

## สถานะล่าสุดการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย

ดร.ธนิต โสรัตน์

รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

17 มิถุนายน 2554

### ที่มาและความสำคัญ

ท่าเรือทวาย ตั้งอยู่ที่เมืองทวาย จังหวัดทวาย ซึ่งพม่าออกเสียงว่า ดาเว่ หรือ ทะเว่ (Dawei) อยู่ในมณฑล ตะนาวศรี (Taninthayi District) ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของสาธารณรัฐแห่งสหภาพพม่า (Republic of the Union of Myanmar) หากขีดเส้นตรงก็จะอยู่ในระนาบเดียวกันกับจังหวัดกาญจนบุรีของประเทศไทย ลักษณะของเมืองทวาย เป็นเมืองเก่ามาตั้งแต่สมัยอยุธยาตอนต้น เป็นเมืองยุทธศาสตร์มาช้านาน ที่จังหวัดทวาย ฝนตกเฉลี่ยปีละประมาณ 250 มม. มีประชากรรวมกันประมาณแสนกว่าคน ลักษณะเป็นจังหวัดที่มีชายทะเลสวยงาม มีเกาะแก่ง เหมาะที่จะเป็นแหล่งท่องเที่ยวในอนาคต เช่น หมู่เกาะลองโหลงโบ๊ก (Laung Lon Archipelago) หมู่เกาะมอสคอส (Moscos Island) เป็นต้น **บริเวณที่จะสร้างท่าเรือทวาย จะอยู่ที่หาดซั๊กแคร์ ติดกับเมืองนะบูแผล่ (Nabule) ห่างจากตัวเมืองทวายประมาณ 35 กิโลเมตร** เป็นบริเวณที่หาดมีลักษณะลาดชัน ห่างจากฝั่ง 1 กิโลเมตรเศษ ได้ระดับน้ำลึกที่ 12-14 เมตร สำหรับแนวถนนทวาย-กาญจนบุรีมีแต่เดิม เป็นเส้นทางเดินทัพของพม่าและไทย จนในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 มีการบูรณะถนนลาดยางเป็นช่วงๆ จากทวาย มาเชื่อมไทยที่ด่านบ้องตี้ และอำเภอไทรโยค แต่แนวถนนที่จะสร้างใหม่ จะสร้างเข้าสู่ไทยจะตัดเข้าสู่บ้านพุน้ำร้อน ระยะทางประมาณ 160 กิโลเมตร โดยเส้นทางถนนจากทวายเข้ากาญจนบุรีจะเข้าสู่เมืองเมตตา (Myitta) ผ่านภูเขาจอบเมตตอง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแนวเทือกเขาตะนาวศรี (ตะนาวศรี) หรือเทือกเขาตะนาวศรี เส้นทางถนนจะผ่านแม่น้ำตะนาวศรี ลักษณะถนนปัจจุบันยังพอใช้ได้ในช่วงหน้าแล้ง สำหรับในช่วงหน้าฝน อาจมีระดับน้ำฝนสูงขึ้น 3 เมตรในบางพื้นที่

บริษัท อิตาเลียนไทย ได้เข้าไปศึกษาโครงการจัดซ่อมถนน และสร้างท่าเรือน้ำลึกที่เมืองทวาย รวมถึงศูนย์อุตสาหกรรมที่จะเป็น Southern Economic Zone ระดับภูมิภาค โดยได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลพม่า เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่สุดที่นักลงทุนไทยไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อใช้เป็นประตูขนส่งทางฝั่งตะวันตก ในฐานะที่เป็น West Gate ของประเทศไทย และใช้เป็นฐานการผลิตของประเทศไทยในอนาคต **โครงการทวายได้ก่อให้เกิดคำถามมากมายว่า จะเป็นประโยชน์กับประเทศไทยอย่างไร และมีผลกระทบต่อการพัฒนาท่าเรือปากบารา และหรือท่าเรือฝั่งตะวันตกของไทย** เป็นโครงการที่เอกชนไทยไปลงทุนในต่างประเทศ ซึ่งมีเม็ดเงินมากที่สุด จึงได้รับความสนใจจากทุกภาคส่วนอย่างกว้างขวาง รายงานต่อไปนี้จะจัดทำโดยสายงานเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นรายงานการศึกษาเบื้องต้น เพื่อให้เห็นภาพในมุมกว้างของการพัฒนาท่าเรือทวาย ที่จะมีผลกระทบต่อประเทศไทยในหลายมิติ

## โครงการพัฒนาท่าเรือและศูนย์อุตสาหกรรมทวาย

โครงการก่อสร้างท่าเรือทวาย รัฐบาลไทยได้ลงนามความร่วมมือกับรัฐบาลพม่า ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2551 และบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ได้ MOU กับการทำเรือของประเทศพม่า “เกี่ยวกับการเป็นผู้สำรวจเส้นทางและพื้นที่ของโครงการ” โดยได้ศึกษาเมื่อเดือนมิถุนายน 2551 (1 เดือนถัดมา) เข้าไปดำเนินการสำรวจพื้นที่ภูมิภาคในทวาย โดยศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ จำนวน 7 เส้นทาง โดยขั้นสุดท้ายได้เลือกที่จะก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่จังหวัดทวาย โดยตัวท่าเรือจะสร้างที่ตำบลนะบูนุแหล่ง ห่างจากตัวเมืองทวายเพียง 30 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางที่ดีที่สุด เนื่องจากพื้นที่หน้าทะเลมีน้ำลึกมากกว่าบริเวณอื่น ด้านหลังเป็นพื้นที่เรียบบริเวณกว้างใหญ่ ทำให้สามารถตัดถนนเข้าสู่ประเทศไทยที่จังหวัดกาญจนบุรีได้ ด้วยเส้นทางที่สั้นที่สุด 160 กิโลเมตร โดยตัดถนนจากทิศตะวันตกมาทางทิศตะวันออก ไปออกช่องพุน้ำร้อน อำเภอบ้านเก่า จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งห่างจากอำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรีไป 60 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นประตูการค้า “West Gate Road” ของไทย จากตะวันตกไปสู่ตะวันออก ซึ่งจากพม่าสามารถเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนไปถึงประเทศอินเดีย ผ่านทางรัฐยะไข่ ไปถึงเมืองมณีปุระ แคว้นอัสสัม จะเชื่อมโยงระหว่างฝั่งอันดามันไปสู่ฝั่งตะวันออก

ท่าเรือทวายจะเป็น Landbridge จากพม่าเข้าสู่ประเทศไทยไปสู่อินโดจีนและตอนใต้ของประเทศจีนซึ่งพื้นที่ที่จะใช้ในการสร้าง ท่าเรือและจะมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ บนพื้นที่ขนาด 250 ตารางกิโลเมตร สำหรับรองรับท่าเรือน้ำลึก (Deep Sea Port) ขนาดใหญ่ประมาณท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 2 ท่า บนพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม (Industrial Complex) จะประกอบด้วย 4 โซน ซึ่งแผนและโครงการในการพัฒนา ประกอบด้วย

- 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 ท่าเรือน้ำลึกส่วนที่ 1 พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้ง พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม พร้อมโครงข่ายถนนหลักภายในโครงการ และสาธารณูปโภคพื้นฐานหลักของนิคมฯ และเส้นทางเชื่อมต่อโครงการฯไปยังประเทศไทย Township
- เฟส 2** มีระยะเวลา 5 ปีจะเริ่มหลังจากที่ Phase 1 เริ่มไปได้ 3 ปี (1 มกราคม 2556 ถึง 31 ธันวาคม 2561) ประกอบด้วยโครงข่ายถนนภายในโครงการระยะที่ 2 และระบบสาธารณูปโภคเพิ่มเติมของโครงการฯ รวมทั้ง ศูนย์การค้าและศูนย์ราชการ
- 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 ระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูงจากโรงไฟฟ้าในพื้นที่โครงการถึงประเทศไทย และระบบท่อส่งน้ำมัน และแก๊สจากโครงการฯ ถึงประเทศไทย

## การพัฒนาท่าเรือทวายเป็นผลดีต่อประเทศไทยหรือไม่

จากการชี้แจงของบริษัท อิตาเลียนไทยฯ ได้แจ้งว่า การพัฒนาพื้นที่หลังท่าด้วยการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรม (Industrial Complex Zone) ที่ตั้งอยู่ในบริเวณนี้ คือ ช่วยลดระยะทางในการขนน้ำมันดิบจากตะวันออกกลาง โดยเฉพาะจากท่าเรือเจดดาห์มาสู่ท่าเรือทวาย น้ำมันทั้งหมดจะถูกขนถ่ายขึ้นมาจากนิคมอุตสาหกรรมดังกล่าว ส่วนหนึ่งใช้ในการผลิต ก๊าซ แยก และผลผลิตจะถูกส่งผ่านท่อเข้าสู่ประเทศไทยที่ทางด้านชายแดนพุน้ำร้อนเข้าสู่เมืองกาญจนบุรี ปกติเรือขนส่งน้ำมันดิบขนาดกลางจะวิ่งผ่านช่องแคบมะละกา แต่ถ้าเป็นเรือขนาดใหญ่ ขนาด 300,000 DWT จะวิ่งอ้อมไปทางลอมบอก บาห์ลี แล้วจึงอ้อมขึ้นมา เนื่องจากมีน่านน้ำลึกที่สุด

