

การศึกษาการโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย¹

ดร.ธนิต โสรัตน์

รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

จากการที่มีภาคเอกชนไทยได้เข้าไปลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ทวายประเทศพม่า ในการก่อสร้างท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมซึ่งจะส่งผลกระทบต่อทั้งทางบวกในการเป็นฐานการผลิตและเป็นการเปิดประตูการขนส่งด้านทะเลฝั่งตะวันตก และผลกระทบต่อทางลบด้านการเป็นคู่แข่งในการดึงนักลงทุนต่างประเทศเข้าไปลงทุนยังประเทศพม่าทาง คณะกรรมการร่วมภาคเอกชนหรือ กกร.ได้มอบหมายให้คณะกรรมการโลจิสติกส์ กกร. ทำการศึกษาเชิงลึกโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

โครงการก่อสร้างท่าเรือทวาย รัฐบาลไทยได้ลงนามความร่วมมือกับรัฐบาลพม่า ตั้งแต่เดือน พฤษภาคม 2551 และบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ได้ MOU กับการทำเรือของประเทศพม่า “เกี่ยวกับการเป็นผู้สำรวจเส้นทางและพื้นที่ของโครงการ” โดยได้ศึกษาเมื่อเดือนมิถุนายน 2551 (1 เดือนถัดมา) เข้าไปดำเนินการสำรวจพื้นที่ภูมิภาคในทวาย โดยศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ จำนวน 7 เส้นทาง โดยขั้นสุดท้ายได้เลือกที่จะก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่จังหวัดทวาย โดยตัวท่าเรือจะสร้างที่ตำบลนาปูเล่ ห่างจากตัวเมืองทวายเพียง 10 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางที่ดีที่สุด เนื่องจากพื้นที่หน้าทะเลมีน้ำลึกมากกว่าบริเวณอื่น ด้านหลังเป็นพื้นที่เรียบบริเวณกว้างใหญ่ ทำให้สามารถตัดถนนเข้าสู่ประเทศไทยที่จังหวัดกาญจนบุรีได้ ด้วยเส้นทางที่สั้นที่สุด 160 กิโลเมตร โดยตัดถนนจากทิศตะวันตก มาทางทิศตะวันออก ไปออกช่องพุน้ำร้อน อำเภอบ้านเก่า จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งห่างจากอำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรีไป 60 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นประตูการค้า (Gateway) จากตะวันตกไปสู่ตะวันออก จะเชื่อมโยงระหว่างฝั่งอันดามันไปสู่ฝั่งตะวันออก โดยที่ท่าเรือทวายจะเป็นศูนย์กลาง (Hub) แล้วตรงเข้าสู่ประเทศไทยไปสู่อินโดจีนและตอนใต้ของประเทศจีนซึ่งพื้นที่ที่จะใช้ในการสร้าง ท่าเรือและจะมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ บนพื้นที่ขนาด 250 ตารางกิโลเมตร สำหรับรองรับท่าเรือน้ำลึก (Deep Sea Port) ขนาดใหญ่ประมาณท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 2 ท่า บนพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม (Industrial Complex) จะประกอบด้วย 4 โซน ซึ่งแผนและโครงการในการพัฒนา ประกอบด้วย

¹ การชี้แจงข้อมูลจากผู้แทนบริษัท อิตาเลียนไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 26 เม.ย. 2553

ส่วนที่ 1 เป็นการเตรียมการ ใช้เวลาในการเตรียมการสองถึงสองปีเศษ โดยมีการเตรียมพื้นที่ , การทดสอบด้านสิ่งแวดล้อม , การทำแผนโครงการและแผนด้านการเงิน เป็นต้น

ส่วนที่ 2 เป็นงานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน โดยแบ่งออกเป็น 3 เฟส ดังนี้

เฟส 1 ระยะเวลา 5 ปี (1 มกราคม 2554 ถึง 31 ธันวาคม 2558) ประกอบด้วย ท่าเรือ น้ำลึกส่วนที่ 1 พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้ง พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม พร้อมโครงข่ายถนนหลักภายในโครงการ และสาธารณูปโภคพื้นฐานหลักของ นิคมฯ และเส้นทางเชื่อมต่อโครงการไปยังประเทศไทย Township

เฟส 2 มีระยะเวลา 5 ปีจะเริ่มหลังจากที่ Phase 1 เริ่มไปได้ 3 ปี (1 มกราคม 2556 ถึง 31 ธันวาคม 2561) ประกอบด้วย โครงข่ายถนนภายในโครงการ ระยะที่ 2 และระบบสาธารณูปโภคเพิ่มเติมของโครงการฯ รวมทั้ง ศูนย์การค้า และศูนย์ราชการ

เฟส 3 มีระยะเวลา 5 ปี จะเริ่มหลังจาก Phase 1 แล้วเสร็จ (1 มกราคม 2559 ถึง 31 ธันวาคม 2563) ประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึกส่วนที่ 2 พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก และโครงข่ายถนนภายในโครงการเต็มรูปแบบ รวมทั้ง ทางรถไฟ Standard Gauge จากโครงการฯถึงประเทศไทย ระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูง จากโรงไฟฟ้าในพื้นที่โครงการถึงประเทศไทย และระบบท่อส่งน้ำมัน และแก๊ส จากโครงการฯถึงประเทศไทย

ประโยชน์เชิงพื้นที่ของท่าเรือทวาย

การพัฒนาพื้นที่หลังท่าด้วยการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรม (Industrial Complex Zone) ที่ตั้งอยู่ใน บริเวณนี้ คือ ช่วยลดระยะทางในการขนน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางโดยเฉพาะจากท่าเรือเจดดาห์มาสู่ ท่าเรือทวาย น้ำมันทั้งหมดจะถูกขนถ่ายขึ้นมายานนิคมอุตสาหกรรมดังกล่าว ส่วนหนึ่งใช้ในการผลิต กลั่น แยก และผลผลิตจะถูกส่งผ่านท่อเข้าสู่ประเทศไทยที่ทางด้านชายแดนพุน้ำร้อนเข้าสู่เมืองกาญจนบุรี ปกติ เรือขนส่งน้ำมันดิบขนาดกลางจะวิ่งผ่านช่องแคบมะละกา แต่ถ้าเป็นเรือขนาดใหญ่ ขนาด 300,000 DWT จะวิ่งอ้อมไปทางลอมบอก บาห์ลี แล้วจึงอ้อมขึ้นมา เนื่องจากมีน่านน้ำลึกที่สุด

ดังนั้น โครงการพัฒนาท่าเรือทวายจะทำให้สามารถลดระยะทางและเวลาในการเดินทางมาถึงด้าน อินโดจีนได้ถึง 5 วัน เนื่องจากท่าเรือทวายมีน้ำลึกมากจึงทำให้เรือขนน้ำมันขนาดใหญ่สามารถจอดห่างจาก ฝั่งได้ไม่เกิน 5-10 กิโลเมตร และสามารถไหลลงสู่ไปป์ไลน์และขึ้นมาเก็บบนฝั่งได้เลย และน้ำมัน ทั้งหมดจะถูกส่งไปอินโดจีน อีกส่วนหนึ่งก็ส่งไปทางประเทศจีน นอกจากนี้จะมีทางรถไฟวิ่งจากท่าเรือทวาย มุ่งสู่ประเทศไทย อีกส่วนมุ่งไปภาคเหนือของพม่าทางเมืองมัณฑเลย์ เข้าสู่เมืองลาโซ ในรัฐฉานผ่านเมือง กุ๊ตชาย , ผ่านเมืองเตียงงา ไปด้านเจยู และเข้าสู่ด่านมูเซ่ ซึ่งเป็นพรมแดนของพม่าเข้าสู่จีนที่ด่านเจกหว หรือเจกอง และเมืองรุ่ยลี่จนถึงนครคุนหมิงมณฑลยูนนานของประเทศจีน

ท่าเรือทวาย ท่าเรือของโลก²

พื้นที่ของโครงการทั้งหมด 250 ตารางกิโลเมตรถูกพิจารณาว่าเป็น Economic Free Zone แบบเดียวกับที่ดูไบ เซี่ยงไฮ้ และเซินเจิ้น แต่สามารถจะครอบคลุมให้ประโยชน์ทั้งสองฝั่ง ฝั่งตะวันตกตั้งแต่อินเดีย ปากีสถาน ตะวันออกกลาง ลงไปถึงแอฟริกาใต้ มาดากัสกา ผลประโยชน์จะครอบคลุมผ่านเข้ามาทางทวาย เพราะฉะนั้นอุตสาหกรรมทุกอย่างตั้งแต่ขนาดกลาง เช่น อุตสาหกรรมต่อรถยนต์ ก็จะมีอยู่ในบริเวณนี้จะเอื้อกันระหว่างเหนือและใต้ รวมแล้วก็จะใหญ่กว่านิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังและมาบตาพุดรวมกันเสียเท่า โดยการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคกำหนดไว้ 10 ปี แบ่งเป็น 3 เฟส เฟสละ 5 ปี เฟสแรกจะสร้างท่าเรือและถนนไปพร้อมๆ กัน จะสร้างถนนมาตรฐาน 4 เลน แต่เมื่อครบกำหนด 10 ปีแล้วจะได้ถนน 8 เลน เป็นถนนเก็บค่าผ่านทาง สินค้าทั้งหลายต้องผ่านถนนนี้ จากท่าเรือมุ่งสู่ไทยเข้าสู่อินโดจีน นิคมอุตสาหกรรมทั้งหลายจะถูกสร้างคู่ขนานไปกับสาธารณูปโภค โดยการลงทุนก่อสร้างจะเป็นการลงทุนจากนักลงทุนทั่วโลก โดยจะไม่มีทุนจากรัฐบาลมาเกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นรัฐบาลไทยหรือรัฐบาลพม่า การก่อสร้างถนนจะเริ่มสร้างตั้งแต่ปีหน้าเป็นต้นไป

จากการชี้แจงของผู้บริหารโครงการฯ ระบุว่าผลให้โรงกลั่นในประเทศไทยจะได้น้ำมันที่มีราคาถูก ไม่ว่าจะผ่านเข้าไปประเทศใดก็ตาม ไม่ต้องนำเรือที่ขนส่งสินค้าอ้อมแหลมมะละกาเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังหรือมาบตาพุด โดยสามารถส่งผ่าน Landbridge จากทวายเข้าสู่ไทย และสามารถกระจายสินค้าออกไปได้ระยะทางลดลง ซึ่งต่อไปประเทศสิงคโปร์อาจจะไม่ได้เป็นผู้นำทางท่าเรือ แต่จะเป็นแหลมฉบัง มาบตาพุด และทวายแทน หากในท่าเรือมีนิคมอุตสาหกรรมมารองรับและมีกำหนดเวลาแน่นอนก็จะทำให้ทุกคนมั่นใจที่จะเข้ามาลงทุน ซึ่งประเทศไทยจะได้ผลประโยชน์ก่อนเป็นรายแรก (เป็นการชี้แจงของอิตาเลียนไทย) แทนที่เดิมจะปล่อยให้เรือบรรทุกสินค้าไปวิ่งผ่านประเทศสิงคโปร์และช่องแคบลอมบอกมาส่งผลให้ได้สินค้าในราคาที่สูงกว่า ระบบสาธารณูปโภคทั้งหมดบริษัทฯ จะเป็นผู้ลงทุนให้ ตั้งแต่ถนน 8 เลน ระบบวางท่อต่างๆ ปีโตรเคมี เป็นต้น ยกเว้นกรณีของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ที่จะไปลงทุนสร้างโรงกลั่นน้ำมัน

