

โครงการคลองไทย: การวิเคราะห์ผลกระทบ ในมิติ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม*

THE THAI CANAL PROJECT: AN IMPACT ANALYSIS IN ECONOMIC, SOCIAL, AND ENVIRONMENTAL DIMENSIONS

สมชาติ ไกรลาสสุวรรณ

Somchart Krailassuwan

นักวิชาการอิสระ, ประเทศไทย

Independent scholar, Thailand

E-mail: Somchart13@gmail.com

บทคัดย่อ

คลองไทยเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพในการพลิกโฉมเส้นทางการค้าทางทะเล โดยมีเป้าหมายในการเชื่อมมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก ลดระยะทางเดินเรือกว่า 1,000-1,400 กิโลเมตร และลดต้นทุนการขนส่งสินค้าได้ถึง 15-20% โครงการนี้มีความสำคัญต่อยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของภูมิภาค และอาจช่วยให้ประเทศไทยก้าวขึ้นเป็นศูนย์กลางการค้าและการขนส่งของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาคลองไทยยังคงเผชิญกับข้อท้าทายที่สำคัญในด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และความมั่นคง งานวิจัยนี้มุ่งวิเคราะห์คลองไทยในบริบททางประวัติศาสตร์ เปรียบเทียบกับคลองระหว่างประเทศอื่น เช่น คลองปานามา คลองสุเอซ และคลองคิลพร้อมทั้งศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยใช้กรอบแนวคิดด้านภูมิรัฐศาสตร์ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) และการวิเคราะห์ต้นทุน-ผลประโยชน์ (CBA) ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่าคลองไทยมีข้อได้เปรียบด้านโลจิสติกส์ เช่น การช่วยลดความแออัดของช่องแคบมะละกา และเปิดโอกาสให้ไทยเป็นศูนย์กลางการเดินเรือ อย่างไรก็ตาม ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศชายฝั่ง การเพิ่มมลพิษทางน้ำ และการพัฒนาเมืองโดยรอบ อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงที่ต้องมีมาตรการรองรับ ข้อเสนอเชิงนโยบายระบุว่า การพัฒนาโครงการคลองไทยต้องมีการศึกษาความเป็นไปได้ที่ครอบคลุมทุกมิติ รวมถึงการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (EIA) และทางสังคม (SIA) นอกจากนี้ การสร้างกองทุนพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่นเพื่อแบ่งปันผลประโยชน์แก่ชุมชน และการเจรจากับประเทศคู่ค้า เช่น จีน สหรัฐฯ และญี่ปุ่น มีความจำเป็นต่อความสำเร็จของโครงการ คลองไทยเป็นโครงการที่มีศักยภาพสูง แต่ต้องดำเนินการภายใต้แนวทางที่รอบคอบเพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างโอกาสทางเศรษฐกิจและการปกป้องสิ่งแวดล้อมและสังคม

คำสำคัญ: คลองไทย, คอคอดกระ, การขนส่งทางทะเล, การพัฒนาอย่างยั่งยืน

* Received 1 June 2025; Revised 14 July 2025; Accepted 21 July 2025



Abstract

The Thai Canal is a large-scale infrastructure project with the potential to transform maritime trade routes and enhance Thailand's role in global commerce. By connecting the Indian and Pacific Oceans, the canal aims to reduce shipping distances by 1,000-1,400 kilometers, lowering transportation costs by approximately 15-20%. This strategic initiative could position Thailand as a leading logistics hub in Southeast Asia, boosting trade efficiency and regional economic development. However, significant concerns remain regarding environmental sustainability, economic feasibility, and national security implications. This study analyzes the Thai Canal within its historical context, comparing it to other international canals, such as the Panama Canal, the Suez Canal, and the Kiel Canal. It also evaluates the project's economic, social, and environmental impacts using theoretical frameworks such as geopolitical analysis, Sustainable Development Goals (SDGs), and Cost-Benefit Analysis (CBA). The findings indicate that the Thai Canal could alleviate congestion in the Strait of Malacca and improve global trade routes. However, environmental risks—including disruptions to coastal ecosystems, increased water pollution, and extensive urban development—necessitate comprehensive mitigation measures. Additionally, the project requires substantial financial investment and international cooperation to ensure long-term viability. Policy recommendations emphasize the importance of conducting thorough feasibility studies, including Environmental Impact Assessments (EIA) and Social Impact Assessments (SIA). Establishing a local economic development fund to equitably distribute benefits among affected communities is essential. Furthermore, diplomatic negotiations with key trading partners, such as China, the United States, and Japan, will be crucial for securing international support and investment. Alternative solutions, including a land bridge across southern Thailand, should also be considered to optimize trade efficiency while minimizing environmental disruption. Although the Thai Canal presents significant potential, its successful implementation will require careful planning, sustainable development strategies, and extensive stakeholder engagement. Balancing economic growth with environmental preservation and social equity will be critical to ensuring the long-term benefits of this transformative infrastructure project.

