บทที่ 7

ปัญหาการขุดคลองกระในปัจจุบัน

> โครงการขุดคลองกระเป็นความฝันของมนุษยชาติมานานนับสองศตวรรษแล้ว และจะเป็นความสำเร็จอันยิ่งใหญ่ที่มนุษย์จะพึงกระทำได้ในศตวรรษนี้[1]

ข้อความข้างต้นนี้จะเป็นความจริงหรือไม่นั้นยังไม่สามารถคาดการณ์ได้ แต่เป็นความจริงที่ว่าโครงการขุดคลองในอดีตเป็นความฝันของมนุษยชาติมานานนับสองศตวรรษแล้วซึ่งยังไม่มีผู้ดำเนินการขุดใด ๆ ทั้งสิ้น ถึงแม้ว่าความคิดในเรื่องนี้ยังเป็นที่สนใจของคนทั่วไปในปัจจุบัน ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 โครงการขุดคลองกระจะกระทำไม่ได้บนพื้นฐานของความตกลงสมบูรณ์แบบระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลอังกฤษ ใน ค.ศ. 1946 (พ.ศ. 2498) ซึ่งห้ามมิให้รัฐบาลไทยขุดคลอง เชื่อมอ่างเบงกอลเข้ากับอ่าวไทย โดยไม่ได้รับการยินยอมจากรัฐบาลอังกฤษก่อน แต่ต่อมาเมื่อรัฐบาลไทยสามารถปฏิบัติตามพันธะที่กำหนดไว้จนหมดสิ้น ใน ค.ศ. 1954 (พ.ศ. 2497) รัฐบาลไทยจึงสามารถปลดเปลื้องข้อจำกัดเรื่องการขุดคลองได้ และหลังจากนั้นเป็นต้นมาได้มีการรื้อฟื้นโครงการขุดคลองกระขึ้นมาพิจารณาอีกหลายครั้ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นความคิดริเริ่มของชาวญี่ปุ่น

---

[1] Kenneth O'Hara, "Kra Canal In Whose Interest ?" AMPO (A Report on the Japanese People's Movements) No. 18 (Autumn, 1973), 1 "The Kra Canal project has been a dream of Man for the last two centuries it is the largest achivement man will make in this century,"

สาเหตุของการรื้อฟื้นโครงการขุดคลองกระ

เป็นที่ยอมรับกันว่านับตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา ประเทศญี่ปุ่นได้พัฒนาอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็วจนเป็นผู้นำทางด้านเศรษฐกิจในเอเชีย การพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็วนั้น ทำให้ญี่ปุ่นต้องใช้วัสดุพลังงาน พิ่มเป็นสัดส่วนกับการพัฒนาอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำมันปิโตรเลียมเป็นวัสดุพลังงานที่สำคัญที่สุดที่ใช้อยู่ในประเทศญี่ปุ่นถึงร้อยละ 70 ของพลังงานทั้งหมด แต่เนื่องจากญี่ปุ่นขาดแคลนน้ำมัน จึงต้องสั่งซื้อจากต่างประเทศถึงร้อยละ 98 ของน้ำมันที่ใช้ภายในประเทศ และร้อยละ 85 ของปริมาณน้ำมันทั้งหมดได้มาจากประเทศในแถบตะวันออกกลาง[1] (ดูตารางที่ 2 และรูปที่ 9 ก) โดยลำเลียงผ่านช่องแคบมะละกาและช่องแคบลอมบอกมาคัสซาร์ (Lombok - Macassar Straits) (ดูรูปที่ 9ข) เนื่องจากน้ำมันเป็นวัสดุอุตสาหกรรมและยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่สุดต่อความมั่นคงของประเทศญี่ปุ่น ทำให้รัฐบาลญี่ปุ่นจึงตระหนักถึงความสำคัญของเส้นทางลำเลียง ค่าใช้จ่ายและผลกำไรสูงสุด สิ่งเหล่านี้เป็นปัจจัยที่ทำให้ญี่ปุ่นหันมามองคอคอดกระด้วยสายตาของนักเศรษฐกิจ และทำให้โครงการขุดคลองกระเป็นจริงเป็นจังขึ้นมาในศตวรรษนี้

เริ่มตั้งแต่ ค.ศ. 1959 (พ.ศ. 2502) บริษัทโอเวอร์ซี่ เทคนิคัล คอนซอลแทนท์ (Overseas Technical Consultant Ltd.) ของญี่ปุ่น ได้ขออนุญาตรัฐบาลไทยสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เพื่อขอสำรวจแนวขุดคลองที่บริเวณสงขลา โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทจะเป็นผู้ออกทุนเอง และถ้าหากว่าผลการสำรวจไม่เป็นผลดีหรือไม่ควรขุดก็เป็นอันเลิกกันไป แต่ถ้าเห็นว่าควรขุดบริษัทฯ จะทำโครงการเสนอต่อรัฐบาลไทย ถ้ารัฐบาลไทยให้บริษัทดำเนินตามโครงการ บริษัทฯ ก็จะทำต่อไป แต่ถ้ารัฐบาลทำเองหรือให้ผู้อื่น

---

[1] ธเนศ ศรีประเสริฐ, "ปัญหาช่องแคบมะละกา," วารสารสังคมศาสตร์, ปีที่ 11 (มกราคม, 2517), 13.

ตาราง ที่ 2

การนำน้ำมันดิบเข้าของญี่ปุ่นแยกตามแหล่งที่มา ในปีงบประมาณ 1960 (พ.ศ. 2513)

แหล่งที่มา	ปริมาณ (1,000 ลิตร)	คิดเป็นร้อยละของปริมาณนำเข้าทั้งหมด
ประเทศต่าง ๆ ในตะวันออกกลาง	173,338	84.6
ซาอุดีอาระเบีย	28,561	13.9
คูเวต	18,210	8.9
NEUTRAL ZONE	21,105	10.3
อิหร่าน	87,422	42.7
กาตาร์	206	0.1
อาบู ดาบี	11,220	5.5
ประเทศอื่น ๆ	6,614	3.2
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	27,433	13.4
สหภาพโซเวียต	577	0.3
ประเทศอื่น ๆ	3,524	1.7
รวม	204,872	100.0

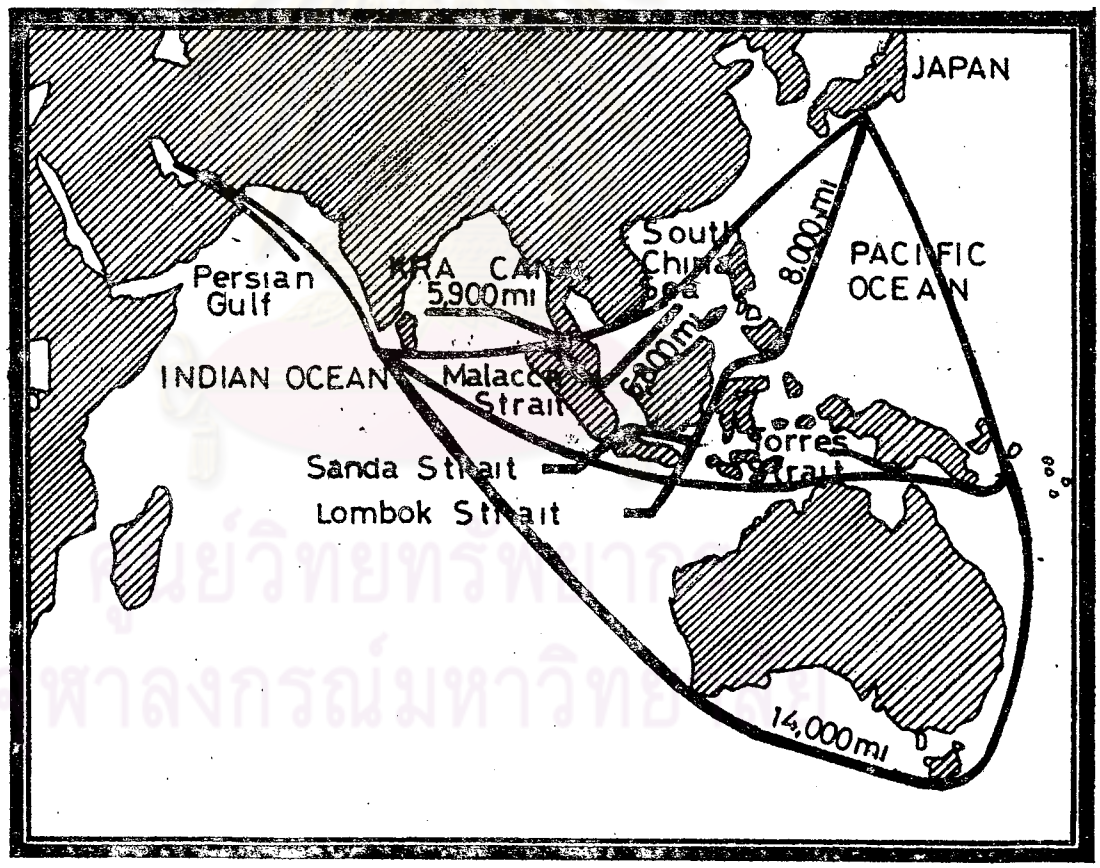
[1] Petroleum Association of Japan

ปีงบประมาณของญี่ปุ่นเริ่มต้นในเดือนเมษายน และสิ้นสุดลงในเดือนมีนาคมของปีรัดไป

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปที่ ๑ ก

เส้นทางเดินเรือ ระหว่าง ญี่ปุ่น และ อ่าวเปอร์เซีย



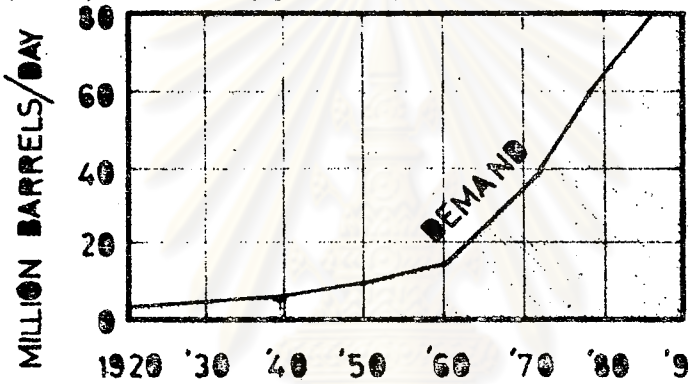
OIL SUPPLY AND DEMAND

รูปที่ ๑ ข

ปริมาณอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันของประเทศต่าง ๆ

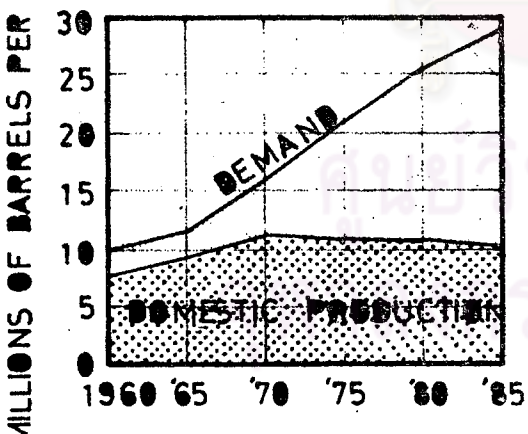
WORLD

(EXCLUDING THE USSR EASTERN EUROPE & CHINA)



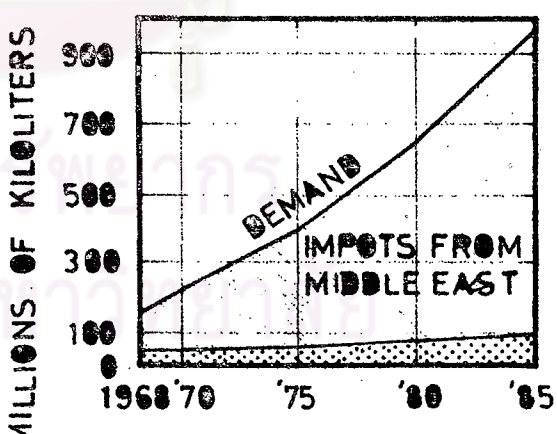
Source : SHELL OIL, Sept. 1972.

U.S.



Source : TIME Magazin, May, 1973.

JAPAN



Source : Institute on Energy Economics, Tokyo

ทำจะต้องชดใช้ค่าสำรวจให้กับบริษัท อย่างไรก็ดี รัฐบาลไทยได้พิจารณาข้อเสนอนี้ด้วยความรอบคอบ โดยคำนึงถึงด้านเศรษฐกิจ การเมืองและยุทธศาสตร์เป็นสำคัญ

ในขณะที่การเจรจาระหว่างรัฐบาลไทยกับบริษัทดังกล่าวยังไม่บรรลุผลนั้น ได้มีบริษัทญี่ปุ่นอีกบริษัทชื่อบริษัท โตโย เมนกะ ไกชา (Toyo Menka Kaisha) ได้ยื่นข้อเสนอต่อรัฐบาลไทยหรือขอทำการสำรวจอีกเช่นเดียวกันใน ค.ศ. 1959 (พ.ศ. 2502) เมื่อรัฐบาลไทยได้พิจารณาและคำนวณผลประโยชน์ที่พึงจะได้รับแล้วก็พบว่าไม่คุ้มกับค่าโสหุ้ย เพราะฉะนั้นโครงการขุดคลองกระก็ถูกระงับไปโดยปริยาย

ต่อมาใน ค.ศ. 1960 (พ.ศ. 2503) บริษัทแหลมทองพัฒนา (Golden Peninsula Development) โดยการนำของนายเชาว์ เชาว์ขวัญยืน ได้เสนอโครงการขุดคลองกระต่อรัฐบาลไทย ซึ่งประมาณการอย่างหยาบ ๆ ว่า จะทำการสำรวจตำลงไปทางใต้เพื่อเลี่ยงบริเวณที่มีภูเขาหินดินดานมาก คลองนี้จะมีความยาว 75 ไมล์ หรือ 120 กิโลเมตร จะย่นระยะทางเดินเรือได้ประมาณ 900 กิโลเมตร (หรือประมาณ 4 – 5 วัน) คลองที่ขุดจะมีความกว้างและความลึกเพียงพอที่เรือขนาดใหญ่ (200,000 ตันกรอส) แล่นได้เต็มฝีจักร สำหรับวิธีขุดนั้นบริษัทจะเลือกเทคนิคที่เหมาะสม หรืออาจเลยไปถึงการพิจารณาการใช้พลังงานนิวเคลียร์ถ้าหากว่าทำได้และในต้นทุนที่ต่ำกว่าวิธีอื่น ถ้าการขุดคลองเป็นไปตามโครงการ คลองกระจะเป็นคลองเดินเรือระหว่างประเทศที่สมบูรณ์แบบที่สุด คือเรือขนาดใหญ่แล่นสวนกันได้เต็มฝีจักรโดยไม่ต้องชลอความเร็วและจะเป็นคลองที่ใหญ่ที่สุดในโลก คลองกระจะเพิ่มความสำคัญของประเทศไทยในทางเศรษฐกิจ การค้าและการเมืองระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้[1]

บริษัทแหลมทองพัฒนาได้เสนอโครงการต่อรัฐบาลไทยในเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 1960 (พ.ศ. 2503) และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการถึง 2 ครั้ง

---

[1] สนิท วรปัญญา, "คอคอดกระ," ธนาคารกสิกรไทย, ปีที่ 3 (ตุลาคม – ธันวาคม, 2515), 305.

คือเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ และเมื่อเดือนเมษายน ค.ศ.1961 (พ.ศ.2504) ในที่สุดรัฐบาลไทยได้เสนอให้บริษัทแก้ไขแผนการสำรวจเป็น 2 ระยะ คือสำรวจความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและวิศวกรรม กับการสำรวจขั้นสุดท้ายคือสำรวจออกแบบก่อสร้างอีกครั้งหนึ่ง ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้ส่งเรื่องนี้ไปให้อนุกรรมการของสภาความมั่นคงแห่งชาติพิจารณา ซึ่งลงความเห็นว่ายังไม่สมควรขุด ด้วยสถานการณ์การเมืองยังไม่เหมาะสม ทั้งนี้เพราะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบกับปัญหาการเมืองภายในประเทศ เรื่องการแบ่งแยกดินแดนสี่จังหวัดภาคใต้[1] ด้วยเหตุนี้โครงการขุดคลองกระจึงต้องระงับลงอีกครั้ง

ต่อมาในเดือนตุลาคม ค.ศ.1963 (พ.ศ.2507) บริษัทแหลมทองพัฒนาและบริษัทโอเวอร์ซี เทคนิคัล คอนซอลแทนท์ ได้ยื่นข้อเสนอเกี่ยวกับการขุดคลองขึ้นมาใหม่ กระทรวงคมนาคม ได้นำเรื่องนี้เสนอต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาความเหมาะสมโดยผ่านทางสภาความมั่นคงแห่งชาติ

คณะกรรมการร่วมกรองงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ ได้ประชุมพิจารณาโครงการขุดคลองกระในประเด็นที่สำคัญ ๆ ที่ว่าการขุดคลองกระจะมีผลดีผลเสียในทางเศรษฐกิจ การเมืองภายในและภายนอกประเทศ รวมทั้งการทหารในยามปกติและยามสงคราม ประการใดบ้าง ในที่สุดมีความเห็นว่า

> ในด้านการเมืองและการทหาร <u>การขุดคลองจะเป็นภัยแก่ประเทศชาติ</u>[2] ส่วนในด้านเศรษฐกิจ สภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติเห็นว่าถ้าจะให้คำนวณถึงคุณประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจและการเงินในการขุดคลองแล้วจะต้องทำ

---

[1] เรื่องเดียวกัน หน้าเดียวกัน.

[2] ขีดเส้นใต้โดยผู้เขียน.

การสำรวจเสียก่อน...[1]

ในที่สุดคณะรัฐมนตรีได้ลงมติในวันที่ 7 ตุลาคม ก.ศ.1964 (พ.ศ.2507) ว่าไม่สมควรที่จะขุดคลองกระด้วยเหตุผลข้างต้น ดังนั้นความพยายามของชาติต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้วที่ได้เริ่มมาตั้งแต่ ค.ศ.1959 (พ.ศ.2502) จนถึง ค.ศ.1964 (พ.ศ. 2507) ก็ได้ล้มเหลวอย่างสิ้นเชิง

ญี่ปุ่นได้แสดงความกระตือรือร้นต่อโครงการขุดคลองกระอีกครั้งหนึ่งใน ค.ศ. 1971 (พ.ศ.2514) ทั้งนี้เนื่องจากเกิดปัญหากรณีสถานภาพของแคบมะละกา กล่าวคือ รัฐบาลมาเลเซีย อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ ได้ออกประกาศร่วมกันว่าช่องแคบมะละกาเป็นน่านน้ำอาณาเขต[2] ไม่ใช่น่านน้ำสากล ทำให้ 3 ประเทศดังกล่าวมีกรรมสิทธิ์

---

[1]พลเรือตรีอุทัย วิชัยธนพัฒน์, "การขุดคลองกระกับความมั่นคงแห่งชาติ," รัฐสาภิรักษ์, ปีที่ 16 (กรกฎาคม - กันยายน, 2517), 10 - 11.

[2]เป็นส่วนของทะเลซึ่งอยู่ประชิดกับฝั่งของประเทศหนึ่งซึ่งโดยกฎหมายระหว่างประเทศยินยอมให้อยู่ใต้อธิปไตยของประเทศนั้น พลเรือโท สวัสดิ์ คงศิริ, กฎหมายระหว่างประเทศสำหรับนายเรือ (กรุงเทพ : ร.พ.กรมสารบรรณทหารเรือ, 2509), หน้า 86.

เหนือช่องแคบมะละกา[1] ญี่ปุ่นเล็งเห็นว่าหากสถานภาพของช่องแคบมะละกาเป็นน่านน้ำอาณาเขตขึ้น ปัญหายุ่งยากที่จะติดตามมา เป็นต้นว่าประเทศชายฝั่งที่อ้างอธิปไตยเหนือช่องแคบ อาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการผ่าน ออกระเบียบข้อบังคับควบคุมการเดินเรือ กำหนดน้ำหนักเรือบรรทุกน้ำมันหรือระงับไม่ยอมให้ใช้เส้นทางเสียเมื่อไรก็ได้ถ้าหากไม่พอใจ การที่ญี่ปุ่นมีความวิตกกังวลต่อปัญหาดังกล่าว ก็ด้วยเหตุที่ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางคมนาคมที่สั้นที่สุด และสำคัญที่สุดสำหรับการขนส่งน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางไปยังญี่ปุ่น ยิ่งไปกว่านั้นญี่ปุ่นยังมีนโยบายที่จะประกันความมั่นคงปลอดภัย ในการใช้เส้นทางลำเลียงน้ำมันสายนี้ให้ใช้ได้ทุกโอกาส เพราะปัจจุบันนี้ญี่ปุ่นมีน้ำมันสำรองอยู่ภายในประเทศ

---

[1]ช่องแคบมะละกาเป็นน่านน้ำสากล ต่อมาในราวกลางเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 1972 (พ.ศ.2515) รัฐบาลมาเลเซีย อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ อันเป็นประเทศผู้มีอธิปไตยเหนือดินแดนแต่ละฝากของช่องแคบ พร้อมใจกันมีปฏิญญาว่า ตนมีสิทธิ์เหนือน่านน้ำดังกล่าว ห้ามมิให้ประเทศอื่นเข้ามายุ่มยามกับการเดินเรือ หรือการกระทำอื่นใดในช่องแคบมะละกา หลังจากนั้นไม่นานรัฐบาลทั้งสามประเทศก็ประกาศย้ำว่าทั้งช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์ที่อยู่ต่อเนื่องกันไปนั้น มิใช่เป็นทะเลหลวงหรือช่องแคบระหว่างประเทศห้ามมิให้นานาชาติเข้าควบคุมโดยเด็ดขาด ทั้งสามประเทศจะเป็นผู้รับภาระในการดูแลรักษา เพื่อให้ทางน้ำสายนี้เป็นทางเดินเรือที่สะดวกปลอดภัยเอง และเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว รัฐบาลทั้งสามจึงออกประกาศกำหนดอาณาเขตน่านน้ำของตนเป็นระยะทาง 12 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง และโดยเหตุผลที่ว่าส่วนที่แคบที่สุดของช่องแคบนี้มีความกว้างเพียง 8.4 ไมล์ จึงไม่เพียงพอที่จะถือตามหลักทั่ว ๆ ไปในการกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตคือฝ่ายละ 12 ไมล์ จึงต้องถือแนวกึ่งกลางเป็นเส้นแบ่งน่านน้ำอาณาเขต ซึ่งหมายความว่า ช่องแคบมะละกาได้กลายเป็นน่านน้ำอาณาเขตของประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ ธเนศ กองประเสริฐ, เรื่องเดิม, หน้า 10-11.

เพียงพอกับความต้องการไม่เกิน 50 วันเท่านั้น[1] นอกจากนี้แล้ว ญี่ปุ่นยังมีนโยบายที่จะลดค่าขนส่งน้ำมันดิบจากแหล่งผลิตไปยังประเทศของตนให้ต่ำสุดเท่าที่จะกระทำได้ โดยใช้เรือบรรทุกขนาดใหญ่ขึ้นตามลำดับ[2] คือเริ่มจากขนาด 80,000 - 90,000 ตัน เป็น 200,000 ถึง 300,000 ตัน ซึ่งความลึก[3] ของช่องแคบมะละกาไม่สามารถรับน้ำหนักเรือขนาดดังกล่าวได้ ปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าว ทำให้ญี่ปุ่นคิดหาหนทางใหม่สำหรับลำเลียงน้ำมันไปสู่ประเทศโดยวิธีประหยัดที่สุด

<u>แนวทางเลือกสำหรับการแก้ปัญหาของญี่ปุ่น</u>

ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดจากการใช้ช่องแคบมะละกาดังกล่าว ย่อมกระทบกระเทือนต่อระบบการลำเลียงน้ำมันของญี่ปุ่นอย่างมาก รัฐบาลญี่ปุ่นจึงได้ศึกษาวิธีการที่จะแก้ปัญหาดังกล่าวโดยกำหนดเป็น 4 โครงการ[4] คือ

1. <u>โครงการขุดลอกช่องแคบมะละกา</u> จุดประสงค์ของโครงการนี้คือ ทำการขุดลอกช่องแคบมะละกา ในบริเวณที่มีความลึกต่ำกว่า 20 เมตร ให้มีความลึก 30 - 40 เมตร เพื่อที่จะให้เรือขนาด 500,000 - 1,000,000 ตัน ผ่านได้ และขยายร่องน้ำ

---

[1]นิธิพัธน์ ชาลีจันทร์, "โครงการคลองพังงา-บ้านดอน และโครงการส่งท่อน้ำมันภาคใต้," (เอกสารอัดสำเนา), 2.

[2]Patrick Low and Yeung Yue-man, "The Proposed Kra Canal: A Critical Evalution And Its Impact on Singapore," Field Report Series No. 1(Institute of Southeast Asian Studies, 1973), p. 8.

[3]ช่องแคบมะละกาบางตอนมีความลึกเพียง 21 เมตร ไม่สามารถที่จะใช้เรือบรรทุกน้ำมันเต็มขนาดใหญ่กว่า 200,000 ตัน

[4]นิธิพัธน์ ชาลีจันทร์, เรื่องเดิม, หน้า 4.

ให้กว้างเพื่อให้เรือสามารถสวนกันได้โดยปลอดภัย ค่าใช้จ่ายในการทำโครงการนี้สูงมาก คือประมาณ 60,000 พันล้านเหรียญอเมริกัน

2. โครงการก่อสร้างระบบท่อส่งน้ำมันข้ามภาคใต้ของประเทศไทย รัฐบาลญี่ปุ่นได้เสนอโครงการนี้ต่อรัฐบาลไทยเมื่อ ค.ศ.1970 (พ.ศ.2513) เพื่อเป็นการลดค่าขนส่งน้ำมัน และก่อให้เกิดเส้นทางลำเลียงสายใหม่ ระบบท่อส่งน้ำมันข้ามภาคใต้นี้สามารถที่จะขนถ่ายน้ำมันปีละ 150 ล้านตัน จะต้องใช้งบประมาณทั้งสิ้น 500 ล้านเหรียญอเมริกัน

3. โครงการขุดคลองข้ามภาคใต้ของประเทศไทย ญี่ปุ่นได้ศึกษาเกี่ยวกับลู่ทางที่จะขุดคลองข้ามภาคใต้ โดยกำหนดแนวคลองประมาณ 4 - 5 แนว ซึ่งคลองดังกล่าวจะมีความลึกจากระดับน้ำทะเล 40 เมตร และความกว้างของก้นคลองประมาณ 1,000 เมตร เพื่อรับเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 1,000,000 ตันได้ ญี่ปุ่นพิจารณาแนวคลองต่าง ๆ แล้วพบว่าแนวที่เหมาะสมที่สุดคือ แนวคลองที่ตัดจากบริเวณจังหวัดตรังไปออกจังหวัดพัทลุง และทะเลสาบสงขลา ซึ่งต้องใช้งบประมาณราว 3 หมื่นล้านเหรียญอเมริกัน

4. โครงการทรานส์ เอเชีย ไปป์ไลน์ (Trans Asia Pipeline Project) คือโครงการสร้างระบบท่อส่งน้ำมันจากแหล่งน้ำมันที่ตะวันออกกลางผ่านประเทศต่าง ๆ คือ อิหร่าน ปากีสถาน อินเดีย บังคลาเทศ พม่า ไทย และเขมร ไปออกทะเลที่ประเทศสาธารณรัฐเวียตนาม คิดเป็นระยะทางทั้งสิ้น 9,000 กิโลเมตร ค่าก่อสร้างประมาณ 152,000 ล้านเหรียญอเมริกัน[1]

โครงการทั้งสี่นี้ ถ้าพิจารณาแต่ละโครงการ ในแง่ของการใช้ทุนและความเป็นไปได้ตลอดจนความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมแล้วจะพบว่า โครงการขุดลอกช่องแคบมะละกานั้น ต้องใช้เงินทุนสูงมาก นอกจากนี้แล้วเกี่ยวกับสถานภาพของช่องแคบมะละกาเอง

---

[1]นิธิพัฒน์ ชาลีจันทร์, เรื่องเดิม, หน้า 5 - 6.

น่าจะทำให้รัฐบาลญี่ปุ่นไม่กล้าเสี่ยงต่อการลงทุน ส่วนโครงการสร้างระบบท่อส่งน้ำมันข้ามภาคใต้ของประเทศไทยนั้น ถ้าพิจารณาเฉพาะเงินทุนแล้วจะพบว่า เป็นโครงการที่ประหยัดกว่าโครงการอื่น ทั้งยังเป็นการผ่อนคลายปัญหาของแกบมะละกาได้อีกด้วย ส่วนโครงการขุดคลองข้ามภาคใต้นั้น คิดแล้วจะแพงกว่าโครงการขุดลอกช่องแกบมะละกาถึงสองเท่า ซึ่งแน่นอนที่สุดรัฐบาลญี่ปุ่นคงจะไม่เสี่ยงต่อการลงทุนในอัตราสูงถึงขนาดนี้ โครงการที่สี่นั้นอาจพิจารณาได้ว่าเป็นโครงการที่อยู่บนแผ่นกระดาษมากกว่าที่จะนำมาปฏิบัติได้ เพราะเป็นการลงทุนที่สูงมากที่สุดในจำนวนโครงการที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

ถึงแม้ว่าฝ่ายญี่ปุ่นจะเป็นผู้เสนอโครงการต่าง ๆ และกระตือรือร้นกับการก่อสร้างระบบท่อส่งน้ำมันข้ามภาคใต้ แต่เมื่อคณะผู้เชี่ยวชาญญี่ปุ่นที่มาสำรวจ ได้พิจารณาถึงอัตราการลงทุนและผลตอบแทนแล้ว ลงความเห็นว่าเป็นการลงทุนที่สูงเกินไปไม่คุ้มกับการลงทุน[1]

โครงการของสำนักงานการพลังงานแห่งชาติ

การที่ญี่ปุ่นลดความกระตือรือร้นต่อการสร้างระบบท่อส่งน้ำมันข้ามภาคใต้ โดยอ้างว่าไม่คุ้มค่ากับการลงทุนนั้น อาจถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ไทยเริ่มโครงการขุดคลองกระขึ้นเอง[2] แต่ปัจจัยสำคัญนั้นอาจกล่าวได้ว่า เป็นเพราะรัฐบาลไทยเล็งเห็นความสำคัญของปัญหาที่เกิดขึ้นกับช่องแคบมะละกา และประกอบกับฐานะทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยอยู่ในสภาพที่จะเอื้ออำนวยต่อการคลี่คลายปัญหาดังกล่าว ด้วยเหตุนี้เองจุดประสงค์ของรัฐบาลไทยก็คือ ถ้าหากจะต้องมีการร่วมมือกับญี่ปุ่นในการแก้ปัญหานี้แล้ว ประเทศไทยควรจะแสวงหาผลประโยชน์จากความร่วมมือดังกล่าวให้ได้มากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นผลประโยชน์ทางยุทธศาสตร์ หรือเศรษฐกิจ ดังนั้นรัฐบาลไทยจึงพิจารณาว่า โครงการขุดคลองกระ

---

[1]พลเรือตรี อุทัย วิชัยธนพัฒน์, เรื่องเดิม, หน้า 14

[2]นิธิพัฒน์ ชาลีจันทร์, เรื่องเดิม, หน้า 6.

จะเป็นโครงการที่ยังประโยชน์ให้กับประเทศไทยทางด้านเศรษฐกิจนานาประการ[1]

การสำรวจเส้นทางเพื่อขุดคลอง

ในการสำรวจเส้นทางเพื่อขุดคลองนั้น สำนักงานพลังงานแห่งชาติมีหลักการเลือกแนวคลอง โดยสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้คือ

1. แนวคลองนี้ไม่ควรจะผ่านบริเวณที่มีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะในบริเวณที่กำลังมีการพัฒนาอยู่อย่างหนาแน่น เพราะการขุดคลองจะกระทบกระเทือนต่อการดำเนินกิจการเหมืองแร่

2. แนวคลองควรจะเป็นแนวที่สามารถทำการขุดและก่อสร้างของอาคารหรือโครงสร้างได้อย่างประหยัด

3. ตามแนวที่เลือกนี้ คลองที่ขุดขึ้นจะต้องสะดวกสำหรับการเดินเรือผ่านระยะเวลา และสะดวกในการบำรุงรักษา

4. แนวคลองควรจะมีปากคลองทั้งสองด้านห่างจากเส้นเขตแดนให้มากที่สุดเท่าที่จะมากได้ และควรอยู่ในบริเวณที่กองทัพไทยสามารถให้ความอารักขาโดยสะดวก

5. ความลึกของแนวคลองนี้ ควรจะมีท่าเรือน้ำลึกสำหรับรับน้ำหนักเรือพาณิชย์ขนาด 100,000 ตัน และเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 500,000 ตันได้

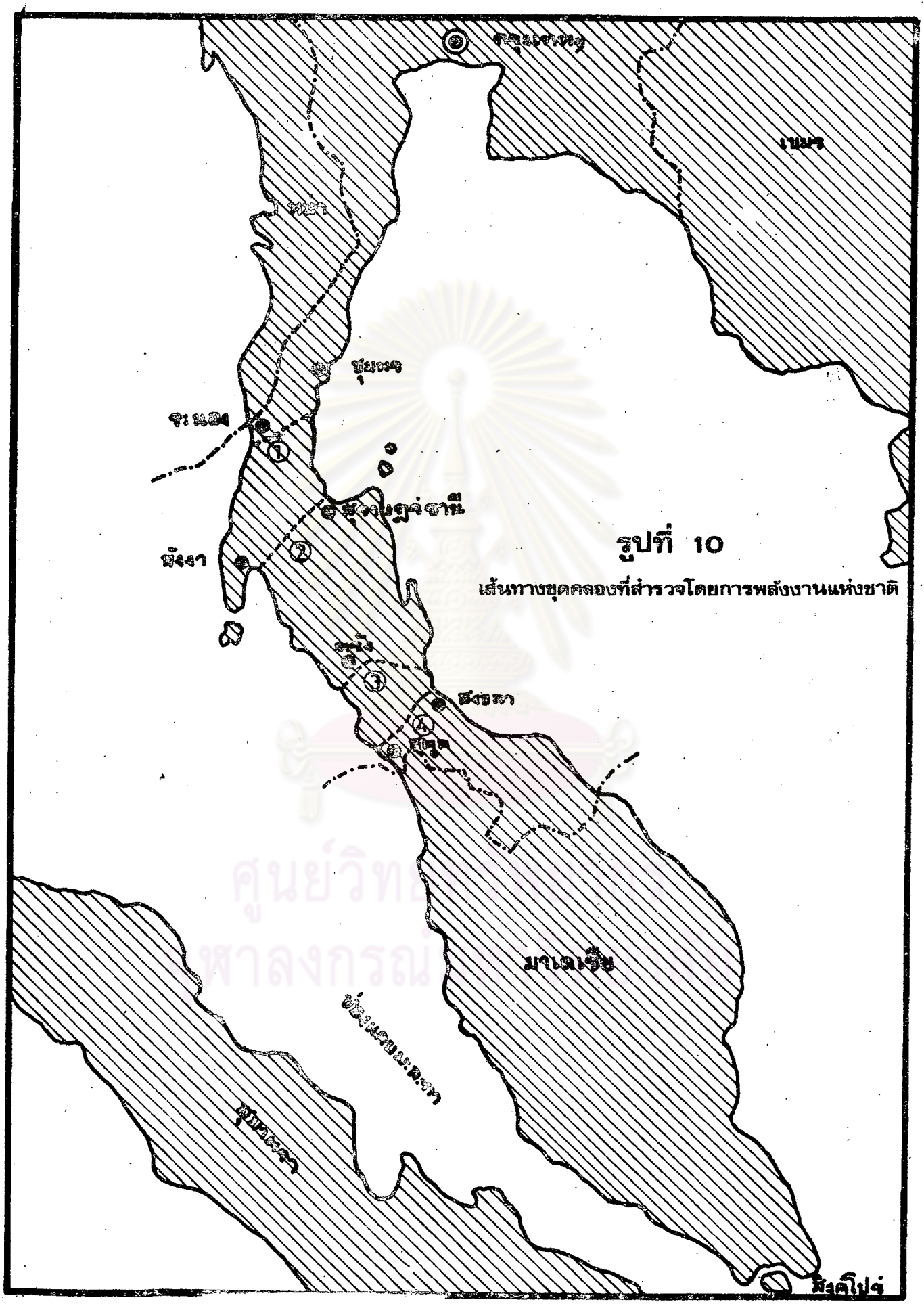
สำนักงานพลังงานแห่งชาติได้ศึกษาเส้นทางต่าง ๆ ที่อาจใช้ขุดคลองได้รวม 4 แนว (ดูรูปที่ 10) คือ[2]

1. แนวระนอง-หลังสวน เป็นแนวที่อยู่ในความคิดของคนส่วนมาก เพราะผ่านบริเวณที่แคบที่สุดของภาคใต้ของประเทศไทย ที่เรียกกันว่า "คอคอดกระ" แนวนี้เริ่มต้น

---

[1]เรื่องเดียวกัน หน้าเดียวกัน.

[2]ศึกษารายละเอียดในภาคผนวก ก. หน้า382 และดูรูปที่ 10.



รูปที่ 10

เส้นทางขุดคลองที่สำรวจโดยการพลังงานแห่งชาติ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ในบริเวณบ้านราชกรูด ซึ่งอยู่ใต้จังหวัดระนองลงไป 25 กิโลเมตร แนวนี้จะข้ามสันเขาสูงประมาณ 220 เมตร แล้วไปยังลุ่มน้ำหลังสวน ออกไปยังฝั่งทะเลด้านตะวันออกที่อ่าวไทย แนวนี้ยาวประมาณ 120 เมตร

2. แนวพังงา-บ้านดอน (ดูรูปที่ 11) เริ่มต้นจากอ่าวพังงาผ่านคลองปากลาวที่อำเภอทับปุด ผ่านอำเภอคีรีรัฐนิคม อำเภอบุนฑิน ไปสู่อ่าวบ้านดอนที่อำเภอตาฉาง คลองนี้จะมีความยาวทั้งสิ้น 200 กิโลเมตร แต่จะผ่านเนินเขาที่สูงเพียง 64 เมตร เท่านั้น

3. แนวตรัง-สงขลา แนวนี้จะผ่านอำเภอสิเกา จังหวัดตรัง ข้ามหุบเขากะช่องและตัดออกสู่ทะเลสาบสงขลา แล้วไปออกฝั่งทะเลที่อำเภอระโนด รวมเป็นระยะทางยาว 180 กิโลเมตร และผ่านเนินเขาสูงถึง 200 เมตร

4. แนวสตูล-สงขลา เริ่มจากจังหวัดสตูลไปตามเส้นทางสายสตูล-รัตภูมิไปออกทะเลสาบสงขลา ซึ่งในแนวทางนี้จะต้องผ่านภูเขาสูงประมาณ 90 เมตร

<u>การพิจารณาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด</u>

จากการสำรวจของสำนักงานการพลังงานแห่งชาติพบว่า แต่ละแนวที่มีการสำรวจนั้นมีข้อดีข้อเสียแตกต่างกันดังต่อไปนี้ คือ แนวระนอง-หลังสวน นั้นไม่เหมาะสมที่จะขุด เพราะแนวคลองจะต้องผ่านเหมืองแร่จำนวนมากในจังหวัดระนอง ซึ่งเป็นการกระทบกระเทือนต่อทรัพยากรธรรมชาติอันมีค่า นอกจากนั้นการขุดคลองในแนวดังกล่าวจะทำให้ก่อสร้างสูงมาก เพราะต้องระเบิดหินเป็นปริมาณมากกว่าแนวอื่น ๆ ยิ่งไปกว่านั้นการเดินเรือผ่านเข้าคลองจะทำได้ช้า เพราะจะต้องใช้ประตูน้ำไม่ต่ำกว่า 15 ประตู และสิ่งที่ควรพิจารณาอย่างยิ่งก็คือ ปากคลองทางด้านจังหวัดระนองอยู่ใกล้เส้นเขตแดนพม่า ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาระหว่างประเทศได้ สำหรับแนวตรัง-สงขลานั้นจะต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง เพราะต้องระเบิดหินตามแนวคลองซึ่งสูงถึง 200 เมตร ส่วนแนวสตูล-สงขลานั้น คุณสมบัติที่ไม่เหมาะสมนั้นขึ้นอยู่กับที่ตั้งมากกว่าที่จะเป็นเพราะอุปสรรคด้านอื่น ๆ เนื่องจากแนวดังกล่าวอยู่ในบริเวณสี่จังหวัดภาคใต้ จึงเป็นที่กาดกันว่า

อาจจะเป็นอุปสรรคในการอารักขาคุ้มครอง ส่วนแนวพังงา-บ้านดอนโน้น จากผลการสำรวจพบว่าเป็นแนวคลองที่มีความเหมาะสมมาก เพราะมีคุณสมบัติครบถ้วน ตามหลักการเลือกแนวการขุดคลองซึ่งได้กล่าวมาแล้วข้างต้น เพราะแนวนี้ผ่านภูมิประเทศซึ่งเป็นดินเป็นส่วนใหญ่ จะทำให้การขุดคลองเป็นไปอย่างประหยัด นอกจากนี้อาจจะยกระดับน้ำซึ่งทำให้การเดินเรือในช่วงนี้เร็วยิ่งขึ้น[1]

<u>ลักษณะโครงการทุนและผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ</u>

เมื่อสามารถเลือกแนวทางที่เหมาะสมที่สุดสำหรับขุดคลองแล้ว สิ่งที่จะต้องพิจารณาในลำดับต่อไปก็คือลักษณะของโครงการ ทุนสำหรับการใช้จ่ายให้การดำเนินงานให้เป็นไปตามเป้าหมาย และรายรับหรือผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้จากการขุดคลองดังกล่าว

การพลังงานแห่งชาติได้วางหลักการไว้ว่า คลองที่จะขุดนี้จะต้องมีขีดความสามารถในการลำเลียงน้ำมันผ่านภาคใต้ ได้สูงกว่าระบบท่อส่งน้ำมันที่บริษัทญี่ปุ่นเกยออกแบบไว้ นั้นคือคลองนี้จะมีขีดความสามารถในการขนถ่ายน้ำมันได้ปีละ 250 ล้านตัน โดยเสียเวลาขนถ่ายประมาณ 72 ชั่วโมงต่อ 500,000 ตัน และถ้าต้องการขยายขีดความสามารถ อาจทำได้โดยการขุดขยายร่องน้ำ และเพิ่มประตูน้ำขึ้นตามความจำเป็น[2]

วิธีการลำเลียงน้ำมันผ่านคลองทำได้ดังนี้คือ เรือขนาด 500,000 ตัน ลำเลียงน้ำมันดิบมาจากตะวันออกกลาง จะจอดที่ท่าเทียบเรือที่อ่าวพังงาแล้วเรือขนาด 100,000 ตัน 5 ลำ จะลำเลียงน้ำมันดิบ ผ่านคลองนี้ไปถ่ายขึ้นเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 500,000 ตัน เช่นเดียวกับทางฝั่งอ่าวไทย เพื่อขนส่งต่อไปยังประเทศญี่ปุ่น ส่วนเรือ

---

[1]นิธิพัฒน์ ชาลีจันทร์, เรื่องเดิม, หน้า 10 - 11.

[2]เรื่องเดียวกัน, หน้า 11.

สินค้าธรรมดาส่วนมากมีขนาดระวางต่ำกว่า 100,000 ตัน จึงสามารถเดินผ่านคลองนี้ได้อย่างสะดวก (ดูรูปที่ 12)

สำหรับทุนหรือค่าใช้จ่ายตลอดโครงการนี้รวมทั้งสิ้น 14,000 ล้านบาท[1] ส่วนรายรับที่คาดว่าจะได้รับจากคลองนี้คือ การเก็บค่าทางผ่านน้ำมัน ค่าผ่านสินค้ารวมผลประโยชน์ที่ได้รับของโครงการ ปีละ 1,725 ล้านบาท[2]

นอกเหนือจากรายรับต่อปีของโครงการนี้แล้ว ผลประโยชน์ด้านอื่น ๆ ที่คาดว่าจะได้รับ ซึ่งอาจจะเป็นประโยชน์ที่สำคัญสำหรับประเทศไทย คือ คลองนี้จะเป็นเส้นทางเดินเรือพาณิชย์เส้นใหม่ ซึ่งสามารถย่นระยะทางเดินเรือได้ไม่ต่ำกว่า 800 กิโลเมตร ผลที่ติดตามมาก็คือ จะก่อให้เกิดท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่อย่างน้อยหนึ่งท่า ที่ในบริเวณปากคลองด้านใดด้านหนึ่งซึ่งจะทำรายได้แก่ประเทศไทยเป็นอย่างมาก ถ้าพิจารณาผลประโยชน์ในทางด้านอุตสาหกรรมแล้ว คลองนี้จะก่อให้เกิดศูนย์อุตสาหกรรมขึ้นหลายแห่งในบริเวณแนวคลอง ยิ่งไปกว่านั้น ประเทศไทยยังจะสามารถขยายอุตสาหกรรมประมงน้ำลึก ไปยังด้านมหาสมุทรอินเดียได้โดยสะดวก และประการที่สำคัญที่สุดก็คือ คลองนี้จะก่อให้เกิดการพัฒนาที่สมดุลย์ในบริเวณภาคใต้ระหว่างด้านเหนือและด้านใต้คลอง[3] ในทางด้านยุทธศาสตร์นั้นคลองนี้จะเป็นประโยชน์สำหรับประเทศไทย ในการป้องกันและคุ้มกรองฝั่งทะเลตะวันตก ในภาคใต้ของประเทศไทยได้สะดวกกว่าในปัจจุบัน[4]

---

[1]นิธิพัฒน์ ชาลีจันทร์, เรื่องเดิม, หน้า 15.

[2]เรื่องเดียวกัน, หน้า 18.

[3]เรื่องเดียวกัน, หน้า 7.

[4]เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน

การประเมินค่า

เมื่อมีการพิจารณาถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการขุดคลองนี้แล้วจะพบว่าผู้ที่จะได้รับผลประโยชน์มากที่สุดคือญี่ปุ่นมิใช่ประเทศไทย นอกจากนี้แล้วการขุดให้เรือขนาดหนึ่งแสนตันผ่านได้นั้นอาจจะทำให้มีเรือผ่านเส้นทางนี้น้อย เพราะประการแรก คลองนี้จะย่นระยะทางได้เพียง 420 ไมล์ ซึ่งผิดกับคลองสุเอซซึ่งย่นระยะทางได้ 5,000 ไมล์ และเมื่อเทียบกับคลองปานามาซึ่งย่นระยะทางได้ถึง 10,000 ไมล์[1] ซึ่งเรือขนาด 100,000 ตัน ออกทางช่องแคบมะละกาจะประหยัดกว่า เพราะไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมใด ๆ เมื่อเปรียบเทียบระหว่างระยะทางและค่าธรรมเนียมของคลองนี้

เกี่ยวกับวิธีการลำเลียงน้ำมันนั้น ถ้าพิจารณากันอย่างจริงจังแล้วจะพบว่าการถ่ายน้ำมันจากเรือขนาด 500,000 ตัน ลงเรือขนาด 100,000 ตัน 5 ลำ โดยมีเรือขนาด 500,000 ตัน จอดอยู่อีกฟากหนึ่งเพื่อรอรับน้ำมันนั้น ค่าขนถ่ายน้ำมัน ค่าธรรมเนียมผ่านคลอง ตลอดจนค่าจ้างเรือถ่ายน้ำมัน รวมกันแล้วจะแพงกว่าการเดินเรือทางอ้อมเสียอีก

สิ่งที่ควรพิจารณาอีกด้านหนึ่ง และค่อนข้างจะสำคัญมากที่สุดก็คือทุน จากการรวบรวมอัตราค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นต้องใช้ทุนประมาณ 14,000 ล้านบาทนั้น นับว่าเป็นการลงทุนที่มหาศาล ทำให้น่าคิดและน่าวิตกว่า รัฐบาลจะจัดสรรงบประมาณเพื่อการนี้ได้โดยวิธีใดโดยที่ไม่กระทบกระเทือนประชาชน หรือโดยไม่ต้องกู้จากต่างประเทศ เพราะอาจก่อให้เกิดพันธะผูกพันในเวลาต่อมา และอาจมีผลกระทบกระเทือนถึงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศก็เป็นได้

ส่วนค่าธรรมเนียมต่อปีที่คาดว่าจะได้รับปีละประมาณ 1,350 ล้านบาทนั้น อาจจะไม่คงที่ก็เป็นได้ ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับสถานการณ์ของโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันญี่ปุ่น

---

[1]อุทัย วิชัยชนพันธ์, เรื่องเดิม, หน้า 42 และดูตารางที่ ประกอบ

เริ่มเปลี่ยนนโยบายทางการทูต คือการหันไปปรับความสัมพันธ์กับฝ่ายจีนคอมมิวนิสต์และรุสเซีย ทำให้น่าเชื่อว่าในอนาคต ญี่ปุ่นอาจได้แหล่งน้ำมันแหล่งใหม่ซึ่งใกล้กว่าและสะดวกกว่า ดังนั้นค่าธรรมเนียมที่คาดว่าจะได้รับ อาจจะไม่คุ้มกับการบำรุงรักษาคลอง[1]

โครงการขุดคลองกระของเอกชน

รัฐบาลไทยเคยปฏิเสธการขุดคอคอดกระใน ค.ศ.1964 (พ.ศ.2507) โดยอ้างความมั่นคงปลอดภัยของชาติเป็นประเด็นสำคัญ แต่เมื่อเรื่องนี้ได้ถูกนำเข้าพิจารณาในสภาบริหารคณะปฏิวัติในเดือนสิงหาคม ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) นั้น รัฐบาลชุดนี้มีความเห็นพ้องต้องกันกับข้อเสนอของคณะกรรมการร่วมกรองงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ โดยเฉพาะในข้อที่ว่า "หากมีความจำเป็นจะทำการสำรวจก็ควรให้มีการสำรวจ ถ้าเป็นไปได้ควรให้บริษัทหรือผู้สนใจออกค่าใช้จ่ายเอง โดยมีมาตรการเงื่อนไขที่รัดกุม เพื่อให้การสำรวจนั้นเป็นไปตามความต้องการของทางราชการอย่างดีที่สุด"[2] ซึ่งข้ออ้างข้อนี้ย่อมขัดแย้งกับความเห็นของคณะรัฐมนตรี ที่ลงมติใน ค.ศ.1964 (พ.ศ.2507) ว่าเป็นอันตรายต่อความมั่นคงของประเทศ นอกจากนั้นแล้วยังมีที่น่าสังเกตว่า แม้รัฐบาลคณะปฏิวัติจะเห็นชอบตามข้อเสนอดังกล่าวข้างต้นแล้ว แต่เมื่อได้มีผู้ขอเอกสารเกี่ยวกับผลดีผลเสียทางด้านเศรษฐกิจของการขุดคลอง ซึ่งคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นผู้พิจารณานั้น ปรากฏว่าการพิจารณายังไม่แล้วเสร็จ ทั้ง ๆ ที่การขอเอกสารนั้นเป็นวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ.1972[3] (พ.ศ.2515) ในขณะเดียวกันได้มีบริษัทเอกชนขอเสนอทำการสำรวจขุดคลองในเดือนกันยายน

---

[1]อุทัย วิชัยธนพัฒน์, เรื่องเดิม, หน้า 38 - 39.

[2]พลเรือตรี อุทัย วิชัยธนพัฒน์, เรื่องเดิม, หน้า 45.

[3]เรื่องเดียวกัน, หน้า 45 เป็นจดหมายจากพันเอกพร้อม พาณิชภักดิ์ รองเลขาธิการ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ สร.0606/607 วันที่ 7 ธันวาคม 2515.

นายเชาว์ เชาว์ขวัญยืน ประธานกรรมการบริษัทแหลมทองสังกา และเป็นผู้จัดการของบริษัท ไทยออยล์ รีไฟเนอรี่ (Thai Oil Refinery Company) ซึ่งสนใจการขุดคลองกระมาตั้งแต่ต้น ได้มีหนังสือรายงานผลการพบปะระหว่างนักธุรกิจ นักการเงินและผู้เชี่ยวชาญสาขาต่าง ๆ ทั้งในญี่ปุ่น ยุโรปและอเมริกา[1] ที่ต่างก็ให้ความสนใจ และจะสนับสนุนโครงการนี้อย่างจริงจัง ทั้งด้านการเงินและเทคนิค และพร้อมกันนี้ นายเชาว์ เชาว์ขวัญยืน ได้เสนอโครงการขุดคอกอดกระและท่าเรือในชั้นหลักการเพื่อพิจารณาต่อไป

ผู้เชี่ยวชาญสาขาต่าง ๆ ชั้นนำของโลกจะขอทำการสำรวจศึกษาโครงการอย่างละเอียด และการสำรวจนี้จะกระทำเป็นสองขั้นด้วยกันคือ

ขั้นที่หนึ่ง การสำรวจลู่ทาง (Reconnaissance Survey) ในขั้นนี้จะสำรวจทางเศรษฐกิจและวิศวกรรมเบื้องต้น ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 6 - 8 เดือน

ขั้นที่สอง เป็นการสำรวจอย่างละเอียด ซึ่งจะต้องรอผลของการสำรวจขั้นที่หนึ่งเสียก่อน สำหรับการสำรวจขั้นที่สองนี้เป็นการศึกษาอย่างละเอียดทุกแง่ทุกมุม โดยคำนึงถึงความมั่นคงของประเทศชาติและเศรษฐกิจเป็นสำคัญ นอกจากนี้ยังรวมไปถึงค่าใช้จ่าย ระยะเวลาที่จะใช้ในการขุดคลองและก่อสร้าง ตลอดจนแผนงานดำเนินการบริหารคลองและท่าเรือ การสำรวจขั้นนี้จะใช้เวลาประมาณ 18 - 24 เดือน สำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจตามขั้นตอนนี้ เป็นความรับผิดชอบของนายเชาว์ เชาว์ขวัญยืน โดยที่รัฐบาลไม่ต้องรับภาระหรือมีปัญหาทางการเงินแต่อย่างไร

ข้อเสนอของนายเชาว์ เชาว์ขวัญยืน ต่อรัฐบาลไทยขั้นต่อไปก็คือ ถ้าการสำรวจปรากฏผลว่าจะสามารถดำเนินตามโครงการได้ โดยที่จะอำนวยผลประโยชน์อย่างคุ้มค่าในทางเศรษฐกิจแก่ประเทศไทยแล้ว ก็จะลงมือก่อสร้างโดยรัฐบาลไม่ต้องค้ำประกันแต่

---

[1]ในอเมริกา ได้แก่ กลุ่มบริษัท ลิงค์-เทมโก้-วอต (Ling-Temco-Vouht) ในยุโรปได้แก่กลุ่ม ซิตรา (Cie Industielle de Travaux) ในญี่ปุ่นได้แก่บริษัท นิสโช-อิวาอิ (Nissho-Iwai Co.,).

อย่างใด แต่จะต้องมีผลตอบแทน คือการเข้าดำเนินธุรกิจในบริเวณนั้นในสัดส่วนที่จะตกลงกับรัฐบาลไทยต่อไป ส่วนการก่อสร้างต่าง ๆ นั้น จะตกเป็นของรัฐบาลทันที ข้อเสนอดังกล่าวชี้ให้เห็นว่า รัฐบาลไทยไม่จำเป็นต้องมีพันธะผูกพันทางการเงิน การควบคุมก่อสร้างแต่อย่างใด แต่กลับจะได้สิ่งก่อสร้างนั้นเสียอีก ข้อเสนอของนายเชาว์ เชาว์ขวัญยืน คงจะทำความประทับใจให้กับสภาบริหารคณะปฏิวัติมาก จึงได้มีการลงมติรับหลักการเมื่อวันที่ 21 กันยายน ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515)

<u>ลักษณะของโครงการและผลที่คาดว่าจะได้รับ</u>

ลักษณะของโครงการที่เอกชนเสนอ มีสาระสำคัญพอสรุปได้ดังนี้ คือ คลองที่จะขุดนี้เป็นคลองขนาดใหญ่ และกว้างพอที่จะให้เรือเดินสวนทางกันได้ (ดูรูปที่ 13) ตลอดจนมีความลึกพอที่จะรับน้ำหนักเรือบรรทุกน้ำมันขนาดยักษ์ได้ นอกจากนั้นคลองนี้ไม่ต้องมีประตูน้ำ และประการที่สำคัญคือจะก่อให้เกิดท่าเรือขนาดใหญ่ที่ปากคลอง[1]

นายเชาว์ เชาว์ขวัญยืน ได้เขียนบทความเป็นรายงานเกี่ยวกับโครงการขุดคอคอดกระโดยให้หัวเรื่องว่า "คลองกระ-เขตท่าเรือและอุตสาหกรรมในภาคใต้ของประเทศไทย[2] โดยเฉพาะอย่างยิ่งในหน้าบทนำ เขาได้ชี้ให้เห็นถึงความสำเร็จของการขุดคลองจนใช้การได้ใน ค.ศ.1980 (พ.ศ.2523) และคลองนี้จะสนองความต้องการของมนุษยชาติในคริสตศตวรรษที่ 21 สิ่งที่เขาเน้นเป็นพิเศษเกี่ยวกับโครงการนี้ก็คือ โครงการนี้เป็นโครงการของ<u>คนไทย</u>[3] ขุดและก่อสร้างบนพื้นดินภายใต้อำนาจอธิปไตยของไทย

---

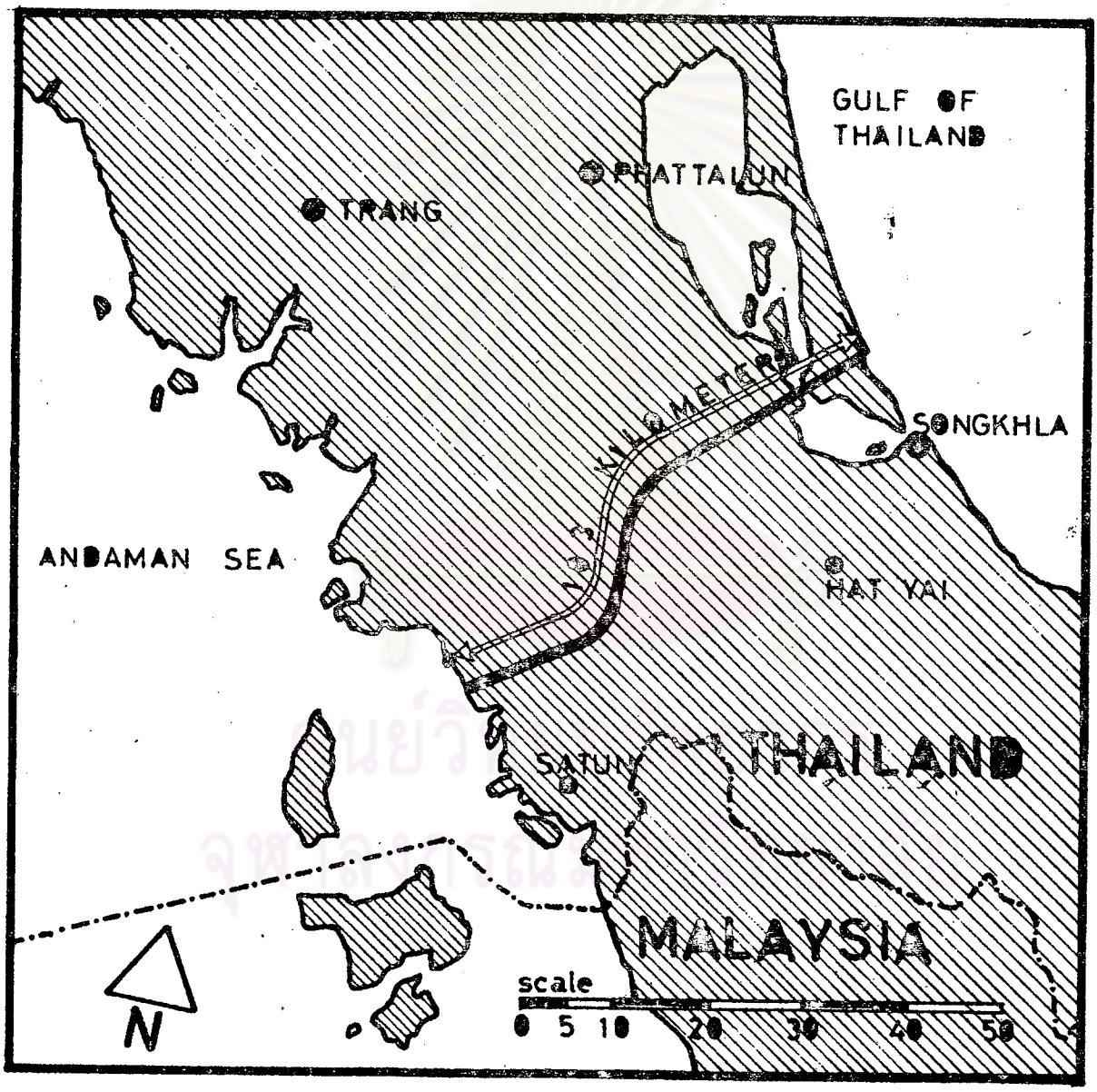
[1]อุทัย วิชัยธนพัฒน์, เรื่องเดิม, หน้า 73.

[2]Chow Chowkwanyuen, "The Kra Canal/Ports Industrial Zone In Southern Thailand," A Progress Report, June, 1973).

[3]ขีดเส้นใต้โดยผู้เขียน อันที่จริงเอกชนกลุ่มนี้หาใช่คนไทยไม่

รูปที่ 13

เส้นทางขุดคลองเสนอโดย เชาว์ เชาว์ชวัญยืน



เพราะฉะนั้นโครงการนี้จะยังความเจริญทางด้านเศรษฐกิจแก่ประเทศไทย นอกจากนี้แล้ว คลองกระจะช่วยเร่งความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ ในเอชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ยิ่งไปกว่านั้นคลองนี้จะเป็นกุญแจสำคัญ ที่จะเปิดเส้นทางการขนส่งอย่างกว้างขวางทั่วไป

ในบทความฉบับนี้เขาได้ชี้ให้เห็นประเด็นสำคัญ ๆ สามประการคือ

ประการแรก เป็นโครงการที่ถูกต้อง เพราะว่าโครงการนี้จะก่อให้เกิดผลประโยชน์มากมายดังต่อไปนี้คือ

1. ทำให้การเดินเรือระหว่างมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้สวนทางกันได้

2. ก่อให้เกิดความสะดวกในการขนส่งน้ำมันดิบจากแหล่งผลิตไปยังประเทศบริโภค โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขณะที่วิกฤตการณ์ทางพลังงานกำลังขยายตัวมากขึ้น (ดูรูปที่ 14)

3. ก่อให้เกิดศูนย์กลางการขนส่งทางเรือและเขตอุตสาหกรรม และจะเป็นสถานที่แลกเปลี่ยนระหว่างวัตถุดิบจากประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และวัตถุสำเร็จรูปจากประเทศอุตสาหกรรม (ดูรูปที่ 15)

4. โครงการนี้ได้วางแผนไว้ที่จะรับกับความเจริญก้าวหน้าการค้าทางเรือซึ่งจะเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ จนถึง ค.ศ.2040 (พ.ศ.2583)

5. ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทั้งสองฝ่ายคือประเทศที่พัฒนาแล้ว และประเทศที่กำลังพัฒนา

ประการที่สอง เป็นโครงการที่มีสถานที่เหมาะสมเพราะว่า

1. คลองนี้ขุดบนผืนแผ่นดินไทย ที่เป็นศูนย์กลางทางยุทธศาสตร์ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และคลองนี้จะตกอยู่ในความดูแล ของชาติที่มีเอกราชและมีความมั่นคงที่สุดในภูมิภาคนี้

2. ที่ตั้งที่อยู่กึ่งกลางทำให้คลองนี้เป็นกุญแจสำคัญของการขนส่งของดินแดนแถบนี้(ดูรูปที่ 16 ก.,ข.,ค.)

3. ช่วยย่นระยะทางแทนการใช้ของแกบมะละกา ซึ่งมีขนาดแกบและการเดินเรือหนาแน่นขึ้นเป็นลำดับ

4. จะช่วยสนับสนุนการค้าภายในภูมิภาคแถบนี้ ซึ่งมีประชากรจำนวนหนึ่งในสามของประชากรในโลก

ประการที่สาม เป็นโครงการที่คำเนินการในเวลาที่เหมาะเจาะ

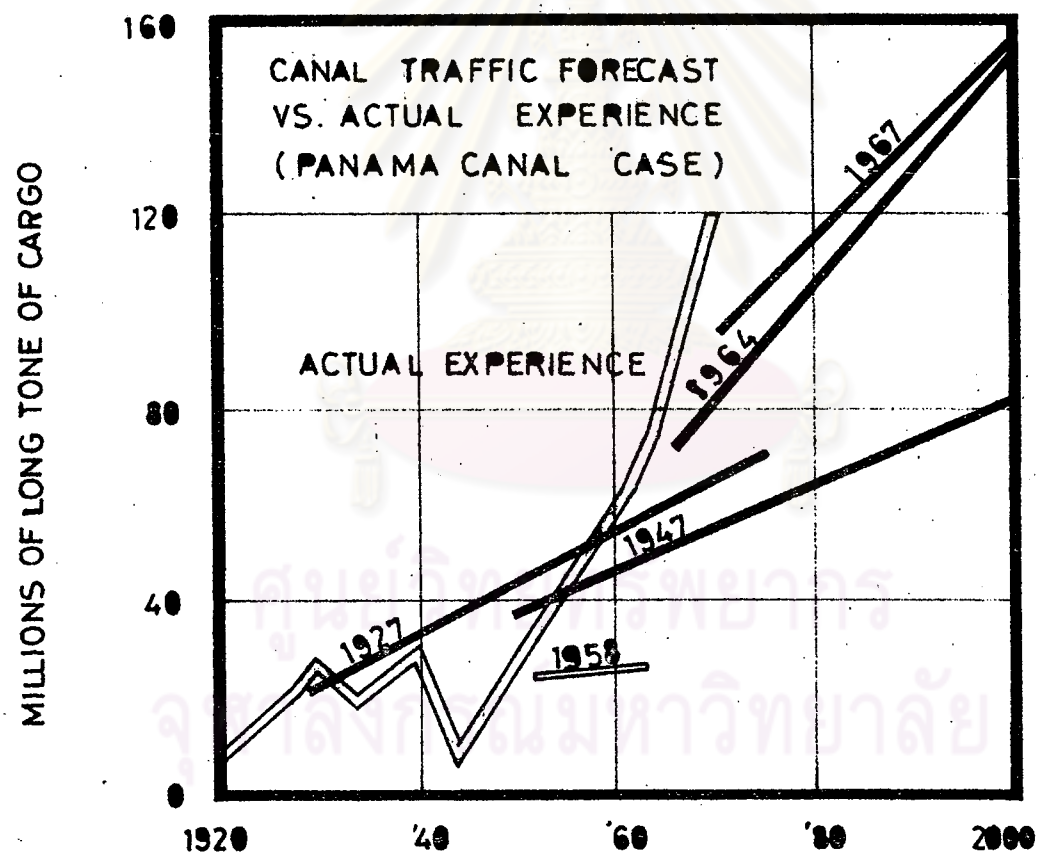
1. เป็นจังหวะที่พ้องต้องกันกับการเปลี่ยนโฉมหน้า ความสัมพันธ์ระหว่างอภิมหาอำนาจของโลก การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ทำให้ประชาชนอเมริกันสนับสนุนมาก จึงทำให้มีเหตุผลที่จะหวังว่า ในครึ่งหลังของทศวรรษนี้ ผู้นำต่าง ๆ จะละทิ้งการเผชิญหน้าตลอดจนการทำให้การค้าและการสร้างสรรค์ต้องได้รับอันตราย

2. ได้มีการร่างแผนการจัดเกี่ยวกับโครงการอันยิ่งใหญ่นี้แล้ว ส่วนเงินทุนจำนวนหลายพันล้านนั้น จะได้รับความสนับสนุนจากสหรัฐ ญี่ปุ่น และหลาย ๆ ประเทศในยุโรป คลองของไทยและเขตอุตสาหกรรมนี้ จะช่วยทำให้โครงการอื่นเสร็จสมบูรณ์ไปด้วย เช่น โครงการลุ่มน้ำแม่โขง

ส่วนผลประโยชน์สำหรับประเทศไทยนั้น นายเชาว์ เชาว์ขวัญยืน ได้แยกออกเป็นสองลักษณะ คือผลประโยชน์ที่มองเห็น และผลประโยชน์ที่มองไม่เห็น (ดูรูปที่ 17) สำหรับลักษณะของผลประโยชน์ประการแรกก็คือ ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ ถึงแม้ว่าไม่อาจจะระบุลงไปได้ว่ามีมากเท่าไรในขณะนี้ ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับ ทุน กำไร และหลักการผลประโยชน์ประการหลังนั้น ออกมาในรูปของการเพิ่มของรายได้ประชาชาติในระยะยาว ทั้งนี้เพราะการขุดคอคอดกระจะสร้างศูนย์กลางการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และสังคมขึ้นอีกแห่งหนึ่งในภาคใต้ ซึ่งจะช่วยทำให้มีงานทำ และมีการว่าจ้างแรงงานของคนภาคใต้เพิ่มขึ้น ยิ่งไปกว่านั้น การว่าจ้างแรงงานร่วมกันนี้จะก่อให้เกิดความกลมเกลียว และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนที่อาศัยอยู่สองฝั่งคลอง นอกจากนี้แล้วการที่ประเทศไทยมีอำนาจอธิปไตยเหนือคลองดังกล่าว ทำให้กองทัพเรือของไทยมีอำนาจอย่างล้นเหลือในทะเลอันดามัน และประการสุดท้ายก็คือ เป็นการทำให้ความฝันอันยาวนานของคนไทยเป็นจริงเป็นจังขึ้นมา ซึ่งสิ่งนี้จะกลายเป้าหมายและแรงบันดาลใจสำหรับคนไทยรุ่นหลัง

รูปที่ 1.7

ผลประโยชน์ที่จะได้รับจากขุดคลองกระ



TANGIBLE BENEFITS WOULD INCLUDE REVENUES FROM:

- CANAL TOLLS
- TRANSSHIPMEN CHARGES
- POPT OPERATIONS FEES
- CUSTOMS DUTIES
- BUSINESS TAXES
- PERSONAL INCOME TAXES
- INDUSTRIAL ZONE LEASES

เพราะฉะนั้นอาจกล่าวได้ว่าการขุดคอคอดกระนี้ไม่ได้สร้างแค่ความมั่นคงอย่างเดียว แต่ยังเป็นการสร้างประวัติศาสตร์ด้วย[1]

ทุน

ภาระในการจัดหาเงินเพื่อดำเนินการตามโครงการนั้น เป็นของเอกชนทั้งสิ้น แหล่งที่มาของทุนการขุดคอคอดกระได้แก่ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา ยุโรปตะวันตก ธนาคารระหว่างประเทศ (International Bank) บริษัทประกันภัยใหญ่ ๆ ธนาคารโลก (World Bank) และธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank) ประเทศผลิตน้ำมันในตะวันออกกลาง โดยเฉพาะสหรัฐนั้น ได้จัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการขุดคอคอดกระเป็นจำนวนเงินถึง 3.8 ถึง 5.8 พันล้านเหรียญสหรัฐ[1] ทุนที่ต้องใช้ทั้งหมดประมาณ 4,000 - 6,000 ล้านเหรียญสหรัฐ[2]

เนื่องจากทุนที่ต้องใช้เพื่อการนี้เป็นจำนวนมหาศาล ทำให้นักการคลังจากอเมริกาและญี่ปุ่น ต่างเห็นพ้องต้องกันที่จะให้รัฐบาลไทย ประกาศรับเอาโครงการขุดคอคอดกระเป็นโครงการแห่งชาติ เพื่อที่จะได้รับการสนับสนุนทางการเงินระหว่างประเทศ ซึ่งถ้ารัฐบาลไทยยอมรับก็เท่ากับว่าเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้นั่นเอง

วิธีการขุด

การประชุมระหว่างประเทศที่กรุงโตเกียวระหว่างวันที่ 10 - 13 กรกฎาคม ค.ศ.1973 (พ.ศ.2516) เพื่อพิจารณาโครงการคอคอดกระ ซึ่งประกอบด้วยนัก

---

[1] Ibid., p. 24 - 25.

[2] Pran Chopra, "A Game Worth $ 20,000,000,000," The Bangkok Post, (December 17, 1975), 23.

เศรษฐกิจศาสตร์ นักวิทยาศาสตร์ นายธนาคาร วิศวกร และนักธุรกิจ จากทั้งสหรัฐอเมริกา ยุโรป ญี่ปุ่น และประเทศไทย ซึ่งมีนายพจน์สารสิน และคณะได้รับเชิญให้เข้าร่วมประชุม[1]

หัวข้อสำคัญที่อภิปรายกันในที่ประชุมคือ การขุดคลองกระโดยใช้ระเบิดปรมาณู (ดูรูปที่ 18) ต้นทุนสำหรับโครงการนี้ประมาณ 3 - 6 พันล้านเหรียญสหรัฐ และจะใช้เวลาประมาณ 6 ปี เท่านั้น แต่ถ้าขุดแบบธรรมดาแล้วจะต้องใช้เวลาอย่างน้อย 12 ปี และใช้งบประมาณทั้งสิ้น 6 พันล้านเหรียญสหรัฐ[2]

<u>การประเมินค่าของโครงการของเอกชน</u>

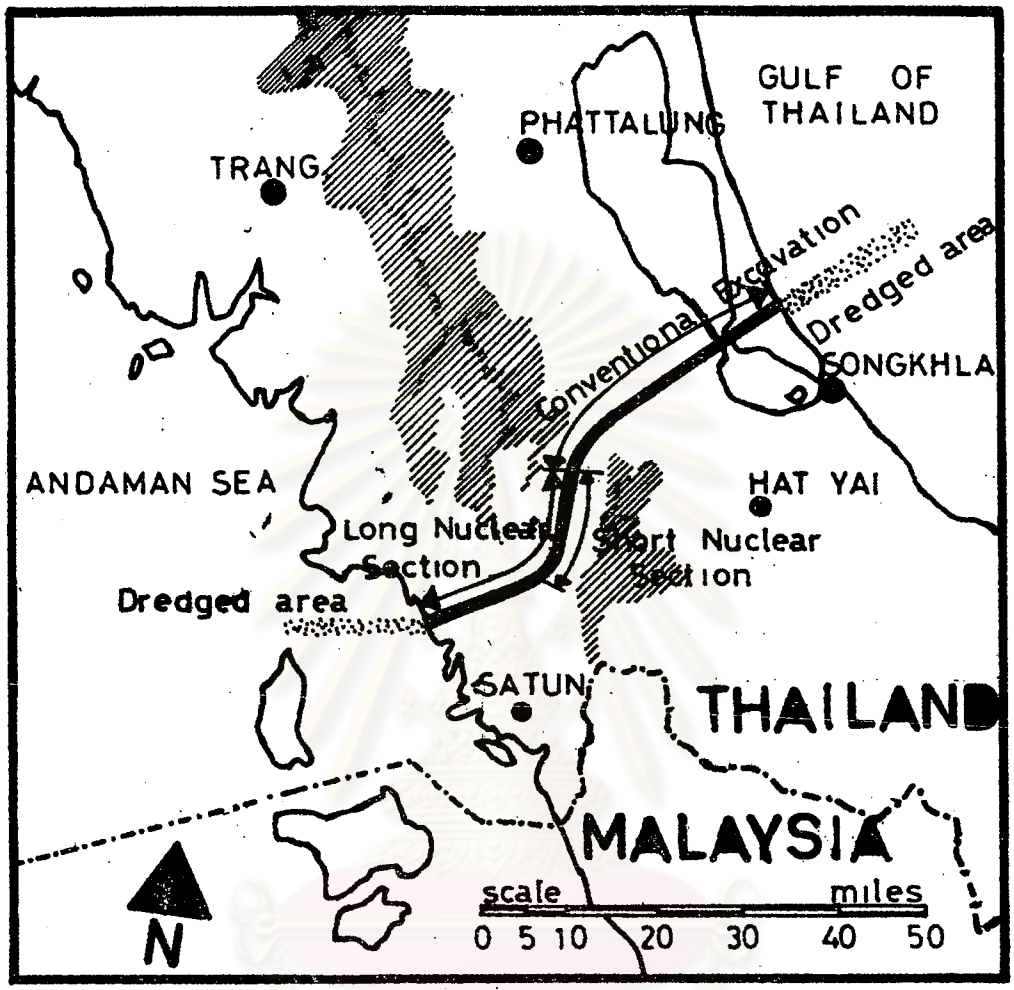
พิจารณาจากลักษณะโครงการและผลที่กาดว่าจะได้รับ ตลอดจนวิธีการขุดแล้ว จะพบว่า โครงการนี้เน้นและชี้เฉพาะผลประโยชน์ที่รัฐบาลไทยจะได้รับด้านเดียว โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านเศรษฐกิจเท่านั้น โดยปราศจากการพิจารณาผลเสียด้านการเมือง ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

ทุน แหล่งที่มาของทุนสำหรับโครงการนี้ มีที่น่าสังเกตว่าส่วนใหญ่ได้มากจากต่างประเทศ ไม่ใช่ทุนจากในประเทศอย่างแท้จริง ยิ่งไปกว่านั้น การที่มีเสียงเรียกร้องจากนักการคลังต่างประเทศที่ต้องการให้รัฐบาลไทยค้ำประกันหนี้เงินกู้ ซึ่งผิดกับข้อเสนอเดิมของนายเชาว์ เชาว์ขวัญยืน ที่ว่ารัฐบาลไทยไม่ต้องค้ำประกันแต่อย่างใด ในลักษณะดังกล่าวชี้ให้เห็นว่า หากโครงการนี้ล้มเหลวแล้ว รัฐบาลต้องรับผิดชอบเงินกู้ที่กู้มา ซึ่งหากรัฐบาลยอมทำตามยอมเป็นการเสียเปรียบแก่เอกชนกลุ่มนี้อย่างไม่ต้องสงสัย นอกจากนี้ การที่ทุนได้มาจากต่างประเทศส่วนใหญ่ การให้สัมปทานบริษัทก็เท่ากับการให้สัมปทานแก่

---

[1]ผู้เข้าร่วมประชุม รวมทั้งสิ้นมีจำนวน 40 คน อ่านรายละเอียดในภาคผนวก จ. หน้า

[2]Kenneth O'Hara, <u>op. cit.</u>, p. 33.



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE PLOWSHARE CONCEPT.

รูปที่ 18 การขุดคลองโดยใช้พลังงานนิวเคลียร์

บริษัทต่างประเทศ ผลประโยชน์ย่อมตกอยู่แก่บริษัทนั้น รัฐบาลไทยจะได้รับเพียงเปอร์เซ็นต์ที่บริษัทจัดสรรให้เท่านั้น

การขุดโดยใช้พลังงานปรมาณูก็เช่นเดียวกัน เป็นที่วิพากษ์วิจารณ์กันอย่างแพร่หลายว่า การใช้พลังงานดังกล่าว จะก่อให้เกิดผลเสียมากกว่าผลดี ถึงแม้ว่าจะสามารถย่นเวลาการขุดลงเหลือเพียง 6 ปีก็ตาม ผลเสียประการแรกที่มีการกล่าวขวัญกันมากก็คืออันตรายที่เกิดจากกัมมันตภาพรังสี ซึ่งจะทำลายทั้งชีวิตคนและธรรมชาติ[1] ประการต่อมาการขุดด้วยวิธีนี้จะทำให้รัฐบาลไทยต้องประสบปัญหาเกี่ยวกับการอพยพผู้คนออกจากบริเวณดังกล่าว[2] ซึ่งจะก่อให้เกิดความปั่นป่วนทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง และกำลังใจ

ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่าการประเมินโครงการนี้ ผลออกมาเป็นด้านลบ เพราะผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจและการเงินนั้น เมื่อนำมาเปรียบเทียบผลเสียที่เกิดจากสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ ตลอดจนความระส่ำระสายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการใช้พลังงานปรมาณูอย่างผิดพลาด ซึ่งผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจนั้นไม่สามารถดึงเอาสภาพเดิมที่เป็นปรกติกลับคืนมาสู่ประเทศไทยและคนไทยได้เลย

<u>ท่าทีของต่างชาติกับการขุดคลองกระ</u>

<u>สหรัฐอเมริกา</u>

หลังสงครามอินเดีย-ปากีสถานได้สิ้นสุดลงใน ค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) รุสเซียก็ได้มีท่าทีเข้ามามีบทบาทในคาบสมุทรอินเดียอย่างแท้จริง ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็น

---

[1]กลุ่มศึกษาโครงการคอดกระ, "เราคัดค้านการขุดคอดกระ" <u>สังคมศาสตรปริทัศน์</u>, ปีที่ 12 (เมษายน, 2517), 37.

[2]เรื่องเดียวกัน, หน้า 39.

ถึงความตั้งใจของรุสเซียที่จะเพิ่มกำลังกองทัพเรือของตนในมหาสมุทรอินเดียมากยิ่งขึ้น เพราะฉะนั้น ถ้ามีการขุดคอคอดกระเป็นจริงเป็นจังขึ้นมา ก็จะทำให้การตอบโต้ด้วยกำลังของสหรัฐเพิ่มขึ้น นั่นคือสหรัฐจะสามารถควบคุมสถานการณ์จากทะเลจีนตอนใต้ไปจนถึงอ่าวเปอร์เซีย ยิ่งไปกว่านั้นจะทำให้กองเรือที่ 7 ของสหรัฐแล่นไปยังมหาสมุทรแปซิฟิกได้เร็วขึ้นถึง 3 วัน โดยไม่จำเป็นต้องผ่านช่องแคบมะละกาซึ่งมีสถานภาพที่ไม่น่าไว้วางใจอีกต่อไป

การขุดคอคอดกระนั้น สหรัฐอเมริกายอมสนับสนุนและเห็นพ้องต้องกันกับโครงการนี้อย่างไม่ต้องสงสัย เพราะข้อดีประการแรกของคลองกระคือ ความสำคัญทางยุทธศาสตร์ที่จะเพิ่มพูนความมั่นคงทางทหารของสหรัฐอเมริกา โดยทำให้กองเรือที่ 7 เพิ่มความสามารถในการตอบโต้เหตุการณ์ที่จะบังเกิดขึ้นในมหาสมุทรอินเดียได้อย่างรวดเร็ว ทั้งยังทำให้กองเรือสหรัฐสามารถเลือกเส้นทางเดินเรือต่าง ๆ ระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งจะทำให้กองกำลังนี้มีเสรีในด้านปฏิบัติการอย่างมาก

สำหรับด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศนั้น การขุดคลองกระนี้จะทำให้สัมพันธภาพระหว่างไทยกับสหรัฐอเมริกากระชับแน่นยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขุดคลองโดยใช้พลังงานปรมาณูนั้น ก็ต้องอาศัยความช่วยเหลือจากสหรัฐ

อย่างไรก็ดี การที่สหรัฐจะสนับสนุนหรือให้ความช่วยเหลือประการใดแก่ไทย ก็ตามสิ่งเหล่านี้จะกลายเป็นพันธะผูกพันในเวลาต่อมา เช่นสหรัฐจะต้องยื่นมือเข้ามาพิทักษ์รักษาคลองนี้ และอาจนำไปสู่การเรียกร้องขอประโยชน์จากการอุปถัมภ์คลองนี้เพิ่มขึ้น ซึ่งจะทำให้เกิดความกดดันทางการเมืองและการทูต ซึ่งจะมีผลต่อสัมพันธภาพระหว่างไทยกับสหรัฐ เหมือนกับปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างสหรัฐกับประเทศปานามาอันเนื่องมาด้วยสถานภาพของคลองปานามา[1] ซึ่งมีภูมิหลังของการให้ความช่วยเหลือจากสหรัฐ ตลอดจนข้อผูกพัน

---

[1]อุทัย วิชัยธนพัฒน์, เรื่องเดิม, หน้า 56.

ต่าง ๆ ซึ่งหากสหรัฐอเมริกาเป็นผู้ช่วยเหลือสนับสนุนการขุดคลองกระ ก็อาจทำให้สหรัฐมีอิทธิพลเหนือคลองกระเช่นเดียวกับคลองปานามาก็ได้

รุสเซีย

เมื่ออังกฤษยกกองทหารออกจากฝั่งตะวันออกของคลองสุเอซแล้ว รุสเซียเริ่มตระหนักถึงช่องว่างแห่งอำนาจที่เกิดขึ้นในบริเวณนั้น จึงพยายามเพิ่มกำลังกองทัพเรือของตนเพื่อใช้ค้ำจุนทางการทูต และเพื่อเป็นการอุดช่องว่างในบริเวณดังกล่าว ตลอดจนบริเวณอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเอเชียซึ่งเป็นจุดยุทธศาสตร์และเป็นการป้องกันการขยายอิทธิพลของจีนลงมาทางนี้ด้วย

ใน ค.ศ.1969 (พ.ศ.2512) รุสเซียได้เริ่มเข้าสู่เอเชียด้วยการเสนอแผนการณ์ "ความปลอดภัยร่วมกันแห่งเอเชีย" (Collective Security) แก่ประเทศในเอเชียทั้งหมด[1] แต่แผนการณ์ดังกล่าวมิได้ประสบการต้อนรับเท่าที่ควร ทั้งนี้เพราะความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอภิมหาอำนาจได้เปลี่ยนโฉมหน้าไป นั่นคือ การเปิดสัมพันธไมตรีระหว่างสหรัฐอเมริกากับ ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน แต่อย่างไรก็ดี สถานการณ์ทางการเมืองบังคับบางประเทศให้ต้องทำเช่นนั้น เช่นการเข้าร่วมของอินเดียในค.ศ.1971 (พ.ศ.2514) ซึ่งทำให้เกิดแนวร่วมมอสโกว์-นิวเดลลี่ มาถ่วงดุลย์กับแนววอชิงตัน-ปักกิ่ง-โตเกียว

ถึงแม้ว่ารุสเซีย จะมิได้มีส่วนร่วมในโครงการขุดคอคอดกระก็ตาม แต่คลองกระนี้จะเป็นประโยชน์แก่กองเรือของรุสเซียในมหาสมุทรอินเดียอย่างไม่ต้องสงสัย

ญี่ปุ่น

ญี่ปุ่นเป็นประเทศเดียวในภาคตะวันออกที่มีกิจการเดินเรือขนาดใหญ่โตและ

---

[1] "ข่าวคอคอดกระจากหนังสือพิมพ์ญี่ปุ่น," สังคมศาสตร์ปริทัศน์, (เมษายน 2517), 47.

กว้างขวาง เพราะฉะนั้นญี่ปุ่นจึงพยายามเข้ามามีบทบาทางเศรษฐกิจในเอเชีย เพื่อกวบกุมตลาดในแถบนี้ นอกจากนี้แล้วช่องแคบมะละกายังเป็นเส้นเลือดสำคัญของการขนส่งน้ำมันดิบจากตะวันออกกลาง เพราะฉะนั้นกล่าวได้ว่าญี่ปุ่นเป็นประเทศเดียวที่ได้ประโยชน์จากการขุดคลองกระนี้อย่างมาก[1] ญี่ปุ่นจึงสนับสนุนรัฐบาลไทยอย่างเต็มที่ที่จะขุดคลองกระ เพราะไม่เพียงแต่จะทำให้ญี่ปุ่นสามารถลดรายจ่ายในการขนส่งน้ำมันของญี่ปุ่นลงได้มากเท่านั้น แต่จะยังทำให้ญี่ปุ่นสามารถใช้คลองกระเป็นเครื่องมือสำคัญในการต่อรองทางเศรษฐกิจและการเมืองในอนาคตกับมาเลเซีย อินโดนีเซีย และสิงคโปร์[2]

<u>อังกฤษ</u>

อาจกล่าวได้ว่า อังกฤษเป็นเพียงประเทศเดียวที่เป็นอุปสรรคสำคัญในประวัติศาสตร์การขุดคลองกระ[3] นอกจากนี้อังกฤษเกรงว่าคลองกระจะทำให้ความสำคัญของสิงคโปร์ลดลงแม้ปัจจุบันมาเลเซียและสิงคโปร์จะได้รับเอกราชแล้วก็ตาม แต่ก็เป็นที่เข้าใจกันดีว่า อังกฤษไม่เห็นด้วยอย่างเต็มที่ในการขุดคลองกระโดยเหตุผลอันเดียวกัน[4]

<u>สิงคโปร์</u>

เป็นที่ยอมรับกันว่าการขุดคลองกระจะต้องกระทบกระเทือนต่อสิงคโปร์อย่างไม่ต้องสงสัย แต่ปัญหานี้จะไม่เป็นปัญหาสำคัญอย่างยิ่งยวดสำหรับสิงคโปร์อีกต่อไป นับตั้งแต่ทศวรรษที่ผ่านมาสิงคโปร์ได้ลดบทบาทของการเป็นศูนย์กลางท่าเรือลงไปเรื่อย ๆ

---

[1]เรื่องเดียวกัน, หน้า 48.

[2]อุทัย วิชัยธนพัฒน์, เรื่องเดิม, หน้า 56.

[3]ศึกษารายละเอียดได้ในบทที่ 3 - 6

[4]อุทัย วิชัยธนพัฒน์, เรื่องเดิม, หน้า 46.

และในขณะเดียวกันก็ได้เร่งรัดพัฒนาอุตสาหกรรม ซึ่งทำให้การค้าขยายกว้างออกไปกว่าเดิม คือ ระหว่างประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วยกันไปสู่ตลาดในยุโรป อเมริกาเหนือ และญี่ปุ่น และการค้ากับประเทศดังกล่าวก็ได้เจริญขึ้นเป็นลำดับนับตั้งแต่ ก.ศ. 1960 (พ.ศ.2503) เป็นต้นไปเมื่อเปรียบเทียบกับในประเทศในภาคพื้นเดียวกัน[1]

การขุดคอคอดกระจะกระทบกระเทือนต่อสิงคโปร์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางเศรษฐกิจอย่างมากมาย ถ้าสิงคโปร์ยังคงเป็นเมืองท่าอย่างเดียว แต่การที่สิงคโปร์พัฒนาประเทศให้ทันเวลา ตลอดจนการพัฒนาอุตสาหกรรม ก็จะช่วยแก้ปัญหาเหล่านั้นได้ ทั้งยังคาดว่าเรือนานาชาติจะยังคงแวะจอดที่สิงคโปร์ต่อไป

ในปัจจุบันมีเรือบรรทุกน้ำมันขากลับจากตะวันออกกลางไปสู่ญี่ปุ่นน้อยมากที่จะไม่แวะจอดสิงคโปร์ ซึ่งเรือเหล่านี้อาจจะสนใจคลองกระที่ช่วยย่นระยะทาง อย่างไรก็ดี สิ่งนี้ก็ขึ้นอยู่กับขีดความสามารถของคลองที่จะรับน้ำหนักเรือเหล่านี้ได้ ประการสำคัญที่จะต้องพิจารณาเป็นพิเศษสำหรับสิงคโปร์ก็คือ สิงคโปร์ยังเป็นศูนย์อู่ซ่อมเรือและโรงงานต่อเรือ เพราะฉะนั้นสิ่งนี้จะเป็นสิ่งดึงดูดใจมากกว่าคลองกระ[2]

ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าการขุดคลองกระจะมีผลกระทบกระเทือนต่อสิงคโปร์น้อยมาก เพราะสิงคโปร์ได้เปลี่ยนทิศทางการค้าตลอดจนการพัฒนาอุตสาหกรรม เพราะฉะนั้นตามความคาดหมายเดิมที่ว่า คลองกระจะกระทบกระเทือนต่อสิงคโปร์มากที่สุดนั้นก็เป็นอันหมดไป และสิงคโปร์ก็มิได้มีท่าที่ที่จะขัดขวางการขุดคอคอดกระนี้แต่ประการใด[3]

---

[1] Patrick Low and Yeung Yue-man, "The Proposed Kra Canal: A Critical Evaluation And Its Impact on Singapore," Field Report Series No.2 (Institute of Southeast Asian Studies, 1973), p. 19.

[2] Ibid., p. 31.

[3] อุทัย วิชัยธนทัณ์, เรื่องเดิม, หน้า 57.

ความเหมาะสมในการขุดคลองกระในปัจจุบัน

เนื่องจากโครงการขุดคลองกระประสบความล้มเหลวมาแต่ตั้งแต่ครั้งรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จนกระทั่งในทศวรรษนี้ อย่างไรก็ตาม คาดว่าโครงการนี้จะต้องมีการรื้อฟื้นขึ้นมาพิจารณาอีกในอนาคต ฉะนั้น จึงควรจะได้ทำการวิเคราะห์ไว้เสียแต่บัดนี้ว่ารัฐบาลไทย สมควรจะให้มีการขุดคลองกระขึ้นหรือไม่ ปัจจัยที่ควรแก่การหยิบยกขึ้นมาพิจารณามีดังต่อไปนี้

1. ความจำเป็นในการใช้คลองกระ
2. ความพร้อมของรัฐบาลไทยที่จะดำเนินโครงการ
3. ผลที่ได้รับจากคลองกระ

ความจำเป็นในการใช้คลองกระ

ข้อพิจารณาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความจำเป็นในการใช้คลองกระมี 2 ประการคือ

1. การย่นระยะทาง สมมติว่ามีการขุดคลองกระขึ้นที่แนวพังงา-บ้านดอน ซึ่งเป็นแนวที่ได้รับการพิจารณาจากสำนักงานการพลังงานแห่งชาติว่าเป็น เส้นทางที่เหมาะสมที่สุด และจะย่นระยะทางเดินเรือระหว่างอ่าวเบงกอลกับอ่าวไทย ได้มากกว่าเส้นทางตามที่นายเชาว์ เชาว์ขวัญยืน เสนอ (ศึกษาเปรียบเทียบได้จากรูปที่ 11 และ 12) แต่อย่างไรก็ดี เส้นทางสายนี้ก็ย่นระยะทางเดินเรือได้เพียงเล็กน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางสายเดิม (ช่องแคบมะละกา) ดังตารางต่อไปนี้

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ระยะทาง (เป็นไมล์) ที่ร่นลงเมื่อผ่านคลองกระ[1]

จากพังงาถึง	ผ่านคลองกระ	ผ่านช่องแคบมะละกา	ระยะทางที่ร่น
กรุงเทพฯ	420	1,470	1,050
มนิลา	1,510	2,008	498
ไซ่งอน	740	1,295	555
ฮ่องกง	1,510	2,105	595
โยโกฮามา	3,070	3,567	497

ยิ่งกว่านั้นเมื่อเปรียบเทียบคุณค่าด้านการย่นระยะทาง ระหว่างคลองกระกับคลองสุเอซและคลองปานามา จะพบว่าคุณค่าในด้านดังกล่าวนี้ของคลองกระมีน้อยมาก ทั้งนี้เพราะทั้งคลองสุเอซและคลองปานามา ช่วยให้การเดินเรือสามารถย่นระยะทางได้มากโดยไม่จำเป็นต้องแล่นอ้อมทวีปแอฟริกาและอเมริกาใต้ตามลำดับ ตัวอย่างเช่น เรือที่เดินทางจากลอนดอนไปยังคูเวต โดยผ่านคลองสุเอซ จะย่นระยะทางได้ 4,800 ไมล์ หรือจากลอนดอนไปยังจุดใดจุดหนึ่งแถบเอเชียตะวันออกไกล จะย่นระยะทางโดยเฉลี่ยประมาณ 3,000 ไมล์[2] สำหรับคลองปานามาจะช่วยย่นระยะทางเดินเรือระหว่างนิวยอร์คกับซานฟรานซิสโก ได้ถึง 7,870 ไมล์ หรือช่วยย่นระยะทางเดินเรือระหว่างนิวยอร์คกับโยโกฮามาได้ 5,705 ไมล์[3] หรือระยะทางเดินเรือที่ร่นลงโดยเฉลี่ยของ

---

[1] Patrick Low and Yeung Yue-Man, op. cit., p. 14.

[2] Ibid., p. 13.

[3] วลัยภรณ์ วชิรมน "คลองปานามา," วารสารรายไตรมาส ธนาคารกสิกรไทย, ปีที่ 3 (ตุลาคม – ธันวาคม, 2515), 296.

คลองทั้งสามคือ คลองกระย่นระยะทางได้เพียง 420 ไมล์ ในขณะที่คลองสุเอชและคลองปานามาย่นระยะทางเดินเรือได้ 5,000 และ 10,000 ไมล์ ตามลำดับ

ฉะนั้น เมื่อเปรียบเทียบคุณค่าในการย่นระยะทางเดินเรือของคลองทั้งสามแล้ว คุณค่าของคลองกระมีน้อยมาก และไม่มีความจำเป็นเพียงพอที่จะต้องขุดคลองกระ เนื่องจากมีช่องแคบมะละกา ซุนดา และลอมบ็อก มาคัสซาร์ ให้เลือกใช้อยู่แล้ว ยิ่งกว่านั้น การที่คลองกระช่วยย่นระยะทางเดินเรือให้สั้นลงกว่าช่องแคบดังกล่าวข้างต้น แต่อาจจะไม่ช่วยให้เรือประหยัดค่าโสหุ้ย ทั้งนี้เพราะการขุดคลองกระมีแนวโน้มว่าจะต้องใช้ทุนมหาศาล ดังนั้นเพื่อให้ได้ต้นทุนคืนและในขณะเดียวกันก็ได้กำไรด้วย จำเป็นต้องเก็บค่าธรรมเนียมผ่านคลองในอัตราสูง ซึ่งด้วยวิธีการดังกล่าวนี้คลองกระจะช่วยลดค่าใช้จ่ายได้ไม่มากนัก เมื่อเทียบกับช่องแคบมะละกาและอื่น ๆ ที่ปลอดค่าธรรมเนียม

นอกจากนั้น ความจำเป็นที่จะใช้คลองกระของรัฐบาลไทยเองมีน้อยมาก หรือแทบไม่มีเลย เนื่องจากเรือพาณิชย์นาวีมีน้อยลำ และไม่จำเป็นต้องใช้คลองกระด้วย แม้คลองกระจะมีประโยชน์อยู่บ้างในการช่วยขยายขอบเขตการประมงของไทยออกไปสู่มหาสมุทรอินเดีย กับทั้งช่วยให้เรือรบของไทยสามารถออกไปรักษาน่านน้ำด้านมหาสมุทรอินเดียได้สะดวกและรวดเร็วขึ้นโดยไม่ต้องอ้อมแหลมมะลายู อย่างไรก็ตาม ประโยชน์ในทั้งสองประการนี้รัฐบาลสามารถทำได้โดยวิธีอื่น ไม่จำเป็นต้องขุดคลองกระแต่อย่างใด

2. <u>จำนวนเรือที่ผ่านคลอง</u> เป็นการยากที่จะกำหนดลงไปว่ามี จำนวนเรือแน่นอนเท่าใดที่จะผ่านคลองกระ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการที่ไม่แน่นอน เป็นต้น ว่า จุดหมายปลายทางของเรือ เมืองท่าที่ต้องแวะ ค่าธรรมเนียมผ่านคลอง ตลอดจนการมีเส้นทางอื่น ๆ ให้เลือก

อย่างไรก็ดี จากการศึกษาโครงการขุดคลองของรัฐบาลและเอกชน จะพบว่าเรือบรรทุกน้ำมันของญี่ปุ่นจะผ่านคลองมากที่สุด (ดูรูปที่ 19) แต่ถึงกระนั้นก็ตาม จำนวนเรือดังกล่าวจะมีมากน้อยเพียงใดย่อมขึ้นอยู่กับขนาดของคลองที่จะขุดด้วย กล่าวคือ ถ้าคลองที่ขุดมีขีดความสามารถให้เรือบรรทุกน้ำมันที่มีระวางบรรทุกขนาดใหญ่เกินกว่า 5 แสนตันผ่านได้ คาดว่าจะมีเรือจำนวนมากแล่นผ่านคลอง ทั้งนี้เพราะเรือที่มีขนาดระวางเกิน

กว่า 2 แสนตันไม่สามารถแล่นผ่านช่องแคบมะละกาได้ จำเป็นต้องแล่นอ้อมไปยังช่องแคบซุนดา ลอมบ็อก และ มาคัสซาร์ ซึ่งจะต้องยืดระยะทางออกไปอีก 1,7000 ไมล์ ฉะนั้นในกรณีนี้เรือจะหันมาใช้คลองกระเพื่อประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย แต่ถ้าหากคลองกระมีขนาดเล็ก ผ่านได้เฉพาะเรือที่มีระวางบรรทุกแค่ 1 แสนตัน ตามโครงการของสำนักงานพลังงานแห่งชาติจะมีเรือผ่านคลองน้อย ทั้งนี้เพราะจากการทำวิจัยพบว่าเมื่อสิ้นปี ค.ศ. 1971 (พ.ศ. 2514) ญี่ปุ่นมีเรือบรรทุกน้ำมัน 1,381 ลำ มีระวางบรรทุกน้ำมันรวมกัน 10,722,900 กรอสตัน[1] ในจำนวนนี้มีเรือบรรทุกน้ำมันขนาดเกินกว่า 1 แสนตันอยู่ 79 ลำ ซึ่งไม่สามารถผ่านคลองได้ แต่เรือ 79 ลำมีระวางบรรทุกน้ำมันรวมกันประมาณร้อยละ 68 ของระวางบรรทุกน้ำมันทั้งหมด (ดูตารางที่ 3) ฉะนั้นจึงน่าคิดว่า "เราจะขุดคลองกระลงทุนจำนวนมากมายเพื่อรับเรือเพียงไม่กี่ลำกระนั้นหรือ"[2]

นอกไปจากนั้น จำนวนเรือบรรทุกน้ำมันของญี่ปุ่นอาจจะลดน้อยลง หากเกิดกรณีเคลื่อนย้ายแหล่งผลิตน้ำมัน[3] กล่าวคือ ปัจจุบันญี่ปุ่นมีโครงการสำรวจแผ่งผลิตน้ำมันอยู่ถึง 31 โครงการ ครอบคลุมไปทั่วโลก ส่วนใหญ่อยู่ในภาคตะวันออกกลางและทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ดูตารางที่ 4 และรูปที่ 19) แต่เมื่อไม่นานมานี้รัฐบาลรุสเซียพยายามชักจูงให้ญี่ปุ่นไปร่วมลงทุนในการพัฒนาไซบีเรีย จนกระทั่งได้มีการลงนามในสัญญาการค้าและการชำระเงินเป็นเวลา 5 ปี (ค.ศ. 1971 – 1975 หรือ พ.ศ. 2514 – 2518)

---

[1]โดยทั่วไปเรือบรรทุกน้ำมันมีระวางบรรทุกน้ำมัน 1 กรอสตัน จะเท่ากับระวางขับน้ำ 2 ตัน ฉะนั้นเรือที่มีระวางบรรทุกรวมกัน 10,722,900 ตันจะเท่ากับมีระวางขับน้ำรวมกัน 21,445,800 ตัน

[2]อุทัย วิชัยธนพัฒน์, เรื่องเดิม, หน้า 87.

[3]ดูแหล่งผลิตน้ำมันดิบ และแหล่งผลิตน้ำมันของโลก จากรูปที่ 20.

ตารางที่ 3

เรือที่ไม่สามารถผ่านคลองกระได้

ระวางบรรทุก (กรอสสตัน)	จำนวนเรือ (ลำ)		รวมระวางบรรทุก (กรอสสตัน)
50,000–59,999	8		436,272
60,000–69,999	16		1,028,656
70,000–79,999	12	49	873,789
80,000–89,999	3		256,634
90,000–99,999	10		954,745
100,000–109,999	9		940,628
110,000–119,999	16		1,824,797
120,000–129,999	3	30	376,958
130,000–139,999	1		130,841
140,000–มากกว่า	1		186,500
รวม	79		7,009,820

หมายเหตุ 1. ได้จากกลอยด์ริยิสเตอร์ ปี พ.ศ. 2514

2. โดยทั่วไปเรือบรรทุกน้ำมันมีระวางบรรทุก 1 กรอสสตัน จะเท่ากับระวางขับน้ำ 2 ตัน ตัวอย่างเช่น เรือขนาด 50,000 กรอสสตัน จะเท่ากับเรือมีระวางขับน้ำมันขนาด 100,000 ตัน

ตารางที่4

โครงการพัฒนาน้ำมันของญี่ปุ่น

พ.ศ. 2514 (ค.ศ. 1971)

บริษัท	วันเริ่มโครงการ	ทุน (พันล้านเยน)	สถานที่ดำเนินการ	ผลงานที่ดำเนินการไปแล้ว	ผู้ร่วมงาน
อาราเบียนออยล์	ก.พ. 01	25	นอกฝั่งเขตเป็นกลาง	ปี 2513 ได้น้ำมัน 21 ล้านตัน	อิสระ
นอร์ทสุมาตราออยล์	พ.ค. 03	2	บนฝั่งสุมาตราเหนือ	ปี 2513 ได้น้ำมัน 2 ล้านตัน	อิสระ
อินโดนีเซียออยล์	ก.พ. 09	17, 49	นอกฝั่งสุมาตราเหนือ และตะวันออกกาลิมันตัน	กำลังขุดหลุมที่ 24	สหรัฐฯ 50%
จาเปกคานาดา	ส.ค. 09	1.6	ตะวันตกคานาดา	ขุดไปแล้ว 3 หลุม	อิสระ
อลาสก้าบีโตรเลียม	ก.ย. 09	4	หมู่เกาะคุ๊ก อ่าวบริสตอล	ขุดไปแล้ว 2 หลุม	สหรัฐฯ
จาเปกออสเตรเลีย	ต.ค. 09	0.42	นิวกินีและนอกฝั่งควีนแลนด์	สำรวจทางพีสิกซ์เรียบร้อย	ออสเตรเลีย 50%
กิวชิวออยล์	ก.ค. 10	5	ใต้และตะวันออกเฉียงใต้กาลิมันตัน	ขุดไปแล้ว 12 หลุม	สหรัฐฯ 50%
อาบูดาบีออยล์	ม.ค. 11	9	นอกฝั่งอาบูดาบี	กำลังขุดหลุมที่ 8	อิสระ
มิดเดิลอีสท์ออยล์	ก.ย. 11	5.94	บนฝั่งอาบูดาบี	ขุดไปแล้ว 4 หลุม	อิสระ
กาตาร์ออยล์	เม.ย. 12	5.6	นอกฝั่งกาตาร์	ขุดไปแล้ว 2 หลุม	อิสระ
อลาสก้ามาลูเซนออยล์	เม.ย. 12	5 หมื่นดอลลาร์สหรัฐฯ	อลาสก้า	กำลังสำรวจทางพีสิกซ์	สหรัฐฯ 90 %
มิดซุยออยล์	ก.ค. 12	5.96	นอกฝั่งไทย	ขุดไปแล้ว 1 หลุม	สหรัฐฯ 50%
ซาบาท์ออยล์	ก.พ. 12	1.94	บนฝั่ง นอกฝั่งซาบาท์	ขุดไปแล้ว 3 หลุม	อิสระ
ซาบาท์มารีน	ธ.ค. 12	1.82	นอกฝั่ง นอ. ซาบาท์	ขุดไปแล้ว 3 หลุม	ฝรั่งเศส 50%
นอร์ทสโลปบีโตรเลียม	ก.พ. 13	3	นอร์ทสโลป	กำลังสำรวจขั้นต้น	

บริษัท	วันเริ่มโครงการ	(ทุน พันล้านเยน)	สถานที่ดำเนินการ	ผลงานที่ดำเนินการไปแล้ว	ผู้ร่วมงาน
แจ่แปนโล์ซันเฟอร์-ออยล์	มี.ค. 13	2	นอกฝั่ง นอ. ชวา นอกฝั่ง ซอ. สุมาตรา	กำลังขุดหลุมที่ 60	สหรัฐ ฯ
อีอิปท์ออยล์	ก.ค. 13	1.8	อ่าวสุเอซ	กำลังขุดหลุมที่ 2	อิสระ
คอ่งโกออยล์	ส.ค. 13	0.94	นอกฝั่งคองโก	กำลังขุดหลุมที่ 3	เบลเยี่ยม
โคลัมเบียออยล์	ก.ค. 13	1.2	นอกฝั่งโคลัมเบีย	ขุดไปแล้ว 2 หลุม	สหรัฐ ฯ 50 %
โกโดออยล์	พ.ย. 13	3.35	เอล. บันบัก	กำลังขุดหลุมที่ 4	อังกฤษ 1/3 และฝรั่งเศส 1/3
มารีนออยล์	มี.ค. 14	0.23	นอกฝั่งโคลัมเบีย นอกฝั่งซอนดูลัส	อยู่ในระหว่างเตรียมการ	–
โอเซียนเนียออยล์	ก.ค. 14	0.26	นอกและบนฝั่งออสเตรเลีย ตะวันตก	กำลังสำรวจทางฟิสิกซ์	–
เชาท์อีสท์เอเชียออยล์	ก.ย. 14	0.125	ที่ราบสูงโคราช ไทยและกลาง อ่าวไทย	–	–
อิราเนียนออยล์	ก.ย. 14	3.9	บนฝั่งอิหร่าน	–	–
ไนเจเรียนออยล์	พ.ย. 14	0.9	นอกฝั่งไนจีเรีย	–	–

หลักฐานได้จากหนังสือพิมพ์ Look Japan ฉบับวันที่ 10 ธ.ค. 2514

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ยิ่งกว่านั้นในเดือนเมษายน ค.ศ. 1973 (พ.ศ. 2516) บริษัท ไอ. เคมีซุ โคซาน ของญี่ปุ่นแถลงข่าวว่าได้เซ็นสัญญาซื้อน้ำมัน 1 ล้านตัน จากทยูเมน (Tyumen) ตอนกลางของไซบีเรีย และรุสเซียยังได้วางแผนจัดหาน้ำมันให้ญี่ปุ่นเป็นจำนวนถาวรปีละ 750 ล้านตัน เป็นระยะเวลา 20 ปี ภายหลังที่ก่อสร้างบ่อน้ำมันนาคอดก้า (Nakhodka) ถึงทยูเมนเสร็จเรียบร้อยแล้ว[1] ฉะนั้นจึงไม่ต้องสงสัยว่า ในอนาคตญี่ปุ่นคงหันไปซื้อน้ำมันจากรุสเซียมากขึ้น ซึ่งจะมีผลให้เรือบรรทุกน้ำมันจากตะวันออกกลาง ซึ่งต้องแล่นผ่านคลองกระต้องลดลงด้วย

นอกเหนือไปจากนั้น การที่สหรัฐอเมริกาหันไปพัฒนาแหล่งน้ำมันในอลาสกา ซึ่งอาจเป็นได้ว่าเมื่อโครงการดังกล่าวเสร็จเรียบร้อยแล้ว ในอนาคตอาจมีปริมาณน้ำมันที่ผลิตได้เกินความต้องการของสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่นอาจจะขอซื้อน้ำมันจากสหรัฐอเมริกาในฐานะที่เป็นทวิภาคีพันธมิตรต่อกันก็ได้ นอกจากนี้การที่ญี่ปุ่นเริ่มมีสัมพันธภาพที่ดีกับ - สาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่งเป็นที่ทราบกันว่ามีแหล่งน้ำมันที่สำคัญอีกแห่งหนึ่ง[2] ฉะนั้นในอนาคตญี่ปุ่นอาจหันไปพึ่งน้ำมันจากประเทศจีนมากขึ้น

เมื่อแหล่งผลิตน้ำมันของญี่ปุ่นมีแนวโน้มว่า จะย้ายเบนจากตะวันออกกลางไปสู่แหล่งอื่นมากขึ้นในอนาคต และโดยเฉพาะแหล่งน้ำมันดังกล่าวไม่จำเป็นต้องขนส่งผ่านคลองกระ ดังนั้นปริมาณเรือที่ผ่านคลองกระจะลดน้อยลง จึงทำให้คลองอยู่ในฐานะที่ไม่มั่นคงนัก

---

[1]อุทัย วิชัยชนพัฒน์, เรื่องเดิม, หน้า 89. และ จอน ฮอลลิเดย์ และ แกแวน แม็คคอร์แมค, จักรวรรดินิยมญี่ปุ่นปัจจุบัน ระบบวงศ์ไพบูลย์มหาเอเชียบูรพา, แปลจาก Japanese Imperialism Today โดย เสน่ห์ จามริก (พระนคร : ไทยวัฒนาพานิช, 2518), หน้า 144.

[2]ใน ค.ศ. 1970 สาธารณรัฐประชาชนจีน มีโรงกลั่นน้ำมันอยู่ 12 แห่ง และมีเหมืองน้ำมัน 11 แห่ง สามารถผลิตน้ำมันได้ปีละ 20 ล้านตัน.

การขุดลอกช่องแคบมะละกาก็เป็นปัญหาที่สำคัญอีกประการหนึ่ง ที่มีผลให้เรือผ่านคลองกระลดน้อยลง ดังที่เคยกล่าวไว้แล้วว่า เนื่องจากช่องแคบมะละกาผ่านได้เฉพาะเรือที่มีระวางบรรทุกไม่เกิน 2 แสนตัน เรือที่มีขนาดบรรทุกเกินจากนี้ไปจะต้องแล่นผ่านช่องแคบอื่น ๆ ซึ่งทำให้เสียเวลาและสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย ญี่ปุ่นจึงเสนอให้มีการขุดลอกช่องแคบมะละกาเพื่อให้เรือดังกล่าวผ่านได้ แต่ภายหลังที่ได้ศึกษารายละเอียดแล้วพบว่าเป็นโครงการที่ใช้ทุนมหาศาล จึงต้องระงับไว้ก่อน อย่างไรก็ดี อาจเป็นไปได้ว่าในอนาคตประเทศชายฝั่งช่องแคบมะละกา คือ มาเลเซีย อินโดเนเซียและสิงคโปร์ จะร่วมทุนกันในการลอกช่องแคบมะละกา ให้มีความลึกและมีความกว้างมากยิ่งขึ้น เพื่อให้บริการเรือขนาดใหญ่ได้ และเมื่อถึงเวลานั้นญี่ปุ่นคงจะให้ความร่วมมือด้วย ซึ่งถ้าแม้นว่ามีการขุดลอกช่องแคบมะละกาขึ้นจริง ๆ ช่องแคบมะละกาจะเป็นคู่แข่งที่น่ากลัวของคลองกระ ทั้งนี้เพราะค่าธรรมเนียม (ผ่านช่องแคบ) ก็คงเรียกเก็บในอัตราที่ถูกกว่าคลองกระเนื่องจากลงทุนถูกกว่า ยิ่งกว่านั้นถ้าประเทศดังกล่าวปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่แล้วให้ดียิ่งขึ้นไปอีกเชื่อได้ว่าโดยวิธีการดังกล่าวนี้ จะมีเรือผ่านคลองกระน้อยลงอย่างไม่ต้องสงสัย

ด้วยเหตุดังกล่าวนี้จึงสรุปได้ว่า คลองกระมีความจำเป็นในการใช้น้อยมาก เนื่องจากมีเส้นทางสายอื่น อันได้แก่ ช่องแคบมะละกา ซุนดา ลอมบ็อก และ มาคัสซาร์ อยู่ในบริเวณใกล้เคียงให้เรือเลือกใช้ ซึ่งถือเป็นสาเหตุสำคัญที่สุดประการหนึ่ง นอกจากนั้นคลองกระยังย่นระยะทางได้น้อยและอาจไม่ช่วยให้เรือประหยัดค่าขนส่ง ถ้าหากว่าค่าธรรมเนียมผ่านคลองอยู่ในอัตราสูง ซึ่งจะทำให้เจ้าของเรือยังคงหันไปใช้เส้นทางเดิมซึ่งปลอดค่าธรรมเนียม ยิ่งกว่านั้นจำนวนเรือที่จะใช้คลองกระอาจมีไม่มากนัก โดยเฉพาะถ้าคลองมีขีดความสามารถในการให้เรือผ่านอยู่ในระดับต่ำ และในอนาคตจำนวนเรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งเป็นที่หวังกันว่าเป็นเรือที่ใช้คลองมากที่สุดอาจลดน้อยลง ถ้าหากญี่ปุ่นประสบความสำเร็จในการซื้อน้ำมันจากรุสเซีย สหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐประชาชนจีนเรือจากแหล่งอื่นใกล้มากขึ้น ซึ่งไม่จำต้องผ่านคลองกระ สำหรับประเทศไทยนั้นกล่าวได้ว่าไม่มีความจำเป็นในการใช้คลองเลย ทั้งนี้เพราะมีพาณิชยนาวีเดียงไม่กี่ลำและไม่จำเป็นต้องผ่านคลองด้วย เพราะฉะนั้นการวิจารณาในประเด็นแรกจะเห็นว่า คลองกระมีความจำเป็นน้อยมาก จึงไม่สมควรขุดคลองขึ้นในระยะนี้

ความพร้อมของรัฐบาลไทยที่จะดำเนินโครงการ

ถ้าพิจารณาจากข้อเท็จจริงและข้อมูลต่าง ๆ รัฐบาลไทยยังไม่พร้อมที่จะขุดคลองกระไม่ว่าจะด้วยเหตุผลทางการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม

1. ด้านการเมืองระหว่างประเทศ คลองกระจะมีความสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อด้านยุทธศาสตร์ของภูมิภาคนี้ ซึ่งยังผลให้มหาอำนาจทั้งสาม คือ สหรัฐอเมริกา รุสเซีย และสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งกำลังแข่งขันกันสร้างอิทธิพลทางการเมืองและความได้เปรียบทางยุทธศาสตร์ ตลอดจนแก่งแย่งที่จะครองความเป็นใหญ่ทางทะเลในมหาสมุทรอินเดีย และความคล่องตัวในการเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิคกับมหาสมุทรอินเดีย ปรารถนาอย่างแรงกล้าที่จะเข้ามามีอิทธิพลเหนือคลอง โดยจะได้กล่าวรายละเอียดเกี่ยวกับท่าทีของมหาอำนาจทั้งสามดังนี้

1.1 สหรัฐอเมริกา เนื่องจากสหรัฐอเมริกามีการค้าและผลประโยชน์ด้านต่าง ๆ จำนวนมากอยู่ในภูมิภาคนี้[1] จึงพยายามเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับประเทศที่ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ อันสามารถควบคุมเส้นทางเข้าออกจากมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิค จุดคุมเหล่านี้ได้แก่ "บาบ เอล แมนดับ (Bab El Man dab) ตรงทางเข้าทะเลด้านทิศใต้ ช่องแคบฮอร์มูซ (Hormuz) ของอ่าวเปอร์เซีย...ช่องแคบมะละกาและซุนดา"[2]

---

[1]สหรัฐอเมริกามีการค้าส่วนใหญ่อยู่ในตะวันออกไกล โดยเฉพาะในญี่ปุ่นมากที่สุดในกลุ่มประเทศตะวันออกเฉียงใต้ แม้สหรัฐอเมริกาจะมีผลประโยชน์ด้านนี้อยู่น้อย เพราะส่วนใหญ่จะเป็นการให้ความช่วยเหลือเสียมากกว่า แต่ทว่าภูมิภาคนี้เป็นบริเวณที่สหรัฐอเมริกามีผลประโยชน์ด้านการเมืองมากที่สุดแห่งหนึ่ง.

[2]R.J. Spier, "U.S. National Security Policy and the Indian Ocean Area," The Bulletin, Vol. LXV, No. 1678 (August, 1971), 201.

การที่สหรัฐอเมริกาพยายามผูกมิตรกับประเทศที่ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์นั้น เพื่อผลประโยชน์สำคัญของสหรัฐอเมริกา 2 ประการ ได้แก่ ประการแรกทำให้กองเรือสินค้าของสหรัฐอเมริกาและพันธมิตรได้รับความปลอดภัยในกรณีที่เกิดสงครามฝ่ายตรงข้ามคือรุสเซียและจีนจะได้ไม่มีโอกาสนำดินแดนเหล่านี้ไปใช้ให้เป็นประโยชน์[1] ด้วยเหตุนี้สหรัฐ-อเมริกาจึงมีโครงการให้ความช่วยเหลืออย่างมากมายกับประเทศเหล่านี้ซึ่งความช่วยเหลือนี้

> ...ถูกกำหนดขึ้นมาและถูกนำไปปฏิบัติในลักษณะอันเป็นที่ชัดเจนว่า ไม่ได้เพียงเพราะเหตุผลทางด้านมนุษยธรรมเท่านั้น หากยังเนื่องมาจากผลประโยชน์อันสำคัญยิ่งยวดของสหรัฐอเมริกาซึ่งขึ้นอยู่กับการขยายตัวของการค้าต่างประเทศที่ถูกจำกัดควบคุมน้อยที่สุดโดยรัฐ [คือการค้าขาย] และที่สำคัญยิ่งไปกว่านั้นอีก คือ ผลประโยชน์ทางด้านการเมืองของสหรัฐอเมริกา ซึ่งขึ้นอยู่กับความสามารถของสหรัฐอเมริกาที่จะป้องกันไม่ให้พันธมิตรของตนตกไปอยู่ใต้การควบคุมของพรรคคอมมิวนิสต์ภายในประเทศ ซึ่งอาจเป็นผลมาจากความล้มเหลวในทางเศรษฐกิจและการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ของการเมืองภายใน...[2]

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าผลประโยชน์ที่สำคัญที่สุดของสหรัฐอเมริกาจะต้องปกป้องอย่างแข็งขัน ได้แก่ ผลประโยชน์ทางการเมือง ด้วยเหตุนี้สหรัฐอเมริกาซึ่งแม้จะมีนโยบายถอนตัวออกจากบริเวณนี้ แต่ก็ยังคงมีกองทัพเรือประจำอยู่ในมหาสมุทรอินเดีย และพยายามที่จะให้เส้นทางเข้าออกจากมหาสมุทรแปซิฟิคอยู่ในความควบคุมของประเทศที่เป็นมิตรกับตน

---

[1]ฉันทิมา อ่องสุรักษ์, นโยบายต่างประเทศของสาธารณรัฐประชาชนจีนและผลกระทบที่มีต่อประเทศไทย (พระนคร : ไทยวัฒนาพานิช, 2516), หน้า 53.

[2]A.J. Wohstettes et al Seclection and Use of Strategic Air Bases(BAND Corp., 1962), pp.32-33 อ้างจาก ฉันทิมา อ่องสุรักษ์, เรื่องเดิม, หน้า 55.

ฉะนั้น ถ้ามีการขุดคลองกระขึ้น คุณค่าของคลองกระที่เป็นเส้นทางที่มีระยะสั้นที่สุดซึ่งเชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิคกับมหาสมุทรอินเดียเข้าด้วยกัน จะยังผลให้คลองกระเป็นบริเวณที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ของการเคลื่อนย้ายกำลังนาวี (Naval Strategic Mobility) ระหว่างมหาสมุทรทั้งสองอย่างมาก (ดูรูปที่ 16 ก,ข และ ค). และไม่ต้องสงสัยว่าสหรัฐอเมริกาจะต้องพยายามเข้าควบคุมหรือมีอำนาจเหนือคลองกระอย่างแน่นอน และเมื่อถึงเวลานั้นประเทศไทยจะหาทางออกแต่ด้วยวิธีใดนั้นไม่สามารถคาดการณ์ได้

1.2 รุสเซีย เป็นที่ทราบกันดีว่ารุสเซียนั้นเป็นศัตรูในด้านอุดมการ กับสหรัฐอเมริกามาตั้งแต่ก่อตั้งประเทศใน ค.ศ. 1917 (พ.ศ.2460) นโยบายต่างประเทศของรุสเซีย คือ มุ่งที่จะสร้างรัฐสังคมนิยมขึ้นในประเทศต่าง ๆ และเมื่อไม่นานมานี้ศาสตราจารย์นายพลตรี เย. ซูลิมอฟ (Ye Sulimor) ซึ่งเป็นกระบอกเสียงให้กับรัฐบาลรุสเซีย กล่าวว่า วัตถุประสงค์ของนโยบายต่างประเทศรุสเซียประกอบด้วยองค์กรต่าง ๆ ดังนี้คือ "ทำการตีโต้ตอบอย่างเด็ดเดี่ยว ต่อกำลังรุกรานของจักรวรรดินิยม"[1] กลยุทธที่นำมาใช้มีชื่อว่า "นโยบายตอบโต้อย่างแข็งขัน...ซึ่งหมายถึงการดิ้นรนเพื่อที่จะสะสางแหล่งต้นตอทุกแห่งของสงคราม"[2] ด้วยเหตุนี้รุสเซียจึงพยายามมุ่งมั่นที่จะพัฒนากำลังนาวี และขยายขอบเขตแห่งนาวิกานุภาพของตนออกไปอย่างจริงจังและกว้างขวาง[3]

---

[1]Sulimor, "A Policy of Active Counteraction Against Aggression," FBIS No. 108 (June, 1971), A1 - A5. อ้างโดย ฉันทิมา อองสุรักษ์, เรื่องเดิม, หน้า 52.

[2]Loc. cit.

[3]พลเรือตรี เกตุ สันติเวชกุล, "ยุทธศาสตร์แห่งสมุทรานุภาพ," นาวิกศาสตร์, ปีที่ 52 (กุมภาพันธ์, 2516), 132.

เป็นต้นว่า เมื่อฝรั่งเศสและอังกฤษถอนตัวออกไปจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งมีผลให้เกิดช่องว่างแห่งอำนาจ (Power Vacuum) ขึ้นในมหาสมุทรอินเดีย จึงทำให้รุสเซียพยายามเข้ามาแทนที่ เพื่อเพิ่มพูนอำนาจของตนในภูมิภาคนี้ รวมทั้งเพื่อปิดกั้นโอบล้อมจีนคอมมิวนิสต์ และขณะเดียวกันก็แข่งอำนาจกับสหรัฐอเมริกาด้วย

รุสเซียเริ่มส่งเรือรบเข้ามาในมหาสมุทรอินเดียอย่างเงียบ ๆ ครั้งแรก ใน ค.ศ. 1967 (พ.ศ. 2510) หลังจากนั้นเป็นต้นมากองเรือรบรุสเซียเริ่มปรากฏบ่อยครั้งขึ้นและมีจำนวนมากขึ้นด้วย[1] จนเป็นเหตุให้สหรัฐอเมริกาเกิดความวิตก ทั้งนี้เพราะต่างปรารถนาเข้ามามีอิทธิพลในมหาสมุทรอินเดีย อย่างไรก็ตามภายหลังชัยชนะของอินเดียต่อปากีสถาน ได้ทำให้อิทธิพลของรุสเซีย ซึ่งช่วยเหลือสนับสนุนอินเดียอยู่เด่นขึ้นเป็นอันมาก ผลแห่งการนี้ช่วยเกื้อหนุนให้รุสเซียก้าวเข้ามามีบทบาทต่ออาณาบริเวณมากขึ้นในอนาคต

ยิ่งกว่านั้นรุสเซียยังตระหนักในความสำคัญของช่องแคบมะละกา ที่จะอำนวยความสะดวกรวดเร็วในการปฏิบัติการ ของเรือรบระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิคกับมหาสมุทรอินเดีย จึงพยายามเข้ามาให้ความช่วยเหลือให้แก่กองกำลังของอินโดนีเซีย ซึ่งเบื้องหลังของการกระทำดังกล่าว เนื่องมาจากรุสเซียปรารถนาจะควบคุมช่องแคบมะละกา ฉะนั้นถ้าหากมีการขุดคลองขึ้น รุสเซียย่อมปรารถนาที่จะเข้ามาใช้เส้นทางนี้ โดยเฉพาะในยามเกิดวิกฤติการณ์ขึ้นในภูมิภาคนี้ ดังนั้นการเผชิญหน้าตลอดจนการกระทบกระทั่งกันระหว่าง

---

[1]ในยามปกติมีเรือรบรุสเซียอยู่ในมหาสมุทรอินเดีย 10 – 20 ลำ แต่ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน รุสเซียจะส่งเรือรบมาเพิ่ม อาทิ ในระหว่างสงครามอินเดียกับปากีสถาน เมื่อเดือนธันวาคม ค.ศ. 1971 มีเรือรบรุสเซียอยู่ในมหาสมุทรอินเดียถึง 22 ลำ พลเรือตรีเอกไชย อิศรางกูร ณ อยุธยา, "การชิงดีชิงเด่นในมหาสมุทรอินเดีย," นาวิกศาสตร์, ปีที่ 56 (มกราคม, 2516), 142 – 143.

ชาติที่มิอาจหลีกเลี่ยงได้ ในที่สุดความเสียหายไม่มากก็น้อยย่อมบังเกิดขึ้นกับประเทศไทยอย่างไม่ต้องสงสัย

1.3 สาธารณรัฐประชาชนจีน เนื่องด้วยจีนมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ 2 ประการ คือ การสร้างแสนยานุภาพทางทหารที่เข้มแข็งจนเป็นที่เกรงขยำเกรงของผู้อื่น การเสริมสร้างกำลังอำนาจทางเศรษฐกิจของประเทศ ประการที่สอง ได้แก่ การมีอิทธิพลในทางการเมืองครอบงำบรรดาประเทศและภูมิภาคต่าง ๆ ในเอเชีย รวมทั้งประเทศไทยด้วย[1]

แต่เดิมนั้นจีนมีสัมพันธ์ที่ดีกับรุสเซีย และถือว่าสหรัฐอเมริกาเป็นศัตรูทางการเมืองที่สำคัญ แต่ตั้งแต่ ค.ศ. 1960 (พ.ศ. 2503) เป็นต้นมา จีนกับรุสเซียก็เริ่มแตกแยกกันอย่างเด่นชัด ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากการที่รุสเซียให้ความช่วยเหลือจีนทั้งทางการทหารและเศรษฐกิจด้วยเจตนาที่อยากจะให้จีนเป็นอิสระ ปลอดจากการแทรกแซงจากประเทศอื่น ๆ แต่ไม่ใช่จากรุสเซีย "รุสเซียไม่ต้องการให้มหาประเทศเข้าครอบงำจีนเพราะจะกระทบกระเทือนต่อความมั่นคงปลอดภัยของรุสเซีย ขณะเดียวกันถ้าจีนรอดพ้นจากการครอบงำของมหาอำนาจก็จะเป็นโอกาสให้รุสเซียขยายอิทธิพล เข้าไปในประเทศจีนได้สะดวกยิ่งขึ้น"[2] แต่เนื่องจากผู้นำจีนต้องการสร้างชาติจีนให้เป็นอิสระใน

---

[1]ฉันทิมา อ่องสุรักษ์, เรื่องเดิม, หน้า 16.

[2]วไล ณ ป้อมเพชร และ น.ชญานุตม์, สหภาพโซเวียต (พระนคร : ไทยวัฒนาพานิชย์, 2516), หน้า 89.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เวลาอันรวดเร็ว และเข้าใจเจตนารมย์ในการให้ความช่วยเหลือของรุสเซีย[1] ความไม่พอใจจึงเริ่มคุกกรุ่นเรื่อยมาและกลายเป็นความขัดแย้งถึงขั้นรุนแรงขึ้นในระยะหลัง ซึ่งพอสรุปสาเหตุแห่งความขัดแย้งระหว่างชาติทั้งสองได้เป็นประเด็นสำคัญ คือ (1) ความขัดแย้งทางด้านเศรษฐกิจ (2) ความขัดแย้งเกี่ยวกับการตีความในลัทธิคอมมิวนิสต์ (3) ความขัดแย้งเกี่ยวกับนโยบายต่อต้านตะวันตก (4) ความขัดแย้งทางด้านอาวุธ-ยุทโธปกรณ์และทัศนคติเกี่ยวกับสงครามปรมาณู (5) การแข่งขันกันเป็นใหญ่ในค่ายคอม-มิวนิสต์ (6) ปัญหาวิวาททางพรมแดน[2]

ในขณะที่ความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับรุสเซียเสื่อมลงตามลำดับนี้ ญี่ปุ่นได้พัฒนากำลังทหารอย่างแข็งขัน เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของตนที่มีมากขึ้น จนทำให้จีนเกรงว่าตนอาจจะถูกปิดล้อมโดยสองชาตินี้ จึงดำเนินนโยบายหามิตรใหม่เพื่อมาถ่วงดุล คุณสมบัติของประเทศที่ว่านี้ จะต้องเป็นประเทศที่มีอิทธิพลควรแก่การหวั่นเกรงจากรุสเซียและญี่ปุ่น รวมทั้งมีผลประโยชน์อยู่ในภูมิภาคนี้ สหรัฐอเมริกามีคุณสมบัติดังกล่าว จึงได้รับ

---

[1]ผู้เชี่ยวชาญทางการทหารจีนผู้หนึ่งกล่าวไว้ว่า "สตาลินช่วยสร้างกำลังทัพให้จีน แต่ในขณะเดียวกันก็หาทางให้กำลังทัพนี้ต้องพึ่งรุสเซียในทุกทาง รุสเซียให้อาวุธยุทโธปกรณ์จีน แต่จีนตกอยู่ภายใต้การควบคุมอย่างใกล้ชิดของรุสเซีย นั่นคืออีกไม่นานจีนก็จะต้องปลดระวางพวกเครื่องบินมิก และอิลยูชิน ตลอดจนพวกเรือดำน้ำเรือพิฆาตรุ่นเก่าล้าสมัยที่มีอยู่ไม่กี่ลำแล้ว และเมื่อนั้นจีนก็ต้องหันไปหารุสเซีย เพราะรุสเซียเท่านั้นที่จะหาของแทนให้ได้ จริงอยู่ รุสเซียไม่อาจกันการก่อตัวของอุตสาหกรรมทางทหารจีนได้โดยตรง แต่รุสเซียก็อาจจะหยุดให้ความช่วยเหลือต่าง ๆ ได้ โดยให้เหตุผลว่าจีนยอมจะประหยัดรายจ่ายได้มากหากซื้ออาวุธที่ตนผลิต เมื่อจีนจำยอมตนก็เรียกราคาสูงสุดเท่าที่จีนจะจ่ายได้ ด้วยวิธีนี้รุสเซียจึงสามารถกันไม่ให้จีนสร้างกองกำลังทหารที่เป็นอิสระได้สำเร็จ

[2]ศึกษารายละเอียดใน Waterlow, "Cold War," Europe, 1939-1971 (Hetthum, 1971), pp. 70-97.

การพิจารณาจากจีน เป็นเหตุให้เกิดการแข่งขันปิงปองเชื่อมสัมพันธไมตรีระหว่างนักกีฬาทั้งสองชาติขึ้นเป็นการเริ่มต้น จนกระทั่งประธานาธิบดีนิกสันแห่งสหรัฐอเมริกาได้ไปเยือนจีน (ระหว่างวันที่ 21 – 28 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1972) (พ.ศ.2515) ตามคำเชิญของ นายโจว เอน ไหล นายกรัฐมนตรีแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน และในที่สุดได้ออกแถลงการณ์ร่วมกันขึ้นในโอกาสเดียวกัน

ถึงแม้ว่าสหรัฐอเมริกากับจีนจะออกแถลงการณ์ร่วมกัน มีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน แต่ทั้งสองฝ่ายก็หาได้ละความพยายามในการแข่งขันทางการเมือง ที่จะเข้ามามีอิทธิพลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไม่ ถึงแม้ว่าจีนจะไม่มีแสนยานุภาพทางเรือที่เกรียงไกรเหมือนรุสเซียและสหรัฐอเมริกา แต่จีนก็มีกองทัพบกที่เข้มแข็ง และที่สำคัญที่สุดได้แก่การที่จีนเป็นมหาอำนาจที่มีนโยบายแทรกซึมและบ่อนทำลายเพื่อครอบงำการเมืองของประเทศในภูมิภาคนี้ ซึ่งปรากฏว่านโยบายดังกล่าวประสบความสำเร็จเป็นที่น่าพอใจ เป็นที่คาดกันว่าผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ส่วนใหญ่ที่ปฏิบัติการอยู่ในประเทศไทยขณะนี้คงได้รับการสนับสนุนจากจีน ดังนั้นหากมีการขุดคลองกระขึ้นก็จะยิ่งทำให้ประเทศไทยเป็นที่หมายปองของจีนมากขึ้น

จากที่กล่าวมานี้จะเห็นว่า คลองกระมีความสำคัญทางด้านยุทธศาสตร์ในฐานะที่เป็นน่านน้ำที่สั้นที่สุด ซึ่งเชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิคและมหาสมุทรอินเดีย เป็นที่หมายปองของมหาอำนาจทั้งสาม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อช่องแคบมะละกากลายเป็นน่านน้ำอาณาเขตก็จะยิ่งทำให้คลองกระมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์มากขึ้น และจะก่อให้เกิดอันตรายต่อความมั่นคงของประเทศ

นอกจากนี้แล้ว การขุดคลองกระจะทำให้สมาคมอาเซี่ยน[1] (ASEAN) ซึ่งเป็นสมาคมเดียวที่จะทำให้ประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้รวมตัวกันได้อย่างจริงจัง

---

[1]สมาคมอาเซียน หรือ "สมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้" (The Association of Southeast Asian Nations) ก่อตั้งขึ้นเมื่อ ค.ศ. 1967 (พ.ศ. 2510) ประกอบด้วยประเทศสมาชิก 5 ประเทศ คือ มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ ไทย อินโดเนเซีย และสิงคโปร์

เพื่อก่อให้เกิดกำลังต่อรองกับฝ่ายมหาอำนาจต้องพลอยกระทบกระเทือนไปด้วย ทั้งนี้เพราะคลองกระจะก่อให้เกิดความขัดแย้ง ระหว่างไทยกับบรรดาประเทศผู้มีอำนาจเหนือช่องแคบ ยิ่งไปกว่านั้น การขุดคลองกระอาจจะทำให้ขบวนการแบ่งแยกดินแดนสี่จังหวัดภาคใต้ได้รับการสนับสนุนไม่ทางตรงก็ทางอ้อมจากมาเลเซีย

2. <u>ด้านการเมืองภายในประเทศ</u> เนื่องจากสถานการณ์การเมืองภายในประเทศยังไม่เรียบร้อย ทั้งนี้เพราะประเทศไทยต้องเผชิญกับปัญหาที่เป็นอันตรายต่อความมั่นคงของชาติที่สำคัญสองประการได้แก่ ปัญหาผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์และขบวนการแบ่งแยกดินแดนภาคใต้

เมื่อครั้งที่คณะกรรมการร่อยกรองงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ พิจารณาโครงการขุดคลองกระใน ค.ศ. 1972 ได้แสดงความเห็นว่าใน ค.ศ. 1964 (พ.ศ. 2507) การปฏิบัติการของผู้ก่อการร้ายภายในประเทศยังไม่รุนแรง แต ค.ศ. 1972 (พ.ศ. 2515) ได้ทวีความรุนแรงขึ้นเกือบทุกภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งในจังหวัดชายแดนภาคใต้ มีการก่อการร้ายจากพรรคคอมมิวนิสต์แห่งประเทศไทย โจรจีนคอมมิวนิสต์แห่งมลายู และขบวนการแบ่งแยกดินแดน ซึ่งจากข่าวกรองปรากฏว่าขบวนการก่อการร้ายสามกลุ่มนี้มีการแบ่งพื้นที่และการประสานการปฏิบัติงานกันด้วย

สำหรับขบวนการแบ่งแยกดินแดนนั้นยังคงดำเนินอยู่อย่างไม่ลดละ ฉะนั้นถ้าหากขุดคลองกระขึ้น จะทำให้พื้นที่บางส่วนของภาคใต้มีลักษณะทางภูมิศาสตร์แยกจากแผ่นดินใหญ่ของประเทศ อันอาจจะเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งในการโฆษณาชวนเชื่อของขบวนการแบ่งแยกดินแดน เมื่อประกอบกับเหตุผลในข้อแรกที่ว่า การขุดคลองจะทำให้กระทบกระเทือนผลประโยชน์ของมาเลเซีย อินโดเนเซีย และสิงคโปร์ ซึ่งอาจจะนำไปสู่การสนับสนุนขบวนการดังกล่าวไม่ทางตรงก็ทางอ้อม ฉะนั้น จึงสรุปได้ว่าสถานการณ์ภายในประเทศไทยยังไม่เอื้ออำนวยให้มีการขุดคอลงกระขึ้นในระยะนี้

2.1 <u>ด้านการทหาร</u> แสนยานุภาพทางด้านการทหารมีความสัมพันธ์กับการขุดคลองกระอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งนี้เพราะคลองที่ขุดขึ้นจำเป็นต้องมีกองทหารจำนวนหนึ่งเข้าไปคุ้มกันเพื่อรักษาความปลอดภัย และป้องกันการยึดครองจากต่างชาติ ฉะนั้น ถ้ารัฐบาลไทยจะขุดคลองกระ ก็สมควรจะมีกองทหารที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ

เพียงพอที่จะให้ความอารักขาคลองกระให้ปลอดภัยได้ และในขณะเดียวกันก็เพื่อป้องกันและปราบปรามขบวนการแบ่งแยกดินแดนใน 4 จังหวัดภาคใต้ด้วย

2.2 ทุน เนื่องจากทุนเป็นปัจจัยสำคัญในการขุดคลอง ฉะนั้นจึงควรจะได้พิจารณาว่าประเทศไทยมีทุนพร้อมที่จะดำเนินการขุดคลองหรือไม่ ซึ่งพิจารณาได้จากฐานะทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยพิจารณาปัจจัยที่สำคัญต่อไปนี้

2.2.1 รายได้เฉลี่ยของประชาชาติ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคต กล่าวคือ

ใน ค.ศ. 1974 รายได้เฉลี่ยต่อหัว 4,342 บาท

ใน ค.ศ. 1975 รายได้เฉลี่ยต่อหัว 4,462 บาท

ใน ค.ศ. 1976 รายได้เฉลี่ยต่อหัว 4,621 บาท

ใน ค.ศ. 1977 คาดว่ารายได้เฉลี่ยต่อหัว 4,850 บาท[1]

จากตัวอย่างดังกล่าว แม้ว่ารายได้เฉลี่ยประชาชาติจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นก็ตาม แต่เนื่องจากยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับประเทศที่เจริญก้าวหน้า ซึ่งมีรายได้ประชาชาติ 34,000 บาท[2]

2.2.2 ดุลการค้า ประเทศไทยเริ่มเสียดุลการค้ามาตั้งแต่ ค.ศ. 1952 (พ.ศ. 2495) และเสียดุลการค้ามาตลอดจนกระทั่งปัจจุบัน ดังตารางต่อไปนี้

---

[1]สยามรัฐ, 21 มีนาคม 2520.

[2]เชิงอรรถที่ 17, ฉันทิมา อ่องสุรักษ์, เรื่องเดิม, หน้า 65.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ดุลการค้าของประเทศไทย[1]

ค.ศ.	สินค้าเข้า (ล้านบาท)	สินค้าออก (ล้านบาท)	ดุลการค้า (ล้านบาท)
1967	22,188	14,166	-8,022
1968	24,103	13,679	-10,422
1969	25,966	14,709	-11,257
1970	27,009	14,772	-12,237
1971	26,794	17,275	-9,519
1972	30,875	22,491	-8,384
1973	42,184	32,226	-9,958
1974	64,044	49,799	-14,245
1975	66,546	45,100	-21,446

2.2.3 <u>การกู้ยืมเงิน</u> มีแนวโน้มว่าจะยังคงดำเนินต่อไปในอัตราที่เพิ่มมากขึ้น กล่าวคือใน ค.ศ. 1971 (พ.ศ. 2514) ประเทศไทยมีหนี้สินทั้งหมด 29,725.4 ล้านบาท ต่อมาใน ค.ศ. 1972 (พ.ศ.2515) รัฐบาลไทยก็ยืมเงินทั้งหมด 5,074 ล้านบาท และใน ค.ศ. 1976 (พ.ศ. 2519) รัฐบาลไทยก็ยืมเงินทั้งหมด 67,086.5 ล้านบาท[2] (เงินกู้ภายในประเทศ 7,066.7 ล้านบาท และจากภายนอกประเทศ 60,019.8 ล้านบาท) ดังนั้น จะเห็นว่าในช่วงระยะเวลาเพียง 4 ปี ประเทศไทยกู้ยืมเงินเพิ่มขึ้นจากเดิม 62,012.5 ล้านบาท

---

[1]ชเนศ กองประเสริฐ, "ภาวะเศรษฐกิจด้านอื่น ไทยจะขาดดุลการค้าน้อยลง," วารสารเศรษฐกิจธนาคารกรุงเทพจำกัด, ปีที่ 8 (ตุลาคม – ธันวาคม, 2519), 606.

[2]<u>สยามรัฐ</u>, 21 มีนาคม 2520.

เพราะฉะนั้นเมื่อพิจารณาองค์ประกอบทางด้านเศรษฐกิจที่สำคัญดังกล่าวแล้ว[1] จึงพอสรุปได้ว่า ฐานะทางเศรษฐกิจของไทยยังอยู่ในระยะพัฒนา[2] ซึ่งได้รับการขนานนามจากชาวต่างชาติว่า สุภาพบุรุษขอทาน[3] ฉะนั้นสภาพทางเศรษฐกิจของไทยยังไม่เอื้ออำนวยให้มีการลงทุนในโครงการที่จะต้องใช้ทุนมหาศาล และถ้าหากว่าประเทศไทยจะทำโครงการนี้โดยใช้ทุนจากต่างประเทศหรือขอความช่วยเหลือจากต่างชาติ จะโดยวิธีการใดก็ตาม วิธีการดังกล่าวจะเกิดผลเสียขึ้นกับประเทศไทย ดังจะได้กล่าวรายละเอียดในแต่ละประเด็นดังนี้

ก. <u>ทุนจากการกู้ยืม</u> เนื่องจากการขุดคลองกระจะต้องใช้ทุนจำนวนสูงมาก ตลอดจนวิทยาการชั้นสูง จึงจำเป็นต้องกู้เงินจำนวนมากจากต่างประเทศเพื่อจัดซื้ออุปกรณ์และจ้างผู้ชำนาญการ การกู้ยืมเงินมาลงทุนนอกจากจะทำให้ประเทศไทยต้องเสีย

---

[1]ประเทศไทยยังเสียดุลการชำระเงินกับต่างประเทศด้วย เป็นต้นว่าใน ค.ศ. 1969 (พ.ศ.2512) ประเทศไทยเสียดุลชำระเงิน 998 ล้านบาท ต่อมาในปี ค.ศ. 1970 (พ.ศ.2513) การเสียดุลการค้าเพิ่มเป็น 2,652 ล้านบาท และเสียดุลชำระเงิน 335 ล้านบาท ใน ค.ศ. 1971 (พ.ศ.2514) อุทัย วิชัยชนพัฒน์, เรื่องเดิม, หน้า 68.

[2]เมื่อเร็ว ๆ นี้ (20 มีนาคม ค.ศ. 1977) ธนาคารแห่งประเทศไทยได้เปิดเผยฐานะทางเศรษฐกิจของประเทศไทยว่า เศรษฐกิจของไทยได้ฟื้นตัวขึ้นตามลำดับนับแต่ปี ค.ศ. 1974 จากวิกฤติการณ์น้ำมัน การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจได้ขยายตัวจากร้อยละ 4.6 ในปี ค.ศ. 1974 คาดว่าจะสูงขึ้นถึงร้อยละ 7 ในปี ค.ศ. 1977 และคาดว่ารายได้เฉลี่ยประชาชาติจะสูงขึ้นกว่าปี ค.ศ. 1976 ถึงร้อยละ 5 ส่วนหนี้สินที่รัฐบาลกู้ยืมมานั้นยังอยู่ในระดับต่ำมาก ในขณะที่เงินสำรองระหว่างประเทศยังอยู่ในระดับสูง (1,484.4 ล้านบาท) <u>สยามรัฐ</u>, 21 มีนาคม 2520.

[3]เจอรี แคนตัน, "โฉมหน้าเมืองไทยในสายตาฝรั่ง," แปลโดย "สมิงพระประแดง" (พระนคร : โรงพิมพ์พุทธนิคม, 2519), หน้า 9.

ดุลการค้าเพิ่มขึ้นแล้ว ยังทำให้ดุลชำระเงินที่เสียดุลอยู่แล้วต้องเสียดุลเพิ่มยิ่งขึ้น ยิ่งไปกว่านั้นยังต้องเผชิญกับปัญหาการเสียดอกเบี้ย และโดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าโครงการไม่บังเกิดผลตามเป้าหมายที่คาดคิดไว้จนไม่สามารถผ่อนชำระเงินกู้ได้ทันตามกำหนดเวลา จะก่อให้เกิดการบีบคั้นทางเศรษฐกิจ จนถึงกับเสียเสถียรภาพทางการเงิน อันจะเป็นอันตรายต่อความมั่นคงของประเทศ ดังที่ฟิลิปปินส์เคยประสบมาแล้ว กล่าวคือ มีการมีหนี้สินมากเกินไปจนไม่สามารถจะชำระหนี้ได้ทันตามกำหนดเวลา จึงหาทางออกโดยการหาแหล่งกู้แห่งใหม่ที่มีดอกเบี้ยสูงเพื่อนำมาผ่อนชำระหนี้รายแรก จนเป็นผลให้ฐานะการเงินของฟิลิปปินส์ที่ทรุดอยู่แล้วต้องทรุดหนักลงไปอีก ทำให้ขาดแคลนเงินตราต่างประเทศ จนมิอาจสั่งสินค้าเข้าประเทศได้ โรงงานต้องปิดกิจการทำให้เกิดปัญหาคนว่างงาน ในที่สุดเจ้าหนี้กับลูกหนี้ต้องหันมาประนอมหนี้กัน[1] ตัวอย่างของฟิลิปปินส์จะเป็นอุทาหรณ์เรื่องผลเสียจากการกู้ยืมเงินจากต่างประเทศมาลงทุนมากเกินไป

ข. <u>ทุนจากการให้สัมปทานแก่บริษัทต่างประเทศ</u> การให้สัมปทานขุดคลองแก่ชาวต่างประเทศ แม้ว่ารัฐบาลไทยไม่ต้องรับผิดชอบโดยตรง แต่อาจต้องรับผิดชอบทางอ้อม เป็นต้นว่าในกรณีที่บริษัทขอร้องให้รัฐบาลไทยค้ำประกันเงินที่นำมาลงทุน ดังที่บริษัทที่มี นายเชาว์ เชาว์ขวัญยืน ได้เคยเสนอมาครั้งหนึ่งแล้วใน ค.ศ. 1972 (พ.ศ. 2515) ซึ่งเป็นสิ่งที่รัฐบาลไทยไม่ควรยินยอมอย่างยิ่ง ทั้งนี้เพราะเป็นการเสียเปรียบและจะก่อให้เกิดพันธะผูกพันในทางด้านเศรษฐกิจและการเมือง

การให้สัมปทานแก่บริษัทต่างประเทศ โดยมีเงื่อนไขและข้อแลกเปลี่ยนระหว่างการขอสัมปทานคลองช่วงระยะเวลาหนึ่ง โดยแลกกับผลประโยชน์จำนวนหนึ่ง ซึ่งแน่นอนที่สุด ในลักษณะดังกล่าวนี้ รัฐบาลไทยไม่จำเป็นจะต้องลงทุนแต่ประการใด แต่ก็เป็นไปได้ที่ว่าผลประโยชน์ที่จะได้รับนี้ไม่เป็นที่พอใจ เพื่อที่จะได้ผลประโยชน์มากขึ้นจึงกลายเป็นแรงจูงใจสำคัญที่ให้รัฐบาลไทยต้องการเข้ามามีหุ้นส่วน และในขณะเดียวกันความรับ

---

[1]อุทัย วิชัยธนพัฒน์, เรื่องเดิม, หน้า 65 – 69.

ผิดชอบในด้านการลงทุนก็สูงขึ้นด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่เกิดอุปสรรคทางด้านทุน ก็จะตกเป็นภาระของรัฐบาลไทยที่จะต้องซื้อหุ้นเพิ่ม เพื่อให้การขุดคลองเป็นไปตามเป้าหมาย[1] ซึ่งจะทำให้รัฐบาลไทยกู้เงินจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น ผลที่ตามมาก็คือรัฐบาลไทยต้องรับผิดชอบดอกเบี้ยและการผ่อนชำระ และในที่สุดอาจหนีไม่พ้นการเผชิญหน้ากับปัญหาดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

ค. ทุนจากการช่วยเหลือของต่างประเทศ ในการขุดคลองกระ เป็นไปไม่ได้ว่ารัฐบาลต่างชาติอาจยินดีให้ทุนแก่รัฐบาลไทยในการทำโครงการนี้ อันจะเป็นเหตุนำไปสู่การแทรกแซงจากชาตินั้น ๆ ในอนาคต ทั้งนี้เพราะว่าการที่ชาวต่างชาติให้ความช่วยเหลือรัฐบาลไทยในกิจการใด มักแอบแฝงไว้ด้วยความหวังที่จะได้รับผลตอบแทนไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง ในกรณีการขุดคลอง เชื่อว่าสหรัฐอเมริกาคงยินดีให้ความช่วยเหลือทางด้านทุนแก่รัฐบาลไทย ทั้งนี้โดยหวังผลประโยชน์ทางด้านการเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านยุทธศาสตร์เป็นการตอบแทน ฉะนั้นถ้าหากรัฐบาลไทยรับความช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกา เชื่อว่ารัฐบาลไทยจะต้องเผชิญกับปัญหาการแทรกแซงจากสหรัฐอเมริกาที่จะพยายามเข้าควบคุมดูแลตลอดจนให้ความคุ้มครองคลองกระ เพื่อเป็นการประกันว่าตนสามารถใช้คลองได้ทันทีที่ต้องการ ดังนั้นการรับความช่วยเหลือด้านทุนจากชาวต่างชาติจึงควรมีมัดระวังอย่างยิ่ง

ที่กล่าวมาทั้งหมดเรื่องทุนนี้เพื่อชี้ให้เห็นว่า นอกจากรัฐบาลไทยยังไม่มีทุนพร้อมที่จะลงมือกระทำโครงการด้วยตนเองแล้ว การรับความช่วยเหลือด้านทุนจากต่างประเทศไม่ว่าในรูปใด ๆ ก็รังแต่จะก่อให้เกิดอันตราย ถ้าไม่กระทบกระเทือนเสถียรภาพทางการเงินของไทย ก็จะกระทบกระเทือนความมั่นคงของประเทศ ซึ่งเป็นสิ่งที่มิพึงควรเสี่ยงอย่างยิ่ง

---

[1] ในกรณีที่ประเทศอียิปต์ได้ทำการขุดคลองสุเอซ ทั้ง ๆ ที่ฐานะทางเศรษฐกิจไม่เอื้ออำนวย โดยเข้าร่วมหุ้นกับบริษัทคลองสุเอซในขณะที่การก่อสร้างกำลังดำเนินอยู่นั้น เกิดขาดแคลนเงิน ทำให้รัฐบาลอียิปต์ต้องรับภาระซื้อหุ้นเพิ่มขึ้น เพื่อให้การขุดคลองดำเนินต่อไป และประกอบกับสาเหตุอื่น ๆ ในระหว่างก่อสร้าง ทำให้อียิปต์ต้องเสียเงินเพิ่มขึ้น เมื่อขุดคลองเสร็จสิ้นแล้วผลปรากฏว่า ฐานะเศรษฐกิจของอียิปต์ไม่มั่นคงเท่าที่ควร เพื่อพยุงฐานะการคลังอียิปต์ต้องขายหุ้นให้กับอังกฤษในราคาถูก ซึ่งมีผลผูกพันทางการเมืองในเวลาต่อมา

ผลที่ได้รับจากการขุดคลอง

คลองที่ขุดขึ้นย่อมก่อให้เกิดผลดีและผลเสีย ทั้งทางการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม ดังจะได้สรุปรายละเอียดในแต่ละประเด็นดังต่อไปนี้

ด้านการเมืองระหว่างประเทศ ข้อดี รัฐบาลไทยสามารถใช้ความสำคัญของคลองกระ เป็นเครื่องมือต่อรองในการเจรจากับต่างประเทศ เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์ตามที่ต้องการ[1]

ข้อเสีย อาจพิจารณาได้ห้าประเด็นคือ ประเด็นแรก เกี่ยวกับความสำคัญทางด้านยุทธศาสตร์ของคลองกระ ซึ่งจะเป็นมูลเหตุให้มหาอำนาจที่แข่งขันกันสร้างอิทธิพลอยู่ในภูมิภาคนี้ ต่างปรารถนาจะได้เป็นผู้ควบคุมคลองกระ โดยเฉพาะในกรณีที่เกิดวิกฤติการณ์ซึ่งจะเป็นอันตรายต่อความมั่นคงของประเทศ ประเด็นที่สองก็คือ การที่ผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์กำลังรุกรานและแทรกแซง ตลอดจนบ่อนทำลายความมั่นคงของประเทศอย่างกว้างขวางในปัจจุบัน เพราะฉะนั้นถ้าขุดคลองกระขึ้น ก็จะยิ่งเร่งให้ฝ่ายคอมมิวนิสต์เข้ายึดครองประเทศไทยเร็วขึ้น ประเด็นที่สาม เนื่องจากการขุดคลองจำเป็นต้องใช้ทุน อุปกรณ์ และผู้ชำนาญงานจากต่างประเทศ อันจะเป็นเหตุให้ต่างชาติเข้าแทรกแซงและหาหนทางที่จะเข้ามามีอำนาจเหนือคลอง อันจะนำไปสู่สัมพันธภาพที่เสื่อมโทรม ประเด็นต่อมา การขุดคลองกระจะทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับประเทศมาเลเซีย อินโดเนเซีย และสิงคโปร์ เสื่อมลง และอาจจะเป็นเหตุให้การดำเนินงานของสมาคมอาเซียนไม่ราบรื่นเท่าที่ควร ยิ่งไปกว่านั้น การขัดผลประโยชน์ของชาติดังกล่าวอาจเป็นปัจจัยทำให้ขบวนการแบ่งแยกดินแดนภาคใต้ได้รับการสนับสนุนไม่ทางตรงก็ทางอ้อม และประเด็นสุดท้าย เกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศ แม้ว่าตามกฎหมายปัจจุบัน คลองที่ขุดขึ้นในอาณาเขตของประเทศหนึ่งไม่ถือว่าเป็นน่านน้ำระหว่างประเทศก็ตาม แต่อย่างไร

---

[1]อุทัย วิชัยธนพัฒน์, เรื่องเดิม, หน้า 92.

ก็ดีกอปรกับกฎหมายระหว่างประเทศมีความเคลื่อนไหวอยู่เสมอ ในอนาคตคลองเชื่อมทะเลที่อยู่ในอาณาเขตของรัฐเดียว อาจมีสภาพตามกฎหมายระหว่างประเทศก็เป็นได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถ้าหากว่ามีการตัดสินปัญหาโดยใช้หลักการที่ว่า "อำนาจปกครองดินแดนสิ้นสุดลง ณ ที่ซึ่งอำนาจทางทหารไปถึง[1] ฉะนั้น การที่ยังไม่มีความแน่นอนว่าคลองที่ขุดขึ้นจะอยู่ในอำนาจสิทธิของไทยแต่ผู้เดียว ย่อมมีอาจหลีกเลี่ยงปัญหาระหว่างประเทศ อันเนื่องมาจากความปรารถนาของต่างชาติที่จะมีสิทธิเดินเรือ ตลอดจนออกระเบียบข้อบังคับในการใช้คลอง เพื่ออำนวยประโยชน์ให้แก่กลุ่มของตน ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยตกอยู่ในฐานะลำบาก

<u>การเมืองภายในประเทศ</u> สำหรับข้อดีของการขุดคลองนั้นจะช่วยให้ประชาชนในภาคใต้มีงานทำมากขึ้น ทั้งยังเป็นการกระจายความเจริญมาสู่ท้องถิ่น และจะยังเป็นการลดช่องว่างของความเจริญระหว่างท้องถิ่นภาคใต้กับมาเลเซียให้ลดน้อยลง อย่างไรก็ตามข้อเสียของการขุดคลองกระทำให้ผืนแผ่นดินไทยถูกตัดออกเป็นสองส่วน ซึ่งก่อให้เกิดอุปสรรคขัดขวางในการควบคุมสถานการณ์ และการปราบปรามผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ อีกทั้งยังเป็นการเกื้อกูลการดำเนินการของผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ และเป็นจุดอ่อนให้เกิดการโฆษณาชวนเชื่อการแบ่งแยกดินแดนในสี่จังหวัดภาคใต้

<u>ด้านการทหาร</u> สำหรับข้อดีก็คือผลพลอยได้จากคลองกระจะช่วยให้ราชนาวีไทยสามารถปฏิบัติการและตรวจตราชายฝั่งด้านมหาสมุทรอินเดีย ได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยไม่ต้องอ้อมคาบสมุทรมลายู

สำหรับข้อเสียนั้นอาจกล่าวได้ว่า คลองกระจะตกเป็นเป้าหมายทั้งในทางยุทธศาสตร์และยุทธวิธีจากการโจมตีทางอากาศ การปิดกั้นโดยการจมเรือและปิดล้อมด้วยทุ่น

---

[1] ชเนศ กองประเสริฐ, เรื่องเดิม, หน้า 38.

ระเบิดซึ่งไม่อาจหลีกเลี่ยง เหมือนกับที่เคยเกิดขึ้นกับคลองสุเอซมาแล้ว นอกจากนั้นยังเป็นการเพิ่มภาระให้กับรัฐบาลไทย ในการจัดกองกำลังป้องกันรักษาความปลอดภัยให้กับคลองกระ รวมทั้งจะเป็นการเปลืองงบประมาณแผ่นดินมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ในยามสงคราม กองกำลังป้องกันของไทย คงไม่สามารถจะสะกัดกั้นการเข้าควบคุมของต่างชาติ ซึ่งมีอาวุธยุทโธปกรณ์ที่เหนือกว่าได้ จึงจำเป็นต้องให้มิตรประเทศเข้าช่วย ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาตามมาภายหลัง นอกเหนือไปจากนี้ เมื่อขุดคลองกระแล้วจำเป็นต้องมีทางข้าม ซึ่งไม่ว่าจะเป็นสะพานหรืออุโมงค์ก็ตาม ทางข้ามนี้จะเป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายกำลังทหาร ทำให้ไม่มีความคล่องตัว และมีขีดจำกัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อทางข้ามถูกทำลาย

<u>ด้านเศรษฐกิจ</u> ทุกฝ่ายเห็นพ้องต้องกันว่าการขุดคลองกระจะก่อให้เกิดผลดีทางเศรษฐกิจแก่ประเทศไทย อันเนื่องมาจากการย่นระยะทางเดินเรือ รายได้จากค่าธรรมเนียมผ่านคลอง การเกิดท่าเรือพาณิชย์ที่บริเวณปากคลองตลอดจนเขตอุตสาหกรรม รวมทั้งการขยายเขตการประมง ซึ่งปัจจัยดังกล่าวนี้ทำให้ประชาชนมีงานทำมากขึ้น

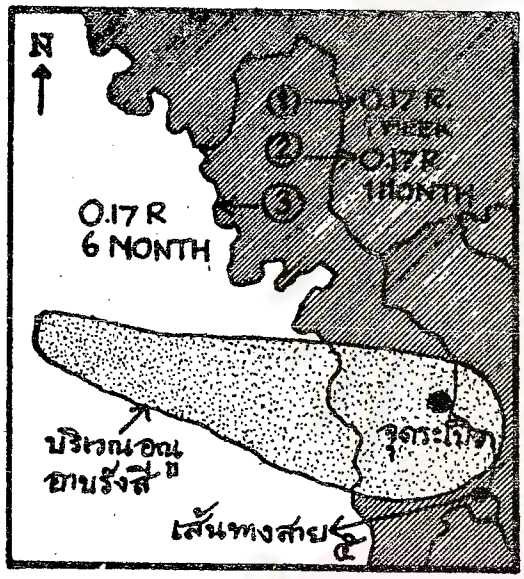
ข้อเสียก็คือ รัฐบาลต้องรับภาระหนักด้านเงินกู้ที่ยืมมาลงทุน อันจะเป็นอันตรายต่อเสถียรภาพทางการเงินของประเทศ และการที่คลองกระต้องใช้ทุนจำนวนมหาศาลจะกระทบกระเทือนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่วางไว้

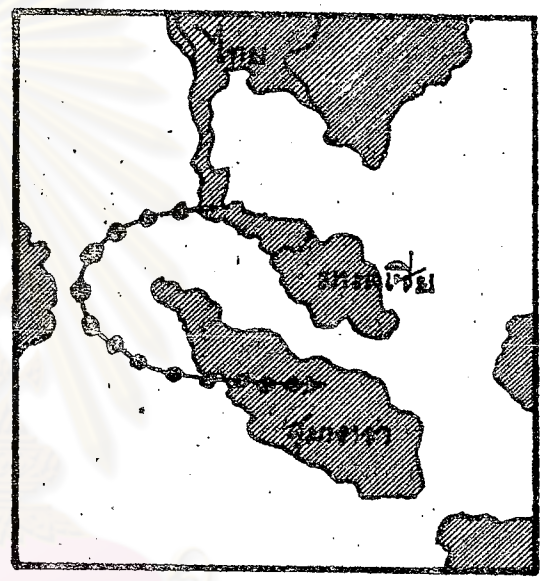
<u>ด้านสังคมจิตวิทยา</u> ข้อดีสำหรับด้านนี้คือ ทำให้ชื่อเสียงของประเทศไทยเป็นที่รู้จักกันทั่วไป ในฐานะที่เป็นเจ้าของคลองกระที่มีความสำคัญคลองหนึ่งของโลก ทั้งยังทำให้คนไทยได้รับความรู้และความชำนาญในเทคนิคใหม่ ๆ โดยเฉพาะหากจะมีการใช้พลังงานปรมาณูในการขุดคลองด้วย และประการที่สำคัญคือ ก่อให้เกิดเมืองท่า ท่าเรือ และศูนย์อุตสาหกรรม ซึ่งเป็นการนำความเจริญมาสู่ท้องถิ่น

สำหรับข้อเสียนั้น เป็นการทำลายขวัญของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณที่จะต้องเวนคืนที่ดิน ทำให้ต้องแสวงหาที่ทำกินใหม่ ยิ่งไปกว่านั้นการขุดคลองด้วยพลังงานนิวเคลียร์อาจจะก่อให้เกิดอันตรายจากกัมมันตภาพรังสีด้วย (ดูรูปที่ 21) นอกจากนี้แล้วการเกิดเมืองท่า ท่าเรือ และศูนย์อุตสาหกรรม จะทำให้เกิดการอพยพจากชนบทเข้าสู่

รูปที่ 21

บริเวณที่จะได้รับรังสีนิวเคลียร์





รูปที่ 1 ได้แสดงถึงลักษณะการแผ่รังสีหลังจากทำการระเบิดแล้ว เนื่องจากลักษณะการพัดของลมในบริเวณนั้น จะพัดจากทิศตะวันออกไปสู่ทิศตะวันตก การแผ่รังสีจะมีลักษณะคล้ายดาวหาง สำหรับหมายเลข (1, 2, 3 ได้แสดงถึงรัศมีของอาณาบริเวณที่ครอบคลุมอย่างหนาแน่นจากกัมมันตภาพรังสี คือถ้าคนอยู่ภายนอกรัศมีดังกล่าวตามเวลาที่กำหนดไว้แล้ว และกลับเข้าในบริเวณนี้อีกจะสะสมกัมมันตภาพรังสีไม่เกิน 0.17 R (เป็นหน่วยมาตรฐานความปลอดภัยที่มนุษย์จะรับได้ กำหนดโดยคณะกรรมการป้องกันการแผ่รังสีระหว่างชาติ)

รูปที่ 2 ได้แสดงถึงการเคลื่อนไหวของหมู่เมฆในบริเวณ ซึ่งจะเห็นได้ว่าจะเคลื่อนไหวย้อนเข้าสู่แผ่นดินทางเกาะสุมาตรา และหอบเอากัมมันตภาพรังสีไปด้วย

เมือง จะเกิดความเสียหายทางด้านเกษตรกรรมของประเทศ ยิ่งไปกว่านั้นความขัดแย้งระหว่างคนงานไทยกับวิศวกรชาวต่างประเทศ ซึ่งขาดความเข้าอกเข้าใจในด้านภาษา วัฒนธรรมและขนบธรรมเนียมประเพณี ประกอบกับลัทธิชาตินิยมของคนไทยด้วยแล้ว อาจนำไปสู่ความขัดแย้งระหว่างประเทศก็เป็นได้

<u>ด้านนิเวศวิทยา</u> ประเทศที่ให้เงินกู้แก่รัฐบาลไทย หรือมีส่วนในการลงทุนขุดคลองกระย่อมมีสิทธิที่จะตั้งโรงงานอุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ ซึ่งถ้ามีการตั้งโรงงานดังกล่าวนี้ขึ้นโดยปราศจากมาตรการป้องกันการถ่ายเทของเสียโดยเคร่งครัดแล้ว ก็เท่ากับก่อให้เกิดปัญหาสภาพแวดล้อมเป็นพิษขึ้นในประเทศไทย

ผลกระทบโดยตรงจากการขุดคลองกระนั้นก็คือ ความกระทบกระเทือนต่อสิ่งที่มีชีวิตในบริเวณนั้น ๆ หรือที่เรียกว่าผลกระทบของคลองกระในทางสมุทรศาสตร์ นั่นคือ การถ่ายเทมวลน้ำจากอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน ทำให้คุณสมบัติของน้ำทั้งสองฝั่งเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งกระทบกระเทือนต่อพืชและสัตว์ในบริเวณนั้นไม่มากก็น้อย[1] เช่นผลกระทบต่อการดำรงชีพ การเจริญพันธุ์ การอพยพ ตลอดจนพฤติการณ์อื่น ๆ ของสัตว์หรือพืชจะเปลี่ยนไปด้วย นอกจากนี้แล้วผลจากความโสโครกอันเกิดจากน้ำมัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุกับเรือบรรทุกน้ำมันทำให้เรืออัปปางลง น้ำมันจากเรือจะกระจายไปทั่วอ่าวไทย และวกวนไปตามจุดต่าง ๆ ตามลักษณะอันซับซ้อนของกระแสน้ำ ย่อมทำให้เกิดความเสียหายนานับประการ[2]

---

[1]ทวีศักดิ์ ปิยกาญจน์, "ผลกระทบของคอคอดกระต่อสิ่งแวดล้อมในทะเล," สังคมศาสตร์ปริทัศน์, (เมษายน, 2517), หน้า 73.

[2]เรื่องเดียวกัน, หน้า 4.

บทสรุป

การที่คาบสมุทรมลายูเป็นผืนแผ่นดิน ที่ทอดตัวปิดกั้นน่านน้ำมหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิค นับเป็นอุปสรรคสำคัญในการคมนาคมทางน้ำทั้งสองไปยังภูมิภาคอื่นของโลก เป็นเหตุให้เรือต้องเดินทางอ้อมคาบสมุทรมลายู โดยผ่านช่องแคบมะละกา ซุนดา ลอมบ็อก และมาคัสซาร์ ซึ่งเรือจะต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายสูง เนื่องจากบริเวณคอคอดกระของประเทศซึ่งเป็นส่วนที่แคบที่สุดของคาบสมุทรมลายู และเป็นเส้นทางตรงน่านน้ำในมหาสมุทรทั้งสอง ทำให้นักเดินเรือและนักธุรกิจตระหนักในความสำคัญดังกล่าวนี้ จึงลงความเห็นว่าสมควรจะทำการขุดคอคอดกระ ให้เป็นคลองเดินเรือเพื่อเชื่อมมหาสมุทรทั้งสองเข้าด้วยกัน อันจะก่อให้เกิดประโยชน์อย่างใหญ่หลวงทั้งทางการเมือง เศรษฐกิจและยุทธศาสตร์ ด้วยเหตุดังกล่าวจึงได้เกิดมีแนวความคิดในเรื่องการขุดคอคอดกระขึ้น

ความคิดริเริ่มในการขุดคลองเดินเรือผ่านคอคอดกระครั้งแรกที่สุด เป็นพระราชดำริในสมเด็จพระราชวังบวรมหาสุรสิงหนาท พระอนุชาในพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก ซึ่งทรงเสนอให้ขุดคลองที่สงขลา เพื่อประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์ อย่างไรก็ตาม โครงการขุดคลองดังกล่าวเป็นเพียงพระราชดำริเท่านั้น หาได้มีการโครงการขึ้นมาจริง ๆ แต่อย่างใดไม่ เช่นเดียวกันกับชาวต่างชาติอีกหลายคนได้เสนอให้ขุดคลองผ่านคอคอดกระ เป็นต้นว่า กัปตัน โทมัส ฟอร์เรสต์ แห่งบริษัทอินเดียตะวันออกของอังกฤษ ซึ่งได้ตระหนักในความสำคัญของการย่นระยะทาง โดยการขุดคอคอดกระ เพื่อผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจและการเดินเรือ โดยเฉพาะผลประโยชน์ที่อังกฤษจะได้รับ

กัปตัน จี. บี. ทริเมนฮีร์ วิศวกรชาวอังกฤษก็เป็นอีกผู้หนึ่งที่เสนอให้ขุดคอคอดกระหลังจากที่ได้เข้าไปทำการสำรวจบริเวณนี้ และได้ชี้ให้เห็นว่า การขุดคอคอดกระแม้จะทำได้ก็ตามแต่ทำได้ยาก เนื่องจากโครงสร้างเป็นหินแข็ง ดังนั้นเมื่อนาย โอ. ไรลีย์ผู้แทนข้าหลวงเมืองพะโค ได้เข้ามาทำการสำรวจคอคอดกระใน

ค.ศ. 1849 (พ.ศ.2392) ได้เสนอให้ขุดคลองเชื่อมสาขาของแม่น้ำปากจั่นสายหนึ่งเข้ากับแม่น้ำชุมพร เพื่อเลี่ยงบริเวณที่เป็นภูเขา พร้อมกันนี้เขาได้รายงานว่า บริเวณดังกล่าวนอกจากจะอุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาตินานาชนิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งจำพวกแร่ธาตุแล้ว ยังปรากฏร่องรอยถ่านหินให้เห็นอีกด้วย รายงานดังกล่าวของโอ. ไรลีย์ ทำให้บริเวณคอคอดกระได้รับความสนใจมากยิ่งขึ้น เพราะนอกจากจะทำให้เข้าใจว่า การขุดคลองสามารถทำได้สะดวกเนื่องจากมีเชื้อเพลิงแล้ว การขุดคลองยังอาจจะได้แร่ธาตุเป็นผลพลอยได้อีกด้วย

ต่อมาใน ค.ศ.๑๘๕๖ (พ.ศ. ๒๓๙๙) กัปตัน ริชาร์ดส์ แห่งราชนาวีอังกฤษ ขอพระบรมราชานุญาตจากพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อทำการสำรวจบริเวณคอคอดกระในครั้งนี้ทำให้ทราบความจริงประการหนึ่งว่า รัฐบาลไทยเองเคยมีความคิดที่จะขุดคลองผ่านคอคอดกระเช่นเดียวกัน เพื่อผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์ เพื่อสะดวกในการยกทัพไปทำศึกกับพม่า แต่หลังจากที่พม่าส่วนนี้ตกเป็นของอังกฤษใน ค.ศ. ๑๘๒๖ (พ.ศ. ๒๓๖๙) แล้วรัฐบาลไทยก็เลิกล้มโครงการนี้โดยสิ้นเชิง

ภายหลังที่นาวาโท ริชาร์ด ขอเข้าทำการสำรวจคอคอดกระแล้ว มีชาวอังกฤษอีกหลายคนได้กระตุ้นให้รัฐบาลอังกฤษเล็งเห็นความสำคัญของการขุดคลองผ่านคอคอดกระ ซึ่งจะอำนวยผลประโยชน์ให้กับอังกฤษ เป็นต้นว่า นายเดวิด ดั๊ก เซอร์ จอห์น บาวริง และโดยเฉพาะอย่างยิ่งนายไวซ์แห่งบริษัทลอยด์ ซึ่งเป็นบุคคลแรกที่ได้เสนอโครงการขุดคลองผ่านคอคอดกระอย่างเป็นแบบแผนต่อรัฐบาลอังกฤษ โดยชี้ให้เห็นว่าคลองที่ขุดขึ้นจะส่งเสริมความมั่นคงให้กับอำนาจอันสูงสุดและผลประโยชน์ของรัฐบาลอังกฤษในภูมิภาคนี้ให้กับอังกฤษ

นายไวซ์ได้เน้นผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์ที่กองทัพเรือของอังกฤษในน่านน้ำจีน สามารถแล่นผ่านคลองกระมายังอินเดียได้อย่างทันท่วงที ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินหรือความไม่สงบขึ้นในอินเดีย ดังที่เขากล่าวว่า "การประหยัด

เวลาเช่นที่ว่านั้น มีความสำคัญในการเคลื่อนย้ายกองทหารในยามเกิดเหตุฉุกเฉินคล้าย ๆ กับที่เกิดขึ้นเมื่อนานมานี้ กบฏอินเดีย อันเป็นหลักสำคัญ ซึ่งไม่จำเป็นต้องตั้งข้อสังเกตอีกแล้ว"[1]

อย่างไรก็ดี แม้ว่าหลายฝ่ายจะเห็นด้วยกับโครงการที่ไวซ์เสนอ แต่โครงการนี้ก็มิอาจลงมือดำเนินการได้ ทั้งนี้เนื่องจากประสบปัญหาด้วยเรื่องทุนซึ่งต้องใช้จำนวนมากในการนี้ และปัญหาที่สำคัญอีกประการหนึ่งได้แก่ รัฐบาลอังกฤษยังไม่เห็นความจำเป็นรีบด่วนที่จะต้องขุดคลอง เพราะนอกจากจะคุมปากทางเข้าช่องแคบมะละกาไว้แล้ว การขุดคลองยังก่อให้เกิดผลกระทบกระเทือนต่อสิงค์โปร์ด้วย ฉะนั้นโครงการนี้จึงต้องยุติลงแต่ไวซ์ก็หาได้ละความพยายามที่จะมีทางลัดขึ้นในบริเวณคอคอดกระไม่ ดังนั้นในปีรุ่งขึ้นเขาจึงเสนอโครงการสร้างทางรถไฟข้ามคอคอดกระ แต่ต้องล้มเหลวอีกครั้งด้วยเหตุผลทำนองเดียวกัน

ในปลายรัชกาลที่ ๔ ฝรั่งเศสขอขุดคลองผ่านคอคอดกระจากรัฐบาลไทย รัฐบาลอังกฤษไม่พอใจ ดังเห็นได้จากการเข้ามาขอเกาะสอง ซึ่งเป็นเกาะว่างเปล่าอยู่ตรงปากทางเข้าแม่น้ำปากจั่นจากรัฐบาลไทย ทั้งนี้อาจกล่าวได้ว่า รัฐบาลอังกฤษมีวัตถุประสงค์จะขอมีส่วนร่วมในคลองที่ฝรั่งเศสจะขุดด้วย ส่วนรัฐบาลไทยนั้นไม่ยินดีให้สัมปทานขุดคลองแก่ฝรั่งเศส เพราะหวั่นวิตกว่าการให้ฝรั่งเศสขุดคลองอาจทำความไม่พอใจให้กับรัฐบาลอังกฤษจนถึงขั้นยึดเอาดินแดนในแหลมมลายูของไทยไปเป็นรัฐในอารักขา เพื่อเป็นการป้องกันความพยายามในการขอขุดคลองของฝรั่งเศส และขณะเดียวกันเพื่อแสดงให้เห็นว่าไทยไม่ยินดีให้ฝรั่งเศสขุดคลอง พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงยกเกาะสองให้กับอังกฤษ พร้อมทั้งให้พระยาอัษฎงคตทิศรักษา ซึ่งเป็นคนในบังคับอังกฤษเป็นเจ้าเมืองกระบุรี จึงเท่ากับ

---

[1] F.O. 69/14, Wise to Lord Clarendon, January 11, 1858.

เป็นการชูไม่ให้ฝรั่งเศสดึงคันที่จะขุดคลองหรือเข้ามากอบโกยผลประโยชน์ในบริเวณนี้ เพราะจะกระทบกระเทือนต่อผลประโยชน์ของอังกฤษ ในฐานะที่เจ้าเมืองกระบุรีเป็นคนในบังคับอังกฤษ การดำเนินนโยบายดังกล่าวของสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เท่ากับเป็นการดึงให้มหาอำนาจสองชาติเผชิญหน้ากันเอง ด้วยวิธีการดังกล่าวนี้ฝรั่งเศสจึงมิอาจจะขุดคอดกระได้

มีข้อน่าสังเกตเกี่ยวกับโครงการขุดคลองผ่านคอดกระตั้งแต่เริ่มแรกจนกระทั่งสิ้นรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว อยู่หลายประการ กล่าวคือ ประการแรก โครงการส่วนใหญ่เป็นของชาวอังกฤษ ซึ่งต้องการให้ขุดคลองผ่านคอดกระเพื่อผลประโยชน์ทางด้านการเมือง เศรษฐกิจและยุทธศาสตร์ ในภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียตะวันออกไกล ประการที่สอง รัฐบาลอังกฤษไม่กระตือรือร้นที่จะทำโครงการนี้เท่าที่ควร ทั้งนี้เนื่องจากการขุดคลองจำเป็นต้องใช้ทุนจำนวนมหาศาลแล้ว อังกฤษยังไม่มีความจำเป็นรีบด่วนที่จะต้องขุดคลอง เนื่องจากได้ควบคุมปากทางเข้าช่องแคบมะละกาอยู่แล้ว ยิ่งกว่านั้น การขุดคลองกระจะทำให้สิงคโปร์เสียประโยชน์ ประการที่สาม รัฐบาลไทยได้เลิกล้มความคิดนี้โดยสิ้นเชิง ส่วนท่าทีของรัฐบาลไทยที่มีต่อการขุดคลองนั้นจะเห็นว่า ไม่คัดค้านการที่ชาวอังกฤษจะขุดคลอง ทั้งนี้อาจวิเคราะห์ได้ว่า จากไทยยังเกรงกลัวอิทธิพลของอังกฤษ มหาอำนาจที่มีบทบาทมากที่สุดในภูมิภาคนี้ซึ่งขณะนั้นได้มลายู พม่าและจีนบางส่วนแล้ว ประกอบกับรัฐบาลไทยหวังจะให้รัฐบาลอังกฤษเข้าช่วยเหลือในปัญหาระหว่างไทยกับฝรั่งเศส อาทิ ปัญหาที่เกี่ยวกับการเข้าครอบครองเขมร เป็นต้น

ประการสุดท้าย พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงปฏิเสธการขอสัมปทาน ขุดคลองของชาวฝรั่งเศส ด้วยตระหนักดีว่า การขุดคลองโดยชาวฝรั่งเศสจะเป็นอันตรายต่ออธิปไตยของประเทศ เพราะจะทำความไม่พอใจให้กับอังกฤษ จนเป็นเหตุให้อังกฤษพาลชิงเอาหัวเมืองในคาบสมุทรมลายู พระองค์

ทรงตระหนักดีว่า วิธีเดียวที่จะป้องกันมิให้ฝรั่งเศสขุดคลองได้ คือการดำเนินนโยบายให้มหาอำนาจทั้งสองเผชิญหน้ากัน ซึ่งนับว่าเป็นพระวิเทโศบายที่ฉลาดหลักแหลมที่สุด ทำให้ไทยรอดพ้นจากการสูญเสียดินแดนในคาบสมุทรมลายู

โครงการขุดคลองผ่านคอคอดกระ ได้มีการรื้อฟื้นขึ้นมาพิจารณาอย่างจริงจังในศตวรรษที่ ๑๘๘๐ (พ.ศ. ๒๔๒๓) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระหว่าง ค.ศ. ๑๘๘๑ – ๑๘๘๗ (พ.ศ. ๒๔๒๔ – ๒๔๓๐) ซึ่งเป็นระยะเวลาที่ฝรั่งเศสได้อินโดจีนเกือบหมด ยกเว้นประเทศลาว ในขณะที่อังกฤษได้มลายูและพม่า ประเทศจีนตกเป็นเวทีแสวงหาผลประโยชน์ของมหาอำนาจที่สำคัญ ในขณะเดียวกันเยอรมนีและรุสเซียเริ่มเข้ามามีบทบาทในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และแสดงความจำนงที่จะมีสถานีเชื้อเพลิงของตนเองขึ้นในภูมิภาคนี้ โดยเฉพาะในแหลมมลายูส่วนที่เป็นของไทย อย่างไรก็ตาม รัฐบาลอังกฤษพยายามกีดกันอย่างเต็มที่ เพราะไม่ต้องการให้มหาอำนาจชาติใด เข้ามามีอิทธิพลในคาบสมุทรมลายู ด้วยจะเป็นอันตรายต่อผลประโยชน์ของอังกฤษ ดังนั้นเมื่อนายแตร์นีเซียงนักธุรกิจชาวฝรั่งเศสขอขุดคลองผ่านคอคอดกระ ใน ค.ศ. ๑๘๘๑ (พ.ศ. ๒๔๒๔) โดยมีข้อเสนอว่าจะให้เงินตอบแทนแก่รัฐบาลไทยจำนวนมาก เพื่อแลกกับการขอสัมปทานขุดคลองตลอดจนที่ดินตลอดแนวคลอง ซึ่งเขาตั้งใจจะตั้งสถานีเชื้อเพลิงขึ้นที่คลองด้วย รัฐบาลอังกฤษพยายามคัดค้านอย่างแข็งขัน ดังจะเห็นได้จากคำสั่งที่มีถึงอัครราชทูตอังกฤษประจำกรุงเทพฯ ว่า

> ให้ใช้ความพยายามทุกวิถีทางในการป้องกันไม่ให้รัฐบาลสยามให้สัมปทานขุดคลองผ่านแหลมมลายูแก่ผู้ใด เว้นแต่เสียแต่บริษัทของชาวอังกฤษ[๑] และโดยไม่แจ้งให้รัฐบาลอังกฤษทราบก่อน

---

[๑] F.O. 69/105, Draft, Granville to Palgrave, Telegram No.52, November 4, 1881.

ยิ่งกว่านั้น รัฐบาลอังกฤษพยายามวิ่งเต้นเป็นการภายใน จนในที่สุดก็ได้รับคำมั่นสัญญาจากรัฐบาลไทยว่า จะไม่ยกสัมปทานให้แก่ใครโดยไม่ปรึกษา หรือได้ความยินยอมจากรัฐบาลอังกฤษก่อน

แม้ว่าโครงการของนายแตร์นิเซียงจะประสบความล้มเหลว แต่ในปลายปีเดียวกัน นายฟรังซัวส์ เดอลองค์ ได้เข้ามาขอสัมปทานขุดคลองในนามของนายแฟร์ดินองค์ เดอ เลสเซปส์ วีรบุรุษแห่งคลองสุเอซ การขอสัมปทานครั้งนี้นายเดอลองค์ได้ใช้ความพยายามอย่างหนักเพื่อให้ได้มาซึ่งสัมปทานขุดคลองผ่านคอคอดกระ เป็นต้นว่า เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงปฏิเสธการให้สัมปทานโดยทรงอ้างว่า จะต้องได้รับความยินยอมพร้อมใจจากรัฐบาลอังกฤษก่อน เนื่องจากปลายคลองด้านตะวันตกฝั่งขวา อยู่ในเขตอธิปไตยของอังกฤษ แต่นายเดอลองค์พยายามรบเร้าที่จะได้รับพระราชทานสัมปทานขุดคลองให้ได้ ในที่สุดการเจรจายุติลง โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงสัญญาว่าถ้ารัฐบาลไทยตัดสินใจจะขุดคลอง เดอ เลสเซปส์ จะได้เป็นผู้ขุด

ต่อมาเดอลองค์และคณะวิศวกรที่นายเดอ เลสเซปส์ส่งมาได้เข้าไปทำการสำรวจบริเวณคอคอดกระอย่างละเอียด พบว่าลักษณะทางกายภาพของบริเวณดังกล่าวเป็นอุปสรรคในการขุดคลอง ซึ่งต้องใช้ทุนมหาศาลและใช้เวลานาน ดังนั้นนายเดอลองค์จึงสำรวจหาเส้นทางที่เหมาะสมสายใหม่ ที่จะขุดคลองทะลุแหลมมลายูให้ได้ ถึงแม้ว่าจะพบเส้นทางสายใหม่ซึ่งมีคุณสมบัติดังกล่าวนี้ ก็มิอาจจะทำการขุดคลองได้ เนื่องจากรัฐบาลไทยไม่ยินยอมให้สัมปทาน ทั้งนี้เพราะเป็นความประสงค์ของรัฐบาลอังกฤษที่จะไม่ให้ชาวฝรั่งเศสได้เป็นผู้ขุดคลองอย่างเด็ดขาด รัฐบาลอังกฤษจึงเป็นผู้ที่อยู่เบื้องหลังการปฏิเสธการขอสัมปทานขุดคลองทุกครั้ง

การขอสัมปทานขุดคลองผ่านคอคอดกระในช่วงระยะเวลาดังกล่าว มีสิ่งที่สมควรพิจารณาอยู่ ๓ ประเด็น กล่าวคือ ประเด็นแรกเหตุใดนายเดอลองค์จึงพยายามอย่างยิ่งที่จะขอสัมปทานให้ได้ ในประเด็นนี้อาจกล่าวได้ว่า เนื่อง

มาจากเหตุผลทางด้านการเมืองและเศรษฐกิจประกอบกัน กล่าวคือ นายเดอลองค์ ซึ่งขอสัมปทานในนามของเดอเลสเซปส์ จะได้รับประโยชน์จากคลองที่สุด เพราะนอกจากจะมีรายได้จากค่าธรรมเนียมผ่านคลองและอื่น ๆ แล้ว อุปกรณ์ในการขุดคลองที่เสร็จสิ้นจากการใช้งานที่คลองสุเอซ สามารถนำมาใช้ในการขุดคลองกระได้ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการขุดคลองให้น้อยลง หรือถ้าจะกล่าวโดยสรุปแล้ว เดอ เลสเซปส์จะได้รับผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจในขณะที่คลองกระจะอำนวย ผลประโยชน์ทางการเมืองและเศรษฐกิจและยุทธศาสตร์ให้กับอินโดจีนของฝรั่งเศส ดังเป็นที่ยอมรับกันในครั้งนั้นว่า "ถ้าทำโครงการนี้ขึ้น ผลที่เกิดขึ้นอย่างแน่นอนก็คือ การเสริมสร้างความสำคัญอย่างใหญ่หลวงให้กับกองทหารเรือและการค้าในไซ่งอน และโคชินไชนาของฝรั่งเศส..."[๑] ด้วยเหตุนี้การขอสัมปทานขุดคลองของนายเดอลองค์ จึงได้รับการสนับสนุนจากกงสุลฝรั่งเศสประจำประเทศไทยในครั้งนั้นอย่างแข็งขัน

ประเด็นต่อมา ได้แก่การคัดค้านและกีดกันในทุกวิถีทางและอย่างแข็งขันของรัฐบาลอังกฤษ ที่จะไม่ให้ฝรั่งเศสได้รับสัมปทานขุดคลองจากรัฐบาลไทย ในประเด็นนี้อาจวิเคราะห์ได้ว่า เนื่องจากรัฐบาลอังกฤษตระหนักดีว่า ถ้าชาวฝรั่งเศสได้เป็นผู้ขุดคลอง อันตรายอย่างใหญ่หลวงทั้งทางการเมือง เศรษฐกิจและยุทธศาสตร์ จะบังเกิดขึ้นกับอังกฤษ ทั้งนี้เพราะในระยะนั้นรัฐบาลอังกฤษเป็นมหาอำนาจที่มีอำนาจต่อรองทางการเมืองมากที่สุด เนื่องจากได้ควบคุมปากทางเข้าช่องแคบมะละกา อันเป็นประตูเข้าออกระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิค ซึ่งนอกจากเรือสินค้าจะต้องแล่นผ่านแล้ว กองเรือก็จำเป็นจะต้องใช้เส้นทางนี้เช่นเดียวกัน ฉะนั้นในกรณีที่เกิดวิกฤตการณ์ระหว่างอังกฤษกับ

---

[๑] F.O. 69/105, Palgrave to Granville No.58 September, 1881.

ฝรั่งเศส หรือกับชาติอื่น ๆ ขึ้นในภูมิภาคนี้ รัฐบาลอังกฤษยอมอยู่ในฐานะได้เปรียบ แต่ถ้าหากว่าฝรั่งเศสได้เป็นผู้ขุดคลองกระ ไม่เพียงแต่จะทำให้สิงคโปร์ลดความสำคัญในการเป็นเมืองท่าที่สำคัญเท่านั้น ยังทำให้ฝรั่งเศสสามารถตั้งสถานีเชื้อเพลิงขึ้นในบริเวณคลองกระได้อีกด้วย ซึ่งเท่ากับทำให้อำนาจต่อรองของฝรั่งเศสเท่าเทียมกับรัฐบาลอังกฤษได้ ยิ่งกว่านั้น รัฐบาลอังกฤษถือว่าคาบสมุทรมลายูอยู่ในเขตอิทธิพลของตน จึงไม่ปรารถนาที่จะให้มหาอำนาจใด ๆ เข้ามามีผลประโยชน์ในบริเวณดังกล่าวโดยเด็ดขาด เพราะถือว่าจะมาเป็นการกระทบกระเทือนผลประโยชน์ของตน ด้วยเหตุนี้รัฐบาลอังกฤษจึงดำเนินนโยบายคัดค้านการขอสัมปทานขุดคลองอย่างเต็มที่

ประเด็นสุดท้าย ได้แก่ท่าทีของรัฐบาลไทย ที่มีต่อการขอสัมปทานขุดคลองผ่านคอคอดกระ ตั้งแต่ปลายรัชกาลที่ ๔ เป็นต้นมา ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นที่รัฐบาลไทยได้เปิดเผยท่าทีอย่างเด่นชัดว่า ไม่ปรารถนาจะให้สัมปทานขุดคลองแก่ฝรั่งเศส ด้วยเกรงว่าจะเป็นการจุดชนวนให้เกิดการสูญเสียหัวเมืองมลายูให้กับอังกฤษ ครั้นมาถึงสมัยรัชกาลที่ ๕ การแข่งขันเพื่อกอบโกยผลประโยชน์ในประเทศไทย และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคตะวันออกไกลทวีความเข้มข้นยิ่งขึ้น รัฐบาลอังกฤษที่เสตรท เซทเติลเมนต์เรียกร้องให้รัฐบาลอังกฤษเห็นความจำเป็น ที่จะต้องผนวกหัวเมืองมลายูประเทศราชทั้งสี่ของไทยเข้าเป็นรัฐในอารักขา ในขณะที่ไทยกับฝรั่งเศสเริ่มบาดหมางกันด้วยเรื่องดินแดนฝั่งซ้ายของแม่น้ำโขงกอปรกับประเทศไทยตระหนักดีว่า รัฐบาลอังกฤษไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งที่จะให้ฝรั่งเศสขุดคลอง และไทยเองก็ไม่ได้ประโยชน์จากคลองที่ขุด เมื่อตกอยู่ในสภาวะดังกล่าว รัฐบาลไทยย่อมเลือกหนทางที่จะรักษาประโยชน์ของชาติไว้ให้มากที่สุด นั่นคือ เพื่อสงวนหัวเมืองในคาบสมุทรมลายูเอาไว้ ในขณะเดียวกันความหวังที่จะถึงอังกฤษให้เข้ามีส่วนช่วยเหลือในกรณีที่มีข้อพิพาทเกิดขึ้นกับฝรั่งเศส ไทยจึงต้องตอบปฏิเสธการขอสัมปทานขุดคลองของชาวฝรั่งเศส

นอกจากนั้นการที่รัฐบาลไทยไม่พอใจฝรั่งเศสเป็นทุนเดิมอยู่แล้ว เนื่องจากปัญหาเรื่องภาษีสุรา ปัญหาเรื่องคนในบังคับฝรั่งเศส และการที่ฝรั่งเศสยึดเขมรไปจากไทย ตลอดจนการที่ฝรั่งเศสมีนโยบายก้าวร้าว จึงเป็นไปไม่ได้ที่ไทยจะยอมยกสัมปทานให้ และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อความเห็นของรัฐบาลไทยสอดคล้องกับอังกฤษ จึงทำให้ความพยายามของนายเดอลองค์ที่จะขุดคลองผ่านคอคอดกระจึงต้องประสบความล้มเหลวเรื่อยมา

ในทศวรรษที่ ๑๘๙๐ (พ.ศ. ๒๔๓๓) เป็นอีกระยะหนึ่งที่ปัญหาการขุดคอคอดกระได้รับการรื้อฟื้นขึ้นมาพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังวิกฤตการณ์ ค.ศ. ๑๘๙๓ (ร.ศ. ๑๑๒) ปัญหาครั้งนี้ผิดกับครั้งก่อน ๆ ๒ ประการคือ ประการแรก ผู้เดือดร้อนอันดับแรกแทนที่จะเป็นรัฐบาลอังกฤษแต่เพียงผู้เดียว กลับกลายเป็นรัฐบาลไทยด้วย ทั้งนี้ด้วยรัฐบาลไทยเกรงว่า ฝรั่งเศสจะใช้กำลังบีบบังคับให้รัฐบาลไทยยกสัมปทานให้ ด้วยมีวิกฤตการณ์ปากน้ำเป็นอุทาหรณ์ ดังนั้นรัฐบาลไทยจึงเป็นฝ่ายขอร้องให้อังกฤษเข้าแทรกแซงเพื่อยับยั้งการใช้กำลังบีบบังคับเพื่อการนี้

ประการที่สอง ได้แก่ การที่รัฐบาลอังกฤษเข้าแทรกแซงปัญหาการขุดคอคอดกระโดยตรงและอย่างเปิดเผย เพื่อรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์ของตนเอง และเป็นการสนองตอบเจตนารมณ์ของรัฐบาลไทยด้วย ดังเห็นได้จากบันทึกที่เอกอัครราชทูตอังกฤษยื่นต่อรัฐบาลฝรั่งเศสว่า

> การกระทำใด ๆ หรือโครงการทำนองเดียวกัน
> ซึ่งมีผลกระทบต่อดินแดนในปกครองบนคาบสมุทร
> มลายูของสยาม ซึ่งตั้งอยู่ระหว่างเสตรทเซทเติล
> เมนต์ กับตะนาวศรีของอังกฤษ จะนำไปสู่การ
> เกี่ยวข้องอย่างจริงจังกับสุหราชอาณาจักรและรัฐบาล
> อังกฤษมีสิทธิที่จะประกาศว่า มหาอำนาจชาติที่สาม
> จะต้องไม่ได้รับทำโครงการ โดยปราศจากการ

อารักขาและความยินยอมจากรัฐบาลอังกฤษ [1]

การที่รัฐบาลอังกฤษเข้าแทรกแซงเรื่องนี้โดยตรง ทำให้โครงการขุดคลองของชาวฝรั่งเศสมิอาจสัมฤทธิ์ผลได้ จนในที่สุดต้องถูกยุติลงด้วยปฏิญญาระหว่างอังกฤษและฝรั่งเศส ค.ศ. ๑๘๘๖ (พ.ศ. ๒๔๓๙) ซึ่งเป็นปฏิญญาที่ฝรั่งเศสยอมรับว่า ดินแดนในคาบสมุทรมลายูเป็นเขตอิทธิพลของอังกฤษ เหมือนดังที่อังกฤษยอมรับว่าภาคตะวันออกของไทยเป็นเขตอิทธิพลของฝรั่งเศส

ยิ่งกว่านั้น รัฐบาลอังกฤษสามารถป้องกันการขุดคลองกระได้อย่างเด็ดขาดโดยการลงนามในอนุสัญญาลับระหว่างไทยกับอังกฤษใน ค.ศ. ๑๘๙๗ (พ.ศ. ๒๔๔๐) อนุสัญญาฉบับนี้ไทยไม่มีสิทธิอนุญาต ยกหรือให้สัมปทานแก่มหาอำนาจที่สามในเรื่องเกี่ยวกับที่ดินหรือการค้าขายแต่เพียงผู้เดียว โดยไม่ได้รับความยินยอมพร้อมใจอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรจากรัฐบาลอังกฤษ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ความพยายามของรุสเซียที่จะขอสัมปทานขุดคลองให้ฝรั่งเศสใน ค.ศ. ๑๙๐๘ (พ.ศ. ๒๔๕๑) ต้องประสบความล้มเหลวลงเช่นกัน

ปัญหาการขุดคอคอดกระ ภายหลังรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จนกระทั่งถึงสงครามโลกครั้งที่ ๒ ได้มีการหยิบยกขึ้นมาพิจารณาครั้งสำคัญ ๆ อีก ๒ ครั้ง ครั้งแรกใน ค.ศ. ๑๙๑๔ (พ.ศ. ๒๔๕๗) ซึ่งเป็นการขอสัมปทานขุดคลองผ่านคอคอดกระของชาวอังกฤษ แต่ยังไม่ได้ดำเนินการให้ก้าวหน้าแต่อย่างใด ก็พอดีสงครามโลกครั้งที่ ๑ อุบัติขึ้นเสียก่อน โครงการจึงเลิกล้มลง

---

[1] F.O. 371/2101, Edward Parkes's confidential memorandum respecting the Kra Canal Project,, February 25, 1914.

โดยปริยาย จนกระทั่งในทศวรรษที่ ๑๙๓๐ (พ.ศ. ๒๔๗๓) โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่าง ค.ศ. ๑๙๓๔ – ๑๙๓๖ (พ.ศ. ๒๔๗๗ – ๒๔๗๙) ปัญหาการขุดคอคอดกระกลายเป็นข่าวใหญ่กระจายไปทั่วโลกว่า ญี่ปุ่นได้สัมปทานขุดคลองกระจากรัฐบาลไทยและกำลังดำเนินการก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ทั้งรัฐบาลไทยและรัฐบาลญี่ปุ่นต่างปฏิเสธข่าวลือนี้ว่าไม่เป็นความจริงแต่อย่างใด แต่ด้วยเหตุที่รัฐบาลญี่ปุ่นเป็นมหาอำนาจเอเชียที่มีนโยบายรุกราน มีวัตถุประสงค์ที่จะทำเอเชียเพื่อชาวเอเชีย และเพื่อเป็นเจ้าโลก ซึ่งได้วางแผนการที่จะขยายอิทธิพลจากภาคตะวันออกไกลลงสู่เอเชียใต้ แต่แผนการณ์ของญี่ปุ่นประสบอุปสรรค ด้วยอังกฤษมีอำนาจควบคุมปากทางเข้าสู่มหาสมุทรอินเดียอยู่ในขณะนั้น ฉะนั้นคลองกระจึงมีความสำคัญต่อแผนการณ์ดังกล่าวของญี่ปุ่นมาก อย่างไรก็ตามรัฐบาลอังกฤษได้ใช้มาตรการป้องกันไม่ให้ญี่ปุ่นและชาติอื่น ๆ ได้ขุดคลองขึ้น โดยบรรจุข้อห้ามไว้ในความตกลงสมบูรณ์แบบ (Formal Agreement) ระหว่างรัฐบาลอังกฤษและรัฐบาลไทย ใน ค.ศ. ๑๙๔๖ (พ.ศ. ๒๔๘๙) ว่า จะขุดคลองผ่านคาบสมุทรมลายูโดยไม่ได้รับความยินยอมจากรัฐบาลอังกฤษก่อนไม่ได้ ด้วยเหตุนี้โครงการขุดคลองกระจึงได้ระงับมาจนกระทั่งไทยสามารถปฏิบัติตามพันธกรณีต่าง ๆ ได้สำเร็จในค.ศ. ๑๙๕๔ (พ.ศ. ๒๔๙๗) จึงสามารถดำเนินนโยบายในเรื่องหนึ่งเรื่องใด โดยไม่ต้องพะวงถึงพันธกรณีอื่นใดที่ผูกมัดรัฐบาลไทย อยู่ในระยะที่สงครามโลกครั้งที่สองยุติลงใหม่ ๆ และโครงการขุดคลองกระนี้เป็นเรื่องที่รัฐบาลไทยมีอิสระอย่างเต็มที่ที่จะดำเนินการใด ๆ ก็ได้

ต่อมาในทศวรรษที่ ๑๙๖๐ (พ.ศ. ๒๕๐๓) เป็นต้นมา ได้มีการรื้อฟื้นปัญหาการขุดคลองกระขึ้นมาพิจารณาอีกอย่างจริงจังและเป็นทางการ ผู้ริเริ่มรื้อฟื้นโครงการขึ้นส่วนมากเป็นชาวญี่ปุ่น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการอำนวยความสะดวกในการขนส่งน้ำมันจากภาคตะวันออกกลางสู่ประเทศญี่ปุ่น ภายหลังที่ผลการวิจัยพบว่าไม่สามารถจะขุดลอกช่องแคบมะละกา และวางท่อน้ำมันผ่านภาคใต้ของประเทศไทยได้

อย่างไรก็ดี โครงการขุดคลองกระที่มีผู้เสนอเพื่อพิจารณาอนุมัติขึ้นนั้น ต้องประสบความล้มเหลวลง เนื่องจากผลการวิจัยพบว่า การขุดคลองกระจะเป็นอันตายต่อความมั่นคงของชาติ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งการพิจารณาครั้งหลังสุดใน ค.ศ. ๑๙๗๒ (พ.ศ. ๒๕๑๕) รัฐบาลไทยแถลงข่าวว่าจะต้องระงับโครงการนี้ไว้ก่อน เนื่องจากยังไม่มีความจำเป็นที่จะต้องขุดคลอง กอปรกับการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองภายในและภายนอกประเทศ ซึ่งไม่เอื้ออำนวยให้มีการลงทุนในกิจการใหญ่ ๆ ทำให้โครงการขุดคลองกระตกไปอีกวาระหนึ่ง อย่างไรก็ตาม คาดว่าในอนาคตคงจะมีการรื้อฟื้นปัญหานี้ขึ้นมาพิจารณาอีก เหมือนกับที่ได้มีผู้พยายามให้มีการขุดคลองนี้มาแล้วหลายครั้งในประวัติศาสตร์

จากการทำวิทยานิพนธ์เรื่องนี้ มีสิ่งที่ควรจะได้พิจารณาเป็นพิเศษ ๔ ประการคือ ประการแรก เหตุใดจึงมีการเสนอโครงการขุดคลองผ่านคอคอดกระมาแล้วหลายครั้งในอดีต ประการที่สอง สาเหตุของความล้มเหลวของโครงการขุดคอคอดกระที่ผ่านมา ประการที่สาม การขุดคอคอดกระกับปัญหาในเรื่องอธิปไตยของประเทศไทย และประการสุดท้าย ถ้ามีการขุดคลองในอนาคต รัฐบาลควรเตรียมการอย่างไรบ้าง ซึ่งควรจะได้พิจารณาแต่ละประเด็นตามลำดับ

<u>เหตุใดจึงมีการเสนอโครงการขุดคลองผ่านคอคอดกระมาหลายครั้งในอดีต</u>

การเสนอโครงการขุดคลองผ่านคอคอดกระ และบริเวณอื่น ๆ ผ่านผืนแผ่นดินไทย ตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจนถึงทศวรรษปัจจุบัน รวมเวลาเกือบสองศตวรรษ พอประเมินสาเหตุของการเสนอโครงการได้ ๔ ประการคือ

๑. <u>ลักษณะภูมิศาสตร์ที่เป็นคาบสมุทร</u> ซึ่งมีลักษณะเรียวยาว ทอดตัวปิดกั้นการคมนาคมทางน้ำระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิค และโดยเฉพาะอย่างยิ่งมีส่วนที่แคบที่สุดซึ่งมีความกว้างเพียง ๕๐ กิโลเมตร อันได้บริเวณ

คอคอดกระ จึงทำให้นักเดินเรือและนักธุรกิจที่มองการณ์ไกล เล็งเห็นว่าควรจะขุดส่วนนี้เพื่อให้น่านน้ำในอ่าวเบงกอลกับอ่าวไทยทะลุถึงกัน เพื่อย่นระยะทางในการเดินเรือระหว่างมหาสมุทรทั้งสองให้สั้นลง โดยไม่ต้องอ้อมคาบสมุทรมลายู ดังที่เรือปฏิบัติอยู่จวบจนปัจจุบันนี้ อย่างไรก็ตาม ภายหลังการสำรวจเส้นทางขุดบริเวณคอคอดกระ พบว่าโครงสร้างทางธรณีวิทยาของบริเวณนี้ ไม่อำนวยให้มีการขุดคลองผ่าน ดังนั้นจึงได้มีการสำรวจเส้นทางสายใหม่ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในภาคใต้ของประเทศไทยทั้งสิ้น

๒. <u>เหตุผลทางด้านเศรษฐกิจ</u> ในครึ่งหลังของคริสตศตวรรษที่ ๑๙ มหาอำนาจตะวันตกเข้ามามีอาณานิคมอยู่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และมีการค้าสำคัญอยู่ในภาคตะวันออกไกล การย่นระยะทางในการขนส่งเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อประหยัดเวลาและค่าขนส่ง ประกอบกับนักธุรกิจที่เสนอโครงการขุดคลอง เป็นต้นว่า นายไวซ์แห่งบริษัทลอยด์ และนายเดอ เลสเซปส์ แห่งบริษัทคลองสุเอซ เล็งเห็นประโยชน์ที่จะได้รับจากการขุดคลอง อาทิเช่นค่าธรรมเนียมผ่านคลองและผลประโยชน์จากการสร้างท่าเรือเป็นต้น โดยเฉพาะในกรณีของนายเดอ เลสเซปส์ การประสบความสำเร็จในการขุดคลองสุเอซ ก็เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่ง ที่ทำให้เขามั่นใจว่าสามารถขุดคลองผ่านคอคอดกระได้ นอกจากนั้น เครื่องมือที่ใช้งานเสร็จจากการขุดคลองสุเอซ ก็สามารถนำมาใช้ในการก่อสร้างคลองกระได้ด้วย ซึ่งจะช่วยลดราคาค่าก่อสร้างให้น้อยลงด้วย

ความพยายามของนักธุรกิจที่ประสงค์จะได้รับสัมปทานขุดคลอง จำเป็นจะต้องได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลของตนด้วย ดังนั้นผู้เสนอโครงการจึงต้องหยิบยกผลประโยชน์ที่จะบังเกิดกับประเทศของตนขึ้นมาชี้แจงจนเป็นที่ยอมรับของรัฐบาล ผลประโยชน์จากการขุดคลองตามที่ผู้เสนอโครงการหยิบยกขึ้นมาพิจารณาที่สำคัญประการหนึ่งคือ ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ ตัวอย่างเช่น เมื่อสมาคมหอการค้าอินเดียพิจารณาโครงการขุดคลองของนายไวซ์ใน ค.ศ. ๑๘๕๖ (พ.ศ.

๒๓๔๙) ยอมรับว่า "โครงการนี้จะมีความสำคัญยิ่งต่อด้านการค้าของประเทศนี้ [อังกฤษ] โดยการย่นระยะทางที่ต้องและอันตรายของเส้นทางที่ผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ อันเป็นช่องแคบที่เรือจะต้องแล่นผ่าน"[๑]

ภายหลังที่เซอร์ ชอมเบิร์ก ได้รับคำสั่งให้ทำบันทึกเรื่องโครงการขุดคลองเสนอต่อรัฐบาลอังกฤษ เขาชี้ให้เห็นประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจที่จะได้รับจากการขุดคลองว่า

> เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญในด้านต่าง ๆ นี้แล้ว ข้าพเจ้าสามารถกล่าวได้ว่า ในเบื้องแรกนั้น การค้าของกัลกัตตาและประเทศจีนจะมีผลประโยชน์เพิ่มขึ้น... อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาถึงผลประโยชน์ทางการค้า โดยตัดปัญหาทางการเมืองออกไป การขุดคลองผ่านคอคอดกระก็จะไม่จำกัดอยู่เฉพาะเพียงการขนส่งสินค้าระหว่างกัลกัตตากับประเทศจีนเท่านั้น แต่จะก่อให้เกิดความสนใจเท่ากันทั้งในยุโรปและอเมริกา เพราะคลองนี้จะย่นระยะทางเดินเรือจากทวีปเหล่านี้มายังประเทศจีน ซึ่งเป็นเรื่องที่ควรจะได้พิจารณาถึงเป็นที่สุด[๒]

เหตุผลทางด้านยุทธศาสตร์ เนื่องจากความรวดเร็วในการเคลื่อนย้ายกองทหาร เป็นสิ่งจำเป็นในการทำศึกสงคราม ฉะนั้นการขุดคลองผ่านคอคอดกระ

---

[๑] F.O. Siam vol. 14, Tennent to Hammand, January 23, 1858.

[๒] F.O. 69/105, Sir Schomburgk to the Earl of Malmesbury, Inclosure No.1, May 31, 1858.

จึงมีวัตถุประสงค์สำคัญในด้านยุทธศาสตร์ ดังจะเห็นได้ว่าสมเด็จกรมพระราชวังบวรมหาสุรสิงหนาทในรัชกาล ๑ และรัฐบาลไทยสมัยต่อมา เคยมีความคิดที่จะขุดคลองเพื่อผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์ อันได้แก่ความสะดวกรวดเร็วในการยาตราทัพไปปราบพม่า ดังปรากฏชัดเจนอยู่ในคำชี้แจงของเจ้าพระยาพระคลังต่อนาวาโทริชาร์ด ว่า

> เมื่อครั้งที่พม่าเป็นเจ้าของแคว้นมะริด ด้านที่อยู่บนคาบสมุทรมลายู ซึ่งในปัจจุบันอยู่ในความครอบครองของอังกฤษนั้น ชาวสยามพอใจที่จะดำเนินการขุดคลองเอง เพราะว่าสามารถเข้าทำการโจมตีพม่าได้โดยง่าย[1] แต่ตั้งแต่อังกฤษได้เข้าครอบครองดินแดนส่วนนี้ สยามก็ไม่ประสงค์ที่จะดำเนินการขุดคลองอีกต่อไป[2]

ในกรณีที่ชาวอังกฤษเป็นผู้เสนอโครงการขุดคลอง ก็ได้ชี้ให้เห็นผลประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์ที่อังกฤษจะได้รับ นอกจากอังกฤษจะดูแลความปลอดภัยให้กับอาณานิคมในภูมิภาคนี้แล้ว หากเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้นในอินเดีย กองเรือรบอังกฤษจากน่านน้ำจีนก็สามารถแล่นผ่านคลองกระเข้ามาคุมสถานการณ์ได้ทันที

> การสร้างเส้นทางคมนาคมระหว่างดินแดนทั้งสองที่อยู่ในความครอบครองของเรา อังกฤษ ทางด้านตะวันออกนั้น ไม่เพียงแต่จะอำนวยความปลอดภัย

---

[1] ขีดเส้นใต้โดยผู้เขียน

[2] Satow Papers, Forrest to Sir John Bowring, Inclosure 2 in No.1, February 12, 1856.

ให้กับดินแดนเหล่านั้น แต่ยังป้องกันความวิบัติที่อาจจะเกิดขึ้นได้อีกด้วย...การประหยัดเวลาเช่นที่ว่านั้นมีความสำคัญในการเคลื่อนย้ายกองทหารในยามเกิดเหตุฉุกเฉิน คล้าย ๆ กับที่เกิดขึ้นเมื่อไม่นานมานี้ กูบฏอินเดีย อันเป็นหลักฐานสำคัญ ซึ่งไม่จำเป็นต้องตั้งข้อสังเกตอีกแล้ว[๑]

ยิ่งกว่านั้น การขุดคลองยังมีวัตถุประสงค์เพื่อตั้งท่าเรือและโดยเฉพาะอย่างยิ่งการตั้งสถานีเชื้อเพลิงขึ้นที่ปลายคลองด้วย ซึ่งในครั้งนั้นสถานีเชื้อเพลิงเป็นปัจจัยสำคัญที่สุด ที่มหาอำนาจต่างปรารถนาจะมีเป็นของตนเอง ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติการของกองทัพเรือให้มีประสิทธิภาพ และมีอำนาจต่อรองทางการเมืองมากขึ้น ด้วยเหตุที่สถานีเชื้อเพลิงมีความสำคัญดังกล่าวนี้ รัฐบาลอังกฤษจึงพยายามกีดกันไม่ให้รุสเซียและเยอรมณี เช่าเกาะใดเกาะหนึ่งของไทยเพื่อตั้งสถานีเชื้อเพลิง ฉะนั้นการที่ชาวฝรั่งเศสขอสัมปทานขุดคลองโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างท่าเรือขึ้นที่ปลายคลอง จึงได้รับการคัดค้านอย่างแข็งขันจากรัฐบาลอังกฤษ ดังจะเห็นได้จากข้อเสนอของนายแมนสฟิลด์ ที่ว่า"ไม่ควรปล่อยให้คู่แข่งขันของเรา ที่ต้องการได้สัมปทานดังกล่าวพร้อมทั้งที่ตั้งสถานีเชื้อเพลิง ดำเนินต่อไปอีกแล้ว ซึ่งจะทำได้ด้วยการไม่ต้องคำนึงถึงอธิปไตยเหนือดินแดนส่วนนี้ของสยามให้มากนัก"[๒]

๔. <u>เหตุผลทางการเมือง</u> โครงการขุดคลองผ่านคอคอดกระเป็นโครงการใหญ่ ใครก็ตามที่ได้รับสัมปทาน ย่อมมีส่วนส่งเสริมให้อิทธิพลทางการเมืองของ

---

[๑] F.O.Siam vol.14, Wise to Lord Clarendon, January 11, 1858.

[๒] F.O. 371/524,Mansfield to Sir E.Grey, Archives, Siam, Confidential No.1, September 29, 1908.

ชาตินั้นในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น เพราะอิทธิพลทางการค้ายอมมีความสัมพันธ์อิทธิทางการเมืองอย่างใกล้ชิด ดังที่นายโอลารอฟสกี กล่าวว่า "สยามก็เฉกเช่นเดียวกับประชาชาติทางตะวันออกอื่น ๆ ที่มักจะให้ความสนับสนุนฝ่ายที่มีอิทธิพลทางการค้า"[1]

แม้ว่าผู้เสนอโครงการขุดคลองไม่ได้ชี้ให้เห็นผลประโยชน์ทางการเมืองอย่างเด่นชัด เหมือนประโยชน์ด้านเศรษฐกิจและยุทธศาสตร์ แต่การทำโครงการอื่น ๆ ในครั้งนั้น ย่อมเป็นตัวอย่างได้เป็นอย่างดี เป็นต้นว่า การที่ชาวเยอรมันได้เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายโคราช เป็นที่ยอมรับกันว่าการทำโครงการสายนี้ ช่วยให้อิทธิพลของเยอรมนีในประเทศไทยเพิ่มขึ้น แม้แต่รัฐบาลอังกฤษเองก็ยอมรับ ฉะนั้นโครงการขุดคลองกระย่อมสร้างอิทธิพลทางการเมืองให้กับประเทศผู้ขุดอย่างไม่ต้องสงสัย

ด้วยเหตุผลทั้งสี่ประการนี้ ทำให้โครงการขุดคลองกระได้รับการเสนอครั้งแล้วครั้งเล่า ยิ่งกว่านั้นการขุดคลองกระยังส่งผลกระทบกระเทือนในด้านต่าง ๆ ต่อภาคตะวันออกไกลด้วย ทั้งนี้เพราะ "ใครก็ตามที่ได้เป็นเจ้าของคาบสมุทรมลายู จะได้เป็นผู้ควบคุมเส้นทางไปยังตะวันออกไกล"[2] ด้วยความสำคัญดังกล่าวทำให้รัฐบาลอังกฤษดำเนินการคัดค้านอย่างแข็งขัน จนไม่มีใครได้รับสัมปทานขุดคลอง ดังจะได้กล่าวต่อไปนี้

---

[1] PKD... II, Document No. 118, p. 234.

[2] F.O. 422/45, C.O. to F.O., February 28, 1896.

สาเหตุของความล้มเหลวของโครงการขุดคลองผ่านคอคอดกระที่ผ่านมา

สาเหตุแห่งความล้มเหลวของโครงการขุดคลองผ่านคอคอดกระ พอสรุปได้ ๔ ประการดังนี้

๑. โครงสร้างทางธรณีวิทยา ด้วยเหตุที่ผู้เสนอโครงการขุดคลองส่วนใหญ่ (ก่อนสงครามโลกครั้งที่ ๒) ต่างเพ่งเล็งเส้นทางขุดคลองผ่านคอคอดกระทั้งนี้เนื่องจากเป็นบริเวณที่แคบที่สุดประการหนึ่ง กับอีกประการหนึ่ง เนื่องจากบริเวณนี้มีแม่น้ำสายสำคัญอยู่ด้านละสาย ได้แก่ แม่น้ำปากจั่นและแม่น้ำชุมพร ซึ่งไหลลงสู่อาวเบงกอลและอาวไทยตามลำดับ ฉะนั้นช่วงที่ขุดคลองจึงสั้นยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ระหว่างแม่น้ำทั้งสองเป็นภูเขาและเนินเขา ที่มีโครงสร้างทางธรณีวิทยาเป็นหินแข็ง ยากแก่การตัดผ่าน ฉะนั้นการขุดคลองขึ้นบริเวณนี้ จึงต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายสูงมาก

ส่วนเส้นทางอื่น ๆ เป็นต้นว่า แนวปากลาว – บ้านดอน และตรัง – พัทลุง – สงขลา แม้ว่าจะเป็นบริเวณที่ช่วงขุดคลองจะกว้างกว่าแนวแรก แต่การขุดจะทำได้ง่ายกว่าเพราะพื้นที่เป็นที่ราบกว่าแนวแรก อย่างไรก็ดีการขอสัมปทานขุดคลองตามแนวดังกล่าวก็มิอาจสัมฤทธิ์ผลได้ เนื่องจากประสบอุปสรรคด้วยรัฐบาลอังกฤษคัดค้านและรัฐบาลไทยไม่ยินยอมให้สัมปทาน

๒. ทุน เนื่องจากโครงการขุดคลองผ่านคอคอดกระ ต้องใช้ทุนสูงมาก อาทิเช่น ผลการสำรวจของคณะวิศวกรชาวฝรั่งเศสใน ค.ศ. ๑๘๘๓ (พ.ศ. ๒๔๒๖) พบว่า จะต้องสิ้นเงินทำโครงการนี้ทั้งหมดไม่ต่ำกว่า ๕๐๐,๐๐๐,๐๐๐ ล้านฟรังค์ ซึ่งยอมรับกันว่าเป็นโครงการที่ไม่คุ้มกับการลงทุน

๓. รัฐบาลอังกฤษคัดค้านโครงการขุดคลองผ่านคอคอดกระ กล่าวได้ว่าการคัดค้านจากรัฐบาลอังกฤษ เป็นสาเหตุสำคัญที่สุดที่ทำให้โครงการขุดคลองต้องประสบความล้มเหลวตลอดมาจนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่ ๒ สาเหตุที่รัฐบาล

อังกฤษคัดค้านอาจวิเคราะห์ได้ว่าเนื่องจาก

๓.๑ <u>การขุดคลองจะทำความเสียหายให้กับสิงคโปร์</u> ซึ่งเป็นเมืองท่าที่สำคัญที่สุดของอังกฤษในคาบสมุทรมลายู ทั้งนี้เนื่องจากเรือสินค้าที่แล่นระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิค อาจจะหันมาใช้เส้นทางคลองกระประการหนึ่งกับอีกประการหนึ่งคือ สินค้าจำพวกข้าว ไม้สัก และดีบุก อาจจะถูกส่งมาเก็บไว้ที่เมืองท่าปากคลองกระแทนเมืองท่าสิงค์โปร์ เป็นต้น

อย่างไรก็ดี แม้ว่าชาวอังกฤษอีกหลายคนรวมทั้ง เซอร์ เฟรเดอริค เวลด์ ซึ่งไม่เห็นด้วยว่าการขุดคลองกระจะทำความเสียหายให้กับสิงคโปร์ แต่ชาวอังกฤษส่วนใหญ่อาทิเช่น ปอสเกรฟก็เชื่อว่า สิงคโปร์จะถูกกระทบกระเทือน ดังที่เขารายงานว่า "ถ้าทำโครงการนี้ขึ้น...จะทำความเสียหายให้กับสิงคโปร์และเสตรทเซท เติลเมนต์ของอังกฤษ"[๑] หรือแม้แต่กระทรวงทหารบกก็เห็นด้วย ดังข้อเสนอที่ว่า "สิงคโปร์เป็นทางแยกในเอเชียใต้ คุณค่าครึ่งหนึ่งของมันจะอันตราธานไป ถ้าหากว่ามหาอำนาจได้ครอบครองตอนเหนือของสิงคโปร์ที่คอคอดของคาบสมุทร"[๒]

แม้แต่ภายหลังยุติสงครามโลกครั้งที่ ๒ รัฐบาลอังกฤษเกรงว่า การขุดคลองกระจะกระทบกระเทือนผลประโยชน์ของสิงคโปร์ จึงได้ตราข้อห้ามขุดคลองผ่านคาบสมุทรมลายูไว้ในความตกลงสมบูรณ์แบบระหว่างไทยกับอังกฤษใน ค.ศ.

---

[๑] F.O. 69/105, Palgrave to Granville, No. 58, September 22, 1881.

[๒] F.O. 422/45, C.O. to F.O., February 28, 1896.

๑๙๔๖ (พ.ศ. ๒๔๘๙) ด้วย ซึ่งได้ระบุไว้อย่างชัดเจนว่าจะทำความเสียหายให้กับสิงคโปร์

การขุดคลองกระ นอกจากจะก่อให้เกิดความเสียหายทางด้านเศรษฐกิจของสิงคโปร์แล้ว ความสำคัญทางด้านยุทธศาสตร์ของเมืองนี้ก็พลอยลดลงด้วย

๓.๒ <u>รัฐบาลอังกฤษเกรงว่าการที่ชาวต่างชาติได้สัมปทานขุดคลองกระจะทำให้ชาตินั้นสามารถตั้งสถานีเชื้อเพลิงในภูมิภาคนี้</u> ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในปัญหาข้อแรกว่าการมีสถานีเชื้อเพลิงนอกจากจะส่งเสริมประสิทธิภาพ ในการปฏิบัติการของกองเรือรบในสภาวะสงครามแล้ว ในสภาวะปรกติจะทำให้ชาตินั้นมีอำนาจรองทางการเมืองมากขึ้น และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถ้าฝรั่งเศสได้ขุดคลองกระนอกจากฝรั่งเศสจะสามารถตั้งสถานีเชื้อเพลิงของตนเองได้แล้ว อาจเป็นเหตุให้รุสเซียมหาอำนาจคู่แข่งขันที่สำคัญของอังกฤษในภาคตะวันออกไกล สามารถมีสถานีเชื้อเพลิงในบริเวณนี้ด้วยเช่นกัน ทั้งนี้เพราะเป็นวัตถุประสงค์ที่สำคัญอย่างหนึ่งของรุสเซีย ประกอบกับรุสเซียเป็นทวีภาคพันธมิตรกับฝรั่งเศส จึงไม่ต้องสงสัยว่าถ้าฝรั่งเศสได้ขุดคลอง โอกาสที่รุสเซียจะมีสถานีเชื้อเพลิงย่อมเป็นไปได้ ซึ่งเป็นเรื่องที่รัฐบาลอังกฤษยอมไม่ได้อย่างยิ่ง ดังจะเห็นได้ว่า เพียงแต่มีข่าวลือว่ากงสุลรุสเซียที่สิงคโปร์ พยายามขอเช่าเกาะภูเก็ตจากรัฐบาลไทยเพื่อใช้เป็นสถานีเชื้อเพลิงใน ค.ศ. ๑๘๙๓ (พ.ศ. ๒๔๓๖) กระทรวงทหารบกได้แสดงความเห็นว่า

> เป็นสิ่งที่ไม่พึงปรารถนาอย่างยิ่ง ที่มหาอำนาจยุโรปอื่นใดนอกจากอังกฤษ จะสมควรมีสถานีเชื้อเพลิงหรือแม้แต่ผลประโยชน์อื่น ๆ อยู่ในคาบสมุทรมลายู ไม่ว่าที่จุดใดก็ตามบนฝั่งทะเลทั้งสองนับจากเขตแดนตะนาวศรีลงไปจนถึงสิงคโปร์[๑]

---

[๑] FOCP/111, C.O. to F.O., Confidential No. 49, August 29, 1893.

๓.๓ การคงรักษาอิทธิพลรัฐบาลอังกฤษบนคาบสมุทรมลายู ด้วยเหตุที่คาบสมุทรมลายูเป็นบริเวณที่อุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาตินานาชนิด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จำพวกแร่ธาตุ จึงทำให้รัฐบาลอังกฤษหวงแหนและเกรงว่า การที่ชาติอื่นได้สัมปทานขุดคลองกระจะเป็นเหตุให้ชาตินั้นเข้ามามีอิทธิพลในบริเวณนี้ ซึ่งจะทำให้อังกฤษเสียผลประโยชน์ ตัวอย่างที่ชี้ให้เห็นว่าอังกฤษต้องการรักษาอิทธิพลของตนบนคาบสมุทรมลายูคือ การยินยอมลงนามในปฏิญญาค.ศ. ๑๘๖๖ (พ.ศ. ๒๔๓๙) กับรัฐบาลฝรั่งเศส เพื่อรับรองอธิปไตยของไทย และการลงนามในอนุสัญญาลับ ค.ศ. ๑๘๙๗ (พ.ศ. ๒๔๔๐) กับรัฐบาลไทย[๑]

ด้วยเหตุผลทั้งสามประการนี้ รัฐบาลอังกฤษได้พยายามดำเนินการคัดค้านโครงการขุดคลองกระของชาวฝรั่งเศสและคนอื่น ๆ อย่างแข็งขัน ดังจะเห็นได้จากคำสั่งของรัฐบาลอังกฤษที่มีต่อโครงการขุดคลองกระของนายเดอ เลสเซปส์ ใน ค.ศ. ๑๘๘๑ (พ.ศ. ๒๔๒๔) ว่า "จงใช้ความพยายามทุกวิถีทาง ในการป้องกันไม่ให้รัฐบาลสยามให้สัมปทานขุดคลองผ่านคาบสมุทรมลายูแก่ผู้ใด เว้นเสียแต่บริษัทของชาวอังกฤษ และโดยไม่ได้รับคำยินยอมจากรัฐบาลอังกฤษก่อน"[๒] และในปีรุ่งขึ้นได้มีคำสั่งย้ำมาอีกครั้งว่า

> จะต้องได้รับคำมั่นสัญญาจากรัฐบาลสยามทันทีว่าจะไม่ให้สัมปทานใด ๆ ที่ไม่สงวนไว้ซึ่งผลประโยชน์

---

[๑] ศึกษารายละเอียดในบทที่ ๕

[๒] F.O. 69/105, Draft, Granville to Palgrave, Telegrame No. 52, November 4, 1881.

อย่างเต็มเปี่ยมของคนอังกฤษ เรือสินค้าและการค้าของคนในบังคับอังกฤษ ในผลประโยชน์ทั้งหมดที่คนในบังคับชาติอื่นได้รับ[1]

ตัวอย่างข้อคัดค้านของรัฐบาลอังกฤษที่ยกมานี้ เป็นเพียงส่วนเล็กน้อยเท่านั้นทั้งนี้เพราะตั้งแต่ปลายรัชกาลที่ ๔ เป็นต้นมาจนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่ ๒ รัฐบาลอังกฤษได้คัดค้านโครงการขุดคลองมาตลอด

๔. <u>นโยบายของรัฐบาลไทยที่จะไม่ให้มีการขุดคลองกระ</u>ขึ้น จากการศึกษาปัญหาการขุดคอคอดกระมาตั้งแต่ต้น พบว่า สาเหตุที่รัฐบาลไทยปฏิเสธการขอสัมปทานดังกล่าว มีสาเหตุที่สำคัญที่สุดประการแรก คือ เกรงการสูญเสียดินแดนในคาบสมุทรมลายู เนื่องจากรัฐบาลอังกฤษที่เสตรท เซทเติลเมนต์ มีนโยบายที่จะผนวกหัวเมืองมลายู ประเทศราชของไทย การให้สัมปทานขุดคลองแก่ชาวฝรั่งเศส อังกฤษอาจถือเป็นข้ออ้างในการผนวกหัวเมืองในคาบสมุทรมลายูของไทย

ประการที่สอง รัฐบาลไทยไม่นิยมชาวฝรั่งเศส เนื่องจากรัฐบาลฝรั่งเศสมีนโยบายก้าวร้าว ดังเห็นได้จากการยึดครองประเทศราชของไทยในอินโดจีน รวมทั้งการใช้มาตรการเรือปืนบีบบังคับไทยในวิกฤตการณ์ ค.ศ. ๑๘๙๓ (พ.ศ. ๒๔๓๖) ซึ่งทำความขมขื่นให้กับรัฐบาลอย่างมาก ดังนั้นจึงเป็นไปไม่ได้ที่รัฐบาลไทยจะยินยอมยกสัมปทานให้กับฝรั่งเศส ซึ่งถือว่าเป็นศัตรูที่สำคัญที่สุดในขณะนั้น

ประการที่สาม รัฐบาลไทยยอมรับอิทธิพลของอังกฤษ การที่อังกฤษเป็นมหาอำนาจชาติแรกที่ได้ประเทศเพื่อนบ้านเป็นอาณานิคม มีการค้าและผลประโยชน์

---

[1] F.O. 69/105, Pauncefote's memorandum, January 10, 1882.

มากที่สุดในประเทศไทย มีชาวอังกฤษเข้ามารับราชการในประเทศไทยจำนวนมาก ประกอบกับฝรั่งเศสซึ่งเป็นคู่แข่งที่สำคัญของอังกฤษเป็นศัตรูกับไทย สาเหตุดังกล่าวนี้ทำให้รัฐบาลไทย ยอมรับอิทธิพลอังกฤษและยินดีปฏิบัติตามข้อเสนอของอังกฤษตลอดมา โดยเฉพาะปัญหาการขุดคลองกระ ดังจะเห็นว่าเมื่อรัฐบาลอังกฤษยื่นข้อเสนอต่อรัฐบาลไทยว่า จะให้สัมปทานขุดคลองแก่ใครไม่ได้ โดยไม่ได้รับความยินยอมจากรัฐบาลอังกฤษก่อน รัฐบาลไทยก็ยินยอมปฏิบัติตามโดยยึดนโยบายเพื่อความอยู่รอด (Survival Diplomacy) ของชาติเป็นหลักสำคัญ

ข้อขัดขวางทั้งสี่ประการนี้ การคัดค้านจากรัฐบาลอังกฤษนับเป็นอุปสรรคสำคัญที่สุด ที่ทำให้โครงการขุดคลองกระประสบความล้มเหลวตลอดมาจนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่สอง

<u>ปัญหาการขุดคอคอดกระมีความสำคัญต่ออธิปไตยของไทยหรือไม่</u>

โครงการขุดคลองผ่านคอคอดกระหรือโครงการขุดคลองกระ เป็นโครงการที่เสนอโดยชาวต่างชาติและเพื่อผลประโยชน์ของชาวต่างชาติ โดยเฉพาะอังกฤษและฝรั่งเศส ซึ่งต่างเป็นประเทศมหาอำนาจที่มีอาณานิคมอยู่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีไทยเป็นรัฐกันชน (Buffer State) ดังนั้นการให้สัมปทานโครงการที่สำคัญที่มีผลต่อการเมืองเศรษฐกิจ และยุทธศาสตร์ของมหาอำนาจในภูมิภาคนี้ จึงได้รับความสนใจและคอยจับตาดูความเคลื่อนไหวของอีกฝ่ายหนึ่งอย่างใกล้ชิด ทั้งนี้เพื่อป้องกันไม่ให้ตนตกเป็นฝ่ายเสียผลประโยชน์

เพื่อเป็นการยืนยันให้เห็นว่าปัญหาการขุดคลองกระมีความสำคัญต่ออธิปไตยของไทย จึงได้รวบรวมพระราชดำรัสในพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งว่าด้วยเรื่องที่ฝรั่งเศสขอขุดคลองกระว่า ถ้าฝรั่งเศสขอขุดคลองกระจะก่อให้เกิดผล ๒ อย่างคือ "เสียดินแดนพระราชอาณาเขตทางแหลมมลายูมากก็น้อยอย่างหนึ่ง เสียประโยชน์การค้าขายของอังกฤษทางเมืองเกาะหมากและสิงคโปร์

ด้วยจะมีเรือไปค้าขายน้อยลงอย่างหนึ่ง"[1] และ "ถ้ายอมให้ฝรั่งเศสขุดคลองกระ อังกฤษคงพาลชิงเอาหัวเมืองในแหลมมลายู หรือมิฉะนั้นฝรั่งเศสก็คงพาลชิงเอาอาณาเขต..."[2]

พระราชดำริข้างต้นนี้ทำให้ปฏิเสธไม่ได้ว่าปัญหาการขุดคลองกระมีความสำคัญต่ออธิปไตยของประเทศมาตั้งแต่ปลายรัชกาลที่ ๔ แล้ว และยิ่งทวีความสำคัญต่ออธิปไตยของไทยยิ่งขึ้นในสมัยรัชกาลที่ ๕ เพราะฝรั่งเศสซึ่งมีนโยบายรุกรานพยายามอย่างยิ่งที่จะขอสัมปทานขุดคลองจากรัฐบาลไทยในขณะเดียวกันกับที่รัฐบาลอังกฤษที่เสตรทเซท เติลเมนต์จะเรียกร้องให้รัฐบาลของตนที่กรุงลอนดอนผนวกหัวเมืองมลายูประเทศราชของไทยเข้าเป็นรัฐในอารักขา พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงตระหนักถึงภยันตรายที่จะบังเกิดแก่อธิปไตยของชาติเหมือนดังที่สมเด็จพระราชบิดาทรงตระหนักดีมาแล้ว ด้วยเหตุนี้นโยบายของไทยตลอดรัชสมัยของพระองค์ คือต้องไม่ให้มีการขุดคลองกระขึ้น ฉะนั้นทุกครั้งที่มีการขอสัมปทานขุดคลองกระ พระองค์จึงทรงบ่ายเบี่ยงการให้สัมปทานตลอดมา

ภายหลังวิกฤตการณ์ปากน้ำ ร.ศ. ๑๑๒ (พ.ศ. ๒๔๓๖) รัฐบาลไทยเพิ่มความไว้วางใจในท่าทีของฝรั่งเศสเกี่ยวกับการขอสัมปทานขุดคลองกระครั้งใหม่ด้วยเกรงว่าฝรั่งเศสจะใช้กำลังบีบบังคับซึ่งรัฐบาลอังกฤษเห็นด้วยกับการดำเนินนโยบายดังกล่าวของไทย ประกอบกับอังกฤษไม่แน่ใจในท่าทีของฝรั่งเศสว่า จะหยุด

---

[1] สมเด็จฯ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ, ประชุมพงศาวดารภาคที่ ๕๐ (พระนคร : โรงพิมพ์หนังสือไทย, ๒๔๙๕), หน้า ๒๓.

[2] สมเด็จฯ กรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์, สาส์นสมเด็จ (พระนคร : คลังวิทยา, ๒๔๙๙), หน้า ๒๐๔

ตั้งอิทธิพลเพียงเฉพาะที่เป็นอยู่ ฉะนั้นเพื่อป้องกันไม่ให้ฝรั่งเศสขุดคลองกระ และในขณะเดียวกันเพื่อยับยั้งอิทธิพลของฝรั่งเศสมิให้รุกล้ำกว้างไกลออกไปอีก อังกฤษจึงหันมาร่วมมือกับฝรั่งเศสด้วยการแบ่งเขตอิทธิพลของกันและกัน อันได้แก่การทำปฏิญญาเพื่อรับรองอธิปไตยของไทยใน ค.ศ. 1896[1] (พ.ศ. 2439) เป็นที่ยอมรับกันว่าด้วยปฏิญญาฉบับนี้ทำให้ไทยสามารถรักษาเอกราชในระยะหน้าสิ่วหน้าขวานเอาไว้ได้ และที่ปัญหาการขุดคอคอดกระก็เป็นเหตุสำคัญประการหนึ่งที่นำมาซึ่งการลงนามในปฏิญญาดังกล่าว

อนุสัญญาลับระหว่างไทยและอังกฤษ ค.ศ. 1897 (พ.ศ. 2440) ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่ทำให้ไทยต้องสูญเสียอธิปไตยเหนือดินแดนใต้ตำบลบางตะพานลงไปโดยนิตินัย (de facto) ชั่วระยะเวลาหนึ่งนั้น นอกจากมีสาเหตุแห่งการทำอนุสัญญาเนื่องมาจากอังกฤษเกรงว่ามหาอำนาจจะเข้ามามีอิทธิพลในคาบสมุทรมลายูโดยเฉพาะอย่างยิ่งการระแวงว่าเยอรมนีและรุสเซียซึ่งเข้ามามีอิทธิพลในประเทศไทยมากขึ้นตามลำดับ อาจสามารถเช่าที่ดินส่วนใดส่วนหนึ่งของไทยในบริเวณคาบสมุทรมลายู ตั้งสถานีเชื้อเพลิงขึ้นและการเกรงว่าโครงการขุดคลองกระอาจมีการรื้อฟื้นขึ้นมาพิจารณาอีก ก็เป็นสาเหตุประการหนึ่งที่ทำให้อังกฤษทำอนุสัญญาลับกับไทย

นโยบายของรัฐบาลอังกฤษที่คัดค้านโครงการขุดคลองกระมาตลอด ทำให้มั่นใจว่าถ้ามหาอำนาจชาติอื่นได้เป็นผู้ขุดคลอง อาจเป็นได้ว่าไม่เพียงแต่ไทยจะสูญเสียหัวเมืองมลายูประเทศราชทั้งสี่ให้แก่อังกฤษเท่านั้น แต่อาจจะต้องสูญเสียดินแดนส่วนใต้แนวคลองทั้งหมดก็เป็นได้ การตัดสินใจของรัฐบาลอังกฤษต่อโครงการขุดคลอง ใน ค.ศ. 1908 - 1909 (พ.ศ. 2451 - 2452) ซึ่งลงความ

---

[1] ดูบทที่ 5

เห็นว่าถ้าฝรั่งเศสได้ขุดคลองกระ รัฐบาลอังกฤษจะไม่คำนึงถึงอธิปไตยเหนือดินแดนส่วนนี้ของไทย และคงจะผนวกดินแดนดังกล่าวเข้าเป็นรัฐในอารักขาของตน[1]

ตั้งแต่รัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ (พ.ศ. 2501 - 2508) เป็นต้นมาจนกระทั่งทศวรรษนี้ แม้ว่าผู้เสนอโครงการขุดคลองกระและวัตถุประสงค์ในการขุดคลองจะเปลี่ยนไปจากเดิม แต่การขุดคลองกระก็ยังคงเป็นปัญหาที่เป็นอันตรายต่อความมั่นคงของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ประเทศไทยยังต้องเผชิญกับปัญหาการแบ่งแยกดินแดน และการแข่งขันการสร้างอิทธิพลในภูมิภาคนี้ของมหาอำนาจ ถ้าจะพิจารณาให้ลึกซึ้งแล้ว การขุดคลองกระจะมีผลต่อความมั่นคงของประเทศ รัฐบาลไทยควรจะนำมาใช้เป็นข้อพิจารณาที่สำคัญในการศึกษาโครงการนี้ในโอกาสต่อไป

ข้อเสนอแนะ

การขุดคลองกระยังไม่สามารถทำขึ้นได้ในปัจจุบัน ทั้งนี้เพราะความจำเป็นในการใช้คลองนี้มีน้อย กอปรกับฐานะทางเศรษฐกิจและสถานการณ์บ้านเมืองยังไม่อำนวยให้มีการขุดคลองขึ้นในเวลานี้ได้ และประการสำคัญคือ ผลที่ได้รับจากการขุดคลองกระมีแนวโน้มทางด้านลบมากกว่าทางด้านบวกมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นอันตรายต่อความมั่นคงของประเทศ ดังนั้นรัฐบาลจึงยังไม่สมควรให้มีการขุดคลอง เว้นไว้แต่ว่าประเทศไทยจะมีคุณสมบัติที่สำคัญคือ

---

[1]F.O. 371/524, R.W. Mansfield, Consul-General at Canton, to Sir Edward Grey, Archives, Siam Confidential No.1, September 29, 1908, and F.O. 371/738, Minute by F.O.,February 20,1909.

๑. มีฐานะทางการเงินมั่นคง การมีฐานะทางการเงินมั่งคงได้หมายความว่ารัฐบาลไทยได้ประสบความสำเร็จในการพัฒนาตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กลายเป็นประเทศอุตสาหกรรมไม่เสียดุลการค้าและดุลการชำระเงินตลอดจนไม่มีหนี้สินรายได้เฉลี่ยของประชาชาติอยู่ในระดับเดียวกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ถ้าประเทศไทยตกอยู่ในสภาพดังกล่าว ความจำเป็นในการใช้คลองก็จะติดตามมา เนื่องจากปริมาณสินค้าและสินค้าออกจะอยู่ในอัตราสูงจึงต้องใช้คลองกระเพื่อลดต้นทุนสินค้าให้ต่ำลง

นอกจากนั้นการที่ประเทศไทยสามารถใช้ทุนของตนเองในการขุดคลองปัญหายุ่งยากที่จะติดตามมาอันเนื่องมาจากการใช้ทุนจากต่างประเทศก็จะหมดไป ยิ่งกว่านั้นความมั่นคงทางเศรษฐกิจยังเป็นรากฐานแก่ การสร้างแสนยานุภาพทางทหารด้วย เพราะถ้าไม่มีกำลังทางเศรษฐกิจแล้ว กำลังทางทหารก็มิอาจตั้งอยู่ได้

๒. มีแสนยานุภาพทางทหารที่เกรียงไกร เพื่อให้ความคุ้มครองป้องกันคลองกระให้รอดพ้นจากการตกอยู่ในการควบคุมของมหาอำนาจต่างชาติ ทั้งในสภาวะปกติและสงคราม และจะเป็นการดีมากถ้าหากว่าจะมีเรือรบไทยติดขีปนาวุธไปคุมเชิงอยู่ในมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิคซึ่งถ้าหากกองทัพไทยประสบแสนยานุภาพที่เกรียงไกร การแทรกแซงจากต่างประเทศก็ไม่เป็นปัญหาที่น่าวิตกอีกต่อไป ในขณะเดียวกันก็สามารถขจัดปัญหาเรื่องการแบ่งแยกดินแดนได้ด้วย โดยการตั้งฐานทัพขึ้นที่จุดใดจุดหนึ่งตอนใต้คลอง พร้อมกันนี้ก็พัฒนาหัวเมืองภาคใต้เมืองใดเมืองหนึ่งให้กลายเป็นเมืองสำคัญหรือหัวใจของภาคใต้ มีความเจริญก้าวหน้าไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากรุงเทพฯ มากนัก ทำนองเดียวกับเมืองแอตแลนตาทางภาคใต้และลอสแองเจลิสทางภาคตะวันตกของสหรัฐ ถ้าทำได้เช่นที่ว่านี้ปัญหาเรื่องการแบ่งแยกดินแดนภาคใต้ก็อาจจะหมดไป

ความมั่นคงทางเศรษฐกิจและการมีแสนยานุภาพทางทหารที่เข้มแข็งนับเป็นปัจจัยสำคัญทั้งสองประการที่จะช่วยให้ไทยรอดพ้นจากการคุกคามของต่าง

ชาติ อย่างไรก็ตาม คุณสมบัติทั้งสองประการนี้ไม่ว่าจะสร้างขึ้นได้ง่าย ๆ และในเวลาอันสั้น แต่ที่เสนอแนะมานี้ก็เพียงเพื่อชี้ให้เห็นว่า การขุดคลองกระในขณะที่ไทยยังไม่มีความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและยังไม่สามารถสร้างแสนยานุภาพทางทหารให้เป็นที่ยำเกรงของชาติเพื่อนบ้านและชาติซึ่งใหญ่กว่า ก็อาจก่อให้เกิดอันตรายขึ้นกับประเทศไทยได้เหมือนกับที่อียิปต์และปานามาเจ้าของคลองสุเอซและคลองปานามาเคยประสบมาแล้ว ตัวอย่างของการขุดคลองทั้งสองย่อมเป็นอุทาหรณ์ ในการขุดคลองกระได้เป็นอย่างดี

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งการพิจารณาเพื่ออนุมัติโครงการขุดคลองกระ ต้องกระทำอย่างละเอียดทุกแง่ทุกมุมโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของไทยเป็นหลัก การดำเนินงานทุกขั้นตอนควรมีแบบแผนอย่างรัดกุม เพื่อป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้นในภายหลัง

ในที่สุดนี้อาจกล่าวได้ว่าลักษณะทางภูมิศาสตร์ของคาบสมุทรมลายูในส่วนที่เป็นของไทยซึ่งเอื้ออำนวยต่อการขุดคลองลัดนี้ เปรียบเสมือนทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญที่สุดอย่างหนึ่งของไทย ถ้ารัฐบาลนำมาใช้อย่างไม่ถูกต้องนอกจากชาวไทยจะสูญเสียทรัพยากรที่มีค่าแล้ว ยังอาจสูญเสียอธิปไตยเหนือดินแดนส่วนนี้ด้วย ฉะนั้นการตัดสินใจทำการนำทรัพยากรนี้มาใช้ให้เป็นประโยชน์ควรจะได้รับการพิจารณาอย่างรอบคอบ ถ้าหากว่าไม่สามารถทำให้ทรัพยากรธรรมชาตินี้มีค่าอยู่แล้วเพิ่มค่าขึ้นอีกได้ ก็ควรจะเก็บเอาไว้ให้ลูกหลานได้เป็นผู้พิจารณาและตัดสินใจเองเถิด.