

บทที่ 1

บทนำ

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศที่มีความอุดมสมบูรณ์และพร้อมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติย่อมดีกว่าประเทศที่ไม่มีทรัพยากรหรือมีเพียงเล็กน้อย นี่เป็นหลักการโดยทั่วไปตามที่เข้าใจกัน ด้วยเหตุผลที่ว่า ทรัพยากรมีความสำคัญอย่างยิ่งในแง่ของการเป็นปัจจัยในการผลิตสินค้า ซึ่งคำกล่าวนี้สอดคล้องกับหลักทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์ที่ว่าด้วยความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) เนื่องจาก ทฤษฎีนี้ได้กล่าวไว้ว่า ทุกประเทศไม่ว่าจะเป็นประเทศเล็กหรือใหญ่ล้วนสามารถได้รับประโยชน์จากการค้าขายกันทั้งสิ้น โดยแต่ละประเทศจะผลิตและส่งออกสินค้าที่ใช้ปัจจัยการผลิตที่ตนมีอยู่อย่างอุดมสมบูรณ์มากกว่า และจะนำเข้าสินค้าที่ได้จากการผลิตด้วยปัจจัยการผลิตซึ่งตนมีน้อยกว่าหรือไม่มีเลย หรืออาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า ทฤษฎีที่ว่าด้วยความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบนั้น จะมุ่งเน้นไปที่ความแตกต่างในระดับของทรัพยากรในประเทศซึ่งก็คือ ปัจจัยการผลิตนั่นเอง ทำให้เห็นว่า ประเทศที่สมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรจะมีโอกาสในการสร้างความเจริญมั่งคั่งให้กับประเทศได้มากกว่าประเทศที่ขาดแคลนทรัพยากร เนื่องจาก ความสามารถในการผลิตสินค้าย่อมวัดได้จากการผลิตที่สามารถใช้ต้นทุนในการผลิตที่ต่ำที่สุด และการที่จะผลิตโดยใช้ต้นทุนต่ำสุดได้นั้น วิธีหนึ่งคือ การประหยัดจากการใช้ทรัพยากรหรือปัจจัยในการผลิตนั่นเอง ดังนั้น ประเทศที่มีความอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรในการผลิตก็จะสามารถหาปัจจัยการผลิตได้ในราคาที่ต่ำกว่า อันจะส่งผลให้มีต้นทุนการผลิตต่ำกว่า จึงมีความได้เปรียบในแง่ที่จะสามารถผลิตสินค้าได้มากกว่า หลากหลายกว่า โอกาสในการสร้างความมั่งคั่งให้กับประเทศจึงมีมากกว่าประเทศที่ขาดแคลนทรัพยากร

แต่อันที่จริงแล้วนั้น การสร้างความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจให้กับประเทศนั้นไม่ได้มาจากความสามารถในการผลิตโดยใช้ต้นทุนต่ำสุดเพียงอย่างเดียวเท่านั้น ดังจะเห็นได้จากประสบการณ์ที่ผ่านมาของ สิงคโปร์ ฮองกง อียิปต์ และปานามา เป็นต้น ซึ่งได้แสดงให้เห็นแล้วว่า การสร้างโอกาสในการให้อุปสงค์ (Demand) และอุปทาน (Supply) ได้มาพบกัน ณ ระดับที่มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำสุดจะสามารถจัดซื้อด้วยหรือข้อเสียเปรียบในแง่ของทรัพยากรของตนได้เช่นกัน เนื่องจาก การค้าระหว่างประเทศจะไม่สามารถเกิดขึ้นได้ถ้าขาดซึ่งการขนส่ง และระบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เหมาะสมที่สุดก็คือ การขนส่งทางทะเล เนื่องด้วยสินค้ามีปริมาณมาก ประกอบกับระยะทางที่ไกล การใช้บริการของการขนส่งทางทะเลจะก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด

(Economies of Scale) ดังนั้น ถึงแม้ว่า จะขาดความพร้อมในด้านความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรภายในประเทศ แต่ถ้ามีสภาพทางภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวยต่อการเป็นศูนย์กลางของการขนส่ง โดยเฉพาะเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลแล้วด้วยนั้น ก็จะสามารถสร้างความเจริญมั่งคั่งให้แก่ประเทศตนได้เช่นกัน

