



ข้อมูลประกอบแนวคลองไทย สุราษฎร์ธานี – พังงา (แนว KT)

ของมูลนิธิคนไทย

วันพุธที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ ณ อาคารมหาจุฬาลงกรณ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แนวคลองไทย (แนว KT) ที่นำเสนอ เริ่มต้นด้านอ่าวไทยที่ บ.ปากกิว อ.ท่าชนะ จ.สุราษฎร์ธานี ปากคลองด้านทะเลอันดามัน บริเวณช่องเกาะคอเขา อ.ตะกั่วป่า จ.พังงา จะสามารถร่นระยะทาง จากอ่าวไทยไปทะเลอันดามัน ได้ประมาณ ๘๐๐-๑,๐๐๐ กิโลเมตร

ขนาดของคลอง กว้างประมาณ ๒๐๐ เมตร มีพื้นที่สองข้างคลองอีกด้านละ ๔๐๐ เมตร ยาวประมาณ ๑๖๐ กิโลเมตร คลองลึกประมาณ ๑๔ เมตร

ประมาณการงบประมาณ เป็นงบประมาณ ๒๒๒,๕๐๘ ล้านบาท สามารถคืนทุนได้ภายใน ๑๗ ปี

อาร์มภท

ตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการจัดทำโครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระเพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคม โดยต่อมาได้แต่งตั้งคณะกรรมการแห่งชาติ ศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองกระ เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและสังคม เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๔๔ และกำหนดให้รับการสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ จากองค์กรภาคเอกชน ต่อมาคณะกรรมการแห่งชาติฯ ได้มีมติให้จัดตั้งมูลนิธิคลองไทย และให้อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของคณะกรรมการแห่งชาติฯ โดยมีใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนจัดตั้งมูลนิธิ (ม.น.๑) ทะเบียนเลขที่ กท ๑๒๒๐ ลงวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๔๖ และมี พลเอกเทียนชัย ลีริสัมพันธ์ เป็นประธานกรรมการมูลนิธิคลองไทย ท่านแรก และต่อมามี พลเอก สมพร เต็มทองไชย เป็นประธานกรรมการมูลนิธิคลองไทย ท่านที่ ๒

ปัจจุบันมูลนิธิคลองไทย ได้กำหนดวัตถุประสงค์ไว้ เพื่อดำเนินการให้มีการศึกษาหรือสนับสนุนการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นสมบูรณ์ ในการขุดคลองกระ เพื่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ

สำหรับคณะกรรมการมูลนิธิคลองไทย ชุดปัจจุบัน มีจำนวน ๘ คน ประกอบด้วย

๑. พลเอก สมพร เต็มทองไชย	ประธานกรรมการ
๒. นายประจักษ์ พุทธิสมบัติ	รองประธานกรรมการ คนที่ ๑
๓. นายประเสริฐ โพธิ์วิเชียร	รองประธานกรรมการ คนที่ ๒
๔. พลเรือโท สมบูรณ์ สุขพันธ์	กรรมการ
๕. พลตรี พิชิต มีผดุง	กรรมการและเหรัญญิก
๖. นายอนุวัติ ศาตานุปลัมภ์	กรรมการและผู้ช่วยเหรัญญิก
๗. นายสุรพร คณัยตั้งตระกูล	กรรมการและเลขานุการ
๘. พลเอก ประสงค์ ไชยสิทธิ์	กรรมการและรองเลขานุการ

การดำเนินงานของมูลนิธิคลองไทย ที่ผ่านมา เพื่อให้สามารถบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ คณะกรรมการมูลนิธิได้เห็นถึงความสำคัญ ในการพิจารณาแนวคลองที่มีความเหมาะสมและมีความเป็นไปได้ จึงได้ทำการรวบรวมผลการศึกษาในอดีตที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะในส่วนที่เป็นข้อมูล ข้อพิจารณาทางวิชาการ ประกอบการคัดเลือกแนวคลอง ที่หน่วยงาน ส่วนราชการและภาคเอกชนต่างๆ ได้เคยทำการศึกษาวิเคราะห์ไว้ก่อน รวมทั้งผลการดำเนินงานของมูลนิธิฯ เช่น

การสัมมนาทางวิชาการเรื่อง “โครงการขุดคลองกระ ผันหรือเป็นจริง” เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๔๗ ซึ่งผลการสัมมนาประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก ผู้ที่เข้าร่วมการสัมมนาส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีวุฒิภาวะ มีคุณวุฒิ ระดับสูง กล่าวแสดงความชื่นชมและแสดงความคิดเห็นในแบบสอบถามเป็นเชิงบวก และเห็นว่าจะจะเป็นประโยชน์แก่ประเทศชาติ รวมทั้ง ทำให้มูลนิธิคลองไทยได้รับข้อมูลทางวิชาการที่ทันสมัยในขณะนั้นเพิ่มมากขึ้น

การตรวจภูมิประเทศและสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมพื้นที่ ๑๐ จังหวัด ในภาคใต้ ซึ่งเป็นที่ตั้งของแนวขุดคลอง แนวต่างๆ ที่ได้รับการพิจารณาให้เป็นพื้นที่สำหรับขุดคลอง ระหว่างวันที่ ๑ - ๗ สิงหาคม ๒๕๔๘ เพื่อให้ได้รับข้อมูลในพื้นที่ที่ถูกต้อง ตรงกับความเป็นจริงในขณะนั้น เนื่องจากข้อมูลการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับแนวคลองเดิม ที่เคยนำเสนอ นั้น น่าจะมีการเปลี่ยนแปลงในประเด็นที่สำคัญหลายประการ รวมทั้งผลกระทบที่เกิดขึ้นจากคลื่นยักษ์สึนามิ ซึ่งอาจทำให้ความเหมาะสมและเป็นไปได้ของแนวคลองต่างๆ เหล่านั้น มีการเปลี่ยนแปลงไป โดยกำหนดวัตถุประสงค์เพื่อทำการรวบรวมข้อมูลทางด้านต่างๆ ให้ทันสมัยต่อสถานการณ์ปัจจุบันให้มากที่สุด เน้นการหาข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม ด้านความมั่นคง และด้านสังคมจิตวิทยา และยังได้ดำเนินการสำรวจทัศนคติ

ข้อคิดเห็นของประชาชน องค์กร และส่วนราชการต่างๆ ในพื้นที่ด้วย ผลจากการตรวจภูมิประเทศและการพบปะกับประชาชน รวมทั้งส่วนราชการต่างๆ ในพื้นที่ ทำให้ได้รับทราบข้อมูล ข้อพิจารณาที่เปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทิศนคติ ทำที่ ความคิดเห็นของประชาชนและส่วนราชการในพื้นที่

การเสวนา แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการบุคคลองกระเพิ่มเติม เมื่อวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๕๐ ณ โรงแรมแอมบาสซาเดอร์ กรุงเทพฯ โดยมีผู้ทรงคุณวุฒิมาร่วมเสวนา ประกอบด้วย ศ.ดร.ทวีศักดิ์ ปิยะกาญจน์, พล.ร.อ.ถนอม เจริญตา, รศ.อัมฤงค์ ปาณิกบุตร, อาจารย์กมล กมลตระกูล และ รศ.ดร.ปณิธาน วัฒนายากร

