

แนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี-ท่าเรือน้ำลึกทวาย
ภายใต้ผลประโยชน์ ความขัดแย้ง อำนาจทางการเมือง
และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ*

DEVELOPMENT GUIDELINES OF SPECIAL ECONOMIC ZONE,
KANCHANABURI PROVINCE-DAWEI DEEP SEA PORT UNDER INTEREST,
CONFLICT, INTERNATIONAL RELATIONS, AND POLITICAL POWER



อิงอร ไผ่สุวัฒน์, วิจิตรา ศรีสอน, สันฐาน ชยอนนท์
Ing-on Phaisuwat, Wijittra Srisorn, Sunthan Chayanon
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
Suan Sunandha Rajabhat University
Corresponding Author E-mail: s60484944001@ssru.ac.th

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. ศึกษาบริบททางด้านผลประโยชน์ฯ 2. วิเคราะห์ประเด็นด้านผลประโยชน์ฯ กับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ 3. แนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ ศึกษาเอกสาร การสัมภาษณ์เจาะลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 25 คน จัดกลุ่มสนทนา จำนวน 10 คน วิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหาและส่วนประกอบ และตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า

ผลการวิจัยพบว่า 1. บริบทด้านผลประโยชน์ เขตเศรษฐกิจพิเศษท่าเรือน้ำลึกทวายครอบคลุมการจัดตั้งเป็นเขตพื้นที่ส่งเสริมสนับสนุน อำนาจความสะอาดด้านการค้า และการลงทุน ความขัดแย้ง ด้านผลประโยชน์การใช้พื้นที่ อำนาจทางการเมือง การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษมีความชอบธรรม ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอยู่ในรูปของการเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มประเทศ 2. วิเคราะห์ด้านผลประโยชน์ พบว่า 1) การรับมือกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง 2) ประโยชน์และผลกระทบต่อภาคเอกชน และ 3) การสร้างระบบที่เอื้อต่อการพัฒนา ปัญหาความขัดแย้ง เกิดจากโครงสร้างประชากร 3. แนวทางการพัฒนา ได้แก่ 1) การพัฒนาการขยายฐานสำหรับการค้าน้ำมันดิบ 2) เพิ่มการกระจายการส่งออกเป็นประตูเศรษฐกิจ 3) ท่าเรือน้ำลึกทวายเป็นช่องทางการขนส่งทางทะเล 4) การใช้แรงงานพม่า 5) การขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาค 6) ยกระดับการจัดการสินค้าคงคลัง

*Received July 24, 2021; Revised July 30, 2021; Accepted July 30, 2021

ด้วยกระบวนการห่วงโซ่อุปทาน และ 7) การขยายเครือข่ายโลจิสติกส์โดยรวมบนเส้นทางการค้าและการขนส่งใหม่

คำสำคัญ: เขตเศรษฐกิจพิเศษ; ผลประโยชน์และความขัดแย้ง; ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

Abstract

This article has the objectives to 1. Study the context of interest, 2. Analyze issues on interest, and 3. Propose guidelines for the development of Special Economic Zone. The qualitative research method was employed where there is documentary research, in-depth interview with 25 key-informants, and a focus group discussion with 10 participants. The data were analyzed based on content and component analysis and verified by triangulation method.

Findings were as follows: 1. For the context of interest, the development of Special Economic Zone at Dawai Deep Sea Port lies in a special economic territory aiming for the benefits upon support and provision of facilities in conducting commercial activities and investment. Conflict was involved with land usage. The political power concerned with the righteousness. The international relations prevailed a connectivity among countries. 2. The analysis of interest was in the areas of: 1) the coping of changing environment, 2) benefit and impact on private sector, and 3) the establishment of a system contributing to development of the country. The conflict analysis shows a conflict in changing population structures. 3. The guidelines towards the development are: 1) development of base expansion for crude oil trade, 2) the increment of export distribution through Western Gateway, 3) reduction of transportation cost, 4) the use of Myanmar laborers, 5) a regional economic expansion, 6) an increasing demand and supply chain link, and 7) an expansion of logistics network by a merger of trade routes and new transportation.

Keywords: Special Economic Zone; Interest and conflict; international relationships

บทนำ

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภายในประเทศที่มีการกำหนดขอบเขตแน่นอน เป็นเขตเศรษฐกิจเฉพาะที่มีการเลือกใช้นโยบายพิเศษที่เปิดกว้าง และยืดหยุ่นต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจกับต่างประเทศมากกว่าเขตอื่น ๆ ในประเทศ เขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นบทสรุปและทางลัดของหนทางการพัฒนาที่พิเศษ กลไกที่พิเศษ และนโยบายที่พิเศษ (ชูศักดิ์ จุรัณสวัสดิ์, 2548) ยังคงมีเขตในลักษณะเศรษฐกิจเปิดของตนเองที่ดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ไม่ว่าจะดูจากความหมายในมิติใดก็ยังคงเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (วิศรดา ภาณุวัฒน์, 2556) การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษภายในประเทศไทย คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในขั้นเบื้องต้น โดยศึกษาแนวคิดเบื้องต้นของเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งในพื้นที่ที่มีความเหมาะสม มีศักยภาพ มีโอกาสและความเป็นไปได้ของไทยในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ และแนวทางการพัฒนาในอนาคต เพื่อส่งเสริมการค้า และการลงทุนจากต่างประเทศ (กิตติพล โชติพิมาย, 2551) กลยุทธ์ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษประกอบด้วย (1) การสร้างพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ โดยระยะแรกเน้นบริเวณชายแดนเพื่อใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (2) การสนับสนุนธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ของไทยและการลงทุนต่อเนื่องของไทยในประเทศอื่น และ (3) การจัดระเบียบพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนเพื่อสร้างเสริมความมั่นคง แก้ปัญหาแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย และสินค้าเกษตรลักลอบจากประเทศเพื่อนบ้าน (กลุ่มงานพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน, 2557) วัตถุประสงค์หลักของการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน คือ การส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีการขยายการลงทุน เพื่อเพิ่มมูลค่าทางการค้าและบริการของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 4 ประเทศ (สุณัฐวิทย์ น้อยโสภา, 2559)

โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษกลายเป็นโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างรัฐบาลไทยและเมียนมาร์ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการและการก่อสร้างโครงการ โดยทำข้อตกลงร่วมกันตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2551 กรมเจ้าท่าของเมียนมาร์ (Myanmar Port Authority) ได้ลงนามสัญญาข้อตกลงกับ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ในการพัฒนาและก่อสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษและท่าเรือน้ำลึก จนถึงปัจจุบัน การก่อสร้างและปฏิบัติการในพื้นที่นั้นกระทำการโดย บริษัท ทวายดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (Dawei Development Company Limited) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 75 และบริษัท แม็กซ์ เมียนมาร์ (Max Myanmar) ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 25 รัฐบาลไทยและรัฐบาลแห่งสหภาพพม่าได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2551 ในการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย (Dawei Deep Sea Port & Industrial Estate Project) และถนนเชื่อมต่อไปยังประเทศ

ไทย วงเงินลงทุน 4 แสนล้านบาทคาดการณ์กันว่า หากโครงการนี้แล้วเสร็จ จะเป็นประตูเศรษฐกิจ (Gate Way) แห่งใหม่ของโลกตะวันตกและตะวันออก และรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้เป็นอย่างดี พื้นที่โครงการตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของพม่า ห่างจากเมืองทวายประมาณ 30 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 400,000 ไร่ หรือ 250 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วยท่าเรือน้ำลึก 2 ท่า ส่วนที่เป็นนิคมอุตสาหกรรม ส่วนที่เป็นที่พักอาศัย ส่วนราชการ และส่วนอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมทั้งมีพื้นที่ริมทะเลเป็นแนวหาดทรายมีความยาว 12 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2553 บริษัทอิตาเลียน - ไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) หรือ ITD ได้ร่วมลงนามทำข้อตกลงกับคู่สัญญา คือ การท่าเรือ หน่วยงานในสังกัด กระทรวงคมนาคมของพม่า เพื่อพัฒนากรณีศึกษาท่าเรือน้ำลึกทวาย ก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมรวมทั้งสร้างเส้นทางคมนาคมทางบกระหว่างไทยกับพม่า ความตกลงอายุสัมปทาน 60 ปี ซึ่งจะดำเนินการ โดยบริษัทลูกชื่อ Dawei Development Company (DDC) นับเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งแรกในพม่า โครงการดังกล่าวเป็นการพัฒนาใน 3 ระยะ คือ ระยะแรกจากปี 2553 - 2558 เน้นโครงสร้างพื้นฐาน ส่วนสำคัญที่สุด คือ ถนน 8 เลน ยาว 160 กม. กับทางรถไฟมายังชายแดนไทย ถนนจากทวายมายังบ้านพุน้ำร้อน ต.หินเก่า อ.เมือง จ.กาญจนบุรี และวางท่อก๊าซและน้ำมันคู่ขนานกับถนนและทางรถไฟ ระยะที่ 2 จะสร้างท่าเรือทวาย เรือที่มีระวางบรรทุก 20,000 - 50,000 ตันจะสามารถเข้าเทียบท่าได้พร้อมกัน 25 ลำ ท่าเรือจะรองรับสินค้าได้ปีละ 100 ล้านตัน ส่วนระยะที่ 3 เป็นการสร้างนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งจะมีขนาดใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประกอบด้วยท่าเรือและอุตสาหกรรมหนัก น้ำมันและก๊าซ อุตสาหกรรมปิโตรเคมีขั้นต้น อุตสาหกรรมปิโตรเคมีขั้นปลายอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็ก เมื่อสร้างเสร็จครบทั้ง 3 ระยะ ทวายจะกลายเป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์และการค้าขนาดใหญ่ เป็น New Land Bridge ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เชื่อมโยงการขนส่ง และการค้าระหว่างประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และประเทศในแถบทะเลจีนใต้ ผ่านทะเลอันดามัน ไปสู่มหาสมุทรอินเดีย สู่กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ทวีปยุโรป และทวีปแอฟริกา โดยไม่ต้องอ้อมแหลมมะละกา (มาเลเซีย) ทำให้รั่นระยะเวลาการขนส่ง และประหยัดต้นทุนจากระยะทางขนส่งสินค้าที่สั้นลงอย่างมากท่าเรือน้ำลึกทวายยังอยู่ในโครงการเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridors) ในกรอบความร่วมมือของอนุภูมิภาคุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region) ตามกรอบความร่วมมือยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาค ซึ่งมีพื้นที่ที่มีศักยภาพตามเส้นทางพัฒนา 3 เส้นทาง คือ 1. ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ระหว่างเมืองดานัง เวียดนามถึงเมืองมะละแหม่ง ของพม่า (ทวาย เป็นเมือง ชายทะเลอันดามันทางภาคใต้ของพม่า อยู่ใต้

เมือง เมืองมะละแหม่ง) 2. ระเบียงเศรษฐกิจแนวใต้ (Southern Economic Corridor) ระหว่างเมือง โฮจิมินห์ หรือไซ่ง่อนเดิมของเวียดนามมาสุดทางที่เมืองทวาย 3. เชื่อมโยงกับ ระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) ระหว่างเมืองคุนหมิง ในจีนกับกรุงเทพฯ (โครงการที่มีชื่อทำว่า “คอริดอร์ส” (corridors) คือ เส้นทางคมนาคม เชื่อมต่อระหว่างเมืองสำคัญ ๆ ในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ประกอบด้วย 6 ประเทศ คือ ไทย จีน (มณฑลยูนนาน) เวียดนาม กัมพูชา ลาว พม่า กลุ่มประเทศเหล่านี้มี ประชากรรวมกัน 250 ล้านคน มีพื้นที่รวมกัน 23 ล้านตารางกิโลเมตร (เทียบได้กับยุโรป ตะวันตก) สำหรับประเทศไทยแล้ว ท่าเรือน้ำลึกทวายจะเสริมสร้างการเป็นโลจิสติกส์ฮับ (Logistics Hub) ของประเทศไทย (เรวดี แก้วมณี, 2556)

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและท่าเรือน้ำลึกทวายโดยกลุ่มทุนไทยและรัฐบาล ไทย ได้ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างกว้างขวางต่อชุมชนท้องถิ่นทวาย ทั้งในด้านทรัพยากรและ วิถีชีวิต อย่างไรก็ตาม การยื่นหยัดต่อสู้ของชุมชนทวายและภาคประชาสังคมทวายก็ได้ เติบโตขึ้นและมีพลังทางการเมืองอย่างมากในปัจจุบัน จนสามารถผลักดันประเด็นท้องถิ่น ทวายให้กลายเป็นวาระด้านสิทธิมนุษยชนกับพัฒนาระดับชาติได้ในปัจจุบัน การต่อสู้ของ ภาคประชาสังคมทวาย จากท้องถิ่นสู่การเคลื่อนไหวระดับข้ามพรมแดนการต่อสู้ของคน ท้องถิ่นทวายในตอนต้นเกิดขึ้นแบบกระจัดกระจาย ขบวนการทางสังคมเริ่มต้นในระดับ พื้นที่จากคนท้องถิ่นที่อาศัยอยู่ในชุมชนและคนต่างถิ่น มีการเคลื่อนไหวทั้งรูปแบบของการ แสวงหาข้อมูลโครงการจากบริษัทและรัฐบาล การเรียกร้องการชดเชยเยียวยาจากการ สูญเสียที่ดิน รวมถึงการประสานงานกับเครือข่ายในพื้นที่อื่น ๆ เพื่อหาการสนับสนุน (วิภาวดี พันธุ์ยางน้อย, 2560) จากการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และ สังคม ของการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกทวายต่อชุมชน พบว่าได้ก่อให้เกิดผลกระทบทั้งทางด้าน เศรษฐกิจระดับชุมชน คราวเรือน และปัจเจกอย่างกว้างขวาง อันเนื่องมาจากการสูญเสีย พื้นที่ทำกินธุรกิจท้องถิ่นขาดวัตถุดิบและต้องปิดกิจการ ได้แก่ ปัญหาเรื่องที่ดินทำกิน เป็นประเด็นใหญ่ที่ก่อให้เกิดความขัดแย้ง ทั้งระหว่างชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบด้วยตนเอง และระหว่างชาวบ้านกับโครงการ (โกสุมภ์ สายจันทร์ และ อัจฉริยา สายศิลป์, 2557) โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายนับเป็นยุทธศาสตร์สำคัญของโลกในอนาคต และเป็น โครงการที่นำประโยชน์มหาศาลทางด้านเศรษฐกิจมาสู่ประเทศไทย

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. ศึกษาบริบททางด้านผลประโยชน์ ความขัดแย้ง อำนาจทางการเมือง ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี - ท่าเรือน้ำลึกทวาย
2. วิเคราะห์ประเด็นด้านผลประโยชน์ ความขัดแย้ง อำนาจทางการเมือง และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่กับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี - ท่าเรือน้ำลึกทวาย
3. นำเสนอแนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี - ท่าเรือน้ำลึกทวาย ภายใต้ผลประโยชน์ ความขัดแย้ง อำนาจทางการเมือง และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research Method) ผู้วิจัยใช้การศึกษาเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) กับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key informants) จำนวน 25 ท่าน และจัดสนทนากลุ่ม (Focus Group) จำนวน 10 ท่าน

ใช้การสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง (Semi-structured interview) การจัดสนทนากลุ่มที่ประกอบไปด้วย ข้าราชการระดับสูงของจังหวัด เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นจังหวัด ผู้ทรงคุณวุฒิและนักวิชาการ นักการเมืองท้องถิ่น และผู้ประกอบการธุรกิจในจังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 10 ท่าน

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้การจัดกลุ่มข้อมูล (Categorization) วิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) และส่วนประกอบ (Factor Analysis) และตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า (Triangulation) ซึ่ง Carvalho and White (1997) ให้เหตุผลว่าเป็นการเพิ่มคุณค่า การหักล้าง การยืนยัน และอธิบายข้อมูล

ผลการวิจัย

วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 บริบททางด้านผลประโยชน์ ความขัดแย้ง อำนาจทางการเมือง ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี - ท่าเรือน้ำลึกทวาย พบว่า เขตเศรษฐกิจพิเศษมีภูมิหลังมาอย่างยาวนาน และปรากฏอย่างเด่นชัดมาตั้งแต่สมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ที่รัฐประชาคมต่าง ๆ ต้องการฟื้นฟูสภาพเศรษฐกิจของโลกที่ย่ำแย่ คำว่า “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” (Special Economic Zones : SEZs) มีความหมายครอบคลุมถึงการจัดตั้งเขตพื้นที่เป็นการเฉพาะเพื่อประโยชน์

