

ความคิดเห็นของประชาชนต่อผลกระทบในการดำเนินโครงการขุดคลองไทย

Public Opinion on the Impact of the Thai Canal Project Implementation

Received: July 17, 2018

Revised: May 22, 2019

Accepted: June 14, 2019

วิวัฒน์ จันทร์กิ่งทอง¹

Wiwat Jankingthong

กอแก้ว จันทร์กิ่งทอง²

Korkaew Jankingthong

ชุตินา หวังเบ็ญหมัด³

Chutima Wangbenmad

มณีรัตน์ รัตนพันธ์⁴

Maneerat Rattanaphan

สิงหนาท เอียดจ้อย⁵

Singhanate Aiadjuy

Abstract

The research aims to study public opinion on the positive and negative impact of the Thai canal project implementation. The sample used

¹ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สาขาวิชาบริหารธุรกิจ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ ประเทศไทย
Assistant Professor, Ph.D., Business Administration Program, Hatyai Business School, Hatyai University, Thailand

²ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สาขาวิชาบริหารธุรกิจ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ ประเทศไทย
Assistant Professor, Ph.D., Business Administration Program, Hatyai Business School, Hatyai University, Thailand

³ดร. สาขาวิชาบริหารธุรกิจ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ ประเทศไทย
Ph.D., Business Administration Program, Hatyai Business School, Hatyai University, Thailand

⁴ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สาขาวิชาการตลาด คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ ประเทศไทย
Assistant Professor, Marketing Program, Hatyai Business School, Hatyai University, Thailand

⁵นักวิจัย ศูนย์วิจัยนวัตกรรมทางธุรกิจ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ ประเทศไทย
Researcher, Business Research Innovation, Hatyai Business School, Hatyai University, Thailand

Corresponding Author: E-mail: janwiwat@gmail.com

in this study consisted of 1,600 people aged 18 years and above in eight provinces, namely Chumphon, Ranong, Krabi, Phatthalung, Songkhla, Trang, Nakhon Si Thammarat and Satun. A questionnaire was used as a tool the survey. The results of this research revealed that the people's opinions towards the impact of the Thai canal project varied. While the people in route 9A agreed with the Thai canal project implementation, those in routes 2A and 7A felt uncertain about it and those in route 5A did not agree with it.

Keywords: impact, opinion, Thai canal project

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อผลกระทบทางบวกและทางลบในการดำเนินโครงการขุดคลองไทย กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไปที่มีภูมิลำเนาใน 8 จังหวัด คือ ชุมพร ระนอง กระบี่ พัทลุง สงขลา ตรัง นครศรีธรรมราช และสตูล จำนวน 1,600 คน ผู้วิจัยใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวม ผลการวิจัย พบว่า ประชาชนในแต่ละเส้นทาง (2A 5A 7A และ 9A) มีความคิดเห็นต่อผลกระทบในแต่ละด้านแตกต่างกัน โดยประชาชนในเส้นทาง 9A เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการคลองไทย ในขณะที่ประชาชนในเส้นทาง 2A และ 7A ต่างไม่แน่ใจกับการดำเนินโครงการ ส่วนประชาชนในเส้นทาง 5A ไม่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ

คำสำคัญ: ผลกระทบ ความคิดเห็น โครงการขุดคลองไทย

บทนำ

คลองไทยในอดีตรู้จักกันในชื่อ “คอคอดกระ” ซึ่งคอคอดกระในอดีตคือส่วนที่แคบที่สุดของคาบสมุทรมาลายูอยู่ในเขตบ้านทับหลี ตำบลมะมู อำเภอกะบุรี จังหวัดระนอง กับ อำเภอสวี จังหวัดชุมพร ประมาณกิโลเมตรที่ 545 ของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ห่างจากเขตเทศบาลเมือง 66 กิโลเมตร ในบริเวณนี้มีแผ่นป้ายคอนกรีตขนาดใหญ่จำลอง มีระยะทางจากฝั่งทะเลตะวันตกจรดฝั่งตะวันออกกว้างเพียง 50 กิโลเมตร พื้นที่ส่วนนี้นับเป็นยุทธศาสตร์สำคัญ จึงเริ่มมีความคิดในเรื่องของการขุดคลอง เพื่อเชื่อมสองฝั่งทะเลของไทยระหว่างฝั่งอันดามันกับฝั่งอ่าวไทยซึ่งแนวคิดการขุดคลองไทยนี้มีมา

นานถึง 327 ปี ตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา ในรัชสมัยของสมเด็จพระนารายณ์มหาราช โดยเหตุผลหลักที่สำคัญคือ ต้องการย่นระยะทางของการเดินเรือของทั้งสองฝั่งทะเล และเพื่อทำการค้ากับต่างประเทศ โดยที่ผ่านมามีแนวคิดเกี่ยวกับการขุดคลองคอคอดกระในหลายครั้ง แต่ก็ไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากมีผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบจำนวนมาก จนในปี พ.ศ. 2513 ทางกระทรวงมหาดไทยได้จ้างบริษัทแทมส์ (Tippetts-Abbett-McCarthy-Stratton: TAMS) ให้ศึกษาความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจของการขุดคลองไทย ในเส้นทางต่าง ๆ และได้รายงานผลการศึกษาใน พ.ศ. 2516 โดยพบว่า แนวคลองที่เหมาะสมและเป็นไปได้มากที่สุดคือเส้นทาง 5A ระหว่างสตูล-สงขลา (Baromsuk, 2010) แต่จากการประเมินความเป็นไปได้ขององค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่า ยังไม่คุ้มค่าพอที่จะดำเนินโครงการ

แนวคิดเกี่ยวกับในเส้นทางขุดคลองไทย มีการนำเสนอขึ้นมาใหม่อย่างต่อเนื่อง จนได้มีการเสนอแนวคลองที่ควรขุด 4 เส้นทาง ที่คาดว่าจะมีโอกาสเป็นไปได้ที่จะขุดคือ 1) เส้นทางที่ 2A (บ้านราชกรุ ด จังหวัดระนอง – อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร) ความยาวประมาณ 80 กิโลเมตร 2) เส้นทาง 5A (จังหวัดสตูล - จังหวัดสงขลา) ความยาวประมาณ 102 กิโลเมตร 3) เส้นทาง 7A (จังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา) ความยาวประมาณ 110 กิโลเมตร และ 4) เส้นทาง 9A (จังหวัดกระบี่ – ตรัง – พัทลุง – นครศรีธรรมราช – ตอนเหนือของอำเภอระโนด จังหวัดสงขลา) ความยาวประมาณ 120 กิโลเมตร และในปี พ.ศ. 2544 ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการทั้ง 4 เส้นทาง คือ เส้นทาง 2A 5A 7A และ 9A โดยคณะกรรมการวิสามัญฯ มีมติเลือกเส้นทาง 9A เป็นเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด (Kheawwimol, 2005) ในขณะที่ผลการสำรวจความคิดเห็นจากประชาชน พบว่า ประชาชนเห็นว่าเส้นทาง 2A (จังหวัดระนอง-จังหวัดชุมพร) เป็นเส้นทางที่เหมาะสมในการขุดคอคอดกระมากที่สุด ร้อยละ 47.07 ส่วนเส้นทางที่เหมาะสมต่อการขุดรองลงมา คือ เส้นทาง 5A (จังหวัดสตูล-จังหวัดสงขลา) ร้อยละ 25.45 และเส้นทาง 9A (จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง จังหวัดพัทลุง และจังหวัดนครศรีธรรมราช) ร้อยละ 14.50 (Manager Online, 2016)

จากการสรุปรายงานความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองไทย หากดำเนินการเสร็จจะเป็นประโยชน์ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ความมั่นคง และเทคโนโลยี

