

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,100	Section: ประชาชน/กระแสรสพ วันที่: ศุกร์ 16 พฤศจิกายน 2561 ปีที่: 41 ฉบับที่: 14859 หน้า: 15(กลาง)		
	Col.Inch: 166.69 Ad Value: 183,359 PRValue (x3): 550,077		คลิป: ชาว-ดำ
	หัวข้อข่าว: คลองไทยกับการขนส่งทางทะเล ที่ช่วยเสริมศักยภาพ EEC ให้เป็น Super Economic cluster...		

คลองไทยกับการขนส่งทางทะเล

ที่ช่วยเสริมศักยภาพ EEC

ให้เป็น Super Economic cluster อย่างแท้จริง



“**ยั**งไม่มีความคิดเห็นในเรื่องคลองไทยต้องไปศึกษาดูรายละเอียดว่า เป็นอย่างไร ดูความคุ้มค่า ดูตัวอย่างจากต่างประเทศ ไม่ใช่พูดวันนี้ จะขุดวันนี้ จะขุดหรือไม่ขุดคงไม่ใช่ประเทศไทยมีปัญหาหลายเรื่อง เช่น ปัญหาความมั่นคงและการแก้ปัญหาจังหวัดชายแดนใต้” เป็นคำให้สัมภาษณ์ของท่านนายกรัฐมนตรี หลังการประชุมคณะรัฐมนตรีที่ จ.เชียงราย 30 ตุลาคม 2561 ถักนำคำพูดของท่านนายกรัฐมนตรีมาวิเคราะห์ก็เป็นสิ่งที่หลายฝ่ายโดยเฉพาะพี่น้องชาวไทยได้รวมถึงประชาชนชาวไทยทั่วประเทศที่สนใจโครงการคลองไทย ซึ่งโครงการนี้เป็นโครงการที่ยิ่งใหญ่ด้านโครงสร้างพื้นฐานระดับโลก จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องรอบคอบทุกๆ ด้านดังที่ท่านนายกรัฐมนตรีได้แสดงข้อคิดและห่วงใย

เพราะโครงการนี้ถ้าเกิดขึ้นจริงก็จะมีผลทั้งเชิงบวกและเชิงลบมากมายทีเดียว ซึ่งสอดคล้องกับการเรียกร้องของสมาคมคลองไทยที่ต้องการให้รัฐบาลตั้งคณะกรรมการศึกษาเชิงลึกคลองไทย กระแสการเรียกร้องโครงการคลองไทยเพื่อให้รัฐบาลสนใจโครงการนี้ได้แผ่ขยายไปในวงกว้างทั้งในประเทศและ

ต่างประเทศ มีการเสนอข้อดีและข้อเสียของโครงการนี้อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะสมาคมคลองไทยได้ดำเนินการให้ความรู้ทั้งผลดีและผลเสียโครงการคลองไทยในพื้นที่ภาคใต้ และขยายไปทั่วประเทศในสื่อต่างๆ

ขณะเดียวกันมีนักวิชาการ นักธุรกิจที่มีความรู้ มีมุมมองเกี่ยวกับโครงการคลองไทย เช่น คุณพิเชียร อำนางกูรประเสริฐ ได้เสนอข้อมูลไว้ คลองไทยช่วยสร้างและฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานภาคใต้ (Southern Infrastructure) ให้ดีขึ้นกว่าหลายสิบปีที่ผ่านมา โครงสร้างพื้นฐานของภาคใต้ล้าหลังกว่าภาคอีสานอย่างมาก ถนนและไฮเวย์ต่างๆ เก่าแก่ ล้าสมัย ขาดทรุดโทรม แพ้ภาคอีสานภาคเหนือขาดลอย ทางรถไฟก็เก่า ทรุดโทรมมากๆ ทำเรือดิจิ ก็มีน้อย ทำเรื่อน้ำลึกก็แทบไม่มี ที่ปากบาราที่ถูกต่อต้านจนเดินหน้าไม่ได้