ซี แมรี เทินบูล (C. Mary Turnbull) ได้กล่าวไว้ในหนังสือประวัติศาสตร์มาเลเซีย สิงคโปร์ และบรูไน ว่าภายหลังจากการแยกตัวของสิงคโปร์ออกจากมาเลเซีย ไม่มีใครเห็นว่าสิงคโปร์จะเป็นรัฐที่สามารถเติบโตได้ เพราะดูเหมือนว่าจะมีขนาดเล็กเกินไปจนไม่สามารถป้องกันตนเอง ทรัพยากรธรรมชาติก็มีน้อยเกินไป และประชากรก็มีจำนวนมากเกินไปจนยากที่จะพัฒนาเศรษฐกิจให้มั่นคงได้ แต่ฐานะของสิงคโปร์ก็ใช่ว่าจะเป็นดังเช่นนั้นไม่ เนื่องจาก สิงคโปร์สามารถดึงดูดเงินลงทุนจำนวนมากจากประเทศที่พัฒนาแล้ว และได้กลายเป็นท่าเรือที่มีธุรกิจมากที่สุดในเครือจักรภพอังกฤษ จนปัจจุบันนี้ การดำเนินงานของท่าสิงคโปร์นั้นมีโครงข่ายติดต่อกว้างขวางกับสายเดินเรือกว่า 400 บริษัท และมีปริมาณสินค้าผ่านท่าต่อปีในปริมาณสูง

ส่วนฮ่องกงซึ่งมีสภาพภูมิประเทศเป็นเกาะเช่นเดียวกับสิงคโปร์ ตั้งอยู่ทางใต้ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ไม่มีแร่ธาตุ และที่ดินก็มีไม่เพียงพอที่จะทำการเพาะปลูก เนื่องจากสภาพภูมิประเทศที่เต็มไปด้วยเนินเขา ยิ่งกว่านั้นคือ ยังมีความขาดแคลนน้ำจืดสำหรับใช้ในการบริโภคและประกอบกิจกรรมทางอุตสาหกรรม ต้องลำเลียงน้ำผ่านทางท่อมาจากประเทศจีน แต่อย่างไรก็ตาม ฮ่องกงก็ได้ชื่อว่าเป็นท่าเรือและศูนย์กลางการค้าและการขนส่งทางทะเลที่สำคัญแห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก และจากข้อมูลใน www.eiu.com ระบุว่าปี 1998 ฮ่องกงมีผลผลิตมวลรวมภายในประเทศต่อหัว (GDP Per Capita) สูงถึง 24,889 เหรียญสหรัฐ

สำหรับประเทศอียิปต์ แม้จะเคยเป็นประเทศที่มีความรุ่งเรืองทางอารยธรรมอย่างมาก แต่ต่อมาต้องประสบกับปัญหาทางการเมืองและการปกครองภายในประเทศ ทำให้ประเทศที่เคยเป็นศูนย์กลางแห่งอารยธรรมต้องปิดฉากความรุ่งเรืองลง ประกอบกับพื้นที่ถึงประมาณร้อยละ 95 ของประเทศมีสภาพเป็นทะเลทรายที่แห้งแล้ง และไม่สามารถเพาะปลูกได้ การตัดสินใจให้มีการขุดคลองสุเอซเพื่อเชื่อมทะเลเมดิเตอร์เรเนียนกับทะเลแดง จึงกลายเป็นแหล่งที่นำมาซึ่งรายได้หลักให้แก่ประเทศ โดยประมาณร้อยละ 50 ของผลผลิตมวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของอียิปต์มาจากภาคบริการ และในจำนวนนี้ รายได้จากการท่องเที่ยวและจากคลองสุเอซนับว่ามีบทบาทและเป็นส่วนสำคัญอย่างยิ่ง

ถึงแม้ว่าปานามาจะมีได้มีภูมิประเทศเป็นเกาะเช่นเดียวกับสิงคโปร์ และฮ่องกง และอาจมีทรัพยากรธรรมชาติที่มากกว่าทั้งสิงคโปร์ ฮ่องกง และอียิปต์ แต่ทรัพยากรที่มีก็ไม่ได้เป็นทรัพยากรที่สำคัญในการผลิต ดังนั้น เศรษฐกิจของประเทศประมาณร้อยละ 75 ของผลผลิตมวลรวมภายใน

ประเทศ จึงมาจากภาคบริการ อันได้แก่ จากคลองปานามา, Colon Free Zone(เป็นเขตเศรษฐกิจที่ตั้งอยู่ที่คลองปานามาในฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติก), ท่าเรือ, การประกันภัย, การธนาคาร และการท่องเที่ยว

จะเห็นได้ว่า ถ้าประเทศใดมีความพร้อมทั้งทรัพยากรธรรมชาติอันเป็นปัจจัยสำคัญในการผลิตและสามารถเป็นศูนย์กลางของการขนส่งสินค้าทางทะเลในเวลาเดียวกันได้ ก็จะมีขีดความสามารถในการสร้างความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจให้กับประเทศมากขึ้น ด้วยเหตุนี้เองทำให้ประเทศไทยมีความพยายามอย่างยิ่งมากกว่า 300 ปี ที่จะทำการขุดคลองเชื่อม 2 มหาสมุทร เพื่อส่งเสริมให้ประเทศซึ่งมีความพร้อมทางด้านทรัพยากรธรรมชาติอยู่เป็นทุนเดิมแล้วนั้นได้กลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลด้วยในเวลาเดียวกัน

ประวัติความเป็นมาของการขุดคลองในประเทศไทย

โครงการขุดคลองเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียเพื่อเสนอเส้นทางขนส่งสินค้าทางทะเลเส้นใหม่นั้นได้มีการกล่าวถึงมานานกว่า 325 ปีแล้ว

“คอคอดกระ” หรือ “คลองกระ” เป็นพื้นที่ส่วนที่แคบที่สุดของด้ามขวานไทย ตั้งอยู่ใน อ.กระบุรี จ.ชุมพร ซึ่งตามเอกสารทางประวัติศาสตร์หลายแห่งได้มีการบันทึกไว้ตรงกันว่า แนวคิดเรื่องการขุดคลองเชื่อมทะเลนี้ มีมาตั้งแต่สมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช แห่งกรุงศรีอยุธยา โดยพระเจ้าหลุยส์ที่ 14 แห่งฝรั่งเศส ได้ส่งทูตมาถวายพระราชสาส์นแด่สมเด็จพระนารายณ์มหาราช เพื่อขอสำรวจเส้นทางคมนาคมทางทะเลที่ติดกับภาคใต้ของไทย เพราะฝรั่งเศสไม่อยากจะเดินทางเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาซึ่งขณะนั้นตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของโปรตุเกส แต่ก็ไม่มีบันทึกใดบอกรับว่า เพราะเหตุใดการขุดคลองเชื่อมระหว่างเมืองสงขลา กับเมืองตะนาวศรีจึงไม่มีความคืบหน้าเกิดขึ้น

จนกระทั่งมาถึงปี พ.ศ.2330 ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช (รัชกาลที่ 1 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์) ก็ทรงเห็นชอบกับแนวความคิดที่จะขุดคลองเชื่อม 2 ฝั่งทะเลระหว่างสงขลา กับ ไทรบุรี เพราะมีพระราชประสงค์จะใช้เป็นเส้นทางด้านยุทธศาสตร์ ยกกองทัพไปตีพม่า แต่แนวความคิดนี้ก็ยังมีได้ดำเนินการแต่อย่างใด

กระทั่งในปี พ.ศ. 2409 ตรงกับรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) รัฐบาลอังกฤษได้กราบบังคมทูลขอพระบรมราชานุญาตขุดคอคอดกระตามแนวจังหวัดระนองและ อ.หลังสวน จ.ชุมพร ซึ่งพระองค์ก็ทรงเห็นชอบด้วย แต่ฝ่ายอังกฤษประสบปัญหาทางการเงินจึงต้องหยุดชะงักโครงการ และในปีเดียวกันนั้น รัฐบาลฝรั่งเศสก็ส่งตัวแทนมาเจรจาเช่นกัน แต่ไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากรัชกาลที่ 4 ทรงเกรงจะเสียมิตรกับอังกฤษ ซึ่งในขณะ

นั้นเป็นเจ้าของอาณานิคมที่ครอบครองผลประโยชน์มหาศาลจากการที่เรือวิ่งผ่านสิงคโปร์และมาเลเซีย

ต่อมาถึงสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ประมาณปี พ.ศ.2415 ทั้งอังกฤษและฝรั่งเศสก็ยังไม่ละความพยายามที่จะขอสำรวจแนวทางการขุดคอคอดกระ ทั้งสองชาติมหาอำนาจต่างใช้วิธีทางการทูตในเชิงรุกเพื่อขอเป็นฝ่ายที่มีสิทธิ์เหนืออีกฝ่ายหนึ่ง และแม้ว่าฝ่ายอังกฤษจะวางมือจากเรื่องนี้ไปเพราะได้รับผลประโยชน์มหาศาลจากการควบคุมการเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาของสิงคโปร์ พระองค์ก็ยังไม่อาจทรงตัดสินพระทัยให้ฝรั่งเศสขุดคอคอดกระได้ เพราะทรงเกรงว่าจะเกิดผลกระทบกับอังกฤษนั่นเอง จึงมิได้ขุดคลองเช่นเดิม

