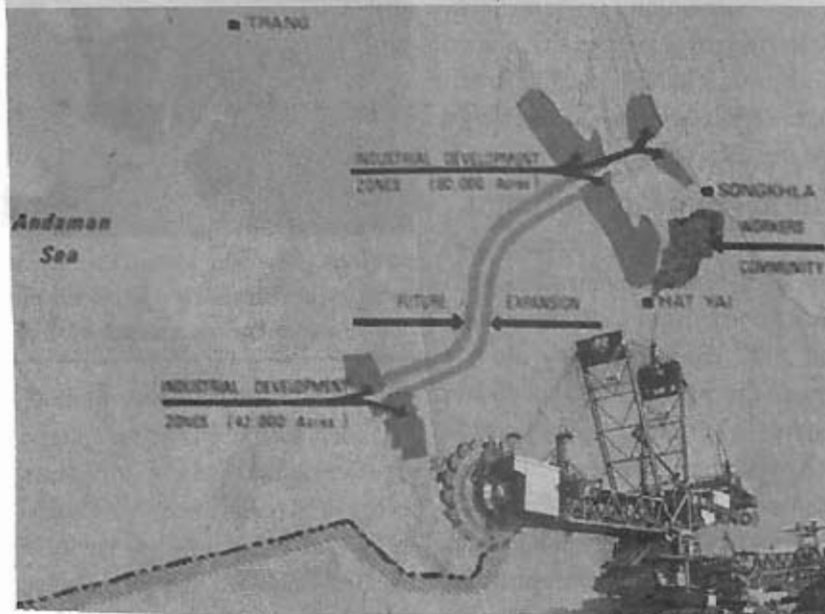


ปิดฟู้น
'คอคอดกระ'
ผลศึกษา
'บวก-ลบ'



อี้อากันอี้อีกครั้งกับ "คอคอดกระ" หลังนาย
ธานินทร์ กรัยวิเชียร องคมนตรีและอดีตนายก
รัฐมนตรี ส่งจดหมายเปิดผนึก

ปิดฟู้น 'คอคอดกระ' ผลศึกษา'บวก-ลบ'



ถึง พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) รวมทั้งบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิรูปประเทศ เสนอให้ชุดคอคอดกระที่เคยหยิบยกมาพูดกันหลายครั้งหลายครา และมีการศึกษาจากหลายฝ่าย

หนึ่งในนั้นคือผลการศึกษาของบริษัท

Tippetts-Abbott-McCarthy-Stratton หรือ TAMS ที่ถือว่าเป็นผลการศึกษาการชุด "คอคอดกระ" ที่เป็นระบบมากที่สุดครั้งแรกของไทย นำเสนอต่อรัฐบาล เมื่อปี 2516 โดย TAMS ศึกษา 10 แนว โดยระบุว่าแนว 5A มีความเป็นไปได้มากที่สุด ในการชุดคลองช่องทางเดียวขนาดความลึก 33.5 เมตร กว้าง 490 เมตร ยาว 107 กิโลเมตร สามารถให้เรือขนาด 500,000 เดทเวทตันแล่นผ่านได้

ใช้วิธีขุดแบบปกติหรือใช้นิวเคลียร์บางส่วน ปากคลองสามารถพัฒนาท่าเรือและอุตสาหกรรมทั้งสองด้านของท่าเรือให้เป็นศูนย์กลางขนถ่ายในภูมิภาคใกล้เคียงได้ประมาณการงบประมาณไว้ที่ 22,480 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ตามค่าเงินในขณะนั้น)

ข้อเสนอนี้สำนักงานคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือสภาพัฒน์ นำมาประมวลผลศึกษาและคำนวณค่าใช้จ่ายใหม่ในปี 2541 พบว่ามูลค่าการลงทุนจะสูง 500,000-810,000 ล้านบาท (ตามค่าเงินในขณะนั้น)

ขณะที่ข้อมูลจาก รศ.ดร.สทพร เขียววิมล คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ ที่ปรึกษาคณะกรรมธิการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ (คลองไทย) วุฒิสภา ระบุว่า แนวความคิดชุดคอคอดกระปรับเปลี่ยนตลอดเวลา ขณะนี้มีถึง 12 แนว การศึกษาเรื่องนี้ต้องพิจารณามิติต่างๆ เช่น ด้านความอิสระในการบริหารคลองของประเทศ, ด้านเศรษฐกิจของประเทศ, ด้านยุทธศาสตร์ทางทหาร, ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม และด้านวิศวกรรมศาสตร์

เมื่อแยกข้อเสนอกองชุดคอคอดกระที่มีความน่าเชื่อถือ โดยหน่วยงาน องค์กรต่างๆ ตั้งแต่ปี 2516-2548 สรุปแนวโน้มที่น่าจะมีความเป็นไปได้มากที่สุดคือแนว 5A (จากการศึกษาของบริษัท TAMS) และแนว 9A (จากการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ (คลองไทย) วุฒิสภา ชุดปี 2544 ศึกษาแล้วเสร็จปี 2548

