รายงานการศึกษาเบื้องต้น

โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

รายงานการศึกษา (ส่วนบุคคล)
โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
กุมภาพันธ์ 2556

ที่มาและความสำคัญ

โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่ทวายในประเทศพม่า เป็นโครงการลงทุนระดับรัฐบาลไทยกับรัฐบาลพม่า ซึ่งแต่เดิมเป็นโครงการที่ทางบริษัทเอกชนของไทยไปได้สัมปทานจากพม่า และโครงการไม่คืบหน้าจนทางรัฐบาลพม่าต้องออกมาเจรจาให้รัฐบาลไทยเข้ามาเกี่ยวข้องกลายเป็นโครงการระดับรัฐบาลไทยและรัฐบาลพม่า โครงการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย หรือโครงการทวาย เป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศขนาดใหญ่ที่สุดเท่าที่ประเทศไทยและพม่าเคยมี ซึ่งรัฐบาลพม่าแต่เดิมให้สัมปทานแก่บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) หรือ ไอทีดี ภายใต้บริษัท ทวาย ดีเวล๊อปเมนท์ จำกัด หรือ “DDC” ซึ่งเป็นคู่สัญญาได้รับสัมปทาน ซึ่งจะทำหน้าที่บริหารและพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายบนพื้นที่เดิม 250 ตร.กม. และปรับเหลือ 204.5 ตร.กม. จนที่สุดเหลือพื้นที่พัฒนาจริง 154 ตร.กม. มูลค่าของโครงการทั้งหมดประมาณ 8,200 – 8,800 ล้านเหรียญสหรัฐ (250,000 – 270,000 แสนล้านบาท) ซึ่งรัฐบาลพม่าได้ประกาศให้พื้นที่โครงการเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Dawei Special Economic Zone) หรือ DSEZ โดยโครงการจะเป็นการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกระดับโลก (แจ้งว่าขนาดใหญ่กว่าแหลมฉบังหลายเท่า) และนิคมอุตสาหกรรมที่เป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำขนาดใหญ่

โครงการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย เดิมเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่สุดที่นักลงทุนไทยไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อใช้เป็นประตูขนส่งทางฝั่งตะวันตก ในฐานะที่เป็น West Gate ของประเทศไทย และใช้เป็นฐานการผลิตของประเทศไทยในอนาคต แต่ต่อมาได้ถูกยกระดับกลายเป็นโครงการระดับรัฐบาลต่อ

รัฐบาล หรือ G2G **โครงการทวายได้ก่อให้เกิดคำถามมากมายว่า จะมีความเป็นไปได้มากน้อยแค่ไหน รัฐบาลไทยจะเข้าไปจัดหาทุน หรือบริหารจัดการอย่างไร ภายใต้ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางเรือ ยังกังขากับความคุ้มทุนในการใช้ประโยชน์จากโครงการ อีกทั้ง โครงการหากแล้วเสร็จจะลดบทบาทของท่าเรือแหลมฉบังของไทยหรือไม่ และจะเป็นประโยชน์กับประเทศไทยอย่างไร และมีผลกระทบต่อการพัฒนาท่าเรือปากบารา และหรือท่าเรือฝั่งตะวันตกของไทย** เป็นโครงการ ซึ่งมีเม็ดเงินมากที่สุด จึงได้รับความสนใจจากทุกภาคส่วนอย่างกว้างขวาง จากเดิมเป็นระดับเอกชน กลายเป็นโครงการระดับประเทศ โดยรัฐบาลไทยกับรัฐบาลพม่า

ความสำคัญของการศึกษาโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย เนื่องจากรัฐบาลไทยและรัฐบาลพม่าได้ยกระดับเป็นโครงการระดับชาติ โดยรัฐบาลไทยมีแนวโน้มที่จะเข้าไปจัดตั้งองค์กรนิติบุคคลเฉพาะกิจ หรือ SPV (Special Purpose Vehicle) ซึ่งจะทำให้รัฐบาลไทยมีภาระผูกพันในการจัดหาแหล่งเงินทุน หรือการต้องเข้าไปค้ำประกัน อย่างไรก็ตาม โครงการทวายกลายเป็นยุทธศาสตร์พัฒนาชายฝั่งตะวันตกของประเทศไทย ซึ่งรัฐบาลได้เห็นว่าจะกลายเป็นแหล่งพลังงานของไทยในอนาคต อีกทั้ง การเชื่อมโยงเส้นทางถนนจากทวายไปสู่ชายแดนไทยที่จังหวัดกาญจนบุรี จะก่อให้เกิดการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของภูมิภาค (Regional Economic Landbridge) ซึ่งจะเป็นเส้นทางกระจายสินค้า – บริการ และการลงทุน ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในลักษณะที่เพิ่มการค้าและเศรษฐกิจ-อุตสาหกรรมชายแดน อีกทั้ง เป็นทางเลือกสำหรับภาคเอกชนในการที่จะขนส่งสินค้าไปยังซีกโลกตะวันตก นอกจากนี้ จะเป็นคำตอบของหลายอุตสาหกรรมของไทยซึ่งขาดแคลนทรัพยากร ทั้งด้านแรงงานและวัตถุดิบ รวมทั้ง ปัญหาด้านผังเมือง และการต่อต้านจากชุมชน ทั้งหมดนี้จึงเป็นที่มาและความสำคัญของเรื่องที่จะศึกษา

รายงานฉบับนี้เป็นรายงานส่วนบุคคล เป็นรายงานการศึกษาเบื้องต้น เพื่อให้เห็นภาพในมุมกว้างของการพัฒนาท่าเรือทวายและนิคมอุตสาหกรรมที่จังหวัดทวาย ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ที่จะมีผลกระทบต่อประเทศไทยในหลายมิติ ทั้งด้านเศรษฐกิจ ด้านโลจิสติกส์ ด้านความเป็นไปได้ของโครงการและผลกระทบต่อประเทศไทย รวมทั้งด้านสิ่งแวดล้อม **การศึกษาประกอบด้วย** 5 **ส่วน** ได้แก่ **ส่วนที่** 1 โครงการสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย **ส่วนที่** 2 แนวทางการพัฒนาโครงการทวายของรัฐบาลนายกรัฐมนตรี ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร **ส่วนที่** 3 โครงการทวายภายใต้ท่าทีของรัฐบาลไทย – พม่า และ **ส่วนที่** 4 ความเป็นไปได้ของโครงการทวาย

ส่วนที่ 1

โครงการสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย

โครงการสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ตั้งอยู่ที่ จังหวัดทวาย เขตตะนาวศรี หรือ ตะนินคะยี ซึ่งพม่าออกเสียงว่า ดาเว่ หรือ ทะเว่ (Dawei) อยู่ในมณฑลตะนาวศรี (Taninthayi District) **อยู่ทางตอนใต้ของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์** (Republic of the Union of Myanmar) หากขีดเส้นตรงก็จะอยู่ในระนาบเดียวกันกับจังหวัดกาญจนบุรีของประเทศไทย ลักษณะของเมืองทวาย เป็นเมืองเก่ามาตั้งแต่สมัยอยุธยาตอนต้น เป็นเมืองยุทธศาสตร์มาช้านาน ที่จังหวัดทวาย ฝนตกเฉลี่ยปีละประมาณ 250 มม. มีประชากรรวมกันประมาณแสนกว่าคน ลักษณะเป็นจังหวัดที่มีชายทะเลสวยงาม มีเกาะแก่ง เหมาะที่จะเป็นแหล่งท่องเที่ยวในอนาคต เช่น หมู่เกาะลองโหล่งโป๊ก (Laung Lon Archipelago) หมู่เกาะมอสคอส (Moscos Island) เป็นต้น **บริเวณที่จะสร้างท่าเรือทวาย จะอยู่ที่หาดชักแคร่ ติดกับเมืองนะบูแหล่ (Nabule) ห่างจากตัวเมืองทวายประมาณ 35 กิโลเมตร** เป็นบริเวณที่หาดมีลักษณะลาดชัน ห่างจากฝั่ง 1 กิโลเมตรเศษ ได้ระดับน้ำลึกที่ 12-14 เมตร

ทั้งนี้ โครงการทวาย (Dawei Mega Project) ประกอบด้วย โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่กว่าท่าเรือแหลมฉบัง และนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ศูนย์โลจิสติกส์ โรงแรม ศูนย์การค้า ฯลฯ นอกจากนี้ ยังมีถนนและระบบรางที่เป็น Landbridge **ทวาย – พุน้ำร้อน – กาญจนบุรี – ท่าเรือแหลมฉบัง** คาดว่าจะใช้เงินลงทุนประมาณ 1.2 แสนล้านบาท ส่วนรูปแบบการลงทุน โดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนท์ คอร์ปอเรชั่น หรือ ITD จะตั้งบริษัทลูกขึ้นมาดำเนินการในธุรกิจหลัก โดยร่วมทุนกับรัฐวิสาหกิจ หรือบริษัทร่วมทุน ซึ่งรัฐบาลไทยอาจมีการจัดตั้ง จะมีการลงทุนโครงการท่าเรือน้ำลึกและระบบถนน มูลค่าประมาณ 3.5 พันล้านดอลลาร์ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อการบริการการขนส่งสินค้าเหลว สินค้าเกษตร สินค้าทั่วไป ตู้คอนเทนเนอร์ และสินค้าเทกอง รวมทั้งระบบถนน 8 ช่องจราจร เส้นทางรถไฟ ระบบน้ำและการบำบัดน้ำเสีย ระบบไฟฟ้า ระบบโทรคมนาคม และการพัฒนาชุมชน เช่น โครงการท่าเรือน้ำลึก โครงการโรงไฟฟ้าถ่านหิน โครงการโรงถลุงเหล็กและเหล็กรีดร้อน โครงการปิโตรเคมีคอมเพล็กซ์ โครงการโรงกลั่นน้ำมันและโรงแยกก๊าซ และโครงการก่อสร้างโรงปุ๋ย ที่ผ่านมาทางบริษัท อิตาเลียนไทยฯ โดยบริษัท “DDC” ได้ว่าจ้างบริษัท Halcrow Aurecon และ Nippon Koei ให้ศึกษาการออกแบบท่าเรือโดยละเอียดในวงเงิน 240 ล้านบาท รวมทั้งว่าจ้างบริษัท “Epsilon Tesco และ

Mindway" ให้ศึกษาการออกแบบถนนเชื่อมโครงการขนาด 4 ช่องจราจร และจะขยายเป็น 8 ช่องจราจรในการลงทุนระยะต่อไป โดยปัจจุบัน DDC ได้เริ่มเร่งก่อสร้างถนนระยะทางจากท่าเรือ 13 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อทวาย-บ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 132 กิโลเมตร ซึ่งกำลังมีการเกรดถนนไปได้มากแล้ว และบางช่วงต้องมีอุโมงค์ คาดว่าปี 2557 คงแล้วเสร็จ สำหรับแนวถนนทวาย-กาญจนบุรีมีแต่เดิม ในอดีตเป็นเส้นทางเดินทัพของพม่าและไทย จนในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 มีการบูรณะถนนลาดยางเป็นช่วงๆ จากทวาย มาเชื่อมไทยที่ด่านบ้องตี้ และอำเภอไทรโยค **แต่แนวถนนที่จะสร้างใหม่ จะสร้างเข้าสู่ไทยจะตัดเข้าสู่บ้านพุน้ำร้อน ระยะทางประมาณ 145 กิโลเมตร** โดยเส้นทางถนนจากทวายเข้ากาญจนบุรีจะเข้าสู่เมืองเมตตา (Myitta) ผ่านภูเขาจอเมต่อง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแนวเทือกเขา ตะนินท์คะยี หรือเทือกเขาตะนาวศรี เส้นทางถนน 4 ช่องจราจรจะผ่านแม่น้ำตะนาวศรี-ทิกี้ เข้าสู่บ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งกำลังจะเปิดเป็นด่านถาวรในอนาคต ทำให้โครงการทวายหากแล้วเสร็จครบตามที่ได้วางแผนไว้ จะเป็นโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่ใหญ่ที่สุด และใช้เงินลงทุนมากที่สุดที่ลงทุนโดยนักลงทุนต่างชาติ ขณะเดียวกัน ก็จะเป็นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในต่างประเทศ ซึ่งใช้เงินมากที่สุดของประเทศไทย ทำให้โครงการนี้เป็นการคาดหวังในความสำเร็จของประเทศพม่า แต่โครงการนี้ก็เต็มไปด้วยความท้าทาย ทั้งของประเทศพม่าและรัฐบาลไทย ว่าจะสามารถดำเนินการได้ดังที่วางแผนไว้หรือไม่

แผนงานและรายละเอียดโครงการทวาย (Mega Dawei Project)

โครงการก่อสร้างท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย รัฐบาลไทยในอดีตได้ลงนามความร่วมมือกับรัฐบาลพม่า ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2551 และบริษัท อิตาเลียนไทย ดิเวลล๊อปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ได้ MOU กับการท่าเรือของประเทศพม่า "เกี่ยวกับการเป็นผู้สำรวจเส้นทางและพื้นที่ของโครงการ" โดยศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ จำนวน 7 เส้นทาง โดยขั้นสุดท้ายได้เลือกที่จะก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่จังหวัดทวาย โดยตัวท่าเรือจะสร้างที่ตำบลนะบูแหล่ ห่างจากตัวเมืองทวายเพียง 30-35 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางที่ดีที่สุด เนื่องจากพื้นที่หน้าทะเลมีน้ำลึกมากกว่าบริเวณอื่น ด้านหลังเป็นพื้นที่เรียบบริเวณกว้างใหญ่ ทำให้สามารถตัดถนนเข้าสู่ประเทศไทยที่จังหวัดกาญจนบุรีได้ **ด้วยเส้นทางที่สั้นที่สุด 145 กิโลเมตร โดยตัดถนนจากทิศตะวันตกมาทางทิศตะวันออก ไปออกช่องพุน้ำร้อน อำเภอบ้านเก่า จังหวัดกาญจนบุรี** ซึ่งห่างจากอำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรีไป 60 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นประตูการค้า "West Gate Road" ของไทย จากตะวันตกไปสู่ตะวันออก ซึ่งจากพม่าสามารถเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนไปถึงประเทศอินเดีย ผ่านทางรัฐยะไข่ ไปถึงเมืองมณีปุระ แคว้นอัสสัม จะเชื่อมโยงระหว่างฝั่งอันดามันไปสู่ฝั่งตะวันออก

แนวคิดของผู้พัฒนาโครงการทวาย

โครงการนอกจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ระดับโลกจะมีการพัฒนาพื้นที่หลังท่าด้วยการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรม (Industrial Complex Zone) รวมทั้งโรงแยกแก๊สและศูนย์ขนส่งน้ำมัน ช่วยลดระยะทางในการขนน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางโดยเฉพาะจากท่าเรือเจดดาร์ (Jedah) มาสู่ท่าเรือทวาย น้ำมันทั้งหมดจะถูกขนถ่ายขึ้นมาบนนิคมอุตสาหกรรมดังกล่าว ส่วนหนึ่งใช้ในการผลิต กลั่น แยก และผลผลิตจะถูกส่งผ่านท่อเข้าสู่ประเทศไทยที่ทางด้านชายแดนพุน้ำร้อนเข้าสู่เมืองกาญจนบุรี ปกติเรือขนส่งน้ำมันดิบขนาดกลางจะวิ่งผ่านช่องแคบมะละกา แต่ถ้าเป็นเรือขนาดใหญ่ ขนาด 300,000 DWT จะวิ่งอ้อมไปทางลอมบอก บาหลี แล้วจึงอ้อมขึ้นมา เนื่องจากมีน่านน้ำลึกที่สุด ดังนั้น **โครงการพัฒนาท่าเรือทวายจะทำให้สามารถลดระยะทางและเวลาในการเดินทางมาถึงด้านอินโดจีน**ได้ถึง 5 วัน เนื่องจากท่าเรือทวายมีน้ำลึกมากจึงทำให้เรือขนน้ำมันขนาดใหญ่สามารถจอดห่างจากฝั่งได้ไม่เกิน 5-10 กิโลเมตร และสามารถโหลดน้ำมันลงสู่ระบบท่อและขึ้นมาเก็บบนฝั่งได้ โดยน้ำมันจะขนส่งผ่านประเทศไทยไปปลายทางทะเลจีนใต้ อาจเป็นประเทศเวียดนาม อีกส่วนหนึ่งก็ส่งไปทางประเทศจีนและญี่ปุ่น นอกจากนี้จะมีทางรถไฟวิ่งจากท่าเรือทวายมุ่งสู่ประเทศไทย อีกส่วนมุ่งไปภาคเหนือของพม่าทางเมืองมัณฑะเลย์ เข้าสู่เมืองลาโซ ในรัฐฉาน ผ่านเมืองกุ๊ดข่าย ผ่านเมืองเตียงงา ไปด่านเจยู และเข้าสู่ด่านมูเซ่ ซึ่งเป็นพรมแดนของพม่าเข้าสู่จีนที่ด่านเจเกว หรือเจกอง และเมืองลุ่ยลี่จนไปถึงนครคุนหมิง มณฑลยูนานของประเทศจีน