โครงการนี้จะทำในประเทศพม่า สำหรับประเทศไทย รัฐบาลจะมีทีมงานที่จะดำเนินการต่อไป ยกตัวอย่างเช่น บริษัทฯ จะสร้างถนนมาสิ้นสุดที่ชายแดนพุน้ำร้อน อำเภอบ้านเก่า ในขณะเดียวกัน กรมทางหลวงจะต้องเตรียมถนนมอเตอร์เวย์จากบางใหญ่มาที่จังหวัดกาญจนบุรี เป็นระยะทาง 97 กิโลเมตร และจากจังหวัดกาญจนบุรีต่อไปอีก 60 กิโลเมตรมาที่พุน้ำร้อนเพื่อเข้าสู่พม่า

² การชี้แจงของผู้แทนของอิตาเลียนไทย จำกัด(มหาชน) 26 เมษายน 2553

นโยบายรัฐบาลสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือทวาย

กรอบแนวคิดเบื้องต้นของการพัฒนาท่าเรือเพื่อเปิดประตูการค้าฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย โดยสำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้นำเสนอต่อนายกรัฐมนตรี และ ครม. เศรษฐกิจ ในการประชุม กบส. (ครั้งที่ 1/2553) โดยได้นำเสนอกรอบแนวคิดการพัฒนาท่าเรือเพื่อเปิดประตูการค้าฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย ปรากฏตามมติคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2553 วันที่ 26 มิ.ย. 2553 และ มติ ครม. วันที่ 29 มิ.ย. 2553 สรุปได้ดังนี้

1. **มติ ครม. เห็นชอบแนวทางที่จะสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายของสหภาพพม่า** ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาทั้งในด้านกายภาพและการพัฒนาพื้นที่หลังท่าที่สามารถรองรับการขยายฐานอุตสาหกรรมของไทยในระยะยาว โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี เหล็กและเหล็กกล้า และยานยนต์ และมีศักยภาพที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งในระดับภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยที่ประเทศไทยมีความจำเป็นจะต้องพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวาย ท่าเรือแหลมฉบัง และประเทศอื่นในภูมิภาคเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค
2. **มติ ครม. เห็นชอบการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราของไทย ควรพิจารณาปรับรูปแบบการพัฒนาให้เป็น ท่าเรือเอกประสงค์รองรับการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้** เพื่อลดการพึ่งพาการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน และสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคใต้ โดยต้องให้ความสำคัญลำดับสูงในการป้องกันผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการยอมรับของประชาชนในพื้นที่ โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม รับไปพิจารณาทบทวนและปรับรูปแบบโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล ให้เป็นท่าเรือเอกประสงค์รองรับการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้และสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ โดยให้ความสำคัญลำดับสูงกับการป้องกันผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการยอมรับของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งวางแผนการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวาย ท่าเรือแหลมฉบัง และประเทศอื่นในภูมิภาค และนำเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณาต่อไป
3. **มติ ครม. ได้มอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศ , กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** นำแนวทางการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายและท่าเรือน้ำลึกปากบารา เป็นกรอบในการกำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป และให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และกระทรวงอุตสาหกรรม จัดทำแนวทางและมาตรการส่งเสริมบทบาทภาคเอกชนไทยให้มีส่วนร่วมในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายและพื้นที่อุตสาหกรรมตามโครงการ ซึ่งจะช่วยขยายโอกาสการสร้างความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคต่อไป (รายละเอียด มติ ครม. ดูได้จากมติ ครม. 29 มิถุนายน 2553)

การพัฒนาท่าเรือทวายเป็นผลดีต่อประเทศจริงหรือไม่

จากการศึกษาเชิงพื้นที่ ทั้งในตัวจังหวัดกาญจนบุรีและที่บ้านพุน้ำร้อนทั้งสภาอุตสาหกรรมและหอการค้าจังหวัดจังหวัดกาญจนบุรี รวมทั้งชุมชนและท้องถิ่นให้การสนับสนุน โดยเฉพาะเส้นทางพุน้ำร้อน-ทวาย ได้รับการยอมรับทั้งระดับนโยบายและภาคธุรกิจ รวมทั้งภาคประชาชน โดยมีการผลักดันให้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนพุน้ำร้อน ซึ่งจะทำให้มีการเคลื่อนย้ายอุตสาหกรรมจากส่วนในของประเทศไปสู่อุตสาหกรรมชายแดน ซึ่งอาศัยแรงงานพม่าเป็นหลัก เส้นทาง Landbridge จะทำให้เพิ่มการค้าชายแดนไทย-พม่า ได้อย่างน้อย 30% ใน 2 ปีหลังจากถนนสร้างเสร็จ

อย่างไรก็ตาม เกี่ยวกับประเด็นการสร้างท่าเรือที่ทวาย จะมีมติความซับซ้อนกว่า เพราะมีผลกระทบต่อการพัฒนาท่าเรือปากบาราเป็น Westgate มีทั้งกลุ่มผู้สนับสนุนและกลุ่มผู้ไม่เห็นด้วย จึงขอเสนอประเด็นทั้ง 2 ด้าน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ประเด็นการสนับสนุนท่าเรือปากบาราเป็น West Gate

1. ประเด็นสนับสนุนให้ท่าเรือปากบาราเป็น West Gate ประเด็นที่บริษัท อิตาเลียนไทย จำกัด (มหาชน) นำเสนอการพัฒนาท่าเรือทวาย ถ้าเทียบกับ Landbridge ที่ดูไบเวสต์ช่วยไทยเข้ามาศึกษาท่าเรือปากบารา ทางดูไบเวสต์มีการคิดที่ชัดเจนกว่ามาก มีการพิจารณาถึงรายละเอียดสินค้า มีการพิจารณาถึงความคุ้มค่า สุดท้ายก็จะเปิดให้มีการแข่งขัน
2. มีการดำเนินการในลักษณะ BOT คือกิจการเป็นของบริษัทฯ กำไร ขาดทุนตกเป็นของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ จะให้ค่าตอบแทนตามสัญญา แต่ของ Landbridge ภาคใต้นั้น นักลงทุนให้ไทยเป็นหุ้นส่วน รัฐบาลไทยและนักลงทุนถือคนละ 49 % ที่เหลือ 2 % เป็นโกลเด้นแชร์ ซึ่งท่าเรือปากบาราน่าสนใจมากกว่า
3. บริษัท อิตาเลียนไทยฯ มาชี้แจงการพัฒนาท่าเรือทวาย ยังไม่มีความชัดเจนว่าทางฝั่งขวานั้นประเทศเวียดนามว่าอย่างไร เปรียบเทียบกับประเทศลาวหรือยัง ยังไม่มีความชัดเจนทั้งหมดว่าลงทุนเท่าไร ผลตอบแทนแต่ละประเทศเป็นอย่างไร
4. ฝั่งอันดามัน ท่าเรือน้ำลึกจะมีได้ทำเดี่ยว ซึ่งอยู่ตรงไหน เนื่องจากเส้นทางเดินเรือโลกนั้น หากจะมาแวะจะต้องมีปริมาณสินค้ามากพอ
5. จะส่งผลกระทบต่อท่าเรือแหลมฉบังหรือไม่ เนื่องจากทวายเป็นท่าเรือบนบก ซึ่งพม่ามีศักยภาพสูง วัตถุประสงค์ถูก แรงงานถูก หากไปเสริมจะต้องเป็นข้อตกลงระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล ต้องมีการ

ลงนาม นักลงทุนจึงจะมาลงทุนเป็นแสนล้านบาท ซึ่งหากจะพิจารณาว่ามีแต่ผลดี ก็ไม่น่าจะใช้ หากเดินไปตามระบบจะมีข้อผูกพันมาก หากกรณีไม่คุ้มค่าการลงทุนเล็กจะกระทำได้ยาก เพราะฉะนั้น ควรจะต้องพิจารณารายละเอียดประกอบกัน

ประเด็นสนับสุนนทำเรือทวายเป็น West Gate

1. ทำเรือปากบารา โครงการไม่ชัดเจน จนถึงปัจจุบันก็ยังไม่ทราบว่า จะดำเนินการสร้างหรือไม่ งบประมาณอยู่ที่ไหน จะโยกงบจากโครงการไทยเข้มแข็งนั้นจะทำได้หรือไม่ รัฐบาลจะอยู่ครบวาระหรือไม่
2. การพัฒนาเป็น Landbridge สตูล-สงขลา ก็ยังไม่ชัดเจน ทำเรือสงขลาเดิมจะขยายหรือไม่ โครงการพัฒนาท่าเรือหลังท่าที่เป็น Southern Seaboard ชาวบ้านก็เริ่มไม่เห็นด้วยกับอุตสาหกรรมแล้ว อุตสาหกรรมต้นน้ำก็ไม่เอา ปัญหามากมายก็รออยู่
3. ทำเรือทวายโครงการชัดเจน จะมีโครงการแม่โขง-เจแปน (MJ-CI) ซึ่งเป็นโครงการระดับภูมิภาค และมีเงินทุนมหาศาล รัฐบาลญี่ปุ่นทราบว่ามีข้อจำกัดมาก จึงให้เอกชนดำเนินการ ขณะนี้มีการลงนาม กับกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศไปแล้ว โครงการนี้เดินหน้าไปมากแล้ว มีโครงการก่อสร้างถนน 4 เลนระยะทาง 160 กิโลเมตร โครงการชัดเจน
4. โครงการทำเรือทวายเป็นการมองระยะยาว ในแง่ของประเทศไทยจะต้องมอง คือ 10 ปี อุตสาหกรรมจะอยู่ไม่ได้ หากสภาพประเทศไทยยังเป็นอย่างนี้อยู่ คือผังเมืองก็ไม่เอื้ออำนวย อาชีวะ ไฟฟ้า ไม่พร้อม นอกจากนี้ยังมีการต่อต้านเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ล้วนเป็นอุปสรรค กฎหมายเองก็ไม่เอื้อต่อการที่ประเทศไทยจะเป็นประเทศอุตสาหกรรม อีก 10 ปี ข้างหน้า อุตสาหกรรมของไทยจะย้ายออกนอกประเทศ
5. โอกาสของไทยที่จะใช้พม่าจะเป็นฐานการผลิตในอนาคต โอกาสที่พัฒนาท่าเรือทวายจึงมีความเป็นไปได้สูง หากพม่าเกิดฐานอุตสาหกรรม และอุตสาหกรรมต้นน้ำต่างๆ รวมถึงการย้ายฐานการผลิตจากไทยคงจะย้ายไปแน่นอน เพราะการขยายโรงงานติดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งปัญหาการขาดแคลนแรงงาน อีกทั้ง พม่าจะเป็นแหล่งกระจายรายได้จากฐานประชากร 58 ล้านคน ซึ่งต้องศึกษาว่าหากท่าเรือแหลมฉบังได้รับผลกระทบแล้วรัฐบาลจะดำเนินการอย่างไร สิ่งที่จะต้องศึกษา คือ จะเกิดอะไรขึ้นจากโครงการท่าเทียบเรือทวาย และหากเป็นเช่นนั้นแล้ว ท่าเทียบเรือปากบาราจะเป็นรูปแบบใด

6. นโยบายการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกหรือฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย ค่อนข้างขาดความชัดเจน อันเป็นผลมาจากความล้มเหลวจากการพัฒนาท่าเรือระนอง ซึ่งเป็นท่าเรือระดับ Feeder ซึ่งสร้างไว้ตั้งแต่ปี 2546 แต่เนื่องจากการก่อสร้างไม่ได้คำนึงถึงเชิงภูมิรัฐศาสตร์ และเชิง Demand ในพื้นที่ ทำให้ไม่มีสินค้าพอเพียงที่จะทำให้มีเรือสินค้า นอกจากนี้ ปัญหาการขนส่ง Inland Cost สูง ถึงแม้จะพยายามที่จะนำเรือของประเทศอินเดียมาให้บริการ ที่สุดก็ไม่สามารถดำเนินการได้เพราะไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ อีกทั้ง ท่าเรือระนองมีเส้นทางโค้งอันตรายถึง 147 โค้ง เป็นปัญหาของรถเทรเลอร์ขนาดใหญ่ การวางตำแหน่งเครนหน้าท่าไม่ถูกต้อง ต้องไปใช้ Mobile Crane ท่าเรือระนองก่อสร้างในสมัยนายกทักษิณ ชินวัตร วัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นท่าเรือของ BIMSTEC รับเรือได้ขนาด 12,000 DWT ปัจจุบันมีการใช้สินค้าน้ำประเภตกอนเทนเนอร์น้อยมาก นอกจากขนอุปกรณ์ขุดเจาะน้ำมันของ ปตท.

แนวทางการพิจารณาสถานะท่าเรือทวาย

ท่าเรือปากบาราและ Landbridge สงขลา-สตูล เดิมอยู่ในโครงการ Southern Seaboard แต่ต่อมาเมื่อวันที่ 29 มิ.ย. 2553 กรมได้มีการพิจารณาว่าจากปัญหาการต่อต้านของชุมชน รวมถึงความไม่ชัดเจนของ Demand ในพื้นที่ จึงมีการพิจารณาให้ไปศึกษาในการปรับลดขนาดของท่าให้เป็นท่าเรือเอนกประสงค์แทนที่จะเป็น Regional Collecting Port โดยไม่พิจารณาโครงการ Southern Seaboard ซึ่งท่าเรือปากบาราหากไม่มีศูนย์อุตสาหกรรมในพื้นที่ รวมถึงการสร้าง Landbridge ทั้งถนนและทางรถไฟเชื่อมต่อกับท่าเรือสงขลา ซึ่งมีปัญหาเชิงนโยบายว่าจะดำเนินการอย่างไร จะย้ายไปดำเนินการที่อำเภอจะนะ ก็คงต้องทำเรื่องประชาพิจารณ์และกระบวนการสิ่งแวดล้อม ตามมาตรการของกระทรวงสิ่งแวดล้อมและทรัพยากร ซึ่งก็คงไม่ใช่ง่าย เนื่องจากมีกรอบของรัฐธรรมนูญมาตรา 67 วรรค 2 โดยแนวคิดด้วยการเปรียบเทียบข้อดีข้อด้อยระหว่างท่าเรือปากบารากับท่าเรือทวาย ประกอบด้วย

1. ความไม่ชัดเจนของโครงการหลังท่าและ Landbridge คงจะทำให้การพัฒนาท่าเรือปากบาราให้เป็นท่าเรือของภูมิภาคคงเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นได้ยาก หากจะมีการผลักดันให้เกิดได้จริง ไม่ควรพัฒนาเป็นท่าเรือเอนกประสงค์แต่ให้เป็นท่าเรือประเภท Feeder Port เพื่อรองรับการเรือขนาด 200-300 TEU เพื่อไปเชื่อมโยงกับท่าเรือปีนัง และหรือท่าเรือเซเนนายของอินเดีย ซึ่งท่าเรือคลองเตยก็เป็น Feeder Port
2. หากการพัฒนาท่าเรือที่ปากบาราหรือที่สงขลา ไม่สามารถที่จะพัฒนาให้เป็นท่าเรือนานาชาติ ก็ต้องมีการศึกษาว่าท่าเรือทั้งสองควรจะวางสถานะเป็นอย่างไร เพื่อไม่ให้เกิดความ

- สับสน สำหรับทำเรือทวายซึ่งอยู่ที่มณฑลตะนาวศรี มีทำเลและความลึกของน้ำที่สร้างทำยื่นไปในทะเล เพียง 1 กิโลเมตร ก็จะได้ความลึกน้ำ 16-20 เมตร ซึ่งทำเรือทางฝั่งตะวันตกของไทยทำไม่ได้
3. พม่าไม่มีเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อม และต้นทุนด้านการใช้ทรัพยากรที่ต่ำกว่าไทย จึงมีต้นทุนในการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่ได้ถูกกว่า และมีความคล่องตัวกว่าประเทศไทยมาก
 4. ปัจจัยความไม่แน่นอนทางการเมืองของพม่า หากประเทศไทยไม่มี West Gate ของตัวเอง โดยไปพึ่งท่าเรือทวาย จะต้องพิจารณาในด้านความมั่นคงควบคู่ไปด้วย
 5. ต้นทุนรวมการใช้ท่าเรือทวายจะมีค่าใช้จ่ายที่สูง ในเชิงพาณิชย์ค่ายกตู้ขึ้นและลง (Lift On/Lift Off) ทั้ง 2 ท่าและค่า Inland Cost บวกค่าธรรมเนียมผ่านทาง และค่าผ่านแดนพรมแดนไทย-พม่า รวมถึงความถี่และขนาดของเรือที่จะมารับสินค้าที่ทำเรือทวาย ซึ่งมีผลต่อราคากระวางหรือค่า Freight Charge จึงต้องมีการศึกษาค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าจากแหลมฉบังไปท่าเรือทวาย เมื่อรวม "Total Inland Cost" จะถูกกว่าการใช้ท่าแหลมฉบังหรือไม่
 6. ปัจจัยการตรงต่อเวลา ในการส่งมอบสินค้าที่สินค้าจะต้องผ่านด่านตรวจ 2-3 ประเทศ จะเกิดความล่าช้า ขณะที่เรือที่เทียบท่าจะมีเวลาปิดรับสินค้าที่แน่นอน โดยเฉพาะประเด็นความมั่นคงของชาติ ในการต้องพึ่งพิงท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เขมรและพม่า มักมีการปิดด่านพรมแดนกันบ่อย โดยไม่ค่อยมีเหตุผล
 7. ความเป็นมาตรฐานสากล ท่าเรือแหลมฉบังมีความเป็นมาตรฐานสากลโลก ทั้งในด้านมาตรฐานการป้องกันการก่อการร้าย (CSI) ซึ่งการพัฒนาในส่วนนี้พม่าจะมีข้อจำกัดค่อนข้างมากในความเป็นสากล เพราะจะต้องมีการแก้กฎหมายหลายฉบับ รวมทั้ง ปัญหาคอร์รัปชันประเทศไทยเองใช้เวลา 10-20 ปี ก็ยังมีปัญหาที่ต้องแก้ ซึ่งกรณีของพม่าคงต้องใช้เวลาที่มากกว่าประเทศไทย

สรุปผลการศึกษเกี่ยวกับท่าเรือทวายในฐานะเป็น West Gate Port ของไทย

ท่าเรือทวายกับนโยบายการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันตกของไทยจะต้องมีการศึกษาอย่างชัดเจน หากเป็นเรื่องผลประโยชน์ของเอกชน ไม่ได้ใช้งบประมาณของประเทศ หรือรัฐบาลไม่ต้องไปปล่อยกู้หรือค้ำประกันผ่านรัฐวิสาหกิจ ก็คงไม่ใช่ประเด็น เป็นเรื่องที่ภาคเอกชนไปพิจารณาถึงความเสี่ยงและโอกาส ขณะที่ผู้ส่งออก-นำเข้า และสายการบินเรือก็ต้องไปพิจารณาในเชิงพาณิชย์ การพัฒนาท่าเรือทวายจึงเป็นเรื่องของเอกชนกับเอกชน แต่รัฐบาลก็ต้องสนับสนุนให้เอกชนไทยไปลงทุนในต่างชาติดังนั้นก็ไม่ได้หมายถึงเฉพาะที่ทวาย ทั้งหมดนี้ เป็นประเด็นที่มีกลุ่มทั้งด้านสนับสนุนและไม่เห็นด้วยซึ่งที่มีการโต้แย้ง

การศึกษาจึงไม่สามารถฟันธงไปได้ว่าท่าเรือทวายจะเป็นผลเสียหรือผลดีกับประเทศไทยมากกว่ากัน จึงขอเสนอประเด็นจากการศึกษา ดังต่อไปนี้

1. การพัฒนาท่าเรือทวายเป็นเรื่องของท่าเรือระหว่างประเทศ ภายใต้การเปิดเสรี ภายใต้กรอบ AEC Connectivity ในปี 2015 ตลาดใน AEC ก็จะเป็น Single Market ท่าเรือเมื่ออยู่ที่ไหนก็ถือเป็นของอาเซียน แม้แต่ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบัง สินค้ากว่าร้อยละ 70 ก็ต้องไปถ่ายลำที่ฮ่องกง มาเลเซีย สิงคโปร์ ซึ่งต้องพึ่งพิงเพื่อนบ้านอยู่แล้ว ด้านการนำเข้าก็ยังต้องพึ่งผลประโยชน์ในด้านต้นทุนโลจิสติกส์ที่ต่ำ ในการแข่งขันกับคู่แข่ง
2. การพิจารณาถึงประเด็นความมั่นคง ในการใช้ท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะประเทศพม่า ก็ยังไม่มีคำตอบชัดเจนเกี่ยวกับรัฐบาลและนโยบายในอนาคต กรณีเช่นนี้ ไทยก็มีประสบการณ์กับประเทศกัมพูชา การพึ่งพิงด้านโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้าน จึงต้องมองในมิติของความมั่นคง ควบคู่ไปกับผลประโยชน์และความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ
3. กลุ่มผู้ที่สนับสนุนก็มีความเห็นว่าการก่อสร้างท่าเรือทวายที่พม่าก็ไม่ใช่ว่าจะไประงับการก่อสร้างท่าเรือปากบารา เพราะท่าเรือทวายของพม่าจะเป็นอีกทางเลือกของภาคเอกชนและผู้ประกอบการในการที่จะใช้เป็นทางออกของสินค้าไทยด้านชายฝั่งทะเลอันดามัน ขณะที่ยังมีทางเลือกอื่นจะขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือปากบาราด้วยระบบเรือ Feeder Ship (Ocean Ship) ที่ท่าเรือทวายหรือท่าเรือของมาเลเซียหรือท่าเรือของสิงคโปร์
4. ปัจจุบันสินค้าที่ส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังกว่าร้อยละ 70 ก็ไปเปลี่ยนเรือที่ท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น มาเลเซีย , สิงคโปร์ และฮ่องกง เพียงแต่อาจเพิ่มสัดส่วนไปใช้ท่าเรือทวายบ้างเท่านั้น

5. **ปัจจัยความคุ้มค่าเชิงพาณิชย์** การที่สินค้าจะมาหรือจะไปกับสายการบินเรือใด (Carrier) เพราะการนำเรือเทียบท่าได้ ไม่ว่าจะเป็นท่าเรือทวายที่ประเทศพม่า หรือจะเป็นท่าเรือปากบาราจังหวัดสตูล ขึ้นอยู่กับการคุ้มค่าเชิงพาณิชย์ ของสายการบินเรือที่จะนำเรือวิ่งมาให้บริการ ซึ่งขึ้นอยู่กับปริมาณของสินค้าและดีมานด์เชิงพื้นที่ว่าจะมีมากพอที่เรือจะเข้ามาหรือไม่
6. การพิจารณาการใช้ท่าเรือใดของผู้นำเข้าและส่งออก ก็จะเลือกไปกับสายการบินเรือที่เสนอราคาค่าธรรมเนียมที่ต่ำกว่าและให้บริการที่สะดวกและดีกว่า
7. **ปัจจัยการพิจารณาใช้ท่าเรือ** จะให้ความสำคัญกับความถี่ของเรือที่จะเทียบท่าโดยเฉพาะเกี่ยวกับต้นทุนมากกว่าความเร็ว ซึ่งต้นทุนของผู้ประกอบการจะเป็นต้นทุนที่รวมค่าใช้จ่ายทั้งค่ารถบรรทุก , ค่าใช้จ่ายของท่าเรือและค่า Inland Cost บวกกับค่าธรรมเนียมหรือค่า Freight ของเรือ
8. **ด้านการกีดกันการใช้ท่าเรือ** เป็นปัญหาเกี่ยวกับการเมืองในกรณีพม่าจะปิดชายแดน และไม่ให้ประเทศไทยใช้ท่าเรือทวาย ซึ่งท่าเรือทวายจะเป็นท่าเรือสากล จะต้องมีการไกล่เกลี่ยทางชาติคุ้มครองความมั่นคงของการใช้ท่าเรือแห่งนี้ ซึ่งการใช้กลไกของอาเซียนน่าจะเป็นทางออกที่ดีที่สุด เช่น หากประเทศไทยละเมิดกติกา อาจถูกขับออกจากการเป็นภาคีอาเซียน
9. **ประเทศพม่าจะได้ประโยชน์จากท่าเรือทวายมากที่สุด** เมื่อมีการขนส่งเชื่อมกับท่าเรือทวายเกิดขึ้นประเทศพม่าจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์มากที่สุด อีกทั้ง ประเทศต่างๆที่เกี่ยวข้องต่างมีผลประโยชน์ร่วมกันเป็นการประกันว่าไม่อาจจะเกิดเหตุเปลี่ยนแปลงทางการเมืองใดๆก็ตาม ประเทศพม่ายังคงมีพันธกรณีที่จะต้องไม่กีดกันประเทศใดในการใช้ประโยชน์จากท่าเรือทวายในฐานะเป็นท่าเรือสากล
10. **ความไม่ชัดเจนของอุตสาหกรรมต่อเนื่องในด้านปิโตรเคมี** จากการได้แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับผู้บริหารระดับสูงของ ปตท. ทำให้ทราบว่า ก๊าซที่ขุดพบในประเทศพม่า เป็นประเภท Dry Gas ซึ่งมีส่วนผสมของมีเทนสูงเหมาะกับการใช้เป็นเชื้อเพลิงโดยเฉพาะในโรงไฟฟ้า ซึ่งโครงการก่อสร้างท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวายระบุว่า จะมีโรงแยกก๊าซและโรงงานปิโตรเคมี ซึ่งเห็นว่ามี ความขัดแย้งกับข้อเท็จจริงที่พบ เนื่องจาก Dry Gas ของพม่าจะไม่มีส่วนประกอบที่จะก่อให้เกิด By Product ไปสู่อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้ ทั้งนี้ ปตท.ยังให้ข้อมูลเพิ่มเติมอีกว่า ประเทศไทยอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่มาพบเพราะก๊าซที่ขุดพบในอ่าวไทย เป็น Wet Gas หรือ Rich Gas ซึ่งมีส่วนประกอบของ C_2 C_3 C_4 ฯลฯ ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญก่อให้เกิดโรงแยกก๊าซ อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อีกทั้งโรงงานแยกก๊าซของ ปตท.ในประเทศไทยยังมีกำลังการผลิตรองรับการเติบโตทาง

เศรษฐกิจได้ถึง 10 ปีข้างหน้าและดูเหมือนว่าโครงการทวาย ปตท. ก็ยังไม่ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการมากนัก

ท่าเรือทวายยังมีปัญหาความไม่ชัดเจนด้านที่มาของแหล่งทุน

จากการศึกษาเชิงลึก พบว่าบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ไม่ใช่เป็นผู้ลงทุนทั้งหมด แต่จะทำหน้าที่เป็นผู้พัฒนาโครงการ (Project Developer) ในการเชิญชวนให้นักลงทุนที่สนใจทั่วโลก (Real Investor) เข้ามาลงทุนในบริษัทร่วมทุนหรือ Holding Company ซึ่งจะจัดตั้งขึ้นในประเทศพม่า ซึ่งบริษัทนี้จะเป็นผู้ลงทุน คาดว่าเฉพาะเงินลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานต้องใช้เม็ดเงินกว่า 350,000 ล้านบาท ประกอบด้วย ถนน 8 เลนเชื่อมทวาย-บ้านพุน้ำร้อน , ท่าเรือขนาดใหญ่ 2 ท่า , โรงงานผลิตกระแสไฟฟ้าจากน้ำ 600 เมกกะวัตต์ และเตรียมพื้นที่อุตสาหกรรมทั้ง 3 เฟส ซึ่งในทางปฏิบัติยังมีปัญหาในการพัฒนาโครงการ ซึ่งจะต้องมีการผลักดันให้รัฐบาลพม่าเร่งออกกฎหมายพิเศษ จัดตั้งเป็น SEZ : Special Economic Zone เพราะปัจจุบันกฎหมายของพม่ายังไม่เอื้อต่อการลงทุนในลักษณะเช่นนี้

อย่างไรก็ตามในช่วงเดือนธันวาคม 2553 รัฐบาลพม่ายังอนุมัติให้บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ใดเป็นผู้พัฒนาโครงการหรือ Project Developer ซึ่งก็จะต้องไปดำเนินการจัดตั้งบริษัทร่วมทุน หรือ “Holding Company” โดยการหานักลงทุน (Real Financial Investment) ซึ่งจะเป็นผู้ลงเม็ดเงินใน Holding Company ในการพัฒนาเส้นทางถนนและระบบ Landbridge เชื่อมทวายกับบ้านพุน้ำร้อน รวมถึง การพัฒนาพื้นที่หลังท่า ซึ่งจะต้องมีการขยาย (ให้เช่า) พื้นที่ให้กับนักลงทุน (Manufacturing Investment) ซึ่งจะเป็นผู้มาลงทุนก่อสร้างโรงงานประเภทต่างๆ ในพื้นที่หลังท่า ซึ่งจะเป็นลักษณะคล้ายโครงการในนิคมอุตสาหกรรม (Industrial Estate)

โครงการพัฒนาท่าเรือทวายและพื้นที่หลังท่า จึงเป็น “Conceptual Project” ซึ่งภาพที่ชัดเจนจะต้องให้เห็นภาพของจำนวนผู้สนใจที่จะลงทุนใน Holding Company ดังนั้น ในด้านผู้พัฒนาโครงการตัวจริงขึ้นอยู่กับว่านักลงทุนประเทศใดเป็นผู้ถือหุ้นที่เป็นหุ้นใหญ่ หรือ Major Partner ก็จะเป็นผู้บริหารโครงการทั้งหมด จากข้อมูลนี้จะต้องมีการศึกษาในเชิงลึกต่อไปว่าโครงการก่อสร้างท่าเรือทวาย หากผู้ถือหุ้นใหญ่ไม่ใช่บริษัทของคนไทยแล้วรัฐบาลไทยจะยังสนับสนุนอีกหรือไม่ ซึ่งโครงการท่าเรือปากบารา จึงยังไม่ควรจะฟันธงว่าจะลดขนาดของท่าแต่ควรจะศึกษาให้ชัดเจนว่าทิศทางการพัฒนาท่าเรือทวายจะเป็นอย่างไร มีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด ที่จะวางสถานะเป็น Westgate ของประเทศไทย

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเกี่ยวข้องกับนโยบายการพัฒนา West Gate Port ของประเทศไทยว่าจะให้นำหนักไปที่ท่าเรือทวายหรือจะให้นำหนักกับท่าเรือปากบารา เพราะจากการศึกษาพบว่า มีความคิดเห็นแตกต่างกันค่อนข้างมาก อีกทั้ง ความไม่ชัดเจนของแหล่งที่มาของเงินลงทุน และอุปสงค์ในพื้นที่ที่จะเกิดได้จริงและมากพอที่จะทำให้เกิดโครงการขนาดอิมเมกซ์โปรเจกต์ได้มากน้อยเพียงใด ซึ่งในเรื่องนี้ **ไม่อาจสรุปได้ว่าการพัฒนาท่าเรือทวายในประเทศพม่าตามความเห็นชอบมติ ครม. มีความเหมาะสมเพียงใดกับประเทศไทยทั้งในมิติเชิงเศรษฐกิจและเชิงความมั่นคง โดยเฉพาะความเป็นไปได้ของ**

โครงการ โดยเห็นว่ารัฐบาลควรมีการตั้งคณะทำงานที่มาจากหลายภาคฝ่ายทั้งภาครัฐ , ภาคเอกชน และภาคความมั่นคง เพื่อศึกษาเปรียบเทียบทั้งผลดีและผลเสีย โดยให้มีการศึกษาเชิงลึก และศึกษาผลกระทบในมิติต่างๆให้ครบถ้วน จึงจะสามารถสรุปว่าแนวทางใดที่จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยมากที่สุด

.....