

เดินหน้าเศรษฐกิจพิเศษทวาย...ภาค 3

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

www.tanitsorat.com / facebook.com/tanit.sorat

วันที่ 10 ตุลาคม 2557

เศรษฐกิจพิเศษทวายซึ่งรัฐบาลเมียนมาร์ได้กำหนดพื้นที่ไว้ตั้งแต่ก่อนปี 2551 พร้อมกับเขตเศรษฐกิจพิเศษในเมียนมาร์อีก 2-3 แห่ง เช่น ที่ทิลาวาใกล้นครย่างกุ้ง และเขตเศรษฐกิจพิเศษจ๊อกเปี้ยวในรัฐยะไข่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ ก่อนอื่นอย่าสับสนว่าอยู่ในพื้นที่ในประเทศไทยเพราะทวายมีสถานะเป็นจังหวัดหนึ่งอยู่ในมณฑลตะนาวศรี ห่างจากนครย่างกุ้งประมาณ 700-800 กิโลเมตร สำหรับถนนในเมียนมาร์ระยะทางเท่านี้วิ่งกัน 2-3 วัน เนื่องจากเป็นพื้นที่ทุรกันดารเป็นป่าเขาเป็นส่วนใหญ่ มีชายฝั่งทะเลยาวหลายร้อยกิโลเมตร เป็นเมืองท่าที่สำคัญมาแต่ในอดีตตั้งแต่สมัยอยุธยาจนถึงรัตนโกสินทร์ตอนต้น ไทยกับพม่าก็รบกันเพื่อแย่งชิงดินแดนในส่วนนี้

ทวายภาคแรก เริ่มต้นในสมัยรัฐบาลพรรคประชาธิปไตยได้ลงนามความร่วมมือกับประเทศเมียนมาร์ภายใต้ให้บริษัทเอกชนของไทยเป็นผู้ลงทุนในการดำเนินการหาผู้ร่วมทุนก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ นิคมอุตสาหกรรม โครงการสร้างโรงงานผลิตไฟฟ้า รวมทั้งถนนจากทวายระยะทาง 130 กิโลเมตร ถึงชายแดนไทยที่บ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี อย่างไรก็ตามรัฐบาลสมัยคุณอภิสิทธิ์ฯ ก็ทำอะไรไม่ได้มากนักนอกจากมีมติ ครม. ให้ทวายฯ เป็น “WEST GATE” หรือประตูตะวันตกของไทย โครงการต้องยุติไปเพราะปัญหาการเมืองในประเทศ

ทวายภาค 2 ในสมัยรัฐบาลคุณยิ่งลักษณ์ฯ ครม. ได้มีมติเปลี่ยนรูปแบบการลงทุนให้เป็นการร่วมทุนระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลเมียนมาร์โดยตรง โดยในเดือนกันยายน ปี 2555 ได้มีการลงนามร่วมกัน โดยฝ่ายไทยจัดตั้งนิติบุคคลเฉพาะกิจ หรือ เอสพีวี เป็นบริษัทที่รัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น เข้ามาดำเนินการแทนบริษัทเอกชนไทยซึ่งได้สัมปทานจากรัฐบาลเมียนมาร์มาตั้งแต่เริ่มต้น โดยข้อตกลงถึงขั้นจะลงทุนสร้างท่าเรือน้ำลึกระยะที่ 1 ในปี 2558 และระยะที่ 2 ในปี 2563 รวมทั้งสร้างนิคมอุตสาหกรรม โรงไฟฟ้า พัฒนาระบบเชื่อมโยงชายแดนไทย และปรับปรุงสนามบินทวาย อย่างไรก็ตามปัญหา “ทวาย” ในรัฐบาลนายกยิ่งลักษณ์ฯ ก็ไม่ได้คืบหน้าไปถึงไหน เพราะรัฐบาลสมัยนั้นเผชิญหน้ากับการเมืองในประเทศจนถึงขั้นต้องยุบสภา

นิยายเรื่องยาว “ทวายภาค 3” เริ่มต้นใหม่อีกครั้งในสมัยนายกรัฐมนตรีชื่อ ประยุทธ์ จันทร์โอชา ซึ่งยืนยันปรากฏเป็นข่าวในช่วงปลายสัปดาห์ที่แล้วว่ารัฐบาลไทยจะยังคงเดินหน้าโครงการทวายต่อแต่เปลี่ยนชื่อเป็น “เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย” โดยนับว่ารัฐบาลชุดปัจจุบันจะลดขนาดการลงทุนเพราะเดิมต้องใช้เงินกว่า 3.0 แสนล้านบาท โดยจะจัดตั้งบริษัทร่วมทุนเป็นนิติบุคคลเฉพาะกิจคล้ายกับสมัยรัฐบาลที่แล้ว และยืนยันที่จะคืนเงินส่วนที่เอกชนไทยได้ลงทุนไปก่อนหน้านี้แล้ว โดยโครงการจะก่อสร้างท่าเรือให้เป็นขนาดเล็ก ขณะเดียวกันยังมีการก่อสร้างโรงไฟฟ้าและถนนและระบบรางเชื่อมเข้าถึงชายแดนไทย

ประเด็น โครงการทวายมีความเร่งด่วนขนาดไหนเพราะโครงการใช้เงินมาก รัฐบาลต้องเข้าไปมีภาระในบริษัทที่จัดตั้งขึ้นใหม่ ขนาดที่เอกชนไทยซึ่งเป็นบริษัทก่อสร้างขนาดใหญ่ยังทำไม่ได้จนต้องขอให้รัฐบาลเข้ามาช่วย รวมทั้งความไม่ชัดเจนว่าประเทศไทยจะได้ประโยชน์อะไรจากโครงการนี้ เพราะไปลงทุนนอกประเทศ อีกทั้งปัญหาความเป็นไปได้ของโครงการในเชิงพาณิชย์และปัญหาด้านเงินลงทุน โดยเฉพาะฝั่งเมียนมาร์ คงเป็นปัญหาที่ต้องนำมาพิจารณาให้ถี่ถ้วน

ทีกล่าวเช่นนี้ไม่ใช่ว่าจะไปคัดค้าน เพราะรัฐบาลมีผู้รู้อยู่จำนวนมากเป็นโครงการในอนาคต คงได้มีการพิจารณาอย่างรอบคอบดีแล้ว และคงมีรูปแบบที่ชัดเจนในการลงทุนรวมทั้งพันธมิตรที่จะร่วมลงทุน อีกทั้งท่าน รมช.คมนาคมก็เคยลงพื้นที่ อย่างไรก็ตามในฐานะเป็นนักโลจิสติกส์และเคยลงพื้นที่มาไม่ต่ำกว่า 4-5 ครั้ง รวมทั้งมีโอกาสแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้ประกอบการสายเดินเรือและขนส่งรวมทั้งนักอุตสาหกรรม ยังมีความเป็นห่วงว่าโครงการทวายยังมีความเสี่ยงอยู่ค่อนข้างมาก หากจะสนับสนุนควรให้เอกชนไปลงทุน โดยให้บีโอไอให้สิทธิประโยชน์เต็มที่ ขณะที่ภาครัฐอำนวยความสะดวกก็น่าจะคงพอเพียงแล้ว

โครงการทวาย หากรัฐบาลจะลงทุนเองคงต้องมีการบริหารความเสี่ยงให้ดี เพราะไปลงทุนนอกประเทศไม่มีผลต่อเศรษฐกิจในประเทศ อีกทั้งนักลงทุนในภาคอุตสาหกรรมหากจะลงทุนในประเทศเมียนมาร์ยังมีทางเลือกในพื้นที่อื่นซึ่งมีโอกาสดีกว่า ผู้เอาจบประมาณ (ซึ่งไม่ค่อยจะมี) มาพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกของไทยหาที่ที่เหมาะสมอาจจะเป็นที่ “ปากบารา” จังหวัดสตูลก็น่าจะเป็นทางเลือกที่ดีกว่า เพราะเป็นการลงทุนในบ้านเรา เข้าสู่ภาคใต้ “เรือล่อมในหนอง ทองจะไปไหน” แถมยังเป็นโครงการกระตุ้นเศรษฐกิจได้อีก...จริงไหมครับ! (สนใจรายละเอียดเพิ่มเติมดูได้ที่ทางเว็บไซต์ www.tanitsorat.com หรือ www.facebook.com/tanit.sorat)

www.tanitsorat.com

01076300

ณ วันนี้มีผู้เยี่ยมชมเว็บไซต์ จำนวน

เว็บไซต์คลังสมอง รวบรวมข้อมูลข่าวสารด้านวิชาการ ด้านเศรษฐกิจ ด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งทาวเวอร์พอยท์ และ e-Book เช่น รายงานผลกระทบภาคการส่งออกภายใต้เศรษฐกิจโลกชะลอตัว รายงานยุทธศาสตร์หุ้นส่วนเศรษฐกิจ การลงทุนประเทศเพื่อนบ้านฯ รายงานการศึกษาความต้องการภาคเอกชนและการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ จากแผนพัฒนาระบบขนส่งฯ และหนังสือด้านโลจิสติกส์ต่างๆ

(สนใจเทปบันทึกการสัมภาษณ์ สามารถติดตามได้ที่ www.youtube.com โดยใช้คีย์เวิร์ด ดร.ธนิต โสรัตน์)