ครั้นมาถึงประมาณปี พ.ศ.2460 รัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) พระองค์ก็สนพระทัยในแนวความคิดที่จะขุดคอคอดกระเช่นกัน แต่ด้วยเหตุผลทางการเมืองระหว่างประเทศ ทำให้ทรงตัดสินพระทัยที่จะไม่ดำเนินการใดๆ

ต่อมาในปี พ.ศ.2478 (หลังจากการเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ มาเป็นระบอบประชาธิปไตยเพียง 3 ปี) นายปรีดี พนมยงค์ รัฐบุรุษอาวุโส รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ในนามของรัฐบาลพระยาพหลพลพยุหเสนาได้นำเรื่องการขุดคอคอดกระมาพิจารณาอีกครั้ง เพื่อกำหนดเป็นแนวทางพัฒนาเอกราชทางเศรษฐกิจของชาติแบบยั่งยืน ตามข้อเสนอของนายปรีดีนั้นให้รัฐบาลไทยขุดด้วยตนเอง โดยใช้เงินทุนภายในประเทศที่มี นอกจากนี้ยังเสนอให้มีการพัฒนาพื้นที่สองฝั่งคลองเพื่อหารายได้มาจ่ายคืนการลงทุน แต่เนื่องจากประเทศไทยในขณะนั้นปราศจากความมั่นคงทางการเมืองและเข้าไปพัวพันกับสงครามโลกครั้งที่ 2 จึงส่งผลให้โครงการนี้ถูกระงับไป จนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลง อังกฤษซึ่งได้ประโยชน์มหาศาลจากการที่เรือวิ่งผ่านสิงคโปร์กับมาเลเซียที่ตนปกครองอยู่ก็เกรงว่าถ้าไทยขุดคอคอดกระแล้วนั้นตนจะเสียประโยชน์ ดังนั้น ทางอังกฤษจึงใช้เงื่อนไขทางการเมืองให้ไทยลงนามในข้อตกลงอย่างสมบูรณแบบในการยกเลิกสถานะสงครามกับอังกฤษ โดยมีข้อบังคับมิให้ไทยทำการขุดคลองเชื่อมมหาสมุทรอินเดียกับอ่าวไทยโดยไม่ได้รับความยินยอมจากรัฐบาลอังกฤษ ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2489 เป็นต้นไป จนกว่าจะมีการตกลงเป็นอย่างอื่น อย่างไรก็ตามหลังจากนั้น 8 ปี จนในปี พ.ศ.2497 รัฐบาลอังกฤษจึงยอมยกเลิกข้อตกลงดังกล่าว แต่ไทยก็หยุดชะงักแนวความคิดในการขุดคอคอดกระตั้งแต่บัดนั้นเป็นต้นมา

แนวความคิดในการขุดคอคอดกระได้ถูกหยิบยกขึ้นมาพิจารณาอีกครั้งในรัฐบาลของ จอมพลถนอม กิตติขจร นายกรัฐมนตรี เมื่อปี พ.ศ.2501 แต่รัฐบาลมีปัญหาเรื่องการลงทุน โครงการจึงหยุดชะงักไป

จนกระทั่งในปี พ.ศ.2516 นายเชาว์ เชาว์ขวัญยืน นักธุรกิจชาวไทยเชื้อสายจีน ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลไทยให้ทำการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นของโครงการชุดคลองกระ นับว่าเป็นครั้งแรกที่ได้ทำการศึกษาอย่างจริงจัง โดยได้มอบหมายให้บริษัทวิศวกรที่ปรึกษา TAMS (Tippetts Appett McCarthy and Stration) จากประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นผู้ศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นและทางบริษัทได้ทำการศึกษาและสรุปว่า มีความเป็นไปได้อย่างสูงในการชุดคลอง และเสนอว่าเส้นทาง 5A ระหว่าง จ.สตูล และ จ.สงขลา เป็นเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดที่จะทำการชุดคลอง (สามารถดูแผนที่แสดงแนวคลองได้ในภาคผนวก ก.) แต่ทุกรัฐบาลก็ยังมีได้ดำเนินการแต่อย่างใด

จนมาในปี พ.ศ.2542 – 2543 คณะอนุกรรมการวิสามัญ ในคณะกรรมการวิสามัญ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการชุดคลองกระของวุฒิสภาได้ร่วมมือกับบริษัท Productivity Management จำกัด และ Global Fund Research Foundation (GIF) ของประเทศญี่ปุ่น ได้นำการศึกษาของ TAMS มาทำการศึกษาเพิ่มเติมและเห็นว่า เส้นทาง 5A น่าจะเป็นแนวคลองที่เหมาะสม แต่อย่างไรก็ตาม แนวคลองเส้น 5A นี้ ยังเป็นประเด็นปัญหาในเรื่องของสิ่งแวดล้อม เนื่องจาก ต้องตัดผ่านบริเวณทะเลสาบสงขลา ซึ่งเป็นแหล่งต้นน้ำลำธารและแหล่งเพาะพันธุ์สัตว์น้ำที่ทำรายได้ให้แก่ราษฎรในท้องถิ่น และมีความเกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตของราษฎรมาช้านาน

แต่เมื่อมาถึงปี พ.ศ.2545 ในสมัยรัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร คณะกรรมการวิสามัญของวุฒิสภา ได้ทำการศึกษาเพิ่มเติมและพบว่า มีเส้นทางใหม่ที่น่าจะดีกว่าเส้นทางเดิม คือ เส้นทาง 9A เชื่อมระหว่าง จ.กระบี่ กับ จ.นครศรีธรรมราช (อ.เกาะลันตา จ.กระบี่ – อ.สิเกา – อ.วังวิเศษ – อ.ห้วยยอด – อ.รัชฎา จ.ตรัง – อ.ป่าพะยอม จ.พัทลุง – อ.ชะอวด – บ้านพรุ ควนเค็ง – อ.หัวไทร จ.นครศรีธรรมราช) ซึ่งจะไม่ตัดผ่านทะเลสาบสงขลาเหมือนเส้นทาง 5A และทางคณะกรรมการได้เสนอว่า ในเมื่อไม่ได้ใช้เส้นทางผ่าน อ.กระบี่ จ.ชุมพร แล้ว เนื่องจากเส้นทางนั้นมีหินแกรนิต มีเนินเขามาก และไม่มีที่ราบเพียงพอที่จะทำการพัฒนาทำเรือและพื้นที่อุตสาหกรรม เราจึงน่าจะเรียกชื่อคลองเสียใหม่ ดังนั้น จึงเป็นโอกาสดีที่จะเรียกโครงการนี้ว่า “คลองไทย”

โครงการชุดคลองเชื่อมระหว่างทะเลอันดามันและอ่าวไทย จึงเป็นเรื่องที่ควรแก่การศึกษาถึงแม้ว่า คลองไทยอาจจะได้หรือไม่ได้ชุดภายในเร็ววันนี้ก็ตาม แต่ย่อมเป็นที่แน่นอนว่า การแสวงหาเส้นทางขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกในการค้าระหว่างประเทศและลดการแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศต่างๆ ในโลกย่อมต้องมีเกิดขึ้นต่อไปอย่างแน่นอน เนื่องจากทุกวันนี้ โลกมีความเป็นโลกาภิวัตน์ การแสวงหาเส้นทางเดินทางและติดต่อระหว่างกันที่สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นจึงเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่อย่างไรก็ตาม หากการศึกษาที่จะเกิดขึ้นจะมีเพียงมิติแห่งความคุ้มหรือไม่คุ้มทุนในแง่ทางการเงินโดยพิจารณาจากเพียงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการร่นระยะทางนั้น

อาจจะทำให้เห็นว่า ไม่คุ้มค่ากับการลงทุน เนื่องจากระยะทางที่ร่นได้นั้นเพียงระยะสั้นๆ เมื่อเทียบกับ การขุดคลองในปานามา และคลองสุเอซ แต่เนื่องจากผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการขุดคลองของไทรนั้น มิใช่เพียงเรื่องระยะทางและเวลาที่จะประหยัดได้แต่หมายรวมถึงเขตเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นตามมาในบริเวณรอบเขตคลอง ซึ่งเป็นผลกระทบโดยอ้อม (Indirect effects) ที่จะเกิดจากการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจขึ้นบริเวณแนวคลองไทรว่า จะทำให้เกิดอุตสาหกรรมใดบ้างในบริเวณดังกล่าว และจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อท้องถิ่นอย่างไรบ้าง รวมถึงผลกระทบที่จะมีต่อการโยกย้ายแรงงานในภาคเกษตรกรรมสู่ภาคอุตสาหกรรม เพื่อใช้ประกอบในการพิจารณาผลประโยชน์และผลเสียที่จะได้รับจากการขุดคลองและการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจใหม่

