

# จระเข้ขวางคลอง

## บทเรียนจากคลองสุเอซถึงอนาคตคลองไทย



### กล่าวนำ

“จระเข้ขวางคลอง” เป็นสำนวนไทยมีความหมายว่า “ผู้ที่ชอบกันทำ หรือขัดขวางไม่ให้ผู้อื่นทำการอย่างใดอย่างหนึ่งได้สะดวก เหมือนจระเข้ที่ขึ้นมาขวางคลอง ทำให้เรือผ่านไปมาไม่สะดวก” อันแสดงถึงผู้กระทำต้องมีความตั้งใจที่จะขัดขวางกิจกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดที่กำลังเกิดขึ้น แต่เหตุการณ์ด้วยความไม่ตั้งใจเมื่อวันอังคารที่ ๒๓ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ เวลาท้องถิ่น ๐๗:๔๐ น. (๐๕:๔๐ GMT) เรือบรรทุกตู้สินค้า The Ever Given ระวางขับน้ำ ๒๐๐,๐๐๐ ตัน ชักธงสัญชาติปานามา เกยตื้นขวางคลองสุเอซด้านทิศใต้ ทำให้เรือลำอื่น ๆ ไม่สามารถเข้า - ออกได้เกือบสัปดาห์ สร้างความวิตกกังวลให้แก่กิจการเดินเรือขนส่งทั่วโลก อันอาจส่งผลกระทบต่อราคาสินค้า เนื่องจากความสำคัญของคลองสุเอซที่ช่วยร่นระยะทางการขนส่งสินค้าทางทะเลของโลกตะวันตกกับโลกตะวันออก ที่หากต้องเดินเรืออ้อมแหลม Good Hope ใช้เวลาแรมสัปดาห์ แต่หากผ่านคลองสุเอซใช้เวลาเพียงวันเท่านั้น ดังนั้น The Ever Given จึงถูกกล่าวหาเป็นจระเข้ที่มากขวางคลองสุเอซด้วยความตั้งใจหรือไม่ก็ตาม ซึ่งคงต้องมีการสืบสวนหาข้อเท็จจริงกันต่อไป แต่อย่างไรก็ตามเหตุการณ์ครั้งนี้ได้ทำให้เห็นถึงบทเรียนราคาแพงของการเดินเรือผ่านคลองขุดที่หลายประเทศคิดอยากจะทำตาม รวมถึงบทเรียนของการเตรียมความพร้อมในการกู้ภัยสำหรับสถานการณ์เช่นนี้

### รู้จักคลองสุเอซ

การขุดคลองสุเอซได้ถูกคิดมาตั้งแต่ ๑,๘๕๐ ปีก่อนคริสตกาล (1850 B.C.) เมื่อฟาโรห์ Senusret ที่ ๓ (Pharaoh Senusret III) ประสงค์อยากสร้างช่องทางน้ำเชื่อมต่อทะเลเมดิเตอร์เรเนียนกับทะเลแดง ตามด้วย Pharaoh Necho II และ The Darius ผู้พิชิตเปอร์เซีย (the Persian conqueror Darius) ที่มีความพยายามขุดคลองเชื่อมทะเลสองฝั่งแต่ก็ต้องล้มเลิกความตั้งใจไปในสมัยก่อนคริสต์ศตวรรษที่ ๓ ราชวงศ์ทอเลมี (the Ptolemaic Dynasty)<sup>๑</sup> ได้ลงมือขุดคลองจนเกือบแล้วเสร็จ และมีความเชื่อว่า Cleopatra ก็ได้เคยเดินทางผ่านคลองขุดนี้ด้วยแล้ว ซึ่งสมัยนั้นเรียกกันว่า “คลองของฟาโรห์ (Canal of the Pharaohs)” เพื่อเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างดินแดนทะเลทรายกับแม่น้ำไนล์ และออกสู่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน

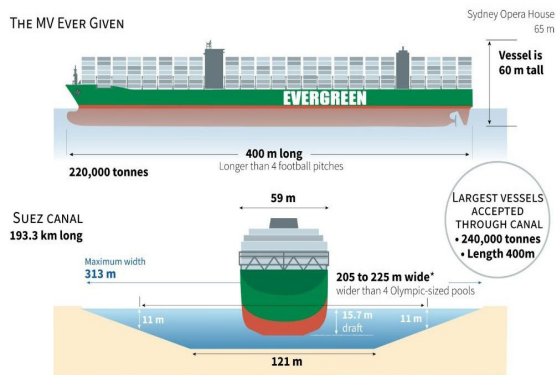


จระเข้ขวางคลองสุเอซ คนเรือบอกลมแรง

<sup>๑</sup> ราชวงศ์ทอเลมี (the Ptolemaic Dynasty) เป็นราชวงศ์กรีกผู้ปกครองจักรวรรดิทอเลมีในอียิปต์ระหว่างสมัยกรีก มีความรุ่งเรืองอยู่เกือบ ๓๐๐ ปี ตั้งแต่ ๓๐๕ ปีก่อนคริสต์ศักราชจนถึง ๓๐ ปีก่อนคริสต์ศักราช

ภายหลังจากที่จักรพรรดินโปเลียนที่ ๑ (Napoleon Bonaparte) ได้รับชัยชนะเหนือดินแดนอียิปต์ ในปี ค.ศ. ๑๗๙๘ ได้ริ้วฟื้นความคิดการขุดคลองเชื่อมสองทะเล จึงได้ส่งทีมสำรวจเพื่อตรวจสอบความเป็นไปได้ในการขุดคอคอดสุเอซ และสร้างคลองจากทะเลแดงไปยังทะเลเมดิเตอร์เรเนียน แต่หลังจากที่ทีมงานสำรวจภูมิประเทศถึงสี่ครั้งในพื้นที่นี้ได้ข้อสรุปให้แก่นโปเลียนว่า “น้ำทะเลในทะเลแดงมีความสูงกว่าทะเลเมดิเตอร์เรเนียนอย่างน้อย ๓๐ ฟุต หากมีความพยายามใด ๆ ในการสร้างคลองขุด อาจส่งผลให้เกิดอุทกภัยร้ายแรงทั่วสามเหลี่ยมปากแม่น้ำไนล์” แต่การคำนวณระดับน้ำทะเลของทีมสำรวจฝรั่งเศสครั้งนี้มีความผิดพลาดอย่างมาก และทำให้โนเลียนล้มเลิกโครงการ และแผนการขุดคลองจนถึงปี ค.ศ. ๑๘๔๗ เมื่อทีมนักสำรวจได้ทำการคำนวณอย่างถ่องแท้ได้ข้อสรุปยืนยันในที่สุดว่าระดับน้ำทะเลความสูงระหว่างทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และทะเลแดงไม่มีความแตกต่างกันอย่างมากจนจะเกิดความเสียหายต่อแม่น้ำไนล์ได้ โครงการขุดคลองสุเอซจึงได้เกิดขึ้นในปี ค.ศ. ๑๘๕๔ โดยอดีตนักการทูตฝรั่งเศส Ferdinand de Lesseps ได้ทำข้อตกลงกับอียิปต์ก่อตั้งบริษัทคลองสุเอซ (the Suez Canal Company) ด้วยความเห็นชอบของจักรพรรดินโปเลียนที่ ๓ (Emperor Napoleon III) มีเวลาในการดำเนินการบริหารคลองสุเอซเป็นเวลา ๙๙ ปี ก่อนส่งมอบให้รัฐบาลอียิปต์บริหารจัดการ ซึ่งรัฐบาลอังกฤษพยายามคัดค้านโครงการนี้ ด้วยมองว่าเป็นเกมการเมืองที่ต้องการจำกัดการขนส่งทางทะเลออกสู่โลกภายนอกของอังกฤษ ทั้งนี้การขุดคลองสุเอซประสบปัญหาด้านแรงงาน และขาดเครื่องมือกลหนักในการดำเนินการ ช่วงต้นของการทำงานปี ค.ศ. ๑๘๖๑ คนงานยากจนกว่าหมื่นคนมีเพียงพลั่ว เสียม แห้งไม้ หรือแม้แต่มือเปล่า เพื่อขุดคลองแบบชาวบ้านที่ล่าช้ามากทำให้ไม่เป็นไปตามกำหนดการ จนในเวลาต่อมา Lesseps และบริษัทฯ เปลี่ยนกลยุทธ์ด้วยการจัดหาเครื่องมือจักรไอน้ำด้วยพลังงานถ่านหินที่จัดสร้างเองในพื้นที่มาช่วยในการขุดคลองทำให้การทำงานรวดเร็ว

ได้อย่างรวดเร็วในช่วงสองปีหลังจากนั้นโครงการแล้วเสร็จ

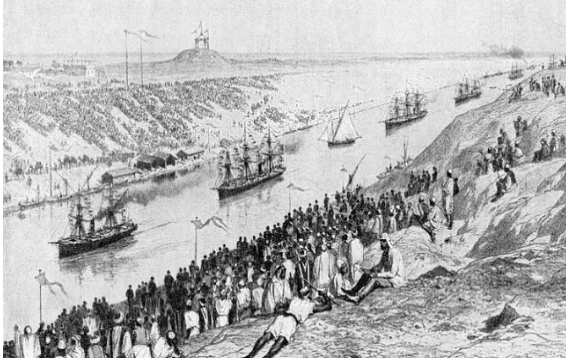


ขนาดของเรือสินค้า The Ever Given เมื่อเทียบกับคลองสุเอซ

ก่อนที่การขุดคลองสุเอซจะเสร็จสิ้นในปี ค.ศ. ๑๘๖๙ ประติมากรชาวฝรั่งเศส Frédéric-Auguste Bartholdi ได้เสนอที่จะสร้างผลงานชื่อ “Egypt Bringing Light to Asia” ในช่องทางเข้าคลองสุเอซจากทะเลเมดิเตอร์เรเนียนเป็นรูปปั้นของหญิงแต่งกายแบบอียิปต์สูง ๙๐ ฟุต ถือคบเพลิงด้านบนเป็นไฟเพื่อใช้ในการนำเรือ แต่ไม่ได้รับการตอบรับจากทางอียิปต์ ซึ่งต่อมา Bartholdi ก็ได้สร้างสรรคผลงานศิลปะเป็นเทพีสันติภาพหรืออนุสาวรีย์เทพีเสรีภาพ (Statue of Liberty) ตั้งอยู่ ณ เกาะลิเบอร์ตี อ่าวนิวยอร์ก มหานครนิวยอร์ก รัฐนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา ที่เป็นของขวัญจากชาวฝรั่งเศสมอบให้แก่ชาวอเมริกัน ทั้งนี้คลองสุเอซได้เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ค.ศ. ๑๘๖๙ จนกระทั่งในปี ค.ศ. ๑๘๗๕ อียิปต์ประสบปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำภายในประเทศ บริษัทคลองสุเอซแบกรับดอกเบี้ยเงินกู้ไม่ไหว จึงได้ประกาศขายหุ้นคลองสุเอซ ทำให้นายกรัฐมนตรีอังกฤษ ดิสราเอลี ผู้มองเห็นการณ์ไกลได้กราบบังคมทูลขอคืนวิวกิตตอเรียโดยไม่ผ่านรัฐสภา ซื้อหุ้นจำนวน ๔๔ เปอร์เซ็นต์ในราคา ๔๐๐,๐๐๐ ปอนด์สเตอร์ลิง ทำให้คลองสุเอซมีผู้ถือหุ้นสามฝ่าย ได้แก่ อังกฤษ ฝรั่งเศส ถือหุ้นใหญ่ และอียิปต์ มีระยะเวลาจัดการบริหาร ๙๙ ปีตามข้อตกลง ภายหลังจากอังกฤษได้ใช้คลองสุเอซเป็นหนทางสร้างเครือข่ายกรภาพทางตะวันออก



ตั้งแต่อินเดีย พม่า มลายู สิงคโปร์ ไปจนถึงฮ่องกง ส่วนฝรั่งเศสหันไปทางอินโดจีน ฮอลแลนด์ลงใต้ทางอินโดนีเซีย ขณะที่เมืองไทยหวดหวัดรอดพ้นผ่านกระแสการล่าอาณานิคมผ่านคลองสุเอซ



ใช้เวลา ๑๐ ปีในการขุดคลองสุเอซ เริ่มเปิดใช้งาน  
เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ค.ศ.๑๘๖๙

ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ อังกฤษใช้ตำแหน่งของตนเพื่อรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลและอาณานิคม รวมถึงผลประโยชน์จากการรักษาบ่อน้ำมันในตะวันออกกลาง ด้วยการคกกองกำลังทหารป้องกันตามเขตคลองสุเอซ (Canal Zone) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสนธิสัญญาระหว่างอังกฤษกับอียิปต์ปี ค.ศ.๑๙๓๖ (the Anglo - Egyptian Treaty of 1936) ที่ให้อังกฤษคกกองกำลังทหารถึงปี ค.ศ.๑๙๕๖ แต่ในปี ค.ศ.๑๙๕๑ อังกฤษกลับต้องเผชิญกับแรงกดดันจากนักชาตินิยมชาวอียิปต์ มีการใช้กำลังทหารเข้ามาปกป้องผลประโยชน์ของอังกฤษ และในปี ค.ศ.๑๙๕๔ ทั้งสองประเทศจึงได้ลงนามในสนธิสัญญา ๗ ปี (a seven - year treaty) ทดแทนปี ค.ศ.๑๙๓๖ ซึ่งนำไปสู่การตกลงถอนทหารของอังกฤษภายในเดือนมิถุนายน ค.ศ.๑๙๕๖ จนกระทั่งในเดือนกรกฎาคม ค.ศ.๑๙๕๖ ประธานาธิบดีอียิปต์ กามาล อับเดล นัสเซอร์ (Gamal Abdel Nasser) เรียกร้องการบริการงานคลองสุเอซคืนจากอังกฤษและฝรั่งเศสที่ดำเนินการมาตั้งแต่ปี ค.ศ.๑๘๖๙ ประกาศยึดคืนโดยให้ถือสิทธิ์ว่าคลองสุเอซเป็นของ

อียิปต์ “นี่คือเงินของเรา (อียิปต์) คลองสุเอซ เป็นของเรา คลองสุเอซสร้างขึ้นโดยชาวอียิปต์ และชาวอียิปต์กว่า ๑๒๐,๐๐๐ คน ต้องตายในระหว่างการก่อสร้าง ดังนั้นเราจะก่อสร้างขึ้นด้วยวิถีทางของเราเอง”<sup>๒</sup> ซึ่งเบื้องหลังการเรียกร้องเกิดจากที่สหรัฐอเมริกาและอังกฤษปฏิเสธให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่อียิปต์ในการสร้างเขื่อนสูงแห่งอัสวาน (Aswan High Dam) ตามที่ได้เคยรับปากไว้ โดยสหรัฐอเมริกาและอังกฤษเห็นว่าอียิปต์มีความใกล้ชิดกับโซเวียตมากเกินไป ในขณะที่ข้อเท็จจริงอียิปต์สร้างความสัมพันธ์ที่แนบแน่นเพิ่มขึ้นกับโซเวียต และเซโกสโลวาเกียอยู่จริง จึงประกาศกฎอัยการศึกยึดบริษัทคลองสุเอซ โดยหวังว่าการเก็บค่าผ่านทางเรือสินค้าเวลา ๕ ปี จะสามารถมีเงินมาสร้างเขื่อนเองได้ “เรา (อียิปต์) ถูกบริษัทคลองสุเอซแย่งเงินจำนวน ๓๕ ล้านดอลลาร์ อียิปต์ไปในแต่ละปี เราควรเอาเงินนี้มาสร้างเขื่อน เราต้องพึ่งพาความเข้มแข็ง แชนชา และเงินทุนของเราเอง” ดังนั้นอังกฤษและฝรั่งเศสจึงเตรียมกำลังทหารเพื่อเข้ายึดคลองสุเอซ รวมถึงความพยายามในการโค่นอำนาจของประธานาธิบดีนัสเซอร์ เนื่องจากนโยบายและการปลุกกระแสชาตินิยมสร้างความไม่มั่นคงให้แก่ประเทศทั้งสองกับได้ผนวกกำลังกับอิสราเอลร่วมเป็นพันธมิตร เนื่องจากอิสราเอลไม่พอใจที่อียิปต์ปิดช่องแคบไทราน (Straits of Tiran) ที่เป็นทางออกสู่ทะเลแดงจากอ่าวอะกาบา (Gulf of Aqaba) รวมถึงการสนับสนุนกลุ่มติดอาวุธในอิสราเอล

ในวันที่ ๒๙ ตุลาคม ค.ศ.๑๙๕๖ อิสราเอลได้ส่งกำลังทหารบุกอียิปต์ไซนาย (Egyptian Sinai) ทำให้อียิปต์ร่นถอย ฝ่ายอังกฤษและฝรั่งเศสได้ปฏิบัติตามแผนส่งกำลังทหาร และเรียกร้องให้ทั้งสองประเทศถอนทหารออกจากคลองสุเอซ ต่อมาในวันที่ ๕ พฤศจิกายน ปีเดียวกัน กำลังทหารของอังกฤษและฝรั่งเศสขึ้นบกที่ Port Said และ Port Fuad เพื่อครอบครองพื้นที่

๒ ประธานาธิบดีอียิปต์ กามาล อับเดล นัสเซอร์ (Gamal Abdel Nasser)



ช่วงสงครามคลองสุเอซไม่ได้ใช้ให้เรือผ่าน ทหารอียิปต์สร้างสะพานข้ามคลองแทน

บางส่วนของคลองสุเอซ ทำให้เกิดแรงต่อต้านจากประชาชนอียิปต์ รวมถึงสหรัฐอเมริกาที่เกรงว่าจะเป็นการนำให้โซเวียตเข้ามาแทรกแซงเป็นผู้เล่นร่วมกับอียิปต์จะทำให้สถานการณ์ความขัดแย้งขยายเป็นวงกว้างได้ จึงได้อาศัยองค์การสหประชาชาติ (United Nations) ผ่านมติคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติต่าง ๆ กดดันให้ยุติการรุกรานอียิปต์ ส่งผลให้อังกฤษและฝรั่งเศสยอมถอนทัพออกจากอียิปต์ในเดือนธันวาคม ค.ศ. ๑๙๕๖ และอิสราเอลถอนกำลังทหารออกจากไซนายเมื่อเดือนมีนาคม ค.ศ. ๑๙๕๗ เหตุการณ์ครั้งนี้ทำให้อังกฤษและฝรั่งเศสเสียหายอย่างมากแม้จะถือได้ว่าได้รับชัยชนะทางยุทธการ (Coalition Military Victory) แต่พ่ายแพ้ในเกมการเมืองระหว่างประเทศให้แก่อียิปต์ (Egyptian Political Victory) ซึ่งในช่วงเวลาความขัดแย้งดังกล่าว คลองสุเอซได้ปิดบริการเป็นครั้งแรกนับตั้งแต่ได้เปิดใช้คลองสุเอซเพื่อการคมนาคมตั้งแต่ปี ค.ศ. ๑๘๖๙ และในระหว่างปี ค.ศ. ๑๙๖๗ - ค.ศ. ๑๙๗๕ คลองสุเอซถูกปิดอีกครั้งเป็นระยะเวลากว่า ๘ ปี ในระหว่างสงคราม/ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง (Mideast War) ซึ่งคลองสุเอซเป็นฉากพื้นที่มีการสู้รบที่มีการทำสงครามทางเรือ การวางทุ่นระเบิด การโจมตีระเบิดจมเรือ เริ่มต้นจากสงคราม

๖ วัน (Six Days War) ในวันที่ ๕ มิถุนายน ค.ศ. ๑๙๖๗ อียิปต์ปิดคลองสุเอซโดยไม่แจ้งล่วงหน้า ทำให้เรือสินค้า ๑๕ ลำ ติดค้างอยู่ภายในคลองสุเอซเป็นระยะเวลา ๘ ปี จนถูกขนานนามว่า the “Yellow Fleet” เนื่องจากพายุทรายที่พัดมาจากทะเลทรายทั้งสองฝั่งทำให้ตัวเรือกลายเป็นสีเหลืองตลอดลำ โดยภายหลังสงครามกำลังทหารอียิปต์และอิสราเอลยังคงตรึงกำลังอยู่คนละฝั่งของคลองสุเอซ ต่อเนื่องมาจนถึงสงครามยอมนคิปปูร์ (the Yom Kippur War) ระหว่างวันที่ ๖ - ๒๕ ตุลาคม ค.ศ. ๑๙๗๓ และเสร็จสิ้นการเจรจาจนถึงปี ค.ศ. ๑๙๗๕ คลองสุเอซจึงได้เปิดให้บริการแก่เรือสินค้าอีกครั้ง

ข้อมูลจากช่วงระยะเวลาที่คลองสุเอซเปิดให้บริการ แสดงผลให้เห็นว่าการค้าขายระหว่างประเทศกว่า ๗๙ ประเทศคู่ค้าขายมีสถิติที่เพิ่มขึ้นกว่า ๕๐% เนื่องด้วยระยะทางการเดินเรือที่สั้นลง (ไม่ต้องอ้อมแหลม Good Hope) และกว่า ๘ ปีที่คลองสุเอซถูกปิดนั้นการค้าขายระหว่างประเทศลดลงโดยเฉลี่ยมากกว่า ๒๐% ผลงานวิจัยพบว่าเส้นทางเดินเรือที่สั้นลง ๑๐% จะช่วยเพิ่มปริมาณการค้าขายมากกว่า ๕% ดังนั้นการตอบสนองของการค้าต่อการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนการค้าชี้ให้เห็นว่าการลดอุปสรรคทางการค้า (ระยะทางเส้นทางเดินเรือสินค้า) จะทำให้ปริมาณการค้าเพิ่มขึ้น<sup>๓</sup> สาเหตุ

๓ <https://voxeu.org/article/1967-75-suez-canal-closure-lessons-trade>

ที่เป็นเช่นนั้นเพราะว่าการเดินเรือสินค้าผ่านคลองสุเอซทำให้ระยะทางและเวลาระหว่างเอเชียกับยุโรปสั้นลง เช่น เรือสินค้า Bulk Carrier ความเร็วเดินทาง ๑๓ นอต ระยะทางจากมุมไบ (อินเดีย) ถึงอิสตันบูล (ตุรกี) ผ่านคลองสุเอซมีระยะทาง ๓,๗๕๔ ไมล์ ใช้เวลา ๑๒ วัน แต่หากเดินเรืออ้อมแหลม Good Hope (แอฟริกาใต้) มีระยะทาง ๑๒,๑๑๑ ไมล์ ใช้เวลา ๓๗ วัน ซึ่งคลองสุเอซช่วยลดระยะทางเดินเรือได้ถึง ๔๓% จึงมีความคุ้มค่าอย่างมากสำหรับบริษัทเดินเรือที่จะใช้บริการเดินเรือผ่านคลองสุเอซที่มีค่าบริการคิดตามขนาด ระยะเวลาซัปป์ ระยะเวลาสินค้า และสิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งคือ ไม้มีความจำเป็นในการที่จะต้องรอเวลาปรับระดับน้ำภายในคลองเหมือนที่อื่น ๆ เนื่องจากระดับน้ำสองฝั่ง (เมดิเตอร์เรเนียน และทะเลแดง) มีระดับน้ำที่ใกล้เคียงกัน เรือสินค้าจึงเดินเรือผ่านได้โดยไม่เสียเวลา

ตัวอย่างความคุ้มค่าในการเดินเรือจากอิสตันบูลไปมุมไบผ่านคลองสุเอซของเรือสินค้า Bulk Carrier ค่าเช่าเรือ ๙,๐๐๐ เหรียญสหรัฐ/วัน กินน้ำลึก ๑๒.๓ เมตร GRT ๔๕,๐๐๐ ตัน ประมาณการค่าผ่านคลองสุเอซ = ๒๒๕,๓๐๒.๒๙ เหรียญสหรัฐ หักค่าส่วนลดต่าง ๆ คงเหลือ ๑๐๑,๓๘๖.๐๓ เหรียญสหรัฐ (คำนวณตาม <https://www.wilhelmsen.com/tollcalculators/suez-toll-calculator>) สามารถประมาณการค่าใช้จ่ายโดยประมาณได้ดังนี้

คำนวณค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

- ๓๐ MT/วัน ที่ความเร็ว ๑๓.๕ นอต

- เดินทาง ๓๒๔ ไมล์/วัน

- ระยะทาง ๓,๗๕๔ ไมล์ บวกกับ ๑๒๐ ไมล์

ในคลองสุเอซ

- ใช้เวลาเดินทาง ๑๒ วัน

- ค่าเช่าเรือวันละ ๙,๐๐๐ เหรียญสหรัฐ/วัน

รวมเป็นเงิน ๑๐๘,๙๐๐ เหรียญสหรัฐ

- ความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง ๓๖๓ MT

- ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ๓๒๐ เหรียญสหรัฐ/MT

- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นเงินทั้งสิ้น ๑๑๖,๑๖๐

เหรียญสหรัฐ

- ค่าผ่านคลองสุเอซ ๑๐๑,๓๘๖.๐๓ เหรียญสหรัฐ

รวมค่าใช้จ่ายของเรือสินค้าที่ผ่านคลองสุเอซ

คำนวณเฉพาะค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าเช่าเรือเป็นเงินทั้งสิ้น ๓๒๖,๔๔๖.๐๓ เหรียญสหรัฐ

กรณีไม่ผ่านคลองสุเอซด้วยข้อมูลเดิม

- ๓๐ MT/วัน ที่ความเร็ว ๑๓.๕ นอต

- เดินทาง ๓๒๔ ไมล์/วัน

- ระยะทาง ๑๒,๑๑๑ ไมล์

- ใช้เวลาเดินทาง ๓๗.๔ วัน

- ค่าเช่าเรือวันละ ๙,๐๐๐ เหรียญสหรัฐ/วัน

รวมเป็นเงิน ๓๓๖,๖๐๐ เหรียญสหรัฐ

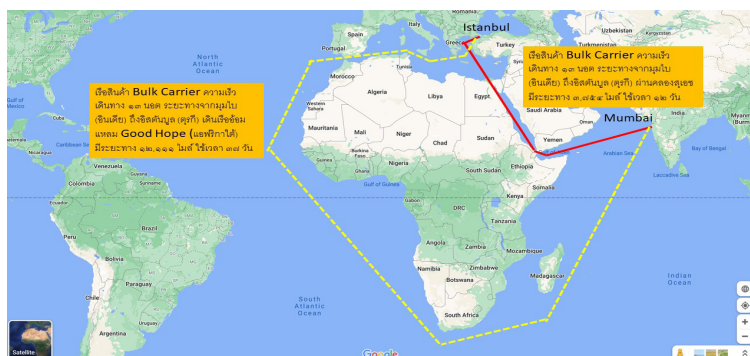
- ความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง ๑,๑๒๒ MT

- ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ๓๒๐ เหรียญสหรัฐ/MT

- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นเงินทั้งสิ้น ๓๕๙,๐๔๐

เหรียญสหรัฐ

รวมค่าใช้จ่ายของเรือสินค้าที่ไม่ผ่านคลองสุเอซ



คลองสุเอซช่วยให้การเดินเรือเร็วขึ้นร้อยละ ๔๓ ลดเงิน ลดเวลา คุ้มค่าขุดคลอง



คำนวณเฉพาะค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าเช่าเรือเป็นเงินทั้งสิ้น ๖๙๕,๖๔๐ เหรียญสหรัฐ

ดังนั้นการประมาณการค่าใช้จ่ายของเรือสินค้าตามตัวอย่างข้างต้นเฉพาะค่าน้ำมันเชื้อ และค่าเช่าเรือ หากไม่ผ่านคลองสุเอซเป็นเงิน ๖๙๕,๖๔๐ เหรียญสหรัฐ กรณีผ่านคลองสุเอซเป็นเงิน ๓๒๖,๔๕๖.๐๓ เหรียญสหรัฐ ทำให้การเดินทางเรือสินค้าดังกล่าวผ่านคลองสุเอซลดค่าใช้จ่ายลง ๓๖๙,๑๘๓.๙๗ เหรียญสหรัฐ

ความสำคัญของคลองสุเอซที่ปัจจุบันมีระยะทาง ๑๒๐ ไมล์ (๑๙๓ กิโลเมตร) ความลึกสูงสุด ๒๔ เมตร ความกว้าง ๒๐๕/๒๒๕ เมตร รองรับเรือที่กินน้ำลึกสูงสุดได้ถึง ๒๐ เมตร เชื่อมต่อทะเลระหว่างเมดิเตอร์เรเนียนและทะเลแดงย่อโลกการเดินทางของทวีปยุโรปและทวีปเอเชีย จึงเป็นเส้นทางการเดินเรือที่สำคัญของโลก ตั้งแต่ปี ค.ศ.๑๘๖๙ การขนส่งทางทะเลของโลกกว่า ๑๒% ต่อปี ใช้เส้นทางเดินเรือผ่านคลองสุเอซ เรือสินค้ากว่า ๑๙,๐๐๐ ลำ ผ่านคลองสุเอซในปีที่ผ่านมา Lloyd's List แฉงประเมินมูลค่าของสินค้าที่ขนส่งผ่านคลองสุเอซทุกวันโดยเฉลี่ยอยู่ที่ ๙.๗ พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยเดินทาง

ไปทางตะวันตก ๕.๑ พันล้านเหรียญสหรัฐ และ ๔.๖ พันล้านเหรียญสหรัฐ ในการเดินทางไปทางตะวันออก<sup>๔</sup> ด้วยเหตุผลสำคัญจากการประหยัดค่าใช้จ่ายตามที่กล่าวมา

**เหตุการณ์จระเข้ (เรือ The Ever Given) ขวางคลองสุเอซ**

เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ค.ศ.๒๐๒๑ เวลา ๐๗:๔๐ น. ตามเวลามาตรฐานอียิปต์ (EGY; UTC+2) เรือสินค้าบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ชื่อ The Ever Given ของบริษัทเอเวอร์กรีน มารีน ระวางขับน้ำ ๒๐๐,๐๐๐ ตัน ยาว ๔๐๐ เมตร ลูกเรือ ๒๕ นาย สามารถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๒ ฟุต ได้สูงสุด ๒๐,๐๐๐ ตู้ (ในวันที่ ๒๓ มีนาคม บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ ๑๘,๓๐๐ ตู้) ชักธงสัญชาติปานามา ถือว่าเป็นเรือสินค้าที่ใหญ่ที่สุดในโลกลำหนึ่ง ในระหว่างการเดินทางจากสาธารณรัฐประชาชนจีนไปยังเนเธอร์แลนด์ได้ใช้เส้นทางผ่านคลองสุเอซจากทางด้านทิศใต้ด้วยความเร็วประมาณ ๘ นอต ซึ่งในระหว่างการเดินเรือในคลองสุเอซเพียงไม่กี่ชั่วโมง เรือได้แลเกยตื้นขวางคลองสุเอซโดยทางเรือให้การว่าถูกพายุทราย

### ตัวอย่างค่าใช้จ่ายเรือสินค้า Bulk Carrier GRT ๕๕,๐๐๐ ตัน กินน้ำลึก ๑๒.๓ เมตร<sup>๕</sup>

รายการ	ผ่านคลองสุเอซ	ไม่ผ่านคลองสุเอซ
ระยะทาง	๓,๘๖๕ ไมล์	๑๒,๑๑๑ ไมล์
เวลาเดินทาง	๑๒ วัน	๓๗.๔
ค่าเช่าเรือวันละ ๙,๐๐๐ เหรียญสหรัฐ	๑๐๘,๙๐๐ เหรียญสหรัฐ	๓๓๖,๖๐๐ เหรียญสหรัฐ
ความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง	๓๖๓ MT	๑,๑๒๒ MT
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	๑๑๖,๑๖๐ เหรียญสหรัฐ	
ค่าผ่านคลองสุเอซ	๑๐๑,๓๘๖.๐๓ เหรียญสหรัฐ	-
รวมค่าใช้จ่าย	๓๒๖,๔๕๖.๐๓ เหรียญสหรัฐ	๖๙๕,๖๔๐ เหรียญสหรัฐ

<sup>๔</sup> <https://www.the-sun.com/news/2596326/how-much-cost-ever-given-vessel-suez-canal/>

<sup>๕</sup> เรือสินค้า Bulk Carrier เส้นทางอิสตันบูล - มุมไบ ค่าเช่าเรือ ๙,๐๐๐ เหรียญสหรัฐ/วัน, ความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง ๓๐ MT/วัน, ที่ความเร็ว ๑๓.๕ นอต, เดินทาง ๓๒๔ ไมล์/วัน, ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ๓๒๐ เหรียญสหรัฐ/MT



(Bank shear) ที่มีลมแรงถึง ๗๔ กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือ ๖ - ๗ Beaufort (ประมาณ ๓๐ - ๔๐ นอต) ทำให้เรือเสีย การควบคุมเบนออกนอกร่องน้ำและเกยตื้นที่ริมฝั่งคลอง หัวเรือติดคาอยู่ขอบฝั่งตะวันออก (East bank) กับ ที่ท้ายเรือติดกับฝั่งตะวันตก (West bank)<sup>๖</sup> ความยาวเรือ มากกว่าความกว้างของคลองทำให้เกิดขวางคลอง และ กันเรือลำอื่นไม่ให้ผ่านได้ ในวันที่ถัดจากการเกยตื้น เรือสินค้าอีกอย่างน้อย ๑๕ ลำ ในคลองต้องจอดรอไว้ที่ จุดจอดทอดสมอ และอย่างน้อย ๔๒๓ ลำ เข้าแถวคอย ระยะทางกว่า ๑๐๐ กิโลเมตรในคลองสุเอซ ระหว่างรอ แก้ไขสถานการณ์การกีดขวางเกิดขึ้นตอนใต้ของคลอง ส่วนที่มีสองร่องน้ำ จึงไม่มีทางที่เรือลำอื่นจะผ่านไป มีการประเมินมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจในภาพรวม การขนส่งทางทะเลเป็นวันละ ๑๕ ล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ ๔๖๘ ล้านบาทต่อวัน

การช่วยเหลือเรือ The Ever Given จากการติดตื้น ริมฝั่ง เริ่มต้นขึ้นด้วยการระดมแรงงานจากอียิปต์ เนเธอร์แลนด์ ญี่ปุ่น และอิตาลี เรือลากจูงจากอียิปต์ อิตาลี และเนเธอร์แลนด์ ๑๔ ลำ มาช่วยในการดึง - ดันเรือ มีการใช้รถตักดิน Komatsu มาช่วยในการตักดินบริเวณ ที่หัวเรือติดอยู่ริมฝั่งคลองลึกกว่า ๑๖ ฟิต อียิปต์ได้ขอให้ บริษัท Boskalis จากเนเธอร์แลนด์ ซึ่งเป็นบริษัท ขุดลอกที่ให้บริการเกี่ยวกับการก่อสร้าง และบำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐานทางทะเลในระดับสากล บริษัทฯ มีกองเรือขุดลอกที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก และได้ส่ง เรือลากจูงมาช่วย ๒ ลำ พร้อมทีมงาน นอกจากนี้ต้องมี การดูตลวงบริเวณหัวและท้ายเรือออกโดยตลอดตั้งแต่ เริ่มงานได้ดูตลวงออกมากถึง ๒,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร ต่อชั่วโมง เพื่อหาจุดหมุนของตัวเรือร่วมกับการสูบน้ำ อับเฉา (Ballast water) ออกอีก ๙,๐๐๐ ตัน เพื่อให้ ทริมเรือเปลี่ยนแปลงเกิด moment ของเรือให้เปลี่ยน

จุดศูนย์กลางการลอยในทางยาวของเรือ (LCF)<sup>๗</sup>

นาวาเอก พันธยศ พัฒนะธราพงศ์ (ผู้มีประสบการณ์ ในการกู้เรือ) ได้ให้ข้อคิดเห็นส่วนตัวกับผู้เขียนถึงขั้นตอน การกู้เรือ Ever Given ที่ฝ่ายต่าง ๆ ดำเนินการนั้น ต้องเริ่มจากการสำรวจโครงสร้างตัวเรือ การทำให้ ทริมเรือเป็นลบเพื่อกำหนดหัวเรือเป็นจุดหมุน การดูตลวง บริเวณหัวเรือออกเพื่อให้ทริมเรือเป็นลบได้ การถ่าย น้ำหนักด้านท้ายออก (ถังอับเฉา, น้ำจืด) เพื่อให้เกิด โมเมนต์มากพอที่จะทำให้ทริมเรือเป็นลบ โดยเทียบระยะ ทางจากจุด LCF ซึ่งหากยังไม่ได้ก็ต้องเพิ่มน้ำหนักด้านหัว ช่วยการขุดลอกสันดอนที่อาจจะทำให้ท้ายเรือติดได้ ขณะที่เรือเหวี่ยงออก การกำหนดจุดยึดโยงเรือต่าง ๆ โดยเฉพาะท้ายเรือต้องเป็นพื้นที่ไม่สูงกว่าจุด G และไม่ต่ำกว่า จุดศูนย์กลางกำลังลอยของเรือ (B)<sup>๘</sup> และเมื่อดำเนินการ เรียบร้อยก็รอเวลาให้น้ำขึ้นสูงสุด เพื่อให้หัวเรือเป็น จุดหมุนดึงท้ายเปิดด้วยกระแสน้ำตามธรรมชาติล้วนเป็น แนวทางการปฏิบัติเมื่อจำเป็นต้องกู้เรือในลักษณะเช่นนี้

เครื่องมือสำคัญในการกู้ภัยครั้งนี้ได้แก่เรือลากจูง (Tug Boat) โดยปกติบริษัท Egypt's Suez Canal มี เรือลากจูงจำนวน ๓๑ ลำ แต่ในภารกิจครั้งนี้ได้ถูกระดม รวมตัวทยอยกันมาจากหลายประเทศรวมทั้งสิ้น ๑๔ ลำ โดยแต่ละลำจัดเป็นเรือลากจูง Ocean Tug เช่นเรือ Baraka 1 มีกำลังเครื่องยนต์ ๑๖,๐๐๐ แรงม้า หรือกำลังดึง (bollard pull) ๑๓๐ เมตริกตัน เรือ Mosaed 2 และ Mosaed 3 มีกำลังดึง (bollard pull) ๑๔๐ เมตริกตัน เรือ Alp Guard ที่มีกำลังดึงถึง ๒๘๕ เมตริกตัน อันเป็น กำลังหมุนหลักในพื้นที่ปฏิบัติการ หากเปรียบเทียบกับเรือหลวงปันหยี เรือลากจูงลำใหม่ของกองทัพเรือ มีกำลังดึง (bollard pull) ๕๓ เมตริกตัน จึงเห็นภาพ ได้ชัดเจนว่าเรือลากจูงในภารกิจนี้ล้วนเป็นเรือ Tug ขนาด ใหญ่ทั้งสิ้น อย่างไรก็ตามเมื่อเป็นที่ชัดเจนว่าเรือลากจูง

๖ วีดีโอจำลองข้อมูลการเดินเรือจากระบบ AIS <https://www.youtube.com/watch?v=fDZ7ozObvx4>

๗ Center of Flotation

๘ Buoyancy of force



# Egypt court upholds seizure of Ever Given as compensation negotiations continue

May 5, 2021 at 1:43 pm | Published in: Africa, Asia & Americas, Egypt, Japan, News



## TRENDING THIS WEEK

- 01 **News**  
Saudi removes 'Muslims only' signs from highway to Madinah
- 02 **News**  
Celebrities in solidarity with Sheikh Jarrah
- 03 **News**  
Australia military to stop using Israel defence system
- 04 **News**  
Israel releases Jerusalem woman who questioned soldier's morals
- 05 **News**  
Israeli technology used by Russia helped save Assad

■ LATEST NEWS

ลือตะวันออกกลางเล่นข่าวการต่อสู้อของฝ่ายเรือและฝ่ายคลองเรียกค่าเสียหาย

ไม่สามารถปฏิบัติการนี้ได้เพียงลำพัง ทีมกู้เรือจึงรอคอยช่วงเวลาที่เหมาะสมคือเวลาน้ำขึ้น และเพื่อให้เป็นไปตามแผน ทีมกู้ภัยก็จำเป็นต้องอาศัยการขนถ่ายการดูทรายเป็นอยู่ใต้คลองให้ทันการด้วย ความรีบเร่งของฝ่ายต่าง ๆ ที่ต้องดำเนินการให้ทันกับวันที่น้ำจะขึ้นสูงสุด เรือชุดได้กำจัดทราย ๙๕๐,๐๐๐ ลูกบาศก์ฟุต และขุดลงไปถึงความลึก ๖๐ ฟุต รอบตัวเรือ หากพลาดกำหนดเวลานี้จะมีค่าใช้จ่ายสูงขึ้นตามมา เรือที่รอดเดินทางข้ามคลองสุเอซอยู่ในทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และทะเลแดง จะต้องเผชิญกับการเดินทางที่ยาวนานขึ้น เรือทั้งหลายคงต้องเดินทางไปยังอัมเหมล Good Hope เพื่อไปยังจุดหมาย

ปลายทางในยุโรปและเอเชียเหมือนในอดีต และในคืนวันอาทิตย์ที่ ๒๘ มีนาคม ระดับน้ำในคลองสุเอซสูงขึ้นกว่าปกติ เนื่องจากเป็นคืนดวงจันทร์เต็มดวงหรืออยู่ในช่วงคืนเดือนดับ<sup>๙</sup> หรือเรียกว่าซูเปอร์ฟูลมูน (Super full moon) ที่ดวงจันทร์เข้าใกล้โลกมากที่สุดครั้งแรกของปีพอดีทำให้เรือลอยขึ้นมาได้ง่ายกว่าเดิม

ต่อมาเวลา ๐๒:๐๐ น. ตามเวลาที่ท้องถิ่นของวันอาทิตย์ที่ ๒๙ มีนาคม ทีมงานกู้ภัยได้ใช้เรือลากจูง ๑๒ ลำ โดย ๒ ลำอยู่ด้านหน้า ๖ ลำหลักด้านหลัง และ ๔ ลำดึงท้ายเรือ เรือทุกลำเร่งเครื่องเต็มกำลังจนในที่สุดก็สามารถดึงหัวเรือออกจากฝั่งตะวันออกของ

<sup>๙</sup> คืนดวงจันทร์เต็มดวงหรืออยู่ในช่วงคืนเดือนดับ เมื่อดวงจันทร์เรียงตัวในแนวเดียวกับดวงอาทิตย์ โดยมีโลกอยู่ระหว่างดาวทั้งสองพอดี จะทำให้เกิดแรงดึงดูดมหาศาลระหว่างดาวขึ้นที่ทั้งสองด้านของโลก ทำให้ระดับน้ำสูงขึ้น ซึ่งโดยปกติจะเกิดขึ้นสองครั้งต่อเดือน เกิดขึ้นในช่วงซูเปอร์ฟูลมูน (Super full moon) ที่ดวงจันทร์เข้าใกล้โลกมากที่สุดครั้งแรกของปีพอดี



คลองสุเอซได้ในเวลาประมาณ ๐๕:๐๐ น.ตามเวลาที่ท้องถิ่น (ซึ่งตรงกับช่วงเช้ามืดเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ ในประเทศไทย) เมื่อกระแสน้ำลดลง และเคลื่อนตัวออกไปทางใต้สู่ทะเลแดง เรือก็ค่อย ๆ เคลื่อนออกไปกลางลำคลองอย่างช้า ๆ และเมื่อระดับน้ำสูงขึ้นที่ ๖.๘๒๔ ฟุต (๒.๐๗ เมตร) ในเวลา ๑๑:๔๒ น. งานทั้งหมดก็ใกล้เข้าสู่ตอนจบ เรือลากจูงหลายลำเริ่มดึงเรืออีกครั้ง และเมื่อถึงยามบ่ายเรือ Ever Given ก็ค่อย ๆ ลอยลำเข้าหากลางร่องคลองสุเอซได้ในที่สุด ภายหลังจากเรือออกจากการติดตื้นได้มีการตรวจสอบสภาพความเสียหายของร่องน้ำ และคลองสุเอซได้กลับมาให้บริการแก่เรือสินค้าในเวลา ๑๙:๐๐ น. ของวันเดียวกัน ซึ่งภายหลังจากที่เรือ Ever Given ออกจากการติดตื้นแล้ว ทางการอียิปต์ให้เรือเข้ามาจอดบริเวณอ่าว Great bitter ส่วนหนึ่งของคลองสุเอซ ใกล้ ๆ จุดเกิดเหตุเดิม โดยยังไม่อนุญาตให้เรือเดินทางไปต่อ เพราะต้องสอบสวนหาข้อเท็จจริง และคำนวณค่าเสียหายเพื่อเรียกร้องกับบริษัทเจ้าของเรือจากการเกยตื้นกีดขวางการจราจรให้เรียบร้อยก่อนถึงจะออกจากคลองสุเอซได้ ทั้งนี้มีรายงานว่าเมื่อคลองสุเอซเปิดราคาน้ำมันดิบ Brent และ West Texas Intermediate (WTI) ได้มีการปรับตัวลดลงในทันที

การนำเรือผ่านคลองสุเอซจะต้องมีนำร่อง (Pilot) ขึ้นมาบนเรือ และเริ่มจากการติดตั้งไฟส่องที่หัวเรือเป็นไฟส่องออกไป ๒ จุดหน้าเรือ หลังจากนั้นนำร่อง (Pilot) จะอยู่บนสะพานเดินเรือให้ข้อมูลคำแนะนำการเดินทางด้วยการแนะนำเข็ม ทางเสือ และความเร็ว โดยมีนายเรือ หรือต้นหนเป็นผู้สั่งการตามแผนที่ร่องน้ำ ซึ่งนำร่องจะไม่มีควมผิดใดหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับเรือ ความรับผิดชอบทั้งหมดยังคงอยู่กับผู้บังคับการเรือ ทั้งนี้ผู้บังคับการเรือจะสั่งการโดยเชื่อ หรือไม่เชื่อนำร่องก็ได้ สำหรับเหตุการณ์นี้ทำให้การระหว่างทางเรือกับนำร่องยังคงไม่เป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือเรือบอกว่าเกิดลมกระโชกแรงทำให้เรือเสียการควบคุม ในขณะที่ฝ่ายทางการอียิปต์บอกว่าลมไม่ได้เป็นเหตุหลักให้เกิดอะไรแบบนี้ได้ต้องมีปัจจัยอื่น เช่น คน หรือ

อุปกรณ์ขัดข้อง “Admiral Osama Rabie, chairman of the SCA, said that weather conditions were “not the main reasons” for the ship’s grounding, adding, “There may have been technical or human errors ... All of these factors will become apparent in the investigation.” ดังนั้น หลักฐานสำคัญที่ต้องเอามาเปิดกันคือ การพล็อตเส้นทางเดินเรือจากระบบ AIS ทำให้การพนักงานถือท้าย พนักงานส่งจักร ผู้ปฏิบัติงานบนสะพานเดินเรือ รวมถึงข้อความการสื่อสารที่สามารถถอดออกจาก Ship Voyage Data Recorder (VDR) คล้ายกล่องดำของเครื่องบิน ดังนั้นทั้งสองฝ่ายคงจะต้องหาจุดลงตัวว่าใครต้องรับผิดชอบอะไร อย่างไร การเจรจาต่อรองคงต้องดำเนินกันต่อไป

เมื่อวันที่ ๗ เมษายน พ.ศ.๒๕๖๔ บริษัท Suez Canal Authority (SCA) ได้ส่งเรื่องฟ้องศาลอียิปต์เรียกร้องค่าเสียหาย ๙๑๖ ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ ๒๘,๓๐๐ ล้านบาท) จากบริษัท Shoei Kisen Kaisha จำกัด ที่เป็นเจ้าของเรือ Ever Given สำหรับค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการกอบกู้เรือ สร้างความล่าช้าในการจราจร และการสูญเสียค่าธรรมเนียมผ่านคลองที่เกิดจากการที่เรือ Ever Given ขวางคลอง นับเป็นจำนวนเงินที่หลายฝ่ายออกมาให้ความความคิดเห็นว่ามากเกินไปในด้านของผลประโยชน์ชาติอียิปต์เพียงผู้เดียว และน้อยเกินไปในด้านของความเสียหายที่เกิดผลกระทบขึ้นต่อโลกในการขนส่งทางทะเล ทั้งนี้บริษัท Shoei Kisen Kaisha ได้ออกมาปฏิเสธที่จะจ่ายเงินดังกล่าว ทำให้เมื่อวันที่ ๑๓ เมษายน พ.ศ.๒๕๖๔ ทางการอียิปต์ดำเนินการตามหมายศาล ยึดเรือ Ever Given ตามมาตรา ๕๙ และ ๖๐ ของกฎหมายการค้าทางทะเลของอียิปต์ จนกว่า บริษัท Shoei Kisen Kaisha จะจ่ายเงินค่าเสียหายตามที่อียิปต์เรียกร้อง ซึ่งกำหนดว่าเรือจะถูกยึดจนกว่าจะมีการชำระค่าชดเชยเต็มจำนวน **ผลกระทบจากเหตุการณ์ Ever Given ขวางคลอง**

บริษัท Lloyd’s Register วิเคราะห์ว่าเหตุการณ์ครั้งนี้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลก โดยก่อให้เกิดความเสียหายระหว่างเอเชีย และยุโรปเฉลี่ยกว่า ๓๐๐,๐๐๐



ล้านบาทต่อวัน ผลกระทบต่อมาคือ ทำให้การขนส่งสินค้าที่ไปถึงจุดหมายล่าช้ากว่ากำหนด เพราะปัญหาที่ตามมาคือ ทำให้มีเรือขนส่งสินค้าติดค้างอยู่ตามท่าเรือจำนวนมาก ดังเช่นที่ท่าเรือแอนต์เวิร์ป ประเทศเบลเยียม เป็นท่าเรือใหญ่อันดับ ๒ ในยุโรป ทำให้มีเรือมาจอดเทียบท่ารอขนส่งสินค้าจำนวนมาก ซึ่งทำให้ท่าเรือเกิดปัญหาความแออัดต่อเนื่องไปอีกหลายอาทิตย์ หรือหลายเดือน โดยที่เหตุการณ์นี้จะส่งผลกระทบต่อทั้ง Supply Chain ที่ไม่ใช่เฉพาะแค่เรือที่เข้าเทียบท่า แต่เรือที่ต้องเดินทางออกจากท่าเรือด้วย เพราะท่าเรือแอนต์เวิร์ปไม่ได้เป็นแค่เพียงท่าเรือสำหรับนำเข้าสินค้า แต่ยังมีเรือส่งออกสินค้าด้วย ทำให้ท่าเรือต้องมีการจัดการไม่ให้เรือ “แออัด” อย่างไม่เป็นระบบ เพราะจะทำให้การเดินทางเรือขนส่งสินค้าอื่น ๆ ได้รับผลกระทบต่อเนื่องเป็นลูกโซ่ โดยจากเหตุการณ์นี้จะทำให้มีเรือจำนวนมากที่ไปแออัดอยู่ที่ท่าเรือแถบยุโรป รวมถึงท่าเรือแถบเอเชีย และตะวันออกกลาง นอกจากนั้นด้านของซัพพลายด์คอนเทนเนอร์เปล่าที่ปัจจุบันมีจำนวนขาดแคลนอยู่แล้วทั่วโลก เพราะเรือที่ติดค้างอยู่มีจำนวนมากที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเพื่อมาบรรทุกสินค้าใหม่อีกด้วย รวมถึงสินค้าอย่างเซมิคอนดักเตอร์ ซึ่งเป็นชิ้นส่วนสำคัญในการผลิตสินค้าตั้งแต่สมาร์ทโฟน เครื่องเล่นเกม ไปจนถึงรถยนต์ ซึ่งกำลังประสบปัญหาขาดแคลนอยู่ตอนนี้ อุตสาหกรรมการผลิตสินค้าดังกล่าวก็อาจจะได้รับผลกระทบเพิ่มมากขึ้น<sup>๑๐</sup>

ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประเทศไทย นายวิศิษฐ์ ลิ้มลือชา รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ให้สัมภาษณ์สรุปได้ว่า จากเหตุการณ์คลองสุเอซที่ผ่านมาได้กระทบต่อการส่งออกสินค้าไทยไปยุโรปมีความล่าช้า ซึ่งในปีที่ผ่านมาการค้าไทย - สหภาพยุโรป (รวมอังกฤษ) มีมูลค่ากว่า ๑.๑ ล้านล้านบาท “ผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องการส่งมอบที่ล่าช้า คู่ค้าชะลอออเดอร์ใหม่เพื่อรอดูสถานการณ์ และจากนี้

ตู้คอนเทนเนอร์มีแนวโน้มขาดแคลนมากขึ้น จากตู้หมุนเวียนช้าลง ในส่วนของค่าระวางเรือ ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เท่าที่สอบถามสมาชิกยังไม่ปรับขึ้น สรท. ยังคาดการณ์ส่งออกไทยปีนี้จะขยายตัวได้ ๔% ตามที่ตั้งไว้เดิม” ในขณะที่ นายสายัณห์ จันทร์วิภาสวงศ์ ผู้อำนวยการด้านโลจิสติกส์ให้สัมภาษณ์ว่า “แม้สถานการณ์คลองสุเอซจะเริ่มคลี่คลาย แต่ยังมีประเด็นที่จะตามมาหลังจากนี้อีกมากที่สำคัญ ได้แก่ ตู้สินค้าหรือตู้คอนเทนเนอร์ที่โลกขาดแคลนอยู่แล้วจะขาดแคลนมากขึ้น เพราะปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ในเรือ Ever Given ซึ่งมีมากกว่า ๑๘,๓๐๐ ตู้ รวมกับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ในเรือต่าง ๆ ที่รอเข้า - ออกคลองสุเอซ ซึ่งความล่าช้าในการส่งมอบสินค้าจะทำให้ตู้กลับคืนหมุนเวียนในระบบช้าลง ต่อมาคือ ความล่าช้าในการส่งมอบสินค้าให้ลูกค้าในยุโรปที่ช้าลงจากเดิม ทำให้คู่ค้าเสียโอกาสในการขาย และจะกระทบกับโรงงานผลิตต้นทางเป็นลูกโซ่ ซึ่งหากผู้ส่งออกไทยรับเงินตามแอล/ซี อาจจบกันไป แต่ถ้าเป็นการรับเงินโดยการโอนเงินอาจมีการตอรองจากผู้ซื้อ ให้ผู้ส่งออกไทยช่วยชดเชยความเสียหายจากความล่าช้าในการส่งมอบ รวมถึงอาจขอให้จ่ายภาษีนำเข้าในกรณีหากยังไม่รับมอบสินค้า ซึ่งคู่ค้ามีสิทธิ์ตีกลับไม่รับของหากเลยเวลาที่กำหนด แล้วให้ผู้ส่งออกไปจ่ายค่า Freight (ค่าระวางเรือ) เอง ตรงนี้จะเป็นภาระของผู้ส่งออก หลายเรื่องจะยุ่งยากมากขึ้นคงขึ้นกับการเจรจาต่อรอง”<sup>๑๑</sup> ดังนั้นตราบไคที่นำจากคลองมอญไหลผ่านออกสู่ทะเลหลวงไปคลองสุเอซ เหตุการณ์เรือ Ever Given ในคลองสุเอซข่มส่งผลกระทบต่อเรือสินค้าจากแม่น้ำเจ้าพระยาด้วยเช่นกัน