Keywords: Thai Canal, Kra Canal, Maritime Transport, Sustainable Development



บทนำ

คลองไทย หรือที่รู้จักในอีกชื่อหนึ่งว่า “คอคอตกกระ” (Thai Canal หรือ Kra Canal) เป็นแนวคิดการขุดคลองเชื่อมระหว่างอ่าวไทยและทะเลอันดามันผ่านคาบสมุทรฉะลุงของประเทศไทย แนวคิดนี้มีมายาวนานหลายศตวรรษ ตั้งแต่ยุคสมัยกรุงศรีอยุธยา จนถึงปัจจุบันที่แนวโน้มการค้าโลกเปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว คลองไทยถูกพูดถึงในฐานะโครงสร้างพื้นฐานระดับมหภาคที่สามารถพลิกโฉมเศรษฐกิจและยุทธศาสตร์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คลองไทยเป็นเส้นทางทางเลือกในการขนส่งสินค้าทางทะเลแทนที่ช่องแคบมะละกา ซึ่งเป็นเส้นทางคับแคบที่มีปริมาณเรือเดินสมุทรหนาแน่นมากที่สุดแห่งหนึ่งของโลก ในขณะเดียวกัน ช่องแคบมะละกายังมีข้อจำกัดด้านความลึกของร่องน้ำและเสี่ยงต่อภัยคุกคามด้านความมั่นคงทางทะเล ทำให้เกิดความไม่แน่นอนต่อการขนส่งสินค้าในระดับโล

ในยุคโลกาภิวัตน์ที่การค้าทางทะเลมีส่วนมากกว่า 90% ของมูลค่าการค้าโลก (UNCTAD, 2022) ความจำเป็นในการพัฒนาทางเลือกใหม่ในการเดินเรือจึงทวีความสำคัญ ช่องแคบมะละกากำลังเผชิญปัญหาความแออัดและไม่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ประเภท Ultra Large Container Ships (ULCS) หรือ Very Large Crude Carriers (VLCC) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ การขุดคลองไทยจึงถูกมองว่าเป็นทางออกเชิงยุทธศาสตร์ ที่สามารถลดระยะทางการเดินเรือระหว่างมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิกได้กว่า 1,000-1,400 กิโลเมตร ลดระยะเวลาการขนส่งประมาณ 2-3 วัน และลดต้นทุนโลจิสติกส์ลงประมาณ 15-20% (World bank, 2023) โดยเฉพาะในบริบทของยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน คลองไทยอาจมีบทบาทสำคัญในฐานะโหนดหลักของเครือข่ายการค้า

ประโยชน์ของการขุดคลองไทยในระดับชาติและระดับพื้นที่ ในระดับชาติ คลองไทยสามารถยกระดับประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มรายได้จากค่าผ่านคลอง การจ้างงานในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น ท่าเรือ อุโมงค์ โกดัง และเขตอุตสาหกรรม รวมถึงเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศ ในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะจังหวัดที่ตั้งอยู่ในเส้นทางคลองไทย เช่น จังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี ระนอง และนครศรีธรรมราช จะได้รับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขั้นพื้นฐานทั้งถนน ทางรถไฟ สนามบิน และระบบสาธารณสุข ซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้เกิดการจ้างงาน การลงทุน และการพัฒนาเมืองใหม่ สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ แม้ว่าโครงการคลองไทยจะมีศักยภาพในการพลิกโฉมเศรษฐกิจระดับภูมิภาคและระดับโลก แต่ยังมีข้อถกเถียงสำคัญหลายด้านที่ควรศึกษาอย่างรอบคอบ เช่น ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศทะเล ความมั่นคงทางทหาร และความเสี่ยงในการแบ่งแยกดินแดนจากการแยกประเทศออกเป็นสองฝั่งทะเล นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจในระยะยาว ความเหมาะสมด้านเทคโนโลยี วิศวกรรมการขุดคลอง ตลอดจนรูปแบบการบริหารจัดการ ไม่ว่าจะเป็นการลงทุนโดยภาครัฐ ภาคเอกชน หรือความร่วมมือระหว่างประเทศ ดังนั้น การศึกษาคลองไทยจึงเป็นก้าวแรกที่สำคัญในการกำหนดทิศทางของประเทศให้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนและมั่นคง

สถานการณ์การค้าทางทะเลทั่วโลกในปัจจุบัน การค้าทางทะเลมีส่วนมากกว่า 90% ของมูลค่าการค้าโลก และร้อยละ 40 ขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกา (เอนก เหล่าธรรมทัศน์, 2554) เส้นทางเชื่อมโยงที่สำคัญ

ระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก โดยเน้นปริมาณและความสำคัญของการขนส่งสินค้าทางทะเล ช่องแคบมะละกาจึงเป็นเส้นทางเดินเรือหลักที่มีความหนาแน่นสูง และเสี่ยงต่อภัยคุกคามด้านความมั่นคงทางทะเล นอกจากนี้ ช่องแคบมะละกามีข้อจำกัดด้านความลึกของร่องน้ำทำให้ไม่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่พิเศษได้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพและความแน่นอนของการขนส่งสินค้าทั่วโลก จากข้อมูลดังกล่าวช่องแคบมะละกาจึงเป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญในการเชื่อมโยงระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ความเชื่อมโยงระหว่างคลองไทยกับยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21 พบว่าจีนมีความสนใจอย่างมากในการฟื้นฟูโครงการคลองไทยเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของ BRI ซึ่งจะช่วยลดการพึ่งพาช่องแคบมะละกาและเพิ่มความมั่นคงด้านพลังงานของจีน จึงมีความจำเป็นในการพัฒนาทางเลือกใหม่ในการเดินเรือ ประกอบกับประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจที่คาดว่าจะได้รับจากคลองไทยทั้งในระดับชาติและระดับพื้นที่ ซึ่งรวมถึงการเพิ่มรายได้จากการผ่านคลอง การจ้างงานในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในจังหวัดที่คลองพาดผ่าน ซึ่งจะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ จึงมีความจำเป็นในการพัฒนาทางเลือกใหม่ในการเดินเรือ

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. วิเคราะห์แนวคลองไทยในบริบทประวัติศาสตร์และเปรียบเทียบกับคลองระหว่างประเทศอื่น
2. ศึกษาผลกระทบต่อทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
3. เสนอแนะนโยบายและแนวทางการดำเนินโครงการอย่างยั่งยืน

กรอบแนวคิดทฤษฎี

1. ประเมินความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน Sustainable Development Goals (SDGs)
2. วิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ Cost-Benefit Analysis (CBA)

ประเมินความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน Sustainable Development Goals (SDGs) สหประชาชาติที่มุ่งเน้นการพัฒนาที่ครอบคลุมทั้งมิติ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีหลักการสำคัญคือ ครบวงจร (Integrated), ครอบคลุม (Universal), และ ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง (Leave No One Behind) การประเมินความสอดคล้องกับ SDGs คือการวิเคราะห์ว่าโครงการหรือนโยบายหนึ่งๆ (เช่น คลองไทย) ส่งผลกระทบต่อเป้าหมายเหล่านี้อย่างไร ทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ ไม่ว่าจะเป็นการสร้างงาน, สุขภาพและความเป็นอยู่, การลดความเหลื่อมล้ำ, หรือผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสภาพภูมิอากาศ

คลองไทยในมุมมอง SDG ผลกระทบทางเศรษฐกิจ: คลองไทยจะสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจและการจ้างงานอย่างไร ใครได้ประโยชน์มากที่สุดจากการลงทุนนี้ ผลกระทบทางสังคม: จะมีการย้ายถิ่นฐานของชุมชนหรือไม่ ชุมชนท้องถิ่นจะได้รับผลกระทบอย่างไร? จะเกิดความเหลื่อมล้ำมากขึ้นหรือไม่ ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม: โครงการนี้จะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางทะเลและป่าชายเลนอย่างไร การขุดคลองและการเดินเรือจะเพิ่มการปล่อยก๊าซเรือนกระจกหรือไม่ ความยั่งยืนโดยรวม: โครงการนี้คำนึงถึงหลัก "ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง" หรือไม่ มีมาตรการใดบ้างที่จะลดผลกระทบเชิงลบและส่งเสริมผลกระทบเชิงบวกให้สอดคล้องกับทุกมิติของ SDGs



วิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ Cost-Benefit Analysis (CBA) หรือ การวิเคราะห์ต้นทุน-ผลประโยชน์ คือเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ที่ใช้ในการประเมินความคุ้มค่าของโครงการ, นโยบาย, หรือการตัดสินใจใด ๆ โดยการ ระบุ วัดค่า และเปรียบเทียบ ต้นทุน (Costs) และผลประโยชน์ (Benefits) ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับโครงการนั้น ๆ ตลอดช่วงอายุของโครงการ โดยแปลงทุกอย่างให้อยู่ในหน่วยเงินตราเดียวกัน เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้ง่าย เครื่องมือประเมินความคุ้มค่าของโครงการ โดย ระบุ วัดค่าเป็นตัวเงิน และเปรียบเทียบ ต้นทุน (Costs) และผลประโยชน์ (Benefits) ตลอดช่วงอายุโครงการ ต้นทุน: ไม่ใช่แค่เงิน แต่รวมถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และค่าเสียโอกาส ผลประโยชน์: ไม่ใช่แค่รายได้ แต่รวมถึงการประหยัดเวลา การสร้างงาน และการกระตุ้นเศรษฐกิจ ในการวิเคราะห์คลองไทย: ต้นทุนทั้งหมด (ค่าก่อสร้าง, ผลกระทบสิ่งแวดล้อม/สังคม) เทียบกับผลประโยชน์ทั้งหมด (รายได้, การประหยัดเวลา, การกระตุ้นเศรษฐกิจ) คุ้มค่าหรือไม่? มีความท้าทายในการประเมินค่าผลกระทบที่ไม่ใช่ตัวเงินอย่างไร

แนวคลองไทยในประวัติศาสตร์และภูมิศาสตร์และเปรียบเทียบกับคลองระหว่างประเทศ

1. การศึกษาแนวคลองในอดีตแนวคิดที่มีรากฐานทางประวัติศาสตร์ยาวนาน

สมัยกรุงศรีอยุธยา ในรัชสมัย สมเด็จพระนารายณ์ (พ.ศ. 2220) มีการสำรวจเส้นทางขุดคลองเพื่อเชื่อมทะเลอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน โดย มงซิเออ เดอ ลา มาร์ วิศวกรชาวฝรั่งเศสที่เข้ามากับคณะราชทูตของพระเจ้าหลุยส์ที่ 14. แนวคิดนี้มีเป้าหมายเพื่อสร้างเส้นทางการค้าทางทะเลใหม่ ลดการพึ่งพาช่องแคบมะละกา ซึ่งถูกควบคุมโดยชาวดัตช์และโปรตุเกสในขณะนั้น หลังจากสมเด็จพระนารายณ์สิ้นพระชนม์ โครงการถูกยุติเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองและนโยบายต่อต้านชาวต่างชาติของราชวงศ์บ้านพลูหลวง (สถาพร เขียววิมล, 2547)

สมัยรัตนโกสินทร์ ในรัชสมัย รัชกาลที่ 1 (พ.ศ. 2336) สมเด็จพระบรมราชาธิราชที่ 1 พระราชดำริขุดคลองยุทธศาสตร์ที่อำเภอกระบี่ เพื่อใช้ในการเดินเรือและการรบกับพม่า ในสมัยรัชกาลที่ 3 และ 4 มีการศึกษาความเป็นไปได้โดยนักสำรวจชาวอังกฤษและฝรั่งเศส แต่พบว่าเทือกเขาตะนาวศรีเป็นอุปสรรคสำคัญ ทำให้ต้องใช้งบประมาณสูงมากจนโครงการต้องถูกยกเลิก ในสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2424) นายเดอลองก์ วิศวกรชาวฝรั่งเศสได้รับพระบรมราชานุญาตให้สำรวจคอคอดกระอย่างเป็นทางการ และมีการจัดทำแผนที่คลองไทย แต่ก็ยังไม่มีมีการดำเนินการขุดจริง ในปี พ.ศ. 2478 หลวงประดิษฐมนูธรรม (ปรีดี พนมยงค์) ในฐานะรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ภายใต้รัฐบาลของ พันเอก พระยาพหลพลพยุหเสนา (ตำแหน่งในขณะนั้น) ได้รื้อฟื้นและเสนอแผนการในการขุดคลองบริเวณคอคอดกระเพื่อบรรเทาผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลกภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 แต่โครงการดังกล่าวก็มีเหตุให้ต้องยุติลงเนื่องจากประสบกับปัญหาด้านงบประมาณของประเทศทำให้โครงการดังกล่าวไม่ได้ถูกดำเนินการ (สถาพร, ขุดคลองไทยแล้วประเทศได้อะไร, 2548) หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2489) ไทยลงนามในข้อตกลงกับอังกฤษ ซึ่งมีเงื่อนไขห้ามขุดคลองเชื่อมมหาสมุทรอินเดียกับอ่าวไทยโดยไม่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลอังกฤษ (เขมภัทร ทฤษฎีคุณ, 2565)

2 แนวคลองที่ศึกษาในปัจจุบัน โดยคณะกรรมการมาธิการวิสามัญ เมื่อ ปี 2548 ได้ ดำเนินการศึกษาไว้ 4 แนวหลัก ปัจจุบันช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเดินเรือสำคัญของโลก โดยมีการขนส่งสินค้าร้อยละ 40 ของการค้าโลก และร้อยละ 70 ของการขนส่งน้ำมันผ่านมหาสมุทรอินเดีย (UNCTAD, 2022) อย่างไรก็ตาม ช่องแคบมะละกา

ประสบปัญหาความแออัด อุบัติเหตุทางเรือ และไม่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ที่มีน้ำลึกเกิน 21 เมตรได้ การมีคลองไทยจะเป็นการเปิดเส้นทางใหม่ที่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ ลดระยะทาง และกระจายความเสี่ยงจากการพึ่งพาช่องแคบมะละกาเพียงช่องทางเดียว ซึ่งมีความสำคัญต่อความมั่นคงด้านพลังงานและเศรษฐกิจโลก

2.1 คลอง 2A (คอคอดกระ) เป็นแนวคลองที่แคบที่สุดของประเทศ ตั้งอยู่ในเขตจังหวัดระนองและชุมพร มีระยะทางบนบกประมาณ 90 กิโลเมตร ระดับน้ำทะเลทั้งสองฝั่งมีความแตกต่างกันประมาณ 2-3 เมตร ซึ่งอาจต้องมีการสร้างประตูน้ำเพื่อปรับระดับ

