



บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ

คลองคอคอดกระ หรือ คลองกระ (Kra canal) หรือคอคอดกระ เป็นแผ่นดินส่วนแคบที่สุดทางภาคใต้ของไทย บริเวณอำเภอกระบุรี จังหวัดชุมพร วัดตามกว้างของแผ่นดิน ตั้งแต่ฝั่งอ่าวไทย ไปยังฝั่งอันดามันหรือมหาสมุทรอินเดีย มีระยะทางประมาณ 60 กิโลเมตร ซึ่งถือว่าเป็นจุดเด่นอย่างหนึ่งของแผนที่โลก ที่มีลักษณะเป็นแผ่นดินยาวตลอดจนสุดแผ่นดินใต้ของประเทศมาเลเซีย จึงเป็นส่วนหนึ่งของ "ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้" ซึ่งมีประชากรในกลุ่มนี้ถึง 10 ประเทศด้วยกัน คือ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ บรูไน อินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ มีประชากรรวมทั้งสิ้นประมาณ 600 ล้านคน แต่สิ่งที่สำคัญ คือ เป็นภูมิภาคที่มีความอุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรธรรมชาติทั้งแร่ธาตุและอาหาร มีประเทศใกล้เคียงภูมิภาคที่เป็นมหาอำนาจเศรษฐกิจของโลก เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีและจีน ต่างก็ให้ความสำคัญต่อภูมิภาคในด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจเหล่านี้ เป็นประเทศอุตสาหกรรมหนัก ชั้นนำของโลก ที่ต้องพึ่งพาวัตถุดิบจากต่างประเทศ เข้าสู่กระบวนการผลิต เพื่อเป็นสินค้าส่งออก นำรายได้เข้าสู่ประเทศต่อไป หากดูจากแผนที่โลก จะเห็นว่าภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะเป็นจุดเชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิกตั้งนั้น ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งอยู่ส่วนใต้สุดของแหลมมลายูจึงเป็นเส้นทางผ่านของการคมนาคมที่เชื่อมระหว่าง 2 มหาสมุทร อีกทั้งอดีตเคยเป็นอาณานิคมภายใต้การปกครองของอังกฤษ เห็นได้ว่า นอกจากสภาพภูมิศาสตร์ ที่เอื้ออำนวยประโยชน์แล้ว ระยะเวลามากกว่า 70 ปี ที่สิงคโปร์ได้สะสมเครือข่ายทางการค้ามาจากประเทศอังกฤษทำให้รากฐานทางการค้าเป็นไปอย่างมั่นคง โดยเฉพาะการค้าหรือธุรกิจทางทะเล นับตั้งแต่เรื่อง ภาคการขนส่ง ตัวแทนการค้า นายหน้า ธุรกิจประกันภัย ฯลฯ (marine cluster) ความตระหนักในเรื่องจะสร้างฐานธุรกิจทางทะเล จึงไม่อาจกระทำได้ในชั่วระยะเวลาหนึ่งสั้น ๆ ถึงแม้จะมีสภาพภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวย เช่น ประเทศมาเลเซียมีแนวฝั่งตะวันตกและ บริเวณช่องแคบมะละกา คือ ท่าเรือปอร์ตเกล็ง (Port Kelang) และเหนือเกาะสุมาตราของประเทศอินโดนีเซียคือ เมืองท่าเมดาน (Port Medan) เมืองท่าของสองประเทศนี้ ต่างก็อยู่บริเวณภูมิศาสตร์ที่สำคัญต่อการคมนาคมระหว่างสองมหาสมุทร แต่ก็มีได้เป็นมหาอำนาจทางท่าเรือ หรือ Marine Cluster เยี่ยงสิงคโปร์ ดังนั้น ประเทศไทย หากจะมีความคิด ตัดสินใจในการขุดคลองกระเพื่อประหยัดเวลา และสร้างแหล่งคมนาคมใหม่ ตั้งแต่ท่าเรือ คลังสินค้า ฯลฯ จึงต้องคิดให้ละเอียดรอบคอบถึงความคุ้มค่าเชิงพาณิชย์และผลตอบแทนที่ได้

