



ผลกระทบต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทย เส้นทาง 7A (ตรัง-สงขลา)

The Impact of Thai Canal Project Implementation in Route 7A (Trang - Songkhla)

วิวัฒน์ จันทรกิ่งทอง^{1*}, มณีรัตน์ รัตนพันธ์², มนกันต์ ถิ่นนคร³, ชูศักดิ์ นพถาวร⁴,
ประภาส ปานเจียง⁵, และปучิตา ชูเชิดปานรังสี⁶

Wiwat Jankingthong^{1*}, Maneerat Rattanaphan², Monnakan Thinnakorn³, Choosak Nopthaworn⁴, Prapas Panjiang⁵ and Puchita Chuchirdpanrangsi⁶

¹ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร., สาขาบริหารธุรกิจ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

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

² อาจารย์ สาขาวิชาการตลาด คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

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

³ อาจารย์ สาขาวิชาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว วิทยาลัยนานาชาติดิษยะศริน มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

³ Lecturer of Department of Tourism Industry, Didyasarin International College, Hatyai University

⁴ ผู้ช่วยศาสตราจารย์, สาขาวิชาการโฆษณาและการประชาสัมพันธ์ คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

⁴ Assistant Professor, Department of Advertising and Public Relations, Faculty of Communication Arts, Hatyai University

⁵ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร., สาขาวิชาภาษาไทยเพื่อการสื่อสารธุรกิจ คณะศึกษาศาสตร์และศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

⁵ Assistant Professor Dr., Department of of Thai for Business Communication, Faculty of Education and Liberal Arts, Hatyai University

⁶ อาจารย์ สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

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

* Corresponding author, E-mail: wiwat@hu.ac.th

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาผลกระทบที่ประชาชนได้รับทั้งผลกระทบทางบวกและทางลบจากการดำเนินโครงการขุดคลองไทย เส้นทาง 7A (ตรัง –สงขลา) 2) ศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทย เส้นทาง 7A (ตรัง –สงขลา) และ 3) เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทย เส้นทาง 7A (จังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา) จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป ที่มีภูมิลำเนาในจังหวัดตรัง และจังหวัดสงขลา จำนวน 400 คน ผู้วิจัยใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมและข้อมูลผลการวิจัย พบว่า โครงการคลองไทยเส้นทาง 7A มีผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบ ทั้งนี้ความคิดเห็นของประชาชนเฉลี่ยโดยรวมไม่แน่ใจในการดำเนินโครงการคลองไทยเส้นทาง 5A นอกจากนี้ประชาชนที่มีอาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อดือน ภูมิลำเนาแตกต่างกัน มีระดับความคิดของประชาชนต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทย 7A (ตรัง –สงขลา) แตกต่างกัน

คำสำคัญ: โครงการคลองไทย 7A, ผลกระทบ



Abstract

The purposes of this research are to 1) to study the positive and negative impact of Thai canal project implementation in Route 7A (Trang- Songkhla), 2) to study people's attitudes towards the Thai canal project implementation in Route 7A (Trang- Songkhla), and 3) to compare examine people's attitudes towards the Thai canal project implementation in Route 7A (Trang- Songkhla) by their personal factors. The sample used in this study consisted of people aged 18 years and above and their residents in Trang 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 7A, has both positive and negative impacts. The average public opinion in the overall, people uncertain to construct a canal project implementation in Route 7A. In addition, their different career, monthly, income and hometown did differentiate their level of attitudes towards the Thai canal project implementation in Route 7A (Trang- Songkhla) differently

Keywords: Thai Canal Project 7A, Impact

บทนำ

ประเทศไทยตั้งอยู่บนทวีปเอเชียอาคเนย์ อยู่ระหว่างกลางของประเทศต่างๆ ที่มีประชากรมากที่สุด ทวีปเอเชียมีประชากรมากถึง 2 ใน 3 ของโลก จากประชากรทั้งโลกมีประมาณ 6,200 ล้านคน โดยทำเลที่ตั้งของประเทศไทยมีลักษณะทางภูมิศาสตร์ตั้งอยู่บนแนวเส้นทางเดินเรือของโลก เรือขนส่งสินค้าต่างๆ ที่มาจากทางทิศตะวันตกทางฝั่งอันดามัน เป็นเรือจากประเทศในทวีปยุโรป และประเทศทางตะวันออกกลางที่จะเดินทางไปยังประเทศทางทิศตะวันออกทางด้านฝั่งอ่าวไทย เช่น ประเทศเขมร ประเทศเวียดนาม ประเทศจีน ประเทศฮ่องกง ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลี และประเทศไต้หวัน หากมีคลองไทย เรือเหล่านี้จะไม่ต้องเดินเรืออ้อมไปถึงประเทศสิงคโปร์ ไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา และยังสามารถย่นระยะทางได้ 1,000 - 1,400 กิโลเมตร หรือย่นระยะเวลาได้ 2-3 วัน ดังนั้น ถ้าหากประเทศไทยจะใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบในทางภูมิศาสตร์ของประเทศ คลองไทยจะเป็นเส้นทางลัดของการเดินเรือจากทั่วโลก จะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมดที่มาผ่านคลองไทยแต่ละปีหลายแสนล้านบาท ผลดีเมื่อเรือมาใช้เส้นทางเดินเรือผ่านคลองไทย จะเป็นการช่วยลดการใช้น้ำมันสำรองของโลกลงได้หลายหมื่นล้านบาร์เรลต่อปี นอกจากนี้ ยังเป็นการช่วยลดมลภาวะอากาศเสียของโลกลงได้อย่างมาก เป็นผลดีต่อการลดภัยพิบัติทางธรรมชาติจากปัญหาสภาวะเรือนกระจก ดังนั้นการขุดคลองไทยจะเกิดประโยชน์ต่อประเทศไทยด้านต่าง ๆ เป็นอย่างมาก (สมาคมส่งเสริมอุตสาหกรรมไทย-จีน, 2559)

