

รายงานการพิจารณาศึกษา

เรื่อง



ความคุ้มค่าของการขุด คลองเชื่อมสองฝั่งทะเล ภาคใต้ของไทย

ของ คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา





รายงานการพิจารณาศึกษา
ความคุ้มค่าของการขาดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเล
ภาคใต้ของไทย



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ.....คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา.....

ที่ สว. (กมธ. ๑) ๐๐๐๙.๐๙ / (ร. ๒๑).....วันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๖.....

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษาความคุ้มค่าของการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทย.....

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

ตามที่ที่ประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันอังคารที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๓๘ วรรคสอง (๔) คณะกรรมการการคมนาคม มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทำกิจการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม ทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า การพาณิชย์ โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมไทย เชื่อมโลก พิจารณาศึกษา ติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และแผนแม่บทภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติที่อยู่ในหน้าที่ และอำนาจ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

- | | |
|------------------------------|--------------------------------|
| ๑. พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นายกำพล เลิศเกียรติดำรง | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๔. พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๕. นายวิรัตน์ เกสสมบูรณ์ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่ |
| ๖. นางจิริดา สงฆ์ประชา | เลขานุการคณะกรรมการ |
| ๗. นายสุวรรณ เลิศปัญญาโรจน์ | รองเลขานุการคณะกรรมการ |
| ๘. นายชาภิย์ พิทักษ์कुมล | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๙. หม่อมหลวงสกุล มาลากุล | รองโฆษกคณะกรรมการ |
| ๑๐. พลตรี กลชัย สุวรรณบูรณ์ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๑ นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๒. นายอมร นิลเปรม | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๓. นายอุปกิต ปาจริยางกูร | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๔. นายเกี้ยว แก้วสุทอ | กรรมการ |
| ๑๕. พลเอก เทพพงศ์ ทิพยจันทร์ | กรรมการ |

- | | |
|----------------------------------|---------|
| ๑๖. นายถาวร เทพวิมลเพชรกุล | กรรมการ |
| ๑๗. พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์ | กรรมการ |
| ๑๘. พลเอก สมศักดิ์ นิลบรรเจิดกุล | กรรมการ |
| ๑๙. นายสุรเดช จิรฐิติเจริญ | กรรมการ |

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาความคุ้มค่าของการชุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อที่ประชุมวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๘

จึงกราบเรียนมาเพื่อให้โปรดนำเสนอรายงานของคณะกรรมการต่อที่ประชุมวุฒิสภาต่อไป

ลงชื่อ พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ
(พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ)
ประธานคณะกรรมการการคมนาคม
วุฒิสภา

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวลักษณพรพรณ แสงสีทอง)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม
วุฒิสภา

กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม

สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

โทร ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๕๒ - ๓

ชูพงศ์ พิมพ์

ชูพงศ์/ลักษณพรพรณ ทาน

รายนามคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา



พลเอก ขอดยุทธ บุญญาธิการ
ประธานคณะกรรมการ



พลโท จเรศักดิ์ วานูปภาพ
รองประธานคณะกรรมการ
คนที่หนึ่ง



นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์
รองประธานคณะกรรมการ
คนที่สอง



พลเอก รัชชัย สมุทรสาคร
รองประธานคณะกรรมการ
คนที่สาม



นายวิรัตน์ เกสสมบูรณ์
รองประธานคณะกรรมการ
คนที่สี่



นางจิรดา สงฆ์ประชา
เลขาธิการคณะกรรมการ



นายสุวรรถน เลิศปัญญาโรจน์
รองเลขาธิการคณะกรรมการ



นายชากัย พิทักษ์คุมพล
โฆษกคณะกรรมการ



หม่อมหลวงสกุล มาลากุล
รองโฆษกคณะกรรมการ



พลตรี กลชัย สุวรรณบุรณ์
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ

รายนามคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา (ต่อ)



นายวุฒิิต ปางรียงกูร
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายอมร นิลปรอม
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายเกียรติ แก้วสุทว
กรรมการ



พลเอก เทพพงศ์ ทิพยจันทร์
กรรมการ



พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์
กรรมการ



นายสุรเดช จิระจิตติเจริญ
กรรมการ



นายทาวร เทพวิมลเพชรกุล
กรรมการ



พลเอก สมศักดิ์ นิลบรรเจิดกุล
กรรมการ

รายนามคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี



พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์
ประธานคณะอนุกรรมการ



พลเรือเอก พงศกร กุวานนท์
อนุกรรมการ



เรือเอก นคร น.กุลศรีรัตน์
อนุกรรมการ



ว่าที่ร้อยตรี เลิศณรงค์ สุวรรณ
อนุกรรมการ



นายวัฒกร ชาตวิวัฒน์พรชัย
อนุกรรมการ



รองศาสตราจารย์ จิตติชัย รุจนกนกนาฏ
อนุกรรมการ



พลเรือตรี สมเจตน์ คงรอด
อนุกรรมการ



นาวาตรี กัมพล จิระสถิตย์ ร.น.
อนุกรรมการ



ดร. มนต์ชัย พินิจจิตรสมุทร
อนุกรรมการ



นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์
อนุกรรมการ



นางสาวกมลวรรณ กุหลาบวงษ์
อนุกรรมการ



นายชูพงศ์ สายสร้อย
อนุกรรมการ

**รายงานพิจารณาศึกษา
ความคุ้มค่าของการขาดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทย
ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา**

ตามที่ที่ประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันอังคารที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๘ วรรคสอง (๔) คณะกรรมการการคมนาคม มีหน้าที่และอำนาจพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติ กระทู้กิจการ พิจารณาขอโทษเท็จจริงหรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคมทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า การพาณิชย์นาวี โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทยเชื่อมโลก พิจารณาศึกษา ติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และแผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาความคุ้มค่าของการขาดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทย เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๘ ดังนี้

๑. การดำเนินงาน

๑.๑ คณะกรรมการได้มีมติเลือกตำแหน่งต่าง ๆ ดังนี้

๑.๑.๑ พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ	ประธานคณะกรรมการ
๑.๑.๒ พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ	รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง
๑.๑.๓ นายกำพล เลิศเกียรติดำรง	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง
๑.๑.๔ พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม
๑.๑.๕ นายวิรัตน์ เกสสมบูรณ์	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่
๑.๑.๖ นางจิรดา สงฆ์ประชา	เลขานุการคณะกรรมการ
๑.๑.๗ นายสุวรรณ เลิศปัญญาโรจน์	รองเลขานุการคณะกรรมการ
๑.๑.๘ นายชากีร์ พิทักษ์कुมล	โฆษกคณะกรรมการ
๑.๑.๙ หม่อมหลวงสกุล มาลากุล	รองโฆษกคณะกรรมการ
๑.๑.๑๐ พลตรี กลชัย สุวรรณบูรณ์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๑ นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๒ นายอมร นิลเปรม	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๓ นายอุปทิศ ปาจริยางกูร	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๔ นายเกี้ยว แก้วสุทอ	กรรมการ
๑.๑.๑๕ พลเอก เทพพงศ์ ทิพยจันทร์	กรรมการ
๑.๑.๑๖ นายถาวร เทพวิมลเพชรกุล	กรรมการ
๑.๑.๑๗ พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์	กรรมการ
๑.๑.๑๘ พลเอก สมศักดิ์ นิลบรรเจิดกุล	กรรมการ
๑.๑.๑๙ นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	กรรมการ

๑.๒ คณะกรรมการธิการได้มีมติแต่งตั้ง นางสาวลักษณพรพรณ แสงสีทอง ผู้บังคับบัญชา กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา และนายชูพงศ์ สายสร้อย นิติกรชำนาญการพิเศษ สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการตามข้อบังคับการประชุม วุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๗ วรรคสี่

๑.๓ คณะกรรมการธิการได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อทำหน้าที่พิจารณาศึกษา ติดตาม แนวทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์ของประเทศให้มีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุด สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ จัดทำรายงานผลการศึกษาเสนอต่อ คณะกรรมการและปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการมอบหมาย ทั้งนี้ ตามข้อบังคับการประชุม วุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๙

บัดนี้ คณะกรรมการธิการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาความคุ้มค่าของการขุดคลอง เชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการศึกษาเรื่องดังกล่าว ต่อที่ประชุมวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๘ ซึ่งคณะอนุกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

๑.๓.๑ พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์	ประธานคณะอนุกรรมการ
๑.๓.๒ พลเรือเอก พงศกร กุวานนท์	อนุกรรมการ
๑.๓.๓ พลเรือตรี สมเจตน์ คงรอด	อนุกรรมการ
๑.๓.๔ นาวาตรี กัมพล จิระสถิตย์	อนุกรรมการ
๑.๓.๕ เรือเอก นคร น.กุลศรีรัตน์	อนุกรรมการ
๑.๓.๖ ว่าที่ร้อยตรี เลิศณรงค์ สุวรรณ	อนุกรรมการ
๑.๓.๗ รองศาสตราจารย์ จิตติชัย รุจนกนกนาฏ	อนุกรรมการ
๑.๓.๘ ดร.มนต์ชัย พิณจจิตรสมุทร	อนุกรรมการ
๑.๓.๙ นายวัชรกร ชาติวิวัฒน์พรชัย	อนุกรรมการ
๑.๓.๑๐ นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์	อนุกรรมการ
๑.๓.๑๑ นางสาวกมลวรรณ กุหลาบวงษ์	อนุกรรมการ
๑.๓.๑๒ นายชูพงศ์ สายสร้อย	อนุกรรมการ

๒. วิธีการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมการธิการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาความคุ้มค่าของการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเล ภาคใต้ของไทย โดยดำเนินการศึกษาข้อมูลข้อเท็จจริง เอกสารหน่วยงาน เอกสารวิชาการ รายงานวิจัย เว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง และจัดการประชุมโดยเชิญ ผู้เชี่ยวชาญ และผู้ทรงคุณวุฒิ มาให้ข้อมูล ทั้งนี้ เพื่อให้ ได้มาซึ่งผลการพิจารณาศึกษาที่มีความถูกต้อง และชัดเจนมากที่สุด

๓. ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมการการขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาความคุ้มค่าของการชุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทย โดยได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ ดำเนินการพิจารณาศึกษากรณีดังกล่าว และได้มีมติให้ความเห็นชอบกับรายงานดังกล่าว โดยถือว่าเป็นรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ

จากการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการจึงขอเสนอรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ โดยมีรายละเอียดตามรายงานท้ายนี้ เพื่อให้วุฒิสภาได้พิจารณาและหากวุฒิสภาให้ความเห็นชอบด้วยกับผลการศึกษาของคณะกรรมการ ขอให้โปรดแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาดำเนินการตามแต่จะเห็นสมควรต่อไป ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนสืบไป

จึงกราบเรียนมาเพื่อให้โปรดนำเสนอรายงานของคณะกรรมการต่อที่ประชุมวุฒิสภาต่อไป



(นางจිරดา สงฆ์ประชา)

เลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม

วุฒิสภา



รายนาม
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
และคณะทำงานเพื่อจัดทำรายงานผลการศึกษาของคณะอนุกรรมการ
ด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์

- | | |
|----------------------------------|------------------------|
| 1. นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| 2. พลเรือเอก สุรินทร์ เรืองอารมณ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| 3. เรือตรี สุรพล มีเสถียร | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| 4. พลเรือเอก จุมพล ลุมพิกานนท์ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| 5. พลเรือโท ศิริชัย เนยทอง | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| 6. นาวาเอก นันทิพัฒน์ วงศ์ยะลา | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| 7. นายประวิทย์ จุลวัฒน์พงษ์ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| 8. นายประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| 9. นายประสงค์ หวังรัตนปรานณี | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| 10. นายภูมินทร์ หะรินสุต | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| 11. นายสมพร กัญจสุวรรณกำพล | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| 12. นางสาวหทัยรักษ์ สุโพธิ์ทอง | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| 13. นางสาวภัทราพร ลีดำรงวัฒนากุล | คณะทำงาน |
| 14. นายภราดร ดุลณกิจ | คณะทำงาน |
| 15. นางสาวรัชฎากร สุวรรณกุล | คณะทำงาน |
| 16. นายสุรรัฐ เนียมกลาง | คณะทำงาน |
| 17. ร้อยตรี อเนชา เผ่าพาณิชย์ | คณะทำงาน |
| 18. นาวาเอก อำนาจ ก้อนเครือ | คณะทำงาน |
| 19. นางสาวสุธิดา การเวก | ผู้ช่วยเลขานุการ |

บทสรุปผู้บริหาร

พื้นที่ภาคใต้ของไทยนั้นถือเป็นส่วนหนึ่งของคาบสมุทรมลายู ซึ่งโดยลักษณะทางภูมิศาสตร์แล้ว เป็นผืนแผ่นดินขนาดใหญ่ที่กั้นระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกทางด้านอ่าวไทยกับมหาสมุทรอินเดียทางด้านทะเลอันดามัน การจะเดินเรือไปมาระหว่างสองฝั่งทะเลนี้ จะต้องผ่านช่องแคบมะละกา และช่องแคบสิงคโปร์ ซึ่งอยู่ส่วนใต้สุดของคาบสมุทรมลายู แต่เนื่องจากส่วนที่แคบที่สุดของคาบสมุทรมลายูนั้น อยู่ในประเทศไทยบริเวณที่เรียกว่าคอคอดกระซึ่งอยู่ในแนวเขตอำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง ด้านทะเลอันดามัน ไปจนถึงอำเภอสวี จังหวัดชุมพรด้านอ่าวไทย มีความกว้างประมาณ 50 กิโลเมตร จึงเป็นที่มาของแนวคิดจากบุคคลกลุ่มต่าง ๆ ในแต่ละยุคแต่ละสมัยที่จะขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเล ภาคใต้ของไทยเริ่มที่บริเวณคอคอดกระนี้ เพื่อเป็นเส้นทางลัดการเดินเรือระหว่างอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน เช่นเดียวกับคลองขุดเชื่อมสองฝั่งทะเลอื่นๆเช่นคลองคอรินท์ (Corinth Canal) ในประเทศกรีซ คลองสุเอซ (Suez Canal) ในประเทศอียิปต์ คลองคิล (Kiel Canal) ในประเทศเยอรมัน และคลองปานามา (Panama Canal) ในประเทศปานามา เป็นต้น

แม้ว่าแนวคิดการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยที่เรียกกันว่าการขุดคอคอดกระหรือคลองกระนั้น ปัจจุบันยังไม่เกิดขึ้นจริง เป็นเรื่องที่ยังอยู่ในจินตนาการ แต่ก็มีกรกล่าวถึง พูดคุย สอบถาม ท้าหรือ ศึกษาค้นคว้าหาข้อมูล รวมถึงมีการเคลื่อนไหวผลักดันโดยบุคคล คณะบุคคล หรือองค์กรต่าง ๆ อยู่เป็นระยะ ๆ จึงเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้คณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภาเกิดความสนใจที่จะพิจารณาศึกษารายละเอียดในเรื่องนี้ โดยได้ทำการวิเคราะห์ ค้นคว้า สืบค้น จากแหล่งข้อมูลการศึกษาที่น่าเชื่อถือได้จนค้นพบลักษณะพิเศษที่สำคัญบางประการของโครงการคลองกระนี้ ได้แก่

1. โครงการคลองกระเป็นการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เหมือนโครงการอื่นเพราะในด้านกายภาพและภูมิรัฐศาสตร์แล้ว ถือเป็นกัการตัดขาดแบ่งแยกผืนแผ่นดินภาคใต้ของไทยออกเป็น 2 ส่วนจากกันอย่างถาวรไม่สามารถถมกลับคืนสภาพเป็นผืนแผ่นดินเดียวกันเช่นเดิมได้อีก

2. เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ไม่มีในยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือแผนปฏิรูปประเทศด้านใดเลย แต่ปรากฏว่ามีการเคลื่อนไหวผลักดันเฉพาะเรื่องคลองกระนี้ จากบุคคลและองค์กรกลุ่มต่าง ๆ มาอย่างต่อเนื่องมิได้ขาดหายไปจากสังคมไทย มีการนำมากล่าวถึง อยู่เป็นระยะๆ และสำหรับผู้สนใจติดตามเรื่องนี้แล้วจะมีทั้งกลุ่มที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วย

3. เป็นโครงการที่อยู่ในความสนใจของต่างชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศในตะวันออกไกลที่ต้องพึ่งช่องแคบมะละกาเช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลี เนื่องจากเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านภูมิรัฐศาสตร์ซึ่งจะมีทั้งประเทศที่จะได้รับประโยชน์และประเทศที่จะได้รับผลกระทบจากโครงการดังกล่าว

4. มีการนำประเด็นรายได้ของคลองกระจำนวนมหาศาลหลายล้านล้านบาท มาใช้ในการหาเสียงเลือกตั้งทั่วไปครั้งที่ผ่านมามีเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2566 และมีการจัดตั้งองค์กรเครือข่ายเพื่อเคลื่อนไหวผลักดันเรื่องนี้

จากการพิจารณาลักษณะพิเศษดังกล่าว คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภาจึงมอบหมายให้ คณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ พิจารณาศึกษาเรื่องนี้โดยได้แต่งตั้ง คณะทำงานเพื่อจัดทำรายงานการศึกษาของคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ นาวิขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยอนุกรรมการและผู้ทรงคุณวุฒิด้านต่าง ๆ ทำหน้าที่เป็น “คณะผู้ศึกษา” เพื่อพิจารณาศึกษาความคุ้มค่าของการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยหรือคลองกระ คณะผู้ศึกษาจึงได้ทำการทบทวนข้อมูล เอกสารและงานวิชาการที่เคยมีการศึกษาไว้ในอดีตทั้งจาก หน่วยงานไทยและต่างประเทศเพื่อวิเคราะห์หาประเด็นและสาระสำคัญนำไปใช้ประโยชน์ในการ พิจารณาศึกษาต่อไป โดยนำมาพิจารณาทบทวนทั้งสิ้นจำนวน 10 ฉบับ โดยมี 7 ฉบับสำคัญ ได้แก่

1. ผลการศึกษาของ Tippetts - Abbett - McCarthy Stratton (TAMS) ปี 2516

TAMS ได้ศึกษาความเป็นไปได้และสำรวจข้อมูลเบื้องต้น (Pre-feasibility Study) ของการ ขุดคลองกระ ผลการศึกษาพบว่าแนวคลองที่มีความเหมาะสมมากที่สุดคือ แนว 5A ระหว่างสงขลา กับสตูล เนื่องจากจะช่วยระยะทางเดินเรือได้ 900 ไมล์ทะเล (1,500 กิโลเมตร) มีท่าเลที่ตั้งของท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรมที่ได้เปรียบกว่าจุดอื่น และมีระยะทางคลองที่สั้นที่สุด โดยจะขุดคลองในแผ่นดิน ความยาว 102 กิโลเมตร และขุดร่องเดินเรือทางด้านอ่าวไทยและอันดามันยาว 70 และ 50 กิโลเมตร คลองกว้าง 198 เมตร ในส่วนของวิธีการขุด หากขุดคลองแบบธรรมดาตามสมมติวิธีจะประหยัด ค่าใช้จ่ายในการขุดคลองทุกขนาดได้ประมาณร้อยละ 37 และประหยัดเวลาขุดคลองได้ 2 ปี สำหรับการพิจารณาผลตอบแทนทางการเงินในช่วงระยะเวลา 67 ปี พบว่าการขุดแบบธรรมดาจะให้ ผลตอบแทน ร้อยละ 13.8 ส่วนการขุดคลองแบบผสมจะให้ผลตอบแทน ร้อยละ 15.7 ซึ่งผลต่างนี้ ยังไม่มากพอที่จะทำการศึกษาในรายละเอียดของวิธีการขุดแบบผสม และการขุดคลองสำหรับเรือ 500,000 เดทเวทตัน จะให้ผลตอบแทนทางการเงินสูงสุดและใช้วิธีการขุดแบบธรรมดาสมมติวิธี โดยขุดแบบการจราจรทางเดียว

อย่างไรก็ตาม รายงานการศึกษาของ TAMS ฉบับนี้ ได้ดำเนินการศึกษามาตั้งแต่ปี 2516 หรือกว่า 50 ปีมาแล้ว จึงมีข้อจำกัดในเรื่องความทันสมัยของข้อมูลต่าง ๆ เป็นอันมากที่สำคัญ ได้แก่ การศึกษาฉบับนี้เน้นเรื่องการขนส่งเรือน้ำมันสำหรับประเทศญี่ปุ่นเป็นหลัก ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวนั้น เป็นมหาอำนาจด้านเศรษฐกิจอันดับ 2 ของโลก แต่สถานการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการล่มสลายของสหภาพโซเวียต การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของสหภาพยุโรป และการขยายตัวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจของจีนในปัจจุบัน ซึ่งจะทำให้บริบทการขนส่งน้ำมัน และสินค้าต่างๆ เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางทะเล ในขณะที่การศึกษา ตามรายงานฉบับนี้เน้นการขนส่งน้ำมันระหว่างตะวันออกกลางกับประเทศญี่ปุ่นเป็นหลัก โดยใช้ เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 500,000 ตัน ซึ่งในปัจจุบันมีให้บริการน้อยมาก นอกจากนั้นแล้วในการขุดคลอง นั้นมีแนวคิดที่จะใช้นิวเคลียร์ผสมผสานด้วย ซึ่งในปัจจุบันนั้นมีโอกาสเกิดขึ้นได้ยาก แต่ที่สำคัญคือ ในรายงานฉบับนี้ไม่ได้ทำการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศน์ และความมั่นคง ให้ชัดเจนด้วย ดังนั้น รายงานการศึกษาฉบับนี้จึงมีข้อจำกัดอย่างมากที่จะนำมาพิจารณาศึกษา ในสถานการณ์ปัจจุบัน

2. ผลการศึกษาของคณะกรรมการมาธิการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ วุฒิสภา พฤษภาคม ปี 2547 คณะกรรมการมาธิการวิสามัญฯ ได้ศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre – Feasibility Study) ของโครงการขุดคอคอดกระ ผลการศึกษาพบว่า แนวคลองที่มีความเหมาะสมมากที่สุดคือแนว 9A ซึ่งผ่านจังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช และสงขลา โดยให้เรียกชื่อคลองนี้ว่า “คลองไทย” คลองมีลักษณะเป็นคลองแบบคู้ขนาน ความยาวประมาณ 120 กิโลเมตร ความกว้างคลองละ 350 เมตร ความลึก 30 เมตร สามารถรองรับเรือได้คลองละ 200 - 300 ลำต่อคลองต่อวัน เพื่อให้เรือ VLCC และ ULCC ขนาด 200,000 – 300,000 เดทเวทตัน เดินเรือผ่านได้โดยสะดวก ซึ่งคลองจะประหยัดเวลาได้ 3 วัน เมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางเรือผ่านช่องแคบมะละกา โดยคิดเป็นระยะทางที่ประหยัดได้ไม่น้อยกว่า 2,400 กิโลเมตร และจะประหยัดเวลาได้ 5 – 7 วัน หากเปรียบเทียบกับการเดินทางช่องแคบซุนดาและลอมบอก อย่างไรก็ตาม มีผลการศึกษาที่น่าสนใจคือ ความเห็นของหน่วยงานที่ว่า “ด้วยเหตุที่เส้นทางเดินเรือผ่านแนวคลองที่จะขุดขึ้นใหม่นี้ จะช่วยร่นระยะทางได้เพียงประมาณ 400 ไมล์ทะเล เมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางเรืออ้อมผ่านช่องแคบมะละกา จึงยังไม่เป็นสิ่งจูงใจที่เด่นชัดให้เรือสินค้าต่าง ๆ เปลี่ยนเส้นทางมาใช้คลองดังกล่าว”

3. ผลการศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่งตามเอกสาร “กลยุทธ์การฟื้นฟูเศรษฐกิจไทยและผลการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นของโครงการคลองกระแห่งประเทศไทย” ปี 2558 มหาวิทยาลัยปักกิ่งได้ศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นของโครงการคลองกระแห่งประเทศไทย โดยแบ่งแนวคลองกระออกเป็น 2 เส้นทาง ได้แก่ แนวเส้นเหนือกับเส้นกลาง ผลการศึกษาพบว่า แนวคลองเส้นกลางเป็นแนวที่มีความเหมาะสมมากที่สุด โดยจะผ่านระหว่างจังหวัดนครศรีธรรมราชกับจังหวัดตรัง ซึ่งมีความยาวรวม 211 กิโลเมตร เป็นการขุดลอกทางบก ความยาว 135 กิโลเมตร และขุดช่องทางเดินเรือฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน ความยาว 45 กิโลเมตร และ 31 กิโลเมตร ในส่วนของการร่นระยะทางและประหยัดเวลาของคลองกระ พบว่า กรณีเดินเรือจากตะวันออกกลางไปยังประเทศไทยคลองกระจะร่นระยะทาง 1,440 กิโลเมตร และร่นเวลา 52 - 78 ชั่วโมง ส่วนการเดินทางเรือจากตะวันออกกลางไปยังตะวันออกไกล จะร่นระยะทาง 720 กิโลเมตร และร่นเวลา 26 - 39 ชั่วโมง เมื่อเทียบกับช่องแคบมะละกา ในกรณีเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 300,000 ตัน ที่เดินทางจากตะวันออกกลางไปยังตะวันออกไกล คลองกระจะร่นระยะทาง 2,200 กิโลเมตร และร่นเวลา 79.2 - 118.8 ชั่วโมง ส่วนเรือบรรทุกสินค้าเทกองขนาด 300,000 ตัน ที่เดินทางจากแอฟริกาใต้หรืออเมริกาใต้ไปยังตะวันออกไกล จะร่นระยะทาง 830 กิโลเมตร และประหยัดเวลา 29.9 - 44.8 ชั่วโมง เมื่อเทียบกับช่องแคบซุนดา สำหรับการประเมินการลงทุน คาดว่ายอดการลงทุนของโครงการนี้จะอยู่ที่ 73,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเป็นค่าใช้จ่ายในการขุดคลอง 48,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเกาะเทียมฝั่งอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน 25,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่วนการวิเคราะห์ทางการเงินของโครงการนั้น จะแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 รูปแบบ โดยรูปแบบที่ 1 จะเป็นการสร้างคลองเท่านั้น ส่วนรูปแบบที่ 2 จะเป็นการสร้างคลองพร้อมกับการใช้มูลดินในการสร้างเกาะเทียม ผลการวิเคราะห์ทางการเงินสรุปว่า อัตราผลตอบแทนภายในของการเงินด้านเงินต้นของโครงการ ในรูปแบบที่ 1 มีค่าติดลบที่ - 0.59% ส่วนรูปแบบที่ 2 มีอัตราผลตอบแทนภายในที่ 4.27%

4. เอกสารบทความเรื่อง “The impacts of Thailand’s prospective Kra Canal” เขียนโดย Andy Lane ปี ค.ศ. 2015 ได้ศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบจากคลองกระ โดยใช้เส้นทางระหว่างจังหวัดสตูลกับสงขลา ซึ่งมีความยาวประมาณ 100 กิโลเมตร (54 ไมล์ทะเล) ในการพิจารณา ผลการศึกษาพบว่า หากใช้เส้นทางเดินเรือจากคลองสุเอซถึงฮ่องกง คลองกระจะรันระยะทางได้ 357 ไมล์ทะเล และประหยัดเวลาได้ 0.7 วัน (ไม่มีการรอเวลาหรือมีประตูกั้นน้ำ) เมื่อเทียบกับการเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งช่องแคบมะละกาจะสามารถรองรับเรือได้สูงสุด 122,000 ลำต่อปี โดยในปี ค.ศ. 2013 มีเรือที่เดินทางผ่านช่องแคบมะละกาเกือบ 78,000 ลำ และเรือที่ผ่านเส้นทางนี้ประมาณ 60,000 ลำ มีแนวโน้มที่จะมาใช้คลองกระ แต่อัตราค่าผ่านคลองกระจะต่ำกว่าค่าผ่านคลองสุเอซและคลองปานามาเป็นอย่างมาก ในส่วนของการออกแบบคลอง คลองกระจะต้องมีความกว้างอย่างน้อย 530 เมตร มีระยะห่างจากฝั่งคลองอีก 100 เมตร มีความลึกอย่างน้อย 26 เมตร และควรให้บริการเดินเรือแบบสองช่องทางตลอด 24 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ โดยคาดว่าจะมีเรือผ่านคลองกระจำนวน 17,500 เที่ยว (มีประตูกั้นน้ำ) และ 70,000 เที่ยวต่อปี ในกรณีที่ไม่มีประตูกั้นน้ำ ประมาณการค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างคลองกระโดยทั่วไปจะอยู่ที่ประมาณ 2 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ หากคลองกระสามารถดึงดูดเรือ 50% ที่ผ่านช่องแคบมะละกาในปัจจุบัน จะมีการใช้ประโยชน์จากคลองมากกว่า 50% และสามารถสร้างรายได้สูง

5. ผลการศึกษาของ Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) โดย Ching-mu Chen และ Satoru Kumagai เมื่อปี ค.ศ. 2016 ได้ทำการศึกษาวิจัยผลกระทบทางเศรษฐกิจของคลองกระ โดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographical Information System: GIS) ในการคำนวณระยะทางที่แท้จริงระหว่างท่าเรือสองแห่งที่จะได้รับผลกระทบจากคลองกระซึ่งจะขุดคลองระหว่างจังหวัดสงขลาและสตูล จากนั้นจึงประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจของคลองโดยใช้แบบจำลองตามเศรษฐกิจเชิงพื้นที่ซึ่งถูกพัฒนาโดยองค์การส่งเสริมการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan External Trade Organization: JETRO) โดยกำหนดให้ขุดคลองเสร็จแล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2025 และทำการประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจ ในปี ค.ศ. 2030 ผลการศึกษาพบว่า คลองกระจะรันระยะทางการเดินเรือจากท่าเรือที่ตั้งอยู่บริเวณทะเลจีนใต้ไปยังยุโรปและท่าเรือที่อยู่บริเวณทะเลอันดามัน ประมาณ 1,300 กิโลเมตร ส่วนเส้นทางจากท่าเรือในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือไปยังยุโรปและท่าเรือในทะเลอันดามัน จะรันระยะทางได้ประมาณ 900 กิโลเมตร สำหรับการวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจ พบว่าจีน อินเดีย ญี่ปุ่น และยุโรปจะได้รับประโยชน์สูงสุดจากการก่อสร้างคลองนอกจากประเทศไทย โดยคลองกระจะไม่สามารถทดแทนช่องแคบมะละกาได้อย่างสมบูรณ์ เนื่องจากประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย บรูไน รวมทั้งสิงคโปร์ จำเป็นต้องใช้เส้นทางโดยผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งคลองกระไม่สามารถทดแทนเส้นทางดังกล่าวได้ ดังนั้น จะเป็นประโยชน์ต่อทุกประเทศในอาเซียน หากจะมีคลองกระและช่องแคบมะละกาอยู่ร่วมกันและส่งเสริมซึ่งกันและกัน

6. ผลการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขุดคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สภาผู้แทนราษฎร ปี 2564 คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ศึกษาการขุดคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ผลการศึกษาพบว่า แนวคลองที่มีความเหมาะสมที่สุด คือ แนว 9A ผ่าน 5 จังหวัด คือ จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดสงขลา โดยมีการเสนอรูปแบบลักษณะของคลองที่จะขุดใน 2 รูปแบบ คือ คลองเดี่ยวขนาดใหญ่ (เรือเดินสมุทรเข้า – ออกในคลองเดียวกัน) มีความกว้างไม่น้อยกว่า 1 กิโลเมตร ความลึก

ไม่น้อยกว่า 40 เมตร และคลองคู่ ขนาดใหญ่ (เรือเดินสมุทรเข้า - ออกในคลองคนละเส้นทาง) มีความกว้างเส้นละ 1 กิโลเมตร ความลึก 40 เมตร ระยะห่างระหว่างคลองห่างกันประมาณ 10 กิโลเมตร (เพื่อใช้ประโยชน์ในการพัฒนาเชิงพื้นที่ตามรูปแบบการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ขวานทองภาคใต้) อย่างไรก็ตาม การขุดคลองไทยอย่างเดียว ไม่สามารถจูงใจให้เกิดการลงทุนขนาดใหญ่ ได้ จำเป็นจะต้องพัฒนาพื้นที่โดยออกประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ ใน 5 จังหวัด (จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดสงขลา) ซึ่งครอบคลุมไปถึง การพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การเมือง การปกครอง การทหาร โดยยกระดับให้เป็นมาตรฐานโลก เพราะเป็นพื้นที่ทางภูมิรัฐศาสตร์ที่เหมาะสมแก่การพัฒนาอย่างยั่งยืนและมีศักยภาพมากกว่า การเป็นคลองที่เป็นเส้นทางเดินเรือเพียงอย่างเดียว

7. ผลการศึกษาของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยโดยศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปี 2565 ได้ศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทย และอันดามัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบเบื้องต้นและความเหมาะสมในการพัฒนาเส้นทาง การเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทั้งสองฝั่งทะเล ซึ่งได้กำหนดรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมไว้ 4 ทางเลือก ได้แก่ ทางเลือกที่ 1 การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางฝั่งอ่าวไทยและอันดามันตามแผนพัฒนาพื้นที่ ด้านต่าง ๆ (Thailand Only: (Hinterland Development & Minor Investment) ทางเลือกที่ 2 การพัฒนา สะพานเศรษฐกิจทางบกเส้นทางใหม่เชื่อมโยง 2 ฝั่งทะเล (Thai Only + Very Small Non - Thai Traffic: Landbridge) คือ การเชื่อมโยงด้วยระบบรางและถนนระหว่างจังหวัดชุมพรกับจังหวัดระนอง เชื่อมต่อท่าเรือน้ำลึกทั้งฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ทางเลือกที่ 3 การพัฒนาขุดคลองลัดเชื่อมโยง 2 ฝั่งทะเล (Thai Only + Non Thai Traffic: Thai canal) คือการขุดคลองลัดหรือคลองไทยเพื่อเป็น เส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างทะเลฝั่งอ่าวไทยกับอันดามัน (Artificial Water way) โดยอ้างอิง แนว 9A ระหว่างจังหวัดสงขลา นครศรีธรรมราช พัทลุง ตรัง และกระบี่ ซึ่งมีระยะทางประมาณ 145 กิโลเมตร ความกว้าง 400 เมตร และความลึก 40 เมตร เป็นคลองน้ำจืดซึ่งมีประตูกั้นน้ำบริเวณ ทางเปิด 2 ฝั่งทะเล มีท่าเรือน้ำลึก 1 ตำแหน่ง สะพานชิง งานระบบกักเก็บการเดินเรือ ฯลฯ และทางเลือกที่ 4 การพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ตามกรอบอนุภูมิภาคุ่มน้ำโขง (GMS) (Thai Only + Very small Non Thai Traffic: GMS Southern Economic Corridor) ซึ่งเป็นการพัฒนาการ เชื่อมโยงเส้นทางสนับสนุนการผลิตและพาณิชย์กรรมตามแนวเส้นทาง GMS Southern Economic Corridor จากการเปรียบเทียบรูปแบบการเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างพื้นที่ทะเลอ่าวไทยและอันดามัน ของประเทศไทย ซึ่งได้จัดลำดับความสำคัญของทางเลือกตามมิติของผลกระทบทั้ง 10 มิติ โดยอาศัย กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ AHP (Analysis Hierarchy Process) ให้ผู้มีส่วนได้เสียเปรียบเทียบ และประเมินความเหมาะสมของทางเลือก ผลการรวมคะแนนความเหมาะสมของทางเลือก พบว่า ทางเลือกที่ 3 Thai Only + Non Thai Traffic (Thai canal) เป็นทางเลือกที่ได้รับคะแนนน้อยสุด ในการประเมินผลกระทบในทุกมิติ (ร้อยละ 12.1) โดยเฉพาะผลกระทบในมิติด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจาก เป็นการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ จึงหลีกเลี่ยงไม่พ้นกับการสร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล อีกทั้งการก่อสร้างคลองไทยเป็นโครงการที่ต้องใช้ทรัพยากรเป็นจำนวนมาก ทั้งทรัพยากรที่เป็นเงินทุน ทรัพยากรทางธรรมชาติและต้นทุนทางสังคม ซึ่งไม่สามารถประมาณค่าได้อย่างชัดเจน โดยหนึ่งใน จำนวนนี้เป็นทรัพยากรที่เมื่อสูญเสียไปแล้วอาจไม่สามารถฟื้นฟูกลับคืนมาได้อีก ไม่ว่าจะใช้เทคโนโลยีใด ๆ

หรือใช้งบประมาณจำนวนมากเท่าใด ซึ่งผลการประเมินความเหมาะสมทั้งทางการเงินและเศรษฐศาสตร์ ได้ชี้ให้เห็นว่าโครงการนี้มีความเหมาะสมในระดับที่ต่ำมาก ถึงแม้ในกรณีฉากทัศน์ (Scenario) ของการวิเคราะห์ที่ถือต่อการดำเนินโครงการอย่างมาก (Optimistic Case) ด้วยการกำหนดสมมติฐานให้ต้นทุนลดลงไปร้อยละ 50 และมีปริมาณเรือผ่านคลองเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 50 จากกรณีฐานของการวิเคราะห์ ความเหมาะสมของโครงการก็ยังอยู่ในระดับต่ำ ถึงแม้การพัฒนาทางเลือกนี้จะช่วยให้สินค้าจำนวนหนึ่งที่เป็นการค้าระหว่างไทยกับประเทศทางฝั่งตะวันตกของไทยสามารถขนส่งได้เร็วและประหยัดขึ้น แต่ผลประโยชน์ส่วนใหญ่จะตกอยู่กับเรือต่างชาติและสินค้าต่างชาติจำนวนมากที่ใช้คลองไทยเป็นเส้นทางเดินเรือลัดแทนช่องแคบมะละกา โดยเฉพาะสินค้าจากชาติอาเซียนซึ่งเป็นสินค้าที่เป็นคู่แข่งกับสินค้าไทยในตลาดโลกจะได้รับประโยชน์จากการลดต้นทุนและเวลาในการขนส่ง คลองไทยจึงอาจไม่ได้ช่วยยกระดับศักยภาพในการแข่งขันของสินค้าไทยได้เท่าที่ควร

จากการทบทวนข้อมูล เอกสารและงานวิชาการที่เกี่ยวข้องดังกล่าว รวมถึงข้อสรุปที่ได้จากการจัดสัมมนาเรื่อง “หาความจริงเกี่ยวกับคลองไทย” เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 10 มีนาคม 2565 ที่โรงแรมเดอะ รอยัลริเวอร์ กรุงเทพมหานคร ทำให้ได้ทราบว่าสังคมไทยยังขาดข้อมูลข้อเท็จจริงที่ถูกต้องเกี่ยวกับคลองกระ โดยเฉพาอย่างยิ่งในประเด็นเกี่ยวกับข้อเสนอที่มีคุณค่า (Value Proposition) ของคลอง ซึ่งก็คือคุณค่าหรือผลประโยชน์ตอบแทนที่เรือที่มาใช้บริการผ่านคลองจะได้รับ ตลอดจนประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับ โดยจะต้องเปรียบเทียบกับผลกระทบทั้งด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความมั่นคง ให้รัดกุมรอบคอบว่าคุ้มหรือไม่กับสิ่งที่จะต้องสูญเสียไป ดังนั้นในการพิจารณาศึกษาครั้งนี้ คณะผู้ศึกษาได้ทำการวิเคราะห์ประเด็นสำคัญต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับคุณค่าของคลองกระที่จะส่งมอบและผลกระทบเรื่องต่าง ๆ ที่จะบังเกิดกับผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่าง ๆ ได้แก่ เรือที่ผ่านคลอง บริษัทเจ้าของเรือที่เป็นสายการเดินเรือต่าง ๆ ประเทศไทยและประชาชนคนไทยในฐานะเจ้าของแผ่นดินที่จะต้องมีการขุดคลองแบ่งแยกแผ่นดินเพื่อให้เรือทั้งหลายผ่าน โดยเริ่มจากการวิเคราะห์เปรียบเทียบระยะทางและเวลาเดินเรือระหว่างคลองกระกับช่องแคบต่าง ๆ ซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญ จากนั้นจึงวิเคราะห์กำหนดอัตราค่าผ่านคลองที่จะเรียกเก็บ คาดการณ์จำนวนเรือที่จะมาผ่านคลอง การเปรียบเทียบรายรับคลองกระกับรายจ่ายลงทุน แล้วจึงสรุปมาเป็นความคุ้มค่าการลงทุนขุดคลองกระแนว 9A รวมถึงวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความมั่นคง สรุปเป็นผลการพิจารณาศึกษาที่ถือเป็นประเด็นสำคัญดังนี้

1. การวิเคราะห์เปรียบเทียบระยะทางและเวลาเดินเรือระหว่างคลองกระกับช่องแคบต่าง ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งตัวเลขการร่นระยะทางและเวลาการเดินทางเรือที่เชื่อถือได้และถูกต้องตามหลักวิชาการเดินเรือ โดยวิเคราะห์เปรียบเทียบระยะทางและเวลาเดินเรือระหว่างคลองกระกับช่องแคบต่าง ๆ ด้วยการขีดเข็มและพล็อตเส้นทางในแผนที่เดินเรือจากท่าบดที่ต้นทางไปยังปลายทางซึ่งพิจารณาจากเส้นทางเดินเรือหลักที่ผ่านคลองกระ ช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนดาและช่องแคบลอมบอกในเส้นทางต่าง ๆ จำนวน 7 เส้นทาง และกำหนดความเร็วเรือที่จะใช้ให้เหมาะสมกับสภาพของการเดินเรือในแต่ละพื้นที่ และสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศและข้อกำหนดของรัฐชายฝั่งที่ดูแลเรื่องความปลอดภัยของการเดินเรือในแต่ละพื้นที่ โดยได้ขีดเข็มเส้นทางเดินเรือและกำหนดความเร็วที่จะใช้บนแผนที่เดินเรือทั้งแผนที่เดินเรือไทยของกรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือจำนวน 3 ระวาง แผนที่เดินเรืออังกฤษ (Admiralty Charts) จำนวน 5 ระวาง และแผนที่แสดงท่าบดที่แทนผลิต

ในแหล่งบงกชและอาทิตย์ขององค์กรเอกชนอีก 1 ระวัง รวมจำนวนทั้งสิ้น 9 ระวัง นอกจากนั้น ยังได้รับความร่วมมือจากกรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ นำข้อมูลเส้นทางการเดินเรือเหล่านี้ไปพล็อตในแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ซึ่งประมวลผลข้อมูลเส้นทางการเดินเรือโดยโปรแกรมสารสนเทศภูมิศาสตร์ Arc GIS for Desktop นำตัวเลขที่วัดได้จากทั้งแผนที่เดินเรือ และจากที่คำนวณได้ในแผนที่เดินเรือ อิเล็กทรอนิกส์มาเปรียบเทียบและจัดทำเป็นตัวเลขการรันระยะทางและเวลาการเดินทางเรือใช้เป็นตัวเลขกลางมาตรฐานของแต่ละเส้นทาง รวมถึงศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องความต่างระดับระหว่างฝั่งอ่าวไทย กับทะเลอันดามันตลอดจนความจำเป็นที่ต้องทำประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) ภายในคลองกระเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือในคลองและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม จนได้ข้อสรุปตัวเลขการรันระยะทาง และเวลาการเดินทางเรือที่เชื่อถือได้และถูกต้องตามหลักวิชาการเดินเรือ สำหรับใช้อ้างอิงในการศึกษาเรื่องคลองกระต่อไปดังนี้

คลองกระ	รันระยะทาง (ก.ม.)	รันเวลาเฉลี่ย (ชม.)
ช่องแคบมะละกา ระหว่างเกาะสุมาตรา - แหลมกาเมา	669	13
ช่องแคบซุนดา ระหว่างศรีลังกา - ตะวันออกไกล	2,011	49
ระหว่างมาดากัสการ์ - ตะวันออกไกล	817	12.5
ช่องแคบลอมบอก ระหว่างศรีลังกา - ตะวันออกไกล	2,922	75.5
ระหว่างมาดากัสการ์ - ตะวันออกไกล	1,395	29

2. ในการพัฒนาโครงการลงทุนขนาดใหญ่ (Mega Project) ที่มีการใช้งบประมาณลงทุนจำนวนมากจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องก่อให้เกิดผลลัพธ์ในเชิงบวกต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างคุ้มค่าต่อต้นทุน ทรัพยากร และโอกาสทางเศรษฐกิจที่จะสูญเสียไป ดังนั้น ผลสัมฤทธิ์ของโครงการจะต้องให้ผลตอบแทนมีค่ามากกว่าต้นทุนที่สูญเสียไปทั้งทางด้านการเงิน และด้านเศรษฐศาสตร์ รวมทั้งจะต้องให้ผลกระทบทางอ้อม (Indirect impact) ที่มีต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของประเทศมีค่าเป็นบวกอีกด้วย ดังนั้น การวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการลงทุนชุดคลองกระ แนว 9A จึงแบ่งการวิเคราะห์เป็น 2 ประเด็น

ประเด็นที่ 1 การวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์ อันเป็นผลกระทบโดยตรงจากการพัฒนาโครงการ ซึ่งตัวชี้วัดความคุ้มค่า คือ อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ (Economic Internal Rate of Return - EIRR) ซึ่งจะต้องสูงกว่าต้นทุนเงินลงทุนของสังคมอันเป็นค่าเสียโอกาสของเงินลงทุนที่จะใช้ในการดำเนินการอื่นที่เป็นประโยชน์ เนื่องจากนํบประมาณมาลงทุนโครงการนี้แล้ว โดยทั่วไปค่าเสียโอกาสของเงินลงทุนเท่ากับ 12% ต่อปี ซึ่งเป็นอัตราที่เคยมีการศึกษาถึงต้นทุนของเงินลงทุนในประเทศไทยโดยธนาคารโลกและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดังนั้นโครงการลงทุนที่มีอัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการมากกว่า 12% ต่อปี แสดงว่าโครงการนี้มีความเหมาะสมในการลงทุน อีกหนึ่งตัวชี้วัดคือ อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (Financial Internal Rate of Return - FIRR) มากกว่าต้นทุนเงินลงทุนของผู้ประกอบการอันหมายถึงค่าเฉลี่ยของต้นทุนเงินลงทุนของกิจการและอัตราดอกเบี้ยเงินกู้

โครงการลงทุนที่เหมาะสมในการลงทุนนั้นต้องมีความคุ้มค่าทั้งในด้านเศรษฐศาสตร์และด้านการเงิน นั่นคือ อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ควรมากกว่าค่าเสียโอกาสของเงินลงทุน และอัตราผลตอบแทนด้านการเงินควรมากกว่าต้นทุนเงินลงทุนของผู้ประกอบการที่ลงทุน ดังนั้นในมุมมองระดับประเทศโดยรวม โครงการที่ไม่เหมาะสมกับการลงทุน ได้แก่ โครงการที่ให้ผลตอบแทนซึ่งมีความคุ้มค่าทางการเงินหรือเศรษฐศาสตร์เพียงด้านเดียวหรือไม่มีความคุ้มค่าทั้งสองด้านเลย โดยคณะผู้ศึกษาได้วิเคราะห์ห้วงองค์ประกอบด้านต่างๆ ได้แก่ ด้านต้นทุนการขาดคล่อง ทั้งต้นทุนทางการเงิน ต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ การวิเคราะห์ด้านรายได้ของโครงการ ทั้งค่าธรรมเนียมการผ่านคลองกระ การคาดการณ์จำนวนเที่ยวเรือที่จะผ่านคลอง แล้วมาสรุปเป็นการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการ โดยนำข้อมูลจากผลการศึกษาจากบางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ มหาวิทยาลัยปักกิ่ง งานศึกษาของ Andy Lane งานศึกษาของศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มาพิจารณากำหนดเป็นฉากทัศน์ (Scenario) ที่สำคัญได้ 7 ฉากทัศน์ ซึ่งปรากฏว่า ในทุกฉากทัศน์นั้น การลงทุนโครงการขาดคล่องจะให้อัตราผลประโยชน์ต่อเงินลงทุนมีค่าเป็นลบ จาก -1.35 ถึง -1.83 นั้นหมายความว่าโครงการจะขาดทุนในระดับ 135% ถึง 183 % ของมูลค่าเงินลงทุนโครงการเมื่อคิดในเชิงเศรษฐศาสตร์ หรือขาดทุนในระดับ 35% ถึง 104% เมื่อคิดในเชิงการเงิน กล่าวโดยสรุปไม่มีฉากทัศน์ใดของโครงการลงทุนขาดคล่องที่จะให้มูลค่าผลตอบแทนเป็นบวกอันเป็นการขาดทุนในทุกฉากทัศน์ เนื่องจากผลตอบแทนที่ได้ต่ำกว่าต้นทุนเงินลงทุนซึ่งทำให้ขาดทุน และหากมีการดำเนินงานโครงการขาดคล่องที่ไม่อาจสร้างผลตอบแทนคืนเงินลงทุนดังกล่าวด้วยการกู้ยืมเงินจากต่างประเทศ ก็จะเป็นหนี้ระยะยาวที่ไม่อาจใช้คืนได้ด้วยตัวโครงการเอง และจำเป็นที่จะต้องใช้เงินงบประมาณของประเทศไปใช้หนี้โครงการแทน จึงเป็นโครงการที่ไม่น่าสนใจลงทุน และเมื่ออัตราดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นมากกว่านั้น ก็จะทำให้โครงการประสบความล้มเหลวและก่อเป็นภาระหนี้สินขนาดใหญ่แก่สังคม

ประเด็นที่ 2 การวิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจต่อประเทศต่าง ๆ หากเกิดคลองกระขึ้น
ใช้ข้อมูลจากงานศึกษาของ IDE-JETRO ซึ่งดำเนินการศึกษาโดย Chen Ching-mu and Kumagai Satoru (2016) โดยได้มีการพัฒนาแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ขึ้นมาจำนวน 3 ฉากทัศน์ (Scenario) จำแนกตามเส้นทางการเดินเรือได้แก่ การใช้เส้นทางผ่านทั้งคลองกระและช่องแคบมะละกา การใช้เส้นทางขนส่งผ่านคลองกระเพียงอย่างเดียว และการใช้เส้นทางเดินเรือผ่านคลองกระรวมกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ของไทย ผลการวิเคราะห์ปรากฏว่าผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจเกิดขึ้นกับประเทศไทยได้เพียงบางส่วนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการมีคลองกระ ซึ่งอาจจะทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยให้เกิดการขยายตัวเล็กน้อย แต่ทุกสถานการณ์แล้ว เมื่อเทียบกับขนาดเงินลงทุนขาดคล่องจำนวนมหาศาล นอกจากจะถือว่าเป็นโครงการที่ไม่คุ้มค่ากับเงินลงทุนและให้ผลตอบแทนต่ำกว่าเงินลงทุนที่ใช้จ่ายไปแล้ว ในทางตรงกันข้ามผลประโยชน์นี้จะไปตกอยู่กับประเทศขนาดใหญ่ โดยประเทศที่จะได้รับผลประโยชน์มากที่สุดใน 3 ลำดับแรก ได้แก่ กลุ่มสหภาพยุโรป ประเทศจีน และประเทศอินเดีย ตามลำดับ โดยประเทศไทยจะเก็บค่าผ่านคลองได้น้อย เพราะมีช่องแคบมะละกาเป็นทางเลือกที่ไม่ได้ด้อยกว่า

กล่าวโดยสรุปแล้วในการวิเคราะห์ความคุ้มค่าการลงทุนชุดคลองกระ แแนว 9A ไม่ว่าจะ
 ในประเด็นที่ 1 การวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์ซึ่งวิเคราะห์ออกมาเป็น
 7 ฉากทัศน์หรือในประเด็นที่ 2 การวิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจต่อประเทศต่าง ๆ หากเกิดคลองกระขึ้น
 ซึ่งวิเคราะห์ออกมาเป็น 3 ฉากทัศน์นั้น ได้ข้อสรุปชัดเจนว่าทุกฉากทัศน์ของการคำนวณผลตอบแทน
 โครงการชุดคลองกระนั้น ไม่มีความคุ้มค่าทั้งด้านการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์ โดยฉากทัศน์ที่ดีที่สุด
 ยังให้อัตราผลตอบแทนด้านการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์ เท่ากับ 4.191% และ -212.50% เนื่องจา
 การเกิดขึ้นของโครงการชุดคลองกระสร้างผลกระทบเชิงลบต่อสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศ ทรัพยากรธรรมชาติ
 และการท่องเที่ยวอย่างแพร่กระจายกว้างขวาง จึงเป็นโครงการที่ไม่ควรลงทุนอย่างยิ่ง เนื่องจากก่อเกิด
 ภาระหนี้สินอันมหาศาลที่ไม่มีวันจ่ายคืนได้ และจำเป็นต้องใช้งบประมาณจากส่วนอื่น ๆ เอามาชดเชย
 อันเป็นสถานการณ์ “เอาเนื้อหมูมาปะเนื้อช้าง” ทำให้ประเทศไทยเสียโอกาสในการลงทุนพัฒนา
 โครงการอื่น ๆ ที่เป็นประโยชน์อย่างมาก อีกทั้งในอนาคต ความเปลี่ยนแปลงพลิกผันทางเทคโนโลยี
 (Technology Disruption) จะส่งผลกระทบต่อความต้องการด้านขนส่งสินค้าและศูนย์กลาง
 การผลิตสินค้า ความเปลี่ยนแปลงในรอบระยะเวลา 100 ปี ที่ยาวนานทำให้เกิดความเสี่ยงของ
 โครงการอย่างมาก

ในส่วนของ 3 ฉากทัศน์ในเรื่องผลกระทบด้านเศรษฐกิจต่อประเทศต่าง ๆ หากเกิดคลองกระขึ้น
 ก็ได้ข้อสรุปชัดเจนเช่นกันว่า ผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจเกิดขึ้นกับประเทศไทย
 ได้เพียงบางส่วนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการมีคลองกระ ซึ่งอาจจะทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทย
 เกิดการขยายตัวเพียงเล็กน้อย โดยได้ผลประโยชน์จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจไม่เกิน 4,244 ล้านดอลลาร์
 สหรัฐ เมื่อเทียบกับขนาดเงินลงทุน 50,108.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ถือเป็นโครงการลงทุนที่ขาดทุนอย่างมาก
 นอกจากจะถือเป็นโครงการที่ไม่คุ้มค่ากับเงินลงทุนและให้ผลตอบแทนต่ำกว่าเงินลงทุนที่ใช้จ่ายไปแล้ว
 ในทางตรงกันข้ามผลประโยชน์นี้จะไปตกอยู่กับประเทศขนาดใหญ่ โดยประเทศที่จะได้รับผลประโยชน์
 มากที่สุดใน 3 ลำดับแรก ได้แก่ กลุ่มสหภาพยุโรป จีน และอินเดีย ตามลำดับ ในขณะที่ไทยจะเก็บ
 ค่าผ่านคลองได้น้อย เพราะมีช่องแคบมะละกาเป็นทางเลือกที่ไม่ได้ด้อยกว่า ซึ่งเทียบไม่ได้กับการเดินเรือ
 ผ่านคลองสุเอซกับคลองปานามา อีกทั้งเศรษฐกิจภาคใต้ได้ประโยชน์จากคลองไทยไม่มากพอ
 และไม่คุ้มค่า ขณะที่ผลของการเกิดขึ้นของคลองกระสร้างผลกระทบเชิงลบเกิดขึ้นกับมาเลเซีย
 และสิงคโปร์เพียงเล็กน้อย จึงเป็นเหตุผลที่มาของการขับเคลื่อนสนับสนุนของประเทศมหาอำนาจเหล่านี้
 เพื่อกระตุ้นให้ไทยทำการชุดคลองกระ โดยทิ้งภาระอันมหาศาลจะตกอยู่กับประชาชนไทยไม่น้อยกว่า
 3 รุ่นคน ขณะที่ประเทศมหาอำนาจเหล่านั้นได้ประโยชน์ขนาดใหญ่

3. วิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม จากการศึกษาผลกระทบในเบื้องต้นและการคาดการณ์
 ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการชุดคลองกระ พบว่าการชุดคลองกระจะส่งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
 ที่สำคัญ ซึ่งส่งผลกระทบในด้านลบต่อมนุษย์ สิ่งมีชีวิตทั้งบนบกและในน้ำ รวมถึงสิ่งไม่มีชีวิต
 แต่มีความจำเป็นต่อความสมดุลในระบบนิเวศวิทยา และทั้งที่พอจะประเมินได้ว่าจะส่งผลกระทบด้านลบ
 ต่อสิ่งแวดล้อมเป็นแน่ แต่ก็ยังไม่สามารถคาดการณ์ได้ถึงระดับความรุนแรงของความเสียหายด้านต่าง ๆ
 ที่จะเกิดขึ้นจริงในอนาคต ซึ่งไม่อาจชดเชยได้ด้วยผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจได้ โดยผลกระทบทางลบ
 ที่จะเกิดขึ้นนั้น จะเกิดขึ้นในวงกว้างและเป็นปัญหาที่มีอาจหลีกเลี่ยงได้ เช่น ผลกระทบต่อระบบ
 นิเวศวิทยา ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อชีววิทยาทางทะเล ทรัพยากรป่าไม้ ป่าบก สัตว์ป่า รวมทั้งพืชชนิดต่าง ๆ

ที่จะต้องถูกทำลายและใช้เวลานานหลายปีกว่าการเปลี่ยนแปลงตามธรรมชาติจะเข้าสู่ภาวะสมดุลใหม่ได้อีกครั้ง เกิดปัญหาการรุกคืบของน้ำเค็มเข้าไปในแผ่นดินทำให้พืชผลทางการเกษตรได้รับความเสียหายเกิดการเปลี่ยนแปลงระบบลุ่มน้ำ ทำให้การกระจายตัวของน้ำจืดเปลี่ยนแปลงไป และส่งผลต่อการใช้ประโยชน์ของน้ำจากลำน้ำ การทำลายแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า ซึ่งจะเป็นการตัดเส้นทางอพยพและเป็นสิ่งกีดขวางที่ทำให้สัตว์ต่าง ๆ ถูกแยกออกจากกัน และไม่สามารถผสมพันธุ์กันได้ ปัญหาการบุกรุกของสิ่งมีชีวิตข้ามถิ่น ซึ่งสัตว์น้ำประเภทหนึ่งอาจไปทำลายสัตว์น้ำอีกประเภทหนึ่ง โดยเฉพาะสัตว์น้ำที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจหรือสัตว์น้ำที่มีประโยชน์ต่อระบบนิเวศทางทะเล โดยในเรื่องนี้ ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีสัญญาคความหลากหลายทางชีวภาพแล้ว เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2547 ดังนั้นจึงมีหน้าที่ในการปกป้องความหลากหลายทางชีวภาพทั้งทางบกและทางทะเลให้เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาดังกล่าวซึ่งหากประเทศไทยจะต้องดำเนินการขุดคลองกระ จึงจำเป็นต้องมีการจัดทำประตูกั้นน้ำเพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าว

นอกจากนี้ การขุดคลองยังก่อให้เกิดปัญหามลภาวะทางทะเล เช่น การตกตะกอนของน้ำ การทรุด การปนเปื้อนของน้ำมัน และสารเคมีวัตถุอันตราย เกิดผลกระทบต่อธรณีวิทยา ซึ่งจะก่อให้เกิดการพังทลายของดินหรือดินถล่ม และส่งผลต่อปริมาณแร่สำรองที่จะลดน้อยลง เกิดผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยว เนื่องจากการขุดคลองจะทำให้เกิดการกัดเซาะชายฝั่งที่รุนแรงในบางพื้นที่ และอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยวตามหุบเขา เช่น ถ้ำ และโบราณสถานต่าง ๆ ที่คลองตัดผ่าน ซึ่งผลกระทบที่กล่าวมาข้างต้นนี้ เป็นเพียงผลกระทบในภาพรวมที่อาจเกิดขึ้นจากการขุดคลองกระเท่านั้น

ดังนั้น จึงกล่าวสรุปได้ว่าการขุดคลองกระจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมหาศาลและประเมินค่ามิได้ ทั้งนี้ หากรัฐจะมีการพัฒนาเศรษฐกิจหรือโครงการใดก็ตามที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ รัฐควรต้องมีการดำเนินการวิเคราะห์โครงการพัฒนาเศรษฐกิจในรูปของการวัดคุณประโยชน์และต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน

4. วิเคราะห์ผลกระทบด้านความมั่นคง พบว่าด้วยลักษณะทางกายภาพของคลองกระที่ตัดแบ่งแผ่นดินพื้นที่ภาคใต้ของไทยออกเป็น 2 ส่วนด้วยลำน้ำกว้างใหญ่เช่นนี้ จะส่งผลกระทบต่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันด้านกายภาพของพื้นที่ภาคใต้ สุขเสี่ยงและส่อว่าจะขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญฉบับปี 2560 มาตรา 1 ซึ่งกำหนดว่า “ประเทศไทยเป็นราชอาณาจักร อันหนึ่งอันเดียวจะแบ่งแยกมิได้” โดยเฉพาะอย่างยิ่งร่องน้ำปากคลองกระทั้งสองฝั่งทะเลยังเพิ่มความเสี่ยงที่จะกระทบเสถียรภาพและนำน้ำภายในที่ไทยประกาศไว้นานแล้ว เกิดเป็นจุดอ่อนที่จะสร้างปัญหากับประเทศไทย ไปเพิ่มโอกาสและขีดความสามารถของกลุ่มผู้ไม่หวังดี ที่จะดำเนินการในเรื่องที่กระทบสร้างความเสียหายต่อความมั่นคงและบูรณภาพแห่งดินแดนของไทยอย่างร้ายแรง นอกจากนั้นแล้วคลองกระจะเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางทหารที่จะดึงมหาอำนาจที่เป็นคู่ขัดแย้งกันเข้ามากดดันไทยเพื่อใช้ประโยชน์ เนื่องจากคลองกระเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สร้างความเปลี่ยนแปลงด้านภูมิรัฐศาสตร์ ซึ่งจะมีทั้งประเทศที่อาจจะได้รับประโยชน์และประเทศที่จะได้รับผลกระทบจากโครงการดังกล่าวได้ กลุ่มประเทศที่ต้องพึ่งช่องแคบมะละกาซึ่งยังมีมหาอำนาจคู่ขัดแย้งอยู่ย่อมได้รับประโยชน์ในเรื่องนี้ สภาพการณ์เช่นนี้จะดึงมหาอำนาจคู่กรณี รวมทั้งพันธมิตรต่าง ๆ เข้ามากดดันไทยเพื่อดำเนินการดังกล่าวให้สามารถเข้ามาอิทธิพลเหนือคลองกระ และสามารถใช้อำนาจทางทหารเพื่อความได้เปรียบของฝ่ายตนให้ได้

อย่างเต็มที่ ดังนั้นการขุดคลองกระสำหรับไทยแล้ว ถือเป็นภารกิจที่เข้าบ้านอย่างชัดเจน รวมทั้งคลองกระหากเกิดขึ้นจริงและเปิดใช้งานแล้วจะเป็นภาระความรับผิดชอบของประเทศไทย ในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยแก่เรือทุกลำที่มาใช้บริการเดินเรือผ่านคลอง และหากเกิดกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นโดยเฉพาะจากการกระทำของกลุ่มก่อการร้าย หรือกลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ทางการเมืองใด ๆ ก็ตาม ประเทศไทยในฐานะรัฐเจ้าของคลองย่อมหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะได้รับผลจากการกระทำนั้นไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม

นอกจากนั้นแล้วจากที่ได้ทบทวนข้อมูล เอกสารและงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลที่ได้จากการจัดสัมมนาเรื่อง “หาความจริงเกี่ยวกับคลองไทย” เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 10 มีนาคม 2565 ที่โรงแรมเดอะ รอยัลริเวอร์ กรุงเทพมหานคร แล้วนำมาวิเคราะห์ร่วมกับผลการพิจารณาศึกษาข้างต้นในประเด็นต่าง ๆ เกี่ยวกับการขุดคลองกระแนว 9A ได้แก่ การเปรียบเทียบระยะทางและเวลาเดินเรือระหว่างคลองกระกับช่องแคบต่าง ๆ การกำหนดอัตราค่าผ่านคลองที่จะเรียกเก็บ การคาดการณ์จำนวนเรือที่จะมาผ่านคลอง การเปรียบเทียบรายรับคลองกระกับรายจ่ายลงทุน ความคุ้มค่าของการขุดคลองกระ ตลอดจนผลกระทบทั้งด้านสิ่งแวดล้อมและความมั่นคง ทำให้ได้ข้อค้นพบและมีข้อสังเกตในประเด็นสำคัญหลายประการ ได้แก่

1. หลายหน่วยงานไทยได้เคยทำการศึกษาในเรื่องเกี่ยวกับการขุดคลองกระตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันจำนวนหลายครั้งมาก มีทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ ทั้งที่ใช้งบประมาณแผ่นดินและไม่ใช้งบประมาณแผ่นดิน มีทั้งที่ได้ข้อสรุปเชิงปริมาณคือค่าตัวเลขความคุ้มค่าผลตอบแทนภายในการลงทุนหรือ IRR ได้ข้อสรุปตรงกันคือ ตัวเลข IRR ติดลบทั้งคู่ สรุปได้ว่าโครงการขุดคลองกระนั้นไม่ผ่านเกณฑ์ประเมินความคุ้มค่า

2. มีต่างชาติที่เคลื่อนไหวผลักดันหรือสนับสนุนเรื่องการขุดคลองกระด้วยเหตุผลด้านความมั่นคง โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลายประเทศในตะวันออกไกลที่ต้องพึ่งช่องแคบมะละกา ซึ่งคลองกระนั้นจะเกิดประโยชน์กับต่างชาติ แต่จะสร้างปัญหาให้ไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความมั่นคง

3. ข้อน่าสังเกตเกี่ยวกับกลุ่มที่เคลื่อนไหวผลักดัน ซึ่งแทนที่จะเป็นกลุ่มที่น่าจะ得以ใช้ประโยชน์จากคลองคือ สายการเดินเรือต่าง ๆ ทั้งระหว่างประเทศและชายฝั่งในประเทศ แต่กลุ่มนี้ไม่ได้เรียกร้องเคลื่อนไหวอะไร เพราะทราบดีอยู่แล้วว่าการร่นเวลาไม่ถึง 1 วันนั้น ไม่นับยยะสำคัญใด ๆ แต่กลุ่มที่เคลื่อนไหวผลักดันเรื่องนี้กลับเป็นกลุ่มบุคคลอื่น ๆ ที่จะไม่ได้นำใช้คลองเป็นเส้นทางเดินเรือเลย

4. เครื่องมือและวิธีการที่ใช้ในการเคลื่อนไหวผลักดันเพื่อให้บรรลุเป้าหมายของกลุ่มต่าง ๆ นั้น มีหลากหลายรูปแบบ แต่โดยเป้าหมายหลักแล้วจะต้องทำให้เป็นหนังสือเอกสารที่แสดงเจตจำนงหรือข้อผูกพันกับรัฐบาลไทยหรือหน่วยงานระดับกระทรวงของไทยว่าสนใจดำเนินโครงการคลองกระ โดยเริ่มจากการศึกษาเชิงลึกในรายละเอียดของแบบคลองที่จะขุดในลักษณะ Detail design เพื่อมุ่งหวังนำหนังสือหรือเอกสารที่แสดงเจตจำนงหรือข้อผูกพันกับทางราชการไทยนี้ไปเสนอขายต่อโดยปั่นราคาสร้างมูลค่าเพิ่มเป็นทอด ๆ ในกลุ่มนักธุรกิจหรือบริษัทก่อสร้างขนาดใหญ่ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในต่างประเทศ

5. ฉากทัศน์ตอนสุดท้าย (End-state Scenario) ที่น่ากลัว หากเกิดคลองกระขึ้นจริง ด้วยลักษณะทางกายภาพของคลองกระที่ตัดแบ่งแผ่นดินคาบสมุทรมลายูออกเป็น 2 ส่วน ด้วยคลองน้ำเค็มขนาดใหญ่รวมถึงร่องน้ำเดินเรือบริเวณปากคลองทั้งสองฝั่งทะเลนั้น ในทางภูมิรัฐศาสตร์แล้ว ลักษณะดังกล่าว สามารถนำไปสู่ฉากทัศน์เลวร้ายที่สุด (Worst-case Scenario) สำหรับความเป็นราชอาณาจักรอันหนึ่งอันเดียวของไทย ถือเป็นสภาพการณ์ที่เสี่ยงและอันตรายต่อความมั่นคงและบูรณภาพแห่งดินแดนเป็นอย่างยิ่ง และเป็นจุดอ่อนที่จะสร้างปัญหา กับประเทศไทย ไปเพิ่มโอกาสและหยาบย่นขีดความสามารถให้แก่กลุ่มผู้ไม่หวังดี และประเทศอื่น ที่หวังประโยชน์ตอบแทนที่ ให้สามารถดำเนินการในเรื่องที่จะกระทบและสร้างความเสียหาย ต่อความมั่นคงและบูรณภาพแห่งดินแดนของไทยอย่างร้ายแรง

ดังนั้นเพื่อไม่ให้ฉากทัศน์ตอนสุดท้าย (End State Scenario) ซึ่งถือเป็นฉากทัศน์เลวร้ายที่สุด (Worst-case Scenario) สำหรับความเป็นราชอาณาจักรอันหนึ่งอันเดียวของไทย มีโอกาสเกิดขึ้น กับราชอาณาจักรไทยอันเป็นที่รักและหวงแหนยิ่งของพวกเราทุกคนจึงมีข้อเสนอแนะไปยังรัฐบาลคือ

1. รัฐบาลควรประกาศแสดงจุดยืนเป็นทางการยกเลิกการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลระหว่าง อ่าวไทยกับทะเลอันดามันอย่างถาวรให้นานาชาติรับรู้

2. เผยแพร่เอกสาร “โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเล ฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย” ที่ดำเนินการโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติร่วมกับศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยต่อสาธารณชนให้รับทราบ ทัวกัน รวมทั้งเผยแพร่ให้สถาบันการศึกษาต่าง ๆ สถานทูตที่เกี่ยวข้องและสนใจในเรื่องนี้ เช่น สถานทูตจีน สหรัฐอเมริกา ทุกชาติในอาเซียน ญี่ปุ่น เกาหลี อินเดีย รัสเซีย อังกฤษ ฝรั่งเศส เป็นต้น

3. สร้างความตระหนักรู้ให้กับประชาชนหรือ Public Awareness ในเรื่องเกี่ยวกับกฎหมายทะเล ความสำคัญของเขตทางทะเล และผลกระทบของสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ในทะเลโดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการ คลองกระที่จะมีผลกระทบต่อเขตทางทะเล อธิปไตยของประเทศและโทษของผู้กระทำดังกล่าว ให้กับประชาชนและนักเรียนนักศึกษาในหลักสูตรต่าง ๆ ทุกระดับโดยปรับปรุงเพิ่มเติมเนื้อหาเหล่านี้ ไว้หลักสูตรการศึกษาด้วย

4. กระทรวงกลาโหมโดยกองทัพเรือควรประกาศในเวทีประชุมนานาชาติ ยืนยันให้มีความสำคัญ กับการลาดตระเวนร่วมช่องแคบมะละกา (The Malacca Straits Patrol) ของ 4 ชาตินีอาเซียนและจะไม่ยอม ให้นำอำนาจใดมาควบคุมหรือปิดช่องแคบมะละกาได้ในทุกกรณีและทุกสถานการณ์

5. สร้างความเข้าใจที่ตรงกันในเรื่องคลองกระระหว่างฝ่ายไทยกับองค์กรต่างชาติที่แสดงออกว่า สนับสนุนการขุดคลองกระ ทั้งในระดับรัฐบาลผ่านช่องทางการทูต และระดับองค์กรเอกชนความสัมพันธ์ ระหว่างประเทศด้านต่าง ๆ

6. หากมีข้อเรียกร้องให้ศึกษาเชิงลึกหรือเต็มรูปแบบ (Full feasibility study) เกี่ยวกับคลองกระ หรือคลองไทย รัฐบาลควรยืนยันหลักการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 คือ ต้องไม่ใช้งบประมาณแผ่นดิน แต่ค่าใช้จ่ายให้ใช้จากองค์การภาคเอกชนทั้งหมด และต้องไม่มีเงื่อนไข หรือข้อผูกพันใด ๆ กับทางราชการทั้งสิ้น

7. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรเข้มงวดตรวจสอบว่ามีการขออนุญาตให้นักวิจัยต่างชาติเข้ามาวิจัยสำรวจพื้นที่ในประเทศไทยเพื่อเก็บข้อมูลและศึกษาความเป็นไปได้การขุดคอคอดกระ ว่าดำเนินการถูกต้องตามกฎหมายแล้วหรือไม่ รวมถึงควรตรวจสอบบริษัทต่างชาติที่เปิดในประเทศไทยเพื่อประกอบธุรกิจอื่น แต่กลับมาเคลื่อนไหวผลักดันการขุดคอคอดกระว่าพฤติกรรมเช่นนี้ถูกต้องตามประเภทธุรกิจและใบอนุญาตทำงานที่ขอไว้หรือไม่อย่างไร

ทั้งนี้ คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา รวมทั้งคณะผู้ศึกษา มั่นใจว่าหากรัฐบาลได้นำข้อสังเกตและข้อเสนอแนะทั้งหมดข้างต้นนำไปขยายผลสู่การปฏิบัติจริงให้เกิดผลสัมฤทธิ์ผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว จะช่วยยุติความเสี่ยงที่รัฐบาลไทยต้องถูกกดดันให้สูญเสียงบประมาณ ไปกับการดำเนินการในโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับคลองกระหรือคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยเส้นทางต่าง ๆ ซึ่งคลองเหล่านี้จะเกิดประโยชน์กับต่างชาติเป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่ความเสี่ยงและความเสียหายด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านสิ่งแวดล้อมและความมั่นคงจะตกอยู่กับประเทศไทยและประชาชนชาวไทยทั้งหมด และที่สำคัญหากรัฐบาลแสดงจุดยืนที่ชัดเจน แน่วแน่ที่จะยุติแนวคิดเรื่องการขุดคอคอดเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้พร้อมทั้งเผยแพร่ผลการศึกษา โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อเสนอแนะ รวมถึงรายงานการศึกษาฉบับนี้ด้วยแล้ว จะทำให้ประชาชนชาวไทยสามารถรับทราบข้อมูลและข้อเท็จจริงที่ถูกต้องชัดเจนไม่คลาดเคลื่อน ได้ตระหนักถึงความเสียหายร้ายแรงต่อประเทศไทยตามฉกทศน์ตอนสุดท้ายหากคลองเหล่านี้เกิดขึ้นจริง จะสามารถยุติความเคลื่อนไหวที่จะผลักดันในเรื่องการขุดคอคอดเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยได้ ซึ่งจะทำให้รัฐบาลสามารถเดินหน้าโครงการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาประเทศได้อย่างเต็มที่ โดยใช้จุดแข็งในเรื่องภูมิรัฐศาสตร์ของภาคใต้ได้อย่างเหมาะสม อันจะทำให้ประเทศไทยมีความมั่นคง ไม่สูญเสียทั้งสิ่งแวดล้อมและความมั่นคง นำไปสู่ความเจริญรุ่งเรืองอย่างยั่งยืนถาวรตลอดไป

หน้าว่าง

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	ก
สารบัญ	ฅ
สารบัญภาพ	ต
สารบัญตาราง	ท
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาของการพิจารณาศึกษา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	19
1.3 ขอบเขตการศึกษา	19
1.4 วิธีการศึกษา	19
1.5 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล	20
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	21
1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ	21
บทที่ 2 การทบทวนข้อมูล เอกสารและงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง	23
2.1 ผลการศึกษาของ Tippetts - Abbett - Mccarthy Stratton (TAMS) ปี 2516	24
2.2 ผลการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ มีนาคม 2541	25
2.3 ผลการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ ของโครงการขุดคอคอดกระ วุฒิสภา พฤษภาคม 2547.....	27
2.4 การศึกษาวิเคราะห์การขุดคอคอดกระเพื่อแก้ปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจและสังคม (พิจารณาเฉพาะกรอบความมั่นคงทางทะเล) จัดทำโดย ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ทหารเรือ สถาบัน วิชาการทหารเรือชั้นสูง ปี พฤษภาคม 2550	29
2.5 ผลการศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่ง ตามเอกสาร “กลยุทธ์การฟื้นฟูเศรษฐกิจ ไทยและผลการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นของโครงการคลองกระแห่งประเทศไทย ธันวาคม 2558	31
2.6 บทความเรื่อง “The impacts of Thailand’s prospective Kra Canal” เขียนโดย Andy Lane, CTI Consultancy, Singapore ปี ค.ศ. 2015	43
2.7 ผลการศึกษาของ Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) โดย Ching-mu Chen และ Satoru Kumagai ปี ค.ศ. 2016.....	49
2.8 ผลการศึกษาความจำเป็นและความคุ้มค่าของการขุดคลองไทย ของคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พฤศจิกายน 2561.....	51
2.9 ผลการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขุดคลองไทยและ การพัฒนา พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สภาผู้แทนราษฎร กรกฎาคม 2564.....	55

2.10 ผลการศึกษาของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยโดยศูนย์บริการวิชาการแห่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมษายน 2565 ตามเอกสาร “รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษา ความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของ ประเทศไทย.....	63
2.11 สรุปสาระสำคัญของการทบทวนข้อมูล เอกสารและงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง....	68
บทที่ 3 ผลการพิจารณาศึกษา	70
3.1 การวิเคราะห์เปรียบเทียบระยะทางและเวลาเดินทางระหว่างคลองกระกับ ช่องแคบต่าง ๆ	70
3.2 วิเคราะห์กำหนดอัตราค่าผ่านคลองที่จะเรียกเก็บ	84
3.3 วิเคราะห์คาดการณ์จำนวนเรือที่จะมาผ่านคลอง	89
3.4 วิเคราะห์เปรียบเทียบรายรับคลองกระกับรายจ่ายลงทุน	94
3.5 วิเคราะห์ความคุ้มค่าการลงทุนขุดคลองกระ แนว 9A	95
3.6 วิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	112
3.7 วิเคราะห์ผลกระทบด้านความมั่นคง	120
บทที่ 4 วิเคราะห์ผลการพิจารณาศึกษาและข้อค้นพบ.....	124
4.1 ประเด็นการได้มาซึ่งตัวเลขการันระยะทางและเวลาการเดินทางที่เชื่อถือได้	124
4.2 ประเด็นความคุ้มค่าของการลงทุน	125
4.3 ประเด็นผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	127
4.4 ประเด็นผลกระทบด้านความมั่นคง	129
4.5 ข้อค้นพบที่สำคัญ	132
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	143
5.1 สรุปผลการพิจารณา	143
5.2 ข้อเสนอแนะและข้อเสนอแนะ	149
บรรณานุกรม	152
ภาคผนวก ก. รายงานของคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ ของโครงการขุดคอคอดกระ วุฒิสภา พฤษภาคม 2547”	
ภาคผนวก ข. รายงานการพิจารณาศึกษาความจำเป็นและความคุ้มค่าของ การขุดคลองไทยของคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พฤศจิกายน 2561	
ภาคผนวก ค. รายงานการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา การขุดคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สภาผู้แทนราษฎร กรกฎาคม 2564	
ภาคผนวก ง. เอกสาร “กลยุทธ์การฟื้นฟูเศรษฐกิจไทยและผลการศึกษาความ เป็นไปได้ขั้นต้นของโครงการคลองกระแห่งประเทศไทย พ.ศ.2558” (ดำเนินการศึกษาโดย มหาวิทยาลัยปฏัก)	

ภาคผนวก จ. รายงานการสัมมนาเรื่อง “หาความจริงเกี่ยวกับคลองไทย” จัดโดยคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 10 มีนาคม 2565 ที่โรงแรมเดอะ รอยัลริเวอร์ กรุงเทพฯ

ภาคผนวก ฉ. เอกสาร “รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย” เดือนเมษายน 2565 ดำเนินการโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ช. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่ นร 0205/10036 ลงวันที่ 18 กันยายน 2544 เรื่องขออนุมัติหลักการจัดทำโครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระเพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคม (แจ้งมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 ที่กำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระให้ใช้จากองค์การภาคเอกชน)

ภาคผนวก ซ. ผลการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตามเอกสาร “สรุปข้อวิเคราะห์ความเป็นไปได้เปรียบเทียบโครงการขุดคอคอดกระและโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ มีนาคม 2541

ภาคผนวก ฅ. ผลการศึกษาวิเคราะห์การขุดคอคอดกระเพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคม (พิจารณาเฉพาะกรอบความมั่นคงทางทะเล) จัดทำโดย ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ทหารเรือ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง พฤษภาคม 2550

ภาคผนวก ฉ. ผลการศึกษาของ Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) โดย Ching-mu Chen และ Satoru Kumagai เมื่อปี ค.ศ. 2016

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
ภาพที่ 1 ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของคาบสมุทรมาลายู	1
ภาพที่ 2 ภาพการกำหนดแนวการขุดคลอง“ก๊วกกระ” หรือคอคอดกระ	2
ภาพที่ 3 จุดกำหนดพื้นที่คอคอดกระ อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง	2
ภาพที่ 4 คลองคอรีนธ์	3
ภาพที่ 5 คลองสุเอซ	4
ภาพที่ 6 คลองคีล	5
ภาพที่ 7 คลองปานามา	6
ภาพที่ 8 แสดงอ่าวประวัติศาสตร์ เส้นฐานตรงและน่านน้ำภายในทั้ง 4 บริเวณ	9
ภาพที่ 9 แนวคิดการขุดคลองกระเส้นทางต่าง ๆ จำนวน 13 เส้นทาง	10
ภาพที่ 10 แสดงที่ตั้งของเส้นทางของคลอง	32
ภาพที่ 11 ภาพเปรียบเทียบการเดินทางเรือจากตะวันออกกลางไปประเทศไทย	33
ภาพที่ 12 ภาพเปรียบเทียบการเดินทางเรือจากตะวันออกกลางไปตะวันออกไกล	34
ภาพที่ 13 ภาพเปรียบเทียบของเรือบรรทุกน้ำมันระดับ 3 แสนตันจากตะวันออกกลางไป	35
ภาพที่ 14 ภาพเปรียบเทียบของเรือบรรทุกสินค้าเทกองระดับ 3 แสนตันจากแอฟริกาใต้ หรืออเมริกาใต้ไปยังตะวันออกไกล	36
ภาพที่ 15 เส้นทางระหว่างสตูลไปยังสงขลา ความยาวประมาณ 100 กิโลเมตร หรือ 54 ไมล์ทะเล	43
ภาพที่ 16 ประเภทเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกา ในปี ค.ศ. 2013	44
ภาพที่ 17 การเปรียบเทียบระยะทาง	45
ภาพที่ 18 ต้นทาง/ปลายทางหลักของตู้คอนเทนเนอร์ขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	46
ภาพที่ 19 ความกว้างของคลองกระ 530 เมตร	48
ภาพที่ 20 ปริมาณเรือผ่านคลองและอัตราค่าผ่านคลอง	48
ภาพที่ 21 รายได้จากการผ่านคลอง ค่าเสื่อมราคา และภาษี	48
ภาพที่ 22 สรุปผลการวิเคราะห์คะแนนทางเลือกในแต่ละมิติ ทางเลือกที่ 3 มีคะแนน ต่ำสุดทุกมิติ	67
ภาพที่ 23 เปรียบเทียบระยะทางการเดินทางจากมาดากัสการ์ไปตะวันออกไกล	72
ภาพที่ 24 เปรียบเทียบระยะทางในการเดินทางจากศรีลังกาไปตะวันออกไกล	73
ภาพที่ 25 เปรียบเทียบระยะทางจากมาดากัสการ์ปลายทางปลายแหลมกาเมา	74
ภาพที่ 26 เปรียบเทียบระยะทางจากศรีลังกา ปลายทางปลายแหลมกาเมา	75
ภาพที่ 27 เปรียบเทียบระยะทางจากเหนือเกาะสุมาตราปลายทางปลายแหลมกาเมา กรณีเดินทางเรือผ่านช่องแคบมะละกา	76

	หน้า
ภาพที่ 28 เปรียบเทียบระยะทางจากอันดามันเหนือปลายทางปลายแหลมกาเมา โดยมีเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา	77
ภาพที่ 29 เปรียบเทียบระยะทางจากอันดามันเหนือปลายทางอ่าวไทยตอนบน โดยมีเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา	78
ภาพที่ 30 การพิจารณาผลตอบแทนทางการเงินและผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์	96
ภาพที่ 31 ความไม่คุ้มค่าของอัตราผลตอบแทนด้านการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์ ของโครงการคลองกระ	111
ภาพที่ 32 ร่องน้ำคลองกระตัดผ่านน่านน้ำภายในและเส้นฐานตรงบริเวณที่ 3 และ 4	121
ภาพที่ 33 แนวคิดวางกำลังปิดล้อมจีนโดยสหรัฐ – อังกฤษ – ออสเตรเลียตามกรอบ ความร่วมมือออคูส	131
ภาพที่ 34 สัญลักษณ์เรือในช่องแคบมะละกา	135
ภาพที่ 35 เส้นทางผ่านคลองกระเปรียบเทียบกับเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา	136
ภาพที่ 36 ภาพเครื่องหมายประจำเรือประมง	140
ภาพที่ 37 ภาพการ์ตูนล้อการเมืองกรณีการแบ่งแยกจังหวัดปานามาจากประเทศ โคลัมเบีย	142

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
ตารางที่ 1 การรันระยะทางและเวลาของคลองกระในเส้นทางเดินเรือจากตะวันออกลางไปประเทศไทย	33
ตารางที่ 2 การรันระยะทางและระยะเวลาของคลองกระในเส้นทางเดินเรือจากตะวันออกลางไปตะวันออกไกล	34
ตารางที่ 3 การรันระยะทางและระยะเวลาของคลองกระของเรือน้ำมันระดับ 300,000 ตัน จากตะวันออกลางไปตะวันออกไกล	35
ตารางที่ 4 การรันระยะทางและระยะเวลาของคลองกระของเรือบรรทุกสินค้าเทกองระดับ 300,000 ตัน จากเส้นทางแอฟริกาใต้หรืออเมริกาใต้ไปยังตะวันออกไกล	36
ตารางที่ 5 การคาดการณ์ปริมาณเรือที่ผ่านคลอง	37
ตารางที่ 6 มาตรฐานการเรียกเก็บค่าผ่านเรือของคลองกระในปีแรก	40
ตารางที่ 7 การวิเคราะห์ผลกำไรทางการเงิน	42
ตารางที่ 8 สรุปสาระสำคัญของการทบทวนข้อมูล เอกสารและงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง	68
ตารางที่ 9 ข้อมูลระดับน้ำฝิ่งอ่าวไทยและอันดามัน	82
ตารางที่ 10 ข้อมูลความเร็วกระแสน้ำโดยคำนวณจากความต่างของระดับน้ำทะเล	82
ตารางที่ 11 การรันระยะทางและเวลาการเดินทางเรือระหว่างคลองกระกับช่องแคบต่าง ๆ	84
ตารางที่ 12 ค่าการประหยัดของเรือประเภท VLCC	85
ตารางที่ 13 อัตราค่าผ่านคลองที่จะเรียกเก็บได้	86
ตารางที่ 14 อัตราค่าผ่านคลองโดยเฉลี่ยจำแนกตามประเภทของเรือ	88
ตารางที่ 15 อัตราค่าผ่านคลอง ในปี 2573 จำแนกตามประเภทและขนาดของเรือ	88
ตารางที่ 16 อัตราค่าผ่านคลองโดยเฉลี่ย ในปี 2573 ปี 2583 และปี 2593	89
ตารางที่ 17 สถิติเรือผ่านช่องแคบมะละกาจากรายงานผ่าน Klang VTS ปี 2012-2018	90
ตารางที่ 18 คาดการณ์เรือผ่านช่องแคบมะละกาที่จะมี Market Share มาใช้คลองกระ	91
ตารางที่ 19 คาดการณ์ Market Share และจำนวนเรือผ่านคลองในแต่ละกรอบแนวคิด	93
ตารางที่ 20 การเปรียบเทียบรายรับคลองกระกับรายจ่ายลงทุน	95
ตารางที่ 21 ค่าใช้จ่ายน้ำมันที่ประหยัดจากลดระยะเวลาเดินทางของเรือ VLCC (ดอลลาร์สหรัฐ)	101
ตารางที่ 22 ปริมาณเรือในช่องแคบมะละกา	102
ตารางที่ 23 ผลวิเคราะห์คาดการณ์จำนวนเที่ยวเรือผ่านคลองกระ ปีฐาน (ค.ศ. 2019)	102
ตารางที่ 24 คาดการณ์ส่วนแบ่งตลาดจำนวนเที่ยวเรือและค่าธรรมเนียมผ่านคลองของ Andy Lane	103
ตารางที่ 25 ผลวิเคราะห์คาดการณ์จำนวนเที่ยวเรือผ่านคลองกระ ปีค.ศ. 2030, 2040, 2050 และ 2060	104

	หน้า
ตารางที่ 26 อัตราผลตอบแทน และระยะเวลาคืนทุนของโครงการคลอง	105
ตารางที่ 27 อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (FIRR) และอัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ (EIRR) ของโครงการคลองกระในแต่ละฉากทัศน์	108
ตารางที่ 28 ผลกระทบด้านเศรษฐศาสตร์ต่อประเทศต่าง ๆ หากเกิดคลองกระขึ้นจำนวนในปี ค.ศ.2030	110

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาของการพิจารณาศึกษา

พื้นที่ภาคใต้ของไทยนั้นถือเป็นส่วนหนึ่งของคาบสมุทรมาเลย์ ซึ่งโดยลักษณะทางภูมิศาสตร์แล้ว เป็นผืนแผ่นดินขนาดใหญ่ที่กั้นระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกทางด้านอ่าวไทย ซึ่งอยู่ฝั่งตะวันออกของคาบสมุทรกับมหาสมุทรอินเดียทางด้านทะเลอันดามัน ซึ่งอยู่ฝั่งตะวันตกของคาบสมุทร การจะเดินเรือไปมาระหว่างสองฝั่งทะเลนี้ จะต้องใช้เส้นทางเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์ ซึ่งอยู่ส่วนใต้สุดของคาบสมุทรมาเลย์ ตามภาพที่ 1



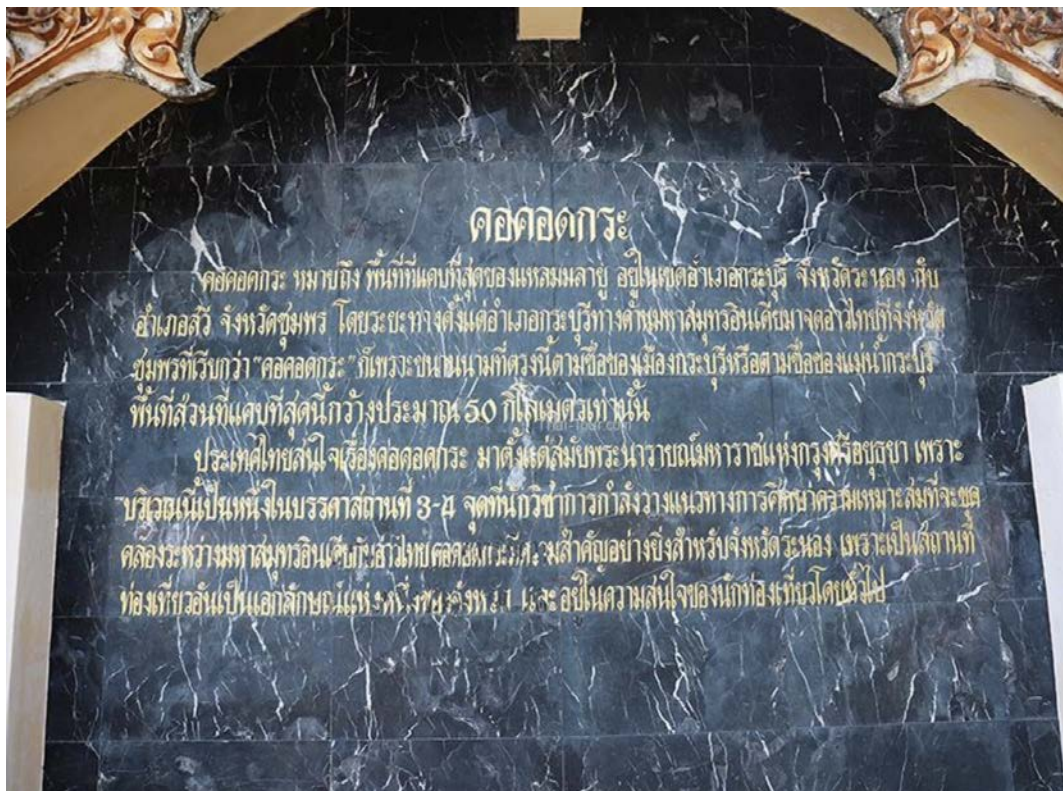
ภาพที่ 1 ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของคาบสมุทรมาเลย์

ที่มา : <https://ru.pinterest.com/pin/781233866582490483/>

แต่เนื่องจากส่วนที่แคบของคาบสมุทรมาเลย์นั้น ส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ภาคใต้ของไทยนั่นเอง โดยส่วนที่แคบที่สุดนั้นอยู่บริเวณแนวเขตอำเภอกระบุรี จังหวัดระนองทางด้านทะเลอันดามันกับอำเภอสวี จังหวัดชุมพรทางด้านอ่าวไทย ซึ่งมีความกว้างประมาณ 50 กิโลเมตร พื้นที่ส่วนนี้เรียกกันแต่เดิมว่า “กั้วกระ” หรือคอคอดกระ ตามภาพที่ 2 และภาพที่ 3



ภาพที่ 2 ภาพการกำหนดแนวการขุดคลอง“กีวกระ” หรือคอคอคกระ
ที่มา : <https://www.thai-tour.com/gal/2442/4993>



ภาพที่ 3 จุดกำหนดพื้นที่คอคอคกระ อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง
ที่มา : <https://www.thai-tour.com/gal/2442/4993>

ด้วยความที่คอคอดกระนี้เป็นส่วนที่แคบที่สุดที่กั้นระหว่างสองทะเลของสองมหาสมุทรใหญ่ ได้แก่ ทะเลอันดามันของมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้ของมหาสมุทรแปซิฟิก จึงเป็นที่มาของแนวคิดที่จะขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลบริเวณคอคอดกระนี้ เพื่อเป็นทางลัดของเส้นทางเดินเรือระหว่างทะเลฝั่งอ่าวไทยกับทะเลฝั่งอันดามันแทนที่จะต้องเดินเรืออ้อมลงไปทางใต้ผ่านช่องแคบมะละกา และช่องแคบสิงคโปร์ เช่นเดียวกับคลองขุดเชื่อมสองฝั่งทะเลอื่น ๆ ที่มีดำเนินการอยู่บ้างแล้ว ในบางประเทศและบางพื้นที่ เช่น

(1) คลองคอรินท์ (Corinth Canal) อยู่ทางภาคใต้ของประเทศกรีซบริเวณทิศตะวันตกของกรุงเอเธนส์ คลองคอรินท์นี้จะเชื่อมระหว่างทะเล Ionian ผ่านอ่าว Corinth ให้เชื่อมต่อกับอ่าว Saronic ออกสู่ทะเล Aegean แทนที่จะต้องอ้อมคาบสมุทร Tripoli- Kalamata ร่นระยะทางได้สูงสุด 195 ไมล์ทะเล¹ และร่นเวลาการเดินทางได้ประมาณ 1 วัน เริ่มก่อสร้างในปี ค.ศ. 1882 แต่งบประมาณไม่เพียงพอ โครงการจึงหยุดชั่วคราว โดยเริ่มต้นดำเนินการใหม่ในปี ค.ศ. 1890 จึงเสร็จสมบูรณ์และเปิดใช้คลองเป็นครั้งแรกในปี ค.ศ. 1893 มีชื่อเสียงด้านความเป็นมา ความมหัศจรรย์ของการก่อสร้างที่ต้องขุดผ่าภูเขาแห่งหินทั้งก่อน ปัจจุบันเป็นแหล่งท่องเที่ยวมากกว่าจะเป็นเส้นทางเดินเรือประจำของสายการเดินทางเรือสินค้าต่าง ๆ



ภาพที่ 4 คลองคอรินท์

ที่มา : <https://thaiza.com/travel/foreign/337655/>

¹ สามารถสืบค้น : Corinth Canal S.A (A.E.D.I.K), General Information, Available at: <https://corinthcanal.com/general-information/?lang=en>

(2) คลองสุเอซ (Suez Canal) ตั้งอยู่ในประเทศอียิปต์ เชื่อมระหว่างอ่าวสุเอซในทะเลแดงกับพอร์ตชาอิดในทะเลเมดิเตอร์เรเนียน สามารถร่นระยะทางระหว่างเมืองท่าต่าง ๆ ในประเทศยุโรปกับเมืองต่าง ๆ ในทวีปเอเชียโดยไม่ต้องอ้อมทวีปแอฟริกาได้สูงสุด 9,891 ไมล์ทะเล² และร่นเวลาการเดินทางได้ประมาณ 20 - 27 วัน เริ่มก่อสร้างในปี ค.ศ. 1859 และสร้างเสร็จในปี ค.ศ. 1869 มีชื่อเสียงในฐานะเป็นคลองขุดคลองแรกของโลกที่ใช้เป็นทางลัดของเรือพาณิชย์



ภาพที่ 5 คลองสุเอซ

ที่มา : <https://thestatestimes.com/post/2021040308>

² สามารถสืบค้นได้ที่ : Suez Canal Authority, Importance of the Suez Canal, Available at: [https:// www.suezcanal. gov.eg/English/About/Pages/WhySuezCanal.aspx](https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/Pages/WhySuezCanal.aspx)

(3) คลองคิล (Kiel Canal) อยู่บริเวณตอนเหนือของประเทศเยอรมัน เชื่อมระหว่างทะเลเหนือกับทะเลบอลติก สามารถร่นระยะเวลาการเดินทางระหว่างทะเลเหนือกับทะเลบอลติกได้มากที่สุดโดยเฉลี่ยประมาณ 280^3 ไมล์ทะเล และร่นเวลาการเดินทางเรือได้ประมาณ 1 วัน สร้างเสร็จในปี ค.ศ. 1895 มีชื่อเสียงในฐานะเป็นคลองที่ใช้ในการเดินเรือพาณิชย์อย่างปลอดภัยที่สุด สะดวกที่สุดมีระยะทางสั้นที่สุดและเสียค่าบริการถูกที่สุด



ภาพที่ 6 คลองคิล

ที่มา : <http://www.nextsteptv.com/kiel-canal>

³สามารถสืบค้นได้ที่ : United Canal Agency GMBH, Regulations, Available at: [https:// www. Kiel-canal.de/regulations/](https://www.Kiel-canal.de/regulations/)

(4) คลองปานามา (Panama Canal) สร้างขึ้นบริเวณคอคอดปานามาในประเทศปานามา เชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรแอตแลนติก สามารถร่นระยะทางโดยไม่ต้องอ้อมช่องแคบเดรกและแหลมฮอว์นทางตอนใต้สุดของทวีปอเมริกาใต้โดยสามารถร่นระยะทางเส้นทางเดินเรือจากอเมริกาใต้ไปยุโรปได้ประมาณ 5,000 ไมล์ทะเล⁴ และร่นเวลาการเดินทางเรือได้ประมาณ 10 - 14 วัน สร้างเสร็จในปี ค.ศ. 1914 มีชื่อเสียงด้านสัญลักษณ์ของความยิ่งใหญ่และความก้าวหน้าทางสถาปัตยกรรมในศตวรรษที่ 20



ภาพที่ 7 คลองปานามา

ที่มา <https://www.posttoday.com/international-news/696187>

⁴ สามารถสืบค้นได้ที่ Canal De Panama, Trade Routes, Available at: <https://pancanal.Com/en/maritime-services/trade-routes/>

ดังนั้น แนวคิดในเรื่องการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยที่เรียกกันว่าขุดคอคอดกระหรือคลองกระ หรือที่มีบางกลุ่มเรียกในเวลาต่อมาว่าคลองไทยนั้น แม้ขณะนี้จะเป็นเพียงเรื่องสมมุติเป็นคลองในจินตนาการที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง แต่ก็เป็นเรื่องที่มีการกล่าวถึง พูดคุย สอบถาม ทหารเรือ ศึกษา ค้นคว้าหาข้อมูล รวมถึงมีการเคลื่อนไหวผลักดันโดยบุคคล คณะบุคคลหรือองค์กรต่าง ๆ อยู่เป็นระยะมาเป็นเวลานานแล้วพอสมควร ได้มีการรวบรวมลำดับเหตุการณ์ที่สำคัญที่เกี่ยวกับการเคลื่อนไหวผลักดันในเรื่องคลองกระนี้ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน⁵ ซึ่งจะเห็นได้ว่าสิ่งที่เกิดขึ้นกับโครงการคลองกระตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันนี้ จะมีลักษณะพิเศษหลายอย่าง เช่น ส่วนใหญ่จะได้รับแรงหนุนหรือผลักดันจากต่างชาติที่เป็นมหาอำนาจทางทะเลในแต่ละยุคแต่ละสมัย ดังในช่วงรัตนโกสินทร์ตอนต้น รัชสมัยรัชกาลที่ 3 จนถึงรัชกาลที่ 5 มหาอำนาจในขณะนั้นคือ อังกฤษ และฝรั่งเศสได้เข้ามาทำการสำรวจคอคอดกระและมีข้อเสนอให้ไทยขุดคอคอดกระหลายครั้ง แต่ไทยก็ดำเนินนโยบายที่ไม่โน้มเอียงไปตามข้อเสนอของฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด ด้วยตระหนักว่า ทั้งอังกฤษและฝรั่งเศสไม่เคยมีความจริงจังต่อสยามในเรื่องคลองกระ ถ้ายอมให้ฝรั่งเศสขุดคลองกระ อังกฤษก็จะชิงหัวเมืองในแหลมมลายู หรือมิฉะนั้นฝรั่งเศสก็พาลชิงเอาเป็นอาณาเขต ทางที่จะรอดของไทยคืออย่าให้มีการขุดคลองได้ จึงได้มีการดำเนินมาตรการทางการเมือง และการทูตหลายครั้งเพื่อขัดขวางความพยายามที่จะให้โครงการขุดคอคอดกระเกิดขึ้น⁶

ในยุคหลังเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2479 รัฐบาลขณะนั้นได้รื้อฟื้นโครงการคลองกระขึ้นมาพิจารณาและเสนอความเห็นหากมีการขุดคลองประเทศไทยควรมีอำนาจในการควบคุมคลองอย่างสมบูรณ์ไม่ควรพึ่งพาเงินทุนจากต่างชาติ เพราะจะทำให้เกิดปัญหาขึ้นในภายหลังซึ่งประเทศไทยในขณะนั้นก็ไม่มีเงินทุนมากพอจึงทำให้โครงการคลองกระตกไป แต่เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ใช้เงินลงทุนสูงและส่งผลกระทบต่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านภูมิรัฐศาสตร์ที่อยู่ในความสนใจของต่างชาติ ประเด็น เรื่องการขุดคลองกระจึงวนเวียนอยู่ตลอดเวลาในกระแสสังคม ในรัฐสภาซึ่งเป็นฝ่ายนิติบัญญัติ และในรัฐบาลซึ่งเป็นฝ่ายบริหาร แต่ที่สำคัญและถือเป็นลักษณะที่พิเศษอย่างมากของโครงการคลองกระซึ่งเป็นสาเหตุให้คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา เกิดความสนใจที่จะพิจารณาศึกษาลงรายละเอียดของเรื่องนี้มีดังต่อไปนี้

ลักษณะพิเศษประการที่ 1 การขุดคลองเชื่อมอ่าวไทยกับอันดามันเพื่อเป็นเส้นทางลัดของการเดินเรือนั้นเป็นการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เหมือนโครงการอื่นเช่น การสร้างถนนหรือทางรถไฟ เพราะในการก่อสร้างนั้นจะต้องมีการขุดดินออกไปจำนวนมหาศาล เพื่อเติมน้ำเข้ามาแทนที่ซึ่งน่าจะเป็นน้ำทะเลทั้งจากอ่าวไทยและอันดามันโดยดินที่จะขุดออกไปนั้น ด้วยขนาดของคลองตามแนวคิดคลองไทยแนว 9A ที่มีความกว้างเฉลี่ย 400 เมตร มีความยาวบนแผ่นดินกว่า 135 กิโลเมตร รวมร่องน้ำลึกในทะเลทั้งสองฝั่งยาวกว่า 102 กิโลเมตร ปริมาณดิน โคลนและทรายในทะเลที่จะขุดขึ้นมาทั้งสิ้นจึงมีมากกว่า 4,360 ล้านลูกบาศก์เมตร ซึ่งจะนำไปใช้ประโยชน์อย่างอื่น เช่น ถมเป็นเกาะเทียมที่บริเวณปากคลองทั้งสองฝั่งทะเลเพื่อพัฒนาพื้นที่ต่อไป

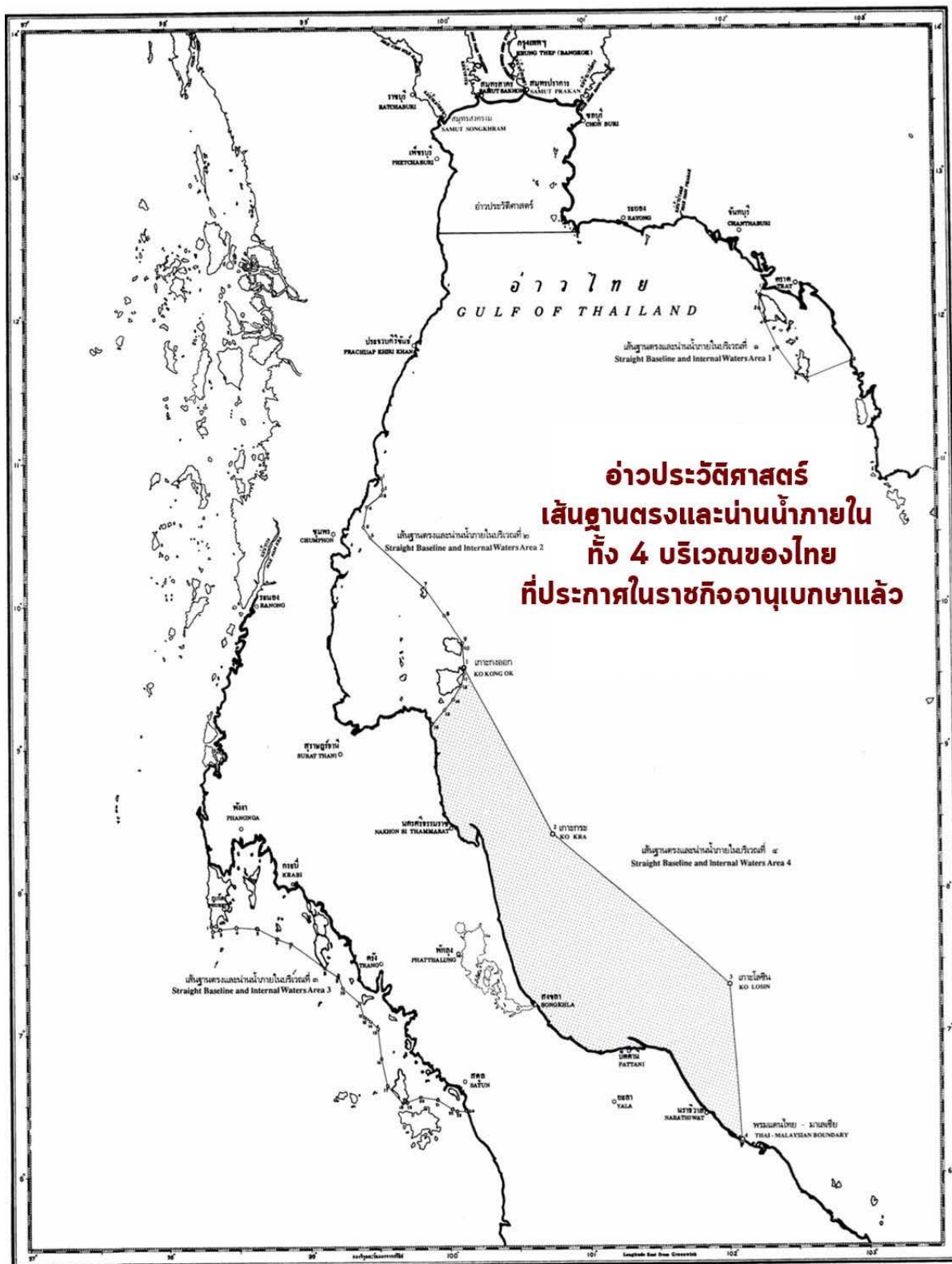
⁵ ลำดับเหตุการณ์แนวคิดขุดคอคอดกระ ช่วงเวลาระหว่าง พ.ศ.2220 – 2558, สามารถสืบค้นได้ที่ URL : <https://www.tcijthai.com>

⁶ ไกรฤกษ์ นานา, “ตัวการที่ทำให้ไทยยกเลิกโครงการขุดคอคอดกระ ข้อมูลใหม่สมัยรัชกาลที่5” นิตยสารศิลปวัฒนธรรม ฉบับสิงหาคม 2559, สามารถสืบค้นได้ที่ URL : https://www.silpa-mag.com/history/article_7580

เมื่อเกิดคลองกว้างกว่า 400 เมตร พาดผ่านคาบสมุทรมลายูในส่วนที่เป็นดินแดนของไทยแล้ว ถือเป็นการเปลี่ยนแปลงด้านภูมิรัฐศาสตร์ทั้งระดับประเทศและภูมิภาคครั้งสำคัญ อีกทั้งลักษณะทางกายภาพด้านภูมิศาสตร์ถือเป็นการตัดขาดแบ่งแยกผืนแผ่นดินส่วนด้านเหนือของคลอง และส่วนด้านใต้ของคลองออกจากกันอย่างถาวร ไม่สามารถถมกลับคืนสภาพเป็นผืนแผ่นดินเดียวกัน เช่นเดิมได้ เพราะเป็นไปไม่ได้ที่จะไปนำดินปริมาณมหาศาลกว่า 4,360 ล้านลูกบาศก์เมตร มาถมพื้นที่ให้กลับคืนสภาพเดิม ในด้านกฎหมายแล้ว หากพิจารณารัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ทุกฉบับที่ผ่านมา ในมาตรา 1 จะระบุไว้ชัดเจนว่า “ประเทศไทยเป็นราชอาณาจักรอันหนึ่งอันเดียว จะแบ่งแยกไม่ได้”⁷ ซึ่งคำว่า “อันหนึ่งอันเดียว” นั้นมีความหมายทั้งมิติด้านการปกครองและมิติ ด้านภูมิรัฐศาสตร์ มิติด้านการปกครองนั้นหมายความว่า แม้ว่าประเทศไทยจะมีทั้งส่วนที่เป็นแผ่นดินใหญ่ และส่วนที่เป็นเกาะแก่งในทะเลทั้งขนาดเล็กและใหญ่จำนวนมากก็ตาม แต่ก็อยู่ภายใต้ การปกครองที่ถือเป็นราชอาณาจักรอันหนึ่งอันเดียวตามรัฐธรรมนูญทุกฉบับที่ผ่านมา แต่ในมิติ ด้านภูมิรัฐศาสตร์หากเกิดคลองกระชั้นนั้นหมายความว่า เดิมคาบสมุทรมลายูส่วนที่เป็นดินแดนของไทยนั้น เป็นผืนแผ่นดินอันหนึ่งอันเดียวติดต่อกัน ต่อเนื่องกัน แต่การขุดคลองกระตามทีกล่าวมาข้างต้นนี้ เป็นการแบ่งแยกผืนแผ่นดินส่วนนี้ทางกายภาพ จึงสุ่มเสี่ยงที่จะถือว่าเป็นการแบ่งแยกความเป็นอันหนึ่งอันเดียวของราชอาณาจักรซึ่งถือว่ามีรัฐธรรมนูญ

นอกจากการขุดคลองจะตัดขาดพื้นที่ทางบกคือคาบสมุทรมลายูออกเป็น 2 ส่วนแยกออกจากกัน เชื่อมติดต่อกันได้เพียงผ่านทางสะพานหรืออุโมงค์เท่านั้นแล้ว การขุดร่องน้ำที่ต่อเนื่องกับปากคลองกระ ทั้งสองฝั่งออกไปในทะเลอันดามันและอ่าวไทยนั้น เนื่องจากจะต้องขุดลึกกว่า 30 เมตร เพื่อให้เรือสินค้า และเรือน้ำมันขนาดใหญ่เดินเรือผ่านได้ ทำให้ร่องน้ำที่จะขุดออกไปในทะเลนั้นจะมีระยะทางยาวมาก โดยร่องน้ำด้านอ่าวไทยจะยาวประมาณ 63 กิโลเมตร และร่องน้ำด้านทะเลอันดามันจะยาวประมาณ 39 กิโลเมตร ซึ่งพื้นที่บริเวณปากร่องน้ำคลองไทยแนว 9A ทั้งสองฝั่งนั้น เป็นพื้นที่ที่ไทยประกาศ เส้นฐานตรงและน่านน้ำภายใน โดยร่องน้ำคลองไทยด้านทะเลอันดามันจะตัดผ่านน่านน้ำภายในและ เส้นฐานตรงบริเวณที่ 3 และร่องน้ำคลองไทยด้านอ่าวไทยจะตัดผ่านน่านน้ำภายในและเส้นฐานตรง บริเวณที่ 4 ตามภาพที่ 8 ซึ่งมีลักษณะที่เป็นการตัดขาดทั้งพื้นที่ทางบกและพื้นที่ทางทะเลที่ถือเป็นพื้นที่ เขตอำนาจอธิปไตยของประเทศนั้น อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงต่อไปได้ในอนาคต

⁷ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560, มาตรา 1, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 134 ตอนที่ 40 ก (6 เมษายน 2560), หน้า 3.



ภาพที่ 8 แสดงอ่าวประวัติศาสตร์ เส้นฐานตรงและน่านน้ำภายในทั้ง 4 บริเวณ

ที่มา : <https://dl.parliament.go.th/handle/20.500.13072/91242>

ลักษณะพิเศษประการที่ 2 โครงการชุดคลองเชื่อมอ่าวไทยกับอันดามันนั้น ไม่มีในยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือแผนปฏิรูปประเทศด้านใดเลย แต่ปรากฏว่า ประเด็นเรื่องการชุดคลองกระนั้น ก็ได้ขาดหายไปจากสังคมไทย มีการนำมากล่าวถึงอยู่เป็นระยะ ๆ สำหรับผู้ที่ติดตามเรื่องนี้อย่างต่อเนื่องนั้น จะมีทั้งกลุ่มที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วย สำหรับกลุ่มที่สนับสนุน และเห็นด้วยนั้น จะอ้างถึงประโยชน์ของการชุดคลองกระโดยเปรียบเทียบคลองที่เกิดขึ้นในต่างประเทศ ซึ่งคลองบางแห่งมีประวัติความเป็นมายาวนานและบางแห่งกลายเป็นเส้นทางลัดของการเดินเรือที่สำคัญและกลายเป็นเส้นทางเดินเรือหลักของโลก โดยคลองต่าง ๆ ที่ได้กล่าวไว้แล้วนั้น ส่วนใหญ่ ตั้งอยู่ในภูมิรัฐศาสตร์ที่มีความเหมาะสม สามารถร่นระยะทางได้มากจึงมีความคุ้มค่าในการลงทุน และดึงดูดให้สายการเดินเรือต่าง ๆ มาใช้คลองเป็นเส้นทางเดินเรือหลัก เช่น คลองสุเอซ และคลองปานามา แต่กลุ่มที่ไม่เห็นด้วยนั้น มีทั้งด้วยเหตุผลความไม่คุ้มค่าของการลงทุน ส่งผลกระทบต่อด้านสิ่งแวดล้อม และความมั่นคง

เนื่องจากโครงการคลองกระนั้นเป็นแนวคิดที่มีการพูดคุยกันมานานพอสมควร แม้จะเป็นโครงการในจินตนาการที่ไม่เคยปรากฏอย่างเป็นทางการในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มาก่อน แต่กลุ่มที่เคลื่อนไหวสนับสนุนนั้น ได้ผลักดันให้มีการศึกษาความคุ้มค่าของโครงการนี้ มาแล้วหลายครั้ง ซึ่งการศึกษาในแต่ละครั้ง ก็จะทำให้เกิดเส้นแนวการชุดคลองที่แตกต่างหลากหลายเรียกตามหมายเลข 1 - 9A รวมขณะนี้จำนวนทั้งสิ้น 13 เส้นทาง ตามภาพที่ 9



ภาพที่ 9 แนวคิดการชุดคลองกระเส้นทางต่าง ๆ จำนวน 13 เส้นทาง
ที่มา: รายงานของคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ
วุฒิสภา ปี 2547

การเคลื่อนไหวผลักดันให้มีการศึกษาความคุ้มค่าของโครงการคลองกระนี้ มีทั้งจากภายในประเทศ และต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา มีความพยายามที่จะให้รัฐบาลไทยศึกษาและจัดทำโครงการนี้อย่างจริงจัง ส่วนใหญ่จะริเริ่มจากองค์กรเอกชนไทยที่ร่วมมือด้านวิชาการและเทคโนโลยีกับต่างชาติ ซึ่งการศึกษาโดยหน่วยงานหรือองค์กรที่สำคัญขอแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มแรก เป็นการศึกษาในระดับคณะกรรมการธิการของรัฐสภา จำนวน 3 ครั้ง ได้แก่

1. รายงานของคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ วุฒิสภา พฤษภาคม 2547⁸ **รายละเอียดตามภาคผนวก ก.** และได้นำเสนอในที่ประชุมวุฒิสภา เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2548 เป็นที่มาของการเปลี่ยนมาใช้ชื่อเรียก “คลองไทย” โดยผลการศึกษาเห็นว่า คลองไทยเส้นแนว 9A ที่มีเส้นทางผ่าน 5 จังหวัด ได้แก่ กระบี่ ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช และสงขลามีความเหมาะสมมากที่สุด แต่มีผลการศึกษาที่น่าสนใจ คือ ความเห็นของหน่วยงานที่ว่า “ด้วยเหตุที่เส้นทางเดินเรือผ่านแนวคลองที่จะขุดขึ้นใหม่นี้ จะช่วยย่นระยะทางได้เพียงประมาณ 400 ไมล์ทะเล เมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางเรืออ้อมผ่านช่องแคบมะละกา จึงยังไม่เป็นสิ่งจูงใจที่เด่นชัด ให้เรือสินค้าต่าง ๆ เปลี่ยนเส้นทางมาใช้คลองดังกล่าวนี้”⁹

2. รายงานการพิจารณาศึกษาความจำเป็นและความคุ้มค่าของการขุดคลองไทยของ คณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พฤศจิกายน 2561¹⁰ **รายละเอียดตาม ภาคผนวก ข.** โดยผลการศึกษามีความเห็นว่า “ยังไม่มีควมจำเป็นและไม่คุ้มค่าที่จะต้องดำเนินการ ขุดคลองไทย เนื่องจากไม่ได้ช่วยย่นระยะทางและเวลาในการเดินเรือได้มากนัก ดังนั้นจึงเป็นปัจจัยสำคัญ ต่อการพิจารณาตัดสินใจของสายการเดินเรือในการเลือกใช้คลองลัด อีกทั้งยังขาดความชัดเจนว่า โครงการดังกล่าวจะสามารถพลิกเศรษฐกิจของชาติให้เติบโตอย่างก้าวกระโดดได้”¹¹ แต่เนื่องจาก ช่วงที่จัดทำรายงานแล้วเสร็จนั้นใกล้หมดวาระของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ จึงไม่สามารถบรรจุเข้าวาระ การประชุมได้ทัน รายงานฉบับนี้จึงยังไม่ได้นำเสนอเข้าสู่การพิจารณาของที่ประชุมสภานิติบัญญัติ แห่งชาติ เพื่อเสนอรัฐบาลพิจารณาต่อไป

⁸ สามารถสืบค้นรายงานฉบับเต็มได้ที่ QR Code ตามภาคผนวก ก. “รายงานของคณะกรรมการวิสามัญ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ วุฒิสภา พฤษภาคม 2547” หรือ URL: <https://dl.parliament.go.th/handle/20.500.3072/324732>.

⁹ อ้างถึงแล้ว, *เชิงอรรถที่ 8*, หน้า 111.

¹⁰ สามารถสืบค้นรายงานฉบับเต็มได้ที่ QR Code ตามภาคผนวก ข. “รายงานการพิจารณาศึกษา ความจำเป็นและความคุ้มค่าของการขุดคลองไทยของคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พฤศจิกายน 2561”

¹¹ อ้างถึงแล้ว, *เชิงอรรถที่ 10*, หน้า 196.

3. รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการขาดคล่องไทยและการพัฒนาพื้นที่ระบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สภาผู้แทนราษฎร เมื่อเดือนกรกฎาคม 2564¹² **รายละเอียดตามภาคผนวก ค.** นำเสนอในที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2565 ซึ่งความเห็นส่วนใหญ่ของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร มีข้อห่วงกังวลถึงความคุ้มค่าในการลงทุน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และที่สำคัญที่สุดคือผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ นอกจากนี้แล้วผลการศึกษายังสรุปชัดเจนว่า “การขาดคล่องไทยอย่างเดียวยังไม่สามารถจูงใจให้เกิดการลงทุนขนาดใหญ่ได้ จำเป็นต้องพัฒนาพื้นที่ประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษใน 5 จังหวัด”¹³ ตลอดแนวคลองด้วยในที่สุดที่ประชุมได้ลงมติ เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2565 ไม่เห็นด้วยกับรายงานการศึกษาดังกล่าว นอกจากนี้แล้วร่างพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษคลองไทย ซึ่งเสนอโดยสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจำนวนหนึ่งและเป็นกฎหมายเกี่ยวกับการเงิน ปรากฏว่า นายกรัฐมนตรีก็ไม่ให้คำรับรอง ทำให้ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวต้องตกไป

กลุ่มสอง เป็นการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการคลองกระอย่างเป็นระบบทางวิชาการ โดยหน่วยงาน ร่วมกับมหาวิทยาลัยที่มีชื่อเสียงที่ได้ศึกษาทำให้ได้รับทราบข้อมูลเนื้อหาละเอียดชัดเจนถึงตัวเลขความคุ้มค่าในการลงทุนนั้น ปรากฏตามเอกสาร 2 ชุด ได้แก่

ชุดที่ 1. รายงานผลการศึกษาจากเอกสารโครงการคลองกระ ของผลการศึกษาของมหาวิทยาลัย ปักกิ่ง ปี 2558¹⁴ **รายละเอียดตามภาคผนวก ง.** ที่ได้จัดทำแล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม 2558 โดยเป็นความร่วมมือระหว่างองค์กรเอกชนจีนและไทยร่วมกันศึกษารายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับการขาดคล่องกระอย่างจริงจัง ใช้น้ำ 9A เป็นหลัก เมื่อสำรวจเก็บข้อมูลเรียบร้อยแล้วได้ศึกษาวิเคราะห์แล้วจัดทำเป็นรายงานการศึกษาแต่ละประเด็นเกี่ยวกับคลองกระ แต่ที่สำคัญคือ ประเด็นความคุ้มค่าในการลงทุนซึ่งปรากฏตัวเลขออกมาว่าอัตราผลตอบแทนด้านการเงิน FIRR = - 0.59 % โดยในช่วงปี 2560 ได้พยายามนำเสนอรายงานการศึกษาชุดนี้เสนอให้กักรัฐบาลรวมถึง การยื่นหนังสือถึงรัฐบาลให้พิจารณาดำเนินการเกี่ยวกับโครงการขาดคล่องกระ และได้มีการนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์อ้างอิงในเอกสารและบทความอย่างน้อยจำนวน 3 เล่ม คือ

1. เอกสารอ้างอิงจากบทความ พลเอก ประดิษฐ์ บุญเกิด ในหนังสือคลองกระ - ไทย : มรดกทางยุทธศาสตร์ของชาติ¹⁵

2. รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการขาดคล่องไทยและการพัฒนาพื้นที่ระบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สภาผู้แทนราษฎร 2564¹⁶

¹² สามารถสืบค้นรายงานฉบับเต็มได้ที่ QR Code ตามภาคผนวก ค. “รายงานการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการขาดคล่องไทยและการพัฒนาพื้นที่ระบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สภาผู้แทนราษฎร,2564” หรือ [https:// dl. parliament.go.th/ backoffice/ viewer2300 /web /viewe r.php](https://dl.parliament.go.th/backoffice/viewer2300/web/viewer.php)

¹³ อ้างถึงแล้ว, *เชิงอรรถที่ 12*, หน้า 203.

¹⁴ สามารถสืบค้นรายงานฉบับเต็มได้ที่ QR Code ตามภาคผนวก ง. เอกสาร “กลยุทธ์การฟื้นฟูเศรษฐกิจไทยและผลการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นของโครงการคลองกระแห่งประเทศไทย, ดำเนินการศึกษาโดยมหาวิทยาลัยปักกิ่ง ธันวาคม พ.ศ.2558.

¹⁵ พลเอกประดิษฐ์ บุญเกิด, ศาสตราจารย์กนต์ธีร์ ศุภมงคล, พลเรือเอก ศุภกร บุรณดิถ,ภักดี ณะปุร, ดร.สุรินทร์ ตูลย์วัฒนจิต, สิงหราช จิรมะสกุล, ณรงค์ ชุ่มทอง, *คลองกระ-ไทย : มรดกทางยุทธศาสตร์ของชาติ* (พิมพ์ครั้งที่ 1) (กรุงเทพฯ : บริษัท ฟองทองเอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด,2560), หน้า 33.

¹⁶ อ้างถึงแล้ว, *เชิงอรรถที่ 12*, หน้า 49.

3. รายงานการจัดสัมมนาของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ในหัวข้อ “หาความจริงเกี่ยวกับคลองไทย” เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 10 มีนาคม 2565 ที่โรงแรม The Royal River¹⁷ **รายละเอียดตามภาคผนวก จ.**

ชุดที่ 2. รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ของโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย¹⁸ **รายละเอียดตามภาคผนวก ฉ.** จัดทำเสร็จเมื่อเดือนเมษายน 2565 ดำเนินการโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมกับศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยระหว่างปี 2564 – 2565 ทำการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันโดยเปรียบเทียบวิธีการและเส้นทางต่าง ๆ รวมถึงการขุดคลองไทยด้วยจนได้เอกสารดังกล่าว ผลการศึกษาความคุ้มค่าการลงทุน พบว่า

* อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (Financial Internal Rate of Return: FIRR) = - 10.89 %

* อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ (Economics Internal Rate of Return: EIRR) = - 1.25 %
จึงเห็นได้จากเอกสารการศึกษาอย่างเป็นระบบทางวิชาการทั้งของไทยและจีน ได้ข้อสรุปตรงกันคือ อัตราผลตอบแทนภายใน (Internal Rate of Return: IRR) ซึ่งเป็นการคำนวณหาอัตราผลตอบแทนต่อปีจากการเก็บเงินหรือลงทุน พบว่า ติดลบทั้งคู่ ซึ่งโดยทั่วไปโครงการเช่นนี้สำหรับหน่วยงานรัฐแล้ว ค่า IRR ที่เหมาะสมควรมากกว่า 12 % ขึ้นไป ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า โครงการขุดคลองกระหรือคลองไทยนั้น ไม่ผ่านเกณฑ์ประเมินความคุ้มค่าในการลงทุนหรือไม่ผ่านเกณฑ์การศึกษาความเป็นไปได้ด้านการเงิน (Financial Feasibility Study) นอกเหนือจากการศึกษาที่ผ่านมาทั้งสองกลุ่มแล้วยังเคยมีกระแสผลักดันเรียกร้องจากบางกลุ่มให้รัฐบาลตั้งคณะกรรมการแห่งชาติ ดำเนินการศึกษาโครงการคลองกระขั้นสมบูรณ์ต่อไปอีก ซึ่งในเรื่องการศึกษาโครงการคลองกระขั้นสมบูรณ์ โดยคณะกรรมการแห่งชาติที่รัฐบาลแต่งตั้งขึ้นนั้น ก็ได้เคยมีการดำเนินการมาแล้วครั้งหนึ่ง เมื่อปี 2544 โดยกระทรวงคมนาคม ได้ทำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีขออนุมัติหลักการจัดทำโครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคม โดยกระทรวงคมนาคมแจ้งว่ามีองค์กรภาคเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศแสดงความจำนงร่วมทำการศึกษาและจัดหากองทุนการศึกษาแบบให้เปล่าจนแล้วเสร็จโครงการ และเนื่องจากคณะกรรมการการทหารสภาผู้แทนราษฎรชุดก่อนหน้านี้ ได้ร่วมกับองค์กรเอกชนทำการศึกษาและพิจารณาความเป็นไปได้ขั้นต้น (Pre Feasibility Study) เสร็จเรียบร้อยแล้ว ดังนั้นการศึกษาในครั้งนี้จะเป็นการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขั้นสมบูรณ์ (Full Feasibility Study) พร้อมกับเสนอขอจัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ขั้นสมบูรณ์ ซึ่งจะประกอบด้วยผู้แทนของส่วนราชการ นักวิชาการ ประชาชน และองค์กรพัฒนาภาคเอกชนร่วมเป็นคณะกรรมการนี้ด้วยภายใต้นโยบายและการกำกับ ดูแลของรองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544

¹⁷ สามารถสืบค้นรายงานฉบับเต็มได้ที่ QR Code ตามภาคผนวก จ. “รายงานการจัดสัมมนาของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ในหัวข้อ “หาความจริงเกี่ยวกับคลองไทย”

¹⁸ สามารถสืบค้นรายงานฉบับเต็มได้ที่ QR Code ตามภาคผนวก ฉ. “รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย” หรือ URL : https://thailandbridge.com/wp-content/uploads/2022/06/LB_finalreport.pdf.

อนุมติในหลักการจัดทำโครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคม ตามสำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่ นร. 0205/10036 ลงวันที่ 18 กันยายน 2544 เรื่องขออนุมัติหลักการจัดทำโครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคม¹⁹ รายละเอียดตามภาคผนวก ข. ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยระบุชัดเจนว่า ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระให้ใช้จากองค์กรภาคเอกชน ยกเว้นค่าเบี้ยเลี้ยง ค่าอาหาร ค่าที่พัก และค่าเดินทางของคณะกรรมการระดับชาติ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ขั้นสมบูรณ์ ให้เบิกจ่ายจากสำนักนายกรัฐมนตรีตามความจำเป็น ซึ่งต่อมา มีบริษัทเอกชนบริษัทหนึ่งแสดงเจตจำนงสนับสนุนทุนการจัดทำโครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ และได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) โครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ เมื่อเดือนมกราคม 2546 โดยบริษัทสัญญาที่จะสนับสนุนเงินในการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ แบบไม่มีเงื่อนไขจำนวน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่มีการจ่ายเงินให้จริงเพียงงวดแรกจำนวน 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 42 ล้านบาท (อัตราแลกเปลี่ยนในขณะนั้น) ต่อมาเมื่อปี 2547 มีปัญหาการใช้จ่ายเงินที่ได้รับการสนับสนุนดังกล่าว ดังนั้น ประธานคณะกรรมการแห่งชาติฯ จึงมีคำสั่งให้ยุติการใช้จ่ายเงินทั้งหมด ทั้งนี้ สมาชิกวุฒิสภาได้เคยตั้งกระทู้ถาม เรื่องสถานภาพของคณะกรรมการแห่งชาติ ศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระเพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคมที่ได้รับการบรรจุอยู่ในบัญชีรายชื่อคณะกรรมการที่ยกเลิกของกระทรวงคมนาคมด้วยแล้ว โดยสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ นร. 0504/ว 81 ลงวันที่ 16 พฤษภาคม 2548 แจ้งมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2548 เกี่ยวกับคณะกรรมการกระทรวงคมนาคม ให้ถือว่าคณะกรรมการแห่งชาติ ศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระเพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคมนั้น ได้สิ้นสุดสถานภาพลงแล้ว²⁰

ลักษณะพิเศษประการที่ 3 โครงการคลองกระนี้ เป็นโครงการที่อยู่ในความสนใจของต่างชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศในตะวันออกไกลที่ต้องพึ่งช่องแคบมะละกา เช่น ประเทศจีน ญี่ปุ่น เกาหลี เนื่องจากเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จะมีความเปลี่ยนแปลงด้านภูมิรัฐศาสตร์ซึ่งจะมีทั้งประเทศที่อาจจะได้รับประโยชน์และประเทศที่จะได้รับผลกระทบจากโครงการดังกล่าวได้ ตัวอย่างเช่น จีนได้แสดงออกกรณีกล่าวถึงสภาวะการณ์ Malacca Dilemma โดยเมื่อปี 2546 ประธานาธิบดีจีนในขณะนั้น คือ นายหูจิ่นเทาได้กล่าวถึงสภาวะการณ์ที่จีนวิตกกังวลอย่างยิ่งในการใช้ช่องแคบมะละกา เพราะจำเป็นต้องใช้ หลีกเลียงยาก ขยับตัวลำบาก ความเสี่ยงสูง กระทบต่อยุทธศาสตร์และความมั่นคงของจีน สภาวะการณ์ดังกล่าวนี้เรียกกันในเวลาต่อมาว่า Malacca Dilemma ที่เป็นเช่นนี้เนื่องจาก

¹⁹ สามารถสืบค้นฉบับเต็มได้ที่ QR Code ตามภาคผนวก ข. “สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี” หรือ URL: https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2544/1709061.pdf.

²⁰ คำตอบกระทู้ถามที่ 002 ร. ของพลเรือเอกพัลลภ ตมิศานนท์ สมาชิกวุฒิสภา “เรื่องสถานภาพของคณะกรรมการแห่งชาติศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระเพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคม” ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 138 ตอนพิเศษ 34 ง.(11 กุมภาพันธ์ 2564). สืบค้นได้ที่ URL [https:// dl.parliament.go.th/backoffice/viewer2300/web/viewer.php](https://dl.parliament.go.th/backoffice/viewer2300/web/viewer.php).

1. เรือสินค้า เรือน้ำมัน และเรือรบของจีนส่วนใหญ่ที่เดินทางระหว่างทะเลจีนใต้กับมหาสมุทรอินเดีย ต้องใช้ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางหลัก กล่าวกันว่ากว่า 60% ของเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกาเป็นเรือจีน

2. น้ำมันที่จีนนำเข้าทั้งหมดกว่า 80 % ต้องลำเลียงทางเรือผ่านช่องแคบมะละกา ช่องแคบมะละกาจึงเปรียบเสมือนเส้นเลือดใหญ่หล่อเลี้ยงจีนทั้งประเทศ

3. แต่ช่องแคบมะละกาถือเป็นพื้นที่อิทธิพลของคู่ขัดแย้งจีนคือสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีพันธมิตรที่ใกล้ชิด คือ สิงคโปร์โดยสหรัฐอเมริกามีเรือรบส่วนหนึ่งแวะเวียนจอดวางกำลังที่สิงคโปร์และพร้อมปฏิบัติการตลอดเวลา

4. ประเทศจีนยังมีความเสี่ยงที่จะขัดแย้งกับสหรัฐอเมริกาทั้งกรณีไต้หวันและทะเลจีนใต้ ซึ่งแน่นอนว่าหากเกิดความขัดแย้งขึ้น ช่องแคบมะละกาจะถูกควบคุมหรือแม้แต่ถูกปิดเพื่อจำกัดการลำเลียงยุทธปัจจัยของจีน

ดังนั้น คลองกระบังเป็นทางออกที่ดีที่สุดและสำคัญยิ่งสำหรับประเทศเหล่านี้ที่จะลดการพึ่งพาช่องแคบมะละกาเปรียบเสมือนมีเส้นเลือด By - pass อย่างดี ไว้แทนเส้นเลือดใหญ่หากจุดต้นนั้นเอง จึงผลักดันเรื่องนี้ได้อย่างเต็มที่สอดคล้องกับข้อมูลจากนักวิชาการในเวทีเสวนาคลองไทยในรายการสรุปผลการเสวนา “คลองไทยคุ้มค่าต่อประเทศไทยหรือไม่” เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2563 ที่มหาวิทยาลัยรังสิต²¹ ส่วนหนึ่งของการเสวนาระบุว่า ทุกครั้งทีไปประชุมที่บางประเทศ มักถูกกระตุ้นเร่งเร้า ให้เขียนบทความหรือแสดงความเห็นให้รัฐบาลไทยสนับสนุนการขุดคลองกระบัง แสดงว่าต่างชาติสนใจเรื่องคลองกระบังอย่างมาก ตัวอย่างเช่นจีนเห็นได้จากตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นมา หลังจากได้ประกาศพัฒนาเส้นทางสายไหมทางทะเลภายใต้นโยบาย One Belt One Road มีการจัดตั้งกองทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินการต่าง ๆ ช่วงปี 2557 - 2558 ปรากฏข้อมูลเหตุการณ์ว่ามีความร่วมมือระหว่างองค์กรเอกชนจีนและไทยในการเดินทางศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระบัง²² รวมถึงได้มีการจัดทำเอกสารรายงานผลการศึกษาคคลองกระบังที่ดำเนินการศึกษาโดยมหาวิทยาลัยปักกิ่งตามที่กล่าวมาแล้ว ซึ่งแม้ว่าผลการศึกษาดังกล่าวจะถือว่าไม่ผ่านเกณฑ์ความคุ้มค่าในการลงทุนก็ตาม แต่ในเมื่อคลองกระบังเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางทหารที่สำคัญยิ่งในคาบสมุทรมาลายู จึงได้ผลักดันอย่างเต็มที่ด้วยเหตุผลด้านความมั่นคงนั่นเอง แต่สำหรับไทยนั้นคลองกระบังจะกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่มหาอำนาจคู่ขัดแย้งเข้ามาแย่งชิงมีอิทธิพลในการใช้คลองดังกล่าว ดังนั้นโครงการคลองกระบังสำหรับไทยแล้วเปรียบเสมือนการซักศึกเข้าบ้านนั่นเอง

ลักษณะพิเศษประการที่ 4 การนำประเด็นรายได้ของคลองกระบังจำนวนมหาศาลหลายล้านล้านบาทมาใช้ในการหาเสียงเลือกตั้งทั่วไป มีการจัดตั้งองค์กรเครือข่ายเพื่อเคลื่อนไหวผลักดันเรื่องนี้ โดยมีการวางแผน กำหนดยุทธศาสตร์ดำเนินการอย่างเป็นระบบและยังมีการสร้างเครือข่ายมวลชนและมีการเผยแพร่ข้อมูลบางประการเกี่ยวกับการขุดคลองเชื่อมฝั่งทะเล เพื่อให้ประชาชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่โดยรอบแนวคลอง เชื่อว่าจะได้รับผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจทั้งทางตรงและทางอ้อม

²¹ สรุปผลการเสวนา “คลองไทยคุ้มค่าต่อประเทศไทยหรือไม่”, สามารถสืบค้นได้ที่ <https://www.youtube.com/watch?v=-J0h78U0WFs>.

²² อ้างถึงแล้ว, *เชิงอรรถที่ 5*.

จากการดำเนินโครงการดังกล่าว รวมถึงการเสนอจัดตั้งพรรคการเมือง เพื่อผลักดันการออกพระราชบัญญัติคลองไทย เพื่อนำไปสู่การดำเนินการสร้างคลองเชื่อมต่อระหว่างสองฝั่งทะเลในภาคใต้ของประเทศไทย โดยคาดหวังว่าการขุดคลองจะทำให้ประเทศกลายเป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ด้านการเมืองด้านเศรษฐกิจและการสร้างงานได้อย่างมหาศาลได้ในอนาคตที่เห็นชัดเจนคือในการเลือกตั้งทั่วไป ครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2566 มีการกำหนดนโยบายที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิตคนไทยทั้งประเทศให้ดีขึ้น เช่น คนไทยทุกคนจะได้รับหุ้นโครงการคลองกระพริคนละ 1 หุ้น รับโบนัสพิเศษ ปีละ 10,000 บาท บำนาญผู้สูงอายุรับรายได้เดือนละ 10,000 บาท เรียนฟรีตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึงปริญญาเอก หากเจ็บป่วยรักษาฟรีทุกโรคเข้าถึงตัวยาทุกชนิด เป็นต้น

รายได้จากโครงการคลองกระที่จะนำมาใช้จ่ายเป็นสวัสดิการคนไทยทุกคนตามนโยบายการหาเสียงข้างต้นนั้น ขัดแย้งกับผลการศึกษาของหลายหน่วยงานที่ผ่านมา ซึ่งได้ข้อสรุปตรงกันว่า ถ้าฟังการเก็บค่าผ่านคลองจากเรือต่าง ๆ นั้น ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน อีกทั้งการกล่าวอ้างว่า แม้ค่าผ่านคลองจะเก็บไม่ได้มาก ไม่คุ้มค่ากับเงินลงทุนในการขุดคลอง แต่โครงการคลองกระซึ่งประกอบด้วย โครงการพัฒนาพื้นที่ตลอดแนวสองข้างคลอง เช่น ทำเรือสินค้าและเรือท่องเที่ยว นิคมอุตสาหกรรม เมืองใหม่สำหรับการอยู่อาศัยที่ทันสมัย แหล่งบันเทิงครบวงจรและอีกหลากหลายโครงการพัฒนาพื้นที่ที่จะสร้างรายได้เข้ารัฐมหาศาล สามารถนำมาชดเชยรายได้จากค่าผ่านคลองที่ขาดทุนได้นั้น จึงเป็นที่น่าสงสัยว่าในการบริหารโครงการขนาดใหญ่ต่าง ๆ นั้น หากผลประโยชน์ของโครงการหนึ่งชัดเจนอยู่แล้วว่าจะขาดทุนสามารถนำรายได้และผลกำไรของโครงการอื่นมาชดเชยหรือถัวเฉลี่ยได้หรือไม่โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าแต่ละโครงการนั้น ไม่ได้ขึ้นต่อกันโดยตรงหรือมีความจำเป็นต้องขึ้นต่อกัน

ข้อเท็จจริงที่สำคัญอีกประการหนึ่งก็คือ วัตถุประสงค์หลักของการขุดคลองกระเพื่อใช้เป็นเส้นทางลัดการเดินเรือแทนที่จะไปวิ่งอ้อมช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนดาหรือช่องแคบลอมบอก ซึ่งผลการศึกษาทั้งของวุฒิสภา เมื่อปี 2547 สภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อปี 2561 และของสภาผู้แทนราษฎร เมื่อปี 2564 สรุปตรงกันชัดเจนว่า การขุดคลองไทยอย่างเดียวยังไม่สามารถจูงใจให้เกิดการลงทุนขนาดใหญ่ได้ จำเป็นต้องพัฒนาพื้นที่ประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษใน 5 จังหวัดตลอดแนวคลองด้วยลักษณะเช่นนี้ จึงเกิดข้อแย้งในทางปฏิบัติ เพราะเรือที่จะวิ่งผ่านคลองกระซึ่งถือเป็นทางลัดนั้นมีวัตถุประสงค์หลักคือให้ไปถึงที่หมายปลายทางโดยเร็ว ด้วยค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่าวิ่งผ่านช่องแคบต่าง ๆ ทางด้านใต้ ไม่ได้มีวัตถุประสงค์ที่จะจอดแวะสถานที่อื่นในระหว่างทางหากไม่จำเป็น หากจะแวะทำเรือซึ่งไม่ควรจะสร้างบริเวณกลางคลองในแผ่นดิน แต่ควรสร้างที่บริเวณปากคลองกระฝั่งใดฝั่งหนึ่งหรือทั้งสองฝั่งทะเลแล้ว หมายความว่า เรือลำนั้นมีวัตถุประสงค์ที่จะขนถ่ายสินค้าหรือผู้โดยสารเป็นหลัก ซึ่งจะต้องมีปริมาณมากพอและคุ้มค่าสำหรับเรือที่จะแวะจอดที่ท่าเรือดังกล่าว ดังนั้นเรือที่วิ่งผ่านคลองกับเรือที่แวะรับส่งสินค้า จึงมีวัตถุประสงค์ต่างกันและโดยข้อเท็จจริงแล้วเราสามารถพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ของไทยด้วยโครงการพัฒนาพื้นที่ต่าง ๆ รวมถึงท่าเรือขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสารได้โดยไม่จำเป็นต้องเสี่ยงไปลงทุนขุดคลองกระให้เป็นภาระการลงทุน กระทบสิ่งแวดล้อม และความมั่นคงที่จะตามมาอย่างร้ายแรง

ด้วยลักษณะพิเศษของโครงการคลองกระตามที่กล่าวมานี้ ประกอบกับในสังคมไทยยังมีกลุ่มบุคคลที่มีความเห็นแตกต่างหลากหลาย โดยกลุ่มที่สนใจหรือเกี่ยวข้องกับเรื่องนี้จะแบ่งเป็น 2 ฝ่ายชัดเจนคือ กลุ่มที่สนับสนุนและกลุ่มที่คัดค้าน ที่เหลืออาจเป็นกลุ่มที่ไม่สนใจเรื่องนี้หรือสนใจแต่ยังไม่มีความเห็นเพราะไม่ได้รับข้อมูลข้อเท็จจริงหรือความจริงทั้งหมดเกี่ยวกับคลองไทยที่ต้องการครบถ้วน

โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลการร่นระยะทางและเวลาในการเดินเรือระหว่างคลองกระกับช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนดาและช่องแคบลอมบอก โดยคิดคำนวณการร่นระยะทางในแต่ละเส้นทางการเดินเรือ ความเร็วเรือที่เหมาะสมในแต่ละเส้นทางและระยะเวลาที่ร่นได้ในการเดินเรือแต่ละเส้นทางให้ชัดเจน ถูกต้องตามหลักวิชาการเดินเรือ

ทั้งนี้ เพราะเมื่อพิจารณาข้อมูลในเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการขุดคลองกระ คลองกระ หรือคลองไทยทุกฉบับที่ผ่านมาตามที่กล่าวมาแล้ว ปรากฏว่าข้อมูลตัวเลข การร่นระยะทางและเวลาการเดินเรือระหว่างคลองกระกับช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนดา และช่องแคบลอมบอก จะแตกต่างกันโดยตัวเลขที่ปรากฏในเอกสารแต่ละฉบับนั้น ไม่ได้แสดงให้เห็นถึงวิธีการได้มา ซึ่งตัวเลขเหล่านั้นตามหลักวิชาการเดินเรือ ซึ่งควรมีการขีดชี้แจงแสดงเส้นทางการเดินเรือที่ชัดเจนถูกต้อง บนแผนที่เดินเรือ ระบุความเร็วเรือที่เหมาะสมในแต่ละเส้นทางและแต่ละพื้นที่ ระยะเวลาการเดินเรือ ที่จะต้องใช้ในแต่ละเส้นทางแล้วนำมาเปรียบเทียบกันระหว่างการเดินทางผ่านคลองกระกับช่องแคบต่าง ๆ ทางด้านใต้ เมื่อที่ผ่านมาไม่ได้ดำเนินการให้ครบถ้วนถูกต้องตามหลักวิชาการเดินเรือตัวเลขการร่นระยะทาง และเวลาการเดินเรือจึงมีความแตกต่างหลากหลายกันไป ตัวอย่างความแตกต่างกันของตัวเลขการร่นระยะทาง และเวลาการเดินเรือที่ปรากฏในเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการขุดคลองกระ เช่น

1. รายงานของคณะกรรมการวิสามัญศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองกระ วุฒิสภา ในเดือนพฤษภาคม 2547 “ระบุว่าคลองไทยเมื่อเทียบกับช่องแคบมะละกาแล้วจะร่นระยะทาง ประมาณ 2,000 กิโลเมตร ประหยัดเวลา 1 - 3 วัน เทียบกับช่องแคบซุนดาแล้วจะร่นระยะทาง 2,500 - 3,000 กิโลเมตร ประหยัดเวลา 4 - 5 วัน และเมื่อเทียบกับช่องแคบลอมบอกแล้ว จะร่นระยะทาง 3,000 - 4,000 กิโลเมตร ประหยัดเวลา 6 - 7 วัน”²³

2. รายงานการศึกษาความจำเป็นและความคุ้มค่าของการขุดคลองไทยของ คณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. 2561 ในบทสรุปผู้บริหาร หน้า ข. ระบุว่า “คลองกระจะสามารถร่นระยะทางในการเดินเรือจากมหาสมุทรอินเดียไปยังตะวันออกไกล โดยไม่ต้องอ้อมช่องแคบมะละกา ประมาณ 899 กิโลเมตร (487 ไมล์ทะเล) และประหยัดเวลาได้เพียง 30 ชั่วโมงเท่านั้น”

3. รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการขุดคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. 2564 มีข้อมูลตัวเลขการร่นระยะทางและเวลาที่แตกต่างกันอยู่ 2 ส่วน

ส่วนที่ 1 ระบุว่า “คลองไทยเมื่อเทียบกับช่องแคบมะละกาแล้วจะร่นระยะทางประมาณ 1,200 - 1,400 กิโลเมตร ประหยัดเวลา 2 - 3 วัน เทียบกับช่องแคบซุนดาแล้ว จะร่นระยะทาง 2,500 - 3,000 กิโลเมตร ประหยัดเวลา 4 - 5 วัน และเมื่อเทียบกับช่องแคบลอมบอกแล้ว จะร่นระยะทาง 3,000 - 3,500 กิโลเมตร ประหยัดเวลา 5 - 7 วัน โดยระบุความเร็วเรือในช่วงแล่นผ่านช่องแคบ หรือคลองไม่เกิน 12 นอตหรือประมาณ 22 กิโลเมตรต่อชั่วโมง”²⁴

²³ อ้างถึงแล้ว, *เชิงอรรถที่ 8*, หน้า 28.

²⁴ อ้างถึงแล้ว, *เชิงอรรถที่ 12*, หน้า 41.

ส่วนที่ 2 ระบุว่า” คลองไทยเมื่อเทียบกับช่องแคบมะละกาแล้ว จะรันระยะทางประมาณ 700 – 1,200 กิโลเมตร ระยะเวลา 1 – 2 วัน เทียบกับช่องแคบซุนดาแล้ว จะรันระยะทาง 830 – 2,200 กิโลเมตร ระยะเวลา 1.25 – 3.3 วัน และเมื่อเทียบกับช่องแคบลอมบอกแล้ว จะรันระยะทาง 2,200 – 2,800 กิโลเมตร ระยะเวลา 3 – 5 วัน”²⁵

4. หนังสือคลองกระ – ไทย : มรดกทางยุทธศาสตร์ของชาติ มีข้อมูลตัวเลขการรันระยะทางและเวลาการเดินทางที่แตกต่างกันอยู่ 2 ส่วน คือ

บทความของ พลเอก ประดิษฐ์ บุญเกิด “ระบุว่าการเดินทางเรือผ่านคลองไทยเมื่อเทียบกับช่องแคบมะละกา จะรันระยะทางได้ประมาณ 700 กิโลเมตร รันเวลาได้ประมาณ 40 ชั่วโมง”²⁶

บทความของ พลเรือเอก ศุภกร บุรณดิลก “ระบุว่าการเดินทางเรือผ่านคลองไทยแนว 9A แทนที่จะผ่านช่องแคบมะละกา จากฝั่งอันดามันมายังท่าเรือแหลมฉบัง จะรันระยะทางจาก 1,400 ไมล์ทะเลเหลือประมาณ 400 ไมล์ทะเล ลดเวลาการเดินทางได้ 2 – 3 วัน”²⁷ ซึ่งการรันระยะทางและเวลาการเดินทางเรือสำหรับคลองที่ขุดเชื่อมสองฝั่งทะเลทั้งหลายเช่นคลองสุเอซ คลองปานามาหรือแม้แต่แนวคิดที่จะขุดคลองกระนี้ ถือเป็นข้อเสนอที่มีคุณค่า (Value Proposition) ที่คลองจะให้แก่ผู้ใช้บริการคือ เรือและสายการเดินทางต่าง ๆ ยิ่งรันระยะทางและรันเวลาการเดินทางเรือได้มาก คุณค่าของคลองยิ่งมีมาก เช่น คลองสุเอซและคลองปานามา เมื่อคลองสามารถให้ข้อเสนอที่มีคุณค่าสูงย่อมสามารถคิดอัตราค่าผ่านคลองได้สูงตามไปด้วย นอกจากนั้นแล้วควรมีการคาดการณ์เรือที่จะมาผ่านคลองกระให้ครอบคลุมในแต่ละสถานการณ์ในฐานะที่คลองกระเป็นเพียงทางเลือกหนึ่งนอกเหนือจากช่องแคบมะละกา ซุนดาและลอมบอก แล้วเปรียบเทียบรายรับ – รายจ่ายที่น่าจะเกิดขึ้นซึ่งจะทำให้สามารถพิจารณาความคุ้มค่าในการลงทุนได้อย่างชัดเจน รวมถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและความมั่นคงที่อาจเกิดขึ้นหากเกิดคลองกระขึ้นมา

คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา เล็งเห็นถึงปัญหาดังกล่าวว่าสังคมยังขาดข้อมูลข้อเท็จจริงที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยหรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่าคลองกระตามที่กล่าวข้างต้น ตลอดจนประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับกับสิ่งที่จะเสียไปนั้นคุ้มค่าหรือไม่ จึงมอบหมายให้คณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ พิจารณาศึกษาเรื่องนี้โดยได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อจัดทำรายงานการศึกษาของคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยอนุกรรมการและผู้ทรงคุณวุฒิด้านต่าง ๆ ทำหน้าที่เป็น “คณะผู้ศึกษา” เพื่อพิจารณาศึกษาความคุ้มค่าของการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยหรือคลองกระในนามของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนและสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ต่อไป

²⁵ อ้างถึงแล้ว, *เชิงอรรถที่ 12*, หน้า 44.

²⁶ อ้างถึงแล้ว, *เชิงอรรถที่ 15*, หน้า 17.

²⁷ อ้างถึงแล้ว, *เชิงอรรถที่ 15*, หน้า 66.

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบระยะเวลาและเวลาในการเดินเรือระหว่างคลองกระกับช่องแคบต่าง ๆ อัตราค่าผ่านคลองที่เหมาะสม การคาดการณ์เรือที่จะมาผ่านคลองครอบคลุมในแต่ละสถานการณ์ รวมถึง การเปรียบเทียบรายรับ - รายจ่ายที่น่าจะเกิดขึ้น
- 2) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงินและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของการขุดคลองกระ
- 3) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและความมั่นคงที่อาจเกิดขึ้นหากเกิดคลองกระขึ้นมา
- 4) เพื่อศึกษาและกำหนดแนวทางดำเนินการที่เหมาะสมต่อความเคลื่อนไหวผลักดันให้มีการขุดคลองกระ

1.3 ขอบเขตการศึกษา

คณะผู้ศึกษาได้ดำเนินการศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการจัดทำรายงานในช่วงระหว่างเดือนมีนาคม 2564 ถึงเดือนกันยายน 2566 ด้วยวิธีการทบทวนเอกสารข้อมูล วิเคราะห์เปรียบเทียบกับการศึกษาของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เคยศึกษามาแล้ว โดยกำหนดขอบเขต ดังนี้

- 1) ใช้เส้นทางคลองกระ แนว 9A เป็นเส้นทางหลักของการศึกษา
- 2) การวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุปสงค์ (Demand Side) ใช้เกณฑ์ประเมินส่วนแบ่งการตลาด (Market Share) ที่เป็นจำนวนเรือเปรียบเทียบระหว่างช่องแคบมะละกากับคลองกระ
- 3) การวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุปทาน (Supply Side) ใช้ข้อมูลต้นทุนค่าใช้จ่ายขุดคลองตามผลการศึกษาของศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและผลการศึกษามหาวิทยาลัยปทุมธานี เป็นหลัก

1.4 วิธีการศึกษา

1) การศึกษาวิจัยเอกสาร (Document research) ศึกษาและทบทวนข้อมูลจากงานวิจัยที่มีมาก่อน เอกสารทางวิชาการ สิ่งพิมพ์ จดหมายข่าว ระเบียบกฎหมาย ข้อมูลด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ของประเทศ ประเด็นแนวคิดโดยการสืบค้นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขุดคลองกระ อาทิ รายงานการศึกษางานวิจัย การเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน โดย ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อเดือนเมษายน 2565 งานศึกษาของมหาวิทยาลัยปทุมธานี เมื่อเดือนธันวาคม 2558 สถิติการขนส่งทางทะเล รวมทั้งเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2) การศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ดำเนินการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพรวบรวมประเด็นความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ ผู้ทรงคุณวุฒิ จากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์เชิงลึก จากการประชุมของคณะอนุกรรมการ จำนวน 20 ครั้ง ดังนี้

- ครั้งที่ 1 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 10/2564 วันอังคารที่ 23 มีนาคม 2564
- ครั้งที่ 2 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 11/2564 วันจันทร์ที่ 29 มีนาคม 2564
- ครั้งที่ 3 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 12/2564 วันศุกร์ที่ 28 พฤษภาคม 2564
- ครั้งที่ 4 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 14/2564 วันพุธที่ 10 มิถุนายน 2564
- ครั้งที่ 5 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 16/2564 วันพุธที่ 18 สิงหาคม 2564

ครั้งที่ 6 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 17/2564 วันพุธที่ 1 กันยายน 2564
 ครั้งที่ 7 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 18/2564 วันพุธที่ 16 กันยายน 2564
 ครั้งที่ 8 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 19/2564 วันพุธที่ 6 ตุลาคม 2564
 ครั้งที่ 9 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 21/2564 วันพุธที่ 3 พฤศจิกายน 2564
 ครั้งที่ 10 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 22/2564 วันพุธที่ 10 พฤศจิกายน 2564
 ครั้งที่ 11 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 7/2565 วันพฤหัสบดีที่ 17 กุมภาพันธ์ 2565
 ครั้งที่ 12 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 11/2565 วันอังคารที่ 22 มีนาคม 2565
 ครั้งที่ 13 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 16/2565 วันอังคารที่ 17 พฤษภาคม 2565
 ครั้งที่ 14 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 19/2565 วันพุธที่ 22 มิถุนายน 2565
 ครั้งที่ 15 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 25/2565 วันพุธที่ 28 กันยายน 2565
 ครั้งที่ 16 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 28/2565 วันพุธที่ 8 พฤศจิกายน 2565
 ครั้งที่ 17 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 29/2565 วันพุธที่ 23 พฤศจิกายน 2565
 ครั้งที่ 18 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 30/2565 วันศุกร์ที่ 2 ธันวาคม 2565
 ครั้งที่ 19 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 8/2566 วันพุธที่ 28 มิถุนายน 2566
 ครั้งที่ 20 เป็นการประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 9/2566 วันพุธที่ 5 กรกฎาคม 2566

รวมทั้ง ข้อมูลจากการจัดสัมมนาของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา เรื่อง “หาความจริงเกี่ยวกับคลองไทย” เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 10 มีนาคม 2565 ณ ห้องกรุงธนบอลรูม ชั้น 3 โรงแรมเดอะ รอยัลริเวอร์ บางพลัด กรุงเทพมหานคร โดยเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการขุดคลองกระและปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น

3) การศึกษาวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ดำเนินการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณ โดยเปรียบเทียบผลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าจากแหล่งต่าง ๆ ดำเนินการวิเคราะห์ต้นทุนค่าใช้จ่าย และรายได้ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น การคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินเรือผ่านคลอง สถานการณ์วิเคราะห์ จำนวนผู้ใช้บริการ และคำนวณอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์และทางการเงิน

4) การสังเคราะห์งานวิจัย (Research Synthesis) เป็นการประมวลผลเชิงองค์รวมจากผลการศึกษาทั้งหมด ในมิติเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณเป็นการสังเคราะห์หลักฐาน (Evidence Synthesis) อย่างเป็นระบบ และพัฒนาข้อเสนอเชิงนโยบาย

1.5 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้ ได้มีการรวบรวมข้อมูลทั้งที่เป็นข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) และข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data)

1.1 รวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ผู้เชี่ยวชาญ ผู้ทรงคุณวุฒิ รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน (Key Informants) ที่เคยศึกษาหรือมีความเกี่ยวข้องกับการขุดคลองกระ

1.2 รวบรวมข้อมูลจากการจัดสัมมนาเรื่อง “หาความจริงเกี่ยวกับคลองไทย” ในวันพฤหัสบดีที่ 10 มีนาคม 2565 ณ ห้องกรุงธนบอลรูม ชั้น 3 โรงแรมเดอะ รอยัลริเวอร์ บางพลัด กรุงเทพมหานคร โดยเชิญหน่วยงานต่าง ๆ ที่เคยทำการศึกษาเกี่ยวกับการขุดคลองกระ มาบรรยายนำเสนอข้อมูล และแลกเปลี่ยนความเห็น

1.3 รวบรวมข้อมูลจากการวิเคราะห์ต้นทุนค่าใช้จ่ายและรายได้ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น การคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินเรือผ่านคลองกระ สถานการณ์วิเคราะห์ จำนวนผู้ใช้บริการ และการคำนวณอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์และทางการเงิน

2) แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) เป็นการรวบรวมข้อมูลจากหนังสือตำรา งานวิจัย เอกสารทางวิชาการ วรรณกรรม บทความ สื่อสิ่งพิมพ์ รวมทั้งเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับการขุดคลองกระ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) ได้รับทราบผลการศึกษาเปรียบเทียบระยะทางและเวลาในการเดินเรือระหว่างคลองที่ขุด เพื่อเป็นเส้นทางเลือกกับช่องแคบต่าง ๆ ที่เป็นเส้นทางเดินเรือหลักอยู่เดิม รวมถึง อัตราค่าผ่านคลองที่เหมาะสมซึ่งถือเป็นข้อเสนอที่มีคุณค่า (Value Proposition) ที่ผู้มาใช้บริการนำเรือผ่านคลองจะได้รับ

2) ได้รับทราบข้อมูลการคาดการณ์เรือที่จะมาผ่านคลอง ครอบคลุมในแต่ละสถานการณ์ การเปรียบเทียบรายรับ - รายจ่ายที่น่าจะเกิดขึ้น รวมถึงความคุ้มค่าทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์ของการขุดคลองกระ

3) ได้รับทราบผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการขุดคลองกระในมิติด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความมั่นคง

4) ได้ข้อมูลที่จะเป็นข้อเสนอเชิงนโยบายแก่รัฐบาลว่าควรดำเนินการอย่างไรต่อไปเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวก่อนหน้านี้ให้ดำเนินการต่าง ๆ เกี่ยวกับการขุดคลองกระ

1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ

1) **คอคอดกระ** หมายถึง ส่วนที่คอดหรือกว้างที่สุดของคาบสมุทรมาลายูอยู่ระหว่างจังหวัดระนอง และจังหวัดชุมพร ในสมัยรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 ได้มีการเสนอโครงการขุดคลองขึ้นที่บริเวณนี้ เพื่อเชื่อมอ่าวเบงกอลกับอ่าวไทย คลองที่จะขุดที่คอคอดกระนี้จึงได้ชื่อว่า “คลองกระ” ซึ่งสอดคล้องกับชื่อคอคอดกระ

2) **คลองกระ** หมายถึง คลองที่ยังเป็นเพียงแนวคิดหรือจินตนาการโดยบุคคลบางกลุ่มที่ตั้งใจจะขุดขึ้น เพื่อเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทย คือระหว่างทะเลอันดามันของมหาสมุทรอินเดียกับทะเลจีนใต้ของมหาสมุทรแปซิฟิก เพื่อใช้เป็นเส้นทางลัดสำหรับการเดินเรือแทนที่จะต้องเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนดา หรือช่องแคบลอมบอก ปัจจุบันกำหนดเส้นทางที่เหมาะสมไว้จำนวน 13 เส้นทาง คำว่าคลองกระนี้ให้หมายความรวมถึง การขุดคอคอดกระและคลองไทยด้วย

3) **คลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทย** หมายถึง แผนการก่อสร้างคลองขนาดใหญ่ซึ่งตัดผ่านภาคใต้ของประเทศไทยเพื่อสนับสนุนการขนส่งภายในพื้นที่ เพื่อเชื่อมทะเลอันดามันกับอ่าวไทย

4) **ความคุ้มค่าของโครงการ** หมายถึง ผลที่ได้รับจากการดำเนินโครงการ ตามลักษณะของแต่ละโครงการ (เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม สุขภาพ และความมั่นคง) โดยโครงการจะมีความคุ้มค่าก็ต่อเมื่อผลที่ได้รับมีมูลค่าสูงกว่าต้นทุนของทรัพยากรที่ต้องใช้เพื่อการลงทุนในโครงการและร่วมกับผลกระทบด้านลบที่เกิดขึ้น ตลอดจนเป็นที่ยอมรับแก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

5) **ความคุ้มค่าของโครงการ** หมายถึง การเปรียบเทียบผลประโยชน์ และต้นทุนของโครงการ ณ จุดที่ผลประโยชน์ เท่ากับต้นทุนของโครงการ จะถือเป็นจุดคุ้มทุนทางการเงิน

6) **ช่องแคบมะละกา (Malacca Strait)** หมายถึง ช่องแคบระหว่างแหลมมลายูกับเกาะสุมาตรา อยู่บริเวณทางด้านตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศไทย ตะวันตกและใต้ของมาเลเซียทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือและเหนือของเกาะสุมาตรา และเลยไปถึงทางด้านใต้ของสิงคโปร์ ระบุพิภพที่ประมาณ 1.43 องศาเหนือ และ 102.89 องศาตะวันออก

7) **ช่องแคบซุนดา (Sunda Strait)** หมายถึง ช่องแคบระหว่างเกาะชวากับเกาะสุมาตรา ของอินโดนีเซียและเป็นช่องแคบที่เชื่อมระหว่างทะเลชวากับมหาสมุทรอินเดีย

8) **ช่องแคบลอมบอก (Lombok Strait)** หมายถึง ช่องแคบที่เชื่อมระหว่างทะเลชวากับมหาสมุทรอินเดียนอยู่ระหว่างเกาะบาหลีกับลอมบอก ประเทศอินโดนีเซีย

9) **ไมล์ทะเล (Nautical Mile)** หมายถึง หน่วยของระยะทาง ที่เท่ากับระยะทางบนผิวโลก ประมาณ 1 ลิปดาบนเส้นเส้นเมริเดียนใด ๆ โดยเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปว่า 1 ไมล์ทะเลเท่ากับ 1,852 เมตร

10) **นอต (Knot)** หมายถึง หน่วยวัดความเร็วภาคพื้นดิน ที่ใช้ในวงการเดินเรือและการบินทั่วโลก มีค่าเท่ากับ 1 ไมล์ทะเล/ชั่วโมง

11) **เดทเวทตัน (Deadweight Ton : DWT)** หมายถึง น้ำหนักที่เรือสามารถใช้ในการบรรทุกทุกสิ่งรวมทั้งน้ำหนักสินค้า น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำจืด เป็นต้น ที่เรือจะรับได้โดยปลอดภัยมีหน่วยเป็นเมตริกตัน

12) **กรอสส์ตันเนจ (Gross Tonnage : GT)** หมายถึง การวัดปริมาตรภายในทั้งหมดของเรือ

13) **เรือบรรทุกน้ำมันดิบขนาดใหญ่มาก (Very Large Crude Carrier : VLCC)** หมายถึง เรือบรรทุกน้ำมันดิบขนาดใหญ่ที่มีขนาดระวางบรรทุกระหว่าง 180,000 – 320,000 เดทเวทตัน

14) **ทีอียู (Twenty - foot Equivalent Unit : TEU)** หมายถึง ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต น้ำหนักตู้เปล่าประมาณ 3.80 ตัน สามารถบรรจุสินค้าน้ำหนักสูงสุดได้ประมาณ 27 ตัน และมีปริมาตรสูงสุดประมาณ 33 ลูกบาศก์เมตร

15) **ประตูน้ำ/ประตูเรือ** หมายถึงสิ่งก่อสร้างที่ที่สร้างในลำน้ำเพื่อใช้กั้นน้ำมิให้ไหลผ่านและกั้นเรือมิให้แล่นผ่านในช่วงเวลาที่ต้องการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อควบคุมกระแสน้ำและระดับน้ำที่แตกต่างกันภายในภายในลำน้ำ โดยการเปิด-ปิดประตูที่สร้างขวางทางน้ำไว้ ตรงกับคำภาษาอังกฤษว่า LOCK เพราะโดยปกติแล้วจะสร้างเป็นประตู 2 ตอนหรือ 2 ชั้น เปิด-ปิดสลับกันเพื่อใช้พื้นที่ตรงกลางระหว่างประตูแต่ละชั้น ในการปรับระดับน้ำที่แตกต่างกันภายในลำน้ำนั้นและลดความแรงของกระแสน้ำเพื่อให้เรือแล่นผ่านประตูแต่ละชั้นได้อย่างปลอดภัย

บทที่ 2

การทบทวนข้อมูล เอกสารและงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง

ในการพิจารณาศึกษาความคุ้มค่าของการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยในครั้งนี้ คณะผู้ศึกษาได้ทำการทบทวนข้อมูล เอกสารและงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. ผลการศึกษาของ Tippetts - Abbett - McCarthy Stratton (TAMS) ปี 2516
2. ผลการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อปี 2541 ตามเอกสาร “สรุปข้อวิเคราะห์ความเป็นไปได้เปรียบเทียบโครงการขุดคอคอดกระและโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ มีนาคม 2541
3. ผลการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ วุฒิสภา พฤษภาคม ปี 2547
4. ผลการศึกษาการขุดคอคอดกระเพื่อแก้ปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจและสังคม (พิจารณาเฉพาะกรอบความมั่นคงทางทะเล) จัดทำโดย ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ทหารเรือ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง พฤษภาคม 2550
5. ผลการศึกษาของมหาวิทยาลัยปังกิงตามเอกสาร “กลยุทธ์การฟื้นฟูเศรษฐกิจไทยและผลการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นของโครงการคลองกระแห่งประเทศไทย” ธันวาคม 2558
6. เอกสารบทความเรื่อง “The impacts of Thailand’s prospective Kra Canal” เขียนโดย Andy Lane ปี ค.ศ. 2015
7. ผลการศึกษาของ Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) โดย Ching-mu Chen และ Satoru Kumagai เมื่อปี ค.ศ. 2016
8. รายงานการพิจารณาศึกษาความจำเป็นและความคุ้มค่าของการขุดคลองไทยของคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พฤศจิกายน 2561
9. ผลการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขุดคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สภาผู้แทนราษฎร กรกฎาคม 2564
10. ผลการศึกษาของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยโดยศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปี 2565 ตามเอกสาร “รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย”

2.1 ผลการศึกษาของ Tippetts - Abbett - Mccarthy Stratton (TAMS) ปี 2516²⁸

นายชาว์ ชาว์ขวัญยืน ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลไทยให้ดำเนินการสำรวจโครงการขุดคลองกระ และได้ว่าจ้างบริษัทอเมริกา 3 บริษัท คือ Tippetts - Abbett - Mccarthy Stratton (TAMS) บริษัท Robert R. Nathan & Associate (RRNA) และสถาบัน Hudson Institute เป็นผู้ดำเนินการสำรวจเบื้องต้นในระดับ Prefeasibility Study โดย TAMS ได้เสนอแนว 5A คือ แนวเชื่อมระหว่างจังหวัดสงขลากับจังหวัดสตูล เนื่องจาก

2.1.1 ช่วยร่นระยะทางเดินเรือได้ 900 ไมล์ทะเล หรือประมาณ 1,500 กิโลเมตร

2.1.2 ท่าเรือที่ตั้งท่าเรือและการตั้งนิคมอุตสาหกรรมจะได้เปรียบกว่าจุดอื่น

2.1.3. ระยะทางคลองจะสั้นที่สุด โดยขุดในแผ่นดิน 102 กิโลเมตร และขุดร่องเดินเรือทางด้านอ่าวไทยยาว 70 และ 50 กิโลเมตร ทางด้านทะเลอันดามัน สำหรับการขุดเป็นการขุดแบบธรรมดาผสมนิวเคลียร์จะประหยัดค่าใช้จ่ายในการขุดคลองทุกขนาดได้ประมาณ 37% และประหยัดเวลาขุดคลองได้ 2 ปี โดยค่าใช้จ่ายในขณะนั้นสำหรับการขุดแบบธรรมดา จะประมาณ 5,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่หากขุดแบบธรรมดาผสมนิวเคลียร์ค่าใช้จ่ายในการขุดจะอยู่ที่ 3,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่วนการพิจารณาถึงผลตอบแทนทางการเงินในช่วงระยะเวลา 67 ปี พบว่าการขุดแบบธรรมดา มีอัตราผลตอบแทนภายใน (IRR) ที่ 13.8% ส่วนการลงทุนแบบผสมมีอัตราผลตอบแทนภายใน (IRR) ที่ 15.7% ซึ่งผลต่างนี้ยังไม่มากพอที่จะทำการศึกษาในรายละเอียดของวิธีการขุดแบบผสมและ TAMS เสนอว่า การขุดคลองสำหรับเรือ 500,000 เดทเวทตัน จะให้ผลตอบแทนทางการเงินสูงสุดและใช้วิธีการขุดแบบธรรมดาผสมนิวเคลียร์โดยขุดแบบการจราจรทางเดียว²⁹

อย่างไรก็ตาม รายงานการศึกษาของ TAMS ฉบับนี้ ได้ดำเนินการศึกษามาตั้งแต่ปี 2516 หรือกว่า 50 ปีมาแล้ว จึงมีข้อจำกัดในเรื่องความทันสมัยของข้อมูลต่าง ๆ เป็นอันมากที่สำคัญ ได้แก่ การศึกษาฉบับนี้เน้นเรื่องการขนส่งเรือน้ำมันสำหรับประเทศญี่ปุ่นเป็นหลัก ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวนั้นเป็นมหาอำนาจด้านเศรษฐกิจอันดับ 2 ของโลก แต่สถานการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการล่มสลายของสหภาพโซเวียต การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของสหภาพยุโรป และการขยายตัวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจของจีนในปัจจุบัน ซึ่งจะทำให้บริบทการขนส่งน้ำมันและสินค้าต่างๆ เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางทะเล ในขณะที่การศึกษาตามรายงานฉบับนี้เน้นการขนส่งน้ำมันระหว่างตะวันออกกลางกับประเทศญี่ปุ่นเป็นหลัก โดยใช้เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 500,000 ตัน ซึ่งในปัจจุบันมีให้บริการน้อยมาก ทำให้เห็นว่าผลจากการศึกษาของ TAMS ตามแนว 5A นั้นเป็นข้อมูลที่ยังไม่มีคามทันสมัยทั้งในเรื่องของมีแนวคิดที่จะใช้นิวเคลียร์ผสมผสานด้วย ซึ่งในปัจจุบันนั้นมีโอกาสเกิดขึ้นได้ยาก แต่ที่สำคัญคือในรายงานฉบับนี้ไม่ได้ทำการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว ระบบนิเวศน์ และความมั่นคงให้ชัดเจนด้วย ดังนั้น รายงานการศึกษานี้ แม้จะสนับสนุนการขุดคลองแต่ยังคงมีข้อจำกัดอย่างมากที่จะนำมาพิจารณาศึกษาในสถานการณ์ปัจจุบัน

²⁸ สุชาติ กลศาสตร์เสนี และคณะ. “ผลการศึกษาและวิเคราะห์การขุดคลองกระกับผลกระทบต่อความมั่นคง”. ตามแผนงานของคณะกรรมการการศึกษาปัญหาระดับยุทธศาสตร์และนโยบายกองทัพเรือ คณะทำงานที่ 2, 2543.

²⁹ “Kra canal/ports industrial zone progress report No.8,” ระบบหอจดหมายเหตุต่างประเทศ ทูลกระหม่อมอาจารย์, accessed June 23, 2023, สามารถสืบค้นได้ที่ : <https://archives.nrct.go.th/histdept/items/show/473>.

2.2 ผลการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อปี 2541 ตามเอกสาร “สรุปข้อวิเคราะห์ความเป็นไปได้เปรียบเทียบโครงการชุดคอคอดกระและโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ มีนาคม 2541”³⁰

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้สรุปข้อวิเคราะห์ความเป็นไปได้โครงการชุดคอคอดกระ จากการประมวลการศึกษาโครงการชุดคอคอดกระ แนว 5A โดยนำผลการศึกษาของที่ปรึกษา TAMS สถาบัน Fusion Energy Foundation (FEF) และคณะกรรมการวิสามัญของรัฐสภาวิเคราะห์โดยมีประเด็นสำคัญ ดังนี้

1. โครงการชุดคอคอดกระ แนว 5A โดยข้อเท็จจริงสามารถร่นระยะทางและประหยัดเวลาในการเดินเรือมากกว่าเส้นทางเดินเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกาประมาณ 11 ชั่วโมง ช่องแคบซุนดาประมาณ 47 ชั่วโมง และช่องแคบลอมบอกประมาณ 3 วัน (ความเร็ว 29.6 กิโลเมตร/ชั่วโมง) ดังนั้น ในการศึกษาผลตอบแทนเชิงเศรษฐกิจของโครงการชุดคอคอดกระ จึงต้องคำนึงถึงการแข่งขันในเชิงธุรกิจและคุณภาพของการบริการว่าคุ้มค่ากับการลงทุนหรือไม่กับการเดินเรือผ่านเส้นทางที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

2. การคำนวณอัตราผลตอบแทนจากการลงทุน

2.1 ประมาณการค่าลงทุน

- ชุดโดยใช้นิวเคลียร์ระยะเวลา 8 – 13 ปี ค่าลงทุน 295,000 ล้านบาท (ราคาปี 2532) คิดเป็น 435,849 ล้านบาท (ราคาปี 2540)

- ชุดโดยวิธีธรรมดา ระยะเวลา 10 – 15 ปี ค่าลงทุน 500,000 ล้านบาท (ราคาปี 2530) คิดเป็น 814,448 ล้านบาท (ราคาปี 2540)

2.2 ประมาณการรายรับ

- ค่าผ่านคลอง (80%) ค่าภาระที่ทำเรือและรายได้จากเขตอุตสาหกรรม (20%) คิดเป็นรายได้รวม 1.77 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ในระยะเวลา 67 ปี

2.3 อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน 13.8%

2.4 ระยะเวลาคืนทุน ไม่น้อยกว่า 50 ปี

2.5 ข้อสมมติฐาน ที่กำหนดในการคำนวณอัตราผลตอบแทนจากการลงทุน

- ช่องแคบมะละกาถูกปิดเรือจำนวน 220,000 ลำต่อปี จำเป็นต้องมาผ่านโครงการชุดคอคอดกระ

- เศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกขยายตัวอยู่ในระดับสูง

³⁰ สามารถสืบค้นรายงานฉบับเต็มได้ที่ QR Code ตามภาคผนวก ข.