สนามบินก็เก่าแก่ล้าหลัง ไม่พัฒนา แม้แต่ที่ภูเก็ต กระบี่ก็เล็กแคบ ไม่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวที่ลั่งไหลเข้ามามากมายมหาศาล Infrastructure ทั้งหลายเหล่านี้ของภาคใต้ควรได้รับงบประมาณมากขึ้น และควรได้รับการบูรณะปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้นมานานมากแล้ว

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,100	Section: ประชาชน/กระแสทรรศน์		
	วันที่: ศุกร์ 16 พฤศจิกายน 2561		
	ปีที่: 41	ฉบับที่: 14859	หน้า: 15(กลาง)
	Col.Inch: 166.69	Ad Value: 183,359	PRValue (x3): 550,077
คลิป: ชาว-ดำ			
หัวข้อข่าว: คลองไทยกับการขนส่งทางทะเล ที่ช่วยเสริมศักยภาพ EEC ให้เป็น Super Economic cluster...			

การริเริ่มให้เกิดโครงการชุดคลองไทยจะเป็นการกระตุ้นให้เกิดโครงการใหญ่ Southern Seaboard มูลค่าเกิน 1 ล้านล้านบาท ขึ้นมาได้สำเร็จจะช่วยพลิกฐานะเศรษฐกิจของภาคใต้ให้เจริญก้าวหน้าทัดเทียมภาคอื่นได้ภายใน 10 ปีข้างหน้า Southern Seaboard ควรประกอบด้วย

- 1.โครงการชุดคลองไทย ใช้เส้นทาง 9A หรือเส้นทางอื่นที่เหมาะสมก็ได้
- 2.โครงการทำเรื่อน้ำลึกปากบารา หรือโครงการทำเรื่อน้ำลึกอื่นที่ชาวบ้านในพื้นที่ให้การสนับสนุนเต็มที่ ทำเรื่อน้ำลึกจะช่วยเป็นท่าเรือแห่งที่ 2 รองจากท่าเรือแหลมฉบังที่ชลบุรี จะช่วยส่งสินค้าออกและนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศผ่านทางภาคใต้ แบ่งเบาภาระของท่าเรือแหลมฉบังแถมได้เพิ่มทางเลือกให้ผู้นำเข้า-ส่งออกไทยได้อีกด้วย
- 3.โครงการขยายและพัฒนาสนามบินนานาชาติที่ภูเก็ตและหาดใหญ่ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจจากทั่วโลกมายังภูเก็ตและภาคใต้ของไทยให้เพิ่มมากขึ้นอีกหลายเท่า จะช่วยส่งเสริมและขยายเศรษฐกิจภูเก็ตและภาคใต้นำโดย อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา ให้พัฒนาก้าวไกลสามารถแข่งขันและทัดเทียมกับ Singapore และ Kuala Lumpur ได้
- 4.โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ ระยะทางเพื่อให้เดินทางจาก กทม.ลงมายังหาดใหญ่ ศูนย์กลางการค้าของ 14 จังหวัดภาคใต้ สามารถเดินทางมาทางรถไฟได้อีกทาง เป็นทางเลือกไม่ต้องมาทางเครื่องบินอย่างเดียว และยังสามารพัฒนาเมืองรายทางก่อนถึงหาดใหญ่ได้อีกด้วย อาทิ เพชรบุรี หัวหิน ชุมพร สุราษฎร์ธานี จะช่วยเสริมสร้างเศรษฐกิจเมืองรองของภาคใต้ให้ดีขึ้น ขยายตัวเร็วได้อีกด้วย
- 5.โครงการ Super Highway กทม.-หัวหิน เพื่อเร่งการพัฒนาและการท่องเที่ยวขยายหาดสำคัญอีกเมืองหนึ่งของภาคใต้ให้เติบโตและก้าวหน้ายิ่งขึ้นมาทัดเทียมภูเก็ต-กระบี่-พังงาให้ได้
- 6.โครงการนิคมอุตสาหกรรม 2 ฟังคลองไทย โดยเน้นที่โครงการ Petro-Chemical และโครงการ Bio-Chemical, โครงการ S-Curve, New Industry ต่างๆ โดยเน้นอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร Rubber City, Palm City, Bib-Technology ต่างๆ
- 7.โครงการ Smart City ที่ภูเก็ต, หาดใหญ่, เกาะสมุย เพื่อดึงดูดการลงทุนและการท่องเที่ยวใหม่ๆ เข้ามาเพิ่ม โครงการคลองกระไทยเป็นแม่เหล็กดึงดูดเม็ดเงินลงทุนใหม่ๆ ของต่างชาติจากทั่วโลกเข้ามาในภาคใต้ของไทย โดยเน้นการท่องเที่ยวใหม่ๆ การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecology Tourism) โดยเฉพาะทางทะเล, การดำน้ำ, การดูปะการัง, การสำรวจเกาะแก่งและทรัพยากรธรรมชาติซึ่งมีมากมายมหาศาลทางทะเลภาคใต้ของเรา เช่น
 - การสร้างท่าเทียบเรือยอร์ชต์ เป็นอยู่จอดเรือยอร์ชต์ตามเกาะแก่งต่างๆ ภาคใต้ของเรา
 - การท่องเที่ยวแบบเรือสำราญ เรือ Cruise ขนาดเล็ก กลาง ใหญ่
 - การแข่งขันกีฬาทางน้ำประเภทต่างๆ, เรือใบ, เรือโดยสาร และเรือน้ำเต๋ียวขนาดเล็ก กลางใหญ่
 - การสร้างสนามบินส่วนตัว สำหรับเครื่องบินเล็ก เครื่องบินเอกชน เครื่องบินเหมาเหมาทั้งหลาย
 - โรงเรียนสอนขับเครื่องบินเอกชน ทั้งเล็ก กลาง ใหญ่ วิทยาลัยสอนนักบิน วิทยาลัยสร้างช่างซ่อมอากาศยาน วิทยาลัยการบริหารและบริการการบินทั้งภาคอากาศ และภาคพื้นดิน

ภาคใต้ของไทยมีทรัพยากรธรรมชาติที่ทัดเทียมหรือจะเหนือกว่ายุโรปตอนใต้ Monaco, Nice, Riviera ของฝรั่งเศส อิตาลี เสียอีก Southern Seaboard ไม่จำเป็นต้องเน้นแต่อุตสาหกรรมหนักอย่างเดียว อุตสาหกรรมเบาอย่างการท่องเที่ยวก็สามารถทำเงินได้มากมายมหาศาลเช่นกัน หรือข้อมูล

จากนักธุรกิจของไทยที่ใช้เส้นทางการเดินเรือค้าขายทางทะเลมายาวนาน คุณประสาธน์ เกียรติไพบูลย์กิจ กรรมการผู้จัดการบริษัท The Cargo Express Logistics Co., Ltd. ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับเรือชนิดต่างๆ เส้นทางเดินเรือท่าเรือของไทย/การขนส่งสินค้าทางเรือ/และความน่าจะเป็นของคลองไทยไว้ดังนี้ ชนิดของเรือเดินสมุทรมีอยู่หลักๆ 3 ชนิด คือ

- 1.เรือระวาง คือเรือที่บรรทุกสินค้าลงในระวางโดยตรง แบ่งเป็น 1.1 เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป ก่อนที่จะมีเรือคอนเทนเนอร์เมื่อ 40-50 ปีก่อน เรือส่วนใหญ่จะเป็นเรือประเภทนี้ ปัจจุบันยังคงมีอยู่แต่เหลือน้อยมาก ใช้ในการบรรทุกสินค้าชิ้นใหญ่ที่ไม่สามารถบรรจุในคอนเทนเนอร์ได้ 1.2 เรือบรรทุกสินค้าเทกอง เป็นเรือเช่าเหมาลำ (Charter Vessel) ใช้บรรทุกสินค้าเทกอง เช่น พืชผลทางการเกษตรและปุย เป็นต้น สินค้าพืชผลทางการเกษตร เช่น ข้าว น้ำตาล ทรายดิบ มันสำปะหลัง ที่ส่งออกจากต่างประเทศไทยส่วนใหญ่ผู้ซื้อจะเช่าเหมาลำเรือแบบนี้มารับสินค้าครั้งละมากๆ เช่น ลำละ 20,000-10,000 ตัน ปุยเคมีที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรก็ใช้เรือเหมาลำแบบนี้เช่นกัน วิธีการบรรทุกคือเทสินค้าลงในระวางโดยไม่มีภาชนะบรรจุสินค้า
- 2.เรือคอนเทนเนอร์ คือเรือที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์
- 3.เรือแทงเกอร์ คือเรือบรรทุกน้ำมัน

เส้นทางเดินเรือ มีด้วยกันหลักๆ 2 แบบ คือ 1.แบบ End to End คือวิ่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง เช่น ขาไป Bangkok-Yokohama-Nagoya ขากลับ Nagoya-Yokohama-Bangkok ในปัจจุบันส่วนใหญ่จะเป็นเรือระวางทั่วไป 2.แบบ Network Service สายเดินเรือมีกองเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่วิ่งเป็นเครือข่าย มีท่าเรือหลักเป็นที่ขนถ่ายตู้สินค้า และเป็นที่เก็บตู้สินค้า เช่น เรือใหญ่ (Ocean Vessel/Mother Vessel) นำตู้สินค้ามาส่งที่สิงคโปร์ จากนั้นขนถ่ายตู้สินค้าลงเรือเล็ก ส่วนหนึ่งมาประเทศไทย ส่วนหนึ่งไปอินโดนีเซีย อีกส่วนหนึ่งไปเวียดนาม เป็นต้น จะเห็นได้ว่าเรือใหญ่สามารถแวะมาทำเรือของไทยไปอินโดนีเซียและเวียดนามได้ แต่เพื่อประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายเรือใหญ่จึงจอดที่ท่าหลักที่ใช้เป็นศูนย์กลางการขนถ่ายตู้สินค้าเท่านั้น ท่าเรือหลักนอกจากจะเป็นที่ขนถ่ายตู้สินค้าแล้วยังใช้เป็นท่าเก็บสินค้าด้วย เพื่อที่จะส่งตู้สินค้าไปยังท่าเรือต่างๆ ได้โดยง่าย ไม่ต้องบรรทุกตู้เปล่าไปกับเรือใหญ่

การขนถ่ายสินค้า การขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือหลักไปยังท่าเรือปลายทาง เช่น สิงคโปร์-แหลมฉบัง และขนถ่ายจากท่าเรือปลายทางไปขึ้นเรือใหญ่ที่ท่าเรือหลัก จะใช้เรือคอนเทนเนอร์ขนาดเล็กที่เรียกว่า Feeder ในประเทศไทยผู้ให้บริการ Feeder ที่มีชื่อเสียงคือ บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) <http://www.rclgroup.com/aboutus-overview.aspx> เส้นทางเดินเรือในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เรือทุกลำจะต้องผ่านช่องแคบมะละกา หรือช่องแคบลอมบอก หรือช่องแคบซุนดา

แต่เรือสมุทรเกือบทั้งหมดจะเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา ปัจจุบันการค้าขยายตัวมาก ทำให้ช่องแคบมะละกามีความคับคั่งติดขัด บางครั้งเรือต้องจอดทอดสมอเป็นเวลานานจึงผ่านร่องน้ำในช่องแคบมะละกาได้ การใช้ช่องแคบลอมบอกจะต้องอ้อมประเทศอินโดนีเซียซึ่งไกลออกไปมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น แต่

ปัญหาใหญ่ของการใช้ช่องแคบลอมบอกและช่องแคบซุนดา คือโจรสลัดที่ปล้นเรือและฆ่าลูกเรือทั้งลำ ซึ่งเกิดขึ้นบ่อยจนเรือส่วนใหญ่ไม่กล้าใช้เส้นทางนั้น และประกอบกับบริเวณช่องแคบซุนดาเป็นเขตการเปลี่ยนแปลงของเปลือกโลกเกิดแผ่นดินไหว เกิดภูเขาไฟระเบิด

ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือที่ลึกเข้าไปในแผ่นดิน ไม่อยู่ในเส้นทางเดินเรือของโลก เรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่จะไม่แวะที่แหลมฉบัง การใช้เรือเล็กขนถ่ายตู้สินค้านี้ระหว่างแหลมฉบังกับสิงคโปร์ทำให้ค่าระวางเพิ่มขึ้น

ท่าเรือกรุงเทพ หรือท่าเรือคลองเตย เป็นท่าเรือในแม่น้ำ เป็นท่าเรือเก่า คับแคบและไม่ทันสมัย ไม่สามารถรองรับเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ได้ แต่สามารถรองรับเรือ Feeder ได้ ท่าเรือคลองเตยยังมีความสำคัญต่อการนำเข้าและส่งออกของไทย เพราะโรงงานจำนวนมากกระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพฯ ปริมณฑลและจังหวัดข้างเคียง คือสมุทรปราการ สมุทรสาคร ปทุมธานี นนทบุรี อโยธยา สระบุรี เป็นต้น การลากตู้ด้วยรถบรรทุกจากโรงงานในพื้นที่เหล่านี้ไปยังแหลมฉบังจะมีค่าใช้จ่ายสูง การรับส่งตู้สินค้าที่ท่าเรือคลองเตยจึงเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร ปริมณฑลและจังหวัดข้างเคียง

ท่าเรืออื่นๆ นอกจากท่าเรือคลองเตยและท่าเรือแหลมฉบังที่ดำเนินการโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยแล้ว ยังมีท่าเรือของรัฐบาลและเอกชนอีกจำนวนหนึ่ง บนชายฝั่งทะเลและในแม่น้ำเจ้าพระยาที่ให้บริการขนส่งสินค้าเช่นเดียวกัน

CD ลาดกระบัง เป็นสถานที่สำหรับบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า และขนถ่ายตู้สินค้าโดยทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปขึ้นเรือใหญ่ที่แหลมฉบัง และนำตู้สินค้าจากเรือใหญ่ที่แหลมฉบังมาพักและแยกสินค้าเพื่อส่งให้กับผู้ประกอบการในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ผู้นำเข้าและส่งออกที่ใช้บริการที่ ICD นี้จะต้องเสียค่าขนส่งทางรถไฟให้กับสายเดินเรือด้วย

เรือไทย เนื่องจากประเทศไทยไม่มีกองเรือเดินสมุทรเป็นของตนเอง เรือที่เข้ารับส่งสินค้าเป็นเรือของต่างชาติทั้งสิ้น ค่าระวางบรรทุกจึงมีราคาแพง นอกจากสายเดินเรือจะเก็บค่าระวางแพงแล้วยังเก็บค่าใช้จ่ายอย่างอื่นจากผู้นำเข้าและส่งออกด้วย เช่นค่า THC (Terminal Handling Charge) และค่าออกใบตราสินค้า ค่าล้างตู้ เป็นต้น ซึ่งผู้นำเข้าและผู้ส่งออกของไทยไม่มีอำนาจต่อรองใดๆ เป็นการค้าที่ไม่เป็นธรรมอย่างหนึ่ง ส่วนเรือ Feeder เป็นเพียงผู้ให้บริการกับสายเดินเรือต่างประเทศเท่านั้น

คลองไทย คลองไทยจะมีบทบาทสำคัญอย่างมากต่อการค้าในภูมิภาค เนื่องจากความเจริญในภูมิภาคเอเชียทำให้มีการขนส่งสินค้าทางเรือเพิ่มขึ้นจนช่องแคบมะละกาเกิดความคับคั่ง คลองไทยจะช่วยแบ่งเบาภาระของช่องแคบมะละกา ประเทศต่างๆ ในภูมิภาคนี้ได้รับผลประโยชน์จากคลองไทยโดยทั่วกัน

สิงคโปร์กับคลองไทย คลองไทยไม่ใช่คลองย่นระยะทาง ไม่เหมือนกับคลองปานามาและคลองสุเอซ แต่เป็นคลองที่ช่วยแก้ไขความคับคั่งของการเดินเรือในภูมิภาคนี้เท่านั้น คลองไทยไม่ใช่ตัวสร้างปัญหาให้กับเศรษฐกิจของสิงคโปร์ ด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

- 1.คลองไทยไม่สามารถรองรับเรือทั้งหมดที่วิ่งในภูมิภาคนี้ได้ เรือส่วนใหญ่ยังคงต้องใช้ช่องแคบมะละกา
- 2.ท่าเรือสิงคโปร์มีขนาดใหญ่ มีความทันสมัย และสายเดินเรือต่างๆ ได้ลงทุนไปมาก สายเดินเรือจึงจะต้องใช้งานให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- 3.การทำให้พื้นที่ 2 ฝั่งของคลองไทยเป็นศูนย์กลางการเดินทางจะต้องใช้เงินทุนมหาศาลและใช้เวลาอีกมาก

คลองไทยกับการพัฒนาเศรษฐกิจของไทย ผู้เขียนเห็นว่าคลองไทยจะช่วยให้ “ท่าเรือแหลมฉบัง” ที่เป็นท่าเรือที่ลึกเข้าไปในแผ่นดินหรืออยู่ท้ายซอย กลายเป็น “ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง” ที่อยู่บนเส้นทางเดินเรือของโลกได้ จะทำให้ค่าระวางลดลงเพราะไม่ต้องขนถ่ายตู้สินค้าไปยังสิงคโปร์ และทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตที่สำคัญของภูมิภาคนี้ เนื่องจากไทยมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการผลิต การค้า การลงทุน การขนส่งอย่างครบครัน ยกที่ประเทศข้างเคียงจะตามทันได้ภายในระยะสั้นๆ การเร่งขุดคลองไทยและพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งคลองไทยทั้ง 2 มหาสมุทร จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยในระยะยาวนับร้อยปี

คลองไทยกับ EEC ถ้าไม่มีคลองไทย EEC จะไม่ใช่ศูนย์กลางการลงทุนจากต่างชาติที่สมบูรณ์แบบ เนื่องจากเรือใหญ่ไม่สามารถเข้ามารับสินค้าได้โดยตรง ค่าระวางของสินค้าที่ออกจากไทยแพงเกินไป ถ้ามีคลองไทยเวียดนามจะเป็นคู่แข่งที่สำคัญของไทย เนื่องจากตั้งอยู่ในทะเลเปิดเรือใหญ่สามารถแวะรับสินค้าได้โดยตรง เวียดนามยังมีค่าแรงที่ต่ำกว่าไทย มีประชากรมากกว่าและเป็นแรงงานที่มีประสิทธิภาพ การขุดคลองไทยจึงมีนัยสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาที่ยั่งยืนของไทย และสุดท้าย คุณเอนก เหล่าธรรมทัศน์ กล่าวว่า ขอสนับสนุนแนวคิดที่จะใช้คาบสมุทรใต้ให้เป็นเส้นทางเศรษฐกิจของไทยและของโลก ขุดคลองกระหรือคลองไทยเชื่อมสองมหาสมุทร ขยับเส้นทางการเดินเรือของโลกจากสิงคโปร์ช่องแคบมะละกามาอยู่ในคาบสมุทรของไทยจะเป็นที่คลอง โดยระมัดระวังไม่ให้เสียสภาพธรรมชาติและกระทบต่อการท่องเที่ยว พร้อมไม่ทำร้ายหรือทำลายของเดิมด้วย

การผลักดันเศรษฐกิจพิเศษสองมหาสมุทรน่าจะเริ่มคิดได้แล้ว และน่าจะมีศักยภาพไม่น้อยกว่า EEC และน่าจะสำคัญยิ่งกว่าอนาคตของชาติ นำไทยเข้าสู่ 4.0 ขอยางเดียวคือ ต้องกล้าคิด กล้าทำ และทำอย่างรอบคอบ แล้วจะก้าวกระโดดครั้งใหญ่ที่เราสามารถสร้างศักยภาพภูมิคาบสมุทรที่บรรพบุรุษเราสร้างและเลือกมาให้คุ้มค่าต่อชาติบ้านเมือง

ครับ โครงการ EEC เป็นโมเดลที่รัฐบาลนี้มุ่งมั่น และจุดพลุแห่งความหวังนำไทยสู่ความมั่งคั่ง น่าจะไม่เพียงพอกับการขับเคลื่อนประเทศ นักท่องเที่ยวปีละ 35-40 ล้านคน เป็นภาพที่สวยงามและมีหวังเรื่องราวได้มหาศาล แต่รายได้เหล่านี้ใครได้ประโยชน์และการที่นักท่องเที่ยวจำนวนมหาศาลเหล่านี้คือต้นทุนแห่งความเสี่ยงโทรมแหล่งท่องเที่ยว และการใช้ทรัพยากรธรรมชาติของไทยอย่างไรขอบเขต (ลิมิตัน, มหาขาดต้องปิด)

โครงการคลองไทยเกิดขึ้นในใจของคนไทยที่ต้องการให้รัฐบาลท่านประยุทธ์ จันทร์โอชา สนใจและผลักดันให้มีการศึกษาเชิงลึกก็เกิดขึ้นจริง เมื่อท่านนายกรัฐมนตรีได้มีบัญชาตามที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีนำเสนอท่านนายกรัฐมนตรี โดยท่านนายกรัฐมนตรี ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้พิจารณาให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กับสำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป และขอให้แจ้งผลให้ท่านทราบโดยตรงแล้ว

“นี่คือข้อความหนังสือจากสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีทำเนียบรัฐบาล ลงวันที่ 24 ตุลาคม 2561 ลงนามโดยท่าน สุรศักดิ์ เรียงเครือ ผู้ตรวจราชการสำนักนายกรัฐมนตรี รักษาการแทนรองปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทนปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี”

สมาคมคลองไทย 5 จังหวัด และพี่น้องชาวไทยและผู้สนใจคลองไทยทั่วประเทศ ขอกราบขอบพระคุณท่านนายกรัฐมนตรีที่ให้ความสำคัญต่อข้อเสนอข้อเรียกร้องของประชาชนให้มีการศึกษาเชิงลึก (ไม่ใช่ชุด) และสมาคมคลองไทยขอเชิญชวนชาวไทยและชาวไทยทั่วประเทศได้ติดตามศึกษาข้อมูลโครงการคลองไทยอย่างจริงจังและจริงจัง จากสื่อข้อมูลทุกสาขาอย่างเที่ยงธรรม

เพราะตลอดเวลาร่วมเกือบ 100 ปี โครงการนี้มีบุคคลหลากหลายกลุ่มนำมาสร้างกระแสเพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตน หรือนักธุรกิจหลายกลุ่มที่เบี่ยงเบนประเด็น เพราะมีกลุ่มคนเหล่านี้เสียผลประโยชน์ส่วนตนที่มีธุรกิจกับต่างชาติจะจริงหรือไม่อย่างไร เวลาย่อมพิสูจน์ได้เร็วๆ นี้ และขอเชิญชวนชาวไทยทั้งประเทศร่วมให้กำลังใจท่านนายกรัฐมนตรีต่อไป

ณรงค์ ชุ่มทอง

ประธานกรรมการสถานศึกษาขั้นพื้นฐาน
โรงเรียนนวมินทราชูทิศทักษิณ และโรงเรียนดาวนายร้อย