

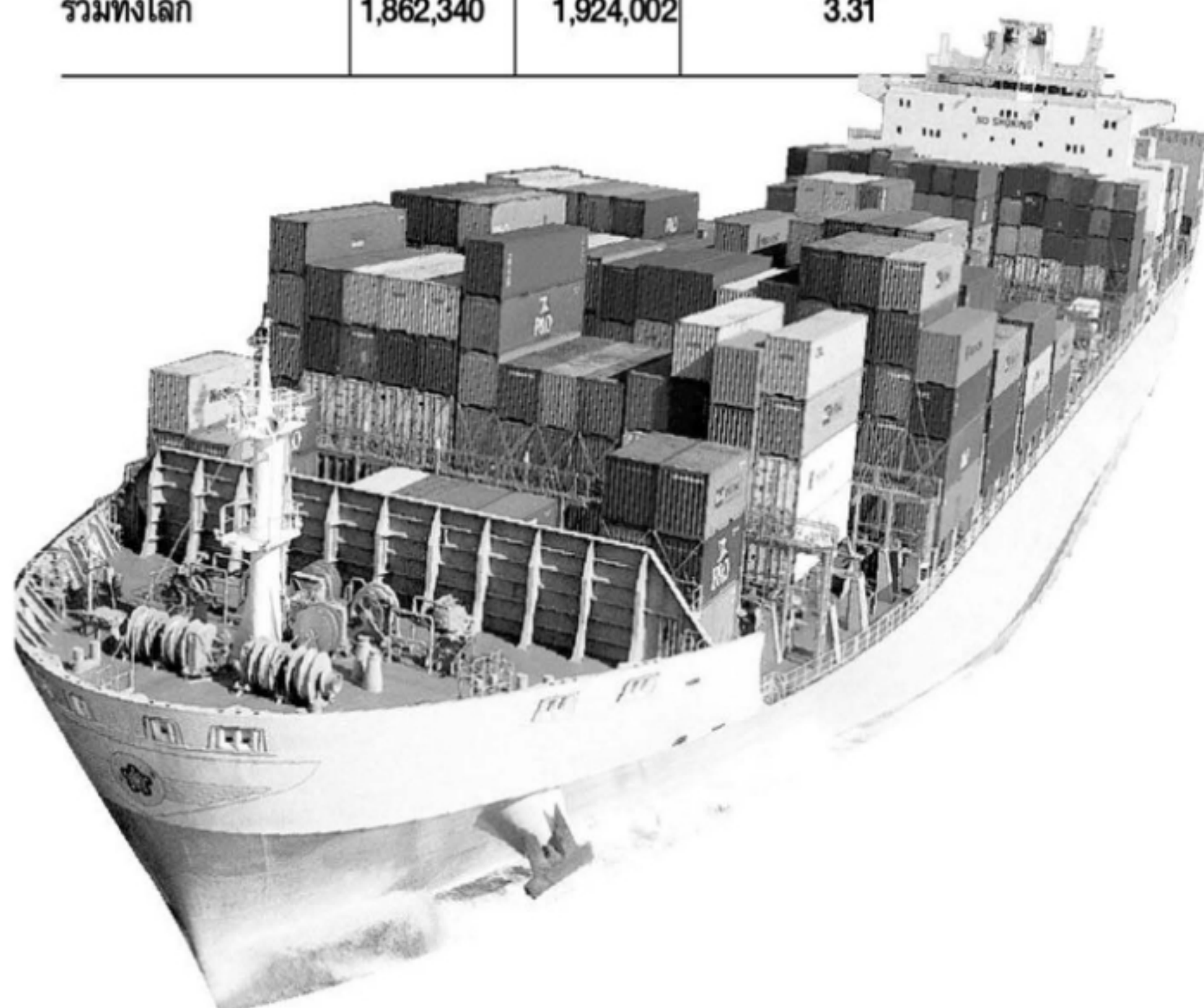
คลองไทย และ EEC

คือทางออกที่จะกระตุ้นเศรษฐกิจไทยได้อย่างยั่งยืน

ตารางที่ 1

กลุ่มเรือโลก แบ่งตามประเภทเรือหลัก ปี 2017-2018 (พัน DWT และจำนวนร้อยละ)

	2017	2018	ร้อยละการเปลี่ยนแปลงปี 2017-2018
เรือบรรทุกน้ำมัน	535,700 28.8	561,079 29.2	4.74
เรือบรรทุกสินค้า เทกองแห้ง	795,518 42.7	818,612 42.5	2.90
เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป	74,908 4.0	74,458 3.9	-0.60
เรือบรรทุก ตู้คอนเทนเนอร์	245,759 13.2	252,825 13.1	2.88
อื่น ๆ	210,455 11.3	217,028 11.3	3.12
รวมทั้งโลก	1,862,340	1,924,002	3.31



ในช่วงที่กำลังรื้อรื้อรัฐบาลใหม่ ปัญหาที่ต้องเร่งแก้ไข คือ สภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวอย่างชัดเจนและต่อเนื่องจนผู้เชี่ยวชาญ และองค์กรธุรกิจต้องปรับตัวเลขกันขนานใหญ่ นายสนั่น อังอุบลกุล รองประธานหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ได้ให้ข้อคิดว่าการกระตุ้นเศรษฐกิจที่น่าจะทำได้คือการลงทุนของภาครัฐบาลเพื่ออัดฉีดเม็ดเงิน เพื่อให้เงินหมุนเวียน ขณะเดียวกันการส่งออกก็ชะลอตัวภาคเอกชน 3 สถาบัน (กกร.) ได้ปรับลดการส่งออกช่วงครึ่งปีหลังจาก 5-7% เหลือ 3-5%

แต่อย่างไรก็ตาม รัฐบาลนี้ได้ใช้โครงการระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก EEC เป็นหัวรถจักรในการชักลากเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งข้อมูลการลงทุนในประเทศไทยปี 2560 ปี 1227 โครงการ มูลค่า 625,080 ล้านบาท และเฉพาะในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก 259 โครงการมูลค่า 310,337 ล้านบาท แยกเป็นจังหวัดชลบุรี 133 โครงการ ระยอง 93 โครงการ ฉะเชิงเทรา 33 โครงการ

นอกจากนั้นแล้วรัฐบาลหวังจะให้ EEC เป็นเขตเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) เน้นเทคโนโลยีขั้นสูง และต้องการให้ EEC เป็นศูนย์กลางการเดินทางของอาเซียน เชื่อมโยงท่าเรือทวาย ท่าเรือสิหนุวิลล์ ของกัมพูชา และท่าเรือวังเตาของเวียดนาม และยังคงคาดหวังให้ EEC เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจขนาดใหญ่ของเอเชีย เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และออก-ตกเชื่อมโยงระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก

แนวคิดดังกล่าวเป็นเรื่องที่ดี แต่อาจจะไม่ตอบโจทย์สภาพความเป็นจริงในเส้นทางยุทธศาสตร์การเดินทางของโลก และการที่ใช้เส้นทางรถไฟหรือรถยนต์เชื่อมสู่ทวายของ

พม่าก็จะไม่ตอบใจทยและค้มทุน เพราะการขนส่งทางรถไฟหรือรถยนต์ไม่สามารถบรรทุกได้มากเท่ากับการขนส่งทางเรือเช่น เรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สามารถบรรทุกได้ 15,000-20,000 ตู้/เรือ 1 ลำ

และที่สำคัญไทย (รัฐบาล) ไม่ได้นำแนวทางการบริหารสมุทรภาพของพื้นที่ชายฝั่งทะเลของไทยมาใช้ให้เป็นประโยชน์คือพื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยกับทะเลอันดามันซึ่งเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมในการลงทุนมากกว่าพื้นที่ในภาคตะวันออกเฉียงอีกและข้อมูลการรายงานการขนส่งทางทะเลปี 2018 (Review of Maritime Transport 2018) ของ United Nations Conference on Trade and Development ว่าด้วยการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) ได้สรุปเมื่อ 1 ม.ค. 2018 ว่ามีเรือการค้าโลกจำนวน 94171 ลำ และได้สรุปกลุ่มเรือที่ใช้ขนส่งทางทะเล (จำนวนเที่ยว) ดังตารางที่ 1

ข ขนาดของเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญใน 20 ปีที่ผ่านมาขณะที่เรือบรรทุกน้ำมันมีขนาดลดลงเพื่อสร้างเรือขนาดใหญ่ที่สุดและในห้าปีที่ผ่านมาเป็นเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาดเฉลี่ย 83,122 DWT ตามด้วยเรือบรรทุกสินค้าเทกองแห่งขนาดเฉลี่ย 79,281 DWT แนวโน้มเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ

ด้านการเชื่อมโยง UNCTAD ได้สรุปการเชื่อมโยงทางทะเลที่สำคัญของโลกไว้ดังตารางที่ 2

จ ะเห็นได้ว่า 1-10 ของโลกเป็นกลุ่มประเทศในทวีปเอเชีย 5 ประเทศ และถ้าแยกเฉพาะในทวีปเอเชีย 5 ประเทศ คือ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์/ไต้หวัน/ญี่ปุ่น/ศรีลังกา และเวียดนาม แต่ประเทศไทยของเราไม่ได้อยู่ในกลุ่มการเชื่อมโยงทางทะเลของโลกทั้งๆที่ประเทศไทยมีที่ตั้งที่เหมาะสมการค้าขายทางทะเลคือมีทะเลขนานทั้ง 2 ด้าน คือ ทะเลอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน และรัฐบาลไทยและผู้เกี่ยวข้องควรตระหนักและเล็งวิกฤตการณ์ในเชิงลบเกี่ยวกับการผลักดันโครงการคลอง

ตารางที่ 2

ด้านการเชื่อมโยง UNCTAD ได้สรุปการเชื่อมโยงทางทะเลที่สำคัญของโลกไว้ดังนี้ ระดับการเชื่อมโยงทางทะเล ปี 2018

ประเทศที่มีการเชื่อมโยงดีที่สุดในปี 2018 และ/หรือแคว้นผู้นำของโลก	ดัชนีปี 2018	ประเทศที่มีการเชื่อมโยงน้อยที่สุดในปี 2018 และ/หรือแคว้น	ดัชนีปี 2018
1.จีน	187.8	1.เกาะนอร์ฟอล์ก	0.6
2.สิงคโปร์	133.9	2.เกาะคริสต์มาส	0.9
3.สาธารณรัฐเกาหลี	118.8	3.หมู่เกาะเคย์แมน	1.2
4.ฮ่องกง	113.5	4.เบอร์มิวดา	1.5
5.มาเลเซีย	109.9	5.ตูวาลู	1.6
6.เนเธอร์แลนด์	98.0	6.หมู่เกาะवालิสและฟูตูนา	1.6
7.เยอรมนี	97.1	7.นาอูรู	1.9
8.อเมริกา	96.7	8.หมู่เกาะคุก	2.0
9.อังกฤษ	95.6	9.กรีนแลนด์	2.3
10.เบลเยียม	91.1	10.ติมอร์ เลสเต	2.5
แอฟริกา		11.มอนต์เซอร์รัต	3.0
1.มอริอ็อกโก	71.5	12.มอนเตเนโกร	3.0
2.อียิปต์	70.3	13.อัลบาเนีย	3.0
3.แอฟริกาใต้	40.1	14.แองกวิลลา	3.2
4.จิบูตี	37.0	15.ปาเลา	3.3
5.โตโก	35.9	16.โมโครนีเซีย	3.4
เอเชีย		17.แอนติกาและบาร์บูดา	3.5
1.สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์	83.9	18.คองโก	3.5
2.ไต้หวัน	78.0	19.หมู่เกาะบริติชเวอร์จิน	3.7
3.ญี่ปุ่น	76.8	20.เซนต์คิตส์และเนวิส	3.7
4.ศรีลังกา	72.5	21.หมู่เกาะเวอร์จินของสหรัฐ	4.3
5.เวียดนาม	68.8	22.หมู่เกาะนอร์เทิร์นมาเรียนา	4.4
ลาตินอเมริกาและแคริบเบียน		23.เซนต์วินเซนต์และเกรนาดีนส์	4.4
1.ปานามา	56.6	24.เซนต์ลูเชีย	4.8
2.โคลอมเบีย	50.1	25.คิริบาส	4.8
3.เม็กซิโก	49.1	26.หมู่เกาะแพร์โร	4.8
4.เปรู	43.8	27.ตอมินีกา	4.8
5.ชิลี	42.9		

ไทยของชาวใต้และสมาคมคลองไทย ซึ่งทางสมาคมคลองไทยพยายามให้ความรู้ให้ข้อมูลที่แท้จริงเกี่ยวกับการค้าขายทางทะเลมาตลอด 2-3 ปี ที่ผ่านมาพบว่าข้อมูลเชิงบวกทั้งสิ้นถึงแม้ว่ามีกลุ่มเห็นต่างๆ โครงการคลองไทยออกมาทั้งตั้งว่าไม่คุ้มทุน เช่น คลองสุเอซ และคลองปานามา แต่สิ่งที่ยืนยันได้ กรณีคลองปานามา ตามข่าวพระราชสำนักช่วง 17-

20 เมษายน 2562 ที่กราบทูลเชิญสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯ ไปทรงเยือนประเทศปานามา และทรงเยี่ยมชมกิจการของคลองปานามา ผู้เขียนได้ติดตามข่าวสารนี้อย่างใกล้ชิดจึงได้มีความรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับคลองปานามาว่าแต่ละปี

องค์กรคลองปานามาได้สร้างรายได้ประมาณ 1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐและส่งมอบเงินแต่ละปีให้กับรัฐบาล

มติชน

Matichon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,100

Section: ประชาชน/กระแสทรรศน์

วันที่: พุธที่ 25 เมษายน 2562

ปีที่: 42

ฉบับที่: 15019

หน้า: 15(บน)

Col.Inch: 129.02

Ad Value: 141,922

PRValue (x3): 425,766

คลิป: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: คลองไทย และ EEC คือทางออกที่จะกู้เศรษฐกิจไทยได้อย่างยั่งยืน

ปานามา ปีละ 1.7 พันล้านเหรียญ และการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและด้านต่างๆ ประเทศปานามาได้ใช้เงินรายได้จากกิจกรรมของคลองมาพัฒนาประเทศ และสังคมปานามาอย่างดีเยี่ยม (ข่าวพระราชสำนัก 17-20 เมษายน 2562)

สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯไปทรงเยือนประเทศปานามา-เปรู ทั้งที่เรือผ่านคลองปานามาปีละ 10,000 กว่าลำ และที่น่าสนใจ ปานามา มีโครงการที่จะขยายคลองเพิ่มขนาดขึ้นอีกในอนาคต

ข้อมูลดังกล่าวข้างต้นที่ผู้เขียนนำมาอ้างอิงเพื่อแสดงให้รัฐบาลหรือผู้เกี่ยวข้องนำไปศึกษาเบื้องต้นว่าถ้าไทยเราหยิบโครงการคลองไทยขึ้นมาปิดฝุ่น หรือศึกษาเชิงลึก ว่าเป็นไปได้มากน้อยเพียงใดและที่สำคัญจะเป็นเครื่องยืนยันเชิงข้อมูลที่น่าเชื่อถือได้ระดับหนึ่ง อยากเรียกร้องให้รัฐบาลผู้เกี่ยวข้องเปิดใจให้กว้างในการรับฟังข้อมูล และผู้นำต้องกล้าพอที่จะนำประเทศผ่านวิกฤตความยากจนของคนในชาติ คลองไทย เป็นนวัตกรรมระดับโลกมีการลงทุนมหาศาลทั้งในและต่างประเทศ มีการจ้างงานหลายหมื่นหลายแสนอัตราตรงข้ามโครงการขนาดใหญ่เช่นนี้ ก็จะมีผลกระทบต่อสิ่งต่างๆ มากมายเช่นกัน แต่ถ้ามีการบริหารจัดการที่ดีทันโลกทันสมัยก็สามารถแก้ไขได้ เพราะไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดๆในโลกที่พบแต่สิ่งดีๆ

โลกมันเปลี่ยนและหมุนเร็วเปลี่ยนวิธีคิดที่จะเอาเงินภาษีของประชาชนมาประกันราคาข้าว ราคายาง ราคาปาล์มได้แล้ว เปลี่ยนวิธีคิดหาเงินโดยขึ้นค่าโดยสารรถเมล์ ขึ้นค่าน้ำมัน ค่าไฟได้แล้ว เปลี่ยนพฤติกรรมและวิธีคิด และคุณต้องกล้าจะพาประเทศสู่ความมั่งคั่งที่คนไทยทุกคนคาดหวัง เงินแค่ 17% ของงบประมาณประจำปีไม่สามารถขับเคลื่อนประเทศได้อย่างแน่นอน เพราะอีก 83% เป็นค่าตอบแทนเจ้าหน้าที่รัฐก็แทบหมดเนื้อหมดตัวแล้ว

คำตอบสุดท้ายที่ไทยจะหลุดพ้นได้ต้องขับเคลื่อนด้วยคลองไทยกับ EEC เท่านั้น

ณรงค์ ชุ่มทอง

ประธานกรรมการสถานศึกษาขั้นพื้นฐาน

โรงเรียนนวมินทราชูทิศทักษิณ กรมการที่ปรึกษา

โรงเรียนดาวนายร้อย

กรมการยุทธศาสตร์ศึกษาธิการจังหวัดสงขลา