

เขียนโดย รศ.ดร. สถาพร เขียววิมล

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

คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

ที่ปรึกษาคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของ โครงการชุดคอคอดกระ(คลองไทย) วุฒิสภา

ที่ปรึกษาคณะกรรมการยุติธรรม และสิทธิมนุษยชน วุฒิสภา

กรอบการพิจารณา แนวชุดคลองไทย (คอคอดกระ)

ความคิดในเรื่องของการชุดคลอง เพื่อเชื่อมสองฝั่งทะเลของไทย ระหว่างฝั่งอันดามันกับฝั่งอ่าวไทย มีมานานกว่า 300 ปี โดยวัตถุประสงค์หลักของการชุดคลอง คือต้องการ ย่นระยะทาง ของการเดินทางของทั้งสองฝั่งทะเล ด้วยกาลเวลาผ่านไปในแต่ละยุคแต่ละสมัย ทำให้เหตุ และผล ของการพิจารณา แนวคลองต่างๆ ที่จะชุดมีความเหมาะสมกับสถานการณ์ต่างๆดังกล่าวก็จำ ต้องปรับเปลี่ยนไปด้วย จนกว่าจะได้มีการชุดไปแล้ว ข้อยุติในเรื่องนี้ก็จะหมดไป

เมื่อ 300ปี สมัยกรุงศรีอยุธยา ในรัชสมัยของสมเด็จพระนารายณ์มหาราช เหตุผลหลักที่สำคัญ คือ ต้องการชุดคลอง เพื่อความสะดวกรวดเร็ว ต่อการเคลื่อนกองทัพเรือจากฝั่งอ่าวไทย ไปฝั่งทะเลอันดามัน เป็นการขยายความเข้มแข็ง ของราชอาณาจักรในยุคสมัยนั้น และ เพื่อให้ การค้ากับต่างประเทศ ที่ได้เริ่มเปิดประเทศติดต่อกับชาติยุโรปที่จะมาทางฝั่งอันดามันไม่ต้องเสียเวลาเดินทาง อ้อมไปผ่านที่ ช่องแคบมะละกา สามารถ ตัดตรง จากฝั่งอันดามัน มายังอ่าวไทยมุ่งไปกรุงศรีอยุธยาได้สะดวก และแนวคลองที่เห็นว่าเหมาะสม ในสมัยนั้น ก็ได้พิจารณาแนวคลองที่จะชุด ที่เราทราบกันมานานแล้ว คือแนวคอคอดกระ จังหวัด ระนอง เหตุที่เลือกแนวคลองนี้ก็ เพราะเป็นส่วนที่แคบที่สุดของประเทศที่สามารถทำการชุดก่อสร้างได้ง่าย

เหตุ และผล เมื่อ 150 ปีต่อมา อาจจะมีมองเห็นว่าการชุดคลอง จะเป็นอันตรายต่อประเทศ ที่จะทำให้ประเทศ มหาอำนาจในยุโรปต่างๆในระบายนั้นบ้ำอำนาจไร้ล่าขยายอาณานิคม เพื่อ ยึดครองหรือ แบ่งแยกประเทศต่างๆ ในย่านเอเชีย ที่อ่อนแอในยุคสมัยนั้น

พอมาถึงปัจจุบัน เหตุผล และ สถานการณ์ ต่างๆได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก เหตุผลด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ของประเทศมีความสำคัญที่สุด ยิ่งการแข่งขันที่รุนแรงด้านเศรษฐกิจของสังคมโลกในยุคปัจจุบัน กลายเป็นความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศบงบอก ชี้นำ ถึงความมั่นคงทางทหารเสียอีก ทำให้ความคิดในการที่จะชุดคลองเพื่อประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ เป็นบทบาทที่ทำหายของประเทศไทยต่อไป ความ คิดในการที่จะชุดคลอง ก็จะมีอยู่ตลอดเวลา จากอดีต จนถึงปัจจุบัน ความคิดในเส้นทาง แนวชุดคลอง ก็มีการนำ เสนอขึ้นมาใหม่ และปรับเปลี่ยนตลอดเวลา มาจนถึง ณ เวลานี้ มีอยู่ด้วยกัน 12 แนวคลองที่จะชุด (ภาพ ที่ 1) เพื่อให้กรอบแนวคิดที่จะกำหนดแนวชุดคลอง เกิดเป็นผลดีที่สุด ควรจะมีการพิจารณา องค์ ประกอบ ที่สำคัญต่างๆที่ควรจะต้องนำมาพิจารณาร่วมกันมีดังนี้:-



ภาพที่ 1 แนวคลองที่จะขุดจากอดีต จนถึงปัจจุบัน มี 12 แนวคลองที่จะขุด

1. ทางด้านความอิสระในการบริหารคลอง ของประเทศ
2. ทางด้านเศรษฐกิจ ของประเทศ
3. ทางด้านยุทธศาสตร์ทางทหาร
4. ทางด้านสังคม และ สิ่งแวดล้อม
5. ทางด้านวิศวกรรมศาสตร์

เปรียบเทียบความยาวแนวคลอง PROPOSED CANAL ROUTES

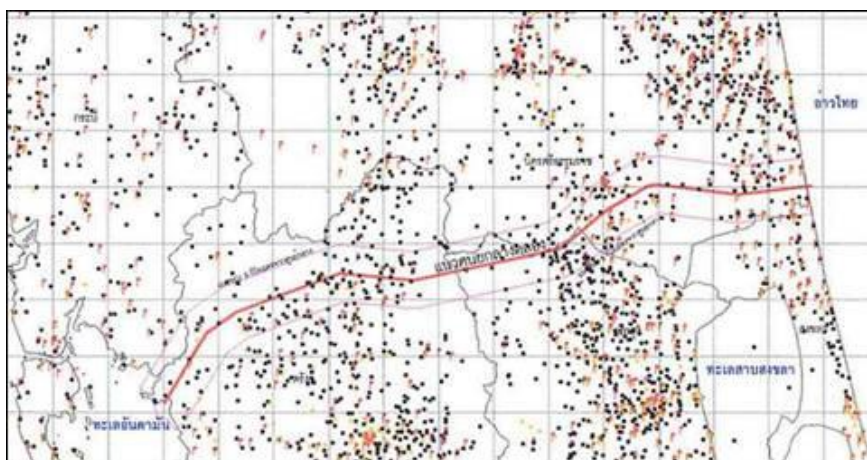
ROUTE NO.	BEGINNING POINT WEST COAST	FINISHING POINT EAST COAST	LENGTH (Kilometers)
1.	RANONG	CHUMPORN	130
2.	A Little South of RANONG	North of LUNGSUAN CHUMPORN	90
2A	BAN RACHAGROON South of RANONG	LUNGSUAN CHUMPORN	90
3.	TAI MUANG PANG-NGA	PHUNPIN SURATHANEE	160
3C	HUB POOK PANG -GNA	PHUNPIN SURATHANEE	168
3A/4	SIGAU TRANG	North of PAKPANUNG NAKCRN SRI THAMMRAT	156

5	SATOOL	A Little North of SONGKLA	108
5A	30 Km.North of SATOOL	North of SONGKLA	102
6	South of SATOOL IN MALAYASIA	JANA SONGKLA	102
7A	A Little South of GUNTANG TRANG	PATTALUNG - SONGKLA	110
9A	SIGNG TRANG	HOU SAI South of NAKORN SRI THAMMARAT	120

Note : Length started in the table refers distance on land

1. ทางด้านความอิสระในการบริหารคลอง ของประเทศ ความอิสระในการบริหารคลอง ในที่นี้ก็คือ เมื่อมีเรือเดินทะเลจะมาใช้บริการผ่าน แนวคลองไทยที่จะขุดจะต้องผ่านน่านน้ำของ ประเทศ เพื่อนบ้าน จะมีโอกาสสร้างปัญหาในเรื่องของผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อไม่ต้องการให้ ประเทศไทย ไม่ต้องมีปัญหาวงทางด้านน่านน้ำสากลกับ ประเทศเพื่อนบ้าน ไม่ว่าจะเป็นทางด้านทะเลฝั่งอันดามัน ที่มีทะเลร่วมติดต่อกับประเทศ มาเลเซีย หรือประเทศพม่า และทาง ด้านทะเล อ่าวไทย ที่มีประเทศกัมพูชา และ ประเทศเวียดนาม ดังนั้นควร ให้ แนวคลองที่เรือต่างๆที่จะมาใช้บริการ ควรจะต้องห่างน่านน้ำเพื่อนบ้าน ประมาณ 200 ไมล์ทะเล หรือ 400 กิโลเมตร

2. ทางด้านเศรษฐกิจ ของประเทศ เส้นทางคมนาคมไม่ว่าจะเป็นทางบก หรือทางน้ำ ไปตัดผ่านที่ไหนก็จะนำความเจริญไปสู่ที่นั่น การเกิดธุรกิจชุมชนน้อยใหญ่จะตามมา หากเป็นเส้นทางที่อยู่ในเส้นทางของการขนส่งทางน้ำของโลกมันไม่ใช่เรื่องธรรมดา ผลประโยชน์มหาศาลจะตามมาเพราะฉะนั้น สองฝั่งคลองจะต้องมีพื้นที่ ขนาดใหญ่รองรับพอที่จะมีเมืองขนาดใหญ่ที่ จะเกิดใน อนาคตได้ มีแหล่งน้ำจืดพอเพียง อยู่ในภูมิศาสตร์ที่ดีในการที่จะเป็นผังเมืองแห่งอนาคตได้

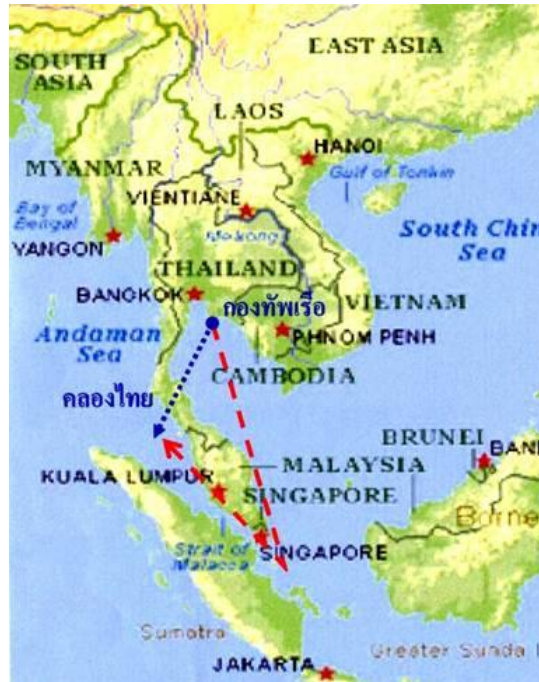


ภาพที่ 2 แนวคลองที่จะขุดต้องสอดคล้องกับทางด้านยุทธศาสตร์ทางทหาร

3. ทางด้านยุทธศาสตร์ทางทหารแนวคลองที่จะขุดหากแนวคลองขุดที่ตัดผ่าน ประชิดด้านใดด้านหนึ่งเกินไป จะทำให้การดำเนินงานใดๆในทางทหารมีข้อจำกัด โดยเฉพาะการจัดกำลังทัพของกองทัพภาค

พื้นดินของประเทศ จำเป็นต้องมีพื้นที่ดำเนินการได้สะดวก จะต้องประสานสอดคล้องกับแนวคลองขุด ที่จะเป็นการเพิ่มศักยภาพให้กับกองทัพเรือ ดียิ่งขึ้น ในการเคลื่อน ย้ายกำลังกองทัพเรือทั้งสองฝั่งทะเลไทย

4. ทางด้านสังคม และ สิ่งแวดล้อมตามสองฝั่ง แนวคลองที่จะขุด จะต้องใช้พื้นที่มากประมาณ ความกว้างตลอด 4 กิโลเมตร (รวมสำรองพื้นที่เพื่อใช้ประโยชน์ในอนาคต) ความยาว ของคลอง ประมาณ 120 กิโลเมตร จะต้องมีผลกระทบต่อ แหล่งทำมาหากินของประชาชน



ภาพที่ 3 แนวคลองควรหลีกเลี่ยงชุมชนหนาแน่น และ แหล่งธรรมชาติที่สำคัญไว้

การโยกย้าย และเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของประชาชนจากสังคมชนบท มาเป็นสังคมเมืองใหม่ที่จะมีประชาชนหลากหลายทั่วประเทศ จะมารวมเป็นสังคมเมืองใหญ่ ตลอดจน สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ และทางวัฒนธรรมต่างๆ จะมีการปรับเปลี่ยนไป ดังนั้นแนวคลองที่จะขุดควรหลีกเลี่ยงความหนาแน่นของชุมชน และแหล่งธรรมชาติที่สำคัญไว้ให้มาก

5. ทางด้านวิศวกรรมศาสตร์ การพิจารณาแนวคลอง ที่จะขุด ต้องมีข้อมูล ทางธรณีวิทยา ทางด้านอุทกศาสตร์ และ วิศวกรรมทางทะเล (Marine Engineering) มีข้อมูลการเคลื่อนย้ายของชั้นดินทรายใต้ท้องทะเลว่า เป็นอย่างไร มีแนวหินโสโครกเป็นอย่างไรหรือ ภูเขาที่อยู่ใต้ท้องทะเล อยู่บริเวณใดบ้าง เพื่อจะกำหนดแนวขุด ให้อยู่ในทิศทางที่ถูกต้อง เหมาะสมกับความต้องการ การขุดเรือขนาดใหญ่ ที่จะมาใช้บริการ เพื่อเตรียมในการวางแผนจัดการด้านระบบการจราจรการเดินเรือ สำรวจ แนวร่องน้ำที่อู่ใต้ท้องทะเล จะต้องรองรับเรือขนาดใหญ่ มีความลึกมากพอที่จะให้เรือต่างๆ สามารถเดินเรือเข้าออกได้ปลอดภัย ทั้งในกรณีน้ำขึ้นหรือน้ำลง ทั้งฝั่งทะเล อันดามัน และฝั่งอ่าวไทยจาก 5 องศา ประ กอบ ที่สำคัญ ดังกล่าว ยกเว้นองค์ประกอบทางด้านวิศวกรรมเท่านั้น ที่เรายังไม่มีความรู้ที่มากพอที่จะสรุปได้ แต่สำหรับในองค์ประกอบอื่นๆ เราจะเริ่มมองภาพออกว่า



ภาพที่ 4 แนวคลองที่จะขุด 12 แนวลดเหลือ 4 แนวในการพิจารณาชัดเจนขึ้น

แนวคลองที่ควรขุดควรเป็น แนวใด จากแนวคลองทั้งหมด 12 แนวที่ได้มีการกล่าวถึง และเพื่อให้ชัดเจนในการพิจารณา เราลดเหลือ 4 แนวคลองจากทั้ง 4 แนวคลองที่คาดว่าจะขุด คงจะพิจารณาเปรียบเทียบ ข้อดีข้อเสียระหว่างกันได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

การเปรียบเทียบข้อดีข้อเสียของเส้นทางคลองไทย (THAI-CANAL)

เส้นทาง 2A เส้นทาง 5A เส้นทาง 7A เส้นทาง 9A

เส้นทาง 2A คลองเริ่มจากบ้านราชครูด – อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

ข้อดี

1. เป็นแนวคิดคลองเดิมเมื่อ 325 ปี มาแล้ว ในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช
2. มีพื้นที่ติดคลองบนบกสั้นเพียง 90 กิโลเมตร
3. เป็นเส้นทางเดินเรือที่ใกล้กรุงเทพฯ มากที่สุด (ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 600 กิโลเมตร)

ข้อเสีย

1. อยู่ใกล้ชายแดนพม่า (ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร จากชายแดน) อาจจะมีปัญหาด้านความมั่นคงและการเมืองในภาวะไม่ปกติ เนื่องจากปัญหากรรมสิทธิ์บางเกาะในทะเลระหว่างเขตแดนไทย – พม่า ยังไม่ชัดเจน
2. อยู่นอกเส้นทางเดินเรือสากล ต้องอ้อมแหลมญวนไกลเพิ่มขึ้น
3. พม่าสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง แข่งขันกับไทย โดยพม่าจะได้เปรียบเพราะค่าแรง งานต่ำ และการลงทุนในการพัฒนาอุตสาหกรรม เป็นแรงจูงใจให้ต่างชาติไปลงทุนในพม่าแทนการลงทุนในประเทศไทย
4. ปัญหาทางธรณีวิทยามีรอยเลื่อนของเปลือกโลก มีแผ่นดินไหวบ่อยครั้ง อาจเป็นอันตรายต่อคลองในอนาคต
5. ระดับน้ำทั้ง 2 ฝั่ง ต่างกันประมาณ 2-3 เมตร อาจต้องทำประตูน้ำ
6. เส้นทางผ่านแนวภูเขาสูงชันและเป็นช่องเขาแคบ ทำให้ไม่เหมาะในการพัฒนาท่าเรือ พื้นที่อุตสาหกรรมต่อเนื่องและเขตเศรษฐกิจพิเศษมีที่กว้างพอ

7. การขุดคลองผ่านพื้นที่ภูเขาสูงชันมีหินแกรนิตเป็นระยะทางยาวกว่า 60 กิโลเมตร ทำให้คลองสั้นแต่ราคาขุดคลองจะสูง

8. การขุดคลองมิได้หวังเพียงให้เรือเดินทางเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ แต่ต้องการให้เป็นน่านน้ำสากลจากตะวันออกกลาง สู่อินเดีย ญี่ปุ่น เกาหลี ยิ่งขึ้นสูงทำให้เส้นทางเดินเรือต้องอ้อมแหลมญวน ไม่ทำให้ประหยัดระยะทางหรือเป็นคลองลัดจริง

เส้นทาง 5A เส้นทางจากจังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา

ข้อดี

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

ข้อเสีย

1. อยู่ใกล้ชายแดนมาเลเซีย ทำให้มาเลเซียสามารถพัฒนาอุตสาหกรรม โดยไม่ต้องลงทุนขุดคลอง และมาเลเซียจะได้ประโยชน์มากกว่าประเทศไทย เพราะแนวคลองอยู่ใกล้เมืองอลอสตาร์ และท่าเรือกลาง ของประเทศมาเลเซีย (Port Kelang)
2. ปัจจุบันมีความหนาแน่นของประชากรสูงมาก อาจจะมีปัญหาในเรื่องค่าขนย้ายและค่ารั่วย้ายมาก
3. แนวคลองพาดผ่านทะเลสาบสงขลา (ทะเลสาบสงขลาตอนล่าง) อาจจะทำให้เกิดกระแสการต่อต้านสูง ดังเช่นในกรณีเดียวกับการวางท่อก๊าซไทย-มาเลเซีย
4. จากการสำรวจข้อมูลด้านธรณีวิทยา พบโพรงหินขนาดใหญ่ประมาณ 11 แห่ง บริเวณจังหวัดสตูล
5. ทางภูมิรัฐศาสตร์บริเวณพื้นที่ ใต้แนวคลองเป็นเขต ประชากรไทยมุสลิมหนาแน่นมาก กว่า ร้อยละ 80 หากมีการแทรกแซงจากภายนอกอาจก่อให้เกิดปัญหาด้านการแบ่งแยกดินแดนและด้านความมั่นคงในอนาคตได้
6. แนวคลองอยู่ใกล้ช่องแคบมะละกา ทำให้ไม่ได้ร่นระยะทางการเดินเรือ
7. ไม่มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

เส้นทาง 7A เส้นทางจาก จังหวัดตรัง - สงขลา

ข้อดี

1. ระยะทางสั้นขุด ผ่านแผ่นดินประมาณ 60 กิโลเมตร ใช้ร่องน้ำจากกันตังถึงตรัง 30 กิโลเมตร ที่อำเภอย่านตาขาว แล้วขุดทะเลสาบสงขลาในส่วนทะเลหลวงที่พัทลุง -สงขลาประมาณ 20 กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งหมดประมาณ 110 กิโลเมตร
2. ขุดผ่านภูเขาประมาณ 9 กิโลเมตร จะได้ใช้หินเพื่อก่อสร้าง
3. ผ่านสงขลาบนบกเพียง 5 กิโลเมตร ก็ทะลุออกอ่าวไทยมีท่าเรือน้ำลึกที่สงขลาอยู่แล้ว
4. ใช้ทะเลสาบสงขลาเป็นท่าเรือหลบมรสุมได้

ข้อเสีย

1. เส้นทางทับลำน้ำธรรมชาติเดิมจากกันตังถึงย่านตาขาวมีผลกระทบกับประชาชนริมน้ำ เป็นระยะทางเกือบ 30 กิโลเมตร

2. คณะสมาชิกวุฒิสภา และ สมาชิกสภาผู้แทนจังหวัดสงขลา และ ชมรมอนุรักษ์ทะเลสาปสงขลาหลายชมรมและ ประชาชนสงขลาคัดค้านที่จะให้คลองผ่านทะเลสาปสงขลา
3. พื้นที่จังหวัดสงขลาซึ่งมีประชาชนอาศัยหนาแน่น ที่ดินราคาแพง ทำให้มีผลกระทบด้านสังคมมากเพราะประชากรมุสลิมหนาแน่นกว่าแนวคลอง 9A
4. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเป็นแหล่งชุมชนหนาแน่นและแหล่งท่องเที่ยว สำคัญของประเทศตลอดเส้นทางที่คลองตัดผ่าน
5. ใกล้กับชายแดนไทย - มาเลเซีย มากกว่าเส้นทาง 9A
6. ภูเขาที่ตัดผ่านบริเวณจังหวัดตรังเป็นพีคเขาสูงชันมาก สูงถึง 1,200 เมตร ระยะทาง 9 -10 กิโลเมตร มีอยู่ช่องเดียวคือช่องเขาพับผ้าซึ่งแคบเกินไปที่จะขุดคลอง
7. ไม่มีพื้นที่กว้างพอสำหรับการพัฒนาท่าเรือ เขตเศรษฐกิจพิเศษ และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

เส้นทาง 9A เส้นทางจากจังหวัดกระบี่ - ตรัง - พัทลุง - นครศรีธรรมราช

ข้อดี

1. ตำแหน่งที่ตั้งเป็นศูนย์กลางของภาคใต้ อยู่ระหว่างกลางประเทศพม่าปลายแหลมมลายู และประเทศสิงคโปร์ (ไม่มีปัญหาด้านความมั่นคง) ห่างจากชายแดนพม่าประมาณ 700 กิโลเมตร และห่างจากประเทศสิงคโปร์ ประมาณ 700 กิโลเมตร
2. ทางภูมิรัฐศาสตร์บริเวณคลองเป็นชาวไทยพุทธร้อยละ 95 และรวมพื้นที่ได้แนวคลองทั้งหมดประชากรส่วนใหญ่เป็นไทยพุทธหากมีการแทรกแซงจากภายนอกที่จะก่อให้เกิดปัญหาการแบ่งแยกดินแดนจะทำให้ได้ยาก
3. อยู่ในเส้นทางเดินเรือสากลและสามารถพัฒนาท่าเรือหลบมรสุมได้ทั้ง 2 ฝั่งทะเล
4. ระบบโครงสร้างพื้นฐานมีความพร้อม อาทิเช่น โรงงานปูนซีเมนต์ทุ้งสูง กำลังผลิต 8 ล้านตันปี และศูนย์กลางการคมนาคมทางบก มีทางหลัก 4 สาย รถไฟ 2 สาย และทางอากาศมีสนามบินใกล้ถึง 3 สนามบิน
5. มีแหล่งน้ำจืดที่ใช้ในกิจการของคลองและสนับสนุนอุตสาหกรรมเพียงพอโดยกรมชลประทานเป็นผู้วางแผน สนับสนุนเรื่องน้ำอย่างเต็มที่
6. มีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่สำหรับเมืองใหม่ เขตเศรษฐกิจพิเศษและที่จะสามารถพัฒนาได้กว้างใหญ่ถึง 3 ฝั่ง คือที่ปากคลองทั้งสองฝั่งทะเลและบริเวณกลางคลอง
7. มีความหนาแน่นของประชากรน้อย ทำให้ลดค่าขนย้าย และค่าเรือย้าย
8. ระดับน้ำทั้ง 2 ฝั่งทะเลต่างกันประมาณ 0.5 เมตร
9. ประชาชนในแนวคลอง ทั้ง 23 อ.บ.ต สนับสนุนและมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวคลองเองตลอดแนวคลอง 9A ได้มีการประชุมกัน 15 ครั้ง

ข้อเสีย

1. แนว 9A ระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร แนวที่ 2 ยาว 92 กิโลเมตร แนวที่ 5A ยาว 102 กิโลเมตร และแนวที่ 7A ยาว 105 กิโลเมตร
2. มีเส้นทางพาดผ่านพื้นที่เนินเขาประมาณ 10 กิโลเมตร บริเวณเทือกเขานครศรีธรรมราช

3. แนวคลองพาดผ่านพื้นที่บางส่วนเล็กน้อยของพรุควนเคริง ถ้าไม่มีการจัดการที่เหมาะสมอาจจะทำให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมได้

4. ไม่สามารถสร้างท่าเรือริมทะเลได้ต้องพัฒนาพรุควนเคริงบางส่วนเป็นท่าเรือเคริง (Port of Kreng) เพื่อหลบมารสุมด้านอ่าวไทย

www.thai-canal.org