การศึกษาการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกทวาย และนิคมอุตสาหกรรม สหภาพพม่า

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์
รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

1

World West Gate Landbridge

- เส้นทางที่สั้นที่สุด 160 กิโลเมตร โดยตัดถนนจากทิศตะวันตกมาทางทิศตะวันออก ไปออกช่องพุน้ำร้อน อำเภอบ้านเก่า จังหวัดกาญจนบุรี
- ห่างจากอำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรีไป 60 กิโลเมตร
- ซึ่งจะเป็นประตูการค้า (Gateway) จากตะวันตกไปสู่ตะวันออก เชื่อมโยงระหว่างฝั่งอันดามันไปสู่ฝั่งตะวันออก

พื้นที่โครงการขนาด 250 ตารางกิโลเมตร สำหรับรองรับท่าเรือน้ำลึก (Deep Sea Port) ขนาดใหญ่ประมาณท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 2 ท่า บนพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม (Industrial Complex) ประกอบด้วย 4 โซน

Port & Industrial Complex

CONCEPTUAL PLAN

โครงการเฟส 1

ระยะเวลาก่อสร้าง : 1 มกราคม 2554 ถึง 31 ธันวาคม 2558

ประกอบด้วย

- ท่าเรือน้ำลึกส่วนที่ 1 พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก
- พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม
- โครงข่ายถนนหลักภายในโครงการ
- สาธารณูปโภคพื้นฐานหลักของนิคมฯ
- เส้นทางเชื่อมต่อโครงการฯ ไปยังประเทศไทย Township

โครงการเฟส 2

ระยะเวลาก่อสร้าง : 1 มกราคม 2556 ถึง 31 ธันวาคม 2561

ประกอบด้วย

- โครงข่ายถนนภายในโครงการระยะที่ 2
- ระบบสาธารณูปโภคเพิ่มเติมของโครงการฯ
- ศูนย์การค้าและศูนย์ราชการ

โครงการเฟส 3

ระยะเวลาก่อสร้าง :1 มกราคม 2559 ถึง 31 ธันวาคม 2563

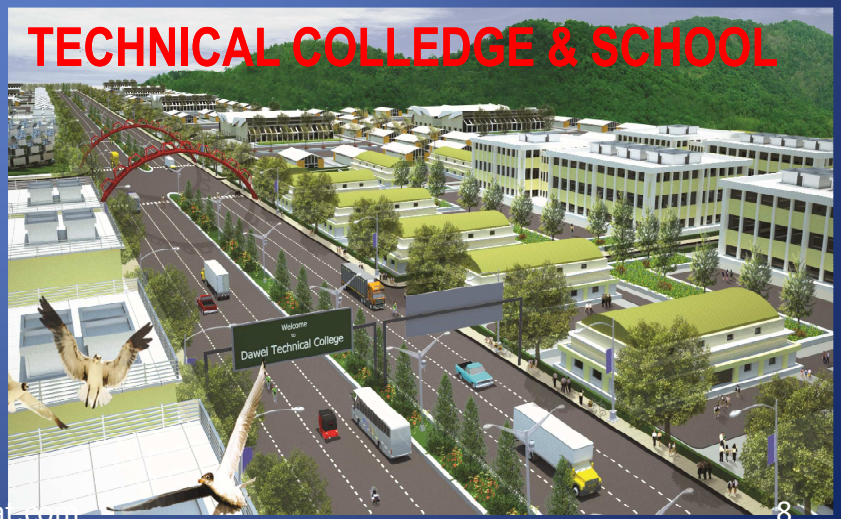
ประกอบด้วย

- ท่าเรือน้ำลึกส่วนที่ 2 พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก
- โครงข่ายถนนภายในโครงการเต็มรูปแบบ
- ทางรถไฟ Standard Gauge จากโครงการฯถึงประเทศไทย
- ระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูงจากโรงไฟฟ้าในพื้นที่โครงการถึงประเทศไทย
- ระบบท่อส่งน้ำมัน และแก๊สจากโครงการฯถึงประเทศไทย

DAWEI PORT PROJECT : Phase I

www.tanitsorat.com

DAWEI PORT PROJECT : Phase I



ท่าทีและการสนับสนุนของรัฐบาลไทย

มติคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2553 วันที่ 26 มิ.ย. 2553 และมติ ครม. วันที่ 29 มิ.ย. 2553

- เห็นชอบแนวทางที่จะสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายของสหภาพพม่า
- มอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศ ,กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำแนวทางการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายและท่าเรือน้ำลึกปากบารา เป็นกรอบในการกำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน

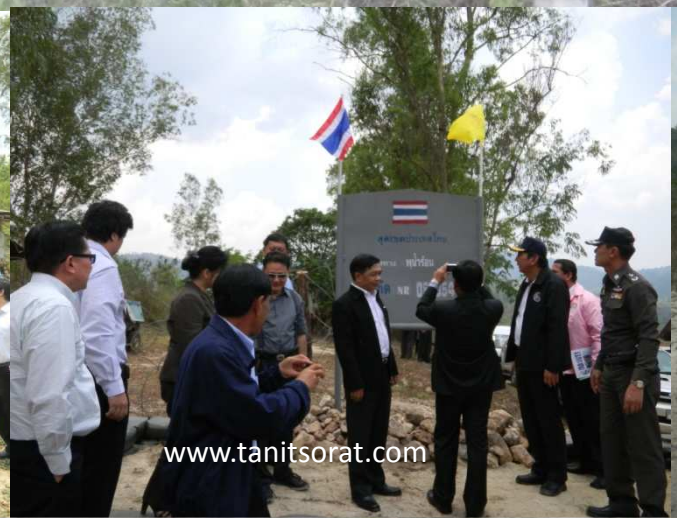
เส้นทางถนนเชื่อมโยงพม่า-อาเซียน

GMS CORRIDORS
North-South Corridor
Northern Corridor
Northeastern Corridor
Eastern Corridor
Central Corridor
East-West Corridor
Western Corridor
Southern Corridor
Southern Coastal Corridor
INDIA
BANGLADESH
MYANMAR
NAYPYIDAW
YUNNAN PROVINCE
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
GUANGXI ZHUANG AUTONOMOUS REGION
LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC
VIENTIANE
HA NOI
THAILAND
BANGKOK
CAMBODIA
PHNOM PENH
VIETNAM
MALAYSIA
SOUTH CHINA SEA
ANDAMAN SEA
Gulf of Thailand
Gulf of Tonkin
Mandalay
Lashio
Kunming
Dali
Lao Cai
Lang Son
Hanoi
Hue
Da Nang
Vientanee
Nakhon Phanom
Udon Thani
Khon Kaen
Nakhon Ratchasima
Chiang Mai
Mae Sot
Tachilek
Mae Sai
Pyay
Yangon
Pathein
Mawlamyine
Dawei
Ranong
Chumphon
Kawthoung
Surat Thani
Phuket
Trang
Songkhla
Hat Yai
Yala
Narathiwat
Sihanoukville
Kampot
Ha Tien
Ca Mau
Nam Can
Vung Tau
Ho Chi Minh City
Vinh
Dong Ha
Quy Nhon
Pleiku
Buriram
Sisophon
Kompong Cham
Stung Treng
Kompong Thom
Pakse
Savannakhet
Luang Prabang
Phonsavan
Xieng Khouang
Nong Khai
Loei
Phitsanulok
Kalasin
Sakon Nakhon
Chanthaburi
Trat
Pattani
Chiang Rai
Tak
Mae Hong Son
Kyaukpyu
Sittwe
Myitkyina
Taunggyi
Pyin Oo Lwin
Hpa-An
Dawei
Pachuap Khiri Khan
Chonburi
Sattahip
Koh Kong
Sre Ambel
Kampot
Ha Tien
Ca Mau
Nam Can
Vung Tau
Ho Chi Minh City
Quang Ngai
Hoi An
Da Nang
Dong Ha
Hue
Vinh
Hoa Binh
Thanh Hoa
Ninh Binh
Lang Son
Cao Bang
Lao Cai
Yen Bai
Hai Phong
Fangcheng
Qinzhou
Nanning
Yulin
Guilin
Hexian
Wuzhou
Gejiu
Hekou
Simao
Jinghong
Mengla
Mengzhe
Mengla
Dali
Chuxiong
Kunming
Baise
Nanning
Qinzhou
Fangcheng
Lang Son
Hanoi
Hue
Da Nang
Quang Ngai

เส้นทางเชื่อมโยงประเทศพม่ากับประเทศไทย

1. **แม่สาย-ท่าขี้เหล็ก** เชื่อมจังหวัดเชียงราย เมืองเชียงตุง-รัฐชาน-ต้าลั่ว-จิ่งหง(จีน)
2. **ด่านท่านุ่น-BP/3** เชื่อมจังหวัดแม่ฮ่องสอน เมืองมิติลา-เนปิดอร์
3. **แม่สอด-ยะวดี** (เมียวดี) เชื่อมเมืองกอกาเร็ก,เมาะลำไย-ท่าตอน-นครย่างกุ้ง
4. **เจดีย์สามองค์-พญาตองซู** เชื่อมจังหวัดกาญจนบุรี -เมืองเยห์
5. **บ้านพุน้ำร้อน-ท่าเรือทวาย** เชื่อมจังหวัดกาญจนบุรี เมืองเจ้าโตง-เมืองนาบูเร่-บ้านเมตตา-เมืองเฮงตา-ทวาย
6. **ด่านสิงขร-เม็ก (มะริด)** เชื่อมจังหวัดประจวบคีรีขันธ์-เมืองเตงคุณ-เมืองตะนาวศรี-เมืองตะกู จังหวัดมะริด
7. **ระนอง-เกาะสอง** เชื่อมจังหวัดระนองกับจังหวัดเกาะสอง เป็นเส้นทางนำเข้าสินค้าประมงและเป็นจังหวัดใต้สุดของพม่า

บ้านพุน้ำร้อน Gate Way ทางจากไทยสู่กาญจนบุรี-ทวาย ยังมีปัญหากับการปักบันเขตแดน



แนวถนนทวาย-บ้านพุน้ำร้อนระยะทาง160 กิโลเมตรในส่วนของพม่ายังอยู่ในเขตของชนกลุ่มน้อย (ภาพปลายปี 2553)

ถนนจากพุน้ำร้อน-ทวาย ระยะทาง 60 กิโลเมตร สร้างเสร็จเรียบร้อย

แนวถนนเก่าจากบ้านพุน้ำร้อน-ทวาย อยู่ในสภาพทรุดโทรม ช่วงหน้าฝนน้ำท่วม 3-5 เมตรที่

สภาพเมืองทวาย : ประชากรส่วนใหญ่ยังเป็นชนกลุ่มน้อย ชาวกะเหรี่ยง อาชีพส่วนใหญ่เป็นเกษตรกร

สภาพบ้านเมืองในตัวเมืองทวาย

16

ท่าเรือที่เมืองทวายอยู่
ริมแม่น้ำตะนาวศรี

รถบรรทุกซึ่งวิ่งขนส่งสินค้า
อยู่บริเวณถนนเมืองทวาย

สถานที่ก่อสร้างโครงการท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรม

สถานที่ก่อสร้างท่าเรือและนิคมอุตาหกรรมทวาย

สถานที่ก่อสร้างท่าเรือและนิคมอุตาหกรรมทวาย

ชายหาดนาปูเล่บริเวณก่อสร้างห่างจากตัวเมืองทวาย 10 กิโลเมตร ห่างจากฝั่ง 1 กิโลเมตร น้ำลึก 14 – 16 เมตร

ท่าเรือทวายในฐานะเป็น West Gate Port ของไทย

1. **การพัฒนาท่าเรือทวายเป็นเรื่องของท่าเรือระหว่างประเทศ** กรอบ AEC Connectivity ในปี 2015 ตลาดใน AEC ก็จะเป็น Single Market ท่าเรือเมื่ออยู่ที่ไหนก็ถือเป็นของอาเซียน
2. **การพิจารณาถึงประเด็นความมั่นคง** ยังไม่มีความชัดเจนเกี่ยวกับรัฐบาลและนโยบายในอนาคต กรณีเช่นนี้ ไทยก็มีประสบการณ์กับประเทศกัมพูชา
3. **ท่าเรือทวายของพม่าจะเป็นอีกทางเลือกของภาคเอกชนและผู้ประกอบการ** ในการที่จะใช้เป็นทางออกของสินค้าไทยด้านชายฝั่งทะเลอันดามัน ขณะที่ยังมีทางเลือกอื่นจะขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือปากบาราด้วยระบบเรือ Feeder Ship (Ocean Ship) ที่ท่าเรือทะวายหรือท่าเรือของมาเลเซียหรือท่าเรือของสิงค์โปร์
4. **ปัจจุบันสินค้าที่ส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังกว่าร้อยละ 70** ก็ไปเปลี่ยนเรือที่ท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น มาเลเซีย , สิงค์โปร์ และฮ่องกง เพียงแต่อาจเพิ่มสัดส่วนไปใช้ท่าเรือทวายบ้างเท่านั้น

ท่าเรือทวายในฐานะเป็น West Gate Port ของไทย

5. **การคุ้มค่าเชิงพาณิชย์ ของสายการเดินเรือที่จะนำเรือวิ่งมาให้บริการ** ซึ่งขึ้นอยู่กับปริมาณของสินค้าและดีมานด์เชิงพื้นที่ว่าจะมีมากพอที่เรือจะเข้ามาหรือไม่

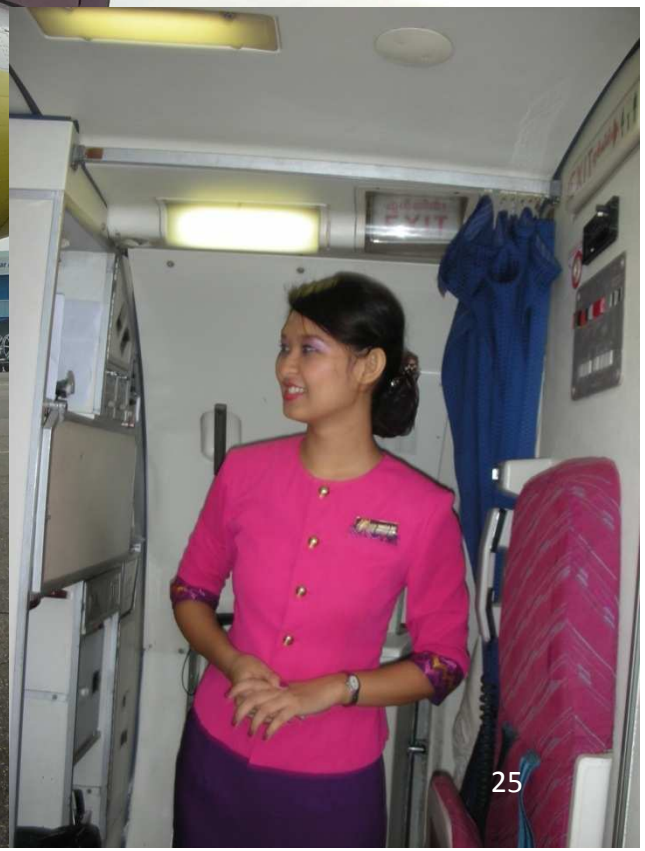
6. **High Inland Cost ต้นทุนของผู้ประกอบการ**จะเป็นต้นทุนที่รวมค่าใช้จ่ายทั้งค่ารถบรรทุก, ค่าใช้จ่ายของท่าเรือและค่า Inland Cost บวกกับค่าระวางหรือค่า Freight ของเรือ

7. **ความไม่ชัดเจนของอุตสหากรรมต่อเนื่องในด้านปิโตเคมี** โครงการก่อสร้างท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวายระบุว่า จะมีโรงแยกก๊าซและโรงงานปิโตรเคมี ซึ่งเห็นว่ามีความขัดแย้งกับข้อเท็จจริงที่พบ เนื่องจาก Dry Gas ของพม่าจะไม่มีส่วนประกอบที่จะก่อให้เกิด By Product ไปสู่อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้ (ก๊าซในอ่าวไทยเป็น Wet GAS คุณสมบัติสามารถที่จะแยกก๊าซนำไปสู่อุตสาหกรรมปิโตรเคมีได้)

8. **โรงงานแยกก๊าซของ ปตท.ในประเทศไทยยังมีกำลังการผลิตรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจได้ถึง 10 ปีข้างหน้า**และดูเหมือนว่าโครงการทวาย ปตท. ก็ยังไม่ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการมากนัก

นครย่างกุ้งเมืองท่าสำคัญของสหภาพพม่า

การเดินทางไปทวายสามารถใช้สายการบินในประเทศพม่า



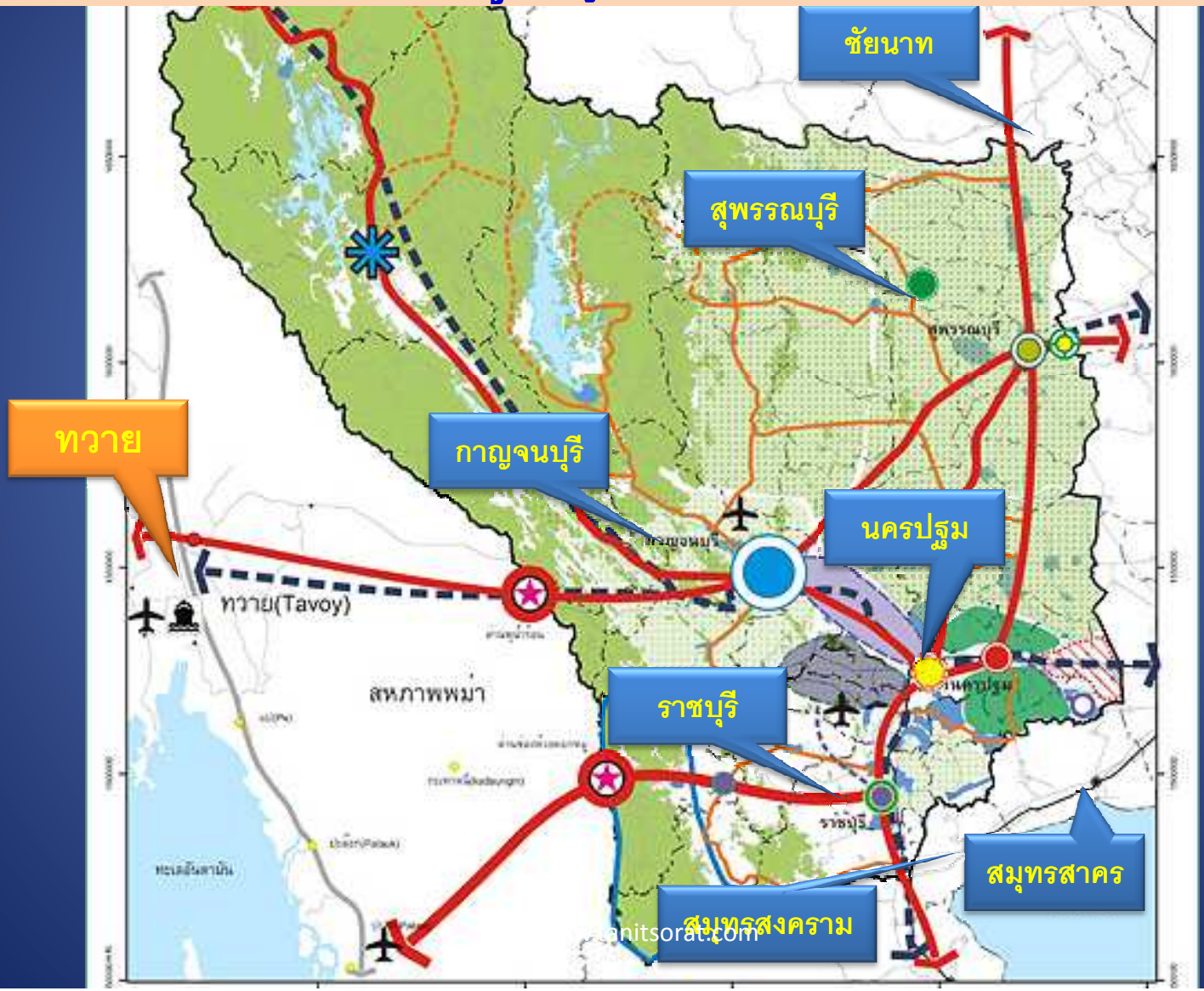
สนามบินทวาย

DAWEI CITY AS A WORLD PORT

นครทวายโครงการอภิโปรเจคของโลกยังเป็นคำถาม....มากกว่าคำตอบ

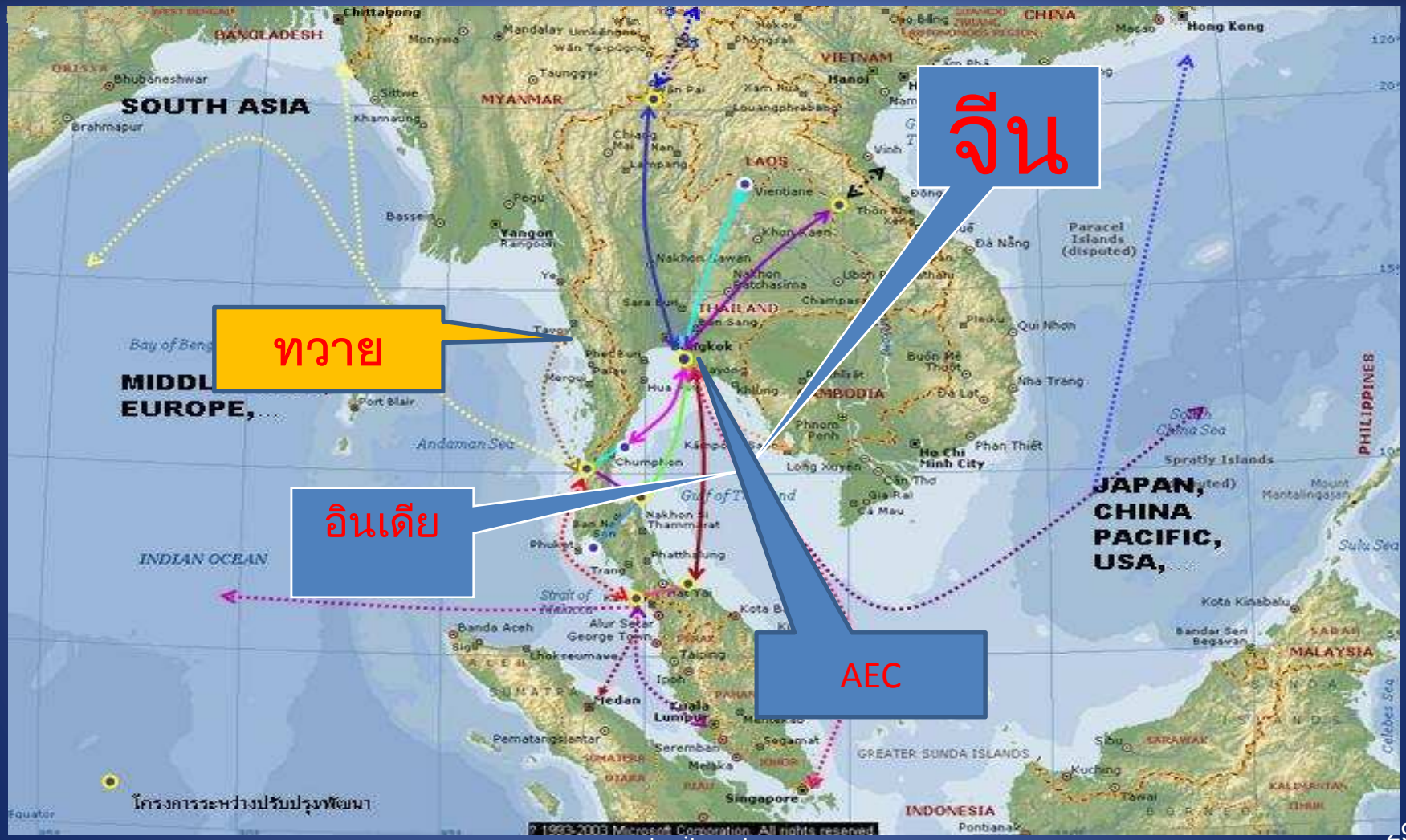
Landbridge Dawei Port - Laemchabang Port

การบูรณาการยุทธศาสตร์กับกลุ่มจังหวัดที่เกี่ยวข้อง ต้องอยู่บนฐานของความเป็นไปได้



anitsorat.com

Regional Sea-Land Link Strategy
ประเทศไทยจะได้ประโยชน์หรือเป็นความท้าทายของประเทศ



ข้อมูลเพิ่มเติมที่ : www.tanitsorat.com