### ส่งท้ายบทเรียนจะเข้ขวางคลอง

จะเข้ตัวใหญ่อย่างเรือ Ever Given ลำใหญ่ระวางขับน้ำ ๒๐๐,๐๐๐ ตัน ยาว ๔๐๐ เมตร บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๒ ฟุต ได้สูงสุด ๒๐,๐๐๐ ตู้ เป็นวิวัฒนาการด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลที่นับวัน

๑๐ <http://snp.co.th/2021/04/logistics-corner-665/>

๑๑ “วิกฤติ‘คลองสุเอซ’ยังไม่จบ สะเทือนค้าไทยต่อ” หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจออนไลน์ [https://www.thansettakij.com/content/Macro\\_econ/474102](https://www.thansettakij.com/content/Macro_econ/474102),

๓๑ มีนาคม ๒๕๖๑



# Oil price chart

crispus9 published on TradingView.com, March 25, 2021 08:22:04 MSK  
 TVC:UKOIL, 120 63.44 ▼ -0.70 (-1.09%) O:63.48 H:63.56 L:63.41 C:63.44



จะเข้าช่วงคลองกระทบเศรษฐกิจโลก ราคาน้ำมันดิบตกลงต่ำสุดทันที

จะมีเรือใหญ่นานี้มากขึ้น เพื่อให้ปริมาณการขนส่งสินค้าได้สูงขึ้นในแต่ละเที่ยว หัวใจสำคัญของการขนส่งสินค้าคือ ระยะเวลา และสินค้าปลอดภัย นักเดินเรือจึงต้องเลือกเส้นทางเดินเรือที่สั้นที่สุด มีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด และปลอดภัยที่สุด ดังนั้นทางลัดอย่างคลองสุเอซจึงกลายเป็นเส้นทางเดินเรือการค้าคับคั่งที่สุดในโลก อุบัติเหตุจากความไม่ตั้งใจด้วยกระแสลม หรือด้วยความประมาทหรือด้วยเครื่องจักรขัดข้อง ส่งผลกระทบสะท้อนเศรษฐกิจทั่วโลก ดังนั้นทีมกู้ภัยของคลองซูดทั้งหมดต้องมีความพร้อมทั้งเครื่องมือ และคนที่มีความสามารถสูงที่สำคัญในภาวะสงครามคลองซูดเหล่านี้ยังเป็นจุดอ่อนแหลมที่จะถูกกำหนดเป็นบัญชีเป้าหมายของฝ่ายตรงข้ามหากเจ้าของคลองคิดว่าจะใช้เป็นเส้นทางเคลื่อนย้ายกำลังทางเรือได้อย่างปกติคงไม่ง่ายโดยแน่ หรือภัยคุกคาม

ในรูปแบบใหม่ของการก่อการร้ายที่ผู้ก่อการร้ายใช้วิธีการแบบอสมมาตร (Asymmetric Warfare) กระทบต่อช่องทางน้ำลัดทะเลใด ๆ ย่อมจะสะท้อนต่อการดูแลความปลอดภัยในการเดินเรือเป็นแน่ คลองสุเอซเป็นบทเรียนที่ดีว่าเวลาปกติ หรือภาวะสงคราม หรือความขัดแย้งใด ๆ ทำให้คลองเปิดบริการไม่ได้แรมวันแรมปีมีแต่ขาดทุน

เมื่อพิจารณาจากค่าปรับที่ทางบริษัทคลองสุเอซเรียกเก็บเจ้าของเรือ Ever Given เป็นจำนวนมหาศาล แสดงให้เห็นเป็นตัวอย่างถึงค่าใช้จ่ายในการกู้เรือที่สูงมหาศาล หากเกิดสถานการณ์วิกฤตภายในคลอง รวมถึงการระดมสรรพกำลังจากภายใน และภายนอกประเทศต้องแข่งกับเวลาที่มัลกระทบกับเศรษฐกิจโลกเป็นนทาน ดังนั้นประเทศใดคิดอยากจะขาดคลองเพื่อเป็นเส้นทางลัดอย่างคลองปานามาเชื่อมระหว่างมหาสมุทร



แปซิฟิกกับทะเลแคริบเบียน คลองคิลินเยอร์มนี่เชื่อมระหว่างทะเลเหนือกับทะเลบอลติก คงต้องไตร่ตรองกันให้ถี่ถ้วนขึ้นอีกหลายเท่าตัว ซึ่งไทยเราเป็นหนึ่งในประเทศที่มีโครงการขุดคลองไทยมาอย่างช้านาน มีการศึกษาโครงการขุดคลองจำนวนหลายครั้งแต่ทุกครั้งใช้งบประมาณแพงเอาเรื่อง ทำให้ผู้ได้หัวคิวยกเรื่องขออนุญาตสำรวจ แฝงอยู่ในกลุ่มฝันทวน อยากขุดคลองไทย มักเอาตัวเลขรายได้ประเทศหากมีคลองไทยและพื้นที่เศรษฐกิจรอบคลอง รวมทั้งการพัฒนาการท่องเที่ยวทางทะเล จะทำให้ไทยมีรายได้ปีละไม่ต่ำกว่า ๔ ล้านล้านบาทสำหรับการขุดคลองเส้น 9A ผ่าน ๕ จังหวัด กระบี่ ตรัง นครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา<sup>๑๒</sup>

“จะขุดข่างคลอง บทเรียนจากคลองสุเอซถึงอนาคตคลองไทย (ตอนจบ)” ในฉบับหน้าจะกล่าวถึงความเป็นมาของคลองไทย ข้อดีและข้อเสีย ที่มาจากบทเรียนของคลองสุเอซ ประเทศอียิปต์ ที่กลุ่มฝันทวนมักนำมาเป็นตัวอย่างว่าหากประเทศไทยขุดคลองไทย

แล้วจะรุ่งเรื่อง กระตุ้น GDP ของประเทศโดยเฉพาะในพื้นที่ภาคใต้ แถมยังจะช่วยเสริมยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่จะผลักดันให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากกับดักประเทศรายได้ปานกลาง สู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูงด้วย **แต่เดี๋ยวก่อนครับท่านผู้อ่าน** ในปี ๒๐๒๐ ประเทศไทยผู้ยังไม่มีคลองไทยมี GDP ลำดับที่ ๒๕ ในปี ๒๐๒๑ ลำดับที่ ๒๖ แต่ประเทศอียิปต์ผู้ครอบครองคลองสุเอซมา ๑๕๒ ปีแล้ว ในปี ๒๐๒๐ มี GDP ลำดับที่ ๓๔ ในปี ๒๐๒๑ ลำดับที่ ๓๕<sup>๑๓</sup> ทำให้เห็นได้ว่าเศรษฐกิจประเทศอียิปต์ไม่ได้รุ่งเรื่องจากคลองสุเอซแต่อย่างใด ความคุ้มค่าในการอยากมีอยากได้คลองไทยของกลุ่มฝันทวน จะเกิดได้จริงหรือไม่หรือควรกลับไปแก้ไขสิ่งก่อสร้างที่สร้างมาแล้วไม่ได้ใช้ประโยชน์หรือใช้แล้วไม่ได้คุ้มทุนที่ก่อสร้าง เช่น อีกหลาย ๆ ท่าเทียบเรือทั้งในทะเล และในแม่น้ำ ควรหมดยุคตำนาน้ำพริกละลายแม่น้ำกันเสียที่ (ติดตามต่อฉบับหน้า) ✍

๑๒ หนังสือพิมพ์ประชาชาติ (ออนไลน์), <https://www.prachachat.net/public-relations/news-419729>

๑๓ <https://statisticstimes.com/economy/projected-world-gdp-ranking.php>