ดังนั้น โครงการพัฒนาท่าเรือทวายจะทำให้สามารถลดระยะทางและเวลาในการเดินทางมาถึงด้านอินโดจีนได้ถึง 5 วัน เนื่องจากท่าเรือทวายมีน้ำลึกมากจึงทำให้เรือขนน้ำมันขนาดใหญ่สามารถจอดห่างจากฝั่งได้ไม่เกิน 5-10 กิโลเมตร และสามารถไหลด้น้ำมันลงสู่ไปป์ไลน์และขึ้นมาเก็บบนฝั่งได้ โดยน้ำมันจะถูกส่งไปอินโดจีน อีกส่วนหนึ่งก็ส่งไปทางประเทศจีน นอกจากนี้จะมีทางรถไฟวิ่งจากท่าเรือทวายมุ่งสู่ประเทศไทย อีกส่วนมุ่งไปภาคเหนือของพม่าทางเมืองมัณฑะเลย์ เข้าสู่เมืองลาไซ ในรัฐฉานผ่านเมือง กู๊ดซาย ผ่านเมืองเตียงงา ไปด่านเจดีย์ และเข้าสู่ด่านมูเซ่ ซึ่งเป็นพรมแดนของพม่าเข้าสู่จีนที่ด่านเจดีย์ หรือเจกอง และเมืองลู่ยี่จนถึงนครคุนหมิง มณฑลยูนนานของประเทศจีน

นอกเหนือจากท่าเรือทวายแล้ว ยังมีท่าเรือในประเทศพม่า ซึ่งอยู่ในแนวที่เอกชนไทยจะเข้าไปพัฒนา เช่น **ท่าเรือมะริด** เป็นท่าเรืออยู่ในฝั่งตะวันตก ในแนวเดียวกับจังหวัดราชบุรี ถือเป็นท่าเรือน้ำลึกระดับ 20 เมตร โดยไม่ต้องสร้างสะพาน ซึ่งทางจังหวัดราชบุรี กำลังมีแนวคิดในการทำเป็นยุทธศาสตร์จังหวัด อย่างไรก็ตาม ท่าเรือมะริดยังไม่ชัดเจนว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์กับประเทศไทยได้อย่างไร สำหรับ **ท่าเรือปกเปียน** อยู่ในแนวเดียวกับจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ระยะทางอยู่ในประเทศไทยประมาณ 120 กิโลเมตร อยู่ในพม่า 60 กิโลเมตร เป็นท่าเรือซึ่งเชื่อมโยงกับท่าเรือบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งทาง ปตท. กำลังจัดทำเป็นท่อส่งก๊าซและน้ำมัน และมีโครงการที่จะสร้างนิคมอุตสาหกรรมในประเทศพม่า ซึ่งฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้แจ้งว่า ท่าเรือปกเปียนจะมีศักยภาพเป็นท่าเรือน้ำลึก รองรับอุตสาหกรรมเหล็กและ Heavy Industries ของภูมิภาค

## สถานะล่าสุดของการพัฒนาท่าเรือทวาย (ณ วันที่ 15 มิถุนายน 2554)

รัฐบาลพม่า ในช่วงเดือนธันวาคม 2553 ได้อนุมัติให้บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้พัฒนาโครงการท่าเรือทวายและนิคมอุตสาหกรรม ในการพัฒนาพื้นที่ 250 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 2 แสนไร่ เป็นเวลา 75 ปี โดยได้ก่อตั้งบริษัท ทวาย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (Dawei Development Company Limited) เป็น Holding Company ในการบริหารโครงการและการลงทุน จากแผนการดำเนินการ จะเริ่มก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานหลัก เช่น ท่าเรือ ถนน เส้นทางรถไฟ และโรงไฟฟ้าในช่วงต้นปี 2555 โดยจะใช้เวลาประมาณ 4 ปี กำหนดแล้วเสร็จปี 2558 ซึ่งจะรองรับการลงทุนอุตสาหกรรมหนักจากนักลงทุนทั่วโลก ซึ่งเงินลงทุนทั้งโครงการประมาณ 10,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 303,000 ล้านบาท เป็นวงเงินลงทุนโครงสร้างพื้นฐานหลักในระยะแรกประมาณ 4 พันล้านเหรียญดอลลาร์ ในด้านการจัดหาแหล่งเงินทุนเบื้องต้น ทางบริษัท อิตาเลียนไทยฯ แจ้งว่า ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นที่ปรึกษาทางการเงิน จะเป็นผู้พิจารณา และธนาคารโลก และธนาคารพัฒนาเอเชีย (เอดีบี) พร้อมปล่อยกู้ระยะยาวให้โครงการนี้ ทางผู้พัฒนาโครงการได้เตรียมแผนการ Road Show กับนักลงทุนญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และจีนหลายมณฑล เช่น ในมณฑลปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ กวางโจวในจีน และประเทศอื่นๆ ที่สนใจ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมหนัก เช่น โรงงานถลุงเหล็ก โรงงานปิโตรเคมี โรงไฟฟ้า และโรงกลั่นน้ำมัน โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย พร้อมเปิดให้นักลงทุนเข้ามาจับจองพื้นที่โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ขณะนี้มีบริษัทไทยกว่า 10 ราย สนใจลงทุนในนิคมฯ เช่น บริษัท ปตท.อินเตอร์เนชันแนล บริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรี โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) หรือเอ็กโก บริษัท ผลิตไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) รวมถึงนักลงทุนจากจีน ญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ ส่วนนักลงทุนสหรัฐและยุโรป ก็ให้ความสนใจเช่นกัน แต่ไม่สามารถลงทุนโดยตรงได้ จึงอาจลงทุนผ่านบริษัทไทย

ในด้านที่มาของแหล่งเงิน ทางบริษัท อิตาเลียนไทยฯ แจ้งว่าได้กู้ 4 พันล้านดอลลาร์ หรือประมาณ 121,200 ล้านบาท เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึก-นิคมอุตสาหกรรมทวายในพม่า กำหนดแล้วเสร็จใน 4 ปี และมีหน่วยงานรัฐของประเทศไทยพร้อมสนับสนุนปล่อยกู้ดอกเบี้ยต่ำให้นักลงทุนในนิคมทวาย ซึ่งนิติบุคคลที่จะเป็นผู้พัฒนาโครงการคือ บริษัท ทวาย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (Dawei Development Company Limited หรือ DDC) ถือหุ้น 100% ในโครงการ ซึ่งจะเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและบริหารโครงการ โดยก่อนหน้านี้ ใช้เงินลงทุนสำรวจและศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการแล้ว 500 ล้านบาท และในปี 2554 จะลงทุนเพิ่มอีก 2 พันล้านบาท และในระยะต่อไปจะเชิญชวนนักลงทุนต่างประเทศ เช่น จีน ญี่ปุ่น และตะวันออกกลาง รวมทั้งนักลงทุนพม่า ให้เข้ามาถือหุ้นในบริษัท ทวาย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (DDC) แต่ "DCC" จะคงสัดส่วนหุ้นในบริษัท ทวายฯ ไม่ต่ำกว่า 51% สำหรับบริษัท DDC จะเป็นทั้งผู้บริหารโครงการ และลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งลงทุน

หรือร่วมลงทุนในอุตสาหกรรมที่จะสร้างผลกำไรในระยะยาว เช่น โรงไฟฟ้า โรงถลุงเหล็ก โรงกลั่นน้ำมัน โรงงานผลิตปุ๋ย และโรงงานกระดาษ ส่วนการลงทุนโรงงานปิโตรเคมี มีบริษัททั้งไทยและต่างประเทศหลายรายพร้อมลงทุน ขณะที่อุตสาหกรรมไทยฯ จะรับงานก่อสร้างในพื้นที่โครงการ และลงทุนโรงไฟฟ้าถ่านหิน ขนาด 3,600 เมกะวัตต์ และโรงไฟฟ้าพลังงานน้ำ จากเขื่อนตะนาวศรี มีกำลังการผลิตกระแสไฟฟ้าขนาด 1,040 เมกะวัตต์ คาดว่าโครงการจะได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนอย่างน้อย 20-30% จากการขายพื้นที่ในโครงการ ซึ่งมีราคาไม่ต่ำกว่าไร่ละ 1 ล้านบาท หรือคิดเป็นเงินไม่ต่ำกว่า 2 แสนล้านบาท และมีรายได้จากการก่อสร้างโรงงานในนิคมฯ