นอกเหนือจากท่าเรือทวายแล้ว ยังมีท่าเรือในประเทศพม่า ซึ่งอยู่ในแนวที่เอกชนไทยจะเข้าไปพัฒนา เช่น **ท่าเรือมะริด** เป็นท่าเรืออยู่ในฝั่งตะวันตก ในแนวเดียวกับจังหวัดราชบุรี ถือเป็นท่าเรือน้ำลึกระดับ 20 เมตร โดยไม่ต้องสร้างสะพาน ซึ่งทางจังหวัดราชบุรี กำลังมีแนวคิดในการทำเป็นยุทธศาสตร์จังหวัด อย่างไรก็ตาม ท่าเรือมะริดยังไม่ชัดเจนว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์กับประเทศไทยได้อย่างไร สำหรับ **ท่าเรือปกเปี้ยน** อยู่ในแนวเดียวกับจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ **ระยะทางอยู่ในประเทศไทยประมาณ 120 กิโลเมตร** อยู่ในพม่า 60 กิโลเมตร **เป็นท่าเรือซึ่งเชื่อมโยงกับท่าเรือบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์** ซึ่งทาง ปตท. กำลังจัดทำเป็นท่อส่งก๊าซและน้ำมัน และมีโครงการที่จะสร้างนิคมอุตสาหกรรมในประเทศพม่า ซึ่งฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้แจ้งว่า ท่าเรือปกเปี้ยนจะมีศักยภาพเป็นท่าเรือน้ำลึก รองรับอุตสาหกรรมเหล็กและ Heavy Industries ของภูมิภาค **แต่ก็ยังมีข้อจำกัด ทั้งในเชิงโครงสร้างและข้อตกลงกับเอกชนไทย ซึ่งเป็นเจ้าของท่าเรือ บางสะพาน** รวมทั้งการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ที่เป็นรูปธรรม

แผนงานการพัฒนาท่าเรือ-นิคมอุตสาหกรรมทวาย (แผนเดิมของบริษัท อิตาเลียนไทยฯ)

ท่าเรือทวายจะเป็น Landbridge จากพม่าเข้าสู่ประเทศไทยไปสู่ชายฝั่งด้านตะวันออกของทะเลจีนใต้ (มหาสมุทรแปซิฟิค) ซึ่งอาจเป็นประเทศเวียดนามตอนใต้ จึงเป็นแนวพื้นที่เรียกว่า โครงข่ายเชื่อมโยงเศรษฐกิจตอนใต้ หรือ South Economic Corridor ซึ่งจะใช้ในการสร้างท่าเรือและจะมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ บนพื้นที่ขนาด 250 ตารางกิโลเมตร สำหรับรองรับท่าเรือน้ำลึก (Deep Sea Port) ขนาดใหญ่กว่าท่าเรือแหลมฉบัง 10 เท่า (ข้อมูลจากผู้พัฒนาโครงการฯ) นอกจากนี้ บนพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม (Industrial Complex) จะประกอบด้วย 4 โซน

แผนและโครงการในการพัฒนา ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 เป็นการเตรียมการ ใช้เวลาในการเตรียมการสองถึงสองปีเศษ โดยมีการเตรียมพื้นที่ การทดสอบด้านสิ่งแวดล้อม การทำแผนโครงการและแผนด้านการเงิน เป็นต้น

ส่วนที่ 2 เป็นงานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน โดยแบ่งออกเป็น 3 เฟส ดังนี้

<u>เฟส 1</u> ระยะเวลา 5 ปี **(1 มกราคม 2554 ถึง 31 ธันวาคม 2558)** ประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึกส่วนที่ 1 พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้ง พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม พร้อมโครงข่ายถนนหลักภายในโครงการ และสาธารณูปโภคพื้นฐานหลักของนิคมฯ และเส้นทางเชื่อมต่อโครงการฯไปยังประเทศไทย Township (ล่าช้ากว่าแผน 2 ปี)

<u>เฟส 2</u> มีระยะเวลา 5 ปีจะเริ่มหลังจากที่ Phase 1 เริ่มไปได้ 3 ปี **(1 มกราคม 2556 ถึง 31 ธันวาคม 2561)** ประกอบด้วยโครงข่ายถนนภายในโครงการระยะที่ 2 และระบบสาธารณูปโภคเพิ่มเติมของโครงการฯ รวมทั้ง ศูนย์การค้าและศูนย์ราชการ (สถานะปัจจุบันยังไม่ดำเนินการ)

<u>เฟส 3</u> มีระยะเวลา 5 ปี จะเริ่มหลังจาก Phase 1 แล้วเสร็จ (**1 มกราคม 2559 ถึง 31 ธันวาคม 2563)** ประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึกส่วนที่ 2 พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก และโครงข่ายถนนภายในโครงการเต็มรูปแบบ รวมทั้ง ทางรถไฟ (Standard Gauge) จากโครงการฯ ถึงบ้านพุน้ำร้อน ชายแดนประเทศไทย ระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูงจากโรงไฟฟ้าในพื้นที่โครงการถึงประเทศไทย และระบบท่อส่งน้ำมัน และแก๊สจากโครงการฯ ถึงประเทศไทย (แผนอาจต้องแก้ไข ทั้งรายละเอียดและระยะเวลา)

แผนการดำเนินการของโครงการระดับรัฐบาล (G2G)

โครงการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ตามแผนงานของบริษัท อิตาเลียนไทยฯ ทางรัฐบาลพม่าเห็นว่ามีความล่าช้าและภาคเอกชนไทยขาดศักยภาพด้านหาแหล่งเงินทุน จึงได้ยกระดับโครงการเป็นระดับรัฐบาลไทยและรัฐบาลพม่า โดยมอบหมายให้ JCC **หรือ คณะกรรมการประสานงานร่วมระหว่างไทย-พม่าเพื่อการพัฒนาที่ครอบคลุมในเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและพื้นที่โครงการที่เกี่ยวข้อง** (Myanmar-Thailand Joint Coordinating Committee for the Comprehensive Development in the Dawei SEZ) ได้มีการประชุมร่วม ณ กรุงเนย์ปิดอว์ ประเทศพม่า **เมื่อวันที่ 14 ธ.ค.2555** ซึ่งมีนายอู เยียน เหมี่ยน (H.E.U Aye Myint) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมพม่า และนายนิวัฒน์ธำรง บุญทรงไพศาล รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีและนายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เข้าร่วมประชุม ตั้งเป้าว่าจะเริ่มการก่อสร้างโครงการสำคัญได้แก่ ถนน และท่าเรือ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญของโครงการได้ภายในต้นไตรมาสที่ 2 ของปี 2556

สรุปผลของการเจรจา JCC มีสาระสำคัญดังนี้

1. **การจัดทำกรอบความตกลง** (Framework Agreement) **ฉบับใหม่** โดยการลดบทบาทของ บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ โดยฝ่ายไทยรับทราบข้อมูลการจัดทำกรอบความตกลงฉบับใหม่ เห็นว่าสถานะของอิตาเลียนไทยฯ จะถือหุ้นเป็นนักลงทุนหรือนักพัฒนารายหนึ่งในกลุ่มใหม่ ซึ่งอาจประกอบด้วยนักลงทุนรายใหม่ๆ ซึ่งมีศักยภาพในการลงทุนได้จริง

2. **กฎหมายเขตเศรษฐกิจพิเศษฉบับใหม่ของพม่า** (Special Economic Zone : SEZ) รัฐบาลพม่าอยู่ระหว่างจัดทำกฎหมายเขตเศรษฐกิจพิเศษฉบับใหม่ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับเขตเศรษฐกิจทุกแห่ง และจะใช้แทนกฎหมายเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย กฎหมายเขตเศรษฐกิจพิเศษฉบับใหม่จะระบุสิทธิพิเศษสำหรับผู้พัฒนาโครงการ (Developer) ด้วย นอกจากนี้ จะอนุญาตให้มีการลงทุนของต่างชาติแบบ 100% และมีศูนย์ One-Stop Service ในทุกเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยจะมีการให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ ยังอนุญาตให้ใช้พื้นที่เป็นเวลา 50 ปี และต่ออายุได้ถึง 25 ปี

3. **การจัดตั้งคณะกรรมการย่อย** (Myanmar-Thailand Joint Sub-committee) ประกอบด้วย

1) **คณะอนุกรรมการร่วมสาขาการเงิน และสาขากฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง**

ทั้งสองฝ่ายจะมีการหารือในรายละเอียดต่อไปในเรื่องรูปแบบทางการเงินที่มีความเป็นไปได้ ซึ่งจะเป็นกลไกการระดมทุนใน 2 ทางเลือก ได้แก่ **(1) การจัดตั้งนิติบุคคล หรือบริษัทจัดการที่ตั้งขึ้นมาเพื่อเป็นเครื่องมือในการระดมทุน (SPV)** ซึ่งจะเป็น Holding Company ในการพัฒนาโครงการทั้งหมด และมีนิติบุคคลย่อย (SPCs) แยกสำหรับแต่ละ Sector โดยสัมปทานและสิทธิต่างๆ เป็นของ SPV **(2) การจัดตั้ง SPCs สำหรับแต่ละ Sector** โดยมีข้อตกลง (Sectorial Agreement) แยกต่างหาก สำหรับแต่ละ Sector ซึ่งสัมปทานและสิทธิต่างๆ จะเป็นของแต่ละ SPCs

2) **คณะอนุกรรมการร่วมสาขาโครงสร้างพื้นฐานและการก่อสร้าง** แผนงานโครงสร้างพื้นฐานแบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะแรก (Early Phase) ภายในปี 2556 จะต้องมีการก่อสร้างท่าเรือขนาดเล็ก และถนนเข้าสู่โครงการ รวมทั้งระบบโทรคมนาคมเชื่อมต่อกับไทย ประกอบด้วย

ระยะที่ 1 ภายในปี 2558 จะมีการสร้างท่าเรือน้ำลึกระยะที่ 1 ถนนสี่ช่องจราจรถึงชายแดนไทยที่บ้านพุน้ำร้อน อ่างเก็บน้ำหลักและระบบน้ำและระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งการเชื่อมโยงระบบโทรคมนาคมกับไทย

ระยะที่ 2 ภายในปี 2563 มีการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกระยะที่ 2 เต็มรูปแบบ รวมทั้งการสร้างเส้นทางรถไฟทางคู่ไปยังบ้านพุน้ำร้อน การขยายเครือข่ายและศักยภาพของระบบน้ำและระบบโทรคมนาคม โดยทั้งสองฝ่ายเห็นพ้องว่าเมื่อสร้างท่าเรือขนาดเล็กเสร็จในเดือน มี.ค. 2556 ควรเริ่มก่อสร้างท่าเรืออุตสาหกรรมโดยเร็ว

3) **คณะอนุกรรมการร่วมสาขาพลังงาน** ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบในการจัดทำบันทึกความเข้าใจความร่วมมือ (MOU) เพื่อซื้อขายไฟฟ้า ระหว่าง 2 ประเทศขึ้นใหม่ แทนฉบับเก่าที่หมดอายุไปเมื่อปี 2553 และเห็นชอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบผลิตไฟฟ้าใน 3 ระยะ ได้แก่ **1. โรงไฟฟ้าก๊าซธรรมชาติ** ขนาด 33 เมกะวัตต์ **2. โรงไฟฟ้าพลังงานความร้อนร่วม** (Combine Cycle) ขนาด 180 เมกะวัตต์ และ **3. โรงไฟฟ้าถ่านหินสะอาด** ขนาด 400 เมกะวัตต์ โดยการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) จะศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการโรงไฟฟ้าระยะที่ 1 พร้อมทั้งศึกษาขั้นตอนของกฎหมาย การประเมินผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสุขภาพ และด้านสังคมของพม่า นอกจากนี้ กฟผ.จะร่วมกับบริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) ศึกษาความเหมาะสมของแหล่งเชื้อเพลิง (LNG)

4) **คณะอนุกรรมการร่วมสาขาการพัฒนาชุมชน** ทางรัฐบาลพม่ามีความคืบหน้าการจ่ายเงินชดเชยสำหรับประชาชนที่ต้องโยกย้ายถิ่นฐาน และการก่อสร้างบ้านเรือทดแทน ซึ่งฝ่ายไทยจะนำเรื่องดังกล่าวไปหารือกับคณะกรรมการ ประสานงานร่วมฝ่ายไทย โดยพิจารณาภายใต้กรอบความตกลงฉบับใหม่ที่ทั้งสองฝ่ายจะหารือกันต่อไปในช่วงต้นปีนี้

เส้นทางไปด่านบ้านพุน้ำร้อน

เส้นทางบางส่วน ทวาย – บ้านเมตตา – บ้านพุน้ำร้อน

บริเวณซึ่งจะก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกทวาย

สะพานไม้ชั่วคราวข้ามแม่น้ำตะนาวศรีบนเส้นทางทวาย-บ้านพุน้ำร้อน

ส่วนที่ 2

แนวทางการพัฒนาโครงการทวาย ของรัฐบาลนายกรัฐมนตรี ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร

สถานภาพโครงการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวายล่าสุดในช่วงปลายเดือนกันยายน 2555 รัฐบาลไทย โดยนายกรัฐมนตรี น.ส.ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร กับรัฐบาลพม่า โดยประธานาธิบดี เต็ง เส่ง ได้ตกลงในการยกระดับการพัฒนาท่าเรือและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย เป็นระดับรัฐบาลต่อรัฐบาล ซึ่งคณะรัฐมนตรีของไทยเห็นชอบในการร่วมทุนของคณะทำงานที่รัฐบาลแต่งตั้งขึ้น เพื่อจัดหาแหล่งเงินทุน ที่มีกระทรวงการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ถึงรูปแบบการลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและถนนของนิคมอุตสาหกรรมทวาย

โครงการทวายเป็นโครงการระดับประเทศ โดยมีการปรับรูปแบบการร่วมลงทุนของรัฐบาล 3 ฝ่าย คือ รัฐบาลไทย รัฐบาลพม่า และญี่ปุ่น แต่ในช่วงหลัง ทางประเทศญี่ปุ่นจะให้ความสนใจในการพัฒนาพื้นที่เขตทิลาว่า ซึ่งติดกับนครย่างกุ้ง กรณีประเทศไทยจะมีการจัดตั้งนิติบุคคลเฉพาะกิจ หรือเอสพีวี ลักษณะคล้ายกับบริษัทธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด เข้าไปพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่ให้เกิดประโยชน์ หรือเป็นผู้ดำเนินโครงการ ซึ่งรัฐบาลไทยได้ส่งสัญญาณไปแล้วว่า ต้องการเห็นการลงทุนในโครงการดังกล่าว เพราะจะเป็นประโยชน์ต่อภาพร่วมเศรษฐกิจไทย **ซึ่งที่ผ่านมา รัฐบาลไทย-พม่าได้ร่วมลงนามบันทึกข้อตกลงกับรัฐบาลพม่าเกี่ยวกับการสนับสนุนการลงทุนในโครงการดังกล่าว** ทั้งนี้ มติครม.วันที่ 9 ตุลาคม 2555 ได้เห็นชอบในการจัดทำหนังสือแลกเปลี่ยนกรรมการร่วมในการพัฒนาพื้นที่ร่วมไทย-พม่า โดยมีระดับรองนายกรัฐมนตรีของไทยเป็นประธานร่วม มีสศช.เป็นเลขานุการ เพื่อประสานงานความร่วมมือพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย ซึ่งก็จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ภาคเอกชน ทั้งรัฐบาลไทยและรัฐบาลพม่าเห็นตรงกันว่าเห็นชอบในการา โครงการนี้จะต้องเกิดขึ้นโดยเร็ว เพื่อประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศ โดยที่ผ่านมา ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงร่วมกัน โดยให้ สศค. ไปร่วมหารือกับบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเมนท์ จำกัด หรือ DDC ในฐานะเป็นผู้ที่ได้สัมปทานจากพม่าตั้งแต่แรก อย่างไรก็ดี ทางรัฐบาลอาจให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเข้าไปเป็นผู้ลงทุน หรืออาจให้ประเทศอื่นที่สนใจเข้าไปลงทุน เช่น ประเทศสิงคโปร์ หรือท่าเรือเชนนายของประเทศอินเดีย เข้าใจว่าจนถึงปัจจุบัน (30 ตุลาคม 2555) ยังไม่มีข้อสรุปที่ชัดเจน