2.2 แนวคลอง 5A ตั้งอยู่ทางตอนใต้สุดของประเทศ ผ่านทะเลสาบสงขลา เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดสตูลและสงขลา มีระยะทางบนบกประมาณ 120 กิโลเมตร ระดับน้ำทะเลทั้งสองฝั่งมีความแตกต่างกันน้อยมาก (ประมาณ 0.5 เมตร) ทำให้ไม่จำเป็นต้องมีประตูน้ำ

2.3 แนวคลอง 7A เป็นแนวคลองที่สั้นที่สุด มีระยะทางบนบกประมาณ 60 กิโลเมตร เชื่อมต่อระหว่างหาดตริงและสงขลา แต่แนวคลองนี้ต้องขุดผ่านแนวเขาสูงชันประมาณ 9-10 กิโลเมตร ทำให้การก่อสร้างมีความยากลำบากและมีค่าใช้จ่ายสูง

2.4 แนวคลอง 9A เป็นแนวคลองที่ได้รับการกล่าวถึงมากที่สุดในปัจจุบัน มีระยะทางบนบกประมาณ 120 กิโลเมตร ผ่าน 5 จังหวัด ได้แก่ ตรัง กระบี่ นครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา ระดับน้ำทะเลทั้งสองฝั่งมีความแตกต่างกันน้อยมาก ประเมินว่าแนวคลองนี้สามารถย่นระยะทางการเดินเรือได้ประมาณ 1,000-1,400 กิโลเมตร หรือประมาณ 2-3 วัน โดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา สามารถลดต้นทุนการขนส่งสินค้า ประมาณ 15-20% (World bank, 2023) และมีการวางแผนให้เป็นคลองคู่ขนานขนาดใหญ่ มีความกว้างประมาณ 400 เมตร และความลึก 30-40 เมตร ที่มีน้ำลึกเกิน 21 เมตรเพื่อรองรับเรือขนาดใหญ่ (คณะกรรมการการวิสามัญ วุฒิสภา, 2548)



ภาพที่ 1 ผลการศึกษาโครงการขุดคลองไทย



3. เปรียบเทียบกับคลองระหว่างประเทศ

3.1) คลองปานามา: ยาว 77 กิโลเมตร เชื่อมมหาสมุทรแอตแลนติกกับแปซิฟิก ต้องมีประตูน้ำปรับระดับ

3.2) คลองสุเอซ: ยาว 183 กิโลเมตร เชื่อมทะเลเมดิเตอร์เรเนียนกับทะเลแดง ไม่มีประตูน้ำ ใช้ระดับ น้ำทะเลเท่ากัน

3.3) คลองคิล: ยาว 98 กิโลเมตร เชื่อมทะเลเหนือกับทะเลบอลติก ช่วยลดความเสี่ยงจากพายุและลดระยะทางการเดินเรือ (คณะกรรมการวิสามัญ วุฒิสภา, 2548)

ผลกระทบทางเศรษฐกิจ

การเป็นศูนย์กลางการเดินเรือแห่งใหม่ คลองไทยจะช่วยย่นระยะทางและเวลาในการขนส่งสินค้า ทำให้ประเทศไทยกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญบนเส้นทางการค้าโลก การลดต้นทุนการขนส่ง: การลดระยะทางและเวลาในการเดินเรือจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและน้ำมัน ซึ่งอาจส่งผลให้ราคาสินค้านำเข้าลดลง การสร้างโอกาสทางธุรกิจใหม่ การมีเส้นทางการเดินเรือใหม่จะกระตุ้นให้เกิดธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล เช่น การซ่อมเรือ การเติมน้ำมัน การขนถ่ายสินค้า และโลจิสติกส์การพัฒนาอุตสาหกรรม: แผนการพัฒนาพื้นที่สองฝั่งคลองให้เป็นเขตอุตสาหกรรมจะช่วยสร้างงาน สร้างรายได้ และดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก: การย่นระยะทางเดินเรือจะช่วยลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นผลดีต่อสิ่งแวดล้อมในภาพรวมของภูมิภาค (คณะกรรมการวิสามัญ วุฒิสภา, 2548)

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

1 ผลกระทบระหว่างการขุดคลอง การเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศ การขุดคลองจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ป่า ชายเลน แหล่งน้ำ และระบบนิเวศชายฝั่ง ทำให้สัตว์น้ำและพืชในพื้นที่ได้รับผลกระทบ มลพิษทางน้ำและอากาศ กระบวนการขุดจะก่อให้เกิดตะกอนและสารเคมีที่อาจปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ รวมถึงฝุ่นละอองและมลพิษทางอากาศจากเครื่องจักรหนัก การกัดเซาะชายฝั่ง การเปลี่ยนแปลงทางภูมิศาสตร์อาจทำให้เกิดการกัดเซาะชายฝั่ง ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างดินและความมั่นคงของพื้นที่โดยรอบ