ซึ่งจะเป็นกุญแจสำคัญทำให้ประเทศไทยก้าวขึ้นมามีบทบาทเศรษฐกิจที่สำคัญในระดับโลก และเป็นเส้นทางเดินเรือสากลใหม่ของโลก ซึ่งจะช่วยพัฒนาประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของภาคใต้โดยตรง อันจะทำให้การจ้างงานเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 3 ล้านคน ทำให้ลดปัญหาคนตกงานและแก้ไขปัญหาความยากจน เมื่อฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ความมั่นคงของประเทศเพิ่มสูงมากขึ้นตามไปด้วย ดังนั้น การขุดคลองไทยน่าจะเป็นการลดปัญหาอย่างยั่งยืนและเป็นประโยชน์แก่ประเทศในทุก ๆ ด้าน ที่เห็นได้ชัด ได้แก่ การคมนาคม การค้า การเกษตร การอุตสาหกรรม การทำเรือ การท่องเที่ยว เป็นต้น อันเป็นการพัฒนาประเทศให้เจริญรุ่งเรืองในระยะยาว และตลอดไป (Committee of Senate of Thailand Feasibility Study, 2005) สอดคล้องกับผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดสงขลาเกี่ยวกับโครงการขุดคอคอดกระกับการพัฒนาเศรษฐกิจภาคใต้ พบว่า ประชาชนเห็นว่าประเทศไทยจะได้รับประโยชน์ทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น มากที่สุด (ร้อยละ 28.94) รองลงมา คือ การคมนาคมขนส่งทางทะเล ใช้ระยะเวลาสั้นลง ร้อยละ 19.19 ได้ประโยชน์จากภาษีเรือผ่านทางคอคอดกระ ร้อยละ 16.33 และเกิดพื้นที่ในการท่องเที่ยวใหม่ของประเทศ ร้อยละ 16.05 (Manager Online, 2016)

จากผลการศึกษาการขุดคลองไทย ที่ผ่านมาในเชิงวิชาการได้ข้อค้นพบเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้นมากมาย และจากการประเมินความเป็นไปได้ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะกรรมการพิจารณาความเป็นไปได้ในการขุดคลองไทย มีผลสรุป คือ ยังไม่มีความเป็นไปได้ หากแต่ในปัจจุบันสถานการณ์ต่าง ๆ ได้เปลี่ยนแปลงไป และได้มีการเสนอให้ขุดคลองไทยอีกครั้ง ทั้งนี้ในการพิจารณาที่จะดำเนินโครงการขนาดใหญ่จำเป็นต้องศึกษาเชิงลึก โดยเฉพาะในพื้นที่ที่เป็นเส้นทางขุดคลองไทย โดยทำการสำรวจกับประชาชนที่อาศัยในบริเวณเส้นทางดังกล่าว เพื่อศึกษาถึงความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบของแต่ละเส้นทาง จากผลการศึกษาต่าง ๆ ในอดีต จึงทำให้คณะผู้วิจัยสนใจศึกษาผลกระทบในการดำเนินโครงการขุดคลองไทย

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อผลกระทบทางบวกและทางลบในการดำเนินโครงการขุดคลองไทย

ประโยชน์ของการวิจัย

1. หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่กำกับดูแลเกี่ยวกับการดำเนินโครงการขุดคลองไทยสามารถนำผลการวิจัย เพื่อเสนอต่อรัฐบาลในการพิจารณาตัดสินใจในการดำเนินโครงการ
2. นักวิชาการและนักวิจัยที่สนใจศึกษาเกี่ยวกับการดำเนินโครงการขุดคลองไทยสามารถนำผลการวิจัยไปต่อยอดการศึกษาในครั้งต่อไป

ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ผลกระทบในการดำเนินโครงการขุดคลองไทย มีขอบเขตดังนี้

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาในประเด็นผลกระทบทางบวกและทางลบ จากการดำเนินโครงการขุดคลองไทยที่มีต่อประชาชน
2. ขอบเขตด้านพื้นที่ การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมุ่งศึกษาเฉพาะในจังหวัดที่อยู่ในเส้นทางคลองไทย ประกอบด้วย 8 จังหวัด คือ ชุมพร ระนอง กระบี่ พัทลุง สงขลา ตรัง นครศรีธรรมราช และสตูล
3. ขอบเขตด้านประชากร ประชากรที่ใช้ในการศึกษา คือ ประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไปที่มีภูมิลำเนาใน 8 จังหวัด คือ ชุมพร ระนอง กระบี่ พัทลุง สงขลา ตรัง นครศรีธรรมราช และสตูล

แนวคิดเกี่ยวกับการขุดคลองไทย

1. ทำไมจึงต้องขุดคลองไทย

เหตุผลสำคัญในการขุดคลองไทย เพื่อเป็นเส้นทางเดินเรือใหม่ในอนาคต เพื่อเพิ่มทางเลือกในการขนส่งทางเรือให้กับประเทศไทยและนานาชาติ โดยมีรายละเอียด (Committee of the Study of the Thai Canal Project, 2016) ดังนี้

- 1.1 การขนส่งสินค้าทางเรือในโลก 1 ใน 3 ต้องผ่านช่องแคบมะละกา และในปัจจุบันช่องแคบมะละกา โดยมีเรือสินค้าผ่านประมาณ 80,000 ลำต่อปี หรือคิดเป็น 6.6 นาที่ต่อลำ และในอีก 5 ปีข้างหน้า คาดว่าช่องแคบมะละกาจะไม่สามารถรองรับปริมาณเรือที่เพิ่มขึ้นได้

1.2 จำนวนเรือขนาดใหญ่มีเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ปริมาณความลึกของน้ำบริเวณช่องแคบมะละกา เป็นอุปสรรคสำหรับการเดินเรือเรือน้ำมันขนาดใหญ่ (VLCC)

1.3 ในอนาคตข้างหน้าเมื่อมีจำนวนเรือเดินสมุทรจำนวนมากขึ้น และไม่เพียงพอต่อการรองรับของช่องแคบมะละกา ย่อมจะทำให้เกิดการจำกัดการเดินทางผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อต่าง ๆ

2. ประโยชน์ที่ได้รับจากการขุดคลองไทย

ประเทศไทยตั้งอยู่บนทวีปเอเชียอาคเนย์ อยู่ระหว่างกลางของประเทศต่าง ๆ ที่มีประชากรมากที่สุด ทวีปเอเชียมีประชากรมากถึง 2 ใน 3 ของโลก จากประชากรทั้งโลกมีประมาณ 6,200 ล้านคน โดยท่าเรือที่ตั้งของประเทศไทยมีลักษณะทางภูมิศาสตร์ตั้งอยู่บนแนวเส้นทางเดินเรือของโลก เรือขนส่งสินค้าต่าง ๆ ที่มาจากทางทิศตะวันตกทางฝั่งอันดามัน เป็นเรือจากประเทศในทวีปยุโรป และประเทศทางตะวันออกกลางที่จะเดินทางไปยังประเทศทางทิศตะวันออกทางด้านฝั่งอ่าวไทย เช่น ประเทศเขมร ประเทศเวียดนาม ประเทศจีน ประเทศฮ่องกง ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลี และประเทศไต้หวัน หากมีคลองไทย เรือเหล่านี้จะไม่ต้องเดินเรืออ้อมไปถึงประเทศสิงคโปร์ ไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา และยังสามารถย่นระยะทางได้ 1,000 - 1,400 กิโลเมตร หรือย่นระยะเวลาได้ 2-3 วัน ดังนั้นหากประเทศไทยจะใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบในทางภูมิศาสตร์ของประเทศ คลองไทยจะเป็นเส้นทางลัดของการเดินเรือจากทั่วโลก จะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมดที่ผ่านคลองไทยแต่ละปีหลายแสนล้านบาท ผลดีเมื่อเรือมาใช้เส้นทางเดินเรือผ่านคลองไทย จะเป็นการช่วยลดการใช้้ำมันสำรองของโลกลงได้หลายหมื่นล้านบาร์เรลต่อปี นอกจากนี้ ยังเป็นการช่วยลดมลภาวะอากาศเสียของโลกลงได้อย่างมาก เป็นผลดีต่อการลดภัยพิบัติทางธรรมชาติจากปัญหาสภาวะเรือนกระจก (Kheawwimol, 2005) นอกจากนี้ Chalopathump (2005) ได้เขียนบทความในหัวข้อ “คลองไทยกับความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และความมั่นคงของประเทศ” โดยกล่าวว่า การขุดคลองไทยสำหรับเทคโนโลยีในปัจจุบันเป็นเรื่องธรรมดา และเมื่อมีเส้นทางคลองไทยจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก เนื่องจากคลองไทยเป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญของโลก เพราะสามารถย่นระยะทางเดินเรือ ทำให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายจำนวนมาก อีกทั้งนานาประเทศจะหันมาใช้เส้นทางคลองไทย อีกทั้งยังเป็นผลดีทางด้านความมั่นคง เพราะจะทำให้