วัตถุประสงค์การศึกษา

1. เพื่อศึกษาถึงโอกาสและประเภทของอุตสาหกรรมที่จะเกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจใหม่ตามแนวคลอง
2. เพื่อศึกษาถึงผลกระทบต่อเนื่องในเชิงเศรษฐกิจจากการเกิดเขตเศรษฐกิจใหม่ ใน 4 จังหวัดรอบแนวคลอง (กระบี่ ตรัง พัทลุง และนครศรีธรรมราช)
3. เพื่อศึกษาถึงผลกระทบต่อเนื่องจากการเกิดเขตเศรษฐกิจใหม่ที่มีต่อการโยกย้ายแรงงานจากภาคเกษตรกรรมสู่ภาคอุตสาหกรรมใน 4 จังหวัดรอบแนวคลอง

ขอบเขตการศึกษา

ในส่วนของการศึกษาครั้งนี้จึงเป็นการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจของ 4 จังหวัดตามแนวคลองไทยเส้น 9A ได้แก่ กระบี่ ตรัง พัทลุง และนครศรีธรรมราช โดยใช้ข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิต-ผลผลิต ระดับประเทศ ที่จัดทำขึ้นโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ปี 2541 เนื่องจากเป็นตารางปัจจัยการผลิต-ผลผลิต ปีล่าสุด และยังไม่มีการจัดทำตารางดังกล่าวที่ใหม่กว่านี้ออกมา

ส่วนในระดับจังหวัดนั้น จะมีการใช้ข้อมูลมูลค่าผลิตภัณฑ์รวมของจังหวัดทั้ง 4 จังหวัดดังกล่าว ปี 2543 จากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เช่นเดียวกัน ซึ่งในการใช้ข้อมูลมูลค่าผลิตภัณฑ์รวมของจังหวัดปี 2543 นั้น เนื่องจาก เป็นข้อมูลปีล่าสุดและตั้งข้อสมมติว่า โครงสร้างของการกระจายผลผลิต และโครงสร้างต้นทุนของการผลิตไม่เปลี่ยนแปลง กล่าวคือ โครงสร้างการกระจายผลผลิตและต้นทุนการผลิตในปี 2543 ยังคงเหมือนปี 2541 นอกจากนี้ ยังมีข้อมูลเกี่ยวกับค่าจ้างแรงงาน จำนวนแรงงาน และดัชนีราคาผู้บริโภคระดับภาค (Consumer Price Index : CPI) ตั้งแต่ปี 2538 – 2544

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ทำให้เห็นภาพของอุตสาหกรรมที่จะเกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จะเกิดขึ้นหลังจากที่มีการขาดคล่อง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในแง่ของการช่วยให้เห็นถึงมุมมองที่กว้างเพิ่มขึ้นนอกจากการพิจารณาเรื่องของคุณทุนในการก่อสร้างเพียงอย่างเดียว อันจะเป็นแนวทางให้แก่รัฐบาลในการตัดสินใจดำเนินนโยบายว่า ถ้ามีการขาดคล่องเกิดขึ้นจริงแล้วนั้น ควรจะส่งเสริมอุตสาหกรรมประเภทใดให้เกิดขึ้น และจะต้องมีการเตรียมความพร้อมเช่นใดบ้างเพื่อรองรับกับเศรษฐกิจที่จะเติบโตขึ้นในบริเวณรอบแนวคลอง ถึงแม้ว่าโครงการขาดคล่องเชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดียในบริเวณภาคใต้ของไทยอาจจะยังไม่ได้รับการพิจารณาดำเนินการในเร็ววันนี้ แต่การศึกษาครั้งนี้ก็เป็นแนวทางที่จะเป็นส่วนหนึ่งซึ่งสามารถนำไปทำการศึกษาต่อไปในรายละเอียดเพิ่มเติม และคิดว่าคงจะเป็นประโยชน์แก่ผู้สนใจที่จะทำการศึกษาเกี่ยวกับอุตสาหกรรม รวมทั้งมุมมองในแง่ของความเชื่อมโยงระหว่างการขนส่ง เขตอุตสาหกรรม และการโยกย้ายแรงงาน



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย