

เขียนโดย รศ.ดร. สถาพร เขียววิมล

BSIE. (University of Oklahoma) MSIE. (New Jersey Institute of Technology) Dr.Ing. (Universite De Nice) France

คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

ที่ปรึกษาคณะกรรมการวิชาการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของ โครงการขุดคอคอดกระ(คลองไทย) วุฒิสภา
ที่ปรึกษาคณะกรรมการยุติธรรม และสิทธิมนุษยชน วุฒิสภา

การเปรียบเทียบระหว่าง โครงการแลนด์บริดจ์ กับโครงการคลองไทย (คอคอดกระ)

โครงการแลนด์บริดจ์ (Land Bridge) เป็นโครงการสร้างถนนเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันกับฝั่งอ่าวไทย หรือที่เราเรียกว่า Land Bridge หรือสะพานข้ามพื้นดิน เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าต่างๆ ที่มาทางเรือจาก ฝั่งทะเลด้านหนึ่งไปยังอีกด้านหนึ่ง สำหรับในทางภาคปฏิบัติ ประโยชน์ที่จะได้รับก็คงไม่แตกต่างไปจาก ถนนสายหลักของประเทศที่มีอยู่ในปัจจุบัน นอกจากจะมีการเน้นในรูปแบบของวัตถุประสงค์ที่จะใช้เฉพาะ เพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างสองฝั่งทะเล การขนส่งสามารถเป็นได้ทางรถยนต์ รถไฟ หรือการขนส่งน้ำมัน โดยระบบทางท่อ



ภาพที่ 1 โครงการถนน สายกระบี่ - ชนอม

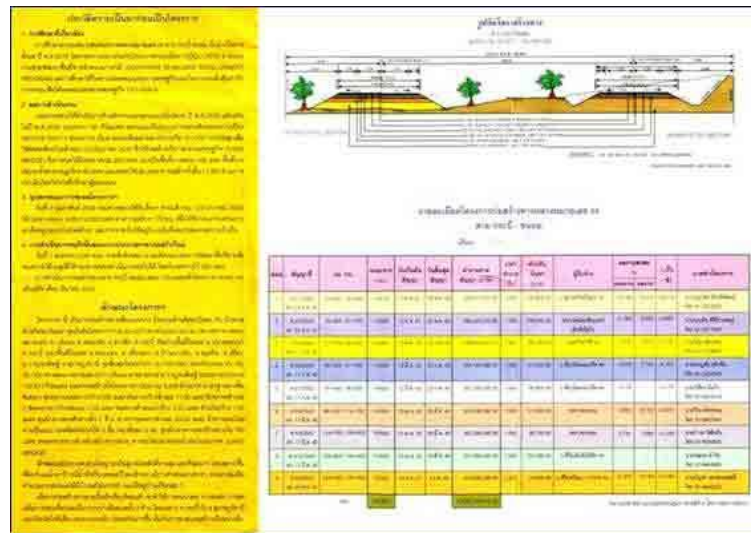
โดยเฉพาะการขนส่งน้ำมันผ่านระบบท่อ จากฝั่งทะเลหนึ่งไปยังอีกฝั่งหนึ่ง ก็ไม่ได้ประหยัดจริง เมื่อเทียบกับการขนส่งทางทะเลโดยตรง ในทางปฏิบัติจะต้องสูญเสียเวลาในการขนส่งผ่านระบบท่อมาก และจะต้องมีการก่อสร้าง คลังน้ำมันขนาดใหญ่ เป็นสถานที่ตั้งพักน้ำมันไว้สำหรับจำหน่าย ตลอดจนถึงต้องมีท่าเทียบเรือน้ำลึกขนาดใหญ่เพื่อใช้รองรับเรือทั้งสองฝั่ง ทำนองเดียวกันกับการขนส่งสินค้าทางเรือ ถ้าหากมีการขนถ่ายสินค้าจากฝั่งทะเลหนึ่ง ไปยังอีกฝั่งทะเลหนึ่ง โดยใช้รถบรรทุกเป็นตัวเชื่อมในการขนส่ง จะมีตู้คอนเทนเนอร์ เป็นจำนวนมากที่ถูกขนย้ายไปมาตลอดเวลา และจะต้องสร้างคลังสินค้า ขนาดใหญ่ และ พื้นที่ขนาดใหญ่ สำหรับไว้ใช้ วางตู้คอนเทนเนอร์จำนวนมาก ตลอดจนถึงเตรียมอุปกรณ์ขนาดใหญ่ (เครน) ที่สามารถยกตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ ได้จำนวนมากๆ ยกตู้คอนเทนเนอร์จากเรือมายังรถบรรทุก และ ยกตู้คอนเทนเนอร์

จากรถบรรทุก มาลงเรืออีก ฝั่งทะเลหนึ่ง โดยต้องมีโครงการ การสร้างท่าเรือน้ำลึก เพื่อรองรับเรือขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่ ทั้งสองฝั่งทะเล สำหรับค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ซึ่งจะต้องลงทุนแพงกว่าเท่าตัว โครงการแลนด์บริดจ์ เสียอีก (ไม่น้อยไปกว่าค่าก่อสร้าง ที่สร้างท่าเรือแหลมฉบัง) โครงการแลนด์บริดจ์ คงไม่ได้ลงทุนก่อสร้าง เฉพาะถนนอย่างเดียว จะต้องสร้างท่าเรือน้ำลึก ของ หัว – ท้าย ของถนนด้วย



ภาพที่ 2 แผนที่โครงการถนน สายกระบี่ – ชนอม

วัตถุประสงค์ของโครงการแลนด์บริดจ์ (Land Bridge) สามารถตอบสนองความต้องการของ เรือเดินทะเล ต่างๆที่จะมาใช้บริการหรือไม่? จะต้อง มีการนำมาศึกษา วิเคราะห์ อย่างรอบ คอบ ความ สำคัญ ด้านประโยชน์ และ ด้านศักยภาพ ระหว่าง โครงการแลนด์บริดจ์ กับ โครงการขุดคลอง



ภาพที่ 3 แผนดำเนินการโครงการถนน สายกระบี่ – ชนอม

ลืบ แลนด์บริดจ์ ก็ยังทำประโยชน์ ไม่เท่าหนึ่งคลอง

เพื่อให้มองเห็นภาพชัดเจนยิ่งขึ้น สมมุติว่าเราสร้าง Land Bridge เสร็จสมบูรณ์แล้ว และมีท่าเทียบเรือทั้งสองฝั่งทะเล ที่ฝั่งทะเลอันดามัน กับ ฝั่งทะเลอ่าวไทย และ มีเรือขนาด 5,000 ตู้(TEU) มา

เทียบท่าฝั่งทะเลอันดามัน แล้วนำตู้สินค้า จำนวน 5,000 ตู้ (TEU) ลงเพื่อส่งต่อ ไปยังฝั่งทะเลอ่าวไทย โดยใช้รถขนส่งตู้สินค้า 5,000 ตู้ (TEU) จะต้องใช้รถบรรทุก วิ่งเข้าไป 5,000 เที่ยว ขากลับ 5,000 เที่ยว รวม 10,000 เที่ยว หากจ่ายค่ารถบรรทุกเที่ยวละ 7,000 บาท คิดรวมเฉพาะค่าขนส่งอย่างเดียว 70 ล้านบาท ถ้ารวม ค่าแครง ยกตู้จากเรือ ขึ้น รถ และจากรถ ลงเรือ ค่าเช่าเรือ และค่าที่จอดเรือในแต่ละวันที่เสียเวลา ระหว่างขนตู้คอนเทนเนอร์ ตลอดจนค่าบริการต่างๆ หากรวมแล้ว ค่าใช้จ่ายจะมีมากกว่า 100 ล้านบาท จะเห็นได้ว่าการขนส่งด้วย **โครงการแลนด์บริดจ์** หรือสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) กลับเป็นการเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นมาก และเสี่ยงกับความเสียหายของสินค้าในการ ขนขึ้น- ขนลง ทำให้เสียเวลาเพิ่มมากขึ้นอีกต่างหาก จากการวิเคราะห์แบบธรรมดาๆ เจ้าของบริษัทเดิน เรือขนส่งสินค้า ที่มาใช้บริการ สามารถให้คำตอบได้เลยว่าไม่เอา ด้วยแน่

โครงการแลนด์บริดจ์ เพื่อการค้าน้ำมัน ทางท่อ ยิ่งเป็นเรื่องที่จะต้องคำนึงถึงข้อเท็จจริงว่าในทางปฏิบัติจริง มีเรือลุ่มไต่บ้าง ประเภทไต่บ้าง ที่จะมาใช้บริการ เพราะเรือแต่ละขนาดจะมีค่าใช้จ่ายในแต่ละวันที่สูงแตกต่างกัน เช่น เรือขนส่งสินค้า ขนาดขนตู้คอนเทนเนอร์ 5,000 TEU (ค่าเช่าเรือ เป็นเงิน ไม่ต่ำกว่า 3 ล้านบาทต่อวัน) วิ่งมาเพื่อเติมน้ำมันราคาถูกแล้ววิ่ง ไปขนถ่ายสินค้าลงอีกแห่งหนึ่ง บริษัทเจ้าของเรือคงจะไม่นำเรือวิ่งมาเพื่อเติมน้ำมันแน่ๆ เพราะค่าใช้จ่ายต่างๆของเรือ นั้น จะต้องเสียทั้งค่าเช่าเรือในแต่ละวันและจะต้องเสียค่าน้ำมันในการเดินทางมาเติมน้ำมัน หากคำนวณผลต่างของค่าใช้จ่ายแล้วไม่คุ้มกับการเดินทางมาเติมน้ำมันราคาถูก

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

ดังนั้นถ้าประเทศไทยคิดจะขายน้ำมันแข่งกับประเทศสิงคโปร์ โดยการสร้างถนนเศรษฐกิจ (Land Bridge) โดยมีโครงการตั้งโรงกลั่นน้ำมันเพื่อจำหน่าย แข่งกับประเทศสิงคโปร์ ผมไม่ทราบว่าเป็นกลวงของมิตรผู้หวังดี หรือเปล่า ?

ปัจจุบันประเทศสิงคโปร์ มีโรงกลั่นน้ำมันขนาดใหญ่ เป็นอันดับ 3 ของโลก แต่ละวัน ขายน้ำมันได้วันละ 56,000 ตัน ต่อ วัน (ประเทศสิงคโปร์สามารถขายน้ำมัน 1 เดือนเท่ากับประเทศไทยขายน้ำมัน 1 ปี) น้ำมันที่ขายได้ ลูกค้าที่มาใช้บริการ ก็ไม่ได้มาจากที่ไหน ก็คือเรือสินค้าต่างๆ กว่า 600 ลำในแต่ละวันที่มาจอดลงสินค้า ที่ท่าเรือของประเทศสิงคโปร์นั่นเอง ขณะที่เรือกำลังขนถ่ายสินค้าอยู่ โรงกลั่นน้ำมันของสิงคโปร์ ก็จะส่งน้ำมันที่กลั่นแล้ว เข้าสู่ระบบท่อน้ำมัน ส่งไปตามท่าเรือต่างๆ

เพื่อเติมน้ำมันให้กับเรือที่กำลังจอดอยู่ เพราะขณะที่กำลังเติมน้ำมันก็สามารถ จะทำการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงไปพร้อมๆกันได้ เรียกว่าเป็นการบริการครบวงจร(one stop service) ทำให้เรือที่มาใช้บริการประหยัดค่าใช้จ่าย และ เวลามากขึ้น

ประเทศสิงคโปร์ เป็นศูนย์กลางน้ำมันของเอเชีย ใช้น้ำมันดิบในการกลั่นแต่ละ วัน 1,300,000 บาเลน ต่อวัน มีโรงกลั่นน้ำมันขนาดใหญ่ 3 โรง ของบริษัท ExxonMobil's ใช้น้ำมันดิบในการกลั่นวันละ 580,000 บาเลน ต่อวัน ของบริษัท Royal Dutch/Shell's ตั้งอยู่ที่เกาะ Pulau Bukom island ใช้น้ำมันดิบในการกลั่นวันละ 430,000 บาเลน ต่อ วัน และของบริษัท Singapore Refining Corporation's (SRC) ใช้น้ำมันดิบ ในการกลั่นวันละ 285,000 บาเลน ต่อ วัน

เป็นที่ทราบกันดีว่า ความเจริญก้าวหน้าของประเทศสิงคโปร์ มีข้อจำกัดใน เรื่องของทรัพยากรธรรมชาติ และขนาดของตลาดซื้อขายภายในประเทศมีขนาดเล็ก มาก รัฐบาลของประเทศสิงคโปร์ตระหนักดีว่าประเทศตนต้องอาศัยการค้าขายเป็น หลัก จึงต้องพยายามทำทุกอย่าง ที่จะให้คนสิงคโปร์เป็นผู้ดำเนินธุรกิจ ทั้งบริษัทใน ประเทศสิงคโปร์เอง และต่างประเทศอย่างเต็มที่ และรัฐบาลประเทศสิงคโปร์เอง ก็ พยายามทำทุกอย่างที่จะเอื้ออำนวย สร้างเงื่อนไขที่จะให้ต่างประเทศมาลงทุนในประเทศ สิงคโปร์ ช่วงปี 2546 การมาเยือนช่วงสั้นของประธานาธิบดีสหรัฐ President Bush นายกรัฐมนตรี Goh Chok Tong ได้นำหน้าประเทศต่างๆ ทั้ง ประเทศจีน ประเทศ อินเดีย และกลุ่มประเทศ ใน เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่ได้ทำการตกลง และทำ หนังสือความร่วมมือทางการค้า (Free Trade Agreement and a Memorandum of Intent of Cooperation in Environmental Matters.) กับประธานาธิบดีสหรัฐ และรัฐบาล ประเทศสิงคโปร์ ยังประกาศถึงความร่วมมือกับประธานาธิบดีสหรัฐ ด้านการต่อต้าน กลุ่มผู้ก่อการร้ายทั่วโลก และยับยั้งการกระจายอาวุธต่างๆในย่านนี้ด้วย ประเทศ สิงคโปร์ เป็นลูกค้าสำคัญของประเทศสหรัฐ รายใหญ่ที่สุดในกลุ่มประเทศ เอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ ปัจจุบันประเทศสหรัฐ ลงทุนใน ประเทศสิงคโปร์ประมาณ 2,500,000 ล้านบาท (\$61.4 billion) , และประเทศสิงคโปร์ส่งสินค้าไปยังประเทศสหรัฐ มูลค่ากว่า 70,000 ล้านบาท ต่อปี (\$16.6 billion) มีบริษัทของประเทศสหรัฐตั้งศูนย์ สำนักงานขนาดใหญ่กว่า 1,300 บริษัทในประเทศสิงคโปร์ (ข้อมูลจาก *CIA World Fact book; Dow Jones News Wire; Economic Survey of Singapore 2003; Economist Intelligence Unit; Global Insight Asia Economic Outlook; Government of Australia Singapore Statistical Fact Sheet; International*)

ข้อมูลทั้งหมดก็คงพอจะทำให้มองเห็นว่าทำไมประเทศไทยเราต้องใช้ราคาน้ำมันที่ประเทศสิงคโปร์(ผู้ค้ารายใหญ่) เป็นตัวกำหนดราคา ทำให้มองเห็นถึงโครงการคลองไทย(คอคอดกระ) ว่าประเทศสิงคโปร์และประเทศสหรัฐ จะคิดเห็น กับคลองไทยอย่างไร ประเทศไทยคงจะต้องใช้ความพยายามอย่างมาก ๆ ที่จะทำให้โครงการนี้ทำได้สำเร็จ

ดังนั้นในเรื่องนี้ รัฐบาลจะต้องพิจารณาให้รอบครอบ ว่าในการทำโครงการแลนด์บริดจ์เพื่อสร้างโรงกลั่นเพื่อขายน้ำมันนั้น ในทางปฏิบัติจริงสามารถที่จะสู้ประเทศสิงคโปร์ได้หรือไม่?

ในปัจจุบันเท่าที่ทราบ โรงกลั่นน้ำมันของ ปตท. ในทุกวันนี้ มีน้ำมันที่กลั่นแล้วบางส่วนมีปริมาณเกินความต้องการการใช้ภายในประเทศโดยบางส่วน ต้องส่งจำหน่ายยังต่างประเทศ

(ประเทศไทย ใช้ น้ำมันเบนซิน ประมาณ วันละ 20 ล้านลิตร ส่วนน้ำมันดีเซล ลิตรประมาณ วันละ 50 ล้าน ลิตร)

หากโครงการแลนด์บริดจ์ คู่มีในทางเศรษฐกิจจริงในการขนส่งทางบก แทนการสร้างคลองเพื่อการขนส่งทางน้ำ คลองหลักต่างๆของโลก คงไม่ได้เกิด เช่นคลองปานามา หรือ คลองสุเอซ และ อีกหลายๆคลองหลักของโลก

การทำโครงการ ถนน (Land Bridge) หรือโครงการ สร้างคลอง เชื่อมสองฝั่งทะเล ต่างก็เกิดประโยชน์ทั้งสิ้นแต่ ถ้าเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ระหว่างการสร้าง คลอง กับ Land Bridge แล้ว สาระ ประโยชน์ จะแตกต่างกันอย่างมาก

โดยสรุปแล้ว ถ้าเราจะสร้าง Land Bridge รองรับโรงกลั่นเพื่อขายน้ำมันแข่ง กับประเทศสิงคโปร์ ผู้เขียนไม่เข้าใจว่าจะมีเรือจากที่ไหนมาใช้บริการบ้าง แต่ถ้าสร้างคลอง และ สร้างโรงกลั่นน้ำมัน แล้วละก็ สิงคโปร์จะต้องหนาวแน่ ๆ

แต่อย่างไรก็ตาม โครงการ Land Bridge สาย กระบี่- ชนอม ที่ กรม.มิมติ อนุมัติเมื่อ วันที่ 22 มิถุนายน 2536 (10 ปีที่แล้ว) ผมเห็นว่าสมควรเร่งดำเนินโครงการให้สำเร็จสมบูรณ์ เพราะจะช่วยพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้ในส่วนหนึ่งและ ที่สำคัญอย่างยิ่ง ถึงจะมีโครงการขุดคลองไทยเกิดขึ้นจริง ก็จำเป็นต้องมี ถนนเชื่อมระหว่าง สองฝั่งทะเล ระหว่างฝั่งทะเลอันดามัน และ ฝั่งทะเลอ่าวไทยอยู่ดี ซึ่งอาจจะต้องมีถนนเชื่อมสองฝั่งทะเล ถึง 2-3 เส้นทาง