

คลองไทย: แนวทางการศึกษาวิจัยคลองไทยแนว 9A ในเชิงลึก พุทธศักราช 2566
Klong Thai: Guidelines for In-depth Research of the Klong Thai Line 9A, 2023

เบญจพนธ์ มีเงิน* ทศนีย์ สิริวิทยกุล** ณรงค์ ทมเจริญ*** และฐิตาภา ณ ระนอง****

Benjbhon Mee-ngoen, Tussanee Sirariyakul, Narong Tomcharoen and Thitapa Na Ranong

*คณะบริหารธุรกิจและเทคโนโลยี วิทยาลัยอินเตอร์เทคโนโลยี

Faculty of business administration, Lampang Inter-Tech

,*,**** คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

Email: mamthitapa@ hotmail.com

Received April 14, 2024 Revise April 24, 2024 Accepted April 30, 2024

บทคัดย่อ

บทความวิชาการนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อนำเสนอกรอบแนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบจากโครงการคลองไทยแนว 9A ที่มีผลต่อระดับความคิดเห็น ระดับความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย และนำเสนอกรอบแนวคิดเกี่ยวกับความเป็นไปได้ของโครงการคลองไทยแนว 9A ที่มีผลต่อระดับความสำเร็จของโครงการแนว 9A

ผลการนำเสนอกรอบแนวคิดเป็นแนวทางในการศึกษาวิจัยเชิงลึก ได้แก่ 1. กรอบแนวคิดตามวัตถุประสงค์ ข้อ 1 ผลกระทบจากโครงการคลองไทยแนว 9A ที่พึงประสงค์ ที่มีผลต่อระดับความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย 2. กรอบแนวคิดตามวัตถุประสงค์ ข้อ 2 ผลกระทบจากโครงการคลองไทย 9A ที่พึงประสงค์ ที่มีผลต่อระดับความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียหลัก และระดับความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียรอง กรอบแนวคิดตามวัตถุประสงค์ ข้อ 3 ที่พึงประสงค์ ที่มีผลต่อระดับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียหลัก และระดับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียรอง 3. กรอบแนวคิดตามวัตถุประสงค์ ข้อ 3 ความเป็นไปได้ของโครงการคลองไทยแนว 9A ที่มีผลต่อระดับระดับความสำเร็จของโครงการคลองไทยแนว 9A เพื่อตอบสนองต่อประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่กำลังรอคอยการตัดสินใจของรัฐบาล คณะผู้เขียนจึงใคร่ขอแนะนำเสนอกรอบแนวคิดการศึกษาวิจัยในเชิงลึกนี้ต่อผู้มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องกับการนำเสนอต่อรัฐบาลและรัฐสภาไทย เพื่อเร่งผลักดันให้เกิดการศึกษาวจัยคลองไทยแนว 9 A ในเชิงลึก เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงประจักษ์ทั้งกว้างและลึกมาประกอบการตัดสินใจดำเนินการโครงการคลองไทยแนว 9 A ตามกระบวนการของภาครัฐต่อไป

คำสำคัญ: คลองไทย, ผลกระทบคลองไทยแนว 9A, ความเป็นไปได้ของคลองไทยแนว 9A



Abstract

This academic article have a purpose To present a framework for thinking about the impact of the Thai Canal Project Line 9A on the level of opinions. Level of needs and expectations of stakeholders and present a framework regarding the feasibility of the Thai Canal Project, Line 9A, which affects the level of success of the Line 9 A project.

The results of the presentation of the conceptual framework as a guideline for in-depth research include: 1. Conceptual framework according to objective number 1: Desired impacts from the Thai Canal Project Line 9A. that affects the level of opinions of stakeholders 2. Conceptual framework according to objective number 2, desired impacts from the Thai Canal Project 9A that affects the level of needs of key stakeholders and the level of needs of secondary stakeholders Conceptual framework according to objective number 3 that is desired that affects the level of expectations of key stakeholders and the level of expectations of secondary stakeholders. 3. Conceptual framework according to objective number 3, the feasibility of the Thai Canal Project Line 9A that affects the level of success of the Thai Canal Project Line 9A in response to the public and There are vested interests waiting for the government's decision. The authors would like to present the conceptual framework for this in-depth research study to those with the authority to present it to the Thai government and parliament. To accelerate and push for in-depth study of the Thai Canal Line 9 A in order to obtain both broad and deep empirical data to support decisions on proceeding with the Thai Canal Line 9 A project according to the government process.

บทนำ

หลักการและเหตุผล คลองไทยเป็นคลองระดับโลก สามารถสร้างความมั่นคงและปลอดภัยในการเดินเรือของโลก คลองไทยขุดเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย เป็นสิ่งที่อยู่ในการรับรู้ของประชาชนชาวไทยมานาน ชื่อว่า ‘คอคอดกระ’ ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น ‘คลองไทย’ ได้ถูกกล่าวขานต่อเนื่องมาและความพยายามที่จะขุดคอคอดกระหรือคลองไทย ตั้งแต่กรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานีในรัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์ ในปี พ.ศ.2220 เมื่อ 340 กว่าปีที่ผ่านมามีงานวิจัยจนถึงยุครัตนโกสินทร์ในปัจจุบัน

อย่างไรก็ดี คลองไทยเป็นโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เชื่อมโยงอุตสาหกรรม ช่วยเสริมศักยภาพเขตเศรษฐกิจพิเศษและโครงการสำคัญ ๆ ของชาติ ได้แก่ EEC, SEC, และ SEZ และท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและอื่น ๆ จากการคาดการณ์ของธนาคารโลก ในปีค.ศ. 2025 ช่องแคบมะละกา อาจจะมีเรือผ่าน ประมาณ 122,500 ลำ สอดคล้องกับ JITI (Japan International Transport Institute) และการคำนวณของ HM Ibrahim & MansourSh สถาบัน Maritime Institute of Malaysia (MIMA) คาดว่า ปีค.ศ.2024 ช่องแคบมะละกา



