

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล

# วิเคราะห์คลองไทย : ความเหมาะสมและความคุ้มค่าของชาติ

Klong Thai Nation Worthiness Analytic

โดย

ดร.ธนิต โสรัตน์

คณะทำงานด้านความมั่นคง ภายใต้คณะกรรมการที่ปรึกษา

และจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (อจชล.)

สภาความมั่นคงแห่งชาติ

(ข้อความที่ปรากฏเอกสารนี้เป็นความคิดเห็นส่วนบุคคลไม่เกี่ยวข้องกับผู้จัดทำ)



# Klong Thai : Global Shipping Marine Connectivity

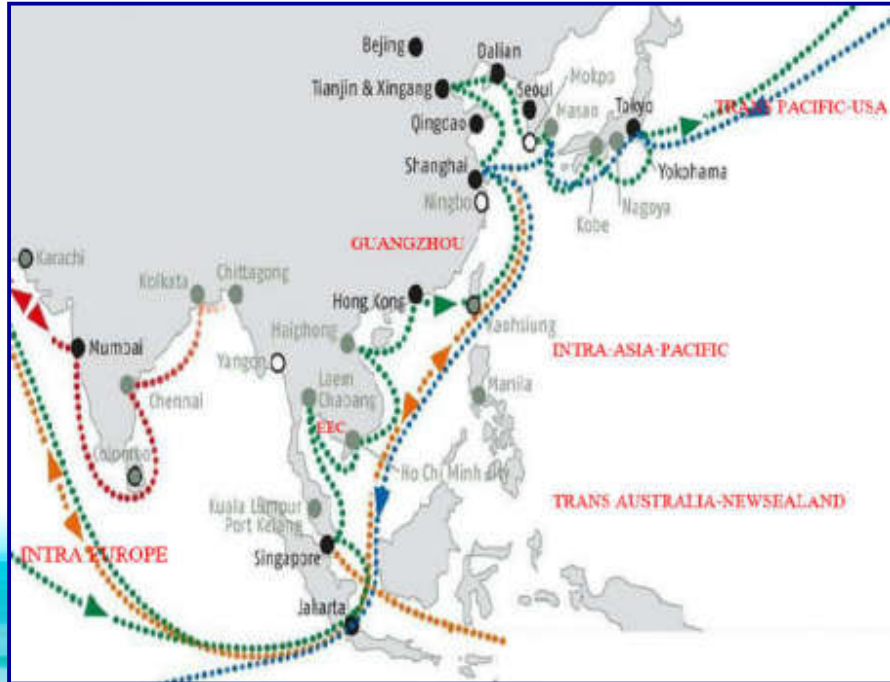
บริบทคลองไทยต้องเข้าใจพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ

เชื่อมโยงเส้นทางสายไหมบกและทางทะเลของจีน



คลองไทยถูกเชื่อมโยงอยู่ในยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลของจีน

Khlong Thai : China Maritime Silk Route



## รายละเอียดเทคนิคคลองไทย

รายละเอียด	ตัวเลข
ความยาวคลองในแผ่นดิน	135 ก.ม.
ความยาวร่องน้ำถึงเส้นความลึก 30 เมตร	76 ก.ม.
ความกว้างของคลอง (ความกว้างเส้นกลางเดินเรือ 400 เมตร เส้นทางขอบแนวคลองข้างละ 120 เมตร)	640 เมตร
ความลึกการเดินเรือ (Max Draft)	26-30 เมตร
ระดับน้ำขึ้นสูงสุดฝั่งอ่าวไทย	2.30 เมตร
สามารถรันระยะทางอ้อมช่องแคบมะละกาได้	1,200-1,440 ก.ม.
ระยะเวลาเรือวิ่งในคลอง (ความเร็วเรือ 8 น็อต/ 15 ก.ม.) (ทำให้ประหยัดเวลาได้จริงไม่ถึง 36 ชั่วโมง)	9 ชั่วโมง
ระยะเวลาก่อสร้าง	6 ปี
มูลค่าก่อสร้างรวมเกาะเทียม	72,970 ล้านบาท
ระยะเวลาสัมปทาน	100. ปี



วิเคราะห์ชุดคลองไทย ความเหมาะสมและความคุ้มค่าของชาติ



## มิติด้านเศรษฐกิจ : คลองลัดนานาชาติไม่ได้เป็นปัจจัยหลักต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ กรณีศึกษาคลองลัดสำคัญของโลก

