



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
วิเคราะห์คลองไทย : ความเหมาะสมและความคุ้มค่าของชาติ
กรณีศึกษาบริบทการลงทุนของประเทศจีน
Klong Thai Nation Worthiness Analytic

และภาคผนวก
โครงการสะพานไทย...ต้องตอบโจทย์เศรษฐกิจและความคุ้มค่าของผู้ใช้บริการ
เรือสินค้าเกษตรต้นคลองสุเอซ...ทำไมโลกจึงสนใจ ?
องค์ประกอบสมรรถภาพของไทย

โดย
ดร.ธนิต โสรัตน์



ISBN : 978-616-572-598-9

ฉบับแก้ไขวันที่ 3 เม.ย. 64

ประวัติ ดร.ธนิต โสรัตน์

www.tanitsorat.com

❖ ตำแหน่งปัจจุบัน

1. ประธานกรรมการกลุ่มบริษัท V-SERVE GROUP (ก่อตั้งพ.ศ.2526)
2. รองประธานสภาองค์การนายจ้างผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทย
3. คณะทำงานด้านความมั่นคง ภายใต้คณะกรรมการที่ปรึกษาและจัดการองค์ความรู้ เพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ
4. คอลัมนิสต์โพสต์ทูเดย์ออนไลน์ คอลัมน์เศรษฐกิจ-ธุรกิจ (ทุกวันจันทร์)
5. อาจารย์บรรยายพิเศษด้านเศรษฐกิจ-โลจิสติกส์และการบริหารองค์กรให้กับภาครัฐ-เอกชน
6. บุคคลตัวอย่างภาคธุรกิจแห่งปี 2020 ในภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ (มสวท.)



❖ ตำแหน่งในอดีต

1. รองสภาที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาแรงงานแห่งชาติชุดที่ 18 กระทรวงแรงงาน (พ.ศ. 2559-2563)
2. เลขาธิการคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปเศรษฐกิจ-การเกษตร สภาปฏิรูปขับเคลื่อนประเทศไทย (สปท.) พ.ศ. 2559-2560
3. เลขาธิการและโฆษก อนุกรรมการปฏิรูปการเกษตรสภาปฏิรูปแห่งชาติ (สปช.) พ.ศ. 2557-2558
4. รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สายงานเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ พ.ศ. 2552-2557
5. ประธานสภาธุรกิจภูมิภาคประเทศกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) พ.ศ. 2552-2557
6. กรรมการในคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน (กรอ.) พ.ศ. 2552-2557
7. สมาชิกสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและรองประธานคณะทำงานเศรษฐกิจมหภาค การเงิน การคลัง พ.ศ. 2553-2557
8. กรรมการและประธานคณะกรรมการตรวจสอบธนาคารวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (SME Bank) พ.ศ.2551-2554
9. คณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติและที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจ (นายไทรรงค์ สุวรรณศิริ) พ.ศ. 2551-2554
10. ที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอนุรักษ์ จูริมาศ) พ.ศ.2551
11. ได้รับพระราชโองการโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมเป็นผู้พิพากษาสมทบศาลแรงงานกลาง 2 สมัย พ.ศ. 2543-2546

❖ การศึกษา

1. ปริญญาบัตรหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร พ.ศ. 2548
2. ปริญญาดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ คณะบริหารธุรกิจ สาขาโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
3. ปริญญาโทสาขาเศรษฐศาสตร์การเมือง คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
4. ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
5. จบหลักสูตร CERTIFICATE IN MANAGING BUSINESS จากมหาวิทยาลัยซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย (THE UNIVERSITY OF SYDNEY)

❖ เครื่องราชอิสริยาภรณ์

- ทวีติยาภรณ์มงกุฎไทย (ทม.)
- ตริตาภรณ์ช้างเผือก (ตช.)
- จตุตถดิเรกคุณาภรณ์ (จก.)
- เหรียญกาชาดสมนาคุณชั้นที่ 3



บทคัดย่อ

วิเคราะห์คลองไทย : ความเหมาะสมและความคุ้มค่าของชาติ

กรณีศึกษาบริบทการลงทุนของประเทศจีน

Klong Thai Nation Worthiness Analytic



คลองไทยหรือ “คอคอดกระ” เป็นแนวคิดการขุดคลองลัดเชื่อมสองชายฝั่งทะเลอันดามันกับทะเลจีนใต้มีมาอย่างน้อยกว่า 3 ศตวรรษตั้งแต่ปลายสมัยกรุงศรีอยุธยาจนถึงปัจจุบันมีการหยิบยกโครงการนี้มาพิจารณาอย่างต่อเนื่อง มีความเห็นว่าเส้นทางที่เหมาะสมคือ “แนว 9A” ปากคลองด้านตะวันตกเริ่มจากอำเภอสิเกาจังหวัดตรังไปออกทะเลอ่าวไทยที่อำเภอระโหนดจังหวัดสงขลาระยะทางประมาณ 135 กิโลเมตร บริบทคลองไทยของศตวรรษที่ 21 ปรากฏอยู่ในยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งยุทธศาสตร์ของจีนหรือ “One Belt One Road” มีการเชื่อมต่อกับเส้นทางสายไหมทางทะเล (China maritime Silk Route) ภายใต้แผนการส่งออกทุนโดยเฉพาะด้านลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ทำให้ประเทศจีนมีการเข้าไปลงทุนในประเทศต่าง ๆ ตามเส้นทางเดินเรือหลักของโลก ปัจจุบันขนาดกองเรือพาณิชย์ของจีนรวมกันมีสัดส่วน 1 ใน 4 ของโลก การขยายสมุทพยานภาพของจีนทั้งด้านเส้นทางขนส่งและยุทธศาสตร์ทางทหารทำให้คลองไทยอยู่ใน “Key Point” ที่จีนจะต้องปกป้องเพื่อให้สามารถเชื่อมรอยต่อของเส้นทางสายไหมทางทะเลได้อย่างไม่มีรอยต่อ

จากเอกสารรายงานการศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่งร่วมกับภาคเอกชนของจีนระบุว่าโครงการจะมีการถมเกาะเทียม 2 เกาะพื้นที่รวมกัน 150.7 ตารางกิโลเมตร การก่อสร้างศูนย์การท่องเที่ยวนานาชาติ ศูนย์กระจายสินค้า นิคมอุตสาหกรรมและอุตสาหกรรมเกี่ยวกับการกลั่นน้ำมัน-ปิโตรเคมี เงินลงทุนประมาณ 72,970 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบันเป็นเงินไทยประมาณ 2.29 ล้านบาทแลกกับระยะเวลาสัมปทาน 100 ปี คาดหวังว่าหลังจากมีคลองไทยจะทำให้มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (GDP) ไปถึงระดับร้อยละ 12 เป็นความท้าทายอย่างสูงเนื่องจากในช่วงห้าปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2558-2562) ไม่รวมปีที่ไวรัสโคโรนาระบาดจีดีพีของไทยเฉลี่ยขยายตัวร้อยละ 3.32 ต่อปีหรือ 3.6 เท่าอาจเป็นความท้าทายที่ต้องการงานวิชาการมาสนับสนุน

สำหรับการจ้างงานที่ระบุว่าจะมี 2.5-3.0 ล้านตำแหน่งภายใน 6 ปีหลังจากสร้างคลองเสร็จ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับจ้างงานของ 3 จังหวัดอีอีซี (ระยอง, ชลบุรี, ฉะเชิงเทรา) เป็นการพัฒนาเชิงพื้นที่ให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีกับนักลงทุนโดยมีท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุดเป็นแกนหลัก ในช่วงเกือบ 40 ปีมีการจ้างงานรวมกันเพียง 2.062 ล้านคน ทำให้มีความกังขาว่าการมีคลองไทยอาจไม่ใช่คำตอบที่จะทำให้การลงทุนของอุตสาหกรรมและการจ้างแรงงานจำนวนมากในพื้นที่ กรณีศึกษาคลองสุเอซและคลองปานามาแสดงถึงข้อมูลเชิงประจักษ์ในเรื่องนี้ได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้การมีท่าเรือติดลำดับโลกยังเกี่ยวข้องกับการตั้งตลอดจนอุปสงค์ในพื้นที่ซึ่งต้องมีตู้สินค้าจำนวนมากพอที่เรือพาณิชย์ขนาดใหญ่จะเข้ามารับขน

ถ่ายสินค้า การพัฒนาคลองไทยว่ามีความเหมาะสมคุ้มค่าต่อประเทศจำเป็นที่จะต้องนำข้อมูลที่เป็นวิชาการ และมีความเป็นวิทยาศาสตร์มาสังเคราะห์ กรอบแนวคิดให้ซึ่งน้ำหนักระหว่างประเด็นทางเศรษฐกิจที่จะได้ว่ามีความคุ้มค่ากับปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจต้องเสียไป เช่น ท่อเทียม, สิ่งแวดล้อม, ระบบนิเวศน์, ระบบอุทกศาสตร์, ด้านประมงและความเป็นอยู่ของประชาชนโดยเฉพาะอาชีพไต๋ของประเทศ

โครงการพัฒนาคลองไทยไม่เหมือนกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ทางด่วน รถไฟฟ้า หรือ สนามบินอย่างที่คนไทยคุ้นเคยเป็นโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนแลกกับสัมปทานในระยะยาว 100 ปี เกี่ยวข้องกับการหลั่งไหลเข้ามาของชาวจีนที่กล่าวมาอาจเป็นการอพยพครั้งใหญ่สุดของคริสต์ศตวรรษที่ 21 อีกทั้งผลกระทบด้านสังคมที่ต้องมีการอพยพชาวบ้านในพื้นที่กว่าแสนครัวเรือน ตลอดจนระบบนิเวศน์ที่เปลี่ยนไปจะมีผลกระทบอย่างไรต่อการประมงและอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เป็นโซ่อุปทานไปสู่ความมั่นคงทางอาหารของประเทศ ตลอดจนผลกระทบด้านการท่องเที่ยวและความมั่งคั่งที่อาจยกระดับกลายเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ของภูมิภาคทะเลจีนใต้ที่กำลังเป็นข้อพิพาทระหว่างประเทศมหาอำนาจ

การพัฒนาคลองไทยเดินหน้าแล้วเลิกไม่ได้ไม่เหมือนโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ กรณีประเทศนิการากัวที่เอกชนจีนเข้าไปขอสัมปทานขุดคลองลัดน่านาชาติผ่านมาหลายปีโครงการยังไม่ดำเนินการสร้าง ทั้งไว้รัฐบาลนิการากัวทำอะไรไม่ได้ โครงการขนาดใหญ่ที่ทำงานกับจีนจำเป็นจะต้องพิจารณาให้รอบด้าน หากคลองไทยมีแต่เรือของจีนและกลายเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เกี่ยวข้องกับด้านความมั่นคงของภูมิภาคและความขัดแย้งของประเทศมหาอำนาจในด้านเศรษฐกิจสมมติมีอุตสาหกรรมหรือเมืองใหม่แต่การบริหารจัดการคลองไทยอยู่ในมือของคนต่างชาติผลประโยชน์แห่งชาติอยู่ตรงไหนเป็นสิ่งที่ทุกภาคส่วนตั้งแต่รัฐบาล รัฐสภา นักวิชาการ นักการเมืองตั้งแต่ระดับชาติ-ระดับท้องถิ่นและประชาชนต้องเข้าใจ

การศึกษาและวิเคราะห์ให้ความสำคัญด้านความเหมาะสมและความคุ้มค่าของโครงการโดยใช้กรณีศึกษาบริบทการลงทุนของประเทศจีน เนื่องจากในช่วงทศวรรษที่ผ่านมากระแสการผลักดันของนักลงทุนจีนร่วมกับกลุ่มสนับสนุนฝ่ายไทยมีอย่างต่อเนื่อง ข้อมูลจากเอกสารการศึกษาของจีนระบุว่า การขุดคลองไทยจะทำให้มีการลงทุนด้านอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ทั้งบริเวณปากคลองและสองฝั่งคลอง จากการเปรียบเทียบกรณีศึกษาคลองสุเอซและคลองปานามาพบว่าบริเวณปากคลองเป็นแค่ท่าเรือขนาดเล็กแทบไม่มีฐานอุตสาหกรรม ขนาดเศรษฐกิจของประเทศอียิปต์ต่ำกว่าไทยถึง 1.75 เท่า ความมั่งคั่งในรูปของเงินทุนสำรองระหว่างประเทศต่ำกว่าไทย 6.0 เท่า อัตราการว่างงานก่อนมีการระบาดโควิด-19 สูงถึงร้อยละ 12.2 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันกับไทยอัตราการว่างงานร้อยละ 1.0 สำหรับประเทศสาธารณรัฐปานามาถึงจะมีคลองลัดน่านาชาติแทบไม่มีอุตสาหกรรมในประเทศขนาดเศรษฐกิจต่ำกว่าไทยถึง 7.72 เท่า และความมั่งคั่งในรูปของเงินทุนสำรองระหว่างประเทศต่ำกว่าไทย 69 เท่า ที่กล่าวมานี้เป็นข้อมูลเชิงประจักษ์ที่จะต้องนำมาวิเคราะห์ว่าการมีคลองลัดระหว่างประเทศอาจจะไม่ใช่ปัจจัยหลักต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ-การลงทุนและความมั่งคั่งของประชาชน



KLONG THAI CANAL MAP

แนวเส้นทาง 9A ถูกพิจารณาให้เป็นจุดที่เหมาะสมในการสร้างคลองไทย



ที่มา : International Conference on Thai canal

คำนำครั้งที่ 3



ปัจจุบันบริบทการพัฒนาคลองไทยกลับมาได้รับความสนใจของประชาชนและสื่อมวลชนเนื่องจากการผลักดันจนสภาผู้แทนราษฎร (พ.ศ.2563) มีการจัดตั้งกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาเป็นการเฉพาะฯ โดยพิจารณาว่าจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของประเทศที่จะให้มีการขยายตัวและจ้างงานทั้งระดับชาติและท้องถิ่นเป็นจำนวนมากมีแนวโน้มว่าจะเห็นด้วยกับการขุดคลองไทย เกี่ยวกับการขุดคลองลัดภาคใต้ซึ่งเดิมเรียกว่า “คอคอดกระ” มีมาอย่างต่อเนื่อง ในช่วง 25 ปีที่ผ่านมาเกือบทุกรัฐบาลมีการหยิบยกมาพิจารณา มีการตั้งกรรมาธิการศึกษาอย่างน้อย 4 ครั้ง เป็นเรื่องที่มีความซับซ้อนการศึกษาที่ผ่านมาขาดความชัดเจนของโครงการทั้งในด้านมิติเศรษฐกิจ สังคม ความมั่นคงของภูมิภาค รวมไปถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลโดยเฉพาะด้านพาณิชยนาวี-เส้นทางเดินเรือระดับโลกแทบจะไม่มีใครกล่าวถึง

แนวคิดการขุดและพัฒนาคลองไทยมีทั้งผู้สนับสนุนและเห็นต่างแตกต่างกันไปตามการรับรู้และการเข้าถึงองค์ความรู้เป็นเรื่องเกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจมหภาคที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินเรือพาณิชย์ของโลก อีกทั้งเป็นการผลักดันจากนักลงทุนจากประเทศจีน ทำให้มีความกังวลถึงการครอบงำทางด้านเศรษฐกิจตลอดจนกระทบต่อความสมดุลของการเมืองระหว่างประเทศโดยเฉพาะประเทศมหาอำนาจที่เป็นคู่ขัดแย้งด้วยเหตุผลดังกล่าวทำให้ผู้เขียนจัดทำเป็นรายงานการศึกษาส่วนบุคคลเพื่อนำเสนอข้อมูลโดยให้ความสำคัญด้านเศรษฐกิจที่คาดว่าจะมาจากการขุดและพัฒนาคลองไทยรวมถึงการให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพาณิชยนาวีและเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศซึ่งจะเป็นหัวใจสำคัญของความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการขุดคลองไทย

การจัดทำรายงานฉบับนี้จัดพิมพ์ปรับปรุงเป็นครั้งที่ 3 เป็นรายงานส่วนบุคคลมีข้อจำกัดด้านขอบเขต-ระยะเวลาและการเข้าถึงข้อมูล ความน่าเชื่อถือและการนำไปใช้ต่อยอดทางความคิดจึงอยู่ในดุลยพินิจของบุคคลที่จะนำไปใช้ การนำเสนอปราศจากซึ่งอคติไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อโน้มน้าวให้มีการขุดหรือไม่ขุดคลองไทยแต่อย่างใดและไม่มีวัตถุประสงค์ให้เกิดการโต้แย้งทางความคิดกับบุคคลใดหรือองค์กรใด การนำเสนอเป็นเพียงทางเลือกการเข้าถึงข้อมูลเพื่อประกอบการวิเคราะห์และพิจารณาของปัจเจกบุคคลด้วยการใช้ผลประโยชน์ของประเทศเป็นสำคัญ

ดร.รณิต โสรัตน์

ประธานบริษัทในเครือ วี-เชิร์ฟ กรุ๊ป

งานสังคมเกี่ยวข้องกับเรื่องที่ศึกษา : คณะทำงานด้านความมั่นคง

ภายใต้คณะกรรมการที่ปรึกษาและจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

สภาความมั่นคงแห่งชาติ

(เมษายน พ.ศ. 2564)

ขอบเขตและวิธีการศึกษา



ขอบเขตการศึกษา :

ลักษณะการศึกษาเป็นแบบเชิงคุณภาพและวิเคราะห์ด้วยวิธีการเปรียบเทียบ (Qualitative Comparative Method) พร้อมทั้งได้นำบริบทการลงทุนของประเทศจีนเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของการวิจัยด้วยข้อจำกัดของการเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกกอปรทั้งการพัฒนาคอลงไทยมีทั้งผู้เห็นด้วยและเห็นต่างเป็นจำนวนมากเป็นโครงการขนาดใหญ่มีทั้งด้านบวกและผลกระทบด้านลบ ตลอดจนการเข้าถึงองค์ความรู้ด้านพาณิชย์นาวาระดับโลกซึ่งมีความซับซ้อน เกี่ยวข้องกับการรับรู้ตั้งแต่ระดับนโยบายจนไปถึงระดับประชาชนในพื้นที่จึงไม่สามารถสรุปว่าการขุดคลองไทยมีความเหมาะสมและคุ้มค่าต่อประเทศไทยมากนักน้อยเพียงใด ข้อมูลที่น่าเสนอเป็นเพียงเบื้องต้นเป็นการให้ข้อมูลในอีกด้านหนึ่งเพื่อใช้เป็นทางเลือกที่จะนำไปประกอบการวิเคราะห์พิจารณาตัดสินใจว่าการขุดคลองไทยมีความเหมาะสมและคุ้มค่าต่อประเทศชาติมากนักน้อยเพียงใด

วิธีการศึกษา :

- ข้อมูลปฐมภูมิ** จากการประชุมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของคณะทำงานด้านความมั่นคง (อจชล.) สภาความมั่นคงแห่งชาติเมื่อวันที่ 21 ส.ค. 63, การประชุมร่วมกับผู้ประกอบการด้านพาณิชย์นาวี เช่น สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ (BSAA) และสมาคมเจ้าของเรือไทย (TSA) เมื่อวันที่ 19 ก.ย. 63
- ข้อมูลทุติยภูมิ** ประกอบด้วยเอกสารต่าง ๆ ตลอดจนสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้อง เช่น
 - รายงานการศึกษาการขุดคลองไทยโดยกรมการวิสามัญวุฒิสภา (พ.ศ.2548)
 - ผลการศึกษาความเป็นไปได้โครงการคลองกระแห่งประเทศไทย ของมหาวิทยาลัยปักกิ่งร่วมกับบริษัท แกรนด์ ดราฟตอน อินเตอร์เนชั่นแนล โฮลดิ้ง (พ.ศ.2558)
 - เอกสารประกอบการประชุม “International Conference on Thai Canal” (พ.ศ.2560)
 - ข้อมูลด้านอุทกศาสตร์ สมุทรศาสตร์กองทัพเรือ (พ.ศ.2563)
 - เอกสารของกรมศึกษายุทธศาสตร์พัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ฯ, สภาผู้แทนราษฎร (พ.ศ.2562)
 - สมุทพานภาพของไทย : เอกสารบรรยายวิทยาลัยกองไทยเรือ/ ดร.ธนิต โสรัตน์ (16 ธ.ค. 62)
 - ผลประโยชน์ทางทะเลแห่งชาติกรณีความขัดแย้งทะเลจีนใต้/ ดร.ธนิต โสรัตน์ (17 ก.ย. 62)
 - สมช. : การบรรยายคลองไทย พลเรือเอกจุมพล ลุ่มพิกานนท์ ร.น. (ทำเนียบรัฐบาล 17 ก.ค. 63)
 - เอกสารข้อคิดเห็นการดำเนินโครงการขุดคลองไทย สมาคมเจ้าของเรือไทย (18 ก.ย. 63)
- ข้อมูลเชิงประจักษ์ของผู้เขียน :**
 - การประชุมร่วมกับสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาคมเดินเรือต่างประเทศและผู้บริหารสายการเดินเรือขนาดใหญ่ (ประมาณปีพ.ศ.2549)
 - การเดินทางด้วยเรือ Ocean Ship เพื่อศึกษาเส้นทางเดินเรือตั้งแต่ท่าเรือแหลมฉบังผ่านช่องแคบมะละกาจนถึงภูเก็ต
 - ประสบการณ์ดูงานท่าเรือสำคัญระดับโลก เช่น ท่าเรือ PSA (สิงคโปร์), ท่าเรือตันจุงปาราส-พอร์ตกลัง-ท่าเรือปีนัง (มาเลเซีย), ท่าเรือโฮจิมินห์-ไฮฟอง (เวียดนาม), ท่าเรือโอซาก้า-ท่าเรือโกเบ (ญี่ปุ่น), ท่าเรือ Le Havre, ท่าเรือรอตเตอร์ดาม, ท่าเรือฮัมบูร์ก, ท่าเรือลอสแอนเจลิส ฯลฯ
 - ประสบการณ์เป็นผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ (International Freight Forwarder) มาตั้งแต่ปีพ.ศ.2528 ถึงปัจจุบัน

หัวข้อ	หน้า
บทคัดย่อ	1
คำนำ	4
ขอบเขตและวิธีการศึกษา	5
บทที่ 1 : ภูมิหลังความเป็นมา	8
ภูมิหลังและความเป็นมาของคลองไทย	9
คลองไทยแห่งคริสต์ศตวรรษที่ 21	10
บทที่ 2 : คลองไทยในบริบทของจีน	11
กรณีศึกษา : วิเคราะห์รูปแบบการส่งออกทุนของจีนที่ใช้กับประเทศต่าง ๆ	14
บทที่ 3 : ทบทวนแนวคิดปริทัศน์ชุดคลองไทย	15
3.1 ตรรกะแนวคิดการพัฒนาคลองไทยของจีน	15
3.2 เหตุผลและความจำเป็นตามแนวคิดของผู้สนับสนุนโครงการ	16
3.3 นายกรัฐมนตรี (พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา) สั่งฟันโครงการแลนด์บริดจ์ภาคใต้	18
3.4 กระทรวงคมนาคมไม่เห็นด้วยกับการชุดคลองไทย	19
3.5 สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ (BSAA)	19
3.6 สมาคมเจ้าของเรือไทย (TSA)	20
3.7 ตรรกะของกลุ่มที่ไม่เห็นด้วยกับการชุดคลอง	20
บทที่ 4 : องค์ประกอบสำคัญพัฒนาคลองไทยต้องเชื่อมโยงพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ	23
4.1 เส้นทางเดินเรือพาณิชย์ (Maritime Shipping Line)	24
4.2 ท่าเรือหลักสำคัญของโลก	26
4.3 ประเภทของเรือ (Ship Classification Standard)	29
4.4 สายการเดินเรือหลัก 10 ลำดับของโลก (Biggest Ship Liner)	29
4.5 การขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ (Container Box)	31

บทที่ 5 : ข้อมูลเกี่ยวกับการขุดคลองไทย	32
5.1 ภาพรวมคลองไทย (Klong Thai Canal)	32
5.2 คลองไทย : เปรียบเทียบเส้นทางเดินเรือผ่านคลองลัดสำคัญของโลก	32
5.3 ปัจจัยประหยัดเวลา : เปรียบเทียบคลองไทยกับช่องแคบมะละกา	33
5.4 เปรียบเทียบการประหยัดค่าใช้จ่ายระหว่างอ้อมแหลมมะละกากับการใช้คลองไทย	34
5.5 ปัจจัยด้านเกี่ยวกับความคุ้มค่าของประเทศ	34
5.6 กรณีการลงทุนของจีนอาจไม่ใช้ปัจจัยหลักของความคุ้มค่าการลงทุน	35
5.7 ข้อมูลทางเทคนิค	36
บทที่ 6 : กรณีศึกษาเปรียบเทียบคลองลัดที่สำคัญของโลก	38
6.1 คลองสุเอซ (Suez Canal)	38
6.2 คลองปานามา (Panama Canal)	39
6.3 คลองคีล (Kiel Canal)	40
6.4 คลองนิการากัว (Nicaragua Canal)	41
บทที่ 7 : วิเคราะห์ขุดคลองไทย ความเหมาะสมและความคุ้มค่าของชาติ	41
7.1 ผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ	41
7.2 สมมติฐานการเป็นแหล่งสร้างงานในพื้นที่ขาดความชัดเจน	44
7.3 การลงทุนในพื้นที่	45
7.4 ด้านความคุ้มค่าของผู้ลงทุน (IRR)	46
7.5 ปัจจัยการเป็นศูนย์กลางพาณิชย์นาวีและลดต้นทุนโลจิสติกส์	46
7.6 ต้นทุนค่าระวางเรือมีความสำคัญมากกว่าการร่นระยะเวลา	
กรณีศึกษา : ท่าเรือปิ่นัง/ ท่าเรือสงขลา/ ท่าเรือแหลมฉบัง	47
7.7 ด้านความมั่นคง	48
7.8 ผลกระทบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม	51
บทที่ 8 : สรุปรายงานการศึกษา	53
วิเคราะห์คลองไทย : ความเหมาะสมและความคุ้มค่าของชาติ	
กรณีศึกษาการลงทุนของประเทศจีน	
บรรณานุกรมอ้างอิง	57
ประวัติย่อผู้เขียน	57

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
รายงานวิเคราะห์พัฒนาคลองไทย : ความเหมาะสมและความคุ้มค่าของชาติ
Klong Thai Nation Worthiness Analytic



โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

คณะทำงานด้านความมั่นคง ภายใต้คณะกรรมการที่ปรึกษาและ
จัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (อจชล.) สภาความมั่นคงแห่งชาติ
วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2563

บทที่ 1 : ภูมิหลังความเป็นมา

“มหากาพย์คอคอดกระ” ปัจจุบันเปลี่ยนเป็นคลองไทยถูกหยิบยกขึ้นมาอีกครั้งเนื่องจากสภาผู้แทนราษฎรต้นปี 2563 มีการตั้งคณะกรรมการธิการวิสามัญเข้ามาศึกษาการพัฒนาคลองไทย แนวคิดการขุดคลองลัดเชื่อมทะเลฝั่งอันดามันกับฝั่งอ่าวไทยเป็นสมุททานูภาพทางทะเลเพื่อใช้เป็นเส้นทางเดินเรือเชื่อมมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกมีมานานแล้วอย่างน้อย 343 ปีตั้งแต่สมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราชก่อนหน้านั้นฝรั่งเศสมีการผลักดันให้เป็นเส้นทางเดินเรือแข่งกับโปรตุเกสและฮอลันดา ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 4 รัฐบาลฝรั่งเศสเสนอที่จะขุดคอคอดกระ (Kra Canal) เชื่อมจังหวัดระนองกับอำเภอหลังสวนในสมัยรัชกาลที่ 5 ทางอังกฤษเสนอตัวที่จะขุดคลองลัดเพื่อเป็นทางขนส่งสินค้าไปสู่ประเทศจีนหลังเปลี่ยนแปลงการปกครอง ในปี พ.ศ.2478 รัฐบาลนายปรีดี พนมยงค์ เคยนำโครงการนี้มาพิจารณาถึงความเป็นไปได้แต่ก็ล้มเลิกไปที่สุด คลองไทยในคริสต์ศตวรรษที่ 21 รัฐบาลจีนได้ให้ความสนใจเพราะเป็นทางเลือกในการขนส่งทางทะเลที่ไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา (Malaga Strait) ที่สหรัฐอเมริกามีบทบาทสำคัญในฐานะเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ทางทะเลทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลก

ในปีพ.ศ.2544 ประเทศจีนขอเข้ามาศึกษาสำรวจเส้นทางเข้าใจว่ารัฐบาลไทยสมัยนั้นยังไม่มีท่าทีชัดเจนโครงการจึงเงียบไป ต่อมาพ.ศ.2548 วุฒิสภามีการตั้งกรมธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขุดคลองไทยใช้เวลาศึกษา 3 ปีเศษเป็นรายงานการศึกษา 300 หน้าสรุปได้ว่า “สมควรในการก่อสร้างโครงการ” แต่เข้าใจว่าคงไม่ได้บรรจุวาระในการพิจารณาของรัฐสภาเรื่องจึงเงียบไป การผลักดันคลองไทยมีมาอย่างต่อเนื่องคณะกรรมการคมนาคมขนส่ง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) เมื่อปีพ.ศ.2560 ได้มีการศึกษาความจำเป็นและคุ้มค่าของการขุดคลองไทยผลการศึกษาพบว่ามีความ “ไม่คุ้มค่า” ทั้งด้านการลงทุน ด้านเศรษฐกิจ ความมั่นคง ระบบนิเวศน์และผลกระทบต่าง ๆ ที่จะตามมา แนวคิดการพัฒนาและขุดคลองไทยยังมีมาอย่างต่อเนื่องมีการเปลี่ยนแนวเส้นทางและมีการนำมาพิจารณาหลายยุคหลายสมัยจนถึงปัจจุบัน (พ.ศ.2563) สภาผู้แทนราษฎรมีการตั้งกรมธิการวิสามัญเพื่อผลักดันให้มีการศึกษาและพัฒนาคลองไทย

ภูมิหลังและความเป็นมาของคลองไทย

- พ.ศ.2228 ปลายสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราชตรงกับสมัยพระเจ้าหลุยส์ที่ 14 ฝรั่งเศสให้ มองซิเออร์ เดอ ลาลูแบร์และนายพล เดส์ฟาร์จ เป็นทูตเข้ามาและมีเอกสารเสนอที่จะสร้างเส้นทางลัดชุดคลองเชื่อมท่าเรือมะริด (ประเทศเมียนมาร์) กับท่าเรือบางสะพานจังหวัดประจวบคีรีขันธ์แต่มีการเปลี่ยนแปลงแผ่นดินเสียก่อน (พ.ศ.2231) และยุติความสัมพันธ์ทางการทูตกับฝรั่งเศส
- พ.ศ.2401 สมัยรัชกาลที่ 4 ประเทศอังกฤษเสนอขุดคอคอดกระแนวระนอง-หลังสวน ไทยยินยอมแต่บริษัทอินเดียตะวันออกของอังกฤษขาดเงินทุน
- พ.ศ.2411 รัฐบาลฝรั่งเศสเจรจาเพื่อดำเนินการขุดคลองแต่รัชกาลที่ 4 ทรงไม่อนุญาตเนื่องจากเกรงเรื่องความมั่นคงที่ฝรั่งเศสจะเข้ามายึดครอง
- พ.ศ.2415 สมัยรัชกาลที่ 5 ตัวแทนจากรัฐบาลอังกฤษขออนุญาตเข้ามาสำรวจแนวขุดคลองแต่ทรงไม่อนุญาตด้วยเหตุผลการเมืองระหว่างประเทศ
- พ.ศ.2478 ในสมัยนายปรีดี พนมยงค์ ขณะดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยมีการหยิบยกคลองไทยเข้ามาพิจารณาแต่ล้มเลิกไปเพราะไม่มีเงินเพียงพอ
- พ.ศ.2489 ไทยลงนามเพื่อเลิกสถานะสงครามกับอังกฤษส่วนหนึ่งมีข้อความระบุว่าห้ามประเทศไทยขุดคลองเชื่อมมหาสมุทรอินเดียกับอ่าวไทย แต่ต่อมาปีพ.ศ.2497 มีการยกเลิกข้อตกลงดังกล่าว
- พ.ศ.2527 สมัยรัฐบาลพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ สหรัฐอเมริกาเข้ามาติดต่อกับกระทรวงคมนาคมเกี่ยวกับการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลแต่ผลการศึกษามหาหุคชะงักเมื่อมีการยุบสภาไปก่อน
- พ.ศ.2529 พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี ประเทศญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกาขอเป็นผู้ลงทุนแต่มินักวิชาการจำนวนมากไม่เห็นด้วย
- พ.ศ.2531 พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ เป็นนายกรัฐมนตรี มีเอกซันไต้หวัน เยอรมันนี และญี่ปุ่นเสนอตัวเข้ามาขอลงทุนแต่ขณะนั้นรัฐบาลให้ความสำคัญกับโครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด
- พ.ศ.2541 สมัยรัฐบาลพลเอกชวลิต ยงใจยุทธ เป็นนายกรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคมได้จัดทำรายงานการศึกษาถึงความเป็นไปได้การขุดคอคอดกระ
- พ.ศ.2547 สมัยรัฐบาลดร.ทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี คณะกรรมาธิการวิสามัญวุฒิสภามีการจัดทำการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองคอคอดกระเป็นเอกสารหนาประมาณ 300 หน้า ผลการศึกษาระบุว่าโครงการจะมีประโยชน์ทางเศรษฐกิจและการพัฒนาประเทศตลอดจนความมั่นคงโดยรวมของชาติ
- พ.ศ.2560 สมัยรัฐบาลคสช. คณะกรรมาธิการคมนาคมขนส่งสถานีวิทยุแห่งชาติ (สนช.) ได้มีการศึกษาความจำเป็นและคุ้มค่าของการขุดคลองไทย ผลการศึกษาเห็นว่าไม่คุ้มค่าและยังขาดเหตุผลชัดเจนด้านเศรษฐกิจและความมั่นคง
- พ.ศ. 2563 สมัยรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี สภาผู้แทนราษฎรมีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาขุดคลองไทยและพื้นที่ระเปียงเศรษฐกิจภาคใต้ประกอบด้วยส.ส.ทั้งจากซีกรัฐบาลและฝ่ายค้านโดยยืนยันที่จะใช้การพัฒนาแนวเส้น 9A

คลองไทยแห่งคริสต์ศตวรรษที่ 21

จากบริบทที่กล่าวข้างต้นเห็นได้ว่าแนวคิดการผลักดันคลองไทยมีมาอย่างต่อเนื่อง การผลักดันคลองไทยยุคใหม่ก้าวผ่านจากระดับสมาคมศึกษาและพัฒนาคลองไทยซึ่งยังไม่ชัดเจนว่ารัฐบาลจีนให้การสนับสนุนหรือไม่ แต่องค์กรนี้มีบทบาทสำคัญอย่างเป็นนัยต่อการผลักดันโครงการไปสู่ระดับประเทศ ล่าสุดโครงการถูกบรรจุวาระสภาผู้แทนราษฎรเมื่อวันที่ 26 ม.ค. 2563 มีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาขุดคลองไทยและพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ประกอบด้วยส.ส.ทั้งจากฝ่ายรัฐบาลและฝ่ายค้านโดยยืนยันที่จะใช้การพัฒนาแนวเส้น 9A คาบเกี่ยวห้าจังหวัดตั้งแต่ปากคลองบริเวณเกาะลันเตาจังหวัดกระบี่เข้าแผ่นดินใหญ่ที่อำเภอสิเกาจังหวัดตรังผ่านอำเภอทุ่งสง อำเภอชะอวด อำเภอควนขนุน จังหวัดนครศรีธรรมราชไปออกที่ทะเลฝั่งตะวันออกที่อำเภอระโหนดจังหวัดสงขลาระยะทางประมาณ 135 กิโลเมตร ตามโครงการจะเป็นท่าเรือขนาดใหญ่่นำดินที่ได้จากคลองมาสร้างเกาะเทียมปากคลอง 2 เกาะพื้นที่รวมกันประมาณ 150.7 ตารางกิโลเมตร มีการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ท่าเรือขนาดใหญ่ระดับโลก, ศูนย์อุตสาหกรรมปิโตรเคมีคัลส์, โรงกลั่นน้ำมัน, โลจิสติกส์พาร์ค, นิคมอุตสาหกรรม, อุโมงค์รถไฟ, อุโมงค์ทางหลวง, สะพานรถไฟและสะพานแขวนทางหลวง ฯลฯ

บริบทคลองไทยหรือ “คอคอตกกระ” มีภาคส่วนที่เกี่ยวข้องมากมายทั้งระดับนักธุรกิจ นักการเมือง ผู้แทนราษฎร อดีตนายกรัฐมนตรี นักวิชาการ หน่วยงานรัฐ และด้านความมั่นคง ต่างมีความเห็นที่แตกต่างกันมีทั้งผู้สนับสนุนว่าจะเป็นโอกาสของไทยไม่เกี่ยวข้องกับการแบ่งแยกทางอธิปไตย เพราะสถานการณ์ได้เปลี่ยนไปประโยชน์ที่ได้ทั้งระดับพื้นที่และระดับประเทศ ขณะที่ภาคส่วนที่ไม่เห็นด้วยมีความกังวลว่าเป็นโครงการขนาดใหญ่ใช้เงินลงทุนมหาศาลการผลักดันมาจากประเทศจีนซึ่งเอกสารของจีนระบุอายุสัมปทานถึง 100 ปีเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการพื้นที่ทั้งปากคลองสองด้านและสองข้างของคลอง อีกทั้งผลประโยชน์เชิงเศรษฐกิจยังไม่ชัดเจนว่าการมีคลองไทยจะทำให้เศรษฐกิจเติบโตได้เฉลี่ยร้อยละ 12 เพราะทั้งประเทศอียิปต์ซึ่งเป็นเจ้าของคลองสุเอซและประเทศปานามาซึ่งเป็นเจ้าของคลองปานามาเป็นคลองลัดระดับนานาชาติแต่ประเทศทั้งสองก็ไม่ได้เป็นประเทศที่ร่ำรวยขนาดเศรษฐกิจเล็กกว่าประเทศไทยมาก อีกทั้งประเด็นด้านนิเวศน์และผลกระทบที่จะมีต่อภาคท่องเที่ยว การประมงและอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเลซึ่งเป็นรายได้รวมกันไม่ต่ำกว่าปีละ 1.10 ล้านล้านบาทอาจไม่คุ้มค่ากับการพัฒนาพื้นที่

ก่อนอื่นต้องเข้าใจว่าโครงการคลองไทยถูกบรรจุไว้ในนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจทะเลใต้หรือ “ไห่หนาน” ของประเทศจีนซึ่งเป็นแผนแม่บทของโครงการยุทธศาสตร์สร้อยไข่มุก “เงินจูเลียน” (String of Pearls) และยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเล (China Maritime Silk Route) เส้นทางทั้งสองเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงซีกโลกตะวันออกและตะวันตกโดยคู่ขนานด้วยการเชื่อมโยงกับเส้นทางสายไหมทางบกภายใต้ “One Belt One Road Initiative” การขุดคลองไทยจึงเป็นกุญแจสำคัญของการบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวทำให้ที่ผ่านมามีการผลักดันผ่านทางธุรกิจล๊อบบี้ฮิสต์เอกชนจีนร่วมกับกลุ่มสนับสนุนฝ่ายไทยเร่งให้สภาผู้แทนราษฎรและรัฐบาลไทยมีการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการและให้การขุดและพัฒนาคลองไทยเป็นวาระแห่งชาติ อย่างไรก็ตามรัฐบาลจีนปัจจุบันยังให้ความสนใจเส้นทางเชื่อมโยงทางบกผ่านถนน R3A (คุนหมิง-

หม้อฮ้วน-หลวงน้ำทา-บ่อแก้ว-เชียงของ) และเส้นทางขนส่งทางรางจากนครคุนหมิง-หนานหนิง-เวียงจันทน์แต่ยังติดขัดไม่สามารถเชื่อมกับไทยได้ เส้นทางขนส่งทั้งถนนและทางรางหากสามารถเชื่อมโยงกับเส้นทางสายไหมทางทะเลจะทำให้จีนสามารถเชื่อมโยงโดยใช้ไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมสองฝั่งมหาสมุทร ดังนั้นการวิเคราะห์และศึกษาการพัฒนาคลองไทยจะต้องมีการนำบริบทการลงทุนของประเทศจีนเข้ามาบูรณาการจึงจะเห็นภาพที่ชัดเจน

บทที่ 2 : คลองไทยในบริบทของจีน

คลองไทยภายใต้คริสต์ศตวรรษที่ 21 แรงผลักดันมาจากประเทศจีนซึ่งในช่วง 20 ปีที่ผ่านมาให้ความสนใจการขุดคลองลัดภาคใต้ของไทยเพื่อใช้เป็นเส้นทางเดินเรือใหม่เป็นทางเลือกไม่พึ่งพาช่องแคบมะละกาที่จีนเรียกว่า “Golden Opportunity” ปัจจุบันจีนค้าและลงทุนกับซีกโลกตะวันตกในสัดส่วนที่มากกว่าซีกโลกตะวันออก เช่น แอฟริกา ประเทศตะวันออกกลาง และกำลังขยายไปที่ละตินอเมริกา อีกทั้งคลองไทยนอกจากจะทำให้ลดต้นทุนการขนส่งของจีนยังเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ทางทหารที่สำคัญของจีน สะท้อนได้จากการประชุมในปีพ.ศ.2560 ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ประกาศเจตนารมณ์ในการประชุมนานาชาติที่นครปักกิ่งที่จีนจะมีการผลักดันยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง “One Belt One Road initiative” ทั้งทางบกและทางทะเลเพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจของจีนกับเศรษฐกิจโลกซึ่งจีนกำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ต้องการเชื่อมการค้าและการลงทุนรวมถึงทางทหารเชื่อมโยงมหาสมุทรแปซิฟิกผ่านทะเลจีนใต้กับมหาสมุทรอินเดียผ่านทางทะเลอันดามันทำให้คลองไทยกลายเป็นจุดสำคัญ (Key Point) ซึ่งทางจีนระบุว่าจะเป็นการร่วมมือครั้งยิ่งใหญ่ นำความมั่งคั่งมาสู่จีนและประเทศไทย (ที่มา : Jinsong Zhao, PHD One Belt One Road Regional Aspect/International Conference on Thai Canal, Page142-151)

