

ผลกระทบต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทย เส้นทาง 5A (จังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา) The Impact of Thai Canal Project Implementation in Route 5A (Satun - Songkhla)

วิวัฒน์ จันท์กิ่งทอง^{1*}, ภัทรินทร์ ทางรัตน์สุวรรณ², นธี เหมมันต์³, วรณณะ วิจิตร⁴
คณิดา ไกรสันติ⁵ และ ปุชิตา ชูเชิดปานรังสี⁶
Wiwat Jankingthong^{1*}, Pattarin Thangrattanasuwan², Natee Hemman³, Wanna Wijit⁴,
Kanida Kraisanti⁵ and Puchita Chuchirdpanrangsi⁶

¹ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร., สาขาบริหารธุรกิจ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

¹ Assistant Professor Dr., Department of Business Administration, Hatyai Business School,
Hatyai University

² อาจารย์, สาขาวิชาการจัดการ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

² Lecturer, Department of Management, Hatyai Business School, Hatyai University

³ อาจารย์, สาขาวิชาการบัญชี คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

³ Lecturer, Department of Accounting, Hatyai Business School, Hatyai University

⁴ อาจารย์, สาขาวิชาการจัดการทรัพยากรมนุษย์ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

⁴ Lecturer, Department of Human Resource Management, Hatyai Business School, Hatyai University

⁵ อาจารย์, สาขาวิชาคอมพิวเตอร์ธุรกิจ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

⁵ Lecturer, Department of Business Computer, Hatyai Business School, Hatyai University

⁶ อาจารย์, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

⁶ Lecturer, Department of law, Faculty of Law, Hatyai University

* Corresponding author, E-mail: janwiwat@gmail.com

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาผลกระทบที่ประชาชนได้รับทั้งผลกระทบทางบวกและทางลบจากการดำเนินโครงการขุดคลองไทย เส้นทาง 5A (จังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา) และ 2) ศึกษาระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทย เส้นทาง 5A (จังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา) กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป ที่มีภูมิลำเนาในจังหวัดสตูล และจังหวัดสงขลา จำนวน 400 คน ผู้วิจัยใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมและข้อมูล ผลการวิจัยพบว่า โครงการคลองไทยเส้นทาง 5A มีผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบ ทั้งนี้ความคิดเห็นของประชาชนเฉลี่ยโดยรวมไม่เห็นด้วยในการดำเนินโครงการคลองไทยเส้นทาง 5A ในขณะที่ความคิดเห็นของ



ประชาชนเฉลี่ยในจังหวัดสงขลาเห็นด้วยในการเนินโครงการคลองไทยเส้นทาง 5A แต่ความคิดเห็นของประชาชนโดยเฉลี่ยในจังหวัดสตูลไม่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการคลองไทยเส้นทาง 5A

คำสำคัญ: โครงการคลองไทย 5A, ผลกระทบ

Abstarct

The purposes of this research are to 1) investigate the positive and negative impact of Thai canal project implementation in Route 5A (Satun - Songkhla) and 2) examine people's attitudes towards the Thai canal project implementation in Route 5A (Satun - Songkhla). The sample used in this study consisted of people aged 18 years and above and their residents in Satun and Songkhla provinces accounted for 400. A questionnaire is a tool to be used for a survey. The results showed that the implementation of the Thai Canal Project, Route 5A, has both positive and negative impacts. The average public opinion in the overall, people disagree to construct a canal project implementation in Route 5A. While the average public opinion in Songkhla province, people agreed to construct a canal project implementation in Route 5A, but the average public opinion in Satun, people disagreed to construct a canal project implementation in Route 5A.