ทั้งนี้ โครงการทวายจะเป็นโอกาสให้นักลงทุนไทยและนักลงทุนจากทั่วโลก โดยผู้พัฒนาโครงการหรือ DDC จะจัดหาพื้นที่และก่อสร้างโรงงาน รวมถึงจัดหาวัตถุดิบ ด้านการจ่ายกระแสไฟฟ้าในโครงการ คงต้องตกลงว่าจะใช้แก๊สธรรมชาติหรือถ่านหิน ส่วนโรงงานผลิตปุ๋ยนั้น ผู้พัฒนาโครงการระบุว่า มีแหล่งสำรองแม่ปุ๋ยทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นแร่โพแทสเซียมในไทย ฟอสเฟตในพม่า และไนโตรเจนจากแหล่งปิโตรเลียมในอ่าวไทย **อย่างไรก็ตาม ปัจจัยสำคัญที่เป็นอุปสรรคต่อโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย คือ การเมืองในพม่าจะมีเสถียรภาพและความปรองดองในชาติหรือไม่ โดยเชื่อว่าเหตุการณ์ต่าง ๆ น่าจะเป็นไปในทิศทางที่ดี** เพราะหลังการเลือกตั้งและจัดตั้งรัฐบาล ทุกอย่างดูปกติดี และประชาธิปไตยในพม่าเปิดกว้างมากขึ้น ขณะที่รัฐบาลพม่ามีความจริงใจที่จะสนับสนุนโครงการ โดยตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจ ซึ่งมีประธานาธิบดีพม่าเป็นประธาน เพื่อประสานงานในการแก้ปัญหาให้กับนักลงทุนในนิคมฯ สำหรับการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองของไทยภายใต้รัฐบาลใหม่ จะไม่มีผลกระทบต่อโครงการ เพราะไม่ว่าพรรคใดหรือรัฐบาลชุดใดเห็นว่าโครงการนี้มีประโยชน์มาก ขอเพียงว่ารัฐบาลชุดใหม่ที่เข้ามาบริหารประเทศเป็นรัฐบาลที่มีเสถียรภาพ ก็น่าจะเพียงพอแล้วสำหรับผู้ประกอบการ

อย่างไรก็ตาม การที่ท่าเรือทวายจะเป็น Landbridge ตะวันตก-ตะวันออก ปัจจัยไม่ใช่ขึ้นอยู่กับตัวท่าเรือทวาย หรือระยะทางที่สั้นลง แต่ปัจจัยหลักอยู่ที่ Logistics Cost ที่มีต้นทุนรวมจากท่าเรือส่งออก หรือท่านำเข้า จนสินค้าไปถึงประเทศผู้รับ รวมถึงความน่าเชื่อถือ และความปลอดภัยของเส้นทางขนส่ง จะเป็นปัจจัยหลักของการเลือกใช้ท่าเรือของภาคเอกชน **ทั้งนี้ ประเด็นการพิจารณาท่าเรือทวาย จะต้องพิจารณาถึงความเป็นไปได้ ปัญหาการลงทุน ความมั่นคงทางการเมือง** ซึ่งจะต้องเป็นปัจจัยในการนำมาพิจารณา โดยภาพรวมแล้ว การพิจารณาท่าเรือฝั่งตะวันตก เช่น ท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล นโยบายจะเป็นอย่างไร ควรจะต้องมีความชัดเจนว่าจะมีท่าเรือทวายเป็นท่าเรือตะวันตกแห่งเดียวของประเทศไทยหรือไม่สถานภาพโครงการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวายล่าสุดในช่วงปลายเดือนกันยายน 2555 รัฐบาลไทย โดยนายกรัฐมนตรี น.ส.ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร กับรัฐบาลพม่า โดยประธานาธิบดี เต็ง เส่ง ได้ตกลงในการยกระดับการพัฒนาท่าเรือและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายเป็นระดับรัฐบาลต่อรัฐบาล ซึ่งคณะรัฐมนตรีของไทยเห็นชอบในการร่วมทุนของคณะทำงานที่รัฐบาลแต่งตั้งขึ้นเพื่อจัดหาแหล่งเงินทุน ที่มีกระทรวงการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ถึงรูปแบบการลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและถนนของนิคมอุตสาหกรรมทวาย

โครงการทวายเป็นโครงการระดับประเทศ โดยมีการปรับรูปแบบการร่วมลงทุนของรัฐบาล 3 ฝ่าย คือ รัฐบาลไทย รัฐบาลพม่า และญี่ปุ่น แต่ในช่วงหลัง ทางประเทศญี่ปุ่นจะให้ความสนใจในการพัฒนาพื้นที่เขตทิลาว่า ซึ่งติดกับนครย่างกุ้ง กรณีประเทศไทยจะมีการจัดตั้งนิติบุคคลเฉพาะกิจ หรือเอสพีวี ลักษณะคล้ายกับบริษัทธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด เข้าไปพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่ให้เกิดประโยชน์ หรือเป็นผู้ดำเนินโครงการ ซึ่งรัฐบาลไทยได้ส่งสัญญาณไปแล้วว่า ต้องการเห็นการลงทุนในโครงการ

ดังกล่าว เพราะจะเป็นประโยชน์ต่อภาพร่วมเศรษฐกิจไทย **ซึ่งที่ผ่านมา รัฐบาลไทย-พม่าได้ร่วมลงนามบันทึกข้อตกลงกับรัฐบาลพม่าเกี่ยวกับการสนับสนุนการลงทุนในโครงการดังกล่าว** ทั้งนี้ มติครม.วันที่ 9 ตุลาคม 2555 ได้เห็นชอบในการจัดทำหนังสือแลกเปลี่ยนกรรมการร่วมในการพัฒนาพื้นที่ร่วมไทย-พม่า โดยมีระดับรองนายกรัฐมนตรีของไทยเป็นประธานร่วม มีสศช.เป็นเลขานุการ เพื่อประสานงานความร่วมมือพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย ซึ่งก็จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ภาคเอกชน ทั้งรัฐบาลไทยและรัฐบาลพม่าเห็นตรงกันว่าเห็นชอบในการา โครงการนี้จะต้องเกิดขึ้นโดยเร็ว เพื่อประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศ โดยที่ผ่านมา ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงร่วมกัน โดยให้ สศค. ไปร่วมหารือกับบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเมนท์ จำกัด หรือ DDC ในฐานะเป็นผู้ที่ได้สัมปทานจากพม่าตั้งแต่แรก อย่างไรก็ดี ทางรัฐบาลอาจให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเข้าไปเป็นผู้ลงทุน หรืออาจให้ประเทศอื่นที่สนใจเข้าไปลงทุน เช่น ประเทศสิงคโปร์ หรือท่าเรือเชนนายของประเทศอินเดีย เข้าใจว่าจนถึงปัจจุบัน (30 ตุลาคม 2555) ยังไม่มีข้อสรุปที่ชัดเจน

แนวทางการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวายแบบ G2G มีดังนี้

1. **การลงทุนในโครงการทวายเป็นไปตามรูปแบบการร่วมลงทุนของรัฐบาล 3 ฝ่าย** ที่มีรัฐบาล 3 ประเทศเข้ามามีส่วนร่วมคือ ประเทศไทย พม่า และญี่ปุ่น ซึ่งประเทศไทยจะต้องจัดตั้งนิติบุคคลเฉพาะกิจ หรือเอสพีวี เข้าไปพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่ให้เกิดประโยชน์ หรือเป็นผู้ดำเนินโครงการ

2. **สัดส่วนการถือหุ้น** รัฐบาลไทยผ่านนิติบุคคลเฉพาะกิจ หรือ SPV ร้อยละ 55 บริษัท ทวาย ดีเวลอปเมนท์ (DDC) ร้อยละ 25 และทางรัฐบาลญี่ปุ่น อีกร้อยละ 20 ซึ่งนิติบุคคลเฉพาะกิจ เป็นไปตามมาตรา 3 แห่ง พ.ร.บ.นิติบุคคลเฉพาะกิจ พ.ศ.2540 เพื่อเป็นเครื่องมือพิเศษให้รัฐบาลระดมทุนจากภาคเอกชนในรูปแบบบริษัทจำกัด เพื่อออกหุ้นกู้ในรูปตั๋วสัญญาใช้เงิน ซึ่งไม่ถือเป็นหนี้สาธารณะ

3. **ดำเนินโครงการในลักษณะรัฐต่อรัฐ** เพราะเห็นว่าที่ผ่านมาเอกชนดำเนินงานล่าช้า โดยประเมินว่าเงินลงทุนซึ่งใช้จริงเบื้องต้นน่าจะประมาณ 3,500 ล้านเหรียญสหรัฐ เป็นการลงทุนสร้างท่าเรือน้ำลึก 2,000 ล้านเหรียญสหรัฐ และโครงการลงทุนสร้างถนนเชื่อมทวาย-พุน้ำร้อน อีก 1,000 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยเบื้องต้นจะเป็นการกู้เงินจาก JICA ร้อยละ 80

4. **โครงการท่าเรือน้ำลึกทวายเป็นโครงการระดับภูมิภาค** ไม่ใช่เฉพาะประเทศไทย ต้องสอบถามความเห็นของประเทศต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น จีน ญี่ปุ่น ด้วยว่ามีความต้องการโครงการท่าเรือทวายหรือไม่ และจะมีความร่วมมือในการพัฒนาอย่างไร ขณะเดียวกัน ทราบว่าทางท่าเรือสิงคโปร์และท่าเรือเชนนายของอินเดีย ก็สนใจที่จะร่วมทุนกับรัฐบาลไทย

5. **แนวทางที่จะทำให้โครงการท่าเรือน้ำลึกทวายเดินหน้าได้** คือ แยกองค์ประกอบของโครงการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบดำเนินการเป็นส่วนๆ ไป เช่น งานก่อสร้างท่าเรือ งานก่อสร้างถนน งานก่อสร้างโรงไฟฟ้า

6. **การรับผิดชอบโครงการ** ซึ่งยังคงมีความเสี่ยง เพราะบทบาทของรัฐบาลไม่สามารถไปลงทุนต่างประเทศได้ ยกเว้นตั้งบริษัทเพื่อทำหน้าที่ลงทุนในต่างประเทศ โดยรัฐบาลไทยจะช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนต่างชาติที่จะเข้ามาลงทุนในโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย และสิ่งที่ต้องมีการพิจารณาประกอบด้วย ว่าหากโครงการขาดทุน ใครจะต้องรับผิดชอบอย่างไร

7. **สถานะของบริษัทอิตาเลียนไทยฯ** บริษัท อิตาเลียนไทยฯ ซึ่งลดสัดส่วนการถือหุ้นเหลือร้อยละ 25 ยังคงได้ประโยชน์จากการริเริ่มโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย ส่วนเรื่องการก่อสร้างถนนและพัฒนาโครงสร้างในนิคมอุตสากรรม ควรจะมีการเปิดประมูลให้มีการแข่งขันกัน เพราะถือว่าโครงการนี้คล้ายกับการลงทุนในรัฐวิสาหกิจนอกประเทศ ควรจะมีระบบตรวจสอบได้ ควรนำแนวทางของ ปตท. หรือการไฟฟ้าฝ่ายผลิต (กฟผ.) มาประกอบการพิจารณา

8. **การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ตั้งบริษัทลูกในรูปแบบ โฮลดิ้ง คอมปะนี** ภายใต้ชื่อ บริษัท กนอ.อินเตอร์เนชั่นแนล เพื่อเป็นช่องทางไปลงทุนในทวาย โดยให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ หรือ สคร. เห็นชอบในงบประมาณ 3,000 ล้านบาท ใช้เงินจาก กนอ.และรัฐบาล อย่างไรก็ดี การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้แจ้งว่า การตั้งบริษัท กนอ.อินเตอร์ฯ ไม่เกี่ยวข้องกับการตั้งนิติบุคคลเฉพาะกิจ (เอสพีวี) ที่กระทรวงการคลังกำลังศึกษา โดย กนอ. มีแนวคิดที่จะศึกษาตั้งบริษัทลูกตั้งแต่เดือน มี.ค. 2555 การศึกษาของ กนอ. ยังไม่ได้เกี่ยวข้องกับเอสพีวีของรัฐบาล เพียงแต่เอสพีวีกับการตั้งบริษัท กนอ.อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด มีแนวคิดคล้ายกัน ทั้งนี้ รัฐบาลยังไม่ได้ส่งสัญญาณที่จะให้ กนอ.เป็นผู้พัฒนานิคมอุตสาหกรรมทวาย ประเทศพม่า ในฐานะที่ กนอ. เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ก็พยายามหาแนวทางหรือตัวอย่าง เช่น ในการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ที่ไปตั้งบริษัทลูกเพื่อไปลงทุนในต่างประเทศ โดยได้ให้สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ไปศึกษาความเป็นไปได้

9. **ควรจะมีการตั้งคณะกรรมการสำหรับตรวจสอบในการจ่ายค่าสัมปทานในโครงการ** ซึ่งทางอิตาเลียนไทยแจ้งว่า ได้ลงทุนไปก่อนแล้ว เพราะมีนิติบุคคลเฉพาะกิจ หรือ SPV จะเข้ามาเป็นผู้ถือสัมปทานโครงการแทน DDC ซึ่งผู้รับสัมปทานมีภาระต้องจ่ายค่าดำเนินการ 2 ส่วน คือค่าสัมปทาน และค่าก่อสร้างเวนคืน ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายใหม่ที่จะเข้าไปก็จะมีภาระทางการเงินต้องจ่ายในส่วนนี้ด้วย

10. **ข้อตกลง 3 ฝ่ายเกี่ยวกับสัดส่วนการถือหุ้นอาจมีทางเลือกได้อีก** เช่น การร่วมทุนของรัฐบาลไทยและพม่า ทั้ง 2 ฝ่ายโดยให้บริษัท อิตาเลียนไทย เป็นผู้ก่อสร้าง หรือเป็นในรูปแบบการลงทุนร่วมกัน ด้วยการถือหุ้น 3 ฝ่าย คือ ไทย พม่า และญี่ปุ่น ส่วนอีกรูปแบบคือ ไทยกับพม่าพัฒนาโครงการร่วมกัน โดยมีญี่ปุ่นเป็นแหล่งเงินทุน แม้เงื่อนไขหนึ่งที่จำเป็นของโครงการนี้ คือแหล่งทุน แต่เชื่อว่ารูปแบบการลงทุนทั้งหมด ต้องอยู่ในกรอบของร่างกฎหมายการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศที่อยู่ในระหว่างการพิจารณาและรอการรับรองโดยรัฐสภาพม่าด้วย (กรณีการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่น จากการประชุม กบส. ครั้งที่ 1 วันที่ 16 ตุลาคม 2555 แจ้งว่ายังขาดความชัดเจน)

พื้นที่โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก-นิคมอุตสาหกรรมทวาย (ถ่ายเดือนมีนาคม 2555)

ส่วนที่ 3

โครงการทวายภายใต้ท่าทีของรัฐบาลไทย – พม่า

โครงการทวายถูกหยิบยกขึ้นมาบนเวทีอาเซียน **ระหว่างการประชุมสุดยอดอาเซียน** ASEAN Summit **ครั้งที่21 และการประชุมที่เกี่ยวข้อง ณ กรุงพนมเปญ** ระหว่างวันที่ 18-20 พฤศจิกายน 2555 โดยผู้นำของทั้ง 2 ประเทศ (นายกรัฐมนตรี ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร และประธานาธิบดีเต็ง เส่ง) ได้หารือในประเด็นความร่วมมือทวิภาคีที่สำคัญ โดยเฉพาะความร่วมมือเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย โดยทั้งสองฝ่ายยืนยันที่จะร่วมมือกันอย่างเต็มที่ หลังจากที่โครงการนี้ล่าช้ากว่าที่กำหนด ซึ่งขณะนี้เวลาล่วงเลยไปแล้วกว่า 2 ปี โครงการดังกล่าวก็ยังไม่มีความคืบหน้า ในช่วงการเปลี่ยนทางการเมือง หลังการเลือกตั้งซึ่งนาย เต็ง เส่ง เป็นประธานาธิบดีพม่าต้องการพัฒนาแนวพื้นที่ทางภาคใต้อย่างจริงจัง และได้นำโครงการทวายเข้ามาพิจารณาให้รัฐบาลไทย สมัยนายกรัฐมนตรี อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ แต่โครงการก็ยังไม่ก้าวหน้า เพราะเอกชนไทยซึ่งได้สัมปทาน ยังขาดเม็ดเงินจริงที่จะเข้าไปพัฒนา ต่อมาโครงการทวายถูกหยิบยกขึ้นมาหารือใหม่ภายใต้รัฐบาลพรรคเพื่อไทย ได้ให้ความสำคัญ **เห็นได้จากการที่นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี พร้อมด้วยคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องได้เดินทางไปเยือนประเทศพม่าตามคำเชิญของนายเต็ง เส่ง ประธานาธิบดีพม่า เมื่อวันที่** 17 **ธันวาคม** 2555 **แบบเช้าไปเย็นกลับ** โดยได้ลงพื้นที่ตรวจดูความคืบหน้าโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ซึ่งคณะประกอบด้วย นายสุรพงษ์ โตวิจักษณ์ชัยกุล รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง นายนิวัฒน์ธำรง บุญทรงไพศาล รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายพงษ์ศักดิ์ รักตพงศ์ไพศาล รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน นายประเสริฐ บุญชัยสุข รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ฯลฯ

ทั้งนี้ นายกรัฐมนตรีไทยเข้าเยี่ยมชมความคืบหน้าของโครงการ โดยเฉพาะบริเวณท่าเรือขนาดเล็ก หรือ Small Port ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อิตาเลียนไทยฯ ก่อสร้างท่าเรือไว้เพื่อขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้ามาเพื่อใช้ก่อสร้างในโครงการ รวมทั้งใช้เป็นท่าเรือที่ขนส่งสินค้าที่มีการผลิตจากนิคมอุตสาหกรรมทวายในระยะเริ่มต้น โดยได้ประชุมร่วมกับคณะกรรมการประสานงานร่วมฯ (JCC) ซึ่งได้ข้อสรุปว่า การทำงานที่มีความคืบหน้าทั้งในส่วนของการทบทวน

ข้อมูลเชิงเทคนิค และประเด็นต่างๆ **แต่ยังต้องมีประเด็น ซึ่งจะต้องเร่งหาข้อสรุป เช่น รูปแบบทางการเงินเพื่อการระดมทุน และการออกกฎหมายเพื่อส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ รวมทั้งด้านการให้ชาวบ้านออกจากพื้นที่ โดยเฉพาะความชัดเจนด้านแหล่งพลังงาน** ซึ่งจะต้องมีความชัดเจนก่อนที่จะทำให้มีการลงนามข้อตกลงในเดือนมีนาคม 2556 และสามารถเริ่มระดมทุนและดำเนินการก่อสร้างภายในเดือนเมษายน 2556 ตามที่ทั้งฝ่ายไทยและพม่าได้กำหนดไว้

ขณะเดียวกัน ทางบริษัท อิตาเลียนไทยฯ ได้กล่าวหลังจากการเยี่ยมชมโครงการเมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2555 ว่ายังไม่มีความชัดเจนอะไรจากรัฐบาล การประชุมของรัฐบาลสองฝ่ายเมื่อวันที่ 17 ธันวาคม ที่ผ่านมา ใช้เวลากว่า 1 ชั่วโมง ภาคเอกชนไม่ได้เข้าร่วม เป็นการคุยเฉพาะคนของรัฐบาลในคณะกรรมการ 6 สาขากับฝ่ายของพม่าเท่านั้น สิ่งที่**อยากให้รัฐบาลเร่งดำเนินการคือ การจัดหาแหล่งเงินทุนที่จะลงทุนในโครงการให้มีความชัดเจนขึ้น** การระดมทุนจะดำเนินการอย่างไร แน่นอนโครงการขนาดใหญ่อย่างนี้รัฐบาลจะต้องเข้ามาดำเนินการ ส่วนจะให้หน่วยงานไหนดำเนินการเป็นหน้าที่ของรัฐบาล **อย่างไรก็ตาม การที่นายกรัฐมนตรีไทยเดินทางไปดูงานความก้าวหน้าโครงการทวาย แสดงว่ารัฐบาลไทยมีนโยบายชัดเจนในการลงทุน ซึ่งโครงการนี้คงจะเดินหน้าต่อไป**

สถานภาพการขับเคลื่อนโครงการทวาย

1. **รัฐบาลพรรคเพื่อไทยได้บรรจุโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก-นิคมอุตสาหกรรมทวายเป็นโครงการระดับรัฐบาลไทยและรัฐบาลพม่า** และมติ ครม. วันที่ 9 ตุลาคม 2555 เห็นชอบให้มีการจัดทำคณะกรรมการร่วมไทย-พม่า มีระดับรองนายกรัฐมนตรีและรองประธานาธิบดีของพม่าเป็นประธานร่วมในการขับเคลื่อนโครงการ

2. **รัฐบาลไทยแจ้งว่าจะเข้าถือหุ้นร้อยละ 55 จากบริษัทอิตาเลียนไทย คอร์ปอเรชั่น จำกัด** ซึ่งทางบริษัทอิตาเลียนไทยฯ จะเข้าถือหุ้นร้อยละ 25 ส่วนที่เหลือเดิมทางประเทศญี่ปุ่นจะเข้าถือหุ้น แต่ยังขาดความชัดเจน ซึ่งอาจมีนักลงทุนจากประเทศสิงคโปร์ หรือประเทศอินเดีย ได้แจ้งความสนใจที่จะเข้าร่วมทุน

3. **ทางรัฐบาลมีโครงการจะพัฒนาพื้นที่** บริเวณชายแดนบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการลงทุนในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ ซึ่งพื้นที่ในนิคมอุตสาหกรรมทวายจะเป็นนิคมอุตสาหกรรมต้นน้ำขนาดใหญ่

4. **ทางประเทศพม่าแจ้งความประสงค์ที่จะใช้เงินสกุลจ๊าด** ในการลงทุนในโครงการ ขณะที่ไทยต้องการใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ หรือสกุลเงินบาท ซึ่งจะต้องมีการหารือกันต่อไป ด้านการกู้เงินจากธนาคารพัฒนาเอเชีย หรือ ADB ยังมีความหนักใจในการปล่อยกู้ในโครงการ เพราะที่ผ่านมารัฐบาลพม่ายังคงค้างชำระเงินกู้

5. **การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 81** หรือ มอเตอร์เวย์ จากวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตกที่อำเภอบางใหญ่-กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กิโลเมตร และอาจขยายเพิ่มช่วงบ้านโป่ง-กาญจนบุรี โดยให้กรมทางหลวงแผ่นดิน เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างเอง

6. **โครงการทางหลวงพิเศษ สายกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน** เป็นเส้นทาง 4 ช่องจราจร ระยะทาง 70 กิโลเมตร ซึ่งกรมทางหลวงแผ่นดินได้ว่าจ้างให้มีการศึกษาความเหมาะสม ระยะเวลา 15 เดือน ซึ่งตามแผนการก่อสร้างถนนทั้ง 2 เส้นทาง จะต้องแล้วเสร็จภายในปี 2558

7. **การขนส่งทางรถไฟ** เพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายทางรางไปยังบ้านพุน้ำร้อน โดย รฟท.ได้ว่าจ้างบริษัท ที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ แต่ทราบว่ายังมีอุปสรรคบางประการอยู่

8. **ระบบสายส่งไฟฟ้า** การไฟฟ้าฝ่ายผลิตฯ หรือ กฝผ. ได้ทำการศึกษาระบบส่งไฟฟ้า โดยมีแผนพัฒนาโรงไฟฟ้าในพื้นที่ทวาย รวมถึงการรับซื้อกระแสไฟฟ้าที่ผลิตได้จากโครงการ โดยโครงการประกอบด้วย โครงการพัฒนาระบบส่งและจำหน่ายกระแสไฟฟ้า โดยการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเป็นผู้พิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ ซึ่งจะต้องให้ทาง ครม. ให้ความเห็นชอบ

9. **การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดนบ้านพุน้ำร้อน** โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างการจัดตั้งบริษัทลูก ใช้เงินลงทุนกว่า 3 พันล้านบาท เพื่อให้สามารถออกไปลงทุนในต่างประเทศ ซึ่งทาง กนอ. แจ้งว่าไม่เกี่ยวข้องกับโครงการทวาย อย่างไรก็ตาม ทาง กนอ. มีโครงการที่จะเข้าไปพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมที่บริเวณชายแดนบ้านพุน้ำร้อน และพื้นที่อื่นๆ ที่เหมาะสมในจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งรับทราบว่าจะมีแผนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม โดยมีภาคเอกชนที่สนใจเข้าร่วมพัฒนาโครงการ

10. **แผนงานด้านการปรับปรุงสนามบินทวาย และโครงข่ายถนนและระบบรถไฟ** ซึ่งรัฐบาลเห็นชอบที่จะเข้าไปพัฒนาเส้นทางถนนทวาย-บ้านพุน้ำร้อน ระยะทางประมาณ 145 กิโลเมตร งบประมาณ 1,000 ล้านเหรียญสหรัฐ รวมถึงวางแผนการปรับปรุงสนามบินทวายและโครงข่ายระบบรางและระบบท่อ โดยได้มอบหมายให้สำนักความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือ สพพ. และกระทรวงการต่างประเทศรับไปศึกษาและดำเนินการ

11. **โครงการพัฒนาด้านการเงินตามมาตรฐานสากล** โดย ธปท. ได้ลงนามความตกลงกับทางรัฐบาลพม่าไปเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2555 เพื่อให้ความช่วยเหลือในการพัฒนาจัดการระบบอัตราแลกเปลี่ยน และระบบสถาบันการเงิน เพื่อให้ธนาคารพาณิชย์ของไทยเข้าไปดำเนินการเปิดสาขาได้ อีกทั้ง ให้ระบบอัตราแลกเปลี่ยนของพม่ามีเสถียรภาพ เพื่อให้เกิดความมั่นใจต่อนักลงทุน สำหรับด้านการเงินที่ยังตกลงกับรัฐบาลพม่าไม่ได้เกี่ยวข้องกับการใช้สกุลเงินในการลงทุนที่ทวาย ซึ่งทางพม่าต้องการใช้เงินจ๊าด ขณะที่ทางประเทศไทยต้องการให้ใช้เงินบาทหรือเหรียญสหรัฐ

ถ้อยแถลงร่วมรัฐบาลไทย – พม่า ภายใต้โครงการทวาย

ประเทศไทยและพม่าต่างต้องการให้เร่งพัฒนาโครงการดังกล่าว โดยก่อนหน้านี้ได้มีการประชุมคณะกรรมการร่วมระดับสูงและคณะกรรมการประสานงานร่วมเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและพื้นที่โครงการที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 1 ซึ่งไทยเป็นเจ้าภาพจัดขึ้นเมื่อวันที่ 7 พ.ย. 2555 โดยมีนายญาณ ทุน รองประธานาธิบดีพม่า และนายกิตติรัตน์ ณ ระนอง รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เป็นประธานร่วมกัน ซึ่งได้กำหนดโครงการที่มีความสำคัญเร่งด่วนที่จะดำเนินการให้แล้วเสร็จในปี 2558 **ซึ่งไทย-พม่าเห็นพ้องถึงความสำคัญในการเชิญชวนประเทศหุ้นส่วนที่มีศักยภาพและนักลงทุนที่สนใจให้เข้ามีส่วนร่วมและลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก**และนิคมอุตสาหกรรมที่จังหวัดทวาย ซึ่งจากการหารือทวิภาคีครั้งนี้ รัฐบาลไทยและพม่าได้ออกถ้อยแถลงร่วม 3 ฉบับ ได้แก่

1. **ถ้อยแถลงร่วมว่าด้วยความร่วมมือเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย** และพื้นที่โครงการที่เกี่ยวข้อง โดยสรุปความคืบหน้าการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมฯ และการกำหนดโครงการสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินการ ได้แก่ ถนน ท่าเรือน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรม โรงไฟฟ้า ระบบน้ำและการจัดการน้ำเสีย ระบบโทรคมนาคม ระบบรถไฟความเร็วสูง และการพัฒนาชุมชน

2. **ถ้อยแถลงร่วมว่าด้วยความร่วมมือด้านการลงทุน** เพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและพื้นที่โครงการที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเน้นความสำคัญของโครงการ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการเชื่อมโยงภูมิภาค และเชิญชวนประเทศหุ้นส่วนที่มีศักยภาพและนักลงทุนที่สนใจเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ

3. **ถ้อยแถลงร่วมว่าด้วยการจัดตั้งเวทีหารือด้านพลังงาน** ซึ่งแสดงเจตนารมย์ที่จะจัดตั้งเวทีหารือด้านพลังงานระหว่างกัน เพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านพลังงาน โดยประเทศไทยพร้อมสนับสนุนให้รัฐวิสาหกิจไทยเข้าไปลงทุน โดยมีหลายโครงการที่มีศักยภาพเพียงพอที่จะออกไปลงทุนได้ เช่น การไฟฟ้าฝ่ายผลิต บริษัท ปตท.

จำกัด (มหาชน) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และการท่าเรือแห่งประเทศไทย ที่สามารถเข้าไปลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกทวายได้

ทั้งนี้ โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดทวาย ซึ่งได้กลายเป็นโครงการระดับรัฐบาล **ถือเป็นการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานในต่างประเทศของรัฐบาลไทยที่ใช้เงินมากที่สุด ถึงกว่า 3 พันล้านเหรียญสหรัฐ** ซึ่งโครงการนี้ เดิมประเมินว่าอาจต้องใช้เงินมากถึง 1 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ **ขั้นตอนของโครงการได้เดินหน้าไปมากแล้ว และรัฐบาลมีแผนงานที่ชัดเจน อีกทั้ง มีการลงนามในข้อตกลงกับทางรัฐบาลพม่าไปเป็นที่เรียบร้อยแล้ว** ดังนั้น โครงการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวายคงจะต้องเดินหน้าต่อไป ถึงแม้ว่ายังอาจมีข้อกังวลใจเกี่ยวกับความเป็นไปได้ของโครงการ รวมถึงความคุ้มค่าในเชิงพาณิชย์ ตลอดจนผลกระทบต่อโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งตะวันตกของไทย และความกังวลที่เกี่ยวกับผลกระทบด้านความคับคั่งของจราจร การเปลี่ยนแปลงทางภูมิภาพของจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งเป็นป่าเขาสวยงาม จะกระทบต่อการท่องเที่ยวมากน้อยเพียงใด นอกจากนี้ ความกังวลยังเกี่ยวข้องกับสภาวะแวดล้อมและค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบรางในประเทศไทย รวมถึงความชัดเจนของประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ประเทศไทยพึงได้รับจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมในประเทศพม่า

ท่าทีของรัฐบาลพม่าต่อรูปแบบการลงทุนในโครงการทวาย

ภายหลังจากการที่นายกรัฐมนตรีไทย น.ส.ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้พบปะกับประธานาธิบดี เต็ง เส่ง เมื่อครั้งไปดูงานที่จังหวัดทวาย เมื่วันที่ 17 ธันวาคม 2555 ทาง**รัฐบาลพม่าได้มีท่าทีในเชิงรุก และดูเหมือนว่าต้องการให้นักลงทุนจากประเทศญี่ปุ่น ยุโรป และอื่นๆ เข้ามาร่วมลงทุนการพัฒนาโครงการทวาย แบบแยกเป็นส่วนๆ** เช่น เกี่ยวกับท่อส่งน้ำมัน การบริหารท่าเรือ การก่อสร้างท่าเรือ ฯลฯ อีกทั้งจะมีการเปลี่ยนแปลงสัญญากับบริษัทไอทีดี ซึ่งเป็นบริษัทลูกของบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนท์ จำกัด โดยอาจ**ต้องยกเลิกหรือแก้ไขสัญญาสัมปทาน 75 ปีและปรับปรุงใหม่** เรื่องนี้ทางบริษัท ไอทีดี ได้ออกมาแจ้งว่า คงต้องยอมเพราะรูปแบบโครงการเปลี่ยนไป **"การลงทุนไม่ใช่แค่บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนท์ จำกัด เพียงรายเดียว** แต่ยังมีพันธมิตรอีกหลายราย ถ้าไม่ยกเลิกสัญญา โครงการเดินหน้าไม่ได้ **เรื่องแก้ไขสัญญาที่ลงนามไปแล้วสำหรับพม่าไม่ใช่เรื่องใหญ่** นโยบายของรัฐบาลพม่าต้องการทางออกฝั่งทะเลอันดามัน ทั้งท่าเรือ โครงสร้างพื้นฐานที่เป็นถนน แต่ถ้าจะสร้างท่าเรือและโครงสร้างพื้นฐานเพียงอย่างเดียว อาจไม่คุ้มทุน ต้องพัฒนาที่ดินส่วนนี้โดยให้ทางรัฐบาลพม่ายอมออกระเบียบออกกฎหมาย เพื่อนำที่ดินส่วนหนึ่งมาบริหารเป็นนิคมอุตสาหกรรมในอนาคต ซึ่งทางบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญากับทางการพม่า และได้ลงนาม

ใน FRAMEWORK AGREEMENT เพื่อเป็นผู้รับสัมปทานโครงการพัฒนาท่าเรือทวาย หากได้ข้อสรุปเรื่องรูปแบบการลงทุน ก็อาจต้องเปลี่ยนคู่สัญญาใหม่ เพราะบริษัทใหม่ที่ตั้งขึ้นมาจะเข้าไปดำเนินการแทนบริษัทเดิม โดยบริษัทใหม่ที่ตั้งขึ้นจะเป็นเอกชน ไม่ใช่รัฐบาลแน่นอน **อย่างไรก็ดี ทางรัฐบาลพม่าขอให้รัฐบาลไทยแก้ไขสัญญาเดิม**ที่ทำไว้กับบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) หรือ ไอทีดี จากเดิมที่ให้สิทธิบริหารจัดการแก่ ไอทีดี **เต็มพื้นที่โครงการสัมปทาน ไว้ที่** 204.5 **ตร.กม. ขอลดเหลือ** 154 **ตร.กม.** ซึ่งทางพม่าต้องการนำพื้นที่ในโครงการ 50 ตร.กม. ของโครงการกันไว้ เพื่ออุตสาหกรรมโดยเฉพาะวิสาหกิจขนาดย่อม หรือเอสเอ็มอี ซึ่งทางรัฐบาลพม่าจะเป็นผู้ลงทุนเอง เหตุผลหนึ่งเพื่อลดแรงต่อต้านของภาคประชาชนในพม่าบางส่วนที่ต่อต้านโครงการ นี้ เนื่องจากสื่อมวลชนพม่าเห็นว่าเป็นโครงการที่รัฐบาลเอื้อให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนอย่างเดียว และทางพม่าเห็นว่าการดำเนินการของไทยล่าช้า เกรงว่าจะก่อสร้างไม่ได้ตามแผนที่วางไว้ และอาจทำให้กระทบต่อการหาเสียงเลือกตั้งของรัฐบาลซึ่งจะมีการใช้โครงการทวาย ในการหาเสียง เพราะทางพม่าถือเป็นโครงการใหญ่ระดับที่เป็นนโยบาย เพราะจะทำให้เกิดมูลค่าก่อสร้างสาธารณูปโภคไม่ต่ำกว่า 4 แสนล้านบาท หรือ 13,000 ล้านดอลลาร์ สร้างมูลค่าเพิ่มเศรษฐกิจไม่ต่ำกว่า 3 ล้านล้านบาท

นอกจากนี้ รูปแบบการลงทุนล่าสุด รัฐบาลพม่าได้เสนอให้ฝ่ายไทยพิจารณา 2 แบบ คือ การ**จัดตั้งนิติบุคคลเฉพาะกิจ** (Special Purpose Vehicle - SPV) เพื่อเป็นเครื่องมือในการระดมทุนจากนักลงทุนเข้าไปลงทุนในโครงการต่างๆ ทั้งหมด และหรือ**การจัดตั้ง** SPV **รายย่อยเพื่อรับผิดชอบการลงทุนในโครงการ** เพื่อดำเนินการก่อสร้างสาธารณูปโภคและพัฒนาพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม ตามที่รัฐบาลพม่าเสนอ คล้ายกับรูปแบบที่ไอทีดี ดำเนินการอยู่ การที่รัฐบาลพม่าเสนอขอลดพื้นที่ในโครงการทวาย ถือเป็นสัญญาณที่ดีที่แสดงให้เห็นว่าเจ้าของที่ดินคือรัฐบาลพม่า เห็นอนาคตของโครงการนี้ว่ามีแนวโน้มที่ดี จึงต้องการแบ่งพื้นที่บางส่วนไว้เอง

ส่วนที่ 4

ความเป็นไปได้ของโครงการทวาย

โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย เริ่มต้นตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2553 โดยรัฐบาลพม่าในชุดก่อนมีการเลือกตั้งได้ลงนามสัญญากับบริษัทอิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เพื่อให้สิทธิในการพัฒนาพื้นที่จังหวัดทวาย บริเวณหาดชักแคร่ ตำบลนาบูเหล่ และบริเวณใกล้เคียง เนื้อที่ประมาณ 204.5 ตารางกิโลเมตร เป็นเวลา 75 ปี ต่อมาลดเนื้อที่เหลือ 154 ตารางกิโลเมตร ซึ่งบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ได้ตั้งบริษัท ทวาย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด หรือ ดีดีซี ด้วยทุนจดทะเบียน 100 ล้านดอลลาร์ โดยโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและถนนทวาย – พุน้ำร้อน ใช้เงินประมาณ 120,000 ล้านบาท แต่โครงการทั้งหมดต้องใช้เงินลงทุนประมาณ 2.5 – 2.7 แสนล้านบาท (บ้างก็ว่า 300,000 ล้านบาท) เพื่อพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายในประเทศพม่า โดยทางบริษัท อิตาเลียนไทยฯ ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลพม่าให้พัฒนาโครงการตามสัญญาจริง เนื้อที่ 204.5 ตารางกิโลเมตร และรัฐบาลพม่าได้ประกาศให้พื้นที่โครงการเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ “Dawei Special Economic Zone” (DSEZ) โดยกำหนดให้เป็นพื้นที่พัฒนาแบบเบ็ดเสร็จ (One-Stop Service) เพื่อลดขั้นตอนการดำเนินงานให้เกิดความคล่องตัว รวมทั้งการให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ รวมทั้งมาตรการด้านภาษี เพื่อจูงใจนักลงทุน

กรณีการสร้างท่าเรือทวายจะส่งผลกระทบอย่างไรต่อโครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตก ซึ่ง**ประเทศไทยได้มีการพิจารณาท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล เป็นประตูเศรษฐกิจด้านตะวันตกของประเทศ** (West Gate Port) **รวมทั้งมีโครงการสะพานเศรษฐกิจ** (Landbridge) **ท่าเรือปากบารา-ท่าเรือสงขลา** 2 เดิมอยู่ในโครงการ Southern Seaboard แต่ต่อมาเมื่อวันที่ 29 มิ.ย. 2553 ครม.ได้มีการพิจารณาว่าจากปัญหาการต่อต้านของชุมชน รวมถึงความไม่ชัดเจนของ Demand ในพื้นที่ จึงมีการพิจารณาให้ไปศึกษาในการปรับลดขนาดของท่าให้เป็นท่าเรือเอนกประสงค์ ซึ่งประเด็นการต่อต้านของชุมชน โดยเฉพาะ**ปัจจัยการต่อต้านอุตสาหกรรม** รวมถึงการสร้าง “Landbridge” ทั้งถนนและทางรถไฟเชื่อมต่อกับท่าเรือสงขลา ซึ่งมีปัญหาเชิงนโยบายว่าจะดำเนินการอย่างไร ขณะที่แนวทางการพัฒนาท่าเรือจะนะให้เป็นท่าเรือหลักทางภาคใต้ตอนล่าง ก็ขาดความชัดเจน รวมถึงการพัฒนาท่าเรือปากบารา มีประชาชนกลุ่ม NGO ทั้งในและนอกพื้นที่ต่อต้าน อีกทั้งมีการตีความว่า แนวพัฒนา

ท่าเรือรุกล้ำเข้าไปในพื้นที่อุทยานแห่งชาติ “เภตรา” กว่า 1 ใน 4 จะต้องผ่านกระบวนการผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและผลกระทบด้านสาธารณสุข (ทั้ง EIA และ HIA) ตามมาตรการของกระทรวงสิ่งแวดล้อมและทรัพยากร ซึ่งก็คงไม่ใช่เรื่องง่าย เนื่องจากมีกรอบของรัฐธรรมนูญมาตรา 67 วรรค 2 โดยแนวคิดด้วยการเปรียบเทียบข้อดีข้อด้อยระหว่างท่าเรือปากบารากับท่าเรือทวาย ประกอบด้วย **ความไม่ชัดเจนของโครงการหลังท่าและ Landbridge คงจะทำให้การพัฒนาท่าเรือปากบาราให้เป็นท่าเรือฝั่งตะวันตกของไทยคงเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นได้ยาก** หากจะมีการผลักดันให้เกิดได้จริง ไม่ควรพัฒนาเป็นท่าเรือเอนกประสงค์แต่ให้เป็นท่าเรือขนาดกลาง รับเรือประเภท Feeder Port เพื่อรองรับการเรือขนาด 200-300 TEU เพื่อไปเชื่อมโยงกับท่าเรือปีนัง และหรือท่าเรือเชนนายของอินเดีย รวมทั้งท่าเรือทวาย (ในอนาคต)

ทั้งนี้ การที่รัฐบาลไทยได้ตกลงที่จะเข้าไปพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย ที่จะพัฒนาให้เป็นท่าเรือขนาดใหญ่ (Ocean Port) ก็ต้องมีการศึกษาว่า การพัฒนา**ท่าเรือทวาย ซึ่งกลายเป็นโครงการระดับรัฐกับรัฐ ซึ่งคงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่รัฐบาลไทยจะต้องไปจัดหาแหล่งเงินทุนผ่านกลไกรัฐวิสาหกิจ จะมีความคุ้มค่าหรือไม่ โดยเฉพาะในเชิงพาณิชย์ ขณะเดียวกัน ต้องมีการศึกษาว่าอุตสาหกรรมอะไรบ้างของไทยที่จะไปใช้ฐานการผลิตที่ทวาย** ซึ่งทางพม่าถือว่าเป็นพื้นที่ห่างไกลการพัฒนา เพราะทางรัฐบาลพม่าให้ความสำคัญต่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทิลาว่า ที่นครย่างกุ้ง รวมทั้งเขตเศรษฐกิจอื่นๆ ซึ่งมีความสะดวกว่า เช่น เมาะลำไย ผาอัน และเมียวดี เป็นลำดับต้นๆ

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาของคณะกรรมาธิการโลจิสติกส์ของวุฒิสภา เมื่อปี 2553 – 2554 พบว่า การใช้พื้นที่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมทวายเป็นฐานการผลิตของไทย จะมีความคล่องตัวมากน้อยเพียงใด โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับปัจจัยความไม่แน่นอนทางการเมืองของพม่า ขณะเดียวกัน หากประเทศไทยไม่มีท่าเรือฝั่งตะวันตกที่เป็น West Gate ของตัวเอง โดยไปพึ่งท่าเรือทวายแต่เพียงอย่างเดียว คงจะต้องพิจารณาในด้านความมั่นคงควบคู่ไปด้วย **เพราะการลงทุนในมูลค่าสูงและเกี่ยวกับความมั่นคงของประเทศ คงไม่พิจารณาแค่เฉพาะ “เอาใจพม่า” แต่ต้องพิจารณาถึงความเป็นไปได้ของโครงการในเชิงพาณิชย์** ถึงแม้ว่ารัฐบาลไม่ได้ลงทุนโดยตรง แต่อาจผ่านทางบริษัทนิติบุคคลเฉพาะกิจ หรือ SPV หากโครงการมีปัญหา รัฐบาลในอนาคตคงไม่พ้นที่จะต้องรับผิดชอบ

อย่างไรก็ดี โครงการทวายไม่ว่าใครจะวิจารณ์อย่างไร โครงการนี้คงเดินหน้า เห็นได้จากมติ ครม. วันที่ 20 พ.ศ.2555 ได้เห็นชอบการลงนามใน MOU ว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและมติ ครม.วันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ.2555 เห็นชอบตั้งคณะทำงานระดับรองนายกรัฐมนตรี เป็นผู้รับผิดชอบ โดยฝ่ายไทยได้มอบให้ รองนายกฯ กิตติรัตน์ ณ ระนอง และพม่าได้มอบหมายให้รองประธานาธิบดีเป็นผู้รับผิดชอบ มีสศช.เป็นหน่วยงานเลขานุการ ซึ่งหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงจะเป็นกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กรมเอเชียตะวันออก และกรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้กระทรวงการต่างประเทศเป็นผู้รับผิดชอบ **โดยทั้งรัฐบาลไทยและรัฐบาลเมียนมาร์ ได้จัดทำบันทึกความเข้าใจในการพัฒนาโครงการ เสร็จสิ้นไปตั้งแต่วันที่ 23 กรกฎาคม 2555** ซึ่งรัฐบาลไทยได้ขอให้รัฐบาลพม่าเปิดจุดผ่านแดนแห่งใหม่ จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ บ้านพุน้ำร้อน-ทิกี้ บ้านสิงขร-มู่ด่อง ด่านพระเจดีย์สามองค์-พระยาตองซู ด่านบ้านกิ่วผาวอก-พอนพายิน และห้วยต้นนุ่น-แม่แจ๊ะ อีกทั้ง ซึ่งทางพม่าตอบรับมีเพียงการเปิดด่านสิงขร-มู่ด่อง ขณะที่การสำรวจและเก็บรายละเอียดภูมิประเทศ (Detail Survey) ครั้งล่าสุดเมื่อเดือนกรกฎาคม 2555 ทางพม่าเสนอให้ลากเส้นสันปันน้ำตรงบริเวณบ้านพุน้ำร้อนอย่างไม่เป็นทางการไปก่อน เพราะไม่สามารถตกลงแนวพื้นที่ที่จะปักปันเขตชายแดน ซึ่งจะต้องรอการจัดทำแผนที่ทางอากาศ ปัจจุบันด่านบ้านพุน้ำร้อน-ทิกี้ กระทรวงมหาดไทยได้ออกประกาศเป็นจุดผ่านแดนชั่วคราว ไปเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2555

อันที่จริงโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ตามมติ ครม. วันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ.2553 เป็นโครงการที่รัฐบาลพรรคประชาธิปัตย์ได้ให้ความเห็นชอบมาก่อนหน้านี้ และต่อมารัฐบาลชุดพรรคเพื่อไทยก็ได้เห็นชอบบรรจุเข้าเป็นแผนที่ทางรัฐบาลจะเข้าไปดำเนินการถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 55 ของโครงการ โดยร้อยละ 25 ถือหุ้นโดยบริษัท อิตาเลียนไทยฯ และที่เหลืออาจถือหุ้นโดยทางญี่ปุ่น **จนถึงบัดนี้ โครงการเดินหน้าไปมากแล้ว และรัฐบาลไทยได้ลงนามในข้อตกลงร่วมกับรัฐบาลพม่าในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย** อีกทั้ง รัฐบาลได้มอบหมายให้ทางกระทรวงการคลังแต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาแนวทางในการให้การสนับสนุนด้านการเงินสำหรับโครงการทวาย ซึ่งอาจออกมาในลักษณะการจัดตั้งนิติบุคคลเฉพาะกิจ หรือ เอสพีวี เพื่อให้มีความคล่องตัวในการบริหารจัดการ รวมทั้งสามารถระดมทุนเป็นหุ้นกู้จากตลาดทุนได้ โดยไม่ถือเป็นส่วนหนึ่งของหนี้สาธารณะ

ความเป็นไปได้ของโครงการทวาย

ปัจจัยต่อความสัมฤทธิผลของโครงการทวาย

ความเป็นไปได้ของโครงการทวายและท่าเรือทวาย ความสัมฤทธิผลขึ้นอยู่กับ ผู้นำเข้า-ส่งออก (Consignee & Shipper) **และสายการเดินเรือ** (Ocean Liner) **ในการที่จะมาใช้ประโยชน์หรือนำเรือเข้ามาเทียบท่า** เพราะในชั้นต้น หากสินค้ายังมีปริมาณไม่มากจะทำให้ต้นทุนรวมการใช้ท่าเรือทวายจะมีค่าใช้จ่ายที่สูง นอกจากนี้ ต้องนำท่าทีของประเทศญี่ปุ่น จะเป็นผู้ร่วมทุนในโครงการร้อยละ 20 ว่ามีความชัดเจนเพียงใด เพราะ **รัฐบาลและเอกชนญี่ปุ่นให้น้ำหนักและสนใจการลงทุนที่นครย่างกุ้งมากกว่าที่ทวาย เห็นได้จากการที่รัฐบาลญี่ปุ่นประกาศจะเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ วงเงินถึง 5 หมื่นล้านเยน หรือประมาณ 1.8 หมื่นล้านบาท** แก่ประเทศพม่าเพื่อการพัฒนาประเทศ ซึ่งครอบคลุม 3 โครงการหลัก ได้แก่ **การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทิละว่า** ใกล้ท่าเรือทิละว่า (Thilawa Port) การบูรณะซ่อมแซมโรงผลิตกระแสไฟฟ้าในเมืองย่างกุ้งที่ญี่ปุ่นเคยมาสร้างไว้เมื่อ 22 ปีที่แล้ว และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานความเจริญให้กับ 14 พื้นที่ต่างจังหวัดแนวตะเข็บชายแดนของประเทศพม่า เป็นคำ**แถลงการณ์ร่วมระหว่างนายโยชิฮิโกะ โนดะ นายกรัฐมนตรีญี่ปุ่น** ซึ่งได้พบปะกับนายเต็ง เส่ง ประธานาธิบดีพม่า แบบทวิภาคีระหว่างไปร่วมการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียนครั้งที่ 21 เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายนที่ผ่านมา ที่ประเทศกัมพูชา โดย**เงินกู้ก้อนใหม่ของญี่ปุ่นใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโทรคมนาคม การเตรียมการเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันซีเกมส์ในปี 2556 รวมทั้งการเตรียมการเป็นประธานอาเซียนในปี 2557**

นอกจากนี้ รัฐบาลญี่ปุ่นแสดงความมุ่งมั่นชัดเจนว่าสนใจในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในประเทศพม่า เห็นได้จากในเดือนตุลาคม 2555 ที่ผ่านมา รัฐบาลญี่ปุ่นประกาศสะสางหนี้ค้างชำระ 5 แสนล้านเยน (ประมาณ 1.86 แสนล้านบาท) ของพม่าให้เสร็จสิ้นภายในต้นปี 2556 โดยญี่ปุ่นจะลดหนี้มากกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนดังกล่าว **ซึ่งบริษัทญี่ปุ่น 3 รายใหญ่ ได้แก่ มิตซูบิชิ มารูเบนิ และซูมิโตโม ได้ทำข้อตกลงกับพม่า เพื่อร่วมกันพัฒนาเฟสแรกของเศรษฐกิจพิเศษทิละว่า ขนาดพื้นที่ 2,400 เฮกตาร์ ซึ่งตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือทิละว่าทางตอนใต้ของเมืองย่างกุ้ง** เขตเศรษฐกิจพิเศษดังกล่าว ซึ่งฝ่าย 3 บริษัทเอกชนญี่ปุ่นถือหุ้นร่วมกัน 49% (หุ้นที่เหลือ 56% เป็นของบริษัทพม่า) จะเป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรม คลังสินค้าและโรงผลิตกระแสไฟฟ้าที่ใช้ก๊าซธรรมชาติในพม่า ข้อสังเกตทางรัฐบาลญี่ปุ่นให้ความสนใจพัฒนาท่าเรือทิละว่าในเขตย่างกุ้ง และไม่ค่อยกล่าวถึงความสนใจท่าเรือทวาย ทั้งนี้ ญี่ปุ่นเป็นประเทศผู้ลงทุนรายใหญ่เป็นอันดับที่ 12 ห่างจากจีน และไทย ซึ่งเป็นผู้ลงทุนรายใหญ่อันดับ 1 และ 2 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่ประเทศพม่าเปิดประเทศรับการปฏิรูป ญี่ปุ่นก็เป็นประเทศที่มีการลงทุนเพิ่มขึ้นเกือบ 2 เท่าตัวในช่วงปีงบประมาณ 2554-2555 คาดหมายว่า ในช่วงเดือน

มกราคม 2556 ทั้งธนาคารพัฒนาเอเชีย (เอดีบี) ธนาคารโลก และประเทศผู้ให้กู้รายใหญ่รายอื่นๆ จะทยอยประกาศยกหนี้ให้กับพม่า ขณะที่ประเทศมหาอำนาจในโลกตะวันตก ทั้งสหรัฐอเมริกา แคนาดา สหภาพยุโรป (อียู) รวมทั้งออสเตรเลีย ประกาศยกเลิกการคว่ำบาตรเกือบทั้งหมดที่มีต่อประเทศพม่าแล้ว

ความเห็นของภาคเอกชนต่อการพัฒนาท่าเรือทวาย

จากการสัมมนาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนในช่วงเดือนมกราคม 2556 ซึ่งยังมีความเห็นแตกต่างกัน ซึ่งเอกชนที่เกี่ยวข้องเห็นว่า ทวายเป็นเพียงทางเลือกของเอกชน เนื่องจากต้นทุนรวมทั้งค่าระวางเรือ ซึ่งใกล้เคียงกับท่าเรือแหลมฉบังแล้ว ยังต้องเสียค่าบริการ-ขนถ่ายหน้าท่า (Port Charge) และเสียค่าขนส่งทางบกจากทวายมาสู่แหล่งผลิต จะมีต้นทุน Land Cost ที่สูงมาก นอกจากนี้ การที่คาดหวังว่าการเชื่อมโยงท่าเรือทวาย-แหลมฉบัง ในลักษณะที่เป็น Regional Landbridge อาจไม่ใช่ทางเลือกที่ดีนัก เนื่องจากระยะทางเบ็ดเสร็จแล้วประมาณ 500 กิโลเมตรเศษ ซึ่งการขนส่ง Port to Port ที่ต้องผ่านถนนในลักษณะยาวเช่นนี้จะไม่คุ้มค่า ทั้งในด้านเวลาที่ลดลง และต้นทุนสูงขึ้น ภาคเอกชนจึงมองว่าท่าเรือทวายอาจเป็น Feeder Port เชื่อมโยงท่าเรือย่างกุ้ง ท่าเรือระนอง ท่าเรือปากบารา ไปยังท่าเรือปีนัง หรือท่าเรือที่สิงคโปร์ การใช้ท่าเรือทวายจึงเป็นทางเลือกสุดท้าย ยกเว้นมีวิกฤติที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกา หรือเกิดวิกฤติทางการเมืองในประเทศไทย จนทำให้ไม่สามารถใช้ท่าเรือแหลมฉบังได้

ปัจจัยซึ่งจะทำให้โครงการท่าเรือทวายประสบความสำเร็จขึ้นอยู่กับความสามารถในการแหล่งเงินทุน ไม่น้อยกว่า 4-5 พันล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับใช้ในโครงการ ขึ้นอยู่กับความสามารถในการหาผู้ร่วมลงทุน ซึ่งผู้ร่วมทุนจะต้องเป็นทั้งนักลงทุนในอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และหรือมีสายการเดินเรือ (Liner) ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญต่อความเป็นไปได้ของโครงการ และยังรวมถึงปัจจัยต่างๆ ดังต่อไปนี้

ปัจจัยต่อความเป็นไปได้ในการใช้ท่าเรือทวาย

1. **อุปสงค์ในพื้นที่** (Demand) ซึ่งจะต้องมีปริมาณตู้สินค้าขาออกที่เพียงพอต่อขนาดบรรทุกของเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ (Ocean Vessel) เช่น ระดับ “Panamax” หรือ “Super Panamax” ซึ่งมีระวางบรรทุกขั้นต่ำ 4,000 – 4,500 ตู้คอนเทนเนอร์ ต่อ 1 เที่ยว ซึ่งแนวโน้มเรือในลักษณะที่เป็น Ocean Direct Ship ในอนาคตจะมีขนาดใหญ่มากขึ้น ซึ่งปริมาณสินค้าของทวายอาจไม่พอรองรับ เพราะประเทศพม่าคงต้องใช้เวลาอีกนานพอสมควรในการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ทางภาคใต้ เนื่องจากทางรัฐบาลพม่าก็ส่งเสริมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่แถบปริมณฑลนครย่างกุ้ง เช่น ที่ทิละว่า

ไลตาย่า และอีกหลายนิคมอุตสาหกรรม ทั้งนี้ ท่าเรือที่นครย่างกุ้งก็มีขีดความสามารถในการรับสินค้าในปัจจุบันได้ปีละไม่น้อยกว่า 700,000 TEU และสามารถที่จะเพิ่มขีดความสามารถไปถึง 1 – 1.5 ล้านตู้ได้ ภายใน 2-3 ปีข้างหน้า

2. **ปริมาณตู้สินค้าขาออก** (Outbound) **ที่สมดุลกับปริมาณตู้สินค้าขาเข้า** (Inbound) เพราะจะเกี่ยวข้องกับการขนส่งเที่ยวเปล่า หรือสินค้าขาออกมีปริมาณน้อย ไม่คุ้มค่าต่อการเดินทางเที่ยวกลับ
3. **ความถี่ของเที่ยวเรือ** (Frequency Vessel Schedule) ที่จะมาเทียบท่าเรือ ว่ามีความถี่มากน้อยเพียงใด เพราะเป็นปัจจัยต่อนักลงทุนในอุตสาหกรรมที่ต้องมีการส่งออกตรงต่อเวลา “Just in Time” กับใบสั่งซื้อสินค้า ซึ่งทางเรือก็ต้องการอุปสงค์ของภาคอุตสาหกรรม คือมีสินค้าเข้า-ออกเต็มลำเรือก็เข้ามารับ ขณะที่นักลงทุนควรคำนึงถึงความถี่ของเที่ยวเรือก่อนที่จะลงทุน
4. **ต้นทุนรวมสูงกว่าการขนส่ง** (Inland Cost)

ในเชิงพาณิชย์ค่ายกตู้ขึ้นและลง (Lift On/Lift Off) ทั้ง 2 ท่าและค่า Inland Cost บวกค่าธรรมเนียมผ่านทาง และค่าผ่านแดนพรมแดนไทย-พม่ารวมกันแล้วมีต้นทุนโลจิสติกส์สูงกว่าการขนส่งผ่านช่องแคบมะละกามากน้อยเพียงใด ซึ่งจำเป็นต้องมีการศึกษาค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าจากแหลมฉบังไปท่าเรือทวาย เมื่อรวม “Total Inland Cost” จะถูกกว่าการใช้ท่าเรือแหลมฉบังหรือไม่ เพราะต้นทุนของการขนส่งทางทะเลขึ้นอยู่กับความถี่ของเรือที่เข้า และปริมาณสินค้าที่มากพอ ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังใช้เวลา 20 ปีเศษ ยังทำตัวเลขได้เพียง 5.5 ล้าน TEU ต่อปี ขณะที่พม่าไม่มีฐานอุตสาหกรรมที่สร้าง Demand หรืออุปสรรค ต้องพึ่งพาสินค้าจากนอกประเทศ ซึ่งมีทั้งท่าเรือสิงคโปร์ ท่าเรือตันจุงเพลาปัส ท่าเรือกรัง ท่าเรือปีนัง ท่าเรือเชนนายของอินเดียเป็นคู่แข่ง

5. **ปัจจัยการตรงต่อเวลา** (Just in Time)

การส่งมอบสินค้าที่สินค้าจะต้องผ่านด่านตรวจ 2-3 ประเทศ จะเกิดความล่าช้า ขณะเรือที่เทียบท่าจะมีเวลาปิดรับสินค้าที่แน่นอน (Closing Time) โดยเฉพาะประเด็นความมั่นคงของชาติ ในการต้องพึ่งพิงท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ประเทศกัมพูชาและพม่า มักมีการปิดด่านพรมแดนกันบ่อย โดยไม่ค่อยมีเหตุผล โดยเฉพาะความเป็นมาตรฐานสากลของประเทศพม่าจะเป็นอุปสรรคโดยเฉพาะด้านความมั่นคง ขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังมีความเป็นมาตรฐานสากลโลก ทั้งในด้านมาตรฐานการป้องกันการก่อการร้าย (CSI) ซึ่งการพัฒนาในส่วนนี้พม่าจะมีข้อจำกัดค่อนข้างมากในความเป็นสากล เพราะจะต้องมีการแก้กฎหมายหลายฉบับ รวมทั้ง ปัญหาคอรัปชั่น กรณีประเทศไทย การแก้ปัญหาคอร์รัปชั่น ใช้เวลา 10-20 ปี ก็ยังเป็นปัญหาที่แก้ไม่ตก ซึ่งกรณีของพม่าคงต้องใช้เวลาที่มากกว่าประเทศไทย

6. **ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม**

โครงการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมในประเทศพม่า รัฐบาลจะคำนึงถึงปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมภายในประเทศไทย หากใช้ประเทศไทยเป็น Landbridge ระหว่างท่าเรือทวายกับท่าเรือแหลมฉบัง หรือไปเป็นการขนส่งทางถนนข้ามแดนกับประเทศ สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม รวมทั้งการขนส่งเปลี่ยนถ่าย ขนส่งหลายรูปแบบ (MTO) เพื่อส่งสินค้าต่อไปประเทศที่ 3 เช่น ประเทศจีน ญี่ปุ่น ฯลฯ ซึ่งหากโครงการสำเร็จจริงตามแผนที่วางไว้ จะมีรถไฟบรรทุกสินค้าผ่านไทย ปีละ 3-5 ล้านคอนเทนเนอร์ รวมถึงมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ใช้ถนนของไทยเป็นทางผ่าน ซึ่งต้องลองจินตนาการว่าจะเป็นความโกลาหลเพียงใดต่อระบบการจราจรของพื้นที่ รวมทั้งจะทำลายแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ อย่างจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งจำเป็นจะต้องคำนึงถึงความคุ้มค่าในด้านสิ่งแวดล้อมเข้าไปเป็นต้นทุนของประเทศด้วย อาจพิจารณาจากกรณีศึกษา เส้นทางชลบุรี-พนัสนิคม-แหลมฉบัง ซึ่งเชื่อมไปท่าเรือแหลมฉบัง การจราจรคับคั่งเพียงใด หากโครงการทวายซึ่งต้องเดินหน้าตามนโยบายรัฐบาล จะต้องนำประเด็นด้านสภาวะแวดล้อมทางธรรมชาติและวิถีชีวิตชุมชนที่ต้องเปลี่ยนไป และมลพิษ-สิ่งแวดล้อม มาประกอบเพื่อบริหารจัดการควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงการท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมในประเทศพม่า

ท่าเรือทวายเมื่อสร้างเสร็จ

ประตูทางเข้านิคมอุตสาหกรรมเมื่อสร้าง

บ้านตัวอย่างที่จะสร้างให้ชาวบ้านในพื้นที่เวนคืน

เรือนรับรอง Visitor ที่ไซต์งานก่อสร้าง

บริเวณหาดที่จะสร้างท่าเรือ
ถ่ายเดือนกันยายน 2555

ถนนทวาย-บ้านพุน้ำร้อน กิโลเมตรที่ 0
ถ่ายเดือนกันยายน 2555

ความสำเร็จโครงการทวายอยู่กับความชัดเจนของแหล่งทุน

ทั้งนี้ โครงการทวายมีมูลค่าการลงทุนรวมการลงทุนในพม่าและไทยเป็นเงินกว่า 2.7 แสนล้านบาท **สำหรับการลงทุนรองรับโครงการทวายในเขตไทย เป็นเงิน** 7.5 **หมื่นล้านบาท** แบ่งเป็น 1) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงบางใหญ่-กาญจนบุรี วงเงิน 4.5 หมื่นล้านบาท ช่วงกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน วงเงินประมาณ 1 หมื่นล้านบาท ซึ่งจะดำเนินโครงการต่อเมื่อโครงการทวายมีความชัดเจน 2) รถไฟเชื่อมชายแดนพม่าถึงนิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์น ซีบอร์ด วงเงินประมาณ 2 หมื่นล้านบาท ปัญหาเร่งด่วนของโครงการทวายคือ ขาดเม็ดเงินลงทุนและนักลงทุนระดับโลกไม่ค่อยให้ความสนใจ สิ่งแรกที่ต้องดำเนินการคือ การหาพันธมิตรทางธุรกิจเพื่อร่วมลงทุน ซึ่งต้องเป็นพันธมิตรที่มีความเข้มแข็งทางการเงิน และมีลูกค้าอยู่แล้ว ส่วนรูปแบบการลงทุนเบื้องต้น แบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ **การตั้งนิติบุคคลเฉพาะกิจ หรือ เอสพีวี** เป็นเหมือนบริษัทโฮลดิ้ง และมีบริษัทในเครือเพื่อดูแลงานด้านต่างๆ เช่น โทรคมนาคม โครงสร้างพื้นฐาน นิคมอุตสาหกรรม และ **การกระจายตั้งบริษัทเพื่อดูแลงานต่าง ๆ**

ทั้งนี้ ในช่วงต้นเดือนพฤศจิกายน 2555 ทางรัฐบาล โดย[1]นายนิวัตน์ธำรง บุญทรงไพศาล รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี กล่าวถึงการลงทุนโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและพื้นที่โครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรม ว่า **รูปแบบการช่วยเหลือของรัฐบาลไม่ใช่เอาเม็ดเงินไปลงทุนโดยรัฐบาล โดยกล่าวว่า รัฐไม่มีหน้าที่เข้าไปลงทุนในโครงการทวายฯ และไม่มีนโยบายที่จะไปจัดหาแหล่งเงินกู้เพื่อไปลงทุน** ซึ่งประเทศไทยโดยรัฐบาลจะเป็นผู้ช่วยดูเงื่อนไข กฎระเบียบการส่งเสริมการลงทุนต่างๆ ที่เหมาะสม รวมทั้งชักชวนนักลงทุน ทั้งผู้ประกอบการไทย และนักลงทุนต่างประเทศให้เข้าไปลงทุน ซึ่งส่วนของโครงสร้าง

[1] ที่มา: หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ ฉบับวันที่ 9 พ.ย. หน้า 1 หน้า 4

พื้นฐานต่างๆ มีภาคเอกชนและวิสาหกิจที่สนใจเข้าไปลงทุน ต้องเป็นผู้จัดหาแหล่งเงินกู้เอง เพราะเป็นโครงการของภาคธุรกิจ ซึ่งการก่อสร้างถนนที่เชื่อมต่อจากชายแดนบริเวณบ้านพุน้ำร้อนของไทยไปยังทวาย หลังจากมีการลงทุนก็จะเก็บค่าใช้บริการถนน เช่นเดียวกับระบบราง เช่น โครงการรถไฟ และรถไฟความเร็วสูง ส่วนโครงการถนนมอเตอร์เวย์ บางใหญ่-กาญจนบุรี บ้านพุน้ำร้อน อยู่ในแผนที่รัฐบาลจะลงทุนเพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุน และเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งไปยังชายแดน

นอกจากนี้ **นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีคมนาคม ยืนยันในช่วงกลางเดือนธันวาคม 2555 ว่า รัฐบาลจะให้ความช่วยเหลือในการพัฒนาโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย เฉพาะด้านเทคนิคเท่านั้น** รัฐบาลจะไม่เป็นคู่สัญญาในการลงทุนกับรัฐบาลพม่า เพราะการลงทุนเป็นเรื่องของธุรกิจ รัฐบาลไม่มีบทบาทที่จะเข้าไปลงทุน ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบการลงทุน เบื้องต้นศึกษาใน 2 ลักษณะ คือ 1.การตั้งนิติบุคคลเฉพาะกิจ หรือ เอสพีวี เป็นบริษัทโฮลดิ้ง และมีบริษัทในเครือเพื่อดูแลงานด้านต่างๆ เช่น โทรคมนาคม โครงสร้างพื้นฐาน นิคมอุตสาหกรรม และ 2.การตั้งบริษัทแยกเพื่อดูแลงานแต่ละด้าน หรือ เอสพีวี โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียด คาดว่าจะได้ข้อสรุปภายในเดือน ก.พ. 2556

อย่างไรก็ตาม ทางรัฐบาลไทยโดยนายกรัฐมนตรี ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ให้ความมั่นใจว่าโครงการทวายในระยะแรกที่จะเสร็จปี 2558 ได้แก่ โครงการท่าเรือ โครงการถนน ไฟฟ้า ระบบสาธารณูปโภคอื่นๆ ที่จำเป็น และอุตสาหกรรมบางส่วนที่มีการลงทุนในเฟสแรก โดยมีการเตรียมพื้นที่ให้ภาคเอกชนเข้าไปก่อสร้างโรงงานได้บางส่วน โดยรูปแบบการลงทุนจะแบ่งโครงการต่างๆ ออกเป็นโครงการย่อย เช่น โครงการถนน โครงการท่าเรือ **มีการตั้งบริษัทร่วมทุน เป็นผู้ลงทุนในโครงการ** ซึ่งสิทธิในสัมปทานของบริษัท อิตาเลียนไทย ยังคงอยู่ โดยบริษัทอิตาเลียนไทย จะเป็นผู้ร่วมลงทุนในโครงการต่างๆ ด้วย สำหรับการกู้เงินมาใช้ในการลงทุน บริษัทที่ตั้งขึ้นสามารถที่จะเข้าไปกู้เงินนจากธนาคารต่างๆ เพื่อนำไปลงทุนในโครงการนั้นๆ ได้ อย่างไรก็ตาม **รัฐบาลได้ย้ำถึงท่าทีว่า ถึงจะไม่เข้าไปค้ำประกันให้กับบริษัทร่วมทุน โดยวางสถานะโครงการทวายเป็นการลงทุนของภาคธุรกิจ** แต่ละบริษัทสามารถหาเงินกู้มาลงทุนเหมือนการกู้เงินเพื่อลงทุนของบริษัทเอกชนทั่วๆ ไป ซึ่งการลงทุนในโครงการทวายจะเป็นรูปแบบของบริษัทร่วมทุน **ซึ่งช่วงหลังรัฐบาลไม่ค่อยได้กล่าวถึงแนวทางการจัดตั้งนิติบุคคลเฉพาะกิจให้เป็นผู้ดำเนินการระดมทุนในลักษณะออกหุ้นกู้** ซึ่งลักษณะของบริษัทร่วมทุนยังไม่มีรายละเอียดว่า รัฐบาลจะร่วมทุนเอง หรือเป็นการร่วมทุนกับนักลงทุนจากต่างประเทศ หรืออาจจะมีทั้งภาคเอกชนและรัฐวิสาหกิจร่วมลงทุนโดยไม่มีภาครัฐเข้าไปถือหุ้น ซึ่งท่าทีของรัฐบาลไทยเกี่ยวกับการลงทุนในโครงการทวายโดยเฉพาะที่มาของแหล่งเงินทุน **ซึ่งรัฐบาลได้ออกมาแสดงท่าทีที่ชัดเจนว่าจะไม่เข้าไปเกี่ยวข้องด้านการจัดหาเงินทุน ทำให้รูปแบบการลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก และนิคมอุตสาหกรรมทวาย ยังขาดความชัดเจนซึ่งจะส่งผลต่อการตัดสินใจของภาคเอกชน**

ทั้งนี้ **ความเป็นไปได้ของโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ซึ่งล่าช้าและขาดความชัดเจน "ปัจจุบันยังไม่ได้ลงนามเพราะรัฐบาลพม่ารอความชัดเจนของแผนความร่วมมือ** ที่รัฐบาลพม่าและไทยลงนามบันทึกความเข้าใจว่า ด้วยการพัฒนาที่ครอบคลุมในเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย และพื้นที่โครงการที่เกี่ยวข้อง **ซึ่งจะสามารถสรุปแนวทางชัดเจนในต้นปี** 2556 ซึ่งทางบริษัท อิตาเลียนไทยฯ แจ้งว่าได้ใช้เงินลงทุนในโครงการไปแล้วประมาณ 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 4,500 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นค่าเวนคืนที่ดิน **ในส่วนของโครงการก่อสร้างท่าเรือและถนนนั้น เบื้องต้นรัฐบาลไทยแจงว่า ทางฝั่งไทยจะรับผิดชอบหุ้นร้อยละ** 37.5 **และทางบริษัท อิตาเลียนไทยฯ จะถือหุ้น** 25% **ที่เหลือเป็นภาระของรัฐบาลพม่าในการหานักลงทุนอื่นเข้ามาร่วมทุน** ซึ่งปัจจุบันมีนักลงทุนทั้งจากจีน ญี่ปุ่น มาเลเซีย สิงคโปร์ สนใจเข้าร่วมลงทุน แผนการก่อสร้างท่าเรือ และถนน เป็นด้านเทคนิค **ใช้งบประมาณเบื้องต้นของอิตาเลียนไทยฯ มูลค่าการลงทุนประมาณ** 1-2 **แสนล้านบาท** โดยแบ่งการลงทุนเป็นระยะ ตั้งแต่ระยะที่ 0-2 โดยระยะแรกเป็นอุตสาหกรรมยาง อาหาร คาดเปิดได้ปี 2558

อย่างไรก็ดี บริษัททวาย ดีเวล๊อปเมนท์ หรือ “ดีดีซี” ได้แจ้งว่ากำลังดำเนินการเจรจากับธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (เจบิค) เพื่อขอสินเชื่ออยู่ ซึ่งทางบริษัทอิตาเลี่ยนไทย ดีเวล๊อปเมนท์ ซึ่งเป็นบริษัทแม่ของ “ดีดีซี” ได้ขอให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดก็ต้องช่วยกันหาเงินมาลงทุน เพราะเป็นโครงการที่ใช้เงินลงทุนจำนวนมาก โดยทาง**บริษัท อิตาเลียนไทยฯ ยังยืนยันว่า รัฐบาลต้องเป็นผู้ผลักดันและเป็นผู้นำการพัฒนาพื้นที่ทวาย** ขณะนี้ต้องรอแหล่งเงินทุนที่จะนำมาพัฒนา ซึ่งรัฐบาลจะต้องเข้ามาช่วยดูเรื่องนี้ ขณะที่ บริษัท อมตะ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ซึ่งหลายฝ่ายฝากความหวังว่าจะเป็นผู้ลงทุนบุกเบิกรายใหญ่ ก็ไม่ได้แสดงความชัดเจนว่าจะเข้าไปลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมทวาย เพียงแต่ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทอมตะฯ ออกมาพูดกับสื่อมวลชนว่า “พื้นที่ทวายเป็นจุดที่น่าสนใจ แต่การศึกษาต้องดูหลายพื้นที่เพื่อเลือกเมืองที่ดีที่สุด การจะเลือกพื้นที่ใดต้องพิจารณาที่ตั้ง และความสะดวกในการเดินทางขนส่ง เช่น ท่าเรือ สนามบิน” โดยคาดว่า ทางบริษัทอมตะจะศึกษาการลงทุนในพม่าเสร็จในปี 2556[2]

[2] ที่มา: หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ ฉบับวันที่ 9 พฤศจิกายน 2555 หน้า 4

สรุป

ความเป็นไปได้ของโครงการทวาย

ความมุ่งหวังของโครงการทวาย อยู่ที่การประหยัดทั้งเชิงเวลา และต้นทุนขนส่งสินค้า เมื่อเทียบกับเรือไปถ่ายลำที่ท่าเรือสิงคโปร์ หรือมาเลเซีย โดยหันมาใช้ Landbridge ทวาย – พุน้ำร้อน เชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังของประเทศไทย ประเด็นที่ต้องพิจารณาคือ ต้นทุนรวมระหว่างการขนส่งสินค้าผ่าน Landbridge ทวาย – แหลมฉบังจะประหยัดต้นทุนรวมด้านโลจิสติกส์ได้จริงหรือไม่ และอุตสาหกรรมที่ย้ายเข้าไปในพื้นที่ จะมีต้นทุนรวมที่ประหยัดกว่าพื้นที่อื่นได้มากน้อยเพียงใด นอกจากนี้ **จะต้องมีการกำหนดแนวทางการส่งเสริมการลงทุนเพื่อจูงใจให้นักลงทุนไปตั้งโรงงานที่นิคมอุตสาหกรรมทวาย การกำหนดสิทธิประโยชน์ทางภาษีและการเงิน** การถือครองที่ดิน การอำนวยความสะดวกทางศุลกากร และการจ้างงาน ซึ่งจะต้อง**กำหนดตำแหน่งทางธุรกิจให้ได้ว่า นักธุรกิจกลุ่มใด ประเภทอุตสาหกรรมใด** และเป็นนักลงทุนจากประเทศใด ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมาย โดยเฉพาะอะไรเป็นปัจจัยจูงใจในการที่มาลงทุนที่จังหวัดทวาย **ซึ่งล่าสุดดูเหมือนว่าทางนักธุรกิจญี่ปุ่นและรัฐบาลญี่ปุ่นให้ความสำคัญในการใช้พื้นที่ “เขตทิลาว่า” ใกล้นครย่างกุ้ง เป็นฐานการลงทุนมากกว่าจังหวัดทวาย**

ขณะเดียวกัน นักลงทุนรายใหญ่ของประเทศไทยยังสงวนท่าที เพียงแต่ระบุว่าการลงทุนจะต้องดูความชัดเจนของโครงการ เช่น โครงสร้างพื้นฐานของนิคมอุตสาหกรรมที่รองรับอุตสาหกรรมหนัก ซึ่งต้องใช้น้ำและพลังงานไฟฟ้ามาก และต้องมีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่เพื่อขนส่งวัตถุดิบที่มีปริมาณมาก เช่น แร่เหล็ก **ขณะที่ทางรัฐบาลพม่ายังมีความระมัดระวังปัญหาด้านมลภาวะสิ่งแวดล้อม** เห็นได้จาก นายอู เอ มินท์ รัฐมนตรีอุตสาหกรรมประเทศพม่า ได้ออกมากล่าวถึงโครงการที่จะลงทุนในทวาย เช่น การลงทุนอุตสาหกรรมปิโตรเคมีจะต้องมีการควบคุมผลกระทบจากสิ่งแวดล้อม ซึ่งรัฐบาลพม่าสนใจผลกระทบที่เกิดจากชุมชน และเฝ้าระวังผลกระทบทาง**สิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ความเป็นไปได้ของโครงการทวายยังขาดความชัดเจน จากการที่รัฐบาลพม่าในช่วงปลายเดือนธันวาคมที่ผ่านมา รัฐบาลประเทศพม่า ต้องการเปลี่ยนแปลงกรอบข้อตกลงที่การท่าเรือของพม่าได้ลงนามไว้กับบริษัทเอกชนของไทย**ใหม่ โดยต้องการหาผู้ลงทุนรายใหม่ เนื่องจากบริษัทเอกชนไทย คือ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนท์ จำกัด ที่ ได้รับสัมปทาน ไม่สามารถหาแหล่งระดมเงินทุนได้ จึงต้องการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้มีบริษัทใหม่เข้าไปลงทุนแทนโดยเป็นบริษัทที่ ได้รับการสนับสนุนจากทั้งรัฐบาลไทยและรัฐบาลพม่า ทั้งนี้ พม่าต้องการให้เกิดการลงทุนในรูปแบบของบริษัทโฮลดิ้ง ซึ่งเป็นการร่วมทุนกัน 3 ฝ่าย คือรัฐบาลไทย พม่า และญี่ปุ่นที่เป็นที่ปรึกษาสำคัญของพม่า โดยบริษัท โฮลดิ้งนี้จะเข้าไปถือหุ้นในเอสพีวี หรือนิติบุคคลเฉพาะกิจย่อยๆ เพื่อเข้าไปลงทุนในโครงการต่างๆ ที่ทวาย เช่น ท่าเรือ ถนน เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) หรือไอทีดี ยังยืนว่าสัดส่วนการหานักลงทุนมาร่วมลงทุนในโครงการทวาย ระหว่างรัฐบาลไทย-พม่าและบริษัทอิตาเลียไทย **โดยรัฐบาลไทยและรัฐบาลพม่าจะเป็นผู้หานักลงทุนมาร่วมลงทุนในโครงการนี้ฝ่ายละ 37.5% รวม 75%** ที่เหลืออีก 25% เป็นความรับผิดชอบของบริษัทอิตาเลียนไทย ที่ต้องหานักลงทุนมาร่วมโครงการ ซึ่งทางบริษัท อิตาเลียนไทย ฯ ยังคงแสดงเจตนาว่า ยังต้องการให้มีบทบาทในฐานะผู้พัฒนาโครงการ (ดีเวลล็อปเปอร์) ของโครงการทวายทั้งหมด เป็นผู้พัฒนาโครงการนี้มาตั้งแต่ต้น โดยทางบริษัท อิตาเลียนไทยฯ คาดว่าในปี 2556 จะสามารถดำเนินการได้ตามแผน โดยเฉพาะในโครงการที่มีความจำเป็นและเป็นหัวใจสำคัญของโครงการคือท่าเรือและถนนที่เชื่อมโยงจากประเทศไทยเข้าสู่พื้นที่ทวาย โดยนักลงทุนรายใดเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในบริษัทย่อยก็จะเป็นเมเจอร์แชร์และได้สิทธิในการบริหารบริษัทย่อยนั้นไป ทุกบริษัทย่อยจะมีอิตาเลียนไทยถือหุ้นอยู่ด้วย แต่ไม่จำเป็นที่บริษัทจะเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ เพราะมีหน้าที่บริหารโครงการทวายในภาพรวมอยู่แล้ว

ทั้งนี้ ในช่วงปลายปี 2555 มีความสับสนเกี่ยวกับการเปลี่ยนสัมปทานไปให้นักลงทุนญี่ปุ่น และ**ยังมีกระแสข่าวเกี่ยวกับเรื่องที่รัฐบาลพม่าจะขอพื้นที่บางส่วนของโครงการทวายคืนไปเพื่อบริหารจัดการเอง เนื่องจากมองว่า อิตาเลียนไทยดำเนินการโครงการทวายล่าช้า** มาจากการที่รัฐบาลพม่าต้องการกระตุ้นให้บริษัท อิตาเลียนไทยฯ ซึ่งเป็นผู้รับสัมปทานดำเนินโครงการนี้ เร่งดำเนินการก่อสร้างให้เสร็จตามแผนที่วางไว้ ซึ่งจะต้องเปิดโครงการนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกทวายได้ภายในปี 2558 ขณะเดียวกัน รัฐบาลพม่าได้รับแรงกดดันส่วนหนึ่งมาจากนักลงทุนและรัฐบาลญี่ปุ่น ที่ต้องการให้โครงการนี้สำเร็จโดยเร็ว เพราะญี่ปุ่นมีแผนที่จะขยายอุตสาหกรรมหลายแห่งมาในนิคมอุตสาหกรรมทวาย นอกจากนั้น นักลงทุนญี่ปุ่นบางส่วนยังต้องการให้รัฐบาลญี่ปุ่นยื่นมือเข้ามาเป็นผู้ดำเนินการพัฒนาโครงการทวายเอง โดยที่รัฐบาลญี่ปุ่นจะเสนอข้อแลกเปลี่ยนเป็นการลดภาระหนี้สินที่เคยให้รัฐบาลพม่ากู้มาในอดีต

อย่างไรก็ตาม ทางอิตาเลียนไทยฯ ได้ชี้แจงให้**รัฐบาลพม่าทราบว่าหากเปลี่ยนผู้รับสัมปทานเป็นญี่ปุ่นหรือชาติอื่น ๆ ก็เท่ากับว่าโครงการทวายจะต้องเริ่มนับหนึ่งใหม่ ซึ่งจะยิ่งทำให้โครงการนี้ล่าช้าออกไปกว่าเดิม** และโครงการทวายเดินหน้าไปได้มาก ซึ่งกระแสข่าวในทำนองนี้ยิ่งตอกย้ำความไม่แน่นอนของโครงการทวาย นอกจากนี้ **คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ก็ไม่มีข้อสรุปที่ชัดเจนเกี่ยวกับแหล่งของเงินลงทุนว่าจะออกมาในรูปแบบใด เพียงแต่แจงว่ารัฐบาลไทยจะไม่เข้าไปลงทุนเอง** แต่รัฐบาลจะสนับสนุนให้เกิดการลงทุนของเอกชน โดยมีรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องเข้าไปร่วมพัฒนาและลงทุนร่วมกับภาคเอกชน เพียงแต่รัฐบาลไทยอาจจัดตั้งบริษัทร่วมทุนในลักษณะ “Holding Company” เพื่อให้เข้ามาร่วมลงทุนในบริษัทย่อยๆ ที่ดำเนินการโดยเอสพีวี ทั้งโครงการถนน ท่าเรือ นิคมอุตสาหกรรม โรงไฟฟ้า เป็นต้น **อีกทั้ง ปัจจุบันโครงการทวายยังขึ้นอยู่กับความชัดเจนเรื่องกฎหมายการลงทุนของรัฐบาลพม่า ที่จะให้**

สิทธิประโยชน์กับบริษัทที่เข้าไปลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย ว่าจะออกมาเป็นอย่างไร เพราะเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องนำไปเดินสายโรดโชว์เพื่อชักชวนนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาร่วมลงทุนด้วย รัฐบาลไทยจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องทบทวนข้อมูลต่างๆ ใหม่ทั้งหมด เพื่อดูว่าในแต่ละโครงการที่เข้าไปลงทุน คุ้มค่าหรือไม่ เพื่อจะได้เชิญชวนให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนต่อไป

สถานะล่าสุดของโครงการทวาย

โครงการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย รัฐบาลพรรคเพื่อไทยได้บรรจุเป็นแผนหลักการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยง (Landbridge) ชายฝั่งตะวันออกและตะวันตก และได้ยกระดับเป็นโครงการระดับรัฐบาลไทยกับรัฐบาลพม่า ผลจากการประชุมล่าสุด เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2556 ระหว่างคณะทำงานและคณะอนุกรรมการฯ 6 ชุด ซึ่งเป็นคณะกรรมการร่วมของฝ่ายไทยและพม่า ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจทวายและพื้นที่โครงการที่เกี่ยวข้อง (JCC) ได้ข้อตกลงร่วมกันที่จะระดมทุนและขับเคลื่อนโครงการผ่านโฮลดิ้ง คัมปะนีในรูปแบบนิติบุคคลเฉพาะกิจ หรือ SPV (Special Purpose Vehicle) ซึ่งรัฐบาลไทยเห็นว่าเป็นแนวทางที่สามารถระดมทุนได้ง่ายกว่า ทำให้โครงการทวายเดินหน้าได้ตามแผนที่วางไว้ ซึ่งที่ประชุมครั้งนี้เห็นชอบดำเนินการดังต่อไปนี้

1. การจัดตั้ง SPV จะเป็นรูปแบบโฮลดิ้ง คัมปะนี ที่จัดตั้งขึ้นประกอบไปด้วยผู้ถือหุ้นไม่เกิน 4 กลุ่ม ผู้ถือหุ้น 2 รายแรกคือ หน่วยงานของรัฐบาลไทยและพม่า และมีความเป็นไปได้สูงที่จะมีหน่วยงานของรัฐบาลญี่ปุ่นเข้ามาเป็นผู้ถือหุ้นในรายที่ 3

2. การประชุม JCC ครั้งที่ผ่านมา นอกจากผู้แทนจากสถานทูตญี่ปุ่นจะเข้ามาร่วมสังเกตการณ์แล้ว ยังมีหน่วยงานสำคัญของญี่ปุ่น 2 หน่วยงานได้เข้ามาร่วมประชุม ได้แก่ องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) และองค์กรการค้าระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JETRO) ได้เข้ามาร่วมประชุม

3. JICA ได้นำเสนอความคืบหน้าในการทบทวนแผนแม่บทท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ที่บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) หรือ “ITD” ได้ออกแบไว้ก่อนหน้านี้

4. มีรัฐบาลบางประเทศเสนอตัวเข้ามาเป็นผู้ให้การสนับสนุนโครงการ และพร้อมจะส่งหน่วยงานของรัฐบาล หรือรัฐวิสาหกิจเข้ามาเป็นผู้ถือหุ้น แต่ยังไม่ได้ข้อสรุปว่าจะเป็นประเทศใด

5. การก่อตั้งนิติบุคคลย่อย หรือ “SPCs” เพื่อดูแลส่วนต่างๆ ของโครงการ เช่น ถนน ท่าเรือ ระบบไฟฟ้า ระบบน้ำประปา การบริหารจัดการนิคมอุตสาหกรรม และที่อยู่อาศัยในโครงการ

6. สิทธิในสัมปทานที่มีอยู่ของบริษัท ทวาย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด จะถูกแปรเป็นสิทธิในการลงทุนใน SPCs ต่างๆ ได้ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุนฉบับใหม่ของพม่า (New Myanmar SEZ Law) ซึ่งได้ผ่านความเห็นชอบจากรัฐสภาของพม่า บทบาทของบริษัท อิตาเลียนไทยฯ จะถูกเปลี่ยนจากดีเวลล็อปเปอร์ (ผู้พัฒนา) เป็นอินเวสเตอร์ (ผู้ลงทุน) ที่เข้าไปมีส่วนร่วมกับการลงทุนและพัฒนาในแต่ละโครงการย่อยภายในทวาย

ทั้งนี้ พื้นที่โซนอุตสาหกรรมขั้นต้น หรือ Early Industries จะเริ่มทำผังให้จองพื้นที่ได้ในปลายปี 2556 แต่ปัจจุบันก็เริ่มจองได้แล้ว โดยเฟสแรกเปิดให้จองประมาณ 8,000 ไร่ ของเขตนิคมอุตสาหกรรมทวายทางทิศใต้ โดยพื้นที่ด้านหน้าติดถนนหลักเส้นเมนโรดภายในโครงการบริเวณกิโลเมตรที่ 14-8 **ทางบริษัท อิตาเลียนไทยฯ แจ้งว่า** คาดว่าในไตรมาสที่ 3 ของปี 2557 เมื่อโรงงงานจำนวนหนึ่งก่อสร้างแล้วเสร็จ จะสามารถดำเนินการผลิตได้ในพื้นที่โซน 1-2 โดยกลุ่มอุตสาหกรรมที่คาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ก่อนคือ สินค้ากลุ่มการ์เมนต์ สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเล และอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร โดยรัฐบาลพม่าหวังว่าการเกิดอุตสาหกรรมขั้นต้น เป็นการส่งเสริมการใช้และเพิ่มมูลค่าวัตถุดิบของพม่า และเริ่มสร้างงานให้กับคนงานโดยรอบพื้นที่โครงการทวาย **นอกจากนี้ ท่าเรือขนาดเล็กสำหรับใช้ขนถ่ายสินค้าในระหว่างพัฒนาโครงการ** จะสร้างเสร็จภายในไตรมาสแรกของปี 2556 โดยหน้าท่ากว้าง 100 เมตร ระดับน้ำหน้าท่า ลึก 7.0 เมตร รองรับเรือขนาด 300 TEU

บทสรุปของรายงาน “การศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย” จึงไม่สามารถสรุปถึงความเป็นไปได้ว่า โครงการทวายจะไปในลักษณะใด จะสามารถผลักดันให้เป็นจริงได้หรือไม่ เพราะเกี่ยวกับความไม่ชัดเจนทั้ง 1) ความเป็นไปได้ของเศรษฐกิจของโครงการ 2) ความสามารถในการจัดหาทุน เพราะหากรัฐบาลไทยไม่ลงทุนเองแล้ว แหล่งทุนจะมาจากที่ใด 3) ความไม่ชัดเจนว่าทางบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนท์ ยังจะเป็นคู่สัญญาสัมปทานกับรัฐบาลพม่าต่อไปอีกหรือไม่ 4) การหาพันธมิตร 3 ฝ่ายในการร่วมทุนในลักษณะเป็นโฮลดิ้ง (Holding Company) ตามที่รัฐบาลพม่าระบุว่า มีพม่า-ไทย-ญี่ปุ่น ยังขาดความชัดเจนว่าเป็นใคร ขณะเดียวกัน รัฐบาลไทยแสดงเจตนารมย์ชัดเจนว่าจะไม่เข้าไปลงทุนเอง 5) การขาดความชัดเจน ความไม่เชื่อมั่นในนโยบายของรัฐบาลพม่า เช่น เกี่ยวกับกฎหมายการลงทุนของประเทศพม่ายังไม่ออกมาโดยเฉพาะกฎหมายเศรษฐกิจพิเศษทวาย 6) การลดพื้นที่สัมปทานไปให้เอกชนพม่าทำเอง จะกระทบความเชื่อมั่นของนักลงทุน ซึ่งจะนำเงินไปลงทุนในทวาย

ทั้งนี้ ความเป็นไปได้ของโครงการทวาย อยู่ที่การสนองตอบต่ออุปสงค์ของนักลงทุนที่เข้าไปใช้พื้นที่เป็นฐานการผลิต และการสนองตอบปัจจัยการประหยัดเชิงเวลา และเชิงต้นทุนรวมโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการ ทั้งภาคบริษัทเรือ (Liner) ผู้นำเข้า-ส่งออก และภาคบริการโลจิสติกส์ ซึ่งไม่ทราบว่ารัฐบาลไทยมีการศึกษาอย่างจริงจังหรือไม่ ที่จะเข้าไปใช้ท่าเรือและ Landbridge ทวาย – แหลมฉบัง ซึ่งการพัฒนาโครงการใหญ่อย่างโครงการทวาย ความสัมฤทธิผลอาจจะไม่ได้เห็นในช่วงเวลาอันสั้น ต้องใช้เวลาอย่างน้อย 8-10 ปีหรือมากกว่า ซึ่งกรณีการพัฒนา Eastern Seaboard ของไทย ก็เกิดขึ้นภายใต้ความกังวลและมีเสียงต่อต้านของหลายฝ่าย แต่วันนี้หากประเทศไทยไม่มีโครงการพัฒนาชายฝั่งตะวันออกและแหลมฉบัง เศรษฐกิจของไทยก็คงไม่ก้าวหน้ามาจนถึงวันนี้ ถึงแม้ว่าความต่างกันของโครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด ซึ่งเป็นโครงการลงทุนในประเทศกับโครงการพัฒนาพื้นที่ทวาย ซึ่งอยู่ฝั่งตะวันตก เป็นโครงการลงทุนในประเทศพม่า แต่ก็ควรจะให้เครดิตรัฐบาลชุดที่ผ่านมาและรัฐบาลชุดปัจจุบัน ซึ่งเห็นตรงกันในการที่จะเข้าไปพัฒนาโครงการทวาย ซึ่งหวังว่าคงมีการพิจารณารอบด้านดีแล้ว

อย่างไรก็ตาม การที่**รัฐบาลพรรคเพื่อไทย ถึงแม้ว่าจะแสดงจุดยืนว่าจะไม่เข้าไปยุ่งเกี่ยวกับการจัดหาเงินลงทุนหรือไม่เข้าไปค้ำประกันใดๆ ในการกู้เงิน เพื่อไม่ให้กระทบหนี้สาธารณะ** แค่การที่ยกระดับโครงการทวายไปสู่ระดับรัฐบาลไทยกับรัฐบาลพม่า **ก็คงปฏิเสธไม่ได้ว่า อย่างไรเสียหากจะให้โครงการเดินหน้าตามที่ได้รับปากกับรัฐบาลพม่าไว้ รัฐบาลไทยก็คงจะต้องเข้าไปมีส่วนในการจัดหาแหล่งทุน** ซึ่งไม่ทราบว่าในทางปฏิบัติ สามารถทำได้มากน้อยเพียงใด และ**หากโครงการไม่สามารถเดินได้ตามเป้าหมาย ภาระหน้าที่ของโครงการจะกลายเป็นภาระของประเทศไทยหรือไม่** ซึ่งเป็นเรื่องที่จะต้องมีการดำเนินการปิดกั้นความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต และหวังว่าในอีกไม่เกินทศวรรษ ประเทศไทยจะเป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จในการลงทุนในการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมใหญ่ระดับโลก และเป็นประเทศต้นแบบ “ที่ควรจะเอาอย่างหรือไม่ควรจะเอาอย่าง” ที่หลายประเทศอาจต้องนำมาเป็นกรณีศึกษา **ซึ่งโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายเดินหน้ามาจนถึงตรงนี้แล้ว คงจะต้องเดินหน้าต่อไปภายใต้ทุกฝ่ายทั้งภาครัฐและเอกชนจะต้องมีส่วนร่วมสนับสนุนในฐานะเป็นโครงการแห่งอนาคตของประเทศไทยและประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์**

****

ดร.ธนิต ดูงานที่บ้านพุน้ำร้อน-ทวาย

สนามบินทวาย

มอเตอร์เวย์บางใหญ่-กาญจนบุรี

สายการบินของพม่า

ห้องรอขึ้นเครื่องบินในสนามบินทวาย

โต๊ะรับกระเป๋า ใช้คนแบบสายพานในสนามบินทวาย