การแพร่ขยายเส้นทางการค้าพาณิชย์นาวีและยุทธศาสตร์ทางทหารของจีนเห็นได้จากในช่วง 3 ปีที่ผ่านมารัฐวิสาหกิจและเอกชนจีนได้เข้าไปลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือท่าเรือปากประเทศต่าง ๆ ของภูมิภาคคาบสมุทรอินเดีย เช่น ประเทศเมียนมาร์, ศรีลังกา, บังคลาเทศ, ปากีสถาน ล่าสุดทะเลจีนใต้ที่จังหวัดเกาะกงที่กัมพูชาและแอฟริกาตะวันออก เช่น ท่าเรือท่าเรือที่ประเทศติมูจิตทะเลแดงทางเข้าคลองสุเอซ จากการประชุมคลองไทยระดับนานาชาติจัดขึ้นที่กรุงเทพมหานคร (กันยายน พ.ศ.2560) ตัวแทนเอกชนฝ่ายจีนระบุว่าพัฒนาคลองไทยจะเป็นโครงสร้างระดับเมกะโปรเจกต์อาจทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการขนส่งทางทะเลระดับโลกนำมาซึ่งความมั่งคั่งสามารถทำให้ประเทศไทยก้าวผ่านไปสู่สังคมทันสมัยของศตวรรษหน้า ขณะที่รัฐวิสาหกิจของจีนได้ลงนามกับรัฐบาลศรีลังกาเพื่อพัฒนาท่าเรือฮัมบันโตตาทางใต้ของศรีลังกาเป็นเวลา 99 ปีและเช่าพื้นที่รอบท่าเรืออีกประมาณ 15,000 เอเคอร์มูลค่ารวมประมาณ 1,720 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ก่อนหน้านี้รัฐบาลศรีลังกาได้กู้ยืมทุนสร้างเพื่อพัฒนาท่าเรือแห่งนี้จากประเทศจีนมูลค่า 1,000 ล้านดอลลาร์ แต่ขาดทุนอย่างหนักไม่สามารถหาเงินมาใช้หนี้ได้จำเป็นต้องลงนามในข้อตกลงให้จีนเข้าถือหุ้นร้อยละ 80 เพื่อหักกับหนี้บางส่วนโดยได้ผนวกโครงการเป็นส่วนหนึ่งของ “China Maritime Silk

Route” ทำเรื่อน้ำลึกฮัมบันโตตา หากดูตามแผนที่จะเห็นว่าอยู่แนวเส้นตรงมายังปากคลองไทยฝั่งตะวันตก จินคาดหวังว่าจะเป็นจุดแวะเติมน้ำมันของเรือสินค้าจากจีนและทำหน้าที่เป็น “Collecting Services Port Hub” เนื่องจากอยู่ในทำเลที่เหมาะสมที่จะเป็นแหล่งรวบรวมตู้สินค้าจากประเทศต่าง ๆ เช่น อินเดียตอนใต้ บังลาเทศ, เมียนมาร์ และสินค้าจากชายฝั่งทะเลตะวันตกของไทย การเข้าไปลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคมขนส่งกับประเทศต่าง ๆ เหล่านี้จีนใช้กลยุทธ์ “Debt tap Strategy” ด้วยการชักชวนให้เงินกู้ ประเทศต่าง ๆ ลงทุนทำเรื่อน้ำลึกโดยทางรัฐบาลจีนจะเป็นผู้ปล่อยเงินกู้จำนวนมาก แต่เมื่อโครงการไปไม่ รอดประเทศเหล่านั้นจึงมีการเจรจาแลกสัมปทานระยะยาวส่วนใหญ่ 100 ปีเพื่อหักลบกับหนี้เดิม

ดังที่กล่าวโครงการพัฒนาคลองไทยในบริบทของจีนเป็นส่วนหนึ่งของ “China Silk Maritime Route National Agenda” เป็นเส้นทางโลจิสติกส์สายใหม่ทางทะเลเชื่อมต่อสองมหาสมุทรและหนึ่งใน เป้าหมายหลักคือโครงการคลองไทยเพื่อเป็นการสร้างสมดุลกับการปริมาณขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบ มะละกาโดย 1 ใน 3 เป็นสินค้าของจีน ขณะที่เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่จากตะวันออกกลางสัดส่วน ครึ่งหนึ่งจุดหมายปลายทางอยู่ที่ท่าเรือของจีน ปัจจุบันเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่บรรทุกสินค้าจากท่าเรือ หลักของจีนเกือบทั้งหมดเป็น “Ocean Direct Ship” ไม่แวะท่าเรือสิงคโปร์ คลองไทยนอกจากเป็นเส้นทาง ขนส่งสินค้าทางเรือยังเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ของจีนเนื่องจากช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ทาง ทะเลของสหรัฐอเมริกาปัจจุบันได้ตั้งประเทศต่าง ๆ ในอาเซียนรวมถึงออสเตรเลียและประเทศอินเดียเข้ามา เป็นส่วนร่วม

“คลองไทย” จึงมีส่วนสำคัญที่ทำให้สมการของจีนภายใต้ “BRI : Belt and Road Initiative” จะสมบูรณ์ได้ก็ต่อเมื่อนำโครงการคลองไทยเป็นส่วนหนึ่งของแผนกระชับเส้นทางเดินเรือเพื่อเป็นการ ส่งเสริมสมุททานุภาพทางทะเลของจีนในการขนส่งสินค้าและเชื้อเพลิงให้สามารถครอบคลุมได้ทั่วโลก ประเด็น คือโครงการคลองไทยเมื่อพิจารณาถึงด้านดีและด้านเสียจะเป็นประโยชน์กับประเทศไทยอย่างไร คุ่มค่ากับ สิ่งที่เสียไปหรือไม่หรือกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ความมั่นคงในภูมิภาคที่สหรัฐและประเทศจีนแข่งขันกันเข้า มาครอบงำอย่างกรณีหมู่เกาะพาราเซลในทะเลจีนใต้ซึ่งจีนถึงเป็นส่วนหนึ่งของ “Maritime Silk Route” มีการถมทะเลสร้างสนามบินและเมืองบนเกาะหยงชิ่งทำให้นำไปสู่ความขัดแย้งของภูมิภาค



ภาพทะเลจีนใต้ : บริเวณหมู่เกาะ พาราเซลและหมู่เกาะสแปรตลีย์ เป็นเส้นทางเดินเรือหลักของ “Trans Asian Pacific” จีนมีการ ถมเกาะ-สร้างสนามบินเป็นข้อ พิพาทระดับภูมิภาคอยู่ในเส้นทาง ขนส่งสินค้าของไทยที่จะไปทั่วโลก

คลองไทย : ภายใต้กลยุทธ์พัฒนาเศรษฐกิจแบบรูปวงกลมตัววาย “Y” ของจีน
โมเดลการส่งออกทุนของประเทศไทย

การพัฒนาคลองไทยภายใต้บริบทของจีนด้วยการอ้างอิงเอกสารการศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่ง (พ.ศ.2558) เป็นรายงานเกือบ 300 หน้า ระบุว่าแผนการพัฒนาเส้นทางสายไหมจีนในประเทศไทย ภายใต้กลยุทธ์การพัฒนาเศรษฐกิจแบบรูปวงกลมตัววาย (Y) โดยทางเหนือของประเทศไทย วางกลยุทธ์เศรษฐกิจเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนผ่านจังหวัดเชียงราย -



เชียงใหม่-หม่อฮั่น-คุนหมิง ขณะที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือวางกลยุทธ์วงกลมเศรษฐกิจจังหวัดขอนแก่นด้วยขนส่งทางรางเชื่อมต่อจากนครเวียงจันทน์ ซึ่งรถไฟของจีนเสร็จแล้วผ่านจังหวัดหนองคายเข้าสู่ประเทศไทยภาคกลางกำหนดกลยุทธ์วงกลมเศรษฐกิจกรุงเทพฯ ที่จะใช้เป็น “Spring Board” ในการกระจายสินค้า การลงทุน และบริการแบบเบ็ดเสร็จได้ทั่วประเทศไทยและเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านไปจนถึงประเทศมาเลเซีย สำหรับภาคใต้มีโครงการพัฒนาเศรษฐกิจคลองไทยประกอบด้วยวงกลมเศรษฐกิจจังหวัดภูเก็ตและพัฒนาเกาะเทียม 2 แห่งบริเวณปากคลองอำเภอสีเกา จังหวัดตรังและอำเภอร่อนเทือง จังหวัดสงขลา (รายละเอียดดูรูป)

จากเอกสารของจีนระบุว่าการพัฒนาพื้นที่สองข้างคลองและสร้างเกาะเทียม 2 แห่งฝั่งตะวันออกมีการถมเกาะเทียมขนาดพื้นที่ 75.9 ตารางกิโลเมตร กำหนดเป้าหมายเป็นเขตเศรษฐกิจ-อุตสาหกรรม-ปิโตรเลียม-พลังงาน สำหรับฝั่งตะวันออกมีเกาะเทียมพื้นที่ 74.8 ตารางกิโลเมตร กำหนดเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวและศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศ รายละเอียดโดยสังเขป เช่น

- เขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะเทียมอุตสาหกรรมและศูนย์ขนถ่ายปิโตรเคมี น้ำมันและศูนย์ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ (น่าจะเป็นอำเภอร่อนเทือง)
- เขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะการท่องเที่ยวเกาะเทียมเหนือพื้นที่ 74.8 ตร.ก.ม. และศูนย์จัดส่งกระจายสินค้าระหว่างประเทศรวมถึงพื้นที่เมืองใหม่ (น่าจะเป็นอำเภอสีเกา จังหวัดตรัง)

- เขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะเทียมใต้พื้นที่ 75.9 ตร.กม. เพื่อใช้เป็นอุตสาหกรรมปิโตรเคมี โรงกลั่นน้ำมันและแยกก๊าซธรรมชาติ รวมถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษริมฝั่งคลองสองด้านจะมีการถมดินในคลองเพื่อสร้างพื้นที่ 180 ตร.กม. เพื่อสร้างเป็นนิคมอุตสาหกรรมและเมืองใหม่ (ของจีน) โครงการจะมีการสร้างท่าเรือและสนามบินนานาชาติ
(ที่มา : รายงานผลการศึกษามหาวิทยาลัยปักกิ่ง, สถาบันวิจัยเทียนจิน, สถาบันวางแผนพัฒนาพื้นที่และดีไซน์)

กรณีศึกษา : วิเคราะห์รูปแบบการส่งออกทุนของจีนที่ใช้กับประเทศต่าง ๆ

- 1) รูปแบบการส่งออกทุนของจีน โครงการชุดคลองไทยและพัฒนาพื้นที่สองข้างคลอง รวมถึงเกาะเทียม ประเมินว่าใช้เงินลงทุน 72,970 ล้านเหรียญสหรัฐ หากใช้อัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบันเป็นเงินไทยประมาณ 2.29 ล้านล้านบาท มีการระบุว่าจุดคุ้มทุน (IRR) 50 ปี เงินลงทุนมหาศาลและระยะเวลาดำเนินการยาวรัฐบาลไทยรวมถึงเอกชนไทยคงไม่ลงทุน ขณะที่นักลงทุนจีนโดยการสนับสนุนของรัฐบาลในด้านการส่งออกทุนคงจะเข้ามาลงทุน
- 2) ลักษณะการส่งออกทุนของจีนจะมีลักษณะเฉพาะตัว คือจะทำแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร เข้ามาทั้งทุนและคนจะตามมา โจทย์ที่จีนใช้กับประเทศต่าง ๆ ในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่คือสัมปทานระยะยาว การก่อสร้าง-วัสดุ-อุปกรณ์ทั้งหมดจะเป็นของจีนรวมถึงการบริหารจัดการโครงการระยะยาวจะทำโดยคนจีน รวมถึงเมื่อโครงการเสร็จคนจำนวนมากจะเข้ามาทั้งถูกกฎหมายและไม่ถูกกฎหมาย เหมือนกับที่เกิดขึ้นในหลายประเทศ
- 3) การบริหารสัมปทาน 100 ปีของนักลงทุนต่างชาติ มีเงื่อนไขอะไรบ้างที่ทำให้ไทยเสียเปรียบและไม่คุ้มค่าที่จะต้องชุดคลองไทย กรณีของจีนที่ใช้กับหลายประเทศของจีนที่ส่งออกทุนในรูปแบบของโครงสร้างพื้นฐานจะต้องนำมาศึกษาว่าไทยจะเสียหายระยะยาวอย่างไร
- 4) การเคลื่อนย้ายแรงงานครั้งใหญ่ของแรงงานจีน (Century of Mega Chinese Immigrant) มีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใดที่จะทำให้เกิดการอพยพครั้งใหญ่ของคนจีนโพ้นทะเลที่เข้ามาทำงานในประเทศไทยเป็นหลักแสนคนเหมือนกับที่เกิดขึ้นในหลายประเทศ ตรงนี้ไทยจะมีวิธีรับมืออย่างไร, ผลประโยชน์ของชาติอยู่ตรงไหน, คนไทยและคนพื้นที่จะได้ประโยชน์อะไรจะต้องมีการจัดแผนบริหารความเสี่ยง (กรณีศึกษาการลงทุนของจีนในแอฟริกามีการประเมินว่ามีแรงงานจีนเข้าไปประมาณ 1 ล้านคน, กรุงเทพธุรกิจรายวัน 4 ก.ย. 63)
- 5) การบริหารเกาะเทียมที่จะทำเป็นศูนย์ท่องเที่ยวนานาชาติพื้นที่กว่า 74.8 ตารางกิโลเมตรจะกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่บริหารโดยนักลงทุนจีนต้องมีการศึกษาถึงผลกระทบต่อพื้นที่ท่องเที่ยวของนักลงทุนไทย เช่น ภูเก็ต พังงา กระบี่ ฯลฯ
- 6) นิคมอุตสาหกรรมจะกลายเป็นพื้นที่ “Made in China” นอกประเทศซึ่งปัจจุบันสินค้าของจีนมีปัญหาด้านสิทธิมนุษยชนและการถูกกีดกันจากยุโรปและสหรัฐอเมริกาอาจทำให้ผู้ประกอบการจีนย้ายฐานการผลิตเพื่อใช้ “Made in Thailand” จะกระทบอย่างไรกับการส่งออกของไทยรวมถึงการรักษา

คุณภาพซึ่งเป็นจุดเด่นของประเทศของไทยจะส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย ถึงแม้ประเทศจีนจะเป็นคู่แข่งออกแต่ขณะเดียวกันก็เป็นคู่แข่งสินค้าทั้งการเข้าม้ายึดส่วนแบ่งตลาดในประเทศและตลาดส่งออกโดยใช้ทรัพยากรของไทย

บทที่ 3 : ทบทวนแนวคิดปรัทัศน์ชุดคลองไทย

3.1 ตรรกะแนวคิดการพัฒนาคลองไทยของจีน

ข้อมูลส่วนใหญ่ที่ปรากฏอยู่ในบทนี้ได้มาจากผลการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการคลองกระ (คลองไทย) จัดทำโดยบริษัท แกรนด์ ดราก้อน อินเตอร์เนชั่นแนล โฮลดิ้ง จำกัด (พ.ศ.2558) ร่วมมือกับมหาวิทยาลัยปักกิ่ง, สถาบันวิจัยเทียนจิงและภาคเอกชนของจีน โครงการชุดพัฒนาคลองไทยเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายไหมสายใต้ควบคู่ไปกับมิตูทศาสตร์ “China Maritime Silk Route” โดยจีนหวังจะใช้คลองไทยเป็นสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรือหลักของจีนไปสู่มหาสมุทรอินเดียผ่านคลองสุเอซไปสู่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียนและมหาสมุทรแอตแลนติก เพื่อเชื่อมโยงโลจิสติกส์กับยุโรปและประเทศต่าง ๆ แถบทะเลแคริบเบียนประเทศละตินอเมริกาและอเมริกากลางรวมถึงแอฟริกาโดยไม่ต้องพึ่งพาช่องแคบมะละกาหรือช่องแคบซุนดาซึ่งเป็นเขตยุทธศาสตร์ของประเทศสหรัฐอเมริกา แผนการปรากฏอยู่ในโครงสร้างการพัฒนาแบบรูปตัววาย “Y” ซึ่งจีนเรียกว่าแผนการฟื้นฟูประเทศไทย (泰国国家振兴规划) โดยรายละเอียดต่าง ๆ ได้กล่าวเป็นสังเขปไว้ในบทก่อนหน้านี้

ยุทธศาสตร์การพัฒนาของจีนเป็นลักษณะ 6 จุด 1 เส้นทางโดยโครงการหนึ่งเส้นทางใช้คลองไทยเป็นแกนหลักซึ่งประกอบด้วยเขตเศรษฐกิจพิเศษ, บริเวณฝั่งริมคลองจะมีนิคมอุตสาหกรรม, ท่าเรือคลังสินค้าพัฒนา สำหรับโครงการหกจุดประกอบด้วยเกาะเทียมอุตสาหกรรมบริเวณปากคลองด้านตะวันออกพื้นที่ 75.9 ตารางกิโลเมตรจะพัฒนาเป็นศูนย์การขนถ่ายปิโตรเคมี น้ำมัน และแก๊ส, เกาะเทียมการท่องเที่ยวและบริเวณปากคลองด้านตะวันตกพื้นที่ 74.8 ตารางกิโลเมตรประกอบด้วยศูนย์จัดส่งสินค้า โลจิสติกส์ระหว่างประเทศ, โลจิสติกส์ปาร์ค, ศูนย์การส่งทางทะเล, ศูนย์กลางการเงินและการค้านานาชาติ, การสร้างเมืองใหม่ นอกจากนี้ยังบูรณาการเชื่อมโยงจังหวัดสำคัญของไทยที่ทางจีนเรียกว่า “วงกลมเศรษฐกิจ” ด้วยการนำจังหวัดเชียงใหม่, ขอนแก่น, กทม. และภูเก็ตเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของโซ่อุปทานการลงทุน

โครงการขับเคลื่อนกลยุทธ์คลองไทยตามเอกสารของจีนมีการคาดหวังว่าภายใน 6 ปีหลังจากคลองเสร็จจะสร้างงานในพื้นที่มากกว่า 2.5-3.0 ล้านตำแหน่งหรือเท่ากับร้อยละ 6.68 ของแรงงานที่มีงานทำทั้งหมดของประเทศไทย ความเป็นไปได้ต้องไปเปรียบเทียบกับภาระงานของ 3 จังหวัดอีสานซึ่งปัจจุบันมีแรงงานรวมกัน 2,044,963 คน คำถามคือมีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด-แรงงานภาคใต้มีพอเพียงไหมหรือกลายเป็นว่าเป็นการส่งเสริมอพยพครั้งใหญ่ “Big Chinses Immigrant” ของคนจีนแผ่นดินใหญ่ที่จะเข้ามาทำงานในประเทศไทยเหมือนที่เกิดขึ้นในประเทศ สปป.ลาว และหลายประเทศในแอฟริกาซึ่งผู้สนับสนุน

โครงการระบุว่าจะทำให้เกิดการลงทุนขนาดใหญ่มากกว่า 72.970 ล้านดอลลาร์และทำให้จีดีพีของไทยขยายมากกว่า 3.6 เท่าของอัตราปัจจุบันหรือเฉลี่ยร้อยละ 12 ต่อปี (ไม่นับรวมปีพ.ศ.2563 ซึ่งเป็นวิกฤตเศรษฐกิจจากโควิด-19)

3.2 เหตุผลและความจำเป็นตามแนวคิดของผู้สนับสนุนโครงการ

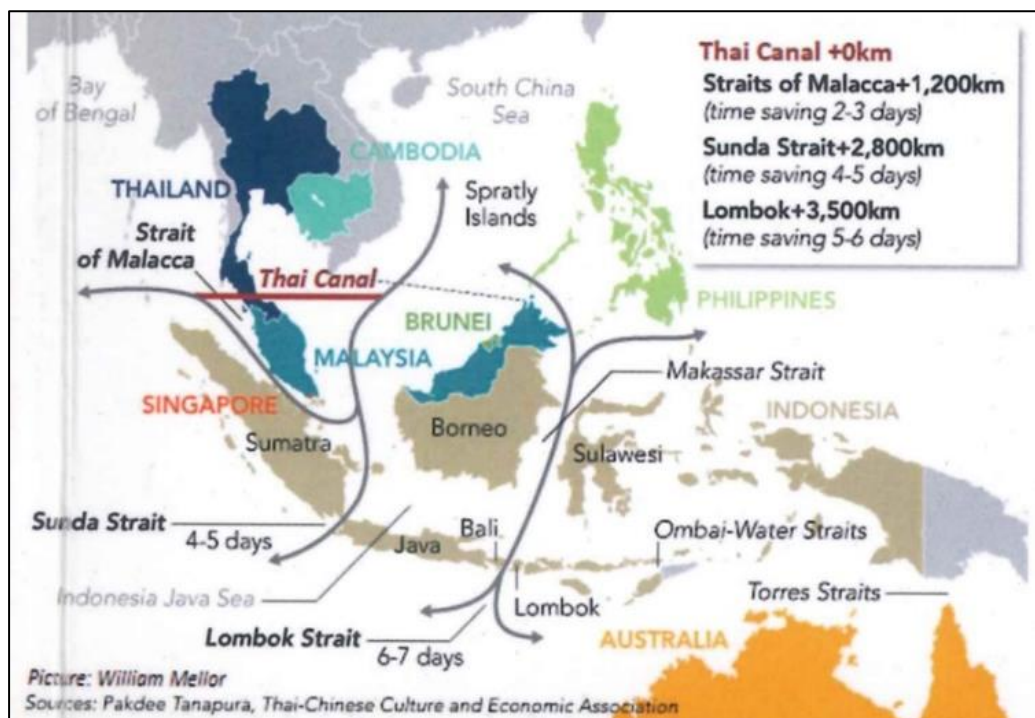
ข้อมูลที่ได้มาจากรายงานการศึกษาโครงการชุดคลองไทยของวุฒิสภา (พ.ศ.2548), รายงานการศึกษาบริษัท แกรนด์ ดราก้อน อินเตอร์เนชั่นแนล โฮลดิ้ง จำกัด (ประเทศจีน) ร่วมกับมหาวิทยาลัยปักกิ่ง (พ.ศ.2558), การประชุมนานาชาติคลองไทย (พ.ศ.2560), สมาคมคลองไทยเพื่อการศึกษาและพัฒนา และกลุ่มสนับสนุนโครงการอื่น ๆ

- 1) เป็นโครงสร้างพื้นฐานใหญ่สุดของไทยเท่าที่เคยมีสามารถร่นระยะทางไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละการ่นระยะทางได้ 1,200-1,400 กิโลเมตรและร่นระยะเวลาได้ 2-3 วัน (ข้อมูลของอนุกรรมการศึกษาคลองไทยของสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ.2563 ระบุว่าร่นระยะทางได้ถึง 4,000-5,000 ก.ม.ซึ่งไม่ทราบว่าคุณูลนี้ได้อะไร, ที่มา : บ้านเมืองออนไลน์ 31 ก.ค. 63, www.banmuang.co.th)
- 2) พื้นที่พัฒนาริมฝั่งคลองและเกาะเทียมปากคลอง 2 เกาะซึ่งจะเป็นแหล่งลงทุนด้านอุตสาหกรรม-โรงกลั่นน้ำมัน-อุตสาหกรรมปิโตรเคมีระดับนานาชาติและเป็นเกาะท่องเที่ยวระดับโลก
- 3) สร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจหลังสร้างคลองเสร็จภายใน 6 ปีเศรษฐกิจจะเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 12 หรือขยายตัว 3.6 เท่าของอัตราปัจจุบันจะทำให้เกิดความมั่งคั่งจากการลงทุนเป็นแหล่งจ้างงานในอนาคต 2-3 ล้านตำแหน่ง (ข้อสังเกต : ความเป็นไปได้จำเป็นที่จำต้องนำกรณีศึกษาของประเทศอียิปต์และประเทศปานามาซึ่งมีอัตราการว่างงานสูงกว่าไทยหลายเท่ารวมถึงการจ้างงานในพื้นที่อียิปต์ในช่วง 40 ปีจนถึงปัจจุบันมีแรงงานรวมกันแค่ 2.045 ล้านคน)
- 4) เป็นการยกระดับโครงสร้างอุตสาหกรรมและประสิทธิภาพของการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยตลอดจนความร่วมมือเชิงกลยุทธ์เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน
- 5) นำความเจริญมาสู่ภาคใต้และแก้ปัญหา 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ได้อย่างยั่งยืนเป็นการยกระดับเศรษฐกิจ-สังคมและความมั่นคงของพื้นที่ภูมิภาคภาคใต้ประชาชนมีรายได้และนำความเจริญกระจายไปทุกจังหวัดของภาคใต้
- 6) เป็นเส้นทางเดินเรือสากลแทนช่องแคบมะละกาที่แออัดเพิ่มขึ้นรองรับการขนส่งทางทะเลของโลก (โดยเฉพาะประเทศจีน) จะกลายเป็นเส้นทางเดินเรือใหม่ของโลก
- 7) คาดการณ์ปริมาณเรือผ่านคลองในปีพ.ศ.2573 จะมีเรือจำนวน 13,823 เที่ยวต่อปี มีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5.74 (ใกล้เคียงกับปริมาณเรือที่ผ่านคลองปานามาปีค.ศ.2019)

- มีจำนวน 13,785 เทียวก) ในจำนวนนี้เป็นเรือบรรทุกคอนเทนเนอร์ร้อยละ 29, เรือบรรทุกน้ำมันร้อยละ 24, เรือบรรทุกสินค้าเทกองร้อยละ 25 และเรือประเภทอื่น ๆ อีกร้อยละ 23
- 8) จะทำให้เป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางทะเลและโลจิสติกส์ระดับโลกเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันยกสถานะของประเทศไทยในเวทีสากล
 - 9) เสริมสมรรถภาพด้านความมั่นคงสร้างความได้เปรียบทางยุทธศาสตร์ทั้งในยามปกติและสงคราม การเคลื่อนย้ายกำลังรบของกองทัพจะสามารถกระทำได้รวดเร็ว ประหยัดงบประมาณ มีความคล่องตัว มีความเป็นอิสระในการเดินเรือโดยไม่ต้องผ่านน่านน้ำของประเทศข้างเคียง เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย

China Maritime Silk Route

แผนที่เส้นทางสายไหมเดินเรือของจีน มีคลองไทยเป็น “Key Point”
เพื่อการเชื่อมโยงทะเลจีนใต้กับมหาสมุทรอินเดีย



ที่มา : International Conference Thai Canal

- 10) Energy Security ความมั่นคงด้านพลังงานเรือบรรทุกน้ำมันไม่จำเป็นต้องใช้เส้นทางช่องแคบมะละกา ซึ่งหากมีข้อพิพาทระหว่างประเทศอาจไม่สามารถจัดส่งน้ำมัน-แก๊สซึ่งจะมีผลกระทบรุนแรงต่อระบบเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของประชาชน (ปกติเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่จะใช้ช่องแคบซุนดา)
- 11) ลดต้นทุนโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลได้กว่า 200,000 ล้านบาทต่อปี เนื่องจากเรือแต่ละลำสามารถนระยะทางได้ถึง 1,200-1,400 กิโลเมตร (ข้อมูลจากการศึกษาของวุฒิสภา ปีพ.ศ.2548)

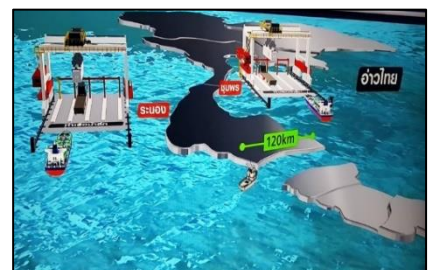
- 12) ขยายโอกาสด้านประมงมูลค่า 5 หมื่นล้านบาทต่อปี สามารถจับปลาได้ทั้งฝั่งอันดามันและอ่าวไทยเพิ่มปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมประมงต่อเนื่องอีกทั้งลดภาระค่าใช้จ่ายด้านค่าน้ำมัน มีความปลอดภัยจากการถูกจับจากประเทศข้างเคียง (ข้อสังเกต : ตรงนี้ไม่ได้กล่าวถึงผลกระทบด้านนิเวศน์ที่อาจทำให้แหล่งโซอาหารของปลาหายไปมีผลต่อจำนวนปลาอย่างน้อยเพียงใด)
- 13) ด้านการเมืองระหว่างประเทศเพิ่มบทบาทให้กับประเทศไทยมีอำนาจต่อรองถ่วงดุลย์อำนาจทางเศรษฐกิจ การเมืองระหว่างประเทศและทางทหารระหว่างประเทศในภูมิภาคและประเทศมหาอำนาจ เช่น ประเทศจีนและสหรัฐอเมริกา
- 14) จะทำให้เกษตรกรชาวสวนยาง-ปาล์มน้ำมัน-ประมงพื้นบ้านพ้นจากความยากจนเพราะจะมีแรงงานใหม่เป็นการสร้างงานในพื้นที่ชาวบ้านจำนวนมากจะได้รับเงินค่าเหียนคืนที่ดินเพื่อประกอบอาชีพใหม่ที่ดีกว่า อีกทั้งการลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่จะทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้น (ข้อสังเกต : ตรงนี้ไม่ได้ให้รายละเอียดว่าการชดเชยของไทยจำเป็นต้องอพยพคน 60,000 ถึง 100,000 คนหรือไม่ ประชาชนเหล่านี้จะไปประกอบอาชีพอะไร)

3.3 นายกรัฐมนตรี (พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา) สั่งฟันโครงการแลนด์บริดจ์ภาคใต้

การประชุมครม.วันที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2563 มีมติให้มีการศึกษาโครงการสะพานเศรษฐกิจภาคใต้ “Southern Land Bridge” ที่จะเชื่อมระหว่างทะเลฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกระหว่างทะเลอันดามันกับอ่าวไทยในพื้นที่ภาคใต้ พื้นที่เหมาะสมจะเป็นการเชื่อมต่อท่าเรือระนองกับการสร้างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดชุมพรโดยให้มีการศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของโครงการซึ่งจะช่วยเศรษฐกิจของไทยในระยะยาวเป็นการขนส่งข้ามฝั่งตะวันตกและฝั่งอ่าวไทย ซึ่งนายกรัฐมนตรีได้สั่งการให้ครม. ทุกหน่วยงานไปศึกษาเพราะเป็นโครงการขนาดใหญ่พัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้โดยให้มีแผนรองรับเป็นการขับเคลื่อนเศรษฐกิจใหม่ ซึ่งรูปแบบจะเป็นการพัฒนาท่าเรือสองฝั่งทะเลเชื่อมโยงกับระบบโลจิสติกส์ทั้งทางรางและมอเตอร์เวย์



โครงการแลนด์บริดจ์ภาคใต้ของไทยมีการผลักดันมาหลายรัฐบาลในสมัยรัฐบาลทักษิณ ชินวัตร ได้มีการศึกษาโดยปักหมุดไปที่ท่าเรือปากปารา จังหวัดสตูลกับอำเภोजะนะ จังหวัดสงขลา โครงการแต่เดิมคาดว่าจะใช้เงินลงทุน 1.5 ล้านล้านบาท แต่ครั้งนี้จะเป็นการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกชุมพรกับท่าเรือน้ำลึกกระนองมีการนำระบบอัตโนมัติเข้ามาบริหารท่าเรือซึ่งจะทำให้การเกิดลงทุนต่อเนื่องปีละไม่ต่ำกว่า 4 พันล้านบาท โครงการนี้แต่เดิมกลุ่ม “Dubai World Group” ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจของรัฐบาลสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (UAE) จะสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการสำรวจ (ที่มา : นสพ.กรุงเทพธุรกิจ 9 ก.ย. 63)



โครงการแลนด์บริดจ์
เชื่อมท่าเรือน้ำลึกกระนอง-ชุมพร

3.4 กระทรวงคมนาคมไม่เห็นด้วยกับการขุดคลองไทย

สำนักข่าวอิศรา วันที่ 23 ก.ค. 63 : รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ) ระบุว่าโครงการขุดคอคอดกระ (คลองไทย) ไม่น่าจะเหมาะสมกับประเทศไทยทั้งประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม ปัญหาระดับน้ำทะเลอันดามันและอ่าวไทยไม่เท่ากันต้องมีจุดพักปรับระดับน้ำใช้เวลาาน โครงการต้องใช้พื้นที่มากทำให้ประหยัดเวลาอ้อมช่องแคบมะละกาได้ไม่มากโดยกระทรวงคมนาคมเห็นชอบให้มีโครงการสะพานเศรษฐกิจ (Land bridge) เชื่อมท่าเรือระนองและท่าเรือน้ำลึกที่จะสร้างใหม่จังหวัดชุมพร (อำเภอหลังสวน) มีถนนมอเตอร์เวย์และรถไฟทางคู่เชื่อมท่าเรือสองฝั่งระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตรใช้เวลาวิ่งประมาณ 2 ชั่วโมงเวลานขนส่งไม่ต้องอ้อมช่องแคบมะละกาได้ 2 วันครึ่ง ขณะเดียวกันโครงการ “Land Bridge” ทางบกเชื่อมสองฝั่งทะเลเป็นนโยบายของรัฐบาล (พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา) ได้อนุมัติงบประมาณให้กระทรวงคมนาคม 75 ล้านบาทสำหรับสำรวจการจัดสร้างท่าเรือน้ำลึกและงบประมาณอีก 90 ล้านบาทเพื่อใช้ในการสำรวจเส้นทางรถไฟและมอเตอร์เวย์ โครงการนี้จะเพิ่มพื้นที่เฟื่องฟูเศรษฐกิจไทยหลังวิกฤตจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 โครงการพัฒนาท่าเรืออาจจะต้องมีการถมทะเล หากโครงการเกิดขึ้นจะทำให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจต่อเนื่องในพื้นที่ทั้งธุรกิจโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่าง ๆ มากมาย โดยจะต้องมีการประมาณความคุ้มค่าของโครงการรวมถึงผลกระทบต่าง ๆ โดยย้ำว่าโครงการขุดคลองไทยไม่เหมาะสมกับประเทศไทยและไม่เหมาะสมกับสภาวะโลกปัจจุบัน

3.5 สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ (BSAA)

ประเด็นการสร้างคลองไทยสามารถร่นระยะเวลาได้จริงประมาณ 8-10 ชั่วโมงเพราะความเร็วของเรือพาณิชย์ปัจจุบัน 20-22 น็อตหรือประมาณ 41 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขณะที่ความเร็วในคลองและร่องน้ำก่อนที่จะเข้าหรือออกคลองไม่เกิน 8-9 น็อตยังไม่รวมเวลาเรือรอคิวเข้าคลองและรอเรือร่นร่อง ด้านการประหยัดต้นทุนของเรือที่จะหันมาใช้คลองแทนช่องแคบมะละกา เปรียบเทียบจากค่าใช้จ่ายของเรือขนาด Super Panamax บรรทุกประมาณ 10,000 TEUs ค่าใช้จ่ายรวมค่าเช่า ค่าน้ำมัน และอื่น ๆ รวมกันประมาณวันละ 14,000 USD/วัน ประหยัดได้อย่างมากวันละ 5,833 เหรียญสหรัฐหรือ 183,748 บาทต่อวัน มีคำถามว่าค่าธรรมเนียมผ่านคลองจะเก็บได้เท่าไรจะคุ้มทุนอาจใช้เวลา 200 ปีเนื่องจากหากเก็บสูงกว่านี้บริษัทเรือก็ยังคงใช้แหลมมะละกาเพราะมีความสะดวกกว่า

ขณะเดียวกันปริมาณเรือส่วนใหญ่ที่วิ่งในเส้นทางตะวันออก “Far East Asia” คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 70 เพราะการค้าของประเทศเอเชียแปซิฟิกรวมถึงจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และอาเซียนมีการค้ากันเองในปริมาณที่สูง ความเหมาะสมของการสร้างท่าเรือน้ำลึกในรัศมีรอบท่าเรือ 200 กิโลเมตรจะต้องมีแหล่งผลิตซึ่งเป็นอุปสงค์ในพื้นที่มากพอที่จะใช้เดินเรือสมุทรขนาดใหญ่ ปริมาณสินค้าภาคได้รวมกันมีประมาณปีละ 4 แสน TEUs (ผ่านท่าเรือสงขลาประมาณ 2.2 แสน TEUs) อาจไม่คุ้มค่าที่สายการบินเรือระดับโลกจะเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือมาใช้บริการของไทย คลองไทยจำเป็นจะต้องมีแรงจูงใจที่ทำนายเนื่องจากสายการบินเรือหลักของโลก เช่น Maersk Line, Evergreen Line, Ocean alliance ฯลฯ มีการลงทุนและ

ข้อผูกพันระยะยาวในการใช้ประโยชน์จากการลงทุนท่าเรือน้ำลึกที่ประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซีย (ที่มา : คุณสุวัฒน์ อัสวาทกุล สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ, วันที่ 19 ก.ย. 63)

3.6 สมาคมเจ้าของเรือไทย (TSA)

การพัฒนาคลองไทยไม่ตอบโจทย์ที่เรือขนาดใหญ่จะเข้ามาใช้บริการทั้งด้านการประหยัดเวลา แค่ 7 ชั่วโมงเศษไม่รวมเวลาจอดเรือเข้าคลองและเรือนำร่อง รวมถึงค่าใช้จ่ายที่ประหยัดได้อาจไม่คุ้มกับค่าธรรมเนียมผ่านคลองตลอดจนปริมาณสินค้าในพื้นที่ไม่มากพอที่เรือรับสินค้า นอกจากนี้การขาดฐานการผลิตขนาดใหญ่ของภาคใต้อาจมีผลต่อความสมดุลของจำนวนตู้เปล่าที่อาจต้องนำเข้ามาบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก (Imbalance Export Container) ทำให้เป็นการเพิ่มต้นทุนของผู้ส่งออก รวมถึงปัญหาเรือเที่ยวเปล่าไม่มีสินค้าเต็มลำ (Ballast legs) ทำให้ต้นทุนของเรือสูงไม่คุ้มค่าที่จะนำเรือเข้ามา นอกจากนี้ข้อมูลทางเทคนิคของการขุดคลองไทยยังขาดความชัดเจน เช่น เส้นทางคดเคี้ยวซึ่งเรือวิ่งในคลองลัดต้องเป็นเส้นตรง ด้านเทคนิคความลึกและความกว้างรวมถึงด้านความคุ้มค่าในการลงทุน (ที่มา : นายประพันธ์ โลหะวิริยศิริ สมาคมเจ้าของเรือไทย, วันที่ 19 ก.ย. 63)

3.7 ตรรกะของกลุ่มที่ไม่เห็นด้วยกับการขุดคลอง

เป็นข้อมูลที่ได้จากการสัมมนาระดมความคิดเห็น ประกอบด้วยนักวิชาการ, นักธุรกิจ, นักเศรษฐศาสตร์, อดีตนายทหารท่านผู้ใหญ่กองทัพเรือ, บุคลากรด้านความมั่นคง ฯลฯ จัดโดยคณะทำงานด้านความมั่นคง ภายใต้คณะอนุกรรมการที่ปรึกษาและจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (อจชล.) สภาความมั่นคงแห่งชาติ (วันที่ 21 ส.ค. 63)

- 1) ความคุ้มค่าของประเทศการตัดสินใจลงทุนต้องรอบคอบ ถึงไทยจะไม่ได้เป็นผู้ลงทุน เพราะใช้เงินมาก ซึ่งค่อนข้างชัดเจนว่าภาคเอกชนของจีนคงจะเข้ามาลงทุนอายุสัมปทาน 100 ปีเป็นการยกพื้นที่และอธิปไตยรวมกันประมาณ 447.5 ตารางกิโลเมตร ได้แก่ บริเวณคลอง 86.4 ตารางกิโลเมตรยังไม่รวมร่องน้ำสองฝั่งทะเลยาว 76 ก.ม. x 0.4 ก.ม. พื้นที่จากการถมดินบริเวณในคลอง 180 ตารางกิโลเมตร และเกาะเทียมสองเกาะรวมกัน 150.7 ตารางกิโลเมตร
- 2) ด้านความมั่นคงอาจถูกแทรกแซงจากมหาอำนาจอาทิ สหรัฐอเมริกา จีน และอินเดียที่ต้องการเข้ามาควบคุมเส้นทางเดินเรือและมีอิทธิพลในภูมิภาคนี้ เช่น กรณีที่เกิดกับคลองสุเอซและคลองปานามา
- 3) ปัจจุบันทะเลจีนใต้มีข้อพิพาททะเลจีนใต้บริเวณหมู่เกาะพาราเซลและหมู่เกาะสแปรตลีย์ ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือหลักของ “Trans Asian Pacific” จีนมีการถมเกาะ-สร้างสนามบินเป็นข้อพิพาทระดับภูมิภาคที่ต่างอ้างสิทธิ์ มีผลทำให้คลองไทยกลายเป็นคลองยุทธศาสตร์ทางทหารและกลายเป็นส่วนหนึ่งของข้อพิพาทเห็นได้จากการซ้อมรบของสหรัฐอเมริกา, อินเดีย, ออสเตรเลีย, ญี่ปุ่น, เวียดนาม