เส้นทางชุดคลองไทย (หรือแนว 9A) ผ่านจังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช และสงขลา โดยชุดคลองเชื่อมระหว่างฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งอ่าวไทย ความยาว 120 กิโลเมตร ลึก 35-40 เมตร ลักษณะเป็นคลองคู่ขนาน ไปหนึ่งคลองและกลับหนึ่งคลอง ความกว้างประมาณ 300-350 เมตร

จุดกลับเรือกว้าง 500 เมตร ซึ่งเส้นทาง 9A จะตัดผ่านพยุควนเครื่องซึ่งมีทะเลสาบ ซึ่งตามหลักวิชาการแล้วทะเลสาบจะช่วยลดแรงกระแทกจากคลื่นสูงๆ ของเรือ

การสร้าง 2 คลองเพื่อรองรับเรือขนาด 500,000 เดทเวทตัน ส่วนใหญ่เป็นเรือขนน้ำมัน มีความกว้าง 60-80 เมตร ลึก 30-35 เมตร เรือกินน้ำลึกต้องสร้างคลองเผื่อไว้ เพราะถ้ามีคลองเดียวเมื่อเกิดอุบัติเหตุเรือแตกและจอด สามารถเปลี่ยนมาใช้คลองเดียวร่วมกันได้

ค่าใช้จ่ายในการชุดคลองไทยและการลงทุนเงินสำหรับค่าขนดินประมาณ 4,000 ล้าน ลูกบาศก์เมตร เป็นเงิน 600,000 ล้านบาท ค่าก่อสร้างสะพาน 3 สะพาน และอุโมงค์ 2 อุโมงค์ เป็นเงิน 50,000 ล้านบาท รวม 650,000 ล้านบาท

วิธีการสร้างคลองไทยนั้นให้บริษัทที่มีเครื่องมือทันสมัยชุด ระยะ 120 กิโลเมตร จำนวน 120 บริษัท โดยรับผิดชอบบริษัทละ 1 กิโลเมตร กิโลเมตรละ 5,000 ล้านบาท ชุดคลองพร้อมกันทุกจุดรวม 5 ปี

ประเทศที่น่าจะได้ประโยชน์มากที่สุดน่าจะเป็นจีน เพราะช่วยข่นระยะเวลาการขนส่งน้ำมัน จากตะวันออกกลางไปจีน เรือบรรทุกน้ำมันจะใช้บริการมากที่สุด

คอคอดกระจะร่นระยะเวลาเดินทางอ้อมแหลมมลายูได้เพียง 1-2 วัน หากเปรียบเทียบกับคลองสุเอซและคลองปานามาช่วยร่นระยะทางได้ถึง 10,000 กิโลเมตร หรือประมาณ 7 วัน ขณะที่เรือวิ่งผ่านคอคอดกระต้องลดความเร็วลงจาก 15 นอต (27 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) เหลือไม่เกิน 12 นอต (21 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) เพราะ

ฉะนั้นเวลาที่รันได้จริงจะลดลงมาจากเวลาที่เสียไปขณะผ่านคอคอดกระ นอกจากนี้ ขณะที่แล่นผ่านคลองเรือส่วนใหญ่ ต้องเปลี่ยนจาก FUEL OIL มาเป็นน้ำมันดีเซล ซึ่งมีต้นทุนแพงกว่ากันเป็นเท่าตัว

ทั้งนี้ การชุดแนว 5A คือ 1.อยู่ใกล้ชายแดนมาเลเซีย ทำให้มาเลเซียสามารถพัฒนาอุตสาหกรรม โดยไม่ต้องลงทุนชุดคลอง และมาเลเซียจะได้ประโยชน์มากกว่าไทย เพราะแนวคลองอยู่ใกล้เมืองอลอฮ์สตาร์ และท่าเรือกลางของมาเลเซีย 2.ปัจจุบันมีความหนาแน่นของประชากรสูงมาก อาจมีปัญหาเรื่องค่าขนย้ายและค่าเรือย้ายมาก 3.แนวคลองพาดผ่านทะเลสาบสงขลา (ทะเลสาบสงขลาตอนล่าง) อาจเกิดกระแสน้ำตื้นสูง 4.จากการสำรวจข้อมูลด้านธรณีวิทยา พบโพรงหินขนาดใหญ่อายุประมาณ 11 แห่ง บริเวณ จ.สตูล 5.แนวคลองอยู่ใกล้ช่องแคบมะละกา ทำให้ไม่ได้รับประโยชน์ทางการเดินเรือ และ 6.ไม่มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

ส่วน แนว 9A 1.ระยะทางประมาณ 128 กิโลเมตร แนวที่ 2 ยาว 92 กิโลเมตร แนวที่ 5A ยาว 182 กิโลเมตร 2.มีเส้นทางพาดผ่านพื้นที่เนินเขาประมาณ 18 กิโลเมตร บริเวณเทือกเขานครศรีธรรมราช 3.แนวคลองพาดผ่านพื้นที่บางส่วนเลี้ยวเข้าพยุควนเครื่อง ถ้าไม่มีการจัดการที่เหมาะสมอาจเกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม และ 4.ไม่สามารถสร้างท่าเรือริมทะเลได้ ต้องพัฒนาพยุควนเครื่องบางส่วนเป็นท่าเรือเครื่อง เพื่อหลบมรสุมด้านอ่าวไทย

อย่างไรก็ตาม ในรายงาน "ผลกระทบ

ของการขุดคลองกระต๋านสิงแวงล้อม" โดย นักศึกษาหลักสูตรการปฏิบัติการจิตวิทยา ฝ่ายอำนวยการรุ่นที่ 92 คณะที่ 4 เสนอ ต่อสถาบันจิตวิทยาความมั่นคง สถาบัน วิชาการป้องกันประเทศ กองบัญชาการ ทหารสูงสุด เมื่อปี 2546 และจากรายงาน วิจัย "การศึกษาความเป็นไปได้ด้านการ พานิชย์และด้านกายภาพ ของการขุด คอคอดกระ" ระบุว่า โครงการขุดคอคอด กระทั้งแนว 5A และแนว 9A จะผ่านพื้นที่อยู่ อาศัยของประชาชนจำนวนมาก ต้องเวนคืน ที่ดินและอพยพประชาชนครั้งใหญ่

นอกจากนี้ จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อาทิ การแลกเปลี่ยนมวลน้ำด้านอ่าวไทยกับ ทะเลอันดามัน, ปัญหาการรุกตัวของน้ำเค็ม เข้าไปในแผ่นดิน, ปัญหาการกระจายของ ตะกอนจากการขุดร่องน้ำ, ปัญหาการทำลาย ปะการัง สาหร่ายและหญ้าทะเล และปัญหา การบุกรุกป่าชายเลน โดยแนวขุด 5A จะส่ง ผลกระทบต่อระบบอุทกวิทยาของทะเลสาบ สงขลา ส่วนแนว 9A จะกระทบแหล่งท้อง ที่ยวมังอันดามัน แหล่งหญ้าทะเล แหล่ง อาศัยของพะยูน และผลกระทบต่อลุ่มน้ำ ปากพั้ง

เมื่อพิจารณาแนว 5A จะพบผลกระทบ ด้านอุทกธรณีวิทยา คือ ระบบน้ำบาดาลใน พื้นที่จะถูกทำลาย มีการเปลี่ยนแปลงทั้งด้าน ปริมาณและคุณภาพ อันเนื่องมาจากน้ำทะเล ที่ผ่านคอคอดกระจะไหลเข้ามาในชั้นของน้ำ บาดาล

ส่วนผลกระทบต่อด้านธรณีวิทยา การขุด คลองตัดผ่านแนวรอยเลื่อนของโลกจะทำให้ เกิดผลเสียต่อโครงการ โดยจะเกิดเศษหินและ เศษตะกอนหลุดออกอย่างรวดเร็ว เป็นการ เพิ่มปริมาณตะกอนในแนวคลองอย่างรวดเร็ว และน้ำที่ซึมเข้าไปในแนวเลื่อนอาจทำให้แนว เลื่อนเกิดการเคลื่อนที่ได้

ส่วนผลกระทบต่อด้านชีวภาพ ความเค็ม ของน้ำในทะเลสาบสงขลาจะเปลี่ยนแปลงไป ทำให้ระบบนิเวศของสัตว์น้ำเปลี่ยนไป โดย สัตว์น้ำทะเลอาจมีมากขึ้น แต่สัตว์น้ำจืดอาจ จะสูญพันธุ์ไป

ส่วนผลกระทบต่อด้านชายฝั่ง ไม่ว่าจะขุดตาม แนวใดก็ตาม ทั้งชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและ อันดามัน หมู่เกาะอาดัง จะทำให้ระบบนิเวศ เปลี่ยนไป เนื่องจากตะกอนที่เกิดจากการขุด คลองจะทำให้ น้ำขุ่น ส่งผลให้ปะการังตาย และสัตว์ทะเลไม่มีที่หลบซ่อน ชายหาดทราย กลายเป็นชายหาดโคลน

ผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยานับก ด้าน ทรัพยากรป่าและสัตว์ป่า เมื่อพิจารณาแนว 5A แนวคลองจะตัดผ่านป่าสงวนแห่งชาติ 7 แห่ง เป็นการทำลายความสัมพันธ์ของระบบนิเวศ สภาพป่าดังกล่าวเป็นต้นน้ำลำธารด้วย และ น้ำเค็มอาจทำให้สภาพป่าบริเวณนั้นเปลี่ยน สภาพจากป่าบกหรือป่าดิบชื้น เป็นป่าพรุหรือ ป่าเสม็ดได้ รวมทั้งจะส่งผลกระทบต่อป่าชาย เลนด้วย

นี่เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา "คอคอด กระ" ที่มีผลทั้งบวกและลบ