ในการส่งเสริมสนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการค้าและการลงทุน รวมทั้งการให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่าง ๆ อาทิ การอุตสาหกรรม การพาณิชย์กรรมการบริการหรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจของประเทศ จะเห็นได้ว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นการออกมาตรการทางกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายภายในรัฐเพื่อยกเว้นกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในทางการค้าและการลงทุนวัตถุประสงค์สำคัญ คือ จัดให้พื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งเป็นเขตที่เอื้อประโยชน์ต่อการค้าและการลงทุน โดยกฎหมายที่บังคับใช้ภายในประเทศไม่อาจนำไปปรับใช้ในเขตพื้นที่ดังกล่าว ฉะนั้นเขตเศรษฐกิจพิเศษจึงเป็นเรื่องการบริหารจัดการและการกำหนดนโยบายและมาตรการทางกฎหมายภายในประเทศเพื่อเพิ่มศักยภาพและความมั่นคงทางเศรษฐกิจและส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศ กรณีนี้แตกต่างจากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคที่ต้องมีการอนุวัติการกฎหมายเป็นการภายในการศึกษาประเด็นเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษจึงจำเป็นต้องมีความเข้าใจเกี่ยวกับความแตกต่างระหว่าง “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” กับการรวมกลุ่มในระดับภูมิภาคโดยเฉพาะการรวมกลุ่มของอาเซียนแบบ “ประชาคมเศรษฐกิจ” บริบท ความขัดแย้ง

วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 วิเคราะห์ประเด็นด้านผลประโยชน์ ความขัดแย้ง อำนาจทางการเมือง และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี - ทำเรื่อน้ำลิกทวาย พบว่า ผลประโยชน์จากการพัฒนาจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี - ทำเรื่อน้ำลิกทวาย ตามแนวทางของอาเซียนในสามมิติที่สำคัญคือ มิติทางเศรษฐกิจ มิติทางการเมืองและความมั่นคง และมิติทางสังคม การพัฒนาและจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านต่าง ๆ การที่รัฐจะพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจำเป็นต้องคำนึงถึงความคุ้มค่าในการพัฒนาจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งประเด็นดังกล่าวรัฐต้องชั่งน้ำหนักว่าการพัฒนาพื้นที่ใดเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษจะก่อให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจเพื่อแลกกับปัญหาทางการเมืองและผลกระทบทางสังคมที่อาจเกิดกรณีนี้ขึ้นอยู่กับกำหนดมาตรการของภาครัฐที่มีประสิทธิภาพ การวิเคราะห์ผลประโยชน์อยู่ในรูปของ 1) การรับมือกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง 2) ประโยชน์และผลกระทบต่อภาคเอกชน และ 3) การสร้างระบบที่เอื้อต่อการพัฒนาในระยะยาวของประเทศ การวิเคราะห์ด้านการเมือง ประกอบไปด้วย 1) การออกคำสั่งของเจ้าพนักงาน 2) การระงับข้อพิพาทและการใช้อำนาจตุลาการ 3) การจัดระบบฐานข้อมูล 4) บทบาทขององค์กรลำดับรอง และ 5) บทบาทการเป็นผู้นำในอาเซียนของไทย การวิเคราะห์ความขัดแย้ง ด้านผลประโยชน์การใช้พื้นที่ ความขัดแย้งในพื้นที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากร เนื่องจากการเคลื่อนย้ายอพยพเข้าของคนต่างด้าวและคนต่างถิ่นเป็นสาเหตุหลัก อำนาจทางการเมือง การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษมีความชอบธรรม

ในสายตาของรัฐสมาชิกอาเซียน ด้วยเหตุที่ว่ารัฐอาเซียนยังคงมีอำนาจอธิปไตยที่สมบูรณ์พร้อมสำหรับการวางนโยบายและกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิทธิประโยชน์ของผู้ประกอบการ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ พบว่า ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลเมียนมาในทิศทางที่มีความใกล้ชิดกันมากขึ้น มีความร่วมมือทั้งในเรื่องนโยบาย กฎระเบียบ ข้อตกลง และมาตรการต่างๆ เพื่อนำไปสู่ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและผลประโยชน์ร่วมกัน ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พบว่า มีองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการ คือ 1) กำหนดองค์กรภาครัฐที่จะทำหน้าที่กำกับดูแลประเด็นดังกล่าวให้ชัดเจน 2) จัดให้มีกระบวนการและการอำนวยความสะดวกให้มีประสิทธิภาพ และ 3) จัดทำจุดบริการเบ็ดเสร็จ

วัตถุประสงค์ข้อที่ 3 แนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี - ท่าเรือน้ำลึกทวาย ภายใต้ผลประโยชน์ ความขัดแย้ง อำนาจทางการเมือง และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ประกอบไปด้วย 1. การพัฒนาการขยายฐานสำหรับการค้าน้ำมันดิบและการดำเนินงาน ด้วยความคาดหวังของรัฐบาลเมียนมาในการเปลี่ยนแปลงและสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจให้แก่ประเทศ ประกอบกับความคาดหวังของรัฐบาลไทยในการสร้างความมั่นคงด้านพลังงานผ่านการวางท่อส่งน้ำมันดิบในพื้นที่โครงการเชื่อมต่อกับนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง โดยตัวชี้วัด คือ มีฐานสำหรับการค้าน้ำมันดิบและการดำเนินงาน 2. เพิ่มการกระจายการส่งออกผ่าน Western Gateway โครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย และเส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่างประเทศไทยกับสหภาพพม่า (Dawei Deep Sea Port & Industrial Estate Project and Transborder Corridor Link) เป็นโอกาสหาโปรเจกต์ความร่วมมือระหว่างไทยกับพม่า คาดการณ์กันว่า หากโครงการนี้แล้วเสร็จจะเป็นประตูเศรษฐกิจ (Gate Way) แห่งใหม่ของโลกตะวันตกและตะวันออก โดยตัวชี้วัด คือ Western Gateway เป็นประตูเศรษฐกิจ (Gate Way) 3. ลดต้นทุนการขนส่งเนื่องจากลดการพึ่งพาการสัญจรผ่านช่องแคบมะละกาที่มีต้นทุนสูง พื้นที่ทวายได้รับการพัฒนาภายใต้แนวคิดการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าของภูมิภาคเพื่อตอบสนองความต้องการในการขนส่งทางทะเลในมหาสมุทรอินเดียและทะเลอันดามันเป็นทางเลือกให้กับอินเดีย จีน ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา ในการลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า และไม่ต้องพึ่งพาเส้นทางผ่านทางช่องแคบมะละกา โดยตัวชี้วัด คือ ท่าเรือน้ำลึกทวายเป็นช่องทางการขนส่งทางทะเลในมหาสมุทรอินเดียและทะเลอันดามัน 4. การปรับเปลี่ยนอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงาน ไม่เพียงแต่ประโยชน์ด้านโลจิสติกส์เท่านั้นแต่ประเทศไทยยังจะได้ประโยชน์ในด้านแรงงานซึ่งมีปริมาณมาก อุปทานแรงงานก็มีอยู่จำนวนมากและมีค่าจ้างแรงงานถูก การใช้แรงงานพม่าจะทำให้เกิดการลดต้นทุนการผลิตลง อุตสาหกรรมการผลิตที่จะได้ประโยชน์เชิงเปรียบเทียบจะเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงาน

เข้มข้น โดยตัวชี้วัด คือ การใช้แรงงานพม่าในอุตสาหกรรมการผลิตเพิ่มขึ้น 5. การขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาค โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษและท่าเรือน้ำลึกทวาย จึงมีความสำคัญอย่างมากในด้านเศรษฐกิจและการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค โดยตัวชี้วัด คือ การขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเพิ่มขึ้น 6. ความต้องการที่มากขึ้นและการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทาน นักลงทุนต้องการเห็นกระบวนการห่วงโซ่อุปทานจากผู้ให้บริการเพื่อยกระดับการจัดการสินค้าคงคลัง การพัฒนาเรื่องการคาดการณ์ความต้องการเพิ่มเติมด้านการสื่อสาร และทำให้การจัดการโลจิสติกส์มีความราบรื่นมากยิ่งขึ้น โดยตัวชี้วัด คือ ยกระดับการจัดการสินค้าคงคลังด้วยกระบวนการห่วงโซ่อุปทาน และ 7. การขยายเครือข่ายโลจิสติกส์โดยควรวรมเส้นทางการค้าและการขนส่งใหม่ เส้นทางโลจิสติกส์สู่ท่าเรือน้ำลึกทวายเป็นเส้นทางเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษและท่าเรือน้ำลึกทวายเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ในภูมิภาค โดยตัวชี้วัด คือ มีเส้นทางโลจิสติกส์สู่ท่าเรือน้ำลึกทวาย

อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี-ท่าเรือน้ำลึกทวาย ภายใต้ผลประโยชน์ ความขัดแย้ง อำนาจทางการเมืองและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ” สามารถนำมาอภิปรายผลได้ดังนี้

วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 บริบททางด้านผลประโยชน์ ความขัดแย้ง อำนาจทางการเมือง ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี - ท่าเรือน้ำลึกทวาย พบว่า เขตเศรษฐกิจพิเศษมีภูมิหลังมาอย่างยาวนาน และปรากฏอย่างเด่นชัดมาตั้งแต่สมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ที่รัฐประชาคมต่าง ๆ ต้องการฟื้นฟูสภาพเศรษฐกิจของโลกที่ย่ำแย่ คำว่า “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” (Special Economic Zones : SEZs) มีความหมายครอบคลุมถึงการจัดตั้งเขตพื้นที่เป็นการเฉพาะเพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมสนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการค้าและการลงทุน รวมทั้งการให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่าง ๆ อาทิ การอุตสาหกรรม การพาณิชย์กรรมการบริการหรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจของประเทศ จะเห็นได้ว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นการออกมาตรการทางกฎหมาย กฎระเบียบหรือนโยบายภายในรัฐเพื่อยกเว้น กฎระเบียบต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในทางการค้าและการลงทุนวัตถุประสงค์สำคัญ คือ จัดให้พื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งเป็นเขตที่เอื้อประโยชน์ต่อการค้าและการลงทุน โดยกฎหมายที่บังคับใช้ภายในประเทศไม่อาจนำไปปรับใช้ในเขตพื้นที่ดังกล่าว ฉะนั้นเขตเศรษฐกิจพิเศษจึงเป็นเรื่องการบริหารจัดการและการกำหนดนโยบายและมาตรการ

ทางกฎหมายภายในประเทศเพื่อเพิ่มศักยภาพและความมั่นคงทางเศรษฐกิจและส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศ กรณีนี้แตกต่างจากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคที่ต้องมีการอนุวัติการกฎหมายเป็นการภายใน การศึกษาประเด็นเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษจึงจำเป็นต้องมีความเข้าใจเกี่ยวกับความแตกต่างระหว่าง “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” กับการรวมกลุ่มในระดับภูมิภาคโดยเฉพาะการรวมกลุ่มของอาเซียนแบบ “ประชาคมเศรษฐกิจ” ผลประโยชน์ ประกอบด้วย 1) การรับมือกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง 2) ประโยชน์และผลกระทบต่อภาคเอกชน และ 3) การสร้างระบบที่เอื้อต่อการพัฒนาในระยะยาวของประเทศความขัดแย้ง เกิดจากปัญหาการโยกย้ายถิ่นฐานและการจ่ายค่าชดเชยที่ไม่เป็นธรรม ยังมีปัญหาในการสร้างพื้นที่รองรับสำหรับผู้ที่จำเป็นต้องอพยพที่ไม่ได้มาตรฐานอีกด้วย ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ปฏิเสธการย้ายถิ่นฐาน อำนาจการเมือง การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษมีความชอบธรรมในสายตาของรัฐสมาชิกอาเซียน ด้วยเหตุที่ว่ารัฐอาเซียนยังคงมีอำนาจอธิปไตยที่สมบูรณ์พร้อมสำหรับการวางแนวนโยบายและกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิทธิประโยชน์ของผู้ประกอบการ

วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 วิเคราะห์ประเด็นด้านผลประโยชน์ ความขัดแย้ง อำนาจทางการเมือง และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี - ท่าเรือน้ำลึกทวาย พบว่า ประโยชน์จากการพัฒนาจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี - ท่าเรือน้ำลึกทวาย ตามแนวทางของอาเซียนในสามมิติที่สำคัญ คือ มิติทางเศรษฐกิจ มิติทางการเมืองและความมั่นคง และมิติทางสังคม การพัฒนาและจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านต่าง ๆ การที่รัฐจะพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจำเป็นต้องคำนึงถึงความคุ้มค่าในการพัฒนาจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งประเด็นดังกล่าวรัฐต้องชั่งน้ำหนักว่าการพัฒนาพื้นที่ใดเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษจะก่อให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจเพื่อแลกกับปัญหาทางการเมืองและผลกระทบทางสังคมที่อาจเกิดกรณีนี้ขึ้นอยู่กับ การกำหนดมาตรการของภาครัฐที่มีประสิทธิภาพความขัดแย้งในพื้นที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากร เนื่องจากการเคลื่อนย้ายอพยพเข้าของคนต่างด้าวและคนต่างถิ่นเป็นสาเหตุหลัก อำนาจทางการเมือง การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษมีความชอบธรรมในสายตาของรัฐสมาชิกอาเซียน ด้วยเหตุที่ว่ารัฐอาเซียนยังคงมีอำนาจอธิปไตยที่สมบูรณ์พร้อมสำหรับการวางแนวนโยบายและกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิทธิประโยชน์ของผู้ประกอบการ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลเมียนมาในทิศทางที่มีความใกล้ชิดกันมากขึ้น มีความร่วมมือทั้งในเรื่องนโยบาย กฎระเบียบ ข้อตกลง และมาตรการต่างๆ เพื่อนำไปสู่ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและผลประโยชน์ร่วมกัน ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พบว่า มีองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการ คือ

1) กำหนดองค์การภาครัฐที่จะทำหน้าที่กำกับดูแลประเด็นดังกล่าวให้ชัดเจน 2) จัดให้มีกระบวนการและการอำนวยความสะดวกให้มีประสิทธิภาพ และ 3) จัดทำจุดบริการเบ็ดเสร็จ ซึ่งสอดคล้องกับ งานวิจัยของ Chaisse and Ji (2020) เรื่อง The Pervasive Problem of Special Economic Zones for International Economic Law: Tax, Investment, and Trade Issues เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ประสบความสำเร็จอย่างมากและก่อให้เกิดประโยชน์มากมายแก่คนทั้งโลก ด้วยสิ่งจูงใจที่แตกต่างกัน เขตเศรษฐกิจพิเศษได้สร้างเงื่อนไขที่ดีเพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติ อย่างไรก็ตาม เขตเศรษฐกิจพิเศษอาจเป็นอันตราย ประการแรกแรงจูงใจทางภาษีที่ใช้ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อาจนำไปสู่การหลีกเลี่ยงภาษีและสถานการณ์การแข่งขันระหว่างประเทศอาจมีการเปลี่ยนแปลง ประการที่สองการเปลี่ยนแปลงนโยบายบ่อยครั้งในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อาจส่งผลให้การบังคับเอาคืนและการซัดเซตเกี่ยวกับสนธิสัญญาการลงทุนของนักลงทุนต่างชาติเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของตนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ นอกจากนั้น แม้ว่าองค์การการค้าโลกจะไม่มีบทบาทที่แน่ชัดเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ มาตรการต่าง ๆ อาทิ การอุดหนุนของรัฐถือเป็นส่วนหนึ่งภายใต้กฎระเบียบขององค์การการค้าโลก และมาตรการเหล่านี้ มีอาจมองข้ามได้

วัตถุประสงค์ข้อที่ 3 แนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี - ท่าเรือน้ำลึกทวาย ภายใต้ผลประโยชน์ ความขัดแย้งทางเศรษฐกิจ อำนาจทางการเมือง และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ประกอบไปด้วย 1. การพัฒนาการขยายฐานสำหรับการค้าน้ำมันดิบและการดำเนินงาน ด้วยความคาดหวังของรัฐบาลเมียนมาในการเปลี่ยนแปลง 2. เพิ่มการกระจายการส่งออกผ่าน Western Gateway โครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย และเส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่างประเทศไทยกับสหภาพพม่า (Dawei Deep Sea Port & Industrial Estate Project and Transborder Corridor Link) เป็นอภิมหาโปรเจกต์ความร่วมมือระหว่างไทยกับพม่า คาดการณ์กันว่า หากโครงการนี้แล้วเสร็จจะเป็นประตูเศรษฐกิจ (Gate Way) แห่งใหม่ของโลกตะวันตกและตะวันออกตัวชี้วัด คือ Western Gateway เป็นประตูเศรษฐกิจ (Gate Way) 3. ลดต้นทุนการขนส่งเนื่องจากลดการพึ่งพาการสัญจรผ่านช่องแคบมะละกาที่มีต้นทุนสูง พื้นที่ทวายได้รับการพัฒนาภายใต้แนวคิดการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าของภูมิภาคเพื่อตอบสนองความต้องการในการขนส่งทางทะเลในมหาสมุทรอินเดียและทะเลอันดามันเป็นทางเลือกให้กับอินเดีย จีน ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา ในการลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า 4. การปรับเปลี่ยนอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงาน ไม่เพียงแต่ประโยชน์ด้านโลจิสติกส์เท่านั้นแต่ประเทศไทยยังจะได้ประโยชน์ในด้านแรงงานซึ่งมีปริมาณมาก อุทยานแรงงานก็มีอยู่จำนวนมาก 5. การขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาค โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษและ

ท่าเรือน้ำลึกทวายจึงมีความสำคัญอย่างมากในด้านเศรษฐกิจและการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค ตัวชี้วัด คือ การขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเพิ่มขึ้น 6. ความต้องการที่มากขึ้นและการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทาน นักลงทุนต้องการเห็นกระบวนการห่วงโซ่อุปทานจากผู้ให้บริการเพื่อยกระดับการจัดการสินค้าคงคลัง การพัฒนาเรื่องการค้าการณความต้องการเพิ่มเติมด้านการสื่อสาร และ 7. การขยายเครือข่ายโลจิสติกส์โดยควบรวมเส้นทางการค้าและการขนส่งใหม่ เส้นทางการโลจิสติกส์สู่ท่าเรือน้ำลึกทวายเป็นเส้นทางเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษและท่าเรือน้ำลึกทวายเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ในภูมิภาค ตัวชี้วัด คือ มีเส้นทางโลจิสติกส์สู่ท่าเรือน้ำลึกทวาย สอดคล้องกับ งานวิจัยของ Patcharee Pakdeenurit, Nanthi Suthikarnnarunai, Wanchai Rattanawong (2017) เรื่อง Location and key success factors of special economic zone in Thailand พบว่า ปัจจัยสำคัญของความสำเร็จของเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่เหมาะสมและใช้ตัวแปร 11 ตัวในการวิเคราะห์เพื่อให้ได้ผลลัพธ์ อันได้แก่ Foreign Direct Investment (FDI), Gross Domestic Product (GDP), เทคโนโลยีขั้นสูง Research and Development (R&D), Co² และการส่งออก งานวิจัยนี้ได้รับการทดสอบในประเทศจีนและอินเดียโดยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์เดียวกันนี้จะได้รับการทดสอบในสหรัฐอเมริกาและประเทศไทยในอนาคตอันใกล้เพื่อรับประกันความแม่นยำ

องค์ความรู้จากการวิจัย

องค์ความรู้จากการวิจัย พบว่า แนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี-ท่าเรือน้ำลึกทวาย ภายใต้อผลประโยชน์ ความขัดแย้ง อำนาจทางการเมือง และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อธิบายได้ดังนี้

แนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี-ท่าเรือน้ำลึกทวาย



ภาพที่ 1 องค์ความรู้จากการวิจัย
ที่มา: จากการวิจัยสังเคราะห์ของผู้วิจัย

แนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี - ท่าเรือน้ำลึกทวาย ภายใต้อผลประโยชน์ ความขัดแย้ง อำนาจทางการเมือง และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ประกอบไปด้วย 1. การพัฒนาการขยายฐานสำหรับการค้าน้ำมันดิบและการดำเนินงานด้วยความคาดหวังของรัฐบาลเมียนมาในการเปลี่ยนแปลงและสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจให้แก่ประเทศ 2. เพิ่มการกระจายการส่งออกผ่าน Western Gateway โครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย และเส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่างประเทศไทยกับสหภาพพม่า (Dawei Deep Sea Port & Industrial Estate Project and Transborder Corridor Link) 3. ลดต้นทุนการขนส่งเนื่องจากลดการพึ่งพาการสัญจรผ่านช่องแคบมะละกาที่มีต้นทุนสูง พื้นที่ทวายได้รับการพัฒนาภายใต้แนวคิดการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าของภูมิภาคเพื่อตอบสนองความต้องการในการขนส่งทางทะเลในมหาสมุทรอินเดีย 4. การปรับเปลี่ยนอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงาน ไม่เพียงแต่ประโยชน์ด้านโลจิสติกส์เท่านั้นแต่ประเทศไทยยังจะได้ประโยชน์ในด้านแรงงานซึ่งมีปริมาณมาก อุปทานแรงงานก็มีอยู่จำนวนมาก 5. การขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาค โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษและท่าเรือน้ำลึกทวาย จึงมีความสำคัญอย่างมากในด้านเศรษฐกิจและการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค โดยตัวชี้วัด คือ การขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเพิ่มขึ้น 6. ความต้องการที่มากขึ้นและการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทาน นักลงทุนต้องการเห็นกระบวนการห่วงโซ่อุปทานจากผู้ให้บริการเพื่อยกระดับการจัดการสินค้าคงคลัง การพัฒนาเรื่องการคาดการณ์ความต้องการเพิ่มเติมด้านการสื่อสาร และทำให้การจัดการโลจิสติกส์มีความราบรื่นมากยิ่งขึ้น โดยตัวชี้วัด คือ ยกระดับการจัดการสินค้าคงคลังด้วยกระบวนการห่วงโซ่อุปทาน และ 7. การขยายเครือข่ายโลจิสติกส์โดยควบรวมเส้นทางการค้าและการขนส่งใหม่ เส้นทางโลจิสติกส์สู่ท่าเรือน้ำลึกทวายเป็นเส้นทางเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษและท่าเรือน้ำลึกทวายเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ในภูมิภาค โดยตัวชี้วัด คือ มีเส้นทางโลจิสติกส์สู่ท่าเรือน้ำลึกทวาย

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะทั่วไป

การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษขึ้นอยู่กับทางเลือกรูปแบบของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เป้าหมาย ศักยภาพ และความพร้อมของแต่ละพื้นที่ นอกจากนี้ปัจจัยแห่งความสำเร็จ ล้มเหลว ก็เป็นสิ่งสำคัญควรศึกษาอย่างละเอียดและถ่องแท้ เพื่อให้การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเกิดประโยชน์สูงสุด และสำหรับก้าวต่อไปของประเทศไทยในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มเติม ควรมีการศึกษาจุดแข็งจุดอ่อนของเขต

พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษใน 5 แห่งแรก เพราะถึงแม้จะใช้แนวทางการบริหารจัดการแบบเดียวกันแต่แน่นอนว่าในรายละเอียดย่อมแตกต่างกันด้วยวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งรวมทั้งลักษณะเฉพาะในแต่ละพื้นที่

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษมีปัจจัยต่าง ๆ ที่มาเกี่ยวข้อง ทั้งในด้านของยุทธศาสตร์และนโยบายของแต่ละประเทศ ดังนั้น ในทางปฏิบัติจึงเป็นโอกาสและความท้าทายของแต่ละประเทศในการที่จะพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะข้อตกลงทวิภาคี เพื่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศควบคู่พร้อมกับการเป็นความร่วมมือแบบข้อตกลงพหุภาคี ที่ทำโดยทั้ง 4 ประเทศ เช่น การเจรจาเพื่อพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายที่เป็นความร่วมมือระหว่างไทยและเมียนมา หรือการเจรจาเพื่อพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกงที่เป็นความร่วมมือระหว่างไทยและกัมพูชา รัฐบาลอาจต้องตั้งเป้าให้ชัดเจนเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในแต่ละพื้นที่ โดยต้องคำนึงถึงกลไกในการบริหารจัดการโดยเฉพาะด้านที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และการพัฒนากำลังคนควบคู่กันไป ทั้งนี้ การกำหนดนโยบายและผู้ปฏิบัติงานในส่วนภูมิภาคควรมีระยะเวลาให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง อย่างน้อยเป็นระยะเวลาที่มากกว่าปกติของรอบการย้ายเวียนตำแหน่งข้าราชการไปยังพื้นที่อื่น และควรให้ผู้ที่มีความสามารถสูงมาทำงานในระดับพื้นที่ตามวัตถุประสงค์เฉพาะ เพื่อให้ทำงานได้อย่างต่อเนื่อง และภาครัฐควรมีการบูรณาการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น โดยมีการกำหนดขอบเขตของการทำงานร่วมกันทั้งมิติด้านเศรษฐกิจ การเมือง และสังคม รวมถึงกำหนดรูปแบบการกระจายประโยชน์ที่เป็นที่ยอมรับ

เอกสารอ้างอิง

- กิตติพล โชติพิมาย. (2551). การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนบริเวณจังหวัดสงขลา ประเทศไทย-รัฐกะเหรี่ยง มาเลเซีย. *วารสารเศรษฐกิจและสังคม*, 12(1), 77-88.
- กลุ่มงานพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน. (2557). แนวทางการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย. *วารสารเศรษฐกิจและสังคม*, 51(4), 78-89.
- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2556). *AEC Fact Book*. กรุงเทพฯ: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์.
- โกสุมภ์ สายจันทร์ และ อัจฉริยา สายศิลป์. (2557). *ประชาสังคมข้ามพรมแดนและโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ระหว่างประเทศในสหภาพเมียนมาร์ : กรณีศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย*. เชียงใหม่: คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

- ชูศักดิ์ จรุธุสวีสดี. (2548). ระบบเศรษฐกิจและพัฒนาการเศรษฐกิจไทย (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ ส.เสริมมิตรการพิมพ์.
- เรวดี แก้วมณี. (2556). *ส่องความคืบหน้ากฎหมายเดินเครื่อง “เขตเศรษฐกิจพิเศษ”*. กรุงเทพฯ : สำนักนโยบายอุตสาหกรรมมหภาค (สม.).
- วิภาวดี พันธุ์ยางน้อย. (2560). *บทบาทของภาคประชาสังคมพม่าภายหลังการเลือกตั้งทั่วไปปี 2010 กรณีศึกษา โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษและท่าเรือน้ำลึกทวาย ประเทศพม่า*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย
- วิศรา ภาณุวัฒน์. (2556). *เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย*. กรุงเทพฯ: แสงดาว.
- Carvalho, S., & White, H. (1997). *Combining the quantitative and qualitative approaches to poverty measurement and analysis: The practice and the potential*. World Bank Technical Paper 366. Washington, D.C.: World Bank.
- Chaisse, J., & Ji, X. (2020). The Pervasive Problem of Special Economic Zones for International Economic Law: Tax, Investment, and Trade Issues. *World Trade Review*, 19(4), 567- 588.
- Pakdeenurit, P. et al. (2017). Location and key success factors of special economic zone in Thailand. *Marketing and Branding Research*. 4(2), 169-178.