

ท่าเรือน้ำลึก-นิคม อุตสาหกรรมทวาย

ส่วนหนึ่งของการนำไทยสู่บทบาทฮับ

“โครงการทวายโปรเจกต์ รัฐบาลในชุดที่แล้วได้ผลักดันอย่างเต็มที่ จะเห็นว่าทางพม่าเอง มีความต้องการจะสร้างท่าเรือสนับสนุนให้เกิดอุตสาหกรรมหนัก เพื่อให้ประโยชน์จากการเชื่อมโยง ต้องการให้ประเทศไทย ทั้งรัฐและเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม ซึ่งผมมองว่าโครงการนี้ มีความสำคัญในทุกระดับทั้งระดับภูมิภาค และระดับอาเซียน จึงต้องผลักดันให้เป็นรูปธรรมให้มากที่สุด

รัฐบาลชุดที่แล้วได้เริ่มผลักดันมาอย่างต่อเนื่อง และต้องการให้รัฐบาลชุดปัจจุบันสานต่อ โดยจะต้องมีแนวทางการพัฒนาที่ชัดเจน ไม่ใช่เพียงการก่อสร้างถนนหรือทำทางรถไฟ ประชาชนเองควรจะได้ใช้ประโยชน์จากโครงการนี้” อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ หัวหน้าพรรคประชาธิปัตย์ กล่าวในการสัมมนา ไทยแลนด์ วิชั่น ประชาธิปัตย์ ฟอรัม” เปิดประตูตะวันตก กาญจน-ทวาย อนาคตใหม่ประเทศไทย

ขณะที่การเดินทางไปเยือนสหภาพพม่าอย่างเป็นทางการในวันพุธที่ 5 ตุลาคมนี้ ของนายกรัฐมนตรี “ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร” สาระสำคัญที่ผู้นำรัฐบาลไทยหารือกับทางการพม่าก็คือ ขอให้พม่าช่วยผลักดันโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย (Dawei Deep Sea Port & Industrial Estate Project) หากพิจารณาจากท่าทีของอดีตผู้นำรัฐบาลไทย ต่อเนื่องมาถึงท่าทีของผู้นำปัจจุบันคือความชัดเจนอย่างยิ่ง ต่อการเล็งเห็นถึงศักยภาพที่จะเกิดขึ้นจากโครงการลงทุนของบริษัทอิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เอกชนไทยที่เข้าไปลงทุนในฝั่งพม่า เพื่อพัฒนาให้เกิดท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ภายใต้เงินลงทุนมากกว่า 3 แสนล้านบาท

สำหรับโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย คือโครงการร่วมมือระหว่างเอกชนไทยกับรัฐบาลสหภาพพม่า ด้วยแนวทางที่ต้องการพัฒนาให้เกิดพื้นที่อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ การใช้ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงขนส่งทางบก ทางทะเล โดยมีที่ตั้งโครงการอยู่ทิศตะวันตกเฉียงใต้ของสหภาพพม่า ห่างจากเมืองทวาย 30 กิโลเมตร ใช้พื้นที่เพื่อพัฒนามากกว่า 4 แสนไร่ ประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึก 2 ท่า, นิคมอุตสาหกรรม โรงผลิตกระแสไฟฟ้า พื้นที่เพื่อการพาณิชย์

การดำเนินโครงการนี้ภายหลังจากที่ได้รับการอนุมัติจากรัฐบาลสหภาพพม่า ในปี 2553 ทางเอกชนไทย คือบริษัทอิตาเลียนไทย ได้ก่อสร้างถนนกาญจนบุรี-ทวาย จากบ้านปูนร้อน ด.บ้านเก่า อ.เมือง จ.กาญจนบุรี เชื่อมโยงถึงท่าเรือน้ำลึกทวาย ระยะทาง 160 กิโลเมตร คาดว่าจะแล้วเสร็จใน 2555 ภายใต้งบกว่า 2,000 ล้านบาท

โดยในระหว่างนั้นก็จะเริ่มดำเนินการเฟสที่สองคือการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกทวาย และเฟสที่สามคือ การสร้างนิคมอุตสาหกรรม สำหรับนิคมอุตสาหกรรม มีพื้นที่ราว 2 แสนไร่ แบ่งพื้นที่เป็นโซนต่างๆ คือ โซน A Port & Heavy Industry โซน B -Oil & Gas Industry โซน C1 -Up Stream Petrochemical Complex โซน C2 -Down Stream Petrochemical

โซน D -Medium Industry และโซน E - Light Industry

ทั้งนี้ การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกของโครงการนี้ ยังสอดคล้องกับโครงการเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ตามกรอบความร่วมมือยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ ซึ่งเป็นการพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพตามเส้นทางพัฒนา 3 แนวทาง คือ ทั้งระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC ระหว่างเมืองดานัง เวียดนาม - เมืองมะละแหม่ง พม่า) และระเบียงเศรษฐกิจแนวใต้ (Southern Economic Corridor: SEC ระหว่างนครโฮจิมินห์ เวียดนาม-เมืองทวาย พม่า) รวมทั้งยังสามารถเชื่อมโยงกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC ระหว่างนครคุนหมิง จีนตอนใต้-กรุงเทพฯ)

แม้ว่าโครงการลงทุนดังกล่าวจะอยู่ในฝั่งพม่า แต่สิ่งที่น่าสนใจก็คือบทบาทโครงการ



ท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายเกิดขึ้น ก็จะเอื้อให้ทั้งไทยและสหภาพม่าได้รับประโยชน์ เพราะท่าเรือน้ำลึกทวายจะเสริมศักยภาพของการเป็นโลจิสติกส์ของประเทศไทย ด้วยเหตุที่ว่าท่าเรือน้ำลึกแห่งนี้จะมีบทบาทในการเป็นสะพานเศรษฐกิจ ถือเป็นพื้นที่เปิดในการกระจายสินค้าในระดับโลก เพราะสามารถเชื่อมโยงตลาดยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง และเอเชียได้ มาทางมหาสมุทรอินเดียและทะเลอันดามัน

จากเดิมสินค้าที่ส่งไปยุโรป แอฟริกา หรือตะวันออกกลางจะต้องผ่านทางช่องแคบมะละกาทำให้ใช้ระยะเวลาในการขนส่งนานถึง 16-18 วัน หากท่าเรือน้ำลึกทวายแล้วเสร็จจะช่วยร่นระยะเวลาการขนส่งในปัจจุบัน ซึ่งหากขนส่งจากทะเลจีนใต้มายังทะเลอันดามัน หรือจากเวียดนามมายังม่าจะใช้เวลาเพียง 6 วัน ทำให้ช่วยลดระยะเวลาการขนถ่ายสินค้า และลดค่าใช้จ่ายในการกระจายสินค้าได้มากขึ้น นี่คือนักวิจัยที่เสริมสร้างศักยภาพของท่าเรือน้ำลึกแห่งนี้ที่เด่นชัด

ขณะเดียวกันท่าเรือน้ำลึกฝั่งเพื่อนบ้านแห่งนี้ ที่มีความยาวของชายฝั่งเป็นระยะทางรวม 12 กิโลเมตร ก็จะเป็นประตูเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวายกับท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี เข้าด้วยกัน ตามยุทธศาสตร์การเชื่อมโยง สินค้าต่างๆ ที่มาจากยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง เอเชียได้ จะถูกส่งผ่านท่าเรือน้ำลึกทวายออกสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งยังสามารถส่งผ่านไปยังประเทศจีน เกาหลี ญี่ปุ่น ขณะที่ในส่วนของการขนส่งทางบก ถนนกาญจนาบุรี-ทวาย ที่บริษัทอิตาเลียนดำเนินการจากบ้านขุนวุ้นร้อน ต.บ้านเก่า อ.เมือง จ.กาญจนบุรี ไปถึงท่าเรือน้ำลึกทวาย ระยะทาง 160 กิโลเมตร ขณะที่ระยะทางจากทวายถึงกรุงเทพฯ มีระยะทางรวม 350 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทางโดยรถยนต์เพียง 4 ชั่วโมง นี่คือการเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งที่จะบทบาทในเชิงเศรษฐกิจ

เมื่อโฟกัสมาที่จ.กาญจนบุรี สิ่งที่รัฐบาลที่ผ่านมามีได้ให้การสนับสนุนก็คือ การจัดทำแผนปฏิบัติการ



สมเจตน์ ทินพงษ์

พัฒนาอุตสาหกรรมภูมิภาค ที่มีเป้าหมายผลักดันให้
เกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่จ.กาญจนบุรี
เนื่องจากหากมีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้น ด้าน
พม่าหรือจีนจะมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเขตประกอบ
การอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก เพื่อสร้างกิจกรรมทาง
เศรษฐกิจ การจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า เพื่อทำการ
รวบรวม และกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคต่างๆ อันจะ
สามารถเชื่อมโยงตลาดยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง
และเอเชียได้ มาทางมหาสมุทรอินเดียและทะเลอันดามัน
สนับสนุนให้เกิดอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

“ผมว่าสถานการณ์ทางเศรษฐกิจขณะนี้เปลี่ยน
ไปแล้ว การลงทุนในไทยเองต้องยอมรับว่าเราเผชิญ
กับความท้าทายมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะแรงกดดันที่เกิด
ขึ้น เพราะความรู้สึกห่วงใยต่อสิ่งแวดล้อม จะเห็น
ได้ว่าแผนงานต่างๆ ที่รัฐบาลวางเอาไว้ ไม่ว่าจะเป็น
นิคมอุตสาหกรรม หรือทำเรื่อน้ำลึกที่ภาคใต้ ล้วนแต่
เผชิญกับการต่อต้าน ดังนั้นการย้ายฐานไปลงทุนใน
ฝั่งเพื่อนบ้าน คือทางออกที่ภาคเอกชนเห็นถึงความ
เป็นไปได้ โครงการทวายถือว่าเป็นเมกะโปรเจกต์
ผมไม่อยากให้มองว่านี่คือโครงการของเอกชน ในเมื่อ
โครงการนี้จะส่งผลดีต่อการพัฒนา” สมเจตน์ ทินพงษ์
กรรมการผู้จัดการ บริษัททวาย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด
ในเครือบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ระบุ

นี่คือภาพของโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่กำลัง
จะเกิดขึ้นในภูมิภาค

● มัทนา ถัดตาสีริพร ●