- 4) ความคุ้มค่าด้านการลงทุน (IRR) ต้องใช้เวลาถึง 50 ปีไม่คุ้มค่าด้านการลงทุนระยะเวลาที่อ้างว่ารันได้ 2-3 วันโดยข้อเท็จจริงความเร็วของเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ทำความเร็วได้ 20-25 น็อต อีกทั้งการวิ่งในคลองและร่องน้ำต้องลดความเร็วเหลือประมาณ 8 น็อตต้องใช้เวลาอย่างน้อย 9 ชั่วโมงทำให้สามารถรันระยะเวลาจากการอ้อมช่องแคบมะละกาได้เพียง 8-10 ชั่วโมงยังไม่รวมเวลาที่เรือรอเข้าคลองและรอเรือนำร่อง
- 5) ท่าเลที่ตั้งของคลองลัดไม่เอื้อที่จะทำหน้าที่เป็น “Services Port Hub” เนื่องจากขาดอุปสงค์หรือปริมาณตู้สินค้ามากพอที่เรือ “Direct Ocean Ship” จะเข้ามารับสินค้า หากเปรียบเทียบกับท่าเรือสิงคโปร์ (PSA) อยู่ในท่าเลที่เหมาะสมมีตู้สินค้าจากมาเลเซีย อินโดนีเซีย กัมพูชา เวียดนาม อินเดียรวมถึงออสเตรเลียเข้ามาเปลี่ยนเรือ ขณะที่คลองไทยจะกลายเป็นเส้นทางเรือน้ำมันประเภท “Tanker Ship” และเรือขนคอนเทนเนอร์แบบเต็มลำที่มาจากจีนจะเข้ามาแค่ผ่านคลองแต่จะไม่จอดพักรับสินค้า
- 6) เกี่ยวกับความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจที่ประเทศไทยจะได้รับเป็นข้อมูลที่ไม่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความจริง เช่น การเติบโตทางเศรษฐกิจที่จะขยายมากกว่าเท่าตัวภายใน 6 ปี กรณีของประเทศอียิปต์ (คลองสุเอซ) เศรษฐกิจต่ำกว่าไทยถึง 1.75 เท่า เงินทุนสำรองระหว่างประเทศต่ำกว่าไทย 6 เท่า ขณะที่ประเทศสาธารณรัฐปานามาเศรษฐกิจต่ำกว่าไทยถึง 7.72 เท่า เงินทุนสำรองระหว่างประเทศต่ำกว่าไทยถึง 69 เท่า นอกจากนี้ท่าเรือของอียิปต์และปานามาเป็นท่าเรือเล็กไม่ติดอันดับของโลกและบริเวณทั้งปากคลองตลอดจนริมคลองไม่ปรากฏมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และเป็นแหล่งลงทุนระดับโลกแต่อย่างใด
- 7) ผลกระทบรายได้การท่องเที่ยวไม่น้อยกว่า 1.55 ล้านล้านบาท ในช่วง 6 ปีระหว่างสร้างคลองกว้าง 640 เมตร ยาว 135 กิโลเมตรความลึก 30-40 เมตรและร่องน้ำสองฝั่งทะเลยาว 76 กิโลเมตรประเมินว่าปริมาณดินและทรายจากการขุดคลอง 4,360-5,100 ล้านลูกบาศก์เมตร จะทำให้เกิดดินตะกอนฟุ้งกระจายกระทบแหล่งท่องเที่ยวทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามันมีผลต่อรายได้การท่องเที่ยวมูลค่ามหาศาลเกี่ยวข้องกับแรงงานเป็นหลักหลายแสนคน
- 8) ผลกระทบแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดภาคใต้การสร้างเกาะเทียม (เกาะเหินือ) ฝั่งอันดามันระบุว่าเป็นการท่องเที่ยวระดับนานาชาติและศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศตามโครงการจะมีการสร้างสนามบินจะต้องมีการศึกษาว่าจะเป็นที่บริหารจัดการของธุรกิจจีนจะมีผลกระทบอย่างไรต่อเกาะภูเก็ตและเกาะสมุยรวมถึงแหล่งท่องเที่ยว กลายเป็นว่ายุทธพยากรท่องเที่ยวเป็นของแถมให้กับนักลงทุนพัฒนาคลองไทยมูลค่าตรงนี้หลักล้าน ๆ บาท

- 9) ผลกระทบอุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมต่อเนื่องรวมถึงการเพาะเลี้ยงประมงชายฝั่งมูลค่าไม่น้อยกว่าปีละ 1.1 ล้านล้านบาท เกี่ยวข้องกับด้านนิเวศน์ทั้งจากการขุดคลองและขุดเทียมสองเกาะจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของกระแสน้ำจากที่ระบุว่างสองฝั่งทะเลระดับน้ำใกล้เคียงกันแตกต่างกันเพียง 0.21-0.22 เมตร จากข้อมูลของกรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือระบุว่าระดับน้ำสูงสุดฝั่งอ่าวไทย 2.30 เมตรและระดับน้ำขึ้นสูงสุดฝั่งอันดามัน 1.96 เมตรอาจทำให้ต้องมีเขื่อนกันน้ำเพื่อยกระดับเรือจะทำให้อาจมีผลต่อห่วงโซ่อาหารของปลาและปัญหาการเคลื่อนย้ายสิ่งมีชีวิตกระทบต่ออุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมประมงต่อเนื่องรวมถึงการเพาะเลี้ยงประมงชายฝั่ง
- 10) ปัญหาการรุกคืบของน้ำเค็มเข้ามาในแผ่นดิน จะมีผลอย่างไรต่อพื้นที่เกษตรกรรม เช่น ยางพารา ปาล์มน้ำมัน ผลไม้ อีกทั้งผลกระทบระบบนิเวศน์วิทยาจากการเคลื่อนย้ายสิ่งมีชีวิต “Alien Species” จะมีผลกระทบอย่างไรต่อสัตว์น้ำและปะการัง
- 11) ผลกระทบด้านมลพิษดิน-น้ำ-อากาศจากอุตสาหกรรม การสร้างเกาะเทียม (เกาะใต้) ฝั่งอ่าวไทยระบุว่าจะเป็นนิคมอุตสาหกรรมและศูนย์ขนถ่ายปิโตรเคมีซึ่งจะตามมาด้วยอุตสาหกรรมกลั่นน้ำมันและแยกก๊าซธรรมชาติ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี ประเด็นนี้จะต้องนำกรณีศึกษาของนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดซึ่งเป็นแหล่งแยกก๊าซธรรมชาติและปิโตรเคมีขนาดใหญ่ของประเทศตั้งแต่ก่อสร้างจนถึงปัจจุบันมีปัญหามากมายเกี่ยวกับสารเคมีตกค้างปนเปื้อนลงไปในดิน แหล่งน้ำธรรมชาติ น้ำฝนไม่สามารถนำมาดื่มได้ สารเคมีที่พบได้แก่ โลหะหนัก สารอินทรีย์ระเหย เช่น ซัลเฟอร์ไดออกไซด์, เอทิลีนคลอไรด์, สารแคดเมียม, กำมะถัน ฯลฯ ประชาชนในพื้นที่เรียกร้องมาอย่างต่อเนื่อง
- 12) ด้านสังคมและการพ้นจากสภาพความยากจนของประชาชนในพื้นที่ มีการอพยพครัวเรือนไม่น้อยกว่า 1.0 แสนครัวเรือนถึงแม้จะได้ค่าเวียนคืนแต่เมื่อเงินหมดจะประกอบอาชีพอะไร การย้ายออกไปในพื้นที่ที่ไม่คุ้นเคยจะมีปัญหาอย่างไรต่อชีวิตความเป็นอยู่ กรณีศึกษาพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในอีอีซี เช่น จังหวัดระยองซึ่งจัดพื้นที่ต่อหัวต่อคนสูงสุดของประเทศ แต่ชาวบ้านไม่ได้เป็นเจ้าของกิจการเป็นการลงทุนจากภายนอกชาวบ้านส่วนใหญ่ยังคงประกอบอาชีพทำสวนยาง ทำสวนผลไม้ มั่นสัมปะหลังหรือเป็นคนงานรับจ้างให้กับนายทุนต่างถิ่น กลายเป็นว่าจีดีพีไม่ได้ทำให้คนในพื้นที่รวยอย่างที่คิดเพราะเป็นการนำมูลค่าจีดีพีรวมมาหารคนในพื้นที่แต่เม็ดเงินส่วนใหญ่กลับไปอยู่กับทุนใหญ่และบริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุน
- 13) ต้องนำกรณีศึกษาการพัฒนาคลองนิการากัวซึ่งได้สัมปทานแล้วไม่ก่อสร้าง เป็นการให้สัมปทานนักลงทุนจีนได้สัมปทาน 50 ปีและเมื่อคลองเสร็จได้ต่ออีก 50 ปีเมื่อได้สัญญาแล้วนำไปประดมทุนตลาดหลักทรัพย์ทั้งที่ฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้ เดิมข้อตกลงจะต้องสร้างเสร็จในปี 2563 แต่ปัจจุบันยังไม่ได้ดำเนินการอะไรมีเพียงนำเครื่องมือบางส่วนเข้าไปในพื้นที่ แนวโน้มจะไม่เดินหน้าโครงการแต่จะยืนยันว่าสัมปทานยังอยู่และมีสิทธิ์ตาม

กฎหมาย กรณีเช่นนี้จะต้องมีหลักประกันเพราะหากขาดคลองครึ่ง ๆ กลาง ๆ แล้วไม่สร้างต่อจะมีผลกระทบอย่างมากทั้งต่อท่องเที่ยว ประมง และพื้นที่เกษตรกรรม (คล้ายกับกรณีค่าโง่โง่โง่)

- 14) การพัฒนาคลองไทยอาจไม่มีความจำเป็นและไม่คุ้มค่า การพิจารณาจะต้องใช้ความคุ้มค่าผลประโยชน์แห่งชาติเป็นที่ตั้งจะต้องมีข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริงมากกว่าข้อมูลที่เลื่อนลอยซึ่งไม่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความเป็นจริงไม่นำผลประโยชน์ส่วนบุคคลเข้ามาเกี่ยวข้อง คำถามที่ต้องตอบชุดแล้วประเทศไทยและประชาชนในพื้นที่จะได้อะไรจะเกิดผลกระทบต่อภาคส่วนใด ผลดีผลเสียทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม ระบบนิเวศน์ ความมั่นคง

บทที่ 4 : พัฒนาคลองไทยองค์ประกอบสำคัญต้องเชื่อมโยงพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ

(Klong Thai Canal : International Maritime Connectivity)

ภูมิรัฐศาสตร์ที่ตั้งของไทยเป็นรัฐชายฝั่ง (Rim Land) มีพื้นที่เป็นแผ่นดิน 513,120 ตารางกิโลเมตร (ที่มา : วิกิพีเดีย) ขณะเดียวกันมีพื้นที่อาณาเขตทะเลรวมกันประมาณ 323,488.32 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63 ของพื้นที่แผ่นดิน ชายฝั่งทะเลของไทยทั้งด้านอ่าวไทยและอันดามันยาว 3,010 กิโลเมตร ภาคใต้ฝั่งทะเลตงตั้งแต่จังหวัดระนองไปจนถึงจังหวัดสตูลติดทะเลอันดามันเป็นทางยาว ด้านฝั่งตะวันออกติดกับอ่าวไทยและทะเลจีนใต้ ด้วยทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมส่งผลต่อการได้ประโยชน์ทั้งด้านการค้าทางทะเลและการแลกเปลี่ยนเทคโนโลยีมาตั้งแต่สมัยอยุธยา ปัจจุบันภาคการส่งออกของไทยติดลำดับที่ 21 ของโลก

ในปีพ.ศ.2562 ก่อนมีวิกฤตเศรษฐกิจจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 การค้าระหว่างประเทศที่พึ่งพาการขนส่งทางทะเลมีมูลค่า 14.362 ล้านล้านบาท มีเรือขนส่งสินค้าเข้า-ออกรวมกันประมาณ 19,474 เที่ยว (Voy) จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ผ่านทุกท่าเรือรวมกัน 10.369 ล้าน TEUs การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศมีสัดส่วนร้อยละ 91 ของการขนส่งทั้งหมดในจำนวนนี้เป็นขนส่งผ่านอ่าวไทยไปทั่วโลกตะวันออกมีสัดส่วนร้อยละ 70.75 และการขนส่งผ่านท่าเรือสิงคโปร์และท่าเรือมาเลเซียผ่านช่องแคบมะละกาสัดส่วนร้อยละ 29.25 (การขนส่งทางถนนข้ามแดนระหว่างประเทศสัดส่วนประมาณร้อยละ 9.0)

ความคุ้มค่าการลงทุน (IRR) ของการขาดคลองไทยจะต้องเชื่อมโยงกับการขนส่งเชิงพาณิชย์นาวีและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศเกี่ยวข้องกับปัจจัยตั้งแต่เส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ, ประเภทของเรือ, สายการเดินเรือหลักของโลก, ท่าเรือสำคัญของภูมิภาคและของโลก ฯลฯ ที่สำคัญที่สุดเกี่ยวข้องกับปริมาณของสินค้าที่เรียกว่าอุปสงค์ในพื้นที่จะต้องมากพอที่จะทำให้เกิดท่าเรือขนาดใหญ่ที่เรือข้ามทวีปจะเข้ามารับสินค้า กุญแจสำคัญเกี่ยวข้องกับการมีฐานการผลิตขนาดใหญ่รวมถึงท่าเรือที่ตั้งของท่าเรือที่จะทำหน้าที่เป็น “Port Services Hub” เช่น ท่าเรือสิงคโปร์ (PSA), ท่าเรือฮ่องกง และท่าเรือปูซาน ฯลฯ

องค์ประกอบของพาณิชย์นาวาระดับโลกที่สำคัญ ได้แก่

4.1 เส้นทางเดินเรือพาณิชย์ (Maritime Shipping Line)

เส้นทางเดินเรือนานาชาติที่เชื่อมต่อกับท่าเรือสำคัญของโลกซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่สายการเดินเรือ (Global Ocean Liner) การพัฒนาที่จะชุดคลองไทยโดยมีท่าเรือน้ำลึกระดับโลกซึ่งจะมาแข่งขันกับท่าเรือสิงคโปร์ นอกเหนือจากจะต้องมีปริมาณสินค้าในพื้นที่มากพอที่จะให้เรือขนาดใหญ่เข้ามารับตู้ทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับอย่างเต็มลำ ปัจจัยสำคัญเกี่ยวข้องกับการอยู่ในเส้นทางเดินเรือของโลก

เส้นทางเดินเรือหลักที่สำคัญของโลก

4.1.1 เส้นทางเรือนานาชาติซีกโลกตะวันออก (Far East Route) สัดส่วนการนำเข้า-ส่งออกของไทยร้อยละ 70.75 อยู่ทางซีกโลกตะวันออกเชื่อมโยงกับเส้นทางทะเลจีนใต้และเอเชียแปซิฟิกเป็นเส้นทางไม่ผ่านช่องแคบมะละกาแต่ท่าเรือที่อยู่ช่องแคบมะละกาทำหน้าที่เป็นฮับเปลี่ยนถ่ายเรือระหว่างซีกโลกตะวันออกและตะวันตก การศึกษาปริมาณเรือที่จะผ่านคลองไทยไม่สามารถนำตัวเลขเรือพาณิชย์ที่ผ่านช่องแคบมะละกาเพื่อมาอนุมานว่าจะมาใช้คลองไทย เส้นทางเรือนานาชาติซีกโลกตะวันออกที่สำคัญ เช่น

- 1) Intra-Asia Pacific ได้แก่ ประเทศต่าง ๆ ในทะเลจีนใต้ไล่ตั้งแต่สิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย กัมพูชา เวียดนาม ฟิลิปปินส์ ท่าเรือต่าง ๆ ตามชายฝั่งตะวันออกของจีน คาบสมุทรเกาหลีจนถึงประเทศไต้หวันและญี่ปุ่น เส้นทางทะเลจีนใต้ปัจจุบันหลายประเทศอ้างเป็นพื้นที่ทับซ้อนเป็นข้อพิพาทหมู่เกาะต่าง ๆ เช่น หมู่เกาะสแปรตลีย์และหมู่เกาะพาราเซล ซึ่งจีนมีข้อพิพาทกับประเทศเวียดนาม ฟิลิปปินส์ ไต้หวัน เป็นเส้นทางที่มีการขนส่งระหว่างประเทศสินค้า 2 ใน 3 ล้วนผ่านเส้นทางนี้ (ส่วนใหญ่เรือจะไปถ่ายลำที่สิงคโปร์, ฮองกงและท่าเรือปูซาน)
- 2) Transpacific-USA สามารถแบ่งเป็นเส้นทางย่อย 3 เส้นทาง ได้แก่
 - US. West Coast เส้นทางนี้เชื่อมต่อกับเมืองท่าโอโนลูลู ฮาวาย และชายฝั่งทะเลตะวันตกของสหรัฐอเมริกาท่าเรือสำคัญ เช่น Long Beach, San Francisco, Portland และ Port of Seattle (ส่วนใหญ่เรือจะไปถ่ายลำที่ฮองกง)
 - US. East Coast ท่าเรือชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐ ท่าเรือสำคัญ เช่น Port of Miami, Charleston, Baltimore, Port of New York (ส่วนใหญ่เรือจะไปถ่ายลำที่ท่าเรือสิงคโปร์ (PSA) และหรือท่าตันจุงปาราส มาเลเซีย ใช้เส้นทางช่องแคบมะละกาข้ามคลองสุเอซสู่มหาสมุทรเมดิเตอร์เรเนียน)
 - US. Mid West / Central USA ท่าเรือสำคัญ เช่น Chicago, Detroit, Cleveland
- 3) Intra Transpacific-Australia ครอบคลุมบริเวณริมมหาสมุทรแปซิฟิก เช่น ท่าเรือสำคัญของออสเตรเลีย ได้แก่ Port of Perth, Brisbane, Sydney, Melbourne และท่าเรือของประเทศนิวซีแลนด์ ได้แก่ Port of Auckland, Port of Christchurch

Global Shipping Marine Route

เส้นทางสายไหมทางทะเลและเส้นทางสายไหมทางบก



ที่มา : International Conference Thai Canal

4.1.2 เส้นทางเดินเรือนานาชาติซีกโลกตะวันตก (West Coast Route) การค้าระหว่างประเทศของไทยซึ่งนำเข้า-ส่งออกกับซีกโลกตะวันตกสัดส่วนร้อยละ 29.25 ส่วนใหญ่ใช้เรือ “Feeder Ship” ซึ่งไปถ่ายสินค้าเปลี่ยนเรือ “Ocean Ship” ที่ท่าเรือสิงคโปร์และหรือท่าเรือต้นจุงปาราปัส (มาเลเซีย) ใช้เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกาเพื่อผ่านมหาสมุทรอินเดียเข้าสู่ทะเลแดงและคลองสุเอซ ซึ่งเชื่อมต่อกับทะเลเมดิเตอร์เรเนียนและมหาสมุทรแอตแลนติกไป โดยจำนวนนี้เกือบครึ่งหนึ่งเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker) จากตะวันออกกลางใช้ช่องแคบซุนดามีเส้นทางสำคัญ เช่น

- 1) South Asia-India ท่าเรือหลักสำคัญ เช่น Port of Chennai, Port of Kolkata, Port of Mumbai
- 2) Middle East ประเทศต่าง ๆ แถบตะวันออกกลาง ท่าเรือสำคัญ เช่น Port of Dubai, Port of Qatar (Doha) เส้นทางนี้ส่วนใหญ่จะเป็นเรือ “Tanker” ใช้ช่องแคบซุนดาจะไม่พักจอดท่าเรือใดเป็นลักษณะ “Destination to Destination”
- 3) South Africa ท่าเรือสำคัญ เช่น Port of Cape Town (ประเทศแอฟริกาใต้), Port of Dakar (ประเทศเซเนกัล) ฯลฯ
- 4) Intra Mediterranean-Europe ท่าเรือสำคัญ เช่น Port of Milan, Port of Genoa, Port of Marseille, Port of Le Havre, Port of Rotterdam, Southampton, Hamburg (ท่าเรือฮัมบูร์กเป็นพอร์ตฮับสินค้าจะมาเปลี่ยนเรือส่วนใหญ่จะใช้คลองคิลเพื่อไปส่งสินค้าประเทศต่าง ๆ แถบทะเลบอลติก)
- 5) Asia West Coast South America เส้นทางเดินเรือกลุ่มประเทศละตินอเมริกา ท่าเรือสำคัญได้แก่ พอร์ตซานโตส (Santos), ริโอเดจาโรฟอร์ต (บราซิล) ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของ

กลุ่มประเทศละตินอเมริกาฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกทำหน้าที่เป็นพอร์ตฮับกระจายไปประเทศแถบแอฟริกาใต้และแคริบเบียน การขนส่งจากประเทศไทยจะไปเปลี่ยนเรือที่สิงคโปร์พอร์ตและไปเปลี่ยนลำอีกครั้งหนึ่งที่ท่าเรือเคปทาวน์ (ประเทศแอฟริกาใต้) หลังจากนั้นจึงเปลี่ยนเรือ “Feeder Ship” ไปตามท่าเรือต่าง ๆ ในภูมิภาคอเมริกากลางและแคริบเบียน

4.2 ท่าเรือหลักสำคัญของโลก

การขนส่งทางทะเลปัจจัยสำคัญเกี่ยวข้องกับการเป็นท่าเรือระดับโลกหรือ “Global Ocean Port” ท่าเรือขนาดใหญ่ปัจจัยสำคัญคือปริมาณสินค้าในพื้นที่ต้องมากเพียงพอที่เรือจะเข้ามาและสามารถบรรทุกได้เต็มลำทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับแบบ “Port to Port” ที่เรือเดินสมุทรจะมาเทียบท่า ยิ่งเรือมาเทียบท่ามีความถี่และมีปริมาณสินค้าเต็มลำ (Frequency and Full Loaded) จะเป็นปัจจัยให้ต้นทุนโลจิสติกส์และค่าระวางเรือต่อตู้คอนเทนเนอร์ต่ำเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน หากสินค้าไม่มากพอจำเป็นที่จะต้องใช้เรือ “Feeder Ship” บรรทุกสินค้า 500-1,500 TEUs เปลี่ยนเรือใหญ่ ณ ท่าเรือหลักที่ทำหน้าที่เป็น “Hub Service Port” เพื่อที่จะขนถ่ายขึ้นเรือขนาดใหญ่ที่เรียกว่า “Mother Ship” ทำให้มีต้นทุนที่เรียกว่า “Double Handling Cost” เป็นค่ายกตู้ขึ้นและลง (Lift on/Life off)

กรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบังของไทยปีพ.ศ.2562 มีปริมาณตู้ประมาณ 8.063 ล้าน TEUs ติดอันดับที่ 21 ของโลกปริมาณเรือรวมกัน 12,391 เที่ยว แต่เรือส่วนใหญ่ที่เป็น “Ocean Direct Ship” กลับไม่เข้ามาเทียบท่าเพราะสินค้าไม่เพียงพอทำให้ต้นทุนการขนส่งในรูปของค่าระวางเรือ (Freight Charge per TEUs) สูงกว่าท่าเรือสิงคโปร์ รวมถึงท่าเรือปิ่นังซึ่งตั้งอยู่ที่ปากทางช่องแคบมะละกาฝั่งอันดามัน จากการศึกษาด้วยวิธีเปรียบเทียบพบว่าราคาค่าระวางเรือไปท่าเรือหลักของจีนต่ำกว่าท่าเรือแหลมฉบังถึง 3.75 เท่า (ท่าเรือชิงเต่า) ทำให้สินค้าภาคใต้ตอนล่างส่วนใหญ่ขนส่งข้ามชายแดนไปขึ้นเรือที่ท่าเรือปิ่นังประเทศมาเลเซีย ข้อมูลเหล่านี้จะต้องนำมาสังเคราะห์การขาดและพัฒนาคลองไทยเกี่ยวข้องกับสินค้าในพื้นที่จะต้องมีอุปสงค์มากพอที่จะยกระดับเป็น “Mega Port” ที่จะทำหน้าที่เป็น Port Services เหมือนกับท่าเรือสิงคโปร์

ปัจจัยสำคัญนอกเหนือจากปริมาณสินค้าในพื้นที่จำเป็นต้องพิจารณาปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งว่าใกล้เคียงกับประเทศต่าง ๆ ซึ่งจะเป็นลูกค้านำสินค้ามาเปลี่ยนถ่ายเรือ กรณีศึกษาการสร้างท่าเรือระนองเป็นตัวอย่างที่เห็นชัดเจนว่าการมีท่าเรือน้ำลึกโดยไม่ได้ศึกษาปริมาณในพื้นที่ตลอดจนเส้นทางเดินเรือพาณิชย์ระดับนานาชาติที่สุดท่าเรือที่สร้างก็ไม่คุ้มค่า ในช่วงเดือนกันยายน 2563 กระทรวงคมนาคมมีแผนที่จะทำ “Land Bridge” ท่าเรือระนองกับท่าเรือชุมพรที่กำลังจะพัฒนาให้เป็นทางเรือน้ำลึกมีการสร้างระบบรางทางคู่และมอเตอร์เวย์เพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากเรือเปลี่ยนเป็นขนส่งทางบกเชื่อมโยงสองฝั่งทะเล (Sea &

Land Transit) จำเป็นที่จะต้องทบทวนต้นทุน-ปริมาณสินค้าและความเป็นไปได้ของโครงการซึ่งโอกาสความเป็นไปได้ค่อนข้างต่ำ

โอกาสและความเป็นไปได้จากการพัฒนาเศรษฐกิจที่จะมาจากคลองไทยเกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีในระดับนานาชาติ หัวใจสำคัญอยู่ที่การมีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ที่เรือสินค้า “Ocean Ship” จะสามารถเข้ามาเทียบขนถ่ายสินค้า จากการเปรียบเทียบสปีดอันดับท่าเรือใหญ่สุดพบว่า เป็นท่าเรือของจีนถึง 7 แห่งซึ่งมีปริมาณขนถ่ายสินค้าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 64.5 ของตู้สินค้าทั้งหมด (ประมาณ 132.63 ล้าน TEUs) อีกทั้งเรือบรรทุกสินค้าจากท่าเรือของจีนส่วนใหญ่เป็น “Direct Ship” ที่สินค้าเต็มลำวิ่งตรงจาก Destination Port / Destination Port โดยไม่จำเป็นต้องหยุดจอดเพื่อเปลี่ยนถ่ายเรือหรือรับสินค้าให้เต็มลำ ต้องนำข้อมูลนี้มาบูรณาการเพื่อการพัฒนาคลองไทย (โปรดดูแผนที่เส้นทางเดินเรือประกอบการศึกษา)

ท่าเรือสำคัญแนวขอบทวีปเอเชีย-แปซิฟิกและเอเชียใต้



ท่าเรือหลักที่มีปริมาณสินค้ามากสุดของโลก 10 แห่งได้แก่

- ลำดับที่ 1 ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ เป็นท่าเรือใหญ่ที่สุดของจีนและใหญ่สุดของโลกรองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 42.01 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 2 ท่าเรือสิงคโปร์ รองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 36.63-37.19 ล้าน TEUs เป็นลักษณะ “Services Port”
- ลำดับที่ 3 ท่าเรือเชินเจิ้น เป็นท่าเรือของจีนอยู่ใกล้กับท่าเรือฮ่องกง รองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 27.74 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 4 ท่าเรือหนิงโป เป็นท่าเรือน้ำลึกใหญ่ที่สุดของจีนอยู่ที่เมืองโจวซานตั้งอยู่ทางใต้ของนครเซี่ยงไฮ้ รองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 26.35 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 5 ท่าเรือกว่างโจว ตั้งอยู่ที่มณฑลกว่างโจว ประเทศจีน รองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 21.87 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 6 ท่าเรือปูซาน ตั้งอยู่แคบสมุทรเกาหลีใต้ติดกับเมืองปูซาน ประเทศเกาหลีใต้ รองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 21.66 ล้าน TEUs

- ลำดับที่ 7 ท่าเรือฮ่องกง เป็นส่วนหนึ่งของประเทศจีน รองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 19.6 ล้าน TEUs เป็นลักษณะ “Services Port”
- ลำดับที่ 8 ท่าเรือชิงเต่า ตั้งอยู่ประเทศจีนค่อนข้างไปทางเหนือสามารถเชื่อมกับท่าเรือในประเทศและแหล่งอุตสาหกรรม รองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 18.26 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 9 ท่าเรือเทียนจิน เป็นท่าเรือใหญ่สุดในภาคเหนือของประเทศจีนใกล้นครปักกิ่ง และเป็นท่าเรือเชื่อมโยงกับประเทศมองโกเลีย รองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 16.0 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 10 ท่าเรือเจเบล อาลี ดูไบ (Jebel Ali Dubai) ตั้งอยู่ที่สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์เป็นท่าเรือหลักของตะวันออกกลาง รองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 14.9 ล้าน TEUs

ท่าเรือสำคัญของอาเซียน

(ปี 2019)

ลำดับ	ท่าเรือ	ประเทศ	จำนวนตู้คอนเทนเนอร์/ปี (ล้าน TEUs)
1	PSA	สิงคโปร์	36.63
2	พอร์ตกลัง	มาเลเซีย	13.58
3	ตันจุงปาราส	มาเลเซีย	9.28
4	แหลมฉบัง	ไทย	8.06
5	โฮจิมินห์	เวียดนาม	6.85
6	จกาทาร์	อินโดนีเซีย	6.8
7	มานิลา	ฟิลิปปินส์	5.31

ที่มา : เอกสารข้อคิดเห็นโครงการชุดคลองไทย, สมาคมเรือไทย (พ.ศ.2563)

เรือพาณิชย์นำเข้า-ส่งออกผ่านท่าเรือหลักของไทย

ท่าเรือ	จำนวน เที่ยว	จำนวนตู้ (TEU)	ปริมาณสินค้าผ่านท่า (ล้านตัน)	หมายเหตุ
ท่าเรือกรุงเทพฯ (ปี 2562)	3,791	1.451	27.569	เฉพาะตู้คอนเทนเนอร์
ท่าเรือแหลมฉบัง (ปี 2562)	10,686	8.063	163.97	เฉพาะตู้คอนเทนเนอร์
ท่าเรือสงขลา (ปี 2560)	734	0.220	6.882	
ท่าเรือมาบตาพุด (ปี 2559)	563	0.004	3.705	ประมาณ 4,152 TEUs
ท่าเรือระนอง (ปี 2562)	318	-	0.135	
ท่าเรืออื่นๆ (ปี 2560)	3,382	0.080	30.290	รวมขนส่งตู้และเทกอง
ท่าเรือชายฝั่ง (ปี 2560)	2,755	0.551	46.612	
รวม	22,229	10.369	279.16	

ที่มา รวบรวมโดย : ดร.ธนิต โสรัตน์

4.3 ประเภทของเรือ (Ship Classification Standard)

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของโลกร้อยละ 90 เป็นการขนส่งทางทะเลประกอบด้วยเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (Container Vessel), รถบรรทุกสินค้าเทกอง (Break bulk), เรือบรรทุกน้ำมัน (Crude oil carrier) โดยเรือหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะเป็นประเภทเรือบรรทุกคอนเทนเนอร์โดยแนวโน้มจะเพิ่มขนาดใหญ่จาก 1.5 แสนตันเป็น 2 แสนตันเพื่อประหยัดค่าขนส่งต่อหน่วย จากข้อมูลเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ของโลกมีมากกว่า 6,000 ลำ โดยมากกว่าครึ่งหนึ่งเป็นเรือระดับ 1 แสนตัน สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันหรือ “Tanker” ของโลกมีจำนวนประมาณ 6,128 ลำ ขนาดใหญ่ระดับ VLCC : Very large crude carrier บรรทุก 18,000-320,000 DWT และเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่มากระดับ ULCC : Ultra large crude carrier เป็นเรือซูเปอร์แทงค์เกอร์ระวางบรรทุกมากกว่า 320,000 DWT

แนวโน้มการพัฒนาในอนาคตทั้งเรือน้ำมันและคอนเทนเนอร์จะมีขนาดใหญ่เพื่อที่จะประหยัดต้นทุนต่อหน่วย ขนาดของเรือหรือ “Ship Classification standard” จะเปรียบเทียบจากขนาดสูงสุดที่เรือจะสามารถผ่านคลองปานามาโดยขนาดเรือทั้งความสูง-กว้างและความยาวต้องตรงกับสล็อต (Slot) ที่จะสามารถผ่านคลอง ปัจจุบันความกว้างต้องไม่เกิน 49 เมตร ความยาว 366 เมตร สำหรับคลองสุเอซใช้ค่ามาตรฐาน “Suezmax” และช่องแคบมะละกาใช้ค่ามาตรฐาน “Malaccamax” แต่ Panamax Size Standard ได้รับการยอมรับมากที่สุดในโลก

ขนาดและประเภทของเรือคอนเทนเนอร์แบ่งได้เป็น

- Sub-Panamax Class บรรทุกไม่เกิน 2,000 TEUs
- Panamax Class บรรทุก 3,000-5,000 TEUs
(น้ำหนักบรรทุก 52,500 DWT น้ำลึก/Draft 12.04 เมตร)
- Super Post Panamax Class บรรทุก 5,000-10,000 TEUs
(ความกว้างเฉลี่ย 320x330 เมตร น้ำหนักบรรทุก 120,000 DWT น้ำลึก/Draft 14-15 เมตร)
- Neo (New) Panamax Class บรรทุก 10,000-13,000 TEUs
- Triple-E Class หรือ Malaccamax บรรทุกสูงสุด 18,000 TEUs น้ำหนัก Deadweight 192,800 ตัน เรือขนาดนี้เข้าคลองสุเอซไม่ได้ เช่น เรือ Majestic Maersk ความกว้าง 59 เมตร ความสูง 73 เมตร ความเร็วสูงสุด 23 น็อต (43 ก.ม./ชั่วโมง)

4.4 สายการเดินเรือหลัก 10 ลำดับของโลก (Biggest Ship Liner)

การพัฒนาคลองไทยและสร้างท่าเรือน้ำลึกระดับโลกจำเป็นที่จะต้องเข้าใจบริบทของธุรกิจพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับเรือขนส่งสินค้าที่เป็น “Ocean liners” ล้วนแต่เป็นธุรกิจระดับโลกมีการควบรวมกิจการเพื่อควบคุมเส้นทางการค้าและประหยัดต่อขนาดสายการเดินเรือที่ให้บริการฝั่งตะวันออก (Far East) เพื่อเชื่อมโยงกับฝั่งตะวันตก (Trans Europe) มีประมาณ 10 บริษัทปัจจุบันการแข่งขันในธุรกิจนี้มีความรุนแรงสูงมากมีการควบรวม-ซื้อกิจการและจัดตั้งกลุ่มความร่วมมือที่เรียกว่า “Alliance”

บริษัทเรือขนาดใหญ่ของโลก 10 อันดับ ได้แก่

- ลำดับที่ 1 กลุ่มบริษัท APM-Maersk line สัญชาติเดนมาร์กก่อตั้งเมื่อปีค.ศ.1904 มีสัดส่วนตลาดร้อยละ 17.9 มีเรือคอนเทนเนอร์ 711 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 4.081 ล้าน TEUs
 - ลำดับที่ 2 MSC : Mediterranean Shipping Company สัญชาติยุโรปสัดส่วนตลาดร้อยละ 15.4 คอนเทนเนอร์ 549 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 3.617 ล้าน TEUs
 - ลำดับที่ 3 COSCO : China Ocean Shipping Company สัญชาติจีนสัดส่วนตลาดร้อยละ 12.1 เรือคอนเทนเนอร์ 470 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 2.869 ล้าน TEUs
 - ลำดับที่ 4 CMA-CGM Shipping Company สัญชาติจีนสัดส่วนตลาดร้อยละ 11.5 มีเรือคอนเทนเนอร์ 505 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 2.672 ล้าน TEUs
 - ลำดับที่ 5 HAPAG Lloyd สัญชาติเยอรมัน ส่วนแบ่งตลาด 7.2 มีเรือคอนเทนเนอร์ 237 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 1.718 ล้าน TEUs
 - ลำดับที่ 6 ONE : Ocean Network Express กลุ่มบริษัทเรือของประเทศญี่ปุ่นสัดส่วนตลาดร้อยละ 6.7 มีเรือคอนเทนเนอร์ 218 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 1.560 ล้าน TEUs
 - ลำดับที่ 7 Evergreen line สัญชาติไต้หวัน ส่วนแบ่งตลาดสัดส่วนตลาดร้อยละ 5.3 มีเรือคอนเทนเนอร์ 203 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 1.227 ล้าน TEUs
 - ลำดับที่ 8 Yang Ming Marine Transport สัญชาติไต้หวัน ส่วนแบ่งตลาดสัดส่วนร้อยละ 2.8 มีเรือคอนเทนเนอร์ 96 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 0.636 ล้าน TEUs
 - ลำดับที่ 9 Hyundai Merchant Marine สัญชาติเกาหลีใต้ ส่วนแบ่งตลาดสัดส่วนร้อยละ 2.3 มีเรือคอนเทนเนอร์ 72 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 0.551 ล้าน TEUs
 - ลำดับที่ 10 PIL : Pacific International Line สัญชาติสิงคโปร์ ส่วนแบ่งตลาดสัดส่วนร้อยละ 1.8 มีเรือคอนเทนเนอร์ 127 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 0.350 ล้าน TEUs
- (ที่มา : Knowledge/713-Shipping-TOP10.html)

ปัจจุบันภาวะการแข่งขันของธุรกิจการเดินเรือสูงมากนอกจากมีการควบรวมซื้อกิจการเพื่อเพิ่มการประหยัดต่อขนาด สายการบินเรือหลักยังมีการสร้างพันธมิตรในลักษณะของ “Alliance” เพื่อลดต้นทุนและการแข่งขันในเส้นทางต่าง ๆ กลุ่มที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดราคาและการใช้ท่าเรือ ได้แก่

- กลุ่ม Maersk line และ MSC หรือกลุ่ม 2M (สัญชาติยุโรป) มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 32.5-32.7
- กลุ่ม Ocean alliance ประกอบด้วยสายเดินเรือ COSCO Group, CMA-CGM และ Evergreen line สัดส่วนการตลาดร้อยละ 29-35
- กลุ่ม The Alliance ประกอบด้วยสายเดินเรือ ONE (สัญชาติญี่ปุ่น), HAPAG LLOYD (เยอรมัน), Yang Ming Marine (ไต้หวัน) มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 16.7-23

หมายเหตุ : สายการบินเรือของไทย เช่น RCL : Reginal Container line เป็นลักษณะเรือ Feeder Vessel วิ่งระยะสั้น ๆ มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 0.3 จำนวนเรือ 30 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้า 5.518 หมื่น TEUs การที่ประเทศไทยหวังจะมีกองเรือพาณิชย์แข่งขันในระดับโลกจึงเป็นสิ่งที่เป็นไปได้

4.5 การขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ (Container Box)

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ของโลกด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ (Container Box) ซึ่งมีขนาดเป็นมาตรฐานสอดคล้องกับขนาดของเรือประเภท “Container Ship” รวมถึงการออกแบบท่าเรือจะต้องมีการออกแบบให้เหมาะสมกับขนาดของตู้คอนเทนเนอร์, ขนาดของหางลาก (Trailer) ของรถบรรทุก, อุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้ในการยกสินค้าขึ้น-ลง (Gantry crane), รถยกเคลื่อนย้ายตู้ (Top Track), ไปจัดเรียงในลานวางตู้ (Stacking Lanes) ที่กำหนดไว้ นอกจากนี้การออกแบบวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ต้องสอดคล้องกับขนาดของตู้คอนเทนเนอร์ เช่น ขนาดของพาเลท, ขนาดของกล่อง-ถุงหรือบรรจุภัณฑ์ต่าง ๆ จะต้องจัดเรียงได้ลงตัวกับพื้นที่ของตู้คอนเทนเนอร์, ความสูง-กว้างของพื้นคลังสินค้าและหรือโรงงาน, ขนาดของถนน และความสูงของสะพานลอยหรือสะพานข้ามจะต้องเป็นมาตรฐาน 5.5 เมตรจากพื้นซึ่งเป็นความสูงรวมรถบรรทุกและความสูงของตู้คอนเทนเนอร์ ฯลฯ

ลักษณะของตู้คอนเทนเนอร์จะทำด้วยเหล็กหรืออลูมิเนียมมีโครงสร้างที่แข็งแรงสามารถวางเรียงได้ไม่น้อยกว่า 10 ชั้นโดยมีสล็อตยึดติดส่วนใหญ่จะมีประตู 2 บานมีการระบุหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์บรรทุกสินค้าน้ำหนักสูงสุด มีที่คล้องซึลส่วนใหญ่เป็น Plastic Seal มีการติด GPS สามารถติดตามการเคลื่อนย้ายสินค้าบรรจุข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวกับลักษณะสินค้าและจำนวนเพื่อใช้ในการตรวจสอบของศุลกากรและการรับบรรทุกของเรือ ประเภทของตู้สามารถแบ่งเป็น

- **ขนาดของตู้** ส่วนใหญ่มี 2 ขนาด ได้แก่ ตู้ขนาด 20 Feet ความยาว 5.89 เมตร กว้าง 2.34 เมตร สูง 2.33 เมตร, ตู้ขนาด 40 Feet (ขนาดมาตรฐาน) ความยาว 12.01 เมตร กว้าง 2.34 เมตร สูง 2.36 เมตร หน่วยการนับตู้ที่บรรทุกเรือจะใช้หน่วย “TEU” ย่อมาจาก Twenty foot Equivalent Unit เป็นหน่วยที่ทำให้ตู้ทั้งขนาด 20 และ 40 Feet มาอยู่ในหน่วยเดียวกันเพื่อสะดวกในการวัดจำนวนตู้ที่บรรทุกมาบนเรือหรือผ่านคลองลัดนานาชาติ
- **Dry Cargoes** เป็นสินค้าที่ไม่ต้องการรักษาอุณหภูมิเป็นพิเศษอาจใช้ถุงกระดาษที่เรียกว่า “Balloon Bags” หรือการใช้แผงกั้น (Partition) หรือเชือกไนลอน (Lashing) ปิดกั้นหน้าตู้เพื่อไม่ให้สินค้าเคลื่อนหรือตกหล่น
- **Refrigerator Cargoes** เป็นตู้ที่ใช้ในการควบคุมอุณหภูมิมีเครื่องทำความเย็นได้ออย่างน้อย - 18 องศาเซลเซียสอาจใช้เครื่องยนต์หรือปลั๊กเสียบกระแสไฟฟ้า
- **Open Top** เป็นตู้เปิดฝาโดยจะแยกออกไม่มีหลังคาใช้ในการวางสินค้าขนาดใหญ่ เช่น เครื่องจักรหรือถังขนาดใหญ่
- **Flat-Rack** เป็นตู้พื้นราบความกว้างและยาวเท่ากับคอนเทนเนอร์มาตรฐานไม่มีฝาและหลังคาใช้วางสินค้าที่มีลักษณะพิเศษ เช่น เครื่องจักร รถแทรกเตอร์ รถถัง สามารถวางเรียงเป็นชั้นเหมือนตู้ได้ปกติ
- **Specific Container** เป็นตู้คอนเทนเนอร์สำหรับงานเฉพาะกิจประเภทต่าง ๆ เช่น ตู้สำหรับแขวนเสื้อ, ตู้ประเภท “Flexi-Bag” สำหรับสินค้าเทกอง, สินค้าที่เป็นแท่ง ฯลฯ

บทที่ 5 : ข้อมูลเกี่ยวกับการขุดคลองไทย

5.1 ภาพรวมคลองไทย (Klong Thai Canal)

“คลองไทย” ก่อนหน้านี้รู้จักในชื่อ “คลองกระ” (Kra Canal) แต่เดิมมีแนวถึง 12 เส้นทางเดิมจะใช้แนวจังหวัดระนองกับจังหวัดชุมพรแต่เห็นว่าไม่เหมาะสม ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันการขุดคลองไทยมีข้อมูลมากมายทั้งของกลุ่มผู้สนับสนุนและเห็นต่างตามการรับรู้-เป้าประสงค์-ผลประโยชน์แอบแฝง มีการขึ้นจัดทำเป็นเอกสารทางวิชาการและสัมมนากันมากมาย ในปีพ.ศ.2548 กรรมการวิสามัญวุฒิสภาได้มีการศึกษาให้ความเห็นเส้นทางที่เหมาะสมคือแนว 9A ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของเอกชนเรียกว่า “เส้นทางสายกลาง” คลองจะผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด ปากคลองอยู่ที่เกาะลันตา (จังหวัดกระบี่) เข้ามาในแผ่นดินที่อำเภอสิเกา (จังหวัดตรัง) ผ่านอำเภอวังวิเศษ อำเภอห้วยยอด อำเภอรันดา ถึงอำเภอทุ่งสง, อำเภอชะอวด, อำเภอหัวไทร (จังหวัดนครศรีธรรมราช), อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง เส้นทางตัดออกทะเลอ่าวไทยฝั่งตะวันออกที่อำเภอร่อนค่อม (จังหวัดสงขลา)

จากการวิจัยของ รศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และคณบดีคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ โดยใช้แบบจำลองทำนายสถานการณ์หลังขุดคลองไทย พบว่าประเทศที่จะได้รับประโยชน์มากที่สุดคือประเทศจีน ส่วนไทยจะเป็นเพียงทางผ่านได้รับผลประโยชน์ไม่มาก ด้านการร่นระยะเวลาอาจแค่ครึ่งวันหรือ 1 วันทำให้ต้นทุนของเรือที่ประหยัดได้ไม่มากเมื่อต้องมาเสียค่าธรรมเนียมผ่านคลองอาจมีต้นทุนรวมสูงกว่าใช้เส้นทางเดิม (ที่มา : Thai PBS News, Newsthaipbs.org.th, วันที่ 7 ก.ย. 63)

5.2 คลองไทย : เปรียบเทียบเส้นทางเดินเรือผ่านคลองลัดสำคัญของโลก

แนวโน้มปริมาณเรือของโลกในช่วง 10 ปีที่ผ่านมามีการลดลงอย่างเป็นนัยเนื่องจากการพัฒนาของประเทศต่าง ๆ มีการเปลี่ยนแปลงจากการนำเข้า-ส่งออกในรูปวัตถุดิบประเภท “Raw Material” ที่ต้องใช้เนื้อที่และปริมาณตู้คอนเทนเนอร์จำนวนมาก ปัจจุบันลักษณะของสินค้าจะมีการเปลี่ยนเป็นกึ่งสำเร็จรูป (Semi-Finished Goods) และสินค้าสำเร็จรูปที่มีการใช้พื้นที่ของเรื่อน้อยลงอีกทั้งธุรกิจเรือมีการแข่งขันด้านราคาทำให้มีการเพิ่มขนาดของเรือให้มีขนาดใหญ่มากขึ้น เช่น Triple-E-Class บรรทุกสินค้าได้มากกว่า 20,000 TEUs เพื่อเป็นการประหยัดต่อหน่วยในลักษณะของ “Economy of Scale” ข้อมูลนี้มีผลต่อจำนวนเรือที่จะมาใช้คลองไทย ในปีค.ศ.2018 ปริมาณเรือที่ผ่านช่องแคบมะละการวมกันเล็ก-ใหญ่ประมาณ 85,030 เที่ยว อัตราการขยายตัวในที่ผ่านมาลดลงอย่างต่อเนื่องโดยจำนวนนี้ส่วนใหญ่เรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker & VLCC) สัดส่วนร้อยละ 33.1 รองลงมาเป็นเรือประเภทคอนเทนเนอร์ร้อยละ 28.2 และเรือประเภทเทกอง (Bulk vessel) สัดส่วนร้อยละ 18.1 ข้อมูลเชิงประจักษ์นี้แสดงให้เห็นว่าเรือสินค้าที่จะใช้บริการคลองไทยส่วนใหญ่เป็นเรือบรรทุกน้ำมันและประเภทเทกอง ซึ่งโดยลักษณะจะเป็น “Direct Ship” ไม่แวะจอดซึ่งจะทำให้ไม่มีกิจกรรมซึ่งจะเป็นมูลค่าเพิ่มให้กับพื้นที่ ปัจจัยเหล่านี้จะต้องนำมาวิเคราะห์การขุดคลองไทย

เปรียบเทียบปริมาณเรือผ่านคลองหลักของโลก

(ปีค.ศ.2018)

เส้นทางเดินเรือ	ปริมาณเรือ/เที่ยว	หมายเหตุ
ช่องแคบมะละกา	85,030	เป็นเรือคอนเทนเนอร์ร้อยละ 28.2
คลองคิล	28,797	ส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดเล็กและเรือประมง
คลองสุเอซ	18,800	
คลองปานามา	13,785	

ที่มา : สมาคมเรือไทย (TSA)

5.3 ปัจจัยประหยัดเวลา : เปรียบเทียบคลองไทยกับช่องแคบมะละกา

เปรียบเทียบด้วยการใช้ตัวอย่างเรือคอนเทนเนอร์ขนาด Super Panamax บรรทุกสินค้า 10,000 TEUs ความเร็ว 20-22 น็อตหรือประมาณ 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยต้นทางท่าเรือชิงเต่า-ปากคลองสุเอซด้านทะเลแดงผลลัพธ์มีดังนี้ (1 น็อตหรือไมล์ทะเลเท่ากับ 1.852 กิโลเมตร)

(ที่มา : เอกสารข้อคิดเห็นการดำเนินการขุดคลองไทยของสมาคมเจ้าของเรือไทย)

- วิ่งอ้อมช่องแคบมะละกาใช้เวลา = 3 วัน 9 ชั่วโมง 35 นาที
- วิ่งผ่านคลองไทยใช้เวลา = 3 วัน 4 ชั่วโมง 28 นาที
- สามารถประหยัดเวลาเดินทางได้ = 5 ชั่วโมง 7 นาที
- หากเป็นเส้นทางท่าเรือชิงเต่าถึงท่าเรือฮัมบวร์ก (เยอรมัน) ประหยัดเวลาได้ 12 ชั่วโมง
- กรณีเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ เช่น VLCC, ULCC, Chinamax ความเร็วประมาณ 14-15 น็อต (Knots) เส้นทางท่าเรือคูเวตถึงท่าเรือหนิงโป (ประเทศจีน) อาจประหยัดเวลาได้ประมาณ 18 ชั่วโมง 12 นาที (หมายเหตุ : 1 น็อตเท่ากับ 1.85 กิโลเมตร/ชม.)

ข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่าการร่นระยะเวลาหรือร่นระยะทางจะต้องมีการระบุว่าจะทำเรือต้นทางปลายทางรวมถึงประเภทสินค้าและประเภท-ขนาดของเรือให้ชัดเจนเพราะมีความแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง กรณีคลองไทยโดยการเปรียบเทียบเรือประเภทคอนเทนเนอร์ใช้ท่าเรือต้นทางชิงเต่า (ประเทศจีน) ไปโซนยู่โรอาจเฉลี่ยระยะเวลาที่ประหยัดได้ประมาณ 8-10 ชั่วโมง ซึ่งต่างจากการศึกษาของเอกสารจีนและผลการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญขุดคลองไทยวุฒิสภา พ.ศ.2548 ซึ่งระบุว่าสามารถประหยัดเวลาได้ 2-3 วัน

(ที่มา : สมาคมเรือไทย (TSA), สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ (BSSA), ผลการศึกษาการขุดคลองไทยโดยคณะกรรมการวิสามัญวุฒิสภา พ.ศ.2548 หน้า 113)

5.4 เปรียบเทียบการประหยัดค่าใช้จ่ายระหว่างอ้อมแหลมมะละกากับการใช้คลองไทย

จากการศึกษาของสมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ (BSSA) ซึ่งเป็นองค์กรของสายการบินเรือต่างชาติที่ให้บริการรับส่งสินค้าจากประเทศไทยไปเส้นทางต่าง ๆ ทั่วโลก ระบุว่าค่าใช้จ่ายที่สามารถประหยัดจริงได้จากการที่ไม่อ้อมแหลมมะละกา รายละเอียดดังต่อไปนี้

- ระยะเวลาประหยัดเวลาอ้อมแหลมมะละกาประมาณ 8-10 ชั่วโมง เป็นค่าเฉลี่ยสินค้าจากท่าเรือชิงเต่าประเทศจีนไปท่าเรือต่าง ๆ ของยุโรป
- สามารถประหยัดค่าเช่าเรือ (Charter Hire Cost) และรวมค่าน้ำมันได้เพียง 5,830 เหรียญสหรัฐเป็นเงินประมาณ 183,700 บาท หากจะเก็บค่าธรรมเนียมผ่านคลองสูงกว่าอัตรานี้เรือก็จะไม่เข้ามาใช้บริการคลองไทย เนื่องจากการเดินทางผ่านช่องแคบมะละกา มีความสะดวกกว่าและท่าเรือสิงคโปร์มีสิ่งอำนวยความสะดวกและสินค้าที่มากพอ
- ที่มาของตัวเลข : ด้วยการใช้สมมติฐานจากเรือขนาด Super post Panamax บรรทุก 10,000 TEUs ค่าใช้จ่าย Charter Hire บวกค่าน้ำมันกำมะถันต่ำ (VLSFO : Very low Sulphur fuel oil) โดยใช้อัตราน้ำมันสิ้นเดือนกันยายน 2563 สามารถคำนวณได้ดังนี้

ต้นทุนรวมทั้งหมดของสายการบินเรือเฉลี่ย 14,000 USD/วัน

÷ ด้วย 24 ชั่วโมงเท่ากับ 583 USD/Hour x 10 Hours = 5,830 USD

หมายเหตุ : ผลการศึกษาความเป็นไปได้ของคลองไทยโดยคณะกรรมการวิสามัญวุฒิสภา พ.ศ.2548 หน้า 117 ระบุว่าอัตราค่าธรรมเนียมผ่านคลองของเรือขนาด Panamax 8,000 TEUs อัตรา 20 ล้านบาท/เที่ยวหรือ 634,000 เหรียญสหรัฐ/เที่ยว

5.5 ปัจจัยด้านเกี่ยวกับความคุ้มค่าของประเทศ

ข้อมูลข้างต้นบ่งบอกว่าการที่ระบุจะสามารถประหยัดเวลาได้ 2-3 วันและหรือประหยัดค่าใช้จ่ายได้เป็นเงินหลายแสนเหรียญสหรัฐแต่จากการศึกษาพบว่าสามารถประหยัดระยะเวลาได้เพียง 8-10 ชั่วโมงยังไม่รวมเวลาเรือรอคิว

เข้าคลองและรอเรือลากจูง ด้านค่าใช้จ่ายจากข้อมูลของตัวแทนสายการบินเรือต่างประเทศระบุว่าประหยัดจริงได้แค่ 5,830 เหรียญสหรัฐ ขัดแย้งกับผลการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญชุดคอบอดกระของวุฒิสภาปี พ.ศ. 2548 ซึ่งระบุว่าค่าธรรมเนียมต่อเที่ยวประมาณ 634,000 เหรียญสหรัฐ

พื้นที่ซึ่งอยู่ในสัมปทานของการพัฒนาคลองไทย

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

ที่มา : ดร.ธนิต โสรัตน์จากข้อมูลปฐมภูมิ

บริษัท แกรนด์ ดราก้อน อินเตอร์เนชั่นแนล โฮลดิ้ง จำกัด (พ.ศ.2558)

ข้อมูลเหล่านี้จะต้องมีการศึกษาเชิงลึกหากรัฐบาลจะลงทุนไม่ว่าจะเป็นรูปแบบ “PPP” ล้วนมีความเสี่ยง อย่างไรก็ตามคณะกรรมการคมนาคนส่งของสถานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) พ.ศ.2560 ได้มีการหยิบยกคลองไทยมาศึกษาพบว่าไม่มีความคุ้มค่าด้านการลงทุนมีผลกระทบทั้งด้านนิเวศน์และสิ่งแวดล้อมรวมถึงด้านความมั่นคง

หมายเหตุ : รายงานการศึกษาวิเคราะห์คลองไทย : ความเหมาะสมและความคุ้มค่าของชาติ ไม่ได้ให้น้ำหนักด้านความคุ้มค่าการลงทุน (IRR) กับระยะเวลาการคืนทุนไม่น้อยกว่า 50 ปีอาจไม่ใช่ปัญหาเนื่องจากเป็นความเสี่ยงของนักลงทุนเพราะหากมีเอกชนจีนหรือรัฐบาลจีนหรือเอกชนประเทศใดเข้ามาเป็นผู้ลงทุนความคุ้มค่าและระยะเวลาคืนทุนหรือตัวเลขการร่นระยะทางและประหยัดเวลาที่ต้องอ้อมช่องแคบมะละกาซึ่งตัวเลขยังเป็นที่กังขาล้วนเป็นความเสี่ยงของนักลงทุน

5.6 กรณีการลงทุนของจีนอาจไม่ใช่ปัจจัยหลักของความคุ้มค่าการลงทุน

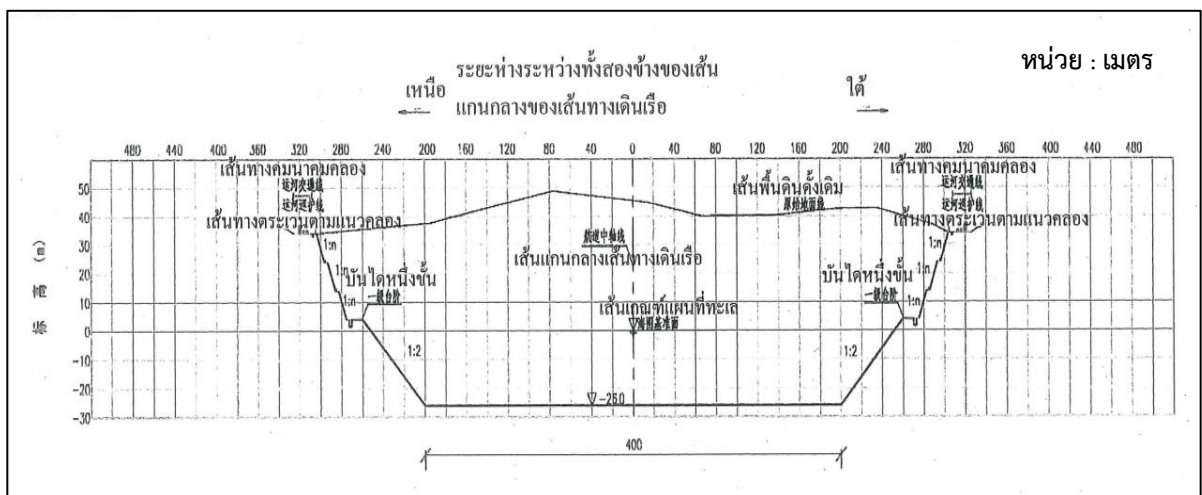
ประเด็นที่ต้องนำมาพิจารณาจากข้อมูลที่ปรากฏอยู่ในเอกสารการศึกษาความเป็นไปได้คลองไทยของมหาวิทยาลัยปักกิ่งและบริษัท Grand Dragon International Holding Co.,Ltd. ระบุว่าอายุสัมปทานอย่างน้อย 100 ปีแรงจูงใจของนักลงทุนจีนอาจไม่ใช่ผลประโยชน์ทางตรงที่จะได้จากค่าธรรมเนียมเรือผ่านคลอง แต่มาจากการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ เช่น ศูนย์ท่องเที่ยวระดับนานาชาตินิคมอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ปาร์ค อุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันและก๊าซ ปิโตรระดับโลก ฯลฯ อดีตที่ผ่านมานักลงทุนจีนบางรายได้สัมปทานแล้วไม่ลงทุนจริงแต่นำโครงการไปปั่นราคาหุ้นในตลาดเซี่ยงไฮ้และฮ่องกงเหมือนที่เคยเกิดขึ้นกับการลงทุนโฮปเวล (พ.ศ.2533) และคลองนิการากัว (พ.ศ.2556) ซึ่งทั้งสองโครงการไม่ได้มีการก่อสร้าง

โครงการพัฒนาคลองไทยแต่หากมีการลงทุนจริงรายได้หลักที่จะเป็นเงินมหาศาลอาจมาจากการพัฒนาพื้นที่รวมกัน 447.5 ตารางกิโลเมตร (เท่ากับร้อยละ 82.4 ของเกาะภูเก็ต) ซึ่งจะเป็นพื้นที่นำไปจัดสรรเป็นนิคมอุตสาหกรรมด้วยการขายให้กับนักลงทุนจีนตลอดจนการใช้เป็นฐานทัพเรือโพ้นทะเลแห่งที่ 2 ของจีนแห่งแรกอยู่ที่เมืองจิบูตี (Djibouti) ปากทางเข้าทะเลแดงที่เชื่อมกับคลองสุเอซ สำหรับประเทศไทยการพิจารณาการขุดคลองลัดหรือไม่ขุดจะต้องนำผลที่จะได้และผลเสียมาประเมินถึงความเหมาะสมและคุ้มค่าของชาติ อนึ่ง รายงานการศึกษาของบริษัท แกรนด์ ดราก้อน อินเตอร์เนชั่นแนล โฮลดิ้งระบุว่า การใช้เส้นทางคลองไทยจะร่นระยะทางได้ 1,200-1,400 กิโลเมตรและร่นระยะเวลาคือ 2-3 วัน โดยสมมติฐานความเร็วของเรือประมาณ 12 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมงหรือประมาณ 22.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มูลค่าการก่อสร้างตามที่ระบุในรายงานการศึกษาของจีน 72,970 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 2.29 ล้านล้านบาท แต่มีการประเมินว่ามูลค่าก่อสร้างอาจสูงกว่านี้ โดยระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 6 ปี สัมปทานให้กับนักลงทุน 100 ปี

5.7 ข้อมูลทางเทคนิค

ความยาวทางบก 135 กิโลเมตรและร่องน้ำสองฝั่งทะเลรวมกัน 76 กิโลเมตรทำให้ความยาวของคลองเท่ากับ 211 กิโลเมตร ความกว้างของคลอง 400 เมตร หากรวมปากคลองสองด้านความยาวเท่ากับ 640 เมตร ความลึก 30 เมตร และความยาวร่องน้ำรวมกัน 76 กิโลเมตร เพื่อให้เรือขนาด 5 แสนตัน กรอสแล่นได้มีสะพานข้ามคลอง 5 แห่ง ปริมาณดินทรายที่เกิดจากการขุดคลองประมาณ 4,360-5,100 ล้านลูกบาศก์เมตรจะนำไปสร้างเกาะเทียมฝั่งตะวันออกพื้นที่รวมกัน 150.7 ตารางกิโลเมตรแบ่งเป็นฝั่งตะวันออกพื้นที่ขนาด 75.9 ตารางกิโลเมตรและฝั่งตะวันตกพื้นที่ 74.8 ตารางกิโลเมตรและดินทรายที่ได้จะนำมาสร้างเกาะเทียมในคลองพื้นที่ 180 ตารางกิโลเมตร

ภาพตัดของช่วงขุดทางบกของคลอง



ที่มา : Grand Dragan International Holding

ภาพจำลองคลองไทย

ด้วยการใช้ต้นแบบคลองปานามา



ข้อมูลทางเทคนิคเกี่ยวกับคลองไทย

รายละเอียด	ตัวเลข
ความยาวคลองในแผ่นดิน	135 ก.ม.
ความยาวร่องน้ำถึงเส้นความลึก 30 เมตร (ฝั่งอ่าวไทย 45 กิโลเมตร)และฝั่งอันดามัน 31 ก.ม.	76 ก.ม.
ความกว้างของคลอง (ความกว้างเส้นกลางเดินเรือ 400 เมตร เส้นทางขอบแนวคลองข้างละ 120 เมตร)	640 เมตร
ความลึกการเดินเรือ (Max Draft) กรณีคลองสุขเดิมลึก 24.5 ต่อมาขยายเป็นลึก 30 เมตร	26-30 เมตร
ก่อสร้างเกาะเทียมฝั่งตะวันออก (เกาะใต้ถมดินประมาณ 2,700 ลูกบาศก์เมตร)	75.9 ตร.ก.ม.
ก่อสร้างเกาะเทียมฝั่งตะวันตก (เกาะเหนือถมดินประมาณ 2,400 ลูกบาศก์เมตร)	74.8 ตร.ก.ม.
สร้างอุโมงค์รถไฟ 1 สาย, สะพานรางรถไฟ 1 สาย, อุโมงค์ทางหลวง 4 แห่ง, สะพานทางหลวง 3 สาย	
ปริมาณงานดิน ททราย ตะกอน	4,360-5,100 ลบ.ม. ³
ระดับน้ำขึ้นสูงสุดฝั่งอ่าวไทย	2.30 เมตร
ระดับน้ำขึ้นสูงสุดฝั่งอันดามัน (มีข้อมูลที่ยังเป็นข้อกังขาว่าระดับน้ำเฉลี่ย 2 ฝั่ง 0.21-0.22 เมตร)	1.96 เมตร
ความเร็วกระแสน้ำปากคลองฝั่งอ่าวไทยเฉลี่ย ความเร็วกระแสน้ำปากคลองฝั่งอันดามันเฉลี่ย	1.68 เมตร/วินาที 1.61 เมตร/วินาที
ฐานขุดเจาะแท่นผลิตแก๊สอ่าวไทย (เกี่ยวข้องกับเส้นทางตัดเข้าคลอง)	316 แท่น
สามารถรันระยะทางอ้อมช่องแคบมะละกาได้	1,200-1,440 ก.ม.
รันระยะเวลา (เอกสารการศึกษาของจีนระบุ 2-3 วัน)	8-10 ชั่วโมง
ระยะเวลาก่อสร้าง	6 ปี
มูลค่าก่อสร้างรวมเกาะเทียม	72,970 ล้านบาทสหรัฐ
ระยะเวลาสัมปทาน	100 ปี

ที่มา : ข้อมูลปฐมภูมิบางส่วนจากบริษัท แกรนด์ ดราก้อน อินเตอร์เนชั่นแนล โฮลดิ้ง จำกัด,
คณะทำงานด้านความมั่นคง (อจชล.), สมาคมเรือไทย (TSA)

บทที่ 6 : กรณีศึกษาเปรียบเทียบคลองลัดที่สำคัญของโลก

6.1 คลองสุเอซ (Suez Canal)

อยู่ภายใต้การบริหารของรัฐวิสาหกิจประเทศอียิปต์เชื่อมการติดต่อระหว่างประเทศยุโรปและประเทศเอเชีย เปิดใช้งานในปีค.ศ.1869 (ใกล้เคียงกับปีที่รัชกาลที่ 5 ครองราชย์) เริ่มจากพอร์ตชาอิดด้านทะเลเมดิเตอร์เรเนียนไปยังเมืองสุเอซทางด้านทะเลแดงมีความยาว 193.3 กิโลเมตร ความกว้างเฉลี่ย 300-350 กม.และความลึกเดิม 24.5 เมตรต่อมา มีการขุดเพิ่มเติมถึง 30 เมตร สามารถนําระยะทางจากท่าเรือรอตเตอร์ดัม-ท่าเรือกวางโจวได้ประมาณ 6,485 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินเรือผ่านคลองประมาณ 13 ชั่วโมงร่นระยะเวลาได้ 8 วันเศษ ในปีค.ศ.2020 มีเรือผ่านคลองประมาณ 18,500 ลำลดลงเล็กน้อยจากวิกฤตเศรษฐกิจโควิด-19 ที่ต้องเข้าใจและนำมาสังเคราะห์รายได้หลักของประเทศอียิปต์ไม่ได้มาจากค่าธรรมเนียมผ่านคลองสุเอซ (Suez Canal) ในปี 2019 มีรายได้ 6,045 พันล้านเหรียญสหรัฐหรือประมาณ 1.892 แสนล้านบาท เท่ากับร้อยละ 2 ของจีดีพี แต่รายได้หลักมาจากภาคท่องเที่ยวมีสัดส่วนร้อยละ 55.7 เพราะอียิปต์เป็นแหล่งอารยธรรมโบราณ ประเทศไทยพึ่งพาเส้นทางสินค้าส่งออกผ่านคลองสุเอซไปประเทศซีกโลกตะวันตก 25 ประเทศมีสัดส่วนรวมกันประมาณร้อยละ 22.99 ของการส่งออกทั้งหมด



ที่มา : saranukromthai.or.th

จากการเปรียบเทียบความมั่งคั่งโดยใช้ข้อมูลของกองทุนระหว่างประเทศ (IMF) ขนาดเศรษฐกิจของอียิปต์ (ปีค.ศ.2019) มูลค่า 302,256 ล้านดอลลาร์สหรัฐเป็นอันดับที่ 40 ของโลก ขณะที่ประเทศไทย จีดีพีอยู่ในอันดับ 22 ของโลกด้วยมูลค่า 529,177 ล้านดอลลาร์สหรัฐขนาดเศรษฐกิจของประเทศอียิปต์ต่ำกว่าไทยถึง 1.75 เท่า ด้านเงินทุนสำรองระหว่างประเทศซึ่งเป็นตัววัดความมั่งคั่งของประเทศ ในปีค.ศ.2020 ประเทศอียิปต์อยู่อันดับ 44 ของโลกมูลค่า 45,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เปรียบเทียบกับไทยเงินทุนสำรองของไทยปีค.ศ.2020 อยู่ในอันดับ 13 ของโลกมูลค่า 258,134 ล้านดอลลาร์สหรัฐเงินทุนสำรองของประเทศอียิปต์ต่ำกว่าไทยถึง 6.62 เท่า ด้านรายได้ประชากรต่อหัว (GDP per Capita) ประมาณ 3,340.4 เหรียญสหรัฐ/คน ขณะที่ของไทย 7,950.5 เหรียญสหรัฐ/คน ต่ำกว่าไทยถึง 2.6 เท่าอีกทั้งอียิปต์เป็นประเทศที่ต้องพึ่งพาเงินกู้ของ IMF จากการจัดอันดับประเทศที่มีความทุกข์ยาก “MISERY INDEX” อยู่ในอันดับที่ 13 ของโลกอัตราการว่างงานสูงถึงร้อยละ 12.2 (เทียบกับไทยอัตราการว่างงานร้อยละ 1.0) และมีอัตราเงินเฟ้อที่สูงมาร้อยละ 13.4 บางครั้งสูงถึงร้อยละ 23.5 (เทียบกับของไทยเฉลี่ยที่ร้อยละ 0.7-1.0)

กรณีศึกษาคลองสุเอซบริเวณปากคลองทั้งที่พอร์ตชาอิดและเมืองสุเอซไม่ได้ทำให้เกิดอุตสาหกรรมขนาดใหญ่หรือเป็นท่าเรือระดับ “Global Port Hub” รายได้หลักของท่าเรือชาอิด (Port Said) ส่วนใหญ่มาจากเป็นภาษีเติมน้ำมันเชื้อเพลิง-อุตสาหกรรมเบาและเรือสำราญท่องเที่ยวเป็นเส้นทาง

เดินเรือพาณิชย์และยุทธศาสตร์ทางทะเลสำคัญของโลก ล่าสุดในปีพ.ศ. 2563 (ส.ค.) รัฐบาลอียิปต์ได้ลงนาม ข้อตกลง MOU กับบริษัท ฮัทชิสันพอร์ต (Hutchison Port) ซึ่งเป็นเอกชนจีนด้านพัฒนาท่าเรือใหญ่ทั้งในประเทศและข้ามประเทศในการสร้างท่าเรืออาบู คีร์ (Abu Qir) ระบุว่าจะทำให้มีการจ้างงาน 1,500 ตำแหน่ง ท่าเรือแห่งใหม่ของอียิปต์เมื่อสร้างเสร็จไม่ใช่ท่าเรือใหญ่ปริมาณรับตู้ได้สูงสุด 1 ล้าน TEUs เทียบกับท่าเรือกรุงเทพฯ (คลองเตย) มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ 1.5 ล้าน TEUs ข้อมูลนี้แสดงให้เห็นว่าการมีคลองสุเอซก็ไม่ได้ช่วยทำให้ประเทศอียิปต์มีอุตสาหกรรมหรือทำให้มีท่าเรือขนาดใหญ่

6.2 คลองปานามา (Panama Canal)

ตั้งอยู่ตรงบริเวณคอคอดปานามาประเทศสาธารณรัฐปานามาแยกตัวออกจากประเทศโคลอมเบียเมื่อค.ศ.1903 เชื่อมมหาสมุทรแอตแลนติก (พอร์ตโกลอน) กับมหาสมุทรแปซิฟิก (เมืองบัลโบอา) ซึ่งอดีตการขนส่งสินค้าภาคตะวันตกของประเทศสหรัฐอเมริกาไปยุโรปและเอเชียจะต้องอ้อมผ่านแหลมฮอว์นเป็นส่วนที่อยู่ใต้ที่สุดของเกาะเตียร์ราเดลฟวยโกในประเทศชิลี (อเมริกาใต้) เป็นคลองลัดไม่ต้องอ้อมใต้สุดของประเทศอเมริกาใต้คลองมีความยาว 77-82 กิโลเมตรกว้างน้อยที่สุด 91 เมตร ลึกน้อยที่สุด 12 เมตร ใช้เวลาเดินเรือผ่านคลอง 8 ชั่วโมงเปิดเมื่อปีค.ศ.1914 ต่อมาในปีค.ศ.1997 ประเทศสหรัฐอเมริกาได้โอนกรรมสิทธิ์ให้กับรัฐบาลปานามาซึ่งบริหารจัดการโดยรัฐวิสาหกิจปานามา

รัฐบาลของประเทศปานามาได้มีการขยายคลองให้มีขนาดใหญ่และเพิ่มความลึกใช้งบประมาณ 5,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยการจัดให้มีประสิทธิภาพเห็นชอบของประชาชน โครงการขยายคลองเปิดใช้งานเมื่อปีค.ศ.2016 สามารถเพิ่มขนาดเรือจากเดิม Panamax Class บรรทุก 4,400 TEUs เป็นขนาด NEO Panamax Class บรรทุก 13,200 TEUs ในปีค.ศ.2018 มีเรือผ่านประมาณ 13,785 เทียวกเป็นเส้นทางเดินทางเรือพาณิชย์และยุทธศาสตร์ที่สำคัญระดับโลกโดยเฉพาะประเทศสหรัฐอเมริกาสามารถระยะทางการขนส่งทางทะเลได้ 15,700 กิโลเมตร (ข้อมูลเอกสารต่าง ๆ ขัดแย้งกันเอง) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจประเทศปานามาอยู่อันดับที่ 70 ของโลกมูลค่า 68,536 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่ำกว่าไทยถึง 7.72 เท่า ด้านความมั่งคั่งในรูปของเงินทุนสำรองระหว่างประเทศอยู่ในอันดับที่ 105 มูลค่าเพียง 3,888 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่ำกว่าไทยถึง 69 เท่า ในช่วงที่ผ่านมารัฐบาลปานามามีการพัฒนาประเทศโดยลดการพึ่งพารายได้จากคลองปานามาปฏิรูปประเทศเป็นศูนย์กลางการเงินและสำนักงานการค้าของกลุ่มละตินอเมริกา ตัวเลขเหล่านี้เป็นเชิงประจักษ์คงเป็นกรณีศึกษาได้ในระดับหนึ่งของโครงการพัฒนาคลองไทยแสดงให้เห็นว่าการมีคลองเชื่อมสองมหาสมุทรไม่ได้มีส่วนสร้างความมั่งคั่งให้กับประเทศเนื่องจากเรือสินค้าจะมาแค่ผ่านคลองเท่านั้น



6.3 คลองคิล (Kiel Canal)

มีการนำคลองคิลมาใช้เป็นต้นแบบกรณีศึกษาคลองไทย ประเด็นที่ต้องเข้าใจคลองคิลมีลักษณะพิเศษไม่สมควรใช้เป็นกรณีศึกษา เนื่องจากวัตถุประสงค์หลักไม่ใช่เพื่อใช้เป็นคลองลัดร่นระยะทางหรือร่นระยะเวลาเรือที่เข้ามาใช้บริการเพื่อหลีกเลี่ยงเส้นทางอ้อมคาบสมุทรจัดแลนด์ที่พายุและคลื่นรุนแรงในฤดูหนาวทะเลเป็นน้ำแข็ง อีกทั้งทะเลบอลติกที่เชื่อมกับทะเลเหนือเป็นทะเลปิดไม่ใช่เส้นทางลัดข้ามมหาสมุทร ท่าเลที่ตั้งอยู่ตอนเหนือของประเทศเยอรมันบริเวณรัฐชเลสวิช-ฮ็อลชไตน์ (Schleswig-Holstein) ติดกับเมืองฮัมบูร์ก (Hamburg) เจ้าของเป็นภาคเอกชนเยอรมันสร้างเสร็จในปี.ศ.1895 เชื่อมทะเลเหนือกับทะเลบอลติกมีความยาวประมาณ 98 กิโลเมตรสามารถร่นระยะทางอ้อมคาบสมุทรจัดแลนด์เฉลี่ย 460 กิโลเมตร เรือที่ผ่านคลองได้ต้องมีความยาวไม่เกิน 32.5 เมตร ในปี.ศ.2018 มีเรือผ่านท่าประมาณ 28,797 เทียวก ส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดเล็กที่วิ่งรับ-ส่งสินค้าและคนโดยสารในคาบสมุทรบอลติก รายได้หลักไม่ได้มาจากค่าธรรมเนียมเรือผ่านท่าแต่มาจากการบริหารจัดการพื้นที่ท่าเรือฮัมบูร์กในฐานะเป็น “Collecting & Services Port” เพราะเรือทุกลำจะต้องนำสินค้ามากองไว้ที่ท่าเรือฮัมบูร์กของประเทศเยอรมันนี้หลังจากนั้นจะมีการถ่ายตู้คอนเทนเนอร์เปลี่ยนเรือเพื่อขนส่งผ่านคลองคิลเข้าไปในกลุ่มประเทศทะเลบอลติก

แผนที่คลองคิล



การศึกษาความเป็นไปได้ของคลองไทยโดยใช้กรณีศึกษาคลองคิลเป็น “Benchmark” ไม่สามารถทำได้เนื่องจากวัตถุประสงค์หลักของคลองคิลไม่ใช่แค่เพื่อเป็นเส้นทางลัดแต่เป็นเส้นทางเลี่ยงทะเลเปิดที่เรือต้องผ่านคาบสมุทรจัดแลนด์ไปสู่เมืองท่ากอดซ์เทนเบิร์ก (Goteborg) ซึ่งอยู่ตอนเหนือของประเทศสวีเดนที่เต็มไปด้วยพายุและในฤดูหนาวน้ำทะเลจะแข็งไม่สามารถเดินเรือได้ คลองคิลอยู่ในท่าเลที่สำคัญสามารถเชื่อมโยงไปพอร์ตของประเทศที่อยู่ในทะเลบอลติกซึ่งเป็นทะเลปิด เช่น โปแลนด์, รัสเซีย (นครเซ็นต์ ปีเตอร์สเบิร์ก) ลิทัวเนียและเมืองเฮลซิงกิ (ประเทศฟินแลนด์) เรือที่แล่นผ่านช่องแคบจะต้องมีใบอนุญาตส่วนใหญ่เรือจะแล่นเป็นเส้นทางเดินเรือวงกลมรอบคาบสมุทรจัดแลนด์ ท่าเรือคิลจึงไม่สามารถที่จะนำมาใช้เป็นกรณีศึกษาท่าเรือคลองไทยซึ่งเชื่อมทะเลเปิดและเป็นเส้นทางเดินเรือนานาชาติ

6.4 คลองนิการากัว (Nicaragua Canal)

เป็นโครงการที่ยังก่อสร้างไม่เสร็จหรือกล่าวได้ว่ายังไม่ได้สร้างควรที่จะนำมาเป็นกรณีศึกษาความเป็นไปได้ของคลองไทยเนื่องจากผู้ได้สัมปทานเป็นบริษัทเอกชนของประเทศจีนคือ “บริษัท ฮ่องกง เพื่อการลงทุนพัฒนาคคลองนิการากัว” (HKND) ซึ่งได้รับสัมปทานจากรัฐบาลผ่านทางรัฐสถานินการากัวเมื่อ ค.ศ.2013 ค่าก่อสร้างประมาณ 40,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 1.26 ล้านล้านบาทโดยมีระยะเวลาสัมปทาน 50 ปีและเมื่อเปิดใช้งานคลองสามารถต่ออายุได้อีก 50 ปีทางเอกชนจีนซึ่งเป็นเจ้าของคลองได้นำโครงการไประดมทุนในตลาดหุ้นของเซี่ยงไฮ้และตลาดฮ่องกง ตามแผนของโครงการจะต้องเปิดใช้งานในปี ค.ศ.2020 แต่จนถึงปัจจุบันยังไม่ได้มีการดำเนินการอะไรมีเพียงนำเครื่องมือบางส่วนเข้าไปในพื้นที่และมีแนวโน้มจะไม่เดินหน้าโครงการแต่ทางเอกชนจีนยืนยันว่าจะสร้างต่อไปเพราะอายุสัมปทานยังอยู่และมีสิทธิตามกฎหมายรัฐบาลนิการากัวไม่สามารถดำเนินการอะไรได้ (คล้ายกับกรณีไฮปเวลล์ของประเทศไทย)

คลองนิการากัวหากมีการก่อสร้างจริง (ขณะนี้ยังไม่ได้เริ่มก่อสร้าง) จะเป็นแนวเส้นทางผ่านตอนใต้ของประเทศนิการากัวเชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกกับทะเลแคริบเบียนเป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรแอตแลนติก ความยาวระยะทาง 278 กิโลเมตร โดยการเดินเรือจะต้องผ่านกลางทะเลสาบน้ำจืดขนาดใหญ่ที่สุดของอเมริกากลางเดิมสหรัฐอเมริกา มีแผนในการขุดเส้นทางเดินเรือตั้งแต่ต้นคริสต์ศตวรรษที่ 10 แต่ยุติไป กรณีคลองนิการากัวควรนำมาใช้เป็นกรณีศึกษาบริหารความเสี่ยงของโครงการคลองไทยได้มากที่สุด โดยเฉพาะในประเด็นการไม่ดำเนินการของโครงการว่าจะมีหลักประกันอะไร อีกทั้งบริเวณที่ก่อสร้างเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญที่สุดของประเทศ หากก่อสร้างไม่เสร็จจะกลายเป็นปัญหาต่อการท่องเที่ยว