### คลองสุเอซ/ประเทศสาธารณรัฐอียิปต์ (Arab Republic of Egypt)

- คลองสุเอซเป็นคลองระดับโลก ร่นระยะทางได้มากกว่า 7,000 กิโลเมตร
- GDP ของประเทศอยู่ในอันดับที่ 40 ของโลก (ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 22) ขนาดเศรษฐกิจต่ำกว่าไทยถึง 1.75 เท่า
- ด้านความมั่งคั่งในรูปของเงินทุนสำรองระหว่าง ประเทศอียิปต์อยู่อันดับที่ 44 ของโลก (ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 12) ต่ำกว่าไทยถึง 6 เท่า
- รายได้หลักมาจากภาคท่องเที่ยวเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 55.7
- รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากร ปี 2562 (GDP per Capita) เท่ากับ 3,340.4 น้อยกว่าไทยถึง 2.6 เท่าทั้ง ๆ ที่มีประชากร 99.413 ล้านคนเป็นจำนวนที่สูงกว่าไทย
- การว่างงานของอียิปต์ (ปีพ.ศ.2561) อัตราร้อยละ 12.2 (ไทยอัตรารว่างงานเพียงร้อยละ 1.0)
- ความเป็นอยู่และความสุขของประชาชนโดยวัดจากอัตราเงินเฟ้ออยู่ในอันดับสูงร้อยละ 13.4 - 20.0
- “MISERY INDEX” อียิปต์เป็นประเทศที่มีความทุกข์ยากสูงอันดับ 13 ของโลก  
เปรียบเทียบกับประเทศไทยในปี 2019 มีค่าคะแนนความทุกข์ยากต่ำสุดเป็นอันดับ 1 ของโลก  
(ที่มา : Terrabkk.com และบลูมเบิร์ก)

## วิเคราะห์เปรียบเทียบ : คลองลัดนานาชาติไม่ได้เป็นปัจจัยหลักต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ กรณีศึกษาคลองลัดสำคัญของโลก

ประเทศ	ชื่อ คลองลัด	ร่น ระยะทาง (ก.ม.)	ขนาดเศรษฐกิจ (GDP)		เงินทุนสำรองระหว่างประเทศ		อัตราการ ว่างงานก่อนมี โควิด-19 (ร้อยละ)	รายได้ ประชากรต่อคน (GD Per Capita) USD.
			ลำดับของโลก	มูลค่าล้าน USD	ลำดับของโลก	มูลค่าล้าน USD		
ไทย	-	-	22	529,177.-	12	268,658.-	1.0	7,950.5
อียิปต์	สุเอซ	7,000	40	302,256.-	44	45,000.-	12.2	3,340.4
ปานามา	ปานามา	15,700	70	68,536.-	104	38,888.-	4.8	17,718.7

ที่มา : ข้อมูลบางส่วนจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ปี 2019 และธนาคารโลก



## มิติด้านการจ้างงาน : สมมติฐานการเป็นแหล่งสร้างงานในพื้นที่ขาดความชัดเจน

### เปรียบเทียบกรณีศึกษาการจ้างงานจังหวัด EEC

สมมติฐานแหล่งสร้างงานหลังสร้างคลอง 6 ปีจะมีการจ้างงาน 2.5-3.0 ล้านตำแหน่ง

(อนุกรมวิธีการชุดคลองไทย พ.ศ.2563 ระบุว่ามีการจ้างงาน 16 ล้านตำแหน่งเท่ากับร้อยละ 43 ของคนที่ม้งานทำทั้งประเทศ)

จังหวัด	จำนวนโรงงานปี 2557 (กิจการ)	จำนวนการจ้างงานปี 2562 (คน)
ชลบุรี	4,847	1,048,810
ระยอง	2,713	577,408
ฉะเชิงเทรา	2,092	435,829
รวม	9,652	2,062,047

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรมและสำนักงานสถิติแห่งชาติ



## มติการลงทุนในพื้นที่ : ต้องตั้งอยู่บนฐานความเป็นจริงมีที่ไปที่ไปเชิงวิชาการ

- การลงทุนคลองไทยแต่ละปีจะทำรายได้เข้าประเทศปีละ 4.0 ล้านล้านบาทเกือบเท่ากับร้อยละ 23 ของจีดีพี จะทำให้มีการจ้างงาน 16 ล้านตำแหน่ง
- ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าประมาณ 50 ล้าน TEUs มากกว่าท่าเรือสิงคโปร์ 1.36 เท่าและมากกว่าท่าเรือเซี่ยงไฮ้ซึ่งเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก 1.2 เท่า
- ข้อมูลจะต้องตั้งอยู่บนฐานความเป็นจริงมีที่ไปที่ไปเชิงวิชาการ ปากคลองสุเอซและคลองปานามาไม่ปรากฏว่ามีการลงทุนในอุตสาหกรรมขนาดใหญ่
- ประเทศอียิปต์รายได้หลักมาจากท่องเที่ยวไม่ใช่อุตสาหกรรมและปานามากำลังพัฒนาประเทศเป็นศูนย์กลางการเงินและธุรกิจของภูมิภาค
- การมีคลองลัดไม่ใช่เป็นปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดการลงทุนด้านอุตสาหกรรมเพราะเรือมาเพื่อผ่านรันระยะเวลาไม่ใช่มาจอดรับ-ส่งสินค้า
- กรณีคลองไทยจะต้องตอบคำถามว่าอุตสาหกรรมใดจะเข้ามาลงทุน ขณะที่ไม่มีเรือขนาดใหญ่เข้าขนส่งรับและขนส่งสินค้าเกี่ยวข้องกับอุปสงค์สินค้าในพื้นที่มากพอที่เรือใหญ่ซึ่งมีต้นทุนระวางสินค้าต่ำเข้ามาเทียบท่า