2 ผลกระทบระหว่างการใช้งานคลอง การเปลี่ยนแปลงกระแสน้ำ คลองอาจส่งผลกระทบต่อกระแสน้ำในอ่าวไทย และทะเลอันดามัน ซึ่งอาจกระทบต่อการประมงและระบบนิเวศทางทะเล มลพิษจากเรือเดินสมุทร การเดินเรือผ่านคลองอาจเพิ่มมลพิษทางน้ำจากน้ำมันเชื้อเพลิงและของเสียจากเรือ รวมถึงเสียงรบกวนที่ส่งผลกระทบต่อสัตว์น้ำ การพัฒนาเมืองและอุตสาหกรรม การพัฒนาเมืองท่ารอบคลองไทยอาจนำไปสู่การขยายตัวของอุตสาหกรรม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศและทรัพยากรน้ำในพื้นที่

ผลกระทบสังคม

สังคม การโยกย้ายถิ่นฐานของประชาชน การขุดคลองอาจทำให้ประชาชนในพื้นที่บางส่วนต้องโยกย้ายถิ่นฐาน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตและชุมชน ปัญหาแรงงาน การพัฒนาเขตอุตสาหกรรมอาจต้องการแรงงาน

จำนวนมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทางสังคมและตลาด แรงงานในประเทศ ผลกระทบต่อวิถีชีวิตและวัฒนธรรมท้องถิ่น การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างรวดเร็วอาจส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตและวัฒนธรรมท้องถิ่น

เทคโนโลยีและงบประมาณ

ความซับซ้อนทางเทคนิค: การขุดคลองขนาดใหญ่ที่มีความลึกและกว้างตามที่กำหนดต้องอาศัยเทคโนโลยีและผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง งบประมาณมหาศาล โครงการนี้ต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก คณะกรรมการการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองคอคอดกระ (คลองไทย) วุฒิสภา ชุดปี 2543 มีรายละเอียดการประมาณการงบประมาณในขั้นต้นดังนี้: แนวคลอง 9A งบประมาณลงทุนประมาณ 650,000 ล้านบาท (คณะกรรมการการวิสามัญ วุฒิสภา, 2548) ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อภาระทางการคลังของประเทศ ระยะเวลาการก่อสร้าง การก่อสร้างคลองขนาดใหญ่อาจต้องใช้เวลาหลายปี ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมในระหว่างการก่อสร้าง

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

เพื่อให้โครงการคลองไทยสามารถเป็นกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริง และสามารถแก้ไขปัญหาหรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างครอบคลุม รัฐบาลและผู้เกี่ยวข้องควรพิจารณาดำเนินการตามข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและแนวทางดังต่อไปนี้:

1. ด้านเศรษฐกิจ: สร้างมูลค่า เพิ่มการแข่งขัน และกระจายประโยชน์อย่างทั่วถึง พัฒนาให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมครบวงจร นอกจากค่าผ่านคลองแล้ว ควรวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาพื้นที่สองฝั่งคลองให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone - SEZ) ที่ดึงดูดอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีมูลค่าเพิ่มสูง เช่น อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมบำรุง, อุตสาหกรรมพลังงานสะอาด, อุตสาหกรรมไฮเทค, และอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรและประมง เพื่อสร้างงานที่มีคุณภาพและเพิ่มรายได้ให้กับประเทศอย่างยั่งยืน ส่งเสริมการลงทุนและสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อธุรกิจ: พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัยและครบครัน (ถนน, รถไฟ, สนามบิน, พลังงาน, ระบบประปา) ควบคู่ไปกับการออกนโยบายส่งเสริมการลงทุนที่ชัดเจนและแข่งขันได้ เช่น สิทธิประโยชน์ทางภาษี, การลดขั้นตอนราชการ, และการจัดหาแหล่งเงินทุนทั้งจากภาครัฐ เอกชน และความร่วมมือระหว่างประเทศ วิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ (CBA) อย่างละเอียดและรอบด้าน: ดำเนินการศึกษา CBA ที่ครอบคลุมทั้งต้นทุนทางตรงและทางอ้อม รวมถึงผลประโยชน์ที่จับต้องไม่ได้ เช่น มูลค่าของระบบนิเวศ ความหลากหลายทางชีวภาพ และต้นทุนทางสังคมที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้การตัดสินใจเป็นไปอย่างมีข้อมูลและโปร่งใส ควรเปิดเผยผลการศึกษาต่อสาธารณะ สร้างกองทุนพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่นและกลไกแบ่งปันผลประโยชน์: จัดตั้งกองทุนที่นำรายได้ส่วนหนึ่งจากค่าผ่านคลองและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องไปลงทุนในการพัฒนาชุมชนท้องถิ่นที่ได้รับผลกระทบ รวมถึงส่งเสริมการสร้างงานและทักษะให้กับคนในพื้นที่ เพื่อลดความเหลื่อมล้ำและสร้างการมีส่วนร่วมทางเศรษฐกิจ