Keywords: Thai Canal Project 5A, Impact

ความสำคัญและที่มาของปัญหา

ความคิดในเรื่องของการขุดคลองเพื่อเชื่อมสองฝั่งทะเลของไทยระหว่างฝั่งอันดามันกับฝั่งอ่าวไทย มีมานานถึง 327 ปี ตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา ในรัชสมัยของสมเด็จพระนารายณ์มหาราช โดยเหตุผลหลักที่สำคัญ คือ ต้องการย่นระยะทางของการเดินเรือของทั้งสองฝั่งทะเล และเพื่อทำการค้ากับต่างประเทศ จากการสรุปรายงานความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองไทย หากดำเนินการเสร็จจะเป็นประโยชน์ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ความมั่นคง และเทคโนโลยี ซึ่งจะเป็นกุญแจสำคัญทำให้ประเทศไทยก้าวขึ้นมามีบทบาทเศรษฐกิจที่สำคัญในระดับโลก และเป็นเส้นทางเดินเรือสากลใหม่ของโลก ซึ่งจะช่วยพัฒนาประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของภาคใต้โดยตรง อันจะทำให้การจ้างงานเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 3 ล้านคน ทำให้ลดปัญหาคนตกงานและแก้ไขปัญหาความยากจน เมื่อฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ความมั่นคงของประเทศเพิ่มสูงมากขึ้นตามไปด้วย ดังนั้นการขุดคลองไทยน่าจะเป็นการลดปัญหาอย่างยั่งยืนและเป็นประโยชน์แก่ประเทศในทุก ๆ ด้าน ที่เห็นได้ชัด ได้แก่ การคมนาคม การค้า การเกษตร การอุตสาหกรรม การทำเรือ การท่องเที่ยว เป็นต้น อันเป็นการพัฒนาประเทศให้เจริญรุ่งเรืองในระยะยาวและตลอดไป (คณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความ



เป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระวูดมิสกา, 2548) ขณะที่หาดใหญ่โพล โดยสำนักวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ ได้สำรวจความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดสงขลาเกี่ยวกับโครงการชุดคอคอด กระกับการพัฒนาเศรษฐกิจภาคใต้ พบว่า ประชาชนเห็นว่าประเทศไทยจะได้รับประโยชน์ทำให้เศรษฐกิจ ดีขึ้น มากที่สุด (ร้อยละ 28.94) รองลงมา คือ การคมนาคมขนส่งทางทะเลใช้ระยะเวลาสั้นลง ร้อยละ 19.19 ได้ประโยชน์จากภาษีเรือผ่านทางคอคอดกระ ร้อยละ 16.33 และเกิดพื้นที่ในการท่องเที่ยวใหม่ของ ประเทศไทย ร้อยละ 16.05 (ผู้จัดการออนไลน์, 2559)

จากผลการศึกษาการชุดคลองไทยที่ผ่านมา ได้ข้อค้นพบมากมาย ทั้งข้อดีข้อเสีย และผลกระทบที่ เกิดขึ้น และจากการประเมินความเป็นไปได้ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาความเป็นไปได้ในการ ชุดคลองไทย มีผลสรุป คือ ยังไม่มีความเป็นไปได้ เนื่องจากมีผลกระทบ ทั้งทางบวกและทางลบจำนวน มาก จนในปี พ.ศ. 2513 ทางกระทรวงมหาดไทยได้จ้างบริษัทแทมส์ (Tippetts-Abbett-McCarthy-Stratton :TAMS) ให้ศึกษาความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจของการชุดคอคอดกระ และได้รายงานผล การศึกษาใน พ.ศ.2516 โดยพบว่า แนวคลองที่เหมาะสมและเป็นไปได้มากที่สุดคือเส้นทาง 5A ระหว่าง สตูล-สงขลา (อรรถพร บรมสุข, 2553) และจากการศึกษาข้อดีการชุดคลองไทยเส้น 5A พบว่า ในการชุด จะมีผลกระทบต่อปริมาณดินที่ขุดน้อยที่สุด ทำให้ค่าใช้จ่ายในส่วนของารชุดคลองต่ำที่สุด และไม่ต้องตัด ผ่านภูเขา เนื่องจากแนวคลองจะอยู่ในช่องเขา อีกทั้งอยู่ในเส้นทางการเดินเรือสากล (สถาพร เขียววิมล, 2548) จากที่ได้กล่าวมาทำให้ผู้วิจัยสนใจศึกษาผลกระทบต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทย เส้นทาง 5A (จังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา)

