวิชาการวิสามัญฯ เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการชุดคลองไทย ณ ห้องประชุมคณะกรรมการ หมายเลข 306 อาคารรัฐสภา 2

ครั้งที่ 8 วันจันทร์ที่ 20 กันยายน 2545 ดร.สุรศักดิ์ นานานุกูล ประธานอนุกรรมการแห่งชาติฯ นานาจารย์เร็น อีเวนส์ เจ้าหน้าที่จากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asia Development Bank= ADB) และคณะ เข้าพบคณะกรรมการวิชาการวิสามัญฯ เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและขอทราบความก้าวหน้าในการชุดคลองไทย ณ ห้องรับรอง 1 อาคารรัฐสภา 2

ครั้งที่ 9 วันอังคารที่ 3 ธันวาคม 2545 นางหลี่ ชูเซ็ง (Madam Li Shughen) รัฐมนตรีและรองนายกสมาคมเพื่อเสริมสร้างความเข้าใจระหว่างประเทศแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน และคณะ เข้าพบคณะกรรมการวิชาการวิสามัญฯ เพื่อรับทราบข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการชุดคลองไทย และได้เดินทางไปศึกษาพื้นที่แนวเส้นทางชุดคลองไทย ที่จังหวัดกระบี่-ตรัง

ครั้งที่ 10 วันจันทร์ที่ 24 กุมภาพันธ์ 2546 นายโอโน (Mr. Ono) จากประเทศญี่ปุ่น และคณะ เข้าพบคณะกรรมการวิชาการวิสามัญฯ เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการชุดคลองไทย ณ ห้องรับรองพิเศษ อาคารรัฐสภา 2

ครั้งที่ 11 วันเสาร์ที่ 1 มีนาคม 2546 เอกอัครราชทูตอิหร่าน เข้าพบคณะกรรมการวิชาการวิสามัญฯ เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการชุดคลองไทย ณ ห้องรับรองพิเศษ อาคารรัฐสภา 2

ครั้งที่ 12 วันจันทร์ที่ 10 มีนาคม 2546 อุปทูตและเลขานุการทูตจากสาธารณรัฐสิงคโปร์ เข้าพบคณะกรรมการวิชาการวิสามัญฯ เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและขอทราบข้อมูลความก้าวหน้าในการชุดคลองไทย

ครั้งที่ 13 วันอังคารที่ 18 มีนาคม 2546 นายซาเกะ และกลุ่มนักลงทุนจากบริษัท ภูเก็ต พาสส์ เข้าพบคณะกรรมการวิสามัญฯ เพื่อแลกเปลี่ยนแนวความคิดเกี่ยวกับการลงทุนในการขุดคลองไทย

ครั้งที่ 14 วันพุธที่ 23 เมษายน 2546 ดร.มนตรี จุฬาวรรณกุล และคณะ 3 คน ประธาน อำนวยการสถาบันคีนันแห่งเอเชีย ซึ่งเป็นสถาบันส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืนในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ในรูปแบบความร่วมมือผ่านพันธมิตรทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน ตลอดจนสถาบันการศึกษาระหว่าง ประเทศไทยและสหรัฐอเมริกา และประเทศต่างๆ ในระดับภูมิภาค ได้เข้าพบคณะกรรมการวิสามัญฯ เพื่อขอทราบผลการศึกษาโครงการคอคอดกระ (คลองไทย) ณ ห้องรับรอง 1 อาคารรัฐสภา 2

ครั้งที่ 15 วันพฤหัสบดีที่ 22 พฤษภาคม 2546 นายแจ๊ค คาสาร์ด้า (Mr.Jack Kasarda) กรรมการผู้อำนวยการ ดร.มนตรี จุฬาวรรณกุล ประธานอำนวยการสถาบันคีนันแห่งเอเชีย และคณะ 5 คน เข้าพบคณะกรรมการวิสามัญฯ เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการขุดคลองไทย ณ ห้องประชุม คณะกรรมการ หมายเลข 306 อาคารรัฐสภา 2

ครั้งที่ 16 วันอังคารที่ 3 มิถุนายน 2546 คณะผู้แทนจากต่างประเทศเข้าพบคณะกรรมการวิสามัญฯ เพื่อขอรับความรู้ความก้าวหน้าในการศึกษาโครงการขุดคลองไทย รวม 2 คณะ ณ ห้องประชุม คณะกรรมการ หมายเลข 114 อาคารรัฐสภา 2 ประกอบด้วย

คณะที่ 1 จากสถาบันคีนันแห่งเอเชีย นำนักศึกษาจากมหาวิทยาลัยนอร์ท โคลโรไลน่า สหรัฐอเมริกา คือ นายบิล ไทร็อก และ นายไมค์ มาลิส (Mr.Bill Thouroux & Mr.Mike Basl) จาก University of North Carolina USA) ซึ่งมาศึกษาเกี่ยวกับความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองไทย

คณะที่ 2 นางเจ (Mrs.Jay) และคณะจากกรุงไทเป ประเทศไต้หวัน (Trinity City Investments Limited) เพื่อขอทราบข้อมูลการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองไทย

ครั้งที่ 17 วันศุกร์ที่ 20 มิถุนายน 2546 คณะผู้แทนจากสหรัฐอเมริกา จำนวน 4 คน ประกอบด้วย LT.GEN.Roy E. Beauchamp Mr.David B.thomas Mr.Judy Mandel และ Mr.William T.Powell ผู้แทนจากบริษัท Washington Group International ซึ่งเป็นบริษัทชั้นนำด้าน วิศวกรรมก่อสร้าง สิ่งแวดล้อม และการบริหารโครงการของสหรัฐอเมริกาที่มีความเชี่ยวชาญในโครงการ ขนาดใหญ่ และมีความสนใจการขุดคลองไทยเป็นอย่างมาก เข้าพบคณะกรรมการวิสามัญฯ เพื่อขอรับทราบ ความก้าวหน้าในการศึกษาโครงการขุดคลองไทย ณ ห้องประชุมคณะกรรมการ หมายเลข 114 อาคารรัฐสภา 2

คณะผู้มาเยือนได้แลกเปลี่ยนแนวความคิดในการขุดคลองไทย และมีความประสงค์จะขอ ร่วมศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการฯ

ครั้งที่ 18 วันศุกร์ที่ 25 กรกฎาคม 2546 ผู้แทนจาก Washington Group International ซึ่งเป็นบริษัทที่รับดำเนินโครงการใหญ่ระดับโลก จากสหรัฐอเมริกา จำนวน 2 คน ประกอบด้วย Mr.Jack Kasarda และ Mr.Jame Merchant III เข้าพบคณะกรรมการวิสามัญฯ เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและขอทราบความก้าวหน้าในการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองไทย

ในการนี้คณะกรรมการวิสามัญฯ ให้การต้อนรับ ณ ห้องประชุมคณะกรรมการ หมายเลข 104 อาคารรัฐสภา 2 โดยได้บรรยายการศึกษาทั้งหมดให้ทราบ และคณะผู้มาเยือนได้ให้ข้อเสนอแนะในการก่อสร้างและดำเนินโครงการฯ

ครั้งที่ 19 วันจันทร์ที่ 29 มีนาคม 2547 Mr. William T. Powell ในฐานะประธานสถาบันการป้องกันและธุรกิจ (Institute for Defence and Business) และในฐานะผู้แทนจาก Washington Group International (WGI) ซึ่งเป็นส่วนงานที่ให้การสนับสนุนการศึกษาเกี่ยวกับการขุดคลองไทย ได้เข้าพบคณะกรรมการวิสามัญฯ เพื่อบรรยายสรุปผลการศึกษาเกี่ยวกับความเป็นไปได้ของการขุดคลองไทย และได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับคณะกรรมการวิสามัญฯ โดย WGI ได้ศึกษาความเป็นไปได้เป็นการเบื้องต้นไว้ในหัวข้อต่าง ๆ ดังนี้

1. แนวความคิดของเส้นทางเกี่ยวกับความจำเป็นและโอกาส
2. การนำเสนอต่อสาธารณะ รวมทั้งยุทธศาสตร์การประจุมกับนานาชาติ
3. โครงการ Land bridge
4. ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
5. เศรษฐกิจและการตลาด
6. การเมือง และแนวโน้มของผลกระทบต่อเศรษฐกิจสังคมรวมถึงการย้ายถิ่นฐาน
7. ผลกระทบต่อภูมิภาคและนานาชาติ
8. ความชำนาญพิเศษ และวิศวกรรม
9. โครงสร้าง และการจัดการของคลอง
10. การวิเคราะห์ประโยชน์ต่อต้นทุน
11. งบประมาณและการเงิน

โดย WGI มีผลสรุปและคำแนะนำประกอบด้วย

1. แนวทางการปฏิบัติตามผลการศึกษาความเป็นไปได้ของการขุดคลองไทย
2. ความสำคัญของการแสดงการสนับสนุนอย่างชัดเจนของรัฐบาลไทยต่อการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการคลองไทยต่อประชาคมโลก
3. การมีนัยสำคัญของความผูกพันด้านการเงินของรัฐบาลไทยเป็นสิ่งยืนยันความตั้งใจสนับสนุนต่อโครงการ

บทที่ 4

การเลือกเส้นทางขุดคลองไทย

4.1 การเลือกเส้นทางขุดคลองไทย

คณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองคอคอดกระ วุฒิสภา ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ รวม 7 คณะ เพื่อศึกษาข้อมูลเบื้องต้น (Pre Feasibility Study) ทั้งทางด้านธรณีวิทยา วิศวกรรม สิ่งแวดล้อม ความมั่นคงแห่งชาติ เศรษฐกิจ การทำประชาพิจารณ์ และทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับเส้นทางในการขุดคลองจากที่นายเซาว์ ขวัญยืน อดีตประธานบริษัท แหลมทองพัฒนา จำกัด และเป็นผู้ก่อตั้งโรงกลั่นน้ำมัน ไทยออยล์ฯ (บางจาก) ได้ว่าจ้างบริษัทวิศวกรรม ที่ปรึกษาจากสหรัฐอเมริกา คือ บริษัท TAMS (Tappetts Abbett McCarthy Stratton and Robert R.Nansan, INC.) ได้ศึกษาข้อมูลในการขุดคลองคอคอดกระ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2516 เป็นต้นมา โดยบริษัทได้ให้ข้อสรุปว่า เส้นทาง 5A เป็นเส้นทางที่ตัดระหว่างจังหวัดสตูล-สงขลา เป็นเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดในการขุดคลอง โดยเสนอแนะให้เป็นคลองระดับน้ำทะเล โดยไม่ต้องมีประตูน้ำและให้คลองใหญ่พอที่จะให้เรือขนส่งน้ำมันขนาดบรรทุก 500,000 DWT ผ่านได้ทางเดียว ส่วนเรือเล็กให้สวนทางกันได้ และเสนอแนะให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นสมบูรณ์ต่อไป

นอกจากนั้น คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านวิศวกรรมและธรณีวิทยาได้ศึกษาเส้นทางขุดคลองจากที่ได้ทำการศึกษาไว้แล้ว จากเส้นทางจำนวน 12 เส้นทาง คือ เส้นทาง 1 2 2A 3 3A 3C 4 5 5A 6 7 7A ซึ่งมูลนิธิคอคอดไทย โดยมีนายแพทย์กฤษฏ์ สุนทรเวช เป็นประธานมูลนิธิ ได้ศึกษาเปรียบเทียบไว้ โดยได้ทำการศึกษาเบื้องต้นอย่างละเอียดเพื่อทำการคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมในการขุดคลองไทย โดยได้แบ่งพื้นที่ภาคใต้ออกเป็น 3 ส่วน คือ ภาคใต้ตอนบน ภาคใต้ตอนกลาง และภาคใต้ตอนล่าง และได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการเลือกพื้นที่ในการขุดคลอง ดังนี้

1. มูลค่าการลงทุน-ขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริง ดังนี้

- 1.1 ความยาวของคลองไทย
- 1.2 สภาพพื้นที่และธรณีวิทยา
- 1.3 ความเหมาะสมของพื้นที่สองฝั่งทะเล
- 1.4 การโยกย้ายเวนคืน โดยพิจารณาจาก
 - 1.4.1 ความหนาแน่นของประชากร
 - 1.4.2 รายได้เฉลี่ยของประชากร
 - 1.4.3 ผลกระทบของพื้นที่ที่ได้รับจากการขุดคลองไทย

2. ปริมาณเรือที่คาดว่าจะมาใช้บริการ
3. ระยะทางที่ประหยัดในการเดินเรือ โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา
4. ความสัมพันธ์กับต่างประเทศ โดยพิจารณาจากระยะห่างจากน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้าน

จากการศึกษาคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมในการขุดคลองไทยปรากฏว่า พื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง คือเส้น 5A มีความเหมาะสมที่สุด แต่หากจะขุดคลองควรทำการศึกษาลงลึกถึงแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมอีกครั้ง เพื่อจัดทำเป็นข้อกำหนดการพัฒนาโครงการ (TOR) โดยเอกชนผู้รับสัมปทาน ซึ่งการดำเนินงานของภาคเอกชน จะต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของภาครัฐอย่างเคร่งครัดต่อไป

การเลือกเส้นทางในการขุด “คอคอดกระ”

จากการศึกษาที่ผ่านมา ได้มีการพิจารณาพื้นที่ต่างๆ ในการขุดคลอง ออกเป็น 6 พื้นที่ โดยศึกษาเปรียบเทียบความเหมาะสมในทุกด้านจากเส้นทางต่างๆ ดังนี้

เส้นทางที่ 1 (เส้น 1 2 และ 2A) คลองผ่านจังหวัดระนอง-ชุมพร
ความยาวประมาณ 80 กิโลเมตร

เส้นทางที่ 2 (เส้น 3 3A และ 3C) คลองผ่านจังหวัดกระบี่-พังงา-สุราษฎร์ธานี
ความยาวประมาณ 180 กิโลเมตร

เส้นทางที่ 3 (เส้น 4) คลองผ่านจังหวัดกระบี่-นครศรีธรรมราช
ความยาวประมาณ 200 กิโลเมตร

เส้นทางที่ 4 (เส้น 5 5A และ 6) คลองผ่านจังหวัดสตูล-สงขลา
ความยาวประมาณ 102 กิโลเมตร

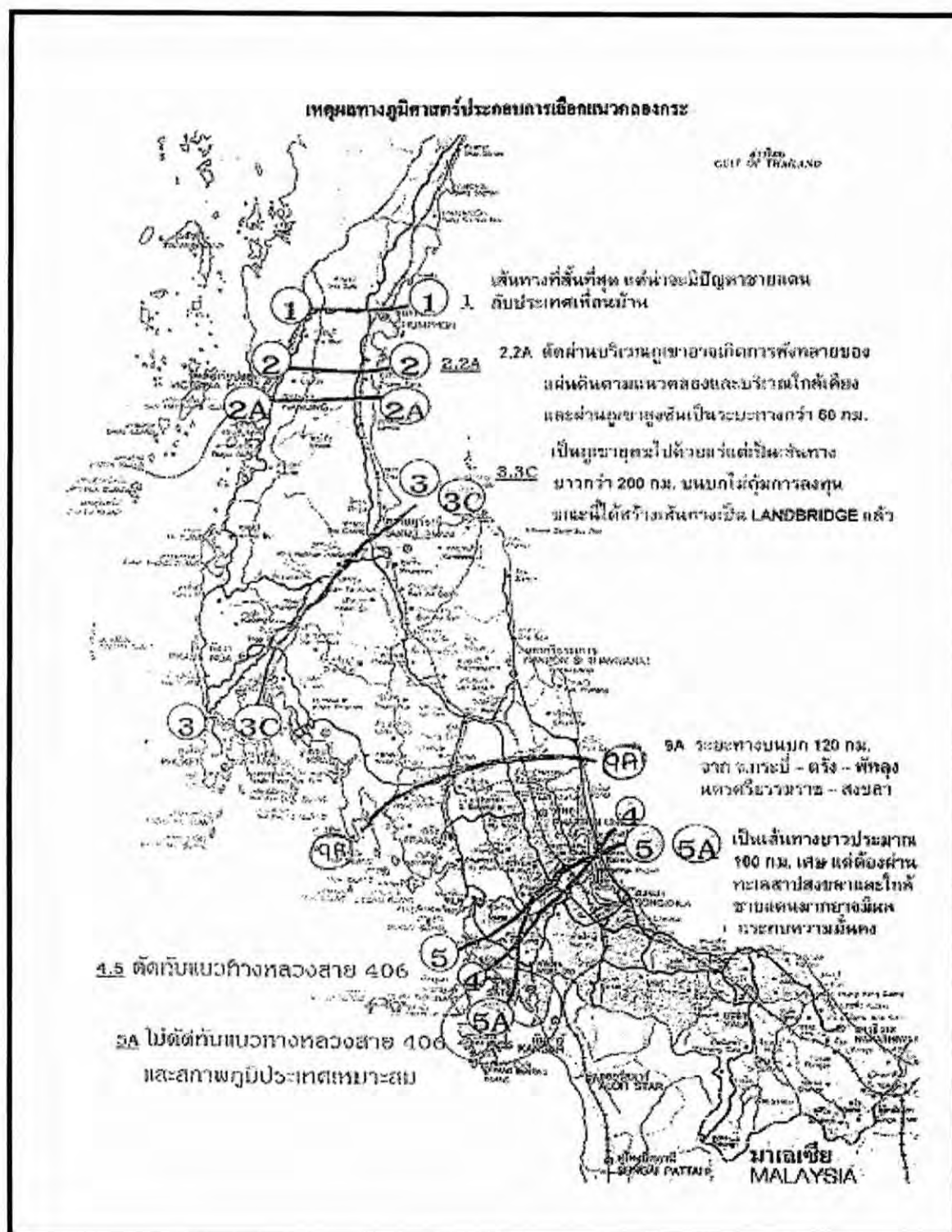
เส้นทางที่ 5 (เส้น 7 และ 7A) คลองผ่านจังหวัดตรัง-พัทลุง-สงขลา
ความยาวประมาณ 100 กิโลเมตร

เมื่อได้ศึกษาเปรียบเทียบเส้นทางขุดคลองแล้วพบปัญหาหลายประการ จึงได้พิจารณาศึกษาเส้นทางเพิ่มเติม คือ

เส้นทางที่ 6 (เส้น 9A) คลองผ่านจังหวัดกระบี่ – ตรัง – พัทลุง – นครศรีธรรมราช – สงขลา ความยาวประมาณ 120 กิโลเมตร

คณะกรรมการวิสามัญฯ มีมติเลือกเส้นทาง 9 A เป็นเส้นทางที่จะศึกษาในขั้นสมบูรณ์ (Full Feasibility) และเป็นแนวคลองที่ดีที่สุดเพื่อขุดคลองไทยต่อไป

เหตุผลทางภูมิศาสตร์ประกอบการเลือกแนวคลองกระ



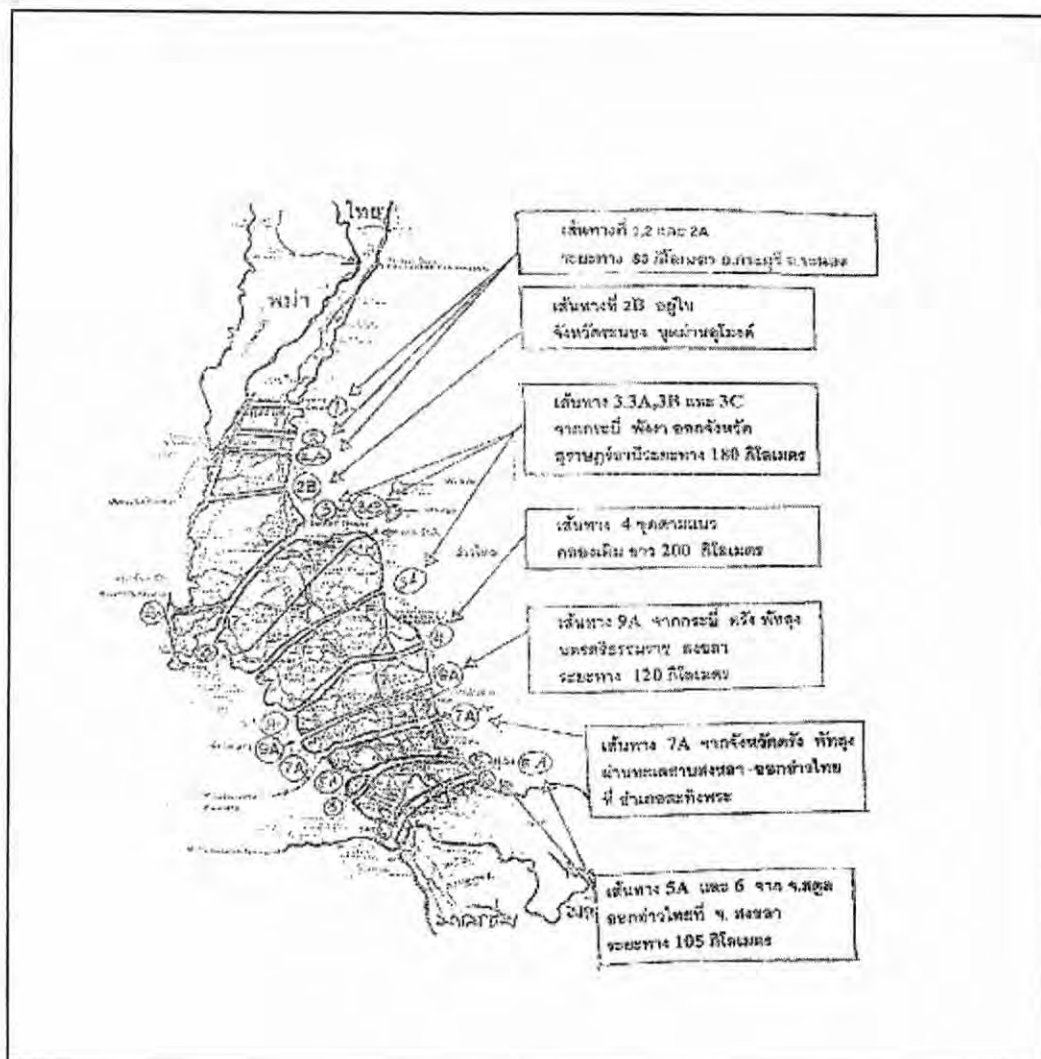
4.2 ตารางเปรียบเทียบการเลือกเส้นทางชุดคลองไทย

เส้นทางชุดคลองสาย ลักษณะคลอง	1, 2, 2A	3, 3A, 3C	4	5, 5A, 6	7, 7A
คลองผ่านจังหวัด	ระนอง ชุมพร	กระบี่, พังงา สุราษฎร์ธานี	กระบี่, นครศรีธรรมราช	สตูล สงขลา	ตรัง, พัทลุง สงขลา
ความยาวคลอง	80 ก.ม.	180 ก.ม.	200 ก.ม.	102 ก.ม.	100 ก.ม.
เนื้อที่ที่ต้องเวนคืน	ระนอง, ชุมพร บางส่วน	กระบี่, พังงา สุราษฎร์ธานี บางส่วน	กระบี่, นครศรีธรรมราช ตลอดเส้นทาง 200 ก.ม.	สตูล, สงขลา ตลอดเส้นทาง 102 ก.ม.	ตรัง 15 ก.ม. พัทลุง 25 ก.ม. รวมต้องเวนคืน 43 ก.ม.
เนื้อที่ที่ไม่ต้องเวนคืน เพราะเป็นที่หลวงอยู่แล้ว	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ช่องทะเลอันดา มัน 30 ก.ม. เขาพับผ้า 9 ก.ม. ทะเลสาบสงขลา 18 ก.ม.
ปากคลองด้านทะเล อันดามัน	มีปัญหา	ไม่มีปัญหา	ไม่มีปัญหา	มีปัญหาเพราะ น่านน้ำ ทับกับน่านน้ำ มาเลเซีย	ไม่มีปัญหา
ปากคลองด้านทะเล อ่าวไทย	ไม่มีปัญหา	ไม่มีปัญหา	ไม่มีปัญหา	ไม่มีปัญหา	ไม่มีปัญหา
ที่หลบมรสุม	ไม่มีที่หลบ มรสุม	ไม่มีที่หลบ มรสุม	ไม่มีที่หลบ มรสุม	ไม่มีที่หลบ มรสุม	หลบมรสุมได้ ในทะเลสาบ สงขลา

เส้นทางชุดคลองสาย ลักษณะคลอง	1, 2, 2A	3, 3A, 3C	4	5, 5A, 6	7, 7A
คลองผ่านชุมชน	ผ่านมาก	ผ่านมาก	ผ่านมาก	ผ่านมาก ตลอดเส้นทาง	ผ่านน้อย
วิธีชุดคลองผ่านเขา	ชุดคลองผ่าน อุโมงค์ลอดเขา	ทำประตูน้ำ ขึ้นเขาแบบ คลองปานามา เรือทุกลำ เสียเวลามาก	ไม่มีภูเขาแต่ผ่าน คลองธรรมชาติ คดเคี้ยวมาก 200 ก.ม.	ไม่ผ่านเขาแต่ ผ่านชุมชน ตลอด 102 ก.ม.	ระเบิดผ่าน เขาพับผ้า 9 ก.ม.
ผลพลอยได้จากการ ชุดคลองผ่านเขา	อันตรายมาก จากมลพิษ ในอุโมงค์	เรือผ่านได้ วันละไม่เกิน 30 ลำ รายได้ ไม่คุ้มทุน	ไม่มีเขา แต่มี คลองแคบ คดเคี้ยวยาวมาก เรือเสียเวลา มากเกินไป	ผลพลอยได้ ไม่มีและต้อง ซื้อหินมาทำ เขื่อนริมคลอง แพงมาก	ได้หินจาก เขาพับผ้าเอามา ทำเขื่อนได้ ทุกแห่งโดย ไม่ต้องซื้อ
เนื้อที่ที่ต้องลงทุนชุด	คลองสั้นแต่ ชุดมากเพราะ ต้องทำอุโมงค์ ลอดเขา	ชุดมากตลอด 180 ก.ม. และ ทำประตูน้ำ แพงมาก	ต้องเวนคืนขยาย คลองให้กว้าง ตลอด 200 ก.ม. ประชาชน ข้างคลองจะ เดือดร้อน	ชุดมากตลอด 102 ก.ม. ผ่าน ชุมชน	ชุดน้อยเพราะมี ช่องทะเล อันดามัน 30 ก.ม. และ ทะเลสาบสงขลา 18 ก.ม. อยู่แล้ว
เส้นทางนี้ตรงหรืออ้อม	อ้อมมากเพราะ อยู่สูงกว่า แหลมญวนมาก	อ้อมเพราะ อยู่สูงกว่า แหลมญวน พอสมควร	อ้อมเพราะอยู่สูง กว่าแหลมญวน	อ้อมเพราะ อยู่ต่ำกว่า แหลมญวน	เป็นเส้นทางตรง ที่สุดไม่อ้อม เลยเพราะอยู่ได้ แหลมญวนพอดี

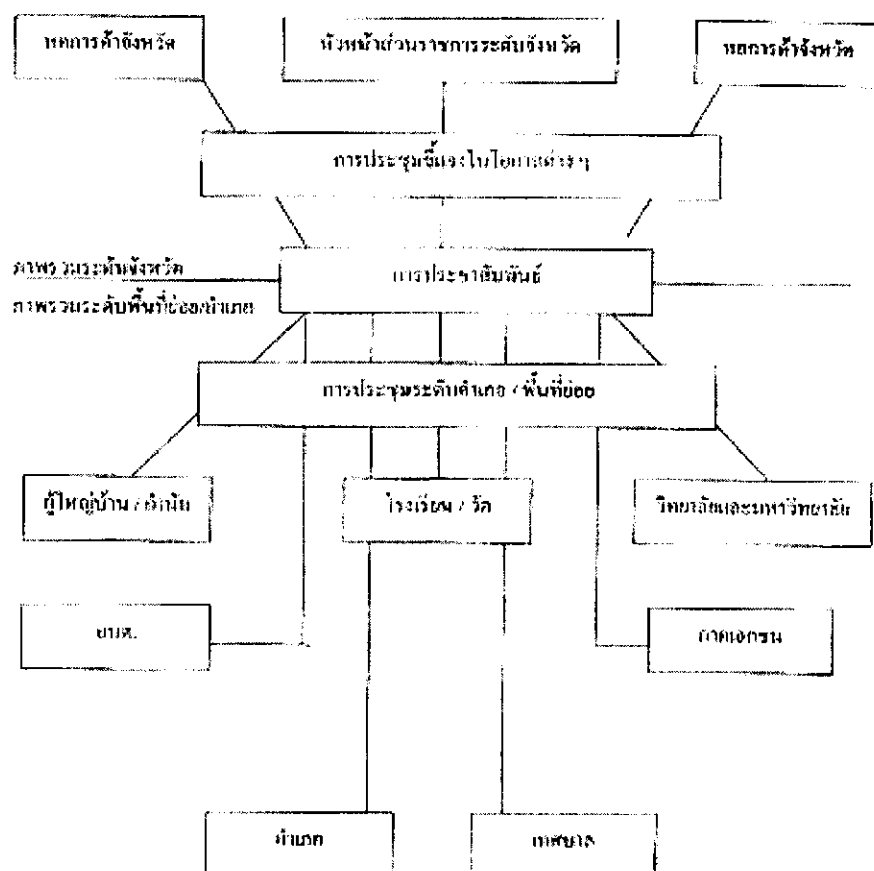
เส้นทางขุดคลองสาย ลักษณะคลอง	เส้นทางขุดคลองสาย				
	1, 2, 2A	3, 3A, 3C	4	5, 5A, 6	7, 7A
สรุปผลการเปรียบเทียบ เส้นทางขุดคลอง	ไม่ควรขุด เพราะต้องผ่าน คลองกระ ซึ่งพ่ามีสิทธิ์ ห้ามมิให้เรือ ผ่านได้	ทางยาวมาก ผ่านประตูน้ำ ค่าขุดแพงและ เรือผ่านได้ น้อยไม่คุ้มค่า ลงทุน	ทางยาวมาก ชาวบ้านริมคลอง เดือดร้อนเวนคืน แพง ค่าขุดแพง เรือเสียเวลามาก ไม่คุ้มค่าลงทุน	ปากคลอง ทางออกของเรือ มีน้ำท่วมทับกับ น้ำแม่น้ำลพบุรี ทำให้เกิดปัญหา กับเขาได้ ขุดผ่านจังหวัด สตูลประชาชน นับถือศาสนา อื่นถึง 75% ถ้า เขาไปร้อง สหประชาชาติ ขอลงคะแนน แยกดินแดน แบบติมอร์ ตะวันออก ไทยจะ เดือดร้อนมาก เส้นทางนี้ อันตราย ต่อสัมพันธ- ไมตรี ระหว่างชาติ จึงไม่ควร ขุดเป็นอันขาด	เส้นทางสาย 7 A มี ช่องทะเลอันคดมัน ยาว 30กม. ที่เรือเดินทะเล เข้ามาแล้วเกือบ ร้อยปีไม่ต้อง เวนคืน มีทะเลสาบ สงขลาเป็นที่พัก เรือหน้ำมรสม มีหินได้ฟรีจาก การขุดเขทับผ้า เอามาใช้ทำเขื่อน ริมคลอง ริมท่าเรือใหญ่ ริมท่าอากาศยาน ริมเกาะสร้างใหม่ 5 เกาะในทะเลสาบ และริมทางหลวง สองข้างคลอง เพื่อเป็นนิคม- อุตสาหกรรมได้ด้วย คลองนี้มี ประโยชน์มาก เป็นเส้นทางที่ควร ขุดมากที่สุด

เส้นทางคลองกระในอดีตและปัจจุบันจากอ่าวไทยสู่ทะเลอันดามัน
(เส้นทาง 1 ถึง 9A) รวม 13 เส้นทาง



** เส้นทาง 9A คือเส้นทางที่คณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ
ขุดคลองคอคอดกระ วุฒิสภา ได้รับอนุมัติจากวุฒิสภาให้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ที่จะทำการสร้าง
“คลองกระ” หรือ “คลองไทย” เดิมระยะทาง 120 กิโลเมตร จากจังหวัดกระบี่ ผ่านจังหวัดตรัง
พัทลุง นครศรีธรรมราช ออกสู่อ่าวไทยที่อำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช และอำเภอ
ระโนด จังหวัดสงขลา

**แผนภูมิยุทธศาสตร์การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลลงไทย
ระดับพื้นที่และกลุ่มเป้าหมาย**



4.3 การสำรวจพื้นที่แนวทางการขุดคลองไทย

คณะกรรมการการวิสามัญฯ ได้ศึกษาแนวทางที่จะใช้ขุดคลองในแนวทาง หมายเลข 9A โดยใช้ข้อมูลขอบเขต อำเภอ และตำบล มาตรฐาน 1 : 50,000 ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ (2545) นำมาซ้อนทับแนวคลองกระบนแผนที่ภูมิประเทศ ลำดับชุด L 7017 ของกรมแผนที่ทหาร มาตรฐานเดียวกัน พบว่าแนวคลอง 9A ตัดผ่านพื้นที่ในทะเลและพื้นที่บนบก ซึ่งอยู่ในขอบเขตการปกครองของ 5 จังหวัด ในเขตอำเภอ 8 อำเภอ ระดับตำบล 27 ตำบล

ทั้งนี้ คณะกรรมการการวิสามัญฯ ได้เดินทางไปสำรวจและดูสถานที่จริงในพื้นที่หลายครั้ง พร้อมกับได้ดำเนินการให้ความรู้ความเข้าใจกับประชาชนในเขตจังหวัดกระบี่-ตรัง-พัทลุง-นครศรีธรรมราช-สงขลา โดยได้ติดต่อประสานงานกับผู้ว่าราชการจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) สำนักงาน เร่งรัดพัฒนาชนบท สภาหอการค้า สมาอุตสาหกรรม สถาบันราชภัฏ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน (กรอ.) องค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและประชาชนทั่วไปในพื้นที่เป้าหมาย โดยลงพื้นที่ชี้แจงเป็นระยะๆ พบว่าประชาชนมีความสนใจ และให้ความร่วมมือ พร้อมทั้งสนับสนุนให้มีการขุดคลองไทยกันอย่างแพร่หลาย และขอมีส่วนร่วมในการกำหนดเส้นทางคลอง

พื้นที่และแนวเขตเส้นทาง 9A คณะกรรมการการวิสามัญฯ ได้เดินทางไปสำรวจ และชี้แจง รายละเอียดแนวคลองไทยให้ประชาชนได้ทราบ พอสรุปได้ดังนี้

ครั้งที่ 1 วันที่ 18-22 มีนาคม 2545 เดินทางไปรับฟังความคิดเห็นจากจังหวัดในพื้นที่ และจังหวัดใกล้เคียง คือ จังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี และสงขลา

ครั้งที่ 2 วันที่ 1-3 กันยายน 2545 เดินทางไปสำรวจพื้นที่ร่วมกับคณะทำงานศึกษาพื้นที่ แนวคลองไทยร่วมกับเจ้าหน้าที่องค์การบริหารส่วนตำบล และองค์การบริหารส่วนจังหวัด

- อำเภอคลองท่อม จังหวัดกระบี่
- อำเภอสิเกา อำเภอวังวิเศษ อำเภอห้วยยอด อำเภอรษฎา จังหวัดตรัง
- อำเภอบางขัน อำเภอทุ่งสง อำเภอชะอวด และอำเภอหัวไทร
จังหวัดนครศรีธรรมราช อำเภอป่าพะยอม จังหวัดพัทลุง และอำเภอระโนด
จังหวัดสงขลา
- ให้ความรู้เกี่ยวกับแนวคลองไทยกับอาจารย์และนักศึกษาสถาบันเทคโนโลยี
ราชมงคล วิทยาเขตนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งเป็นศูนย์
ประสานงานคลองไทย เส้นทาง 9A

ครั้งที่ 3 วันที่ 7-8 ตุลาคม 2545 เดินทางไปชี้แจงรายละเอียดแนวคลองไทยให้ประชาชน ทราบ ประชุมชี้แจงโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน สภาหอการค้า สมาอุตสาหกรรม และหน่วยงานท้องถิ่น ตามรายการดังนี้

- คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีการประมง สถาบันเทคโนโลยีราชมงคลตรัง
อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง

- ผู้บริหารสถาบันเทคโนโลยีราชมงคลตรัง อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง

- คณะเกษตรศาสตร์ สถาบันราชภัฏนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช

ครั้งที่ 4 วันที่ 4 พฤศจิกายน 2545 ประชุมชี้แจงรายละเอียดแนวคลองไทยให้ประชาชนทราบ ณ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคลตรัง อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง และที่ห้องประชุมศาลากลางจังหวัดตรัง อำเภอเมือง จังหวัดตรัง

ครั้งที่ 5 วันที่ 11 พฤศจิกายน 2545 ประชุมชี้แจงให้ประชาชนทราบที่ห้องประชุมคณะเกษตรศาสตร์สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตนครศรีธรรมราช อำเภอทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช

ครั้งที่ 6 วันที่ 22 พฤศจิกายน 2545 ประชุมชี้แจงรายละเอียดแนวคลองไทยให้ประชาชนทราบ ณ ห้องประชุมคณะเกษตรศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล อำเภอทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช

ครั้งที่ 7 วันที่ 11-12 ธันวาคม 2545 ประชุมชี้แจงรายละเอียดแนวคลองไทยให้ประชาชนทราบ ณ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีการประมง อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง และที่ห้องประชุมทักษิณ อาคารเคียงคีรี สถาบันราชภัฏนครศรีธรรมราช

ครั้งที่ 8 วันที่ 18 มกราคม 2546 ประชุมชี้แจงโครงการและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนหอการค้า สภาอุตสาหกรรม และหน่วยงานท้องถิ่น การประชุมเชิงปฏิบัติการระหว่างคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยร่วมกับเจ้าหน้าที่องค์การบริหารส่วนตำบล และเจ้าหน้าที่องค์การบริหารส่วนจังหวัด ณ ศาลากลางจังหวัดตรัง อำเภอเมือง จังหวัดตรัง

ครั้งที่ 9 วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2546 ประชุมชี้แจงความคืบหน้าของโครงการคลองไทย และรับฟังความคิดเห็นจากกลุ่มประชาคม และเจ้าหน้าที่องค์การบริหารส่วนตำบล ณ วิทยาลัยการอาชีพหัวไทร เขตอำเภอชะอวด อำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช และอำเภอป่าพะยอม จังหวัดพัทลุง เดินทางไปดูพื้นที่แนวคลองไทย บริเวณอำเภอหัวไทร ชายฝั่งอ่าวไทย และคลองแพรกเมืองในโครงการพัฒนาลุ่มน้ำปากพนัง และการเดินทางครั้งนี้ได้ฟังสรุปการปรับแนวคลองไทยครั้งสุดท้าย ซึ่งประชาชนและองค์การบริหารส่วนตำบลของแต่ละตำบลที่คลองผ่านได้ประชุมปรับแนวคลองไทยให้มีผลกระทบต่อประชาชน สิ่งแวดล้อม ชุมชนและสังคมน้อยที่สุด ซึ่งได้มีการดำเนินการพบปะและประชุมกันในพื้นที่ถึง 16 ครั้ง โดยแต่ละครั้งมีประชาชนเข้าร่วมประชุมตั้งแต่ 100 ถึง 500 คน การตกลงเรื่องแนวคลองจึงเป็นแนวเส้นทางที่ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดและปรับแนวเส้นทางได้เองจนเป็นที่พอใจนับว่าเป็นโครงการที่มาจากความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง

ครั้งที่ 10 วันพุธที่ 31 มีนาคม 2547 คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้นำคณะผู้แทนจาก Washington Group International (WGI) สหรัฐอเมริกา คือ Mr. Bill Powell และวิศวกรเดินทางไปสำรวจ

เส้นทางรถคลองไทย 9A ด้วยการนำขึ้นเครื่องบินปีกหมุนเพื่อบินสำรวจเส้นทางแนวชายฝั่งทะเล ตั้งแต่อำเภอปากพนัง จังหวัดนครศรีธรรมราช อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา แล้วบินผ่านอำเภอหัวไทร ชะอวด ป่าพะยอม ผ่านเทือกเขาบรรทัด ผ่านอำเภอห้วยยอด วังวิเศษ และอำเภอคลองท่อม แล้วบินลงที่ สนามบินกระบี่ ที่อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่

ทั้งนี้ คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้รับความอนุเคราะห์จากแม่ทัพภาคที่ 4 ในการจัด เครื่องบินปีกหมุน จำนวน 2 เครื่อง บินตรวจแนวเส้นทางรถคลองไทย ทำให้ได้เห็นภูมิทัศน์ใน เส้นทางรถคลองไทย 9A อย่างแท้จริง โดยภาพรวมเห็นพื้นที่ว่างเปล่าไม่มีเขตชุมชน ผ่านบริเวณนาุ้ง นาข้าว พรุควนเคื่อง แนวป่าไม้บนเทือกเขานครศรีธรรมราช สวนยางพารา สวนปาล์ม และป่าชายเลน จึงสรุปได้ว่ายังคงเป็นแนวที่มีผลกระทบน้อย

4.4 การศึกษาเส้นทางรถคลองไทย

คณะกรรมการวิสามัญฯ และคณะอนุกรรมการวิสามัญฯ ทั้ง 7 คณะ ได้ศึกษา ข้อมูลเบื้องต้นจากที่บริษัทที่ปรึกษา TAMS จากสหรัฐอเมริกา กระทรวงคมนาคม กรมทรัพยากรธรณี กระทรวงอุตสาหกรรม กองทัพเรือ ราชบัณฑิตยสถาน ชมรมอาสาสมัครเพื่อให้ความช่วยเหลือทาง วิทยาศาสตร์แก่ประชาชน (อชวท.) คณะกรรมการการทหาร กรมชลประทาน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ฯลฯ และได้พิจารณาเส้นทางรถคลองตามแนวคอคอดกระ ในเขตภาคใต้ของประเทศไทยจำนวน 10 เส้นทาง คือ เส้น 2 2A 3 3A 3C 4 5 5A 7 7A และได้ สรุปเส้นทางต่าง ๆ จากการศึกษาทุกด้านแล้ว จึงเหลือเส้นทางศึกษาเพียง 3 เส้นทาง คือ เส้นทาง 2A 5A และ 7A โดยคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ลงพื้นที่จังหวัดเป้าหมายและจังหวัดใกล้เคียง และเชิญ ผู้เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมาให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการศึกษาด้านวิศวกรรม ธรณีวิทยา ธรณีฟิสิกส์ และสิ่งแวดล้อม ผลคิผลเสีย และผลกระทบต่าง ๆ ฯลฯ สรุปข้อมูลโดยสังเขป ดังนี้

เส้นทาง 2 A เป็นเส้นทางส่วนที่แคบที่สุดของการขุดคลองเชื่อมทะเลและอ่าวไทย ระหว่างจังหวัดระนอง และอำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร ความยาวประมาณ 80 กิโลเมตร ด้านจังหวัด ระนองเส้นทางนี้ส่วนหนึ่งจะติดอยู่ใกล้ลำน้ำของประเทศพม่า หากทำการขุดคลองแนวนี้ จะมีปัญหา ความมั่นคงระหว่างประเทศเกิดขึ้นในการล่องลำน้ำ จึงไม่สามารถขุดคลองในแนวนี้ได้

เส้นทาง 5A เป็นเส้นทางขุดคลองเชื่อมทะเลอันดามันและอ่าวไทยที่จังหวัดสตูลและ สงขลา มีความยาวประมาณ 102 กิโลเมตร การขุดคลองจะต้องผ่านบริเวณทะเลสาบสงขลา ซึ่งประชาชน คัดค้านไม่ให้เกิดการขุดคลอง และมีพี่น้องชาวมุสลิมอาศัยอยู่กันอย่างหนาแน่น อีกประการหนึ่งเป็นเส้นทาง ใกล้ชายแดนมาเลเซียจะทำให้เกิดปัญหาด้านความมั่นคงระหว่างประเทศ และแนวโน้มน่าจะเกิดปัญหา การแบ่งแยกดินแดนได้ ซึ่งจะเป็นเส้นทางสร้างความเจริญให้แก่ประเทศมาเลเซียโดยตรงมากกว่ามีประโยชน์

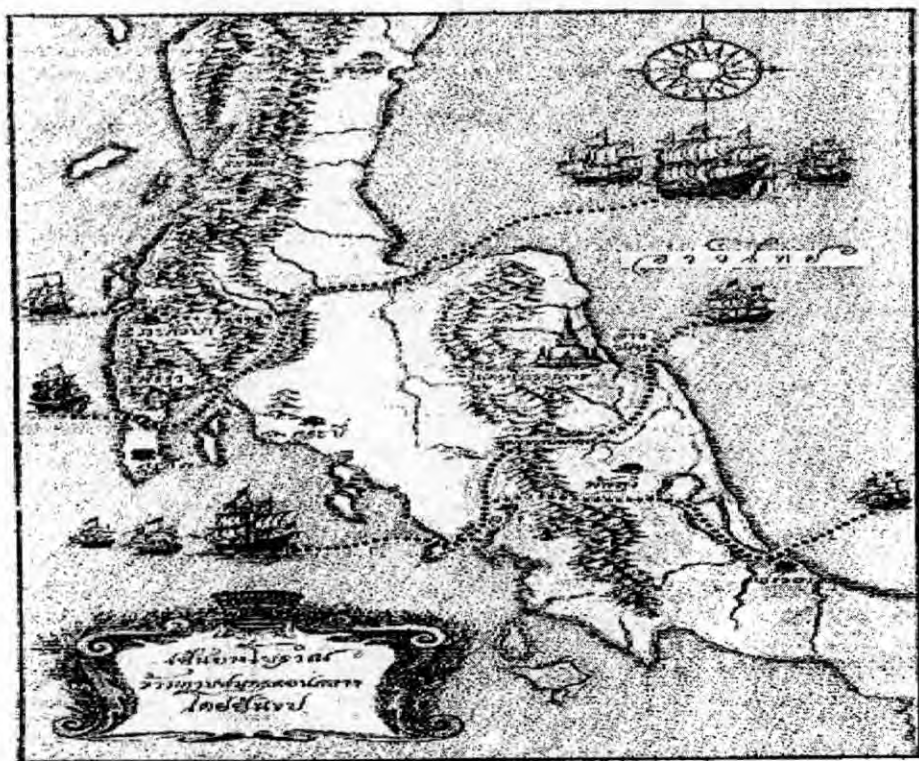
กับประเทศไทย จึงไม่สมควรขุดคลองในเส้นทางนี้ และไม่อาจสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษสองฝั่งคลองได้ เนื่องจากเป็นพื้นที่แคบอยู่ในหุบเขา ประการสำคัญคือ เป็นเส้นทางที่ผ่านทะเลสาบสงขลาที่ประชาชนชาวสงขลาไม่ยอมเด็ดขาด

เส้นทาง 7A เป็นเส้นทางที่ตัดผ่านจังหวัดตรัง-พัทลุง-สงขลา ความยาวประมาณ 100 กิโลเมตร ตัดผ่านเขาพับผ้าและทะเลสาบสงขลาซึ่งเป็นปัญหาสำคัญ ประชาชนส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยที่จะให้ตัดผ่านทะเลสาบสงขลา เช่นเดียวกับเส้น 5A จึงไม่พิจารณาเลือกเส้นทางนี้ในการขุดคลอง

เส้นทาง 9A เมื่อทุกเส้นทางที่ได้พิจารณาคัดเลือกแล้วพบปัญหาดังกล่าวคณะกรรมการการวิสามัญฯ จึงจำเป็นต้องคัดเลือกเส้นทางเส้นใหม่ที่เหมาะสมและเกิดปัญหาน้อยที่สุด ดังนั้น คณะกรรมการการวิสามัญฯ จึงได้มีมติตั้งคณะกรรมการศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยใหม่ขึ้นมาคณะหนึ่งโดยมีพลโท โอภาส รัตนบุรี รองประธานคณะกรรมการการวิสามัญฯ คนที่ 5 เป็นประธานคณะทำงาน ให้ทำการศึกษาเส้นทางใหม่ และได้พิจารณาเลือกเส้นทางที่ตัดผ่านพื้นที่ทะเลในท้องที่จังหวัดกระบี่ แล้วไปขึ้นบกที่จังหวัดตรัง ผ่านจังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช แล้วไปสุดเส้นทางที่อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา และอำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช ระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร คณะทำงานได้มอบหมายให้ พันเอก ชุมพล จินดาโชติ เป็นหัวหน้าคณะสำรวจเส้นทาง เดินทางไปสำรวจพื้นที่จริง ได้ประมาณการความยาวคลองไว้ที่ 117 กิโลเมตร อยู่ในแนวคลองเส้นทางเดินเรือสากล ผ่านอำเภอสิเกา อำเภอวังวิเศษ อำเภอห้วยยอด อำเภอป่าพะยอม อำเภอชะอวด อำเภอหัวไทร และอำเภอระโนด ต่อมา อบต. รวม 27 อบต. ได้พิจารณาร่วมกัน และกำหนดแนวเส้นทางในการขุดคลอง จึงเป็นเส้นทางที่ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวคลองไทย และสนับสนุนให้มีการขุดคลองไทย จากการศึกษาเส้นทางใหม่นี้ในทุกด้าน พบว่าเป็นเส้นทางที่มีปัญหาน้อยที่สุด คณะกรรมการการวิสามัญฯ จึงได้ตัดสินใจเลือกเส้นทางดังกล่าว โดยเรียกเส้นทางเส้นใหม่นี้ว่า “เส้นทาง 9A” ต่อมาเมื่อคณะกรรมการการวิสามัญฯ ได้ร่วมประชุมกับคณะกรรมการแห่งชาติฯ เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2545 จึงเรียกชื่อเส้นทางนี้ว่า “คลองไทย” เรียกเป็นภาษาอังกฤษว่า “THAI CANALS” และได้ทำการศึกษาสำรวจเส้นทางในพื้นที่จังหวัดเป้าหมายและพื้นที่จังหวัดใกล้เคียง โดยได้ประสานงานกับองค์กรภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้ความรู้ ความเข้าใจ รวมทั้งขอความคิดเห็นเพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจขุดคลองในแนวดังกล่าวข้างต้นเป็นเส้นทางที่จะขุด “คลองไทย” ต่อไปโดยมีคณะเกษตรศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล นครศรีธรรมราช เป็นศูนย์ประสานงานร่วมกับคณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีการประมง สถาบันเทคโนโลยีราชมงคลตรัง และสถาบันการศึกษาอื่น ๆ ใน 5 จังหวัดที่คลองผ่านร่วมกันทั้งภาครัฐและเอกชนมีส่วนร่วมให้ข้อมูล

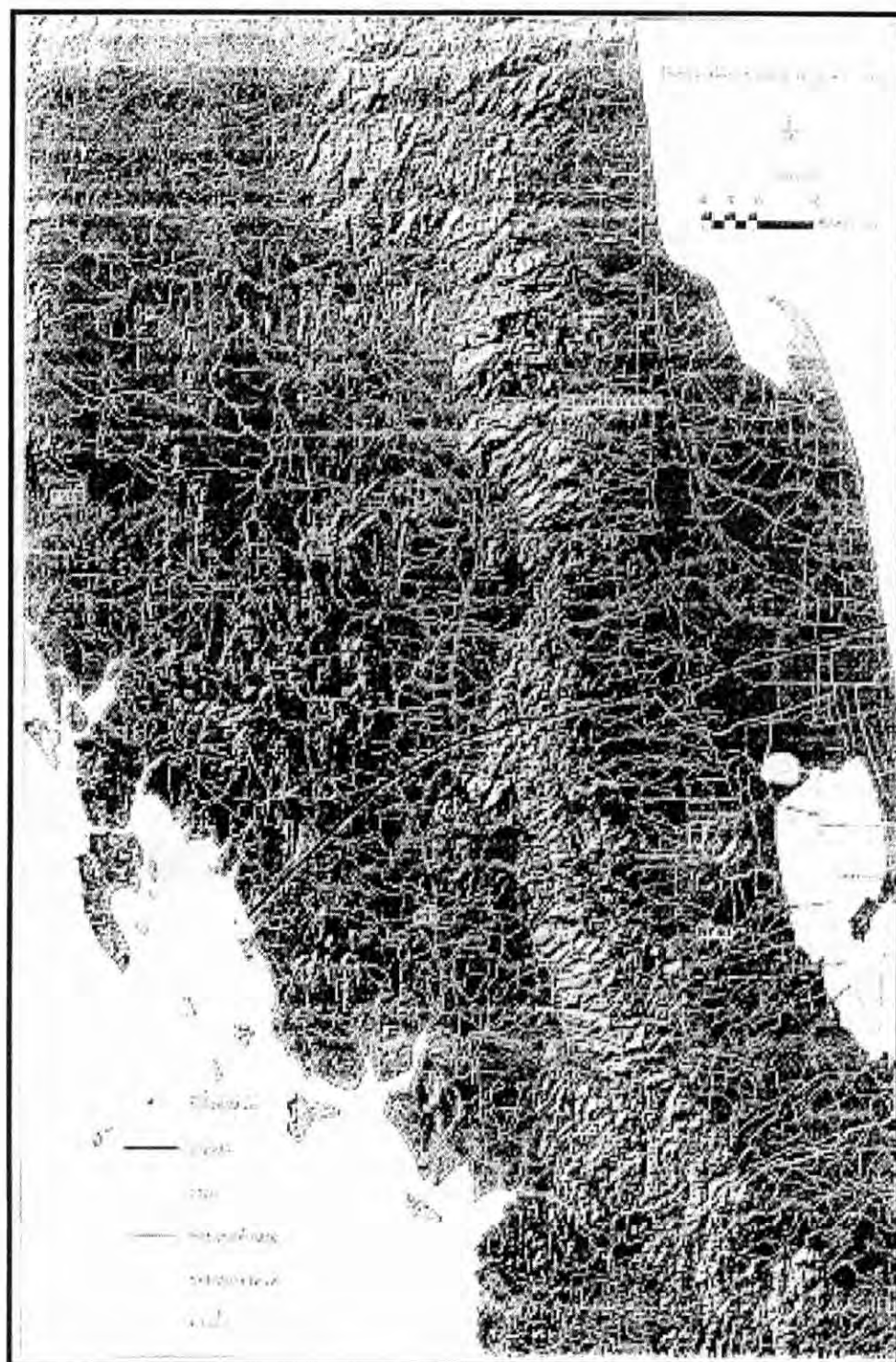
กล่าวคือ การดำเนินงานให้ความรู้ความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่แนวทางขุดคลองได้ติดต่oprสานงานกับผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช สงขลา องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) สำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบท (รพช.) สถาบันราชภัฏ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล

คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน (กรอ.) สภาหอการค้า สภาอุตสาหกรรม ประชาชนในพื้นที่เป้าหมาย และองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการขอความร่วมมือดำเนินการศึกษาข้อมูลเบื้องต้น เพื่อศึกษาผลกระทบ ด้านเศรษฐกิจ สังคม ความมั่นคง สิ่งแวดล้อม ปัญหาต่าง ๆ เกี่ยวกับการเวนคืน การให้การสนับสนุน การให้ความร่วมมือต่าง ๆ เกี่ยวกับการขุดคลองไทยในเส้นทาง 9A รวมทั้งการลงพื้นที่ชี้แจงให้ประชาชน ทราบเป็นระยะ ๆ ส่วนใหญ่พบว่า ประชาชนมีความสนใจและเห็นด้วยที่จะให้ขุดคลองไทย และร่วมกัน ปรับแนวเส้นทางให้เหมาะสม โดยมีการประชุม 16 ครั้ง ในพื้นที่ อบต. ต่างๆ และสถาบันการศึกษา ต่าง ๆ ใน 5 จังหวัดที่จะมีแนวคลองผ่าน ต่อมาประชาชนในอำเภอระโนด จังหวัดสงขลา มีความประสงค์ จะให้คลองไทยผ่านเข้าไปในเขตอำเภอระโนดด้วยจึงได้ปรับแนวคลองไทยด้านบนให้ผ่านออกอ่าวไทยที่ อำเภอหัวไทร ส่วนปากคลองล่างให้ผ่านอำเภอระโนดตามความประสงค์ของประชาชน



เส้นทางโบราณเป็นต้นแบบแนวคิดการเลือกเส้นทางคลองไทย 9 A ซึ่งจะมีบางส่วนทับซ้อน เส้นทางโบราณจากใต้เกาะลันตาออกสู่นครศรีธรรมราช เส้นทางนี้เคยใช้มาสมัยราชอาณาจักรศรีธรรมนคร (นครศรีธรรมราช) ราว 500 ปีก่อนเกิดอาณาจักรศรีวิชัย และใช้ต่อมาอีกเป็นพันปี จึงทำให้อาณาจักรไทย แห่งนี้เป็นเส้นเชื่อมวัฒนธรรมจีน-อินเดียเข้าด้วยกัน

เส้นทางแนวคลองไทย 9A จากภาพถ่ายทางดาวเทียม



4.5 ข้อพิจารณาในการศึกษาคลองไทย 9A และสรุปผลการสำรวจเบื้องต้น

ข้อมูลที่นำมาพิจารณาในเบื้องต้นเพื่อประกอบการปรับแนวเส้นทางให้เหมาะสม โดยใช้วิธีสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) จัดทำเป็นระดับชั้นข้อมูลหลายๆ ข้อมูล นำมาซ้อนทับลงบนแผนที่พื้นฐาน ซึ่งกำหนดให้ใช้แผนที่ภูมิประเทศของกรมแผนที่ทหาร มาตราส่วน 1:50,000 เป็นแผนที่พื้นฐานข้อมูลบางประเภทได้มีการจัดทำและจัดเก็บเข้าในฮาร์ดดิสก์แล้ว ทำให้การจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมเป็นไปอย่างรวดเร็ว และสามารถนำไปเผยแพร่ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์ได้อย่างสะดวก ข้อมูลที่ควรนำมาพิจารณา ประกอบด้วย

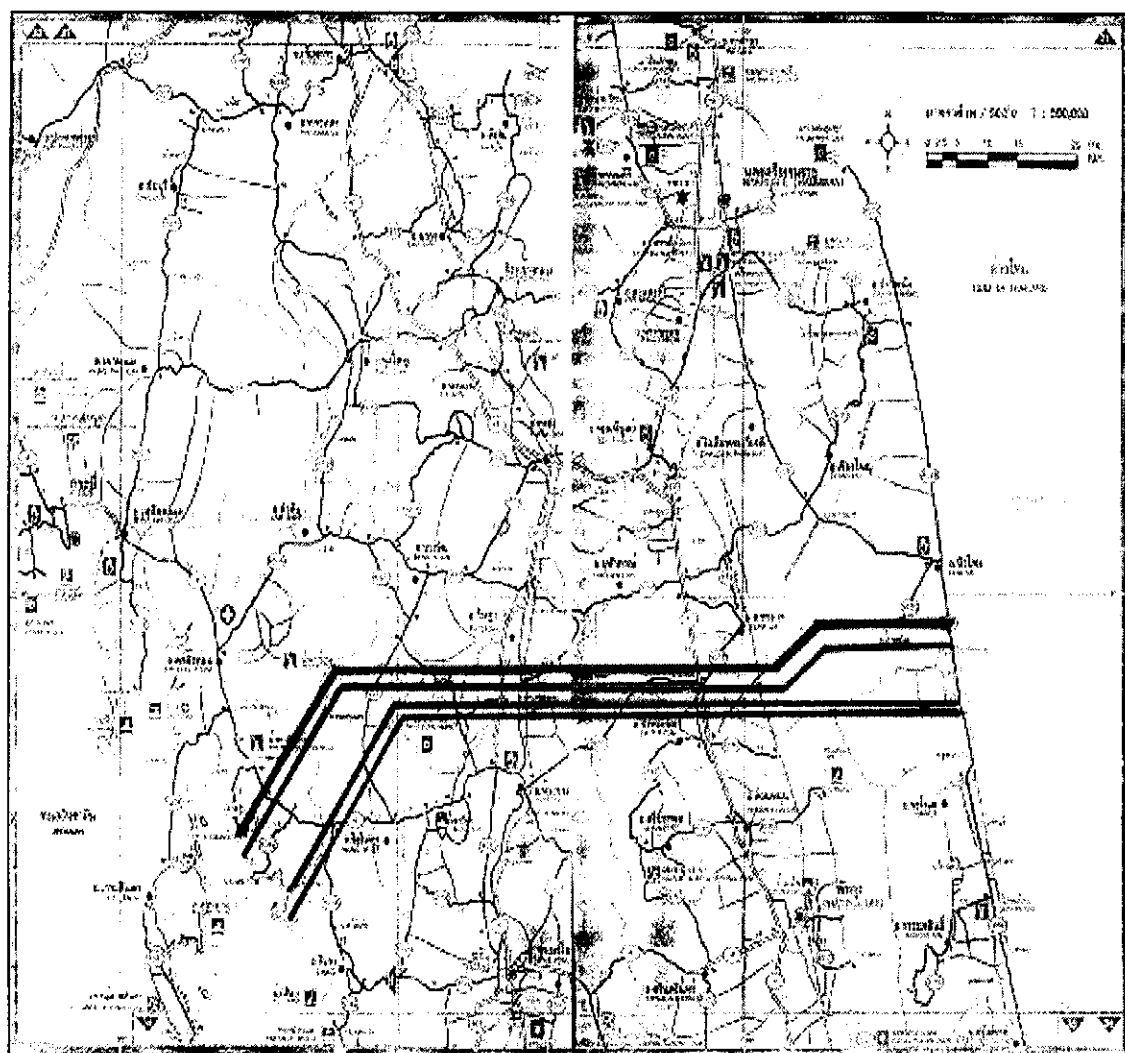
1. ข้อมูลด้านธรณีวิทยาและธรณีฟิสิกส์ คณะทำงานจากกรมทรัพยากรธรณีจะเป็นผู้จัดทำข้อมูลเบื้องต้นในสำนักงาน โดยใช้แผนที่ธรณีวิทยาและรายงานที่เกี่ยวข้องประกอบการดำเนินงาน
2. ข้อมูลตำแหน่งที่ตั้งชุมชนระดับหมู่บ้าน ฝ่ายเลขานุการ และคณะทำงานจากกรมการปกครองประสานข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำแผนที่แสดงตำแหน่งที่ตั้งหมู่บ้าน ขอบเขต ตำบล และอำเภอ รวมทั้งจำนวนประชากรและครัวเรือนของชุมชนในมาตราส่วนเดียวกันกับแผนที่ภูมิประเทศเพื่อสามารถมาซ้อนทับลงบนแผนที่ภูมิประเทศของกรมแผนที่ทหารได้
3. ข้อมูลการสำรวจระยะไกล ประสานข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และคณะทำงานจากกรมทรัพยากรธรณี เพื่อจัดหาข้อมูลใช้ตรวจสอบรูปแบบการใช้ที่ดินปัจจุบันและรายละเอียดอื่น ๆ เพื่อนำมาซ้อนทับลงบนแผนที่ภูมิประเทศของกรมแผนที่ทหาร
4. ข้อมูลอื่น ๆ ได้แก่ เส้นชั้นความสูง ขอบเขตพื้นที่ป่าไม้ ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ แหล่งแร่ แหล่งอนุรักษ์ แหล่งโบราณสถาน โบราณคดี แหล่งท่องเที่ยว เส้นทางคมนาคมทางน้ำ อ่างเก็บน้ำ เป็นต้น ข้อมูลบางส่วนปรากฏในแผนที่พื้นฐาน มีการจัดเก็บ และทำรายงานแล้ว
5. ได้มีการประชุมคณะกรรมการประสานงานในพื้นที่คลองไทย โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมอย่างใกล้ชิดถึง 16 ครั้ง และมีการปรับแนวเส้นใหม่ โดยประชาชนส่งตัวแทนแต่ละองค์การบริหารส่วนตำบลมากำหนดแนวเส้นทางเอง แต่อยู่ในกรอบเขต 10 กิโลเมตร ที่คณะทำงานคลองไทย 9A ได้วางกรอบไว้ ทำให้ย่นระยะทางจาก 131 กิโลเมตร ลงเหลือประมาณ 120 กิโลเมตร

คุณลักษณะของคลองไทย

ลักษณะโครงการ คลองคู่ขนานไป-กลับ คนละคลอง
เป็นเส้นคลองลัดเชื่อมทะเลอันดามัน กับอ่าวไทย

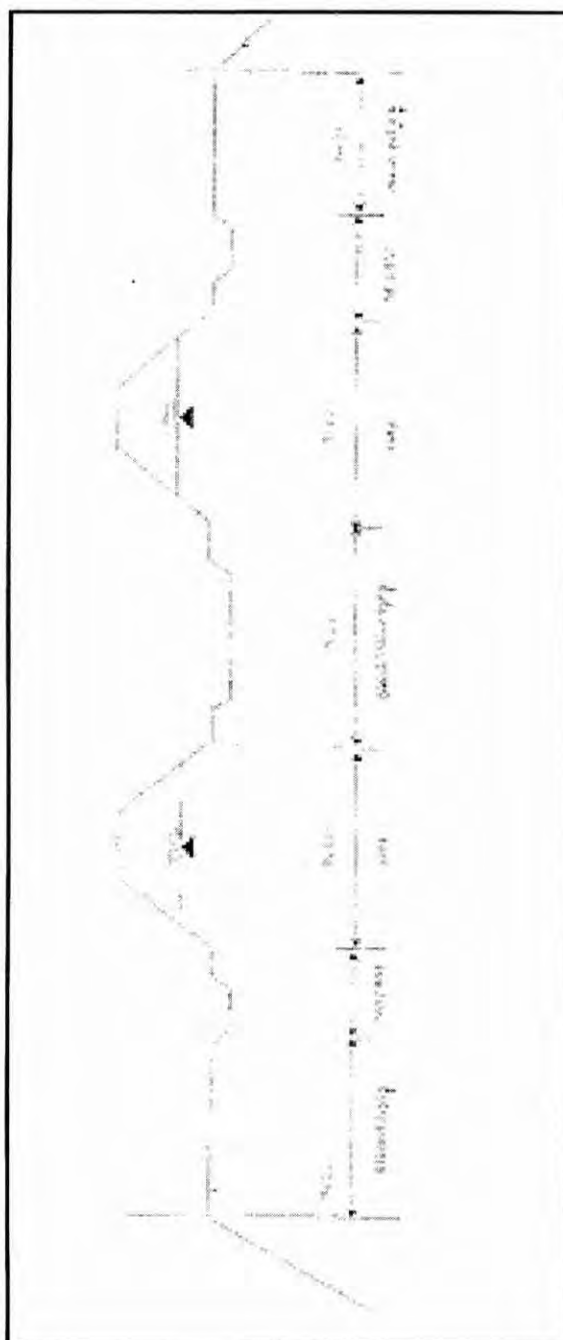
ที่ตั้ง	เริ่มจาก ตำบลบ่อหิน อำเภอสิเกา จังหวัดกระบี่ อำเภอวังวิเศษ อำเภอห้วยยอด อำเภอรัชฎา จังหวัดตรัง อำเภอป่าพะยอม จังหวัดพัทลุง เข้าสู่อำเภอชะอวด ผ่านพรุควนเคร็ง อำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช แล้วออกสู่อ่าวไทยที่อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา สำหรับแนวคลองล่าง ส่วนแนวคลองเหนือ ออกสู่อ่าวไทยที่อำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช
ความยาว	ประมาณ 120 กิโลเมตร สำหรับคลองบนและคลองล่าง ประมาณ 125 กิโลเมตร
ความกว้าง	350 เมตร ส่วนประกอบคลอง มีพื้นที่สำหรับใช้ประโยชน์ วางท่อน้ำมัน รางรถไฟ ฯลฯ ระหว่างคลองทั้งสองกว้าง 1 กิโลเมตร มีจุดกลับเรือ (U-turn) เป็นระยะมีพื้นที่สีเขียวและแนวเขตพัฒนา ทั้งสองข้างคลอง ข้างละ 1 กิโลเมตร และมีถนนขนาด 10 เลน ทั้งด้านเหนือคลองบนและด้านใต้ของคลองล่าง ตลอดความยาวคลอง เชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทยหรือแนว Landridge ของโครงการ
ความกว้างเขตคลอง	2-4 กิโลเมตร ขึ้นอยู่กับความจำเป็นที่ใช้พื้นที่เพื่อโครงการ เว้นปากคลองทั้งสองฝั่งทะเลด้านอันดามันและอ่าวไทย ควรห่างกันมากกว่า 10 กิโลเมตร เพื่อลดความหนาแน่น ในการจราจรของเรือ
ความลึก	30 เมตร

แผนที่คลองไทย 9A

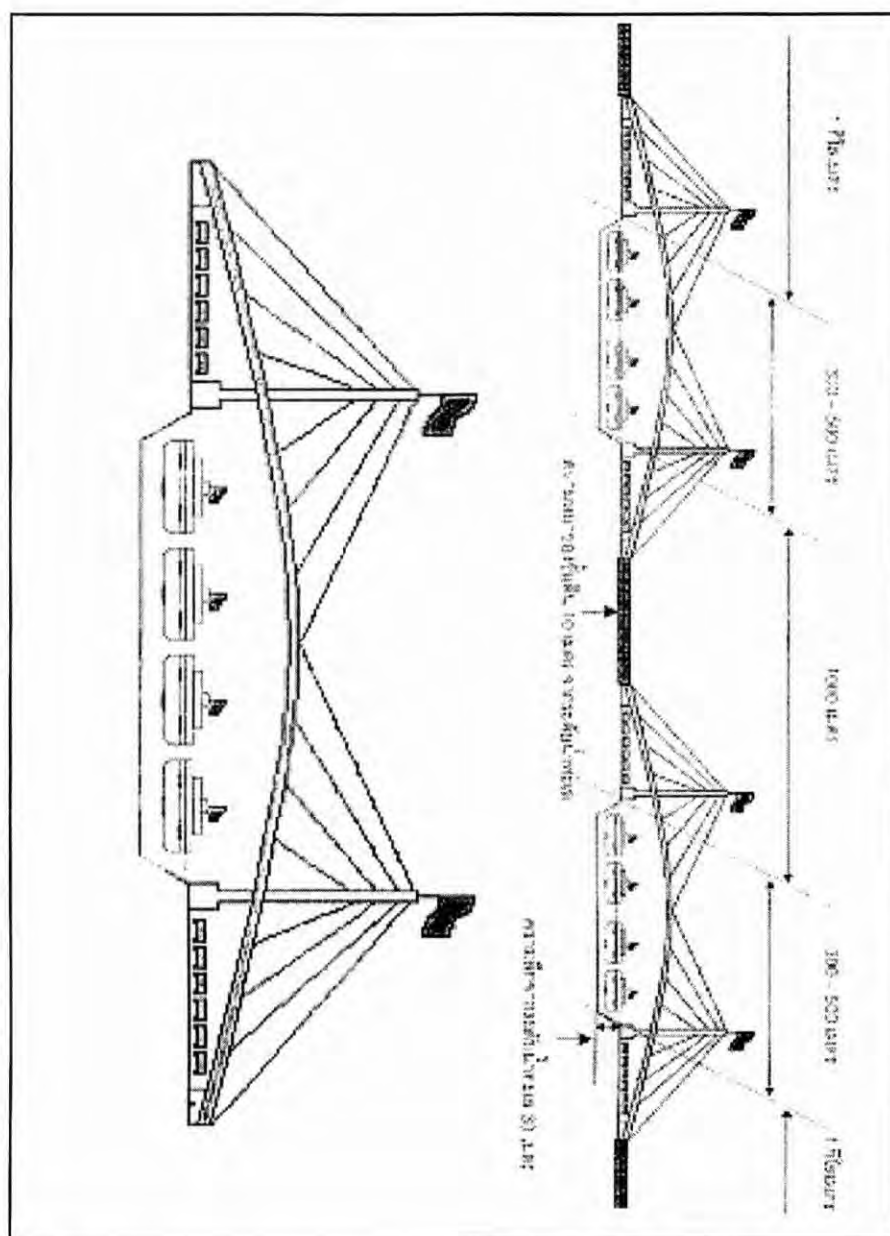


แผนที่คลองไทยโดยสังเขป เส้นทึบบนสุดและล่างสุดเป็นถนนเอเลิน (Land Bridge) เชื่อมฝั่งทะเลตะวันออกและตะวันตก เส้นทึบด้านในทั้ง 2 เส้น คือตัวคลองไทย 9A บน และ 9Aล่าง ส่วนพื้นที่ระหว่างถนนและคลองกว้างประมาณ 1,000 เมตร เป็นเขตแนวคลองบน - ล่าง ส่วนพื้นที่ว่างตรงกลางคือ เขตคลองด้านในกว้าง 1,000 - 2,000 เมตร เว้นหัว - ท้ายคลองอาจกว้างเป็น 10 กม. เพื่อกันไว้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ

แสดงหน้าตัดแนวคลอง



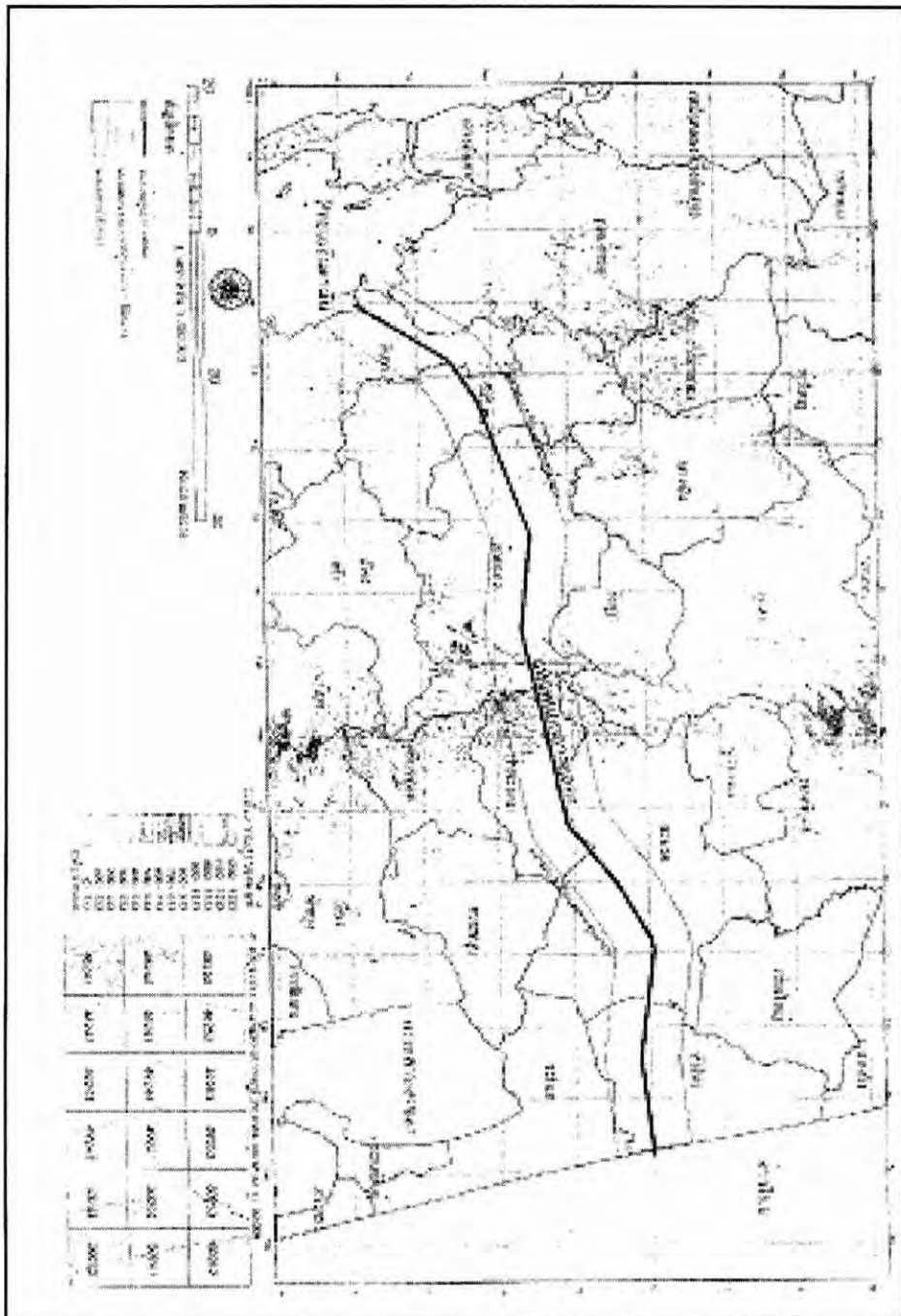
รูปแบบสะพานเชื่อมคลองไทย



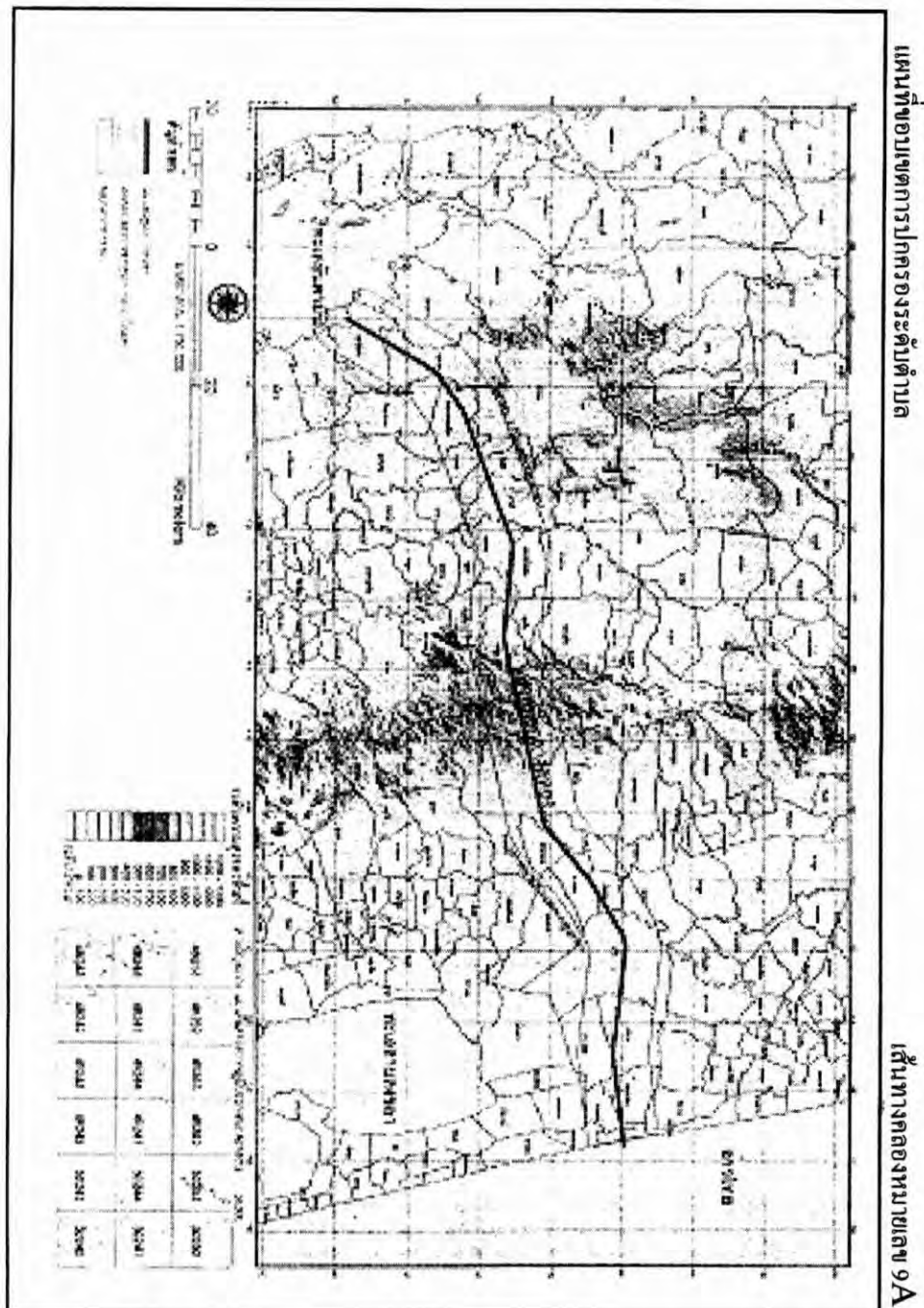
แผนที่ขอบเขตการปกครองระดับอำเภอ

แผนที่ขอบเขตการปกครองระดับอำเภอ

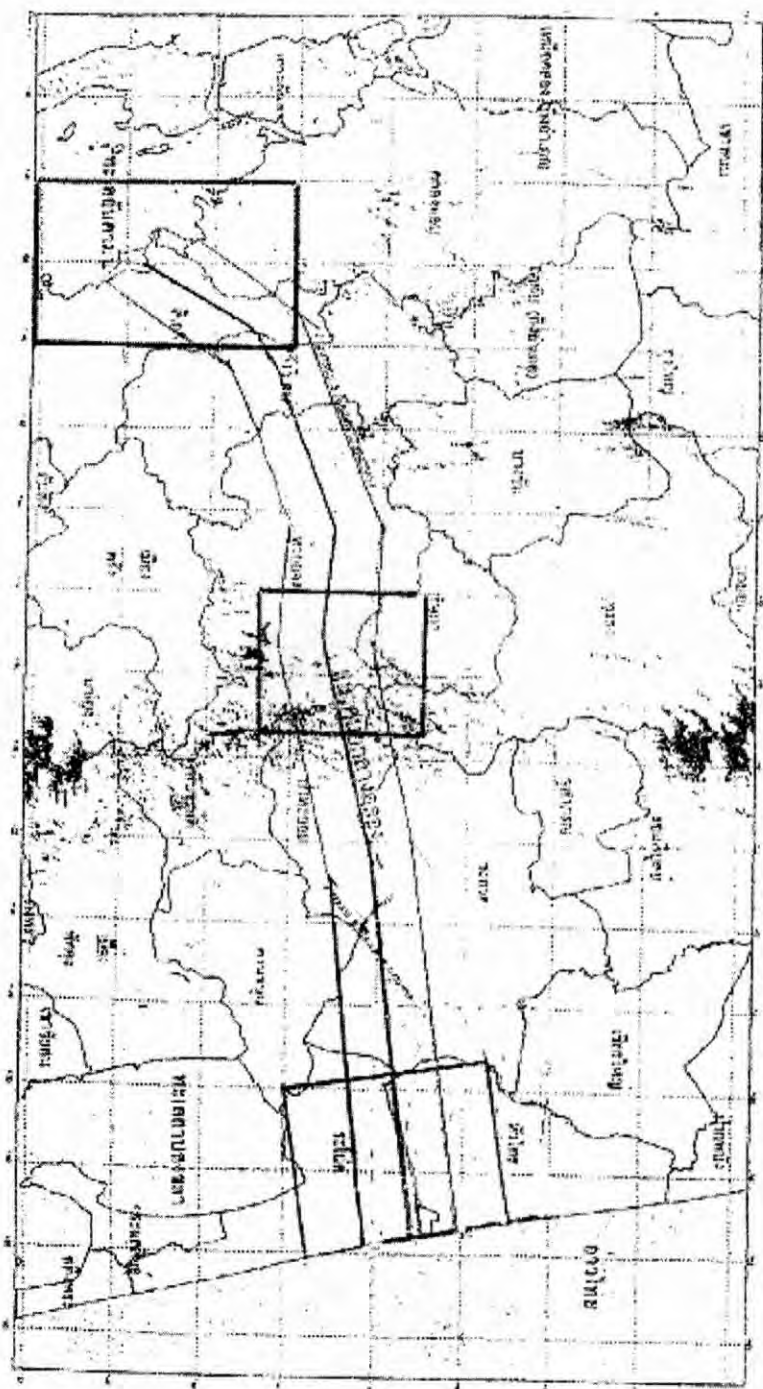
เส้นทางหลวงหมายเลข 9A



แผนที่ขอบเขตการปกครองระดับตำบล



แสดงแนวคลองไทย 9A และบริเวณที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) 3 บริเวณในพื้นที่
ประมาณ 1,200 ตารางกิโลเมตร



ผลสำรวจธรณีฟิสิกส์และธรณีวิทยาระยะไกล (remote study)

หินฐานรากระดับลึกบนพื้นที่สูงเป็นแกรนิตสลับกับเทือกหินปูน หินตะกอน โดยที่บริเวณพื้นที่ราบปกคลุมด้วยดินตะกอน หน้าดินหนาประมาณ 5-10 เมตร ชั้นหินผุหนาประมาณ 10-15 เมตร และโครงสร้างใหญ่ของชั้นดิน/หิน วางตัวแนวประมาณเหนือ-ใต้

ผลสำรวจทางอากาศ

ในวันที่ 31 มีนาคม 2547 คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้บินสำรวจแนวเส้นคลองโดยใช้เครื่องบินปีกหมุน 2 ลำ บินตรวจสอบตลอดแนวจากบริเวณฝั่งทะเลอ่าวไทยที่อำเภอหัวไทร และอำเภอรโนค หลังจากนั้นบินผ่านพรุควนเคร็ง อำเภอชะอวด อำเภอป่าพะยอม อำเภอห้วยยอด อำเภอวังวิเศษ อำเภอสึกา และบริเวณอำเภอลงท่อม อำเภอเหนือคลอง ปรากฏว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสม เพราะประชาชนอาศัยน้อยมาก ยังคงเป็นบริเวณนาทุ่ง นาข้าว เขตพรุ ป่า สวนยางพารา และสวนปาล์ม ป่าโกงกางเป็นส่วนใหญ่ ไม่มีชุมชนใหญ่

แผนงานการสำรวจธรณีฟิสิกส์และการสำรวจธรณีวิทยาในอนาคต

เมื่อจบขั้นตอนการศึกษาแบบ Pre-feasibility study ของคณะกรรมการวิสามัญฯ ในเดือนธันวาคม 2546 นี้แล้ว ขั้นตอนต่อไปจะเป็นการศึกษาในขั้นตอนการสำรวจแบบ Full-feasibility study ของคณะกรรมการแห่งชาติฯ ในส่วนงานทางด้าน Foundation Investigation นั้นคาดว่าจะมีการสำรวจธรณีฟิสิกส์แบบพื้นผิวทั้งตามแนวศูนย์กลางคลอง และแนวตัดขวางกับคลองควบคู่ไปกับการสำรวจได้พื้นผิวโดยการเก็บตัวอย่างแท่งดิน/หินในบริเวณเดียวกัน คาดหมายระยะเวลาการสำรวจประมาณ 12-18 เดือน โดยการเจาะ (Geo-survey Boring) ไม่น้อยกว่า 10 จุด ตลอดแนวเส้นคลองในขั้นการศึกษาขั้นสมบูรณ์ (Full – Feasibility)

การชี้แจงและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

การดำเนินงานให้ความรู้ความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่แนวทางขุดคลอง ได้ติดต่อประสานงานกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยขอความร่วมมือแจ้งให้ผู้ว่าราชการจังหวัดในพื้นที่จังหวัดที่จะขุดคลองไทยผ่าน เพื่อให้ความร่วมมือในการประชุมชี้แจงรายละเอียดให้ประชาชนทราบ องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) สำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบท (รพช.) สถาบันราชภัฏ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคลต่าง ๆ คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน (กรอ.) สภาหอการค้า สภาอุตสาหกรรม ประชาชนในพื้นที่เป้าหมายและองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการขอความร่วมมือดำเนินการศึกษาข้อมูลเบื้องต้น เพื่อศึกษาผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคม ความมั่นคง สิ่งแวดล้อม ปัญหาต่างๆ เกี่ยวกับการเวนคืน การให้การสนับสนุน การให้ความร่วมมือเกี่ยวกับการขุดคลองไทยในเส้นทาง 9A รวมทั้งการลงพื้นที่ชี้แจงให้ประชาชนในพื้นที่เส้นทาง 9A ได้ทราบ เพื่อให้การสนับสนุนเกี่ยวกับการขุดคลองเป็นระยะ ๆ ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2545 เป็นต้นมา จนกระทั่งถึงเดือนธันวาคม 2546 ส่วนใหญ่

พบว่า ประชาชนมีความสนใจและให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี ซึ่งในการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ได้กำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละกลุ่มงานเพื่อให้การประสานงานเป็นไปด้วยความรวดเร็ว โดยจัดให้มี ศูนย์ประสานงานพร้อมผู้ประสานงาน รวม 5 ศูนย์ โดยมีคณะเกษตรศาสตร์สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล นครศรีธรรมราช เป็นศูนย์ประสานงานและมีวิทยาเขตและสถาบันอุดมศึกษาอีก 5 สถาบันร่วมกัน

4.6 ข้อมูลพรวนเครื่องที่คลองไทย 9A จะตัดผ่าน

ป่าพรวนเครื่อง มีพื้นที่ครอบคลุมบางส่วนใน 3 อำเภอของจังหวัดนครศรีธรรมราช คือ อำเภอชะอวด อำเภอเชียรใหญ่ และอำเภอเฉลิมพระเกียรติ พื้นที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติบ้านป่ากุ่มแปะ ป่าบ้านในลุ่ม และป่าพรวนเครื่อง มีเนื้อที่ทั้งสิ้น 54,221 ไร่ และมีพื้นที่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ป่าคลองต้อย อีก 29,949 ไร่ การเรียกชื่อป่าพรของชาวบ้านจะเรียกแตกต่างกันไปตามพื้นที่ที่มีลักษณะเด่นหรือเรียกตามชื่อหมู่บ้าน ป่าพรวนเครื่องมีอาณาบริเวณครอบคลุมเข้าไปในเขตจังหวัดพัทลุง และสงขลาด้วย

การคมนาคมเข้าสู่พื้นที่มีสองทาง ทางบกเข้าไปในพื้นที่ได้ทั้งจากอำเภอหัวไทรและอำเภอชะอวด การเดินทางโดยใช้เรือเป็นพาหนะมีเรือจากอำเภอชะอวดเข้าหมู่บ้าน ปัจจุบันการเดินทางโดยเรือไม่เป็นที่นิยมนักเพราะมีการตัดถนนผ่านเกือบทุกหมู่บ้านทำให้การสัญจรไปมาสะดวกและรวดเร็วกว่า

ลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศ

ภูมิประเทศมีลักษณะเป็นที่ราบลุ่มกว้างใหญ่ ในจังหวัดนครศรีธรรมราชที่เป็นแหล่งรองรับกักเก็บน้ำจากบริเวณที่สูงแล้วค่อย ๆ ปล่อยลงสู่แม่น้ำปากพนัง ลักษณะภูมิอากาศเป็นแบบมรสุมเขตร้อน มี 2 ฤดู คือ ฤดูฝน และฤดูร้อน มีปริมาณฝนตกอยู่ระหว่าง 2,400-2,900 มิลลิเมตร อุณหภูมิอยู่ระหว่าง 18-35 องศาเซลเซียส

ประวัติชุมชน

ชุมชนบริเวณรอบป่าพรวนเครื่องตั้งถิ่นฐานมานานกว่า 200 ปี ชาวบ้านที่อพยพเข้ามาช่วงแรก ๆ เพื่อต้องการจับจองพื้นที่ทำกิน เช่น บรรพบุรุษของชาวบ้านคงคาล้อม ตำบลแม่เจ้าอยู่หัว อำเภอเชียรใหญ่ และในบางพื้นที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานเพราะหนีการจับกุมของเจ้าหน้าที่ ในอดีตพื้นที่แห่งนี้เป็นพื้นที่ป่าแน่นทึบเหมาะต่อการหลบหนีเข้ามาอยู่ สำหรับชื่อควนเครื่องเป็นชื่อเรียกพื้นที่ทั่ว ๆ ไปของป่าพรุแห่งนี้ ผู้ที่มานุกเบิกที่ดินแห่งนี้เดิม คือ ขุนสมักรเจตนิชม (ต้นตระกูลชาวผ่อง) ได้นำพรรคพวกมาตั้งถิ่นฐานครั้งแรกที่บ้านควนเครื่อง (หมู่ที่ 4 ในปัจจุบัน) ผู้คนดำรงชีวิตด้วยความรักสามัคคี ตั้งอยู่ในศีลธรรมคนภายนอกจึงเรียกว่า “ควนเคร่ง” ต่อมากลายเป็น “ควนเครื่อง” จนถึงทุกวันนี้ (สำนักงานป่าไม้เขตนครศรีธรรมราช ไม่ระบุปี) ครอบครัวที่ย้ายมาอยู่แรก ๆ ย้ายมาจากอำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช จากจังหวัดพัทลุงและจากพื้นที่อื่น ๆ ส่วนใหญ่แล้วย้ายมาจากพื้นที่ใกล้เคียงเพราะยังมีความผูกพันอยู่กับพื้นน้ำจึงต้องไปมาหาสู่กันอยู่บ่อย ๆ

อดีตพื้นที่ป่าพรุมีความอุดมสมบูรณ์ ซึ่งชาวบ้านเรียกว่า “ป่าเขียว” (ป่าพรุที่สมบูรณ์) และพื้นที่ที่น้ำท่วมไม่ถึงบริเวณรอบ ๆ พรุ ชาวบ้านแถบนี้เรียกว่า “ป่าสูง” (ป่าดงดิบ) ซึ่งเป็นพื้นที่ป่าแน่นทึบและมีความหลากหลายทางชีวภาพสูง พื้นที่เขตชุมชนกระจุกตัวอยู่ที่บ้านควนเคร็ง ซึ่งเป็นเนินเขาน้ำไม่ท่วมถึง

ป่าพรุในท้องที่จังหวัดนครศรีธรรมราช มีจำนวน 4 ป่า ที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ มีการจำแนกเขตพื้นที่ปฏิรูปเพื่อการเกษตร มีรายละเอียดดังนี้

1. ป่าดอนทรายและป่ากลอง ดินในท้องที่อำเภอร่อนพิบูลย์ อำเภอเชียรใหญ่ และอำเภอเฉลิมพระเกียรติ เนื้อที่ประมาณ 52,987 ไร่
2. ป่ากลองค้อ ดินอยู่ในพื้นที่อำเภอเชียรใหญ่ และอำเภอเฉลิมพระเกียรติ มีเนื้อที่ประมาณ 29,949 ไร่
3. ป่าบ้านกุ่มแปะ ป่าบ้านในลุ่ม และป่าพรุควนเคร็ง อยู่ในท้องที่อำเภอชะอวด เนื้อที่ประมาณ 54,221 ไร่
4. ป่าท่าช้างข้าม ดินอยู่ในท้องที่อำเภอเชียรใหญ่ เนื้อที่ประมาณ 28,668 ไร่

4.7 สรุปข้อมูลแนวคลองไทยหมายเลข 9A

(กระบี่ – ตรัง – พัทลุง – นครศรีธรรมราช – สงขลา)

1. ขอบเขตการปกครองบริเวณแนวคลองตัดผ่าน

จากข้อมูลขอบเขตอำเภอและตำบล มาตราส่วน 1:50,000 ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ (2545) นำมาซ้อนทับแนวคลองไทยบนแผนที่ภูมิประเทศลำดับชุด L 7017 ของกรมแผนที่ทหาร มาตราส่วนเดียวกัน ประกอบการสำรวจสภาพพื้นที่และการประชุมกลุ่มประชาคมในพื้นที่เบื้องต้น นำมาปรับแนวเส้นทางให้มีความเหมาะสม พบว่าแนวคลองไทยหมายเลข 9A ตัดผ่านพื้นที่ในทะเลและพื้นที่บนบกซึ่งอยู่ในขอบเขตการปกครองของ 5 จังหวัด ใน 8 อำเภอ ระดับตำบลจำนวน 24 ตำบล โดยมีรายละเอียดพอสังเขป ดังนี้

1.1 พื้นที่ในทะเล

- 1.1.1 จังหวัดกระบี่ : ตัดผ่านขอบเขตพื้นที่ในทะเล เขตอำเภอเกาะลันตา

1.2 พื้นที่บนบก (ดูแผนที่ประกอบ)

- 1.2.1 จังหวัดตรัง : ตัดผ่านขอบเขตพื้นที่ระดับอำเภอ จำนวน 4 อำเภอ ได้แก่

- 1) อำเภอสิเกา ตัดผ่านจำนวน 3 ตำบล ประกอบด้วย ตำบลบ่อหิน ตำบลเขาไม้แก้ว และตำบลกะลาเส ตำบลบ่อม่วง และพื้นที่ชายทะเลในอำเภอคลองท่อม

- 2) อำเภอวังวิเศษ ตัดผ่านจำนวน 2 ตำบล ประกอบด้วย ตำบล
วังมะปราง และตำบลวังมะปรางเหนือ
 - 3) อำเภอห้วยยอด ตัดผ่านจำนวน 6 ตำบล ประกอบด้วย ตำบลบางกุ้ง
ตำบลวังคีรี ตำบลบางดี ตำบลหนองช้างแล่น ตำบลท่าจั่ว และตำบลเขาปูน
- 1.2.2 จังหวัดพัทลุง : ตัดผ่านขอบเขตพื้นที่ระดับอำเภอ จำนวน 1 อำเภอ ได้แก่
- 1) อำเภอป่าพะยอม ตัดผ่านจำนวน 3 ตำบล ประกอบด้วย ตำบลเกาะเต่า
ตำบลลานข่อย และตำบลป่าพะยอม
- 1.2.3 จังหวัดนครศรีธรรมราช : ตัดผ่านขอบเขตพื้นที่ระดับอำเภอ จำนวน 2 อำเภอ ได้แก่
- 1) อำเภอชะอวด ตัดผ่านจำนวน 2 ตำบล ประกอบด้วย ตำบลนางหลง
และตำบลเคร็ง
 - 2) อำเภอหัวไทร ตัดผ่านจำนวน 5 ตำบล ประกอบด้วย ตำบลแหลม
ตำบลควนชะลิก ตำบลเขาพังไกร ตำบลรามแก้ว และตำบลหน้าสตน
(คลอง 9A เหนือ)

1.2.4 จังหวัดสงขลา ผ่านคอนเหนือ อำเภอระโนด (คลอง 9Aใต้) ในพื้นที่ 2 ตำบล

2. สารบัญแผนที่แสดงตำแหน่งคลองไทยหมายเลข 9A ตัดผ่าน

จากสารบัญแผนที่ภูมิประเทศของกรมแผนที่ทหาร มาตราส่วน 1:25,000 ตำแหน่งของแนวคลองไทย ตัดผ่านแผนที่ 2 ระวัง ได้แก่ ระวัง NB 47 - 2 จังหวัดภูเก็ตทางด้านตะวันตก และระวัง NB 47 - 3 จังหวัดสงขลาทางด้านตะวันออก และสารบัญแผนที่ภูมิประเทศของกรมแผนที่ทหาร ลำดับชุด L 7017 มาตราส่วน 1:50,000 ตำแหน่งของแนวคลองไทย และพื้นที่พัฒนาเมืองใหม่ จะครอบคลุมผ่านพื้นที่ในทะเลและบนบก จำนวน 9 ระวัง ได้แก่ ระวัง 4823 I(เกาะลิบง) IV (เกาะใหญ่) 4824 I(เขาน้อย) II(อำเภอสิเกา) III(เกาะลันตา) 4924 I(บ้านเขาพระ) IV(อำเภอห้วยยอด) และ 5024 I(อำเภอระโนด) IV(อำเภอชะอวด)

3. แหล่งน้ำและโครงการพัฒนาที่สำคัญในพื้นที่ใกล้เคียง

- 3.1 โครงการพัฒนาพื้นที่ลุ่มน้ำปากพนัง อำเภอปากพนัง หัวไทร เขียวใหญ่ ฯลฯ
เป็นพื้นที่ใกล้เคียงแนวคลองไทย
- 3.2 อ่างเก็บน้ำห้วยน้ำใส อำเภอชะอวด จังหวัดนครศรีธรรมราช อำเภอป่าพะยอม
จังหวัดพัทลุง เป็นพื้นที่ใกล้เคียงแนวคลองไทย
- 3.3 อ่างเก็บน้ำป่าพะยอม อำเภอป่าพะยอม จังหวัดพัทลุง เป็นพื้นที่ใกล้เคียง
แนวคลองไทย

3.4 อ่างเก็บน้ำท่าจั่ว อ.แก่งห้วยยอด จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นพื้นที่ใกล้เคียง
แนวคลองไทย

3.5 อ่างเก็บน้ำอื่นๆ เพื่อสนับสนุนน้ำดิบแก่กิจกรรมการเดินเรือในคลองไทย

4. พื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมเมืองใหม่

จากแนวนโยบายรวมถึงแผนการพัฒนาคลองไทย และพื้นที่ใกล้เคียงให้เกิดประสิทธิภาพ
สูงสุดต่อชุมชนท้องถิ่นและประเทศไทย คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้เดินทางไปศึกษาดูงานการพัฒนา
เมืองใหม่จากประเทศพันธมิตรหลายประเทศ และมีการปรึกษาหารือกับกลุ่มผู้ลงทุนทั้งในและต่างประเทศ
จึงได้กำหนดแนวความคิดในการจัดหาพื้นที่ที่เหมาะสมใกล้เคียงแนวคลองไทย เพื่อรองรับอุตสาหกรรม
ทุกประเภทที่จะต้องสนับสนุนกิจกรรมที่เกี่ยวข้องต่อการเดินเรือ และกิจกรรมต่อเนื่อง ทั้งนี้ ได้กำหนด
หลักเกณฑ์เบื้องต้นว่า พื้นที่อุตสาหกรรมเมืองใหม่ควรจะเป็นพื้นที่ที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบในการ
เคลื่อนย้ายชุมชนดั้งเดิม ต้องมีการวางแผนเมืองใหม่จัดแบ่งกิจกรรมในแต่ละเขตพื้นที่ให้เหมาะสม เช่น
พื้นที่โรงงานอุตสาหกรรมที่สะอาด (Clean Industry) พื้นที่ธุรกิจการค้า และเขตที่อยู่อาศัย พื้นที่ชุมชน
ดั้งเดิม เป็นต้น โดยกำหนดเขตพื้นที่อุตสาหกรรมเมือง จำนวน 3 พื้นที่ ได้แก่

- 4.1 บริเวณปากทางเข้าทะเลอันดามัน ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดกระบี่ในเขตอำเภอ
คลองท่อม และจังหวัดตรังในเขตอำเภอสีเกา ว่างวิเศษ ในพื้นที่ 400 ตารางกิโลเมตร
- 4.2 บริเวณตอนกลางเขตเทือกเขาบรรทัด ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดตรัง ในอำเภอห้วยยอด
อำเภอรัษฎา จังหวัดนครศรีธรรมราช เขตอำเภอทุ่งสง อำเภอบางขัน ในพื้นที่ 400
ตารางกิโลเมตร
- 4.3 บริเวณปากทางออกอ่าวไทย ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช ในเขต
อำเภอหัวไทร จังหวัดสงขลา ในเขตอำเภอระโนด ในพื้นที่ 600 ตารางกิโลเมตร

4.8 สรุปการเปรียบเทียบข้อดีข้อเสียของเส้นทางคลองไทย

(เส้นทาง 2A เส้นทาง 5A เส้นทาง 7A เส้นทาง 9A)

เส้นทาง 2A คลองเริ่มจากบ้านราชกรูด – อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร
ข้อดี

1. เป็นแนวคิคลองเดิมเมื่อ 325 ปีมาแล้ว ในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช
2. มีพื้นที่ตักคลองบนบก สั้นเพียง 90 กิโลเมตร
3. เป็นเส้นทางเดินเรือที่ใกล้กรุงเทพมหานครมากที่สุด
(ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 600 กิโลเมตร)

ข้อเสีย

1. อยู่ใกล้ชายแดนพม่า (ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร จากชายแดน) อาจจะมีปัญหาด้านความมั่นคง และการเมืองในภาวะไม่ปกติ เนื่องจากปัญหากรรมสิทธิ์บางเกาะ ในทะเลระหว่างเขตแดนไทย - พม่า ยังไม่ชัดเจน
2. อยู่นอกเส้นทางเดินเรือสากล ต้องอ้อมแหลมญวนไกลเพิ่มขึ้น
3. พม่าสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องแข่งขันกับไทย โดยพม่าจะได้เปรียบเพราะค่าแรงงานต่ำ และการลงทุนในการพัฒนาอุตสาหกรรมเป็นแรงจูงใจให้ต่างชาติไปลงทุนในพม่าแทนการลงทุนในประเทศไทย
4. ปัญหาทางธรณีวิทยามีรอยเลื่อนของเปลือกโลก มีแผ่นดินไหวบ่อยครั้งอาจเป็นอันตรายต่อคลองในอนาคต
5. ระดับน้ำทั้ง 2 ฝั่ง ต่างกันประมาณ 2-3 เมตร อาจต้องทำประตูน้ำ
6. เส้นทางผ่านแนวภูเขาสูงชัน และเป็นช่องเขาแคบ ทำให้ไม่เหมาะในการพัฒนาเป็นท่าเรือพื้นที่อุตสาหกรรมต่อเนื่อง และเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งต้องมีที่กว้างมากพอ
7. การขุดคลองผ่านพื้นที่ภูเขาสูงชัน มีหินแกรนิตเป็นระยะทางยาวกว่า 60 กิโลเมตร ทำให้คลองสั้น แต่ราคาค่าขุดคลองสูง
8. การขุดคลองมิได้หวังเพียงให้เรือเดินทางเข้าท่าเรือกรุงเทพมหานคร แต่ต้องการให้เป็นน่านน้ำสากลจากตะวันออกกลางสู่อินเดีย จีน ญี่ปุ่น เกาหลี ยิ่งขึ้นสูง ทำให้เส้นทางเดินเรือต้องอ้อมแหลมญวน ไม่ทำให้ประหยัดระยะทางหรือเป็นคลองถัดจริง

เส้นทาง 5A เส้นทางจากจังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา

ข้อดี

1. ปริมาณดินที่ขุดน้อยที่สุด ทำให้ค่าใช้จ่ายในส่วนเฉพาะการขุดคลองต่ำที่สุด
2. ระดับน้ำทั้ง 2 ฝั่ง ต่างกันประมาณ 0.5 เมตร
3. ไม่ต้องตัดผ่านภูเขา เนื่องจากแนวคลองจะอยู่ในช่องเขา
4. อยู่ในเส้นทางการเดินเรือสากล

ข้อเสีย

1. อยู่ใกล้ชายแดนประเทศมาเลเซีย ทำให้ประเทศมาเลเซียสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมโดยไม่ต้องลงทุนขุดคลอง และประเทศมาเลเซียจะได้ประโยชน์มากกว่าประเทศไทย เพราะแนวคลองอยู่ใกล้เมืองอลอสตาร์ในรัฐเปลิส (Peles) และท่าเรือปีนัง (Port of Penang) ซึ่งเป็นท่าเรือใหญ่ทางตอนเหนือของมาเลเซีย

2. ปัจจุบันมีความหนาแน่นของประชากรสูงมาก อาจจะมีปัญหาในเรื่องค่าขนย้ายและค่าเรือข้ามมา
3. แนวคลองพาดผ่านทะเลสาบสงขลา (ทะเลสาบสงขลาตอนล่าง) อาจจะทำให้เกิดกระแสน้ำต่อต้านสูง ดังเช่นในกรณีเดียวกับการวางท่อก๊าซไทย – มาเลเซีย
4. จากการสำรวจข้อมูลด้านธรณีวิทยา พบโพรงหินขนาดใหญ่ประมาณ 11 แห่งบริเวณจังหวัดสตูล
5. ทางภูมิรัฐศาสตร์บริเวณพื้นที่ใต้แนวคลอง เป็นเขตที่มีประชากรไทยมุสลิมหนาแน่นมากกว่าร้อยละ 80 หากมีการแทรกแซงจากภายนอกอาจก่อให้เกิดปัญหาด้านการแบ่งแยกดินแดนและด้านความมั่นคงในอนาคตได้
6. แนวคลองอยู่ใกล้ช่องแคบมะละกา ทำให้ไม่ได้ย่นระยะทางการเดินเรือ
7. ไม่มีพื้นที่กว้างมากเพียงพอสำหรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและอุตสาหกรรม ต่อเนื่อง

เส้นทาง 7A เส้นทางจากจังหวัดตรัง – สงขลา

ข้อดี

1. ระยะทางสั้นสุดผ่านแผ่นดินประมาณ 60 กิโลเมตร ใช้ร่อนน้ำจากกันตังถึงตรังประมาณ 30 กิโลเมตร ที่อำเภอย่านตาขาว แล้วจุดทะเลสาบสงขลาในส่วนของทะเลหลวงที่พัทลุง – สงขลาประมาณ 20 กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งหมดประมาณ 110 กิโลเมตร
2. จุดผ่านภูเขาประมาณ 9 กิโลเมตร จะได้ใช้หินเพื่อก่อสร้าง
3. ผ่านสงขลาบนบกเพียง 5 กิโลเมตร ก็ทะลุออกอ่าวไทย มีท่าเรือน้ำลึกที่สงขลาอยู่แล้ว
4. ใช้ทะเลสาบสงขลาเป็นท่าเรือหลบมรสุมได้

ข้อเสีย

1. เส้นทางทับลำน้ำธรรมชาติ เดิมจากกันตังถึงย่านตาขาว มีผลกระทบกับประชาชนริมน้ำเป็นระยะทางเกือบ 30 กิโลเมตร
2. คณะสมาชิกวุฒิสภา สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดสงขลา ชมรมอนุรักษ์ทะเลสาบสงขลาหลายชมรม และประชาชนจังหวัดสงขลาคัดค้านที่จะให้คลองผ่านทะเลสาบสงขลา
3. พื้นที่จังหวัดสงขลาซึ่งมีประชาชนอาศัยหนาแน่น ที่ดินราคาแพง ทำให้มีผลกระทบด้านสังคมมาก เพราะชุมชนหนาแน่นตลอดแนวคลองผ่าน

4. มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเพราะเป็นแหล่งชุมชนหนาแน่น และแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของประเทศตลอดเส้นทางที่คลองตัดผ่าน
5. ใกล้กับชายแดนไทย – มาเลเซีย
6. ภูเขาที่ตัดผ่านบริเวณจังหวัดตรังเป็นพีคเขาสูงชันมาก สูงถึง 1,200 เมตร ระยะทาง 9 - 10 กิโลเมตร มีอยู่ช่องเดียว คือ ช่องเขาพับผ้าซึ่งแคบเกินกว่าที่จะขุดคลองได้
7. ไม่มีพื้นที่กว้างพอสำหรับการพัฒนาท่าเรือ เขตเศรษฐกิจพิเศษ และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

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

ข้อดี

1. ตำแหน่งที่ตั้งเป็นศูนย์กลางของภาคใต้ ไม่มีปัญหาด้านความมั่นคง (ห่างจากชายแดนพม่าประมาณ 500 กิโลเมตร และห่างจากประเทศสิงคโปร์ประมาณ 1,200 กิโลเมตร นับจากแนวคลอง)
2. ทางภูมิรัฐศาสตร์บริเวณคลองเป็นชาวไทยพุทธร้อยละ 95 และรวมพื้นที่ใกล้เคียงในแนวคลองทั้งหมดประชากรส่วนใหญ่เป็นไทยพุทธ หากมีการแทรกแซงจากภายนอกที่จะก่อให้เกิดปัญหาการแบ่งแยกดินแดนจะทำได้ยาก
3. อยู่ในเส้นทางเดินเรือสากล และสามารถพัฒนาท่าเรือหลวมร่มได้ทั้งสองฝั่งทะเล
4. ระบบโครงสร้างพื้นฐานมีความพร้อม มีถนนเครือข่ายทางบกที่สมบูรณ์ มีแหล่งอุตสาหกรรมหลัก เช่น โรงงานปูนซีเมนต์ทุ่งสง (กำลังผลิต 8 ล้านตัน/ปี) และศูนย์กลางการคมนาคมทางบก (มีทางหลวงหลัก 4 สาย รถไฟ 2 สาย และมีสนามบินอยู่ใกล้ จำนวน 3 แห่ง)
5. มีแหล่งน้ำจืดที่ใช้ในกิจการของคลองและสนับสนุนอุตสาหกรรมได้เพียงพอ โดยกรมชลประทานเป็นผู้วางแผนสนับสนุนเรื่องน้ำอย่างเต็มที่
6. มีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่สำหรับเมืองใหม่ เขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่จะสามารถพัฒนาได้กว้างใหญ่ถึง 3 เขตเศรษฐกิจพิเศษ คือที่ปากคลองทั้งสองฝั่งทะเล และบริเวณกลางคลอง
7. มีความหนาแน่นของประชากรน้อย ทำให้ลดค่าขนย้าย และค่าร้อยละ
8. ระดับน้ำทั้ง 2 ฝั่งทะเลต่างกันประมาณ 25 - 50 เซนติเมตร จึงไม่ต้องมีประตูน้ำปากคลอง

9. ประชาชนในแนวคลองทั้ง 23 องค์การบริหารส่วนตำบลสนับสนุน และมีส่วนร่วมการปรับแนวคลองเองตลอดแนวคลอง 9A (ได้มีการประชุมกัน 16 ครั้ง)

ข้อเสีย

1. ระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร ยาวกว่าเส้นทาง 2A (92 กิโลเมตร) เส้นทาง 5A (102 กิโลเมตร) และเส้นทาง 7A (105 กิโลเมตร)
2. มีเส้นทางพาดผ่านพื้นที่เนินเขาประมาณ 10 กิโลเมตร บริเวณเทือกเขานครศรีธรรมราช
3. แนวคลองพาดผ่านพื้นที่บางส่วนของพรุควนเคร็ง ถ้าไม่มีการจัดการที่เหมาะสมอาจจะทำให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมได้
4. ไม่สามารถสร้างท่าเรือริมทะเลฝั่งตะวันออกได้ ต้องพัฒนาพรุควนเคร็งบางส่วนเป็นท่าเรือเคร็ง (Port of Krong) เพื่อหลบมรสุมด้านอ่าวไทย (แต่อาจแก้ไขได้โดยปรับปรุงขุดลอกอ่าวนคร เป็นที่จอดเรือหลบมรสุมได้

4.9 ข้อมูลด้านธรณีวิทยาเบื้องต้น

การศึกษาเบื้องต้นจากข้อมูลธรณีวิทยาทั้งนอกชายฝั่งและบนบก รวมทั้งข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียม ข้อมูลธรณีฟิสิกส์ทางอากาศ เป็นข้อมูลที่จะสามารถนำไปใช้ในการประเมินสภาพของการขุดคลองไทย ตามรายละเอียด ดังนี้

ธรณีวิทยาอ่าวไทย

อ่าวไทยเป็นทะเลที่ต่อเนื่องมาจากทะเลจีนตอนใต้ด้านตะวันออก มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศกัมพูชาและเวียดนาม ทางด้านใต้ติดต่อกับแหลมทวิปมาเลเซีย ส่วนทางด้านตะวันตกถูกล้อมรอบด้วยแหลมไทย-มาเลย์ มีพื้นที่ทั้งหมด 202,000 ตารางกิโลเมตร หอ่งทะเลอ่าวไทยมีลักษณะพื้นที่ท้องทะเลค่อนข้างเรียบ ลาดเอียงจากฝั่งทะเลไปยังกลางอ่าวไทย และมีระดับความลึกของน้ำทะเลมากที่สุดกลางอ่าวไทยประมาณ 80 เมตร ตะกอนที่พบบนท้องทะเลส่วนใหญ่เป็นตะกอนยุคควอเทอร์นารีเป็นพวกหินโคลน หินทราย และทราย เป็นต้น ส่วนลักษณะธรณีวิทยาโครงสร้างประกอบด้วยรอยเลื่อนขนาดใหญ่ที่เคลื่อนตัวช้ามาก ประกอบด้วยรอยเลื่อนด้านเจดีย์สามองค์ (Three Pagoda Fault) และรอยเลื่อนระนอง-คลองมะรุ่ย (Ranong-Klong Marui Fault) มีทิศทางการเคลื่อนที่ที่แตกต่างและก่อให้เกิดแอ่ง (basin) ได้พื้นที่ท้องทะเลระดับลึกที่มีศักยภาพปิโตรเลียม ส่วนลักษณะการวางตัวของชั้นหินและชั้นตะกอนร่วมในอ่าวไทยมีวิวัฒนาการหลายสิบล้านปี ประกอบด้วยหินโคลน หินดินดาน หินทรายแป้ง และหินปูนวางตัว

อยู่ด้านล่างสุด ส่วนตะกอนร่วนชั้นบนเป็นพวกโคลนทะเลชั้นทรายแทรกสลับกับตะกอนที่ได้จากการสลายตัวของหินบนแผ่นดินวางตัวอยู่ชั้นบนสุด

การเปลี่ยนแปลงชายฝั่งทะเลรวมทั้งการกัดเซาะและมีอิทธิพลจากการเปลี่ยนแปลงระดับน้ำทะเล การสะสมตัวของตะกอนชายฝั่ง กระแสความเร็วน้ำตามชายฝั่ง รวมทั้งสภาพชายฝั่งเอง สำหรับพื้นที่ชายฝั่งทะเลของจังหวัดนครศรีธรรมราชมีลักษณะกว้างขวางและยาวไปตามชายฝั่งทะเลจากสภาพธรณีสัณฐานพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราชอยู่ในพื้นที่น้ำทะเลท่วมถึงเมื่อ 6,000 ปีมาแล้ว แนวหาดทรายที่ไกลที่สุดจากฝั่งทะเลปัจจุบัน คือ บริเวณอำเภอระอวด บริเวณใกล้หาดทรายเดิมเป็นที่ราบกว้างเคยมีน้ำท่วมถึง ซึ่งต่อมาเปลี่ยนแปลงสภาพเป็นที่ลุ่มน้ำท่วมขังและป่าพรุ แนวหาดทรายเดิมส่วนมากวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ ตั้งแต่อำเภอสีชล ไปจนจรดอำเภอหัวไทร

ชายฝั่งทะเลจังหวัดนครศรีธรรมราช ถือเป็นบริเวณที่มีการกัดเซาะชายฝั่งอย่างรุนแรง มีการสูญเสียพื้นที่ในทางราบมากกว่า 5 เมตรต่อปี โดยเฉพาะตั้งแต่บ้านเนินทรัพย์ บ้านบ่อคณทิ และบ้านเกาะเพชร มีการกัดเซาะชายฝั่งมากกว่า 10 เมตรต่อปี ผลจากการกัดเซาะนอกจากทำให้ถนนพังแล้วยังทำให้ชาวบ้านอพยพไปอยู่ที่อื่น บ่อเพาะเลี้ยงลูกกุ้งกลายเป็นจำนวนมาก

ธรณีวิทยาทะเลอันดามัน

ทะเลอันดามันตั้งอยู่บนเขตไหล่ทวีปทางทิศตะวันตกของแหลมไทย-มาเลย์ มีอาณาเขตติดต่อกับหมู่เกาะนิโคบาร์ของประเทศอินเดียทางตะวันตก สหภาพมาทางทิศเหนือ ประเทศมาเลเซีย และประเทศอินโดนีเซียทางทิศใต้ มีพื้นที่ในอาณาเขตน่านน้ำไทยประมาณ 114,000 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ท้องทะเลอันดามันมีลักษณะแตกต่างจากทะเลอ่าวไทย กล่าวคือ มีลักษณะเป็นตะพัก เป็นชั้นลดหลั่นลงไปจากชายฝั่งไปยังกลางแอ่ง มีความลาดชันสูง มีความลึกของน้ำทะเลในบางแห่งมากกว่า 2,000 เมตร

ธรณีวิทยาโครงสร้างในทะเลอันดามัน ประกอบด้วย แอ่งสะสมตะกอน วางตัวในแนวเหนือใต้ ประกอบด้วยแอ่งอันดามันซึ่งอยู่ด้านตะวันตกสุด และแอ่งเมอร์กูยด้านตะวันออก นอกจากนี้ขอบเขตด้านตะวันออกของแอ่งเมอร์กูย ยังมีแอ่งเล็กๆ อีก เช่น แอ่งระนองและแอ่งสิมิลัน แอ่งเหล่านี้เป็นพื้นที่ศักยภาพปิโตรเลียมที่ยังมีการสำรวจ ความหนาของชั้นตะกอนบางแห่งหนามากกว่า 8,000 เมตร สำหรับหินฐานราก เป็นหินจำพวกหินแกรนิต หินภูเขาไฟ และหินแปรชนิดเกรดต่ำ

จากการสำรวจธรณีวิทยาและธรณีฟิสิกส์ใกล้แนวชายฝั่งพบว่าพื้นที่สำรวจใกล้เกาะลันตาจนถึงเกาะไหง เกาะมุกด์ มีระดับน้ำลึกตั้งแต่ 5 เมตร ใกล้ชายฝั่งไปถึง 30 เมตร บริเวณใกล้แนวเกาะไหง เกาะมุกด์ เป็นร่องน้ำเดินเรือทะเล หินฐานรากที่รองรับ และหินแปรชนิดเกรดต่ำ ส่วนหินตะกอนที่วางตัวทับอยู่ชั้นบนเป็นโคลนทะเล ตะกอนทราย และชั้นหินผุจากหินฐานราก นอกจากนี้ยังพบ

แนวหินโสโครกได้น้ำอาจมีความสูงถึง 3 เมตร แต่อย่างไรก็ตามควรมีการสำรวจในชั้นรายละเอียด
ในขั้นตอนการศึกษาขั้นสมบูรณ์ (Full Feasibility Study)

ธรณีวิทยานบก

ธรณีวิทยาเป็นเรื่องของการกระจายตัวของหินต่างๆ ทั้งที่โผล่ที่ผิวดินและที่ซ่อนตัวอยู่ใน
ระดับความลึกต่างๆ หินต่างๆ เหล่านี้ประกอบด้วย หินอัคนี หินชั้น หินแปร และหินตะกอนร่วม

หินอัคนีเป็นหินแข็งตระกูลแกรนิตเกิดจากการเย็นตัวของหินชนิดที่มีความร้อนสูง
มักจะเป็นตัวที่ความลึกหลายกิโลเมตรใต้พื้นผิว แต่เนื่องจากผิวโลกมีการเปลี่ยนแปลงตามกาลเวลาโดย
ตลอด จึงปรากฏพบแนวหินแกรนิตโผล่อยู่ทั่วไปบนผิวโลก แนวหินแกรนิตในภาคใต้ถือเป็นหินอัคนี
แทรกซอน (Intensive igneous rocks) วางตัวอยู่ในแนวตอนกลางของภาคใต้ มีทิศทางประมาณเหนือ-
ใต้ เป็นส่วนใหญ่ ในจังหวัดตรัง จังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดสงขลา

ส่วนหินประเภทอื่นเป็นหินชั้นและหินแปรที่เกิดจากการสลายตัวจากหินอัคนีแล้วสะสม
ตัวใหม่ หรือมีการวิวัฒนาการจากความร้อนและความกดดันใต้ผิวโลก ซึ่งมีอายุทางธรณีวิทยาต่างๆ กัน
ตั้งแต่อายุมากกว่า 570 ล้านปี จนถึงอายุน้อยไม่กี่ล้านปี หินที่พบบริเวณเทือกเขาบรรทัด เทือกเขาหลวง
เป็นหินดินดาน หินทรายแทรกสลับกับหินปูน ส่วนที่พบใกล้แนวหินแกรนิตเป็นพวกหินทราย หินทราย
แป้ง หินกรวดมน ส่วนหินตะกอนร่วมที่มีอายุไม่กี่ล้านปี เป็นชั้นหินที่ยังไม่จับตัวกันแน่น มีความแข็งตัว
น้อยวางตัวอยู่ชั้นบนสุดใต้ชั้นดิน เป็นตะกอนที่เกิดจากการกระทำของแม่น้ำ และกระแสน้ำชายฝั่งทะเล
สะสมตัวเป็นตะกอนตะกั่วกลุ่มน้ำตามเชิงเขาและเนินเตี้ย เป็นตะกอนน้ำพา เกิดจากการกระทำของแม่น้ำ
ปกคลุมบริเวณพื้นที่ราบลุ่มชายฝั่งทะเลโดยเฉพาะด้านอ่าวไทยสะสมตัวเป็นตะกอนชายหาดริมฝั่งทะเล
นอกจากนี้ยังสะสมตัวเป็นตะกอนดินโคลนในเขตป่าชายเลน และตะกอนดินเหนียวในบริเวณลุ่มน้ำขัง

ส่วนลักษณะธรณีวิทยาโครงสร้างขนาดใหญ่ เช่น รอยเลื่อน (Fault) รอยคดโค้ง (Fold)
และรอยแตก (Fracture) สำหรับในพื้นที่ไม่มีรอยขนาดใหญ่ปรากฏให้เห็น มีเพียงรอยเลื่อนขนาดเล็ก
และรอยแตก ซึ่งเป็นลักษณะธรรมดาของหินโดยทั่วไป โดยได้รับอิทธิพลของการแทรกตัวของ
หินแกรนิต

ธรณีวิทยาแหล่งแร่

พื้นที่ตามแนวคลองไทยถือว่าอยู่ในมณฑลด้านตะวันตกและใต้ของประเทศไทย ซึ่งเป็น
ข้อมูลด้านแหล่งแร่ และหลักฐานทางธรณีวิทยาของกรมทรัพยากรธรณี ที่ได้จากการประเมินของข้อมูล
ธรณีวิทยาพื้นฐาน ธรณีวิทยาโครงสร้าง ธรณีวิทยาฐานธรณีวิทยาแปรสัณฐาน ธรณีฟิสิกส์ทาง
อากาศ แหล่งแร่ที่เกิดในมณฑลแห่งนี้ เป็นแหล่งแร่จำพวกคิบูก และทังสแตน นอกจากนี้ยังมีแร่พลวง

แบโรต์ ตะกั่ว และฟลูออไรต์ ซึ่งเกิดสัมพันธ์กับแนวหินแกรนิตยุคต่างๆ ส่วนแหล่งแร่อุตสาหกรรม เช่น แร่บิชไมต์ ปรากฏพบมากในเขตอำเภอทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช แหล่งแร่เฟลด์สปาร์ บริเวณอำเภอท่าศาลา จังหวัดนครศรีธรรมราช นอกจากนี้จังหวัดนครศรีธรรมราชยังเป็นพื้นที่สำคัญ สำหรับแหล่งหินอุตสาหกรรม และแหล่งหินปูนสำหรับอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์

ธรณีวิทยาปิโตรเลียม

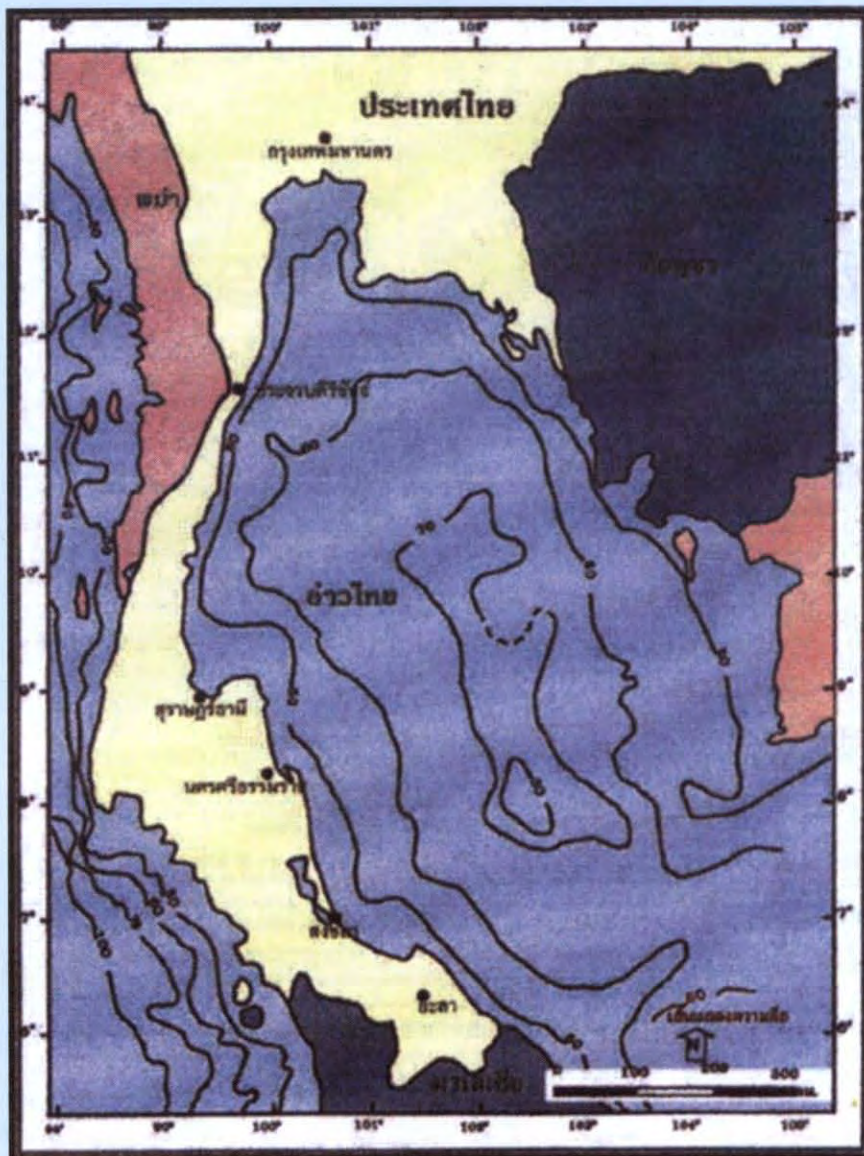
จากการสำรวจธรณีวิทยาและธรณีฟิสิกส์ทั้งบนบก และในทะเลเพื่อค้นหาศักยภาพทาง ปิโตรเลียมพบว่า มีแอ่งสะสมตัวของตะกอนยุคใหม่ที่มีศักยภาพปิโตรเลียมหลายแห่งได้ทำการสำรวจแล้ว บางแห่งกำลังอยู่ในระหว่างการสำรวจ แอ่งเหล่านี้ที่ใกล้อยู่ติดกับแนวคลอง ประกอบด้วย แอ่งกระบี่ แอ่งสินปุน แอ่งกันตัง ที่อยู่บนบก คือ แอ่งที่อยู่ในทะเลอันดามัน คือ แอ่งเมอร์กูย ส่วนที่อยู่ในอ่าวไทย คือแอ่งปัตตานี แอ่งกระ แอ่งนกร แอ่งเหล่านี้วางตัวในระดับลึกเป็นร้อยละของหินชั้นถึง 8,000 เมตร

ธรณีวิทยาน้ำบาดาล

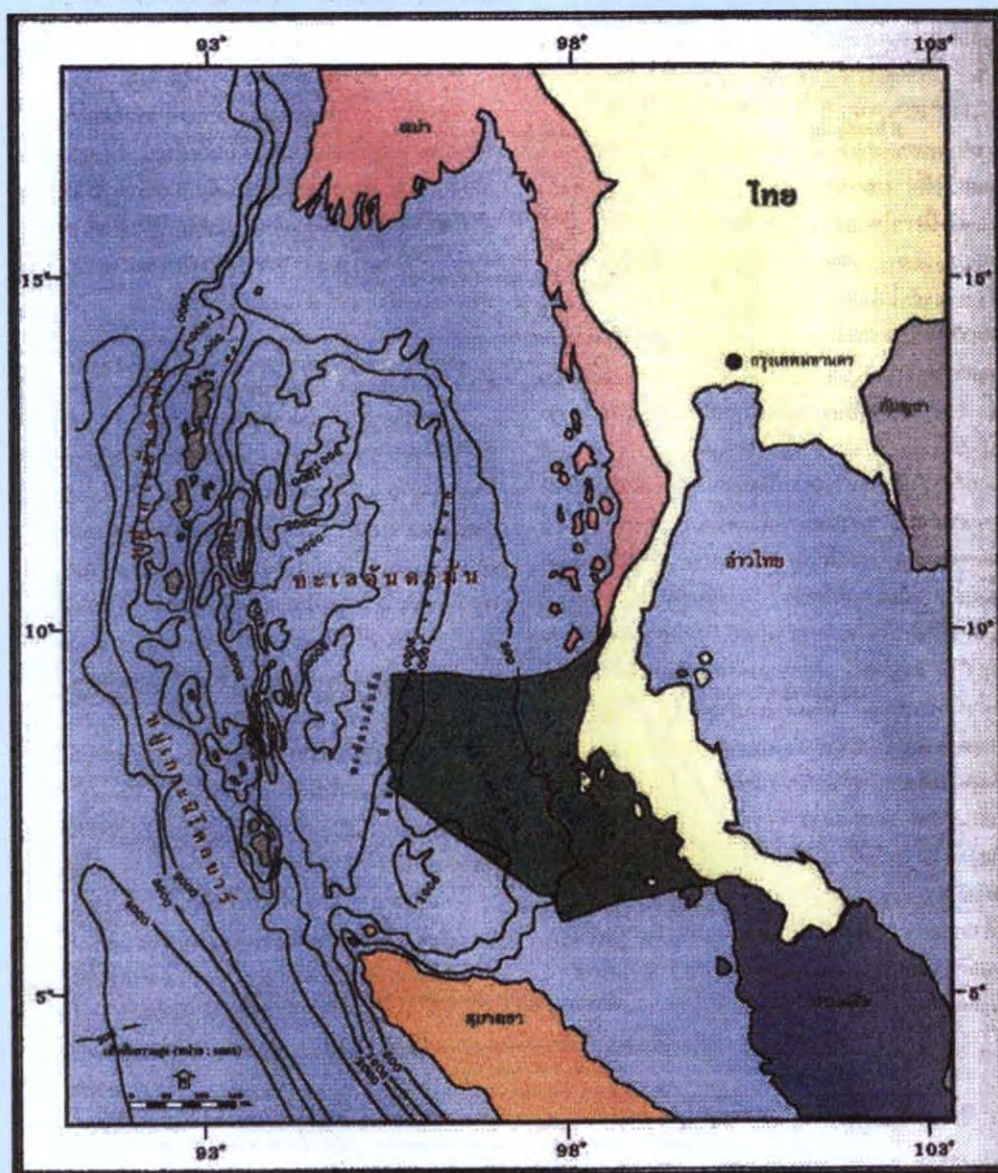
พื้นที่ส่วนใหญ่ในภาคใต้ได้รับอิทธิพลจากลมทะเลทั้งสองฝั่ง มีอุณหภูมิเฉลี่ยประมาณ 27 องศาเซลเซียส มีปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยทั้งปี 23,000 มิลลิเมตร ปริมาณน้ำทั้งปี 49,240 ล้านลูกบาศก์เมตร

ศักยภาพของแหล่งบาดาลในภาคใต้ส่วนใหญ่อยู่ในหินตะกอนร่วน ซึ่งประกอบด้วย ตะกอนตะกั่วกลุ่มน้ำ ตะกอนน้ำพายุคเก่า สำหรับที่ราบลุ่มนครศรีธรรมราช มีพื้นที่ประมาณ 2,000 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วย ตะกอนกรวดทราย และดินเหนียว มีความหนาเฉลี่ย 200-400 เมตร ปัจจุบันมีการพัฒนาเพื่อใช้น้ำบาดาลในระดับความลึกไม่เกิน 300 เมตร ซึ่งมีชั้นกรวดทรายที่เป็นชั้นน้ำ บาดาล จำนวน 3 ชั้น คุณภาพน้ำดี น้ำทั้ง 3 ชั้นนี้สามารถนำมาใช้รวมกันในอัตราประมาณ 45 ลูกบาศก์ เมตร/ชั่วโมง นอกจากนี้ในพื้นที่ราบลุ่มนครศรีธรรมราช ยังมีชั้นน้ำบาดาลระดับตื้นที่ความลึก 20-50 เมตร อัตราการใช้ 2-10 ลูกบาศก์เมตร/ชั่วโมง อยู่ในตะกอนสันทรายยุคเก่าในเขตอำเภอท่าศาลา ไปจนถึงอำเภอเชิงใหญ่ แอ่งน้ำบาดาลนี้มีความกว้าง 500 เมตร นอกจากนี้ในพื้นที่นี้ยังมีแหล่งน้ำ บาดาลในหินแข็ง เช่น หินแปร และหินแกรนิต ซึ่งพบทั่วไปในเขตจังหวัดตรัง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดพัทลุง มักเกิดในรอยแตกรอยแยกหรือในรอยเลื่อน น้ำมีคุณภาพดี อัตราการใช้ 2-10 ลูกบาศก์/ ชั่วโมง

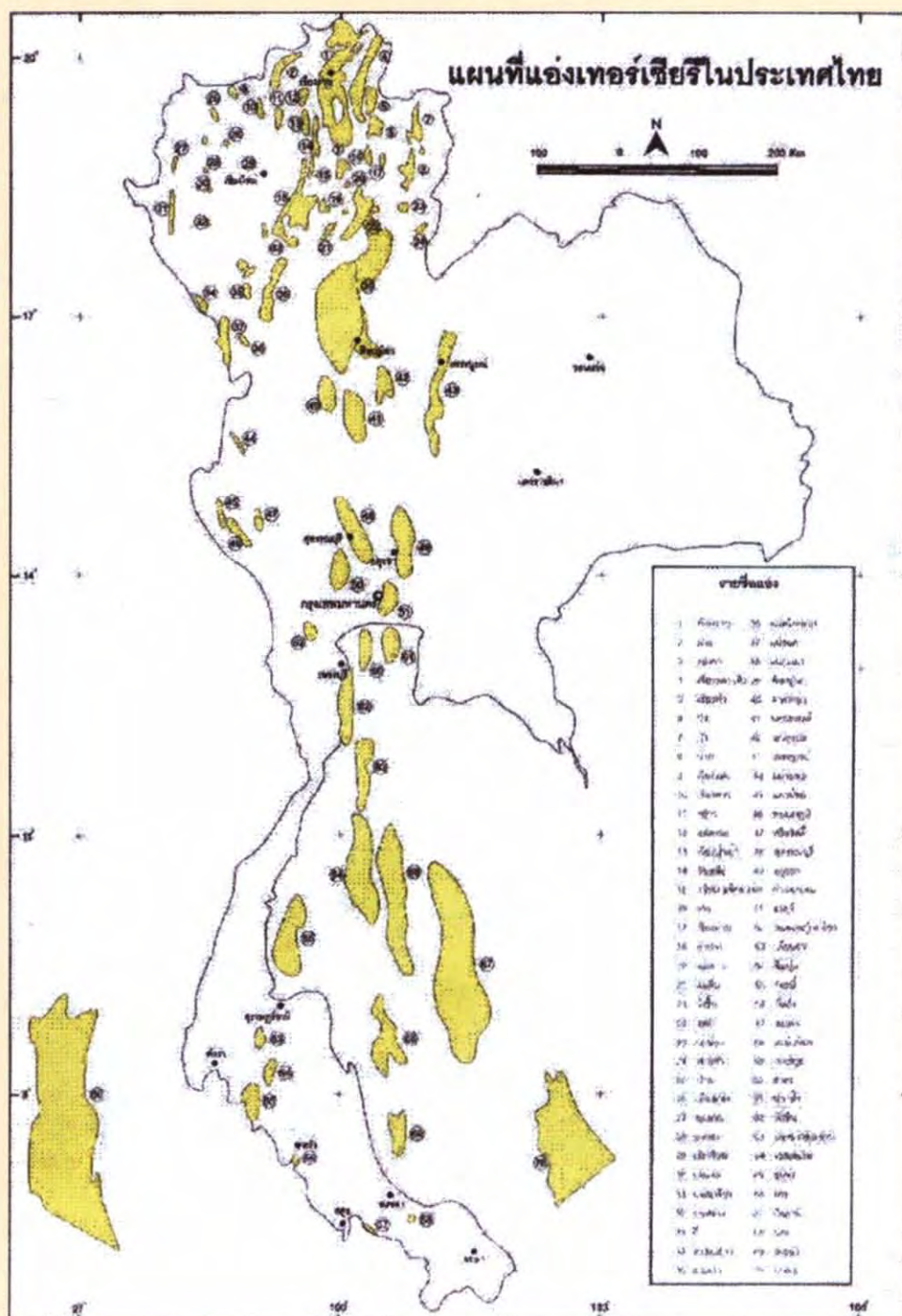
แผนที่แนวเส้นแสดงระดับความลึกของน้ำทะเลในอ่าวไทย



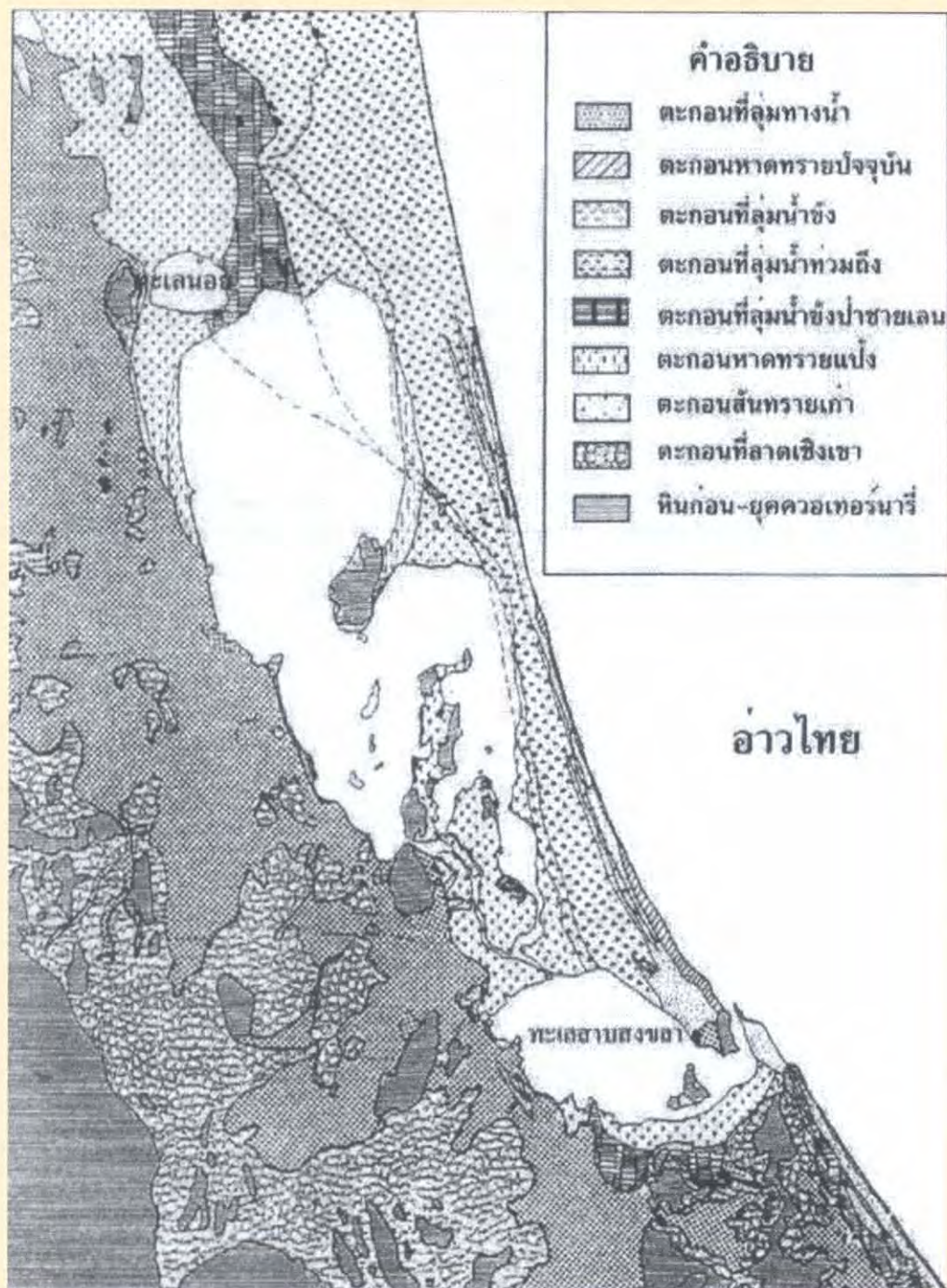
แผนที่แนวเส้นแสดงระดับความลึกน้ำในทะเลอันดามัน



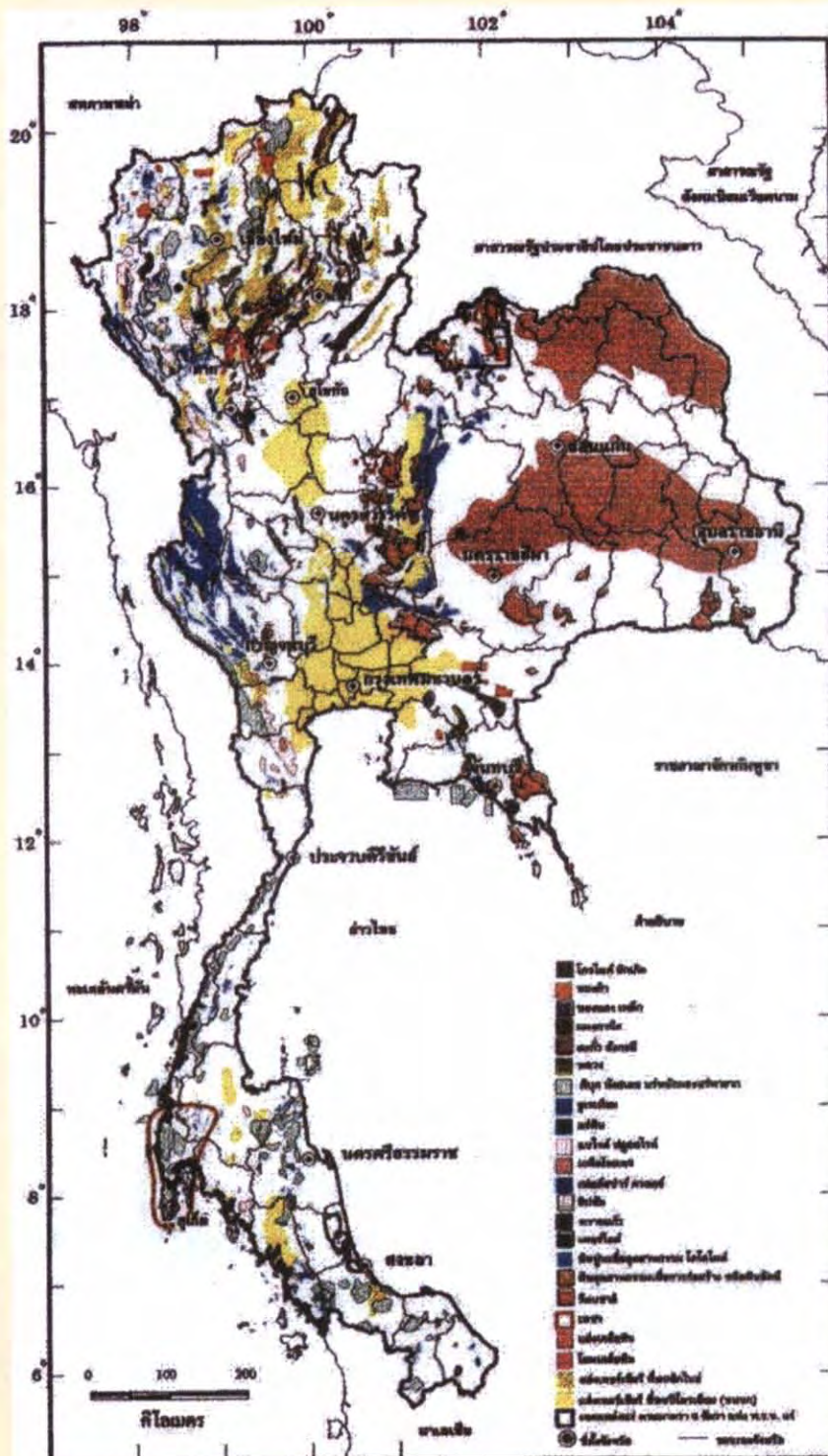
ตำแหน่งของแอ่งใต้พื้นดินที่เป็นพื้นที่ศักยภาพถ่านหินและปิโตรเลียม



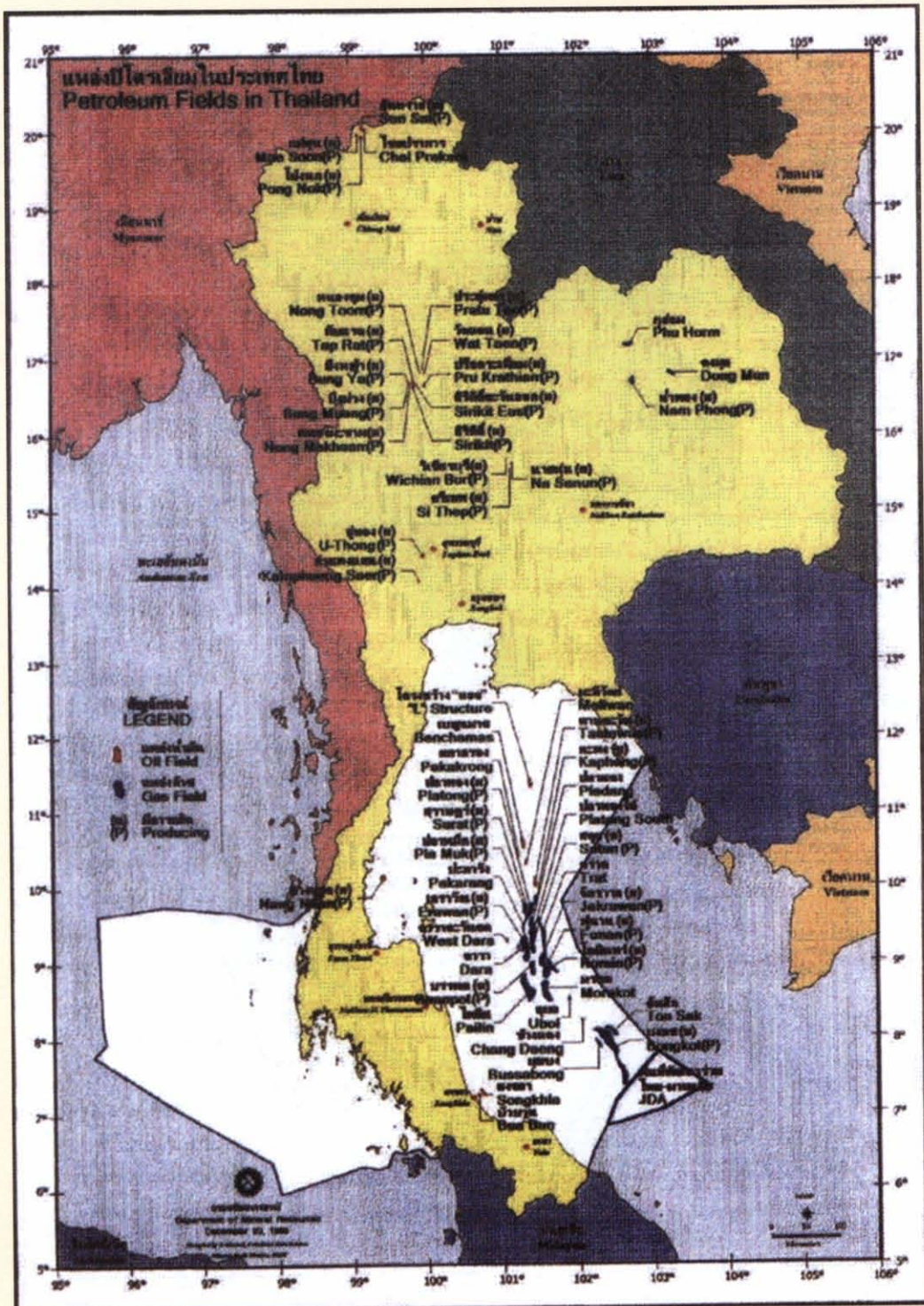
สภาพธรณีวิทยาชั้นต้นบริเวณเหนือทะเลน้อยและทะเลสาบสงขลา



แผนที่ศักยภาพแร่



แผนที่แสดงตำแหน่งพื้นที่ผลิตปิโตรเลียมและเขตเศรษฐกิจพิเศษได้ทะเล
(EEZ-Economic Exclusive Zone) ของไทย



[illegible]

บทที่ 5

การรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน

จากการศึกษาและการดำเนินงานที่ผ่านมา คณะกรรมการวิสามัญฯ มีความเห็นพ้องต้องกันว่า เพื่อให้การศึกษาความเป็นไปได้ในการขุด “คลองไทย” ในเบื้องต้นได้ผลที่ชัดเจนขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในพื้นที่ที่จะทำการขุด “คลองไทย” และจากประชาชนทุกภาคโดยทั่วไป คณะกรรมการวิสามัญฯ จึงได้จัดให้มีการสัมมนา เรื่อง “การขุดคลองไทย” เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนทั่วประเทศในเขตภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก ภาคเหนือ และภาคใต้ในจังหวัดที่แนวคลองตัดผ่าน คือ จังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช และสงขลา รวมถึงการออกแบบสอบถามให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นด้วย

การรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน คณะกรรมการวิสามัญฯ และคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทย หมายเลข 9A ได้จัดให้มีการประชุมร่วมกับเจ้าหน้าที่จากส่วนราชการ องค์การบริหารส่วนตำบล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สภาหอการค้า สมาอุตสาหกรรม องค์การส่วนท้องถิ่น และประชาชนทั่วไปเข้าร่วมรับฟังการบรรยายสรุปและร่วมแสดงความคิดเห็นเป็นระยะๆ จำนวน 16 ครั้ง ตามศูนย์ที่จัดตั้งไว้ในเขตจังหวัดต่างๆ ที่แนวคลองตัดผ่าน โดยได้รับความร่วมมืออย่างดียิ่งจากสถาบันราชภัฏ และสถาบันเทคโนโลยีราชมงคลที่ให้ความสะดวกในการใช้สถานที่จัดประชุม โดยคณะทำงานศึกษาแนวคลองไทย หมายเลข 9A ได้กำหนดกรอบและโครงสร้างการทำงาน ด้วยการแบ่งกลุ่มเพื่อศึกษาข้อมูลตามความจำเป็นและเหมาะสม รวม 5 กลุ่ม คือ

1. กลุ่มศึกษาข้อมูลของผลกระทบด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
2. กลุ่มศึกษาข้อมูลของผลกระทบด้านสังคม
3. กลุ่มศึกษาข้อมูลผลกระทบด้านเศรษฐกิจ
4. กลุ่มศึกษาข้อมูลผลกระทบด้านวิศวกรรมและธรณีฐาน
5. กลุ่มการประชาสัมพันธ์ และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร

ทั้งนี้ ได้แบ่งความรับผิดชอบโดยยึดพื้นที่ และความชำนาญของคณะทำงานในแต่ละกลุ่มในพื้นที่จังหวัดที่แนวคลองจะตัดผ่าน รวม 5 จังหวัด เพื่อศึกษารายละเอียดดังกล่าวข้างต้น

สำหรับการสัมมนา เรื่อง “การขุดคลองไทย” ได้ดำเนินการในแต่ละภาค ดังนี้

5.1 ภาคใต้

ครั้งที่ 1 จัดเสวนาที่จังหวัดกระบี่

โดยคณะกรรมการบริหารหอการค้า จังหวัดกระบี่ นายสฤณภูมย์ เกี่ยวข้อง และนายวีระพงศ์ สกลกิจดิวัฒน์ สมาชิกวุฒิสภาจังหวัดกระบี่ ร่วมกันจัดเสวนาแสดงความคิดเห็นต่อโครงการศึกษาพื้นที่แนวคลองไทย หมายเลข 9A เรื่อง “การเตรียมความพร้อมของภาคเอกชน ภาครัฐ 14 จังหวัดภาคใต้ ต่อโครงการขุดคลองไทย หมายเลข 9A” ในวันเสาร์ที่ 19 เมษายน 2546 ณ โรงแรม อ่าวนางวิลล่า จังหวัดกระบี่ โดยมีนายสมาน กลิ่นเกษร ผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ ให้เกียรติเป็นประธาน ในพิธีเปิดการเสวนา และมีผู้เข้าร่วมเสวนาประมาณ 300 คน ประกอบด้วยองค์กรบริหารส่วนจังหวัด 14 จังหวัดภาคใต้ สภาหอการค้าภาคใต้ สภาอุตสาหกรรม สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว องค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาลเมือง หน่วยงานราชการ โรงเรียน สมาชิกหอการค้า ผู้นำชุมชน ผู้นำองค์กรภาคเอกชน พ่อค้า และนักธุรกิจ การเสวนาได้รับความสนใจจากผู้เข้าร่วมงาน โดยให้การสนับสนุนในการขุดคลองไทย และให้ข้อซักถาม และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อคณะกรรมการวิสามัญฯ เป็นอย่างมาก

ครั้งที่ 2 จัดเสวนาที่จังหวัดนครศรีธรรมราช

คณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทย หมายเลข 9A จัดการประชุมร่วมกับ คณะกรรมการวิสามัญฯ ในวันเสาร์ที่ 26 เมษายน 2546 ณ ห้องประชุมสถาบันราชภัฏนครศรีธรรมราช อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช โดยมีเจ้าหน้าที่จากส่วนราชการ องค์การบริหารส่วนตำบล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สภาหอการค้า สภาอุตสาหกรรม หน่วยงานท้องถิ่น และประชาชนเข้าร่วม รับฟังการบรรยายสรุป และร่วมแสดงความคิดเห็น จำนวนประมาณ 250 คน

วันอาทิตย์ที่ 27 เมษายน 2546 คณะทำงานได้นำคณะกรรมการวิสามัญฯ เดินทางไปสำรวจสถานที่ขุดคลองไทย ที่คลองแพรกเมือง พรุควนเค็ง โครงการพัฒนาลุ่มน้ำปากพนัง ซึ่งเป็นสถานที่กักเก็บน้ำไว้ใช้เพื่อให้น้ำเค็มในฤดูแล้ง โดยโครงการเหล่านี้อยู่ในความดูแลของกรมชลประทาน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ครั้งที่ 3 จัดสัมมนาที่จังหวัดพัทลุง

สมาชิกวุฒิสภาจังหวัดพัทลุงได้ร่วมจัดสัมมนาในวันเสาร์ที่ 14 มิถุนายน 2546 ณ ห้องประชุมมหาวิทยาลัยทักษิณ อำเภอป่าพะยอม จังหวัดพัทลุง เพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เกี่ยวกับการขุดคลองไทย หมายเลข 9A โดยมีนายอำนาจ สงวนนาม ผู้ว่าราชการจังหวัดพัทลุง ให้เกียรติมาเป็นประธานในพิธีเปิดการสัมมนา ผู้เข้าร่วมสัมมนาประกอบด้วย สมาชิกวุฒิสภา จำนวน 10 คน ผู้สื่อข่าวจากกรุงเทพ 3 คน สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร คณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทย หมายเลข 9A และจากกรุงเทพ นอกจากนั้นมีหน่วยราชการ พ่อค้า ประชาชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และผู้สนใจเข้าร่วมรับฟัง จำนวนประมาณ 600 คน ผู้เข้าร่วมรับฟังส่วนใหญ่สนับสนุนให้มีการขุดคลอง และสนใจซักถามความคิดเห็น

และให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์มากมาย รวมทั้งขอให้ศึกษาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการขุดคลอง ให้เกิดปัญหาน้อยที่สุดด้วย

ครั้งที่ 4 จัดสัมมนาที่จังหวัดสงขลา

สมาชิกรัฐสภาจังหวัดสงขลา นายสุรใจ ศิริพงษ์ และนายสมพงษ์ สระกวี ได้ร่วมกันจัดสัมมนา เรื่อง “การขุดคลองไทยสู่เศรษฐกิจชาติ” เมื่อวันเสาร์ที่ 19 กรกฎาคม 2546 ณ ห้องประชุมสหกรณ์การเกษตร อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา โดยมีนายวินัย มงคลธารณ์ รองผู้ว่าราชการ จังหวัดสงขลา ให้เกียรติเป็นประธานในการเปิดสัมมนา ผู้เข้าร่วมสัมมนา ประกอบด้วย สมาชิกวุฒิสภา จังหวัดสงขลา กระป๋อง ฝรั่ง พัทลุง นครศรีธรรมราช สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดสงขลา นายอำเภอ นายกเทศมนตรี คณะอาจารย์จากสถาบันราชภัฏ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล สมาชิกสภาจังหวัด กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และประชาชนทั่วไป ประมาณ 500 คน

ในช่วงการอภิปรายซักถาม ได้มีผู้ก่อตั้งโรงเรียนระโนดวิทยา ซึ่งถือว่าเป็น ปุชนิยบุคคลของอำเภอ คือ นายสนั่น หิรัญวรชาติ ได้แสดงความคิดเห็นสนับสนุนการขุดคลอง และแจ้งว่า ชาวระโนด ไม่คัดค้าน เห็นด้วยในการขุดคลองไทย โดยให้ข้อคิดว่า “ประเทศไทยจะไม่มีส่วนเสียเลย มีแต่ส่วนได้ และสามารถทำให้เป็นจริงได้” จากนั้นได้มีบุคคลต่างๆ ร่วมแสดงความคิดเห็นที่เกี่ยวข้อง กับผลได้-ผลเสีย ของประชาชน โดยเฉพาะเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดิน ผลกระทบ และสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น โดยได้รับคำตอบจากผู้สัมมนา จนเป็นที่พอใจด้วยกันทุกฝ่าย

ครั้งที่ 5 เสวนาที่จังหวัดสงขลา

คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัด สงขลา ได้จัดงานครบรอบ 36 ปี มหาวิทยาลัย โดยใช้ชื่อว่า “เปิดโลก ว.จ.ก.” ระหว่างวันที่ 16-23 สิงหาคม พ.ศ. 2546 ให้เป็นส่วนหนึ่งของงาน มอ.วิชาการ ประจำปี 2546 PSU OPEN WEEK 2003

คณบดีคณะวิทยาการจัดการ รองศาสตราจารย์บุญบง ชัยเจริญวัฒน์ ได้เชิญ ประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ เข้าร่วมเสวนา เรื่อง “คลองไทยกับการพัฒนาเศรษฐกิจภาคใต้” ในวันเสาร์ที่ 16 สิงหาคม 2546 ณ ห้องประชุมใหญ่ คณะวิทยาการจัดการ โดยถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในโอกาสเดียวกัน โดยมีนักเรียน นักศึกษา คณาจารย์ นักวิชาการ และประชาชนทั่วไปเข้าร่วมรับฟังจำนวนประมาณ 650 คน ซึ่งได้ร่วมให้ข้อเสนอแนะ แนวความคิด และข้อซักถามที่เป็นประโยชน์โดยรวมแก่คณะกรรมการวิสามัญฯ เป็นอย่างมาก

5.2 ภาคกลาง

ครั้งที่ 1 จัดสัมมนาที่จังหวัดสิงห์บุรี

ประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ นายคำณวน ชโลปถัมภ์ สมาชิกวุฒิสภา จังหวัดสิงห์บุรี ได้เลือกจัดสัมมนาที่ภาคกลาง จังหวัดสิงห์บุรี ในวันเสาร์ที่ 17 พฤษภาคม 2546

ณ ห้องประชุมศาลากลางจังหวัดสิงห์บุรี ชั้น 5 โดยมีนายนิวัฒน์ สวัสดิ์แก้ว ผู้ว่าราชการจังหวัดสิงห์บุรี ให้เกียรติมาเป็นประธานในพิธีเปิดการสัมมนา มีผู้เข้าร่วมสัมมนาประมาณ 400 คน ประกอบด้วยสมาชิกวุฒิสภา สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจากจังหวัดสิงห์บุรี และที่ปรึกษาคณะกรรมการธิการวิสามัญฯ ข้าราชการ พ่อค้า ประชาชน องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน วิทยาลัย โรงเรียนต่างๆ โดยได้รับความร่วมมือจากสถาบันราชภัฏเทพสตรี จังหวัดสิงห์บุรี จัดนักศึกษาระดับปริญญาโท มาเป็นผู้ประสานงานในการจัดสัมมนาในครั้งนี้ ซึ่งการสัมมนาได้รับความสนใจจากผู้เข้าร่วมสัมมนาอย่างยิ่งโดยได้รับข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์แก่คณะกรรมการธิการวิสามัญฯ เป็นอย่างมาก

ครั้งที่ 2 อภิปรายที่กรุงเทพมหานคร

สถาบันจิตวิทยาความมั่นคง สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ เปิดหลักสูตรการปฏิบัติการจิตวิทยาฝ่ายอำนาจการ รุ่นที่ 93 ระหว่างวันที่ 6 พฤษภาคม ถึงวันที่ 26 สิงหาคม 2546 ณ ห้องบรรยาย ชั้น 4 อาคารสถาบันจิตวิทยาความมั่นคง ถนนวิภาวดีรังสิต กรุงเทพมหานคร

สถาบันฯ ได้ศึกษาเฉพาะกรณี ในหัวข้อ เรื่อง “ผลกระทบการบุคคลลงกระดานสังคมจิตวิทยา” โดยเชิญประธานคณะกรรมการธิการวิสามัญฯ เข้าร่วมอภิปราย เรื่อง “การบุคคลลงไทย” ในวันอังคารที่ 19 สิงหาคม 2546 ณ ห้องบรรยาย ชั้น 4 โดยพลตรีเดชพันธ์ ดวงรัตน์ ผู้อำนวยการสถาบันจิตวิทยาความมั่นคง สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ให้เกียรติเป็นประธานในการเปิดการอภิปราย ซึ่งมีผู้เข้าร่วมรับฟัง ประกอบด้วย ข้าราชการพลเรือ ทหาร ตำรวจ พนักงานรัฐวิสาหกิจ และนักธุรกิจภาคเอกชน จำนวนประมาณ 150 คน ซึ่งการอภิปรายครั้งนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในภาคกลางมีการอภิปราย ชักถาม และแจกแบบสอบถามความคิดเห็นซึ่งเป็นประโยชน์แก่คณะกรรมการธิการวิสามัญฯ ในการศึกษา ข้อมูลเบื้องต้น และได้เสนอการศึกษาผลกระทบจากการบุคคลลงด้านจิตวิทยา และการแก้ไขผลกระทบที่จะเกิดขึ้น เพื่อประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายของชาติได้อย่างเหมาะสมว่าจะวางนโยบายอย่างไรจึงจะเกิดประโยชน์สูงสุดต่อชาติและประชาชนต่อไป

ครั้งที่ 3 การเสวนาที่กรุงเทพมหานคร

มูลนิธิร่วมพัฒนาภาคใต้ ได้จัดเสวนาเรื่อง “คลองไทยกับผลกระทบวิถีชีวิตชาวปักษ์ใต้” โดยได้เชิญประธานคณะกรรมการธิการวิสามัญฯ และคณะ เป็นวิทยากรในการเสวนาในวันเสาร์ที่ 4 ตุลาคม 2546 ณ โรงแรมตรัง ถนนวิสุทธิกษัตริย์ เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร โดยมีพลตำรวจเอก ดร.ณ โสภณพันธ์ ประธานมูลนิธิร่วมพัฒนาภาคใต้ ให้เกียรติเป็นประธานในการเปิดการเสวนา เพื่อให้พี่น้องชาวปักษ์ใต้ที่ยังไม่ทราบข้อมูลในการบุคคลลงไทยได้ทราบ โดยมีผู้แทนสมาคมชาวปักษ์ใต้จำนวนประมาณ 350 คน เข้าร่วมฟังการเสวนาและจะเป็นสื่อกลางในการขยายผลเกี่ยวกับการบุคคลลงไทยให้แก่ชาวปักษ์ใต้ได้ทราบต่อไป

ครั้งที่ 4 การบรรยายพิเศษที่กรุงเทพมหานคร

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเอเชียอาคเนย์ ได้จัดโครงการบรรยายพิเศษ เรื่อง “คลองไทย (คอคอดกระ) : ความเป็นไปได้และการบริหารโครงการขนาดใหญ่ เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจไทย” โดยได้เชิญประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ บรรยายพิเศษให้นักศึกษา คณาจารย์ และผู้สนใจ จำนวนประมาณ 200 คน ในวันศุกร์ที่ 28 พฤศจิกายน 2546 ณ ห้องประชุมชั้น 4 อาคารคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเอเชียอาคเนย์ เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร

5.3 คำถามในการสัมมนา

ในการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนผู้เข้าร่วมรับฟังการบรรยายในภาคใต้ที่แนวคลองจะตัดผ่าน และภาคกลาง รวมทั้งจังหวัดใกล้เคียงและทั้งได้ซักถามวิทยากร ซึ่งคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้รวบรวมข้อคำถาม พอสรุปได้ดังนี้

1. จะขุดแนวคลองจากอำเภอระโนดตั้งแต่กิโลเมตรที่เท่าไร และที่อำเภอหัวไทร กิโลเมตรที่เท่าไร
2. หากชาวบ้านหรือนักวิชาการไม่ยอมให้ขุดคลองจะอย่างไร
3. สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคประชาธิปัตย์ เจ้าของพื้นที่ส่วนใหญ่ในภาคใต้ มีข้อคิดเห็นอย่างไร
4. ราคาของอาหารทะเลของชาวประมงทางใต้จะมีราคาต่ำลงหรือไม่ เนื่องจากเรือที่แล่นผ่านจากภาคอื่นๆ ก็สามารถมาหาปลาได้อย่างรวดเร็ว รายได้ของชาวประมงจะลดน้อยลงด้วย
5. แนวเส้นทาง 9A มีปัญหาจากหลายสาเหตุ เพราะระยะทางผ่านภูเขา 10 กิโลเมตร มีภูเขาสูงมากหลายร้อยเมตร ทำให้ค่าก่อสร้างแพงขึ้นมาอย่างมากมาย ทำให้การขุดเส้นทาง 9A ไม่คุ้มทุน
6. ถ้ามีคลองไทยเกิดขึ้นจะมีการจัดเก็บภาษีอย่างไร ขอให้คำนึงถึงประโยชน์ในระยะยาวด้วย เพราะโครงการนี้เป็นโครงการใหญ่
7. หากมีการขุดคลองไทย รัฐจะได้รายได้จากการไต่บั้ง เพราะรายได้ส่วนใหญ่จะมาจากภาษีที่ดิน จากการขุดคลอง จะส่งผลต่อการเก็บภาษีของรัฐบาลอย่างไร
8. ถ้ามีที่ดินอยู่ในแนวที่จะขุดคลองไทยประมาณ 20 ไร่ สมควรจะทำอย่างไร พอหรือไม่ในการทำมาหากิน
9. จะมีการดำเนินงานในแนวทาง 2 ฟังคลองอย่างไร

10. การขุดคลองไทยจะเกิดความขัดแย้งระหว่างประเทศหรือไม่ คาดว่าจะขุดคลองเมื่อใด
11. การขุดคลองจะแบ่งแยกประเทศไทยออกเป็น 2 ส่วนหรือไม่ จะเกิดปัญหาชายแดนภาคใต้เข้ามาเกี่ยวข้องหรือไม่
12. ครอบครัวยุคใหม่ในเขตแนวคลองจะได้รับผลกระทบจำนวนกี่ครัวเรือน และจะต้องมีการเวนคืนที่ดิน และจะไปอยู่และทำมาหากินที่ใด ขอทราบวิธีแก้ไข
13. ขอทราบผลเสียของโครงการขุดคลองไทย และขอให้ศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมด้วย
14. มีข้อมูลใดในการอ้างอิงว่า โครงการจะเสร็จสิ้นภายใน 5 ปี และจะมีปัญหาและอุปสรรคในขั้นตอนของการดำเนินโครงการ เช่น การทุจริต คอร์รัปชัน ในขั้นตอนการประมูลโครงการ และประชาชนจะมั่นใจในความโปร่งใสในการขุดคลองอย่างไร
15. เมื่อขุดคลองไทยแล้ว การจัดทำสะพานหรือขุดอุโมงค์หรือสร้างสะพานแขวนจะข้าม อย่างไรในเมื่อเรือจะต้องผ่านทุก 2 นาที และความกว้างของคลองถึง 350 เมตร จะสร้างสะพานอย่างไร
16. เมื่อมีการขุดคลองไทย จะมีวิธีอพยพคนที่อยู่ในพื้นที่ที่ออกไปอยู่ที่ใด และมีวิธีดำเนินการอย่างไร บุคคลต่างๆ เหล่านั้นจะประกอบอาชีพอะไรต่อไป
17. ขอให้ นำข้อมูลการขุดคลองไทย เป็นข้อมูลที่เปิดเผยและควรเผยแพร่ทางอินเทอร์เน็ตผ่านทางเว็บไซต์ เพื่อประชาชนจะสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่ายและอย่างถูกต้อง
18. จะมีการเวนคืนที่ดิน ที่คลองไทยจะตัดผ่านตลอดแนวคลองในระยะ 5-10 กิโลเมตร ขอทราบวิธีการจัดเวนคืนที่ดิน การจัดแบ่งผลประโยชน์ของเจ้าของที่ดิน
19. ปัญหาน้ำเค็มจะส่งผลกระทบกับที่ดินของประชาชนหรือไม่ จะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 2 ฝั่งคลองหรือไม่
20. รัฐบาลมีความเห็นเกี่ยวกับโครงการขุดคลองไทยอย่างไร และหน่วยงานใดจะเป็นผู้ดำเนินการศึกษาผลกระทบเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและจะดำเนินการอย่างไร
21. หากมีกลุ่มต่อต้านเกี่ยวกับเรื่องแผ่นดินของบรรพบุรุษไม่ต้องการย้ายออก และหรือกลุ่ม NGO ต่อต้านเรื่องสภาวะแวดล้อมด้านฝั่งอันดามัน และฝั่งอ่าวไทยจะแก้ไขปัญหาลำนี้ได้อย่างไร
22. คิดว่าอุปสรรคที่ใหญ่ที่สุดของโครงการคืออะไร จะแก้ไขอย่างไร

23. หากเกิดภาวะการจราจรทางน้ำติดขัดเช่นเดียวกับสาธารณรัฐสิงคโปร์ในปัจจุบันได้วางแผนรองรับการเกิดกรณีเช่นนี้อย่างไรหรือไม่
24. การสร้างโรงกลั่นน้ำมัน นิคมอุตสาหกรรม การตั้งท่าอากาศยาน สถานที่ท่องเที่ยว และเกาะต่างๆ ส่วนใหญ่จะมีผลกระทบทางนิเวศวิทยา จะมีการแก้ไขอย่างไร
25. ในกรณีที่มีการแบ่งหุ้นให้แก่ประชาชนที่โดนเวนคืนที่ดินจะแน่ใจได้อย่างไรว่าหุ้นที่ประชาชนจะได้รับไม่ต่ำกว่าหุ้นที่เป็นจริง เพราะในการแปรรูปรัฐวิสาหกิจต่างๆ ในปัจจุบันยังคิดให้มีการขาดทุนทุกครั้ง
26. ในระยะเวลาสัมปทานให้แก่ผู้ลงทุน ประเทศไทยจะมีสิทธิเหนือคลองอย่างไรบ้างเท่าที่ทราบมาประเทศปานามาเคยคิดจะปิดคลองเพื่อจะบริหารงานเอง หลังจากหมคอาบูที่สหรัฐอเมริกาให้สัมปทาน สหรัฐอเมริกายังไม่ยอมให้ประเทศปานามาดำเนินการเลย
27. ตามที่ผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย (นายวีระ มุสิกพงศ์) กล่าวว่า คลองไทยจะช่วยพัฒนาเศรษฐกิจของไทยให้ดีมาก เมื่อได้เปรียบเทียบกับประเทศที่มีคลองลัดผ่านทะเล เช่น คลองปานามาและคลองสุเอซ เห็นว่าทั้ง 2 ประเทศ ไม่ร่ำรวยเลยแล้วการขุดคลองไทยจะทำให้เศรษฐกิจของประเทศดีขึ้นอย่างไรบ้าง และเงินที่ลงทุนขุดจากต่างประเทศ ประมาณ 200,000 ล้านบาท ต่างประเทศที่จะได้สัมปทานในการขุดคลองจะได้สัมปทานกี่ปี
28. ทำไมไม่มีพรรคการเมืองพรรคใด ชูนโยบายการขุดคลองไทยเป็นนโยบายหลัก เกรงว่าจะมีผลกระทบกับมวลชนเหมือนกับปัญหาท่าอากาศยานหรือเปล่า
29. จริงหรือไม่ที่สาธารณรัฐสิงคโปร์ให้เงินได้โตะกับประเทศไทยเพื่อมิให้ขุดคลองไทย จึงทำให้การขุดคลองไม่ได้ขุดเลยสักรัฐบาล ทั้งที่จากการศึกษาพบว่าคลองไทยจะเป็นการแก้ไขเศรษฐกิจให้แก่ชาติตลอดไป
30. ถ้าหากการศึกษาพบว่า การขุดคลองมีประโยชน์มหาศาลจริง เหตุใดจึงไม่ขอความร่วมมือจากประเทศที่จะได้รับผลประโยชน์ร่วม ช่วยผลักดันให้รัฐบาลไทยเร่งดำเนินการขุดคลองโดยเร็ว และสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรผู้ทรงเกียรติทางจังหวัดภาคใต้ไม่เคยแสดงวิสัยทัศน์สนับสนุนการขุดคลอง มีอะไรเป็นเหตุ
31. ถ้ามีการขุดคลองไทย ซึ่งจะต้องมีการเวนคืนที่ดินของประชาชน รัฐบาลอาจจะจ่ายเงินชดเชยให้ในอัตราสูง แต่ที่ดินเหล่านั้นเป็นมรดกตกทอดจากบรรพบุรุษที่ไม่สามารถประเมินเป็นมูลค่าเป็นเงินได้ จะแก้ไขปัญหานี้อย่างไร เพื่อให้กระทบกับสภาพจิตใจของประชาชนน้อยที่สุด

32. มีคำกล่าวว่า “คลองไทย” จะมีปัญหากล้ายสนามบิน “สุวรรณภูมิ” เพราะสาธารณรัฐสิงคโปร์พยายามล๊อบบี้ไม่ให้มีการก่อสร้าง จะแก้ปัญหานี้ได้อย่างไร
33. เมื่อขุดคลองไทยจะทำให้ประเทศไทยแบ่งแยกออกเป็น 2 ส่วน จะมีปัญหาด้านความมั่นคงหรือไม่ เพราะปกติแล้ว 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ จะมีปัญหาก่อการร้ายอยู่ประจำ และการขุดคลองจะส่งผลให้เกิดปัญหาการบริหารประเทศหรือไม่ ซึ่งขัดกับบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ มาตรา 1 ที่บัญญัติไว้ว่า “ประเทศไทยเป็นรัฐเดี่ยว ไม่สามารถแบ่งแยกได้” จะแก้ปัญหานี้อย่างไร
34. มีการเตรียมอย่างไรต่อยุทธศาสตร์การศึกษาในการพัฒนาคนไทยในการศึกษาทุกระดับ ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของสามัญ ทางเทคนิค และในส่วนของความมั่นคง ไม่ว่าจะเป็นทางทหารหรือตำรวจ และการเตรียมคน พัฒนาคนเพื่อให้มีแรงงานที่มีคุณภาพเพื่อรองรับโครงการนี้อย่างไร
35. การระดมเงินทุนในการก่อสร้าง ขอให้กระจายให้ทั่วทั้งต่างประเทศและในประเทศ เพื่อเป็นหลักประกันความมั่นคงให้แก่ผู้ลงทุนในประเทศ
36. ขอให้มีความร่วมมือไทย ที่เป็นวิศวกรคนไทยให้มากที่สุดอย่างชาติอื่น ก็ไม่จำเป็น
37. พื้นที่ที่ทางการประกาศให้เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำโลก เพื่ออนุรักษ์เป็นมรดกโลกไม่ทราบว่าจะขอบเขตแค่ไหน เพียงไร เขตป่าพรุควนเคร็งติดอยู่ด้วยหรือไม่และจะมีปัญหากับแต่ละกระทรวงที่รับผิดชอบหรือไม่
38. สืบเนื่องมาจากการจะมีการขุดคลองไทย แต่ตอนที่ท่านนายกมาประชุมที่จังหวัดสงขลา และได้แถลงนโยบายจะพัฒนารูมน้ำทะเลสาปสงขลาและขณะนี้ทางจังหวัดนครศรีธรรมราช ได้จัดให้มีการประชุมกันหลายครั้งแล้ว โดยมีคำสั่งจากผู้ว่าราชการแต่งตั้งให้มีคณะทำงานเพื่อแนวทางพัฒนาป่าพรุควนเคร็ง ตามนโยบายรัฐบาลและตามความคิดของนายจำรูญ พรายด้วง ที่เสนอต่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เมื่อเสด็จที่หัวหิน ฉะนั้น โครงการนี้จะไปขัดนโยบายหรือพระราชดำริหรือไม่ ผู้ได้บังคับจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง
39. ปากคลองทางทิศตะวันออก ตำบลหน้าสวน ซึ่งอยู่ไม่ห่างกันนักกับปากคลองพระราชดำริ (ชะอวด-แพรกเมือง) ไม่ทราบว่าจะมีผลกระทบ อย่างไรบ้าง
40. ความต่างของระดับน้ำทะเลฝั่งตะวันตก และฝั่งตะวันออกมีปัญหาหรือไม่
41. ร่องน้ำของคลองไทยจะรับน้ำหนักเรือได้ขนาดไหน

42. ทราบว่ามีการตั้งหน่วยงานขึ้นมาดูแลเงินที่ต่างชาติได้สนับสนุนการศึกษาความเป็นไปได้การขุดคลองไทย อยากทราบว่าใครเป็นผู้ดูแลหน่วยงานนี้ และผู้แทนชุมชนหรือผู้นำท้องถิ่นเป็นกรรมการในหน่วยงานนี้ได้หรือไม่
43. ผลประโยชน์จากคลองไทยมหาศาลกลั้วจะเป็นของต่างชาติเกือบหมด เพราะไทยเราไม่มีทุนมากมายในการลงทุน ช่วยชี้แจงรายละเอียดพร้อมเหตุผลประกอบ
44. การขุดคลอง ดินที่ขุดขึ้นมาจะนำไปไว้ในบริเวณใด
45. สะพานที่จะก่อสร้างมีการก่อสร้างในบริเวณจุดใด
46. เรือประมงเล็กจะผ่านจากฝั่งอ่าวไทยไปอันดามันได้หรือไม่ และจะเก็บค่าผ่านทางหรือไม่ อย่างไร
47. งบประมาณที่ใช้ในการดำเนินโครงการจนแล้วเสร็จจะใช้งบทั้งหมดเท่าไร
48. การจัดสรรที่อยู่อาศัยจะมีหลักเกณฑ์การจัดสรรอย่างไร
49. ระดับความเค็มของน้ำฝั่งอันดามันดูแล้งที่ P.P.T
50. ระดับน้ำฝั่งอ่าวไทยต่ำกว่าอันดามันกี่เมตร
51. การขุดคลองไทย 3 จังหวัด จะย้ายคนไปอยู่ที่ไหน
52. การขุดคลองไทยมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างไรบ้าง
53. จะสร้างงานให้ประชาชนได้ได้อย่างไร (หมายถึงการกินดี อยู่ดี)
54. การเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินของประชาชนจะมีวิธีการดำเนินการอย่างไร
55. ถ้าหากขุดพบทรัพยากรแร่ธาตุ โบราณวัตถุ ใครเป็นผู้มีสิทธิในทรัพย์สินนั้น
56. ปัญหาเรื่องการกัดเซาะของน้ำอย่างรุนแรง คลองดินเงินมีวิธีการแก้ไขอย่างไร

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้มีการตอบคำถามต่างๆ ให้ทราบในส่วนที่สามารถแจ้งให้ทราบได้จนเป็นที่พอใจ สำหรับคำถามที่ไม่สามารถตอบได้ ให้รัฐบาลที่ตัดสินใจในการขุดคลองไทยจะต้องให้คำตอบแก่ประชาชนต่อไป

5.4 ข้อคิดเห็นและข้อกังวลใจของประชาชนต่อการสร้างคลองไทย

คณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทย หมายเลข 9A ได้ประมวลจากการประชุมการพบปะประชาชนในพื้นที่และการประชุมเชิงปฏิบัติการ ซึ่งจำแนกเป็นด้านๆ ได้ดังต่อไปนี้

1. ข้อคิดเห็นและความกังวลด้านสังคม

- การเคลื่อนย้ายประชาชน และชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เช่น บ้าน วัด มัสยิด จะดำเนินการอย่างไร

- การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน จะมีวิธีอย่างไร จะมีการกำหนดอัตราอย่างไร จึงจะก่อให้เกิดความเป็นธรรม
- จะมีการดำเนินการอย่างไรกับผู้ที่ทำกินและอยู่อาศัยอยู่ในที่ดินของรัฐหรือที่ไม่มีเอกสารสิทธิ
- จะมีมาตรการอย่างไรที่จะป้องกันปัญหาทางด้านสังคมที่จะตามมา เนื่องจากการก่อสร้างแนวคลองไทย เช่น ปัญหายาเสพติด ปัญหาการเรียกค่าคุ้มครอง เป็นต้น
- ปัญหาการคมนาคมขนส่งระหว่างชุมชนที่เกิดขึ้นเนื่องจากแนวคลองตัดผ่าน
- จะให้ชุมชน องค์การท้องถิ่น สถาบันการศึกษาในท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการศึกษา และบริหารจัดการคลองได้อย่างไร
- จะมีระบบการจัดการจ่ายค่าเวนคืน ค่าตอบแทนให้มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และเป็นธรรมได้อย่างไร
- การแบ่งเขตการปกครองอันเนื่องมาจากการปกครองเดิมถูกแนวคลองตัดแบ่ง จะดำเนินการอย่างไร
- จะดำเนินการอย่างไรกับปัญหาอพยพเข้าตั้งถิ่นฐาน และการเพิ่มขึ้นของประชากรในเขตพื้นที่โครงการ

2. ข้อคิดเห็น และความกังวลด้านอาชีพ

- จะมีการเตรียมการ และดำเนินการอย่างไรสำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการขุดคลองไทย แต่ประสงค์จะประกอบอาชีพเดิมได้อย่างไร ตัวอย่างอาชีพ เช่น อาชีพประมง อาชีพทำนา อาชีพจักสานจากกระจูด และกก เป็นต้น
- จะมีการเตรียมการและดำเนินการอย่างไรสำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการสร้างคลองไทย และประสงค์จะเปลี่ยนอาชีพเป็นการทำงานที่เกี่ยวข้องกับคลอง เช่น การฝึกอาชีพ การอบรมความรู้ภาษาต่างประเทศ เป็นต้น
- จะมีการดำเนินการอย่างไรสำหรับเรือประมงไทยที่ประสงค์ใช้คลองในการสัญจรไปมาระหว่างฝั่งอ่าวไทย และฝั่งอันดามัน จะมีการคิดค่าบริการหรือไม่อย่างไร

3. ข้อคิดเห็น และความกังวลด้านสิ่งแวดล้อม

- จะมีการดำเนินการอย่างไรสำหรับความต้องการปริมาณน้ำจืดที่เพิ่มขึ้น เพื่อให้มีความเพียงพอเพื่อการบริโภคในท้องถิ่น และการจำหน่ายให้กับเรือสินค้าที่ผ่านคลอง

- หลังจากเปิดใช้คลองอาจก่อให้เกิดการแพร่กระจายของความเค็ม เข้าสู่พื้นที่การเกษตร จะดำเนินการอย่างไร
- จะมีการดำเนินการอย่างไรสำหรับการก่อสร้างคลองซึ่งจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบคลองน้ำจืดปัจจุบัน
- จะมีการดำเนินการอย่างไรสำหรับการสร้างคลองซึ่งอาจจำเป็นต้องตัดผ่านพรุควนเค็ริง
- จะมีกลไกอย่างไรที่จะก่อให้เกิดความมั่นใจว่าการบริหารจัดการคลองจะสามารถรักษาสิงแวดล้อมไว้ได้

4. ข้อคิดเห็น และความกังวลด้านเศรษฐกิจ

- จะมีแนวทางแก้ไขหรือป้องกันอย่างไร ที่จะไม่ให้ต่างชาติมีสิทธิเหนือคนไทยในการศึกษา การก่อสร้าง และการบริหารจัดการคลอง
- ประชาชนคนไทย และชุมชนจะได้ผลตอบแทนอะไรบ้างจากการขุดคลอง
- จะมีวิธีการที่จะให้สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ สามารถเจริญเติบโตได้ทันกับความต้องการการพัฒนาคอง

5. ข้อคิดเห็น และสิทธิพิเศษที่ชุมชนท้องถิ่นร้องขอ

- การก่อตั้งมหาวิทยาลัยคลองไทย
- สิทธิพิเศษในการเข้าศึกษาต่อในวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคลอง
- ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการสร้างคลองควรจะได้สิทธิพิเศษในการเข้าทำงานหรือเข้าศึกษาต่อที่มีความเกี่ยวข้องกับคลองเป็นอันดับแรก นับตั้งแต่เริ่มก่อสร้างคลองเป็นต้นไป
- ควรเปิดโอกาสให้ผู้ได้รับผลกระทบ และคนไทยได้มีโอกาสที่จะถือหุ้นคลองไทยหรืออาจแปลงค่าเวนคืนเป็นการถือหุ้นคลอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งหุ้นประเภทที่ให้ค่าตอบแทนที่ยั่งยืน
- การจัดสรรรายได้จากคลองมาสนับสนุนการจัดการศึกษาแก่ผู้ได้รับผลกระทบทั้งการศึกษาในระบบ และนอกระบบ การจัดสรรรายได้สนับสนุนการจัดการศึกษามหาวิทยาลัยคลองไทยในรูปแบบที่ชัดเจน
- การจัดสรรงบประมาณพัฒนาท้องถิ่น และชุมชนที่ได้ผลกระทบ เช่น การตั้งกองทุนสวัสดิการชุมชนหรือการช่วยเหลือผู้สูงอายุ
- การจัดตั้งโรงพยาบาลคลองไทย

ประชาชนกับความคิดเห็นต่อคลองไทย

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้เดินทางไปร่วมประชุมสัมมนากับประชาชนในพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ โดยเฉพาะประชาชนในพื้นที่ 5 จังหวัดภาคใต้ตามแนวคลอง 9A ซึ่งประชาชนในพื้นที่ร่วมกันกำหนดเส้นทางและคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ศึกษาความคิดเห็นของประชาชนผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ณ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2546 จำนวน 155 คน มีผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามดังนี้ คือ

ผู้เข้าร่วมสัมมนาและแสดงความคิดเห็นมีจำนวนทั้งสิ้น 155 คน โดยแบ่งออกเป็นเพศชาย 132 คน (85.2 %) และเพศหญิง 23 คน (14.8%) มีอายุระหว่าง 28-76 ปี การศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษามากที่สุดคือ 50 คน (32.3 %) รองลงมาคือ ต่ำกว่ามัธยมศึกษา 40 คน (25.8%) ปริญญาตรี 25 คน (16.1%) ปริญญาเอก 12 คน (7.7%) ตามลำดับ อาชีพของผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวนมากที่สุด คือ เกษตรกร 69 คน (44.5%) รองลงมาคือข้าราชการ 25 คน (16.1%) และรับจ้าง 21 คน (13.5%) ตามลำดับ มีรายได้สูงสุดคือ ต่ำกว่า 5,000 บาท (46.5%) รองลงมาคือ 5,000-10,000 บาท จำนวน 34 คน (21.9%) และ 10,001-20,000 บาท จำนวน 25 คน (16.1%) ตามลำดับ

ผู้เข้าร่วมสัมมนาส่วนใหญ่ร้อยละ 78.1 เคยได้รับทราบเกี่ยวกับโครงการขุดคลองคอคกระ หรือ “คลองไทย” มาก่อน และมีความต้องการให้มีการขุดคลองมากที่สุด 145 คน (93.5%) และที่ไม่ต้องการให้ขุดคลอง 10 คน (6.5%) โดยมีเหตุผลหรือข้อดีของการขุดคลอง คือ จะได้เส้นทางการเดินเรือแห่งใหม่ของโลก 127 คน (81.9%) รองลงมาคือ ชุมชนและท้องถิ่นจะมีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้น 12 คน (7.7%) และเป็นการแก้ไขเศรษฐกิจและการเงินของประเทศแบบยั่งยืนและตลอดไป 9 คน (5.8%) ตามลำดับ การลงทุนขุดคลองควรมีรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐบาลและเอกชน 84 คน (54.2%) รองลงมาคือ งบประมาณแผ่นดิน 39 คน (25.2%) และอื่น ๆ 21 คน (13.5%) และผู้เข้าร่วมสัมมนายังเสนอแนะว่า ผู้รับผิดชอบโครงการควรดำเนินการในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับประเด็นต่าง ๆ ดังนี้ คือ การให้สิทธิพิเศษแก่บุตรหลานผู้ได้รับผลกระทบเข้าทำงานในโครงการควรจะได้มีการก่อสร้าง “มหาวิทยาลัยคลองไทย” ให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ การให้สิทธิพิเศษแก่บุตรหลานผู้ได้รับผลกระทบเข้าศึกษาในมหาวิทยาลัยคลองไทย และควรมีการออกกฎหมายรองรับโครงการ เป็นต้น

5.5 การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านทางสื่อมวลชน

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้บรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับคลองไทยให้กับสถาบันการศึกษา องค์การภาครัฐ ภาคเอกชน สถานีวิจัย โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ ตามรายการต่างๆ ดังนี้

1. สถาบันราชภัฏ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาลัยต่างๆ ที่สโมสรโรตารีธนบุรี และที่อาคาร “ฐานเศรษฐกิจ” 1 ครั้ง
2. รายการ “มองรัฐสภา” ทางสถานีโทรทัศน์แห่งประเทศไทย ช่อง 11 รวม 7 ครั้ง
3. รายการ “หนึ่งสมอง สองมือ” ทางสถานีโทรทัศน์แห่งประเทศไทย ช่อง 11 รวม 5 ครั้ง
4. รายการ “มองบ้าน ผ่านเมือง” ทางสถานีโทรทัศน์ไทยทีวี (TTV) รวม 10 ครั้ง
5. รายการ “สว.พบประชาชน” ทางสถานีวิทยุรัฐสภา FR 87.5 MHz รวม 3 ครั้ง
6. รายการ “เจาะลึกทั่วไทย อินไซด์ ไทยแลนด์” ทางสถานีวิทยุ อสมท. FM.96.5MHz 1 ครั้ง
7. หนังสือพิมพ์รายวัน บางกอกโพสต์ คมชัดลึก ข่าวสด พิมพ์ไทย สมัยรัฐไทยรัฐ มติชน ฯ
8. จัดทำวิดีโอเทป เรื่อง “คลองไทย” เผยแพร่แก่สาธารณชนโดยทั่วไป
9. ออกอากาศทางสถานีวิทยุท้องถิ่น จังหวัดตรัง 1 ครั้ง

ข้อมูลเบื้องต้นของจังหวัดที่คลองตัดผ่าน

5 จังหวัดที่คลองผ่าน

จังหวัด	ประชากร	พื้นที่ ตารางกิโลเมตร	จำนวนตำบล	หลังคาเรือน	รายได้ บาท/หัว
นครศรีธรรมราช	1,525,557	9,942.5	168	361,983	39,615
สงขลา	1,223,833	7,393.8	124	305,980	64,168
พัทลุง	502,662	3,424.4	65	123,651	29,442
ตรัง	587,930	4,917.5	87	140,184	44,518
กระบี่	358,383	4,708.5	51	85,438	54,947

5.6 การประชาสัมพันธ์คลองไทยในต่างประเทศ

คณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองคอคอดกระ วุฒิสภา ได้มีมติมอบหมายให้กลุ่ม WGI โดยมี Mr. William Powell และ LT. Gen. Roy E. Beauchamp ซึ่งเป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการฯ ได้จัดการประชุม Symposium ในหลายประเทศทั่วโลกเพื่อระดมความเห็นและการสนับสนุนแนวคิดของคณะกรรมการวิสามัญฯ ในการขุดคลองไทยได้มีการประชุมและผลการประชุมได้เห็นว่า เส้นทางไทย 9A เป็นเส้นทางที่น่าพอใจที่สุด (Preferred Route) และนานาประเทศจะให้ความร่วมมือในการลงทุนเพื่อการศึกษาในรายละเอียดขั้นสมบูรณ์ (Full Feasibility) ร่วมกับคณะกรรมการแห่งชาติต่อไป ตลอดจนเป็นการเตรียมพร้อมในการหาทุนเพื่อการขุดคลองไทย และ

ก่อสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones) ขึ้นที่หัวท้ายคลองไทยและกลางคลองไทย ในพื้นที่รวมประมาณ 2,000 ตารางกิโลเมตร รวม 3 เขต อย่างไรก็ตามคณะกรรมการวิสามัญฯ เคยมีแนวคิดสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษ 3 เขต ขนาด 1,200 ตารางกิโลเมตร ซึ่งจะต้องปรับแนวคิดใหม่เพื่อขยายพื้นที่เพิ่มและแนวเส้นทางคลองที่คณะกรรมการวิสามัญฯ เสนอเป็น 2 เส้นทางเดียวไม่สวนทางกันเพื่อความปลอดภัยและกันอุบัติเหตุเรือชนกัน แต่นักลงทุนยังมีแนวคิดขุดคลองใหญ่ขึ้นเป็นคลองเดียว ขนาดประมาณ 450 – 500 เมตร แทนการขุด 2 คลอง ขนาดกว้างคลองละ 300 – 350 เมตร ส่วนความลึก 25 – 30 เมตร ก็พอรับเรือขนาด 300,000 - 500,000 เมตริกตันได้ แต่เป็นการยากที่จะป้องกันเรือชนกัน ถ้ามีเรือใช้คลองมาก เช่นเดียวกับช่องแคบฟิลิปปินส์ ซึ่งมีความกว้าง 1.5 – 2 กม. มีเรือชนกันปีละ 30 ครั้ง เป็นอย่างน้อย ดังนั้นคณะกรรมการวิสามัญฯ จึงยังคงยืนยันแนวคิด 2 คลองตามเดิม

สำหรับความเห็นในการขุดคลองในระดับผู้นำประเทศต่าง ๆ ก็เห็นตรงกันว่าคลองไทยเป็นเส้นทางเดินเรือสากลที่ดีและเหมาะสมและเป็นเส้นทางลัดที่จำเป็นต้องขุด (ดูรายละเอียดความเห็นของรองนายกรัฐมนตรี ดร. สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ ตามรายละเอียดการประชุมและตารางการประชุมในภาคผนวก)

บทที่ 6

ผลกระทบในการขุดคลองไทย

6.1 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาเรื่องสภาพแวดล้อมมีส่วนสำคัญในการกำหนดคุณภาพของการลงทุน คุณภาพชีวิตของประชาชน และการอนุรักษ์ธรรมชาติ ซึ่งควรได้รับการปฏิบัติอย่างมีเหตุผลโดยยึดถือคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนเป็นสำคัญ การอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในกรณีการขุดคลองไทยมีความสำคัญมากและสมควรได้รับการพิจารณาอย่างจริงจังและละเอียดถี่ถ้วน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในภาคใต้ให้ดีขึ้น และเพื่อให้สภาวะแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ของท้องทะเลไทย และมีการพัฒนาที่ยั่งยืนคงสภาพสิ่งแวดล้อมที่สมบูรณ์ไว้ตลอดไปจนถึงลูกหลานทั้งในปัจจุบันและอนาคต

จากการพบปะประชาชนเพื่อรับฟังความคิดเห็นและการจัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในเขตภาคใต้ ในจังหวัดที่แนวคลองไทยจะตัดผ่าน และในเขตภาคกลาง ในการประชุมร่วมกันของคณะทำงานศึกษาแนวคลองไทย องค์การบริหารส่วนตำบล องค์การบริหารส่วนจังหวัด คณาจารย์จากสถาบันราชภัฏและสถาบันเทคโนโลยีราชมงคลต่างๆ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และประชาชนหรือบุคคลทั่วไปได้เข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดเส้นทางการขุดคลอง และมีส่วนร่วมในการพิจารณาถึงความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ได้มีส่วนเลือกเส้นทางการขุดคลอง และตัดสินใจขีดเส้นแนวคลองไทย 9A จนเป็นที่ยอมรับ ร่วมสนับสนุนและอภิปรายซักถามจนเป็นที่พอใจของผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนส่วนใหญ่รวมถึงประชาชนกลุ่มมุสลิมให้การสนับสนุน และขอให้รับผิดชอบศึกษาในรายละเอียดสมบูรณ์ในการขุดคลองไทย โดยเร็วต่อไป อย่าได้แต่ศึกษาแล้วทิ้งไม่ได้ตัดสินใจทำอะไรเลย

ดังนั้น หากมีการขุดคลองไทยในแนวทาง 9 A คลองนี้ จะเป็นคลองที่เกิดขึ้นโดยประชาชนเพื่อประชาชนและเป็นของประชาชนทั้งประเทศอย่างแท้จริง และเป็นเส้นทางเดินเรือสากล

จากการที่มิ้นักวิชาการสัมมนาและเขียนบทความต่างๆ เกี่ยวกับการขุดคลองกระ เช่น บทความเรื่อง

1. ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในทะเลจากการขุดคลองกระ เอกสารของชมรมอาสาสมัคร เพื่อให้ความช่วยเหลือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแก่ประชาชน (อชวท.)
2. คลองกระกับอนาคตของไทยในการประชุมวิชาการ ณ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
3. คลองกระกับปัญหาสิ่งแวดล้อม เอกสารประกอบการสัมมนาของ อชวท.

4. ความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระด้านสิ่งแวดล้อม ของสถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

และบทความสนับสนุนอื่น ๆ อีกมากมาย โดยให้ความสำคัญของผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จากการขุดคลองกระ รายละเอียดของผลกระทบจากการขุดคลองกระต่อสิ่งแวดล้อมทั้งบนบกและในทะเล ซึ่งได้ศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมไว้หลายสถาบัน สรุปผลการศึกษาได้ ดังต่อไปนี้

1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

ในรายละเอียดของการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าวข้างต้นอาจนำไปสู่ระบบการวางแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมในแนวคลองและปริมณฑล พร้อมทั้งด้านการติดตามและประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทั้งในระยะสั้นและระยะยาว รายละเอียดของกระบวนการและวิธีการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยทั่วไป ได้มีการกำหนดไว้แล้วโดยกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม

ความจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในกรณีขุดคลองไทย

ในโลกปัจจุบันปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นปัญหาสำคัญยิ่งปัญหาหนึ่งที่สอดคล้องเข้ามาร่วมกับปัญหาอื่นๆ ที่ถูกจัดเป็นอันดับความสำคัญมากสำหรับโครงการพัฒนาใหญ่ๆ ดังเช่นโครงการคลองไทย ซึ่งมีความสำคัญในระดับประเทศ ภูมิภาค และในระดับโลก ยิ่งกว่านั้นในยุคปัจจุบันปัญหาสิ่งแวดล้อมยังไม่ได้เข้าไปมีส่วนในด้านการค้า ดังเช่นกรณีของการกำหนด ISO ในระดับต่างๆ

สำหรับแนวทางการดำเนินงานของโครงการคลองไทยนั้น ได้กำหนดเกณฑ์การเลือกแนวทางของคลองไทยโดยต้องคำนึงถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมด้วยในจำนวนเกณฑ์ที่กำหนดไว้

11 ข้อ ดังนี้

1. ความยาวของคลองและปริมาณดินหินที่ต้องขุด
2. การพัฒนาในพื้นที่ที่จะถูกเวนคืน
3. จำนวนราษฎรที่ต้องอพยพจากการขุดคลอง
4. ความเหมาะสมของที่ตั้งท่าเรือทั้ง 2 ฝั่ง
5. สถานที่ตั้งสำหรับนิคมอุตสาหกรรม ทั้ง 2 ฝั่ง
6. การย่นระยะทางเดินเรือ
7. ทางรถไฟและถนนที่คลองตัดผ่าน

8. ปัญหาการแบ่งแยกดินแดนโดยคลอง
9. ความเป็นไปได้ในการขุดทางด้านวิศวกรรม
10. การดำเนินการและการบำรุงรักษา
11. ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ดังนั้น ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นย่อมมีมากเป็นเงาตามตัว แต่อย่างไรก็ตามเชื่อว่าจากการกำหนดให้มีการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจะเป็นวิธีการหนึ่งที่จะนำเอาประเด็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตลอดจนแนวทางแก้ไขปัญหาต่างๆ ดังกล่าวมาเสนอ และย่อมเป็นที่หวังกันว่า ผลที่ได้จากการศึกษาดังกล่าวคงจะมีประโยชน์อย่างมากต่อการวางแผน ออกแบบ ตลอดจนการจัดการคลองกระให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

อนึ่ง ให้เป็นที่เข้าใจกันในตอนนี้ก็คือว่า เนื่องจากแนวทางของคลองไทยยังไม่ได้กำหนดชี้ชัดลงไปว่าที่ใด ตลอดจนการออกแบบความกว้าง ความลึก และส่วนประกอบอื่นๆ ของคลองยังไม่ชัดเจน ดังนั้น จึงเป็นการยากที่จะชี้ประเด็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ในที่นี้จึงจะนำเอาปัญหาที่คาดว่าจะมีขึ้นโดยทั่วไป โดยไม่ต้องกำหนดว่าที่ใดดังต่อไปนี้

1. ประเด็นด้านกายภาพ

1.1 ส่วนบนบก ได้แก่ สภาพดิน ทราบ หิน ภูเขา แม่น้ำหนองบึงน้ำจืด แหล่งต้นน้ำลำธาร

1.2 ชายฝั่งทะเล หาดเลน หาดทราย หาดหิน เกาะ สภาพของท้องทะเล ความตื้นลึก การกัดเซาะชายฝั่ง คลื่น ลม และอื่นๆ

1.3 อุทกวิทยา น้ำผิวดิน น้ำใต้ดิน การไหลของน้ำ สภาพการท่วมขัง ความชื้นของดิน

1.4 คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน

1.5 ธรณีวิทยา แหล่งแร่ธาตุ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

2. ประเด็นด้านชีวภาพ

2.1 ทรัพยากรป่าไม้ ทรัพยากรเกษตร การเลี้ยงสัตว์ สัตว์ป่า พืชเศรษฐกิจอื่นๆ

2.2 ทรัพยากรการประมง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ

2.3 ป่าชายเลน และพืชเศรษฐกิจในทะเล หญ้าทะเล สาหร่ายน้ำ และอื่นๆ

3. ประเด็นด้านสังคม เศรษฐกิจ การเมือง

3.1 การอพยพโยกย้ายประชาชน และการตั้งถิ่นฐานใหม่

3.2 การให้ค่าตอบแทนที่เป็นธรรม

3.3 การยอมรับของประชาชนต่อการมีคลอง

3.4 คุณภาพของประชาชนในบริเวณแนวคลอง และบริเวณใกล้เคียง

4. ประเด็นด้านปัญหาที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุและอุบัติเหตุ
 - 4.1 การหกกรดของน้ำมัน
 - 4.2 การฟุ้งกระจายของตะกอน
 - 4.3 การปนเปื้อนของสารเคมี และวัตถุอันตราย
 - 4.4 การรักษา และป้องกันความปลอดภัย และแผนอพยพ
 - 4.5 การจราจรทั้งในลำคลอง และในทะเล

มาตรการแก้ไขและลดผลกระทบ

1. นำผลการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้ศึกษาและยอมรับแล้วไปใช้ในการวางแผน และการออกแบบการก่อสร้างคลอง เป็นคลองคู่ขนาน จัดการเดินเรือทางเดียว และเลือกบริเวณที่ไม่ต้องสร้างประตูน้ำ
2. ติดตามผลและเฝ้าระวังการเปลี่ยนแปลงของการเคลื่อนย้ายประชากรสัตว์ทะเลอย่างใกล้ชิด โดยจัดให้มีองค์กรหนึ่งรับผิดชอบในเรื่องนี้เป็นพิเศษ
3. ต้องยอมรับว่าปัญหาด้านสังคม เศรษฐกิจ และคุณภาพชีวิตของประชาชนที่อาจได้รับผลกระทบทั้งโดยตรงและโดยอ้อมจากการขุดคลองเป็นปัญหาที่สำคัญ และจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างทันทั่วทั้ง โดยควรจัดงบประมาณรายได้จากคลองมาใช้เพื่อการนี้โดยเฉพาะ และจะต้องจัดให้ประชาชนมีส่วนร่วมมากที่สุด ตั้งแต่ก่อนเริ่มโครงการ ในระหว่างดำเนินการ และหลังการก่อสร้างคลองแล้ว

ปัญหาทางสิ่งแวดล้อมจะเป็นอุปสรรคต่อการขุดคลองหรือไม่

เป็นธรรมดาและเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปแล้วว่าในการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ ดังเช่นโครงการคลองไทยนั้น เป็นการยากที่จะไม่ทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเลย ดังนั้น จึงต้องบังคับให้มีการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างรอบคอบในทุก ๆ ด้าน

ผลจากการศึกษาดังกล่าวจะบอกแก่ผู้พัฒนาโครงการว่ามีประเด็นอะไรบ้างที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบในระดับใด และมีมาตรการแก้ไขอย่างไรบ้างที่จะลดความรุนแรงให้น้อยลงหรือมีแนวทางแก้ไขอย่างไร อาจมีทางเลือกอื่นอีกบ้างหรือไม่ ข้อมูลต่างๆ ที่ได้มาจะทำให้ฝ่ายผู้ออกแบบและผู้จัดการโครงการ ตลอดจนผู้ลงมือปฏิบัติทราบล่วงหน้าจะได้เตรียมการแก้ไขไว้ก่อนสำหรับกรณีของคลองไทย

ในด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง เท่าที่ได้รับฟังจากหลายๆ ฝ่าย อาจสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

1. ด้านการแลกเปลี่ยนของมวลน้ำจากด้านอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน

2. ปัญหาการรุกคืบของน้ำเค็มเข้าไปในแผ่นดิน
3. ปัญหาการทรุด การปนเปื้อนของน้ำมัน และสารเคมีอุตสาหกรรม
4. ปัญหาผลกระทบที่มีต่อแหล่งท่องเที่ยว
5. ปัญหาการกระจายของตะกอนจากการขุดลอกร่องน้ำ
6. ปัญหาการบุกรุกป่าชายเลน
7. ปัญหาการทำลายปะการัง สาหร่าย และหญ้าทะเล
8. ปัญหาการอพยพและการย้ายถิ่นของประชาชน โดยเฉพาะบริเวณชายฝั่งทะเล

6.2 ผลกระทบด้านความมั่นคง

จากการศึกษาบทความและข้อเขียนจากการสัมมนาเกี่ยวกับการขุดคลองกระ ที่ผ่านมาในอดีตแนวความคิดเกี่ยวกับการขุดคลองในเขตภาคใต้ของประเทศไทยจะถูกยับยั้งตลอดมาหลายยุคหลายสมัยและหลายรัชกาล ด้วยเหตุผลของความมั่นคงภายในและภายนอก โดยมีความเข้าใจกันว่า จะเสี่ยงต่อการแบ่งแยกดินแดนบูรพาพินแดนของประเทศในจังหวัดภาคใต้ โดยกล่าวว่า จะเป็นการแบ่งแยกราชอาณาจักรไทยหากขุดในพื้นที่ที่เสี่ยงและไม่เหมาะสมหรือใกล้กับต่างประเทศเกินไป ปัญหาความมั่นคงมิได้เกิดจากแผ่นดินแยกจากพื้นน้ำแต่อย่างใด ปัญหาความมั่นคงและการแบ่งแยกดินแดนส่วนใหญ่เกิดจากอุดมการณ์ เชื้อชาติ ศาสนา ซึ่งสามารถจะป้องกันและแก้ไขได้ด้วยการปกครอง การบริหารและการจัดการที่เป็นธรรมและจัดระเบียบที่ถูกต้อง

ความมั่นคงของชาติจะต้องประกอบด้วยความมีเอกราชบูรณภาพแห่งดินแดนสิทธิเสรีภาพของประชาชนและการปกครองในระบอบประชาธิปไตยโดยมีพระมหากษัตริย์เป็นพระประมุขภายใต้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย การที่ชาติจะมีความมั่นคงและปลอดภัยจากอันตราย ชาตินั้นๆ จะต้องปราศจากภัยคุกคามทั้งปวงด้วยการใช้พลังอำนาจแห่งชาติ ทั้งในด้านการเมืองภายในประเทศและต่างประเทศ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคมจิตวิทยา ด้านการป้องกันประเทศ และด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันเวลาและตรงตามเวลาจริง (real time) การพลังงานและสิ่งแวดล้อม

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ศึกษาข้อมูลรวมถึงการเดินทางไปรับฟังความคิดเห็นด้านความมั่นคงจากกองทัพเรือ และจากกองทัพบกเพื่อนำข้อมูลต่างๆ มาศึกษาเปรียบเทียบและจัดทำรายงาน ซึ่งกองทัพได้อธิบายและชี้แจงโดยเน้นเรื่องความมั่นคงด้านการป้องกันประเทศ โดยได้นำทฤษฎีสุมททานุภาพมาเป็นแนวทางในการอ้างอิงด้วย และได้แสดงให้เห็นว่าชาติที่มีความมั่นคงทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่ล้วนเป็นชาติที่มีสมุททานุภาพ (Sea Power) รู้จักใช้ทะเลให้เกิดประโยชน์มากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการติดต่อค้าขายทางทะเล ที่ได้ศึกษาให้มีการขุดคลองไทย เพื่อแก้ปัญหาเศรษฐกิจ และ

สร้างศักยภาพให้ชาติเกิดความมั่นคงในทุกด้าน โดยกองทัพเรือและสถาบันป้องกันประเทศได้เสนอ
ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับความมั่นคงของชาติในการขุดคลองไทย ดังต่อไปนี้

1. ข้อคิดเห็นด้านยุทธศาสตร์

หากมีการขุดคลองเชื่อมทะเลจะเป็นผลดีด้านยุทธศาสตร์การป้องกันประเทศ กล่าวคือ
ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นหรือเกิดการขัดแย้ง การเคลื่อนย้ายกำลังและยุทโธปกรณ์จากอ่าวไทยไปยังทะเลอันดามัน
ต้องใช้เวลาและต้องผ่านช่องแคบมะละกาซึ่งมีการจราจรคับคั่งและเป็นการเปิดเผยการเคลื่อนกำลัง
ให้ฝ่ายตรงข้ามทราบ หากมีการขุดคลองเชื่อมทะเลแล้วจะทำให้กำลังทางเรือสามารถเคลื่อนย้ายกำลังหรือ
ถอนกำลังปฏิบัติการด้านใดด้านหนึ่งได้โดยสะดวกรวดเร็วขึ้น และสามารถดำเนินการในลักษณะปกปิดได้
นอกจากนี้ยังทำให้เกิดความอ่อนตัวด้านการส่งกำลังบำรุงแก่กำลังทางเรือด้านทะเลอันดามันที่สามารถ
เดินทางผ่านคลองไทยมาใช้สิ่งอำนวยความสะดวกด้านอ่าวไทย อันจะทำให้ลดค่าใช้จ่ายในการสร้างสิ่ง
อำนวยความสะดวกในการส่งกำลังบำรุงด้านทะเลอันดามันลงได้ด้วย

1.1 โดยธรรมชาติแล้วประเทศไทยมีที่ตั้งอยู่ในตำบลที่ภูมิยุทธศาสตร์ที่สำคัญของ
โลกประเทศหนึ่ง คือ เป็นประตูขวางกั้นระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก หากมีการขุด
คลองไทยขึ้นจะทำให้ประเทศไทยมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์เพิ่มขึ้น

1.2 การขุดคลองไทยจะทำให้ยุทธศาสตร์ของประเทศ ยุทธศาสตร์ของภูมิภาค และ
ยุทธศาสตร์ของโลกเปลี่ยนไป ซึ่งความสำคัญทางยุทธศาสตร์ตามข้อ 1.1 นั้น จะทำให้เกิดทั้งผลดีและ
ผลเสียต่อประเทศ กล่าวคือ จะทำให้ประเทศไทยมีข้อต่อรองกับประเทศมหาอำนาจมากยิ่งขึ้น ในทำนอง
เดียวกันจะทำให้มหาอำนาจทั้งหลายพยายามเข้ามามีอิทธิพลเหนือประเทศไทย ซึ่งมาตรการในการ
ป้องกันมหาอำนาจมาตรการหนึ่ง คือ การถ่วงดุลระหว่างประเทศมหาอำนาจ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระ
เจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ทรงใช้ได้ผลดีมาในอดีต คือ ไม่ยอมให้มหาอำนาจประเทศใดประเทศหนึ่งมี
อำนาจใช้คลองแต่ฝ่ายเดียว แต่จะต้องเป็นเส้นทางร่วมกันของนานาประเทศโดยมีประเทศไทยเป็นเจ้าของ

2. ข้อคิดเห็นด้านอื่นๆ

2.1 ด้านผู้ใช้บริการ หากมีการขุดคลองไทยแล้ว ยังไม่มีความแน่นอนนักว่าเรือที่เคย
ผ่านเข้า-ออก ช่องแคบมะละกา จะหันมาใช้คลองดังกล่าวมากน้อยเพียงใด กล่าวคือ ระยะทางที่สั้นกว่านั้น
จะลดระยะทางลงได้ประมาณ 2,000 กิโลเมตร หากขุดคลอง ณ ตำแหน่งแนวคลอง 9 A การเดินทาง
ในน่านน้ำจำกัดเมื่อผ่านคลองเชื่อมทะเล รวมทั้งร่องน้ำต้องใช้ความระมัดระวังสูง และต้องใช้ความเร็วต่ำ
หากไม่ขุดแยกเป็น 2 คลอง แยกการจราจรเป็นทางเดียว รวมทั้งอาจเสียเวลารอกรรมวิธีผ่านคลอง ดังนั้น
จึงไม่มีความแน่ใจว่าผลที่ได้รับในเรื่องการลดเวลาจะชัดเจนเพียงใด รวมทั้งผู้ใช้บริการจะคำนึงถึงเหตุผล
อื่นๆ ด้วย เช่น ความสะดวก อัตราค่าธรรมเนียมผ่านทาง ค่านำร่อง ความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงที่จะ
ประหยัดลงได้มากน้อยเพียงใด และความปลอดภัยในการเดินเรือ เป็นต้น

2.2 ด้านสิ่งแวดล้อม การขุดคลองไทยและโครงการที่ต่อเนื่องด้านอุตสาหกรรม อาจจะทำให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมทางธรณีวิทยา จึงมีข้อควรคำนึงในเรื่องต่างๆ กล่าวคือ การตัดสินใจเลือกแนวทางการขุด การออกแบบคลอง และสิ่งก่อสร้างต่างๆ จะต้องอาศัยข้อมูลรายละเอียดทางธรณีวิทยา ซึ่งต้องได้มาจากการสำรวจ ศึกษา และปรึกษาหารือกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจัง และการใช้คลองเป็นเส้นทางผ่านของเรือเดินทะเล อาจก่อให้เกิดคราบน้ำมันและมลภาวะจากแหล่งอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะเป็นตัวการสำคัญในการทำลายแหล่งเพาะพันธุ์ตามธรรมชาติของสัตว์ทะเล อาจก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลกระทบต่อพันธุกรรมของพืชและสัตว์น้ำ

2.3 ด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เป็นที่เชื่อได้ว่าเหตุการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคต่างๆ ของโลกยังจะคงดำเนินต่อไป ซึ่งทางฝ่ายสหรัฐอเมริกาจะยังคงพยายามรักษาอิทธิพลของตนเองเอาไว้ในทุกภูมิภาคของโลก ซึ่งถ้าหากประเทศไทยมีการขุดคลองเชื่อมทะเลจีน และหากฝ่ายสหรัฐอเมริกาใช้เส้นทางผ่านคลองใหม่นี้ในการเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือไปควบคุมสถานการณ์ในภูมิภาคต่างๆ แล้วอาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศหรือความมั่นคงภายในของไทยได้หรืออาจจะทำให้มหาอำนาจทั้งหลายพยายามเข้ามามีอิทธิพลเหนือประเทศไทย แต่ในทำนองกลับกันก็อาจจะทำให้ประเทศไทยมีข้อต่อรองกับประเทศมหาอำนาจมากยิ่งขึ้น

2.4 ด้านเศรษฐกิจ ตามทฤษฎีแล้วการขุดคลองกระเปาะยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจ ซึ่งน่าจะเป็นผลดีต่อประเทศอย่างมาก แต่การขุดคลองไทยนั้นมีส่วนเกี่ยวข้องกับหน่วยงานต่างๆ มากมาย จึงไม่สามารถให้ความเห็นทางด้านเศรษฐกิจได้มากไปกว่าการนำทฤษฎีสุมทันทญาณมากล่าวไว้ตามข้างต้น ด้วยเหตุที่เส้นทางเดินเรือผ่านแนวคลองที่จะขุดขึ้นใหม่นี้จะช่วยย่นระยะทางได้เพียงประมาณ 400 ไมล์ทะเล เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางเดินเรืออ้อมผ่านช่องแคบมะละกา จึงยังไม่เป็นสิ่งที่จูงใจที่เด่นชัดให้เรือสินค้าต่างๆ เปลี่ยนเส้นทางมาใช้คลองดังกล่าวนี้ รวมทั้งข้อกำหนดต่างๆ ในการเดินทางในน่านน้ำจำกัด เมื่อผ่านคลองเชื่อมทะเลดังได้กล่าวมาแล้ว อย่างไรก็ตามในด้านการประมง ประชาชนผู้ประกอบการประมงทะเลจะได้รับความสะดวกเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากเรือประมงของไทยสามารถทำการประมงนอกน่านน้ำในทะเลหลวงได้ โดยไม่ต้องผ่านเข้าไปในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเพื่อนบ้านที่ปิดกั้นอ่าวไทยอยู่ และเรือประมงของไทยสามารถเปลี่ยนมาใช้เส้นทางออกสู่ทะเลอันดามัน โดยใช้คลองไทยได้ตลอดเวลา

3. ข้อคิดเห็นโดยรวม

การขุดคลองไทยเป็นโครงการใหญ่ที่ใช้เงินลงทุนสูง ใช้ระยะเวลาดำเนินการนาน และเกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านต่างๆ มากมาย เมื่อตัดสินใจดำเนินการโครงการแล้วคงไม่สามารถเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศให้กลับคืนสู่สภาพเดิมได้อีก ดังนั้น การตัดสินใจในเรื่องนี้จึงควรอยู่บนพื้นฐานของการศึกษาข้อเท็จจริงโดยปราศจากสมมุติฐาน (Assumption) ใดๆ ข้อมูลที่นำมาใช้จะต้องผ่านกรรมวิธีที่

เชื่อถือได้ ในด้านความมั่นคงของประเทศในสภาพรวม เห็นว่าน่าจะเป็นผลดีต่อการรักษาความมั่นคงทางทะเล และเป็นประโยชน์ต่อยุทธศาสตร์ชาติทางทะเล อย่างไรก็ตามจะทำให้กองทัพเรือมีความรับผิดชอบที่สำคัญเพิ่มขึ้นโดยทันทีที่มีการเปิดใช้คลองดังกล่าว และเป็นภาระที่เพิ่มขึ้น ซึ่งกองทัพเรือจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลในการจัดหาเรือ เครื่องบิน และเรือดำน้ำ รวมทั้งอาวุธยุทโธปกรณ์อื่นๆ เพิ่มขึ้น คลองไทยจะมีประโยชน์อีกประการคือ จะทำให้กองทัพเรือสามารถเข้าถึงท่าทางเรือในยามคับขันได้ กล่าวคือ สามารถเคลื่อนย้ายกำลังพลทั้งสองฝั่งทะเล (อ่าวไทย-อันดามัน) ได้โดยอิสระ เข้าแก้ปัญหาวิกฤต/สงครามทางเรือได้อย่างเต็มที่และรวดเร็ว ซึ่งเป็นการแก้ปัญหาข้อจำกัดที่ค้างทางภูมิศาสตร์ในการเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือระหว่างอ่าวไทยกับทะเลอันดามันและคุ้มครองเขตเศรษฐกิจพิเศษ (EEZ) ของไทยในอ่าวไทยและในทะเลอันดามันได้เต็มที่. และเป็นการเปลี่ยนแปลงยุทธศาสตร์ที่สำคัญของกองทัพเรือ โดยมีข้อควรคำนึงถึงที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ กองทัพเรือจะต้องควบคุมดูแลรักษาเส้นทางคมนาคมทางทะเลเส้นใหม่นี้ให้ปลอดภัยทั้งยามสงบและยามสงคราม และจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนเพื่อพัฒนาให้พร้อมรับภัยคุกคาม อย่างไรก็ตามทิศนะของกองทัพเรือเป็นเพียงมุมมองหนึ่งที่จะต้องนำไปพิจารณาพร้อมกับประเด็นอื่นๆ เช่น ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ การขนส่งทางเรือซึ่งเปิดโอกาสให้ไทยเป็นศูนย์กลางขนส่งขนาดใหญ่ทางเรือและคลังสินค้า หรือเป็น Hub of Logistics ในอนาคต นั่นคือต้องเตรียมพร้อมทางพาณิชย์ มีกองเรือเดินทะเลระดับใหญ่ ไม่ใช่เป็นเพียงกองเรือ Feeders เล็ก ๆ ดังในอดีตที่ผ่านมาที่คิดแบบยุทธศาสตร์กันขอยในอ่าวไทย ทั้ง ๆ ที่ตั้งภูมิประเทศไทยติดเส้นทางเดินเรือสากลหรือติดทางด่วนหลักของโลก

โดยสรุปแล้ว การขุดคลองไทยไม่กระทบต่อความมั่นคงของชาติ แต่กลับจะยังประโยชน์ให้แก่ประเทศไทยตลอดกาลนาน และสร้างความมั่งคั่งและมั่นคงให้ถูกหลานไทยตลอดไป

6.3 การพัฒนาเมืองท่าและเขตเศรษฐกิจพิเศษ

จากการไปดูงานการพัฒนาเมืองท่า ท่าเรือ และเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศจีน ที่เขตเศรษฐกิจพิเศษปู้ตง (Pudong) นครเซี่ยงไฮ้ และนครซูโจว (Zushou) ซึ่งเป็นศูนย์อุตสาหกรรมไฮเทค (Hitechnology) เป็นอุตสาหกรรมสะอาด ทำให้จีนสามารถผลิตสินค้าจำเป็นที่ใช้ในชีวิตประจำวันสำหรับใช้ในประเทศ และส่งขายทั่วโลกในราคาถูกมากๆ จนไม่อาจมีประเทศใดผลิตแข่งขันได้ถูกกว่า แนวคิดเรื่องเขตเศรษฐกิจพิเศษที่หัวท้ายคลองไทย และตรงกลางคลองไทย จึงได้แนวคิดจากการไปดูงานประเทศจีน 2 ครั้ง ในปี 2544 และ 2546

หากมีการขุดคลองไทย และสามารถพัฒนาสองฝั่งคลองให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเมืองใหม่ และท่าเรือได้สมบูรณ์แบบ รายได้มหาศาลก็จะเกิดขึ้น สร้างความมั่นคงให้ประเทศยิ่งกว่า รายได้จากค่าผ่านคลองไทยเสียอีก ซึ่งจะดูได้จากตัวอย่างเมือง Busan ของสาธารณรัฐเกาหลี มีรายได้ปี

ละ \$170 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในขณะที่รายได้มวลรวมของประเทศไทย (GDP) ทั้งประเทศได้เพียงปีละ \$150 พันล้านเหรียญสหรัฐ

การพัฒนาท่าเรือถือเป็นหัวใจของรายได้ เพราะจากการบริการจ่อเรือขายสินค้า น้ำมัน น้ำจืด ขาบริการและคลังสินค้า ตลอดจนวางกองสินค้า และลานจอดตู้สินค้า (Container) ทั้งขนาดเล็ก (TEU) 20 ฟุต และขนาดใหญ่ (FEU) คือ 40 ฟุต ซึ่งต้องใช้พื้นที่จ่อเป็นลานใหญ่ ขณะที่ตู้สินค้าเป็นที่นิยมมากแต่ละท่าเรือแข่งขันกัน Port of Hongkong ติดอันดับ 1 ของโลก คือ ปี 2545 ทำได้ 18,400,000 ลานตู้ ขณะที่สาธารณรัฐสิงคโปร์ตามมาติดๆ ทำได้ 18,000,000 ลานตู้

ประเทศไทยที่ทำเรือกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบัง รวมกันทำได้ประมาณ 4,000,000 ลานตู้ TEU รายได้จากบริการท่าเรือของสาธารณรัฐสิงคโปร์ จึงตกเฉลี่ยปีละ \$3.3 ล้านล้านบาท สร้างความมั่งคั่งถึง 3 เท่าของงบประมาณประจำปีของประเทศไทย

จากการไปศึกษาดูงานของคณะกรรมการวิสามัญฯ และคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทย หมายเลข 9A เน้นเฉพาะการดูงาน เพื่อเอามาเป็นแบบอย่างในการพัฒนาท่าเรือ อยู่ต่อเรือ ช่อมเรือ ท่าเทียบเรือ ตู้สินค้า ท่าเทียบเรือน้ำมัน ท่าเทียบเรือโดยสาร โรงกลั่นน้ำมัน การบริหารจัดการคลังสินค้าที่ Port of Yokohama, Port of Osaka, Port of Kashima, Port of Kobe ประเทศญี่ปุ่น และ Port of Busan สาธารณรัฐเกาหลี ทำให้ได้แนวคิดมาพัฒนาท่าเรือสำคัญที่จะทำเป็นท่าเรือหัวท้ายคลองไทยที่ทำเรือสิเกา (Port of Sikao) จังหวัดตรัง และท่าเรือที่อำเภอชะอวด - หัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช ที่จะเรียกว่าท่าเรือเคร้ง (Port of Kreng) ต่อไป พอสรุปได้ว่า Port of Sikao น่าจะนำรูปแบบการพัฒนาท่าเรือจาก Port of Busan, Port of Singapore, Port of Kobe มาเป็นรูปแบบในขั้นสมบูรณ์ การปรับท่าเรือเพื่อพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง และเรียกชื่อสากลว่า Port of Sikao เป็นท่าเรือรองรับเรือเดินทะเลทางฝั่งทะเลอันดามัน อาจดูรูปแบบจาก Port Klang หรือ Westport ทางมาเลเซียเป็นต้นแบบ มีเกาะลันตาและเกาะอื่นๆ บังคลื่นลมมรสุมอยู่ ทำให้พัฒนาเป็นท่าเรือต่างๆ ในพื้นที่ได้ใหญ่กว่า 300 ตารางกิโลเมตร และจะถือเป็นท่าเรือใหญ่สุดทางปากคลองไทย ฝั่งอันดามัน ขณะเดียวกันจะต้องวางแผนสนับสนุนการขยาย และพัฒนาท่าเรือที่เกิดขึ้นมาเป็นท่าเรือสนับสนุนด้วยก็จะทำให้ภูมิภาคอันดามันมีท่าเรือขนาดใหญ่ 2 ท่าด้วยกัน

ส่วนฝั่งอ่าวไทยซึ่งมีแนวคลองไทยตัดผ่านพรุควนเคร้งเข้าไป ก็สมควรสนับสนุนโดยการพัฒนาท่าเรือในขนาดใกล้เคียงกับ Port of Sikao ได้ โดยขุดเรือพรุควนเคร้งให้มีน้ำลึกประมาณ 10 - 20 เมตร แล้วแต่วัตถุประสงค์จะให้ส่วนใดเป็นท่าจอดเรือขนาดใด ประเภทใดโดยเฉพาะ ซึ่งมีพื้นที่พัฒนาได้มากกว่า 500,000 ไร่ เพราะเป็นพรุมน้ำตื้นเขินเพียง 50 เซนติเมตร ถึง 1 เมตร เป็นท่าเรือใหม่สามารถกันคลื่นลมมรสุมแรงทางด้านอ่าวไทยได้เป็นอย่างดี ถือเป็น Lake หรือ Inland Port ซึ่งได้ต้นแบบจากท่าเรือ Port of Kashima ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีภูมิประเทศชายฝั่งทะเลเป็นเส้นตรง 100 กิโลเมตร

คล้ายที่อำเภอหัวไทร ลักษณะชายฝั่งทะเลแบบนี้ไม่สามารถก่อสร้างท่าเรือ หรือสิ่งใดยื่นลงไปในทะเลได้ ถ้าสร้างลงไปจะถูกทำลาย หรือทำให้การทับถมของตะกอนและคลื่นไปทำลายฝั่งและที่อื่นๆ สร้างความเสียหายมาก จึงไม่น่าสร้างท่าเรือลงไปในทะเลฝั่งหัวไทร แต่ต้องสร้างภายในพื้นที่ถึงบริเวณพรุควนเคร็ง จะดีที่สุด และให้ชื่อว่า Port of Kreng หรือท่าเรือเคร็ง ซึ่งจะเป็นท่าเรือใหญ่สุดในฝั่งอ่าวไทยสำหรับ คลองไทย ส่วนท่าเรือสนับสนุนโครงการนี้ควรพัฒนาท่าเรือสงขลาขึ้นมารองรับเรือไว้ด้วยเป็นแผนระยะยาว แต่แผนระยะสั้นและเป็นประโยชน์โดยตรงกับคลองไทย คือ ขุดลอกแม่น้ำปากพนัง สร้างท่าเรือปากพนัง (Pak Panang Port) ขึ้นรองรับในระหว่างขุดคลองไทย

สรุปแล้วประเทศไทยจะมีท่าเรือสำคัญทางฝั่งอันดามัน คือ ท่าเรือสิเกา (Port of Sikao) และท่าเรือภูเก็ต (Pukhet Port) ส่วนด้านอ่าวไทยจะมีท่าเรือเคร็ง (Port of Kreng) ท่าเรือสงขลา (Songkla Port) และท่าเรือปากพนัง (Pak Panang Port) เป็นท่าเรือหลัก และเป็นท่าเรือสนับสนุน ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพฯ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

สำหรับท่าเรือควรมีสิ่งต่างๆ แต่ละส่วนและมีโครงการต่างๆ รองรับ ดังต่อไปนี้

การพัฒนาเมืองท่าสำหรับบริการร่วมกับคลองไทย

1. ท่าเรือสิเกา (Port of Sikao) เมืองใหม่ปากคลองฝั่งอันดามัน ซึ่งจะประกอบด้วยโครงการต่างๆ ที่ด้อยพัฒนา คือ

- ท่าเรือน้ำลึก
- โรงกลั่นน้ำมัน
- อุ้งซ่อมเรือ (BAY-Dock)
- ท่าจอดเรือรอเข้าคลอง
- ท่าเรือน้ำลึกสำหรับ Wet Cargo
- ท่าเรือน้ำลึกสำหรับ Dry Cargo
- ท่าเรือบริการตู้สินค้า (Containers) และลานวางตู้สินค้า (Container Yard)
- ท่าเรือบริการสินค้าแทกอง (Bulk Cargo)
- ท่าเรือโดยสาร
- คลังสินค้าเย็น ห้องเย็น
- อาคารบริการท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน
- อุ้งต่อเรือ
- อุ้งซ่อมเรือ
- อุ้งซ่อมเครื่องยนต์เรือ

- คลังน้ำมัน
- ศูนย์บริการอาหาร
- ศูนย์บริการน้ำจืด
- ศูนย์เติมน้ำมัน แพร่เรือ
- ศูนย์ขนถ่ายของเสียจากเรือ
- ศูนย์บริการขนส่งรถไฟ รถยนต์ ฯลฯ
- สนามบินกระบี่ (ห่างจากแนวคลองประมาณ 80 กิโลเมตร)
- นิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันตก (กระบี่ – ตรัง)
- ศูนย์บริการสินค้าปลอดภาษี
- อาคารบริหารจัดการคลองไทยฝั่งอันดามัน

ฯลฯ

2. เมืองใหม่กลางคลองไทย ท่งสง - ห้วยยอด (Thai Canal City)

จะตั้งอยู่ระหว่างกึ่งกลางแนวคลองทั้ง 2 ฝั่ง เป็นศูนย์บริการสินค้าส่งผ่านทางบก ทางรถไฟ และเป็นศูนย์บริหารคลองไทย ประกอบด้วยโครงการต่างๆ เช่น

- สำนักงานบริหารจัดการควบคุมการเดินเรือคลองไทย (สำนักงานใหญ่)
- ท่าเรือบริการซ่อมจุกเงินกลาง
- ท่าเรือบริการขนส่งสินค้าจากทางบก – รถไฟ – รถบรรทุก – ผ่านแนวคลอง
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ และศูนย์อุตสาหกรรม
- เขตสินค้าปลอดภาษี
- สนามบินตรัง (ห่างจากแนวคลองประมาณ 60 กิโลเมตร) ควรพัฒนา
- สนามบินท่งสง(เพื่อรองรับคลองไทยโดยห่างจากแนวคลองประมาณ 20 กิโลเมตร) ซึ่งควรวางโครงการสร้างรองรับเพิ่มเติม
- มหาวิทยาลัยคลองไทย
- ศูนย์วิจัย (R&D) คลองไทย
- สถานีขนส่งสินค้ารถไฟท่งสง
- โรงงานผลิตปูนซีเมนต์ และเหล็กเพื่อโครงการ
- นิคมอุตสาหกรรมท่งสง - ห้วยยอด

ฯลฯ

3. เมืองใหม่ปากคลองไทยด้านอ่าวไทย (หัวไทร – นครศรีธรรมราช)

- ศูนย์บริการเรือสินค้าโดยสารเฉพาะช่วงปลอดกรม
- อาคารบริหารจัดการด้านอ่าวไทย
- นิคมอุตสาหกรรมหัวไทร – ระโนด สงขลา
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ
- ศูนย์อุตสาหกรรมต่อเนื่อง และอุตสาหกรรมหนัก

ฯลฯ

4. ท่าเรือเคร็ง (Port of Krong)

- ท่าเรือน้ำลึกสำหรับ Wet Cargo
- ท่าเรือน้ำลึกสำหรับ Dry Cargo
- ท่าเรือบริการตู้สินค้า (Containers) และลานวางตู้สินค้า (Container Yard)
- ท่าเรือบริการสินค้าเทกอง (Bulk Cargo)
- ท่าเรือโดยสาร / บริการท่องเที่ยว
- ท่าเรือบริการเรือประมง
- อุโมงค์เครื่องขนถ่ายเรือ
- คลังน้ำมัน
- คลังอาคาร น้ำ
- ศูนย์บริการท่องเที่ยวทางน้ำภายใน – ติดต่อกับทะเลสาป (ทะเลหลวง) ทะเลสาบ สงขลา – ทะเลน้อย – อุทยานพรุควนเคร็ง ภูเขา ฯลฯ
- สนามบินนครศรีธรรมราชซึ่งอาจขยายเป็นสนามบินระหว่างประเทศในโอกาสต่อไป
- อาคารบริหารจัดการคลองไทยส่วนท่าเรือน้ำลึกเคร็ง
- นิคมอุตสาหกรรมพัทลุง (ป่าพะยอม)

ฯลฯ

6.4 โครงการมหาวิทยาลัยคลองไทย

หลักการและเหตุผล

แนวความคิดในการตั้งมหาวิทยาลัยคลองไทย ถือเป็นนโยบายเร่งด่วนซึ่งต้องเตรียมบุคลากรไว้ให้พร้อมสำหรับบริหารจัดการงานต่างๆ ของคลองไทย ก่อนเปิดดำเนินการประมาณ 10 ปี

เป็นอย่างน้อย โดยได้แนวความคิดจากการไปศึกษาดูงานที่คลองสุเอซ ประเทศอียิปต์ มหาวิทยาลัย
คลองสุเอซมีคณะวิศวกรรมสาขาต่างๆ และสาขาที่เกี่ยวกับการเดินเรือ (Maritime Engineering) ความรู้กับ
คลองถึง 2 วิทยาเขต ท่าเรือปูซาน (Port of Susan) สาธารณรัฐเกาหลี ได้จัดตั้ง Korea Maritime
University เป็นมหาวิทยาลัยใหญ่มีพื้นที่ติดท่าเรือ Port of Busan เป็นเกาะแยกจากตัวเมืองใหญ่ออกไปที่
ประเทศญี่ปุ่น เมืองโอซากา ซึ่งมีท่าเรือโอซากา จัคมหาวิทยาลัยการเดินเรือจีน และใกล้ๆ บ้านเรา
ที่สาธารณรัฐสิงคโปร์ก็มีสถาบันของ MPA (Maritime Port Authority) ขึ้นเช่นเดียวกัน ซึ่งให้การฝึกและ
การศึกษาต่อเนื่องควบคู่กับท่าเรือสิงคโปร์มานาน ทำให้สิงคโปร์มีความชำนาญในการเดินเรือ บริหาร
จัดการกองเรือ การท่าเรือ การแก้ไขปัญหาทั้งบนบกและในทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพในระดับ
มาตรฐานสากล

ดังนั้น เมื่อเส้นทางคลองไทยชัดเจนแล้วว่าจะเป็นเส้น 9A ขุดผ่าน 5 จังหวัด คือ กระบี่
ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช และสงขลา เป็นระยะทางยาวประมาณ 120 กิโลเมตร บนบกและประมาณ
20 กิโลเมตร ในทะเล จึงจำเป็นต้องให้การศึกษาแก่เยาวชนในสาขาเทคโนโลยีวิทยาศาสตร์ และ
วิศวกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ การท่าเรือ การบริหารจัดการอู่ต่อเรือ อู่ซ่อมเรือ กองเรือ ฯลฯ
เป็นการล่วงหน้าไว้และจะต้องทำต่อเนื่องตลอดไปตราบช่วงกาลเวลาที่คลองไทยอยู่คู่กับประเทศไทยตลอดไป

ในระยะเริ่มแรกการเรียนสาขาวิชาการต่างๆ ในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องอาจเป็นการฝาก
เรียนไว้กับสถาบันศึกษาต่างๆ ได้แก่ มหาวิทยาลัยในภาคใต้ เช่น มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ มหาวิทยาลัยทักษิณ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล สถาบันราชภัฏ วิทยาลัย
การอาชีพ และสถาบันอุดมศึกษาในเขตพื้นที่ภาคใต้ก่อน แล้วควรคิดหลอมรวมเป็นมหาวิทยาลัยคลองไทย
ขึ้นในโอกาสอันควร เมื่อมีงบประมาณสนับสนุนจากคลองไทยอย่างต่อเนื่องแล้ว ขณะนี้วิทยาลัยต่อเรือ
นครศรีธรรมราชได้ทดลองเปิดหลักสูตรปริญญาตรีด้านวิศวกรรมเดินเรือแล้ว เริ่มเปิดรุ่นแรกเมื่อ 2546
ได้รับความสนใจมาก

ความขาดแคลนของสถาบันอุดมศึกษา

จากการศึกษาสถิติผู้จบการศึกษาของภาคใต้ ปรากฏว่ายังขาดแคลนสถาบันอุดมศึกษา
เพราะจำนวนผู้จบมัธยมศึกษาปีที่ 6 (ม.6) และ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) มียอดค่อนข้างสูง แต่ยังมี
สถาบันรองรับน้อย ทำให้สามารถรองรับผู้จบมัธยมศึกษาปีที่ 6 (ม.6) และประกาศนียบัตรวิชาชีพ
(ปวช.) ได้เพียงร้อยละ 50 - 60 จึงต้องเดินทางไปเรียนต่อในสถาบันอุดมศึกษาในกรุงเทพมหานครหรือ
ประเทศเพื่อนบ้าน จากตัวเลขปี 2544 มีผู้จบมัธยมศึกษาปีที่ 6 (ม.6) จำนวน 48,251 คน และ
ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) จำนวน 29,297 คน

จำนวนนักเรียนที่จบมัธยมศึกษาปีที่ 6 (ม.6) ในภาคใต้

จังหวัด	มัธยมศึกษาปีที่ 6 (ม.6)	ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)
ชุมพร	2,100	1,592
ระนอง	657	668
พังงา	912	811
สุราษฎร์ธานี	4,788	2,678
ภูเก็ต	1,133	1,391
กระบี่	1,914	1,402
นครศรีธรรมราช	9,331	6,797
สงขลา	6,870	5,261
พัทลุง	3,038	2,341
ตรัง	4,078	2,472
สตูล	2,002	745
ยะลา	3,433	1,140
ปัตตานี	4,207	1,142
นราธิวาส	3,789	857
รวม	48,251	29,297

เฉพาะบริเวณจังหวัดที่คลองไทย 9A ตัดผ่านจะมีนักเรียนจบมัธยมศึกษาปีที่ 6 (ม.6) ในปี 2544 จำนวน 25,233 คน และ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) 18,273 คน รวม 43,506 คน เทียบกับ ตัวเลขผู้จบมัธยมศึกษาปีที่ 6 (ม.6) ทั้งประเทศประมาณ 500,000 คน ซึ่งเป็นตัวเลขต้นทุนที่เพียงพอ สำหรับการพิจารณาตั้งมหาวิทยาลัยคลองไทยและสถาบันพัฒนาวิชาชีพ เพื่อสนับสนุนกิจการคลองไทย และการอุตสาหกรรม การพาณิชย์ การท่องเที่ยว ในภูมิภาคนี้เป็นตัวเลขพื้นฐานว่าภายในระยะเวลาที่มีการก่อสร้างคลองและเขตเศรษฐกิจพิเศษ 10 ปี จะมีผู้ที่เข้าทำงานที่จบมัธยมศึกษาปีที่ 6 (ม.6) และ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) ทั่วประเทศ ผู้จบมัธยมศึกษาปีที่ 6 (ม.6) สถิติประมาณการในปี 2554 (10 ปี ข้างหน้า) รวมผู้จบการศึกษาในปี 2544 จำนวน 571,448 คนในปีเดียว ถ้าไม่คิดตัวเลขแบบ ก้าวหน้า (Progress) แต่คิดคร่าวๆ จากตัวเลขรวมปี 2544 ต่อไปอีก 10 ปี ก็จะมีผู้จบมัธยมศึกษาปีที่ 6 (ม.6) รวมกัน 10 ปี เฉพาะในพื้นที่เดิม 500,000 คน (ดูตัวเลขจริงของจำนวนผู้จบมัธยมศึกษาปีที่ 6 (ม.6) ตั้งแต่ พ.ศ. 2544 - 2559 ซึ่งเป็นตัวเลขประมาณการแบบก้าวหน้า (Progress) ซึ่งจะสูงกว่ามาก ฉะนั้น จำนวน รวม 500,000 คน จึงเป็นตัวเลขต่ำสุด (Minimum) นักเรียนภาครัฐ 125,593 ภาคเอกชน 81,764 คน เฉพาะในเขต 5 จังหวัด ประมาณ 100,000 คน นี่คือ ตัวเลขผู้ที่จะมีงานทำที่คลองไทย จากพื้นที่ที่จะเห็น

ว่าระหว่างการก่อสร้างและสร้างโครงการแล้วเสร็จ ซึ่งต้องใช้แรงงานถึง 3,000,000 คน และในยอดแรงงานดังกล่าวจะต้องจบปริญญาตรีเป็นอย่างน้อย 10 % ของแรงงานทั้งหมด นั่นคือ 300,000 คน ส่วนที่เหลือต่ำกว่าปริญญาตรี หรือน้อยสุดก็จบมัธยมศึกษาปีที่ 6 (ม.6) ส่วนแรงงานชั้นต่ำกว่ามัธยมศึกษาปีที่ 6 (ม.6) ก็ต้องปรับระดับการศึกษาให้สูงขึ้น เน้นชั้นฝีมือแรงงาน (Skilled Labors) ทั้งสิ้น แรงงานในพื้นที่ที่สูงถึงครึ่งล้านคน จึงน่าจะเป็นตัวเลขสร้างงานที่น่าพอใจ หากเลือกเส้นทางอื่นจะขาดแคลนแรงงานและเป็นช่องทางให้แรงงานต่างประเทศเข้ามา หากขุดคลองบริเวณ 2A ที่ระนอง – ชุมพร หรือเส้นทางบริเวณ 5A ที่สตูล – สงขลา เนื่องจากแรงงานในพื้นที่จะมีจำนวนน้อยเกินไปที่จะรับงานก่อสร้างระดับอภิมหาโครงการได้

จากตัวเลข 500,000 คน ใน 10 ปี ถ้าจัดตั้งมหาวิทยาลัยคลองไทยขึ้นก็จะช่วยลดปัญหานักศึกษาภาคใต้ต้องเดินทางเข้าศึกษาในส่วนกลาง กรุงเทพมหานคร และประเทศใกล้เคียงได้ส่วนหนึ่ง

หลักสูตรที่เกี่ยวกับคลองไทย

หลักสูตรที่น่าจะเป็นประโยชน์สำหรับการพัฒนาคลองไทย การอุตสาหกรรม การพาณิชย์ การท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมบริการ น่าจะประกอบด้วยหลักสูตรในสาขาวิชาต่อไปนี้

- การพัฒนาสังคม
- ภาษาอังกฤษ เยอรมัน ฝรั่งเศส
- ภาษาญี่ปุ่น จีน เกาหลี
- การจัดการธุรกิจ
- การบัญชี
- เทคโนโลยีการเกษตร
- อุตสาหกรรมเกษตร
- เทคโนโลยีอาหาร
- เทคโนโลยีสารสนเทศ
- วิศวกรรมการต่อเรือ
- วิศวกรรมเรือนอกฝั่ง (Offshore Engineering)
- วิศวกรรมเครื่องกล
- วิศวกรรมไฟฟ้า
- วิศวกรรมอิเล็กทรอนิกส์
- วิศวกรรมคอมพิวเตอร์
- วิศวกรรมการสื่อสาร
- การบริหารจัดการท่าเรือ

- การบริหารจัดการทรัพยากรทะเล
- การเดินเรือสากล
- การบริหารทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม
- การพัฒนาท่องเที่ยว
- วิศวกรรมยานยนต์
- วิทยาศาสตร์ชีวภาพ
- วิทยาศาสตร์การอาหาร
- วิทยาศาสตร์การประมง
- สาธารณสุขศาสตร์
- วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม
- วิศวกรรมปิโตรเคมี
- วิศวกรรมโยธา
- การบริหารจัดการท่าเรือคอนเทนเนอร์
- การบริหารจัดการท่าเรือโดยสาร
- การบริหารจัดการท่าเรือสินค้า
- ท่าเรือน้ำมัน
- การบริหารจัดการคลังสินค้า
- การบริหารจัดการการซ่อมเรือและต่อเรือเดินทะเลขนาดใหญ่
- การบริหารจัดการนิคมอุตสาหกรรม
- การบริหารจัดการกองเรือพาณิชย์นาวี
- การบริหารจัดการโรงกลั่นน้ำมัน

ฯลฯ

ในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) และประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) และ
อนุปริญญา (Associate Degree) วิชาช่างทุกสาขา เช่น

- ช่างกลโรงงาน
- ช่างอุตสาหกรรม
- ช่างห้องเย็น (Refrigeration)
- ช่างเชื่อม (Welding)
- ช่างท่อและโลหะ (Plumbing & Metalogy)
- ช่างไฟฟ้ากำลัง

- ช่างยนต์
- ช่างกลเรือ
- ช่างสี
- ช่างอิเล็กทรอนิกส์
- ช่างโทรคมนาคมและการสื่อสาร
- การเดินเรือและการนำร่อง
- การขุดลอกร่องน้ำและชายทะเล
- การควบคุมรดยก เกรนยกสินค้า ขึ้น – ลงเรือ
- การจัดการตู้สินค้า (Containers)
- การจัดการลานเก็บตู้สินค้า
- การบริหารงานบุคคลบนเรือสินค้า
- ประกาศนียบัตรสำหรับหลักสูตรนายเรือสินค้า
- ประกาศนียบัตรการบริหารงานบุคคลบนฝั่งสำหรับบริษัทเดินเรือทะเล
- ประกาศนียบัตรงานช่างกลนอกฝั่ง การเดินเรือระหว่างประเทศ
- ประกาศนียบัตรด้าน Hydrographic Surveying
- ประกาศนียบัตรด้านกำจัดคราบน้ำมัน (Oil pollution response and control)
- ประกาศนียบัตรการนำร่อง (Navigation)
- ประกาศนียบัตรการปฏิบัติงานเรือตู้คอนเทนเนอร์ (Operations of container)
- ประกาศนียบัตรการจัดการท่าเรือสินค้า (Conventional Cargo Terminals)
- ประกาศนียบัตรการกู้ซ่อมเรือ

ฯลฯ

ขณะนี้ขีดความสามารถในเรื่องการทำเรือของประเทศไทย มีท่าเรือของรัฐ 2 ท่า คือ ท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการฝึกฝนและมีประสบการณ์เกี่ยวกับท่าเรือ ประมาณ 4,000 คน (พ.ศ. 2546) ซึ่งในปี 2545 ที่ผ่านมา ท่าเรือกรุงเทพฯ รับสินค้าขาเข้า 6,185,446 ตัน และส่งออก 7,779,276 ตัน ท่าเรือแหลมฉบังนำเข้าสินค้า 8,557,980 ตัน ส่งออก 16,930,362 ตัน และท่าเรือกรุงเทพฯ รับตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขาเข้าและส่งออกได้ 1,110,561 ตัน ท่าเรือแหลมฉบังรับตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทั้งขาเข้าและส่งออกได้ 2,657,651 TEU (หน่วยนับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต) จึงนับว่าเป็นการเริ่มต้นที่ดีแล้ว เมื่อสิ้นปี 2546 มีปริมาณตู้เพิ่มขึ้นถึง 315 ล้าน TEU แล้ว

ข้อมูลแผนที่ตั้งมหาวิทยาลัย

สำนักงานการศึกษาแห่งชาติได้ให้ข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับที่ตั้งมหาวิทยาลัย (University Mapping) ซึ่งเป็นโครงการวิจัยเพื่อกำหนดแผนที่ตั้งสถาบันอุดมศึกษาในภาคใต้ ในเขต ๘ และเขต 9 ไว้ ศูนย์ประสานงานคลองไทยที่สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล คณะเกษตรกรรมนครศรีธรรมราช ได้เตรียมวางแผนและได้ประชุมวางแผนก่อตั้งมหาวิทยาลัยแล้วหลายครั้ง

บทที่ 7

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาขั้นต้น (Pre-Feasibility Study) ของคณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษา ด้านพื้นที่และสิ่งแวดล้อม ด้านวิศวกรรมและธรณีวิทยา ด้านความมั่นคงแห่งชาติ ด้านเศรษฐกิจ ด้านความร่วมมือระหว่างประเทศและเงินทุน ด้านประชากริจารณ์ และด้านกฎหมาย รวมถึงการศึกษา ความภายในประเทศและต่างประเทศแล้ว สรุปว่าเห็นควรให้มีการขุดคลองไทยเพราะมีความเหมาะสม ความคุ้มค่า และมีความเป็นไปได้ แต่จะต้องมีการศึกษาขั้นสมบูรณ์ (Full Feasibility Study) อย่างละเอียดถี่ถ้วนเพื่อให้ลดผลกระทบในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความมั่นคงของประเทศ โครงการขุดคลองไทยจะเป็นโครงการที่สำคัญและยิ่งใหญ่ระดับนานาชาติ เป็นเส้นทางเดินเรือสากลใหม่ของโลก ซึ่งจะช่วยพัฒนาประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของภาคใต้โดยตรง จะทำให้ประชาชนในภาคใต้และจากการหลั่งไหลมาจากภาคอื่น ๆ จะมีการจ้างงานเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 3 ล้านแรงงาน ทำให้ลดปัญหาคนตกงานและแก้ไขปัญหาคาความยากจน เมื่อฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ความมั่นคงของประเทศเพิ่มสูงมากขึ้นตามไปด้วย ดังนั้น การขุดคลองไทยน่าจะเป็นการลดปัญหาอย่างยั่งยืนและยังประโยชน์แก่ประเทศในทุก ๆ ด้าน ที่เห็นได้ชัดได้แก่ การคมนาคม การค้า การเกษตร การอุตสาหกรรม การทำเรือ การท่องเที่ยว ฯลฯ อันเป็นการพัฒนาบ้านเมืองอย่างเบ็ดเสร็จในระยะยาวและตลอดไป

กล่าวโดยสรุปว่า โครงการขุดคลองหรือ “คลองไทย” นับเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่จะเป็นประโยชน์ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม การเมือง ความมั่นคง และเทคโนโลยี ซึ่งจะเป็นกุญแจสำคัญทำให้ประเทศไทยก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจเศรษฐกิจที่สำคัญในระดับโลก จากการศึกษารายละเอียดเบื้องต้นของคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ชี้ให้เห็นถึงผลดีทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ความมั่นคงทางสมุททานุภาพของประเทศไทยและของประชาคมโลก แต่อย่างไรก็ตามควรจะได้มีการศึกษาความเป็นไปได้ในเชิงลึกอีกครั้งหนึ่งเพื่อเตรียมการและป้องกันผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นในด้านวิศวกรรม สังคม และสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

อย่างไรก็ตามการขุดคลองไทยจะต้องคำนึงถึงสิ่งสำคัญ เป็นหลักปรัชญาในการขุดคลอง กล่าวคือ

จะต้องศึกษาในรายละเอียดขั้นสมบูรณ์อย่างถี่ถ้วน โดยตรวจสอบผลกระทบทุก ๆ ด้าน อย่างรอบคอบ วางแผนยุทธศาสตร์ชาติที่ชัดเจน ไม่ให้ประเทศชาติเสียเปรียบผู้ได้รับสัมปทานประชาชนคนไทยในพื้นที่คลองผ่านจะต้องได้รับผลกระทบน้อยที่สุด และจะต้องเป็นผู้มีส่วนร่วมตัดสินใจใน

โครงการและต้องได้รับประโยชน์ และสามารถดำรงชีพอยู่ด้วยความมั่นคง และมีเกียรติศักดิ์ศรีและมีวิชาชีพที่ถาวรยั่งยืนจากการพัฒนาและดำเนินงานของคลองไทยตลอดไป รวมทั้งให้คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและความมั่นคงของประเทศเป็นหลัก เพราะการพัฒนาคลองไทยจะเป็นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) และโครงการต่อเนื่องในโครงการอุตสาหกรรมการบินเรือ การขนส่งทางทะเลที่ไทยจะต้องเป็นศูนย์กลางคลังสินค้าโลจิสติกส์ (Logistics) ในภูมิภาคเป็นโครงการขนาดยักษ์จริง ๆ ดังนั้นจะต้องไม่ทำสัญญาใด ๆ ที่ก่อให้เกิดค่าโง่ หรือความเสียหายแก่ลูกหลานไทยในอนาคต

อย่างไรก็ตามเราต้องให้ความเป็นธรรมแก่ผู้ลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศทุกฝ่าย โดยไม่ลำเอียงให้นายทุนฝ่ายใดฝ่ายใดได้เปรียบอีกฝ่ายหนึ่ง อันจะเป็นชนวนก่อความไม่สงบ และสร้างปัญหาในการบริหารจัดการ และการใช้คลองในอนาคต ซึ่งจะต้องเป็นเส้นทางเดินเรือสากลของนานาประเทศใช้ประโยชน์ร่วมกัน โดยอยู่ภายใต้อำนาจการบริหารและอธิปไตยของประเทศไทย

โดยสรุป

1. ให้ศึกษาอย่างต้องแท้ถึงผลได้ผลเสียในการขุดคลอง
2. ให้คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและความมั่นคงของชาติเป็นหลัก
3. ให้คำนึงถึงความเดือดร้อนของประชาชนเป็นข้อพิจารณาที่สำคัญว่าประชาชนจะได้ประโยชน์อะไร

ประโยชน์อะไร

4. หากนำต่างประเทศมาลงทุนก็อย่าให้ต่างประเทศมาเอาเปรียบ
5. ดิน แร่ธาตุที่ขุดจะต้องเป็นของรัฐและประชาชนเป็นส่วนรวม

จากการที่คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้พิจารณาเลือกเส้นทาง 9A ในการขุดคลองไทย ผ่านจังหวัดกระบี่-ตรัง-พัทลุง-นครศรีธรรมราช-สงขลา และได้ทำการสำรวจภูมิประเทศบริเวณแนวที่จะขุดคลองไทย รวมถึงการชี้แจงรายละเอียดให้ประชาชนในจังหวัดที่จะขุดคลองไทย และจังหวัดใกล้เคียงได้เข้าใจเพื่อให้การสนับสนุนในการขุดคลองไทย รับฟังความคิดเห็นโดยรวมจากประชาชน และได้ศึกษาถึงความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม การเงิน ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ชนิด ขนาด และจำนวนของเรือที่แล่นผ่านคลองไทย และข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. สมควรขุดคลองไทยทางภาคใต้ของประเทศไทย ขุดคลองเชื่อมระหว่างทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดียและอ่าวไทยในมหาสมุทรแปซิฟิก ในเส้นทาง 9A ที่เหมาะสมที่สุดในปัจจุบัน คือ ผ่านจังหวัด กระบี่-ตรัง-พัทลุง-นครศรีธรรมราช-สงขลา ความยาวประมาณ 120 กิโลเมตร และให้เรียกเส้นทางขุดคลองนี้ว่า “คลองไทย” แทนคำว่า “คลองคอคอดกระ” เดิม
2. ลักษณะคลองแบบสองคลองคู่ขนาน เป็นคลองบนและคลองล่างเพื่อการสัญจรทางเดียว ความกว้างประมาณคลองละ 350 เมตร ณ จุดกลับเรือกว้าง 500 เมตร ซึ่ง

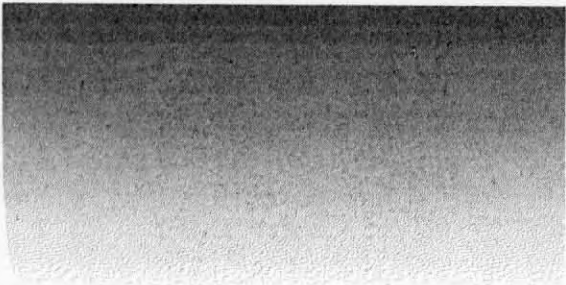
จะมีไม่เกิน 2 แห่ง หรือตามที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ การกู้ภัย การคุ้มครองคลอง และการรักษาความสงบเรียบร้อยในการจัดการ ส่วนความลึกของคลอง คือ 30 เมตร ความยาวเฉลี่ย 120 กิโลเมตร โดยประมาณ (คลองบน 125 กิโลเมตร คลองล่างประมาณ 120 กิโลเมตร) คลองคู่ขนาน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในการเดินเรือ และความรวดเร็วในการเดินเรือ เพื่อไม่ต้องรอหลีก สามารถรองรับเรือได้คลองละ 200-300 ลำต่อคลอง ต่อวัน และเพื่อให้เรือ VLCC และ ULCC ขนาด 200,000-300,000 DWT สามารถแล่นผ่านได้อย่างสะดวก และเป็นการจูงใจให้เรือใช้คลองไทยมากขึ้น เพราะประหยัดเวลาและเชื้อเพลิงได้มาก แทนการแล่นเรือผ่านเส้นทางช่องแคบมะละกา ซึ่งประหยัดได้ 3 วัน และคิดเป็นระยะทางที่ประหยัดได้ไม่น้อยกว่า 2,400 กิโลเมตร ช่องแคบซุนดา และช่องแคบลอมบอก 5-7 วัน ทำให้ลดภาวะเรือนกระจกจากการเผาเชื้อเพลิง (น้ำมัน) ลงได้จำนวนมหาศาล (ประมาณปีละ 25 พันล้านดอลลาร์)

3. ระดับน้ำของสองฝั่งทะเลต่างกันประมาณ 25 เซนติเมตร จึงเป็นคลองในระดับน้ำทะเล ไม่ต้องสร้างประตูน้ำ เพื่อยกระดับให้เรือผ่าน
4. การขุดคลองสามารถใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ เพื่อความรวดเร็วในการขุด แต่ไม่สมควรขุดโดยใช้ปรมาณู
5. ควรกำหนดกรอบข้อกำหนด TOR (Terms of Reference) ในการพัฒนาโครงการสำหรับผู้ลงทุนที่เป็นธรรมกับผู้รับสัมปทานและประเทศไทยในฐานะเจ้าของคลองไทย
6. กำหนดแนวให้มีเขตเศรษฐกิจพิเศษ 3 บริเวณ คือ
 - (1) บริเวณอำเภอสิเกา และอำเภอวังวิเศษ จังหวัดตรัง และอำเภอคลองท่อม จังหวัดกระบี่ ใช้พื้นที่ประมาณ 400 ตารางกิโลเมตร (20x20 กิโลเมตร)
 - (2) บริเวณอำเภอทุ่งสง อำเภอรัชฎา และอำเภอห้วยยอด ใช้พื้นที่ประมาณ 400 ตารางกิโลเมตร (20x20 กิโลเมตร)
 - (3) บริเวณอำเภอหัวไทร อำเภอชะอวด อำเภอรโนด ใช้พื้นที่ประมาณ 600 ตารางกิโลเมตร (20x30 กิโลเมตร)
 รวมพื้นที่พัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรมและเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) 3 เขต ประมาณ 1,400 ตารางกิโลเมตร
7. การออกกฎหมายใหม่เกี่ยวกับกฎหมายทะเล การเดินเรือทะเลและกฎหมายใด ๆ ที่เกี่ยวกับการเดินเรือสากลต้องเร่งดำเนินการส่งเสริมให้การเดินเรือไทยเจริญขึ้นทันอารยประเทศ และเสริมสร้างให้มีคลองเรือที่มั่นคง

8. การจัดทำประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องให้ประชาชนทราบ และให้ความร่วมมือสนับสนุนในการขุดคลองไทย และให้ประชาชนในพื้นที่เป็นผู้มีส่วนร่วมกำหนดพื้นที่แนวคลองของตนเอง และปรับสภาพแวดล้อมสังคมของตนเองตลอดจนสิทธิในการได้รับค่าเวนคืนที่เป็นธรรม และมีอาชีพที่มั่นคงจากการมีคลองไทย
9. ค่าใช้จ่ายในการขุดคลองไทยพิจารณาจากเงินออมภายในประเทศ ร่วมกับเงินจากผู้รับสัมปทานจากต่างประเทศร่วมกัน หรือมีบริษัทที่ขอรับสัมปทานโดยตรง เพื่อให้คนไทยมีส่วนร่วมเป็นเจ้าของในอัตราที่เหมาะสมที่สุด และมีความเป็นธรรมกับทั้ง 2 ฝ่าย คือ รัฐบาลไทยที่เป็นเจ้าของคลอง และฝ่ายผู้ได้สัมปทานที่เป็นผู้ลงทุน โครงการอาจเชิญชวนให้ประชาชนร่วมลงทุนในรูปแบบซื้อพันธบัตร ในระยะเวลา 10-20 ปี หรือรัฐบาลให้สัมปทานแก่ภาคเอกชนทั้งภายในประเทศและต่างประเทศมีส่วนร่วมในการลงทุน และขายหุ้นมหาชนในตลาดหุ้น เป็นต้น ซึ่งรัฐบาลจะต้องพิจารณา
10. กำหนดโครงการขุดคลองไทยเป็นแผนยุทธศาสตร์ชาติ โดยกำหนดเป็นนโยบายที่สำคัญของรัฐ ที่ส่วนราชการทุกฝ่ายและประชาชนทุกหมู่เหล่าต้องร่วมมือกัน
11. ระบบสัมปทานที่เหมาะสมควรเป็นระบบ BOOT (Build Operate Own Transfer) คือ ให้ผู้รับสัมปทานก่อสร้าง เป็นเจ้าของในระยะหนึ่งตามสัญญา ดำเนินการเรื่องคลอง เมื่อครบสัญญาแล้วจะต้องโอนคืนเป็นสมบัติของประเทศไทยต่อไป สัมปทานควรอยู่ระหว่าง 30-50 ปี หรือตามความเหมาะสม
12. การเตรียมความพร้อมบุคลากรบริหารจัดการเรื่องคลอง การเดินเรือ ช่อมเรือ ต่อเรือ การท่าเรือ การจัดการในทะเล การควบคุมคลอง ฯลฯ จะต้องเตรียมฝึกคนไทยไว้ล่วงหน้า 10 ปี เป็นอย่างน้อย ก่อนเปิดการเดินเรือในคลอง ฉะนั้นจะต้องจัดตั้ง “มหาวิทยาลัยคลองไทย” ขึ้นก่อนเพื่อรับนักศึกษาคณะวิทยาศาสตร์ วิศวกรรมช่างฝีมือ ฯลฯ ในระดับต่ำกว่าปริญญาตรี ปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี ทั้งนี้ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป โดยฝากเรียนไว้กับสถาบันการศึกษาในพื้นที่ที่คลองผ่าน ได้แก่ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล สถาบันราชภัฏ วิทยาลัยการต่อเรือปากพนัง วิทยาลัยการอาชีพต่าง ๆ โดยผู้ให้ทุนการศึกษาโครงการจะต้องจ่ายงบประมาณเพื่อการนี้แก่สถาบันต่าง ๆ ไปก่อนจนกว่าจะสามารถตั้งเป็นมหาวิทยาลัยคลองไทยในอนาคตต่อไป โดยรายได้จากโครงการคลองไทย ให้ถือว่าการศึกษาเป็นหัวใจสำคัญของโครงการคลองไทย

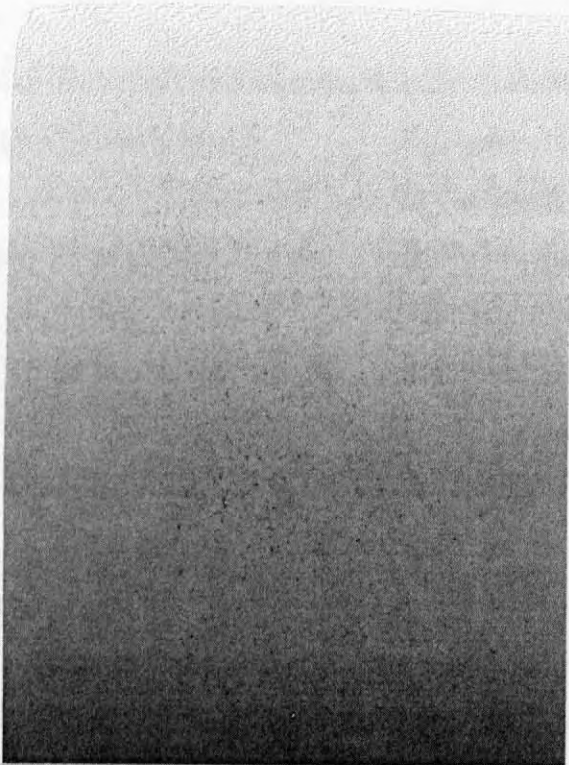
13. แหล่งศึกษาสาขาวิชาการทางการเดินเรือ บริหารจัดการเรือ ท่าเรือ วิศวกรรมการเดินเรือ ฯลฯ ควรศึกษาจากสถาบัน MPA (Maritime and Port Authority) ของสิงคโปร์ เป็นต้นแบบ และมาปรับใช้กับมหาวิทยาลัยคลองไทยต่อไป
14. การสร้างเมืองใหม่และเขตอุตสาหกรรมต่อเนื่องจาก 3 เขตในข้อ 6 จะต้องคำนึงถึงอุตสาหกรรมที่สะอาด ทันสมัยเท่านั้น เป็นอุตสาหกรรม High Technology เพื่อเตรียมสินค้าส่งออกลงเรือไปต่างประเทศ รวมทั้งอุตสาหกรรมบริการอื่น ๆ เช่น ช่อมเรือ โรงแรม ท่องเที่ยว การบิน การขนส่งทางบก ฯลฯ
15. ควรมีเขตปลอดภาษีในเขตเมืองใหม่และเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้ง 3 เขต มูลค่าเมืองใหม่แห่งละประมาณ 10,000 ล้านเหรียญสหรัฐและควรได้รับการออกแบบที่ทันสมัย
16. รายได้จากการเดินเรือและเขตเมืองใหม่ จะต้องแบ่งเป็นรายได้ให้แก่จังหวัดที่คลองผ่านในอัตราตามที่รัฐกำหนด (ประมาณร้อยละ 50) ที่เหลือจึงเป็นของจังหวัดใกล้เคียงและจังหวัดอื่น ๆ โดยนำเข้าเป็นรายได้ของรัฐต่อไป
17. แหล่งน้ำจืดสำหรับขายหรือบริการให้เรือที่ผ่าน จะต้องมีการเตรียมอ่างเก็บกักน้ำขนาดใหญ่จากบริเวณเขาหลวงใกล้อำเภอทุ่งสง และอำเภอพรหมคีรี อำเภอห้วยยอด โดยกรมชลประทานเป็นแหล่งสำรองน้ำจืดเพิ่มเติม
18. พรุกวนครึ่งส่วนเหนือคลองไทยบนกันเป็นเขื่อนเหนือคลองไทย ไว้เป็นน้ำต้นทุนแก่โครงการลุ่มน้ำปากพนัง ควรขุดให้ลึกเป็นอ่างเก็บน้ำจืด โดยลอกให้ลึก 10 - 20 เมตร จะได้มีปริมาณน้ำจืดพอบริการเรือ ปัจจุบันราคาน้ำจืดคิวบิกเมตรละ 25 เหรียญสหรัฐ ซึ่งจะเป็นเงินนำเข้าประเทศได้มหาศาล เพราะเรือแต่ละลำต้องการน้ำจำนวนมาก
19. คลองไทยตัดผ่านทางหลวงสายสำคัญ 4 สาย ที่ต้องสร้างสะพานข้ามคลอง และมีทางรถไฟ 2 สาย อาจทำสะพานหรืออุโมงค์ลอด เพื่อไม่ให้บริเวณพื้นที่ประชาชนอาศัยใต้คลองและเหนือคลองขาดการติดต่อกัน ส่วนการออกแบบแล้วแต่วิศวกรจะกำหนดตามความเหมาะสม
20. สร้างทางด่วนขนานคลองเชื่อมสองฝั่งทะเล (Land Bridge) ทั้งด้านเหนือและด้านใต้ คลองบนและล่างตามแนวบริเวณเขตคลองแนวเขตไว้ ควรเป็นถนนทางด่วน 10 เลน รองรับประชากรที่อาศัยตลอดแนวคลองและใกล้เคียงให้เดินทางทางบกได้โดยสะดวกทุกทิศทาง
21. การจ่ายค่าชดเชยเวนคืน ขนย้าย รื้อย้าย จะต้องให้ความเป็นธรรมกับประชาชนในอัตราที่จ่ายสูงกว่าราคาค่าเวนคืนตามที่รัฐกำหนด ราษฎรที่มีผลกระทบจากการ

- ชุดคลองที่ไม่มีสิทธิได้ค่าเวนคืน แต่มีผลกระทบผู้รับสัมปทานจะต้องจัดที่อยู่ใหม่ที่
เหมาะสมให้ด้วยความเป็นธรรม
22. ต้องแบ่งพื้นที่ในคลอง โดยวางท่อนแบ่งเขตให้เรือประมงและเรือสินค้าขนาดเล็ก
ขนาดระวางต่ำกว่า 100 ตัน ผ่านได้ตลอดเวลา และร่วมใช้คลองเช่นเดียวกับเรือ
เดินทะเล
 23. เรือกองทัพเรือไทยและเรือหน่วยราชการไทยมีสิทธิที่จะต้องได้รับการยกเว้นค่า
ผ่านคลอง และไม่ควรอนุญาตให้ เรือค่าน้ำผ่าน
 24. ปากคลองทั้งฝั่งทะเลอันดามัน จังหวัดกระบี่-ตรัง และที่อำเภอหัวไทร จังหวัด
นครศรีธรรมราช และอำเภอระโนด จังหวัดสงขลา ควรก่อสร้างคลอง 9A เหนือ
และ คลอง 9A ใต้ ให้ห่างกันไม่น้อยกว่า 10 กิโลเมตร เพื่อไม่ให้เกิดการจราจรปาก
คลองไทย ทั้งสองฝั่งทะเลแออัดและคับคั่ง
 25. โครงการสร้างคลองไทย (Thai Canals Project) จะต้องมีหน่วยงานราชการ
ขึ้นมากำกับ ควบคุม บริษัทที่ดำเนินการคลองไทย และต้องเตรียมพร้อมรับการ
ถ่ายโอนการบริหารจัดการคลองไทย เมื่อบริษัทคลองหมดอายุสัมปทานหรือโอน
เป็นของรัฐตามแต่กรณี



ภาคผนวก

1



การประชุมคณะกรรมการวิชาการวิสามัญ ฯ

การประชุมครั้งที่ 1 วันอังคารที่ 29 พฤษภาคม 2544

มติที่ประชุม

1) มีมติแต่งตั้งนายคำนวณ ชโลปถัมภ์ เป็นประธานคณะกรรมการวิชาการวิสามัญฯ และได้แต่งตั้งกรรมการวิชาการวิสามัญฯ ให้ดำรงตำแหน่งต่าง ๆ รวม 21 ตำแหน่งตามข้อบังคับการประชุมของวุฒิสภา พ.ศ. 2544 ข้อ 82

2) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการวิชาการวิสามัญฯ เพื่อศึกษาเรื่องต่าง ๆ เป็นการเฉพาะด้าน

รวม 7 คณะ

3) แต่งตั้งที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ประจำคณะกรรมการวิชาการวิสามัญฯ จำนวน 7 คน ประกอบด้วย

3.1) พลตำรวจเอก สุวัจน์ อมรวิวัฒน์

3.2) นายปรีดี หิรัญพฤกษ์

3.3) นายเสรี สุวรรณภานนท์

3.4) นางนิพัทธา อมรรัตนเมธา

3.5) นางนันทนา สงฆ์ประชา

3.6) นายวิกรม อัยศิริ

3.7) นายบุญญา หลีเหลด

การประชุมครั้งที่ 2 วันอังคารที่ 12 มิถุนายน 2544

มติที่ประชุม

1) แต่งตั้งที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ฯ และอนุกรรมการเพิ่มเติม รวม 4 คน คือ

1.1) พลโทโอภาส รัตนบุรี เป็นอนุกรรมการในคณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านความมั่นคงแห่งชาติ

1.2) ดร.เรณูรงค์ รัตนปรีชาเวช เป็นที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ประจำคณะกรรมการวิชาการวิสามัญฯ

1.3) รศ. ดร.สถาพร เขียววิมล เป็นอนุกรรมการในคณะอนุกรรมการวิชาการวิสามัญฯ ศึกษาด้านวิศวกรรมและธรณีวิทยา

1.4) ดร.เฉลิมศักดิ์ ระเบิดวงษ์ เป็นอนุกรรมการในคณะอนุกรรมการวิชาการวิสามัญฯ ศึกษาด้านเศรษฐกิจและการลงทุน

2) พิจารณาข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับความเป็นไปได้ของการเลือกเส้นทาง

2.1) คณะอนุกรรมการวิชาการวิสามัญฯ แจ้งรายชื่ออนุกรรมการที่ตั้งได้ไม่เกิน 10 คนตามข้อบังคับการประชุมข้อ 82 วรรคท้าย พร้อมทั้งรายละเอียดหน้าที่ และภารกิจที่ต้องปฏิบัติ

2.2) ชมวิถีทัศนศึกษาเกี่ยวกับการชดชดชดชดที่ผ่านมา รวมทั้งการศึกษาของบริษัทต่างประเทศในแต่ละเส้นทางที่ได้ศึกษาไว้แล้ว

รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาและปัญหาการจราจร การคับคั่ง และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นประจำ

2.3) รับทราบกำหนดเวลาการชดชดชดชด ถ้าใช้วิธีชดด้วยระเบิดนิวเคลียร์ ใช้ระยะเวลา 8-13 ปี ค่าใช้จ่ายประมาณ 435,859 ล้านบาท ถ้าใช้การชดด้วยวิธีธรรมดาใช้ระยะเวลาชด 10-15 ปี ค่าใช้จ่ายประมาณ 814,853 ล้านบาท

2.4) รับทราบ ผลดี ผลเสีย เพื่อรณรงค์ในการชดชดชด รวมทั้งทำความเข้าใจกับกลุ่มผู้เสียผลประโยชน์ และได้ผลประโยชน์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อชี้แจงให้ประชาชนมั่นใจเกี่ยวกับการดำเนินการชดชดชด

การประชุมครั้งที่ 3 วันศุกร์ที่ 13 กรกฎาคม 2544

มติที่ประชุม

- 1) แต่งตั้งรายชื่อคณะอนุกรรมการวิสามัญ รวม 7 คณะ
- 2) คณะอนุกรรมการวิสามัญ รายงานผลการศึกษาในทุกด้าน ทั้ง 7 ด้าน
- 3) กำหนดหลักเกณฑ์ในการเลือกเส้นทาง โดยคณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านพื้นที่และสิ่งแวดล้อม และคณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านวิศวกรรมและธรณีวิทยา ร่วมกันพิจารณาเลือกเส้นทางตามหลักเกณฑ์ ดังนี้
 - เป็นเส้นทางที่เหมาะสม เพื่อการลงทุนน้อยและประหยัดเวลา
 - จะต้องคำนึงถึงผลกระทบในด้านธรณีวิทยา สิ่งแวดล้อม และสังคมน้อยที่สุด
 - ไม่กระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้าน
 - ไม่ต้องทำประตุน้ำ เพื่อยกระดับน้ำให้เรือผ่าน
 - ไม่ต้องมีอุโมงค์ลอดใต้ภูเขา
 - มีการเวนคืนและการชดในระยะทางที่เหมาะสม ไม่ยาวเกินไป
 - มีที่พักรถตู้มฝั่งทะเลทั้งสองฝั่ง คือด้านอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน
 - ไม่ผ่านชุมชนหนาแน่น และไม่ทำลายภูมิทัศน์ แหล่งโบราณสถาน วัด โรงเรียน สถานที่ราชการ อ่างเก็บน้ำ ลำน้ำสำคัญ ฯลฯ
 - เตรียมการขยชดชดได้โดยไม่มีผลกระทบในขณะที่มีการเดินเรือ พร้อมชดเป็นชดชดชดชดได้

4) ให้ประธานคณะกรรมการวิสามัญไปพิจารณาสรรหาผู้มีความเหมาะสมร่วมเป็นอนุกรรมการฯ พร้อมทั้งให้พิจารณากำหนดกรอบและหัวข้อในการศึกษา เพื่อศึกษาได้อย่างชัดเจนและรวดเร็ว

5) รับทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการเดินเรือ ดังนี้

- การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างทวีปยุโรป แอฟริกา และตะวันออกกลาง มาประเทศตะวันออก อาศัยช่องแคบมะละกาเป็นช่องทางเดินเรือหลัก
- ช่องแคบมะละกามีความยาว ประมาณ 600 กิโลเมตร ความลึก 22 เมตร และมีหินโสโครกทั้ง 2 ฝั่ง ใช้เวลาในการผ่านประมาณ 2 วัน
- เรือผ่านช่องแคบมะละกาประมาณ 600 ลำต่อวัน
- เรือบรรทุกน้ำมัน น้ำหนักบรรทุก 250,000 DWT ขึ้นไป ผ่านช่องแคบมะละกาได้
- ปัจจุบันช่องแคบมะละกา ชุมคาและลอมบ็อกเฉลี่ยการปล้นปีละ 250-300 ครั้ง มีปัญหาโจรสลัดมาก มีปัญหาการจราจรที่คับคั่งหนาแน่นมาก และมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็นประจำ

การประชุมครั้งที่ 4 วันพุธที่ 15 สิงหาคม 2544

มติที่ประชุม

1) เพิ่มเติมหลักเกณฑ์ในการเลือกเส้นทาง

- การเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมในการขุดคลอง
- การกำหนดขนาดของคลอง
- การเลือกเทคนิคการขุดคลอง
- ปริมาณเรือที่จะมาใช้และรายได้จากค่าผ่านคลอง
- ประมาณการมูลค่าของโครงการ

2) การแบ่งพื้นที่การขุดคลองออกเป็น 3 พื้นที่ ดังนี้

- พื้นที่ภาคใต้ตอนบน เริ่มจากฝั่งทะเลตะวันออกตั้งแต่จังหวัดชุมพร-สุราษฎร์ธานี - ฝั่งทะเลตะวันตกตอนบนของจังหวัดระนอง-พังงา ความยาวคลองลัดผ่านประมาณ 100 กิโลเมตร
- พื้นที่ภาคใต้ตอนกลาง เริ่มจากจังหวัดสุราษฎร์ธานี-ตอนล่างจังหวัดนครศรีธรรมราช ทางฝั่งตะวันออก-ฝั่งตะวันตกของจังหวัดพังงา-จังหวัดตรัง ความยาวคลองลัดผ่านประมาณ 150 กิโลเมตร
- พื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง เริ่มจากด้านเหนือจังหวัดพัทลุง-ด้านใต้จังหวัดสงขลาทาง ฝั่งตะวันออก-ฝั่งตะวันตกของจังหวัดตรัง-จังหวัดสตูล ความยาวคลองลัดผ่านประมาณ 100 กิโลเมตร

โดยพิจารณาเห็นว่าภาคใต้ตอนล่างมีความเหมาะสมในการขุดมากที่สุด

3) ให้คณะกรรมการการศึกษาวิสามัญด้านวิศวกรรมและธรณีวิทยา และคณะกรรมการวิสามัญศึกษาด้านความร่วมมือระหว่างประเทศและเงินทุน จัดทำกรอบ **TOR** ร่วมกันต่อไป

4) กรรมการวิสามัญฯ เสนอเส้นทาง 9A ให้ศึกษาเพิ่มเติม เพราะเส้นทางพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง ซึ่งผ่านทะเลสาบสงขลาจะมีปัญหาถูกคัดค้านจากประชาชน

5) มอบหมายให้พลโท โอภาส รัตนบุรี เป็นประธานคณะทำงานศึกษาข้อมูลความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ในเส้นทาง 9A คือ เส้นทางผ่านจังหวัดกระบี่-ตรัง-พัทลุง-นครศรีธรรมราช-สงขลา และศึกษาเปรียบเทียบแนวคลองที่เคยศึกษามาแล้วทั้ง 11 เส้นทาง รวมทั้งศึกษาความเป็นไปได้ของสถานที่จัดทำเมืองอุตสาหกรรมและเขตเศรษฐกิจพิเศษด้วย

6) แต่งตั้งพลตำรวจโท ครุฑ ไชยดิษฐ์ เป็นที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ประจำคณะกรรมการวิสามัญ

การประชุมครั้งที่ 5 วันอังคารที่ 25 กันยายน 2544

มติที่ประชุม

1) รับทราบมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 กันยายน พ.ศ. 2544 ในการแต่งตั้งคณะกรรมการแห่งชาติศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคม โดยมีผู้แทนของส่วนราชการทุกกระทรวง ทบวง กรม นักวิชาการ ประชาชนและองค์กรพัฒนาเอกชน ร่วมเป็นคณะกรรมการโดยให้อยู่ภายใต้นโยบายและการกำกับดูแลของ พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ (รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม)

2) อนุกรรมการการศึกษาด้านวิศวกรรมและธรณีวิทยา เสนอร่าง **Terms of References (TOR)** เพื่อให้บริษัทเอกชนต่างชาติดำเนินการร่วมลงทุน โดยมีเงื่อนไข ดังนี้

- คุณสมบัติของผู้เสนอโครงการ
- เงื่อนไขของการเสนอโครงการ
- สิทธิประโยชน์ที่ผู้เสนอโครงการจะได้รับ
- ผลตอบแทนที่ผู้เสนอโครงการต้องเสนอมา
- ค่าใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดิน เพื่อดำเนินโครงการ
- ทรัพย์สินและทรัพยากรธรรมชาติที่ได้จากการดำเนินโครงการ
- การสนับสนุนของรัฐบาลไทย
- ภาษีอากรต่างๆ

3) สรุปข้อมูลจำนวนเรือประเภทต่างๆ รวมจำนวนเรือทุกประเภท ไป-กลับ ได้ 25,000 เที่ยว/ปี คิดเป็นรายได้ค่าผ่านคลอง ประมาณ 54,000 ล้านบาท/ปี

4) ต้นทุนในการขุดคลอง จากข้อมูลเบื้องต้น ในการขุดต้องขุดหินและดินประมาณ 2,000 ล้านลูกบาศก์เมตร ขุดดินเหนียวประมาณ 20 บาทต่อหนึ่งลูกบาศก์เมตร ขุดหินแกรนิต ประมาณ 120 บาทต่อหนึ่งลูกบาศก์เมตร สัดส่วนของการขุดดินเหนียวและหินแกรนิต เป็น 50:50 ใช้งบประมาณ ในการขุดคลองประมาณ 8 USD ต่อหนึ่งลูกบาศก์เมตร จะใช้งบประมาณ 800,000 ล้านบาท

การประชุมครั้งที่ 6 วันอังคารที่ 24 ตุลาคม 2544

มติที่ประชุม

1) ผู้แทนบริษัทต่างๆ ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องดังนี้

- บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ ให้ข้อมูลเกี่ยวกับวิธีการขุดบนบกและในทะเล การใช้อุปกรณ์การขุดและประมาณการค่าขุดคลอง โดยใช้เส้นทาง SA เป็นข้อมูลพื้นฐานในการประมาณการ รวมทั้งสรุปผลการศึกษาออกแบบคลอง ต้นทุนการขุดคลอง โดยมีเส้นทางยาวประมาณ 200 กิโลเมตร ความกว้าง 520 เมตร ถึง 29 เมตร ให้เรือขนาด 320,000 DWT วิ่งสวนทางกันได้ ประมาณค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 600,000 ล้านบาท ระยะเวลาขุดไม่น้อยกว่า 10 ปี

- การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ให้ข้อมูลเกี่ยวกับประเภท ขนาด เส้นทาง และประมาณการค่าใช้จ่ายต่างๆ ของเรือบรรทุกน้ำมัน และสภาพการเดินเรือในช่องแคบมะละกา

- บริษัท อุตสาหกรรมปิโตรเคมีคัลไทย จำกัด ให้ข้อมูลเรื่องเรือน้ำมันและท่าเรือต่างๆ

- บริษัท สยามมกค จำกัด และ บริษัท นัทลิโน จำกัด เป็นบริษัทเดินเรือของไทย ให้ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการเดินเรือในช่องแคบมะละกา

2) ศึกษาแนวทางเดินเรือด้วยการเปรียบเทียบเส้นทางที่จะใช้ในการขุดคลอง ได้ศึกษาข้อมูลเบื้องต้น ดังนี้

- ประมาณการค่าใช้จ่ายในการขุดไม่ว่าเส้นทางใด ขุดบนบกใช้งบประมาณ 100 ล้านบาท USD/กิโลเมตร ขุดในทะเลใช้งบประมาณ 25 ล้านบาท USD/กิโลเมตร

- สามารถย่นระยะเวลาในการเดินเรือได้ประมาณ 2 วันเศษ เมื่อเปรียบเทียบในการเดินเรือในช่องแคบมะละกา ระยะทางประหยัดประมาณ 1,500 กิโลเมตร

- ควรออกแบบคลองให้รองรับเรือ VLCC ขนาดระวาง 200,000 - 300,000 DWT โดยเรือวิ่งสวนทางไป-กลับ ได้

- เรือผ่านช่องแคบมะละกาประมาณ 200,000 ลำ/ปี และเรือบรรทุกน้ำมัน และเรือสินค้าขนาด 100,000 DWT ผ่านช่องแคบมะละกาไม่ได้

- เรือที่ไม่สามารถผ่านช่องแคบมะละกา จะต้องใช้เส้นทางผ่านช่องแคบซุนดาผ่านกรุงจาการ์ตาและช่องแคบลอมบ็อกซึ่งผ่านบาห์ลี เป็นระยะทางไกลออกไปอีกประมาณ 2,000 - 4,000 กิโลเมตร

การประชุมครั้งที่ 7 วันอังคารที่ 27 พฤศจิกายน 2544

มติที่ประชุม

1) แต่งตั้งพลโท โอภาส รัตนบุรี เป็นรองประธานคณะกรรมการวิชาการวิสามัญ คนที่ 5 แทน นายวัฒนา เขียววิมล ซึ่งถึงแก่อนิจกรรมในขณะปฏิบัติหน้าที่ในรัฐสภา เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2544

2) ให้คณะกรรมการวิชาการวิสามัญศึกษาด้านวิศวกรรมและธรณีวิทยาจัดทำ

2.1) **TOR** โดยมีขอบเขตการศึกษาในประเด็นดังต่อไปนี้

- พื้นที่เหมาะสมในการขุดคลองลัด
- กำหนดขนาดของคลองลัด
- เลือกเทคนิคที่จะใช้ขุดคลองลัด
- ประมาณการจำนวนเรือที่จะมาใช้คลองลัด

2.2) **TOR** เชิญชวนเอกชนมาร่วมลงทุนในประเด็น ดังนี้

- เงื่อนไขการเสนอโครงการ
- สิทธิประโยชน์ที่ผู้เสนอโครงการจะต้องได้รับ
- ผลตอบแทนที่ผู้เสนอโครงการจะต้องเสนอต่อรัฐบาล
- ควรมีการถ่วงดุลอำนาจระหว่างบริษัทที่ร่วมสัมปทาน ซึ่งอาจเป็นบริษัทของประเทศมหาอำนาจในโลก
- ให้ผู้รับสัมปทานเสนอระยะเวลาในการรับสัมปทาน
- ระบุสัดส่วนที่ชัดเจน ในเรื่องการใช้วัสดุ อุปกรณ์ บุคลากร ซึ่งควรใช้จากในประเทศและคนไทยเป็นหลัก
- ระบุวิธีการเก็บ หิน ดิน ทราย ที่ได้จากการขุดคลอง
- มูลค่าของทุนจดทะเบียน ควรกำหนดเป็นร้อยละของมูลค่าโครงการ
- ควรมีการสร้างสะพาน และหรืออุโมงค์เชื่อมสองฝั่งคลอง

3) คณะกรรมการวิชาการวิสามัญศึกษาด้านพื้นที่และสิ่งแวดล้อม เสนอการเปรียบเทียบแนวเส้นทางขุดคลอง 4 เส้นทาง ซึ่งน่าจะพิจารณาศึกษาเปรียบเทียบ และสรุปเส้นทางที่ดีที่สุด

เส้นทางที่ 1 คลองลัดเส้นทาง 9A ตัดผ่านจังหวัดกระบี่-ตรัง-พัทลุง-นครศรีธรรมราช-สงขลา ระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร

เส้นทางที่ 2 คลองลัดเส้นทาง 7A ตัดผ่านจังหวัดตรัง-พัทลุง-สงขลา ระยะทางประมาณ 106 กิโลเมตร

เส้นทางที่ 3 คลองลัดเส้นทาง 5A ตัดผ่านจังหวัดสตูล-สงขลา ระยะทางประมาณ 102 กิโลเมตร

แผนที่ 4 คลองลัดเส้นทาง 2A ตัดผ่านจังหวัดระนอง-ชุมพร ระยะทางประมาณ 80 กิโลเมตร

4) การเลือกเส้นทางในการขุด ควรหลีกเลี่ยงเส้นทางที่ผ่านภูเขาหินสูงชันเป็นระยะทางยาว เพราะการขุดและการระเบิดหินมีค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงที่สูงมาก และการเจาะอุโมงค์ลอดได้ภูเขาให้เรือผ่านยังเป็นไปไม่ได้ เพราะต้นทุนค่าใช้จ่ายสูงมากเช่นกัน

5) การประเมินรายได้ของโครงการจากการเก็บค่าผ่านทางอาจทำให้ไม่คุ้มค่าการลงทุน การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Economic Exclusive Zone) = EEZ และเมืองใหม่ การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง การเป็นเมืองท่าศูนย์กลางการเงิน การค้าขาย ศูนย์ซ่อมเรือ ต่อเรือ จะทำให้โครงการมีผลตอบแทนมากกว่ารายได้จากค่าผ่านคลองอีกหลายเท่า

การประชุมครั้งที่ 8 วันพุธที่ 26 ธันวาคม 2544

มติที่ประชุม

- 1) แต่งตั้งนายสุวิทย์ เอี่ยมศิริเลิศ เป็นที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ประจำคณะกรรมการวิชาการวิสามัญ
- 2) แต่งตั้งตัวแทนของวุฒิสภาเข้าร่วมเป็นกรรมการแห่งชาติตามโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคอคอดกระ เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคมของรัฐบาล โดยมีรายนามต่อไปนี้

- 1) นายคุณทล สุนทรเวช
- 2) นายเลื่อน กฤษณกริ
- 3) รศ. ดร. สถาพร เขียววิมล
- 4) ดร. สามารถ ราชพลสิทธิ์
- 5) นายไพฑูรย์ สายสว่าง
- 6) ดร. เรืองรงค์ รัตนปรีชาเวช

3) ควรมีการศึกษาแนวทางการก่อสร้าง การบริหารจัดการคลองที่ขุดขึ้นแล้วในอดีต เช่น คลองสุเอซ คลองปานามา คลองคิล โดยศึกษาผลได้-ผลเสีย ที่เกิดขึ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม เพื่อเป็นกรณีศึกษาเปรียบเทียบกับโครงการขุดคลองไทย

4) การรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน โดยให้ประชาชนได้ร่วมรับรู้ ทำความเข้าใจ และแสดงความคิดเห็น เพราะถ้าประชาชนไม่รู้ข้อมูลที่ชัดเจน อาจสับสนแตกตื่นในเส้นทางที่จะทำการขุดคลอง

5) ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่เส้นทาง 7A ปรากฏว่าประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วยในการขุดคลองผ่านพื้นที่บริเวณตั้งแต่ฝั่งทะเลอันดามัน-เกาะดาลิบง จังหวัดตรัง-ย่านดาขาว ภูเขาพระภาค จังหวัดพัทลุง-บางแก้ว สะทิงพระ ผ่านทะเลสาบสงขลา จังหวัดสงขลา ความยาวประมาณ 107 กิโลเมตร จะมีพื้นที่เวนคืนเพียง 50% ของพื้นที่ขุดคลอง

การประชุมครั้งที่ 9 วันพุธที่ 27 กุมภาพันธ์ 2545

มติที่ประชุม

- 1) ให้ประธานงานและนัดหมายวัน เวลา ในการเข้ารับฟังการบรรยายสรุป ณ กองทัพเรือ เพื่อทราบข้อมูลเกี่ยวกับความมั่นคง ผลได้-ผลเสีย ในการขุดคลองไทย
- 2) แต่งตั้งคณะกรรมการประสานงานกับต่างประเทศ จำนวน 18 คน
- 3) รับทราบข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการมีบริษัทที่ปรึกษาใหญ่ของโลก อันดับที่ 5 ของโลก บริษัท **CPI (Consultant Pacific International)** ซึ่งสนใจที่จะศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ โดยมีวงเงินศึกษาประมาณ 75 ล้านUSD เพราะหากมีคลองลัดเกิดขึ้นจะมีผลดีทั้งทางยุทธศาสตร์เศรษฐกิจและยุทธศาสตร์ทางทหาร และค่าผ่านคลองให้คิดเพียง 60% ของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาจะสามารถประหยัดค่าเช่าเรือได้ประมาณ 30,000-50,000 USD ต่อวัน และลดค่าเสียโอกาสจากเงินลงทุนในมูลค่าน้ำมันในเรือ ในเรือ 1 ลำต่อวัน ประมาณ 8,000-9,000 USD ทำให้บริษัทเรือได้ประโยชน์จากการเดินเรือผ่านคลอง
- 4) รับทราบข้อมูลประวัติการก่อสร้าง การดำเนินงานของคลองสุเอซ ประเทศอียิปต์ คลองปานามา ประเทศปานามา และเขื่อนฉันเจีย สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งคณะกรรมการวิสามัญได้เดินทางไปศึกษาดูงานและได้แนวคิดในการขุดคลองในระบบคลองคู่ขนานเพื่อความรวดเร็วของการบริหารและความปลอดภัยสูงสุด
- 5) รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการดำเนินการขุด “คลองไทย” จากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งมีการประชุมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้บริหารสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อร่วมปรึกษาหารือแสวงหาแนวทางการร่วมมือทางเศรษฐกิจต่อไป

การประชุมครั้งที่ 10 วันพุธที่ 27 มีนาคม 2545

มติที่ประชุม

- 1) รับทราบการบรรยายสรุปและข้อมูลเกี่ยวกับการขุดคอคอดกระจากคณะนายทหารของกองทัพเรือ ในด้านยุทธศาสตร์การป้องกันประเทศจะดีขึ้น เพราะจะทำให้การเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือสะดวกและสามารถปกปิดความลับได้มากขึ้น ในการเดินเรือสามารถลดระยะทางได้ประมาณ 400 -1,200 ไมล์ทะเล ลดระยะเวลาเดินทางได้ 1-2 วัน ที่ความเร็วเฉลี่ย 18 น็อต และกองทัพเรือไม่เห็นด้วยกับการขุดคลองที่ใกล้ชายแดนประเทศเพื่อนบ้านมากเกินไป
- 2) สรุปผลการศึกษาแนวคลองลัดเลือกเปรียบเทียบ คือ แนวคลอง 2A, 5A, 7A, 9A

3) ที่ปรึกษาคณะกรรมการวิสามัญมีมติว่า เส้นทางการขุดคลองไทย 9A ตัดผ่านจังหวัด กระบี่ – ตรัง – พัทลุง - นครศรีธรรมราช-สงขลา ผ่านพรุควนเครัง เป็นเส้นทางที่ได้ศึกษาข้อมูลแล้วพบว่า จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและมวลชนน้อยที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางอื่นๆ เส้นทางนี้ มีความยาวประมาณ 120 กิโลเมตร จึงให้ตั้งคณะทำงานศึกษาในพื้นที่โดยละเอียด

4) ให้คณะกรรมการวิสามัญประสานงานกับส่วนราชการเจ้าของพื้นที่ ตามเส้นทาง 9A เพื่อเดินทางไปศึกษาภูมิประเทศและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ที่จะดำเนินโครงการต่อไป และเพื่อขอให้อำนวยความสะดวกในการดำเนินงานในพื้นที่ด้วย

5) ให้คณะกรรมการวิสามัญเดินทางไปศึกษาดูงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการคลองสุเอซ ประเทศอียิปต์ ระหว่างวันที่ 6 – 10 เมษายน 2545 และให้คณะเดินทางเข้าพบเจ้าหน้าที่การทูตประเทศ อิหร่านประจำประเทศอียิปต์ เพื่อเจรจาแสวงหาความร่วมมือระหว่างกันในเรื่องกิจการน้ำมัน

การประชุมครั้งที่ 11 วันพุธที่ 8 พฤษภาคม 2545

มติที่ประชุม

1) รับทราบการเดินทางไปศึกษาดูงานที่คลองสุเอซ เมืองอิสไมเลีย (Ismailia) ประเทศอียิปต์ ระหว่างวันที่ 6 - 9 เมษายน 2545 เกี่ยวกับการบริหารจัดการ การเดินเรือ การขุดคลอง โดยคณะกรรมการวิสามัญได้แนวคิดเกี่ยวกับการขุดคลองไทย ว่าควรขุดในลักษณะคลองคู่ (DUAL CANAL) (ไป 1 คลอง และกลับ 1 คลอง)

2) รับทราบการเดินทางไปศึกษาดูงานของประธานคณะกรรมการวิสามัญ นายคำณวณ ชโลปถัมภ์ เดินทางไปประชุมสมาชิกสมาคมรัฐสภาเอเชียเพื่อสันติภาพ ในฐานะตัวแทนรัฐบาลไทย โดย ได้กล่าวสุนทรพจน์ในหัวข้อ “คลองไทยเพื่อสันติภาพ” ระหว่างวันที่ 16-19 เมษายน 2545 ณ เมืองชงชิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งได้แจ้งเรื่องการที่ประเทศไทยจะ “ขุดคลองไทย” และได้เชิญชวนชาวต่างประเทศมาร่วมลงทุนในประเทศไทย

3) รับทราบการเดินทางไปเยือนสาธารณรัฐประชาชนจีน ของนายสุรเดช ขะสวัสดิ์ ประธาน คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านความร่วมมือระหว่างประเทศและเงินทุน และคณะ ระหว่างวันที่ 6 มกราคม - 3 กุมภาพันธ์ 2545 ในการเดินทางไปครั้งนี้คณะได้ร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้บริหาร ระดับสูงของรัฐบาลจีน และรัฐบาลจีนมีความสนใจที่จะร่วมศึกษาโครงการขุดคลองไทยกับวุฒิสภา และยินดีร่วมลงทุนในโครงการนี้กับรัฐบาลไทย

4) รับทราบการศึกษาแนวคลองไทย หมายเลข 9A เส้นทางเริ่มตั้งแต่ชายฝั่งทะเลอันดามัน จังหวัดกระบี่-ตรัง-พัทลุง-นครศรีธรรมราช-สงขลา ความยาวประมาณ 120 กิโลเมตร และศึกษาถึงผลกระทบในด้านต่างๆ ในพื้นที่ขุดคลอง เช่น ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ความมั่นคงของประชาชนในพื้นที่ โดยตั้งศูนย์ประสานงานสังคมและจิตวิทยาในพื้นที่คลองจะตัดผ่าน โดยมอบให้สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล

มณฑล คณะเกษตรศาสตร์นครศรีธรรมราช เป็นศูนย์ประสานงานกลาง โดยความร่วมมือของสถาบันเทคโนโลยีราชมงคลทั้ง 4 วิทยาเขต ในจังหวัดนครศรีธรรมราช รวมทั้งสถาบันราชภัฏนครศรีธรรมราชและวิทยาลัยการอาชีพหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช วิทยาลัยต่อเรือ อำเภอปากพนัง จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นคณะทำงานเพื่อรวบรวมข้อมูล ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมวิทยา และประสานกับฝ่ายราชการ เอกชน และประชาชนในพื้นที่เพื่อให้ร่วมมือและร่วมกันเป็นผู้รับผิดชอบแนวคลองตั้งแต่เริ่มต้น โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วม

5) ให้ขอขยายระยะเวลาการพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองกระต้อไป อีก 1 ปี ในการประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ 20 (สมัยสามัญทั่วไป) วันศุกร์ที่ 10 พฤษภาคม 2545 โดยจัดให้มีการรวมการร่วมตอบข้อซักถามของสมาชิกวุฒิสภา ในเรื่องการศึกษาและผลงานของโครงการ

การประชุมครั้งที่ 11 วันอังคารที่ 27 สิงหาคม 2545

คณะกรรมการวิสามัญ ประชุมร่วมกับคณะกรรมการแห่งชาติ โดยมีพลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ รองนายกรัฐมนตรี ในฐานะประธานคณะกรรมการแห่งชาติศึกษาความเป็นไปได้ของการขุดคลองกระต้อ เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคม โดยได้ปรึกษาหารือและแลกเปลี่ยนแนวความคิดร่วมกันเกี่ยวกับโครงการขุดคลองคอคอดกระ ณ ทำเนียบรัฐบาล

การประชุมครั้งที่ 12 วันจันทร์ที่ 30 กันยายน 2545

มติที่ประชุม

1) รับทราบการเดินทางไปศึกษาดูงาน ณ คลองปานามา ประเทศปานามา ระหว่างวันที่ 30 กรกฎาคม – 1 สิงหาคม 2545 ลักษณะคลองมี 9 ประดู่ เป็นคลองแบบขุดระดับน้ำ เมื่อเรือผ่านประดู่ที่หนึ่งจะมีการระบายน้ำลงมาเพื่อให้เท่ากับประดู่ที่สอง เมื่อเข้าประดู่แล้วจะมีการระบายน้ำเช่นกัน ทำเช่นนี้จนเรือออกทะเลอีกฝั่งหนึ่ง จากฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกไปสู่มหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งมีความต่างของระดับน้ำถึง 26 เมตร

2) รับทราบการเดินทางไปศึกษาเส้นทาง 9A ที่จังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช และจังหวัดสงขลา วันที่ 1-3 กันยายน 2545 โดยเข้าพบกับคณาจารย์และนักศึกษาจากสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตนครศรีธรรมราช เพื่อชี้แจงทำความเข้าใจและประชาสัมพันธ์การจะขุดคลองไทยทางภาคใต้ของประเทศไทยต่อนักศึกษาและคณาจารย์ ประมาณ 500 คน

สรุปลักษณะรูปแบบของคลองที่จะขุดนั้น จะขุดเป็น 2 คลองคู่ขนาน มีคุณลักษณะดังนี้

1. ขุดเป็นคลองคู่ขนานมีแนวกลางคลอง ห่างกันประมาณ 1 กิโลเมตร
2. คลองกว้างคลองละประมาณ 350-500 เมตร จุดกลับเรือกว้างประมาณ 500 – 600 เมตร ลึก 30 เมตร และยาวจากฝั่งทะเลอันดามันถึงอ่าวไทย ประมาณ 120 กิโลเมตร
3. ผ่านพื้นที่พรุควนเคร็ง ในจังหวัดนครศรีธรรมราช
4. ผ่านถนนสายหลัก 4 เส้น ต้องทำสะพานข้าม
5. ผ่านทางรถไฟ 2 เส้น ต้องทำสะพานหรืออุโมงค์ลอด
6. ผ่านป่าทึบในพื้นที่หลวงประมาณร้อยละ 80 ของพื้นที่แนวคลองผ่าน
7. ถ้าคลองในส่วนที่พาดผ่านต้นแม่น้ำตรัง ควรทำเป็นอุโมงค์ลอดหรือแก้ไขคลองตัดลำน้ำ แผนงาน กรมชลประทาน
8. ด้านเหนือพรุควนเคร็ง เมื่อคลองผ่านแล้วต้องมีเขื่อนกันเป็นแหล่งเก็บน้ำจืด เพื่อเป็นต้นทุนน้ำหล่อเลี้ยงโครงการลุ่มน้ำปากพนัง
9. ได้คลองจะต้องพัฒนาพรุ เป็นท่าเรือทางฝั่งตะวันออก เพราะจะกันมรสุมได้ ไม่ควรทำท่าเรือในอ่าวไทย
10. ควรมีพื้นที่ดินถมเพื่อกันน้ำเค็มจากท่าเรือและคลองไทย ไม่ให้ไหลลงกระทบทะเลน้อย
11. จะต้องมีเขตเศรษฐกิจพิเศษเมืองใหม่ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมที่สะอาด ทันสมัย สนับสนุน ให้จัดสร้างที่หัวคลอง - ท้ายคลอง และพื้นที่กลางคลอง รวม 3 เขตพื้นที่ พร้อมท่าเรือ ที่อำเภอเสเกา ฝั่งอันดามัน และท่าเรือพรุควนเคร็ง อำเภอหัวไทร ใกล้เคียงอ่าวไทย
12. ควรจัดตั้ง “มหาวิทยาลัยคลองไทย” เพื่อสร้างบุคลากรขึ้นรองรับการทำงาน บริหารจัดการคลอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเร่งพัฒนาวิทยาลัยการต่อเรือ นครศรีธรรมราช ขึ้นรองรับโครงการคลองไทย

3) รับทราบการที่คณะอนุกรรมการวิสามัญด้านความร่วมมือระหว่างประเทศและเงินทุนและคณะ โดยมีนายสุรเดช ยะสวัสดิ์ ประธานคณะอนุกรรมการฯ ได้นำคณะเข้าพบ นายกรัฐมนตรี พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2545 ณ ทำเนียบรัฐบาล โดยได้แจ้งให้นายกรัฐมนตรี ทราบว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนให้ความสนใจโครงการขุดคลองไทย โดยพร้อมจะให้การสนับสนุนงบประมาณในการศึกษาเบื้องต้น และศึกษาขั้นสมบูรณ์แก่คณะกรรมการวิสามัญฯ วุฒิสภา และคณะกรรมการแห่งชาติ ประมาณ 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือ 2,000 ล้านบาท โดยไม่มีเงื่อนไข นายกรัฐมนตรีรับทราบและแจ้งว่าหากมีชาวต่างประเทศมาร่วมลงทุนจริง รัฐบาลก็ยินดีที่จะร่วมลงทุนด้วย เป็นเงินไม่น้อยประมาณ 100,000 ล้านบาท

4) แต่งตั้งที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ประจำคณะกรรมการวิสามัญฯ วุฒิสภาเพิ่มเติมจำนวน 32 คน เพื่อให้คำปรึกษาแนะนำในการปฏิบัติงานโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองไทย ประกอบด้วย

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------|
| 1. พลเอก ศิริ ทิวะพันธุ์ | 2. พลเอก ยุทธนา คำดี |
| 3. พลเอก วิชา ศิริธรรม | 4. พลเอก วัฒนา สรรพานิช |
| 5. นายบุญญา หลีเหลด | 6. นายศรีเมือง เจริญศิริ |
| 7. หม่อมราชวงศ์ กำลุนเทพ เทวกุล | 8. นายไสว พรหมณี |
| 9. พันตำรวจเอก ไพจิตร ศรีคงคา | 10. พลเอก มนัส อร่ามศรี |
| 11. นางพัฒนา ศิริวันสามัคคี | 12. นายปรีชา ปีดานนท์ |
| 13. แพทย์หญิงจิตรา อยู่ประเสริฐ | 14. นายอิมรอน มะลูลิ้ม |
| 15. นายสวัสดิภาพ กันทาธรรม | 16. นายเชิดพงษ์ อุทัยสาธ |
| 17. นางพรหมจารี รัตนเศรษฐ์ | 18. นายนิเวศ พันธุ์เจริญวรกุล |
| 19. นายวิวรร สัทธิธรรม | 20. เรือตรี สุกรี รักษ์ศรีทอง |
| 21. ดร.อเนก หิรัญรักษ์ | 22. ดร.สุวิทย์ อ่องสมหวัง |
| 23. นายวีระ กาหลง | 24. ดร.สัญญา สารภิรมย์ |
| 25. ดร.จรินทร์ ตูลยาพิทย์ | 26. นายกำธร ถาวรสถิตย์ |
| 27. นายไพชยนต์ เจริญไชยศรี | 28. นายชาญณรงค์ ณ นคร |
| 29. พันเอก ชุมพล จินดาโชติ | 30. ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ |
| 31. นายโชคดี ยืนยงสวัสดิ์ | 32. นายสฤษดิ์พงษ์ เกี้ยวข้อง |

5) แต่งตั้งนางนันทนา สงฆ์ประชา เป็นกรรมการวิสามัญฯ แทนนายทวี แก้วคง ที่ถึงแก่อนิจกรรมด้วยอุบัติเหตุทางรถยนต์ เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2545

การประชุมครั้งที่ 13 วันจันทร์ที่ 28 ตุลาคม 2545

มติที่ประชุม

- 1) ให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการแก้ไขบันทึกรายงานการประชุม ครั้งที่ 12 เมื่อวันที่จันทร์ที่ 30 กันยายน 2545 ให้ครบถ้วนถูกต้องก่อน แล้วจึงนำเสนอต่อที่ประชุมในการประชุมครั้งต่อไป
- 2) รับทราบการที่นายจิน ชง ประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท บริหารจัดการระบบขนส่งคลองกระ (ประเทศไทย) จำกัด และคณะ จะให้การสนับสนุนทางการเงิน เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองกระ ในการศึกษาเบื้องต้น (**Pre-Feasibility Study**) แก่คณะกรรมการวิสามัญฯ วุฒิสภา และสนับสนุนการศึกษาขั้นสมบูรณ์ (**Full- Feasibility Study**) ของคณะกรรมการ

แห่งชาติฯ ในวงเงิน 50 ล้านบาทหรือประมาณ 2,000 ล้านบาท โดยไม่มีเงื่อนไข เพื่อเป็นทุนศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองไทย

3) ที่ประชุมมีมติให้คณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองคอคอดกระ ภูมิสภา รับการสนับสนุนงบประมาณโดยไม่มีเงื่อนไขจากบริษัท บริหารจัดการระบบขนส่งคลองกระ (ประเทศไทย) จำกัด ตามที่บริษัทฯ เสนอ

การประชุมครั้งที่ 14 วันอังคารที่ 1 เมษายน 2546

มติที่ประชุม

1. แต่งตั้งพลโท โอภาส รัตนบุรี เป็นรองประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ คนที่ 5 กรรมการ และที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ประจำคณะกรรมการวิสามัญเพิ่มเติม ตามรายชื่อ ดังนี้
 1. นายนิวัฒน์ สวัสดิ์แก้ว
 2. นายปลื้ม นวลนัม
 3. นายสำราญ เทศสวัสดิ์
 4. นายถวิล จันทร์ประสงค์
 5. พันตำรวจเอก สุรพงษ์ ใผ่นวล
 6. นายประสิทธิ์ ปทุมรักษ์
 7. นายพิชัย จำเพชร
 8. พลตำรวจเอก วิรุฬห์ หื่นแสน
 9. นายแคล้ว นรปติ
 10. นายทองใบ ทองเปาค์
 11. นายศักดิ์ กอแสงเรือง
 12. พลตำรวจโท ปรีชา ปฏิบัติสรกิจ
 13. นายสุนทร จินดาอินทร์
 14. นายสุพจน์ นาคฤทธิ์
 15. นายประเกียรติ นาสิมมา
 16. อธิบดีกรมชลประทาน
 17. ผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่
 18. ผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราช
 19. ผู้ว่าราชการจังหวัดตรัง
 20. ผู้ว่าราชการจังหวัดพัทลุง

21. ผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา

2. รับทราบการที่ประธานคณะกรรมการวิสามัญ พร้อมคณะทำงานศึกษาแนวทาง 9A

เดินทางไปศึกษาดูงาน ณ กรมชลประทาน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ โดยเข้าพบนายสามารถ โชคคณาพิทักษ์ อธิบดีกรมชลประทาน และคณะ ในวันที่ 19 มีนาคม 2546 ณ ห้องประชุมกรมชลประทาน ชั้น 3 ถนนสามเสน เพื่อขอรับทราบเกี่ยวกับแหล่งน้ำจืด หากมีการขุดคลองไทย และขอทราบว่าการขุดคลองในเส้นทาง 9A จะซ้อนทับโครงการของกรมชลประทานบ้างหรือไม่

กรมชลประทาน เสนอว่า หากคณะกรรมการวิสามัญจะดำเนินการตามโครงการนี้ จะได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาเตรียมการเรื่องน้ำจืด เพื่อรองรับการใช้ทั้งระบบให้พอเพียงตามความต้องการ แต่ทั้งนี้จะต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับจำนวนเรือที่จะผ่าน เขตอุตสาหกรรมไฮ-เทค ที่อยู่อาศัย และข้อมูลอื่นๆ ที่จำเป็นเพื่อการเตรียมการ ได้อย่างถูกต้อง พร้อมกันนี้ได้แจ้งให้ทราบว่า ปัจจุบันได้มีโครงการพระราชดำริ คือ โครงการลุ่มน้ำปากพนัง ซึ่งเป็นต้นน้ำมาจาก ห้วยน้ำใส ต่อจากชะอวด-ตรัง-พัทลุง รวม 3 จังหวัด ลุ่มน้ำ ปากพนัง ทั้งสายเป็นน้ำจืดทั้งหมด จึงคาดว่าไม่มีปัญหาด้านน้ำจืด หากว่าไม่เพียงพอ กรมชลประทานจะจัดสร้างอ่างเก็บน้ำ เพิ่มเติมได้

3. รับทราบการที่คณะกรรมการวิสามัญเดินทางไปศึกษาดูงาน ณ กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2546 ณ ห้องประชุมสำนักงาน โดยมีนายสง่า โภคบุตร รองอธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง ให้การต้อนรับ เพื่อขอความเห็นเกี่ยวกับการขุดคลองไทย การกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษ เขตที่อยู่อาศัย และเขตพัฒนาอื่นๆ

กรมโยธาธิการและผังเมือง ให้ความเห็นว่า หากมีการขุดคลองไทย และกำหนดสถานที่ขุดคลองเป็นที่แน่นอนแล้ว จะได้แต่งตั้งคณะกรรมการศึกษาโดยตรง เพื่อกำหนดผังเมืองให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป โดยกรมยินดีที่จะให้ความร่วมมือในการวางแผนงานต่อไปในอนาคต

4. รับทราบการที่คณะกรรมการวิสามัญ เดินทางไปศึกษาดูงานต่างประเทศ ดังนี้

- วันที่ 20-22 มกราคม 2546 ดูงาน ณ นครเซี่ยงไฮ้ และเมืองซูโจว สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ และได้พัฒนาให้เป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมไฮเทคที่มีความเจริญมาก

- วันที่ 22-25 มกราคม 2546 ดูงานด้านการท่าเรือ การบริหารจัดการ
อยู่ต่อเรือ การเดินเรือ ณ เมืองปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี

- วันที่ 22-26 มีนาคม 2546 ดูงานด้านการท่าเรือที่เมืองโยโกฮาม่า
เมืองโอซาก้าและท่าเรือโกเบ ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งท่าเรือดังกล่าวก่อสร้างโดยใช้วิธีการถมทะเล นอกจากจะเป็นท่าเรือแล้ว ยังมีอยู่ต่อเรือขนาด 300,000 บาท DWT ที่ระวางน้ำลึก 32 เมตร

จากการศึกษาดูงานดังกล่าวข้างต้นได้แนวความคิดที่จะต้องขุดคลองไทยให้ลึกประมาณ 30–35 เมตร เพื่อรองรับเรือขนาดใหญ่กว่า 300,000 DWT และจะต้องสนับสนุนให้มีการเรียน การสอนเกี่ยวกับการเดินเรือในมหาวิทยาลัยในเขตภาคใต้ด้วย

5. รับทราบการศึกษาเส้นทางของการขุดคลองไทย 9A ซึ่งได้มีการประชุมผู้เกี่ยวข้องใน 3 จังหวัด คือ กระบี่ ตรัง นครศรีธรรมราช โดยให้ข้อมูลสรุปว่า จากการศึกษากาพย์ทางอากาศของ กรมแผนที่ทหาร แนวคลอง 9A จะมีความยาวประมาณ 120 กิโลเมตร โดยเริ่มจากสิเกา ผ่านห้วยยอดมาถึง เขาบรรทัดไปทางตะวันออกซึ่งเป็นที่นา ผ่านพรุควนเคื่องไปออกอ่าวไทย ที่อำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช

ในการประชุมพื้นที่ต่างๆ โดยมีสถาบันราชภัฏ และสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล ให้ความร่วมมือในการศึกษาด้านธรณีวิทยา ด้านสิ่งแวดล้อม ในเส้นทางแนวคลองตัดผ่านว่ามีผลกระทบ ด้านใดบ้าง

6. ที่ประชุมมีมติให้ขยายเวลาการศึกษาออกไปอีก 1 ปี เนื่องจากมีความจำเป็น หลายด้านที่จะต้องศึกษาให้เกิดความรอบคอบเพราะเป็นโครงการใหญ่ ต้องใช้งบประมาณในการดำเนินงาน จำนวนมาก โดยจะต้องศึกษาข้อมูลต่างๆ ดังนี้

6.1 ลักษณะการขุดคลองไทย จะต้องลดระยะทางได้มากกว่า การเดินทางเส้นทางอื่น ๆ เช่น

- ผ่านช่องแคบมะละกา ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 2 วัน
- ผ่านช่องแคบซุนดาร์ ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 5 วัน
- ผ่านช่องแคบลอมบ็อก ใช้ระยะทางเดินทางประมาณ 7 วัน

ดังนั้น หากขุดคลองไทย เป็น 2 คลอง จะทำให้การเดินทางมีความสะดวก และรวดเร็วมาก จะทุนเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้มาก เพราะไม่ต้องรอหลีกหรือชะลอความเร็ว ขณะเรือแล่นสวนทางกัน

6.2 การขนส่ง ประเทศไทยมีการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ประมาณ 4 ล้านตู้/ปี ขณะที่สิงคโปร์มีการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จาก 15 ล้านตู้/ปี จะเพิ่มขึ้นเป็น 20 ล้านตู้/ปี หากมีคลองไทยจะทำให้ประเทศไทยมีการขนส่งมากยิ่งขึ้น เพราะการขนส่งสินค้าจะเป็นรายได้หลักอีกทางหนึ่ง

6.3 ระดับน้ำทะเล ระหว่างด้านอ่าวไทยและอันดามัน ระดับน้ำ 2 ฟุต ต่างกัน ประมาณ 25 - 50 ซม. ณ จุดที่จะขุดคลองเส้นทาง 9A ทำให้ไม่ต้องทำประตูน้ำ จะทำให้การเดินทางสะดวก และ รวดเร็ว โดยไม่ต้องมีประตูละบายน้ำ

6.4 อัตราค่าก่อสร้างคลอง ยาว 120 กิโลเมตร โดยเฉพาะการก่อสร้างเป็น 2 คลอง ความกว้างประมาณคลองละ 350–500 เมตร ความลึกประมาณ 35 เมตร ค่าใช้จ่ายในการขุดคลอง ควรจะเป็นประมาณเท่าใด

6.5 ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม ทั้งจากภายในประเทศและต่างประเทศ ในด้านยุทธศาสตร์ เศรษฐกิจ การเมือง สังคม และการพัฒนาที่ยั่งยืนไปสู่ความมั่นคงมั่งคั่งของประเทศด้วย

6.6 การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทั่วประเทศ ทั้ง 4 ภาค และในจังหวัด ที่แนวคลองตัดผ่าน รวม 5 จังหวัด

การประชุมครั้งที่ 15 วันพุธที่ 11 มิถุนายน 2546

มติที่ประชุม

1. รับทราบการขอขยายเวลาการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญออกไปอีกเป็นระยะเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ 17 พฤษภาคม 2546 เป็นต้นไป
2. รับทราบการที่ผู้แทนกลุ่มนักธุรกิจจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จากบรูไน ใต้หวัน และสถาบันคีนันแห่งประเทศไทย เข้าพบเพื่อเข้ารับฟังการบรรยายสรุปผลการดำเนินการของคณะกรรมการวิสามัญ
3. รับทราบการศึกษา ฐาน การบริหารจัดการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
4. รับทราบการลงพื้นที่ในจังหวัดที่จะขุดคลองไทย เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในจังหวัดกระบี่ ตรัง นครศรีธรรมราช ตรัง พัทลุง และจังหวัดสงขลา ตามลำดับ
5. มอบหมายให้คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านกฎหมายเตรียมกร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับโครงการคลองไทย
6. รับทราบการลงพื้นที่เพื่อศึกษาข้อมูลบริเวณโครงการพระราชดำริ ลุ่มน้ำปากพนัง และพรุควนเคร็ง จังหวัดนครศรีธรรมราช จึงทำให้คณะกรรมการวิสามัญได้รับปรุงแนวการขุดคลองไทย 9A ใหม่ให้ตัดผ่านจังหวัดกระบี่-ตรัง-พัทลุง-นครศรีธรรมราช-สงขลา โดยปรับแนวคลองลงล่างทางทิศใต้ประมาณ 4 กิโลเมตร จากแนวคลองเดิม ผ่านอำเภอร่อนนุช จังหวัดสงขลา จึงทำให้แนวทางที่กำหนดใหม่ มีระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร และเป็นเส้นตรง
7. รับทราบการเดินทางไปแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้บริหารระดับสูงของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยการท่าเรือให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการออกกฎหมายที่จะบังคับใช้ในการดำเนินโครงการที่ไม่ซับซ้อน มีความคล่องตัว กระชับ และเหมาะสมกับสถานการณ์ สำหรับพิจารณาทางตุลาการ การท่าเรือจะปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
8. แผนการดำเนินงานของคณะกรรมการวิสามัญ มีดังนี้
 - 8.1 เดินทางไปแลกเปลี่ยนข้อมูลและความคิดเห็นกับผู้บริหารของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคแห่งประเทศไทย
 - 8.2 เดินทางไปศึกษาดูงาน ณ โรงกลั่นน้ำมัน ประเทศคูเวต และบรูไน และ

เขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่เงินลงทุน สาธารณรัฐประชาชนจีน และคลองลัดท่าเรืออิวสตัน รัฐเท็กซัส สหรัฐอเมริกา เพื่อรับทราบข้อมูลและแนวคิดในการขุดคลองไทยให้สมบูรณ์และทันสมัย

8.3 เมื่อดูงานคลอง และท่าเรือ เพื่อการพัฒนาแนวคิดการขุดคลองไทยแล้ว จะรวบรวมสรุปผลการดำเนินงาน เพื่อเสนอต่อวุฒิสภาต่อไป

9. รับทราบรายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการแห่งชาติ ว่าบริษัทเอกชนจากต่างประเทศซึ่งได้มอบเงินทุนเพื่อการศึกษาให้คณะกรรมการแห่งชาติ 1 ล้านดอลลาร์ และต่อมาได้จัดการให้ทุนการศึกษา ดังกล่าว

10. รับทราบสภาพพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มีหนังสือเสนอแนะให้คณะกรรมการแห่งชาติ จัดทำ **TOR** ให้เป็นมาตรฐานสากลที่ต่างประเทศยอมรับด้วย

11. รับทราบปัญหาของคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยหมายเลข 9A เกี่ยวกับงบประมาณในการศึกษา เพราะไม่มีงบประมาณสนับสนุนจากภาครัฐ จำเป็นต้องใช้เงินทุนส่วนตัวของคณะทำงานในการศึกษาข้อมูลเบื้องต้น ที่ผ่านมามีต้องนำอุปกรณ์ของทางราชการมาใช้ในการปฏิบัติงาน จึงใคร่ขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากภาครัฐในการศึกษาด้วย

12. คณะทำงานศึกษาแนวพื้นที่คลองไทยหมายเลข 9A เสนอให้นำโครงการจัดตั้งมหาวิทยาลัยคลองไทยสรุปในรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองไทยด้วยเพื่อประกอบในการพิจารณาของภาครัฐต่อไป

13. รับทราบเงื่อนไขการเดินเรือในพื้นที่บริเวณน่านน้ำฝั่งทะเล ซึ่งคณะกรรมการการวิสามัญฯ แจ้งให้ทราบว่าทุกประเทศในโลกสามารถกำหนดเขตในน่านน้ำทะเลของแต่ละประเทศ ห่างออกไปจากชายฝั่งของตนเองได้ 200 ไมล์ทะเล โดยประเทศเจ้าของน่านน้ำมีอำนาจห้ามเรือต่างประเทศเข้าน่านน้ำได้

14. แต่งตั้งที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ประจำคณะกรรมการการวิสามัญฯเพิ่มเติม ประกอบด้วย

- | | |
|---------------------------|---|
| 1. นายไพจิตร เทียนไพฑูรย์ | ผู้ว่าการการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย |
| 2. นายมานะ ภัทรธรรม | อดีตผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย |
| 3. นายวรพจน์ สุพรรณกุล | ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการการทำเรือแห่งประเทศไทย |

การประชุมครั้งพิเศษ วันจันทร์ที่ 6 ตุลาคม 2546

คณะกรรมการการวิสามัญฯ ประชุมร่วมกับคณะกรรมการแห่งชาติศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองคอคอดกระเพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคม เพื่อรับทราบผลการดำเนินงานของคณะกรรมการแห่งชาติฯ ดังนี้

1. รับทราบผู้ให้การสนับสนุนโครงการพร้อมข้อมูลพื้นฐานและหลักฐานการสนับสนุน โดยมีบริษัทเสนอการสนับสนุนการศึกษา คือ

- 1.1 บริษัท ภูเก็ต พาส มัลติไลน์ จำกัด
- 1.2 บริษัท ภูเก็ต พาส โปรเจก จำกัด ชื่องกง
2. การจัดตั้งมูลนิธิคลองไทย มีรายงานการดำเนินงาน คือ
 - 2.1 การแก้ไขข้อบกพร่องมูลนิธิคลองไทย
 - 2.2 การจ้างบุคลากรและงบประมาณค่าจ้างบุคลากร
 - 2.3 รายงานค่าใช้จ่ายเงินพร้อมรายละเอียด
 - 2.4 กำหนดบทบาทของมูลนิธิ
3. การพิจารณาสนับสนุนการศึกษาโครงการจากบริษัทผู้เสนอให้การสนับสนุน
4. แนวทางความร่วมมือการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นสมบูรณ์ระหว่างคณะกรรมการแห่งชาติ กับผู้ให้การสนับสนุน
5. ทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยได้ประชุม ณ ห้องประชุมวิจิตรวาทการ ชั้น 3 ตึกสภาความมั่นคงแห่งชาติ ทำเนียบรัฐบาล

การประชุมครั้งที่ 16 วันอังคารที่ 11 พฤษภาคม 2547

มติที่ประชุม

1. ประธานแจ้งให้ทราบว่าการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ จะครบกำหนดระยะเวลาการศึกษาในวันที่ 16 พฤษภาคม 2547 ดังนั้น คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ จึงได้จัดทำรายงานผลการศึกษาเพื่อนำเสนอต่อประธานวุฒิสภา ภายในวันที่ 14 พฤษภาคม 2547

2. เสนอหัวข้อการจัดทำรายงานผลการศึกษาต่อที่ประชุม และขอให้ที่ประชุมพิจารณาให้ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงรายงานให้เหมาะสม ครอบคลุมเนื้อหาทั้งหมด โดยหัวข้อการจัดทำรายงานการศึกษา แบ่งออกเป็น 6 ส่วน ได้แก่

- บทที่ 1 ประวัติคลองไทย (คอคอดกระ)
- บทที่ 2 แนวคิด ผลงานวิจัยและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
- บทที่ 3 การดูงานในประเทศและต่างประเทศ
- บทที่ 4 การเลือกเส้นทางชุดคลองไทย
- บทที่ 5 การรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน
- บทที่ 6 ผลกระทบในการชุดคลองไทย
- บทที่ 7 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

ซึ่งที่ประชุมได้พิจารณาแล้วและเห็นชอบกับหัวข้อรายงานการศึกษาดังกล่าว แต่เห็นควรให้แยกข้อมูลในส่วนของการศึกษาในเรื่องผลกระทบในการชุดคลองไทยออกมาให้ชัดเจน โดยขึ้นเป็นบทหนึ่งในรายงาน เพราะประเด็นเรื่องผลกระทบเป็นที่สนใจของวุฒิสภาและประชาชนโดยรวม

3. รับทราบผลการสำรวจเส้นทางทางการขุดคลองไทย 9A ด้วยการสำรวจทางอากาศ ทำให้เห็นภาพเส้นทางทางการขุดคลองได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

4. รับทราบผลการติดต่อประสานงานกับแหล่งเงินทุน ซึ่งพร้อมจะให้การสนับสนุนในการขุดคลองไทยจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ญี่ปุ่น เกาหลี และสหรัฐอเมริกา โดยประเทศต่าง ๆ เหล่านี้แสดงความจำนงที่จะมาลงทุนในการสำรวจและขุดคลองไทย

5. ที่ประชุมส่วนใหญ่สนับสนุนรายงานผลการศึกษาที่เสนอ โดยสนับสนุนให้ขุดคลองไทยเส้นทาง 9A ผ่านจังหวัดกระบี่-ตรัง-พัทลุง-นครศรีธรรมราช-สงขลา เพื่อสร้างความเจริญ และพัฒนาภาคใต้ให้ก้าวหน้ามากยิ่งขึ้นเพื่อเป็นการสร้างงาน และเศรษฐกิจอย่างมั่นคง ยั่งยืน ตลอดไป ประกอบด้วยการวางแผนจัดให้มีการจัดสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ริมคลองด้วย

6. ที่ประชุมมีมติให้ดำเนินการจัดทำรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญฯ เพื่อเสนอต่อที่ประชุมวุฒิสภา พร้อมทั้งจัดเก็บข้อมูลด้วย CD ROM เพื่อเผยแพร่แก่ประชาชนและสื่อมวลชนในอนาคต ภายหลังจากการพิจารณาของที่ประชุมวุฒิสภา

การประชุมคณะอนุกรรมการวิสามัญ

1. การประชุมคณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านพื้นที่และอสังวณค้้อม

คร้ังที่ 1 วันพทห้สพค้ที่ 19 กรกฏาคม 2544

ที่ประชุมได้พิจารณาเส้นทางในการขุดคอคคอคกระจากเส้นทางที่มีผู้ได้ศ้ึกษาไว้แล้ว รวม

5 พื้นที่ ค้ือ

อวณค้ที่ 1 (เส้น 1, 2, 2A) จ้ังทว้คระนอง-ซุมพร

อวณค้ที่ 2 (เส้น 3, 3, 3A) จ้ังทว้คกระบ้ี-พ้ังงา-สุรารัษฏ์ธานี

อวณค้ที่ 3 (เส้น 4) จ้ังทว้คกระบ้ี-นครศ้รีธรรมราชคตอนบน

อวณค้ที่ 4 (เส้น 5, 5A, 6) จ้ังทว้คสคูล-สงขลา

อวณค้ที่ 5 (เส้นที่ 7, 7A) จ้ังทว้คตร้ัง-พัทลุง-สงขลา

โดยมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาเล้ือกเส้นทาง รวม 13 รายการ

สรุปผลการพิจารณาให้เล้ือกเส้นทาง 7A ซึ่งมีความยาวคลองประมาณ 120 กิโลเมตร

ไม่ค้องเวนค้ินมาก สามารถพัฒนาริมคลองท้ัง 2 พ้ัง เพ้ือเป็นนิคมอุตสาหกรรม และเขตเศรษฐกิจพิเศษไว้พิจารณา

คร้ังที่ 2 วันพทห้สพค้ที่ 18 ตุลาคม 2544

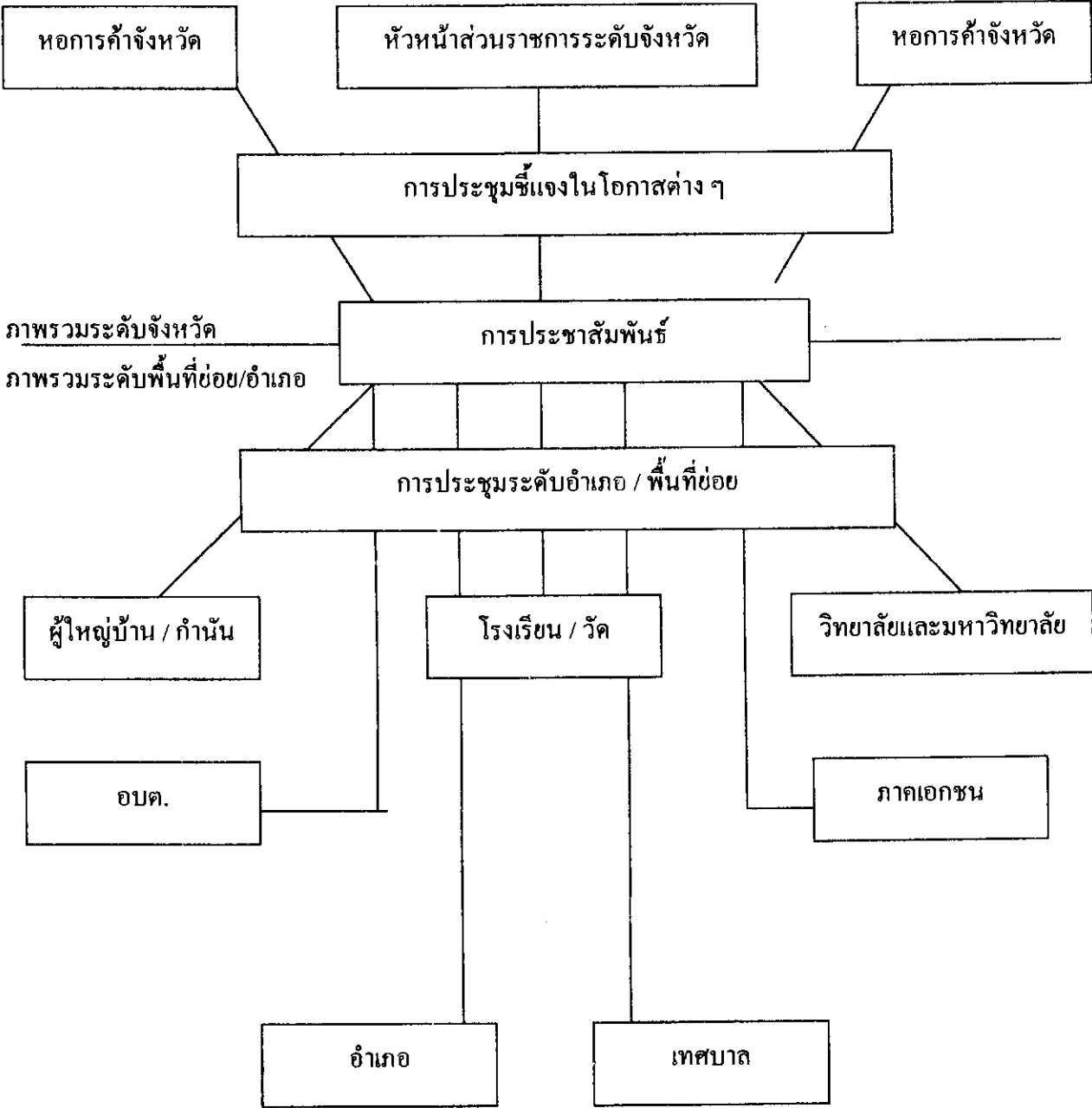
ที่ประชุมได้รับทราบข้อมูลในการที่คณะอนุกรรมการวิสามัญได้สำรวจศ้ึกษา และสอบถามจากประชาชนบางกลุ่มในการขุดคลองในเส้น 7A พบว่าประชาชนส่วนใหญ่ไม่เห็นค้้วยในการขุดคลอง เพราะค้ัดผ่านทะเลสาปสงขลา จ้ังค้องหาแนวคลองใหม่

คร้ังที่ 3 วันพทห้สพค้ที่ 21 กุมภาพันธ์ 2545

จ้ัดตั้งคณะท้างานเพ้ือศ้ึกษาเส้นทางคลองไทย หมายเลข 9A ภายได้คณะอนุกรรมการวิสามัญศ้ึกษาด้านพื้นที่และอสังวณค้้อมได้จ้ัดประชุมคณะท้างาน โดยศ้ึกษาภาพรวมของสภาพพื้นที่ตามความเหมาะสมตามเส้นทางแนวคลอง 9A ที่จะค้ัดผ่าน รวมทั้งความเป็นไปได้ของสถานที่ตั้งเมืองอุตสาหกรรมเน้ืองจากเส้นทาง 7A ซึ่งได้พิจารณาไว้เดิมประสบปัญหาการค้้อค้้านจากประชาชนในท้้องถ้ิน เพราะจะค้องผ่านทะเลสาปสงขลา มีปัญหาระบบนิเวศน์เก้ิดขึ้น ท้้าให้เส้น 7A ไม่ผ่านการพิจารณาได้

เส้นทาง 9A เป็นเส้นทางที่ผ่านทะเลในพื้น้ที่จ้ังทว้คกระบ้ี ในเขตอำเภอกะลันตา จ้ังทว้คตร้ัง (ในอำเภอสีกา อำเภอวังวิเศษ อำเภอห้้วยขอด และอำเภอร้ษฎา) จ้ังทว้คพัทลุง (อำเภอป้ापะยอม) จ้ังทว้คนครศ้รีธรรมราช (อำเภอทุ่งสง อำเภอชะอวด และอำเภอห้้วยไทร) ค้ัดผ่านพรควนเคร้ิง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ประชาชนมีฐานะยากจนที่สุดแห่งหนึ่งในประเทศไทย เป็นพื้นที่ป่าพรขนาด 500,000 ไร่ มีคนอยู่น้อยเขตน้ำท่วม ลี้กประมาณคร้ึ่งเมตร น้ำเปร้ียวไม่เหมาะสมสำหรับอยู่อาศัยหรือท้้าเกษตรกรรม จ้ังทว้คพัทลุงผ่านอำเภอป้ापะยอม และจ้ังทว้คสงขลา ผ่านอำเภอร้ะโนค

แผนภูมิยุทธศาสตร์การประชุมสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลคดองไทยระดับพื้นที่และกลุ่มเป้าหมาย



สรุปเห็นสมควรพิจารณา เส้นทาง 9A ในการชูลคลองไทย เพื่อเสนอให้มีการศึกษา ในชั้นสมบูรณ์ต่อไป

การประชุมของคณะทำงานศึกษาแนวคลองไทย 9A

คณะทำงานได้ประชุมวางแผนการศึกษาและประชุมเพื่อชี้แจง และรับฟังความคิดเห็นของ
ผู้นำท้องถิ่น เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับความเป็นมา และแนวความคิดของการก่อสร้างคลองไทย ลักษณะคลอง
ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ แนวทางการบริหารจัดการคลอง การระดมทุน โดยดำเนินการ ดังนี้

1. จัดตั้งศูนย์ประสานงาน เพื่อให้มีการประสานงาน รวม 5 ศูนย์ ดังนี้

- ศูนย์ที่ 1** คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีการประมง สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล
(ผู้ประสาน นายกฤษฎา พรหมบุษเฐน และนายจิโรจน์ พิระเกียรติจิร)
- ศูนย์ที่ 2** สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตนครศรีธรรมราช
(ผู้ประสาน ผู้ช่วยศาสตราจารย์พนม อินทฤทธิ์ และนายอดิเทพ มุกสถาน)
- ศูนย์ที่ 3** สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตศรีวิชัย
(ผู้ประสาน นายปรีชา นาคฤทธิ์ และนายวิจิต มาลาเวช)
- ศูนย์ที่ 4** สถาบันราชภัฏนครศรีธรรมราช
(ผู้ประสาน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ปัญญา เลิศไกร และ ผศ.ยีนดี เจ้าแก้ว)
- ศูนย์ที่ 5** ศูนย์ประสานงานกลาง คณะเกษตรศาสตร์นครศรีธรรมราช สถาบัน
เทคโนโลยีราชมงคล
(ผู้ประสาน นายชาญดำรง ฦ นคร ผู้ช่วยศาสตราจารย์สุพจน์ นาคฤทธิ์
และ ดร.สมหมาย คชบุญ)

2. จัดประชุมคณะทำงาน รวม 15 ครั้ง ดังนี้

- ครั้งที่ 1** วันที่ 17 สิงหาคม 2545 ณ คณะเกษตรศาสตร์นครศรีธรรมราช อำเภอ
ทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช
- ครั้งที่ 2** วันที่ 2 กันยายน 2545 ณ คณะเกษตรศาสตร์นครศรีธรรมราช อำเภอ
ทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช
- ครั้งที่ 3** วันที่ 7 ตุลาคม 2545 ณ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีการประมงตรัง
อำเภอทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช
- ครั้งที่ 4** วันที่ 7 ตุลาคม 2545 ณ สถาบันราชภัฏนครศรีธรรมราช อำเภอเมือง
จังหวัดนครศรีธรรมราช
- ครั้งที่ 5** วันที่ 8 ตุลาคม 2545 ณ คณะเกษตรศาสตร์นครศรีธรรมราช อำเภอ
ทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช

- ครั้งที่ 6** วันที่ 4 พฤศจิกายน 2545 ณ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีการประมง
อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง
- ครั้งที่ 7** วันที่ 4 พฤศจิกายน 2545 ณ ศาลากลางจังหวัดตรัง อำเภอเมือง จังหวัด
ตรัง
- ครั้งที่ 8** วันที่ 11 พฤศจิกายน 2545 ณ คณะเกษตรศาสตร์นครศรีธรรมราช อำเภอ
ทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช
- ครั้งที่ 9** วันที่ 25 พฤศจิกายน 2545 ณ คณะเกษตรศาสตร์นครศรีธรรมราช อำเภอ
ทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช
- ครั้งที่ 10** วันที่ 11 ธันวาคม 2545 ณ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีการประมง
อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง
- ครั้งที่ 11** วันที่ 12 ธันวาคม 2545 ณ สถาบันราชภัฏนครศรีธรรมราช อำเภอเมือง
จังหวัดนครศรีธรรมราช
- ครั้งที่ 12** วันที่ 18 มกราคม 2546 ณ ศาลากลางจังหวัดตรัง อำเภอเมือง
จังหวัดตรัง
- ครั้งที่ 13** วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2546 ประชุมชี้แจงความคืบหน้าของโครงการคลอง
ไทย และรับฟังความคิดเห็นจากกลุ่มประชาคม และเจ้าหน้าที่องค์การ
บริหารส่วนตำบล อำเภอชะอวด อำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช และ
อำเภอป่าพะยอม จังหวัดพัทลุง
- ครั้งที่ 14** วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2546 เดินทางดูสภาพพื้นที่แนวคลองไทยบริเวณ
อำเภอหัวไทร ชายฝั่งทะเลอำเภอไทย และคลองแพรกเมือง ในโครงการ
พัฒนากลุ่มน้ำปากพนัง
- ครั้งที่ 15** วันพุธที่ 26 กุมภาพันธ์ 2546 ประชุมคณะทำงานศึกษาแนวคลองไทย
หมายเลข 9A ณ ห้องรับรอง 106 ชั้น 1 อาคารรัฐสภา 2 โดยมีพลโท โอภาส รัตนบุรี ประธานคณะทำงาน
เป็นประธานการประชุม คณะทำงานได้รายงานถึงความก้าวหน้าของโครงการขุดคลองไทย โดยได้จัดตั้ง
องค์กรในท้องถิ่นให้เป็นศูนย์ประสานงานในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในเขตแนวเส้นทางขุด
คลองไทย เพื่อปรับแนวพื้นที่ขุดคลองให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และให้มีผลกระทบต่อ
ประชาชนน้อยที่สุด รวมถึงการศึกษาที่จะปรับแนวคลองให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ และพิจารณาวงรอบ
ในการรายงานผลการศึกษาด้านธรณีวิทยาเบื้องต้น รวมถึงการมอบหมายบุคคลให้รับผิดชอบในการจัดทำ
รายงานด้วย

2. การประชุมคณะกรรมการวิสามัญศึกษาด้านวิศวกรรมและธรณีวิทยา

คณะกรรมการวิสามัญได้จัดประชุม รวม 3 ครั้ง

ครั้งที่ 1 วันศุกร์ที่ 22 มิถุนายน 2544

ครั้งที่ 2 วันพุธที่ 15 สิงหาคม 2544

ครั้งที่ 3 วันพุธที่ 17 ตุลาคม 2544

การประชุมได้กำหนดกรอบในการศึกษาข้อมูล ดังนี้

- 1) เลือกพื้นที่ที่เหมาะสมในการขุดคลองลัด
- 2) กำหนดขนาดของคลองลัด
- 3) เลือกเทคนิคของการขุดคลองลัด
- 4) ประมาณจำนวนเรือและรายได้จากค่าผ่านคลอง
- 5) ประมาณมูลค่าโครงการ
- 6) การจัดทำร่าง TOR (Terms of references)

3. การประชุมคณะกรรมการวิสามัญศึกษาด้านเศรษฐกิจ

คณะกรรมการวิสามัญได้จัดประชุม รวม 6 ครั้ง

ครั้งที่ 1 วันพุธที่ 15 สิงหาคม 2544

ครั้งที่ 2 วันจันทร์ที่ 26 กันยายน 2544

ครั้งที่ 3 วันจันทร์ที่ 1 ตุลาคม 2544

ครั้งที่ 4 วันจันทร์ที่ 8 ตุลาคม 2544

ครั้งที่ 5 วันจันทร์ที่ 15 ตุลาคม 2544

ครั้งที่ 6 วันจันทร์ที่ 22 ตุลาคม 2544

การประชุมได้ศึกษาข้อมูลในด้านเศรษฐกิจ ดังนี้

- 1) ศึกษาข้อมูลที่ได้มีการศึกษามาก่อนนี้ไม่ว่าโดยหน่วยงานใดก็ตาม หากมีสมมติฐาน และข้อเท็จจริงที่เชื่อถือได้ ก็จะนำข้อมูลมาใช้โดยไม่ศึกษาเพิ่มเติม
- 2) พิจารณาประเด็นและเงื่อนไขที่มีผลกระทบต่อความเป็นไปได้ทางด้านเศรษฐกิจ ทุกกรณี แม้สมมติฐานที่ได้ศึกษาไว้จะไม่ครอบคลุมถึงก็ตาม เพื่อให้เกิดความ สมเหตุสมผลของโครงการ
- 3) ข้อเท็จจริงที่ได้จากการศึกษาเบื้องต้นจะต้องได้รับการยืนยัน และปรับปรุงให้ทันสมัย

- 4) พิจารณาเส้นทางขุดคลอง โดยเปรียบเทียบเส้นทางต่างๆ 3C 3A 4 5A และ 6 มาประกอบการพิจารณา และเห็นว่าเส้นทางที่เหมาะสม คือ เส้นทาง 5A ซึ่งจะนำไปเปรียบเทียบกับเส้นทาง 9A เพราะเส้นทาง 5A เป็นเส้นทางที่ดีที่สุด เมื่อ 20 ปีที่แล้ว แต่ขณะนี้ไม่อาจผ่านทะเลสาบสงขลาได้ และการก่อสร้างก็จะเป็นประโยชน์แก่ประเทศมาเลเซียมากกว่า และเป็นการเสี่ยงต่อการแบ่งแยกดินแดน หากมีปัญหามหาชนการกลุ่มแยกดินแดนในเขต 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้เกิดขึ้น
- 5) ขนาดของคลอง จำนวนเรือ และประเภทเรือที่ใช้คลอง
- 6) เชิญผู้เกี่ยวข้องต่างๆ มาให้ข้อมูลเกี่ยวกับขนาดของคลอง การเดินเรือ ชนิดของเรือ การบริการผ่านคลอง ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ฯลฯ

4. การประชุมคณะกรรมการวิสามัญศึกษาค้นหาพิจารณาพิจารณา

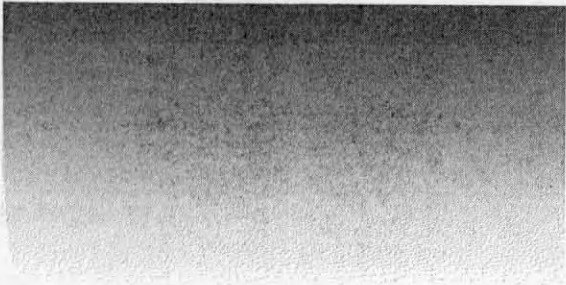
คณะกรรมการวิสามัญ ได้จัดประชุม 2 ครั้ง

ครั้งที่ 1 วันพุธที่ 19 ธันวาคม 2544

ครั้งที่ 2 วันพุธที่ 6 พฤศจิกายน 2545

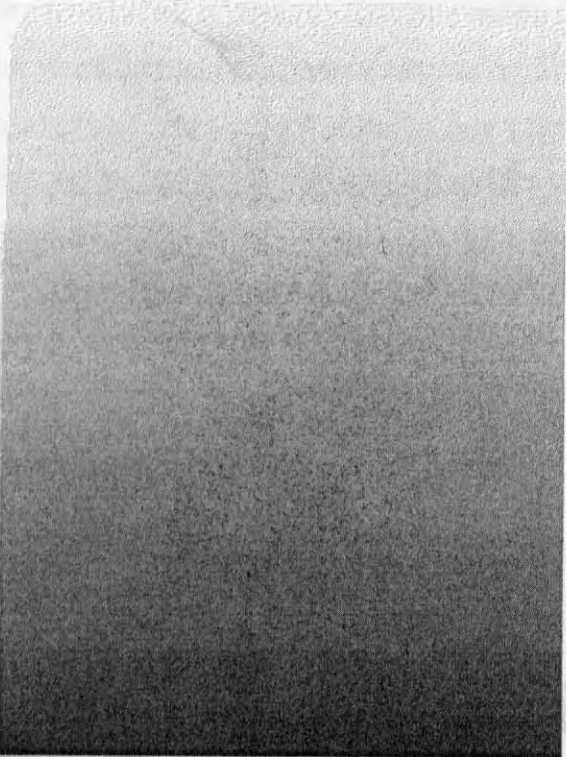
การประชุมได้กำหนดแผนการดำเนินงาน ดังนี้

1. กำหนดแผนการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในเส้นทางที่จะขุดคลองผ่าน คือ เส้นทาง 9A ได้ทราบ เพื่อให้เข้าใจศึกษารายละเอียด และให้การสนับสนุนเกี่ยวกับการขุดคลอง
2. ประสานงานกับอธิการบดีมหาวิทยาลัย ผู้ว่าราชการจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล สถาบันราชภัฏ วิทยาลัยการต่อเรือนครศรีธรรมราช สถาบันราชภัฏและองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการขอความร่วมมือในการศึกษาข้อมูลเบื้องต้น และให้การสนับสนุนในการลงพื้นที่เพื่อชี้แจงให้ประชาชนทราบ
3. ได้ดำเนินการจัดพิมพ์เอกสารแผ่นพับ หนังสือคู่มือการขุดคลองกระ แยกแพร่เกี่ยวกับการขุดคลองโดยเผยแพร่ในจังหวัดภาคใต้เป็นระยะๆ เป็นการล่วงหน้า
4. จัดทำแบบสอบถาม เพื่อสอบถามความคิดเห็นจากประชาชน
5. ประสานงานกับกรมประชาสัมพันธ์ เพื่อออกข่าวเป็นระยะๆ ทั้งในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค
6. ร่วมกับคณะกรรมการวิสามัญ เพื่อเดินทางไปศึกษาพื้นที่ขุดคลองในจังหวัดที่จะขุดคลองผ่าน



ภาคผนวก

2



วุฒิสภา

ถนนอุทองใน กท. ๑๐๓๐๐

๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕

สำนักเลขาธิการวุฒิสภา
เลขรับ..... ๖๖๕๐๔
วันที่..... ๑๖ ม.ค. ๕๕
..... ๑๐.๑๖

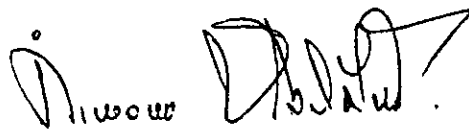
เรื่อง ขอเสนอญัตติ เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้
ของโครงการชุดคอคอดกระ

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

ด้วยขณะนี้ประเทศไทยกำลังประสบปัญหาวิกฤติทางเศรษฐกิจ โครงการ
ชุดคอคอดกระเป็นโครงการซึ่งเคยถูกหยิบยกมาพิจารณาและศึกษาหลายครั้งหลายครา
ว่าจะเกิดศักยภาพในการแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและปัญหาของประเทศชาติด้านอื่น ๆ
ได้มากน้อยเพียงใด ความคิดเห็นของรัฐบาลมีทั้งที่เห็นสมควรดำเนินการและไม่สมควร
ดำเนินการ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสภาพการณ์ของยุคสมัยที่ต่างกัน ฉะนั้น ในสภาวะการณ์เกิด
วิกฤติของประเทศขณะนี้ เป็นการสมควรอย่างยิ่งที่วุฒิสภาจะศึกษาความเป็นไปได้
ของโครงการชุดคอคอดกระ โดยพิจารณาถึงประโยชน์และผลกระทบด้านต่าง ๆ
ทั้งระยะสั้น และระยะยาว ได้แก่ ด้านการเมืองภายในประเทศ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม
จิตวิทยา ด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี การพลังงานและสิ่งแวดล้อม ด้านการป้องกันประเทศ
และด้านการต่างประเทศ หากผลสรุปเป็นประโยชน์ต่อสถานการณ์ในปัจจุบันและอนาคต
ก็จะนำไปสู่ความเป็นรูปธรรมของโครงการดังกล่าว พร้อมกับความร่วมมือจากนานาประเทศ
อันจะเป็นหนทางที่สำคัญประการหนึ่งในการ “กู้เศรษฐกิจชาติ”

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอที่ประชุมวุฒิสภาพิจารณาดังคณะกรรมการ
วิสามัญ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา
ข้อ ๓๔ ส่วนรายละเอียด กระผมจะได้ชี้แจงในที่ประชุมวุฒิสภาต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

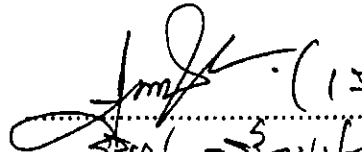
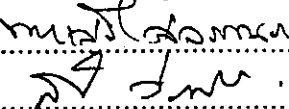
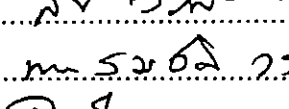
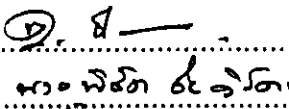
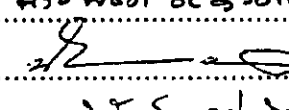
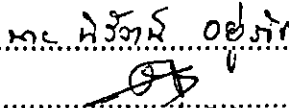
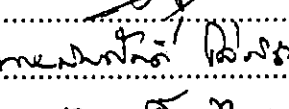
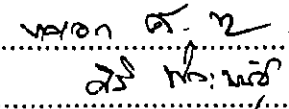
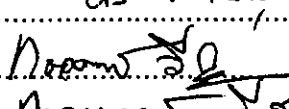
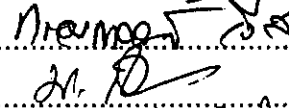
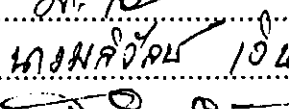
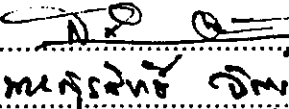
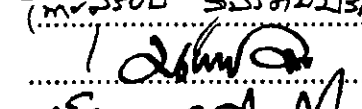
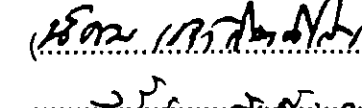
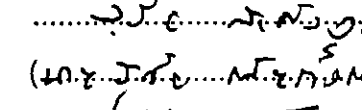
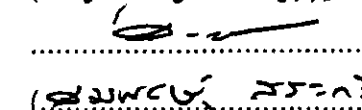
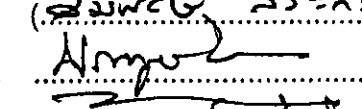
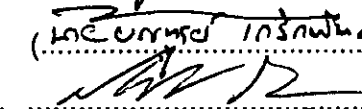
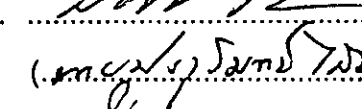
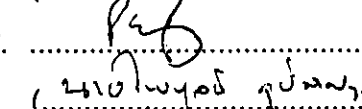
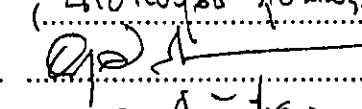
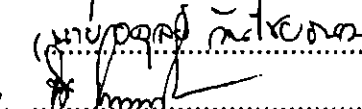
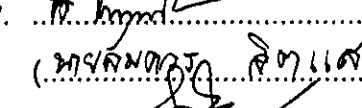


(นายคำนวน ชโลปถัมภ์)

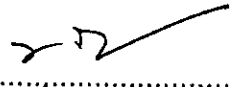
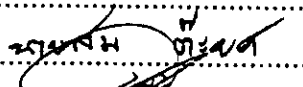
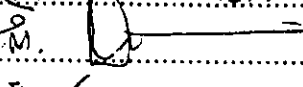
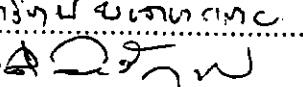
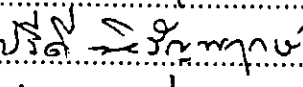
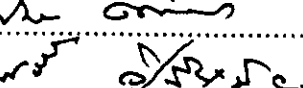
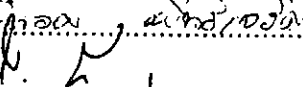
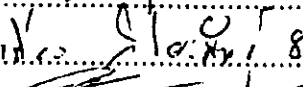
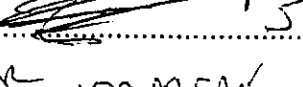
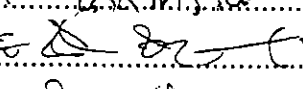
สมาชิกวุฒิสภา จังหวัดสิงห์บุรี

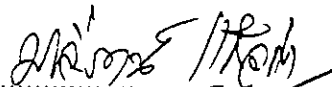
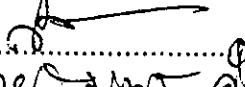
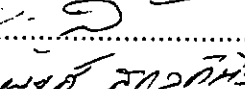
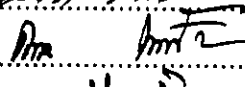
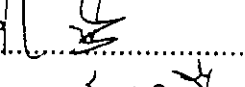
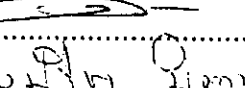
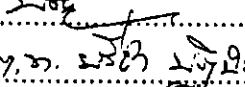
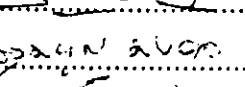
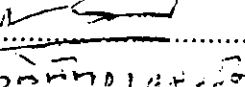
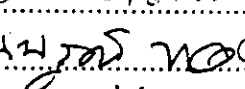
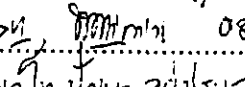
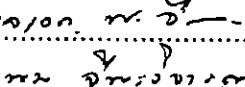
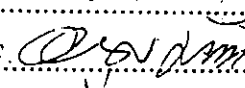
ผู้รับรอง อนุมัติ เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิชาการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ

ชุดคอคอดกระ

๑.  (176)
(นาย ใส่มณเฑียร
วิจิตร)
๒.  (175)
(นายวิมล วัฒนประสิทธิ์)
๓.  (148)
(นาย วัฒน วรวิทย์)
๔.  (911)
(นาย วัฒน วัฒน)
๕.  (56)
(นาย วัฒน วัฒน)
๖.  (152)
(นาย วัฒน วัฒน)
๗.  137
(นาย วัฒน วัฒน)
๘.  (2)
(นาย วัฒน วัฒน)
๙.  (104)
(นาย วัฒน วัฒน)
๑๐.  (124)
(นาย วัฒน วัฒน)
๑๑.  147
(นาย วัฒน วัฒน)
๑๒.  40
(นาย วัฒน วัฒน)
๑๓.  090
(นาย วัฒน วัฒน)
๑๔.  (51)
(นาย วัฒน วัฒน)
๑๕.  171
(นาย วัฒน วัฒน)
๑๖.  150
(นาย วัฒน วัฒน)
๑๗.  60
(นาย วัฒน วัฒน)
๑๘.  76
(นาย วัฒน วัฒน)
๑๙.  96
(นาย วัฒน วัฒน)
๒๐.  180
(นาย วัฒน วัฒน)
๒๑.  145
(นาย วัฒน วัฒน)
๒๒.  049
(นาย วัฒน วัฒน)
๒๓.  118
(นาย วัฒน วัฒน)
๒๔.  185
(นาย วัฒน วัฒน)

ผู้รับรอง ญาติติ เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ
ขุดคลองคอดกระ

๒๕.  66
(.....)
๒๖.  141
(.....)
๒๗.  173
(.....)
๒๘.  192
(.....)
๒๙.  79
(.....)
๓๐.  053
(.....)
๓๑.  (59)
(.....)
๓๒.  89
(.....)
๓๓.  52
(.....)
๓๔.  (57)
(.....)
๓๕.  054
(.....)
๓๖.  (81)
(.....)
๓๗.  200
(.....)

๒๖.  107
(.....)
๒๗.  151
(.....)
๓๐.  131
(.....)
๓๒.  41
(.....)
๓๔.  88
(.....)
๓๖.  78
(.....)
๓๘.  77
(.....)
๔๐.  46
(.....)
๔๒.  55
(.....)
๔๔.  149
(.....)
๔๖.  080
(.....)
๔๘.  (88)
(.....)
๕๐.  179
(.....)

ผู้รับรอง ญาติ เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ
ขุดคอคอดกระ

๕๑. ~~.....~~ (184)
(นายเดชา นามวงศ์)
๕๓. ~~.....~~
(นายวิจิตร วิจิตรวงษ์) 114
๕๕. นอ.ท.ท. ท.ท. (43)
(นาย ทักษิณ)
๕๗. ~~.....~~ (28)
(นาย อ.อ. อ.อ.อ. (28)
๕๙. ~~.....~~ (27)
(นาย)
๖๑. ~~.....~~ (140)
(นาย)
๖๓. ~~.....~~ (160)
(นาย)
๖๕. ~~.....~~
(นาย (73)
๖๗. ~~.....~~
(นาย (153)
๖๙. ~~.....~~ (125)
(นาย)
๗๑. ~~.....~~
(นาย 97
๗๓. ~~.....~~ (๑๑1)
(นาย)
๗๕. ~~.....~~ (50)
(นาย)

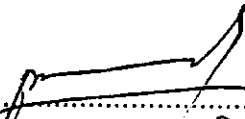
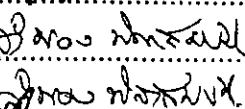
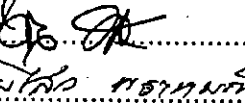
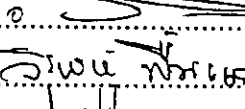
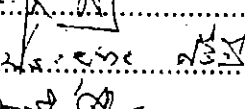
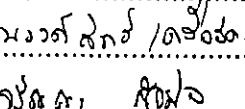
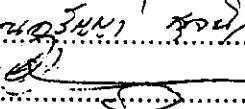
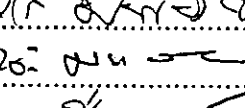
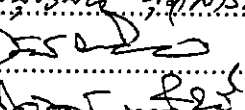
๕๒. ~~.....~~ (134)
(นาย)
๕๔. ~~.....~~ (42)
(นาย)
๕๖. ~~.....~~
(นาย (29)
๕๘. ~~.....~~ (157)
(นาย)
๖๐. ~~.....~~ (15)
(นาย)
๖๒. ~~.....~~ (108)
(นาย)
๖๔. ~~.....~~
(นาย (168,
๖๖. ~~.....~~
(นาย (019,
๖๘. ~~.....~~ ๐๑4
(นาย)
๗๐. ~~.....~~ 155
(นาย)
๗๒. ~~.....~~
(นาย 100
๗๔. ~~.....~~ 85
(นาย)
๗๖. ~~.....~~ 87
(นาย)

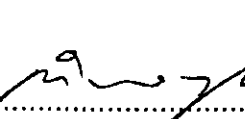
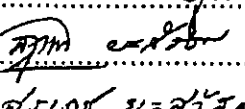
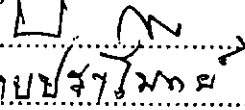
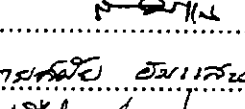
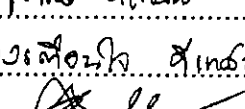
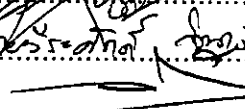
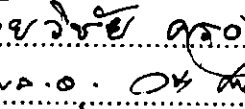
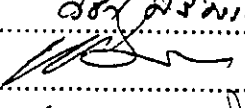
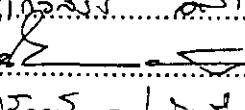
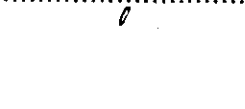
ผู้รับรอง ญาติ เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิชาการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ
ขุดลอกคอตกระ

๗๗. นางสาววิไลวรรณ 123
(นางสาววิไลวรรณ 123)
๗๘. นาย 2- 197
(นาย 2- 197)
๗๙. นาย 10
(นาย 10)
๘๐. นาย 10
(นาย 10)
๘๑. นาย 10
(นาย 10)
๘๒. นาย 10
(นาย 10)
๘๓. นาย 10
(นาย 10)
๘๔. นาย 10
(นาย 10)
๘๕. นาย 10
(นาย 10)
๘๖. นาย 10
(นาย 10)
๘๗. นาย 10
(นาย 10)
๘๘. นาย 10
(นาย 10)
๘๙. นาย 10
(นาย 10)
๙๐. นาย 10
(นาย 10)
๙๑. นาย 10
(นาย 10)
๙๒. นาย 10
(นาย 10)
๙๓. นาย 10
(นาย 10)
๙๔. นาย 10
(นาย 10)
๙๕. นาย 10
(นาย 10)
๙๖. นาย 10
(นาย 10)
๙๗. นาย 10
(นาย 10)
๙๘. นาย 10
(นาย 10)
๙๙. นาย 10
(นาย 10)
๑๐๐. นาย 10
(นาย 10)

๗๘. นาย 10
(นาย 10)
๗๙. นาย 10
(นาย 10)
๘๐. นาย 10
(นาย 10)
๘๑. นาย 10
(นาย 10)
๘๒. นาย 10
(นาย 10)
๘๓. นาย 10
(นาย 10)
๘๔. นาย 10
(นาย 10)
๘๕. นาย 10
(นาย 10)
๘๖. นาย 10
(นาย 10)
๘๗. นาย 10
(นาย 10)
๘๘. นาย 10
(นาย 10)
๘๙. นาย 10
(นาย 10)
๙๐. นาย 10
(นาย 10)
๙๑. นาย 10
(นาย 10)
๙๒. นาย 10
(นาย 10)
๙๓. นาย 10
(นาย 10)
๙๔. นาย 10
(นาย 10)
๙๕. นาย 10
(นาย 10)
๙๖. นาย 10
(นาย 10)
๙๗. นาย 10
(นาย 10)
๙๘. นาย 10
(นาย 10)
๙๙. นาย 10
(นาย 10)
๑๐๐. นาย 10
(นาย 10)

ผู้รับรอง ญาติ เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิชาการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ
ชุดคอคอดกระ

๑๐๑.  (๐๙)
(นายเลขา มงคล)
๑๐๓.  (115)
(นายทอง ทองสุข)
๑๐๕.  178
(นายวิชา อรรถมน)
๑๐๗.  (127)
(นายวิชา พันธ์)
๑๐๙.  (๑๗๐)
(นายวิชา อรรถมน)
๑๑๑. 
(นายวิชา อรรถมน) (36)
๑๑๓.  186
(นายวิชา อรรถมน)
๑๑๕.  (๐๐)
(นายวิชา อรรถมน)
๑๑๗.  ๐๖๔
(นายวิชา อรรถมน)
๑๑๙.  55
(นายวิชา อรรถมน)

๑๐๒.  (๐๐๖)
(นายวิชา อรรถมน)
๑๐๔.  (172)
(นายวิชา อรรถมน)
๑๐๖.  (๐๗5)
(นายวิชา อรรถมน)
๑๐๘.  (154)
(นายวิชา อรรถมน)
๑๑๐. 
(นายวิชา อรรถมน) 039
๑๑๒.  135
(นายวิชา อรรถมน)
๑๑๔. 
(นายวิชา อรรถมน) 120
๑๑๖.  121
(นายวิชา อรรถมน)
๑๑๘.  11
(นายวิชา อรรถมน)
๑๒๐.  56
(นายวิชา อรรถมน)

ผู้รับรอง ผู้คดี เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ
ชุดออกอรรถา

๑๒๑..... (นายศรีเมือง 1๐๒๒๑ 136)	๑๒๒..... (นายสุวิทย์ 155)
๑๒๓..... (นายสมชาย ๑๓๕๑) (141)	๑๒๔..... ()
๑๒๕..... ()	๑๒๖..... ()
๑๒๗..... ()	๑๒๘..... ()
๑๒๙..... ()	๑๓๐..... ()
๑๓๑..... ()	๑๓๒..... ()
๑๓๓..... ()	๑๓๔..... ()
๑๓๕..... ()	๑๓๖..... ()
๑๓๗..... ()	๑๓๘..... ()
๑๓๙..... ()	๑๔๐..... ()
๑๔๑..... ()	๑๔๒..... ()



ที่ สว ๐๐๐๘/๑๑๖๒๑

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ถนนอุทองใน กท ๑๐๓๐๐

๑๗)

พฤษภาคม ๒๕๔๔

เรื่อง ตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดออกคอดกระ

เรียน

สิ่งที่ส่งมาด้วย ญัตติ เรื่อง ขอเสนอญัตติเรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดออกคอดกระ

ด้วยในคราวประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๔ (สมัยสามัญทั่วไป) เป็นพิเศษ วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๔๔ ที่ประชุมได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดออกคอดกระ ซึ่งนายคำนวน ชโลปถัมภ์ เป็นผู้เสนอ และลงมติตั้งกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดออกคอดกระ ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๑๘๕ ประกอบด้วย

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| ๑. นายกมล มั่นภักดิ์ | ๒. พลอากาศเอก กานต์ สุระกุล |
| ๓. นายภูวนทล สุนทรเวช | ๔. นายเกษม ชัยสิทธิ์ |
| ๕. นายคำนวน ชโลปถัมภ์ | ๖. พลอากาศเอก จรุง วุฒิกาญจน์ |
| ๗. นายณรงค์ นุ่นทอง | ๘. นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ |
| ๘. นายทวี แก้วคง | ๑๐. พลตำรวจโท ทวี ทิพย์รัตน์ |
| ๑๑. นายพนพล สมบูรณ์ | ๑๒. นายนิรัตน์ อยู่ภักดี |
| ๑๓. นางสาวบุษรินทร์ ดิยะไพรัช | ๑๔. นายประยุทธ ศรีมีชัย |
| ๑๕. นายประสิทธิ์ พิฑูรกิจจา | ๑๖. นายผ่อง เล่งอี้ |
| ๑๗. พลเอก พนม จินะวิจารณ์ | ๑๘. นายไพบูลย์ อุบัติศฤงค์ |
| ๑๙. นายพีรฤตดิน บอดอ | ๒๐. นายภักดี ธนะปุระ |
| ๒๑. พลเอก มนตรี สุภาพร | ๒๒. นายมนู วณิชชานนท์ |
| ๒๓. พลตำรวจเอก มีชัย นฤกุลกิจ | ๒๔. นายระวี กิ่งคำวงศ์ |
| ๒๕. นายเลิศชาย นิลสลับ | ๒๖. นายวงศ์พันธ์ ณ ตะกั่วทุ่ง |
| ๒๗. นายวัฒนา เขียววิมล | ๒๘. นายวิโรจน์ อมตกุลชัย |

(โปรดพลิก)

๒๕. นายวีรพงศ์ สกลกิติวัฒน์
๓๑. พลเรือโท สมบูรณ์ สุขพันธ์
๓๓. นายสมศักดิ์ โล่สถาพรพิพิธ
๓๕. นายสันติภาพ อินทรพัฒน์
๓๗. นายสุรใจ ศิริनुพงศ์
๓๙. พลเอก หาญ ถีนานนท์
๔๑. นายอนุชาติ บรรจงศุภมิตร
๔๓. นางสาวอุษณีย์ ชิดชอบ
๔๕. พลโท โอภาส รัตนบุรี

๓๐. นายสมเกียรติ ศรีลัมพ์
๓๒. นายสมพงษ์ สระกวี
๓๔. นายสราวุธ นิยมทรัพย์
๓๖. นายสามารถ รัตนประทีปพร
๓๘. นายสุรเดช ยะสวัสดิ์
๔๐. ร้อยตรี อนุกุล สุภาไชยกิจ
๔๒. พลเรือเอก อำนาจ จันทนัมภวงษ์
๔๔. นายอุมาร์ คอฮิบ

อนึ่ง ที่ประชุมได้กำหนดระยะเวลาปฏิบัติงานตามภารกิจไว้ ๑ ปี นับแต่วันที่วุฒิสภา

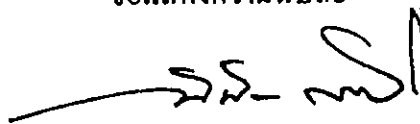
มอบหมาย

จึงเรียนขึ้นมานี้ และจะได้มีการประชุมคณะกรรมการ ในวันอังคารที่

๒๕ พฤษภาคม ๒๕๔๔ เวลา ๑๔.๐๐ นาฬิกา ณ ห้องประชุมคณะกรรมการหมายเลข ๓๐๑-๓๐๒
ชั้น ๓ อาคารรัฐสภา ๒

ฉะนั้น จึงขอเชิญท่านไปประชุมตามกำหนดวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าวข้างต้น

ขอแสดงความนับถือ



(นายพินิต อารยะศิริ)

เลขาธิการวุฒิสภา

กองการประชุม

โทร. ๒๔๔๑๕๖๗, ๒๔๔๑๕๖๘



คำสั่ง

คณะกรรมการการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ วุฒิสภา
ที่ ๑/๒๕๔๔

เรื่อง ตั้งคณะอนุกรรมการการวิสามัญ

ด้วยคณะกรรมการการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ วุฒิสภา มีความตระหนักถึงวิกฤติเศรษฐกิจของประเทศซึ่งต้องเร่งแก้ปัญหาอย่างเร่งด่วน โดยโครงการชุดคอคอดกระเป็นแนวทางหนึ่งที่จะสามารถทำให้เศรษฐกิจของประเทศฟื้นตัว ซึ่งจะช่วยในการแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจชาติ ดังนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๘๙ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๔๐ ประกอบกับข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๔๔ ข้อ ๘๒ วรรคสี่ คณะกรรมการการวิสามัญ จึงมีมติตั้งคณะอนุกรรมการการวิสามัญขึ้น จำนวน ๗ คณะ ประกอบด้วย

๑. คณะอนุกรรมการการวิสามัญศึกษาด้านพื้นที่และสิ่งแวดล้อม

มีอำนาจหน้าที่พิจารณาศึกษาข้อมูลทางด้านพื้นที่และสิ่งแวดล้อม เพื่อศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ รวมทั้งมีอำนาจออกคำสั่งเรียกเอกสารจากบุคคลหรือเรียกบุคคลใดมาแถลงข้อเท็จจริงหรือแสดงความคิดเห็นในกิจการที่กระทำหรือในเรื่องที่พิจารณาสอบสวนหรือศึกษา แล้วรายงานผลการดำเนินงานให้คณะกรรมการการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระทราบต่อไป ซึ่งอนุกรรมการคณะนี้ประกอบด้วย

- | | |
|------------------------------|------------------------|
| ๑. นายผ่อง เล่งอี้ | ประธานคณะอนุกรรมการ |
| ๒. พลโท โสภาส รัตนบุรี | รองประธานคณะอนุกรรมการ |
| ๓. ร้อยตรี อนุกุล สุภาไชยกิจ | รองประธานคณะอนุกรรมการ |
| ๔. นายแพทย์กฤษฏ์ สุนทรเวช | รองประธานคณะอนุกรรมการ |
| ๕. นายประยุทธ์ ศรีชัย | รองประธานคณะอนุกรรมการ |
| ๖. นายวงศ์พันธ์ ณ ตะกั่วทุ่ง | อนุกรรมการ |
| ๗. พลเรือโท สมบูรณ์ สุขพันธ์ | อนุกรรมการ |
| ๘. นางสาวอุษณีย์ ชิดชอบ | อนุกรรมการ |
| ๙. นายโสภาส รองเงิน | เลขานุการคณะอนุกรรมการ |
| ๑๐. นางราตรี เดอลาครวัช | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| | คณะอนุกรรมการ |

โดยมีคณะทำงาน ประกอบด้วย

๑. นายวิญญา สุนทรนนท์	หัวหน้าคณะทำงาน
๒. นางนันทนา สงฆ์ประชา	คณะทำงาน
๓. พลเรือเอก อำนาจ จันทนัมภฺฐะ	คณะทำงาน
๔. นายนพดล สมบูรณ์	คณะทำงาน
๕. นายอุษณากร อมาตยกุล	คณะทำงาน
๖. นายชวาล นิवादวงษ์	คณะทำงาน
๗. นายสุเมธ พรหมพันธ์ห่าว	คณะทำงาน
๘. พลเรือตรี ประเวศ โภชนสมบูรณ์	คณะทำงาน
๑๐. นายสุชัย เลานเกษมวงศ์	คณะทำงาน
๑๑. นางทิพย์อุษา เนยปฏิมานนท์	คณะทำงาน
๑๒. นางรสสุคนธ์ สุชาโต	คณะทำงาน
๑๓. นายมงคล ใจขาว	คณะทำงาน
๑๔. นายสิทธิสรพร สุนทรเวช	คณะทำงาน
๑๕. นายสมศักดิ์ เขียมไธสง	คณะทำงาน
๑๖. พันตำรวจเอก (พิเศษ) อำพล สุนทรเวช	คณะทำงาน
๑๘. รศ. ประภาพันท์ กรโกสียกาจ	คณะทำงาน
๑๙. นางสาวรัตนวดี ศุภาพร	คณะทำงาน
๒๐. นางสุโรจนา ศรีอักษร	คณะทำงาน
๒๑. นายแพทย์เทพพนม เมืองแมน	คณะทำงาน
๒๒. นายเรณณรงค์ รัตนปรีชาเวช	คณะทำงาน

๒. คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านวิศวกรรมและธรณีวิทยา

มีอำนาจหน้าที่พิจารณาศึกษาข้อมูลทางวิศวกรรมและธรณีวิทยาเพื่อศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ รวมทั้งมีอำนาจออกคำสั่งเรียกเอกสารจากบุคคลหรือเรียกบุคคลใดมาแถลงข้อเท็จจริงหรือแสดงความคิดเห็นในกิจการที่กระทำหรือในเรื่องที่พิจารณาสอบสวนหรือศึกษาอยู่ แล้วรายงานผลการดำเนินงานให้คณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระทราบต่อไป ซึ่งอนุกรรมการคณะนี้ประกอบด้วย

๑. นายระวี กิ่งคำวงศ์	ประธานคณะอนุกรรมการ
๒. นาวาเอก (พิเศษ) เฉลิมพล สีพร	อนุกรรมการ
๓. นายอภิชาติ ธรรมสโรช	อนุกรรมการ

๔. นายพาลิทธิ หล่อธีรพงศ์	อนุกรรมการ
๕. ผศ. วิโรจน์ ศรีสุภานนท์	อนุกรรมการ
๖. นายภานุพล กาลวันตวานิช	อนุกรรมการ
๗. ดร. สามารถ ราชพลสิทธิ์	อนุกรรมการ
๘. นายธนะ เขียมชินวุฒิ	อนุกรรมการ
๙. นางกมลวัลย์ ลือประเสริฐ	อนุกรรมการ
๑๐. นางสาวบุษรินทร์ ดิยะไพรัช	เลขานุการคณะอนุกรรมการ

๓. คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านความมั่นคงแห่งชาติ

มีอำนาจหน้าที่พิจารณาศึกษาข้อมูลทางด้านความมั่นคง เพื่อศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ รวมทั้งมีอำนาจออกคำสั่งเรียกเอกสารจากบุคคลหรือเรียกบุคคลใดมาแถลงข้อเท็จจริงหรือแสดงความคิดเห็นในกิจการที่กระทำหรือในเรื่องที่พิจารณาสอบสวนหรือศึกษาอยู่ แล้วรายงานผลการดำเนินงานให้คณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระทราบต่อไป ซึ่งอนุกรรมการคณะนี้ประกอบด้วย

๑. พลอากาศเอก กานต์ สุระกุล	ประธานคณะอนุกรรมการ
๒. พลเอก วัฒนา สรรพานิช	รองประธานคณะอนุกรรมการ
๓. พลเอก พนม จินะวิจารณ์	อนุกรรมการ
๔. พลเรือเอก อำนาจ จันทนัมภวงษ์	อนุกรรมการ
๕. พลอากาศเอก ธาณี เขียมจ้อย	อนุกรรมการ
๖. พลตำรวจเอก สมชาย ไชยเวช	อนุกรรมการ
๗. หม่อมราชวงศ์ กำลุนเทพ เทวกุล	อนุกรรมการ
๘. พลเรือโท สมบูรณ์ สุขพันธ์	อนุกรรมการ
๙. พันตำรวจเอก ไพจิตร ศรีคงคา	อนุกรรมการ
๑๐. นาวาอากาศเอก อรรถ ฤทธิหวัง	เลขานุการคณะอนุกรรมการ
โดยมีที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ คือ	
พันเอก สุรวุฒิ ชูติวิทย์	

๔. คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านเศรษฐกิจ

มีอำนาจหน้าที่พิจารณาศึกษาข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจ เพื่อศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ รวมทั้งมีอำนาจออกคำสั่งเรียกเอกสารจากบุคคลหรือเรียกบุคคลใดมาแถลงข้อเท็จจริงหรือแสดงความคิดเห็นในกิจการที่กระทำหรือในเรื่องที่พิจารณาสอบสวนหรือ

ศึกษาอยู่ แล้วรายงานผลการดำเนินงานให้คณะกรรมการการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระทราบต่อไป ซึ่งอนุกรรมการการคณะนี้ประกอบด้วย

๑. นายวิโรจน์ อมตกุลชัย	ประธานคณะอนุกรรมการ
๒. พลเรือโท สมบูรณ์ สุขพันธ์	อนุกรรมการ
๓. นายนิวัฒน์ แจ่มอริยะ	อนุกรรมการ
๔. นายอดิศร ธรรมพฤทธิ	อนุกรรมการ
๕. นายเรื่อน กฤษณกร	อนุกรรมการ
๖. นายภักดี ธนะปุระ	อนุกรรมการ
๗. นายไพฑูรย์ สายสว่าง	อนุกรรมการ
๘. รศ. สุภัตรา โล้วชะกุล	อนุกรรมการ
๙. นายภูเบศร์ สมุทรจักร	อนุกรรมการ
๑๐. ดร. เริงณรงค์ รัตนปรีชาเวช	อนุกรรมการ

โดยมีที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ ประกอบด้วย

๑. นายเลิศชาย นิลสลับ	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๒. รศ. ดร. อธิพิล ปานงาม	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๓. นางพิมพ์า ลิมพยอม	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๔. ดร. เฉลิมศักดิ์ ระบิลวงศ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๕. นายอนันต์ ดังคลสวัสดิ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ **

๕. คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านความร่วมมือระหว่างประเทศและเงินทุน

มีอำนาจหน้าที่พิจารณาศึกษาข้อมูลทางด้านความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ รวมทั้งมีอำนาจออกคำสั่งเรียกเอกสารจากบุคคลหรือเรียกบุคคลใดมาแถลงข้อเท็จจริงหรือแสดงความคิดเห็นในกิจการที่กระทำหรือในเรื่องที่พิจารณาสอบสวนหรือศึกษา แล้วรายงานผลการดำเนินงานให้คณะกรรมการการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระทราบต่อไป ซึ่งอนุกรรมการการคณะนี้ประกอบด้วย

๑. นายสุระเดช ยะสวัสดิ์	ประธานคณะอนุกรรมการ
๒. นายประสิทธิ์ พิฑูรกิจจา	อนุกรรมการ
๓. หม่อมหลวง วิชัย ชยางกูร	อนุกรรมการ **
๔. นายวิโรจน์ ชยางกูร ณ อยุธยา	อนุกรรมการ
๕. นายก่อเกียรติ ณ ระนอง	อนุกรรมการ
๖. นายพิเชียร อำนาจวรประเสริฐ	อนุกรรมการ

๗. นายสาโรช หย์พันธ์	อนุกรรมการ
๘. นายวีรวัชร สิทธิธรรม	อนุกรรมการ
๙. นายธนาพันธ์ ชาดิยานนท์	อนุกรรมการ
๑๐. นายสามารถ รัตนประทีปพร	เลขานุการคณะอนุกรรมการ
โดยมีที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ ประกอบด้วย	
๑. พลโท โอบาส รัตนบุรี	
๒. นายประสิทธิ์ เพ็งสา	
๓. นายอุษณากร อมาตยกุล	

๖. คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านประชาพิจารณา

มีอำนาจหน้าที่ในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ จัดทำประชาพิจารณา และศึกษาข้อมูลถึงความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ รวมทั้งมีอำนาจออกคำสั่งเรียกเอกสารจากบุคคลหรือเรียกบุคคลใดมาแถลงข้อเท็จจริงหรือแสดงความคิดเห็นในกิจการที่กระทำหรือในเรื่องที่พิจารณาสอบสวนหรือศึกษาอยู่ แล้วรายงานผลการดำเนินงานให้คณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระทราบต่อไป ซึ่งอนุกรรมการคณะนี้ประกอบด้วย

๑. นายแพทย์กฤษณ์ สุนทรเวช	ประธานคณะอนุกรรมการ
๒. นายฤๅษะ ปันยารชุน	อนุกรรมการ
๓. ศ.นพ. ปราโมทย์ วีรานูวัตต์	อนุกรรมการ
๔. นายเอกสิทธิ์ ลิ้มสุวรรณ	อนุกรรมการ
๕. นายอุษณากร อมาตยกุล	อนุกรรมการ
๖. นายขจิต หัพนานนท์	อนุกรรมการ
๗. รศ. ประภาพันธุ์ กรโกสิยกาจ	อนุกรรมการ
๘. นางรัตนาวดี สุภาพร	อนุกรรมการ
๙. นายสมบัติ เรืองกฤษ	อนุกรรมการ
๑๐. นายสิทธิสรณ์ สุนทรเวช	อนุกรรมการ

โดยมีที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ คือ

นายวิโรจน์ ฤทัยเรืองนนท์

๗. คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านกฎหมาย

มีอำนาจหน้าที่พิจารณาศึกษาข้อมูลทางด้านกฎหมายเพื่อศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ รวมทั้งมีอำนาจออกคำสั่งเรียกเอกสารจากบุคคลหรือเรียกบุคคลใดมาแถลงข้อเท็จจริงหรือแสดงความคิดเห็นในกิจการที่กระทำหรือในเรื่องที่พิจารณาสอบสวนหรือศึกษาอยู่ แล้วรายงานผลการดำเนินงานให้คณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระทราบต่อไป ซึ่งอนุกรรมการคณะนี้ประกอบด้วย

๑. นายสราวุธ นิยมทรัพย์	ประธานคณะอนุกรรมการ
๒. นายจงอาชวี โพธิสุนทร	อนุกรรมการ
๓. นายวรพจน์ สุพรรณกุล	อนุกรรมการ
๔. เรือโท พิทยา สร้อยทอง	อนุกรรมการ
๕. นายอารีย์ พิจิตรกล้าเอี่ยม	อนุกรรมการ
๖. นายสงขลา วิชัยหัตตะ	อนุกรรมการ
๗. นายวินัย บุญพรหมณ์	อนุกรรมการ
๘. นายเจน เจนพิทักษ์ชาติ	อนุกรรมการ
๙. นายคณิต พันธรักรัษราชเดช	อนุกรรมการ
๑๐. นายกำพล ภูมณี	เลขานุการคณะอนุกรรมการ

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๔๔ เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๔๔



(นายค่านวน ชโลปดัมภ์)

ประธานคณะกรรมการวิสามัญ

เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ

วุฒิสภา



คำสั่ง

คณะกรรมการการศึกษามัธยมศึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ วุฒิสภา
ที่ ๑/๒๕๔๕

เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยหมายเลข ๔A
ภายใต้คณะอนุกรรมการการศึกษามัศึกษาด้านพื้นที่และสิ่งแวดล้อม

ตามที่คณะกรรมการการศึกษามัธยมศึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ วุฒิสภา ได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการการศึกษามัศึกษาด้านพื้นที่และสิ่งแวดล้อมเพื่อศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับความเหมาะสมของพื้นที่และสิ่งแวดล้อม นั้น เนื่องจากมีข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่อื่น ๆ ซึ่งมีความสำคัญสมควรพิจารณาเป็นอย่างยิ่ง จึงเห็นควรแต่งตั้งคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยหมายเลข ๔A ขึ้น เพื่อศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่แนวคลองไทยหมายเลข ๔A และจัดทำรายงานเสนอต่อคณะอนุกรรมการการศึกษามัศึกษา โดยมีรายชื่อคณะทำงานและอำนาจหน้าที่ดังนี้

รายชื่อคณะทำงาน

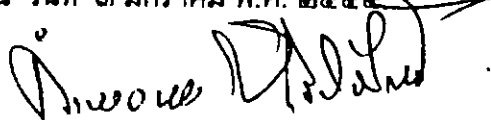
๑. พลโท โสภณ รัตนบุรี	ประธานคณะทำงาน
๒. พลตำรวจเอก มีชัย นุญลิกิจ	ที่ปรึกษา
๓. นายณรงค์ นุ่นทอง	ที่ปรึกษา
๔. นายประยุทธ์ ศรีมีชัย	ที่ปรึกษา
๕. นายวีรพงศ์ สกลกิตติวัฒน์	ที่ปรึกษา
๖. ร้อยตรี อนุชูล สุภาไชยกิจ	ที่ปรึกษา
๗. นายโสภณ รุ่งเรือง	ที่ปรึกษา
๘. พลอากาศเอก กานต์ สุระกุล	ที่ปรึกษา
๙. นายสมศักดิ์ โสธาทิพรพิพิธ	ที่ปรึกษา
๑๐. นายทวี แก้วคง	ที่ปรึกษา
๑๑. ผู้บัญชาการกองเรือภาคที่ ๓ กองเรือยุทธการ	ที่ปรึกษา

๑๒. ผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๔๑ จังหวัดนครศรีธรรมราช	ที่ปรึกษา
๑๓. ผู้กำกับการตำรวจตระเวนชายแดนที่ ๔๒	ที่ปรึกษา
๑๔. พันเอก ชุมพล จินดาโชติ	คณะทำงาน
๑๕. นาวาอากาศเอก ดร.กมล วัชรเสถียร	คณะทำงาน
๑๖. นายวีระ กาหลง	คณะทำงาน
๑๗. ดร.สัญญา สราภิรมย์	คณะทำงาน
๑๘. นายกำธร ฉาวรสถิตย์	คณะทำงาน
๑๙. นายปรีชา นาคฤทธิ์	คณะทำงาน
๒๐. นายพันเลิศ วงศ์อนันทรัพย์	คณะทำงาน
๒๑. นายอะดะหลาน สัพโรรจน์	คณะทำงาน
๒๒. นายสมนึก รัตนพันธุ์	คณะทำงาน
๒๓. นายไพฑูรย์ เจริญไชยศรี	คณะทำงานและเลขานุการ
๒๔. นายชัยวัฒน์ แสงศรี	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

๑. ศึกษาและสำรวจสภาพพื้นที่ สภาพแวดล้อม ธรณีวิทยา และข้อมูลอื่น ๆ ตามความเหมาะสม
 ๒. รวบรวมข้อมูลและประสานขอความอนุเคราะห์ข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
 ๓. ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่ได้รับมอบหมาย
- ทั้งนี้ สำหรับข้าราชการซึ่งเป็นคณะทำงานให้ปฏิบัติงานทุกวันพฤหัสบดีตามภารกิจที่ได้รับมอบหมาย เริ่มตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๔๕ - วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๔๕

สั่ง ณ วันที่ ๓ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๕



(นายค่านวน ขลิปต์มณี)

ประธานคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้
ของโครงการชุดคอคอดกระ วุฒิสภา



คำสั่ง

คณะกรรมการการศึกษามัธยมศึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ วุฒิสภา

ที่ ๒/๒๕๕๕

เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยหมายเลข ๙A เพิ่มเติม
ภายใต้คณะอนุกรรมการการศึกษามัศึกษาด้านพื้นที่และสิ่งแวดล้อม

ตามที่คณะกรรมการการศึกษามัธยมศึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ วุฒิสภา ได้แต่งตั้งคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยหมายเลข ๙A ขึ้น ภายใต้คณะอนุกรรมการการศึกษามัศึกษาด้านพื้นที่และสิ่งแวดล้อม นั้น เนื่องจากในการศึกษาจำเป็นที่จะต้องรวบรวมข้อมูลในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก ดังนั้น คณะกรรมการการศึกษามัธยมศึกษา จึงเห็นควรแต่งตั้งบุคคลเป็นคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยหมายเลข ๙A เพิ่มเติม เพื่อศึกษารวบรวมและทำรายงานเสนอต่อคณะอนุกรรมการการศึกษามัธยมศึกษา โดยมีรายชื่อคณะทำงานและอำนาจหน้าที่ดังนี้

รายชื่อคณะทำงาน

- | | |
|--|-----------|
| ๑. รองศาสตราจารย์ ดร.สถาพร เขียววิมล | ที่ปรึกษา |
| ๒. รองศาสตราจารย์ ดร.พรสวรรค์ วิสุทธิวิเศษ | ที่ปรึกษา |
| ๓. นายชาญดำรง ฌ นคร | ที่ปรึกษา |
| ๔. นายแถมสิน รัตนพันธุ์ | ที่ปรึกษา |
| ๕. นายบรรจง สนิทิน | ที่ปรึกษา |
| ๖. นายวิรัตน์ นุตางกุล | ที่ปรึกษา |
| ๗. พันเอก ไพโรจน์ นิยมพันธุ์ | คณะทำงาน |
| ๘. นาวาอากาศเอก จักรกฤษณ์ เลษะนันท์ | คณะทำงาน |
| ๙. พันโท เกียรติกร แข็งแรง | คณะทำงาน |
| ๑๐. พันโท ชัยพร ตระกูลแพทย์ | คณะทำงาน |
| ๑๑. นาวาอากาศตรี สุพิธิษฐ์ บุณผัน | คณะทำงาน |
| ๑๒. ร้อยเอก ขาติ บุญญขันธุ์ | คณะทำงาน |

๑๓. ดร. จรินทร์ ตูลยาทิตย์	คณะทำงาน
๑๔. นายนพดล ภูมิวิเศษ	คณะทำงาน
๑๕. นายจักรพันธ์ นุชอนงค์	คณะทำงาน
๑๖. นายณัฐพนธ์ ภูประภาพรรณ	คณะทำงาน
๑๗. นายบระเทือง ลมามี	คณะทำงาน
๑๘. นายสมชาย อันอารีย์	คณะทำงาน
๑๙. นายสมภูมิ พูลเพิ่มทรัพย์	คณะทำงาน
๒๐. นางอรพินท์ พินทรพงษ์	คณะทำงาน
๒๑. ดร. สุวิทย์ อ่องสมหวัง	คณะทำงาน
๒๒. ว่าที่ร้อยตรี ณรงค์ชัย จินดาพันธ์	คณะทำงาน
๒๓. นายเจนวิทย์ วงศานุ	คณะทำงาน
๒๔. นายอนุสรณ์ จันทนโรจน์	คณะทำงาน
๒๕. นายสันชัย อินทพิชัย	คณะทำงาน
๒๖. นายบริบูรณ์ ศิริ	คณะทำงาน
๒๗. นายพนม บุญรักษ์	คณะทำงาน
๒๘. นายเจริญ พูลสวัสดิ์	คณะทำงาน
๒๙. นายจำนงค์ พูลนวล	คณะทำงาน
๓๐. นายนิยม รัตนพันธุ์	คณะทำงาน
๓๑. นายสุชาติ ไทยเกื้อ	คณะทำงาน
๓๒. ผู้ช่วยศาสตราจารย์สุพจน์ นาคฤทธิ	คณะทำงาน
๓๓. จำโทโกเมธ ทองบุชา	คณะทำงาน
๓๔. นายจิรายุส รัตนพันธุ์	คณะทำงาน
๓๕. นายทิน ชูบ้านนา	คณะทำงาน
๓๖. นายจาบ พัฒแก้ว	คณะทำงาน
๓๗. นายกิตติ ชูทด	คณะทำงาน
๓๘. นายประจวบ มั่นชิง	คณะทำงาน
๓๙. นายสมหมาย หมดทั้ง	คณะทำงาน
๔๐. นายหมั่นระ วาราช	คณะทำงาน
๔๑. นายอาสัน เกื้อชาติ	คณะทำงาน
๔๒. นายสนิท จะเจดีย์	คณะทำงาน

๔๓. นายดาบคิด อินทนี	คณะทำงาน
๔๔. นายประวิทย์ ประเทืองมาศ	คณะทำงาน
๔๕. นายวินัย วาฬทอง	คณะทำงาน
๔๖. นางสาวชนิดา โอบโคกสูง	คณะทำงาน
๔๗. นางจำปาศักดิ์ อรุยศ	คณะทำงาน

อำนาจหน้าที่

๑. ศึกษาและสำรวจสภาพพื้นที่ สภาพแวดล้อม ธรณีวิทยา และข้อมูลอื่น ๆ ตามความเหมาะสม

๒. รวบรวมข้อมูลและประสานขอความอนุเคราะห์ข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓. ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ สำหรับข้าราชการซึ่งเป็นคณะทำงานให้ปฏิบัติงานทุกวันพฤหัสบดีตามภารกิจที่ได้รับมอบหมาย เริ่มตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๕๕ - วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๕

สั่ง ณ วันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๕



(นายค่านวน ขิลปัทม์)

ประธานคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้
ของโครงการชุดคอคอดกระ วุฒิสภา



คำสั่ง

คณะกรรมการการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ วุฒิสภา
ที่ ๓/๒๕๔๕

เรื่อง ขยายเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยหมายเลข ๔A
และแต่งตั้งคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยหมายเลข ๔A เพิ่มเติม
ภายใต้คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านพื้นที่และสิ่งแวดล้อม วุฒิสภา

ด้วยคณะกรรมการการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ วุฒิสภา เห็นควรขยายระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยหมายเลข ๔A ตามคำสั่งที่ ๑/๒๕๔๕ และ ๒/๒๕๔๕ พร้อมทั้งตั้งคณะทำงานเพิ่มเติม ภายใต้คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านพื้นที่และสิ่งแวดล้อม เนื่องจากปริมาณข้อมูลที่เกี่ยวข้องมีจำนวนมากจึงต้องใช้ระยะเวลาศึกษาและรวบรวมข้อมูลให้ชัดเจน และในกรณีภารกิจดังกล่าวไม่แล้วเสร็จจะพิจารณาขยายระยะเวลาเป็นครั้งคราวตามความเหมาะสม โดยมีรายชื่อคณะทำงานและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

รายชื่อคณะทำงาน

๑. พลโท โสภณ รัตนบุรี	ประธานคณะทำงาน
๒. พลตำรวจเอก มีชัย นุกูลกิจ	ที่ปรึกษา
๓. นายณรงค์ นุ่นทอง	ที่ปรึกษา
๔. นายประยุทธ์ ศรีมีชัย	ที่ปรึกษา
๕. นายวิรพงศ์ สกลกิตติวัฒน์	ที่ปรึกษา
๖. ร้อยตรี อนุกุล สุภาไชยกิจ	ที่ปรึกษา
๗. นายโสภณ ร่องเงิน	ที่ปรึกษา
๘. พลอากาศเอก กานต์ สุระกุล	ที่ปรึกษา
๙. นายสมศักดิ์ โสธาทพรพิธ	ที่ปรึกษา
๑๐. นายประสิทธิ์ พิฑูรกิจจา	ที่ปรึกษา
๑๑. ผู้บัญชาการกองเรือภาคที่ ๓ กองเรือยุทธการ	ที่ปรึกษา

๑๒. ผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๔๑	
จังหวัดนครศรีธรรมราช	ที่ปรึกษา
๑๓. ผู้กำกับการตำรวจตระเวนชายแดนที่ ๔๒	ที่ปรึกษา
๑๔. รองศาสตราจารย์ ดร. สถาพร เขียววิมล	ที่ปรึกษา
๑๕. รองศาสตราจารย์ ดร. พรสวรรค์ วิสุทธิวิเศษ	ที่ปรึกษา
๑๖. นายชาญดำรง ณ นคร	ที่ปรึกษา
๑๗. นายแถมสิน รัตนพันธุ์	ที่ปรึกษา
๑๘. นายบรรจง ลินธิทิน	ที่ปรึกษา
๑๙. นายวิรัตน์ นุตางกูล	ที่ปรึกษา
๒๐. พันเอก ชุมพล จินดาโชติ	คณะทำงาน
๒๑. นาวาอากาศเอก ดร. กมล วัชรเดธีयर	คณะทำงาน
๒๒. นายวีระ กาหลง	คณะทำงาน
๒๓. ดร. สัญญา ธาราภิรมย์	คณะทำงาน
๒๔. นายกำธร ถาวรสถิตย์	คณะทำงาน
๒๕. นายปรีชา นาคฤทธิ์	คณะทำงาน
๒๖. นายพันเลิศ วงศ์อนันทรัพย์	คณะทำงาน
๒๗. นายอะตะหลาน สักโรจน์	คณะทำงาน
๒๘. นายจมนึก รัตนพันธุ์	คณะทำงาน
๒๙. พันเอก ไพโรจน์ นิยมพันธุ์	คณะทำงาน
๓๐. นาวาอากาศเอก จักรกฤษณ์ เลชนะนันท์	คณะทำงาน
๓๑. พันโท เกรียงไกร แข็งแรง	คณะทำงาน
๓๒. พันโท ชัยพร ตระกูลแพทย์	คณะทำงาน
๓๓. ร้อยเอก ขาติ บุญญขันธ	คณะทำงาน
๓๔. นายจรินทร์ ตุลยาทิพย์	คณะทำงาน
๓๕. นายนพดล ภูมิวิเศษ	คณะทำงาน
๓๖. นายจักรพันธ์ นุชอนงค์	คณะทำงาน
๓๗. นายณัฐพนธ์ ภูประภาพรรณ	คณะทำงาน
๓๘. นายประเทือง สมานธิ	คณะทำงาน
๓๙. นายสมชาย อ้นอารีย์	คณะทำงาน

๔๐. นายลุ่มภูม หูลเพิ่มทรัพย์	คณะกรรมการ
๔๑. นางอรพินท์ พิเนตรพงษ์	คณะกรรมการ
๔๒. ดร. สุวิทย์ อ่องลมหวัง	คณะกรรมการ
๔๓. ว่าที่ร้อยตรี ณรงค์ชัย จินดาพันธ์	คณะกรรมการ
๔๔. นายเจนวิทย์ วงสาบุญ	คณะกรรมการ
๔๕. นายอนุสรณ์ จันทนโรจน์	คณะกรรมการ
๔๖. นายสันชัย อินทพิชัย	คณะกรรมการ
๔๗. นายปริบูรณ์ ศิริ	คณะกรรมการ
๔๘. นายอนุชิต รัตนสุวรรณ	คณะกรรมการ
๔๙. นายพนม บุญรักษ	คณะกรรมการ
๕๐. นายเจริญ หูลสวัสดิ์	คณะกรรมการ
๕๑. นายจำนงค์ หุลนวล	คณะกรรมการ
๕๒. นายนิยม รัตนพันธุ์	คณะกรรมการ
๕๓. นายสุชาติ ไทยเกื้อ	คณะกรรมการ
๕๔. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สุพจน์ นาคฤทธิ์	คณะกรรมการ
๕๕. จาโฆโกเมธ ทองบูชา	คณะกรรมการ
๕๖. นายจิรายุส รัตนพันธุ์	คณะกรรมการ
๕๗. นายทึน ชูบ้านนา	คณะกรรมการ
๕๘. นายจาบ หัฒแก้ว	คณะกรรมการ
๕๙. นายกิตติ ขุทด	คณะกรรมการ
๖๐. นายประจวบ มั่นตั้ง	คณะกรรมการ
๖๑. นายสมหมาย หมาดทั้ง	คณะกรรมการ
๖๒. นายหมัดแร่ วาราช	คณะกรรมการ
๖๓. นายอาลัน เกื้อชาติ	คณะกรรมการ
๖๔. นายลนิต จะเจดีย์	คณะกรรมการ
๖๕. นายดาบคิด อินทนี	คณะกรรมการ
๖๖. นายประวิทย์ ประเทืองมาศ	คณะกรรมการ
๖๗. นายวินัย วาหลวง	คณะกรรมการ
๖๘. นางสาวชนิดา โอบโคกสูง	คณะกรรมการ

๖๙. นางจำปาศักดิ์ อรุณศ	คณะทำงาน
๗๐. นางอำภา ลัทธิเวชรัตน์	คณะทำงาน
๗๑. นายพิจิต ฌ นนทร	คณะทำงาน
๗๒. นายวิเชียร ล่วงอารมณ	คณะทำงาน
๗๓. นายวินัย แก้วศรีสด	คณะทำงาน
๗๔. นายสุรชัย ศรีสุขสวัสดิ์	คณะทำงาน
๗๕. นายไพฑูรย์ เจริญไชยศรี	คณะทำงานและเลขานุการ
๗๖. นายชัยวัฒน์ แสงศรี	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

๑. ศึกษาและสำรวจสภาพพื้นที่ สภาพแวดล้อม ธรณีวิทยา และข้อมูลอื่น ๆ ตามความ

ภาระสม

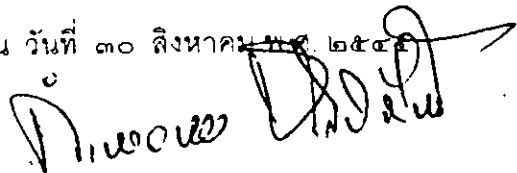
๒. รวบรวมข้อมูลและประสานขอความอนุเคราะห์ข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓. ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ สำหรับข้าราชการซึ่งเป็นคณะทำงานให้ปฏิบัติงานทุกวันพฤหัสบดีตามภารกิจ

ที่ได้รับมอบหมาย เริ่มตั้งแต่วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๔๕ - วันที่ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๔๖

สั่ง ณ วันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๔๖



(นายค่านวน ชโลปถัมภ์)

ประธานคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้
ของโครงการชุดคอคอดกระ วุฒิสภา



คำสั่ง

คณะกรรมการการศึกษามัธยมศึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ วุฒิสภา
ที่ ๔/๒๕๔๕

เรื่อง แต่งตั้งที่ปรึกษาและคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยหมายเลข ๔A เพิ่มเติม

ด้วยคณะกรรมการการศึกษามัธยมศึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ วุฒิสภา เห็นควรตั้งที่ปรึกษาและคณะทำงานเพิ่มเติม เนื่องจากปริมาณข้อมูลที่เกี่ยวข้องมีจำนวนมาก ซึ่งจะต้องใช้ระยะเวลาศึกษา และรวบรวมข้อมูลให้ชัดเจน โดยมีรายชื่อที่ปรึกษาและคณะทำงาน และมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. ผศ.ดร.นายุทธ	สงครามพิทักษ์	ที่ปรึกษา
๒. ผศ.วิเชียร	แก้วบุญส่ง	ที่ปรึกษา
๓. นายเรืองฤทธิ์	บันทอง	ที่ปรึกษา
๔. นายประสาน	จุจระศักดิ์	ที่ปรึกษา
๕. รศ.ดร.สุธี	อักษรกิตติ์	ที่ปรึกษา
๖. นายกฤษณะ	ศิระกฤษณ์กุล	ที่ปรึกษา
๗. รศ.ดร.ณัฐยา	เจलयทรัพย์	ที่ปรึกษา
๘. นายสุฤษฏ์พงษ์	เกี้ยวช่อง	ที่ปรึกษา
๙. นายดำรงค์	กิตติธรรกุล	ที่ปรึกษา
๑๐. นายสุรัชย์	ด้านวัฒนานุสรณ์	ที่ปรึกษาและหัวหน้าคณะทำงาน รณรงค์รับฟังประชาชน ในพื้นที่ เพื่อโครงการคลองไทย หมายเลข ๔A
๑๑. นางอาภรณ์	พูลสวัสดิ์	คณะทำงาน
๑๒. พันเอกหญิง กรองทอง	บรรจงรักษ์	คณะทำงาน
๑๓. นาวาอากาศตรี สุพิสิษฐ์	บุบผัน	คณะทำงาน

อำนาจหน้าที่

๑. ศึกษาและสำรวจสภาพพื้นที่ สภาพแวดล้อม ธรณีวิทยา และข้อมูลอื่น ๆ ตาม

ความเหมาะสม

๒. รวบรวมข้อมูลและประสานขอความอนุเคราะห์ข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓. ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ สำหรับข้าราชการซึ่งเป็นคณะทำงานให้ปฏิบัติงานทุกวันพฤหัสบดีตามภารกิจที่ได้รับมอบหมาย เริ่มตั้งแต่วันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๕ - วันที่ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๕๖

สั่ง ณ วันที่ ๑๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๕

พลโท 
(โอภาส รัตนบุรี)

รองประธานคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษา
ความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ วุฒิสภา
แทนประธานคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษา
ความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ วุฒิสภา



คำสั่ง

คณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ วุฒิสภา
ที่ ๒/๒๕๔๖

เรื่อง ขยายเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยหมายเลข ๙ A
และแต่งตั้งคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยหมายเลข ๙ A เพิ่มเติม
ภายใต้คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านพื้นที่และสิ่งแวดล้อม วุฒิสภา

ด้วยคณะกรรมการการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการคอคอดกระ วุฒิสภา
เห็นควรขยายระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยหมายเลข ๙ A
ตามคำสั่งที่ ๑ - ๔/๒๕๔๕ พร้อมแต่งตั้งคณะทำงานเพิ่มเติม ภายใต้คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านพื้นที่
และสิ่งแวดล้อม เนื่องจากปริมาณข้อมูลที่เกี่ยวข้องมีจำนวนมากซึ่งจะต้องใช้ระยะเวลาศึกษาและรวบรวมข้อมูล
ให้ชัดเจน และในกรณีภารกิจดังกล่าวไม่แล้วเสร็จอาจจะพิจารณาแต่งตั้งคณะทำงานเพิ่มเติมตามความเหมาะสม
ของงานในแต่ละด้าน โดยมีรายชื่อคณะทำงาน ที่ปรึกษาและให้มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

รายชื่อคณะทำงาน

๑. พลโท โอภาส รัตนบุรี	ประธานคณะทำงาน
๒. พลตำรวจเอก มีชัย นุกูลกิจ	ที่ปรึกษา
๓. นายณรงค์ นุ่นทอง	ที่ปรึกษา
๔. นายประยุทธ ศรีมีชัย	ที่ปรึกษา
๕. นายถวิล ไพรสณฑ์	ที่ปรึกษา
๖. นายวิรพงษ์ สกลกิตติวัฒน์	ที่ปรึกษา
๗. ร้อยตรี อนุกุล สุภาไชยกิจ	ที่ปรึกษา
๘. นายโอภาส รองเงิน	ที่ปรึกษา
๙. พลอากาศเอก กานต์ สุระกุล	ที่ปรึกษา
๑๐. นายสมศักดิ์ ไส่สภาพรพิพิธ	ที่ปรึกษา
๑๑. นายสุรใจ ศิรินุพงษ์	ที่ปรึกษา
๑๒. นายสมพงษ์ สระกวี	ที่ปรึกษา

๑๓. นายบุญญา หลีเหลด	ที่ปรึกษา
๑๔. พันตำรวจเอก ไพจิตร ศรีคงคา	ที่ปรึกษา
๑๕. นายประสิทธิ์ พิฑูรกิจจา	ที่ปรึกษา
๑๖. ผู้บัญชาการกองเรือภาคที่ ๓ กองเรือยุทธการ	ที่ปรึกษา
๑๗. ผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๔๑ จังหวัดนครศรีธรรมราช	ที่ปรึกษา
๑๘. ผู้กำกับการตำรวจตระเวนชายแดนที่ ๔๒	ที่ปรึกษา
๑๙. รศ.ดร. สถาพร เขียววิมล	ที่ปรึกษา
๒๐. นายแถมสิน รัตนพันธ์	ที่ปรึกษา
๒๑. นายบรรจง สนิธิทิน	ที่ปรึกษา
๒๒. นายวิรัตน์ นุตางกูล	ที่ปรึกษา
๒๓. พันเอก ชุมพล จินดาโชติ	ที่ปรึกษา
๒๔. นายประสาน รุจิระศักดิ์	ที่ปรึกษา
๒๕. รศ.ดร. สุธี อักษรกิตต์	ที่ปรึกษา
๒๖. นายกฤษณะ ศิวะกฤษณ์กุล	ที่ปรึกษา
๒๗. ดร. เสรี จ้าวสุวรรณ	ที่ปรึกษา
๒๘. รศ.ดร. ณัฐชยา เฉลยทรัพย์	ที่ปรึกษา
๒๙. นายดำรงค์ กิตติธรรกุล	ที่ปรึกษา
๓๐. นาวาอากาศเอก ดร. กมล วัชรเสถียร	ที่ปรึกษา
๓๑. นายวีระ กาหลง	คณะทำงาน
๓๒. ดร. สัญญา สราภิรมย์	คณะทำงาน
๓๓. นายกำธร ถาวรสถิตย์	คณะทำงาน
๓๔. นายพันเลิศ วงศ์อนันทรัพย์	คณะทำงาน
๓๕. พันเอก ไพโรจน์ นิยมพันธุ์	คณะทำงาน
๓๖. ร้อยเอก ขาติ บุญญพันธ์	คณะทำงาน
๓๗. ดร. จรินทร์ ตุลยาพิทย	คณะทำงาน
๓๘. นายณพดล ภูมิวิเศษ	คณะทำงาน
๓๙. นายจักรพันธ์ นุชอนงค์	คณะทำงาน
๔๐. นายณัฐพนธ์ ภูประภาพรรณ	คณะทำงาน
๔๑. นายมานพ บุตรพริ้ง	คณะทำงาน
๔๒. นายประเทือง สมานี	คณะทำงาน

๔๓. นายสมชาย อ้นอารีย์	คณะกรรมการ
๔๔. นางอรพินท์ พิเนตรพงษ์	คณะกรรมการ
๔๕. ดร. สุวิทย์ อ่องสมหวัง	คณะกรรมการ
๔๖. ว่าที่ร้อยตรี ณรงค์ชัย จินดาพันธ์	คณะกรรมการ
๔๗. นายเจนวิทย์ วงदानุ	คณะกรรมการ
๔๘. นายอนุสรณ์ จันทนโรจน์	คณะกรรมการ
๔๙. นายสันชัย อินทพิชัย	คณะกรรมการ
๕๐. นายปริบูรณ์ ศิริ	คณะกรรมการ
๕๑. นายอนุชิต รัตนสุวรรณ	คณะกรรมการ
๕๒. นายสมหมาย เลิศสมจิตร	คณะกรรมการ
๕๓. นางอำภา สันติเวสนรัตน์	คณะกรรมการ
๕๔. นางจำปาศักดิ์ อรุณ	คณะกรรมการ
๕๕. ร้อยโท รัชชัยย์ ม.รัตนบุรี	คณะกรรมการ
๕๖. นางอาภรณ์ พูลสวัสดิ์	คณะกรรมการ
๕๗. นางสุนันท์ พงกษาชีวะ	คณะกรรมการ
๕๘. พันเอกหญิง กรองทอง บรรจงรักษ์	คณะกรรมการ
๕๙. นางสาวนิภาพร ประเสริฐศรี	คณะกรรมการ
๖๐. นางสาวปรีดาพรรณ พงกษาชีวะ	คณะกรรมการ
๖๑. นาวาอากาศตรี สุพิสิษฐ์ บุปผัน	คณะกรรมการ
๖๒. นายโสภณ สาทรสัมฤทธิ์ผล	คณะกรรมการ
๖๓. นางสาวชนิดา โอบโคกสูง	คณะกรรมการ
๖๔. นายไพฑยนต์ เจริญไชยศรี	คณะกรรมการและเลขานุการ
๖๕. นางสาวสุพร เนินกว้าง	คณะกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
๖๖. นางเบญจรงค์ แสงศรี	คณะกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

๑. ศึกษารวบรวมและสำรวจสภาพพื้นที่ สภาพแวดล้อม ธรณีวิทยา และข้อมูลอื่น ๆ
ตามความเหมาะสม

๒. เสนอข้อมูลและให้ข้อคิดเห็นด้านวิชาการร่วมกับคณะทำงานในพื้นที่

๓. ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๔๖ ถึงวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๔๗

สั่ง ณ วันที่ ๑๗ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๔๖

(นายคำนวน ชโลปถัมภ์)

ประธานคณะกรรมการวิชาการวิสามัญศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ
วุฒิสภา



คำสั่ง

คณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ วุฒิสภา

ที่ ๓/๒๕๔๖

เรื่อง ขยายเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยหมายเลข ๙ A

และแต่งตั้งคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยหมายเลข ๙ A เพิ่มเติม

ภายใต้คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านพื้นที่และสิ่งแวดล้อม วุฒิสภา

ด้วยคณะกรรมการการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการคอคอดกระ วุฒิสภา เห็นควรขยายระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทยหมายเลข ๙ A ตามคำสั่งที่ ๑ - ๔/๒๕๔๕ พร้อมแต่งตั้งคณะทำงานเพิ่มเติม ภายใต้คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านพื้นที่และสิ่งแวดล้อม เนื่องจากต้องปฏิบัติงานสำรวจข้อมูลประชากรและรับฟังความคิดเห็นของกลุ่มประชาคมในพื้นที่ จึงต้องใช้บุคลากรในพื้นที่ที่มีความรู้ความเข้าใจในสภาพปัญหาของท้องถิ่น ในกรณีภารกิจดังกล่าวไม่แล้วเสร็จ อาจจะพิจารณาแต่งตั้งคณะทำงานเพิ่มเติมตามความเหมาะสมของงานในแต่ละด้าน โดยมีรายชื่อคณะทำงานที่ปรึกษาและให้มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

รายชื่อคณะทำงานและที่ปรึกษา

๑. ผศ. วิเชียร แก้วบุญส่ง	ที่ปรึกษา
๒. นายเรืองฤทธิ์ บั่นทอง	ที่ปรึกษา
๓. นายชาญดำรง ฌ นนทร	ที่ปรึกษา
๔. นายสุรชัย ตำนวัฒน์านุสรณ์	ที่ปรึกษา
๕. นายจิระวัฒน์ บุญสุข	ที่ปรึกษา
๖. นายประวิง หนูแจ่ม	ที่ปรึกษา
๗. นายปรีชา นาคฤทธิ์	ที่ปรึกษา
๘. นายสฤกษ์พงษ์ เกี้ยวข้อง	ที่ปรึกษา
๙. นายจิโรจน์ พิระเกียรติขจร	คณะทำงาน
๑๐. ผศ. สุพจน์ นาคฤทธิ์	คณะทำงาน
๑๑. ดร. สมหมาย คชนูด	คณะทำงาน
๑๒. ผศ. ปัญญา เลิศไกร	คณะทำงาน

๑๓. นายสุริยะ ธนุสร	คณะทำงาน
๑๔. ผศ. ยืนดี เจ้าแก้ว	คณะทำงาน
๑๕. พ.อ. (พิเศษ) ไมตรี สุขสกุล	คณะทำงาน
๑๖. ร.ต.อ. สัมพร วัชรคุ้มภัย	คณะทำงาน
๑๗. นายสมนึก รัตนพันธ์	คณะทำงาน
๑๘. นายทั้น อยู่บ้านนา	คณะทำงาน
๑๙. นายจำนงค์ พูลนวล	คณะทำงาน
๒๐. นายพนม บุญรักษ์	คณะทำงาน
๒๑. นายเจริญ พูลสวัสดิ์	คณะทำงาน
๒๒. นายสุภาพ ทิพย์สุขุม	คณะทำงาน
๒๓. นายชัยวัฒน์ แสงศรี	คณะทำงาน
๒๔. นายนิยม รัตนพันธุ์	คณะทำงาน
๒๕. นายสุชาติ ไทยเกื้อ	คณะทำงาน
๒๖. จำไทโกเมธย์ ทองบุชา	คณะทำงาน
๒๗. นายจิรายุส รัตนพันธุ์	คณะทำงาน
๒๘. นายกิตติ พุทท	คณะทำงาน
๒๙. นายประจวบ มั่นชิง	คณะทำงาน
๓๐. นายสมหมาย หมาดทั้ง	คณะทำงาน
๓๑. นายหมัดแระ วาราช	คณะทำงาน
๓๒. นายอาสัน เกื้อชาติ	คณะทำงาน
๓๓. นายสนิท จะเจติย์	คณะทำงาน
๓๔. นายดาบคิด อินทนี	คณะทำงาน
๓๕. นายประวิทย์ ประเทืองมาศ	คณะทำงาน
๓๖. นายวินัย วาหลวง	คณะทำงาน
๓๗. ผศ. คณิต ขอพลอยกลาง	คณะทำงาน
๓๘. ผศ. วราภรณ์ ปัญญาวดี	คณะทำงาน
๓๙. นายสุรศักดิ์ รอดสุวรรณน้อย	คณะทำงาน
๔๐. นายสุรพล โชติธรรมโม	คณะทำงาน
๔๑. นายธีรชาติ พจนมณี	คณะทำงาน
๔๒. นายประเวศน์ เดี่ยววานิช	คณะทำงาน

๔๓. นายภักดี รุจเณ	คณะทำงาน
๔๔. ดร. ประเสริฐ บัณฑิตศักดิ์	คณะทำงาน
๔๕. ดร. พงนิย์ ทรัพย์สมาน	คณะทำงาน
๔๖. ผศ. สนธยา พลศรี	คณะทำงาน
๔๗. นายดำริห์ ภูละวัง	คณะทำงาน
๔๘. นางสาวชลดา แสงมณี	คณะทำงาน
๔๙. นางสาวจันทิมา เขยกาญจน์	คณะทำงาน
๕๐. นายประวิง หนูแจ่ม	คณะทำงาน
๕๑. นายเปลื้อง หนูสาย	คณะทำงาน
๕๒. นายละม้าย เตมชวิญแก้ว	คณะทำงาน
๕๓. นายธีระ หนูช่วย	คณะทำงาน
๕๔. นายโสภณ สุขสวัสดิ์	คณะทำงาน
๕๕. นายคมสัน คำบรรลือ	คณะทำงาน
๕๖. นายประภาส ตันเฉลิม	คณะทำงาน
๕๗. นายจิรศักดิ์ แสงศรี	คณะทำงาน
๕๘. นายอุดม มั่นชีว	คณะทำงาน
๕๙. นายพิรพนธ์ ลังเมือง	คณะทำงาน
๖๐. นายกฤษฎา พรหมณัฐเอน	คณะทำงาน
๖๑. ว่าที่พันตรี ดำรง โฉนทะลักษณะเดช	คณะทำงาน
๖๒. นายกมลวรรณ บุญเจริญ	คณะทำงาน
๖๓. นายพรชัย บุญรอดรักษ์	คณะทำงาน
๖๔. นายวิชาญ คงจันทร์	คณะทำงาน
๖๕. พ.จ.อ. วินัย แก้วศรีสด	คณะทำงาน
๖๖. นางสมบุญณ์ ไทยเกื้อ	คณะทำงาน
๖๗. นายอรุณ เขียวคง	คณะทำงาน
๖๘. นายพิชิต ณ นคร	คณะทำงาน
๖๙. ด.ต. นำชัย ผดุง	คณะทำงาน
๗๐. นายวิเชียร สว่างอารมณ์	คณะทำงาน

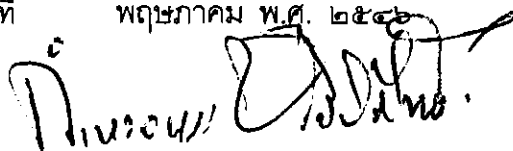
อำนาจหน้าที่

๑. ศึกษาและสำรวจสภาพพื้นที่ สภาพแวดล้อม ธรณีวิทยา และข้อมูลอื่น ๆ
ตามความเหมาะสม ร่วมกับนักวิชาการและผู้ชำนาญการ
๒. รวบรวมข้อมูลประชากรและเป็นตัวแทนรับฟังความคิดเห็นกลุ่มประชาคมในพื้นที่
๓. ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๔๖ ถึงวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๔๗

สั่ง ณ วันที่

พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๔๖



(นายค่านวณ ชโลปถัมภ์)

ประธานคณะกรรมการการวิสามัญศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ
วุฒิสภา

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล ถนน. ๑๐ ๑๐๐

เรื่อง ขอบเขตที่ตั้งคณะกรรมการแห่งชาติ ศึกษาความเป็นไปได้ในการทดลองกระ
เพื่อแก้ปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจ และสังคม

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร. ๐๒๐๕/๑๐๐๓๗ - ๑๐๐๔๕ ลงวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๔๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. แผนการปฏิบัติงานกระทรวงคมนาคม ปี คศ. ๑๔๐๑/๒๕๔๕
ลงวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๔๕

กระทรวงคมนาคม ขอให้ว่าเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการแต่งตั้ง คณะกรรมการแห่งชาติ ศึกษาความเป็นไปได้ในการทดลองกระ เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ และสังคม ความละเอียดปราศจากงานฝ่ายทางทั้งสิ้นที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๕ เห็นชอบตามที่กระทรวง
คมนาคมเสนอ

จึงเรียนขึ้นข้าพเจ้า / จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายจุลบุณย วิวัฒน์ประเสริฐ).

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

17 67.0. 2544

สำเนาถูกต้อง

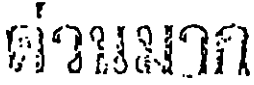
ทำเนียบบริหารการประมงและสัตว์น้ำ
โทร. ๐ ๒๒๔๐ ๕๐๖๐ ต่อ ๓๒๕ - ๕
โทรสาร ๐ ๒๒๔๐ ๕๐๖๕ โทร.-โทร.

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

(อรณ ฉวีหงษ์)

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

คณะกรรมการแห่งชาติ ศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระเพื่อแก้ปัญหาดินกัดตลิ่งตรงจุดนี้และยังคง



ตัวราชการ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี สำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี โทร. ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๕
ที่ นร ๐๒๐๕/๒๙๖๓/๓ วันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๕๕

เรียน รองนายกรัฐมนตรี (พลเอก พลเรือเอก พลอากาศโท ขวัญใจบุญ)

กระทรวงคมนาคมขอให้ท่าอากาศยานนานาชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบ
การแต่งตั้งคณะกรรมการแห่งชาติ ศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ เพื่อแก้ปัญหา
วิกฤติเศรษฐกิจ และสังคม

คณะรัฐมนตรีมีมติ (๑๑ กันยายน ๒๕๕๕) อนุมัติในหลักการจัดทำโครงการ การศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ และสังคม ตามที่ กระทรวงคมนาคมเสนอ และเมื่อได้จัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติเพื่อดำเนินการศึกษาโครงการ ดังกล่าวแล้ว ให้กำหนดขอบเขตการศึกษา เสนอให้คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๕ พิจารณากครั้ง รวมทั้งรายงานความก้าวหน้าในการดำเนินการให้คณะกรรมการ กลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๕ ทราบเป็นระยะ ๆ ต่อไป สำหรับค่าใช้จ่ายในการ ดำเนินโครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระให้ใช้จากองค์การภาคเอกชน เกว้น , ค่าเบี้ยเลี้ยง ค่าอาหาร ค่าที่พัก และค่าเดินทางของคณะกรรมการระดับชาติ เพื่อศึกษาควา ความเป็นไปได้ ขันสมบุรณ์ ให้เบิกจ่ายจากสำนักนายกรัฐมนตรีตามความจำเป็น

จากการที่คณะรัฐมนตรีมีมติตามข้อ ๒. กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อให้การจัดทำโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระเป๋เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีประสิทธิภาพ และแล้วเสร็จตามวัตถุประสงค์ของรัฐบาล สมควรแต่งตั้งคณะกรรมการแห่งชาติ ศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ และสังคม โดยมี รองนายกรัฐมนตรีที่กำกับการบริหารราชการกระทรวงกลาโหม เป็นประธานกรรมการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ พลอากาศเอก จุรญ วุฒิกุลวงศ์ เป็นกรรมการและเลขานุการ และมีกรรมการอื่นอีก ๔๔ คน มีอำนาจหน้าที่หลักคือ พิจารณากำหนดขอบเขตการศึกษาความเป็นไปได้ขึ้นสมทบทุนในการ ขุดคลองกระ และแนวทางการปฏิบัติโดยให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี และอำนาจหน้าที่อื่น อีก ๖ ประการ

16. ...



บันทึกข้อความ

ผ่านราชการ

ที่ วันที่

เรื่อง ขออนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการแห่งชาติ ศึกษาความเป็นไปได้ในการทดลองกระเพื่อมแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ และสังคม

- ๒ -

๔. มติของรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

คณะรัฐมนตรีมีมติ (๑๓ ธันวาคม ๒๕๒๑) ว่า เรื่องที่ไม่ใช่นโยบาย หรือ ไม่ใช่เรื่องสำคัญและมีระเบียบปฏิบัติปกติอยู่แล้ว ให้นายกรัฐมนตรี หรือรองนายกรัฐมนตรี ซึ่งได้รับมอบหมายให้สั่งหรือปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรี พิจารณาให้ความเห็นชอบหรืออนุมัติไปได้ แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบ

๕. ความเห็น

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้วเห็นว่า คณะกรรมการที่กระทรวงคมนาคมเสนอขอแต่งตั้งเป็นการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในข้อ ๒. เพื่อให้การจัดทำโครงการ การศึกษาความเป็นไปได้ในการทดลองกระเป็นไปด้วยความเรียบร้อย จึงเห็นควรให้ความเห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๒๐

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากเห็นชอบพลได้โปรดอนุมัติตามข้อ ๕.

อนุมัติตามข้อ ๕

(นายวิษณุ เครืองาม)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

พลเอก

(ชวนิช บงไญยุทธ)

รองนายกรัฐมนตรี

ปฏิบัติราชการแทน นายกรัฐมนตรี

๗๐ ต.๓. ๔๔

คณะกรรมการแห่งชาติ ศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ

เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคม

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๔๔ เห็นชอบโครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งในอดีตที่ผ่านมาโครงการดังกล่าวมีเฉพาะการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นเท่านั้น ทำให้ผลสรุปที่ได้รับจากการศึกษายังไม่ครอบคลุมทุกด้าน สำหรับการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นสมบูรณ์ของโครงการขุดคลองกระ เป็นการยืนยันตามหลักวิชาการถึงความเป็นไปได้สามารถยอมรับได้ และมีความเหมาะสม อันจะเป็นข้อมูลนำไปสู่การตัดสินใจของประชาชนและการกำหนดนโยบายของรัฐบาลต่อไป

เพื่อให้การจัดทำโครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระเป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีประสิทธิภาพและแล้วเสร็จตามวัตถุประสงค์ของรัฐบาล จึงแต่งตั้งคณะกรรมการแห่งชาติ ศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคมขึ้น โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

๑. องค์ประกอบ

๑.๑ รองนายกรัฐมนตรี ที่กำกับการบริหารราชการกระทรวงกลาโหม	ประธานกรรมการ
๑.๒ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม	รองประธานกรรมการ
๑.๓ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	รองประธานกรรมการ
๑.๔ ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี	กรรมการ
๑.๕ ปลัดกระทรวงคมนาคม หรือ ผู้แทน	กรรมการ
๑.๖ ปลัดกระทรวงกลาโหม หรือ ผู้แทน	กรรมการ
๑.๗ ปลัดกระทรวงการคลัง หรือ ผู้แทน	กรรมการ
๑.๘ ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ หรือ ผู้แทน	กรรมการ
๑.๙ ปลัดกระทรวงพาณิชย์ หรือ ผู้แทน	กรรมการ
๑.๑๐ ปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม หรือ ผู้แทน	กรรมการ
๑.๑๑ ปลัดกระทรวงมหาดไทย หรือ ผู้แทน	กรรมการ
๑.๑๒ ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ หรือ ผู้แทน	กรรมการ
๑.๑๓ ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม	กรรมการ
๑.๑๔ ปลัดกระทรวงแรงงานและ สวัสดิการสังคม หรือ ผู้แทน	กรรมการ
๑.๑๕ ปลัดทบวงมหาวิทยาลัย หรือ ผู้แทน	กรรมการ
๑.๑๖ ผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ หรือ ผู้แทน	กรรมการ

๑.๑๗ เลขานุการสภาความมั่นคงแห่งชาติ หรือ ผู้แทน	กรรมการ
๑.๑๘ เลขานุการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ	กรรมการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือ ผู้แทน	
๑.๑๙ ผู้บัญชาการทหารบก หรือ ผู้แทน	กรรมการ
๑.๒๐ ผู้บัญชาการทหารเรือ หรือ ผู้แทน	กรรมการ
๑.๒๑ ผู้บัญชาการทหารอากาศ หรือ ผู้แทน	กรรมการ
๑.๒๒ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ หรือ ผู้แทน	กรรมการ
๑.๒๓ ผู้อำนวยการสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย	กรรมการ
๑.๒๔ พลเอก วัฒน วัฒนบุตร	กรรมการ
๑.๒๕ พลตำรวจโท รุ่งโรจน์ ยมภักดิ์	กรรมการ
๑.๒๖ นาย ไพฑูรย์ บุญยะวัฒน์	กรรมการ
๑.๒๗ พลเรือโท สมบูรณ์ ฤทธิชัย	กรรมการ
๑.๒๘ พลตรี พิชิต มีมดุง	กรรมการ
๑.๒๙ นาย สุเมธ พรหมพิณพาว	กรรมการ
๑.๓๐ นาย สุทิน บุญทามนทร์	กรรมการ
๑.๓๑ นาย อมฤติ ศาสตราปัทม	กรรมการ
๑.๓๒ นาย สุรพร ดนัยรังสรรค์	กรรมการ
๑.๓๓ นาย ภักดี ธนะประ	กรรมการ
๑.๓๔ นาย ไพศาล พิษณุเขต	กรรมการ
๑.๓๕ นาย อรรถ นันทจักร	กรรมการ
๑.๓๖ ร้อยตำรวจเอก นิติภูมิ นวรัตน์	กรรมการ
๑.๓๗ พันตรี ศรชาติ สุวรรณพนม	กรรมการ
๑.๓๘ นาย จีรเกียรติ อภิบุญโยภาส	กรรมการ
๑.๓๙ นาย สุรพล นาควานิช	กรรมการ
๑.๔๐ นาย อัครเวทย์ โชติณกุล	กรรมการ
๑.๔๑ พลตรี บุญมี ไกรภม	กรรมการ
๑.๔๒ นาย ธนิต ปกป้อง	กรรมการ
๑.๔๓ พลอากาศเอก จรุง ฤทธิภาณุ	กรรมการและเลขานุการ
๑.๔๔ พลอากาศเอก ประวิทย์ เจริญประพันธ์	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๔๕ พลตรี ศุภลักษณ์ สุวรรณะชฎ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๔๖ นาวาอากาศเอก สุทธิพล ศรีกังวาล	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๔๗ นาวาอากาศเอก อรรถ กวีสหวง	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๔๘ นาวาอากาศเอก ณรงค์ เทมิกษ์	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

๒. จำนวนหน้าที

๒.๑ พิจารณากำหนดขอบเขตการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นสมบูรณ์ในการทดลองกระ และแนว
ทางการปฏิบัติโดยให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี

๒.๒ วิเคราะห์และประเมินผลการศึกษา ตลอดจนประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อให้การศึกษาคืบหน้าไปด้วยความเรียบร้อยและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

๒.๓ แต่งตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษา คณะอนุกรรมการ หรือ คณะทำงาน เพื่อพิจารณา หรือ ปฏิบัติงานอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะกรรมการมอบหมายตามความจำเป็น

๒.๔ เชิญข้าราชการ พนักงาน ลูกจ้าง หรือ ผู้ปฏิบัติราชการอื่นในหน่วยงานภาครัฐ หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องมาสอบถามเพื่อให้ข้อเท็จจริงได้ตามความเหมาะสม รวมทั้งเรียกเอกสาร หลักฐานจากหน่วยงานของรัฐ หรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติตามคำสั่งนี้

๒.๕ รายงานผลการศึกษา และความก้าวหน้าในการศึกษาตลอดจนเสนอความเห็นและข้อสังเกตจากการศึกษาให้คณะกรรมการกลั่นกรอง เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๕ ทราบเป็นระยะ ๆ และรายงานผลการศึกษาความเป็นไปได้ขึ้นสมบูรณต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา ตัดสินใจ กำหนดเป็นนโยบายของรัฐบาลต่อไป

๒.๖ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกระ ให้ไว้จากองค์การภาคเอกชน ยกเว้น ค่าเบี้ยเลี้ยง ค่าอาหาร ค่าที่พัก และค่าเดินทางของคณะกรรมการ ให้เบิกจ่ายจากสำนักนายกรัฐมนตรีตามความจำเป็น

๒.๗ ให้ส่วนราชการ กระทรวง ทบวง กรม รัฐวิสาหกิจ และ องค์การภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องให้การสนับสนุนตามความเหมาะสม

คำกล่าวสุนทรพจน์
นายคำนวณ ชโลปดัมภ์
สมาชิกวุฒิสภาแห่งประเทศไทย
ในการประชุมสมาคมรัฐสภาเอเชีย เพื่อสันติภาพ
ระหว่างวันที่ 16-19 เมษายน 2545
ณ มหาศาลาประชาชน กรุงปักกิ่ง และเมืองชงชิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน

ท่านประธาน สมาชิกวุฒิสภา สภาพสตรีและสภาพบุรุษ

เป็นที่ทราบกันโดยทั่วไปแล้วว่า โลกในปัจจุบันมีปัญหาทางด้านสันติภาพซึ่งมีผลกระทบที่มีความรุนแรงและความไม่สงบเรียบร้อยเกิดขึ้น สาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาด้านสันติภาพมี 5 ประการ คือ ด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง การปกครอง และการต่างประเทศ ทั้งนี้เนื่องมาจากมวลมนุษยชาติบางกลุ่ม บางประเทศ มีแนวความคิดที่แตกต่างกัน มีความขัดแย้ง คิดที่จะทำลายล้างซึ่งกันและกัน เช่น เหตุการณ์ก่อการร้ายที่เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 11 กันยายน ค.ศ. 2001 ที่ประเทศสหรัฐอเมริกา, การปล้นสดมภ์ การกระทำเยี่ยงโจรสลัด โดยใช้กองกำลังติดอาวุธในน่านน้ำสากล ฯลฯ

ประกอบกับเกิดวิกฤตเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศต่าง ๆ ในโลก การว่างงาน ความยากจน ส่งผลกระทบให้การลงทุนในภาคอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ตลอดจนความร่วมมือและการสนับสนุนซึ่งกันและกัน ลดน้อยลงไปด้วย ทำให้เศรษฐกิจของประชาชาติฟื้นตัวด้วยความยากลำบากมากยิ่งขึ้น หากเศรษฐกิจฟื้นตัวและมีความมั่นคง ก็จะทำให้เกิดสันติภาพแก่มวลมนุษยชาติ สาเหตุทั้งหลายเหล่านี้ ควรที่จะได้มีการป้องกันดีกว่าการแก้ไขด้วยความร่วมมือกันของทุกประเทศ เนื่องจากเวลาจำกัด จึงขอเสนอการแก้ไขปัญหาด้านเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการแก้ไขปัญหา เพื่อสร้างสันติภาพร่วมกัน

ประเทศไทย ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าว โดยได้พิจารณาเห็นว่า ทฤษฎี สมุทธานุภาพ (The Sea Power) อันเป็นยุทธศาสตร์ทางทะเลและยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ที่ว่าผู้ใดเป็นเจ้าทะเล ถือว่าผู้นั้นได้ครองโลก และจะแก้ปัญหาได้ การมีพาณิชย์นาวีที่เข้มแข็ง และการมีช่องทางเดินเรือไปสู่ตลาดโลกจะทำให้ประเทศในภูมิภาคนี้กลายเป็นชาติที่มีความรุ่งเรืองมั่งคั่งทางด้านเศรษฐกิจ

ทั้งนี้ เพราะความมั่นคงทางเศรษฐกิจจะก่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศ ทั้งในทางสังคม การเมือง การปกครองและ การต่างประเทศ

ด้วยเหตุนี้ ประชาชนและสมาชิกรัฐสภาแห่งประเทศไทย จึงสนับสนุนให้มีการขุดคลองเชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดีย กับ มหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งจะก่อให้เกิด เส้นทางเดินเรือของโลกสายใหม่ อันจะเป็นเส้นทางเดินเรือที่สั้นกว่าเส้นทางเดิมที่มี อยู่ในปัจจุบัน และลดเวลาการเดินเรือได้เป็นอย่างมาก ณ เส้นทางเดินเรือแห่งใหม่นี้ ประเทศไทยจะพัฒนาให้สองฝั่งคลองเป็นเมืองอุตสาหกรรม การท่าเรือ การขนส่ง การท่องเที่ยว ฯลฯ เพื่อเป็นการเสริมสร้าง สันติภาพระหว่างประเทศร่วมกัน โดยจะขุดคลองทางภาคใต้ของประเทศไทย ที่จะเรียกว่า “THAI CANAL” หรือชื่อเดิมที่รู้จักกันโดยทั่วไปว่า “KRA CANAL” ทั้งนี้ เพื่อที่จะแก้ปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจในยุคที่ภาวะทางเศรษฐกิจตกต่ำ เพื่อพลิกวิกฤตให้เป็นโอกาสในการกอบกู้เศรษฐกิจของประเทศในระยะยาวและยั่งยืน เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางทางการค้า, การเงิน ของภูมิภาคเอเชีย

การขุดคลอง “THAI CANAL” ของประเทศไทยครั้งนี้ ถือว่าเป็นโครงการใหญ่ของโลก (WORLD MEGA PROJECT) จะต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก ประมาณ 20 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (\$ 20 BILLION) แต่ก็ยังเป็นการลงทุนที่น้อยกว่าการสร้างเขื่อน THREE GORGES DAM หรือเขื่อนฉันเสี๋ย ที่เมืองอี้ซัง มณฑลหูเป่ย์ของประเทศจีน ซึ่งเป็นเขื่อนที่ใหญ่ที่สุดในโลก และเป็นความภูมิใจของคนเอเชีย

ในนามของสมาชิกรัฐสภาแห่งประเทศไทยจึงใคร่ขอแจ้งให้มวลสมาชิกและผู้ลงทุนจากประเทศต่างๆ ได้ทราบ เพื่อจะได้ให้ความร่วมมือด้านการร่วมลงทุน อันเป็นการร่วมมือกันทางด้านเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นหน้าที่สำคัญยิ่งในภูมิภาคเอเชีย

สถานะการณ์ของโลกในขณะนี้ ประเทศไทยประเทศเดียวไม่สามารถที่จะดำเนินการลงทุนทางด้านเศรษฐกิจขนาดใหญ่เช่นนี้ได้ ดังนั้น เพื่อความเจริญทางด้านเศรษฐกิจร่วมกัน จึงขอให้ท่านทั้งหลายให้ความร่วมมือ โดยขอให้ถือว่าคลองนี้เป็น “คลองแห่งสันติภาพ” ของภูมิภาคเอเชียร่วมกัน และตลอดไป

ขอขอบคุณ

Speech of
Mr. Kamnuan Chalopathump
Thai Delegation
Member of the Senate, Kingdom of Thailand
For The Third General Assembly of The Association of Asian
Parliaments For Peace
From 16 - 19 April 2002
At the Great Hall of the People in Beijing and Chongqing
The People's Republic of China

Your Excellencies, your honorable ladies & gentlemen

As we know, the world today has faced the difficulty in developing peacefulness and resulting in violent manners and distress. Such a dilemma arises from 5 majors roots, namely an economic situation, a social behavior, political status, governance and international relations. Some group of humanities and some countries, who have different thoughts or contrasted ideas, always plan to retaliate other in the form of terrorism, plunder, piratical ravage by Territorial Army in the international high seas. An attach at the World-Trade Buildings on September 11, 2001 in US is a miserable story.

The global economic recession, unemployment and the poverty have an impact on the industrial investment, tourism and visiting among nations, including cooperation and supporting to each other become reducing. This would bring about the hardship in recovering of the nations' economy. On the other hand, if the economic situation can recover with stability, it will lead to

more peaceful among humanities. All mentioned problems should better be protected by the cooperation from all countries, rather than circumvented later. Moreover time was limited, so, I would like to propose the way to overcome economic problems, which is a significant factors, in order for building up a peacefulness together. Oceans. This will originate a new shipping route for the world, which will short cut and save more time than the present routes, With the new shipping route, Thailand will develop both shores to be industrial zones, port, transportation, tourism, and so forth. In order to enhance the international peacefulness, the excavation of canals in the Southern region of Thailand, entitled “Thai Canal” or the well-know name “Kra Canal” is expected to alleviate economic crisis to be an opportunity, to recover the country’s economy in long run with sustainability and finally, to develop Thailand to be the hub of commercial and financial institutions in the Asian Region.

Thailand has been concerned about the above problem and seen that the theory of sea power is the significant strategy for sea and economic management. That is, the one who can posses the sea, that one can reign the world and overcome all problems. Having the strong system of commercial fleets and the sea-lane to the world market will allow countries in this region turning to economically prosperous. This is because an economic stability would result in the international cooperation, in term of social, political, administrative and foreign affairs.

Thus, we would like to give fully support to the excavation of canals between the Indian and the Pacific.

The excavation of “**THAI CANAL**” is considered to be a **WORLD MEGA PROJECT**, which requires a huge amount of investment approximately 20 billion US dollars. It, however, is less than the construction of **THREE-GORGES DAM**, the world’s greatest dam, at Yichang, Hubei Province, The People’s Republic of China. Of which is the pride of Asian people.

On behalf of Thai Delegation may I make known to you the project of **THAI CANAL** and look forward to see your cooperation, in term of investment, which is the most important requirement in the Asian region. As the world situation now, Thailand herself cannot carry out such a huge project. For this reason, I would like to invite your cooperation in building up this canal, which can be deemed as a peaceful canal of Asian region, in order to developing our economy prosperously together.

Thank you very much.

.....

ภาคผนวก

3

STRICTLY PRIVATE AND CONFIDENTIAL

Page 1 of 6

KRA CANAL INTERIM PROGRESS REPORT

Date: March 26, 2003

To: Surin Dunnvatanachit, Chairman,
Norman M Pajasalmi, Vice Chairman,

National Subcommittee on Fund Raising and Financial Management of
Kra Canal Feasibility Study

From: Brett Andrew Janis,
The Meridian Advisory Group, LLC

Overview

The principals of The Meridian Advisory Group, LLC have been engaged since February 2003 to provide confidential and high-level support for members of the Kra Canal Committee to interface successfully with senior US policy makers, private sector firms, and think-tanks as part of the committee's lobbying efforts for the Kra Canal. We assisted primarily during the US trip March 3-11.

We are working in close cooperation with members of the Committee and are providing direct access and support to approach influential US organizations and individuals. In addition to providing access, our firm is assisting the Committee in creating superior presentation materials for a sophisticated US audience as well as actively advising on critical US foreign policy and military issues related to catalyzing US support for this complex multi-billion dollar project.

STRICTLY PRIVATE AND CONFIDENTIAL

Page 2 of 6

Results Clearly Achieved:

We are extremely pleased with the clear positive results of efforts so far in the United States. During the first trip Committee members successfully introduced the canal to a number of influential organizations and individuals in a series of meetings, briefings, and discussions. The Committee's approach has thus far engendered significant new interest in the US, Europe, and Japan and has begun the "*Namiwashi* Consensus Cascade" as proposed under our six-month program.

Among the list of individuals and organizations in Washington, DC, Committee members discussed the project with the following:

- A former US Ambassador to Thailand who is now a senior political advisor and consultant
- A former US Ambassador to China and Indonesia who is now the Managing Director of a premier and highly influential US lobby group
- A former Deputy Assistant Secretary for East Asia at Department of Defense now a leading figure at a prominent think-tank with established contacts throughout the maritime and defense-related industries
- A retired US Admiral who is now the head of a The Center for Naval Analyses, a leading think tank that advises the US Navy on maritime security issues
- The largest and one of the most influential lobbying organization in the US, with relevant future access to resources on Capital Hill
- A Japanese representative of JBIC based in Washington, DC, with access and resources in Tokyo related to funding issues
- The head of the Southeast Studies Asia program at a leading university who is also head of an influential business lobbying group for companies doing business in Thailand
- A Senior Fellow at a leading policy-oriented international finance and macroeconomic think tank in the US.
- The Associate Director of The Asia Foundation

In New York, the committee members were able to brief specific contacts at AIG, one of the world's largest insurance groups, based on contacts presented by individuals in Washington, DC.

STRICTLY PRIVATE AND CONFIDENTIAL

Page 3 of 6

Key Issues and Concerns:

Prominent issues raised by various individuals included the following:

- The need for a feasibility study that will be regarded as credible for a project of this scale
- The importance of geopolitical security issues to the US in establishing the regime for the canal SEZ
- The need to interface with environmental groups as part of the feasibility process
- Clear guidance on specific private sector contacts with capabilities relevant to the canal project
- The need to hold a closed-door conference in the Washington, DC to bring experts together and raise awareness. This conference may be partially funded by another source
- The need to convince the key governments and the international business community that Thailand is capable of managing a project of this complexity.

Next Steps Forward to Build on Success:

The second international trip in April 2003 will be to continue to build strong contacts among security, commercial, and policy organizations, as well as prepare for a June conference to be held in Washington, DC and organized by The Center for Strategic and International Studies (CSIS), the premier think tank for security policy issues in the U.S. The second trip will focus on a West Coast/Asia Pacific Agenda as well as a return to New York and Washington, DC for follow up with specific individuals. The trip will also involve a formal dinner at the Defense Attache's residence in Washington, DC.

Meetings will build on information, contacts, and views gathered during the first mission. Additional material outlining the economic and security rationales for the canal will be prepared and tailored to specific meetings. This higher level of information and references to previous work will demonstrate the viability of the canal and sharpen expectations and support regarding a full feasibility study. Attention will also be paid to professional follow-up with key contacts to increase high-level awareness and finalize planned conference terms with CSIS. Tangible funding will be sought for some aspects

STRICTLY PRIVATE AND CONFIDENTIAL

Page 4 of 6

of seed financing required for further credible feasibility work, including the scheduled CSIS conference.

(Trip Summary Following Page)

STRICTLY PRIVATE AND CONFIDENTIAL

Page 5 of 6

DATE	LOCATION	CONTACT	OBJECTIVE
March 23 – April 4	Bangkok	United Nations—ESCAP US Embassy Official	Trip preparation Update, collect, sharpen presentation material US Embassy briefing
April 1-4	Japan	GIF JBIC Penta-Ocean	Propose funding concept for feasibility studies, Engage Japanese firms
April 21	Honolulu, Hawaii	PACOM Pacific Forum	Brief key US Pacific Command officials and other regional experts. Increase support for canal from security planners responsible for Asia-Pacific
April 22 – 23	San Francisco/Palo Alto	Hoover Institute Bechtel	Meeting with George Shultz, Approach decision-makers at Bechtel, present TOR in comprehensive fashion
April 24 – 25	Los Angeles	Rand Corporation. L.A. Port Authority Fluor	Discuss possible partnership with Port Authority and tour facilities Approach decision-makers at Fluor, present TOR Brief major West-Coast Asia-Pacific Center (RAND Corp.)
April 28 – 29	Washington, DC	CSIS Defense Attache Dinner Cohen Group	Discuss details and agenda of conference end-May with CSIS, Possible meeting with William Cohen Build support and credibility involving Thai Embassy officials Follow-up on initial contacts
April 30 – May 1	New York City	Forbes Soros Foundation Parsons Brinckerhoof Inc.	Possible meeting with Henry Kissenger, Cap Weinberger, Soros Foundation, maritime funds Review feasibility support from private sector firms

SOMKID SUPPORTS STRATEGY TO LINK BUSINESSES IN FOUR REGIONS - CHIANG MAI AVIATION HUB, KRA CANAL

Somkid supports three associations to launch strategy for the 4 regions to Cabinet, which include promoting Chiang Mai as an aviation hub and digging the Kra Canal to link the southern economy. It is said the Thai RaK Thai water pipe will transform I-San and eliminate poverty.

Deputy Prime Minister Somkid Jatusripitak made the disclosures after a strategic meeting to develop the competitive potential of I-San on July 25. He said that in driving the economy, the three institutions – the Thai Board of Trade (TBoT), the Federation of Thai industry (FTI) and the Thai Bankers Association (TBA) – must cooperate with the government, using mechanisms of the National Social and Economic Development Board (NESDB) to propose strategies for projects to achieve their goals to cabinet. This is so they can be included in budget plans at national, regional and provincial levels.

The Thai Board of Trade president Art Taolanond said that the private sector has to keep pace with the government. Therefore Thai Board of Trade, as the body responsible for Thailand's trade, must advance events together with the government. There are strategies, plans and projects for all four regions in concert with government strategy.

The Thai Board of Trade president said of the development strategy in the North proposed to the government, that to enable Chiang Mai to be a regional aviation hub, strategy must include development of tourism and communication routes in the economic zone of the Myanmar, Lao and South China borders, and the development of new economic crops to parallel aviation development. These include flowers, ornamental plants and fruit for export to Hong Kong and Singapore. Strategy for the Northeast was to develop the existing communications network to connect Danang, Myanmar, India and Bangladesh, as well as developing trade with neighboring countries. The Thai Board of Trade, together with the Ministry of Commerce, will travel to sign agreements with Chambers of Commerce in Cambodia, Laos, Myanmar and Vietnam during the near future. This will simultaneously improve relations and resolve border security problems.

Regarding strategy for the Central Region, the Thai Board of Trade will propose developments in the processing industry for livestock products and fresh-water fishing, a central market for fruit and vegetables, and the construction of the East-West Corridor road to link Three Pagodas Pass in Kanchanaburi with Singburi, Prachinburi, Sra Kaew, Chantaburi and Trad, as well as extending the road into neighboring countries. Initial studies for this have already been completed.

As for the strategy to develop the South, importance will be given to a large project that will be a future marine export route -- the Kra Canal. This is because the Andaman coast lacks a deep-water port, while India and

Bangladesh want Thailand to invest in reducing transportation distances between Asia and Europe, as well as solving the problem of shipping congestion in the Malacca Strait.

Mr Art said that he was in agreement with the Thai Rak Thai government about constructing a pipe to supply water all over I-San. This is in response to demand to develop important means of production, like development of soil, seeds and markets. Thailand currently has 110 million rai under cultivation. 60 million rai is for rice. An agricultural zone of 20 million rai is irrigated, but only 2 million rai have water for agricultural use all the year round. The remaining 18 million rai have water from dams, but lack canals and waterways to distribute the water. This obliges farmers to produce only one rice crop per year.

Matichon, 2 August 2003

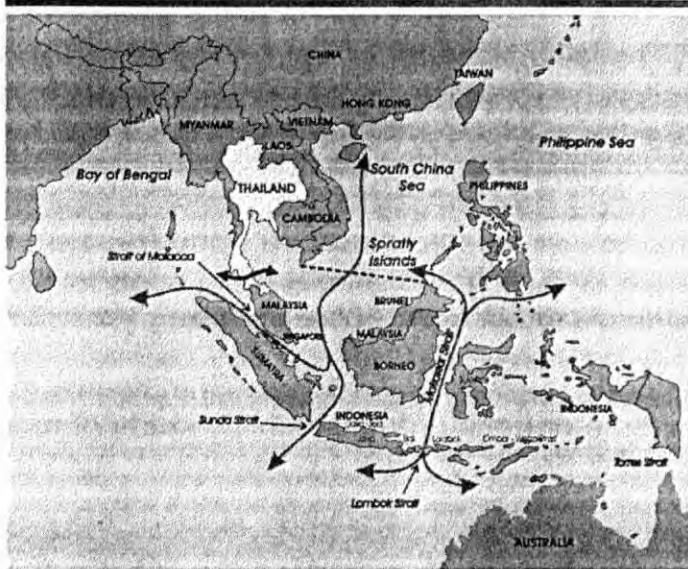


The Kra SEZ & Logistics Hub - in The Kra Canal Zone

*The Kra Canal National Committee for the
Feasibility Study,
Fund Raising & Financial Management
Subcommittee*

Bangkok, July 2003

Southeast Asian Chokepoints



2

Kra Canal's historical roots



- Conceived by King Narai The Great early 17C
- HRH Prince Surasri, brother of Rama I, envisaged canal to facilitate troop movement end 18C
- England and France mooted canal during colonial era – 19C
- Thai politicians proposed canal in 1935, to be funded with domestic financing

3

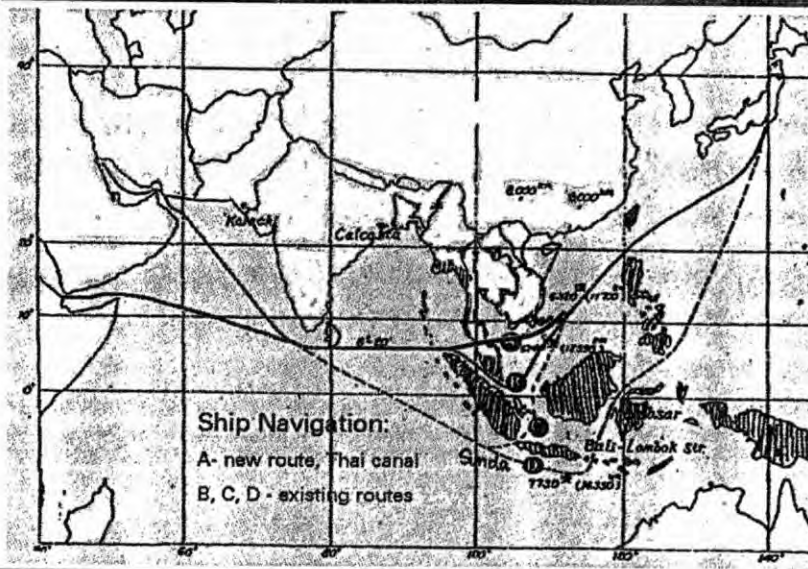
Modern history



- 1973 Thai oil trading group with international backing commission "TAMS Study", seek long-term concession to operate Route 5A (*"Tippetts-Abbett-McCarthy-Stratton"*)
- 1998-2002 Global Infrastructure Fund Research Foundation ("GIF") and Thai Senate conduct studies to validate TAMS, latter propose Route 9A
- September 11, 2001 PM Thaksin Shinawatra approves proposal for full feasibility study of project

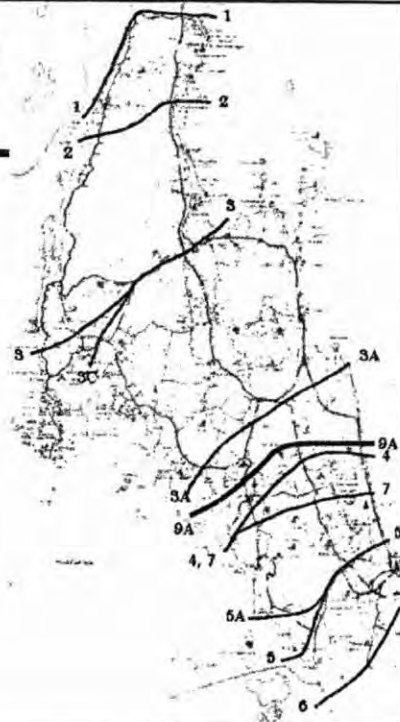
4

Ship navigation



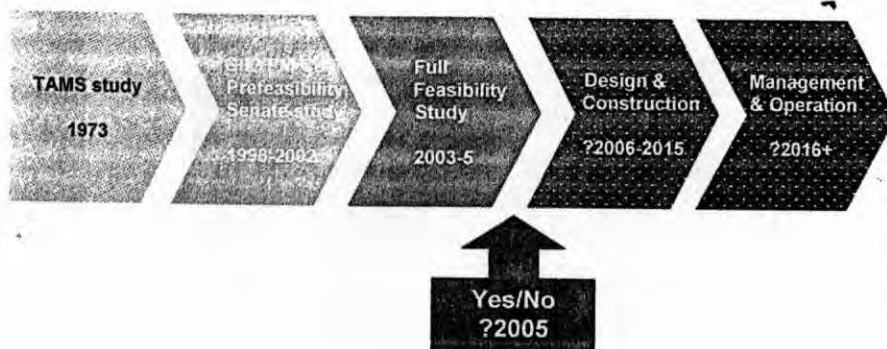
5

Map of Canal Routes



6

Where are we?



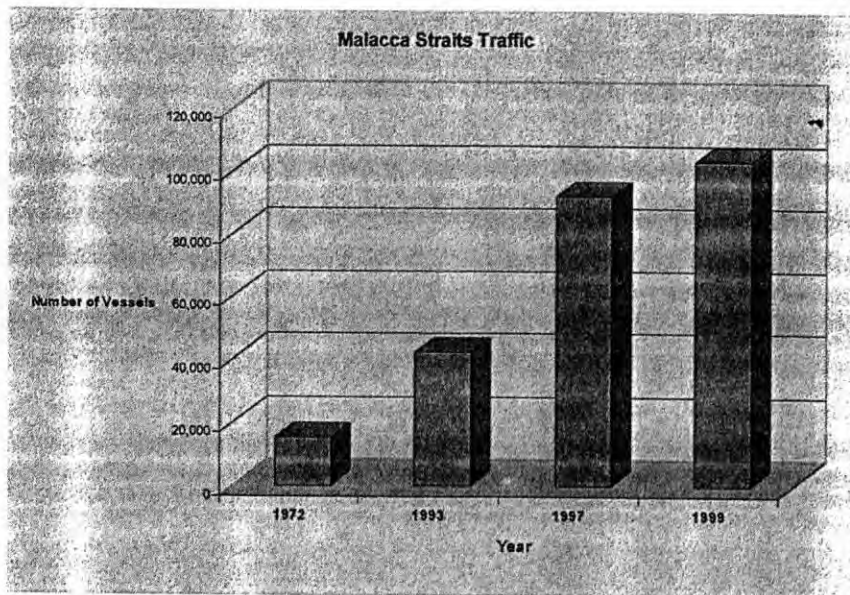
7

Why build now?/1

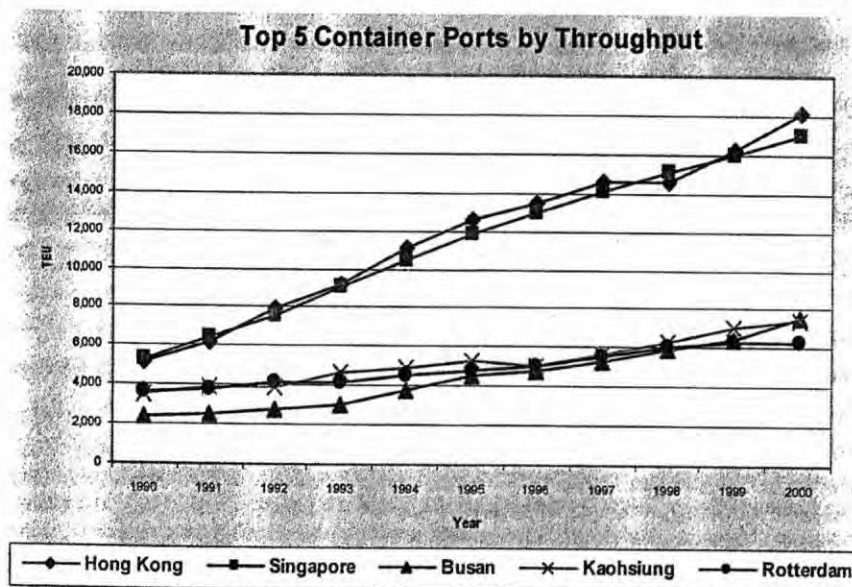


- Kra is alternate route complementing the Strait of Malacca
- 56% crude oil from Arabian Gulf transits Strait of Malacca
- Continued dramatic increase of global freight, especially since 1970s
- Inevitable port congestion, draught/tonnage limitation, and prescient security issues
- Geopolitical/strategic factors

8



9



10

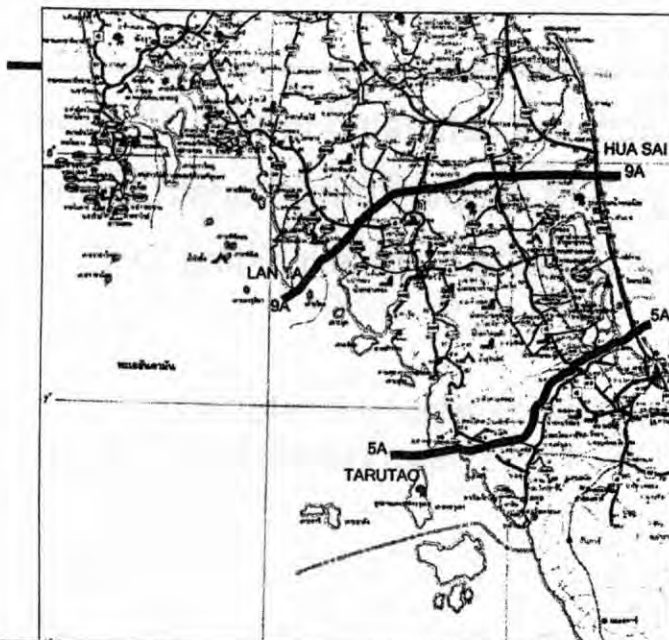
Basic design



- 10 possible routes have been reviewed
- Sea-level canal between 90-130km in length, about 450m in width, able to accommodate two-way traffic
- To be built to accommodate >300,000dwt vessels
- Will incorporate SEZ to enhance financial viability – magnet for FDI and as regional economic dynamo

13

Route 9A vs 5A



14



- 16

Benefits and beneficiaries



	Wealth creation	Strategic	Shipping/ Port anagement	Insurance	Energy	Construction/ Engineering	FDI	Trade	Tourism
USA									
European Union									
China									
Japan									
Korea/Taiwan									
Middle East									
India									
ASEAN									

19

Malacca comparison



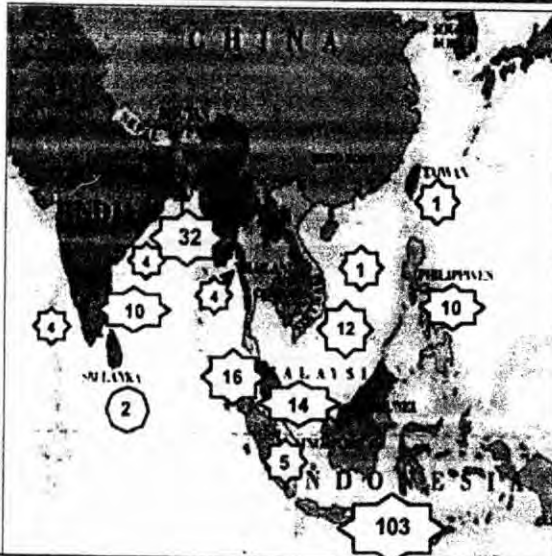
- ↳ Kra Canal 772.9nm v.v. Straits of Malacca 1,180.5nm
- ↳ Difference in distance 407.6nm
- ↳ Ship speed 15 kts saves 27.2 hrs = 1.1 days
- ↳ Ship speed 10 kts saves 40.76 hrs = 1.6 days
- ↳ ***Its not distance and time savings but additional capacity!***

20

- 21



Piracy Incidents in 2002



25

National Committee mandate/1



- Reports to Prime Minister of Thailand
- Provides expert recommendations to Royal Thai Government in comprehensive feasibility review process
- Gathers information to guide strategic dialogue with experts
- Interfaces with relevant individual interlocutors and organisations

26

Comprehensive feasibility study



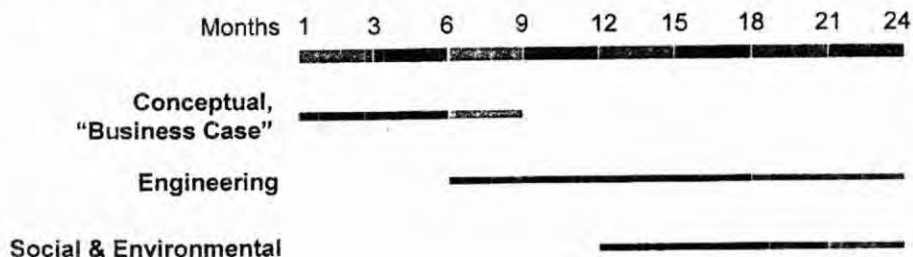
- ✓ Review of past studies
- ✓ Canal route selection
- ✓ Trade and investment
- ✓ Geographic survey
- ✓ Topographical studies
- ✓ Historical sites
- ✓ Meteorological patterns, oceanography
- ✓ Industrial, commercial development
- ✓ Tourism
- ✓ Vessel usage
- ✓ Canal design
- ✓ Environmental impact
- ✓ Social impact
- ✓ Population relocation
- ✓ Regional impact
- ✓ Engineering design
- ✓ Master plan
- ✓ Construction technologies
- ✓ Phased canal construction costing
- ✓ Canal regime
- ✓ Total project costing
- ✓ Financial feasibility
- ✓ Funding sources
- ✓ Comparative study
- ✓ Public relations
- ✓ Comprehensive socio-political impact
- ✓ Security and defense issues
- ✓ International relations
- ✓ Legal framework
- ✓ Risk analysis
- ✓ Public hearings
- ✓ Work operational plan per construction phase
- ✓ Special economic zone
- ✓ Feasibility Study Management and Coordination

29

Phased approach option



- ✓ Recommended for its logical progression and greater control through a metered process
- ✓ For example:-



30

ภาคผนวก

4



นายก้านวน ชโลปถัมภ์ สว. สิงห์บุรี นายสรารุช นิยมทรัพย์ สว. นครปฐม และนายสามารถ รัตนประทีปพร สว. หนองบัวลำภู เสนอญัตติ เรื่องขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดลอกออดกระ ต่อนายสนิท วรปัญญา ประธานวุฒิสภา เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2544



นายก้านวน ชโลปถัมภ์ สว. สิงห์บุรี เสนอญัตติ เรื่องขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดลอกออดกระในที่ประชุมวุฒิสภา เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2544



คณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดลอกออดกระ นัดประชุม ครั้งแรก เพื่อเลือกตั้งประธาน รองประธานฯ



การประชุมคณะกรรมการวิชาการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ ณ ห้องประชุม 301 อาคารรัฐสภา 2



การประชุมคณะอนุกรรมการวิชาการวิสามัญฯ ศึกษาด้านพื้นที่และสิ่งแวดล้อม โดยมีนายพงศ์ เล่งอี้ เป็นประธาน



การประชุมคณะอนุกรรมการวิชาการวิสามัญฯ ศึกษาด้านวิศวกรรมและธรณีวิทยา โดยมีนายระวี กิ่งคำวงศ์ เป็นประธาน



การประชุมคณะกรรมการวิสามัญฯ ศึกษาความมั่นคงแห่งชาติ โดยมี พลอากาศเอก กานต์ สุระกุล เป็นประธาน



การประชุมคณะกรรมการวิสามัญฯ ศึกษาด้านเศรษฐกิจ โดยมีนายวิโรจน์ อมตกุลชัย เป็นประธาน

การประชุมคณะกรรมการวิสามัญฯ ศึกษาความร่วมมือระหว่างประเทศและเงินทุน โดยมี นายสุรเดช ยะสวัสดิ์ เป็นประธาน



นายสุรเดช ยะสวัสดิ์ ประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ และคณะ เดินทางไปแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้บริหารระดับสูงของรัฐบาลจีน เมื่อวันที่ 26 ม.ค - 3 ก.พ. 46



การประชุมคณะกรรมการวิสามัญฯ ศึกษาด้านประชากร โดย มี นายแพทย์กุลทาล สุนทรเวช เป็นประธาน



การประชุมคณะกรรมการวิสามัญฯ
ศึกษาด้านกฎหมาย โดยมี นายสราวุธ
นิคมทรัพย์ เป็นประธาน

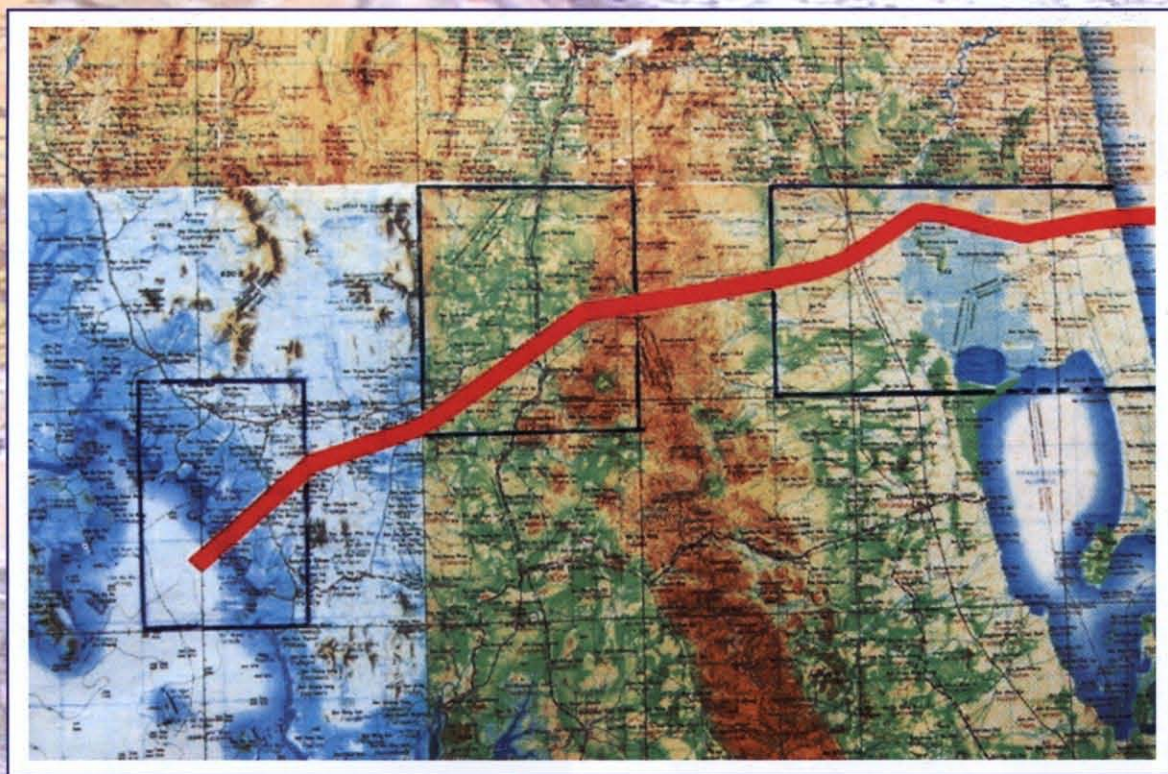


การประชุมคณะทำงานศึกษาพื้นที่แนวคลองไทย หมายเลข 9A โดยมี พลโท โอภาส รัตนบุรี
เป็นประธาน

การประชาสัมพันธ์เผยแพร่เรื่อง "การขุดคลองไทย"
ทางสถานีโทรทัศน์ ช่อง 11



สำรวจพื้นที่และเส้นทางการขุดคลองไทย



แผนที่เส้นทางแนวคลองไทย 9A

การสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น

คณะกรรมการวิสามัญฯ จัดการสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น เรื่อง การขุดคลองไทย



ณ ห้องประชุมศาลากลางจังหวัดสิงห์บุรี
เมื่อวันเสาร์ที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2546



ณ ห้องประชุมมหาวิทยาลัยทักษิณ อ. ป่าพะยอม จ. พัทลุง เมื่อวันเสาร์ที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2546

การจัดสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น เรื่อง การขุดคลองไทย กู้เสริมธุรกิจชาติ
 ณ ห้องประชุมสหกรณ์การเกษตร อ. ระโนด จ. สงขลา
 เมื่อวันที่ 19 ก.ค. 46



คณะกรรมการวิสามัญฯ เข้าร่วมสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง Port and Maritime Research & Development and Technology ณ สาธารณรัฐสิงคโปร์ เมื่อวันที่ 29-31 ต.ค. 44



ประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ เสนอแนวคิดในที่ประชุมสมัชชารัฐสภาเอเชียเพื่อสันติภาพ
 เกี่ยวกับการขุดคลองไทย ณ ห้องประชุมมหาศาลาประชาคม กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน
 เมื่อวันที่ 15 - 20 เม.ย. 45

การเข้ารับฟังการบรรยายสรุป และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานต่าง ๆ



คณะกรรมการวิสามัญฯ เข้ารับฟังการบรรยายสรุปจากนายสง่า โภคบุตร รองอธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ณ ห้องประชุมกรมโยธาธิการฯ เมื่อวันที่ 19 มี.ค. 45



คณะกรรมการวิสามัญฯ เข้ารับฟังการบรรยายสรุปจากนายสามารด โชคคณาพิทักษ์ อธิบดีกรมชลประทาน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ณ ห้องประชุมกรมชลประทาน เมื่อวันที่ 19 มี.ค. 45



คณะกรรมการวิสามัญฯ เข้ารับฟังการบรรยายสรุปเกี่ยวกับด้านความมั่นคง ณ ห้องประชุมกองทัพเรือ เมื่อวันที่ 26 มี.ค. 45



คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้เข้าร่วมประชุมกับคณะกรรมการแห่งชาติศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระเพื่อแก้ปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจและสังคม โดยพลเอกชวลิต ยงใจยุทธ เป็นประธาน ณ ทำเนียบรัฐบาล เมื่อวันที่ 27 ส.ค. 45



นายสุรเดช ยะสวัสดิ์ดี ประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ ศึกษาด้านความร่วมมือระหว่างประเทศและเงินทุน นำคณะเข้าพบ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี (พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร) เพื่อรายงานให้ทราบว่ามีรัฐบาลจีนให้ความสนใจการขุด "คลองไทย" และพร้อมที่จะให้การสนับสนุนงบประมาณในการศึกษาเบื้องต้น ณ ทำเนียบรัฐบาล เมื่อวันที่ 11 ก.ย. 45

เข้าพบเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและประสานความร่วมมือ
กับต่างประเทศเกี่ยวกับการขุดคลองไทย



คณะกรรมการวิสามัญฯ เข้ารับฟังการบรรยายพิเศษเกี่ยวกับกฎหมายการลงทุน จาก Dr. Lorin Weisenfeld ประธานที่ปรึกษาองค์กรประกันการลงทุนพหุภาคีธนาคารโลก ณ ห้องรับรองพิเศษ อาคารรัฐสภา 2 เมื่อวันที่ 26 มิ.ย. 44



Mr. Rasoul Eslami ทูตสาธารณรัฐอิสลามอิหร่านประจำประเทศไทย นำคณะเข้าพบ ประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการขุดคลองไทย ณ ห้องรับรองพิเศษ อาคารรัฐสภา 2 เมื่อวันที่ 1 มี.ค. 45



เลขาเอกอัครราชทูตสหรัฐอเมริกาประจำประเทศไทย เข้าพบคณะกรรมการวิสามัญฯ เพื่อรับทราบข้อมูลและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการขุดคลองไทย ณ ห้องประชุม คณะกรรมการ อาคารรัฐสภา 2 เมื่อวันที่ 12 ส.ค. 45



นายจิน ชง กรรมการผู้จัดการบริษัท บริหารจัดการระบบขนส่งคลองกระ (ประเทศไทย) จำกัด เข้าพบคณะกรรมการวิสามัญฯ เพื่อให้ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารและการจัดการระบบขนส่ง ณ ห้องประชุมคณะกรรมการธิการ อาคารรัฐสภา 2 เมื่อวันที่ 10 ก.ย. 45



มาดามหลี่ ชูเหิง รัฐมนตรีและรองนายกรัฐมนตรีเพื่อเสริมสร้างความเข้าใจระหว่างประเทศ แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน และคณะ เข้าพบคณะกรรมการวิสามัญฯ เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เกี่ยวกับโครงการขุดคลองไทย ณ ห้องรับรอง อาคารรัฐสภา 1 เมื่อวันที่ 3 ธ.ค. 45



Mr. Jack Kasada กรรมการผู้จัดการ และ ดร. มนต์รี จุฬาวรรณกุล ประธานอำนวยการ สถาบันกิตินันท์แห่งประเทศไทย เข้าพบคณะกรรมการวิชาการ วิสามัญ ฯ เพื่อรับทราบข้อมูล และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ขุดคลองไทย ณ ห้องประชุมคณะกรรมการ อาคารรัฐสภา 2 เมื่อวันที่ 22 พ.ค. 46



Mr. Bill Thouroux และ Mr. Mike Basl นักศึกษาปริญญาโท จาก University of North California USA. เข้าพบคณะกรรมการวิชาการ วิสามัญ ฯ เพื่อรับฟังการบรรยายสรุปเกี่ยวกับ โครงการขุดคลองไทย ณ ห้องรับรองพิเศษ อาคารรัฐสภา 2 เมื่อวันที่ 22 พ.ค. 46



Lt Gen. Roy E. Beauchamp และคณะผู้แทน บริษัทWashington Group International (WGI) สหรัฐอเมริกา เข้าพบคณะกรรมการวิชาการวิสามัญ ฯ เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เกี่ยวกับโครงการ ขุดคลองไทย ณ ห้องรับรองพิเศษอาคาร รัฐสภา 2 เมื่อวันที่ 20 มิ.ย. 46



Mr. William T. Powell ผู้แทนจากบริษัท Washington Group International (WGI) สหรัฐอเมริกา เข้ารับฟังการบรรยายสรุปจากคณะกรรมการการวิสามัญฯ และได้รายงานความก้าวหน้าผลการศึกษาของ WGI เกี่ยวกับโครงการขุดคลองไทย ณ ห้องประชุมคณะกรรมการ อาคารรัฐสภา 2 เมื่อวันที่ 29 มี.ค. 47



Mr. William T. Powell ผู้แทนจากบริษัท Washington Group International (WGI) สหรัฐอเมริกา เข้าพบพลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ ประธานคณะกรรมการแห่งชาติ ศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ เพื่อแก้ปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจและสังคม ณ ทำเนียบรัฐบาล เมื่อวันที่ 30 มี.ค. 47



Mr. William T. Powell ผู้แทนจากบริษัท Washington Group International (WGI) สหรัฐอเมริกา สํารวจเส้นทางโครงการขุดคลองไทย 9A ตั้งแต่ อ. ปากพื้ง จ. นครศรีธรรมราช ถึง อ. ระโนด จ. สงขลา เมื่อวันที่ 31 มี.ค. 47

การศึกษางานเกี่ยวกับการบริหารกิจการการท่าเรือของไทย
และต่างประเทศของคณะกรรมการวิสามัญ ฯ



การศึกษางานเกี่ยวกับสภาพการก่อสร้างเขื่อนฉานเซียน สาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 13- 20
ม.ค. 44

การศึกษางานคลองสุเอซ ประเทศอียิปต์ เมื่อวันที่ 13-20 ม.ค. 44



ศึกษาลักษณะความแข็งแรงของหิน

ศึกษาข้อมูลทางสถิติการเดินเรือผ่านคลองสุเอซ



การศึกษางานเกี่ยวกับรูปแบบของคลื่นที่มีผลกระทบกับเรือ



การศึกษาดูงานด้านการทำเรือของสาธารณรัฐสิงคโปร์ เมื่อวันที่ 16-18 ก.ย. 44



การศึกษาดูงานเกี่ยวกับท่าเรือคลองปานามา ประเทศปานามา เมื่อวันที่ 31 ก.ค. 45



การศึกษาดูงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษ เมืองปูตง มณฑลเซียงไฮ้ สาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 21 ม.ค. 46



การศึกษาดูงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษ เมืองซูโจว มณฑลเซียงไฮ้ สาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 22 ม.ค. 46



การศึกษาดูงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการการทำเรือ Maritime Port of Busan
สาธารณรัฐเกาหลี เมื่อวันที่ 24 ม.ค. 46



การศึกษาดูงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการคลังสินค้าและกิจการท่าเรือโกเบ
ประเทศญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 22-26 มี.ค. 46



การศึกษาดูงานการบริหารจัดการการทำเรือ การเดินเรือ และการขนส่งสินค้าทางเรือ
ที่ท่าแหลมมะละกา ประเทศมาเลเซีย เมื่อวันที่ 12-14 พ.ค. 47



พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์
สำนักงานเลขาธิการสภา
0 2244 1561, 0 2244 1563, 0 2244 1741-2