มิติ Land & Sea Cost : ด้านต้นทุนการขนส่งมีความสำคัญมากกว่าระยะเวลา  
 กรณีศึกษา : เปรียบเทียบขนส่งตู้สินค้า หาดใหญ่-ชิงเต่า (ผลิตภัณฑ์ยางพารา)  
 (ราคา ณ เดือนกันยายน 2563)

Port of Loading	Port Charge 20F Container	ค่า Freight สูงกว่า ท่าเรือปีนัง	Transit Time	Land Transport Cost (บาท)	หมายเหตุ
Penang Port	40 USD.	-	13-16 วัน	15,000	ขึ้นอยู่กับต้องไปเปลี่ยนเรือที่ฮ่องกงหรือปูซาน
Songkhla Port	180 USD.	4.5 เท่า	25-30 วัน	-	ต้องไปเปลี่ยนเรือที่สิงคโปร์
Leamchabang Port	150 USD.	3.75 เท่า	10 วัน	40,000	หากไปเปลี่ยนเรือที่ปูซานจะสูงกว่าเล็กน้อย

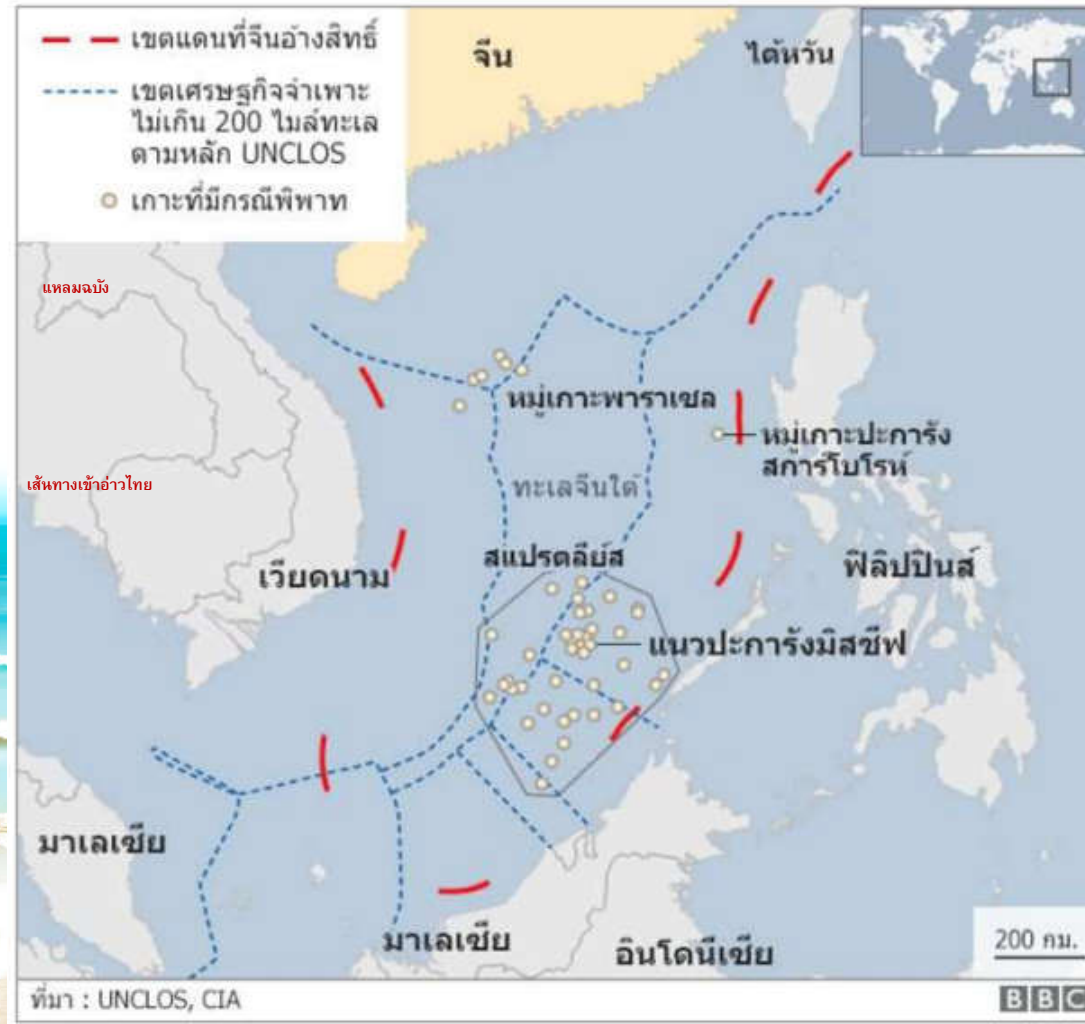
ราคายังไม่รวมค่า AMS ที่ทุกท่าเรือเก็บใกล้เคียงกัน 30-35 USD./BL

## มิติด้านความมั่นคง : คลองไทยกับความสมดุลของอำนาจของทะเลจีนใต้ (Asia Pacific Power Balance)

- เส้นทางคลองไทยจะกลายเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ระดับนานาชาติ
- อยู่ในเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่พิพาทกับมหาสมุทรอินเดีย มีการกล่าวว่กรณีทะเลจีนใต้อาจไม่จบแบบสันติจะทำให้ประเทศไทยถูกดึงเข้าไปเข้าข้างฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด
- ก่อนหน้านี้รัฐมนตรีต่างประเทศสหรัฐอเมริการะบุว่าอ้างเกาะที่พิพาททะเลจีนใต้ผิดกฎหมายระหว่างประเทศต่างฝ่ายต่างดึงไทยเข้าเป็นพันธมิตร
- ข้อพิพาททะเลจีนใต้ระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีนบริเวณหมู่เกาะพาราเซลและเกาะ สแปรชลีย์ กลายเป็นประเด็นที่ดึงประเทศต่าง ๆ เช่น เวียดนาม ฟิลิปปินส์ ไต้หวัน ญี่ปุ่น อินเดีย อังกฤษ ออสเตรเลีย ฯลฯ เข้ามาแบ่งกลุ่มเป็นคู่ขัดแย้งในช่วงที่ผ่านมามาจนถึงปัจจุบันต่างฝ่ายมีการซ้อมรบและทำทลายอำนาจ

## ทะเลจีนใต้ : บริเวณหมู่เกาะพาราเซลและหมู่เกาะสแปรตลีย์

เป็นเส้นทางเดินเรือหลักของ “Trans Asian Pacific” จีนมีการถมเกาะ-สร้างสนามบินเป็นข้อพิพาท  
ระดับภูมิภาคอยู่ในเส้นทางขนส่งสินค้าของไทยที่จะไปซีกโลกตะวันออก



ความเสี่ยงจากการถูกรวบงำ : กรณีศึกษาอาเซียนถูกยกระดับเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ของจีน  
ที่มีเป้าหมายขยายอำนาจทางเศรษฐกิจและการทหาร

1/3



**ประเทศสปป.ลาว :** จีนเข้าไปให้เงินกู้รัฐบาลลาวในรูปแบบต่าง ๆ รวมถึงการสร้างถนนโครงสร้างพื้นฐานรถไฟความเร็วสูงรวมถึงศูนย์การค้าขนาดใหญ่และเขตเศรษฐกิจพิเศษตามพื้นที่ชายแดนทั้งที่ติดกับไทย จีน และเวียดนาม คาดว่ามีชาวจีนอยู่ในประเทศลาวไม่น้อยกว่า 3 แสนคน



**ประเทศกัมพูชา :**

- กองทัพจีนใช้ฐานทัพเรือที่จังหวัดเกาะกงติดชายแดนจังหวัดตราดของไทย
- มีการสร้างสนามบินรันเวย์ยาวประมาณ 3.5 กม.
- กำลังสร้างท่าเทียบเรือหน้าท่ายาว 500 เมตร สามารถจอดเรือบรรทุกเครื่องบิน
- รัฐบาลจีนและกัมพูชา มีการตกลงให้จีนเช่าพื้นที่ประมาณ 8,960 เฮกตาร์หรือประมาณ 5.5 หมื่นไร่เป็นเวลา 99 ปีเพื่อแลกกับหนี้ที่รัฐบาลกัมพูชากู้ไม่สามารถชำระหนี้
- กำลังก่อสร้างอาคารที่พักถาวรให้กับกองกำลังทหารที่จะมาอยู่ประจำการ อย่างไรก็ตามทั้งสองประเทศระบุว่าไม่ได้เป็นพื้นที่ทางทหาร (ที่มา : สำนักงานข่าว SSBN Thailand)

## ความเสี่ยงจากการถูกรอรับ : กรณีศึกษาอาเซียนถูกยกระดับเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ของจีน ที่มีเป้าหมายขยายอำนาจทางเศรษฐกิจและการทหาร

2/3



### ประเทศเมียนมาร์ :

- การลงทุนท่าเรือเจ้าพิวรัฐยะไข่ของประเทศเมียนมาร์เป็นรูปแบบของเอกชนเป็นโครงการท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งรัฐยะไข่มูลค่า 1.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยจีนลงทุนร้อยละ 70
- เป็นเส้นทางออกสู่มหาสมุทรอินเดียของจีน (ทะเลจีนใต้-อ่าวเบงกอล) โครงการนี้อยู่ภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจจีน-เมียนมา (CMEC) ซึ่งเป็นเส้นทางถนนภายใต้เส้นทางสายไหมเชื่อมจีนไปสู่มหาสมุทรอินเดีย (One Belt One Road)



### ประเทศมาเลเซีย :

จีนมีการลงทุนท่าเรือควอนตัน (Kuantan Port) เป็นท่าเรือฝั่งตะวันออกของจีนมีการลงทุนรถไฟขนส่งสินค้าเชื่อมกับท่าเรือพอร์ตกลังซึ่งอยู่ทางด้านตะวันตกบริเวณช่องแคบมะละกาใช้เงินลงทุน 44,000 ล้านริงกิตหรือประมาณ 10,432 ล้านดอลลาร์เป็นโครงการที่จีนระบุว่าอยู่ในเส้นทาง BRI : One Belt One Road