2. ด้านสังคม: คุ่มครอง ส่งเสริม และสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน วางแผนการโยกย้ายถิ่นฐานและการชดเชยที่เป็นธรรม: ดำเนินการศึกษาผลกระทบทางสังคม (Social Impact Assessment - SIA) อย่างละเอียดล่วงหน้า เพื่อระบุชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายถิ่นฐาน และจัดเตรียมแผนการชดเชยที่เป็นธรรมและเพียงพอ รวมถึงการจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่และโอกาสในการประกอบอาชีพ เพื่อให้ประชาชนสามารถดำรงชีวิตได้อย่างมีคุณภาพไม่ด้อยไปกว่าเดิม ส่งเสริมการพัฒนาทักษะและอาชีพสำหรับคนในท้องถิ่น: จัดโปรแกรมการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะที่สอดคล้องกับความต้องการของอุตสาหกรรมและธุรกิจที่จะเกิดขึ้นรอบคลองไทย เพื่อให้คนในท้องถิ่นสามารถเข้าถึงโอกาสการจ้างงานและได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนา ไม่ใช่แค่แรงงานไร้ฝีมือ คุ่มครองวิถีชีวิตและวัฒนธรรมท้องถิ่น: จัดทำมาตรการเพื่อปกป้องและส่งเสริมวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมอันเป็นเอกลักษณ์ของชุมชนท้องถิ่น โดยเฉพาะกลุ่มชาติพันธุ์หรือกลุ่มผู้ด้อยโอกาสที่อาจได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทางสังคมอย่างรวดเร็ว สร้างกลไกการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างแท้จริง: เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะประชาชนในพื้นที่โครงการ เพื่อให้พวกเขามีส่วนร่วมในการตัดสินใจและนำเสนอข้อกังวลและข้อเสนอแนะในการดำเนินโครงการ การสื่อสารข้อมูลที่โปร่งใสและเข้าใจง่ายเป็นสิ่งสำคัญ

3. ด้านสิ่งแวดล้อม: ลดผลกระทบ ปกป้องระบบนิเวศ และส่งเสริมความยั่งยืนทางธรรมชาติ จัดทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) แบบบูรณาการและเข้มงวด ดำเนินการศึกษา EHIA ที่ครอบคลุมทุกมิติอย่างละเอียดถี่ถ้วน โดยเฉพาะผลกระทบต่อระบบนิเวศทางทะเล, ป่าชายเลน, แนวปะการัง, สัตว์ทะเลหายาก, และแหล่งน้ำจืดในพื้นที่ รวมถึงผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนจากมลพิษต่าง ๆ โดยมีมาตรการป้องกันและบรรเทาผลกระทบที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม มาตรการลดมลพิษจากการก่อสร้างและการเดินเรือ: กำหนดมาตรฐานและมาตรการควบคุมมลพิษทางน้ำและอากาศอย่างเข้มงวดในระหว่างการขุดคลองและการก่อสร้าง เช่น การจัดการตะกอน, การบำบัดน้ำเสีย, การควบคุมฝุ่นละอองและมลพิษจากเครื่องจักร รวมถึงการกำหนดให้เรือที่ผ่านคลองต้องปฏิบัติตามมาตรฐานการปล่อยมลพิษสากล (IMO, 2021) และการจัดการน้ำอับเฉาเรือ (Ballast Water Management) อย่างมีประสิทธิภาพ อนุรักษ์และฟื้นฟูระบบนิเวศที่สำคัญ: กำหนดพื้นที่ที่คุ่มครองทางทะเลและพื้นที่ชุ่มน้ำที่สำคัญใกล้เคียงโครงการ และจัดทำแผนการฟื้นฟูป่าชายเลนและระบบนิเวศที่ได้รับผลกระทบ พร้อมทั้งศึกษาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงกระแสน้ำต่อการประมงและการอพยพของสัตว์น้ำ พิจารณาทางเลือกโครงการและเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม: ประเมินความเป็นไปได้ในการใช้เทคโนโลยีการขุดคลองและการก่อสร้างที่ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด รวมถึงการศึกษาเปรียบเทียบกับโครงการแลนด์บริดจ์ (Landbridge) ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่า และมีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและสังคมในบริบทของประเทศไทย

4. ข้อพิจารณาเพิ่มเติม: ความมั่นคงและการบริหารจัดการ พิจารณาประเด็นความมั่นคงอย่างรอบคอบ: ศึกษาผลกระทบต่อความมั่นคงของชาติและภูมิภาคอย่างรอบด้าน ทั้งในมิติทางทหารและอธิปไตย รวมถึงการกำหนดมาตรการควบคุมและดูแลความปลอดภัยของคลองอย่างเข้มงวด สร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ: เนื่องจากเป็นโครงการที่มีผลกระทบระดับโลก ควรมีการเจรจาและสร้างความร่วมมือกับประเทศผู้ใช้คลองหลัก

เช่น จีน สหรัฐฯ ญี่ปุ่น และประเทศในอาเซียน เพื่อให้เกิดการยอมรับและร่วมกันพัฒนาการบริหารจัดการคลองให้เกิดประโยชน์สูงสุด รูปแบบการบริหารจัดการที่เหมาะสม: พิจารณารูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการที่เหมาะสม ไม่ว่าจะเป็นการลงทุนโดยภาครัฐ ภาคเอกชน หรือความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยคำนึงถึงความยั่งยืนทางการเงินและความโปร่งใส การดำเนินโครงการคลองไทยควรอยู่บนพื้นฐานของการพัฒนาที่สมดุลและยั่งยืน โดยคำนึงถึงมิติทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างเท่าเทียมกัน เพื่อให้เป็นมรดกทางโครงสร้างพื้นฐานที่สร้างประโยชน์ให้กับคนไทยและภูมิภาคในระยะยาว

บทสรุป

คลองไทยเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพในการปฏิรูปเส้นทางเดินเรือของโลก โดยลดระยะทางและต้นทุนการขนส่งสินค้าระหว่างยุโรปและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 2-3 วัน และลดต้นทุนการขนส่งสินค้าประมาณ 15-20% อย่างไรก็ตาม โครงการนี้เป็นประเด็นที่ต้องพิจารณาในหลายมิติ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และความมั่นคงแห่งชาติจากมุมมองทางเศรษฐกิจ คลองไทยสามารถสร้างโอกาสให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดยดึงดูดนักลงทุน และกระตุ้นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น การซ่อมเรือ การเติมน้ำมัน การขนถ่ายสินค้า และบริการโลจิสติกส์ นอกจากนี้ ยังสามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาคการขนส่งทางทะเล ซึ่งเป็นผลดีต่อความยั่งยืนในภาพรวม ในทางกลับกัน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของการขุดคลองไทยยังเป็นประเด็นถกเถียงสำคัญ การเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศจากการขุดคลองอาจกระทบต่อป่าชายเลน แหล่งน้ำ และระบบนิเวศทางทะเล มลพิษทางน้ำและอากาศจากกระบวนการก่อสร้าง รวมถึงการเปลี่ยนแปลงกระแสน้ำ อาจส่งผลกระทบต่อประมงและระบบนิเวศชายฝั่ง นอกจากนี้ การพัฒนาเมืองและอุตสาหกรรมบริเวณคลองอาจก่อให้เกิดปัญหาด้านคุณภาพอากาศและทรัพยากรธรรมชาติ ด้านสังคมและการเมือง การโยกย้ายถิ่นฐานของประชาชนจากการก่อสร้างคลอง อาจส่งผลกระทบต่อชุมชนท้องถิ่น และสร้างความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ ปัญหาแรงงาน และการเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรม นอกจากนี้ โครงการขนาดใหญ่นี้ต้องการความต่อเนื่องของนโยบายและความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการเจรจากับประเทศคู่ค้าและประเทศที่มีบทบาทสำคัญในเส้นทางเดินเรือ ความซับซ้อนทางเทคนิคและงบประมาณของคลองไทยเป็นอีกปัจจัยสำคัญที่ต้องพิจารณา การก่อสร้างคลองที่มีความลึกมากพอรองรับเรือขนาดใหญ่ต้องใช้เทคโนโลยีเฉพาะทางและงบประมาณมหาศาล ซึ่งอาจเป็นภาระต่อเศรษฐกิจของประเทศ อีกทั้งโครงการอาจใช้ระยะเวลายาวนานในการก่อสร้าง ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมในช่วงเวลานั้น

บรรณานุกรม

เขมภัทร ทฤษฎีคุณ. (2565). ความสัมพันธ์ไทย-อังกฤษหลังสงครามโลกครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สถาบันปรีดี พนมยงค์.

เชียววิมล สถาพร. (2548). ขุดคลองไทยแล้วประเทศได้อะไร. กรุงเทพมหานคร: วุฒิสภา.



คณะกรรมการการวิสามัญ วุฒิสภา. (2548). ผลการศึกษาโครงการชุดคลองไทย. กรุงเทพมหานคร:
คณะกรรมการการวิสามัญ วุฒิสภา.

เอนก เหล่าธรรมทัศน์. (2554). บุรพาคิวัตน์ ภูมิ-รัฐศาสตร์และเศรษฐกิจโลกใหม่. กรุงเทพมหานคร: กรุงเทพฯ
ธุรกิจ.

IMO. (2021). Shipping routes and environment impacts. London: International maritime
organization.

UNCTAD. (2022). Review of maritime transport. new york: United Nations.

World bank. (2023). Global trade and shipping cost reduction. Washington, D.C.: Worldbank.