กองทัพเรือมีศักยภาพทางทะเลสูงขึ้น การเคลื่อนกำลังกองทัพเรือจะกระทำได้โดยอิสระมาก สามารถลดตระเวนตรวจตรา ป้องกันการเข้ามาของสิ่งผิดกฎหมายตามรอยต่อของเขตน่านน้ำระหว่างประเทศ นอกจากนี้ยังเพิ่มอำนาจให้กับรัฐบาลไทยในการต่อรองทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง และทางทหารระหว่างประเทศมหาอำนาจของโลก ในขณะที่ Kwandee (2016) ได้เขียนบทความในหัวข้อ “คอคอดกระ ถึง คลองไทย ศูนย์กลางการขนส่งแห่งอาเซียนของไทย” โดยกล่าวว่า คลองไทยจะก่อให้เกิดการสร้างงาน สร้างอาชีพให้ประชาชนเพิ่มขึ้น และทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เพราะจะมีทั้งท่าเรือ อุโมงค์เรือ การบริการ การท่องเที่ยว โรงแรม การบริการทางการเงินและธนาคาร

3. ผลกระทบจากการขุดคลองไทย

ในการดำเนินโครงการขนาดใหญ่จำเป็นต้องมีการศึกษาผลกระทบด้านต่าง ๆ ทั้งผลกระทบทางบวก และทางลบ ทั้งนี้การดำเนินการโครงการคลองไทย นับเป็นโครงการขนาดใหญ่เมื่อดำเนินการแล้ว ย่อมส่งผลกระทบทั้งเชิงบวกและเชิงลบต่อประเทศไทย ซึ่งได้มีการรวบรวมผลการศึกษเกี่ยวกับผลกระทบในการขุดคลองไทยในด้านที่สำคัญ ได้แก่ ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมือง ด้านความมั่นคง และด้านสังคม (Pattapong, 2003; Baromsuk, 2010) มีรายละเอียดดังนี้

3.1 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบในการขุดคลองไทยทางด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ๆ ได้แก่ ผลกระทบของระบบนิเวศในทะเล ผลกระทบของระบบนิเวศในทะเล อาจแบ่งออกได้เป็น 3 ระยะ คือ ระยะเตรียมการก่อนขุด ระยะที่กำลังขุด และภายหลังที่ใช้คลองแล้ว อีกทั้งผลกระทบจากความโสโครกของน้ำทะเลเมื่อมีคนอาศัยในบริเวณท่าเรือมากขึ้นตามโครงการเพิ่มขึ้นของการขุดคลองไทยที่ได้กำหนดไว้ คือ จะมีการพัฒนาบริเวณปลายคลองทั้งสองด้านให้เป็นท่าเรือ แหล่งชุมชน และเมืองอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ นอกจากนี้ยังมีผลกระทบที่อาจมีต่อสัตว์และพืชในทะเลชายฝั่ง การเปลี่ยนแปลงช่วงระดับน้ำขึ้นน้ำลง และการถ่ายเทของมวลน้ำผ่านคลองหรือการเปลี่ยนแปลงอื่นใดที่เกี่ยวกับทางสมุทรศาสตร์ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงที่ก่อให้เกิดความโสโครกในน้ำทะเลมากขึ้น ได้แก่ ผลต่อสิ่งมีชีวิตในทะเลบริเวณนั้น ๆ

3.2 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ การศึกษาความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจของโครงการชุดคลองไทยมีความสำคัญมากเพราะการชุดคลองสำหรับการเดินเรือระดับนานาชาติต้องใช้เงินลงทุนมหาศาล การตัดสินใจกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดต้องกระทำอย่างรอบคอบและมีหลักการ จะต้องคำนึงว่า โครงการชุดคลองไทยเป็นการสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ในการยกระดับเศรษฐกิจของประเทศจากพื้นฐานเกษตรกรรมไปสู่อุตสาหกรรมทันสมัย หากพิจารณาอย่างผิวเผินโครงการนี้ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมหาศาล แต่การใช้ทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจเช่นนี้ถือเป็นการลงทุนที่ให้ผลตอบแทนอย่างคุ้มค่า

3.3 ผลกระทบด้านการเมือง ปฏิบัติภายในประเทศ โดยจะพิจารณาด้านการเมืองใน 2 ประเด็น คือ การเมืองกับการสนับสนุนโครงการชุดคลองไทย และการเมืองกับการคัดค้านโครงการชุดคลองไทย มีรายละเอียดดังนี้

3.3.1 การเมืองกับการสนับสนุนโครงการชุดคลองไทย ในทางการเมืองรัฐบาลหลาย ๆ รัฐบาลที่ผ่านมามีความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการชุดคลองไทยแตกต่างกันบ้างก็เห็นด้วย บ้างก็คัดค้าน สำหรับรัฐบาลที่สนับสนุนโครงการชุดคลองไทย ในอดีตที่ผ่านมาจะมีการหยิบยกโครงการขึ้นมาศึกษาความเป็นไปได้ ผลกระทบต่าง ๆ แต่ก็ยังไม่มีรัฐบาลใดสนับสนุนโครงการชุดคลองไทยอย่างจริงจัง เพราะยังไม่แน่ใจกับความคุ้มค่าในด้านการลงทุนและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นทั้งในระยะสั้นและยาว

3.3.2 การเมืองกับการคัดค้านโครงการชุดคลองไทย การคัดค้านโครงการชุดคลองไทยส่วนใหญ่ไม่ได้มาจากภาครัฐบาล ส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นจากองค์กรต่าง ๆ ที่เห็นว่าถ้าโครงการชุดคลองไทยขึ้น จะส่งผลกระทบในเชิงลบต่าง ๆ มากมาย ไม่คุ้มค่ากับผลกระทบในเชิงบวกที่จะเกิดขึ้น ภาครัฐบาลเพียงแต่ไม่ให้การสนับสนุนข้อเสนอ ไม่หยิบยกข้อเสนอขึ้นมาพิจารณาอย่างจริงจัง เพียงแต่รับข้อเสนอไปศึกษา ซึ่งจากอดีตที่ผ่านมา ข้อเสนอเรื่องโครงการชุดคลองไทยจะเงียบไป เมื่อมีการปรับเปลี่ยนรัฐบาล

3.4 ผลกระทบด้านความมั่นคง ผลกระทบด้านความมั่นคงส่วนใหญ่เกิดจาก อุดมการณ์ เชื้อชาติ ศาสนา ซึ่งสามารถแก้ไขได้ด้วยการปกครอง การบริหาร และการจัดการ แม้ว่าขบวนการแบ่งแยกดินแดนจะยังมีอยู่ แต่การแยกตัวออกเป็นรัฐอิสระที่เป็นที่ยอมรับของนานาชาติมิใช่เรื่องง่าย เพราะต้องเป็นไปตามกฎหมายระหว่างประเทศ

3.5 ผลกระทบด้านสังคม โครงการชุดคลองไทยเป็นโครงการใหญ่ของประเทศ ดังนั้น ควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการชี้แนะแนวทางของประเทศและมีส่วนร่วมในการตัดสินใจด้วยการทำประชาพิจารณ์ ทั้งนี้ เพื่อสร้างความสมานฉันท์และมีฉันทามติที่ชัดเจนของคนในประเทศ โครงการชุดคลองไทยจะสร้างโอกาสใหม่ ๆ ให้แก่ประเทศในเรื่อง เศรษฐกิจการค้า การพาณิชย์นาวี การจ้างงาน และพลังอำนาจทางทะเล รวมทั้งประโยชน์ที่จะตกแก่ภูมิภาคนี้และแก่ชาวโลกด้วย

