

ศักยภาพและความท้าทาย : สมุทรภาพเศรษฐกิจของไทย

เอกสารประกอบการบรรยายวิทยาลัยการทัพเรือ
ผู้รับการศึกษาระดับชั้นนายเรือเอกและข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจ

วันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2564

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานกรรมการกลุ่ม V-SERVE GROUP

คณะกรรมการด้านความมั่นคง ภายใต้คณะอนุกรรมการที่ปรึกษา
และจัดการองค์ความรู้เพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (สมท.)



www.tanitsorat.com

1. ความสำคัญของสมุทรภาพ

- 1) สมุทรภาพโดยรากศัพท์เป็นการสมานระหว่าง “สมุทร” กับ “อำนาจ” รวมกันหมายถึงอำนาจทางทะเลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอำนาจแห่งชาติ
- 2) สมุทรภาพด้านเศรษฐกิจ (Economic Sea Power) เกี่ยวข้องกับปัจจัยเอื้อและศักยภาพที่จะได้ประโยชน์จากการเป็นรัฐชายฝั่งทั้งทางตรงและทางอ้อมให้เป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ
- 3) ปัจจุบันประเทศมหาอำนาจต่างสะสมพละการทางทหารและกองกำลังทางทะเลเพื่อคุ้มครองปกป้องผลประโยชน์ทางการค้า ดังกรณีประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศจีนซึ่งกำลังแข่งขันที่จะมีอิทธิพลเหนือเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ
- 4) การที่รัฐใดจะมีศักยภาพอำนาจทางเศรษฐกิจจากทะเลเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบของสมุทรภาพ (Components of Sea power) ซึ่งไม่มีสูตรสำเร็จขึ้นอยู่กับปัจจัยแวดล้อมของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน
- 5) ประเทศไทยการขนส่งทางทะเลมีส่วนประมาณร้อยละ 91.71 ที่เหลือเป็นการขนส่งทางบกข้ามชายแดนระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV-Malaysia และจีนตอนใต้มีส่วนประมาณร้อยละ 8.29

2. ผลประโยชน์เศรษฐกิจทางทะเลของประเทศไทย

2/1

ปีพ.ศ.2564 มูลค่า 21.134 ล้านล้านบาท

ความน่าเชื่อถือของข้อมูลให้อยู่ในดุลยพินิจ

รวบรวมโดย : ดร.ธนิต โสรัตน์

ลำดับ	รายการ	ปี 2563 ล้านล้านบาท/ปี	ปี 2564 ล้านล้านบาท/ปี	ความมั่งคั่ง เพิ่มขึ้น/ลดลง ล้านล้านบาท/ปี	เพิ่มขึ้น/ลดลง %
1	มูลค่าจากเส้นทางการค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ด้วยการหักสัดส่วนขนส่งทางถนนร้อยละ 8.29 หดตัวร้อยละ 9.79	12.527	15.357	2.826	12.59
2	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับปิโตรเคมีคอล-พลาสติก	2.054	2.572	0.518	25.219
3	รายได้การท่องเที่ยวที่ได้จากทะเล (คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 66.3 ของการท่องเที่ยวโดยรวม)	1.01	0.252	-0.758	-75.04
4	ค่าจ้างแรงงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรม-เศรษฐกิจทาง ทะเล (ทางตรงและทางอ้อม)	0.975	0.696	0.279	-28.61
5	มูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์จากพื้นที่เขต เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)	0.140	0.253	0.113	80.71

2. ผลประโยชน์เศรษฐกิจทางทะเลของประเทศไทย

2/2

ปีพ.ศ.2564 มูลค่า 21.134 ล้านล้านบาท

ความน่าเชื่อถือของข้อมูลให้อยู่ในดุลยพินิจ

รวบรวมโดย : ดร.ธนิต โสรัตน์

ลำดับ	รายการ	ปี 2563 ล้านล้านบาท/ปี	ปี 2564 ล้านล้านบาท/ปี	ความมั่งคั่ง เพิ่มขึ้น/ลดลง ล้านล้านบาท/ปี	เพิ่มขึ้น/ลดลง %
6	มูลค่าทรัพยากรแก๊ส-ปิโตรเลียมที่ได้จากพื้นที่ ทะเล	0.479	0.742	0.263	54.91 อ้างอิงราคา WTI
7	รายได้จากอุตสาหกรรมบริการพาณิชยนาวีและ อุตสาหกรรม-บริการที่เกี่ยวข้อง	0.503	0.592	0.089	11.69
8	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับอาหารทะเลบรรจุกระป๋อง และแปรรูปอื่นๆ (ปี 2562)	0.299	0.213	0.086	-28.76
9	รายได้จัดเก็บภาษี-ค่าธรรมเนียมของกรม ศุลกากร-สรรพากร-ค่าภาคหลวง	0.254	0.254	None	None
10	มูลค่าจากการทำประมงน้ำเค็ม-เพาะเลี้ยงชายฝั่ง	0.203	0.203	None	None
รวม		18.444	21.134	2.69	14.58 %

หมายเหตุ : ปีพ.ศ.2564 เศรษฐกิจไทยได้รับผลกระทบจากวิกฤตโควิดต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 , ราคาน้ำมันโลกไตรมาส 3 ปรับตัวสูงขึ้นประมาณร้อยละ 17.5 มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกมีการปรับตัวสูงสุดในรอบ 12 ปี ตัวเลขข้างต้นไม่รวมมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับทะเล เช่น จีพีพีของจังหวัดที่ติดทะเล, อุตสาหกรรมและบริการต่อเนื่องต่างๆ รวมถึงความมั่งคั่งจากเงินทุนสำรองระหว่างประเทศ

3. องค์ประกอบสมุทรภาพของไทย

- 1) รัฐชายฝั่งและปัจจัยเอื้อทางภูมิศาสตร์ (Coastal State) ประเทศไทยถือเป็นรัฐชายฝั่งตั้งอยู่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และกลุ่มประเทศอาเซียนซึ่งมีอัตราการค้าและอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงสุดในโลกมีเนื้อที่ประมาณ 513,120 ตารางกิโลเมตร
- 2) อำนาจอธิปไตยเขตทางทะเลตามกฎหมายระหว่างประเทศ ไทยเป็นประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 มีพื้นที่ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) ไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล เขตทะเลต่อเนื่อง (Contiguous Zone) ไม่เกิน 24 ไมล์ทะเล
- 3) พื้นที่ทางทะเลของไทย (Maritime Zone) 323,488.32 ตารางกิโลเมตรคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63 ของพื้นที่ซึ่งเป็นแผ่นดินที่มีชายฝั่งติดสองมหาสมุทรระยะทางรวมกัน 3,148.3 กิโลเมตร
- 4) การเป็นเส้นทางเดินเรือและพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ (International Maritime Route) การที่รัฐไทยเศรษฐกิจอยู่ในแถวหน้าของประเทศต่างๆ ในอนุทวีปเกี่ยวข้องกับความสามารถใช้ประโยชน์จากทะเลในการเชื่อมโยงการค้าในระดับนานาชาติ
- 5) ฐานการผลิตและซัพพลายเชนของโลก มีกิจกรรมนำเข้าและส่งออกที่มากพอจะทำให้มีเรือสินค้าเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่เข้ามารับสินค้าทำให้เกิดมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่และกิจกรรมเชื่อมโยงเศรษฐกิจในทุกมิติ

3. องค์ประกอบสมุทรภาพของไทย

6) การมีท่าเรือสากลระดับภูมิภาค

- (1) **ท่าเรือแหลมฉบัง (จังหวัดชลบุรี)** เป็นท่าเรือลำดับที่ 20 ของโลก (ปีค.ศ.2019) และเป็นท่าเรือหลักอยู่บนพื้นที่ EEC คาดการณ์ปีพ.ศ. 2564 จำนวนเที่ยวเรือ 9,556 VOY จำนวนตู้สินค้าผ่านท่าประมาณ 8.28 ล้านตู้/TEUs
- (2) **ท่าเรือกรุงเทพ** เป็นท่าเรือในแม่น้ำจำนวนเที่ยวเรือในปีพ.ศ.2564 จำนวน 4,026 VOY ปริมาณตู้สินค้า 1.56 ล้านตู้/TEUs
- (3) **ท่าเรือมาบตาพุด (จังหวัดระยอง)** เป็นท่าเรือรองรับสินค้า “Bulk & Liquid Cargo” มีความสามารถในการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติ ปัจจุบันมีการใช้งานเต็มศักยภาพและอยู่ระหว่างการพัฒนาเฟส 3
- (4) **ท่าเรือระนอง** เป็นท่าเรือขนาดเล็กอยู่ในทำเลที่ไม่เหมาะสมขนาดศักยภาพในการเป็นท่าเรือฝั่งตะวันตก

3. องค์ประกอบสมุทรภาพของไทย

ท่าเรือขนาดใหญ่ TOP 20 ของโลก

(ปีค.ศ.2019 : 9 ใน 20 เป็นของจีน)

3/3

ลำดับ	ท่าเรือ	ประเทศ	จำนวน ตู้คอนเทนเนอร์ ผ่านท่า (TEUs)		ลำดับ	ท่าเรือ	ประเทศ	จำนวน ตู้คอนเทนเนอร์ ผ่านท่า (TEUs)
1	ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ (Port of Shanghai)	จีน	43,303,000		11	ท่าเรือดูไบ (Dubai Ports)	ดูไบ	14,111,000
2	ท่าเรือสิงคโปร์ (Port of Singapore)	สิงคโปร์	37,195,636		12	ท่าเรือคลัง (Port Klang)	มาเลเซีย	13,580,717
3	ท่าเรือหนิงโบ (Port of Ningbo-Zhoushan)	จีน	27,530,000		13	ท่าเรือแอนท์เวิร์ป (Port of Antwerp)	เนเธอร์แลนด์	11,860,204
4	ท่าเรือเซินเจิ้น (Port of Shenzhen)	จีน	25,770,000		14	ท่าเรือเซี่ยเหมิน (Port of Xiamen)	จีน	11,122,200
5	ท่าเรือกวางเจา (Port of Guangzhou)	จีน	23,236,200		15	ท่าเรือเกาซุง (Port of Kaohsiung)	ไต้หวัน	10,428,634
6	ท่าเรือปูซาน (Port of Busan)	เกาหลีใต้	21,992,001		16	ท่าเรือลอสแอนเจลิส (Port of Los Angeles)	USA	9,337,632
7	ท่าเรือชิงเตา (Port of Qingdao)	จีน	21,010,000		17	ท่าเรือฮัมบูร์ก (Port of Hamburg)	เยอรมัน	9,274,215
8	ท่าเรือฮ่องกง (Port of Hong Kong)	จีน	18,361,000		18	ท่าเรือตันจุงเปเลปัส (Port of Tanjung Pelepas)	มาเลเซีย	9,100,000
9	ท่าเรือเทียนจิน (Port of Tianjin)	จีน	17,264,000		19	ท่าเรือด้าเหลียน (Port of Dalian)	จีน	8,760,000
10	ท่าเรือรอตเตอร์ดัม (Port of Rotterdam)	ฮอลแลนด์	14,810,804		20	ท่าเรือแหลมฉบัง (Laem Chabang Port)	ไทย	8,106,928

3. องค์ประกอบสมุทรภาพของไทย

3/4

- 6) **นาวิกานุภาพ (Naval Power)** จะต้องมียุทธศาสตร์ทางทหารและยุทธโศปกรณ์ซึ่งมีสมรรถนะ-เทคโนโลยีที่ทันสมัยมีจำนวนที่เพียงพอในการป้องปรามและปกป้องอธิปไตยเหนือพื้นที่อาณาเขตทะเลและทรัพยากรธรรมชาติจากทะเล โดยเฉพาะพื้นที่ซึ่งทับซ้อนกับประเทศเพื่อนบ้านตลอดจนภัยคุกคามซึ่งทางเดินเรือการมีนาวิกานุภาพจะเป็นปัจจัยเอื้อต่อดุลอำนาจและปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจที่เท่าเทียมกันในการเจรจาต่อรองเงื่อนไขทางการค้าและประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ
- 7) **ยุทธศาสตร์ชาติด้านพาณิชย์นาวี** ไทยมีแผนแม่บทการขับเคลื่อนพาณิชย์นาวีอยู่ในยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580) เป็นแนวทางที่ถูกต้องแต่รัฐจะต้องเข้าไปส่งเสริมหรือดำเนินการอย่างไรไม่ได้ระบุไว้
- 8) **กฎหมายและข้อตกลงระหว่างประเทศทางทะเล**

4. ความท้าทายของสมุทรภาพทางเศรษฐกิจของไทย

- 1) การใช้ประโยชน์จากการเป็นรัฐ 2 ชายฝั่ง มีพื้นที่ทางทะเล 323,488.32 ตารางกิโลเมตรคิดเป็นร้อยละ 63 ของพื้นที่ทางบก การพัฒนาที่ผ่านมาระจุกตัวอยู่ทางฝั่งตะวันออกขณะที่ฝั่งตะวันตกมีท่าเรือระนองซึ่งเป็นท่าเรือขนาดเล็กและแทบไม่มีอุตสาหกรรมขนาดใหญ่อยู่ในพื้นที่ อีกทั้งการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภายใต้ (SEC) ขาดความเป็นรูปธรรมและบางพื้นที่ได้รับการคัดค้านจากท้องถิ่น
- 2) รัฐชายฝั่งปัจจัยเอื้อทางเศรษฐกิจ การเป็นรัฐชายฝั่งเป็นองค์ประกอบสำคัญทำให้ขนาดเศรษฐกิจของไทยหรือ GDP ในปีพ.ศ.2564 มีมูลค่าประมาณ 15.855 ล้านล้านบาทอยู่ในอันดับที่ 22 ของโลก (IMF) และมีความมั่งคั่งจากการมีเงินทุนสำรองระหว่างประเทศสุทธิประมาณ 277,906 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ธ.ค.64) อยู่ในอันดับที่ 12 ของโลก
- 3) เศรษฐกิจที่เข้มแข็งเป็นพื้นฐานของศักยภาพของชาติ ทำให้ภาครัฐและเอกชนใช้ประโยชน์ในการเจรจาต่อรองระดับนานาชาติเพื่อผลประโยชน์ในทางการค้าในรูปแบบของข้อตกลงเพื่อความได้เปรียบทางเศรษฐกิจและถูกกีดกันทางการค้า เศรษฐกิจที่แข็งแกร่งส่งผลต่อศักยภาพในการจัดสรรงบประมาณทางทหารที่เพียงพอในการปกป้องอธิปไตย-ความมั่นคงและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ

4. ความท้าทายของสมุทรภาพทางเศรษฐกิจของไทย

- 4) อาณาเขตทะเลไทยมีพื้นที่ทับซ้อนกับประเทศเพื่อนบ้าน ความท้าทาย คือ การขาดพยานภาพทางทหารโดยเฉพาะ การขาดกองกำลังรักษาชายฝั่ง “Coast Guard” ทำให้ไทยขาดปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจในการเจรจาต่อรองระหว่างประเทศ
- 5) การสร้างการตระหนักรู้และจิตสำนึกของประชาชน ความท้าทาย คือ จะมีแนวทางอย่างไรที่จะให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความเปราะบางของทะเลรวมถึงการวางแผนอธิปไตยทางทะเล เกี่ยวข้องกับการมีกฎหมายที่เข้มงวดมีหน่วยงานรัฐที่ต้องบูรณาการและประชาสัมพันธ์ให้เข้าถึงประชาชน รวมทั้งมีหลักสูตรการเรียน-การสอนตั้งแต่ระดับประถม-มัธยม
- 6) ดุลยภาพของพยานภาพทางทะเล (Naval Power Balance) ความท้าทาย คือ ไทยซึ่งเศรษฐกิจผูกพันกับการค้าระหว่างประเทศกับประเทศที่เป็นคู่ขัดแย้ง ทำอย่างไรจะไม่ตกอยู่ในห่วงโซ่สงครามเย็นครั้งนี้และจะสามารถรักษาสมดุลปฏิสัมพันธ์ได้อย่างไร

5. ปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจและความมั่นคงทางทะเล

- 1) เป็นเส้นทางขนส่งทางทะเลระดับโลก (Global Maritime Route) เนื่องจากช่องแคบซุนดาและมะละกาเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้าร้อยละ 30 และลำเลียงน้ำมัน 1 ใน 2 ของโลก
- 2) ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหม “BRI : Belt & Road Initiative” เพื่อโอบล้อมทะเลจีนใต้และมหาสมุทรอินเดีย หลีกเลี่ยงไม่ได้ที่ไทยกลายเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายไหมของจีน
- 3) โครงการ “Thai Canal” (สงขลา-ตรัง) ทางรัฐวิสาหกิจจีนให้การสนับสนุนเพราะจะทำให้จีนเพิ่มศักยภาพด้านสมุทรานุภาพเชื่อมโยงสองมหาสมุทรโดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา
- 4) กรณีพิพาททะเลจีนใต้ เป็นตัวอย่างปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจของสมุทรานุภาพที่ชัดเจนเกี่ยวข้องกับการที่จีนอ้างสิทธิ์เหนือหมู่เกาะทะเลจีนใต้เป็นข้อพิพาทระดับนานาชาติทั้งสหรัฐอเมริกา อังกฤษ และออสเตรเลียจนนำไปสู่ความตกลงความมั่นคงไตรภาคีหรือ “AUKUS”



6. กรณีศึกษา : นโยบายรัฐด้านโครงสร้างพื้นฐานซึ่งสนับสนุนสมุททานุภาพทางเศรษฐกิจ

ตัวอย่าง : **7** โครงการขนาดใหญ่ มูลค่าลงทุนและผลประโยชน์ระหว่างปีพ.ศ.2564-2568 มูลค่า **7.145** ล้านล้านบาท

- 1) เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) มูลค่าการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานประมาณ 6.5-8.5 แสนล้านบาทและช่วง 5 ปีจากปีพ.ศ.2563 จะมีการลงทุนในพื้นที่โครงการมูลค่าไม่น้อยกว่า 1.7 ล้านล้านบาทมีผลต่อจีดีพีปีละประมาณ 53,000 ล้านบาทคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.84 ของจีดีพี
- 2) ท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 เป็นการพัฒนต่อยอดท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ในปีพ.ศ.2564 มีตู้สินค้าผ่านท่า 8.828 ล้านตู้/TEUs ซึ่งพิสัยรองรับตู้สินค้าสูงสุด 11.0 ล้านตู้/TEUs ต่อปี การขยายเฟส 3 ในอีก 5 ปีข้างหน้าจะทำให้รับตู้สินค้าได้รวมกันเป็น 18.1 ล้านตู้/TEUs มูลค่าการลงทุน 114,046 ล้านบาท ค่าสัมปทานคงที่ 29,050 ล้านบาทและค่าสัมปทานผันแปร 100 บาท/TEUs (เป็นเงินประมาณ 1,800 ล้านบาท)
- 3) ท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 ตั้งอยู่ในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมปิโตรเคมีคัลจังหวัดระยอง รองรับขนถ่ายสินค้าที่เป็น “Liquid Material” มูลค่าการลงทุน 7,500 ล้านบาทและการลงทุนของภาคเอกชนในส่วนที่เชื่อมโยงอีกประมาณ 55,400 ล้านบาท รองรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีคัลวัตถุดิบต้นน้ำได้มาจากแก๊สธรรมชาติในอ่าวไทย รายได้ปีละประมาณ 7.42 แสนล้านบาทเป็นรายได้ภาษีของรัฐประมาณ 3.383 หมื่นล้านบาทต่อปีมีการจ้างงานประมาณสี่แสนตำแหน่ง

6. กรณีศึกษา : นโยบายรัฐด้านโครงสร้างพื้นฐานซึ่งสนับสนุนสมุทรภาพทางเศรษฐกิจ

ตัวอย่าง : **7 โครงการขนาดใหญ่** มูลค่าลงทุนและผลประโยชน์ระหว่างปีพ.ศ.2564-2568 มูลค่า **7.145** ล้านล้านบาท

- 4) สะพานข้ามอ่าวไทย (ชลบุรี-เพชรบุรี) มูลค่าการลงทุนประมาณ 9.9 แสนล้านบาทโครงการที่ใช้งบประมาณมากที่สุดเท่าที่เคยมีในประวัติศาสตร์ กำหนดทางเลือกไว้ 2 เส้นทาง คือ เส้นทางแหลมฉบัง-เพชรบุรี ระยะทาง 86 กม.และเส้นทางพัทยา-หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 110 กม.
- 5) สะพานข้ามทะเลสาบสงขลา (พัทลุง-สงขลา) มูลค่าการลงทุนประมาณ 4,635 ล้านบาท ระยะทางประมาณ 7 กิโลเมตร สามารถร่นระยะเวลาเดินทางอ้อมทะเลสาบได้มากกว่า 80 กิโลเมตร
- 6) โครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมอันดามัน-อ่าวไทย (ชุมพร-ระนอง) มูลค่าการลงทุนทั้งปรับปรุงท่าเรือและแลนด์บริดจ์ประมาณ 3.0 แสนล้านบาท ความลึกหน้าท่า 15-16 เมตรเพื่อรองรับการขนส่งเรือคอนเทนเนอร์ชั้น Panamax Class ไปจนถึงชั้น Super Panamax ระบายบรรทุกขนาด 5,000-7,000 TEUs

คาดว่าจะมีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ใช้บริการปีละ 20 ล้าน TEUs จะให้เรือขนส่งน้ำมันขนาดใหญ่ “Tanker ship” ให้มาใช้แลนด์บริดจ์ซึ่งในทางปฏิบัติจะทำได้หรือไม่ ความเป็นไปได้ของโครงการในเชิงพาณิชย์ เป็นความท้าทายค่อนข้างสูง (มาก)



6. กรณีศึกษา : นโยบายรัฐด้านโครงสร้างพื้นฐานซึ่งสนับสนุนสมุทรภาพทางเศรษฐกิจ

ตัวอย่าง : **7** โครงการขนาดใหญ่ มูลค่าลงทุนและผลประโยชน์ระหว่างปีพ.ศ.2564-2568 มูลค่า **7.145** ล้านล้านบาท

7) โครงการคลองไทย (Thai Canal) มูลค่าการลงทุนประมาณ 2.464 ล้านล้านบาท (72.970 ล้านเหรียญสหรัฐ) แนวคิดเป็นการขุดคลองลัดอ่าวไทย อำเภอรอนดง จังหวัดสงขลา ไปออกทะเลอันดามันที่จังหวัดตรัง ความกว้าง 400 เมตร ไม่รวมเส้นขอบแนว-ข้างคลองข้างละ 120 เมตร ความยาวในแผ่นดิน 135 กิโลเมตร และความยาวร่องน้ำ 76 กิโลเมตร ความลึก 26-30 เมตร มีการนำดินที่ขุดมาสร้างเกาะเทียม 2 เกาะเนื้อที่รวมกันประมาณ 150.7 ตารางกิโลเมตร ข้อมูลของทางจีนกล่าวว่า จะช่วยประหยัดต้นทุนโลจิสติกส์ประมาณปีละ 2.0 แสนล้านบาท ภายใน 6 ปี หลังจากคลองเสร็จ เศรษฐกิจไทยจะขยายตัวได้ 3.6 เท่าของอัตราขยายตัวปัจจุบัน



สามารถติดตามผลงานอื่นๆ ของดร.ธนิต โสรัตน์ ได้ที่ช่องทางนี้....



Tanit Sorat



tanitvsl



tanitsorat.com

*Thank
you*