ทั้งนี้ โครงการทวายจะเป็นโอกาสให้นักลงทุนไทยและนักลงทุนจากทั่วโลก โดยผู้พัฒนาโครงการ หรือ DDC จะจัดหาพื้นที่และก่อสร้างโรงงาน รวมถึงจัดหาวัตถุดิบ ด้านการจ่ายกระแสไฟฟ้าในโครงการ มีโรงไฟฟ้าถ่านหิน และมีแหล่งสำรองถ่านหินในอินโดนีเซียหลายพันล้านตัน ขณะที่โรงงานถลุงเหล็ก ได้จัดหาแหล่งแร่เหล็กในอินโดนีเซียและแอฟริกา ซึ่งมีปริมาณสำรองเป็นร้อยปี ส่วนโรงงานผลิตปุ๋ยนั้น ผู้พัฒนาโครงการระบุว่า มีแหล่งสำรองแม่ปุ๋ยทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นแอฟเทสเซียมในไทย ฟอสเฟตในพม่า และไนโตรเจนจากแหล่งปิโตรเลียมในอ่าวไทย อย่างไรก็ตาม ปัจจัยสำคัญที่เป็นอุปสรรคต่อโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย คือ การเมืองในพม่าจะมีเสถียรภาพและความปรองดองในชาติหรือไม่ โดยเชื่อว่าเหตุการณ์ต่างๆ น่าจะเป็นไปในทิศทางที่ดี เพราะหลังการเลือกตั้งและจัดตั้งรัฐบาล ทุกอย่างดูปกติดี และประชาธิปไตยในพม่าเปิดกว้างมากขึ้น ขณะที่รัฐบาลพม่ามีความจริงใจที่จะสนับสนุนโครงการ โดยตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจ ซึ่งมีประธานาธิบดีพม่าเป็นประธาน เพื่อประสานงานในการแก้ปัญหาให้กับนักลงทุนในนิคมฯ สำหรับการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองของไทยภายใต้รัฐบาลใหม่ จะไม่มีผลกระทบต่อโครงการ เพราะไม่ว่าพรรคใดหรือรัฐบาลชุดใดเห็นว่าโครงการนี้มีประโยชน์มาก ขอเพียงว่ารัฐบาลชุดใหม่ที่เข้ามาบริหารประเทศเป็นรัฐบาลที่มีเสถียรภาพ ก็น่าจะเพียงพอแล้วสำหรับผู้ประกอบการ

การศึกษาแนวพื้นที่การพัฒนาท่าเรือชายฝั่งตะวันตกของประเทศไทย (West Gate) นอกเหนือจากการพัฒนาท่าเรือทวายในมณฑลทวายประเทศพม่า ซึ่งรัฐบาลไทยโดยมติ ครม.วันที่ 29 มิถุนายน 2553 เห็นชอบให้มีการสนับสนุนให้ภาคเอกชนไทยเข้าไปลงทุน และถือเป็น West Gate Port ที่ประเทศไทยจะไปใช้ประโยชน์ โดยมติ ครม.ดังกล่าวได้ระบุว่า ท่าเรือทวายเป็น West Gate ของไทย แต่ต่อมาได้มีการแก้ไขข้อความเป็นการสนับสนุน “ให้เข้าไปใช้ประโยชน์” เพราะท่าเรือทวายไม่ได้ตั้งอยู่ในประเทศไทย ซึ่งในประเทศไทยจะต้องพัฒนาท่าเรือในประเทศ เช่น ท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล ให้เป็น “West Gate” แต่อาจไม่ได้สร้างให้มีขนาดเป็นคู่แข่งกับท่าเรือทวาย แต่จะให้เสริมกันได้อย่างไร เพื่อให้เป็นทางเลือกของภาคเอกชนในการเลือกท่าเรือ ซึ่งมีต้นทุนด้านโลจิสติกส์ที่ต่ำสุด

การทำเรือทวายจะเป็น Landbridge ตะวันตก-ตะวันออก ปัจจัยไม่ใช่ขึ้นอยู่กับตัวทำเรือทวาย หรือระยะทางที่สั้นลง แต่ปัจจัยหลักอยู่ที่ Logistics Cost ที่มีต้นทุนรวมจากท่าเรือส่งออก หรือท่านำเข้า จนสินค้าไปถึงประเทศผู้รับ รวมถึงความน่าเชื่อถือ และความปลอดภัยของเส้นทางขนส่ง จะเป็นปัจจัยหลักของการเลือกใช้ท่าเรือของภาคเอกชน

**อย่างไรก็ดีประเด็นการพิจารณาท่าเรือทวาย จะต้องพิจารณาถึงความเป็นไปได้ ปัญหาการลงทุน ความมั่นคงทางการเมือง** ซึ่งจะต้องเป็นปัจจัยในการนำมาพิจารณา โดยภาพรวมแล้ว การพิจารณาท่าเรือฝั่งตะวันตก จะต้องมีการศึกษาต่อยอด โดยเฉพาะด้านการบริหารของสินค้าและการประหยัดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะเป็นเหตุผลสำคัญต่อการพิจารณาลงทุนในด้านการก่อสร้างท่าเรือ

## การพัฒนาท่าเรือทวายเป็นผลดีต่อประเทศจริงหรือไม่

พื้นที่ของโครงการทั้งหมด 250 ตารางกิโลเมตรถูกพิจารณาว่าเป็น Economic Free Zone แบบเดียวกับที่ดูไบ เชียงไฮ้ และเซินเจิ้น แต่สามารถจะครอบคลุมให้ประโยชน์ทั้งสองฝั่ง ฝั่งตะวันตกตั้งแต่อินเดีย ปากีสถาน ตะวันออกกลาง ลงไปถึงแอฟริกาใต้ มาดากัสกา ผลประโยชน์จะครอบคลุมผ่านเข้ามาทางทวาย เพราะฉะนั้นอุตสาหกรรมทุกอย่างตั้งแต่ขนาดกลาง เช่น อุตสาหกรรมต่อรถยนต์ ก็จะอยู่บริเวณนี้ จะทำให้โครงการเข้าเป็นส่วนหนึ่งของ East-South Economic Corridor ซึ่งพม่ามีการผลักดันให้เข้าเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาภายใต้ GMS และมีส่วนสนับสนุนโครงการ NSEC หรือ North-South Economic Corridor ซึ่งสามารถเชื่อมโยงการขนส่งทั้งทางถนนและทางรถไฟในพม่า ไปสู่มณฑลยูนนานของประเทศจีน โครงการพัฒนาท่าเรือทวายตามโครงการที่กำหนดไว้ รวมแล้วก็จะใหญ่กว่านิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังและมาบตาพุดรวมกันสิบเท่า 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 การก่อสร้างถนนจะเริ่มสร้างในเขตพม่าบ้างแล้ว

จากการชี้แจงของผู้บริหารโครงการฯ ระบุว่า จะส่งผลให้โรงกลั่นในประเทศไทยจะได้นำมันที่มีราคาถูก ไม่ว่าจะผ่านเข้าไปประเทศใดก็ตาม ไม่ต้องนำเรือที่ขนส่งสินค้าอ้อมแหลมมะละกาเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังหรือมาบตาพุด โดยสามารถส่งผ่าน Landbridge จากทวายเข้าสู่ไทย และสามารถกระจายสินค้าออกไปได้ระยะทางลดลง ซึ่งต่อไปประเทศสิงคโปร์ อาจจะได้เป็นผู้นำทางท่าเรือ แต่จะเป็นแหลมฉบัง มาบตาพุด และทวายแทน หากในท่าเรือมีนิคมอุตสาหกรรมมารองรับ และมีกำหนดเวลาแน่นอนก็จะทำให้ทุกคนมั่นใจที่จะเข้ามาลงทุน ซึ่งประเทศไทยจะได้ผลประโยชน์ก่อนเป็นรายแรก (เป็นการชี้แจงของอิตาเลียนไทย) แทนที่เดิมจะปล่อยให้เรือบรรทุกสินค้าไปวิ่งผ่านประเทศสิงคโปร์และช่องแคบลอมบอก มาส่งผลให้ได้สินค้าในราคาที่สูงกว่า ระบบสาธารณูปโภคทั้งหมดบริษัทฯ จะเป็นผู้ลงทุนให้ ตั้งแต่ถนน 8 เลน ระบบวางท่อต่างๆ ปีโตรเคมี เป็นต้น ยกเว้นกรณีของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ที่จะไปลงทุนสร้างโรงกลั่นน้ำมัน

จากการศึกษาเชิงพื้นที่ ทั้งในตัวจังหวัดกาญจนบุรีและที่บ้านพุน้ำร้อนทั้งสภาอุตสาหกรรมและหอการค้าจังหวัดกาญจนบุรี รวมทั้งชุมชนและท้องถิ่นให้การสนับสนุน โดยเฉพาะเส้นทางพุน้ำร้อน-ทวาย ได้รับการยอมรับทั้งระดับนโยบายและภาคธุรกิจ รวมทั้งภาคประชาชน โดยมีการผลักดันให้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนพุน้ำร้อน ซึ่งจะทำให้มีการเคลื่อนย้ายอุตสาหกรรมจากส่วนในของประเทศไปสู่อุตสาหกรรมชายแดน ซึ่งอาศัยแรงงานพม่าเป็นหลัก เส้นทาง Landbridge จะทำให้เพิ่มการค้าชายแดนไทย-พม่า ได้อย่างน้อย 30% ใน 2 ปีหลังจากถนนสร้างเสร็จ อย่างไรก็ตาม เกี่ยวกับประเด็นการสร้างท่าเรือที่ทวาย จะมีมติความซับซ้อนกว่า เพราะมีผลกระทบต่อการพัฒนาท่าเรือปากบารา เป็น Westgate มีทั้งกลุ่มผู้สนับสนุนและกลุ่มผู้ไม่เห็นด้วย

## นโยบายรัฐบาลกับการพัฒนาท่าเรือทวาย

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

1. **มติ ครม. เห็นชอบแนวทางที่จะสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายของสหภาพพม่า** ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาทั้งในด้านกายภาพและการพัฒนาพื้นที่หลังท่าที่สามารถรองรับการขยายฐานอุตสาหกรรมของไทยในระยะยาว โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี เหล็กและเหล็กกล้า และยานยนต์ และมีศักยภาพที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งในระดับภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยที่ประเทศไทยมีความจำเป็นจะต้องพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวาย ท่าเรือแหลมฉบัง และประเทศอื่นในภูมิภาคเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค
2. **มติ ครม. เห็นชอบการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราของไทย ควรพิจารณาปรับรูปแบบการพัฒนาให้เป็น ท่าเรืออเนกประสงค์รองรับการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้** เพื่อลดการพึ่งพาการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน และสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคใต้ โดยต้องให้ความสำคัญลำดับสูงในการป้องกันผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการยอมรับของประชาชนในพื้นที่ โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม รับไปพิจารณาทบทวนและปรับรูปแบบโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล ให้เป็นท่าเรืออเนกประสงค์รองรับการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้และสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ 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)



**สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ** ตามมติกรม. ทางสศช.ได้ให้การสนับสนุนโครงการทวาย โดยให้เหตุผลถึงจะมีส่วนอย่างมากในการสนับสนุนและสร้างขีดความสามารถการแข่งขันของอุตสาหกรรมหนักของไทยในนิคมอุตสาหกรรมมาตาพุด เช่น บีโตร์เคมี และเป็นแหล่งสนับสนุนวัตถุดิบ เช่น เหล็กคุณภาพสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ เนื่องจาก ปัจจุบันการจัดหาพื้นที่เพื่อลงทุนอุตสาหกรรมหนักในไทยเป็นเรื่องยาก และเหลือพื้นที่ไม่มาก และท่าเรือทวายยังเป็นทางออกทะเลด้านตะวันตกของไทย เพราะแทนที่จะใช้เวลาขนส่งสินค้าไปทางตะวันตกทางทะเล 6 วัน ก็เปลี่ยนเป็นการขนส่งทางถนน หรือราง ซึ่งลดเวลาเหลือ 3 วัน โดยสภาพัฒน์ฯ ยังสนับสนุนท่าเรือปากบารา เพื่อเป็นประตู West Gate ของไทย

กระทรวงการคลัง ได้พิจารณาเห็นว่า โครงการทวายจะเป็นประโยชน์กับไทย โดยเฉพาะหลังการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 แม้ทั่วโลกจะเป็นตลาดของไทย แต่ตลาดเพื่อนบ้านจะสร้างโอกาสอย่างมากสำหรับการขายสินค้าไทย โดยแต่ละปีมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยกับเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงมาก ปริมาณการค้าชายแดนปี 2554 คาดว่ามีมูลค่าประมาณ 860,000 ล้านบาท มีอัตราการเติบโตประมาณร้อยละ 10-12 เฉพาะที่ค้ากับประเทศพม่าประมาณ 148,600 ล้าน เป็นอันดับ 2 รองจากมาเลเซีย มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 7-10 สำหรับนิคมอุตสาหกรรมทวายจะเป็นแหล่งผลิตวัตถุดิบอุตสาหกรรมต้นน้ำให้อุตสาหกรรมในไทย ซึ่งหากรัฐบาลต้องการให้โครงการประสบความสำเร็จ เอกชนต้องได้รับการสนับสนุนในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจากไทยมายังท่าเรือทวาย และปรับปรุงระบบศุลกากรและแก้ปัญหาภาษีซ้อน รวมทั้งการสนับสนุนด้านการเงินให้นักลงทุนผ่านหน่วยงานต่างๆ ของรัฐ สถาบันการเงิน ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า หรือเอ็กซิมแบงก์ หรือแม้แต่กระทรวงการคลังก็ควรปล่อยกู้ดอกเบี้ยต่ำให้นักลงทุนที่ลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมทวาย **ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือบีโอไอ** ควรพิจารณาการสนับสนุนการลงทุนของนักลงทุนไทยในต่างประเทศ นอกจากการยกเว้นภาษีในสวนเงินปันผล โดยการนำเงินกำไรอื่นๆ กลับเข้าประเทศน่าจะได้รับการยกเว้นภาษีด้วยเช่นกัน ขณะที่กระทรวงได้สนับสนุนโครงการนี้ เช่น ปรับปรุงระบบศุลกากรให้มีความทันสมัยและคล่องตัว ซึ่งจะแล้วเสร็จปีหน้า รวมทั้งสนับสนุนด้านแหล่งเงินทุน

กระทรวงคมนาคม ได้มีการพิจารณาการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน เส้นทางรถไฟทางคู่เชื่อมจากกรุงเทพฯ – ท่าเรือทวาย กระทรวงคมนาคมประเมินว่าจะใช้เงินลงทุน 5.5 หมื่นล้านบาท แบ่งเป็นโครงการมอเตอร์เวย์ 3 หมื่นล้านบาท และทางรถไฟ 2.5 หมื่นล้านบาท ซึ่งการสร้างเส้นทางคมนาคมอย่างเดียวยังคงไม่พอ จะต้องพัฒนาด้านศุลกากรชายแดน ให้มีช่องทางผ่านสำหรับคนและสินค้า รวมทั้งพัฒนา จ.กาญจนบุรีให้เป็นเมืองชายแดนที่รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมทวายด้วย **ซึ่งกรมทางหลวงจะต้องเตรียมถนนมอเตอร์เวย์จากบางใหญ่มาที่จังหวัดกาญจนบุรี เป็นระยะทาง 97 กิโลเมตร และจากจังหวัดกาญจนบุรีต่อไปอีก 60 กิโลเมตรมาที่บ้านขุนน้ำร้อนเพื่อเข้าสู่จังหวัดทวาย** ทั้งนี้ การเชื่อมเส้นทางคมนาคมกับพม่า เป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ภายใต้กรอบความร่วมมืออาเซียน และกรม.มีมติสนับสนุนโครงการนี้ โดยมอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศ ประสานกับจีนและอินเดีย เพื่อสนับสนุนโครงการนี้ การเดินทางโครงการจึงไม่น่ามีปัญหา

## แนวทางการพิจารณาสถานะท่าเรือทวาย

ท่าเรือปากบาราและ Landbridge สงขลา-สตูล เดิมอยู่ในโครงการ Southern Seaboard แต่ต่อมาเมื่อวันที่ 29 มิ.ย. 2553 กรมได้มีการพิจารณาว่าจากปัญหาการต่อต้านของชุมชน รวมถึงความไม่ชัดเจนของ Demand ในพื้นที่ จึงมีการพิจารณาให้ไปศึกษาในการปรับลดขนาดของท่าให้เป็นท่าเรือเอนกประสงค์ แทนที่จะเป็น Regional Collecting Port โดยไม่พิจารณาโครงการ Southern Seaboard ซึ่งท่าเรือปากบารา หากไม่มีศูนย์อุตสาหกรรมในพื้นที่ รวมถึงการสร้าง Landbridge ทั้งถนนและทางรถไฟเชื่อมต่อกับท่าเรือสงขลา ซึ่งมีปัญหาเชิงนโยบายว่าจะดำเนินการอย่างไร จะย้ายไปดำเนินการที่อำเภอจะนะ ก็คงต้องทำเรื่องประชาพิจารณ์และกระบวนการสิ่งแวดล้อม ตามมาตรการของกระทรวงสิ่งแวดล้อมและทรัพยากร ซึ่งก็คงไม่ใช่ง่าย เนื่องจากมีกรอบของรัฐธรรมนูญมาตรา 67 วรรค 2 โดยแนวคิดด้วยการเปรียบเทียบข้อดีข้อด้อยระหว่างท่าเรือปากบารากับท่าเรือทวาย ประกอบด้วย ความไม่ชัดเจนของโครงการหลังท่าและ Landbridge คงจะทำให้การพัฒนาท่าเรือปากบาราให้เป็นท่าเรือของภูมิภาคคงเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นได้ยาก หากจะมีการผลักดันให้เกิดได้จริง ไม่ควรพัฒนาเป็นท่าเรือเอนกประสงค์แต่ให้เป็นท่าเรือประเภท Feeder Port เพื่อรองรับการเรือขนาด 200-300 TEU เพื่อไปเชื่อมโยงกับท่าเรือปีนัง และหรือท่าเรือเซเนนายของอินเดีย ซึ่งท่าเรือคลองเตยก็เป็น Feeder Port ซึ่งหากการพัฒนาท่าเรือที่ปากบาราหรือที่สงขลา ไม่สามารถที่จะพัฒนาให้เป็นท่าเรือนานาชาติ ก็ต้องมีการศึกษาว่าท่าเรือทั้งสองควรจะวางสถานะเป็นอย่างไร เพื่อไม่ให้เกิดความสับสน สำหรับท่าเรือทวายซึ่งอยู่ที่มณฑลตะนาวศรี มีท่าเลและความลึกของน้ำที่สร้างท่ายื่นไปในทะเล เพียง 1 กิโลเมตร ก็จะได้ความลึกน้ำ 16-20 เมตร ซึ่งท่าเรือทางฝั่งตะวันตกของไทยทำไม่ได้ อย่างไรก็ตาม การใช้พื้นที่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมทวายเป็นฐานการผลิตของไทย จะมีความคล่องตัว เพราะประเทศพม่าไม่มีเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อม และต้นทุนด้านการใช้ทรัพยากรที่ต่ำกว่าไทย จึงมีต้นทุนในการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่ได้ถูกกว่า และมีความคล่องตัวกว่าประเทศไทยมาก สำหรับปัจจัยความไม่แน่นอนทางการเมืองของพม่า หากประเทศไทยไม่มี West Gate ของตัวเอง โดยไปพึ่งท่าเรือทวาย จะต้องพิจารณาในด้านความมั่นคงควบคู่ไปด้วย

อย่างไรก็ตาม ความเป็นไปได้ของโครงการทวายและท่าเรือทวาย ความสัมฤทธิ์ผลขึ้นอยู่กับ ผู้นำเข้า-ส่งออก และสายการบินเรือในการที่จะมาใช้ประโยชน์ เพราะในขั้นต้น หากสินค้ายังมีปริมาณไม่มากจะทำให้ต้นทุนรวมการใช้ท่าเรือทวายจะมีค่าใช้จ่ายที่สูง ในเชิงพาณิชย์ค่ายกตู้ขึ้นและลง (Lift On/Lift Off) ทั้ง 2 ท่าและค่า Inland Cost บวกค่าธรรมเนียมผ่านทาง และค่าผ่านแดนพรมแดนไทย-พม่า รวมถึงความถี่และขนาดของเรือที่จะมารับสินค้าที่ท่าเรือทวาย ซึ่งมีผลต่อราคาหรือค่า Freight Charge จึงต้องมีการศึกษาค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าจากแหลมฉบังไปท่าเรือทวาย เมื่อรวม "Total Inland Cost" จะถูกกว่าการใช้ท่าแหลมฉบังหรือไม่ เพราะต้นทุนของการขนส่งทางทะเลขึ้นอยู่กับความถี่ของเรือที่เข้า และปริมาณสินค้าที่มากพอ ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังใช้เวลา 20 ปีเศษ ยังทำตัวเลขได้เพียง 5.5 ล้าน TEU ต่อปี ขณะที่พม่าไม่มีฐานอุตสาหกรรมที่สร้าง Demand หรืออุปสรรค ต้องพึ่งพาสินค้าจากนอกประเทศ ซึ่งมีทั้งท่าเรือสิงคโปร์ ท่าเรือตันจุงเปลาปัส ท่าเรือกรัง ท่าเรือปีนัง ท่าเรือเซเนนายของอินเดียเป็นคู่แข่ง

นอกจากนี้ ปัจจัยการตรงต่อเวลา ในการส่งมอบสินค้าที่สินค้าจะต้องผ่านด่านตรวจ 2-3 ประเทศ จะเกิดความล่าช้า ขณะที่เรือที่เทียบท่าจะมีเวลาปิดรับสินค้าที่แน่นอน โดยเฉพาะประเด็นความมั่นคงของชาติ ในการต้องพึ่งพิงท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เขมรและพม่า มักมีการปิดด่านพรมแดนกันบ่อย โดยไม่ค่อยมีเหตุผล โดยเฉพาะความเป็นมาตรฐานสากลของประเทศพม่าจะเป็นอุปสรรค โดยเฉพาะด้านความมั่นคง ขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังมีความเป็นมาตรฐานสากลโลก ทั้งในด้านมาตรฐานการป้องกันการก่อการร้าย (CSI) ซึ่งการพัฒนาในส่วนนี้พม่าจะมีข้อจำกัดค่อนข้างมากในความเป็นสากล เพราะจะต้องมีการแก้กฎหมายหลายฉบับ รวมทั้ง ปัญหาคอร์รัปชันประเทศไทยเองใช้เวลา 10-20 ปี ก็ยังมีปัญหาที่ต้องแก้ ซึ่งกรณีของพม่าคงต้องใช้เวลาที่มากกว่าประเทศไทย

### ปัจจัยสนับสนุนท่าเรือทวายเป็น West Gate (ของไทย...??)

1. ท่าเรือปากบารา โครงการไม่ชัดเจน จนถึงปัจจุบันก็ยังไม่ทราบว่า จะดำเนินการสร้างหรือไม่ งบประมาณอยู่ที่ไหน จะโยกงบจากโครงการไทยเข้มแข็งนั้นจะทำได้หรือไม่ รัฐบาลจะอยู่ครบวาระหรือไม่
2. การพัฒนาเป็น Landbridge สตูล-สงขลา ก็ยังไม่ชัดเจน ท่าเรือสงขลาเดิมจะขยายหรือไม่ โครงการพัฒนาท่าเรือหลังท่าที่เป็น Southern Seaboard ชาวบ้านก็เริ่มไม่เห็นด้วยกับอุตสาหกรรมแล้ว อุตสาหกรรมต้นน้ำก็ไม่เอา ปัญหามากมายก็รออยู่
3. ท่าเรือทวายโครงการชัดเจน จะมีโครงการแม่โขง-เจแปน (MJ-CI) ซึ่งเป็นโครงการระดับภูมิภาค และมีเงินทุนมหาศาล รัฐบาลญี่ปุ่นทราบว่าพม่ามีข้อจำกัดมาก จึงให้เอกชนดำเนินการ ขณะนี้มีการลงนาม กับกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศไปแล้ว โครงการนี้เดินหน้าไปมากแล้ว มีโครงการก่อสร้างถนน 4 เลนระยะทาง 160 กิโลเมตร โครงการชัดเจน
4. โครงการท่าเรือทวายเป็นการมองระยะยาว ในแง่ของประเทศไทยจะต้องมอง คือ 10 ปี อุตสาหกรรมจะอยู่ไม่ได้ หากสภาพประเทศไทยยังเป็นอย่างนี้คือผังเมืองก็ไม่เอื้ออำนวย อาชีวะ ไฟฟ้า ไม่พร้อม นอกจากนี้ยังมี การต่อต้านเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ล้วนเป็นอุปสรรค กฎหมายเองก็ไม่เอื้อต่อการที่ประเทศไทยจะเป็นประเทศอุตสาหกรรม อีก 10 ปีข้างหน้า อุตสาหกรรมของไทยจะย้ายออกนอกประเทศ
5. โอกาสของไทยที่จะใช้พม่าจะเป็นฐานการผลิตในอนาคต โอกาสที่พัฒนาท่าเรือทวายจึงมีความเป็นไปได้สูง หากพม่าเกิดฐานอุตสาหกรรม และอุตสาหกรรมต้นน้ำต่างๆ รวมถึงการย้ายฐานการผลิตจากไทยคงจะย้ายไปแน่นอน เพราะการขยายโรงงานติดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งปัญหาการขาดแคลนแรงงาน อีกทั้ง พม่าจะเป็นแหล่งกระจายรายได้จากฐานประชากร 58 ล้านคน ซึ่งต้องศึกษาว่าหากท่าเรือแหลมฉบังได้รับผลกระทบแล้ว รัฐบาลจะดำเนินการอย่างไร สิ่งที่จะต้องศึกษา คือ จะเกิดอะไรขึ้นจากโครงการท่าเทียบเรือทวาย และหากเป็นเช่นนี้แล้ว ท่าเทียบเรือปากบาราจะเป็นรูปแบบใด
6. นโยบายการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกหรือฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย ค่อนข้างขาดความชัดเจน อันเป็นผลมาจากความล้มเหลวจากการพัฒนาท่าเรือระนอง ซึ่งเป็นท่าเรือระดับ Feeder ซึ่งสร้างไว้ตั้งแต่ปี 2546 แต่เนื่องจากการก่อสร้างไม่ได้คำนึงถึงเชิงภูมิรัฐศาสตร์และเชิง Demand ในพื้นที่ ทำให้ไม่มีสินค้าพอเพียงที่จะทำให้มีเรือสินค้า นอกจากนี้ ปัญหาการขนส่ง Inland Cost สูง ถึงแม้จะพยายามที่จะนำเรือของประเทศอินเดียมาให้บริการ ที่สุดก็ไม่สามารถดำเนินการได้เพราะไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ อีกทั้ง ท่าเรือระนองมีเส้นทางโค้งอันตรายถึง 147 โค้ง เป็นปัญหาของรถเทอร์เลอร์ขนาดใหญ่ การวางตำแหน่งเครนหน้าท่าไม่ถูกต้อง ต้องไปใช้ Mobile Crane ท่าเรือระนองก่อสร้างในสมัยนายกทักษิณ ชินวัตร วัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นท่าเรือของ BIMSTEC รับเรือได้ขนาด 12,000 DWT ปัจจุบันมีการใช้ขนสินค้าประเภทคอนเทนเนอร์น้อยมาก นอกจากขนอุปกรณ์ชุดเจาะน้ำมันของ ปตท.

## สรุปผลการศึกษาเกี่ยวกับท่าเรือทวายในฐานะเป็น West Gate Port ของไทย

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

การศึกษาจึงไม่สามารถฟันธงไปได้ว่าท่าเรือทวายจะเป็นผลเสียหรือผลดีกับประเทศไทยมากกว่ากัน จึงขอแนะนำประเด็นจากการศึกษา ดังต่อไปนี้

1. **การพัฒนาท่าเรือทวายเป็นเรื่องของท่าเรือระหว่างประเทศ** ภายใต้การเปิดเสรี ภายใต้กรอบ AEC Connectivity ในปี 2015 ตลาดใน AEC ก็จะเป็น Single Market ท่าเรือเมื่ออยู่ที่ไหนก็ถือเป็นของอาเซียน แม้แต่ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบัง สินค้ากว่าร้อยละ 70 ก็ต้องไปถ่ายลำที่ฮ่องกง มาเลเซีย สิงคโปร์ ซึ่งต้องพึ่งพิงเพื่อนบ้านอยู่แล้ว ด้านการนำเข้าก็ยังคงพึ่งผลประโยชน์ในด้านต้นทุนโลจิสติกส์ที่ต่ำ ในการแข่งขันกับคู่แข่ง
2. **การพิจารณาถึงประเด็นความมั่นคง** ในการใช้ท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะประเทศพม่า ก็ยังไม่มี ความชัดเจนเกี่ยวกับรัฐบาลและนโยบายในอนาคต 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) เพราะการนำเรือเทียบท่าใด ไม่ว่าจะ เป็นท่าเรือทวายที่ประเทศพม่า หรือจะเป็นท่าเรือปากบาราจังหวัดสตูล ขึ้นอยู่กับ

การคุ้มค่าเชิงพาณิชย์ ของสายการบินเรือที่จะนำเรือวิ่งมาให้บริการ ซึ่งขึ้นอยู่กับปริมาณของสินค้าและดีมานด์เชิงพื้นที่ว่าจะมีมากพอที่เรือจะเข้ามาหรือไม่

6. การพิจารณาการใช้ท่าเรือใดของผู้นำเข้าและส่งออก ก็จะเลือกไปกับสายการบินเรือที่เสนอราคาค่าระวางเรือที่ต่ำกว่าและให้บริการที่สะดวกและดีกว่า
7. **ปัจจัยการพิจารณาใช้ท่าเรือ** จะให้ความสำคัญกับความถี่ของเรือที่จะเทียบท่าโดยเฉพาะเกี่ยวกับต้นทุนมากกว่าความเร็ว ซึ่งต้นทุนของผู้ประกอบการจะเป็นต้นทุนที่รวมค่าใช้จ่ายทั้งค่ารถบรรทุก , ค่าใช้จ่ายของท่าเรือและค่า Inland Cost บวกกับค่าระวางหรือค่า Freight ของเรือ
8. **ด้านการกีดกันการใช้ท่าเรือ** เป็นปัญหาเกี่ยวกับการเมืองในกรณีพม่าจะปิดชายแดน และไม่ให้ประเทศไทยใช้ท่าเรือทวาย ซึ่งท่าเรือทวายจะเป็นท่าเรือสากล จะต้องมีการไกล่เกลี่ยความมั่นคงของการใช้ท่าเรือแห่งนี้ ซึ่งการใช้กลไกของอาเซียนน่าจะเป็นทางออกที่ดีที่สุด เช่น หากประเทศใดละเมิดกติกา อาจถูกขับออกจากการเป็นภาคีอาเซียน
9. **ประเทศพม่าจะได้ประโยชน์จากท่าเรือทวายมากที่สุด** เมื่อมีการขนส่งเชื่อมกับท่าเรือทวายเกิดขึ้น ประเทศพม่าจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์มากที่สุด อีกทั้ง ประเทศต่างๆที่เกี่ยวข้องต่างมีผลประโยชน์ร่วมกัน เป็นการประกันว่าไม่ว่าจะเกิดเหตุเปลี่ยนแปลงทางการเมืองใดๆก็ตาม ประเทศพม่ายังคงมีพันธะกรณีที่จะต้องไม่กีดกันประเทศใดในการใช้ประโยชน์จากท่าเรือทวายในฐานะเป็นท่าเรือสากล
10. **ความไม่ชัดเจนของอุตสาหกรรมต่อเนื่องในด้านปิโตรเคมี** จากการได้แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับผู้บริหารระดับสูงของ ปตท. ทำให้ทราบว่า ก๊าซที่ขุดพบในประเทศพม่า เป็นประเภท Dry Gas ซึ่งมีส่วนผสมของมีเทนสูงเหมาะกับการใช้เป็นเชื้อเพลิงโดยเฉพาะในโรงไฟฟ้า ซึ่งโครงการก่อสร้างท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวายระบุว่า จะมีโรงแยกก๊าซและโรงงานปิโตรเคมี ซึ่งเห็นว่ามี ความขัดแย้งกับข้อเท็จจริงที่พบ เนื่องจาก Dry Gas ของพม่าจะไม่มีส่วนประกอบที่จะก่อให้เกิด By Product ไปสู่อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้ ทั้งนี้ ปตท. ยังให้ข้อมูลเพิ่มเติมอีกว่า ประเทศไทยอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่มาบตาพุดเพราะก๊าซที่ขุดพบในอ่าวไทย เป็น Wet Gas หรือ Rich Gas ซึ่งมี ส่วนประกอบของ  $C_2$ ,  $C_3$ ,  $C_4$  ฯลฯ ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญก่อให้เกิดโรงแยกก๊าซ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อีกทั้งโรงงานแยกก๊าซของ ปตท. ในประเทศไทยยังมีกำลังการผลิตรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจได้ถึง 10 ปีข้างหน้าและดูเหมือนว่าโครงการทวาย ปตท. ก็ยังไม่ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการมากนัก

\*\*\*\*\*

**ภาคผนวก ก.**  
**นโยบายการพัฒนาการทำเรือฝั่งตะวันตกของประเทศไทย**  
*West Gate Port Policy*

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์  
 ประธานคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร.  
 ปี พ.ศ.2552-2553

แนวนโยบายพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกหรือ West Gate Policy มีบทบาทต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยและต่อภูมิภาค เพราะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ที่อาจมีผลกระทบต่อทั้งเชิงบวกและเชิงลบต่อประเทศ มีทั้งผู้สนับสนุนและผู้คัดค้านในโครงการนี้ แสดงให้เห็นถึงความสำคัญต่อนโยบายการพัฒนาท่าเรือทวายและท่าเรือปากบาราในฐานะเป็นประตูสู่ตะวันตกของไทย ทั้งนี้เส้นทางหลักของการขนส่งทางทะเลในปัจจุบันของไทยอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ Eastern Seaboard ซึ่งมีลักษณะเป็นท่าเรือในชอย คือ ท่าเรือในอ่าวไทย โดยมีประเทศสิงคโปร์เป็นปากชอย เรือต่างๆ ก็จะมารับและไปกระจายสินค้ายังท่าเรือ สิงคโปร์และหรือท่าเรือต้นจุงปาราบัสของมาเลเซีย เพื่อเปลี่ยนเรือส่งต่อไปยังซีกโลกตะวันตก แต่หากไปซีกโลกตะวันออกส่วนใหญ่จะไปถ่ายลำที่ทำเรือฮ่องกง ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังมีเรือสินค้าที่เป็น Direct Vessel คือ ไม่มีการเปลี่ยนเรือเพียงร้อยละ 30 เท่านั้น อีกร้อยละ 70 ก็ล้นไปถ่ายลำที่ทำเรือประเทศเพื่อนบ้าน<sup>1</sup> เพราะฉะนั้นในยุทธศาสตร์ที่ผ่านมาประเทศไทยต้องการให้มีท่าเรืออีกแห่งด้านฝั่งอันดามันซึ่งสามารถดำเนินการได้แบบท่าเรือแหลมฉบังในการค้ากับอีกฝั่ง ใช้ระบบที่สามารถนำการขนส่งระหว่างประเทศและการขนส่งภายในประเทศมาไว้ยั้งที่เดียวกัน ที่ผ่านมา หากมองในแง่ของการขนส่งทางทะเลอย่างแท้จริง ประเทศไทยจะมีความสามารถในการแข่งขันการเดินเรือน้อยมาก แต่หากมีท่าเรือและระบบการขนส่งภายในประเทศที่ดี ประเทศไทยก็จะมีความสามารถแข่งขันได้เต็มที่ ดังนั้น หากสามารถสร้างระบบรถไฟหรือมีระบบขนส่งทางถนนมาเชื่อมต่อ การบริการจากการประกอบกิจการก็จะตกอยู่ที่ประเทศไทย จึงมีแนวคิดจะทำเรือฝั่งตะวันตกหรือ West Gate Policy ควรอยู่ตรงไหนมีศักยภาพที่จะสร้างท่าเรือได้บ้าง

เส้นทางเดินเรือหลักของโลกที่ผ่านในภูมิภาคอาเซียน ประกอบด้วย 3 เส้นทาง คือ (1) ช่องแคบมะละกา ซึ่งปริมาณเรือขนส่งสินค้าผ่านประมาณ 70,718 ลำต่อปี (2) ช่องแคบซุนดา ปัจจุบันมีปริมาณเรือขนส่งผ่านประมาณ 3,500 ลำต่อปี (3) ช่องแคบลอมบอก ปัจจุบันมีปริมาณเรือขนส่งผ่านประมาณ 3,900 ลำต่อปี โดยในปัจจุบันเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกาเริ่มประสบปัญหา การจราจรแออัด ความไม่ปลอดภัยจากโจรสลัดและปัญหาร่องน้ำตื้นในบางช่วง สำหรับเส้นทางเดินเรือขนส่งสินค้าของไทยในปัจจุบันใช้ 3 เส้นทางหลักคือ

<sup>1</sup> รายงานโลจิสติกส์ประเทศไทย ปี 2551

- 1) จากท่าเรือกรุงเทพหรือท่าเรือแหลมฉบัง เปลี่ยนถ่ายลำเรือที่ประเทศสิงคโปร์สำหรับสินค้าจากภาคอื่นๆ ยกเว้นภาคใต้
- 2) จากท่าเรือสงขลา เปลี่ยนถ่ายลำเรือที่ประเทศสิงคโปร์สำหรับสินค้าภาคใต้บางส่วน โดยกว่าร้อยละ 50 เป็นสินค้าที่มีปลายทางในภูมิภาคเอเชียตะวันออก
- 3) จากด่านปาดังเบซาร์หรือสะเตา ลงเรือที่ท่าเรือปีนังหรือท่าเรือกลางของประเทศมาเลเซีย ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีการขนถ่ายไปยังมาเลเซียกว่าร้อยละ 55 ของยางส่งออกทั้งหมด หรือประมาณ 1.4 ล้านตันต่อปี โดยสาเหตุสำคัญที่ประเทศไทยมีแนวคิดการพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามัน เพื่อลดระยะเวลาการขนส่งไปยังตลาดฝั่งตะวันตก

ทั้งนี้ประเทศไทยมีโอกาสในการพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามันในระยะยาวโดยพิจารณาจากข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งชี้ให้เห็นว่าทิศทางการค้าระหว่างภูมิภาคเอเชียยุโรป คาดว่า จะมีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 9.4 ต่อปี โดยกลุ่มตลาดฝั่งตะวันตก เช่น เอเชียใต้ แอฟริกา ตะวันออกกลางและยุโรป มีส่วนแบ่งตลาดการค้าระหว่างประเทศประมาณร้อยละ 25 ของมูลค่าการค้ารวมของไทย และมีอัตราการขยายตัวประมาณ ร้อยละ 8-9 ต่อปี ซึ่งการพัฒนาท่าเรือ จะช่วยกระตุ้นการพัฒนาภาคใต้ให้เกิดธุรกิจเกี่ยวเนื่องและพัฒนาเศรษฐกิจบริเวณพื้นที่โดยรอบ ซึ่งเน้นการให้บริการท่าเรือ และอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เป็นหลัก ทั้งนี้ สอดคล้องกับความคิดเห็นของภาคประชาชนซึ่งเห็นด้วยกับการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก แต่ยังคงมีความกังวลกับการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมหนัก และท่อส่งน้ำมัน

ทั้งนี้จากการประเมินในอนาคตพื้นที่อุตสาหกรรม Eastern Seaboard จะไม่สามารถรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม โดยคาดว่าในอีก 5 ปีข้างหน้า พื้นที่ Eastern Seaboard จะไม่สามารถขยายตัวในแนวตั้งได้อีก นอกจากนี้ ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศไทย ในอีก 5 ปีข้างหน้า จะขยายเต็มพิกัดที่ประมาณ 10.5 – 11.0 ล้าน TEU จำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องมองหาแนวพื้นที่ในการรองรับอุตสาหกรรมในอีก 10 ปีข้างหน้า โดยมองเห็นศักยภาพของภาคใต้ในหลายพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพที่จำเป็นที่จะเป็น West Gate Port ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือชายฝั่งทางตะวันออกทำให้ประเทศไทยขาดศักยภาพการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ชายฝั่งทะเลฝั่งตะวันตก ซึ่งการส่งออกทางทะเลของไทยเพื่อไปซีกโลกตะวันตกจะต้องพึ่งพิงประเทศเพื่อนบ้านทั้งมาเลเซียและสิงคโปร์ จำเป็นที่ประเทศไทย หากมีความประสงค์ที่จะลดต้นทุนโลจิสติกส์ พร้อมเพิ่มศักยภาพการแข่งขันบนความมั่นคงของการเมืองระหว่างประเทศ จำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมของการก่อสร้างท่าเรือฝั่งตะวันตกเพื่อการรองรับการเติบโตของประเทศในอนาคต



## ความสำคัญของการมีท่าเรือฝั่งตะวันตก

1. ประเทศไทยมีความจำเป็นต้องมีท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลตะวันตก เพื่อรองรับอุตสาหกรรมทั้งตลอดแนวชายฝั่ง ตะวันออกและตะวันตก ตั้งแต่จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา ระนอง พังงา สตูล และปัตตานี โดยมี ปัจจัยที่นำมาพิจารณา ประกอบด้วย
  1. ท่าเรือชายฝั่งตะวันตกจะต้องคำนึงถึง Demand เกี่ยวกับปริมาณสินค้าทั้งเข้า และออก จากประเทศเพื่อนบ้าน ตั้งแต่ประเทศอินเดีย บังคลาเทศ พม่า กัมพูชา ลาว รวมทั้งประเทศเวียดนาม โดยเฉพาะมณฑลทางภาค ตะวันตกของจีน
  2. ท่าเรือชายฝั่งตะวันตก จะต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนว่าจะเป็นที่ท่าเรือชายฝั่งทะเล ในลักษณะที่เป็น Domestic Coastal Ship หรือจะเป็นท่าเรือของภูมิภาค ในลักษณะที่เป็น Corrective Port ซึ่งประเด็นนี้จะต้องมีการ พิจารณา ถึงการเชื่อมโยง Feeder Ship จากประเทศ BIMSTEC
  3. ท่าเรือชายฝั่งตะวันตก หากจะเน้นลักษณะที่เป็น Regional Port หรือ International Port จะต้องมีการพิจารณา ถึง Landbridge รวมทั้ง Complex Facility โดยเฉพาะการผลักดันให้เกิดอุตสาหกรรม Southern Seaboard ให้ เกิดขึ้นอย่างไร
  4. ท่าเรือชายฝั่งตะวันตก ที่จะคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและให้มีเรือสินค้าขนาด 2,000 – 3,000 TEU เข้าเทียบ จะต้อง มี Demand อย่างน้อย 1.2 ล้าน TEU – 2.0 ล้าน TEU ประเด็นจะนำสินค้าเหล่านี้มาจากไหน การพิจารณาจึงต้อง อยู่ในสมมติฐานที่ว่า จะเอา Demand เป็นตัวตั้งหรือจะเอา Supply Base เป็นตัวตั้ง เพราะหากยังไม่เริ่มต้นที่มี ท่าเรือ อุตสาหกรรมก็คงไม่เกิดแต่หากปริมาณสินค้าไม่คุ้มทุน ท่าเรือก็จะมีเรือสินค้าเข้า
  5. ประเด็นที่จะนำมาพิจารณาคือ ปัจจุบันมีสินค้าจากภาคใต้ของไทยส่งออกผ่านท่าเรือปีนัง ผ่านออกทางด่าน สุลกากรสะเดาและปาดังเบซาร์ เพื่อส่งออกผ่านท่าเรือปีนังของมาเลเซีย ปีละกว่า 300,000 TEU โดยสินค้าส่วนใหญ่เป็นยางพารา ซึ่งต้นทุนการขนส่งจากท่าเรือปีนังไปประเทศจีน มีราคาต่ำกว่าการส่งออกผ่านท่าเรือแหลม ชะบัง
2. ข้อมูลทางเศรษฐกิจของจังหวัดภาคใต้ ซึ่งอยู่ทางด้านปลายของขวานทอง มีพื้นที่ที่แคบ โดยเฉลี่ย 150 – 300 กิโลเมตร สภาพเศรษฐกิจและ Demand ของสินค้าที่จะผ่านท่าเรือจึงต้องพึ่งพาตนเอง ไม่เหมือนกับท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งอยู่ตรงภาคกลาง เชื่อมต่อกับภาคตะวันออก ซึ่งสามารถรองรับการนำเข้า- ส่งออกสินค้า จากภาคเหนือ ภาค ตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ ซึ่งเป็นส่วนสนับสนุนให้ท่าเรือแหลมฉบังสามารถขยาย ปริมาณสินค้าได้จาก 1 ล้าน TEU เป็น 4 ล้าน TEU ภายในเวลา 40 ปี
3. ประเด็นทางเทคนิค ท่าเรือทางฝั่งทะเลตะวันออกมีความยาวกว่า 2,500 กิโลเมตร จากจังหวัดตราดจนถึงจังหวัด สงขลา โดยส่วนใหญ่แล้วอยู่ในเขตน้ำตื้น ลักษณะของท่าเรืออยู่ในอ่าว ทำให้ไม่มีปัญหาเกี่ยวกับคลื่นลม ขณะที่ท่าเรือ ฝั่งตะวันตกมีความยาวเพียง 500 กิโลเมตร และอยู่ในเขตพื้นที่ทะเลเปิด ส่วนใหญ่น้ำลึกและมีคลื่นลมแรง ทำให้การ ก่อสร้างท่าเรือจะต้องมีการลงทุนเกี่ยวกับการก่อสร้าง Water Break ซึ่งต้องใช้เทคนิคและการลงทุนมากกว่า

## แนวพื้นที่ที่เหมาะสมของท่าเรือฝั่งตะวันตก

ชายฝั่งทะเลตะวันตกมีระยะทางรวมกันยาวประมาณ 500 กิโลเมตร ตั้งแต่จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต ตรัง สตูลมีพื้นที่ชายฝั่งทะเลจำกัด อีกทั้งจังหวัดภาคใต้ส่วนใหญ่เป็นเมืองท่องเที่ยว โดยเฉพาะ พังงา ภูเก็ต และบางส่วนของจังหวัดสตูล ทำอย่างไรที่จะให้ท่าเรือ อุตสาหกรรม ไม่ไปทำลายการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นแหล่งรายได้สำคัญของประเทศ รวมทั้งประเด็นเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ผลกระทบจากแนวปะการังที่สวยงาม ทั้งหมดเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่

**แนวทางพิจารณาท่าเรือ** ทั้งจากการหารือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เช่น สภาพัฒนาฯ , กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ สอท.จังหวัด หอการค้าจังหวัด กลุ่มอุตสาหกรรมฯ รวมทั้งจากการสำรวจพื้นที่ โดยการพบปะกับชุมชนทั้ง อบต. อบจ. พาณิชย์จังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด ของพื้นที่สำรวจได้แก่ จังหวัดสงขลา สตูล ภูเก็ต พังงา ระนอง สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช รวมทั้งผู้แทน สอท. จังหวัดยะลา และปัตตานี ได้มีข้อคิดเห็น ดังต่อไปนี้

1. **ท่าเรือระนอง** มีปัญหาด้าน Demand ของสินค้า อีกทั้งระดับน้ำลึกเพียง 8.50 เมตร ความยาวร่องน้ำ 21 เมตรก่อนถึงท่าเรือ มีปัญหาความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับการปักปันเขตแดนไทย - พม่า ปัจจุบันมีปัญหาของถนนที่จะเชื่อมโยงจากจังหวัดอื่นเข้าสู่ท่าเรือ อีกทั้ง ต้องผ่านบริเวณเขาสูง ทำให้รถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าถึงท่าได้ และเรือ Truck Boat ที่จะลากจูงเรือใหญ่ ปัจจุบันยังไม่มี อีกทั้งท่าเรือระนองอยู่ทางกันสุดของอ่าว จากการศึกษามาก่อนปัจจุบัน ทำให้ท่าเรือระนองไม่อาจเป็นท่าเรือทั้งในลักษณะ Regional Port และ International Port ความเหมาะสมคงเป็นไปได้แค่ระดับ Coastal ship เพื่อเชื่อมโยงกับจังหวัดพังงาและกระบี่
2. **ท่าเรือพังงา** พบว่าขนาดน้ำยังไม่ลึกมาก โดยเฉลี่ย 8-10 เมตร แนวพื้นที่ประกอบไปด้วย ท่าเรือทับละมุ 1 ปัจจุบันเป็นท่าเรือท่องเที่ยว ต้องขุดร่องน้ำเข้าไปจากชายฝั่งทะเลเข้าไปถึงในบริเวณท่าถึง 7 กิโลเมตร เพื่อให้ได้ระดับน้ำลึก 11-12 เมตร เพื่อรองรับ DW 30,000 ตัน ซึ่งสามารถบรรทุกสินค้าได้ 1,500-2,000 ตัน โครงการทับละมุ มีข้อดีอยู่ตรงนอกเขตอุทยาน เป็นโครงการที่เคยจะวางท่อน้ำมันเชื่อมโยงไปอำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันกำลังจะไต่ขบวนประมาณมาจำนวน 300 ล้านบาทเพื่อเป็นท่าเรือท่องเที่ยว ภาพจึงไม่ชัดเจนว่าตกลงต้องการเป็นท่าเรือสินค้าขนาดใหญ่ หรือท่าเรือท่องเที่ยว
3. **ท่าเรือทับละมุ 2 (จังหวัดพังงา)** เป็นท่าเรือที่ออกไปจากชายฝั่งประมาณ 10 กม. อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติท้ายเหมือง โดยมีแหลมที่เรียกว่าเขาหน้ายักษ์ เป็นกระบังคลื่นลม ต้องมีการทำสะพานยื่นออกไปในทะเลประมาณ 1.5 - 2.0 กม. เพื่อให้ได้ระดับน้ำลึก 14 เมตร จากการสังเกตพบว่า มีคลื่นลมแรงต้องมีการสร้าง Water Break
4. **ท่าเรือท้ายเหมือง** เป็นท่าเรือจังหวัดพังงา ตั้งอยู่ที่เขตอำเภอบ้านในไร่ ห่างจากท่าเรือทับละมุลงไปทางใต้ 27 กม. อยู่นอกเขตอุทยานแห่งชาติ ปัจจุบันมีการสร้างสะพานออกไปในทะเลอยู่แล้ว แต่หากต้องการทำเป็นท่าเรือชายฝั่ง จะต้องทำเป็นสะพานยื่นออกไปอีก 2 กิโลเมตร เพื่อให้ระดับน้ำลึก 15 เมตร ซึ่งทางจังหวัดมียุทธศาสตร์ที่จะสร้างเป็นท่าเรือเชิงพาณิชย์ แต่จากการสังเกตการณ์ในพื้นที่พบว่าบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือ

เป็นหาดทรายยาว สวยงาม น่าจะพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว อีกทั้ง ต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนอีกมาก

อย่างไรก็ดี เนื่องจากจังหวัดพังงา เป็นจังหวัดท่องเที่ยว ท่องถิ่นและประชาชนให้ความเห็นว่า GDP ของจังหวัดพังงา อยู่ในภาคการท่องเที่ยวระดับที่ 4 ประชาชนส่วนใหญ่เป็นเกษตรกร ทำสวนยางและรับจ้าง ซึ่งงานท่องเที่ยวในปีหนึ่งๆ จะว่างงานถึง 6 เดือน ในความเห็น ควรจะมีการทำโซนนิ่งให้ชัดเจนว่าบริเวณใด ควรจะเป็นแหล่งท่องเที่ยว บริเวณใดควรจะเป็นเขตเกษตรกรรม และบริเวณใดควรจะเป็นเขตอุตสาหกรรมและหรือท่าเรือ อย่างไรก็ตาม ทั้งนี้เส้นทางขนส่งจังหวัดพังงาสามารถเชื่อมโยงกับชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยมีถนน Southern Seaboard ซึ่งโยงกับจังหวัดสุราษฎร์ธานี และไปออกทะเลที่อำเภอสิชล หรืออำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งหากสร้างท่าเรือพังงา ก็ไม่จำเป็นต้องไปลงทุนด้าน Land Bridge เหมือนจังหวัดอื่น (นโยบายท่าเรือชายฝั่งตะวันตกปัจจุบันไม่นำท่าเรือพังงามาเป็นส่วนหนึ่งของท่าเรือของภูมิภาค)

5. **ท่าเรือปากบารา** จังหวัดสตูล เป็นท่าเรือที่ได้มีการศึกษาถึงความเหมาะสมไว้มากแล้ว ลักษณะของท่าเรือเป็นสะพานยื่นออกไปในทะเลประมาณ 4.5 กิโลเมตร หน้าท่ากว้าง 750 เมตร โดยมีระดับน้ำลึก 15 เมตร สามารถเทียบเรือกินน้ำลึกได้ 70,000 ตัน รองรับเรือขนาดใหญ่ 6,000 ตู้พร้อมกันได้ 2 ลำ คาดว่า สามารถรองรับเรือได้ประมาณ 800,000 ตู้ โดยสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นยางพารา ไม้ยางแปรรูป โดยมีตลาดรองรับอยู่ปีละ 200,000 ตู้ รวมถึงเป็นรถเพื่อการส่งออกปีละประมาณ 300,000 ตู้ ท่าเรือปากบารา ชุมชนและจังหวัดค่อนข้างมีการเตรียมพร้อมอีกทั้ง สามารถเชื่อมโยง Landbridge กับท่าเรือจะนะ จังหวัดสงขลา ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร

นอกจากนี้ ทางจังหวัดใกล้เคียง เช่น ยะลา และปัตตานี ก็มีความต้องการเนื่องจากคาดหวังว่าควรจะมีโครงการขนาดใหญ่ ลงไปในพื้นที่ที่เป็นรอยต่อของ 3 จังหวัดภาคใต้ เพื่อให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจ อาจจะสามารถบรรเทาแรงของปัญหาภาคใต้ได้ในระดับหนึ่ง นอกจากนี้ จังหวัดสตูล และสงขลา ค่อนข้างเป็นพื้นที่ที่ราบเหมาะสมในการทำอุตสาหกรรมรองรับการเติบโตของท่าเรือ โดยจะมีปัญหากระทบกับการท่องเที่ยวน้อยกว่าจังหวัดอื่นๆ ทั้งนี้ ทางจังหวัดสงขลาและสตูล ควรทำเป็นยุทธศาสตร์ร่วมกันในการพัฒนา Landbridge East – West และการใช้ระบบท่าเรือพร้อมกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในอนาคต มีข้อเสนอแนะควรจัดตั้งในรูปแบบของคณะกรรมการพัฒนาท่าเรือปากบารา – ท่าเรือจังหวัดสงขลา โดยเป็นคณะกรรมการร่วมภาครัฐ-เอกชน เนื่องจากภาครัฐจะมีการเปลี่ยนผู้รับผิดชอบบ่อย ทำให้การพัฒนาไม่ต่อเนื่อง

\*\*\*\*\*