4. ปฏิกริยาจากต่างประเทศในการดำเนินโครงการชุดคลองไทย

สหรัฐอเมริกาสนับสนุนการชุดคลองไทยการชุดคลองไทยเนื่องจากสามารถช่วย ย่นระยะทาง เวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและอากาศในภูมิภาคนี้อย่างต่อเนื่อง การมีคลองไทยจึงเป็นประโยชน์กับสหรัฐอเมริกา นอกจากนี้ประเทศญี่ปุ่นให้การสนับสนุนการชุดคลองไทยของประเทศ เนื่องจากญี่ปุ่นจำเป็นต้องใช้เส้นทางแถบนี้ เป็นเส้นทางลำเลียง น้ำมันและวัตถุดิบไปป้อนอุตสาหกรรมในญี่ปุ่น ส่วนประเทศจีนสนับสนุนโครงการชุดคลองไทยเห็นได้จากแสดงความจำนงที่เข้ามาลงทุนดำเนินการ โดยเสนอเข้าร่วมกับบริษัท GLOBAL INFASRTURE FUNDS (GIF) จากประเทศญี่ปุ่น ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ โดย ค่ำกล่าวอ้างของนายเอี้ยว เจ้า ตง รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศของสิงคโปร์ ซึ่งชี้แจงในที่ประชุมรัฐสภาในวันที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2543 ว่าหากโครงการชุดคลองไทยเกิดขึ้นจะทำให้เส้นทางของคลองไทยเป็นศูนย์กลางการเดินเรือพาณิชย์ในแถบ เอเชียอาคเนย์ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเส้นทางการเดินเรือของสิงคโปร์อย่างแน่นอน (Pattapong, 2003; Baromsuk, 2010)

วิธีการศึกษา

งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ มีวิธีการดำเนินการวิจัยดังต่อไปนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ประชากรในการศึกษานี้คือบุคคลที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไปที่มีภูมิลำเนาอยู่ในและใกล้บริเวณพื้นที่ที่คาดว่าจะเส้นทางดำเนินการดำเนินโครงการชุดคลองไทย ใน 8 จังหวัด คือ ชุมพร ระนอง กระบี่ พัทลุง สงขลา ตรัง นครศรีธรรมราช และสตูล ซึ่งไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน เนื่องจากมีการอพยพและย้ายถิ่นฐานเข้ามา ดังนั้น จึงกำหนดกลุ่มตัวอย่างแบบโควตา จังหวัดละ 200 ตัวอย่าง รวม 1,600 ตัวอย่าง

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม ประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของประชาชน ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ภูมิลำเนาปัจจุบัน

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับระดับความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อผลกระทบทางบวกและทางลบในการดำเนินโครงการชุดคลองไทย ประกอบด้วย ด้านเศรษฐกิจ ด้านความมั่นคง ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม

ส่วนที่ 3 คำถามปลายเปิดเหตุผลสนับสนุนเกี่ยวกับผลกระทบทางบวกและทางลบในการดำเนินโครงการชุดคลองไทย ด้านเศรษฐกิจ ด้านความมั่นคง ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม

แบบสอบถามในส่วนที่ 2 มีลักษณะคำถามเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scales) กำหนดเกณฑ์ในการให้คะแนน 5 ระดับ มีรายละเอียดดังนี้

5 คะแนน หมายถึง ข้อคำถามนั้น ประชาชนเห็นด้วยอย่างยิ่ง

4 คะแนน หมายถึง ข้อคำถามนั้น ประชาชนเห็นด้วย

3 คะแนน หมายถึง ข้อคำถามนั้น ประชาชนไม่แน่ใจ

2 คะแนน หมายถึง ข้อคำถามนั้น ประชาชนไม่เห็นด้วย

1 คะแนน หมายถึง ข้อคำถามนั้น ประชาชนไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

สำหรับการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อผลกระทบทางด้านต่าง ๆ ประกอบด้วย ด้านเศรษฐกิจ ด้านความมั่นคง ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม และความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทย ใช้เกณฑ์ในการกำหนดช่วงความกว้างของข้อมูลเป็น 5 ระดับดังนี้

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 4.21 - 5.00	หมายถึง ประชาชนเห็นด้วยอย่างยิ่ง
ค่าเฉลี่ยระหว่าง 3.41 - 4.20	หมายถึง ประชาชนเห็นด้วย
ค่าเฉลี่ยระหว่าง 2.61 - 3.40	หมายถึง ประชาชนไม่แน่ใจ
ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.81 - 2.60	หมายถึง ประชาชนไม่เห็นด้วย
ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.00 - 1.80	หมายถึง ประชาชนไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล การเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างนั้น คณะผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยให้ความรู้เกี่ยวกับคลองไทยแก่กลุ่มตัวอย่าง จากนั้นกลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง โดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ กับกลุ่มประชาชนที่มีพื้นที่พักอาศัยอยู่ในและใกล้เคียงบริเวณพื้นที่ที่คาดว่าจะเส้นทางโครงการชุดคลองไทยจำนวน 8 จังหวัด ใน 4 เส้นทาง คือ เส้นทาง 2A (จังหวัดระนอง – จังหวัดชุมพร) เส้นทาง 5A (จังหวัดสตูล - จังหวัดสงขลา) เส้นทาง 7A (จังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา) และเส้นทาง 9A (จังหวัดกระบี่ – ตรัง – พัทลุง – นครศรีธรรมราช –จังหวัดสงขลา จังหวัดละ 200 คน รวมทั้งสิ้น 1,600 คน โดยดำเนินการจนครบจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่กำหนด

4. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณโดยการใช้โปรแกรมสำเร็จรูป เพื่อคำนวณหาค่าสถิติภาคบรรยาย คือ ความถี่ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยการวิเคราะห์เนื้อหา และวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อสร้างข้อสรุป

ผลการศึกษา

ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิจัยโดยแบ่งออกเป็น 2 ตอน คือ 1) ผลการวิจัยปัจจัยส่วนบุคคล และ 2) ผลการวิจัยระดับความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อผลกระทบทางบวกและทางลบในการดำเนินโครงการชุดคลองไทย

ตอนที่ 1 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง

ผลการวิเคราะห์ลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างในจังหวัดชุมพร ระนอง กระบี่ พัทลุง สงขลา ตรัง นครศรีธรรมราช และสตูล ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างในจังหวัดชุมพร ระนอง กระบี่ พัทลุง สงขลา ตรัง นครศรีธรรมราช และสตูล พบว่า กลุ่มตัวอย่างในจังหวัดชุมพร มีจำนวน 200 คน โดยส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง และมีอายุ 56 ปีขึ้นไป สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี มีอาชีพเป็นพนักงานเอกชน และมีรายได้ระหว่าง 10,001-20,000 บาท กลุ่มตัวอย่างในจังหวัดระนอง มีจำนวน 200 คน โดยส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง และมีอายุระหว่าง 36-45 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี มีอาชีพค้าขาย/ ธุรกิจส่วนตัว และมีรายได้ระหว่าง 10,001-20,000 บาท กลุ่มตัวอย่างในจังหวัดกระบี่ มีจำนวน 200 คน โดยส่วนใหญ่เป็นผู้ชาย และมีอายุระหว่าง 36-45 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา มีอาชีพรับจ้างทั่วไป และมีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท กลุ่มตัวอย่างในจังหวัดพัทลุง มีจำนวน 200 คน โดยส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง และมีอายุระหว่าง 36-55 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี มีอาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ และมีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท กลุ่มตัวอย่างในจังหวัดสงขลา มีจำนวน 200 คน โดยส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง และมีอายุระหว่าง 36-45 ปี และ 56 ปีขึ้นไป เป็นจำนวนเท่า ๆ กัน สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. มีอาชีพรับจ้างทั่วไปและมีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท กลุ่มตัวอย่างในจังหวัดตรัง มีจำนวน 200 คน โดยส่วนใหญ่เป็นผู้ชาย และมีอายุระหว่าง 46-55 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา มีอาชีพเกษตรกร/ประมง และมีรายได้ระหว่าง 10,001-20,000 บาท กลุ่มตัวอย่างในจังหวัดนครศรีธรรมราช มีจำนวน 200 คน โดยส่วนใหญ่เป็นผู้ชาย และมีอายุระหว่าง 36-45 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี มีอาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ และมีรายได้ระหว่าง 10,001-20,000 บาท และกลุ่มตัวอย่างในจังหวัดสตูล มีจำนวน 200 คน โดยส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง และมีอายุระหว่าง 26-35 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมต้น มีอาชีพรับจ้างทั่วไป และมีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท ดังตาราง 1 ดังนี้

ตาราง 1

ลักษณะบุคคลของกลุ่มตัวอย่างในจังหวัดชุมพร ระนอง กระบุรี พัทลุง สงขลา ตรัง นครศรีธรรมราช และสตูล

เพศ	อายุ	อุปสรรค	ระนอง	กระบุรี	จำนวน (คน)				นครศรีธรรมราช	สตูล
					พัทลุง	สงขลา	ตรัง			
ชาย	18-25 ปี	86	94	107	84	77	102	108	93	
	26-35 ปี	114	106	93	116	123	98	92	107	
หญิง	18-25 ปี	12	25	25	15	32	11	15	34	
	26-35 ปี	46	47	43	33	41	20	38	59	
ระดับการศึกษา	36-45 ปี	41	54	58	54	43	47	73	43	
	46-55 ปี	37	46	47	54	41	64	51	43	
มัธยมศึกษาตอนต้น	56 ปีขึ้นไป	64	28	27	44	43	58	23	21	
	ประถมศึกษา	19	10	85	48	74	76	18	31	
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	มัธยมศึกษาตอนต้น	13	25	52	13	34	36	21	51	
	มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	32	21	33	38	43	33	40	47	
สูงกว่าปริญญาตรี	อนุปริญญา/ปวส.	53	27	7	14	15	19	25	21	
	ปริญญาตรี	77	98	19	63	29	29	69	47	
	สูงกว่าปริญญาตรี	6	19	4	24	5	7	27	3	

ตาราง 1

ลักษณะบุคคลของกลุ่มตัวอย่างในจังหวัดชุมพร ระนอง กระบุรี พัทลุง สงขลา ตรัง นครศรีธรรมราช และสตูล

อาชีพ	กลุ่ม	จำนวน (คน)	จำนวน (คน)					รวม		
			ชุมพร	ระนอง	กระบุรี	พัทลุง	สงขลา		ตรัง	นครศรีธรรมราช
อาชีพ	นักเรียน/นักศึกษา	1	10	16	13	16	3	6	17	
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	15	11	20	18	40	18	8	22	
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	53	74	39	17	45	31	25	29	
	รับจ้างทั่วไป	38	14	55	36	57	36	21	55	
	พนักงานเอกชน	58	30	3	4	7	12	9	25	
	เกษตรกรรม/ประมง	22	14	51	37	16	67	41	32	
	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	11	46	15	74	18	18	79	15	
	อื่นๆ	2	1	1	1	1	15	11	5	
	รายได้	ต่ำกว่า 10,000 บาท	49	56	119	81	137	79	37	134
		10,001-20,000 บาท	72	58	53	53	38	81	81	49
20,001-30,000 บาท		34	42	20	24	7	24	59	10	
30,001 บาทขึ้นไป		45	44	8	42	18	16	23	7	

ตอนที่ 2 ระดับความคิดเห็นและเหตุผลสนับสนุนของประชาชนที่มีต่อผลกระทบทางบวกและทางลบในการดำเนินโครงการชุดคลองไทย

ผลการวิจัยระดับความคิดเห็นและเหตุผลสนับสนุนของประชาชนที่มีต่อผลกระทบทางบวกและผลกระทบทางลบในการดำเนินโครงการชุดคลองไทย ในด้านเศรษฐกิจ ความมั่นคง สังคม และสิ่งแวดล้อม ในจังหวัดชุมพร ระนอง กระบี่ พัทลุง สงขลา ตรัง นครศรีธรรมราช และสตูล มีรายละเอียดดังตาราง 2 ดังนี้

ตาราง 2

ระดับความคิดเห็นและเหตุผลสนับสนุนของประชาชนที่มีต่อผลกระทบทางบวกและทางลบในการดำเนินโครงการชุดคลองไทย

จังหวัด	ผลกระทบทางบวก					ผลกระทบทางลบ				
	ด้านเศรษฐกิจ	ด้านความมั่นคง	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม
	\bar{X} ระดับ ความ คิดเห็น	\bar{X} ระดับ ความ คิดเห็น	\bar{X} ระดับ ความ คิดเห็น	\bar{X} ระดับ ความ คิดเห็น	\bar{X} ระดับ ความ คิดเห็น	\bar{X} ระดับ ความ คิดเห็น	\bar{X} ระดับ ความ คิดเห็น	\bar{X} ระดับ ความ คิดเห็น	\bar{X} ระดับ ความ คิดเห็น	\bar{X} ระดับ ความ คิดเห็น
ชุมพร	3.67 (.64)	3.47 (.66)	3.69 (.63)	3.59 (.68)	3.81 (.79)	3.71 (.78)	3.71 (.78)	3.71 (.78)	3.71 (.78)	3.71 (.78)
เหตุผล	1.เศรษฐกิจของ ประเทศดีขึ้น	1.ประเทศไทยมีความ คล่องตัวมากขึ้น	1. คนมีงานทำ มากขึ้น	1. ทำให้เกิด สิ่งแวดล้อมใหม่ ๆ	1. เกิดการย้ายถิ่น ที่อยู่อาศัยจำนวนมาก	1. ป่าไม้ลดลง 2. ชยะและสิ่ง ปฏิกูลมากขึ้น	1. ป่าไม้ลดลง 2. ชยะและสิ่ง ปฏิกูลมากขึ้น	1. ป่าไม้ลดลง 2. ชยะและสิ่ง ปฏิกูลมากขึ้น	1. ป่าไม้ลดลง 2. ชยะและสิ่ง ปฏิกูลมากขึ้น	1. ป่าไม้ลดลง 2. ชยะและสิ่ง ปฏิกูลมากขึ้น
	2. ทำให้การค้าขาย เจริญรุ่งเรือง	ในการป้องกัน ประเทศ	2. เกิดการจ้าง งานมากขึ้น	2. สภาพแวดล้อม ที่มีความทันสมัย	2. ทำให้เกิดการ ขโมยมากขึ้น					
		2. กองทัพเรือไป มาง่ายทำให้การค้า ดูแลประชาชนได้ ทั่วถึง								

ตาราง 2

ระดับความคิดเห็นและเหตุผลสนับสนุนของประชาชนที่มีต่อผลกระทบทางบวกและทางลบในการดำเนินงานโครงการชุดคลองไทย

จังหวัด	ผลกระทบทางบวก			ผลกระทบทางลบ		
	ด้านเศรษฐกิจ	ด้านความมั่นคง	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม
	\bar{X} (S.D.)	\bar{X} (S.D.)	\bar{X} (S.D.)	\bar{X} (S.D.)	\bar{X} (S.D.)	\bar{X} (S.D.)
ระนอง	ระดับ ความคิดเห็น 2.89 (1.21)	ระดับ ความคิดเห็น 2.71 (1.13)	ระดับ ความคิดเห็น 2.89 (1.17)	ระดับ ความคิดเห็น 3.43 (1.08)	ระดับ ความคิดเห็น 3.11 (1.28)	ระดับ ความคิดเห็น 3.94 (1.05)
เหตุผล สนับสนุน	ไม่แน่ใจ 1. เกิดแหล่ง เศรษฐกิจใหม่ 2. การศึกษา เจริญขึ้น	ไม่แน่ใจ 1. ประเทศมีความ มั่นคงมากขึ้น 2. กองทัพเรือ เดินทางได้สะดวกขึ้น	ไม่แน่ใจ 1. คนมีงานทำ มากขึ้น 2. เกิดการจ้าง งานมากขึ้น	ไม่แน่ใจ 1. การเปลี่ยนแปลง ของสภาพแวดล้อม 2. เกิดสภาพแวดล้อม ใหม่ ๆ	ไม่แน่ใจ 1. การเปลี่ยนแปลง ของชุมชน 2. เกิดการ หลังไหลของคน เข้ามาประกอบ อาชีพจำนวนมาก	ไม่แน่ใจ 1. กระทบต่อป่าไม้ สัตว์ป่า และภูมิ ประเทศ 2. ทำให้ฤดูกาล เปลี่ยนแปลง
กระบี่	ระดับ ความคิดเห็น 3.82 (.88)	ระดับ ความคิดเห็น 3.47 (.90)	ระดับ ความคิดเห็น 3.62 (.89)	ระดับ ความคิดเห็น 3.42 (.94)	ระดับ ความคิดเห็น 3.73 (1.01)	ระดับ ความคิดเห็น 3.59 (.93)

ตาราง 2

ระดับความคิดเห็นและเหตุผลสนับสนุนของประชาชนที่มีต่อผลกระทบทางบวกและการดำเนินโครงการชุดคลองไทย

จังหวัด	ผลกระทบทางบวก				ผลกระทบทางลบ			
	ด้านเศรษฐกิจ	ด้านความมั่นคง	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสิ่งแวดล้อม
	\bar{X} ระดับ ความ คิดเห็น	\bar{X} ระดับ ความ คิดเห็น	\bar{X} ระดับ ความ คิดเห็น	\bar{X} ระดับ ความ คิดเห็น	\bar{X} ระดับ ความ คิดเห็น	\bar{X} ระดับ ความ คิดเห็น	\bar{X} ระดับ ความ คิดเห็น	\bar{X} ระดับ ความ คิดเห็น
เหตุผล								
สนับสนุน	1. ทำให้เศรษฐกิจมีความมั่นคงมากขึ้น	1. มีความมั่นคงทางทหารมากขึ้น	1. คนในชุมชนที่คลองผ่านมีงานทำเพิ่มขึ้น	1. ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยมาก	1. คนในชุมชนต้องปรับตัวในการดำรงชีวิต	1. ทรัพยากรธรรมชาติถูกทำลายจำนวนมาก	1. ทรัพยากรธรรมชาติถูกทำลายจำนวนมาก	1. ทรัพยากรธรรมชาติถูกทำลายจำนวนมาก
	2. ประชาชนในเขตคลองไทยมีรายได้เพิ่มมากขึ้น	2. สามารถเคลื่อนย้ายทหารได้สะดวกยิ่งขึ้น	2. การเปลี่ยนแปลงของอาชีพในชุมชนในทางที่ดีขึ้น	2. สภาพแวดล้อมจะเข้าสู่สภาพปกติเมื่อการดำเนินโครงการเสร็จเรียบร้อย	2. เกิดการอพยพย้ายถิ่นฐานจำนวนมาก	2. เกิดมลภาวะทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ	2. เกิดมลภาวะทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ	2. เกิดมลภาวะทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ
พหุคูณ	4.13 (.73)	3.77 (.77)	3.92 (.74)	3.83 (.76)	3.97 (.83)	3.75 (.76)	3.75 (.76)	3.75 (.76)

ตาราง 2

ระดับความคิดเห็นและเหตุผลสนับสนุนของประชาชนที่มีต่อผลกระทบทางบวกและทางลบในการดำเนินโครงการชุดคลองไทย

จังหวัด	ผลกระทบทางบวก					ผลกระทบทางลบ				
	ด้านเศรษฐกิจ	ด้านความมั่นคง	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม
	\bar{X} ระดับ (S.D.) ความเห็น	\bar{X} ระดับ (S.D.) ความเห็น	\bar{X} ระดับ (S.D.) ความเห็น	\bar{X} ระดับ (S.D.) ความเห็น	\bar{X} ระดับ (S.D.) ความเห็น	\bar{X} ระดับ (S.D.) ความเห็น	\bar{X} ระดับ (S.D.) ความเห็น	\bar{X} ระดับ (S.D.) ความเห็น	\bar{X} ระดับ (S.D.) ความเห็น	\bar{X} ระดับ (S.D.) ความเห็น
เหตุผล	1. เพิ่มศักยภาพเศรษฐกิจของไทย	1. การดูแลน้ำน่านมีประสิทธิวิภาพมากขึ้น	1. ความเจริญที่เกิดขึ้นทำให้ความ เป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้น	1. ทำให้สิ่งแวดล้อมดีขึ้น	1. ทำให้สิ่งแวดล้อมดีขึ้น	1. ทำให้สิ่งแวดล้อมดีขึ้น	1. ทำให้สิ่งแวดล้อมดีขึ้น	1. ทำให้สิ่งแวดล้อมดีขึ้น	1. ทำให้สิ่งแวดล้อมดีขึ้น	1. ทำให้สิ่งแวดล้อมดีขึ้น
สนับสนุน	2. การขนส่งสินค้าทางทะเลสะดวกมากขึ้น	2. ความเจริญทางเศรษฐกิจสามารถแก้ปัญหา 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้	2. ทำให้คนในพื้นที่ไม่ต้องไปทำงานที่อื่น	2. เทคโนโลยีปัจจุบันมีความทันสมัยทำให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย	2. ประชาชนที่มีถิ่นฐานอยู่บริเวณที่ชุดคลองต้องย้ายถิ่นฐานไปอยู่ที่อื่น	2. ประชาชนที่มีถิ่นฐานอยู่บริเวณที่ชุดคลองต้องย้ายถิ่นฐานไปอยู่ที่อื่น	2. ประชาชนที่มีถิ่นฐานอยู่บริเวณที่ชุดคลองต้องย้ายถิ่นฐานไปอยู่ที่อื่น	2. ประชาชนที่มีถิ่นฐานอยู่บริเวณที่ชุดคลองต้องย้ายถิ่นฐานไปอยู่ที่อื่น	2. ประชาชนที่มีถิ่นฐานอยู่บริเวณที่ชุดคลองต้องย้ายถิ่นฐานไปอยู่ที่อื่น	2. ทำให้สภาพแวดล้อมเกิดการเปลี่ยนแปลง

ตาราง 2

ระดับความคิดเห็นและเหตุผลสนับสนุนของประชาชนที่มีต่อผลกระทบทางบวกและทางลบในการดำเนินโครงการชุดคลองไทย

จังหวัด	ผลกระทบทางบวก			ผลกระทบทางลบ		
	ด้านเศรษฐกิจ	ด้านความมั่นคง	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม
	\bar{X} ระดับ (S.D.) ความคิดเห็น	\bar{X} ระดับ (S.D.) ความเห็น คิดเห็น	\bar{X} ระดับ (S.D.) ความเห็น คิดเห็น	\bar{X} ระดับ (S.D.) ความเห็น คิดเห็น	\bar{X} ระดับ (S.D.) ความเห็น คิดเห็น	\bar{X} ระดับ (S.D.) ความเห็น คิดเห็น
สงขลา	3.81 (.72)	3.45 (.80)	3.71 (.71)	3.49 (.80)	3.73 (.86)	3.59 (.86)
เหตุผลสนับสนุน	1. เกิดการจ้างงานมากขึ้นทำให้ประชาชนในพื้นที่มีรายได้ 2. การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศดีขึ้น	1. ประเทศมีความมั่นคงมากขึ้น 2. การบริหารจัดการด้านความมั่นคงมีความมั่นคงมากขึ้น	1. ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น 2. การคมนาคมมีความสะดวกรวดเร็ว	1. มีน้ำจืดที่กว้างขวางมากขึ้น 2. ทำให้การประมงชายฝั่งดีขึ้น	1. เกิดปัญหาเรื่องที่ดินทำกิน 2. เกิดการอพยพย้ายถิ่นฐาน	1. ระบบนิเวศเกิดการเปลี่ยนแปลง 2. ป่าไม้และทรัพยากรธรรมชาติถูกทำลาย

ตาราง 2

ระดับความคิดเห็นและเหตุผลสนับสนุนของประชาชนที่มีต่อผลกระทบทางบวกและการดำเนินการชุดคลองไทย

จังหวัด	ผลกระทบทางบวก					ผลกระทบทางลบ				
	ด้านเศรษฐกิจ	ด้านความมั่นคง	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสิ่งแวดล้อม
	\bar{X} (S.D.)	ระดับ ความเห็น คิดเห็น	\bar{X} (S.D.)	ระดับ ความเห็น คิดเห็น	\bar{X} (S.D.)	ระดับ ความเห็น คิดเห็น	\bar{X} (S.D.)	ระดับ ความเห็น คิดเห็น	\bar{X} (S.D.)	ระดับ ความเห็น คิดเห็น
ตรัง	4.40 (.50)	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	4.22 (.49)	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	4.34 (.48)	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	4.15 (.61)	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	4.26 (.65)	เห็นด้วย อย่างยิ่ง
เหตุผล สนับสนุน	1. คลองไทยช่วย สร้างงานใหม่ และ ทำให้คนในพื้นที่มี รายได้เพิ่มขึ้น 2. การขนส่งสินค้า สะดวกรวดเร็วขึ้น	1. ประเทศมีความ มั่นคงขึ้น 2. ทหารเรือมี ความสะดวกมาก ขึ้นในการตรวจ ตราเพื่อดูแลความ สงบเรียบร้อย	1. เกิดความเจริญ ในชุมชนและถิ่น ทุรกันดาร 2. เกิดความรัก สามัคคีในชุมชน เพิ่มมากขึ้น	1. การบริหาร จัดการที่เป็นระบบ ทำให้เกิดผล กระทบน้อย 2. สภาพแวดล้อม บริเวณแนวคลอง ไทยจะมีความ เจริญขึ้น	1. ประชาชนเสีย พื้นที่ในการทำมา หากิน 2. ประชาชนที่ อาศัยอยู่แนว คลองผ่านต้องย้าย ถิ่นฐาน	1. กระทบต่อ อาชีพประมง ที่บ้าน และ เส้นทางน้ำ ธรรมชาติเสียหาย				

ตาราง 2

ระดับความคิดเห็นและเหตุผลสนับสนุนของประชาชนที่มีต่อผลกระทบทางบวกและทางลบในการดำเนินโครงการชุกคลองไทย

จังหวัด	ผลกระทบทางบวก				ผลกระทบทางลบ			
	ด้านเศรษฐกิจ	ด้านความมั่นคง	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสิ่งแวดล้อม
	\bar{X} ระดับ (S.D.)	\bar{X} ระดับ (S.D.)	\bar{X} ระดับ (S.D.)	\bar{X} ระดับ (S.D.)	\bar{X} ระดับ (S.D.)	\bar{X} ระดับ (S.D.)	\bar{X} ระดับ (S.D.)	\bar{X} ระดับ (S.D.)
นครศรี	4.41 (.57)	4.12 (.70)	4.18 (.61)	4.00 (.70)	4.12 (.70)	4.12 (.70)	3.82 (.70)	เห็นด้วย เห็นด้วย
เหตุผล	1. เกิดการจ้างงาน และสร้างอาชีพใน คนในพื้นที่	1. กองทัพเรือ สามารถดูแลความ สงบเรียบร้อยได้ ง่ายขึ้น	1. ชุมชนในพื้นที่ คลองไทยมีความ เป็นอยู่ที่ดีขึ้น	1. การวางแผน ป้องกันที่ดีย่อมทำ ให้เกิดผลกระทบ ต่อสิ่งแวดล้อม น้อยมาก	1. เกิดการ เปลี่ยนแปลงทาง วัฒนธรรม และวิถี ชีวิตของคนในชุมชน เกิดการ	1. เกิดการ เปลี่ยนแปลงทาง วัฒนธรรม และวิถี ชีวิตของคนในชุมชน เกิดการ	1. คุณภาพน้ำ คุณภาพดิน และ ทรัพยากรป่าไม้ เปลี่ยนแปลง	ระดับ ความ คิดเห็น
สนับสนุน	2. เกิดการค้าและ การลงทุนทำให้ เศรษฐกิจของ ประเทศดีขึ้น	2. รัฐบาลไทย สามารถเพิ่ม อำนาจการตรอง กับต่างชาติได้	2. ประชาชนมี ความสะดวก สบายมากขึ้นทำ ให้มีคุณภาพชีวิต ที่ดีขึ้น	2. เกิดสิ่งแวดล้อม ใหม่ที่ดีกว่า	2. คนในชุมชน ต้องอพยพแยก ย้ายถิ่นฐาน จำนวนมาก	2. กระทบต่อพื้นที่ เพาะปลูก เพราะ น้ำเค็มรุกเข้ามา		

ตาราง 2

ระดับความคิดเห็นและเหตุผลสนับสนุนของประชาชนที่มีต่อผลกระทบทางบวกและทางลบในการดำเนินโครงการชุกคลองไทย

จังหวัด	ผลกระทบทางบวก				ผลกระทบทางลบ			
	ด้านเศรษฐกิจ	ด้านความมั่นคง	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสิ่งแวดล้อม
	\bar{X} ระดับ (S.D.)	\bar{X} ระดับ (S.D.)	\bar{X} ระดับ (S.D.)	\bar{X} ระดับ (S.D.)	\bar{X} ระดับ (S.D.)	\bar{X} ระดับ (S.D.)	\bar{X} ระดับ (S.D.)	\bar{X} ระดับ (S.D.)
	ความเห็น คิดเห็น	ความเห็น คิดเห็น	ความเห็น คิดเห็น	ความเห็น คิดเห็น	ความเห็น คิดเห็น	ความเห็น คิดเห็น	ความเห็น คิดเห็น	ความเห็น คิดเห็น
สตูล	2.14 (.98) 1. คนในชุมชนมี รายได้เพิ่มขึ้น	1.99 (.82) 1. การคมนาคม สะดวกมากขึ้น	2.05 (.89) 1. คนมีงานทำ สามารถเลี้ยงดู ตนเองและ ครอบครัวได้	2.67 (1.42) 1. การบริหาร จัดการที่ดีสามารถ ทำให้สิ่งแวดล้อม สูญเสียน้อย	2.40 (1.26) 1. คนในบริเวณที่ คลองผ่านต้องย้าย ถิ่นฐาน ไม่มีที่อยู่ อาศัย	2.74 (1.43) 1. เกิดผลกระทบ ต่อระบบนิเวศและ สิ่งแวดล้อม	2.74 (1.43) 1. เกิดผลกระทบ ต่อระบบนิเวศและ สิ่งแวดล้อม	2.74 (1.43) 1. เกิดผลกระทบ ต่อระบบนิเวศและ สิ่งแวดล้อม
เหตุผล	เจริญก้าวหน้า	การเข้ามาของสิ่ง ผิดกฎหมาย	2. ประชาชนมี ชีวิตความเป็นอยู่ ที่ดีขึ้น	2. สภาพแวดล้อม เปลี่ยนแปลงไป ทิศทางที่ดีขึ้น	2. สังคมแตกแยก สูญเสียวิถีชีวิต วัฒนธรรม และ ศาสนา	2. ทรัพยากรป่าไม้ ลดลง	2. ทรัพยากรป่าไม้ ลดลง	2. ทรัพยากรป่าไม้ ลดลง

สรุปผลการศึกษา และอภิปรายผล

จากผลการวิจัยสรุปได้ว่าในภาพรวมทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ ด้านความมั่นคง (ผลกระทบด้านบวก) ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม (ผลกระทบด้านบวก และผลกระทบด้านลบ) ประชาชนในจังหวัดชุมพร กระบี่ พัทลุง และสงขลา ต่างเห็นด้วยกับการดำเนินโครงการชุดคลองไทย ส่วนประชาชนในจังหวัดตรัง ในภาพรวมโดยส่วนใหญ่ เห็นด้วยอย่างยิ่งกับการดำเนินโครงการชุดคลองไทย เช่นเดียวกับประชาชนในจังหวัด นครศรีธรรมราช ซึ่งพบว่าในภาพรวมโดยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการชุดคลอง ไทย ในขณะที่ประชาชนในจังหวัดระนอง ในภาพรวมโดยส่วนใหญ่ต่างไม่แน่ใจกับการ ดำเนินโครงการชุดคลองไทย รวมถึงภาพรวมโดยส่วนใหญ่ของประชาชนในจังหวัดสตูลต่าง ก็ไม่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการชุดคลองไทย ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าการดำเนินโครงการ ชุดคลองไทยนี้ประชาชนต่างมีความคิดเห็นที่แตกต่างกันไปทั้งเห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และไม่แน่ใจ สอดคล้องกับ Chalopathump (2005) ได้กล่าวว่า เส้นทางคลองไทยจะเป็นเส้นทาง เดินเรือที่สำคัญของโลก เพราะสามารถย่นระยะทางเดินเรือ ทำให้ประหยัดเวลาและ ค่าใช้จ่ายได้มหาศาล และประเทศต่าง ๆ จะหันมาใช้เส้นทางคลองไทยจำนวนมาก ส่วน ภาพรวมด้านความมั่นคง คือ ประชาชนเห็นด้วยว่าคลองไทยจะเป็นที่ลาดตระเวนตรวจตรา ป้องกันการเข้ามาของสิ่งผิดกฎหมายตามรอยต่อของเขตนานน้ำระหว่างประเทศ และเป็น การเพิ่มอำนาจให้กับรัฐบาลไทยในการต่อรองทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง และทางทหาร ระหว่างประเทศมหาอำนาจของโลก สอดคล้องกับที่ Baromsuk (2010) ได้กล่าวว่า คลองไทยจะทำให้เกิดความมั่นคงทางทะเล เพราะกองทัพเรือสามารถนำเรือหลวงผ่านอ่าว ไทยและอันดามันได้โดยไม่ต้องอ้อมแหลมมลายูและช่องแคบมะละกา ทำให้สามารถ คุ้มครองภัยทางทะเลและปกป้องอธิปไตยได้ง่ายขึ้น อีกทั้งคลองไทยยังจะช่วยให้ไทยมี อำนาจต่อรองทางการเมืองและเศรษฐกิจ กับต่างประเทศดีขึ้น ในภาพรวมด้านสังคม ทั้ง ผลกระทบด้านบวกและผลกระทบด้านลบ คือ ประชาชนเห็นด้วยว่าคลองไทยจะทำให้ พื้นที่ที่ถูกตัดผ่านเกิดความเจริญ ส่งผลให้ความเป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้น แต่ประชาชนก็มี ความคิดเห็นว่าหากมีการชุดคลองไทยจะทำให้ประชาชนในพื้นที่อาจมีความจำเป็นต้องย้าย

ถิ่นเป็นจำนวนมาก และในการก่อสร้างคลองไทยอาจส่งผลต่อการดำเนินชีวิตในปัจจุบัน สอดคล้องกับที่ Kwandee (2016) ได้กล่าวว่า คลองไทยจะส่งผลกระทบต่อเชิงบวก คือ ก่อให้เกิดการสร้างงาน สร้างรายได้ และจะทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ในขณะที่ Pattapong (2003) ได้กล่าวว่า คลองไทยจะส่งผลกระทบต่อเชิงลบ คือ ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่แนวคลองผ่านจะต้องอพยพย้ายถิ่นฐานและหาที่อยู่ใหม่จำนวนมาก และในภาพรวมด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งผลกระทบด้านบวกและผลกระทบด้านลบ คือ ประชาชนเห็นด้วยว่า คลองไทยจะช่วยในการย่นระยะทางการเดินทางของเรือ ซึ่งจะช่วยลดปัญหาเรือนกระจก และมลภาวะทางอากาศ แต่ประชาชนก็มีความคิดเห็นว่ารระบบนิเวศทางน้ำอาจเกิดการเปลี่ยนแปลง สอดคล้องกับที่ Kheawwimol (2005) ได้กล่าวว่า ในการเดินเรือย่อมทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ และเกิดเป็นปัญหาเรือนกระจก แต่หากมีคลองไทยจะทำให้ย่นระยะทางและระยะเวลาในการเดินเรือ ซึ่งจะทำให้ปัญหามลพิษทางอากาศ และปัญหาเรือนกระจกลดลง และ Baromsuk (2010) ได้กล่าวว่า ผลกระทบภายหลังการขุดคลอง อาจทำให้เกิดการกระจายตัวของตะกอนดินทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลง

เมื่อพิจารณาถึงความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทย พบว่า ประชาชนในเส้นทาง 9A (จังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช และสงขลา) เพียงเส้นทางเดียวที่ประชาชนในพื้นที่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการขุดคลองไทย

ข้อเสนอแนะ

งานวิจัยฉบับนี้เป็นเพียงการวิจัยเบื้องต้น เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการตัดสินใจของภาครัฐ อันจะนำไปสู่การศึกษาเชิงลึกในทุก ๆ ด้าน ก่อนที่จะดำเนินโครงการขุดคลองไทย เนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการขนาดใหญ่ และมีผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบมากมายต่อประชาชนทั้งประเทศ โดยเฉพาะประชาชนในพื้นที่ที่เส้นทางคลองไทยตัดผ่าน และจากผลการวิจัย มีข้อเสนอแนะดังนี้

1. ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1.1 ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้ให้ความสำคัญต่อผลกระทบทางบวกและทางลบจากการดำเนินโครงการขุดคลองไทยเป็นอย่างมาก จึงเสนอแนะให้

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนการศึกษาการดำเนินโครงการชุดคลองไทยในทุก ๆ ด้าน เพื่อประโยชน์ของประเทศ

1.2 ประชาชนในพื้นที่และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องต่าง ๆ โดยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการชุดคลองไทยเส้น 9A จึงเสนอแนะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนการศึกษาเชิงลึกในเส้นทาง 9A เพื่อเสนอต่อรัฐบาลให้กำหนดเป็นนโยบายแห่งชาติ

1.3 แม้ว่าประชาชนในพื้นที่และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องต่าง ๆ โดยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการชุดคลองไทย แต่ก็มีความคิดเห็น ข้อกังวล และข้อเสนอแนะจำนวนมาก จึงเสนอแนะว่าหากจะทำการศึกษาเชิงลึก ควรนำความคิดเห็น ข้อกังวล และข้อเสนอแนะของทุกฝ่ายมาเป็นประเด็นในการศึกษาด้วย

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 เนื่องจากโครงการชุดคลองไทยเป็นโครงการขนาดใหญ่ จึงควรทำการศึกษาในเชิงวิศวกรรมโครงสร้างที่เกี่ยวกับออกแบบโครงสร้างของสิ่งก่อสร้าง และแรงต้านทานของวัสดุ เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการ

2.2 การดำเนินโครงการชุดคลองไทยเป็นโครงการที่ใช้เงินลงทุนจำนวนมาก จึงควรศึกษาวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์ เพื่อวิเคราะห์ความคุ้มค่าและความเป็นไปได้ของโครงการ

2.3 การดำเนินโครงการชุดคลองไทยส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก จึงควรทำการวิจัยเพื่อประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

References

- Baromsuk, A. (2010). *Excavation of Thai canal and Thai maritime security*. [Unpublished master's thesis]. Burapha University, Chonburi. [in Thai]
- Chalopathump, K. (2005). *The Thai canal and sustainable southern development*. The Secretariat of the Senate, Bangkok. [in Thai]
- Committee of Senate of Thailand Feasibility Study. (2005). *The study of Thai canal project*. The Secretariat of the Senate, Bangkok. [in Thai]

- Committee of the Study of the Thai Canal Project. (2016). *Thai canal construction: The heart of the nation*. Thai-China Industry Promotion Association, Bangkok. [in Thai]
- Kwande, T. (2016, July 20). *Takes to the Thai Canal Thailand's Transport hub*. <http://tinno01042558.blogspot.com/>. [in Thai]
- Kheawwimol, S. (2005). *Feasibility Study of Thai canal project*. The Secretariat of the Senate, Bangkok. [in Thai]
- Manager Online. (2016, July 20). *The survey of public opinion in the south on the Kra canal project*. <http://www.manager.co.th/South/>. [in Thai]
- Pattapong, K. (2003). *Thai canal project proposal: Politics of controversial thought*. [Unpublished master's thesis], Ramkhamhaeng University, Bangkok. [in Thai]