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาผลกระทบที่ประชาชนได้รับทั้งผลกระทบทางบวกและทางลบจากการดำเนิน โครงการชุดคลองไทย เส้นทาง 5A (จังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา)
2. เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทย เส้นทาง 5A (จังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา)

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลการวิจัยเรื่อง ผลกระทบต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทย เส้นทาง 5A (จังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา) คาดว่าจะเป็นประโยชน์ ดังนี้

1. เพื่อทราบถึงผลกระทบที่ประชาชนได้รับทั้งผลกระทบทางบวกและทางลบจากการดำเนิน โครงการชุดคลองไทย (คอคอดกระ) เส้นทาง 5A (จังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา)
2. หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่กำกับดูแลเกี่ยวกับการดำเนินโครงการชุดคลองไทย สามารถนำ ผลการวิจัยไปใช้ประกอบการพิจารณาตัดสินใจ หากจะมีการศึกษาเชิงลึกต่อไป



ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาผลกระทบต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทย กรณีศึกษา: พื้นที่เส้นทาง 5A (จังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา) มีขอบเขตดังนี้

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา มุ่งศึกษาในประเด็น ผลกระทบทางบวกและทางลบที่มีต่อประชาชน
2. ขอบเขตด้านพื้นที่ มุ่งศึกษาเฉพาะในจังหวัดที่อยู่ในพื้นที่เส้นทางคลองไทย เส้นทาง 5A ได้แก่ จังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา
3. ขอบเขตด้านประชากร มุ่งศึกษาเฉพาะประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไปที่มีภูมิลำเนาในจังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา

แนวคิดในการวิจัย

ทำไมจึงต้องขุดคลองไทย

เหตุผลสำคัญในการขุดคลองไทย เพื่อเป็นเส้นทางเดินเรือใหม่ในอนาคต และเพิ่มทางเลือก ในการขนส่งทางเรือให้กับประเทศไทยและนานาชาติ (สมาคมส่งเสริมอุตสาหกรรมไทย-จีน, 2559) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การขนส่งสินค้าทางเรือของโลก 1 ใน 3 ต้องผ่านช่องแคบมะละกา และในปัจจุบันช่องแคบมะละกา มีเรือสินค้าผ่านประมาณ 80,000 ลำต่อปี หรือคิดเป็น 6.6 นาทีต่อลำ และในอีก 5 ปีข้างหน้าคาดว่าช่องแคบมะละกาจะไม่สามารถรองรับปริมาณเรือที่เพิ่มขึ้นได้
2. จำนวนเรือขนาดใหญ่มีเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ปริมาณความลึกของน้ำบริเวณช่องแคบมะละกาเป็นอุปสรรคสำหรับการเดินเรือเรือน้ำมันขนาดใหญ่ (VLCC)
3. ในอนาคตข้างหน้าเมื่อมีจำนวนเรือเดินสมุทรจำนวนมากขึ้น และไม่เพียงพอต่อการรองรับของช่องแคบมะละกา ย่อมจะทำให้เกิดการจำกัดการเดินเรือผ่านทางช่องแคบมะละกา ซึ่งจะส่งผลกระทบต่างๆ มากมาย

ประโยชน์ที่ได้รับจากการขุดคลองไทย

การขุดคลองไทยจะเกิดประโยชน์ต่อประเทศไทยด้านต่าง ๆ (สถาพร เขียววิมล, 2548) ดังนี้

1. คลองไทยจะเป็นเส้นทางเศรษฐกิจใหม่ของประเทศไทย
2. คลองไทยจะสามารถแก้ปัญหา 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ได้อย่างละมุนละม่อม ด้วยสันติวิธี และถาวร เพราะคลองไทยจะสร้างงาน สร้างรายได้ สร้างความเจริญไปทั่วทั้งภาคใต้
3. คลองไทยจะเป็นเสมือนสายธารขนาดใหญ่เชื่อมสองฝั่งทะเลไทย และจะเป็นเส้นทางเศรษฐกิจ ก่อให้เกิดการหมุนเวียนของเงินตรา จากต่างประเทศทั่วโลกไหลเข้าสู่ประเทศไทย