แนวคิดการขุดคลองกระนี้ ได้มีการศึกษาค้นคว้ากันมาตลอดทุกช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ตั้งแต่สมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช เนื่องจากเคยมีเอกสารทางประวัติศาสตร์หลายฉบับ บันทึกว่า ฝรั่งเศส ซึ่งเป็นนักล่าอาณานิคมได้สนใจเรื่องนี้มาตั้งแต่รัชสมัยของพระเจ้าหลุยส์ 14 โดยทูตชื่อ นายเดอ ลามาร์เดินทางมาถวายพระราชสาสน์ เพื่อขอทำการสำรวจ ที่ดินแดนภาคใต้ พบว่าหากทำการขุดคลองเชื่อมจากจังหวัดสงขลาไปยังตะนาวศรีและเมืองมะริดของพม่าจะช่วยให้เกิดเส้นทางคมนาคมใหม่ อำนวยประโยชน์แก่ฝรั่งเศสในการเดินทางไปพม่าและอินเดีย ซึ่งพอคะเนความต้องการของฝรั่งเศสได้ว่า เพื่อหลีกเลี่ยงการเดินทางผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งตอนนั้น อาณานิคมบริเวณนี้ อยู่ภายใต้อิทธิพลของโปรตุเกส (ชาติรี ชนะภัย.2541) แต่ความคืบหน้าเรื่องนี้ก็ไม่สามารถศึกษาประวัติศาสตร์เพิ่มเติมได้ จนกระทั่งมาถึงสมัยรัชกาลที่ 1 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ได้มีหลักฐานระบุในการให้ความสำคัญ คลองกระ คือ กรมพระราชวังบวรสถานมงคล (พระอนุชา) ทรงมีพระราชดำริว่า "เพื่อเป็นเส้นทางด้านยุทธศาสตร์เดินทัพเรือไปทำสงครามกับพม่า และป้องกันการโจมตีรบกวนหัวเมืองฝ่ายใต้จากพม่า" ดังพระนิพนธ์ ว่า

"จะเร่งรัดตัดคิดมันเสียก่อน	บันรอนอย่าให้ทันแน่นหนา
จำจะคิดให้ผิดแต่ก่อนมา	เป็นทัพหน้านาวายกไป
ตามทางทะเลไปสงขลา	จะขุดพสุธาเป็นคลองใหญ่
ให้เรือรบออกประจบเอาเมืองไทร	ปากใต้ฝ่ายทะเลให้พร้อมกัน
จึงจะยกไปตีเอามะริด	จะปิดปากน้ำเสียให้มัน
ทัพเรือมันจะพลอยเข้าช่วยกัน	จะตีบันเกยทัพให้ยับไป"

ซึ่งแนวพระดำริของกรมพระราชวังบวรสถานมงคลฯ สอดคล้องกับแนวคิดของนักยุทธศาสตร์ทางเรือของสหรัฐอเมริกา คือ นาวาเอกโทเยอร์ มาฮาน เขาได้กำหนดยุทธศาสตร์ทางทะเลไว้ทั่วโลก เพื่อเสริมสร้างสมุทธานุภาพของสหรัฐอเมริกา โดยชี้ว่าประเทศไทยมีที่ตั้งไม่อยู่ในเส้นทางเดินเรือของโลก ต้องอาศัยช่องแคบมะละกา อีกซ้ำยังตั้งคร่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก แต่หากประเทศไทยขุดคลองเชื่อม 2 ฝั่งแล้วจะถูกต้องตามสมุทธานุภาพ เพราะจะเกิดเส้นทางเดินเรือใหม่ของโลกและนำพาผลประโยชน์สู่ไทยอย่างมหาศาล

พ.ศ. 2401 ในรัชกาลที่ 4 อังกฤษได้ขอพระบรมราชานุญาต เพื่อวางแผนสำรวจ โดยวิศวกรชื่อ รอ.เฟรเซอร์ และ รอ.เฟอร์ลิ่ง โดยสรุปผลออกมาว่า การขุดคลองในแนวจังหวัดระนอง-หลังสวน ไม่เหมาะสม เนื่องจาก สภาพภูมิประเทศเป็นภูเขาสูง ค่าใช้จ่ายงบประมาณมาก ประกอบกับอังกฤษระยะนี้ประสบปัญหาด้านเศรษฐกิจ จึงได้ยุติการวางแผนขุด (มนุชญ์ วัฒนโกเมธ และสนิท จรอนันต์. 2543)

พ.ศ.2424 วิศวกรชาวฝรั่งเศสประสบความสำเร็จในการขุดคลองปานามา ได้เสนอความต้องการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระะ จึงได้เข้าเฝ้าพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ.2425 ผู้นี้คือ เฟอร์ดินาน เดอร์เลสเช็ปส์ ได้สรุปความเป็นไปได้ แต่ไม่ทรงมีพระบรมราชานุญาต ด้วยเหตุผล การสำรวจยังไม่มีรายละเอียดเพียงพอและอาจเป็นการเข้าใจผิดต่อมหาอำนาจนักล่าอาณานิคม คือ อังกฤษกับฝรั่งเศส เนื่องจากฝรั่งเศสมีอาณานิคมที่มุ่งหมาย คือ ประเทศเวียดนาม ลาว และกัมพูชา จึงต้องการเส้นทางคมนาคมของตนเอง (ไม่ต้องการผ่านช่องแคบมะละกา เขตอิทธิพลของอังกฤษ)และก็มีจุดประสงค์ไม่ต้องการให้อังกฤษหาผลประโยชน์ในภูมิภาคนี้จนกระทั่งผ่านมาถึง พ.ศ.2489 สิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่ 2 ไทยจำต้องลงนามสัญญาสงบศึกกับอังกฤษ (1 มกราคม 2489 ณ เมืองแคนดี ประเทศอินเดีย) โดยอังกฤษระบุ "ห้ามมิให้ไทยขุดคลองเชื่อม มหาสมุทรอินเดียกับอ่าวไทย โดยไม่ได้รับความยินยอมจากรัฐบาลของอังกฤษ" แต่สัญญานี้ได้ยกเลิกข้อความในสนธิสัญญา เมื่อ พ.ศ.2503 ตามสภาพการเปลี่ยนแปลงของมหาอำนาจใหม่ คือ สหรัฐอเมริกาที่จับการเคลื่อนไหวประเทศจีน พร้อมกับการควบคุมป้องกันไม่ให้ประเทศญี่ปุ่น กลับมาฟื้นอำนาจด้วยระบบเศรษฐกิจที่ขยายการค้าออกไปอย่างรวดเร็วในยุคต้นของเศรษฐกิจการค้าต่างประเทศ มิฉะนั้นญี่ปุ่นอาจหันกลับมาเสริมแสนยานุภาพทางทหาร สหรัฐอเมริกาต้องการมหามิตรอย่างไทย จึงให้การช่วยเหลือและสนับสนุนยกเลิกข้อตกลงดังกล่าว หลังจากหมดปัญหาเรื่องสัญญากับอังกฤษแล้ว ไทยเริ่มให้ความสำคัญกับโครงการมาโดยตลอดทุกช่วงของกระแส ตั้งแต่ยุคการปกครองระบบเผด็จการด้วยอำนาจทางทหาร ตั้งแต่สมัยของ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ (ศึกษาคลองกระโดยบริษัทแหลมทองพัฒนาจำกัด)และสมัยจอมพลถนอม กิตติขจร ที่อดีตนายกรัฐมนตรี คือนายปรีดี พนมยงค์ มีหนังสือจากต่างแดนสนับสนุนให้มีการขุดคลองกระ พร้อมกับข้อเสนอแนะในการหาแหล่งเงินทุน แต่มิได้วิเคราะห์ผลคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์(ชาติรี ชนะภัย. 2541)

พ.ศ.2507 รัฐบาลโดยสภาความมั่นคงแห่งชาติได้ระงับข้อเสนอการขุดคลองกระด้วยเหตุผลเกี่ยวกับความมั่นคงของชาติ เนื่องจากปัญหาของจังหวัดชายแดนภาคใต้ จวบจนนักวิชาการ นักการทหาร ได้วิเคราะห์บทความต่างๆ เกี่ยวกับความมั่นคงแล้ว ไม่น่าจะเป็นประเด็นที่ต้องวิตกเกินกว่าประเด็นผลประโยชน์ของประเทศ จึงมีการรื้อฟื้นขึ้นมาศึกษา เช่น ประเทศญี่ปุ่น ได้ให้เงินสนับสนุนเพื่อการศึกษาผ่านกองทุนช่วยเหลือด้านเศรษฐกิจโพ้นทะเล (OEFC) พบว่า การขุดคลองยาว 170 กิโลเมตร จากฝั่งตะวันตกอ่าวพังงาไปยังฝั่งตะวันออกอ่าวไทย จะย่นระยะทาง 2,400 กิโลเมตร แต่มิได้ระบุนโยบายประมาณการลงทุน

พ.ศ.2516 บริษัท Tippetts – Abbett – MacCarthy Stration (TAMS) ได้ศึกษาตำแหน่งแนวขุดคลองกระที่เหมาะสม ทั้งด้านภูมิศาสตร์และต้นทุนต่ำ จากจำนวนทั้งสิ้น 10 เส้นทางพบว่า แนว 5A คือ เส้นทางจาก จ.สตูล – จ.สงขลา มีความเหมาะสมและใช้งบประมาณ รวมทั้งสิ้นประมาณ 800,000 ล้านบาท

พ.ศ.2525 รัฐบาลพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ อนุมัติงบประมาณให้บริษัทสารสาส์นสำรวจด้านเทคนิคและประเมินความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ โดยใช้เงินทุนของบริษัทตนเองจำนวน 30 ล้านบาท แต่ไม่ปรากฏผลรายงานออกให้ทราบ

พ.ศ.2526 พลเอกอาทิตย์ กำลังเอก ผู้บัญชาการทหารบก ได้ศึกษาด้านความมั่นคง โดยคณะกรรมการทหาร สภากลาโหม พิจารณาว่า เมื่อขุดคลองแล้วจะมีผลเสียมากกว่าผลดี เนื่องจากจะกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ใหม่ที่ทางทหารต้องเพิ่มการป้องกัน ทำให้เสียงบประมาณในการป้องกันมากขึ้น สงกำลังบำรุงยากขึ้น ความรู้สึกจิตใจถูกแบ่งแยกดินแดนต่อปัญหาขบวนการต่าง ๆ ในจังหวัดชายแดนภาคใต้ แต่ผลจากการสัมมนาหลายครั้งของกลุ่มสังคม และสถาบันต่าง ๆ ที่จัดขึ้นมา ตลอดจนความคิดเห็นของประชาชนทั่วไป ส่งแรงผลักดันให้มีการศึกษาต่อไป และไม่ยุติโครงการ

พ.ศ.2542 ผลการศึกษาของสถาบันพณิชยน์าวีแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้ศึกษาความเป็นไปได้ในเชิงเศรษฐศาสตร์ โดยใช้ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผลการวิจัยสามารถระบุความไม่คุ้มค่าต่อการลงทุนในเชิงพาณิชย์เนื่องจากงบประมาณลงทุนที่สูงถึง 800,000 ล้านบาท ระยะเวลาในการคืนทุนนานมากกว่า 60 ปี และผลตอบแทนการลงทุนติดลบ

ด้วยหลักการและเหตุผล จากระยะเวลาที่ผ่านมาเป็นทศวรรษ สภาพการณ์ต่างๆ ล้วนเปลี่ยนแปลงไป ทั้งในเรื่องสภาวะเศรษฐกิจของโลก (world economies) ตลาดการเงินการค้าทางทะเลของโลก (world seaborne trade) รูปแบบการขนส่ง ประเภท ขนาดและความเร็วของเรือ วัฏจักรของตลาดขนส่งทางเรือ ตลอดจนความก้าวหน้าของวิทยาการเทคโนโลยี อาจนำมาแก้ไขปัญหาด้านงบประมาณ ให้ต้นทุนต่ำกว่า โดยการสร้างคลองบนแผ่นดิน (dike) แล้วยกเรือในสภาวะลอยตัวอยู่ในอ่างน้ำขนาดใหญ่ให้ระดับน้ำทะเลเท่ากับระดับน้ำในคลองบนแผ่นดิน แล้วเปิดเรือแล่นข้ามฝั่ง การวิจัยครั้งนี้จึงได้นำระบบยกเรือประเภทชดเชยแรงยก (ship lift in compensating force) ศึกษาว่าจะสามารถแก้ไขปัญหาค่าเชิงพาณิชย์ได้หรือไม่โดยการศึกษาคู่ข้อมูลที่มีอยู่เดิม (database) วิเคราะห์ (analysis) และสังเคราะห์ (synthesis)

ประกอบการพิจารณาด้านความเป็นไปได้ (feasibility) ของโครงการที่จะนำมาใช้ ว่ามีความเหมาะสม (suitability) ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงต้องพิจารณาความคุ้มค่าเชิงพาณิชย์ให้อยู่ในเกณฑ์ยอมรับได้ (acceptability)

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาความคุ้มค่าต่อการลงทุนในเชิงพาณิชย์ กรณีใช้กระบวนการเทคโนโลยีใหม่มาใช้แทนวิธีการเดิม

1.2.2 เพื่อศึกษาความเป็นมาในอดีตและปัญหาด้านเศรษฐกิจที่ผ่านมาในโครงการ

1.2.3 เพื่อศึกษาสถานะเศรษฐกิจการค้าทางทะเล ตามวัฏจักรตลาดขนส่งทางทะเล

1.2.4 เพื่อศึกษาข้อคิดเห็น ผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์นาวีต่อโครงการวิจัยตลอดจนแนวความคิดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล โดยผ่านแบบสอบถาม

1.3 สมมติฐานของการวิจัย

ลักษณะทางกายภาพ ในพื้นที่โครงการ เป็นไปตามงานวิจัยของสถาบันพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ส่วนที่ 1: ส่วนการศึกษาด้านกายภาพ 30 พฤษภาคม 2542. ผลการศึกษาระบุแนว 5A เป็นเส้นทางที่เหมาะสม (สุจริต คุณธนกุลวงศ์. 2542) งานวิจัยครั้งนี้จึงใช้แนว 5A เพื่อการวิจัย

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

1.4.1 จะศึกษาเฉพาะพื้นที่ในแนว จ.สตูล – จ.สงขลา หรือ แนว 5A

1.4.2 จะศึกษาเฉพาะการใช้บริการผ่านของเรือประเภท Tanker Bulk และ Container liner ที่มีขีดความสามารถขนาดบรรทุกสูงสุด 50,000 เดทเวทตัน (dwt.)

1.4.3 ไม่พิจารณาด้านความมั่นคงและด้านสังคมศาสตร์ของประชาชนในพื้นที่

1.4.4 ไม่พิจารณาค่าใช้จ่ายการขนส่งต่อเนื่องอื่น เช่น การตัดผ่านทางรถไฟ ทางรถยนต์

1.4.5 ไม่พิจารณาผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ทราบถึงความคุ้มค่าเชิงพาณิชย์ของระบบยกเรือตามหลักเกณฑ์ของ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

1.5.2 ทราบถึงปัญหาในอดีตที่ผ่านมาในแต่ละช่วงเวลาทำให้สามารถหาวิธีแก้ไขหรือเสนอแนะเพื่อเป็นประโยชน์

1.5.3 ทราบถึงสถานะการค้าระหว่างประเทศทางทะเลและการคาดการณ์วัฏจักรตลาดขนส่งทางทะเลในระดับภูมิภาคและของผู้ประกอบการไทย

1.5.4 เป็นแนวทางกำหนดมาตรการส่งเสริมธุรกิจพาณิชย์นาวี ตามแนวคิดและข้อเสนอของผู้ประกอบการจากแบบสอบถามที่ได้รับคืนมา

1.6 ระเบียบวิธีวิจัย

1.6.1 การศึกษาวิจัยนี้ใช้กระบวนการวิจัยเชิงปริมาณ (quantitative)

ใช้การคำนวณผลตอบแทนในเชิงพาณิชย์จากการลงทุนได้แก่ อัตราผลตอบแทนลงทุนภายใน (internal rate of return) ระยะเวลาคืนทุน (pay back period) และอัตราส่วนของผลได้ต่อทุน (benefit cost ratio)

1.6.2 การศึกษานี้ใช้กระบวนการวิจัยเชิงพรรณนา (descriptive analysis)

ด้วยวิธีการรวบรวมเอกสาร ข้อมูลสัมมนา บรรยายณ.สถานที่ต่าง ๆ เอกสารวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบบสอบถามถึงผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์นาวี

1.7 ระยะเวลา

การศึกษานี้ใช้ระยะเวลา 7 เดือนเริ่มตั้งแต่ สิงหาคมพ.ศ.2553 – กุมภาพันธ์ พ.ศ.2554