ละกาสามารถรองรับเรือเดินสมุทรได้ประมาณ 122,640 ลำ อาจกล่าวได้ว่าอีกไม่กี่ปีข้างหน้าช่องแคบมะละกา จะมีความหนาแน่นมากและอาจจะไม่สามารถบริการปริมาณการเพิ่มขึ้นของเรือเดินสมุทรได้ นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายของเรือเดินสมุทรระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดียจะเพิ่มสูงขึ้น คลองไทยเป็น ทางเลือกใหม่ทางการเดินเรือสากลโลก เพื่อลดความคับคั่ง มีความมั่นคงปลอดภัยในการเดินเรือ ประหยัดเวลา เดินทาง ประหยัดน้ำมัน ย่นระยะทาง 1,200 กิโลเมตร เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ให้กลุ่มประเทศ CLMV สร้าง ความเชื่อมโยงระหว่าง มหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิก ทำให้เกิดเส้นทางการเดินเรือโลกสายใหม่ (ทางลัด) ทางทะเลจากอินเดีย ตะวันออกกลาง ทวีปแอฟริกา และทวีปยุโรป กับประเทศสำคัญ ๆ ในซีกโลก ตะวันออก คือ จีน ญี่ปุ่น เกาหลี อาเซียน และโลก อย่างมีประสิทธิภาพ โครงการคลองไทยเป็นโครงการขนาดใหญ่ (Mega project) การศึกษา ปี 2561 ระบุว่าใช้งบประมาณ 2 ล้านล้านบาท (ค่าขุดคลอง 1.36 ล้านล้านบาท และค่าสร้างเกาะเทียม 0.64 ล้านล้านบาท) คลองไทยจะเกิดโครงการพัฒนามหาสมุทรเศรษฐกิจพิเศษใน ภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งมีที่ตั้งบริเวณคลองไทยจะเป็นศูนย์กลางการค้าระดับโลก แหล่งอุตสาหกรรมแหล่ง ท่องเที่ยว และศูนย์กลางพาณิชย์ (Maritime Hub Port) โครงการคลองไทยนี้จะช่วยกอบกู้เศรษฐกิจชาติ แบบยั่งยืนและตลอดไป (คณะกรรมการวิสามัญฯ, 2547; สมาคมคลองไทยฯ , 2558)

นอกจากนี้ รายงานของคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองคอคอด กระ วุฒิสภา ปี 2547 พบว่า ตั้งแต่ปี 2516 เป็นต้นมา บริษัทวิศวกรรมที่ปรึกษาจากสหรัฐอเมริกา ชื่อบริษัท TAMS (Tappetts Abbett McCarthy Stratton and Robert R. Nansan, INC.) เริ่มทำการศึกษาข้อมูลใน การขุดคอคอดกระ ต่อมาคณะอนุกรรมการวิสามัญศึกษาด้านวิศวกรรมและธรณีวิทยา ได้ศึกษาข้อมูล เบื้องต้นจากที่บริษัทที่ปรึกษา TAMS กระทรวงคมนาคม กรมทรัพยากรธรณี กระทรวงอุตสาหกรรม กองทัพเรือ ราชบัณฑิตยสถาน ฯลฯ มีการสรุปแนวคลองไทยที่สำคัญ ๆ 4 แนวเส้น และได้กำหนดชื่อไว้คือ แนวเส้น 2A, 5A, 7A, และ 9A ซึ่งแนวเส้น 9A (ภาพที่ 1) เป็นแนวคลองที่ดีที่สุด ซึ่งคลองไทยแนว 9A มีความ ยาว 135 กิโลเมตร เป็นคลองคู่ขนาน ลึก 30 เมตร กว้าง 400 เมตร เป็นคลองเดี่ยวไม่มีประตูปิดกั้นทน้ำ เพราะระดับน้ำทั้งสองฝั่งแตกต่างกันไม่เกิน 1 เมตร ผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด ในภาคใต้ของประเทศไทย คือ จังหวัด กระบี่ จังหวัดตรัง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดพัทลุง และจังหวัดสงขลา



ภาพที่ 1 คลองไทยแนว 9A

ที่มา: BLT Bangkok July 25, 2023. <https://www.bltbangkok.com/news/27959/>

เมื่อปลายปี 2558 สมาคมคลองไทยเพื่อการศึกษาและพัฒนา ร่วมกับประชาชนภาคใต้ และองค์การภาคประชาชน อีก 3 องค์การ คือสมาคมปักษ์ใต้ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกำนันผู้ใหญ่บ้านแห่งประเทศไทย และมูลนิธิร่วมพัฒนาภาคใต้ ทำการศึกษาคลองไทย โดยการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ 5 จังหวัดตามแนวคลองไทย 9A โดยปรับปรุงแนวเส้นทางทั้งทางด้านตะวันตกด้านทะเลอันดามัน และตะวันออกด้านอ่าวไทยให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงของพื้นที่ แบ่งการใช้พื้นที่คลองและพื้นที่เศรษฐกิจริมคลองไทยแนว 9A แบ่งออกเป็น 3 พื้นที่ คือ พื้นที่ A, B, C และพื้นที่นอกเขต A, B และ C 1) พื้นที่ A เป็นพื้นที่เศรษฐกิจริมคลอง ยาว 105 กม. กว้าง 3 กม. รวม 315 ตร.กม. หรือประมาณ 196,875 ไร่ 2) พื้นที่ B เป็นเขตป่า-เขา ที่คลองผ่าน ประมาณ 30 กม. คลองกว้าง 400 ม. เสียพื้นที่ป่าประมาณ 12 ตร.ม. หรือประมาณ 7,500 ไร่ 3) พื้นที่ C เป็นพื้นที่คลองยาว 135 กม. กว้าง 400 ม. คิดเป็นพื้นที่ใช้ทำคลอง 54 ตร.กม. หรือ 33,750 ไร่ ส่วนพื้นที่นอกเขต A, B และ C จัดเป็นพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่เกษตรแผนใหม่ การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ อุตสาหกรรมเกษตรกรรม และธุรกิจบริการต่าง ๆ เป็น Smart City และเขตเศรษฐกิจพิเศษ จากผลการศึกษาความเป็นได้เบื้องต้นของสมาคมคลองไทยเพื่อการศึกษาและพัฒนา พบว่า รายได้จากคลองไทยโดยตรงจะมีรายได้จากเรือผ่านและเรือแวะ ดังนี้ ประมาณการรายได้จากเรือผ่าน จำนวน 10,077 ลำ ประมาณ 127,347.50 ล้านบาท ต่อปี ส่วนประมาณการรายได้จากเรือแวะ จำนวน 40,000 ลำ ประมาณ 20,000 ล้านบาท ใน 1 ปี คลองไทยจะมีรายได้เฉพาะค่าผ่านคลองขั้นต้น ประมาณ 147,347.50 ล้านบาท ไม่รวมถึงรายได้มหาศาลจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การบริการโลจิสติกส์ การผลิต การเกษตร ธุรกิจการค้า และอื่น ๆ



ส่วนในด้านรายจ่ายในการลงทุน ค่าใช้จ่ายหลักที่นำมาพิจารณาการชดเชยของไทยแนว 9A นั้น ประกอบด้วย ประเมินการค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ได้แก่ ด้านวิศวกรรมเป็นจำนวน 54,563 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ค่าเวนคืนที่ดิน รื้อถอน เคลื่อนย้ายประชาชน ชดเชยระบบนิเวศทางทะเล และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมแล้ว 13,585 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ช่วงการก่อสร้างระยะเวลา 6 ปี 4,825 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยรวมแล้ว ค่าใช้จ่ายในการลงทุนทั้งสิ้นเป็นเงิน 72,973 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อย่างไรก็ตามเมื่อคำนึงถึงความคาดเคลื่อนในการประมาณการ ตลอดจนค่าใช้จ่ายที่ไม่คาดคิดนอกเหนือจากนี้แล้ว อาจกำหนดเป็นตัวเลขน้อย ๆ เพื่อความสะดวกในการนำไปใช้ประโยชน์ต่อไปเป็นรายจ่ายลงทุนทั้งสิ้น 73,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ 2.34 ล้านล้านบาท และหากเป็นกรณีกู้เงินมาลงทุนด้วยอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2.5 ต่อปี จะต้องเสียดอกเบี้ยเงินกู้ปีละ 1,825 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ 58,400 ล้านบาท (เขมภัทร ทฤษฎิกุล, 2565) ถ้าตัดสินใจสร้างในสมัยท่านปรีดี ค่าใช้จ่ายในการลงทุน ข้อมูล ณ เวลานั้นอยู่ที่ 18 ล้านบาท ที่มาของแหล่งเงินลงทุนอาจมาจากทางอื่น ๆ ที่ไม่ต้องใช้เงินกู้ที่เสียดอกเบี้ยมหาศาลก็ได้ เช่น การระดมเงินทุนคลองไทยโดยกระทรวงการคลัง อาจเป็นรูปแบบอื่น ๆ ที่มีประสิทธิภาพสูงและต้นทุนเงินทุนต่ำกว่า

อย่างไรก็ตาม การขับเคลื่อนเศรษฐกิจในทศวรรษหน้าของไทย ประเทศไทยจำเป็นต้องพัฒนาโครงการขนส่งสินค้าทางเรือ 2 โครงการใหญ่ คือ 1) เร่งศักยภาพท่าเรือแหลมฉบังที่โครงการ EEC และ 2) สร้างคลองไทยและท่าเรือผนวกเขตเศรษฐกิจคลองไทยที่ภาคใต้ เป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รองรับการเชื่อมโยงโครงการแถบและเส้นทาง หรือ Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเร่งความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศต่าง ๆ ตลอดแนวเส้นทางสายไหม (Silk Road) เดิมและเพิ่มเติมแนวเส้นทางใหม่ เชื่อมโยงเอเชีย ยุโรป และแอฟริกาเข้าด้วยกัน ทั้งทางบก และทางทะเล โดยรัฐบาลจีนและรัฐบาลประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกร่วมมือกันในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการลงทุน ครอบคลุม 147 ประเทศทั่วโลก (Money Buffalo, 2022)

การศึกษาวิจัยเกี่ยวกับคลองไทยในอดีตล้วนแต่เป็นการศึกษาวิจัยเบื้องต้นแทบทั้งสิ้น ยังไม่มีการศึกษาวิจัยในเชิงลึกอย่างจริงจัง คณะผู้เขียนได้เล็งเห็นความสำคัญของการศึกษาวิจัยคลองไทย จึงขอมีส่วนร่วมสนับสนุนให้เกิดการสร้างแนวทางในการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับคลองไทยแนว 9A ในเชิงลึก ทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ความมั่นคง การลงทุนความคุ้มค่า ความเสี่ยง ประโยชน์ของชาติและประชาชน วิศวกรรม เทคโนโลยี ความร่วมมือทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และอื่น ๆ เพื่อสร้างองค์ความรู้ เสนอต่อภาครัฐ เพื่อประกอบการตัดสินใจดำเนินการ และเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรเพื่อออกกฎหมายเกี่ยวกับคลองไทยแนว 9A ตลอดจนเผยแพร่ความรู้สู่ประชาชน สาธารณชน หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ต่อไป

วัตถุประสงค์

บทความวิชาการนี้ คณะผู้เขียนกำหนดวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอกรอบแนวคิดเป็นแนวทางในการศึกษาวิจัยในเชิงลึก ดังนี้

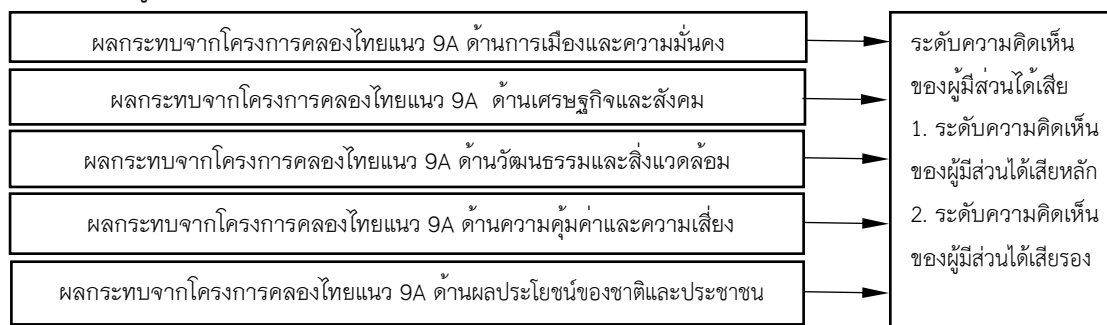


1. นำเสนอกรอบแนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบจากโครงการคลองไทยแนว 9A ที่มีผลต่อระดับความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย
2. นำเสนอกรอบแนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบจากโครงการคลองไทยแนว 9A ที่มีผลต่อระดับความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย
3. นำเสนอกรอบแนวคิดเกี่ยวกับระดับความเป็นไปได้ของโครงการคลองไทย 9A ที่มีผลระดับความสำเร็จของโครงการคลองไทยแนว 9A

กรอบแนวความคิด

การนำเสนอแนวทางการศึกษาวิจัยตามวัตถุประสงค์ ข้อ 1 , 2 และ 3

กรอบแนวคิดตามวัตถุประสงค์ข้อ 1 ผลกระทบจากโครงการคลองไทยแนว 9A ต่อระดับความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ดังนี้

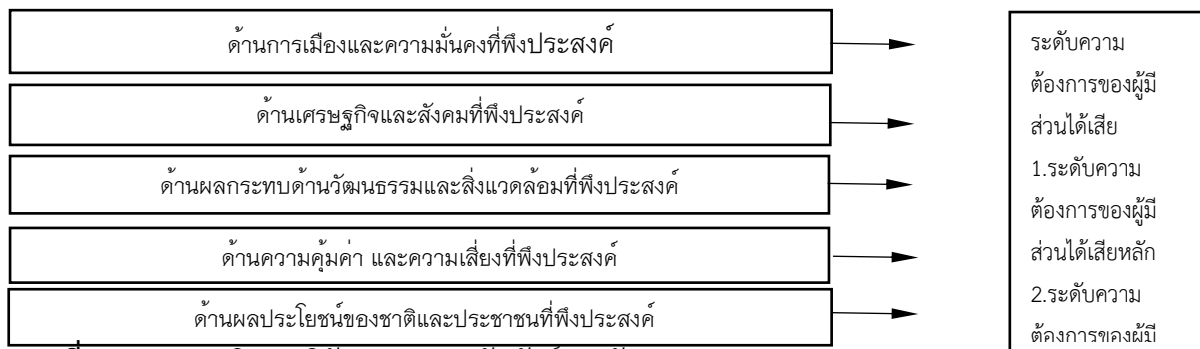


ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัยแสดงความสัมพันธ์ของตัวแปร

จากกรอบแนวคิดการศึกษารวบรวม (ภาพที่ 1) แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ ได้แก่ ผลกระทบจากโครงการคลองไทยแนว 9A ด้านการเมืองและความมั่นคง ด้านเศรษฐกิจและสังคม ด้านวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม ด้านความคุ้มค่าและความเสี่ยง และด้านผลประโยชน์ของชาติและประชาชนกับตัวแปรตามระดับความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ได้แก่ ระดับความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียหลักและระดับความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียรอง

กรอบแนวคิดตามวัตถุประสงค์ ข้อ 2 ผลกระทบจากโครงการคลองไทยแนว 9A ต่อความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย ดังนี้

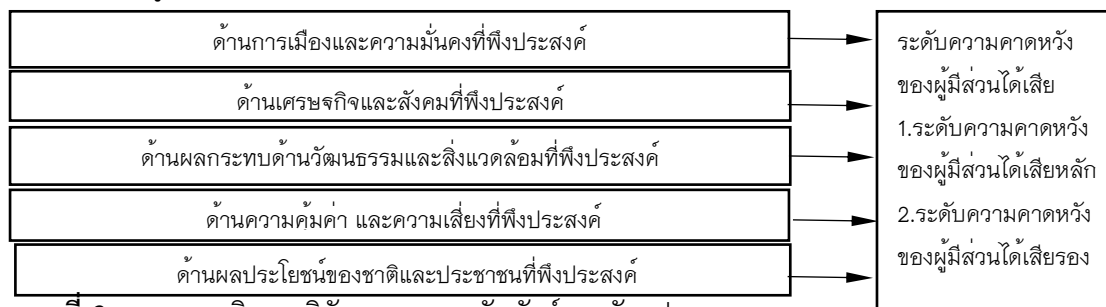
1 กรอบแนวคิดการวิจัย ผลกระทบจากโครงการคลองไทยแนว 9A ที่พึงประสงค์ที่มีผลต่อระดับความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย



ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดการวิจัยแสดงความสัมพันธ์ของตัวแปร

จากกรอบแนวคิดการศึกษาวิจัย (ภาพที่ 2) แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ ได้แก่ ผลกระทบจากโครงการคลองไทยแนว 9A ด้านการเมืองและความมั่นคงที่พึงประสงค์ ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่พึงประสงค์ ด้านวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมที่พึงประสงค์ ด้านความคุ้มค่า และความเสี่ยงที่พึงประสงค์ และด้านผลประโยชน์ของชาติและประชาชนที่พึงประสงค์ กับตัวแปรตาม ระดับความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย ได้แก่ ระดับความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียหลัก และระดับความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียรอง

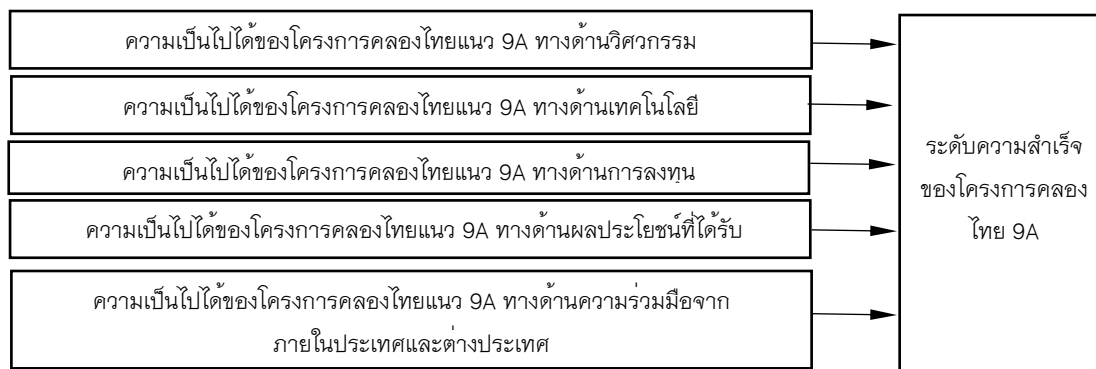
กรอบแนวคิดการวิจัย ผลกระทบจากโครงการคลองไทยแนว 9A ที่พึงประสงค์ที่มีผลต่อระดับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย



ภาพที่ 3 กรอบแนวคิดการวิจัยแสดงความสัมพันธ์ของตัวแปร

จากกรอบแนวคิดการศึกษาวิจัย (ภาพที่ 3) แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ ได้แก่ ผลกระทบจากโครงการคลองไทยแนว 9A ด้านการเมืองและความมั่นคงที่พึงประสงค์ ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่พึงประสงค์ ด้านวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมที่พึงประสงค์ ด้านความคุ้มค่า และความเสี่ยงที่พึงประสงค์ และด้านผลประโยชน์ของชาติและประชาชนที่พึงประสงค์ กับตัวแปรตาม ระดับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย ได้แก่ ระดับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียหลัก และระดับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียรอง

กรอบแนวคิดตามวัตถุประสงค์ ข้อ 3 กรอบแนวคิดการศึกษาวิจัยเชิงลึกเกี่ยวกับความเป็นไปได้ของโครงการคลองไทยแนว 9A ดังนี้



ภาพที่ 4 กรอบแนวคิดการวิจัยแสดงความสัมพันธ์ของตัวแปร

จากกรอบแนวคิดการศึกษาวิจัย (ภาพที่ 4) แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ ได้แก่ ความเป็นไปได้ของโครงการคลองไทยแนว 9A ทางด้านวิศวกรรม ทางด้านเทคโนโลยี ทางด้านการลงทุน ทางด้านผลประโยชน์ที่ได้รับ และทางด้านความร่วมมือจากภายในประเทศและต่างประเทศ กับตัวแปรตาม ได้แก่ ระดับความสำเร็จของโครงการคลองไทยแนว 9A

แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

บทความนี้ คณะผู้เขียนนำเสนอแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องคลองไทยแนว 9A ดังนี้

ผลกระทบจากคลองไทยแนว 9A ทางด้านการเมืองและความมั่นคง

ผลกระทบทางการเมือง หมายถึง ผลกระทบโดยตรงที่พึงประสงค์และไม่พึงประสงค์จากโครงการคลองไทยแนว 9A ที่อาจเกิดผลกระทบทางการเมืองที่เกี่ยวกับ 1) อำนาจในการปกครองและการบริหารราชการแผ่นดิน และ 2) การใช้อำนาจในการปกครองและการบริหารราชการแผ่นดิน เพื่อสร้างความผาสุก อยู่ดีกินดีให้แก่ประชาชน (Harold D Lass well, (1938) ส่วนผลกระทบทางด้านความมั่นคง หมายถึง ผลกระทบโดยตรงที่พึงประสงค์และไม่พึงประสงค์จากโครงการคลองไทยแนว 9A ที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคง ได้แก่ 1) ความมั่นคงแห่งชาติด้านการเมือง 2) ความมั่นคงแห่งชาติด้านเศรษฐกิจ 3) ความมั่นคงแห่งชาติด้านการทหาร (การป้องกันประเทศ) 4) ความมั่นคงแห่งชาติด้านสังคม 5) ความมั่นคงแห่งชาติด้านวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี 6) ความมั่นคงแห่งชาติด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น (เจษฎา มีบุญลือ, 2553)

ผลกระทบจากคลองไทยแนว 9A ทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม

ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ หมายถึง ผลกระทบโดยตรงที่พึงประสงค์และไม่พึงประสงค์จากโครงการคลองไทยแนว 9A ที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ได้แก่ 1) การประกอบอาชีพ 2) การจ้างงาน 3) แรงงาน 4) การขยายตัวทางธุรกิจผลิตและบริการ 5) อุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์ 6) การเกษตรกรรม 7) รายได้ และ 8) ค่าครองชีพ เป็นต้น (สยาม อรุณศรีมรกต, (2558) ส่วนผลกระทบทางด้านสังคม หมายถึง ผลกระทบโดยตรงที่พึงประสงค์และไม่พึงประสงค์จากโครงการคลองไทยแนว 9A ที่ส่งผลกระทบต่อสังคม ได้แก่ 1) จำนวน



ประชากรที่ได้รับผลกระทบ 2) การย้ายถิ่นฐาน 2) วิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่ 3) การจัดการด้านชุมชน 4) ความขัดแย้งระหว่างคนท้องถิ่นกับคนที่เข้ามาใหม่ 5) ปัจเจกชนและครอบครัว ทั้งด้านการศึกษา สาธารณสุข และสันติภาพ 6) ที่ดิน และ 7) โครงสร้างพื้นฐานของชุมชน เป็นต้น (สยาม อรุณศรีมรกต, 2015)

ผลกระทบจากคลองไทยแนวเส้น 9A ทางด้านวัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบทางด้านวัฒนธรรม หมายถึง ผลกระทบโดยตรงที่พึงประสงค์และไม่พึงประสงค์จากโครงการคลองไทยแนว 9A ที่ส่งผลกระทบต่อวัฒนธรรม ได้แก่ 1) วิถีชีวิต 2) ความคิด 3) ค่านิยม และ 4) ความเชื่อ 5) ขนบธรรมเนียม 6) นิยมประเพณี และ 7) ศาสนา 8) ความศรัทธา และ 9) บรรทัดฐาน เป็นต้น (อภิเชษฐ์ หับเมือง, 2564) ส่วนผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม หมายถึง ผลกระทบโดยตรงที่พึงประสงค์และไม่พึงประสงค์จากโครงการคลองไทยแนว 9A ที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact) เป็นผลกระทบต่อมนุษยชาติ ระบบนิเวศทางธรรมชาติ และสิ่งต่าง ๆ ที่มนุษย์สร้างขึ้นอันเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อม (องค์การสิ่งแวดล้อมยุโรป ; European Environment Agency : EEA) ผลกระทบเชิงบวก ได้แก่ 1) การสร้างสมุททานุภาพที่ทำให้เกิดการพัฒนาในรูปแบบของการป้องกันประเทศ และการรักษาผลประโยชน์ เช่น การมีเรือ การมีกองเรือพาณิชย์ 2) กองทัพเรือสามารถเคลื่อนย้ายกำลังพลจากฝั่งทะเลอ่าวไทยไปยังฝั่งทะเลอันดามันได้อย่างรวดเร็วตามหลักยุทธศาสตร์สองฝั่งมหาสมุทรและสามพื้นที่ปฏิบัติการ 3) การวางกำลังพลของหน่วยงานต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว รวมถึงการบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องได้ตาม พ.ร.บ.การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เช่น กองทัพเรือ กรมเจ้าท่า กรมศิลปากร กรมทรัพยากรป่าไม้ ตำรวจน้ำ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อดูแลผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ผลกระทบเชิงลบ ได้แก่ 1) เกิดการเปลี่ยนภูมิรัฐศาสตร์ทำให้ประเทศไทยต้องปรับยุทธศาสตร์การป้องกันประเทศใหม่ ตามแนวของคลองและเส้นทางทางน้ำใหม่ ๆ ที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งเป็นเรื่องผลประโยชน์ของชาติที่ต้องดูแลและรักษาความปลอดภัยทั้งยามปกติสุขและยามสงคราม 2) ความหวาดระแวงให้แก่ประเทศเพื่อนบ้าน 3) ความยากในการป้องกันความสงบทางทะเล เพราะคลองมีความยาวหลายกิโลเมตร ซึ่งหากคลองเกิดความไม่สงบ ต่างประเทศก็ไม่อยากมาใช้บริการเส้นทางเดินเรือของคลองนี้ (คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2563)

ผลกระทบจากคลองไทยแนว 9A ทางด้านความคุ้มค่า ความเสี่ยงและประโยชน์ของชาติและประชาชน

ผลกระทบทางด้านความคุ้มค่า หมายถึง ผลกระทบโดยตรงที่พึงประสงค์และไม่พึงประสงค์จากโครงการคลองไทยแนว 9A ที่ส่งผลกระทบต่อความคุ้มค่า ได้แก่ 1) ความคุ้มค่าด้านประสิทธิผล ได้แก่ การบรรลุวัตถุประสงค์ในการดำเนินการโครงการ และความพึงพอใจต่อผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ 2) ความคุ้มค่าด้านประสิทธิภาพ ได้แก่ ประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการ และการประหยัดงบประมาณโครงการ 3) ความคุ้มค่าด้านผลกระทบที่พึงประสงค์ ได้แก่ ผลกระทบต่อ ประโยชน์ของชาติและประชาชน เศรษฐกิจ



สังคม สิ่งแวดล้อม และอื่น ๆ เป็นต้น (สำนักงานประมาณ, 2553) ส่วนผลกระทบทางด้านความเสี่ยง หมายถึง ผลกระทบโดยตรงที่พึงประสงค์และไม่พึงประสงค์จากโครงการคลองไทยแนว 9A ที่ส่งผลกระทบต่อความเสี่ยง ได้แก่ 1) การสูญเสียพื้นที่บริเวณชายฝั่ง เช่น บริเวณปากคลองหรือบริเวณทางเข้าออกของคลอง ต้องมีการสร้างเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า สร้างท่าเรือ สร้างโรงแรมที่พักหรือสิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ เพราะฉะนั้นพื้นที่ที่เป็นป่าชายเลน และป่าชายหาดอาจต้องหายไป และบริเวณด้านทะเลอ่าวไทยที่น้ำมีลักษณะตื้นเขินจะต้องมีการขุดลอกคลองเพื่อทำทางให้เรือวิ่งผ่าน ระบบนิเวศข้างใต้ชายฝั่งก็จะได้รับความเสียหายไปด้วย 2) การกัดเซาะชายฝั่งและสมดุลของตะกอน กล่าวคือ เมื่อใดก็ตามที่มีการขุดร่องน้ำ จะส่งผลให้สมดุลชายฝั่งเกิดความเปลี่ยนแปลง เพราะมีการขบวนการเคลื่อนที่ของตะกอน ทำให้การเคลื่อนย้ายขึ้นลงของตะกอนเปลี่ยนแปลงไป ไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ปกติ เช่น เกาะสมุยเคยมีการขุดร่องน้ำเล็ก ๆ เพื่อให้เรือประมงวิ่งผ่าน จึงเกิดการไหลของทราย และตะกอนลงสู่ร่องน้ำเล็ก ๆ ทำให้ปะการังถูกตะกอนกลบทับและระบบนิเวศบริเวณนั้นได้รับความเสียหาย 3) การรुक้าของน้ำเค็ม คือ การที่น้ำเค็มจากทะเลซึมผ่านดินบริเวณที่ขุด พื้นที่ที่เดิมที่เป็นบริเวณน้ำจืดหรือมีน้ำใต้ดินเป็นน้ำจืด เมื่อเกิดการแทรกซึมของน้ำเค็ม ดินและน้ำที่เอาไว้ใช้สอยก็จะเกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้น พืชพรรณหรือแปลงผักผลไม้ที่ปลูกก็จะไม่ได้รับน้ำจืด ส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ทำประโยชน์ในที่ดินบริเวณนั้น และ 4) อุบัติเหตุทางเรือและน้ำมัน เช่น ในระหว่างการสร้างคลองหรือภายหลังที่สร้างคลองสำเร็จและมีเรือวิ่งผ่าน หากเกิดการรั่วของน้ำมันไหลลงสู่ทะเล อาจก่อให้เกิดปัญหาที่แก้ไขยากมาก น้ำมันที่อยู่บนผิวน้ำจะปิดกั้นการสังเคราะห์แสงของพืชน้ำและสาหร่ายต่าง ๆ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเนื่องแก่สัตว์น้ำในบริเวณที่เกิดปัญหา และ 5) คุณภาพน้ำที่เปลี่ยนแปลงไป คุณภาพน้ำทะเลเป็นสิ่งสำคัญต่อการเติบโตของสิ่งมีชีวิตในทะเล โดยเฉพาะแพลงก์ตอนที่เป็นแหล่งอาหารเริ่มต้นของสัตว์น้ำในทะเล หากแพลงก์ตอนได้รับความเสียหาย ระบบนิเวศและสิ่งมีชีวิตอื่น ๆ จะได้รับผลกระทบเป็นทอด ๆ เป็นต้นต้น (มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2563)

ผลกระทบจากคลองไทยแนว 9A ทางด้านผลประโยชน์ของชาติและประชาชน

ผลกระทบทางด้านผลประโยชน์ของชาติและประชาชน หมายถึง ผลกระทบโดยตรงที่พึงประสงค์จากโครงการคลองไทยแนว 9A ที่เกิดประโยชน์ต่อชาติและประชาชน ได้แก่ 1) ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางการเดินเรือแห่งใหม่ของโลก 2) เกิดการพัฒนาด้านแรงงานและอุตสาหกรรมขนาดใหญ่อย่างต่อเนื่อง ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว 3) ทำให้เศรษฐกิจในประเทศไทยดีขึ้น ในช่วงเริ่มสัญญาการขุดคลอง จะทำให้มีการจ้างงานแรงงานไทยมีงานทำ โดยมีการจ้างงานประมาณ 1-2 ล้านคน 4) ภาคใต้ของประเทศไทยจะมีการพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ศูนย์อุตสาหกรรม เป็นศูนย์กลางการค้าแห่งใหม่ของโลกอีกประเทศหนึ่ง 5) มีการพัฒนาเขตการค้าเสรีจะทำให้เกิดรายได้เพิ่มมากขึ้นภายในประเทศ 6) จะมีการพาณิชย์นาวี การทำเรือ การขนส่งสินค้า อุตสาหกรรม โรงซ่อมเรือ เกิดขึ้น 7) จะมีอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ศูนย์การค้า สถานที่ท่องเที่ยว โรงพยาบาล โรงงานอุตสาหกรรม ฯลฯ เกิดขึ้น 2 ฟังคลอง 8) จะเป็นเส้นทางเดินเรือที่เป็นทางเลือกใหม่สำหรับการขนส่งสินค้าแทนช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนดา และช่องแคบลอมบ็อก และ 9) เพิ่มสมุทธานุภาพในทุกด้าน



และสามารถควบคุมเขตน่านน้ำไทยทางทะเลอันดามัน ทำให้มีอำนาจต่อรองเพิ่มมากขึ้น 10) อาจจะจัดให้มีมหาวิทยาลัยคลองไทย เกิดขึ้นในภาคใต้ของประเทศไทย เป็นต้น (สมศรี คณะราษฎร, 2566)

ความเป็นไปได้ของโครงการคลองไทยแนว 9A การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการคลองไทยแนว 9A หมายถึง กระบวนการที่ใช้ข้อมูลพื้นฐาน และการคาดคะเนอย่างเป็นระบบ เพื่อให้ได้โครงการที่ดีมีประสิทธิภาพสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง บรรลุวัตถุประสงค์ภายใต้ข้อจำกัดในด้านงบประมาณ เวลา และผลผลิตของโครงการที่ต้องการ เพื่อใช้ในการตัดสินใจว่าจะลงทุนในโครงการคลองไทยแนว 9A หรือไม่ อย่างไร โดยจะต้องนำข้อมูลทางด้านต่าง ๆ มาพิจารณา ได้แก่ 1) ทางด้านเศรษฐกิจ 2) ทางด้านเทคนิค 3) ทางด้านการเมือง 4) ทางด้านสภาพแวดล้อมและสภาวะนิเวศน์ 5) ทางด้านบริหารจัดการ 6) ทางด้านสังคม 7) ทางด้านวิศวกรรม และเทคโนโลยี 8) ทางด้านการลงทุน 9) ความคุ้มค่า 10) ทางด้านความเสี่ยง 11) ทางด้านผลประโยชน์ที่ได้รับ และ 12) ทางด้านความร่วมมือจากภายในประเทศและต่างประเทศ เป็นต้น (Amy Drury, 2023)

บทสรุป

คลองไทยเป็นคลองระดับโลก สามารถสร้างความมั่นคงและปลอดภัยในการเดินเรือของโลก คลองไทยจะขุดเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย คลองไทยแนว 9 A จะเป็นศูนย์กลางการค้าระดับโลก แหล่งอุตสาหกรรมแหล่งท่องเที่ยว และศูนย์กลางพาณิชย์ โครงการคลองไทยนี้จะช่วยกอบกู้เศรษฐกิจชาติแบบยั่งยืนและตลอดไป อย่างไรก็ดี คณะกรรมาธิการวิสามัญ วุฒิสภา ปี 2547 ทำการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ ปลายปี 2558 สมาคมคลองไทยเพื่อการศึกษาและพัฒนา ร่วมกับประชาชนและองค์กรภาคประชาชน ได้แก่ สมาคมชาวปักษ์ใต้ในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมกำนันผู้ใหญ่บ้านแห่งประเทศไทยและมูลนิธิร่วมพัฒนาภาคใต้ศึกษาคลองไทยแนว 9 A ต่อมา ปี 2561 รัฐบาล คสช.โดย พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา บัญชาให้สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสภาความมั่นคงแห่งชาติ ตั้งแต่ต้น ปี 2562 จนเกิดปัญหาวิกฤตโรคระบาดของไวรัส COVID-19 ปี2563 เป็นต้นมา นอกจากนี้ยังมีสถาบันการศึกษาต่าง ๆ หลายสถาบัน ได้ทำการศึกษาและให้ข้อเสนอผลการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นเกี่ยวกับคลองไทยแนว 9 A ช่วงปี 2564-2565 พบว่า คลองไทยแนว 9 A ไม่ผ่านแหล่งชุมชนขนาดใหญ่ แหล่งอนุรักษ์ วัฒนธรรมที่สำคัญ ๆ ในพื้นที่แนวคลองผ่าน ไม่ทำลายแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ๆ ไม่ผ่านโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริฯ ไม่ทำให้แหล่งน้ำจืดขนาดใหญ่เสียหาย และไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมสำคัญ ๆ ที่ต้องอนุรักษ์ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียได้เรียนรู้และรับรู้ข้อมูลเบื้องต้นเป็นอย่างดีแล้วว่า “ทำไมต้องมีคลองไทย” “ถ้ามีคลองไทยประชาชนและประเทศชาติจะได้รับประโยชน์อะไร” และยังรอคอยการตัดสินใจของรัฐบาล คณะผู้เขียนมีความตั้งใจจริงในการเสนอต่อรัฐบาลไทยควรเร่งผลักดันให้เกิดการศึกษาวิจัยคลองไทยแนว 9 A ในเชิงลึกในทุกด้าน เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงประจักษ์มาใช้ประกอบการตัดสินใจดำเนินการโครงการคลองไทยแนว 9 A ตามกระบวนการของภาครัฐต่อไป



บรรณานุกรม

- เชมภัทร ทฤษฎีคุณ. (2565). เมื่อประเทศไทยต้องการสร้างคลองไทย : สรุปผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างคลองเชื่อมทะเลอันดามันกับอ่าวไทย.สถาบันปริดี พนมยงค์ .
<https://pridi.or.th/th/content/2022/02/987>
- คณะกรรมการธิการวิสามัญ. (2547). รายงานของคณะกรรมการธิการวิสามัญ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ 2547. สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.
- เจษฎา มีบุญลือ. (2553). ความมั่นคงแห่งชาติ : การสร้างชาติไทยให้ยั่งยืน. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (2563) สัมมนาวิชาการ เรื่อง “คิดจะขุดคลองไทยแล้วอย่างไรต่อ” วันศุกร์ที่ 6 พฤศจิกายน 2563 เวลา 08.30-12.00 น. ห้อง 322 ชั้น 3 คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่าพระจันทร์ และถ่ายทอดสดทาง Facebook Page : ณ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- รัตนะ บัวสนธ์. (2556). วิธีการเชิงผสมผสานสำหรับการวิจัยและประเมิน. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560). ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง. สำนักงานสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
<http://nscr.nesdc.go.th/ns/%E0%B8%94%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%99>
- สยาม อรุณศรีมรกต, (2558).ผลกระทบด้านสังคม วัฒนธรรม และเศรษฐกิจ จากการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ 4 จังหวัดภาคตะวันตก เพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย, วารสารมหาวิทยาลัยคริสเตียน ,21(2) 266-281
- สมศรี คณะราษฎร์. (2566). ประโยชน์ของคลองไทยและส่องคอมเมนต์ชาวอาเซียนเกี่ยวกับ“โครงการขุดคลองไทยหรือคอคอดกระในประเทศไทย”. <https://board.postjung.com/1228644>
- สมาคมคลองไทย. (2558). คลองไทย :ศูนย์กลางเศรษฐกิจโลกยุคใหม่. สมาคมคลองไทยเพื่อการศึกษาและพัฒนา.
- สำนักงบประมาณ. (2553). การประเมินความคุ้มค่าของโครงการ . คู่มือปฏิบัติ การจัดทำคำของบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563. สำนักงบประมาณ
http://wise.co.th/wise/Presentations/Quality/Project_Evaluation_17/12/2019.pdf
- อภิเชษฐ์ ทับเมือง. (2564). ผลกระทบทางสังคมวัฒนธรรมของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสระแก้ว. วารสารพัฒนาสังคม, 23(1)
- Amy Drury. (2023). Feasibility Study.By THE INVESTOPEDIA TEAM. Updated March 17, 2023.<https://www.investopedia.com/terms/f/feasibility-study.asp>
- Lasswell, D. Harold. (1938). Politics: Who Gets What, When, and How. New York: McGraw-Hill,



Money Buffalo. (2022). รู้จัก Belt and Road Initiative (BRI). โครงการเงินเชื่อมโลก.
<https://www.moneybuffalo.in.th/economy/belt-and-road-initiative>