4. คลองไทยจะเสริมสมุททานุภาพทางด้านการทหาร สามารถนำกองกำลังเข้าออกเพื่อการซ้อมรบ ลาดตระเวนตรวจตราป้องกันการเข้ามาของสิ่งผิดกฎหมายตามรอยต่อของเขตน่านน้ำระหว่างประเทศ
5. คลองไทยจะขยายโอกาสทำให้เรือประมงไทย ทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย สามารถไปมาทั้งสองฝั่งได้สะดวกรวดเร็ว
6. คลองไทยลดพื้นที่ยากจน เนื่องจากแนวคลองไทยจะตัดผ่านบริเวณทุรกันดารของภาคใต้ จึงทำให้พื้นที่หลายจังหวัดที่แนวคลองไทยผ่านจะได้รับประโยชน์จากความเจริญและความอุดมสมบูรณ์ทางทะเลประชาชนที่อยู่ทั้งสองฝั่งคลองจะได้รับประโยชน์อย่างทั่วถึง
7. คลองไทยจะเพิ่มบทบาทให้กับประเทศไทยได้รับประโยชน์ ให้มีอำนาจต่อรองถ่วงดุลอำนาจทางเศรษฐกิจ การเมืองและทางทหาร ระหว่างประเทศมหาอำนาจของโลก
8. ประเทศไทยจะผลิตน้ำมันโดยมีต้นทุนถูกกว่าประเทศสิงคโปร์ และเพิ่มความสามารถให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโรงกลั่นผลิตน้ำมันที่ต้นทุนต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์
9. คลองไทยจะช่วยประหยัดค่าขนส่งสินค้าทางเรือ โดยเฉพาะเรือขนส่งน้ำมัน (Logistics) ทางทะเลทั้งหมดของประเทศไทยทั้งขาเข้าและขาออก
10. กลุ่มประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ที่อยู่สองฝั่งทะเลไทย มหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกจะได้รับผลประโยชน์ในด้านการประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล
11. คลองไทยจะช่วยลดปัญหาเรือกระจก ย่นระยะทางการเดินเรือ ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง และลดปัญหาด้านมลภาวะทางอากาศของโลก
12. เศรษฐกิจไทยยุคไร้พรมแดน คลองไทยจะเป็นแหล่งรายได้หลักของประเทศ

ผลกระทบจากการขุดคลองไทย

การศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบในการขุดคลองไทยในด้านที่สำคัญ ได้แก่ ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมือง ด้านความมั่นคง และด้านสังคม (กรกช ปัตตพงศ์, 2546 ; อรรถพร บรมสุข, 2553) มีรายละเอียดดังนี้

1. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ผลกระทบของระบบนิเวศน์ในทะเล ผลกระทบของระบบนิเวศน์ในทะเล อาทิ ทำให้เกิดปัญหาทางด้านจรรยาบรรณทางน้ำ การเกิดภาวะมลพิษจากน้ำมัน ความโสโครกของน้ำทะเลเมื่อมีคนอาศัยในบริเวณท่าเรือมากขึ้น สารพิษจากโรงงานอุตสาหกรรม สัตว์และพืชในทะเลชายฝั่ง การเปลี่ยนแปลงช่วงระดับน้ำขึ้นน้ำลงและการถ่ายเทของมวลน้ำผ่านคลอง และอาจจะมีเชื้อโรคหรือตัวเบียน (Parasites) ผ่านคลองไปยังทะเลทั้งสองด้าน
2. ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ มีดังนี้
 - 2.1 เรือขนาดใหญ่ ทั้งเรือบรรทุกน้ำมัน และเรือสินค้า สามารถลดค่าขนส่งจากการรันระยะทางการเดินเรือและประหยัดเวลา โดยใช้เส้นทางผ่านคลองไทย ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์โดยตรง



จากการเก็บค่าผ่านคลอง การพัฒนาท่าเรือการพาณิชย์น้ำวี และการพัฒนาอุตสาหกรรมตลอดแนวสองฝั่งของคลอง และในบริเวณใกล้เคียง

2.2 ประเทศอาเซียน (รวมทั้งสิงคโปร์) จะได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าในภูมิภาคแถบนี้

2.3 ประเทศญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และไต้หวัน ในฐานะผู้ผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคขนาดใหญ่จะได้รับผลประโยชน์จากการค้ากับประเทศในทวีปยุโรป ตะวันออกกลาง และคาบสมุทรอินเดีย

2.4 เช่นเดียวกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคแถบนี้ ประเทศจีนและอินเดียจะได้รับผลประโยชน์จากการขยายตัวของการค้า และความสะดวกของการเดินเรือเชื่อมมหาสมุทร แปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย

นอกจากนี้ ภัคดี ธนะปุระ (2559) กล่าวว่า คลองไทยจะทำให้เกิดเศรษฐกิจพิเศษ และทำให้ประเทศไทยมีความเจริญทางด้านเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก อีกทั้งเป็นการสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับคนไทยจำนวนมาก

3. ผลกระทบด้านความมั่นคง ปัญหาด้านความมั่นคงส่วนใหญ่เกิดจากอุดมการณ์ เชื้อชาติ ศาสนา ซึ่งสามารถแก้ไขได้ด้วยการปกครอง การบริหาร และการจัดการ แม้ว่าขบวนการแบ่งแยกดินแดนจะยังมีอยู่ แต่การแยกตัวออกเป็นรัฐอิสระที่เป็นที่ยอมรับของนานาชาติมิใช่เรื่องง่าย เพราะต้องเป็นไปตามกฎหมายระหว่างประเทศ

4. ผลกระทบด้านสังคม ปัญหาทางสังคมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นส่วนใหญ่น่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่ที่จะเป็นแนวเขตคลอง กล่าวคือ ปัญหาที่เกิดขึ้นจะเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากปัญหาหนึ่ง นำไปสู่อีกปัญหาหนึ่ง ถ้าไม่ได้รับการสนใจและวางแผนเพื่อวางแผนแก้ไขไว้เสียก่อน ผลักจะเป็นเหมือนการสร้างโครงการพัฒนาใหญ่ ๆ ที่แล้วมาในอดีตแทบทุกโครงการ คือ ผู้ได้รับผลกระทบไม่ได้รับการช่วยเหลือเท่าที่ควร

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ มีวิธีการดำเนินการวิจัยดังต่อไปนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาครั้งนี้ คือ ประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไปที่มีภูมิลำเนาในจังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา โดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบโควตาจังหวัดสตูล 200 ตัวอย่าง และจังหวัดสงขลา 200 ตัวอย่าง รวม 400 ตัวอย่าง

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม ประกอบด้วย 3 ส่วน มีรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของประชาชน ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ภูมิลำเนาปัจจุบัน

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อผลกระทบจากการดำเนินโครงการขุดคลองไทย ประกอบด้วย ด้านเศรษฐกิจ ด้านความมั่นคง ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม

ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทย



แบบสอบถามในส่วนที่ 2 มีลักษณะคำถามเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scales) ได้กำหนดเกณฑ์ในการให้คะแนน 5 ระดับ มีรายละเอียดดังนี้

- 5 คะแนน หมายถึง ข้อคำถามนั้น ประชาชนเห็นด้วยอย่างยิ่ง
- 4 คะแนน หมายถึง ข้อคำถามนั้น ประชาชนเห็นด้วย
- 3 คะแนน หมายถึง ข้อคำถามนั้น ประชาชนไม่แน่ใจ
- 2 คะแนน หมายถึง ข้อคำถามนั้น ประชาชนไม่เห็นด้วย
- 1 คะแนน หมายถึง ข้อคำถามนั้น ประชาชนไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

สำหรับการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อผลกระทบทางด้านต่าง ๆ ประกอบด้วย ด้านเศรษฐกิจ ด้านความมั่นคง ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม และความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทยของเส้นทาง 5A (จังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา) ใช้เกณฑ์ในการกำหนดช่วงความกว้างของข้อมูลเป็น 5 ระดับดังนี้

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

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คณะผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลร่วมกับผู้ช่วยวิจัยที่ผ่านการชี้แจงในข้อคำถามของแบบสอบถาม และวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างละเอียด การเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง คณะผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยได้มีการให้ความรู้เกี่ยวกับคลองไทยแก่กลุ่มตัวอย่าง จากนั้นจึงให้แบบสอบถามแก่กลุ่มตัวอย่างเพื่อตอบเอง ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญกับกลุ่มประชาชนที่มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา

4. การวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมสำเร็จรูป เพื่อคำนวณหาค่าสถิติภาคบรรยาย คือ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิจัย

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างในจังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา พบว่า กลุ่มตัวอย่างในจังหวัดสตูลส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง คิดเป็นร้อยละ 53.50 และมีอายุระหว่าง 26-35 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น มีอาชีพรับจ้างทั่วไป และมีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท และกลุ่มตัวอย่างจังหวัดสงขลา จำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง คิดเป็นร้อยละ 61.50 และมีอายุระหว่าง 36-45 ปี และ 56 ปีขึ้นไป เป็นจำนวนเท่า ๆ กัน สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. มีอาชีพรับจ้างทั่วไปและมีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท ในขณะที่ร้อยละของความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อผลกระทบด้านต่าง ๆ ต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทย ในเส้นทาง 5A (จังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา)



ซึ่งพิจารณาทั้งในจังหวัดสตูลและสงขลา พบว่า ประชาชน ร้อยละ 17.00 เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการชุดคลองไทย ว่ามีทั้งผลกระทบทางบวกและผลกระทบทางลบในด้านต่าง ๆ

ผลกระทบที่ประชาชนได้รับทั้งผลกระทบทางบวกและทางลบจากการดำเนินโครงการชุดคลองไทย เส้นทาง 5A (จังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา) ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดสตูลที่มีต่อผลกระทบจากการดำเนินโครงการชุดคลองไทยในภาพรวมด้านเศรษฐกิจ ด้านความมั่นคง ด้านสังคม ผลกระทบด้านบวก และด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบด้านบวก พบว่า ประชาชนไม่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ โดยข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดในภาพรวมด้านเศรษฐกิจ คือ ประชาชนไม่เห็นด้วยว่าคลองไทยจะทำให้เกิดศูนย์กลางทางการค้า การลงทุน แหล่งธุรกิจ และแหล่งอุตสาหกรรมมากมาย และช่วยสร้างงานสร้างรายได้ และสร้างความเจริญไปทั่วทั้งภาคใต้ ส่วนภาพรวมด้านความมั่นคง คือ ประชาชนไม่เห็นด้วยว่าหากมีการชุดคลองไทย จะเป็นตลาดตระเวนตรวจตรา ป้องกันการเข้ามาของสิ่งผิดกฎหมายตามรอยต่อของเขตน่านน้ำระหว่างประเทศ ในภาพรวมด้านสังคม ผลกระทบด้านบวก คือ ประชาชนไม่เห็นด้วยว่าหากมีการชุดคลองไทย จะทำให้ประชาชนทั่วประเทศหลังไหลเข้ามาทำมาหากินในเขตคลองไทย และในภาพรวมด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบด้านบวก คือ ประชาชนไม่เห็นด้วยว่าคลองไทยจะช่วยในการย่นระยะทางการเดินทางของเรือ ซึ่งจะช่วยลดปัญหาเรืออกระจก และมลภาวะทางอากาศ ในขณะที่ภาพรวมด้านสังคม ผลกระทบด้านลบ และด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบด้านลบ พบว่า ประชาชนเห็นด้วยว่าหากมีการชุดคลองไทย จะทำให้ประชาชนในพื้นที่จำเป็นต้องย้ายถิ่นเป็นจำนวนมาก และประชาชนไม่แน่ใจว่าหากมีการชุดคลองไทย จะทำให้ทรัพยากรป่าไม้ลดลง ทำให้เกิดมลภาวะทางสิ่งแวดล้อมในอนาคต