# ความเสี่ยงจากการถูกรอบงำ : กลยุทธ์พัฒนาเศรษฐกิจแบบรูปตัววาย (Y) ซึ่งจีนนำมาใช้กับไทย

3/3



**ประเทศไทย** : จีนสนใจที่จะเข้ามาขุดคลองไทยเชื่อมโยงสองมหาสมุทร กระทบวงกลาโหมสหรัฐฯ เชื่อว่าคลองไทยจะเป็นกุญแจสำคัญที่จีนใช้เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์โดยบรรดานักวิเคราะห์มองว่าเป็นการปิดล้อมสหรัฐฯ และประเทศอินเดียที่กำลังจะก้าวมาเป็นคู่แข่ง

ภาพจาก : รายงานการศึกษามหาวิทยาลัยปักกิ่ง, สถาบันวิจัยเทียนจิน, สถาบันวางแผนพัฒนาพื้นที่และ ดีไซน์

## 1. ด้านสังคมและการฟื้นจากสภาพความยากจน

- มีการอพยพครัวเรือนไม่น้อยกว่า 1.0 แสนครัวเรือนถึงแม้จะได้ค่าเวนคืนที่ดินแต่เมื่อเงินหมดจะประกอบอาชีพอะไร
- การย้ายออกไปในพื้นที่ซึ่งไม่คุ้นเคยจะมีปัญหาอย่างไรต่อชีวิตความเป็นอยู่
- กรณีศึกษาพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในอีอีซี เช่น จังหวัดระยองซึ่งจีดีพีต่อหัวต่อคนสูงสุดของประเทศ
- แต่ชาวบ้านส่วนใหญ่ไม่ได้เป็นเจ้าของกิจการเป็นการลงทุนจากภายนอกยังคงประกอบอาชีพทำสวนยาง ทำสวนผลไม้ มันสัมปะหลัง หรือเป็นแรงงานรับจ้างให้กับนายทุนต่างถิ่น

## 2. ด้านนิเวศน์ทางทะเล :

- มีการประมงตะกอน หิน ดิน ททราย จากการขุดรอกคลองไม่น้อยกว่า 4,500-5,000 ล้านลูกบาศก์เมตร
- จำเป็นต้องมีการสำรวจถึงผลกระทบอย่างเป็นระบบ เช่น การเคลื่อนย้ายของสัตว์น้ำสองฝั่งทะเล รวมถึงสิ่งมีชีวิต (Alien Species) จะมีผลกระทบต่อพันธุ์ปลาพื้นที่รวมถึงความเสียหายของห่วงโซ่อาหารสัตว์น้ำ



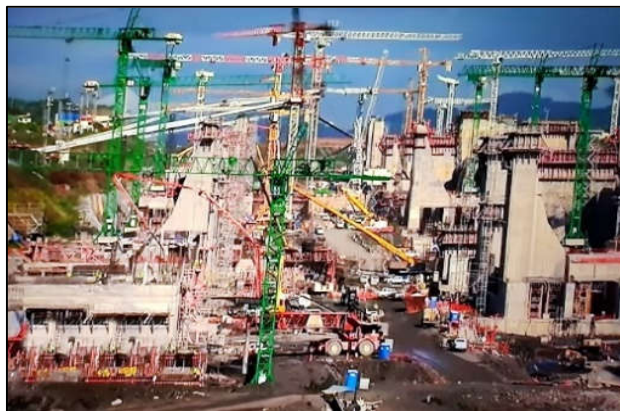
### 3. การปนเปื้อนของสารเคมี :

- ปัญหาการรุกค้ำน้ำเค็มเข้าไปในแผ่นดินหรือการรั่วไหลของสารปนเปื้อนจะมีผลอย่างไรต่อคุณภาพของน้ำจืดทั้งน้ำผิวดินและน้ำใต้ดินผลกระทบด้านมลพิษดิน-น้ำ-อากาศจากอุตสาหกรรม
- ระบุว่าจะเป็นนิคมอุตสาหกรรมและศูนย์ขนถ่ายปิโตรเคมีซึ่งจะตามมาด้วยอุตสาหกรรมกลั่นน้ำมันและแยกก๊าซธรรมชาติ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี
- ควรนำกรณีศึกษาของนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดซึ่งเป็นแหล่งแยกก๊าซธรรมชาติและปิโตรเคมีขนาดใหญ่ของประเทศตั้งแต่ก่อสร้างจนถึงปัจจุบันมีปัญหามากมายเกี่ยวกับสารเคมีตกค้าง
- ต้องนำกรณีศึกษาคราบน้ำมันและขยะปฏิภูลที่มากับเรือรวมถึงการจำลองกรณีเรือมีอุบัติเหตุจนมีคราบน้ำมันกระจายไปทั่วทะเลทั้งสองฝั่งกระทบต่อความมั่นคงด้านอาหารและด้านท่องเที่ยว



## 4. ความมั่นคงด้านอาหาร (Food Security) :

- ประเทศไทยเป็นแหล่งอาหารทะเลราคาถูกจะต้องมีการประเมินผลกระทบด้านการประมง การทำประมงชายฝั่ง และอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องจากประมง
- ในช่วงระหว่างการก่อสร้างคลองรวมถึงหลังคลองเสร็จซึ่งอาจต้องมีแนวกันปรับระดับน้ำ อีกทั้งหากมีเรือจำนวนมากเข้า-ออกคลองเข้ามาใช้จะมีผลอย่างไรต่อสัตว์น้ำ
- ทั้งด้านปริมาณและชนิดของปลาจะต้องมีการประเมินผลกระทบด้านประมง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่งตลอดจนอุตสาหกรรมประมงที่เกี่ยวข้องซึ่งมูลค่ารวมกันกว่า 1.1 ล้านล้านบาท



## 5. ผลกระทบนิเวศน์ท่องเที่ยว :

- ทำให้เกิดดินตะกอนฟุ้งกระจายกระทบแหล่งท่องเที่ยวทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามันมีผลต่อรายได้การท่องเที่ยวมูลค่ามหาศาล
- เกี่ยวข้องกับแรงงานเป็นหลักหลายแสนคนกระทบการท่องเที่ยวไม่น้อยกว่าปีละ 1.55 ล้านล้านบาท
- จำเป็นต้องมีการศึกษาเชิงลึกกว่าจังหวัดท่องเที่ยว เช่น จังหวัดตรัง พังงา กระบี่ ภูเก็ต รวมถึงเกาะสมุยซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ การก่อสร้างที่มีฝุ่นตะกอนจำนวนมากจะมีผลอย่างไรต่อสถานะของน้ำทะเล หาดทรายรวมถึงปะการังและปลาสวยงาม



## มิติน้ำจืดของประเทศไทย

### พื้นที่ซึ่งอยู่ในสัมปทานของการพัฒนาคลองไทย

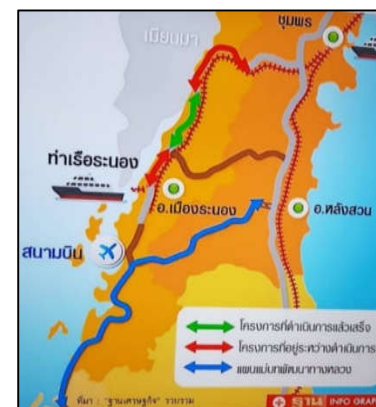
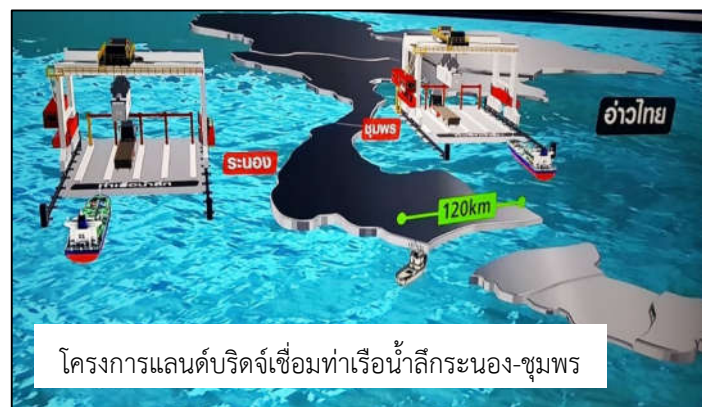
รายละเอียด	พื้นที่ตารางกิโลเมตร
พื้นที่คลอง กว้าง 0.640 ก.ม. ยาว 135 ก.ม.	86.40
พื้นที่ความร่อนน้ำ กว้าง 0.4 ก.ม. ยาว 76 ก.ม.	30.4
เกาะเทียมฝั่งตะวันออก	75.9
เกาะเทียมฝั่งตะวันตก	74.8
เกาะเทียมในคลอง	180
รวม	447.5

ที่มา : ดร.ธนิต โสรัตน์จากข้อมูลปฐมภูมิ

บริษัท แกรนด์ ดราฟท์ อินเทอร์เน็ตซันเนล โฮลดิ้ง จำกัด (พ.ศ.2558)

# Southern Land Bridge : ระนอง-ชุมพร ยังมีความกังวลด้านความเป็นไปได้

- **ควรต้องมีการศึกษาสังเคราะห์ให้ชัดเจน** เนื่องจากโครงการมีความคล้ายกันตรงที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เชื่อมสองฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย
- **ความแตกต่างโครงการแลนด์บริดจ์ภาคใต้กับคลองไทย** เป็นลักษณะผสมผสานการขนส่งทางเรือกับการขนส่งทางบกทั้งทางรางและทางถนนในลักษณะ “Intermodal Transportation”
- **ความเป็นไปได้ของโครงการยังมีความกังวล** จำเป็นต้องมีการศึกษาเชิงลึกทั้งด้านต้นทุนที่สูงขึ้นของผู้ประกอบการ-ระยะเวลาที่ไม่ได้ร่นน้อยลง ความคุ้มค่าของการลงทุนตลอดจนโอกาสและความเป็นไปได้ที่สายการบินเรือจะมาใช้บริการในลักษณะ “Double lift on/lift off handling” ที่เพิ่มทั้ง Cost และ Leadtime



