

รัฐบาลไทยเดินหน้าโครงการทวาย

อัปเดตทวาย 6 พ.ค. 58

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

อดีตรองประธานสภาอุตสาหกรรม

รองประธานสภาองค์การนายจ้างผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทย

วันที่ 6 พฤษภาคม 2558

โครงการสร้างท่าเรือน้ำลึกและพัฒนานิคมอุตสาหกรรมทวาย ประเทศพม่า โครงการนี้เริ่มต้นตั้งแต่ปี 2553 ซึ่งบริษัท อิตาเลียนไทย คอร์ปอเรชั่น จำกัด ได้สัญญาสัมปทานการพัฒนาพื้นที่ทวายจากการท่าเรือของพม่าเป็นเวลา 75 ปี เป็นโครงการเสนอให้รัฐบาลมาหลายสมัยโดยเฉพาะรัฐบาลสมัยนายกรัฐมนตรีกอสิทธิเวชชาชีวะ และรัฐบาลยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้ยื่นมือเข้ามาช่วยเหลือโดยเป็นมติ ครม.ในการสนับสนุนโครงการ จนเมื่อพฤศจิกายน 2556 ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการประสานงานร่วมระหว่างไทย-พม่า เพื่อพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและพื้นที่โครงการที่เกี่ยวข้อง (JCC)

อย่างไรก็ดีหลังจากการเข้ามาของนายกรัฐมนตรีนครินทร์ พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้รื้อฟื้นให้มีความสำคัญกับโครงการทวายอีกครั้งหนึ่ง โดยมีการลงนามความร่วมมือกับรัฐบาลพม่าในสมัยประธานาธิบดีเต็งเส่ง และมีการตั้งนิติบุคคลเฉพาะกิจ (SPV) ซึ่งถือหุ้นโดยฝ่ายไทยและพม่าฝ่ายละครึ่งโดยทำหน้าที่เป็นผู้กำกับและให้คำปรึกษาให้แก่ DAWAI Special Economic Zone Authority หรือ DSEZ ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย และแม้ว่าในทางกฎหมาย SPV จะไม่ได้มีอำนาจตัดสินใจ แต่ข้อเท็จจริงมีบทบาทอย่างมากเพราะผู้ถือหุ้นคือรัฐบาลของทั้งสองประเทศ ทั้งนี้ SPV ได้ว่าจ้างบริษัท โรแลนด์เบอร์เกอร์ (Roland Berger) จากเยอรมนี ซึ่งเคยเป็นที่ปรึกษาโครงการสำคัญๆให้กับรัฐบาลพม่า เช่น การจัดตั้งธนาคารกลาง จัดทำร่างที่โออาร์ของโครงการเสนอต่อผู้สนใจลงทุนเฟสแรกระยะ 8 ปี

การลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายในประเทศพม่าได้ยกระดับเป็นการลงทุน G to G ซึ่งประเทศไทยและพม่าต่างถือหุ้นในบริษัทร่วมทุน SPV ฝ่ายละ 50% และมีการชักชวนรัฐบาลญี่ปุ่นให้เข้าร่วม ซึ่งหาก สศช.แจ้งว่าอาจจะมีการลงนามในสัญญาความร่วมมือระหว่าง 3 ฝ่าย ภายในเดือนกรกฎาคม 2558 ซึ่งเหตุผลที่รัฐบาลญี่ปุ่นตัดสินใจที่จะเข้าร่วมลงทุนในโครงการทวายหลังจากโครงการมีความล่าช้ากว่า 2 ปี เนื่องจากสามารถตกลงในทิศทางเดียวกันระหว่างรัฐบาลของทั้ง 3 ประเทศ คือ ไทย พม่าและญี่ปุ่น ถึงความสำคัญของการจัดทำแผนแม่บทของโครงการทวายระยะสมบูรณ์ (Full Phase Development Master Plan) ซึ่งรัฐบาลญี่ปุ่นให้ความสำคัญกับการจัดทำแผนแม่บททั้งโครงการเป็นอย่างมาก ขณะนี้สำนักงานความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) ร่วมกับ สศช.ในการศึกษาจัดทำแผนแม่บทของโครงการทวายฯ อย่างไรก็ตามปัจจุบันรัฐบาลและภาคเอกชนของญี่ปุ่นได้ให้ความ

สนใจที่จะพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมที่เขตทิวลาว่าใกล้นครย่างกุ้ง โดยมีการลงเม็ดเงินไปกว่า 50,000 ล้านบาท เพื่อพัฒนาพื้นที่-โครงสร้างพื้นฐานและโรงงานผลิตกระแสไฟฟ้า

ทั้งนี้ในการประชุม ครม.ปลายเดือนเมษายน 2558 รัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาเห็นชอบในการลงทุนงบประมาณ 4,500 ล้านบาท เป็นการก่อสร้างถนน 2 เลน จากท่าเรือทวายมาชายแดนไทย อาจเป็นบ้านพุน้ำร้อนจังหวัดกาญจนบุรี วงเงินลงทุน 4,500 ล้านบาท โดยประเทศไทยจะสนับสนุนเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำให้กับรัฐบาลพม่า ระยะเวลาปล่อยกู้ 20 ปี และปลอดระยะเวลาในการชำระเงินกู้ 10 ปีแรก เพื่อเป็นโครงการสำคัญเร่งด่วนในโครงการทวายระยะแรก ทั้งนี้ สศช.ร่วมกับกระทรวงการคลังจะนำข้อเสนอให้การสนับสนุนเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนเสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อขอความเห็นชอบต่อไป และฝ่ายพม่าจะนำเสนอต่อรัฐสภา เพื่อขอความเห็นชอบในการก่อสร้างและทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) คาดว่าใช้เวลาในการดำเนินการก่อสร้าง 3 ปี

แผนแม่บททวายประกอบไปด้วย

1. **นิคมอุตสาหกรรม** สำหรับอุตสาหกรรมหนัก อุตสาหกรรมขนาดกลาง ขนาดเบา อุตสาหกรรมบริการ รวมพื้นที่ชายฝั่งทั้งหมดประมาณ 132 ตารางกิโลเมตร การพัฒนาเฟสแรก 27 ตารางกิโลเมตร มีผู้เสนอตัวเข้ามาพัฒนาพื้นที่ 2 ราย คือ กลุ่มบริษัทอิตาเลียนไทย และกลุ่มบริษัทสวนอุตสาหกรรมโรจนะ เป็นผู้ชนะการประมูล และจะมีการลงนามสัญญาระหว่าง Consortium กับรัฐบาลพม่าช่วงต้นเดือนมิถุนายนนี้ คาดว่าจะใช้งบประมาณ 2 หมื่นล้านบาท และคาดว่าจะเริ่มลงทุนในช่วงเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2558
2. **ท่าเรือน้ำลึก** สามารถรับเรือบรรทุกขนาดใหญ่และรองรับปริมาณสินค้ากว่า 170 ล้านตัน และ 5 ล้าน TEU/ปี แผนลงทุนเฟสแรกระยะ 8 ปี ประกอบด้วย การสร้างท่าเรือเล็กขนาด 2 ท่า เพื่อรองรับเรือบรรทุกสินค้าอเนกประสงค์ความจุ 400 TEU และเรือ Feeder Vessel ความจุ 1,600 TEU
3. **ถนนสี่ช่องทาง** จากเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายถึงชายแดนไทยที่บ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี ความยาว 132-138 กิโลเมตร
4. **ระบบน้ำเพื่ออุตสาหกรรมและครัวเรือน** ขนาด 900,000 ลูกบาศก์เมตร/วัน รวมทั้งระบบบำบัดน้ำเสีย
5. **โรงไฟฟ้าขนาดเล็ก** และอ่างเก็บน้ำขนาดเล็ก ระบบโทรคมนาคมแบบ Landline สำหรับอินเทอร์เน็ต และโทรศัพท์ ที่อยู่อาศัยสำหรับแรงงานในพื้นที่ และคลังเชื้อเพลิง ปีโตรเลียมเหลวสำหรับใช้ในโรงไฟฟ้าและนิคมอุตสาหกรรม เป็นต้น
6. **การพัฒนาเมือง** ที่พักอาศัย ศูนย์ราชการ สำนักงานที่พักผ่อนหย่อนใจ โรงแรม และศูนย์การค้าในพื้นที่ คาดว่าใช้เวลาในการก่อสร้างทั้งหมด 5-10 ปี

สำหรับด้านความคืบหน้าของโครงการเอกชนของไทยที่ชนะการประกวดราคาในโครงการพัฒนาทวาย ในระยะแรก (Initial Phase Development) โดย บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท สวอนอุตสาหกรรมโรจนะ จำกัด (มหาชน) ซึ่งชนะการประกวดราคาเพราะญี่ปุ่นถอนตัวจะลงนามใน สัญญาสัมปทานโครงการทวายระยะแรกกับรัฐบาลพม่า เพื่อเข้าดำเนินการพัฒนาพื้นที่ในเฟสแรก พื้นที่ 27 ตารางกิโลเมตร จากพื้นที่โครงการทั้งหมด 196 ตารางกิโลเมตร และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมระยะแรก เน้นอุตสาหกรรมแรงงานเข้มข้น เนื้อที่ 27 ตารางกิโลเมตร ภายใต้กรอบ ระยะเวลา 8 ปี

ทั้งนี้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ เช่น ส่วนการก่อสร้างถนน 2 ช่องทางจากเขตเศรษฐกิจ พิเศษทวายถึงชายแดนไทยที่บ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี ความยาว 138 กิโลเมตร (สัมปทานเฉพาะใน ส่วนการดำเนินงานและการบำรุงรักษาถนน) ท่าเรือเล็กขนาด 2 ท่า รองรับเรือบรรทุกสินค้าอเนกประสงค์ความ จุ 400 TEU และเรือ Feeder Vessel ความจุ 1,600 TEU โรงไฟฟ้าขนาดเล็ก (ได้แก่ โรงไฟฟ้าชั่วคราวขนาด 15 MW ใช้ระหว่างการก่อสร้าง / โรงไฟฟ้าแบบ Boil-off Gas / และโรงไฟฟ้าแบบ Combined Cycle Gas Turbine ขนาด 450 MW อ่างเก็บน้ำขนาดเล็ก ระบบโทรคมนาคมแบบ Landline สำหรับอินเทอร์เน็ตและ โทรศัพทที่อยู่อาศัยสำหรับแรงงานในพื้นที่รองรับประชากรประมาณ 126,000คน และคลังเชื้อเพลิงปิโตรเลียม เหลว (LNG)

กรณีศึกษาเปรียบเทียบท่าเรือทวายและท่าเรือปีนัง

ท่าเรือปีนังเป็นท่าเรือน้ำลึกของประเทศมาเลเซียอยู่ทางด้านตะวันตกเฉียงเหนือระยะห่างจาก ชายแดนสะเดาประมาณ 165 กิโลเมตร มีโครงสร้างพื้นฐานรองรับการขนส่งตลอดเส้นทางทั้งศูนย์ ICD, ทาง รถไฟทางคู่ 5 ขบวน/วัน และถนนมอเตอร์เวย์ ปัจจุบันมีสินค้าของไทยส่งออกผ่านท่าเรือปีนังประมาณปีละ 300,000 คอนเทนเนอร์ ทำให้ด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ (จังหวัดสงขลา) เป็นด่านชายแดนซึ่งมีตัวเลข สินค้าผ่านด่านสูงสุดของประเทศ

กรณีท่าเรือทวายมีความคล้ายกับท่าเรือปีนัง โดยลักษณะเป็นท่าเรือ West Gate ระยะทางประมาณ 135-140 กิโลเมตร ถึงชายแดนบ้านพุน้ำร้อน แต่ที่ต่างกันตรงที่ท่าเรือปีนังเป็นท่าเรือขนาดใหญ่มีสินค้าเข้า- ออกปีละ 2.0 ล้านตู้/TEU บริเวณใกล้เคียงเป็นศูนย์อุตสาหกรรมของมาเลเซีย เช่น ศูนย์อุตสาหกรรมอลูมิเนียม สตาร์ ขณะที่ยังไทย จังหวัดสงขลา และจังหวัดใกล้เคียงภาคใต้ตอนล่าง มีอุปสงค์ในพื้นที่จากอุตสาหกรรมที่ เกี่ยวกับยางพารา แต่ที่ท่าเรือทวายทุกอย่างยังเป็น “ศูนย์” ขณะที่จังหวัดกาญจนบุรีไม่มีจุดแข็งในเรื่องของอุป สงค์ในพื้นที่ โดยรายละเอียดดังนี้

- ท่าเรือปีนังเป็นท่าเรือน้ำลึกอยู่ทางทะเลฝั่งตะวันตกตอนเหนือของประเทศมาเลเซีย
- จังหวัดทวายและพื้นที่ใกล้เคียงไม่มีอุปสงค์ในพื้นที่ อุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างส่วนใหญ่เป็นผลผลิตจากวัตถุดิบในพื้นที่ เช่น ยางพาราทำให้เกิดอุตสาหกรรมจากผลิตภัณฑ์จากยางและผลิตภัณฑ์จากประมงเป็นจุดแข็งของพื้นที่ ขณะที่จังหวัดกาญจนบุรีและพื้นที่ใกล้เคียงไม่มีจุดแข็งด้านวัตถุดิบ
- ต้นทุนขนส่งสูง (Sea Freight & Inland Logistics Cost) การที่ผู้ประกอบการไทยภาคใต้ตอนล่างใช้ท่าเรือปีนังเพราะต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำกว่าท่าเรือสงขลาและท่าเรือแหลมฉบัง แต่กรณีท่าเรือทวายอาจไม่มีจุดแข็งเช่นนี้ เพราะผู้ประกอบการฝั่งไทยซึ่งเป็นจังหวัดอยู่ในภาคกลางมีทางเลือกใช้ท่าเรือแหลมฉบัง
- กรณีทวายเป็น Outbound Driven การพัฒนาพื้นที่จะอยู่ที่ชายแดนพม่า คล้ายกรณีการส่งออกผ่านแดนไปท่าเรือปีนัง ไม่ได้ส่งเสริมต่อการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมและบริการในพื้นที่ฝั่งไทยเทียบกับฝั่งชายแดนมาเลเซีย รัฐกลันตันและรัฐปีนัง ซึ่งเป็นพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญของมาเลเซีย (ข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ www.tanitsorat.com)

ติดตามบทความเกี่ยวกับ “ทวาย” โดย ดร.ธนิต ไสรัตน์ และบทความอื่นๆ ได้ที่

www.tanitsorat.com และ Facebook/Tanit.Sorat

รวมทั้งบทสัมภาษณ์ต่างๆ ได้ที่ Youtube.com โดยใช้คีย์เวิร์ด ดร.ธนิต ไสรัตน์