

## T155264

โครงการชุดคลองเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย ณ บริเวณคอคอตกกระ จ.ชุมพร ได้รับการศึกษาวิเคราะห์มาเป็นเวลานานกว่า 300 ปี แต่ยังมีได้มีข้อสรุปที่ชัดเจน เนื่องจากปัญหาความไม่แน่นอนของผลกระทบที่การชุดคลองดังกล่าวอาจมีต่อประเทศไทยในด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ในปี 2545 รัฐบาลของ พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร เสนอโครงการชุดคลองเส้นใหม่ชื่อ คลองไทย ตาม แนว 9A ตัดผ่าน จังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง และนครศรีธรรมราช โครงการชุดคลองไทยกระตุ้นให้นักวิชาการแขนงต่างๆ กลับมาให้ความสนใจต่อผลดีและผลเสียของการชุดคลองเชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียอีกครั้ง วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ วิเคราะห์และคาดคะเนผลกระทบของการชุดคลองไทยต่อภาคอุตสาหกรรมและการโยกย้ายแรงงานใน 4 จังหวัดภาคใต้รอบแนวคลอง

ผลการศึกษาจากตารางปัจจัยการผลิต-ผลผลิต (ขนาด 26 คูณ 26) แสดงให้เห็นว่า การชุดคลองไทย จะก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจใน 4 จังหวัดดังกล่าวทั้งในภาคอุตสาหกรรมเบาและอุตสาหกรรมหนัก สำหรับอุตสาหกรรมเบาที่ควรให้การส่งเสริม ได้แก่ อุตสาหกรรมที่ใช้ทรัพยากรในท้องถิ่นเป็นปัจจัยหลักในการผลิต อาทิเช่น อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร ส่วนอุตสาหกรรมหนักที่ควรให้การส่งเสริม คือ อุตสาหกรรมอศยวัตุดิบที่ได้รับการขนส่งผ่านคลองไทย อาทิเช่น น้ำมันดิบ ดังนั้น อุตสาหกรรมการกลั่นน้ำมันจึงควรได้รับการส่งเสริมในภาคนี้

การคำนวณจุดคุ้มทุนทางเศรษฐกิจจากผลตอบแทนการผลิตของภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรกรรมรวมไปถึงค่าผ่านคลอง แสดงให้เห็นว่า โครงการชุดคลองไทย จะคืนกำไรในปีที่ 49 นับจากปีเริ่มชุดคลอง แทนที่จะเป็นปีที่ 58 ดังที่เคยมีการศึกษาคำนวณจุดคุ้มทุนทางด้านการเงิน ซึ่งมีได้รวมผลตอบแทนการผลิตของภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรกรรม ถึงแม้ว่า เขตเศรษฐกิจใหม่ที่จะเกิดขึ้นหลังการชุดคลองจะก่อให้เกิดความต้องการแรงงานในท้องถิ่นมากขึ้น ค่าความยืดหยุ่นของการโยกย้ายแรงงานภายในจังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง และนครศรีธรรมราช ระหว่างปี 2538 – 2544 ชี้ให้เห็นว่า แรงงานที่จะเพิ่มขึ้นเพื่อสนองต่อการเติบโตทางด้านอุตสาหกรรม มีแนวโน้มที่จะมาจากการโยกย้ายแรงงานจากต่างจังหวัดหรือภูมิภาคอื่นๆ ของประเทศ แทนที่จะเป็นการโยกย้ายแรงงานท้องถิ่นจากภาคเกษตรกรรมสู่ภาคอุตสาหกรรม

## TE 155264

The Kra Canal Project has long been a controversial topic in Thailand for the last 300 years. This visionary project was named after the Kra Isthmus, the narrowest land strip in Thailand, where a canal would be dug to provide a maritime waterway between the Pacific and the Indian Oceans. Unfortunately, political, economic, social, and environmental controversies surrounding this project ignited endless debates resulting in its long delay. In 2002, the government of Prime Minister Taksin Shinawatra proposed a new canal route (9A) cutting across Krabi, Trang, Pattalung, and Nakhon Sri Thammarat. Like its predecessor, the new project, known as the Thai Canal Project, stimulates manifold discussions and motivates multifarious researches. This thesis provides an analysis of the anticipated impacts of the Thai Canal on regional industries and labor migration in the four provinces.

The results of the input-output table (26 by 26 sectors) indicate that economic growth would simultaneously occur in both light and heavy industrial sectors after the construction of the canal. The light industries that should be promoted would be those based on abundant local resources such as agricultural products. The heavy industries that should be promoted would be those based on passing cargo such as crude oil.

After taking the production returns from both the industrial and agricultural sectors and the canal fee into consideration, the economic break-even point would occur in 49 years—9 years earlier than the financial break-even point, which excludes the two types of production returns. Although the emergence of the new economic zone would increase labor demand in the four provinces, the elasticity of labor migration of these provinces between 1995 and 2001 suggests that this demand would be fulfilled by labors from other parts of the country or from abroad rather than from within the region.

