



เอกสารประกอบการพิจารณา

ญัตติ

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา
ศึกษาการขุดคลองไทย (Thai Canal) เส้น 9A

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญศึกษาการขุดคลองไทย

อ.พ. 4/2563 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง



อ.พ. 4/2563
สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง



เอกสารเพิ่มเติม

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
โทร. 0 2244 2070-2

ญัตติ

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขุดคลองไทย

(Thai Canal) เส้น 9A

(พลตรี ทรงกลด ทิพย์รัตน์ เป็นผู้เสนอ)

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขุดคลองไทย

(นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา เป็นผู้เสนอ)

*เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาความเหมาะสม

ของพื้นที่ในการจัดตั้งเขตการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (SEC)

(นายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน เป็นผู้เสนอ)

*เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา ศึกษายุทธศาสตร์

การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้สู่ศูนย์กลางเศรษฐกิจระดับโลก (SEC)

(นายนพดล แก้วสุพัฒน์ เป็นผู้เสนอ)

*หมายเหตุ: สมาชิกเสนอให้นำญัตติที่บรรจุระเบียบวาระแล้วเข้ามารวมพิจารณาด้วย ซึ่งที่ประชุมเห็นชอบและ
ประธานในที่ประชุมอนุญาต

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ ร่างพระราชบัญญัติ ญัตติขอแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญ พระราชกำหนด ญัตติ หรือหนังสือสัญญา ระหว่างประเทศ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความทางวิชาการ และ/หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้น ให้กับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา กรรมการ และบุคคลในวงงานรัฐสภา ใช้ในการประกอบการพิจารณา ตลอดจนเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้สนใจทั่วไป

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ผู้รับผิดชอบ

นางอรวรรณ พันธุ์เป็รื่อง

นางสุภาวดี ตันตระกูล

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางอาริยา สุขโต

นายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย

นายณัฐพงศ์ พิมเสน

นางสาวอัจฉรา ชุมเหล็ก

นางสาวอุไร ธรรมเพชร

นางสาวสุนันท์ เจสละ

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานบริการวิชาการ 2

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นิติกรปฏิบัติการ

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

มกราคม 2563

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

โครงการชุดคลองไทยเป็นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่มีได้มีความสำคัญต่อประเทศไทยเท่านั้น แต่ยังมีมีความสำคัญในระดับภูมิภาคและในระดับโลก ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้ทั่วโลกให้ความสนใจและสนับสนุน ดังนั้น รัฐบาลจึงต้องตัดสินใจอย่างรอบคอบเพื่อให้โครงการประสบความสำเร็จ เพราะในด้านการเดินเรือถือเป็นการเปิดเส้นทางการเดินเรือใหม่ที่ช่วยลดระยะเวลาและระยะทางในการเดินเรือในการขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นการประหยัดค่าขนส่ง รวมถึงประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงได้มาก ซึ่งจะประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการธุรกิจได้ราว 300,000 ดอลลาร์ ประหยัดน้ำมันได้กว่า 15 ล้านบาร์เรล (สำหรับเรือที่มีระวางขนส่งขนาด 100,000 ตัน) จึงนับว่าเป็นโครงการสนับสนุนปัจจัยทางการค้าระดับภูมิภาคและระดับโลก ที่จะได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน เป็นการเพิ่มทางเลือกให้เส้นทางการเดินเรือที่เป็นประโยชน์ลดการพึ่งพาแต่เฉพาะช่องแคบมะละกา อันจะเป็นการเพิ่มความมั่นคงทางการค้าและพาณิชย์นาวีให้แก่ภูมิภาคที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดเบื้องต้น ดังนี้

1. การศึกษาการขุดคอคอดกระในอดีตที่ผ่านมา

การศึกษาการขุดคอคอดกระในอดีตได้มีการศึกษาเกี่ยวกับโครงการขุดคลองเชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียในบริเวณภาคใต้ของไทย โดยขณะนั้นได้ศึกษาภายใต้ชื่อ “คอคอดกระ” มีผลงานการวิจัยและศึกษาด้วยกันในหลายแง่มุมทั้งด้านการสนับสนุนเห็นว่าการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐจะเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจการค้าการลงทุน ซึ่งเป็นเป้าหมายที่สำคัญของการลงทุนการขุดคลองไทยมากกว่าการคาดหวังรายได้จากค่าผ่านคลอง กับอีกแง่มุมของฝ่ายคัดค้านที่เห็นต่างว่าเป็นการลงทุนมหาศาลซึ่งการได้มาของประโยชน์นั้นไม่คุ้มกับสิ่งที่เสียไป ทั้งวิถีชีวิต วัฒนธรรมของผู้คนในท้องถิ่น อีกทั้ง ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลของสองฝั่งคือ ฝั่งอันดามันและอ่าวไทย

การศึกษาเกี่ยวกับโครงการคอคอดกระเท่าที่ผ่านมาสามารถแบ่งออกได้เป็น 6 หัวข้อใหญ่ ๆ คือ การศึกษาในด้านวิศวกรรม ด้านความมั่นคงของประเทศ ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม ด้านการเมืองระหว่างประเทศ ด้านเศรษฐกิจ และด้านการเงิน

1.1 การศึกษาด้านวิศวกรรม ได้ทำการศึกษาใน 2 หัวข้อสำคัญ คือ การศึกษาหาแนวคลองที่เหมาะสมและวิธีการที่จะใช้ในการขุด โดยแนวคลองที่เหมาะสมนั้น คณะกรรมาธิการวิสามัญของวุฒิสภาได้ทำการศึกษาเพิ่มเติม และพบว่ามีความเหมาะสมที่น้ำจะตื้นกว่าแนวเดิมที่เคยศึกษามา คือ แนว 9A ซึ่งเชื่อมระหว่างจังหวัดกระบี่-จังหวัดนครศรีธรรมราช ส่วนวิธีการที่ใช้ในการขุดนั้น จากการศึกษาที่ผ่านมา พอที่จะสรุปวิธีการที่ใช้ในการขุดคลองได้เป็น 3 วิธี คือ ขุดแบบธรรมดา ใช้ระเบิด และนิวเคลียร์ แต่วิธีที่สำนักงานพลังงานแห่งชาติเสนอเมื่อปี พ.ศ. 2516 คือ ใช้วิธีการขุดแบบธรรมดา โดยใช้เรือขุดและเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้าช่วย ซึ่งจากการศึกษาล่าสุดเห็นว่าควรใช้วิธีการขุดแบบธรรมดาโดยใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมที่มีอยู่

1.2 การศึกษาด้านความมั่นคงของประเทศ ในการศึกษาด้านความมั่นคงของประเทศนั้น มีทั้งผู้ที่เห็นว่า การขุดคลองจะก่อให้เกิดปัญหาด้านความมั่นคงและมีทั้งที่เห็นว่าการขุดคลองไม่ได้กระทบถึงความมั่นคงของประเทศ ในอดีตโครงการคอคอดกระถูกระงับไปด้วยเหตุผลด้านความมั่นคงของประเทศ และในปัจจุบันแนวความคิดที่ว่า การขุดคอคอดกระจะเป็นการส่งเสริมให้เกิดการแบ่งแยกดินแดนก็ยังคงมีอยู่ เพราะแนวคลอง

ที่ตัดนั้นส่งผลให้พื้นที่ 4 จังหวัดภาคใต้ถูกแยกออกจากพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศ ในขณะที่ฝ่ายสนับสนุน พุดถึงปัญหาความมั่นคงของประเทศว่า มิได้เกิดจากการที่มีแผ่นดินที่แยกออกจากกันและปัจจุบันก็หมด ยุคคอมมิวนิสต์และยุคสงครามตัวแทนแล้ว และมองว่าควรจะเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ มากกว่า

1.3 การศึกษาด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม การศึกษาผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดจากการขุดคลองกระ ทั้งในระหว่างการขุดและภายหลังจากที่ขุดเสร็จแล้ว โดยระบุภาพรวมผลกระทบของโครงการ ที่มีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมว่ามี 3 ระดับ คือ (1) ผลกระทบต่อทรัพยากรที่ไม่มีชีวิต ได้แก่ ดิน : ได้รับผลกระทบมาทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ ป่าไม้ : ถูกทำลายตลอดแนวคลองน้ำ ทำให้ระบบอุทกของลำน้ำ สารอาหารในน้ำ ตะกอน และความเค็มหรือความจืดของลำน้ำเปลี่ยนไป รวมทั้งมลพิษอันจะเกิดจากอุตสาหกรรมและการขนส่ง และแร่ธาตุ : แนวคลองจะตัดผ่านแหล่งแร่หลายชนิด ทั้งที่มีการขุดมาใช้แล้วและที่ยังไม่ได้ใช้ (2) ผลกระทบต่อทรัพยากรที่มีชีวิต ได้แก่ สัตว์ป่า และสัตว์น้ำ จะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศวิทยาที่เกิดขึ้น และจากการขยายตัวของเขตชุมชน (3) ผลกระทบต่อมนุษย์ซึ่งต้องเผชิญกับการอพยพย้ายถิ่น การเวนคืนที่ดิน และการหาที่อยู่ใหม่

1.4 การศึกษาด้านการเมืองระหว่างประเทศ ประเด็นที่มีการพิจารณาและคำนึงถึงมากที่สุด คือ ประเด็นในเรื่องความสัมพันธ์กับสิงคโปร์ซึ่งเป็นเมืองท่าหลักของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แต่เดิม โดยเชื่อว่า การเสนอโครงการขุดคลองกระให้เป็นโครงการของอาเซียน จะช่วยให้มีการรวมกลุ่มที่เหนียวแน่นยิ่งขึ้น เพราะจะเป็นประโยชน์ร่วมกันของภูมิภาค ส่วนสิงคโปร์ก็จะไม่เสียประโยชน์จากการมีคลองกระ แต่กลับจะเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน โดยคลองกระจะช่วยระบายปริมาณเรือในช่องแคบมะละกาเมื่อมีความแออัดเกิดขึ้น อีกทั้งความชำนาญทางการเดินเรือของสิงคโปร์จะมีผลดีต่อการอยู่รอดของคลองกระ จากการสัมมนาเกี่ยวกับโครงการขุดคลองกระในหลาย ๆ ครั้ง ทำให้สามารถสรุปได้ว่า ปัจจุบันการเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา มีความแออัดมากจนทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง และจากข้อมูลของบริษัท PC&M ผู้นำโครงการขุดคลองกระ เสนอแก่นักลงทุนชาวต่างชาติได้บ่งชี้ว่า นักลงทุนสิงคโปร์ และสหภาพยุโรป ได้ให้ความสนใจต่อโครงการนี้ ดังนั้น อุปสรรคจากการแทรกแซงของประเทศโลกที่สามน่าจะยุติลงได้

1.5 การศึกษาด้านเศรษฐกิจ ประโยชน์ทางอ้อมที่จะได้รับจากการขุดคลองกระ นอกจากรายได้จากค่าผ่านคลองและท่าเรือแล้วนั้น การขุดคลองยังทำให้เกิดรายได้แฝงอีก 3 ประการ ประการแรก คือ รายได้จาก ดิน หิน แร่ ที่ได้จากการขุดคลอง ประการที่สอง เป็นรายได้จากพื้นที่อุตสาหกรรม และประการที่สาม เป็นผลพลอยได้จากประโยชน์อื่น ๆ เช่น หากโครงการขุดคลองกระเป็นโครงการที่มีความเข้มข้นทางด้านแรงงาน ก็จะทำให้เกิดการจ้างงานขึ้น ซึ่งจะเป็นการช่วยลดปัญหาการว่างงานได้

1.6 การศึกษาด้านการเงิน การศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นของการขุดคลองกระในเชิงพาณิชย์ โดยศึกษาจากข้อมูลของทั้งทางราชการและเอกชน รวมตลอดถึงการสำรวจความคิดเห็นของผู้ที่ประกอบการขนส่งทางทะเล โดยการออกแบบสอบถามและสัมภาษณ์ ศึกษาการคาดคะเนปริมาณเรือที่จะใช้คลอง และการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ ซึ่งจะนำเสนอผลงานบางส่วนขององค์กรต่าง ๆ ที่ได้ทำการศึกษาโครงการนี้เอาไว้ อันประกอบด้วย ข้อวิเคราะห์ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และข้อวิเคราะห์ของกระทรวงคมนาคม ซึ่งจากงานวิเคราะห์วิจัยของทั้ง 2 สถาบัน

ให้ผลตรงกัน กล่าวคือ โครงการชุดคอคอดกระเป็นโครงการที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องให้แล้วเสร็จ ทั้งระบบจึงจะใช้ประโยชน์จากโครงการได้และไม่สามารถแยกส่วนในการดำเนินการ (Indivisible Project) ดังนั้น การลงทุนในโครงการดังกล่าวจึงจัดได้ว่าเป็นโครงการที่มีความเสี่ยงต่อการลงทุนสูง และใช้ระยะเวลาในการขุดนานกว่า 10 ปี และจากผลการศึกษาของสถาบันพาณิชย์นาวี พบว่า ปริมาณเรือที่คาดว่าจะแล่นผ่านคลอง จะมีประมาณ 30-40 ลำต่อวัน ส่วนทางด้านผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลก็มีทั้งที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วย ที่จะมีการขุดคอคอดกระในสัดส่วนไม่ต่างกันมาก และเมื่อพิจารณาด้านผลตอบแทนจากการลงทุนโดยคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันที่คำนวณจากรายได้ค่าผ่านคลองกับเงินลงทุนในการขุดคลอง พบว่า ผลตอบแทนเมื่อคิดเป็น คาบเวลา 30/40/50 และ 60 ปี นั้น จะได้รับผลตอบแทนทางการเงินค่อนข้างต่ำ ไม่คุ้มค่ากับค่าเสียโอกาสทางการเงิน

2. การพยากรณ์ปริมาณสินค้า

ในการพยากรณ์ปริมาณสินค้านั้น ส่วนหนึ่งจะต้องขึ้นอยู่กับข้อกำหนดบริเวณที่ตั้งของการพัฒนาท่าเรือ ซึ่งในโครงการพัฒนาบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ จะมีท่าเรืออยู่ด้วยกันในสองฝั่งทะเล ได้แก่ ฝั่งตะวันตกหรือฝั่งทะเลอันดามัน และฝั่งตะวันออกหรือฝั่งอ่าวไทย ซึ่งในการดำเนินการพิจารณาเลือกที่ตั้งนั้น สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และหน่วยงานอื่น ๆ ของรัฐบาลได้ตรวจสอบขอบเขตของทางเลือกที่ตั้งในการศึกษา โดยพิจารณาถึงการดึงดูดความสนใจโดยรวมด้านเศรษฐกิจ และแนวโน้มของความสำเร็จของแผนการดำเนินการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้งหมด ซึ่งได้รวมถึงบริเวณพัฒนาด้านอุตสาหกรรม แนวโน้มการพัฒนาด้านการค้า การเชื่อมต่อพื้นที่สองฝั่ง เส้นทางขนส่งจากท่าเรือไปยังพื้นที่ด้านหลังท่าเรือ และประสิทธิภาพของท่าเรือ ซึ่งที่ตั้งของท่าเรือทั่วไปที่ได้ศึกษาวิเคราะห์แล้ว คือ ฝั่งตะวันตก บริเวณอำเภอท้ายเหมือง และฝั่งตะวันออก บริเวณอ่าวท้องเนียน แหลมคอเขา (ขนอม) และสิชล

ส่วนการพยากรณ์ปริมาณสินค้าของท่าเรือฝั่งตะวันตกขึ้นอยู่กับสมมติฐาน 3 ข้อ ดังนี้

1. การเคลื่อนไหวของสินค้าบางส่วนจะมาจากท่าเรือภูเก็ตเดิม
2. โดยการคาดการณ์จากการพัฒนาผลิตภัณฑ์อาหารทะเลบรรจุกระป๋องบริเวณใกล้เคียง
3. การดึงดูดความสนใจสินค้าจากกรุงเทพฯ ที่จะส่งออก และนำเข้าจากประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรป

ตะวันออกกลาง และคาบสมุทรอินเดีย

จากข้อสมมติฐานดังกล่าว ปรากฏว่า สินค้าของท่าเรือฝั่งตะวันตก จะเป็นสินค้าประเภทผลิตภัณฑ์จากยางพารา (Rubber Products) น้ำยางข้น (Liquid Latex) ปลาแช่แข็ง (Frozen Fish) ส่วนการคาดการณ์ปริมาณสินค้าของท่าเรือฝั่งตะวันออกนั้น สินค้าส่วนใหญ่เป็นปิโตรเลียมเหลว และผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีเหลว

จะเห็นว่า ประเภทของสินค้าหลักของท่าเรือทั้งสองฝั่งนั้น มีด้วยกัน 3 ประเภทใหญ่ ๆ ได้แก่ สินค้าจากยางพารา สินค้าจากการแปรรูปอาหารทะเล และผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม (Petroleum Products)

3. หลักเกณฑ์การใช้ที่ดินและการคาดการณ์โอกาสในการจ้างงาน

ทางฝั่งตะวันตก จะมีการพัฒนาศูนย์อุตสาหกรรมร่วมกับท่าเรือ ซึ่งพื้นที่ของอุตสาหกรรมจะขยายตัวตามความต้องการที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งยังได้คาดการณ์ว่า จะมีการจ้างงานมากกว่า 85,000 อัตรา ในช่วงเวลา 20-25 ปี และจากข้อมูลเปรียบเทียบกับพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในประเทศไทย ความต้องการใช้ที่ดินในการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในระยะแรก ได้คาดการณ์ไว้ประมาณ 7,350 ไร่

ทางฝั่งตะวันออกนั้น นอกจากพื้นที่สำหรับท่าเรือแล้ว ยังมีนิคมอุตสาหกรรมด้านปิโตรเลียม และปิโตรเคมี ซึ่งทำให้เกิดการจ้างงาน 105,000 อัตรา ภายในช่วง 20 ปีแรกของโครงการ ได้คาดการณ์ความต้องการใช้ที่ดินสำหรับระยะที่ 1 และระยะที่ 2 ว่า จะใช้ที่ดินในการพัฒนาประมาณ 20,010 ไร่ ส่วนระยะที่ 3 จะเกี่ยวกับการพัฒนาที่ดินที่สำรองไว้ส่วนใหญ่ใช้ในการขยายตัวของอุตสาหกรรมและกิจการที่สนับสนุนด้านต่าง ๆ ที่ไม่เกี่ยวกับอุตสาหกรรม ขึ้นอยู่กับความต้องการของกิจกรรมนั้น ๆ มีความต้องการใช้ที่ดินเพิ่มขึ้นอีก 19,990 ไร่

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ประโยชน์ของการลงทุนและความคุ้มค่าในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เป็นสิ่งที่รัฐบาลทุกยุคสมัยต้องคำนึงและมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจดำเนินการชุด “คลองไทย” หลายฝ่ายมักมองผลตอบแทนที่ได้รับจากการเก็บค่าธรรมเนียม อันเป็นประโยชน์โดยตรงที่จะได้รับจากโครงการ หากจริงแล้วไทยต้องคำนึงถึงความสำเร็จในเชิงของการพัฒนา ดังนั้น เป้าหมายในการลงทุนโครงสร้างขั้นพื้นฐานจึงไม่ใช่ผลตอบแทนด้านการเงินที่ได้จากการลงทุนเพียงอย่างเดียว หากแต่เป็นการนำความเจริญไปสู่พื้นที่ที่เข้าไปพัฒนาให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ อันก่อให้เกิดการสร้างงาน กระจายรายได้ กระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่ และมีโครงการขับเคลื่อนในระยะยาว เพื่อให้เกิดการบรรลุวัตถุประสงค์ตามเป้าหมายที่แท้จริง เมื่อพิจารณาประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับมี 2 ประการ คือ (1) โอกาสทางธุรกิจ การขยายตัวของธุรกิจในการรองรับโครงการชุดคลองทั้งระยะสั้นและระยะยาว ระหว่างการก่อสร้างมีการจ้างงาน การเกิดเงินหมุนเวียนในส่วนของธุรกิจการก่อสร้างในระยะยาว คือ การเกิดการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมในท้องถิ่น ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมประมง อุตสาหกรรมเกษตร จนถึงอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและซ่อมบำรุง (2) การเปิดเส้นทางเดินเรือใหม่ของโลก เป็นการเปิดศักราชใหม่ของการเดินเรือจากประเทศในทวีปยุโรปและประเทศตะวันออกกลางจะแล่นตรงมายังฝั่งอันดามันข้ามคลองไทยและตรงมายังอ่าวไทยเพื่อเดินทางต่อไปยังประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น ประเทศไต้หวัน และประเทศเกาหลี ทำให้ประเทศไทยจะเป็นฮับ (Hub) ด้านการเดินเรือ การขนส่งทางทะเลและศูนย์กระจายสินค้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจะเป็นการต่อยอดอุตสาหกรรมด้านการขนส่ง การบริการและโลจิสติกส์ได้อีกมากมาย

เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้แทนราษฎร	ก
ส่วนที่ 1 สารสำคัญ	
- ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขุดคลองไทย (Thai Canal) เส้น 9A (พลตรี ทรงกลด ทิพย์รัตน์ เป็นผู้เสนอ)	1
- ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญศึกษาการขุดคลองไทย (นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา เป็นผู้เสนอ)	2
- ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาความเหมาะสมของพื้นที่ในการจัดตั้งเขตการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (SEC) (นายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน เป็นผู้เสนอ)	3
- ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา ศึกษายุทธศาสตร์ การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้สู่ศูนย์กลางเศรษฐกิจระดับโลก (SEC) (นายณพดล แก้วสุพัฒน์ เป็นผู้เสนอ)	4
ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์	5
ส่วนที่ 3 ข้อมูลประกอบการพิจารณาญัตติ	10
- ความเป็นมาการขุดคลองไทย	10
- ผลการศึกษาการขุดคลองไทยที่ผ่านมา	17
- รายละเอียดของคลองไทยแนว 9A	20
- ประเด็นที่ต้องพิจารณา	23
- มุมมองและความคิดเห็นของนักวิชาการ	29

ส่วนที่ 1

สาระสำคัญ

ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขุดคลองไทย
(Thai Canal) เส้น 9A
(พลตรี ทรงกลด ทิพย์รัตน์ เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

เพื่อให้ที่ประชุมพิจารณาตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาในเรื่อง การขุดคลองไทย
(Thai Canal) เส้น 9A

เหตุผล

ในอดีตที่ผ่านมา มนุษย์มีการขุดคลองจำนวนมากใช้เป็นเส้นทางคมนาคมและเป็นเส้นทางลัด
เชื่อม 2 มหาสมุทร เพื่อประโยชน์ในการคมนาคมและการค้า เช่น คลองซึล ตัดผ่านทางเหนือของประเทศเยอรมนี
เชื่อมทะเลเหนือกับทะเลบอลติก คลองสุเอซ เชื่อมทะเลเมดิเตอร์เรเนียนกับทะเลแดง ในประเทศอียิปต์
และคลองปานามา เชื่อมมหาสมุทรแอตแลนติกกับมหาสมุทรแปซิฟิก คลองไทยนับเป็นอีกคลองหนึ่ง
ที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์การเดินทางของโลก เป็นการสร้างเส้นทางเดินเรือใหม่ย่นระยะทางการเดินเรือ
(เส้นทางลัดการเดินทางของโลก) ที่จะไปยังช่องแคบมะละกา โครงการขุดคลองไทย จึงเป็นโครงการที่เคยถูกหยิบยก
มาพิจารณาและมีการศึกษาจริงจังกันมาอย่างต่อเนื่อง ผลการศึกษาส่วนมากเป็นไปในแนวทางเดียวกัน
คือ เป็นโครงการที่มีการสร้างรายได้เข้าประเทศอย่างมหาศาลกว่า 4 ล้านล้านบาท และได้รับผลประโยชน์
ทั้งทางตรงและทางอ้อม ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติในด้านความมั่นคง และประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ
ของประเทศไทยได้อย่างเป็นรูปธรรม ด้านความมั่นคง ในทางยุทธศาสตร์ทางทหาร ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือรบ
เรือขนส่งน้ำมัน เรือขนส่งสินค้า เรือประมง เรือดำน้ำ สามารถเข้าออกได้โดยไม่ต้องผ่านน่านน้ำประเทศเพื่อนบ้าน
หากมีความขัดแย้งทางด้านอ่าวไทย จะสามารถสร้างอำนาจทางทหารและความอิสระในการขนส่งทางทะเล
ได้อย่างไม่มีข้อจำกัด ด้านเศรษฐกิจ จะช่วยให้ประเทศที่เดินเรือทั่วโลกสามารถประหยัดพลังงาน ประหยัด
การใช้น้ำมันในการขนส่งสินค้าทางทะเลได้เป็นจำนวนมาก ทำให้ผู้ประกอบการหลากหลายอาชีพมีรายได้
เพิ่มมากขึ้นมหาศาล และยังสามารถสร้างเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งจะสามารถสร้างรายได้
มหาศาลเข้าสู่ประเทศไทยได้ตลอดไปแม้เศรษฐกิจโลกจะแปรผันหรือตกต่ำก็ไม่มีผลกระทบต่อประเทศไทย
บทสรุปเป็นเส้นทางลัดการเดินทางของโลกที่ดีที่สุดกว่าทุกคลองในโลก และสามารถเปลี่ยนแปลงประเทศไทย
ได้ในทุกด้านทั้งเศรษฐกิจ สังคม การเงิน การทหาร การต่างประเทศ ฯลฯ

สาระสำคัญ

ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญศึกษาการชุดคลองไทย
(นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

เพื่อให้ที่ประชุมพิจารณาตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาในเรื่องการชุดคลองไทย

เหตุผล

ด้วยเรื่องคลองไทยหรือคลองกระ คือ คลองขุดที่เชื่อมต่อระหว่างทะเลอันดามันกับทะเลอ่าวไทย เป็นคลองที่คนไทยได้พูดถึงมาเป็นเวลานาน มีทั้งเห็นด้วยและไม่เห็นด้วยที่จะให้มีการชุดคลองดังกล่าว โดยอ้างเหตุผลต่าง ๆ นานา บัดนี้สถานการณ์โลกได้เปลี่ยนแปลงไปมาก อิทธิพลของชาติตะวันตกที่จะกดดัน ขัดขวาง หรือข้ออ้างความมั่นคงของประเทศได้เปลี่ยนแปลงไป ขณะที่ประชาชนเริ่มเข้าใจดีว่าการมีคลองไทย ขนาดใหญ่ที่เชื่อมต่อทะเลอันดามันกับอ่าวไทย คือ การเปิดเส้นทางการค้า การเดินเรือ การขนส่งศูนย์กลาง การลงทุนระหว่างประเทศ สร้างงาน สร้างอาชีพให้แก่คนไทย และเป็นการพัฒนาความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ในประเทศ ที่สำคัญที่สุด คือ การเปิดทางออกทะเลใหญ่ให้แก่ประเทศสุมาตราอินเดียนเดียที่เราถูกปิดล้อมทาง ภูมิศาสตร์มายาวนาน อันเป็นการสร้างศักยภาพทางความมั่นคงของประเทศเพิ่มขึ้น เห็นว่าการสร้างคลอง เชื่อมระหว่างทะเลอันดามันกับอ่าวไทย ยังแต่ประโยชน์ให้แก่ประเทศชาติ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว อย่างแน่นอน

สาระสำคัญ*

ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาความเหมาะสมของพื้นที่
ในการจัดตั้งเขตการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (SEC)
(นายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาความเหมาะสมของพื้นที่
ในการจัดตั้งเขตการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (SEC)

เหตุผล

เนื่องจากคณะรัฐมนตรีในคราวประชุม ณ จังหวัดชุมพร เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2561 ได้มอบหมาย
ให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ศึกษาความเหมาะสมในรายละเอียด
ของรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (SEC) ได้กำหนดการพัฒนาในพื้นที่จังหวัดชุมพร
จังหวัดระนอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดนครศรีธรรมราช ให้แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน 2562
ซึ่ง สศช. ได้ศึกษาพิจารณาความเหมาะสมรูปแบบการพัฒนา SEC โดยเสนอแผนปฏิบัติการพัฒนาพื้นที่
ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (2562-2565) ตามแบบแผนปฏิบัติการข้อเสนอโครงการของหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้องตามกรอบการพัฒนา 4 ด้าน จำนวน 116 โครงการ วงเงินรวม 106,790.13 ล้านบาท ในการกำหนด
พื้นที่ 4 จังหวัดดังกล่าวเหมาะสมและคุ้มค่าต่อการพัฒนาพื้นที่ SEC แล้วหรือไม่ ประเทศไทยสามารถ
ทำให้ SEC มีศักยภาพในการพัฒนาได้มากกว่าที่รัฐบาลกำหนดมาแล้วหรือไม่ การมีส่วนร่วมของประชาชน
และองค์กรท้องถิ่นของภาคใต้ตลอดจนผู้แทนราษฎรตัวแทนประชาชนได้ร่วมพิจารณาเรื่องสำคัญนี้มากน้อยแค่ไหน
เพื่อความรอบคอบ และเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดของภาคใต้และศักยภาพในการพัฒนาประเทศไทย
จึงขอให้สภาผู้แทนราษฎรได้ตั้งกรรมการวิสามัญได้ศึกษาความเป็นไปได้ของพื้นที่ SEC ที่เหมาะสม
และเกิดประโยชน์สูงสุด ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) สมควรกำหนดเป็น 5 จังหวัดที่มีที่ตั้งภูมิศาสตร์
เพื่อการพัฒนาที่เหมาะสม คือ จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดสงขลา
ซึ่งเป็นกลุ่มจังหวัดที่เหมาะสมเป็นศูนย์กลางการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศและของโลก
โดย 5 จังหวัดนี้มีพื้นที่ติดทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดีย และอ่าวไทย ในมหาสมุทรแปซิฟิกมีพื้นที่ราบ
สำหรับการพัฒนาเป็นเมืองใหม่และที่สำคัญมีพื้นที่เหมาะสมสำหรับชุดคลองไทยแนว 9A ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่ง
ในการพัฒนาเขตระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ SEC ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศเป็นอย่างมาก
ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ความมั่นคง และการพัฒนาเทคโนโลยี และจะเป็นการเปิดเส้นทาง
การค้าใหม่ การเดินเรือ การขนส่ง และคมนาคมนานาชาติ โดยประเทศไทยเป็นเจ้าของเพียงผู้เดียว
เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมใหม่ ศูนย์กลางการเงินของโลกใหม่ ซึ่งจะมีนักลงทุนจากทั่วโลกมาลงทุนที่นี่
เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศไทย SEC จะเป็นศูนย์กลางทางการเงิน
การค้า การลงทุน การอุตสาหกรรม คมนาคม การศึกษา เทคโนโลยีใหม่ ได้อย่างยั่งยืนต่อไป

* หมายเหตุ: สมาชิกเสนอให้นำญัตติที่บรรจุระเบียบวาระแล้วเข้ามารวมพิจารณาด้วย ซึ่งที่ประชุมเห็นชอบและ
ประธานในที่ประชุมอนุญาต

สาระสำคัญ*

ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา ศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนา
พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้สู่ศูนย์กลางเศรษฐกิจระดับโลก (SEC)
(นายบพต แก้วสุพัฒน์ เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา ศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนา
พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้สู่ศูนย์กลางเศรษฐกิจระดับโลก (SEC)

เหตุผล

รัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) เป็นแนวทางในการพัฒนาประเทศ
ในระยะยาว เพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว
ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง” การขับเคลื่อนประเทศให้พัฒนาไปข้างหน้าได้อย่างเป็นขั้นตอน
จนเกิดความมั่นคง มั่งคั่งและยั่งยืน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ โดยมุ่งให้เกิด
การสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง เกิดการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจสู่เศรษฐกิจฐานราก
จากการที่รัฐบาลมีนโยบายจัดทำโครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic
Corridor) ขึ้นนั้น โดยในระยะแรกมีการดำเนินครอบคลุมพื้นที่เพียงแค่จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี
และนครศรีธรรมราช ด้วยมูลค่าการลงทุนมากกว่า 106,790 ล้านบาท ซึ่งมีการลงทุนทางด้านการพัฒนาการค้า
ฝั่งตะวันตก ประตูการท่องเที่ยวอ่าวไทยและอันดามัน การอนุรักษ์ธรรมชาติส่งเสริมวัฒนธรรมเมืองน่าอยู่
และการพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและการเกษตรมูลค่าสูง ทั้งนี้จึงควรพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจภาคใต้
ที่ครอบคลุมทั่วทั้งภาคใต้ อาทิ จังหวัดพังงา กระบี่ ตรัง พัทลุง สงขลา และสตูล อีกทั้งการขุดลอกคลอง
เพื่อเชื่อมระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ก็เป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่ควรดำเนินการเพื่อเป็นการเสริมสร้างรายได้
ให้แก่ประเทศอย่างมหาศาลกว่า 4 ล้านล้านบาท โดยจะได้รับประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อม ก่อให้เกิดประโยชน์
ต่อประเทศชาติในด้านความมั่นคง ประโยชน์ทางเศรษฐกิจ และเป็นการเปิดเส้นทางการค้าใหม่ใช้เป็นเส้นทาง
ในการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นเรือขนส่งน้ำมัน เรือสินค้า เรือประมง เรือดำน้ำ รวมทั้งช่วยให้ประเทศเดินเรือ
สามารถประหยัดพลังงาน ประหยัดน้ำมันในการขนส่งทางทะเลเป็นอย่างมาก และการสร้างรายได้
และเพิ่มอาชีพให้แก่ประชาชน ยกกระตือรือร้นของประเทศไทย การพัฒนาดังกล่าวจึงเป็นยุทธศาสตร์
ที่สำคัญอย่างยิ่งในอันที่จะต้องเร่งดำเนินการซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศเป็นอย่างมากทั้งด้านเศรษฐกิจ
สังคม การเมือง ความมั่นคง และพัฒนาทางเทคโนโลยี เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ
ของประเทศไทยได้อย่างยั่งยืนต่อไป

* หมายถึง: สมาชิกเสนอให้นำญัตติที่บรรจุระเบียบวาระแล้วเข้ามารวมพิจารณาด้วย ซึ่งที่ประชุมเห็นชอบและ
ประธานในที่ประชุมอนุญาต

ส่วนที่ 2

บทวิเคราะห์

ในอนาคตรัฐบาลจะดำเนินการขุดคลองไทยเพื่อเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทยหรือไม่นั้น จำเป็นที่รัฐบาลจะต้องตระหนักและพิจารณาถึงปัจจัยสำคัญต่าง ๆ อย่างรอบคอบ เนื่องจากโครงการขุดคลองไทยเป็นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ซึ่งคาดว่าจะมีทั้งประโยชน์และข้อพึงระวังหลายประการ ดังนี้

1. ประโยชน์และข้อพึงระวังที่คาดว่าจะได้รับหากมีการขุดคลองไทย

ประโยชน์¹

1) คลองไทยจะเป็นการเปิดเส้นทางการเดินเรือใหม่ของโลกและจะมีส่วนสำคัญต่อระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ทางด้านเศรษฐกิจ จะนำรายได้เข้าประเทศไทยได้มากมายมหาศาล

2) คลองไทยจะสามารถสร้างงาน สร้างรายได้ สร้างความเจริญไปทั่วทั้งภาคได้ ประชาชนคนไทยทั่วทั้งประเทศจะหลั่งไหลเข้ามาอยู่และทำมาหากิน รวมถึงการเริ่มต้นสร้างธุรกิจของคนไทยรุ่นใหม่ในอนาคต

3) คลองไทยจะเป็นเส้นทางเศรษฐกิจขนาดใหญ่เชื่อมสองฝั่งทะเลไทย ก่อให้เกิดการหมุนเวียนของเงินตราจากต่างประเทศทั่วโลกไหลเข้าสู่ประเทศไทยได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม สร้างงาน สร้างรายได้ เป็นแหล่งท่องเที่ยว แหล่งธุรกิจ แหล่งอุตสาหกรรม จะมีคลังสินค้าเป็นศูนย์กลางกระจายการขนส่ง และมีคลังเก็บรักษาสินค้าจากประเทศทั่วโลก เป็นศูนย์จำหน่ายให้บริการอาหาร น้ำดื่ม น้ำใช้ ให้กับเรือต่าง ๆ ซึ่งจะสร้างรายได้ให้กับประเทศได้อย่างมหาศาล

4) ด้านความมั่นคงของประเทศ คลองไทยจะเสริมสมุทพาทนุภาพทางด้านการทหาร การขนส่งทางทะเล ทางด้านอ่าวไทยหากมีการถูกปิดกั้นด้วยเหตุผลใด ๆ ก็ตาม คลองไทยจะเป็นเส้นทางขนส่งที่สำคัญทั้งในยามปกติและยามสงครามของประเทศ ยามปกติกองทัพเรือสามารถนำกองกำลังเข้าออกเพื่อการซ้อมรบ ลาดตระเวน ตรวจตรา ป้องกันการเข้ามาของสิ่งผิดกฎหมายตามรอยต่อของเขตน่านน้ำระหว่างประเทศ และการเคลื่อนย้ายกำลังของกองทัพเรือไปมาทั้งสองฝั่งทะเลไทย จะไม่สร้างความรู้สึกหวาดระแวงให้กับประเทศเพื่อนบ้านทำให้มีความเป็นอิสระ ลดระยะเวลาเดินทาง และประหยัดงบประมาณ

5) ทางด้านการประมง จะขยายโอกาสทำให้เรือประมงไทยทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทยสามารถไปมาทั้งสองฝั่งได้สะดวกรวดเร็ว ทำให้เรือประมงสามารถเข้ามาใช้ทรัพยากรทางทะเลของทั้งสองฝั่งทะเลที่มีสัตว์น้ำอุดมสมบูรณ์ได้ โดยเฉพาะฝั่งทะเลอันดามันของไทยซึ่งมีอาณาเขตตั้งแต่แนวเขตน่านน้ำสากลของประเทศไปจนถึงแนวเขตน่านน้ำสากลของประเทศอินเดียได้อย่างเต็มที่ อีกทั้งช่วยลดการใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องใช้ไปมาระหว่างสองฝั่งทะเลไทย จากเดิมที่ต้องใช้ปริมาณมากให้ลดน้อยลง จึงเป็นผลให้เรือประมงไทยสามารถประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย

¹สถาพร เขียววิมล. ขุดคลองไทยแล้วประเทศไทยจะได้อะไร. สืบค้นวันที่ 19 ธันวาคม 2562 จาก <http://www.thai-canal.com/Link01/www.mthai.com.htm>

6) คลองไทยสามารถช่วยลดพื้นที่ยากจน เนื่องจากแนวคลองไทยจะตัดผ่านบริเวณทุรกันดารของภาคใต้จึงทำให้พื้นที่หลายจังหวัดที่แนวคลองไทยผ่านจะได้รับประโยชน์จากความเจริญและความอุดมสมบูรณ์ทางทะเล ประชาชนที่อยู่ทั้งสองฝั่งคลองจะได้รับประโยชน์อย่างทั่วถึง

7) คลองไทยจะเพิ่มบทบาทให้กับประเทศไทย ให้มีอำนาจต่อรองถ่วงดุลอำนาจทางเศรษฐกิจการเมืองและทางทหารระหว่างประเทศมหาอำนาจของโลก อาทิ ระหว่างประเทศจีนและประเทศสหรัฐอเมริกา (ข้อสังเกตปัจจุบัน ประเทศไต้หวัน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศสิงคโปร์ ได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากประเทศสหรัฐอเมริกา) เพราะศักยภาพของคลองไทยจะเป็นคลองเดินเรือหลักที่สำคัญของโลกทันที จะมีเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เรือท่องเที่ยวจากที่ต่าง ๆ ทั่วโลกมาใช้คลองไทย เพราะนอกจากจะเป็นการประหยัดเวลา ประหยัดเชื้อเพลิงแล้ว ยังมีความปลอดภัยมากกว่าเส้นทางปัจจุบันที่มีปัญหาโจรสลัดปล้นเป็นประจำบริเวณแควช่องแคบมะละกา อีกทั้งคาดการณ์ว่าศักยภาพของคลองไทยจะสามารถให้เรือผ่านได้มากกว่าคลองหลัก ๆ ของโลก โดยเฉพาะรูปแบบของคลองไทยจะเป็นแบบคลองคูขนาน ทำให้มีความปลอดภัยสูง จากอุบัติเหตุสามารถรองรับให้เรือผ่านได้ 300-350 ลำ/วัน (คลองปานามา 38 ลำ/วัน คลองสุเอซ 87 ลำ/วัน) คลองไทยจะรองรับเรือขนาดใหญ่ 300,000-500,000 ตัน ซึ่งเป็นที่ต้องการของบริษัทเดินเรือทั่วโลก

8) คลองไทยจะช่วยประหยัดค่าขนส่งสินค้าทางเรือ โดยเฉพาะเรือขนส่งน้ำมัน (Logistics) ทางทะเลทั้งหมดของประเทศไทยทั้งขาเข้าและขาออก เพราะระยะทางการขนส่งน้ำมันใกล้กว่าและขนาดของเรือน้ำมันที่มีขนาดใหญ่กว่าไม่ต้องอ้อมไปผ่านถึงประเทศสิงคโปร์อีกต่อไปทำให้ลดค่าใช้จ่ายอย่างมาก เรือที่ผ่านคลองไทยจะเป็นลูกค้ารายใหญ่ที่สำคัญมาใช้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้มีปริมาณการขายน้ำมันได้มากมาย ส่งผลให้เกิดรายได้ของประเทศ

ข้อพึงระวัง²

- ด้านความมั่นคงของชาติ

ที่ผ่านมา เหตุสำคัญที่ทำให้โครงการขุดคลองไทยไม่อาจสำเร็จขึ้นได้นับตั้งแต่อดีตมาจนปัจจุบันคือ เหตุผลด้านความมั่นคงของชาติ ในอดีตประเทศมหาอำนาจ คือ ประเทศอังกฤษและประเทศฝรั่งเศสต่างเคยเสนอตัวเป็นผู้ลงทุนดำเนินโครงการ เนื่องจากหากสามารถขุดคลองในบริเวณนี้ได้สำเร็จจะเป็นการเชื่อมโลกตะวันตกที่มั่งคั่งและเป็นมหาอำนาจ คือ ยุโรปและอเมริกาเข้ากับโลกตะวันออกที่อ่อนแอแต่อุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ คือ เอเชียและทวีปออสเตรเลียทั้งหมด ในทางทฤษฎีพื้นที่บริเวณนี้จึงเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญยิ่ง ทั้งในด้านความมั่นคงทางการทหาร ความได้เปรียบทางการค้าและเศรษฐกิจ แต่ในทางปฏิบัติกลับเป็นจุดที่มีความเปราะบางด้านผลประโยชน์ ซึ่งหากผลประโยชน์ไม่ลงตัวอาจจะส่งผลร้ายที่กระทบต่อความมั่นคงของประเทศไทยได้ (เคยเกิดกรณีของความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างประเทศอังกฤษและประเทศฝรั่งเศสที่เกิดขึ้นในการขุดคลองสุเอซ)

นอกจากนี้ความมั่นคงของชาติหากมองในแง่ของเงินลงทุนแล้ว การใช้เงินลงทุนจากต่างชาติมากเกินไป อาจส่งผลให้ประเทศไทยถูกอิทธิพลอำนาจอิปโตยหรืออำนาจในการต่อรองของประเทศซึ่งอาจจะส่งผลต่อความมั่นคงของประเทศได้ในอนาคต

²ดลหทัย จิรวิวรรธน์. (2559). คลองไทย : ประเด็นที่ต้องพิจารณา และการเตรียมความพร้อมด้านกฎหมาย. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, คณะนิติศาสตร์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ.

- เรื่องการแบ่งแยกดินแดน

สำหรับกรณีของประเทศไทย การพิจารณาว่าการขุดคลองไทยจะส่งผลให้เกิดการแบ่งแยกดินแดนหรือไม่นั้น แบ่งออกเป็น 2 แนวความเห็น คือ

ความเห็นที่ 1 เกรงว่าหากมีการขุดคลองไทยขึ้นแล้วจะเสี่ยงต่อการบั่นทอนบูรณภาพทางดินแดนของประเทศไทย คือ ทำให้เกิดการแบ่งแยกดินแดน 4 จังหวัดชายแดนภาคใต้ กรณีนี้หากศึกษาทำความเข้าใจอย่างดีแล้ว จะพบว่า ไม่ใช่ปัญหาเพราะหลายประเทศที่มีดินแดนแยกต่างหากจากกัน แต่ก็ยังสามารถดำรงอยู่ร่วมเป็นประเทศเดียวกันได้ เช่น ประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย และติมอร์เลสเต เป็นต้น ดังนั้น จึงเป็นข้อพิสูจน์ว่า ปัญหาเรื่องของความมั่นคงจึงไม่ได้เกิดจากการที่ผืนดินแยกออกจากกันด้วยผืนน้ำ แต่สาเหตุที่แท้จริงล้วนมาจาก ปัญหาเรื่องอุดมการณ์ เชื้อชาติ ศาสนา ซึ่งป้องกันแก้ไขได้ด้วยการปกครองและบริหารจัดการ อีกทั้งในปัจจุบัน การจะตั้งตนเป็นรัฐอิสระก็มีใช้สิ่งทีนานาประเทศจะให้การยอมรับได้ เพราะจะต้องเป็นไปตามกฎหมายระหว่างประเทศ

ความเห็นที่ 2 บริบทของประเทศไทยที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน พบว่า เกิดปัญหาความรุนแรงมีกลุ่มก่อการร้ายใน 4 จังหวัดภาคใต้ ซึ่งยังคงก่อความวุ่นวายอยู่เป็นระยะ ดังนั้น ถ้าหากมีการขุดคลองไทยขึ้นมาแล้ว จะมีการก่อความวุ่นวายหนักขึ้นมากหรือไม่ เป็นปัญหาที่ประเทศไทยควรจะต้องตระหนัก หากกลุ่มก่อการร้ายเหล่านั้นก่อเหตุความรุนแรงมากขึ้น เช่น หากกลุ่มแบ่งแยกดินแดนรัฐปัตตานีมีความเคลื่อนไหวขึ้นมาแล้วมีต่างชาติเข้ามาหนุนหลัง ประเทศไทยจะรับมือได้หรือไม่ เป็นต้น ประเทศไทยจะต้องพิจารณากรณีศึกษาที่เกิดในประเทศอินโดนีเซียที่ชาวติมอร์ตะวันออกเรียกร้องเอกราชสำเร็จ อีกทั้ง กรณีรัฐอาแจห์ทางเหนือของเกาะสุมาตราด้วย เนื่องจากเมื่อขุดคลองสำเร็จแล้วจะทำให้แผ่นดินแยกออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนเหนือคลอง และส่วนใต้คลอง

- ด้านสิ่งแวดล้อม

การขุดคลองไทยจะก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมอย่างหลีกเลี่ยงมิได้ เช่น ปัญหาด้านการแลกเปลี่ยนมวลน้ำจากด้านฝั่งอ่าวไทยกับฝั่งอันดามัน ปัญหาการรุกคืบของน้ำเค็มเข้าไปในแผ่นดิน ปัญหาการทรุดและปนเปื้อนของน้ำมันและสารเคมีวัตถุอันตราย ปัญหาผลกระทบที่มีต่อแหล่งท่องเที่ยว ปัญหาการบุกรุกป่าชายเลน ปัญหาการทำลายปะการัง สาหร่าย และหญ้าทะเล เป็นต้น โดยปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมจะเริ่มเกิดขึ้นตั้งแต่ขั้นตอนของการดำเนินการก่อสร้างคลอง เช่น มลภาวะในรูปแบบของฝุ่นโคลนและตะกอนพัดพาลงสู่ทะเลในปริมาณมากและทำลายทรัพยากรชายฝั่งทะเล รวมทั้งอาจพัดพาไปสู่่านน้ำของประเทศใกล้เคียง จนก่อให้เกิดปัญหาระหว่างประเทศได้ เป็นต้น ไปจนถึงความกระทบกระเทือนจากมลพิษของน้ำที่ทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม และชุมชนบริเวณท่าเรือที่พัฒนาขึ้นภายหลังขุดคลองสำเร็จ ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่จะต้องระมัดระวังเป็นอย่างยิ่ง

2. รูปแบบการลงทุน³

เนื่องจากโครงการคลองไทยเป็นโครงการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญทั้งต่อประเทศไทย ภูมิภาค และโลก แต่ข้อกังวลใจที่สำคัญ คือ ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก ดังนั้น หากมีแนวทางที่จะสร้างคลองไทยจริง จำเป็นที่ต้องศึกษาถึงรูปแบบการลงทุน ดังนี้

³ ดลหทัย จีรวิวรรธน์. (2559). คลองไทย : ประเด็นที่ต้องพิจารณา และการเตรียมความพร้อมด้านกฎหมาย. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, คณะนิติศาสตร์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ.

รูปแบบที่ 1 ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด

จากสภาพการณ์ปัจจุบัน ประเทศไทยประสบกับภาวะขาดดุลงบประมาณ เนื่องจากมีรายจ่ายที่สูงกว่ารายรับ สาเหตุเกิดจากการจัดเก็บรายได้ไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่ประมาณการไว้ ทั้งนี้ รายได้ส่วนใหญ่ของรัฐบาลมาจากการจัดเก็บภาษี และเมื่อพิจารณาถึงงบประมาณรายจ่ายในแต่ละปีที่ผ่านมา พบว่า รายจ่ายส่วนใหญ่จะเป็นรายจ่ายประจำ คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 70 ของงบประมาณรายจ่ายทั้งหมด และจะเป็นงบรายจ่ายลงทุน คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 20 ของงบประมาณรายจ่ายทั้งหมดเท่านั้น (งบรายจ่ายลงทุนในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 จำนวน 649,138.2 ล้านบาท) ดังนั้น หากจะมีการดำเนินการชดเชยคล่องไทยจริง คาดว่างบประมาณที่ใช้ในการก่อสร้างจะมากกว่างบรายจ่ายลงทุนทั้งหมดในแต่ละปีงบประมาณ ซึ่งในกรณีเช่นนี้ รัฐบาลอาจทำการกู้ยืมหรือก่อหนี้สาธารณะ (Public Debt) ซึ่งอาจมาจากแหล่งเงินกู้ภายในประเทศ เช่น ภาคเอกชน ธนาคารพาณิชย์ ธนาคารกลาง สถาบันการเงินต่าง ๆ หรือภาคประชาชน เป็นต้น โดยการเสนอขายพันธบัตรรัฐบาล หรือจากแหล่งเงินกู้นอกประเทศ (External Debt) อาจเป็นการกู้จากบุคคลหรือรัฐบาลต่างประเทศ ซึ่งอาจรวมถึงสถาบันการเงินระหว่างประเทศด้วยก็ได้

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจะพบว่า รูปแบบการลงทุนที่รัฐบาลไทยจะเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด เป็นรูปแบบที่มีความเป็นไปได้น้อยที่สุดสำหรับโครงการชดเชยคล่องไทย เพราะคล่องไทยเป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ระดับภูมิภาคจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก รัฐบาลของประเทศไทยคงจะไม่อาจหาเงินจำนวนดังกล่าวมาลงทุนเองได้ทั้งหมด โดยไม่กระทบต่อหนี้สาธารณะและงบประมาณแผ่นดิน ดังนั้น การชดเชยคล่องไทยจึงมีความเป็นไปได้สูงที่จะเป็นการร่วมลงทุนระหว่างรัฐบาลและเอกชน ซึ่งอาจจะเป็นเอกชนในประเทศหรือต่างประเทศก็ได้

รูปแบบที่ 2 ภาครัฐให้เอกชนร่วมลงทุนดำเนินโครงการ ในลักษณะของการเป็นหุ้นส่วน (Partnership)

การให้เอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนดำเนินกิจการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อจัดบริการสาธารณะให้แก่ประชาชน ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทั้งสามฝ่าย คือ รัฐ เอกชน และประชาชน เนื่องจากการให้เอกชนเข้ามาดำเนินกิจการภายใต้สภาพของการแข่งขัน จะทำให้การดำเนินกิจการมีประสิทธิภาพสูงกว่าการดำเนินการโดยรัฐ เพราะการดำเนินการโดยเอกชนเน้นการให้บริการที่มีประสิทธิภาพคุ้มค่างบประมาณมากกว่า

นอกจากนี้ ภาครัฐจะได้ประโยชน์โดยตรงจากการประหยัดต้นทุนของโครงการ ได้อาศัยการบริหารจัดการความเสี่ยงจากประสบการณ์ของภาคเอกชน อีกทั้งยังจะได้รับเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่มีความทันสมัยจากภาคเอกชนด้วย และในขณะเดียวกันภาคเอกชนก็ได้รับประโยชน์จากช่องทางการดำเนินธุรกิจ สามารถมีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางการบริหารจัดการโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนภาคประชาชนก็ได้รับประโยชน์จากการใช้บริการที่มีความคุ้มค่า ทันสมัย ในราคาที่เหมาะสม

การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน สามารถจำแนกออกเป็น 2 แบบ คือ

(1) รัฐร่วมลงทุนกับเอกชนภายในประเทศ เป็นการลงทุนที่มีข้อดี คือ ช่วยขจัดปัญหาเรื่องผลประโยชน์และความกังวลว่าจะสูญเสียอธิปไตยทางเศรษฐกิจให้กับต่างชาติได้ เพียงแต่จะต้องวางแผนเรื่องสัมปทานและการจัดการด้านผลประโยชน์ระหว่างรัฐและเอกชนที่มาร่วมลงทุนให้ลงตัว โดยพิจารณาอย่างรอบคอบและรัดกุม อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจะพบว่า โครงการคล่องไทยเป็นโครงการขนาดใหญ่

(Mega Project) ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนมหาศาลและระยะเวลาในการคืนทุนค่อนข้างนาน ซึ่งการที่รัฐร่วมลงทุนกับเอกชนภายในประเทศ อาจส่งผลกระทบต่อภาพรวมของสภาพคล่องทางการเงินภายในประเทศไทยให้ลดลงได้ ดังนั้น โอกาสที่บริษัทเอกชนภายในประเทศจะร่วมลงทุนกับรัฐบาลจึงมีน้อยกว่าบริษัทเอกชนจากต่างประเทศ

(2) รัฐร่วมลงทุนกับเอกชนต่างประเทศ เป็นการลงทุนที่มีข้อดี คือ โครงการคลองไทยเป็นโครงการที่มีนักลงทุนจากต่างชาติให้ความสนใจจะเข้ามาดำเนินการอยู่เสมอ แต่ก็ยังปรากฏข้อสังเกตและข้อพึงระวังจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง คือ ด้านยุทธศาสตร์ความมั่นคงของชาติ ในแง่ปัญหาการเมืองระหว่างประเทศที่กำลังเกิดขึ้นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เรื่องความขัดแย้งในทะเลจีนใต้และการช่วงชิงความเป็นมหาอำนาจในภูมิภาคนี้ระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศจีน ซึ่งประเทศไทยสมควรต้องวางตัวอย่างเป็นกลางที่สุด

รูปแบบที่ 3 ภาครัฐกับการลงทุนโดยตรงจากเอกชนต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI)

การลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment : FDI) ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนระยะยาว ดังนั้น ประเทศผู้รับการลงทุนจะได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากประเทศผู้ลงทุนด้วย อันเป็นการเพิ่มคลังแห่งความรู้ (Stock of Knowledge) ให้แก่ระบบเศรษฐกิจไทย และยังมีการเพิ่มความรู้ด้านการจัดการและการพัฒนาด้านทักษะ เพื่อให้ความรู้เหล่านี้ถ่ายทอดสู่แรงงานและภาคธุรกิจภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม การลงทุนในรูปแบบที่ 3 นี้ ประเทศผู้ลงทุนจะนำผลกำไรส่งกลับไปยังประเทศของตนเอง ดังนั้น การลงทุนในลักษณะดังกล่าว อาจเป็นการทำให้ประเทศไทยสูญเสียผลประโยชน์ให้แก่ต่างชาติได้

อย่างไรก็ดี เป็นที่น่าสังเกตว่า มีข้อเท็จจริงประการหนึ่งที่หลายฝ่ายต่างให้ข้อคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกัน คือ ปัจจุบันประเทศสิงคโปร์ได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตลอดจนพัฒนาระบบต่าง ๆ อย่างลงตัวแล้ว ทำให้โอกาสในการที่จะเคลื่อนย้ายศูนย์กลางในการขนถ่ายสินค้าของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มาไว้ที่ประเทศไทยแทนนับเป็นเรื่องที่ทำได้ยาก ด้วยข้อเท็จจริงนี้ แสดงให้เห็นว่าทุกวันนี้เวลาที่ปล่อยให้ผ่านไป ล้วนเป็นต้นทุนราคาแพงที่ทำให้ประเทศไทยต้องเสียโอกาส ดังนั้น สิ่งที่ภาครัฐควรดำเนินการอย่างจริงจัง คือ การศึกษาโครงการขุดคลองไทย (Feasibility Study) อันจะทำให้ได้มาซึ่งคำตอบที่ชัดเจนในทุกด้าน และนำเสนอผลการศึกษานี้แก่ประชาชนให้รับทราบร่วมกัน เพื่อตอบข้อสงสัยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาว่า “ประเทศไทยควรที่จะขุดคลองไทยหรือไม่”

ส่วนที่ 3

ข้อมูลประกอบการพิจารณาญาติติ

1. ความเป็นมาการขุดคลองไทย¹

พ.ศ.	เหตุการณ์
2220	สมัยกรุงศรีอยุธยา ในรัชสมัยของสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ได้เปิดประเทศติดต่อกับชาติยุโรปหลายชาติ โดยประเทศฝรั่งเศสได้รับพระบรมราชานุญาตให้เปิดสถานีการค้าได้ที่เมืองสงขลา ต่อมาวิศวกรชาวฝรั่งเศสมีความเห็นว่าเมืองสงขลามีภูมิประเทศที่อาจจะปรับเส้นทางน้ำที่มีอยู่แล้วไปทะลุตะนาวศรีและมะริดได้
2336	สมเด็จพระราชวังบรมมหาสุรสีหนาท พระอนุชาในสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชมีพระดำริเรื่องการขุดคลองเชื่อมทะเลสาบสงขลากับทะเลฝั่งอันดามันเพื่อใช้เป็นเส้นทางส่งกำลังบำรุงและเดินทัพเรือ เพื่อป้องกันเมืองทางภาคใต้ฝั่งตะวันตกจากการรุกราน
2401	ในสมัยรัชกาลที่ 4 อังกฤษได้เสนอขอพระบรมราชานุญาตทำการขุดคอคอดกระ (แนวระนอง-หลังสวน) ซึ่งเป็นส่วนที่แคบที่สุด แม้จะได้รับพระบรมราชานุญาต แต่ไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากขาดเงินทุน
2406	ทีมสำรวจของอังกฤษได้ทำการสำรวจบริเวณคอคอดกระส่วนที่แคบที่สุด และได้ข้อสรุปว่าการขุดคลองดังกล่าวไม่เหมาะสม เนื่องจากภูมิประเทศเป็นภูเขาสูงและเสียค่าใช้จ่ายมาก
2411	มีข่าวลือว่าฝรั่งเศสขอเจรจาเพื่อดำเนินการขุดคลองผ่านคอคอดกระ (เป็นช่วงเดียวกับการขุดคลองสุเอซ ในปี 2409-2411) แต่เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาเรื่องพรมแดนกับอังกฤษ รัฐบาลไทยจึงให้พระนิเทศพาณิชย์ไปเปิดเหมืองดีบุกที่อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง เพื่อเป็นการปิดข่าวลือดังกล่าว
2415	ในสมัยรัชกาลที่ 5 นาวาเอก เอ. จีลอปตัน ร.น. ตัวแทนรัฐบาลอังกฤษเข้ามาสำรวจเส้นทางขุดคลองกระอีกครั้งหนึ่ง ในแนวระนอง-ชุมพร จากการสำรวจครั้งนี้ได้ข้อสรุปว่าสามารถขุดได้
2425	เฟอร์ดินาน เดอร์เลสเซ็ปส์ ผู้สร้างคลองสุเอซ และริเริ่มสร้างคลองปานามา ได้เข้ามาทำการสำรวจเส้นทางขุด ต่อมารัฐบาลฝรั่งเศสได้ขอเข้ามาทำการสำรวจการขุดคลองกระ แต่ไม่ได้รับพระบรมราชานุญาต
2460	สมัยรัชกาลที่ 6 พระองค์ทรงสนพระทัยในเรื่องคลองกระ เพราะทรงเห็นว่าอำนวยความสะดวกและความเจริญมาสู่ประเทศอย่างมหาศาล แต่เนื่องจากปัญหาทางการเมืองเช่นเดียวกัน ทำให้ตัดสินพระทัยไม่ทรงอนุญาตให้มีการขุดคลองกระ
2477	มีข่าวลือว่าประเทศญี่ปุ่นซึ่งเป็นมหาอำนาจในขณะนั้นสนใจที่จะขุดคลองผ่านคอคอดกระ
2478	นายปรีดี พนมยงค์ ขณะดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ได้ริเริ่มโครงการคลองกระมาพิจารณากรณีเมื่อขุดคลองแล้วประเทศไทยจะมีอำนาจอิบไต่ยเหนือคลอง แต่ประเทศไทยมีเงินทุนไม่เพียงพอโครงการคลองกระจึงต้องระงับอีกครั้ง

¹ นิภาพร ประเสริฐศรี. ความเป็นมาของคลองคอคอดกระ(คลองไทย). สำนักประสานงานการเมือง สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี. สืบค้น 19 ธันวาคม 2562 จาก <http://www.thai-canal.com/PDF%20file/Hist%2001T.pdf>

ไทม์ไลน์แนวคิดขุดคอคอดกระ พ.ศ. 2220-2558. (30 สิงหาคม 2558). สืบค้น 22 ธันวาคม 2562 จาก <https://www.tcijthai.com/news/2015/30/watch/5761>

พ.ศ.	เหตุการณ์
2489	ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ไทยต้องลงนามในความตกลงสมบรูณ์แบบเพื่อเลิกสถานะสงครามกับอังกฤษ โดยในข้อ 7 ระบุ ห้ามไทยชุดคลองเชื่อมมหาสมุทรอินเดียกับอ่าวไทย หากมิได้รับความยินยอมจากรัฐบาลอังกฤษ ซึ่งเป็นเครื่องยืนยันความสำคัญของคลองกระต่อสภาวะทางการค้าของแหลมมลายู
2497	ได้มีการยกเลิกความตกลงกับอังกฤษที่ลงนามไว้เมื่อปี 2489
2501	นายปรีดี พนมยงค์ เสนอให้มีการชุดคอคอดกระอีกครั้ง
2503	นายเชาว์ เชาว์ขวัญยืน กับคณะในนามของ บริษัท แหลมทองพัฒนา เสนอรัฐบาลไทยขอรื้อฟื้นโครงการคลองกระชั้นใหม่ โดยขออนุญาตทำการศึกษากิจการคลองกระและท่าเรือ คณะรัฐมนตรีได้แสดงความเห็นชอบในหลักการตามข้อเสนอถึง 2 ครั้ง
2507	สภาความมั่นคงแห่งชาติได้สั่งระงับการดำเนินการตามข้อตกลงกับบริษัทแหลมทองพัฒนาเนื่องจากเหตุผลทางด้านความมั่นคง และเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการแยกดินแดนทางภาคใต้
2513	ด้วยความเห็นชอบจากกระทรวงมหาดไทย นายเชาว์ เชาว์ขวัญยืน ได้จ้างบริษัท แทมส์ (Tippetts-Abbett-McCarthy-Stratton: TAMS) ศึกษาความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจของการชุดคลองกระ ผลการศึกษาปรากฏว่า แนวคลองที่เหมาะสมอยู่ทางใต้ คือ เส้นทางระหว่างสตูล-สงขลา (แนว A5)
2516	ได้มีการนำผลการศึกษา TAMS นำเสนอโครงการชุดคอคอดกระต่อรัฐบาล แต่มีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลใหม่เสียก่อน โครงการนี้จึงไม่ถูกสานต่อ
2519	<ul style="list-style-type: none"> - ประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ได้อ้างสิทธิในช่องแคบมะละกาว่าเป็นส่วนหนึ่งของน่านน้ำ ทำให้กระแสการสนับสนุนการชุดคอคอดกระเกิดขึ้นมาอีกครั้ง - มีการสำรวจโดยสำนักงานพลังงานแห่งชาติ ระบุว่าแนวที่เหมาะสมและได้ผลว่าแนว “พังงา-บ้านดอน” ระยะทาง 200 กม. มีความเหมาะสมมากที่สุด
2525	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่ม ส.ส. พรรคชาติไทย เสนอให้มีการชุดคลองกระที่จังหวัดระนองโดยเสนอรัฐบาล มีนายชุมพล ศิลปอาชา เป็นประธานคณะกรรมการ ทบทวนศึกษาโครงการชุดคลองกระ แต่ด้วยเหตุผลด้านความมั่นคง การพิจารณาถึงต้องชะงักไป - พลโท ทาญ ลินานนท์ แม่ทัพภาคที่ 4 เสนอให้มีการทบทวนโครงการชุดคลองกระ เพื่อสร้างความเจริญแก่พื้นที่ภาคใต้ และสภาผู้แทนราษฎรได้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญชั้นศึกษาโครงการชุดคลองกระ แต่ได้มีการยุบสภาเสียก่อน
2526	สำนักงาน Executive Intelligence Review (EIR) และสถาบัน Fusion Energy Foundation (FEF) จัดสัมมนาเรื่องคอคอดกระและความเป็นไปได้ในประเทศไทย
2527	<ul style="list-style-type: none"> - สถาบัน Fusion Energy Foundation (FEF) ประเทศสหรัฐอเมริกา ประจำประเทศไทย โดยการสนับสนุนของสถานทูตสหรัฐอเมริกาประจำประเทศไทย ได้ติดต่อกับกระทรวงคมนาคม เพื่อจัดสัมมนานักธุรกิจ นักวิชาการ องค์กรภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับการชุดคอคอดกระ และทำรายงานเสนอต่อนักลงทุนชาวอเมริกัน โดยนายสมักร สุนทรเวช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ - ในปีนั้นการรื้อฟื้นการศึกษาโครงการชุดคอคอดกระดำเนินไปด้วยดี แต่เกิดปัญหาในพรรคร่วมรัฐบาล พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ นายกรัฐมนตรี ประกาศยุบสภาเสียก่อน

พ.ศ.	เหตุการณ์
2528	<p>- สถาบัน Fusion Energy Foundation (FEF) ร่วมกับ Global Infrastructure Fund Research Foundation Japan (GIF) ได้เสนอกระทรวงคมนาคมที่จะทำการศึกษาด้านเศรษฐกิจ โดยเสนอการขุดคอคอดกระสำหรับเรือขนาด 300,000 ตัน 2 ช่องทางเดินเรือ ค่าชุดแบบเครื่องจักรกล 17.99 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ แต่หากชุดโดยใช้นิวเคลียร์ต้นทุนจะอยู่ที่ 9.7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (ตามค่าเงินก่อนปี 2528)</p> <p>- สภาผู้แทนราษฎรได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งซึ่งเป็นตัวแทนจากทุกพรรคการเมือง รวม 25 คน เพื่อทำการศึกษารายละเอียดการขุดคอคอดกระ (แต่คณะกรรมการชุดนี้ต้องยุติการดำเนินการไปเนื่องจากการยุบสภาในปี 2529)</p>
2529	<p>- มีข่าวว่าประเทศญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกาขอเป็นผู้ลงทุนขุดคอคอดกระ แต่ ดร.บุญรอด บิณฑสันต์ หัวหน้ากลุ่มนักวิชาการออกมาแสดงความเห็นไม่เห็นด้วยและไม่ยอมให้ต่างชาติประเทศใดเป็นผู้ลงทุนในโครงการนี้ โดย ดร.บุญรอด บิณฑสันต์ และนักวิชาการกลุ่มนี้ได้ทำรายงานแนวความคิดในทฤษฎีใหม่เกี่ยวกับคอคอดกระเสนอต่อรัฐบาล โดยให้ขุดคอคอดกระเป็นโครงการที่เกิดจากความร่วมมือในระดับคาบสมุทร โดยเฉพาะในด้านเงินทุนและเทคโนโลยี แต่ต้องดำเนินการโดยคนไทย และประเทศไทยเป็นหลักสำคัญ และได้เปลี่ยนชื่อจากโครงการคอคอดกระเป็น “โครงการพัฒนาคาบสมุทรแหลมทอง” แต่รัฐบาลพลเอก เปรม ติณสูลานนท์ ไม่มีการตอบกลับ</p> <p>- สภาผู้แทนราษฎรได้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญชุดใหม่ขึ้นมาทำหน้าที่สานต่อการทำงานของคณะกรรมการชุดที่แล้ว (ชุดปี 2528) โดยมีนายวัฒนา อิศวเหม ส.ส.สมุทรปราการ เป็นประธาน</p>
2530	<p>- นายทหารระดับสูง 3 เหล่าทัพ ศึกษาดูงานคลองสุเอซ และคลองปานามา รวมทั้งศึกษาเทคโนโลยีการสร้างเขื่อน และระบบการควบคุมน้ำในเขื่อนเนเธอร์แลนด์ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ด้วย</p> <p>- แม้การศึกษาโครงการขุดคอคอดกระในยุค พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ ก้าวหน้าด้วยดี แต่เกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ ลดค่าเงินบาท ทำให้เกิดปัญหาเงินลงทุนเป็นอุปสรรคสำคัญ เงินลงทุนจากต่างประเทศภาวะเศรษฐกิจทั่วโลกตกต่ำ โยงใยเป็นลูกโซ่ ทำให้การศึกษาโครงการขุดคอคอดกระหยุดชะงักไปอีก</p>
2531	<p>- พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ นายกรัฐมนตรี ได้สนับสนุนโครงการขุดคอคอดกระอย่างชัดเจน โดยเน้นนโยบายให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนในลักษณะของสัมปทาน</p> <p>- มีข่าวว่าบริษัทจากประเทศญี่ปุ่น ไต้หวัน และเยอรมนี ขอเข้ามาลงทุน โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่นได้ยื่นข้อเสนอต่อรัฐบาลเป็นประเทศแรก โดยบริษัทเอกชนญี่ปุ่นชื่อ DIALCHISOGYO ได้ทำหนังสือลงนามโดยนายทากา คิโยชิ ประธานกรรมการเสนอต่อ พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ</p>
2532	<p>สมาคมวิทยาศาสตร์ไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ โดยชมรมอาสาสมัครเพื่อให้ความช่วยเหลือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแก่ประชาชน (อชวท.) ได้ประมาณการค่าลงทุนในการขุดคลองตามแนว 5A โดยนำมูลค่าการลงทุนที่บริษัท TAMS คำนวณไว้มาประเมินการลงทุน คาดว่าจะใช้เงินไม่ต่ำกว่า 300,000 ล้านบาท</p>
2533	<p>มีข่าวว่ากลุ่มผู้มีอำนาจทางเศรษฐกิจของญี่ปุ่นพร้อมสนับสนุนโครงการขุดคอคอดกระ แต่ พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ได้ให้ความสำคัญกับโครงการ “อีสเทิร์นซีบอร์ด” หรือ โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเป็นอันดับหนึ่งและทุ่มเทเวลาเกือบทั้งหมดในการสนับสนุนโครงการนี้ ส่วนโครงการขุดคอคอดกระได้รับความสำคัญเป็นอันดับรอง จึงไม่รีบเร่งในการพิจารณา</p>

พ.ศ.	เหตุการณ์
2535	มูลนิธิเพื่อการศึกษาคอคอดกระซึ่งจัดตั้งโดยความร่วมมือขององค์กรเอกชนหลายแห่ง มีความประสงค์จะยื่นขอรับการสนับสนุนจากรัฐบาลเป็นผู้ศึกษารวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับโครงการคอคอดกระทั้งระบบ อย่างไรก็ตาม เพื่อป้องกันมิให้เกิดความสับสนสำหรับนักลงทุนชาวต่างประเทศระหว่างโครงการเซาท์เทิร์นซีบอร์ด กับโครงการขุดคอคอดกระ มูลนิธิฯ จึงระงับการยื่นข้อเสนอดังกล่าว
2537	รัฐบาลให้ความสำคัญกับโครงการสร้างท่าอากาศยานสากลแห่งที่ 2 (สนามบินหนองงูเห่า) ที่จังหวัดสมุทรปราการ จนกระทั่งรัฐบาลมีปัญหาเรื่องต่าง ๆ จึงประกาศยุบสภาผู้แทนราษฎร
2540	<p>- พลเอก ขวลิต ยงใจยุทธ นายกรัฐมนตรี มอบหมายให้นายพินิจ จารุสมบัติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมศึกษาเรื่อง โครงการขุดคอคอดกระ โดยพลเอก ขวลิต ยงใจยุทธ มีดำริและให้นโยบายไว้ว่า ในยามที่ภาวะเศรษฐกิจอยู่ในช่วงวิกฤตควรจะรีบดำเนินการโครงการเพื่อให้มีเงินทุนจากต่างประเทศเข้ามาในประเทศและจะก่อให้เกิดการสร้างงานกับประชาชนมากขึ้น</p> <p>- นายเด่น ใต้มีนา ประธานที่ปรึกษานายกรัฐมนตรีด้านกิจการภาคใต้ในขณะนั้น ระบุกับสื่อมวลชนว่าได้รวบรวมข้อมูลและผลักดันให้มีการสานต่อโครงการก่อสร้างคอคอดกระ หวังฟื้นเศรษฐกิจไทยด้วยการหานักลงทุนต่างประเทศนำเงินเข้ามาลงทุน โดยรัฐบาลถือหุ้น 51% เผยจุดที่เหมาะสมที่สุดคือ จากระนองไปหลังสวน คาดใช้งบลงทุนไม่ต่ำกว่า 5 แสนล้านบาท</p>
2541	<p>- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ ได้วิเคราะห์ความเป็นไปได้เปรียบเทียบการขุดคอคอดกระและโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยประมวลการศึกษาโครงการขุดคอคอดกระของ TAMS มาแล้วสรุปได้ว่าโครงการขุดคอคอดกระ ต้องใช้เงินลงทุนสูงถึง 500,000-810,000 ล้านบาท</p> <p>- คณะกรรมาธิการฯ วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีฯ ได้เสนอแนวขุดคลองใหม่คือ แนวบริเวณหลังสวน-กะเปอร์ ซึ่งมีคลอง 2 คลอง และมีพื้นที่เชื่อมระหว่างคลองยาวประมาณ 12 กม. แนวการขุดบนพื้นดินทั้งหมด 90-120 กม. แนวน้ำลึก 25 เมตร เรือขนาด 247,000 ตันผ่านได้ แต่ยังไม่มีความชัดเจนถึงความเหมาะสมการลงทุนของโครงการนี้ได้</p> <p>- คณะทำงานศึกษาสำรวจขุดคลองเชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามัน ชมรมอาสาสมัครให้ความช่วยเหลือทางวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยีแก่ประชาชน สมาคมวิทยาศาสตร์แห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ นำคณะมาศึกษาหาข้อมูลและข้อเสนอแนะความคิดเห็นประชาชนในพื้นที่ อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร มีประชาชน ส่วนราชการ นักธุรกิจและผู้ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมแสดงความคิดเห็นกว่า 200 คน เกี่ยวกับการขุดคลองคอคอดกระเชื่อม 2 ฝั่งทะเลบริเวณ อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร จากอ่าวไทยสู่ทะเลอันดามันฝั่ง จังหวัดระนอง เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปประชุมสัมมนาระดมความคิดเห็นจากหลายฝ่ายเพื่อเสนอต่อรัฐบาลในการตัดสินใจให้การสนับสนุนโครงการขุดคอคอดกระ</p> <p>- กระทรวงคมนาคมได้ตั้งคณะกรรมการพิจารณาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ เห็นว่าโครงการขุดคอคอดกระไม่มีข้อสนับสนุนทางเศรษฐกิจ ควรหาข้อยุติว่าจะขุดหรือไม่ขุดโดยเร็ว และให้กระทรวงคมนาคมจัดทำโครงการขอความช่วยเหลือจากต่างประเทศ</p> <p>- นายเชียรช่วง กัลยาณมิตร ประธานบริหารบริษัทที่ปรึกษาและบริหารโครงการหรือพีซีเอ็นดีเอ็ม ระบุกับสื่อมวลชนว่าอยู่ระหว่างการจัดทำรายละเอียดโครงการขุดคลองคอคอดกระ บริเวณด้านใต้ จังหวัดชุมพร เป็นการสานโครงการต่อจากนายเซาท์ เซาท์ซีบอร์ด ในฐานะสมาชิกสมาคมวิทยาศาสตร์แห่งประเทศไทย</p>

พ.ศ.	เหตุการณ์
	<p>ในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อก่อให้เกิดการลงทุนในประเทศและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยจะจัดทำรายละเอียดเสนอด้านการลงทุนชาวต่างชาติหรือพันธมิตรจำนวน 3,000 ราย เนื่องจากในสภาพปัจจุบันการลงทุนโครงการใหญ่จะต้องอาศัยการเข้ามาลงทุนของนักลงทุนชาวต่างชาติมากกว่าที่รัฐบาลไทยจะเป็นผู้ดำเนินการซึ่งเป็นการประหยังบประมาณรัฐ</p> <ul style="list-style-type: none"> - พลเรือเอก สุวัชชัย เกษมสุข ผู้บัญชาการทหารเรือ ระบุกับสื่อมวลชนว่าหากมีการขุดคอคอดกระแล้วจะเกิดประโยชน์อย่างมหาศาล โดยเฉพาะกับกองทัพเรือ ที่จะทำการเคลื่อนย้ายกำลังได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว แต่ทุกอย่างต้องดูทั้งเรื่องผลกระทบด้านความมั่นคง ผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ และการลงทุนว่าจะคุ้มทุนหรือไม่ ซึ่งในเรื่องของความมั่นคงนั้น พลเรือเอก สุวัชชัย เกษมสุข ระบุว่าไม่น่าเป็นห่วง - นายภูษณ ปรีย์มาโนช รองประธานสถาบันนโยบายสังคมและเศรษฐกิจ เสนอแนะทางฟื้นฟูเศรษฐกิจ 10 ประการ โดยประเด็นหนึ่งเห็นว่ารัฐบาลควรจะฟื้นโครงการขุดคอคอดกระหรืออาจจะทำถนน 4-6 ช่องจราจร เชื่อมระหว่างฝั่งอ่าวไทย กับทะเลอันดามัน ที่อาจจะใช้พื้นที่กระเป๋ ีตรัง นครศรีธรรมราช เพื่อใช้ประโยชน์ในการขนถ่ายน้ำมันและสินค้าอื่น ๆ แต่หากประเทศไทยไม่มีเงินลงทุนก็อาจจะแก้ปัญหาด้วยการให้ต่างชาติมาร่วมทุนก็ได้ - นายศุภชัย พานิชภักดิ์ รองนายกรัฐมนตรี ระบุกับสื่อมวลชนว่า การขุดคอคอดกระต้องใช้งบประมาณมหาศาล ก่อให้เกิดหนี้สินมากมายและต้องหาเงินไปชำระคืนเงินกู้ IMF หากรัฐบาลมีรายได้ไม่พอหรือเกิดปัญหาอาจเกิดความเสี่งสูง เพราะฉะนั้นในช่วงเวลานี้โครงการที่จะก่อให้เกิดหนี้สินมาก ๆ ควรชะลอไว้ก่อน
2542	<ul style="list-style-type: none"> - นายสุวิโรช พะลัง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จ.ชุมพร ยืนยันมติในสภา โดยระบุว่าประเด็นการขุดคอคอดกระเป็นที่สนใจของพี่น้องชาวภาคใต้ และก่อให้เกิดความสับสนมาก เนื่องจากรัฐบาลยังไม่มีการทำที่ชี้ชัดเจน กลุ่มสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจากภาคใต้ส่วนหนึ่ง ได้ร่วมกันยื่นญัตติด่วนต่อสภาผู้แทนราษฎรเพื่อร่วมกันพิจารณาถึงความเป็นไปได้ของโครงการดังกล่าว และผลดีผลเสียของประเทศ และรัฐบาลรับไปพิจารณาต่อไป ในญัตติได้ระบุถึงการศึกษาศึกษาโดยสังเขปของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ว่าโครงการดังกล่าวต้องใช้เงินลงทุนถึง 8 แสนล้านบาท และใช้เวลาขุดถึง 10-15 ปี จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ควรจะให้มีการศึกษาลงในรายละเอียดของผลกระทบที่เกิดขึ้นในหลายด้าน และจะได้ให้สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาและได้แสดงความคิดเห็นด้วย - พลเอก ขวลิต ยงใจยุทธ ผู้นำฝ่ายค้าน หัวหน้าพรรคความหวังใหม่ ในฐานะนายกสมาคมวัฒนธรรมและเศรษฐกิจไทย-จีน เป็นเจ้าภาพเลี้ยงอาหารค่ำแก่นายหลี่ เฝิง ประธานสภาสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งในการพูดคุยมีการระบุว่าหากพรรคความหวังใหม่ได้กลับมาเป็นแกนนำจัดตั้งรัฐบาล ความร่วมมือต่าง ๆ ที่เคยตกลงกันไว้ก็จะมีผลการดำเนินการทันที อาทิ การพัฒนาภูมิภาคนี้ให้เป็นตลาดการเกษตร การพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นศูนย์ซ่อมเครื่องบินในเอเชีย การวางรางรถไฟในภาคอีสาน จากอุบลราชธานีไปลาว และการขุดคอคอดกระ - คณะกรรมาธิการพิจารณาการขุดคอคอดกระ ในกรรมาธิการการทหาร สภาผู้แทนราษฎร ระบุว่าผลประโยชน์จากการขุดคลองกระ จะเป็นการสร้างองค์ประกอบสำคัญของสมุททานูภาพให้เกิดขึ้นกับประเทศไทย คือจะทำให้ประเทศไทยมีที่ตั้งอยู่บนเส้นทางเดินเรือของโลก เกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

พ.ศ.	เหตุการณ์
	<p>อย่างมหาศาลจากการพัฒนาแรงงานและอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ นับได้ว่าความสมบูรณ์ทางเศรษฐกิจโดยรวม โดยมีการประมาณการว่าหากชุดคอคอดกระจะมีการจ้างงานถึง 3 ล้านคน</p> <p>- มีข่าวว่า Global Infrastructure Fund Research Foundation Japan (GIF) ซึ่งเป็นองค์กรภาคเอกชนจากประเทศญี่ปุ่นที่ทำวิจัยโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของโลกให้การสนับสนุนการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นของโครงการชุดคอคอดกระ</p>
2543	<p>- สภาผู้แทนราษฎร มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ หาดใหญ่และราชบัณฑิตยสถาน ร่วมกันจัดสัมมนาเรื่อง “คอคอดกระ-ชาติและท้องถิ่นน่าจะได้อะไร” ในเวทีมีการระบุว่าการเกิดคอคอดกระจะทำให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของโลก การขนส่งทางบกที่มาจากทางตอนใต้ของประเทศจีน และจะกลายเป็นศูนย์กลางการลงทุนด้านอุตสาหกรรมจะเพิ่มมากขึ้น โดยการเกิดของคอคอดกระในระยะ 30 ปี จะเกิดการลงทุนด้านอุตสาหกรรมกว่า 800,000 ล้านบาท ขณะที่ปัจจุบันมีเพียง 78,000 ล้านบาท การจ้างแรงงานกว่า 3 ล้านคน ปัจจุบันมีเพียง 1.72 ล้านคน โดยเฉพาะมูลค่าที่ดินจะเพิ่มขึ้นเป็น 30,000 บาทต่อไร่ จากเดิมมีค่าเพียง 4,000 บาทต่อไร่</p>
2544	<p>- เรือตรี ตรีภูมิต พุ่มเสนาะ ผจก. บริษัท สำนักงานที่ปรึกษาเกี่ยวกับกิจการพาณิชย์นาวี จำกัด ให้ความเห็นว่า ในช่วงเวลานี้โครงการชุดคอคอดกระเป็นโครงการที่ไม่คุ้มค่าในการลงทุน เพราะระยะทางที่ต้องไปผ่านช่องแคบมะละกาเพียง 80 ไมล์ จากจุดเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือไปตะวันออกไกล ซึ่งอยู่ที่ปลายแหลมญวน หรือประมาณ 1 วันเท่านั้น จึงเชื่อว่าสายเดินเรือจะไม่ใช้บริการเพราะไม่คุ้มค่า และการผ่านช่องแคบมะละกาสะดวกกว่าและค่าใช้จ่ายไม่มาก</p> <p>- วุฒิสภาชุดปี 2543 ได้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ</p> <p>- พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ รองนายกรัฐมนตรี ยังคงสนับสนุนการชุดคอคอดกระ ด้านสำนักงบประมาณระบุว่าต้องใช้เงินถึง 700-800 ล้านบาท ในการทำการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการครั้งใหม่</p> <p>- สมัยรัฐบาล พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 เห็นชอบให้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ของการชุดคอคอดกระเพื่อแก้ปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจและสังคม</p>
2545	<p>- นายวิโรจน์ อมตกุลชัย ประธานคณะกรรมการเศรษฐกิจพาณิชย์และอุตสาหกรรมวุฒิสภา ในฐานะประธานด้านเศรษฐกิจศึกษาความเป็นไปได้เกี่ยวกับโครงการชุดคอคอดกระ ระบุว่า แนวที่ศึกษาในโครงการชุดคอคอดกระ แนวด้านจังหวัดระนอง-ชุมพร เป็นหนึ่งใน 5 แนวของภาคใต้</p> <p>- ประธานคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาโครงการคอคอดกระ วุฒิสภา ระบุว่าโครงการคอคอดกระนั้นมีหลายประเทศที่สนใจจะร่วมลงทุนโดยเฉพาะประเทศจีน ญี่ปุ่น อิหร่าน และประเทศสิงคโปร์</p> <p>- นายค่านวณ ชโลปถัมภ์ ในฐานะผู้แทนรัฐสภาไทย ได้ไปเสนอแนวความคิดในการชุดคอคอดกระ ใช้ชื่อว่า “คลองไทย” โดยกล่าวสุนทรพจน์ในการประชุมสมาคมรัฐสภาเอเชียเพื่อสันติภาพ ณ มหาศาลาประชาคม กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีผู้แทนจากประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเข้าร่วมประชุม 42 ประเทศ</p> <p>- คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการชุดคอคอดกระในการแก้ไขปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจและสังคม ที่มีพลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม เป็นประธานว่า</p>

พ.ศ.	เหตุการณ์
	<p>ยังไม่สามารถหาข้อยุติว่าจะเลือกบริษัทเอกชนรายใดทำการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคอคอดกระ เชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก เพราะมี 3-4 บริษัทแสดงความจำนง และส่งรายละเอียดมาให้คณะกรรมการฯ พิจารณาเป็นจำนวนมาก ทำให้ต้องมีการชะลอการตัดสินใจ ออกไปก่อนเพื่อเปรียบเทียบข้อเสนอของแต่ละแห่ง</p> <p>- สำนักวิจัยเอแบคโพลล์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ ได้สำรวจความคิดเห็นของประชาชนในเขต กรุงเทพมหานคร และปริมณฑลที่มีถิ่นกำเนิดในภูมิภาคต่าง ๆ ต่อการขุดคลองกระ (คอคอดกระ) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 72.5 เห็นว่าในโครงการดังกล่าวจะมีผลดีและผลเสียพอ ๆ กัน ขณะที่ร้อยละ 28.1 เห็นว่าเป็นผลดีและร้อยละ 23.8 เห็นว่าเป็นผลเสีย โดยประชาชนในภาคใต้ เห็นว่ามีผลเสียมากที่สุดถึงร้อยละ 30.8</p>
2546	<p>- นายนิยม วรรณปัญญา และนายระวิง เนตรโพธิ์แก้ว สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เสนอญัตติ เรื่อง ขอให้สภาฯ ตั้งคณะกรรมการวิสามัญ เพื่อสำรวจและศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคอคอดกระ</p> <p>- พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี เปิดเผยแพร่ระหว่างการเป็นประธานประชุมเชิงปฏิบัติการ ยุทธศาสตร์พลังงาน เรื่อง “พลังงานเพื่อการแข่งขันของประเทศไทย” ว่ารัฐบาลชุดนี้พร้อมจะทุ่มงบประมาณ 900,000 ล้านบาท ลงทุนปรับปรุงโครงสร้างคมนาคมของประเทศไทยด้วยการพลิกโฉมหน้าระบบขนส่งของประเทศทั้งระบบ โดยจะเดินหน้าสานต่อโครงการสะพานเศรษฐกิจ (แลนด์บริดจ์) แทนโครงการขุดคอคอดกระ</p>
2548	<p>- คณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ วุฒิสภาชุดปี 2543 (ที่ตั้งคณะกรรมการฯ เมื่อปี 2544) ได้รายงานผลการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญต่อที่ประชุม วุฒิสภามีสาระสำคัญให้เรียกชื่อคลองว่า “คลองไทย” และบริเวณที่ขุดมิใช่คอคอดกระ เนื่องจากเหตุผลทางวิศวกรรมศาสตร์ อันได้แก่ สภาพพื้นที่ที่ต้องขุดที่คอคอดกระนั้นเป็นหินและภูเขา และความมั่นคงเนื่องจากบริเวณคอคอดกระอยู่ที่ชายแดนพม่าปากแม่น้ำกระบุรี บริเวณที่วุฒิสภาเห็นว่ามีความเป็นไปได้และเกิดประโยชน์สูงสุดในการขุดคลองไทย คือ เส้นทาง 9A ผ่านจังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช และสงขลา ระยะทาง 120 กิโลเมตร และวุฒิสภาเห็นชอบเป็นเอกฉันท์ ให้ขุดคลองไทยเมื่อวันศุกร์ที่ 24 มิถุนายน 2548 แต่รัฐบาลในขณะนั้นและรัฐบาลต่อ ๆ มา ก็ไม่มีการตอบสนองใด ๆ</p>
2552	<p>นายนิยม วรรณปัญญา และนายเจริญ จรรย์โกมล สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เสนอญัตติ เรื่อง ขอให้สภาฯ ตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อพิจารณาศึกษาการขุดคลองคอคอดกระจากฝั่งอ่าวไทยไปฝั่งทะเลอันดามัน</p>
2554	<p>นายนิยม วรรณปัญญา และนายพิชัย เกียรติวิสัยสกุล สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เสนอญัตติ เรื่อง ขอให้สภาฯ ตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อพิจารณาศึกษาการขุดคลองคอคอดกระจากฝั่งอ่าวไทย เชื่อมทะเลอันดามันเป็นคลองไทยเพื่อแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจไทย</p>
2557	<p>- มีกระแสข่าวว่ามีการจัดตั้งคณะศึกษาโครงการไทย-จีน โครงการการขุดคอคอดกระเชื่อมต่อ มหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกบริเวณคลองกระ พื้นที่รอยต่อ จ.ระนอง และ จ.ชุมพร โดยมีการพบกันของทั้ง 2 ฝ่าย ฝ่ายไทยประกอบด้วย พลอากาศตรี ธีรยุทธธรรณ ธีรยุทธธรรณ ธีรยุทธธรรณ ธีรยุทธธรรณ ธีรยุทธธรรณ และ พันตรี สรชาติ สุวรรณพรหม คณะกรรมการแห่งชาติศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ</p>

พ.ศ.	เหตุการณ์
	<p>พร้อมด้วย ธนภณ กิจคุณทรัพย์ ประธานกรรมการ บริษัท เค.เค.เอส.กรุ๊ป จำกัด ขณะที่ฝ่ายจีนมี หวี ปิน ประธานกรรมการ บริษัท จงจี ริชเวย์ โฮลดิ้ง จำกัด โดยระบุว่าต้องใช้เวลาเงินในการศึกษาอย่างน้อย 3-4 พันล้านบาท และเงินในการก่อสร้างโครงการที่จะเชื่อมต่อ 2 มหาสมุทรบริเวณ คอคอดกระอีกไม่ต่ำกว่า 7-8 แสนล้านบาท</p> <p>- มีกระแสข่าวว่าบริษัท 3 แห่งในจีนรวมตัวกันผลักดันการขุดคอคอดกระ ได้แก่ บริษัท Guangxi LiuGong Machinery บริษัท Sany Heavy Industry</p>
2558	<p>นายโกคิน พลกุล อธิการบดีรัฐมนตรี ในฐานะนายกสมาคมเศรษฐกิจวัฒนธรรมไทย-จีน ระบุว่าสมาคมฯ ได้ทำความตกลงมหาวิทยาลัยเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ กรุงปักกิ่ง เพื่อยกระดับการศึกษาวิจัยในหัวข้อเรื่องคอคอดกระหรือคลองกระ โดยฝ่ายจีนจะมาเยือนไทย เพื่อศึกษาร่วมกันในประเด็นสิ่งแวดล้อม ประชาพิจารณ์ การอพยพโยกย้ายประชาชน การคัดเลือก แนวคลอง คลองกระกับการพัฒนา และคลองกระกับความมั่นคง เมื่อได้ผลการศึกษาแล้วก็จะเสนอให้ ทั้งภาครัฐและภาคประชาชนของทุกประเทศที่เกี่ยวข้องต่อไป</p>

2. ผลการศึกษาการขุดคลองไทยที่ผ่านมา²

2.1 สรุปผลการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ โดย คณะกรรมการวิสามัญ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ สำนักงานเลขาธิการ วุฒิสภาในปี พ.ศ. 2547

2.1.1 เส้นทางและลักษณะของคลองที่เสนอให้ทำการขุด

คณะกรรมการวิสามัญได้เลือกพิจารณาเส้นทางสาย 9A ในการขุดคลองไทย ผ่านจังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช และยะลา ระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร โดยให้เรียกเส้นทางสายนี้ว่า “คลองไทย” แทนคำว่าคลองคอคอดกระ

ลักษณะคลองเป็นระบบคลอง 2 คลองคู่ขนานกัน โดยเป็นคลองบนและคลองล่าง เพื่อการสัญจรทางเดียว ความกว้างประมาณคลองละ 350 เมตร หน้าจุดกลับเรือกว้าง 500 เมตร ซึ่งจะมีไม่เกิน 2 แห่ง หรือตามความจำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ การกักน้ำ การคุ้มครองเรือ ซึ่งจะมีไม่เกิน 2 แห่ง และการรักษาความสงบเรียบร้อยในการจัดการ ความลึกของคลอง 20 เมตร ความยาวเฉลี่ย 120 กิโลเมตร รูปแบบคลองคู่ขนาน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในการเดินเรือ และความเร็วในการเดินเรือ เพื่อไม่ต้องรอรือหลัก ซึ่งจะสามารถรองรับเรือได้คลองละ 200-300 ลำต่อวัน เพื่อให้เรือขนาด 200,000-300,000 เดทเวทตัน สามารถแล่นผ่านได้อย่างสะดวก อันเป็นการจูงใจให้เรือมาใช้คลองไทยมากขึ้น เพราะช่วยประหยัดเชื้อเพลิง และประหยัดเวลาจากการแล่นผ่านช่องแคบมะละกา

²ดลหทัย จิรวีวรรณ. (2559). คลองไทย : ประเด็นที่ต้องพิจารณา และการเตรียมความพร้อมด้านกฎหมาย. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, คณะนิติศาสตร์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ.

2.1.2 แผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบบริเวณคลอง

1) คณะกรรมการวิสามัญเสนอแนะกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษ 3 เขต รวมพื้นที่ประมาณ 1,400 กิโลเมตร ประกอบด้วย

- บริเวณอำเภอสีกา และอำเภอวังวิเศษ จังหวัดตรัง อำเภอคลองท่อม จังหวัดกระบี่ ใช้พื้นที่ประมาณ 400 ตารางกิโลเมตร

- บริเวณอำเภอทุ่งสง อำเภอรษฎา และอำเภอห้วยยอด ใช้พื้นที่ประมาณ 400 ตารางกิโลเมตร

- บริเวณอำเภอหัวไทย อำเภอชะอวด อำเภอระโนด ใช้พื้นที่ประมาณ 600 ตารางกิโลเมตร

การสร้างเมืองใหม่ และเขตอุตสาหกรรมต่อเนื่องทั้ง 3 เขต จะต้องคำนึงถึงอุตสาหกรรมที่สะอาดและทันสมัยเท่านั้น โดยเป็นอุตสาหกรรม High technology เพื่อเตรียมสินค้าส่งออกลงเรือไปยังประเทศต่าง ๆ รวมทั้งจัดให้มีอุตสาหกรรมบริการอื่น ๆ เช่น การซ่อมเรือ โรงแรม การท่องเที่ยว การบิน และการขนส่งทางบก เป็นต้น นอกจากนี้ ควรมีการกำหนดเขตปลอดภัยในเขตเมืองใหม่ และเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้ง 3 เขต

2) แผนการดำเนินการ และแนวทางในการควบคุมด้านต่าง ๆ

2.1) ด้านการลงทุน

คณะกรรมการวิสามัญฯ เสนอให้กำหนดกรอบข้อกำหนด TOR (Terms of reference) ในการพัฒนาโครงการสำหรับผู้ลงทุนอย่างเป็นธรรมกับผู้รับสัมปทานและประเทศไทย ในฐานะเจ้าของคลองไทย และการจ่ายค่าชดเชยการเวนคืนขนย้ายจะต้องเป็นธรรมกับประชาชน โดยจ่ายในอัตราที่สูงกว่าราคาเวนคืนตามที่รัฐกำหนด

สำหรับค่าใช้จ่ายในการขุดคลองไทย คณะกรรมการวิสามัญเสนอให้พิจารณาจากเงินออมภายในประเทศร่วมกับเงินจากผู้รับสัมปทานจากต่างประเทศ หรือมีบริษัทที่ขอรับสัมปทานโดยตรงเพื่อให้คนไทยมีส่วนร่วม เป็นเจ้าของในอัตราที่เหมาะสมที่สุดและมีความเป็นธรรมทั้งสองฝ่ายคือ รัฐบาลไทย ซึ่งเป็นเจ้าของคลองและผู้ได้รับสัมปทาน ซึ่งเป็นผู้ลงทุน โดยอาจเชิญชวนให้ประชาชนร่วมลงทุนรูปแบบการซื้อพันธบัตรระยะเวลา 10-20 ปี หรือรัฐบาลให้สัมปทานแก่ภาคเอกชนทั้งภายในและต่างประเทศ ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนและขายหุ้นมหาชนในตลาดหุ้นเป็นต้น

ระบบสัมปทานที่เหมาะสมโครงการคลองไทย ควรที่จะให้ผู้รับสัมปทานทำการก่อสร้างเป็นเจ้าของและบริหารจัดการระยะเวลาหนึ่งตามสัญญา และเมื่อครบตามสัญญา แล้วจึงโอนคืนเป็นสมบัติของประเทศต่อไป ระยะเวลาสัมปทานควรอยู่ 30-50 ปี หรือตามความเหมาะสม

2.2) ด้านกฎหมาย

คณะกรรมการวิสามัญเสนอให้ออกกฎหมายใหม่ เกี่ยวกับกฎหมายทะเล การเดินเรือทะเล และกฎหมายใด ๆ ที่เกี่ยวกับการเดินเรือสากล ประกอบกับต้องเร่งดำเนินการส่งเสริมให้การเดินเรือไทย เจริญขึ้นทัดเทียมอารยประเทศ และเสริมสร้างให้มีกองเรือที่มั่นคง ทั้งนี้ คณะกรรมการวิสามัญ

ได้เสนอให้กำหนดโครงการชุดคลองไทยเป็นแผนยุทธศาสตร์ชาติ ได้กำหนดเป็นนโยบายที่สำคัญของรัฐ ที่ส่วนราชการทุกฝ่ายและประชาชนต้องร่วมมือกัน

โครงการสร้างคลองไทยจะต้องมีหน่วยงานภาครัฐราชการขึ้นมากำกับ ควบคุม บริษัทที่ดำเนินการคลองไทยและต้องเตรียมพร้อมกับการถ่ายโอนการบริหารจัดการของไทยเมื่อบริบท และหมุดอายุสัมปทานหรือโอนเป็นของรัฐแล้วแต่กรณี

2.3) ด้านทรัพยากรบุคคล

ประเทศไทยควรเตรียมความพร้อมบุคลากรที่จะทำหน้าที่บริหารจัดการ เช่น เรื่องคลองการเดินเรือ การซ่อมเรือ การต่อเรือ การทำเรือ การจัดการในทะเล การควบคุมคลองเป็นต้น โดยจะต้องฝึกคนไทยไว้ล่วงหน้าอย่างน้อย 10 ปี ดังนั้น จึงควรจัดตั้ง “มหาวิทยาลัยคลองไทย” เพื่อรับนักศึกษา ทั้งในระดับต่ำกว่าปริญญา ปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี

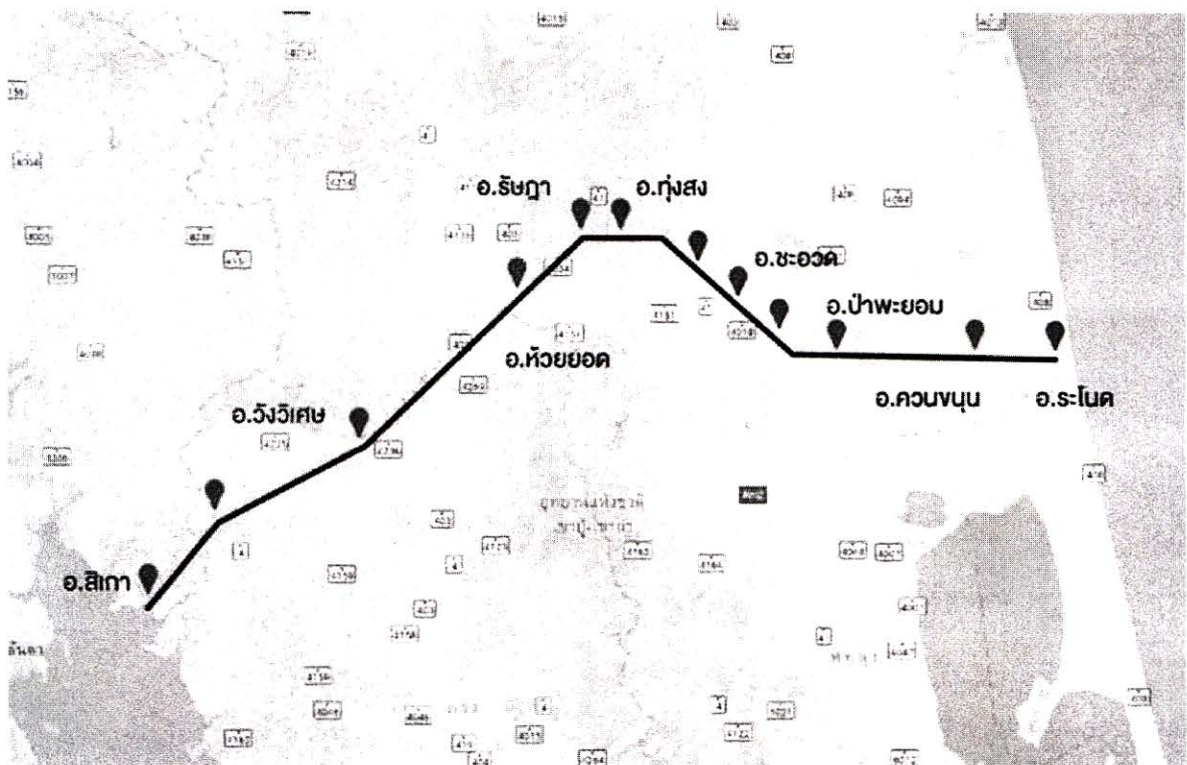
2.2 การศึกษาโครงการโดย มูลนิธิคลองไทย ในปี พ.ศ. 2546-2554

มูลนิธิคลองไทยได้จัดทำสรุปผลการดำเนินงานปี พ.ศ. 2546-2554 เพื่อดำเนินการให้มีการศึกษา หรือสนับสนุนการศึกษาความเป็นไปได้ในการชุดคลองกระ เพื่อการพัฒนาการเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคง ของประเทศ ในรายงานสรุปผลการดำเนินงานดังกล่าวมีประเด็นที่เกี่ยวกับ คลองไทยแนว 9A อยู่ในหัวข้อ สรุปผลการตรวจภูมิประเทศและสิ่งแวดล้อม ประเด็นผลการตรวจภูมิประเทศและสิ่งแวดล้อม ที่ตั้งของแนวคลอง ต่าง ๆ 10 จังหวัด จาก 14 จังหวัด โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) การตรวจภูมิประเทศบริเวณแนว 9A อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา พบปัญหาเกี่ยวกับความกังวล ในเรื่องของการเวนคืนที่ดินและปัญหาเรื่องการดำรงชีพ โดยขอให้การเลือกแนวคลองต้องมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่ได้รับความเดือนร้อนจากการระบายน้ำไม่ทัน

2) การตรวจภูมิประเทศบริเวณ 9A อำเภอสทิงพระ จังหวัดตรัง พบว่า กลุ่ม NGO ของอำเภอสทิงพระ คัดค้านการชุดคลอง เนื่องจากกระทบกับวิถีของประชาชนในพื้นที่ต้องมีการโยกย้ายถิ่นฐานอันส่งผลต่อสถาบัน ครอบครัว และการประกอบอาชีพ ทั้งนี้ หากมีการชุดคลองเกิดขึ้นจะทำให้ประชาชนเสียเวลาเรียนรู้อาชีพใหม่ ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่ในพื้นที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม

3. รายละเอียดของคลองไทยแนว 9A³



ในอดีตเส้นทางการเดินทางเพื่อค้าขายระหว่างคาบมหาสมุทรทางภาคใต้ของประเทศไทย นักเดินเรือจะต้องนำเรือแล่นผ่านช่องแคบมะละกา ต้องใช้เวลาการเดินทางที่ยาวนานสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย ทั้งยังต้องเสี่ยงต่อการที่จะถูกดักปล้นจากโจรสลัดซึ่งชุกชุมมากในช่องแคบมะละกา นักเดินเรือเพื่อการค้าขายระหว่างสองคาบมหาสมุทร ได้พยายามใช้เส้นทางลัดผ่านภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งปรากฏเป็นหลักฐานในหลายเส้นทาง เช่น การล่องเรือในเส้นทางจากคาบมหาสมุทรอินเดียหรือฝั่งอันดามัน เข้าสู่ปากแม่น้ำตรังที่อำเภอกันตังสู่อำเภอเมืองตรัง ผ่านอำเภอห้วยยอด จังหวัดตรัง สู่อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นต้น

ต่อจากนั้นจะใช้เส้นทางบนบกโดยใช้ช้างลากเรือพร้อมสัมภาระลงสู่แม่น้ำปากพนัง เพื่อล่องเรือไปสู่คาบมหาสมุทรแปซิฟิกหรือฝั่งอ่าวไทยที่ปากแม่น้ำปากพนัง เพื่อล่องเรือไปสู่ประเทศต่าง ๆ ในมหาสมุทรแปซิฟิก อาทิ ประเทศกัมพูชา ประเทศเวียดนาม ประเทศเกาหลี ประเทศญี่ปุ่น และประเทศจีน เป็นต้น

ความพยายามที่จะขุดคลองเพื่อเชื่อมคาบมหาสมุทรทางภาคใต้ของประเทศไทย สำหรับใช้เป็นเส้นทางลัดในการเดินเรือเพื่อประโยชน์ด้านการค้าขาย หรือด้านการทหารได้เกิดขึ้นมาแล้วหลายยุคหลายสมัย นับตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา ในรัชสมัยของสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ซึ่งเป็นยุคที่มีความรุ่งเรืองในการติดต่อค้าขายกับประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะประเทศในแถบยุโรป ก็ได้มีแนวคิดที่จะขุดคลองเชื่อมคาบสมุทรทางภาคใต้ของประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. 2220 หลังจากนั้นก็ได้มีการศึกษาทั้งในส่วนของประเทศไทยเอง และการขอเข้ามาศึกษาเพื่อหาความเป็นไปได้ของประเทศต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง ได้ทำการศึกษาสำรวจหลายเส้นทาง แต่เส้นทางที่มีความเป็นไปได้และถูกกล่าวถึงมากที่สุด 4 เส้นทาง คือ

³บทความพิเศษ : ทำไมต้องเป็นคลองไทยแนว 9A. (4 ตุลาคม พ.ศ. 2561). แนวหน้า. สืบค้น 20 พฤศจิกายน 2562 จาก <https://www.naenwa.com/library/368167>

3.1 แนว 2A

เป็นแนวที่เรียกว่า “คอคอดกระ” ซึ่งเป็นแนวได้ศึกษาในระยะต้น ๆ และมีกรกล่าวถึงมากที่สุด โดยจะขุดเชื่อมฝั่งอ่าวไทยและอันดามันระหว่างจังหวัดระนองและจังหวัดชุมพร หากเป็นในอดีตที่ประเทศไทยยังไม่สูญเสียดินแดนภาคใต้ฝั่งตะวันตก คือ ทวาย มะริด และตะนาวศรี ให้กับประเทศอังกฤษในยุคการล่าอาณานิคม (ซึ่งดินแดนเหล่านี้ต่อมาตกเป็นของประเทศเมียนมาหลังจากประเทศเมียนมาได้รับเอกราช) แนว 2A จะเป็นแนวที่เหมาะสมที่สุดเพราะระยะทางสั้นที่สุด แต่ในภาวะปัจจุบันหลังประเทศไทยต้องสูญเสียทวาย มะริด และตะนาวศรีหากขุดคลองในแนวนี้ประเทศที่จะได้ประโยชน์และสามารถต่อรองกับประเทศไทยได้มากที่สุดคือ ประเทศเมียนมา เนื่องจากพื้นที่ทับซ้อนในทะเล สามารถอ้างสิทธิและต่อรองผลประโยชน์ต่าง ๆ ที่ประเทศไทยในฐานะผู้ลงทุนอาจจะเสียเปรียบได้ ประกอบกับพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่เนินเขา ทำให้ยุ่งยากในการจัดการและที่สำคัญคือ ไม่สามารถพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษสองฝั่งคลองได้อย่างเต็มศักยภาพ

3.2 แนว 5A

เป็นแนวที่จะขุดเชื่อมฝั่งอ่าวไทยและอันดามันระหว่างจังหวัดสงขลาและจังหวัดสตูล แต่ก็มีสภาพปัญหาเช่นเดียวกับแนว 2A หากเป็นในอดีตที่ประเทศไทยยังไม่สูญเสียดินแดนภาคใต้ในแหลมมลายู ให้กับประเทศอังกฤษในยุคการล่าอาณานิคม(ดินแดนเหล่านี้ต่อมาตกเป็นของมาเลเซียหลังจากมาเลเซียได้รับเอกราช) แนว 5A แม้จะเป็นแนวที่มีระยะทางสั้น หากขุดคลองในแนวนี้ประเทศที่จะได้ประโยชน์และสามารถต่อรองกับประเทศไทยได้มากที่สุดคือประเทศมาเลเซีย เนื่องจากมีพื้นที่ทับซ้อนในทะเลซึ่งมาเลเซียสามารถอ้างสิทธิและต่อรองผลประโยชน์ต่าง ๆ ได้ เช่นเดียวกับแนว 2A

3.3 แนว 7A

เป็นแนวที่จะขุดเชื่อมฝั่งอ่าวไทยและอันดามันระหว่างจังหวัดสงขลาและจังหวัดตรัง แต่ก็มีสภาพปัญหาเช่นเดียวกัน เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่เนินเขา ทำให้ยุ่งยากในการจัดการ และที่สำคัญคือ ไม่สามารถพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษสองฝั่งคลองได้อย่างเต็มศักยภาพ

3.4 แนว 9A

เป็นแนวคลองไทยที่เหมาะสมที่สุดในยุคปัจจุบัน ประกอบกับการที่สมาชิกรัฐสภาได้ทำการศึกษาอย่างจริงจังในระหว่างปี พ.ศ. 2544-2547 และสมาชิกรัฐสภาได้ลงมติเห็นชอบเป็นเอกฉันท์ในปี พ.ศ. 2548 ซึ่งเป็นหน้าที่ของรัฐบาลที่จะต้องรับไปแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อการศึกษาเชิงลึกให้รอบด้านเพื่อประกอบการตัดสินใจว่าจะดำเนินการต่อไปหรือไม่อย่างไร แต่ไม่ปรากฏว่ามีรัฐบาลใดได้นำเรื่องนี้ขึ้นมาศึกษาจนถึงวันนี้รวม 12 ปี

กระทั่งปี พ.ศ. 2558 ภาคเอกชนนำโดย พลเอก พงษ์เทพ เทศประทีป เลขาธิการมูลนิธิรัฐบุรุษ พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ ซึ่งต่อมาได้จดทะเบียนเป็นสมาคมคลองไทยเพื่อการศึกษาและพัฒนา ได้ทำการสำรวจคลองไทยแนว 9A ใหม่ โดยกำหนดหลักเกณฑ์เบื้องต้นว่า ต้องหลีกเลี่ยงแหล่งชุมชนสำคัญ แหล่งศิลปวัฒนธรรม พื้นที่อนุรักษ์ และโครงการพระราชดำริ แนวเส้นทางของคลองไทย 9A ปัจจุบันจึงไม่ตัดตรงตามแนวของสมาชิกรัฐสภา

แนวเส้นทางของคลองไทย 9A ที่สมาคมคลองไทยเพื่อการศึกษาและพัฒนาเสนอให้รัฐบาลแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาเริ่มในทะเลฝั่งอันดามันระหว่างเกาะลันตากับเกาะไห จังหวัดกระบี่ เข้าสู่ปากอ่าวระหว่างบ้านแหลมไทร ตำบลเขาไม้แก้ว อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง กับบ้านบ่อม่วง ตำบลทรายขาว อำเภอคลองท่อม จังหวัดกระบี่ ขึ้นฝั่งที่ปากคลองกะลาเส ตำบลกะลาเส อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง ผ่านตำบลวังมะปราง อำเภอวังวิเศษ จังหวัดตรัง เข้าสู่ตำบลวังคีรี ตำบลบางดี ตำบลหนองช้างแล่น อำเภอห้วยยอด จังหวัดตรัง ผ่านตำบลหนองบัว อำเภอรัชฎา จังหวัดตรัง เข้าสู่ตำบลน้ำตก อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราชผ่านตำบลควนหนองหงส์ ตำบลเขาพระทอง ตำบลท่าเสม็ด ตำบลเค็ง ของอำเภอชะอวด จังหวัดนครศรีธรรมราช ผ่านตำบลควนชิลิต อำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช ออกสู่ทะเลฝั่งอ่าวไทยที่ตำบลท่าบอน อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา รวมระยะทางทั้งสิ้น 135 กิโลเมตร ความกว้างของคลอง 400 เมตร ระดับน้ำลึก 30 เมตร (หมายเหตุ : แนวเส้นทางนี้เป็นการตีเส้นและกำหนดพิกัดทางอากาศอาจมีความคลาดเคลื่อนบ้างเมื่อมีการศึกษาถึงขั้นการสำรวจออกแบบแนวเส้นทางจึงจะมีความถูกต้อง)

จุดเด่นของคลองไทยแนว 9A คือ จะไม่ผ่านพื้นที่ที่มีความสำคัญดังกล่าวข้างต้น พื้นที่แนวสองฝั่งคลองส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่สามารถพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษได้ตลอดแนว ที่สำคัญพื้นที่ทั้งบนบกและในทะเลอยู่ในอำนาจอธิปไตยของประเทศไทย ประเทศอื่น ๆ ไม่สามารถอ้างสิทธิประโยชน์ใด ๆ ได้ มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทั้งบนบกและในทะเลน้อยที่สุด เป็นแนวเชื่อมต่อเส้นทางเดินเรือระหว่างสองคาบมหาสมุทรที่ตรงที่สุด หากพิจารณาพิกัดของแนวคลองไทย 9A ในแผนที่โลก จะพบว่าเป็นศูนย์กลางทั้งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และประเทศที่รายล้อมรอบภูมิภาค

หากพิจารณาจุดเด่นของแนวเส้นทางคลองไทย 9A พบว่า ปากคลองไทยฝั่งอันดามันเหมาะสมอย่างยิ่งที่จะเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สามารถเชื่อมต่อกับโลกฝั่งตะวันตกตั้งแต่เมียนมา ศรีลังกา อินเดีย ปากีสถาน แถบตะวันออกกลาง ยุโรป และอเมริกา ตลอดแนวชายฝั่งอันดามันสามารถพัฒนาเป็นท่าเรือขนาดใหญ่เพิ่มศักยภาพการขนส่งระบบโลจิสติกส์ เพื่อตอบสนองความต้องการของประชากรกว่าสี่พันล้านคน นอกจากนี้ยังสามารถตั้งโรงกลั่นน้ำมันขนาดใหญ่เนื่องจากมีน้ำมันดิบทั้งในตะวันออกกลางและในอ่าวไทย ประเทศไทยจะสามารถขายน้ำมันได้เป็นลำดับต้น ๆ ของโลก และจะสามารถกำหนดราคากลางน้ำมันในภูมิภาคได้

ปากคลองไทยฝั่งอ่าวไทยเหมาะสมอย่างยิ่งที่จะเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สามารถเชื่อมต่อกับโลกฝั่งตะวันออก ตั้งแต่ประเทศกัมพูชา เวียดนาม เกาหลี ญี่ปุ่น จีน ตลอดแนวชายฝั่งอ่าวไทยสามารถพัฒนาเป็นท่าเรือขนาดใหญ่เพิ่มศักยภาพการขนส่งระบบโลจิสติกส์ เพื่อตอบสนองความต้องการของประชากรโลก นอกจากนี้ยังเหมาะสมที่จะเป็นแหล่งรวมผลผลิตทางการเกษตรทุกชนิดในภูมิภาค เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรม การแปรรูปสินค้าด้านการเกษตรและประมงเพื่อการส่งออก และสามารถพัฒนาเป็นตลาดกลางสินค้าเกษตร รวมถึงการกำหนดราคากลางสินค้าเกษตรในภูมิภาคได้

พื้นที่แนวกลางคลอง คือ บริเวณอำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช อำเภอห้วยยอด และอำเภอรัชฎา จังหวัดตรัง สามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งทางบกสามารถพัฒนาได้ทั้งระบบราง และระบบถนน เป็นชุมทางการขนส่งเพื่อเชื่อมต่อไปยังเขตเศรษฐกิจต่าง ๆ ทั้งแนวปากคลองอ่าวไทยและอันดามัน และท่าเรือสำคัญทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน พื้นที่แนวกลางคลองเหมาะสมอย่างยิ่งที่จะสร้างสนามบินพาณิชย์ที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาค เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการเชื่อมโยงด้าน

เศรษฐกิจไปสู่เมืองสำคัญต่าง ๆ ทั่วโลก นอกจากนี้พื้นที่แนวกลางคลองยังเหมาะที่จะเป็นศูนย์กลางด้านการค้า การเงิน และการลงทุนจากนักลงทุนทั่วโลก หลายพื้นที่สามารถพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยหรือที่พักสำหรับนักธุรกิจ นักท่องเที่ยว หรือบุคลากรในระดับต่าง ๆ

คลองไทยไม่ใช่เป็นเพียงเส้นทางให้เรือผ่านเท่านั้น แต่คลองไทยจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญยิ่งต่อการเชื่อมคาบมหาสมุทร คลองไทยจะเป็นที่มาของธุรกิจต่อเนื่องทั้งด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การศึกษา โดยเฉพาะด้านเกษตรกรรมและประมง การสร้างคลองไทยแนว 9A เปรียบเสมือนการสร้างถนนใหญ่ตัดผ่านพื้นที่ สามารถสร้างโอกาสในการพัฒนาด้านต่าง ๆ เพื่อหารายได้เข้าประเทศ สร้างความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนให้กับประเทศชาติและประชาชน

4. ประเด็นที่ต้องพิจารณา⁴

คลองไทยเป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ระดับภูมิภาค จำเป็นต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมหาศาล การที่จะดำเนินการขุดคลองไทยเพื่อเชื่อมอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามันหรือไม่นั้น จำเป็นที่รัฐบาลจะต้องตระหนักและพิจารณาถึงปัจจัยสำคัญต่าง ๆ ดังนี้

- 4.1 รูปแบบของคลองไทยที่จะทำการขุด
- 4.2 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการขุดคลองไทย

4.1 รูปแบบของคลองไทยที่จะทำการขุด

รูปแบบของคลองนั้น สามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

4.1.1 คลองปิด

คลองปิด คือ คลองยกระดับ มีประตูน้ำเปิด-ปิด โดยจะต้องสร้างคลองปิดในกรณีที่ระดับน้ำสองฝั่งทะเลไม่เท่ากัน โดยค่าดำเนินการก่อสร้างจะมีราคาสูงกว่าคลองเปิด ซึ่งคลองที่สร้างในรูปแบบนี้ได้แก่ คลองปานามา มีประตูน้ำเปิด-ปิดยกระดับเรือขึ้นแล่นในคลองด้วยระบบที่ใช้หัวรถจักรไฟฟ้าลากเรือ ทำให้เรือไม่ต้องแล่นเอง กัปตันเพียงอยู่ควบคุมบนเรือไว้เพื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินเท่านั้น

4.1.2 ระบบราง-คลอง (Rail - Canal)

ระบบราง-คลอง (Rail - Canal) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่ยังไม่เคยเกิดขึ้นในการสร้างคลองเพื่อเชื่อมมหาสมุทรลักษณะนี้มาก่อน โดยเป็นการขุดทางเข้าคลองทั้งสองฝั่งแต่มีได้ขุดคลองทั้งสาย โดยตรงกลางระหว่างสองฝั่งคลองใช้วิธีการสร้างรางแล้วลากเรือขึ้นมาวิ่งบนราง (บนบก) แทน โดยวิธีการนี้มีประโยชน์หลายประการ คือ ประหยัดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง และไม่สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการขยายคลองในภายหลัง สามารถพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับเรือ เช่น อู่ซ่อมเรือ หรืออู่ต่อเรือ เป็นต้น เพราะลักษณะของการขนย้ายเรือมีความง่ายและสะดวกกว่าแล่นในลำคลอง ทั้งยังไม่ต้องกังวลว่าจะเกิดการเจือปนของน้ำและระบบนิเวศของทั้งสองฝั่งทะเล หรือน้ำในคลองเจือปนกับน้ำใต้ผิวดินทำให้เกิดความเค็ม อันส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติในด้านต่าง ๆ การไม่ขุดคลองตัดผ่านผืนแผ่นดินให้แยกออกจากกันย่อมคลายความกังวลเรื่องการแบ่งแยกดินแดน

⁴ ดลหทัย จิรวิวรรธน์. (2559). คลองไทย : ประเด็นที่ต้องพิจารณา และการเตรียมความพร้อมด้านกฎหมาย. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, คณะนิติศาสตร์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ.

ได้บางส่วน อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาปัจจัยทางวิศวกรรมแล้ว พบว่า ระบบ Rail - canal จะปรากฏสภาพปัญหาและอุปสรรค 3 ประการคือ

ประการที่ 1 เรื่อง “น้ำหนักเรือ” เพราะเรือเดินสมุทรมีขนาดใหญ่มาก ในขณะที่น้ำหนักที่เพลาล้อสามารถรับได้ประมาณ 24.5 ตัน/1 เปลา หากสมมุติว่าคติน้ำหนักของเรือที่ 50,000 ตัน เมื่อหารด้วย 24.5 ตัน ก็จะมีจำนวนเพลามากถึงประมาณ 2,000 เปลา

ประการที่ 2 เรื่อง “รูปแบบโครงสร้างของเรือ” ซึ่งถูกออกแบบมาให้ต้องใช้แรงดันน้ำช่วยพยุง ฉะนั้นการวางโครงสร้างเรือจึงเป็นรูปทรงที่เหมือนมีน้ำคอยช่วยพยุงอยู่ ถ้าหากนำมาวิ่งบนรางจะทำให้เกิดการกตน้ำหนักลงเป็นจุดเพราะไม่มีน้ำที่คอยช่วยพยุง และอาจประสบกับปัญหาเนื่องจากน้ำหนักเรือเยอะทำให้เบรคยากเพราะฉะนั้นจะมีปัญหาเรื่องของอุบัติเหตุ ความรับผิดชอบ และการกู้เรือที่ยิ่งทำได้ยากลำบาก เพราะโครงสร้างของเรือไม่ได้ออกแบบไว้สำหรับการนำมาวิ่งบนบก

ประการที่ 3 เรื่อง “เทคนิคการลากเรือซึ่งต้องใช้หัวรถจักรจำนวนมาก” มีประเด็นว่า สมมุติลากของที่มีน้ำหนัก 50,000 ตัน น้ำหนักของหัวรถจักรที่ใช้ลากจะต้องมีมากพอมีฉะนั้นจะไม่มีแรงเสียดทานซึ่งจะต้องมีการลงทุนเรื่องหัวรถจักรค่อนข้างสูง เนื่องจากเรือแต่ละลำย่อมต้องใช้หัวรถจักรในการลาก 1 ชุด ในขณะที่หัวรถจักรมีราคาค่อนข้างแพง และต้องพิจารณาถึงต้นทุนด้วยว่าจะใช้พลังงานไฟฟ้าหรือน้ำมัน ซึ่งถ้าใช้พลังงานไฟฟ้าจะสามารถประหยัดต้นทุนในส่วนนี้มากกว่าการใช้ น้ำมัน

4.1.3 คลองเปิด

คลองเปิด คือ คลองซึ่งไม่มีประตูน้ำเปิด-ปิด ข้อดี คือ ประหยัด เพราะไม่ต้องสร้างประตูน้ำ ทั้งนี้ จากผลการศึกษาทุกครั้งที่ผ่านมา คลองเปิดจะเป็นลักษณะหรือรูปแบบที่ถูกผลักดันให้สุดในประเทศไทยไม่ว่าจะเป็นตามแนวคลอง 5A แนว 9A หรือ แนว KT

4.2 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการขุดคลองไทย

4.2.1 ประโยชน์ต่อโลกและภูมิภาค

(1) เปิดเส้นทางเดินเรือใหม่⁵

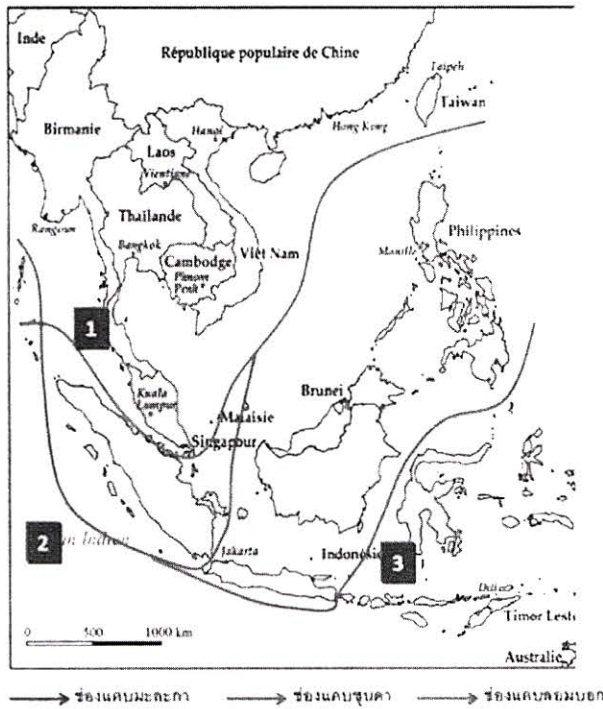
ปัจจุบันเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มาทางฝั่งทะเลอันดามันของไทย จะเป็นเรือต่าง ๆ ที่มาจากยุโรปหรือตะวันออกกลาง และจะไปยังด้านฝั่งอ่าวไทยมุ่งหน้าไปประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลีใต้ ปัจจุบันมีเส้นทางเดินเรือ 3 เส้นทางหลัก คือ

- เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา (Malacca)
- เส้นทางผ่านช่องแคบซุนด้า (Sunda) และ
- เส้นทางผ่านช่องแคบลอมบ็อค (Lombok)

จากเส้นทางเดินเรือดังกล่าวจะมีเรือผ่านไปมาประมาณกว่า 1,200-1,400 ลำ/วัน (ประมาณ 520,000 ลำ/ปี) และมีเรือที่แวะใช้บริการท่าเรือที่ท่าเรือประเทศสิงคโปร์ประมาณกว่า 600 ลำ/วัน ซึ่งหนาแน่นมาก ก่อให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และยังมีเรืออีกจำนวนมากที่ไม่สามารถใช้เส้นทาง

⁵สภาพร เขียววิมล. ขุดคลองไทยแล้วประเทศไทยจะได้อะไร. สืบค้นวันที่ 19 ธันวาคม 2562 จาก <http://www.thai-canal.com/Link01/www.mthai.com.htm>

ผ่านที่ช่องแคบมะละกาได้ เนื่องจากความลึกของร่องน้ำบริเวณช่องแคบมะละกาตื้น โดยเฉพาะบริเวณที่จะผ่านประเทศสิงคโปร์มีความลึกเพียง 20 เมตร เรือขนาดใหญ่จึงไม่สามารถผ่านได้ต้องแล่นเรืออ้อมผ่านเส้นทางช่องแคบซุนด้าและเส้นทางช่องแคบลอมบ็อก เมื่อพิจารณาจากแผนที่โลกจะเห็นว่า เส้นทางที่ผ่านช่องแคบมะละกาจะเป็นเส้นทางที่มีระยะสั้นที่สุดสำหรับเส้นทางเดินเรือในปัจจุบันเมื่อเทียบกับเส้นทางช่องแคบซุนด้าและเส้นทางช่องแคบลอมบ็อก



1. ช่องแคบมะละกา
2. ช่องแคบซุนด้า
3. ช่องแคบลอมบ็อก

ภาพที่ 1 การเปรียบเทียบเส้นทางที่ผ่านช่องแคบมะละกากับเส้นทางช่องแคบซุนด้าและเส้นทางช่องแคบลอมบ็อก
ที่มา: <https://thaipublica.org>

หากประเทศไทยสร้างโครงการคลองไทยได้สำเร็จจะทำให้เกิดเส้นทางเดินเรือโลกใหม่ขึ้นเรือต่าง ๆ จากประเทศในทวีปยุโรปและจากทางประเทศตะวันออกกลางจะแล่นตรงมายังฝั่งอันดามันและข้ามผ่านคลองไทยมายังฝั่งอ่าวไทย เพื่อที่จะไปยังประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น ประเทศไต้หวัน ประเทศเกาหลีใต้ โดยไม่ต้องอ้อมไปยังช่องแคบทั้ง 3 ดังกล่าว และเมื่อทำการเปรียบเทียบการรันระยะทางและระยะเวลาของเส้นทางเดินเรือโดยผ่านคลองไทย กับเส้นทางเดินเรือโดยผ่านช่องแคบมะละกา เส้นทางเดินเรือโดยผ่านช่องแคบซุนด้า และเส้นทางเดินเรือโดยผ่านช่องแคบลอมบ็อก สามารถเปรียบเทียบได้ดังนี้

ตารางที่ 1 แสดงการรันระยะทางและระยะเวลาของเส้นทางเดินเรือเมื่อใช้คลองไทย เปรียบเทียบกับช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนด้า และช่องแคบลอมบ็อก

เส้นทางเดินเรือ	สามารถรันระยะทาง (กิโลเมตร)	สามารถรันระยะเวลา (วัน)
เส้นทางช่องแคบมะละกา (ผ่านประเทศสิงคโปร์)	1,200-1,400	2-3
เส้นทางช่องแคบซุนด้า	2,500-3,000	4-5
เส้นทางช่องแคบลอมบ็อก	3,000-3,500	5-7

หมายเหตุ ความเร็วมาตรฐานสากลกำหนดให้เรือทะเลใช้ความเร็วที่แล่นผ่านช่องแคบหรือคลองจะใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล/ชั่วโมง หรือประมาณ 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง

สำหรับค่าใช้จ่ายเดินเรือขนส่งสินค้าเช่น เรือ Panamax เป็นเรือขนส่งบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 8,000 TEU⁶ ประมาณค่าใช้จ่ายทุกอย่างของเรือ Panamax ประมาณ 6,000,000 เหรียญสหรัฐ เนื่องจากหากเรือขนส่งสินค้าที่มีสินค้าอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ เมื่อสินค้านั้นยังมีมูลค่ามากค่าประกันสินค้าก็จะมีสูงมากขึ้นตามไปด้วย หากใช้เรือเก่าในการขนส่งสินค้าก็จะมีเสียเพิ่มค่าประกันภัยสูง ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นผู้ที่ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายนี้ก็ต้องพยายามลดค่าใช้จ่ายทุกอย่าง โดยเฉพาะเรื่องค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นตลอดเวลา ดังนั้น การประหยัดเวลาเดินเรือจึงมีความสำคัญมากสำหรับเรือขนาดใหญ่แต่ละลำ

จากเหตุผลข้างต้น เรือขนส่งสินค้าต่าง ๆ จากประเทศทั่วโลกโดยเฉพาะเรือที่แล่นผ่านระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ต้องการนำเรือผ่านคลองไทยเพราะประหยัด ปลอดภัย เจ้าของบริษัทเดินเรือต่างก็ต้องการลดค่าใช้จ่ายให้ได้มากที่สุด ยกเว้นบริษัทเดินเรือของประเทศสิงคโปร์เท่านั้น ดังนั้น หากประเทศไทยสร้างคลองไทยได้สำเร็จจะทำให้ประเทศไทยมีบทบาทมากต่อสังคมโลก และธุรกิจการเดินเรือทั่วโลก

4.2.2 ประโยชน์ต่อประเทศไทย⁷

(1) ประโยชน์ทางตรง

ประโยชน์ทางตรง คือ รายได้จากการเก็บค่าผ่านทาง อย่างไรก็ตาม เมื่อคิดคำนวณแล้วถือว่าเป็นจำนวนน้อยมากเมื่อเทียบกับประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

(2) ประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

สำหรับข้อพิจารณาเรื่องประโยชน์และความคุ้มค่าของโครงการ เป็นสิ่งสำคัญที่รัฐบาลทุกยุคทุกสมัยล้วนคำนึงถึงและส่งอิทธิพลอย่างยิ่งต่อการตัดสินใจลงทุน และเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้โครงการคลองไทยยังมีได้เกิดขึ้น เนื่องจากโครงการขุดคลองไทยเป็นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่มีได้มีความสำคัญต่อประเทศไทยเท่านั้น แต่ยังมีมีความสำคัญในระดับภูมิภาคและในระดับโลก ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ทั่วโลกให้ความสนใจ

⁶TEU คือ หน่วยนับสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ขนาดความยาว 20 ฟุต โดยตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต เท่ากับ 1 TEU ตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต เท่ากับ 2 TEU

⁷ดลหทัย จิรวิวรรณ์. (2559). คลองไทย : ประเด็นที่ต้องพิจารณา และการเตรียมความพร้อมด้านกฎหมาย. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, คณะนิติศาสตร์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ.

ดังนั้น เมื่อพิจารณาประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ประเทศไทยจะได้นอกเหนือจากประโยชน์ทางตรง คือ การเก็บค่าผ่านทางแล้ว จะพบว่าประเทศไทยจะได้ประโยชน์อีกอย่างน้อย 2 ประการ ดังนี้

ประการที่ 1 คือ โอกาสทางธุรกิจ จากการพัฒนาท่าเรือและอุตสาหกรรมสองฝั่งคลอง โดยในระยะสั้นการขุดคลองจะก่อให้เกิดการสร้างงาน สร้างรายได้ และหมุนเวียนใช้จ่ายค่าวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง ส่วนในระยะยาวจะเกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมประมงอุตสาหกรรมการเกษตรที่ใช้สินค้าเกษตรและประมงเป็นวัตถุดิบ ตลอดจนอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

ประการที่ 2 เนื่องจากคลองไทยจะกลายเป็นเส้นทางเดินเรือเส้นทางใหม่ เรือจากประเทศในทวีปยุโรปและประเทศตะวันออกกลางจะแล่นตรงมายังฝั่งอันดามันข้ามคลองไทยมายังฝั่งอ่าวไทย เพื่อแล่นไปยังประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น ประเทศไต้หวัน ประเทศเกาหลีใต้ ทำให้ประเทศไทยมีโอกาสกลายเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของการขนส่งทางทะเลและศูนย์กลางกระจายสินค้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อีกทั้งยังจะก่อให้เกิดศูนย์กลางความเจริญแห่งใหม่ที่มีลักษณะเป็นเมืองใหญ่ไม่ต่างจากกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย

(3) คลองไทยเพิ่มความมั่นคงของประเทศไทย⁸

คลองไทยจะเพิ่มศักยภาพให้กองทัพเรือและกองทัพบกได้มากขึ้น ในปัจจุบันถ้าพิจารณาแผนที่ประเทศไทย จะพบว่าปากทางเข้าด้านอ่าวไทยจะเป็นทะเลเปิด เรือทุกลำที่ออกจากอ่าวไทยถ้าต้องการไปทางฝั่งอันดามัน เช่น จังหวัดสตูล จังหวัดตรัง จังหวัดพังงา จังหวัดกระบี่ จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดระนอง เป็นต้น เรือไทยจะต้องผ่านน่านน้ำสากลของประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ประเทศกัมพูชา ประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ และประเทศอินโดนีเซีย หากมีคลองไทยเรือของไทยจะสามารถตัดตรงไปยังฝั่งอันดามันได้โดยตรง

คลองไทยจะทำให้ประเทศไทยได้เปรียบในทางยุทธศาสตร์ทั้งในยามปกติและในยามสงคราม การเคลื่อนย้ายกำลังรบของกองทัพจะสามารถกระทำได้รวดเร็ว ประหยัดงบประมาณ ปลอดภัย มีความเป็นอิสระในการเดินเรือ โดยไม่ต้องผ่านน่านน้ำของประเทศข้างเคียง ไม่สร้างความหวาดระแวงสงสัยกับประเทศเพื่อนบ้าน และไม่ก่อปัญหาต่อความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศเพื่อนบ้าน ในปัจจุบันการเคลื่อนย้ายกำลังหรือการกระทำใด ๆ ของกองทัพทางทะเล ในการเคลื่อนย้ายยากที่จะปลอดจากการรู้เห็น ตรวจสอบ ของประเทศข้างเคียง หากเรามีปัญหา ระหว่างประเทศเพื่อนบ้านที่เรือไทยต้องผ่านน่านน้ำ อย่างกรณีประเทศมาเลเซีย เรือขนส่งน้ำมันดิบ หรือเรือขนส่งสินค้าต่าง ๆ ทางทะเลของไทย จะต้องผ่านน่านน้ำของประเทศมาเลเซีย ทั้งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน หากยามใดมีปัญหาที่คาดไม่ถึง การขนส่งน้ำมันทางทะเลอาจจะถูกสกัดกั้นได้ตลอดเวลา เพราะเรือบรรทุกน้ำมันไม่สามารถนำน้ำมันมาส่งยังโรงกลั่นน้ำมันที่จังหวัดระยองและจังหวัดชลบุรีได้ การขนส่ง การผลิต และธุรกรรมต่าง ๆ ทั่วประเทศจะมีผลกระทบอย่างรุนแรง

⁸สถาพร เขียววิมล. ขุดคลองไทยแล้วประเทศไทยจะได้อะไร. สืบค้นวันที่ 19 ธันวาคม 2562 จาก <http://www.thai-canal.com/Link01/www.mthai.com.htm>

(4) คลองไทยช่วยประหยัดเงินในการขนส่งสินค้าทางทะเล (Logistics)

คลองไทยจะทำให้ประเทศไทยมีการพัฒนาจัดระบบการขนส่ง (Logistics) ของประเทศทางทะเลที่มีประสิทธิภาพ จะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางทะเลของประเทศได้มาก เช่น ปัจจุบันโรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทย ใช้น้ำมันดิบประมาณวันละ 800,000 บาร์เรล/วัน หากใช้เรือขนส่งน้ำมันขนาด 120,000 บาร์เรล/ลำ จะต้องวิ่งมาส่งน้ำมันดิบที่โรงกลั่นที่จังหวัดระยองหรือจังหวัดชลบุรี 7 ลำทุกวัน เรือส่งน้ำมันดิบเมื่อมาส่งแล้วต้องวิ่งเรือเปล่ากลับเท่ากับเรือต้องเดินเรือ 14 เที่ยว/วัน น้ำมันดิบส่วนใหญ่จะมาจากประเทศทางกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง หากเรือทุกลำในปัจจุบันต้องผ่านช่องแคบมะละกาผ่านประเทศสิงคโปร์ระยะทางจากประเทศสิงคโปร์ มายังโรงกลั่นในประเทศไทย มีระยะทางประมาณ 1,700 กิโลเมตร รวมกับระยะทางจากประเทศสิงคโปร์ มายังทางแยกก่อนจะเข้าช่องแคบมะละกาไม่น้อยกว่า 1,300 กิโลเมตร รวมเป็นระยะทางประมาณ 3,000 กิโลเมตรที่เรือจะต้องแล่นอ้อม ถ้าหากมีคลองไทยเรือสามารถแล่นตรงมายังโรงกลั่นในประเทศไทยจังหวัดระยอง ระยะทางประมาณ 700 กิโลเมตร ซึ่งหมายความว่า เรือแต่ละเที่ยวจะสามารถสั้นระยะทาง ระยะเวลา ค่าเช่าเรือ ค่าน้ำมันในการเดินเรือ รวมทั้งค่าประกันภัยต่าง ๆ ก็จะลดลงเช่นกัน

(5) โอกาสขยายการประมงของเรือประมงไทย

ทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย สามารถไปมาทั้งสองฝั่งได้สะดวกรวดเร็ว ทำให้เรือประมงไทยสามารถเข้ามาใช้ทรัพยากรทางทะเลของทั้งสองฝั่งทะเลที่มีสัตว์น้ำอุดมสมบูรณ์ได้ โดยเฉพาะฝั่งทะเลอันดามันของไทย ซึ่งมีอาณาเขตตั้งแต่แนวเขตน่านน้ำสากลของประเทศไปจนถึงแนวเขตน่านน้ำสากลของประเทศอินเดียได้อย่างเต็มที่ อีกทั้งช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องใช้ไปมาระหว่างสองฝั่งทะเลไทยจากเดิมที่ต้องใช้ปริมาณมากให้ลดน้อยลง จึงเป็นผลให้เรือประมงไทยสามารถประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย

(6) คลองไทยจะนำความเจริญสู่ภาคใต้

เนื่องจากแนวคลองไทยจะตัดผ่านบริเวณทิวกันดารของภาคใต้ จึงทำให้พื้นที่หลายจังหวัดที่แนวคลองไทยผ่านจะได้รับประโยชน์จากความเจริญและความอุดมสมบูรณ์ทางทะเล ประชาชนที่อยู่ทั้งสองฝั่งคลองจะได้รับประโยชน์อย่างทั่วถึง สองฝั่งคลองไทยจะกลายเป็นเมืองใหญ่ เป็นเมืองเศรษฐกิจที่อาจจะมีประชาชนจากทั่วประเทศได้ใช้ประโยชน์ เหมือนเมืองท่าที่สำคัญหลายๆ แห่งทั่วโลก ด้วยศักยภาพของท่าเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของคลองไทยที่อยู่ในแนวเส้นทางเดินเรือโลก หากมีนโยบายให้เป็นพื้นที่เพื่อพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษจะยิ่งเร่งความเจริญ ยกตัวอย่างเช่น เมือง Pudong ของประเทศจีน ซึ่งเมื่อประมาณ พ.ศ. 2530 ยังมีสภาพเป็นท้องนา ประเทศจีนใช้เวลาพัฒนาจากท้องนาประมาณ 15 ปีบริเวณสองฝั่งคลองเป็นเมืองอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อการส่งออก เป็นศูนย์กลางการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือทั่วโลก ทั้งนี้ สองฝั่งคลองไทยจะกลายเป็นเมืองเศรษฐกิจ รวมแหล่งสร้างธุรกิจใหม่ ๆ ให้เกิดขึ้นอย่างมากมาย อุตสาหกรรมหลากหลายประเภทตั้งแต่ขนาดเล็กถึงขนาดใหญ่ที่จะเพิ่มการสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับคนไทย

5. มุมมองและความคิดเห็นของนักวิชาการ⁹

5.1 มุมมองและความคิดเห็นเชิงสนับสนุน

ดร. สมภพ มานะรังสรรค์ อาจารย์ประจำคณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- โครงการนี้จะช่วยเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจในระยะยาว
- คนไทยอีก 2-3 ล้านคน จะมีงานทำเพิ่มขึ้น ตลอดระยะเวลาในการก่อสร้างอย่างน้อย 10 ปี
- ประเทศไทยจะกลายเป็นศูนย์กลางการเดินทางและการลงทุนของภูมิภาคนี้

การตัดสินใจสร้างคอคอดกระ จะต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้หลาย ๆ ด้าน ตั้งแต่เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม วิศวกรรม และความมั่นคง จากการประเมินที่ผ่านมา ด้านเศรษฐกิจมีความเป็นไปได้มากกว่าด้านอื่น ๆ เพราะการขุดคลองกระเพื่อเชื่อมระหว่างสองทวีปจะทำให้ไทยมีโอกาสเป็นศูนย์กลางการเดินทางที่สำคัญของภูมิภาคนี้และศักยภาพทางเศรษฐกิจของไทยจะเพิ่มมากขึ้น ที่ผ่านมากการพัฒนาเศรษฐกิจของไทยยังไม่โดดเด่น และโอกาสที่จะพัฒนามากไปกว่านี้มีน้อยมาก เพราะเราไม่มีศูนย์กลางการเดินทางหรือศูนย์กลางการบินโลก อย่างสิงคโปร์หรือฮ่องกง การที่เราจะพัฒนาเศรษฐกิจให้ไกลกว่านี้จำเป็นต้องมีปัจจัยกระตุ้นให้เกิดการค้า และการลงทุนมากขึ้น ซึ่งโครงการนี้จะช่วยเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของไทยทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ถ้ามองผลประโยชน์ระยะสั้น โครงการนี้จะช่วยแก้ปัญหาการว่างงาน ทำให้คนว่างงานจำนวน 2-3 ล้านคน มีงานทำเพิ่มขึ้น ตลอดระยะเวลาการก่อสร้างอย่างน้อย 10 ปี ส่วนคนไทยที่มีเงินออมอยู่ในธนาคาร ซึ่งกำลังประสบปัญหาดอกเบี้ยเงินฝากต่ำ ก็สามารถนำเงินมาลงทุนซื้อหุ้นโครงการนี้ได้ เพราะโครงการนี้เป็นโครงการที่นำลงทุน เป็นโครงการที่มีศักยภาพในระยะยาวและสร้างกิจกรรมต่อเนื่องได้มาก

ในระยะยาว หลังจากที่มีการขุดคลองกระแล้ว ก็อาจจะมีโครงการต่อเนื่อง เช่น การสร้างท่าเรือ เป็นต้น ซึ่งเมื่อเป็นเช่นนั้น โอกาสที่ประเทศไทยจะกลายเป็นศูนย์กลางการเดินทางของโลกก็มีความเป็นไปได้ เพราะประเทศไทยอยู่ระหว่างอนุทวีปที่ยังด้อยพัฒนาและมีประชากรครึ่งหนึ่งของโลกอาศัยอยู่ คือ ชมพูทวีป ซึ่งประกอบด้วย อินเดีย ปากีสถาน ศรีลังกา และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งประกอบด้วย จีน เมียนมา ลาว เวียดนาม และอีกหลายประเทศ การพัฒนาประเทศเหล่านี้จำเป็นต้องอาศัยการขนส่งทางทะเลเพื่อส่งสินค้า ออกสู่ตลาดโลก เห็นได้จากขณะนี้จีนเริ่มมีโครงการพัฒนาด้านตะวันตกเฉียงใต้ทางมณฑลเสฉวน มณฑลกว่างสี มณฑลยูนนานและอีกหลายมณฑล โดยมุ่งผลิตสินค้าและพัฒนาท่าเรือเปย์ไห่ ให้ได้มาตรฐานเพื่อรองรับ การขนส่งสินค้าจำนวนมหาศาล และเนื่องจากประเทศเหล่านี้มีแรงงานและสินค้านำเข้าซึ่งเป็นที่ต้องการ ของทั่วโลก ในอนาคตเมื่อการซื้อขายสินค้าไร้พรมแดนมีการซื้อขายผ่านทางอินเทอร์เน็ต ประเทศที่มีสินค้านำเข้า ราคาถูกจะเป็นที่ต้องการของตลาดโลก จึงมีแนวโน้มว่าเส้นทางขนส่งสินค้าทางเรือด้านนี้จะคึกคักมาก ถ้าเมื่อเราขุดคอคอดกระเป็นผลสำเร็จ เราก็จะกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือที่สำคัญของภูมิภาคนี้

“หลายคนห่วงว่า เมื่อสร้างคอคอดกระแล้วจะไม่มีเรือมาใช้บริการเพราะมีเส้นทางมะละกา ซึ่งเป็นเส้นทางเก่าอยู่ก่อนแล้ว และคอคอดกระช่วยย่นระยะทางจากเดิมที่เคยผ่านช่องแคบมะละกา เพียงแค่หนึ่ง ถึงสองวันเท่านั้น ต่างจากคลองสุเอซและคลองปานามา ซึ่งช่วยย่นระยะทางหลายพันกิโลเมตร ที่ต้องใช้เวลาเดินทางเป็นสัปดาห์ ๆ วัน แต่ต้องการให้มองในระยะยาวไปถึง 10-20 ปีข้างหน้า ซึ่งทั่วโลกติดต่อกัน

⁹วันดี สันติวิเมธี. (2543).โครงการขุดคอคอดกระ ผันดีหรือผันร้ายของนักลงทุน. สืบค้น 12 ธันวาคม 2562 จาก <https://www.sarakadee.com/feature/2000/05/frame-vote.htm?feature/2000/05/vote-object.htm>

ทางอินเทอร์เน็ตและต้องการความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า เรือมีความทันสมัยและเดินทางได้รวดเร็วขึ้นมาก เวลาเพียงหนึ่งถึงสองวัน จึงมีความหมายมากขึ้นเรื่อย ๆ อีกประเด็นที่อยากให้มอง คือ ศักยภาพของช่องแคบมะละกา ซึ่งสามารถให้เรือวิ่งผ่านได้เต็มที่ 200,000 ลำ/ปี ถ้าหากมีเรือเพิ่มขึ้นมากกว่านี้มาก ๆ ก็จะมีรองรับไม่ไหว ปัจจุบันช่องแคบมะละกา มีเรือแล่นผ่านประมาณ 180,000 ลำ/ปี หากคำนวณอัตราการขยายตัวของการขนส่งทางเรือที่ผ่านมา จะพบว่าทุก ๆ 10 ปี การขนส่งทางเรือของโลกจะขยายตัวเพิ่มขึ้นหนึ่งเท่า ในอนาคตจำนวนเรือจะต้องมากขึ้นศักยภาพที่ช่องแคบมะละกาจะรับได้ ดังนั้น โอกาสที่เรือจะแล่นผ่านคอคอดกระของไทย ก็จะมีเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน และทุกวันนี้เส้นทางช่องแคบมะละกาก็ประสบกับปัญหาโจรสลัดและปัญหาเกี่ยวกับความมั่นคงทางการเมืองของอินโดนีเซียและประเทศในแถบเกาะสุมาตราค่อนข้างมาก การขุดคอคอดกระจะช่วยให้นักเดินเรือมีทางเลือกที่ปลอดภัยมากขึ้น”

ส่วนประเด็นที่ทำให้โครงการนี้มีความเป็นไปได้น้อยที่สุด คือ ด้านสิ่งแวดล้อม เพราะหากโครงการนี้ สร้างผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยวที่ทำรายได้ปีละมหาศาลอย่าง ภูเก็ต พังงา หรือเกาะสมุย ก็คงไม่คุ้มกัน ดังนั้น ก่อนการดำเนินโครงการนี้ควรทำการศึกษาให้รอบด้านและทำประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังเสียงของประชาชน ส่วนเงินทุนสำหรับดำเนินโครงการ 8 แสนล้านบาทนั้น ไม่น่าจะเป็นปัญหาสำหรับไทยเพราะมีหลายประเทศที่ต้องการร่วมลงทุน ไม่ว่าจะเป็นญี่ปุ่น จีน ซึ่งเป็นประเทศที่ต้องการใช้น้ำมันปริมาณสูง และประเทศที่ต้องการขายน้ำมันอย่างกลุ่มประเทศอาหรับ ประเทศเหล่านี้ต้องการใช้เส้นทางคอคอดกระของไทยในการเดินเรือบรรทุกน้ำมัน จึงพร้อมจะร่วมลงทุนในรูปแบบสัมปทาน หลายฝ่ายมองว่าค่าสัมปทานที่ได้รับ อาจไม่คุ้มค่ากับการลงทุน แต่หากมองศักยภาพทางเศรษฐกิจอื่น ๆ น่าจะคุ้ม เพราะโครงการนี้เป็นโครงการที่จะช่วยให้เราแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจในระยะยาวได้อย่างมีระบบและสามารถสร้างกิจกรรมต่อเนื่องได้มาก

5.2 มุมมองและความคิดเห็นเชิงคัดค้าน

ดร. กมลชนก สุทธิวิทาณฑุพุดิ ผู้อำนวยการสถาบันพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- โครงการขุดคอคอดกระไม่คุ้มค่ากับการลงทุน
- จำนวนเรือที่จะเลือกใช้ช่องทางคอคอดกระมีน้อยมาก เพราะต้องเสียค่าผ่านทางสูง และมีช่องทางมะละกาซึ่งอยู่ห่างออกไปไม่ไกลให้เลือกใช้อยู่แล้ว
- การขุดคลองกับการสร้างท่าเรือเป็นคนละเรื่องกัน การขุดคลองเพื่อให้เรือแล่นผ่านไปเฉย ๆ ไม่ก่อให้เกิดการลงทุนทางเศรษฐกิจในระยะยาว
- เป้าหมายหลักของการขุดคอคอดกระ คือ การเปิดเส้นทางใหม่ให้แก่เรือบรรทุกน้ำมันซึ่งจะทำให้ประเทศไทยต้องเผชิญปัญหาใหญ่ด้านมลภาวะทางทะเลจากคราบน้ำมัน

เมื่อปี 2541-2542 คณะกรรมการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคอคอดกระของกระทรวงคมนาคม ทำการศึกษาความเป็นไปได้ด้านการพาณิชย์ ด้านกายภาพ และสิ่งแวดล้อมของคอคอดกระ ได้ข้อสรุปว่า โครงการนี้ไม่คุ้มค่าแก่การลงทุน เพราะตัวเลขเงินลงทุนเฉพาะค่าขุดเพียงอย่างเดียวอยู่ที่ 8 แสนล้านบาทแล้ว ถ้าวรวมค่าอุปกรณ์ และเครื่องอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือเข้าไปอีก ต้นทุนก็จะสูงมากกว่านี้ แต่เท่าที่ดูรายได้จากการเก็บภาษีผ่านทางจากเรือที่จะเข้ามาใช้บริการกลับมีจำนวนน้อยกว่า วิธีคำนวณรายได้ประเมินจากศักยภาพของคลองและจำนวนเรือที่จะให้บริการในแต่ละปี เนื่องจากการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลที่มีระดับน้ำไม่เท่ากันทำให้คลองมีศักยภาพจำกัดในการเดินเรือเพราะเรือที่จะผ่านไปยังอีก

ด้านหนึ่ง ต้องเข้าคิวรอเปิดประตูกันน้ำและหากความกว้างของคลองไม่พอให้เรือแล่นสวนกัน คือ ขุดได้เพียงหนึ่งเลน เวลาเดินเรือผ่านคอคอดกระจะต้องให้เรือเรียงแถวต่อกันเป็นขบวน ขบวนหนึ่งมีความยาวเท่ากับ ความยาวของคลอง เวลาเดินเรือต้องรอให้ขบวนเรือฝั่งตรงข้ามผ่านไปก่อน ดังนั้น จำนวนเรือที่วิ่งผ่านคลอง ในแต่ละปีจึงมีปริมาณจำกัด ถ้าเราเทียบปริมาณเรือกับคลองสุเอซ ซึ่งมีความยาวพอ ๆ กัน คือ ประมาณ 30-40 ลำ กว่าเรือจะแล่นผ่านคลองจนหมดขบวนก็ต้องใช้เวลาหลายชั่วโมง อย่างคลองสุเอซแล่นเรือได้หนึ่งเลน ใช้เวลาผ่านคลองประมาณ 14 ชั่วโมง ในขณะที่คลองปานามา เรือแล่นสวนกันได้ ใช้เวลาผ่านคลองประมาณ 9 ชั่วโมง วันหนึ่งจะมีเรือแล่นผ่านคลองเฉลี่ยประมาณ 40 ลำ ในทั้งสองกรณี ถ้าเราคิดอัตราค่าผ่านทางเท่ากับ คลองปานามา เรือลำหนึ่งจะเสียค่าผ่านทางตกประมาณ 1-2 ล้านบาท ปีหนึ่งเราจะเก็บค่าผ่านทางได้สูงสุด 28,000 ล้านบาท

“แต่เราต้องไม่ลืมว่า เรือที่ต้องการผ่านคอคอดกระ อาจมีจำนวนไม่ถึง 40 ลำ/วัน เพราะตามปกติ เรือที่แล่นผ่านระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ใช้ช่องแคบมะละกาซึ่งอยู่ห่างจากคอคอดกระ เพียงไม่กี่ไมล์อยู่ก่อนแล้ว จากการสำรวจผู้ใช้บริการช่องแคบมะละกาเกือบ 100 ราย พบว่า เรือที่มีสินค้า เข้ามาส่งประเทศไทยกับเรือที่เดินทางไปนอร์ทบาวนด์เทรต (north-bound trade) เท่านั้นที่จะใช้คอคอดกระ (ปัจจุบันเส้นทางเดินเรือหลังจากผ่านช่องแคบมะละกา จะแยกออกเป็นสองทาง คือ นอร์ทบาวนด์ ขึ้นไป ย่องกง มาเก๊า จีน ญี่ปุ่น ฯลฯ และเซาท์บาวนด์เทรต ลงมาทางมาเลเซีย) ถ้าคิดจากเรือที่มาช่องแคบมะละกา 100 เปอร์เซ็นต์ มานอร์ทบาวนด์เทรตสัก 60-70 เปอร์เซ็นต์ เหลือมาประเทศไทยคงสักประมาณ 10-15 เปอร์เซ็นต์ได้ ฉะนั้น ในเชิงการค้าและการพาณิชย์แล้ว แทบจะเป็นไปไม่ได้เลย ที่สำคัญช่องแคบมะละกานั้น ใหญ่กว่าคอคอดกระมากนักและมีสภาพธรรมชาติมาก เรือสามารถแล่นผ่านได้เลย โดยไม่ต้องเสียเวลา รอเปิดประตูกันน้ำและในกรณีของคอคอดกระ ซึ่งระดับน้ำสองฝั่งไม่เท่ากัน ทำให้ต้องสร้างประตูกันน้ำ ถ้าเกิดประตูกันน้ำซึ่งใช้ระบบไฮดรอลิกเสีย ก็จะต้องเสียเวลารอเป็นวัน ๆ ดังนั้น จำนวนเรือที่จะใช้คอคอดกระ อาจมีไม่มากนัก

“หลายคน อาจตั้งคำถามว่าทำไมคลองสุเอซและคลองปานามาถึงทำได้ และมีเรือมาใช้บริการมากมาย สาเหตุที่เราทำได้ก็เพราะคลองปานามาช่วยให้เรือจากอเมริกาเหนือที่ต้องการเดินทางมายังมหาสมุทร แอตแลนติก ไม่ต้องอ้อมทวีปอเมริกาใต้ทั้งทวีป และคลองสุเอซช่วยให้ประเทศแถบยุโรปเดินทางมาเอเชียได้ โดยไม่ต้องอ้อมทวีปแอฟริกาใต้ ทั้งสองคลองช่วยย่นระยะเวลาเดินทางได้ 20-30 วัน การเสียภาษีค่าผ่านคลอง เพียงแค่ 1-2 ล้านบาท จึงคุ้มค่าและเรือทุกลำก็ต้องเลือกใช้เส้นทางนี้อย่างแน่นอน ขณะที่การเดินทางเรือผ่านคอคอดกระ ประหยัดเวลาได้เพียงหนึ่งถึงสองวัน แต่ต้องเสียค่าผ่านทางลำละ 1-2 ล้านบาท ดังนั้น ไม่ใช่เรือทุกลำที่จะ เลือกใช้เส้นทางนี้”

“สำหรับประเด็นการลงทุนที่พูดกันมากกว่า โครงการนี้จะทำให้เกิดการลงทุนระยะยาว ดิฉันคิดว่า เราต้องแยกให้ออกก่อนว่า การขุดคลองกับการสร้างท่าเรือเป็นคนละเรื่องกัน ถ้าเราขุดคลองเหมือนกับ คลองปานามา หรือคลองสุเอซ เรือจะแล่นผ่านไปเฉย ๆ ไม่มีการแวะจอดเทียบท่าระหว่างทาง ดังนั้น จึงไม่มีทาง ที่เราจะลงทุนทำธุรกิจอะไรได้ เพราะธุรกิจต่าง ๆ จะเกิดขึ้นได้ต้องมีท่าเรือ มีบริการต่าง ๆ อาทิ สถานีเติมน้ำมัน หรือโรงซ่อมบำรุง แต่นั่นหมายความว่าเราจะต้องมีอีกโครงการหนึ่ง คือ โครงการสร้างท่าเรือ ซึ่งต้องใช้เงินลงทุน อีกมหาศาล อย่างท่าเทียบเรือแหลมฉบังเฉพาะเงินลงทุนอย่างเดียวก็มากถึง 2,000 ล้านบาทแล้ว

และถ้าต้องการสร้างท่าเรือจริง ๆ จะใช้พื้นที่ส่วนไหน เพราะในโลกนี้ยังไม่มีท่าเรือที่ไหนไปสร้างแถวปากคลอง และเราจะพัฒนาท่าเรือของเราให้มีประสิทธิภาพได้มากเท่าสิงคโปร์หรือเปล่า ถ้าเราทำไม่ได้ใครจะมาใช้บริการ”

“ประเทศที่พยายามผลักดันให้ขุดคอคอดกระมากที่สุด คือ ประเทศญี่ปุ่นและประเทศแถบตะวันออกกลาง ที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะว่าญี่ปุ่นเป็นประเทศหลักในโลกที่ใช้ น้ำมัน ถ้าขุดคอคอดกระเรือบรรทุกน้ำมันที่แล่นมาจากตะวันออกกลางจะไม่ต้องอ้อมช่องแคบมะละกา ดังนั้น การขนส่งจะรวดเร็วขึ้น ดังนั้นเป้าหมายหลักของการขุดคอคอดกระจึงอยู่ที่การขนถ่ายน้ำมัน ซึ่งจะเป็นเช่นนั้นจริงคนไทยก็ต้องเผชิญปัญหาใหญ่เพราะเวลาเรือน้ำมันแล่นผ่าน ไม่ต้องนับกรณีที่เรือชนกัน คราบน้ำมันที่จะกระฉอกลงบนท้องทะเลซึ่งมีจำนวนมากอยู่แล้ว ซึ่งมันไม่คุ้มกับการที่ยอมให้เอาขยะมาทิ้งกับประเทศไทย ในทางกลับกัน ถ้าเทคโนโลยีการขนส่งน้ำมันก้าวหน้าขึ้นจนสามารถขนส่งน้ำมันผ่านท่อใต้ทะเล เรือบรรทุกน้ำมันก็คงไม่จำเป็นอีกต่อไป จำนวนเรือที่ต้องการแล่นผ่านคอคอดกระก็จะลดจำนวนลง สรุปว่าอย่างไรเราก็เสียประโยชน์ทั้งขึ้นทั้งล่อง”

“อีกประเด็นหนึ่งที่ต้องมีความชัดเจน คือ ใครบ้างที่จะเข้ามาลงทุนและเราจะได้ผลประโยชน์อย่างไรเพราะคงไม่มีประเทศไหนที่มาลงทุนให้ฟรี โดยไม่ต้องการผลประโยชน์ แล้วจะคุ้มหรือไม่กับสิ่งที่เราเสียไป เพราะขณะนี้ยังไม่มี การพูดถึงผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมเลยว่าจะมีการแก้ไขกันอย่างไร อย่าลืมนะ เรามีบทเรียนมาแล้วจากความผิดพลาดนับครั้งไม่ถ้วนที่เกิดขึ้นกับการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ วิถีชีวิตของชาวบ้านบนเส้นทางขุดคลองขนาดยักษ์จะได้รับผลกระทบเช่นไร ระบบนิเวศทางทะเลทั้งสองฝั่ง จะเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร ผลกระทบเหล่านี้ ล้วนเป็นต้นทุนที่มีอาจประเมินค่าได้ เราจะต้องคิดให้รอบคอบก่อนลงมือทำ”



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. 0 2244 2070-2

Bureau of Academic Services

The Secretariat of the House of Representatives

Tel. 0 2244 2070-2

พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร