

## แลทวาย : ใครได้ประโยชน์

อาริยา สุขโต

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

กลุ่มงานบริการวิชาการ 2 สำนักวิชาการ

นับตั้งแต่สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ (The Republic of the Union of Myanmar) เปิดประเทศรับการลงทุนจากต่างชาติก็เห็นได้ชัดว่าเมียนมาร์เป็นประเทศเนื้อหอมในภูมิภาคอาเซียน ด้วยเหตุที่เมียนมาร์ปิดประเทศมาเป็นระยะเวลายาวนานถึง 50 ปี ทำให้การพัฒนาด้านคุณภาพชีวิตและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ยังเป็นอุปสรรคในการดึงดูดการลงทุน อีกทั้งปัญหาทางการเมือง ซึ่งนำโดยรัฐบาลทหาร เป็นอุปสรรคด้านการยอมรับจากนักลงทุนต่างชาติ เมื่อจะเปิดประเทศเพื่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจการค้า การลงทุน การเตรียมความพร้อมด้านสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานต่าง ๆ จึงเป็นสิ่งสำคัญลำดับแรก แต่การลงทุนด้านดังกล่าวต้องใช้งบประมาณและเทคโนโลยีขั้นสูง ทำให้ไม่สามารถจะดำเนินการโดยลำพังได้ ดังนั้นจึงเริ่มเปิดให้มีการลงทุนในรูปแบบการร่วมทุนในการพัฒนา ทำให้เป็นที่จับตามองของนักลงทุน ทั้งจากประเทศจีน อินเดีย และประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบรวมถึงประเทศไทยที่เล็งเห็นประโยชน์จากการลงทุนในแผ่นดินเมียนมาร์

เมืองทวาย เมืองท่าปากแม่น้ำ ตั้งอยู่ทางตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศเมียนมาร์ อยู่ห่างจากทะเลอันดามันราว 10 กิโลเมตร เป็นเมืองที่มีความอุดมสมบูรณ์เป็นแหล่งผลิตอาหารตามธรรมชาติที่สำคัญ อีกทั้งยังเป็นแหล่งเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ เช่น หนาก ยางพารา ผลไม้เมืองร้อนนานาชนิด มีพื้นที่ติดทะเลเป็นแนวยาว เหมาะแก่การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกนิคมอุตสาหกรรมและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะส่งผลให้ทวายก้าวขึ้นมาเป็นศูนย์กลางการค้าของภูมิภาค เพื่อตอบสนองต่อการค้าและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีนตอนใต้ รวมถึงความต้องการในการขนส่งทางทะเลในมหาสมุทรอินเดียและทะเลอันดามันด้วย (คมชัดลึก, 2555)

### ความเป็นมาของการลงทุนพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย

ข้อตกลงร่วมมือในการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายนี้ เกิดขึ้นในสมัยรัฐบาลนายสมัคร สุนทรเวช รัฐบาลเมียนมาร์ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2551 โดยในบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ เรียกกันว่า MOU 51 สนับสนุนการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกทวาย นิคมอุตสาหกรรมและเส้นทางคมนาคม ได้แก่ ถนน รถไฟ สายส่งไฟฟ้า ท่อก๊าซและท่อน้ำมัน เชื่อมต่อระหว่างเมืองทวายกับชายแดนไทย-เมียนมาร์ ที่บ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) หรือ ITD ได้รับการคัดเลือกจากรัฐบาลเมียนมาร์ ให้เป็นผู้พัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย นิคมอุตสาหกรรมและเส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่างประเทศไทยกับเมียนมาร์ โดย ITD ลงนามร่วมกับการท่าเรือเมียนมาร์ ในฐานะคู่สัญญา เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2553 (ผู้จัดการออนไลน์, 2557)

นอกจากนี้ ยังมีมาตรการดึงดูดให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย โดยรัฐบาลเมียนมาร์ได้ออกกฎหมายกำหนดให้ท่าเรือทวายและนิคมอุตสาหกรรมเป็นพื้นที่พิเศษ หรือเขตเศรษฐกิจพิเศษ ให้สิทธิพิเศษแก่นักลงทุน ยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักร วัตถุดิบ ภาษีเงินได้นิติบุคคล ซึ่งภายใต้ข้อตกลงดังกล่าว ITD จะได้รับสิทธิในการบริหารจัดการโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายบนพื้นที่ประมาณ 2 แสนไร่ ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเมียนมาร์ ห่างจากเมืองทวายประมาณ 30 กิโลเมตร มีขนาดใหญ่กว่าพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมในมาบตาพุดถึง 10 เท่า เป็นเวลา 75 ปี ประกอบด้วย โครงการหลัก ๆ 4 โครงการ คือ

1. ท่าเรือน้ำลึก
2. นิคมอุตสาหกรรม
3. เส้นทางคมนาคม ได้แก่ ถนน ทางรถไฟ และท่อส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ เชื่อมระหว่างเมืองทวาย สหภาพเมียนมาร์ กับประเทศไทยที่บ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี
4. ที่พักอาศัย ศูนย์การค้า ศูนย์การท่องเที่ยว รีสอร์ท และศูนย์พักผ่อน

### ประมาณการแผนลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโครงการทวาย

หน่วย : ล้านบาท

โครงการ	ลักษณะโครงการ	ปี 2558	ปี 2563	รวม
ท่าเรือน้ำลึกทวาย (เฟสแรก)	ท่าเรืออุตสาหกรรมหนัก	45,000	-	45,000
ท่าเรือน้ำลึกทวาย (เต็มเฟส)	ท่าเรือคอนเทนเนอร์	-	32,500	32,500
ถนน (ทวาย-บ้านพุน้ำร้อน)	4 ช่องจราจร 132 กม.	35,000	-	35,000
ระบบโทรคมนาคม (ทวาย-บ้านพุน้ำร้อน)	สายใยแก้วนำแสงตามแนวถนน	2,500	2,500	5,000
รถไฟทางคู่ (ทวาย-บ้านพุน้ำร้อน)	ทางคู่ขนาดมาตรฐาน 141 กม.	-	65,000	65,000
แหล่งเก็บน้ำ	เขื่อน Ka Loat Htar+ระบบน้ำ	8,200	-	8,200
ระบบน้ำประปา	ระบบประปา 1 ล้าน ลบ.ม.	12,600	-	12,600
<b>รวมส่วนการลงทุนในพื้นที่เมียนมาร์</b>		<b>103,300</b>	<b>100,000</b>	<b>203,300</b>
มอเตอร์เวย์ (บางใหญ่-กาญจนบุรี)	ถนน 4-6 ช่องจราจร 96 กม.	55,600	-	55,600
มอเตอร์เวย์ (กาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน)	ถนน 4 ช่องจราจร 70 กม.	14,100	-	14,100
รถไฟทางคู่ (บ้านพุน้ำร้อน-บ้านเก่า-หนองปลาตุ๊ก)	ทางคู่ ระยะทาง 134 กม.	-	22,860	22,860
ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า อ.บ้านพุน้ำร้อน	ลานกองตู้สินค้า และ สนง.ศุลกากร	-	300	300
ระบบน้ำประปา	ประปาเชื่อมชายแดนไทยบริเวณ ต.บ้านเก่า อ.เมือง , ต.บ่อพลอย อ.เลาขวัญ จ.กาญจนบุรี			