3. ภายใต้ข้อสมมติฐานข้างต้น ผลการศึกษาได้ประมาณค่าผ่านคลองของเรือน้ำมัน 0.50 ดอลลาร์สหรัฐ/ตัน (ราคาปี 2530) หรือ 0.80 ดอลลาร์สหรัฐ/ตัน (ราคาปี 2540) และเรือสินค้า 0.75 ดอลลาร์สหรัฐ/ตัน (ราคาปี 2530 หรือ 1.2 ดอลลาร์สหรัฐ/ตัน (ราคาปี 2540) คิดเป็นค่าผ่านคลองสำหรับเรือน้ำมันขนาด 250,000 DWT เท่ากับ 200,000 ดอลลาร์สหรัฐเที่ยว แต่การผ่านคลองจะประหยัดเวลาเดินทางจากตะวันออกกลาง – ญี่ปุ่น ได้เพียง 0.45 วัน (11 ชั่วโมง) เมื่อเทียบกับช่องแคบมะละกาคิดเป็นค่าใช้จ่ายที่ลดลงเพียง 31,860 ดอลลาร์สหรัฐ (ค่าใช้จ่ายของเรือน้ำมัน 250,000 DWT คิดเป็น 70,800 ดอลลาร์สหรัฐ/วัน (ราคาปี 2540) ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาด้านความต้องการใช้คลองเป็นแนวทางเลือกแทนช่องแคบมะละกาและซุนดา

4. โครงการขุดคอคอดกระ เป็นโครงการที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องให้แล้วเสร็จทั้งระบบจึงจะใช้ประโยชน์จากโครงการได้และไม่สามารถแยกส่วนในการดำเนินการ (Indivisible Project) ดังนั้น ในการลงทุนโครงการดังกล่าว จัดได้ว่าเป็นโครงการที่มีความเสี่ยงสูงต่อการลงทุนสูงถึง 800,000 ล้านบาท และต้องใช้เวลาขุดนานถึง 10 – 15 ปี โดยยังไม่ได้รับผลตอบแทนจนกว่าการขุดจะแล้วเสร็จ ซึ่งจะมีผลกระทบเชิงลบต่อเศรษฐกิจโดยรวม แม้ในช่วงที่ประเทศไทยไม่ได้ประสบภาวะวิกฤตเช่นปัจจุบัน (หมายถึงปี 2540)

5. โครงการขุดคอคอดกระ ยังไม่มีการศึกษาในรายละเอียดเกี่ยวกับผลกระทบเชิงบวกจากการพัฒนาอุตสาหกรรมและการบริการอย่างเป็นระบบ ซึ่งหากมีการจัดทำโครงการขุดคอคอดกระจำเป็นต้องมีการศึกษาอย่างละเอียด เนื่องจากคลองสุเอซ คลองปานามา เป็นตัวอย่างที่คล้ายคลึงกับโครงการขุดคอคอดกระ ซึ่งไม่ประสบความสำเร็จในการพัฒนาอุตสาหกรรมเท่าที่ควรเนื่องจากคลองที่เกิดขึ้นเป็นเพียงทางผ่านเท่านั้น

6. ปัญหาด้านต้นทุนมีความไม่แน่นอนและมีความเสี่ยงสูง เนื่องจากเป็นโครงการที่ใช้เวลาก่อสร้างยาวนานและในระยะหลังมีความคิดที่จะใช้แรงงานเป็นหลักในการขุดคลอง ซึ่งการใช้แรงงานมาก ๆ อาจมีปัญหาทำให้การก่อสร้างอาจไม่แล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนดส่งผลให้ต้นทุนการก่อสร้างเพิ่มสูงขึ้นเกินงบประมาณที่คาดไว้ ดังนั้น ในการพัฒนาโครงการขุดคอคอดกระ ควรจะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบทั้งในด้านการลงทุน ผลตอบแทนที่จะได้รับ เทคโนโลยีที่ใช้ในการขุดและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งจะเกิดขึ้นในวงกว้างทั้งต่อประชากรในพื้นที่และระบบนิเวศวิทยา เช่น ที่ทิ้งดินและหินจากการขุดคลองจำนวน 5,500 ล้านลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้ โครงการขุดคอคอดกระเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ต้องลงทุนสูงมากถึง 500,000 - 810,000 ล้านบาท และมีความเสี่ยงด้านการตลาดโดยเฉพาะผู้ใช้คลองที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายที่สูงกว่าเมื่อเปรียบเทียบการผ่านช่องแคบมะละกา และซุนดา ดังนั้น ในการวิเคราะห์โดยนำผลการศึกษาของ TAMS ตามการขุดคลองกระแนว 5A โดยใช้นิวเคลียร์ มาวิเคราะห์ทำให้เห็นว่า อัตราค่าตอบแทนและระยะเวลาคืนทุนของโครงการอาจไม่เป็นไปตามข้อสมมติฐานที่บริษัทที่ปรึกษากำหนด นอกจากนี้ โครงการยังส่งผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อมในวงกว้าง เช่น การอพยพราษฎรจำนวนมากที่ทิ้งดินและหินจำนวนมากกว่า 5,500 ล้านลูกบาศก์เมตร และกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาอื่น ๆ ดังนั้น จึงไม่สนับสนุนแนวคิดดังกล่าวและหากรัฐบาลมีนโยบายจะริเริ่มโครงการจำเป็นต้องศึกษาในรายละเอียดทุกด้านก่อนตัดสินใจ

2.3 ผลการศึกษาของคณะกรรมการการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองกระ วุฒิสภา พฤษภาคม 2547³¹

ในปี 2544 สมาชิกวุฒิสภา ได้ตั้งคณะกรรมการการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองกระ ขึ้น โดยกรรมการวิสามัญฯ ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการวิสามัญด้านต่าง ๆ รวม 7 ด้านประกอบด้วย คณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านพื้นที่และสิ่งแวดล้อม ด้านวิศวกรรมและธรณีวิทยา ด้านความมั่นคงแห่งชาติ ด้านเศรษฐกิจ ด้านความร่วมมือระหว่างประเทศและเงินทุน ด้านประชาพิจารณ์ และด้านกฎหมาย ใช้ระยะเวลาในการศึกษารวม 3 ปี โดยจากการศึกษาเบื้องต้น (Pre – Feasibility Study) อย่างละเอียดถี่ถ้วนเพื่อให้ลดผลกระทบในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความมั่นคงของประเทศ รวมถึงการศึกษาดูงานภายในประเทศและต่างประเทศ และได้รวบรวมพื้นที่เส้นทางและแนวเส้นทางที่เคยมีการสำรวจหรือศึกษามาแล้วทั้งหมด รวมทั้งแนวเส้นทางที่คณะกรรมการวิสามัญฯ เห็นว่ามีความเหมาะสมรวมจำนวนทั้งสิ้น 6 พื้นที่เส้นทาง แบ่งเป็นแนวเส้นทางได้ทั้งสิ้น 13 แนวเส้นทางดังนี้³²

พื้นที่เส้นทางที่ 1 ได้แก่แนวเส้นทาง 1 2 และ 2A แนวคลองผ่านจังหวัดระนอง - ชุมพร ความยาวประมาณ 80 กิโลเมตร

พื้นที่เส้นทางที่ 2 ได้แก่แนวเส้นทาง 3 3A และ 3C แนวคลองผ่านจังหวัดกระบี่ - พังงา - สุราษฎร์ธานี ความยาวประมาณ 180 กิโลเมตร

พื้นที่เส้นทางที่ 3 ได้แก่แนวเส้นทาง 4 แนวคลองผ่านจังหวัดกระบี่ - นครศรีธรรมราช ความยาวประมาณ 200 กิโลเมตร

พื้นที่เส้นทางที่ 4 ได้แก่แนวเส้นทาง 5 5A และ 6 แนวคลองผ่านจังหวัดสตูล - สงขลา ความยาวประมาณ 102 กิโลเมตร

พื้นที่เส้นทางที่ 5 ได้แก่แนวเส้นทาง 7 และ 7A แนวคลองผ่านจังหวัดตรัง - พัทลุง - สงขลา ความยาวประมาณ 100 กิโลเมตร

พื้นที่เส้นทางที่ 6 ซึ่งคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ลงพื้นที่ศึกษาเพิ่มเติมคือ แนวเส้นทาง 9A แนวคลองผ่านจังหวัดกระบี่ - ตรัง - พัทลุง - นครศรีธรรมราช - สงขลา ความยาวประมาณ 120 กิโลเมตร

ผลการศึกษาสรุปว่าเห็นสมควรให้มีการขุดคลองเชื่อมระหว่างทะเลอันดามัน มหาสมุทรแปซิฟิก โดยคณะกรรมการวิสามัญฯ เสนอใช้ชื่อ “คลองไทย” และเลือกใช้แนวเส้นทาง 9A ผ่านจังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช และสงขลา และได้ทำการสำรวจภูมิประเทศบริเวณแนวที่จะขุดคลองไทย รวมถึงการชี้แจงรายละเอียดให้ประชาชนในจังหวัดที่จะขุดคลองไทยและจังหวัดใกล้เคียงได้เข้าใจ เพื่อให้การสนับสนุนในการขุดคลองไทย รับฟังความเห็นโดยรวมจากประชาชนและได้ศึกษาถึงความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม การเงิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ชนิด ขนาด และจำนวนของเรือที่แล่นผ่านคลองไทย และข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและมีข้อเสนอแนะที่สำคัญ อาทิ

2.3.1 สมควรขุดคลองไทยทางภาคใต้ของประเทศไทย เชื่อมระหว่างทะเลอันดามัน มหาสมุทรแปซิฟิก โดยคณะกรรมการวิสามัญฯ เสนอใช้ชื่อ “คลองไทย” และเลือกใช้เส้นทาง 9A ผ่านจังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช และสงขลา ความยาวประมาณ 120 กิโลเมตร

³¹ อ้างถึงแล้ว, *เชิงอรรถที่ 8*.

³² อ้างถึงแล้ว, *ตามภาพที่ 9*.

2.3.2 ลักษณะคลองแบบคลองคู่ขนาน เป็นคลองบนและคลองล่าง เพื่อการสัญจรทางเดียว ความกว้างประมาณคลองละ 350 เมตร ณ จุดกลับเรือกว้าง 500 เมตร ซึ่งจะมีไม่เกิน 2 แห่ง หรือตามที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ การกักน้ำ การคุ้มครองคลอง และการรักษาความสงบเรียบร้อยในการจัดการ ส่วนความลึกของคลอง คือ 30 เมตร ความยาวเฉลี่ย 120 กิโลเมตร โดยประมาณ (คลองบน 125 กิโลเมตร คลองล่างประมาณ 120 กิโลเมตร) คลองคู่ขนาน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในการเดินเรือและความรวดเร็วในการเดินเรือ เพื่อไม่ให้ต้องรอหลัก สามารถรองรับเรือได้ คลองละ 200-300 ลำต่อคลอง ต่อวันและเพื่อให้เรือ VLCC และ ULCC ขนาด 200,000 – 300,000 DWT สามารถแล่นได้อย่างสะดวก และเป็นการจูงใจให้เรือใช้คลองไทยมากขึ้น เพราะประหยัดเวลาและเชื้อเพลิงได้มาก แทนการแล่นเรือผ่านเส้นทางช่องแคบมะเลกา ซึ่งประหยัดได้ 3 วัน และคิดเป็นระยะทางที่ประหยัดได้ไม่น้อยกว่า 2,400 กิโลเมตร ช่องแคบซุนดาและช่องแคบลอมบอก 5 – 7 วัน ทำให้ลดภาวะเรือนกระจกจากการเผาเชื้อเพลิง (น้ำมัน) ลงได้จำนวนมหาศาล

2.3.3 ระดับน้ำของสองฝั่งทะเลต่างกันประมาณ 25 เซนติเมตร จึงเป็นคลองในระดับน้ำทะเลไม่ต้องสร้างประตูน้ำ เพื่อยกระดับให้เรือผ่าน

2.3.4 กำหนดแนวให้มีเขตเศรษฐกิจพิเศษและการออกกฎหมายใหม่เกี่ยวกับกฎหมายทะเล การเดินเรือและกฎหมายใด ๆ ที่เกี่ยวกับการเดินเรือสากล เป็นต้น ทั้งนี้ ตามความเห็นชอบร่วมกันกับคณะกรรมการแห่งชาติศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ ที่มีการประชุมร่วมกันเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2545 เห็นว่า ควรจะสนับสนุนการขุดคลองไทย แนว 9A ที่จะมีความคุ้มค่าและมีความเป็นไปได้ โดยในทางทฤษฎีการขุดคลองเป็นยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจซึ่งน่าจะเป็นผลดีต่อประเทศ แต่อย่างไรก็ดีในผลการศึกษามีได้มีการกล่าวถึงหรืออ้างอิงตัวเลขของผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เป็นรูปธรรมเลย นอกจากนั้นแล้วผลการศึกษายังสรุปชัดเจนว่า “การขุดคลองไทยอย่างเดียวยังไม่สามารถจูงใจให้เกิดการลงทุนขนาดใหญ่ได้ จำเป็นต้องพัฒนาพื้นที่ประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษใน 5 จังหวัด”³³ ตลอดแนวคลองด้วย จากรายงานฉบับของคณะกรรมการวิชาการวิสามัญฯ ได้ชี้ให้เห็นถึงผลดีด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมืองความมั่นคง ทางสมุทรภาพของประเทศไทยและของประชาคมโลก แต่อย่างไรก็ตามจะต้องมีการศึกษาขั้นสมบูรณ์ (Full Feasibility Study) และศึกษาความเป็นไปได้ในเชิงลึกอย่างละเอียดถี่ถ้วนอีกครั้งหนึ่ง

³³ อ้างถึงแล้ว, *เชิงอรรถที่ 12*, หน้า 203.

2.4 ผลการศึกษาการขุดคอคอดกระเพื่อแก้ปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจและสังคม (พิจารณาเฉพาะกรอบความมั่นคงทางทะเล) จัดทำโดย ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ทหารเรือ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง พฤษภาคม 2550³⁴

การศึกษาการขุดคอคอดกระเพื่อแก้ไขปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจและสังคมในกรอบความมั่นคงในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบด้านความมั่นคงทางทะเลและการขุดคอคอดกระโดยไม่พิจารณาด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยีที่มีหน่วยงานอื่น ๆ ได้ทำการศึกษาควบคู่กันแล้ว การพิจารณาศึกษาวิเคราะห์สภาพแวดล้อมความมั่นคงทางทะเลโดยประเมินภัยคุกคามปัญหาและสิ่งท้าทายก่อนและหลังการขุดคลอง รวมทั้งวิเคราะห์ผลกระทบต่อภารกิจของ ทร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อลดความเปราะบางของการวิเคราะห์จึงได้กำหนดว่า การวิเคราะห์และยึดแนวทางการขุดคอคอดกระว่าจะขุดที่เส้นทางของไทยแนว 9A ซึ่งเป็นมติวุฒิสภาเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2548 ให้ขุดคลองไทยเส้นทางตัดผ่านจังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช สงขลา ระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร ผลการศึกษาพบว่าจากการขุดคลองไทย จะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ ดังนี้

2.4.1. การมีคลองเชื่อมระหว่างอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามันจะเป็นผลดีต่อการเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือที่มีระยะทางสั้นลง ในกรณีที่เกิดความขัดแย้งกับประเทศฝั่งตะวันตกหรือเกิดภัยธรรมชาติที่จำเป็นต้องสนับสนุนกำลังเพิ่มก็จะสามารถกระทำได้อย่างรวดเร็ว นับว่าในเชิงยุทธวิธีแล้วคลองจะเอื้ออำนวยต่อหลักการทำสงครามที่เอื้อต่อคุณลักษณะของกำลังทางเรือที่จะต้องมีความรวดเร็วและคล่องตัว

2.4.2 กำลังทางเรือไม่ต้องผ่านน่านน้ำของต่างประเทศซึ่งจะง่ายต่อการเดินทางและการรักษาความลับ รวมทั้งไม่ต้องเผชิญหน้ากับกำลังของประเทศเจ้าของน่านน้ำ โดยเฉพาะในกรณีที่มีความขัดแย้งกับประเทศด้านใต้ เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์หรือแม้แต่อินโดนีเซียการใช้เส้นทางช่องแคบมะละกาอาจไม่สามารถกระทำได้อย่างเสรีหรือต้องถูกยกเลิกไป ซึ่งการมีคลองเกิดขึ้นจะทำให้ประเทศไทยลดความเสียเปรียบด้านการส่งกำลังและการเคลื่อนกำลังระหว่างทะเลทั้งสองด้านนับเป็นส่วนหนึ่งของข้อดีเชิงยุทธวิธีด้านการเคลื่อนกำลังและการส่งกำลังบำรุงและยังช่วยลดความเสียเปรียบเชิงยุทธศาสตร์กับประเทศเพื่อนบ้านทางใต้และฝั่งตะวันตก

2.4.3 การเกิดขึ้นของคลองที่จะทำให้เส้นทางขนส่งใหม่ของโลกย่อมมีความเสี่ยงต่อภัยคุกคามด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะภัยคุกคามจากขบวนการแบ่งแยกดินแดนและขบวนการก่อการร้ายและสิ่งท้าทายจากการแทรกแซงของประเทศมหาอำนาจเพื่อเข้ามาแสวงหาประโยชน์หรือพยายามควบคุมการใช้ประโยชน์จากคลอง ทำให้คลองนี้จะเป็นเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ระดับโลกในการโจมตีจากกลุ่มต่าง ๆ ที่ยากต่อการป้องกันภัยที่อาจเกิดขึ้น หรือถ้าประเทศไทยต้องการรับประกันความปลอดภัยให้อยู่ในระดับสูงตลอดเวลาที่จำเป็นต้องลงทุนทั้งงบประมาณและกำลังพลที่มากขึ้นด้วยจนอาจจะไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจและหากมีความผิดพลาดหรือบกพร่องต่อการป้องกันและการเกิดเหตุการณ์โจมตีสำเร็จจะทำให้ผู้ใช้คลองเปลี่ยนไปใช้เส้นทางอื่น ทำให้รายได้จากการใช้คลองก็ไม่สามารถทำได้ตามที่คาดเท่ากับว่าการสร้างคลองก็จะเป็นเพียงการเพิ่มภาระในการดูแลรักษาป้องกันภัยคุกคาม

³⁴ สามารถสืบค้นรายงานฉบับเต็มได้ที่ QR.Code ภาคผนวก ฅ

จึงนับได้ว่าคลองจะทำให้เกิดภาระต่อประเทศไทยจากการเป็นเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ของกลุ่มก่อการร้าย และแบ่งแยกดินแดนและมหาอำนาจ

2.4.4 การสร้างคลองจะแบ่งพื้นที่แผ่นดินไทยออกเป็นสองส่วน การดูแลรักษาความมั่นคงในพื้นที่แผ่นดินด้านใต้คลองจะถูกแยกอาจมีความลำบากเพราะเส้นทางที่เชื่อมระหว่างแผ่นดินทั้งสองส่วนจะเหลือเพียงอุโมงค์หรือสะพานข้ามคลองและการลำเลียงทางน้ำ การเคลื่อนย้ายกำลังทางบกจะถูกโจมตีตามจุดเหล่านี้ได้ง่าย เนื่องจากเป็นจุดปมการคมนาคมขนส่งทางบก (Choke point) ที่เชื่อมระหว่างแผ่นดินใต้และฝั่งเหนือ นอกจากนี้การตัดเส้นทางเหล่านี้จะทำให้เกิดความยุ่งยากในการเคลื่อนย้ายขนส่งที่มีผลทั้งทางเศรษฐกิจและต่อการเคลื่อนย้ายกำลังทางทหารด้วย นอกจากนี้ การที่ประเทศถูกแบ่งออกเป็นสองส่วนการป้องกันประเทศจะต้องแยกกำลังเพื่อทำการป้องกันทั้งสองพื้นที่ไม่สามารถรวมกำลังในการป้องกันในพื้นที่เดียวได้ เพราะการเคลื่อนกำลังไม่มีความสะดวกนับเป็นข้อเสียในเชิงยุทธศาสตร์ในการป้องกันประเทศและเป็นข้อเสียเชิงยุทธวิธีต่อกำลังทางบก

2.4.5 หน่วยงานรับผิดชอบความมั่นคงและความปลอดภัยทางทะเลจะมีพื้นที่ปฏิบัติการเพิ่มขึ้นและต้องปรับความเข้มข้นของการปฏิบัติเพิ่มขึ้นอย่างมาก เพื่อที่จะรองรับกับสภาพแวดล้อมใหม่ที่อ่อนไหว ซับซ้อนและทวีความรุนแรงของปัญหาและภัยคุกคามมากขึ้น ถึงแม้จะมีส่วนดีที่คลองไทยจะเอื้อต่อการเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือระหว่างทะเลฝั่งอ่าวไทยกับฝั่งทะเลอันดามัน การเคลื่อนย้ายกำลังระหว่างกำลังในฝั่งอ่าวไทยกับฝั่งอันดามันจะมีระยะทางลดลงจากเดิมต้องใช้ช่องแคบมะละกา ทำให้กำลังทางเรือไม่ต้องเผชิญกับกำลังของประเทศเพื่อนบ้านทางใต้ของไทย แต่จากการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมความมั่นคงพบว่า เส้นทางที่สร้างใหม่นี้จะเต็มไปด้วยปัญหาและภัยคุกคามรูปแบบต่าง ๆ ที่ยากต่อการระวังป้องกันโดยเฉพาะภัยจากขบวนการก่อการร้ายทั้งในและต่างประเทศ

2.4.6 การใช้เส้นทางเพื่อเคลื่อนกำลังทางเรืออาจจะไม่ปลอดภัยอีกต่อไป เนื่องจากเรือของทางราชการย่อมเป็นเป้าหมายของการก่อการร้ายและยังเป็นการเคลื่อนกำลังทางเรือผ่านพื้นที่จำกัดการระวังป้องกันย่อมยากลำบาก ถ้าทำลายเรือรบได้จะส่งผลด้านจิตวิทยาของการก่อการร้ายในระดับสูง นอกจากเรือรบที่จะใช้เป็นการโจมตีแล้วยังมีส่วนที่ล่อแหลมต่อการโจมตีอื่น ๆ อีก ได้แก่ สิ่งปลูกสร้างและเรือสินค้าที่ผ่านเข้า - ออก โดยเฉพาะสะพานและอุโมงค์เชื่อมคลองถ้าถูกโจมตีจะมีผลต่อการเคลื่อนกำลังพลทั้งทางบกและจากกิตขวางเส้นทางเดินเรืออีกด้วย จากปัญหาและภัยที่จะต้องเผชิญประเทศไทยจะต้องลงทุนสร้างกำลังทางเรือมีจำนวนมากซึ่งถ้าพิจารณาการขุดคลองในแง่ของผลประโยชน์จากการป้องกันประเทศ เมื่อเปรียบเทียบกับการไม่ขุดคลองแล้วมีความจำเป็นต้องลงทุนสร้างกำลังทางเรือและใช้งบประมาณในการปฏิบัติการมากกว่าการพัฒนา กำลังทางเรือและฐานทัพเรือฝั่งอันดามันให้พร้อมในตัวโดยไม่ต้องพึ่งกำลังและสิ่งอำนวยความสะดวกจากฝั่งอ่าวไทย

2.4.7 ประเทศต่าง ๆ ที่มีผลกระทบจากคลองไทยจะต้องทำการทบทวนกำหนดยุทธศาสตร์และกำลังรบใหม่ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเลที่มีการเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้รวมถึงประเทศไทยด้วย รวมทั้งภารกิจ บทบาท และหน้าที่ของ ทร.จะมีเพิ่มขึ้นเพื่อให้สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ตามที่ได้กล่าวข้างต้นโดยเฉพาะหน้าที่ในการป้องกันประเทศทางทะเล หน้าที่ในการรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลและหน้าที่ในการรักษากฎหมายทางทะเลที่จะมีความซับซ้อนและมีภารกิจที่เพิ่มขึ้นมากกว่าการประสานงานกับหน่วยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ จะต้องมีความเป็นเอกภาพและมีประสิทธิภาพอย่างมากมิฉะนั้นจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของคลองและพื้นที่ทางทะเล

2.4.8 เมื่อการลงทุนในการสร้างคลองต้องใช้งบประมาณมหาศาล ผู้ลงทุนจะต้องคำนึงถึงผลกำไรเป็นหลัก การที่สนับสนุนให้เรือราชการของ ทร. หรือหน่วยงานราชการอื่น ๆ ใช้อย่างเสรีไม่มีค่าใช้จ่ายย่อมส่งผลต่อการจัดเก็บรายได้ของคลอง จึงเป็นไปได้ว่าการใช้คลองของเรือหรือหน่วยงานราชการอาจจะต้องถูกจำกัดหรือมีค่าใช้จ่ายเช่นเดียวกับการจำกัดจำนวนเรือของ ทร. ในการใช้ท่าเรือพาณิชย์ในปัจจุบัน

เมื่อพิจารณาผลกระทบด้านความมั่นคงทางทะเลจากการขุดคลองไทยสรุปได้ว่า จะส่งผลกระทบต่อยุทธศาสตร์ในการป้องกันประเทศ ทำให้สถานะแวดล้อมความมั่นคงทางทะเลเปลี่ยนไปในเชิงลบมากกว่าจะเป็นผลดีโดยเฉพาะผลกระทบต่อการสูญเสียดินแดนและการเป็นเป้าหมายที่ยากต่อการป้องกันภัยคุกคามทั้งในและนอกประเทศ ทั้งยังเป็นส่วนกระตุ้นความรุนแรงของปัญหาและสิ่งท้าทายต่อความมั่นคงทางทะเลในรูปแบบต่าง ๆ อีกจำนวนมากถึงแม้คลองไทยจะมีผลดีในระดับของยุทธวิธีการเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือ แต่จะส่งผลกระทบต่อยุทธศาสตร์การป้องกันประเทศนั้นคือการขุดคลองไทยจะไม่ได้เอื้อต่อสถานะแวดล้อมทางความมั่นคงของประเทศไทย โดยเฉพาะถ้าประเทศไทยยังมีระบบการบริหารจัดการทั้งในระดับนโยบายและหน่วยปฏิบัติที่เป็นเช่นปัจจุบันแล้วการมีคลองไทยย่อมเหมือนกับมีระเบิดเวลาที่จุดชนวนแล้วอยู่ในบ้านจึงไม่เห็นด้วยหากจะมีการขุดคลองไทย

2.5 ผลการศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่ง ตามเอกสาร “กลยุทธ์การฟื้นฟูเศรษฐกิจไทย และผลการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นของโครงการคลองกระแ่งประเทศไทย ธันวาคม 2558”³⁵ ซึ่งได้มีการถกแถลงและเผยแพร่ข้อมูลในช่วงการจัดสัมมนาเรื่อง “หาความจริงเกี่ยวกับคลองไทย” เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 10 มีนาคม 2565 ณ ห้องกรุงธนบอลรูม ชั้น 3 โรงแรมเดอะ รอยัลริเวอร์ บางพลัด กรุงเทพมหานคร โดยได้เชิญหน่วยงาน ผู้ที่สนใจและมีข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับการศึกษาโครงการคลองไทยของหน่วยงานต่างๆ มานำเสนอข้อมูลและแลกเปลี่ยนความเห็น ซึ่งผลการศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่งฉบับนี้มีการดำเนินการในช่วงหลังปี 2552 โดยบริษัทเอกชนจีนได้ร่วมมือกับองค์กรเอกชนไทย ทำการศึกษาในเรื่องการขุดคลองกระตามแนว 9A และการสร้างเกาะเทียมทั้งสองฝั่ง รวมถึงการลงสำรวจพื้นที่โดยดำเนินการร่วมกับมหาวิทยาลัยปักกิ่งและเมื่อปี 2558 ได้จัดทำเอกสารกลยุทธ์การฟื้นฟูเศรษฐกิจไทยและผลการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นของโครงการคลองกระแ่งประเทศไทยโดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

2.5.1 การันระยะทางและระยะเวลาในการเดินเรือของคลอง

การศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นของโครงการคลองกระฉบับนี้ จะแบ่งแนวคลองกระออกเป็น 2 เส้นทาง ได้แก่ แนวเส้นเหนือกับเส้นกลาง ดังนี้

เส้นเหนือ ระหว่างจังหวัดชุมพร – จังหวัดระนอง คลองมีความยาวรวม 192 กิโลเมตร โดยความยาวการขุดลอกทางบกคือ 76 กิโลเมตร ความยาวของช่องทางนำเรือสู่ทะเลฝั่งอ่าวไทยคือ 52 กิโลเมตร ความยาวของช่องทางนำเรือสู่ทะเลฝั่งอันดามันคือ 64 กิโลเมตร

เส้นกลาง ระหว่างจังหวัดนครศรีธรรมราช – จังหวัดตรัง คลองมีความยาวรวม 211 กิโลเมตร โดยความยาวการขุดลอกทางบก คือ 135 กิโลเมตร ความยาวของช่องทางนำเรือสู่ทะเลฝั่งอ่าวไทย คือ 45 กิโลเมตร ความยาวของช่องทางนำเรือสู่ทะเลฝั่งอันดามัน คือ 31 กิโลเมตร

³⁵ อ้างถึงแล้ว, *เชิงอรรถ 14*.



ภาพที่ 10 แสดงที่ตั้งของเส้นทางของคลอง
 ที่มา : ผลการศึกษาโดยมหาวิทยาลัยทักษิณ เมื่อปี 2558

การร่นระยะทางและระยะเวลาของคลองกระในเส้นทางเดินเรือจากตะวันออกกลางไปประเทศไทย

เส้นทางเดินเรือจากตะวันออกกลางไปประเทศไทย			
	ระยะทางการเดินเรือ (km)	ระยะทางที่ลดลง (km)	เวลาที่ประหยัด (h)
ผ่านช่องแคบมะละกา	2,690		
ผ่านคลองกระ	เส้นกลาง	1,250	52 – 78
	เส้นเหนือ	1,060	59 - 88

หมายเหตุ ระยะทางการเดินเรือไม่ใช่ความยาวรวมทั้งเส้นทาง เป็นเฉพาะความยาวที่เปรียบเทียบ
ตารางที่ 1 การร่นระยะทางและเวลาของคลองกระในเส้นทางเดินเรือจากตะวันออกกลาง
ไปประเทศไทย

ที่มา : ผลการศึกษาโดยมหาวิทยาลัยปักกิ่ง เมื่อปี 2558



ภาพที่ 11 ภาพเปรียบเทียบการเดินเรือจากตะวันออกกลางไปประเทศไทย

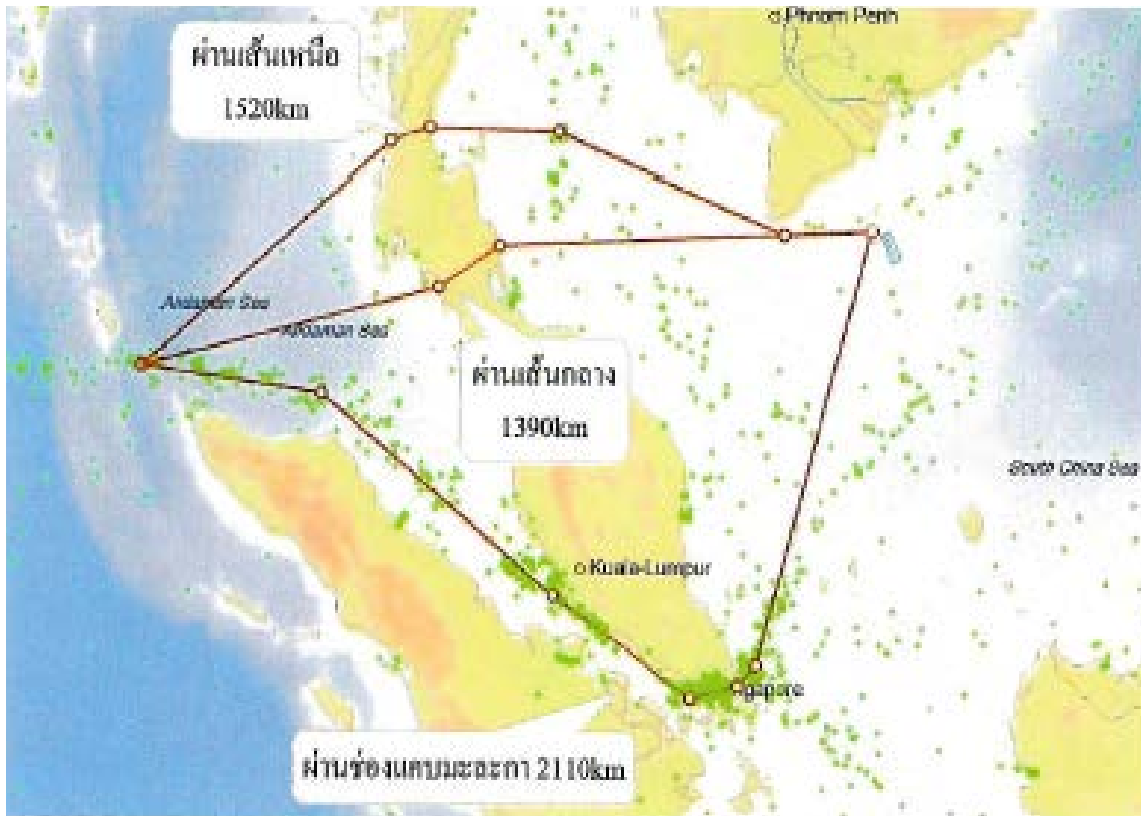
ที่มา : ผลการศึกษาโดยมหาวิทยาลัยปักกิ่ง เมื่อปี 2558

2.5.2 การร่นระยะทางและระยะเวลาของคลองกระในเส้นทางเดินเรือจากตะวันออกกลางไปตะวันออกไกล

เส้นทางเดินเรือจากตะวันออกกลางไปตะวันออกไกล			
	ระยะทางการเดินเรือ (km)	ระยะทางที่ลดลง (km)	เวลาที่ประหยัด (h)
ผ่านช่องแคบมะละกา	2,110		
ผ่านคลองกระ	เส้นกลาง	1,390	720
	เส้นเหนือ	1,520	590

หมายเหตุ ระยะทางการเดินเรือไม่ใช่ความยาวรวมทั้งเส้นทาง เป็นเฉพาะความยาวที่เปรียบเทียบ
ตารางที่ 2 การร่นระยะทางและระยะเวลาของคลองกระในเส้นทางเดินเรือจากตะวันออกกลางไปตะวันออกไกล

ที่มา : ผลการศึกษาโดยมหาวิทยาลัยปักกิ่ง เมื่อปี 2558



ภาพที่ 12 ภาพเปรียบเทียบการเดินเรือจากตะวันออกกลางไปตะวันออกไกล

ที่มา : ผลการศึกษาโดยมหาวิทยาลัยปักกิ่ง เมื่อปี 2558

2.5.3 การรันระยะทางและระยะเวลาของคลองกระของเรือน้ำมันระดับ 300,000 ตัน จากตะวันออกกลางไปตะวันออกไกล

เรือน้ำมันระดับ 300,000 ตันจากเส้นทางตะวันออกกลางไปตะวันออกไกล					
	ระยะทางการเดินเรือ (km)	ระยะที่ลด (km)	เวลาที่ประหยัด (h)		
			ความเร็ว 10 kn	ความเร็ว 15 kn	
ผ่านช่องแคบซุนดา	5,270				
ผ่านคลองกระ	เส้นกลาง	3,070	2,200	118.8	79.2
	เส้นเหนือ	3,200	2,070	111.8	74.5

หมายเหตุ ระยะทางการเดินเรือไม่ใช่ความยาวรวมทั้งเส้นทาง เป็นเฉพาะความยาวที่เปรียบเทียบ ตารางที่ 3 การรันระยะทางและระยะเวลาของคลองกระของเรือน้ำมันระดับ 300,000 ตัน

จากตะวันออกกลางไปตะวันออกไกล

ที่มา : ผลการศึกษาโดยมหาวิทยาลัยปักกิ่ง เมื่อปี 2558



ภาพที่ 13 ภาพเปรียบเทียบของเรือบรรทุกน้ำมันระดับ 3 แสนตันจากตะวันออกกลางไปตะวันออกไกล

ที่มา : ผลการศึกษาโดยมหาวิทยาลัยปักกิ่ง เมื่อปี 2558

2.5.4 การรันระยะทางและระยะเวลาของคลองกระของเรือบรรทุกสินค้าเทกองระดับ 300,000 ตัน จากเส้นทางแอฟริกาใต้หรืออเมริกาใต้ไปยังตะวันออกไกล

เรือบรรทุกสินค้าเทกองระดับ 300,000 ตัน จากเส้นทางแอฟริกาใต้หรืออเมริกาใต้ไปยังตะวันออกไกล					
		ระยะทางการ เดินเรือ (km)	ระยะที่ลัด (km)	เวลาที่ประหยัด (h)	
				ความเร็ว 10 kn	ความเร็ว 15 kn
ผ่านช่องแคบซุนดา		8,700			
ผ่านคลอง กระ	เส้นกลาง	7,870	830	44.8	29.9
	เส้นเหนือ	8,000	700	37.8	25.2

หมายเหตุ ระยะทางการเดินเรือไม่ใช่ความยาวรวมทั้งเส้นทาง เป็นเฉพาะความยาวที่เปรียบเทียบ ตารางที่ 4 การรันระยะทางและระยะเวลาของคลองกระของเรือบรรทุกสินค้าเทกองระดับ 300,000 ตัน จากเส้นทางแอฟริกาใต้หรืออเมริกาใต้ไปยังตะวันออกไกล

ที่มา : ผลการศึกษาโดยมหาวิทยาลัยปุกกิ่ง เมื่อปี 2558



ภาพที่ 14 ภาพเปรียบเทียบของเรือบรรทุกสินค้าเทกองระดับ 3 แสนตัน จากแอฟริกาใต้หรืออเมริกาใต้ไปยังตะวันออกไกล

ที่มา : ผลการศึกษาโดยมหาวิทยาลัยปุกกิ่ง เมื่อปี 2558

2.5.5 การคาดการณ์ปริมาณเรือที่ผ่านคลอง

- ในปี 2573 เรือที่เดินทางผ่านคลองจะมีจำนวน 13,823 ลำต่อปี ในปี 2583 จะมี 21,766 ลำต่อปี และในปี 2593 จะมี 28,368 ลำต่อปี

- ในจำนวนนี้ เป็นเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ 29% เรือบรรทุกน้ำมัน 24% เรือบรรทุกสินค้าเทกอง 25% และเรือประเภทอื่น ๆ อีก 22 %

ประเภทเรือ	ปี 2573	ปี 2583	ปี 2593
ตู้คอนเทนเนอร์	3,726	5,830	8,159
ขนาด 1 หมื่นตันหรือน้อยกว่า	485	525	552
ขนาด 2 หมื่นตัน	291	315	331
ขนาด 3 หมื่นตัน	388	420	442
ขนาด 5 หมื่นตัน	249	256	355
ขนาด 7 หมื่นตัน	442	498	664
ขนาด 1 แสนตัน	884	1,104	1,264
ขนาด 1.2 แสนตัน	241	452	689
ขนาด 1.5 แสนตัน	597	1,603	2,371
ขนาด 2 แสนตัน	149	526	1,008
ขนาด 2 แสนตันขึ้นไป	0	131	483
เรือบรรทุกน้ำมันดิบ	3,854	4,963	6,241
ขนาด 1 แสนตันและน้อยกว่า	260	357	281
ขนาด 1.5 แสนตัน	650	599	590
ขนาด 2.5 แสนตัน	42	55	68
ขนาด 3 แสนตัน	2,879	3,922	5,265
ขนาด 3 แสนตันขึ้นไป	23	30	37
เรือบรรทุกน้ำมันสำเร็จรูป	485	559	663
ขนาด 1 หมื่นตันและน้อยกว่า	293	320	303
ขนาด 2 หมื่นตัน	8	9	9
ขนาด 3 หมื่นตัน	38	35	33
ขนาด 5 หมื่นตัน	85	92	175
ขนาด 8 หมื่นตัน - 1 แสนตัน	5	7	9
ขนาด 1.2 แสนตัน	49	80	114
ขนาด 1.5 แสนตันและมากกว่า	7	16	20
เรือบรรทุกสินค้าเทกอง	3,058	6,014	7,055
ขนาด 1 หมื่นตันและน้อยกว่า	815	1,706	1,691
ขนาด 1 - 2 หมื่นตัน	424	621	769
ขนาด 3.5 - 5 หมื่นตัน	441	1,080	1,071
ขนาด 7 หมื่นตัน	538	981	1,215
ขนาด 1 แสนตัน	499	815	970
ขนาด 1.2 - 1.5 แสนตัน	288	665	1,099
ขนาด 2 แสนตันและมากกว่า	53	146	240
อื่น ๆ	2,700	4,400	6,250
รวม	13,823	21,766	28,368

ตารางที่ 5 การคาดการณ์ปริมาณเรือที่ผ่านคลอง

ที่มา : ผลการศึกษาโดยมหาวิทยาลัยปักกิ่ง เมื่อปี 2558

2.5.6 การเลือกเส้นทางและแผนการจัดวางพื้นที่โดยรวมของคลอง

การศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นนี้ ได้เน้นการเปรียบเทียบเส้นทางที่จะเลือกสองเส้นทางซึ่งจะตั้งชื่อเป็นเส้นเหนือกับเส้นกลาง ทั้งนี้ จากการเปรียบเทียบและการวิเคราะห์ขั้นสุดท้ายพบว่า โครงการคลองเส้นกลางจะยาวกว่าโครงการคลองเส้นเหนือ ทางรถไฟและทางหลวงข้ามคลองจึงมีมากกว่า แต่ปริมาณดินที่ขุดคลองน้อยกว่า อยู่ใกล้กับเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สามารถประหยัดเวลาและระยะเวลาการเดินทางในการขนส่งได้มากพื้นที่ที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูงที่คลองไหลผ่านนั้นค่อนข้างน้อย จึงเสนอเลือกโครงการเส้นกลาง เป็นโครงการจัดวางพื้นที่แบบสองมิติโดยรวมในขั้นต้น โดยมีแผนการจัดวางพื้นที่โดยรวมสำหรับโครงการเส้นกลางดังนี้ คลองทั้งหมดยาว 211 กิโลเมตร โดยคลองขุดดินบนบกยาว 135 กิโลเมตร ช่องทางนำเรือสู่ทะเลฝั่งอ่าวไทยยาว 45 กิโลเมตร ช่องทางนำเรือสู่ทะเลฝั่งอันดามันยาว 31 กิโลเมตร ปากคลองสู่ทะเลฝั่งอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน ได้ถมดินก่อสร้างเป็นเกาะเทียมตะวันออกและเกาะเทียมตะวันตก ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 315.7 ตารางกิโลเมตร การจัดพื้นที่มีดังนี้

ปากคลองสู่ทะเลฝั่งอันดามัน

แผนการนี้ ตะวันตกเชื่อมต่อกับเส้นทางนำเรือสู่ทะเลของทะเลอันดามันตั้งอยู่ระหว่างเกาะลันตาใหญ่และเกาะหงษ์ของประเทศไทยเส้นทางเป็นทิศทางแนวตะวันตกเฉียงใต้ - ตะวันออกเฉียงเหนือ ความยาวประมาณ 30 กิโลเมตร

บริเวณการรวมตัวเรือสำหรับโครงการเส้นกลาง

พื้นที่รวมตัวเรือมีสองแห่ง ตั้งอยู่ทั้งสองด้านของเทือกเขานครศรีธรรมราชบริเวณการรวมตัวเรือแต่ละแห่งยาว 10 กิโลเมตร ช่องทางเดินเรือกว้าง 400 เมตร ออกแบบความสูงมาตรฐานด้านล่างเป็น - 26 เมตร

ปากคลองสู่ทะเลฝั่งอ่าวไทย

ปากคลองสู่ทะเลตั้งอยู่ทางตอนเหนือของทะเลสาบสงขลาประมาณ 12 กิโลเมตร ช่องทางนำเรือสู่ทะเลฝั่งอ่าวไทยยาว 45 กิโลเมตร เป็นแนวทิศตะวันออก - ตะวันตก ทะลุผ่านเกาะเทียมเหนือและใต้ที่วางแผนจะก่อสร้าง

2.5.7 การประเมินการลงทุนและการวิเคราะห์ทางการเงิน

2.5.7.1 ยอดการลงทุนของโครงการนี้ คาดว่าจะอยู่ที่ 73,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเป็นค่าใช้จ่ายในการขุดคลอง 48,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเกาะเทียมฝั่งอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน 25,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

2.5.7.2 วิธีการวิเคราะห์ทางการเงิน

(1) รูปแบบ

รูปแบบที่ 1 : รูปแบบการลงทุนคลองต่างหาก : เฉพาะการก่อสร้างของคลองและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องเท่านั้น ระยะเวลาการประกอบกิจการของคลอง 100 ปี รายได้ส่วนใหญ่จะเป็นค่าผ่านทางของเรือและค่าบริการ

รูปแบบที่ 2 : รูปแบบการพัฒนาอเนกประสงค์ : ที่ก่อสร้างของคลองและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง พร้อมใช้มูลดินหินจากการขุดคลองมาก่อสร้างเกาะเทียมตะวันออกและตะวันตก ระยะเวลาการประกอบกิจการของคลอง 100 ปี รายได้นอกจากนี้มาจากค่าผ่านทางของเรือแล้ว ยังมีรายได้ด้านการขายที่ดินและรายได้การท่องเที่ยว

(2) ระยะเวลาการคำนวณ : ระยะเวลาการก่อสร้าง 6 ปี ระยะเวลาการประกอบกิจการ 100 ปี ระยะเวลาการคำนวณรวมเป็น 106 ปี

(3) การลงทุนรวมและแผนการใช้ : การประมาณทางการเงินจะคำนวณตามการลงทุนค่อนข้างต่ำสำหรับโครงการที่น่าแนะนำและวิเคราะห์ความหวั่นไหวตามขนาดการเพิ่มและลงเป็น 20%

รูปแบบที่ 1 : การลงทุนก่อสร้าง 44,708.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยผ่อนจ่ายเงินลงทุนเป็นเวลา 6 ปี สัดส่วนการลงทุนตั้งแต่ปีที่ 1 – 6 เป็น 20% 15% 15% 15% 15% 20% ตามลำดับ

รูปแบบที่ 2 : การลงทุนก่อสร้าง 72,972.19 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยการลงทุนก่อสร้างคล่องเป็นเงิน 47,873.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐ การลงทุนก่อสร้างเกาะเทียมเป็นเงิน 25,098.65 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แผนการลงทุนเหมือนกับรูปแบบที่หนึ่ง

(4) วิธีการจัดหาเงินทุนและชำระคืนเงิน กู้ยืม 75% อีก 25% เป็นเงินทุนของตนอัตราดอกเบี้ยการกู้เงินคิดตาม 3% ตาม “ความสามารถการชำระคืนสูงสุด”

(5) อัตราภาษีที่เกี่ยวข้อง : คำนวณตามกรณีปลอดภาษีก่อน

(6) รายได้จากประกอบกิจการ รวมถึงรายได้จากการเก็บค่าผ่านเรือ รายได้จากการขายที่ดิน รายได้จากการท่องเที่ยว เป็นต้น

(7) ต้นทุนทั้งหมด : รวมทั้งค่าบำรุงรักษาช่องทางการเดินเรือ ค่าจ้างสวัสดิการและอื่น ๆ ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ถาวร ค่าใช้จ่ายด้านการคิดค้น ค่าบริหาร ค่าใช้จ่ายด้านการจำหน่าย ค่าใช้จ่ายทางบัญชีและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

2.5.7.3 มาตรฐานการเรียกเก็บค่าผ่านเรือของคลองกระในปีแรก

ประเภทเรือและระดับต้น	มาตรฐานการเก็บ ค่าเดินผ่าน (ดอลลาร์สหรัฐ/ ลำ)	ประเภทเรือและระดับ ต้น	มาตรฐานการเก็บค่า เดินผ่าน (ดอลลาร์สหรัฐ/ลำ)
ตู้คอนเทนเนอร์		เรือบรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป	
ระดับ 1 หมื่นตัน และต่ำกว่า	5,396	ระดับ 1 หมื่นตัน และต่ำกว่า	4,144
ระดับ 2 หมื่นตัน	8,115	ระดับ 2 หมื่นตัน	8,202
ระดับ 3 หมื่นตัน	11,223	ระดับ 3 หมื่นตัน	12,087
ระดับ 5 หมื่นตัน	18,130	ระดับ 5 หมื่นตัน	15,540
ระดับ 7 หมื่นตัน	23,742	ระดับ 8 - 10 หมื่นตัน	22,447
ระดับ 1 แสนตัน	32,375	ระดับ 1.2 แสนตัน	26,332
ระดับ 1.2 แสนตัน	35,828	ระดับ 1.5 แสนตัน และขึ้นไป	30,217
ระดับ 1.5 แสนตัน	39,282	สินค้าเทกอง	
ระดับ 2 แสนตัน	44,893	ระดับ 1 หมื่นตันและ ต่ำกว่า	6,977
ระดับ 2 แสนตันและขึ้นไป	56,117	ระดับ 1 - 2 หมื่นตัน	9,468
เรือบรรทุกน้ำมันดิบ		ระดับ 3.5 - 5 หมื่นตัน	11,462
ระดับ 1 แสนตัน และต่ำกว่า	23,742	ระดับ 7 หมื่นตัน	15,448
ระดับ 1.5 แสนตัน	33,238	ระดับ 1 แสนตัน	20,930
ระดับ 2.5 แสนตัน	40,145	ระดับ 1.2 - 1.5 แสน ตัน	27,408
ระดับ 3 แสนตัน	44,030	ระดับ 2 แสนตัน และขึ้นไป	39,867
ระดับ 3 แสนตัน และขึ้นไป	50,505	อื่น ๆ	34,533

ตารางที่ 6 มาตรฐานการเรียกเก็บค่าผ่านเรือของคลองกระในปีแรก

ที่มา : ผลการศึกษาโดยมหาวิทยาลัยปักกิ่ง เมื่อปี 2558

2.5.7.4 การประเมินทางการเงิน

การวิเคราะห์รายได้

(1) ค่าผ่านทางตามชนิดต่าง ๆ ของเรือที่ผ่านคลองกระ โดยเปรียบเทียบกับค่าผ่านทางของช่องแคบมะละกา ช่องแคบลอมบอกและช่องแคบซุนดาและให้ถือเอาการประหยัดค่าใช้จ่ายและค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด เรียกเก็บค่าธรรมเนียม 40% มาตรฐานการเรียกเก็บค่าผ่านทางจะพิจารณาขึ้น 10% ทุก ๆ 10 ปี รายได้จากการให้บริการเรือให้ใช้อัตรา 20% ของค่าผ่านทาง

(2) รายได้จากการขายที่ดิน : พื้นที่เกาะเทียมฝั่งอ่าวไทย 150.7 ตารางกิโลเมตร และเกาะเทียมฝั่งทะเลอันดามัน 165 ตารางกิโลเมตร รวมสองพื้นที่ ที่ดินอุตสาหกรรมออกขายครั้งแรกให้อ้างอิงราคาเท่ากับราคาขายที่ดินประเภทเดียวกันของไทยคือ 122.93 ดอลลาร์สหรัฐต่อตารางเมตร พื้นที่ที่อยู่อาศัยราคาการขายครั้งแรกคิดเป็น 2 เท่าของราคาพื้นที่อุตสาหกรรม ที่ดินท่าเรือออกขายครั้งแรกให้อ้างอิงราคา 1.5 เท่าของที่ดินอุตสาหกรรม ที่ดินเชิงพาณิชย์ออกขายครั้งแรกให้อ้างอิงราคา 3 เท่าของที่ดินอุตสาหกรรม เมื่อครบทุก 10 ปี ครั้งที่ 1, 2, 3, 4 และ 5 ราคาขายที่ดินจะเพิ่มขึ้นต่อหน่วยปีละ 3% 5% 8% 10% 15%

การวิเคราะห์ค่าใช้จ่าย

1) ค่าบำรุงรักษาเส้นทางน้ำ : ดินเลนหรือทรายที่ตกตะกอนหมักหมมประมาณปีละ 20,000,000 ลูกบาศก์เมตร โดยยึดเอาหลักที่ว่าแต่ละลูกบาศก์เมตร ใช้เงิน 3 ดอลลาร์สหรัฐเป็นค่าใช้จ่ายในการขุดลอก

2) ค่าจ้างและสวัสดิการ : ทุนในค่าจ้างพนักงานจะเพิ่มขึ้นตามจำนวนเรือผ่านทางที่จะเพิ่มปริมาณขึ้นเรื่อยๆ หลังจากที่จำนวนเรือผ่านทางคงที่แล้ว จำนวนพนักงานจะอยู่ที่ 15,000 คน ระยะเวลาการดำเนินงานปีแรกค่าใช้จ่ายเงินเดือนและสวัสดิการพนักงานจะตกอยู่ที่ 5 พันดอลลาร์สหรัฐต่อคนต่อปี และจะเพิ่มขึ้น 3% ต่อปี

3) ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวร : โดยการคำนวณค่าเสื่อมราคาวิธีเส้นตรงที่ครอบคลุม 100 ปี แบบไม่มีซากเหลือ

4) เงินกันไว้สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการพัฒนา : เปรียบเทียบสัดส่วนตามแผนพัฒนาพื้นที่เกาะเทียมรายปีกับพื้นที่ทั้งหมดของเกาะ

5) ค่าบริหารจัดการ : คำนวณตาม 20% ของเงินเดือน สวัสดิการและเงินเพิ่มเติม

6) ค่าใช้จ่ายทางการเงิน : คำนวณจากต้นทุนของเงินทุนทั้งหมดในอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ 2%

7) ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ : คำนวณจาก 10% ของค่าการบำรุงรักษาเส้นทางเดินเรือ ค่าจ้างและสวัสดิการ ค่าบริหารจัดการโครงการ

การวิเคราะห์ผลกำไรทางการเงิน

	ดัชนีการวิเคราะห์	หน่วย	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2
ก่อนการจัดหาเงินทุน	อัตราผลตอบแทนภายในของการเงินด้านการลงทุนโครงการ	%	1.82	3.71
	ระยะเวลาการคืนทุนสำหรับการลงทุนแบบหยุดนิ่ง	ปี	56.15	35.16
	ระยะเวลาการคืนทุนสำหรับการลงทุนแบบไดนามิก $ic = 3\%$		ภายในระยะเวลาการคำนวณไม่สามารถคืนทุน	53.22
หลังการจัดหาเงินทุน	อัตราผลตอบแทนภายในของการเงินด้านเงินทุนของโครงการ	%	-0.59	4.27

ตารางที่ 7 การวิเคราะห์ผลกำไรทางการเงิน

ที่มา : ผลการศึกษาโดยมหาวิทยาลัยปุกกิง เมื่อปี 2558

ข้อสรุป

จากผลการศึกษาสนับสนุนให้มีการขุดคลองกระพ้อร่องร้างเกาะเทียม โดยให้รัฐบาลไทยลงทุน 75% โดยอีก 25% ผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุน โดยกำหนดเป็น 2 รูปแบบ

รูปแบบที่หนึ่ง ก่อนการจัดหาเงินทุน อัตราผลตอบแทนภายในของการเงินด้านการลงทุนโครงการคือ 1.82% ระยะเวลาการคืนทุนสำหรับการลงทุนแบบไดนามิกมากกว่า 106 ปี ไม่สามารถชำระคืนเงินกู้ ผลประโยชน์ทางการเงินของรูปแบบที่หนึ่งไม่ดี ตามผลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าและความหวังใจทางการเงิน รูปแบบที่หนึ่งยากที่จะบรรลุการคุ้มค่าทุนในระยะเวลาการประกอบกิจการ 57 ปีแรก

รูปแบบที่สอง ระยะเวลาการคืนทุนสำหรับการลงทุนแบบไดนามิก ($IC = 3\%$) คือ 53.22 ปี หลังจากการจัดหาเงินทุนอัตราผลตอบแทนภายในของการเงินด้านเงินทุนของโครงการเป็น 4.27% ผลประโยชน์ทางการเงินของรูปแบบที่สองดีกว่า ตามผลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าและความหวังใจทางการเงิน หลังจากชำระคืนเงินกู้แล้ว รูปแบบที่สองสามารถบรรลุการคุ้มค่าทุนมีความสามารถด้านการต้านทานความเสี่ยงพอสมควร

แผนการการจัดหาเงินทุน

1. การจัดหาเงินทุน พิจารณาว่า 75% - 80% ของเงินทุนก่อสร้างโครงการ จะกู้เงินจากสถาบันการเงินของจีนและองค์กรสินเชื่ออื่นๆ ที่เหลือ 20% - 25% บริษัทเอกชนจีนจะลงทุนเอง วิธีการชำระคืนเงินกู้ยืมทางบริษัทผ่อนจ่ายเป็นงวดๆ ตามศักยภาพการประกอบในช่วงเวลาการประกอบคลอง

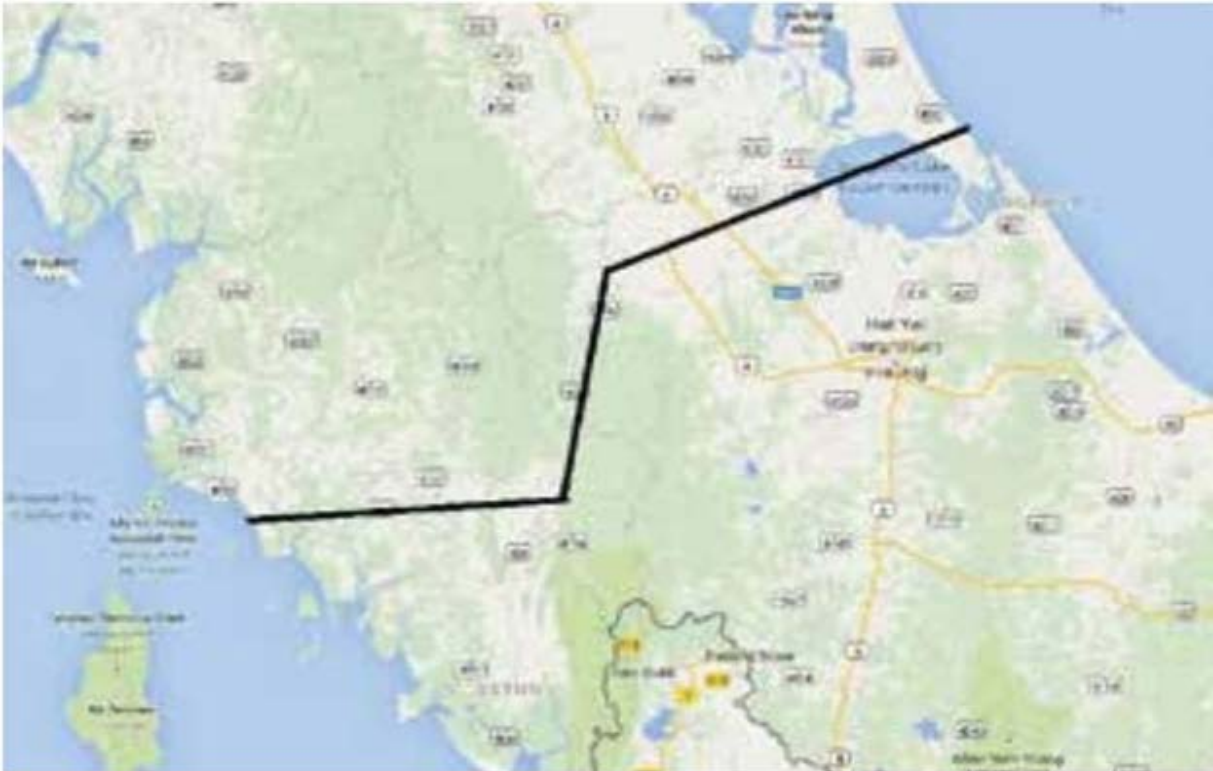
2. ระยะเวลาการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง 6 ปี

3. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 1 ดอลลาร์สหรัฐ = 6.4 หยวน

4. ค่าภาษี อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็น 30% อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มเป็น 7% อัตราภาษีธุรกิจเป็น 0.5%

2.6 บทความเรื่อง “The impacts of Thailand’s prospective Kra Canal” เขียนโดย Andy Lane, CTI Consultancy, Singapore ปี ค.ศ. 2015³⁶

แอนดี เลน (Andy Lane), CTI Consultancy, Singapore ได้เขียนบทความเรื่อง “The impacts of Thailand’s prospective Kra Canal” โดยได้วิเคราะห์การนำเสนอโครงการคลองกระตามแนว 5A ซึ่งสามารถเดินเรือลอดผ่านประเทศไทยได้ในระยะเวลาอันสั้น และจะเป็นเส้นทางสายใหม่ที่สำคัญสำหรับเรือสินค้าที่จะเดินเรือข้ามทวีปเอเชีย สำหรับสาระสำคัญของบทความนี้จะกล่าวถึงผลกระทบทั้งหมดของคลองกระที่มีต่อห่วงโซ่อุปทาน รวมทั้งความสามารถทางเศรษฐกิจของโครงการทั้งหมด การกล่าวถึงคลองกระไม่ใช่เรื่องใหม่ แต่เป็นเรื่องที่ถูกพิจารณามาแล้วหลายครั้งในช่วงไม่กี่ร้อยปีที่ผ่านมาและมีคำแนะนำอย่างมากมายเกี่ยวกับเส้นทางที่ควรจะเป็น โดยจะต้องนำปัจจัยด้านระยะทางและภูมิประเทศมาพิจารณาเพื่อประกอบการตัดสินใจ สำหรับเส้นทางที่ได้รับคำแนะนำโดยทั่วไปนั้น ได้แก่ เส้นทางจากชายฝั่งทะเลอันดามันทางใต้ของจังหวัดสตูล (ติดกับเกาะตะรุเตา) ตรงไปยังทะเลสาบสงขลาในอ่าวไทย โดยเส้นทางนี้将有ความยาวประมาณ 100 กิโลเมตร หรือ 54 ไมล์ทะเล



ภาพที่ 15 เส้นทางระหว่างสตูลไปยังสงขลา ความยาวประมาณ 100 กิโลเมตร หรือ 54 ไมล์ทะเล
ที่มา : Andy Lane. (2015). The impacts of Thailand’s prospective Kra Canal.

³⁶ สามารถสืบค้นรายงานฉบับเต็มได้ที่ URL: www.porttechnology.org

2.6.1 การจราจรในช่องแคบมะละกา ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางการเดินเรือที่สั้นที่สุดระหว่างมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้และเป็นเส้นทางการเดินเรือที่มีความคับคั่งมากที่สุดในโลก โดยมีระยะทางมากกว่า 430 ไมล์ทะเล (796 กิโลเมตร) มีความกว้าง 1 กิโลเมตร ณ จุดที่แคบที่สุด และมีความลึก 25 เมตร ณ จุดที่ตื้นที่สุด ช่องแคบมะละกาถูกจัดให้เป็นเส้นทางการเดินเรือระหว่างประเทศที่ไม่มีการเก็บค่าผ่านทางภายใต้การบริหารจัดการร่วมกันระหว่างประเทศมาเลเซีย, ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศสิงคโปร์ เนื่องจากไม่มีการเก็บค่าผ่านและไม่มีการระบุเจ้าของในเชิงพาณิชย์ ช่องแคบมะละกาจึงไม่ได้รับการบำรุงรักษา มีเพียงการดูแลด้านความปลอดภัย และการควบคุมการจราจรของเรือที่สัญจรในช่องแคบมะละกา

ในช่วงปีที่ผ่านมา มีจำนวนเหตุการณ์การกระทำอันเป็นโจรสลัดในช่องแคบมะละกาเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว อีกทั้งในบางช่วงเวลาของปี ช่องแคบมะละกาจะต้องพบเจอกับทัศนวิสัยจำกัด อันเกิดจากหมอกและควันในภูมิภาค จึงส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุเพียงเล็กน้อยและเกิดมลพิษทางทะเลในบางครั้ง แต่จนถึงขณะนี้ ยังไม่มีความรุนแรงจนส่งผลกระทบต่อ การจราจรในช่องแคบมะละกา การเกิดอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงในช่องแคบมะละกาจะส่งผลร้ายแรงต่อการค้าโลก อย่างไรก็ตาม ยังมีช่องทางอื่น ๆ ซึ่งใช้เป็นทางเลือกสำหรับการเดินเรือ โดยเรือขนาดกลาง – ใหญ่จะมีช่องแคบซุนดา (ความลึก 20 เมตร) และเรือขนาดใหญ่มากจะมีช่องแคบลอมบอก อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนเส้นทางจากช่องแคบมะละกาโดยไปใช้ช่องแคบลอมบอกนั้น จะทำให้มีระยะทางเพิ่มขึ้นประมาณ 1,000 ไมล์ทะเล และใช้เวลาเพิ่มขึ้นประมาณ 3 วัน ซึ่งช่องแคบมะละกาจะสามารถรองรับเรือได้สูงสุด 122,000 ลำต่อปี โดยในปี ค.ศ. 2013 มีเรือเดินทางผ่านช่องแคบมะละกาเกือบ 78,000 ลำ โดยเรือที่ผ่านเส้นทางนี้ประมาณ 60,000 ลำที่ มีแนวโน้มมาใช้เส้นทางคลองกระ

Vessel Class	2013 Transits	Share
Container (Inter)	10,200	16.9%
VLCC	4,825	8.0%
Tankers	17,745	29.4%
LNG/LPG	3,600	6.0%
Bulk	21,365	35.4%
RORO	2,590	4.3%
Sub Total	60,325	
Container (Intra)	14,450	
Other	3,200	
TOTAL	77,975	

ภาพที่ 16 ประเภทเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกา ในปี ค.ศ. 2013

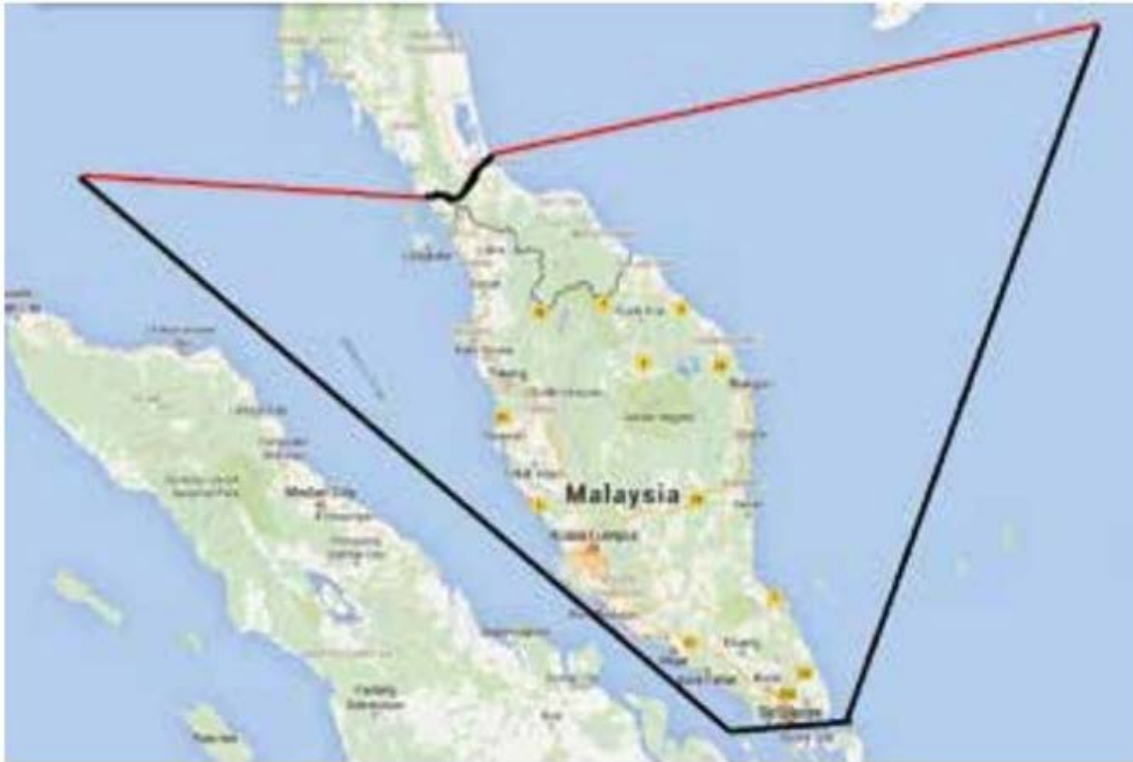
ที่มา : Andy Lane. (2015). The impacts of Thailand's prospective Kra Canal.

2.6.2 ความได้เปรียบทางการแข่งขันของคลองกระ ระยะทางระหว่างมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้ที่ผ่านคลองกระจะน้อยกว่าการผ่านช่องแคบมะละกาที่มีอยู่เดิมอย่างมีนัยสำคัญในแง่ของยอดรวมระยะทาง ทั้งนี้ หากใช้เส้นทางกรให้บริการจากสุเอซถึงฮ่องกง จะมีระยะทางที่แตกต่างกัน ดังนี้

- ผ่านช่องแคบมะละกา 6,751 ไมล์ทะเล
- ผ่านคลองกระ 6,394 ไมล์ทะเล
- ประหยัดระยะทางไป 357 ไมล์ทะเล หรือในแง่ของเวลาทั้งหมด โดยพิจารณาจากความเร็ว

ที่ช้ากว่าในคลองกระเมื่อเทียบกับช่องแคบมะละกาและสมมติว่าไม่มีการรอเวลาหรือมีประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock)

- ผ่านช่องแคบมะละกา 17.6 วัน
- ผ่านคลองกระ 16.9 วัน
- ประหยัดเวลา 0.7 วัน



ภาพที่ 17 การเปรียบเทียบระยะทาง

ที่มา : Andy Lane. (2015). The impacts of Thailand's prospective Kra Canal.

ระยะเวลาและระยะทางจะส่งผลต่อการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ และจากการใช้ตัวอย่างของเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ซึ่งเป็นเรือร่วมสมัยที่เดินเรือในเส้นทางเอเชีย - ยุโรปเหนือ และมีต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่ 500 ดอลลาร์สหรัฐต่อเมตริกตัน พบว่าการเดินเรือผ่านทางคลองกระจะสามารถประหยัดต้นทุนโดยรวมได้ประมาณ 110,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อเที่ยวเรือ เมื่อเทียบกับการเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งการประหยัดต้นทุนดังกล่าวจะมีประหยัดได้มากขึ้น สำหรับเรือขนส่งน้ำมันดิบขนาดใหญ่หรือเรือเทกองที่วิ่งในเส้นทางระยะไกล ดังนั้น トラบใดที่ค่าผ่านคลองกระจะไม่มากไปกว่าค่าใช้จ่ายที่เรือสามารถประหยัดได้ เรือจะมีความประหยัดในการเลือกผ่านคลองและหากจะเปรียบเทียบค่าผ่านคลองของเรือขนาดดังกล่าวในการผ่านคลองสุเอซหรือคลองปานามา ซึ่งจะมีค่าผ่านคลองเกินกว่า 700,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อหนึ่งเที่ยว ค่าผ่านคลองกระจะต่ำกว่าค่าผ่านคลองสุเอซและคลองปานามาเป็นอย่างมาก

2.6.3 ข้อควรพิจารณาในการขนถ่ายลำ ข้อควรพิจารณานี้จะประยุกต์ใช้กับเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่เดินทางระยะไกลเท่านั้น ไม่ใช้กับเรือแทงเกอร์ เรือบรรทุกสินค้าเทกองหรือเรือ RoRo's ทั้งนี้ หากย้อนกลับไปยัง ภาพที่ 11 จะพบว่าเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ มีสัดส่วนประมาณ 17% ของตลาดทั้งหมด ปัจจุบันศูนย์กลางการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะมีการถ่ายลำตู้สินค้ามากกว่า 13 ล้านครั้งต่อปี (มีการยกตู้คอนเทนเนอร์ 41 ล้าน TEU) ซึ่งส่วนใหญ่มาจากท่าเรือต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้

NM's	Weight (%)	Singapore	Kra Terminals	Difference	Weighted
Jakarta	20%	493	934	441	88
Surabaya	10%	743	1,147	404	40
Semarang	8%	640	1,056	416	33
Laem Chabang	12%	768	353	(415)	(50)
HCMC	12%	602	447	(155)	(19)
Haiphong	8%	1,304	1,179	(125)	(10)
Manila	4%	1,305	1,285	(20)	(1)
Rangoon	4%	1,089	664	(425)	(17)
Chittagong	8%	1,485	1,058	(427)	(34)
Haldia	5%	1,575	1,125	(450)	(23)
Chennai	5%	1,575	1,175	(400)	(20)
Medan	4%	344	172	(172)	(7)
TOTAL	100%			(1,328)	(18)

ภาพที่ 18 ต้นทาง/ปลายทางหลักของตู้คอนเทนเนอร์ขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ที่มา : Andy Lane. (2015). The impacts of Thailand's prospective Kra Canal.

การเชื่อมต่อการถ่ายลำให้มีความราบรื่นเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งสำหรับสายเรือ ซึ่งจะต้องมีเครือข่ายประสิทธิภาพ และสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ ดังนั้น การจะดึงดูดความสนใจของสายเรือให้มาใช้บริการคลองกระไดนั้น จะต้องมีศูนย์กลางขนาดใหญ่ที่มีประสิทธิภาพ จำนวน 2 แห่ง ฝั่งละ 1 แห่ง ตลาดที่ใหญ่ที่สุดสำหรับการถ่ายลำเหล่านี้คือประเทศอินโดนีเซีย ดังนั้น ระยะทางที่ขนส่งไปยังคลองกระจะยาวกว่ามาก และมีราคาแพงกว่ามากเมื่อเทียบกับสิงคโปร์ /Tanjung Pelepas อย่างไรก็ตาม สิ่งนี้จะถูกชดเชยด้วยการที่คลองกระจะอยู่ใกล้กับตลาดอื่น ๆ มากขึ้น เช่น ไทย เวียดนาม และอินเดีย โดยภาพรวมแล้ว คลองกระจะจะมีข้อได้เปรียบเล็กน้อยในแง่ของการถ่ายลำ

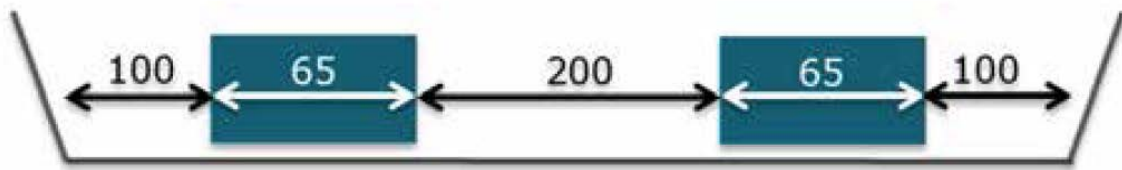
2.6.4 ระบบโครงสร้างพื้นฐาน นอกเหนือจากสิ่งอำนวยความสะดวกในการถ่ายลำที่จำเป็นต่อการดึงดูดเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์แล้ว ควรมีศูนย์กระจายสินค้าด้านโลจิสติกส์ โรงงานผลิตสนามบินและทางรถไฟที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ห่างไกลจากตัวเมือง นอกจากนี้ ควรมีโรงกลั่นน้ำมัน คลังเก็บน้ำมันและก๊าซ ตลอดจนการจัดการจัดหาเชื้อเพลิงสำหรับเรือ ซึ่งอาจจะกลายเป็นแหล่งรายได้เพิ่มเติมและบางแห่งอาจจำเป็นต้องใช้เพื่อรองรับการจราจรในการผ่านคลอง

2.6.5 การออกแบบคลองกระ ตามแนวความคิดแล้ว คลองกระจะไม่มีประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) เนื่องจากจะมีค่าใช้จ่ายสูงในการก่อสร้างและการใช้งาน นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มเวลาในการผ่านคลอง และมีข้อจำกัดในเรื่องของปริมาณเรือที่จะผ่านคลอง ซึ่งปกติจะใช้เวลา 30 - 45 นาทีในการนำเรือเข้าประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) นำไปสู่การเว้นระยะห่างระหว่างเรือ 60 นาที จึงเป็นการจำกัดจำนวนเรือในการผ่านคลองแบบเดินเรือช่องทางเดียวให้เหลือเพียง 24 เทียบต่อวัน ในทางตรงกันข้าม สำหรับคลองที่ไม่มีประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) เช่น คลองสุเอซ ต้องการระยะห่างระหว่างเรือเพียง 15 นาทีเท่านั้น ดังนั้น จึงสามารถรองรับการผ่านคลองแบบเดินเรือช่องทางเดียวได้สูงสุดถึง 96 เทียบต่อวัน ทั้งนี้ หากพิจารณาเป็นรายปี จะมีเรือผ่านคลองแบบการเดินเรือสองช่องทาง ตลอด 24 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ (24/7) ดังนี้

- โดยมีประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) : 17,500 เทียบ

- การผ่านคลองโดยไม่มีประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) 70,000 เทียบ เพื่อหลีกเลี่ยงข้อจำกัดด้านปริมาณเรือที่อาจเกิดขึ้นในภายหลัง เช่นเดียวกับคลองปานามาและสุเอซ (และอาจรวมถึงนิการากัว) ซึ่งเรือจะต้องรอเวลา ดังนั้น คลองกระควรให้บริการเดินเรือแบบสองช่องทางตลอด 24 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ (24/7) และเพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ คลองกระจะต้องมีความกว้างอย่างน้อย 530 เมตร เรือขนส่งน้ำมันดิบขนาดใหญ่มาก (VLCCs) และเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ในอนาคต จะมีความกว้าง 65 เมตร ดังนั้น จึงต้องมีระยะห่างระหว่างเรืออย่างน้อย 200 เมตร เพื่อหลีกเลี่ยงแรงดูดเมื่อเรือแล่นผ่านซึ่งกันและกัน และมีระยะห่างจากฝั่งคลองอีก 100 เมตร เรือ VLCC ที่บรรทุกน้ำมันเต็มที (น้ำมัน 2 ล้านบาร์เรล) จะมีอัตรากินน้ำลึก 24 เมตร ดังนั้น คลองจะต้องมีความลึกอย่างน้อย 26 เมตรที่ระดับน้ำทะเลปานกลาง ทั้งนี้ สมมติว่าความสูงเฉลี่ยของภูมิประเทศ (เหนือระดับน้ำทะเล) คือ 10 เมตร ปริมาณของเสียที่ต้องขุด (และย้ายไปที่อื่น) จะเป็นดังนี้ $102,000 \times 530 \times 36$ เมตร = 1.946 พันล้านลูกบาศก์เมตร

2.6.6 การลงทุนคลองกระ ประมาณการค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างคลองกระโดยทั่วไปจะอยู่ที่ประมาณ 2 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นการประมาณการอย่างคร่าว ๆ ทั้งนี้ หากคลองกระสามารถดึงดูดเรือ 50% ที่ผ่านช่องแคบมะละกาในปัจจุบัน จะมีการใช้ประโยชน์จากคลองมากกว่า 50% และสามารถสร้างรายได้สูง นอกจากค่าเสื่อมราคา (ตามอายุ 50 ปี) ดอกเบี้ยและต้นทุนการดำเนินงาน (และการบำรุงรักษา) (ที่ 2.5%)



ภาพที่ 19 ความกว้างของคลองกระ 530 เมตร

ที่มา : Andy Lane. (2015). The impacts of Thailand's prospective Kra Canal.

Segment	Mkt. Share	Transits	Ave. Toll	Toll (USD)
Container (Inter)	40%	4,080	75,000	306,000,000
VLCC	75%	3,619	100,000	361,875,000
Tankers	75%	13,309	60,000	798,525,000
LNG/LPG	75%	2,700	40,000	108,000,000
Bulk	60%	12,819	60,000	769,140,000
RORO	60%	1,554	40,000	62,160,000
TOTAL		38,081		2,405,700,000

ภาพที่ 20 ปริมาณเรือผ่านคลองและอัตราค่าผ่านคลอง

ที่มา : Andy Lane. (2015). The impacts of Thailand's prospective Kra Canal.

	USD 'Million
Income	2,406
Operating Costs	476
EBITDA	1,929
Depreciation	400
EBIT	1,529
Interest	500
Net Profit	1,029
ROIC	5.15%

ภาพที่ 21 รายได้จากการผ่านคลอง ค่าเสื่อมราคา และภาษี

ที่มา : Andy Lane. (2015). The impacts of Thailand's prospective Kra Canal.

2.6.7 ข้อควรพิจารณาที่สำคัญอื่น ๆ การทำนายอนาคตระยะยาวนั้นไม่เคยง่าย และมักจะไม่น่าเชื่อถือ การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีอย่างรวดเร็วอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการในการขนส่งสินค้าสำเร็จรูป เช่นเดียวกับการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ที่เกิดขึ้นกับศูนย์การผลิต โลกมีความต้องการพลังงานเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่จุดสนใจยังคงมุ่งไปสู่พลังงานสะอาดที่มีความยั่งยืนมากขึ้น และสิ่งนี้จะส่งผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งพลังงานซึ่งจะมีตัวขับเคลื่อนด้านสิ่งแวดล้อมหลายตัวที่จะต้องนำมาพิจารณาอย่างเต็มที่ เช่น ผลกระทบต่อภูมิประเทศ น้ำขึ้นน้ำลง และกระแสน้ำที่ก่อให้เกิดชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่เข้ามาสู่ระบบนิเวศเดิม รวมทั้งการแทนที่ของชุมชน ซึ่งจะต้องมีการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วนและทั่วถึงตามรายการทั้งหมดนี้ ในหลายพื้นที่

โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เช่นนี้จะสร้างงานจำนวนมาก ทั้งในระหว่างการก่อสร้างและการปฏิบัติงานในแต่ละวันหลังจากสร้างเสร็จ ซึ่งมักถูกพิจารณาว่าเป็นข้อดีอย่างมากสำหรับโครงการดังกล่าว อย่างไรก็ตาม สิทธิประโยชน์สำหรับประเทศไทยยังคงมีข้อจำกัด เนื่องจากประเทศไทยมีอัตราว่างงานที่ต่ำมาก ดังนั้น อาจเป็นเรื่องท้าทายในอนาคตในการเพิ่มเติมงานใหม่ ๆ จำนวนมาก ซึ่งจะสร้างขึ้นในพื้นที่ที่มีประชากรที่เบาบางมาก การพิจารณาขั้นสุดท้ายจะพิจารณาว่าใครจะเป็นผู้ให้ทุนแก่โครงการดังกล่าวและถ้าทุนเหล่านั้นไม่มีในระดับประเทศ ประเทศไทยจะพร้อมที่จะอนุญาตให้หน่วยงานต่างประเทศเข้าถึงอำนาจอธิปไตยของตนได้หรือไม่

อย่างไรก็ดี ในการวิเคราะห์โครงการชุดคลองกระตามแนว 5A ยังไม่สนับสนุนให้ชุด เนื่องจากเป็นโครงการที่มีความซับซ้อน ทั้งด้านกายภาพของการขุดคลองและการลงทุน รวมทั้งยังมีตัวแปรอื่นอีกมากที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ในอนาคต ทำให้มีความเสี่ยงในการลงทุนมาก อย่างไรก็ตามได้เสนอแนะให้มีการศึกษาเชิงลึกในเรื่องนี้ต่อไป

2.7 ผลการศึกษาของ Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) โดย Ching-mu Chen และ Satoru Kumagai ปี ค.ศ. 2016³⁷
Ching-mu Chen และ Satoru Kumagai ได้ทำการศึกษาวิจัยผลกระทบทางเศรษฐกิจของคลองกระตามแนว 5A ในปี ค.ศ. 2016 โดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographical Information System: GIS) ในการคำนวณระยะทางที่แท้จริงระหว่างท่าเรือสองแห่งที่จะได้รับผลกระทบจากคลองกระ ซึ่งจะขุดคลองระหว่างจังหวัดสงขลาและสตูล จากนั้นจึงประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจของคลอง โดยใช้แบบจำลองตามเศรษฐกิจเชิงพื้นที่ซึ่งถูกพัฒนาโดยองค์การส่งเสริมการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan External Trade Organization: JETRO) โดยกำหนดให้ขุดคลองแล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2025 และทำการประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจ ในปี ค.ศ. 2030 ผลการวิจัย พบว่า

2.7.1. คลองกระจะร่นระยะทางได้มากที่สุดสำหรับเส้นทางให้บริการระหว่างท่าเรือที่ตั้งอยู่บริเวณทะเลจีนใต้และยุโรป และท่าเรือที่อยู่บริเวณทะเลอันดามัน โดยสามารถร่นระยะทางได้มากกว่า 1,300 กิโลเมตร สำหรับเส้นทางระหว่างท่าเรือที่ตั้งอยู่ในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือและยุโรป และท่าเรือบริเวณทะเลอันดามัน สามารถร่นระยะทางได้ประมาณ 900 กิโลเมตร ส่วนเส้นทางจากเมืองมะนิลาไปยังท่าเรือในทวีปยุโรป และทะเลอันดามัน สามารถร่นระยะทางได้ประมาณ 700 กิโลเมตร

³⁷ สามารถสืบค้นฉบับเต็มได้ที่ QR Code ภาคผนวก ญ. หรือ <http://www.ide.go.jp>

2.7.2 ผลกระทบทางเศรษฐกิจของคลองกระ ในปี ค.ศ. 2030 มีรายละเอียด ดังนี้

2.7.2.1 **ฉากทัศน์ที่ 1 กรณีมีคลองกระและช่องแคบสิงคโปร์** ประเทศจีนจะได้รับผลประโยชน์มากที่สุดจากการมีคลองกระ (21,508 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) อินเดียได้รับผลประโยชน์มากเป็นอันดับที่ 2 (17,719 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) รองลงมาคือ ญี่ปุ่น (10,611 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) เกาหลี (3,405 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ส่วนประเทศไทยจะได้รับผลประโยชน์อยู่ที่ 2,703 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็น 0.18% ของ GDP

สำหรับประเทศที่ได้รับผลกระทบเชิงลบ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย สิงคโปร์ มาเลเซีย และอินโดนีเซีย โดยประเทศที่ได้รับผลกระทบเชิงลบมากที่สุดคือสหรัฐอเมริกา (-4,751 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) รองลงมาคือสิงคโปร์ (-371 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ตามด้วยออสเตรเลีย (-250 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) มาเลเซีย (-130 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) และอินโดนีเซีย (-98 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ตามลำดับ ซึ่งหากพิจารณาตามภาพจำลองนี้ ประเทศสิงคโปร์และมาเลเซียจะไม่ได้รับผลกระทบเชิงลบจากการมีคลองกระมากนัก

2.7.2.2 **ฉากทัศน์ที่ 2 กรณีมีเฉพาะคลองกระ** ประเทศอินโดนีเซียจะได้รับผลกระทบเชิงลบมากที่สุด (-11,160 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) รองลงมาคือสิงคโปร์ (-7,027 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ตามด้วยมาเลเซีย (-2,029 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) และบรูไน (-111 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ส่วนผลกระทบที่มีต่อประเทศอื่น ๆ นั้น ไม่ได้แตกต่างไปจากภาพจำลองที่ 1 มากนัก ทั้งนี้ หากพิจารณาผลกระทบทางเศรษฐกิจที่มีต่อประเทศในภูมิภาคอาเซียน จำนวน 10 ประเทศ จะพบว่าการใช้คลองกระจะส่งผลกระทบเชิงลบต่อภูมิภาคที่ -17,221 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น การใช้คลองกระเพื่อทดแทนช่องแคบมะละกาอย่างสมบูรณ์จึงไม่เป็นประโยชน์ต่อภูมิภาคอาเซียนโดยรวม

2.7.2.3 **ฉากทัศน์ที่ 3 กรณีมีคลองกระร่วมกับเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณภาคใต้ของประเทศไทย** ผลกระทบทางเศรษฐกิจสำหรับประเทศไทยจะเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 4,244 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็น 0.28% ของ GDP ส่วนผลกระทบทางเศรษฐกิจต่อประเทศอื่น ๆ จะคล้ายคลึงกับภาพจำลองที่ 1

กล่าวโดยสรุปก็คือ ไม่สนับสนุนการขุดคลองกระที่ไม่ได้ส่งผลดีต่อประเทศไทย เนื่องจากประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจที่มีต่อไทยนั้นน้อยมาก และผลประโยชน์ส่วนใหญ่จะไปตกอยู่กับประเทศอื่น ๆ ที่ตั้งอยู่ห่างจากคลอง แม้ว่าประเทศไทยจะสามารถเก็บค่าธรรมเนียมในการผ่านคลองจากเรือที่เดินทางผ่านคลอง แต่ก็ยังเป็นอัตราค่าธรรมเนียมที่ไม่ได้สูงมาก เนื่องจากยังมีเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกาซึ่งใช้เป็นทางเลือกและไม่ได้เป็นรองคลองกระ ดังนั้น จึงแตกต่างไปจากคลองปานามาและคลองสุเอซซึ่งไม่มีเส้นทางเลือกอื่นที่สามารถใช้งานได้ นอกจากนี้ คลองกระจะไม่สามารถทดแทนช่องแคบมะละกาได้อย่างสมบูรณ์ เนื่องจากประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย บรูไน รวมทั้งสิงคโปร์ จำเป็นต้องใช้เส้นทางโดยผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งคลองกระไม่สามารถทดแทนเส้นทางดังกล่าวได้ ดังนั้น จะเป็นประโยชน์ต่อทุกประเทศในอาเซียน หากจะมีคลองกระและช่องแคบมะละกาอยู่ร่วมกัน และส่งเสริมซึ่งกันและกัน นอกจากนี้ ต้องพิจารณาผลกระทบจากเครือข่ายของศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ในการประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจของคลองกระในระยะยาวด้วย ทั้งนี้ หากศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ในประเทศสิงคโปร์สามารถให้ผลประโยชน์ที่มากพอ ก็อาจมีเรือเพียงส่วนน้อยที่จะเข้ามาใช้บริการคลองกระ อย่างไรก็ตาม หากมีเรือเข้ามาใช้บริการคลองกระเป็นจำนวนมากพอ ก็อาจส่งผลให้เส้นทางผ่านประเทศสิงคโปร์มีความน่าสนใจที่ลดน้อยลงไปเช่นกัน

2.8 รายงานการพิจารณาศึกษาความจำเป็นและความคุ้มค่าของการขุดคลองไทย ผลการศึกษาของคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พุทธศักราช 2561³⁸

คณะกรรมการการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้พิจารณาศึกษาความจำเป็นและความคุ้มค่าของการขุดคลองไทย พุทธศักราช 2561 โดยมีผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

2.8.1 การศึกษาความจำเป็นของการขุดคลองไทย เป็นการศึกษาเหตุผลและความจำเป็นของการขุดคลองไทยในยุคปัจจุบันในประเด็นความจำเป็นด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วย

- การอธิบายถึงความจำเป็นในการขุดคลองไทย โดยการทำให้ประเทศไทยตั้งอยู่ในเส้นทางการเดินเรือของโลกและแก้ไขการเป็นประเทศคร่อมทะเล อาจไม่เพียงพอที่จะใช้เป็นปัจจัยในการสร้างสมุททานุภาพของไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเสริมพลังอำนาจด้านเศรษฐกิจ

- คลองไทยจะร่นระยะทางในการเดินเรือจากมหาสมุทรอินเดียไปยังตะวันออกไกล โดยไม่ต้องอ้อมช่องแคบมะละกาได้ประมาณ 899 กิโลเมตร (487 ไมล์ทะเล) และประหยัดเวลาได้เพียง 1 วันเท่านั้น ดังนั้น จึงอาจไม่ใช่ความต้องการของสายการเดินเรือตามทีหลายฝ่ายได้คาดการณ์ไว้

- ช่องแคบมะละกายังสามารถรองรับเรือสินค้าได้อีกยาวนาน ด้านสถิติการเกิดอุบัติเหตุเรือโตนกัน ซึ่งเป็นอุบัติเหตุอันเกิดจากความหนาแน่นของการจราจรบริเวณช่องแคบก็มีจำนวนไม่มากนัก อีกทั้งสถิติของการกระทำอันเป็นโจรสลัดในพื้นที่ก็มีแนวโน้มลดลงและเป็นเพียงการลักขโมยเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นช่องแคบมะละกาจะยังคงเป็นเส้นทางสายหลักต่อไป ส่วนคลองไทยอาจเป็นเพียงเส้นทางเลือกเท่านั้น

- ปริมาณของเรือสินค้าที่เดินทางระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก โดยใช้เส้นทางผ่านช่องแคบซุนดาและช่องแคบลอมบอกทางตอนใต้ของประเทศอินโดนีเซียมีจำนวนไม่มาก ดังนั้น การคาดหวังเกี่ยวกับเรือขนาดใหญ่ที่จะมาใช้คลองไทยแทนการเดินเรือผ่านช่องแคบทางตอนใต้ของประเทศอินโดนีเซียจึงมีจำนวนที่ไม่มากนัก

- การเปิดเส้นทางการเดินเรือสายขั้วโลก (Northern Sea Route) การเปิดเส้นทางการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศจีนไปยังทวีปยุโรป และการต่อท่อส่งน้ำมันจากประเทศเมียนมาไปยังประเทศจีนล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่ลดการพึ่งพาการขนส่งโดยใช้เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา ดังนั้น จึงเป็นที่คาดการณ์ว่าในอนาคตปริมาณของเรือที่เดินทางผ่านช่องแคบมะละกาจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในสัดส่วนที่ลดลงและส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้คลองไทย

- การพัฒนาทางเทคโนโลยีของเรือและการพัฒนาโครงการท่าเรือ Tuas ของสิงคโปร์จะเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้คลองไทย เนื่องจากปัจจุบันเรือได้ถูกพัฒนาให้มีความเร็วสูงขึ้นและสามารถประหยัดพลังงานได้มากขึ้น ดังนั้นการเลือกเดินเรือผ่านคลองไทยจึงอาจไม่ช่วยตอบโจทย์ในเรื่องของการประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายสำหรับเรือที่จะถูกพัฒนาให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นในอนาคต ส่วนการพัฒนาโครงการท่าเรือ Tuas ของสิงคโปร์นั้น เป็นการก่อสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ที่สามารถรองรับปริมาณการขนส่งตู้สินค้าได้ถึง 65 ล้าน ที.อี.ยู. ดังนั้น จึงเป็นที่คาดการณ์ว่าท่าเรือของประเทศสิงคโปร์จะยังคงเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคต่อไป

³⁸ อ้างถึงแล้ว, *เชิงอรรถที่ 10*.

- ทิศทางการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยมีแนวโน้มไปทางทิศตะวันออกเป็นส่วนใหญ่ กล่าวคือ การใช้เส้นทางเดินเรือจากอ่าวไทยออกสู่ทะเลจีนใต้ในมหาสมุทรแปซิฟิกเป็นหลัก ทั้งนี้หากนำเส้นทางเดินเรือของไทยมาพิจารณาจะพบว่าการขาดคลองไทยอาจไม่ตอบสนองต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยอย่างมีนัยสำคัญ

- การขาดคลองไทยอาจไม่ได้ช่วยสนับสนุนการขนส่งและส่งเสริมการพัฒนาของเรือพาณิชย์ไทยอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากเรือพาณิชย์ไทยส่วนใหญ่จะเป็นเรือบรรทุกสินค้าเล็กลำเล็กที่ให้บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศเท่านั้น

- เรือประมงไทยส่วนใหญ่มักประสบปัญหาถูกจับกุมโดยประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากการลักลอบทำการประมงในพื้นที่หวงห้าม ไม่ได้ถูกจับกุมจากการเดินเรือผ่านน่านน้ำตามปกติ

2.8.2 การศึกษาความคุ้มค่าของการขาดคลองไทย การศึกษาความคุ้มค่าของการขาดคลองไทยเป็นการศึกษาความคุ้มค่าของการขาดคลองไทยทางด้านการลงทุน (การเงิน) รวมทั้งการพิจารณาผลกระทบทางบวกและทางลบของการขาดคลองไทย ใน 5 มิติ ได้แก่ เศรษฐกิจ ความมั่นคง การเมือง สิ่งแวดล้อม และสังคมและวัฒนธรรม ผลการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ประเด็นดังนี้

2.8.2.1 การศึกษาความคุ้มค่าของการขาดคลองไทยทางด้านการลงทุน (การเงิน) ผลการศึกษาสรุปได้ ดังนี้

- โครงการขาดคลองไทยเป็นโครงการที่ไม่มีความคุ้มค่าต่อการลงทุน เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ต้องลงทุนสูงมาก จัดว่าเป็นโครงการที่มีความเสี่ยงต่อการลงทุนสูงที่ต้องใช้ระยะเวลาในการชดเชยยาวนานและมีผลตอบแทนที่ต่ำ

- โครงการขาดคลองไทยเป็นโครงการที่มีความเสี่ยงจากรายได้ของการผ่านคลอง เนื่องจากคลองไทยสามารถร่นระยะทางและประหยัดเวลาได้ไม่มากนักเมื่อเปรียบเทียบกับคลองสุเอซและปานามา โดยคลองไทยสามารถประหยัดเวลาได้เพียง 1 วัน ส่วนคลองสุเอซและปานามาสามารถประหยัดเวลาได้เป็นเวลาหลายสัปดาห์ ดังนั้นจึงไม่สามารถกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมได้สูงเช่นเดียวกับคลองดังกล่าว และอาจส่งผลทำให้การประมาณการรายได้ของโครงการไม่เป็นไปตามข้อสมมติฐานที่ได้กำหนดไว้ นอกจากนี้หากนำคลองไทยไปเปรียบเทียบกับคลองคิล ซึ่งสามารถร่นระยะทางและประหยัดเวลาได้ใกล้เคียงกัน จะพบว่า คลองคิลกำลังประสบกับสถานะขาดทุนในปัจจุบัน เนื่องจากรายได้หลักที่ได้รับจากค่าผ่านคลองไม่สามารถครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการคลอง ดังนั้นหากโครงการมีความเสี่ยงในเรื่องรายได้ ก็อาจส่งผลต่อความเป็นไปได้และต้นทุนของโครงการ

- หลังการเปิดใช้คลองอาจจะต้องมีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เกิดขึ้น อาทิ ค่าดำเนินการและค่าบำรุงรักษา เป็นต้น อย่างไรก็ตามจากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า มีเพียงน้อยรายเท่านั้น ที่นำค่าใช้จ่ายดังกล่าวมาใช้คำนวณและวิเคราะห์ผลตอบแทนของโครงการ ทั้งนี้จากการศึกษาของกระทรวงคมนาคม (2541) และสถาบันพาณิชยนาวิ³⁹ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่นำค่าใช้จ่ายมาประกอบการคำนวณและวิเคราะห์ต่างสรุปว่าโครงการคลองกระ/คลองไทยเป็นโครงการที่ไม่มีความเป็นไปได้ด้านการลงทุน

³⁹ กมลชนก สุทธิวาทณฤพุดิ และสุทธิสันต์ เมนะเศวต, (2532)

2.8.2.2 ผลกระทบของการขาดคลองไทยทางด้านเศรษฐกิจ ความมั่นคง การเมือง สิ่งแวดล้อม และสังคมและวัฒนธรรม ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

- ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ พบว่าการศึกษาที่ผ่านมายังขาดความชัดเจนที่จะสรุปได้ว่าโครงการขาดคลองไทยจะสามารถพลิกเศรษฐกิจของชาติให้เติบโตอย่างก้าวกระโดดได้อย่างไร อีกทั้งการศึกษาของหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญและเกี่ยวข้องโดยตรง ได้กล่าวสรุปว่าโครงการขาดคลองกระ/ไทย ไม่ได้เป็นโครงการที่จะพลิกเศรษฐกิจที่ตกต่ำไปสู่เศรษฐกิจที่เจริญเติบโต นอกจากนี้ยังมีความเป็นไปได้ทั้งทางเศรษฐกิจและการค้าอันยอมมากหรือไม่มีเลย ตลอดจนความเป็นไปได้ของโครงการก็ไม่มีข้อสนับสนุนทางธุรกิจ นอกจากนี้ตามข้อมูลจากการศึกษาจะเห็นได้ว่าประเทศที่เป็นเจ้าของคลองขุดที่สำคัญของโลก อาทิ คลองสุเอซในประเทศอียิปต์ และคลองปานามาในประเทศปานามาก็ไม่ได้เป็นประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจที่เติบโตขึ้นหรือร่ำรวยจากการมีคลอง

- ลักษณะทางกายภาพของคลองขุดที่สำคัญของโลก อาทิ คลองสุเอซ คลองปานามา และคลองคิล ตามข้อเท็จจริงพบว่าตลอดสองแนวฝั่งคลองของคลองขุดเหล่านี้ จะไม่มีการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมแต่อย่างใด แต่การพัฒนาจะเกิดขึ้นบริเวณต้นคลอง และปลายคลองเท่านั้น ดังนั้นจึงไม่สามารถสรุปได้ว่าตลอดสองแนวฝั่งคลองจะสามารถก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจได้อย่างไร

- ประเทศจีน อินเดีย ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ เป็นประเทศที่ได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากที่สุดจากโครงการขาดคลอง ส่วนประเทศไทยจะได้รับผลประโยชน์เพียงส่วนน้อย ในขณะที่ประเทศไทยอาจจะได้รับความเสียหายจากผลกระทบอันเกิดจากการขาดคลองในทุก ๆ ด้าน

- การเคลื่อนย้ายเรือประมงระหว่างฝั่งอ่าวไทยกับฝั่งอันดามันจะกระทำเฉพาะในช่วงฤดูมรสุมหรือขณะที่มีการปิดอ่าวเท่านั้น ซึ่งการเคลื่อนย้ายเรือในแต่ละครั้งจะใช้วิธีการขนส่งโดยรถบรรทุก โดยไม่จำเป็นต้องเดินทางอ้อมช่องแคบมะละกาแต่อย่างใด นอกจากนี้ปริมาณการจับสัตว์น้ำในน่านน้ำไทย ทั้งฝั่งอันดามันและอ่าวไทยก็อยู่ในระดับที่มีการทำประมงเกินระดับผลจับสูงสุดที่ยั่งยืนในปัจจุบัน ดังนั้น การเคลื่อนย้ายเรือประมงไปมาระหว่างสองฝั่งทะเล จึงไม่ก่อให้เกิดประโยชน์จากการจับสัตว์น้ำอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้หากอนุญาตให้เรือประมงสามารถเดินทางสัญจรภายในคลองเรือเหล่านี้จะเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเดินเรือของเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ และอาจนำมาซึ่งอุบัติเหตุร้ายแรงที่จะเกิดขึ้นบริเวณคลอง

- ผลกระทบทางด้านความมั่นคงในกรณีที่มีการขาดคลองไทยพบว่า คลองไทยจะทำให้สถานะแวดล้อมความมั่นคงทางทะเลเปลี่ยนแปลงไปในเชิงลบมากกว่าเชิงบวก โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบต่อการสูญเสียดินแดนและยากต่อการป้องกันภัยคุกคามทั้งในและนอกประเทศ ถึงแม้คลองไทย จะมีผลดีในระดับยุทธวิธีการเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือ แต่จะส่งผลกระทบต่อยุทธศาสตร์การป้องกันประเทศ

- ผลกระทบด้านการเมือง พบว่าการขาดคลองไทยอาจไม่ได้ช่วยในการแก้ปัญหา 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ให้หมดไป เนื่องจากมีปัจจัยหลายประการที่เป็นสาเหตุของปัญหาโดยเฉพาะอย่างยิ่งความแตกต่างทางด้านเชื้อชาติ ศาสนา ภาษา และวัฒนธรรม นอกจากนี้ยังทำให้ประเทศที่เสียผลประโยชน์เกิดความไม่พึงพอใจ และประเทศมหาอำนาจจะเข้ามาแย่งชิงเพื่อให้อำนาจเหนือคลอง อีกทั้งยังถูกหยาบยกเพื่อใช้เป็นประเด็นทางการเมืองภายในประเทศ ซึ่งจะส่งผลทำให้รัฐบาลขาดเสถียรภาพ

- ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม พบว่าการขาดคลอรีนในน้ำจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรงอย่างมีอาจประมาณค่าได้ อาทิเช่น การปล่อยแก๊สคาร์บอนไดออกไซด์ขณะที่เรือกำลังเดินทางผ่านคลองโดยใช้ความเร็วที่ต่ำ จะเป็นการเพิ่มมลภาวะและก่อให้เกิดปัญหาสถานะเรือนกระจก (Greenhouse Effect) ซึ่งประเทศไทยจะเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากมลภาวะโดยตรง นอกจากนี้ ยังก่อให้เกิดปัญหาชุมชน ปัญหาการแลกเปลี่ยนมวลน้ำ ปัญหาการรุกคืบของน้ำเค็ม ปัญหาการทรุด การปนเปื้อนของน้ำมัน สารเคมีวัตถุอันตราย ผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยว ปัญหาการกระจายตัวของตะกอนจากการขุด ปัญหาการบุกรุกป่าชายเลน การทำลายปะการัง สาหร่าย และหญ้าทะเล เป็นต้น

- ผลกระทบด้านสังคมและวัฒนธรรม พบว่าการขาดคลอรีนในน้ำอาจไม่ก่อให้เกิดการสร้างงาน สร้างรายได้ และสร้างอาชีพให้กับคนในประเทศได้อย่างแท้จริง เนื่องจากประเทศไทยไม่มีศักยภาพเพียงพอที่จะขุดคลองโดยลำพัง ดังนั้นจึงต้องพึ่งพาการลงทุนหรือให้สัมปทานกับต่างประเทศ ซึ่งเงื่อนไขการจ้างงานจะถูกกำหนดโดยผู้รับสัมปทานหรือรัฐเจ้าของทุน อีกทั้งประเทศไทยก็ไม่มีผู้เชี่ยวชาญในการขุดคลอง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องว่าจ้างชาวต่างชาติอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สำหรับผลกระทบที่จะตามมาจากการขาดคลอรีน ได้แก่ ปัญหาการเวนคืนที่ดิน การอพยพราษฎร การจัดหาแหล่งที่อยู่ใหม่ การจัดหาอาชีพ ปัญหาความแออัด อาชญากรรม ยาเสพติด โรคระบาด แรงงานต่างด้าวและอื่น ๆ อีกมากมาย

- จากการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบของการขาดคลอรีน/คลอรีนในน้ำ ทางด้านเศรษฐกิจ ความมั่นคง การเมือง สิ่งแวดล้อม และสังคมและวัฒนธรรมของหน่วยงานต่าง ๆ ในอดีตทั้งไทยและต่างประเทศ จะเห็นได้ว่าการขาดคลอรีนจะมีผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบ ซึ่งผลกระทบในด้านลบดูจะมีน้ำหนักมากกว่า

ทั้งนี้ จากผลการศึกษาพบว่า ประเทศไทยยังไม่มีควมจำเป็นและมีความคุ้มค่าที่จะดำเนินการขาดคลอรีนในน้ำในสถานะแวดล้อมในปัจจุบัน เนื่องจากคลองไทยไม่ได้ช่วยร่นระยะทางและระยะเวลาในการเดินเรือได้มากนัก ดังนั้น จึงเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพิจารณาตัดสินใจของสายการเดินเรือในการเลือกใช้คลองลัด อีกทั้งยังขาดความชัดเจนจากผลการศึกษาที่ผ่านมาว่าโครงการดังกล่าวจะสามารถพลิกเศรษฐกิจของชาติให้เติบโตอย่างก้าวกระโดดได้อย่างไร ตลอดจนการขาดคลอรีนในน้ำจะส่งผลทำให้สถานะแวดล้อมทางทะเลเปลี่ยนแปลงไปในเชิงลบมากกว่าที่จะเป็นผลดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบต่อ การสูญเสียดินแดนและการเป็นเป้าที่ยากต่อการป้องกันจากภัยคุกคามทั้งในและต่างประเทศ

สำหรับการศึกษาความคุ้มค่าด้านการลงทุน พบว่าโครงการคลองไทยจะเป็นโครงการที่มีต้นทุนสูงและมีความเสี่ยงที่ต้องใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างที่ยาวนาน ดังนั้นจึงไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน และหากพิจารณาผลกระทบของการขาดคลอรีนในน้ำในมิติต่าง ๆ เช่น เศรษฐกิจ ความมั่นคง การเมือง สิ่งแวดล้อม และสังคมและวัฒนธรรม จะพบว่าผลกระทบในทางลบดูจะมีน้ำหนักมากกว่าผลกระทบทางบวก ทั้งนี้หากประเทศไทยตัดสินใจที่จะขาดคลอรีนในน้ำขึ้นจริงประเทศที่เป็นเจ้าของทุนจะเป็นผู้เข้ามาบริหารจัดการคลองด้วยตนเอง และหากโครงการดังกล่าวไม่เป็นตามที่คาดไว้ จะส่งผลทำให้ประเทศชาติได้รับความเสียหาย และอาจต้องตกอยู่ภายใต้อำนาจของมหาอำนาจหรือรัฐเจ้าของทุนในที่สุด

สำหรับการนำเสนอรายงานการพิจารณาศึกษาความจำเป็นและความคุ้มค่าของการขุดคลองไทยของคณะกรรมการการคมนาคม สถานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของที่ประชุมสถานีนิติบัญญัติแห่งชาตินั้น เนื่องจากเป็นช่วงปลายสมัยของสถานีนิติบัญญัติแห่งชาติ ดังนั้น จึงไม่สามารถบรรจุรายงานดังกล่าวเข้าระเบียบวาระการประชุมได้ทันเวลา

2.9 ผลการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขุดคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สถาปนาผู้แทนราษฎร กรกฎาคม 2564⁴⁰

การศึกษาวិเคราะห์การพิจารณาการศึกษาการขุดคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาวิเคราะห์สถานการณ์ความจำเป็นในปัจจุบันของการขุดคลองไทย การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สังคม ความมั่นคงและการเมือง 2) ศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบของการขุดคลองไทย การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สังคม ความมั่นคงและการเมือง และ 3) ประเมินความเป็นไปได้ในการกำหนดรูปแบบของการขุดคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สังคม ความมั่นคงและการเมือง โดยมีขอบเขตการศึกษา คือ

2.9.1) ศึกษาสาระสำคัญของยุทธศาสตร์ชาติในทุกมิติการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน

2.9.2) กำหนดยุทธศาสตร์ใหม่ ในการพัฒนาภาคใต้เขตเศรษฐกิจพิเศษขวานทอง (The Golden Axe Special Economic Zone: GASEZ) ตั้งอยู่ในพื้นที่ 5 จังหวัด จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดพัทลุง และจังหวัดสงขลา

2.9.3) ศึกษารูปแบบการขุดคลองไทย

2.9.4) ศึกษาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการขุดคลองไทย ใน 5 มิติ ได้แก่ สิ่งแวดล้อม สังคม การเมือง ความมั่นคง และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จากการพิจารณาการศึกษาการขุดคลองไทย และการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ยึดหลักการพิจารณา คือ การคำนึงถึง “ผลประโยชน์ของชาติ” (National Interest) เป็นเป้าหมายสูงสุด การศึกษาข้อมูลเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ทั้งด้านธรณีวิทยา ด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านความมั่นคง ด้านเศรษฐกิจ ด้านกฎหมาย และทำการศึกษาเปรียบเทียบความเหมาะสมในทุกด้าน ทุกมิติ จะสามารถลดความเสี่ยงและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ อย่างไรก็ตามที่สำคัญที่สุด คือ “มติมหาชน” ที่จะต้องสร้างการรับรู้อย่างรอบด้าน สร้างการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจและประชาพิจารณ์ ผลการศึกษาที่ได้รับประกอบด้วย ข้อมูล 3 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 การศึกษาการขุดคลองไทย พบว่า

1) เห็นด้วยกับการขุดคลองไทยเชื่อมระหว่างทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดียและอ่าวไทยในมหาสมุทรแปซิฟิก โดยแนวคลองที่เหมาะสมที่สุด คือ แนวทางเส้น 9A ผ่าน 5 จังหวัด คือ จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดสงขลา

2) พิจารณาเห็นว่า การขุดคลองไทยอย่างเดียว ไม่สามารถจูงใจให้เกิดการลงทุนขนาดใหญ่ได้ จำเป็นจะต้องพัฒนาพื้นที่โดยออกประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ ใน 5 จังหวัด (จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดสงขลา) ซึ่งครอบคลุมไปถึงการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การเมือง การปกครอง การทหาร โดยยกระดับให้เป็นมาตรฐานโลก

⁴⁰ อ้างถึงแล้ว เชิงอรรถที่ 12 .

เพราะเป็นพื้นที่ทางภูมิรัฐศาสตร์ที่เหมาะสมแก่การพัฒนาอย่างยั่งยืนและมีศักยภาพมากกว่าการเป็นคลองที่เป็นเส้นทางการเดินเรือเพียงอย่างเดียว การเป็นศูนย์กลางพัฒนาของโลกในทุก ๆ ด้าน จะสร้างประโยชน์แก่ประเทศไทยได้มากกว่าหลายเท่า

3) รูปแบบลักษณะของคลองที่จะขุด มีการเสนอ 2 รูปแบบ คือ

3.1) ลักษณะรูปแบบคลองเดี่ยวขนาดใหญ่ (เรือเดินสมุทรเข้า – ออกในคลองเดียวกัน) มีความกว้างไม่น้อยกว่า 1 กิโลเมตร ความลึกไม่น้อยกว่า 40 เมตร ในเส้นทางแนว 9A ส่วนความยาวของคลองให้เป็นไปตามหลักการที่ว่าต้องลดระยะทาง ระยะเวลาในการเดินทางและประหยัดค่าใช้จ่าย จะต้องมีการเตรียมอ่างเก็บกักน้ำขนาดใหญ่ เพื่อเป็นแหล่งน้ำจัดสำหรับขายหรือบริการให้เรือที่ผ่าน

3.2) ลักษณะรูปแบบคลองคู่ ขนาดใหญ่ (เรือเดินสมุทรเข้า - ออกในคลองคนละเส้นทาง) มีความกว้างเส้นละ 1 กิโลเมตร ความลึก 40 เมตร ระยะห่างระหว่างคลองห่างกันประมาณ 10 กิโลเมตร (เพื่อใช้ประโยชน์ในการพัฒนาเชิงพื้นที่ตามรูปแบบการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ขวานทองภาคใต้) มีเส้นทางเชื่อมระหว่างสองคลอง จำนวน 2 จุด ความกว้างเส้นละ 1 กิโลเมตร เพื่อใช้เป็นจุดกลับเรือ ตลอดจนมีการสร้างอ่าวเทียมในแนวคลองที่ขุดทั้งสองข้างคลอง เพื่อเป็นท่าเทียบเรือพาณิชย์และเรือสำราญที่จะมาจากทั่วโลก การที่มีคลองสองเส้นเพื่อให้การเดินทางเรือสะดวกเร็วขึ้น เพื่อเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจและป้องกันปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ที่อาจเกิดขึ้นในคลองและต้องมีแหล่งกักเก็บน้ำ (ตามความเหมาะสมของสภาพภูมิศาสตร์) คู่ขนานด้านนอก โดยกำหนดความห่างจากแนวคลอง 9A ประมาณ 5 – 6.5 กิโลเมตร เพื่อเป็นแหล่งน้ำจัดสำหรับบริโภคและอุปโภคในพื้นที่เขตเศรษฐกิจขวานทองภาคใต้ รวมถึงการใช้น้ำเพื่อการเกษตรและอุตสาหกรรม อีกทั้งสามารถใช้เป็นแนวป้องกันน้ำท่วมได้ นอกจากนี้ แหล่งกักเก็บน้ำบางแห่งยังสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการท่องเที่ยวได้อีกด้วย ทั้งนี้ ปริมาณดินที่ได้จากการขุดคลองและการพัฒนาที่ดินในแนวคลอง 9A โดยนำปริมาณดินที่ได้จากการขุดคลองไปใช้ประโยชน์ ได้แก่ นำไปถมพื้นที่บริเวณอ่าวไทยที่ถูกน้ำทะเลกัดเซาะหายไป ตั้งแต่จังหวัดสมุทรปราการจนถึง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จนถึง จังหวัดสงขลา นำดินไปทำเกาะเทียม ปากคลองด้านอ่าวไทย เพื่อเพิ่มมูลค่าทางการท่องเที่ยวและบริการ เช่น เกาะสถานบันเทิงครบวงจร เกาะนกกางแอนเพื่อการท่องเที่ยว เกาะอุตสาหกรรมซ่อมเรือต่อเรือ โรงกลั่นน้ำมันปิโตรเคมี โกดังสต็อกสินค้า ท่าเทียบเรือขนถ่ายสินค้า เกาะเพื่อเผยแพร่เชิดชูเกียรติคุณของสถาบันชาติ ศาสนา และสถาบันพระมหากษัตริย์ เป็นเกาะขนาดใหญ่ อยู่กลางอ่าวไทยขนาด 20 ตารางกิโลเมตร ประกาศศักดิ์ศรีความเป็นไทย สวยงามสมกับประเทศไทย เป็นเมืองศิวิไลซ์ที่ยิ่งใหญ่ เกาะทางด้านทหารและความมั่นคง อุตสาหกรรมส่งดาวเทียมสู่อวกาศ

ส่วนที่ 2 การพิจารณาศึกษาการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ พบว่า กรอบการพัฒนาเพื่อเป็นแนวทางในเขตเศรษฐกิจพิเศษขวานทองคลองไทยภาคใต้: การพัฒนาภาคใต้เขตเศรษฐกิจพิเศษขวานทอง (The Golden Ax Special Economic Zone: GASEZ) เพื่อบรรลุตามเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้ ได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 – 2580 เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาและพัฒนา ผลการศึกษาสรุปเป็น 2 ประเด็น คือ

ประเด็นที่ 1 การศึกษายุทธศาสตร์ชาติในมิติการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันระดับโลก พบว่า การพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษขวานทองคลองไทยภาคใต้ (GASEZ) และการสร้างโครงการการบริหารจัดการพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษของไทย อาทิ ด้านเศรษฐกิจระบบนิเวศนวัตกรรม การบริหารจัดการน้ำ การบริหารจัดการพลังงานสะอาด แนวคิดเศรษฐกิจสีเขียว การพัฒนาคุณภาพของคน โครงสร้างผังเมืองและแนวทางพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ได้แก่

แนวทางพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

- 1) เขตพื้นที่ฐานการท่องเที่ยวทางทะเลชั้นนำระดับโลก
- 2) เขตพื้นที่ศูนย์ราชการ และเขตอุตสาหกรรม คือการพัฒนาศูนย์กลางการบริหารราชการในเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ และเขตอุตสาหกรรมที่ออกแบบเมืองที่เป็นอุตสาหกรรมพลังงานสะอาดโดยเฉพาะ ประกอบด้วย อุตสาหกรรมการจัดการน้ำ (Sustainable GASEZ water), อุตสาหกรรมไฟฟ้าพลังงานสะอาด (Sustainable GASEZ Green Electric Energy), อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและนิคมอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน และอุตสาหกรรมยางพาราครบวงจร อุตสาหกรรมการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเล อุตสาหกรรมอาหารฮาลาล กลุ่มอุตสาหกรรม New S-curve
- 3) เขตพื้นที่ศูนย์กลางเศรษฐกิจการค้า ห้างสรรพสินค้า โรงแรม ศูนย์กลางการศึกษา ศูนย์การแพทย์ระดับชาติ ที่มีศักยภาพโดดเด่นและมีชื่อเสียงระดับโลก
- 4) เขตพื้นที่พัฒนาศูนย์กลางการบินนานาชาติ
- 5) เขตพื้นที่ท่องเที่ยวสีเขียว (Green Tourism Zone)
- 6) เขตพื้นที่จัดสรรเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย
- 7) พื้นที่การขุดคลองเชื่อมมหาสมุทรระหว่างฝั่งอันดามัน มหาสมุทรอินเดีย และฝั่งอ่าวไทย มหาสมุทรแปซิฟิก เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและคุณภาพชีวิตคน ไทย และรองรับการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจแห่งใหม่ของโลก ตลอดจนแหล่งกักเก็บน้ำจืด สำหรับการ บริโภคและบริโภค รวมถึงการบริหารจัดการน้ำในเขตประมง เขตเกษตรกรรม เขตอุตสาหกรรมและภาคส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับและสนับสนุนความสามารถในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ในด้านต่าง ๆ ได้แก่

- 1) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
- 2) โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน
- 3) โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล

ด้านกฎหมาย ผลักดันให้มีการออกกฎหมายเพื่อรองรับการบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษขวานทองภาคใต้ (The Golden Ax Special Economic Zone : GASEZ) ในพื้นที่ 5 จังหวัด ได้แก่

- 1) กฎหมายเวนคืนที่ดิน
- 2) กฎหมายพาณิชย์นาวี
- 3) กฎหมายการเดินเรือ
- 4) กฎหมายการเงินการคลัง
- 5) กฎหมายสิ่งแวดล้อม
- 6) กฎหมายสิทธิพิเศษต่าง ๆ เกี่ยวกับสวัสดิการสังคมใน 5 จังหวัด

ด้านการพัฒนาพื้นที่คลองไทย

1) ลักษณะคลองเป็นคลองคูขนานตามข้อสรุปของวุฒิสภา 2547 โดยมีการปรับเปลี่ยนรายละเอียดให้มีความเหมาะสมกับยุคสมัย คือ คลองไทยแนว 9A เป็นคลองคูขนานไป - กลับ ความยาวประมาณ 120 - 130 กิโลเมตรตามความเหมาะสมของภูมิประเทศ ความกว้างของคลอง 1,000 เมตร เพื่อรองรับการพัฒนาการขนส่งทางทะเลในอนาคต พื้นที่ระหว่างคลอง พัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจเพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคต เช่น เขตพื้นที่ฐานการท่องเที่ยวยาวทางทะเลชั้นนำระดับโลก เขตพื้นที่ศูนย์ราชการ และเขตอุตสาหกรรม คือ การพัฒนาศูนย์กลางการบริหารราชการในเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ และเขตอุตสาหกรรมที่ออกแบบ เมืองที่เป็นอุตสาหกรรมพลังงานสะอาดโดยเฉพาะ ประกอบด้วย อุตสาหกรรมการจัดการน้ำ (Sustainable GASEZ water), อุตสาหกรรมไฟฟ้าพลังงานสะอาด (Sustainable GASEZ Green) อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และนิคมอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันและอุตสาหกรรม ยางพาราครบวงจร อุตสาหกรรมการแปรรูปผลิตผลทางการเกษตร อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเล อุตสาหกรรมอาหารฮาลาล กลุ่มอุตสาหกรรม New S – curve เขตพื้นที่ศูนย์กลางเศรษฐกิจการค้า ห้างสรรพสินค้า โรงแรม ศูนย์กลางการศึกษา ศูนย์การแพทย์ระดับนานาชาติ เขตพื้นที่พัฒนาศูนย์กลางการบินนานาชาติ เขตพื้นที่ท่องเที่ยวสีเขียว (Green Tourism Zone) และเขตพื้นที่จัดสรรเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย

2) การพัฒนาแหล่งกักเก็บน้ำจืดในพื้นที่เพื่อรองรับการอุปโภค บริโภค ของชุมชนและอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และหลากหลายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงสามารถวางแผนการบริหารจัดการเกี่ยวกับอุทกภัยและภัยแล้งได้อย่างครบวงจร ซึ่งต้องเป็นแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชวาทองภาคใต้ต่อไป

3) การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่เกิดขึ้นจากการขุดคลองไทย เช่น การสร้างเกาะเทียมเพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการและการพัฒนาเพื่อการแข่งขันหรือพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชวาทองภาคใต้ การถมบริเวณพื้นดินตามแนวชายฝั่ง (ที่น้ำทะเลกัดเซาะ) การถมทะเลเพื่อให้เป็นเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ด้านการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่ฯ จะถูกจัดสรรเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและคุณภาพชีวิตประชาชนในภูมิภาคส่วนต่าง ๆ ได้แก่

- 1) การนํารายได้เข้าคลัง แผ่นดิน 40%
- 2) การจัดสรรเพื่อความมั่นคงของชาติ ศาสนา และพระมหากษัตริย์ 10%
- 3) การจัดสรรเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อม 2%
- 4) การจัดสรรเพื่อการบริหารจัดการน้ำ 4%
- 5) การจัดสรรเพื่อการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ 20%
- 6) การจัดสรรเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชนในพื้นที่ 9 จังหวัดนอกพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ 3%
- 7) การจัดสรรเพื่อเป็น กองทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชวาทองภาคใต้ 4%
- 8) การจัดสรร เพื่อเป็นสวัสดิการเพื่อประชาชนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ 3%
- 9) การจัดสรรเพื่อเป็นสวัสดิการ เพื่อประชาชนคนไทยนอกพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (72 จังหวัด) 12%
- 10) การจัดสรรเพื่อเป็นกองทุนพัฒนาพรรคการเมืองและสมาชิกรัฐสภา 2%

ประเด็นที่ 2 กำหนดยุทธศาสตร์ใหม่ในการพัฒนาภาคใต้เขตเศรษฐกิจพิเศษชวาทอง (The Golden Ax Special Economic Zone:GASEZ) ประกอบด้วย

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์ความมั่นคงของชาติศาสนาและพระมหากษัตริย์

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์การออกกฎหมายพิเศษรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยุทธศาสตร์การพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และดูแลสุขภาพพระดับโลก (Medical Hub of theWorld)

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ยุทธศาสตร์การพัฒนา GASEZ เป็นศูนย์กลางด้านการค้าการเงินและการธนาคารของโลก (World Financial Center)

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ยุทธศาสตร์การพัฒนาเป็นอุตสาหกรรมการต่อเรือและการเดินเรือขนาดใหญ่ พาณิชยนาวีและโลจิสติกส์ระดับโลก (World Class Logistic)

ยุทธศาสตร์ที่ 6 ยุทธศาสตร์การให้สิทธิพิเศษและสวัสดิการที่ดีที่สุดสำหรับผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชวาทองภาคใต้ (GSEZ) รวมทั้งการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนและสังคมมั่นคงยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 7 ยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางการศึกษาวิจัยและพัฒนา (Academic Hub of the World)

ยุทธศาสตร์ที่ 8 ยุทธศาสตร์ด้านการกำลังทหารและพลเรือนเพื่อรักษาผลประโยชน์แห่งชาติ

ยุทธศาสตร์ที่ 9 ยุทธศาสตร์การขุดคลองไทย (Thai Canal)

ยุทธศาสตร์ที่ 10 ยุทธศาสตร์การพัฒนาเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวระดับโลกและ Smart City

ยุทธศาสตร์ที่ 11 ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงมั่งคั่งทางเศรษฐกิจสังคมการเมืองและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 12 ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ (S-Curve) เทคโนโลยีและนวัตกรรมของโลก

ยุทธศาสตร์ที่ 13 ยุทธศาสตร์ด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 14 ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพทรัพยากรมนุษย์เพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชวาทองภาคใต้ (GASEZ)

ยุทธศาสตร์ที่ 15 ยุทธศาสตร์เขตการค้าเสรีและสถานบันเทิงครบวงจร (Entertainment Center Complex)

ส่วนที่ 3 การศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมสังคมความมั่นคงและการเมือง
ในส่วนนี้ ขอนำเสนอผลการวิเคราะห์ ศึกษาตามกรอบประเด็นในการศึกษาดังนี้

ด้านที่ 1 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า การศึกษาผลกระทบของการขุดคลองในมิติทางด้านสิ่งแวดล้อมโดยส่วนใหญ่เป็นเพียงการศึกษาผลกระทบในเบื้องต้นและเป็นการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นเมื่อดำเนินโครงการเท่านั้นโดยผลกระทบทางบวกที่คาดว่าจะเกิดขึ้นได้แก่ลดปัญหาภาวะเรือนกระจกและมลภาวะทางอากาศ ความอุดมสมบูรณ์ของพื้นที่ที่คลองตัดผ่านและช่วยเป็นที่รองรับน้ำฝนในกรณีที่ฝนตกหนักและเกิดความหลากหลายทางชีวภาพในน้ำมากขึ้น เป็นต้น ส่วนผลกระทบทางลบประกอบด้วย ปัญหามลภาวะเรือนกระจก และมลภาวะทางอากาศ ผลกระทบของระบบนิเวศบนบกและในทะเลการเกิดภาวะมลพิษจากน้ำมันความสกปรกของน้ำทะเลเมื่อมีคนอาศัยในบริเวณท่าเรือมากขึ้นสารพิษจากโรงงานอุตสาหกรรมที่ส่งผลกระทบต่อสัตว์และพืชในทะเล

ชายฝั่งการเปลี่ยนแปลงช่วงระดับน้ำขึ้นน้ำลงและการถ่ายเทของมวลน้ำผ่านคลองและอาจจะมีเชื้อโรคหรือตัวเบียน (Parasites) ผ่านคลองไปยังทะเลทั้งสองด้าน การเปลี่ยนแปลงทางด้านทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ทรัพยากรดิน แร่ธาตุและธรณีวิทยา เป็นต้น

ด้านที่ 2 ผลกระทบด้านสังคม พบว่า 1) มีการดำเนินโครงการคลองไทย จะเกิดการย้ายถิ่นของชุมชนขนาดใหญ่และการเวนคืนที่ดิน ในแนวโครงการฯ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึง ควรศึกษาอัตราค่าเวนคืนและชดเชยที่เหมาะสมเป็นธรรมแก่ผู้ได้รับผลกระทบ รวมทั้งจัดหาพื้นที่อยู่อาศัยและทำกินทดแทนในบริเวณโครงการฯ ตลอดจนดำเนินการจัดตั้งกองทุนเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบ และครอบครัวให้สามารถเป็นสิทธิการรับมรดกตกทอดได้ตามกฎหมาย ทั้งนี้ รัฐต้องดำเนินการในเรื่อง การจัดการที่ดิน เช่น กำหนดอัตราค่าเวนคืนที่ดินในเขตพื้นที่คลองไทยสูงกว่าอัตราค่าเวนคืนที่ดิน ปกติและการเวนคืนที่ดิน ควรจัดสรรที่ดินให้แก่ผู้ถูกเวนคืนให้อยู่ในเขตพื้นที่โครงการฯ โดยไม่ก่อให้เกิดภาระแก่ผู้นั้นเกินสมควร ทั้งนี้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด 2) เนื่องจากเกิดการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต อาชีพและรูปแบบการประกอบอาชีพแบบดั้งเดิมเป็นอุตสาหกรรมสมัยใหม่ที่อาจเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาศึกษาปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนให้สอดคล้องรองรับกับสภาพสังคมและเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงเหมาะสม ทั้งนี้ รัฐต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาการประกอบอาชีพ เช่น รัฐต้องจัดหางานให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบและจัดสรรงบประมาณเพื่ออุดหนุนรายได้แก่ผู้ได้รับผลกระทบ รัฐต้องวางแผนการศึกษาด้านการศึกษาเพื่อการประกอบอาชีพในเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ขวานทองภาคใต้ในอนาคต โดยมีเงื่อนไขบุตรหลานผู้ที่อยู่ในโครงการฯ ต้องมีงานทำทุกคนตามความรู้ความสามารถและศักยภาพของแต่ละบุคคล และ รัฐควรศึกษาวิจัยการเปลี่ยนแปลง การไหลบ่าทางวัฒนธรรมต่างชาติและการปะทะสังสรรค์ทางสังคม รวมทั้งผลกระทบต่อโบราณสถาน โบราณวัตถุ ในบางพื้นที่ ตลอดจนความวิตกกังวลเกี่ยวกับการดำเนินโครงการฯ ที่ต้องแบ่งแยกพื้นที่ทางกายภาพอย่างถ่องแท้

ด้านที่ 3 ผลกระทบด้านความมั่นคง พบว่า 1) จะส่งผลดีสำหรับการรักษาความมั่นคงทางทะเล เนื่องจากการช่วยสนับสนุนและส่งเสริมให้กำลังทางเรือสามารถเคลื่อนย้ายไปมาระหว่างกันได้สะดวก หากถูกปิดล้อมและหากเกิดภัยพิบัติฝั่งใด ฝั่งหนึ่ง กำลังทางเรืออีกฝั่งสามารถเข้าช่วยเหลือ ทัพเรืออีกฝั่งได้รวดเร็วยิ่งขึ้น การสร้างความปลอดภัยทางทะเลที่จะสร้างจุดดึงดูดให้นานาชาติพิจารณาเข้ามาใช้ประโยชน์ เนื่องจากมีความปลอดภัย และเป็นหลักประกันว่าการที่เรือทุกประเภทเข้ามาใช้ประโยชน์ ทั้งเส้นทางการเดินเรือ ท่าเรือ มีความปลอดภัย จำเป็นต้องพัฒนากำลังทางบก ทางเรือ และทางอากาศให้เข้มแข็งกว่าเดิม สามารถคุ้มครองให้เกิดความปลอดภัยให้กับเรือทุกประเภทที่เข้ามาใช้เส้นทางการเดินเรือที่เกี่ยวข้องกับโครงการคลองไทยที่มีภารกิจเพิ่มมากขึ้น ในกรณีเกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินกับเจ้าหน้าที่ประจำเรือ ผู้โดยสาร เรือทุกประเภทที่เข้ามาใช้ประโยชน์ในโครงการคลองไทย จำเป็นต้องจัดตั้งองค์กรที่จะทำหน้าที่ชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นกับชีวิตและทรัพย์สินแก่ผู้ที่มาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ดังกล่าว ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และครอบคลุมการรักษาความมั่นคงปลอดภัยครบวงจร ควรพิจารณาศึกษาผลกระทบและแนวทางการรักษาความมั่นคงภายใน การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ความมั่นคงทางภาคพื้นดินที่เปลี่ยนแปลง ความมั่นคงทางทะเลในพื้นที่รับผิดชอบและเส้นทางการคมนาคมทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับโครงการคลองไทย ความมั่นคงในห้วงอากาศ อวกาศ รวมทั้งการจัดโครงสร้างกำลังทางบก ทางเรือและทางอากาศ อารุธยุทโธปกรณ์ที่เหมาะสม ในกรณีเกิดโครงการศึกษาการยุทธร่วมและผสมในกองกำลังที่รักษา

ความมั่นคงในแนวโครงการชุดคลองไทย และการวิเคราะห์ข่าวทางยุทธศาสตร์ เพื่อให้ได้ข่าวสารในด้านความมั่นคงสำหรับเตรียมกำลังและอาวุธยุทธภัณฑ์ในการป้องกันและตอบโต้การรุกรานทางทหารที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงการป้องกันไม่ให้มีการสร้างความเสียหายแก่โครงการชุดคลองตลอดจนการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินสำหรับเรือทุกประเภทที่มาใช้ ประโยชน์ในโครงการคลองไทยตามภารกิจที่ได้รับ มอบหมายจากการขยายเส้นทางและระยะทางเพิ่มมากขึ้น

2) การหลั่งไหลเข้ามาของผู้คนจากทั่วโลก เช่น ปัญหาก่อการร้ายและอาชญากรรมข้ามชาติ รวมทั้งปัญหาแรงงานต่างด้าวและผู้หลบหนีเข้าเมือง ผิดกฎหมายเข้ามาก่ออาชญากรรมประทุษร้ายต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน เป็นต้น การรักษาความสงบเรียบร้อยภายในพื้นที่ จำเป็นต้องมีกำลังพลด้านการบังคับใช้กฎหมายที่มีทักษะพิเศษนอกเหนือจาก กำลังพลที่ปฏิบัติงานด้านบังคับใช้กฎหมายปกติ และมีเครื่องมือพิเศษที่สนับสนุนการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมไว้ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผู้เข้ามาใช้ประโยชน์ในเขตอธิปไตย บนแผ่นดินในพื้นที่โครงการชุดคลองไทยได้มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินขั้นสูงสุด จูงใจให้ผู้คน จากทั่วโลกสนใจเข้ามาทำนุในเขตโครงการคลองไทยเนื่องจากมีความปลอดภัยสูง และจำเป็นต้องขยายไปยังพื้นที่อื่น ๆ ทั้งนี้ เพื่อให้การรักษาความสงบเรียบร้อยภายในเกิดขึ้นทั่วประเทศ โดยจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่เป็นสำคัญ เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นกับทั้งประชาชนภายในประเทศและต่างประเทศ

นอกจากนี้ ควรพิจารณาศึกษาผลกระทบและแนวทางในการรักษากฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่โครงการชุดคลองไทย และการจัดโครงสร้างกำลังที่บังคับใช้กฎหมายรักษาผลประโยชน์ของชาติและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ตามกรอบวงเงินที่ได้รับจัดสรรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เขตเศรษฐกิจพิเศษชานทองภาคใต้ (The Golden Ax Special Economic Zone : GASEZ) จะเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระดับโลกในพื้นที่ 5 จังหวัด ได้แก่ กระบี่ ตรัง สงขลา นครศรีธรรมราช และพัทลุง โดยจะมีการบริหารจัดการด้วยกฎหมายพิเศษที่ตราขึ้นมาโดยเฉพาะ การเวนคืนที่ดิน 8,100 ตารางกิโลเมตร เพื่อนำมาจัดระเบียบบริหารจัดการเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจที่คุ้มค่าที่สุดโดยประชาชนที่ได้รับผลกระทบจะได้รับผลตอบแทน สวัสดิการและคุณภาพชีวิตที่ดีที่สุด โดยประชาชนที่ได้รับผลกระทบจะได้รับผลตอบแทน สวัสดิการและคุณภาพชีวิตที่ดีที่สุดจากผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นจาก GASEZ และประการสำคัญที่นี้จะกลายเป็นศูนย์กลางการค้าและเศรษฐกิจใหม่ของโลก โดยมีการชุดคลองตามแนวคลอง ตัวอย่างเช่น แนว 9A เพื่อให้เรือสินค้าจากทั่วโลกได้ผ่านประเทศไทยในพื้นที่ของ GASEZ นี้คลองที่จะชุด มีสองคลอง คือ คลอง (K9 และ K10) โดยแต่ละคลองจะมีความยาว 135 กิโลเมตร ความลึก 40 เมตร ความกว้าง 1 กิโลเมตร ซึ่งทั้งคลอง (K9 และ K10) จะมีระยะห่างกัน 10 กิโลเมตร และตลอดตามแนวคลองทั้งสองคลองมีจุดเชื่อมระหว่างคลอง จำนวน 2 จุด โดยแต่ละจุดจะมีความกว้าง 1 กิโลเมตร นอกจากนี้ ยังมีคลองเล็กคู่ขนานด้านนอกของทั้งคลอง (K9 และ K10) เป็นจำนวน 1 คลอง มีความยาว 135 กิโลเมตร ความกว้าง 200 เมตร และความลึก 15 เมตร คลองเล็กนี้จะใช้ประโยชน์เพื่อการท่องเที่ยว การขนส่งเรือท่องเที่ยว และป้องกันปัญหาน้ำท่วมภาคใต้ มีจุดเชื่อมโยงกับ 2 คลองใหญ่ คลองเล็ก 2 คลองชื่อคลอง P และ คลอง B ห่างจากคลองใหญ่เป็นระยะทาง 2 กิโลเมตร รวมแล้ว GASEZ จะมีคลองใหญ่ 2 คลอง (K9 และ K10) คลองเล็ก 2 คลอง (P และ B) มีอุโมงค์ลอด 12 อุโมงค์ให้รถและรถไฟผ่าน คลองใหญ่มีสะพานแขวน 2 จุด ชื่อสะพาน C และ V ซึ่งเป็นจุดชมเมืองที่สวยงามที่สุด คลองเล็กมีสะพานคลองละ 5 สะพาน เพื่อการคมนาคมและการท่องเที่ยว ทั้งคลองใหญ่และคลองเล็ก จะมีท่าเทียบเรือท่าจอดเรือท่องเที่ยวตลอดแนว 4 คลอง

ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นท่าเทียบเรือพาณิชย์และเรือสำราญที่เดินทางมาจากทั่วโลก การมีคลอง K9 และ K10 ใช้เป็นเส้นทางขาไปเดินเรือจากฝั่งอ่าวไทยไปยังฝั่งอันดามัน เส้นทางเดินเรือจากกลับจากฝั่งอันดามันไปยังฝั่งอ่าวไทยทำให้เส้นทางเดินเรือมีความปลอดภัยป้องกันอุบัติเหตุ และการมีจุดเชื่อมคลอง K9 และ K10 สามารถช่วยแก้ปัญหาการกลับเรือและเพื่อประโยชน์อื่น ๆ เนื่องจากคลองมีความยาวมาก ทั้งนี้ดินที่ได้จากการขุดคลองสามารถนำไปใช้ประโยชน์ ดังนี้

1) นำดินไปถมชายหาดอ่าวไทยที่ถูกน้ำทะเลกัดเซาะหายไปหลายกิโลเมตรตั้งแต่จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จนถึง จังหวัดสงขลา

2) นำดินไปทำเกาะเทียม ปากคลองด้านอ่าวไทย เพื่อเพิ่มมูลค่า เช่น เกาะสถานบันเทิงครบวงจร เกาะนกนางแอ่นเพื่อการท่องเที่ยว เกาะอุตสาหกรรมต่อเรือ โรงกลั่นน้ำมันปิโตรเคมี โกดังสต็อกสินค้า ท่าเทียบเรือขนถ่ายสินค้า

3.) เกาะเพื่อเชิดชูสถาบันชาติ ศาสนา และสถาบันพระมหากษัตริย์ เป็นเกาะใหญ่อยู่กลางอ่าวไทยขนาด 20 ตารางกิโลเมตร

4) เกาะทางด้านการทหารและความมั่นคง อุตสาหกรรมส่งดาวเทียมสู่อวกาศ

แนวคลองแบ่งออกเป็น 3 ระดับความสำคัญ คือ

1) AAA คือพื้นที่ ระหว่างคลอง K9 และ K10 กว้าง 10 กิโลเมตร ยาว 135 กิโลเมตร คิดเป็นพื้นที่ 1,350 ตารางกิโลเมตร

2) AA คือพื้นที่นอกคลอง K9 และ K10 ความกว้าง 25 กิโลเมตรความยาว 135 กิโลเมตร 2 ด้าน (รวม 50 กิโลเมตร x 135 กิโลเมตร) คิดเป็นพื้นที่ 6,750 ตารางกิโลเมตร

3) A คือพื้นที่ของ 5 จังหวัด คือ กระบี่ ตรัง สงขลา นครศรีธรรมราช และพัทลุง

ทั้งนี้ พื้นที่ 5 จังหวัด จะมีแนวคลองพาดผ่านยาว 135 กิโลเมตร กว้าง 60 กิโลเมตร ถือว่าเป็นศูนย์กลางของเขตเศรษฐกิจพิเศษชวาทองภาคใต้ (GASEZ) เป็นเนื้อที่ 8,100 ตารางกิโลเมตร (AAA+ AA) ส่วนพื้นที่ A ใน 5 จังหวัดที่เหลืออยู่จะมีความพิเศษน้อยกว่า AAA และ AA

การออกกฎหมายเพื่อบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษชวาทองภาคใต้ (The Golden Ax Special Economic Zone: GASEZ) ในพื้นที่ 5 จังหวัด จะต่อยอดจาก พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 แต่จะพิเศษกว่า เพราะเป็น Smart City ระดับโลกแห่งใหม่ล่าสุดของโลกและต้องออกกฎหมายใหม่เฉพาะเขตเศรษฐกิจชวาทองภาคใต้ (The Golden Ax Special Economic Zone : GASEZ) รวมถึงหากจำเป็นต้องมีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเวนคืนที่ดินเพื่อบริหารจัดการในพื้นที่ 8,100 ตารางกิโลเมตรและบางจุดของ 5 จังหวัด กฎหมายพาณิชย์นาวี กฎหมายการเดินทางเรือ กฎหมายการเงินการคลัง กฎหมายสิ่งแวดล้อม และกฎหมายสิทธิพิเศษต่าง ๆ เกี่ยวกับสวัสดิการสังคมใน 5 จังหวัด เป็นต้น

ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากเขตเศรษฐกิจพิเศษชวาทองภาคใต้ (GASEZ) และคลองไทย (Thai Canal) ถูกจัดสรรเพื่อพัฒนาในภาคส่วนต่าง ๆ ดังนี้

1) พัฒนาพื้นที่ AAA AA และA ใน 5 จังหวัด

2) บำรุงพัฒนาจังหวัดต่างๆในภาคใต้อีก 9 จังหวัด 14%

3) จัดสรรงบประมาณไปช่วยพัฒนา 63 จังหวัด 20%

4) จัดสรรงบประมาณเพื่อความมั่นคงของชาติ ศาสนา และสถาบันพระมหากษัตริย์ 13%

5) จัดสรรเงินกองทุนเพื่อสิ่งแวดล้อมเขตเศรษฐกิจพิเศษชวาทองภาคใต้ (GASEZ) 2%

6) กองทุนวิจัยและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชวาทองภาคใต้ (GASEZ) 1%

โครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ ไฟฟ้าพลังงานสะอาด รถไฟรางคู่ และ ความเร็วสูง เชื่อมเมือง และแหล่งอุตสาหกรรม 1,000 กิโลเมตร โครงข่ายใยแมงมุม และถนนเชื่อมโยงในเขตเศรษฐกิจพิเศษชวาทองภาคใต้ (GASEZ) 1,000 กิโลเมตร

สรุปผลการศึกษาผลกระทบการขาดคลองไทยและพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจทั้งด้านสิ่งแวดล้อม สังคม ความมั่นคง และการเมือง

เนื่องจากโครงการคลองไทยมีความเป็นมายาวนานกว่า 300 ปี แนวคิดโครงการขาดคลองไทยเริ่มปรากฏมาตั้งแต่สมัยอยุธยาและมีผู้สนใจศึกษาเกี่ยวกับแนวทางการดำเนินโครงการดังกล่าวมาโดยตลอด ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากโครงการขาดคลองไทยหากมีการดำเนินการจะเป็นโครงการที่ยิ่งใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์ชาติไทยและมีผลกระทบทั้งด้านสิ่งแวดล้อม สังคม ความมั่นคงและการเมืองอย่างไรก็ตาม ผลการศึกษาได้สรุปชัดเจนว่า สนับสนุนให้มีการขาดคลองไทยแต่การขาดคลองไทยอย่างเดียว ไม่สามารถจูงใจให้เกิดการลงทุนขนาดใหญ่ได้ จำเป็นต้องมีรายได้จากส่วนอื่นเช่นการพัฒนาพื้นที่เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษด้วย ดังนั้นหากรัฐบาลพิจารณาอย่างละเอียด รอบคอบ แล้วเห็นว่าการขาดคลองไทยเกิดผลดีมากกว่าผลเสียและสามารถสร้างประโยชน์ให้แก่ประเทศชาติและประชาชนได้อย่างสูงสุดซึ่งทางออกควรให้มีการตรากฎหมายเพื่อให้มีการจัดตั้งองค์กรควบคุมบริหารจัดการโครงการคลองไทยอย่างรัดกุมทั้งในด้านการลงทุน การก่อสร้าง แผนการบริหารจัดการ บำรุงรักษา ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ตลอดจนการชดเชยเยียวยาประชาชนในพื้นที่อย่างเหมาะสมและเป็นธรรมต่อไป

อย่างไรก็ดี ในการพิจารณาศึกษาการขาดคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2565 ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้มีการพิจารณา “วาระพิจารณารายงานผลการพิจารณาการศึกษาการขาดคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้” และที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติไม่เห็นด้วยกับรายงานการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญ ด้วยคะแนน 144 เสียง มีจำนวนเสียงผู้เห็นด้วย จำนวน 121 เสียง และงดออกเสียง จำนวน 53 เสียง ส่งผลให้รายงานการพิจารณาศึกษาดังกล่าวต้องเป็นอันตกไป

2.10 ผลการศึกษาของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยโดยศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเมื่อปี 2565 ตามเอกสาร “รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย”⁴¹

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ดำเนินโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน โดยมอบหมายให้ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นที่ปรึกษาโครงการ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบเบื้องต้นและความเหมาะสมในการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทั้งสองฝั่งทะเลครอบคลุมมิติด้านเศรษฐกิจ ความมั่นคง สังคมสิ่งแวดล้อม กฎหมาย ประกอบกับการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนและผู้ประกอบการในพื้นที่ เพื่อนำไปสู่การกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาและแผนการดำเนินงานที่เหมาะสม สอดคล้องกับแนวนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์และความเชื่อมโยงของพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศ

⁴¹ อ้างถึงแล้ว, *เชิงอรรถที่ 18*.

จากการรวบรวมข้อมูลยุทธศาสตร์การพัฒนาและแผนงานต่าง ๆ ในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค ภายในอาเซียน ยุทธศาสตร์และแผนงานการพัฒนาของประเทศไทย และการพัฒนาพื้นที่ในอดีต จนถึงปัจจุบัน และโอกาสทางการค้าการขนส่งที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสภาพภูมิศาสตร์ และศักยภาพของพื้นที่ สามารถกำหนดรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของการศึกษาได้ทั้งสิ้น 4 ทางเลือก ได้แก่

1. ทางเลือกที่ 1 : การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางฝั่งอ่าวไทยและอันดามันตามแผนพัฒนาพื้นที่ด้านต่าง ๆ (Thailand Only: (Hinterland Development & Minor Investment) ประกอบด้วย การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางฝั่งอ่าวไทยและอันดามันตามแผนพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ อย่างยั่งยืน (Southern Economic Corridor: SEC) ที่คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2561 โดยไม่มีการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจทางบกและไม่ได้มีการขุดคลองลัดหรือโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งประเภทอื่น ๆ ที่เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างทะเลฝั่งอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน

2. ทางเลือกที่ 2 : การพัฒนาสะพานเศรษฐกิจทางบกเส้นทางใหม่เชื่อมโยง 2 ฝั่งทะเล (Thai Only + Very Small Non-Thai Traffic: Landbridge) เป็นการพัฒนาเพิ่มเติมจากทางเลือกที่ 1 ซึ่งเป็นกรณีฐานโดยแนวเส้นทางที่เลือกใช้ในที่นี้เป็นกรเชื่อมด้วยระบบรางและถนนระหว่าง จังหวัดชุมพรกับจังหวัดระนอง โดยโครงสร้างพื้นฐานจะประกอบด้วย อุโมงค์ ทางยกระดับสำหรับ รถยนต์ 4 ช่องทางไปกลับ และระบบรถไฟฟ้าทางคู่ความเร็วปานกลาง (120 กิโลเมตร/ชั่วโมง) เชื่อมต่อ ทำเรื่อน้ำลึกทั้งด้านฝั่งอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน

3. ทางเลือกที่ 3 : การพัฒนาขุดคลองลัดเชื่อมโยง 2 ฝั่งทะเล (Thai Only + Non Thai Traffic: Thai canal) เป็นการพัฒนาเพิ่มเติมจากทางเลือกที่ 1 ซึ่งเป็นกรณีฐานด้วยการพัฒนาขุดคลองลัดหรือคลองไทยเป็นเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างทะเลฝั่งอ่าวไทยกับอันดามัน (Artificial Water way) โดยแนวเส้นทางที่เลือกในที่นี้เป็นกรเชื่อมด้วย การขุดคลองเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดสงขลานครศรีธรรมราช พัทลุง ตรัง และกระบี่ อ่างอิงแนว 9A ระยะทางประมาณการณ 145 กิโลเมตร ความกว้าง 400 เมตร และความลึก 40 เมตร โดยตั้งสมมุติฐานโครงสร้างพื้นฐานประกอบด้วย คลองน้ำจืด โดยมีประตูกั้นน้ำหรือประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) บริเวณทางเปิด 2 ฝั่งทะเล ทำเรื่อน้ำลึก 1 ตำแหน่ง สะพานซิง งานระบบกำกับการเดินเรือ ฯลฯ

4. ทางเลือกที่ 4 : การพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ตามกรอบอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (GMS) (Thai Only + Very small Non Thai Traffic: GMS Southern Economic Corridor) เป็นการพัฒนากการเชื่อมโยงเส้นทางสนับสนุนการผลิตและพาณิชย์กรรมตามแนวเส้นทาง GMS Southern Economic Corridor โดยแนวทางเลือกในที่นี้เป็นกรพิจารณาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกาญจนบุรี - ชายแดนไทย/เมียนมา (ด่านน้ำพุร้อน) ซึ่งเป็นโครงข่ายต่อเชื่อมที่สำคัญกับทะเลฝั่งอันดามันผ่าน โครงการพัฒนาทำเรื่อน้ำลึกทวาย เมืองทวาย เขตตะนาวศรี ประเทศเมียนมา ตามแนวเส้นทาง AH123 ซึ่งโครงข่ายนี้จะสนับสนุนระบบขนส่งสินค้าระหว่างประเทศตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก ให้สามารถขนส่งสินค้าและเดินทางได้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

จากการเปรียบเทียบรูปแบบการเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างพื้นที่ทะเลอ่าวไทยและอันดามัน ของประเทศไทย ได้จัดลำดับความสำคัญของทางเลือกตามมิติของผลกระทบทั้ง 10 มิติ โดยอาศัย กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ AHP (Analysis Hierarchy Process) ให้ผู้มีส่วนได้เสียเปรียบเทียบ และประเมินความเหมาะสมของทางเลือก ผลการรวมคะแนนความเหมาะสมของทางเลือก พบว่า

1. กรณีทางเลือกที่ 1 การดำเนินการจากสิ่งที่มีอยู่เดิม หรือใช้ของเดิมเป็นฐาน หรือกรณีฐานที่เน้น Thailand Only: Hinterland Development & Minor Investment เป็นทางเลือกที่ได้คะแนนความเหมาะสมสูงสุด (43.3%) โดยมุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่การผลิตและการค้าตามแนวชายฝั่งอ่าวไทยและอันดามันภายใต้แผนปฏิบัติการการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (SEC) ไม่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นเส้นทางสนับสนุนการขนส่งระหว่างสองฝั่งทะเล แต่ให้ความสำคัญกับการสร้างเส้นทางเข้าถึงพื้นที่พัฒนาตามแผนปฏิบัติการ แนวทางเลือกนี้จะเน้นการใช้ประโยชน์จากสิ่งที่มีอยู่และดำเนินการพัฒนาต่อจากสิ่งที่มีอยู่แล้วเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

2. กรณีทางเลือกที่ 4 (Thai Only + Very small Non Thai Traffic: GMS Southern Economic Corridor) ได้คะแนนเป็นอันดับ 2 (25.3%) เนื่องจากทางเลือกนี้เป็นโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ไม่มาก จึงมีผลกระทบในแต่ละมิติไม่มากนัก อย่างไรก็ตาม ความเป็นไปได้ของทางเลือกนี้ขึ้นอยู่กับความสำเร็จของการดำเนินการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายในฝั่งเมียนมา

3. กรณีทางเลือกที่ 2 Thai Only + Very Small Non-Thai Traffic (Landbridge) ได้คะแนนเป็นอันดับที่ 3 (19.3%) ทางเลือกนี้อาจส่งผลกระทบต่อต้องพึงระวัง คือ ผลกระทบมิติด้านสิ่งแวดล้อม มิติความท้าทายและปัจจัยเสี่ยงในการลงทุนและการบริหารจัดการพื้นที่ การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางน้ำภายใต้โครงการนี้ อาจส่งผลกระทบต่ออย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จำเป็นต้องมีการตรวจสอบพื้นที่ที่จะทำการพัฒนาเป็นพื้นที่มรดกโลก พื้นที่อุทยาน หรือพื้นที่ป่าสงวนมากน้อยเพียงใด โดยความเสียหายที่จะเกิดขึ้นบางส่วนอาจไม่สามารถประเมินค่าได้ เมื่อพิจารณาทำเลที่ตั้งของสะพานเศรษฐกิจทางบกเปรียบเทียบกับต้นทางและปลายทางของสินค้าที่ทำการค้าระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่าง สองฝั่งทะเล สินค้าไทยจะปั่นสินค้าหลักที่จะมาทำการถ่ายลำ (Transshipment) ผ่านโครงการนี้ และประโยชน์จากการลดต้นทุนและเวลาในการขนส่ง ดังนั้น โครงการนี้จะช่วยให้สินค้าไทยจำนวนหนึ่งมีศักยภาพการแข่งขันในตลาดโลกมากขึ้นด้วย เวลาการขนส่งที่รวดเร็วและต้นทุนการขนส่งที่ลดลงกว่าเดิม อย่างไรก็ตาม ความท้าทายของโครงการนี้คือการลงทุนจำนวนมากในการก่อสร้างเส้นทางทางบก ไม่ว่าจะเป็นทางหลวงพิเศษหรือทางรถไฟที่เชื่อมท่าเรือที่ตั้งอยู่สองฝั่งทะเล ซึ่งมีมูลค่ากว่า 2 เท่าของมูลค่าการลงทุนก่อสร้างท่าเรือทั้งสองฝั่ง และการที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากโครงการของรัฐที่ได้มีการลงทุนในท่าเรือเอนกประสงค์ระนอง (ท่าเรือเดิม) ที่ได้มีแผนปรับขยายขีดความสามารถในการให้บริการ รวมทั้งการที่ยังไม่มีการปรับผังเมืองเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่หลังท่าเพื่อรองรับกิจการอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ ทั้งนี้ หากพิจารณาเปรียบเทียบบทบาทของท่าเรือกับเส้นทางทางบกเชื่อมท่าเรือ จะเห็นว่าในการส่งเสริมการนำเข้าและส่งออกของไทย ท่าเรือจะมีบทบาทหลัก (Leading Role) ในการเป็นประตูการค้า (Gateway) แต่เส้นทางทางบกจะมีบทบาทสนับสนุน (Supporting Role) อำนวยความสะดวกการเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือบริเวณสองฝั่งทะเลเท่านั้น อีกทั้ง การออกแบบเบื้องต้นที่เปิดเผยในปัจจุบันได้จำกัดการเข้าถึงการขนส่งและเชื่อมโยงกับพื้นที่ข้างทาง โดยเมื่อพิจารณางบประมาณการลงทุนในโครงการนี้จะเห็นได้ว่าสัดส่วนของวงเงินประมาณมากกว่า 2 ใน 3 เป็นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทางบกที่มีบทบาทรอง เปรียบเสมือนการลงทุนสร้างถนนเข้าสู่โรงงานมากกว่าการสร้างโรงงาน ดังนั้น ทางเลือกนี้จะมีความเหมาะสมมากขึ้นหากสามารถปรับลดการลงทุนในการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงทางบก

4. ทางเลือกที่ 3 Thai Only + Non Thai Traffic (Thai canal) เป็นทางเลือกที่ได้รับคะแนนน้อยสุดในการประเมินผลกระทบในทุกมิติ (12.1%) โดยเฉพาะผลกระทบมิติด้านสิ่งแวดล้อม มิติความท้าทายและปัจจัยเสี่ยงในการลงทุนและการบริหารจัดการพื้นที่เช่นเดียวกับทางเลือกที่ 2 เพราะเป็นการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ จึงหลีกเลี่ยงไม่พ้นกับการสร้างผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางทะเล และในส่วนผลประโยชน์ของโครงการนั้น มีเรือจำนวนหนึ่งเห็นประโยชน์จากการร่นระยะทาง และระยะเวลาในการเดินเรือ จึงมีแนวโน้มที่จะหันมาใช้เส้นทางผ่านคลองไทย แทนการเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างคลองไทยเป็นโครงการที่ใช้ทรัพยากรเป็นจำนวนมาก ทั้งทรัพยากรที่เป็นเงินทุน ทรัพยากรทางธรรมชาติและต้นทุนทางสังคม ซึ่งไม่สามารถประมาณค่าได้อย่างชัดเจน ซึ่งจำนวนหนึ่งเป็นทรัพยากรที่เมื่อสูญเสียไปแล้วอาจไม่สามารถฟื้นฟูกลับคืนมาได้อีก ไม่ว่าจะใช้เทคโนโลยีใด ๆ หรืองบประมาณจำนวนมากก็ตามมาใช้ฟื้นฟูโดยผลการประเมินความเหมาะสมทั้งทางการเงินและเศรษฐศาสตร์ได้ชี้ให้เห็นว่าโครงการนี้มีความเหมาะสมในระดับที่ต่ำมาก ถึงแม้ในกรณีฉากทัศน์ (Scenario) ของการวิเคราะห์ที่เอื้อต่อการดำเนินโครงการอย่างมาก (Optimistic Case) ด้วยการกำหนดสมมติฐานให้ต้นทุนลดลงไป 50% และมีปริมาณเรือผ่านคลองเพิ่มขึ้นอีก 50% จากกรณีฐานของการวิเคราะห์ ความเหมาะสมของโครงการก็ยังอยู่ในระดับต่ำ ทั้งนี้ บทบาทของคลองไทยในทางเลือกที่ 3 คือ เป็นเส้นทางลัดเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับเรือนานาชาติที่เคยแล่นผ่านช่องแคบมะละกา ถึงแม้การพัฒนาทางเลือกนี้จะช่วยให้สินค้าจำนวนหนึ่งเป็นการค้าระหว่างไทยกับประเทศทางฝั่งตะวันตกของไทยสามารถขนส่งได้เร็วและประหยัดขึ้น แต่ผลประโยชน์ส่วนใหญ่จะตกอยู่กับเรือต่างชาติและสินค้าต่างชาติจำนวนมากที่ใช้คลองไทยเป็นเส้นทางเดินเรือลัดแทนช่องแคบมะละกา โดยเฉพาะสินค้าจากชาติอาเซียนซึ่งเป็นสินค้าที่เป็นคู่แข่งกับสินค้าไทยในตลาดโลกจะได้รับประโยชน์จากการลดต้นทุนและเวลาในการขนส่งคลองไทยจึงอาจไม่ได้ช่วยยกระดับศักยภาพในการแข่งขันของสินค้าไทยได้เท่าที่ควร

ตารางที่ 6.4-2 สรุปผลการวิเคราะห์คะแนนทางเลือกในแต่ละมิติผลกระทบ

มิติผลกระทบ/ทางเลือก	ทางเลือก	ทางเลือก	ทางเลือก	ทางเลือก
	1	2	3	4
A1 ด้านความสอดคล้องกับแผนระดับต่าง ๆ	47%	23%	8%	23%
A2 ความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม การก่อสร้างและเทคโนโลยี	37%	21%	14%	27%
A3 ความคุ้มค่าด้านการเงิน (Financial Feasibility)	49%	15%	13%	23%
A4 ความคุ้มค่าด้านเศรษฐศาสตร์ (Economics Feasibility)	39%	23%	10%	28%
A5 ความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจและการพัฒนาพื้นที่	28%	27%	22%	23%
A6 ด้านผลกระทบต่อการกระจายรายได้	36%	20%	20%	24%
A7 ด้านความมั่นคงและต่างประเทศ	41%	24%	12%	22%
A8 ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการและผลกระทบของโครงการ	49%	18%	10%	24%
A9 การประเมินผลสิ่งแวดล้อม	53%	12%	5%	29%
A10 ความท้าทายและปัจจัยเสี่ยงในการลงทุนและการบริหารจัดการพื้นที่	52%	12%	7%	29%



ภาพที่ 22 สรุปผลการวิเคราะห์คะแนนทางเลือกในแต่ละมิติ ทางเลือกที่ 3 มีคะแนนต่ำสุดทุกมิติ
ที่มา : ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2565). โครงการศึกษาความเป็นไปได้
ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย

นอกจากนี้ ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้วิเคราะห์ความเหมาะสมด้านการเงินและความเหมาะสมด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการคลองไทย ผลการวิเคราะห์ศึกษาความคุ้มค่าเชิงเปรียบเทียบระหว่างโครงการคลองไทย โครงการแลนด์บริดจ์หรือการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานตามแผนพัฒนาที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน พบว่าโครงการคลองไทยไม่มีความเป็นไปได้ทางการเงิน และไม่มีความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์ กล่าวคือ โครงการคลองไทยมีอัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (FIRR) ที่ -10.89% และมีอัตราผลตอบแทนของการศึกษาด้านเศรษฐศาสตร์ (EIRR) ที่ -1.25% ดังนั้น จึงเป็นโครงการที่ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน

2.11 สรุปสาระสำคัญของการทบทวนข้อมูล เอกสารและงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	เอกสาร/งานวิชาการ	ขอบเขตการศึกษา	ผลการศึกษา
1	ผลการศึกษาของ Tippetts - Abbett - Mccarthy Stratton (TAMS) ปี 2516	ดำเนินการศึกษา เมื่อปี 2516 ที่เน้นการศึกษาแนว 5A เป็นหลัก ซึ่งตามรายงานฉบับนี้ เน้นการขนส่งน้ำมันระหว่าง ตะวันออกกลางกับประเทศญี่ปุ่น โดยเรือบรรทุกน้ำมัน ขนาด 500,000 ตันเป็นหลัก ซึ่งในปัจจุบันมีให้บริการ น้อยมาก นอกจากนั้นแล้ว ยังมีแนวคิดที่จะทำการขุด โดยใช้นิวเคลียร์ผสมผสานด้วย ซึ่งในปัจจุบันนั้น มีโอกาส เกิดขึ้นได้ยาก โดยใช้เงินลงทุนในการขุดคลองสำหรับการ ขุดแบบธรรมดา จะประมาณ 5,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่หากขุดแบบธรรมดาผสมนิวเคลียร์ค่าใช้จ่ายในการขุด จะอยู่ที่ 3,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และการวิเคราะห์อัตรา ผลตอบแทนภายใน (IRR) ได้ผลลัพธ์ 13.8% สำหรับการ ขุดแบบธรรมดา และ 15.7% สำหรับการลงทุนแบบผสม ซึ่งผลต่างนี้ยังไม่มากพอ รวมถึงยังไม่ได้ศึกษาถึงผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว ระบบนิเวศ และความมั่นคง นอกจากนั้นแล้ว รายงานการศึกษาของ TAMS ฉบับนี้ ได้ดำเนินการศึกษามาตั้งแต่ปี 2516 หรือกว่า 50 ปีมาแล้ว จึงมีข้อจำกัดในเรื่อง ความทันสมัยของข้อมูลต่าง ๆ เป็นอันมากที่สำคัญ	- สนับสนุนให้ขุดคลองกระ แแนว 5A โดยใช้นิวเคลียร์ - มีข้อจำกัดตามที่ระบุไว้ ในขอบเขตของการศึกษา
2	ผลการศึกษาของ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนา การเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ปี 2541	นำผลการศึกษาของ TAMS ในการขุดคลองกระแนว 5A โดยใช้นิวเคลียร์ มาวิเคราะห์ความเป็นไปได้	- ไม่สนับสนุนให้ขุดคลองกระ ตามผลการศึกษาของ TAMS - เนื่องจากลงทุนสูงมากและ มีความเสี่ยงด้านการตลาด
3	ผลการศึกษาของ คณะกรรมการอภิจาญญ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของ โครงการขุดคอคอดกระ วุฒิสภา พฤษภาคม ปี 2547	ศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองไทยแนว 9A รวมทั้ง ลงพื้นที่สำรวจตลอดแนวคลองและรวบรวมความคิดเห็น จากบุคคลบางกลุ่ม โดยเสนอให้รัฐบาลทำการศึกษา ในขั้นสมบูรณ์ต่อไป	- สนับสนุนให้ขุดคลองไทย แนว 9A
4	ผลการศึกษาของ ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ทหารเรือ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง ปี 2550	เน้นศึกษาเฉพาะในเรื่องผลกระทบด้านความมั่นคง ซึ่งได้ข้อสรุปว่าส่งผลกระทบต่อยุทธศาสตร์ การป้องกันประเทศ	- ไม่สนับสนุนการขุดคลองกระ
5	ผลการศึกษาของ มหาวิทยาลัยปักกิ่งตามเอกสาร “กลยุทธ์การฟื้นฟูเศรษฐกิจไทย และผลการศึกษาความเป็นไปได้ ขั้นต้นของโครงการคลองกระ แห่งประเทศไทย” ปี 2558	ศึกษาความเป็นไปได้ของการขุดคลองแนว 9A และการสร้างเกาะเทียมบริเวณปากคลองทั้ง 2 ฝั่ง โดยใช้เงินลงทุนในการขุดคลอง 48,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เงินลงทุนขุดคลองพร้อมการสร้างเกาะเทียม 73,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ได้วิเคราะห์อัตราผลตอบแทน ภายในด้านการเงิน ได้ผลลัพธ์ -0.59% สำหรับการขุดคลอง อย่างเดียวและ 4.27% สำหรับการขุดคลองและใช้ประโยชน์ จากการสร้างเกาะเทียม อย่างไรก็ตามก็ยังมีข้อจำกัด ด้านสิ่งแวดล้อมและความมั่นคง	- สนับสนุนการขุดคลองกระ แนว 9A พร้อมสร้างเกาะเทียม โดยให้รัฐบาลไทยลงทุน 75% สำหรับอีก 25% นั้น ผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุน

ลำดับ	เอกสาร/งานวิชาการ	ขอบเขตการศึกษา	ผลการศึกษา
6	เอกสารบทความเรื่อง “The impacts of Thailand’s prospective Kra Canal” เขียนโดย Andy Lane ปี ค.ศ. 2015	ทำการวิเคราะห์การขาดคล่องกระแวนว 5A โดยเงินลงทุน 20,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งจะได้อัตราผลตอบแทนเงินลงทุน หรือ ROIC = 5.15% อย่างไรก็ตามไม่ได้ทำการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและความมั่นคง	- ไม่สนับสนุนให้ขาด เนื่องจากเป็นโครงการที่มีความซับซ้อน ทั้งด้านกายภาพของการขาดคล่องและการลงทุน รวมทั้งยังมีตัวแปรอื่นอีกมากที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ในอนาคต ทำให้มีความเสี่ยงในการลงทุนมาก อย่างไรก็ตามได้เสนอแนะให้มีการศึกษาเชิงลึกในเรื่องนี้ต่อไป
7	ผลการศึกษาของ Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) โดย Ching-mu Chen และ Satoru Kumagai เมื่อปี ค.ศ. 2016	ศึกษาการร่นระยะทางโดยใช้ GIS สำหรับการขาดคล่องไทยแนว 5A เทียบกับช่องแคบมะละกา และผลกระทบทางเศรษฐกิจ (GDP) ที่จะได้รับในหลายประเทศจากผลของคลองไทย	- ไม่สนับสนุนให้ขาด เนื่องจากประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจ ที่จะมีต่อไทยนั้นน้อยมาก (ประมาณ 0.28% ของ GDP) แต่ผลประโยชน์ส่วนใหญ่จะไปตกอยู่กับประเทศอื่น
8	ผลการศึกษาของ คณะกรรมการธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ปี 2561	วิเคราะห์จากผลการศึกษาของโครงการคลองกระของหน่วยงานต่าง ๆ ในอดีตทั้งไทยและต่างประเทศ	- ไม่สนับสนุนให้ขาด เนื่องจากคลองไทยไม่ได้ช่วยร่นระยะทางและระยะเวลาในการเดินเรืออย่างมีนัยยะสำคัญ รวมทั้งไม่มีความชัดเจนที่โครงการนี้จะช่วยพลิกฟื้นเศรษฐกิจของชาติได้อย่างก้าวกระโดด
9	ผลการศึกษาของ คณะกรรมการการวิสามัญ พิจารณาการศึกษาการขาดคล่องไทย และการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สภาผู้แทนราษฎร ปี 2564	ศึกษาการขาดคล่องไทยแนว 9A โดยได้ข้อสรุปว่าการขาดคล่องอย่างเดียวนั้น ไม่สามารถจูงใจให้เกิดการลงทุนขนาดใหญ่ได้ จึงได้เสนอให้มีการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Gasez) ควบคู่มาด้วย	- สนับสนุนให้ขาดคล่องไทยแนว 9A โดยเสนอให้ทำการศึกษาเชิงลึกหรือขั้นสมบูรณ์ต่อไป
10	ผลการศึกษาของ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยศูนย์บริการวิชาการ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปี 2565	ศึกษาความคุ้มค่าเชิงเปรียบเทียบระหว่างโครงการคลองไทยโครงการแลนด์บริดจ์ และการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานตามแผนพัฒนาที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน ซึ่งได้ข้อสรุปว่าโครงการคลองไทยนั้นให้ผลประโยชน์ตอบแทนต่ำที่สุด	- ไม่สนับสนุนให้ขาด เนื่องจากโครงการคลองไทยให้ผลประโยชน์ตอบแทนต่ำที่สุด

ตารางที่ 8 สรุปสาระสำคัญของการทบทวนข้อมูล เอกสารและงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง

ที่มา : คณะผู้ศึกษา

กล่าวโดยสรุปแล้ว เอกสารและงานวิชาการที่เกี่ยวข้องทั้ง 10 ฉบับ ที่นำมาทบทวนข้อมูลตามข้างต้นนั้น มีเอกสารและงานวิชาการที่สนับสนุนให้ทำการขาดคล่องกระ ทั้งแนว 5A และแนว 9A จำนวนทั้งสิ้น 4 ฉบับ และเอกสารและงานวิชาการที่ไม่สนับสนุนให้ขาด จำนวนทั้งสิ้น 6 ฉบับ

บทที่ 3 ผลการพิจารณาศึกษา

จากที่กล่าวในบทที่ 1 ที่ว่า สังคมไทยยังขาดข้อมูลข้อเท็จจริงที่ถูกต้องเกี่ยวกับคลองกระ โดยเฉพาอย่างยิ่งในประเด็นเกี่ยวกับข้อเสนอที่มีคุณค่า (Value Proposition) ของคลอง ซึ่งก็คือ คุณค่าหรือผลประโยชน์ตอบแทนที่เรือที่มาใช้บริการผ่านคลองจะได้รับ ตลอดจนประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับ โดยจะต้องเปรียบเทียบกับผลกระทบในเรื่องต่าง ๆ ให้ดีว่าคุ้มหรือไม่กับสิ่งที่จะต้องสูญเสียไป ดังนั้นในการพิจารณาศึกษารั้งนี้ คณะผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ประเด็นสำคัญต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกันกับคุณค่าของคลองกระที่จะส่งมอบและผลกระทบเรื่องต่าง ๆ ที่จะบังเกิดกับผู้มีส่วนได้เสีย กลุ่มต่างๆ ได้แก่ เรือที่ผ่านคลอง บริษัทเจ้าของเรือที่เป็นสายการเดินเรือต่าง ๆ ประเทศไทย และประชาชนคนไทยในฐานะเจ้าของแผ่นดินที่จะต้องมีการขุดคลองแบ่งแยกแผ่นดินเพื่อให้เรือทั้งหลายผ่าน โดยแบ่งการพิจารณาศึกษาออกเป็น 7 ส่วน เรียงตามลำดับดังนี้

1. การวิเคราะห์เปรียบเทียบระยะทางและเวลาเดินเรือระหว่างคลองกระกับช่องแคบต่าง ๆ
2. วิเคราะห์กำหนดอัตราค่าผ่านคลองที่จะเรียกเก็บ
3. วิเคราะห์คาดการณ์จำนวนเรือที่จะผ่านคลอง
4. วิเคราะห์เปรียบเทียบรายรับคลองกระกับรายจ่ายลงทุน
5. วิเคราะห์ความคุ้มค่าการลงทุนขุดคลองกระ แนว 9A
6. วิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
7. วิเคราะห์ผลกระทบด้านความมั่นคง

โดยผลการพิจารณาศึกษาในแต่ละส่วนมีรายละเอียดดังนี้

3.1 การวิเคราะห์เปรียบเทียบระยะทางและเวลาเดินเรือระหว่างคลองกระกับช่องแคบต่าง ๆ

ในการกำหนดเส้นทางเดินเรือเพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบระยะทางและเวลาเดินเรือระหว่างคลองกระกับช่องแคบต่าง ๆ นั้น ได้ดำเนินการคำนวณข้อมูลให้ชัดเจนถูกต้องตามหลักวิชาการเดินเรือ โดยใช้วิธีขีดเข็มเดินเรือหรือการพล็อตในแผนที่เดินเรือจากตำบลที่ต้นทางไปยังตำบลที่ปลายทางซึ่งพิจารณาจากเส้นทางเดินเรือหลักที่ผ่านคลองกระ ช่องแคบมะละกา ช่องแคบชุนดา และช่องแคบลอมบอก โดยมีจุดหมายปลายทางด้านตะวันออกเฉียงใต้ของใต้หวันที่จะเป็นจุดสุดท้ายของการวัดระยะทางมีทั้งสิ้น จำนวน 7 เส้นทาง โดยเส้นทางเดินเรือที่ผ่านแนวคลองกระจากฝั่งทะเลอันดามัน – ทะเลฝั่งอ่าวไทยมีระยะทางบนแผ่นดินทั้งสิ้น 135 กิโลเมตรหรือ 73 ไมล์ทะเล โดยมีระยะร่องน้ำถึงระดับความลึก 30 เมตรรวมระยะทาง 237 กิโลเมตร หรือ 128 ไมล์ทะเล ซึ่งได้นำไปขีดเข็มเส้นทางเดินเรือบนแผนที่เดินเรือทั้งแผนที่เดินเรือไทย และแผนที่เดินเรืออังกฤษ (Admiralty Charts) และแผนที่เดินเรือจากองค์กรภาคเอกชน จำนวน 9 ราวาง ได้แก่

1. แผนที่เดินเรืออังกฤษหมายเลข BA 4072 Indian Ocean Western Part
2. แผนที่เดินเรืออังกฤษหมายเลข BA 4073 Indian Ocean Eastern Part
3. แผนที่เดินเรืออังกฤษหมายเลข BA 4706 Bay of Bengal
4. แผนที่เดินเรืออังกฤษหมายเลข BA 4707 Maldives to Sumatra
5. แผนที่เดินเรืออังกฤษหมายเลข BA 4508 South China Sea
6. แผนที่เดินเรือไทยหมายเลข 045 อ่าวไทย กรุงเทพฯ ถึง สิงคโปร์

7. แผนที่เดินเรือไทยหมายเลข 205 สงขลา ถึง แหลมคอกวาง

8. แผนที่เดินเรือไทยหมายเลข 308 ภูเก็ต ถึง กันตัง

9. แผนที่ BONGKOT AND ARTHIT FIELDS GULF OF THAILAND ของบริษัท ปตท.สำรวจ และผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) จัดทำโดย M.V.M. Surveys (Thailand) Co., Ltd.

คณะผู้ศึกษาได้ระบุความเร็วเรือที่เหมาะสมในแต่ละเส้นทางและแต่ละพื้นที่ ระยะเวลา การเดินเรือที่จะต้องใช้ในแต่ละเส้นทาง แล้วนำมาเปรียบเทียบกันระหว่างการเดินทางผ่านคลองกระ กับช่องแคบต่างๆทางด้านใต้ซึ่งจะทำให้ได้ข้อมูลตัวเลขการร่นระยะทาง และเวลาการเดินทางที่ถูกต้อง ตามหลักวิชาการและน่าเชื่อถือ นอกจากนั้นยังได้รับความร่วมมือจากกรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ นำข้อมูลเส้นทางการเดินเรือเหล่านี้ ไปพล็อตในแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ซึ่งประมวลผลข้อมูล เส้นทางการเดินเรือโดยโปรแกรมสารสนเทศภูมิศาสตร์ ArcGIS นำตัวเลขที่วัดได้จากทั้งแผนที่เดินเรือ และจากที่คำนวณได้ในแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์มาเปรียบเทียบและจัดทำเป็นตัวเลขกลางมาตรฐาน ของแต่ละเส้นทาง ที่มีการวัดระยะทางเปรียบเทียบเส้นทางโดยพิจารณาจากเส้นทางการเดินเรือหลัก ที่ผ่านคลองกระ ช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนดาและช่องแคบลอมบอก โดยมีจุดหมายปลายทางด้าน ตะวันออกเฉียงใต้ของไต้หวันและปลายแหลมกามาที่เป็นจุดสุดท้ายของการวัดระยะทางมีทั้งสิ้น จำนวน 7 เส้นทาง ดังนี้

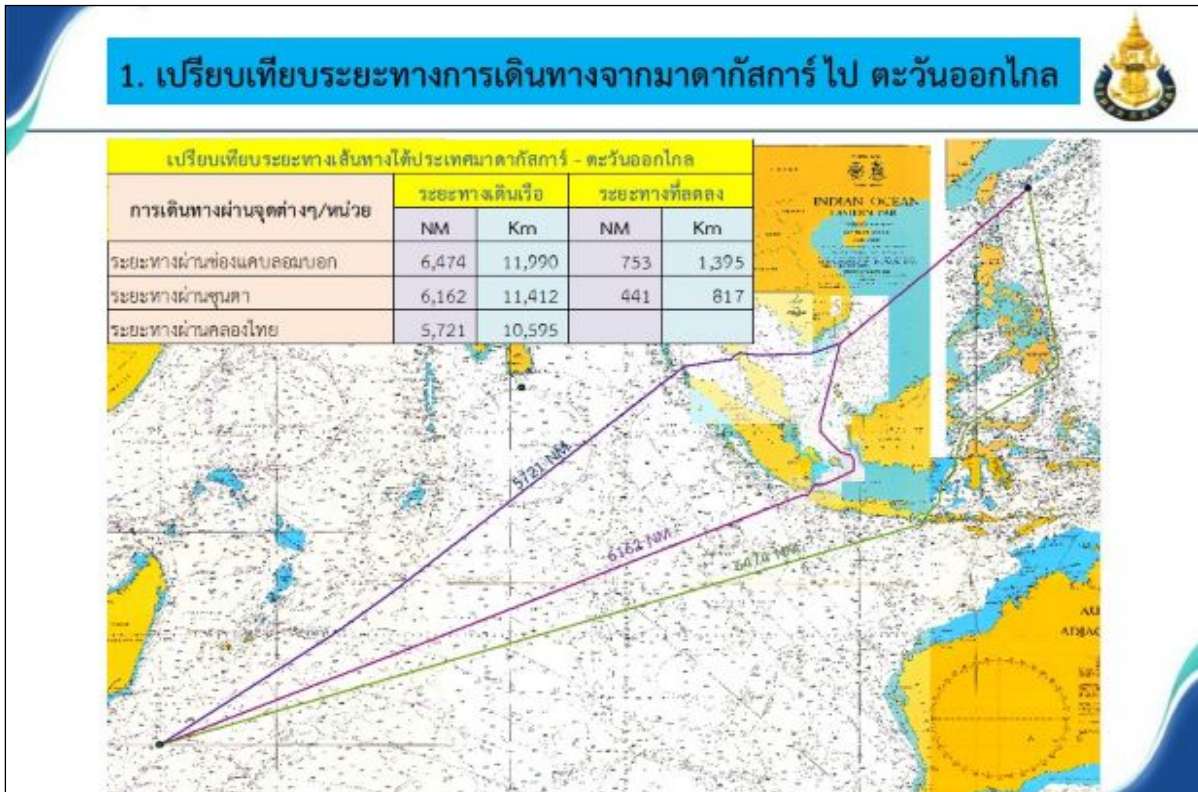
เส้นทางที่ 1 เปรียบเทียบระยะทางการเดินทางจากมาดากัสการ์ไปตะวันออกไกล ประกอบด้วย

- มาดากัสการ์ ลอมบอก ตะวันออกไกล ระยะทาง 6,474 ไมล์ทะเล หรือ 11,990 กิโลเมตร

- มาดากัสการ์ คลองกระ ตะวันออกไกล ระยะทาง 5,721 ไมล์ทะเล หรือ 10,595 กิโลเมตร

- มาดากัสการ์ ซุนดา ตะวันออกไกล ระยะทาง 6,162 ไมล์ทะเล หรือ 11,412 กิโลเมตร

กรณีนี้คลองกระจะร่นระยะทางได้ 753 ไมล์ทะเลหรือ 1,395 กิโลเมตร เมื่อเทียบกับการผ่านช่องแคบลอมบอก และร่นระยะทางได้ 441 ไมล์ทะเลหรือ 817 กิโลเมตร เมื่อเทียบกับการผ่านช่องแคบซุนดา เมื่อคิดเป็นระยะทางที่ลดลงในเส้นทางผ่านคลองกระเทียบกับช่องแคบลอมบอกในความเร็ว 15 นอต จะร่นเวลาได้ 42 ชั่วโมง และหากใช้ความเร็วที่ 22 นอต จะร่นเวลาได้ 24 ชั่วโมง ส่วนเส้นทางคลองกระ เทียบกับช่องแคบซุนดาในความเร็ว 15 นอต จะร่นเวลาได้ 22 ชั่วโมง และหากใช้ความเร็วที่ 22 นอต จะร่นเวลาได้ 11 ชั่วโมง



ภาพที่ 23 เปรียบเทียบระยะทางการเดินทางจากมาดากัสการ์ไปตะวันออกไกล

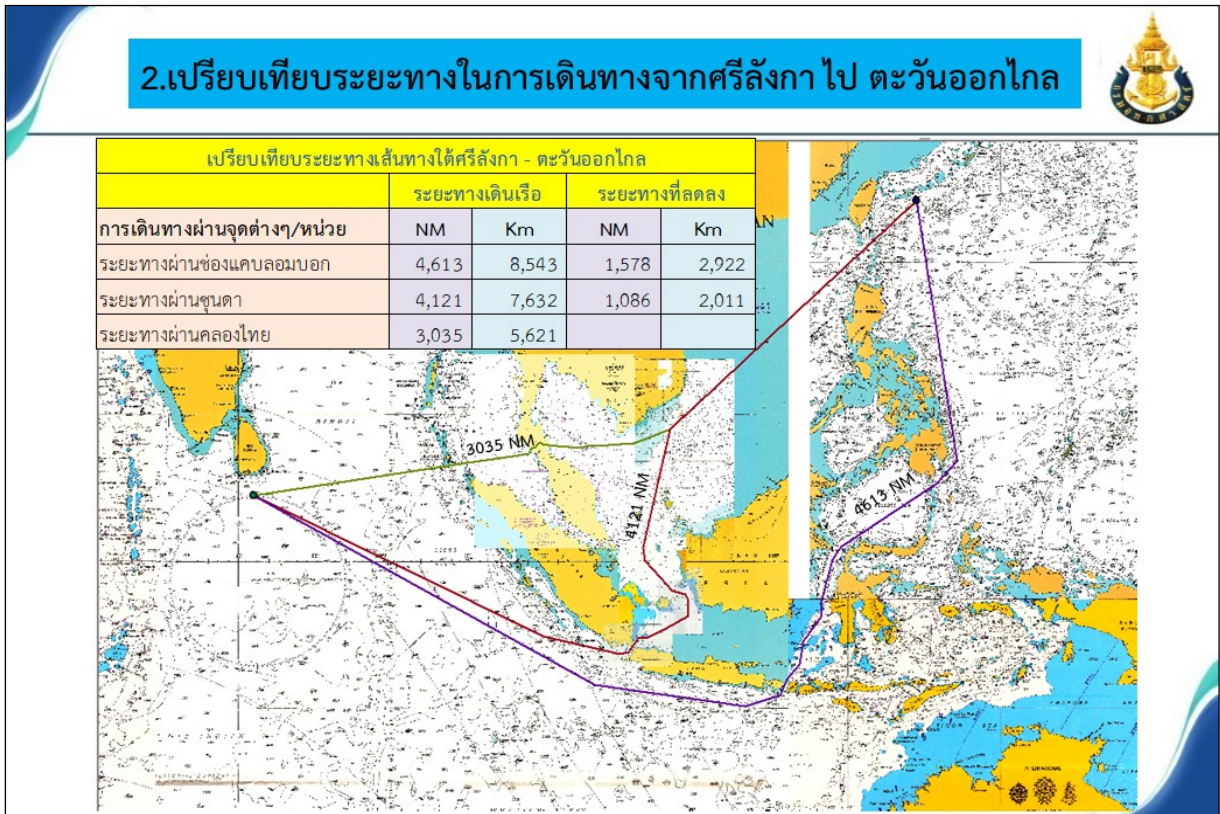
ที่มา : กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ

เส้นทางที่ 2 เปรียบเทียบระยะทางในการเดินทางจากศรีลังกาไปตะวันออกไกล ประกอบด้วย

- ศรีลังกา ลอมบอก ตะวันออกไกลระยะทาง 4,613 ไมล์ทะเล หรือ 8,543 กิโลเมตร
- ศรีลังกา คลองกระ ตะวันออกไกล ระยะทาง 3,035 ไมล์ทะเล หรือ 5,621 กิโลเมตร
- ศรีลังกา ซุนดา ตะวันออกไกล ระยะทาง 4,121 ไมล์ทะเล หรือ 7,632 กิโลเมตร

กรณีนี้ คลองกระจะช่วยร่นระยะทางได้ 1,578 ไมล์ทะเลหรือ 2,922 กิโลเมตร เมื่อเทียบกับการผ่านช่องแคบลอมบอก และร่นระยะทางได้ 1,086 ไมล์ทะเลหรือ 2,011 กิโลเมตร เมื่อเทียบกับการผ่านช่องแคบซุนดา

เมื่อคิดเป็นระยะทางที่ลดลงในเส้นทางผ่านคลองกระเทียบกับช่องแคบลอมบอกในความเร็ว 15 นอต จะร่นเวลาได้ 97 ชั่วโมง และหากใช้ความเร็วที่ 22 นอต จะร่นเวลาได้ 62 ชั่วโมง ส่วนเส้นทางคลองกระเทียบกับช่องแคบซุนดาในความเร็ว 15 นอต จะร่นเวลาได้ 65 ชั่วโมง และหากใช้ความเร็วที่ 22 นอต จะร่นเวลาได้ 41 ชั่วโมง



ภาพที่ 24 เปรียบเทียบระยะทางในการเดินทางจากศรีลังกาไปตะวันออกไกล

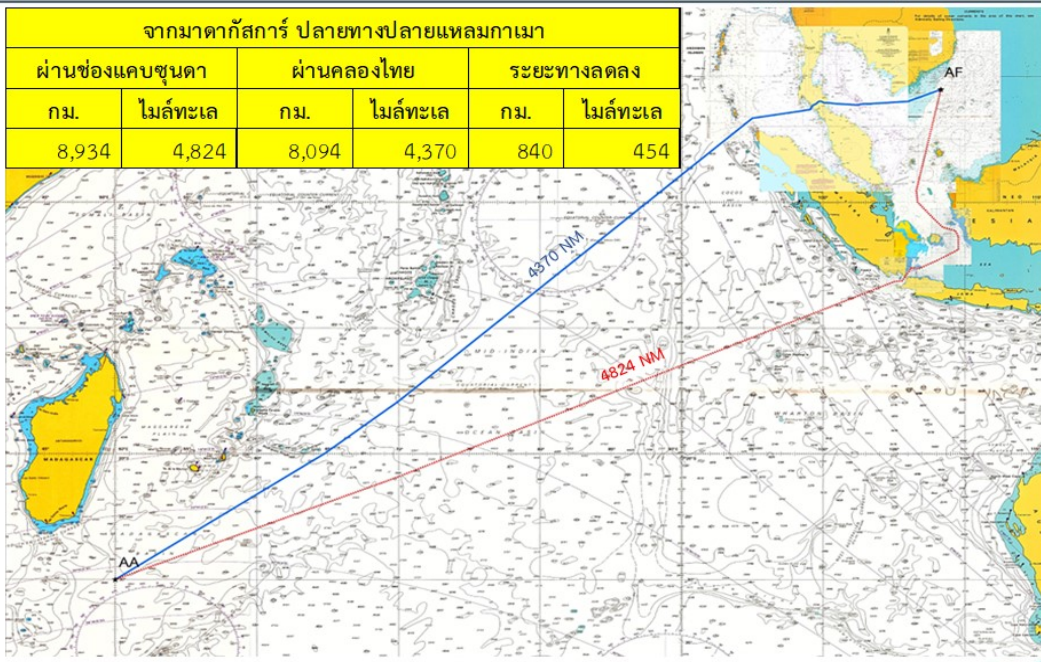
ที่มา : กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ

เส้นทางที่ 3 เปรียบเทียบระยะทางจากมาดากัสการ์ปลายทางปลายแหลมกาเมาผ่านช่องแคบซุนดา ประกอบด้วย

- มาดากัสการ์ ซุนดา แหลมกาเมา ระยะทาง 4,824 ไมล์ทะเล หรือ 8,934 กิโลเมตร
- มาดากัสการ์ คลองกระ แหลมกาเมา ระยะทาง 4,370 ไมล์ทะเล หรือ 8,094 กิโลเมตร

กรณีนี้ คลองกระจะร่นระยะทางได้ 454 ไมล์ทะเลหรือ 840 กิโลเมตร เมื่อเปรียบเทียบเวลาที่ลดลงระยะเวลาผ่านคลองกระใช้เวลาประมาณ 303 ชั่วโมง ที่ความเร็ว 15 นอต และ 212 ชั่วโมง ที่ความเร็ว 22 นอต โดยเส้นทางคลองกระผ่านช่องแคบซุนดาในความเร็ว 15 นอต จะลดเวลาได้ 323 ชั่วโมง และหากใช้ความเร็วที่ 22 นอต จะลดเวลาได้ 222 ชั่วโมง และคิดเป็นเวลาที่ลดลงประมาณ 20 – 10 ชั่วโมง ที่ความเร็ว 15 - 22 นอต

3. เที่ยบระยะทาง จากมาดากัสการ์ ปลายทางปลายแหลมกาเมา



ภาพที่ 25 เปรียบเทียบระยะทางจากมาดากัสการ์ ปลายทางปลายแหลมกาเมา

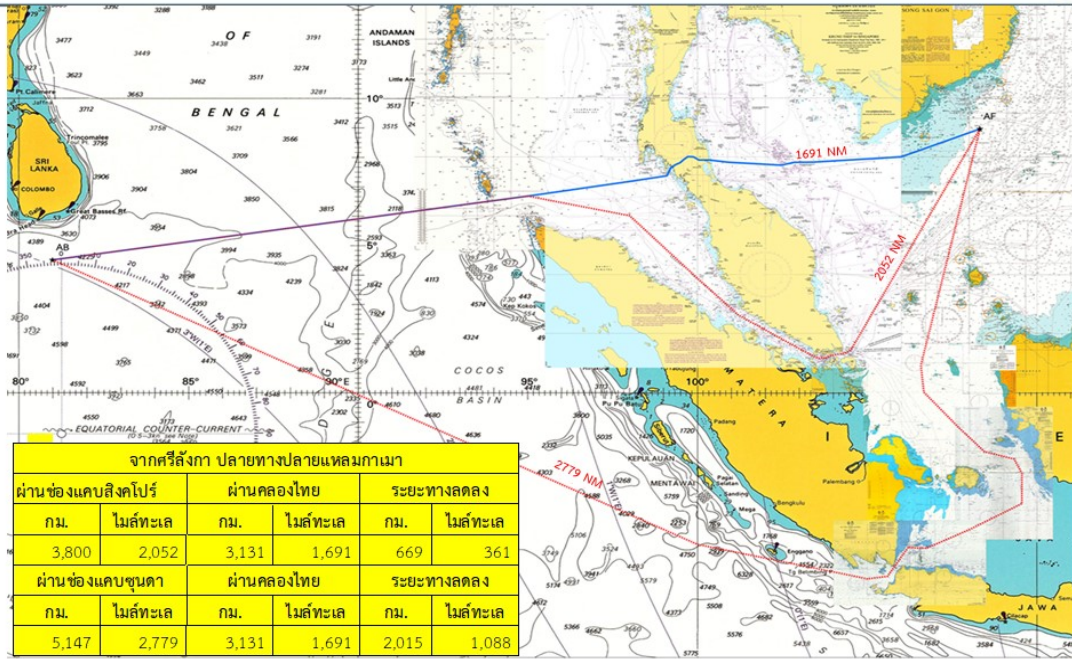
ที่มา : กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ

เส้นทางที่ 4 เปรียบเทียบระยะทางจากศรีลังกา ปลายทางแหลมกาเมาประกอบด้วยสองเงื่อนไข ได้แก่

เงื่อนไขที่หนึ่ง กรณีเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา ระยะทาง 3,800 กิโลเมตร ผ่านคลองกระ ระยะทาง 3,131 กิโลเมตร คิดเป็นระยะทางที่ลดลง 669 กิโลเมตรหรือ 361 ไมล์ทะเล ดังนั้นเรือที่เดินทางจากศรีลังกา ปลายทางแหลมกาเมาเปรียบเทียบกับเส้นทางผ่านคลองกระกับช่องแคบมะละกา ระยะเวลาจะลดลงมากที่สุด 24 – 14 ชั่วโมง

เงื่อนไขที่สอง กรณีเดินเรือผ่านช่องแคบซุนดา ระยะทาง 5,147 กิโลเมตรผ่านคลองกระ ระยะทาง 3,131 กิโลเมตร คิดเป็นระยะทางที่ลดลง 2,015 กิโลเมตรหรือ 1,088 ไมล์ทะเล โดยคิดเป็นเวลาที่ลดลงเมื่อผ่านช่องแคบซุนดาในความเร็ว 15 นอต จะลดเวลาได้ 65 ชั่วโมง และหากใช้ความเร็วที่ 22 นอต จะลดเวลาได้ 41 ชั่วโมง ดังนั้นเรือที่เดินทางจากศรีลังกา ปลายทางแหลมกาเมาเปรียบเทียบกับเส้นทางผ่านคลองกระกับช่องแคบซุนดา ระยะเวลาจะลดลงมากที่สุด 65 ชั่วโมง

4.เปรียบเทียบระยะทางจากศรีลังกา ปลายทางแหลมกาเมา

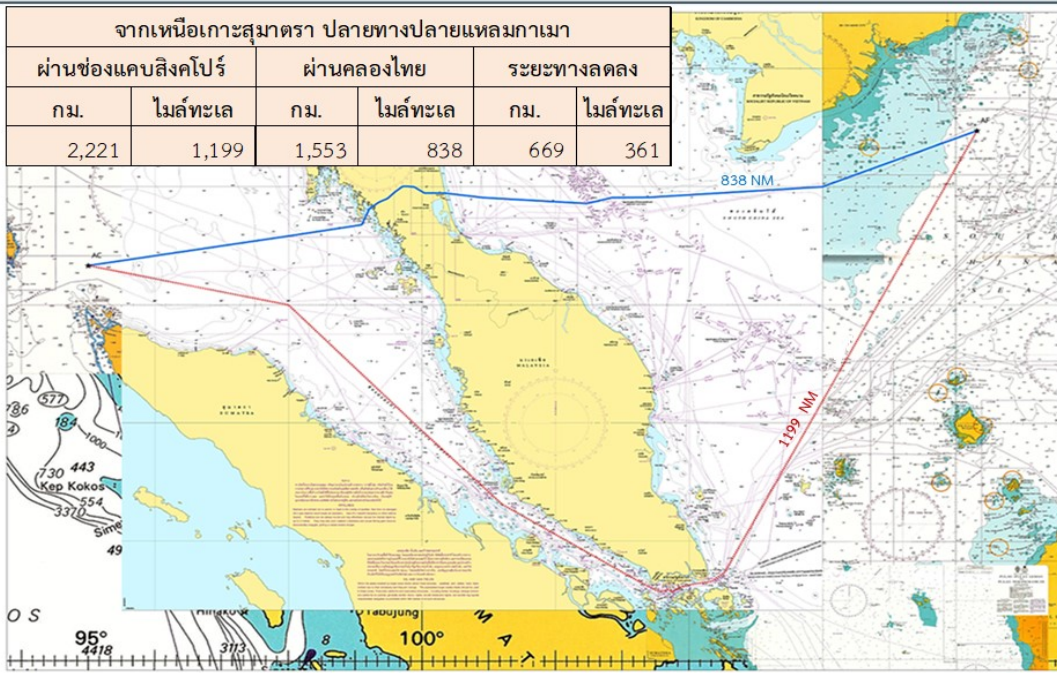


ภาพที่ 26 เปรียบเทียบระยะทางจากศรีลังกา ปลายทางแหลมกาเมา

ที่มา : กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ

เส้นทางที่ 5 เปรียบเทียบระยะทางจากเหนือเกาะสุมาตราปลายทางปลายแหลมกาเมา กรณีเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา ประกอบด้วย ระยะทาง 2,221 กิโลเมตรผ่านคลองกระ ระยะทาง 1,553 กิโลเมตร คิดเป็นระยะทางที่ลดลง 669 กิโลเมตรหรือ 361 ไมล์ทะเล เมื่อคิดเป็นเวลาที่ลดลง กรณีเรือผ่านคลองกระและผ่านช่องแคบมะละกาไปยังปลายแหลมกาเมา ระยะเวลาดังกล่าวจะลดลงมากที่สุด 14 – 20 ชั่วโมง

5. เปรียบเทียบระยะทางจากเหนือเกาะสุมาตราปลายทางปลายแหลมกาเมา



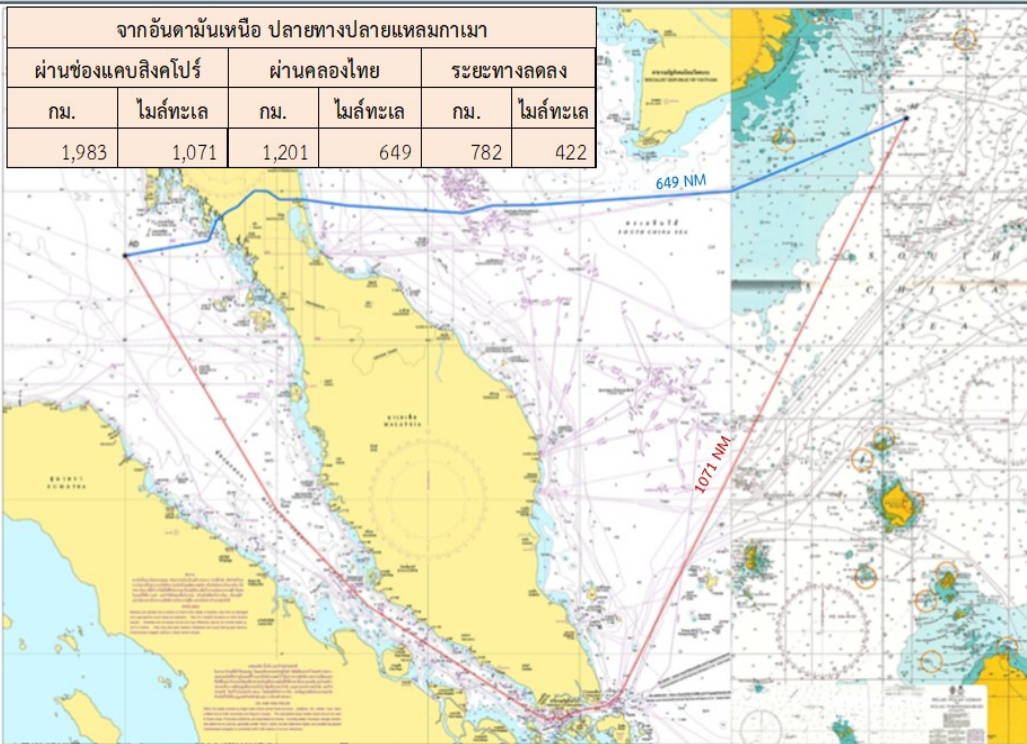
ภาพที่ 27 เปรียบเทียบระยะทางจากเหนือเกาะสุมาตราปลายทางปลายแหลมกาเมา

กรณีเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา

ที่มา : กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ

เส้นทางที่ 6 เปรียบเทียบระยะทางจากอันดามันเหนือปลายทางปลายแหลมกาเมา โดยมีเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา ประกอบด้วย ระยะทาง 1,983 กิโลเมตร และกรณีผ่านคลองกระ ระยะทาง 1,201 กิโลเมตร ระยะทางที่ลดลง 782 กิโลเมตรหรือ 422 ไมล์ทะเล เมื่อคิดเป็นเวลาทีลดลง ที่ความเร็ว 15 – 22 นอต ระยะเวลาลดลงมากที่สุด 24 – 17 ชั่วโมง

6. เทียบระยะทางจากอันดามันเหนือปลายทางปลายแหลมกาเมา



ภาพที่ 28 เปรียบเทียบระยะทางจากอันดามันเหนือปลายทางปลายแหลมกาเมา
โดยมีเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา
ที่มา : กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ

เส้นทางที่ 7 เปรียบเทียบระยะทางจากอันดามันเหนือปลายทางอ่าวไทยตอนบนโดยมีเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา ประกอบด้วย ระยะทาง 2,285 กิโลเมตร และกรณีผ่านคลองกระ ระยะทาง 789 กิโลเมตร ระยะทางที่ลดลง 1,497 กิโลเมตรหรือ 808 ไมล์ทะเล เมื่อคิดเป็นเวลาทีลดลงตามความเร็ว 15 – 22 นอต ระยะเวลาดังกล่าวจะลดลงมากที่สุด 49 – 35 ชั่วโมง



ภาพที่ 29 เปรียบเทียบระยะทางจากอันดามันเหนือปลายทางอ่าวไทยตอนบน

โดยมีเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา

ที่มา : กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ

นอกจากตามแนวเส้นทางดังกล่าวแล้วยังมีเส้นทางที่มีการเดินเรือผ่านแท่นขุดเจาะปิโตรเลียมแท่นบงกช ซึ่งในช่วงทางเข้าจะมีระยะห่างจากแท่นประมาณ 16.4 กิโลเมตรและความห่างด้านทางออกประมาณ 22.8 กิโลเมตร

ในการคำนวณเวลาเดินเรือในแต่ละเส้นทางตามที่กล่าวมานี้ จะต้องกำหนดความเร็วเรือที่จะใช้ให้เหมาะสมกับสภาพของเส้นทางเดินเรือแต่ละพื้นที่เช่น ความลึกและความกว้างของร่องน้ำหรือช่องจราจร ความหนาแน่นของเรือในพื้นที่ เป็นต้น โดยทั่วไปแล้วจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายในประเทศที่บังคับใช้ในแต่ละพื้นที่ ได้แก่

1. อนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับป้องกันเรือชนกันในทะเล ค.ศ.1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 : COLREG) ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2520 เป็นต้นไป โดยในส่วนของความเร็วเรือทุกลำที่จะใช้เดินเรือในทะเลนั้น บัญญัติไว้ในกฎข้อที่ 6 อัตราความเร็วปลอดภัย (Safe Speed) ซึ่งกำหนดว่าเรือทุกลำต้องเดินด้วยอัตราความเร็วปลอดภัย (Safe Speed) ตลอดเวลา⁴² เพื่อที่เรือจะได้ปฏิบัติโดยเหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการหลีกเลี่ยงการชนกัน และให้เรือหยุดได้ภายในระยะที่เหมาะสม

⁴² Rule 6 deals with safe speed. It requires that: “ Every vessel shall at all times proceed at a safe speed ...”. The Rule describes the factors which should be taken into account in determining safe speed. Several of these refer specifically to vessels equipped with radar.The importance of using “all available means”is further stressed in

กับเหตุการณ์และสภาพการณ์ โดยกำหนดปัจจัยในการพิจารณาว่า อัตราความเร็วเท่าใดเป็นอัตราความเร็วปลอดภัยมาให้ทั้งสำหรับเรือทุกลำและสำหรับเรือที่ใช้เครื่องเรดาร์

2. กฎการเดินเรือสำหรับเรือที่จะเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์ (Rules For Vessels Navigating Through the Straits of Malacca and Singapore) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เสนอโดยคณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล (Maritime Safety Committee) ในการประชุมครั้งที่ 69 ในปี ค.ศ. 1998 ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 ธันวาคม 2541 โดยกฎการเดินเรือดังกล่าวกำหนดให้เรือที่จะเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์ต้องปฏิบัติตามกฎที่สำคัญดังนี้⁴³

2.1 กฎข้อที่ 7 กำหนดให้เรือ VLCC (เรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดตั้งแต่ 150,000 เดทเวทตันหรือมากกว่า) และเรือที่มีอัตราการกินน้ำลึกมาก (เรือที่มีอัตราการกินน้ำลึกตั้งแต่ 15 เมตรหรือมากกว่า) ใช้ความเร็วไม่เกิน 12 นอต ขณะเดินเรือผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้

a) ช่องแบ่งแนวจราจร One Fathom Bank (One Fathom Bank traffic separation scheme)

b) เส้นทางเดินเรื่อน้ำลึก (Deep-water routes) ในช่องฟิลลิปส์ (Phillip Channel) และช่องแคบสิงคโปร์ (Singapore Strait)

c) ช่องทางจราจรไปทางทิศตะวันตก (Westbound lanes) ระหว่างตำบลที่ 01°12.51'N, 103°52.15'E และ 01°11.59'N, 103°50.21'E และระหว่างตำบลที่ 01°11.13'N 103°49.08'E และ 01°08.65'N, 103°44.30'E

2.2 กฎข้อที่ 8 กำหนดให้เรือทุกลำต้องเดินเรือด้วยอัตราความเร็วปลอดภัย (Safety Speed) ตลอดเวลา ต้องเดินเรือด้วยความระมัดระวัง และมีความพร้อมสูงสุดในการหลบหลีกเรือ

3. กฎการเดินเรือสำหรับเรือที่จะเดินทางผ่านคลองสุเอซ ฉบับเดือนธันวาคม 2563 จัดทำโดย Suez Canal Authority กำหนดให้เรือที่จะเดินทางผ่านคลองสุเอซ ต้องใช้ความเร็วในการผ่านคลองตามกฎข้อที่ 54 ดังนี้

3.1 เรือสามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 14 กิโลเมตร/ชั่วโมง (7.6 นอต)

3.1.1 เรือบรรทุกก๊าซแอลพีจีและเรือบรรทุกก๊าซแอลเอ็นจี (บรรทุกสินค้าหรือ Non Gas Free)

3.1.2 เรือบรรทุกน้ำมันและเรือบรรทุกสินค้าเทกองที่บรรทุกสินค้าและมีอัตราการกินน้ำลึกมากกว่า 44 ฟุต (13.2 เมตร) (ยกเว้นเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์)

3.2 เรืออื่น ๆ นอกเหนือจากที่กล่าวในข้อ 3.1 สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 16 กิโลเมตร/ชั่วโมง (8.6 นอต)⁴⁴

⁴³ สามารถสืบค้นได้ที่ https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2019/12/MPA-Singapore-Complying-with-rules-for-vessels-navigating-through-the-straits-of-malacca-and-singapore-2019_12.pdf

⁴⁴ สามารถสืบค้นได้ที่ : <https://www.suezcanal.gov.eg/FlipPDFFiles/RulesOfNavigation/files/basic-htm/page52.html>

4. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการผ่านคลองคิล บริษัท United Canal Agency GMBH หรือ UCA ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับใบอนุญาตให้เป็นเอเย่นของคลองคิล ได้จัดทำข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการผ่านคลองคิล เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2562 โดยข้อมูลดังกล่าวระบุว่าเรือที่มีอัตราการกินน้ำลึกเกินกว่า 8.5 เมตร ให้ใช้ความเร็วสูงสุดในคลองได้ ไม่เกิน 12 กิโลเมตร/ชั่วโมง (6.5 นอต) ส่วนเรืออื่น ๆ ให้ใช้ความเร็วได้ ไม่เกิน 15 กิโลเมตร/ชั่วโมง (8.1 นอต)⁴⁵

5. พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ.2522 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 21 กรกฎาคม 2522 เป็นต้นไป พระราชบัญญัติฉบับนี้รวมทั้งกฎกระทรวงฉบับต่าง ๆ ที่ออกมารองรับนั้น กำหนดขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับรายละเอียดการปฏิบัติต่าง ๆ ในอนุสัญญา COLREG ดังกล่าว โดยใช้บังคับกับเรือไทยและเรือต่างประเทศที่อยู่ในน่านน้ำไทย และเรือไทยที่อยู่ในทะเลหลวง ซึ่งในส่วนของอัตราความเร็วที่ปลอดภัยนั้น ได้กำหนดไว้ในกฎกระทรวง (พ.ศ. 2522) โดยมีเนื้อหาที่สอดคล้องกับกฎข้อที่ 6 อัตราความเร็วปลอดภัย (Safe Speed) ของอนุสัญญา COLREG ด้วยแล้ว⁴⁶ สำหรับคลองกระหากมีการขุดขึ้นมาเชื่อมถือเป็นส่วนหนึ่งของน่านน้ำไทย ดังนั้นเรือทุกลำทั้งเรือไทยและเรือต่างประเทศที่จะเดินเรือในคลองกระและร่องน้ำที่ต่อเนื่องกันนั้น ย่อมต้องปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้อย่างเคร่งครัดเช่นกัน

เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยประการต่าง ๆ ในการพิจารณาว่า อัตราความเร็วเท่าใดเป็นอัตราความเร็วปลอดภัยตามที่กำหนดในอนุสัญญา COLREG กฎการเดินเรือสำหรับเรือที่จะเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์ และกฎกระทรวง (พ.ศ.2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ.2522 แล้ว เพื่อความชัดเจนในการคำนวณเวลาเดินเรือในแต่ละเส้นทางเพื่อนำมาเปรียบเทียบการร่นระยะทางและเวลาในการเดินเรือ นั้น สามารถแบ่งความเร็วเรือที่จะใช้ออกตามพื้นที่ที่จะเดินเรือผ่าน โดยพื้นที่ทะเลเปิดหรือการจราจรไม่หนาแน่น สามารถใช้ความเร็วปกติหรือความเร็วสูงที่ปลอดภัยตามประเภทของเรือ กำหนดไว้ระหว่าง 15 – 22 นอต โดยเรือบางประเภทที่มีข้อจำกัดในการเดินเรือกำหนดให้ลดความเร็วลงมาได้ถึง 12 นอต ส่วนในพื้นที่ที่เป็นร่องน้ำ น่านน้ำจำกัดหรือการจราจรหนาแน่น กำหนดให้ใช้ความเร็วต่ำดังนี้

1. ในคลองกระและร่องน้ำปากคลองระยะทางรวม 128.1 ไมล์ทะเล กำหนดให้ใช้ความเร็วระหว่าง 5 – 10 นอต = เฉลี่ย 7.5 นอต จะใช้เวลาในการเดินเรือช่วงนี้ = 17.1 ชั่วโมง ทั้งนี้ ยังไม่รวมเวลาทางเทคนิคและกระบวนการผ่านคลองที่ต้องเสียไปเช่น พิธีการเข้า-ออกน่านน้ำ การนำร่อง การจราจรทางน้ำและการผ่านประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) เป็นต้น

2. ในช่องแคบสิงคโปร์และช่องแคบมะละกาช่วงระหว่างกระโจมไฟ Horsburgh กับ One fathom bank ระยะทาง 245 ไมล์ทะเล กำหนดให้ใช้ความเร็วระหว่าง 10 - 14 นอต = เฉลี่ย 12 นอต จะใช้เวลาในการเดินเรือช่วงนี้ = 20.4 ชั่วโมง

3. ในช่องแคบชุนตาระยะทาง 70 ไมล์ทะเล กำหนดให้ใช้ความเร็วระหว่าง 10 - 14 นอต = เฉลี่ย 12 นอต จะใช้เวลาในการเดินเรือช่วงนี้ = 5.9 ชั่วโมง

4. ในช่องแคบลอมบอกระยะทาง 40 ไมล์ทะเล กำหนดให้ใช้ความเร็วระหว่าง 10 - 14 นอต = เฉลี่ย 12 นอต จะใช้เวลาในการเดินเรือช่วงนี้ = 3.3 ชั่วโมง

⁴⁵ สามารถสืบค้นได้ที่ : <https://www.kiel-canal.de/wp-content/uploads/2018/02/General-Info-about-Kiel-Canal-transits.pdf>

⁴⁶ อ้างถึงแล้ว,เชิงอรรถที่ 42.

ทั้งนี้การใช้ความเร็วเฉลี่ย 12 นอต ในบริเวณพื้นที่ที่เป็นร่องน้ำ น่านน้ำจำกัดหรือการจราจรหนาแน่นนั้น เป็นข้อมูลความเร็วที่นำมาใช้อ้างอิงจากหนังสือร่องที่เป็นการกำหนดมาตรฐานในการเดินเรือในช่องทางจำกัดทั่วไป ที่มีใช้เป็นการเดินเรือในเขตแม่น้ำหรือช่องทางจำกัด


ประเด็นที่ต้องมีการวิเคราะห์เพิ่มเติม เพราะจะเกี่ยวข้องกับอัตราความเร็วปลอดภัยของเรือในคลองกระ ความปลอดภัยในการเดินเรือในคลอง ตลอดจนความจำเป็นที่ต้องทำประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) ภายในคลองกระเพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งเป็นพันธกรณีของรัฐตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 : UNCLOS1982) ภาค 12 การคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ข้อ 192 พันธกรณีทั่วไป รัฐมีพันธกรณีที่จะต้องคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล กล่าวคือ ความแตกต่างของระดับน้ำบริเวณปากคลองกระทั้งสองฝั่งทะเล โดยการใช้การเปรียบเทียบข้อมูลระดับน้ำที่เก็บสะสมไว้ จากสถานีใกล้เคียงกับปากแม่น้ำกันตังและแม่น้ำปากพนัง โดยค่าระดับน้ำฝั่งอันดามันจะสูงกว่าฝั่งอ่าวไทยไทยได้ถึง 1.96 เมตร และสถานีกันตังเทียบกับแพรงเมือง ระดับน้ำจะต่างกันมากที่สุด 1.79 เมตร ซึ่งหากคลองกระมีขนาดความกว้าง 400 เมตร ลึก 30 เมตร ระยะ 135 กิโลเมตร ความเร็วกระแสน้ำในคลองกระที่มีความลึก 30 เมตร สามารถคำนวณค่าได้จากความต่างของค่าระดับน้ำสองฝั่ง (Hydraulic tide) สรุปได้ดังนี้

1. ค่าความต่างที่ระดับน้ำ 1 เมตร ความเร็วกระแสน้ำจะอยู่ที่ 1.21 เมตร/วินาที หรือ 2.35 นอต
2. ค่าความต่างที่ระดับน้ำ 2 เมตร ความเร็วกระแสน้ำจะอยู่ที่ 1.70 เมตร/วินาที หรือ 3.31 นอต
3. ค่าความต่างที่ระดับน้ำ 3 เมตร ความเร็วกระแสน้ำจะอยู่ที่ 2.09 เมตร/วินาทีหรือ 4.06 นอต
4. ค่าความต่างที่ระดับน้ำ 4 เมตร ความเร็วกระแสน้ำจะอยู่ที่ 2.41 เมตร/วินาทีหรือ 4.69 นอต

ทั้งนี้ การคำนวณความเร็วกระแสน้ำจะต้องใช้ค่าระดับน้ำของฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เวลาเดียวกัน มาใช้ในการคำนวณเท่านั้น ไม่สามารถใช้ค่าระดับน้ำเฉลี่ยมาใช้คำนวณหาความเร็วกระแสน้ำได้

ข้อมูลระดับน้ำฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน 			
สถานีวัดระดับน้ำฝั่งทะเล อันดามัน – อ่าวไทย	ระดับน้ำฝั่งทะเล อันดามันสูงกว่า อ่าวไทยมากที่สุด (ม.)	ค่าเฉลี่ยอ่าวไทย สูงกว่า อันดามัน เฉลี่ย (ม.)	ระดับน้ำฝั่ง อ่าวไทย สูงกว่าทะเล อันดา มันมากที่สุด (ม.)
กันตัง - ปากพนัง	1.96	0.22	2.30
กันตัง (เจ้าไหม) – แพรกเมือง	1.79	0.21	1.94

ตารางที่ 9 ข้อมูลระดับน้ำฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน
ที่มา : กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ

ข้อมูลกระแสน้ำ 		
คลองไทยตามแผนที่จะกว้าง 400 ม. ลึก 30 ม. ระยะ 135 กม. ความเร็วกระแสน้ำ ในคลองไทยที่มีความลึก 30 ม. สามารถคำนวณค่าได้จากความต่างของค่าระดับน้ำสองฝั่ง (Hydraulic tide) สรุปได้ดังนี้		
ความต่างระดับน้ำ (ม)	ความเร็วกระแสน้ำ (ม./วินาที)	ความเร็วกระแสน้ำ (นอต)
1	1.21	2.35
2	1.70	3.31
3	2.09	4.06
4	2.41	4.69

ตารางที่ 10 ข้อมูลความเร็วกระแสน้ำโดยคำนวณจากความต่างของระดับน้ำทะเล
ที่มา : กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ

สรุปข้อมูลเปรียบเทียบระยะเวลาทางเดินเรือระหว่างช่องแคบต่าง ๆ กับคลองกระ

1. ช่องแคบมะละกากับคลองกระ จำนวนเรือเดินทะเลหลายประเภทและหลายขนาดผ่านช่องแคบมะละกาปีละประมาณ 85,000 ลำ (ข้อมูลปี 2018) สำหรับเรือที่เดินทางจากมหาสมุทรอินเดียไปตะวันออกไกลนั้น ไม่ว่าจะใช้เส้นทางผ่านตอนเหนือหรือตอนใต้ของมหาสมุทรอินเดียก็ตามจะต้องมาเปลี่ยนเข็มที่บริเวณเหนือเกาะสุมาตราเพื่อเลือกที่จะผ่านช่องแคบมะละกาหรือคลองกระ จากนั้นจึงมุ่งไปบริเวณปลายแหลมกาเมาเพื่อเดินทางต่อไปตะวันออกไกล กรณีนี้คลองกระจะช่วยร่นระยะทางได้ 669 กิโลเมตร ร่นเวลาได้ 14 - 20 ชั่วโมง ขึ้นกับความเร็วเรือแต่ละประเภท

2. ช่องแคบซุนดากับคลองกระ จำนวนเรือเดินทะเลหลายประเภทและหลายขนาดผ่านช่องแคบซุนดาเฉลี่ยปีละประมาณ 3,500 ลำ โดยจุดเปลี่ยนเข็มเพื่อการคำนวณเปรียบเทียบระหว่างเลือกผ่านช่องแคบซุนดาหรือคลองกระนั้น แบ่งตามเส้นทางเดินเรือหลักในแต่ละพื้นที่ดังนี้

2.1 พื้นที่มหาสมุทรอินเดียตอนเหนือ เรือเดินทางจากอ่าวเอเดนหรืออ่าวโอมานเมื่อถึงตอนใต้ศรีลังกาจะต้องเปลี่ยนเข็มเพื่อเลือกเส้นทางว่าจะผ่านช่องแคบซุนดาหรือคลองกระ จากนั้นจึงมุ่งไปบริเวณปลายแหลมกาเมาเพื่อเดินทางต่อไปตะวันออกไกล กรณีนี้คลองกระจะช่วยร่นระยะทางได้ 2,013 กิโลเมตร ร่นเวลาได้ 41 - 65 ชั่วโมง ขึ้นกับความเร็วเรือแต่ละประเภท

2.2 พื้นที่มหาสมุทรอินเดียตอนใต้ เรือเดินทางผ่านแอฟริกาใต้ อ้อมแหลมกู๊ดโฮปเมื่อถึงตอนใต้เกาะมาดากัสการ์ จึงเปลี่ยนเข็มเพื่อเลือกเส้นทางว่าจะผ่านช่องแคบซุนดาหรือคลองกระ จากนั้นจึงมุ่งไปบริเวณปลายแหลมกาเมาเพื่อเดินทางต่อไปตะวันออกไกล กรณีนี้คลองกระจะช่วยร่นระยะทางได้ 817 กิโลเมตร ร่นเวลาได้ 11 - 22 ชั่วโมง ขึ้นกับความเร็วเรือแต่ละประเภท

3. ช่องแคบลอมบอกกับคลองกระ จำนวนเรือเดินทะเลหลายประเภทและหลายขนาดผ่านช่องแคบลอมบอกเฉลี่ยปีละประมาณ 3,900 ลำ โดยจุดเปลี่ยนเข็มเพื่อการคำนวณเปรียบเทียบระหว่างเลือกผ่านช่องแคบลอมบอกหรือคลองกระนั้น แบ่งตามเส้นทางเดินเรือหลักในพื้นที่มหาสมุทรอินเดียตอนเหนือและตอนใต้เช่นเดียวกับกรณีการผ่านช่องแคบซุนดาดังนี้

3.1 พื้นที่มหาสมุทรอินเดียตอนเหนือ เรือเดินทางจากอ่าวเอเดนหรืออ่าวโอมาน เมื่อถึงตอนใต้ศรีลังกาจะต้องเปลี่ยนเข็มเพื่อเลือกเส้นทางว่าจะผ่านช่องแคบลอมบอกหรือคลองกระ หากเลือกผ่านช่องแคบลอมบอกจะใช้เส้นทางผ่านระหว่างเกาะบอร์เนียวกับเกาะสุลาเวสี อ้อมหมู่เกาะฟิลิปปินส์เพื่อเดินทางต่อไปตะวันออกไกล หากเลือกผ่านคลองกระจะผ่านปลายแหลมกาเมาตามแนวเส้นทางนี้ คลองกระจะช่วยร่นระยะทางได้ 2,922 กิโลเมตร ร่นเวลาได้ 62 - 97 ชั่วโมงขึ้นกับความเร็วเรือแต่ละประเภท

3.2 พื้นที่มหาสมุทรอินเดียตอนใต้ เรือเดินทางผ่านแอฟริกาใต้ อ้อมแหลมกู๊ดโฮป เมื่อถึงตอนใต้เกาะมาดากัสการ์ จึงเปลี่ยนเข็มเพื่อเลือกเส้นทางว่าจะผ่านช่องแคบลอมบอกหรือคลองกระ หากเลือกผ่านช่องแคบลอมบอกจะใช้เส้นทางผ่านระหว่างเกาะบอร์เนียวกับเกาะสุลาเวสี อ้อมหมู่เกาะฟิลิปปินส์เพื่อเดินทางต่อไปตะวันออกไกล หากเลือกผ่านคลองกระจะผ่านปลายแหลมกาเมา ตามแนวเส้นทางนี้ คลองกระจะช่วยร่นระยะทางได้ 1,395 กิโลเมตร ร่นเวลาได้ 24 - 42 ชั่วโมง ขึ้นกับความเร็วเรือแต่ละประเภท

4. เวลาทางเทคนิคและกระบวนการผ่านคลอง เนื่องจากเวลาเดินเรือในคลองกระตามการคำนวณข้างต้นนี้ ยังไม่ได้คิดหักลบกับเวลาที่ต้องใช้เพิ่มเติมทางเทคนิคในการจัดการเดินเรือในคลอง และกระบวนการวิธีปฏิบัติของรัฐเจ้าของคลองสำหรับเรือที่มาใช้บริการผ่านคลอง เช่นเดียวกับการผ่านคลองสำคัญต่าง ๆ เช่น คลองสุเอซ คลองปานามาหรือคลองคีส ซึ่งเวลาทางเทคนิคและกระบวนการผ่านคลองที่ต้องเสียเพิ่มเติมได้แก่ เวลาดำเนินการตามกฎหมายสำหรับเรือที่ผ่านเข้า - ออกน่านน้ำไทย กระบวนการนำร่องและคิวเข้าร่องน้ำ การนำเรือผ่านประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) แต่ละช่วง การรอหลักเรือสวนทาง รวมทั้งอุปสรรคจากสภาพอากาศและอื่น ๆ ทั้งนี้เบื้องต้นได้ประมาณการเวลาทางเทคนิคและกระบวนการผ่านคลองที่ต้องสูญเสียในการผ่านคลองกระแต่ละเที่ยวไม่ต่ำกว่าลำละ 4 ชั่วโมง ดังนั้น ตัวเลขการรันเวลาระหว่างช่องแคบต่าง ๆ กับคลองกระที่ใกล้เคียงความจริงที่สุดต้องนำ 4 ชั่วโมงไปหักลบออกด้วย เช่น กรณีเปรียบเทียบระหว่างการเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกากับคลองกระซึ่งเติมคลองกระจะช่วยรันเวลาได้ 14 - 20 ชั่วโมง นั้น เมื่อหักเวลาทางเทคนิคและกระบวนการผ่านคลองออกแล้วจะได้ตัวเลขการรันเวลาเป็น 10 - 16 ชั่วโมง เป็นต้น

คลองกระ	รันระยะทาง (ก.ม.)	รันเวลาเฉลี่ย (ช.ม.)
ช่องแคบมะละกา ระหว่างเกาะสุมาตรา - แหลมกาเมา	669	13
ช่องแคบซุนดา ระหว่างศรีลังกา - ตะวันออกไกล	2,011	49
ระหว่างมาดากัสการ์ - ตะวันออกไกล	817	12.5
ช่องแคบลอมบอก ระหว่างศรีลังกา - ตะวันออกไกล	2,922	75.5
ระหว่างมาดากัสการ์ - ตะวันออกไกล	1,395	29

ตารางที่ 11 การรันระยะทางและเวลาการเดินทางเรือระหว่างคลองกระกับช่องแคบต่าง ๆ

ที่มา : คำนวณโดยคณะผู้ศึกษา

3.2 วิเคราะห์กำหนดอัตราค่าผ่านคลองที่จะเรียกเก็บ

จากความหมายทั่วไปของข้อเสนอที่มีคุณค่า (Value Proposition) หรือข้อเสนอทรงคุณค่าซึ่งโดยทั่วไปหมายถึงคุณค่าหรือผลประโยชน์ที่บริษัทหรือองค์กรใดสัญญาว่าจะส่งมอบให้ลูกค้าหรือผู้ใช้บริการ ในกรณีของคลองกระย่อมหมายถึง การรันระยะทางและเวลาในการเดินเรือเปรียบเทียบระหว่างการผ่านคลองกระกับการใช้เส้นทางอื่น ๆ ซึ่งจะทำให้ลูกค้าหรือผู้ใช้บริการคือเรือสามารถถึงที่หมายปลายทางได้รวดเร็วขึ้นและมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ถูกลง ซึ่งการประหยัดเวลาและรายได้ของคลองกระที่จะเก็บได้จะผันแปรตามความประหยัดเวลาที่เป็นเม็ดเงินที่จะเกิดขึ้นแก่เจ้าของเรือ ประกอบด้วย

3.2.1 ต้นทุนการเดินทางเรือในทะเลแต่ละวันมี 2 ส่วน ได้แก่ ต้นทุน Daily Charter Hire ต่อวัน และต้นทุนค่าน้ำมัน (Bunker Fuel) ที่ใช้เดินเรือแต่ละวัน และราคาน้ำมันที่ใช้ในขณะนั้น

3.2.2 ต้นทุน Daily Charter Hire คือผลรวมของต้นทุนเงินทุนต่อวัน (Daily Capital Cost หรือ Daily Capital Expenses) ได้แก่ ต้นทุนของมูลค่าเรือหรือค่าเสื่อมราคาที่คำนวณออกมาเป็นต่อวัน รวมถึง ดอกเบี้ยด้วยและต้นทุนปฏิบัติการต่อวัน (Daily Operating Cost หรือ Daily Operating Expenses) ได้แก่ ค่าจ้างลูกเรือ ค่าอาหารสำหรับลูกเรือ ค่าบำรุงรักษาเรือและอุปกรณ์ต่าง ๆ ค่าน้ำมันหล่อลื่น เป็นต้น

3.2.3 การพิจารณาการประหยัดเวลาที่เป็นเม็ดเงิน จะต้องพิจารณาด้วยว่าเรือที่จะมาใช้บริการผ่านคลองกระเป๋นเรือขนาดใหญ่ เพราะต้นทุน Daily Charter Hire และความสิ้นเปลืองน้ำมันของเรือแต่ละขนาดไม่เท่ากัน ดังนั้นความประหยัดที่เป็นเม็ดเงินของเรือแต่ละขนาดจึงไม่เท่ากัน

3.2.4 การประหยัดเวลาในการเดินเรือกรณีผ่านคลองกระเป๋นจะเกิดแก่เจ้าของเรือ แต่การคิดค่าบริการผ่านคลองคงไม่สามารถเก็บได้เต็มอัตราที่เจ้าของเรือประหยัดได้ เพราะเจ้าของเรือและเจ้าของคลองจะต้องแบ่งปันความประหยัดที่เกิดขึ้น มิเช่นนั้นก็จะไม่มีแรงจูงใจให้เจ้าของเรือมาใช้บริการผ่านคลอง ดังนั้นการประหยัดที่เป็นเม็ดเงินที่คำนวณได้จึงไม่สามารถตีความว่าเป็นรายได้ที่เจ้าของคลองจะได้รับจากการให้บริการผ่านคลอง จำเป็นต้องลดทอนลงและอัตราการลดทอนขึ้นอยู่กับอำนาจการต่อรองของทั้งสองฝ่าย

3.2.5 ในการประมาณการรายได้ค่าผ่านคลองเพื่อกำหนดอัตราค่าผ่านคลองที่จะเรียกเก็บนั้น นอกจากจะต้องนำขนาดของเรือที่จะมาใช้บริการมาพิจารณาว่าจะได้รายได้จากเรือขนาดใหญ่บ้าง แต่ขนาดจะเก็บค่าผ่านคลองได้เท่าใดแล้ว จะต้องนำความผันผวนของ Daily Charter Hire และราคาน้ำมันมาพิจารณาร่วมด้วยเนื่องจากเป็นต้นทุนที่เปลี่ยนแปลงผันผวนตลอดเวลา

3.2.6 จากข้อมูลของ Clarksons Research เกี่ยวกับวัฏจักรตลาดและความผันผวนของราคาเช่าเรือประเภทต่าง ๆ ต่อวัน (Daily Charter Hire) ในช่วงปี 1972 - 2020 เรือขนส่งน้ำมันดิบเรือสินค้าเทกองแห้ง และเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ และความผันผวนของราคาน้ำมันเตาสำหรับใช้ในเรือ (380 CST) และได้้นำค่าความผันผวนสูงสุดและต่ำสุดดังกล่าวมาคำนวณและจำลองสถานการณ์กำหนดค่าการประหยัดโดยใช้เรือประเภท VLCC ซึ่งมีอัตราการใช้น้ำมันวันละ 100 ตัน เป็นตัวอย่างได้ค่าการประหยัดดังนี้

เรือ VLCC	ค่าสูงสุด (USD)	ค่าเฉลี่ย (USD)	ค่าต่ำสุด (USD)
Daily Charter Hire	90,000	54,500	19,000
ราคาน้ำมันต่อตัน (วันละ 100 ตัน)	720	420	120
ค่าการประหยัด กรณี 1 วัน	162,000	96,500	31,000
ค่าการประหยัด กรณีครึ่งวัน	81,000	48,250	15,500
ค่าการประหยัดกรณี 6 ชั่วโมง	40,500	24,125	7,750

ตารางที่ 12 ค่าการประหยัดของเรือประเภท VLCC

ที่มา : คำนวณโดยคณะผู้ศึกษา

3.2.7 จากตัวอย่างการกำหนดค่าการประหยัดของเรือ VLCC ข้างต้น หากใช้ตัวเลขค่าเฉลี่ยเป็นหลักคือ Daily Charter Hire วันละ 54,500 ดอลลาร์สหรัฐ ราคาน้ำมันต่อตัน 420 ดอลลาร์สหรัฐ และได้ค่าการประหยัดกรณี 1 วัน ครึ่งวัน และ 6 ชั่วโมง ตามตารางข้างต้นแล้ว ด้วยหลักการแบ่งปันผลประโยชน์กันระหว่างเจ้าของคลองกับเจ้าของเรือ โดยคิดอัตราค่าผ่านคลองกระตามสัดส่วนที่ลดลง เป็นร้อยละจากค่าเฉลี่ยการประหยัด ซึ่งสัดส่วนที่เห็นว่าเหมาะสมและสมควรนำมาพิจารณา คือ ร้อยละ 50 ร้อยละ 60 และร้อยละ 70 ตามลำดับแล้วสามารถจำลองอัตราค่าผ่านคลองกระที่จะเรียกเก็บได้ ดังนี้

เรือ VLCC	ค่าเฉลี่ยการประหยัด (USD)	อัตราค่าผ่านคลอง (USD) ตามสัดส่วนร้อยละของค่าเฉลี่ยการประหยัด		
		ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ
Daily Charter Hire	54,500			
ราคาน้ำมันต่อตัน (วันละ 100 ตัน)	420	ร้อยละ 50	ร้อยละ 60	ร้อยละ 70
กรณีประหยัดเวลา 1 วัน	96,500	8,250	7,900	7,550
กรณีประหยัดเวลาครึ่งวัน	48,250	4,125	8,950	3,775
กรณีประหยัดเวลา 6 ชั่วโมง	24,125	2,063	4,475	6,888

ตารางที่ 13 อัตราค่าผ่านคลองกระที่จะเรียกเก็บได้

ที่มา : คำนวณโดยคณะผู้ศึกษา

3.2.8 กรณีการผ่านคลองกระเมื่อเทียบกับช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือหลักแล้ว จะรันเวลา 10 – 16 ชั่วโมง หรือเฉลี่ย 13 ชั่วโมง เทียบเคียงได้กับกรณีประหยัดเวลาครึ่งวัน ซึ่งอัตราค่าผ่านคลองสำหรับเรือ VLCC จะอยู่ระหว่าง 24,125 – 33,775 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเที่ยว สำหรับเรือประเภทอื่นที่เหลือนั้น ก็ใช้หลักการและแนวคิดเดียวกันมากำหนดอัตราค่าผ่านคลองด้วย

สรุปหลักการกำหนดอัตราค่าผ่านคลองกระ เนื่องจากวัตถุประสงค์ของการขุดคลองกระคือ ใช้เป็นเส้นทางลัดการเดินเรือระหว่างอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน เป็นอีกทางเลือกนอกจากการใช้เส้นทางปกติ คือ ช่องแคบมะละกาซึ่งถือเป็นเส้นทางหลักของเรือส่วนใหญ่ รวมถึงช่องแคบชุนดาและช่องแคบลอมบอกสำหรับเรือขนาดใหญ่ที่ไม่สามารถผ่านช่องแคบมะละกาได้ ดังนั้นคุณค่าหลักของคลองกระที่จะให้แก่ผู้ใช้บริการคือ การร่นระยะทางและเวลาการเดินทาง และถือเป็นปัจจัยหลักที่จะใช้ในการกำหนดอัตราค่าผ่านคลองว่า เมื่อมาใช้คลองกระแล้วจะลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางลงได้เท่าไร คุ่มค่าหรือไม่ แต่การจะนำตัวเลขจำนวนเงินค่าใช้จ่ายการเดินทางที่ประหยัดลงได้เต็มจำนวนมากำหนดเป็นอัตราค่าผ่านคลองนั้น จะเป็นประโยชน์แก่เจ้าของคลองแต่ฝ่ายเดียวนั้น จะไม่จูงใจให้เจ้าของเรือเปลี่ยนมาใช้คลองกระ จำเป็นต้องแบ่งปันผลประโยชน์จำนวนเงินที่ประหยัดได้คิดอัตราค่าผ่านคลองกระให้น้อยลงหรือถูกลงกว่าค่าใช้จ่ายที่จะประหยัดได้หากเดินเรือผ่านเส้นทางปกติ

ด้านแนวทางการแปลงระยะทางและเวลาที่รันได้ให้เป็นมูลค่าเงิน เนื่องจากระยะทางที่เรือวิ่งตลอดเส้นทางและเวลาที่ใช้ในการเดินทางสามารถแปลงเป็นมูลค่าเงินค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ตลอดเส้นทางได้โดยคิดจากค่าใช้จ่ายหลัก 2 ส่วน คือ ค่าเช่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนั้นจากหลักการที่อัตราค่าผ่านคลองควรสะท้อนคุณค่าหลักของคลองคือการรันระยะทางและเวลาการเดินทาง โดยที่ระยะทางและเวลาการเดินทางที่รันได้สามารถคำนวณได้จากค่าเช่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ตลอดระยะทางและเวลาที่รันได้ ในการแปลงระยะทางและเวลาที่รันได้เป็นมูลค่าเงิน จะคิดทอนเป็นสัดส่วนจากค่าเช่าใช้เรือรายวันและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงในช่วงเวลาที่รันได้เป็นหลัก โดยใช้ตัวเลขการรันระยะทางและเวลาการเดินทางระหว่างคลองกระกับช่องแคบต่าง ๆ ดังนี้

1. คลองกระเทียบกับช่องแคบมะละกา ผ่านเกาะสุมาตรา - แหลมกาเมา รันระยะทาง 699 กิโลเมตร รันเวลา 10 - 16 ชั่วโมง (เฉลี่ย 13 ชั่วโมง)
2. คลองกระเทียบกับช่องแคบซุนดา ผ่านศรีลังกา - ตะวันออกไกลรันระยะทาง 2,011 กิโลเมตรสามารถรันเวลา 37 - 61 ชั่วโมง (เฉลี่ย 49 ชั่วโมง) และผ่านมาดากัสการ์ - ตะวันออกไกล รันระยะทาง 817 กิโลเมตร รันเวลา 7 - 18 ชั่วโมง (เฉลี่ย 12.5 ชั่วโมง)
3. คลองกระเทียบกับช่องแคบลอมบอก ผ่านศรีลังกา - ตะวันออกไกลรันระยะทาง 2,922 กิโลเมตร รันเวลา 58 - 93 ชั่วโมง (เฉลี่ย 75.5 ชั่วโมง) และผ่านมาดากัสการ์ - ตะวันออกไกล รันระยะทาง 1,395 กิโลเมตร สามารถรันเวลา 20 - 38 ชั่วโมง (เฉลี่ย 29 ชั่วโมง)

การกำหนดอัตราค่าผ่านคลองกระ ตามกรอบแนวคิดของ Andy Lane

1. คลองกระตามแนวคิดของ Andy Lane นั้น ใช้แนว 5A เชื่อมระหว่างจังหวัดสตูลกับจังหวัดสงขลาความยาวคลอง 100 กิโลเมตร (54 ไมล์ทะเล) กว้าง 530 เมตร ลึก 36 เมตร เพื่อให้เรือบรรทุกน้ำมันประเภท VLCC ผ่านและวิ่งสวนกันได้โดยเมื่อคำนวณเปรียบเทียบระหว่างการเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกากับคลองกระแล้วจะรันระยะทางได้ 357 ไมล์ทะเล (660 กิโลเมตร) และรันเวลาได้ 0.7 วัน (18.8 ชั่วโมง) ซึ่งค่าผ่านคลองที่จะจัดเก็บนั้น ไม่ควรสูงกว่าค่าใช้จ่ายที่เรือจะประหยัดได้หากเดินเรือผ่านคลองกระ
2. Andy Lane ได้ยกตัวอย่างเรือบรรทุกคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ 1 ลำ ระหว่างเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกากับคลองกระแล้วจะประหยัดค่าใช้จ่ายได้ทีละ 110,000 ดอลลาร์สหรัฐ (คิดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ 500 ดอลลาร์สหรัฐต่อตัน) ซึ่งเมื่อเทียบกับการเดินเรือผ่านคลองสุเอซหรือคลองปานามาที่ประหยัดค่าใช้จ่ายได้ถึงกว่า 700,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อเที่ยวแล้ว ค่าการประหยัดของคลองกระจึงต่ำกว่าคลองสุเอซและคลองปานามาอย่างมาก ดังนั้นอัตราค่าผ่านคลองกระควรอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำกว่าคลองสุเอซและคลองปานามาอย่างมากเช่นกัน

3. อัตราค่าผ่านคลองกระตามกรอบแนวคิดของ Andy Lane นั้น นำเสนอเป็นอัตราโดยเฉลี่ยต่อเที่ยว สำหรับเรือแต่ละประเภททั้ง 6 ประเภทที่เป็นกลุ่มที่มีโอกาสมากที่สุดที่จะเปลี่ยนเส้นทางจากช่องแคบมะละกามาใช้คลองกระ โดยกำหนดไว้เฉลี่ยดังนี้

ประเภทเรือ	อัตราค่าผ่านคลองเฉลี่ย (USD)
Container (Inter)	75,000
VLCC	100,000
Tankers	60,000
LNG / LPG	40,000
Bulk	60,000
RORO	40,000

ตารางที่ 14 อัตราค่าผ่านคลองโดยเฉลี่ยจำแนกตามประเภทของเรือ

ที่มา : Andy Lane. (2015). The impacts of Thailand's prospective Kra Canal

การกำหนดอัตราค่าผ่านคลองกระ ตามกรอบแนวคิด Chinese Model

1. ตามกรอบแนวคิด Chinese Model ซึ่งได้มีการศึกษาไว้ ได้กำหนดอัตราค่าผ่านคลองที่จะเริ่มจัดเก็บในปีแรกของการเปิดใช้คลองคือปี 2573 และปรับเพิ่ม 10% ในทุก 10 ปี (ตั้งแต่ปี 2583 ถึง 2593) จำแนกละเอียดเรือแต่ละประเภทและแต่ละขนาดรายละเอียด สรุปอัตราค่าผ่านคลองกระ ในปี 2573 ดังนี้

ประเภทเรือ	ขนาดเรือ	ค่าผ่านคลองปี 2573 (USD)
Container (Inter)	1 หมื่น - 2 แสนตัน	5,396 - 56,117
VLCC	1 แสน - 3 แสนตัน	23,742 - 50,505
Tankers	1 หมื่น - 1.5 แสนตัน	4,144 - 30,217
Bulk	1 หมื่น - 2 แสนตัน	6,977 - 39,867
อื่นๆ	N/A	34,533

ตารางที่ 15 อัตราค่าผ่านคลอง ในปี 2573 จำแนกตามประเภทและขนาดของเรือ

ที่มา : ผลการศึกษาโดยมหาวิทยาลัยปักกิ่ง เมื่อปี 2558 “กลยุทธ์การฟื้นฟูเศรษฐกิจไทยและผลการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นของโครงการคลองกระแห่งประเทศไทย”

2. เมื่อนำตัวเลขอัตราค่าผ่านคลองสำหรับเรือทุกประเภททุกขนาดมาคิดเป็นค่าผ่านคลองกระฉี่ยสำหรับเรือแต่ละประเภทแล้ว อัตราค่าผ่านคลองกระโดยเฉลี่ยในปี 2573 ปี 2583 และปี 2593 เป็นดังนี้

ประเภทเรือ	ค่าผ่านคลองกระฉี่ย ของเรือแต่ละประเภท (USD)		
	ปี 2573	ปี 2583	ปี 2593
Container (Inter)	27,510	30,261	33,287
VLCC	38,332	42,165	46,381
Tankers	16,995	18,695	20,564
Bulk	18,794	20,673	22,741
อื่นๆ	34,533	37,986	41,784
ค่าผ่านคลอง เรือทุกขนาดโดยเฉลี่ย	25,060	27,566	30,323

ตารางที่ 16 อัตราค่าผ่านคลองโดยเฉลี่ย ในปี 2573 ปี 2583 และปี 2593

ที่มา : คำนวณโดยคณะผู้ศึกษา

จากข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับคลองกระที่ใช้พิจารณาคุณลักษณะส่วนใหญ่ใช้ตามกรอบแนวคิด Chinese Model คือเป็นคลองเดี่ยวตามเส้นแนว 9A กว้าง 400 เมตร ลึก 30 เมตร ตลอดแนวคลองและร่องน้ำเดินเรือเชื่อมต่อกับทะเลทั้งสองฝั่ง ระยะทางบนบกยาว 135 กิโลเมตร ร่องน้ำเดินเรือฝั่งอ่าวไทยยาว 63 กิโลเมตร ฝั่งอันดามันยาว 39 กิโลเมตร แต่ได้กำหนดเพิ่มเติมให้ต้องมีประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) จำนวน 2 ช่วงที่บริเวณปากคลองทั้งสองฝั่งทะเล เพื่อควบคุมสภาพน้ำและป้องกันผลกระทบต่าง ๆ ต่อสิ่งแวดล้อม

3.3 วิเคราะห์คาดการณ์จำนวนเรือที่จะมาผ่านคลอง

จากข้อมูลพื้นฐานจากสถิติเรือผ่านช่องแคบมะละกาที่รายงานผ่าน Klang VTS ระหว่างปี 2012 – 2018 ซึ่งนำมาจาก Annex 1 Statistics of the Malacca Strait ของรายงานการศึกษาเรื่อง Prospection and Analysis of New Maritime Trade Nets of Asia in the Malacca Strait เขียนโดย Elisenda Ventura Jarrod, Department of Nautical Science and Engineering, Polytechnic University of Catalonia, July 2019 โดยในปี 2018 มีเรือผ่านทั้งสิ้น 85,030 เที่ยว (จำนวนเรือผ่านใช้หน่วยนับเป็น “เที่ยว” (Transits) ซึ่งหมายความว่าเรือ 1 ลำ ใน 1 รอบปีอาจผ่านได้หลายเที่ยว) จำนวนเรือผ่านทั้งปีมีอัตราการเพิ่มเฉลี่ย 2.01% ต่อปี และได้เพิ่มเติมการคิดคำนวณอัตราเพิ่มเฉลี่ยต่อปีของเรือแต่ละประเภททั้ง 13 ประเภทที่ผ่านช่องแคบมะละกาในช่อง “เพิ่มเฉลี่ยปีละ” ด้วย ทั้งนี้ ผลการศึกษาของรายงานนี้ระบุว่า Carrying Capacity หรือปริมาณเรือผ่านสูงสุดของช่องแคบมะละกาคือ 122,640 เที่ยวต่อปี โดยคาดการณ์ว่าจะไปถึงสถานการณ์เช่นนั้น ในปี 2025 รายละเอียดตามตาราง

สถิติเรือผ่านช่องแคบมะละกาจากการรายงานผ่าน Klang VTS ระหว่างปี 2012 - 2018

ประเภท	จำนวนเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกาในแต่ละปี (เที่ยว)							เพิ่มเฉลี่ยปีละ	ประเภทเรือปี 2018
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		
1. VLCC	4732	4825	4993	5324	5973	6711	7517	8.11%	8.84%
2. TANKER Vessel	17345	18296	18765	18470	19466	20629	20610	2.96%	24.24%
3. LNG & LPG Carrier	4014	4248	4173	3936	3685	4137	4547	2.36%	5.35%
4. Cargo Vessel	7950	7613	6989	7144	6595	7090	6409	-3.33%	7.54%
5. Container Vessel	24639	24658	25071	25389	25786	24446	24578	-0.01%	28.91%
6. Bulk Carrier	11678	12658	13454	15168	14307	15411	15390	4.89%	18.10%
7. Ro - Ro	2980	2998	3146	3117	5547	2629	2437	3.78%	2.87%
8. Passenger Vessel	861	1063	1041	925	1125	1776	1969	16.77%	2.32%
9. Livestock Carrier	38	55	59	76	67	50	45	5.60%	0.05%
10. Tow	529	563	676	467	536	533	601	3.76%	0.71%
11. Government Vessel	50	58	96	87	46	54	66	10.77%	0.08%
12. Fishing Vessel	52	27	51	53	23	28	36	6.41%	0.04%
13. Others	609	911	830	803	714	962	825	7.81%	0.97%
รวมทุกประเภท (เที่ยว)	75477	77973	79344	80959	83870	84456	85030	--	100.00%
รวมเพิ่มแต่ละปี	--	3.31%	1.76%	2.04%	3.60%	0.70%	0.68%	2.01%	--

ตารางที่ 17 สถิติเรือผ่านช่องแคบมะละกาจากการรายงานผ่าน Klang VTS ปี 2012-2018

ที่มา : Elisenda Ventura Jariod. (2019). Prospection and Analysis of New Maritime Trade Nets of Asia In the Malacca Strait

วิธีการคิดคือการใช้การคาดการณ์เรือผ่านช่องแคบมะละกาที่จะมี Market Share มาใช้คลองกระ
 กรอบเวลา ๑ ปี โดยมีรายละเอียดตามตารางดังนี้

คาดการณ์เรือผ่านช่องแคบมะละกาที่จะมี Market Share มาใช้คลองไทย																
ประเภท	เรือผ่าน มะละกา (เที่ยว)	เรือผ่านคลองไทย (เที่ยว) ในแต่ละ Market Share														
		10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%	50%	55%	60%	65%	70%	75%	80%
ปี 2030																
CTN Inter.	10,163.09	1,016.31	1,524.46	2,032.62	2,540.77	3,048.93	3,557.08	4,065.24	4,573.39	5,081.54	5,589.70	6,097.85	6,606.01	7,114.16	7,622.32	8,130.47
VLCC	19,161.74	1,916.17	2,874.26	3,832.35	4,790.44	5,748.52	6,706.61	7,664.70	8,622.78	9,580.87	10,538.96	11,497.04	12,455.13	13,413.22	14,371.31	15,329.39
Tankers	29,248.28	2,924.83	4,387.24	5,849.66	7,312.07	8,774.49	10,236.90	11,699.31	13,161.73	14,624.14	16,086.56	17,548.97	19,011.38	20,473.80	21,936.21	23,398.63
LNG / LPG	6,015.73	601.57	902.36	1,203.15	1,503.93	1,804.72	2,105.51	2,406.29	2,707.08	3,007.86	3,308.65	3,609.44	3,910.22	4,211.01	4,511.80	4,812.58
Bulk	27,292.77	2,729.28	4,093.92	5,458.55	6,823.19	8,187.83	9,552.47	10,917.11	12,281.75	13,646.39	15,011.02	16,375.66	17,740.30	19,104.94	20,469.58	21,834.22
Ro - Ro	3,803.82	380.38	570.57	760.76	950.95	1,141.14	1,331.34	1,521.53	1,711.72	1,901.91	2,092.10	2,282.29	2,472.48	2,662.67	2,852.86	3,043.05
รวม	95,685.43	9,568.54	14,352.81	19,137.09	23,921.36	28,705.63	33,489.90	38,274.17	43,058.44	47,842.72	52,626.99	57,411.26	62,195.53	66,979.80	71,764.07	76,548.34
ปี 2040																
CTN Inter.	10,152.93	1,015.29	1,522.94	2,030.59	2,538.23	3,045.88	3,553.53	4,061.17	4,568.82	5,076.46	5,584.11	6,091.76	6,599.40	7,107.05	7,614.70	8,122.34
VLCC	41,792.05	4,179.20	6,268.81	8,358.41	10,448.01	12,537.61	14,627.22	16,716.82	18,806.42	20,896.02	22,985.63	25,075.23	27,164.83	29,254.43	31,344.03	33,433.64
Tankers	39,154.87	3,915.49	5,873.23	7,830.97	9,788.72	11,746.46	13,704.20	15,661.95	17,619.69	19,577.43	21,535.18	23,492.92	25,450.66	27,408.41	29,366.15	31,323.89
LNG / LPG	7,596.11	759.61	1,139.42	1,519.22	1,899.03	2,278.83	2,658.64	3,038.44	3,418.25	3,798.05	4,177.86	4,557.66	4,937.47	5,317.27	5,697.08	6,076.89
Bulk	43,993.50	4,399.35	6,599.02	8,798.70	10,998.37	13,198.05	15,397.72	17,597.40	19,797.07	21,996.75	24,196.42	26,396.10	28,595.77	30,795.45	32,995.12	35,194.80
Ro - Ro	5,512.60	551.26	826.89	1,102.52	1,378.15	1,653.78	1,929.41	2,205.04	2,480.67	2,756.30	3,031.93	3,307.56	3,583.19	3,858.82	4,134.45	4,410.08
รวม	148,202.04	14,820.20	22,230.31	29,640.41	37,050.51	44,460.61	51,870.71	59,280.82	66,690.92	74,101.02	81,511.12	88,921.23	96,331.33	103,741.43	111,151.53	118,561.63
ปี 2050																
CTN Inter.	10,142.78	1,014.28	1,521.42	2,028.56	2,535.70	3,042.83	3,549.97	4,057.11	4,564.25	5,071.39	5,578.53	6,085.67	6,592.81	7,099.95	7,607.09	8,114.23
VLCC	91,149.08	9,114.91	13,672.36	18,229.82	22,787.27	27,344.72	31,902.18	36,459.63	41,017.09	45,574.54	50,132.00	54,689.45	59,246.90	63,804.36	68,361.81	72,919.27
Tankers	52,416.87	5,241.69	7,862.53	10,483.37	13,104.22	15,725.06	18,345.90	20,966.75	23,587.59	26,208.43	28,829.28	31,450.12	34,070.96	36,691.81	39,312.65	41,933.50
LNG / LPG	9,591.66	959.17	1,438.75	1,918.33	2,397.92	2,877.50	3,357.08	3,836.66	4,316.25	4,795.83	5,275.41	5,755.00	6,234.58	6,714.16	7,193.75	7,673.33
Bulk	70,913.57	7,091.36	10,637.04	14,182.71	17,728.39	21,274.07	24,819.75	28,365.43	31,911.11	35,456.79	39,002.46	42,548.14	46,093.82	49,639.50	53,185.18	56,730.86
Ro - Ro	7,989.01	798.90	1,198.35	1,597.80	1,997.25	2,396.70	2,796.15	3,195.60	3,595.05	3,994.50	4,393.95	4,793.40	5,192.86	5,592.31	5,991.76	6,391.21
รวม	242,202.97	24,220.30	36,330.45	48,440.59	60,550.74	72,660.89	84,771.04	96,881.19	108,991.34	121,101.49	133,211.64	145,321.78	157,431.93	169,542.08	181,652.23	193,762.38

ตารางที่ 18 คาดการณ์เรือผ่านช่องแคบมะละกาที่จะมี Market Share มาใช้คลองกระ

ที่มา : คำนวณโดยคณะผู้ศึกษา

แนวทางการคิดคำนวณตามบทความ The impacts of Thailand's prospective Kra Canal ของ Andy Lane, CTI Consultancy, Singapore เน้นเรือ 6 ประเภทที่เหมาะสมและมีโอกาสมากที่สุดที่จะมาใช้คลองกระ ได้แก่ Container (Inter), VLCC, Tankers, LNG / LPG, Bulk และ Ro – Ro ตามแนวคิดนี้จะแบ่งเรือ Container เป็นการขนส่งภายในประเทศ ในสัดส่วน 41.4% ที่เหลือเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ โดยเรือที่คาดการณ์ว่าจะผ่านคลองกระคือ Container (Inter)

สำหรับจำนวนเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกา (เป็นจำนวนเที่ยว) จะเป็นฐานในการคำนวณจำนวนเรือผ่านในแต่ละ Market Share นั้น ได้มาจากการนำจำนวนเที่ยวเรือผ่านในปี 2018 มาคำนวณตามอัตราเพิ่มเฉลี่ยต่อปีของเรือแต่ละประเภททบต้นในแต่ละปีไปจนถึงปีที่ต้องการคือ ปี 2030 ปี 2040 และปี 2050 ตามลำดับโดยยังไม่คำนึงถึงเรื่อง Carrying Capacity ของเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกา ประมาณ 122,640 เที่ยวต่อปี

ในการกำหนดปีที่จะเริ่มต้นการคาดการณ์ได้จากสมมติฐานว่าคลองกระ สร้างเสร็จและเปิดให้บริการปี 2030 และคาดการณ์ล่วงหน้าไปทุก 10 ปีเป็นเวลา 30 ปี ถึงปี 2040 และปี 2050 โดยจำนวนเรือผ่านคลองกระแต่ละประเภทและแต่ละปีนั้นใช้แนวคิด Market Share หรือส่วนแบ่งจากช่องแคบมะละกาจัดทำเพื่อเลือกไว้ระหว่าง 10 – 80% (เพิ่มขึ้น 5% ต่อครั้ง) ส่วนจะเลือก Market Share จำนวนเปอร์เซ็นต์ของเรือประเภทใดที่จะเปลี่ยนจากช่องแคบมะละกามาใช้คลองกระ จะแตกต่างกันไปในแต่ละประเภทของเรือและในแต่ละปีขึ้นกับปัจจัยและสมมติฐานต่าง ๆ ที่จะนำมาประกอบการพิจารณาและคาดการณ์ เช่น ความจำเป็นของเรือแต่ละประเภทที่ต้องใช้เส้นทางลัดการเดินเรือ ค่าใช้จ่ายที่จะประหยัดได้ อัตราค่าผ่านคลองกระที่สมเหตุสมผล ความสะดวกรวดเร็วและประสิทธิภาพในการให้บริการเดินเรือผ่านคลองที่จูงใจให้เรือมาใช้บริการ เป็นต้น

จากการคาดการณ์เรือผ่านคลองกระ ในปี 2030 ปี 2040 และปี 2050 นั้น กำหนดกรอบแนวคิดเป็น Model 3 แบบ โดยยังไม่คำนึงข้อจำกัดเรื่อง Carrying Capacity ช่องแคบมะละกา ที่ 122,640 เที่ยวต่อปี รายละเอียดตามตาราง

คาดการณ์ Market Share และเรือผ่านคลองไทยในแต่ละกรอบแนวคิด

ปี-กรอบแนวคิด	Container(Inter)	VLCC	Tankers	LNG / LPG	Bulk	Ro - Ro	รวม
ปี 2030	Market Share (%) และจำนวนเรือผ่านคลองไทย (เที่ยว)						
Andy Lane	40%	75%	75%	75%	60%	60%	
Best Case Scenario	4066	14372	21937	4512	16376	2283	63546
Andy Lane	50%	50%	50%	50%	50%	50%	
50 % Market Share	5082	9581	14623	3008	13647	1902	47843
Chinese Model	36.66%	20.11%	1.66%	22.44%	11.20%	35.49%	
	3726	3854	485	1350	3058	1350	13823
ปี 2040	Market Share (%) และจำนวนเรือผ่านคลองไทย (เที่ยว)						
Andy Lane	40%	75%	75%	75%	60%	60%	
Best Case Scenario	4062	31345	29367	5698	26397	3308	100177
Andy Lane	50%	50%	50%	50%	50%	50%	
50 % Market Share	5077	20897	19578	3799	21997	2757	74105
Chinese Model	57.42%	11.88%	1.43%	28.96%	13.67%	39.91%	
	5830	4963	559	2200	6014	2200	21766
ปี 2050	Market Share (%) และจำนวนเรือผ่านคลองไทย (เที่ยว)						
Andy Lane	40%	75%	75%	75%	60%	60%	
Best Case Scenario	4058	68362	39313	7194	42549	4794	166270
Andy Lane	50%	50%	50%	50%	50%	50%	
50 % Market Share	5072	45575	26209	4796	35457	3995	121104
Chinese Model	80.44%	6.85%	1.26%	32.58%	9.95%	39.12%	
	8159	6241	663	3125	7055	3125	28368

ตารางที่ 19 คาดการณ์ Market Share และจำนวนเรือผ่านคลองไทยในแต่ละกรอบแนวคิด

ที่มา : คำนวณโดยคณะผู้ศึกษา

ตามกรอบแนวคิดจากบทความของ Andy Lane นำเสนอในลักษณะ Best Case Scenario ซึ่งกำหนดค่า Market Share ของเรือแต่ละประเภทค่อนข้างสูงระหว่าง 60 – 75% และ 50% Market Share ซึ่งกำหนดค่า Market Share ในลักษณะ Flat rate 50% เท่ากันหมดแนวคิดสุดท้ายคือ Chinese Model ซึ่งจะได้จำนวนเรือผ่านคลองกระต้ำที่สุด ในลักษณะ Worst Case Scenario โดยจำนวนเรือผ่านคลองกระแต่ละ Market Share โดยเที่ยวเรือที่เป็นเศษทศนิยมทั้งหมดจะปัดขึ้นเป็นอีก 1 เที่ยว เมื่อพิจารณาจำนวนเที่ยวเรือที่ผ่านคลองกระตามกรอบแนวคิด Andy Lane Best Case Scenario และ Andy Lane 50% Market Share แล้วจะเห็นว่าตัวเลขค่อนข้างสูงและมีโอกาสเป็นไปได้ยาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อคำนึงถึงข้อจำกัดเรื่อง Carrying Capacity ช่องแคบมะละกาที่ 122,640 เที่ยวต่อปีแล้วตัวเลขเหล่านี้จะต้องลดต่ำลงมาอีกโดยจะต้องนำปัจจัยแรงจูงใจจากการกำหนดอัตราค่าผ่านคลองที่สมเหตุสมผล ซึ่งจะเป็นประเด็นศึกษาเชิงลึกต่อไป

3.4 วิเคราะห์เปรียบเทียบรายรับคลองกระกับรายจ่ายลงทุน

ด้านรายรับคลองกระ รายรับหลักที่นำมาพิจารณาคือค่าผ่านคลอง ซึ่งได้จากการนำข้อมูลจำนวนเรือที่คาดการณ์ว่าจะมาผ่านคลองกระใน Market Share ต่าง ๆ ตามผลการประชุม เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2564 ในประเด็นคาดการณ์จำนวนเรือที่จะมาผ่านคลองกระ ในปี 2030 ปี 2040 และ ปี 2050 นำมาประมวลผลร่วมกับอัตราค่าผ่านคลองกระที่จะเรียกเก็บตามผลการประชุม เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2564 ประเด็นการกำหนดอัตราค่าผ่านคลองที่จะเรียกเก็บ ผลการพิจารณาสรุปได้ว่าเรือที่คาดการณ์ว่าจะผ่านคลองกระส่วนใหญ่มีจำนวน 6 ประเภท ได้แก่ Container (Inter), VLCC, Tankers, LNG/LPG, Bulk และ Ro - Ro การกำหนดอัตราค่าผ่านคลองจะคิดแยกตามประเภทและขนาดของเรือให้สอดคล้องกับค่าใช้จ่ายที่เรือจะประหยัดได้หากมาวิ่งผ่านคลองกระ และมีแรงจูงใจพอที่เรือจะมาใช้บริการ ซึ่งได้คำนวณแล้วอัตราต่ำสุดสำหรับเรือขนาดเล็กเที่ยวละ 4,200 – 7,000 ดอลลาร์สหรัฐ และสูงสุดสำหรับเรือขนาดใหญ่เที่ยวละ 30,000 – 56,000 ดอลลาร์สหรัฐ ได้คาดการณ์จำนวนเรือทั้ง 6 ประเภทที่จะผ่านคลองกระห้วงเวลา 20 ปีแรกและคาดการณ์การจัดเก็บค่าผ่านคลองไว้ ดังนี้

ปี 2030 มีเรือผ่าน 13,823 เที่ยว เก็บค่าผ่านคลองได้ 390.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 12,498 ล้านบาท

ปี 2040 มีเรือผ่าน 21,766 เที่ยว เก็บค่าผ่านคลองได้ 683.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 21,881 ล้านบาท

ปี 2050 มีเรือผ่าน 28,368 เที่ยว เก็บค่าผ่านคลองได้ 1041.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 33,332 ล้านบาท

รายรับค่าผ่านคลองกระที่คาดว่าจะจัดเก็บได้ในช่วง 20 ปีแรก จะต่ำกว่ารายจ่าย (เฉพาะในส่วนที่เป็นดอกเบี้ยเงินกู้) ประมาณปีละ 25,000 – 45,000 ล้านบาท หรือรายจ่ายสูงกว่ารายรับประมาณ 1.75 – 4.67 เท่า โดยยังไม่ได้คิดแบบดอกเบี้ยทบต้น ดังนั้น จึงไม่มีโอกาสชำระคืนเงินต้นได้เลย และจำเป็นต้องหารายรับจากส่วนอื่นมาชำระค่าดอกเบี้ยเงินกู้และเงินต้น มิเช่นนั้นจะทำให้หนี้สินเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยค้างชำระพอกพูนขึ้นเรื่อย ๆ จนไม่สามารถชำระหนี้สินทั้งหมดได้ในที่สุด

ด้านรายจ่ายลงทุน ค่าใช้จ่ายหลักที่นำมาพิจารณาคือค่าขุดคลองกระ แนว 9A กว้าง 400 เมตรลึก 30 เมตร ระยะทางบนบกยาว 135 กิโลเมตร ซึ่งมีปริมาณดินที่จะขุด 3,960 ล้านลูกบาศก์เมตร ค่าขุดร่องน้ำเดินเรือฝั่งอ่าวไทยยาว 63 กิโลเมตร ฝั่งอันดามันยาว 39 กิโลเมตร ซึ่งมีปริมาณดินที่จะขุด 400 ล้านลูกบาศก์เมตร รวมปริมาณดินที่จะขุดทั้งสิ้น 4,360 ล้านลูกบาศก์เมตร และนำดินทั้งหมดไปถมทะเลสร้างเกาะเทียมบริเวณปากคลองทั้งสองฝั่ง สร้างเขื่อนและกำแพงกันน้ำ พร้อมสร้างสะพานและอุโมงค์เชื่อมการคมนาคมระหว่างสองฝั่งคลองประกอบด้วยอุโมงค์ทางหลวง 4 แห่ง อุโมงค์รถไฟ 1 แห่ง สะพานทางหลวง 3 แห่ง สะพานรถไฟ 1 แห่ง ระยะเวลาก่อสร้าง 6 ปี ทั้งนี้ยังไม่รวมค่าก่อสร้างประตูกันน้ำ จำนวน 2 ช่วงที่บริเวณปากคลองทั้งสองฝั่งทะเล ตั้งสมมติฐานว่าสามารถเริ่มโครงการขุดคลองกระได้ในปี 2024 ซึ่งจะทำให้สามารถเปิดใช้งานได้ในวันที่ 1 มกราคม 2030 สรุปค่าใช้จ่ายในรายการสำคัญที่ประมาณการไว้ ดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายด้านวิศวกรรม ประกอบด้วย ค่าขุดคลองบนบก ขุดร่องน้ำในทะเล นำดินไปถมทะเลสร้างเกาะเทียมฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก เขื่อนและกำแพงกันน้ำ สร้างอุโมงค์และสะพานเชื่อมสองฝั่งคลองงานระบบต่าง ๆ สำหรับการนำเรือผ่านคลอง และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ด้านวิศวกรรมรวมทั้งสิ้น 54,563 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ยังไม่รวมค่าก่อสร้างประตูกันน้ำจำนวน 2 ช่วง

2. ค่าเวนคืนที่ดิน รั้นถอน เคลื่อนย้ายประชาชน ชดเชยระบบนิเวศทางทะเล และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวม 13,585 ล้านบาท

3. ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ช่วงการก่อสร้างระยะเวลา 6 ปี = 4,825 ล้านบาท รวมรายจ่ายลงทุนทั้งสิ้น 72,973 ล้านบาท แต่เมื่อคำนึงถึงความคลาดเคลื่อนในการประมาณการตลอดจนอาจมีค่าใช้จ่ายนอกเหนือคาดการณ์เพิ่มขึ้นอีก จึงได้ปรับวงเงินขึ้นเป็นเลขตัวกลมเพื่อความสะดวกในการนำไปใช้ประโยชน์ต่อไป เป็นรายจ่ายลงทุนทั้งสิ้น 73,000 ล้านบาท หรือหากคิดอัตราแลกเปลี่ยน 1 ดอลลาร์สหรัฐ = 32 บาท จะมีรายจ่ายในการลงทุนประมาณ 2.34 ล้านบาท ทั้งนี้หากในอนาคตต้องมีการกู้เงินมาลงทุนด้วยอัตราดอกเบี้ย 2.5% ต่อปี จะต้องเสียดอกเบี้ยเงินกู้ปีละ 1,825 ล้านบาท หรือประมาณปีละ 58,400 ล้านบาท

วงเงินล้านบาท	ปี 2030	ปี 2040	ปี 2050
รายรับ (ค่าผ่านคลอง)	12,498	21,881	33,332
รายจ่าย (เฉพาะดอกเบี้ยเงินกู้)	58,400	58,400	58,400
รายรับ - รายจ่าย	- 45,902	- 36,519	- 25,068

ตารางที่ 20 การเปรียบเทียบรายรับคลองกระกับรายจ่ายลงทุน

ที่มา : คำนวณโดยคณะผู้ศึกษา

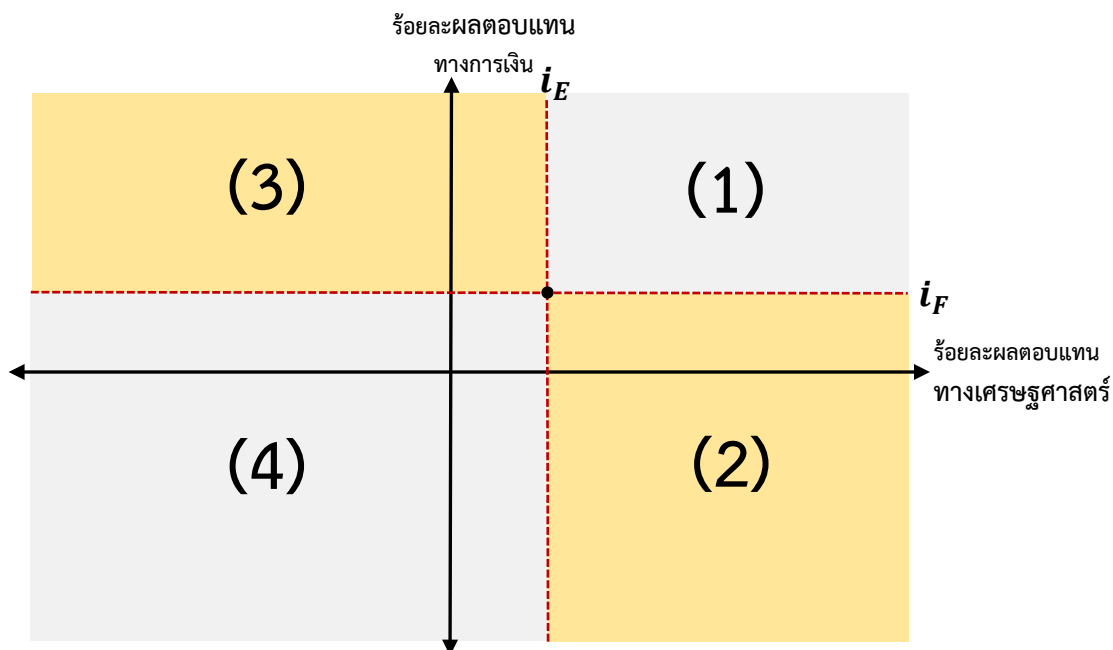
3.5 วิเคราะห์ความคุ้มค่าการลงทุนชุดคลองกระ แนว 9A

การพัฒนาโครงการลงทุนขนาดใหญ่ (Mega Project) ที่มีการใช้งบประมาณลงทุนจำนวนมาก จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องก่อให้เกิดผลลัพธ์ในเชิงบวกต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม อย่างคุ้มค่าต่อต้นทุน ทรัพยากร และโอกาสทางเศรษฐกิจที่สูญเสียไป เช่น เสียโอกาสในการลงทุนโครงการพัฒนาอื่นๆ เนื่องจากทรัพยากรและงบประมาณได้นำไปลงทุนในโครงการนี้ เป็นต้น ดังนั้น ผลสัมฤทธิ์ของโครงการจะต้องให้ผลตอบแทนมีค่ามากกว่าต้นทุนที่สูญเสียไป ทั้งทางด้านการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์ รวมทั้งจะต้องให้ผลกระทบทางอ้อม (Indirect impact) ที่มีต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของประเทศอย่างคุ้มค่ากับเงินลงทุนของโครงการอีกด้วย ดังนั้น การวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการลงทุนชุดคลองกระ แนว 9A จึงแบ่งการวิเคราะห์เป็น 2 ประเด็น คือ 1. การวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์ อันเป็นผลกระทบโดยตรงจากการพัฒนาโครงการและ 2. การวิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจต่อประเทศต่าง ๆ หากเกิดคลองกระขึ้น

ประเด็นที่ 1 การวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์ โดยหลักการพื้นฐานสำหรับการพัฒนาโครงการใด ๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่ประเทศชาติและสังคมโดยรวม การลงทุนโครงการนั้นจะต้องให้อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ (Economic Internal Rate of Return - EIRR) สูงกว่าต้นทุนเงินลงทุนของสังคม (i_E) อันเป็นค่าเสียโอกาสของเงินลงทุนที่จะใช้ในการดำเนินการอื่นที่เป็นประโยชน์ เนื่องจากนํางบประมาณมาลงทุนโครงการนี้แล้ว โดยทั่วไปค่าเสียโอกาสของเงินลงทุน i_E เท่ากับ 12% ต่อปี ซึ่งเป็นอัตราที่เคยมีการศึกษาถึงต้นทุนของเงินลงทุนในประเทศไทยโดยธนาคารโลกและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดังนั้นโครงการลงทุนที่มีอัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการมากกว่า 12% ต่อปี แสดงว่าโครงการนี้มีความเหมาะสมในการลงทุน อันเป็นพิจารณากราฟในภาพที่ 30 ตามเส้นแกนนอน

ขณะที่ตามแกนตั้ง แสดงผลตอบแทนด้านการเงินของผู้ลงทุน โดยโครงการที่มีความเหมาะสมในการลงทุนจะต้องมีอัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (Financial Internal Rate of Return - FIRR) มากกว่าต้นทุนเงินลงทุนของผู้ประกอบการ หรือ i_F อันหมายถึง ค่าเฉลี่ยของต้นทุนเงินลงทุนของกิจการและอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ เช่น หากโครงการใช้เงินลงทุนจากผู้ถือหุ้นต่อเงินกู้ในสัดส่วน 25 : 75 โดยมีอัตราผลตอบแทนของเงินลงทุนและดอกเบี้ยเงินกู้ ที่ 12% และ 3% ตามลำดับ จะได้ต้นทุนเงินลงทุนเฉลี่ยเท่ากับ 5.25% เป็นต้น

โครงการลงทุนที่เหมาะสมในการลงทุนนั้นต้องมีความคุ้มค่าทั้งในด้านเศรษฐศาสตร์และด้านการเงิน นั่นคือ อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์มากกว่าค่าเสียโอกาสของเงินลงทุน หรือ $EIRR > i_E$ และอัตราผลตอบแทนด้านการเงินมากกว่าต้นทุนเงินลงทุนของผู้ประกอบการที่ลงทุน หรือ $FIRR > i_F$ ซึ่งจะอยู่ในพื้นที่ (1) ของภาพที่ 30 ดังนั้น ในมุมมองระดับประเทศโดยรวม โครงการที่ไม่เหมาะสมกับการลงทุน ได้แก่ โครงการที่ให้ผลตอบแทนอยู่ในพื้นที่ (2) หรือ (3) ซึ่งมีความคุ้มค่าทางการเงินหรือเศรษฐศาสตร์เพียงด้านเดียว หรือพื้นที่ (4) ซึ่งไม่มีความคุ้มค่าทั้งสองด้าน



ภาพที่ 30 การพิจารณาผลตอบแทนทางการเงินและผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์

ที่มา : คณะผู้ศึกษา

งานศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่ง จะมีการศึกษาใน 2 รูปแบบ คือรูปแบบที่ 1 เป็นโครงการชุดคลองกระเพียงอย่างเดียวและรูปแบบที่ 2 เป็นโครงการการลงทุนชุดคลองพร้อมกับการสร้างเกาะเทียมทั้งสองฝั่งทะเล เป็นการใช้ประโยชน์จากปริมาณดินที่ได้จากการชุดคลอง

อย่างไรก็ตาม ดูเหมือนว่าการลงทุนในรูปแบบที่ 2 ได้ถูกออกแบบมาเพื่อให้โครงการชุดคลองกระโดยรวมมีผลตอบแทนที่ดีขึ้น แต่การสร้างเกาะเทียมจริงมีความเป็นไปได้น้อย เนื่องจากจะก่อให้เกิดการกระจายของตะกอนจำนวนมากและเกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศ และแหล่งท่องเที่ยวอย่างมหาศาล อีกทั้งประเด็นทางกฎหมายและทางสังคม แท้จริงแล้วโครงการชุดคลองกระและโครงการสร้างเกาะเทียมเป็น 2 โครงการที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องที่จำเป็นต้องพึ่งพาซึ่งกันและกัน รวมถึงปริมาณดินที่ได้จากการชุดคลองก็สามารถนำมาถมพื้นที่บนบกที่มีการคิดรวมในค่าก่อสร้างไว้แล้ว จึงควรแยกวิเคราะห์ความคุ้มค่าของแต่ละโครงการออกจากกัน

ในการพิจารณาศึกษาความคุ้มค่าการลงทุนพัฒนาคลองกระเป็นการวิเคราะห์ในรูปแบบการพัฒนาเป็นคลองเดี่ยว ขนาดกว้าง 400 เมตร X ยาว 135 กิโลเมตร X ลึก 30 เมตร โดยมีระยะเวลาก่อสร้าง 6 ปี และระยะเวลาประกอบกิจการ 100 ปี ผู้ลงทุนมีสัดส่วนการลงทุนโดยการใช้เงินลงทุน 25% และกู้ยืมเงิน 75% ที่อัตราดอกเบี้ย 3% (ตามความสามารถชำระหนี้สูงสุด) และกำหนดให้อัตราภาษีเป็นปลอดภาษีตลอดอายุโครงการและใช้ฐานการคำนวณเป็นหน่วยดอลลาร์สหรัฐ โดยกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนไว้ที่ 32.0 บาทต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ

3.5.1 การวิเคราะห์ด้านต้นทุนการชุดคลอง

การศึกษาครั้งนี้เป็นการพิจารณาศึกษาครอบคลุมต้นทุนการพัฒนาโครงการทั้ง 2 ส่วน คือ ต้นทุนทางการเงินอันเป็นค่าใช้จ่ายลงทุนของหน่วยงานผู้ลงทุนและต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์อันเป็นต้นทุนของสังคมที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากโครงการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ต้นทุนทางการเงิน

ข้อมูลจากรายงานการศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่ง (2558)⁴⁷ ได้ระบุถึงค่าใช้จ่ายในการพัฒนาโครงการชุดคลองกระ มีต้นทุนทางการเงินดังต่อไปนี้

1.1 ค่าใช้จ่ายการชุดคลอง 44,707.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในกรณีที่เป็นโครงการชุดคลองเพียงอย่างเดียว⁴⁸ ค่าใช้จ่ายนี้รวมค่าบำรุงรักษาช่องทางเดินเรือ ค่าจ้างสวัสดิการ ค่าเสื่อมราคา ค่าออกแบบ ค่าบริหาร ค่าการตลาดจัดจำหน่าย ค่าใช้จ่ายทางบัญชีและอื่น ๆ แต่ยังไม่รวมค่าจัดการพื้นฐานและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

1.2 ค่าใช้จ่ายเวนคืนที่ดิน 2,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

1.3 ค่าเรือถอน อพยพและการตั้งถิ่นฐานใหม่ 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

1.4 ค่าชดเชยระบบนิเวศทางทะเล 2,400 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

⁴⁷ รายงานการศึกษา “กลยุทธ์การฟื้นฟูเศรษฐกิจไทยและผลการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นของโครงการคลองกระแห่งประเทศไทย อ้างถึงแล้วตาม QR Code ตามภาคผนวก ก.

⁴⁸ ในกรณีที่เป็นโครงการชุดคลองพร้อมกับการพัฒนา 2 เกาะเทียมจากการถมทะเล ต้นทุนพัฒนาโครงการเป็นเงินรวมเท่ากับ 72,972.19 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นค่าชุดคลองกระ 47,873.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และค่าสร้างเกาะเทียม = 25,098.65 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ขณะที่งานศึกษาของ Andy Lane (2015) ได้คำนวณว่าจะใช้เงินลงทุนประมาณ 20,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นจำนวนตัวเลขประมาณการคร่าว ๆ แบบเบื้องต้นที่ไม่มีการจำแนกรายละเอียด โดยมีขนาดคลองกว้าง 530 เมตร ลึก 36 เมตร และยาว 102 กิโลเมตร และงานศึกษาของ Heng and Yip (2018) ที่มีการอ้างอิงถึงต้นทุนการลงทุนขุดคลองกระจาก Seatrade (2015)⁴⁹ กล่าวถึงขนาดคลองกระกว้าง 400 เมตร ลึก 25 เมตร และยาว 102 กิโลเมตร เป็นการพัฒนาคองกระเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดสงขลาและสตูล ใกล้เคียงคลองกระแนว 9A โดยประมาณการใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 10 ปี และใช้ต้นทุนการขุดคลองเป็นจำนวน 28,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือหากโครงการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาดำเนินการจะลดระยะเวลาการขุดคลองได้เป็น 7 ปี แต่มีต้นทุนเพิ่มขึ้นเป็น 36,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ดังนั้น การศึกษาครั้งนี้จึงใช้ข้อมูลต้นทุนการก่อสร้างจากงานศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่ง 44,707.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อันมีรายละเอียดที่ชัดเจน และเมื่อทำการเปรียบเทียบต้นทุนจาก Seatrade (2015) โดยปรับขนาดคลองกระให้เท่ากัน ที่มีต้นทุนการก่อสร้างเท่ากับ $\frac{(400 \times 30 \times 135)}{(400 \times 25 \times 102)} \times 28,000 = 44,470.50$ ล้านดอลลาร์สหรัฐ อันมีค่าใกล้เคียงกัน ดังนั้นงานศึกษาครั้งนี้จึงใช้ต้นทุนจากงานศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่งในการคำนวณเป็นหลัก

2) ต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์⁵⁰

2.1 ค่าใช้จ่ายฟื้นฟูระบบนิเวศวิทยา เป็นรายการที่เกิดขึ้นเฉพาะระหว่างการก่อสร้างที่มีการกำหนดไว้ในการฟื้นฟูพื้นที่ในรัศมีใกล้เคียงกับคลองกระ อันเนื่องมาจากการขุดเอาดิน ททราย และแร่ธาตุต่าง ๆ ระหว่างการขุดอันส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาในวงกว้าง ชีววิทยาทางทะเล ทรัพยากรป่าไม้ ป่าบก สัตว์ป่า และพืชชนิดต่าง ๆ ส่วนต่างของค่าความสูญเสีย การฟื้นฟูของระบบนิเวศ เทียบเคียงเป็นการคำนวณความเสียหายของปะการัง 22,230.95 บาท/ตารางเมตร X 5% พื้นที่ปะการัง 154.17 ล้านตารางเมตร ระยะเวลาฟื้นฟูเบื้องต้นหลังเท่ากับ 10 ปีแรกของการดำเนินโครงการ เท่ากับ 171,400.63 ล้านบาท หักด้วย 76,800 ล้านบาท เป็นเงิน 94,600.63 ล้านบาท คิดเป็น 2,956.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียว

อย่างไรก็ตาม ยังไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายผลกระทบสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาปริมาณดินถมจำนวนมาก ซึ่งจะรุกรัดและส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศในปัจจุบัน โดยการถมดินปริมาณมีมากถึง 1,620,000,000 ลูกบาศก์เมตร (400 เมตร x 30 เมตร x 135 กิโลเมตร) ที่มีการทิ้งดินบนบกหรือมีการนำไปถมทะเล

⁴⁹ <https://www.seatrade-maritime.com/asia/thailand-china-sign-agreement-construct-new-strategic-kra-canal>

⁵⁰ ในกรณีที่มีการใช้พื้นที่ทะเลทำเป็นเกาะเทียมจะมีต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์เกิดขึ้นอีกส่วนหนึ่ง ได้แก่ ค่าเสียโอกาสของการใช้พื้นที่ทางทะเลที่นำมาทำเกาะเทียม คิดมูลค่าตามหลักเกณฑ์ที่ดินราชพัสดุ 3% ต่อปีของมูลค่าที่ดิน x 100 ปี เท่ากับ 76,136.63 ล้านบาท เท่ากับ 2,379.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และต้นทุนการกระจายของตะกอนจะมากกว่าที่คำนวณไว้

2.2 ต้นทุนผลกระทบจากการกระจายของตะกอน อันเป็นปัญหามลภาวะทางทะเลจากตะกอนที่แพร่กระจายไปทั่วบริเวณอันเนื่องมาจากการเดินเรือ พื้นที่ที่เกิดตะกอนขึ้นเป็นวงกว้างทั้งจากการเดินเรือ การทิ้งสมอ และการขุดร่องน้ำ รวมทั้งของเสียที่ได้จากเรือที่แล่นผ่านคลอง และการปนเปื้อนของน้ำมันที่รั่วไหลอันเนื่องมาจากเรือบรรทุกน้ำมันชนกันหรือโดยอุบัติเหตุอื่น ๆ จากการเดินเรือซึ่งส่งผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล การเจือปนของโลหะหนักที่มีการกระจายตัวไปตามตะกอน รวมทั้งความโศโครกของน้ำทะเลเมื่อมีคนอาศัยบริเวณคลองกระ และท่าเรือมากขึ้น ปัญหานี้ส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวใน 5 จังหวัดฝั่งอันดามัน ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ ตรัง สตูล และพังงา และ 3 จังหวัดฝั่งอ่าวไทย ได้แก่ นครศรีธรรมราช สงขลา และปัตตานี อ้างอิงตามงานศึกษาของ Hui Zhang et al. 2022. ที่พบการเจือปนโลหะหนักในตะกอนจากช่องแคบมะละกาที่กระจายตัวไปถึงแม่น้ำเปรัค⁵¹ และใช้ข้อมูลสถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2565⁵² โดยมูลค่าการท่องเที่ยวทางทะเลคิดเป็น 65% ของการท่องเที่ยวทั้งหมด และคำนวณโดยคิดเป็นผลกระทบด้านการสูญเสียรายได้และการจ้างงานในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็น 40% สำหรับจังหวัดฝั่งอันดามัน เป็นเงิน 58,572 ล้านบาท คิดเป็น 1,830.38 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ ต่อปี และ 30% สำหรับจังหวัดฝั่งอ่าวไทย เป็นเงิน 4,271.56 ล้านบาท คิดเป็น 133.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อปี รวมทั้งหมดเท่ากับ 1,963.86 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อปี โดยกำหนดเป็นอัตราเพิ่มขึ้น 10% ทุก ๆ 10 ปี

2.3 ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาทรัพยากรทางทะเลที่เสียหายไป ทำให้ส่งผลกระทบต่อ การประมง ความสูญเสียทางด้านระบบนิเวศวิทยา การเกิดปัญหาการรุกคืบของน้ำเค็มและการเปลี่ยนแปลงระบบลุ่มน้ำ การบุกรุกของสิ่งมีชีวิตข้ามถิ่น การทำลายแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำ ฯลฯ คิดเป็นความสูญเสียทางการประมงเป็น 10% ของมูลค่าผลิตภัณฑ์รวมจังหวัดใน 5 จังหวัดฝั่งอันดามัน ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ ตรัง สตูล และพังงาและ 3 จังหวัดฝั่งอ่าวไทย ได้แก่ นครศรีธรรมราช สงขลา และปัตตานี คิดเป็นมูลค่ารวม 18,708.21 ล้านบาท คิดเป็น 584.63 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี เป็นค่าใช้จ่ายรายปีที่กรมประมงและกรมทรัพยากรชายฝั่งทะเลจะต้องใช้ในการบำรุงรักษา โดยกำหนดเป็นอัตราเพิ่มขึ้น 10% ทุก ๆ 10 ปี

2.4 ค่าใช้จ่ายด้านความมั่นคงและภัยพิบัติทางทะเลที่เพิ่มขึ้น โดยประมาณการว่า ใช้งบประมาณเพิ่มขึ้น 30% (อ้างอิงตามสัดส่วนงบประมาณที่เพิ่มขึ้นในการรักษาความมั่นคงของช่องแคบมะละกา โดยกองทัพประเทศอินโดนีเซีย⁵³) เป็นเงิน 1,163.73 ล้านบาทต่อปี คิดเป็น 36.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อปี โดยกำหนดเป็นอัตราเพิ่มขึ้น 10% ทุก ๆ 10 ปี

⁵¹ Hui Zhang et al. (2022), Distribution and assessment of heavy metal in sediments of Malacca Strait, Marine Pollution Bulletin, Vol. 178, May 2022, 113575.

⁵² <https://www.mots.go.th/news/category/655>

⁵³ Catherine Zara Raymond. (2009), Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait, Naval War College Review, Summer 2009, Vol.62, No.3.

2.5 ต้นทุนผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเดินเรือ อันเนื่องมาจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในพื้นที่เรือแล่นผ่านคลองกระงานศึกษาของ Po - Hsing Tseng and Nick Pilcher (2022)⁵⁴ ประเมินการว่าเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 7,000 ทีอียู ที่แล่นด้วยความเร็ว 10 นอต จะปล่อยก๊าซ No_x SO_2 CO_2 HC และอนุภาคฝุ่น โดยปล่อยในกิจกรรมจัดขบวนเรือ เดินเรือในคลองและกิจกรรมที่ทำเรือ เป็นจำนวน 459.7 60.4 และ 46.7 ตันต่อวัน ตามลำดับ รวมทั้งหมดเป็นปริมาณมลภาวะทางอากาศที่ปล่อยในการเดินเรือผ่านคลองกระเท่ากับ 556.8 ตันต่อวัน หักจำนวนมลภาวะจากระยะทางที่ลดลง 173.0 ตันต่อวัน เท่ากับ 383.8 ตันต่อวัน และเมื่อปรับสัดส่วนตามความยาวของคลองกระแนว 9A จะได้เป็น $(135/102)*383.8$ เท่ากับ 505.97 ตันต่อวัน และคำนวณเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของ Dead Weight Tonnage ของเรือที่คาดว่าจะผ่านคลองกระ เท่ากับ $(105,146/90,000)*505.97$ เท่ากับ 593.45 ตันต่อวัน เป็นค่าเฉลี่ยของปล่อยก๊าซผลกระทบต่ออากาศจาก 1 เทียวเรือที่ผ่านคลองกระโดยราคาของการปล่อยก๊าซ Carbon Emission อยู่ระหว่าง 35 - 70 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อตันโดยใช้ราคาที่กำหนดตามประเทศจีนและอินเดีย ที่ 35 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อตัน คูณกับปริมาณต่อเที่ยว 593.45 ตัน จะได้ 20,770.75 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเที่ยว อันเป็นความเสียหายจากมลภาวะทางอากาศที่ส่งผลต่อสุขภาพและชีวิตความเป็นอยู่ของประชากร และเกษตรกรรม ที่รัฐจะต้องจัดสรรงบประมาณมาทำการฟื้นฟู

3.5.2 การวิเคราะห์ทางด้านรายได้ของโครงการ

รายได้ของโครงการคลองกระ จะเป็นรายได้จากค่าธรรมเนียมผ่านคลองซึ่งขึ้นกับปริมาณเรือที่จะมาใช้คลองกระ การคำนวณในส่วนนี้จะใช้ข้อมูลที่มีการศึกษามาก่อนจากรายงานหลายฉบับที่มีการวิเคราะห์ถึงความน่าเชื่อถือของข้อมูล และสามารถสอบกลับถึงหลักการในการคำนวณหรือที่มาของข้อมูลชุดนั้นได้ โดยใช้ปี ค.ศ. 2019 กำหนดเป็นปีฐานในการคำนวณ รายได้และผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นต่อสังคมในเชิงเศรษฐกิจมหภาค ได้แก่ การขยายตัวทางเศรษฐกิจ และผลกระทบต่อประเทศต่างๆ ในภูมิภาค จะทำการพิจารณาในช่วงท้ายของหัวข้อ 3.5.3

1) การคำนวณค่าธรรมเนียมผ่านคลองกระ

จากหลักคิดในมิติเส้นทางเดินเรือที่ทดแทนกันได้ ณ ปัจจุบัน การเดินเรือผ่านทางช่องแคบมะละกา ไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียม ดังนั้น การที่ผู้ประกอบการเดินเรือจะปรับเปลี่ยนมาใช้เส้นทางเดินเรือผ่านคลองกระ แนว 9A ผู้ประกอบการจะต้องได้ประโยชน์จากการประหยัดค่าใช้จ่ายมากกว่า หรือมีความคุ้มค่ามากกว่าเดิม จึงจะเป็นแรงจูงใจให้หันมาใช้คลองกระ โดยการประหยัดค่าใช้จ่ายคำนวณจาก Daily Charter Hire อันเป็นผลรวมของต้นทุนเงินทุนต่อวันและต้นทุนปฏิบัติการต่อวัน (Daily Capital Cost and Daily Operating Cost)⁵⁵ และค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่ประหยัดได้ ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดว่าคลองกระ สามารถลดระยะเวลาการเดินทางได้ 1 วัน (ข้อมูลจากกรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือ ระบุว่าลดเวลาเดินทางได้ 16 - 22 ชั่วโมง) และคำนวณจากการประหยัดน้ำมันของเรือ VLCC (อ่าวอิง ประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ) ที่มีการใช้น้ำมัน 100 ตันต่อวัน ทั้งหมดนี้เป็นพื้นฐานในการกำหนดค่าธรรมเนียมผ่านคลอง ดังตารางที่ 21

⁵⁴ <https://www.imf.org/en/Publications/fandd/issues/2019/12/the-case-for-carbon-taxation-and-putting-a-price-on-pollution-parry>

⁵⁵ ประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ “ข้อมูลและข้อคิดเห็นเกี่ยวข้องต่อการดำเนินการต่อโครงการขุดคลองไทย”

รายการ	ค่าสูงสุด (Maximum)	ค่าเฉลี่ย (Mean)	ค่าต่ำสุด (Minimum)
Daily Charter Hire	90,000	54,500	19,000
ราคาน้ำมันต่อตัน	720	420	120
ถ้าประหยัดเวลาได้ 6 ชั่วโมง	40,500	24,125	7,750
ถ้าประหยัดเวลาได้ 1/2 วัน	81,000	48,250	15,500
ถ้าประหยัดเวลาได้ 1 วัน	162,000	96,500	31,000

ตารางที่ 21 ค่าใช้จ่ายน้ำมันที่ประหยัดจากลดระยะเวลาเดินทางของเรือ VLCC (ดอลลาร์สหรัฐ)⁵⁶
ที่มา: ประพันธ์ โลหะวิริยศิริ

จากหลักคิดเชิงตรรกะเหตุผล การคิดค่าธรรมเนียมผ่านคลองจะต้องไม่เกินไปกว่า ค่าใช้จ่ายที่ผู้ประกอบการเดินเรือประหยัดได้ และเมื่อพิจารณาค่าใช้จ่ายที่ประหยัดได้โดยเฉลี่ย จะเป็นค่า Daily Charter Hire 54,500 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อวัน รวมกับค่าใช้น้ำมันที่ประหยัดได้ 420 ดอลลาร์ สหรัฐ ต่อตัน x 100 ตัน เท่ากับ 42,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อวัน รวมทั้งหมดเท่ากับ 96,500 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเที่ยว ดังนั้น หากคิดค่าธรรมเนียมผ่านคลองเป็นสัดส่วนของค่าใช้จ่ายที่ประหยัดได้ เพื่อเป็นแรงจูงใจให้เกิดการเข้ามาใช้คลองกระ โดยการศึกษาครั้งนี้จะคิดเป็นค่าธรรมเนียม ใน 3 ระดับ คือ 50% 60% และ 70% ซึ่งมีค่าเท่ากับ 48,250 57,900 และ 67,550 ดอลลาร์ สหรัฐต่อเที่ยว ตามลำดับ อันเป็นค่าธรรมเนียมของเรือ VLCC โดยเรือขนาดเล็กจะมีการเก็บ ค่าธรรมเนียมต่ำกว่า ซึ่งเมื่อคำนวณเป็นค่าเฉลี่ยจะลดลงคณะผู้ศึกษาได้คำนวณแปลงค่าธรรมเนียม ของเรือ VLCC ไปเป็นค่าธรรมเนียมผ่านคลองเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักจำนวนเที่ยวเรือแต่ละประเภท โดยเป็นไปตามสัดส่วนของประเภทเรือที่จะมาใช้คลองกระ และใช้การอ้างอิงข้อมูลปริมาณเรือที่ใช้ ช่องแคบมะละกา ปี ค.ศ. 2019 ดังตารางที่ 21 จะได้ค่าธรรมเนียมผ่านคลองเฉลี่ยใน 3 ระดับ เป็น 19,512.67 23,415.21 และ 27,317.74 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเที่ยว ตามลำดับ สำหรับปีแรกของการให้บริการ และมีค่าต่ำกว่าค่าธรรมเนียมในรายงานศึกษาของมหาวิทยาลัยปุกกิ่งในการคำนวณ ค่าธรรมเนียมผ่านคลองเฉลี่ยเรือทุกประเภท เท่ากับ 28,254 ดอลลาร์ สหรัฐ ต่อเที่ยว ในปีแรกและปรับ เป็น 31,414 และ 36,718 ดอลลาร์ สหรัฐ ต่อเที่ยว ในปีที่ 10 และ 20 ตามลำดับ (อ้างในประพันธ์ โลหะวิริยศิริ)

นอกจากนี้ ยังมีการประมาณการค่าธรรมเนียมผ่านคลองกระ ในงานศึกษาของ Andy Lane (2015)⁵⁷ ได้ประมาณการอัตราค่าธรรมเนียมผ่านคลองกระของเรือแต่ละประเภท ซึ่งเป็นการประเมิน ตัวเลขรวมเฉลี่ยโดยคร่าวไว้ที่ 40,000 – 100,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเที่ยว เป็นการประมาณการ คร่าว ๆ โดยไม่มีข้อมูลอ้างอิงและตรรกะเชิงเหตุผลของที่มาของตัวเลขดังกล่าว ดังตารางที่ 24 เมื่อคำนวณค่าเฉลี่ยตามตามประเภทของเที่ยวเรือจะได้ค่าธรรมเนียมเฉลี่ยเป็น 34,137.27 ดอลลาร์ สหรัฐ ต่อเที่ยว

⁵⁶ อ้างถึงแล้ว, รายละเอียดตามผนวก จ. “รายงานการจัดสัมมนาของคณะกรรมการ การคมนาคม วุฒิสภา ในหัวข้อ “หาความจริงเกี่ยวกับคลองไทย”.

⁵⁷ อ้างถึงแล้ว, *เชิงอรรถที่ 36*.

หน่วย: ลำต่อปี

ประเภทเรือ	ปี ค.ศ.					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC/Deep Draft	4993	5324	5418	6711	7517	8093
Tanker Vessel	18765	18470	17799	20629	20610	20207
LNG & LPG Carrier	4173	3936	4057	137	4547	4180
Cargo Vessel	6989	7144	6595	7090	6409	6273
Container Vessel	25071	25389	23625	24446	24578	23620
Bulk Carrier	13454	15168	14307	15411	15390	15656
Ro-Ro	3146	3117	2622	2629	2437	2433
Passenger Vessel	1041	925	1125	1776	1969	1593
Livestock Carrier	59	76	67	50	45	36
Tug/Tow	676	467	536	533	601	670
Government Vessel	96	87	46	54	66	102
Fishing Vessel	51	53	23	28	36	67
Other	830	803	714	962	825	794
Total	79344	80959	76562	84456	85030	83724

ที่มา: ระบบ STRAITREP

ตารางที่ 22 ปริมาณเรือในช่องแคบมะละกา

ที่มา: ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ตามเอกสารโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย. (2565)

2) การคาดการณ์จำนวนเที่ยวเรือผ่านคลองกระ

การศึกษาคั้งนี้ใช้ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณเที่ยวเรือที่จะผ่านคลองกระ จากงานศึกษาหลายฉบับ ส่วนแรกเป็นผลการศึกษาของศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ตามโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย ในปี 2565 ซึ่งได้ทำการวิเคราะห์ประมาณการจำนวนเรือผ่านคลองกระโดยใช้ข้อมูลจากบริษัท Lloyd และใช้ข้อมูลปี 2562 (2019) เป็นปีฐาน จำแนกเป็นการเดินเรือแบบข้าม 2 ฝั่งแบบ Thru Traffic ไม่แวะเทียบท่า (ไม่เทียบท่า) และการเดินเรือแบบข้าม 2 ฝั่ง เทียบ 1 ท่า (ถ่ายลำ) และใช้ข้อมูลปีฐานดังกล่าวประมาณการจำนวนเรือผ่านคลองกระในอนาคต ดังแสดงในตารางที่ 23

ประเภทเรือ	รูปแบบการเดินเรือ	จำนวนเที่ยวเรือรวม	จำนวนเที่ยวเรือผ่านคลอง	
			จำนวน	%
Containers	ไม่เทียบท่า	1,535	543	35%
	ถ่ายลำ	7,117	874	12%
Tankers	ไม่เทียบท่า	3,782	1,143	30%
VLCC	ไม่เทียบท่า	4,649	2,039	44%
Dry Bulk	ไม่เทียบท่า	3,496	901	26%
General Cargo	ไม่เทียบท่า	1,192	308	26%

ตารางที่ 23 ผลวิเคราะห์คาดการณ์จำนวนเที่ยวเรือผ่านคลองกระ ปีฐาน (ค.ศ. 2019)

ที่มา : ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ตามเอกสารโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย. (2565)

นอกจากนี้ ยังมีงานศึกษาของ Andy Lane (2015) ที่ประมาณการจำนวนเที่ยวเรือที่คาดการณ์ว่าจะมาใช้คลองกระในอนาคต ใช้วิธีการประเมินโดยกำหนดสัดส่วนเปอร์เซ็นต์ส่วนแบ่งตลาด (Market share) จากจำนวนเที่ยวเรือที่ใช้ช่องแคบมะละกา ผลการประเมินระบุสัดส่วนระหว่าง 40% - 75% อันเป็นสัดส่วนจำนวนเรือที่เปลี่ยนมาใช้คลองกระ อันเป็นตัวเลขที่ค่อนข้างสูงและอาจทบทวนถึงความเป็นไปได้ในจำนวนเที่ยวเรือดังกล่าว อีกทั้งงานศึกษานี้ยังไม่มีรายละเอียดที่แสดงถึงหลักการและที่มาของการคำนวณนั้น โดยกำหนดออกมาเป็นตัวเลขประเมินคร่าว ๆ หากบทบาทของคลองกระสามารถแย่งส่วนแบ่งตลาดได้มากขนาดนั้นย่อมส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของท่าเรือสิงคโปร์ที่เป็นผู้ครองตลาดในปัจจุบัน และคงได้รับการตอบโต้ อันจะทำให้ในท้ายที่สุดคลองกระอาจจะมีส่วนแบ่งตลาดไม่มากอย่างที่ประมาณการ เช่น อาจเหลือเพียง 10% - 20% เท่านั้น อีกทั้งปริมาณเที่ยวเรือโดยรวมจะต้องไม่เกินกำลังความสามารถให้บริการได้ของคลองกระ โดยที่มีกำลังความสามารถให้บริการสูงสุด (Maximum Capacity) อยู่ที่ 70,000 เที่ยวต่อปี (Andy Lane, 2015) เป็นแบบไม่มีประตูกั้นน้ำ ขณะที่เมื่อมีประตูกั้นน้ำจะมีกำลังการให้บริการสูงสุด 17,500 เที่ยวต่อปี⁵⁸ ผลจากการประเมินโดยรวมนี้งานศึกษาของ Andy Lane แสดงให้เห็นว่าคลองกระ จะสามารถแย่งส่วนแบ่งตลาดจากช่องแคบมะละกาได้ถึง 63.13% จะมีรายได้รวมเป็นจำนวนเงิน 2,405.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี ดังแสดงในตารางที่ 24 แต่งานศึกษานี้มิได้ระบุถึงกลยุทธ์ที่จะปฏิบัติเพื่อสามารถแย่งส่วนแบ่งตลาดนั้นมาได้อย่างไร เป็นเพียงตัวเลขที่ประเมินขึ้นมาโดยขาดหลักฐานการวิเคราะห์ที่สนับสนุน

ประเภท	ส่วนแบ่งตลาด (Mkt.Share)	จำนวนเที่ยวเรือ (Transits)	ค่าธรรมเนียมผ่านคลองเฉลี่ย (Ave.Toll)	จำนวนเงินรวม (USD)
Container (Inter.)	40%	4,080	75,000	306,000,000
VLCC	75%	3,619	100,000	361,875,000
Tankers	75%	13,309	60,000	798,525,000
LNG/LPG	75%	2,700	40,000	108,000,000
Bulk	60%	12,819	60,000	769,140,000
RORO	60%	1,554	40,000	62,160,000
TOTAL		38,081		2,405,700,000

ตารางที่ 24 คาดการณ์ส่วนแบ่งตลาดจำนวนเที่ยวเรือและค่าธรรมเนียมผ่านคลองของ Andy Lane
ที่มา : Andy Lane. (2015). The impacts of Thailand's prospective Kra Canal

⁵⁸ Andy Lane ระบุว่าคลองกระควรมีขนาดคลองไม่น้อยกว่า 530 ม. และเดินเรือ 2 ทิศทางไปกลับ (Dual direction) มีขนาดคลองกว้างกว่าคลองกระแนว 9A ตามงานศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่ง

งานศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่ง ตามเอกสารกลยุทธ์การฟื้นฟูเศรษฐกิจไทย และผลการศึกษาคำเป็นไปได้อัตนของโครงการคลองกระแห่งประเทศไทย ในปี 2558 ได้คาดการณ์ ปริมาณเที่ยวเรือที่มาใช้คลองกระ สำหรับปี 2030 2040 และ 2050 เมื่อเปรียบเทียบกับข้อมูลจากงาน ศึกษาของศูนย์บริการวิชาการจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พบว่าจำนวนเที่ยวเรือรวมจะสูงกว่า 32.04% 40.45% และ 34.30% ตามลำดับ ดังตารางที่ 25 ปริมาณเที่ยวเรือที่มาใช้คลองกระ เป็นส่วนหนึ่งของ ความเสี่ยงโครงการ หากผลลัพธ์ที่แท้จริงไม่มีปริมาณเรือผ่านคลองกระ มากเท่าที่ประมาณการไว้ ย่อมจะทำให้โครงการประสบปัญหาวิกฤตการณ์ได้ อย่างไรก็ตาม การวิเคราะห์ครั้งนี้จะใช้ตัวเลขจาก งานศึกษาทั้ง 2 ฉบับ รวมทั้งข้อมูลจากงานศึกษาของ Andy Lane (2015)

ปี ค.ศ.	จำนวนเที่ยวเรือผ่านคลองกระ						รวมจำนวน เที่ยวเรือ
	Container		Bulk Cargo	General Cargo	Tanker ⁵⁹	VLCC	
	ไม่เทียบท่า	ถ่ายลำ	ไม่เทียบท่า	ไม่เทียบท่า	ไม่เทียบท่า	ไม่เทียบท่า	
2019	543	874	901	308	1,143	2,039	5,808
2030	850	1,175	1,385	494	1,674	2,846	8,424
2040	1,309	1,553	2,094	787	2,533	4,088	12,364
2050	1,838	1,947	2,897	1,125	3,374	5,288	16,469
2060	2,437	2,322	3,783	1,516	4,276	6,512	20,846
เปรียบเทียบการวิเคราะห์จากรายงานศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่ง (2558)							
2030	3,726		3,058		485	3,854	11,123 ⁶⁰
2040	5,830		6,014		559	4,963	17,366*
2050	8,159		7,055		663	6,241	22,118*

ตารางที่ 25 ผลวิเคราะห์คาดการณ์จำนวนเที่ยวเรือผ่านคลองกระ ปีค.ศ. 2030, 2040, 2050 และ 2060
ที่มา : ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2565). โครงการศึกษาคำเป็นไปได้อัตน
ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย.

⁵⁹ * Tanker* ในการศึกษาี้รวมเรือบรรทุกทุกก๊าซเหลว ส่วนในรายงานของมหาวิทยาลัยปักกิ่ง รวมเฉพาะเรือบรรทุกน้ำมันสำเร็จรูป

⁶⁰ เมื่อรวมเรืออื่น ๆ ด้วย (ไม่ระบุประเภท) จะได้จำนวนเรือทั้งหมด 13,823 (ปี 2030) 21,766 (ปี 2040) และ 28,368 (ปี 2050)

3.5.3 การวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการ

การวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการชุดคลองกระ จะเป็นการพิจารณาความคุ้มค่า ทั้งทางด้านการเงินและทางด้านเศรษฐศาสตร์ โดยใช้ตัวชี้วัดเป็นอัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (FIRR) และอัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ (EIRR) นอกจากนี้ ยังเป็นการพิจารณาถึงมูลค่าปัจจุบันสุทธิ ระยะเวลาคืนทุน และอัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (Benefit Cost Ratio) ลำดับแรกจะเป็นการ ทบทวนข้อมูลผลการวิเคราะห์ที่มีการศึกษาไว้ก่อนหน้า เป็นงานวิเคราะห์จากรายงานของมหาวิทยาลัย ปกกิ่ง เมื่อปี 2558 ที่แสดงให้เห็นว่าผลตอบแทนภายใน (Internal Rate of Return – IRR) อันเป็น อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (FIRR) ของโครงการคลองกระ ก่อนการจัดหาทุนในรูปแบบที่ 1 ชุดคลอง เพียงอย่างเดียวเท่ากับ 1.82% และรูปแบบที่ 2 ชุดคลองพร้อมสร้างเกาะเทียม เท่ากับ 3.71%

ขณะที่ มีระยะเวลาคืนทุนของโครงการมากกว่า 56.13 ปี และ 35.16 ปี ตามลำดับ อันเป็นระยะเวลาคืนทุนที่ยาวนานเกินไป กิจกรรมจะมีความเสี่ยงอย่างมากจากปัจจัยแวดล้อมต่าง ๆ ที่มีการเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต และหลังจากการจัดหาทุนผลตอบแทนภายใน ก็ยังเท่ากับ - 0.59% และ 4.27% ตามลำดับ ซึ่งค่อนข้างให้ผลตอบแทนต่ำเช่นกัน

อัตราผลตอบแทน	รูปแบบที่ 1 ชุดคลองอย่างเดียว	รูปแบบที่ 2 ชุดคลอง + เกาะเทียม
อัตราผลตอบแทนภายใน (% FIRR)		
- ก่อนการจัดหาทุน	1.82 %	3.71%
- หลังการจัดหาทุน	- 0.59 %	4.27%
ระยะเวลาคืนทุน (Payback period)		
- Static method	56.15 ปี	35.16 ปี
- Dynamic method	มากกว่า 106 ปี ไม่สามารถคืนทุนได้	53.22 ปี

ตารางที่ 26 อัตราผลตอบแทน และระยะเวลาคืนทุนของโครงการคลองกระ

ที่มา : ผลการศึกษาของโดยมหาวิทยาลัยปกกิ่ง เอกสารกลยุทธ์การฟื้นฟูเศรษฐกิจไทย และผลการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นของโครงการคลองกระแห่งประเทศไทย. (2558)

ทั้งนี้ สัดส่วนการลงทุนของโครงการ เป็นการใช้จ่ายเงินกู้ 75%ที่อัตราดอกเบี้ย 3% และเงินกู้ 25% ตามอัตราผลตอบแทนที่ต้องการ (Required rate of return) เมื่อพิจารณาจากกรอบ การลงทุนของสภาพัฒน์และคำแนะนำของธนาคารโลก ที่กำหนดให้รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานของรัฐ ที่จะต้องดำเนินโครงการจะต้องได้รับผลตอบแทนไม่น้อยกว่า 12% ดังนั้น เมื่อเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก จะได้ต้นทุนเงินทุนของโครงการชุดคลองกระเป็นเท่ากับ 5.25% ต่อปี ผลการศึกษานี้แสดงให้เห็นว่าได้ ผลตอบแทน FIRR เท่ากับ -0.59% แสดงให้เห็นชัดเจนว่าโครงการชุดคลองกระไม่มีความคุ้มค่า ในการลงทุนและเป็นโครงการที่ไม่น่าสนใจ

นอกจากนั้น ยังมีข้อสังเกต 2 ประการ คือ อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ 3% ที่ต่ำกว่าดอกเบี้ยทั่วไปในท้องตลาดซึ่งอยู่ในระดับ 7% - 9% อันมีแนวโน้มสูงขึ้นตามอัตราเงินเฟ้อ และการศึกษาวิเคราะห์นี้คำนวณเฉพาะในมิติทางการเงินเท่านั้น ไม่มีการคิด EIRR ที่มีต้นทุนอื่น ๆ จำนวนมาก ทำให้ผลตอบแทนต่อสังคมมีค่าเป็นลบ ซึ่งกล่าวได้ว่าโครงการชุดคลองกระ เป็นโครงการที่สร้างภาระแก่สังคมมากกว่าที่จะได้รับประโยชน์ และการที่ใช้เงินลงทุนชุดคลองกระไปแล้ว จะทำให้ประเทศสูญเสียโอกาสในการพัฒนาโครงการอื่น ๆ ที่มีผลตอบแทนดีกว่าในอนาคต ดังนั้น คณะผู้ศึกษาจึงทำการวิเคราะห์ในเชิงลึกเพิ่มเติม โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ในการศึกษาประเด็นที่ 1 การวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์ นั้น ได้นำข้อมูลจากผลการศึกษาของหน่วยงานต่าง ๆ มาพิจารณากำหนดเป็นฉากทัศน์ (Scenario) โดยแต่ละข้อมูลนั้น อ้างอิงจากผลการศึกษา ดังต่อไปนี้

1. ต้นทุนการขุดคลอง ใช้ต้นทุนการขุดคลองจากมหาวิทยาลัยปักกิ่ง 44,707.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รวมค่าใช้จ่ายเวนคืนที่ดิน ค่าเรือถอน อพยพและการตั้งถิ่นฐานใหม่และค่าชดเชยระบบนิเวศทางทะเล เป็นเงินรวม 50,108.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

2. ค่าธรรมเนียมผ่านคลอง

2.1 ค่าธรรมเนียมจากค่าใช้จ่ายที่ประหยัดได้ที่ 50% 60% และ 70% ได้แก่ 19,512.67 23,415.21 และ 27,317.47 ดอลลาร์ สหรัฐ ต่อเที่ยวและปรับค่าธรรมเนียมทุกระยะ 10 ปี

2.2 ค่าธรรมเนียมของรายงานการศึกษามหาวิทยาลัยปักกิ่ง ได้แก่ 28,254 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเที่ยวในปีแรก 31,414 และ 36,718 ดอลลาร์สหรัฐ ในปีที่ 10 และ 20 ตามลำดับ

2.3 ค่าธรรมเนียมจากงานศึกษาของ Andy Lane เท่ากับค่าธรรมเนียมเฉลี่ยเป็น 34,137.27 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเที่ยว

3. ปริมาณเที่ยวเรือคาคาการณ์

3.1 ข้อมูลจำนวนเที่ยวเรือคาคาการณ์จากรายงานผลการศึกษาของศูนย์บริการวิชาการจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3.2 ข้อมูลจำนวนเที่ยวเรือคาคาการณ์จากรายงานผลการศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่ง

3.3 ข้อมูลจำนวนเที่ยวเรือตามสัดส่วนส่วนแบ่งทางการตลาด 63.13% จากช่องแคบมะละกา จากงานศึกษาของ Andy Lane (2015)

4. ใช้ข้อมูลต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ จากการคำนวณในข้อที่ 3.5.1 ข้อ 2) ในการวิเคราะห์ความคุ้มค่าเชิงเศรษฐศาสตร์

หลังจากได้นำข้อมูลจากเอกสารข้างต้นมาทำการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนด้านการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์แล้ว สามารถกำหนดเป็นฉากทัศน์ที่สำคัญได้ 7 ฉากทัศน์ ดังต่อไปนี้

ฉากทัศน์ที่ 1 ใช้ข้อมูลจำนวนเที่ยวเรือคาคาการณ์จากรายงานผลการศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่ง และค่าธรรมเนียมจากค่าใช้จ่ายที่ประหยัดได้ที่ 50% 60% และ 70% ตามลำดับ

ฉากทัศน์ที่ 2 ใช้ข้อมูลจำนวนเที่ยวเรือคาคาการณ์จากรายงานผลศึกษาของศูนย์บริการวิชาการจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และค่าธรรมเนียมจากค่าใช้จ่ายที่ประหยัดได้ที่ 50% 60% และ 70% ตามลำดับ

ฉากรหัสที่ 3 ใช้ข้อมูลจำนวนเที่ยวเรือคาดการณ์จากส่วนแบ่งทางการตลาด 63.13% จากช่องแคบมะละกา งานศึกษา Andy Lane (2015) และค่าธรรมเนียมจากค่าใช้จ่ายที่ประหยัดได้ที่ 50% 60% และ 70% ตามลำดับ

ฉากรหัสที่ 4 ใช้ข้อมูลจำนวนเที่ยวเรือคาดการณ์และค่าธรรมเนียม จากรายงานผลการศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่ง

ฉากรหัสที่ 5 ใช้ข้อมูลจำนวนเที่ยวเรือคาดการณ์ จากรายงานผลการศึกษาของศูนย์บริการวิชาการจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และค่าธรรมเนียม จากรายงานผลการศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่ง

ฉากรหัสที่ 6 ใช้ข้อมูลจำนวนเที่ยวเรือคาดการณ์จากส่วนแบ่งทางการตลาด 63.13% จากช่องแคบมะละกา งานศึกษา Andy Lane (2015) และค่าธรรมเนียม จากรายงานของมหาวิทยาลัยปักกิ่ง

ฉากรหัสที่ 7 ใช้ข้อมูลจำนวนเที่ยวเรือคาดการณ์จากส่วนแบ่งทางการตลาด 63.13% จากช่องแคบมะละกา และค่าธรรมเนียม จากงานศึกษาของ Andy Lane (2015)

จากภาพรวมผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 26 เมื่อกำหนดค่าธรรมเนียมจากค่าใช้จ่ายที่ประหยัดได้ที่ 50% 60% และ 70% ตามฉากรหัสที่ 1 2 และ 3 โดยแปรค่าของตัวเลขคาดการณ์จำนวนเที่ยวเรือที่จะมาใช้คล่องกระทบที่โครงการมีรายได้รวม เมื่อคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันน้อยกว่าจำนวนเงินที่ลงทุนไปในทุกกรณีทำให้ผลตอบแทนสุทธิมีค่าเป็นลบ เช่น ฉากรหัสที่ 3 ที่ให้ผลตอบแทนดีที่สุด กรณีที่เก็บค่าธรรมเนียมในระดับ 70% ของค่าใช้จ่ายที่ประหยัดได้ จะสร้างรายได้ตลอดอายุโครงการ 106 ปี เท่ากับ 36,771.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งน้อยกว่ามูลค่าเงินลงทุนทำให้ขาดทุน -17,328.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยโครงการมีผลตอบแทน $FIRR = 4.191\%$ ซึ่งต่ำกว่าดอกเบี้ยเงินกู้ที่เป็นต้นทุนของเงินลงทุน โดยมีระยะเวลาคิดทุนแบบ Dynamic มากกว่า 106 ปี นั้นหมายความว่าโครงการไม่สามารถคืนทุนได้

นอกจากนั้น หากคิดในเชิงเศรษฐศาสตร์จะเห็นว่าโครงการประสบภาวะขาดทุนหนักกว่าเดิม คือมี $EIRR = -212.50\%$ และมูลค่าสุทธิเชิงเศรษฐศาสตร์ เท่ากับ -67,600.95 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และเมื่อพิจารณาในฉากรหัสที่ 4 5 6 และ 7 จะพบว่าโครงการขาดคล่องกระทบไม่อาจจะจ่ายคืนเงินลงทุนได้โดยจะเห็นได้จากการที่ระยะเวลาคืนทุนแบบ Dynamic มีค่ามีระยะเวลาเกินกว่า 106 ปี สิ่งนี้แสดงให้เห็นว่าโครงการขาดคล่องกระทบ จะสร้างความเสียหายทางด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรงและมหึมา และโดยที่ผลประโยชน์ที่ได้รับจะไม่คุ้มค่ากับความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะความเสียหายนั้นเกี่ยวข้องกับรายได้จากการท่องเที่ยว และแม้ว่าใช้สถานการณ์วิเคราะห์ที่มีสัดส่วนแบ่งตลาดสูงถึง 63.13% ตามข้อมูลงานศึกษาของ Andy Lane ที่โครงการก็ยังประสบภาวะขาดทุนหนัก (และปรับต้นทุนค่าก่อสร้างตามรายงานของมหาวิทยาลัยปักกิ่งเมื่อปี 2558)

ฉก ทศน์ ที่	รายได้ รวม	ด้านการเงิน					ด้านเศรษฐศาสตร์		
		มูลค่าสุทธิ เชิงการเงิน	FIRR	ระยะเวลาคืน ทุนแบบคงที่ (ปี)	ระยะเวลาคืน ทุนแบบไดนามิค (ปี)	สัดส่วน ผลประโยชน์ต่อ เงินลงทุน F_BC Ratio	EIRR	มูลค่าสุทธิ เชิง เศรษฐศาสตร์	สัดส่วน ผลประโยชน์ ต่อเงินลงทุน E_BC Ratio
1.	7974.38	-50837.52	0.181%	102 ปี	มากกว่า 106 ปี	-1.01	-213.28%	-91,209.67	-1.82
	9569.26	-49713.19	0.630%	93 ปี	มากกว่า 106 ปี	-0.99	-213.20%	-90,085.34	-1.80
	11164.03	-35381.36	2.307%	61ปี	มากกว่า 106 ปี	-0.71	-212.77%	-75,753.51	-1.51
2.	5,856.88	-52,330.27	-0.383%	มากกว่า 106 ปี	มากกว่า 106 ปี	-1.04	-213.32%	-91,694.65	-1.83
	7,028.26	-51,504.50	0.079%	105 ปี	มากกว่า 106 ปี	-1.03	-213.25%	-90,868.87	-1.81
	8,199.56	-37,471.20	1.877%	69 ปี	มากกว่า 106 ปี	-0.75	-212.87%	-76,835.57	-1.53
3.	26,265.97	-37,942.68	1.638%	65 ปี	มากกว่า 106 ปี	-0.76	-213.21%	-88,214.87	-1.76
	31,519.17	-34,239.38	2.255%	54 ปี	มากกว่า 106 ปี	-0.68	-213.07%	-84,511.57	-1.69
	36,771.99	-17,328.76	4.191%	32 ปี	มากกว่า 106 ปี	-0.35	-212.50%	-67,600.95	-1.35
4.	11,702.86	-48,209.09	1.117%	85 ปี	มากกว่า 106 ปี	-0.96	-213.07%	-88,581.24	-1.77
5.	8,594.41	-50,400.43	0.570%	97 ปี	มากกว่า 106 ปี	-1.01	-213.16%	-89,764.80	-1.79
6.	38,407.76	-29,383.19	2.963%	44 ปี	มากกว่า 106 ปี	-0.59	-212.86%	-79,655.38	-1.59
7.	42,662.08	-26,384.07	3.192%	41 ปี	มากกว่า 106 ปี	-0.53	-212.83%	-76,656.26	-1.53

ตารางที่ 27 อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (FIRR) และอัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ (EIRR) ของโครงการคลองกระในแต่ละฉกทศน์

ที่มา : คำนวณโดยคณะผู้ศึกษา

ในทุกฉกทศน์ที่ 1 ถึง 7 นั้น การลงทุนโครงการขุดคลองกระจะให้อัตราผลประโยชน์ต่อเงินลงทุน (Economic Benefit Cost Ratio) มีค่าเป็นลบจาก -1.35 ถึง -1.83 นั้นหมายความว่า ในเชิงเศรษฐศาสตร์โครงการจะขาดทุนในระดับ 135% ถึง 183 % ของมูลค่าเงินลงทุนโครงการ หรือขาดทุนในระดับ 35% ถึง 104% เมื่อคิดในเชิงการเงิน (Financial Benefit Cost Ratio) กล่าวโดยสรุปคือ โครงการลงทุนขุดคลองกระประสบภาวะขาดทุนในทุกฉกทศน์ เนื่องจากผลตอบแทนที่ได้ต่ำกว่า ต้นทุนเงินลงทุน แม้โดยฉกทศน์ที่ดีที่สุดคือ ฉกทศน์ที่ 3 ยังให้อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน และด้านเศรษฐศาสตร์ เท่ากับ 4.191% และ -212.50% เนื่องจากการเกิดขึ้นของโครงการขุดคลองกระ สร้างผลกระทบเชิงลบต่อสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศ ทรัพยากรธรรมชาติ และการท่องเที่ยวอย่างแพร่กระจาย กว้างขวาง ซึ่งต่ำกว่าเกณฑ์อัตราผลตอบแทน 12% ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหากมีการดำเนินงานโครงการขุดคลองกระ ที่ไม่อาจสร้างผลตอบแทนคืนเงินลงทุน ดังกล่าวโดยการกู้ยืมเงินจากต่างประเทศ ก็จะเป็นหนี้ระยะยาวที่ไม่อาจใช้คืนได้ด้วยตัวโครงการเอง และจำเป็นต้องจัดสรรเงินงบประมาณของประเทศไปใช้หนี้โครงการแทน จึงเป็นโครงการที่ไม่น่าสนใจลงทุน

นอกจากนั้น โครงการยังเผชิญความเสี่ยงอื่น ๆ ในอีกหลายด้านที่สามารถเกิดขึ้นได้ในช่วงเวลากว่า 100 ปีของโครงการ อาทิ หากอัตราดอกเบี้ยเพิ่มขึ้น หรือเกิดการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี ที่ส่งผลให้รูปแบบการขนส่งเปลี่ยนแปลงไป ทำให้มีการใช้คลองกระลดลง ก็ยิ่งจะทำให้โครงการ ประสบความล้มเหลวและก่อเป็นภาระหนี้สินขนาดใหญ่แก่สังคมมากขึ้น และรวมถึงข้อจำกัดของกำลัง การให้บริการของคลองกระที่สามารถให้บริการสูงสุดไม่เกิน 70,000 ลำต่อปี ซึ่งถึงแม้ว่าในอนาคต

อาจจะมีความต้องการเดินเรือผ่านคลองกระมากขึ้นเพียงใดก็ตาม ก็ไม่อาจเกินกว่ากำลังการให้บริการให้ปริมาณสูงสุดได้และขยายกำลังการให้บริการไม่ได้ และข้อจำกัดของค่าธรรมเนียมผ่านคลองซึ่งไม่อาจเก็บค่าธรรมเนียมสูงไปกว่าค่าใช้จ่ายที่ผู้ประกอบการเดินเรือจะประหยัดได้ เนื่องจากเส้นทางผ่านคลองกระสามารถประหยัดระยะเวลาได้เพียง 16 - 22 ชั่วโมงหรือคิดเป็น 1 วันทำให้ค่าธรรมเนียมดังกล่าวเก็บได้ค่อนข้างจำกัด เมื่อเทียบกับคลองอื่นๆ ทั่วโลก เช่น คลองสุเอซหรือคลองปานามาที่สามารถร่นระยะเวลาได้มากกว่าทำให้ค่าความเต็มใจจ่ายของผู้ประกอบการเดินเรือสูงกว่า ข้อจำกัดทั้งสองส่วนนี้ทำให้รายได้จากค่าธรรมเนียมผ่านคลองจะไม่สามารถสร้างผลประโยชน์ให้คุ้มค่าต่อการลงทุนได้

ประเด็นที่ 2 การวิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจต่อประเทศต่าง ๆ หากเกิดคลองกระขึ้น
ใช้ข้อมูลจากงานศึกษาของ IDE-JETRO ซึ่งดำเนินการศึกษาโดย Chen Ching-mu and Kumagai Satoru (2016)⁶¹ โดยได้มีการพัฒนาแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ขึ้นมาจำนวน 3 ฉากทัศน์ (Scenario) ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดให้เป็นฉากทัศน์ที่ 8 9 และ 10 เพื่อให้ต่อเนื่องกับฉากทัศน์ในการวิเคราะห์ประเด็นที่ 1 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ฉากทัศน์ที่ 8 เส้นทางเดินเรือใช้เส้นทางผ่านคลองกระ และผ่านช่องแคบมะละกา

ฉากทัศน์ที่ 9 เส้นทางเดินเรือใช้เส้นทางขนส่งผ่านคลองกระเพียงอย่างเดียว

ฉากทัศน์ที่ 10 เส้นทางเดินเรือใช้เส้นทางขนส่งผ่านคลองกระรวมกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ของไทย

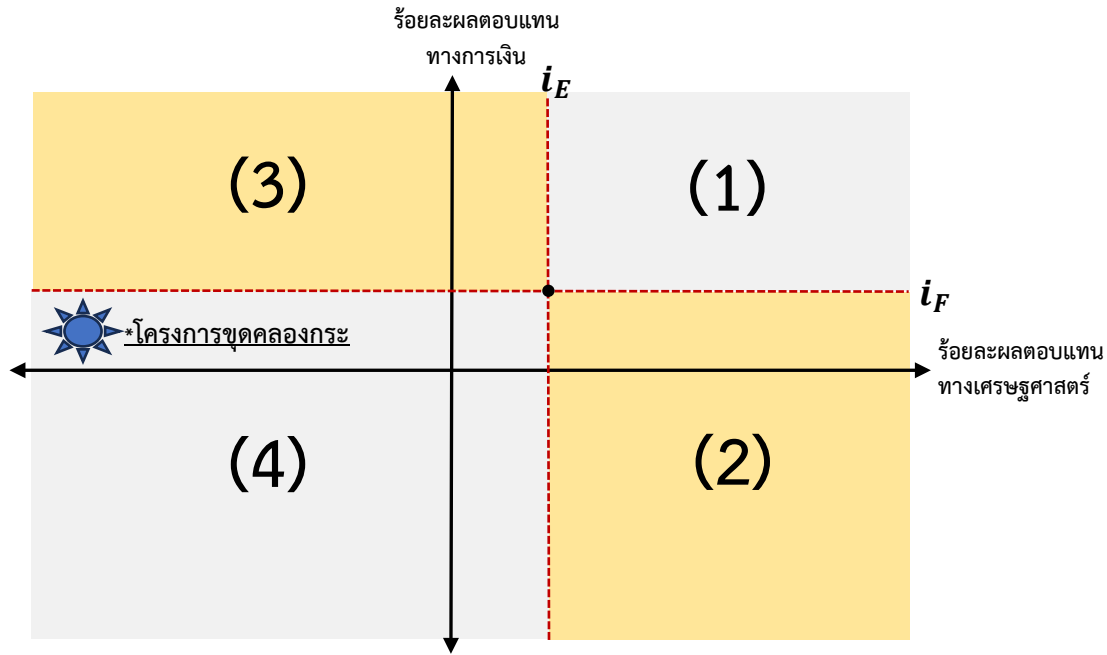
ผลการวิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจต่อประเทศต่าง ๆ หากเกิดคลองกระขึ้นปรากฏในตารางที่ 27 โดยปรากฏว่าผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจเกิดขึ้นกับประเทศไทยได้เพียงบางส่วนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการมีคลองกระ ซึ่งอาจจะทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยให้เกิดการขยายตัวเล็กน้อยในระดับ 0.18% ในฉากทัศน์ที่ 8 และในฉากทัศน์ที่ 9 โดยสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ 2,703 และ 2,742 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับขณะที่ฉากทัศน์ที่ 10 อันเป็นสถานการณ์ที่มีเขตเศรษฐกิจภาคใต้เข้ามาเป็นส่วนขับเคลื่อนด้วย ก็จะสร้างผลประโยชน์ได้ 0.28% โดยสร้างมูลค่าเศรษฐกิจ เท่ากับ 4,244 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่ทุกสถานการณ์แล้ว เมื่อเทียบกับขนาดเงินลงทุน 50,108.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จะได้สัดส่วนเท่ากับ 5.38% 5.46% และ 8.46% ซึ่งมีค่าต่ำกว่า 1.0 อย่างมาก ซึ่งหมายความว่าโครงการไม่คุ้มค่ากับเงินลงทุนและให้ผลตอบแทนต่ำกว่าเงินลงทุนที่ใช้จ่ายไปได้ในทางตรงกันข้ามผลประโยชน์นี้จะไปตกอยู่กับประเทศขนาดใหญ่ โดยประเทศที่จะได้รับผลประโยชน์มากที่สุด ใน 3 ลำดับแรก ได้แก่ กลุ่มสหภาพยุโรป ประเทศจีน และประเทศอินเดีย ตามลำดับ โดยประเทศไทยจะเก็บค่าผ่านคลองได้น้อย เพราะมีช่องแคบมะละกาเป็นทางเลือกที่ไม่ได้ด้อยกว่าซึ่งเทียบไม่ได้กับการเดินเรือผ่านคลองสุเอซกับคลองปานามา อีกทั้งเศรษฐกิจภาคใต้ได้ประโยชน์จากคลองกระไม่มากพอและไม่คุ้มค่า ขณะที่ผลของการเกิดขึ้นของคลองกระสร้างผลกระทบเชิงลบเกิดขึ้นกับมาเลเซียและสิงคโปร์เพียงเล็กน้อย จึงเป็นเหตุผลที่มาของการขับเคลื่อนสนับสนุนของประเทศมหาอำนาจเหล่านี้เพื่อกระตุ้นให้ไทยทำการขุดคลองกระ โดยที่ภาวะอันมหาศาลจะตกอยู่กับประชาชนไทยไม่น้อยกว่า 3 รุ่นคน ขณะที่ประเทศมหาอำนาจเหล่านั้นได้ประโยชน์ขนาดใหญ่

⁶¹ อ้างถึงแล้ว,เชิงอรรถที่ 37.

	ฉากทัศน์ที่ 8		ฉากทัศน์ที่ 9		ฉากทัศน์ที่ 10	
	(million USD)	(% of GDP)	(million USD)	(% of GDP)	(million USD)	(% of GDP)
Indonesia	- 98	0.00%	- 11,660	-0.33%	- 83	0.00%
Malaysia	- 130	-0.01%	- 2,029	-0.21%	- 85	-0.01%
Singapore	- 371	-0.04%	- 7,027	-0.83%	- 353	0.04%
Thailand	2,703	0.18%	2,742	0.18%	4,244	0.28%
Philippines	382	0.04%	359	0.03%	389	0.04%
Brunei	- 9	-0.04%	- 111	-0.51%	- 8	-0.04%
Cambodia	8	0.02%	9	0.02%	9	0.02%
Laos	2	0.01%	2	0.01%	2	0.01%
Myanmar	9	0.01%	9	0.01%	9	0.01%
Vietnam	484	0.09%	486	0.09%	491	0.09%
ASEAN10	2,980	0.03%	- 17,221	-0.20%	4,615	0.05%
Japan	10,611	0.08%	9,212	0.07%	10,723	0.08%
Korea	3,405	0.11%	3,116	0.10%	3,219	0.11%
China	21,508	0.13%	17,549	0.11%	20,685	0.13%
Australia	- 250	-0.01%	- 1,208	-0.07%	- 234	-0.01%
New Zealand	- 68	-0.02%	-273	-0.07%	- 68	-0.02%
Taiwan	897	0.08%	834	0.08%	863	0.08%
India	17,719	0.22%	17,996	0.22%	17,827	0.22%
Bangladesh	100	0.04%	101	0.04%	100	0.04%
Sri Lanka	278	0.17%	281	0.17%	279	0.17%
Nepal	2	0.00%	2	0.00%	2	0.00%
Bhutan	17	0.26%	17	0.27%	17	0.27%
United States	- 4,751	-0.01%	- 5,355	-0.01%	- 4,199	-0.01%
Russia	1,307	0.04%	1,296	0.04%	1,350	0.04%
EU	23,431	0.07%	23,370	0.07%	21,252	0.07%
World	86,311	0.06%	58,879	0.04%	85,103	0.06%

ตารางที่ 28 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจต่อประเทศต่าง ๆ หากเกิดคลองกระชั้น
คำนวณในปี ค.ศ.2030

ที่มา : ผลการศึกษาของ Institute of Developing Economies, Japan External Trade
Organization IDE-JETRO เมื่อปี ค.ศ. 2516



ภาพที่ 31 ความไม่คุ้มค่าของอัตราผลตอบแทนด้านการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์
ของโครงการคลองกระ
ที่มา : คณะผู้ศึกษา

กล่าวโดยสรุปแล้วในการวิเคราะห์ความคุ้มค่าการลงทุนชุดคลองกระ แนว 9A ไม่ว่าจะในประเด็นที่ 1 การวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์ซึ่งวิเคราะห์ออกมาเป็น 7 ฉากทัศน์หรือในประเด็นที่ 2 การวิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจต่อประเทศต่าง ๆ หากเกิดคลองกระขึ้น ซึ่งวิเคราะห์ออกมาเป็น 3 ฉากทัศน์นั้น ได้ข้อสรุปชัดเจนว่าทั้ง 7 ฉากทัศน์ของการคำนวณผลตอบแทน โครงการชุดคลองกระนั้น ไม่มีความคุ้มค่าทั้งด้านการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์ โดยผลตอบแทนของโครงการอยู่ในตำแหน่งพื้นที่ (4) ที่ให้ผลตอบแทนเป็นลบ (ภาพที่ 31) อันเป็นโครงการที่ไม่ควรลงทุนอย่างยิ่ง เนื่องจากก่อเกิดภาระหนี้สินอันมหาศาลที่ไม่มีวันจ่ายคืนได้ และจำเป็นต้องใช้งบประมาณจากส่วนอื่น ๆ เอามาชดเชยอันเป็นสถานการณ์ “เอาเนื้อหมูมาปะเนื้อข้าง” ทำให้ประเทศไทยเสียโอกาสในการลงทุนพัฒนาโครงการอื่น ๆ ที่เป็นประโยชน์อย่างมหาศาล อีกทั้งในอนาคต ความเปลี่ยนแปลงพลิกผันทางเทคโนโลยี (Technology Disruption) จะส่งผลกระทบต่อความต้องการด้านขนส่งสินค้าและศูนย์กลางการผลิตสินค้า ความเปลี่ยนแปลงในกรอบระยะเวลา 100 ปี ที่ยาวนานทำให้เกิดความเสี่ยงของโครงการอย่างมาก

ในส่วนของ 3 ฉากทัศน์ในเรื่องผลกระทบด้านเศรษฐกิจต่อประเทศต่าง ๆ หากเกิดคลองกระชั้นก็ได้ข้อสรุปชัดเจนเช่นกันว่า ผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจเกิดขึ้นกับประเทศไทยได้เพียงบางส่วนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการมีคลองกระ ซึ่งอาจจะทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยให้เกิดการขยายตัวเล็กน้อย แต่เมื่อเทียบกับขนาดเงินลงทุนจำนวนมหาศาลแล้ว นอกจากจะถือเป็นโครงการที่ไม่คุ้มค่ากับเงินลงทุนและให้ผลตอบแทนต่ำกว่าเงินลงทุนที่ใช้จ่ายไปแล้ว ในทางตรงกันข้ามผลประโยชน์นี้จะไปตกอยู่กับประเทศขนาดใหญ่ โดยประเทศที่จะได้รับผลประโยชน์มากที่สุด ใน 3 ลำดับแรก ได้แก่ กลุ่มสหภาพยุโรป จีนและอินเดียตามลำดับ ในขณะที่ไทยจะเก็บค่าผ่านคลองได้น้อย เพราะมีช่องแคบมะละกาเป็นทางเลือกที่ไม่ได้ด้อยกว่า ซึ่งเทียบไม่ได้กับการเดินเรือผ่านคลองสุเอซกับคลองปานามา อีกทั้งเศรษฐกิจภาคใต้ได้ประโยชน์จากคลองกระไม่มากพอและไม่คุ้มค่า ขณะที่ผลของการเกิดขึ้นของคลองกระสร้างผลกระทบเชิงลบเกิดขึ้นกับมาเลเซียและสิงคโปร์เพียงเล็กน้อย จึงเป็นเหตุผลที่มาของการขับเคลือนสนับสนุนของประเทศมหาอำนาจเหล่านี้ เพื่อกระตุ้นให้ไทยทำการขุดคลองกระ โดยที่ทั้งภาระอันมหาศาลจะตกอยู่กับประชาชนไทยไม่น้อยกว่า 3 รุ่นคน ขณะที่ประเทศมหาอำนาจเหล่านั้นได้ประโยชน์ขนาดใหญ่

3.6 วิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลของไทย เป็นโครงการที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อมในวงกว้าง จะต้องมีการเวนคืนที่ดิน และอพยพย้ายถิ่นฐานประชาชนจำนวนมากที่อาศัยในแนวคลองและพื้นที่ใกล้เคียง มีการขุดดินและหินซึ่งต้องนำไปถมทิ้งในพื้นที่อื่นเป็นปริมาณมากถึง 4,000 – 5,500 ล้านลูกบาศก์เมตร อันเป็นการสร้างความเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมครั้งยิ่งใหญ่ที่สุดของประเทศอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน

เนื่องด้วยอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 : UNCLOS1982)⁶² กำหนดไว้ในเรื่องการคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลไว้โดยเฉพาะในภาค 12 ซึ่งจะมีรายละเอียดของประเด็นต่าง ๆ เป็นพันธกรณีที่รัฐต้องดำเนินการ หลายเรื่องจะเกี่ยวข้องและเป็นผลกระทบที่จะเกิดจากการขุดคลองกระซึ่งหากรัฐละเลยไม่ดำเนินการให้สอดคล้องกับอนุสัญญาต่าง ๆ ย่อมส่งผลกระทบต่อโครงการนี้อย่างมาก โดยการขุดคลองกระจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในภาพรวมดังนี้

⁶² สามารถสืบค้นได้ที่ <https://www.judge.navy.mi.th/upload/pdf/international%20law/UNCLOS%20%201982.pdf>

3.6.1 ผลกระทบด้านนิเวศวิทยา (Ecological Value) ผลกระทบด้านนี้แบ่งออกได้ตามลักษณะต่าง ๆ ดังนี้

ด้านชีววิทยาทางทะเล (Marine Biology) สิ่งมีชีวิตและไม่มีชีวิตทางทะเลย่อมจะเกิดผลกระทบขึ้นเมื่อมีการขุดคลองเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางสมุทรศาสตร์ต่าง ๆ เช่น คุณสมบัติของน้ำทะเล ลักษณะคลื่น ทิศทางการไหลของน้ำ ฯลฯ และการที่มีคลองจะทำให้การอพยพไปมาระหว่างสองฝั่งทะเลของสิ่งมีชีวิตบางชนิดได้ ทั้งการอพยพเคลื่อนย้ายของสิ่งมีชีวิตและการที่ลักษณะทางสมุทรศาสตร์ที่เปลี่ยนแปลงไป จะมีผลต่อระบบนิเวศวิทยาของน้ำทะเลสองชายฝั่งมหาสมุทร คือ เป็นการทำให้ลูกโซ่อาหาร (food chain) ของฝั่งใดฝั่งหนึ่งหรือทั้งสองฝั่งเปลี่ยนแปลงไป สัตว์ทะเลบางชนิดที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจอาจสูญพันธุ์ไปหรืออาจมีการเกิดสัตว์ทะเลพันธุ์ใหม่ (breeding) ขึ้นไป อย่างไรก็ตาม การจะคาดคะเนผลกระทบในด้านนี้ให้ละเอียดกว่านี้จำเป็นต้องศึกษาให้ลึกถึงลักษณะของลูกโซ่อาหารทั้งสองชายฝั่งมหาสมุทรในบริเวณนั้น

ด้านทรัพยากรป่าไม้ แบ่งผลกระทบได้ดังนี้

1. ป่าชายเลน (Mangrove) การขุดคลองจะมีผลกระทบต่อป่าชายเลนโดยตรงหากปากทางออกของแนวคลองอยู่บริเวณที่มีพื้นที่ป่าชายเลน แต่อย่างไรก็ตามอาจมีผลกระทบต่อป่าชายเลนบริเวณใกล้เคียงได้ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงชนิดและปริมาณของตะกอนที่ไหลลงสู่ป่าชายเลน ในระหว่างการขุดคลองย่อมจะมีตะกอนเกิดขึ้นมากมายและหากตะกอนเหล่านี้ไหลลงสู่ป่าชายเลนแล้วย่อมมีผลอย่างมากทั้งต่อชนิดและความอุดมสมบูรณ์ของพืชที่ขึ้นบริเวณป่าชายเลน และหากปริมาณตะกอนเพิ่มขึ้นมากจะมีผลต่อระดับน้ำขึ้นลงบริเวณป่าชายเลน โดยที่บริเวณที่เคยมีน้ำท่วมถึงอาจจะไม่ได้รับอิทธิพลของน้ำขึ้นลงอีก ซึ่งเมื่อเป็นเช่นนี้จะทำให้ชนิดของพืชและสัตว์ในบริเวณนั้นมีการเปลี่ยนแปลงได้

2. คุณสมบัติของน้ำบริเวณป่าชายเลน ความเค็มของน้ำบริเวณนี้อาจเปลี่ยนแปลงซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนแปลงปริมาณน้ำจืดที่ไหลลงสู่ปากแม่น้ำบริเวณนั้น เนื่องจากการขุดคลองมีผลกระทบต่อลุ่มน้ำบางส่วน และโดยที่ความเค็มของน้ำเป็นปัจจัยต่อทั้งโครงสร้างของป่าชายเลนและต่อสัตว์หน้าดินที่อาศัยอยู่บริเวณป่าชายเลน การเปลี่ยนแปลงความเค็มของน้ำทะเลย่อมมีผลต่อป่าชายเลน นอกจากนี้หากน้ำทะเลเล็กราบน้ำมันปกคลุม เนื่องจากการรั่วไหลของน้ำมันใด ๆ คราบน้ำมันย่อมจะถูกกักไว้บริเวณนั้น โดยตะกอนดินเล็กบริเวณป่าชายเลน เมื่อเป็นเช่นนี้ย่อมมีผลอย่างมากต่อสัตว์หน้าดินที่อาศัยอยู่ รวมทั้งตัวอ่อนของสัตว์ต่าง ๆ

3. กิจกรรมของมนุษย์ เป็นที่แน่นอนว่าบริเวณปากทางของสองฝั่งมหาสมุทรจะต้องมีการพัฒนาอย่างแน่นอน เช่น การพัฒนาเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย เพื่อเป็นย่านการค้า เพื่อการอุตสาหกรรมต่าง ๆ ทั้งนี้เพื่อรองรับความต้องการของมนุษย์ ซึ่งการพัฒนาเหล่านี้ย่อมเป็นการทำลายพื้นที่ป่าชายเลนลงรวมทั้งยังมีการปล่อยน้ำเสียจากบ้านเรือน อุตสาหกรรม

4. การสูญเสียพื้นที่ป่าชายเลน นอกจากจะเกิดการสูญเสียเนื้อไม้ที่ให้พลังงานมากมาย เช่น ไม้โกงกางแล้ว ยังเป็นผลกระทบตามมาอีก คือ

4.1 การทำลายแหล่งอนุบาลและป้องกันศัตรูของตัวอ่อน ทั้งนี้เพราะบริเวณป่าชายเลนเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำนานาชนิด รวมทั้งสัตว์ที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ด้วยอาจจะทำให้ลูกโซ่อาหาร (food chain) ของระบบเสียไป และอาจทำลายสัตว์น้ำที่สำคัญลง

4.2 ทำลายการกลับมาสู่วงจรใหม่ (recycle) ของปุ๋ย และธาตุอาหารซึ่งเกิดจากการสลายตัวของใบไม้และจากไม้ผุ

4.3 เนื่องจากตะกอนดินบริเวณป่าชายเลนเป็นตะกอนดินขนาดเล็กมากสามารถดูดเอา pollutants ที่มากับแม่น้ำลำคลองไปได้ หากไม่มีป่าชายเลน pollutants ต่าง ๆ ก็จะแพร่กระจายไปในท้องทะเลเป็นบริเวณกว้าง

5. ป่าบก (Terrestrial forest) ในการขุดคลองจะมีการเสียพื้นที่ป่าบริเวณแนวคลอง นอกจากการเสียพื้นที่ป่าบริเวณแนวคลองแล้ว อาจทำให้เกิดการเสียพื้นที่ป่าบริเวณใกล้เคียงเนื่องจากการขยายตัวของกิจกรรมต่าง ๆ สองข้างแนวคลอง การขยายตัวของชุมชนต่าง ๆ การสูญเสียป่าไม้ นอกจากการสูญเสียเนื้อไม้และยังทำให้เสียประโยชน์ทางอ้อมอีกหลายประการ เช่น ป่าไม้มีอิทธิพลช่วยให้ฝนตกเฉพาะที่เฉพาะแห่งได้ เนื่องจากความชุ่มชื้นของอากาศเหนือท้องที่มีป่าไม้เย็นกว่าที่ไม่มีป่าไม้ ป่าไม้ยังบรรเทาความร้ายแรงของพายุ ป้องกันการกัดเซาะดิน (soil erosion) ป้องกันอุทกภัย และทำให้มีน้ำไหลอยู่สม่ำเสมอตลอดปี

6. สัตว์ป่า (Wildlife) การขุดคลองต้องมีการตัดป่า ซึ่งเป็นการทำลายแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า ส่วนบริเวณใกล้เคียงก็จะถูกทำลาย เนื่องจากการพัฒนาเป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่อยู่อาศัย เมื่อเป็นเช่นนี้ก็เป็นการทำลายแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่าเช่นกัน นอกจากนี้ การขุดคลองจะมีผลกระทบต่อการอพยพ (migration route) ในช่วงเวลาต่าง ๆ ของสัตว์ป่าเพราะเป็นการตัดเส้นทางอพยพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสัตว์ใหญ่ซึ่งมีมากในบริเวณนี้จะมีเส้นทางอพยพที่ยาว ดังนั้นการขุดคลองจะส่งผลกระทบต่อสัตว์ป่าที่จะต้องอพยพผ่านบริเวณแนวคลอง

3.6.2 ผลกระทบของระบบนิเวศในทะเล ผลกระทบของระบบนิเวศในทะเล อาจแบ่งออกได้เป็น 3 ระยะ ซึ่งอาจแบ่งสรุปได้ ดังนี้

ระยะก่อนการขุด การขุดคลองซึ่งส่วนใหญ่อยู่บนบก ผลกระทบจากการเตรียมการที่มีต่อระบบนิเวศในทะเลอาจมีน้อย เว้นเสียแต่ว่าในระยะนี้อาจมีการลำเลียงอุปกรณ์ต่าง ๆ ทางทะเลขึ้นบกที่ทำเรือต่าง ๆ เช่น ท่าเรือผูกเรือหรือท่าเรือที่สงขลา อาจก่อให้เกิดปัญหาทางด้านการจราจรทางน้ำในบริเวณดังกล่าวขึ้น หรืออาจก่อให้เกิดภาวะมลพิษจากน้ำมัน ซึ่งเรือเดินทะเลที่เพิ่มขึ้นทิ้งลงสู่แหล่งนี้ แต่กล่าวโดยสรุปในระยะนี้ผลกระทบต่อระบบนิเวศทะเลมีน้อย

ระยะที่กำลังขุด ในระยะนี้ผลกระทบต่อระบบนิเวศในทะเลเกิดจากการขุดพื้นที่ท้องทะเลเพื่อให้เป็นร่องน้ำลึก เพื่อใช้ประโยชน์ในการเดินเรือ ปัญหาที่จะเกิดขึ้นคือ การทำลายภาวะสมดุลของการทรงตัวของดินตะกอนในท้องทะเลบริเวณนั้น ๆ และการฟุ้งกระจายของตะกอนดินไปตามกระแสน้ำทำให้เกิดการขุ่นขึ้น บางครั้งก่อให้เกิดผลกระทบที่เป็นผลเสียต่อปะการังและบริเวณหาดทรายในบริเวณใกล้เคียง จึงควรคำนึงถึงมาตรการในการแก้ไขปัญหาไว้ล่วงหน้า ผลกระทบอีกประการหนึ่งคือ การทำลายสัตว์หน้าดินและใต้ผิวดินในบริเวณที่มีการขุด สัตว์หน้าดินเหล่านี้บางชนิดเป็นอาหารของสัตว์น้ำที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจ หรือมีฉะนั้นก็เป็นตัวอ่อนหรือตัวโตไม่เต็มวัย ได้มีการศึกษาการฟื้นตัวของสัตว์เหล่านี้จากการขุดแร่ดีบุกในทะเลบริเวณเกาะภูเก็ตพบว่าอาจต้องใช้เวลาราว 1 ปี ตะกอนที่แขวนลอยอยู่ในน้ำบางส่วนอาจเป็นอาหารธาตุของพืช ซึ่งได้แก่ ฟอสเฟต ซิลิเกต และไนเตรต อาหารธาตุเหล่านี้ อาจจะเป็นผลดีต่อพืชเล็ก ๆ ที่ล่องลอยอยู่ในน้ำเพื่อใช้ในการเจริญเติบโต ส่วนตะกอนที่ไม่ละลายน้ำและล่องลอยไปตามกระแสน้ำ อาจไปทับถมอยู่ในบริเวณอื่นที่ใกล้เคียงกัน จึงคาดว่าถ้าไม่ควบคุมให้ดีพออาจก่อให้เกิดการตื้นเขินของทะเลในบริเวณใกล้เคียงได้

ผลกระทบภายหลังขุดคลองแล้ว ผลกระทบในระยะนี้ที่สำคัญคือการกระจายของตะกอนดินจากตัวคลองที่ยังปรับตัวไม่แน่นอนพอ การกระจายของตะกอนดินดังกล่าวอาจมากขึ้นอยู่กับทิศทางการไหลของน้ำและสภาวะของช่วงน้ำขึ้นน้ำลง ฤดูกาลและสภาพของทะเล ผลกระทบจากสาเหตุนี้ไม่อาจกำหนดไว้ว่าจะมากหรือน้อยกว่าได้ แต่คาดว่า ผลกระทบทางฝั่งอ่าวไทยอาจจะน้อยกว่าทางด้านทะเลอันดามัน

3.6.3 ผลกระทบด้านกายภาพ (Physical Environment) เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นกับทรัพยากรด้านกายภาพต่าง ๆ คือ

ระบบลำน้ำ (Stream Water) ดังที่ทราบแล้วจากการศึกษาของระบบลุ่มน้ำว่าในการขุดคลองจะมีการทำลายระบบลุ่มน้ำบางส่วนในพื้นที่ศึกษา การเปลี่ยนแปลงระบบลุ่มน้ำดังกล่าวจะก่อให้เกิดผลกระทบตามมาคือ การกระจายตัวของน้ำจืดเปลี่ยนแปลงไป ปริมาณน้ำในลำน้ำบางลำน้ำอาจลดลงและมีบางส่วนไหลลงคลองไป เมื่อปริมาณน้ำในลำน้ำลดน้อยลงก็จะมีผลต่อการใช้ประโยชน์ของน้ำจากลำน้ำ และหากลำน้ำนั้นไหลลงสู่ทะเลทั้งสองฝั่งมหาสมุทรแล้ว ก็จะทำให้มีการเปลี่ยนแปลงความเค็มของน้ำบริเวณปากแม่น้ำ ทั้งนี้เพราะปริมาณน้ำจืดที่ผลักดันน้ำเค็มที่ไหลเข้ามามีน้อยกว่าเดิม

ระบบน้ำใต้ดิน (Ground Water) ผลต่อน้ำใต้ดินนั้นอาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระดับน้ำและคุณภาพของน้ำได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะต่าง ๆ ดังนี้

1. ความซึมได้ของชั้นหินในแนวคลอง หากลักษณะธรณีของแนวคลองเป็นหินแบบเปิด (unconfined) น้ำทะเลสามารถแทรกซึมขึ้นไปมีผลต่อคุณภาพของน้ำใต้ดินได้

2. หากระดับน้ำทะเลในคลองอยู่ในชั้นดินของฝั่งคลอง ซึ่งในกรณีนี้ น้ำทะเลสามารถแทรกซึมได้ 2 แบบ คือ หากระดับน้ำใต้ดินสูงกว่าระดับน้ำทะเลในคลอง ก็จะมีการปรับระดับน้ำใต้ดินให้ถึงระดับน้ำทะเล และจะมีมวลน้ำเค็มแทรกซึมเข้าไปในชั้นดินในลักษณะรูปปลิม ทั้งนี้เพราะน้ำทะเลมีความหนาแน่นสูงกว่าน้ำจืด เมื่อเป็นเช่นนี้ ก็จะเป็นผลกระทบต่อผู้ใช้ น้ำใต้ดินที่อยู่บริเวณริมฝั่งคลอง หากมีการขุดบ่อเพื่อใช้น้ำใต้ดินถึงจุดหนึ่งจะได้น้ำกร่อยหรือน้ำเค็มแทนที่จะได้น้ำจืด แต่หากระดับน้ำใต้ดินต่ำกว่าระดับน้ำทะเลในคลอง น้ำจืดจะแทรกซึมเข้าไปในแผ่นดินจนสามารถปรับระดับของน้ำใต้ดินให้สูงเท่ากับระดับน้ำทะเล เมื่อเป็นเช่นนี้ก็จะทำให้น้ำใต้ดินบริเวณนั้นเค็มขึ้น

3.6.4 ทรัพยากรแร่ธาตุ (Mineral Resource) เนื่องจากภาคใต้ของประเทศไทยเป็นภาคที่มีแหล่งแร่ดีบุกขนาดใหญ่ และเมื่อมีการขุดคลองขึ้น ก็จะมีการระเปิดพื้นที่จนได้ความลึกตามต้องการ เมื่อเป็นเช่นนี้ก็จะส่งผลกระทบต่อการทำเหมืองแร่ในบริเวณแนวคลองที่จะขุด ซึ่งจะต้องมีการขุดแร่มาใช้โดยเร็วที่สุด ส่วนพื้นที่ที่เหลือก็จะเป็นแหล่งแร่แหล่งเล็ก ๆ เนื่องจากเทคโนโลยีในการทำเหมืองในปัจจุบันไม่สามารถนำแร่มาใช้ประโยชน์ได้อย่างคุ้มค่า ดังนั้นเมื่อมีการขุดคลองแล้ว ก็เกิดการเปลี่ยนแปลงในแร่ นั่น ซึ่งอาจไม่ถือว่าเป็นการสูญเสียแหล่งแร่โดยตรง เป็นเพียงการเคลื่อนย้ายไปบริเวณอื่นก็ตาม

3.6.5 ทรัพยากรดิน (Soil) การขุดคลองจะต้องมีการสูญเสียหน้าดินจากการเปิดพื้นที่ดินที่สูญเสีย นั้น จะมีปริมาณมากน้อยเพียงไร ขึ้นอยู่กับความกว้างความยาวของคลองและความลึกของหน้าดินบริเวณแนวคลองนั้น ดินเป็นทรัพยากรที่มีค่าในทางเกษตร ดังนั้นหากมีการปาดหน้าดินไปใช้ประโยชน์ก่อนที่จะเปิดพื้นที่ ก็จะเป็นการรักษาทรัพยากรดินไว้ใช้ประโยชน์ต่อไปได้

3.6.6 ชายหาดและชายฝั่งทะเล (Beach and Coastal Water) เมื่อมีการขุดคลองนอกจากลักษณะชายฝั่งทะเลและชายหาดในแนวปากคลองจะถูกทำลายแล้ว ในบริเวณใกล้เคียงก็อาจจะถูกกระทบกระเทือนได้เนื่องจากการพัดพาของตะกอน คุณสมบัติของน้ำทะเล คลื่นลมที่เปลี่ยนแปลงไปชายหาดซึ่งเคยเป็นหาดทรายที่สวยงามทางฝั่งทะเลอันดามัน อาจเปลี่ยนไปเป็นหาดโคลนหรือเลนก็ได้

3.6.7 คุณสมบัติของน้ำทะเล (Sea Water Quality) คุณสมบัติของน้ำทะเลอาจเปลี่ยนแปลงไปได้ โดยลักษณะต่าง ๆ คือ

1. ความขุ่นของน้ำทะเล เนื่องจากการขุดคลองย่อมจะมีฝุ่นละอองจากการระเบิดพื้นที่ฝุ่นละอองเหล่านี้จะตกลงน้ำทะเล ทำให้น้ำทะเลมีความขุ่นมากขึ้น

2. ปริมาณออกซิเจนที่ละลายในน้ำทะเล เนื่องจากอาจมีอุตสาหกรรมต่าง ๆ เกิดขึ้นในแนวคลองและปล่อยของเสียลงน้ำทะเล ทำให้มีการใช้ออกซิเจนในน้ำทะเลในการย่อยสลายของเสียต่าง ๆ และปริมาณออกซิเจนที่ละลายในน้ำทะเลลดลง

3. ความเค็มของน้ำทะเลเนื่องจากมีความแตกต่างของความเค็มของน้ำทะเลสองฝั่งทะเลคือในฝั่งอันดามันมีความเค็ม 32 (parts per thousand : ppt) ในขณะที่ฝั่งอ่าวไทยมีความเค็ม 31 ppt เมื่อมีการเปิดคลองก็就会有การแลกเปลี่ยนมวลน้ำทั้งสองมหาสมุทร มีผลทำให้ความเค็มของน้ำทะเลเปลี่ยนแปลงไป

4. อุณหภูมิของน้ำทะเล เนื่องจากมีความแตกต่างของอุณหภูมิของน้ำทะเลทั้งสองฝั่งคือ ในฝั่งอันดามันมีอุณหภูมิของน้ำทะเลในช่วง $21 - 31.7^{\circ}\text{C}$ ในขณะที่ฝั่งอ่าวไทยมีอุณหภูมิในช่วง $26 - 27^{\circ}\text{C}$ ในกรณีนี้เมื่อเกิดการแลกเปลี่ยนมวลน้ำระหว่างสองฝั่งมหาสมุทรก็จะทำให้อุณหภูมิของน้ำเปลี่ยนแปลงไป

ด้านภาวะการรั่วไหลที่มีผลต่อคุณภาพน้ำทะเลที่สำคัญยิ่งอีกประการ คือ ภาวะการรั่วไหลของน้ำมัน เนื่องจากเมื่อมีการขุดคลองขึ้นจะมีเรือบรรทุกน้ำมันแล่นผ่านแนวคลองเป็นจำนวนมาก อีกทั้งอาจมีอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับน้ำมัน เช่น สถานีรับ - ส่งน้ำมัน โรงกลั่นน้ำมัน ฯลฯ ดังนั้น อาจทำให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมันในลักษณะอุบัติเหตุ เช่น การรั่วไหลระหว่างการขนถ่ายน้ำมันจากเรือบรรทุกขึ้นหรือลงจากฝั่ง หรืออาจเกิดอุบัติเหตุเรือบรรทุกน้ำมันแตก อับปาง ชนหรือเกยตื้น นอกจากนี้อาจเกิดจากการมั่งงายของผู้ปฏิบัติงาน เช่น การเทน้ำมันเครื่องที่ใช้แล้วจากเรือลงแม่น้ำ การล้างน้ำมันที่พื้นตามสถานีบริการ นอกจากนี้ยังอาจเกิดการรั่วไหลจากโรงงานอุตสาหกรรมบางอย่างที่ใช้น้ำมัน เช่น โรงกลั่นน้ำมันที่ตั้งอยู่ริมฝั่งคลองหรือริมฝั่งทะเล

เมื่อเกิดการรั่วไหลของน้ำมันแล้ว พฤติกรรมของน้ำมันที่รั่วไหลจะขึ้นอยู่กับปริมาณน้ำมันที่รั่วไหล ลักษณะทางสมุทรศาสตร์ ลักษณะอุตุนิยมิวิทยา ความขุ่นของทะเล ฤดูกาลและชนิดของสิ่งมีชีวิตในบริเวณนั้น

อย่างไรก็ตาม พอสรุปว่า น้ำมันก่อให้เกิดผลกระทบตามมาอีกมากมาย ซึ่งอาจเกิดจาก

1. สารเป็นพิษในน้ำมันละลายรวมกับน้ำ เช่น สารพวกตะกั่ว หรือสารเคมีที่เป็นพิษอื่น ๆ ซึ่งอาจทำให้สัตว์ตายหรือมีนมมาได้

2. น้ำมันที่แผ่คลุมผิวน้ำ ทำให้ O_2 ในอากาศไม่สามารถถ่ายเทเข้าไปแทนที่ O_2 ในน้ำที่สัตว์น้ำนำไปใช้ได้

3. น้ำที่ลอยคลุมผิวน้ำยังมีโทษต่อสัตว์ปีก เช่น นกที่บินมาเกาะเหนือน้ำหรือตามชายฝั่ง อีกด้วย เนื่องจากน้ำมันจะติดและเคลือบขนนกไว้ ทำให้ขนไม่สามารถบินได้ นอกจากนี้ยังชะล้างสารเคมีที่เคลือบขนนกไว้ไม่ให้เปียกน้ำหมดไป ดังนั้น เมื่อขนนกเปียกน้ำนกจะจมน้ำ

4. น้ำมันที่ลอยอยู่บริเวณชายฝั่งจะเป็นอันตรายต่อสัตว์น้ำที่อาศัยอยู่บริเวณชายฝั่ง เช่น หอย ปู ปลา กุ้ง และแหล่งเพาะเลี้ยงตามชายฝั่ง

5. เกิดอัคคีภัยขึ้นได้

3.6.8 ผลกระทบต่อธรณีวิทยา อาจพิจารณาได้ 2 ประการ ประการแรก คือ ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน เนื่องจากการขุดคลองจะต้องมีการขุดและเคลื่อนย้ายดินจำนวนมาก ในการก่อสร้าง หากต้องขุดคลองโดยตัดผ่านภูเขาพื้นที่สูงชันที่มีความต่างระดับกันมาก ต้องระมัดระวังเรื่องของการพังทลายของดินหรือดินถล่ม ประการที่สอง คือ ผลกระทบต่อแหล่งแร่ที่สำคัญ เนื่องจากการขุดคลองมีโอกาที่จะตัดผ่านบริเวณแหล่งแร่ที่สำคัญ ทั้งบริเวณที่ขุดขึ้นมาแล้วและยังมีได้ขุด โดยเฉพาะแร่ดีบุก และพลูมแฟรม อันจะส่งผลกระทบต่อปริมาณแร่สำรองที่จะลดน้อยลง

3.6.9 ผลกระทบต่อระบบอุทกวิทยาของลำน้ำ การขุดคลองจะทำให้ระบบอุทกวิทยาของลำน้ำเปลี่ยนไป สารอาหาร ตะกอนความเค็มของน้ำจืดของลำน้ำเปลี่ยนไป อันมีผลอย่างยิ่งต่อการผลิตทรัพยากรชายฝั่งในเขตอิทธิพลของคลอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการเพาะ เลี้ยงสัตว์ทะเลชายฝั่ง และนอกจากน้ำในทะเลที่จะได้รับผลกระทบแล้ว คุณภาพของน้ำจืดทั้งน้ำผิวดินและน้ำใต้ดินบนผืนแผ่นดินยังจะได้รับผลกระทบด้วย เพราะระดับความเค็มของน้ำจะเปลี่ยนไป เนื่องจากน้ำซึมใต้ดินจากคลองที่ขุดนี้ ซึ่งความเปลี่ยนแปลงมากหรือน้อย ขึ้นอยู่กับสภาพทางธรณีวิทยาของบริเวณนั้น นอกจากนี้คุณภาพของน้ำอาจได้รับความกระทบกระเทือนจากมลพิษของน้ำที่ทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรมและชุมชนบริเวณท่าเรือที่พัฒนาภายหลังการขุดคลองสำเร็จ

3.6.10 ผลกระทบอื่น ๆ

1. ดินและทราย รวมทั้งแร่ธาตุที่ได้จากการขุดนั้นจะมีปริมาณมาก จะมีการเตรียมการที่จะขนส่งที่ได้เหล่านี้ไปที่ใด บริเวณที่จะนำไปทิ้งอาจก่อให้เกิดปัญหาาระบบนิเวศวิทยาตามมาสภาพตามธรรมชาติบริเวณนั้น รวมทั้งพืชชนิดต่าง ๆ จะต้องถูกทำลาย และใช้เวลาหลายปีกว่าการเปลี่ยนแปลงตามธรรมชาติอย่างเป็นขั้น ๆ กว่าที่จะเข้าสู่สภาวะสมดุลใหม่ได้

2. การขุดคลองจะต้องมีการขุดร่องน้ำในทะเลอันดามันและอ่าวไทย ซึ่งจะต้องพิจารณาถึงทิศทางของกระแส น้ำ อัตราเร็วของการตกตะกอนในบริเวณนั้นเพราะจะมีอิทธิพลต่อท้องทะเลชายฝั่งและภูมิอากาศที่จะเปลี่ยนแปลงไป ตลอดจนผลกระทบจากการขุดคลองจะเป็นการไปขุดลำธารน้ำจืดใต้ดินในแนวตัดขวาง เกิดการไหลของน้ำเค็มเข้าสู่ลำธารน้ำจืดแพร่กระจายไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ทำให้พืชผลทางการเกษตรเกิดความเสียหายได้ นอกจากนี้ ความเค็มของน้ำทะเลอันดามันและอ่าวไทยไม่เท่ากัน ซึ่งผลกระทบก็คือทำให้อ่าวไทยมีความเค็มสูงขึ้น เนื่องจากทะเลอันดามันมีความใสและความเค็มสูง

3. การขุดคลองซึ่งจะเป็นคลองขนาดใหญ่ที่ตัดขวางการแพร่กระจายของสัตว์บกจากสองฝั่งคลอง ซึ่งเป็นสิ่งกีดขวางที่ทำให้สัตว์ต่าง ๆ ถูกแยกออกจากกัน ไม่สามารถผสมพันธุ์กัน จึงเป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้สัตว์สองกลุ่มนี้เริ่มมีความแตกต่างกัน จนในที่สุดก็แตกต่างกันจนกลายเป็นคนละชนิดไป หรืออาจจะเกิดการสูญพันธุ์ไป

4. ทะเลอันดามันและอ่าวไทย มีสภาพความหลากหลายชีวภาพสูง (Biodiversity) ซึ่งทำให้สิ่งมีชีวิตหลายอย่างทั้งที่ไม่เหมือนกันหรือแม้ว่าอาจจะคล้ายกันก็ตาม เกิดปัญหาในเรื่องของสิ่งมีชีวิตที่ข้ามมาบุกรุกซึ่งกันและกัน การที่สิ่งมีชีวิตเคลื่อนที่จากฟากหนึ่งไปยังอีกฟากหนึ่งจะมีทั้งผลดีและผลเสีย ผลดีก็คือ การเคลื่อนย้ายของสัตว์น้ำที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจ ผลเสียก็คือ การเคลื่อนย้ายเข้ามาใหม่ของสัตว์น้ำประเภทหนึ่งไปทำลายสัตว์น้ำอีกประเภทหนึ่ง ซึ่งอาจจะไปทำลายสัตว์น้ำที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจได้ หรือสัตว์น้ำที่มีประโยชน์ต่อระบบนิเวศทางทะเลขึ้น

5. วัตถุประสงค์ของการขุดคลอง คือ การร่นระยะทางและเปลี่ยนแนวเส้นทางของเรือสินค้าและเรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดใหญ่ หากเกิดอุบัติเหตุในทะเลขึ้น โดยเฉพาะเรือน้ำมันแล้วน้ำมันก็จะลอยวนอยู่ในอ่าวไทย ซึ่งมีกระแสน้ำวนอยู่ในอ่าวไทยที่จะเปลี่ยนแปลงทิศทางตามฤดูกาล ดังนั้น น้ำมันก็จะถูกพาไปยังบริเวณต่าง ๆ ได้กว้างขวางในอ่าวไทย ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างมหาศาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะมีผลกระทบต่อการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่งด้านอ่าวไทย

6. ผลกระทบจากความโสโครกของน้ำทะเลเมื่อมีคนอาศัยในบริเวณท่าเรือมากขึ้นตามโครงการเต็มขั้นตอนของการขุดคลองที่กำหนดไว้ คือ จะมีการพัฒนาบริเวณปลายคลองทั้งสองด้านให้เป็นท่าเรือ แหล่งชุมชน และเมืองอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ดังนั้น จึงแน่นอนว่า ประชาชนจะเพิ่มมากขึ้น จึงย่อมก่อให้เกิดความโสโครกเพิ่มขึ้น ถ้าหากว่าการสุขาภิบาลและการกำจัดสิ่งโสโครกไม่ดีพอ ปลายคลองทั้งสองจะเน่าเสียเช่นเดียวกับที่เมืองท่าใหญ่ ๆ บางแห่งของโลกกำลังปรับอยู่ในขณะนี้ และสารพิษจากโรงงานอุตสาหกรรมจะไปสะสมอยู่ในสิ่งแวดล้อม ก่อให้เกิดอันตรายแก่คนและสัตว์น้ำอื่น ๆ เป็นอันมาก นอกจากนั้นสิ่งก่อสร้างริมทะเลก็ทำให้สิ่งแวดล้อมและทัศนียภาพเปลี่ยนไปด้วยเช่นกัน

7. ผลกระทบที่อาจมีต่อสัตว์และพืชในทะเลชายฝั่ง การเปลี่ยนช่วงระดับน้ำขึ้นน้ำลง และการถ่ายเทของมวลน้ำผ่านคลอง หรือการเปลี่ยนแปลงอื่นใดที่เกี่ยวกับทางสมุทรศาสตร์ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงที่ก่อให้เกิดความโสโครกในน้ำทะเลมากขึ้นได้แก่ผลต่อสิ่งมีชีวิตในทะเลบริเวณนั้น ๆ ทั้งสิ้น ผลที่อาจเกิดขึ้นได้แก่ ผลต่อการดำรงชีพ การเจริญพันธุ์ การอพยพย้ายถิ่น ตลอดจนพฤติกรรมอื่น ๆ ของสัตว์และพืชจะเปลี่ยนไป ในบางครั้งอาจจะมีการแพร่ศัตรูและเชื้อโรคของสัตว์น้ำจากด้านหนึ่งไปสู่อีกด้านหนึ่งได้ เช่นจากการศึกษาการอพยพของปลาที่ผ่านคลองสุเอซ ตั้งแต่เริ่มเปิดคลองจนกระทั่งถึง พ.ศ. 2521 ปรากฏว่ามีปลาอย่างน้อย 24 ชนิด อพยพจากทะเลแดงไปสู่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ในจำนวนนี้มีอยู่ไม่น้อยที่ก่อให้เกิดปัญหาทางด้านประมงแก่ประเทศแถบทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ดังเช่นประเทศอิสราเอล ซึ่งกำลังเพาะเลี้ยงปลากะบอกอย่างเป็นลำเป็นสัน ต้องได้รับความกระทบกระเทือนจากปลาปากคมจากทะเลแดงที่อพยพเข้าไปทำลายปลากะบอกในบ่อเลี้ยง เป็นต้น

นอกจากนี้ อาจจะมีเชื้อโรคหรือตัวเบียน (Parasites) ผ่านคลองไปยังทะเลทั้งสองด้าน เชื้อโรคหรือตัวเบียนเหล่านี้ อาจเป็นของใหม่ต่อสัตว์ในบริเวณนั้น สัตว์และพืชเดิมยังไม่มีภูมิคุ้มกันต้านทาน อยู่ในตัว เมื่อได้รับเชื้อโรคหรือตัวเบียนก็ไม่สามารถต้านทานได้ก็จะเกิดผลเสียหายเป็นอย่างมาก และถ้าหากว่าสัตว์น้ำนั้นมีความสำคัญทางเศรษฐกิจแล้ว ย่อมจะทำให้ประชาชนได้รับความเสียหายมากยิ่งขึ้น

8. การที่ยังมิได้ทำการศึกษาถึงบริเวณของสายแร่โดยละเอียดในพื้นที่ที่จะขุดคลอง อาจทำให้ประเทศไทยสูญเสียโอกาสในการแสวงหาประโยชน์จากแหล่งแร่ธาตุดังกล่าวไปโดยไม่อาจประเมินค่าได้

9. ผลกระทบต่อทรัพยากรที่ไม่มีชีวิต ทรัพยากรดิน ทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ จะกระทบกระเทือน เนื่องจากการขุดและเคลื่อนย้ายดินในปริมาณมาก ผุพัง โคลน และตะกอน ที่เกิดจากการขุดคลอง จะไหลลงสู่ทะเลและเป็นตัวทำลายทรัพยากรชายฝั่งทะเล รวมทั้งอาจไหลไปสู่หาน้ำของประเทศเพื่อนบ้านซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาระหว่างประเทศต่อไปได้

10. กลุ่มอนุรักษ์จะเคลื่อนไหวต่อต้านโครงการฯ เพื่อป้องกันทรัพยากรธรรมชาติที่ได้รับผลกระทบหรือสูญเสียไปจากการสร้างคลอง รวมทั้งผลกระทบจากปัญหาหมอกภาวะอื่น ๆ และการเดินเรือ เป็นต้น

11. การขุดคลองจะก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมชายฝั่งทะเลอย่างหลีกเลี่ยงมิได้ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาด้านการแลกเปลี่ยนมวลน้ำจากฝั่งอ่าวไทยกับฝั่งอันดามัน ปัญหาการรุกคืบของน้ำเค็มเข้าไปในแผ่นดิน ปัญหาการทรุด การปนเปื้อนของน้ำมัน และสารเคมีวัตถุอันตราย ปัญหาผลกระทบที่มีต่อแหล่งท่องเที่ยว ปัญหาการกระจายของตะกอนจากการขุดร่องน้ำ ปัญหาการบุกรุกป่าชายเลน ปัญหาการทำลายปะการัง สาหร่าย และหญ้าทะเล เป็นต้น โดยปัญหาสิ่งแวดล้อมทางทะเลนี้จะเริ่มเกิดขึ้นตั้งแต่ขั้นตอนของการดำเนินการสร้างคลอง ซึ่งเป็นมลภาวะในรูปแบบของผุพัง โคลน และตะกอนพัดพาลงสู่ทะเลในปริมาณมากและทำลายทรัพยากรชายฝั่งทะเล รวมทั้งอาจพัดพาไปสู่หาน้ำของประเทศใกล้เคียงจนก่อให้เกิดปัญหาระหว่างประเทศได้ สิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่ต้องระมัดระวังเป็นอย่างยิ่ง

ทั้งนี้ หากพิจารณาจากรูปแบบของการสร้างคลองซึ่งอาจมีทั้งคลองแบบเปิดและแบบปิด สำหรับคลองแบบเปิด ซึ่งไม่มีประตูปรับระดับน้ำหรือที่เรียกว่าประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) แม้ว่าคลองรูปแบบนี้จะช่วยให้เรือไม่ต้องเสียเวลาในการนำเรือผ่านเข้า-ออกประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) ก็ตาม แต่การสร้างคลองในลักษณะเช่นนี้จะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศและชีวภาพ น้ำเค็มจะไหลทะลักเข้าคลองปะปนไปกับแหล่งน้ำตามธรรมชาติจะเกิดปัญหาสัตว์น้ำวายข้ามถิ่นไปทำลายสายพันธุ์อื่น ๆ ซึ่งถือว่าการละเมิดอนุสัญญาว่าด้วยความหลากหลายทางชีวภาพ ส่งผลให้ต่างชาติบอยคอตและห้ามเรือใช้คลองทำให้สูญเสียรายได้ และต้องทำประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) เป็นคลองปิดในที่สุด แต่หากเป็นคลองแบบปิด ซึ่งมีประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) เรือจะต้องเสียเวลามากขึ้น ส่งผลให้เรือผ่านคลองน้อยลง จะยิ่งขาดทุนมาก และที่สำคัญยังต้องสร้างอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่เพื่อใช้ในการปรับระดับน้ำในคลอง แทนที่จะใช้น้ำจืดเหล่านี้เพื่อประโยชน์ทางการเกษตรในพื้นที่

โดยสรุปโครงการขุดคลองกระจะเป็นการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมครั้งใหญ่ด้วยน้ำมือมนุษย์ ซึ่งส่งผลกระทบในด้านลบต่อมนุษย์ สิ่งมีชีวิตทั้งบนบกและในน้ำ รวมถึงสิ่งไม่มีชีวิต แต่มีความจำเป็นต่อความสมดุลในระบบนิเวศวิทยา และสิ่งที่พอจะประเมินได้ว่าจะส่งผลกระทบด้านลบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นแน่ แต่ก็ยังไม่สามารถคาดการณ์ได้ถึงระดับความรุนแรงของความเสียหายด้านต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นจริงในอนาคต ซึ่งไม่อาจชดเชยได้ด้วยผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจใด ๆ

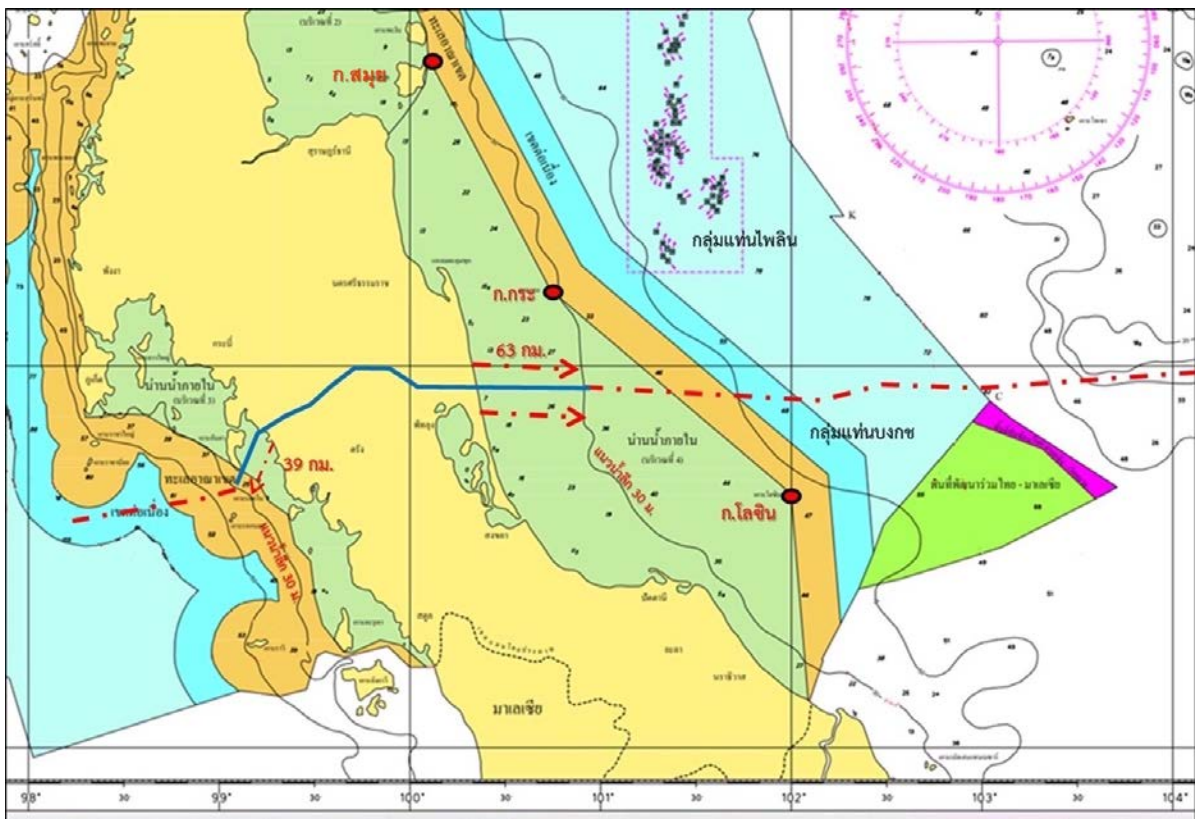
3.7 วิเคราะห์ผลกระทบด้านความมั่นคง

หากเกิดคลองกระขึ้นจริง ด้วยลักษณะทางกายภาพของคลองกระที่ตัดแบ่งแผ่นดินคาบสมุทรมลายูออกเป็น 2 ส่วนด้วยคลองน้ำเค็มที่กว้าง 400 เมตร ลึก 30 เมตร ยาว 135 กิโลเมตร กว้างกว่าแม่น้ำเจ้าพระยาและใกล้เคียงหรือกว้างกว่าแม่น้ำหลายสายที่ใช้เป็นพรมแดนระหว่างไทยกับประเทศรอบบ้านเช่นแม่น้ำโขง แม่น้ำกระบุรี แม่น้ำเมย แม่น้ำโกลก เป็นต้น และยังมีร่องน้ำเดินเรือลึก 30 เมตร ฝั่งอ่าวไทยออกไปในทะเลยาวกว่า 63 กิโลเมตร (34 ไมล์ทะเล) ร่องน้ำฝั่งอันดามันยาว 39 กิโลเมตร (21 ไมล์ทะเล) บางกลุ่มที่เคลื่อนไหวเสนอให้ขุดคลองหลักขนาดใหญ่กว้างถึง 1,000 เมตรลึก 40 เมตร จำนวนสองคลองคู่ขนานกันไปเพื่อแบ่งทิศทางการเดินเรือไม่ต้องวิ่งสวนกัน พร้อมคลองขนาดเล็กกว้าง 150 เมตร ลึก 15 เมตรสำหรับเรือขนาดเล็กที่ไม่กินน้ำลึกมาก อีกสองคลองคู่ขนานไปกับคลองหลักขนาดใหญ่⁶³ ไม่ว่าจะเป็คลองเดี่ยว คลองคู่ หรือสี่คลองก็ตาม ลำน้ำขนาดใหญ่กว้างหลายร้อยเมตร จนถึง 1,000 เมตรเหล่านี้จะตัดแบ่งแยกแผ่นดินไทยตั้งแต่จังหวัดสงขลา พัทลุงและตรังลงมาให้ขาดออกจากพื้นที่ส่วนบนอย่างถาวร เสมือนเป็นช่องแคบไม่ต่างจากช่องแคบหลายแห่งเช่น ช่องแคบสิงคโปร์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนดา ช่องแคบลอมบอก ช่องแคบยิบรอลต้า ช่องแคบบอสพอรัสและดาดานแนล เป็นต้น แม้ว่าช่องแคบบางแห่งรวมถึงคลองกระด้วยนั้น จะสามารถสร้างสะพานและอุโมงค์เชื่อมโยงเพื่อให้สามารถเดินทางข้ามไปมาได้สะดวกมากขึ้น แต่สะพานและอุโมงค์เหล่านี้ก็ง่ายต่อการถูกทำลายเพื่อตัดขาดการติดต่อระหว่างสองฝั่งคลองหรือช่องแคบ ด้วยลักษณะทางกายภาพของคลองกระที่เปรียบเสมือนช่องแคบเช่นนี้ จึงส่งผลกระทบต่อความมั่นคงหลายประการดังนี้

ประการที่ 1 กระทบและทำลายความเป็นอันหนึ่งอันเดียวด้านกายภาพของราชอาณาจักรไทยให้สูญสิ้นไป สุ่มเสี่ยงและส่อว่าจะขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ ฉบับปี 2560 มาตรา 1 ซึ่งกำหนดว่า “ประเทศไทยเป็นราชอาณาจักร อันหนึ่งอันเดียวจะแบ่งแยกไม่ได้” โดยความมุ่งหมายและคำอธิบายประกอบรายมาตราของรัฐธรรมนูญฉบับดังกล่าว ซึ่งจัดทำโดยคณะกรรมการร่างรัฐธรรมนูญ ระบุความมุ่งหมายของมาตรานี้ว่า “เพื่อกำหนดรูปแบบของรัฐว่าประเทศไทยเป็นรัฐเดี่ยว” สอดคล้องกับการวางรากฐานการเป็นราชอาณาจักรของไทย เพื่อแก้ปัญหาการปกครองหัวเมืองต่าง ๆ ให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกับพระราชอาณาจักร ให้มีฐานะเป็นเมืองหนึ่งในประเทศเดียวกัน และป้องกันมิให้รู้สึกแตกแยก ซึ่งหากจะพิจารณาคำว่าอันหนึ่งอันเดียวนั้น พบว่าประเทศไทยจะมีพื้นที่ทางบก 513,115 ตารางกิโลเมตร และมีพื้นที่ทางทะเล 323,000 ตารางกิโลเมตร ลักษณะทางกายภาพเป็นแผ่นดินใหญ่ผืนเดียว มีเกาะแก่งในทะเลจำนวน 936 เกาะ แต่กว่าจะรวบรวมทั้งแผ่นดินใหญ่และเกาะแก่งเหล่านี้ ให้เป็นประเทศไทยในปัจจุบันนี้ ตลอดประวัติศาสตร์ชาติไทยกว่า 800 ปี ต้องเผชิญวิกฤติ อริราชศัตรู การสู้รบเพื่อผนวกดินแดน เสียดินแดนบางส่วนเพื่ออ้างไว้ซึ่งอธิปไตยของประเทศในช่วงลัทธิล่าอาณานิคม จนเหลือเป็นราชอาณาจักรไทยที่มีรูปร่างเช่นนี้ในขณะนี้ มองในภาพรวมทั้งหมดนี้คือราชอาณาจักรอันหนึ่งอันเดียว ในรูปแบบรัฐเดี่ยวตามความมุ่งหมายของรัฐธรรมนูญ

⁶³ อ้างถึงแล้ว, ตามภาคผนวก ค, หน้า 54 – 56.

ประการที่ 2 เพิ่มความเสี่ยงที่จะกระทบเส้นฐานตรงและน่านน้ำภายใน เป็นจุดอ่อนที่จะสร้างปัญหากับประเทศไทย ไปเพิ่มโอกาสและขีดความสามารถของกลุ่มผู้ไม่หวังดี ที่จะดำเนินการในเรื่องที่กระทบสร้างความเสียหายต่อความมั่นคงและบูรณภาพแห่งดินแดนของไทยอย่างร้ายแรง ทั้งนี้เพราะร่องน้ำเดินเรือที่ต่อเนื่องกับปากคลองกระทั้งสองฝั่งออกไปในทะเลอันดามันและอ่าวไทยนั้น เนื่องจากจะต้องขุดลึกกว่า 30 เมตรเพื่อให้เรือสินค้าและเรือน้ำมันขนาดใหญ่เดินเรือผ่านได้ ทำให้ร่องน้ำที่จะขุดออกไปในทะเลนั้นจะมีระยะทางยาวมาก โดยร่องน้ำด้านอ่าวไทยจะยาวประมาณ 63 กิโลเมตร และร่องน้ำด้านทะเลอันดามันจะยาวประมาณ 39 กิโลเมตร ซึ่งพื้นที่บริเวณปากร่องน้ำคลองกระแนว 9A ทั้งสองฝั่งนั้น เป็นพื้นที่ที่ไทยประกาศเส้นฐานตรงและน่านน้ำภายใน ตามสิทธิและคุณลักษณะที่กำหนดไว้ในกฎหมายทะเลหรือ UNCLOS ข้อ 7 และข้อ 8 ทุกประการ⁶⁴ โดยร่องน้ำคลองกระด้านทะเลอันดามันจะตัดผ่านน่านน้ำภายในและเส้นฐานตรงบริเวณที่ 3 และร่องน้ำคลองกระด้านอ่าวไทยจะตัดผ่านน่านน้ำภายในและเส้นฐานตรงบริเวณที่ 4



ภาพที่ 32 ร่องน้ำคลองกระตัดผ่านน่านน้ำภายในและเส้นฐานตรงบริเวณที่ 3 และ 4

ที่มา : คณะผู้ศึกษา

⁶⁴ อ้างถึงแล้ว, *เชิงอรรถที่ 62*.

การที่ร่องน้ำปากคลองกระซึ่งมีความลึกกว่า 30 เมตร ที่ยื่นยาวหลายสิบกิโลเมตรออกไปในทะเลทั้งสองฝั่งต้องตัดขาดผ่านน่านน้ำภายในและเส้นฐานตรงทั้งบริเวณที่ 3 ด้านทะเลอันดามัน และบริเวณที่ 4 ด้านอ่าวไทยตามภาพที่ 32 นั้น ถือเป็นสภาพการณ์ที่เสี่ยงและอันตรายต่อความมั่นคงและบูรณภาพแห่งดินแดนเป็นอย่างยิ่ง และเป็นจุดอ่อนที่จะสร้างปัญหาให้กับประเทศไทย ไปเพิ่มโอกาสและขีดความสามารถของกลุ่มผู้ไม่หวังดี ที่จะดำเนินการในเรื่องที่กระทบสร้างความเสียหายต่อความมั่นคงและบูรณภาพแห่งดินแดนของไทยอย่างร้ายแรง

ประการที่ 3 คลองกระจะเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางทหารที่จะดึงมหาอำนาจเข้ามากดดันไทยเพื่อใช้ประโยชน์ ตามที่กล่าวในบทที่ 1 แล้วว่าโครงการคลองกระนี้เป็นโครงการที่อยู่ในความสนใจของต่างชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศในตะวันออกไกลที่ต้องพึ่งช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้า เนื่องจากคลองกระเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สร้างความเปลี่ยนแปลงด้านภูมิรัฐศาสตร์ซึ่งจะมีทั้งประเทศที่อาจจะได้รับประโยชน์และประเทศที่จะได้รับผลกระทบจากโครงการดังกล่าวได้ กลุ่มประเทศที่ต้องพึ่งช่องแคบมะละกาย่อมได้รับประโยชน์ในเรื่องนี้ ตัวอย่างเช่นการส่งออกของจีนเมื่อปี 2546 กรณีกล่าวถึงสภาวะการณ์ Malacca Dilemma เนื่องจากกว่า 80 % ของยุทธปัจจัยสำคัญต้องลำเลียงทางเรือผ่านช่องแคบมะละกา แต่ช่องแคบมะละกาถือเป็นพื้นที่อิทธิพลของคู่ขัดแย้งจีนคือ สหรัฐ ซึ่งมีพันธมิตรที่ใกล้ชิดคือสิงคโปร์ โดยสหรัฐมีเรือรบส่วนหนึ่งแวะเวียนจอดวางกำลังที่สิงคโปร์และพร้อมปฏิบัติการตลอดเวลา ในขณะที่จีนยังมีความเสี่ยงที่จะขัดแย้งกับสหรัฐทั้งกรณีไต้หวันและทะเลจีนใต้ ซึ่งแน่นอนว่าหากเกิดความขัดแย้งขึ้น ช่องแคบมะละกาจะถูกควบคุมหรือแม้แต่ถูกปิดเพื่อจำกัดการลำเลียงยุทธปัจจัยของจีนดังนั้น คลองกระจึงเป็นทางออกที่ดีที่สุดและสำคัญยิ่งสำหรับจีนรวมทั้งประเทศอื่น ๆ ที่จะลดการพึ่งพาช่องแคบมะละกาเปรียบเสมือนมีเส้นทาง By - pass อดีดีไว้แทนเส้นทางใหญ่หากจุดตันนั่นเอง จึงมีต่างชาติผลักดันเรื่องนี้อย่างต่อเนื่องซึ่งหากคลองกระเกิดขึ้นจริงจะถือเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางทหารที่สำคัญยิ่งเพราะคลองกระและเกาะเทียมที่จะเกิดขึ้น สามารถใช้เป็นที่ตั้งฐานทัพต่าง ๆ เพื่อควบคุมได้ทั้งช่องแคบมะละกาทะเลอันดามันและมหาสมุทรอินเดีย อ่าวไทยและทะเลจีนใต้ มหาอำนาจย่อมต้องการเข้าควบคุมคลอง และด้วยความที่เป็นโครงการที่ขาดทุนและไม่คุ้มค่าต่อการลงทุนอยู่แล้ว จึงไม่ยากที่มหาอำนาจจะใช้อิทธิพลเหนือบริษัทสายการบินเรือและความเป็นเจ้าของเงินทุน บีบบังคับให้ไทยต้องสละอธิปไตยบางส่วน ให้เช่าคลองระยะยาวเช่นที่ทำกับหลายประเทศมาแล้ว สภาพการณ์เช่นนี้จะดึงมหาอำนาจคู่กรณี รวมทั้งพันธมิตรต่าง ๆ เข้ามากดดันไทยเพื่อดำเนินการดังกล่าวให้สามารถเข้ามามีอิทธิพลเหนือคลองกระ และสามารถใช้อำนาจทางทหารเพื่อความได้เปรียบของฝ่ายตนให้ได้เป็นอย่างดี ดังนั้นการขุดคลองกระสำหรับไทยแล้วถือเป็นการชักศึกเข้าบ้านอย่างชัดเจน

ประการที่ 4 คลองกระเมื่อเปิดใช้งานแล้วจะเป็นภาวะความรับผิดชอบของประเทศไทยในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยแก่เรือทุกลำที่มาใช้บริการเดินเรือผ่านคลอง และหากเกิดกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นโดยเฉพาะจากการกระทำของกลุ่มก่อการร้าย หรือกลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ทางการเมืองใด ๆ ก็ตาม ประเทศไทยในฐานะรัฐเจ้าของคลองย่อมหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะได้รับผลจากการกระทำนั้นไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ยกตัวอย่างเหตุการณ์ในปี 2556 กลุ่มก่อการร้าย al Furqan Brigades ซึ่งไม่เป็นที่รู้จักมากนักและมีกำลังพลร่วมขบวนการไม่มากยังสามารถใช้จรวด RPG โจมตีเรือสินค้าที่เดินเรือในคลองสุเอซได้ถึงสองครั้ง แม้ว่าเรือที่ถูกโจมตีจะได้รับความเสียหายไม่รุนแรงแต่กลุ่ม al Furqan Brigades ก็รีบประกาศความรับผิดชอบ และแถลงอุดมการณ์ของกลุ่มให้เป็นที่รู้จัก

ก่อนที่จะตามมาด้วยการเปิดปฏิบัติการก่อการร้ายบนบกต่อเนื่องอีกหลายครั้ง กรณีที่เกิดขึ้นนี้ The Soufan Group บริษัทที่ปรึกษาด้านข่าวกรองและความมั่นคง ได้สรุปเกี่ยวกับเหตุการณ์โจมตีในคลองสุเอซว่า เป็นข้อเท็จจริงว่าคลอง (เชื่อมสองฝั่งทะเล) คือเป้าหมายที่อ่อนแอ เป็นเป้าหมายเชิงสัญลักษณ์ และมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ จึงเป็นเป้าหมายที่กลุ่มหัวรุนแรงมุ่งที่จะกระทำ⁶⁵

บทเรียนจากเหตุการณ์ในคลองสุเอซ เมื่อนำมาพิจารณาถึงบริบทคลองกระแล้ว มีความเป็นไปได้ที่กลุ่มแบ่งแยกดินแดน กลุ่มก่อการร้าย กลุ่มเคลื่อนไหวทางการเมือง ทั้งที่เคลื่อนไหวในประเทศไทยหรือในภูมิภาคจะใช้ความเป็นเป้าหมายที่อ่อนแอของคลองกระ ในการปฏิบัติการตั้งแต่ระดับเบาเพื่อให้ข้อเสนอของกลุ่มได้รับความสนใจในระดับโลก หรือไปจนถึงปฏิบัติการที่หวังผลความเสียหายรุนแรงต่อประเทศไทย หรือประเทศเป้าหมาย ซึ่งไม่ว่าจะเป็นระดับใด กรณีใด ประเทศไทยก็ไม่พันทันที่จะได้รับผลกระทบทั้งสิ้น และย่อมเปิดโอกาสให้ชาติมหาอำนาจ ชาติที่มีผลประโยชน์ในภูมิภาค องค์การระหว่างประเทศเข้ามามีบทบาทและส่งอิทธิพลต่อการดำเนินนโยบายความมั่นคงของไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

⁶⁵ สามารถสืบค้นได้ที่ Report “Egypt’s Sea of Troubles” by Keith Johnson. Available on: <https://foreignpolicy.com/2014/02/03/egypts-sea-of-troubles/>

บทที่ 4

วิเคราะห์ผลการพิจารณาศึกษาและข้อค้นพบ

จากที่ได้ทบทวนข้อมูล เอกสารและงานวิชาการที่เกี่ยวข้องในบทที่ 2 แล้วนำมาวิเคราะห์ร่วมกับผลการศึกษาประเด็นต่าง ๆ เกี่ยวกับการชดเชยค่าโดยสารโดยใช้เส้นทาง 9A เป็นต้นแบบในบทที่ 3 ได้แก่ การเปรียบเทียบระยะทางและเวลาเดินทางระหว่างคลองกระกับช่องแคบต่าง ๆ การกำหนดอัตราค่าผ่านคลองที่จะเรียกเก็บ การคาดการณ์จำนวนเรือที่จะมาผ่านคลอง การเปรียบเทียบรายรับคลองกระกับรายจ่ายลงทุน ทำให้ได้ผลการวิเคราะห์และมีข้อค้นพบในประเด็นสำคัญที่สามารถตอบวัตถุประสงค์ทั้ง 4 ข้อตามที่กำหนดไว้ในบทที่ 1 ซึ่งจะทำให้ภาพสถานการณ์และข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับคลองกระขณะนี้ชัดเจนยิ่งขึ้นดังนี้

4.1 ประเด็นการได้มาซึ่งตัวเลขการร่นระยะทางและเวลาการเดินทางเรือที่เชื่อถือได้

ตามที่กล่าวไว้ในบทที่ 1 แล้วว่าตัวเลขการร่นระยะทางและเวลาการเดินทางเรือสำหรับคลองที่ขุดเชื่อมสองฝั่งทะเลทั้งหลายเช่นคลองสุเอซ คลองปานามา หรือแม้แต่แนวคิดที่จะชดเชยค่าโดยสารนี้ ถือเป็นข้อเสนอที่มีคุณค่า (Value Proposition) ที่คลองจะให้แก่ผู้ใช้บริการคือเรือและสายการเดินทางต่าง ๆ ยิ่งร่นระยะทางและร่นเวลาการเดินทางเรือได้มากคุณค่าของคลองยิ่งมีมาก เช่น คลองสุเอซและคลองปานามา เมื่อคลองสามารถให้ข้อเสนอที่มีคุณค่าสูงย่อมสามารถคิดอัตราค่าผ่านคลองได้สูงตามไปด้วย โดยข้อมูลการร่นระยะทางและเวลาในการเดินทางระหว่างคลองกระกับช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนดา และช่องแคบลอมบอกนั้น ควรคิดคำนวณการร่นระยะทางในแต่ละเส้นทางการเดินทาง ความเร็วเรือที่เหมาะสมในแต่ละเส้นทาง และระยะเวลาที่ร่นได้ในการเดินทางแต่ละเส้นทางให้ชัดเจนถูกต้องตามหลักวิชาการเดินทาง โดยควรมีการขีดเส้นแสดงเส้นทางการเดินทางที่ชัดเจนถูกต้องบนแผนที่เดินเรือระบุความเร็วเรือที่เหมาะสมในแต่ละเส้นทางและแต่ละพื้นที่ ระยะเวลาการเดินทางเรือที่จะต้องใช้ในการแต่ละเส้นทาง แล้วนำมาเปรียบเทียบกันระหว่างการเดินทางผ่านคลองกระกับช่องแคบต่าง ๆ ทางด้านใต้ซึ่งจะทำให้ได้ข้อมูลตัวเลขการร่นระยะทางและเวลาการเดินทางเรือที่น่าเชื่อถือ

แต่เมื่อพิจารณาข้อมูลในเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการชดเชยค่าโดยสารคลองกระหรือคลองไทยทุกฉบับที่ผ่านมาตามที่กล่าวมาแล้ว ปรากฏว่าข้อมูลตัวเลขการร่นระยะทางและเวลาการเดินทางเรือระหว่างคลองกระกับเส้นทางต่าง ๆ จะมีตัวเลขที่แตกต่างกันเช่นบางฉบับระบุว่าคลองกระเมื่อเทียบกับช่องแคบมะละกาแล้ว จะร่นระยะทางได้ 2,000 กิโลเมตร ประหยัดเวลา 1 - 3 วัน บางฉบับระบุว่าร่นระยะทางได้ 1,200 - 1,400 กิโลเมตร ประหยัดเวลา 2 - 3 วัน ในขณะที่บางฉบับระบุว่าร่นระยะทางได้ 899 กิโลเมตร ประหยัดเวลาได้ 30 ชั่วโมง เป็นต้น แต่ที่เหมือนกันคือเอกสารทั้งหมดนี้ไม่ได้แสดงให้เห็นถึงวิธีการได้มาซึ่งตัวเลขเหล่านั้นตามหลักวิชาการเดินทางตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ซึ่งสร้างความสับสนให้กับผู้ที่สนใจติดตามเรื่องนี้ และบางครั้งมีการนำตัวเลขเหล่านั้นไปปรุงแต่งบิดเบือนเพื่อประโยชน์ในการผลักดันของบางกลุ่มหรือบางองค์กร

คณะผู้ศึกษาตระหนักถึงความสำคัญของการได้มาซึ่งตัวเลขการร่นระยะทางและเวลาการเดินทางเรือที่เชื่อถือได้เพราะตัวเลขนี้ถือเป็นต้นทุนทางการคิดคำนวณความคุ้มค่าของโครงการในฐานะที่การร่นระยะทางและเวลาการเดินทางเรือถือเป็นข้อเสนอที่มีคุณค่า (Value Proposition) ของโครงการนี้ จึงได้ใช้วิธีการขีดเส้นเส้นทางเดินเรือบนแผนที่เดินเรือ ตามหลักวิชาการเดินทาง สอบทานด้วยการพลอตลงบนแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ คำนวณด้วยระบบคอมพิวเตอร์ เปรียบเทียบเป็นค่ากลางของระยะทาง

ในแต่ละเส้นทางเดินเรือ สำหรับความเร็วในการเดินทางที่นำมาใช้คำนวณหาระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ได้กำหนดให้เหมาะสมกับสภาพเส้นทางเดินเรือ เช่น ความกว้าง ความลึกของร่องน้ำ และความหนาแน่นของเรือในพื้นที่ ที่สำคัญคือสอดคล้องกับกฎการเดินเรือที่กำหนดขึ้นตามกฎหมายระหว่างประเทศ และกฎหมายภายในประเทศที่บังคับใช้ในแต่ละพื้นที่ นอกจากนั้นแล้วยังได้นำระยะเวลาที่ต้องใช้เพิ่มเติมทางเทคนิคในการจัดการเดินเรือในคลอง และกระบวนการวิธีปฏิบัติของรัฐเจ้าของคลอง ได้แก่ การดำเนินการทางกฎหมาย กระบวนการนำร่อง การรอคิวเข้าร่องน้ำ การผ่านประตูกันน้ำ การรอคิวสับหลัก และอุปสรรคจากธรรมชาติที่อาจเกิดขึ้นมาใช้ในการคำนวณระยะเวลาในการเดินเรือในเส้นทางผ่านคลองได้ด้วย

กรรมวิธีที่คณะผู้ศึกษาได้พิสูจน์ให้เห็นจริงในบทที่ 3 ถึงตัวเลขการร่นระยะทาง และร่นระยะเวลาการเดินเรือผ่านคลองกระเปียบเทียบกับเส้นทางเดินเรือต่างๆที่ใช้อยู่จริงในปัจจุบัน เป็นวิธีการที่เป็นไปตามหลักวิชาการที่เกี่ยวข้อง และนำไปจจัยรอบด้านมาคำนวณ และพิจารณาร่วมด้วยอย่างรอบคอบ ซึ่งยังไม่เคยปรากฏในเอกสารการศึกษาเกี่ยวกับคลองเชื่อมทะเลฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามันฉบับใดมาก่อน ทำให้สามารถยืนยันเป็นข้อเท็จจริงในการนำไปวิเคราะห์คุ่มค่าในหัวข้อถัดไป และใช้ในการหักล้างความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนที่มีถูกใช้อ้างอิงบ่อยครั้งว่า คลองกระร่นระยะทางได้เป็นพัน ๆ กิโลเมตร และร่นเวลาเดินทางเป็นวัน ๆ โดยการใช้ข้อมูลตามตารางที่ 10 เป็น Fact Sheet เพื่อการอ้างอิงต่อไป

4.2 ประเด็นความคุ่มค่าของการลงทุน

ในการพัฒนาโครงการลงทุนขนาดใหญ่ (Mega Project) ที่มีการใช้งบประมาณลงทุนจำนวนมาก จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องก่อให้เกิดผลลัพธ์ในเชิงบวกต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม อย่างคุ่มค่าต่อต้านทุน ทรัพยากร และโอกาสทางเศรษฐกิจที่จะสูญเสียไป ดังนั้นผลสัมฤทธิ์ของโครงการจะต้องให้ผลตอบแทนมีค่ามากกว่าต้นทุนที่สูญเสียไปทั้งทางด้านการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์ รวมทั้งจะต้องให้ผลกระทบทางอ้อม (Indirect impact) ที่มีต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของประเทศมีค่าเป็นบวกอีกด้วย ดังนั้น การวิเคราะห์ความคุ่มค่าของโครงการลงทุนชุดคลองกระแนว 9A จึงแบ่งการวิเคราะห์เป็น 2 ประเด็น

ประเด็นที่ 1 การวิเคราะห์ความคุ่มค่าทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์ อันเป็นผลกระทบโดยตรงจากการพัฒนาโครงการ ซึ่งตัวชี้วัดความคุ่มค่าคือ อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ (Economic Internal Rate of Return - EIRR) ซึ่งจะต้องสูงกว่าต้นทุนเงินลงทุนของสังคม อันเป็นค่าเสียโอกาสของเงินลงทุนที่จะใช้ในการดำเนินการอื่นที่เป็นประโยชน์ เนื่องจากนังงบประมาณมาลงทุนโครงการนี้แล้ว โดยทั่วไปค่าเสียโอกาสของเงินลงทุนเท่ากับ 12% ต่อปี ซึ่งเป็นอัตราที่เคยมีการศึกษาถึงต้นทุนของเงินลงทุนในประเทศไทยโดยธนาคารโลกและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดังนั้นโครงการลงทุนที่มีอัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการมากกว่า 12% ต่อปี แสดงว่าโครงการนี้มีความเหมาะสมในการลงทุน อีกหนึ่งตัวชี้วัดคือ อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (Financial Internal Rate of Return - FIRR) มากกว่าต้นทุนเงินลงทุนของผู้ประกอบการ อันหมายถึง ค่าเฉลี่ยของต้นทุนเงินลงทุนของกิจการและอัตราดอกเบี้ยเงินกู้

โครงการลงทุนที่เหมาะสมในการลงทุนนั้นต้องมีความคุ้มค่าทั้งในด้านเศรษฐศาสตร์และด้านการเงิน นั่นคือ อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ควรมากกว่าค่าเสียโอกาสของเงินลงทุน และอัตราผลตอบแทนด้านการเงินควรมากกว่าต้นทุนเงินลงทุนของผู้ประกอบการที่ลงทุน ดังนั้น ในมุมมองระดับประเทศโดยรวม โครงการที่ไม่เหมาะสมกับการลงทุน ได้แก่ โครงการที่ให้ผลตอบแทนซึ่งมีความคุ้มค่าทางการเงินหรือเศรษฐศาสตร์เพียงด้านเดียวหรือไม่มีความคุ้มค่าทั้งสองด้านเลย โดยคณะผู้ศึกษาได้วิเคราะห์ห้วงองค์ประกอบด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านต้นทุนการขาดคล่อง ทั้งต้นทุนทางการเงิน ต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ การวิเคราะห์ด้านรายได้ของโครงการ ทั้งค่าธรรมเนียมการผ่านคลองกระ การคาดการณ์จำนวนเที่ยวเรือที่จะผ่านคลอง แล้วมาสรุปเป็นการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการ โดยนำข้อมูลจากผลการศึกษาจากบางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่มหาวิทยาลัย ปักกิ่งงานศึกษาของ Andy Lane งานศึกษาของศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มาพิจารณากำหนดเป็นฉากทัศน์ (Scenario) ที่สำคัญได้ 7 ฉากทัศน์ ซึ่งปรากฏว่า ในทุกฉากทัศน์นั้น การลงทุนโครงการขาดคล่องกระจะให้อัตราผลประโยชน์ต่อเงินลงทุนมีค่าเป็นลบ จาก -1.35 ถึง -1.83 นั้นหมายความว่าโครงการจะขาดทุนในระดับ 135% ถึง 183 % ของมูลค่าเงินลงทุนโครงการเมื่อคิดในเชิงเศรษฐศาสตร์ หรือขาดทุนในระดับ 35% ถึง 104% เมื่อคิดในเชิงการเงิน กล่าวโดยสรุปไม่มีฉากทัศน์ใดของโครงการลงทุนขาดคล่องกระที่จะให้มูลค่าผลตอบแทนเป็นบวกอันเป็นการขาดทุนในทุกฉากทัศน์ เนื่องจากผลตอบแทนที่ได้ต่ำกว่าต้นทุนเงินลงทุนซึ่งทำให้ขาดทุน และหากมีการดำเนินงานโครงการขาดคล่องกระ ที่ไม่อาจสร้างผลตอบแทนคืนเงินลงทุนดังกล่าวด้วยการกู้ยืมเงินจากต่างประเทศ ก็จะเป็นหนี้ระยะยาวที่ไม่อาจใช้คืนได้ด้วยตัวโครงการเอง และจำเป็นที่จะต้องใช้เงินงบประมาณของประเทศไปใช้หนี้โครงการแทนจึงเป็นโครงการที่ไม่น่าสนใจลงทุน และเมื่ออัตราดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นมากกว่านั้น ก็จะทำให้โครงการประสบความล้มเหลวและก่อเป็นภาระหนี้สินขนาดใหญ่แก่สังคม

ประเด็นที่ 2 การวิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจต่อประเทศต่าง ๆ หากเกิดคลองกระขึ้น
ใช้ข้อมูลจากงานศึกษาของ IDE-JETRO ซึ่งดำเนินการศึกษาโดย Chen Ching-mu and Kumagai Satoru (2016) โดยได้มีการพัฒนาแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ขึ้นมาจำนวน 3 ฉากทัศน์ (Scenario) จำแนกตามเส้นทางการเดินเรือได้แก่ การใช้เส้นทางผ่านทั้งคลองกระและช่องแคบมะละกา การใช้เส้นทางขนส่งผ่านคลองกระเพียงอย่างเดียว และการใช้เส้นทางเดินเรือผ่านคลองกระรวมกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ของไทย ผลการวิเคราะห์ปรากฏว่าผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจเกิดขึ้นกับประเทศไทยได้เพียงบางส่วนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการมีคลองกระ ซึ่งอาจจะทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยให้เกิดการขยายตัวเล็กน้อย แต่ทุกสถานการณ์แล้ว เมื่อเทียบกับขนาดเงินลงทุนขาดคล่องจำนวนมหาศาล นอกจากจะถือว่าเป็นโครงการที่ไม่คุ้มค่ากับเงินลงทุนและให้ผลตอบแทนต่ำกว่าเงินลงทุนที่ใช้จ่ายไปแล้ว ในทางตรงกันข้ามผลประโยชน์นี้จะไปตกอยู่กับประเทศขนาดใหญ่ โดยประเทศที่จะได้รับผลประโยชน์มากที่สุดใน 3 ลำดับแรก ได้แก่ กลุ่มสหภาพยุโรป ประเทศจีน และประเทศอินเดีย ตามลำดับ โดยประเทศไทยจะเก็บค่าผ่านคลองได้น้อย เพราะมีช่องแคบมะละกาเป็นทางเลือกที่ไม่ได้ด้อยกว่า

กล่าวโดยสรุปแล้วในการวิเคราะห์ความคุ้มค่าการลงทุนชุดคลองกระ แแนว 9A ไม่ว่าจะ
 ในประเด็นที่ 1 การวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์ซึ่งวิเคราะห์ออกมาเป็น
 7 ฉากทัศน์หรือในประเด็นที่ 2 การวิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจต่อประเทศต่าง ๆ หากเกิดคลองกระขึ้น
 ซึ่งวิเคราะห์ออกมาเป็น 3 ฉากทัศน์นั้น ได้ข้อสรุปชัดเจนว่าทุกฉากทัศน์ของการคำนวณผลตอบแทน
 โครงการชุดคลองกระนั้น ไม่มีความคุ้มค่าทั้งด้านการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์ โดยฉากทัศน์ที่ดีที่สุด
 ยังให้อัตราผลตอบแทนด้านการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์ เท่ากับ 4.191% และ -212.50%
 เนื่องจากการเกิดขึ้นของโครงการชุดคลองกระสร้างผลกระทบเชิงลบต่อสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศ
 ทรัพยากรธรรมชาติ และการท่องเที่ยวอย่างแพร่กระจายกว้างขวาง จึงเป็นโครงการที่ไม่ควรลงทุนอย่างยิ่ง
 เนื่องจากก่อเกิดภาระหนี้สินอันมหาศาลที่ไม่มีวันจ่ายคืนได้ และจำเป็นต้องใช้งบประมาณจากส่วนอื่น ๆ
 เอามาชดเชย อันเป็นสถานการณ์ “เอาเนื้อหมูมาปะเนื้อข้าง” ทำให้ประเทศไทยเสียโอกาสในการลงทุน
 พัฒนาโครงการอื่น ๆ ที่เป็นประโยชน์อย่างมาก อีกทั้งในอนาคต ความเปลี่ยนแปลงพลิกผัน
 ทางเทคโนโลยี (Technology Disruption) จะส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความต้องการด้านขนส่งสินค้า
 และศูนย์กลางการผลิตสินค้า ความเปลี่ยนแปลงในรอบระยะเวลา 100 ปี ที่ยาวนานทำให้เกิดความเสี่ยง
 ของโครงการอย่างมาก

ในส่วนของ 3 ฉากทัศน์ในเรื่องผลกระทบด้านเศรษฐกิจต่อประเทศต่าง ๆ หากเกิดคลองกระขึ้น
 ก็ได้ข้อสรุปชัดเจนเช่นกันว่า ผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจเกิดขึ้นกับประเทศไทยได้
 เพียงบางส่วนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการมีคลองกระ ซึ่งอาจจะทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทย
 เกิดการขยายตัวเพียงเล็กน้อย โดยได้ผลประโยชน์จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจไม่เกิน 4,244 ล้านดอลลาร์
 สหรัฐ เมื่อเทียบกับขนาดเงินลงทุน 50,108.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ถือเป็นโครงการลงทุนที่ขาดทุน
 อย่างมาก นอกจากจะถือเป็นโครงการที่ไม่คุ้มค่ากับเงินลงทุนและให้ผลตอบแทนต่ำกว่าเงินลงทุน
 ที่ใช้จ่ายไปแล้ว ในทางตรงกันข้ามผลประโยชน์นี้จะไปตกอยู่กับประเทศขนาดใหญ่ โดยประเทศ
 ที่จะได้รับผลประโยชน์มากที่สุด ใน 3 ลำดับแรก ได้แก่ กลุ่มสหภาพยุโรป จีนและอินเดียตามลำดับ
 ในขณะที่ไทยจะเก็บค่าผ่านคลองได้น้อย เพราะมีช่องแคบมะละกาเป็นทางเลือกที่ไม่ได้ด้อยกว่า
 ซึ่งเทียบไม่ได้กับการเดินเรือผ่านคลองสุเอซกับคลองปานามา อีกทั้งเศรษฐกิจภาคใต้ได้ประโยชน์
 จากคลองไทยไม่มากพอและไม่คุ้มค่า ขณะที่ผลของการเกิดขึ้นของคลองกระสร้างผลกระทบเชิงลบ
 เกิดขึ้นกับมาเลเซียและสิงคโปร์เพียงเล็กน้อย จึงเป็นเหตุผลที่มาของการขับเคลื่อนสนับสนุน
 ของประเทศมหาอำนาจเหล่านี้ เพื่อกระตุ้นให้ไทยทำการชุดคลองกระ โดยทิ้งภาระอันมหาศาลจะตกอยู่กับ
 ประชาชนไทยไม่น้อยกว่า 3 รุ่นคน ขณะที่ประเทศมหาอำนาจเหล่านั้นได้ประโยชน์ขนาดใหญ่

4.3 ประเด็นผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

การวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการชุดคลองกระในครั้งนี้ เป็นการวิเคราะห์
 ผลกระทบในเบื้องต้น โดยจะวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการชุดคลอง
 ในแผ่นดิน รวมทั้งการชุดร่องน้ำเดินเรือทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน ซึ่งการชุดคลองนอกจากจะส่งผล
 กระทบโดยตรงต่อประชาชนจำนวนมากที่อาศัยตามแนวการชุดคลองและพื้นที่ใกล้เคียง ที่จะต้องมี
 การอพยพย้ายถิ่นฐาน ยังจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรงอย่างมีอาจประมาณค่าได้ ดังนี้

4.3.1 **ผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยา** การชุดคลองกระไม่ว่าจะชุดโดยวิธีการใดก็ตาม
 จะเป็นการชุดเอาเนื้อดิน ททราย และแร่ธาตุต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก และหากไม่มีระบบการบริหารจัดการที่ดี
 ในระหว่างการชุด จะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาเป็นวงกว้าง อาทิ ชีวิตวิทยาทางทะเล ทรัพยากรป่าไม้

ป่าบก สัตว์ป่า รวมทั้งพืชชนิดต่าง ๆ จะต้องถูกทำลายและใช้เวลาหลายปีกว่าการเปลี่ยนแปลงตามธรรมชาติอย่างป็นขั้น ๆ จะเข้าสู่สภาวะสมดุลใหม่ได้

4.3.2 เกิดปัญหาการรุกค้ำของน้ำเค็มและการเปลี่ยนแปลงระบบลุ่มน้ำ การขุดคลองกระจะเป็นการขุดลำธารน้ำจืดใต้ดินในแนวตัดขวาง จึงเกิดการไหลของน้ำเค็มเข้าสู่ลำธารน้ำจืดแพร่กระจายไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ทำให้พืชผลทางการเกษตรได้รับความเสียหาย นอกจากนี้การขุดคลองกระจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบลุ่มน้ำ ซึ่งผลกระทบที่ตามมาก็คือ การกระจายตัวของน้ำจืดจะเปลี่ยนแปลงไป ปริมาณน้ำในลำน้ำบางลำน้ำอาจลดลง และมีบางส่วนที่ไหลลงไปในคลอง เมื่อปริมาณน้ำในลำน้ำลดน้อยลงก็จะส่งผลต่อการใช้ประโยชน์ของน้ำจากลำน้ำ และหากลำน้ำนั้นไหลลงสู่ทะเลทั้งสองฝั่งมหาสมุทรแล้ว จะทำให้มีการเปลี่ยนแปลงความเค็มของน้ำบริเวณปากแม่น้ำเพราะปริมาณน้ำจืดที่ผลักดันน้ำเค็มที่ไหลเข้ามามีน้อยกว่าเดิม และอาจส่งผลทำให้การเกษตรเกิดความเสียหายได้

4.3.3 การทำลายแหล่งที่อยู่อาศัยและตัดเส้นทางอพยพของสัตว์ป่า การขุดคลองกระจะต้องทำการตัดป่าและขุดคลอง ซึ่งเป็นการทำลายแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า เป็นการตัดเส้นทางอพยพและเป็นสิ่งกีดขวางที่ทำให้สัตว์ต่าง ๆ ถูกแยกออกจากกัน และไม่สามารถผสมพันธุ์กันได้ ดังนั้นจึงอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้สัตว์สองกลุ่มนี้เริ่มมีความแตกต่างกัน จนในที่สุดก็แตกต่างกันจนกลายเป็นคนละชนิดไป หรืออาจจะเกิดการสูญพันธุ์ไปในที่สุด

4.3.4 เกิดปัญหาการบุกรุกของสิ่งมีชีวิตข้ามถิ่น การขุดคลองกระจะทำให้สิ่งมีชีวิตสามารถเคลื่อนที่จากปากหนึ่งไปยังอีกปากหนึ่ง ซึ่งจะมีทั้งผลดีและผลเสีย ในส่วนของผลดีก็คือ การเคลื่อนย้ายของสัตว์น้ำที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจ แต่ผลเสียก็คือการเคลื่อนย้ายเข้ามาใหม่ของสัตว์น้ำประเภทหนึ่งจะไปทำลายสัตว์น้ำอีกประเภทหนึ่ง ซึ่งอาจจะไปทำลายสัตว์น้ำที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจหรือสัตว์น้ำที่มีประโยชน์ต่อระบบนิเวศทางทะเลได้ นอกจากนี้ ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีสัญญาความหลากหลายทางชีวภาพ เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2547 ดังนั้น จึงมีหน้าที่ในการปกป้องความหลากหลายทางชีวภาพทั้งทางบกและทางทะเล ซึ่งการปล่อยให้สิ่งมีชีวิตมีการผสมพันธุ์ข้ามสายพันธุ์ได้ จึงเป็นการกระทำผิดต่ออนุสัญญาฯ และอาจส่งผลเสียต่อห่วงโซ่อาหารทางธรรมชาติ ทั้งนี้ หากประเทศไทยจะดำเนินการขุดคลองจะต้องมีการจัดทำประตูกันน้ำ

4.3.5 ปัญหามลภาวะทางทะเล การมีคลองกระจะส่งผลให้เกิดปัญหามลภาวะทางทะเลไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการตกตะกอนของน้ำ ของเสียที่ได้จากเรือที่แล่นผ่านคลอง และการปนเปื้อนของน้ำมันรั่วไหลอันเนื่องมาจากเรือบรรทุกน้ำมันชนกันหรือโดยอุบัติเหตุอื่น ๆ จากการเดินเรือ ซึ่งจะทำให้ความเสียหายให้กับระบบนิเวศวิทยา ชายฝั่งทะเล แหล่งท่องเที่ยวของชายฝั่งทะเลทั้งสองด้านและบริเวณน่านน้ำใกล้เคียงภายหลังจากการขุดคลอง

4.3.6 ผลกระทบจากความโสโครกของน้ำทะเลเมื่อมีคนอาศัยในบริเวณท่าเรือมากขึ้น การขุดคลองกระอาจก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณปลายคลองทั้งสองด้านให้เป็นท่าเรือ แหล่งชุมชนและเมืองอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ดังนั้น ประชาชนอาจมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น จึงย่อมก่อให้เกิดความโสโครกเพิ่มขึ้น ถ้าหากระบบการสุขาภิบาลและการกำจัดสิ่งโสโครกไม่ดีพอ ปลายคลองทั้งสองจะเน่าเสียเช่นเดียวกับที่เมืองท่าใหญ่ ๆ บางแห่งของโลกซึ่งกำลังปรับปรุงอยู่ในขณะนี้ และสารพิษจากโรงงานอุตสาหกรรมจะไปสะสมอยู่ในสิ่งแวดล้อม ก่อให้เกิดอันตรายแก่คนและสัตว์น้ำอื่น ๆ เป็นอันมาก นอกจากนั้นสิ่งก่อสร้างริมทะเลก็ทำให้สิ่งแวดล้อมและทัศนียภาพเปลี่ยนไปด้วยเช่นกัน

4.3.7 **ผลกระทบต่อธรณีวิทยา** ได้แก่ ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน เนื่องจากการขุดคลอง จะต้องมีการขุดและเคลื่อนย้ายดินจำนวนมากในการก่อสร้าง หากต้องขุดคลองโดยตัดผ่านภูเขาพื้นที่สูงชันที่มีความต่างระดับกันมาก ต้องระมัดระวังเรื่องของการพังทลายของดินหรือดินถล่ม ผลกระทบต่อแหล่งแร่ที่สำคัญ เนื่องจากการขุดคลองจะมีโอกาสที่จะตัดผ่านบริเวณแหล่งแร่ที่สำคัญ ทั้งบริเวณที่ขุดขึ้นมาแล้ว และยังมีได้ขุด โดยเฉพาะแร่ดีบุกและวุลแฟรม อันจะส่งผลกระทบต่อปริมาณแร่สำรองที่จะลดน้อยลง คลองอาจจะส่งผลกระทบต่อสภาพพังทลายของดิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขุดบริเวณพื้นที่ที่เป็นภูเขาสูงชัน และพื้นที่ทางภาคใต้ล้วนเป็นแหล่งแร่ที่มีความสำคัญของประเทศ เช่น แหล่งแร่บริเวณตามแนวสำรวจเส้นทางคลองไทยแนว 9A ประกอบด้วยแหล่งแร่ดีบุก และวุลแฟรม แหล่งแร่แบไรต์ แหล่งแร่พลวง และแหล่งแร่ฟอสเฟต นอกจากนี้ยังพบอีกว่าพื้นที่สำรวจมีศักยภาพของแหล่งหินอุตสาหกรรมประเภท หินปูน หินประดับ แหล่งถ่านหิน และแหล่งทรายแก้ว อีกด้วย ดังนั้นการขุดคลองกระจึงเป็นการขุดที่ผ่านแหล่งแร่ที่สำคัญ อันจะส่งผลกระทบต่อปริมาณแร่สำรองที่จะลดน้อยลง

4.3.8 **ผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยว** การขุดคลองอาจจะส่งผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยว เช่น การขุดคลองกระตามแนว 9A จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชายฝั่งทะเลบริเวณอ่าวไทย อาจทำให้เกิดการกัดเซาะชายฝั่งที่รุนแรงในบางพื้นที่ ส่วนทางฝั่งทะเลอันดามันอาจทำให้ชายหาดซึ่งเป็นทรายที่สวยงามเปลี่ยนไปเป็นหาดโคลนหรือเลน นอกจากนี้ยังอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยวตามหุบเขา เช่น ถ้ำ และโบราณสถานต่าง ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ที่แนวคลองพาดผ่าน เป็นต้น จึงอาจสรุปได้ว่าการขุดคลองกระจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก ดังนั้นการพัฒนาเศรษฐกิจที่ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ ควรจะต้องมีการดำเนินการวิเคราะห์โครงการพัฒนาเศรษฐกิจในรูปของการวัดคุณประโยชน์และต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน

4.4 ประเด็นผลกระทบด้านความมั่นคง

ในการพิจารณาและประเมินสถานการณ์ด้านความมั่นคงเพื่อกำหนดระดับความรุนแรง ความพร้อมหรือขีดความสามารถของฝ่ายตรงข้ามเรา จนสามารถเป็นภัยคุกคามที่มีโอกาส มีความเสี่ยงหรือแนวโน้มที่จะกระทำการต่างๆให้เป็นอันตรายต่อฝ่ายเราตามความตั้งใจที่มีอยู่นั้น มีสมการง่าย ๆ ที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้กับงานด้านอื่น ๆ ได้ด้วยคือ

ภัยคุกคาม (Threat) = ขีดความสามารถ (Capabilities) + ความตั้งใจ (Intention)⁶⁶
ประกอบด้วย

ภัยคุกคาม (Threat) หมายถึง สถานการณ์หรือสิ่งที่จะเป็นอันตรายต่อฝ่ายเรา

ขีดความสามารถ (Capabilities) หมายถึงระดับความสามารถหรือระดับความพร้อมของภัยคุกคามที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อฝ่ายเรา

ความตั้งใจ (Intention) หมายถึง ระดับของความคิดริเริ่ม ความมุ่งมั่น เจตนาหรือระดับของสิ่งเร้าที่จะกระตุ้นภัยคุกคามให้เริ่มลงมือกระทำการที่เป็นอันตรายต่อฝ่ายเรา

⁶⁶ การประเมินยุทธศาสตร์ทหารของหลักสูตรวิทยาลัยการทัพเรือสหรัฐอเมริกาหรือ US Naval War College, Newport, Rhode Island, USA

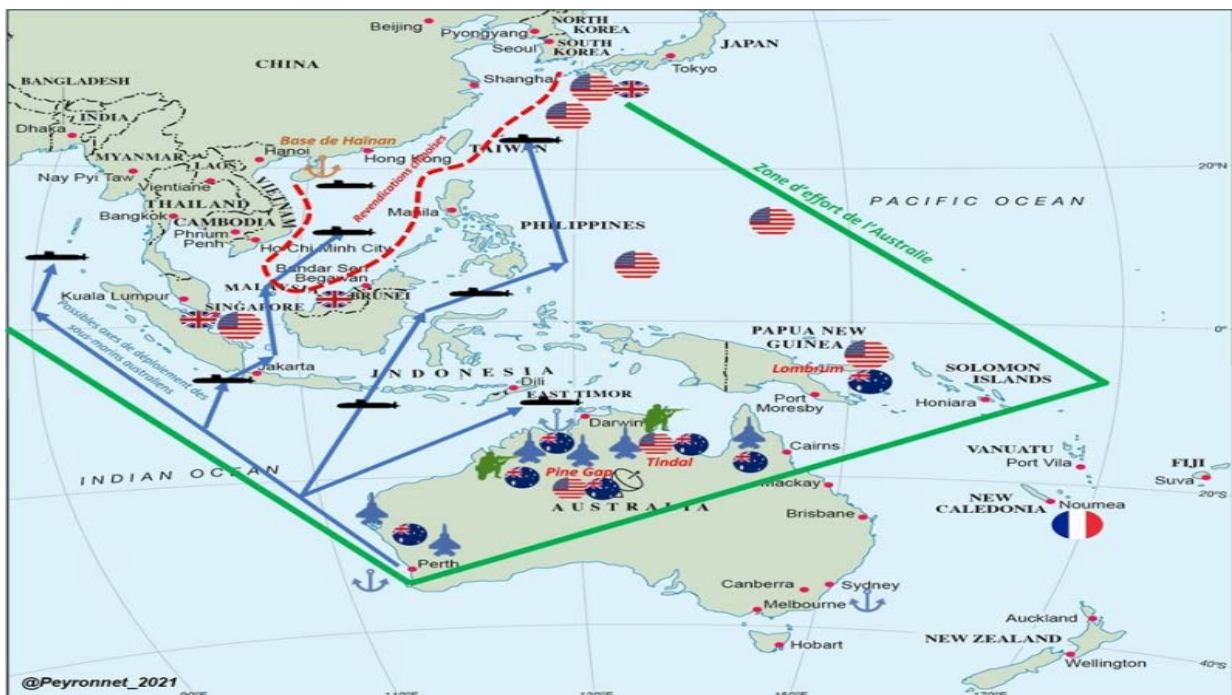
ดังนั้น หากฝ่ายตรงข้ามเรา ที่มีความตั้งใจ (Intention) ที่จะกระทำอันตรายหรือทำสิ่งที่ไม่ดี หรือสร้างความเสียหายต่อผลประโยชน์ของฝ่ายเรา มีขีดความสามารถ (Capabilities) สูงขึ้นในระดับที่จะสามารถกระทำการต่าง ๆ ตามที่ตั้งใจไว้ได้ เมื่อนั้นความเป็นภัยคุกคาม (Threat) ต่อฝ่ายเราย่อมเกิดขึ้นแล้ว ในกรณีของคลองกระนั้น เมื่อวิเคราะห์ผลการศึกษเกี่ยวกับประเด็นด้านความมั่นคงตามที่ได้กล่าวไว้บทที่ 3 แล้ว จะพบว่าสิ่งที่เป็นฝ่ายตรงข้ามหรือมีโอกาสเป็นฝ่ายตรงข้าม ที่มีความตั้งใจกระทำการในสิ่งที่กระทบต่อความมั่นคงของไทย ที่สำคัญมี 2 กลุ่มดังนี้

กลุ่มที่ 1 ขบวนการแบ่งแยกดินแดน เป็นกลุ่มขบวนการที่เคลื่อนไหวที่ต่อเนื่องมาเป็นระยะเวลานานแล้ว โดยมีความตั้งใจที่จะสถาปนาบางส่วนของพื้นที่ภาคใต้เป็นรัฐอิสระตามที่ปรากฏเป็นข่าวโดยทั่วไป ดังนั้นด้วยลักษณะทางกายภาพของคลองกระหากเกิดขึ้นจริง จะตัดแบ่งแผ่นดินคาบสมุทรมลายูออกเป็น 2 ส่วนประกอบด้วย คลองน้ำเค็มที่กว้าง 400 เมตร ลึก 30 เมตร ยาว 135 กิโลเมตร กว้างกว่าแม่น้ำเจ้าพระยาและใกล้เคียงหรือกว้างกว่าแม่น้ำหลายสายที่ใช้เป็นพรมแดนระหว่างไทยกับประเทศรอบบ้าน เช่น แม่น้ำโขง แม่น้ำกระบุรี แม่น้ำเมย แม่น้ำโก - ลก เป็นต้น และยังมีร่องน้ำเดินเรือลึก 30 เมตร ฝั่งอ่าวไทยออกไปในทะเลยาวกว่า 63 กิโลเมตร (34 ไมล์ทะเล) ร่องน้ำฝั่งอันดามันยาว 39 กิโลเมตร (21 ไมล์ทะเล) บางกลุ่มที่เคลื่อนไหวเสนอให้ขุดคลองหลักขนาดใหญ่กว้างถึง 1,000 เมตร ลึก 40 เมตรจำนวนสองคลองคู่ขนานกันไปเพื่อแบ่งทิศทางการเดินเรือไม่ต้องวิ่งสวนกันพร้อมคลองขนาดเล็กกว้าง 150 เมตร ลึก 15 เมตรสำหรับเรือขนาดเล็กที่ไม่กินน้ำลึกมากอีกสองคลองคู่ขนานไปกับคลองหลักขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามก็ตีลักษณะทางกายภาพดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นคลองเดี่ยว คลองคู่หรือทั้งสี่คลองก็ตาม ลำน้ำขนาดใหญ่กว้างหลายร้อยเมตรจนถึง 1,000 เมตรเหล่านี้จะตัดแบ่งแยกแผ่นดินไทยตั้งแต่จังหวัดสงขลา พัทลุงและตรังลงมาให้ขาดออกจากพื้นที่ส่วนบนอย่างถาวรเสมือนเป็นช่องแคบไม่ต่างจากช่องแคบหลายแห่ง เช่น ช่องแคบลิงคโพรซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนดา ช่องแคบลอมบอก ช่องแคบยิบรอลต้า ช่องแคบบอสพอรัสและดาตาแนล เป็นต้น แม้ว่าช่องแคบบางแห่งรวมถึงคลองกระด้วยนั้น จะสามารถสร้างสะพานและอุโมงค์เชื่อมโยงเพื่อให้สามารถเดินทางข้ามไปมาได้สะดวกมากขึ้น แต่สะพานและอุโมงค์เหล่านี้ก็ง่ายต่อการถูกทำลายเพื่อตัดขาดการติดต่อระหว่างสองฝั่งคลองหรือช่องแคบ

ด้วยลักษณะทางกายภาพของคลองกระที่เปรียบเสมือนช่องแคบเช่นนี้ ประกอบกับความเสี่ยงและผลกระทบต่อนพื้นที่ทางทะเลอันเนื่องจากการเกิดขึ้นของคลองกระและร่องน้ำเดินเรือทั้งสองฝั่งทะเลซึ่งจะเป็นประโยชน์กับประเทศอื่น กลายเป็นสิ่งจูงใจที่จะหนุนให้เกิดการแยกดินแดนเร็วขึ้นเมื่อพิจารณาสมการตามที่กล่าวมาแล้ว คือ

ภัยคุกคาม (Threat) = ขีดความสามารถ (Capabilities) + ความตั้งใจ (Intention) คลองกระจึงถือเป็นสิ่งที่ไปเพิ่มขีดความสามารถของกลุ่มขบวนการแบ่งแยกดินแดนที่มีความตั้งใจอยู่เดิมแล้วให้สูงขึ้น รวมทั้งไปเพิ่มขีดความสามารถและแรงจูงใจของประเทศอื่นที่จะได้ประโยชน์จากผลกระทบของพื้นที่ทางทะเลอันเนื่องจากการเกิดขึ้นของคลองกระและร่องน้ำเดินเรือทั้งสองฝั่งทะเล นำไปสู่การสนับสนุนให้การแบ่งแยกดินแดนเกิดขึ้นได้ เมื่อขีดความสามารถของฝ่ายตรงข้ามสูงขึ้นเช่นนี้จึงยกระดับเป็นภัยคุกคาม (Threat) ต่อความมั่นคงและบูรณภาพแห่งดินแดนของราชอาณาจักรไทยอย่างมาก

กลุ่มที่ 2 มหาอำนาจที่เตรียมเข้าสู่สงคราม ตามที่กล่าวแล้วในบทที่ 1 ว่า โครงการคลองกระนี้ เป็นโครงการที่อยู่ในความสนใจของต่างชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประเทศที่ต้องพึ่งช่องแคบมะละกา และคลองกระจะเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางทหารที่จะดึงมหาอำนาจเข้ามากดดันไทยเพื่อใช้ประโยชน์ เนื่องจากเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จะมีความเปลี่ยนแปลงด้านภูมิรัฐศาสตร์ซึ่งจะมีทั้งประเทศที่ อาจจะได้รับประโยชน์และประเทศที่จะได้รับผลกระทบจากโครงการดังกล่าวได้ โดยประเทศที่ต้องพึ่ง ช่องแคบมะละกา ตัวอย่างเช่นจีนที่แสดงออกกรณีกล่าวถึงสภาวะการณ์ Malacca Dilemma ที่จีน ประกาศเมื่อปี 2546 เนื่องจากกว่า 80 % ของยุทธปัจจัยสำคัญต้องลำเลียงทางเรือผ่านช่องแคบมะละกา แต่ช่องแคบมะละกาถือเป็นพื้นที่อิทธิพลของคู่ขัดแย้งจีนคือสหรัฐซึ่งมีพันธมิตรที่ใกล้ชิดคือสิงคโปร์ โดยสหรัฐมีเรือรบส่วนหนึ่งแวะเวียนจอดวางกำลังที่สิงคโปร์และพร้อมปฏิบัติการตลอดเวลา ในขณะที่ จีนยังมีความเสี่ยงที่จะขัดแย้งกับสหรัฐทั้งกรณีไต้หวันและทะเลจีนใต้ ซึ่งแน่นอนว่าหากเกิดความขัดแย้ง ขึ้น ช่องแคบมะละกาจะถูกควบคุมหรือแม้แต่ถูกปิดเพื่อจำกัดการลำเลียงยุทธปัจจัยของจีน ยิ่งไปกว่านั้น จีนขณะนี้เสมือนถูกปิดล้อมโดยกลุ่มพันธมิตรสหรัฐอเมริกา ในกรอบร่วมมือความมั่นคงต่าง ๆ ได้แก่ QUAD, NATO2 แต่ที่น่าจับตาที่สุดคือ AUKUS (ออคูส) ตามภาพที่ 33



ภาพที่ 33 แนวคิดวางกำลังปิดล้อมจีนโดยสหรัฐ-อังกฤษ-ออสเตรเลียตามกรอบความร่วมมือออคูส
ที่มา : <https://fmes-france.org/the-aukus-security-pact-aligning-australias-strategy-with-americas-geopolitical-vision/>

จากภาพดังกล่าวแสดงให้เห็นแนวคิดวางกำลังปิดล้อมจีนโดยสหรัฐอเมริกา - อังกฤษ - ออสเตรเลียตามกรอบความร่วมมือออคูสโดยออสเตรเลียจะได้รับการเสริมขีดความสามารถเรือดำน้ำนิวเคลียร์ด้วย ซึ่งกองกำลัง 3 ฝ่ายนี้จะสามารถปิดช่องแคบมะละกาที่เป็นเส้นเลือดใหญ่ของจีนได้ หากเกิดความขัดแย้งไม่ว่าจะกรณีไต้หวันซึ่งมีโอกาสเกิดขึ้นมากทำนองสงครามยูเครน หรือแม้แต่ปัญหาทะเลจีนใต้ จึงเป็นสภาวะการณ์ที่จีน เรียกว่า Malacca Dilemma ซึ่งในทางทหารนั้น จำเป็นยิ่งยวดที่ต้องหาเส้นทางสำรอง

ดังนั้น คลองกระจึงเป็นทางออกที่ดีที่สุดและสำคัญยิ่งสำหรับหลายประเทศที่จะลดการพึ่งพาช่องแคบมะละกา เปรียบเสมือนมีเส้นเลือด By - pass อย่างดีไว้แทนเส้นเลือดใหญ่หากอุดตันนั่นเอง บางประเทศจึงผลักดันเรื่องนี้อย่างเต็มที่ ซึ่งหากคลองกระเกิดขึ้นจริงจะถือเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางทหารที่สำคัญยิ่ง ซึ่งเรื่องนี้สหรัฐอเมริกาย่อมทราบดี และต้องการเข้ามามีอิทธิพลเหนือคลองเช่นเดียวกับประเทศคูเวต เพราะคลองกระและเกาะเทียมที่จะเกิดขึ้น สามารถใช้เป็นที่ตั้งฐานทัพต่าง ๆ เพื่อควบคุมได้ทั้งช่องแคบมะละกา ทะเลอันดามันและมหาสมุทรอินเดียฝั่งอ่าวไทยและทะเลจีนใต้ มหาอำนาจแต่ละฝ่ายย่อมต้องการเข้าควบคุมคลองเพื่อเตรียมการเข้าสู่สงครามหากสถานการณ์ต้องเป็นไปเช่นนั้น และด้วยความที่เป็นโครงการที่ขาดทุนและไม่คุ้มค่าต่อการลงทุนอยู่แล้ว จึงไม่ยากที่มหาอำนาจจะใช้อิทธิพลเหนือบริษัทสายการบินเรือและความเป็นเจ้าของเงินทุน บีบบังคับให้ไทยต้องสละอธิปไตยบางส่วนให้เช่าคลองระยะยาว เช่นที่ทำกับหลายประเทศมาแล้ว หากพิจารณาสมการประเมินระดับภัยคุกคามตามที่กล่าวข้างต้น คือ

ภัยคุกคาม (Threat) = ชีตความสามารถ (Capabilities) + ความตั้งใจ (Intention) คลองกระจึงถือเป็นสิ่งที่ไปเพิ่มขีดความสามารถของมหาอำนาจคู่ขัดแย้งที่จะเตรียมเข้าสู่สงคราม ซึ่งเป็นความตั้งใจเข้ามามีอิทธิพลเหนือคลองเหนือดินแดนไทยที่มีอยู่เดิมแล้วให้สูงขึ้น เมื่อขีดความสามารถของฝ่ายตรงข้ามที่จะกระทำการสิ่งทีกระทบอธิปไตยของไทยสูงขึ้นเช่นนี้ จึงยกระดับเป็นภัยคุกคาม (Threat) ที่จะมีต่อความมั่นคงและบูรณภาพแห่งดินแดนของราชอาณาจักรไทยอย่างมาก ดังนั้นการขุดคลองกระสำหรับไทยแล้ว ถือเป็นการชักศึกเข้าบ้านอย่างชัดเจน

4.5 ข้อค้นพบที่สำคัญ

ข้อค้นพบที่ 1 ประเทศไทยได้เคยทำการศึกษาในเรื่องเกี่ยวกับการขุดคลองกระตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันจำนวนหลายครั้งมาก มีทั้งที่เป็นทางการ และไม่เป็นทางการ ทั้งที่ใช้งบประมาณแผ่นดินและไม่ใช้งบประมาณแผ่นดิน มีทั้งที่ได้ข้อสรุปเชิงปริมาณคือค่าตัวเลขความคุ้มค่าผลตอบแทนภายในการลงทุนหรือ IRR ที่ชัดเจนหรือได้ข้อสรุปคำบรรยายความคุ้มค่าเชิงคุณภาพ มีทั้งที่ดำเนินได้อย่างราบรื่นไม่มีปัญหาทุจริตและที่มีปัญหาทุจริตเกิดขึ้น เช่น กรณีที่เกิดขึ้นกับการใช้เงินบริจาคกับองค์กรเอกชนไทยบางแห่ง โดยจากการทบทวนเอกสารและงานวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการขุดคลองกระจำนวน 10 ฉบับในบทที่ 2 นั้น ปรากฏว่ามีเอกสารและงานวิชาการที่สนับสนุนให้ทำการขุดคลองกระทั้งแนว 5A และแนว 9A จำนวนทั้งสิ้น 4 ฉบับ ในขณะที่มีเอกสารและงานวิชาการที่ไม่สนับสนุนให้ขุดคลองกระ จำนวนทั้งสิ้น 6 ฉบับ⁶⁷ ทั้งนี้ เอกสารและงานวิชาการฉบับที่สำคัญที่ได้เคยทำการศึกษามาแล้วนั้น สามารถแบ่งกลุ่มหน่วยงานหรือองค์กรที่ดำเนินการศึกษาออกเป็น 2 กลุ่มได้ดังนี้

กลุ่มที่หนึ่ง เป็นการศึกษาในระดับกรมการโยธาธิการโดยรัฐสภา 3 ครั้ง ได้แก่

1) รายงานของคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระวุฒิสภา เมื่อเดือนพฤษภาคม 2547 นำเสนอในที่ประชุมวุฒิสภาเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2548 เป็นที่มาของคลองไทยแนว 9A

2) รายงานการพิจารณาศึกษาความจำเป็นและความคุ้มค่าของการขุดคลองไทยของคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อปี 2561 เนื่องจากหมดวาระของสภานิติบัญญัติแห่งชาติไปก่อน รายงานฉบับนี้จึงยังไม่ได้นำเสนอเข้าสู่การพิจารณาของที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

⁶⁷ อ้างถึงแล้ว,ตามตารางที่ 8.

3) รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขาดคล่องไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สภาผู้แทนราษฎร เมื่อเดือนกรกฎาคม 2564 นำเสนอในที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2565 และมาลงมติเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2565 ปรากฏว่าที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรมิมติไม่เห็นชอบกับรายงานฉบับนี้ จึงตกไป

กลุ่มที่สอง เป็นการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการคลองกระอย่างเป็นระบบทางวิชาการ โดยหน่วยงานร่วมกับมหาวิทยาลัยที่มีชื่อเสียง จึงมีข้อมูลเนื้อหาละเอียดชัดเจนถึงตัวเลขความคุ้มค่าการลงทุนนั้น ปรากฏตามเอกสาร 2 ชุดคือ

1) กลยุทธ์การฟื้นฟูเศรษฐกิจไทยและผลการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นของโครงการคลองกระแห่งประเทศไทยฉบับธันวาคม 2558 เป็นการศึกษาที่มีการกล่าวไว้ในรายงานของคณะกรรมการวิสามัญฯ สภาผู้แทนราษฎร ในปี 2564 นั้นเอง โดยกล่าวถึงบริษัทเอกชนเงินร่วมกับมหาวิทยาลัยปักกิ่งและองค์กรเอกชนไทย โดยส่งคนเข้ามาลงพื้นที่สำรวจภาคใต้ตั้งแต่ปี 2552 ทำการศึกษาเรื่องการขาดคล่องกระและผลกระทบด้านต่าง ๆ จนได้เอกสารผลการศึกษาดังกล่าวผลการศึกษาที่สำคัญคือความคุ้มค่าการลงทุน ซึ่งปรากฏตัวเลขออกมาว่า อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน $FIRR = -0.59\%$

2) รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ของโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทยพร้อมภาคผนวก และบทสรุปผู้บริหารอีก 2 เล่มแล้วเสร็จ เมื่อเดือนเมษายน 2565 ดำเนินการโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมกับศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยระหว่างปี 2564 – 2565 ทำการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน โดยเปรียบเทียบวิธีการและเส้นทางต่าง ๆ รวมถึงการขาดคล่องไทยด้วย จนได้เอกสารดังกล่าวผลการศึกษาความคุ้มค่าการลงทุนออกมาว่า

* อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน $FIRR = -10.89\%$

* อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ $EIRR = -1.24\%$

สรุปว่า จากเอกสารการศึกษาอย่างเป็นระบบทางวิชาการทั้งของไทยและจีน ได้ข้อสรุปตรงกันคือ ตัวเลข IRR ติดลบทั้งคู่ ซึ่งโดยทั่วไปโครงการเช่นนี้สำหรับหน่วยงานรัฐแล้ว ตัวเลข IRR ที่เหมาะสมควรมากกว่า 12% ขึ้นไป ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า โครงการขาดคล่องกระนั้น ไม่ผ่านเกณฑ์ประเมินความคุ้มค่า ภาษานักวิชาการเรียก Feas. ไม่ผ่าน

ข้อค้นพบที่ 2 มีต่างชาติที่เคลื่อนไหวผลักดันหรือสนับสนุนเรื่องการขาดคล่องกระด้วยเหตุผลด้านความมั่นคง โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลายประเทศในตะวันออกไกลที่ต้องพึ่งช่องแคบมะละกาด้วยเหตุผลหลายประการดังนี้

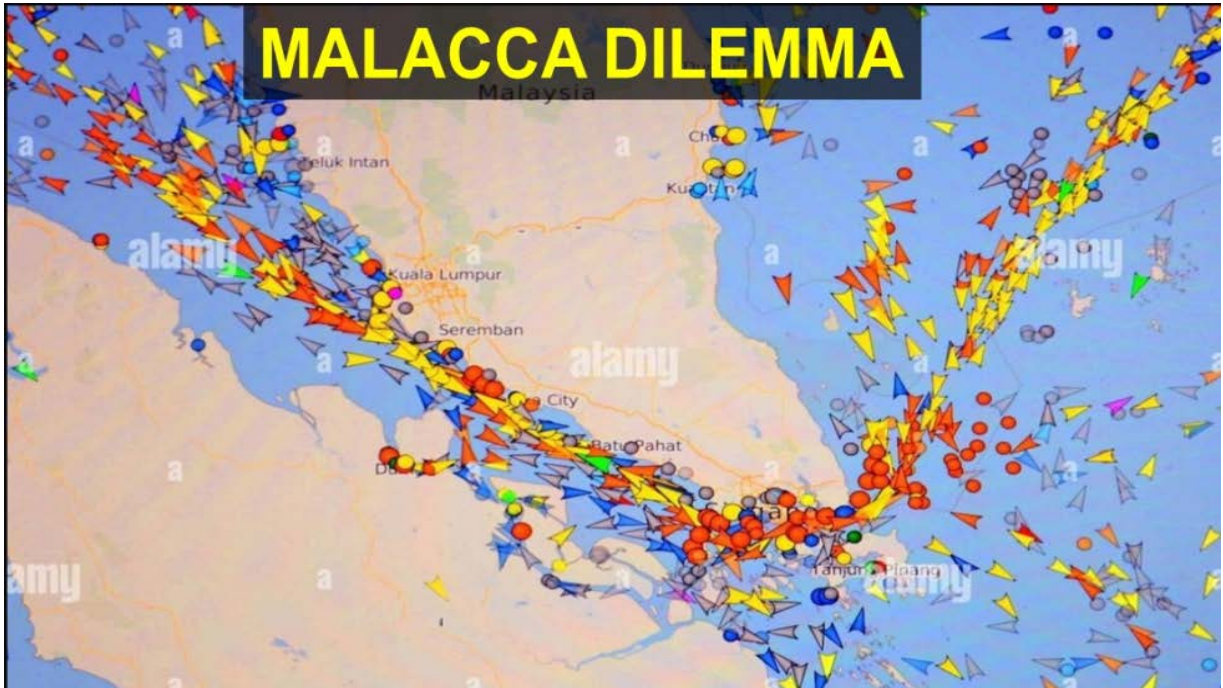
1) เรือสินค้า เรือน้ำมัน และเรือรบของประเทศเหล่านี้ส่วนใหญ่ที่เดินทางระหว่างทะเลจีนใต้กับมหาสมุทรอินเดีย ต้องใช้ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางหลัก ยกตัวอย่างเช่นจีน กล่าวกันว่ากว่า 60% ของเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกาเป็นเรือจีน น้ำมันที่จีนนำเข้าทั้งหมดกว่า 80% ต้องลำเลียงทางเรือผ่านช่องแคบมะละกา ช่องแคบมะละกาจึงเปรียบเสมือนเส้นเลือดใหญ่หล่อเลี้ยงจีนทั้งประเทศ แต่ช่องแคบมะละกาถือเป็นพื้นที่อิทธิพลของคู่แข่งจีนคือสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีพันธมิตรที่ใกล้ชิดคือสิงคโปร์ โดยสหรัฐอเมริกามีเรือรบส่วนหนึ่งแวะเวียนจอดวางกำลังที่สิงคโปร์และพร้อมปฏิบัติการตลอดเวลา ในขณะที่จีนยังมีความเสี่ยงที่จะขัดแย้งกับสหรัฐอเมริกาทั้งกรณีไต้หวันและทะเลจีนใต้ ซึ่งแน่นอนว่าหากเกิดความขัดแย้งขึ้น ช่องแคบมะละกาจะถูกควบคุมหรือแม้แต่ถูกปิดเพื่อจำกัดการลำเลียง

ยุทธปัจจัยของจีน ดังนั้น คลองกระเจิงเป็นทางออกที่ดีที่สุดและสำคัญยิ่งของหลายประเทศที่จะลดการพึ่งพาช่องแคบมะละกาเปรียบเสมือนมีเส้นเลือด By - pass อย่างดี ไว้แทนเส้นเลือดใหญ่หากอุดตันนั่นเอง ในด้านการทหารคลองกระเจิงจะเหมือนกับคลองคิลของเยอรมันคือเป็นเส้นทางเคลื่อนกำลังรบและยุทธปัจจัยชั้นเลิศยามสงครามเพราะสามารถวางกำลังคุ้มกันได้ตลอดแนวคลองโดยไม่ต้องไปอ้อมน่านน้ำข้าศึก โดยเยอรมันใช้คลองคิลเคลื่อนกำลังรบและยุทธปัจจัยโดยไม่ต้องไปอ้อมช่องแคบเดนมาร์กในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 เช่นไร ต่างชาติก็ต้องการใช้คลองกระแทนการอ้อมช่องแคบมะละกาในช่วงที่เกิดความขัดแย้งกับมหาอำนาจอื่น คลองกระเจิงเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางทหารที่สำคัญยิ่งในคาบสมุทรมาเลย์ เป็นเดิมพันชี้เป็นชี้ตายต่อความมั่นคง ซึ่งสำหรับหลายประเทศรวมทั้งจีนด้วยนั้นความจำเป็นด้านความมั่นคงย่อมอยู่เหนือสิ่งอื่นใดแม้ว่าสิ่งนั้นจะไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจก็ตาม นี่คือคำตอบว่าเหตุใดคลองกระเจิงสำคัญยิ่งสำหรับต่างชาติที่จะพร้อมลงทุนมหาศาลเพื่อโครงการนี้ ทั้ง ๆ ที่ผลการศึกษาจะชัดเจนว่าผลตอบแทนไม่คุ้มค่าต่อการลงทุนก็ตาม

2) ภาคใต้ของไถยนั้น เรามีภูมิรัฐศาสตร์ชั้นเลิศติดสองฝั่งทะเลคือส่วนด้ามขวานสุวรรณภูมิฝั่งตะวันออกติดอ่าวไทยเชื่อมต่อมหาสมุทรแปซิฟิก ฝั่งตะวันตกติดทะเลอันดามันเชื่อมต่อมหาสมุทรอินเดีย เรือระหว่างประเทศสามารถเข้าออกได้พร้อมกันทั้งสองด้าน เรือภายในประเทศทั้งเรือสินค้าเรือของทางราชการและเรือรบจะแยกปฏิบัติงานของทั้งสองพื้นที่เป็นอิสระจากกันคือ กองเรือฝั่งทะเลอ่าวไทยและกองเรือฝั่งทะเลอันดามัน ทำให้การข้ามพื้นที่ระหว่างอ่าวไทย - อันดามันซึ่งต้องผ่านช่องแคบมะละกามีน้อยมาก ถ้ามีก็จะเป็นการเคลื่อนย้ายทางธุรการเช่นซ่อมบำรุงหรือผลัดเปลี่ยนเรือเท่านั้น แต่สำหรับประเทศในตะวันออกไกล เช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลีแล้ว ด้ามขวานสุวรรณภูมิเปรียบเสมือนอุปสรรคกั้นระหว่างทะเลจีนใต้กับอันดามัน ทำให้การลำเลียงสินค้าและยุทธปัจจัยต้องผ่านช่องแคบมะละกาเป็นหลักในลักษณะ Thru traffic ซึ่งหากมีปัญหาขึ้นมา จะกระทบต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศเหล่านี้อย่างมาก ในขณะที่ไทยแทบไม่กระทบอะไรเลย ทั้งเรือระหว่างประเทศและเรือภายในประเทศ ดังนั้น ประเทศที่ต้องพึ่งช่องแคบมะละกาจึงถือว่าเสียเปรียบด้านภูมิรัฐศาสตร์เมื่อทำสงครามย่อมเสียเปรียบ จำเป็นต้องแสวงหาเส้นทางสำรองเพื่อลดข้อเสียเปรียบนี้ ไม่ว่าจะสร้างถนน รถไฟ ท่อส่งน้ำมันและที่กำลังพยายามอย่างมากขณะนี้คือการขุดคลองตัดด้ามขวานสุวรรณภูมิที่เป็นอุปสรรค เพื่อเชื่อมสองฝั่งทะเลเข้าด้วยกัน ซึ่งคือการเปลี่ยนแปลงภูมิรัฐศาสตร์ชั้นเลิศของไทยเหมือนด้ามขวานของไทย ไปเป็นเครื่องมือเสริมเพิ่มความพร้อม ความสำเร็จเปรียบตามหลักการสงครามและลดความเสี่ยงที่ต้องพึ่งช่องแคบมะละกา

3) บางประเทศแม้รัฐบาลจะประกาศอย่างชัดเจนว่าไม่มีนโยบายเรื่องการขุดคลองกระกับไทย แต่โดยพฤตินัยแล้วรุกและผลักดันเรื่องคลองกระมาตลอดโดยองค์กรเอกชนต่างๆ สอดคล้องกับข้อมูลจากนักวิชาการในเวทีเสวนาคลองกระรายการหนึ่ง ระบุว่าทุกครั้งที่ไปร่วมประชุมที่บางประเทศมักถูกกระตุ้นเร่งเร้า ให้เขียนบทความหรือแสดงความเห็นให้รัฐบาลไทยสนับสนุนการขุดคลองกระ แสดงว่าเรื่องคลองกระนั้นบางประเทศสนใจเป็นอย่างมาก ปราบฎการณที่ชัดเจนอีกประการคือในคราวการประชุมสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2565 ซึ่งที่ประชุมมีมติไม่เห็นด้วยกับรายงานการศึกษาเรื่องคลองไทยของคณะกรรมการวิสามัญฯ ทำให้รายงานเรื่องดังกล่าวต้องตกไป นักวิชาการท่านหนึ่ง ซึ่งติดตามเรื่องคลองกระนี้มาโดยตลอด ให้ความเห็นต่อผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในเรื่องดังกล่าวในทำนองว่าดีใจที่เรื่องนี้ตกไปโดยกล่าวว่า คลองไทยนั้นไม่มี มีแต่คลองของต่างชาติ ขุดเมื่อไรก็เป็นของต่างชาติ

4) ความวิตกกังวลของกลุ่มประเทศที่ต้องพึ่งช่องแคบมะละกาสะท้อนออกมาชัดเจน เช่น กรณีเมื่อปี 2546 อดีตรัฐมนตรีพาณิชย์จีน (หูจิ่นเทา) ได้กล่าวถึงสภาวะการณ์ที่เรียกว่า Malacca Dilemma หรือสภาวะการณ์ที่จีนรู้สึกวิตกกังวลต่อช่องแคบมะละกาเพราะหลีกเลี่ยงยาก ขยับตัวลำบาก ความเสี่ยงสูงกระทบต่อยุทธศาสตร์และความมั่นคงของจีน ต้องเผชิญความเสี่ยงที่ต้องพึ่งช่องแคบมะละกาเป็นหลัก



ภาพที่ 34 สัญลักษณ์เรือในช่องแคบมะละกา

ที่มา : www.marinetraffic.com

ตามภาพที่ 34 แสดงสัญลักษณ์เรือในช่องแคบมะละกา สื่อให้เห็นความหนาแน่นของเรือที่ใช้ช่องแคบมะละกา ที่สำคัญคือกว่า 60% ของเรือเหล่านี้เป็นเรือจีน และกว่า 80% ของน้ำมันที่จีนนำเข้าทั้งหมดนั้น ลำเลียงทางเรือผ่านช่องแคบนี้ ช่องแคบมะละกาจึงเปรียบเสมือนเส้นเลือดใหญ่หล่อเลี้ยงจีนทั้งประเทศ แต่ช่องแคบมะละกาขึ้นชื่อเป็นพื้นที่อิทธิพลของคู่แข่งจีนคือสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีพันธมิตรที่ใกล้ชิดคือสิงคโปร์ โดยสหรัฐอเมริกามีเรือรบส่วนหนึ่งแวะเวียนจอดวางกำลังที่สิงคโปร์ และพร้อมปฏิบัติการตลอดเวลา ยิ่งไปกว่านั้น จีนขณะนี้เสมือนถูกปิดล้อมโดยกลุ่มพันธมิตรสหรัฐอเมริกา ในกรอบรวมมือความมั่นคงต่าง ๆ ได้แก่ QUAD, NATO2 แต่ที่น่าจับตาที่สุดคือ AUKUS (ออคูส) ซึ่งประกอบด้วยสหรัฐอเมริกา - อังกฤษ - ออสเตรเลียตามที่กล่าวมาแล้ว โดยออสเตรเลียจะได้รับการเสริมขีดความสามารถเรือดำน้ำนิวเคลียร์ด้วย ซึ่งกองกำลัง 3 ฝ่ายนี้จะสามารถปิดช่องแคบมะละกาที่เป็นเส้นเลือดใหญ่ของจีนได้ หากเกิดสงครามหรือความขัดแย้งขึ้นได้ และเป็นสภาวะการณ์ที่จีนเรียกว่า Malacca Dilemma ซึ่งในทางทหารนั้น จำเป็นยิ่งยวดที่ต้องหาเส้นทางสำรอง คลองกระคือความจำเป็นยิ่งยวดทางทหารสำหรับกองทัพประเทศที่ต้องพึ่งช่องแคบมะละกาเช่นจีน แต่สำหรับกองทัพไทยถือว่าไม่มีนัยยะสำคัญเมื่อเทียบกับข้อเสีย



ภาพที่ 35 เส้นทางผ่านคลองกระเปรียบเทียบกับเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา
ที่มา : กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ

ตามภาพที่ 35 เส้นทางผ่านคลองกระ (เส้นบนสีน้ำเงิน) เมื่อเทียบกับเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา (เส้นล่างสีแดง) แล้ว แม้ระยะทางเพียง 670 กิโลเมตร ระยะเวลาไม่ถึง 1 วัน ซึ่งถือว่าไม่มาก ไม่คุ้มค่าทางธุรกิจ แต่ในทางทหารนั้นคลองกระคือเส้นทางเคลื่อนกำลังรบและยุทธปัจจัยชั้นเลิศ ยามสงครามดีกว่าช่องแคบมะละกา สำหรับกองทัพต่างชาติแล้วเปรียบเสมือนมีเส้นเลือด By - pass ชั้นดีไว้แทนเส้นเลือดใหญ่หากอุดตันนั่นเอง ยิ่งกว่านั้นยังสามารถใช้ท่าเรือและสนามบินสร้างใหม่ที่คลองกระเป็นฐานทัพเรือและฐานทัพอากาศสำหรับปฏิบัติการทางทหารได้ครอบคลุมทั้งทะเลจีนใต้ ทะเลอันดามัน และมหาสมุทรอินเดีย

5. แต่มีข้อน่าสังเกตว่าหลายประเทศแม้ประกาศชัดเจนว่าไม่มีนโยบายเรื่องคลองกระกับไทยไม่เคยติดต่อประสานอย่างเป็นทางการในเรื่องนี้ และหากมีการสอบถามก็จะได้คำตอบเหมือนกันหมดเป็นสูตรสำเร็จคือ รัฐบาลตนไม่มีนโยบายในเรื่องนี้ แต่โดยพฤตินัยแล้ว รุกและผลักดันเรื่องนี้อย่างมากผ่านองค์กรเอกชนต่างๆ ที่เป็นเช่นนี้ ผลการศึกษาพบว่าสาเหตุสำคัญคือ ประเทศเหล่านี้น่าจะตระหนักดีว่าการขุดคลองกระนั้นกระทบทั้งสิ่งแวดล้อมและความมั่นคงของไทยอย่างร้ายแรงและที่สำคัญคือไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน เพราะผลการศึกษาของสถาบันการศึกษาที่มีชื่อเสียงหลายแห่งได้ข้อสรุปตรงกันชัดเจนว่า ตัวเลขผลตอบแทนการลงทุนหรือ Internal rate of return (IRR) ต่ำมากถึงขั้นตัวเลขติดลบคือไม่มีโอกาสคืนทุนเลย ดังนั้นกรณีคลองกระสำหรับไทยและต่างชาตินั้น ผลสัมฤทธิ์มิใช่ได้ประโยชน์ทั้งคู่หรือ win - win situation หากแต่เป็นฝ่ายหนึ่งได้คือต่างชาติได้ แต่อีกฝ่ายคือไทยนั้นเสียหรือ win - lose situation นั่นเอง

ด้วยเหตุผลเหล่านี้ จึงเป็นคำตอบว่าเหตุใดจึงมีต่างชาติที่เคลื่อนไหวผลักดันหรือสนับสนุนเรื่องการชดเชยดอกเบี้ยด้วยเหตุผลด้านความมั่นคงซึ่งก็เพื่อผลประโยชน์ของประเทศเหล่านั้น แต่สำหรับประเทศไทยแล้ว ชัดเจนเช่นกันว่าการชดเชยดอกเบี้ยคือการยอมเงื่อนไข เงื่อนไขแผ่นดินตัวเอง ไปให้ชาติอื่นใช้ก่อนสงครามนำมาซึ่งหายนะคือ ชักศึกเข้าบ้านเพราะคลองกระจะเป็นพื้นที่การรบของกองทัพต่างชาติด้วย ในทางตรงข้ามตราบไต่ที่ยังไม่มีคลองกระ โอกาสเกิดสงครามจะน้อยลงเพราะประเทศที่ต้องพึ่งช่องแคบมะละกาซึ่งเสียเปรียบด้านภูมิรัฐศาสตร์อยู่ จะมีความยับยั้งชั่งใจมากขึ้นที่จะเข้าสู่สงคราม ดังนั้นการตัดสินใจของไทยเกี่ยวกับคลองกระ จะยอมเงื่อนไขแผ่นดินตัวเองหรือไม่ จึงเป็นเสมือนการเลือกระหว่างจะรักษาหรือจะบั่นทอนเสถียรภาพของภูมิภาค ซึ่งคำตอบยอมชัดเจนอยู่แล้ว และท่าทีของไทยในเรื่องนี้ยอมเป็นที่จับตาและสนใจของนานาชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมหาอำนาจคู่ขัดแย้ง

ข้อค้นพบที่ 3 **ข้อน่าสังเกตเกี่ยวกับกลุ่มที่เคลื่อนไหว** โดยปกติการเรียกร้องเคลื่อนไหวผลักดันเรื่องต่าง ๆ จะมาจากกลุ่มที่ได้รับผลกระทบเสียประโยชน์หรือต้องการใช้ประโยชน์จากสิ่งนั้น แต่สำหรับการผลักดันเรื่องคลองกระนี้เป็นเรื่องที่น่าประหลาดใจ เพราะกลุ่มที่น่าจะได้ใช้ประโยชน์จากคลองคือ สายการบินเรือต่าง ๆ ทั้งระหว่างประเทศและชายฝั่งในประเทศ ไม่ได้เรียกร้องเคลื่อนไหวอะไร เพราะทราบดีอยู่แล้วว่าการร่นเวลาไม่ถึง 1 วันนั้น ไม่มีนัยยะสำคัญใด ๆ แต่กลุ่มที่เคลื่อนไหวผลักดันเรื่องคลองกระกลับเป็นกลุ่มบุคคลอื่น ๆ ที่จะไม่ได้อาศัยคลองเป็นเส้นทางเดินเรือเลย

กลุ่มที่เคลื่อนไหวผลักดันเรื่องคลองกระทั้งในประเทศและต่างประเทศ แบ่งเป็นหลายกลุ่มด้วยเครื่องมือหลายประเภท โดยแต่ละกลุ่มต่างมีเป้าหมายหรือผลประโยชน์ที่คาดหวังแตกต่างกันอย่างน้อย 5 กลุ่มดังนี้

1) กลุ่มเคลื่อนไหวเรียกร้องให้รัฐบาลศึกษาเชิงลึก ฟังดูก็เป็นเรื่องที่ดี แต่ใช้งบประมาณสูงหลายพันล้านถึงหลักหมื่นล้านบาท แต่เนื่องจากที่ผ่านมาหน่วยงานรัฐได้ศึกษาเรื่องคลองกระมามากแล้วจนชัดเจนว่าไม่คุ้มค่า โดยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 แจ้งว่าหากต้องการศึกษาอีกให้ใช้ค่าใช้จ่ายจากภาคเอกชน ซึ่งยืนยันอย่างชัดเจนด้วยผลการศึกษาทั้งของจีนโดยมหาวิทยาลัยปักกิ่งเมื่อเดือนธันวาคม 2558 และของประเทศไทยโดยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อเดือนเมษายน 2565 ชัดเจนตรงกันว่า อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (FIRR) และด้านเศรษฐกิจศาสตร์ (EIRR) นั้น ตัวเลขติดลบทั้งหมด คือไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน ดังนั้นจึงชอบแล้วที่ใครอยากศึกษาอีกก็ควรออกค่าใช้จ่ายเอง และต้องไม่มีเงื่อนไขหรือข้อผูกมัดใดกับรัฐบาล เครื่องมือเคลื่อนไหวผลักดันที่ใช้คือ ข้อผูกพันกับรัฐบาลที่เป็นเอกสารในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งเช่น MOU ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างรัฐ TOR สัมปทาน หรือแม้แต่การออกพระราชบัญญัติให้มีการชดเชยดอกเบี้ยทำนองเดียวกับพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561

2) กลุ่มอสังหาริมทรัพย์และพัฒนาที่ดินตลอดแนวคลอง คาดหวังค่าเวนคืนสูงราคาประเมินสูงขึ้น หากภาครัฐแสดงความสนใจดำเนินโครงการ

3) กลุ่มเคลื่อนไหวด้านนิติบัญญัติทั้งในและนอกสภา เพื่อให้มีการออกกฎหมายมาดำเนินการเรื่องนี้

4) กลุ่มต่างชาติที่ต้องพึ่งช่องแคบมะละกา กลุ่มนี้หวังชุดจริงเพื่อสนองยุทธศาสตร์ความมั่นคงของตน โดยเปิดสำนักงานในไทยเพื่อให้การสนับสนุนการเคลื่อนไหวของกลุ่มต่าง ๆ รวมทั้งเคยส่งผู้เชี่ยวชาญจากต่างชาติร่วมกับองค์กรเอกชนไทย เข้ามาศึกษาวิจัยการชุดคลองกระ โดยลงสำรวจพื้นที่ภาคใต้ตลอดแนวชุดคลองด้วย

5) กลุ่มแบ่งแยกดินแดน กลุ่มนี้น่ากลัวเพราะรอจังหวะหากเกิดคลองขึ้นจริง ด้วยผืนน้ำกว้างใหญ่ที่ตัดแบ่งตามขบวนการสุวรรณภูมิออกจากกันแล้ว ถือว่าเกือบทุกอย่างที่จะนำไปสู่การเคลื่อนไหวแบ่งแยกดินแดนด้วยวิธีการที่รุนแรงยิ่งขึ้น

ข้อค้นพบที่ 4 เครื่องมือและวิธีการที่ใช้ในการเคลื่อนไหวผลักดัน ในการเคลื่อนไหวผลักดันเรื่องคลองกระ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของกลุ่มเคลื่อนไหวต่าง ๆ นั้น มีเครื่องมือและวิธีการหลากหลายรูปแบบ แต่โดยเป้าหมายหลักแล้วจะต้องทำให้เป็นหนังสือเอกสารที่แสดงเจตจำนงหรือข้อผูกพันกับรัฐบาลไทยหรือหน่วยงานระดับกระทรวงของไทยว่าสนใจดำเนินโครงการคลองกระโดยเริ่มจากการศึกษาเชิงลึกในรายละเอียดของแบบคลองที่จะชุดในลักษณะ Detail design เพื่อมุ่งหวังนำหนังสือหรือเอกสารที่แสดงเจตจำนงหรือข้อผูกพันกับทางราชการไทยนี้ ไปเสนอขายต่อโดยปีนราคาสร้างมูลค่าเพิ่มเป็นทอดๆในกลุ่มนักธุรกิจหรือบริษัทก่อสร้างขนาดใหญ่ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในต่างประเทศ เครื่องมือและวิธีการเหล่านี้ ได้แก่

1) ให้รัฐบาลแต่งตั้ง “คณะกรรมการแห่งชาติ ศึกษาความเป็นไปได้ในการชุดคลองกระ” ขึ้นมาอีกครั้งหนึ่ง ทำนองเดียวกับคณะกรรมการแห่งชาติ ศึกษาความเป็นไปได้ในการชุดคลองกระ เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคม ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 แต่เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีนี้ยังกำหนดเงื่อนไขในเรื่องค่าใช้จ่ายไว้ชัดเจนว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการชุดคลองกระให้ใช้จากองค์การภาคเอกชน ยกเว้นค่าเบี้ยเลี้ยง ค่าอาหาร ค่าที่พัก และค่าเดินทางของคณะกรรมการระดับชาติเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ขั้นสมบูรณ์ให้เบิกจ่ายจากสำนักนายกรัฐมนตรีตามความจำเป็น ซึ่งเงื่อนไขเรื่องค่าใช้จ่ายนี้น่าจะไม่ตรงตามวัตถุประสงค์ของกลุ่มเคลื่อนไหวบางกลุ่มที่ต้องการให้รัฐบาลตั้งงบประมาณแผ่นดินขึ้นมาเพื่อใช้จ่ายในเรื่องนี้โดยเฉพาะ

2) เมื่อมีคณะกรรมการแห่งชาติแล้ว การจะดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นสมบูรณ์ (Full Feasibility Study) สำหรับการชุดคลองกระซึ่งมีวงเงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 2 ล้านล้านบาท ซึ่งหลายหน่วยงานเคยศึกษาความเป็นไปได้ของการลงทุนแล้วว่า ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน แต่หากจะมีการตัดสินใจให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นสมบูรณ์ต่อไปอีก วงเงินอย่างต่ำคือ 1% ของมูลค่าโครงการ คือ 2 หมื่นล้านบาท หากรัฐบาลยืนยันตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 คือใช้จากองค์การภาคเอกชน ก็คงต้องมีการกำกับดูแลการใช้จ่ายเงินที่ได้รับการสนับสนุนมาให้เกิดปัญหาเช่นเดียวกับที่ผ่านมา

รายละเอียดของงานและวงเงินจะระบุอยู่ในขอบเขตของงานหรือ Term of Reference: TOR ของคณะกรรมการแห่งชาติ จากนั้นจะเป็นการคัดเลือกบริษัทต่าง ๆ ที่จะเสนอตัวเข้ามาศึกษาและสำรวจจัดทำรายงาน โดยบริษัทที่ได้รับการคัดเลือกจะเข้าทำสัญญาหรือหนังสือข้อตกลงที่มีชื่อเรียกต่าง ๆ เช่น บันทึกความเข้าใจ (MOU) บันทึกข้อตกลง (MOA) ที่มีการลงนามระหว่างผู้แทนทางการไทยกับบริษัทเอกชนต่างชาติโดยมีการบันทึกภาพ ทำข่าวเผยแพร่ ให้รับทราบทั่วกัน เพราะหนังสือข้อตกลงเหล่านี้สามารถนำไปขายต่อสร้างมูลค่าเพิ่มในวงการตลาดผู้รับเหมาก่อสร้างรายใหญ่ระหว่างประเทศได้

3) ออกกฎหมายเพื่อผูกมัดทุกรัฐบาลให้ต้องดำเนินโครงการขุดคลองกระ ไม่ว่าการเมืองหรือรัฐบาลจะเปลี่ยนไปเช่นไร แต่กฎหมายระดับพระราชบัญญัตินั้นหากผ่านรัฐสภาแล้ว ทุกรัฐบาลจำเป็นต้องปฏิบัติตามหากไม่มีการยกเลิกหรือแก้ไข และสำหรับคลองกระแล้ว เป็นโครงการที่มีลักษณะพิเศษเฉพาะคือหากเริ่มต้นขุดแล้วจะหยุดไม่ได้ ต้องดำเนินการขุดให้แล้วเสร็จตลอดเส้นทางจึงจะสามารถใช้ประโยชน์ได้ จึงจำเป็นต้องผลักดันและผูกมัดรัฐบาลผ่านกระบวนการตรากฎหมายเพื่อให้มีสภาพบังคับที่หน่วยงานรัฐต้องดำเนินการ ทำนองเดียวกับพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561

4) ผูกมัดด้วยการออกเสียงประชามติ ผ่านกระบวนการทำประชามติตามกฎหมายออกเสียงประชามติ เพื่อสร้างความชอบธรรมที่จะดำเนินการเรื่องคลองกระนี้

5) ใช้ยุทธวิธีปาล้อมเมือง เนื่องจากหน่วยงานภาครัฐทั้งระดับกระทรวงและระดับกรมที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และกรมเจ้าท่าต่างมีผลการศึกษามากมายเกี่ยวกับความเหมาะสม ความคุ้มค่าทั้งด้านเศรษฐกิจความมั่นคงและสิ่งแวดล้อมทางน้ำจากการขุดคลองกระชัดเจนอยู่แล้วว่าไม่สมควรดำเนินการต่อไป แต่ในเมื่อยังมีแรงผลักดันจากต่างประเทศ กลุ่มเคลื่อนไหวในไทยจึงใช้ยุทธวิธีปาล้อมเมืองด้วยการ

5.1 สร้างมวลชนแนวร่วมสนับสนุนการขุดคลองกระในพื้นที่ตลอดแนวคลองที่กำหนดเป็นเป้าหมายให้มีการเวนคืน สร้างกระแสปั่นราคาที่ดินที่จะสูงขึ้นอย่างมากหากโครงการเดินหน้า

5.2 เปิดเวทีเสวนาทิ้งสัญญาในพื้นที่ตลอดแนวคลองเป้าหมาย รวมถึงเสวนาผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้เข้าถึงมวลชนให้มากที่สุดและให้ข้อมูลเพื่อให้ได้รับแรงสนับสนุนจากมวลชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มชาวประมงในพื้นที่ภาคใต้ว่าหากเกิดคลองกระขึ้นจริงจะสามารถนำเรือประมงข้ามไปมาเพื่อทำการประมงระหว่างอ่าวไทยกับอันดามันได้โดยสะดวก ทั้งๆที่โดยข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายในปัจจุบันคือพระราชกำหนดการประมง พ.ศ.2558 นั้น ไม่สามารถกระทำได้เพราะแบ่งพื้นที่ทำการประมงและใบอนุญาตทำการประมงจะแยกพื้นที่ออกจากกันชัดเจนระหว่างอ่าวไทยกับทะเลอันดามันเรือประมงที่ได้รับใบอนุญาตทำการประมงในพื้นที่หนึ่งเช่นได้รับใบอนุญาตให้ทำการประมงในอ่าวไทย ตลอดอายุของใบอนุญาตทำการประมงดังกล่าว จะไม่สามารถข้ามไปทำการประมงในอีกพื้นที่หนึ่งคือด้านทะเลอันดามันได้ โดยกรมประมงกำหนดมาตรการตรวจสอบควบคุมโดยใช้เครื่องหมายประจำเรือประมงตามประกาศกรมประมงเรื่องกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำเครื่องหมายประจำเรือสำหรับเรือประมงพาณิชย์ในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2561 โดยเรือประมงพาณิชย์ทุกลำต้องแสดงเครื่องหมายประจำเรือประมงตามภาพที่ 36 ซึ่งเครื่องหมายดังกล่าวจะระบุอักษรย่อของพื้นที่ทำการประมงแยกระหว่างอ่าวไทยคืออักษร T และทะเลอันดามันคืออักษร A ให้มองเห็นแตกต่างกันอย่างชัดเจน แม้จะเกิดคลองกระขึ้นจริง ก็จะไม่สามารถนำเรือประมงข้ามไปมาระหว่างอ่าวไทยกับทะเลอันดามันเพื่อทำการประมงโดยพลการได้

พื้นที่

T = อ่าวไทย
A = อันดามัน

ขนาดเรือ

S = ขนาดไม่ถึง 30 GT
M = 30 GT ขึ้นไป แต่ไม่ถึง 60 GT
L = 60 GT ขึ้นไป แต่ไม่ถึง 150 GT
X = 150 GT ขึ้นไป

ตัวเลข

ชุดตัวเลขแสดงลำดับที่ของใบอนุญาตทำการประมงพาณิชย์
ตัวอักษร/ตัวเลขสี่ตัวหรือห้าตัวเงินเข้ม บนพื้นขาว
ตัวอักษร/ตัวเลขสีขาว บนพื้นสีหรือห้าตัวเงินเข้ม

ประเภทเครื่องมือ

A = อวนลาก G = อวนรุนเคย
B = อวนล้อมจับ H = ลอบ
C = คราด J = เบ็ดราว
D = อวนช้อน/ยก K = อื่นๆ
E = อวนครอบ M = เรือปั่นไฟ
F = อวนติดตา

ศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออก เรือประมงนาราธิวาส (Port in - Port out Controlling Center Narathiwat) 073-530-732, 096-7127024

ภาพที่ 36 ภาพเครื่องหมายประจำเรือประมง

ที่มา : https://www4.fisheries.go.th/dof/news_local/1370/129776

5.3 ดึงเยาวชนเข้ามาเป็นแนวร่วมในลักษณะยกย่องให้เป็นทายาทที่จะดำเนินการสานต่อเจตนารมณ์การขุดคลองกระนี้ต่อไปอีกยาวนานให้สำเร็จให้ได้ในรุ่นอนาคตข้างหน้า หากไม่สามารถดำเนินการสำเร็จในกลุ่มเคลื่อนไหวรุ่นนี้

6. ใช้วิธีใส่ร้ายป้ายสีบุคคลหรือกลุ่มบุคคลผู้เห็นต่าง ไม่สนับสนุน ต่อต้านหรือคัดค้านการดำเนินโครงการคลองกระ ว่าบุคคลเหล่านี้รับผลประโยชน์โดยเฉพาะอย่างยิ่งเงินสินบนจากต่างชาติ โดยเน้นไปที่ประเทศหนึ่งในช่องแคบมะละกาเป็นเป้าหมายนำมาโจมตีอย่างต่อเนื่องว่าจะเป็นประเทศที่ได้รับผลกระทบอย่างมากหากเกิดคลองกระขึ้น ด้วยการสร้างเป็นตำนานเรื่องเล่าโดยใช้ข้อมูลจากโปรแกรมค้นหาข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตของต่างชาติ มานำเสนอว่าแนวคิดการขุดคลองกระนี้มีมานานแล้วตั้งแต่สมัยอยุธยา แต่มีปัญหาไม่สามารถดำเนินการได้ด้วยเหตุผลที่แตกต่างไปในแต่ละยุคสมัย แต่สำหรับยุคสมัยนี้จะใช้วิธีกล่าวหาว่ามีต่างชาติในช่องแคบมะละกาที่เสียประโยชน์และอยู่เบื้องหลังบุคคลหรือกลุ่มบุคคลผู้เห็นต่าง ไม่สนับสนุน ต่อต้านหรือคัดค้านการดำเนินโครงการคลองกระ

ข้อค้นพบที่ 5 ฉากทัศน์ตอนสุดท้าย (End-state Scenario) ที่น่ากลัว

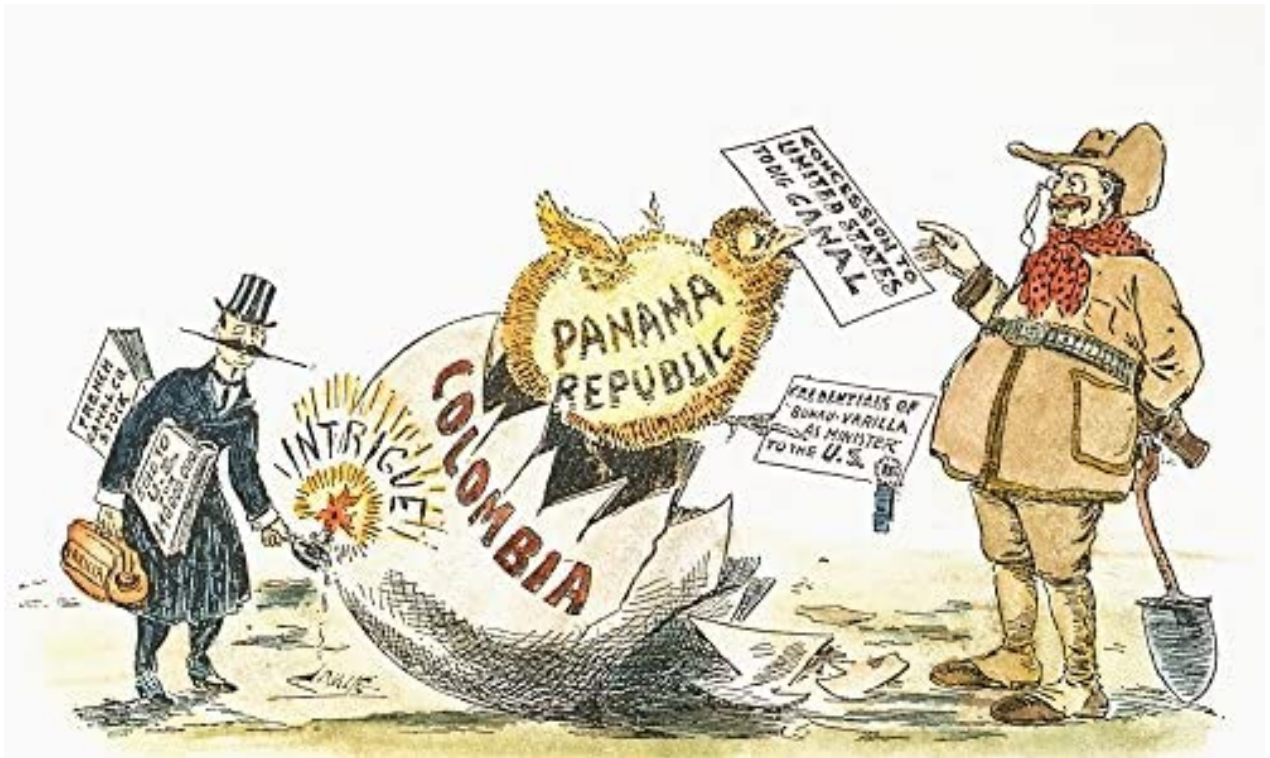
นอกเหนือจาก 7 ฉากทัศน์ในการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการขุดคลองกระรวมถึงอีก 3 ฉากทัศน์ในการวิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจต่อประเทศต่าง ๆ หากเกิดคลองกระขึ้นรวมเป็น 10 ฉากทัศน์ ซึ่งได้ข้อสรุปชัดเจนในทุกฉากทัศน์ว่าโครงการขุดคลองกระนั้นไม่มีความคุ้มค่าทั้งด้านการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์ รวมถึงผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นกับประเทศไทยนั้นมีน้อยมาก ในขณะที่ผลประโยชน์ส่วนใหญ่จะตกอยู่กับประเทศขนาดใหญ่ ได้แก่สหภาพยุโรป จีนและอินเดียแล้ว แต่หากวิเคราะห์เพิ่มเติมในด้านความมั่นคงแล้ว จะได้ข้อค้นพบที่สำคัญมากอีกประการหนึ่งหากเกิดคลองกระขึ้นจริง เพราะด้วยลักษณะทางกายภาพของคลองกระที่ตัดแบ่งแผ่นดินคาบสมุทรมลายูออกเป็น 2 ส่วนด้วยคลองน้ำเค็มที่กว้าง 400 เมตร ลึก 30 เมตร ยาว 135 กิโลเมตร และยังมีร่องน้ำเดินเรือลึก 30 เมตร ฝั่งอ่าวไทยออกไปในทะเลยาวกว่า 63 กิโลเมตร

(34 ไมล์ทะเล) ร่องน้ำฝั่งอันดามันยาว 39 กิโลเมตร (21 ไมล์ทะเล) ซึ่งเมื่อมองในภาพรวมของความยาวคลองกระรวมทั้งร่องน้ำทั้งสองฝั่ง ซึ่งจะต้องรักษาความลึกไว้ตลอดเวลา 30 เมตร นั้น ในทางภูมิรัฐศาสตร์แล้ว สภาพการณ์เช่นนี้ จะนำไปสู่อีกฉากทัศน์หนึ่ง ซึ่งจะเป็นฉากทัศน์ตอนสุดท้าย (End-state Scenario) และถือเป็นฉากทัศน์เลวร้ายที่สุด (Worst-case Scenario) สำหรับความเป็นราชอาณาจักรอันหนึ่งอันเดียวของไทยนั่นเอง เพราะด้วยความกว้างและความลึกของคลองกระและร่องน้ำนั้น ตัดแบ่งพื้นที่บนบกยาว 135 กิโลเมตร ส่วนในทะเลนั้นร่องน้ำเดินเรือจะพาดผ่านน่านน้ำภายในและเส้นฐานตรงบริเวณที่ 3 ด้านอันดามันและบริเวณที่ 4 ด้านอ่าวไทย⁶⁸ ในลักษณะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ลักษณะเช่นนี้ ในเชิงสมการวิเคราะห์ทางทหารทั่วไปที่วิทยาลัยการทัพเรือสหรัฐอเมริกาหรือ US Naval War College นิยมใช้กันคือ ภัยคุกคาม = ชีตความสามารถ + ความตั้งใจ หรือ Threat = Capabilities + Intention นั้น ⁶⁹ การที่รัฐไทยตัดสินใจขุดคลองกระถือเป็นสภาพการณ์ที่เสี่ยงและอันตรายต่อความมั่นคงและบูรณภาพแห่งดินแดนเป็นอย่างยิ่ง และเป็นจุดอ่อนที่จะสร้างปัญหากับประเทศไทย ไปเพิ่มโอกาสและหิบบิ้นขีดความสามารถให้แก่กลุ่มผู้ไม่หวังดี และประเทศอื่นที่หวังประโยชน์ตอบแทนที่ ให้สามารถดำเนินการในเรื่องที่จะกระทบและสร้างความเสียหายต่อความมั่นคงและบูรณภาพแห่งดินแดนของไทยอย่างร้ายแรง

ในอดีตนั้นเหตุการณ์ทำนองนี้เคยเกิดขึ้นมาแล้ว กรณีการแยกตัวของจังหวัดปานามา จากประเทศโคลัมเบียเมื่อ พ.ศ. 2446 สะท้อนโดยภาพการตุนล้อการเมืองยุคนั้น ซึ่งจังหวัดปานามา เปรียบเสมือนลูกไก่ฟักตัวจากไข่ของแม่ไก่โคลัมเบีย แนวคิดแบ่งแยกดินแดนเริ่มขึ้นเพราะฝรั่งเศส (คนยีนบ็องซัว) จุดชนวนการเกิดในฐานะผู้เริ่มขุดคลองปานามาแต่ไม่สำเร็จ ทันทิที่ปานามาประกาศแยกตัวเป็นรัฐอิสระจากโคลัมเบีย เปรียบเสมือนลูกไก่ (Panama Republic) ฟักตัวออกจากไข่ สหรัฐอเมริกา (คนยีนบ็องชวา) ซึ่งต้องการได้คลองปานามาและรอคอยโอกาสอยู่แล้ว จึงให้การรับรองทันที และปานามาในฐานะรัฐที่เพิ่งเกิดใหม่ ก็ตอบแทนด้วยการมอบสัมปทานขุดคลองปานามา (เอกสารในปากลูกไก่) ให้สหรัฐอเมริกาทันทีเช่นกัน

⁶⁸ อ้างถึงแล้ว,ตามภาพที่ 32.

⁶⁹ อ้างถึงแล้ว,เชิงอรรถ 66.



ภาพที่ 37 ภาพการ์ตูนล้อการเมืองกรณีการแบ่งแยกจังหวัดปานามาจากประเทศโคลัมเบีย

ที่มา : <https://www.amazon.de/Panama-Canal-Cartoon-1903>

บทเรียนจากประวัติศาสตร์การแบ่งแยกดินแดนทำนองกรณีจังหวัดปานามากับคลองปานามา เช่นนี้ อาจเกิดขึ้นกับไทยได้โดยมีคลองกระเป็นสิ่งที่กระตุ้นให้เกิดขึ้น ดังนั้นฉากทัศน์ตอนสุดท้าย (End - state Scenario) หากเกิดคลองกระขึ้นจริงแล้ว จะเป็นฉากทัศน์เลวร้ายที่สุด (Worst - case Scenario) สำหรับความเป็นราชอาณาจักรอันหนึ่งอันเดียวของไทย

บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการพิจารณา

คลองกระนั้นเป็นเพียงโครงการสิ่งก่อสร้างที่ยังอยู่ในจินตนาการ แนวคิด ความใฝ่ฝันของบุคคลบางกลุ่มที่อยากให้คลองนี้เกิดขึ้นจริง ดังนั้นข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับคลองกระนี้ จึงเป็นเพียงการประเมินหรือคาดการณ์ทั้งสิ้น จึงง่ายต่อการสร้างข้อมูลทั้งเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณที่จะเอื้อประโยชน์ทั้งในการสนับสนุนหรือคัดค้านการขุดคลองกระ โดยที่ไม่มีฝ่ายใดสามารถยืนยันได้ชัดเจนว่า ข้อมูลที่ฝ่ายตนนำมากล่าวอ้างนั้น มีหลักวิชาการที่เกี่ยวข้องรองรับอย่างถูกต้องแล้วหรือไม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงการเลือกตั้งทั่วไป เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2566 ที่ผ่านมานั้นมีการนำเสนอตัวเลขรายได้จากโครงการคลองกระกว่าปีละ 5.5 ล้านล้านบาท ที่จะนำมาพัฒนาคุณภาพชีวิตคนไทยทั่วประเทศให้ดีขึ้น เช่น คนไทยทุกคนจะได้รับหุ้นโครงการคลองกระฟรีคนละ 1 หุ้น รับโบนัสพิเศษปีละ 10,000 บาท บำนาญผู้สูงอายุรับรายได้เดือนละ 10,000 บาท เรียนฟรีตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึงปริญญาเอก หากเจ็บป่วยรักษาฟรีทุกโรค เข้าถึงตัวยาทุกชนิด เป็นต้น มีการจัดตั้งองค์กรเครือข่ายเพื่อเคลื่อนไหวผลักดันเรื่องนี้ โดยมีการวางแผน กำหนดยุทธศาสตร์ดำเนินการอย่างเป็นระบบและยังมีการสร้างเครือข่ายมวลชนและมีการเผยแพร่ข้อมูลบางประการเกี่ยวกับการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทย เพื่อให้ประชาชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่โดยรอบแนวคลอง เชื่อว่าจะได้รับผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการดำเนินโครงการดังกล่าว รวมถึงการเสนอจัดตั้งพรรคการเมืองเพื่อผลักดันการออกพระราชบัญญัติคลองไทย เพื่อนำไปสู่การดำเนินการสร้างคลองเชื่อมต่อระหว่างสองฝั่งมหาสมุทรในภาคใต้ของประเทศไทย โดยคาดหวังว่าการขุดคลองจะทำให้ประเทศกลายเป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ ด้านการเมืองด้านเศรษฐกิจ และการสร้างงานได้อย่างมหาศาลได้ในอนาคต ซึ่งโดยข้อเท็จจริงแล้ว ผลการศึกษาของหลายหน่วยงานก็ได้ข้อสรุปชัดเจนว่า การขุดคลองกระอย่างเดียวไม่สามารถจูงใจให้เกิดการลงทุนขนาดใหญ่ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งดำเนินการศึกษาโดยศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และของบริษัทเอกชนจีนที่ดำเนินการศึกษาโดยมหาวิทยาลัยปักกิ่งต่าง ๆ ได้ข้อสรุปเกี่ยวกับตัวเลขอัตราผลตอบแทนภายใน (Internal Rate of Return : IRR) ได้ตัวเลขที่ต่ำกว่า 12 % และบางกรณีได้ตัวเลขที่ติดลบ ซึ่งถือว่าไม่คุ้มค่าต่อการลงทุนแต่อย่างใด⁷⁰

คณะผู้ศึกษาจึงมุ่งทำความเข้าใจในเรื่องข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับคลองกระตามที่ปรากฏในวัตถุประสงค์ของการศึกษาที่กำหนดไว้ในบทที่ 1 ให้มีความชัดเจน สามารถใช้อ้างอิงได้อย่างถูกต้อง ในรายงานศึกษาฉบับนี้ รวมถึงประเด็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกัน จนได้ผลการศึกษาและข้อค้นพบที่ถือเป็นข้อสังเกตที่สำคัญดังต่อไปนี้

⁷⁰ อ้างถึงแล้ว, หน้า 13.

5.1.1 ตัวเลขการร่นระยะทางและเวลาการเดินทางที่เชื่อถือได้ แม้ว่าข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับคลองกระนี้จะจะเป็นเพียงการประเมินหรือคาดการณ์ทั้งสิ้น เพราะคลองกระยังไม่เกิดขึ้นจริง เป็นแต่เพียงโครงการสิ่งก่อสร้างที่ยังอยู่ในจินตนาการก็ตาม แต่สำหรับข้อมูลเกี่ยวกับ การร่นระยะทางและเวลาในการเดินเรือ นั้น สามารถค้นหาข้อมูลหลักฐานยืนยันที่ชัดเจนเป็นวิทยาศาสตร์ได้ด้วยหลักวิชาการเดินเรือ คือ ต้องมีการพล็อตขีดเข็มวัดระยะทางและเวลาเดินเรือในแผนที่เดินเรือทั่วไปหรือแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งการร่นระยะทางและเวลาในการเดินเรือนั้นถือเป็นข้อเสนอที่ทรงคุณค่า (Value Proposition) ของคลองกระด้วยและเป็นจุดเริ่มต้นในการคำนวณข้อมูลอื่น ๆ เพื่อนำไปสู่ตัวเลขความคุ้มค่าของการลงทุนหรืออัตราผลตอบแทนภายใน (Internal Rate of Return : IRR) ตามที่กล่าวมาแล้ว⁷¹ ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการให้ข้อมูลการร่นระยะทางและเวลาในการเดินเรือผ่านคลองกระเปรียบเทียบกับการใช้เส้นทางอื่น ๆ ที่แตกต่างหลากหลายและทั้งหมดไม่ได้แสดงวิธีการได้มาซึ่งข้อมูลที่ชัดเจนถูกต้องตามหลักวิชาการเดินเรือ ซึ่งผลการศึกษาหลังจากได้ดำเนินการพล็อตเส้นทางเดินเรือต่าง ๆ ตามหลักวิชาการเดินเรือที่ถูกต้องแล้ว ได้ตัวเลขการร่นระยะทางและเวลาการเดินทางเรือเปรียบเทียบกับระหว่างคลองกระกับช่องแคบต่างๆ ดังต่อไปนี้

ช่องแคบมะละกากับคลองกระ โดยเปรียบเทียบความต่างของระยะทางและเวลาเดินเรือช่วงระหว่างเกาะสุมาตรา - แหลมกาเมา คลองกระจะช่วยร่นระยะทางได้ 669 กิโลเมตร ร่นเวลาได้ 10 - 16 ชั่วโมง = เฉลี่ย 13 ชั่วโมง

ช่องแคบซุนดากับคลองกระ แบ่งตามเส้นทางเดินเรือหลักในแต่ละพื้นที่ดังนี้

* พื้นที่มหาสมุทรอินเดียตอนเหนือ โดยเปรียบเทียบความต่างของระยะทางและเวลาเดินเรือช่วงระหว่างศรีลังกา - ตะวันออกไกล คลองกระจะช่วยร่นระยะทางได้ 2,011 กิโลเมตร ร่นเวลาได้ 37 - 61 ชั่วโมง = เฉลี่ย 49 ชั่วโมง

* พื้นที่มหาสมุทรอินเดียตอนใต้ โดยเปรียบเทียบความต่างของระยะทางและเวลาเดินเรือช่วงระหว่างมาดากัสการ์ - ตะวันออกไกล คลองกระจะช่วยร่นระยะทางได้ 817 กิโลเมตร ร่นเวลาได้ 7 - 18 ชั่วโมง = เฉลี่ย 12.5 ชั่วโมง

ช่องแคบลอมบอกกับคลองกระ แบ่งตามเส้นทางเดินเรือหลักในแต่ละพื้นที่ดังนี้

* พื้นที่มหาสมุทรอินเดียตอนเหนือ โดยเปรียบเทียบความต่างของระยะทางและเวลาเดินเรือช่วงระหว่างศรีลังกา - ตะวันออกไกล คลองกระจะช่วยร่นระยะทางได้ 2,922 กิโลเมตร ร่นเวลาได้ 58 - 93 ชั่วโมง = เฉลี่ย 75.5 ชั่วโมง

* พื้นที่มหาสมุทรอินเดียตอนใต้ โดยเปรียบเทียบความต่างของระยะทางและเวลาเดินเรือช่วงระหว่างมาดากัสการ์ - ตะวันออกไกล คลองกระจะช่วยร่นระยะทางได้ 1,395 กิโลเมตร ร่นเวลาได้ 20 - 38 ชั่วโมง = เฉลี่ย 29 ชั่วโมง รายละเอียดตารางเปรียบเทียบการร่นระยะทางและเวลาการเดินทางระหว่างคลองกระกับช่องแคบต่าง ๆ⁷²

⁷¹ อ้างถึงแล้ว, หน้า 84.

⁷² อ้างถึงแล้ว, ตารางที่ 11.

5.1.2 ตัวเลขความต่างระดับน้ำระหว่างสองฝั่งทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณปากคลองกระที่จะเชื่อมต่อกับอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เป็นอีกหนึ่งตัวเลขที่สามารถค้นหาข้อมูลหลักฐานยืนยันที่ชัดเจนเป็นวิทยาศาสตร์ได้ด้วยหลักวิชาการอุทกวิทยาและสมุทรศาสตร์ จากผลการศึกษาด้านระดับน้ำในบทที่ 3 พบว่าความแตกต่างของระดับน้ำบริเวณปากคลองกระทั้งสองฝั่งทะเล โดยการใช้การเปรียบเทียบข้อมูลระดับน้ำที่เก็บสะสมไว้ จากสถานีใกล้เคียงกับปากแม่น้ำกันตังและแม่น้ำปากพนัง โดยค่าระดับน้ำฝั่งอันดามันจะสูงกว่าฝั่งอ่าวไทยได้ถึง 1.96 เมตร และสถานีกันตังเทียบกับแพรกเมือง ระดับน้ำจะต่างกันมากที่สุด 1.79 เมตร ซึ่งหากคลองกระมีขนาดความกว้าง 400 เมตร ลึก 30 เมตร ระยะ 135 กิโลเมตร ความเร็วกระแสน้ำในคลองกระที่มีความลึก 30 เมตร สามารถคำนวณค่าได้จากความต่างของค่าระดับน้ำสองฝั่ง (Hydraulic tide) สรุปได้ดังนี้

1. ค่าความต่างที่ระดับน้ำ 1 เมตร ความเร็วกระแสน้ำจะอยู่ที่ 1.21 เมตร/วินาที หรือ 2.35 นอต
2. ค่าความต่างที่ระดับน้ำ 2 เมตร ความเร็วกระแสน้ำจะอยู่ที่ 1.70 เมตร/วินาที หรือ 3.31 นอต
3. ค่าความต่างที่ระดับน้ำ 3 เมตร ความเร็วกระแสน้ำจะอยู่ที่ 2.09 เมตร/วินาที หรือ 4.06 นอต
4. ค่าความต่างที่ระดับน้ำ 4 เมตร ความเร็วกระแสน้ำจะอยู่ที่ 2.41 เมตร/วินาที หรือ 4.69 นอต

ทั้งนี้ การคำนวณความเร็วกระแสน้ำจะต้องใช้ค่าระดับน้ำของฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เวลาเดียวกัน มาใช้ในการคำนวณเท่านั้น ไม่สามารถใช้ค่าระดับน้ำเฉลี่ยมาใช้คำนวณหาความเร็วกระแสน้ำได้ ดังนั้นเมื่อความต่างของค่าระดับน้ำระหว่างสองฝั่งทะเล ณ เวลาเดียวกันมีโอกาสสูงได้ถึง 1.96 เมตร ซึ่งจะทำให้เกิดกระแสน้ำในคลองกระได้ถึงความเร็วที่ 1.70 เมตร/วินาที หรือ 3.31 นอต ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการเดินทางโดยเฉพาอย่างยิ่งการเดินทางเรือตามทิศทางกระแสน้ำซึ่งจะบังคับควบคุมเรือได้ยากกว่าการเดินทางทวนกระแสน้ำ จึงนำมาซึ่งสาเหตุที่จำเป็นต้องทำประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) เพื่อควบคุมระดับน้ำและกระแสน้ำภายในคลองให้อยู่ในระดับที่ปลอดภัยต่อการเดินทางเรือ

อีกเหตุผลหนึ่งที่ต้องสร้างประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) ในคลองกระก็เพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งเป็นพันธกรณีของรัฐตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 : UNCLOS1982)⁷³ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาการนำชนิดพันธุ์ต่างถิ่นหรือชนิดพันธุ์ใหม่เข้ามา (Introduction of alien or new species) ซึ่งเป็นไปตามกฎหมายทะเลข้อ 196 ที่กำหนดให้รัฐใช้มาตรการทั้งปวงที่จำเป็นเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมถึงการนำชนิดพันธุ์ไม่ว่าต่างถิ่นหรือชนิดพันธุ์ใหม่เข้ามา ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงที่สำคัญและเป็นอันตรายต่อส่วนนั้น หรือแม้แต่ผลกระทบกรณีการปล่อยให้น้ำทะเลหรือน้ำเค็มเข้ามาในแผ่นดิน สร้างความเสียหายต่อคุณภาพดินที่จะทำการเกษตรปลูกพืชผักผลไม้ทั้งสองข้างทางตลอดแนวคลอง ซึ่งในระยะยาวคลองกระอาจถูกต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่ได้จะเห็นได้ว่าการที่จะขุดคลองกระให้เกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน นั้นจำเป็นต้องคำนึงถึงพันธกรณีของรัฐตามกฎหมายระหว่างประเทศหรืออนุสัญญาระดับต่าง ๆ ที่ออกมาจำนวนมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อควบคุมและลดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งหากรัฐละเลยไม่ปฏิบัติตาม ย่อมถูกรัฐอื่นหรือองค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

⁷³ อ้างถึงแล้ว, *เชิงอรรถที่ 62*.

กำหนดมาตรการลงโทษ (Sanction) ในเรื่องต่าง ๆ ตามมา รวมถึงการถูกต้องด้านจากประชาชนในพื้นที่ด้วย ซึ่งประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) นี้เป็นสิ่งก่อสร้างพร้อมเครื่องมืออุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องที่มีค่าใช้จ่ายสูง ทั้งการลงทุนก่อสร้างและการบำรุงรักษา อีกทั้งทำให้เรือที่จะผ่านคลองต้องเสียเวลาเพิ่มขึ้นในการนำเรือผ่านประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) แต่ละครั้ง ซึ่งสำหรับในกรณีคลองกระนั้น หากทำประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) จำนวน 2 แห่งที่บริเวณปากคลองทั้งสองฝั่งทะเล ประเมินว่าเรือแต่ละลำจะเสียเวลาเพิ่มขึ้นอย่างน้อย 4 ชั่วโมง ซึ่งได้นำไปคิดคำนวณกับการร่นระยะเวลาการเดินทางเรือในข้อ 5.1.1 แล้ว

5.1.3 ตัวเลขอัตราผลตอบแทนภายใน (Internal Rate of Return : IRR) ซึ่งเป็นดัชนีชี้วัดความคุ้มค่าการลงทุน การศึกษาเรื่องคลองกระนั้น มีการดำเนินการมาแล้วหลายครั้ง ทั้งในส่วนของเอกชนและรัฐบาล รวมทั้งผลการศึกษาที่ออกมานั้น ตัวเลขผลตอบแทนก็ปรากฏตรงกันว่า ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน เช่นการศึกษาของมหาวิทยาลัยปทุมธานีเมื่อปี 58 ได้ตัวเลข IRR = 4.27% หรือการศึกษาของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติร่วมกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้ตัวเลข FIRR = -10.89% และ ได้ตัวเลข EIRR = 1.25%⁷⁴ รวมถึง จากผลการศึกษาในบทที่ 3 การวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการขุดคลองกระ ปรากฏว่าอัตราผลประโยชน์ต่อเงินลงทุนของโครงการคลองกระมีค่าเป็นลบจาก -1.35 ถึง -1.83 นั้นหมายความว่าโครงการจะขาดทุนในระดับ 135% ถึง 183 % ของมูลค่าเงินลงทุนโครงการ เมื่อคิดในเชิงเศรษฐศาสตร์ หรือขาดทุนในระดับ 35% ถึง 104% เมื่อคิดในเชิงการเงิน โดยฉากทัศน์ที่ดีที่สุดยังให้อัตราผลตอบแทนด้านการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์ เท่ากับ 4.191% และ -212.50% เนื่องจากการเกิดขึ้นของโครงการขุดคลองกระสร้างผลกระทบเชิงลบต่อสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศ ทรัพยากรธรรมชาติ และการท่องเที่ยวอย่างแพร่กระจายกว้างขวาง จึงถือว่าเป็นโครงการที่ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน กลุ่มคนที่เคลื่อนไหวเรื่องคลองกระในสังคมไทยนั้นอาจมองได้ว่ามี 2 กลุ่มใหญ่ ๆ คือ กลุ่มที่อยากได้และเห็นว่าควรทำ ส่วนอีกกลุ่มมีความเห็นต่างว่าไม่ควรทำจึงไม่ยอมได้ เพื่อให้สติแก่สังคมในเรื่องนี้ จึงขอยกคำอธิบายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรท่านหนึ่งในระหว่างการประชุมพิจารณารายงานการศึกษาเรื่องคลองไทยของคณะกรรมการวิสามัญฯ เมื่อเดือนมกราคม 2565 สามารถนำมาให้สติแก่สังคมเรื่องคลองไทยได้คือ แง่คิดให้พิจารณาระหว่าง “อยากได้หรือไม่อยากได้” กับ “ควรทำหรือไม่ควรทำ” เพราะมีหลายสิ่งในโลกนี้ ที่แม้เราอยากได้แต่เราไม่ควรทำ เช่นคลองกระนั้น เพราะเวลาที่ควรทำนั้นมันผ่านพ้นไปนานแล้ว ปัจจุบันถ้าจะต้องใช้เงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 2.2 ล้านล้านบาท ซึ่งได้แสดงตัวเลขให้เห็นแล้วว่า รายได้ค่าผ่านคลองและผลประโยชน์ตอบแทนต่าง ๆ นั้น ไม่คุ้มค่ากัน ไม่สมดุลงัน เป็นโครงการที่ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน

5.1.4 คลองกระจะเกิดประโยชน์กับต่างชาติ แต่จะสร้างปัญหาให้ไทย การขุดคลองกระนั้นเป็นการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เหมือนโครงสร้างอื่น ๆ เช่น การสร้างถนน ทางรถไฟ สร้างสนามบิน เพราะลักษณะการก่อสร้างให้เกิดเป็นคลองหรือทางน้ำเชื่อมระหว่างทะเลทั้งสองฝั่งนั้น จะต้องมีการขุดดินออกไปเป็นจำนวนมหาศาลไม่ต่ำกว่า 3,960 ล้านลูกบาศก์เมตร เพื่อเติมน้ำเข้ามาแทนที่ ซึ่งน่าจะเป็นน้ำทะเลทั้งจากอ่าวไทยและอันดามัน โดยดินที่จะขุดออกไปนั้น จะนำไปใช้ประโยชน์อย่างอื่นเช่นถมเป็นเกาะเทียมที่บริเวณปากคลองทั้งสองฝั่งทะเล ซึ่งเมื่อเกิดคลองขึ้นมาแล้วจะเป็นการตัดขาดผืนแผ่นดินระหว่างด้านเหนือของคลองและด้านใต้ของคลองออกอย่างถาวร ไม่สามารถถมกลับคืนสภาพเป็นผืนแผ่นดินเดียวกันเช่นเดิมได้ หนทางเดียวที่จะให้เกิดการคมนาคมเชื่อมต่อสองฝั่งคลองได้จะต้องใช้สะพานข้ามคลองหรืออุโมงค์ลอดใต้คลองเท่านั้น และเป็นโครงการ

⁷⁴ อ้างถึงแล้ว, หน้า 105 - 108.

ที่มีความเสี่ยงสูงเนื่องจากหากเริ่มต้นขุดคลองขึ้นมาแล้ว จะหยุดไม่ได้ ต้องเดินหน้าขุดต่อไปจนกว่า จะเกิดทางน้ำเชื่อมสองฝั่งทะเลได้ ไม่สามารถขุดครึ่ง ๆ กลาง ๆ ซึ่งจะใช้ประโยชน์อะไรไม่ได้เลย ในส่วนบางคนนำคลองกระไปเปรียบกับกำแพงเมืองจีนหรือหอไอเฟล ในทำนองว่า เมื่อแรกสร้าง อาจมีหลายคนไม่เห็นคุณค่า ส่อล้มเหลว จะทำไปทำไมหรือแม้แต่คัดค้าน แต่เมื่อเวลาผ่านไป ปัจจุบัน ทั้งกำแพงเมืองจีนและหอไอเฟลกลายเป็นสิ่งก่อสร้างที่ทรงคุณค่าเป็นสัญลักษณ์ของประเทศ และสร้างรายได้มหาศาลจากการท่องเที่ยว แม้ไม่ใช่จากวัตถุประสงค์ดั้งเดิมเมื่อแรกสร้างก็ตาม แต่ต้องไม่ลืมว่าทั้งกำแพงเมืองจีนและหอไอเฟลนั้น หากล้มเหลวไร้ประโยชน์จริงไม่สร้างรายได้อีก แล้วก็สามารถรื้อได้หรือแก้ตัวใหม่ แต่ไม่ใช่กับคลองกระซึ่งถือว่า ถ้าขุดแล้วก็คือขุดเลย หยุดไม่ได้ และถกกลับคืนสภาพก็ไม่ได้ ทำให้ไม่มีโอกาสแก้ไขหากล้มเหลวหรือไม่ประสบผลสำเร็จ

จากนิยามของคำว่า “คลองกระ” ที่เป็นเพียงคลองในจินตนาการที่ประเทศมหาอำนาจพยายาม เคลื่อนไหวผลักดันให้เกิดขึ้นจริง ซึ่งหากเกิดขึ้นจริงแล้วชาติมหาอำนาจดังกล่าวสามารถมีอิทธิพล และสิทธิในการใช้คลองได้ หรือใช้วิธีให้ไทยเข้าสู่กับดักหนีสิน (Dept Trap) ของต่างชาติ เพื่อให้ได้สิทธิ มีอิทธิพลเหนือคลองกระในการสร้างความมั่นคงให้แก่ชาติตนอย่างมาก จากการประชุมสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2565 ซึ่งที่ประชุมก็มีมติไม่เห็นด้วยกับรายงานการศึกษาเรื่องคลองไทย ของคณะกรรมการวิสามัญสภาผู้แทนราษฎร ทำให้รายงานเรื่องดังกล่าวต้องตกไปนั้น หลังจากนั้น ปรากฏข่าวว่านักวิชาการท่านหนึ่งซึ่งติดตามเรื่องการศึกษาคลองกระหรือคลองไทยนี้มาโดยตลอด ให้ความเห็นต่อผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในเรื่องดังกล่าวในทำนองว่าดีใจที่เรื่องนี้ตกไป โดยกล่าวว่า คลองไทยนั้นไม่มี มีแต่คลองของต่างชาติ ขุดเมื่อไรก็เป็นของต่างชาติ บ่งบอกว่าคลองกระนั้น เป็นประโยชน์แก่ต่างชาติตัวอย่างเช่น จีนที่ประกาศชัดเจนว่าอยู่ในสถานะการณ์ Malacca Dilemma⁷⁵ ซึ่งล่อแหลมและเสี่ยงหากเกิดสงครามกับมหาอำนาจคู่กรณี จึงสนับสนุนเรื่องการขุดคลองกระ ให้บังเกิดผลอย่างเต็มที่ ประโยชน์ในภาวะปกติ นั้น สายการเดินทางเรือต่าง ๆ ชาติอาจเพิ่มเส้นทาง มาใช้คลองกระ นอกเหนือจากเส้นทางหลักที่ผ่านช่องแคบมะละกา ส่วนในภาวะสงครามหรือมีความขัดแย้ง เช่น กรณีช่องแคบไต้หวันหรือความขัดแย้งในทะเลจีนใต้ มหาอำนาจคู่กรณีเช่นจีนและสหรัฐอเมริกา อาจใช้อิทธิพลกดดันไทยให้ฝ่ายตนสามารถใช้คลองกระเป็นเส้นทางเคลื่อนกำลังรบและลำเลียง ยุทโธปกรณ์ต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปัจจุบันลำเลียงผ่านช่องแคบมะละกาเป็นหลัก ดังนั้นจะเห็นได้ว่าคลองกระนั้น ด้วยความที่เป็นโครงการที่ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน เสี่ยงที่ไทยจะเข้าสู่ กับดักหนีสินของต่างชาติ ส่งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและความมั่นคงของไทยอย่างมหาศาล คลองกระจะเกิดประโยชน์กับต่างชาติ แต่จะสร้างปัญหาให้ไทยอย่างมาก

⁷⁵ อ้างถึงแล้ว, หน้า 135.

ข้ออ้างที่ว่าชุดคลองกระแล้ว จะเกิดประโยชน์แก่กองทัพเรือ ให้สามารถเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือระหว่างอ่าวไทยกับทะเลอันดามันได้สะดวกขึ้นนั้น ควรพิจารณาเปรียบเทียบกับสิ่งที่รัฐต้องลงทุนไปสำหรับการชุดคลองกระซึ่งไม่ต่ำกว่า 2.2 ล้านล้านบาท เทียบกับปริมาณกำลังทางเรือที่จะเคลื่อนย้ายระหว่างกองเรือต้นสังกัดด้านอ่าวไทยกับทัพเรือภาคที่ 3 ซึ่งอยู่ด้านอันดามันนั้นในแต่ละปีมีจำนวนไม่มาก เมื่อรวมการเดินทางของหมู่เรือเฉพาะกิจอื่นเช่นหมู่เรือฝึกต่าง ๆ รวมแล้วจะเป็นปีละประมาณ 11 – 15 ลำ ซึ่งถือว่าไม่มาก ไม่คุ้มค่างบเงินลงทุนชุดคลองจำนวนมหาศาล อีกทั้งช่องแคบมะละกาถือเป็นช่องแคบที่ใช้สำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศ ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ภาค 3 ซึ่งเรือและอากาศยานของทุกรัฐมีสิทธิการเดินทางผ่าน (Right of transit passage) โดยไม่จำเป็นต้องขออนุญาตรัฐชายฝั่งใด ยิ่งไปกว่านั้นยุทธศาสตร์กองทัพเรือ 20 ปีได้กำหนดยุทธศาสตร์สองมหาสมุทรสามพื้นที่ปฏิบัติการ ซึ่งจะนำไปสู่การปรับปรุงพัฒนาขีดความสามารถด้านการส่งกำลังบำรุงและการเสริมสร้างกำลังรบด้านฝั่งอันดามันให้มากยิ่งขึ้น และส่งผลให้การที่ต้องเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือระหว่างกองเรือต้นสังกัดด้านอ่าวไทยกับทัพเรือภาคที่ 3 ด้านทะเลอันดามัน มีความจำเป็นน้อยลงอีก (สามารถอ้างอิงรายงานการพิจารณาศึกษาความเป็นและความคุ้มค่าของการชุดคลองไทย สถานิติบัญญัติแห่งชาติ)

5.1.5 เป็นโครงการที่เสี่ยงว่าจะขัดรัฐธรรมนูญ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยทุกฉบับจะบัญญัติไว้เหมือนกันในมาตรา 1 ว่า “ประเทศไทยเป็นราชอาณาจักรอันหนึ่งอันเดียว จะแบ่งแยกไม่ได้” แต่โครงการคลองกระนั้นหากชุดสำเร็จ ด้านกายภาพและภูมิรัฐศาสตร์จะเกิดผืนน้ำกว้างใหญ่ตัดแบ่งแยกแผ่นดินไทยตั้งแต่สงขลา พัทลุงและตรังลงมา ให้ขาดออกจากพื้นที่ส่วนบนอย่างถาวร ด้ามขวานของไทยจะถูกแบ่งแยกด้วยผืนน้ำที่กว้างเกินกว่าจะเรียกว่าคลอง เพราะลำน้ำกว้างกว่า 400 เมตร ไปจนถึง 1 กิโลเมตร ตามรูปแบบของคลองที่มีการเสนอหลากหลายนั้น ลำน้ำกว้างใหญ่ขนาดเช่นนี้ไม่อาจเรียกว่าคลองได้อีกต่อไป แต่มีลักษณะเปรียบเสมือนเป็นช่องแคบ ช่องแคบที่จะแบ่งแยกคาบสมุทรมลายูออกจากด้ามขวานสุวรรณภูมิของเรา ลักษณะเช่นนี้ถือว่าสุ่มเสี่ยงอย่างยิ่งว่าจะขัดรัฐธรรมนูญมาตรา 1 ตามที่กล่าวข้างต้น และผลการศึกษาที่ได้กล่าวมาแล้วก่อนหน้านี้⁷⁶

นอกจากนั้นแล้วยังสุ่มเสี่ยงที่จะเป็นความผิดต่อความมั่นคงซึ่งมีโทษอาญาถึงขั้นประหารชีวิต เพราะการชุดคลองกระตามที่กล่าวมาแล้วนี้ นอกจากจะสุ่มเสี่ยงที่จะขัดรัฐธรรมนูญมาตรา 1 แล้ว ผลของการกระทำคือชุดคลองกระนี้ ผู้กระทำย่อมเล็งเห็นได้ชัดเจนว่า จะทำให้ไทยต้องสูญเสียอธิปไตยในพื้นที่ภาคใต้บางส่วนไป ทั้งผืนดิน ผืนน้ำและห้วงอากาศ ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวถือเป็นความผิดต่อความมั่นคงของรัฐตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 119 บัญญัติว่า “ผู้ใดกระทำการใด ๆ เพื่อให้ราชอาณาจักรหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของราชอาณาจักรตกไปอยู่ใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐต่างประเทศ หรือเพื่อให้เอกราชของรัฐเสื่อมเสียไป ต้องระวางโทษประหารชีวิต หรือจำคุกตลอดชีวิต” มาตรา 128 บัญญัติว่า “ผู้ใดตระเตรียมการ หรือพยายามกระทำความผิดใด ๆ ในหมวดนี้ ต้องระวางโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น” และ 129 ผู้ใดเป็นผู้สนับสนุนในการกระทำความผิดใด ๆ ในหมวดนี้ ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับตัวการในความผิดนั้น” จากบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายอาญาดังกล่าว ทำให้เห็นว่า ผู้ใดกระทำการใด ๆ รวมถึงตระเตรียมการ พยายามหรือสนับสนุนการกระทำเพื่อให้ส่วนหนึ่งส่วนใดของราชอาณาจักรตกไปอยู่ใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐต่างประเทศ ต้องระวางโทษถึงขั้นประหารชีวิต

⁷⁶ อ้างถึงแล้ว, หน้า 8.

5.2 ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ

5.2.1 เพื่อไม่ให้ฉากทัศน์ตอนสุดท้าย (End State Scenario) ซึ่งถือเป็นฉากทัศน์เลวร้ายที่สุด (Worst-case Scenario) สำหรับความเป็นราชอาณาจักรอันหนึ่งอันเดียวของไทย เป็นฉากทัศน์ที่น่ากลัวที่สุดสำหรับประเทศเรา⁷⁷ มีโอกาสเกิดขึ้นกับราชอาณาจักรไทยอันเป็นที่รักและหวงแหนยิ่งของพวกเราทุกคนจึงมีข้อเสนอแนะไปยังรัฐบาล คือ รัฐบาลควรประกาศแสดงจุดยืนเป็นทางการยกเลิกการชดเชยเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลระหว่างอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน ไม่ว่าจะเรียกว่า การชดเชยคอคอดกระคลองกระหรือคลองที่จะใช้ชื่อเรียกอื่นอย่างถาวรให้นานาชาติรับรู้ โดยแสดงผลการศึกษาตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันที่ดำเนินการโดยหน่วยงานต่าง ๆ ตามที่ปรากฏในภาคผนวก เพื่อให้ทุกประเทศและสาธารณชนคนไทยได้เข้าใจชัดเจนตรงกันว่า เรื่องการชดเชยคอคอดกระหรือคลองกระนั้น ได้เคยมีการศึกษามาก่อนแล้ว เสียค่าใช้จ่ายต่าง ๆ มากมาแล้ว บางครั้งก็เกิดการทุจริตจากการใช้จ่ายเงินที่จะใช้ในโครงการนี้ จนต้องยุติการดำเนินการไป เพื่อยืนยันเหตุผลด้านวิชาการที่ประกาศจุดยืนของไทยเช่นนั้น เพื่อยุติความเคลือบไหวผลักดันทั้งหลายจากต่างชาติ รวมถึงความเคลือบไหวผลักดันให้มีการออกกฎหมายหรือออกเสียงประชามติเพื่อผูกมัดรัฐบาลให้ดำเนินการเรื่องคลองกระนี้อย่างต่อเนื่องต่อไป

5.2.2 รัฐบาลควรเผยแพร่เอกสาร “โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย” ที่ดำเนินการโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติร่วมกับศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่ศึกษาความคุ้มค่าการชดเชยคอคอดกระแล้วเสร็จและเผยแพร่เมื่อเมษายน 2565 เรียบร้อยแล้ว⁷⁸ ต่อสาธารณชนให้รับทราบทั่วกัน โดยเอกสารชุดดังกล่าวจะประกอบด้วยรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน 1 เล่ม เอกสารภาคผนวก จำนวน 1 เล่ม และ บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary) ทั้งภาษาไทยและอังกฤษ จำนวน 1 เล่ม ซึ่งถือเป็นผลการศึกษาความคุ้มค่าเกี่ยวกับการชดเชยคอคอดกระล่าสุดและใช้ข้อมูลล่าสุดที่น่าเชื่อถือมากที่สุด ดำเนินการวิจัยโดยมหาวิทยาลัยที่มีชื่อเสียงและใช้ข้อมูลทางวิชาการที่ทันสมัยชัดเจน ข้อมูลจำนวนเรือผ่านช่องแคบมะละกาที่จัดหาจาก Lloyd สถาบันที่มีชื่อเสียง และในการคิดคำนวณความคุ้มค่าการลงทุนนั้นมองตัวเลขค่าใช้จ่ายที่สมดุลย์ทั้งด้านอุปสงค์ (Demand side) และด้านอุปทาน (Supply side) โดยรัฐบาลควรแจกจ่ายเอกสารทั้ง 3 เล่มนี้ คือ บทสรุปผู้บริหาร รายงานฉบับสมบูรณ์และเอกสารภาคผนวก ให้สถาบันการศึกษาต่าง ๆ ของไทย รวมถึง สถานทูตของกลุ่มประเทศที่ต้องพึ่งช่องแคบมะละกาหรือสนใจในเรื่องนี้เช่นสถานทูตจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ สหรัฐอเมริกา อินเดีย ทุกชาติในอาเซียนรวมถึงมหาอำนาจทางทะเลอื่น ๆ เช่น อังกฤษ ฝรั่งเศส รัสเซีย เป็นต้น

5.2.3 รัฐบาลควรสร้างความตระหนักรู้ให้กับประชาชนหรือ Public Awareness ในเรื่องเกี่ยวกับกฎหมายทะเล ความสำคัญของเขตทางทะเล และผลกระทบของสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ในทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการคลองกระที่จะมีผลกระทบต่อเขตทางทะเล อธิปไตยของประเทศและโทษของผู้กระทำการดังกล่าว ให้กับประชาชนและนักเรียนนักศึกษาในหลักสูตรต่างทุกระดับ โดยปรับปรุงเพิ่มเติมเนื้อหาเหล่านี้ไว้หลักสูตรการศึกษาด้วย

⁷⁷ อ้างถึงแล้ว, หน้า 140 - 142.

⁷⁸ อ้างถึงแล้ว, รายละเอียดตามภาคผนวก ฉ.

5.2.4 กระทรวงกลาโหมโดยกองทัพเรือควรประกาศในเวทีประชุมนานาชาติ ยืนยันให้ความสำคัญกับการลาดตระเวนร่วมช่องแคบมะละกา (The Malacca Straits Patrol) ของ 4 ชาติอาเซียน และจะไม่ยอมให้มหาอำนาจใดมาควบคุมหรือปิดช่องแคบมะละกาได้ในทุกกรณีและทุกสถานการณ์

5.2.5 สร้างความเข้าใจที่ตรงกันในเรื่องคลองกระระหว่างฝ่ายไทยกับองค์กรต่างชาติ ที่แสดงออกว่าสนับสนุนการขุดคลองกระ ทั้งในระดับรัฐบาลผ่านช่องทางการทูต และระดับองค์กรเอกชนความสัมพันธ์ระหว่างประเทศด้านต่าง ๆ

5.2.6 หากมีข้อเรียกร้องให้ศึกษาเชิงลึกหรือเต็มรูปแบบ (Full feasibility study) เกี่ยวกับการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยทั้งหมดไม่ว่าจะเรียกคลองกระหรือคลองไทยก็ตาม รัฐบาลควรยืนยันหลักการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544⁷⁹ คือต้องไม่ใช้งบประมาณแผ่นดิน แต่ค่าใช้จ่ายให้ใช้จากองค์การภาคเอกชนทั้งหมด และต้องไม่มีเงื่อนไขหรือข้อผูกพันใด ๆ กับทางราชการทั้งสิ้น ในทุกกรณีทั้งรัฐบาลและสภาพัฒน์ฯ ต้องไม่หลวมตัว ข้ามขั้นตอนไปศึกษาเชิงลึกหรือขั้นสมบูรณ์ ตามข้อเรียกร้องจากบางกลุ่มโดยเด็ดขาด อย่าเชื่อข้ออ้างบิดเบือนที่ว่า ขุดคลองคือการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งไม่จริง เพราะวัตถุประสงค์ต่างกัน เรือผ่านคลองเพราะเป็นทางลัด ไม่ต้องการจอดเมื่อเรือไม่จอดรายได้พัฒนาพื้นที่ก็ไม่เกิด การโยงสองเรื่องเข้าด้วยกันทั้งที่วัตถุประสงค์ต่างกัน ก็เพียงเพื่อหาเหตุผลที่จะเสนอให้มีการศึกษาขั้นสมบูรณ์ ต้องเสียงบประมาณหลายพันล้านบาทแลกกับเอกสารชุดเดียว และเปล่าประโยชน์เพราะเป็นข้อมูลเดิมที่หน่วยงานรัฐมีครบถ้วนแล้ว ทราบผลการศึกษาอยู่แล้วว่าโครงการคลองกระนั้นมีผลตอบแทนการลงทุนไม่ถึง 4% และน้อยกว่าดอกเบียเงินกู้ อีกทั้งมีการเดินหน้าศึกษาเชิงลึกโครงการคลองกระในระดับรัฐบาลโดยเฉพาะอย่างยิ่งต้องใช้งบประมาณแผ่นดินด้วยแล้ว เสียงอย่างยิ่งที่จะต้องติดกับดักเงื่อนไขของต่างชาติ ผูกมัดให้รัฐบาลในอนาคตต้องถลำลึกเสียหายซ้ำรอยบางโครงการที่เคยเกิดขึ้นมาแล้ว

5.2.7 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรเข้มงวดตรวจสอบว่ามีการขออนุญาตให้นักวิจัยต่างชาติเข้ามาวิจัยสำรวจพื้นที่ในประเทศไทยเพื่อเก็บข้อมูลและศึกษาความเป็นไปได้การขุดคอคอดกระว่าดำเนินการถูกต้องตามกฎหมายแล้วหรือไม่ รวมถึงควรตรวจสอบบริษัทต่างชาติที่เปิดในไทยเพื่อประกอบธุรกิจอื่น แต่กลับมาเคลื่อนไหวผลักดันการขุดคลองกระว่าพฤติกรรมเช่นนี้ถูกต้องตามประเภทธุรกิจและใบอนุญาตทำงานที่ขอไว้หรือไม่อย่างไร

⁷⁹ อ้างถึงแล้ว, รายละเอียดตามภาคผนวก ข.

ทั้งนี้ คณะกรรมการการการคมนาคม วุฒิสภา รวมทั้งคณะผู้ศึกษา มั่นใจว่าหากรัฐบาลได้นำข้อสังเกตและข้อเสนอแนะทั้งหมดข้างต้นนำไปขยายผลสู่การปฏิบัติจริงให้เกิดผลสัมฤทธิ์ผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว จะช่วยยุติความเสี่ยงที่รัฐบาลไทยต้องถูกกดดันให้สูญเสียงบประมาณ ไปกับการดำเนินการในโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับคลองกระหรือคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยเส้นทางต่าง ๆ ซึ่งคลองเหล่านี้จะเกิดประโยชน์กับต่างชาติเป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่ความเสี่ยงและความเสียหายด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านสิ่งแวดล้อมและความมั่นคงจะตกอยู่กับประเทศไทยและประชาชนชาวไทยทั้งหมด และที่สำคัญหากรัฐบาลแสดงจุดยืนที่ชัดเจนแน่วแน่ที่จะยุติแนวคิดเรื่องการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้พร้อมทั้งเผยแพร่ผลการศึกษาโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อเสนอแนะ รวมถึงรายงานการศึกษาฉบับนี้ด้วยแล้ว จะทำให้ประชาชนชาวไทยสามารถรับทราบข้อมูลและข้อเท็จจริงที่ถูกต้องชัดเจนไม่คลาดเคลื่อน ได้ตระหนักถึงความเสียหายร้ายแรงต่อประเทศไทยตามฉกทศน์ตอนสุดท้ายหากคลองเหล่านี้เกิดขึ้นจริง จะสามารถยุติความเคลื่อนไหวที่จะผลักดันในเรื่องการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยได้ ซึ่งจะทำให้รัฐบาลสามารถเดินหน้าโครงการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาประเทศได้อย่างเต็มที่โดยใช้จุดแข็งในเรื่องภูมิรัฐศาสตร์ของภาคใต้ได้อย่างเหมาะสม อันจะทำให้ประเทศไทยมีความมั่นคงไม่สูญเสียทั้งสิ่งแวดล้อมและความมั่นคง นำไปสู่ความเจริญรุ่งเรืองอย่างยั่งยืนถาวรตลอดไป

บรรณานุกรม

หนังสือ

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ และสุทธิสันต์ เมณะเศวต, (2532)

สุชาติ กลศาสตร์เสนี และคณะ. “ผลการศึกษาและวิเคราะห์การขาดคลองกระทบกับผลกระทบต่อความมั่นคง”. ตามแผนงานของคณะกรรมการการศึกษาปัญหาในระดับยุทธศาสตร์และนโยบายกองทัพเรือ คณะทำงานที่ 2, 2543

พลเอกประดิษฐ์ บุญเกิด, ศาสตราจารย์กนต์ธีร์ ศุภมงคล, พลเรือเอก ศุภกร บูรณดิลก, ภัคดี ณะปุร, ดร.สุรินทร์ ตูลย์วัฒนจิต, สิงหราช จิระเศสกุล, ณรงค์ ชุ่มทอง, *คลองกระ-ไทย : มรดกทางยุทธศาสตร์ของชาติ* (พิมพ์ครั้งที่ 1) กรุงเทพฯ : บริษัท ฟองทองเอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด, 2560.

รายงานของคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ วุฒิสภา พฤษภาคม 2547

เอกสาร “กลยุทธ์การฟื้นฟูเศรษฐกิจไทยและผลการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นของโครงการคลองกระแห่งประเทศไทย, Grand Dragon International Holdings Co., Ltd., ธันวาคม 2558

รายงานการพิจารณาศึกษาความจำเป็นและความคุ้มค่าของการขุดคลองไทยของคณะกรรมการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อปี 2561.

รายงานการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการขุดคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สภาผู้แทนราษฎร, 2564.

รายงานการจัดสัมมนาของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ในหัวข้อ “หาความจริงเกี่ยวกับคลองไทย”

รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย”

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

ไกรฤกษ์ นานา, “ตัวการที่ทำให้ไทยยกเลิกโครงการขุดคอคอดกระ ข้อมูลใหม่สมัยรัชกาลที่5” นิตยสารศิลปวัฒนธรรม ฉบับสิงหาคม 2559, หรือ https://www.silpamag.com/history/article_7580

ลำดับเหตุการณ์แนวคิดขุดคอคอดกระ ช่วงเวลาระหว่าง พ.ศ.2220 – 2558”, หรือ <https://www.tcijthai.com>

“สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี”, หรือ URL: https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2544/1709061.pdf

“คลองคอรินท์” ,Corinth Canal S.A (A.E.D.I.K), General Information, Available at: <https://corinthcanal.com/general-information/?lang=en>

คลองสุเอซ Suez Canal Authority, Importance of the Suez Canal, Available at: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/Pages/WhySuezCanal.aspx>

คลองคีล United Canal Agency GMBH, Regulations, Available at: <https://www.Kiel-canal.de/regulations/>

คลองปานามา Canal De Panama, Trade Routes, Available at: <https://pancanal.Com/en/maritime-services/trade-routes/>

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982, <https://www.judge.navy.mi.th/upload/pdf/international%20law/UNCLOS%20%201982.pdf>

สิ่งพิมพ์รัฐบาล

ไทย.รัฐธรรมนูญ, รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560, กรุงเทพฯ : สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ,2560),

ไทย.กฎหมาย,คำตอบกระทู้ถามที่ 002 ร. ของพลเรือเอกพัลลภ ตมิศานนท์ สมาชิกวุฒิสภา “เรื่องสถานการณ์ของคณะกรรมการแห่งชาติศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระเพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคม” ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 138 ตอนพิเศษ 34 ง,(11 กุมภาพันธ์ 2564).

ภาคผนวก



ภาคผนวก ก.

“รายงานของคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ
วุฒิสภา พฤษภาคม 2547”



ภาคผนวก ข.

รายงานการพิจารณาศึกษาความจำเป็นและความคุ้มค่าของการชุดคลองไทย
ของคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พฤศจิกายน 2561



ภาคผนวก ค.

รายงานการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษา
การขาดคล่องไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สภาผู้แทนราษฎร
กรกฎาคม 2564



ภาคผนวก ง.

เอกสาร “กลยุทธ์การฟื้นฟูเศรษฐกิจไทยและผลการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นของ
โครงการคลองกระแหน่งประเทศไทย เมื่อธันวาคม 2558” (ดำเนินการศึกษาโดย
มหาวิทยาลัยปุกกิง)



ภาคผนวก จ.

รายงานการสัมมนาเรื่อง “หาความจริงเกี่ยวกับคลองไทย” จัดโดยคณะกรรมการ
การคมนาคม วุฒิสภา เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 10 มีนาคม 2565
ที่โรงแรมเดอะรอยัลริเวอร์ กรุงเทพฯ



ภาคผนวก ฉ.

เอกสาร “รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทาง
ขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย” เมษายน 2565 ดำเนินการ
โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และศูนย์บริการวิชาการแห่ง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ข.

สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่ นร 0205/10036
เรื่องขออนุมัติหลักการจัดทำโครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ
เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคม
(แจ้งมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 ที่กำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนิน
โครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระให้ใช้จากองค์การภาคเอกชน)



ภาคผนวก ซ

ผลการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ตามเอกสาร “สรุปข้อวิเคราะห์ความเป็นไปได้เปรียบเทียบ
โครงการชุดคอคอดกระและโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ มีนาคม 2541



ภาคผนวก ฅ

ผลการศึกษการชุดคอดคดกระเพื่อแก้ปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจและสังคม
(พิจารณาเฉพาะกรอบความมั่นคงทางทะเล) จัดทำโดย ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ทหารเรือ
สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง เมื่อพฤษภาคม 2550



ภาคผนวก ญ

ผลการศึกษาของ Institute of Developing Economies, Japan External Trade
Organization (IDE-JETRO) โดย Ching-mu Chen และ Satoru Kumagai
เมื่อปี ค.ศ. 2016