ในส่วนค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดสงขลาที่มีต่อผลกระทบจากการดำเนินโครงการชุดคลองไทย เส้นทาง 5A (จังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา) ในภาพรวมด้านเศรษฐกิจ ด้านความมั่นคง ด้านสังคม ผลกระทบด้านบวก และด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบด้านบวก พบว่า ในภาพรวมทุกด้าน ประชาชนเห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ โดยข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดในภาพรวมด้านเศรษฐกิจ คือ ประชาชนเห็นด้วยว่าคลองไทยช่วยสร้างงาน สร้างรายได้ และสร้างความเจริญไปทั่วทั้งภาคใต้ ส่วนภาพรวมด้านความมั่นคง คือ ประชาชนเห็นด้วยว่าหากมีการชุดคลองไทย จะเป็นการเพิ่มอำนาจให้กับรัฐบาลไทยในการต่อรองทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง และทางทหารระหว่างประเทศ มหาอำนาจของโลก ในภาพรวมด้านสังคม ทั้งผลกระทบด้านบวกและผลกระทบด้านลบ คือ ประชาชนเห็นด้วยว่าคลองไทยจะทำให้พื้นที่ที่ถูกตัดผ่านเกิดความเจริญ ส่งผลให้ความเป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้น แต่ประชาชนก็มีความคิดเห็นว่าการดำเนินโครงการชุดคลองไทย อาจส่งผลต่อการดำเนินชีวิตในปัจจุบัน และภาพรวมด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งผลกระทบด้านบวกและผลกระทบด้านลบ คือ ประชาชนเห็นด้วยว่าคลองไทยจะช่วยในการย่นระยะทางการเดินทางของเรือ ซึ่งจะช่วยลดปัญหาเรืออกระจก และมลภาวะทางอากาศ แต่ประชาชนก็มีความคิดเห็นว่าการชุดคลอง จะทำให้ระบบนิเวศทางน้ำเกิดการเปลี่ยนแปลง

ระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทย เส้นทาง 5A (จังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา) พบว่า ระดับความคิดเห็นของประชาชนในภาพรวมต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทยใน

เส้นทาง 5A อยู่ในระดับไม่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการชุดคลองไทย เส้นทาง 5A (จังหวัดสตูล – จังหวัดสงขลา)

สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

ความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดสตูล และจังหวัดสงขลาโดยภาพรวม ไม่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการชุดคลองไทยเส้นทาง 5A ที่ตัดผ่านจังหวัดสตูล และจังหวัดสงขลา ซึ่งหากพิจารณาเป็นรายจังหวัด พบว่า ประชาชนในจังหวัดสงขลาส่วนใหญ่ เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการชุดคลองไทยเส้นทาง 5A เพราะการดำเนินงานโครงการคลองไทยเส้นทาง 5A ทำให้เกิดการสร้างงาน สร้างรายได้ สร้างความเจริญให้ชุมชน และเศรษฐกิจของประเทศดีขึ้น สอดคล้องกับ ภัคดี ธนะปุระ (2559) ที่กล่าวว่า คลองไทยจะทำให้เกิดเศรษฐกิจพิเศษ ช่วยสร้างงาน และรายได้ให้กับคนไทย รวมถึงทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยมีความเจริญเติบโตเป็นอย่างมาก ในขณะที่ประชาชนในจังหวัดสตูลส่วนใหญ่ ไม่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการชุดคลองไทย เส้นทาง 5A เพราะประชาชนในจังหวัดสตูลไม่ต้องการให้เกิดการทำลายทรัพยากรในพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่ในจังหวัดสตูลมีน้อย จึงไม่เห็นด้วยที่จะดำเนินโครงการชุดคลองไทยในพื้นที่จังหวัดสตูล โดยเฉพาะผู้สูงวัยมีความรักในผืนแผ่นดินที่อาศัย อีกทั้งไม่ต้องการการเปลี่ยนแปลง และย้ายถิ่นที่อยู่อาศัย สอดคล้องกับ สถาพร เขียววิมล (2548) ที่กล่าวว่า พื้นที่ในจังหวัดสตูลมีไม่มากเพียงพอต่อการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ อีกทั้งความหนาแน่นของประชากรสูงมาก หากดำเนินโครงการชุดคลองจะต้องมีเคลื่อนย้ายประชาชนจำนวนมาก

