

## การสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง “คิดจะชดเชงไทยแล้วอย่างไรต่อ”

จัดโดยสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นำวิ้ร่วมกับศูนย์กฎหมายพาณิชย์และธุรกิจ

6 พฤศจิกายน 2563

ณ ห้อง 322 คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ธีระรัตน์ จีระวัฒนา (ผู้เรียบเรียง)

รองศาสตราจารย์ ดร. มุนินทร์ พงศาปาน (คณบดีคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์)

การชดเชงไทยแม้จะไม่ใช่วิธีใหม่แต่เป็นเรื่องใหญ่ที่เมื่อมีการกล่าวถึงขึ้นเมื่อใดก็จะเป็นที่สนใจของสาธารณชนเสมอ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีทำให้มีความเป็นไปได้ในการชดเชงมากยิ่งขึ้น ความจำเป็นทางเศรษฐกิจทำให้โครงการชดเชงมีเหตุผลมากขึ้น เพียงแต่จะเกิดผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศตามที่คาดหวังไว้หรือไม่ จะมีผลกระทบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม อย่างไรบ้าง จะมีอุปสรรค มีผลกระทบทางกฎหมาย หรือทางความมั่นคงของประเทศเพียงใด คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้รับเกียรติจากผู้ทรงคุณวุฒิด้านความมั่นคง โลจิสติกส์ วิทยาศาสตร์ และกฎหมาย ที่จะมาร่วมอภิปรายในวันนี้ หวังว่าผู้เข้าร่วมสัมมนาจะได้รับฟังความรู้และได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นจากการสัมมนาในครั้งนี้ ขอให้การจัดงานสัมมนาในวันนี้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของผู้จัดทุกประการ และขอเปิดการสัมมนา ณ บัดนี้

ศาสตราจารย์ ดร. ไพฑูริย์ เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

วันนี้เป็นอีกครั้งหนึ่งที่โครงการสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นำวิ้ร่วมกับศูนย์กฎหมายพาณิชย์และธุรกิจได้จัดการสัมมนาทางวิชาการขึ้นในคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ซึ่งเป็นสถาบันการศึกษาและมีความเป็นกลางที่มุ่งเน้นประโยชน์ของประเทศชาติและประโยชน์ทางวิชาการ ไม่มีส่วนได้เสียกับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นการเฉพาะ

รูปแบบของการสัมมนาในวันนี้มีความแตกต่างไปจากเดิมนับแต่ช่วงที่มีการแพร่ระบาดของโรคโควิด โดยจะจำกัดจำนวนผู้เข้าฟังในห้องแต่จะมีการเผยแพร่การสัมมนาออนไลน์และบันทึกเป็นไฟล์เพื่อให้ผู้ที่สนใจสามารถย้อนกลับมาดูได้ รวมไปถึงจะมีการถอดความเป็นบันทึกการสัมมนาลงตีพิมพ์ในวารสารทางวิชาการของสถาบันฯ อีกด้วย

วันนี้คณะฯ ได้รับเกียรติจากวิทยากร 4 ท่าน ได้แก่

1. พลเรือเอกพลเดช เจริญพูล อธิการบดีผู้บัญชาการกองทัพเรือ อดีตสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ปัจจุบันท่านดำรงตำแหน่งกรรมการกฤษฎีกา ท่านจะมาอภิปรายถึงประเด็นด้านความมั่นคงทางทะเล
  2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สุขชาย วรชนะนันท์ อาจารย์ประจำภาควิชาวิทยาศาสตร์ทางทะเล คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ท่านจะมาอภิปรายถึงประเด็นด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล
  3. รองศาสตราจารย์ ประพันธ์ โลหะวิริยศิริ ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ บริษัท โทงวอกเอเยนซี จำกัด ท่านจะมาอภิปรายถึงประเด็นด้านโลจิสติกส์
  4. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นพร โพธิ์พัฒนชัย อาจารย์ประจำศูนย์กฎหมายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่านจะมาอภิปรายถึงประเด็นด้านกฎหมายสิ่งแวดล้อมและกฎหมายทะเล
- ขอเริ่มต้นที่วิทยากรท่านแรก ขอเรียนเชิญพลเรือเอกพลเดช

### พลเรือเอกพลเดช เจริญพูล (วิทยากร)

ขอกล่าวถึงความจำเป็นมาและแนวคิดต่างๆ ในการขุดคลองก่อนที่จะเน้นไปในประเด็นเรื่องความมั่นคง แนวคิดในการขุดคลองในประเทศไทยมีมายาวนานแล้ว การขุดคลองเป็นการเชื่อมทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดีย กับอ่าวไทย ทะเลจีนตอนใต้ ต่ไปยังมหาสมุทรแปซิฟิก การขุดคลองไทยจะส่งผลกระทบต่อหลายมิติทั้งในทางด้านบวกและลบ มีทั้งผู้เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยในหลายประเด็นรวมทั้งในประเด็นความมั่นคงที่จะกล่าวถึงในวันนี้

เส้นทางที่เป็นไปได้ในการขุดคลองไทยมี 9 เส้นทาง ในปี พ.ศ. 2548 มีการสรุปกันว่าจะใช้เส้นทาง 9A คลองที่ขุดขึ้นเพื่อให้เรือเดินทะเลสามารถผ่านได้จะต้องมีขนาดใหญ่และกว้าง อย่างน้อยต้องมีความกว้าง 100 เมตรซึ่งหากเปรียบเทียบกับแม่น้ำเจ้าพระยาหน้ามหาสมุทรศาสตร์จะมีความกว้างกว่าเกือบ 5 เท่า และต้องมีความลึกอย่างน้อย 30 เมตรเพื่อให้เรือขนาดใหญ่แล่นได้ ในอดีตที่ผ่านมามีการขุดคลองเดินเรือสมุทรที่สำคัญของโลกขอกตัวอย่างดังนี้

1. คลองปานามา (Panama Canal) เป็นคลองที่สร้างขึ้นบริเวณคอคอดปานามาที่เชื่อมระหว่างทวีปอเมริกาเหนือและอเมริกาใต้ มีระยะทางยาวประมาณ 70 กิโลเมตร มีสหรัฐอเมริกาเป็นผู้ให้การสนับสนุนในการขุดคลอง โดยก่อนหน้านั้นประเทศปานามาเป็นดินแดนส่วนหนึ่งของประเทศโคลอมเบีย เมื่อมีการขุดคลองจึงเกิดปัญหาการแบ่งแยกดินแดนเป็นประเทศปานามา สหรัฐอเมริกาจึงได้ส่งกองกำลังเข้าไปควบคุมคลองเพื่อให้คลองสามารถดำเนินการต่อไปได้ หลังจากนั้นคลองก็กลับมาสามารถเดินเรือได้ตามปกติ แม้ต่อมาพื้นที่บริเวณคลองจะได้กลายเป็นประเทศปานามาและประเทศปานามา มีอำนาจในการดูแลบริหารคลองได้เองแล้ว แต่สหรัฐอเมริกายังคงมีอิทธิพลและควบคุมคลองอยู่ โดยในทางทหารสหรัฐอเมริกาสามารถเคลื่อนพลจากมหาสมุทรแอตแลนติกไปยังมหาสมุทรแปซิฟิกได้โดยผ่านคลองนี้และไม่ต้องไป

อ้อมทางใต้สุด ส่วนเรือสินค้าก็สามารถผ่านคลองได้อย่างสะดวกและสามารถลดต้นทุนไม่ต้องอ้อมแหลมทางใต้ของทวีปอเมริกาใต้สามารถย่นระยะทางได้เป็นจำนวนมาก

2. คลองสุเอซ (Suez Canal) เป็นคลองที่เชื่อมทะเลเมดิเตอร์เรเนียนกับทะเลแดง มีความยาวประมาณ 190 กิโลเมตร คลองสุเอซเกิดขึ้นก่อนคลองปานามา โดยคลองสุเอซถูกใช้เป็นเส้นทางลัดจากยุโรปสู่เอเชียเพื่อที่จะไม่ต้องเดินเรืออ้อมแหลมกูดโฮปของทวีปแอฟริกา แม้จะปรากฏว่าบริษัท Suez Canal Company เป็นผู้ขุดคลองสุเอซ แต่ผู้ดำเนินการจริงเป็นประเทศฝรั่งเศสและมีประเทศอังกฤษได้เข้ามาถือสิทธิพลในภายหลังซึ่งต่อมามหาอำนาจทั้งสองเกิดกรณีพิพาทกันด้านผลประโยชน์แต่ในท้ายสุดก็สามารถระงับข้อพิพาทได้ ปัญหาที่เกิดขึ้นกับประเทศอียิปต์คือคลองสุเอซแบ่งแยกประเทศอียิปต์ออกเป็นสองฟากและมีการวางกองกำลังของประเทศต่างๆ ที่มีผลประโยชน์กับคลองนี้อยู่เป็นระยะ จะเห็นได้ว่าปัญหาความมั่นคงเคยเกิดขึ้นในสองคลองดังกล่าว แม้ปัจจุบันปัญหาได้ลดความรุนแรงลงไปแล้วแต่ประเทศมหาอำนาจก็ยังคงมีอิทธิพลในการบริหารจัดการคลองดังกล่าวอยู่

3. คลองคิล (Kiel Canal) เป็นคลองที่ถูกขุดโดยประเทศเยอรมนีเพื่อเชื่อมระหว่างทะเลเหนือกับทะเลบอลติก วัตถุประสงค์แรกในการขุดคลองดังกล่าวมีเพื่อดำเนินกิจกรรมทางการทหาร เพื่อเลี่ยงการเดินทางเรือไปยังคาบสมุทรจัตแลนด์ ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับรัฐพิพาทคือประเทศเดนมาร์ก และเพื่อเลี่ยงมรสุมทางทะเลในบริเวณทะเลเหนือและในบริเวณคาบสมุทรจัตแลนด์ ต่อมาจึงมีการพัฒนาคลองดังกล่าวเพื่อดำเนินกิจกรรมในทางเศรษฐกิจ คลองคิลมีความยาวประมาณ 90 กิโลเมตร แต่มีขนาดไม่ได้กว้างมาก เรือสินค้าที่ผ่านจะเป็นเรือขนาดกลางถึงเล็กและไม่ค่อยมีปัญหาในเรื่องความมั่นคงในคลองนี้

ลำดับต่อมาจะพิจารณาวัตถุประสงค์ของประเทศไทยในการขุดคลอง วัตถุประสงค์ที่มักจะได้รับการกล่าวถึงเป็นมิติทางด้านเศรษฐกิจเสียส่วนมาก ส่วนมิติในทางความมั่นคงทางทะเลนั้น โดยสภาวะแวดล้อมทั่วไปการขุดคลองไทยจะเป็นการเชื่อมมหาสมุทรอินเดีย (ทะเลอันดามัน) กับมหาสมุทรแปซิฟิก (อ่าวไทย - ทะเลจีนตอนใต้) ดังนั้นจึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องพิจารณาบทบาทยุทธศาสตร์ของรัฐมหาอำนาจในบริเวณเหล่านั้น เริ่มพิจารณาจากประเทศจีน ประเทศจีนได้เน้นยุทธศาสตร์ความมั่นคงทางทะเลในเชิงรุก โดยเน้นเส้นทางหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road) เป็นการเชื่อมเส้นทางคมนาคมทั้งทางบกและทางทะเล โดยใช้เป็นเส้นทางคมนาคมของประเทศจีนไปยังกลุ่มประเทศยุโรป ตะวันออกกลาง และเอเชียใต้ ในทางความมั่นคงของทหารเรือจะเรียกจุดนี้ (เส้นทางทางทะเลจากประเทศจีนที่ลัดเลาะประเทศต่างๆ ไปยังประเทศตะวันตก) ว่าเส้นทางคมนาคมทางทะเล (SLOC: Sea Lane of Communication)

สำหรับสหรัฐอเมริกาได้เริ่มกลับเข้ามาให้ความสำคัญกับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกอีกครั้งในสมัยประธานาธิบดี โดนัลด์ ทรัมป์ หลังยุคสงครามเวียดนามมีการประกาศยุทธศาสตร์อินโดแปซิฟิกซึ่งมีลักษณะคล้ายยุทธศาสตร์การปิดล้อมของประเทศไทยและเป็นพันธมิตรกับชาติในภูมิภาคเอเชีย ดังนั้นภายใต้ยุทธศาสตร์ของทั้งสองประเทศที่ต้องการขยายอิทธิพลในภูมิภาคนี้จึงส่งผลต่อสถานการณ์ต่างๆ ในเรื่องความมั่นคงทางทะเล อาจกล่าวได้ว่าผลกระทบหลักที่เกิดต่อความมั่นคงในทางทะเลเกิดจากยุทธศาสตร์ของชาติมหาอำนาจในทางทะเลทั้งประเทศจีน และสหรัฐอเมริกา โดยทั้งสอง

ประเทศต่างเน้นประโยชน์ของรัฐตัวเองเป็นหลัก ประเทศไทยต้องเข้าใจผลประโยชน์ของประเทศมหาอำนาจทั้งสองประเทศนี้เพื่อหาจุดสมดุลในการรักษาความมั่นคงของประเทศไทย

เส้นทางจากประเทศจีนที่จะเดินทางไปยังประเทศทางฝั่งตะวันตกอาจเลือกผ่านได้ทั้งทางช่องแคบมะละกา (Malacca Strait) ช่องแคบลombok (Lombok Strait) หรือ ช่องแคบซุนดา (Sunda Strait) เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกาจะสั้นที่สุด จึงเป็นเส้นทางที่นิยมมากที่สุด ส่วนเส้นทางช่องแคบลombok หรือ ช่องแคบซุนดาอาจจะใช้เมื่อเรือมีขนาดใหญ่หรือเส้นทางช่องแคบมะละกามีความคับคั่ง การขุดคลองไทยเชื่อว่าจะย่นระยะทางได้ประมาณ 1- 2 วัน

ผลประโยชน์ของชาติทางทะเลสามารถแบ่งได้เป็นสองประเภทคือ ผลประโยชน์ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจ และผลประโยชน์ที่ไม่สามารถวัดมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ หน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องความมั่นคงจะดูแลผลประโยชน์ที่ไม่สามารถวัดมูลค่าได้กล่าวคือ ผลประโยชน์ในทางอภิปไตยในบริเวณเขตทางทะเลที่รัฐมีเขตอำนาจ และเขตเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งเป็นการดำเนินการตามหลักสากล ส่วนในแง่ทางเศรษฐกิจต้องทำการควบคุมดูแลเส้นทางการเดินเรือทางทะเล

ต่อมาประเด็นเรื่องสมุทธานุภาพ (Sea Power) ซึ่งมีองค์ประกอบหลักคือ กองกำลังของกองทัพ ฐานทัพ ท่าเรือ กองเรือพาณิชย์ และอู่เรือ Sea Power จะถูกบรรจุเป็นยุทธศาสตร์ชาติประการหนึ่ง

ต่อไปจะกล่าวถึงผลกระทบของการขุดคลองไทยกับความมั่นคงซึ่งสามารถพิจารณาผลกระทบได้ทั้งในทางบวกและลบซึ่งรวบรวมมาจากศูนย์ยุทธศาสตร์ทางเรือของกองทัพเรือ ดังนี้

ผลกระทบด้านบวก การขุดคลองไทยเป็นการสร้างสมุทธานุภาพที่จะทำให้เกิดการพัฒนาอย่างเต็มรูปแบบในการป้องกันประเทศและการรักษาผลประโยชน์ของประเทศ อย่างไรก็ตามผู้บรรยายมีข้อสังเกตว่า สมุทธานุภาพไม่ได้เกิดขึ้นจากการขุดคลองโดยอัตโนมัติ แต่เกิดขึ้นจากการพัฒนาตามนโยบายของรัฐและการติดตามการดำเนินการตามนโยบายหากบริหารจัดการไม่ดีแม้มีการขุดคลองก็อาจจะไม่เกิดสมุทธานุภาพขึ้นได้ เพราะองค์ประกอบของสมุทธานุภาพไม่ได้มีแต่กำลังทางเรือ (Naval Power) เท่านั้น แต่ยังมี อู่เรือ กองเรือพาณิชย์ด้วย

ผลกระทบด้านลบ เมื่อขุดคลองไทยแล้วจะเกิดการเปลี่ยนแปลงทางภูมิรัฐศาสตร์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้หน่วยงานความมั่นคงจะต้องปรับยุทธศาสตร์ในการป้องกันประเทศใหม่ เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของประเทศชาตินอกจากเส้นทางหลักแล้วจะต้องพิจารณาเส้นทางย่อยที่เกิดจากการขุดคลองด้วย อีกทั้งยังอาจมีประเด็นในการแบ่งแยกดินแดนซึ่งอาจจะมีการพิจารณาสร้างสะพานเชื่อมเพื่อไม่ให้รู้สึกว่าการดินแดนแยกออกจากกัน

ผลกระทบด้านบวก การขุดคลองจะเพิ่มประสิทธิภาพในการเคลื่อนย้ายกำลังของกองทัพเรือจากฝั่งอ่าวไทยไปยังฝั่งทะเลอันดามันได้อย่างรวดเร็ว การเข้าซ่อมบำรุงเรือที่อยู่ในฝั่งทะเลอันดามันจะทำได้รวดเร็วขึ้น ตามแผนการที่ผ่านมาในการวางกำลังเพื่อรักษาผลประโยชน์ของประเทศทั้งสองฝั่งที่มีคาบสมุทรมาลายูขวางอยู่ กองทัพเรือได้มีการปรับยุทธศาสตร์ของกองทัพเรือเรียกว่า OOAAA (2 ฝั่งมหาสมุทร 3 พื้นที่ปฏิบัติการ) หากมีการขุดคลองจะทำให้กองทัพเรือ

สามารถเคลื่อนตัวในทางยุทธวิธีได้เร็วขึ้น และประหยัดมากขึ้น อย่างไรก็ตามแม้ไม่มีการชดเชย ยุทธศาสตร์ OOAAA ที่ใช้อยู่ได้มีการจัดกำลังซึ่งอาศัยการเคลื่อนตัวน้อยมาก จึงยังสามารถปฏิบัติหน้าที่ทั้งสองฝั่งได้เป็นอย่างดี

ผลกระทบด้านลบ หากมีการชดเชยจะสร้างความหวาดระแวงของประเทศเพื่อนบ้าน ตามที่ผู้บรรยายได้กล่าวถึงการแผ่ขยายอิทธิพลของประเทศมหาอำนาจมาแล้วข้างต้น โดยประเทศหนึ่งต้องการควบคุมรักษาเส้นทางคมนาคมของตนเองที่ได้มีการขยายอำนาจเพื่อสร้างความมั่นคงในการเดินเรือของตน ส่วนอีกประเทศยุทธศาสตร์ถูกปิดล้อม ทำให้มีความขัดแย้งในพื้นที่ ประเทศในฝั่งมหาสมุทรอินเดียมีความหวาดระแวงอยู่แล้วในการแผ่ขยายอำนาจของประเทศจีน การชดเชยอาจจะมีผลกระทบต่อความหวาดระแวงดังกล่าว

ผลกระทบด้านบวก การสร้างความมั่นคงภายในรัฐ สืบเนื่องมาจากการวางกองกำลังของหน่วยงานต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็วและสามารถบูรณาการเชื่อมโยงกับหน่วยงานอื่นได้ การวางกำลังของกองทัพเรือ แม้จะมีหรือไม่มีคลองไทยก็สามารถรักษาผลประโยชน์ของประเทศไทยได้เพราะทางฝั่งทะเลอันดามันก็มีกองเรือที่มีประสิทธิภาพประจำการอยู่แล้ว และนอกจากนี้ยังมีกฎหมายที่บูรณาการการรักษาผลประโยชน์แห่งชาติในทางทะเลคือ พระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล พ.ศ. 2562 ที่จัดตั้งศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานต่างๆ เช่น กองทัพเรือ กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร กรมประมง กรมทรัพยากรธรณีชายฝั่ง ตำรวจน้ำ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่ทำหน้าที่รักษาผลประโยชน์ของชาติในทางทะเล

ผลกระทบด้านลบ เมื่อยุทธศาสตร์บริเวณที่จะชดเชยเปลี่ยน อาจมีภัยคุกคามบางประการที่จะเกิดขึ้นต่อจุดล่อแหลม ไม่ว่าจะเป็นภายในคลอง หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณคลอง ในมุมมองทางทหารเมื่อเกิดการก่อการร้ายขึ้น สิ่งเหล่านั้นจะตกเป็นเป้าโจมตีเป็นอันดับแรก เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ นอกจากนี้ยังมีประเด็นเรื่องการก่อความไม่สงบในทางภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งมีความยากพอสมควรในการจะทำให้เกิดความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัย

### ศาสตราจารย์ ดร. ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

ขอบคุณพลเรือเอกพลเดชที่ได้อภิปรายในมิติด้านความมั่นคง ในการพิจารณาเรื่องการชดเชยของไทยโดยมากจะเน้นในเรื่องเศรษฐกิจอย่างเดียว พลเรือเอกพลเดชได้แสดงให้เห็นว่าการชดเชยไทยก็มีผลกระทบทางด้านความมั่นคงด้วย

ในประเด็นต่อไปจะเป็นเรื่องปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมขอเชิญ ดร. สุชาย เป็นผู้อภิปรายท่านถัดไป

## ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุชาย วรชนะนันท์ (วิทยากร)

ขอตั้งข้อสังเกตในเบื้องต้นว่า ในปัจจุบันข้อมูลด้านผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากการขุดคลองมีน้อยมาก ในวันนี้ขอตั้งหัวข้อการอภิปรายกว้างๆ ในการประเมินว่าการขุดคลองจะก่อให้เกิดผลกระทบอย่างไร ได้แก่ เรื่องรูปแบบคลอง ภูมิฐานและระบบนิเวศในพื้นที่ และประเด็นเรื่องความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในบริเวณที่มีการขุดคลอง

### 1. รูปแบบคลอง

ประเด็นแรกเรื่องรูปแบบของคลอง ขอยึดเส้นทางที่เป็นได้มากที่สุดในการอภิปรายคือเส้นทาง 9A ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามันมีระยะทางประมาณ 135 กิโลเมตรครอบคลุมพื้นที่จังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช และสงขลา ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่เกี่ยวข้องคือ บริเวณดังกล่าวมีพื้นที่อนุรักษ์หลายแห่ง บางแห่งเป็นพื้นที่อุทยานแห่งชาติ บางแห่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำ ซึ่งมีความสำคัญในด้านสิ่งแวดล้อม หากพิจารณาในฝั่งทะเลอันดามันจะเห็นว่า ทางออกของคลองอยู่ที่จังหวัดกระบี่และจังหวัดตรัง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่ออุทยานแห่งชาติ 2 แห่งคือ อุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม และอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะลันตา โดยอาจจะต้องมีการเพิกถอนอุทยาน หรือมีการออกมาตรการอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้นมารองรับ ส่วนเส้นทางที่แล่นผ่านแผ่นดินจะผ่านในพื้นที่ชุ่มน้ำหลายแห่ง เช่น ทะเลสาบสงขลา ในจังหวัดสงขลา ทะเลน้อย ในจังหวัดพัทลุง หรือพุกควนเค็ง ในจังหวัดนครศรีธรรมราช ก็มีแนวโน้มที่จะได้รับผลกระทบไปด้วย โดยทั่วไปการขุดคลองจะหลีกเลี่ยงการขุดผ่านภูเขา จึงมีความเป็นไปได้ที่จะต้องขุดผ่านพื้นที่ลุ่มซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับประเทศภายใต้อนุสัญญาแรมซาร์

ส่วนทางออกฝั่งอ่าวไทยจะผ่านบริเวณจังหวัดสงขลา แม้จะไม่มีปัญหาเรื่องการผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติหรือพื้นที่สำคัญ แต่ทางออกไปสู่ทะเลทางฝั่งจังหวัดสงขลาจะมีเกาะจำนวนหนึ่งเป็นเกาะสำคัญที่มีลักษณะเป็นแนวเชื่อมต่อของการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิต ส่วนเส้นทางฝั่งทะเลอันดามัน เส้นทางที่พิจารณากันแล้วจะมีทางออกบริเวณเกาะลันตา ฉะนั้นอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะลันตานี้จะได้รับผลกระทบแน่นอนและยังมีอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหมที่มีพะยูนอาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าว ทางออกด้านอ่าวไทยตามข้อมูลที่ได้รับมาจะมีทางออกบริเวณอำเภอระโนด จังหวัดสงขลา ซึ่งถ้าดูจากแผนที่เดินเรือ แผนที่ของกรมอุทกศาสตร์ทหารเรือจะเห็นว่าฝั่งนี้มีลักษณะของแนวชายฝั่งที่ค่อนข้างตื้น มีระดับน้ำค่อนข้างตื้น มีความชันต่ำ กล่าวคือว่าน้ำจะมีระดับลึก 10 เมตรจะต้องใช้ระยะทางห่างจากฝั่งไปไกลพื้นที่น้ำลึก 20 เมตรจะต้องห่างฝั่งออกไปประมาณ 26 กิโลเมตร และพื้นที่น้ำลึก 30 เมตรต้องออกจากฝั่งไปถึง 60 กิโลเมตร ประเด็นที่ต้องนำมาพิจารณาคือเมื่อขุดคลองแล้ว จะให้เรือที่แล่นในคลองกินน้ำลึกได้เท่าใด เพราะจะต้องขุดพื้นที่บริเวณแนวชายฝั่งที่น้ำตื้นออกไปยังบริเวณน้ำลึกด้วย และถ้าต้องขุดจะแก้ปัญหาตะกอนที่เกิดจากการขุดอย่างไร

การขึ้นลงของน้ำในฝั่งอ่าวไทยมีลักษณะผสมคือ มีน้ำขึ้นน้ำลงวันละ 2 ครั้ง และมีน้ำขึ้นน้ำลงเพียงครั้งเดียวในบางวัน ลักษณะการขึ้นลงของน้ำในอ่าวไทยจะมีความแตกต่างจากทะเลอันดามันที่มีน้ำขึ้นน้ำลงวันละ 2 ครั้ง ในประเด็นนี้

จะมีผลเรื่องกระแสน้ำกับความต่างของน้ำของทั้งสองฝั่งทะเลที่ไม่เท่ากัน การขุดคลองจะทำให้เกิดปัญหาน้ำจะไหลจากทิศทางใดไปยังทิศทางใด และปริมาณการเปลี่ยนแปลงของตะกอนกับคุณภาพน้ำจะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร

อีกประเด็นหนึ่งคือเรื่องกระแสน้ำ ทะเลฝั่งอ่าวไทยมีลักษณะการหมุนวนของกระแสน้ำที่มีการหมุนวนเป็นสองวงชัดเจน กระแสน้ำที่หมุนวนในวงแรกจะอยู่ในบริเวณจังหวัดนครศรีธรรมราช และอีกวงหนึ่งจะหมุนอยู่ที่วงแรกบริเวณเกาะสมุย โดยกระแสน้ำทั้งสองวงมีรูปแบบการหมุนที่แตกต่างกันไป หากมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอย่างใดอย่างหนึ่งในบริเวณชายฝั่งทะเลจะส่งผลให้เกิดการเคลื่อนที่ของตะกอน ทำให้พลวัตรของตะกอนเหล่านี้เกิดความเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย

ฝั่งอ่าวไทยมีลักษณะแนวชายฝั่งเรียบตรงและมีความลึกไม่มากนัก ในทางธรณีวิทยาเรียกว่าเป็นแนวชายฝั่งทะเลแบบยกตัว คือมีสันฐานที่ยกตัวขึ้นมาจากพื้นท้องทะเลโดยตรงจึงมีความชันต่ำ ซึ่งตรงข้ามกับฝั่งทะเลอันดามันที่มีลักษณะเป็นแนวชายฝั่งแบบยุบจมลงไปที่แผ่นดินถล่มน้ำลึกเข้าไปในแผ่นดินและความชันชันก็จะสูง สำหรับทางออกทะเลอันดามันตามที่มีการประเมินไว้ว่าจะมีการกำหนดทางออกที่เกาะลันตา จังหวัดกระบี่ซึ่งใกล้เคียงกับหาดปากเมง อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง ฝั่งนี้ น้ำค่อนข้างลึกกว่า ความชันสูงกว่า น้ำลึก 20 เมตรห่างฝั่งเพียง 12 กิโลเมตรเท่านั้น ความลึก 30 เมตรก็ห่างฝั่งไปแค่ 24 กิโลเมตร จะเห็นว่ามีความชันสูง มีน้ำขึ้นน้ำลงวันละ 2 ครั้ง มีลักษณะของการหมุนเวียนเหมือนกันกับอ่าวไทยที่จะมีการหมุนของน้ำเป็น 2 วงเหมือนกันโดยมีจุดแบ่งที่จังหวัดภูเก็ต น้ำที่ออกจากบริเวณปากคลองจะหมุนวนขึ้นไปทางเกาะพีพี อุทยานแห่งชาติอ่าวพังงา นอกจากอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหมและอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะลันตาจะได้รับผลกระทบแล้ว อุทยานทางทะเลในบริเวณนั้นอาจจะได้รับผลกระทบอีกหลายแห่ง แต่ต้องเรียนตามตรงว่าสิ่งที่กล่าวไปนี้เป็นเพียงการพยากรณ์เท่านั้น เพราะยังไม่ทราบว่าเมื่อมีการขุดคลองจริงจะมีแนวคิดอย่างไร จะมีความกว้างของคลองเท่าใด ปริมาณกระแสน้ำ ปริมาณน้ำที่ไหลจากคลองจะเป็นอย่างไร ซึ่งข้อมูลทั้งหมดนี้จะเป็นตัวแปรทั้งหมด ในปัจจุบันยังมีข้อมูลไม่พอที่จะพยากรณ์ผลของการขุดได้อย่างแม่นยำ จึงไม่สามารถตอบได้อย่างชัดเจนว่าความรุนแรงของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการขุดคลองจะมีมากน้อยเพียงใด

## 2. ภูมิสันฐานและระบบนิเวศในพื้นที่

ลักษณะแนวชายฝั่งทะเลอันดามันจะเป็นลักษณะที่มีภูเขาโดดขึ้นมาจากพื้นดิน จะไม่ค่อยเห็นลักษณะของแนวชายฝั่งที่เป็นชายหาดกว้างๆ เหมือนฝั่งอ่าวไทย หากมองภาพจากทางอากาศจะเห็นภูเขาแล้วก็เห็นป่าชายเลน ประเด็นความแตกต่างของสองชายฝั่งทะเลที่มีลักษณะที่แตกต่างกันออกไปในรายละเอียดของภูมิสันฐานกับเรื่องของระบบนิเวศในพื้นที่อ่าวไทยและคาบสมุทรอินโดมาลาอันเป็นจุดที่นักนิเวศวิทยาและนักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมให้ความสำคัญสูงมาก เพราะบริเวณนี้เป็นจุดที่มีความหลากหลายทางชีวภาพของสิ่งมีชีวิตสูงเป็นอันดับต้นๆ ของโลก ส่วนหนึ่งก็เพราะว่ามีแนวเชื่อมต่อของแผ่นดินที่มาจากสมัยโบราณตั้งแต่ไดโนเสาร์ยังมีชีวิตอยู่ มีการแยกชั้นของแผ่นดินสองชั้นมาประกอบรวมกันให้กลายเป็นประเทศไทย ในพื้นที่ด้ามขวานมีการพัดพาเอาความหลากหลายของสิ่งมีชีวิตในยุคโบราณเข้ามาด้วย การเชื่อมกันของระบบนิเวศนี้เรียกโดยเฉพาะว่ากระอ์โคโทน (Kra Ecotone) คือส่วนของคอคอดกระมีความหลากหลายของ

สิ่งมีชีวิตที่สูงมาก มีความซับซ้อน หากสิ่งมีชีวิตชนิดใดชนิดหนึ่งสูญหายไปจากระบบนิเวศจะมีผลกระทบอย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้น หากสิ่งมีชีวิตชนิดหนึ่งตายอาจมีสิ่งมีชีวิตอื่นตายตามด้วย เรื่องนี้ต้องใช้เวลาในการศึกษา ต้องใช้องค์ความรู้จำนวนมากในการศึกษาเกี่ยวกับประเด็นนี้ มีเอกสารงานวิจัยจำนวนมากที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ แม้กระทั่งแมลงบางชนิดที่สามารถพบได้ในพื้นที่ต่ำลงไปกว่าจังหวัดนครศรีธรรมราชเท่านั้นเหนือขึ้นมาจะไม่เจอ เช่นเดียวกันกับสิ่งมีชีวิตในทะเล ทะเลฝั่งอ่าวไทยกับทะเลฝั่งอันดามันสิ่งมีชีวิตที่ต่างกันโดยสิ้นเชิง

สิ่งที่ต้องระวังอีกอย่างในการขุดคลอง คือการเคลื่อนที่ของสัตว์น้ำที่จะมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างแน่นอน จากเดิมที่เคยมีประเทศไทยขวางเอาไว้ถ้าขุดคลองจะเกิดอะไรขึ้น เหตุการณ์ในลักษณะนี้เคยเกิดขึ้นที่ประเทศปานามาซึ่งการเชื่อมระหว่างซีกโลกเหนือและใต้มาชนกันเป็นคลองปานามา อย่างไรก็ตามคลองปานามาขุดมาเกือบ 100 ปีแล้ว ในขณะที่นั้นประชาชนและหน่วยงานต่างๆ ยังไม่ได้ให้ความสนใจเรื่องของสิ่งแวดล้อมมากเหมือนในปัจจุบัน เพราะฉะนั้นคำกล่าวที่ว่าหากคลองปานามาทำได้แล้วเหตุใดประเทศไทยจะทำไมได้จะต้องใช้ความระมัดระวังในการรับฟังเนื่องจากมีบริบทที่แตกต่างกัน

ในส่วนของพื้นที่เองมีระบบนิเวศหลายกลุ่มหลายอย่าง ระบบนิเวศทางทะเลหลักๆ สามารถแบ่งออกเป็นระบบนิเวศของกลุ่มหาดซึ่งมีหลายแบบ หาดที่มีทรายอยู่ในพื้นที่เป็นส่วนใหญ่เรียกตรงตัวว่าหาดทราย ในขณะที่บางบริเวณเป็นหาดเลนหรือหาดหิน บริเวณที่จะทำการขุดคลองมีหาดทุกประเภททั้งที่ระยะทางก็ห่างกันไม่มาก ฝั่งทะเลอันดามันกับอ่าวไทยบางพื้นที่มีทั้งหาดทราย หาดหินและหาดเลนซึ่งแทบจะอยู่ติดกัน ทั้งนี้กระบวนการหมุนเวียนของกระแสน้ำและความรุนแรงของกระแสน้ำเป็นเหตุทำให้เกิดการวางตัว การเรียงตัวของหาดประเภทต่างๆ เหล่านี้

นอกจากนี้ยังมีประเด็นเรื่องระบบป่าชายเลน ป่าชายเลนที่มีขนาดและความสมบูรณ์อันดับต้นๆ ของประเทศไทยตั้งอยู่บริเวณที่จะมีการขุดคลอง ป่าชายเลนอาจได้รับผลกระทบจากตะกอน และน้ำจืด ในปัจจุบันมีปัจจัยหลายประการที่ทำให้ปริมาณป่าค่อนข้างลดลง แม้จะยังไม่ได้ดำเนินการขุดคลองปากก็เริ่มเสื่อมโทรมแล้ว สิ่งที่ต้องคิดคือเมื่อจะขุดคลองซึ่งอาจจะทำลายธรรมชาติเพิ่มเติมจะมีขั้นตอนใดที่สามารถนำธรรมชาติกลับคืนมาได้หรือไม่

ธรรมชาติสามารถฟื้นตัวได้เองแต่ต้องใช้เวลา และต้องไม่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน ดังนั้นการเกิดโครงการใหญ่ๆ อาจทำให้เกิดข้อกังวลว่าการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้จะทำให้ระบบนิเวศและธรรมชาติฟื้นคืนกลับมาได้หรือไม่ จะปรับตัวเข้าสู่สมดุลได้หรือไม่ บริเวณทางออกทั้งสองฝั่งเป็นพื้นที่ที่มีความหลากหลายของป่าชายเลน ป่าชายหาดสูงมาก มีพืชบนเขาหินปูนซึ่งเป็นพืชชนิดพิเศษที่พบที่เดียวในประเทศไทยหลายกลุ่ม หลายสกุลที่อยู่ในบริเวณนี้ หากกระบวนการเปลี่ยนแปลงหากเกิดขึ้นแล้ว ไม่แน่ว่าสิ่งที่มีที่เดียวในโลกจะหายสาบสูญไปเลยหรือไม่

นอกจากนี้ห้วยทะเลเป็นอีกระบบนิเวศหนึ่งที่มีความสำคัญสูงมาก บริเวณหาดเจ้าไหมและเกาะลันตาเป็นบริเวณที่มีระบบนิเวศทะเลผืนใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งในประเทศไทยซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยของพะยูน เมื่อย้อนกลับไปพิจารณาถึงตอนเกิดสึนามิเมื่อ พ.ศ. 2547 พบว่าสึนามิได้พัดทะลุจำนวนมหาศาลเข้าไปในบริเวณนั้นจนกลบห้วยทะเลเกือบหมด ทำให้



เกิดความกังวลว่าจะมีความเสียหายใดเกิดขึ้นหรือไม่ ปรากฏว่าเมื่อระยะเวลาผ่านไปประมาณ 6 เดือน หล้าทะเลพื้นขึ้นมาได้ ทั้งนี้หากปล่อยให้อยู่บนเงื่อนไขที่ว่าปล่อยให้ธรรมชาติฟื้นขึ้นมาเอง และไม่ได้มีการสร้างปัจจัยใดๆ ทับถมเพิ่มขึ้นมาอีก ปริมาณตะกอนกับหล้าทะเลอาจจะไม่มีผลกระทบกันโดยตรงมากนัก แต่ที่น่ากังวลคือในช่วง 6 เดือนระหว่างที่หล้าทะเลกำลังฟื้นตัวจะส่งผลกระทบต่อแหล่งอาหารของพะยูนหรือไม่

ระบบนิเวศสุดท้ายก็คือแนวปะการัง ประเทศไทยมีแนวปะการังที่มีความสวยงาม มีสีสันสดใสจำนวนมาก หลายประเทศทั่วโลกยกย่องว่าประเทศไทยเป็นประเทศสำหรับการดำน้ำ ประเทศไทยจึงใช้ประโยชน์พื้นที่สำหรับการดำน้ำในบริเวณที่จะขุดคลองนี้เยอะมาก แนวปะการังมีข้อจำกัดอย่างหนึ่งที่รุนแรงมากคือน้ำต้องใส หากน้ำขุ่นปะการังจะเริ่มซีดลงและมีความเสี่ยงที่จะตายสูง เพราะฉะนั้นกระบวนการใดๆ ก็ตามที่ทำให้คุณภาพน้ำเปลี่ยน ทำให้ความขุ่นใสเปลี่ยน ทำให้ปริมาณตะกอนสูงมากขึ้น จะมีความเสี่ยงสูงมากที่จะทำให้ระบบนิเวศที่เปราะบางเหล่านี้สูญหายไป แนวปะการังเหล่านี้สร้างมูลค่าให้ประเทศไทยผ่านอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากจะเห็นได้ชัดเจนว่าช่วงการระบาดของโรคโควิด ที่ต้องมีการล๊อคดาวน์ ทำให้การท่องเที่ยวทางด้านฝั่งทะเลอันดามันมีปัญหาเยอะมาก ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจนี้หายไปเยอะ สิ่งเหล่านี้เป็นดัชนีอย่างหนึ่งที่แสดงให้เห็นได้เลยว่าการท่องเที่ยวส่งผลกับชุมชนที่ใช้ประโยชน์กับธรรมชาติเหล่านี้ค่อนข้างสูงมากจึงต้องคอยระมัดระวัง และยังไม่รวมถึงทรัพยากรอื่นๆ เช่น เรื่องประมง ที่ทรัพยากรสัตว์น้ำอาจจะหายไปส่วนหนึ่งเนื่องจากการขุดคลองด้วยก็ได้

### 3. ความเสี่ยง

ประเด็นต่อมาคือความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นกับระบบนิเวศที่จะทำให้สภาพธรรมชาติเปลี่ยนแปลงไป ความเสี่ยงจะเกิดจากเหตุใดได้บ้างนั้นเป็นเรื่องพอจะพยากรณ์ได้ว่า อาจเกิดขึ้นหากมีการสร้างโครงการหรือมีการเปลี่ยนแปลงอย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้น

#### 3.1 การสูญเสียพื้นที่

ผลกระทบอย่างแรกที่อาจเกิดขึ้นคือมีพื้นที่หายไปจากการขุดคลอง นอกจากพื้นที่ที่จะหายไปจากการขุดคลองแล้วยังมีพื้นที่ในบริเวณปากคลองซึ่งเป็นพื้นที่สำคัญที่จะต้องตรวจสอบด้วย นอกจากนี้ในบริเวณพื้นที่รอบข้างที่จะต้องสร้างเป็นเขตเศรษฐกิจ ตั้งเป็นท่าเรือ หรืออุตสาหกรรมอื่นใดก็เป็นอีกพื้นที่หนึ่งที่จะทำให้พื้นที่ตามธรรมชาติสูญหายไป ด้วยเพราะฉะนั้นในบริเวณที่มีความเปราะบาง ระบบนิเวศป่าชายเลน และป่าชายหาด พื้นที่เหล่านี้จะสูญหายไปเล็กน้อยเพียงใด และพื้นที่ที่จะถูกก่อสร้างเพิ่มขึ้นจะมาพร้อมกับสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ที่ต้องมีตามเข้ามาหรือไม่ ถ้ามีท่าเรือจะต้องมีระบบน้ำ ระบบไฟฟ้าตามเข้ามาด้วยหรือไม่ สิ่งเหล่านี้ก็เป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึงด้วยว่าเป็นประเด็นที่เข้ามาเกี่ยวข้องหรือไม่

นอกจากนี้ความรู้สึกของพื้นที่ที่จะใช้ในอ่าวไทยซึ่งมีลักษณะน้ำตื้น เมื่อจะขุดคลองต้องมีการขุดลอกแน่นอนและพื้นที่บริเวณดังกล่าวระบบนิเวศด้านล่างซึ่งเป็นระบบนิเวศที่เป็นหญ้าทะเล เป็นแนวปะการังจำนวนมากที่ที่จะต้องถูกขุดทิ้งไปเพื่อให้เรือผ่านเข้ามาได้จะต้องได้รับการพิจารณาด้วย

### 3.2 การกัดเซาะชายฝั่งและสมดุลดตะกอน

การกัดเซาะชายฝั่งและสมดุลดตะกอนก็เป็นอีกประเด็นที่น่าสนใจ เมื่อใดก็ตามที่มีการขุดเปิดทาง หรือเปิดร่องน้ำ จะเห็นได้ชัดเจนว่า เมื่อร่องน้ำถูกขุดเปิดไปเมื่อใด แนวชายฝั่งจะมีการเปลี่ยนแปลงและส่งผลกระทบต่อสมดุลดตะกอนเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย ลักษณะของชายฝั่งที่มีอายุเป็นพันๆ ปี หากไม่มีสิ่งใดไปเปลี่ยนแปลงถ้าอยู่ริมทะเลจะเห็นได้ว่าจะมีบางช่วงที่ชายหาดสั้นลงหดเข้าไป ทะเลจะพัดพาเอาทรายบริเวณนั้นเคลื่อนที่ขึ้นลงอยู่ตลอดเวลาโดยทรายจะถูกพัดพาไปพอกที่บริเวณอื่น เมื่อผ่านฤดูมรสุมทรายก็จะกลับเข้ามาที่เดิม การเคลื่อนที่ของตะกอนมีการเคลื่อนที่ขึ้นลงระหว่างหาด ปัญหาคือหากมีการสร้างสิ่งก่อสร้างอย่างใดอย่างหนึ่งไปขวางแนวการเคลื่อนที่ดังกล่าวไว้จะทำให้ตะกอนเคลื่อนที่แบบปกติไม่ได้

มีท่าเรือแห่งหนึ่งที่มีแนวตะกอนของทั้งสองฝั่งที่มีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน เพราะมีด้านหนึ่งที่มีการทับถมของตะกอนที่มีการเคลื่อนที่ขึ้นมา ในขณะที่อีกฝั่งหนึ่งก็จะถูกชะหายไปเรื่อยๆ ท่าเรือนี้เป็นท่าเรือที่มีลักษณะพุ่งออกไปในทะเลและมีต่อม่อสะพานเป็นตัวขวางระหว่างแนวตะกอนที่มีความแตกต่างกันทั้งสองฝั่งข้างต้น ดังนั้นหากเปรียบเทียบกับโครงสร้างขนาดใหญ่ที่มีการขวางแนวการพัดพาของตะกอนก็อาจมีลักษณะของการกัดเซาะทำนองเดียวกับท่าเรือนี้ได้

อีกตัวอย่างหนึ่งเกิดขึ้นที่เกาะสมุย มีการขุดลอกร่องน้ำขนาดใหญ่เพื่อให้เรือประมงขนาดเล็กของชาวบ้านผ่านเข้าออกได้ แต่มีการขุดผ่านแนวปะการัง ผลที่ตามมาคือมีทรายปริมาณมากไหลลงมารองที่ขุดไว้ทำให้ระบบนิเวศบริเวณนี้เสื่อมสลายไป นอกจากนี้ยังมีการกัดเซาะที่ทำให้เกิดการทับถมของดินแม้แต่ฝืนป่าชายเลนก็ยังไม่สามารถยึดไม่ให้พังลงมาได้

### 3.3 ตะกอน

ปัญหาของแนวปะการังกับตะกอน แนวปะการังจะมีความเปราะบางมากกับตะกอน การขุดแม้จะขุดบนแผ่นดิน แต่เมื่อฝนตกน้ำจะพัดพาตะกอนไหลลงมาในทะเล ตะกอนเหล่านี้เมื่อถูกพัดพาไปสู่นวนปะการังจะส่งผลให้แนวปะการังพังทลายลง เหตุการณ์ในลักษณะนี้เคยเกิดขึ้นในหลายพื้นที่ไม่ว่าจะเกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติหรือเกิดโดยมนุษย์ช่วยเร่งให้มีการเกิดขึ้นก็ตาม

### 3.4 การรुक้าของน้ำเค็ม

ปัญหาการรुक้าของน้ำเค็ม เมื่อมีการขุดคลองจะมีน้ำเค็มไหลปะปนเข้าไปในคลอง จากเดิมพื้นที่ที่เคยเป็นแผ่นดินจะกลายเป็นคลองที่เป็นคลองน้ำเค็มทั้งเส้น น้ำเค็มเหล่านี้สามารถซึมผ่านดินเข้าไปได้ คำถามคือน้ำเค็มจะซึมเข้ามาในแผ่นดินข้างคลองไปไกลเพียงใด ลึกเพียงใด พื้นที่บริเวณนั้นจากเดิมที่เคยเป็นพื้นที่น้ำจืด มีน้ำใต้ดินเป็นน้ำจืด

หลังจากโดนน้ำเค็มแทรกเข้าไป สวนยางหรือพื้นที่เกษตรกรรมทั้งหลายที่อยู่ในบริเวณนั้นจะเสียหายและสูญเสียไปหรือไม่ ประเด็นนี้เป็นปัญหาเรื่องความเค็มของน้ำใต้ดินที่เปลี่ยนแปลงไป นอกจากนี้เส้นทางของคลองจะตัดผ่านไปยังทะเลน้อย ซึ่งเป็นทะเลสาบน้ำจืดด้วย หากน้ำเค็มแทรกเข้าไป ระบบนิเวศของทะเลสาบนั้นอาจจะสูญเสียไปก็ได้

### 3.5 อุบัติเหตุทางเรือและน้ำมัน

อุบัติเหตุทางเรืออาจก่อให้เกิดปัญหามลพิษน้ำมัน เหตุการณ์นี้จะเกิดขึ้นหลังจากที่เรือแล่นผ่านคลองได้แล้วหรือแม้ระหว่างการสร้างคลองก็ตาม ปัจจุบันสามารถพบอุบัติเหตุที่ทำให้มีการรั่วไหลของน้ำมันจากเรือเป็นระยะๆ ขอ ยกตัวอย่างน้ำมันรั่วไหลที่เกาะเสม็ด ตอนนี้อย่างที่เห็นยังไม่สำเร็จ ยังมีคราบน้ำมันที่ติดอยู่ หรือเมื่อ 2 – 3 ปีที่แล้ว พายุซัดเรือ สัตูชาติปานามาเกยตื้นที่เกาะสีชังทำให้แนวปะการังเสียหาย มีการฟ้องร้องเป็นคดีอยู่แต่ยังไม่ทราบผลของคดี คำถามคือได้มีการเตรียมความพร้อมสำหรับรองรับความเสี่ยงในประเด็นนี้แล้วหรือไม่ ถ้ามีเรือแล่นอยู่ในบริเวณนี้ ถ้ามีการซัด ถ้ามีการก่อสร้างในบริเวณนี้ มีหน่วยงานใดได้เตรียมพร้อมอย่างเพียงพอแล้วหรือไม่

### 3.6 คุณภาพน้ำทะเล

เมื่อมีการขุดคลองคุณภาพของน้ำทะเลจะเปลี่ยนแปลงไปเพียงใด ตามที่เรียนไว้ตอนต้นว่าพื้นที่ด้ามขวานของประเทศไทยเป็นพื้นที่ที่กั้นระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย ฝั่งอ่าวไทยมีน้ำทะเลเป็นแบบหนึ่ง ฝั่งอันดามันก็เป็นอีกแบบหนึ่ง การหมุนเวียนหรือการเปลี่ยนถ่ายของน้ำทะเลเหล่านี้ ส่งผลต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิตขนาดเล็กในน้ำ เช่น แพลงก์ตอนพืชซึ่งเป็นอาหารเริ่มต้นของสัตว์น้ำชนิดอื่น หากคุณภาพของน้ำมีการสูญเสียหรือเปลี่ยนแปลงไป จะมีผลกระทบต่อเนื่องในอีกหลายด้าน

ประเด็นที่กล่าวมาทั้งหมดดูเหมือนเป็นข้อเสีย เป็นข้อจำกัด หรือดูเป็นการมองโลกในแง่ร้าย แต่ความจริงคือในปัจจุบันเราไม่ทราบว่ามีการพยากรณ์โดยอยู่บ้าง ต้องใช้ข้อมูลมากเพียงใดในการศึกษาวิเคราะห์ แม้นักวิทยาศาสตร์ทางทะเลจะเคยเก็บข้อมูลและทำวิจัยด้านนี้มาบ้างเป็นระยะเวลาอันยาวนานกว่า 50 ปีแล้ว แต่การศึกษาต่างๆ มีลักษณะเป็นชิ้นส่วนแล้วแต่ความสนใจของนักวิจัยแต่ละท่าน แต่ยังไม่มีการรวมศูนย์ข้อมูล ไม่มีการบูรณาการข้อมูลมาเพื่อให้ใช้ประโยชน์สำหรับการขุดคลองโดยเฉพาะ ตามที่ผู้บรรยายเรียนตั้งแต่ต้นว่าในขณะนี้ก็เป็นเพียงแค่การพยากรณ์ ดังนั้นการพยากรณ์ที่ดีที่สุดจะต้องมีข้อมูลที่ดีที่สุดที่สุดในขณะนั้นมาใช้ ซึ่งตอนนี้ไม่มี จึงต้องมีความพยายามในการศึกษาเรื่องนี้ก่อนที่จะตัดประเด็นว่าการขุดคลองไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อย่าให้กลายเป็นว่าต้องรอให้เกิดความเสียหายขึ้นก่อนแล้วค่อยมาซ่อมแซมในภายหลังอย่างเช่นเหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้นในหลายพื้นที่ของประเทศไทยที่มีการสูญเสียของแนวปะการังไป แต่ยังคงมีการใช้ประโยชน์ด้านการท่องเที่ยว จึงต้องไปหาสิ่งอื่นมาทดแทนเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว เช่น การนำซากรถจักรยานลงไปไว้ใต้น้ำเพื่อให้นักท่องเที่ยวดำน้ำถ่ายรูป เมื่อปะการังเสื่อมโทรมลงไป การปลูกเสริม หรือซ่อมแซมไม่ใช่เรื่องง่าย และมีการลงทุนสูงมากกว่าการที่จะรักษาเอาไว้

### ศาสตราจารย์ ดร. ไพฑูริย์ เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

ขอบคุณอาจารย์สุชายที่นำเสนอประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม ประเด็นผลกระทบต่างๆ ที่อาจารย์นำเสนอเป็นประเด็นที่จะต้องมีการวางแผนเพื่อป้องกันผลกระทบและเตรียมการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นไว้ล่วงหน้าย่อมดีกว่าที่จะมาแก้ไขในภายหลัง ข้อมูลที่ได้จากอาจารย์สุชายเป็นข้อมูลที่จำเป็นในการวางแผนหากจะมีการขุดคลองในอนาคตเพื่อป้องกันผลกระทบหรือจำกัดให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด

ขอเชิญวิทยากรท่านต่อไป อาจารย์นพร จะมาบรรยายในประเด็นด้านกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายทะเล

### ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพร โพธิ์พัฒนชัย (วิทยากร)

ขอเริ่มด้วยพันธกรณีที่ประเทศไทยมีภายใต้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 192 ที่บัญญัติสั้นๆ ว่า รัฐมีหน้าที่ที่จะต้องปกป้องและคุ้มครองสงวนรักษาททรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเล บทบัญญัติข้อนี้มีความสำคัญเพราะไม่เพียงแต่เป็นบทบัญญัติที่กำหนดพันธกรณีของรัฐภาคีตามอนุสัญญาเท่านั้น แต่ยังเป็นพันธกรณีที่มีสถานะเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศที่ทำให้ประเทศไทยนอกจากจะมีหน้าที่ในฐานะรัฐภาคีของอนุสัญญาแล้ว ประเทศไทยยังมีหน้าที่ในฐานะที่เป็นรัฐภายใต้สังคมนกฎหมาย สังคมนานาอารยประเทศที่ต้องดูแลรักษาททรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเลด้วย แนวคำพิพากษาของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ หรือคำชี้ขาดของคณะตุลาการกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ (ITLOS) ได้ย้ำว่าหน้าที่ดังกล่าวเป็นพันธกรณีที่มีลักษณะเป็น *Erga Omnes* คือเป็นหน้าที่ของรัฐทุกรัฐที่มีต่อสังคมนระหว่างประเทศ ถ้าประเทศไทยทำผิดหน้าที่ดังกล่าว รัฐอื่นแม้จะอยู่ต่างภูมิภาคก็สามารถหยิบยกมาฟ้องคดีได้โดยไม่ต้องเป็นรัฐที่ได้รับผลกระทบโดยตรง

โครงการที่ประเทศไทยจะดำเนินการนั้นจะเป็นการเชื่อมต่อทะเลเข้าด้วยกันคือทะเลอันดามันและทะเลอ่าวไทย เมื่อสองฝั่งทะเลเชื่อมต่อเข้าด้วยกันจะมีลักษณะเป็นช่องแคบได้หรือไม่ ความเห็นส่วนตัวของผู้บรรยายเห็นว่าไม่ได้มีลักษณะที่เป็นไปตามนิยามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล เพราะไม่ได้เป็นช่องแคบที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ ในทางกฎหมาย คลองที่จะขุดอาจเรียกว่าเป็นทางน้ำระหว่างประเทศ (International Waterway) และเป็น Inter Oceanic ด้วยในขณะเดียวกัน การไม่มีลักษณะเป็นช่องแคบนั้นมีข้อดีคือการขุดคลองจะทำให้พื้นที่ที่เคยเป็นแผ่นดินกลายเป็นเส้นทางน้ำซึ่งยังคงเป็นส่วนหนึ่งที่อยู่ในอำนาจอธิปไตยของประเทศไทย หากประเทศไทยดำเนินการเองทุกประการ ประเทศไทยจะสามารถปิดน่านน้ำเมื่อใดก็ได้ ทำนองเดียวกันกับประเทศไทยสามารถปิดน่านน้ำภายในเมื่อใดก็ได้ ส่วนคลองปานามาหรือ คลองสุเอซที่เรือรบผ่านได้นั้นเป็นเพราะคลองดังกล่าวเป็นคลองระหว่างประเทศซึ่งมีสนธิสัญญาที่ทำกำกับไว้ โดยรัฐที่ขุดคลองนั้นได้วางแผนไปไกลกว่าประโยชน์ทางเศรษฐกิจว่าการขุดคลองเป็นการเปลี่ยนภูมิรัฐศาสตร์ในทางการเมืองระหว่างประเทศทั้งหมด เพราะฉะนั้นเมื่อรัฐที่รับขุดคลองเข้าไปทำการขุดแล้วอาจจะทำ

ข้อตกลงนี้ไว้ด้วยเพื่อรองรับผลประโยชน์ของรัฐที่เข้าไปดำเนินการชุดด้วย สิทธิในการผ่านของเรือรบจึงเป็นสิทธิที่ถูกกำกับด้วยสนธิสัญญาระดับทวิภาคี ตัวอย่างเช่น Panama Treaty ที่ต้องกล่าวยกตัวอย่างเช่นนี้เพราะประเทศไทยคงไม่มีความสามารถในการชุดคลองเองได้ ไม่มีความสามารถทางเศรษฐกิจ หรือไม่มีทรัพยากรที่สามารถทำได้ การชุดคลองไทยจึงต้องดำเนินการในรูปแบบที่ให้รัฐอื่นที่มีความสามารถมากกว่ามาชุดให้ จึงเป็นที่คาดหมายได้ว่าจะมีข้อตกลงในเรื่องเหล่านี้ในการชุดคลองไทยเช่นกัน

นอกจากนี้การชุดคลองเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนในประเทศไทย โครงการ EEC (Eastern Economic Corridor) ยังไม่มีขนาดใหญ่เท่านี้ทั้งในแง่ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และขนาดของเศรษฐกิจ เพราะฉะนั้นการให้รัฐอื่นมาดำเนินการชุดคลองให้จึงเป็นโครงการที่เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อเศรษฐกิจ ทรัพยากรธรรมชาติตามความหมายของรัฐธรรมนูญ ซึ่งผู้บรรยายเห็นว่าความตกลงดังกล่าวเป็นเรื่องที่สภาฯ ต้องเห็นชอบด้วย

ที่กล่าวไปข้างต้นเป็นประเด็นเรื่องความมั่นคง ประเด็นต่อไปเป็นประเด็นทางกฎหมายสิ่งแวดล้อม ความไม่ชัดเจนด้านนโยบายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมอาจส่งผลกระทบต่อคนในพื้นที่ จากประสบการณ์ส่วนตัวของผู้บรรยายที่เคยเป็นคนพื้นที่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีที่ได้รับผลกระทบคนหนึ่งในอดีต เมื่อ 20 – 30 ปีที่แล้วที่เคยมีการตัดสินใจว่าการชุดคลองไทยอาจไม่คุ้มค่าจึงมีโครงการใหม่ขึ้นมาแทนคือโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Southern Seaboard) และมีโครงการ Southern Seaboard Land Bridge มีการตัดถนนเชื่อมต่อระหว่างอำเภออ่าวลึก จังหวัดกระบี่และสิ้นสุดที่อำเภอกาญจนดิษฐ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นถนนขนาดใหญ่ ตรงกลางมีแนววางท่อ มีแนวทางรถไฟเรียวยาว แต่ปัจจุบันยังไม่มีท่อและรถไฟ โดยโครงการดังกล่าวนี้ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำและมีการเพิกถอนพื้นที่อุทยานฯ ทุกวันนี้จะไม่สามารถพบนกน้ำซึ่งเป็นสัตว์ป่าหายากเหลืออยู่ มีแต่ต้นปาล์ม เป็นการแลกความเจริญทางเศรษฐกิจกับความสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ ในความเห็นส่วนตัวของผู้บรรยายเห็นว่า ประเทศไทยนับแต่มีการเปลี่ยนแปลงการปกครองใน พ.ศ. 2475 ยังไม่ได้ให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมเท่าที่ควร

หากพิจารณาถึงความความผูกพันที่ประเทศไทยได้ให้ไว้กับนานาประเทศในการจะปฏิบัติตาม Sustainable Development Goals (SDGs) โดยมีข้อที่เกี่ยวข้องโดยตรงคือ ข้อ 14 ซึ่งมุ่งเน้นในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรวมถึงความหลากหลายทางชีวภาพทางทะเลเป็นเป้าหมายที่ประเทศไทยได้ไปผูกพันไว้ ประเทศไทยต้องตอบสนองต่อข้อที่ได้ไปผูกพันไว้ในทางสิ่งแวดล้อมอย่างไร ต้องอธิบายได้ว่าโครงการชุดคลองไทยตอบสนองต่อเป้าหมาย SDGs ข้อ 14 และ 15 (ความหลากหลายทางชีวภาพบนบก) อย่างไร ประเทศไทยต้องอธิบายให้ได้ว่าจะมีการสร้างสมดุลระหว่างสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจอย่างไร

ประเด็นต่อมาคือเรื่องความหลากหลายทางชีวภาพ เมื่อมีการชุดคลองจะมีการพัฒนาความหลากหลายทางชีวภาพข้ามทะเล ประเทศไทยมีพันธกรณีตาม ข้อ 196 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ว่ารัฐจะต้องไม่นำเข้าไปในสิ่งมีชีวิตชนิดใหม่หรือสิ่งมีชีวิตต่างถิ่นรุกราน ด้วยสภาพทางชีววิทยาในทะเลอันดามันและอ่าวไทย

เป็นคนละระบบนิเวศกัน หากมีการเชื่อมต่อกันจะไม่สามารถทราบได้เลยว่าจะมีการถ่ายโอนสิ่งมีชีวิตที่จะทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงทางสิ่งแวดล้อมอย่างไร แต่สิ่งที่ปรากฏชัดคือหน้าที่ตามกฎหมายที่รัฐต้องป้องกันไม่ให้สิ่งเหล่านี้เกิดขึ้น

ประเด็นต่อไปเป็นเรื่องภาวะมลพิษทางทะเลที่มีแหล่งกำเนิดมาจากบนบก (ข้อ 207 ของ UNCLOS) ซึ่งบัญญัติถึงพันธกรณีในการป้องกันภาวะมลพิษทางทะเลที่มีแหล่งกำเนิดจากบนบกที่หมายรวมถึงการเคลื่อนย้ายของตะกอนด้วยการขุดคลองสามารถทำให้เกิดการทำลายระบบนิเวศหรือการเปลี่ยนแปลงรูปลักษณ์ทางกายภาพของสิ่งแวดล้อมในบริเวณที่ดำเนินการตามโครงการ หรืออาจมีการเคลื่อนย้ายของตะกอนซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษจากบนบกอันเป็นปัญหาหลักของมลพิษทางทะเลได้

ปัญหาข้างต้นนี้ยังไม่รวมไปถึงสภาพแวดล้อมของบริเวณด้ามขวาน (กระอี่โคโชน) ของประเทศไทยซึ่งในทางกฎหมายสิ่งแวดล้อมยังต้องพิจารณาถึง ข้อ 194 (5) ที่รัฐภาคีมีหน้าที่ต้องคุ้มครองระบบนิเวศที่อ่อนไหว หรือหายากอย่างยิ่งวด โดยมีมาตรฐานทางกฎหมายในการดูแลไม่ใช่การใช้มาตรฐานตามปกติ ประเทศไทยต้องใช้มาตรฐานที่สามารถตอบได้ว่าโครงการหรือกิจการที่จะดำเนินการจะไม่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อระบบนิเวศนั้น มีคำพิพากษาของศาลในหลายคดีที่ตัดสินเกี่ยวกับ ข้อ 194 (5) นี้ เช่น คดีในทะเลจีนใต้ (South China Sea) คดี Chagos Marine Protected Area ที่ตัดสินโดย Permanent Court of Arbitration (PCA) ในปี ค.ศ. 2015 และคดี Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay) ค.ศ. 2010 ที่มีการตัดสินว่าในโครงการหรือกิจกรรมที่จะส่งผลกระทบต่ออย่างร้ายแรง หรืออาจทำให้กลับคืนสู่สภาพเดิมไม่ได้ รัฐจะต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันล่วงหน้าตามหลักการป้องกันล่วงหน้า (Precautionary Principle) หลักดังกล่าวนี้อาจเข้ามาเกี่ยวข้องในการตีความ การกระทำ และการใช้บังคับกฎหมาย ปัญหาคือประเทศไทยตระหนักถึงหลักการนี้หรือไม่ นอกจากนี้ในคดีที่ตัดสินโดย International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS) คดี Southern Bluefin Tuna ในความเห็นเฉพาะตน (Separate Opinion) ของ Judge Laing ได้มีการปรับใช้หลักการป้องกันล่วงหน้าด้วย ดังนั้นรัฐต้องมีมาตรการในการรองรับผลที่จะเกิดขึ้นในประเด็นนี้ด้วย

ประเด็นสำคัญอีกประการหนึ่งคือไม่ว่าคลองจะตัดผ่านจุดใด จะต้องมีการตัดผ่านด้ามขวาน การขุดคลองอาจจะไม่ได้ตัดตรงผ่านเข้าไปในอุทยานแห่งชาติ หรืออาจจะไม่ได้ตัดตรงเข้าไปในพื้นที่ชุ่มน้ำ แต่ไม่ได้หมายความว่าไม่ส่งผลกระทบต่อทางสิ่งแวดล้อม ในระบบกฎหมายระหว่างประเทศ กฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ เป็นระบบที่มีความซับซ้อน ต้องมีใช้การตีความอย่างเป็นระบบ (Systemic Integration) UNCLOS อ้างไปถึงกฎหมายสนธิสัญญาไม่ว่าจะเป็นระดับภูมิภาคหรือระดับพหุภาคีด้วย จึงไม่สามารถหลีกเลี่ยงที่จะกล่าวถึง Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora (CITES) ซึ่งคุ้มครองสิ่งมีชีวิตที่มีความสำคัญหายาก และนอกจากนี้ยังมี Convention on Wetlands of International Importance Especially as Waterfowl Habitat (Ramsar Convention) แม้การขุดคลองไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ชุ่มน้ำ แต่ถ้าส่งผลกระทบต่อรัฐภาคีในความตกลงที่เราไปผูกพันไว้ให้ได้ ที่สำคัญที่สุดในปัจจุบันคือ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยความหลากหลายทางชีวภาพ (Convention on Biological Diversity) ซึ่งคุ้มครองสัตว์ คุ้มครองพืช และที่สำคัญที่สุดคือคุ้มครองถิ่นที่อยู่อาศัยตามธรรมชาติ การขุด

คลองมีความเสี่ยงในทางกฎหมายระหว่างประเทศที่ประเทศไทยต้องพิจารณา ทั้งนี้อาจยังรวมไปถึงอนุสัญญาว่าด้วยการคุ้มครองมรดกโลกทางวัฒนธรรมและทางธรรมชาติ (The World Heritage Convention) อีกด้วย ซึ่งประเด็นเหล่านี้เป็นประเด็นข้อกังวลเกี่ยวกับเรื่องสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ เป็นเรื่องที่น่าจะเกิดข้อพิพาทกันระหว่างประเทศขึ้นซึ่งไม่สามารถหยีบยกกฎหมายภายในขึ้นอ้างได้

ในประเด็นอนุสัญญาระหว่างประเทศระดับทวิภาคีที่ประเทศไทยเคยทำกับสหราชอาณาจักรในปี ค.ศ. 1946 (Anglo-Thai Peace Treaty) ที่เรียกว่าสนธิสัญญาระงับสถานะของสงครามโลกครั้งที่ 2 ใน ข้อ 7 เขียนไว้ว่ารัฐไทยไม่สามารถขุดคลองกระได้ถ้าไม่ได้รับความยินยอมจากรัฐบาลสหราชอาณาจักรก่อน แม้ในปัจจุบันสหราชอาณาจักรจะไม่ได้มีอิทธิพลในภูมิภาคนี้แล้ว แต่หากมีการขุดคลองอาจมีประเด็นปัญหาเกี่ยวกับสนธิสัญญานี้ได้จากการสืบสิทธิทางกฎหมายในกฎหมายระหว่างประเทศของรัฐที่เคยเป็นอาณานิคมของสหราชอาณาจักร เช่น ประเทศสิงคโปร์ ประเทศมาเลเซีย และประเทศเมียนมาร์ แม้มีการกล่าวกันว่าความตกลงดังกล่าวอาจจะยกเลิกไปแล้ว ต้องขอเรียนถามว่าประเทศไทยเคยได้รับความยินยอมให้ยกเลิกข้อตกลงดังกล่าวจากประเทศอื่นหรือไม่ เพราะจะขอยกเลิกฝ่ายเดียวไม่ได้ ผู้บรรยายขออนุญาตแสดงความเห็นและตั้งเป็นข้อสังเกตไว้และที่น่าเสนอในประเด็นนี้เพราะเป็นความเสี่ยงทางกฎหมายอย่างหนึ่งที่ประเทศไทยจะต้องตอบคำถามในทุกเวทีที่ต่อนานาประเทศเกี่ยวกับโครงการขุดคลองนี้

ขอยกตัวอย่างปิดท้ายการบรรยาย คลองที่กำลังจะขุดคลองหนึ่งคือ คลอง Nicaragua มีการตั้งคำถามในประเด็นความกังวลในทางสิ่งแวดล้อมภายใต้พันธกรณีที่คล้ายกับประเทศไทยมี ส่วนที่คลองปานามาสามารถขุดได้นั้นอาจจะเป็นเพราะกฎหมายสิ่งแวดล้อมแต่เดิมนั้นไม่มีความชัดเจนเท่าในปัจจุบัน ดังนั้นหากจะมีการขุดคลอง ประเทศไทยจะต้องเผชิญกับความเสี่ยงทางกฎหมายระหว่างประเทศและจะต้องเตรียมการเพื่อชี้แจงและตอบคำถามกับนานาประเทศเกี่ยวกับพันธกรณีตามกฎหมายระหว่างประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยเป็นภาคีซึ่งนอกจากจะต้องมีการวิจัยทางวิทยาศาสตร์ที่น่าเชื่อถือแล้วยังต้องเป็นที่ยอมรับอีกด้วย

### ศาสตราจารย์ ดร. ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

อาจารย์นพรได้นำเสนอมุมมองอีกมุมมองหนึ่งซึ่งอาจจะไม่เคยมีการนำเสนอมาก่อน หากหน่วยงานใดจะนำข้อมูลจากการสัมมนาในวันนี้ไปใช้ว่าประเทศไทยควรจะขุดคลองหรือไม่ก็จะมีมิติทางสิ่งแวดล้อมซึ่งนอกจากมิติทางสิ่งแวดล้อมที่เป็นเรื่องวิทยาศาสตร์ ประเด็นเรื่องสิ่งแวดล้อมก็ยังเป็นประเด็นทางกฎหมายด้วย กฎหมายและอนุสัญญาต่างๆ ที่ประเทศไทยเป็นภาคีอาจทำให้ประเทศไทยต้องปฏิบัติตามพันธกรณีเหล่านั้น ซึ่งจะต้องไปพิจารณาเงื่อนไขต่างๆ ในการปฏิบัติตามเพื่อให้สามารถดำเนินการขุดคลองได้โดยไม่ผิดกฎหมายระหว่างประเทศหรือข้อตกลงระหว่างประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยได้ทำไว้

วิทยากรท่านต่อไปจะให้ข้อมูลทางด้านโลจิสติกส์และการขนส่ง ขอเชิญอาจารย์ประพันธ์

## รองศาสตราจารย์ ประพันธ์ โลหะวิริยศิริ (วิทยากร)

เนื่องจากผู้บรรยายเป็นนักเศรษฐศาสตร์ด้านพาณิชย์ จึงขอกำหนดหัวข้อการบรรยายเป็นหัวข้อในเชิงเศรษฐกิจและโลจิสติกส์เป็น 3 เรื่องใหญ่ๆ คือ ความคุ้มค่าในการขุดคลอง อุสาหกรรมต่อเนื่องจากการขุดคลอง และ บทเรียนของประเทศไทยและต่างประเทศที่เกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือ

ขอก้าวในเบื้องต้นก่อนว่าเศรษฐศาสตร์เป็นเรื่องของความคุ้มค่า ผู้บรรยายไม่ปฏิเสธการขุดคลองหากดำเนินการแล้วมีความคุ้มค่าและเป็นเหตุเป็นผลทางเศรษฐกิจจริง ส่วนข้อมูลที่จะนำมาเสนอในวันนี้เป็นข้อมูลที่มีแหล่งอ้างอิงสามารถสืบค้นได้ในปัจจุบัน การคำนวณที่จะนำเสนอในวันนี้เป็นการคำนวณแบบคร่าวๆ เนื่องจากเรือแต่ละลำมีอัตราการบริโภคทรัพยากรที่ไม่เหมือนกันขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ การคำนวณที่จะนำเสนอจึงเป็นการคำนวณเพื่อเสนอกรอบความคิดให้เห็นภาพเท่านั้น

### 1. ความคุ้มค่าในการขุดคลอง

ผู้บรรยายได้ข้อมูลจากคณะกรรมการวิสามัญขุดคลองไทย โดยมีข้อสังเกตว่าหลังจากเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2563 ไม่มีการอัปเดตข้อมูลรายงานดังกล่าวซึ่งไม่ทราบว่าจะด้วยสาเหตุใด อย่างไรก็ตามในเชิงเศรษฐกิจเหตุผลหลักในการขุดคลองคือการมีรายได้จากค่าผ่านคลอง การมีรายได้ที่เพิ่มขึ้นของประชาชนในพื้นที่ในช่วงก่อสร้าง หากก่อสร้างเสร็จแล้วและมีการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมก็จะมีรายได้จากพื้นที่เหล่านั้น ดังนั้นประเด็นที่จะต้องมีการพิจารณาคือในเชิงเศรษฐกิจจะมีความคุ้มค่าจริงหรือไม่ ในการศึกษาความเป็นไปได้อาจเริ่มจากกรอบแนวคิดที่คิดว่าคิดว่าการจะดำเนินโครงการใด ขอบเขตของโครงการนั้นเป็นอย่างไร หากแนวคิดนั้นมีความน่าสนใจ ลำดับต่อไปจึงไปทำ Pre-fease ถ้าขั้นตอนนี้ทำแล้วเป็นเหตุเป็นผล จึงเริ่มดำเนินการขั้นตอนต่อไปในขั้น Feasibility Study หลังจากนั้นหากพิจารณาแล้วไม่ขัดต่อข้อกำหนดหรือหลักเกณฑ์ต่างๆ จึงไปดำเนินการจริง (Implement) ขั้นตอนการดำเนินการเช่นนี้เป็นการดำเนินการตามกรอบในเชิงเศรษฐศาสตร์

Feasibility Study ไม่ได้พิจารณาแค่เรื่องเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ยังมีเรื่อง Legal Feasibility สิ่งแวดล้อม และการจัดการต่างๆ ที่จะต้องพิจารณาประกอบอีกด้วย แต่ที่สำคัญหากพิจารณาเชิงเศรษฐศาสตร์จะต้องพิจารณาในมุมมองการตลาด และกลุ่มลูกค้า โดยสามารถใช้แบบจำลองที่เรียกว่า Business Canvas Model เพื่อจะประเมินว่าผู้ใดจะเป็นลูกค้าของธุรกิจ จะจัดการอย่างไร และรายได้จะเกิดขึ้นได้อย่างไร ปัจจุบันยังไม่พบว่าคณะกรรมการที่ดำเนินการศึกษาในเรื่องนี้ได้พิจารณาในประเด็นเหล่านี้แล้ว

ประเด็นต่อมา Value Proposition ในการขุดคลองไทยคืออะไร สิ่งที่ถูกนำเสนอมาโดยตลอดคือ การที่เรือแล่นผ่านคลองไทยแล้วจะประหยัดเวลาเมื่อเทียบกับการแล่นโดยไม่ผ่านคลองไทย เช่น แล่นผ่านช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนดา หรือช่องแคบลมบก รายได้หลักจากการขุดคลองไทยคือค่าผ่านทางซึ่งจะเป็นไปตามจำนวนเรือ และอัตราค่าผ่านทางที่จะเก็บ



อัตราค่าผ่านคลองจะเก็บได้เท่าใดนั้นต้องพิจารณาจากอัตราค่าใช้จ่ายที่ลูกค้าสามารถประหยัดไปได้ โดยคำนวณได้จากระยะเวลาที่ประหยัดลงได้ ซึ่งเวลาสามารถแปลงมาเป็นจำนวนเงินที่ประหยัดลงได้โดยเอาต้นทุนต่อวันของเรือและปริมาณน้ำมันที่ใช้มาคำนวณ ดังนั้นการพิจารณาเวลาที่ประหยัดได้นั้นจึงเป็นเรื่องสำคัญ จากรายงานของรัฐสภา กล่าวว่า จะประหยัดเวลาได้ 2 – 5 วัน แต่เมื่อคำนวณแล้วต้องพิจารณาจากต้นทางที่เรือเดินทาง และปลายทางที่เรือจะไป ถึง เพราะเส้นทางจากต้นทางไปยังปลายทางนั้นสามารถใช้ได้หลายทางต้องพิจารณาตัวเลือกของลูกค้าประกอบด้วย และการผ่านคลองจะต้องมีกระบวนการต่างๆ ในการผ่านคลอง ต้องลดระดับความเร็ว ต้องมีการใช้บริการนำร่อง และเรือไม่สามารถแล่นเต็มกำลังเช่นเดียวกับในทะเลลึกได้ ปัจจัยที่ได้กล่าวมานี้ต้องนำมาร่วมพิจารณาประกอบด้วย

ขอยกตัวอย่างคลองปานามา การแล่นเรือจากนิวยอร์กไปซานฟรานซิสโก หากใช้คลองปานามาจะย่นระยะทางลงได้ประมาณ 8,000 ไมล์ทะเล กรณีคลองสุเอซ หากต้นทางอยู่ที่ประเทศโมร็อกโกและต้องการแล่นเรือไปยังตะวันออกไกลต้องแล่นผ่านทะเลเมดิเตอร์เรเนียนแล้วผ่านคลองสุเอซ แต่ถ้าต้นทางอยู่ที่คูเวตและต้องการขนส่งน้ำมันไปยุโรป การผ่านคลองสุเอซจะประหยัดในแง่ระยะทางได้มากกว่า ดังนั้นการอ้างเรื่องการประหยัดเวลาต้องพิจารณาต้นทางและปลายทางประกอบด้วย

คุณภมรินทร์อดีตประธานสมาคมเจ้าของเรือไทยได้นำเสนอผลการคำนวณเรื่องการประหยัดระยะเวลาในการเดินทางหากมีการขุดคลอง ต่อคณะกรรมการวิสามัญขุดคลองไทย โดยพิจารณาจากเส้นทาง 9A โดยแล่นในบริเวณทะเลอันดามันที่เป็นน้ำตื้นมีระยะทางประมาณ 24 ไมล์ทะเล มีเส้นทางเข้ามาทางช่องใต้เกาะลันตา จังหวัดกระบี่แล้วออกไปฝั่งอ่าวไทยบริเวณอำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช ระยะทางโดยรวมที่เรือไม่สามารถแล่นในทะเลเปิดได้มีประมาณ 127 ไมล์ทะเล สมมติว่าเรือจอดหรือเริ่มต้นเดินทางจากเมืองอาเจะห์ในประเทศอินโดนีเซีย และใช้เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกาจะมีระยะทาง 1,550 ไมล์ทะเล แต่ถ้ามีคลองไทยจะใช้ระยะทาง 1,257 ไมล์ทะเล ความเร็วที่แล่นในคลองจะมีความเร็วประมาณ 9 นอต ส่วนในทะเลเปิดแล่นได้ 19 นอต จากเมืองอาเจะห์ไปถึงจุดตัดเดียวกันกับกรณีผ่านช่องแคบมะละกาจะใช้เวลา 3 วัน 4 ชั่วโมง 28 นาที ในกรณีแล่นในช่องแคบมะละกาด้วยความเร็ว 19 นอต ใช้เวลา 3 วัน 9 ชั่วโมง 35 นาที ดังนั้นระยะเวลาที่ต่างกันเท่ากับ 5 ชั่วโมง 11 นาที ไม่ใช่ 2 – 5 วัน

ผู้บรรยายขอคำนวณรูปแบบใหม่ แบ่งเป็น 3 กรณี แต่ใช้ความเร็วในการผ่านคลอง 7.5 นอต โดยเทียบเคียงกับความเร็วที่ใช้ได้ในคลองสุเอซ

1. กรณีเรือคอนเทนเนอร์ขนาด 24,000 ตู้ที่แล่นในเส้นทางตะวันออกไกล - ยุโรป มีความเร็ว 22 นอต พบว่าแล่นผ่านคลองไทย กับช่องแคบมะละกาใช้เวลาต่างกัน 7 ชั่วโมง

2. กรณีเรือบรรทุกน้ำมันประเภท Very Large Crude Carriers (VLCC) เรือประเภทนี้จะเป็นกลุ่มลูกค้าหลักในการขนส่งเชื้อเพลิงจากตะวันออกกลางไปตะวันออกไกล เช่น ประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น หรือประเทศเกาหลีใต้ ความเร็วเรือ 14 – 15 นอต เมื่อคำนวณเปรียบเทียบทั้งผ่านคลองไทย ช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนดา และช่องแคบลมบก ต้น

ทางจากเมืองคูเวตไปเมืองหนิงปัวซึ่งเป็นเมืองทำน้ำมันของประเทศจีนที่มีโรงกลั่นน้ำมัน หากเปรียบเทียบเส้นทางผ่านคลองไทยกับผ่านช่องแคบมะละกาเรือจะประหยัดเวลาเพียง 18 – 20 ชั่วโมง เท่านั้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความเร็วของเรือแต่ละลำ ยิ่งเรือแล่นได้เร็วก็ยิ่งประหยัดเวลาได้น้อย

3. กรณีเรือที่ขนแร่เหล็กซึ่งเป็นเรือที่ขนส่งสินค้า Dry Bulk จากปริมาณแร่เหล็กที่ใช้ทั่วโลกปีละ 1,400 ล้านตัน ประเทศจีนเป็นประเทศนำเข้าแร่เหล็กจำนวนมากถึงปีละ 1,000 ล้านตัน โดย 300 ล้านตันเป็นแร่เหล็กที่มีการขนส่งมาจากประเทศบราซิล ส่วนที่เหลือจะมาจากประเทศออสเตรเลีย ดังนั้นกลุ่มลูกค้าอีกกลุ่มที่มีความเป็นไปได้ว่าจะมาใช้คลองไทยคือกลุ่มเรือขนแร่เหล็กจากประเทศบราซิล เมื่อคำนวณแล้วเรือที่แล่นจากประเทศบราซิลไปยังประเทศจีนด้วยความเร็ว 14 – 15 นอต เมื่อเปรียบเทียบกับช่องแคบมะละกาจะประหยัดเวลา 6 – 18 ชั่วโมงแต่หากเทียบกับช่องแคบซุนดา หรือช่องแคบลมบกจะประหยัดเวลาเยอะกว่าประมาณหนึ่งวันเศษ

เมื่อพิจารณาตัวเลขโดยละเอียดจะสามารถสรุปได้ว่าผลลัพธ์ความประหยัดจะไม่ใช่ว่า 2 – 5 วัน ความสำคัญของการประหยัดจำนวนวันคือหากประหยัดวันได้มากก็จะสามารถประหยัดเงินได้มากด้วย อย่างไรก็ตามจำนวนเงินที่เจ้าของเรือสามารถประหยัดได้นั้น ย่อมไม่ใช่จำนวนเงินที่จะนำมาจ่ายเป็นค่าผ่านคลองทั้งหมด เช่น หากเจ้าของเรือประหยัดระยะเวลาคำนวณเป็นเงินได้ 100 บาท เจ้าของเรือคงไม่นำเงินทั้งหมดมาจ่ายเป็นค่าผ่านคลอง

อัตราค่าผ่านคลองควรจะเป็นเท่าใดนั้น อาจคิดได้จากการแปลงค่าความประหยัดมาเป็นเงินโดยต้องพิจารณาดำเนินการของเรือต่อวัน ในทางเศรษฐศาสตร์หรือทางธุรกิจพาณิชย์ ต้นทุนหลักต่อวันของเรือคือ Capital Cost ซึ่งอาจจะเป็นเงินทุน เงินกู้ หรือค่าเสื่อมราคา ในส่วนนี้เรียกว่า Capital Expenditures (CAPEX) อีกส่วนหนึ่งคือ Operating Expenditures (OPEX) คือค่าดำเนินการต่างๆ ของเรือ เช่น ค่าจ้างและค่าอาหารของลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาตัวเรือ และค่าประกันภัยตัวเรือ หากเรือแล่นจะมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นคือค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เรือได้ใช้ จากกรอบความคิดนี้ทำให้สามารถคำนวณได้ เช่น เรือ VLCC ขนส่งน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางไปยังตะวันออกไกล ต้นทุน Charter Hire 30,000 เหรียญต่อวัน (ประมาณ 900,000 บาทต่อวัน) โดยปกติเรือ VLCC จะใช้น้ำมันเฉลี่ย 90 – 100 ตัน ราคาน้ำมันที่ประเทศสิงคโปร์เมื่อวันที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2563 ราคาตันละ 311 เหรียญ เมื่อคำนวณแล้วประหยัด 1 วันคิดเป็นเงินประมาณ 60,000 เหรียญ (ต้นทุน Charter Hire ต่อวัน 30,000 เหรียญ รวมกับ ค่าน้ำมัน 311 เหรียญต่อตัน x 100 ตัน = 31,100 เหรียญ รวมเป็น 61,100 เหรียญ) ถ้าประหยัดแค่ครึ่งวันย่อมหมายถึงประหยัดได้ 30,000 เหรียญ หรือประหยัดได้ 6 ชั่วโมงก็คิดเป็นเงิน 15,000 เหรียญ มีผู้กล่าวว่าวันหนึ่งจะประหยัดได้ถึง 267,000 เหรียญ ผู้บรรยายไม่ทราบว่ามีผู้คำนวณโดยอาศัยข้อมูลจากแหล่งใดจึงมีความแตกต่างกับที่ผู้บรรยายคำนวณได้เป็นจำนวนมาก

อย่างไรก็ตามการคำนวณข้างต้นจะมีความซับซ้อนมากขึ้นเพราะ ต้นทุน Charter Hire และราคาน้ำมันไม่เคยคงที่ ราคา Charter Hire ที่ Clarksons (บริษัทนายหน้าเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก) ได้ทำดัชนีไว้ตั้งแต่ ค.ศ. 1972 ปรากฏว่าในปี 2009 - 2010 เรือ VLCC มีอัตราค่าเช่าสูงถึงวันละ 90,000 เหรียญ ในขณะที่ต่ำสุดเหลือเพียง 19,000 เหรียญ เรือ Aframax (เรือบรรทุกน้ำมันขนาดกลาง) มีอัตราค่าเช่าสูงสุดวันละ 43,000 เหรียญ และต่ำสุดวันละ 12,000 เหรียญ เรือ

Dry Bulk (เรือขนแร่) ขนาดประมาณ 170,000 เดทเวทตัน เคยมีค่าเช่าสูงถึงวันละ 165,000 เหรียญ เรือ Panamax วันละ 80,000 เหรียญ แต่ช่วงที่เศรษฐกิจตกต่ำราคาได้ลงไปเหลือเพียงวันละ 5,000 เหรียญ ราคาน้ำมันก็เช่นกัน Marine Fuel Oil เคยขึ้นสูงถึง 720 เหรียญต่อดัน และเคยตกต่ำลงถึง 120 เหรียญต่อดัน

ตัวเลขความผันผวนดังกล่าวส่งผลให้การตั้งราคาผ่านคลองประเมินได้ยาก ในการตั้งราคาผ่านคลองจะต้องพิจารณาว่าเรือประหยัดได้เท่าใด แต่ปัญหาคือตัวเลขความประหยัดก็ผันผวน หากหาค่าประมาณได้ก็ยังไม่สามารถเก็บได้เต็มจำนวนที่เรือประหยัดได้ ผู้บรรยายจึงได้ทดลองทำ Scenario โดยประมาณการณ์จากเรือ VLCC ที่มีตัวเลขราคา Charter Hire สูงสุดและต่ำสุดตามข้อมูลข้างต้นมาหาค่าเฉลี่ยแบบคร่าวๆ กรณีเรือ VLCC ค่ากลางหนึ่งวันที่เรือสามารถประหยัดได้ประมาณ 96,000 เหรียญ หากจะเก็บร้อยละ 50 ก็จะได้ 48,000 เหรียญ หรือร้อยละ 60 ก็จะได้ประมาณ 58,000 เหรียญ แต่คงเป็นไปได้ยากที่จะเก็บได้ถึง 100,000 เหรียญต่อลำต่อเที่ยวตามที่มีการกล่าวอ้างกัน ส่วนกรณีเรือที่มีขนาดเล็กลงมาอัตราการประหยัดของเรือขนาดเล็กก็จะมีจำนวนน้อยลงด้วย ราคาผ่านคลองที่จะเก็บได้ก็จะลดลงไปอีก อาจจะเหลือลำละไม่กี่พันเหรียญก็ได้

ค่าผ่านคลองโดยเฉลี่ยของคลองสุเอซจะเก็บได้ประมาณ 250,000 เหรียญต่อลำต่อเที่ยว คลองปานามาเก็บได้ 270,000 เหรียญต่อลำต่อเที่ยว คลองคิล 5,000 เหรียญต่อลำต่อเที่ยว จากตัวเลขราคาผ่านทางของคลองต่างๆ สะท้อนให้เข้าใจได้ว่าค่าผ่านคลองนั้นสามารถเก็บได้ตามความประหยัดที่เกิดตามระยะทาง

อีกประเด็นหนึ่งคือจำนวนเรือที่จะมาใช้คลอง ในปี ค.ศ. 2019 ในคลองปานามา มีเรือผ่านประมาณ 13,000 ลำ คลองสุเอซประมาณ 18,000 ลำ และคลองคิลประมาณ 28,000 ลำ ส่วนช่องแคบมะละกาสถิติจำนวนเรือที่ผ่านในปี ค.ศ. 2018 มีเรือผ่าน 85,030 เที่ยว ส่วนมากเป็นเรือขนาดประมาณ 300 ตันกรอสขึ้นไป แต่สถิติไม่ได้ระบุต้นทาง - ปลายทางของเรือ และไม่ได้ระบุว่า เป็นเรือเที่ยวเปล่าหรือเที่ยวหนัก ซึ่งหากเป็นเรือเที่ยวหนักก็มีแนวโน้มที่เจ้าของเรือจะนำค่าระวางบรรทุกสินค้ามาจ่ายเป็นค่าผ่านคลองได้ แต่ถ้าเป็นเรือเที่ยวเปล่าเจ้าของเรืออาจจะไม่ใช้คลองในการผ่านก็ได้เพราะเพิ่มต้นทุนให้กับเจ้าของเรือเอง เรือ Tanker ที่บรรทุกน้ำมันที่กลั่นแล้วจากประเทศสิงคโปร์ไปยังประเทศเยเมนแม้จะมีรายงานว่าผ่านช่องแคบมะละกา แต่ก็ไม่ได้มีความจำเป็นที่จะต้องใช้คลองไทย จะเห็นได้ว่าปริมาณเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกา 80,000 ลำเศษนั้น ไม่น่าจะผ่านคลองไทยทั้งหมด อีกตัวอย่างหนึ่งคือเรือขนส่งถ่านหินจากประเทศอินโดนีเซียไปยังประเทศอินเดีย ในปีหนึ่งๆ ประเทศอินเดียนำเข้าถ่านหินจากประเทศอินโดนีเซียประมาณ 200 ล้านตัน หากใช้เรือที่สามารถบรรทุกได้ 50,000 ตันไปบรรทุกก็จะต้องใช้เรือ 4,000 เที่ยว เมื่อลองวัดระยะทางดูแล้ว หากเรือถ่านหินแล่นออกจากแหล่งถ่านหินในเมืองบันจาร์มาซิน เมืองซามารินดา หรือเมืองกาลิมันตันซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของเกาะบอร์เนียวในประเทศอินโดนีเซียไปยังประเทศอินเดีย โดยระหว่างเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา กับเส้นทางผ่านคลองไทย พบว่าเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกามีระยะทางที่สั้นกว่า กลุ่มเรือเหล่านี้จึงไม่ใช่กลุ่มที่จะมาเป็นลูกค้าของคลองไทย

ผู้บรรยายพบตัวเลขที่วุฒิสมาชิกบันทึกในรายงานใน พ.ศ. 2548 ว่ามีเรือผ่านช่องแคบมะละกาปีละ 520,000 ลำ โดยไม่ได้มีการกล่าวถึงแหล่งอ้างอิง และรายงานต่ออีกว่าต้นทุนเรือคิดเป็นเงินวันละ 10 - 20 ล้านบาท ซึ่งตัวเลขต่างจาก

ที่ผู้บรรยายได้คำนวณและนำเสนอไปข้างต้นว่าประหยัดได้ประมาณวันละ 3 ล้านบาท (96,000 เหรียญ) ตัวเลขเหล่านี้จะต้องมีการตรวจสอบความถูกต้องกัน

ประเด็นต่อไปคือเรื่องความสามารถในการเดินเรือผ่านคลอง ซึ่งเป็นเรื่อง Production Capacity ผู้บรรยายไม่แน่ใจว่าจะมีการขุดคลองในรูปแบบใด จะขุดคลองเป็นเส้นเดียว ขุดสองเส้นขนานกัน หรือขุดสองเส้นขนานกันแล้วมีอีกสองเส้นขนานแต่และข้างด้วย แต่อย่างไรก็ตามเรือไม่สามารถแล่นตามกันได้ ต้องมีการเว้นระยะห่าง เช่น ในคลองสุเอซ ผู้นำร่องจะกำหนดระยะห่างของเรือแต่ละลำประมาณ 1 - 2 ไมล์ทะเล เพื่อป้องกันการชนกันของเรือ หากคำนวณว่าสามารถปล่อยเรือได้ทุก ๆ 15 นาที คลองไทยจะมี Capacity ประมาณ 70,000 เที่ยวเศษต่อปี ทั้งไปและกลับ (ประมาณสูงสุดวันละ 200 เที่ยว) มีงานศึกษาชิ้นหนึ่งอ้างว่าสามารถเดินเรือได้วันละ 600 เที่ยว ผู้บรรยายเห็นว่าไม่น่าเป็นไปได้

ประเด็นต่อไปคือเรื่องจุดคุ้มทุน ในรายงานของคณะกรรมการได้อ้างการศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่งว่าหากขุดคลองกว้าง 400 เมตร ลึก 30 เมตร จะใช้งบประมาณการลงทุน 2.18 ล้านล้านบาท จะมีรายได้จากค่าผ่านคลองประมาณ 1.4 หมื่นล้านบาทต่อปี ซึ่งไม่ปรากฏว่าเป็นรายได้สุทธิแล้วหรือไม่ ในรายงานไม่ได้กล่าวถึง NPV (Net Present Value) และ IRR (Internal Rate of Return) หากลองคำนวณคร่าว ๆ ว่าลงทุน 2.2 ล้านล้านบาท มีรายได้ปีละ 1.4 หมื่นล้านบาท จุดคุ้มทุนจะอยู่ที่ 158 ปี จึงจะคืนทุน แต่ผลลัพธ์อาจเปลี่ยนไปหากรายได้ในปีต่อไปเพิ่มขึ้น มีรายงานอีกฉบับหนึ่งรายงานว่า ลงทุนแบบที่ 1 คือขุดคลองอย่างเดียวและเก็บค่าผ่านคลองอย่างเดียวจะต้องลงทุน 44,700 ล้านเหรียญ ลงทุนแบบที่ 2 ขุดคลอง สร้างท่าเรือ พัฒนาที่ดิน และขายที่ดิน (ไม่รวมค่าเวนคืน) ลงทุน 73,000 ล้านเหรียญ และมีการคาดการณ์ในรายงานฉบับนี้ด้วยว่าจะมีเรือแล่นผ่านในปีแรก (พ.ศ. 2573) 13,000 ลำ อีก 10 ปีต่อมาจะมีเรือแล่นผ่าน 22,000 ลำ และในปี พ.ศ. 2593 จะมีเรือผ่าน 28,000 ลำ มีการระบุค่าผ่านทางของเรือแต่ละประเภทโดยได้ค่าเฉลี่ยปีแรก (พ.ศ. 2573) ประมาณ 28,000 เหรียญต่อลำ ปี พ.ศ. 2583 เฉลี่ย 31,000 เหรียญต่อลำ และ พ.ศ. 2593 เฉลี่ย 36,000 เหรียญต่อลำ ที่น่าสนใจคือในรายงานฉบับดังกล่าวระบุว่าการลงทุนแบบที่ 1 จะมี IRR ร้อยละ 1.82 หากนำไปเปรียบเทียบกับฝากเงินที่ธนาคารซึ่งความเสี่ยงน้อยมากจะได้ดอกเบี้ยร้อยละ 0.5 ชื่อพันธบัตรรัฐบาลมีผลตอบแทนประมาณร้อยละ 2 - 3 ตามรายงานระบุว่าการลงทุนแบบที่ 1 สามารถคืนทุนได้ภายใน 56 ปี หากเป็นการลงทุนแบบที่ 2 สามารถคืนทุนได้ภายใน 35 ปี ซึ่งการศึกษานี้สอดคล้องกับการศึกษาของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยในปี พ.ศ. 2547 - 2548 ว่าจุดคุ้มทุนอยู่ที่ 30 ปี คำถามคือหากรายงานดังกล่าวถูกต้อง ประเทศไทยควรจะเดินหน้าโครงการนี้ต่อไปหรือไม่ เมื่อพิจารณาจากผลตอบแทนและระยะเวลาคืนทุน

## 2. อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการขุดคลอง

อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการขุดคลองอาจมีได้หลายประเภท เช่น อุตสาหกรรมการขนถ่ายสินค้าระหว่างลำเรือ (Transshipment) ปีโตรเคมี โรงกลั่นน้ำมัน อู่ต่อเรือ การแปรรูป ท่อเหล็ก และคาสีโน แต่ที่ผู้บรรยายอยากเน้นคือ อุตสาหกรรมการขนถ่ายสินค้าระหว่างลำเรือ ทำเรือสิงคโปร์ ทำเรือตันจุงปาปัส และทำเรือพอร์ตกลัง สามท่าเรือนี้เป็นท่าเรือที่มี Transshipment เศรษฐกิจของประเทศสิงคโปร์รุ่งเรืองได้เพราะจากการเป็นศูนย์กลาง (HUB) ของเรือคอนเทนเนอร์

หลักการดำเนินงานของเรือคอนเทนเนอร์คือการนำเรือใหญ่แล่นใน Main Port แล้วนำเรือลำเลียง (Feeder) มากระจายสินค้าที่เรียกว่า Hub & Spokes เช่น เส้นทางจากยุโรปมาเอเชีย เรือแม่ที่ใช้ในปัจจุบันมักจะมีขนาดประมาณ 24,000 ตู้ มีเส้นทางการเดินเรือโดยเข้าท่าเรือในยุโรปประมาณ 4 – 5 ท่า แล้วมาเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 1 – 2 ท่า หลังจากนั้นจะเดินเรือต่อไปทางเหนือ (ตะวันออกไกล) อีก 4 – 5 ท่า ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้สินค้าที่มากับเรือจะถูกกระจายโดยเรือลำเลียง เมื่อมาถึงท่าเรือสิงคโปร์ หรือท่าเรือพอร์ตกลังก็จะมีการขนถ่าย (Discharge) ตู้ แล้วเอาเรือลำเลียง (Feeder) มากระจายสินค้าออกไป แต่อย่างไรก็ตามมีข้อเท็จจริงประการหนึ่งที่ผู้อยู่นอกธุรกิจการเดินเรือควรรับทราบคือ สายเดินเรือคอนเทนเนอร์ในปัจจุบันมีเหลือเพียง 3 กลุ่ม มี 10 บริษัทเท่านั้นที่ให้บริการเส้นทางตะวันออกไกล – ยุโรป ได้แก่

- 2M ซึ่งประกอบด้วย MSC กับ Maersk
- Ocean Alliance ซึ่งมีสมาชิก ได้แก่ CMA CGM, Cosco, OOCL และ Evergreen
- The Alliance ซึ่งประกอบด้วย Hapag-Lloyd, ONE, HMM และ Yang Ming

2M ได้สัมปทานท่าเรือตันจุงปาลาปัส 30 ปี (ได้สัมปทานเมื่อประมาณ 10 ปีที่แล้ว) 2M จะต้องผูกพันกับข้อตกลงนี้ไปอีก 20 ปี หากสามารถขุดคลองไทยสำเร็จในอีก 10 ปีข้างหน้า 2M ก็ยังมีสัญญาเหลืออีก 10 ปี แสดงให้เห็นว่ากลุ่มนี้มีแนวโน้มจะไม่มาใช้คลองไทยใน 10 ปีแรก

เมื่อราว 3 ปีก่อนสายเดินเรือ CMA CGM ของประเทศฝรั่งเศสได้เข้าซื้อบริษัท American President Lines (APL) แม้ชื่อบริษัทจะทำให้เข้าใจว่าเป็นบริษัทสัญชาติอเมริกันแต่เมื่อ 10 กว่าปีที่แล้ว APL ถูกสายเดินเรือชื่อ Neptune Orient Lines Limited (NOL) ซื้อ โดย NOL เป็นบริษัทของรัฐบาลสิงคโปร์ ดังนั้นเจ้าของที่แท้จริงของ APL คือรัฐบาลสิงคโปร์ หรือเป็นรัฐวิสาหกิจของประเทศสิงคโปร์ เมื่อรัฐบาลสิงคโปร์ตัดสินใจขาย APL ให้ CMA CGM มีข้อตกลงว่า CMA CGM ต้องใช้ท่าเรือสิงคโปร์เป็น Transshipment ทำให้กลุ่ม Ocean Alliance มีข้อตกลงที่ผูกพันกับประเทศสิงคโปร์และไม่สามารถทำ Transshipment ที่อื่นได้

ส่วนกลุ่มที่เหลือคือ The Alliance ซึ่งเป็นกลุ่มที่เล็กที่สุดเท่านั้นที่จะเป็น Free Market ถ้ามีแผนจะพัฒนาให้คลองไทยเป็น Transshipment จะต้องพิจารณาถึงข้อเท็จจริงเหล่านี้ด้วย

เมื่อขุดคลองไทยมีทางเลือกที่จะเป็น HUB ได้อย่างน้อย 3 ทาง

1. ใช้คลองไทยเป็น HUB หรือ
2. ใช้คลองไทยเป็นเพียงทางผ่านแล้วไปใช้ท่าเรือทางใต้ของเวียดนามเป็น HUB หรือ
3. เลือกแหลมฉบังเป็น HUB

ในปัจจุบัน Throughput (นับทั้งขาเข้าและออก) ของท่าเรือสิงคโปร์มีประมาณ 37 ล้านตู้ แต่เป็นตู้ที่มีปลายทางที่ประเทศสิงคโปร์เองเพียง 1 - 2 ล้านตู้เท่านั้น ที่เหลือคือสินค้าที่มาจากและมีการถ่ายลำเรือ ส่วนท่าเรือพอร์ทกลังมี Throughput ประมาณ 13 ล้านตู้ ที่ท่าเรือตันจุงปาลาปัส มีประมาณ 9 ล้านตู้ ท่าเรือแหลมฉบังมีประมาณ 8 ล้านตู้รวมกับท่าเรือที่กรุงเทพฯอีก 2 ล้านตู้ ท่าเรือที่โฮจิมินห์ 6.85 ล้านตู้ ท่าเรือที่มะนิลา 5 ล้านตู้ และท่าเรือที่จาการ์ต้า 7 ล้านตู้ ถ้าต้องการเปลี่ยน Transshipment HUB จากประเทศสิงคโปร์หรือประเทศมาเลเซียมาเป็นคลองไทย ตู้คอนเทนเนอร์จะต้องเดินทางขึ้นเหนือซึ่งมีระยะทางไกลขึ้น Feeder Cost ก็จะแพงขึ้น ในขณะที่ถ้าตู้คอนเทนเนอร์มาจากประเทศเมียนมาร์ ประเทศเวียดนาม หรือประเทศฟิลิปปินส์ระยะทางจะใกล้ลงและ Feeder Cost จะถูกลงด้วย ข้อมูลเหล่านี้สายเดินเรือจะต้องนำมาใช้ในการตัดสินใจว่าทางใดจะคุ้มค่าง่า ทั้งนี้ภายใต้เงื่อนไขที่ว่าท่าเรือในประเทศไทยจะต้องไม่เก็บค่าธรรมเนียมแพงกว่าในประเทศสิงคโปร์ อย่างไรก็ตามหากพิจารณาที่ตัวเลขแล้ว ตู้คอนเทนเนอร์จะมาจากด้านล่างของคลองไทยเสียมากกว่า จึงมีแนวโน้มที่จะเสียเปรียบในแง่การเป็น HUB ของ Transshipment

ส่วนการจะใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็น HUB นั้น เส้นทางจากจากคลองไทยบริเวณจังหวัดนครศรีธรรมราช มายังแหลมฉบังมีระยะทาง 330 ไมล์ทะเล หากเรือแล่นด้วยความเร็ว 22 นอต จะใช้เวลาประมาณ 15 ชั่วโมง และต้องแล่นออกไปอีกรวมเป็นระยะทางประมาณ 600 ไมล์ทะเล รวมแล้วเสียเวลาไปกลับเกือบ 2 วัน เรือประหยัดเวลาจากการแล่นผ่านคลองไทยมา 6 ชั่วโมง แต่ต้องเสียเวลา 2 วันเพื่อจะทำการ Transshipment ที่แหลมฉบัง แนวทางนี้จึงไม่น่าจะคุ้มค่าง่าหากจะกล่าวถึงการได้ประโยชน์จากการส่งออก ประเทศไทยมีสินค้าส่งออกประมาณ 10 ล้านตู้ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในภาคกลาง สินค้าทางภาคใต้มีเพียง 2 ล้านตู้เท่านั้น อย่างไรก็ตามก็ต้องการ Transshipment อยู่ดี

มีการกล่าวอ้างว่า การสร้างคลองไทยจะแก้ปัญหาเรื่อง Imbalance Container ประเทศไทยส่งออกสินค้านับเป็นตู้คอนเทนเนอร์มีปริมาณมากกว่าที่นำเข้ามาประมาณร้อยละ 30 ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องนำตู้เปล่าเข้ามาเพื่อบรรจุสินค้าส่งออกและการส่งออกจะต้องแบกรับต้นทุนตู้เปล่านี้ด้วย ผู้บรรยายขอตั้งคำถามเป็นข้อสังเกตว่าการขุดคลองไทยจะทำให้ปัญหา Imbalance Container หดไปได้ได้อย่างไร เพราะตราบใดที่ไม่มีการนำเข้าเท่ากับการส่งออก ก็จะต้องมีการนำตู้เปล่าเข้ามาบรรจุสินค้าส่งออกอยู่ดี

ประเด็นการสร้างงาน ในปัจจุบันระบบคอนเทนเนอร์ใช้ระบบ Automation และเครื่องจักรหนักเป็นหลัก ใช้ทรัพยากรมนุษย์น้อยมาก ในท่าเรือบางแห่ง เช่น ท่าเรือรอตเทอร์ดาม มีการใช้หุ่นยนต์แทนแรงงานคนเสียด้วยซ้ำ ในอนาคตท่าเรืออาจจะไม่ได้สร้างงานให้กับคนเป็นจำนวนมาก

ประเด็นต่อมาคือเรื่องเรือเทกองเหลว หากจะสนับสนุนเรื่องนี้จะต้องมีอุตสาหกรรมโรงกลั่น หรือหากต้องการเป็นจุดเติมเชื้อเพลิง (Supply Bunker) ให้เรือที่แล่นผ่านไปมาเหมือนที่ประเทศสิงคโปร์ทำก็จะต้องมีการตั้งโรงกลั่น อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมนี้ในปัจจุบันผู้บรรยายเห็นว่ามีความต้องการ

ส่วนอุตสาหกรรมอื่นๆ หากจะตั้ง Heavy Industry อื่นๆ จะกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างไร จะกระทบธุรกิจท่องเที่ยวหรือไม่ จะตั้งอุตสาหกรรมปิโตรเคมี จะนำก๊าซธรรมชาติจากที่ใดมาดำเนินการเนื่องจากในอ่าวไทยเริ่มหมดแล้ว หรือจะนำเข้า NLG จากสหรัฐอเมริกาหรือกาตาร์ การริเริ่มอุตสาหกรรมเหล่านี้จะต้องพิจารณาถึง Comparative Advantage ด้วย หากจะทำอุตสาหกรรมต่อเรือก็ต้องสร้างอุตสาหกรรมถลุงเหล็กก่อนอย่างเช่นที่ประเทศญี่ปุ่นหรือเกาหลีใต้เคยประสบความสำเร็จมาแล้วคือต้องทำให้เหล็กมีราคาถูกที่สุดก่อนแล้วจึงค่อยต่อยอดไปสู่อุตสาหกรรมต่อเรือ หากจะต่อเรือแต่ไม่ปรากฏว่ามีอุตสาหกรรมถลุงเหล็กก็จะต้องนำเข้าเหล็กซึ่งต้องเสียค่าขนส่งและสุดท้ายก็ไม่สามารถแข่งขันได้ ตัวอย่างเช่นในประเทศเวียดนามเคยมีการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือแต่ไม่มีอุตสาหกรรมถลุงเหล็กคอยสนับสนุน ในที่สุดอุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศเวียดนามจึงไม่ประสบความสำเร็จ ในรายงานที่ผู้บรรยายได้รับมาระบุว่ามีแผนจะสร้างอุตสาหกรรมตัดเรือ (Scrap Industry) ด้วย ซึ่งอุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นอุตสาหกรรมที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก ยิ่งในรายงานฉบับดังกล่าวมีความอ่อนแออยู่มากคือมีแผนจะพัฒนาอุตสาหกรรมที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมแต่ในขณะเดียวกันก็ยังคงต้องการส่งเสริมการท่องเที่ยวจึงต้องกลับมาพิจารณาใหม่ว่าอุตสาหกรรมเหล่านั้นจะไปในทิศทางเดียวกันได้หรือไม่ ผู้บรรยายไม่ปฏิเสธการพัฒนาอุตสาหกรรมต่างๆ แต่ต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าอุตสาหกรรมต่างๆ เหล่านั้นจะมีความเป็นไปได้จริง

ขอตั้งข้อสังเกตเป็นคำถามทิ้งท้ายในหัวข้อนี้ว่าสามคลองที่ได้กล่าวถึงทั้ง คลองสุเอซ คลองคิล และคลองปานามา มีคลองใดที่สามารถพัฒนาอุตสาหกรรมรอบคลองได้หรือไม่

### 3. บทเรียนของประเทศไทยและต่างประเทศที่เกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือ

ขอยกตัวอย่างท่าเรือที่จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร ที่สร้างในสมัยรัฐบาล พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ ด้วยเงิน 2 พันล้านบาท ทุกวันนี้เรือไม่สามารถแล่นได้ ท่าเรือที่สร้างด้วยเงิน 2 พันล้านบาทถูกทิ้งร้างและนำมาทำเป็นลานตากข้าว ท่าเรือระนองก็ไม่บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ในตอนต้นที่ต้องการให้มีเรือคอนเทนเนอร์มาใช้บริการ ท่าเรือศาลาลอยเมื่อสร้างเสร็จแล้วปรากฏว่าท่าเรือมีตลิ่งสูงซึ่งเรือไม่สามารถเข้าจอดได้ ท่าเรือคลองใหญ่ที่จังหวัดตราด ใช้งบประมาณ 1.2 พันล้านบาท เมื่อสร้างเสร็จปรากฏว่าท่าเรือไม่มีทางเข้า ตัวอย่างเหล่านี้เป็นบทเรียนในการพัฒนาท่าเรือที่ไม่ประสบความสำเร็จในประเทศ

ส่วนบทเรียนต่างชาติ ท่าเรือมาคัมปุระมหินทะราชปักชะ ที่ประเทศศรีลังกา โดยประเทศจีนมาดำเนินการศึกษาก่อสร้าง ออกเงินกู้ให้ เมื่อสร้างเสร็จได้ 5 ปี ไม่มีเรือเข้าหรือมีเรือเข้าน้อยมากจนขาดทุน ไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ ประเทศจีนจึงเสนอขอเปลี่ยนหนี้เป็นทุนโดยการขอสัมปทานพื้นที่ในระยะยาวแทน โครงการประเภนี้ผู้ได้ประโยชน์คือบริษัทที่ปรึกษา ผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้รับเหมาก่อสร้าง แต่สร้างเสร็จแล้วรัฐจะได้อะไรหรือไม่เป็นอีกเรื่องหนึ่ง

### ศาสตราจารย์ ดร. ไพฑูริย์ เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

ขอบคุณอาจารย์ประพันธ์ที่ให้ข้อมูล โดยเฉพาะข้อมูลเชิงตัวเลขและข้อเท็จจริง วิทยากรทุกท่านไม่ได้มีวัตถุประสงค์อื่นนอกจากต้องการสื่อสารว่าหากต้องการดำเนินการจริงต้องรอบคอบ ชัดเจน โปร่งใส และพิจารณาให้รอบด้านเพื่อประโยชน์ของประเทศไทย

ต่อไปขอเชิญผู้เข้าร่วมสัมมนาแสดงความคิดเห็น

### นายสมบุรณ์ นำทิพย์จันทาเจริญ (ผู้ประกอบการร้านแว่นตา)

การชดเชยของไทยมีวิธีที่จะทำให้ประสบความสำเร็จได้ ผู้แสดงความเห็นกำลังเขียนโครงการเรื่องคลองไทยเพื่อเสนอต่อกรมการฯ โดยข้อเสนอจะทำให้ประเทศไทยมีรายได้เป็นจำนวนมาก สามารถนำมาแจกจ่ายประชาชน 66 ล้านคนได้คนละ 30,000 บาทต่อเดือนไปเรื่อยๆ เพราะเป็นการพัฒนาบนพื้นที่ 10,000 ตารางกิโลเมตร แม้อูเหมือนจะทำลายสิ่งแวดล้อมแต่ไม่ใช่ มีทีมงานมากกว่า 80,000 คนบนพื้นที่ในแนวคลองโดยบุคคลเหล่านี้มีภารกิจทำให้การพัฒนากระทบสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

คลองไทยจะทำได้ต้องเป็น HUB และต้องเป็น HUB ในระดับ 192 ประเทศ โดยให้แต่ละประเทศนำสินค้ามาฝากขายที่ประเทศไทย คลองไทยจะต้องมีสนามบินประกบ มีรถไฟรางคู่ และมอเตอร์เวย์ การเดินทางต้องสะดวก ซึ่งจะทำให้มีลูกค้าโดยสารเครื่องบินมาและสามารถสั่งซื้อสินค้าได้จากทั้ง 192 ประเทศ เรื่องตู้สินค้าเปล่านั้นไม่ต้องกังวลเพราะมีสินค้ารอจำหน่ายเป็นจำนวนมาก พอเรือเข้ามาจอดที่คลองไทยก็จะบรรทุกสินค้าจากประเทศไทยออกไป

เรื่องค่าผ่านคลอง ผู้แสดงความเห็นคิดว่าจะให้ผ่านโดยไม่เก็บค่าผ่านทาง เพราะเป็นเงินเพียงจำนวนเล็กน้อย แต่เรือต้องแล่นด้วยความเร็วไม่เกิน 5 นอต และควรทำท่าเรือตลอดแนวคลองทั้งสองฝั่งซึ่งมีความยาว 120 กิโลเมตร ทำให้เรือสามารถจอดแวะซื้อสินค้าได้ตลอดทาง ระบบ AI จะแจ้งเรือแต่ละลำว่าจะต้องไปจอดที่ท่าใด ตลอดแนวคลองยังสามารถสร้าง Entertainment Complex อาบอบนวด สปา คาสิโน และโรงแรมได้อีกด้วย นอกจากนี้ร้านอาหารไทยอร่อย หากลูกค้ารับประทานเสร็จแล้วชอบก็สามารถสั่งซื้อเป็นอาหารกระป๋องนำกลับลงเรือได้ทันที หากสามารถทำแบบนี้ได้เจ้าของเรือจะทราบว่ามาแวะคลองไทยจะได้กำไรเป็นพันล้าน ทั้งนี้หัวใจหลักคือประเทศไทยต้องมีพนักงานชายที่พูด 192 ภาษา และพนักงานเหล่านี้ก็จะมาจากนักศึกษาที่ตกงาน 100,000 คน ส่วนชาวบ้านจะได้รับการชดเชยในอัตราที่สูงอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน โดยเสนอให้ 50 เท่าของราคาประเมินและมีที่ดินแปลงใหม่ให้ มีเงินชดเชยตลอดชีวิตให้ และมีรถยนต์กระบะให้อีก 1 คัน สำหรับผู้ที่สละที่ดินในแนวคลองให้



**ศาสตราจารย์ ดร. ไพฑูริย์ เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)**

ขอบคุณที่กรุณาให้ความเห็นที่จะทำให้การพัฒนาคลองไทยเป็นไปได้ สถาบันฯ ยินดีเชิญบุคคลที่เกี่ยวข้องมาพูดคุยในลักษณะการสัมมนาทางวิชาการ เพื่อจะได้แลกเปลี่ยนมุมมองที่อาจมีผลกระทบจากการขุดคลอง และการดำเนินการต่างๆ ที่เป็นรูปธรรมให้ชัดเจน

**พลเรือตรี จตุพร สุขเฉลิม (อดีตที่ปรึกษาสภาความมั่นคง)**

ขอเรียนถามวิทยากร ผู้แสดงความเห็นเคยได้ข้อมูลมาว่าหากขุดคลองตัดข้ามขวานจะทำให้มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำทะเลทั้งสองฝั่งซึ่งจะเป็นประโยชน์ทำให้น้ำในฝั่งอ่าวไทยดีขึ้น ขอเรียนถามว่าข้อมูลดังกล่าวถูกต้องหรือไม่

อีกข้อหนึ่งเป็นคำถามด้านกฎหมาย การที่จะต้องขุดลึกลงไป 30 เมตร และขุดไกลออกไปอีก 70 กิโลเมตรในฝั่งอ่าวไทย ซึ่งเลยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง 24 ไมล์ทะเล สามารถทำได้หรือไม่

**ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุชาย วรชนะนันท์ (วิทยากร)**

ในเรื่องสิ่งแวดล้อมควรยึดหลักปล่อยให้ธรรมชาติอยู่อย่างที่เป็น ไม่ควรไปยุ่งกับธรรมชาติ เราไม่สามารถคาดการณ์ได้ว่าหากดำเนินการอย่างไรบ้างไปจะเกิดผลกระทบอย่างไรบ้าง

การถ่ายเทมวลน้ำระหว่างอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน หากเป็นการถ่ายเทเฉพาะมวลน้ำไม่มีอย่างอื่นปะปนไปด้วยก็ไม่น่าจะมีปัญหาอะไร เป็นเพียงแค่การเคลื่อนไหวของมวลน้ำ แต่จะต้องพิจารณาด้วยว่าระหว่างการเดินทางของมวลน้ำมีการพัดพาตะกอนไปด้วยหรือไม่ หากมีสมดุตะกอนของทะเลทั้งสองฝั่งจะเปลี่ยน และอาจมีการอุดตันของตะกอนที่ถูกพัดพามาบริเวณปากคลองที่จะขุด

อีกประเด็นที่น่ากังวลคือสิ่งมีชีวิตที่อาศัยอยู่ในอ่าวไทยกับทะเลอันดามันเป็นสิ่งมีชีวิตคนละกลุ่มกัน เคยมีปัญหาเรื่องน้ำอับเฉาเรือนำพาสิ่งมีชีวิตชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่รุกราน (Invasive Alien Species) มาปะปน ทำให้สิ่งมีชีวิตสองกลุ่มที่ไม่ควรอยู่ด้วยกันมาแย่งพื้นที่ แย่งอาหาร หรือล่ากันเอง ฉะนั้นหากมีการปะปนกันของมวลน้ำผู้บรรยายเห็นว่าจะมีปัญหา กับระบบนิเวศแน่นอน

**ศาสตราจารย์ ดร. ไพบูลย์ เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)**

มีอนุสัญญาของ IMO อยู่ฉบับหนึ่งเรื่อง Ballast Water (น้ำอับเฉาเรือ) ซึ่งห้ามนำน้ำจากที่หนึ่งไปปล่อยยังอีกที่หนึ่ง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการปะปนกันของสิ่งมีชีวิตที่อาจก่อปัญหาอีกที่หนึ่ง หากชุดคลองทะเลลึกลงอาจจะมีปัญหาทำนองเดียวกันนี้ได้ ประเด็นนี้ต้องนำมาพิจารณาในการชุดคลองด้วย

**ผศ.ดร.นพร โพธิ์พัฒนชัย (วิทยากร)**

ขอกล่าวถึง Ballast Water ด้วยว่ากรณีน้ำอับเฉาเรือเป็นการเคลื่อนย้ายของสิ่งมีชีวิตผ่านน้ำอับเฉาในปริมาณน้อย แต่การชุดคลองจะเป็นการทำให้มีการแลกเปลี่ยนมวลน้ำจำนวนมาก ประเด็นนี้เป็นข้อกังวลเพราะเป็นพันธกรณีระหว่างประเทศซึ่งนอกเหนือไปจาก UNCLOS แล้วยังมี Ballast Water Management Convention ที่ประเทศไทยกำลังจะเข้าเป็นภาคีด้วย การชุดคลองจึงมีความเสี่ยงที่จะเป็นการละเมิดพันธกรณีตามกฎหมายระหว่างประเทศที่ประเทศไทยได้ลงนามไว้

ส่วนการชุดคลองจะชุดได้หรือไม่ นั้น ราชอาณาจักรไทยมีอาณาเขตตามกฎหมายไทย 12 ไมล์ทะเล เกินไปกว่านั้นเป็นเขตเศรษฐกิจจำเพาะ จึงไม่สามารถชุดได้เกินกว่า 12 ไมล์ทะเล

**ศาสตราจารย์ ดร. ไพบูลย์ เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)**

ประเทศไทยกำลังจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา IMO ฉบับหนึ่ง (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LC), 1972 และ the 1996 London Protocol) ซึ่งมีประเด็นเกี่ยวกับเรื่องการชุดลอกและนำไปถม ประเทศไทยจะต้องดำเนินการตามอนุสัญญาดังกล่าวโดยต้องจัดที่ถมให้เพียงพอและไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วย

**ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพร โพธิ์พัฒนชัย (วิทยากร)**

ขอเสริมเรื่อง Dumping ว่าประเทศไทยจะเป็นภาคีหรือไม่เป็นภาคี London Dumping Convention ก็ตาม ประเทศไทยก็ต้องปฏิบัติตาม ข้อ 210 (Pollution by Dumping) แห่งอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ที่กำหนดให้รัฐภาคีต้องปฏิบัติตามมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับในระหว่างประเทศซึ่งมีผลทางกฎหมายสำหรับการไม่ปฏิบัติตามที่ไม่ต่างกัน

### นายสมบูรณ์ นำทิพย์จันทาเจริญ (ผู้ประกอบการร้านแว่นตา)

ประเด็นเรื่องน้ำจากทะเลอันดามันไหลไปปะปนกับน้ำในอ่าวไทย กระแสน้ำไหลวนทั่วโลกอยู่แล้ว แพลงก์ตอนจากทั่วโลกเหนือก็มีโอกาสลงไปยังทั่วโลกได้ได้อยู่แล้ว เป็นวัฏจักรตามปกติที่จะมีการผสมพันธุ์ข้ามสายพันธุ์ สัตว์ต่างๆ ก็มีโอกาสดัดเรือมาได้อยู่แล้ว ประเด็นนี้ไม่น่าจะมีผลกระทบต่อการชูดคลองไทย

### ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุชาย วรชนะนันท์ (วิทยากร)

ต้องเรียนว่าทะเลแม้จะต่อกันแต่มีกระแสน้ำที่แตกต่างกันออกไป สัตว์น้ำไม่สามารถเดินทางจากทั่วโลกเหนือไปทั่วโลกใต้ได้ สิ่งที่กำลังกังวลกันคือกระแสน้ำระหว่างทะเลอันดามันและอ่าวไทยถูกกั้นโดยสันกลางทะเลจึงทำให้เกิดวงของกระแสน้ำและทำให้ไม่เกิดการปะปนกันของสิ่งมีชีวิต การผสมข้ามสายพันธุ์ไม่ใช่สิ่งที่น่ากังวลเพราะเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติได้ แต่ที่น่ากังวลคือการมีสิ่งมีชีวิตชนิดที่ไม่ควรจะมีหรือไม่ควรจะมีในที่หนึ่งๆ เข้ามาอยู่ในพื้นที่และทำลายสิ่งมีชีวิตดั้งเดิมที่อาศัยอยู่ สำหรับคลองปานามาและคลองสุเอซ คลองดังกล่าวขุดขึ้นมานานมากแล้ว มีงานวิจัยที่ศึกษาถึงผลกระทบของการชูดคลองมากมาย แต่สำหรับคลองไทยเป็นความเสี่ยงที่ยังไม่เกิดขึ้นจึงควรศึกษาให้ดีกว่า

### พลเรือตรี จตุพร ศุขเฉลิม (อดีตที่ปรึกษาสภาความมั่นคง)

ขอให้ข้อมูลที่มักมีการเข้าใจผิดเกี่ยวกับเรือรบไทย เรือรบไทยไม่จำเป็นต้องได้รับอนุญาตในการผ่านช่องแคบมะละกา จริงๆ แล้วช่องแคบมะละกาทางตอนเหนือเป็นพื้นที่ของประเทศไทยด้วย การแจ้งชื่อเรือขณะเข้า - ออก เป็นกฎเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือเท่านั้น

### ศาสตราจารย์ ดร. ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

วันนี้วิทยากรได้ให้ข้อมูลที่สำคัญเกี่ยวกับเรื่องการชูดคลองไทย เชื่อว่าจะเป็นประโยชน์แก่หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และได้ให้ความรู้แก่ประชาชนโดยทั่วไป ในนามของคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชย์ ขอขอบคุณทุกท่านที่มาร่วมสนทนาในวันนี้