# สรุปรายงานการศึกษา

วิเคราะห์คลองไทย : ความเหมาะสมและความคุ้มค่าของชาติ

*Klong Thai Nation Worthiness Analytic*



## สรุปรายงานการศึกษา

**1. Klong Thai : “China Maritime Silk Route”** บริบทคลองไทยของคริสต์ศตวรรษที่ 21 ปรากฏอยู่ในแผนที่หนึ่งแถบหนึ่งยุทธศาสตร์ของจีน มีแผนพัฒนาเชิงพื้นที่ที่เรียกว่าวงแหวนเศรษฐกิจ หรือ “ 泰国国家振兴规划 ” เป็นการเชื่อมการขนส่งสายใหม่ทางบกจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยมาสู่ศูนย์กลางที่กรุงเทพมหานคร ขณะเดียวกันมีการเชื่อมโยงกับเส้นทางสายใหม่ทางทะเล

### 2. เป็นคลองลัดบริเวณภาคใต้ของประเทศไทย

- เป็นการลงทุนครั้งใหญ่ของประเทศมูลค่า 72.970 ล้านบาทหรือ 1.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ จากปากคลองด้านตะวันตกเริ่มจากอำเภอสีเกาจังหวัดตรังไปออกทะเลอ่าวไทยที่อำเภอระโหนดจังหวัดสงขลา
- ระยะทางประมาณ 135 กิโลเมตรมีการถมเกาะเทียม 2 เกาะพื้นที่รวมกัน 150.7 ตารางกิโลเมตร
- มีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือน้ำลึกระดับท่าเรือสิงคโปร์ นิคมอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ศูนย์การท่องเที่ยว ศูนย์โลจิสติกส์
- มีการจ้างงาน 2.5 ล้านตำแหน่งและจะทำให้จีดีพีก้าวกระโดดเฉลี่ยร้อยละ 12 ต่อปีหรือ 3 เท่าของอัตราเฉลี่ย

## สรุปรายงานการศึกษา

**3. การขาดคลองไทยเป็นเรื่องที่ซับซ้อน** เกี่ยวข้องกับมิติด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านนิเวศน์-สิ่งแวดล้อม ด้านความมั่นคง ตลอดจนเกี่ยวข้องกับองค์ความรู้เกี่ยวกับเส้นทางเดินเรือนานาชาติและพาณิชย์นาวี-โลจิสติกส์ระดับโลก (International Maritime Logistics) มีทั้งผู้สนับสนุนและผลักดัน

**4. คลองไทยมีความคุ้มค่ามากน้อยเพียงใดเมื่อเปรียบเทียบกับสิ่งที่ต้องเสีย** อีกทั้งลักษณะการลงทุนของจีนมีลักษณะเฉพาะตัวมีความพร้อมด้านเทคโนโลยี ทุน และกำลังแรงงาน ทำให้เป็นข้อวิตกว่าจะทำให้เกิดการครอบงำเป็นการส่งออกเคลื่อนย้ายคนจีนโพ้นทะเลเข้าสู่ประเทศไทยครั้งใหญ่สุดของศตวรรษ

### 5. ด้านการจ้างงานขาดความชัดเจน

- คาดหวังว่าจะมี 2.5-3.0 ล้านตำแหน่งภายใน 6 ปีหลังจากสร้างคลองเสร็จ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับการจ้างงานของ 3 จังหวัดอีอีซี (ระยอง, ชลบุรี, ฉะเชิงเทรา) ในช่วงเกือบ 40 ปี มีการจ้างงานรวมกันเพียง 2.062 ล้านคน
- ทำให้มีความกังขาว่าการมีคลองไทยอาจไม่ใช่คำตอบที่จะทำให้มีการลงทุนในพื้นที่อย่างก้าวกระโดด
- เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่เอื้อต่อการลงทุนของอุตสาหกรรมขนาดใหญ่



## สรุปรายงานการศึกษา

### 6. เปรียบเทียบคลองสุเอซ

- บริเวณปากคลองเป็นแค່ท่าเรือขนาดเล็กแทบไม่มีฐานอุตสาหกรรม
- ขนาดเศรษฐกิจของประเทศอียิปต์ต่ำกว่าไทยถึง 1.75 เท่า ความมั่งคั่งในรูปของเงินทุนสำรองระหว่างประเทศต่ำกว่าไทย 6.0 เท่า
- อัตราการว่างงานก่อนมีการแพร่ระบาดของไวรัสโควิดสูงถึงร้อยละ 12.2 เปรียบเทียบกับอัตรารว่างงานของไทยร้อยละ 1.0
- ประเทศอียิปต์ถูกจัดเป็นประเทศที่มีความทุกข์ยากอันดับที่ 13 ของโลกเทียบกับไทยเป็นประเทศที่มีความทุกข์ยากน้อยที่สุดในโลก

**7. เปรียบเทียบคลองปานามา** ถึงจะมีคลองลัดระดับโลกแต่ไม่มีอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และนิคมอุตสาหกรรมมีน้อยหรือแทบไม่มี ขนาดเศรษฐกิจของปานามาต่ำกว่าไทยถึง 7.72 เท่าและความมั่งคั่งในรูปของเงินทุนสำรองระหว่างประเทศต่ำกว่าไทย 6.9 เท่า