การขุดคลองจะทำให้เกิดผลดีที่สุด และลดผลกระทบทางลบให้ได้มากที่สุด จำเป็นต้องคำนึงถึงกำหนดองค์ประกอบที่สำคัญ 5 ด้านคือ 1) ทางด้านความอิสระในการบริหารคลองของประเทศ 2) ทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ 3) ทางด้านยุทธศาสตร์ทางทหาร 4) ทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม และ 5) ทางด้านวิศวกรรมศาสตร์ ทั้งฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งอ่าวไทยจาก 5 องค์ประกอบที่สำคัญดังกล่าว ได้มีการกำหนดแนวคลองไทยที่ควรจะขุดออกเป็น 4 เส้นทาง คือ เส้นทาง 2A เคลองเริ่มจากบ้านราชกรูด - อ่าวเภอหลังสวน จังหวัดชุมพรเส้นทาง 5A เส้นทางจากจังหวัดสตูล - จังหวัดสงขลา



เส้นทาง 7A เส้นทางจาก จังหวัดตรัง – สงขลา และเส้นทาง 9A เส้นทางจากจังหวัดกระบี่ - ตรัง - พัทลุง – นครศรีธรรมราช – สงขลา โดยในแต่ละเส้นทางก็มีข้อดีข้อเสีย ทั้งที่เหมือนกันและแตกต่างกัน (สภาพเศรษฐกิจ, 2548)

การศึกษาครั้งนี้เป็นการมุ่งเน้นเฉพาะเส้นทาง 7A ซึ่งเป็นเส้นทางจาก จังหวัดตรัง – สงขลา และจากผลการสำรวจ พบว่า เส้นทาง 7A มีข้อดีคือ เป็นเส้นทางที่มีระยะทางสั้น โดยขุดผ่านแผ่นดินประมาณ 60 ก.ม. ใช้ร่อนน้ำจากกันตรังถึงตรัง 30 ก.ม. ที่อำเภอย่านตาขาว แล้วขุดทะเลสาบสงขลาในส่วนทะเลหลวงที่พัทลุง – สงขลา ประมาณ 20 ก.ม. รวมระยะทางทั้งหมดประมาณ 110 ก.ม. และขุดผ่านภูเขาประมาณ 9 ก.ม. โดยเส้นทางจะผ่านจังหวัดสงขลาบนบกเพียง 5 ก.ม. ก็ทะลุออกอ่าวไทยมีท่าเรือน้ำลึกที่สงขลา และสามารถใช้ทะเลสาบสงขลาเป็นท่าเรือหลวมรสุมได้ ในขณะที่ข้อเสียคือ เป็นเส้นทางทับลำน้ำธรรมชาติเดิมจากกันตรังถึงย่านตาขาวมีผลกระทบกับประชาชนริมน้ำ เป็นระยะทางเกือบ 30 ก.ม. เป็นเส้นทางที่ตัดผ่านพื้นที่ที่มีประชาชนอาศัยอยู่หนาแน่น อีกทั้งยังส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมกับแหล่งชุมชนและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ตลอดจนพื้นที่ที่จะต้องตัดผ่านบริเวณจังหวัดตรังเป็นภูเขาชันมาก ทำให้มีความยากลำบากในการที่จะขุด (คณะกรรมการวิชาการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองคอคอดกระวุฒิสภา, 2548) จากที่ได้กล่าวมาทำให้ผู้วิจัยสนใจศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทย เส้นทาง 7A และผลกระทบต่อที่ประชาชนได้รับทั้งผลกระทบทางบวกและทางลบจากการดำเนินโครงการขุดคลองไทย เส้นทาง 7A

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาศึกษาความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบจากการดำเนินโครงการขุดคลองไทย เส้นทาง 7A (จังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา)
2. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทย เส้นทาง 7A (จังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา)
3. เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทย เส้นทาง 7A (จังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา) จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลการวิจัยเรื่อง ผลกระทบต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทย เส้นทาง 7A (จังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา) คาดว่าจะเป็นประโยชน์ ดังนี้

1. เพื่อทราบถึงผลกระทบที่ประชาชนได้รับทั้งผลกระทบทางบวกและทางลบจากการดำเนินโครงการขุดคลองไทย (คอคอดกระ) เส้นทาง 7A (จังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา)
2. หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่กำกับดูแลเกี่ยวกับการดำเนินโครงการขุดคลองไทย สามารถนำผลการวิจัยไปใช้ประกอบการพิจารณาตัดสินใจ หากจะมีการศึกษาเชิงลึกต่อไป

ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาผลกระทบต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทย กรณีศึกษา: พื้นที่เส้นทาง 7A (จังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา) มีขอบเขตดังนี้

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา มุ่งศึกษาในประเด็น ผลกระทบทางบวกและทางลบที่มีต่อประชาชน



2. ขอบเขตด้านพื้นที่ มุ่งศึกษาเฉพาะในจังหวัดที่อยู่ในพื้นที่เส้นทางคลองไทย เส้นทาง 7A ได้แก่ จังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา
3. ขอบเขตด้านประชากร มุ่งศึกษาเฉพาะประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไปที่มีภูมิลำเนาใน จังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา

แนวคิดในการวิจัย

แนวคิดในการขุดคลองไทย

การขุดคลองจะทำให้เกิดผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ จำเป็นต้องคำนึงถึงกำหนดองค์ประกอบที่สำคัญ 5 ด้าน (สถาพร เขียววิมล, 2548) ดังนี้

1. ทางด้านความอิสระ ในการบริหารคลองของประเทศ ในที่นี้ก็คือ เมื่อมีเรือเดินทะเลจะมาใช้บริการผ่านแนวคลองไทยที่จะขุด ถ้าจะต้องผ่านน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้านจะมีโอกาสสร้างปัญหาในเรื่องของผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อไม่ต้องการให้ประเทศไทยต้องมีปัญหาทางด้านน่านน้ำสากลกับประเทศเพื่อนบ้าน ไม่ว่าจะเป็นทางด้านทะเลฝั่งอันดามันที่มีทะเลร่วมติดต่อกับประเทศมาเลเซียหรือประเทศพม่า และทางด้านทะเลอ่าวไทยที่มีประเทศกัมพูชาและประเทศเวียดนาม ดังนั้นควรให้แนวคลองที่เรือต่าง ๆ จะเข้ามาใช้บริการ ควรจะมีระยะห่างน่านน้ำเพื่อนบ้านประมาณ 200 ไมล์ทะเล หรือ 400 กิโลเมตร

2. ทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ เส้นทางคมนาคมไม่ว่าจะเป็นทางบกหรือทางน้ำไปตัดผ่านที่ไหน ก็จะทำให้ความเจริญไปสู่ที่นั่น การเกิดธุรกิจชุมชนน้อยใหญ่จะตามมา เพราะเป็นเส้นทางที่อยู่ในเส้นทางของการขนส่งทางน้ำของโลกจึงไม่ใช่เรื่องธรรมดา ที่ผลประโยชน์มหาศาลจะตามมาเพราะฉะนั้นสองฝั่งคลองจะต้องมีพื้นที่ขนาดใหญ่พอที่จะรองรับเมืองขนาดใหญ่ที่จะเกิดในอนาคตได้ มีแหล่งน้ำจัดพอเพียง อยู่ในภูมิศาสตร์ที่ดีในการที่จะเป็นฝั่งเมืองแห่งอนาคตได้

3. ทางด้านยุทธศาสตร์ทางทหาร แนวคลองที่จะขุด ถ้าแนวคลองขุดที่ตัดผ่านประชิดด้านใดด้านหนึ่งเกินไป จะทำให้การดำเนินงานใด ๆ ในทางทหารมีข้อจำกัด โดยเฉพาะการจัดกำลังทัพของกองทัพบกทางภาคพื้นดินของประเทศ จำเป็นต้องมีพื้นที่ดำเนินการได้สะดวก จะต้องประสานสอดคล้องกับแนวคลองขุดที่จะเป็นการเพิ่มศักยภาพให้กับกองทัพเรือยิ่งขึ้น ในการเคลื่อนย้ายกำลังกองทัพเรือทั้งสองฝั่งทะเลไทย

4. ทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม ในการขุดคลองจะต้องใช้พื้นที่ตามสองฝั่งแนวคลองจำนวนมาก โดยมีความกว้างประมาณ 4 กิโลเมตร ความยาวของคลองประมาณ 120 กิโลเมตร ซึ่งย่อมจะมีผลกระทบต่อแหล่งทำมาหากินของประชาชนการโยกย้าย และเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของประชาชน จากสังคมชนบทมาเป็นสังคมเมืองใหม่ที่จะมีประชาชนหลากหลายจากทั่วประเทศมารวมเป็นสังคมเมืองใหญ่ตลอดจนสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและทางวัฒนธรรมต่าง ๆ จะมีการปรับเปลี่ยนไป ดังนั้น แนวคลองที่จะขุดควรหลีกเลี่ยงความหนาแน่นของชุมชนและแหล่งธรรมชาติที่สำคัญไว้ให้มาก

5. ทางด้านวิศวกรรมศาสตร์ การพิจารณาแนวคลองที่จะขุด ต้องมีข้อมูลทางธรณีวิทยาทางด้านอุทกศาสตร์และวิศวกรรมทางทะเล มีข้อมูลการเคลื่อนย้ายของชั้นดินทรายใต้ท้องทะเลว่าเป็นอย่างไร มีแนวหินโสโครกเป็นอย่างไร หรือภูเขาที่อยู่ใต้ท้องทะเลอยู่บริเวณใดบ้าง เพื่อจะกำหนดแนวขุดให้อยู่ในทิศทางที่ถูกต้อง เหมาะสมกับความต้องการของเรือขนาดใหญ่ ที่จะมาใช้บริการ เพื่อเตรียมในการวางแผน



จัดการด้านระบบการจราจรการเดินเรือ สำหรับแนวร่องน้ำที่อยู่ใต้ท้องทะเล จะต้องรองรับเรือขนาดใหญ่ มีความลึกมากพอที่จะให้เรือต่างๆ สามารถเดินเรือเข้าออกได้ปลอดภัย ทั้งในกรณีน้ำขึ้นหรือน้ำลง

ประโยชน์ที่ได้รับจากการขุดคลองไทย

กล่าวว่าการขุดคลองไทย เป็นแนวคิดที่เกิดขึ้นมาอันเนื่องมาจาก ความต้องการในการแสวงหาประโยชน์จากคลอง ในการนำมาเพื่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นสำคัญ แต่เหตุผลทางความมั่นคงและความอยู่รอดปลอดภัยของรัฐ ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจของรัฐก็ไม่เคยได้ละเลยในการพิจารณาต่อการตกลงใจในทุกครั้ง อย่างไรก็ตาม การขุดคลองไทย ไม่ได้เพียงให้ประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ หรือ ความมั่นคงของรัฐในการเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ของประเทศเท่านั้น หากแต่คลองไทยยังได้ประโยชน์กับประเทศอื่น ๆ ในการเป็นทางเลือกใหม่ของการเป็นเส้นทางเดินเรือของภูมิภาคและของโลก รายละเอียดจำแนกได้เป็น 3 ประการ (สุรศักดิ์ ทองเพชร, 2548) ดังนี้

ประการที่ 1 ผลประโยชน์จากการพัฒนาทางเศรษฐกิจภายในประเทศ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากคลองกระในการพัฒนาทางเศรษฐกิจภายในประเทศสามารถจำแนกออกได้เป็นดังนี้

1. การกระตุ้นในการพัฒนาทางเศรษฐกิจโดยการระดมเงินทุน จะก่อให้เกิดการหลั่งไหลเงินทุนเข้าประเทศ รวมทั้งการระดมทุนภายในประเทศก่อให้เกิดการออม และการลงทุนของประชาชน
2. การขุดคลองไทยจะกลายเป็นโครงการขนาดใหญ่ ซึ่งก่อให้เกิดการสร้างงานภายในประเทศ รวมทั้งโครงการก่อสร้างอื่น ๆ เช่น โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก การวางโครงการก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน และอื่น ๆ
3. การมีรายได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมในการผ่านคลอง การใช้ท่าเทียบเรือ รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เรือจำเป็นต้องใช้ เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง เสบียงอาหาร น้ำจืด เป็นต้น
4. ความเป็นไปได้ที่อาจมีการพัฒนาพื้นที่ในเขตท่าเทียบเรือท่าเรือขนาดใหญ่ ให้เป็นคลังขนถ่ายสินค้า สำหรับสินค้านำเข้าหรือส่งออก เพื่อประโยชน์ในทางเศรษฐกิจการพาณิชย์นาวีหรือ พัฒนาเป็นศูนย์ของภูมิภาคและของโลกให้ทัดเทียมกับท่าเรือสิงคโปร์ หรือ ฮองกง
5. การมีคลองไทย อาจเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดอุตสาหกรรมหนักของประเทศ เช่น อุตสาหกรรมการต่อเรือ หรือ บริษัทที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวีอื่น ๆ เป็นต้น

ประการที่ 2 เป็นเส้นทางทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ

การที่คลองที่ขุดเชื่อมทั้งสองปากฝั่งทะเลของประเทศ จะเป็นเส้นทางลัดที่อำนวยความสะดวกในทางความมั่นคงและการค้า โดยเรือรบ หรือเรือของทางราชการรวมทั้ง เรือประมง เรือสินค้าของไทย ไม่จำเป็นต้องไปอ้อมแหลมมลายูและสิงคโปร์ เป็นการลดต้นทุนในการเดินทาง อาทิเช่น ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง ย่นระยะเวลาในการเดินทาง รวมทั้ง ความรวดเร็วต่อปฏิบัติการทางความมั่นคงของชาติ ดังนั้นการมีคลองไทยจะกลายเป็นเส้นทางที่อำนวยความสะดวกต่อปฏิบัติการทางความมั่นคงของรัฐ รวมทั้งการเป็นเส้นทางทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ

ประการที่ 3 เป็นทางเลือกใหม่ของการเป็นเส้นทางเดินเรือของโลก

คลองไทยจะกลายเป็นทางเลือกใหม่ของการเป็นเส้นทางเดินเรือของโลก ทั้งนี้คือคลองคลองกระจะเป็นเส้นทางเดินเรืออีกเส้นทางหนึ่ง ในการเชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก นอกไปจากช่องแคบมะละกา ซึ่งการเดินเรือจากยุโรปมายังตะวันออกกลาง หรืออินเดียที่จะไปเอเชียตะวันออกเฉียงหรืออเมริกาเหนือจากอดีตถึงปัจจุบัน ช่องแคบมะละกายังคงเป็นเส้นทางหลักในการ



เดินเรือของเส้นทางดังกล่าว แม้ว่าจะมีทางเลือกอื่น โดยการต้องเดินเรืออ้อมไปยังช่องแคบซุนดา หรือ ช่องแคบลอมบ็อก ซึ่งเส้นทางการเดินเรือดังกล่าวต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น แม้ว่า ความสำคัญในปัจจุบันจะตกอยู่กับเส้นทางของช่องแคบมะละกาไปยังสิงคโปร์ แต่ถ้าโครงการชุดคลองไทย เกิดขึ้น เส้นทางการเดินเรือของคลองไทย จะเป็นทางเลือกใหม่ ของการเป็นเส้นทางในการเดินเรือของ ภูมิภาคและของโลก

ผลกระทบจากการชุดคลองไทย

การศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบในการชุดคลองไทยในด้านที่สำคัญ ได้แก่ ด้านสิ่งแวดล้อม ด้าน เศรษฐกิจ ด้านการเมือง ด้านความมั่นคง และด้านสังคม (กรกช ปัตตพงศ์, 2546 ; อรรถพร บรมสุข, 2553) มีรายละเอียดดังนี้

1. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ผลกระทบของระบบนิเวศน์ในทะเล ผลกระทบของ ระบบนิเวศน์ในทะเล อาทิ ทำให้เกิดปัญหาทางด้านจรรยาทางน้ำ การเกิดภาวะมลพิษจากน้ำมัน ความ โสโครกของน้ำทะเลเมื่อมีคนอาศัยในบริเวณท่าเรือมากขึ้น สารพิษจากโรงงานอุตสาหกรรม สัตว์และพืช ในทะเลชายฝั่ง การเปลี่ยนแปลงช่วงระดับน้ำขึ้นน้ำลงและการถ่ายเทของมวลน้ำผ่านคลอง และอาจจะมี เชื้อโรคหรือตัวเบียน (Parasites) ผ่านคลองไปยังทะเลทั้งสองด้าน

2. ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ มีดังนี้

2.1 เรือขนาดใหญ่ ทั้งเรือบรรทุกน้ำมัน และเรือสินค้า สามารถลดค่าขนส่งจากการร่นระยะ ทางการเดินทางเรือและประหยัดเวลา โดยใช้เส้นทางผ่านคลองไทย ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์โดยตรง จากการเก็บค่าผ่านคลอง การพัฒนาท่าเรือการพาณิชย์นาวี และการพัฒนาอุตสาหกรรมตลอดแนวสองฝั่ง ของคลอง และในบริเวณใกล้เคียง

2.2 ประเทศอาเซียน (รวมทั้งสิงคโปร์) จะได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจการค้า ในภูมิภาคแถบนี้

2.3 ประเทศญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และไต้หวัน ในฐานะผู้ผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคครายใหญ่จะได้รับ ผลประโยชน์จากการค้ากับประเทศในทวีปยุโรป ตะวันออกกลาง และคาบสมุทรอินเดีย

2.4 เช่นเดียวกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคแถบนี้ ประเทศจีนและอินเดียจะได้รับผลประโยชน์ จากการขยายตัวของการค้า และความสะดวกของการเดินเรือเชื่อมมหาสมุทร แปซิฟิกและมหาสมุทร อินเดีย

นอกจากนี้ ภัคดี ธนะปุระ (2559) กล่าวว่า คลองไทยจะทำให้เกิดเศรษฐกิจพิเศษ และทำให้ ประเทศไทยมีความเจริญทางด้านเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก อีกทั้งเป็นการสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับคน ไทยจำนวนมาก

3. ผลกระทบด้านความมั่นคง ปัญหาด้านความมั่นคงส่วนใหญ่เกิดจากอุดมการณ์ เชื้อชาติ ศาสนา ซึ่งสามารถแก้ไขได้ด้วยการปกครอง การบริหาร และการจัดการ แม้ว่าขบวนการแบ่งแยกดินแดน จะยังมีอยู่ แต่การแยกตัวออกเป็นรัฐอิสระที่เป็นที่ยอมรับของนานาชาติมิใช่เรื่องง่าย เพราะต้องเป็นไป ตามกฎหมายระหว่างประเทศ