ที่มา : ประชาชาติธุรกิจ ข้อมูล ณ วันที่ 25 ก.พ. 2556

## การลงนามความร่วมมือโดย บ.อิตาเลียน-ไทย

โครงการก่อสร้างท่าเรือทวาย บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ได้ลงนาม MOU กับการทำเรือของเมียนมาร์ เกี่ยวกับการเป็นผู้สำรวจเส้นทางและพื้นที่ของโครงการ โดยเลือกที่จะสร้างท่าเรือน้ำลึกที่จังหวัดทวาย ตำบลนาปูเล่ ห่างจากตัวเมืองทวาย 10 กิโลเมตร เนื่องจากพื้นที่จุดนี้ น้ำลึกมากกว่าบริเวณอื่นจึงเหมาะสมสำหรับการพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึก ซึ่งจากจุดนี้การเชื่อมกับประเทศไทยจะสามารถตัดถนนเข้าสู่จังหวัดกาญจนบุรีได้ด้วยระยะทางที่สั้นที่สุด คือ 160 กิโลเมตร โดยตัดถนนจากทิศตะวันตกมาทางทิศตะวันออกทางบ้านพุน้ำร้อน อำเภอบ้านเก่า จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งห่างจากอำเภอเมืองจังหวัดกาญจนบุรีประมาณ 60 กิโลเมตร (ธนิต โสรรัตน์, 2553) ขณะที่ประเทศไทยก็ได้มีการก่อสร้างถนนลาดยาง จากอำเภอเมืองกาญจนบุรี ถึงบ้านพุน้ำร้อน และกำลังดำเนินการก่อสร้างถนนบริเวณบ้านพุน้ำร้อนถึงด่านชายแดน ซึ่งในอนาคตถนนสายนี้จะเป็นถนนสายหลักสำหรับการรองรับการคมนาคมและระบบขนส่งจากนิคมอุตสาหกรรมเมืองทวาย – บ้านเก่า ซึ่งหากโครงการดังกล่าวแล้วเสร็จจะทำให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์ในด้านการคมนาคมการค้า การขนส่งสินค้า วัตถุดิบและการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก โดยประเทศไทยและจังหวัดกาญจนบุรีจะกลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่เป็นศูนย์กลางของโลจิสติกส์ และเป็นประตูการค้าด้านตะวันตกของไทยเชื่อมโยงการค้าด้านตะวันออกของประเทศในกลุ่มประเทศเวียดนาม กัมพูชา ไทย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ จากทะเลจีนใต้ไปทะเลอันดามัน อีกช่องทางหนึ่งในอนาคต (สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดกาญจนบุรี, 2555)

การได้รับสัมปทานบริหารโครงการทวายของ ITD เกิดขึ้นในยุคที่พม่ายังอยู่ภายใต้ระบอบเผด็จการทหาร ทำให้ถูกคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจจากสหรัฐฯ ประเทศกลุ่ม EU และประเทศอื่น ๆ รวมทั้งประเทศญี่ปุ่น แต่หลังจากมีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองในเมียนมาร์และมีเลือกตั้งเป็นครั้งแรกช่วงปลายปี 2553 มีประธานาธิบดีคือ นายเต็ง เส่ง โดยเป็นที่รู้กันทั่วไปว่า กองทัพยังมีบทบาทในทางการเมืองอยู่เหมือนเดิม แต่ก็เป็นสัญญาณของการปฏิรูปทางการเมือง จนถึงการได้รับอิสรภาพของนางอองซาน ซูจี และลงสมัครรับเลือกตั้ง จุดนี้เองที่ส่งผลให้โลกตะวันตกยอมผ่อนคลายเป็นเอกฉันท์การคว่ำบาตรจึงทำให้เมียนมาร์ กลายเป็นประเทศเกิดใหม่ที่เนื้อหอมที่สุดในสายตานักลงทุนทั่วโลก

หากแต่โครงการดังกล่าวจัดเป็นอภิมาโปรเจกต์ที่ดำเนินการโดยบริษัทเอกชนต่างชาติ จึงนับได้ว่าเป็นครั้งแรกที่นักลงทุนไทยสามารถคว้าโครงการลงทุนมูลค่าถึง 4 แสนล้าน (ผู้จัดการออนไลน์, 2557) ที่ประเทศยักษ์ใหญ่ต่างหมายมั่นจะเป็นผู้ลงทุนไม่ว่าจะเป็นจีน รวมถึงประเทศอื่น ๆ ดังนั้นโครงการนี้จึงเป็นตัวอย่างโครงการที่เมียนมาร์กับไทยจะพัฒนาร่วมกัน เพื่อเป็นการเปิดประตูการค้าไปยังกลุ่ม ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) สหภาพยุโรป (EU) และประเทศในแถบทะเลเมดิเตอร์เรเนียน โครงการนี้จะมีการก่อสร้างถนนและทางรถไฟจากกาญจนบุรี ไปท่าเรือน้ำลึกทวาย เพื่อเป็นการสร้างโอกาสการขนส่งโลจิสติกส์ให้ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคอย่างเช่น จีน เกาหลี และญี่ปุ่น แต่ปัจจุบันโครงการดังกล่าวมีปัญหาด้านสภาพคล่องทางการเงิน จึงจำเป็นต้องหาพันธมิตรร่วมทุน เพื่อระดมเงินทุน 8.5 พันล้านดอลลาร์ หรือประมาณ 2.63 แสนล้านบาท

สร้างสาธารณูปโภค และโครงสร้างพื้นฐาน ท่าเรือทวายเฟสแรก แต่โครงการนี้ดำเนินการโดยเอกชนมิใช่  
ในนามรัฐบาลไทย ดังนั้นการที่จะดึงประเทศญี่ปุ่นมาร่วมลงทุนจึงเป็นไปได้ยาก

### การเจรจา ยุค พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา

โครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย เป็นหนึ่งในหัวข้อการเจรจาระหว่างรัฐบาลเมียนมาร์กับ  
ประเทศไทย ระหว่างการเยือนพม่าอย่างเป็นทางการของ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เมื่อ  
วันที่ 9-10 ตุลาคม 2557 ที่ผ่านมานับเป็นความพยายามของรัฐบาลไทยที่จะฟื้นโครงการขนาดใหญ่มูลค่า  
กว่า 1.6 ล้านล้านบาท ที่ไม่มีความคืบหน้าใด ๆ นับตั้งแต่การลงนามเซ็นสัญญาระหว่างรัฐบาลเมียนมาร์กับ  
บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) หรือ ITD เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2553 เนื่องจาก  
โครงการทวายมีขนาดใหญ่ ใช้เงินลงทุนสูงมาก เกินกำลังของไอทีดี หรือแม้แต่ว่ารัฐบาลไทยเองก็ตาม ดังนั้น  
จึงจำเป็นต้องดึงต่างชาติเป็นผู้ร่วมลงทุนด้วย โดยไอทีดีและรัฐบาลชุดที่แล้ว รวมทั้งรัฐบาลเมียนมาร์ต้องการ  
ให้รัฐบาลญี่ปุ่น เข้ามาร่วมทุนในโครงการนี้ แต่ที่ผ่านมารัฐบาลญี่ปุ่นแสดงท่าทีชัดเจนว่าไม่สนใจที่จะลงทุน  
ในโครงการทวาย เพราะรัฐบาลญี่ปุ่นกำลังพัฒนาโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษ “ติละวา” ที่อยู่ห่างจาก  
กรุงย่างกุ้งเพียง 25 กิโลเมตรเท่านั้น และมีขนาดเล็กกว่าโครงการทวายถึง 10 เท่า ซึ่งทางรัฐบาลญี่ปุ่นจะรอให้  
การพัฒนาโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษติละวาเสร็จสมบูรณ์ตามกำหนดในปี 2558 หลังจากนั้นจึงค่อยพิจารณา  
ว่าจะลงทุนในโครงการทวายหรือไม่ ดังนั้น ประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการทวายจึงเป็นการขอให้  
รัฐบาลเมียนมาร์ช่วยเจรจากับญี่ปุ่นให้เข้ามาลงทุนในโครงการนี้อีกครั้ง

### ประโยชน์

ประโยชน์สำคัญของท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายนั่นคือ ทำหน้าที่เป็นประตูการค้าใหม่  
ทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นทางเลือกให้กับอินเดีย จีน ตะวันออกกลาง ยุโรปและแอฟริกา ซึ่งจะช่วยลดการจราจร  
ที่คับคั่งในช่องแคบมะละกา ลดเวลาการขนส่งและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และเป็นสถานที่ที่ได้เปรียบ  
ในการค้า เนื่องจากตรงเข้าถึงทะเลอันดามันและมหาสมุทรอินเดียในการขนส่งสินค้า นอกจากนี้  
นิคมอุตสาหกรรมยังช่วยสร้างตลาดใหม่สำหรับการลงทุนของต่างประเทศ จากความต้องการที่เพิ่มขึ้นและ  
การคมนาคมที่เชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การค้าและการพัฒนาระหว่างประเทศใน  
ภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างเมียนมาร์กับไทย เป็นการสร้างโอกาสในกิจกรรมด้านพาณิชย์นาวีของ  
ทั้งสองฝ่ายให้เกิดบทบาทสูงยิ่งขึ้น โดยที่ฝ่ายไทยอาจจะได้เปรียบจากโครงการที่ดำเนินการอยู่แล้ว ขณะที่  
เมียนมาร์เป็นการเริ่มต้นของการพัฒนาพื้นที่รองรับสิ่งก่อสร้าง (คมชัดลึก, 2555) แต่มีข้อสังเกตอีก  
ประการคือ โครงการทวายเป็นโครงการที่ค่อนข้างเอื้อประโยชน์ให้แก่การลงทุนมากกว่าประชาชนในพื้นที่  
จากการที่รัฐบาลพม่าออกกฎหมายกำหนดเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อเอื้อประโยชน์ให้นักลงทุนเรียกได้ว่า  
เป็นการพัฒนาที่ตอบสนองความต้องการให้เงินทุน (มติชน, 2556) ในขณะที่ด้านสิ่งแวดล้อมจะก่อให้เกิด

ผลเสียต่อวิถีชีวิตของประชาชนและพื้นที่ทางการเกษตรแหล่งสำคัญของเมียนมาร์ ซึ่งนักสิ่งแวดล้อมหวังว่าจะไม่ซ้ำรอยกับ “มาบตาพุด” ในประเทศไทย จึงขอสรุปข้อดีข้อเสียต่อประเทศไทยพอสังเขปได้ดังนี้

ข้อดี	ข้อเสีย
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. เป็นฐานการผลิตและเป็นการเปิดประตูการขนส่งด้านทะเลฝั่งตะวันตก</li> <li>2. ช่วยลดระยะเวลา ระยะทางการขนถ่ายสินค้า ลดค่าใช้จ่ายในการกระจายสินค้าได้มากขึ้น (เพราะไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา) อีกทั้งเส้นทางการขนส่งน้ำมันจะสั้นลงส่งผลให้โรงกลั่นในประเทศไทยจะได้น้ำมันที่มีราคาถูกเพราะเรือบรรทุกน้ำมันไม่ต้องแล่นผ่านประเทศสิงคโปร์และช่องแคบลอมบอก</li> <li>3. เสริมศักยภาพของการเป็นโลจิสติกส์ฮับของประเทศไทย โดยไทยจะสามารถเพิ่มศักยภาพการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจให้ท่าเรือทวายเป็นแลนด์บริดจ์ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้</li> <li>4. เกิดธุรกิจต่อเนื่องจากการเปิดประตูการค้าด้านตะวันตก คือ ธุรกิจโลจิสติกส์โดยไทยสามารถใช้โอกาสนี้ในการเติบโตเป็นฮับโลจิสติกส์ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า</li> <li>5. ก่อเกิดความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่คนงาน นักท่องเที่ยว และผู้ที่มาลงทุนจะเพิ่มโอกาสในการนำสินค้าจากประเทศไทยเข้ามายังสหภาพเมียนมาร์</li> <li>6. นำความเจริญมายังจังหวัดทางตะวันตกของไทย เช่น กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรสงคราม สุพรรณบุรี</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. การเกิดขึ้นของท่าเรือน้ำลึกทวายอาจเป็นการลดทอนบทบาทของท่าเรือแหลมฉบังและมองว่าสินค้าจากเวียดนามและจีนที่จะขนส่งทางด้านตะวันออกก็ไม่ได้มีปริมาณมาก อีกทั้งเวียดนามมีปัญหาคุณภาพคน ส่วนจีนก็มีปัญหาเรื่องมาตรฐานคุณภาพสินค้า (ธนิต โสรัตน์, 2553)</li> <li>2. ปัญหาชนกลุ่มน้อยทำให้เกิดปัญหาแนวชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมาร์</li> <li>3. เสถียรภาพทางการเมืองในพม่าที่ยังคงเป็นปัญหา อีกทั้งนโยบายของรัฐบาลเมียนมาร์ที่ยังขาดความชัดเจนแน่นอน</li> <li>4. มีการเชื่อมโยงการใช้แรงงานจากเมียนมาร์มากขึ้น ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาในด้านความมั่นคง เศรษฐกิจ และสังคมตามมา</li> </ol>

หากเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสีย ของโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายที่มีต่อประเทศไทย จะเห็นได้ว่ามีประโยชน์ต่อไทยค่อนข้างมาก และมีความสอดคล้องกับนโยบายการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยง (Hub) ของโลจิสติกส์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้นการที่รัฐบาลไทยจะเข้าไปสนับสนุนเมียนมาร์ในการก่อสร้างท่าเรือทวาย ถือเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าเพราะภายหลังจากที่เมียนมาร์ได้ลงทุนก่อสร้างโครงการฯ นี้ ผ่านการสนับสนุนจากจีน เมียนมาร์ก็ต้องการที่จะให้การใช้ประโยชน์จากท่าเรือแห่งนี้

เชื่อมการค้าขายกับชายฝั่งทะเลตะวันตกและตะวันออกด้วย การที่ไทยเข้าไปสนับสนุนการดำเนินงานเรื่องนี้ จะทำให้ไทยได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่ โดยเฉพาะการเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงเส้นทางทั้งหมด

แต่ทั้งนี้ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจของเมียนมาร์ คือรัฐบาลเมียนมาร์และนักลงทุนญี่ปุ่น เกาหลี นั้นมีทางเลือกใหม่ ๆ ให้เลือก หลังจากเมียนมาร์เปิดรับการลงทุนจากทั่วโลก ทำให้โครงการท่าเรือน้ำลึกและ นิคมอุตสาหกรรมทวาย ไม่มีความหมายต่อเมียนมาร์เลย หรือรัฐบาลเมียนมาร์เองก็เล็งเห็นว่าผู้ที่จะรับ ประโยชน์จากโครงการนี้มากที่สุดคือประเทศไทย เป็นผลให้ท่าทีของรัฐบาลเมียนมาร์ต่อโครงการท่าเรือ น้ำลึกทวายไม่ชัดเจน แม้รัฐบาลเมียนมาร์ตัดสินใจลดขนาดโครงการลง เหลือเพียง 30,000 ไร่ แต่ที่สุดแล้ว โครงการทวายก็ยังไม่มีความคืบหน้าและหลังการเยือนประเทศญี่ปุ่นของ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ท่าทีของรัฐบาลญี่ปุ่นต่อโครงการทวายที่จะร่วมทุนก็ไม่ปรากฏผลการเจรจาแต่อย่างใดเช่นกัน จนกระทั่งล่าสุดรัฐบาลญี่ปุ่นตกลงที่จะเข้ามาร่วมลงทุนในโครงการระยะที่ 2 ซึ่งเป็นการพัฒนาโครงการทวาย ระยะสมบูรณ์ (ไทยรัฐ, 2558) โดยจะเข้าร่วมเป็นนิติบุคคลเฉพาะกิจ (SPV) ร่วมกับไทยและพม่า ที่ปัจจุบัน ถือหุ้นใน SPV ประเทศละร้อยละ 50 คาดว่าจะมีการลงนามในสัญญาความร่วมมือระหว่าง 3 ฝ่ายได้ภายใน เดือนกรกฎาคมนี้

### สรุปและข้อเสนอแนะของผู้ศึกษา

ในระยะแรกของการลงทุนนั้น ความเป็นไปได้ควรเริ่มต้นด้วยนิคมอุตสาหกรรมก่อน เพราะการสร้าง ท่าเรือขนาดใหญ่ยังต้องใช้เวลามาก แต่หากมองด้วยศักยภาพแล้วควรพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรมที่มี การจ้างงานสูงเพื่อสร้างงาน สร้างอาชีพ ซึ่งการพัฒนาจะแบ่งเป็นเฟส โดยมีขนาดการลงทุนของ อุตสาหกรรมและระยะเวลาที่แตกต่างกันเพื่อให้การลงทุนเห็นภาพการพัฒนา นอกจากนี้การพัฒนา ความสัมพันธ์อันดีระหว่างสองประเทศ ก็เป็นพื้นฐานสำคัญต่อการร่วมมือกันทางเศรษฐกิจในอนาคต ที่สำคัญ และอีกประการที่เรากล่าวกันมานั้นเป็นเรื่องของมิติการลงทุนที่มองด้านผลตอบแทนที่จะได้รับ จากการลงทุน แต่ทั้งนี้สิ่งที่จะละเลยไม่ได้ คือ ทำอย่างไรที่จะให้การพัฒนาเหล่านี้เป็นการพัฒนาอย่างยั่งยืน มิก่อให้เกิดปัญหาเช่นเดียวกับมาบตาพุดเพราะการดำเนินโครงการทวายเองก็ประสบปัญหาการคัดค้านจาก ประชาชน เนื่องจากมีการอพยพหมู่บ้านหลายหมู่บ้านอีกทั้งทำลายวิถีชีวิต วัฒนธรรม และการลงทุน ในประเทศที่กฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมยังไม่เป็นรูปเป็นร่าง อาจลดปัญหาติดขัดด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม ของนักลงทุนก็จริง แต่ต้องรอบคอบพอที่จะไม่ก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของชุมชน โดยรอบเหมือนนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ที่เกือบ 10 ปี ปัญหาดังกล่าวก็ยังแก้ไขไม่ได้ แล้วไทยเอง จะนำปัญหาเหล่านี้ไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเมื่อปัญหาสิ่งแวดล้อมเกิดขึ้นประเทศไทยเองก็จะได้รับ ผลกระทบโดยตรงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้เช่นกัน ดังนั้นการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านควรมีแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนร่วมกัน เท่าเทียม บนศักยภาพที่สองประเทศมี อย่าให้การลงทุนของประเทศที่มีความก้าวหน้าในทางเศรษฐกิจมากกว่าเป็นไปในลักษณะการแสวงหาผลประโยชน์ และกอบโกยจากประเทศ ที่ด้อยกว่า ซึ่งแม้แต่การเริ่มต้นยังก่อให้เกิดความหวาดระแวงแล้วการร่วมมือกันในอนาคตจะเกิดขึ้น ได้อย่างไร

## บรรณานุกรม

- โครงการทวาย ยังไม่มีคำตอบจากญี่ปุ่น. (13 กุมภาพันธ์ 2558). สืบค้น 26 มีนาคม 2558 จาก <http://www.manager.co.th/Politics/ViewNews.aspx?NewsID=9580000018101>
- ญี่ปุ่นโตพร้อมดันนิคมทวายได้ไปต่อ. (22 เมษายน 2558). **ไทยรัฐ**, น. 8.
- ทวาย...คือหน้าบานความขุมน. (25 กุมภาพันธ์ 2555). สืบค้น 25 กุมภาพันธ์ 2555 จาก [http://www.prachachat.net/news\\_detail.php?newsid=1361805374](http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1361805374)
- ทวายผนึกแหลมฉบัง..มิติแห่งการพึ่งพา. (28 กรกฎาคม 2555). **คมชัดลึก**, น. 4.
- ธนิต โสรัตน์ (เมษายน 2553). **การศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย**. การชี้แจงข้อมูลจากผู้แทนบริษัท อิตาเลียนไทย จำกัด (มหาชน).
- ปลุกผีโครงการทวาย.(10 ตุลาคม 2557). สืบค้น 27 กุมภาพันธ์ 2558 จาก <http://www.manager.co.th/Politics/ViewNews.aspx?NewsID=9570000116937>
- สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (2556). **โครงการวิจัยเรื่อง ผลกระทบของโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายและนิคมอุตสาหกรรมทวายต่อประเทศไทย**. กรุงเทพฯ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน).
- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. (2553). **รายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาอุตสาหกรรมภูมิภาค ระยะที่ 3 : แผนปฏิบัติการพัฒนาอุตสาหกรรมชายแดน**. กรุงเทพฯ : ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดกาญจนบุรี. (2555). **โครงการวางผังชุมชนชายแดนบ้านพุน้ำร้อนตำบลบ้านเก่า อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี**. สืบค้น 10 มีนาคม 2558 จาก [http://www.dpt.go.th/kanchanaburi/main/index.php?option=com\\_content&view=article&id=21&Itemid=15](http://www.dpt.go.th/kanchanaburi/main/index.php?option=com_content&view=article&id=21&Itemid=15).
- อมราวดี ยอดสุวรรณ. (2556). **ตามไปดู "ทวายโปรเจกต์" แสนล้าน ใครได้ใครเสีย?**. สืบค้น 16 เมษายน 2558 จาก [http://www.matichon.co.th/news\\_detail.php?newsid=1369274286](http://www.matichon.co.th/news_detail.php?newsid=1369274286)