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัย พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อผลกระทบเชิงบวก และผลกระทบเชิงลบที่แตกต่างกัน และจากผลการศึกษาโดยภาพรวมของประชาชนทั้งจังหวัดสตูล และจังหวัดสงขลา พบว่า ประชาชนไม่เห็นด้วยกับการดำเนินการชุดคลองไทยเส้นทาง 5A จึงเสนอแนะให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชนพิจารณาการชุดคลองในเส้นทางอื่นที่มีความเหมาะสม และได้รับการยอมรับจากประชาชนในพื้นที่ เพื่อป้องกันปัญหาต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป เสนอแนะว่า ควรมีการศึกษาเชิงลึกในทุก ๆ ด้าน รวมถึงศึกษากับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ทุกฝ่าย เพื่อให้ทราบถึงความคิดเห็นที่แตกต่างของแต่ละภาคส่วน

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษานี้คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณบริษัท คิงส์แลนด์ (ประเทศไทย) จำกัด ในการสนับสนุนทุนในการวิจัย และมหาวิทยาลัยหาดใหญ่ที่ให้โอกาสทางวิชาการแก่คณะนักวิจัย และขอขอบคุณผู้ประสานงานในการเก็บข้อมูลจังหวัดสตูล จังหวัดสงขลา และผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่าน



เอกสารอ้างอิง

- กรกช ปัตตพงศ์. (2546). *ข้อเสนอโครงการชุดคลองไทย: การเมืองเรื่องความขัดแย้งทางความคิด*. ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์. กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- คณะกรรมการวิชาการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระวุฒิสภา. (2548). *ผลการศึกษาโครงการชุดคลองไทย (รายงานผลการศึกษา)*. กรุงเทพฯ : สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.
- ผู้จัดการออนไลน์. (20 กรกฎาคม 2559). *ผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในภาคใต้เกี่ยวกับโครงการชุดคอคอดกระ*. สืบค้นจาก <http://www.manager.co.th/South/>
- ภักดี ณะปุระ. (20 กรกฎาคม 2559). *เขตเศรษฐกิจพิเศษคลองไทยกับอนาคตของการพัฒนาประเทศไทย*. สืบค้นจาก <http://http://www.kracanal-sez.com>
- สถาพร เขียววิมล. (2548). *บทวิเคราะห์ ความเป็นไปได้ของโครงการชุดคลองไทย*. ใน *ผลการศึกษาโครงการชุดคลองไทย (รายงานผลการศึกษา)*. กรุงเทพฯ : สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.
- สมาคมส่งเสริมอุตสาหกรรมไทย-จีน. (2559). *การสร้างคลองไทย หัวใจของชาติ*. เอกสารการประชุม. คณะกรรมการศึกษาโครงการคลองไทย-คลองไทย.
- อรรถพร บรมสุข. (2553). *การชุดคลองไทยกับความมั่นคงทางทะเลของไทย*. วิทยานิพนธ์ ร.ม. (สาขาการจัดการทรัพยากรเพื่อความมั่นคง). ชลบุรี : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา.