

ขุดคลองไทยแล้วประเทศไทยจะได้อะไร

เขียนโดย รศ.ดร. สถาพร เขียววิมล

BSIE. (University of Oklahoma) MSIE. (New Jersey Institute of Technology) Dr.Ing. (Universite De Nice) France

คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

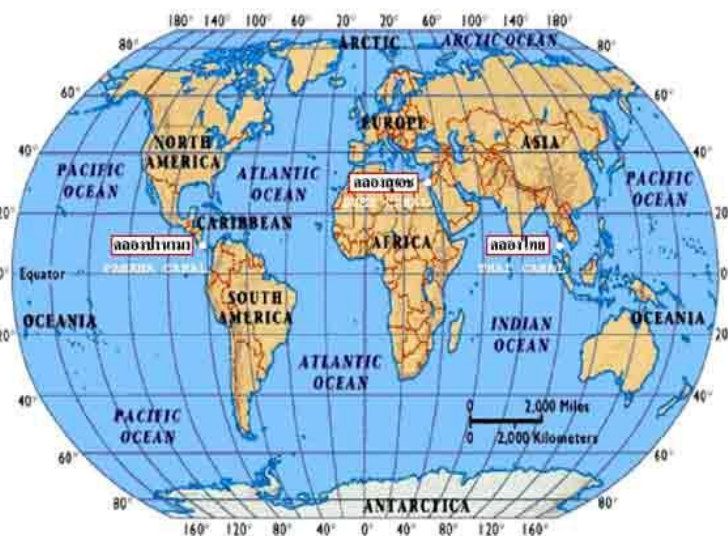
ที่ปรึกษาคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคอคอดกระ วุฒิสภา

ที่ปรึกษาคณะกรรมการวิชาการ ยุติธรรม และ สิทธิมนุษยชน วุฒิสภา

คลองไทยเกิดขึ้นเมื่อใดจะเป็นคลองเดินเรือหลักของโลก

คลองไทยจะเป็นขงนำเศรษฐกิจของประเทศที่มั่นคง

ประเทศไทยตั้งอยู่บนทวีปเอเชียอาคเนย์ อยู่ระหว่างกลางของประเทศต่างๆ ที่มีประชากรมากที่สุด ทวีปเอเชียมีประชากรมากถึง 2 ใน 3 ของโลก จากประชากรทั้งโลกมีประมาณ 6,200 ล้านคน



ภาพที่ 7.1.1 แผนที่โลกแสดงตำแหน่งที่ตั้งของคลองไทย

โดยทำเลที่ตั้งของประเทศไทยมีลักษณะทางภูมิศาสตร์ตั้งอยู่บนแนวเส้นทางเดินเรือของโลก เรือขนส่งสินค้าต่างๆ ที่มาจากทางทิศตะวันตกทางฝั่งอันดามัน เป็นเรือจากประเทศในทวีปยุโรป และประเทศทางตะวันออกกลางที่จะเดินทางไปยังประเทศทางทิศตะวันออกทางด้านฝั่งอ่าวไทย เช่น ประเทศเขมร ประเทศเวียดนาม ประเทศจีน ประเทศฮ่องกง ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลี และประเทศไต้หวัน หากมีคลองไทย เรือเหล่านี้จะไม่ต้องแล่นเรืออ้อมไปถึงประเทศสิงคโปร์ ไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา และยังสามารถย่นระยะทางได้ 1,000 - 1,400 กิโลเมตร หรือย่นระยะเวลาได้ 2-3 วัน ดังนั้น ถ้าหากประเทศไทยจะใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบในทางภูมิศาสตร์ของประเทศ คลอง

ไทยจะเป็นเส้นทางลัดของการเดินเรือจากทั่วโลก จะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมดที่ผ่านคลองไทยแต่ละปีหลายแสนล้านบาท ผลดีเมื่อเรือมาใช้เส้นทางเดินเรือผ่านคลองไทย จะเป็นการช่วยลดการใช้น้ำมันสำรองของโลกลงได้หลายหมื่นล้านบาร์เรลต่อปี นอกจากนี้ ยังเป็นการช่วยลดมลภาวะอากาศเสียของโลกลงได้อย่างมาก เป็นผลดีต่อการลดภัยพิบัติทางธรรมชาติจากปัญหาสภาวะเรือนกระจก (Green House Effect)

ความได้เปรียบในทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยที่อยู่บนท่าเลทองของโลก เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นเกาะที่มีขนาดเล็กแล้ว ประเทศไทยยังมีทรัพยากรธรรมชาติที่เหนือกว่าประเทศสิงคโปร์มาก จากความได้เปรียบของประเทศไทยที่อยู่ในแนวเส้นทางเดินเรือของโลก ทำให้เรือที่ผ่านคลองไทยย่นระยะเวลาได้ถึง 2 - 3 วัน ในแต่ละเที่ยวซึ่งมีค่ามาก เพราะจะลดค่าใช้จ่ายลง (เรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 5,000 TEU จะเสียค่าใช้จ่ายไม่ต่ำกว่า 20 ล้านบาทต่อวัน) ประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นเกาะขนาดเล็กมีพื้นที่ประมาณ 670 ตารางกิโลเมตร ขนาดเท่ากับเกาะภูเก็ต มีทรัพยากรธรรมชาติน้อยมาก ของทุกอย่างแพงมากแม้แต่น้ำดื่ม น้ำใช้ก็ยังคงต้องซื้อมาจากประเทศมาเลเซีย แต่ด้วยความชาญฉลาดของประเทศสิงคโปร์ และมีผู้นำที่เสียสละ มีความสามารถทำให้ประเทศสิงคโปร์ร่ำรวยได้จากการใช้ทำเลที่ตั้งของประเทศสร้างผลประโยชน์ เมื่อเรือผ่านช่องแคบมะละกา จะต้องแวะใช้บริการที่ทำเรือของประเทศสิงคโปร์ สร้างความร่ำรวยมากมายให้กับประเทศสิงคโปร์อยู่ในทุกวันนี้ ปัจจุบันคนสิงคโปร์ 1 คนมีรายได้เท่ากับคนไทย 10 คน

ประเทศไทยขุดคลองไทยได้สำเร็จเมื่อใด ก็จะสร้างผลประโยชน์ในทางเศรษฐกิจต่อประเทศได้อย่างมหาศาล ถึงแม้ว่าน้ำมันของโลกจะหมดไปก็ตาม แต่การขนส่งสินค้าทางเรือก็ยังคงมีความสำคัญต่อการขนส่งสินค้าของทุกประเทศทั่วโลก การขนส่งสินค้าทางเรือยังมีต้นทุนต่ำที่สุดสำหรับการขนส่งสินค้าจำนวนมากๆ เรือเดินทะเลระหว่างประเทศขนาดใหญ่แล่นผ่านแคว้นประเทศใดก็ตาม ก็จะทำให้เกิดผลทางธุรกิจตามมามากมาย ดังนั้น หากคลองไทยเกิดขึ้นบริเวณพื้นที่บนสองฝั่งคลองไทยก็จะกลายเป็นเมืองเศรษฐกิจบนเส้นทางเดินเรือของโลก กระแสการเงินจากเงินตราต่างๆ จากประเทศทั่วโลก จะหมุนเวียนสะพัดและไหลเข้าประเทศไทยมากมาย เช่นเดียวกับเมืองท่าที่สำคัญต่างๆ ของโลก คลองไทยจะเปลี่ยนแปลงโฉมหน้าทางภาคเศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างมหาศาล ทันทีที่ประเทศไทยสร้างคลองไทยได้สำเร็จ จะมีการสร้างงานที่ยั่งยืนตามมามากกว่า 2 ถึง 3 ล้านงานได้อย่างถาวร จะก่อผลประโยชน์มากมายถึงลูกถึงหลานของไทยนานเท่านานตลอดไป

ความเป็นไปได้นี้จะสำเร็จได้มากน้อยเพียงใดก็ขึ้นอยู่กับคนไทยทั้งประเทศที่จะต้องช่วยกันผลักดัน ด้วยพลังกำลัง ความสามารถ ความฉลาด และที่สำคัญยิ่งจะต้องมีผู้นำของประเทศที่เสียสละจริงๆ เพื่อประเทศชาติ ร่วมกันผลักดันอย่างจริงจัง ที่จะทำให้อคลองไทยเกิดขึ้น คลองไทยจะเป็นธงนำทางเศรษฐกิจของประเทศที่จะนำความมั่งคั่งสร้างความสำเร็จมาสู่ประเทศไทยได้อย่างมั่นคงยั่งยืน



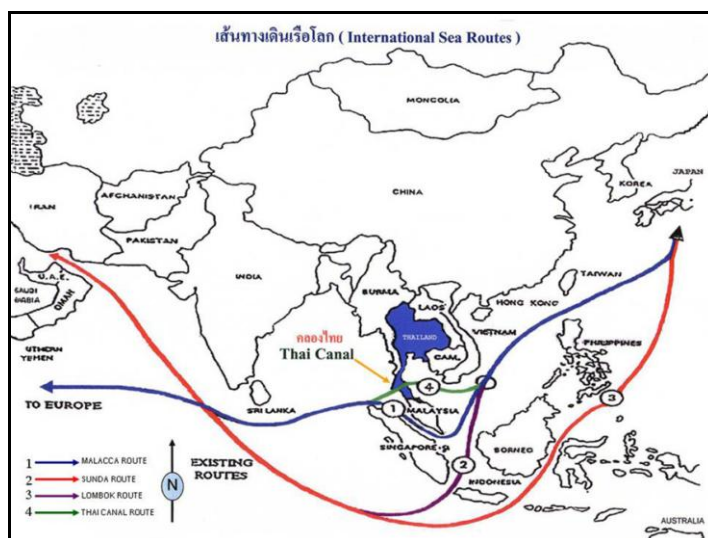
ภาพที่ 7.1.2 กลุ่มประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ จะได้รับผลประโยชน์จากคลองไทย

ประเทศในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์จะได้รับประโยชน์โดยตรงจากคลองไทย จากแผนที่สังเกต แนวเส้นทางการเดินเรือระหว่างประเทศเกือบทุกประเทศจะผ่านแนวคลองไทย เพราะว่าประเทศไทย ตั้งอยู่ระหว่างกลางสองมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก หากมีคลองไทยเกิดขึ้นจะทำให้ ประเทศต่าง ๆ ทั้งสองฝั่งทะเลของประเทศไทยได้มีเส้นทางลัดเดินเรือทะเลระหว่างประเทศที่สามารถ ย่นระยะทางได้ 2,000 - 2,500 กิโลเมตรต่อเที่ยว ในการขนส่งสินค้าต่างๆ ไปมาในระหว่างกลุ่ม ประเทศในเอเชียอาคเนย์ด้วยกันเอง นอกจากจะเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่ายต่างๆ แล้ว ยังปลอดภัยจากปัญหาโจรสลัด เพราะไม่ต้องอ้อมผ่านเข้าช่องแคบมะละกา ตัวอย่างเช่น เรือขนส่ง สินค้าจากประเทศอินเดียถ้าจะส่งสินค้าไปยังประเทศจีน สามารถไปถึงประเทศจีนได้โดยไม่ต้องผ่าน ช่องแคบมะละกา และยังย่นระยะเวลาเดินเรือได้ถึง 4 - 5 วัน ถ้าใช้เรือขนาดใหญ่ขนาดแสนตันขนส่ง สินค้าแต่ละเที่ยวจะประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากกว่า 100 ล้านบาทต่อเที่ยว ดังนั้น คลองไทยนอกจากจะ นำความเจริญมาสู่ประเทศไทยแล้ว ยังจะช่วยพัฒนาเศรษฐกิจให้กับกลุ่มประเทศต่างๆ ในภูมิภาค เอเชียที่อยู่ทั้งสองฝั่งทะเลของประเทศไทย โดยที่คลองไทยก็จะกลายเป็นเส้นทางเดินเรือหลักของ ประเทศในย่านเอเชียอาคเนย์โดยปริยาย นอกจากเรือในกลุ่มประเทศเอเชียอาคเนย์ ก็จะมีเรือขนส่ง สินค้าระหว่างประเทศจากทวีปยุโรป ทวีปอเมริกา กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง และจากทั่วโลก ก็ ต้องการมาใช้คลองไทยด้วยเพื่อประหยัดค่าขนส่ง โดยเฉพาะทางด้านการท่องเที่ยว คลองไทยจะขยาย เส้นทางทางท่องเที่ยวทางทะเลไปยังเมืองท่าสำคัญๆของหลายประเทศ โดยไม่ต้องเสียเวลาอ้อมผ่าน ประเทศสิงคโปร์เหมือนปัจจุบัน และจะปลอดภัยจากปัญหาโจรสลัดบริเวณช่องแคบมะละกา จะทำให้ ธุรกิจการท่องเที่ยวทางเรือจากทั่วโลกสนใจมาท่องเที่ยวยังประเทศไทยและประเทศต่างๆ ในย่าน เอเชียนี้มากขึ้น ตามเส้นทางเดินเรือที่จะผ่านมีเมืองสำคัญในทางประวัติศาสตร์หลายแห่งในภูมิภาคนี้ ซึ่งจะเป็นเส้นทางที่มีสถานที่ท่องเที่ยวมากกว่าเส้นทางเดินเรือที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

ความสำคัญของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ จากข้อมูลของสถาบันทางการเงินของโลก ได้แสดงถึงความสำคัญของการขนส่งทางทะเลว่า มีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจโลกอย่างมากเป็นต้นทุนของการขนส่งทั้งระบบทั่วโลกโดยตรง ดังนั้น ตัวเลขสถิติปริมาณการขนส่งสินค้าต่างๆ ทางเรือจึงเพิ่มสูงขึ้นทุกปี ตามภาวะการขยายตัวของการค้าเสรีระหว่างประเทศมากขึ้นในปัจจุบันและในอนาคต ปัจจุบันมีจำนวนเรือขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศต่างๆ มากกว่าครึ่งหนึ่งของโลก ที่แล่นไปมาทางตอนใต้ของประเทศไทย และจำนวนเรือมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี การขนส่งทางทะเลมากขึ้นเป็นผลทำให้ในบริเวณช่องแคบมะละกามีจำนวนเรือหนาแน่นมาก ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางทะเลสูงมาก (เฉลี่ย 2-3 ครั้งต่อเดือน) โดยเฉพาะบริเวณเส้นทางเดินเรือที่ผ่านประเทศสิงคโปร์ มีความกว้างประมาณ 1.5 ไมล์ และปัญหาที่หวุ่นวิตกกันมากของเรือสินค้าต่างๆ ที่แล่นเรือผ่านช่องแคบมะละกา คือ ปัญหาผู้ก่อการร้ายและโจรสลัด จะมีการปล้นหรือเรียกค่าคุ้มครองเกือบทุกวัน จากข้อมูลต่างๆ คงพอจะชี้ให้เห็นว่า หากประเทศไทยสร้างคลองไทยได้สำเร็จจริงจะทำให้ประเทศไทยมีบทบาทมากต่อสังคมโลก และธุรกิจการเดินเรือทั่วโลก

การเปรียบเทียบเส้นทางเดินเรือ คลองไทย กับเส้นทางปัจจุบัน

ปัจจุบันเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มาทางฝั่งทะเลอันดามันของไทย จะเป็นเรือต่างๆ ที่มาจากยุโรปหรือตะวันออกกลาง และจะไปยังด้านฝั่งอ่าวไทย มุ่งหน้าไปประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลี ฯลฯ ปัจจุบันมีเส้นทางเดินเรือ 3 เส้นทางหลัก คือ (1) เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา (Malacca) (2) เส้นทางผ่านช่องแคบซุนด้า (Sunda) และ (3) เส้นทางผ่านช่องแคบลอมบ็อค (Lombok) จากเส้นทางเดินเรือดังกล่าวจะมีเรือผ่านไปมา ประมาณกว่า 1,200 - 1,400 ลำต่อวัน (ประมาณ 520,000 ลำต่อปี) และมีเรือที่แวะใช้บริการท่าเรือ ที่ท่าเรือประเทศสิงคโปร์ประมาณกว่า 600 ลำต่อวัน ซึ่งหนาแน่นมาก ในปัจจุบันมีอุบัติเหตุเฉลี่ย 2-3 ครั้งต่อเดือน และยังมีเรืออีกจำนวนมากที่ไม่สามารถใช้เส้นทางผ่านที่ช่องแคบมะละกา ก็เนื่องจากความลึกของร่องน้ำบริเวณช่องแคบมะละกาตื้น โดยเฉพาะบริเวณที่จะผ่านประเทศสิงคโปร์มีความลึกเพียง 20 เมตร และยังมีซากเรือที่จมหรือสิ่งของต่างๆ ทับถมจมขวางอยู่ใต้ร่องน้ำท้องทะเลที่เรือผ่าน เรือขนาดใหญ่จึงไม่สามารถผ่านได้ ต้องแล่นเรืออ้อมเข้าผ่านเส้นทางช่องแคบซุนด้าและเส้นทางช่องแคบลอมบ็อค จากแผนที่โลกจะเห็นว่า เส้นทางที่ผ่านช่องแคบมะละกาจะเป็นเส้นทางที่มีระยะสั้นที่สุดสำหรับเส้นทางเดินเรือในปัจจุบัน เมื่อเทียบกับเส้นทางช่องแคบซุนด้าและเส้นทางช่องแคบลอมบ็อค



ภาพที่ 7.1.3 แผนที่โลกแสดงเส้นทางเดินเรือโลกที่ผ่านทางตอนใต้ประเทศไทย

หากประเทศไทยสร้างโครงการคลองไทย ได้สำเร็จจะทำให้เกิดเส้นทางเดินเรือโลกใหม่ เรือต่างๆ จากประเทศในทวีปยุโรปและจากทางประเทศตะวันออกกลางจะแล่นตรงมายังฝั่งอันดามัน ข้ามคลองไทยมายังฝั่งอ่าวไทยที่จะไปยังประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น ประเทศไต้หวัน ประเทศเกาหลีใต้ ฯลฯ ได้โดยไม่ต้องอ้อมไปยังช่องแคบทั้ง 3 ดังกล่าว

การเปรียบเทียบระยะทางและระยะเวลาของเส้นทางทั้ง 4 เส้นทาง คือเส้นทาง 1.ผ่านคลองไทย 2.เส้นทางมะละกา 3.เส้นทางซุนด้า และ 4.เส้นทางลอมบ็อค เปรียบเทียบได้ดังนี้ เส้นทางคลองไทย เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางช่องแคบมะละกา (ผ่านประเทศสิงคโปร์) จะย่นระยะทางได้มากถึง 1,200-1,400 กิโลเมตร และย่นระยะเวลาได้ 2 - 3 วัน สำหรับเส้นทางคลองไทย เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางเดินเรือที่ต้องแล่นผ่านช่องแคบซุนด้า จะย่นระยะทางได้ 2,500 - 3,000 กิโลเมตร หรือย่นระยะเวลาได้ 4 - 5 วัน และเปรียบเทียบเส้นทางคลองไทยกับเส้นทางที่แล่นผ่านช่องแคบลอมบ็อค จะย่นระยะทางได้ 3,000 - 3,500 กิโลเมตร หรือย่นระยะเวลาได้ 5 - 7 วัน (ความเร็วมาตรฐานสากลกำหนดให้เรือทะเลใช้ความเร็วที่แล่นผ่านช่องแคบหรือคลองจะใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 12 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง หรือประมาณ 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)

จากการที่คลองไทยเกิดขึ้น จะช่วยเรือขนส่งสินค้าต่างๆ ประหยัดค่าใช้จ่าย จากที่ย่นระยะทางและเวลาของเรือขนส่งสินค้าแต่ละลำแต่ละเที่ยวหลายล้านบาทต่อลำต่อเที่ยว **ค่าใช้จ่ายของเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่แต่ละวันสูงมากกว่าที่คิด** ยิ่งหลังเหตุการณ์วินาศกรรมถล่มตึกเวิร์ลเทรด ในสหรัฐอเมริกาเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2545 ปรากฏว่าค่าประกันการขนส่งสินค้าทางเรือเพิ่มสูงอีก 50 เปอร์เซ็นต์

ค่าใช้จ่ายเดินเรือขนส่งสินค้าขนาด 8,000 TEU (ขนาดความยาวของตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต) ไม่ใช่ 10 หรือ 20 ล้านบาทต่อวัน ซึ่งในความเข้าใจของพวกเราเราก็อาจจะรู้สึกว่ามันแพงมากแล้ว ผมได้มีโอกาสพูดคุยกับกรรมการผู้จัดการบริษัทเดินเรือของบริษัทญี่ปุ่นประจำประเทศไทย บอกว่าค่าใช้จ่ายของเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ยกตัวอย่างเช่น เรือ Panamax เป็นเรือขนส่งบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 8,000 TEU ประมาณค่าใช้จ่ายทุกอย่างของเรือ Panamax ประมาณ 6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 240 ล้านบาทต่อวัน (ผมสงสัยว่าทำไมถึงแพงมาก) ผู้จัดการของบริษัทเดินเรือญี่ปุ่น ให้ข้อสังเกตว่าเรือขนส่งสินค้าที่มีสินค้าอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์หากยังมีมูลค่ามาก ค่าประกันสินค้าก็จะมีสูงมาก กรณีตัวอย่างเรือ Panamax ขนาดตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 8,000 TEU ตู้คอนเทนเนอร์ หากสินค้าที่อยู่ในตู้แต่ละตู้มีมูลค่ากว่า 50,000 ดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 2 ล้านบาท) เมื่อคิดเป็นเงินบาท มูลค่าของสินค้าในเรือทั้งหมดมูลค่ารวมสองหมื่นล้านบาทต่อลำต่อเที่ยว หากคิดค่าประกันรายวันละ 0.5 เปอร์เซ็นต์ ของมูลค่าของสินค้าในเรือรวมทั้งตัวเรือด้วยก็ประมาณ 100 ล้านบาทต่อวัน หากรวมค่าเสื่อมราคาของตัวเรือเมื่อใช้ไปได้ระยะ 8 ปี มูลค่าของตัวเรือจะลดเหลือประมาณ 45% ของราคาเรือที่สร้างใหม่โดยเฉลี่ยอายุการใช้งานของเรือ ประมาณ 25 ปี หากใช้เรือเก่าในการขนส่งสินค้า ก็จะมีเพิ่มค่าประกันภัยสูง (เรือบรรทุกน้ำมันของบริษัท Exxon เรือชื่อ Valdez เกิดอุบัติเหตุสร้างความเสียหายมาก ถูกเรียกให้จ่ายค่าชดเชยความเสียหายถึงแปดหมื่นกว่าล้านบาท หรือ \$ 2 billion) จากที่ได้ข้อมูลคงมองเห็นว่าเรือมีค่าใช้จ่ายสูงในแต่ละวันมาก ถึงแม้ค่าใช้จ่ายของเรือในการเดินเรือแต่ละวันจะเท่าใดก็ตาม ผู้ที่ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายนี้ก็ต้องพยายามลดค่าใช้จ่ายทุกอย่าง โดยเฉพาะเรื่องค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้นตลอดเวลา ดังนั้น การประหยัดเวลาเดินเรือ แม้แต่หนึ่งชั่วโมงต่อเที่ยวก็มีความหมายมาก เรือขนาดใหญ่แต่ละลำแล่นไปมาหลายเที่ยวต่อปีจะประหยัดเป็นพันล้านบาทต่อลำต่อปี

จากเหตุผลหลายอย่าง เรือขนส่งสินค้าต่างๆ จากประเทศทั่วโลกโดยเฉพาะเรือที่วิ่งระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก จะต้องการนำเรือผ่านคลองไทย เพราะประหยัด ปลอดภัย เจ้าของบริษัทเดินเรือต่างก็ต้องการลดค่าใช้จ่ายให้ได้มากที่สุด ยกเว้นบริษัทเดินเรือของประเทศสิงคโปร์เท่านั้น (มิตรประเทศเพื่อนบ้าน) เพราะเรือที่มาจากคลองไทยมีแต่ได้ไม่มีเสีย เรือขนาด 200,000 DWT (DWT คือน้ำหนักเรือเปล่าหน่วยเป็นเมตริก) จ่ายค่าผ่านคลองไทยครั้งละ 20 ล้านบาท ประหยัดกว่าเส้นทางเดิม 2 - 5 เท่าในแต่ละเที่ยว บริษัทเดินเรือพร้อมจ่ายอยู่แล้ว ดังนั้น ความสงสัยที่ว่า เมื่อประเทศไทยขุดคลองไทยสำเร็จแล้ว จะมีเรือเรือจากต่างประเทศมาใช้คลองไทยหรือไม่ มีคำตอบอยู่ในตัวแล้ว สำหรับบรรดาผู้เป็นเจ้าของบริษัทเดินเรือทั่วโลก

ปัญหาโจรสลัดหรือผู้ก่อการร้ายบริเวณช่องแคบมะละกาเพิ่มค่าใช้จ่ายเรือสินค้า

ปัญหาโจรสลัดหรือผู้ก่อการร้าย เพิ่มค่าใช้จ่ายให้กับบริษัทหรือเจ้าของเรือ จากความปลอดภัยของผู้ก่อการร้ายหรือโจรสลัดที่ทำการปล้นหรือเรียกค่าคุ้มครองกับเรือขนส่งสินค้าที่แล่นผ่านไปมา ในบริเวณเส้นทางช่องแคบมะละกาที่มีการปล้นเรือสินค้าเป็นประจำ เนื่องจากเส้นทางเดินเรือดังกล่าวต้องแล่นผ่านช่องแคบที่มีเกาะแก่งหลายแห่ง ซึ่งเป็นการง่ายที่จะหลบซ่อนของผู้ก่อการร้าย และพวกโจรสลัด ในทางกลับกันก็ยากต่อการที่จะกำจัดหรือป้องกันได้ เจ้าหน้าที่ที่ทำการเดินเรือคงไม่ต้องการความเสี่ยงในการต่อสู้กับพวกนอกกฎหมายเหล่านี้เป็นแน่ เพราะสินค้าในเรือมีมูลค่าหลายพันล้านบาท และเรือก็จำเป็นต้องใช้เส้นทางนั้นประจำ คงหลีกเลี่ยงได้ยากที่จะต้องเสียค่าใช้จ่าย ค่าคุ้มครอง ในส่วนนี้ มูลค่าความเสียหายประเมินว่า เงินที่เรือเดินทะเลต่างๆ จะต้องเสียโดยรวมเฉลี่ยกว่า 40,000 ล้านบาทต่อปี



ภาพที่ 7.1.4 บริเวณช่องแคบมะละกา มีปัญหาอุบัติเหตุและปัญหาโจรสลัด

เมื่อเร็วๆ นี้มีข่าวพูดถึงการมาเยือนของรัฐมนตรีกลาโหมประเทศสหรัฐอเมริกามาประเทศเอเชีย โดยเฉพาะมาที่ประเทศสิงคโปร์ รัฐมนตรีกลาโหมของประเทศมาเลเซียไม่เห็นด้วยกับการที่สหรัฐฯ จะส่งกองกำลังพิทักษ์ป้องกันการก่อการร้ายที่อาจจะก่อวินาศกรรมกับเรือสินค้า โดยเฉพาะเรือน้ำมันที่มีถึง 36% ของเรือทั้งหมดที่แล่นไปมาในบริเวณช่องแคบมะละกา ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความไม่ปลอดภัยมีสูงมากขึ้น ทำให้ค่าการประกันต่างๆ เพิ่มสูงขึ้นมากด้วย ถ้าคลองไทยเกิดขึ้นก็จะแบ่งเบาภาระนี้ได้ ทั้งเรือของประเทศไทยเองและเรือของต่างประเทศที่มาใช้คลองไทย (ข้อมูลเกี่ยวกับกลุ่มโจรสลัดปล้นสะดม เรือสินค้าบริเวณช่องแคบมะละกา เฉพาะเดือนพฤษภาคม 2546 เกิดขึ้น 21 ครั้ง)

คลองไทยจะเป็นแหล่งสร้างรายได้หลักให้กับประเทศไทย

คลองไทยจะส่งเสริมการท่องเที่ยว ทำให้เป็นรายได้หลักของประเทศเหมือนประเทศอียิปต์ที่มีคลองสุเอซ ประเทศปานามามีคลองปานามา คลองไทยมีศักยภาพให้เรือผ่านได้มากที่สุดในโลก

ปัจจุบันมีเรือที่มีขนาดใหญ่กว่า 500 WDT (DWT คือ น้ำหนักเรือเปล่าหน่วยเป็นเมตริก) ขึ้นไปมีประมาณกว่า 30,000 ลำ ใช้บริการขนส่งในท้องทะเลระหว่างประเทศทั่วโลก สำหรับในปัจจุบันมีคลองที่เรือระหว่างประเทศทั่วโลกใช้ผ่านได้ ขณะนี้มีอยู่ประมาณ 22 คลอง คลองที่หลายท่านรู้จักกันมากที่สุดคือ คลองสุเอซและคลองปานามา



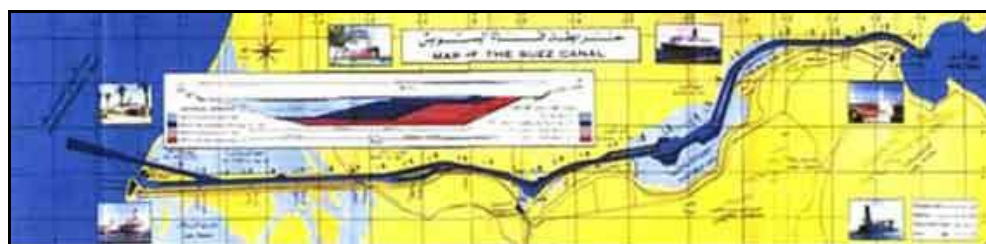
ภาพที่ 7.1.5 แนวคลองไทยและรูปแบบ มีลักษณะเป็นคลองคู่ขนาน

เมื่อปี พ.ศ. 2545 ผมและคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้มีโอกาสเดินทางไปดูงานที่คลองทั้งสองแห่ง จากการที่ได้เห็นคลองที่สำคัญดังกล่าว ทำให้คณะกรรมการวิสามัญฯ ที่ได้ไปดูงานหลายท่าน ได้เกิดความรู้ ความเข้าใจ และตั้งข้อสังเกตหลายประการขึ้น เช่น คลองแต่ละแห่งทำให้เกิดรายได้จากการท่องเที่ยวมากกว่ารายได้จากค่าผ่านคลอง รูปแบบของคลองควรเป็นคลองแบบคู่ขนาน และความเข้าใจที่ว่าคลองสุเอซ และคลองปานามา เป็นคลองที่มีเรือมาใช้มากที่สุดของโลกก็ไม่ใช่อย่างที่เข้าใจมาก่อน ความสำคัญคลองสุเอซ และคลองปานามา แต่ละคลองช่วยย่นระยะทางได้หลายหมื่นกิโลเมตร ย่นเวลาได้เป็นเดือน แต่ความสามารถของคลองแต่ละแห่งมีจำกัดที่จะสามารถให้เรือแล่นผ่านได้ โดยเฉพาะคลองปานามา ซึ่งมีความยาว 82 กิโลเมตร คลองใช้ระบบประตูน้ำปิดเปิดจำนวนเรือสามารถผ่านคลองปานามาได้เพียงวันละ 38 ลำ แต่ละลำใช้เวลาผ่านคลอง 24 ชั่วโมง และขนาดของเรือก็มีข้อจำกัดจะเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ได้ไม่เกิน 100,000 DWT ขนาดเรือที่ผ่านได้จะมีความกว้างไม่เกิน 33 เมตร



ภาพที่ 7.1.6 แสดงลักษณะภูมิประเทศของคลองปานามา ประเทศปานามา

และความยาวไม่เกิน 295 เมตร (ปัจจุบันประเทศปานามามีการลงทุนเพิ่มขยายคลองปานามา ใช้งบประมาณ 4000,000,000 เหรียญสหรัฐ หรือ 1 แสน 6 หมื่น ล้านบาท)



ภาพที่ 7.1.7 แสดงลักษณะภูมิประเทศของคลองสุเอซ ประเทศอียิปต์

สำหรับคลองสุเอซคลองมีความยาว 190 กิโลเมตร คลองไม่ใช่ระบบมีประตูน้ำปิดเปิด จำนวนเรือสามารถผ่านได้ 87 ลำต่อวัน คลองสุเอซสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้ ซึ่งในปัจจุบันสำหรับเรือขนาดใหญ่ได้ถึง 300,000 DTW (ปัจจุบันคลองสุเอซ มีการขยายการลงทุนในการขุดคลองคู่ขนานคลองสุเอซ ให้ยาวเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน 78 กิโลเมตร)

สำหรับคลองไทยแนวคลอง 9A ความยาวคลอง 120 - 130 กิโลเมตร คลองไม่มีระบบประตูน้ำปิดเปิดแบบคลองสุเอซ จากการคำนวณคลองไทยจะสามารถรองรับเรือได้ประมาณวันละ 400 ถึง 450 ลำต่อวันในทางทฤษฎี ส่วนในทางด้านปฏิบัติจริง ผมคาดว่าคลองไทยให้บริการได้ประมาณวันละ 300 -350 ลำต่อวัน คลองไทยก็มากแล้ว ส่วนรูปแบบของคลองไทยจะเป็นคลองคู่ขนาน โดยกำหนดให้คลองหนึ่งเป็นคลองสำหรับเรือแล่นเที่ยวขาไป และอีกคลองหนึ่งแล่นเที่ยวขากลับ คลองไทยสามารถให้เรือผ่านได้มากกว่าจำนวนเรือที่ผ่านคลองสุเอซรวมกับคลองปานามา ประมาณ 3 เท่าต่อวัน

คลองไทยเพิ่มความมั่นคงของประเทศไทย

ความมั่นคงของสองฝั่งทะเลไทย คลองไทยเพิ่มศักยภาพให้กองทัพเรือและกองทัพบกได้มากขึ้น ในปัจจุบัน ถ้าดูแผนที่ประเทศไทยจะเห็นว่า ปากทางเข้าด้านอ่าวไทยจะเป็นทะเลเปิด เรือทุกลำที่ออกจากอ่าวไทยถ้าต้องการไปทางฝั่งอันดามัน เช่น จังหวัดสตูล จังหวัดตรัง จังหวัดพังงา จังหวัดกระบี่ จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดระนอง เรือไทยเราจะต้องผ่านน่านน้ำสากลของประเทศเพื่อนบ้าน ประเทศเขมร ประเทศเวียดนาม ประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ และประเทศอินโดนีเซีย หากมีคลองไทยเรือของไทยจะสามารถตัดตรงไปยังฝั่งอันดามันได้โดยตรง

คลองไทยจะทำให้ประเทศได้เปรียบในทางยุทธศาสตร์ทั้งในยามปกติและในยามสงคราม การเคลื่อนย้ายกำลังรบของกองทัพจะสามารถกระทำได้รวดเร็ว ประหยัดงบประมาณ ปลอดภัย มีความเป็นอิสระในการเดินเรือ โดยไม่ต้องผ่านน่านน้ำของประเทศข้างเคียง ไม่สร้างความหวาดระแวงสงสัยกับประเทศเพื่อนบ้าน ยังผลดีไม่ก่อปัญหาต่อความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศเพื่อนบ้าน ในปัจจุบันการเคลื่อนย้ายกำลังหรือการกระทำใดๆ ของกองทัพทางทะเลในการเคลื่อนย้ายยากที่จะปลอดจากการู้เห็นตรวจตราของประเทศข้างเคียง หากเรามีปัญหาระหว่างประเทศเพื่อนบ้านที่เรือไทยต้องผ่านน่านน้ำ อย่างกรณีประเทศมาเลเซีย เรือขนส่งน้ำมันดิบ หรือเรือขนส่งสินค้าต่างๆ ทางทะเลของไทยจะต้องผ่านน่านน้ำของประเทศมาเลเซีย ทั้งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน หากยามใดมีปัญหาที่คาดไม่ถึง การขนส่งน้ำมันทางทะเลอาจจะถูกสกัดกั้นได้ตลอดเวลา ประเทศไทยจะเป็นอัมพาตแน่ๆ เพราะเรือบรรทุกน้ำมันไม่สามารถนำน้ำมันมาส่งยังโรงกลั่นน้ำมันที่จังหวัดระยองและจังหวัดชลบุรีได้ การขนส่ง การผลิต และธุรกรรมต่างๆ ทั่วประเทศจะมีผลกระทบอย่างรุนแรง



ภาพที่ 7.1.8 เส้นทางเดินเรือของไทย จากฝั่งอ่าวไทยไปยังฝั่งอันดามันปัจจุบัน

คลองไทยช่วยประหยัดเงินในการขนส่งสินค้าทางทะเล (Logistics) กว่าสองแสนล้านบาทต่อปี

เพื่อให้มองเห็นว่าคลองไทยจะทำให้ประเทศไทยมีการพัฒนาจัดระบบการขนส่ง (Logistics) ของประเทศทางทะเลที่มีประสิทธิภาพ จะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางทะเลของประเทศได้มาก เป็นแสนล้านบาทต่อปี เช่น ปัจจุบันโรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทย ใช้น้ำมันดิบประมาณวันละ 800,000 บาร์เรลต่อวัน หากใช้เรือขนส่งน้ำมัน ขนาด 120,000 บาร์เรลต่อลำ ดังนั้น จะต้องมีเรือวิ่งมาส่งน้ำมันดิบที่โรงกลั่นที่จังหวัดระยองหรือจังหวัดชลบุรี 7 ลำทุกวัน เรือส่งน้ำมันดิบเมื่อมาส่งแล้วต้องวิ่งเรือเปล่ากลับ เท่ากับเรือต้องเดินเรือ 14 เที่ยวต่อวัน น้ำมันดิบส่วนใหญ่จะมาจากประเทศทางกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง หากเรือทุกลำในปัจจุบันต้องผ่านช่องแคบมะละกา ผ่านประเทศสิงคโปร์ ระยะทางจากประเทศสิงคโปร์ มายังโรงกลั่นในประเทศไทย มีระยะทางประมาณ 1,700 กิโลเมตร รวมกับระยะทางจากประเทศสิงคโปร์ มายังทางแยกก่อนจะเข้าช่องแคบมะละกา ไม่น้อยกว่า 1,300 กิโลเมตร รวมเป็นระยะทางประมาณ 3,000 กิโลเมตร ที่เรือจะต้องแล่นอ้อม (ดูแผนที่ประกอบ ภาพที่ 2) ถ้าหากมีคลองไทย เรือสามารถวิ่งตรงมายังโรงกลั่นในประเทศไทยจังหวัดระยอง ระยะทางประมาณ 700 กิโลเมตร ซึ่งหมายความว่า เรือแต่ละเที่ยวจะสามารถถ่ยระยะทางเดินเรือได้ $(3,000 - 700 = 2,300)$ หรือ 2,300 กิโลเมตร หากเรือแล่นที่ความเร็ว 12 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง (ประมาณ 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) จะใช้เวลาประมาณเวลา 4 - 5 วัน ที่เรือวิ่งแต่ละเที่ยวที่ต้องเสียเวลาเปล่าประโยชน์ หากประมาณค่าใช้จ่ายเรือขนน้ำมันขนาดดังกล่าวเสียค่าเช่าเรือ ค่าน้ำมัน รวมทั้งค่าประกันภัยต่างๆ ในการเดินทางประมาณ 2 - 3 แสนเหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ หรือประมาณ 5 - 6 ล้านบาทต่อวัน สรุปค่าใช้จ่ายของเรือน้ำมัน ถ้าหากมีคลองไทยเกิดขึ้นจริง คลองจะทำให้ลดค่าใช้จ่ายลงคำนวณคร่าวๆ คือ (เรือวิ่งไปกลับรวม 14 เที่ยวต่อวัน คูณด้วย ค่าใช้จ่ายวันละ 5 ล้านบาท ต่อวัน คูณด้วย เรือเสียเวลาอ้อม 4 วันต่อเที่ยว คูณด้วย 365 วันต่อปี จะเท่ากับ $14 \times 5 \times 4 \times 365 = 102,200$ ล้านบาทต่อปี) **หมายเหตุ** ตัวเลขทั้งหมดเป็นการคำนวณแบบคร่าวๆ

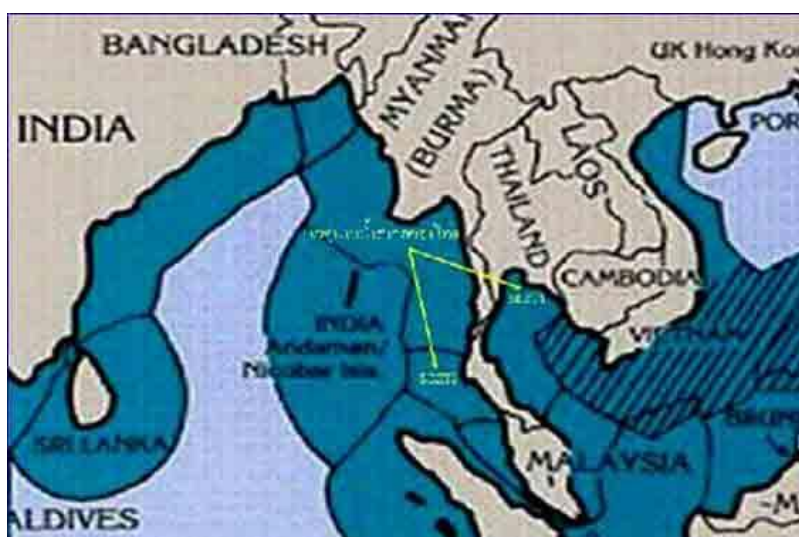
จากการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายในด้านการขนส่งน้ำมันของประเทศไทยอย่างเดียวก็ทำให้ประเทศประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากมาย ถ้าเรามองลึกไปถึงการขนส่งสินค้าต่างๆ ที่ยังมีอีกมากที่จะทำให้ลดค่าใช้จ่าย เช่น เรือสินค้าขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ที่มาใช้บริการขนถ่ายผ่านท่าเรือของไทย ที่แหลมฉบังหรือท่าเรือกรุงเทพฯ ทั้งหมดปีละประมาณ 4 ล้านกว่าตู้คอนเทนเนอร์ (TEU) ถ้าลดค่าใช้จ่ายตู้ละ 1,000 ดอลลาร์ จะลดได้ค่าใช้จ่ายได้แสนกว่าล้านบาทต่อปี ถ้าเรานำความเป็นไปได้ในหลายๆ กรณี มาศึกษาวิเคราะห์ เราอาจจะเห็นความสูญเสียเงินของประเทศอย่างน่าใจหาย

ค่าใช้จ่ายในระบบการขนส่ง (Logistics) ของประเทศไทยโดยรวมสูงถึง 25% - 30% ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (GDP) หรือประมาณ 1,500,000 ล้านบาท ถึง 1,800,000 ล้านบาท

บาทต่อปีในขณะที่ประเทศจีน 20% ประเทศญี่ปุ่น 11% ประเทศสหรัฐอเมริกา 10% และในกลุ่มประเทศยุโรปประมาณ 7% จากผลการสำรวจทั่วโลกของกระทรวงเศรษฐกิจของประเทศญี่ปุ่น (Meti)

คลองไทยขยายโอกาสทางการประมงไทย

คลองไทยจะขยายโอกาสให้ชาวเรือประมงไทยมีท้องทะเลหาปลาได้มากขึ้นที่ได้ประโยชน์จากน่านน้ำสากลของไทย EEZ2 (ภาพที่4) จากทางฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งเป็นแหล่งอาหารทางทะเลที่สมบูรณ์ที่สุดมีพื้นที่กว้างขวางกว่าพื้นที่ภาคอีสานทั้งภาค มีเขตชายแดนไปถึงน่านน้ำอินเดีย เรือประมง ที่อยู่ใน อ่าวไทยและฝั่งอันดามันกว่า 50,000 ลำ ก็จะได้รับประโยชน์จากคลองไทยในการเดินเรือไปมาระหว่างสองฝั่งทะเลไทย จะลดภาระค่าใช้จ่ายด้านค่าน้ำมันในการเดินเรือมาก ทำให้มีเวลาเพิ่มในการทำประมงทางทะเลมากขึ้น โดยเฉพาะเรือประมง จะมีความปลอดภัยจากการถูกจับของประเทศข้างเคียง เนื่องจาก เรือประมงไทยต้องแล่นเรือผ่านน่านน้ำสากลของประเทศเพื่อนบ้าน ผมประเมินว่าชาวเรือประมงของไทย จะได้รับผลประโยชน์จากคลองไทยโดยรวม ที่จะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายจากค่าเชื้อเพลิง ค่าคนงาน รวมถึงการมีเวลาหาปลาจากทะเลได้เพิ่มมากขึ้นจะมีมูลค่ากว่า 50,000 ล้านบาท ต่อปี



ภาพที่ 7.1.9 แผนที่แสดงน่านน้ำสากล (EEZ1 & EEZ2) ของประเทศไทย

คลองไทยจะนำความเจริญสู่ภาคใต้ และแก้ปัญหา 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้แบบยั่งยืน

สองฝั่งคลองไทยจะกลายเป็นเมืองใหญ่ เป็นเมืองเศรษฐกิจจะมีประชาชนจากทั่วประเทศเป็นล้านคนไปทำงานที่นั่น เหมือนเมืองท่าที่สำคัญหลายๆ แห่งทั่วโลก ด้วยในศักยภาพของท่าเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของคลองไทยที่อยู่ในแนวเส้นทางเดินเรือโลก หากรัฐมีนโยบายให้เป็นพื้นที่เพื่อพัฒนาให้

เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ อย่างประเทศจีนจะยิ่งเร่งความเจริญเหมือนเมือง Pudong เมื่อประมาณปี พ.ศ. 2530 ยังมีสภาพเป็นท้องนา ใช้เวลาพัฒนาจากท้องนาประมาณ 15 ปี (ภาพที่ 10) บริเวณสองฝั่งคลองเป็นเมืองอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อการส่งออก เป็นศูนย์กลางการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือทั่วโลก สองฝั่งคลองไทยจะกลายเป็นเมืองเศรษฐกิจ รวมแหล่งสร้างธุรกิจใหม่ๆ ให้เกิดขึ้นอย่างมากมาย อุตสาหกรรมหลากหลายประเภทตั้งแต่ขนาดเล็กถึงขนาดใหญ่ เป็นความหวังที่จะเพิ่มการสร้างงานให้กับลูกหลานไทยในอนาคต 2 ถึง 3 ล้านแรงงาน อย่างถาวรในระยะยาว ที่สำคัญคลองไทยจะนำความเจริญเข้าไปแก้ปัญหา 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ได้แบบละมุนละม่อม และซึมซับอย่างสันติถาวร เพราะคลองไทยจะนำความเจริญกระจายไปยังทั่วทั้งภาคใต้ คลองไทยจะเป็นแหล่งสร้างงานสร้างรายได้ให้กับคนในพื้นที่ และคนไทยทั่วประเทศได้อย่างมากมายมหาศาล บริเวณสองฝั่งคลองไทยจะกลายเป็นเมืองใหญ่ทำให้คนไทยทั่วทั้ง ประเทศไม่น้อยกว่า 3 - 4 ล้านคน ไปทำงานสร้างความเจริญให้กับภาคใต้ คนไทยเหล่านี้จะเป็นรั้วปกป้องคุ้มครองแผ่นดินไทยได้เป็นอย่างดี โดยจะไม่มีอำนาจหรืออิทธิพลใดๆ ที่จะสามารถต้านทานยับยั้งได้

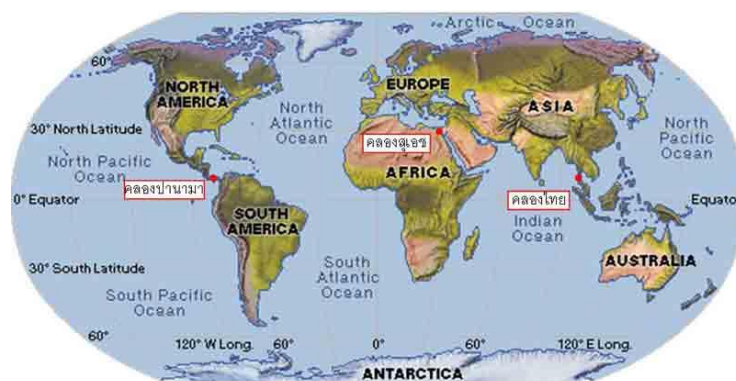


ภาพที่ 7.1.10 เขตเศรษฐกิจพิเศษ Pudong ฝั่งตรงข้าม Shanghai ประเทศจีน ภาพ พ.ศ.2545

ปัญหาสิ่งแวดล้อม

ปัญหาของสิ่งแวดล้อมมีความสำคัญอยู่ที่การบริหารการจัดการ ปัญหาที่จะเกิดจากรือต่างๆ ที่มาผ่านคลอง เราสามารถวางมาตรการควบคุมเรือที่จะมาใช้คลองไทย เพื่อป้องกันของเสียจากรือที่มาใช้คลองไทยได้มากกว่า การเกิดปัญหาจากสิ่งแวดล้อมของเมืองที่จะตามมา ซึ่งเป็นสิ่งที่จะต้องนำมาพิจารณาพร้อมกับการดำเนินโครงการคลองไทยโดยมีการวางผังเมืองที่สมบูรณ์แบบ เพราะปัญหาของสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากตัวคลองและเรือที่ใช้บริการคลองเราสามารถควบคุมใช้มาตรการ

สากลทางกฎหมายได้ และทางด้านการบริหารการจัดการทางวิศวกรรมสามารถตรวจสอบได้ เหมือนกับท่าเรือสำคัญต่างๆ ทั่วโลก แต่ปัญหาสิ่งแวดล้อมของสังคมเมืองที่ใหญ่และมีความหนาแน่นมากของประชากร จะตามมาเหมือนกับเมืองใหญ่ๆ คล้ายกรุงเทพฯ การวางผังเมืองที่ดีสมบูรณ์แบบ มีสอง 2 ลักษณะ ที่จะต้องวางแผน แผนที่ 1 วางผังเมืองเชิงป้องกันปัญหา ที่ป้องกันได้ เช่น ระบบสาธารณูปโภคต่างๆ เช่นแหล่งน้ำ แหล่งพลังงานไฟฟ้า ระบบจัดของเสีย ระบบการคมนาคม ฯลฯ และยังสามารถวางแผนล่วงหน้าได้เลย แผนที่ 2 การวางผังเมืองแบบพัฒนาดำเนินไปคู่ขนานกับการเปลี่ยนแปลง ซึ่งในทางปฏิบัติจริงสามารถศึกษาของจริงจากเมืองสำคัญได้ทั่วโลก



ภาพที่ 7.1.11 แสดงตำแหน่งคลองหลักของโลก คลองสุเอซ คลองปานามา และคลองไทย

ปัญหาเรื่องผลกระทบของสิ่งมีชีวิตของสองฝั่งทะเลไทย ถ้าเปรียบเทียบกับคลองไทยกับคลองปานามาถ้าพิจารณาจากดูแผนที่โลก จะเห็นว่าคลองปานามาอยู่ตรงกลางของทวีปอเมริกา มีผืนแผ่นดินยาวกว่า 40,000 กิโลเมตร และเป็นส่วนที่แคบที่สุดอยู่ระหว่างกลางทวีปที่ (20,000กิโลเมตร) กั้นระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรแอตแลนติก ทำให้สิ่งที่มีชีวิตทางทะเลทั้งสองฝั่งไปมาถึงกันได้ยาก สิ่งที่มีชีวิตจึงมีความแตกต่างกันเป็นอย่างมาก มีสถาบันการศึกษา **สมิทโซเนียน** ของประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อศึกษาสัตว์ทางทะเลโดยเฉพาะตั้งอยู่ที่ใกล้คลองปานามา

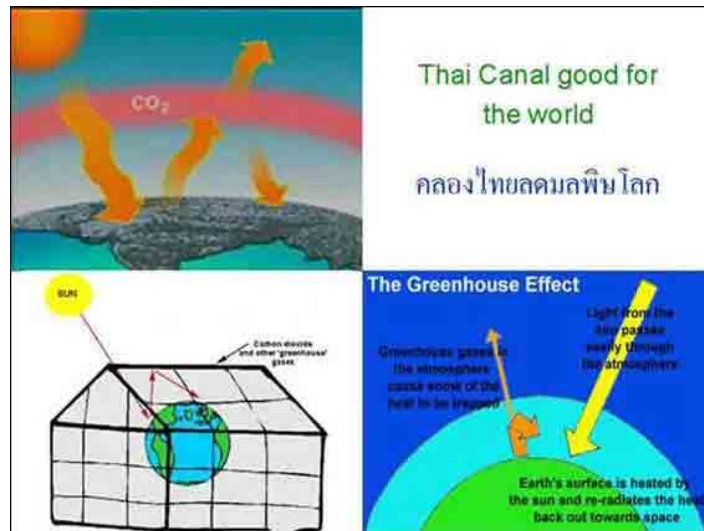
สำหรับคลองไทยถ้าดูจากแผนที่จะเห็นว่าทางตอนใต้ของประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย จะเป็นแหลมยื่นลงไป ยังมหาสมุทรอินเดียไม่ยาวมาก แนวคลองไทยจะอยู่ห่างจากปลายแหลมมาลาญูไม่ถึง 1,000 กิโลเมตร และความต่างระดับของน้ำทะเลคลองไทยของฝั่งทะเลทั้งสองฝั่งแตกต่างกันไม่ถึง 1 เมตร และน้ำทะเลทั้งสองฝั่งไหลไปมาถึงกันสะดวก ความแตกต่างของสิ่งมีชีวิตทางทะเลทั้งสองมีผลน้อย ปลาทุทั้งสองฝั่งมีโอกาสผสมพันธุ์กันได้แต่ขนาดอาจจะโตไม่เท่ากัน

ความเค็มของน้ำทะเล ถ้าวัดความเค็มของน้ำทะเลช่วงฤดูฝนความเค็มทางฝั่งอ่าวไทยจะจืดกว่าน้ำทะเลฝั่งอันดามัน เพราะน้ำฝนจากที่ต่างๆ จะไหลลงมารวมยังแม่น้ำต่างๆ หลายสาย พาสิ่งต่างๆที่เป็นมลพิษทางน้ำมาลงที่อ่าวไทยทั้งหมด ตามปกติทางอ่าวไทยน้ำทะเลมีการไหลหมุนเวียน

ของน้ำทะเลที่เข้าออกหมุนเวียน 2 ครั้งต่อปี แต่น้ำเสียจำนวนมากที่ไม่สะอาดที่ผ่านการใช้จากบ้านเรือน จากโรงงานต่างๆ จากภาคเกษตรหลายสิบจังหวัด รวมทั้งประชาชนในกรุงเทพฯ ด้วย ไหลลงแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำบางปะกงหรือแม่น้ำท่าจีน ก็จะมารวมกันอยู่ที่อ่าวไทย หลังชุดคลองไทยแล้วน้ำทะเลจากทั้งสองฝั่งจะมีการหมุนเวียนถ่ายเทระหว่างสองฝั่งทะเลตลอดเวลา ซึ่งน้ำทะเลทางฝั่งอันดามันจะมีความสะอาดกว่าจะมาช่วยทำให้น้ำทะเลในฝั่งอ่าวไทยให้สะอาดขึ้น ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เราวิตกกังวลจะกลายเป็นผลดีก็ได้ **การระมัดระวังปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งที่ดี แต่อย่าหลงประเด็นจนทำให้ประเทศชาติต้องเสียหายหรือเสียโอกาส**

คลองไทยจะช่วยย่นระยะทาง ประหยัดเวลา ลดการใช้น้ำมัน และลดมลภาวะของโลก

คลองไทยช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของโลก และลดมลภาวะทางอากาศของโลกยังประโยชน์ให้กับชาวโลกโดยรวม มีผลต่อทางด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ทั้งโดยตรงและโดยทางอ้อม ที่จะทำให้อสังคมนานาชาติมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น คลองไทยจะช่วยประหยัดน้ำมันของโลกคิดเป็นเงินมากกว่าหนึ่งล้านล้านบาทต่อปี (หรือประมาณเท่ากับงบประมาณของประเทศไทยใช้ทั้งปี) และที่สำคัญยิ่งเมื่อลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลงแล้ว ก็จะเป็นการลดมลภาวะทางอากาศที่เกิดจากการเผาไหม้ของการสันดาบของเครื่องยนต์ ไปด้วย อากาศเสียที่เกิดขึ้นจะลอยขึ้นไปในชั้นบรรยากาศของโลกก็จะลดลงได้มากด้วยการ



ภาพที่ 7.1.12 คลองไทยลดปัญหาเรือนกระจก ทำให้โลกสะอาดและประหยัดการใช้น้ำมัน

ลดปริมาณแก๊สคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดภาวะเรือนกระจก (Green House Effect) ในชั้นบรรยากาศ ไปปิดกั้นความร้อนจากผิวโลก สร้างความร้อนสะสม บนผิวโลกทำให้อุณหภูมิของโลกสูงขึ้น จนเกิดผลกระทบต่อระบบหมุนเวียนทางธรรมชาติของโลก ผลของความร้อนที่

สะสมบนโลก ทำให้สิ่งต่างๆ บนผิวโลกเปลี่ยนแปลงอย่างรุนแรงและรวดเร็ว ทำให้ฤดูกาลต่างๆ ปรับและเปลี่ยนแปลง สร้างความเสียหาย ก่อให้เกิดความแห้งแล้ง พายุน้ำท่วมผิดปกติ ต่อมนุษย์และสิ่งมีชีวิตต่างๆ บนโลกโดยรวม หากคิดเป็นเงินค่าใช้จ่ายจากความเสียหายของการเกิดเรือนกระจกจะเป็นจำนวนเงินล้านล้านบาทในแต่ละปี สำหรับปีที่ผ่านมา พ.ศ. 2545 ประมาณความเสียหายทั้งหมดกว่า 150 Billion US. Dollars ซึ่งเป็นจำนวนเงินประมาณ 6 ล้านล้านบาท หรือเท่ากับงบประมาณของประเทศไทย 6 เท่าในปัจจุบัน

สรุปจุดคลองไทยแล้วประเทศไทยจะได้อะไร

1. **คลองไทยจะเป็นเส้นทางเศรษฐกิจใหม่ของโลก และจะมีส่วนสำคัญต่อระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ทางด้านเศรษฐกิจ และด้านสิ่งแวดล้อมของโลก** คลองไทยจะเป็นสัญลักษณ์ของประเทศไทยไปตลอดกาล โดยเฉพาะทางด้านการท่องเที่ยวจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงามที่สุดแห่งหนึ่งของโลกที่มนุษย์ร่วมกันสร้าง สามารถเป็นแหล่งดึงดูดของนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก และจะนำรายได้เข้าประเทศไทยได้มากมาย

2. **คลองไทยจะสามารถแก้ปัญหา 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้** ได้อย่างละมุนละม่อม ด้วยสันติวิธีและถาวร เพราะคลองไทยจะสร้างงาน สร้างรายได้ สร้างความเจริญไปทั่วทั้งภาคใต้ ประชาชนคนไทยทั่วทั้งประเทศไม่น้อยกว่า 3-4 ล้านคน จะหลั่งไหลเข้ามาอยู่และทำมาหากิน รวมถึงการเริ่มต้นสร้างธุรกิจของคนไทยรุ่นใหม่ รุ่นลูกและรุ่นหลานของไทยในอนาคต ซึ่งประชาชนคนไทยเหล่านี้จะเป็นกองทัพประชาชนที่ทรงพลัง เป็นเสมือนยิ่งกว่ากองทัพ พลังที่เข้มแข็งมหาศาลนี้จะปกป้องคุ้มครองแผ่นดินไทยได้เป็นอย่างดี โดยจะไม่มีอำนาจมืดหรืออิทธิพลใดๆ ที่จะมายับยั้งได้

3. **คลองไทยจะเป็นเสมือนสายธารขนาดใหญ่เชื่อมสองฝั่งทะเลไทย** เป็นเส้นทางเศรษฐกิจ ก่อให้เกิดการหมุนเวียนของเงินตรา จากต่างประเทศทั่วโลกไหลเข้าสู่ประเทศไทยได้ทั้งทางตรง และทางอ้อมได้โดยไม่มีวันหยุด สร้างงาน สร้างรายได้ เป็นแหล่งท่องเที่ยว แหล่งธุรกิจ แหล่งอุตสาหกรรม จะมีคลังสินค้าเป็นศูนย์กลางกระจายการขนส่ง และมีคลังเก็บรักษาสินค้าจากประเทศทั่วโลกพร้อมขนส่งทางทะเล เป็นศูนย์กลางธนาคารธุรกิจการค้าของการเดินเรือระหว่างประเทศ ตลอดจนเป็นศูนย์รวมภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรผลิตอาหารสำเร็จรูปของไทยเพื่อการส่งออก เป็นศูนย์จำหน่ายให้บริการอาหาร น้ำดื่ม น้ำใช้ ให้กับเรือต่างๆ ซึ่งจะสร้างรายได้ให้กับประเทศได้อย่างมหาศาล

4. **ด้านความมั่นคงของประเทศคลองไทยจะเสริมสมุททานุภาพ** ทางด้านการทหารการขนส่งทางทะเลทางด้านอ่าวไทยหากมีการถูกปิดกั้นด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม คลองไทยจะเป็นเส้นทางขนส่งที่สำคัญทั้งในยามปกติและยามสงครามของประเทศ ยามปกติกองทัพเรือสามารถนำกองกำลังเข้าออกเพื่อการซ้อมรบ ลาดตระเวนตรวจตราป้องกันการเข้ามาของสิ่งผิดกฎหมายตามรอยต่อของเขตน่านน้ำระหว่างประเทศ และการเคลื่อนย้ายกำลังของกองทัพเรือไปมาทั้งสองฝั่งทะเลไทย จะไม่สร้าง

ความรู้สึกหวาดระแวงให้กับประเทศเพื่อนบ้านทำให้มีความอิสระ ลดระยะเวลาเดินทาง และประหยัดงบประมาณ

5. ทางด้านการประมงจะขยายโอกาสทำให้เรือประมงไทย ทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทยซึ่งมีอยู่กว่า 45,000 ลำ สามารถไปมาทั้งสองฝั่งได้สะดวกรวดเร็ว ทำให้เรือประมงจำนวนดังกล่าว สามารถเข้ามาใช้ทรัพยากรทางทะเลของทั้งสองฝั่งทะเลที่มีสัตว์น้ำอุดมสมบูรณ์ได้ โดยเฉพาะฝั่งทะเลอันดามันของไทย ซึ่งมีอาณาเขตตั้งแต่แนวเขตน่านน้ำสากลของประเทศ ไปจนถึงแนวเขตน่านน้ำสากลของประเทศอินเดียได้อย่างเต็มที่ อีกทั้งช่วยลดการใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องใช้ไปมาระหว่างสองฝั่งทะเลไทย จากเดิมที่ต้องใช้ปริมาณมากให้ลดน้อยลง จึงเป็นผลให้เรือประมงไทยสามารถประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย ซึ่งคาดการณ์ว่าในปัจจุบันจะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายและเพิ่มผลผลิตรวมกันประมาณไม่น้อยกว่า 50,000 ล้านบาทต่อปี

6. คลองไทยลดพื้นที่ยากจน เนื่องจากแนวคลองไทยจะตัดผ่านบริเวณทุรกันดารของภาคใต้ จึงทำให้พื้นที่หลายจังหวัดที่แนวคลองไทยผ่านจะได้รับประโยชน์จากความเจริญและความอุดมสมบูรณ์ทางทะเลประชาชนที่อยู่ทั้งสองฝั่งคลองจะได้รับประโยชน์อย่างทั่วถึง นอกจากนี้ คลองไทยยังจะช่วยป้องกันน้ำท่วมจากพายุฝนที่ตกอย่างหนักให้ลงทะเลได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งเกิดขึ้นบ่อยๆ กับ 14 จังหวัดภาคใต้ได้เป็นอย่างดี

7. คลองไทยจะเพิ่มบทบาทให้กับประเทศไทยได้รับประโยชน์ ให้มีอำนาจต่อรองถ่วงดุลย์อำนาจ ทางเศรษฐกิจ การเมืองและทางทหาร ระหว่างประเทศมหาอำนาจของโลก เช่น ระหว่างประเทศจีนและประเทศสหรัฐอเมริกา (ข้อสังเกตปัจจุบัน ประเทศไต้หวัน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศสิงคโปร์ ได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากประเทศสหรัฐอเมริกา) เพราะศักยภาพของคลองไทยจะเป็นคลองเดินเรือหลักที่สำคัญของโลกทันที จะมีเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เรือท่องเที่ยวจากที่ต่างๆ ทั่วโลกมาใช้คลองไทยเพราะนอกจากจะเป็นการประหยัดเวลา ประหยัดเชื้อเพลิงแล้วยังจะมีความปลอดภัยมากกว่าเส้น ทางปัจจุบันที่มีปัญหาโจรสลัดปล้นเป็นประจำบริเวณแถวช่องแคบมะละกา ศักยภาพของคลองไทยจะสามารถให้เรือผ่านได้มากกว่าคลองหลักๆ ของโลกในปัจจุบัน โดยเฉพาะรูปแบบของคลองไทยจะเป็นแบบคลองคูขนาน ทำให้มีความปลอดภัยสูงจากอุบัติเหตุสามารถรองรับให้เรือผ่านได้ 300 ถึง 350 ลำต่อวัน (คลองปานามา 38 ลำต่อวัน คลองสุเอซ 87 ลำต่อวัน) คลองไทยจะรองรับเรือขนาดใหญ่ 300,000 ตัน ถึง 500,000 ตัน ซึ่งเป็นที่ต้องการของบริษัทเดินเรือทั่วโลก โดยเฉพาะกรณีหากมีเรือรบหรือเรือประเภทใดๆ ก็ตามที่น่าไปสร้างความขัดแย้งระหว่างประเทศผ่านคลองไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากประเทศไทย

8. ประเทศไทยจะผลิตน้ำมันโดยมีต้นทุนถูกกว่าประเทศสิงคโปร์ คลองไทยจะเพิ่มความสามารถให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโรงกลั่นผลิตน้ำมันที่ต้นทุนต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ในย่าน

เอเชียได้ เพราะระยะทางการขนส่งน้ำมันใกล้กว่า และขนาดของเรือน้ำมันที่มีขนาดใหญ่กว่าไม่ต้อง อ้อมไปจนถึงประ เทศสิงคโปร์อีกต่อไปทำให้ลดค่าใช้จ่ายมาก เรือที่มาจากคลองไทยจะเป็นลูกค้า รายใหญ่ที่ล้าคัมมาใช้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้มีปริมาณการขายน้ำมันได้มากมาย มากพอที่ ประเทศไทยจะเป็นผู้กำหนดราคาขายน้ำมันเองได้ และปัญหาน้ำมันเถื่อนก็จะหมดไป ปัจจุบันสิงคโปร์ ขายน้ำมันให้กับเรือที่มาใช้บริการ 56,700 ตันต่อวัน สิงคโปร์ขาย 1 เดือนมากกว่าไทยขาย 1 ปี

9. คลองไทยจะช่วยประหยัดค่าขนส่งสินค้าทางเรือ โดยเฉพาะเรือขนส่งน้ำมัน (Logistics) ทางทะเลทั้งหมดของประเทศไทยทั้งขาเข้าและขาออก เช่น ประเทศไทยใช้น้ำมันดิบกว่า 800,000 บาร์เรลต่อวัน ซึ่งส่วนใหญ่จะนำเข้ามาจากประเทศในตะวันออกกลางโดยทางเรือมายังโรงกลั่นใน ประเทศไทยเรือขนส่งน้ำมันแต่ละลำจะเสียเวลาไปอ้อมที่ประเทศสิงคโปร์ กว่าที่จะมาถึงโรงกลั่นน้ำมันที่ ประเทศไทย 5 วัน กลับอีก 5 วัน รวมเสียเวลา 10 วัน หากมีคลองไทยจะเสียเวลาประมาณ 2 วัน เท่านั้น หากคำนวณค่าใช้จ่ายตลอดทั้งปีประเทศไทยต้องเสียค่าใช้จ่ายในส่วนนี้มากกว่าแสนล้านบาท ต่อปี เพียงเฉพาะการขนส่งน้ำมันอย่างเดียว เป็นต้น หากพิจารณาถึงการขนส่งสินค้าส่งออก หรือเข้า ของสินค้าอื่นๆ ทางเรือของไทย ไม่ว่าจะเป็สินค้าทางภาคอุตสาหกรรมหรือสินค้าทางภาคเกษตร คิด เป็นเงินที่ยังจะประหยัดได้อีกมากกว่าแสนล้านบาทต่อปี **ระบบการขนส่ง (Logistics) ของประเทศไทย โดยรวมสูงถึง 25% - 30% ของ (GDP) หรือ ประมาณ 1,500,000 ล้านบาท ถึง 1,800,000 ล้านบาท ต่อปี** เฉพาะคลองไทยจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ได้ไม่น้อยกว่าปีละ 200,000 ล้านบาท ต่อปี

10. คลองไทยจะทำให้ประเทศไทยมีบทบาทที่สำคัญ ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของกลุ่ม ประเทศ ต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ที่อยู่สองฝั่งทะเลไทย มหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก จะได้รับผลประโยชน์ในด้านการประหยัดค่าใช้จ่าย ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลได้เป็น อย่างมาก เช่น เรือจากประเทศอินเดียจะส่งสินค้าไปยังประเทศจีนหรือประเทศญี่ปุ่นจะย่นระยะเวลา ได้ 5 วัน ในแต่ละเที่ยวคิดเป็นเงินประหยัดหลายสิบล้านบาทต่อเที่ยว ดังนั้น ประเทศต่างๆ เช่น ประเทศศรีลังกา ประเทศบังกลาเทศ ประเทศพม่า ประเทศลาว ประเทศเขมร ประเทศเวียดนาม ประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลี ประเทศฟิลิปปินส์ หรือแม้แต่ประเทศมาเลเซียด้วย ที่ จะ ได้รับประโยชน์จากเส้นทางคลองไทย ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยมีบทบาท ต่อการต่อรองทางการทูตกับ ประเทศมาเลเซียสูงขึ้น เพราะคลองไทยจะช่วยย่นระยะทาง และเวลาในการเดินเรือของประเทศ มาเลเซียที่จะใช้เรือผ่านคลองไทยเข้าออก ทางตอนเหนือของประเทศมาเลเซีย (ประเทศมาเลเซียขอ อนุญาตไทยเปิดชายแดนเพื่อขนส่งสินค้าผ่านทางบก หากมีคลองไทยแล้วเราจะไม่ให้ผ่านทางบกได้)

11. คลองไทยจะช่วยลดปัญหาเรือนกระจก ย่นระยะทางการเดินเรือ ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง และลดปัญหาด้านมลภาวะทางอากาศของโลก ในแต่ละปีได้มหาศาล ซึ่งเป็นที่มาของการเกิดภาวะ เรือนกระจกบนชั้นบรรยากาศ ที่เป็นต้นเหตุของภัยพิบัติทางธรรมชาติ ที่นับวันแต่จะทวีความรุนแรง

เพิ่มขึ้นทุกวันซึ่งมีผลถึงประเทศไทย ปัจจุบันประเทศสหรัฐอเมริกา ยังไม่ยอมรับร่วมเซ็นสัญญาโตเกียว ที่ว่าด้วยการลดปัญหา The Greenhouse Effect ดังนั้น หากคลองไทยได้เกิดขึ้น คลองไทยจะมีบทบาทมากในการแก้ปัญหา

12. เศรษฐกิจไทยยุคไร้พรมแดน คลองไทยจะเป็นแหล่งรายได้หลักของประเทศ จากศักยภาพของคลองไทยจะสามารถใช้เป็นแผนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจของประเทศไทยได้ โดยที่จะไม่มีประเทศใดๆ ที่จะสามารถมาแข่งขันได้เลย เพราะตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่พิเศษสุดนี้ มีที่ประเทศไทยแห่งเดียว คลองไทยจะเป็นชุมทรัพย์ทางทรัพยากรธรรมชาติที่ไม่มีวันหมด จะเป็นช่องทางสามารถสร้างเศรษฐกิจไทยให้เข้มแข็งและมั่นคงได้ยาวนาน การแข่งขันทางการค้าบนเวทีการค้าเสรีโลก (WTO) จากประเทศสมาชิก 147 ประเทศ ต่างก็ใช้กลยุทธ์ทางการค้ากันเต็มที่ อนาคตการค้าขายระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นสินค้าประเภทอุตสาหกรรมหรือสินค้าเกษตรหรือแม้แต่ธุรกิจให้บริการแนวโน้มมีการแข่งขันกันรุนแรงยิ่งขึ้นทุกวัน เราและท่านต่างทราบกันดีว่าการส่งออกสำหรับสินค้าภาคเกษตรของประเทศไทย ทั้งหมด รายได้ยังน้อยกว่ารายได้จากการท่องเที่ยวเสียอีก แต่ถึงอย่างไรก็ตาม การเกษตรก็ยังคงมีความสำคัญอยู่ เพราะประเทศไทยจะต้องมีอาหารที่สมบูรณ์พอเพียง แต่การคาดหวังจะให้สินค้าจากทางภาคเกษตร เป็นธงนำทางเศรษฐกิจที่จะนำไปสู่ความมั่งคั่งของประเทศแทบจะมองไม่เห็นความสว่างเลย ข้อมูลของธนาคารแห่งชาติ แสดงถึงรายได้ทางภาคเกษตรทั้งหมดของประเทศไทยประมาณ 9-10 เปอร์เซ็นต์ ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศเท่านั้น หรือประมาณ 500,000 ล้านบาท แต่ใช้ประชากรผลิตประมาณครึ่งประเทศ รายได้ยังน้อยกว่ารายได้จากภาคการท่องเที่ยวซึ่งได้ถึงประมาณ 700,000 ล้านบาท หรือแม้แต่สินค้าภาคอุตสาหกรรมก็ตาม มีสินค้าอุตสาหกรรมหลายอย่างของประเทศไทยที่ส่งออก รายได้ที่แท้จริงที่ได้ก็เป็นเพียงค่าแรงงานในฐานะผู้รับจ้างผลิต หรือไม่ก็เป็นผู้รับประกอบชิ้นส่วนเป็นหลักเสียส่วนมาก ตัวเลขจำนวนเงินมูลค่าของสินค้าภาคอุตสาหกรรมที่ส่งออกดูเหมือนจะสูงมาก แต่รายได้ที่แท้จริงที่ไทยได้รับคือ ค่าแรงงานประมาณ 25 - 30 เปอร์เซ็นต์ ของมูลค่าที่ส่งออกเท่านั้น

เมื่อประมาณ 20 กว่าปี ที่ผ่านมาประเทศเพื่อนบ้านของเราหลายประเทศ เช่น ประเทศจีน ประเทศอินเดีย ประเทศเกาหลีใต้ เคยเป็นลูกค้ารายใหญ่ของไทย แต่ตอนนี้กำลังจะกลายมาเป็นพ่อค้ารายใหญ่ของไทย ต่อไปอาจจะเป็นประเทศเวียดนาม ประเทศเขมร ประเทศลาว หรือประเทศพม่า เพราะประเทศดังกล่าวยังมีต้นทุนด้านแรงงานต่ำและทรัพยากรทางธรรมชาติยังมีอยู่มาก ซึ่งตอนนี้มีประเทศบางประเทศที่ร่ำรวยแต่ไม่มีทรัพยากรในประเทศมากนัก ได้ไปลงทุนผลิตสินค้าทางด้านการเกษตรใน 4 ประเทศดังกล่าว ในอนาคตข้างหน้าอาจจะมาผลิตสินค้าด้านเกษตร (GMO) ขยายแข่งกับประเทศไทยต่อไปก็ได้ แต่สำหรับประเทศมาเลเซียตอนนี้ความเจริญแข่งหน้าประเทศไทยไปนานแล้ว

ดังนั้น โครงการคลองไทยจึงเป็นความหวังและโอกาสของประเทศที่จะใช้เป็นธำนาถสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและทางการเมืองของไทยได้ เป็นบุญของแผ่นดินไทยจริงๆ ที่มีทำเลที่พิเศษ เป็นทรัพยากรที่ใช้ไม่มีวันหมด

ณ วันนี้ถึงเวลาหรือยังที่เราจะให้ข้อมูลดังกล่าวกับประชาชน ได้มีส่วนร่วมรับรู้ รับทราบ และ มีส่วนร่วมในการตัดสินใจกับโครงการนี้กันเสียที่ว่าสิ่งที่จะเกิดขึ้นจะก่อให้เกิดประโยชน์หรือความเสียหายมากกว่ากัน

www.thai-canal.org