

เรียบเรียงโดย คุณชาณุณรงค์ ถึงฝั่ง

อีเมล : channarong@vltanker.com

คลองกระในมุมมองของนักเดินเรือคนหนึ่ง

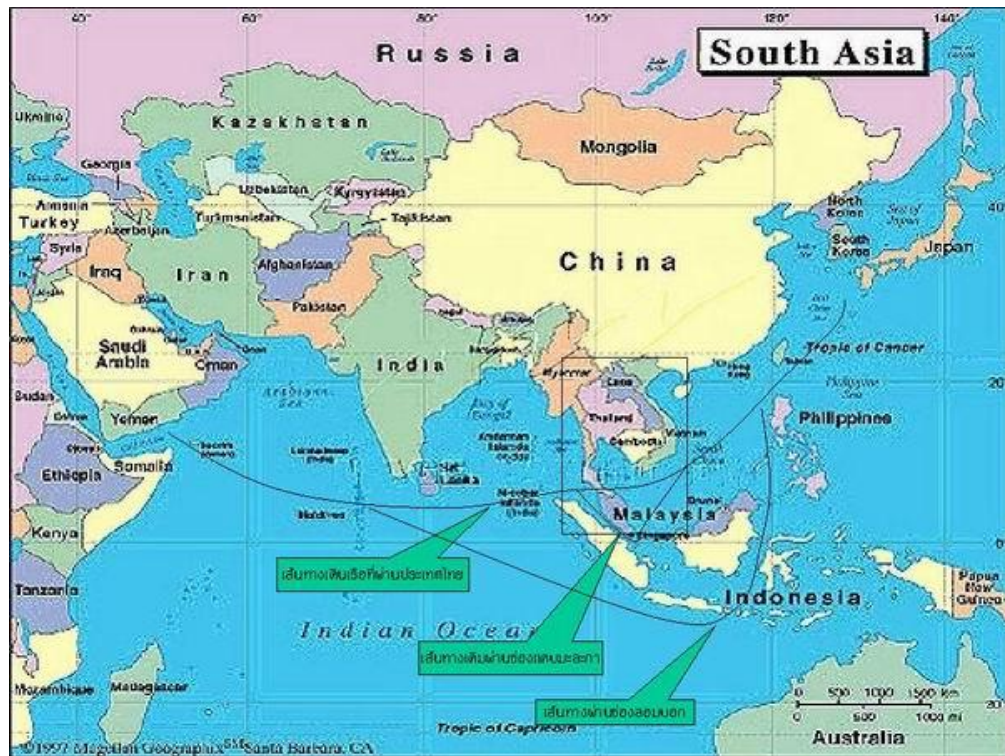
โดย พรานทะเล

ผมได้มีโอกาสฟังความเห็นเรื่อง**คลองกระ** จากนักวิชาการหลายท่าน โดยการสัมมนา จากสื่อสารมวลชนทั้งทางโทรทัศน์และทางหนังสือพิมพ์ต่างๆ ตลอดทั้งได้มีโอกาสอ่านเอกสารที่เกี่ยวข้องกับคลองที่จะขุดระหว่างทะเลอันดามันกับอ่าวไทย ซึ่งมักเรียกว่าคลองกระ เพราะในการเดินนั้นบริเวณคอคอดกระน่าจะเป็นจุดที่แคบที่สุดของแผ่นดิน โดยที่จะเชื่อมทะเลของทั้งสองฝั่งไว้ แต่จะเป็นจุดใดก็ตามหรือตั้งชื่อว่าอะไรก็แล้วแต่จะเป็นคลองกระ, คลองสยามหรือคลองแห่งชาติ ก็คือคลองที่เชื่อมต่อมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิกเข้าด้วยกัน เพื่อใช้ประโยชน์ในการขนถ่ายระหว่างในการเดินเรือระหว่างฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกของโลก ถ้านับประเทศไทยเป็นจุดกลาง