ที่มา : คลองนิการากัว วิกีพีเดีย

บทที่ 7 : วิเคราะห์ขุดคลองไทย ความเหมาะสมและความคุ้มค่าของชาติ

7.1 ผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ

เกี่ยวกับผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจจำเป็นที่จะต้องตอบโจทย์ให้ชัดเจนว่าคลองไทยความคุ้มค่าและประโยชน์ของชาติอยู่ที่ไหน มีดัชนีชี้วัด (KPI) ที่เป็นรูปธรรมไม่ใช่เป็นเพียงกล่าวแบบเลื่อนลอยหรือผลักดันให้ได้แค่เพียงมีการขุดคลอง ต้องพิจารณาปัจจัยเชิงวิชาการไม่ใช่ความรู้สึกอีกทั้งนำกรณีศึกษาคลองสุเอซและคลองปานามาที่เห็นชัดเจนว่าการมีคลองลัดน่านาชาติไม่ได้เป็นนัยมากนักต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ-การลงทุน-การจ้างงานและความมั่งคั่งของประชาชนในพื้นที่ จำเป็นที่จะต้องวิเคราะห์ที่มาของการลงทุนว่ามาจากไหน ใครเป็นผู้ลงทุนที่สำคัญคือการบริหารจัดการว่าผลประโยชน์จะตกอยู่ที่คนไทยหรือนักลงทุนจีน ในเอกสารการศึกษาความเป็นไปได้ของจีน (พ.ศ.2558) ในส่วนที่เกี่ยวกับผลประโยชน์ทาง

เศรษฐกิจที่ไทยจะได้รับมีการระบุไว้เพียง 8 บรรทัด ส่วนหนึ่งระบุว่าหลังสร้างคลองเสร็จจะทำให้เศรษฐกิจประเทศไทยจะเติบโตอย่างน้อยร้อยละ 12 ต่อปี นอกจากนี้เอกสารที่ทางกลุ่มทุนจีนจัดทำขึ้นมาเพื่อแจกจ่ายในการประชุม International Conference on Thai Canal (พ.ศ.2560) ความหนา 251 หน้า ไม่มีการระบุถึงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ไทยจะได้รับเป็นตัวเงินอย่างชัดเจน แม้แต่การจัดสัมมนาในที่ต่าง ๆ ล้วนเป็นการให้ความหวังว่าประเทศไทยจะได้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการขุดคลองไทยโดยไม่ได้มีการศึกษาความเป็นไปได้เชิงวิชาการบนฐานความเป็นไปได้ อีกทั้งระบุว่าเงินลงทุนมากกว่า 2.29 ล้านบาท จะทำให้เกิดการพัฒนาและลงทุนในพื้นที่รวมถึงการเป็นศูนย์กลางขนส่งทางทะเลระดับโลกเหมือนกับประเทศสิงคโปร์

กรณีศึกษา : คลองลัดตานานาชาติไม่ได้เป็นปัจจัยหลักต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ

โดยใช้การเปรียบเทียบเศรษฐกิจของประเทศที่มีคลองลัดตานานาชาติด้วยการนำอันดับเศรษฐกิจของโลกของประเทศนั้น ๆ มาเปรียบเทียบกับลำดับเศรษฐกิจของไทย ตลอดจนเปรียบเทียบลำดับความมั่งคั่งในรูปของเงินทุนสำรองระหว่างประเทศซึ่งรวบรวมโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ปีค.ศ.2019 สามารถวิเคราะห์ได้จากข้อมูลเชิงประจักษ์ ดังนี้

7.1.1 ประเทศสาธารณรัฐอียิปต์ (Arab Republic of Egypt) พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในแอฟริกาเหนือเป็นเจ้าของคลองสุเอซเป็นคลองระดับโลกร่นระยะทางได้มากกว่า 7,000 กิโลเมตร ในด้านเศรษฐกิจกลับพบว่าจีดีพีของประเทศอยู่ในอันดับที่ 40 ของโลก (ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 22) ขนาดเศรษฐกิจต่ำกว่าไทยถึง 1.75 เท่า ด้านความมั่งคั่งในรูปของเงินทุนสำรองระหว่างประเทศอียิปต์อยู่ในอันดับที่ 44 ของโลก (ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 12) ต่ำกว่าไทยถึง 6 เท่า รายได้หลักมาจากภาคท่องเที่ยว เป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 55.7 รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากร ปีพ.ศ.2562 (GDP per Capita) เท่ากับ 3,340.4 น้อยกว่าไทยถึง 2.6 เท่าทั้ง ๆ ที่มีประชากร 99.413 ล้านคนเป็นจำนวนที่สูงกว่าไทย

การที่มีคลองลัดของอียิปต์ไม่ได้ส่งผลต่อเศรษฐกิจและการว่างงานของประเทศ ปีพ.ศ. 2561 การว่างงานอยู่ที่อัตราร้อยละ 12.2 เทียบกับของไทยอัตราว่างงานเพียงร้อยละ 1.0 ด้านความเป็นอยู่และความสุขของประชาชนโดยวัดจากอัตราเงินเพื่ออยู่ในอันดับสูงร้อยละ 13.4 ถึง 20.0 จากการจัดอันดับของ “MISERY INDEX” อียิปต์เป็นประเทศที่มีความทุกข์ยากสูงอันดับ 13 ของโลก (ที่มา : Terrabkk.com) เปรียบเทียบกับประเทศไทยในปี 2019 มีค่าคะแนนความทุกข์ยากต่ำสุดเป็นอันดับ 1 ของโลก (ที่มา : บลูมเบิร์ก)



**ขนาดเศรษฐกิจและความมั่งคั่งของไทย
เปรียบเทียบกับประเทศอียิปต์และปานามา
ปีพ.ศ.2562**

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

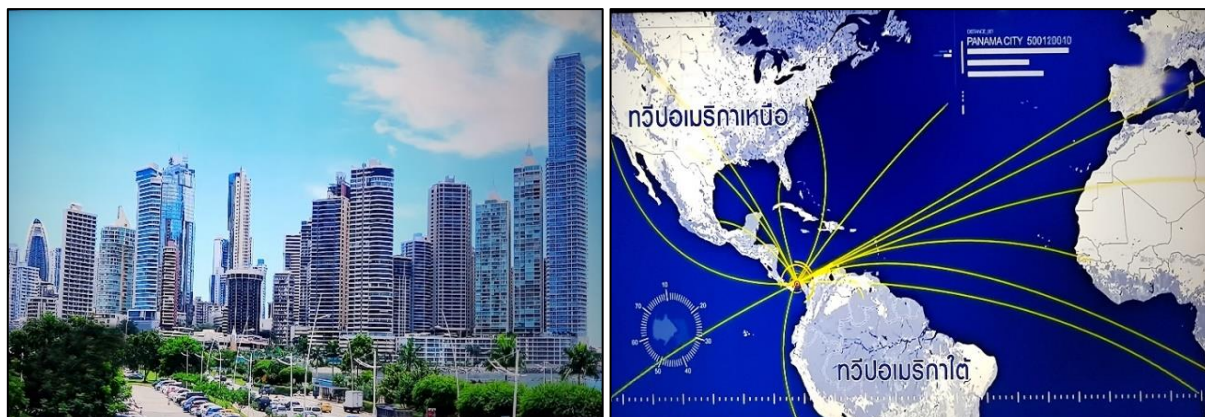
ที่มา : ข้อมูลบางส่วนจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ปี 2019 และธนาคารโลก

7.1.2 ประเทศสาธารณรัฐปานามา (สเปน: República de Panamá) ตั้งอยู่อเมริกาใต้ เชื่อมต่อทะเลแคริบเบียนเดิมเป็นส่วนหนึ่งของประเทศโคลัมเบีย ต่อมาสหรัฐอเมริกาโอนความเป็นเจ้าของ คลองปานามาแต่ยังเป็นเขตอิทธิพลเพราะเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญทั้งด้านการค้าและการทหาร สามารถร่นระยะทางได้ 15,700 กิโลเมตร (ระหว่างสหรัฐอเมริกากับยุโรป) จากข้อมูลกองทุนระหว่างประเทศ (IMF) จัดดีพ้อยในอันดับที่ 70 ของโลกต่ำกว่าไทยถึง 7.72 ความมั่งคั่งในรูปของเงินทุนสำรองระหว่างประเทศอยู่ในอันดับที่ 105 ต่ำกว่าไทยถึง 69 เท่า รายได้หลักของปานามาไม่ได้มาจาก ค่าธรรมเนียมเก็บคลองแต่มาจากอุตสาหกรรมก่อสร้าง อุตสาหกรรมซีเมนต์ อุตสาหกรรมส่งออกน้ำตาล ผลไม้ ถั่ว อัตราการว่างงานร้อยละ 4.8 สูงกว่าไทยเกือบ 5 เท่า (ที่มา : ธนาคารโลก)

ประเทศปานามาจัดเป็นประเทศที่มีรายได้ต่อประชากร (GDP per capita) สูงในปีพ.ศ.2561 เฉลี่ย 17,718.7 เหรียญสหรัฐ/คน/ปี สูงกว่าไทย 2.34 เท่า เนื่องจากเป็นประเทศที่มีประชากรน้อยเพียง 3.868 ล้านคนเป็นประเทศเล็กเนื้อที่ประมาณ 75,420 ตร.กม. รัฐบาลปานามาในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ส่งเสริมเศรษฐกิจลดการพึ่งพารายได้จากคลองปานามาโดยใช้ต้นแบบประเทศคูโบ จนปัจจุบันเป็น ศูนย์กลางการเงิน-ธนาคารของภูมิภาคละตินอเมริกาเป็นที่ตั้งของสำนักงานในหลายประเทศเป็นที่พักเงิน สีเทาระดับภูมิภาค

จากข้อมูลเชิงประจักษ์ข้างต้นคงชัดเจนไม่สามารถปฏิเสธว่าการมีคลองลัดนานาชาติไม่ได้เป็น ปัจจัยหลักที่มีผลต่อขนาดเศรษฐกิจ-การลงทุนขนาดใหญ่-การจ้างงานจำนวนมากและความมั่งคั่งของ ประเทศ คำถามที่ตามมาหากการมีคลองลัดสามารถสร้างความมั่งคั่งได้จริง คำถามคือทำไม? เศรษฐกิจของ อียิปต์จึงต่ำกว่าไทยถึง 1.75 เท่าและประเทศปานามาต่ำกว่าไทยถึง 1.72 โดยทั้งสองประเทศมีอัตราการ ว่างงานที่สูงกว่าไทยมาก

นครปานามาซิตี ศูนย์กลางการเงิน-ธนาคาร-การค้าของภูมิภาคของอเมริกาใต้



ที่มา : สถานีโทรทัศน์ Thai PBS

7.2 สมมติฐานการเป็นแหล่งสร้างงานในพื้นที่ขาดความชัดเจน

จากรายงานการศึกษาของจีนภายใน 6 ปีหลังจากสร้างคลองเสร็จและถมทะเล 2 เกะจะเป็นแหล่งจ้างงานในพื้นที่ภาคใต้ (ตอนล่าง) ประมาณ 2.5-3.0 ล้านคน (การศึกษาของอนุกรรมการชุดคลองไทย พ.ศ.2563 ระบุว่าจ้างงานอาจมากถึง 16 ล้านตำแหน่งเท่ากับแรงงานร้อยละ 43 ของแรงงานที่กำลังแรงงานทั้งหมด) มีการประเมินว่าจะมีการลงทุนพัฒนาเป็นนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ท่าเรือน้ำลึกศูนย์โลจิสติกส์นานาชาติ และศูนย์ท่องเที่ยวระดับโลก ฯลฯ ความเป็นไปได้ของข้อมูลนี้จำเป็นต้องมีการสังเคราะห์ด้วยการเปรียบเทียบกรณีศึกษากับการจ้างงานของจังหวัดอีอีซี 3 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ซึ่งมีการพัฒนามากกว่า 40 ปีจนเป็นจังหวัดที่มีรายได้อยู่ในอันดับต้น ๆ ของประเทศ มีโรงงานอุตสาหกรรมที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการรวมกัน 10,012 แห่ง คิดเป็นสัดส่วน 6.83 ของโรงงานทั่วประเทศ ในปีพ.ศ.2562 จังหวัด EEC มีการจ้างงานรวมกัน 2,062,047 คน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.48 ของประเทศ ข้อมูลนี้ชี้ให้เห็นถึงความเป็นไปได้ของสมมติฐานการจ้างงานในพื้นที่คลองไทยได้เป็นอย่างดี แม้แต่จังหวัดภูเก็ตซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญระดับโลกมีการจ้างงาน 320,659 คน ขณะเดียวกันอุตสาหกรรมของจีนหากจะมีการลงทุนในพื้นที่พัฒนาคองไทยจะเป็นอุตสาหกรรมไฮเทคและใช้เทคโนโลยีซึ่งมีการใช้แรงงานไม่มากโดยเฉลี่ยสามารถลดแรงงานได้อย่างน้อยครั้งหนึ่ง เป็นคำถามว่าการจ้างงานจำนวนหลักล้านคนมีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด

เปรียบเทียบกรณีศึกษาการจ้างงานจังหวัด EEC

กับสมมติฐานแหล่งสร้างงานหลังสร้างคลอง 6 ปีจะมีการจ้างงาน 2.5-3.0 ล้านตำแหน่ง

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

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรมและสำนักงานสถิติแห่งชาติ

7.3 การลงทุนในพื้นที่

มีการคาดหวังว่าการชดเชยของไทยจะก่อให้เกิดการลงทุนในพื้นที่ทั้งด้านอุตสาหกรรมและบริการรวมถึงการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวคงต้องพิจารณาถึงปัจจัยการลงทุน เช่น

- 1) การเป็นพื้นที่ซึ่งเอื้อต่อการลงทุน เกี่ยวข้องกับปัจจัยการผลิต เช่น วัตถุดิบและแรงงานเป็นคำถามว่าบริเวณภาคใต้ของไทยจุดแข็งคืออะไร แหล่งวัตถุดิบมาจากไหน แรงงานในพื้นที่พอเพียงหรือไม่ หากจะเป็นอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารจากทะเลและหรือผลิตภัณฑ์จากยางพาราและปาล์มน้ำมันก็ไม่จำเป็นจะต้องมีคลองไทย
- 2) กรณีศึกษาภาคตะวันออกของอีสเทิร์นซีบอร์ด เติบโตจากการมีท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลาง ซึ่งต้องใช้เวลาเป็น 10 ปีกว่าที่จะมีอุตสาหกรรมย้ายเข้ามา การนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ ส่วนใหญ่จะมาจากซีเกิ้ลตะวันออกมีการเปลี่ยนเรือที่ท่าเรือฮ่องกงหรือสิงคโปร์เพื่อบรรทุกเรือ “Feeder Ship” มายังท่าเรือแหลมฉบังจากนั้นจะต้องมีการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อไปยังนิคมอุตสาหกรรมคลองไทยทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์สูงกว่าฐานการผลิตในพื้นที่ภาคตะวันออกและปริมณฑลรอบกวม. กรณีคลองไทยจะต้องตอบคำถามว่าอุตสาหกรรมใดจะเข้ามาลงทุน ขณะที่ไม่มีเรือขนาดใหญ่เข้าขนส่งรับและขนส่งสินค้าเกี่ยวข้องกับอุปสงค์สินค้าในพื้นที่มากพอที่เรือใหญ่ซึ่งมีต้นทุนระวางสินค้าต่ำเข้ามาเทียบท่า
- 3) กรณีศึกษาประเทศสิงคโปร์ ไม่เป็นฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมรายได้หลักมาจากภาคบริการ เรือสินค้าที่เข้ามาเทียบท่าเพื่อการเปลี่ยนถ่ายยกตู้ในลักษณะเป็น “Port Services Hub” สถานประกอบการจึงเป็นลักษณะการให้บริการทางการเงินและโลจิสติกส์ในระดับนานาชาติ
- 4) ปากคลองสุเอซและคลองปานามาไม่ปรากฏว่ามีการลงทุนในอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ปรากฏการณ์สะท้อนจากประเทศแถบยุโรปและสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นลูกค้าหลักของคลองสุเอซการย้ายฐานการผลิตของประเทศดังกล่าวส่วนใหญ่มาอยู่ที่ประเทศจีน ไทย เวียดนาม เช่น Apple, Ford, Mercedes Benz ฯลฯ ทำไมไม่มาตั้งอยู่ที่พอร์ตชาฮิด (สุเอซ) หรือพอร์ตโคลลอน (ปานามา) ประเทศอียิปต์รายได้หลักมาจากท่องเที่ยวไม่ใช่อุตสาหกรรมและปานามาเป็นประเทศที่ยากจน การมีคลองลัดจึงไม่ใช่เป็นปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดการลงทุนด้านอุตสาหกรรมเพราะเรือมาเพื่อผ่านระยะเวลาไม่ใช่มารอรับ-ส่งสินค้า
- 5) ความกังขาเกี่ยวกับรายได้และการจ้างงานที่จะมาจากการลงทุน จากการเปิดเผยของอนุกรรมการศึกษาคลองไทยของสภาผู้แทนราษฎร (พ.ศ.2563) ระบุว่าการลงทุนคลองไทยแต่ละปีจะทำรายได้เข้าประเทศปีละ 4.0 ล้านล้านบาทเกือบเท่ากับร้อยละ 29 ของจีดีพีจะทำให้มีการจ้างงาน 16 ล้านตำแหน่ง ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าประมาณ 50 ล้าน TEUs มากกว่าท่าเรือสิงคโปร์ 1.36 เท่าและมากกว่าท่าเรือเซี่ยงไฮ้ซึ่งเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก 1.2 เท่า ข้อมูลเหล่านี้จะต้องตั้งอยู่บนฐานความเป็นจริงมีที่มาที่ไปเชิงวิชาการ (ที่มา : www.banmuang.co.th, 3 ก.ค. 63)

7.4 ด้านความคุ้มค่าของผู้ลงทุน (IRR)

จากข้อมูลที่ได้กล่าวไปก่อนหน้านี้พบว่าคลองไทย เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้เส้นทางช่องแคบมะละกาโดยใช้กรณีศึกษาเส้นทางจากท่าเรือชิงเต่าไปประเทศต่าง ๆ ของยุโรปใช้เรือขนาด Super Post Panamax ความเร็วประมาณ 20-22 น็อต สามารถประหยัดเวลาได้ประมาณ 8-10 ชั่วโมงและสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้เพียง 5,830 เหรียญสหรัฐต่อวัน ขณะที่การศึกษาก่อนหน้านี้ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเมื่อปี พ.ศ.2548 ระบุว่าสามารถประหยัดเวลาได้ 2-3 วันและค่าธรรมเนียมผ่านคลอง 634,000 เหรียญสหรัฐต่อเที่ยว ตัวเลขที่แตกต่างกันมากมีผลต่อความเป็นไปได้ของโครงการโดยเฉพาะที่รัฐบาลไทยเข้าไปลงทุนเองไม่ว่าจะเป็นรูปแบบ PPP หรือการรับประกันให้กับรัฐวิสาหกิจล้วนเป็นความเสี่ยงของประเทศ

ด้านอุปสงค์ของสินค้าจำเป็นที่จะต้องนำข้อมูลเชิงประจักษ์เกี่ยวกับสินค้าส่วนใหญ่จะอยู่ในเส้นทาง “Far East Asia” คือกลุ่มประเทศจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ กลุ่มประเทศอาเซียน ออสเตรเลียและสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตกเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 70 ซึ่งจะไม่ผ่านช่องแคบมะละกาและไม่ใช้บริการคลองสุเอซ ประเด็นนี้ต้องนำมาวิเคราะห์ว่าหากไทยจะเข้าไปลงทุนจะมีความเสี่ยงมากน้อยเพียงใด

7.5 ปัจจัยการเป็นศูนย์กลางพาณิชย์นาวีและลดต้นทุนโลจิสติกส์

มีการระบุว่าคลองไทยจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ประมาณ 2.0 แสนล้านบาทต่อปี เป็นต้นทุนการประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ต้องอ้อมแหลมมะละการวมถึงลดค่าเสียหายของเรือได้ 2-3 วัน แต่ข้อเท็จจริงอาจลดได้เพียง 8-10 ชั่วโมงเป็นอย่างสูง ปัจจัยที่คลองไทยจะสามารถเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลของโลก เช่น

- 1) เส้นทางขนส่งทางเรือระหว่างประเทศที่ไทยค้าขายกับซีกโลกตะวันตกมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 29 รวมการขนส่งน้ำมันดิบ อีกร้อยละ 70 เป็นการนำเข้า-ส่งออกที่ใช้เส้นทางขนส่งซีกโลกตะวันออก แหล่งผลิตสำคัญของไทยภาคกลางและภาคตะวันออกโดยมีท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลักทำให้ไม่ได้ประโยชน์จากการใช้เส้นทางคลองไทย
- 2) สัดส่วนการขนส่งน้ำมันดิบด้วยเรือ “Tanker” เกือบทั้งหมดมาจากประเทศแถบตะวันออกกลางซึ่งเรือประเภท VLCC ไม่สามารถเข้าคลองซูดได้ (รวมถึงคลองสุเอซ-ช่องแคบมะละกา) ยังคงต้องอ้อมช่องแคบซุนดาเข้ามายังโรงกลั่นน้ำมันบริเวณมาตาปุดซึ่งไม่ได้ช่วยให้ช่วยประหยัดต้นทุน อีกทั้งราคาน้ำมันขึ้น-ลงไปตามกลไกตลาด
- 3) การส่งออกของไทยส่วนใหญ่ลูกค้าเป็นผู้กำหนดท่าเรือที่จะส่งมอบสินค้า (Port of Loading) การค้าระหว่างประเทศของไทยการส่งออกส่วนใหญ่เป็นเงื่อนไข FOB Term ซึ่งลูกค้าในต่างประเทศจะเป็นผู้ต่อรองราคาค่าระวางเรือหรือระบุเป็นข้อตกลงว่าให้ผู้ส่งออกไทยใช้สายการเดินเรือใด (Dominated Contact) ขณะที่การนำเข้าจะเป็นเงื่อนไข C&F ราคาสินค้ารวมค่าระวางเรือโดยลูกค้าจะเป็นผู้กำหนดเลือกสายการเดินเรือ (Liner) ไม่สามารถที่จะเลือกเข้าคลองไทยหรือจะไปใช้พอร์ตสิงคโปร์ขึ้นอยู่กับ

ว่าราคาค่าระวางเรือที่ใดถูกกว่า ส่วนการ “Just in time” ว่าจะสามารถร่นระยะเวลาได้ 2-3 วันแทบไม่มีนัยสำคัญ

- 4) บริษัทเรือรายใหญ่ของโลกที่อยู่ในกลุ่ม “TOP 10” (ยกเว้นสายการบินเรือจีน) 1 ใน 3 มีการลงทุนในท่าเรือสิงคโปร์ (PSA) และท่าเรือตันจุงปาราส/ประเทศมาเลเซีย มีข้อผูกมัดทางสัญญาที่จะต้องใช้ท่าเรือเหล่านั้น อีกทั้งท่าเรือสิงคโปร์ทำหน้าที่เป็น “Hub & Spoke Port Services” ด้วยการเป็นศูนย์กลางรวบรวมสินค้าให้เต็มลำเรือข้ามสมุทรที่เป็นบรรทุกคอนเทนเนอร์จะไม่วิ่งระยะทางยาวข้ามมหาสมุทรเพราะไม่คุ้มค่าเกี่ยวข้องกับ “Full Loaded and Back Haul” คือสินค้าต้องเต็มลำทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับซึ่งไม่ใช่เรื่องง่าย โอกาสที่จะใช้คลองลัดจะเป็นเพียงเรือขนส่งของจีนทั้งเรือคอนเทนเนอร์และเรือบรรทุกน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางที่ได้รับประโยชน์ลดต้นทุนโลจิสติกส์
- 5) พื้นที่ภาคใต้ของไทยขาดอุปสงค์ที่เพียงพอแต่ละปีมีสินค้าประมาณ 4-5 แสนคอนเทนเนอร์อาจไม่เพียงพอที่จะทำให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่เข้ามาเทียบท่า เกี่ยวข้องกับความถี่ของเรือที่จะต้องเข้ามาอย่างต่อเนื่องและต้นทุนในรูปของ Freight Charge ที่จะต้องแข่งขันกับท่าเรืออื่น ๆ

7.6 ต้นทุนค่าระวางเรือมีความสำคัญมากกว่าการร่นระยะเวลา

กรณีศึกษา : ท่าเรือปีนัง/ ท่าเรือสงขลา/ ท่าเรือแหลมฉบัง

กรณีศึกษาการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางพาราของจังหวัดภาคใต้ตอนล่างไปท่าเรือชิงเต่าประเทศจีน ด้วยการเปรียบเทียบต้นทุนค่าระวางเรือของตู้สินค้าขนาด 20 ฟุตระหว่าง 3 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสงขลา และท่าเรือปีนัง ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่โดยเฉพาะสินค้ายางพาราของภาคใต้ตั้งแต่จังหวัดนครศรีธรรมราช-สตูล-สงขลา-ปัตตานี รวมถึงฐานการผลิตฝั่งอันดามันตั้งแต่ภูเก็ต ตรัง สตูล ฯลฯ ส่วนใหญ่เป็นการส่งออกด้วยเงื่อนไขส่งมอบท่าเรือปีนัง (FOB Penang Port) ด้วยการขนส่งข้ามชายแดนไปบรรทุกเรือที่ท่าเรือปีนังที่ประเทศมาเลเซียแทนที่จะขนส่งผ่านท่าเรือสงขลาที่ใกล้กว่าและหรือท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือปีนังระยะทางจากอำเภหาดใหญ่ประมาณ 320 กิโลเมตร (รวมระยะทางชายแดนถึงปีนัง 250 ก.ม.) แต่ค่าระวางเรือ “Freight Charge” ของท่าเรือปีนังถูกกว่าท่าเรือสงขลา 4.5 เท่าและถูกกว่าท่าเรือแหลมฉบัง 3.75 เท่าระยะทางขนส่ง Transit time จากท่าเรือแหลมฉบังไปท่าเรือชิงเต่า 10 วัน ขณะที่ระยะทางจากปีนัง 13-16 วัน เหตุผลที่ค่าระวางเรือท่าเรือปีนังถูกกว่าท่าเรือของไทย เนื่องจากตั้งอยู่ปากช่องแคบมะละกาฝั่งทะเลอันดามันทำหน้าที่เป็น “Port Hub” รับสินค้าจากพื้นที่อุตสาหกรรมภาคเหนือของมาเลเซียรวมถึงบังคลาเทศ เมียนมาร์และไทย อีกทั้งมาเลเซียเป็นศูนย์กลางผลิตตู้คอนเทนเนอร์และรวบรวมตู้เปล่า ทำให้ท่าเรือปีนังเป็นแหล่งส่งออกตู้คอนเทนเนอร์เปล่าซึ่งลูกค้าหลักคือประเทศจีน มีผลทำให้เรือมีสินค้าเต็มลำทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ กรณีศึกษานี้ชี้ให้เห็นว่าทำเลที่ตั้งของท่าเรือมีผลสำคัญต่อการเป็น “Port Services Hub”

ข้อมูลเชิงประจักษ์นี้จะต้องนำมาบูรณาการให้เห็นว่าที่ตั้งของท่าเรือและอุปสงค์สินค้าที่มากพอที่เรือจะเข้ามารับ-ส่งตู้สินค้าเป็น Weekly Schedule รวมถึงขนส่งตู้เปล่ามีความสำคัญเป็นนัยต่อต้นทุนโลจิสติกส์และเป็นเหตุผลสำคัญต่อการตัดสินใจต่อการเลือกที่จะไปขนส่งสินค้า ณ ท่าเรือแห่งใด โดยข้อเท็จจริงผู้ซื้อในต่างประเทศในรูปของเงื่อนไข FOB จะเป็นผู้กำหนดให้ไปส่งมอบสินค้าที่ท่าเรือไหน (Port of Loading) ขึ้นอยู่กับอัตราค่าระวางเรือที่จะมีการต่อรองล่วงหน้าเป็นไตรมาส ปัจจัยเกี่ยวกับท่าเรือ-ค่าระวางเรือ-เส้นทางขนส่งทางเรือเป็นเรื่องที่ซับซ้อนยากที่จะเข้าใจ การศึกษาคลองไทยจำเป็นจะต้องนำข้อมูลเหล่านี้มาบูรณาการ

เปรียบเทียบค่าระวางตู้สินค้าไปท่าเรือชิงเต่า (ผลิตภัณฑ์ยางพารา)

(ราคา ณ เดือนกันยายน 2563)

Port of Loading	Port Charge 20F Container	ค่า Freight สูง กว่าท่าเรือป็นัง	Transit Time	หมายเหตุ
Penang Port	40 USD.	-	13-16 วัน	ขึ้นอยู่กับต้องไปเปลี่ยนเรือที่ฮ่องกงหรือปูซาน
Songkhla Port	180 USD.	4.5 เท่า	25-30 วัน	ต้องไปเปลี่ยนเรือที่สิงคโปร์
Leamchabang Port	150 USD.	3.75 เท่า	10 วัน	หากไปเปลี่ยนเรือที่ปูซานจะสูงกว่าเล็กน้อย

ราคายังไม่รวมค่า AMS : Automated Manifest System ที่ทุกท่าเรือเก็บใกล้เคียงกัน 30-35 USD./BL

7.7 ด้านความมั่นคง

การศึกษาวิจัยโดยการใช้บริบทการลงทุนของจีน ซึ่งไม่สามารถปฏิเสธได้ว่ากลายเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ทางทะเล “ไห่หนาน” ซึ่งประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ได้ประกาศเมื่อประมาณ ปีพ.ศ.2560 ที่กลายเป็นนโยบายหลักของประเทศในการใช้เส้นทางพาณิชย์ทางทะเลเชื่อมโยง 2 มหาสมุทรของโลก

7.7.1 ยุทธศาสตร์ทางทะเลของประเทศจีน

- 1) ยุทธศาสตร์สร้อยไข่มุกหรือ “เงินจูเลียน” (String of Pearls Strategy) ซึ่งผู้รู้ด้านยุทธศาสตร์ทางทหาร กล่าวว่า เป็นการสร้างปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจปิดล้อมประเทศอินเดีย เห็นได้จากรัฐวิสาหกิจจีนและนักลงทุนจีนเข้าไปลงทุนท่าเรือน้ำลึกประเทศต่าง ๆ ทั้งในอ่าวเบงกอลและมหาสมุทรประเทศอินเดีย เช่น ท่าเรือเจ้าฟ้าว ประเทศเมียนมาร์, ท่าเรือบังคลาเทศ, ท่าเรือกวาดาร์ ประเทศปากีสถาน, ท่าเรือฮัมบันโตกา (ประเทศศรีลังกา)
- 2) ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเล “China Maritime Silk Route” เป็นส่วนย่อยของยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road) เพื่อควบคุมเส้นทางเดินเรือในทะเลจีนใต้เริ่มจากการเข้าไปถมเกาะสร้างสนามบิน เช่น หมู่เกาะพาราเซลและสแปรตลีย์ส์ เพื่อปิดล้อมเส้นทางเดินเรือยุทธศาสตร์ของสหรัฐและพันธมิตรและ

ยังเป็นการปิดล้อมเส้นทางเดินเรือของญี่ปุ่น อีกทั้งเป็นการกดดันประเทศอาเซียนให้ยืนข้างจีน

- 3) การเปลี่ยนแปลงดุลย์อำนาจทางทะเลจีนใต้และมหาสมุทรอินเดีย จากการที่คลองไทยอยู่ในเส้นทางเชื่อมโยงทั้งด้านการค้าและยุทธศาสตร์ทางทหารจึงกลายเป็นกุญแจสำคัญที่จีนจะต้องบรรลุวัตถุประสงค์หากจะต้องการมีอิทธิพลทางทะเล ทำให้เป็นปัจจัยสำคัญที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงกลายเป็นประเด็นความมั่นคงในระดับภูมิภาค และกลายเป็นเส้นทางสมุทพาทนภาพระหว่างสองอภิมหาอำนาจคือสหรัฐอเมริกากับจีน จำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาลงลึก เช่น การเปลี่ยนแปลงดุลย์อำนาจทางทะเลของโลก โดยที่ประเทศไทยอาจถูกแทรกแซงจากประเทศมหาอำนาจทั้งสหรัฐอเมริกา จีน และอินเดียที่ต้องการเข้ามาควบคุมเส้นทางเดินเรือและมีอิทธิพลในภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย, อ่าวเบงกอล, ทะเลจีนใต้

7.7.2 ดุลย์อำนาจทางทะเลระดับนานาชาติ

1) **กรณีตัวอย่างคลองสุเอซ** : ตั้งอยู่บริเวณทะเลแดงบริเวณช่องแคบที่เป็นจอยเข้าทะเลแดงตรงข้ามประเทศเยเมนเป็นที่ตั้งของประเทศจิบูตี (Djibouti) ชื่อเดิมคือ “French Somaliland” จากทะเลแดงเชื่อมต่อกับคลองสุเอซทำให้ประเทศจิบูตีกลายเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่ประเทศมหาอำนาจต่าง ๆ เข้ามาตั้งฐานทัพเพื่อดูแลป้องกันผลประโยชน์ในฐานะเส้นทางเดินเรือของตัวเอง เช่น สหรัฐอเมริกา ฝรั่งเศส อังกฤษ เยอรมัน สเปน ญี่ปุ่น ล่าสุดประเทศจีนปัจจุบันมีกองกำลังต่างชาติประจำ 5,700-6,000 คน ตั้งแต่ปีค.ศ.2017 ประเทศจีนเข้าไปลงทุนที่เมืองโดราเลห์ (Doraleh) เป็นเขตการค้าเสรี “DIFTZ” มูลค่า 3,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เนื้อที่ 36,000 ไร่ โฟกัสเกี่ยวกับเรื่องโลจิสติกส์และมีการตั้งฐานทัพเรือนอกประเทศเป็นแห่งแรกของจีนมีการระบุว่าพร้อมที่จะส่งทหารเข้าประจำการ 10,000 คนในเร็ว ๆ นี้ ประเทศจิบูตีจากการเป็นฐานที่ตั้งทางทหารของประเทศต่าง ๆ มีรายได้ประมาณปีละ 121.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ข้อมูล : China Daily)



2) **ความขัดแย้งน่านน้ำทะเลจีนใต้ (Asia Pacific Power Balance)** เส้นทางคลองไทยจะกลายเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่พิพาทกับมหาสมุทรอินเดีย มีการกล่าวว่ากรณีทะเลจีนใต้อาจไม่จบแบบสันติจะทำให้ประเทศไทยถูกดึงเข้าไปเข้าข้างฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด ก่อนหน้านี้รัฐมนตรีต่างประเทศสหรัฐอเมริการะบุว่าอ่างเกาะที่พิพาททะเลจีนใต้ผิดกฎหมายระหว่างประเทศต่างฝ่ายต่างดึงไทยเข้าเป็นพันธมิตร ข้อพิพาททะเลจีนใต้ระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีนบริเวณหมู่เกาะพาราเซลและเกาะสแปกซ์ลีย์กลายเป็นประเด็นที่ตึงประเทศต่าง ๆ เช่น เวียดนาม ฟิลิปปินส์ ไต้หวัน ญี่ปุ่น อินเดีย อังกฤษ ออสเตรเลีย ฯลฯ เข้ามาแบ่งกลุ่มเป็นคู่ขัดแย้งในช่วงที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันต่างฝ่ายมีการซ้อมรบและทำหยาอำนาจ

3) ความกังวลของสหรัฐอเมริกาต่อการขยายแสนยานุภาพทางทะเลของจีน จากรายงานประจำปีที่กระทรวงกลาโหมสหรัฐเสนอต่อสภาคอนเกรสประจำปีค.ศ.2020 เป็นเอกสารความยาว 200 หน้าระบุว่ารัฐบาลปักกิ่งเตรียมตั้งที่มั่นทางทหารในไทยและหลายประเทศในภูมิภาค เช่น ประเทศไทย เมียนมาร์ ศรีลังกา ปากีสถาน บังคลาเทศ กัมพูชา ตลอดจนประเทศแถบแอฟริกาและหมู่เกาะโซโลมอน ล่าสุดการจัดตั้งฐานทัพถาวรที่ประเทศจิบูตีซึ่งตั้งอยู่จอยช่องแคบเข้าสู่ทะเลแดงเพื่อผ่านคลองสุเอซ รายงานของกระทรวงกลาโหมสหรัฐมีความกังวลในการเคลื่อนไหวของจีนที่จะขยายแสนยานุภาพด้านทหารทั่วทะเลจีนใต้และมหาสมุทรอินเดีย ปัจจุบันประเทศจีนมีการส่งออกทุนทั้งในรูปการให้กู้ในโครงสร้างพื้นฐานและเศรษฐกิจไปพร้อมกับการส่งออกชาวจีนครั้งใหญ่คาดว่าจะมีคนจีนไปทำงานในทวีปแอฟริกา ประมาณ 1 ล้านคนและแทบจะวันออกกลางมีชาวจีน 5 แสนคน (ที่มา : บางส่วนจากรายงานประจำปีของกระทรวงกลาโหมสหรัฐอเมริกานำเสนอต่อสภาคอนเกรสปี 2020, กรุงเทพธุรกิจรายวันวันที่ 4 ก.ย. 63)

4) อาเซียนถูกยกระดับเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ของจีน ที่มีเป้าหมายขยายอำนาจทางเศรษฐกิจและการทหาร เช่น

(1) ประเทศสปป.ลาว : จีนเข้าไปให้เงินกู้รัฐบาลลาวในรูปแบบต่าง ๆ รวมถึงการสร้างถนนโครงสร้างพื้นฐานรถไฟความเร็วสูงรวมถึงศูนย์การค้าขนาดใหญ่และเขตเศรษฐกิจพิเศษตามพื้นที่ชายแดนทั้งที่ติดกับไทย จีน และเวียดนาม คาดว่ามีชาวจีนอยู่ในประเทศลาวไม่น้อยกว่า 3 แสนคน

(2) ประเทศกัมพูชา : จากข้อมูลของกระทรวงกลาโหมของสหรัฐฯ เชื่อว่ากัมพูชาได้ลงนามข้อตกลงลับเพื่อเปิดทางให้กองทัพจีนใช้ฐานทัพเรือที่จังหวัดเกาะกงติดชายแดนจังหวัดตราดของไทย จากภาพถ่ายทางอากาศมีการสร้างสนามบินรันเวย์ยาวประมาณ 3.5 กม. รองรับเครื่องบินขนาดใหญ่และกำลังสร้างท่าเทียบเรือหน้าท่ายาว 500 เมตร สามารถจอดเรือบรรทุกเครื่องบิน เป็นข้อตกลงที่รัฐบาลจีนและกัมพูชามีการตกลงให้จีนเช่าพื้นที่ประมาณ 8,960 เฮกตาร์หรือประมาณ 5.5 หมื่นไร่เป็นเวลา 99 ปีเพื่อแลกกับหนี้ที่รัฐบาลกัมพูชากู้และผิดนัดไม่สามารถชำระหนี้ โดยจีนจะจ่ายค่าเช่าให้ปีละประมาณ 31 ล้านเหรียญสหรัฐ กำลังก่อสร้างอาคารที่พักถาวรให้กับกองกำลังทหารที่จะมาอยู่ประจำการ อย่างไรก็ตามทั้งสองประเทศระบุว่าไม่ได้เป็นพื้นที่ทางทหาร (ที่มา : สำนักงานข่าว SSBN Thailand)

(3) ประเทศเมียนมาร์ : การลงทุนท่าเรือเจ้าฉวีรัฐยะไข่ของประเทศเมียนมาร์เป็นรูปแบบของเอกชนเป็นโครงการทำเรื่อน้ำลึกบริเวณชายฝั่งรัฐยะไข่มูลค่า 1.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยจีนลงทุนร้อยละ 70 โดยท่าเรือ "เจ้าฉวี" ที่เมืองซิตตเวรัฐยะไข่อยู่ติดกับอ่าวเบงกอลซึ่งจะเป็นเส้นทางออกสู่มหาสมุทรอินเดียของจีนอีกทางหนึ่ง โครงการนี้อยู่ภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจจีน-เมียนมา (CMEC) ซึ่งเป็นเส้นทางถนนภายใต้เส้นทางสายไหมเชื่อมจีนไปสู่มหาสมุทรอินเดีย (One Belt One Road) ที่จะขยายเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานและอิทธิพลของจีนไปทั่วโลก

- (4) **ประเทศมาเลเซีย** : จีนมีการลงทุนท่าเรือควอนตัน (Kuantan Port) เป็นท่าเรือฝั่งตะวันออกของจีนมีการลงทุนรถไฟขนส่งสินค้าเชื่อมกับท่าเรือพอร์ตกลังซึ่งอยู่ทางด้านตะวันตกบริเวณช่องแคบมะละกาใช้เงินลงทุน 44,000 ล้านดอลลาร์หรือประมาณ 10,432 ล้านบาทหรือสหรัฐเป็นโครงการที่จีนระบุว่าอยู่ในเส้นทาง BRI : One Belt One Road
- (5) **ประเทศไทย** : จีนสนใจที่จะเข้ามาขุดคลองไทยเชื่อมโยงสองมหาสมุทรกระหว่งกลาโหมสหรัฐฯ เชื่อว่าคลองไทยจะเป็นกุญแจสำคัญที่จีนใช้เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์โดยบรรดานักวิเคราะห์มองว่าเป็นการปิดล้อมสหรัฐฯ และประเทศอินเดียที่กำลังจะก้าวมาเป็นคู่แข่ง

7.8 ผลกระทบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

1) **ด้านสังคมและการพัฒนาจากสภาพความยากจน** มีการอพยพครัวเรือนไม่น้อยกว่า 1.0 แสนครัวเรือนถึงแม้จะได้ค่าเวนคืนที่ดินแต่เมื่อเงินหมดจะประกอบอาชีพอะไร การย้ายออกไปในพื้นที่ซึ่งไม่คุ้นเคยจะมีปัญหาอย่างไรต่อชีวิตความเป็นอยู่ กรณีศึกษาพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในอีอีซี เช่น จังหวัดระยองซึ่งจัดดีพื้นที่ต่อหัวต่อคนสูงสุดของประเทศ แต่ชาวบ้านส่วนใหญ่ไม่ได้เป็นเจ้าของกิจการเป็นการลงทุนจากภายนอกยังคงประกอบอาชีพทำสวนยาง ทำสวนผลไม้ มันสัมปะหลัง หรือเป็นคนงานรับจ้างให้กับนายทุนต่างถิ่น กลายเป็นว่าจัดดีพื้นที่ไม่ได้ทำให้คนในพื้นที่รวยอย่างที่คิด เพราะเป็นการเอามูลค่างามมาหารคนในพื้นที่แต่เม็ดเงินส่วนใหญ่กลายไปอยู่กับทุนใหญ่และบริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุน กลุ่มที่รับผลประโยชน์เป็นประชาชนส่วนน้อย เช่น เจ้าของที่ดินซึ่งอยู่ในพื้นที่เวนคืนและนายหน้าขายที่ดินรวมไปถึงนายทุนผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่นอาจได้ผลประโยชน์จากการเข้าไปเป็นซัปคอนแทรคในช่วงที่ก่อสร้างโครงการ

2) **ด้านนิเวศทางทะเล** มีการประเมินตะกอน หิน ดิน ทราย จากการขุดรอกคลองไม่น้อยกว่า 4,500-5,000 ล้านลูกบาศก์เมตรจะต้องมีการสำรวจถึงผลกระทบอย่างเป็นระบบต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้กับนักการเมือง-ประชาชนว่าผลกระทบที่มีต่อระบบนิเวศทางทะเลมีอะไรบ้าง เช่น การเคลื่อนย้ายของสัตว์น้ำสองฝั่งทะเลรวมถึงสิ่งมีชีวิต (Alien Species) จะมีผลกระทบต่อพันธุ์ปลาพื้นที่ยุถึงถึงความเสียหายของห่วงโซ่อาหารสัตว์น้ำ



ภาพการก่อสร้างคลอง
ที่จะเกิดขึ้นที่ 5 จังหวัด
ภาคใต้ของไทย



3) การปนเปื้อนของสารเคมี ปัญหาการรุกรานน้ำเค็มเข้าไปในแผ่นดินหรือการรั่วไหลของสารปนเปื้อนจะมีผลอย่างไรต่อคุณภาพของน้ำจืดทั้งน้ำผิวดินและน้ำใต้ดินผลกระทบต่อด้านมลพิษดิน-น้ำ-อากาศจากอุตสาหกรรม การสร้างเกาะเทียม (เกาะไต้) ผังอ่าวไทยระบุว่าจะเป็นนิคมอุตสาหกรรมและศูนย์ขนถ่ายปิโตรเคมีซึ่งจะตามมาด้วยอุตสาหกรรมกลั่นน้ำมันและแยกก๊าซธรรมชาติ อุตสาหกรรมปิโตรเคมีประเด็นนี้จะต้องนำกรณีศึกษาของนิคมอุตสาหกรรมมาตาปุดซึ่งเป็นแหล่งแยกก๊าซธรรมชาติและปิโตรเคมีขนาดใหญ่ของประเทศตั้งแต่ก่อสร้างจนถึงปัจจุบันมีปัญหามากมายเกี่ยวกับสารเคมีตกค้างปนเปื้อนลงไปในดิน แหล่งน้ำธรรมชาติ น้ำฝนไม่สามารถนำมาดื่มได้ สารเคมีที่พบได้แก่ โลหะหนัก สารอินทรีย์ระเหย เช่น ซัลเฟอร์ไดออกไซด์, เอทีลีนคลอไรด์, สารแคดเมียม, กำมะถัน ฯลฯ ประชาชนในพื้นที่เรียกร้องมาอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ต้องนำกรณีศึกษาคราบน้ำมันและขยะปฏิกูลที่มากับเรือรวมถึงการจำลองกรณีเรือมีอุบัติเหตุจนมีคราบน้ำมันกระจายไปทั่วทะเลทั้งสองฝั่งกระทบต่อความมั่นคงด้านอาหารและด้านท่องเที่ยว (ผู้เขียนรายงาน : เคยเป็นคณะทำงานตรวจสอบข้อเท็จจริงของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและแรงงานแห่งชาติ)

4) ความมั่นคงด้านอาหาร (Food Security) ประเทศไทยเป็นแหล่งอาหารทะเลราคาถูกจะต้องมีการประเมินผลกระทบด้านการประมง การทำประมงชายฝั่ง และอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องจากประมงในช่วงระหว่างการก่อสร้างคลองรวมถึงหลังคลองเสร็จซึ่งอาจต้องมีแนวกันปรับระดับน้ำ อีกทั้งหากมีเรือจำนวนมากเข้า-ออกคลองเข้ามาใช้จะมีผลอย่างไรต่อสัตว์น้ำ ทั้งด้านปริมาณและชนิดของปลาจะต้องมีการประเมินผลกระทบด้านประมง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่งตลอดจนอุตสาหกรรมประมงที่เกี่ยวข้องซึ่งมูลค่ารวมกันกว่า 1.1 ล้านล้านบาท

5) ผลกระทบนิเวศน์ท่องเที่ยว ในช่วง 6 ปีระหว่างสร้างคลองกว้าง 640 เมตรยาว 135 กิโลเมตรและร่องน้ำสองฝั่งทะเลยาว 76 กิโลเมตรประเมินว่าปริมาณดินและทรายจากการขุดคลอง 4,360-5,100 ล้านลูกบาศก์เมตร จะทำให้เกิดดินตะกอนฟุ้งกระจายกระทบแหล่งท่องเที่ยวทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามันมีผลต่อรายได้การท่องเที่ยวมูลค่ามหาศาลเกี่ยวข้องกับแรงงานเป็นหลักหลายแสนคน กระทบการท่องเที่ยวไม่น้อยกว่าปีละ 1.55 ล้านล้านบาท จะต้องมีการศึกษาเชิงลึกว่าจังหวัดท่องเที่ยว เช่น จังหวัดตรัง พังงา กระบี่ ภูเก็ต รวมถึงเกาะสมุยซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ การก่อสร้างที่มีฝุ่นตะกอนจำนวนมากจะมีผลอย่างไรต่อสภาวะของน้ำทะเล หาดทรายรวมไปถึงปะการังและปลาสวยงาม ประเด็นที่กล่าวจะต้องมีการศึกษาอย่างเป็นระบบเนื่องจากรายได้ท่องเที่ยวที่ติดทะเลมีมูลค่าปีละ 1.55 ล้านล้านบาท



ที่มา : gsei.co.th

บทที่ 8 : สรุปรายงานการศึกษา

วิเคราะห์คลองไทย : ความเหมาะสมและความคุ้มค่าของชาติ

กรณีศึกษาการลงทุนของประเทศจีน

คลองไทยหรือ “คอคอดกระ” เป็นแนวความคิดการขุดคลองลัดเชื่อมสองชายฝั่งทะเลอันดามันกับทะเลจีนใต้มีมาอย่างน้อยกว่า 3 ศตวรรษตั้งแต่ปลายสมัยกรุงศรีอยุธยาจนมาถึงปัจจุบันมีการหยิบยกโครงการนี้มาพิจารณาอย่างต่อเนื่อง การวิเคราะห์ความเหมาะสมและคุ้มค่าของชาติจากการขุดคลองไทยและพัฒนาพื้นที่รอบข้าง จำเป็นจะต้องนำบริบทการลงทุนของประเทศจีนเข้ามาเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ เพราะเป็นชาติเดียวที่มีการผลักดันอย่างต่อเนื่อง บริบทของจีนต่อภูมิภาคทะเลจีนใต้ปรากฏอยู่ในแผนที่หนึ่งแถบหนึ่งยุทธศาสตร์ของจีนมีแผนพัฒนาเชิงพื้นที่ที่เรียกว่าวงแหวนเศรษฐกิจหรือ “泰国国家振兴规划” เป็นการเชื่อมการขนส่งสายใหม่ทางบกจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยมาสู่ศูนย์กลางที่กรุงเทพมหานคร ขณะเดียวกันยุทธศาสตร์ทะเลใต้ “ไห่หนาน” ซึ่งเป็นแผนแม่บทของยุทธศาสตร์ทางทะเลของจีนประกอบด้วยยุทธศาสตร์หรือ “เงินจูเลียน” (String of Pearls Strategy) ที่โอบล้อมอ่าวเบงกอลและทะเลอาราเบียนกับยุทธศาสตร์ “China Maritime Silk Route” ซึ่งคุมเส้นทางการค้าในทะเลจีนใต้ กุญแจแห่งความสำเร็จคือการขุดคลองไทยเพื่อเชื่อมโยงสองมหาสมุทรเข้าไว้ด้วยกัน

แผนยุทธศาสตร์ของจีนต้องการเส้นทางพาณิชย์นาวีและขยายอิทธิพลทางการทหาร โดยที่จีนเป็นประเทศขนาดใหญ่มีประชากรจำนวนมาก หากต้องการรักษาอัตราการเติบโตอย่างที่เคยเป็นในอดีตจำเป็นที่จะต้องมีการขยายการลงทุนออกไปนอกประเทศ แต่รูปแบบการลงทุนของจีนอาจต่างกับประเทศญี่ปุ่นด้วยการใช้การส่งออกทุนในลักษณะโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ควบคู่กับการใช้ “Debt Strategy” คือให้เงินกู้ระยะยาวหากทำได้ก็จะเข้าไปดำเนินการเองภายใต้สัมปทานระยะยาว เช่น การสร้างทางรถไฟความเร็วสูงซึ่งจีนมีเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมรองรับการสร้างถนน เขื่อน โรงไฟฟ้าขนาดใหญ่ อาคารพาณิชย์สูงระฟ้า ศูนย์การค้า ท่าเรือน้ำลึก สนามบินนานาชาติ ฯลฯ โดยการให้เงินกู้ระยะยาวกับประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนา เช่น กลุ่มประเทศละตินอเมริกา แอฟริกา ประเทศในอ่าวเบงกอลรวมถึงประเทศในกลุ่มอาเซียน

ด้านการขนส่งทางทะเลจีนพึงให้ความสำคัญในช่วง 10 กว่าปีที่ผ่านมาหลังจากที่ก่อนหน้านี้จีนประสบความสำเร็จเข้าไปสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟจากมณฑลซินเจียงทางภาคตะวันตกผ่านอิหร่านเข้าสู่ประเทศยุโรป ด้านพาณิชย์นาวีมีกองเรือพาณิชย์ของจีนรวมกันมีสัดส่วน 1 ใน 4 ของโลก จีนต้องการควบคุมเส้นทางขนส่งควบคู่ไปกับแสนยานุภาพทางทะเลมีการถมบริเวณเกาะพาราเซลและสแปรตลีย์ในทะเลจีนใต้นำไปสู่ความขัดแย้งในภูมิภาคและระดับโลก ตลอดจนการลงทุนสร้างท่าเรือตั้งแต่เกาะกงของกัมพูชา ท่าเรือในรัฐยะไข่ของเมียนมาร์ ท่าเรือในบังคลาเทศ ศรีลังกา ปากีสถานและประเทศติมูจ ซึ่งอยู่ปากทางเข้าทะเลแดงเชื่อมต่อกับคลองสุเอซ ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาจีนมีความสนใจที่จะต้อง

คลองลัดนานาชาติเพื่อหลีกเลี่ยงการใช้ท่าเรือสิงคโปร์และช่องแคบมะละกาซึ่งอยู่ในอิทธิพลของสหรัฐอเมริกา

กุญแจสำคัญคือการมีคลองลัดบริเวณภาคใต้ของประเทศไทยจากปากคลองด้านตะวันตกเริ่มจากอำเภอสีเกาจังหวัดตรังไปออกทะเลอ่าวไทยที่อำเภอระโนดจังหวัดสงขลา ระยะทางประมาณ 135 กิโลเมตรมีการถมเกาะเทียม 2 เกาะพื้นที่รวมกัน 150.7 ตารางกิโลเมตร จากเอกสารรายงานการศึกษาของมหาวิทยาลัยปักกิ่งร่วมกับภาคเอกชนของจีนระบุว่าจะมีการก่อสร้างศูนย์การท่องเที่ยวนานาชาติ ศูนย์กระจายสินค้า นิคมอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับการกลั่นน้ำมันปิโตรเคมีเงินลงทุนประมาณ 72,970 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบันเป็นเงินไทยประมาณ 2.29 ล้านบาทบาทแลกกับระยะเวลาสัมปทาน 100 ปี

การผลักดันคลองไทยมีการจัดทำเป็นรายงานการศึกษามาอย่างต่อเนื่องอย่างน้อยตั้งแต่รัฐบาลพลเอกชวลิต ยงใจยุทธ เป็นนายกรัฐมนตรี (พ.ศ.2539-2540) ต่อมาพ.ศ.2563 สภาผู้แทนราษฎรมีการจัดตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการขุดคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ การขุดคลองไทยเป็นเรื่องที่ซับซ้อนเกี่ยวข้องกับมิติด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านนิเวศ-สิ่งแวดล้อม ด้านความมั่นคง ตลอดจนเกี่ยวข้องกับองค์ความรู้เกี่ยวกับเส้นทางเดินเรือนานาชาติและพาณิชย์นาวี-โลจิสติกส์ระดับโลก (International Maritime Logistics) มีทั้งผู้สนับสนุนและผลักดัน ขณะเดียวกันก็ยังมีคำถามมากมายว่าคลองไทยมีความคุ้มค่ามากน้อยเพียงใดเมื่อเปรียบเทียบกับสิ่งที่ต้องเสีย อีกทั้งลักษณะการลงทุนของจีนมีลักษณะเฉพาะตัวมีความพร้อมด้านเทคโนโลยีทุน และกำลังแรงงาน ทำให้เป็นข้อวิตกว่าจะทำให้เกิดการครอบงำเป็นการส่งออกเคลื่อนย้ายคนจีนโพ้นทะเลเข้าสู่ประเทศไทย ครั้งใหญ่สุดของศตวรรษ ที่กล่าวเช่นนี้มีกรณีตัวอย่างที่เกิดกับประเทศแถบแอฟริกาที่มีคนจีนเข้าไปเป็นหลักล้านคนรวมไปถึงประเทศสปป.ลาว, เมียนมาร์, กัมพูชา, ศรีลังกาและอีกหลายประเทศ

มีการคาดหวังว่าหลังจากมีคลองไทยจะทำให้มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างก้าวกระโดดไปถึงระดับร้อยละ 12 ต่อปีจะทำให้มีการลงทุนด้านอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ แต่จากกรณีศึกษาเปรียบเทียบคลองสุเอซและคลองปานามาพบว่าบริเวณปากคลองเป็นแค่ท่าเรือขนาดเล็กแทบไม่มีฐานอุตสาหกรรม ขนาดเศรษฐกิจของประเทศอียิปต์ต่ำกว่าไทยถึง 1.75 เท่า ความมั่งคั่งในรูปของเงินทุนสำรองระหว่างประเทศต่ำกว่าไทย 6.0 เท่า อัตราการว่างงานก่อนมีการแพร่ระบาดของไวรัสโควิดสูงถึงร้อยละ 12.2 เปรียบเทียบกับอัตราว่างงานของไทยร้อยละ 1.0 ประเทศอียิปต์ถูกจัดเป็นประเทศที่มีความทุกข์ยากอันดับที่ 13 ของโลกเทียบกับไทยเป็นประเทศที่มีความทุกข์ยากน้อยที่สุดในโลก

ประเทศสาธารณรัฐปานามาถึงจะมีคลองลัดระดับโลกแต่ไม่มีอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และนิคมอุตสาหกรรมมีน้อยหรือแทบไม่มี ขนาดเศรษฐกิจของปานามาต่ำกว่าไทยถึง 7.72 เท่าและความ มั่งคั่งในรูปของเงินทุนสำรองระหว่างประเทศต่ำกว่าไทย 69 เท่า ข้อมูลนี้บ่งบอกเป็นนัยว่าการมีคลองลัดระดับนานาชาติไม่ได้เป็นปัจจัยหลักที่จะมีผลต่อเศรษฐกิจ รวมถึงด้านการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศของ

ประเทศอียิปต์และปานามา มีอุตสาหกรรมไม่มากส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมเบา เปรียบเทียบกับประเทศไทยมีนิคมอุตสาหกรรมจำนวน 53 แห่ง มีโรงงานอุตสาหกรรมมากกว่า 1.4 แสนกิจการ ด้านการจ้างงานที่คาดหวังว่าจะมี 2.5-3.0 ล้านตำแหน่งภายใน 6 ปีหลังจากสร้างคลองเสร็จ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับ การจ้างงานของ 3 จังหวัดอียิปต์ (ระยอง, ชลบุรี, ฉะเชิงเทรา) ในช่วงเกือบ 40 ปี มีการจ้างงานรวมกันเพียง 2.062 ล้านคน ทำให้มีความกังวลว่าการมีคลองไทยอาจไม่ใช่คำตอบที่จะทำให้มีการลงทุนในพื้นที่อย่างก้าวกระโดด และมีการจ้างงานจำนวนมากอย่างที่กล่าวอ้าง เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่เอื้อต่อการลงทุนของอุตสาหกรรมขนาดใหญ่

สำหรับการคาดหวังที่จะทำให้มีท่าเรือน้ำลึกระดับโลกที่จะมีเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่เข้ามาเทียบท่าสามารถแข่งขันกับประเทศสิงคโปร์จะต้องพิจารณาถึงปัจจัยแวดล้อม เช่น ท่าเลที่ตั้งและอุปสงค์ในพื้นที่ซึ่งต้องมีตู้สินค้าจำนวนมากพอที่เรือพาณิชย์ขนาดใหญ่จะเข้ามารับขนถ่ายสินค้า กรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือหลักของไทยมีตู้สินค้าไม่น้อยกว่าปีละ 8.063 ล้าน TEUs ติดอันดับที่ 21 ของโลก ปริมาณเรือรวมกัน 12,391 เทียวกว่าเรือส่วนใหญ่เป็น “Ocean Direct Ship” ไม่เข้ามาเทียบท่าเพราะสินค้าไม่เพียงพอทำให้ต้นทุนการขนส่งจึงสูงกว่าท่าเรือสิงคโปร์ (ปัจจุบันมีเรือ Direct ship จากยุโรปเข้ามาบ้าง แต่ยังคงแวะท่าเรือสิงคโปร์) จากกรณีศึกษาการส่งออกสินค้าทางภาคใต้ตอนล่างส่วนใหญ่การส่งออกทางพาราไปประเทศจีนใช้ท่าเรือปีนังซึ่งมีต้นทุนค่าระวางเรือถูกกว่าท่าเรือสงขลาถึง 4.5 เท่าและถูกกว่าท่าเรือแหลมฉบัง 3.75 เท่า ปัจจัยเหล่านี้จะต้องนำมาบูรณาการถึงความเป็นไปได้ในการขุดคลองไทย

การศึกษาความเป็นไปได้ของคลองไทยจำเป็นที่จะต้องมีการสังเคราะห์เปรียบเทียบนโยบายโครงการแลนด์บริดจ์เศรษฐกิจภาคใต้ “Southern Land Bridge Economic Corridor” ซึ่งรัฐบาลโดยมติกรมให้มีการศึกษาความเป็นไปได้เนื่องจากโครงการมีความคล้ายกันตรงที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เชื่อมสองฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย โดยหวังว่าจะเป็นเรือสินค้าไม่ผ่านช่องแคบมะละกาลดระยะเวลาได้ 2-3 วัน ความแตกต่างโครงการแลนด์บริดจ์ภาคใต้เป็นลักษณะผสมผสานการขนส่งทางเรือกับการขนส่งทางบกทั้งทางรางและทางถนนในลักษณะ “Intermodal Transportation” จากเรือมีการยกตู้ใช้เส้นทางทางบกไปขึ้นเรืออีกฝั่งทะเล (Life On/Life Off Logistics) ซึ่งเป็นการเพิ่มต้นทุน “Land Cost” โครงการนี้รัฐบาลดูเหมือนจะเป็นลักษณะ “PPP” ร่วมทุนกันกับเอกชน อย่างไรก็ตามความเป็นไปได้ของโครงการยังมีความกังวลจำเป็นต้องมีการศึกษาเชิงลึกทั้งด้านความคุ้มค่าของการลงทุนตลอดจนโอกาสและความเป็นไปได้ที่สายการบินเรือจะมาใช้บริการ “Land Bridge Corridor” ตลอดจนโครงการมีผลกระทบอย่างไรกับการขุดคลองไทย

รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นภายใต้ข้อจำกัดมากมายปราศจากซึ่งอคติเพราะไม่ใช่เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพียงแต่เป็นการสร้างกรอบแนวคิดให้วิเคราะห์ระหว่างประเด็นทางเศรษฐกิจที่จะได้ว่ามีความคุ้มค่ากับปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจต้องเสียไป เช่น ท้องเที่ยว, สิ่งแวดล้อม, ระบบนิเวศน์, ระบบอุทกศาสตร์, ด้านประมงและความเป็นอยู่ของประชาชนโดยเฉพาะอียิปต์ของประเทศ โครงการพัฒนาคลองไทยจะต้องมีการสื่อสารกับประชาชนให้เข้าใจในทุกมิติเนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ใช้ทุนจากต่างชาติระยะ

สัมปทานเป็นร้อยปี อีกทั้งเกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินเรือและพาณิชย์นาวีในระดับนานาชาติที่มีความซับซ้อน ประชาชนเข้าใจยาก เป็นความท้าทายที่จะทำความเข้าใจกับประชาชนรวมถึงนักการเมืองทั้งระดับชาติและระดับท้องถิ่น

การเดินทาง “คลองไทย” ต้องนำทุกมิติที่เกี่ยวข้องเข้ามาวิเคราะห์และพิจารณารวมถึงรูปแบบการส่งออกทุนของจีนที่จะมาพร้อมกับแรงงานจำนวนมากที่จะเข้ามาในพื้นที่เหมือนกับที่เกิดในหลาย ๆ ประเทศ โครงการคลองไทยสร้างแล้วทุบทิ้งไม่ได้ไม่เหมือนโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ จำเป็นจะต้องคิดให้รอบด้านการใช้เงินลงทุนมหาศาลถึงแม้ไทยจะไม่ได้ลงทุนเองแต่นักลงทุนจีนภายใต้การสนับสนุนทางอ้อมของรัฐบาลจีนหรือนักลงทุนของประเทศใดก็ตามคงไม่ลงทุนโดยไม่หวังประโยชน์ตอบแทน หากมีแต่เรือของจีนและกลายเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงของภูมิภาคเกี่ยวข้องกับความขัดแย้งของประเทศมหาอำนาจในด้านเศรษฐกิจ สมมติมีอุตสาหกรรมหรือเมืองใหม่แต่การบริหารจัดการอยู่ในมือของคนต่างชาติผลประโยชน์แห่งชาติอยู่ตรงไหน เป็นสิ่งที่ทุกภาคส่วนตั้งแต่รัฐบาล รัฐสภา นักวิชาการ นักการเมืองตั้งแต่ระดับชาติไปจนถึงระดับท้องถิ่นและประชาชนต้องเข้าใจโดยใช้เหตุและผลเชิงวิชาการ และข้อมูลเชิงประจักษ์ รายงานฉบับนี้ไม่ได้มุ่งหวังที่จะให้มีการโต้แย้งความคิดในการที่จะก่อสร้างคลองไทยหรือไม่ก่อสร้างเป็นเพียงการแสดงความคิดเห็นในอีกแง่มุม เพื่อหวังที่จะให้มีการศึกษาเชิงลึกรับฟังความเห็นรอบข้างคำนึงถึงข้อมูลที่ตั้งอยู่บนข้อเท็จจริง

(ข้อความที่ปรากฏอยู่ในเอกสารนี้เป็นความคิดเห็นส่วนบุคคลไม่เกี่ยวข้องกับองค์กร)

สามารถติดตาม “E-BOOK” และรายงานหรือบทความอื่น ๆ ได้ที่



www.tanitsorat.com



[Facebook/tanit.sorat](https://www.facebook.com/tanit.sorat)



[Youtube.com](https://www.youtube.com)

รวมทั้งบทสัมภาษณ์ต่าง ๆ โดยใช้ดีวีดี “ดร.ธนิต โสรัตน์”



รายงานพิเศษ

เรือสินค้าเกยตื้นคลองสุเอซ...ผลกระทบต่อโซ่อุปทานโลก

บทความบนคอลัมน์โพสทูเดย์หน้าเศรษฐกิจ-ธุรกิจ ฉบับวันที่ 5 เม.ย. 64

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานในเครือบริษัท วี-เชิร์ฟ กรุ๊ป

วันศุกร์ที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2564

กรณีเรือสินค้าขนาดยักษ์ “Ever given” เกยตื้นขวางปิดเส้นทางเดินเรือคลองสุเอซอยู่เกือบ สัปดาห์กลายเป็นข่าวดังระดับโลก แม้แต่ประเทศไทยระดับนายกรัฐมนตรีแถลงข่าวที่ทำเนียบรัฐบาลให้ ติดตามผลกระทบด้านการนำเข้า-ส่งออกและพลังงาน ระดับโลกประเทศต่าง ๆ ให้ความสนใจประธานาธิบดี โจ ไบเดนของสหรัฐอเมริกาเสนอความช่วยเหลือแม้แต่รัสเซียเสนอทางเลือกให้ขนส่งเส้นทางใช้ทะเลบอลติก แสดงให้เห็นว่าคลองสุเอซแม้จะอยู่ในอียิปต์แต่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ความมั่นคงทางเศรษฐกิจและทหารระดับนานาชาติ ผู้เขียนอยู่ในแวดวงโลจิสติกส์และธุรกิจที่เกี่ยวกับการขนส่งทางเรือ ระหว่างประเทศสนใจและศึกษาเกี่ยวกับประเด็นนี้จึงขอโอกาสแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเชิงวิชาการ

“คลองสุเอซ” เดิมเจ้าของคืออังกฤษตั้งแต่ยุคสมัยอาณานิคมเปิดใช้เมื่อพ.ศ.2412 ใกล้เคียงกับรัชกาลที่ 5 ขึ้นครองราชย์ผ่านมา 152 ปีแสดงว่าชาติตะวันตกมีความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีและพาณิชย์นาวีอย่างยาวนาน ความยาวของคลอง 193.3 กม. กว้างเฉลี่ย 300-350 เมตร ปีพ.ศ.2563 มีเรือสินค้าผ่านคลองประมาณ 18,500 ลำลดลงเล็กน้อยจากวิกฤตเศรษฐกิจโควิด เป็นคลองขุดเชื่อมทะเลเมดิเตอร์เรเนียนจากยุโรปมาออกที่ทะเลแดงสู่แอฟริกา, ประเทศแถบตะวันออกกลางผ่านมหาสมุทรอินเดียเข้าช่องแคบมะละกาสู่เอเชียแปซิฟิก หากใช้เส้นทางจากท่าเรือรอตเตอร์ดัมทางเหนือของยุโรปจุดหมายปลายทางไปท่าเรือกวางโจวของจีนสามารถ่นระยะทางซึ่งต้องอ้อมแหลมกูดโฮป (Good Hope Cape) ได้ประมาณ 6,485 กม. และ่นระยะเวลาได้ประมาณ 8-10 วันขึ้นอยู่กับความเร็วของเรือ ปัจจุบันเรือสินค้าขนาดใหญ่ทำความเร็วได้มากกว่าในอดีตเรือเอเวอร์ก็ฟเว่นความเร็วในทะเลเปิด 28.8 knots หรือ 42.18 กม./ชม. (1 น็อตหรือไมล์ทะเล = 1.8502 กม.)

ประเทศอียิปต์มีรายได้จากค่าธรรมเนียมเรือสินค้าผ่านคลองประมาณ 6,045.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 1.892 ล้านบาทหรือร้อยละ 2 ของจีดีพี กรณีศึกษาการมีคลองนานาชาติไม่ได้ทำให้อียิปต์เป็นประเทศที่ร่ำรวยอุตสาหกรรมมีน้อยรายได้หลักมาจากการท่องเที่ยวเพราะเป็นแหล่งอารยธรรมโบราณด้านเศรษฐกิจจีดีพีปีพ.ศ.2562 มูลค่า 302,256 ล้านดอลลาร์สหรัฐอยู่ในอันดับ 40 ของโลก ขณะที่ไทยอยู่ในอันดับ 22 มีมูลค่าสูงกว่า 1.75 เท่า เงินทุนสำรองระหว่างประเทศซึ่งสะท้อนความมั่งคั่งปีที่แล้วไทยอยู่ลำดับ 13 ของโลกมูลค่า 258,134 ล้านดอลลาร์สหรัฐของอียิปต์อยู่อันดับ 48 มีทุนสำรองแค่ 38,972 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่ำกว่าไทยถึง 6.62 เท่า รายได้ ต่อหัวของประชากร (GDP per capita) ต่ำกว่าไทยถึง

2.6 เท่าสะท้อนให้เห็นว่าประเทศอียิปต์ถึงจะมีคลองลัดน่านาชาติ แต่ฐานะทางเศรษฐกิจและการคลังต่ำกว่าไทย การที่จะผลักดันขุดคลองไทยที่ภาคใต้และฝั้นจะทำให้ไทยกลายเป็นประเทศร่ำรวยคงต้องถดถอยของอียิปต์ รวมถึงอุบัติเหตุที่อาจเกิดในคลองกระทบระบบนิเวศน์ทางทะเล-ประมงและการท่องเที่ยวสองชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่เป็นรายได้หลักผลประโยชน์ของชาติ

กลับมาที่เรือสินค้า M/V Ever Given น้ำหนักรวมหรือ “Gross tonnage” มากถึง 219,079 ตัน น้ำหนักบรรทุกสินค้าประมาณ 1.5 แสนตัน แล่นผ่านมหาสมุทรแต่กลายเป็น “ปลาวาฬเกยตื้น” ติดทรายอยู่ในคลองเจ้าของหรือ “Carrier Owner” เป็นบริษัทญี่ปุ่นชื่อ “โซอิ โคเซน โคชา” ให้บริษัท Evergreen Marine Corporation สัญชาติไต้หวันทำหน้าที่บริหารจัดการในฐานะ “Shipping Liner” แต่กลับไปจอดตะเียนเรือที่ประเทศปานามา ซึ่งเป็นประเทศเล็ก ๆ อยู่ในอเมริกาใต้ ซึ่งสายการบินเรือส่วนใหญ่แห่ไปจอดตะเียนเพราะเป็นประเทศที่มีกฎหมายเอื้อต่อธุรกิจเดินเรือ เช่น ด้านแรงงานที่เกี่ยวกับคนในเรือซึ่งเวลาทำงานไม่แน่นอน การจอดตะเียนและมาตรฐานที่ไม่เข้มงวดรวมถึงภาษีค่าธรรมเนียมใบอนุญาตราคาถูกทำให้ปานามากลายเป็นรัฐเจ้าของธงเรือ (Flag State) ลำดับหนึ่งของโลก สิ่งที่มาจากการเกยตื้นทางบริษัท เอเวอร์กรีน ถูกรัฐวิสาหกิจอียิปต์ซึ่งเป็นเจ้าของคลองสุเอซเรียก ค่าเสียหายจากการที่เรือไปขวางเส้นทางทำให้เสียรายได้และค่าใช้จ่ายในการย้ายเรือเป็นเงิน 10,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐซึ่งทางบริษัทเรือปฏิเสธเป็นกรณีศึกษาของการขนส่งผ่านคลองสุเอซในอนาคต

การเข้าใจเกี่ยวกับเรือคอนเทนเนอร์ข้ามสมุทรที่เป็น “Ocean Ship” จำเป็นต้องเข้าใจบริบทของสายการบินเรือและเส้นทางการเดินเรือรวมถึงประเภทของเรือมีการแบ่งชั้นหลายระดับไล่ตั้งแต่ขนาดเล็กไปถึงใหญ่ เช่น Panamax Class, Super post Panamax Class, Neo Panamax Class สำหรับเรือ “Ever Given” อยู่ในชั้น Triple-E Class น่าจะใหญ่เป็นอันดับ 3 ของโลกบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟิตได้ 20,000 TEUs แต่เทียบที่เกยตื้นบรรทุก 18,300 TEUs (TEU : Twenty Feet Equivalent Unit) มีความยาว 400 เมตร กว้าง 59 เมตร สูงเท่ากับตึกแถว 12 ชั้น มหิมาแค่ไหนเปรียบเทียบกับความสูงของอาคารเปโตรนาสของมาเลเซียที่เคยครองแชมป์สูงสุดในโลกซึ่งสูงกว่าความยาวของเรือแค่ 52 เมตรเท่านั้น

คำถามทำไมการเกยตื้นของเรือครั้งนี้ได้รับความสนใจเพราะคลองสุเอซเป็นเส้นทางเดินเรือเชื่อมโยงท่าเรือประเทศต่าง ๆ ในยุโรปและประเทศแถบแคริบเบียนรวมถึงเป็นเส้นทางทรานส์แอตแลนติกกับท่าเรือหลักชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐอเมริกา เช่น ท่าเรือนิวยอร์ก, บอสตัน ฯลฯ เรือที่ใช้คลองสุเอซมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 12-14 ของปริมาณสินค้าของโลกโดย 1 ใน 4 เป็นเรือสินค้าขนส่งน้ำมันดิบและแก๊ส เรือน้ำมันขนาดใหญ่สุดอยู่ในชั้น VLCC : Very Large Crude Carriers และเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่สุดของโลกชั้น ULCC : Ultra Large Crude Carrier เรือเหล่านี้ความยาวเรือ 470 เมตรหรือมากกว่าไม่สามารถผ่านเข้าคลองสุเอซต้องอ้อมแหลมกู๊ดโฮปเพื่อไปยุโรป ขณะเดียวกันไม่สามารถใช้ช่องแคบมะละกาต้องอ้อมผ่านช่องแคบซุนดา (Sunda Strait) เป็นช่องแคบระหว่างเกาะชวา กับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อเข้าสู่ประเทศในกลุ่มเอเชียแปซิฟิก

บทบาทของคลองสุเอซเป็นการเชื่อมโยงการนำเข้า-ส่งออกสินค้าและพลังงานตลอดจนเชื่อมโยงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมที่ใหญ่ที่สุดในโลกเป็นการเชื่อมโยงประเทศตะวันตกกับประเทศตะวันออกกลางซึ่งเป็นแหล่งน้ำมันสำคัญของโลกตลอดจนประเทศอินเดียและประเทศแถบเอเชียแปซิฟิก เช่น กลุ่มประเทศอาเซียน จีน ไต้หวัน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้และเชื่อมโยงเส้นทางทรานส์ออสเตรเลียนและนิวซีแลนด์ จึงเป็นเหตุผลสำคัญว่าทำไมสหรัฐอเมริกา ยุโรปและชาติมหาอำนาจประเทศต่าง ๆ จึงให้ความสำคัญแม้แต่อียิปต์เจ้าของคลองยังไม่กล้าปิดคลองเพราะในอดีตเคยเจอชาติมหาอำนาจเข้ามาแทรกแซงทางทหาร

สำหรับประเทศไทยพึ่งพาเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านคลองสุเอซโดยเฉพาะการส่งออกผ่านประเทศซีกลูกโลกตะวันตกซึ่งไทยค้าขายส่งออกไปภูมิภาคนี้ประมาณ 25 ประเทศมีสัดส่วนรวมกันประมาณร้อยละ 22.99 ของการส่งออกทั้งหมด ขณะที่ด้านพลังงานน้ำมันดิบและแก๊สจากตะวันออกกลางไม่ได้ใช้เส้นทางคลองสุเอซ เนื่องจากประเทศแหล่งผลิตน้ำมันส่วนใหญ่อยู่ในอ่าวเปอร์เซีย เช่น คูเวต อิรัก อิหร่าน บาห์เรน กาตาร์ ซาอุดีอาระเบีย ฯลฯ ขนส่งน้ำมันผ่านช่องแคบฮอร์มุซ (Strait of Hormuz) สินค้าอาจล่าช้าไปบ้างแต่อาจไม่ถึงขั้นลูกค้าจะยกเลิกออเดอร์เพราะแหล่งผลิตของโลกส่วนใหญ่อยู่ในประเทศแถบเอเชียแปซิฟิกซึ่งประเทศต่าง ๆ ก็เจอปัญหาเหมือนกันไม่มีใครได้เปรียบเสียเปรียบ

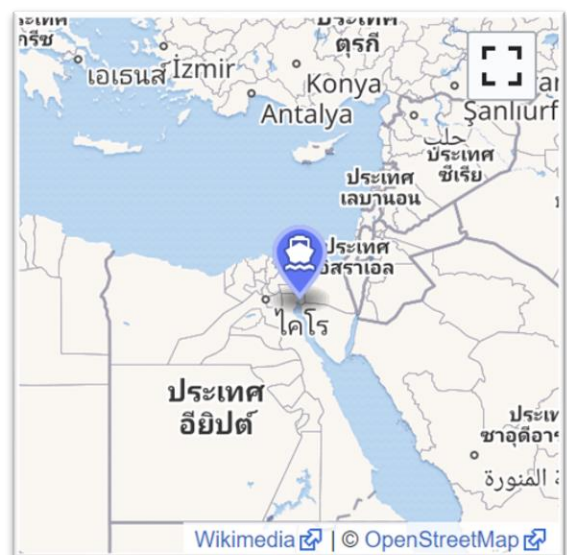
ต้องเข้าใจว่าการส่งออกของไทยส่วนใหญ่ใช้เงื่อนไข FOB (Free on board) คือผู้ซื้อต่างประเทศชำระค่าระวางเรือหรือ “Freight Charge” เมื่อสินค้าลงเรือและออกจากแหลมบังผู้ส่งออกสามารถให้เอเยนต์เรือออกใบตราส่ง (B/L : Bill of lading) ซึ่งเป็นเสมือนใบรับของจากเรือแล้วนำไปประกอบเอกสารต่าง ๆ ที่ระบุใน L/C : Letter of credit โดยให้ธนาคารที่รับขายตั๋วเรียกเก็บเงินสินค้าส่งออก “Negotiate Bank” เพื่อตรวจสอบเอกสารหากถูกต้องก็จ่ายเงินจบหน้าที่ของผู้ส่งออกส่วนเรือและสินค้าจะไปตกค้างที่ไหนพ้นจากความรับผิดชอบซึ่งส่วนใหญ่ ผู้นำเข้าจะมีการทำประกันภัยมารีนอินซัวร์รันส์คุ้มครองความเสียหายขอบเขตรับผิดชอบขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ทำประกันที่น่ากังวลคือสินค้านำเข้าที่เป็นวัตถุดิบหรือสินค้าสำเร็จรูปเพื่อนำมาใช้ในการผลิตอาจติดขัดมาไม่ทันแต่หากเร่งด่วนสามารถขนส่งทางอากาศหรือเรือสามารถอ้อมแหลมกู๊ดโฮปเสียเวลาไปบ้าง แต่ที่แน่ ๆ หากการเกยตื้นล่าช้า มีผลทำให้ต้นทุนสินค้าสูงขึ้นอีกทั้งสายเดินเรืออาจหาเหตุปรับค่าระวางเรือหรือ “Freight Charge” ที่สูงอยู่แล้วให้สูงมากขึ้น โดยทั่วไปค่าใช้จ่ายเรือหรือ “Charter Hire Cost” หากเรือขนาด Neo Panamax Class บรรทุกตู้สินค้า 10,000 TEUs ค่าใช้จ่ายบรรทุกน้ำมันเรือที่ใช้ประเภทกำมะถันต่ำ (VLSFO) เฉลี่ยวันละ 14,000 เหรียญสหรัฐหรือประมาณ 4.5 แสนบาทต่อวัน

วาระเรือ “Ever Given” ต้องถอดบทเรียนที่ผ่านมาระบุปัญหาข้อขัดขวางขาดความรู้ความเข้าใจภาคเอกชนให้ข้อมูลที่ไม่สะท้อนถึงปัญหาขณะที่องค์กรเกี่ยวกับเรือที่รู้จักก็ไม่ออกมาให้ข้อมูล ภาครัฐมีการบรรจุอยู่ในวาระประชุมกรม. เมื่อวันที่ 30 มีนาคม ที่ผ่านมามีการยกประเด็นเกี่ยวกับตู้สินค้าขาดแคลนตามมาด้วยค่าระวางเรือที่ปรับสูงอาจล่าช้าเพราะเป็นปัญหาต่อเนื่องมา 5 เดือนเศษช่วงนี้ราคาคงที่ในระดับสูงเพราะสายการเดินเรือเริ่มเห็นต้นทุนที่เริ่มสูงขึ้นต่างก็อยากได้ส่วนแบ่งตลาดเริ่มมีการแข่งขันราคามากขึ้น อีกทั้งรัฐบาลมีมาตรการให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยทั้งที่ทำเรือกรุงเทพฯ และแหลมฉบังชัดเจน

ส่วนลดค่าภาระตู้สินค้าส่งออก 1,000 บาทต่อ TEUs เป็นเวลา 3 เดือนใช้งบประมาณ 389 ล้านบาทแต่มีตั้งต้องหาข้อยุติที่มาของแหล่งเงินและความคุ้มค่า และมีเงื่อนไขว่าสายเดินเรือต้องนำตู้สินค้าเปล่าเข้ามา (จากการสอบถามผู้ให้บริการสายเดินเรือยังไม่ทราบรายละเอียด)

โดยส่วนตัวอาจเห็นว่าประโยชน์ที่ผู้ส่งออกอาจได้ไม่มากเนื่องจากการชดเชยย้อนหลังระหว่างเดือนมกราคม-มีนาคม 2564 ซึ่งการชำระค่าธรรมเนียมยกตู้หรือ “THC : Terminal Handling Charge” ปกติตู้ขนาด 20 ฟิตราคา 3,100 บาทและตู้ขนาด 40 ฟิตราคา 4,300 บาท โดยที่ก่อนเรือออกเมื่อผู้ส่งออกไปรับ B/L ต้องจ่ายก่อน นอกจากนี้เริ่มจากเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมาสายเดินเรือต่าง ๆ มีการปรับค่าธรรมเนียมพิเศษที่เรียกว่า “Surcharge” ตู้ละ 45-90 เหรียญสหรัฐ โดยอ้างว่าเป็นค่าเชื้อเพลิงที่ใช้กักมันด้าเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางอากาศ จากการสอบถามในภูมิภาคนี้เก็บใกล้เคียงกันไม่ได้เลือกปฏิบัติ ต้องเข้าใจว่าสายการเดินเรือใหญ่ของโลกมีการรวมตัวกันในลักษณะ “Alliance” มีประมาณ 10 บริษัทฯ สัดส่วนพื้นที่เรือรวมกันประมาณร้อยละ 80 เป็นธุรกิจกึ่งผูกขาดระดับโลก หากเป็นผู้ส่งออกรายกลางหรือรายย่อยการต่อรองในด้านราคาค่อนข้างลำบาก แต่ในบางช่วงสายเดินเรือเหล่านี้ก็มีการแข่งขันด้านราคาอย่างรุนแรง

อย่างไรก็ตามแนวโน้มเส้นทางเดินเรือในอนาคตอาจมีทางเลือกใช้ทะเลเหนือหรือ “Northern Sea Routh” ผ่านทะเลบอลติกและทะเลอาร์กติกที่เต็มไปด้วยน้ำแข็ง ซึ่งระยะทางสั้นกว่าผ่านคลองสุเอซแต่ต้องเผชิญกับทะเลน้ำแข็งที่ต้องใช้เรือประเภท “Ice Breaker” ตัดเปิดช่องทางน้ำแข็งเรือที่ใช้อาจมีขนาดเล็กใหญ่และบรรทุกตู้สินค้าได้ไม่สูง เนื่องจากมีคลื่นลมที่แรงและอากาศแปรปรวนส่งผลต่อต้นทุนการขนส่งที่สูงรวมถึงการประกันภัยก็จะมีอัตราที่สูงตามไปด้วย จีนมีความร่วมมือกับรัสเซียในการเปิดเส้นทาง “Polar Silk Road Asia-Europe” โดยทดลองขนส่งสินค้าจากท่าเรือเทียนจินไปท่าเรือรอตเตอร์ดัมของนอร์เวย์สามารถร่นระยะทางได้ประมาณ 9,000 กม.และร่นระยะเวลาเดินทาง 28.72 วัน ขณะเดียวกันรัสเซียใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าจากเมืองท่าเซนต์ปีเตอส์เบิร์กที่อยู่ตรงข้ามกับสวีเดนมายังท่าเรือลาติวอสตอคซึ่งติดกับประเทศจีนและทะเลญี่ปุ่น อีกทั้งสายการเดินเรือใหญ่ระดับโลกของประเทศฮอลแลนด์และสายการเดินเรือของรัฐบาลจีนรวมถึงค่ายเรือของญี่ปุ่นต่างให้ความสนใจมีการศึกษาอย่างจริงจังจึงอาจเป็นทางเลือกการขนส่งทางทะเลของอนาคต มีการคำนวณว่าทศวรรษหน้าภาวะโลกร้อนจะทำให้ปริมาณน้ำแข็งของทะเลเหนือถอยลงอาจเป็นการเปิดเส้นทางขนส่งใหม่ แต่กลุ่มอนุรักษ์ธรรมชาติและต่อต้านโลกร้อนออกมาระบุว่าเส้นทางนี้เป็นการทำลายระบบนิเวศน์ทางทะเลและสภาวะอากาศอีกทั้งมีความเปราะบางต่อที่อยู่อาศัยของสัตว์ทะเลจำนวนมาก (รายละเอียดโปรดดูในตารางหน้าถัดไป)



เปรียบเทียบราคาอ้างอิงค่าระวางเรือ (Freight Charge)

November 2020-April 2021 (Valid until 15April)

Valid until 15 April
โทรตามจำนวน 5 สายเรือ

Port / ท่าเรือ	November 2020 (USD/TEU)	December 2020 (USD/TEU)	January 2021 (USD/TEU)	February 2021 (USD/TEU)	March 2021 (USD/TEU)	April 2021 (USD/TEU)
Los Angeles, Long Beach, New York } USA	2,300	4,500	5,500	5,500	6,000	5,800
Rotterdam, Hamburg, Le Haver }	850	3,400	4,500	4,500	5,500	5,500
FOB Penang, VIA Shanghai, Qingdao Port	200	-	500	450	500	500
Shanghai port	300	350	600	600	600	650
Ningbo port	300	350	600	600	600	650
Dalian port	350	350	650	650	600	650
Qingdao port	300	300	600	600	600	650
Hong Kong port	50	250	400	400	350	300
Tokyo Port / Osaka Port / Nagoya Port / Kobe port (Japan)	200	500	650	650	650	650
Busan port } Korea	200	300	550	350	400	400
Inchon port }	200	350	650	650	550	500
Jakarta port (Indonesia)	200	400	650	650	650	650
Hochiminh port } Vietnam	50	250	550	500	500	450
Haiphong Port }	450	600	650	700	750	700
Chennai port } India	950	1,850	2,250	2,250	2,200	2,150
Nhawasheva port }	1,150	1,550	1,950	2,200	2,000	2,200

➡️ สนใจรายละเอียดเพิ่มเติมดูได้ทางเว็บไซต์ www.tanitsorat.com หรือ www.facebook.com/tanit.sorat



รายงานพิเศษ
สถานการณ์ตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลนและค่า
ระวางเรือสูงไตรมาสแรกปี 2564 (29.01.64)



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
วิเคราะห์ตลาดไทย : ความเหมาะสมและความคุ้มค่า
ของชาติ กรณีศึกษาบริษัทการลงทุนของประเทศจีน

รายงานพิเศษ

สถานการณ์ตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลนและค่าระวางเรือสูงไตรมาสแรกปี 2564



โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานบริษัทในเครือวี-เชิร์ฟ กรุ๊ป

(แก้ไขเพิ่มเติมวันที่ 31 มีนาคม 2564)

ภูมิทัศน์ตลาดสายการเดินเรือโลก

กล่าวได้ว่าตั้งแต่ไตรมาสสุดท้ายของปีที่ผ่านมาสถานการณ์ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์และค่าระวางเรือหรือ “Freight Charge” มีการปรับตัวสูงไม่ใช่เป็นปัญหาแค่ระดับภูมิภาคแต่เป็นปัญหาระดับโลก กรณีของไทยมูลค่าการขนส่งทางทะเลประมาณ 14.362 ล้านล้านบาท มีเรือขนส่งสินค้าเข้า-ออกรวมกันประมาณ 19,474 เที่ยว (Voy) จำนวนตู้ขนส่งสินค้าผ่านทุกท่าเรือรวมกันประมาณ 10.369 ล้าน TEUs การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ มีสัดส่วนร้อยละ 91 ของการขนส่งทุกโหมดที่ถือเป็น การขนส่งทางถนนข้ามแดนระหว่างประเทศ ด้านการส่งออกสัดส่วนการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ประมาณร้อยละ 88 ในจำนวนนี้เป็น การค้ากับซีกโลกตะวันออกสัดส่วนประมาณร้อยละ 70.75 และการค้ากับซีกโลกตะวันตก สัดส่วนประมาณร้อยละ 29.25

ปัญหาการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ทำให้อุปสงค์ความต้องการสินค้าหดตัวสถานการณ์เช่นนี้ทำให้พื้นที่เรือว่างและเกิดการแข่งขันด้านราคาอีกทั้งความตึงเครียดทางการค้ามีผลต่อตลาดสายเดินเรือโลก (Global Liner) คาดว่าในปีที่ผ่านมาปริมาณการค้าทางทะเลระหว่างประเทศอาจหดตัวมากกว่าร้อยละ 5 ทำให้ในช่วงเดือนตุลาคมของปีที่แล้วสายการเดินเรือหลักมีการรวมตัวเป็น “Alliance” ด้วยการลดชีพพลายปริมาณเรือทำให้การหมุนเวียนตู้คอนเทนเนอร์ล่าช้าไปจนถึงขาดแคลนตู้เปล่าเพื่อการส่งออก อีกทั้งร่วมมือในการใช้พื้นที่เรือร่วมกันทำให้ตลาดและราคามาอยู่ในมือของสายการเดินเรือหรือชีพพลายเป็นผู้กำหนดราคาในตลาด ส่งผลให้ที่ผ่านมาค่าระวางเรือ 3 เดือนที่ผ่านมาปรับตัวสูงขึ้น 2.5 เท่าบางเส้นทางปรับตัวสูงขึ้นถึง 5 เท่า กรณีประเทศไทยมูลค่าการส่งออกปีที่ผ่านมาหดตัวร้อยละ 6 และการนำเข้าหดตัวร้อยละ 12.4 แสดงให้เห็นถึงความไม่สมดุลของตู้คอนเทนเนอร์ทำให้ไทยเป็นประเทศที่มีการนำเข้าตู้เปล่าในสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง (ประมาณปีละ 1.6 ล้าน TEU) เมื่อเจอภาวะการเปลี่ยนแปลงของตลาดซึ่งสายการเดินเรือเป็นผู้กำหนดราคาจึงทำให้ภาวะการขาดแคลนตู้อาจกลายเป็นปัจจัยหนึ่งที่ฉุดการขยายตัวการส่งออก

สถานการณ์ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์เดือนมกราคมที่ผ่านมายังไม่ดีขึ้นการส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังการออกบู๊คกิ้งหรือ “shipping particular” ซึ่งเป็นใบจองเรือล่วงหน้ายาว ๆ เช่น 14-15 วันไม่มีผลต่อโอกาส การได้ตู้ส่วนใหญ่จะรู้ล่วงหน้าประมาณไม่เกิน 1 สัปดาห์ก่อนเรือออก (ETD) ต้องมีการติดตามใกล้ชิดเพราะมีการแย่งตู้กันทั้งเอเยนต์เรือ, Freight Forwarder และผู้ส่งออกที่จองโดยตรงกับสายเรือ

อีกทั้งมีตู้จำนวนหนึ่งที่เป็นนอมินีจากต้นทางทางสายเรือก็ต้องปล่อยก่อน หากเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ โดยเฉพาะธุรกิจของต่างชาติที่มีการต่อรองราคาระดับ “Global Negotiate” ที่มีการจองเรือเป็น “Quarter” ก็อาจได้ตู้ก่อน ขณะที่ผู้ส่งออกรายย่อย (SME) ขาดอำนาจการต่อรองปัญหาจากจะเป็นทวิคูณสำหรับผู้ส่งออกภาคใต้ เช่น ยางพารา, ถู่มือยาง และ/หรือไม้แปรรูปซึ่งส่วนใหญ่ใช้ตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต ปัญหาการขาดแคลนยังอยู่ในภาวที่น่าหนักใจ ปกติจะส่งออกผ่านไปท่าเรือปีนัง (FOB Penang) ซึ่งค่าขนส่งจากด่านบูกิตกาเยฮัตมของมาเลเซีย (ตรงข้ามด่านสะเดา) เป็นรถบรรทุก 12,000 บาท/ตู้ หากรถไฟ 8,500-9,000 บาท/ตู้ แต่เรือที่จะไปพอร์ตหลักของจีน เช่น ท่าเรือชิงเต่าหรือเซี่ยงไฮ้ปัจจุบันเรือ Ocean Ship ลดชีพพลาย ส่วนใหญ่ไม่เข้าเทียบท่าปีนังจำเป็นต้องไปส่งมอบสินค้าที่ท่าเรือพอร์ตกลังใกล้กับนครกัวลาลัมเปอร์ (ประมาณ 40 กม.) ซึ่งค่าขนส่ง Land Transport ประมาณ 40,000 บาททำให้เพิ่มต้นทุนการส่งออก จะเห็นได้ว่าการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ทางมาเลเซียซึ่งเป็นฮับซ่อมตู้ของภูมิภาคก็ขาดแคลนมากกว่าประเทศไทยด้วยซ้ำไป

ปัจจัยที่มีผลต่อการขาดแคลนตู้และค่าระวางเรือที่สูง

1. **อุปสงค์การค้าโลกลดลงจากการระบาดของโควิด-19** ทัวโลกลังไม่มีท่าทีลดลงทำให้ประเทศที่พัฒนาแล้วส่วนใหญ่มีการประกาศล็อกดาวน์หลายรอบ ส่งผลต่อโซ่อุปทานการผลิตและโลจิสติกส์นำไปสู่การลดปริมาณจำนวนเรือสินค้าและพื้นที่ของเรือที่ปรับลดลงส่งผลการหมุนเวียนของตู้คอนเทนเนอร์ขาดความสมดุลนำไปสู่การขาดแคลนตู้
2. **สายการบินเรือเป็นผู้กำหนดราคา** ชีพพลายเรือที่ลดลงมากกว่าจำนวนอุปสงค์สินค้าส่งผลให้มีการแย่งตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งเป็นภาวะทั่วโลกแม้แต่ประเทศจีนก็อยู่ในสภาพเช่นนี้ ทำให้สายการบินเรือมีการปรับ “Freight Charge” ในอัตราที่สูง เช่น เส้นทางทรานส์ยูเอสเอปรับสูงขึ้น 2.4 เท่า, เส้นทางทรานส์เมดิเตอร์เรเนียน/แอตแลนติก 5.3 เท่า, ท่าเรือหลักของจีน 2 เท่า, เส้นทางเอเชียแปซิฟิกประมาณ 2.8-3.0 เท่าและเส้นทางอาเซียน 1.4-3.3 เท่า แต่การปรับอัตราสูงเช่นนี้ไม่ได้รับประกันว่าจะได้ตู้เปล่าเพื่อการส่งออก ทำให้เกิดสภาวะขาดแคลนตู้และราคาค่าระวางสูงแต่ก็ต้องแย่งตู้คอนเทนเนอร์ การจองหรือบুকกึ่งล่วงหน้ายาว ๆ ไม่ได้เป็นหลักประกันว่าจะได้ตู้ (รายละเอียดดูได้จากตารางหน้า 3)
3. **ความไม่สมดุลของอุปสงค์อุปทานยังคงมีต่อไป** จนกว่าจะสามารถยุติภาวะการแพร่ระบาดของโควิด-19 ความหวังอยู่ที่การเข้าถึงวัคซีนแต่ขณะนี้ยังคงเร็วไปที่จะกล่าวได้ว่าจะควบคุมการแพร่ระบาดจนกลับมาสู่สภาพปกติได้เมื่อใด ภายใต้ความไม่แน่นอนของการค้าโลกว่าจะกลับคืนมาเมื่อใดทำให้สายการบินเรือยังคงไม่เพิ่มปริมาณชีพพลายพื้นที่ส่งผลให้ปริมาณตู้ยังคงขาดแคลน
4. **กลยุทธ์การอยู่รอดของสายเดินเรือ** เป็นการพลิกสถานการณ์จากวิกฤตเป็นโอกาสและจะยังคงใช้เป็นกลยุทธ์หลัก เกี่ยวข้องกับการลดชีพพลายและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลต่างปรับเปลี่ยนวิธีในการลดการขาดทุนด้วยการรวมกลุ่มความมือในลักษณะ “Alliance” การใช้พื้นที่เรือร่วมกันเพื่อตัดลดต้นทุนเน้นกำไรแทนที่จะแข่งขันด้านราคาและ

ขยายส่วนแบ่งการตลาด จากการประเมินกลยุทธ์ร่วมกันเป็นพันธมิตรเพื่อความอยู่รอดของสายการบินเรือจะยังคงมีต่อไปเพราะต่างได้รับประโยชน์ทั้งด้านลดต้นทุนและเพิ่มกำไร บางสายการบินเรือ (Liner) ก่อนหน้านี้กำลังจะล้มละลายมีการทยอยขายเรือกลับพื้นใหม่กำไร

5. สถานการณ์สินค้าคงคลังของโลกมีแนวโน้มลดลง ข้อมูลของ “UNCTAD” คาดการณ์ว่าปริมาณการค้าทางทะเลอาจจะกลับมาขยายตัวร้อยละ 4.8 ในปีพ.ศ. 2564 จากการที่ถดถอยในปีที่ผ่านมาร้อยละ 5 ประเทศส่วนใหญ่ซึ่งเป็นผู้บริโภคสต็อกสินค้าทั้งวัตถุดิบ สินค้าสำเร็จรูป สินค้าประเภทอุปโภคและบริโภคกำลังจะลดน้อยลงอันเป็นผลจากภาคการผลิตภายในประเทศมีการหยุดชะงักจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 จำเป็นจะต้องมีการส่งสินค้าทดแทน ซึ่งผู้ส่งออกรายใหญ่จะอยู่ในโซนเอเชียแปซิฟิก เช่น จีน เวียดนาม ไทย อินโดนีเซีย ทำให้ต้องการตู้ขนส่งสินค้ามากขึ้น ๆ อาจทำให้สายการบินเรือกลับเข้ามาแข่งขันด้านราคาด้วยการเพิ่มซัพพลายพื้นที่เรือและตู้สินค้า ซึ่งอาจทำให้การขาดแคลนและค่าระวางอาจปรับลดลงแต่ขณะนี้อาจเร็วไปที่จะกล่าวได้เช่นนั้น

การสำรวจผลกระทบปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลนและค่าตู้ระวางขนส่งสูง

บริษัท วี-เชิร์ฟ โลจิสติกส์ จำกัด ได้จัดทำแบบสำรวจผู้นำเข้า-ส่งออกจำนวนประมาณ 150 บริษัทเกี่ยวกับปัญหาและผลกระทบจากการที่ตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลนรวมถึงการปรับค่า Ocean Freight สูงขึ้น โดยเฉพาะในไตรมาสสุดท้ายของปีที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน โดยเฉลี่ยพบว่าค่าระวางในโซนเอเชียปรับเพิ่มขึ้น 3-5 เท่า โซนอเมริกาและยุโรปปรับเพิ่มขึ้น 5-6 เท่า อีกทั้งที่ Booking ล่วงหน้าบางครั้งก็ยังมีการยกเลิกเที่ยวเรือ (Vessel Omit) การที่เรือมีความไม่แน่นอนและตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอมีผลกระทบต่อการส่งมอบสินค้าซึ่งต้องเป็นไปตามเงื่อนไขกับลูกค้าและหรือที่ปรากฏอยู่ใน “Letter of Credit” ขณะเดียวกันสาขาของบริษัทฯ ที่หาดใหญ่และมาเลเซียได้รายงานเข้ามาว่าผลกระทบเช่นนี้ประเทศมาเลเซียก็ไม่ได้ต่างกับไทยส่งผลกระทบต่อส่งออกสินค้าที่เกี่ยวข้องกับยางและผลิตภัณฑ์ยางพาราที่จะส่งออกไปท่าเรือหลักของจีน ซึ่งทางภาคใต้ส่วนใหญ่ส่งข้ามแดนไปขึ้นเรือที่ท่าเรือป็นังทำให้ไม่สามารถควบคุมการส่งมอบสินค้าได้ โดยขอสรุปย่อต่อไปนี้

สรุปข้อมูลที่ได้จากการทำสำรวจกลุ่มลูกค้าส่งออกและนำเข้า (ข้อมูลล่าสุดวันที่ 19 มี.ค. 64)

1. ไม่มีตู้คอนเทนเนอร์สำหรับบรรจุสินค้าเพื่อส่งออก ทั้งที่มีการจองระวางขนส่งไว้ล่วงหน้าซึ่งถือเป็น “Booking Confirm” จากสายเรือแต่เมื่อเข้าไปรับตู้เปล่าเพื่อเข้าโรงงานมาบรรจุสินค้ากลับพบว่าที่ลานรับตู้ของสายเรือไม่มีตู้ให้บริการต้องตรึงเปล่ากลับหรือบางกรณีมีการเปลี่ยนลานรับตู้เปล่าทำให้เสียค่าขนส่งเพิ่มขึ้น
2. สายเรือไม่มีระวางให้บริการ (Space) ต้องจองระวางล่วงหน้านาน ๆ การรับออเดอร์ด่วนจากลูกค้าไม่สามารถทำได้เพราะบางครั้งผู้ส่งออกมีสินค้าในมือพร้อมจะส่งออก แต่การจองระวางต้องทำล่วงหน้าในโซนเอเชียต้องจองระวางล่วงหน้า 7-15 วัน โซนอเมริกา-ยุโรปต้องจอง

ระวางล่วงหน้า 10-15 วัน และโซนอื่น ๆ ที่มีสายเรือให้บริการน้อยกว่าอาจต้องจองระวางล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 20 วัน

3. ค่าระวางขนส่งสินค้า (Ocean Freight) ปรับตัวสูงขึ้นและมีการปรับเปลี่ยนทุก 15 วัน ทำให้ไม่สามารถวางแผนการขายได้ เพราะค่าระวางขนส่งสินค้ามีการปรับเปลี่ยนเพิ่มขึ้นทำให้ผู้ส่งออกต้องแบกรับภาระต้นทุนดังกล่าวเพื่อรักษาลูกค้าส่งผลให้ในบางครั้งผู้ซื้อขอยกเลิกออเดอร์หรือชะลอการนำเข้า
4. ตารางเรือไม่มีความแน่นอน บางครั้งมีการยกเลิกตารางเรือ (Vessel Omit) เรือเข้ามาให้บริการไม่ตรงตามตาราง (Vessel Delay) ทำให้สินค้ามีการส่งมอบช้ามีค่าปรับสำหรับสินค้ากลุ่ม “Spare part” มีความกังวลว่าลูกค้าจะมองหาผู้ขายรายอื่นๆ เข้ามาทดแทนในบางกรณีที่ทำการซื้อขายผ่านธนาคาร (Letter of Credit) ตารางเรือที่ไม่แน่นอนทำให้การส่งมอบล่าช้าไม่ตรงตามข้อตกลงใน L/C ต้องมีการขอทำ “Amendment” กับผู้ซื้อมีค่าธรรมเนียมที่ต้องจ่ายให้กับธนาคาร
5. ลูกค้าที่ซื้อ “Term FOB” ต้องจ่ายค่าระวางเรือสูงขึ้นทำให้มีการชะลอการซื้อสินค้า บางรายหันไปซื้อในประเทศอื่นที่มีค่าระวางเรือที่ต่ำกว่าส่งผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกและรายได้ที่ลดลงบางโรงงานเริ่มมีทำงานไม่เต็มชั่วโมง
6. ด้านการนำเข้า จากการที่ตู้ขาดแคลนและสายเรือไม่มี “Space” หรือพื้นที่ในเรือเต็มทำให้ไม่สามารถควบคุมสต็อกสินค้านำไปสู่การขาดแคลนวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต กระทั่งกระทบต่อการผลิตที่ไม่แน่นอนบางโรงงานแจ้งว่าถึงต้องขึ้น “Shutdown” ทำให้ส่งมอบสินค้าไม่ตรงตามกำหนด หากเป็นการส่งออกลูกค้าต่างประเทศต้องถึงขั้นยกเลิกออเดอร์หรือ L/C
7. การนำเข้าทั้ง Term C&F และ FOB มีต้นทุนค่าระวางเรือที่สูงภายใต้เศรษฐกิจหดตัวทั้งตลาดส่งออกและในประเทศผู้ผลิตขาดอำนาจการต่อรองไม่สามารถปรับราคากลับต่อเสถียรภาพด้านการเงิน
8. สำหรับการนำเข้า-ส่งออกภาคใต้สินค้า ส่วนใหญ่เป็นยางพาราและหรือผลิตภัณฑ์ยางพาราฯ ส่วนใหญ่ส่งออกผ่านท่าเรือปีนังประเทศมาเลเซีย ปัญหาการขาดแคลนตู้คล้ายกับท่าเรือแหลมฉบังจำนวน เรือเข้า-ออกน้อยลงและมักมีการดีเลย์เปลี่ยนรูตตั้ง ค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้น 9-10 เท่า เช่น ท่าเรือปีนัง-ท่าเรือชิงเต่า (ประเทศจีน) ค่า Freight 400-450 USD/20F
9. ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์จะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับว่าเป็นบริษัทข้ามชาติหรือบริษัทขนาดใหญ่ที่มีอำนาจการต่อรองสูง ซึ่งทางสายเดินเรือก็จะให้เป็น “First Priority” มากกว่าผู้นำเข้า-ส่งออกรายย่อย
10. ปัญหาการขาดแคลนตู้และค่าระวางเรือที่สูงขึ้น สาเหตุจากสายเดินเรือลดปริมาณเรือและตู้ประมาณ 30% หากกินระยะเวลายาวอาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนการส่งออกและขีดความสามารถในการแข่งขันที่ลดลง อีกทั้งราคาวัตถุดิบสินค้าก็สำเร็จรูป ทั้งอุปโภคและ

บริษัทจะมีราคาปรับตัวที่สูงขึ้นกระทบต่อผู้บริโภคนั้น ขณะเดียวกันการส่งออกสินค้าเกษตรซึ่งมีราคาต่ำบางครั้งราคาค่าระวางเรือสูงกว่าตัวสินค้าจะได้รับผลกระทบ

จากตารางเปรียบเทียบเห็นได้ว่าค่าระวางเรือเริ่มทรงตัวเนื่องจากมีบางสายเรือเพิ่มพื้นที่เรือ ข้อมูลนี้เป็นการสรุปจากผลสำรวจที่ได้รับจากลูกค้าของบริษัทฯ ข้อมูลอาจแตกต่างกันออกไปตามแหล่งของข้อมูล ความน่าเชื่อถือจึงขอให้อยู่ในดุลยพินิจ รายละเอียดต่างๆ สามารถสอบถามได้จากฝ่ายขนส่งระหว่างประเทศ “Freight Forwarder Services” ของบริษัทฯ (กทม.) ส่วนกลางติดต่อได้ที่คุณโชคชัยฯ ได้ที่หมายเลขโทรศัพท์ 086-341-8952 สาขาหาดใหญ่/ปิ่นัง ติดต่อได้ที่คุณอังคณาฯ หมายเลขโทรศัพท์ 085-092-8599 หรือดูรายละเอียดได้ที่ช่องทาง  v-servelogsitics.com  [v-serve group](https://www.facebook.com/vserve.group)  [vserve_logistics](https://www.instagram.com/vserve_logistics)  [@v-serve](https://www.line.me/tv/vserve)  [vserve_group](https://twitter.com/vserve_group)

เปรียบเทียบราคาอ้างอิงค่าระวางเรือ (Freight Charge)

November 2020-April 2021 (Valid until 15 April)

Valid until 15 April
โทรตามจำนวน 5 สายเรือ

Port / ท่าเรือ	November 2020 (USD/TEU)	December 2020 (USD/TEU)	January 2021 (USD/TEU)	February 2021 (USD/TEU)	March 2021 (USD/TEU)	April 2021 (USD/TEU)
Los Angeles, Long Beach, New York } USA	2,300	4,500	5,500	5,500	6,000	5,800
Rotterdam, Hamburg, Le Haver }	850	3,400	4,500	4,500	5,500	5,500
FOB Penang, VIA Shanghai, Qingdao Port	200	-	500	450	500	500
Shanghai port	300	350	600	600	600	650
Ningbo port	300	350	600	600	600	650
Dalian port	350	350	650	650	600	650
Qingdao port	300	300	600	600	600	650
Hong Kong port	50	250	400	400	350	300
Tokyo Port / Osaka Port / Nagoya Port / Kobe port (Japan)	200	500	650	650	650	650
Busan port } Korea	200	300	550	350	400	400
Inchon port }	200	350	650	650	550	500
Jakarta port (Indonesia)	200	400	650	650	650	650
Hochiminh port } Vietnam	50	250	550	500	500	450
Haiphong Port }	450	600	650	700	750	700
Chennai port } India	950	1,850	2,250	2,250	2,200	2,150
Nhawasheva port }	1,150	1,550	1,950	2,200	2,000	2,200

➡ สนใจรายละเอียดเพิ่มเติมดูได้จากเว็บไซต์ www.tanitsorot.com หรือ www.facebook.com/tanit.sorot



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
วิเคราะห์ตลาดไทย : ความเหมาะสมและความคุ้มค่าของชาติ
กรณีศึกษาบริษัทการลงทุนของประเทศไทย

รายงานสมุทพินิจภาพ

กรณีศึกษา : โครงการสะพานไทย...ต้องตอบโจทย์เศรษฐกิจและความคุ้มค่าของผู้ใช้บริการ

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

คณะกรรมการด้านความมั่นคง ภายใต้คณะกรรมการที่ปรึกษา
และจัดการองค์ความรู้เพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (สมช.)

วันศุกร์ที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2563

ภายใต้ภาวะเศรษฐกิจของประเทศมีท่าทีที่จะถดถอยและหรือชะลุดตัวต่อเนื่องไปอย่างน้อย 2-3 ปี การลงทุนของภาคเอกชนหดตัวสะท้อนจากการลงทุนทางตรงผ่านค่าส่งออกส่งเสริมการลงทุนช่วง 8 เดือนที่ผ่านมามีมูลค่า 6.2 หมื่นล้านบาท ขณะที่การลงทุนของภาครัฐในโครงการขนาดใหญ่ต่าง ๆ โดยเฉพาะรถไฟฟ้ายกระดับในพื้นที่กรุงเทพมหานครและเชื่อมโยงปริมณฑลในช่วงคสช.ต่อเนื่องมาจนถึงรัฐบาลปัจจุบันมีนับเป็นสิบสายจนไม่รู้ว่าทำที่ไหนอีกแล้ว มีการฟื้นโครงการในอดีตแต่มาปรับใหม่เป็นอภิมาโปรเจกต์เริ่มจากการผลักดันของรมว.คมนาคมเดือนกันยายน พ.ศ. 2563 เสนอสร้างโครงการสะพานเศรษฐกิจภาคใต้หรือ “Southern Land Bridge” เป็นการสร้างถนนมอเตอร์เวย์และทางรถไฟระยะทางประมาณ 120 กม. เชื่อมสองฝั่งทะเลเพื่อให้เรือสินค้าขนาดใหญ่ที่มาจากยุโรปไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกาหรือแวะจอดท่าเรือสิงคโปร์

โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจังหวัดระนองที่สร้างมานานแล้วแต่ไม่ค่อยคุ้มค่าเพราะเรือมาเทียบไม่มากให้กลายเป็นท่าเรือระดับโลกฝั่งตะวันตก ปัจจัยที่ต้องนำมาบูรณาการท่าเรือระนองช่วงก่อนก่อสร้างมีการวิพากษ์ถึงความเหมาะสมทั้งทำเลที่ตั้ง อุปสงค์อุตสาหกรรมในพื้นที่แทบไม่มีอีกทั้งร่องน้ำอยู่ในพื้นที่ติดกับประเทศเมียนมาร์หลายจุดยังเป็นปัญหาเรื่องพรมแดนในทะเล ขนาดของท่าเรือไม่ได้ใหญ่โตที่จะเป็นท่าเรือน้ำลึกระดับนานาชาติ การขยายมีข้อจำกัดการขนส่งต้องข้ามเขาซึ่งรถบรรทุกขนาดใหญ่ค่อนข้างมีปัญหาส่งเสริมผลักดันอย่างไรก็ไม่โต ขณะเดียวกันจะสร้างท่าเรือที่อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพรให้เป็นท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทยโดยจะมีระบบยกเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์จากเรือลงรถบรรทุกหรือรถไฟไปขึ้นอีกท่าเรือหนึ่งเพื่อเปลี่ยนเรือที่เรียกว่า “Inter Model Transshipment” โครงการนี้ใช้เงินประมาณ 6-7 หมื่นล้านบาทซึ่งกรมมีมติให้งบประมาณไปศึกษา

ต่อมาช่วงต้นเดือนตุลาคมที่ผ่านมาคุณสุพัฒน์พงษ์ พันธมีเชาว์ รองนายกรัฐมนตรีและรมว.กระทรวงพลังงานออกมาเปิดเผย “โครงการศึกษาสะพานไทย” เป็นโครงการภายใต้ไออีซีเป็นการสร้างสะพานและอุโมงค์ในทะเลข้ามอ่าวไทยจากจังหวัดชลบุรีเชื่อมจังหวัดเพชรบุรีระยะทาง 80-100 กิโลเมตรซึ่งไม่ได้ระบุว่าเป็นตรงจุดไหน หากจะเน้นด้านท่องเที่ยวควรให้ใกล้เมืองพัทยาแต่หากเน้นด้านโลจิสติกส์ควรต้องอยู่ใกล้กับแหลมฉบังจะมีโครงการสร้างสะพานเลาะเรียบชายฝั่งทะเลผ่านจังหวัดต่าง ๆ ตามโครงการที่ออกมาจะระบุว่าจะไปเชื่อมกับท่าเรือชุมพรซึ่งจะไปรับกับ “Southern Land Bridge” เชื่อมโยงกับท่าเรือระนองโครงการนี้ระบุว่ามีมูลค่า 9.9 แสนล้านบาทเป็นโครงการที่ใช้เงินมากที่สุดเท่าที่เคยมีในประเทศไทย ปัจจัยที่ต้องคำนึงว่าหากจะสร้างจริงควรทำหรือไม่สร้างมอเตอร์เวย์เรียบไปกับทางรถไฟทางคู่ที่มีโครงการอยู่แล้วซึ่งจะประหยัดงบประมาณได้มาก ขณะเดียวกันการสร้างสะพานยกระดับเลียบชายฝั่งทะเลนอกจากค่าใช้จ่ายสูงแล้วยังมีปัญหาบดบังทัศนียภาพทางทะเลและสะพานต้องสูงเพราะหลายจังหวัดมีท่าเรือชายฝั่ง

เหตุผลของการลงทุนครั้งนี้ระบุว่าเพื่อให้เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากแหลมฉบังเชื่อมต่อกับท่าเรือน้ำลึกระนองทำให้เป็นทางเลือกในการนำเข้า-ส่งออกที่ค้าขายกับประเทศที่อยู่ทางฝั่งตะวันตก เช่น อินเดีย ประเทศแถบตะวันออกกลางและประเทศที่อยู่ในเส้นเดินเรือทรานส์เมดิเตอร์เรเนียนและยุโรปที่เรือจะต้องผ่านแหลมมะละกาและมาเปลี่ยนถ่ายเรือที่ท่าเรือสิงคโปร์ โดยหวังว่าจะให้มาใช้ท่าเรือระนองแล้วขนถ่ายขึ้นบกไปส่งมอบสินค้าตามจุดหมายปลายทางในประเทศ หากจะไปต่อเรือเพื่อไปเส้นทางแถบเอเชียแปซิฟิกและหรือ “Far East Asia” สามารถลงเรือสินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของการกระตุ้นเศรษฐกิจและใช้เป็นเครื่องยนต์เศรษฐกิจของประเทศเพื่อให้มีการลงทุนในระยะปานกลางและระยะยาวโดยหวังว่าจะเป็นกระจ่ายความมั่งคั่งจากอีอีซีไปสู่ภาคใต้ตอนบนและหวังว่าจะมีอุตสาหกรรมไปลงทุนในพื้นที่ ขณะเดียวกันจะเป็นการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวจากพัทยาให้มาเที่ยวทั้งจังหวัดเพชรบุรี หัวหิน จังหวัดชุมพร จนถึงระนองเป็นการกระจายความเจริญจากภาคตะวันออกมาเชื่อมกับชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้งอ่าวไทยและอันดามัน การขับเคลื่อนโครงการนายกรัฐมนตรีได้เห็นชอบให้มีการศึกษาความเป็นไปได้และมีการจัดสรรงบประมาณให้ทำการศึกษาและการบรรจุให้เป็นโครงการภายใต้เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เหตุผลเนื่องจากมีกฎหมายของตัวเองทำให้ง่ายและสะดวกต่อการเวนคืนและการทำผังเมือง



ประเด็นคือ “โครงการสะพานไทย” กับ “โครงการ Southern Land Bridge” จะเชื่อมต่อกันหรือไม่เพราะออกมาคนละเวทีและคนละเวลาแต่ดูจากผังเหมือนว่าจะมีการเชื่อมโยงกันทำให้เป็นการเชื่อมโยงสองโครงการคือ เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก “EEC” กับเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ตอนบน “SEC” โครงการนี้ใช้เงินเกือบหนึ่งล้านล้านบาทเป็นการลงทุนระยะยาวเวลาก่อสร้างมากกว่าสิบปี โจทย์ต้องชัดเจนว่าสร้างเพื่ออะไร ผลลัพธ์อยู่ตรงไหน ความคุ้มค่าของการลงทุนและปัจจัยความเสี่ยงมีอะไรบ้าง การกล่าวว่าเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจที่ชะลอตัวจากวิกฤติการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรน่าจะช่วยอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์และอุตสาหกรรมเหล็กตลอดจนอุตสาหกรรมก่อสร้างเพื่อเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจคิดแค่นี้คงไม่ใช่เพราะอุตสาหกรรมที่ได้ประโยชน์ล้วนเป็นอุตสาหกรรมกึ่ง

ผูกขาดขนาดใหญ่แต่ SMEs และประชาชนอาจไม่ได้านิสงค์เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่โอกาสการเข้าถึงค่อนข้างยาก อาจไม่ได้ช่วยทำให้เศรษฐกิจดีขึ้นคงได้แต่ตัวเลขจีดีพี หากต้องการลดต้นทุนโลจิสติกส์การขนส่งในประเทศและหรือส่งเสริมการท่องเที่ยว อาจสร้างสะพานเชื่อมพัทธากับหัวหินซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของสองฝั่งอ่าวไทยก็น่าจะพอเพียงแล้วเพราะระยะทางได้ไม่น้อยกว่า 400 กิโลเมตรขณะเดียวกันสะพานไทยก็จะกลายเป็น “Landmark” ของประเทศ

หากจะให้เป็นสะพานหรือทางยกระดับเลียบลงไปทะเลเพื่อไปเชื่อมโยงเส้นทางโลจิสติกส์กับท่าเรือชุมพรที่จะสร้างโดยหวังว่าจะเป็นเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือไม่ต้องใช้ท่าเรือสิงคโปร์ตรงนี้อาจต้องคิดใหม่ เนื่องจากระยะทางจากแหลมฉบังผ่านสะพานข้ามอ่าวไทยไปจนถึงท่าเรือระนองระยะทางไม่ต่ำกว่า 700 กิโลเมตรหรือมากกว่าค่าขนส่งด้วยรถบรรทุกเทรลเลอร์ประมาณ 30,000-35,000 ต่อ 1 ตู้คอนเทนเนอร์ยังไม่รวมค่าธรรมเนียมผ่านสะพาน อีกอย่างน้อย 2-3 พันบาทและค่ายกักตุนขึ้นลงระหว่าง 2 ท่าเรือ (ประมาณ 2,500 บาท) เป็นที่รับรู้ว่าการขนส่งทางทะเลเป็นประเภทการขนส่งที่ประหยัดกว่าการขนส่งทางถนนถึง 7 เท่า

ลองเปรียบเทียบค่าขนส่งเรือชายฝั่งจังหวัดสุราษฎร์ธานีไปท่าเรือแหลมฉบัง ค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จประมาณ 13,900 บาทแค่นี้ก็รู้ว่คุ้มค่าหรือไม่ ตรงนี้ยังทำให้มีการทบทวนเป็นนโยบายของทุกรัฐบาลที่ผ่านมาพยายามจะลดสัดส่วนการขนส่งทางถนนเนื่องจากมีต้นทุนสูงเป็นปัญหาของอุบัติเหตุและค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงถนน รัฐบาลควรจะสนับสนุนท่าเรือชายฝั่งให้ทุกจังหวัดภาคใต้เพราะเส้นทางเดินเรือในทะเลไม่ต้องลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพียงแต่รัฐบาลลงทุนโครงสร้างท่าเรือและการเชื่อมโยงถนนเข้าไปในท่าเรือให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งชายฝั่งภาคใต้กับท่าเรือแหลมฉบังกรณีศึกษาท่าเรือชายฝั่งและการขนส่งด้วยเรือคอนเทนเนอร์ของท่าเรือเอกชนที่จังหวัด สุราษฎร์ธานีจะเห็นว่าต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งทางบกมาก

สำหรับที่หวังว่าท่าเรือระนองจะยกระดับเป็น “International Port Hub” หากเป็นนักโลจิสติกส์ที่อยู่ในวงการเกี่ยวกับพาณิชย์ในระดับนานาชาติ การสร้างท่าเรือที่จะเป็นพอร์ตฮับขนาดที่จะเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือเกี่ยวข้องกับท่าเลที่ตั้งของท่าเรือ ต้องอยู่ในเส้นทางเดินเรือของโลกสายการเดินเรือต่าง ๆ เป็นลักษณะ “Cartel” คือเป็นการร่วมมือของสายการเดินเรือขนาดใหญ่ในลักษณะเป็นการกึ่งผูกขาด ปัจจุบันสายการเดินเรือ “TOP 10” ของโลก มีการรวมกลุ่มกันเป็น “Alliance” เพียงแค่ 3 กลุ่มมีสัดส่วนร้อยละ 78.2 ของเรือสินค้าทั้งหมดส่วนใหญ่ไปลงทุนโครงสร้างพื้นฐานอยู่ที่ท่าเรือสิงคโปร์ (PSA) และท่าเรือตันจุงปาราส (ประเทศมาเลเซีย) อีกทั้งการที่เรือต้องมาเปลี่ยนลำที่ท่าเรือสิงคโปร์เหตุผลเนื่องจากเป็นศูนย์กลางของการรวบรวมตู้สินค้าและตู้เปล่าของภูมิภาค ขณะเดียวกันเรือสินค้าปัจจุบันและอนาคตเพิ่มขนาดใหญ่ขึ้นเพื่อประหยัดต่อขนาด โดยเฉพาะเรือสินค้าข้ามมหาสมุทร (Ocean Ship) อย่างน้อยต้องอยู่ในชั้น Super Panamax ขนาดบรรทุก 10,000 TEUs ทำให้ต้องมีการขอยเรือเล็ก (Feeder Ship) เพื่อรับสินค้าจากท่าเรือต่าง ๆ มาที่ท่าเรือสิงคโปร์ปัจจุบันเป็นตัวชี้วัดของท่าเรือขนาดใหญ่ กรณีของท่าเรือระนองก็เช่นกันจะต้องมีการขอยเรือ “Feeder Ship” ขนาด 200-500 TEUs เชื่อมโยงกับท่าเรือปีนัง, ท่าเรือพอร์ทกลิงหรือท่าเรือสิงคโปร์ทำให้ต้นทุนขนส่งทางเรือสูง

ก่อนอื่นต้องเข้าใจว่าการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศต้นทุนขนส่งมีความสำคัญมากกว่าระยะเวลาที่ประหยัดได้ 2-3 วัน จากข้อเท็จจริงการเอาเรือเข้ามาเทียบแล้วเอาของลงท่าเรือเพื่อรอรถมารับก็เสียเวลาเป็นวันเพราะไม่ใช่ว่าเรือรถจะมารับของได้ที่ข้างเรือต้องเอามากองไว้ที่ลานคอนเทนเนอร์ (Stacking Lanes) ขณะเดียวกันระยะทาง 650-700 กิโลเมตรใช้เวลาไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมงหากจะไปต่อเรือแหลมฉบังเอาของยกตู้ขึ้นก็ต้องรอเรือ ซึ่งมีตารางเรือแน่นอนแล้วยก

ตู้ขึ้นเรืออีกครั้งเป็นการ “Double Handling” เพิ่มทั้งเวลาและต้นทุนคิดอย่างไรก็ไม่คุ้มขอยกตัวอย่างเปรียบเทียบเรือที่มาจากท่าเรืออัมสเตอร์ดัมซึ่งอยู่เหนือสุดของยุโรปกับท่าเรือแหลมฉบัง ค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จหากเป็นเรือขาเข้า (Inbound) ประมาณ 51,000 บาทหากเป็นขาออก (Outbound) 45,000 บาท หากเทียบกับต้องใช้เส้นทางสะพานไทยแค่ขนส่งด้วยรถบรรทุกต้นทุนก็ใกล้เคียงกันแล้วยังไม่รวมค่าระวางเรือ (Freight Charge) ที่ต้องยกเป็นตัวเลขผู้ที่ไม่คุ้นเคยอาจดูยากหน่อยแต่ถ้าวิเคราะห์ก็จะเห็นถึงความเป็นไปได้ของโครงการนี้ว่าจะเป็นอย่างไร

โครงการสะพานไทยเมื่อบวกกับสะพานเศรษฐกิจภาคใต้เซาท์เทิร์นแลนด์บริดจ์ เป็นโครงการใหญ่ระดับโลกการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ที่ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานระดับโลกคงต้องคิดให้ดี ที่ประเทศญี่ปุ่นมีสะพานข้ามอ่าวโตเกียวระหว่างเมืองชิบะกับโยโกฮาม่าและประเทศจีนมีสะพานเชื่อมฮ่องกง-มาเก๊า-จูไห่ เป็นสะพานที่ยาวที่ยาวที่สุดในโลกระยะทาง 55 กิโลเมตร หากสะพานไทยสร้างจริงจะเสร็จในปีพ.ศ.2575 ด้วยความยาว 80-100 กิโลเมตรจะแข่งหน้าจีนกลายเป็นสะพานข้ามทะเลที่ยาวที่สุดในโลก รัฐบาลจะเดินหน้าคงต้องตอบใจให้ดีว่าต้องการอะไรหากเป็นแค่ท้องเที่ยวการลงทุนแค่สะพานข้ามอ่าวไทยน่าจะพอแล้วและของแถมคือเป็นการร่นระยะเวลาการเดินทางและขนส่งได้ 1 ใน 3 โดยไม่ต้องผ่านถนนพระราม 2 ซึ่งรถติดมากแต่หากจะให้เป็นสะพานยาวหลายร้อยกิโลเมตรเพื่อจะเป็นเส้นทางเชื่อมการขนส่งอ่าวไทยกับทะเลอันดามันโดยหวังว่าท่าเรือระนองจะกลายเป็นท่าเรือสิงคโปร์แห่งที่ 2 ตรงนี้คงจะต้องมีเหตุผลที่เพียงพอ อาจไม่จำเป็นต้องไปใช้เงินมากในการศึกษาลองเชิญผู้ประกอบการสายการเดินทางต่าง ๆ รวมถึงกระทรวงคมนาคมก็มีผู้รู้หลายท่านเข้ามาให้ความเห็นและสร้างตารางเปรียบเทียบระยะเวลาและค่าใช้จ่ายก็คงชัดเจนแล้วว่าควรจะเดินหน้าต่อไปหรือไม่

สามารถดาวน์โหลดเอกสารรายงานการศึกษาวิเคราะห์คลองไทย : ความเหมาะสมและความคุ้มค่าของชาติ



ได้ที่ www.tanitsorat.com และหรือสแกน QR-CODE



องค์ประกอบสมุทธานุภาพของไทย

เอกสารประกอบการบรรยายกรมยุทธศาสตร์ทหารเรือ

วิทยาลัยการทัพเรือ วันพุธที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2563



โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานกรรมการกลุ่ม V-SERVE GROUP

คณะทำงานด้านความมั่นคง ภายใต้คณะกรรมการที่ปรึกษา
และจัดการองค์ความรู้เพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (สมช.)

วันพุธที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2563

ที่มาและความสำคัญของสมุทธานุภาพ

สมุทธานุภาพ (Sea power) มีผู้ให้ความหมายไว้หลากหลายเกี่ยวข้องกับขีดความสามารถในการใช้ประโยชน์ทางทะเลทั้งด้านภูมิสัมพันธ์เชิงอำนาจการเมืองระหว่างประเทศ, การเป็นประเทศที่มีอำนาจทางเศรษฐกิจ, การมีอำนาจอธิปไตยเหนืออาณาเขตทะเลและเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งมีผลต่อการใช้ประโยชน์จากทะเลทั้งด้านการคมนาคมขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร การใช้ทรัพยากรธรรมชาติจากทะเล เช่น แหล่งอาหารจากประมงทั้งชายฝั่งและน้ำลึก-แหล่งพลังงาน-แร่ธาตุตลอดจนอุตสาหกรรมต่อเนื่องในโซ่อุปทาน เนื่องจากพื้นที่มหาสมุทรและทะเลมีพื้นที่รวมกัน 361.13 ล้านตารางกิโลเมตรคิดเป็นสัดส่วน 3 ใน 4 ของพื้นผิวโลกเป็นแผ่นผืนน้ำที่เชื่อมต่อกันจนถึงแม่น้ำลึกเข้าไปในแผ่นดิน ทำให้ประเทศที่เป็นรัฐชายฝั่งทั้งในอดีตและปัจจุบันสามารถใช้ประโยชน์จากสมุทธานุภาพส่งเสริมต่อเศรษฐกิจและพลังอำนาจทางการเมืองระหว่างประเทศเห็นได้ว่าประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจและทหารของโลกล้วนเป็นรัฐชายฝั่ง

หากกล่าวถึงทฤษฎีสมุทธานุภาพจำเป็นต้องกล่าวถึงปรมาจารย์คือ พลเรือจัตวา อัลเฟรด เทเยอร์ มาฮาน (Alfred Thayer Mahan : ค.ศ. 1840-1914) รัฐบุรุษทางทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นผู้นำความคิดเกี่ยวกับการใช้ทะเลให้เป็นประโยชน์ โดยรากศัพท์เป็นการสมาสหระหว่าง “สมุทร” กับ “อานุกาพ” รวมกันหมายถึงอำนาจทางทะเลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอำนาจแห่งชาติเกี่ยวข้องกับขีดความสามารถของรัฐและภาคเอกชนในการเข้าถึงโอกาสการใช้ประโยชน์จากการเป็นรัฐที่มีภูมิศาสตร์ทางทะเลเพื่อให้เกิดศักยภาพทางเศรษฐกิจและอำนาจการต่อรองระหว่างประเทศ เกี่ยวข้องกับปัจจัยเอื้อและขีดความสามารถของแต่ละประเทศเป็นสำคัญประโยชน์สำคัญที่ได้จากการเป็นรัฐชายฝั่งเกี่ยวข้องกับการใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าอย่างน้อยตั้งแต่ศตวรรษที่ 16 ประเทศยุโรปที่ติดทะเล เช่น โปรตุเกส สเปน ฮอลแลนด์ เป็นผู้บุกเบิกเส้นทางเดินเรือเพื่อมุ่งสู่อินเดียและจีนแต่กลับไปพบทวีปอเมริกาใต้และกลุ่มประเทศแหลมมะละการวมถึงหมู่เกาะชาวซึ่งเป็นแหล่งเครื่องเทศ ต่อมาภายหลังประเทศอังกฤษ ฝรั่งเศสและประเทศยุโรปรวมถึงสหรัฐอเมริกาได้มีบทบาทเป็นมหาอำนาจทางทะเลเข้าสู่ยุคอาณานิคม ปัจจุบันเส้นทางขนส่งทางทะเลมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าของโลกประมาณมากกว่าร้อยละ 90 กรณีประเทศไทยการขนส่งทางทะเลมีสัดส่วนประมาณ 92.25 ที่เหลือเป็นการขนส่งทางบกข้ามชายแดนระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV-M และจีนตอนใต้สัดส่วนประมาณร้อยละ 7.75 ปฏิเสธไม่ได้ว่าการเป็นรัฐชายฝั่งเป็นปัจจัยเอื้อสำคัญต่อการมีศักยภาพที่เกี่ยวข้องกับสมุทธานุภาพนำมาซึ่งความมั่งคั่ง-มั่นคงและยั่งยืน

องค์ประกอบของทฤษฎีสมุทธานุภาพ (Components of Sea power)

การที่รัฐใดจะมีศักยภาพอำนาจทางเศรษฐกิจทะเลเกี่ยวข้องกับปัจจัยสมุทธานุภาพ ซึ่งไม่มีสูตรสำเร็จ ขึ้นอยู่กับปัจจัยแวดล้อมของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน เช่น ที่ตั้งทางภูมิรัฐศาสตร์ ขอบเขตอำนาจของดินแดนทางทะเล ศักยภาพของระบบเศรษฐกิจทั้งด้านอุตสาหกรรม-บริการ ความก้าวหน้าของวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี นโยบายและวิสัยทัศน์ของรัฐบาล รวมถึงระบบการเมืองในประเทศที่จะเกื้อกูลสร้างเสริมต่อการเป็นสมุทธานุภาพ สำหรับที่มีการกล่าวว่าการที่ประเทศใดจะมีขีดความสามารถให้เกิดพลังอำนาจทางทะเล (Sea power) เกี่ยวข้องกับที่จะต้องมียอดเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่หรือมีอุตสาหกรรมสร้างเรือ-ซ่อมเรือ ตลอดจนจำนวนประชากรและอุปนิสัยของคนในชาติอาจเป็นแนวคิดที่ไม่ตอบโจทย์ในปัจจุบันเห็นได้จากสายการเดินเรือใหญ่ติด 10 อันดับของโลกเป็นของสัญชาติยุโรป 3 ประเทศและที่เหลือ 7 ลำดับเป็นกองเรือของประเทศต่าง ๆ ในเอเชีย ได้แก่ สัญชาติจีน, ญี่ปุ่น, ไต้หวัน, เกาหลีใต้และสิงคโปร์

ข้อมูลข้างต้นเห็นได้ว่าประเทศมหาอำนาจ เช่น สหรัฐอเมริกา, อังกฤษ, ฝรั่งเศสซึ่งล้วนเป็นประเทศมหาอำนาจและมีพลาณภาพทางทะเลไม่มีกองเรือขนาดใหญ่ติดอันดับโลก อีกทั้งจากการเปรียบเทียบท่าเรือใหญ่ที่มีปริมาณสินค้ามากสุดของโลก 10 อันดับแรกปรากฏว่าเป็นของประเทศจีนถึง 7 แห่ง ขณะที่ท่าเรือของประเทศมหาอำนาจทางทะเล เช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ญี่ปุ่น และสหภาพยุโรปไม่มีประเทศใดมีท่าเรือใหญ่ติดอันดับของโลก ข้อมูลเชิงประจักษ์แสดงให้เห็นว่าปัจจัยจากการมีกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่และท่าเรือใหญ่รวมถึงการมีอยู่ต่อเรือหรือ “Shipyard / Dockyard” ไม่ใช่องค์ประกอบสำคัญของประเทศที่มีศักยภาพทางสมุทธานุภาพ เหตุผลเนื่องจากในปัจจุบันการแข่งขันทางการค้าทำให้มีการแข่งขันด้านราคาภาคธุรกิจจะเลือกใช้ค่าระวางเรือในราคาที่แข่งขันมากกว่าที่จะมีจิตสำนึกด้าน “ชาตินิยม”

การที่คาดหวังว่าไทยจะมีกองเรือพาณิชย์ในระดับโลกจึงเป็นไปได้ ขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณตู้สินค้ารวมกันประมาณ 8.063 ล้าน TEU ติดอันดับที่ 21 ของโลกและลำดับที่ 4 ของอาเซียนรองจากท่าเรือสิงคโปร์และมาเลเซีย นอกจากนี้อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือของไทยมีขนาดเล็กประมาณไม่เกิน 20,00 เดทเวทตัน ปัจจุบันมีจำนวน 189 แห่งซึ่งได้จดทะเบียนนิติบุคคลมีรายได้ประมาณ 1.22 หมื่นล้านบาทต่อปี ที่ผ่านมามีขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งด้านเทคโนโลยีและต้นทุนลดน้อยถอยลงเป็นลำดับ

กองเรือขนาดใหญ่ของโลก 10 อันดับ

ลำดับ	สายเดินเรือ	ประเทศ
1	APM-MAERSK	เนเธอร์แลนด์
2	MSC	ยุโรป
3	COSCO	จีน
4	CMA	จีน
5	HAPAG-LLOYD	เยอรมัน
6	ONE	ญี่ปุ่น
7	EVERGREEN	ไต้หวัน
8	YANG MING	ไต้หวัน
9	HYUNDAI	เกาหลีใต้
10	PIL	สิงคโปร์

ท่าเรือขนาดใหญ่ของโลก 10 อันดับ

ลำดับ	ท่าเรือ	ประเทศ
1	เซี่ยงไฮ้	จีน
2	PSA	สิงคโปร์
3	เซินเจิ้น	จีน
4	หนิงโป	จีน
5	กว่างโจว	จีน
6	ปูซาน	เกาหลีใต้
7	ฮ่องกง	จีน
8	ชิงเต่า	จีน
9	เทียนจิน	จีน
10	ดูไบ	สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์

โครงสร้างองค์ประกอบทฤษฎีสหรัฐนาภาพของไทย เกี่ยวข้องกับปัจจัยเอื่อดังต่อไปนี้

1. **รัฐชายฝั่งและปัจจัยทางภูมิศาสตร์ (Coastal State)** ประเทศไทยถือเป็นรัฐชายฝั่งหรือ “Coastal State” ตั้งอยู่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและกลุ่มประเทศอาเซียนซึ่งมีอัตราการการค้าและอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงที่สุดในโลก มีเนื้อที่ประมาณ 513,120 ตารางกิโลเมตร (วิกิพีเดีย) มีพื้นที่ทางทะเลที่ไทย อ้างสิทธิ์ตามกฎหมายระหว่างประเทศประมาณ 323,488 ตารางกิโลเมตรคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63 ของพื้นที่ทั้งหมด ไทยเป็นประเทศไม่กี่ชาติในโลกที่มีชายฝั่งติดสองมหาสมุทรคือฝั่งตะวันออกหรืออ่าวไทยระยะทางยาวประมาณ 202,676 ตารางกิโลเมตรจากทะเลจีนใต้เชื่อมทะเลเปิดไปสู่มหาสมุทรแปซิฟิก ทะเลฝั่งตะวันตกระยะทางยาวประมาณ 120,812 ตารางกิโลเมตรจากทะเลอันดามันเชื่อมไปสู่มหาสมุทรอินเดียรวมแล้วประเทศไทยเป็นรัฐชายฝั่งติดทะเลที่มีระยะทางรวมกัน 323,488 ตารางกิโลเมตร อีกทั้งพื้นที่ทางทะเลฝั่งอันดามันของไทยมีส่วนอยู่ในช่องแคบมะละการวมเป็นพื้นที่ประมาณ 32,000 ตารางกิโลเมตร มีสถานะเป็นหนึ่งในรัฐเจ้าของช่องแคบแต่ไม่มีอำนาจในการควบคุมการเดินเรือทำให้มีพรมแดนทะเลติดต่อกับประเทศอินเดียและอินโดนีเซีย
2. **อำนาจอธิปไตยเขตทางทะเลตามกฎหมายระหว่างประเทศ** ไทยเป็นประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 มีพื้นที่ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) ไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล เขตทะเลต่อเนื่อง (Contiguous Zone) ไม่เกิน 24 ไมล์ทะเลเป็นเขตต่อเนื่องเกี่ยวกับข้อบังคับศุลกากร การคลัง การเข้าเมือง เส้นทางเดินเรือ นอกจากนี้ไทยประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (EEZ : Exclusive Economic Zone) ไม่เกิน 200 ไมล์ทะเลจากเส้นฐานเพื่อมุ่งประสงค์ในการสำรวจการแสวงประโยชน์ การอนุรักษ์ การจัดการ



ทรัพยากรธรรมชาติทั้งในน้ำและเหนือพื้นท้องทะเล แต่รัฐอื่นมีเสรีภาพในการเดินเรือและการบินผ่าน (Freedom Navigation & Overflight) ตลอดจนการวางสายเคเบิลและท่อใต้ท้องทะเล เนื่องจากพื้นที่อ่าวไทยและอันดามันไม่ใช่ทะเลเปิดทำให้การประกาศเศรษฐกิจจำเพาะมีการทับซ้อนกับหลายประเทศโดยเฉพาะกับประเทศกัมพูชาและในอนาคตอาจจะเป็นประเทศเมียนมาร์

3. **เส้นทางเดินเรือและพาณิชย์ระหว่างประเทศ (International Maritime Shipping Line)** หัวใจสำคัญของการเป็นรัฐชายฝั่งคือการใช้ประโยชน์จากเส้นทางเดินเรือทั้งในระดับขนส่งชายฝั่งและเส้นทางเดินเรือของโลก การที่รัฐไทยเศรษฐกิจอยู่ในแฉกหน้าของประเทศต่าง ๆ ในอนุทวีปเกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ทะเลในการเชื่อมโยงการค้าและเทคโนโลยีในระดับนานาชาติมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาโดยสมเด็จพระนเรศวรมหาราชหรือ “พระนเรศวรมหาราช” (พ.ศ.1952) มีการค้าขายทางทะเลกับประเทศจีน ต่อมากรุงศรีอยุธยากลายเป็นศูนย์กลางการค้าทั้งกับจีนและกลุ่มประเทศตะวันตกเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเป็นมหาอำนาจของภูมิภาค

ปัจจุบันสัดส่วนการขนส่งทางทะเลในปี พ.ศ. 2562 ร้อยละ 92.25 แต่ในปี พ.ศ. 2563 ภาคนำเข้า-ส่งออกได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์แพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาทำให้มูลค่าหดตัวค่อนข้างมากส่งผลให้การขนส่งทางบกเพิ่มจากร้อยละ 7.75 เป็นร้อยละ 8.29 และในอนาคตตัวเลขจะสูงขึ้นเนื่องจากมีโครงการรถไฟที่จะเชื่อมโยงกับรถไฟของประเทศจีน ทั้งนี้ประเทศไทยอยู่ในเส้นทางเดินเรือหลักที่สำคัญของโลกคือฝั่งตะวันออกหรือ “Far East Route” มีสัดส่วนการนำเข้าและส่งออกร้อยละ 70.75 ของการค้าระหว่างประเทศอยู่ในเส้นทางหลักที่เรียกว่า “Intra-Asia Pacific” และที่เส้นทาง “Transpacific-USA” โดยมีท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลักในปี พ.ศ. 2562 จำนวนเที่ยวเรือ 10,686 เที่ยวจำนวนตู้ประมาณ 8.063 TEUs อยู่อันดับ 4 ของอาเซียนรองจากท่าเรือสิงคโปร์และมาเลเซีย ขณะที่ท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นท่าเรือในแม่น้ำจำนวนเที่ยวเรือ 3,791 เที่ยวจำนวนตู้ 1,451 ล้าน TEUs

สำหรับชายฝั่งตะวันตกหรือ “West Coast Route” เป็นเส้นทางการค้าระหว่างประเทศสัดส่วนประมาณร้อยละ 29.25 เนื่องจากไม่มีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่และปริมาณสินค้าไม่มากพอ ทำให้การขนส่งจะใช้เรือเล็ก (Feeder ship) ไปต่อเรือแม่ที่ท่าเรือป็นังหรือสิงคโปร์ ขณะที่สินค้าส่วนใหญ่ขนส่งทางบกไปขึ้นเรือที่ท่าเรือป็นังประเทศมาเลเซีย ท่าเรือสำคัญของภาคใต้คือท่าเรือระนองแต่เป็นท่าเรือขนาดเล็กอยู่ในท่าเลที่ไม่เหมาะสมขาดศักยภาพในการเป็นท่าเรือฝั่งตะวันตก

มติครม.ปีพ.ศ. 2563 รัฐบาลมีโครงการสร้างแลนด์บริดจ์เชื่อมโยงกับท่าเรือชุมพรที่จะมีการสร้างใหม่ที่อำเภอหลังสวนโดย จะให้มีการขนส่งสินค้าลงรถบรรทุกหรือรถไฟไปขึ้นอีกฝั่งหนึ่งที่เรียกว่า “Intermodal Transshipment” แต่โครงการขาดความชัดเจนอีกทั้งมีความพยายามผลักดันผ่านทางสภาผู้แทนราษฎรให้มีการตัดคลองลัดหรือที่เรียกว่า “Thai

Canal” เชื่อมสองฝั่งมหาสมุทรจากอำเภอสิเกาจังหวัดตรังไปออกอ่าวไทยที่อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา ระยะทาง 135 กิโลเมตร โครงการนี้ได้รับการสนับสนุนจากภาคเอกชนจีน มูลค่าการก่อสร้างประมาณ 2.4 ล้านล้านบาท แลกกับอายุสัมปทาน 99 ปีและบุริมสิทธิการใช้ประโยชน์ 2 ฝั่งของคลองทำให้ “Thai Canal” เป็นส่วนหนึ่งของโครงการเส้นทางสายไหมทางทะเลของประเทศไทย

4. **เศรษฐกิจและผลประโยชน์จากทะเล** กล่าวได้ว่าประเทศไทยที่ได้ประโยชน์จากสมุทธานุภาพเกี่ยวข้องกับขีดความสามารถของภาคเอกชนและนโยบายของรัฐที่ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของภูมิภาค อีกทั้งที่ผ่านมามีการนำเข้าและส่งออกได้รับประโยชน์จากการเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศทำให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 82.3 ของจีดีพี (ปีพ.ศ.2562) ศักยภาพของสมุทธานุภาพเป็นปัจจัยเอื้อสำคัญต่อรายได้ท่องเที่ยวที่ได้จากทะเลคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 66.3 ของการท่องเที่ยวโดยรวม นอกจากนี้มูลค่าจากทรัพยากรทางธรรมชาติทั้งแก๊ส ปิโตรเลียม รวมถึงรายได้ประมงและอุตสาหกรรมต่อเนื่องล้วนส่งเสริมให้เกิดการจ้างงานที่เกี่ยวข้องกับโซ่อุปทานทั้งทางตรงและทางอ้อมมูลค่าไม่น้อยกว่า 1.392 ล้านล้านบาท ยังไม่รวมมูลค่าและผลประโยชน์จากพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ประมาณว่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ได้จากทางทะเลของไทยมูลค่าประมาณ 22.898 ล้านล้านบาท สาเหตุที่มูลค่าลดลงเนื่องจากที่ผ่านมามีการส่งออกและนำเข้าลดน้อยถอยลงรวมถึงราคาแก๊สและน้ำมันลดลงตามกลไกราคาโลก นอกจากนี้ในปีพ.ศ.2563 เป็นปีที่มีวิกฤตเศรษฐกิจของการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาทำให้ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลลดลงเหลือประมาณ 18.392 ล้านล้านบาท

มูลค่าผลประโยชน์เศรษฐกิจทางทะเลของประเทศไทย

(ปรับปรุง 27 พ.ย. 63)

ลำดับ	รายการ	ปี 2562 ล้านล้านบาท/ปี	ปี 2563 F ล้านล้านบาท/ปี	ความมั่งคั่งลดลง ล้านล้านบาท/ปี	ลดลง %
1	มูลค่าจากเส้นทางการค้าทางทะเลระหว่างประเทศ สัดส่วนขนส่งทางถนนร้อยละ 7.75	13.887 (แก้ไขตามข้อมูลจริง)	12.475	1.412	-10.16
2	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับปิโตรเคมีคอล-พลาสติก	2.572	2.054	0.518	-20.16
3	รายได้การท่องเที่ยวที่ได้จากทะเล (คิดเป็นสัดส่วน ประมาณร้อยละ 66.3 ของการท่องเที่ยวโดยรวม)	2.167	1.01	1.157	-53.4
4	ค่าจ้างแรงงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรม-เศรษฐกิจทาง ทะเล (ทางตรงและทางอ้อม)	1.392	0.975	0.417	-30 *ตัวเลขไม่ เป็นทางการ
5	มูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์จากพื้นที่เขตเศรษฐกิจ พิเศษภาคตะวันออก (EEC)	0.791	0.140	0.647	-81.8
6	มูลค่าทรัพยากรแก๊ส-ปิโตรเลียมที่ได้จากพื้นที่ทะเล	0.742	0.479	0.262	-35.36 *อ้างอิงราคา WTI

ลำดับ	รายการ	ปี 2562 ล้านล้านบาท/ปี	ปี 2563 F ล้านล้านบาท/ปี	ความมั่งคั่งลดลง ล้านล้านบาท/ปี	ลดลง %
7	รายได้จากอุตสาหกรรมบริการพาณิชย์นาวีและ อุตสาหกรรม-บริการที่เกี่ยวข้อง	0.592	0.503	0.089	-15 <i>*ตัวเลขไม่เป็นทางการ</i>
8	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอาหารทะเลบรรจุกระป๋องและ แปรรูปอื่นๆ (ปี 2562)	0.298	0.299	+0.001	+0.28
9	รายได้จัดเก็บภาษี-ค่าธรรมเนียมของกรมศุลกากร- สรรพากร-ค่าภาคหลวง	0.254	0.254	None	ไม่มีข้อมูล
10	มูลค่าจากการทำประมงน้ำเค็ม-เพาะเลี้ยงชายฝั่ง	0.203	0.203	None	ไม่มีข้อมูล
11	ไม่รวมมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับทะเล เช่น จีพีพีของ จังหวัดที่ติดทะเล, อุตสาหกรรมและบริการต่อเนื่องต่างๆ รวมถึง ความมั่งคั่งจากเงินทุนสำรองระหว่างประเทศ	None			
รวม		22.898	18.392	4.506	19.7 %

ที่มา : รวบรวมโดย ดร.ธนิต โสรัตน์ (ปรับปรุง 27 พ.ย. 2563)

5. **สถานะความมั่นคงและปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจทางทะเลระดับภูมิภาค** การที่ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลทั้งด้านอันดามันและฝั่งอ่าวไทยอยู่ในเส้นทางเดินเรือสินค้าหลักของโลกและอยู่ในเส้นทางยุทธศาสตร์ ทำให้อาณาบริเวณภาคใต้ของไทยตลอดไปถึงช่องแคบมะละกาเป็นพื้นที่แย่งชิงผลประโยชน์ทั้งทางเศรษฐกิจและทหารระหว่างประเทศมหาอำนาจมาตั้งแต่ครั้งสมัยในอดีต ปัจจุบันประเทศสหรัฐอเมริกาและจีนมีการแข่งขันและแบ่งขั้วอำนาจของโลกทำให้ประเทศไทยกลายเป็นพื้นที่ช่วงชิงความได้เปรียบของชาติมหาอำนาจเกี่ยวข้องกับปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจและการรักษาผลประโยชน์ของชาติ

กรณีความมั่นคงที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ทางทะเลได้ดังนี้

- 1) เป็นเส้นทางขนส่งทางทะเลระดับโลก (Rebalance to Asia & Pacific) เนื่องจากช่องแคบซุนดาและมะละกาเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้าร้อยละ 30 และลำเลียงน้ำมัน 1 ใน 2 ของโลก ทำให้ประเทศสหรัฐอเมริกาประกาศเป็นนโยบายความมั่นคงทางทะเลตั้งแต่ปี ค.ศ.2015 ขณะเดียวกันที่มหาอำนาจต่าง ๆ เช่น จีน, อินเดีย, ญี่ปุ่น, ออสเตรเลีย ฯลฯ ต่างให้ความสำคัญไม่ยอมให้ชาติใด เข้ามามีบทบาทเส้นทางเนื่องจากเป็นความมั่นคงของภูมิภาคและระดับโลก
- 2) ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหม “BRI : Belt & Road Initiative” รัฐบาลจีนกำหนดยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเลหรือ “China Maritime Silk Route” เพื่อโอบล้อมทะเลจีนใต้และมหาสมุทรอินเดีย เห็นได้จากการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดเกาะกงของกัมพูชา มีการก่อสร้างอาคารที่พักถาวรให้กองกำลังทหารเข้ามาประจำการ ขณะที่มีการก่อสร้างระเบียงเศรษฐกิจจีน-เมียนมาร์ (CMEC) มีการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่รัฐยะไข่

ตลอดจนการเข้าไปลงทุนท่าเรือน้ำลึก “ฮัมบันโตกา” ประเทศศรีลังกาเพื่อเป็นฮับจากทะเลจีนใต้-มหาสมุทรอินเดียและคลองสุเอซ

- 3) โครงการ “Thai Canal” ซึ่งจีนวางยุทธศาสตร์ให้เป็นทางเลือกในการสร้างคลองลัดเริ่มจากอำเภอสิเกาจังหวัดตรังออกอ่าวไทยที่อำเภอระโนดจังหวัดสงขลา โครงการนี้ทางสภาผู้แทนราษฎรผลักดันจนออกเป็นร่างพรบ. ซึ่งโครงการนี้ทางรัฐวิสาหกิจจีนให้การสนับสนุนเพราะจะทำให้จีนเพิ่มศักยภาพด้านสมุทรภาพเชื่อมโยงสองมหาสมุทรโดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา
- 4) กรณีพิพาททะเลจีนใต้ เป็นตัวอย่างปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจของสมุทรภาพที่ชัดเจน เกี่ยวข้องกับการที่จีนอ้างสิทธิ์เหนือหมู่เกาะทะเลจีนใต้ที่เรียกว่า “แนวเส้น 9 จุด” (9-Dotted Line) ครอบคลุมพื้นที่ร้อยละ 90 ของทะเลจีนใต้ของไต้หวันผ่านเกาะไหหลำบนบริเวณอ่าวตังเกี๋ยลากผ่านทะเล ผังตะวันตกจังหวัดปาลาวันเรื่อยไปจนถึงเกาะลูซอนของประเทศฟิลิปปินส์และเวียดนามประกอบด้วยหมู่เกาะพาราเซลและหมู่เกาะสแปรตลีย์ส ซึ่งทั้งฟิลิปปินส์และเวียดนามต่างอ้างกรรมสิทธิ์ กรณีนี้เป็นข้อพิพาทระดับนานาชาติทั้งสหรัฐอเมริกา อังกฤษ และออสเตรเลียไม่ยอมรับเนื่องจากเป็นเส้นทางเดินเรือสากลแนวพิพาทดังกล่าวผ่านปากอ่าวไทย หากมีการขุดคลองไทยจะทำให้อ่าวไทยตอนล่างอยู่ในเส้นทางยุทธศาสตร์เกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศ
6. เทคโนโลยีเพื่อการขับเคลื่อนสมุทรภาพของยุค 4.0 ทฤษฎีสมุทรภาพของศตวรรษที่ 21 แตกต่างไปจากยุคสมัยของอัลเฟรด มาฮาน ซึ่งเป็นเจ้าของทฤษฎีองค์ประกอบสำคัญของสมุทรภาพยุคใหม่เกี่ยวข้องกับความสามารถในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีก้าวหน้าในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้สามารถใช้ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถสภาวะแวดล้อมทางทะเล เทคโนโลยีเพื่อการขับเคลื่อนสมุทรภาพตัวอย่างเช่น
 - 1) ด้านการเดินเรือ เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีในการเดินเรือสมัยใหม่ที่เชื่อมโยงกับดาวเทียม รวมถึงสามารถทราบข้อมูลของสินค้าในเรือขณะเข้ามาในพื้นที่เศรษฐกิจจำเพาะได้ด้วยการใช้ซีลอิเล็กทรอนิกส์เชื่อมโยงกับดาวเทียม รวมถึงตำแหน่งติดตามเรือแบบ “Real Time Traceability”
 - 2) ด้านทรัพยากรธรรมชาติ เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีที่ใช้ในการสำรวจแหล่งทรัพยากรในทะเล เช่น ระบบโซล่าในการระบุตำแหน่งฝูงปลาของเรือประมง, เทคโนโลยีสำรวจน้ำลึกด้วยโดรนและหุ่นยนต์ดำน้ำเชื่อมโยงกับดาวเทียม
 - 3) ด้านเทคโนโลยีการขุดเจาะน้ำมันดิบ / ก๊าซปิโตรเลียมเหลว / ก๊าซธรรมชาติ (NGV) ซึ่งปัจจุบันสามารถสำรวจได้ด้วยการใช้เลเซอร์ใต้น้ำ
 - 4) ด้านพลังงานไฟฟ้าจากทะเล เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีโรงงานผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ในทะเล (Solar Farm), เทคโนโลยีกังหันลมและกระแสน้ำรวมถึงพลังงานที่ได้จากน้ำขึ้นและน้ำลง (Power System Modelling)

- 5) ด้านสิ่งแวดล้อม เช่น เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการใช้เซนเซอร์และจำลองหาค่าการเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศ (Ecological Monitoring), การฟอกขาวของปะการัง, เครื่องเตือนแผ่นดินไหว
 - 6) ด้านเทคโนโลยีการเกษตรในทะเล เช่น Biotech, เทคโนโลยีการประมง ฯลฯ
- 7. ดุลยภาพของพลาณภาพทางทะเล (Naval Power Balance)** เป็นที่ทราบอยู่แล้วว่าภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญของซีกโลกตะวันออกและตะวันตกเป็นเส้นทางเดินเรือนานาชาติ พื้นที่ทะเลทั้งใต้น้ำและผิวน้ำเต็มไปด้วยทรัพยากรที่มีค่าอีกทั้งการประกาศพื้นที่เศรษฐกิจจำเพาะ 200 ไมล์ทะเล ทำให้มีการทับซ้อนกัน เกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางทะเลของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่ต่างมีการสะสมกองกำลังทางเรือทั้งเรือยุทธการ เรือดำน้ำและยุทโธปกรณ์ บางประเทศมีการจัดตั้งกองกำลังเฉพาะกิจทางทะเลเกี่ยวข้องกับการสร้างดุลย์อำนาจทางทะเลเพื่อป้องกันและยับยั้งกรณีที่เกิดข้อพิพาทระหว่างประเทศ อีกทั้งใช้ในการป้องกันการทำประมงผิดกฎหมาย, การลักลอบขนยาเสพติดหรือสินค้าซึ่งยังไม่ผ่านศุลกากรและการหลบหนีเข้าเมือง การสร้างเสริมสมุทพลาณภาพทางทะเลจึงเกี่ยวข้องโดยตรงกับการมีความสมดุลของพลาณภาพทางทะเลอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้
- 8. นโยบายรัฐ / การสร้างการตระหนักรู้และจิตสำนึกของประชาชน**
- 1) **การสร้างการตระหนักรู้และจิตสำนึกของประชาชน** หัวข้อนี้เป็นองค์ประกอบสำคัญของทฤษฎีสมุทพลาณภาพเนื่องจากผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลในปีที่ปกติมีมูลค่าประมาณ 23 ล้านล้านบาท ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมามูลค่าการนำเข้า-ส่งออกลดลง เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศรวมถึงอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อเหรียญสหรัฐมีการแข็งค่าเฉลี่ยประมาณร้อยละ 7.6 ขณะที่ราคาแก๊สธรรมชาติและน้ำมันดิบลดลงไปตามกลไกตลาด นอกจากนี้ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติตลอดจนด้านการประมงมีการลดน้อยถอยลง สมุทพลาณภาพจึงเกี่ยวข้องโดยกับนโยบายของรัฐในการที่จะสนับสนุนและเกื้อกูลให้เกิดเป็นผลผลิตทางเศรษฐกิจ หัวใจสำคัญคือการสร้างการตระหนักรู้ให้กับประชาชนในการวางแผนและรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเลเป็นสำคัญจำเป็นที่จะต้องมีการสร้างองค์ความรู้การเผยแพร่สร้างจิตสำนึกให้กับเยาวชนและประชาชนควรกำหนดเป็นวิชาบังคับทั้งระดับมัธยมและระดับปริญญาตรี
 - 2) **นโยบายรัฐ / กฎหมายและข้อตกลงระหว่างประเทศทางทะเล** องค์ประกอบข้อนี้ไม่ปรากฏอยู่ในทฤษฎีของอัลเฟรด มาฮาน ปัจจุบันยอมรับว่ากฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศด้านความมั่นคงทางทะเลเป็นกติกาของประเทศต่าง ๆ เพื่อที่จะไม่ให้เกิดการขัดแย้งตัวอย่าง เช่น

กฎหมายและข้อตกลงระหว่างประเทศทางทะเลที่สำคัญ

- อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ. 1958 ถือเป็นกฎหมายทะเลที่เป็นแม่แบบ ประเทศไทยได้ลงนามเป็นภาคีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2501
- อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งประเทศไทยได้ให้การรับรองและประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรเมื่อ พ.ศ. 2524
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำมิชอบต่อความปลอดภัยการเดินเรือ ค.ศ. 1988
- ความตกลงเพื่อป้องกัน ยับยั้งและขจัดการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและไร้การควบคุมหรือ “IUU Fishing” ค.ศ. 2016
- พิธีสารว่าด้วยการป้องกัน ปราบปรามและลงโทษการค้ามนุษย์ ค.ศ. 2000 ซึ่งประเทศไทยได้ลงนามรับรองเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2544

กฎหมายและข้อตกลงทางทะเลของไทย (มีอยู่อย่างน้อยประมาณ 73 ฉบับ)

- พระราชกำหนดการประมง พ.ศ. 2558 และพ.ศ. 2560 เพื่อต่อต้านการทำประมงผิดกฎหมาย
- พรบ.การบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2558
- พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และแก้ไขเพิ่มเติมพ.ศ. 2560
- พรบ.เรือไทย พ.ศ. 2481 และแก้ไขเพิ่มเติมพ.ศ. 2561
- พรบ.การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. 2562
- ปฏิญญาอาเซียนว่าด้วยการต่อต้านการค้ามนุษย์ ค.ศ. 2016

หากต้องการตัดลอกบทความนี้หรือนำบางส่วนไปใช้ในงานต่าง ๆ โปรดอ้างอิงชื่อผู้เขียนบทความ

และสามารถติดตามรายงานหรือบทความอื่น ๆ ได้ที่



www.tanitsorat.com



[Facebook/tanit.sorat](https://www.facebook.com/tanit.sorat)



[Youtube.com](https://www.youtube.com)

รวมทั้งบทสัมภาษณ์ต่าง ๆ โดยใช้ดีวีดี “ดร.ธนิต โสรัตน์”

บรรณานุกรม

- รายงานการศึกษาการขุดคลองไทยโดยกรมธิการวิสามัญวุฒิสภา (พ.ศ.2548)
- ผลการศึกษาความเป็นไปได้โครงการคลองกระแห่งประเทศไทยของมหาวิทยาลัยปักกิ่งร่วมกับบริษัท แกรนด์ ดราก้อน อินเตอร์เนชั่นเนล โฮลดิ้ง (พ.ศ.2558)
- เอกสารประกอบการประชุม “International Conference on Thai Canal” (พ.ศ.2560)
- ข้อมูลด้านอุทกศาสตร์ สมุทรศาสตร์กองทัพเรือ (พ.ศ.2563)
- เอกสารของคณะกรรมการวิสามัญศึกษายุทธศาสตร์พัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ฯ, สภาผู้แทนราษฎร (พ.ศ.2562)
- สมุททานุกรมของไทย : เอกสารประกอบการบรรยายวิทยาลัยกองไทยเรือ / ดร.ธนิต โสรัตน์ (16 ธ.ค. 62)
- บทความมั่นคงและผลประโยชน์ทางทะเลแห่งชาติกรณีความขัดแย้งทะเลจีนใต้ / ดร.ธนิต โสรัตน์ (17 ก.ย. 62)
- สภาความมั่นคงแห่งชาติ (ประเทศไทย) : การบรรยายคลองไทย พลเรือเอกจุมพล ลุ่มพิกานนท์ ร.น. (ทำเนียบรัฐบาล 17 ก.ค. 63)
- เอกสารข้อคิดเห็นการดำเนินโครงการขุดคลองไทย สมาคมเจ้าของเรือไทย (วันที่ 18 ก.ย. 63)



สามารถติดตามบทความวิชาการ

และ e-book ของ ดร.ธนิต โสรัตน์

ได้ที่  tanitsorat.com

 [tanit sorat](https://www.facebook.com/tanit.sorat)

 [tanit sorat](https://www.youtube.com/tanit.sorat)

 v-servegroup.com

คลิกได้ที่ App.



พูดคุย - แลกเปลี่ยนความคิดเห็น
กับ....ดร.ธนิต โสรัตน์

 e-mail : tanit@v-servegroup.com

 Tel . 02-332-0757