เมื่อคณะกรรมการมูลนิธิคลองไทยได้นำข้อมูลแนวคลองโบราณ ซึ่งมี ๒ แนวคือ แนวที่ ๑ ซึ่งเริ่มต้นที่ จังหวัดนครศรีธรรมราช และ จังหวัดสงขลา มาออกที่ จังหวัดตรัง และ แนวที่ ๒ ซึ่งเริ่มต้นที่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี มาออกที่ อำเภอตะกั่วป่า บริเวณอ่าวด้านใต้ของ จังหวัดพังงา มาพิจารณาร่วมกับแนวคลองไทย (แนว KT) ที่เกิดจาก ผลการตรวจภูมิประเทศของมูลนิธิคลองไทยแล้ว เห็นความสอดคล้องเหมาะสมเพิ่มมากขึ้น จึงพิจารณากำหนด แนวคลองไทย สุราษฎร์ธานี – พังงา (แนว KT) ที่มูลนิธิคลองไทยจะศึกษาในรายละเอียดเพิ่มเติม โดยได้จัดตั้ง คณะทำงานพิจารณาแนวคลองไทย สุราษฎร์ธานี – พังงา เมื่อวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑ ขึ้นมาเพื่อดำเนินการ โดยมี นายประเสริฐ โพธิ์วิเชียร รองประธานกรรมการมูลนิธิ (๒) เป็นหัวหน้าคณะทำงาน ซึ่งประกอบด้วย นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญต่างๆ อีก ๘ ท่าน ร่วมเป็นคณะทำงาน ซึ่งได้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง และรายงานผล การทำงานให้คณะกรรมการมูลนิธิคลองไทยทราบเป็นประจำทุกเดือน โดยคณะกรรมการมูลนิธิคลองไทยได้ให้ ข้อคิดเห็นและข้อพิจารณาเพิ่มเติมประกอบเป็นระยะๆ เมื่อคณะกรรมการมูลนิธิ เห็นความชัดเจนเกี่ยวกับ แนวคลองไทยเพิ่มมากขึ้น จึงได้กำหนดให้มีการตรวจภูมิประเทศเพิ่มเติม ร่วมกับคณะทำงานตามแนวคลองไทย (แนว KT) เมื่อวันที่ ๒๕ - ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๕๑ และได้รับความร่วมมือจากกองทัพเรือ สนับสนุนการตรวจ ภูมิประเทศทางทะเลบริเวณช่องเกาะคอเขา ทำให้เห็นความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของแนวคลองไทย (แนว KT) เพิ่มมากขึ้น ทำให้สามารถสรุปในขั้นต้นได้ว่า แนวคลองที่มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ โดยเฉพาะ การมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ ซึ่งได้ขอจัดตั้งเป็นกลุ่มเครือข่ายอาสาเพื่อเป็นตัวแทนภาคประชาชน สนับสนุนการดำเนินงานของมูลนิธิคลองไทย ควรเริ่มต้นจากอ่าวไทย บริเวณ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ผ่านไปออก ทะเลอันดามัน บริเวณ จังหวัดพังงา โดยมีสรุปผลการศึกษาแนวคลองไทย (แนว KT) รายละเอียดตามเอกสาร ผลการศึกษาฯ ของมูลนิธิคลองไทย ฉบับนี้

การดำเนินงานต่อไปของมูลนิธิคลองไทย จะดำเนินการเผยแพร่ข้อมูล เพื่อให้ประชาชนได้ทราบ รวมทั้ง จัดให้มีการสำรวจทัศนคติ สำรวจข้อมูล และจัดเสวนาทางวิชาการเพิ่มเติม โดยเฉพาะในด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม จิตวิทยา รวมทั้งการสำรวจแนวคลองในด้านเทคนิควิศวกรรม ซึ่งจะทำให้ข้อมูลมีความสมบูรณ์เพิ่มมากขึ้น เพื่อสามารถนำมาจัดทำเอกสารเชิงวิจัยได้ต่อไป

มูลนิธิคลองไทย หวังเป็นอย่างยิ่งว่า เอกสารรายงานฉบับนี้จะเป็นประโยชน์แก่ภาคเอกชน ส่วนราชการ และหน่วยงานต่างๆ รวมถึงรัฐบาล ซึ่งหากรัฐบาลเห็นความเหมาะสมและความเป็นไปได้ อาจจะนำไปใช้เป็นส่วนหนึ่งของแผนการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจของชาติ ด้วยการดำเนินการขุดคลองเชื่อมอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน ตามแนวคลองไทย สุราษฎร์ธานี - พังงา (แนว KT) เพื่อสร้างงานให้กับคนในชาติ ต่อไป

พลเอก นิคมพร ภิฑย 408 ✓

(สมพร เต็มทองไชย)

ประธานกรรมการมูลนิธิคลองไทย

ข้อมูลประกอบแนວคลองไทย สุราษฎร์ธานี – พังงา (แนว KT) ของมูลนิธิคลองไทย

การดำเนินงานของมูลนิธิคลองไทย เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ คณะกรรมการมูลนิธิได้เห็นถึงความสำคัญ ในการพิจารณาแนວคลองเชื่อมอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน ที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้ ในสภาวะปัจจุบัน จึงได้ทำการรวบรวมผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลทางวิชาการ ที่ส่วนราชการ หน่วยงาน และภาคเอกชนต่างๆ ได้เคยทำการศึกษาวิเคราะห์ไว้ก่อน รวมทั้งผลจากการดำเนินงานของมูลนิธิ เช่น การสัมมนาทางวิชาการ การตรวจภูมิประเทศและสิ่งแวดล้อม การสำรวจทัศนคติ ข้อคิดเห็นของประชาชน องค์กร และส่วนราชการต่างๆ ในพื้นที่ ผลกระทบที่เกิดจากคลื่นยักษ์สึนามิ ฯลฯ เพื่อนำมาวิเคราะห์แนວคลอง ที่เหมาะสม และเมื่อได้นำข้อมูลแนວคลองโบราณมาพิจารณาร่วมกับแนວคลองขึ้นต้นที่เกิดจาก ผลการดำเนินงานของมูลนิธิ คณะกรรมการจึงได้พิจารณากำหนดแนວคลองไทย KT ที่จะทำการศึกษาเพิ่มเติม โดยได้จัดตั้งคณะทำงาน ซึ่งประกอบด้วยนักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญต่างๆ ร่วมกันเป็นคณะทำงานพิจารณา แนວคลองไทย สุราษฎร์ธานี – พังงา เพื่อดำเนินการศึกษา และได้มีการตรวจภูมิประเทศร่วมกับคณะกรรมการ มูลนิธิ ตามแนວคลองไทย KT เพื่อรวบรวมข้อมูลในพื้นที่เพิ่มเติม เมื่อเดือน พฤษภาคม ๒๕๕๑ และได้รับความร่วมมือจากกองทัพเรือ สนับสนุนการตรวจภูมิประเทศทางทะเล บริเวณช่องเกาะคอเขา รวมทั้งประชาชน ในพื้นที่ซึ่งได้ขอจัดตั้งกลุ่มเครือข่ายอาสาเพื่อเป็นตัวแทนภาคประชาชนสนับสนุนการดำเนินงานของมูลนิธิ คลองไทย โดยผลการปฏิบัติงานแล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๕๑ ทำให้สามารถสรุปในขั้นต้นว่า แนວคลอง ที่เหมาะสมและเป็นไปได้ โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมของประชาชน ควรเริ่มต้นจากอ่าวไทย บริเวณ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ผ่านไปออกทะเลอันดามันบริเวณ จังหวัดพังงา

ก. ข้อพิจารณาประกอบความเหมาะสมและเป็นไปได้ของแนວคลองไทย สุราษฎร์ธานี-พังงา เมื่อเปรียบเทียบกับแนວคลองอื่น ๆ ที่เคยศึกษาผ่านมา ในสภาวะปัจจุบัน สรุปที่สำคัญคือ

๑) ด้านความมั่นคง : นอกเหนือจากประโยชน์ที่จะได้รับจากการขุดคลองเชื่อมมหาสมุทร โดยทั่วไปแล้ว บริเวณแนວคลองไทย KT จะเกื้อกูลต่อความมั่นคงและการรักษาอธิปไตยของประเทศทางทะเล มากที่สุด (ข้อสังเกตของ พล.ร.อ.เกตุ สันติเวชกุล) เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ย่านกลาง มีที่ตั้งของกองเรือภาค ฐานทัพเรือในพื้นที่ และสามารถสนับสนุนเพิ่มเติมจากหน่วยต่าง ๆ ซึ่งมีที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงบริเวณแนວคลองไทย KT ได้อย่างรวดเร็ว

๒) ด้านการรักษาความมั่นคงภายใน (ชายฝั่งทะเล) และการป้องกันการทำผิดกฎหมายจากฝั่งทะเล จะสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็วกว่าแนວคลองอื่น ๆ รวมทั้งสามารถบูรณาการ ประสานการปฏิบัติร่วมกับหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการสนับสนุนจากกำลังทางภาคพื้นดิน และ ทางอากาศ เป็นไปได้อย่างรวดเร็ว

๓) หากนำเรื่อง Industrial Location มาปรับใช้กับจุดที่ตั้งของคลอง คลองก็ควรตั้งอยู่เหนือสุดของทางได้ เท่าที่จะพึงทำได้ เพื่อตัดลดค่าขนส่งทางบกที่แพง จากภาคกลาง และภาคอื่นภายในประเทศ ให้น้อยลง แต่ไม่ควรให้สูงมากจนอาจจะเกิดการถูกล้ำเขต แคนกับพม่า ซึ่งสอดคล้องกับแนวคลองไทย KT มากกว่าแนวอื่น ๆ

๔) ความร่วมมือของประชาชน และส่วนราชการต่าง ๆ ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่แนวคลอง KT มีทัศนคติและทำให้ความร่วมมือมากกว่าแนวอื่น ๆ ซึ่งได้รับทราบจากผลการตรวจภูมิประเทศทุกแนว โดยมูลนิธิคลองไทย

๕) ความหนาแน่นของประชากร ที่ได้รับผลกระทบอยู่ในเกณฑ์ต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับแนวอื่น ๆ ในปัจจุบัน บริเวณพื้นที่แนวคลอง KT ส่วนใหญ่สามารถปรับให้หลีกเลี่ยง ชุมชน โบราณสถาน สิ่งก่อสร้างได้

๖) ด้านการท่องเที่ยว ทะเลไทยและบริเวณชายฝั่งของแนวคลองไทย ซึ่งมีปากคลองอยู่ในพื้นที่ของจังหวัดสุราษฎร์ธานี และ จังหวัดพังงา มีเกาะแก่งและภูมิประเทศที่สวยงาม มีชื่อเสียงระดับโลก เช่น เกาะสมุย เกาะพะงัน ของ จังหวัดสุราษฎร์ธานี และหมู่เกาะลันตา เกาะยาว เกาะสุรินทร์ ของ จังหวัดพังงา ซึ่งหากขุดคลองตามแนวคลองไทย KT จะทำให้เกิดการเชื่อมโยง และพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยว ได้หลากหลายมากกว่าแนวอื่น ๆ

๗) ระยะทางเดินเรือโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับแนวอื่น ๆ ที่เคยศึกษามา สามารถย่นระยะทางจากอ่าวไทยไปทะเลอันดามัน ได้ประมาณ ๘๐๐ - ๑,๐๐๐ กิโลเมตร สรุประยะทางเดินเรือได้ดังนี้

๗.๑) ระยะทางอยู่ในลำดับที่ ๔ จาก ๑๑ แนว ของเส้นทางเดินเรือภูมิภาค (Regional Routes) คิดเป็นระยะทางประมาณ $๗๐๐+๑๖๐+๑,๕๘๐ = ๒,๘๔๐$ กิโลเมตร

๗.๒) ระยะทางอยู่ในลำดับที่ ๕ จาก ๑๑ แนว ของเส้นทางเดินเรือโลก (Global Maritime Routes) คิดเป็นระยะทางประมาณ $๘๐๐+๑๖๐+๑,๕๐๐ = ๒,๘๖๐$ กิโลเมตร

๘) ด้านเศรษฐกิจการลงทุน ซึ่งหากพิจารณาจากแนวความคิดในการขุดคลองไทย KT ที่เสนอให้ขุดคลอง เป็น ๓ ขั้นตอน จะทำให้การเตรียมการ การลงทุน และการจัดสรรงบประมาณมีความเป็นไปได้ และเหมาะสม ทั้งนี้ โดยกำหนดวัตถุประสงค์ในการขุด ทั้ง ๓ ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ ๑ เป็นการขุดคลองขนาดเล็ก เพื่อใช้ในการสัญจรไปมา การขนส่งสินค้า และการค้าขายระดับท้องถิ่น รวมทั้งเพื่อการศึกษาเพิ่มเติมผลกระทบต่าง ๆ ซึ่งคาดว่าจะยังคงจะมีปัญหาไม่มากนัก

ขั้นตอนที่ ๒ เป็นการขยายขนาดคลองเป็นระดับกลาง เพื่อใช้ประโยชน์ด้านการประมง การขนส่ง และการค้าขายสินค้าระดับภูมิภาค รวมทั้งการท่องเที่ยว และการเคลื่อนย้ายกำลังของกองทัพเรือ

ขั้นตอนที่ ๓ เป็นการขยายขนาดคลองเพิ่มขึ้น เพื่อให้สามารถใช้เป็นการขนส่งและการค้าขายสินค้าระดับโลก รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถในการท่องเที่ยว และการเคลื่อนย้ายกำลังเพื่อป้องกันอธิปไตย

ข. ข้อมูลสรุปลักษณะทั่วไปประกอบแนวคลองไทย

๑) ที่ตั้ง : แนวคลองไทย KT มีที่ตั้งบริเวณภาคใต้ตอนกลาง ในพื้นที่ของจังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดพังงา โดยมีจุดเริ่มต้นปากคลองทางด้านอ่าวไทยที่บริเวณบ้านปากกิว อำเภอท่าชนะ จังหวัด

สุราษฎร์ธานีมาตามทิศตะวันตกเฉียงใต้ ผ่านพื้นที่ด้านตะวันตกของ อำเภอวิภาวดี อำเภอคีรีรัฐนิคม และพาดผ่านพื้นที่ระหว่างเขื่อนรัชชประภากับอำเภอบ้านตาขุน บริเวณเขาพัง เข้าสู่พื้นที่อำเภอพนม แล้วเบนไปทางทิศตะวันตก เลียบแนวอุทยานแห่งชาติเขาสก ไปตามถนนหมายเลข ๔๐๑ เข้าสู่พื้นที่อำเภอตะกั่วป่า พาดผ่านบริเวณ บ้านคลองบางใหญ่ โดยมีปากคลองทางด้านทะเลอันดามันที่บริเวณช่องแคบระหว่าง เกาะคอเขา กับ เกาะพระทอง อำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา

๒) ขนาด คลองจะกว้างตั้งแต่ ๒๐๐ - ๔๐๐ เมตร กัดแนวมิให้คดโค้ง มีพื้นที่สองข้างคลองที่ต้องสงวนไว้อีกด้านละ ๔๐๐ เมตร เพื่อป้องกันการบุกรุก หรืออาจจะเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม ดังนั้นแนวคลองต้องกำหนดความกว้างของพื้นที่ กว้าง ๑,๐๐๐ เมตร และยาวตลอดแนว ๑๖๐ กิโลเมตร โดยประมาณ ความลึกของคลองกำหนดว่า ให้เรือที่กินน้ำลึก ๑๐ - ๑๑ เมตร และเผื่อความปลอดภัยอีก ๒-๓ เมตร รวมเป็น ๑๔ เมตร

๓) เขตการปกครองที่แนวคลองพาดผ่าน

๓.๑) จังหวัดสุราษฎร์ธานี : อ.ท่าชนะ, อ.ท่าฉาง, อ.วิภาวดี, อ.คีรีรัฐนิคม, อ.บ้านตาขุน

๓.๒) จังหวัดพังงา : อ.ตะกั่วป่า, อ.คุระบุรี

๔) พื้นที่พ่วงถึงที่แนวคลองพาดผ่าน คลองจะผ่าน ทางรถไฟ ๑ แห่ง ทางหลวงหมายเลข ๔๑ หนึ่งแห่ง ทางหลวงหมายเลข ๔ หนึ่งแห่ง ผ่านคลองสามแห่ง คือ คลองยวน, คลองพระแสง และคลองทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ คลองที่ผ่านเขตอุทยานเขาสก ที่เป็นร่องน้ำระหว่างภูเขาสูง ความยาวประมาณ ๑๑ กิโลเมตร

๕) ความเหมาะสมและเป็นไปได้ของแนวคลองไทย จะพิจารณาจากแนวความคิด ๕ ประการ ดังนี้

๕.๑) ผลกระทบในความมั่นคงด้านการเมือง ทั้งในและต่างประเทศ

๕.๒) ความสัมพันธ์อันดีต่อประชาชน และประเทศเพื่อนบ้าน

๕.๓) ความเจริญ และมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศ แบบพอเพียง

๕.๔) ผลกระทบในด้านสังคมจิตวิทยา ของประชากรในท้องถิ่น และการอพยพของประชาชนจากต่างถิ่น เมื่อมีคลองเกิดขึ้น

๕.๕) ความมั่นคงด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อมต้องเป็นคุณค่า และมีคุณภาพต่อชีวิตของประชาชนรวมทั้งได้ประโยชน์จากการมีคลอง

ก. ข้อมูลสรุปด้านธรณีวิทยาประกอบแนวคลองไทย สุราษฎร์ธานี - พังงา

๑) ธรณีวิทยาทั่วไป : แนวคลอง KT ตั้งอยู่บริเวณที่เรียกว่าแหลมไทยส่วนบน (Upper Peninsula) ลักษณะภูมิประเทศเป็นเทือกเขาสูงกลางพื้นที่ วางตัวในแนวเหนือ - ใต้โดยประมาณ ทั้งนี้ก็เนื่องจากสภาพธรณีวิทยาที่รองรับนั่นเอง พื้นที่บริเวณนี้ปกคลุมด้วยหิมะตะกอน หินอัคนี และตะกอนร่วน มีอายุตั้งแต่คาร์บอนิเฟอรัส (๓๐๐ ล้านปี) รายละเอียดมีดังนี้

๑.๑) หินยุคคาร์บอนิเฟอรัส - เพอร์เมียน (CPK) เห็นหินโคลนปนกรวด หินโคลน หินทราย และหินปูนเป็นเส้นส่ หิน CLK นี้จะแผ่กระจาย คลุมพื้นที่มากที่สุด

๑.๒) หินยุคเพอร์เมียน (P) เป็นหินปูนที่เป็นชั้น และชั้นหนามาก มักมี เชิร์ต (Chert) แทรกเป็นเส้นส่ บางแห่งพบพวกหินปูนเนื้อ โคลไลไมด์ หินพวกนี้จะพบอยู่บริเวณกลางพื้นที่ก่อนไปทางสุราษฎร์ธานี

ลักษณะทั่วไปเป็นเขาโดด หรือเทือกเขาเป็นผาสูง ซึ่งจะมีรากไม้ลึกลง เพราะว่ารากรองรับด้วยหินโคลน ปนกรวดพวก CPK นั้นเอง

๑.๓) หินยุคจูแรสซิก - ครีเตเชียส (JK) หินพวกนี้จะปรากฏทางตะวันออกเป็นไม่สูงมากนัก ประกอบด้วยหินทราย สลับกับหินโคลน และหินกรวดมน มักมีสีแดง

๑.๔) หินยุคเทอร์เชียรี (T) ปรากฏบริเวณเดียวคือ บริเวณอำเภอเคียนซา จังหวัดสุราษฎร์ธานี หินยุคนี้ประกอบด้วย หินกรวดมน หินทราย หินโคลน และหินปูน มีลักษณะกึ่งแข็งตัว มักพบฟอสซิลพวกหอยขม *Viviparus sp.* และมีชั้นถ่านหิน ทั้งหมดนี้จะถูกปิดทับด้วยตะกอนทราย ดิน ของตะกอนยุคควอเทอร์นารี

๑.๕) ตะกอนยุคควอเทอร์นารี (Qt) เป็นตะกอนร่วนพวก กรวด ทราย และตะกักลุ่มน้ำ มักมีระดับความสูงมากกว่า 5 เมตร จากระดับน้ำทะเล

๑.๖) ตะกอนยุคควอเทอร์นารี (Qa) เป็นตะกอนร่วนทราย ทรายแป้ง ดิน ตะกอนน้ำพา และตะกอนชายหาด

๑.๗) หินอัคนี เป็นหินแกรนิต (KTar) สีเทา มีทั้งเนื้อสม่ำเสมอ เม็ดหยาบปานกลางถึงหยาบ และเนื้อดอก ประกอบด้วยแร่ควอร์ตซ เฟลด์สปาร์ ไมกา ฮอร์นเบลนด์ และทัวร์มาลีน หินแกรนิตเหล่านี้เกิดในยุค ครีเตเชียส (ประมาณ ๑๓ - ๑๔ ล้านปี) และเป็นตัวการสำคัญในการทำให้เกิดแร่ดีบุก ในบริเวณตะกั่วป่า และอำเภอกะปง ส่วนหินแกรนิตที่ปรากฏทางด้านตะวันออก ของพื้นที่ไม่พบแร่ดีบุก

๒) ธรณีวิทยาโครงสร้าง : หินตะกอน CPK และหินตะกอน P จะมีคดโค้งงอ เป็นรูปประทุนคว่ำ และประทุนหงาย โดยมีแกนกลางของการคดโค้ง อยู่ในทิศทางเหนือ-ใต้ นอกจากนั้นจะมีรอยเลื่อน (Fault) ไปราณ ๓ ทิศทาง คือ ตะวันออกเฉียงเหนือ - ตะวันตกเฉียงใต้, ตะวันตกเฉียงเหนือ - ตะวันออกเฉียงใต้ และ แนวตะวันออก - ตะวันตก แนวรอยเลื่อน ตะวันออกเฉียงเหนือ - ตะวันตกเฉียงใต้ (NE - SW) เป็นแนว ที่ส่งผลต่อสภาพภูมิประเทศมาก เป็นแนวรอยเลื่อนที่มีชื่อเรียกว่า รอยเลื่อนคลองมะรุ่ย (Khlong Marui Fault) การเคลื่อนตัวของรอยเลื่อนนี้ ทำให้หินแกรนิตบริเวณเขาพนมแปรสภาพเป็นหินไนส์ จากหลักฐานการวัดอายุ ทางไอโซโทปรอยเลื่อนคลองมะรุ่ย จะมีอายุประมาณ ๔๕ - ๕๐ ล้านปี

๓) ธรณีวิทยาตามแนวคลอง KT

แนวคลอง KT เริ่มจากช่องแคบระหว่างเกาะคอเขา กับเกาะพระทองด้านทะเลอันดามัน แนวคลองช่วงแรกเป็นคลองขุดอยู่ในทะเลเป็นระยะทางประมาณ ๒๓ กิโลเมตร และจะขึ้นบกบริเวณบ้านคลอง บางใหญ่ (A) อำเภอตะกั่วป่า ผ่านคลองบางใหญ่ ปลายคลองสก (B) คลองสก (C) บ้านบางทอง (D) บ้านพานเต่า (E) บางบงหัวกวาง (F) บ้านสองพี่น้อง (G) ผ่านอำเภอพนม ออกอ่าวไทยบริเวณบ้านปากกิว อำเภอไชยา รวมระยะทางทั้งหมดประมาณ ๑๖๕ กิโลเมตร (ในทะเล ๒๓) กิโลเมตร บนแผ่นดิน ๑๔๒ กิโลเมตร

จากบ้านคลองบางใหญ่ (A) ผ่านปลายคลองสก (B) จนถึงคลองสก (C) ระยะทางประมาณ ๑๕ กิโลเมตร แนวคลองผ่านที่ราบ ซึ่งเป็นตะกอนกรวดทรายประมาณ ๒ กิโลเมตร หลังจากนั้น จะต้องขุด คลองผ่านหินโคลนปนกรวด สลับหินทราย โดยมีความสูงตั้งแต่ ๘๐ เมตรขึ้นไป จนถึง ๕๐๐ เมตร โดยมีความสูง เฉลี่ยประมาณ ๒๕๐ เมตร จากระดับน้ำทะเล (ดูรายละเอียดภาพตัดขวาง A - B - C)

จากคลองสก (C) ไปยังบ้านบางทอง (D) เป็นระยะทางประมาณ ๘ กิโลเมตร จะเป็นตะกอน ร่วนเชิงเขา ซึ่งปิดทับอยู่บนหินโคลนปนกรวดสลับหินทราย ระดับความสูงเฉลี่ยของพื้นที่บริเวณนี้ประมาณ ๘๐ เมตร จากระดับน้ำทะเล

จากบ้านบางทอง (D) ไปยังบ้านสะพานเต่า (E) ระยะทางประมาณ ๑๐ กิโลเมตร แนวคลอง จะผ่านตะกอนกรวดทรายที่มีระดับความสูงอยู่ในช่วง ๕๐ - ๘๐ เมตร จากระดับน้ำทะเล แต่มีเขาหินโคลนปนกรวด สลับหินทรายที่มีความสูงระดับ ๘๐ เมตร ที่จะต้องตัดผ่านเป็นระยะทาง ๑.๕ กิโลเมตร (ดูผ่านตัดข้าง D-D)

แนวคลองจากบ้านสะพานเต่า (E) ผ่านบ้านบงหัวกวาง (F) ถึงบ้านสองพี่น้อง (G) ระยะทาง ประมาณ ๑๐ กิโลเมตร ช่วงนี้มีความสูงเฉลี่ย ๑๐๐ เมตร ปกคลุมด้วยตะกอนกรวดทราย โดยช่วงนี้จะต้องตัดผ่าน เขาหินปูนสองลูก ลูกที่หนึ่งมีความสูง ๒๘๐ เมตร ระยะทางประมาณ ๕๐๐ เมตร และลูกที่สอง มีความสูง ๒๐๐ เมตร เป็นระยะทางประมาณ ๕๐๐ เมตร (ดูภาพตัดขวาง E-F-G) หินปูนที่ระเบิดในช่วงนี้ น่าจะใช้เป็นวัสดุ ในการสร้างคลองได้เป็นอย่างดี

หลังจากบ้านสองพี่น้อง (G) แนวคลองจะขุดผ่านที่ราบที่มีความสูงประมาณ ๓๐-๕๐ เมตร ในบริเวณอำเภอพนม และความสูง ๑๐ - ๑๕ เมตร บริเวณบ้านปากกิว พื้นที่ทั้งหมดจะเป็นตะกอน กรวด ทราย ดิน เป็นระยะทางทั้งหมดประมาณ ๑๐๐ กิโลเมตร การขุดคลองในช่วงนี้จะขุดง่ายที่สุดแต่อาจจะมีปัญหา ด้านมวลชน เพราะอาจจะต้องตัดผ่านบ้านคน

ข้อมูลทางธรณีวิทยา พบว่าในช่วงเวลา ๖,๐๐๐ ปี ก่อนหน้านั้น น้ำทะเลเคยรุกเข้ามาในแผ่นดิน ของประเทศไทย โดยรุกล้ำเข้าไปจนถึงอยุธยา มีข้อมูลที่ยืนยันทั้งธรณีวิทยา และโบราณคดี พื้นที่บริเวณ ปากคลอง KT ก็มีปรากฏการณ์นี้เช่นกัน

บริเวณอำเภอไชยำนันพบหลักฐานจากการขุดสำรวจตะกอนควอเตอร์นารี ว่าเคยอยู่ในทะเล ในช่วงเวลา ๖,๐๐๐ ปีก่อนนี้ ในเวลานั้นน้ำทะเลรุกเข้าไปในแผ่นดินเป็นระยะทางถึง ๑๐ กิโลเมตร (ข้อมูลจาก กรมทรัพยากรธรณีวิทยา ๒๕๔๕ นอกจากจะแสดงให้เห็นถึงแนวทะเล โบราณแล้วยังแสดงให้เห็นถึงพื้นที่ ที่ถูกแปรสภาพ อาทิ การเลี้ยงกุ้ง อีกด้วย)

สำหรับปากคลองด้านเกาะคอเขา นั้น ข้อมูลไม่ค่อยชัดเจนนัก อาจเนื่องจากสภาพภูมิประเทศ ที่เป็นเกาะ ยากแก่การเดินทาง อย่างไรก็ตาม กรมทรัพยากรธรณีวิทยา (๒๕๔๕) ก็ได้แสดงให้เห็นถึงแนว ของหาดทรายเดิม และแนวที่ราบใต้ระดับน้ำลง ชัดเจน

๔) ธรณีวิทยาบริเวณปากคลอง

ธรณีวิทยาบริเวณปากคลองทั้งสองฝั่งนั้นพิจารณาในรัศมี ๓๐ กิโลเมตร เพื่อเป็นแนวทาง ในการพัฒนาพื้นที่

๔.๑) เกาะคอเขา พื้นที่บริเวณปากคลองในรัศมี ๓๐ กิโลเมตร จะครอบคลุมพื้นที่บางส่วน ของอำเภอกระบุรี และอำเภอตะกั่วป่า จากสภาพธรณีวิทยา พื้นที่ราบจะเป็นตะกอนทราย ทรายแป้ง และดิน (Qa) โดยพื้นที่ที่เป็นภูเขาส่วนมากจะเป็นหินตะกอน CPK โดยมีหินแกรนิต (KTgr) ปรากฏเป็นหย่อมๆ ในส่วน ของแผ่นดิน หินแกรนิตจะเป็นหินที่มีประโยชน์อย่างมาก ในการก่อสร้างทั้งฐานราก และ คอนกรีตหินแกรนิต ในเขตอำเภอตะกั่วป่า อาจจะเหมาะสมที่จะระเบิดมาเป็นหินก่อสร้างมากกว่าหินแกรนิต ที่อยู่ในเขตอำเภอกระบุรี

เนื่องจากอำเภอตะกั่วป่าเคยเป็นพื้นที่ ที่ผ่านการทำเหมืองแร่ดีบุกมาช้านาน นอกจากนั้นทรายในคลองตะกั่วป่า และคลองปะกงซึ่งเป็นผลจากการทำเหมืองแร่ในอดีต ก็น่าจะใช้เป็นวัสดุก่อสร้างได้ เป็นอย่างดี

๔.๒) บริเวณบ้านปากกั่ว พื้นที่รอบรัศมี ๓๐ กิโลเมตร จะครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของอำเภอท่าชนะ และ อำเภอไชยา สภาพธรณีวิทยาของพื้นที่ ส่วนใหญ่ปกคลุมด้วยตะกอนทรายแป้ง (Qa) ซึ่งเป็นที่ราบต่ำ และตะกอนกรวดทราย (Qb) ซึ่งเป็นที่ราบสูงกว่า Qa ไปทางทิศตะวันตก สำหรับหินแข็ง ได้แก่ หินตะกอน JK ซึ่งวางตัวในทิศทางเหนือ - ใต้ ซึ่งแนวคลองจะขุดผ่าน และมีหินปูน (P) อยู่ในอำเภอท่าชนะ หินปูนเหล่านี้ น่าจะเป็นวัสดุสำหรับการก่อสร้างได้เป็นอย่างดี ซึ่งปัจจุบันก็เป็นแหล่งระเบิด และย่อยหินอยู่แล้ว หากต้องการหินแกรนิตสำหรับฐานราก หรือทำเรือ ก็สามารถระเบิดจากเขาหินแกรนิต ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันตก ประมาณ ๔๐ กิโลเมตร ได้ทั้งนี้พื้นที่อำเภอไชยา น่าจะพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เนื่องจากมีโบราณสถาน และแหล่งน้ำพุร้อน

๕) ข้อคิดเห็น

๕.๑) แนวคลองที่จะขุด หากใช้ตามแนวคลองโบราณ คือ คลองตะกั่วป่า เข้า คลองสก และ คลองพุมดวง จะขุดได้ง่ายที่สุดเพราะเป็นที่ราบเกือบทั้งหมด มีความสูงเฉลี่ย ๒๐ - ๔๐ เมตร จากระดับน้ำทะเล จะมีพื้นที่ตัดเขาซึ่งเป็นหินตะกอน CPK ที่ระดับความสูง เฉลี่ยประมาณ ๒๕๐ เมตร จากระดับน้ำทะเลเป็นระยะทางเพียง ๑๐ กิโลเมตร เท่านั้น แต่แนวนี้อาจจะเป็นแนวคลองที่มีความคดโค้งมาก ไม่เหมาะกับการเดินเรือขนาดใหญ่

๕.๒) แนวคลองที่แสดง (KT) เป็นแนวคลองโดยประมาณที่เลือก โดยยึดตามพื้นที่ราบที่มีระดับต่ำสุด

ง. ประโยชน์ที่ประชาชนและประเทศชาติจะได้รับจากคลองไทย

หากประเทศไทยทำการขุดคลองไทยแล้ว จะเกิดประโยชน์มากมาย ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

๑) คลองไทยจะเป็นเส้นทางเศรษฐกิจใหม่ของโลก และจะมีส่วนสำคัญต่อระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ทางด้านเศรษฐกิจ และด้านสิ่งแวดล้อมของโลก คลองไทยจะเป็นสัญลักษณ์ของประเทศไทยไปตลอดกาล โดยเฉพาะทางด้านการท่องเที่ยวจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงามที่สุดแห่งหนึ่งของโลกที่มนุษย์ร่วมกันสร้าง ที่จะเป็นแหล่งดึงดูดของนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก จะสร้างรายได้เข้าประเทศไทยได้มากมาย

๒) คลองไทยจะสามารถแก้ปัญหา ๓ จังหวัดภาคใต้ ได้อย่างละมุนละม่อม และสันติวิธีได้อย่างถาวร เพราะคลองไทยจะสร้างงาน สร้างรายได้ สร้างความเจริญไปทั่วทั้งภาคใต้ ประชาชนคนไทยทั่วประเทศ ไม่น้อยกว่า ๓-๔ ล้านคน จะหลั่งไหลเข้ามาอยู่ และทำมาหากิน รวมถึงการเริ่มต้นสร้างธุรกิจของคนไทยรุ่นใหม่ รุ่นลูกรุ่นหลานของไทยในอนาคต ซึ่งประชาชนคนไทยเหล่านี้จะเป็นกองทัพประชาชนที่ทรงพลังเป็นเสมือนยิ่งกว่ากองทัพ พลั้ที่เข้มแข็งมหาศาลนี้ จะปกป้องคุ้มครองแผ่นดินไทยได้เป็นอย่างดี โดยจะ ไม่มีอำนาจมืดหรืออิทธิพลใดๆ ที่จะมายับยั้งได้

๓) คลองไทยจะเป็นเสมือนสายธารขนาดใหญ่ที่เชื่อม ๒ ฝั่งทะเลไทย เป็นเส้นทางเศรษฐกิจ ก่อให้เกิดการหมุนเวียนของเงินตราจากต่างประเทศทั่วโลกไหลเข้าสู่ประเทศไทย ได้ทั้งทางตรงและทางอ้อมได้ โดยไม่มีวันหยุด สร้างงาน สร้างรายได้ เป็นแหล่งท่องเที่ยว แหล่งธุรกิจ แหล่งอุตสาหกรรม จะมีคลังสินค้า เป็นศูนย์กลางกระจายการขนส่ง และมีคลังเก็บรักษาสินค้าจากประเทศทั่วโลกพร้อมขนส่งทางทะเล เป็นศูนย์กลางธนาคารธุรกิจการค้าของการเดินเรือระหว่างประเทศ ตลอดจนเป็นศูนย์รวมภาคอุตสาหกรรมและ ภาคเกษตรกรรมผลิตอาหารสำเร็จรูปของไทยเพื่อการส่งออกเป็นศูนย์จำหน่ายให้บริการอาหาร น้ำดื่ม น้ำใช้ ให้กับเรือต่างๆ ซึ่งจะสร้างรายได้ให้กับประเทศได้อย่างมหาศาล

๔) ด้านความมั่นคงของประเทศ คลองไทยจะเสริมสมรรถภาพ ทางด้านการขนส่งทางทะเล ทางด้านอ่าวไทยหากมีการถูกปิดกั้นด้วยเหตุผลใดๆก็ตาม คลองไทยจะเป็นเส้นทางขนส่งที่สำคัญทั้งในยามปกติ และยามสงครามของประเทศ ยามปกติกองทัพเรือสามารถนำกองกำลังเข้าออกเพื่อการซ้อมรบ ลาดตระเวน ตรวจตรา ป้องกันการเข้ามาของสิ่งผิดกฎหมาย ตามรอยต่อของเขตน่านน้ำระหว่างประเทศและการเคลื่อนย้ายกำลังของกองทัพเรือไปมาทั้งสองฝั่งทะเลไทย จะไม่สร้างความรู้สึกหวาดระแวงกับประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้มีความอิสระลดระยะเวลาเดินทาง และประหยัดงบประมาณ

๕) ทางด้านการประมงจะขยายโอกาสให้เรือประมงไทย ทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย ซึ่งมีอยู่ กว่า ๓๕,๐๐๐ ลำ สามารถไปมาทั้งสองฝั่งได้สะดวกรวดเร็ว ทำให้เรือประมงจำนวนดังกล่าวสามารถเข้ามาใช้ ทรัพยากรทางทะเลของทั้งสองฝั่งทะเลที่มีสัตว์น้ำอุดมสมบูรณ์ได้โดยเฉพาะฝั่งทะเลอันดามันของไทย ซึ่งมี อาณาเขตตั้งแต่แนวเขตน่านน้ำสากลของประเทศไปจนถึงแนวเขตน่านน้ำสากลของประเทศอินเดีย ได้อย่างเต็มที่ อีกทั้งช่วยลดการใช้ยาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องใช้ไปมาทั้งสองฝั่งทะเลไทย จากเดิมที่ต้องใช้ปริมาณ มากให้ลดน้อยลง จึงเป็นผลให้เรือประมงไทยสามารถประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย ซึ่งคาดการณ์ว่าในขณะนี้ จะช่วยประหยัดค่าใช้จ่าย และเพิ่มผลผลิตรวมกันประมาณ ไม่น้อยกว่า ๕๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี

๖) คลองไทยจะลดพื้นที่ยากจน เนื่องจากแนวคลองไทยจะตัดผ่านบริเวณทุรกันดารของภาคใต้ จึงทำให้พื้นที่หลายจังหวัดที่แนวคลองไทยผ่านจะได้ประโยชน์จากความเจริญและความอุดมสมบูรณ์ทางทะเล ประชาชน ที่อยู่ทั้งสองฝั่งคลองจะได้รับประโยชน์อย่างทั่วถึง นอกจากนี้คลองไทยยังจะช่วยป้องกันน้ำท่วม จากพายุฝนที่ตกอย่างหนักให้ลงทะเลได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งเกิดขึ้นบ่อยๆ กับ ๑๔ จังหวัดภาคใต้ เป็นอย่างดี

๗) คลองไทยจะเพิ่มบทบาทให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์ ให้มีอำนาจต่อรองถ่วงดุลอำนาจ ทางเศรษฐกิจทางการเมืองและทางทหาร ระหว่างประเทศมหาอำนาจของโลก เช่น ระหว่าง ประเทศจีน กับประเทศสหรัฐอเมริกา (ข้อสังเกตปัจจุบันประเทศไต้หวัน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศสิงคโปร์ ได้รับ ประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากประเทศสหรัฐอเมริกา) เพราะศักยภาพของคลองไทยจะเป็นคลองเดินเรือหลัก ที่สำคัญของโลกทันที จะมีเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เรือท่องเที่ยวจากที่ต่างๆ ทั่วโลกมาใช้คลองไทย เพราะนอกจากจะเป็นการประหยัดเวลาประหยัดเชื้อเพลิงและยังจะมีความปลอดภัยมากกว่าเส้นทางปัจจุบัน ที่มีปัญหาโจรสลัดปล้นเป็นประจำบริเวณแถวช่องแคบมะละกา ศักยภาพของคลองไทยจะสามารถให้เรือผ่านได้ มากกว่าคลองหลักๆ ของโลกในปัจจุบัน รูปแบบของคลองไทยจะเป็นแบบคลองให้มีความปลอดภัยสูง จากอุบัติเหตุ สามารถรองรับให้เรือผ่านได้ ๓๐๐ - ๓๕๐ ลำต่อวัน (คลองปานามา ๓๘ ลำต่อวัน คลองสุเอซ

๘๑ ลำดับวัน) คลองไทยจะรองรับเรือขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นที่ต้องการของบริษัทเดินเรือทั่วไป โดยเฉพาะกรณี หากเรือรบหรือเรือประเภทยุทโธปกรณ์ ก็ตาม ที่นำไปสู่ความขัดแย้งระหว่างประเทศผ่านคลองไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากประเทศไทย

๘) ประเทศไทยจะผลิตน้ำมันได้ต้นทุนถูกกว่าประเทศสิงคโปร์ คลองไทยจะเพิ่มความสามารถให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโรงกลั่นผลิตน้ำมันที่ต้นทุนต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ในย่านเอเชียได้ เพราะระยะทางการขนส่งน้ำมันใกล้กว่าและขนาดของเรือน้ำมันที่มีขนาดใหญ่ ไม่ต้องอ้อมไปผ่านถึงประเทศสิงคโปร์อีกต่อไป ทำให้ลดค่าใช้จ่ายมาก เรือที่ผ่านคลองไทยจะเป็นลูกค้ารายใหญ่ที่สำคัญ มาใช้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้มีปริมาณการขายน้ำมันได้มากมาย มากพอที่ประเทศไทยจะเป็นผู้กำหนดราคาขายน้ำมันเองได้ และปัญหาน้ำมันเถื่อนก็จะหมดไป ปัจจุบัน สิงคโปร์ขายน้ำมันให้กับเรือที่มาใช้บริการ ๕๖,๗๐๐ ตัน ต่อวัน สิงคโปร์ ขาย ๑ เดือน มากกว่าไทยขาย ๑ ปี

๙) คลองไทยจะช่วยประหยัดค่าขนส่งสินค้าทางเรือ โดยเฉพาะทางทะเล (Logistics) ทั้งหมดของประเทศไทยทั้งขาเข้าและขาออกเช่น ประเทศไทยใช้น้ำมันดิบกว่า ๘๐๐,๐๐๐ บาเลนต่อวัน ซึ่งส่วนใหญ่จะนำเข้ามาจากประเทศในตะวันออกกลางโดยทางเรือมายังโรงกลั่นในประเทศ เรือขนส่งน้ำมันแต่ละลำจะเสียเวลาไปอ้อมที่ประเทศสิงคโปร์กว่าจะมาถึงโรงกลั่นน้ำมันที่ประเทศไทย ๕ วัน กลับอีก ๕ วัน รวมเสียเวลา ๑๐ วัน หากมีคลองไทย จะเสียเวลา ประมาณ ๒ วันเท่านั้น หากคำนวณค่าใช้จ่ายตลอดทั้งปีประเทศไทยต้องเสียค่าใช้จ่ายในส่วนนี้มากกว่า แสนล้านบาทต่อปี เพียงเฉพาะการขนส่งน้ำมันอย่างเดียว เป็นต้น หากพิจารณาถึงการขนส่งสินค้าส่งออกหรือเข้าของสินค้าอื่นๆ ทางเรือของไทย ไม่ว่าจะเป็นสินค้าทางภาคอุตสาหกรรมหรือสินค้าทางภาคเกษตรกรรมคิดเป็นเงินที่ยังจะประหยัดได้อีกมากกว่าแสนล้านบาทต่อปี ระบบการขนส่ง (Logistics) ของประเทศไทยโดยรวมสูงถึง ๒๕ % - ๓๐% ของ (GDP) หรือประมาณ ๑,๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ถึง ๑,๘๐๐,๐๐๐ บาท ต่อปี เฉพาะคลองไทยจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ได้ ไม่น้อยกว่าปีละ ๒๐๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี

๙๐) คลองไทยจะทำให้ประเทศไทยมีบทบาทที่สำคัญ ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ที่อยู่สองฝั่งทะเลไทย มหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกจะได้รับผลประโยชน์ในด้านการประหยัดค่าใช้จ่าย ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลได้เป็นอย่างมาก เช่น เรือจากประเทศอินเดียจะส่งสินค้าไปยังประเทศจีนหรือประเทศญี่ปุ่น จะย่นระยะเวลาได้ ๕ วัน ในแต่ละเที่ยวคิดเป็นเงินประหยัดหลายสิบล้านบาทต่อเที่ยว ดังนั้น ประเทศต่างๆ ประเทศศรีลังกา ประเทศบังกลาเทศ ประเทศพม่า ประเทศลาว ประเทศกัมพูชา ประเทศเวียดนาม ประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลี ประเทศฟิลิปปินส์ หรือแม้แต่ประเทศมาเลเซียด้วย ที่จะได้รับประโยชน์จากเส้นทางคลองไทย ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยมีบทบาทต่อการต่อรองทางการทูต กับประเทศมาเลเซียสูงขึ้น เพราะคลองไทยจะช่วยย่นระยะทางและเวลาในการเดินเรือของประเทศมาเลเซียที่จะใช้เรือผ่านคลองไทย เข้าออก ทางตอนเหนือของประเทศมาเลเซีย (ประเทศมาเลเซียขออนุญาตไทยเปิดชายแดน เพื่อขนส่งสินค้าผ่านทางบก หากมีคลองไทยแล้วเราจะไม่ให้ผ่านทางบกได้)

๙๑) คลองไทยจะช่วยลดปัญหาเรือนกระเจก ร่นระยะทางการเดินเรือ ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงและลดปัญหาค่ามลภาวะทางอากาศของโลกในแต่ละปีได้มากมายมหาศาล ซึ่งเป็นที่มาของการเกิดภาวะเรือนกระจก

บนชั้นบรรยากาศที่เป็นต้นเหตุของภัยพิบัติทางธรรมชาติที่นับวันจะทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นทุกวัน ซึ่งมีผลถึงประเทศไทย ปัจจุบันประเทศสหรัฐอเมริกายังไม่ยอมรับเซ็นสัญญาโตเกียวที่ว่าด้วยการลดปัญหา The Green House Effect ดังนั้น หากคลองไทยได้เกิดขึ้น คลองไทยจะมีบทบาทมากในการแก้ปัญหา

๑๒) เศรษฐกิจไทยยุคไร้พรมแดน คลองไทยจะเป็นแหล่งรายได้หลักของประเทศจากศักยภาพของคลองไทยจะสามารถใช้เป็นแผนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจของประเทศไทยได้ โดยที่จะไม่มีประเทศใดๆ ที่จะสามารถมาแข่งขันได้เลย เพราะตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่พิเศษสุดนี้ มีที่ประเทศไทยแห่งเดียว คลองไทยจะเป็นชุมพรพยากรธรรมชาติที่ไม่มีวันหมด จะเป็นช่องทางสามารถสร้างให้เศรษฐกิจไทยเข้มแข็ง และมั่นคงได้ยาวนาน การแข่งขันทางการค้าบนเวทีการค้าเสรีโลก (WTO) จากประเทศสมาชิก ๑๔๗ ประเทศ ต่างก็ใช้กลยุทธ์ทางการค้ากันเต็มที่ อนาคตการค้าขายระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นสินค้าประเภทอุตสาหกรรมหรือสินค้าเกษตรหรือแม้แต่ธุรกิจให้บริการ แนวโน้มมีการแข่งขันกันรุนแรงยิ่งขึ้นทุกวัน เราและท่านต่างทราบกันดีว่า การส่งออกสำหรับสินค้า ภาคเกษตรของประเทศไทยทั้งหมดรายได้ยังน้อยกว่ารายได้จากการท่องเที่ยวเสียอีก แต่ถึงอย่างไร การเกษตรก็จะต้องมีความสำคัญอยู่ เพราะประเทศไทย จะต้องมียาอาหารที่สมบูรณ์พอเพียงแต่การขาดหวังจะให้สินค้าจากทางภาคเกษตรเป็นรชนำทางเศรษฐกิจ ที่จะนำพาไปสู่ความมั่งคั่งของประเทศแทบจะมองไม่เห็นความสว่างเลย ข้อมูลของธนาคารแห่งชาติ แสดงถึงรายได้ทางภาคเกษตรทั้งหมดของประเทศไทย ประมาณ ๘-๑๐ เปอร์เซนต์ ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศเท่านั้น หรือประมาณ ๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาท แต่ใช้ประชากรผลิตประมาณครึ่งประเทศ รายได้ ยังน้อยกว่ารายได้จากภาคการท่องเที่ยว ซึ่งได้ถึงประมาณ ๗๐๐,๐๐๐ ล้านบาท หรือแม้แต่สินค้าภาคอุตสาหกรรมก็ตาม มีสินค้าอุตสาหกรรมหลายอย่างของประเทศไทยที่ส่งออก รายได้ที่แท้จริงที่ได้ ก็เป็นเพียงค่าแรงงานในฐานะผู้รับจ้างผลิต หรือ ไม่ก็เป็นผู้รับประกอบชิ้นส่วนเป็นหลักเสียส่วนมาก ตัวเลขจำนวนเงินมูลค่าของสินค้าภาคอุตสาหกรรมที่ส่งออกดูเหมือนจะสูงมาก แต่รายได้ที่แท้จริงที่ไทยได้รับ คือ ค่าแรงงานประมาณ ๒๕-๓๐ เปอร์เซนต์ ของมูลค่าที่ส่งออกเท่านั้น

เมื่อประมาณ ๒๐ กว่าปี ที่ผ่านมาของประเทศเพื่อนบ้านของเราหลายประเทศ เช่น ประเทศจีน ประเทศอินเดีย ประเทศเกาหลีใต้ เคยเป็นลูกค้ารายใหญ่ของไทย แต่ตอนนี้กำลังจะกลายมาเป็นพ่อค้ารายใหญ่ของไทยต่อไป อาจจะเป็นประเทศเวียดนาม ประเทศเขมร ประเทศลาว หรือประเทศพม่า เพราะประเทศดังกล่าวยังมีต้นทุนด้านแรงงานต่ำ และทรัพยากรทางธรรมชาติยังมีอยู่มาก ซึ่งตอนนี้มีประเทศบางประเทศที่ร่ำรวย แต่ไม่มีทรัพยากรในประเทศมากนักได้ไปลงทุนผลิตสินค้าทางการเกษตรใน ๔ ประเทศดังกล่าว ในอนาคตข้างหน้า อาจจะมาผลิตสินค้าด้านเกษตร(GMO) ขยายแข่งกับประเทศไทยต่อไปก็ได้ แต่สำหรับประเทศมาเลเซียตอนนี้ ความเจริญแข่งประเทศไทยไปนานแล้ว ดังนั้น โครงการคลองไทยจึงเป็นความหวังและโอกาสของประเทศที่จะใช้เป็นรชนำสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและทางการเมืองของไทยได้ เป็นบุญของแผ่นดินไทยจริงๆ ที่มีทำเลที่พิเศษเป็นทรัพยากรที่ใช้ไม่มีวันหมด

ผลประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากคลองไทย เพื่อให้มองเห็นภาพได้ชัดเจน เป็นรูปธรรม สามารถแบ่งผลประโยชน์ที่จะได้รับเป็น ๒ ส่วน คือ ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นภายในประเทศกรณีไม่มีเรือต่างประเทศ มาผ่าน และผลประโยชน์ที่เกิดจากการให้เรือต่างประเทศทั่วโลกผ่าน โดยสรุปคือ

๑) สร้างความมั่นคงให้กับประเทศไทยเพิ่มขึ้นในทางด้านการทหาร โดยเพิ่มบทบาทและ สมุทธานุภาพ ให้กับกองทัพเรือมากยิ่งขึ้น ทั้งในยามปกติและในยามสงคราม โดยเฉพาะการเคลื่อนย้ายกองกำลังเรือรบ ไปมาระหว่าง ทั้งสองฝั่งทะเลของประเทศ จะกระทำได้อย่างสะดวกรวดเร็ว มีความปลอดภัย และมีความอิสระ จากที่เรือไทยไม่ต้องผ่านน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้าน เมื่อในยามสงครามถึงแม้ว่าหากอ่าวไทย จะต้องถูกปิด ไม่ว่ากรณีใดๆ ก็ตาม จะยังมีคลองไทยเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้ายุทธปัจจัย ให้เรือต่างๆ ของไทยในฝั่งอ่าวไทย เข้าออกได้สะดวกตลอดเวลา ไม่ต้องรอลงความยินยอมแล่นเรือผ่านน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้านอีกต่อไป

๒) คลองไทย จะสามารถพัฒนาให้พื้นที่สองฝั่งคลองไทยเป็นเมืองเศรษฐกิจ เมืองอุตสาหกรรม เป็นแหล่งผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก ทำให้ได้เปรียบในเรื่องต่างๆ ในด้านต้นทุน จะทำให้เกิดการสร้างงาน ๓-๔ ล้านงาน ในพื้นที่ทั่วทั้งภาคได้ เป็นการสร้างความเจริญได้อย่างยั่งยืน

๓) โรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทยจะสามารถกลั่นน้ำมันได้ในราคาที่ต่ำ เพราะเรือขนส่งน้ำมันดิบ ส่วนมาก จะนำมาจากทางกลุ่มประเทศตะวันออกกลางมาส่งยังโรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทย โดยเรือแต่ละลำ ประหยัดเวลาเดินทางแต่ละเที่ยว ๔-๕ วันต่อเที่ยว ซึ่งจะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งน้ำมัน ลงได้มาก จะเป็นผลทำให้ราคาน้ำมันในประเทศถูกลง ปัญหาน้ำมันเถื่อนก็จะลดน้อยลง ทำให้เกิดผลประโยชน์ คิดเป็นเงินจำนวนมาก

๔) ทำเรือแหลมฉบัง จะมีเรือขนส่งสินค้าจากต่างประเทศจำนวนมาก มาใช้บริการมากขึ้น เนื่องจากค่าใช้จ่ายและค่าบริการต่างๆ ในประเทศไทย จะประหยัดกว่าของประเทศสิงคโปร์ และที่สำคัญ เรือไม่ต้อง แล่นอ้อมผ่านช่องแคบมะละกา จะปลอดภัยจากความเสี่ยงถูกโจรสลัดปล้น จากข้อมูลมีการปล้นเกือบทุกวัน และจะย่นระยะทาง ลดเวลาเดินเรือของแต่ละเที่ยว คิดเป็นค่าใช้จ่ายเป็นเงินหลายล้านบาทต่อเที่ยว ซึ่งจะเพิ่ม บทบาทให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์รวมการขนส่งทางเรือในอนาคต แทนที่จะต้องไปที่ประเทศสิงคโปร์ และเรือทุกลำที่มาใช้บริการก็จะเป็นลูกค้าซื้อน้ำมัน อาหาร น้ำ และสินค้าต่างๆ อีกมาก ซึ่งเป็นแหล่งสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับประเทศ คิดเป็นผลประโยชน์หลายแสนล้านบาทต่อปี

๕) คลองไทยช่วยประหยัดการทำประมงทางทะเลน้ำลึก โดยเฉพาะเรือประมงทั้งสองฝั่ง ทางฝั่ง อ่าวไทยและฝั่งอันดามันกว่าห้าหมื่นลำ ไปมาสะดวก จะประหยัดน้ำมัน และทำให้มีเวลาเพิ่มโอกาส ในการหาปลาได้มากขึ้น และช่วยลดปัญหาจากการถูกปล้นจากโจรสลัด หรือเรือถูกจับจากกรณีที่ต้องไปผ่าน ทำให้ ไปรุกรานน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้าน คลองไทยจะช่วยสร้างรายได้ในส่วนนี้ไม่ต่ำกว่าห้าหมื่นล้านบาทต่อปี

๖) คลองไทยจะทำให้พื้นที่ในหลายจังหวัดที่คลองไทยผ่าน เมื่อน้ำทะเลจากคลองไทยไหลผ่าน ก็จะทำให้พื้นที่สองฝั่งคลองไทยอุดมสมบูรณ์ได้ และใช้ประโยชน์จากน้ำทะเลที่ไหลผ่าน สามารถใช้ประโยชน์ ได้ทางด้านการประมง และในกรณีถึงฤดูฝนที่มีน้ำมาก ก็ช่วยการระบายน้ำลงทะเลได้สะดวก

๗) คลองไทยเพิ่มแหล่งการท่องเที่ยวใหม่ทางทะเล ระหว่างฝั่งทะเลอ่าวไทยกับฝั่งทะเลอันดามัน ทำให้มีการท่องเที่ยวภายในประเทศเพิ่มขึ้น และประเทศเพื่อนบ้านปีละแสนล้านบาท

๘) นโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษสองฝั่งคลองไทย จะทำให้เกิดโรงงานอุตสาหกรรมทุกประเภท จากประเทศทั่วโลกมาประกอบกิจการต่างๆ บนสองฝั่งคลองไทย จะสร้างงาน ประมาณ ๒ ถึง ๓ ล้านงาน อย่างยั่งยืนต่อเนื่อง สามารถสร้างรายได้มหาศาล

๕) รายได้ต่างๆ เช่น จากเรือท่องเที่ยวขนาดใหญ่ทั่วโลก มาแวะผ่านประเทศไทย เกิดการท่องเที่ยว ทั้งทางเรือและทางบก จะสร้างรายได้และนำเงินตราต่างประเทศเข้าประเทศไทยโดยตรง, รายได้จากการ ขายน้ำมันเชื้อเพลิง ซ่อม สร้าง เรือ, รายได้จากการขายสินค้าอุปโภค บริโภค และบริการต่างๆ

สรุปประโยชน์ที่ประชาชนและประเทศจะได้รับจากการขุดคลองไทย สามารถสรุปที่สำคัญดังนี้

๑) ประโยชน์ด้านเศรษฐกิจและสังคม ทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ ที่เกิดจากการเพิ่มงาน การท่องเที่ยว และธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่อง รวมทั้งการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

๒) ประโยชน์ด้านการพาณิชย์และ Logistic ในเชิงเศรษฐศาสตร์แบบเศรษฐกิจพอเพียง โดยเชื่อมสถานีการค้าของท่าเรือใน ๒๓ จังหวัด ทั้งตะวันออก - ตะวันตก จำนวน ๔๔๓ ท่าเรือ เข้าด้วยกัน และทำให้สามารถใช้ท่าเรือที่มีอยู่ทั้งสิ้น ได้เต็มประสิทธิภาพมากขึ้น

๓) การประหยัดพลังงานและน้ำมันเชื้อเพลิงของ เรือประมง, เรือสินค้า, เรือโดยสาร และเรืออื่นๆ จำนวนไม่น้อยกว่า ๔๐,๐๐๐ ลำ ที่สามารถลดการใช้เชื้อเพลิงในการเดินทาง จากตะวันออกไปตะวันตก ของประเทศ นับเป็นมูลค่าปีละหลายหมื่นล้านบาท

๔) การป้องกันและแก้ไขปัญหายุทกภัยในพื้นที่ ซึ่งแนวคลองไทยพาดผ่านจากสุราษฎร์ธานี ไปพังงา ซึ่งจะช่วยประหยัดงบประมาณของประเทศ ที่ต้องสูญเสียไปกับการแก้ไขปัญหายุทกภัยในพื้นที่ แนวคลองไทย

๕) ประโยชน์ในด้านความมั่นคงและการรักษาความลับในการเดินทางของกองทัพเรือไทย จากฐานทัพเรือสัตหีบไปฐานทัพเรือพังงา ทางด้านตะวันตก โดยไม่ต้องอ้อมแหลมมะละกา

๖) ระยะทางเดินเรือโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับแนวอื่นๆ ที่เคยศึกษามา สามารถ ร่นระยะทางจากอ่าวไทยไปทะเลอันดามัน ได้ประมาณ ๘๐๐ - ๑,๐๐๐ กิโลเมตร สรุประยะทางเดินเรือได้ดังนี้

(ก) ระยะทางอยู่ในลำดับที่ ๔ จาก ๑๑ แนว ของเส้นทางเดินเรือภูมิภาค (Regional Routes) คิดเป็นระยะทางประมาณ $๗๐๐+๑๖๐+๑,๕๘๐ = ๒,๘๔๐$ กิโลเมตร

(ข) ระยะทางอยู่ในลำดับที่ ๕ จาก ๑๑ แนว ของเส้นทางเดินเรือโลก (Global Maritime Routes) คิดเป็นระยะทางประมาณ $๕๐๐+๑๖๐+๑,๕๐๐ = ๒,๕๖๐$ กิโลเมตร

.....