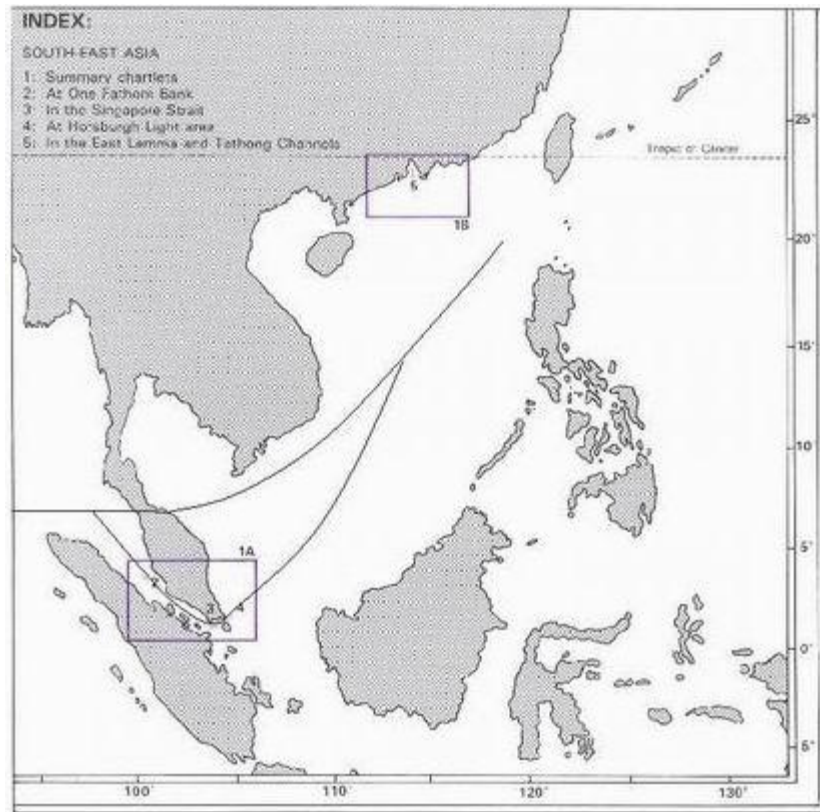
จากการฟังท่านนักวิชาการและนักคิดหลายๆ ท่านมีทั้งข้อดีข้อเสียของการขุดเส้นทางเดินเรือใหม่นี้ ตลอดทั้งเสียงคัดค้านในแง่มุมต่างๆ โดยเฉพาะเมื่อคำถามจากบางท่านในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือแล้วไม่มีคำตอบที่ชัดเจนจนทำให้คนฟังเข้าใจได้เลย กับพลอยคล้อยตามความเห็นของบางท่านที่ไม่เคยเดินเรืออีกต่างหาก แล้วนำข้อมูลบางส่วนของรายงานที่ได้มาสรุปเองทำให้ผมรู้สึกอยากออกความเห็นในฐานะคนไทยคนหนึ่งที่มีอาชีพนักเดินเรือมานานนับสิบปี เคยผ่านช่องแคบมะละกามาหลายสิบครั้ง ถึงแม้ปัจจุบันไม่มีโอกาสไปเดินเรือในบริเวณดังกล่าวแล้ว แต่ก็เคยมีหน้าที่บริหารกองเรือไทยกองเรือเล็กๆ กองหนึ่ง แต่มั่นใจว่าเป็นกองเรือที่มีการทำงานอย่างมาตรฐานสูงไม่แพ้กองเรือต่างชาติเท่าใดนัก ผมขอเล่าเรื่องช่องแคบมะละกาจากประสบการณ์ของผมเองแบบสบายๆ ในหลายๆ ด้านคือ

เส้นทางเดินเรือจากซีกโลกตะวันตกและตะวันออก

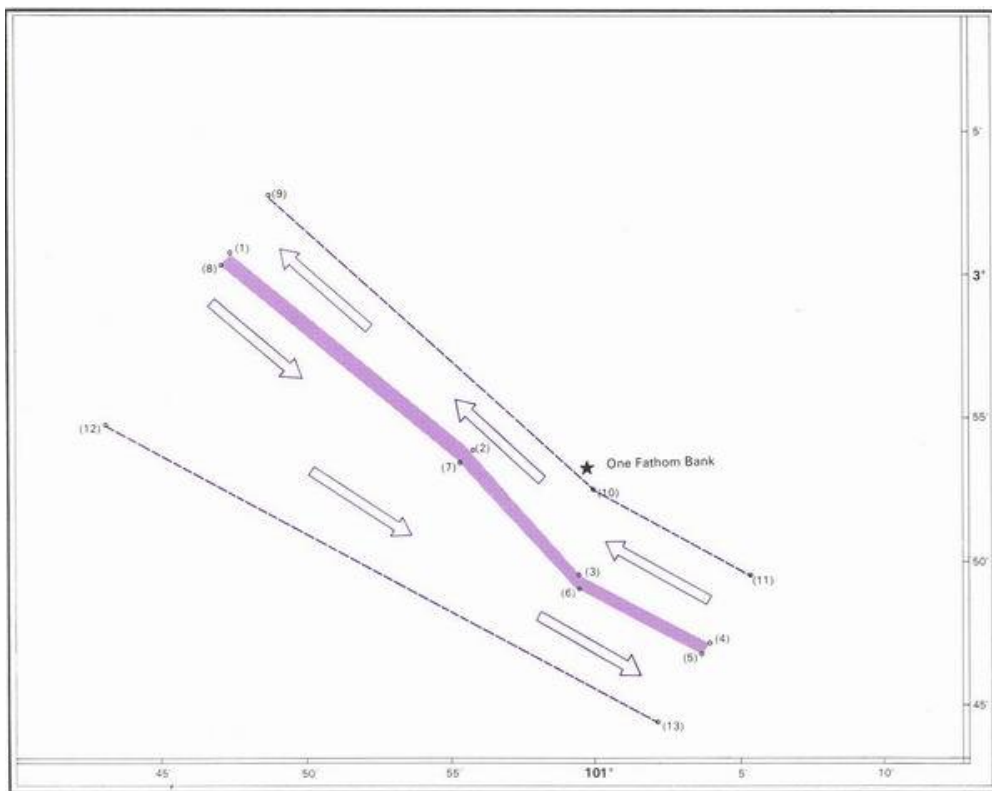
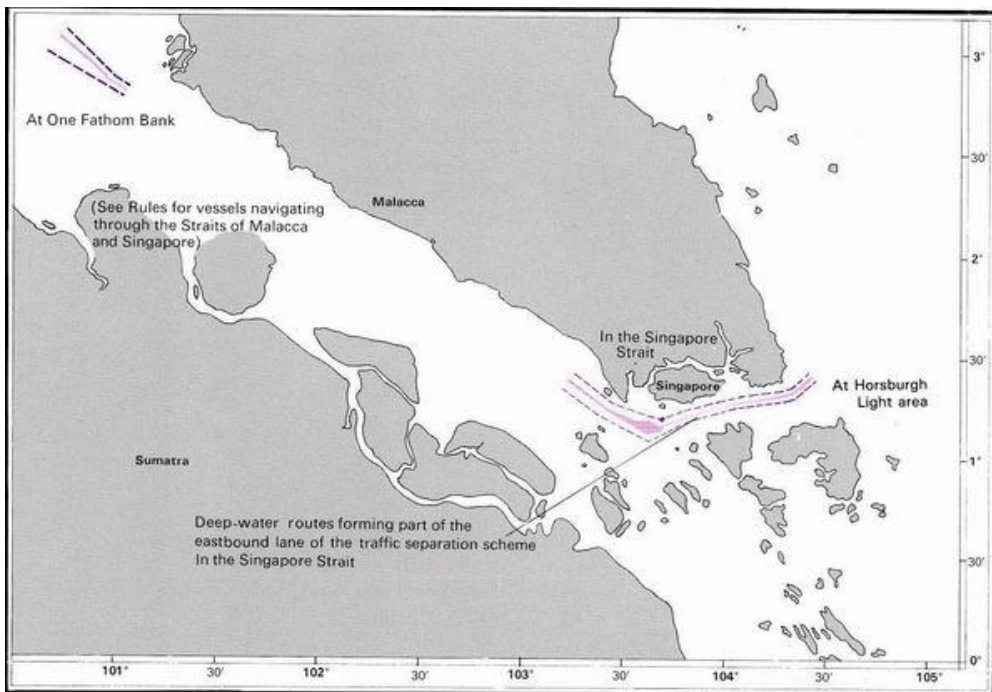
ถ้าเราเอาตัวเรา(**ประเทศไทย**) เป็นหลักนั้น หมายถึง ถ้าเรือจะเดินทางจากยุโรป ตะวันออกกลาง อัฟริกาใต้ อินเดีย พม่า จะไปญี่ปุ่น จีน ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซียฝั่งตะวันออก ฮองกง เกาหลี เวียดนาม กัมพูชา หรือในทางกลับกัน เราคงหนีไม่พ้นที่ต้องใช้ช่องแคบมะละกาสำหรับเรือทั่วไปจนถึงเรือน้ำมันขนาดใหญ่ประมาณ 2 แสนห้าหมื่นตัน VLCC (Very Large Crude Carrier) หรือต้องผ่านช่องลอมบอก ถ้าเป็นเรือใหญ่มากขนาด ULCC (Ultra Large Crude Carrier) หรือมากกว่าอย่างแน่นอน



ถ้าดูจากแผนที่โลกที่ประกอบ (หมายเลข 1) จะเห็นว่าการเดินเรือจะต้องผ่านด้านใต้ของประเทศศรีลังกา (ใต้สุดของอินเดีย) ตัดผ่านมหาสมุทรอินเดีย (ที่มีความลึกนับพันเมตร) มาผ่านปลายเกาะสุมาตราตอนบนและเข้าช่องแคบมะละกา บริเวณวันฟาทอมแบงค์ (One Fathom Bank, แผนที่หมายเลข 2) ซึ่งเป็นช่องทางเข้าช่องเล็กๆ ช่องเดียวของช่องแคบมะละกาที่บอกกันว่ากว้างถึง 120 ไมล์ทะเล และจุดที่ตื้นที่สุดคือ 1 ฟาทอม หรือเท่ากับ 6 ฟุตเท่านั้น ร่องน้ำช่วงนี้มีความกว้างให้เรือใช้สัญจรได้จริงๆ ประมาณ 2 ไมล์ และถ้าจะให้เรือขนาด VLCC ผ่านจะมีความกว้างที่ปลอดภัยไม่ถึงครึ่งไมล์ ถ้าดูจากแผนที่เดินเรือจะเห็นเครื่องหมาย ซึ่งหมายถึง ชากเรือที่เกยตื้นจมอยู่ไม่น้อย เนื่องจากลักษณะของแผ่นดิน(ฝั่ง) บริเวณนี้อยู่ห่างไกลออกไปจากจุดทางเข้า วันฟาทอมแบงค์มาก ตลอดทั้งมีอากาศฟ้าสลับเกือบทั้งปี ทำให้ต้องระมัดระวังการเดินเรือมากเป็นพิเศษที่จะไม่ไปเพิ่มเครื่องหมายชากเรือ เกยตื้นบนแผนที่นี้ อีก และเนื่องจากแผ่นดินของเกาะสุมาตรา (ปลายแหลมมาลาเย) ตอนบนกับแผ่นดินใหญ่มีลักษณะคล้ายปากกรวยหงาย ซึ่งทำให้เกิดกระแสน้ำพัดจากเหนือลงเข้าช่องแคบแรงกว่าปกติ ถ้าเรือจะเข้าช่องแคบมะละกาก็มักจะเดินเรือเข้าใกล้ปลายแหลม เพื่อประหยัดเส้นทาง แต่โดยประสบการณ์ของผู้เขียนที่เคยผ่านจุดนี้มาแล้ว ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษอีกจุดหนึ่ง เพราะเรือเราจะถูกกระแสน้ำพัดทางเข้าจากเหนือลงได้มากทำให้เกิดการเซของเส้นทางเดินเรือ ที่ชาวเรือเรียกว่า ลีเวย์ (Lee Way) มีโอกาสที่เรือจะเข้าใกล้ตื้นบริเวณปลายแหลมมาลาเยอีกแห่งหนึ่ง



เมื่อเรือผ่านช่องแคบวันฟาทอมแบงค์ **อย่างน่าใจหายแล้ว**ตลอดระยะทางเกือบ 250 ไมล์ทะเล จากทางเข้านี้จนถึงทางออกด้านใต้ประเทศสิงคโปร์ที่เรียกว่ากระโจมไฟฮอร์สเบริก จะถือว่าการเดินเรือในน่านน้ำที่คับขัน ซึ่งใช้เวลาในส่วนนี้ประมาณ 1 วันเต็มๆ ตลอดเส้นทางจะมีเรือวิ่งตามๆกันและสวนกันตลอดเวลา และเนื่องจากระยะทางที่ยาวมาก และคาบเกี่ยวกับหลายประเทศ คือ มาเลเซีย เซีย อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ จึงยังไม่เห็นความร่วมมือจะจัดให้มีการควบคุมการจราจรส่วนนี้ ซึ่ง **ความเห็นของผู้เขียนเห็นว่าคงตกลงกันยาก**



AT ONE FATHOM BANK AREA

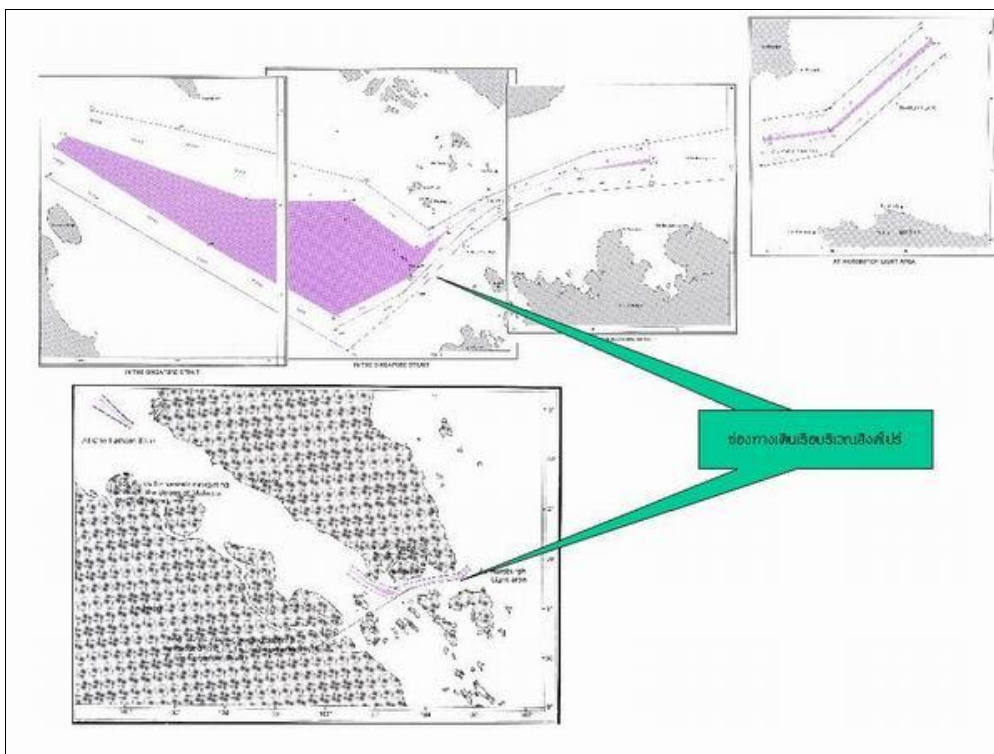
การเดินทางเรือในช่องนี้จะมีเรือประเภทหนึ่งที่เป็นพีใหญ่หรือนักเลงโตประจำช่องแคบคือ เรือ น้ำมันขนาด VLCC ซึ่งบรรทุกน้ำมันประมาณสองแสนห้าหมื่นตัน มีความยาวประมาณ 350 เมตร กว้างประมาณ 70 เมตร และจมลงไปได้ห้า (กึ่งน้ำลึก) ประมาณ 22 เมตร เรือประเภทนี้ก่อนผ่าน ช่องวันฟาทอมแบงค์และผ่านกระโจมไฟฮอร์สเบริก เขาจะต้องรายงานหน่วยงานที่ทำหน้าที่ ประกาศในข่าวการเดินทางเรือ (Traffic News) ให้ทุกคนรับทราบว่าวันเวลานั้นๆ เขาจะ

ผ่านจุดเข้าออกนี้ ขอให้ทุกคนหลบกันเองนะ เพราะเขาจะไม่หลบใคร ก็ลองจินตนาการดูนะครับเรือขนาด 3 สนามฟุตบอลและสูงขนาดตึก 15 ชั้น การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ (ภาษาเรือเขาเรียกว่าเปลี่ยนเข็ม) แล้วจะให้กลับเข้าเส้นทางเดินเรือเดิมนั้นต้องใช้เวลาเป็นชั่วโมง เพราะฉะนั้นต้องเห็นใจเขาหน่อย ผู้เขียนเคยมีโอกาสนำเรือขนาดน้อยกว่านี้คือประมาณหนึ่งแสนตัน เข้าเทียบท่าระหว่างเกาะสิงคโปร์กับฝั่งศรีราชาซึ่งมีระยะห่างประมาณ 4 ไมล์ยังมีความรู้สึกว่าจะเกาะกับฝั่งนี้ข้างแคบเสียจริงจะทำอะไรดูดีอัดไปหมดแล้วเรือขนาด 2 แสนห้าหมื่นตันจะขนาดไหน ดังนั้นเรือประเภทนี้เขาเรียกภาษาทางการว่า **Contain by her draught** ซึ่งต้องซัดทุ่นทรงกระบอกสี่ด้านบนเสาให้เห็นชัดเจนในเวลากลางวัน และซัดทุ่นไฟแดง 3 ดวงในแนวตั้งในเวลากลางคืน ให้เรือที่วิ่งผ่านหรือวิ่งตามระมัดระวังเป็นพิเศษ

ก่อนเข้าประเทศสิงคโปร์หรือผ่านไปเมื่อออกกระโจมไฟฮอร์สเบ็กก็ต้องเดินเรือในที่แคบอีกแห่งหนึ่งที่บางท่านบอกว่าระยะห่างจากฝั่งสิงคโปร์ถึงอินโดนีเซียตั้ง 8 ไมล์(แผนที่หมายเลข 3) นั้นเป็นตัวเลขที่ถูกตัด แต่ในทางการเดินเรือเรามองลงไปใต้ทะเลด้วยว่าบริเวณที่มีความลึกให้เรือขนาดต่างๆ ผ่านได้นั้นมีความกว้างเท่าใด และมีสิ่งกีดขวางที่เป็นอุปสรรคในการเดินเรือมากน้อยอย่างไร บริเวณเกาะแก่งใต้ประเทศสิงคโปร์มีร่องน้ำในการเดินเรือขนาดประมาณครึ่งไมล์ เท่านั้นและก่อนออกช่องแคบมะละกาด้านกระโจมไฟฮอร์สเบ็กต้องผ่านบริเวณที่แออัดและเกาะแก่งด้านใต้ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งต้องทำการแยกเส้นทางจราจร โดยการแบ่งเลนซ้ายขวา เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ ในช่วงดังกล่าว เนื่องจากมีความลึกของน้ำแตกต่างกัน เช่นบางช่วงลึก 30 เมตร พอเลยออกไปไกลๆ ก็ลึกถึง 100 เมตร ซึ่งถ้าเป็นบนแผ่นดินก็คล้ายๆ หน้าผาที่สูงชันจะทำให้เกิดลักษณะของกระแสน้ำหมุนวนอย่างแรงยากต่อตัวนำเรือ เช่นกัน

กระแสน้ำในช่องแคบมะละกา

เนื่องจากช่องแคบมะละกาเองก็เป็นพื้นที่รอยต่อของทั้ง 2 มหาสมุทร คือ มหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก แต่ไม่ได้แบ่งเด็ดขาด เช่น ทวีปอเมริกาเหนือและใต้ ทำให้มีการถ่ายเทของกระแสน้ำเช่นกัน แต่ไม่มากนักโดยประสบการณ์แล้วความเร็วกระแสน้ำสูงสุดที่เกิดในช่องแคบก็ไม่เกิน 3-4 น็อต ซึ่งจากเอกสารผู้เชี่ยวชาญบางท่านบอกว่าช่องคลองกระของไทยก็ตัดบริเวณสงขลา ซึ่งมีระดับน้ำของทั้งสองฝั่งแตกต่างกันไม่มากอาจมีกระแสน้ำประมาณไม่เกิน 3 น็อตในฐานะนักเดินเรืออย่างผมเห็นว่าเป็นเรื่องปกติ เพราะในแม่น้ำเจ้าพระยาเอง น้ำลงแรงๆ ก็ 2-3 น็อต เช่นกัน และถ้าเป็นร่องน้ำที่ได้รับการควบคุมอย่างดีแล้ว เรื่องกระแสน้ำไม่น่าจะเป็นปัญหาสำคัญ



การจัดการจราจร ในช่องแคบมะละกาและความปลอดภัยในการเดินเรือ

อย่างที่ไดกล่าวข้างต้นว่าเนื่องจากเป็นช่องเดินเรือที่คาบเกี่ยวกับ 3 ประเทศ คือ อินเดีย เอเชีย มาเลเซียและสิงคโปร์ ในช่องแคบดังกล่าวจึงไม่มีการควบคุมการจราจรอย่างเป็นทางการ ตลอดทั้งระยะทางที่ยาวมาก การเดินเรือในช่องเองต้องใช้กฎการเดินเรือสากลเดินอย่างอิสระ ความอิสระนี้เองทำให้เกิดปัญหาได้หลายอย่าง อย่างหนึ่งคือ **มีโจรสลัดในช่องแคบมะละกา** ซึ่งมาจากทั้ง 2 ฝั่ง โดยเฉพาะจากอินโดนีเซีย ซึ่งถือเป็นปัญหาความไม่ปลอดภัยอย่างมากกับนักเดินเรือ จนถึงกับต้องมีการนำปัญหานี้เข้าประชุมในคณะความปลอดภัยทางทะเลโลก (Maritime Safety Committee, MSC, **ของ** International Maritime Organization, IMO) ในการหามาตรการแก้ปัญหาเรื่องนี้ โดยเฉพาะนอกจากเรื่องโจรสลัดแล้ว โอกาสที่เรือชนกัน (ภาษาชาวเรือเราเรียกว่า เรือโดนกัน) ก็มีอยู่อย่างสม่ำเสมอและมีแนวโน้มมากขึ้นตามจำนวนเรือที่สัญจรไปมา ครึ่งล่าสุดเมื่อประมาณเดือนกันยายน 2540 เรือไทยชื่ออรพินโคบอล ขนาด 2 แสนตัน ก็โดนกับเรือชื่อ Evacos น้ำมันลงทะเลประมาณ 2 หมื่นตันก็ทำให้เต็มช่องแคบมะละกาได้เช่นกัน

ถ้าถามว่าจะเกิดขึ้นได้กับ**ช่องคลองกระ**ได้หรือเปล่า ในฐานะนักเดินเรือเราคงปฏิเสธเสียเต็มที่ไม่ได้แน่ แต่ต้องถามต่อว่าป้องกันได้ไหม คงต้องตอบได้ว่าเราสามารถมีวิธีการป้องกันเพื่อลดความเสี่ยงในทุกเรื่องให้ลงมาอยู่ในระดับที่เรารับได้แน่นอน ที่ในระบบบริหารความปลอดภัยสมัยใหม่ใช้คำว่า Risk Assessment คือการประเมินความเสี่ยง ซึ่งมีรูปแบบแนวปฏิบัติที่เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปและ IMO เองก็กำลังเริ่มนำเข้ามาเป็นมาตรการใช้ในหลายๆ เรื่องทางทะเล ซึ่งประเทศไทยก็เป็นสมาชิกของ IMO ด้วยเช่นกัน คงไม่ขอกล่าวมากเรื่องของ Risk Assessment หรือ Formal Assessment เพราะดูจะเป็นวิชาการมากไป ซึ่งผู้เขียนเคยเข้าอบรมและมีประสบการณ์ด้าน Risk Assessment กับการปฏิบัติทางเรือมาเช่นกัน คงต้องเขียนตำราอีกเป็นเล่มถ้าจะพูดกันจริงๆ ซึ่งในบริษัทที่ผู้เขียนทำงานอยู่เราใช้ระบบนี้กันจริงๆ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการทำงานในทุกๆ ด้าน และก็ถือว่าได้ผลมาก

แล้วใครจะมาใช้คลองกระของเรา

มีบางท่านบอกว่าเรือที่ผ่านช่องแคบสิงคโปร์จากตะวันออกไปตะวันตกหรือกลับกันนั้น มีไม่มากเท่าไรหรอก ส่วนมากเขาไปสิงคโปร์กัน ผมขอยกถามว่าสิงคโปร์มีอะไรที่เขาต้องไป เกาะสิงคโปร์มีขนาดเล็กกว่าเกาะภูเก็ตของเราเสียอีก แต่เขามีทรัพยากรมนุษย์ที่รู้จักใช้ ทำเลทางการค้าที่ดี ทำให้ประเทศสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางทางการค้าระหว่างสองฝั่ง มหาสมุทร มีโกดังขนถ่ายสินค้าจากแห่งหนึ่งไปอีกแห่งหนึ่ง สิงคโปร์ทำหน้าที่เป็นเหมือน นายหน้าจัดหาสินค้าให้กับใครก็ได้ ที่ต้องการมีความสามารถในการทำธุรกิจทางพาณิชย์ นาวีอย่างมาก **สิงคโปร์มีอุโมงเรือ อุต่อเรือ มีธุรกิจส่งเสริม ส่งน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับเรือเดินสมุทร ส่งอะไหล่ให้เรือที่ผ่านสิงคโปร์ มีทุกอย่างที่เรือต้องการ** มี ตลาดการค้าขายแม้กระทั่งตัวเรือเอง แทบจะบอกได้ว่าเขามีทุกอย่างที่คนในธุรกิจเรือ ต้องการ แต่ถามต่อไปว่าเขาเป็นมานานเท่าไร ผมคิดว่าไม่น่าเกิน 50 ปี เท่านั้น แล้วเราจะไม่ คิดให้คลองกระของเรามีเป็นแหล่งรวมของธุรกิจทางทะเลของสองซีกมหาสมุทรหรือ ถ้า จินตนาการว่าเรามีช่องที่เดินเรือที่ใช้ระยะทางจากฝั่งทะเลอันดามันไปอ่าวไทยประมาณ 100 กม. นั้นหมายถึง เรามีพื้นที่ทำธุรกิจติดชายฝั่งอยู่ถึง 200 กม. ซึ่งมากกว่าสิงคโปร์หลายเท่า นัก มีสถานที่ที่พร้อมจะเป็นโกดังเก็บส่งถ่ายสินค้าจากทั้งสองภูมิภาคและยังลำเลียงมาทาง แผ่นดินทั้งจากตอนบน คือ จีน พม่า ไทย ลาว และตอนล่าง คือ มาเลเซีย อินโดนีเซีย หรือสิงคโปร์เองอีก เราจะมีพื้นที่ทำอุโมงเรือ อุต่อเรือ ตลอดสองฝากทางมีการควบคุมการ สัมจรรอยอย่างปลอดภัย เพราะเป็นการควบคุมจากรัฐบาลเดียว เรามีเสียบึงที่สามารถส่งให้เรือ ที่ผ่านสามารถแวะรับได้ ซึ่งถูกว่าสิงคโปร์มากนัก เพราะเขาไม่มีวิถุติบของเขาเองต้องเอา จากประเทศใกล้เคียงทั้งหมดมาขายให้กับเรือเดินทะเลที่ผ่านมา ตลอดสองฝั่งคลองกระจะ เป็นแหล่งธุรกรรมทางพาณิชย์นาวีที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก

เราสามารถสร้างนักเดินเรือส่งออกให้กับโลกได้ถ้าเรามีทางออกเช่นนี้ คนไทยจะรู้จัก ชาวเรือมากขึ้น คนฟิลิปปินส์มีนักเดินเรือที่ออกไปทำมาหากินทั่วโลกประมาณ 3 แสนคน นำ เงินเข้าประเทศในแต่ละปีไม่ใช่น้อย เราไม่อยากเห็นคนไทยของเราเป็นชาวเรือที่จะออกไป ทำกินข้างนอกประเทศและนำเงินตราเข้าประเทศเช่นเดียวกับเขาหรือ

ท่านผู้รู้ท่านหนึ่งเปรียบเทียบการตัดคลองกระ เช่นเกี่ยวกับการตัดถนนบางนาตราด ในช่วงแรกเราคงคุ้นเคยกับการเดินทางไปชลบุรีด้วยสายสุขุมวิทเก่าที่ต้องผ่านปากน้ำเพื่อ ซื้ออาหารสด ขนมาจาก ผ่านคลองด่านเพื่อซื้อปลาสดรสดี แต่ปัจจุบันเรามีถนนบางนา ตราดแล้วจะยังมี Motorway มี tollway อีกสารพัด เราคงจะไปบางปูหรือปากน้ำ เพื่อไปซื้อของที่ จำเป็นเท่านั้น และขนมาจาก ปลาสด เองก็คงต้องย้ายมาขายข้างถนนบางนาตราด ถ้า ต้องการทำธุรกิจต่อฉันใดก็ฉันนั้น

คำถามอีกมากมายที่ถามวกไปวนมาคล้าย **“ไก่อกับไข่ใครเกิดก่อนกัน”** ผมบอกว่าเรา กำลังจะสร้างคลองกระซึ่งจะเป็นไก่อหรือไข่ก็ได้ เพื่อวันหน้าเราจะมีทั้งไข่และไก่ให้ ลูกหลานเรากินอย่างไม่มีวันสิ้นสุด

ผมขอเพียงให้เราวิสัยทัศน์มองไปข้างหน้า ถ้าอยากเห็นประเทศไทยรุ่นลูกรุ่นหลาน จะเป็น สิงคโปร์ที่ 2

ซึ่งถ้าเราไม่วางรากฐาน ณ วันนั้นก็คงต้องคอยไปอีกนานแค่ไหนไม่ทราบ