**8. การมีคลองลัดระดับนานาชาติไม่ได้เป็นปัจจัยหลักที่จะมีผลต่อเศรษฐกิจ** รวมถึงด้านการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศของประเทศอียิปต์และปานามามีอุตสาหกรรมไม่มากส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมเบา

## สรุปรายงานการศึกษา

### 9. ต้นทุนขนส่งรวมเป็นปัจจัยสำคัญมากกว่าระยะเวลา

- กรณีศึกษาการส่งออกสินค้าทางภาคใต้ตอนล่างส่วนใหญ่การส่งออกยกวางพาราไปประเทศจีนใช้ท่าเรือปีนัง
- มีต้นทุนค่าระวางเรือถูกกว่าท่าเรือสงขลาถึง 4.5 เท่าและถูกกว่าท่าเรือแหลมฉบัง 3.75 เท่า ยังไม่รวมค่าแรง Land Transport Cost ประมาณ 40,000 บาทต่อ TEUs
- ปัจจัยเหล่านี้จะต้องนำมาบูรณาการถึงความเป็นไปได้ในการขุดคลองไทย

10. เงื่อนไขการส่งออกส่วนใหญ่เป็น **FOB Term** ผู้สั่งซื้อเป็นผู้จ่ายค่าระวางเรือและเป็นผู้กำหนดว่าจะให้ไปส่งมอบสินค้า ณ ท่าเรือใด “Port of Loading” การต่อรองค่า Freight Charges จะเป็นลักษณะ Global Negotiate Deals ไม่ใช่ผู้ส่งออกจะเป็นผู้เลือก

11. การค้าระหว่างประเทศของไทยร้อยละ 70 ใช้เส้นทางผ่านอ่าวไทยและทะเลจีนใต้ การมีคลองลัดจึงไม่ได้มีส่วนสำคัญอย่างเป็นนัยการขนส่งระหว่างประเทศ ยกเว้นเรือน้ำมัน แต่กลับเป็นประโยชน์กับประเทศจีนซึ่งตลาดใหญ่อยู่ทางซีกโลกตะวันตก

## สรุปรายงานการศึกษา

**12. การศึกษาผลกระทบ** ระหว่างประเด็นทางเศรษฐกิจที่จะได้ว่ามีความคุ้มค่ากับปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจต้องเสียไป เช่น ท่องเที่ยว, สิ่งแวดล้อม, ระบบนิเวศน์, ระบบอุตสาหกรรม, ด้านประมงและความเป็นอยู่ของประชาชนโดยเฉพาะอาชีพไตยของประเทศ

### 13. โครงการพัฒนาคลองไทยจะต้องมีการสื่อสารกับประชาชนให้เข้าใจในทุกมิติ

- เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ใช้ทุนจากต่างชาติระยะสัมปทานเป็นร้อยปี
- เกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินเรือและพาณิชย์นาวีในระดับนานาชาติที่มีความซับซ้อนประชาชนเข้าใจยาก
- เป็นความท้าทายที่จะทำความเข้าใจกับประชาชนรวมถึงนักการเมืองทั้งระดับชาติและระดับท้องถิ่น

### 14. การเดินหน้า “คลองไทย”

- ต้องนำทุกมิติที่เกี่ยวข้องเข้ามาวิเคราะห์และพิจารณารวมถึงรูปแบบการส่งออกทุนของจีนที่จะมาพร้อมกับแรงงานจำนวนมากที่จะเข้ามาในพื้นที่เหมือนกับที่เกิดในหลาย ๆ ประเทศ
- หากมีแต่เรือของจีนและกลายเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงของภูมิภาค
- เกี่ยวข้องกับความขัดแย้งของประเทศมหาอำนาจในด้านเศรษฐกิจ

## สรุปรายงานการศึกษา

**15. โจทย์ที่ต้องตอบให้ได้ :** ผลประโยชน์แห่งชาติอยู่ตรงไหน เป็นสิ่งที่ทุกภาคส่วนตั้งแต่รัฐบาล รัฐสภา นักวิชาการ นักการเมืองตั้งแต่ระดับชาติไปจนถึงระดับท้องถิ่นและประชาชนต้องเข้าใจโดยใช้ เหตุและผลเชิงวิชาการ

**16. ข้อจำกัดของการศึกษา :** รายงานฉบับนี้ไม่ได้มุ่งหวังที่จะให้มีการโต้แย้งความคิดในการที่จะ ก่อสร้างคลองไทยหรือไม่ก่อสร้างเป็นเพียงการแสดงความคิดเห็นในอีกแง่มุม เพื่อหวังที่จะให้มีการศึกษาเชิงลึกรับฟังความเห็นรอบข้างคำนึงถึงข้อมูลที่ตั้งอยู่บนข้อเท็จจริง

END

*สามารถติดตามผลงานอื่นๆ ของดร.ธนิต โสรัตน์ ได้ที่ช่องทางนี้...*

 Tanit Sorat

 tanitvsl

 [www.tanitsorat.com](http://www.tanitsorat.com)