4. ผลกระทบด้านสังคม ปัญหาทางสังคมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นส่วนใหญ่น่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่ ที่จะ เป็นแนวชุดคลอง กล่าวคือ ปัญหาที่เกิดขึ้นจะเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากปัญหาหนึ่ง นำไปสู่อีกปัญหาหนึ่ง ถ้า ไม่ได้รับการสนใจและวางแผนเพื่อวางแนวทางแก้ไขไว้เสียก่อน ผลก็จะเหมือนการสร้างโครงการ พัฒนาใหญ่ ๆ ที่แล้วมาในอดีตแทบทุกโครงการ คือ ผู้ได้รับผลกระทบไม่ได้รับการช่วยเหลือเท่าที่ควร



วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาเชิงปริมาณ มีวิธีการดำเนินการวิจัยดังต่อไปนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาครั้งนี้ คือ ประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไปที่มีภูมิลำเนาในจังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา โดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบโควตาจังหวัดตรัง 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 คำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อผลกระทบจากการดำเนินโครงการชุดคลองไทย ประกอบด้วย ด้านเศรษฐกิจ ด้านความมั่นคง ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม

ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทย

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 7A (จังหวัดตรัง – 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 ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญกับกลุ่มประชาชนที่มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา

4. การวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมสำเร็จรูป เพื่อคำนวณหาค่าสถิติภาคบรรยาย คือ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) และการทดสอบด้วยสถิติเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ (Multiple Comparisons) โดยใช้วิธีของ Turkey



ผลการวิจัย

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างในจังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา พบว่า กลุ่มตัวอย่างในจังหวัดตรังจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เป็นผู้ชาย และมีอายุระหว่าง 46-55 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา มีอาชีพเกษตรกรกรรม/ประมง และมีรายได้ระหว่าง 10,001-20,000 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

ผลกระทบที่ประชาชนได้รับทั้งผลกระทบทางบวกและทางลบจากการดำเนินโครงการชุดคลองไทย เส้นทาง 7A (จังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา) พบว่า ประชาชน ร้อยละ 32.00 เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการชุดคลองไทย ว่ามีทั้งผลกระทบทางบวกและผลกระทบทางลบในด้านต่าง ๆ โดยมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อผลกระทบจากการดำเนินโครงการชุดคลองไทย เส้นทาง 7A ในภาพรวมด้านเศรษฐกิจ ด้านความมั่นคง ด้านสังคม ทั้งผลกระทบด้านบวกและผลกระทบด้านลบ และด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งผลกระทบด้านบวกและผลกระทบด้านลบ พบว่า ในภาพรวมทุกด้าน ประชาชนเห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ โดยข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดในภาพรวมด้านเศรษฐกิจ คือ ประชาชนเห็นด้วยว่าคลองไทยจะเป็นเส้นทางเศรษฐกิจใหม่ของโลก และช่วยสร้างงาน สร้างรายได้ และสร้างความเจริญไปทั่วทั้งภาคใต้ ส่วนภาพรวมด้านความมั่นคง คือ ประชาชนเห็นด้วยว่าหากมีการชุดคลองไทย จะเป็นการเพิ่มอำนาจให้กับรัฐบาลไทยในการต่อรองทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง และทางทหารระหว่างประเทศมหาอำนาจของโลก ในภาพรวมด้านสังคม ทั้งผลกระทบด้านบวกและผลกระทบด้านลบ คือ ประชาชนเห็นด้วยว่าคลองไทยจะทำให้พื้นที่ที่ถูกตัดผ่านเกิดความเจริญ ส่งผลให้ความเป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้น แต่ประชาชนก็มีความคิดเห็นว่าหากมีการชุดคลองไทย จะทำให้เกิดการย้ายถิ่นที่อยู่อาศัยจำนวนมาก และอาจส่งผลกระทบต่อ การดำเนินชีวิตในปัจจุบัน และภาพรวมด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งผลกระทบด้านบวกและผลกระทบด้านลบ คือ ประชาชนเห็นด้วยว่าคลองไทยจะช่วยในการย่นระยะทางการเดินทางของเรือ ซึ่งจะช่วยลดปัญหาเรือ กระจก และมลภาวะทางอากาศ แต่ประชาชนก็มีความคิดเห็นว่าหากมีการชุดคลอง จะทำให้ระบบนิเวศทางน้ำเกิดการเปลี่ยนแปลง

ระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทย เส้นทาง 7A (จังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา) พบว่า ระดับความคิดเห็นของประชาชนในภาพรวมต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทยในเส้นทาง 7A อยู่ในระดับไม่แน่ใจกับการดำเนินโครงการชุดคลองไทย เส้นทาง 7A (จังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา)

การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทย เส้นทาง 7A จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล คือ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และพื้นที่พักอาศัย

ผลการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของประชาชนในเส้นทาง 7A ต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทย (คอคอดกระ) จำแนกตามระดับการศึกษา พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทยในด้านต่าง ๆ ไม่แตกต่างกัน

ผลการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของประชาชนในเส้นทาง 7A ต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทย (คอคอดกระ) จำแนกตามอาชีพ พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพแตกต่างกัน มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทยในด้านเศรษฐกิจ ด้านความมั่นคง และด้านสังคมแตกต่างกัน และเนื่องจากผลกระทบด้านสังคมมีทั้งด้านบวกและด้านลบ จึงทำการพิจารณาผลกระทบในด้านบวกและด้าน



พบพบว่า ประชาชนที่มีอาชีพแตกต่างกัน มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทยในด้านสังคม ผลกระทบด้านบวก แตกต่างกัน โดยพบว่า ประชาชนที่มีอาชีพอื่น ๆ เช่น ข้าราชการบำนาญ ทำสวน มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการฯ ในด้านเศรษฐกิจมากกว่า ประชาชนที่เป็นนักเรียน/นักศึกษา และมีอาชีพรับจ้างทั่วไป และพบว่า ประชาชนที่มีอาชีพอื่น ๆ เช่น ข้าราชการบำนาญ ทำสวน มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการฯ ในด้านความมั่นคงมากกว่า ประชาชนที่เป็นพ่อบ้าน/แม่บ้าน ในด้านสังคม ผลกระทบด้านบวก พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพค้าขาย/ ธุรกิจส่วนตัว รับจ้างทั่วไป พนักงานเอกชน เกษตรกรรม / ประมง และเป็นข้าราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการฯ ในด้านสังคม ผลกระทบด้านบวกมากกว่าประชาชนที่เป็นนักเรียน/นักศึกษา และพบว่า ประชาชนที่มีอาชีพอื่น ๆ เช่น ข้าราชการบำนาญ ทำสวน มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการฯ ในด้านสังคม ผลกระทบด้านบวกมากกว่าประชาชนที่เป็นนักเรียน/นักศึกษา และเป็นพ่อบ้าน/แม่บ้าน

ผลการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของประชาชนในเส้นทาง 7A ต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทย (คอคอดกระ) จำแนกตามรายได้ พบว่า ประชาชนที่มีรายได้แตกต่างกัน มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทยในด้านเศรษฐกิจ ด้านความมั่นคง และด้านสังคมแตกต่างกัน และเนื่องจากผลกระทบด้านสังคมทั้งด้านบวกและด้านลบ จึงทำการพิจารณาผลกระทบในด้านบวกและด้านลบ พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพแตกต่างกัน มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทยในด้านสังคมทั้งผลกระทบด้านบวก และผลกระทบด้านลบแตกต่างกัน โดยพบว่า ประชาชนที่มีรายได้ตั้งแต่ 10,001 บาทขึ้นไป มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการฯ ในด้านเศรษฐกิจมากกว่าประชาชนที่มีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท และพบว่า ประชาชนที่มีรายได้ระหว่าง 10,001-20,000 บาท มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการฯ ในด้านความมั่นคงมากกว่าประชาชนที่มีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท ในด้านสังคม ทั้งผลกระทบด้านบวกและผลกระทบด้านลบ พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ระหว่าง 10,001-30,000 บาท มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการฯ ในด้านสังคม ผลกระทบด้านบวกมากกว่าประชาชนที่มีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท เป็นเพราะประชาชนที่มีรายได้ 10,001-30,000 บาท เป็นกลุ่มประชาชนที่มีรายได้ปานกลาง โดยส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง จึงมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับผลกระทบทางบวก ด้านสังคมที่จะเกิดขึ้น หากมีการดำเนินโครงการชุดคลองไทย และเชื่อมั่นว่าการดำเนินโครงการชุดคลองย่อมส่งผลกระทบทางบวกด้านสังคม มากกว่ากลุ่มประชาชนที่มีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีรายได้ได้น้อย และส่วนหนึ่งมีระดับการศึกษาไม่สูงนัก

ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของประชาชนในเส้นทาง 7A ต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทย (คอคอดกระ) ในด้านต่าง ๆ จำแนกตามพื้นที่พักอาศัย พบว่า ประชาชนที่มีพื้นที่พักอาศัยต่างกัน มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการฯ ในทุกด้านแตกต่างกัน ในขณะที่ร้อยละของความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อผลกระทบด้านต่าง ๆ ต่อการดำเนินโครงการชุดคลองไทย ในเส้นทาง 7A (จังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา) ซึ่งพิจารณาทั้งในจังหวัดตรังและสงขลา พบว่า ประชาชน ร้อยละ 32.00 เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการชุดคลองไทย ว่ามีทั้งผลกระทบทางบวกและผลกระทบทางลบในด้านต่าง ๆ



สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

ประชาชน ร้อยละ 32.00 เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการขุดคลองไทย เส้นทาง 7A ว่ามีทั้งผลกระทบทางบวกและผลกระทบทางลบในด้านต่าง ๆ และเมื่อพิจารณาทั้งผลกระทบด้านบวกและผลกระทบด้านลบในภาพรวมทุกด้าน พบว่า ประชาชนเห็นด้วยกับการดำเนินโครงการขุดคลองไทยจะส่งผลดีทางด้านเศรษฐกิจ โดยมองว่าคลองไทยจะเป็นเส้นทางเศรษฐกิจใหม่ของโลก และช่วยสร้างงานสร้างรายได้ และสร้างความเจริญไปทั่วทั้งภาคใต้ สอดคล้องกับสภาพ เชียงวิมล (2548) ได้กล่าวว่า เส้นทางคลองไทยจะเป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญของโลก เพราะสามารถย่นระยะทางเดินเรือ ทำให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายได้มหาศาล และประเทศต่าง ๆ จะหันมาใช้เส้นทางคลองไทยจำนวนมาก ซึ่งจะช่วยสร้างความเจริญทางด้านเศรษฐกิจในภาคใต้ของไทย นอกจากนี้ความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทย เส้นทาง 7A (จังหวัดตรัง – จังหวัดสงขลา) พบว่า ระดับความคิดเห็นของประชาชนในภาพรวมต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทยในเส้นทาง 7A อยู่ในระดับไม่แน่ใจกับการดำเนินโครงการขุดคลองไทย เส้นทาง 7A เป็นเพราะเส้นทาง 7A มีทั้งผลกระทบทางบวกและทางลบที่ใกล้เคียงกัน ประชาชนจึงไม่แน่ใจว่า หากมีการขุดคลองไทยในเส้นทาง 7A จะทำให้เกิดความคุ้มค่าหรือไม่ สอดคล้องผลการศึกษาของ คณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองคอคอดกระวุฒิสภา (2548) ในการศึกษาข้อดี และข้อเสียของการขุดคลองเส้นทาง 7A ซึ่งพบว่า มีข้อดีและข้อเสียใกล้เคียงกัน และอาจจะไม่คุ้ม หากจะทำการขุดในเส้นทางนี้ โดยมีข้อดีคือ เป็นเส้นทางที่มีระยะทางสั้นรวมระยะทางทั้งหมดประมาณ 110 ก.ม. ซึ่งเส้นทางนี้จะผ่านจังหวัดสงขลาบนบกเพียง 5 ก.ม. ก็ทะลุออกอ่าวไทยถึงท่าเรือน้ำลึกที่สงขลา ในขณะที่ข้อเสียคือ เป็นเส้นทางที่ตัดผ่านพื้นที่ที่มีประชาชนอาศัยอยู่หนาแน่น อีกทั้งยังส่งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมกับแหล่งชุมชนและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ในส่วนการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทย เส้นทาง 7A จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพแตกต่างกัน มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทยในด้านเศรษฐกิจ ด้านความมั่นคง และด้านสังคมแตกต่างกัน ในขณะที่ประชาชนที่มีรายได้แตกต่างกัน มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทยในด้านเศรษฐกิจ ด้านความมั่นคง และด้านสังคมแตกต่างกัน นอกจากนี้ประชาชนที่มีพื้นที่พักอาศัยต่างกัน มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการขุดคลองไทยในทุกด้านแตกต่างกัน

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัย พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อผลกระทบเชิงบวก และผลกระทบเชิงลบที่แตกต่างกัน และจากผลการศึกษาโดยภาพรวมของประชาชน พบว่า ประชาชนไม่แน่ใจกับการดำเนินการขุดคลองไทยเส้นทาง 7A จึงเสนอแนะให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนพิจารณาการขุดคลองในเส้นทางอื่นที่มีความเหมาะสม และได้รับการยอมรับจากประชาชนในพื้นที่ เพื่อป้องกันปัญหาต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป เสนอแนะว่าควรมีการศึกษาเชิงลึกในทุก ๆ ด้าน ทั้งด้านสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านความมั่นคงรวมถึงศึกษากับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่าย เพื่อให้ทราบถึงความคิดเห็นที่แตกต่างของแต่ละภาคส่วน



กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณบริษัท คิงส์แลนด์ (ประเทศไทย) จำกัด ในการสนับสนุนทุนในการวิจัย และมหาวิทยาลัยหาดใหญ่ที่ให้โอกาสทางวิชาการแก่คณะนักวิจัย และขอขอบคุณ ผู้ประสานงานในการเก็บข้อมูลจังหวัดตรัง จังหวัดสงขลา และผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่าน

เอกสารอ้างอิง

- กรกช ปัตตพงษ์. (2546). *ข้อเสนอโครงการชุดคลองไทย : การเมืองเรื่องความขัดแย้งทางความคิด*. ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์. กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- คณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระวุฒิสภา. (2548). *ผลการศึกษาโครงการชุดคลองไทย (รายงานผลการศึกษา)*. กรุงเทพฯ : สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.
- ภักดี ธนะปุระ. (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.
- สุรศักดิ์ ทองเพชร. (2549). *คอคอดกระ : คุ่มแล้วหรือที่จะชุดคลองที่คอคอดกระ*. *วารสารกระแสอาคนัย*. 3(2), 30-47.
- อรรถพร บรมสุข. (2553). *การชุดคลองไทยกับความมั่นคงทางทะเลของไทย*. วิทยานิพนธ์ ร.ม. (สาขาการจัดการทรัพยากรเพื่อความมั่นคง). ชลบุรี : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา.