



## รายงานฉบับสมบูรณ์

แผนงานการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของกาญจนบุรี  
และพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

โดย รองศาสตราจารย์ ดร.กัมปนาท ภัคดีกุล และคณะ

เมษายน 2557

สัญญาเลขที่ RDG5650051

รายงานฉบับสมบูรณ์

แผนงานการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของกาญจนบุรี  
และพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

คณะผู้วิจัย

สังกัด

รศ.ดร.กัมปนาท ภัคติกุล

มหาวิทยาลัยมหิดล

ดร.กัณฑ์ ปานประยูร

มหาวิทยาลัยมหิดล

นางสาวนฤมล รัตนกรพันธุ์

มหาวิทยาลัยมหิดล

นางสาวทัศนีย์ มั่นอนันต์ทรัพย์

มหาวิทยาลัยมหิดล

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย วช-สกว.ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

## สารบัญ

| เรื่อง                                                                                                                                                                                                                          | หน้า |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| บทสรุปผู้บริหาร                                                                                                                                                                                                                 | I    |
| บทคัดย่อ                                                                                                                                                                                                                        | IX   |
| Abstract                                                                                                                                                                                                                        | X    |
| แผนงานการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของกาญจนบุรี<br>และพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย                                                                                          | 1    |
| ที่มาและความสำคัญของปัญหา                                                                                                                                                                                                       | 1    |
| วัตถุประสงค์การศึกษา                                                                                                                                                                                                            | 2    |
| ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ                                                                                                                                                                                                       | 2    |
| โครงสร้างของแผนการวิจัย                                                                                                                                                                                                         | 2    |
| 1. ผลการศึกษาวิเคราะห์ปริมาณอุปสงค์และการพยากรณ์อุปสงค์ที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนา<br>ท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย                                                                                                       | 4    |
| 1.1 การวิเคราะห์ SWOT ของสหภาพพม่า                                                                                                                                                                                              | 5    |
| 1.2 วิเคราะห์ยุทธศาสตร์ในระดับมหภาคด้วย Diamond Model                                                                                                                                                                           | 7    |
| 1.3 อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน (Relate & Support Industry)                                                                                                                                                              | 8    |
| 1.4 กลยุทธ์โครงสร้างและการแข่งขัน (Firm Strategy, Structure and Rivalry)                                                                                                                                                        | 9    |
| 1.5 ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของสหภาพพม่า                                                                                                                                                                                       | 9    |
| 1.6 การวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคมและเทคโนโลยี (PEST Analysis)                                                                                                                                                         | 10   |
| 1.7 การวิเคราะห์ SWOT โครงการท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย                                                                                                                                                               | 12   |
| 1.8 การกำหนด Scenario และการจำลองมูลค่าการนำเข้าและส่งออก                                                                                                                                                                       | 13   |
| 1.9 สรุปผลการพยากรณ์อุปสงค์ที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจ<br>พิเศษทวาย                                                                                                                                   | 14   |
| 2. ผลการศึกษาและพัฒนาต้นแบบการพยากรณ์โครงข่ายโลจิสติกส์ฝั่งเมืองเพื่อรองรับการ<br>พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย                                                                                                                     | 17   |
| 2.1 ผลการศึกษาและการวิเคราะห์                                                                                                                                                                                                   | 17   |
| 2.2 ผลการพยากรณ์โครงข่ายโลจิสติกส์ฝั่งเมือง                                                                                                                                                                                     | 20   |
| 2.3 ผลการพยากรณ์กรณี Best case                                                                                                                                                                                                  | 20   |
| 2.4 ผลการพยากรณ์กรณี Delayed Case                                                                                                                                                                                               | 27   |
| 2.5 สรุปผลการศึกษาและพัฒนาต้นแบบโครงข่ายโลจิสติกส์ฝั่งเมือง                                                                                                                                                                     | 29   |
| 3. ผลการศึกษาและพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลกระทบด้าน<br>สิ่งแวดล้อมของพื้นที่จังหวัดชายแดนตะวันตกของประเทศไทยเพื่อประเมินความสามารถในการ<br>รองรับการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย และเขตเศรษฐกิจพิเศษ | 34   |
| 3.1 การวิเคราะห์ผลการศึกษา                                                                                                                                                                                                      | 34   |
| 3.2 การพยากรณ์อัตราความเร็วของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน                                                                                                                                                          | 44   |

|                                                                                                          |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>4. ผลการศึกษากฎหมายและกฎระเบียบที่มีผลกระทบต่อการขยายตัวของ จังหวัดกาญจนบุรี และพื้นที่เกี่ยวข้อง</b> | <b>51</b> |
| 4.1 กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขยายตัวเชิงพื้นที่ในจังหวัดกาญจนบุรี                            | 51        |
| 4.2 สรุปผลกระทบของกฎหมายในการพัฒนาพื้นที่                                                                | 57        |
| 4.3 โอกาสและความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่บางส่วนในจังหวัดกาญจนบุรีให้เป็นเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ        | 58        |
| <b>5. สรุปผลการวิเคราะห์แผนงานตามสถานการณ์จำลอง 3 แบบ</b>                                                | <b>59</b> |
| 5.1 วิเคราะห์แนวทางการพัฒนาและเตรียมความพร้อม                                                            | 64        |
| 5.2 ข้อเสนอแนะภาครัฐและภาคเอกชน                                                                          | 66        |
| 5.3 บทส่งท้าย                                                                                            | 74        |
| <b>บรรณานุกรม</b>                                                                                        | <b>76</b> |

## สารบัญตาราง

| ตารางที่ | ชื่อตาราง                                                                                                                                                                                 | หน้า |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1.1      | กลยุทธ์โครงสร้างและการแข่งขัน                                                                                                                                                             | 9    |
| 1.2      | มูลค่าอุปสงค์ในสถานการณ์จำลอง                                                                                                                                                             | 16   |
| 2.1      | ช่วงเวลาการพัฒนาเมืองชายแดน                                                                                                                                                               | 24   |
| 2.2      | การวิเคราะห์สถานการณ์ที่จะส่งผลกระทบต่อความล่าช้าและผลกระทบที่เกิดขึ้น                                                                                                                    | 27   |
| 2.3      | ปัจจัยและช่วงเวลาในการพัฒนาเมืองชายแดน                                                                                                                                                    | 28   |
| 3.1      | การเปลี่ยนแปลงประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินและสิ่งปกคลุมดินและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง                                                           | 36   |
| 3.2      | ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สอดคล้องกับโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย<br>ระยะเวลาต่างๆของแผนการวิจัยที่สอดคล้องกับการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย<br>ระยะที่ 1                              | 45   |
| 3.3      | ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สอดคล้องกับโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย<br>ระยะเวลาต่างๆของแผนการวิจัยที่สอดคล้องกับการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย<br>ระยะที่ 2 และ 3                        | 47   |
| 4.1      | การวิเคราะห์ SWOT กฎหมายที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาจังหวัดกาญจนบุรี                                                                                                                           | 55   |
| 4.2      | การวิเคราะห์ SWOT การจัดตั้งพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดกาญจนบุรี                                                                                                                     | 57   |
| 5.1      | แบบจำลองสถานการณ์ความล่าช้าในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษ<br>ทวาย Scenario 1: Worst Case โครงการไม่สำเร็จ                                                                     | 59   |
| 5.2      | ตารางที่ 5.2 แบบจำลองสถานการณ์ความล่าช้าในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขต<br>เศรษฐกิจพิเศษทวาย Scenario 2: Potential Case การพัฒนาทวายมีความล่าช้า<br>กว่ากรอบนโยบายที่กำหนดไว้ ที่ 5 ขึ้นไป  | 60   |
| 5.3      | ตารางที่ 5.3 แบบจำลองสถานการณ์ความล่าช้าในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขต<br>เศรษฐกิจพิเศษทวาย Scenario 2: Potential Case การพัฒนาทวายมีความล่าช้า<br>กว่ากรอบนโยบายที่กำหนดไว้ ที่ 10 ขึ้นไป | 61   |
| 5.4      | แบบจำลองสถานการณ์ความล่าช้าในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษ<br>ทวาย Scenario 3: Best Case การพัฒนาทวายเป็นไปตามกรอบที่กำหนดไว้                                                  | 62   |

## สารบัญแผนภาพ

| แผนภาพที่ | ชื่อแผนภาพ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | หน้า |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1         | โครงสร้างการบูรณาการข้อมูลของแผนงาน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 3    |
| 1.1       | การพยากรณ์มูลค่าการขนส่งสินค้า                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 14   |
| 2.1       | แบบจำลองของเมืองชายแดน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 18   |
| 2.2       | แบบจำลองการพัฒนาเมืองชายแดนในแต่ละช่วงเวลา                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 29   |
| 2.3       | โครงข่ายโลจิสติกส์ฝั่งเมือง สำหรับแบบจำลองที่ 1: Border Flow                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 31   |
| 2.4       | โครงข่ายโลจิสติกส์ฝั่งเมือง สำหรับแบบจำลองที่ 2: Industrial Border Town                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 32   |
| 2.5       | โครงข่ายโลจิสติกส์ฝั่งเมือง สำหรับแบบจำลองที่ 3: Logistics Integration Border                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 33   |
| 3.1       | ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินและสิ่งปกคลุมดินด้วยการวิเคราะห์จากข้อมูลดาวเทียมสำรวจทรัพยากร Landsat-TM 7 ปี พ.ศ. 2533                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 37   |
| 3.2       | ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินและสิ่งปกคลุมดินด้วยการวิเคราะห์จากข้อมูลดาวเทียมสำรวจทรัพยากร Landsat-TM 7 ปี พ.ศ. 2557                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 38   |
| 3.3       | ผลการวิเคราะห์การพยากรณ์โอกาสทิศทางการขยายตัวและความรวดเร็วของการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกำหนดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดิน ระยะทาง 100 กิโลเมตรจากนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จากการพัฒนาเชิงพื้นที่กับต้นทุนโลจิสติกส์จากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินย้อนหลังระยะเวลา 24 ปี (พ.ศ.2533-พ.ศ.2557)                                                                                                | 41   |
| 3.4       | การวิเคราะห์การพยากรณ์โอกาสทิศทางการขยายตัวและความรวดเร็วของการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกำหนดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดิน ระยะทาง 100 กิโลเมตรจากนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จากการพัฒนาเชิงพื้นที่กับต้นทุนโลจิสติกส์จากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินย้อนหลัง จากปัจจัยด้านที่ส่งเสริมและข้อจำกัดการขยายตัวเพิ่มขึ้นการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินย้อนหลังระยะเวลา 24 ปี (พ.ศ.2533-พ.ศ.2557) | 42   |
| 3.5       | ผลการพยากรณ์โอกาสทิศทางการขยายตัวและความรวดเร็วของการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการวางแผนและขีดความสามารถในการรองรับเชิงพื้นที่จากการพัฒนาพัฒนาของเศรษฐกิจเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิต และท่องเที่ยวจากการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินย้อนหลังระยะเวลา 24 ปี (พ.ศ.2533-พ.ศ.2557)                                                                                                  | 43   |
| 3.6       | ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงพื้นที่และโอกาสทางเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 1                                                                                                                                                                                                                                                                           | 46   |
| 3.7       | ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงพื้นที่และโอกาสทางเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 2 และ 3                                                                                                                                                                                                                                                                     | 49   |
| 5.1       | พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาเมืองการค้าชายแดน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 69   |
| 5.2       | พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาเมืองชายแดนที่มีการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมและระบบเครือข่ายโลจิสติกส์                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 70   |

## แผนงานการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของกาญจนบุรี และพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

### ที่มาและความสำคัญของปัญหา

เป็นที่ทราบกันดีแล้วว่าโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย และเส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ (Dawei Deep Sea Port & Industrial Estate Project and Trans-border Corridor Link) เป็นโครงการความร่วมมือขนาดใหญ่ในระดับภูมิภาค เป็นประตูเศรษฐกิจแห่งใหม่ของโลกตะวันตกและตะวันออก เป็นเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ตามกรอบความร่วมมือยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) ซึ่งเป็นการพัฒนาแบบองค์รวมที่มีศักยภาพตามเส้นทางพัฒนา 3 แนวทาง คือ ทั้งระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC ระหว่างเมืองดานัง เวียดนาม-เมืองมะละแหม่ง พม่า) และระเบียงเศรษฐกิจแนวใต้ (Southern Economic Corridor : SEC ระหว่างนครโฮจิมินห์ของเวียดนามสู่เมืองทวายของพม่า) รวมทั้งยังสามารถเชื่อมโยงกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC ระหว่างนครคุนหมิงของจีนสู่กรุงเทพฯ) จะเป็น New Land Bridge ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจะเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการกระจายสินค้าในระดับโลก สามารถเชื่อมโยงตลาดยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง และเอเชียใต้ มาทางมหาสมุทรอินเดียและทะเลอันดามัน ซึ่งแต่เดิมสินค้าที่ส่งไปยุโรป แอฟริกา หรือตะวันออกกลางจะต้องผ่านทางช่องแคบมะละกาจาก 16-18 วัน จะช่วยร่นระยะเวลาขนส่งเหลือเพียง 6 วันจากทะเลจีนใต้มายังทะเลอันดามัน หรือจากเวียดนามมายังพม่า ช่วยลดระยะเวลาทางการขนถ่ายสินค้าและลดค่าใช้จ่ายได้มากขึ้น

สำหรับประเทศไทยท่าเรือน้ำลึกทวายจะเป็นประตูเศรษฐกิจบานใหม่ ที่เชื่อมระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวาย กับท่าเรือแหลมฉบัง ตามยุทธศาสตร์การค้าการลงทุน เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านของรัฐบาล สินค้าต่างๆ ที่ไม่ว่าจะมาจากยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง เอเชียใต้ ย่อมจะผ่านท่าเรือน้ำลึกทวายออกสู่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยใช้ระยะเวลาเพียงวันเดียวเท่านั้น และสามารถส่งผ่านไปยังประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แก่ จีน เกาหลี ญี่ปุ่น และประเทศในแถบแปซิฟิก

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมได้ดำเนินโครงการจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนา อุตสาหกรรมภูมิภาค ระยะที่ ๓: แผนปฏิบัติการพัฒนาอุตสาหกรรมชายแดนในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรีขึ้น เพื่อผลักดันให้เกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรี โดยส่วนหนึ่งของผลการศึกษา พบว่า หากมีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้น ด้านพุน้ำร้อนจะมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเขตประกอบการอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก (Industry Export Processing Zone: IEPZ) เพื่อสร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ประกอบกับศักยภาพของพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงทางฝั่งตะวันตก (ท่าเรือน้ำลึกทวาย สหภาพพม่า) และสามารถเชื่อมโยงฝั่งตะวันออก (ท่าเรือวังเตา ประเทศเวียดนาม) ได้ จึงสามารถพัฒนาโดยจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า (Inland Container Depot: ICD) เพื่อทำการรวบรวม และกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคต่างๆ อันจะสามารถเชื่อมโยงตลาดยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง และเอเชียใต้ มาทางมหาสมุทรอินเดียและทะเลอันดามัน และสามารถส่งเสริมการลงทุนด้านอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เพื่อรองรับวัตถุดิบที่จะมีในอนาคตเพื่อการแปรรูปสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) เป็นสินค้าขั้นสุดท้ายที่มีความหลากหลายก่อนกระจายไปยังผู้บริโภคปลายทางต่อไป นอกจากนั้นประเทศไทยยังจะได้ประโยชน์ในด้านแรงงานซึ่งมีปริมาณมาก อุปทานแรงงานก็มี

อยู่จำนวนมาก และมีค่าจ้างแรงงานถูก การใช้แรงงานพม่าจะทำให้เกิดการลดต้นทุนการผลิตลง อุตสาหกรรมการผลิตที่ได้ประโยชน์เชิงเปรียบเทียบจะเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น อาทิ อุตสาหกรรมตัดเย็บเสื้อผ้าและเครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร ที่เป็นการแปรรูปผลิตภัณฑ์ขั้นต้นที่ใช้กระบวนการผลิตไม่ซับซ้อน เช่น การแปรรูปผลิตภัณฑ์อาหารทะเล เพอร์นิเจอร์ อัญมณี ในส่วนของอุตสาหกรรมก่อสร้างและอุตสาหกรรมหนักก็เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมที่น่าจะได้ประโยชน์เช่นกัน เนื่องจากมีพื้นที่ของโครงการทำเรื่อน้ำลึกที่รองรับอุตสาหกรรมหนักอยู่ด้วย

แม้ว่าในส่วนของความเชื่อมโยงเชิงพื้นที่ทำเรื่อน้ำลึกทวายเชื่อมโยงกับประเทศไทย ที่ด่านพุน้ำร้อน ต.บ้านเก่า อ.เมือง จ.กาญจนบุรี ซึ่งสถานภาพเป็นด่านชายแดนชั่วคราว ยังไม่มีการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยทางจังหวัดได้กำหนดให้เป็นจุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อให้ บริษัทอิตาเลียนไทย ใช้ผ่านเข้าออกในการก่อสร้างถนนไฮเวย์กาญจนบุรี-ทวาย และทางจังหวัดกาญจนบุรีได้กำหนดเป็นวิสัยทัศน์ของจังหวัดในด้านการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและการเชื่อมโยงด้านการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านเท่านั้น อย่างไรก็ตามโครงการดังกล่าวมีระยะห่างจากจังหวัดกาญจนบุรีไปเพียงประมาณ 230 กม. ย่อมส่งผลต่อจังหวัดกาญจนบุรี ไม่ว่าจะเป็นผลกระทบด้านบวกหรือด้านลบ ดังนั้นการศึกษาความเป็นไปได้ในหลายๆมิติจึงมีความจำเป็นเร่งด่วนไม่ว่าจะเป็นการศึกษา ด้านเศรษฐศาสตร์และสังคม สิ่งแวดล้อม โลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน รวมไปถึงกฎหมายและข้อบัญญัติต่างๆ เพื่อให้การศึกษามุ่งเป้ามีแนวทางที่ชัดเจน การสร้างแบบจำลองแบบ what if scenarios มีความสำคัญอย่างยิ่ง โดยเป็นพื้นฐานให้งานวิจัยมุ่งเป้าในมิติต่างๆ โดยมีจุดประสงค์และแนวทางเป็นแบบบูรณาการร่วมกัน อีกทั้งทำให้ผลการวิจัยมีความรัดกุมและสามารถขยายผล งานวิจัยไปสู่ภาคส่วนต่างๆได้ง่ายขึ้น

### วัตถุประสงค์การศึกษา

เพื่อสร้างแบบจำลอง (model) แนวทางการพัฒนาจังหวัดกาญจนบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ที่ได้รับผลกระทบจากการเปิดเสรีเศรษฐกิจอาเซียน และการเกิดขึ้นของเขตนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรื่อน้ำลึกทวาย โดยใช้มุมมองใน 4 มิติได้แก่ 1) ด้านเศรษฐศาสตร์และสังคม 2) สิ่งแวดล้อม 3) โลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน 4) กฎหมายและข้อบัญญัติเชิงพื้นที่ต่างๆ

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

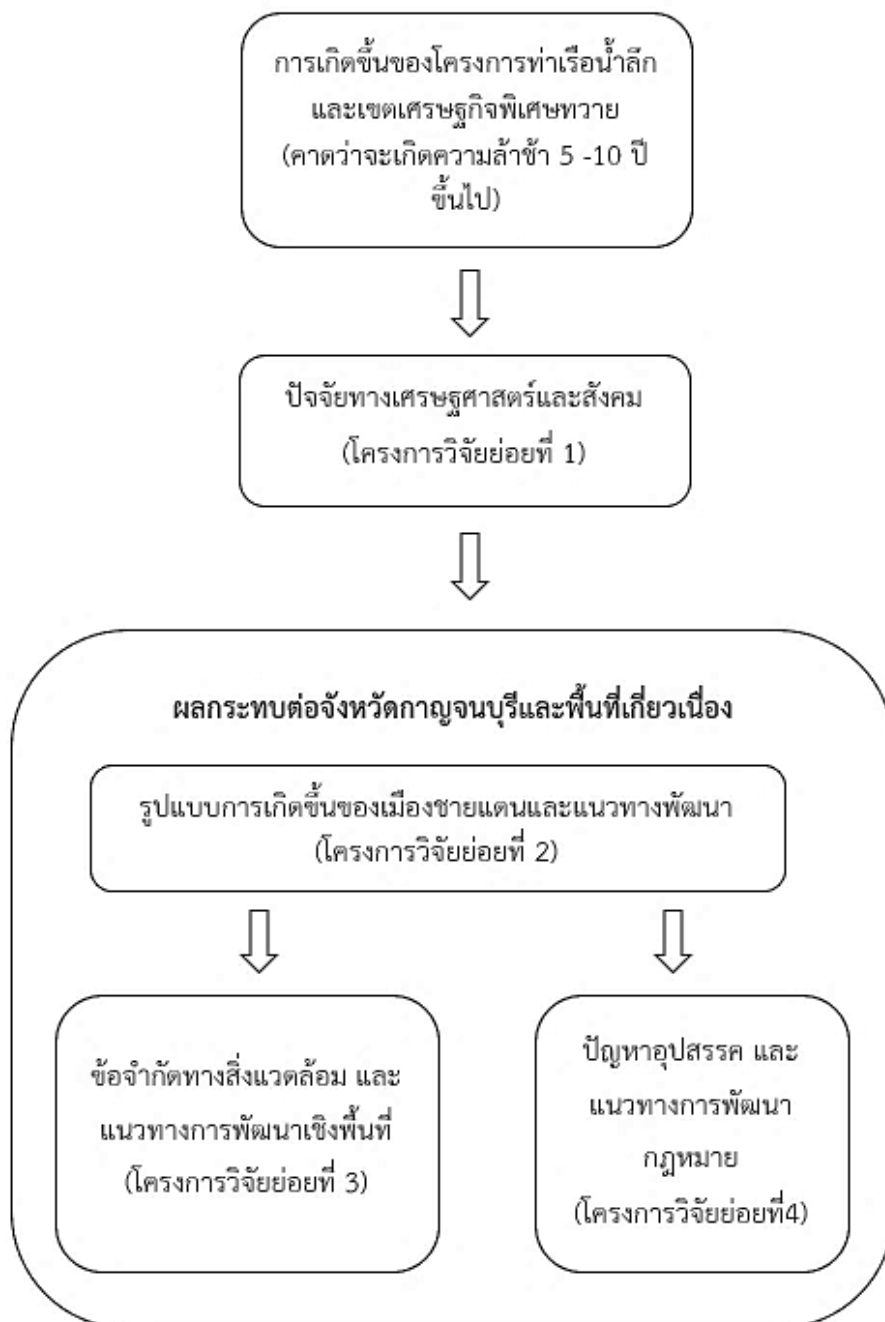
เป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในเขตจังหวัดกาญจนบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่องให้ได้ประสิทธิผลสูงสุด เมื่อมีการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เขตนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรื่อน้ำลึกทวาย

### โครงสร้างของรายงานฉบับแผนงานวิจัยนี้

โครงสร้างของรายงานแผนงานวิจัยการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของกาญจนบุรีและพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่รองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายนี้ ประกอบด้วย 5 ส่วน ได้แก่

1. ผลการศึกษาวิเคราะห์ปริมาณอุปสงค์และการพยากรณ์อุปสงค์ที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรื่อน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

2. ผลการศึกษาและพัฒนาต้นแบบการพยากรณ์โครงข่ายโลจิสติกส์ผังเมือง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย
3. ผลการศึกษาขีดความสามารถในการรองรับได้ทางด้านสิ่งแวดล้อมเชิงพื้นที่และแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมในภาคตะวันตกของประเทศไทยจากการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย
4. ผลการศึกษาโครงการศึกษากฎหมายและกฎระเบียบเชิงพื้นที่ที่มีผลกระทบต่อการขยายตัวของจังหวัดกาญจนบุรีและพื้นที่เกี่ยวข้อง
5. การวิเคราะห์แผนงานตามสถานการณ์จำลอง 3 แบบ เป็นผลการบูรณาการการศึกษา เพื่อตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ของทุกแผนงาน



แผนภาพที่ 1 โครงสร้างการบูรณาการข้อมูลของแผนงาน

## 1. ผลการศึกษาวิเคราะห์ปริมาณอุปสงค์และการพยากรณ์อุปสงค์ที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ที่ทิศตะวันตกเฉียงใต้ของสหภาพพม่าห่างจากเมืองทวายประมาณ 30 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ถึง 400,000 ไร่หรือ 250 ตารางกิโลเมตรประกอบด้วยท่าเรือน้ำลึก 2 ท่าส่วนที่เป็นนิคมอุตสาหกรรมส่วนที่พม่าอาศัยส่วนราชการและส่วนอำนวยความสะดวกต่างๆรวมทั้งพื้นที่ริมทะเลเป็นแนวหาดทรายมีความยาวมากกว่า 12 กิโลเมตรโดยบริษัทิตาเลียนไทยได้ลงมือก่อสร้างถนนไฮเวย์กาญจนบุรี-ทวายจากบ้านพุน้ำร้อน ต.บ้านเก่า อ.เมืองกาญจนบุรีเชื่อมโยงถึงท่าเรือน้ำลึกทวายระยะทาง 160 กิโลเมตรโดยด่านพุน้ำร้อนมีระยะทางห่างจากอ.เมืองประมาณ 71 กิโลเมตรและห่างจากกรุงเทพฯประมาณ 129 กิโลเมตร ดังนั้นระยะทางจากทวายถึงกรุงเทพฯจึงมีระยะทางประมาณ 350 กิโลเมตรใช้เวลาในการเดินทางโดยรถยนต์เพียง 4 ชั่วโมงโดยเฟสแรกจะเป็นการสร้างถนนไฮเวย์กาญจนบุรี-ทวายคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2555 ภายใต้งบประมาณมูลค่า 2 พันล้านบาทระหว่างนั้นจะเริ่มดำเนินการเฟสที่สองคือการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกทวายและเฟสที่สามคือการสร้างเขตนิคมอุตสาหกรรมแบ่งเป็นโซนต่างๆประกอบด้วยโซน (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

ท่าเรือน้ำลึกทวายนี้ยังอยู่ในโครงการเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ตามกรอบความร่วมมือยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) ซึ่งเป็นการพัฒนาแบบองค์รวมในพื้นที่ที่มีศักยภาพตามเส้นทางพัฒนา 3 แนวทางคือ ทั้งระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC ระหว่างเมืองดานัง เวียดนาม-เมืองมะละแหม่งพม่า) และระเบียงเศรษฐกิจแนวใต้ (Southern Economic Corridor : SEC ระหว่างนครโฮจิมินห์เวียดนาม-เมืองทวายพม่า) รวมทั้งยังสามารถเชื่อมโยงกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC ระหว่างนครคุนหมิงจีนตอนใต้-กรุงเทพฯ)

ทั้งนี้กระแสการจัดทำโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายเป็นที่นิยมและสนใจของนานาชาติที่จะเข้ามาลงทุนหาโอกาสการทำธุรกิจในพื้นที่แห่งนี้ประกอบกับสหภาพพม่าเปิดประเทศมากขึ้นมีการแก้ไขกฎระเบียบต่างๆเพื่อดึงดูดนักลงทุนให้มาลงทุนในประเทศรวมถึงนักลงทุนชาวไทยที่มองเห็นโอกาสเช่นกันอีกทั้งนโยบายภาครัฐและเอกชนในประเทศไทยตลอดจนสถาบันการศึกษาได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากโครงการดังกล่าวซึ่งผลการดำเนินการและการวิเคราะห์ส่วนใหญ่ยังไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกันบางกรณีศึกษามีผลการศึกษาที่ค่อนข้างขัดแย้งกันประเด็นหนึ่งที่มิวิจัยสามารถสรุปได้ว่าตัวแปรที่ทำให้ผลการศึกษาดังกล่าวไม่ตรงกันหรือขัดแย้งกันนั้นเนื่องมาจากตัวเลขนัยปริมาณอุปสงค์และแบบจำลองการพยากรณ์อุปสงค์ที่แตกต่างกันแต่ละคนต่างมุ่งดูที่ปริมาณที่ท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายรองรับได้ซึ่งไม่ใช่ปริมาณอุปสงค์ที่แท้จริงเป็นเพียงศักยภาพที่รองรับได้เท่านั้น

ดังนั้นคณะผู้วิจัยจึงเห็นว่าหากตัวเลขและแบบจำลองอุปสงค์ดังกล่าวควรเป็นข้อมูลที่ใช้ร่วมกันและเป็นตัวเลขเดียวกันซึ่งเป็นที่ยอมรับด้วยกันทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนตลอดจนสถาบันการศึกษาจึงมีแนวคิดในการจัดทำโครงการการศึกษาวิเคราะห์ปริมาณอุปสงค์และการพยากรณ์อุปสงค์ที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายขึ้นเพื่อให้ผลการวิจัยดังกล่าวใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำไปประยุกต์ใช้และข้อมูลที่ได้จากการศึกษาต่อยอดในด้านต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา

ท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษกลายเป็นไปในทิศทางเดียวกันเพื่อเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาของชาติและภาคเอกชนตลอดจนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อไป

## 1.1 การวิเคราะห์ SWOT ของสหภาพพม่า

### จุดแข็ง (Strength)

1. สหภาพพม่ามีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์เป็นประตูสู่อาเซียนสามารถเชื่อมโยงการขนส่งกับต่างประเทศได้สะดวกและเป็นประเทศที่อยู่ท่ามกลางประเทศเศรษฐกิจดาวรุ่งทั้งประเทศจีนและประเทศอินเดีย และมีเขตแดนติดกับ 5 ประเทศคือจีนไทยลาวอินเดียและบังคลาเทศ
2. โครงข่ายถนนทางหลวงสายเอเชียของสหภาพพม่านั้นมีศูนย์กลางอยู่ที่เมืองมัณฑะเลย์ เนื่องจากมัณฑะเลย์เป็นเมืองที่เป็นสะพาน (Land Bridge) เชื่อมโยงระหว่างทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และประเทศจีน โดยในปัจจุบันได้เริ่มมีโครงการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยโครงข่ายถนนทางหลวงสายเอเชียที่สำคัญได้ถูกดำเนินการสร้างขึ้นเพื่อเชื่อมโยงไปยังประเทศจีนอินเดีย และไทย
3. สหภาพพม่ามีพรมแดนติดต่อกับทะเล การขนส่งทางน้ำจึงเป็นข้อได้เปรียบทางการค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันได้มีการพัฒนาท่าเรือที่สำคัญของสหภาพพม่าอยู่ทั้งสิ้น 9 แห่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือที่สำคัญของสหภาพพม่าคือ ท่าเรือย่างกุ้ง (Yangon Port) และ ท่าเรือติละวา Myanmar International Terminals Thilawa (MITT) โดยท่าเรือย่างกุ้งนั้นเป็นท่าเรือน้ำลึกที่ขนส่งสินค้าที่ใหญ่ที่สุดของสหภาพพม่า มีอัตราการให้บริการมากถึงร้อยละ 90 ของท่าเรือทั้งหมด
4. สหภาพพม่ามีแผนในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกเพื่อเชื่อมโยงโลจิสติกส์ทางทะเลซึ่งประกอบด้วย: 1) ท่าเรือจ้าวผั่ว (Kyaukphu Port) ซึ่งมีประเทศจีนเป็นผู้ลงทุนหลัก โดยมุ่งเน้นในการพัฒนาท่าเรือให้เป็นการขนส่งน้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ และ 2) ท่าเรือทวาย (Dawei Deep Sea Port) ซึ่งมีไทยเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างหลัก มุ่งเน้นพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องต่าง ๆ ได้แก่ Petro-Chemical Complex, Oil Refinery Plant, Steel Mill, Fertilizer Plant, Power Plant รวมทั้งการพัฒนาถนนและรถไฟเชื่อมโยงสู่ประเทศไทย และการพัฒนาท่อน้ำมันและก๊าซธรรมชาติสู่ประเทศไทย

### จุดอ่อน (Weakness)

1. ระบบการคมนาคมการขนส่งทางด้านโลจิสติกส์ยังไม่มีประสิทธิภาพและยังคงขาดแคลน ทำให้การติดต่อสื่อสารและการคมนาคมเป็นไปอย่างล่าช้า
2. เส้นทางหลวงเอเชียของสหภาพพม่าในปัจจุบันพบว่าประมาณร้อยละ 40 ยังจำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงให้เป็น “มาตรฐานชั้น 3” หรือ “ถนนลาดยาง 2 ช่องทางจราจร” รัฐบาลพม่าได้ขอให้นานาชาติและ UNESCAP ร่วมลงทุนก่อสร้างถนน
3. ปัจจุบันยังไม่มีท่าเรือที่ใช้ในการขนส่งภายในประเทศแบบการขนส่งร่วม (Intermodal Transportation) ที่เหมาะสม

4. ระบบโลจิสติกส์ยังไม่มีความปลอดภัย และยังไม่มีหลากหลาย ขาดการเชื่อมโยงระหว่างระบบโลจิสติกส์ ต้นทุนโลจิสติกส์ภายในประเทศของสหภาพพม่า นั้นยังค่อนข้างสูง เช่น ต้นทุนค่าขนส่งจากเมืองย่างกุ้งไปยังเมือง มัณฑะเลย์ มีค่าขนส่งสูงถึง \$2,000 ต่อรถบรรทุกหนึ่งเที่ยว ซึ่งสูงเป็น 20 เท่าตัวของการขนส่งจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดระนอง
5. ไม่มีการประกันภัยที่ครอบคลุมในส่วนเสียหาย มีเฉพาะราคารวมเท่านั้น การเสียหายบางส่วนจะไม่มีกรรมธรรม์ที่รับประกัน
6. ไม่มีราคาขนส่งที่เป็นราคามาตรฐาน ไม่สามารถกำหนดราคาได้จนกว่าจะเห็นสินค้า และเส้นทางขนส่ง

### โอกาส (Opportunities)

1. สหภาพพม่าเป็นจุดเชื่อมโยงสู่อนุภูมิภาค โดยมีเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งกับประเทศจีน เวียดนาม กัมพูชา และ สปป.ลาว จึงสร้างความได้เปรียบในการขนส่งสินค้า และสร้างโอกาสในการขยายตลาดของไทย อาทิ ระเบียงเศรษฐกิจ EWEC (East West Economic Corridor) โดยมีเส้นทางผ่านพม่า – ไทย – ลาว – เวียดนาม
2. โอกาสธุรกิจโลจิสติกส์ของสหภาพพม่าจะเติบโตขึ้นเนื่องจาก เศรษฐกิจของสหภาพพม่ากำลังขยายตัวและมีแนวโน้มเติบโตสูงขึ้น โดยมีโครงการต่างๆเกิดขึ้นมากมาย ประเทศไทยสามารถใช้พม่าเป็นประตูระบายสินค้าของไทยสู่ประเทศที่สาม เป็นประตูสู่จีนและอินเดีย รวมทั้งใช้สหภาพพม่าเป็นฐานในการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก ดังนั้นการเติบโตของธุรกิจโลจิสติกส์จะเป็นส่วนสนับสนุนในการเคลื่อนย้ายสินค้าเหล่านี้
3. รัฐบาลพม่าให้การสนับสนุนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานมากขึ้น โดยรัฐบาลพม่าให้นโยบายเปิดทางให้เอกชนจำนวนมาก เข้ามีส่วนร่วมในการพัฒนาในรูปแบบของสัญญา ก่อสร้างจัดการ-โอนคืน (Build-Operate-Transfer หรือ BOT Contracts) มีความเป็นไปได้ที่นักลงทุนไทยจะมาช่วยพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้กับสหภาพพม่าในรูปแบบของการร่วมลงทุน (Joint Venture) ซึ่งจะง่ายกว่ารูปแบบของการซื้อหรือควบรวมกิจการ (Takeover) นั่นๆไปเลย

### อุปสรรค (Threats)

1. การขนส่งส่วนใหญ่ยังใช้ทางรถ ซึ่งยังมีต้นทุนในการขนส่งที่ยังสูงอยู่มาก และอาจทำให้เกิดความล่าช้า และมีข้อจำกัดในการบรรทุกสินค้าอยู่มาก รวมถึงกฎระเบียบทางด้านการขนส่งที่ยังไม่ชัดเจนและไม่แน่นอน
2. การคมนาคมขนส่งทางบกในสหภาพพม่า ยังมีสภาพถนนที่ไม่ดี และค่อนข้างทุรกันดาร จึงต้องใช้เวลานาน และอาจทำให้บรรจุภัณฑ์หรือสินค้าเกิดความเสียหายได้ง่าย
3. การกำหนดน้ำหนักของรถบรรทุกในแต่ละแขวงนั้นแตกต่างกัน จึงสร้างความยุ่งยากในการบริหารจัดการ
4. การขนส่งสินค้าข้ามแดน ยังมีขั้นตอนยุ่งยากทั้งสินค้านำเข้าและส่งออก รวมถึงขนถ่ายพาหนะทำให้เกิดต้นทุนทางด้านการจัดการและความล่าช้าในการขนส่ง
5. ขั้นตอนการนำเข้าและออกเอกสารของสหภาพพม่า ต้องยื่นขออนุญาตจากหลายหน่วยงาน จึงมีความซับซ้อนและล่าช้า ความไม่พร้อมของเส้นทางคมนาคมทำให้ค่าขนส่งสินค้า

จากการวิเคราะห์จะเห็นได้ว่าสหภาพพม่าเป็นประเทศที่มีความน่าลงทุนสูงทั้งจุดแข็งจากสถานที่ตั้งที่เชื่อมต่อกับประเทศที่กำลังเติบโตใหม่หลายประเทศ และอุตสาหกรรมภายในประเทศยังไม่อิ่มตัว ยังต้องอาศัยการพัฒนาอีกมาก จึงเป็นโอกาสอันดีที่นักลงทุนสามารถไปลงทุนทั้งโครงสร้างพื้นฐาน และอุตสาหกรรมเพื่อการบริโภคภายในพม่าและการส่งออกในอนาคต แต่อย่างไรก็ตามอุปสรรคสำคัญในการลงทุนในพม่านั้นมีทั้งการขนส่งภายในประเทศยังไม่มีประสิทธิภาพทำให้ต้นทุนสูง รวมทั้งกฎ ระเบียบต่างๆ การผ่านพิธีศุลกากรมีความล่าช้า ส่งผลถึงการดำเนินงานของภาคเอกชนที่ต้องการไปลงทุน ทำให้เกิดต้นทุนที่สูงขึ้น และเวลาที่ยาวนาน

## 1.2 วิเคราะห์ยุทธศาสตร์ในระดับมหภาคด้วย Diamond Model

### ปัจจัยด้านการผลิต (Factor Condition)

1. สหภาพพม่ามีทรัพยากรจำนวนมากและมีคุณภาพ เช่น แร่ โลหะ อัญมณี ทรัพยากรทางทะเล ไม้เนื้อแข็งและไม้สักส่งผลให้สหภาพพม่ามีความได้เปรียบด้านปัจจัยการผลิต
2. สหภาพพม่ามีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งกับต่างประเทศได้สะดวก
3. สภาพภูมิประเทศและอากาศที่เอื้ออำนวยต่อการเกษตรกรรม หากได้รับการพัฒนาที่ดีจะสามารถให้ผลผลิตต่อพื้นที่ปริมาณที่สูง
4. แรงงานภายในประเทศมีค่าจ้างแรงงานต่ำเหมาะสำหรับการลงทุนอุตสาหกรรมที่เน้นการใช้แรงงาน

### ปัจจัยด้านตลาด (Demand Condition)

1. สินค้าอุปโภคบริโภค มีแนวโน้มความต้องการเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากสหภาพพม่าไม่สามารถผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคได้เพียงพอกับความต้องการบริโภค และอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคของสหภาพพม่ายังเป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็กและขนาดกลาง ทำให้ต้องการสินค้าในหมวดนี้เป็นจำนวนมาก
2. สินค้าวัตถุดิบและอะไหล่สำหรับอุตสาหกรรม สหภาพพม่าต้องการส่งเสริมให้มีการลงทุนในประเทศเพื่อการบริโภคภายในประเทศและเพื่อการส่งออก ทำให้มีการขยายตัวด้านการลงทุนจากต่างประเทศเพื่อการส่งออกส่งผลให้สหภาพพม่ามีความต้องการสินค้าประเภทนี้เป็นจำนวนมาก
3. สินค้าประเภททุน ยังเป็นที่ต้องการอย่างมากจากตลาดสหภาพพม่า เนื่องจากสหภาพพม่ายังต้องพัฒนาอุตสาหกรรมด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานของประเทศอยู่หลายโครงการ ไม่ว่าจะเป็น ระบบสาธารณูปโภค และเส้นทางคมนาคมการขนส่งทั้งทางน้ำ ทางบก และทางอากาศอีกหลายเส้นทาง ดังนั้นการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขยายตัวด้านการค้าจากกลุ่มประเทศเอเชียทำให้สหภาพพม่าต้องนำเข้าสินค้าในหมวดนี้มากผู้ส่งออกของไทยควรเร่งติดต่อผู้นำเข้าที่มีศักยภาพของสินค้าในหมวดนี้

### 1.3 อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน (Relate & Support Industry)

1. ด้านเกษตรกรรม กระทรวงเกษตรและชลประทานของสหภาพพม่ารับผิดชอบการพิจารณาและอนุมัติโครงการลงทุนด้านเกษตรกรรม รวมทั้งกำหนดนโยบายเพื่อส่งเสริมให้เกิดการลงทุนภาคเกษตรกรรมมากขึ้น โดยนักลงทุนสามารถขอยื่นอนุมัติโครงการตามแผนการส่งเสริม อันได้แก่
  - 1) การเช่าและใช้ที่ดินเพื่อการเกษตร
  - 2) จัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมเกษตร
  - 3) พัฒนากิจการอุตสาหกรรมเกษตรขนาดเล็ก และการใช้เทคโนโลยีขนาดเบาในโรงงาน
  - 4) การค้าผลิตผลทางการเกษตร วัสดุอุปกรณ์ และเครื่องมือการเกษตร
  - 5) ด้านปศุสัตว์และประมง กระทรวงปศุสัตว์และประมงรับผิดชอบการสนับสนุนและขยายการลงทุนของนัก
  - 6) ลงทุนเอกชน ตามนโยบายส่งเสริม ดังนี้
  - 7) ส่งเสริมการพัฒนาปศุสัตว์และประมงอย่างครบวงจร
  - 8) ขยายผลิตผลเพื่อการบริโภคภายในประเทศและขายส่งออกนอกประเทศ
  - 9) ส่งเสริมการขยายการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ
  - 10) ยกกระตือรือร้นเศรษฐกิจและสังคมในกิจการปศุสัตว์และประมง
2. ด้านป่าไม้ บริษัทค้าไม้พม่า (Myanmar Timber Enterprise) เป็นผู้รับผิดชอบกิจการป่าไม้ในพม่า นักลงทุนต้องติดต่อเพื่อทำสัญญาลงทุนแบบร่วมทุน หรือดำเนินกิจการด้วยตนเองทั้งหมด
3. ด้านเหมืองแร่ กระทรวงเหมืองแร่เป็นผู้รับผิดชอบการอนุมัติโครงการลงทุนเหมืองแร่ ตามกฎหมายเหมืองแร่ ปี 2537 (ค.ศ. 1994) และระเบียบเหมืองแร่ ปี 2539 (ค.ศ.1996) การลงทุนในกิจการเหมืองแร่ นักลงทุนต้องมีการแบ่งปันผลผลิตและการแบ่งปันผลกำไรให้แก่กระทรวง
4. ด้านพลังงาน หมายรวมถึงกิจการผลิตไฟฟ้าจากเขื่อน น้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ โดยเฉพาะการผลิตพลังงานจากน้ำมันและก๊าซ ได้รับการส่งเสริมให้มีการลงทุนจากต่างชาติมาก เนื่องจากใช้เงินลงทุนจำนวนมาก เทคโนโลยีขั้นสูงและใช้ทรัพยากรภายในประเทศทั้งสิ้น หน่วยงานที่รับผิดชอบการผลิตน้ำมันและก๊าซ ได้แก่ กระทรวงพลังงาน และบริษัทน้ำมันและก๊าซพม่า จำกัด (Myanmar Oil and Gas Enterprise: MOGE) การหาแหล่งก๊าซนอกชายฝั่งแห่งใหม่ นักลงทุนต้องทำสัญญาการแบ่งปันผลผลิตกับหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องด้วย
5. ด้านการผลิต แบ่งเป็น
  - 1) อุตสาหกรรมการผลิตเพื่อส่งออก ได้แก่ อุตสาหกรรมเกษตร ไม้ ยาง สังกะสี (แร่ทองแดง) ผลิตผลจากทะเลอุตสาหกรรมเสื้อผ้า สิ่งทอ ไฟฟ้า รองเท้า อุตสาหกรรมเบาอื่น ๆ
  - 2) อุตสาหกรรมการผลิตเพื่อตลาดในประเทศ ได้แก่ อุตสาหกรรมอาหาร เครื่องดื่ม อุปกรณ์การเกษตร เช่นปุ๋ย ยาฆ่าแมลง เครื่องมือการเกษตร อุตสาหกรรมซีเมนต์ อุปกรณ์ไฟฟ้า พลาสติก เหล็ก และบรรจุภัณฑ์หีบห่อ
6. ด้านการท่องเที่ยว พม่ามีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สวยงามหลายแห่ง การเติบโตทางการท่องเที่ยวและโรงแรมจึงมีความจำเป็นเพื่อรองรับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวโดยเฉพาะ รัฐบาลส่งเสริมให้มีชั้นเรียนนานาชาติในโรงเรียนการโรงแรมตามเขตท่องเที่ยวสำคัญ รวมทั้งเปิดพื้นที่ท่องเที่ยวแห่งใหม่ที่ยังไม่มีโรงแรมระดับมาตรฐานนานาชาติ

## 1.4 กลยุทธ์โครงสร้างและการแข่งขัน (Firm Strategy, Structure and Rivalry)

ตารางที่ 1.1 กลยุทธ์โครงสร้างและการแข่งขัน (วัชรวิ จันทรประกายกุลและคณะ,2557)

| ลักษณะสินค้าและบริการ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | การตั้งราคาสินค้า                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | การจัดจำหน่ายและการกระจายสินค้า                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>สินค้าวัตถุดิบทางอุตสาหกรรม</b> เช่น ยางพารา เหล็กและเหล็กกล้า พลาสติก และเส้นใยประดิษฐ์ ควรรักษาส่วนแบ่งทางการตลาดและขยายตลาดโดยตรงกับโรงงานต่างๆในพม่าให้มากขึ้น เนื่องจากพม่ามีการพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อทดแทนการนำเข้าสินค้าสำเร็จรูปมาก</p> <p><b>สินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้า</b> ควรมีการพัฒนา รูปแบบให้มีขนาดและลักษณะเหมาะสมแก่การใช้งาน เนื่องจากสินค้าในกลุ่มนี้ควรกำหนดรูปแบบของสินค้าให้สามารถขายในราคาที่แข่งขันกับจีนได้</p> | <p>สินค้านี้ระดับกลางถึงระดับสูง ควรตั้งราคาให้ใกล้เคียงกับสินค้าจากสิงคโปร์และมาเลเซีย</p> <p>สินค้าที่มีคุณภาพต่ำ ควรตั้งราคาให้ต่ำ เพราะหมู่บ้านในแถบชายแดนพม่าส่วนใหญ่ยังมีกำลังซื้อน้อย และไม่ควรมีการกระจายสินค้าคุณภาพต่ำเหล่านั้นเข้าไปในเมืองใหญ่ เนื่องจากจะไม่สามารถแข่งขันด้านราคากับสินค้าจากจีนได้</p> | <p>ส่วนใหญ่ใช้วิธีส่งสินค้าให้กับตัวแทนจำหน่าย (Sole Agent) หรือให้ผู้จำหน่าย (Distributor) เพื่อการกระจายสินค้าไปตามกลุ่มลูกค้าในจังหวัดต่างๆสำหรับช่องทางการจำหน่ายและการกระจายสินค้าในพม่า แยกตามประเภทสินค้า ดังนี้</p> <p>สินค้าอุปโภคบริโภค ผู้นำเข้า (Importer) หรือตัวแทนจำหน่าย (Sole Agent) จะนำสินค้าเข้ามายังพม่า และกระจายสินค้าต่อไปให้ตัวแทนขาย (Dealer) ผู้ค้าส่ง (Wholesales) ผู้ค้าปลีก (Retailer) หรือกระจายไปตามซูเปอร์มาร์เก็ตและมินิมาร์ทในพม่า</p> <p>สินค้าอุตสาหกรรม ผู้นำเข้า (Importer) จะนำสินค้าเข้ามายังพม่าและกระจายสินค้าไปยังผู้จำหน่าย (Dealer) พนักงานขายตรง (Direct Sale) และผู้ค้ารายย่อย (Retailer)</p> <p>วัสดุก่อสร้าง ผู้นำเข้าสินค้าประเภทนี้จะมีทั้งที่เป็นผู้จำหน่ายสินค้าเอง (Distributor) และเป็นตัวแทนจำหน่ายสินค้า (Sole Agent) โดยนำเข้าสินค้าเพื่อไปกระจายต่อให้กับตัวแทนขาย (Dealer) ร้านค้าปลีก (Retailer) แปะขายให้ผู้บริโภคโดยตรง</p> |

## 1.5 ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของสหภาพพม่า

สำหรับการวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของสหภาพพม่าตั้งแต่ปี 2550 – 2554 พบว่า มีค่าดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (LPI) สูงขึ้นเพียงเล็กน้อย โดยในปี 2550 ปี 2553 และปี 2555 ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของสหภาพพม่า มีค่าเท่ากับ 1.86, 2.33 และ 2.37 ตามลำดับ สำหรับการวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของสหภาพพม่าในปี 2555 มีคะแนน 2.37 จาก 5 อยู่ในลำดับที่ 129 จาก 155 ประเทศ

เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของสหภาพพม่ากับประเทศสิงคโปร์ ประเทศไทยและประเทศในกลุ่มอาเซียน พบว่าสหภาพพม่ายังคงต้องรับแรงพัฒนาในทุกด้านเนื่องจากมีเกณฑ์ที่ต่ำกว่ามาตรฐานเฉลี่ยในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของประสิทธิภาพในการดำเนินงานพิธีการต่างๆของศุลกากร ประสิทธิภาพในการดำเนินงานพิธีการต่างๆ ของศุลกากร ความง่ายในการขนส่งระหว่างประเทศ ปัจจัยด้านความสามารถของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ภายในประเทศ ความสามารถในการสืบค้นสินค้านี้

การขนส่งทางเรือ และการส่งสินค้าถึงที่หมายตรงเวลา แม้ว่าค่าดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของสหภาพพม่าจะมีค่าสูงขึ้นเพียงเล็กน้อย

ประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์ของสหภาพพม่าอยู่ในระดับที่ต่ำ และเป็นอันดับสุดท้ายของประเทศในกลุ่มสมาชิกอาเซียน อย่างไรก็ตามเมื่อมองด้านโอกาสในการลงทุนสหภาพพม่ามีความน่าลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน และเมื่ออุตสาหกรรมต่างๆ เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากอุตสาหกรรมหลักต่างๆ จะเสริมสร้างประสิทธิภาพการบริหารงานด้านโลจิสติกส์ของสหภาพพม่าให้ดียิ่งขึ้น

## 1.6 การวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคมและเทคโนโลยี (PEST Analysis)

### 1) การเมืองและทางเศรษฐกิจ

ปัจจุบันสภาพเศรษฐกิจโดยทั่วไปของพม่ามีแนวโน้มที่ดีขึ้นและเอื้อต่อการลงทุนมากขึ้นเป็นลำดับการปฏิรูปการเมืองและเศรษฐกิจของพม่าตั้งแต่ปี 2553 ได้ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการเมืองของพม่าใน 3 ด้านหลักด้วยกันคือ

1. การปฏิรูปทางการเมืองทำให้ปัญหาความไร้เสถียรภาพและขัดแย้งทางการเมืองโดยเฉพาะกับกองกำลังกลุ่มชาติพันธุ์ของพม่าเริ่มลดน้อยลง
2. การฟื้นฟูความสัมพันธ์กับประเทศตะวันตกได้ส่งผลให้สัมพันธภาพระหว่างประเทศพม่ากับองค์กรระหว่างประเทศและประเทศตะวันตกมีทิศทางที่ดีขึ้นอันหมายถึงการกลับมาลงทุนและให้ความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจจากองค์กรฯและประเทศดังกล่าวอีกครั้ง
3. การปฏิรูปกฎระเบียบทางการค้าการเงินและการลงทุนรวมถึงนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศได้ทำให้นักลงทุนเกิดความมั่นใจและความเป็นไปได้ของการลงทุนในพม่ามากขึ้น

ผลของการปฏิรูปทั้งสามด้านนี้จะทำให้เกิดการขยายตัวของการลงทุนทั้งภาครัฐและเอกชนรวมถึงระบบโลจิสติกส์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาระบบการคลังและการเงินของประเทศในอัตราที่มากขึ้นกว่าในอดีตอันจะส่งผลต่อไปถึงการขยายตัวของตลาดและการบริโภคภายในประเทศที่จะมีส่วนเกื้อหนุนต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและการค้าระหว่างประเทศด้วยเช่นกันอย่างไรก็ดีการพัฒนาเศรษฐกิจของพม่าแม้จะมีทิศทางและแนวโน้มในอนาคตที่ดีขึ้นตลอดจนมีแนวโน้มนโยบายในการส่งเสริมการลงทุนและการค้าที่แน่นอนหากแต่ปัญหาด้านความมั่นคงตามแนวชายแดนและโครงสร้างการบริหารและการดำเนินงานของระบบราชการรวมถึงปัญหาเกี่ยวกับสัมพันธภาพกับเจ้าหน้าที่รัฐก็ดูจะเป็นอุปสรรคและปัญหาสำคัญหลักต่อการพัฒนาเศรษฐกิจรวมถึงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศ

### 2) สังคมและวัฒนธรรม

การที่รัฐบาลพม่าทุ่มเทงบประมาณส่วนใหญ่ไปในการทหารได้ส่งผลกระทบต่องบประมาณด้านการศึกษาและสาธารณสุขรัฐบาลพม่าไม่สามารถจัดการศึกษาระดับปฐมวัยที่เพียงพอและมีคุณภาพให้แก่ประชาชนนอกจากนี้ที่ผ่านมายังได้ปิดมหาวิทยาลัยเป็นระยะเวลานาน (เพราะเกรงนักศึกษาจะก่อความวุ่นวาย) ซึ่งทำให้การพัฒนาการศึกษาระดับสูงและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในพม่าหยุดชะงักมาเป็นเวลานานสำหรับในด้านสาธารณสุขพม่าประสบการแพร่ขยายของโรคติดต่อต่างๆอาทิมาลาเรียวัณโรค โดยเฉพาะอย่างยิ่ง HIV/AIDS รายงานล่าสุดขององค์การอนามัยโลกได้ประเมินคุณภาพบริการด้านสาธารณสุข

ของพม่าอยู่ในอันดับที่ 190 จากทั้งหมด 191 ประเทศนอกจากนี้ประเทศไทยและสหภาพพม่าได้ลงนามความตกลงทางวัฒนธรรมไทย – พม่าเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2542 โดยกำหนดให้มีการแลกเปลี่ยนการเยือนระดับสูงของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมทั้งคณะนาฏศิลป์ของทั้งสองฝ่ายและให้ความร่วมมือในการบูรณปฏิสังขรณ์โบราณสถานและโบราณวัตถุในพม่า ดังนั้นจึงมีความเป็นไปได้ที่จะทำให้เกิดโลจิสติกส์การท่องเที่ยวขึ้น

### 3) เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม

ขณะนี้การลงทุนของชาวต่างชาติในประเทศพม่ามีแนวโน้มเติบโตสูงขึ้นโดยมีประเทศจีนเป็นผู้ลงทุนรายใหญ่ที่สูตรลงมาเป็นประเทศไทยและฮ่องกงเกาหลีใต้อังกฤษและสิงคโปร์ตามลำดับซึ่งการลงทุนส่วนใหญ่เป็นโครงการด้านพลังงานอาทิก๊าซธรรมชาติ, การสร้างเขื่อนและสาธารณูปโภคโดยระบบการคมนาคมและสาธารณูปโภคจะมีโครงการที่ดำเนินการอยู่หลายโครงการอาทิเส้นทาง East-West Corridor เชื่อมประเทศเวียดนามผ่านประเทศไทยไปสู่ประเทศพม่าที่เมืองทวายรวมถึงโครงการที่ใช้งานก่อสร้างได้ดินและอุโมงค์ได้แก่อุโมงค์รถไฟที่ทำเรื่อน้ำลิกทวาย, การสร้างเขื่อน, อุโมงค์คมนาคมระหว่างเมืองทั้งที่เป็นอุโมงค์ถนน (Road Tunnel) และอุโมงค์รถไฟ (Rail Tunnel) และอุโมงค์ในโครงการเขื่อนซึ่งก่อสร้างแล้วเสร็จไปหลายเขื่อนจะเห็นได้ว่าพม่าหันมาให้ความสำคัญด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศพร้อมมองการณ์ไกลในการทำเพื่อรองรับ AEC มากยิ่งขึ้นโดยเฉพาะการเชื่อมต่อระหว่างประเทศทั้งนี้หากขาดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการสร้างอุโมงค์ย่อมไม่ประสบผลสำเร็จหรือไม่น่าพึงพอใจอาทิการรักษาทรัพยากรธรรมชาติ ฯลฯ ดังนั้นการส่งเสริมการพัฒนาการใช้พื้นที่ได้ดินและอุโมงค์เพื่อประโยชน์ของสาธารณชนรักษาสีสิ่งแวดล้อมและพัฒนาอย่างยั่งยืนรวมทั้งส่งเสริมความก้าวหน้าในการวางแผน, การออกแบบ, การก่อสร้าง, การบำรุงรักษาและความปลอดภัยของอุโมงค์และพื้นที่ได้ดินจึงเป็นส่วนสำคัญยิ่งก่อนการก่อสร้าง

ขอบเขตการลงทุนทางอุตสาหกรรมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในโครงการทำเรื่อน้ำลิกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายได้แก่ การลงทุนจากต่างชาติในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานการลงทุนในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรธรรมชาติอุตสาหกรรมอุปโภคบริโภคเป็นที่ต้องการต่อการบริโภคภายในประเทศการลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานมีความจำเป็นในการพัฒนาประเทศ และสินค้าวัตถุดิบพื้นฐานและอะไหล่สำหรับอุตสาหกรรม

### 4) อุตสาหกรรมเป้าหมายในโครงการ

อุตสาหกรรมเป้าหมายเริ่มแรกที่ลงทุนในโครงการทำเรื่อน้ำลิกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายเน้นไปที่อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานอุตสาหกรรมที่ต้องการสิทธิพิเศษทางด้านภาษี GSP และสิทธิพิเศษทางด้านภาษีของเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายอุตสาหกรรมที่ต้องใช้ทรัพยากรและวัตถุดิบจำนวนมากโดยอุตสาหกรรมเป้าหมายแรกได้แก่โดยอุตสาหกรรมเป้าหมายแรกได้แก่อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์การแปรรูปไม้ผลิตภัณฑ์ยางจีเวลรี่เสื้อผ้าและเส้นใย รองเท้าเครื่องหนังเครื่องสำอางอุปกรณ์การแพทย์อุปกรณ์สำนักงานอิเล็กทรอนิกส์โลหะเครื่องจักรชิ้นส่วนรถยนต์เคมี กระดาษและสิ่งพิมพ์พลาสติก เป็นต้น

การแบ่งโซนในบริเวณเขตอุตสาหกรรมจะแบ่งเป็น 7 โซน

- 1) โซนที่ 1 อุตสาหกรรมเสื้อผ้าและเส้นใย (พื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตร)
- 2) โซนที่ 2 อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ (พื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตร) โดยพื้นที่โซน 1 และโซน 2 ใกล้กับถนนหลักและบริเวณชุมชนเมือง
- 3) โซนที่ 3 อุตสาหกรรมยาง (พื้นที่ 2 ตารางกิโลเมตร)
- 4) โซนที่ 4 อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ (พื้นที่ 2 ตารางกิโลเมตร)
- 5) โซนที่ 5 อุตสาหกรรมพลาสติกและวัสดุก่อสร้าง (พื้นที่ 2 ตารางกิโลเมตร)
- 6) โซนที่ 6 อุตสาหกรรมเครื่องหนัง (พื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตร) โดยโซนที่ 3 ถึงโซนที่ 6 จะเชื่อมต่อกับถนนสายรองสระน้ำ Pa Yain Byu และชุมชน Pagaw Zoon
- 7) โซนที่ 7 อุตสาหกรรมอาหารกระป๋องและอาหารแช่แข็ง โซนนี้เชื่อมต่อกับท่าเรือขนาดเล็กท่าเรือประมง และหมู่บ้านชาวประมง Pan Din In

จากแผนการแบ่งโซนอุตสาหกรรมเป้าหมายในโครงการมุ่งเน้นไปยังอุตสาหกรรมที่หลากหลายตั้งแต่อุตสาหกรรมอุปโภคบริโภคอุตสาหกรรมที่อาศัยวัตถุดิบและทรัพยากรจากสภาพพม่าอุตสาหกรรมที่เชื่อมต่อกับอุตสาหกรรมในโซ่อุปทานของประเทศไทยและประเทศอื่นๆในภูมิภาครวมถึงอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานซึ่งสอดคล้องกับการวิเคราะห์ขอบเขตอุตสาหกรรมที่มีความจำเป็นต่อการพัฒนาประเทศของสภาพพม่าในปัจจุบัน

## 1.7 การวิเคราะห์ SWOT โครงการท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

### จุดแข็ง - Strengths

- 1) สถานที่ตั้งสามารถเชื่อมโยงเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ทั้งระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC ระหว่างเมืองดานังเวียดนาม - เมืองมะละแหม่งพม่า) และระเบียงเศรษฐกิจแนวใต้ (Southern Economic Corridor: SEC ระหว่างนครโฮจิมินห์เวียดนาม - เมืองทวายพม่า) รวมทั้งยังสามารถเชื่อมโยงกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC ระหว่างนครคุนหมิงจีนตอนใต้ - กรุงเทพฯ)
- 2) สถานที่ตั้งใกล้กับประเทศไทยทำให้ผู้ลงทุนในอุตสาหกรรมประเทศไทยมีโอกาสเข้าไปลงทุนในอุตสาหกรรมที่เชื่อมต่อกับประเทศไทยสำหรับการบริหารโซ่อุปทาน
- 3) ศักยภาพความน่าลงทุนของพม่าทั้งขนาดตลาดที่เป็นขนาดตลาดขนาดใหญ่ใกล้เคียงกับประเทศไทยอุตสาหกรรมการผลิตยังน้อยโดยในปัจจุบันต้องนำสินค้าเข้าจากประเทศต่างๆจำนวนมากและด้านค่าแรงที่ยังมีต้นทุนที่ต่ำจึงเป็นจุดแข็งที่ดึงดูดนักลงทุนไปลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

### จุดอ่อน - Weaknesses

- 1) ท่าเรือน้ำลึกทวายไม่ได้อยู่ในเส้นทางเดินเรือหลักทำให้โอกาสในการเป็นศูนย์รวมการเปลี่ยนถ่ายเรือยังมีค่อนข้างต่ำอย่างไรก็ตามปัจจัยอาจจะเปลี่ยนแปลงในอนาคตและสนับสนุนการเป็นศูนย์รวมท่าเรือได้ในอนาคต

- 2) แรงงานในบริเวณทวายมีจำนวนไม่มากถ้าอุตสาหกรรมเกิดขึ้นจะต้องมีการบริหารแรงงานที่เคลื่อนย้ายมาจากเมืองอื่น
- 3) ระบบขนส่งทางรถในสหภาพพม่าในปัจจุบันมีคุณภาพต่ำและใช้เวลานานซึ่งปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวนี้มีแนวโน้มส่งผลต่อปริมาณการใช้ท่าเรือที่ต่ำในอนาคต
- 4) จุดเริ่มต้นของโครงการฯเป็นสัญญาในระดับทวิภาคีระหว่างอิตาลีกับสหภาพพม่าเนื่องด้วยผู้พัฒนาโครงการฯคือบริษัทอิตาลีไทยไม่มีเงินทุนที่เพียงพอในการลงทุนทำให้โครงการถูกเลื่อนออกไปจากแผนเดิมที่วางไว้จากนั้นประเทศไทยจึงได้ชักชวนผู้สนใจลงทุนเช่นประเทศญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนโครงสร้างพื้นฐานซึ่งความไม่แน่นอนและลงตัวในการแบ่งประโยชน์ระหว่างทุกฝ่ายทำให้โครงการฯยังมีความชัดเจนและคืบหน้าในการลงทุน

### โอกาส – Opportunities

- 1) การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้โอกาสความน่าลงทุนในสหภาพพม่าเพิ่มสูงขึ้นอีกทั้งสิทธิ GSP ที่จะสร้างโอกาสให้ผลิตภัณฑ์มีต้นทุนในการส่งออกลดลง
- 2) รัฐบาลญี่ปุ่นมีแนวโน้มในการสนับสนุนให้นักลงทุนจากญี่ปุ่นมาลงทุนในโครงการฯโดยทั้งทางรัฐบาลไทยและรัฐบาลพม่าได้ขอการสนับสนุนในการลงทุนโครงการฯดังกล่าวจากทางรัฐบาลญี่ปุ่น
- 3) ค่าแรงในประเทศไทยได้เพิ่มสูงขึ้นโอกาสการลงทุนในประเทศไทยอาจจะถูกย้ายไปวางแผนการลงทุนที่พม่าแทน

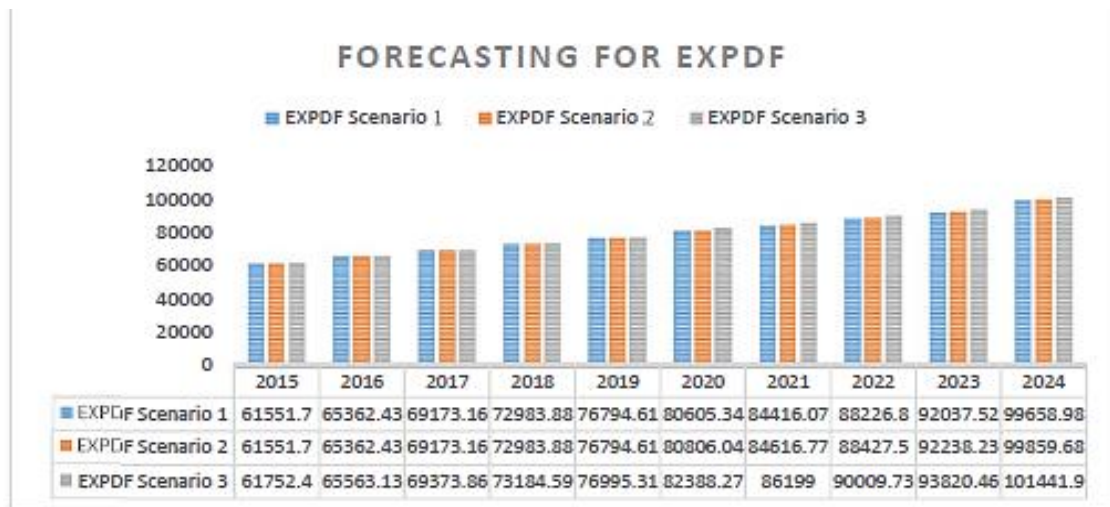
### อุปสรรค – Threats

- 1) คู่แข่งจากท่าเรืออื่นๆในสหภาพพม่าเช่นท่าเรือติละวาท่าเรือย่างกุ้งท่าเรือชิตะเวซึ่งเป็นท่าเรือที่สร้างเสร็จและให้ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันอีกทั้งยังใกล้เมืองสำคัญของสหภาพพม่าอาจทำให้ดึงดูดปริมาณอุปสงค์ของการใช้ท่าเรือและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายไป
- 2) ปริมาณนักลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษใกล้เมืองสำคัญๆเช่นย่างกุ้งยังอยู่ในระดับเริ่มต้นผู้เชี่ยวชาญคาดว่าเมื่อนักลงทุนจะเริ่มลงทุนในทวายน่าจะทำให้เกิดหลังการเกิดขึ้นของเขตเศรษฐกิจพิเศษในเมืองสำคัญๆก่อนเมื่อเริ่มอิมพอร์ตจะเริ่มขยายช่องทางลงทุนในส่วนอื่นเพิ่มเติม

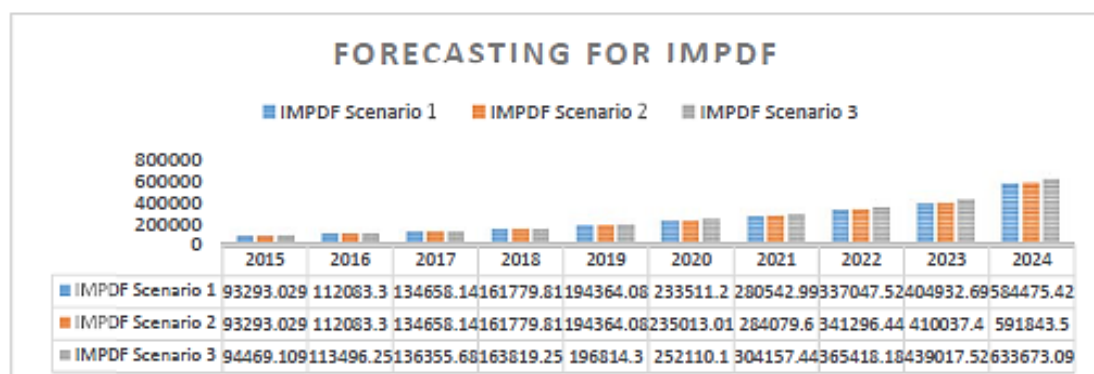
### 1.8 การกำหนด Scenario และการจำลองมูลค่าการนำเข้าและส่งออก

- สถานการณ์จำลองที่ 1 (Scenarios# 1: Base – Case Scenarios) ซึ่งเป็นกรณีที่โครงการทวายฯประสบกับปัญหาส่งผลให้โครงการทวายถูกล้มเลิกไป
- สถานการณ์จำลองที่ 2 (Scenarios# 2: Potential – Case Scenarios) ซึ่งกรณีที่คณะผู้วิจัยคาดว่าแนวทางการพัฒนาของโครงการทวายฯมีความเป็นไปได้สูงสุดกล่าวคือการพัฒนาโครงการจะใช้เวลาในการระดมทุนและตัวโครงการจะเกิดขึ้นแต่จะมีความล่าช้าไปอีกประมาณ 5 ปีโดยโครงการฯจะเริ่มต้นขึ้นในปี 2020
- สถานการณ์จำลองที่ 3 (Scenarios# 3: Best – Case Scenarios) คือกรณีที่โครงการทวายฯเกิดขึ้นในปี 2015 และมีการเกิดขึ้นของอุตสาหกรรมเพื่อรองรับอุตสาหกรรมการผลิตในภูมิภาค

### ผลการพยากรณ์ด้วยแบบจำลอง



- มูลค่าของการขนส่งสินค้า และบริการส่งออกจากท่าเรือทวายมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นในทั้ง 3 สถานการณ์จำลอง
- อัตราการเจริญเติบโตโดยเฉลี่ยของมูลค่าของการขนส่งสินค้า และการบริการเพื่อการส่งออกจากท่าเรือทวาย ในช่วง 10 ปี ภายใต้สถานการณ์จำลองที่ 1, 2 และ 3 อยู่ที่ร้อยละ 5.51, 5.53 และ 5.68 ตามลำดับ



- มูลค่าของการขนส่งสินค้า และบริการเพื่อการนำเข้าในภูมิภาค ผ่านทางท่าเรือทวายมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นในทั้ง 3 สถานการณ์จำลอง เช่นเดียวกับกรณีของการส่งออก
- อัตราการเจริญเติบโตโดยเฉลี่ยของมูลค่าของการขนส่งสินค้า และการบริการเพื่อการนำเข้าผ่านท่าเรือทวาย ในช่วง 10 ปี ภายใต้สถานการณ์จำลองที่ 1, 2 และ 3 อยู่ที่ร้อยละ 22.83, 23.00 และ 23.77 ตามลำดับ

แผนภาพที่ 1.1 การพยากรณ์มูลค่าการขนส่งสินค้า (วัชรวิจันทร์ประกายกุลและคณะ, 2557)

### 1.9 สรุปผลการพยากรณ์อุปสงค์ที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

เนื่องด้วยโครงการนี้เป็นโครงการใหม่การพยากรณ์โครงการใหม่นั้นมีความท้าทายอย่างมากเพราะว่าไม่มีตัวเลขทางสถิติย้อนหลังที่จะนำมาพยากรณ์ตามหลักการพยากรณ์โดยทั่วไปได้งานวิจัยนี้จึงได้รวบรวมเทคนิคการวิจัยต่างๆเพื่อให้ได้ผลการพยากรณ์ที่ดีที่สุดโดยทำการศึกษารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิปฐมภูมิสำรวจเส้นทางวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานต่างๆทำการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในองค์กรต่างๆเพื่อใช้เป็นข้อมูล

สำคัญในการวิจัยงานวิจัยนี้ได้วางกรอบแนวคิดการพยากรณ์เป็น 2 ส่วนคือการประมาณการอุปสงค์ของสินค้าและบริการที่เกิดจากการมีเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและการประมาณการอุปสงค์ของสินค้าและบริการที่เกิดขึ้นจากการใช้ท่าเรือน้ำลึกทวายใน 3 สถานการณ์

1. กรณีที่ไม่มีการก่อสร้างโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและท่าเรือน้ำลึกทวาย
2. กรณีที่โครงการทวายฯ เริ่มต้นขึ้นตั้งแต่ปี 2020 เป็นต้นไป (โครงการล่าช้ากว่ากำหนด 5 ปี)
3. กรณีที่โครงการทวายฯ มีความพร้อมในการดำเนินงานโดยตัวโครงการเกิดขึ้นตั้งแต่ปี 2015 เป็นต้น

ไป

จากการสำรวจท่าเรือต่างๆ ในสหภาพมาพบว่า สหภาพมาได้วางแผนการกระจายการลงทุนการสร้างและบริหารท่าเรือให้กับหลายประเทศเช่นการอนุญาตให้อินเดียลงทุนในท่าเรือชิตะเวจินลงทุนในท่าเรือจ้าวผิวและไทยลงทุนในท่าเรือทวายนอกจากท่าเรือเหล่านี้สหภาพมายังมีท่าเรือสำคัญอยู่หลายแห่งเช่นท่าเรือย่างกุ้งท่าเรือปะเต็งเป็นต้นโดยศักยภาพการรองรับเรือเข้าและออกนั้นยังไม่อยู่ในระดับประสิทธิภาพสูงสุดยังสามารถรองรับความต้องการการขนส่งสินค้าได้อีกมากซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยสำคัญต่อการแข่งขันของท่าเรือทวายกับท่าเรืออื่นๆ ในสหภาพมางานวิจัยนี้ยังได้สรุปถึงอุตสาหกรรมที่มีความเหมาะสมที่จะมาลงทุนในบริเวณโครงการฯ ได้แก่ อุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงานอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรธรรมชาติ อุตสาหกรรมอุปโภคบริโภคสินค้าวัตถุดิบพื้นฐานและอะไหล่สำหรับอุตสาหกรรมรวมทั้งอุตสาหกรรมที่เป็น Missing Links ในภูมิภาคอาทิจอุตสาหกรรมเหล็กต้นน้ำอุตสาหกรรมต้นน้ำของฮาร์ดดิสก์ไดรฟ์และอุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้า

จากการวิเคราะห์ด้วยการสร้างสมการถดถอยของมูลค่าของกระแสการเปลี่ยนแปลงมูลค่าสินค้าและบริการที่จะขนส่งผ่านเข้าสู่พื้นที่โครงการเมื่อท่าเรือน้ำลึกทวายเกิดขึ้นและของมูลค่าสินค้าและบริการที่เพิ่มขึ้นและสินค้าและบริการประเภทใหม่ที่เกิดขึ้นจากการมีเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายสามารถพยากรณ์อุปสงค์ได้ล่วงหน้า 10 ปีตั้งแต่ปี ค.ศ. 2015 – 2024 ดังแสดงในตารางถัดไปซึ่งจะเห็นได้ว่าถ้าโครงการเกิดเต็มรูปแบบและไม่มีความล่าช้าจะก่อเกิดมูลค่าอย่างมหาศาลต่อสหภาพมาซึ่งแน่นอนว่าโครงการดังกล่าวนี้จะก่อให้เกิดโอกาสและอุปสรรคต่อผู้ประกอบการไทยโดยทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต้องมีการเตรียมความพร้อมโดยแนวทางในการเตรียมความพร้อมคณะผู้วิจัยได้นำเสนอในส่วนถัดไป

ตารางที่ 1.2 มูลค่าอุปสงค์ในสถานการณ์จำลอง

| ปี ค.ศ. | หน่วยล้านเหรียญสหรัฐ.              |                                    |
|---------|------------------------------------|------------------------------------|
|         | มูลค่าอุปสงค์ในสถานการณ์จำลองที่ 2 | มูลค่าอุปสงค์ในสถานการณ์จำลองที่ 3 |
| 2015    | 485.590                            | -2,829,859.556                     |
| 2016    | 63,720.966                         | -1,162,881.946                     |
| 2017    | 181,187.376                        | 3,883,220.388                      |
| 2018    | 388,785.175                        | 15,897,284.008                     |
| 2019    | 109,785.440                        | 37,960,840.987                     |
| 2020    | 2,473,009.849                      | 92,813,645.711                     |
| 2021    | 9,056,649.762                      | 205,637,346.955                    |
| 2022    | 22,269,875.594                     | 436,384,441.040                    |
| 2023    | 45,051,024.062                     | 907,377,229.833                    |
| 2024    | 79,200,970.990                     | 1,868,344,351.538                  |

ที่มา: วัชรวิจันทร์ประกายกุลและคณะ, 2557

## 2. ผลการศึกษาเพื่อพัฒนาต้นแบบการพยากรณ์โครงข่ายโลจิสติกส์ผังเมืองเพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

การศึกษาเพื่อพัฒนาต้นแบบการพยากรณ์โครงข่ายโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเป็นการศึกษาและคาดการณ์ผลกระทบจากการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษท่าเรือท่าลิกทวายมณฑลตอนบนของรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงบทบาทของเมืองชายกรณีศึกษาบ้านพุน้ำร้อนจังหวัดกาญจนบุรี ประเทศไทยเพื่อรองรับการพัฒนาอย่างเหมาะสมในระยะยาววัตถุประสงค์ของการศึกษานี้เพื่อศึกษารูปแบบผังเมืองกรณีเมืองชายแดนโดยเชื่อมโยงระหว่างศาสตร์ด้านผังเมืองและกิจกรรมโลจิสติกส์โดยพิจารณาจากโครงข่ายการคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกกิจกรรมชายแดนเพื่อพยากรณ์ผลกระทบและจัดทำแนวทางการพัฒนาต้นแบบโครงข่ายผังเมืองโลจิสติกส์สำหรับเมืองชายแดนกรณีบ้านพุน้ำร้อน

โครงการนี้เป็นการบูรณาการระหว่างศาสตร์ด้านการวางแผนและพัฒนาเมืองโดยเชื่อมโยงเข้ากับศาสตร์ด้านโลจิสติกส์กรอบแนวคิดในการศึกษาประกอบด้วยโครงข่ายถนนการค้าชายแดนโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายแดนโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (DSEZ) ผลการศึกษาพบปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศึกษาเพิ่มเติมคือการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมชายแดนอมตะและการจัดตั้งเมืองใหม่บริเวณชายแดนในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์กระบวนการศึกษาเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพประกอบด้วยการเก็บข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิจากการลงสำรวจและเก็บข้อมูลในพื้นที่ศึกษาพร้อมทั้งการสัมภาษณ์เชิงลึกจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศไทยและสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์เพื่อประเมินสถานการณ์และแนวโน้มอนาคต โดยใช้ PEST Analysis สำหรับการวิเคราะห์สถานการณ์ 2 กรณีคือกรณี Best Case คือสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปตามแผนและกรณี Delayed Case คือสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงล่าช้ากว่าแผน โดยมีปัจจัยถ่วง (Tardiness factors) คือการชะลอตัวของโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษท่าเรือท่าลิกทวายความล่าช้าในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมชายแดนอมตะนครและความไม่ชัดเจนในการสร้างเมืองใหม่ของรัฐบาลกลางเมียนมาร์

### 2.1 ผลการศึกษาและการวิเคราะห์

ประกอบด้วย 2 ส่วนคือการพยากรณ์รูปแบบการเติบโตและบทบาทที่เปลี่ยนแปลงของเมืองชายแดนและผลการพยากรณ์สถานการณ์ของแต่ละรูปแบบเมืองชายแดนโดยจะนำเสนอตามลำดับ

1. รูปแบบการขยายตัวของเมืองชายแดนกรณีเมืองชายแดนบ้านพุน้ำร้อนโดยพิจารณาบทบาทการเติบโตของเศรษฐกิจชายแดนโครงข่ายการคมนาคมการเติบโตของระบบเศรษฐกิจการพัฒนาระบบโลจิสติกส์รวมทั้งปัจจัยอื่นๆที่ส่งผลต่อบทบาทของเมืองชายแดนโดยจำแนกเป็นแบบจำลอง 3 รูปแบบ (Paradigm 1, 2 และ 3) ซึ่งรูปแบบที่ได้เกิดจากการวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลตามกรอบแนวคิดในการศึกษาโดยจะนำเสนอตามลำดับ



|                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Road development</li> <li>- Border Trade</li> <li>- Logistic flow</li> <li>- Border Tourism</li> <li>- Operating early industry (DSEZ)</li> <li>- Building Industrial Border Est.</li> <li>- Newtown settlement</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 lanes-paved Rd and Motorway 1</li> <li>- Cross Border Trade</li> <li>- Logistic Centre</li> <li>- Cross-border Tourism</li> <li>- Ongoing early industry (DSEZ)</li> <li>- Operating industrial Border Est.</li> <li>- Border urban sprawl</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Completed Highway Network (Both)</li> <li>- Cross Border Facilitation</li> <li>- Logistics Integration</li> <li>- Ongoing Cross-border Tourism</li> <li>- Full performance early industry</li> <li>- Full Operation industrial Border Est.</li> <li>- Cross-Border urban sprawl</li> </ul> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

แผนภาพที่ 2.1 แบบจำลองของเมืองชายแดน (บุญทรัพย์พานิชการและคณะ, 2557)

**แบบจำลองที่ 1: เมืองชายแดนที่มีการไหลผ่านของคนและสินค้า(Paradigms 1: Border Flow)**

ปัจจัยสำคัญ(Crucial factors) ที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงไปสู่แบบจำลองที่ 1 คือการค้าชายแดน (Border Trade) ซึ่งเป็นตัวเร่งให้เกิดการเติบโตของเมืองชายแดนที่มีการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมโดยเฉพาะถนนที่ใช้สัญจรไปมาระหว่างสองประเทศได้

ลักษณะของเมือง(Town Characteristics)

- 1) Road development มีทางเชื่อมต่อระหว่างบ้านพุน้ำร้อน-ทวยยานพาหนะสามารถผ่านได้
- 2) Border Trade มีการค้าขายตามแนวชายแดนปริมาณสินค้ายังไม่มากนัก
- 3) Border Tourism เริ่มมีนักท่องเที่ยวเข้ามาในพื้นที่ด่านพุน้ำร้อนและผ่านเข้า/ออกด่านพุน้ำร้อน
- 4) Operating Initial Industry (DSEZ) มีโรงงานแรกเข้าไปเริ่มดำเนินการในพื้นที่ Initial Industry ของทวาย
- 5) Building Industrial Border Estate เริ่มการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมชายแดนอมตะ
- 6) Newtown Settlement เริ่มมีการตั้งถิ่นฐานบริเวณชายแดนเพิ่มขึ้น

## แบบจำลองที่ 2: เมืองชายแดนที่มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม(Paradigms 2: Industrial Border Town)

ปัจจัยสำคัญ (Critical factor) ที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงบทบาทของเมืองไปสู่แบบจำลองที่ 2 คือการเกิดขึ้นของนิคมอุตสาหกรรมที่อยู่บริเวณชายแดน (Industrial-border Estates) ซึ่งมีความชัดเจนของแผนในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอมตะบริเวณบ้านทีคี (Hti Hkhee) ในสาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์

### ลักษณะของเมือง (Town Characteristics)

- 1) 2 Lane-Paved Road and Motorway 1st phase มีถนนสภาพดีขึ้นและมั่นใจว่าใช้งานได้ตลอด เชื่อมโยงบ้านพุน้ำร้อน-ทวายและมีโครงข่ายถนนฝั่งไทยที่จะช่วยให้การเดินทางมายังจังหวัดกาญจนบุรีสะดวก รวดเร็วมากยิ่งขึ้น
- 2) Cross-Border Trade มีการค้าขายผ่านด่านพุน้ำร้อนมากขึ้นโดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการมีนิคมอุตสาหกรรมฝั่งพม่าซึ่งจำเป็นต้องมีการเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมในฝั่งไทย
- 3) Cross-Border Tourism มีนักท่องเที่ยวเดินทางข้ามแดนเพิ่มมากขึ้นจากการที่ถนนมีสภาพดี สามารถเดินทางได้ตลอดเวลา
- 4) Ongoing Initial Industry (DSEZ) เริ่มดำเนินการและมีนักลงทุนทยอยเข้ามาตั้งโรงงานจนเต็มพื้นที่นิคมฯ
- 5) Operating Industrial Border Estate มีนักลงทุนรายแรกเข้ามาลงทุนในพื้นที่นิคมฯอมตะและทยอยเข้ามาจนเต็มพื้นที่
- 6) Border urban sprawl เมืองชายแดนมีการเติบโตมากขึ้นจากการที่มีประชาชนเข้ามาพักอาศัยและทำงานในพื้นที่เพิ่มขึ้น
- 7) Logistics Center มีการจัดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เช่นศูนย์กระจายสินค้า คลังสินค้าในพื้นที่

## แบบจำลองที่ 3: เมืองชายแดนที่มีระบบโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ(Paradigms 3:Logistic Integration Border)

ปัจจัยสำคัญ (Critical factor) ที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงเมืองไปสู่แบบจำลองที่ 3 คือการบูรณาการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Integration) ซึ่งมีความพร้อมในการบริการ (Full service) ที่เชื่อมโยงระหว่างสองประเทศได้สมบูรณ์

### ลักษณะของเมือง (Town Characteristics)

- 1) Complete Highway Network (Both) มีโครงข่าย Highway ในลักษณะของการควบคุมการเข้าออกเส้นทางตลอดแนวเส้นทางจากท่าเรือแหลมฉบัง-ทวายโดยอาจบริหารจัดการลักษณะ Toll road ได้
- 2) Cross-Border Facilitation มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดนอย่างครบถ้วนเช่นที่พักรถ สถานีบริการเชื้อเพลิง
- 3) Ongoing Cross-Border Tourism ปริมาณนักท่องเที่ยวผ่านแดนเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย-เมียนมาร์มีความสะดวกปลอดภัยและใช้เวลาเดินทางไม่นาน

4) Full Performance Initial Industry (DSEZ) มีนักลงทุนเข้ามาตั้งโรงงานในพื้นที่ Initial Industry เต็ม 100%

5) Full Performance Industrial Border Estate มีนักลงทุนเข้ามาตั้งโรงงานในพื้นที่ Industrial Border Estate เต็ม 100%

6) Cross-Border urban sprawl ชุมชนชายแดนทั้งสองฝั่งมีการเติบโตมากขึ้นมีการขยายตัวของเมืองเป็นเมืองขนาดใหญ่กิจกรรมของคนในเมืองมีการข้ามแดนระหว่างกันเพิ่มมากขึ้น

7) Logistics Integration มีกิจกรรมด้านโลจิสติกส์เพื่อการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าก่อนขนส่งต่อไปทวายและเข้ามาในไทย

**2.2 ผลการพยากรณ์โครงข่ายโลจิสติกส์ฝั่งเมืองกรณีเมืองชายแดนบ้านพุน้ำร้อนจำแนกเป็น 2 สถานการณ์**  
ได้แก่กรณี Best Scenario และกรณี Delayed Scenario โดยจะอธิบายได้ 6 รูปแบบได้แก่

**แบบจำลองที่ 1:** เมืองชายแดนที่มีการไหลผ่านของคนและสินค้า (Paradigms 1: Border Flow)

กรณี Best Case

**แบบจำลองที่ 1:** เมืองชายแดนที่มีการไหลผ่านของคนและสินค้า (Paradigms 1: Border Flow)

กรณี Delayed Case

**แบบจำลองที่ 2:** เมืองชายแดนที่มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม (Paradigms 2: Industrial Border Town)

กรณี Best Case

**แบบจำลองที่ 2:** เมืองชายแดนที่มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม (Paradigms 2: Industrial Border Town)

กรณี Delayed Case

**แบบจำลองที่ 3:** เมืองชายแดนที่มีระบบโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ (Paradigms 3: Logistic Integration Border) กรณี Best Case

**แบบจำลองที่ 3:** เมืองชายแดนที่มีระบบโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ (Paradigms 3: Logistic Integration Border) กรณี Delayed Case

ทั้งนี้ผลการพยากรณ์ทั้ง 6 รูปแบบข้างต้นได้วิเคราะห์และสังเคราะห์ขึ้นจากข้อมูลเอกสารและข้อมูลจากการสัมภาษณ์จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งนี้จะนำเสนอกรณี Best Case โดยอาศัยปัจจัยเร่งตามด้วยกรณี Delayed Case โดยนำเสนอปัจจัยถ่วงที่ทำให้เกิดความล่าช้าซึ่งจะนำเสนอในลำดับถัดไป

### 2.3 ผลการพยากรณ์กรณี Best Case

สำหรับ Best Case ได้จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามกรอบเวลาที่อ้างอิงจากแผนพัฒนาที่เชื่อมโยงสำหรับแต่ละปัจจัยเร่งปัจจัยหนุนเสริมโดยอ้างอิงจากทั้งเอกสารและข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นสำคัญกรอบเวลาในการพัฒนาเมืองกรณี Best Case เป็นสถานการณ์ที่โครงการพัฒนาต่างๆเป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่วางไว้โดยไม่เกิดความล่าช้า

**1) Border Flow** เมืองชายแดนที่มีการไหลผ่านของคนและสินค้า (Paradigms 1: กรณี Best Case)

1.1) Road development

ในปัจจุบันสภาพทางต้องเป็นลักษณะดินเดิมบดอัดแน่นขนาด 2 ช่องจราจรสภาพปัจจุบันอัตราเฉลี่ยไทยดีเวลอปเมนต์ได้ปรับปรุงเส้นทางเดิมเพื่อใช้ขนส่งวัสดุในการก่อสร้างไปยังพื้นที่โครงการเรียบร้อยแล้วแต่ยังมี

ความเสี่ยงจากดินสไลด์ปิดทางเนื่องจากดินสองข้างทางมีความลาดชันค่อนข้างสูง (เริ่มตั้งแต่เปิดด่านพุน้ำร้อน ปี 2556)

#### 1.2) Border Trade

เนื่องจากในปัจจุบันสภาพทางยังไม่ได้จึงมีปริมาณสินค้าในเส้นทางนี้ไม่มากนักและมีผู้ประกอบการขนส่งไม่มากราคาขนส่งสูงจากการที่ต้องจ่ายค่าผ่านทางให้กับชนกลุ่มน้อยส่วนหนึ่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าขาออกเพื่อบริโภคภายในพื้นที่ทวาย (เริ่มตั้งแต่เปิดด่านพุน้ำร้อนปี 2556)

#### 1.3) Border Tourism

หลังจากเปิดด่านพุน้ำร้อนมีแรงงานต่างด้าว (เมียนมาร์ลาวกัมพูชา) มาทำการ re-entry passport ผ่านช่องทางนี้เป็นจำนวนมากจากการเก็บข้อมูลภาคสนามพบว่าการเหมารถตู้มาจากพื้นที่อื่นเช่นกทม. สมุทรปราการมาดำเนินการในพื้นที่นั้นนอกจากนี้พบว่าเริ่มมีนักท่องเที่ยวต่างชาติที่นิยมการผจญภัยใช้ด่านนี้เข้าไปท่องเที่ยวที่ทวายโดยใช้รถตู้โดยสารของเมียนมาร์ (เริ่มตั้งแต่เปิดด่านพุน้ำร้อนปี 2556)

#### 1.4) Operating Initial Industry (DSEZ)

จากการสัมภาษณ์รัฐมนตรีคมนาคมของพม่าขณะนี้โครงการอยู่ระหว่างการจัดหาที่ปรึกษาโดยคาดว่าจะเริ่มดำเนินการได้หลังจากนี้อีก 2-3 ปี (เริ่มปี 2560)

#### 1.5) Building Industrial Border Estate

จากการเก็บข้อมูลภาคสนามทำให้ทราบว่าขณะนี้มตะมีการประสานงานกับรัฐบาลเมียนมาร์และกะเหรี่ยง KNU เพื่อทานิคมอุตสาหกรรมชายแดนห่างจากด่านพุน้ำร้อนประมาณ 5 กม. ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารของมตะได้ข้อมูลว่าโครงการนี้จะเกิดขึ้นได้โดยเร็วทั้งนี้เนื่องจากผู้บริหารได้รับปากกับผู้นำของกะเหรี่ยง KNU แล้วและจากการที่อยู่ห่างชายแดนไม่มากจึงสามารถใช้ไฟฟ้าจากไทยได้จึงประมาณการว่าจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ภายใน 2 ปีหลังจากนี้โดย 1 ปีสำหรับการประสานงานขออนุญาตและ 1 ปีสำหรับการออกแบบก่อสร้างสาธารณูปโภคภายในโครงการ (เริ่มปี 2559)

#### 1.6) Newtown Settlement

จากการเปิดด่านพุน้ำร้อนและจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมของมตะบริเวณชายแดนทำให้มีประชาชนเข้ามาตั้งถิ่นฐานเพื่อประกอบอาชีพเพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะกรณีของการจัดตั้งนิคมฯของมตะต้องการแรงงานเพื่อมาก่อสร้างในพื้นที่เป็นจำนวนมากซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของ KNU ซึ่งต้องการสร้างอาชีพให้กับชาวกะเหรี่ยงและการเกิดชุมชนชายแดนทั้งสองฝั่งนี้จะทำให้เกิดกิจกรรมการค้าขายระหว่างกันเพิ่มมากขึ้นดังนั้นการตั้งถิ่นฐานนี้จะเกิดขึ้นชัดเจนเมื่อนิคมฯมตะเริ่มดำเนินการก่อสร้าง (เริ่มปี 2559)

#### 1.7) Logistics Flow

จากการเปิดด่านพุน้ำร้อนจะทำให้มีกิจกรรมด้านโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าผ่านแดนเกิดขึ้น (เริ่มปี 2556)

**2) Industrial Border Town** เมืองชายแดนที่มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม (Paradigms 2: Best Case)

#### 2.1) 2 Lane-Paved Road and Motorway 1st phase

จากการเก็บข้อมูลถนนจากพุน้ำร้อน-ทวายจะปรับปรุงเป็นทางลาดขนาด 2 ช่องจราจร slope stability ของสองข้างทางจะได้รับการปรับปรุงทำให้มีความมั่นใจในการใช้เส้นทางเพิ่มมากขึ้นซึ่งการปรับปรุงนี้จะแล้วเสร็จพร้อมกับการเปิด Initial Industry ในทวายคือภายในปี 2560 สำหรับฝั่งไทยมีโครงการ Motorway ช่วงบางใหญ่-กาญจนบุรีซึ่งได้ดำเนินการศึกษาโครงการแล้วเสร็จจนแล้วโดยแผนเดิมจะก่อสร้าง

ให้แล้วเสร็จภายในปี 2559 จากการปรับปรุงแผนงานใหม่โดยผู้วิจัยคาดว่าโครงการจะล่าช้ากว่าแผนเดิมไปอีก 5 ปีทั้งนี้เนื่องจากยังไม่มีคัดเลือกผู้รับเหมาเข้ามาดำเนินการอีกทั้งขณะนี้ยังอยู่ในช่วงของรัฐบาลรักษาการ (เริ่มปี 2564)

## 2.2) Cross-Border Trade

จากการเก็บข้อมูลพบว่า Initial Industry (DSEZ) จะเริ่มดำเนินการก่อนนิคมฯอมตะ (เริ่มปี 2560)

## 2.3) Cross-Border Tourism

จะเกิดขึ้นเมื่อถนนจากพุน้ำร้อน-ทวายดำเนินการลาดยางและปรับปรุงสองข้างทางแล้วเสร็จ (เริ่มปี 2560)

## 2.4) Ongoing Initial Industry (DSEZ)

เริ่มดำเนินการปี 2560 จากข้อมูลในรายงานการศึกษาของ NEDA พบว่าพื้นที่นิคมฯสำหรับ Initial Industry เท่ากับ 1,235 ไร่โรงงานขนาดกลาง-เล็กจะใช้พื้นที่เฉลี่ย 70 ไร่/โรงงานดังนั้นจะต้องมีนักลงทุนมาตั้งโรงงานทั้งสิ้น 18 โรงงานจึงจะเต็มพื้นที่ที่กั้นไว้หากตั้งสมมติฐานจากปัจจัยแวดล้อมในปัจจุบันว่านักลงทุนทยอยเข้ามาตั้งโรงงาน 4 โรงงาน/ปีดังนั้นจะใช้เวลาทั้งสิ้น 5 ปีพื้นที่ที่กั้นไว้ทั้งหมดจึงจะเต็ม (2560-2565)

## 2.5) Operating Industrial Border Estate

จากสมมติฐานว่านิคมฯอมตะจะเริ่มก่อสร้างในปี 2559 หากใช้เวลา 3 ปีในการก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานในพื้นที่และการสร้างโรงงานสำหรับนักลงทุนกลุ่มแรกที่จะเข้ามานิคมฯอมตะจะเริ่มดำเนินการในปี 2562 และจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารของอมตะได้ข้อมูลว่าในนิคมฯนี้จะมีโรงงานประมาณ 50 โรงซึ่งหากมีนักลงทุนทยอยเข้ามาตั้งโรงงานในอัตรา 10 โรง/ปีจะเต็มพื้นที่ภายใน 5 ปีคือภายในปี 2567 (2562-2567)

การที่ตั้งอัตรานักลงทุนทยอยเข้ามาลงทุนในพื้นที่ของนิคมฯอมตะสูงกว่า Initial Industry (DSEZ) นั้นมาจากการที่อยู่ใกล้ชายแดนมากกว่าทำให้สามารถเชื่อมโยงกับฐานอุตสาหกรรมเดิมที่ตั้งอยู่ในฝั่งไทยได้ง่ายกว่าตั้งที่ทวายในกรณีที่ทำเรือค้าสินค้าทางทวายยังไม่เกิดสามารถใช้การขนส่งสินค้ากลับมาขึ้นเรือที่แหลมฉบังได้เหมือนเดิมแต่ได้รับสิทธิพิเศษ GSP เพราะมีการตั้งฐานการผลิตในฝั่งของเมียนมาร์

## 2.6) Border urban sprawl

จะเกิดขึ้นพร้อมกับการดำเนินการของนิคมฯอมตะเนื่องจากเป็นนิคมฯที่ใกล้กับชายแดนทาง KNU และรัฐบาลเมียนมาร์มีแผนที่จะสร้างเมืองใหม่ใกล้กับนิคมฯนี้เพื่อเป็นที่พักอาศัยของแรงงานที่เข้ามาทำงานในนิคมฯการเกิดเมืองชายแดนฝั่งพม่าจะเป็นแรงดึงดูดให้เมืองชายแดนในฝั่งไทยขยายตัวตามด้วยเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนกันในลักษณะของเมืองคู่แฝดกิจกรรมการค้าระหว่างกันจะเพิ่มมากขึ้นกรอบเวลาจะสอดคล้องกับการเกิดขึ้นของนิคมฯอมตะ (2562-2567)

## 2.7) Logistics Center

จะเกิดขึ้นพร้อมกับการดำเนินการของ Initial Industry ทั้งนี้เนื่องจากอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นที่ทวายเมื่อขนส่งเข้ามาผ่านด่านพุน้ำร้อนจาเป็นจะต้องมีพื้นที่ในการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าให้ต้นทุนต่ำลงโดยอาจมีกิจกรรมกระจายสินค้าและรวบรวมสำหรับขาออกไปยังทวายอาจมีการรวบรวมวัตถุดิบในการผลิตจากฝั่งไทยในพื้นที่แล้วขนส่งแบบเต็มคันไปยังทวายโดย Logistics Center นี้จะเริ่มเกิดขึ้นพร้อมกับนิคมฯ Initial Industry ในทวาย (เริ่มปี 2560)

**3) Logistics Border Town** เมืองชายแดนที่มีระบบโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ (Paradigms 3: Best Case)

### 3.1) Complete Highway Network (Bothside highway)

จากแผนงานเดิมของอิตาเลียนไทยดีเวลลอปเม้นต์ Highway จากพุน้ำร้อน-ทวายจะสร้างเป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจรซึ่งจะเป็นเส้นทาง Toll road ซึ่งเป็นงานส่วนที่ลงทุนเป็นเงินจำนวนมากดังนั้นหากจะมีการลงทุนในส่วนนี้แล้วโครงการในส่วน Initial Industry จะต้องประสบความสำเร็จได้รับการตอบรับจากนักลงทุนโดยทั่วไปก่อนสำหรับ Motorway ของไทยช่วงกาญจนบุรี-พุน้ำร้อนขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดโครงการแต่อย่างไรก็ตามโครงการนี้จะเกิดได้และเกิดประโยชน์จะต้องมีการก่อสร้างโครงการนิคมฯ Full Phase (DSEZ) รวมทั้ง Toll road ช่วงพุน้ำร้อน-ทวายด้วยดังนั้นผู้วิจัยตั้งสมมติฐานว่าจะเริ่มมีการสร้างโครงข่าย Highway ก็ต่อเมื่อโครงการส่วน Initial Industry ขายพื้นที่ให้กับนักลงทุนได้ 100% (ปี 2565) ดูรายละเอียดการวิเคราะห์ในหัวข้อ Ongoing Initial Industry ด้านบน) โดยใช้เวลาในการก่อสร้างทั้งหมด 5 ปีนับจากนั้น (เริ่มปี 2570)

### 3.2) Cross-Border Facilitation

จากการที่มีการสร้าง Highway Network ครบทั้งสองฝั่งจะทำให้สามารถขนส่งได้อย่างสะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้นจากการเก็บข้อมูลภาคสนามแผนการพัฒนาโครงการในปัจจุบันยังไม่ระบุช่วงเวลาที่แน่ชัดในการพัฒนา Full Phase ผู้วิจัยตั้งสมมติฐานว่านิคมอุตสาหกรรม Full Phase ที่ทวายจะเริ่มดำเนินการพร้อมกับที่ Toll road ก่อสร้างเสร็จดังนั้นจะมีปริมาณรถขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างทวายกับไทยจำนวนมากซึ่งต้องการ Cross-Border Facilitation จึงให้เริ่มพร้อมกับ Complete Highway Network (Both) (เริ่มปี 2570)

### 3.3) Ongoing Cross-Border Tourism

จำนวนนักท่องเที่ยวข้ามแดนจะเพิ่มสูงขึ้นจากการที่เส้นทางนี้เป็น Complete Highway Network ซึ่งหากเริ่มจากสนามบินสุวรรณภูมิสามารถเดินทางโดยใช้ Highway ซึ่งเป็นเส้นทางควบคุมการเข้าออกทำให้เดินทางได้สะดวกปลอดภัยและรวดเร็วขึ้น (เริ่มปี 2570)

### 3.4) Full Performance Initial Industry (DSEZ)

ดูรายละเอียดการวิเคราะห์ใน Ongoing Initial Industry ด้านบน (เริ่มปี 2565)

### 3.5) Full Performance Industrial Border Estate

ดูรายละเอียดการวิเคราะห์ใน Operating Industrial Border Estate ด้านบน (เริ่มปี 2567)

### 3.6) Cross-Border urban sprawl

เนื่องมาจากการเกิดขึ้นของ Full Phase (DSEZ) ส่งผลให้นักธุรกิจคนทำงานมีการเดินทางผ่านเข้า/ออกจำนวนมากขึ้นบทบาทของเมืองจะกลายเป็นที่พักอาศัยในช่วงสุดสัปดาห์ของพนักงานเป็นเมืองสนันทนาการเพื่อพักผ่อนท่องเที่ยวรับประทานอาหารหลังจากทำงานตลอดทั้งสัปดาห์และเนื่องจากกาญจนบุรีมีสิ่งอำนวยความสะดวกพร้อมกว่าฝั่งทวายมากดังนั้นมีความเป็นไปได้มากกว่าผู้ที่ทำงานในฝั่งเมียนมาร์จะเข้ามากาญจนบุรีเพื่อใช้ชีวิตส่วนตัวหลังจากทำงานคาดว่าจะเกิดขึ้นพร้อมกับการขึ้นของ Full Phase (เริ่มปี 2570)

### 3.7) Logistics Integration

จากการดำเนินการของ Full Phase (DSEZ) ผลลัพธ์ส่วนหนึ่งจะเป็นวัตถุดิบเช่นเหล็กเคมีภัณฑ์ซึ่งวัตถุดิบเหล่านี้จะนำมาผลิตเป็นสินค้าในลำดับต่อไปดังนั้นจึงมีความเป็นไปได้ที่จะเกิดการเพิ่มมูลค่าของสินค้าในพื้นที่บ้านพุน้ำร้อนก่อนที่จะนำมาขายในไทย (คาดว่าจะเริ่มปี 2570 เป็นต้นไป)

ตารางที่ 2.1 ช่วงเวลาการพัฒนาเมืองชายแดน

| Beginner Phase<br>(2556-2562)     |      | Industrial Border Town<br>(2562-2570)    |         | Logistics Border Town<br>(2570 up)          |      |
|-----------------------------------|------|------------------------------------------|---------|---------------------------------------------|------|
| Road development                  | 2556 | 2 Lane-Paved Road and Motorway 1st phase | 2564    | Complete Highway Network (Bothside highway) | 2570 |
| Border Trade                      | 2556 | Cross-Border Trade                       | 2560    | Cross-Border Facilitation                   | 2570 |
| Logistics Flow                    | 2556 | Logistics Center                         | 2560    | Logistics Integration                       | 2570 |
| Border Tourism                    | 2556 | Cross-Border Tourism                     | 2560    | Ongoing Cross-Border Tourism                | 2565 |
| Operating Initial Industry (DSEZ) | 2560 | Ongoing Initial Industry (DSEZ)          | 2560-65 | Full Performance Initial Industry (DSEZ)    | 2565 |
| Building Industrial Border Estate | 2559 | Operating Industrial Border Estate       | 2562-67 | Full Performance Industrial Border Estate   | 2567 |
| Newtown Settlement                | 2559 | Border urban sprawl                      | 2562-67 | Cross-Border urban sprawl                   | 2570 |

ที่มา: บุญทรัพย์พานิชการและคณะ, 2557

### Scenario Analysis

ในการทำ Scenario Analysis ของการพัฒนาเมืองชายแดนจะประยุกต์ใช้กรอบการวิเคราะห์ PEST Analysis ของ Chares Thomas ประกอบด้วยปัจจัยเชื่อมโยงอื่นๆเป็นกรอบในการประเมินแนวโน้มการเติบโตและขยายตัวของโครงการเพื่อใช้พิจารณากำหนดรายละเอียดของสถานการณ์และเพื่อคาดการณ์ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นโดยจะวิเคราะห์กรอบเวลากรณี Best Case เทียบกับรายละเอียดสถานการณ์ต่างๆว่ามีผลกระทบอย่างไรในกรณีทางเลือกนั้นเป็น Base-line แล้วจะตั้งสมมติฐานของรายละเอียดสถานการณ์กรณี Delayed Case ว่าแต่ละปัจจัยเป็นเช่นไรและมีผลกระทบอย่างไรโดยรายละเอียดของสถานการณ์ที่จะวิเคราะห์ประกอบด้วย

1. เสถียรภาพการเมืองกฎหมายนโยบายต่างประเทศ (Political)
2. การขยายตัวทางเศรษฐกิจ (Economical)
3. การยอมรับของประชาชน (Social)
4. ความพร้อมด้านเทคโนโลยี (ก่อสร้างการผลิตสิ่งแวดลอม) (Technology) และเพิ่มเติมปัจจัยที่ 5
5. ความสนใจของนักลงทุนต่อโครงการ

โดยรายละเอียดทั้ง 5 จะเป็นปัจจัยซึ่งส่งผลกระทบกับโครงการดังนี้ 1. ระยะเวลาเตรียมงานและระยะเวลาก่อสร้าง 2. อัตราการลงทุนใน Initial Industry (DSEZ) 3. อัตราการลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมอมตะ

#### 1. เสถียรภาพการเมืองกฎหมายนโยบายต่างประเทศ (Political)

กรณี Best case ปัจจุบันเสถียรภาพการเมืองของไทยและเมียนมาร์มีความมั่นคงในระดับปานกลาง ทั้งนี้เนื่องจากรัฐบาลไทยขณะนี้อยู่ในสถานะรัฐบาลรักษาการส่วนของเมียนมาร์เองอยู่ในช่วงใกล้เลือกตั้งแต่อย่างไรก็ตามโครงการนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศทั้งสองจึงมีความเป็นไปได้ที่ใครก็ตามที่ขึ้นมาบริหารประเทศจะสานต่อโครงการนี้ด้านกฎหมายเมียนมาร์ได้ออกกฎหมายพิเศษ DSEZ เพื่อชักชวนนักลงทุนเข้ามาลงทุนในโครงการเป็นที่เรียบร้อยแล้วส่วนด้านนโยบายต่างประเทศในปัจจุบันเมียนมาร์ได้มีนโยบายเปิดประเทศ

หลังจากปิดไปนานจึงมีต่างชาติให้ความสนใจเข้ามาลงทุนเป็นจำนวนมากจากที่กล่าวมาทั้งประเมินว่าเสถียรภาพการเมืองกฎหมายนโยบายต่างประเทศอยู่ในระดับปานกลาง

กรณี Delayed case มีความเป็นไปได้ที่ทั้งสองประเทศอาจมีการเปลี่ยนผู้นำประเทศโดยเฉพาะฝั่งไทยซึ่งขณะนี้มีความขัดแย้งทางการเมืองซึ่งอาจทำให้ไม่สามารถจัดตั้งรัฐบาลจริงได้อีกนานจะส่งผลให้โครงการล่าช้าออกไปไม่มีกำหนดเพราะไม่มีผู้มีอำนาจตัดสินใจส่วนของกฎหมายอาจมีประเด็นกฎหมายในรายละเอียดที่ต้องการอำนาจนิติบัญญัติในการออกกฎหมายเพื่อรองรับการดำเนินงานของโครงการในส่วนนโยบายต่างประเทศที่มีปัญหาคงเป็นฝั่งไทยที่อาจไม่ได้รับการตอบรับจากต่างประเทศในช่วงนี้เนื่องจากกังวลว่าอาจเกิดการปฏิวัติรัฐประหารดังนั้นจึงประเมินว่าเสถียรภาพการเมืองกฎหมายนโยบายต่างประเทศอยู่ในระดับต่ำ

## 2. การขยายตัวทางเศรษฐกิจ (Economical)

กรณี Best case ในปัจจุบันภาพรวมของเศรษฐกิจโลกมีความเติบโตที่ดีเห็นได้จากการเติบโตด้านเศรษฐกิจของเอเชียและปัญหาทางเศรษฐกิจที่คลี่คลายของสหรัฐอเมริกาและยุโรปปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลให้การลงทุนต่างชาติสนใจเข้ามาลงทุนในโครงการเพิ่มมากขึ้นจึงประเมินว่าการขยายตัวทางเศรษฐกิจอยู่ในระดับสูง

กรณี Delayed case มีความเป็นไปได้ว่าเศรษฐกิจโลกจะมีการชะลอตัวเนื่องจากการเติบโตทางเศรษฐกิจที่รวดเร็วเกินไปของเอเชียโดยเฉพาะจีนนอกจากนี้ปัญหาความขัดแย้งในต่างประเทศเช่นกรณีของยูเครนและรัสเซียอาจเป็นปัจจัยหนึ่งให้เศรษฐกิจขยายตัวในอัตราที่ลดลงจึงประเมินว่าการขยายตัวทางเศรษฐกิจอยู่ในระดับกลาง

## 3. การยอมรับของประชาชน (Social)

กรณี Best case จากการที่โครงการนี้ส่งผลให้เกิดการสร้างอาชีพกับชาวเมียนมาร์จำนวนมากทำให้ประชาชนในประเทศจะมีรายได้และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นส่วนในฝั่งไทยก็มีความคาดหวังว่าโครงการนี้จะช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของผลิตภัณฑ์ในประเทศได้จากการที่เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าใหม่ดังนั้นจึงประเมินว่าการยอมรับของประชาชนอยู่ในระดับสูง

กรณี Delayed case เนื่องจากอุตสาหกรรมในช่วง Full phase เป็นอุตสาหกรรมหนักและความขัดแย้งของคนในพื้นที่ซึ่งยังไม่ได้รับเงินค่าชดเชยที่ยอมรับได้รวมกับความกังวลของชาวจังหวัดกาญจนบุรีบางส่วนที่คิดว่าการเปลี่ยนแปลงนี้จะทำให้ชีวิตความเป็นอยู่เปลี่ยนแปลงไปจึงประเมินว่าการยอมรับของประชาชนอยู่ในระดับกลาง

## 4. ความพร้อมด้านเทคโนโลยี (ก่อสร้างการผลิตสิ่งแวดล้อม) (Technology)

กรณี Best case ปัจจุบันเทคโนโลยีในการผลิตและการกำจัดมลพิษจากการผลิตมีประสิทธิภาพสูงมีเทคโนโลยีที่เป็นที่ยอมรับและใช้กันอย่างแพร่หลายในส่วนของการก่อสร้างถึงแม้จะเป็นโครงการใหญ่แต่หากมีเงินทุนที่เพียงพอและสามารถจัดหาผู้รับเหมาที่มีประสบการณ์และมีเทคโนโลยีในการก่อสร้างที่ดีจะเชื่อมั่นได้ว่าโครงการจะสามารถดำเนินการได้ตามแผนที่วางไว้จึงประเมินว่าความพร้อมด้านเทคโนโลยีอยู่ในระดับสูง

กรณี Delayed case เนื่องจากเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ซึ่งอาจมีอุปสรรคที่ยังคาดการณ์ไม่ได้ (Unforeseen) อยู่อีกมากซึ่งอาจเป็นปัญหาใหญ่ที่แก้ไขได้ลำบากโดยเฉพาะอย่างยิ่งในงานก่อสร้างใต้ดินเช่น

งานเจาะอุโมงค์บนเส้นทางพุน้ำร้อน-ทวายและงานท่าเรือน้ำลึกจึงประเมินว่าความพร้อมด้านเทคโนโลยีอยู่ในระดับกลาง

## 5. ความสนใจของนักลงทุนต่อโครงการ

กรณี Best case จากความได้เปรียบทางการแข่งขันของเมียนมาร์ทั้งต้นทุนวัตถุดิบค่าแรงงานสิทธิพิเศษ GSP ประโยชน์ทางภาษีของ DSEZ รวมถึงการเติบโตของเศรษฐกิจเมียนมาร์ซึ่งอยู่ในอัตราที่สูงขณะนี้ล้วนเป็นปัจจัยดึงดูดนักลงทุนให้สนใจที่จะเข้ามาลงทุนทั้งในนิคมฯทวายและนิคมฯอมตะแต่อาจติดปัญหาความเชื่อมั่นว่าโครงการจะเกิดขึ้นจริงหรือไม่อย่างไรจึงประเมินว่าความสนใจของนักลงทุนต่อโครงการอยู่ในระดับกลาง

กรณี Delayed case ถึงแม้จะมีความได้เปรียบการแข่งขันเป็นปัจจัยบวกแต่หากโครงการไม่สามารถเรียกความเชื่อมั่นของนักลงทุนโดยการพัฒนาทุกอย่างให้พร้อมรวมทั้งไม่สามารถเชิญชวนให้นัก

ลงทุนกลุ่มแรกเข้ามาลงทุนในโครงการได้ปัจจัยเหล่านี้จะให้นักลงทุนจะชะลอเพื่อรอความชัดเจนก่อนจึงประเมินว่าความสนใจของนักลงทุนต่อโครงการอยู่ในระดับกลาง

## 6. การวิเคราะห์สถานการณ์ทั้งหมด

จากการวิเคราะห์รายละเอียดสถานการณ์ทั้งหมดได้ตั้งสมมติฐานว่าผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจะเป็นดังนี้

### 1) ระยะเวลาเตรียมงานและระยะเวลาก่อสร้าง

กรณี Best case เป็นไปตามการเก็บข้อมูลภาคสนามล่าสุดทั้งฝั่งเมียนมาร์และฝั่งไทยร่วมกับข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากแหล่งต่างนำมาประมวลผลร่วมกันเพื่อกำหนดเป็นระยะเวลาในช่วงต่างๆดังกล่าวไว้แล้วข้างต้น

กรณี Delayed case อ้างอิงจากงานวิจัย Delay in public utility project in Saudi Arabia ที่ได้ทำการสำรวจความล่าช้าในงานก่อสร้างระบบประปาและระบบการจัดน้ำเสียของซาอุดีอาระเบียพบว่าโครงการที่มีระยะเวลามากกว่า 25 เดือนมีความล่าช้าของโครงการเฉลี่ย 79.45%

### 2) อัตราการลงทุนใน Initial Industry (DSEZ)

- กรณี Best case มีนักลงทุนทยอยเข้ามาตั้งโรงงานในอัตรา 4 โรงงาน/ปี
- กรณี Delayed case มีนักลงทุนทยอยเข้ามาตั้งโรงงานในอัตรา 3 โรงงาน/ปี

### 3) อัตราการลงทุนในนิคมฯอมตะ

- กรณี Best case มีนักลงทุนทยอยเข้ามาตั้งโรงงานในอัตรา 10 โรงงาน/ปี
- กรณี Delayed case มีนักลงทุนทยอยเข้ามาตั้งโรงงานในอัตรา 7 โรงงาน/ปี

ตารางที่ 2.2 การวิเคราะห์สถานการณ์ที่จะส่งผลต่อความล่าช้าและผลกระทบที่เกิดขึ้น

| สถานการณ์       | รายละเอียด                                           |                                   |                             |                                |                                           | ผลกระทบ                 |                              |                                                |
|-----------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------|------------------------------|------------------------------------------------|
|                 | เสถียรภาพ<br>การเมือง กฎหมาย<br>นโยบาย<br>ต่างประเทศ | การ<br>ขยายตัว<br>ทาง<br>เศรษฐกิจ | การยอมรับ<br>ของ<br>ประชาชน | ความพร้อม<br>ด้าน<br>เทคโนโลยี | ความสนใจ<br>ของนัก<br>ลงทุนต่อ<br>โครงการ | ระยะเวลา<br>ก่อสร้าง    | อัตราเข้า<br>ลงทุนใน<br>DSEZ | อัตราเข้า<br>ลงทุนในนิคม<br>อุตสาหกรรม<br>อมตะ |
| Best case       | กลาง                                                 | สูง                               | สูง                         | สูง                            | กลาง                                      | ประมาณผล<br>โดยทิมวิจัย | 4 โรงงาน-<br>ปี              | 10 โรงงาน-ปี                                   |
| Delayed<br>case | ต่ำ                                                  | กลาง                              | กลาง                        | กลาง                           | ต่ำ                                       | ล่าช้า 79%              | 3 โรงงาน-<br>ปี              | 7 โรงงาน-ปี                                    |

ที่มา: บุญทรัพย์พานิชการและคณะ, 2557

## 2.4 ผลการพยากรณ์กรณี Delayed Case

สำหรับกรณี Delayed Case เป็นผลการวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลตามกรอบเวลาที่อ้างอิงจากแผนพัฒนาที่เชื่อมโยงสำหรับปัจจัยถ่วงที่ทำให้การดำเนินการแต่ละช่วงโครงการล่าช้าโดยอาศัยข้อมูลเอกสารและข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกโดยใช้กรอบ PEST Analysis วิเคราะห์สถานการณ์

**ปัจจัยถ่วง**(Tardiness factors) ที่ส่งผลต่อความล่าช้าของรูปแบบการเติบโตของเมืองคือความล่าช้าของโครงการทำเรื่อน้ำลิกทวายความล่าช้าของโครงการนิคมอุตสาหกรรมชายแดนอมตะและโครงการเมืองใหม่ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินงานตามแผนในสหภาพเมียนมาร์

### 1) Border Town เมืองชายแดนที่มีการไหลผ่านของคนและสินค้า (Paradigms 1: Delayed Case)

1.1 Road development เริ่มตั้งแต่เปิดด่านพุน้ำร้อนปี 2556

1.2 Border Trade เริ่มตั้งแต่เปิดด่านพุน้ำร้อนปี 2556

1.3 Border Tourism เริ่มตั้งแต่เปิดด่านพุน้ำร้อนปี 2556

1.4 Operating Initial Industry (DSEZ) ระยะเวลาก่อสร้างเพิ่มจาก 3 เป็น 5 ปีตั้งนั้นเริ่มปี 2562

1.5 Building Industrial Border Estate ระยะเวลาเตรียมการเพิ่มจาก 2 เป็น 3 ปีตั้งนั้นเริ่ม

ก่อสร้างปี 2560

1.6 Newtown Settlement พร้อมกับการเริ่มก่อสร้างนิคมฯอมตะตั้งนั้นเริ่มปี 2560

1.7 Logistics Flow เริ่มตั้งแต่เปิดด่านพุน้ำร้อนปี 2556

### 2) Industrial Border Town เมืองชายแดนที่มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม (Paradigms 2: Delayed Case)

2.1) Lane-Paved Road and Motorway 1st phase ลาดยางถนนจากพุน้ำร้อน-ทวายเสร็จภายในปี 2562 ส่วน Motorway ช่วงบางใหญ่-กาญจนบุรีล่าช้ากว่าแผนเดิมจาก 5 เป็น 8 ปีจะแล้วเสร็จเริ่มปี 2567

2.2) Cross-Border Trade พร้อมกับการเริ่มดำเนินการ Initial Industry (DSEZ) ในปี 2562

2.3) Cross-Border Tourism พร้อมกับการถนนจากพุน้ำร้อน-ทวายดำเนินการลาดยางเสร็จในปี 2562

2.4) Ongoing Initial Industry (DSEZ) เริ่มดำเนินการปี 2562 พื้นที่รวม 18 โรงงานมีนักลงทุนทยอยเข้ามาตั้งโรงงาน 3 โรงงาน/ปีตั้งนั้นจะใช้เวลาทั้งสิ้น 6 ปีพื้นที่ที่กั้นไว้ทั้งหมดจึงจะเต็ม (2562-2568)

2.5) Operating Industrial Border ใช้เวลาก่อสร้างจาก 3 เป็น 5 ปีตั้งนั้นแล้วเสร็จปี 2565 พื้นที่สำหรับ 50 โรงงานมีนักลงทุนทยอยเข้ามาตั้งโรงงานในอัตรา 7 โรงงาน/ปีจะเต็มพื้นที่ภายใน 7 ปีคือภายในปี 2572 (2565-2572)

2.6) Border urban sprawl กรอบเวลาจะสอดคล้องกับการเกิดขึ้นของนิคมฯอมตะ (2565-2572)

2.7) Logistics Center จะเริ่มเกิดขึ้นพร้อมกับนิคมฯ Initial Industry ในทวายนปี 2562

### 3) Logistics Border Town เมืองชายแดนที่มีระบบโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ (Paradigms 3: Delayed Case)

3.1) Complete Highway Network (Both) เกิดขึ้นเมื่อโครงการส่วน Initial Industry ขายพื้นที่ให้กับนักลงทุนได้ 100% ในปี 2568 โดยใช้เวลาในการก่อสร้างจาก 5 เป็น 8 ปีจะแล้วเสร็จในปี 2576 โดยจะเริ่มดำเนินการ Full Phase (DSEZ) ในปีเดียวกัน

3.2) Cross-Border Facilitation พร้อมกับ Complete Highway Network (Both) ปี 2576

3.3) Ongoing Cross-Border Tourism พร้อมกับ Complete Highway Network (Both) ปี 2576

3.4) Full Performance Initial Industry (DSEZ) ปี 2568

3.5) Full Performance Industrial Border Estate ปี 2572

3.6) Cross-Border urban sprawl พร้อมกับการขึ้นของ Full Phase ปี 2576

3.7) Logistics Integration พร้อมกับการขึ้นของ Full Phase ปี 2576

#### ตารางที่ 2.3 ปัจจัยและช่วงเวลาในการพัฒนาเมืองชายแดน

| Beginner Phase<br>(2556-2562)     |      | Industrial Border Town<br>(2562-2570)    |         | Logistics Border Town<br>(2570 up)           |      |
|-----------------------------------|------|------------------------------------------|---------|----------------------------------------------|------|
| Road development                  | 2556 | 2 Lane-Paved Road and Motorway 1st phase | 2567    | Complete Highway Network (Both side highway) | 2576 |
| Border Trade                      | 2556 | Cross-Border Trade                       | 2562    | Cross-Border Facilitation                    | 2576 |
| Logistics Flow                    | 2556 | Logistics Center                         | 2562    | Logistics Integration                        | 2576 |
| Border Tourism                    | 2556 | Cross-Border Tourism                     | 2562    | Ongoing Cross-Border Tourism                 | 2576 |
| Operating Initial Industry (DSEZ) | 2562 | Ongoing Initial Industry (DSEZ)          | 2562-68 | Full Performance Initial Industry (DSEZ)     | 2568 |
| Building Industrial Border Estate | 2560 | Operating Industrial Border Estate       | 2565-72 | Full Performance Industrial Border Estate    | 2572 |
| Newtown Settlement                | 2565 | Border urban sprawl                      | 2565-72 | Cross-Border urban sprawl                    | 2576 |

ที่มา: บุญทรัพย์พานิชการและคณะ, 2557

| Town Roles                  | Paradigm 1: Border Flow                                                                                       | P2: Industrial Border Town                                                                                              | P3: Logistics Border Town                                                                                                                   |
|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Crucial Factor              | - Road development<br>- Border Trade<br>- Logistic flow<br>- Border Tourism                                   | - 2 lanes-paved Rd and Motorway 1<br>- Cross Border Trade<br>- Logistic centre<br>- Cross-border Tourism                | - Completed Highway Network (both)<br>- Cross Border Facilitation<br>- Logistics Integration<br>- Ongoing Cross-border Tourism              |
| Scenario 1:<br>Best Case    | - Operating early industry (DSEZ)<br>- Building Industrial Border Est.<br>- Newtown settlement<br>(2556-2562) | - Ongoing early industry (DSEZ)<br>- Operating Industrial Border Est.<br>- Border urban sprawl<br>(2562-2570)           | - Full performance early industry<br>- Full Operation Industrial Border Est.<br>- Cross-border urban sprawl<br>(2570 up)                    |
| Scenario 2:<br>Delayed Case | (2556-2565)<br>- Road development<br>- Border Trade<br>- Logistic flow<br>- Border Tourism                    | (2565-2576)<br>- 2 lanes-paved Rd and Motorway 1<br>- Cross Border Trade<br>- Logistic centre<br>- Cross-border Tourism | (2576 up)<br>- Completed Highway Network (both)<br>- Cross Border Facilitation<br>- Logistics Integration<br>- Ongoing Cross-border Tourism |
| Tardiness Factors           | - Operating early industry (DSEZ)<br>- Building Industrial Border Est.<br>- Newtown settlement                | - Ongoing early industry (DSEZ)<br>- Operating Industrial Border Est.<br>- Border urban sprawl                          | - Full performance early industry<br>- Full Operation Industrial Border Est.<br>- Cross-border urban sprawl                                 |
| Town Roles                  | Paradigm 1: Border Flow                                                                                       | P2: Industrial Border Town                                                                                              | P3: Logistics Border Town                                                                                                                   |

แผนภาพที่ 2.2 แบบจำลองการพัฒนาเมืองชายแดนในแต่ละช่วงเวลา (บุญทรัพย์พานิชการและคณะ, 2557)

## 2.5 สรุปผลการศึกษาและพัฒนาต้นแบบโครงข่ายโลจิสติกส์ฝั่งเมือง

ข้อมูลจากเอกสาร การสำรวจ และการสัมภาษณ์เชิงลึก สะท้อนให้เห็น 7 ปัจจัยสำคัญ จากการศึกษาผลกระทบจากโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษท่าเรือน้ำลึกทวาย ที่ส่งผลต่อการเติบโตและเปลี่ยนแปลงของเมืองชายแดน บ้านพุน้ำร้อน โดยนำปัจจัยย่อยของ Choen Krainara (2009) ไปเชื่อมโยงกับแต่ละปัจจัยหลัก เรียงลำดับเพื่อให้เห็นภาพรวมที่ชัดเจนยิ่งขึ้น ประกอบด้วย

(1) ปัจจัยความพร้อมด้านโครงข่ายถนน (Road Development) และโครงสร้างพื้นฐานซึ่งครอบคลุม ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นตลอดแนวเส้นทางคมนาคม

(2) การค้าชายแดน (Border Trade) กิจกรรมการค้าชายแดนเป็นปัจจัยหลัก โดยให้ความสำคัญกับธุรกิจผู้ประกอบการรายย่อย มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ส่งเสริมการค้าขายบริเวณชายแดน และ การขนส่งสินค้าระหว่างสองประเทศ

(3) โลจิสติกส์ (Logistics Flow) การเคลื่อนย้ายสินค้า คนและบริการผ่านพื้นที่ด่านพุน้ำร้อน

(4) การท่องเที่ยวชายแดน (Border Tourism) การส่งเสริมและพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวบริเวณชายแดน พร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับนักท่องเที่ยว

(5) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (DSEZ) ความเชื่อมั่นของการเงินการธนาคาร แรงจูงใจในการลงทุน เสถียรภาพทางเศรษฐกิจและการเมือง ความชัดเจนของนโยบาย

(6) การตั้งนิคมอุตสาหกรรมชายแดน (Border Industrial Estate) ของอมตะนครบริเวณบ้านที่คิฝั่งสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

(7) การสร้างเมืองใหม่บริเวณชายแดน (Newtown Settlement) บริเวณชายแดนฝั่งเมียนมาร์

## 1) ผลการศึกษาจากแบบจำลองการขยายตัวของเมืองประเภทเมืองชายแดน

ผลจากการวิเคราะห์แสดงให้เห็น ปัจจัยสำคัญที่ทำให้บทบาทของเมืองชายแดน เติบโตและขยายในบริบทที่ต่างกัน จำแนกแบบจำลองการขยายตัวของเมืองชายแดนได้ 3 รูปแบบ

**แบบจำลอง 1:** เมืองชายแดนที่มีการไหลผ่านของคนและสินค้า (Paradigms 1: Border Flow) เป็นการเปลี่ยนแปลงระยะเริ่มต้น (Beginning phrase) ของเมืองชายแดน (Border Town) ปัจจัยเร่งสำคัญ (Crucial Factor) คือ การค้าชายชายแดน (Border Trade)

**แบบจำลอง 2:** เมืองชายแดนที่มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม (Paradigms 2: Industrial Border Town) มีการเปลี่ยนแปลงชัดเจน (Changing Phrase) ปัจจัยสำคัญ (Crucial Factor) ที่ทำให้เกิดเมืองชายแดนในรูปแบบนี้ คือ การตั้งนิคมอุตสาหกรรมบริเวณชายแดน (Border industrial estates)

**แบบจำลอง 3:** เมืองชายแดนที่มีระบบโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ (Paradigms 3: Logistic Integration Border) เป็นระยะเห็นผลการเปลี่ยนแปลง (Transformation) ปัจจัยสำคัญ (Crucial Factor) ที่ทำให้เกิดเมืองชายแดนในรูปแบบนี้ คือ ระบบโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ (Logistics Integration)

## 2) การพยากรณ์การขยายตัวของเมืองชายแดน

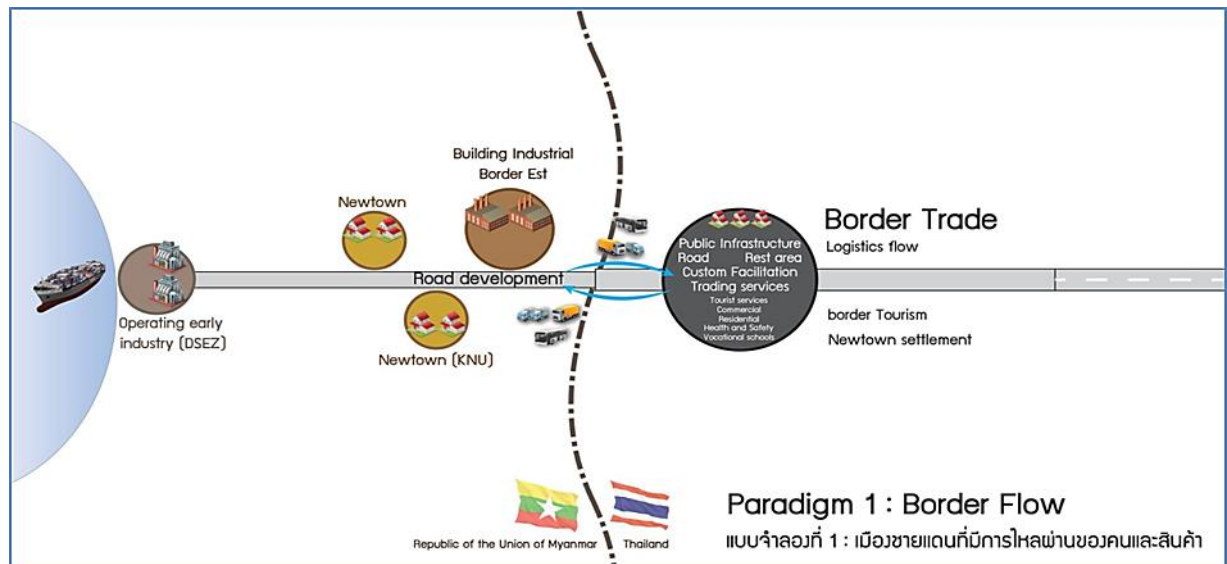
กรณี Best Case คือ เปลี่ยนแปลงตามแผนการดำเนินงานที่กำหนด และกรณี Delayed Case คือ การดำเนินการล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด เนื่องจากปัจจัยถ่วงที่ส่งผลให้การดำเนินโครงการล่าช้า โดยใช้กรอบ PEST Analysis ในการวิเคราะห์สถานการณ์

**กรณี Best Case** คือ สถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปตามแผน โดยมีปัจจัยหลักเกิดขึ้นและเปลี่ยนแปลงตามแผนการงานที่กำหนดไว้ โดยอ้างอิงจากการเก็บข้อมูลภาคสนาม และการสัมภาษณ์เชิงลึก ได้แก่ การพัฒนาโครงข่ายถนน การค้าชายแดน การขนส่งเคลื่อนย้ายสินค้าและคน การท่องเที่ยวชายแดน โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษท่าเรือน้ำลึกทวาย การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมชายแดนอมตะนคร และการสร้างเมืองใหม่ของรัฐบาลกลาง และรัฐบาลกระเหรี่ยง

**กรณี Delayed Case** คือ สถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงล่าช้ากว่าแผน โดยมีปัจจัยถ่วง (Tardiness factors) ที่มีความไม่แน่นอนทำให้โครงการอาจล่าช้า ได้แก่ การชะลอตัวของโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษท่าเรือน้ำลึกทวาย ความล่าช้าในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมชายแดนอมตะนคร และความไม่ชัดเจนในการสร้างเมืองใหม่ของรัฐบาลกลาง และรัฐบาลกระเหรี่ยง ซึ่งปัจจัยดังกล่าว ส่งผลต่อการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงบทบาทของเมืองชายแดน

### 3) ต้นแบบโครงข่ายโลจิสติกส์ผังเมือง (Prototypes of Urban Logistics Planning)

#### (1) โครงข่ายโลจิสติกส์ผังเมือง สำหรับเมืองชายแดนรูปแบบ ที่ 1: Border Flow สำหรับเมืองชายแดนที่มีการไหลผ่านของคนและสินค้า

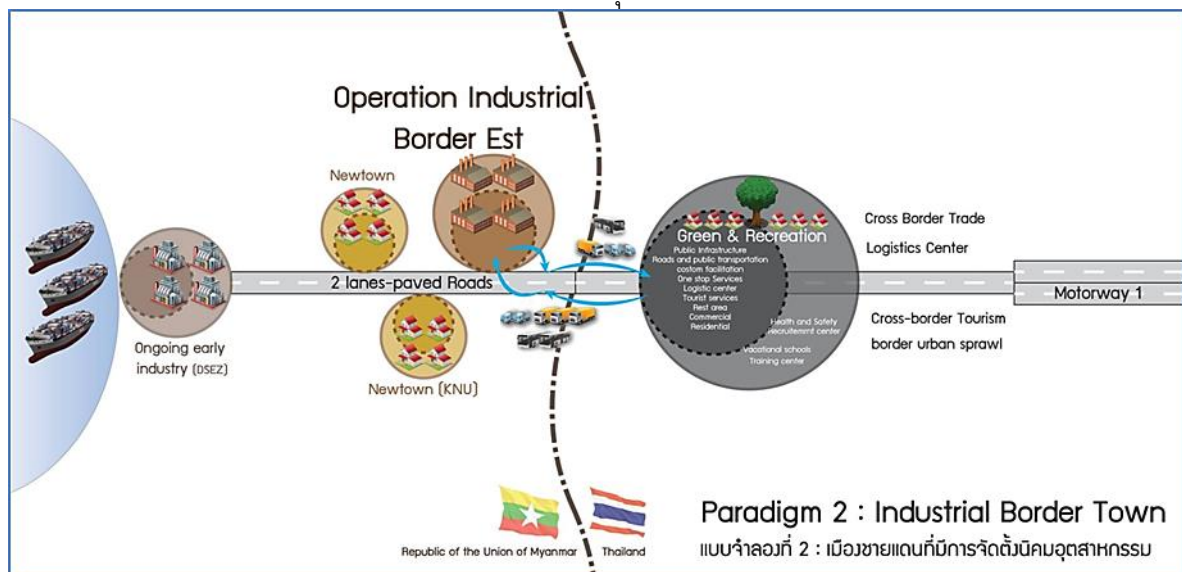


แผนภาพที่ 2.3 โครงข่ายโลจิสติกส์ผังเมือง สำหรับแบบจำลองที่ 1: Border Flow(บุญทรัพย์พานิชการและคณะ, 2557)

**แนวทางหลัก (Crucial Approach)** คือ การพัฒนาด้านกายภาพ (Physical Port/Infrastructure) ซึ่งมีจุดเน้น คือ ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนหนทาง การขนส่งสาธารณะ การบริการพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และกิจกรรมชายแดนต่างๆ

**แนวทางเสริม (Supportive Approaches)** คือ Social Port: สิ่งอำนวยความสะดวกทางสังคมพื้นฐาน เพื่อความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน Knowledge Port: และการพัฒนาความพร้อมด้านวิชาชีพ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน การท่องเที่ยว การติดต่อสื่อสาร ทักษะด้านภาษา รวมทั้งการส่งเสริมการลงทุนธุรกิจขนาดเล็ก (SMEs) เพื่อพัฒนาศักยภาพของคนในพื้นที่

(2) โครงข่ายโลจิสติกส์ฝั่งเมือง สำหรับแบบจำลองที่ 2: Industrial Border Town  
สำหรับเมืองชายแดนที่มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม



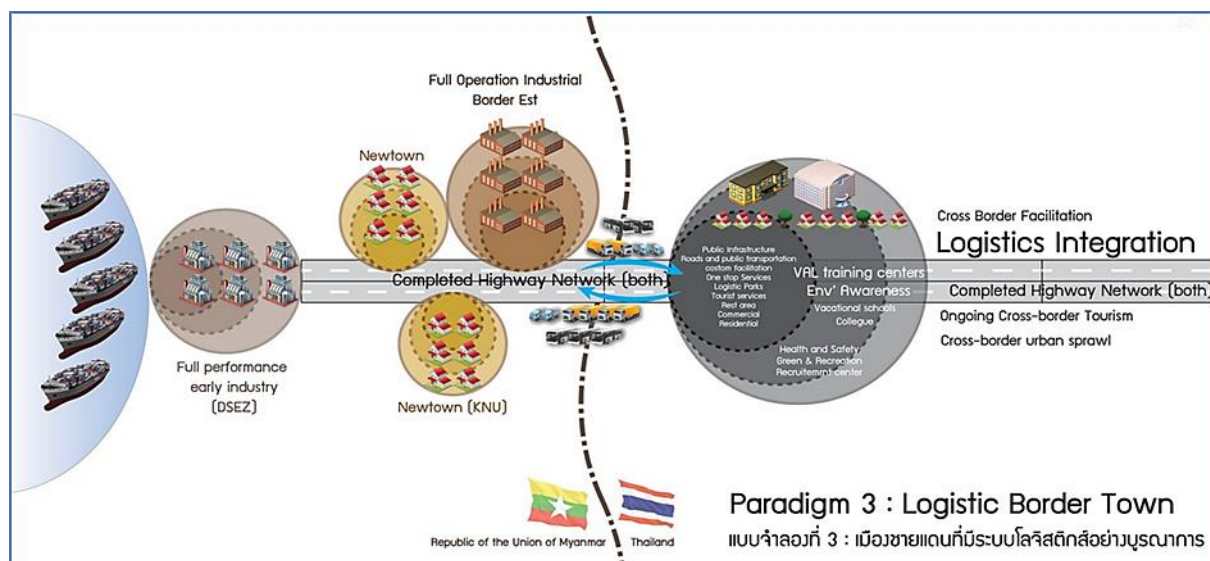
แผนภาพที่ 2.4 โครงข่ายโลจิสติกส์ฝั่งเมือง สำหรับแบบจำลองที่ 2: Industrial Border Town (บุญทรัพย์พานิชการและคณะ, 2557)

**แนวทางรองรับ (Based Approaches)** คือ Physical Port: ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานโครงข่ายถนน Knowledge port: สิ่งอำนวยความสะดวกทางสังคม Knowledge Port: การพัฒนาศักยภาพของมนุษย์ (ดังระบุข้างต้น)

**แนวทางหลัก (Crucial Approaches)** คือ ความพร้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกทางสังคม (Social Facilitations) มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพชีวิต และการให้ความสำคัญกับพื้นที่สีเขียวสวนสาธารณะ พื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ เป็นจุดเน้นสำคัญ เพื่อป้องกันและหลีกเลี่ยงมลภาวะที่อาจได้รับผลกระทบจากนิคมอุตสาหกรรมบริเวณชายแดนสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ได้ในระยะยาว

**แนวทางเสริม (Supportive Approaches)** คือ Physical Port: ศูนย์บริการโลจิสติกส์สำหรับการจัดเก็บและกระจายสินค้า Social Port: หน่วยงานรองรับแรงงานที่สอดคล้องกับบริบทความต้องการของตลาดพร้อมทั้ง Knowledge Port: การพัฒนาทักษะด้าน IT และ Logistics

### (3) โครงข่ายโลจิสติกส์ฝั่งเมือง สำหรับแบบจำลองที่ 3: Logistics Integration Border



แผนภาพที่ 2.5 โครงข่ายโลจิสติกส์ฝั่งเมือง สำหรับแบบจำลองที่3: Logistics Integration Border (บุญทรัพย์พานิชการและคณะ, 2557)

**แนวทางรองรับ (Based Approaches)** คือ Physical Port: ความสมบูรณ์ของโครงสร้างพื้นฐาน ความพร้อมด้านโครงสร้างทางสังคม (Social Facilities) Knowledge Port: การพัฒนาศักยภาพของมนุษย์ด้านต่างๆ (ดังที่ระบุข้างต้น)

**แนวทางหลัก (Crucial Approaches)** คือการสร้างองค์ความรู้และจิตสำนึกต่อสิ่งแวดล้อม (Knowledge port) เพื่อพัฒนาทักษะด้านต่างๆ ที่ส่งเสริมการค้าขายชายแดน การท่องเที่ยว และทักษะด้านวิชาชีพของคนในเมืองชายแดน อาทิเช่นการพัฒนาทักษะการออกแบบและบรรจุภัณฑ์ เพื่อเพิ่มมูลค่าของสินค้า และการสร้างจิตสำนึกด้านสิ่งแวดล้อม เพื่รองรับการเติบโตและพัฒนาอย่างเหมาะสมในระยะยาว

**แนวทางเสริม (Supportive Approaches)** คือ Physical Port: การพัฒนาระบบบริการการค้าขายชายแดนอย่างครบวงจร (One stop Services) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ครบวงจร ตามแนวคิดอุทยานโลจิสติกส์ (Logistic Parks) ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

### 3. ผลการศึกษาและพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่จังหวัดชายแดนตะวันตกของประเทศไทยเพื่อประเมินความสามารถในการรองรับการพัฒนาโครงการทำเรื่อน้ำลิกทวาย และเขตเศรษฐกิจพิเศษ

โครงการนี้ได้ประเมินศักยภาพทางกายภาพของทรัพยากรธรรมชาติและผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อกิจกรรมเศรษฐกิจ สังคม และคุณภาพชีวิตเพื่อรองรับกิจกรรมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการทวายฯและสร้างแบบจำลองพลวัตเชิงพื้นที่ของผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการวางแผนและขีดความสามารถในการรองรับเชิงพื้นที่จากการพัฒนาพัฒนาของเศรษฐกิจเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิต และท่องเที่ยว โดยกำหนดและแบ่งเขตบริเวณได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิต ในด้านโทษและโอกาส เช่น คุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากร การเคลื่อนย้ายของคน หรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น เขตเศรษฐกิจ เขตอุตสาหกรรม เขตเกษตรกรรม เขตอยู่อาศัยและอื่นๆ พื้นที่ดำเนินการวิจัยครอบคลุมพื้นที่ จังหวัดชายแดนตะวันตกของประเทศไทย ได้แก่ จังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดราชบุรี จังหวัดนครปฐม จังหวัดนครปฐม บางส่วนของจังหวัดเพชรบุรีและจังหวัดสุพรรณบุรี ตั้งแต่จุดเชื่อมต่อชายแดนไทย/เมียนมาร์ (บ้านพุน้ำร้อน) ในพื้นที่ข้างเคียงในรัศมี 100 กิโลเมตรต่อเนื่องไปถึงท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ได้แก่ พื้นที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรีพื้นที่ข้างเคียงในรัศมี 100 กิโลเมตรจากนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

โดยมีเนื้อหาครอบคลุมการประเมินศักยภาพทางกายภาพครอบคลุมรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการทวายฯเพื่อรองรับกิจกรรมเศรษฐกิจหลัก ได้แก่ ธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง การเดินทางท่องเที่ยว ธุรกิจบริหารจัดการนิคม อุตสาหกรรมทวาย ธุรกิจโรงไฟฟ้า ธุรกิจเกี่ยวข้องกับการจัดการสายส่งกระแสไฟฟ้า ธุรกิจปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้าง คลังน้ำมัน ท่อส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ เพื่อกำหนดและแบ่งเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อกิจกรรมเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิต และศักยภาพทางกายภาพของทรัพยากรธรรมชาติและผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อกิจกรรมเศรษฐกิจ สังคม และคุณภาพชีวิต ในด้านโทษและโอกาส เช่น คุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากร การเคลื่อนย้ายของคน หรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น เขตเศรษฐกิจ เขตอุตสาหกรรม เขตเกษตรกรรม เขตอยู่อาศัยและอื่นๆ สำหรับรองรับเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่เศรษฐกิจตะวันตกของประเทศไทย

#### 3.1 การวิเคราะห์ผลการศึกษา

การศึกษานี้ได้เลือกต้นแบบของการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่มีลักษณะการดำเนินโครงการที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันกับโครงการทวายฯเพื่อใช้สำหรับพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่จังหวัดชายแดนตะวันตกของประเทศไทยที่ประเมินระดับของความสามารถในการรองรับการพัฒนาโครงการทำเรื่อน้ำลิกทวายและเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีผลโดยตรงต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพทางของพื้นที่ดำเนินการในประเด็นของกิจกรรมเศรษฐกิจหลักเพื่อประเด็นของการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนโดยใช้แนวทางการถอดแบบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินของความสามารถในการรองรับด้านนิเวศวิทยาในพื้นที่ที่มีการดำเนินการศึกษาระยะประมาณทาง 100 กิโลเมตรจากท่าเรื่อน้ำลิกแหลมฉบังและพื้นที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรีและบางส่วนของจังหวัดระยองครอบคลุมพื้นที่ 3395.28 ตารางกิโลเมตรในช่วงระยะเวลา 24 ปี ย้อนหลังจนถึงปัจจุบันจากความสัมพันธ์ระหว่างประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินและสิ่งปกคลุมดินด้วยข้อมูล

ภาพถ่ายจากดาวเทียมสำรวจทรัพยากร Landsat-TM 7 และ Landsat-TM 8 ตั้งแต่พ.ศ. 2533 จนถึงปีพ.ศ. 2557 ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงพื้นที่และโอกาสทางเศรษฐกิจรวมถึงขยายโอกาสในการค้าสินค้าอุปโภคบริโภคโดยวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงแบบพลวัตในเชิงพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายระยะเวลาต่างๆของแผนการวิจัยที่สอดคล้องกับการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายระยะที่1 (ปี 2554-2558) ระยะที่ 2 (ปี 2556-2560) ระยะที่ 3 (ปี 2559-2563) โดยการเปรียบเทียบขนาดพื้นที่ท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวายกับพื้นที่ Eastern Seaboard มีดังนี้คือ

### 3.1.1 ผลการสร้างแบบจำลองพลวัตเชิงพื้นที่ของผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการวางแผนและขีดความสามารถในการรองรับเชิงพื้นที่จากการพัฒนาของเศรษฐกิจเศรษฐกิจสังคมคุณภาพชีวิตและท่องเที่ยว

1) ผลการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากพื้นที่ย่อยพื้นที่ศูนย์กลางเศรษฐกิจของชุมชนและการศึกษาทางเลือกของการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเพื่อรองรับกิจกรรมเศรษฐกิจหลักกับรูปแบบต่างๆในพื้นที่ย่อยของเมืองหลักหรือชุมชนหลักตามขีดความสามารถในการรองรับหรือความสามารถสูงสุดในการตอบสนองการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเพื่อรองรับกิจกรรมเศรษฐกิจหลักกับรูปแบบต่างๆพบว่าขีดความสามารถในการรองรับหรือความสามารถสูงสุดในการตอบสนองมากที่สุดคือการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่อุตสาหกรรมนิคมอุตสาหกรรมคิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 2.78 ของพื้นที่ทั้งหมดตรงลงมาคือการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่อยู่อาศัยคิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 2.14 ของพื้นที่ทั้งหมดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่ตัวเมืองและย่านการค้าคิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 1.84 ของพื้นที่ทั้งหมดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่รองรับการท่องเที่ยวคิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 1.88 ของพื้นที่ทั้งหมดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่แหล่งน้ำผิวดินคิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 0.54 ของพื้นที่ทั้งหมดตามลำดับ

2) ผลการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีการเพิ่มขึ้นของศักยภาพในการผลิตทางชีวภาพหรือขีดความสามารถของที่ดินในการผลิตอาหารและวัตถุดิบเพื่อดำรงชีวิตและข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อมหรือข้อจำกัดที่มีผลให้ศักยภาพทางชีวภาพที่เพิ่มขึ้นประกอบด้วยจากพื้นที่ย่อยพื้นที่ศูนย์กลางเศรษฐกิจของชุมชนในชุมชนและการศึกษาทางเลือกของการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเพื่อรองรับกิจกรรมเศรษฐกิจหลักกับรูปแบบต่างๆในพื้นที่ย่อยของเมืองหลักหรือชุมชนหลักตามขีดความสามารถในการรองรับหรือความสามารถสูงสุดในการตอบสนองการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเพื่อรองรับกิจกรรมเศรษฐกิจหลักกับรูปแบบต่างๆพบว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่สถานีสถานีคมนาคมสถานีบริการน้ำมันคิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 0.41 ของพื้นที่ทั้งหมดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่โครงสร้างพื้นฐานคิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 0.40 ของพื้นที่ทั้งหมดและการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่สถานที่ราชการและสถาบันต่างๆคิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 0.32 ของพื้นที่ทั้งหมดตามลำดับ

3) ผลการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีการลดลงของศักยภาพในการผลิตทางชีวภาพหรือขีดความสามารถของที่ดินในการผลิตอาหารและวัตถุดิบเพื่อดำรงชีวิตและ ข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อมหรือข้อจำกัดที่มีผลให้ศักยภาพทางชีวภาพที่เพิ่มขึ้นประกอบด้วยจากพื้นที่ย่อยพื้นที่ศูนย์กลางเศรษฐกิจของชุมชนในชุมชนและการศึกษาทางเลือกของการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเพื่อรองรับกิจกรรมเศรษฐกิจหลักกับรูปแบบต่างๆใน

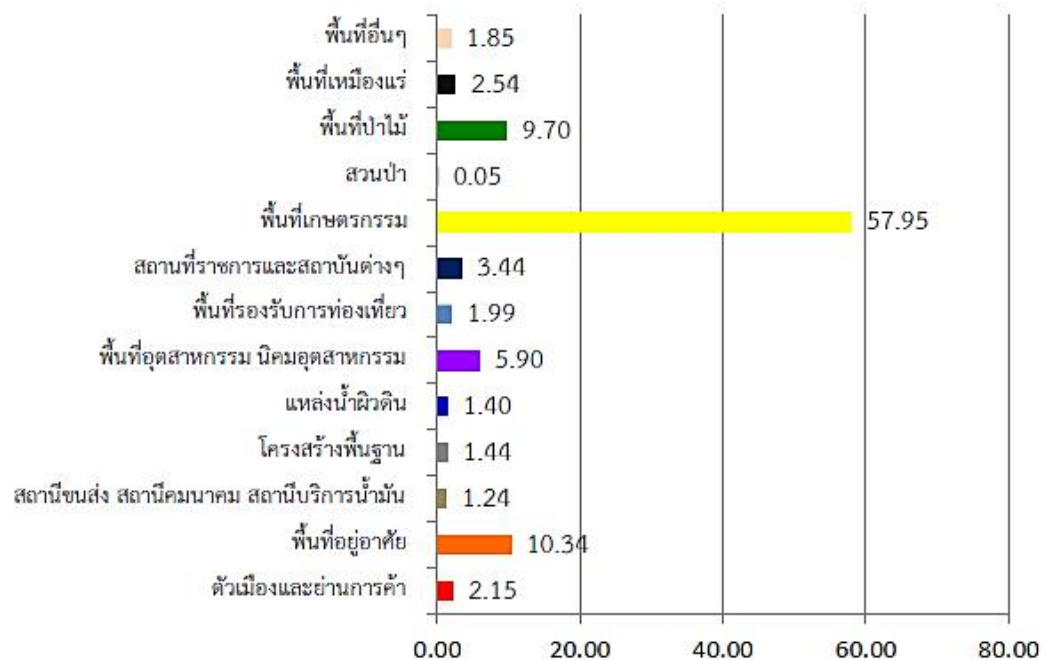
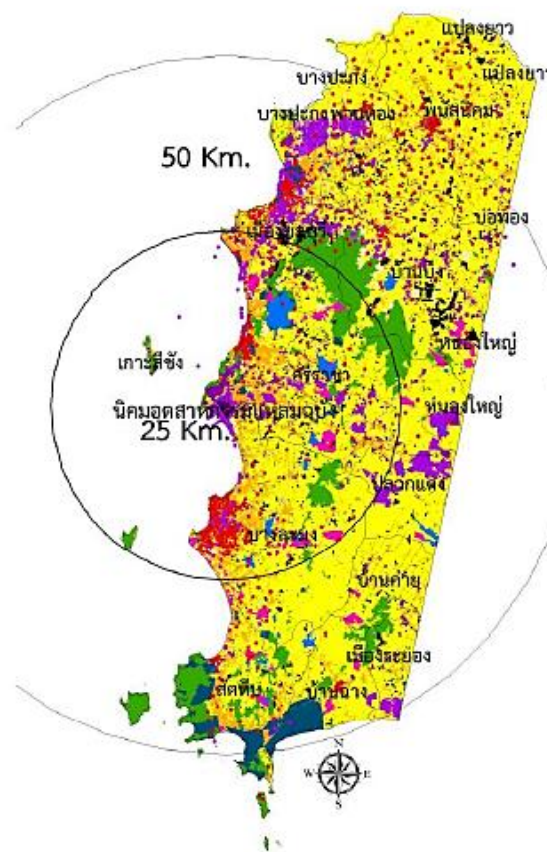
พื้นที่ย่อยของเมืองหลักหรือชุมชนหลักตามขีดความสามารถในการรองรับหรือความสามารถสูงสุดในการตอบสนองการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับังเพื่อรองรับกิจกรรมเศรษฐกิจหลักกับรูปแบบต่างๆพบว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่พื้นที่เกษตรกรรมคิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 16.96ของพื้นที่ทั้งหมด

ตารางที่ 3.1 การเปลี่ยนแปลงประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินและสิ่งปกคลุมดินและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับัง

| ที่                                                                                                                   | ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน               | พ.ศ. 2533 |        | พ.ศ. 2557 |        | การเปลี่ยนแปลง |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-----------|--------|-----------|--------|----------------|
|                                                                                                                       |                                          | ตร.กม.    | %      | ตร.กม.    | %      | %              |
| ขีดความสามารถในการรองรับขีดความสามารถของที่ดิน                                                                        |                                          |           |        |           |        |                |
| 1                                                                                                                     | ตัวเมืองและย่านการค้า                    | 10.40     | 0.31   | 72.93     | 2.15   | 1.84           |
| 2                                                                                                                     | พื้นที่อยู่อาศัย                         | 278.25    | 8.20   | 351.02    | 10.34  | 2.14           |
| 3                                                                                                                     | สถานีขนส่ง สถานีคมนาคม สถานีบริการน้ำมัน | 28.20     | 0.83   | 42.16     | 1.24   | 0.41           |
| 4                                                                                                                     | โครงสร้างพื้นฐาน                         | 35.10     | 1.03   | 48.84     | 1.44   | 0.40           |
| 5                                                                                                                     | แหล่งน้ำผิวดิน                           | 29.00     | 0.86   | 47.60     | 1.40   | 0.55           |
| 6                                                                                                                     | พื้นที่อุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรม         | 106.00    | 3.12   | 200.47    | 5.90   | 2.78           |
| 7                                                                                                                     | พื้นที่รองรับการท่องเที่ยว               | 3.63      | 0.11   | 67.51     | 1.99   | 1.88           |
| 8                                                                                                                     | สถานที่ราชการและสถาบันต่างๆ              | 106.00    | 3.12   | 116.93    | 3.44   | 0.32           |
| การใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีการเพิ่มขึ้นของศักยภาพในการผลิตทางชีวภาพ หรือขีดความสามารถของที่ดินในการผลิตอาหารและวัตถุดิบ |                                          |           |        |           |        |                |
| 1                                                                                                                     | พื้นที่เกษตรกรรม                         | 2543.52   | 74.91  | 1967.56   | 57.95  | -16.96         |
| 2                                                                                                                     | สวนป่า                                   | 0.64      | 0.02   | 1.71      | 0.05   | 0.03           |
| 3                                                                                                                     | พื้นที่ป่าไม้                            | 178.54    | 5.26   | 329.32    | 9.70   | 4.44           |
| 4                                                                                                                     | พื้นที่เหมืองแร่                         | 23.00     | 0.68   | 86.26     | 2.54   | 1.86           |
| 5                                                                                                                     | พื้นที่อื่นๆ                             | 53.00     | 1.56   | 62.97     | 1.85   | 0.29           |
| รวมพื้นที่ทั้งหมด                                                                                                     |                                          | 3395.28   | 100.00 | 3395.28   | 100.00 |                |

ที่มา: รัตนะ บุลประเสริฐและคณะ, 2557





แผนภาพที่ 3.2 ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินและสิ่งปกคลุมดินด้วยการวิเคราะห์จากข้อมูลดาวเทียมสำรวจทรัพยากร Landsat-TM 7 ปีพ.ศ. 2557 (รัตนะ บุลประเสริฐและคณะ, 2557)

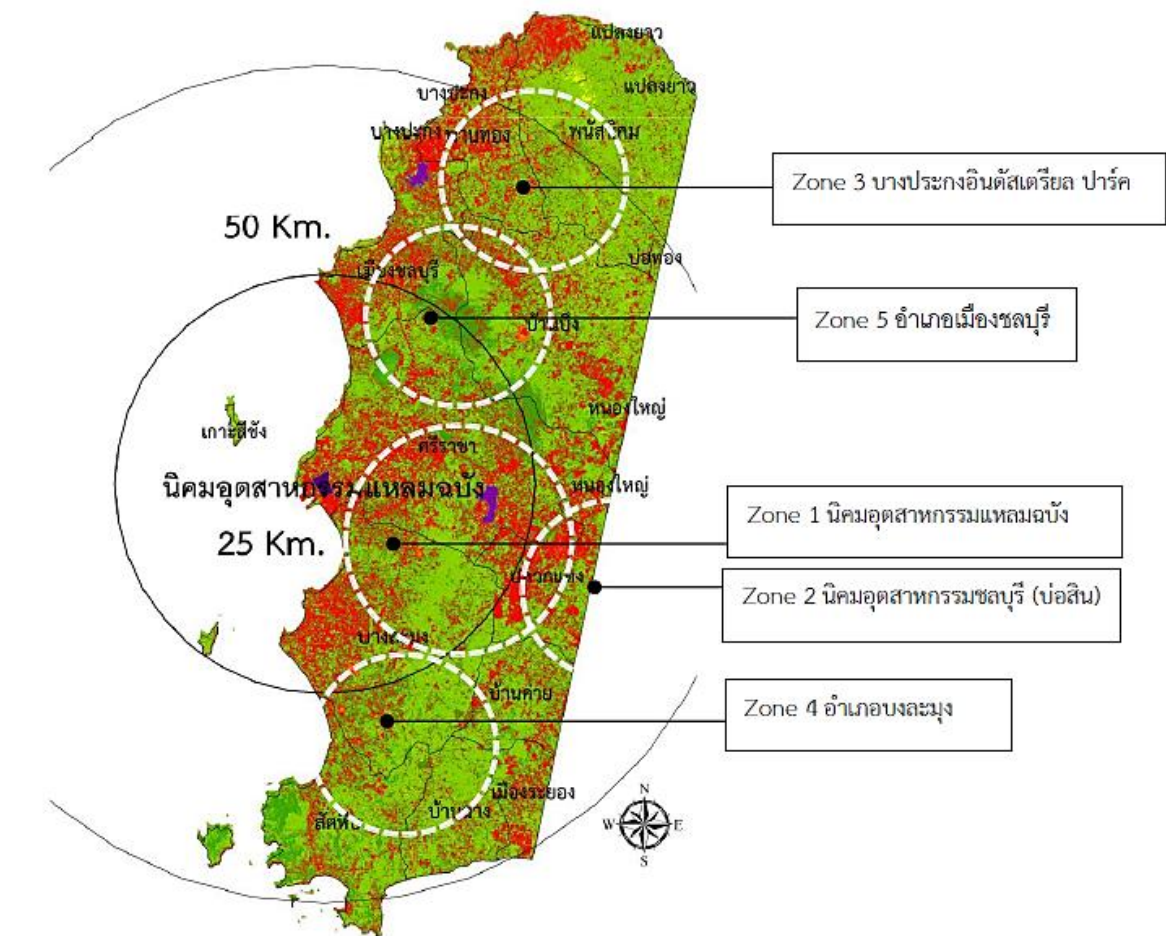
จากการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและโอกาสส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงในการใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่าปัจจัยด้านการบริเวณเส้นทางหลวงหมายเลขที่ 7 มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อ อุตสาหกรรมและการพาณิชยกรรมสูงอย่างมากเนื่องจากการสร้างเส้นทางหลวงหมายเลขที่ 7 โดยมีปัจจัย ด้านที่ตั้งของแหล่งน้ำบริเวณเส้นทางหลวงหมายเลขที่ 7 คืออ่างเก็บน้ำบางพระอ่างเก็บน้ำมาบประชันอ่างเก็บ น้ำหนองค้อและอ่างเก็บน้ำบ้านปิวเป็นสำคัญที่ช่วยส่งเสริมให้บริเวณดังกล่าวมีโอกาสการเปลี่ยนแปลงการใช้ ประโยชน์ที่ดินของแต่ละหน่วยพื้นที่ได้แก่ทิศทางและพื้นที่รองรับการขยายตัวของเมืองและชุมชนแหล่งรองรับ การพัฒนาเขตอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวได้เป็นอย่างมากโดยมีข้อจำกัดของพื้นที่ป่าไม้เป็นปัจจัยหลักที่ เป็นข้อจำกัดของการทิศทางการขยายตัวของการใช้ที่ดินเมืองอุตสาหกรรมขนาดเล็กกิจกรรมพาณิชยกรรมและ ที่อยู่อาศัยและชุมชนรองลงมาคือปัจจัยด้านแหล่งน้ำผิวดินโดยพบว่าพื้นที่เขตป่าอนุรักษ์มีทิศทางการขยายตัว น้อย

### 3.1.2 การพยากรณ์โอกาสทิศทางการขยายตัวและความรวดเร็วของการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อการวางแผนและขีดความสามารถในการรองรับเชิงพื้นที่จากการพัฒนาพัฒนาของเศรษฐกิจเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิต และท่องเที่ยว

ผลการวิเคราะห์การพยากรณ์โอกาสทิศทางการขยายตัวและความรวดเร็วของการเปลี่ยนแปลงการใช้ ประโยชน์ที่ดินเพื่อกำหนดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดิน ระยะทาง 100 กิโลเมตรจากนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จากการพัฒนาเชิงพื้นที่กับต้นทุนโลจิสติกส์จากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินย้อนหลังระยะเวลา 24 ปี (พ.ศ.2533-พ.ศ.2557) เพื่อกำหนดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดิน ระยะทาง 100 กิโลเมตรจากนิคมอุตสาหกรรม แหลมฉบัง จากการพัฒนาเชิงพื้นที่กับต้นทุนโลจิสติกส์ในแต่ละกิจกรรมหลักของกระบวนการทางโลจิสติกส์ที่ เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับเขตอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก ตามขีดความสามารถในการรองรับ ด้านนิเวศวิทยาที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและความสามารถในการ รองรับด้านนิเวศวิทยา ในกรณีศึกษาครั้งนี้ได้เลือกต้นแบบของการพัฒนาเชิงพื้นที่จากการสำรวจข้อมูล ภาวศานามของโครงสร้างพื้นฐานโครงข่ายและเครือข่ายโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพเพื่อการ ส่งออก (IEPZ) กับขีดความสามารถในการรองรับด้านนิเวศวิทยาที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมกับการ เปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมเศรษฐกิจหลักที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมร่วมกับผล การศึกษาการถอดแบบโอกาสผลกระทบสิ่งแวดล้อมและโอกาสส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงในการใช้ประโยชน์ ที่ดิน

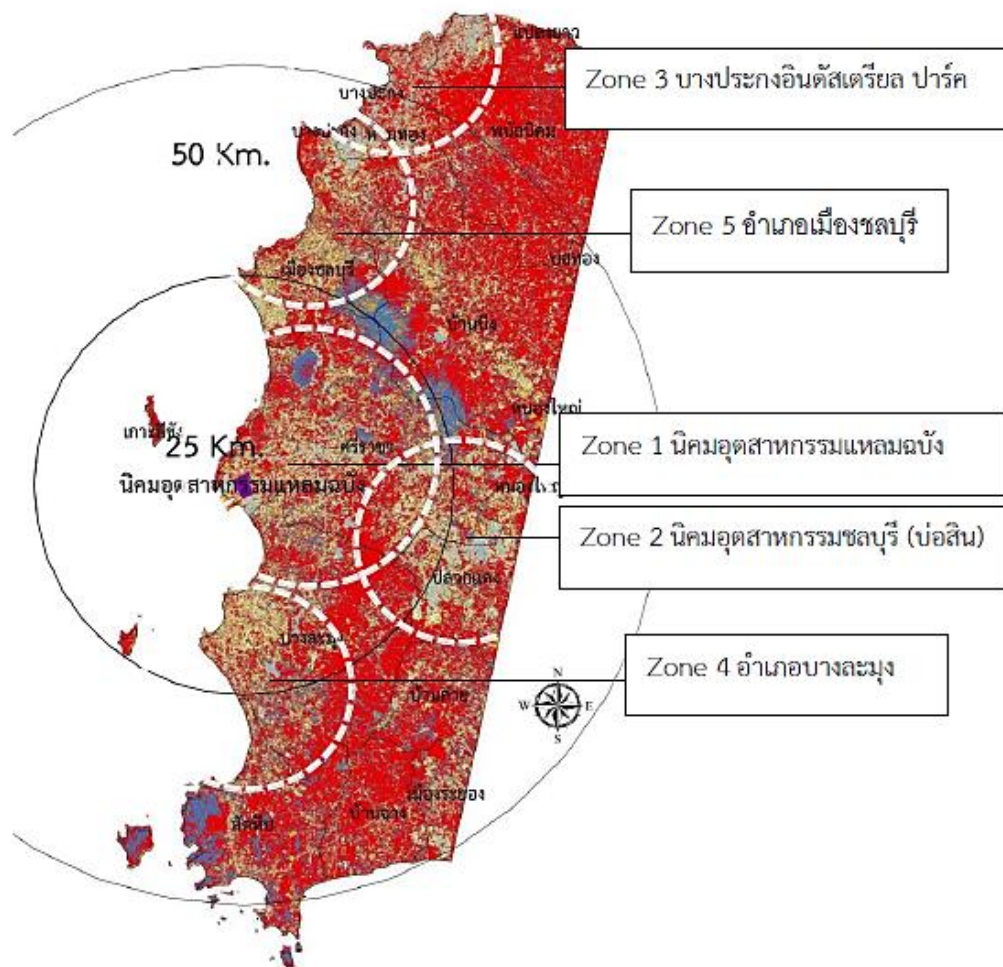
โดยการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากพื้นที่ย่อยพื้นที่ศูนย์กลางเศรษฐกิจของ ชุมชน (CBD) ในชุมชนและการศึกษาทางเลือกของการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับ การพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเพื่อรองรับกิจกรรมเศรษฐกิจหลัก กับรูปแบบต่างๆในพื้นที่ย่อยของ เมืองหลักหรือชุมชนหลักตามขีดความสามารถในการรองรับ ( C ) หรือ ความสามารถสูงสุดในการตอบสนอง และสถานที่ราชการและสถาบันต่างๆส่วนศักยภาพในการผลิตทางชีวภาพ ( B ) หรือขีดความสามารถของที่ดิน ในการผลิตอาหารและวัตถุดิบ เพื่อดำรงชีวิต และข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม ( E ) หรือ ข้อจำกัดที่มีผลให้ ศักยภาพทางชีวภาพที่ลดลงประกอบด้วย คุณสมบัติทางกายภาพของพื้นที่ เช่น ดิน น้ำ ภูมิอากาศ ภูมิ ประเทศ การใช้ประโยชน์ที่ดิน ฯลฯได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท พื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่สวนป่าพื้นที่ ป่าไม้พื้นที่เหมืองแร่และพื้นที่อื่นๆ เพื่อใช้ในการประเมินความสามารถสูงสุดในการตอบสนองของพื้นที่ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท ตัวเมืองและย่านการค้าพื้นที่อยู่อาศัยสถานีนขนส่ง สถานีคมนาคม สถานีบริการ

น้ำมันโครงสร้างพื้นฐานแหล่งน้ำผิวดินพื้นที่อุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมพื้นที่รองรับการท่องเที่ยว และสถานที่ราชการและสถาบันต่างๆ ส่วนศักยภาพในการผลิตทางชีวภาพโดยใช้วิธีการประยุกต์ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อจัดการฐานข้อมูลเชิงสัมพันธ์ร่วมกับพิเศษแบบข้อมูลเชิงพื้นที่ที่มีลักษณะการจัดเก็บข้อมูลแบบรวมระบบรวมเป็นหนึ่งในโมดูลหลักจากข้อมูลที่มีปริมาณมากและมีความหลากหลาย เพื่อสนับสนุนลักษณะข้อมูลแบบต่างๆ และขยายตัวเพื่อรองรับปริมาณงานได้สูงโดยการขยายในแนวราบเพื่อจัดการฐานข้อมูลเชิงพื้นที่กับต้นทุนของระบบโลจิสติกส์ในแต่ละกิจกรรมหลักตามของกระบวนการทางโลจิสติกส์ จากผลของถอดบทเรียนการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินย้อนหลังระยะเวลา 24 ปี (พ.ศ.2533-พ.ศ.2557) พบว่าบริเวณที่มีการผลของการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในระดับที่สูงมากคือพื้นที่บริเวณพื้นที่ศรีคม 25 กิโลเมตรจากบริเวณนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ดังแสดงในแผนภาพที่ 3.2 จากปัจจัยผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากร การเคลื่อนย้ายของคน โอกาสหรือกิจกรรมที่ก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและท่องเที่ยวโดยการเปรียบเทียบสำหรับการกำหนดที่ตั้งที่เหมาะสมสำหรับรองรับเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่เศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ภาคตะวันตกของประเทศไทย และปัจจัยที่ส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลักเพื่อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ ธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง การเดินทางท่องเที่ยว ธุรกิจบริหารจัดการนิคมอุตสาหกรรมทวาย ธุรกิจโรงไฟฟ้า ธุรกิจเกี่ยวกับการจัดการสายส่งกระแสไฟฟ้า ธุรกิจปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้าง คลังน้ำมัน ท่อส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติแล้วจึงทดสอบและผลการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่จังหวัดชายแดนตะวันตกของประเทศไทยจากความสัมพันธ์ระหว่างประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินและสิ่งปกคลุมดินด้วยการแปลความหมายจาก 24 ปีย้อนหลังจนถึงปัจจุบันจากความสัมพันธ์ระหว่างประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินและสิ่งปกคลุมดิน ด้วยข้อมูลภาพถ่ายจากดาวเทียมLandsat-TM (ตั้งแต่ พ.ศ. 2533 จนถึงพ.ศ. 2557) เพื่อกำหนดและแบ่งเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อกิจกรรมเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิตและศักยภาพทางกายภาพของทรัพยากรธรรมชาติและผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อกิจกรรมเศรษฐกิจ สังคม ในการศึกษาครั้งนี้ สามารถแบ่ง โซนของผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพของเขตการใช้ประโยชน์ที่ดิน ระยะทาง 100 กิโลเมตรจากนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง โดยการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากพื้นที่ย่อยพื้นที่ศูนย์กลางเศรษฐกิจของชุมชน ออกเป็น 5 โซนดังแสดงในภาพ

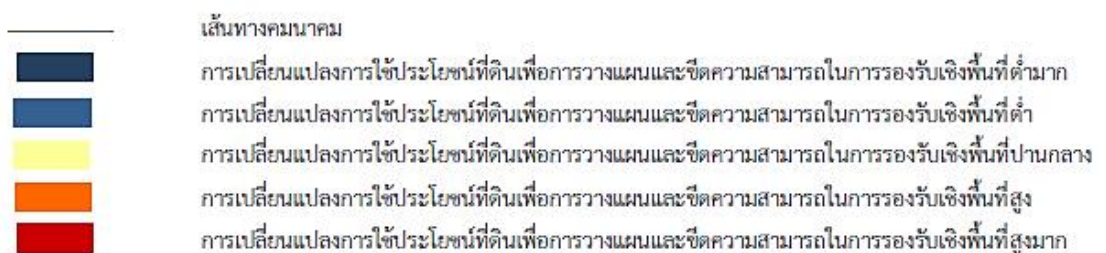


แผนภาพที่ 3.3 ผลการวิเคราะห์การพยากรณ์โอกาสทิศทางการขยายตัวและความรวดเร็วของการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกำหนดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดินระยะทาง 100 กิโลเมตรจากนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังจากการพัฒนาเชิงพื้นที่กับต้นทุนโลจิสติกส์จากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินย้อนหลังระยะเวลา 24 ปี (พ.ศ.2533-พ.ศ.2557)(รัตนะ บุลประเสริฐและคณะ, 2557)





### สัญลักษณ์



ที่มา: จากการแปลความหมายจากข้อมูลดาวเทียมLandsatTm7 ปี พ.ศ. 2533 และ ข้อมูลดาวเทียม LandsatTM8 ปี พ.ศ. 2557

แผนภาพที่ 3.5 ผลการพยากรณ์โอกาสทิศทางขยายตัวและความรวดเร็วของการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการวางแผนและขีดความสามารถในการรองรับเชิงพื้นที่จากการพัฒนาพัฒนาของเศรษฐกิจเศรษฐกิจสังคม คุณภาพชีวิต และท่องเที่ยวจากการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินย้อนหลังระยะเวลา 24 ปี (พ.ศ.2533-พ.ศ.2557)(รัตนะ บุลประเสริฐและคณะ, 2557)

### 3.2 การพยากรณ์อัตราความเร็วของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากผลการศึกษาโดยใช้แหลมฉับเป็นตัวแทนโดยใช้ รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน สิ่งปกคลุมดินและ โครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องเนื่องจากข้อมูลย้อนหลังระยะเวลา 24 ปี (พ.ศ.2533-พ.ศ.2557) ด้วยการวิเคราะห์ ข้อมูลดาวเทียมสำรวจทรัพยากร Landsat-TM 7 ปี พ.ศ. 2533 กับ Landsat-TM 8 ปี พ.ศ. 2557 สามารถ นำไปสู่พยากรณ์การเปลี่ยนแปลงประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินกับการพัฒนาโครงการทำเรื่อน้ำล็กทวายฯ ทั้ง 3 ระยะ บริเวณบ้านพุน้ำร้อนชายแดนตะวันตกของประเทศไทย จนถึงจังหวัดกาญจนบุรี โดยแบ่งทิศทางการ พัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงพื้นที่และโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงขยายโอกาสในการค้าสินค้าอุปโภคบริโภค ได้ ดังนี้

#### 3.2.1 แผนทางเลือกการพัฒนา

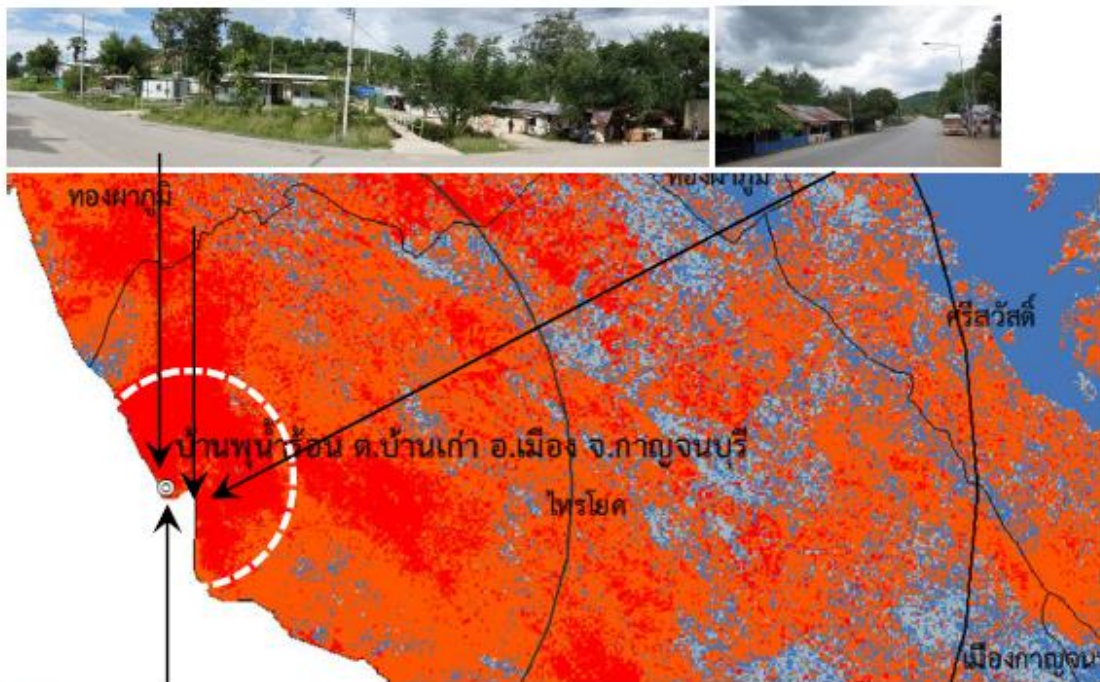
1) ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงพื้นที่และโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงขยายโอกาสในการค้า สินค้าอุปโภคบริโภคแผนทางเลือกพัฒนาที่1 โครงการทำเรื่อน้ำล็กทวายระยะเวลาต่างๆของแผนการวิจัยที่ สอดคล้องกับการพัฒนาโครงการทำเรื่อน้ำล็กทวายระยะที่ 1

กรณีที่โครงการมีความล่าช้า (delayed case) พบว่าจะมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงพื้นที่และ โอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงขยายโอกาสในการค้าสินค้าอุปโภคบริโภคในโซน ที่ 1 มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ การใช้ประโยชน์ที่ดินและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่1 บริเวณบ้านพุน้ำร้อนเป็นบริเวณที่การ พยากรณ์การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่จังหวัด ชายแดนตะวันตกของประเทศไทยว่าเป็นบริเวณที่ขีดความสามารถในการรองรับเชิงพื้นที่จากการพัฒนาของ เศรษฐกิจเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิต และท่องเที่ยวมีรูปแบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ของการเปลี่ยนแปลง การใช้ประโยชน์ที่ดินระยะเวลา 24 ปี (พ.ศ.2533-พ.ศ.2557) ย้อนหลังจนถึงปัจจุบันที่สามารถอธิบาย ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินและสิ่งปกคลุมดินส่วนใหญ่พบว่าจะเป็นการจะเป็นการ พัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงพื้นที่และโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงขยายโอกาสในการค้าสินค้าอุปโภคบริโภคชั้น พื้นฐานที่มีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิตที่เกี่ยวข้องกับโครงการทวายฯเพื่อรองรับกิจกรรมเศรษฐกิจหลักที่มี ผลโดยตรงกับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่และการเคลื่อนย้ายของคนในพื้นที่ใน ระยะทาง 0 – 5 กิโลเมตรจากชายแดน จนถึงหมู่บ้านห้วยน้ำขาว ตำบลบ้านเก่า อำเภอเมืองจังหวัดกาญจนบุรี ดังแสดงใน ภาพ

ตารางที่ 3.2ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สอดคล้องกับโครงการทำเรื่อน้ำลิกทวายระยะเวลาต่างๆของแผนการวิจัยที่สอดคล้องกับการพัฒนาโครงการทำเรื่อน้ำลิกทวายระยะที่ 1

| ระยะเวลา                | รายละเอียด                                                                                                                                                                                                                               | ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์                                                                                                                                                   | ปัญหาและข้อจำกัด                                                                                                                   | แนวทางการแก้ปัญหา                                                                                                                                                    |
|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ระยะที่1 (ปี 2554-2558) | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ก่อสร้างท่าเรื่อน้ำลิกทวาย 1 ท่า</li> <li>- ก่อสร้างถนน 4 เลนเชื่อมระหว่างท่าเรื่อทวายกับบ้านพุน้ำร้อนระยะทาง 160 กิโลเมตร</li> <li>- ก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานในนิคมอุตสาหกรรมทวาย</li> </ul> | พัฒนาเพิ่มขีดความสามารถและข้อจำกัดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่จังหวัดชายแดนตะวันตกบริเวณ โซนที่1 ระยะทาง 25 กม.จากบ้านพุน้ำร้อน | ข้อจำกัดของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขตของอุทยานไตรโยคและทองผาภูมิ | ควรกำหนดแผนผังที่ชัดเจนเพื่อกำหนดและจำกัดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่ติดกับอุทยานไตรโยคและอุทยานทองผาภูมิเพราะจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินระยะยาว |

ที่มา: รัตนะ บุลประเสริฐและคณะ, 2557



โซนที่ 1 ระยะทางกิโลเมตรที่ 5- 10 กิโลเมตรจาก ด้านชายแดนบ้านพุร้อน-ไทย-พม่า



โซนที่ 1 ระยะทางกิโลเมตรที่ 5- 10 กิโลเมตรจาก ด้านชายแดนบ้านพุร้อน-ไทย-พม่าการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์เชิงพื้นที่และโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงขยายโอกาสในการค้าสินค้าอุปโภคบริโภคขั้นพื้นฐานที่มีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิตที่เกี่ยวข้องกับโครงการทวายฯเพื่อรองรับกิจกรรมเศรษฐกิจหลัก

แผนภาพที่ 3.6 ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงพื้นที่และโอกาสทางเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 1 (รัตนะ บุลประเสริฐและคณะ, 2557)

โดยจะมีแนวโน้มที่พัฒนาเพิ่มขีดความสามารถอย่างรวดเร็วเพื่อรองรับกิจกรรมเศรษฐกิจหลัก ได้แก่ ธุรกิจรับเหมาก่อสร้างขนาดเล็กถึงขนาดกลาง การเดินทางท่องเที่ยวพื้นที่ของรูปแบบชายแดนที่มุ่งเน้นขยายโอกาสในการค้าสินค้าอุปโภคบริโภคขั้นพื้นฐานเป็นหลักแต่มีข้อจำกัดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่จังหวัดชายแดนตะวันตกบริเวณ โซนที่ 1 ระยะทางกิโลเมตรที่ 5-10 กิโลเมตรจากด้านบ้านพุร้อนควรมีการจัดการให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษที่ประกอบด้วยศูนย์บริการด้านศุลกากรแบบ One Stop Service เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับการส่งออกและนำเข้าสินค้านระหว่างไทยกับพม่า คลังสินค้า และอาคารพาณิชย์ รวมทั้งได้เตรียมพื้นที่สำหรับจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเมียวดี และพื้นที่สำหรับก่อสร้างโรงแรม และที่พักอาศัย เพื่อรองรับการค้า การลงทุน รวมถึงการ

ท่องเที่ยว ซึ่งคาดว่าจะมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าไทยที่มีโอกาสขยายการส่งออกผ่านด่านชายแดนดังกล่าว ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภคทุกประเภท อาทิ เครื่องดื่ม เครื่องสำอาง และสบู่ เป็นต้น ซึ่งชาวพม่าถือว่าสินค้าไทยเป็นสินค้ามีคุณภาพ นอกจากนี้ ยังนับเป็นโอกาสในการขยายตลาดวัสดุก่อสร้าง เพื่อรองรับการพัฒนากระบวนสาธารณูปโภคพื้นฐานตามแนวชายแดนและการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายฯ ขณะเดียวกันผู้ประกอบการไทยยังมีโอกาสใช้ปัจจัยการผลิตราคาถูกจากพม่าที่เป็นโอกาสสำหรับการแสวงหาแหล่งวัตถุดิบเพิ่มเติม เนื่องจากพม่ายังคงมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็น ไม้ พลังงาน หรือวัตถุดิบอื่นๆ ที่ไทยเริ่มขาดแคลน โดยเฉพาะกลุ่มวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์จักรกลการก่อสร้าง รวมถึงเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ติดตั้งในอาคาร พม่าอยู่ระหว่างเร่งพัฒนาโครงการทวายฯ หลายด้าน ทั้งในส่วนของการก่อสร้างพื้นฐานสินแร่และวัตถุดิบทางการเกษตร รวมถึงการจ้างแรงงาน เพื่อผลิตและแปรรูปสินค้า ซึ่งจะช่วยประหยัดต้นทุนการผลิตได้ข้อจำกัดทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงพื้นที่และโอกาสทางเศรษฐกิจพบว่าพื้นที่ส่วนใหญ่พบว่าถ้าโครงการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายฯ ไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร ซึ่งในเบื้องต้นผู้ประกอบการไทยอาจต้องเผชิญความไม่พร้อมของระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานต่างๆ นอกจากนี้ ความเสี่ยงจากปัญหาชนกลุ่มน้อยในพม่าและความเสี่ยงจากการปิดด่านการค้าชายแดนก็เป็นปัจจัยที่ระมัดระวังและควรนำมาพิจารณาควบคู่กันไป เพื่อลดความเสี่ยงและช่วยให้การทำการค้าการลงทุนกับพม่าประสบผลสำเร็จมากที่สุด และควรพัฒนาปัจจัยการผลิตและการเชื่อมโยงฐานการผลิตอุตสาหกรรมเป้าหมายระหว่างการค้าการลงทุนควบคู่กับ การพัฒนากฎระเบียบและสิทธิประโยชน์ให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม รวมถึงการบริหารจัดการด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

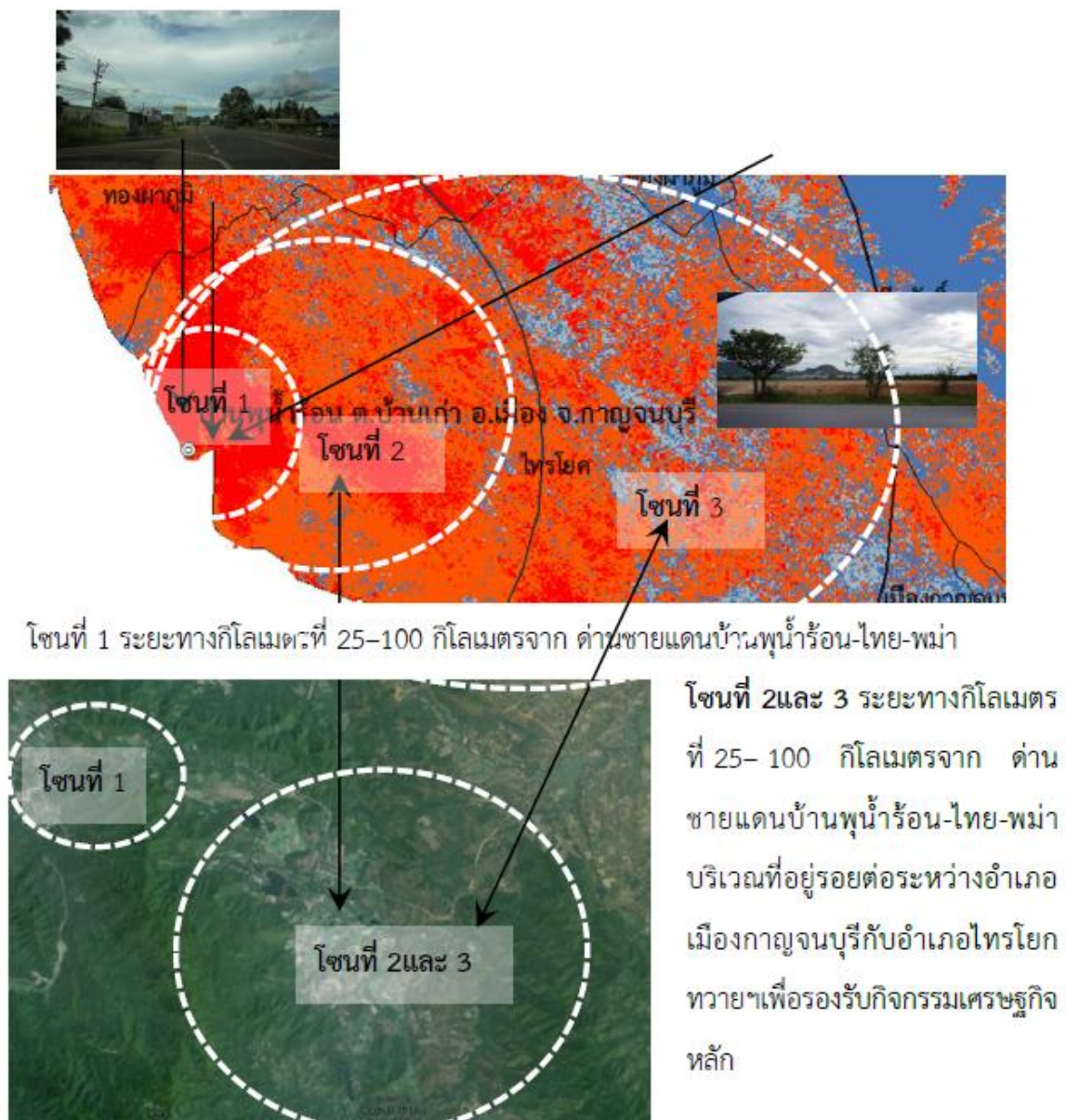
2) ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงพื้นที่และโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงขยายโอกาสในการค้าสินค้าอุปโภคบริโภคแผนทางเลือกพัฒนากรณีที่สองคือคล้อยกับการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายระยะที่ 2 และ 3 กรณีที่โครงการฯ มีความก้าวหน้าพบว่าจะมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงพื้นที่และโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงขยายโอกาสในการค้าสินค้าอุปโภคบริโภคในโซน ที่ 2 และโซนที่ 3 ระยะทาง 25 – 100 กิโลเมตรจากชายแดนต่อเนื่องจากบริเวณตำบลบ้านเก่าจนถึงพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดกาญจนบุรี ดังแสดงในภาพ

ตารางที่ 3.3 ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สอดคล้องกับโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายระยะเวลาต่างๆ ของแผนการวิจัยที่สอดคล้องกับการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายระยะที่ 2 และ 3

| ระยะเวลา                 | รายละเอียด                                                             | ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์                                                                                                                                                    | ปัญหาและข้อจำกัด                                                                                                                                                                  | แนวทางการแก้ปัญหา                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ระยะที่ 2 (ปี 2556-2560) | - ขยายถนนจาก 4 เลน เป็น 8 เลน<br>- ก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานเพิ่มเติม | พัฒนาเพิ่มขีดความสามารถและข้อจำกัดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่จังหวัดชายแดนตะวันตกบริเวณ โซนที่ 2 ระยะทาง 50 กม.จากบ้านพุน้ำร้อน | -พื้นที่ข้อจำกัดของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขตของอุทยานไทรโยคและอุทยานทองผาภูมิ<br>- ขาดแคลนระบบ | -ควรกำหนดแผนผังที่ชัดเจนเพื่อกำหนดและจำกัดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่ติดกับอุทยานไทรโยคและอุทยานทองผาภูมิ เพราะจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินระยะยาว<br>- ดำเนินการจัดทำระบบสาธารณูปโภคและ |

| ระยะเวลา                 | รายละเอียด                                                                                                                         | ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | ปัญหาและข้อจำกัด                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | แนวทางการแก้ปัญหา                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                          |                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | สาธารณูปโภคและสาธารณูปการเพื่อรองรับการขยายตัวเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมขนาดเล็ก กิจกรรมพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยมีการขยายตัว                                                                                                                                                                                                        | สาธารณูปการเพื่อรองรับการขยายตัวเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมขนาดเล็ก กิจกรรมพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยมีการขยายตัว                                                                                                                                                 |
| ระยะที่ 3 (ปี 2559-2563) | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก ทวายเพิ่ม อีก 1 ท่า</li> <li>- เก็บงานของระยะที่ 1 และ 2</li> </ul> | พัฒนาระบบโลจิสติกส์รวมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการทางโลจิสติกส์จากผลของถอดบทเรียนการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อ มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมและพาณิชยกรรมสูงในบริเวณเส้นทางหลวงหลักใหม่สายใหม่ พื้นที่ต่อบ้านปูนน้ำร้อนถึงอำเภอเมือง มะขามเตี้ย ห้วยกะเจา และพนมทวนบริเวณที่เป็นเส้นทางขยายเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์จากโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังสู่กรุงเทพและพื้นที่อื่นๆ | <ul style="list-style-type: none"> <li>- พัฒนาระบบโลจิสติกส์รวมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการทางโลจิสติกส์ต้องใช้พื้นที่ขยายโครงข่ายระบบโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งต่อเนื่อง ให้จำนวนมาก</li> <li>- ขาดแคลนแหล่งน้ำ</li> <li>- ขาดแคลนแหล่งพลังงาน</li> <li>- ปัญหาสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ เช่น มลพิษ ชุมชนแออัด</li> <li>- ระบบการจราจรแออัด</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ออกแบบโครงข่ายทางโลจิสติกส์ระบบโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งต่อเนื่องให้มีจำนวนมากพอ</li> <li>- ดำเนินการจัดสรรแหล่งน้ำดิบจากบริเวณใกล้เคียงเช่นเขื่อนศรีนครินทร์</li> <li>- จัดหาแหล่งพลังงานสำรองเพื่อรองรับโครงข่ายทางโลจิสติกส์</li> </ul> |

ที่มา: รัตนะ บุลประเสริฐและคณะ, 2557



แผนภาพที่ 3.7 ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงพื้นที่และโอกาสทางเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 2 และ 3 (รัตนะ บุลประเสริฐและคณะ, 2557)

มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องจาก พื้นที่ 1 บริเวณบ้านพุน้ำร้อนเป็นบริเวณที่การพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่จังหวัดชายแดนตะวันตกของประเทศไทยว่าเป็นบริเวณที่ขีดความสามารถในการรองรับเชิงพื้นที่จากการพัฒนาของเศรษฐกิจเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิต และท่องเที่ยวที่มีรูปแบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ของการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินระยะเวลา 24 ปี (พ.ศ.2533-พ.ศ.2557) ย้อนหลังจนถึงปัจจุบันที่สามารถอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินและสิ่งปกคลุมดินส่วนใหญ่ พบว่าจะเป็นการจะเป็นการพัฒนาพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงพื้นที่และโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงขยายโอกาสในช่วงนี้คาดว่าโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังกลายมาเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศที่สำคัญที่มี

ปริมาณตู้สินค้าเพิ่มสูงขึ้นถึง จากความต้องการการใช้ท่าเรือเพิ่มสูงขึ้นดังกล่าว ส่งผลให้ต้องมีการสร้างท่าเรือแหลมฉบังเฟส 2 ขึ้นเกี่ยวข้องกับโครงการทวายฯ เพื่อรองรับกิจกรรมเศรษฐกิจหลักที่มีผลโดยตรงกับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่เป็นผลสืบเนื่องมาจากการเติบโตของภาคการส่งออก-นำเข้าของประเทศที่สูงขึ้นทุกปีด้านถาวรเพื่อขยายโอกาสในการค้าสินค้าอุปโภคบริโภค บริเวณบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี รวมถึงการพัฒนาให้เป็นเขตอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก) จากท่าเรือน้ำลึกทวายและเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมทวายกับกาญจนบุรี จะทำให้ประเทศไทยกลายเป็นฐานการผลิต และเป็นฮับโล-จิสติกส์ในการนำเข้าส่งออกของอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร เนื่องจากไทยจะมีการสั่งซื้อวัตถุดิบทางทะเลจากพม่าผ่านทาง ถนนสายทวาย-พุน้ำร้อน ระยะทาง 160 กิโลเมตร และจะส่งออกไปยังภูมิภาคอินโดจีนได้อย่างสะดวก โดยการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายออกเป็นจึงต้องมีการ เพื่อเป็นการรองรับศักยภาพของประเทศในอนาคต ซึ่งเริ่มมีการคิดหาวิธีปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับสินค้านำเข้าและส่งออกของไทยโดยตรงในโซนที่ 2 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่อำเภอไทรโยค เป็นบริเวณที่อยู่รอยต่อระหว่างอำเภอเมืองกาญจนบุรีปัจจัยที่ส่งเสริมการขยายตัวเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมขนาดเล็ก กิจกรรมพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยมีการขยายตัวสูงมากอย่างมากที่บริเวณคือการขยายตัวเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมและการพาณิชยกรรมสูงอย่างมากในบริเวณเส้นทางโดยสามารถของการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่จังหวัดชายแดนตะวันตกของประเทศไทยดี และพื้นที่สำหรับก่อสร้างโรงแรม และที่พักอาศัย เพื่อรองรับการค้า การลงทุน รวมถึงการท่องเที่ยว ซึ่งคาดว่าจะมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น ที่ต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนที่เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย นอกจากนี้ยังมีเรื่องของพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการขนส่งต่อเนื่องทั้งทางรางและทางถนน ที่อาจต้องให้ภาครัฐเร่งบูรณาการเรื่องโครงสร้างพื้นฐานนี้โดยเร็ว เนื่องจากมีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาของการท่าเรือน้ำลึกทวายฯ

#### 4. ผลการศึกษากฎหมายและกฎระเบียบที่มีผลกระทบต่อการขยายตัวของกาญจนบุรีและพื้นที่เกี่ยวข้อง

เนื่องจากจุดเด่นอีกด้านของจังหวัดกาญจนบุรีจากการที่พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราชการทหาร และพื้นที่ป่าธรรมชาติ รวมถึงการมีพื้นที่ชายแดน ในสัดส่วนที่มากซึ่งพื้นที่ดังกล่าวมีกฎหมายกฎบัญญัติพิเศษควบคุม เช่น พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ เป็นต้น ทำให้แผนแนวทางการปรับปรุง พัฒนาพื้นที่ในบริเวณนี้และพื้นที่กันชน จำเป็นต้องมีความพิเศษกว่าพื้นที่อื่นๆ ข้อมูลพื้นฐานเหล่านี้แสดงให้เห็นว่า การจัดการพื้นที่อย่างถูกต้องเหมาะสม มีส่วนสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาพื้นที่ในระยะยาว โดยกระบวนการจัดการพื้นที่ที่ได้ผล และมีประสิทธิภาพวิธีหนึ่งคือการบริหารจัดการผ่าน ขอกฎหมาย ขอบัญญัติ ข้อบังคับ และ ข้อกำหนดเชิงพื้นที่ เพื่อให้การบริหารจัดการดังกล่าว มีระเบียบแบบแผน มีการบูรณาการ เป็นที่ยอมรับ สามารถแก้ปัญหา และรองรับการเติบโตของพื้นที่ได้ การศึกษาขอกฎหมาย ขอบัญญัติ ข้อบังคับ และ ข้อกำหนดเชิงพื้นที่ ได้นำมาการวิเคราะห์ และสังเคราะห์ แนวทางการจัดการพื้นที่ที่เหมาะสมในอนาคต จึงเป็นกระบวนการที่สำคัญในการพัฒนาพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ทั้งในปัจจุบันและ อนาคต เมื่อมีการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และโครงการเขตอุตสาหกรรม-ท่าเรือน้ำลึกทวาย

##### 4.1 กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขยายตัวเชิงพื้นที่ในจังหวัดกาญจนบุรี

การใช้กฎหมายและกฎระเบียบมาช่วยในการพัฒนาพื้นที่ในจังหวัดกาญจนบุรีเป็นเรื่องที่มีความสำคัญอย่างมาก เนื่องจากกฎหมาย เป็นข้อบังคับของรัฐบาลปิตัย ที่บัญญัติขึ้นเพื่อใช้ควบคุมพฤติกรรมของพลเมือง หากใครฝ่าฝืน จะถูกลงโทษรัฐบาลปิตัย คือ ผู้มีอำนาจสูงสุดในรัฐ (ของประเทศไทยรัฐบาลปิตัยแบ่งออกเป็น 3 ฝ่ายได้แก่ฝ่ายนิติบัญญัติ ฝ่ายบริหารและฝ่ายตุลาการ แต่ละฝ่ายก็จะมีอำนาจสูงสุด เฉพาะด้านของตนเท่านั้น นอกจากนี้จากการคาดการณ์แนวโน้มการพัฒนาเชิงพื้นที่ของจังหวัดกาญจนบุรีและจังหวัดใกล้เคียงที่ “ให้จังหวัดกาญจนบุรี เป็นเขตเศรษฐกิจชายแดน และศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โดยมีตัวเมืองกาญจนบุรี และกลุ่มเมืองในภาคตะวันตกเป็นศูนย์กลางความเจริญ สนับสนุนการพัฒนา” พบว่ามีกฎหมายและกฎระเบียบเชิงพื้นที่ที่น่าเกี่ยวข้องสามารถแบ่งได้เป็น 4 กลุ่มสำคัญๆ ดังนี้

##### กลุ่มที่ 1 กลุ่มกฎหมายเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่

ในการพัฒนาพื้นที่ทุกพื้นที่จำเป็นต้องมีการควบคุมทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการก่อสร้าง ซ่อมแซมอาคาร เพราะฉะนั้นกลุ่มกฎหมายนี้จึงประกอบไปด้วย พระราชบัญญัติการผังเมือง และพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร มีรายละเอียดดังนี้

##### 1. พระราชบัญญัติการผังเมือง พุทธศักราช 2518

ใจความสำคัญของกฎหมายฉบับนี้ คือ การกล่าวถึงนิยามความหมายของ “การผังเมือง” และ การวางและจัดทำ รวมไปถึงการบังคับใช้ “ผังเมืองรวม” และ “ผังเมืองเฉพาะ” โดยมีรายละเอียดดังนี้

“การผังเมือง” หมายถึง “การวาง จัดทำและดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะ ในบริเวณเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้อง หรือชนบทเพื่อสร้างหรือพัฒนาเมืองหรือส่วนของเมืองขึ้นใหม่หรือ แทนเมืองหรือส่วนของเมืองที่ได้รับ ความเสียหายเพื่อให้มีหรือทำให้ดีขึ้นซึ่งสุขภาพ ความสะดวกสบาย ความ เป็นระเบียบ ความสวยงาม การใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน ความปลอดภัยของประชาชน และสวัสดิภาพ ของสังคม เพื่อส่งเสริมการเศรษฐกิจสังคม และสภาพแวดล้อม เพื่อดำรง รักษาหรือบูรณะสถานที่และวัตถุที่มี ประโยชน์หรือคุณค่าในทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ หรือโบราณคดี หรือเพื่อบำรุงรักษา ทรัพยากรธรรมชาติ ภูมิประเทศทั้งดงาม หรือมีคุณค่าในทางธรรมชาติ”

“ผังเมืองรวม” หมายความว่า “แผนผัง นโยบาย และโครงการ รวมทั้งมาตรการควบคุมโดยทั่วไป เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและดำรงรักษาเมือง และบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท ในด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณสุขปโภค บริการสาธารณะ และสภาพแวดล้อม เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของการผังเมือง”

ผังเมืองรวมโดยนิยามดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งรายละเอียดซึ่งในมาตรา 17 ได้กำหนดให้ประกอบด้วย วัตถุประสงค์ในการวางแผนและจัดทำผังเมืองรวม แผนที่แสดงเขตของผังเมืองรวมแผนผังและข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่โล่ง โครงการคมนาคมและขนส่ง และโครงการสาธารณสุขปโภค พร้อมทั้งรายการประกอบแผนผัง ตลอดจนนโยบาย มาตรการและวิธีดำเนินการเพื่อปฏิบัติตามวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมนั้น ย่อมหมายถึงการที่ผังเมืองรวมจะเป็นแผนระยะยาวในการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนด โดยการประสานการพัฒนาของภาคเอกชนในการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และเกษตรกรรม ให้เป็นไปอย่างสอดคล้องเอื้ออำนวยและปราศจากปัญหาความขัดแย้งซึ่งกันและกัน นอกจากนี้ผังเมืองรวมยังจะส่งผลต่อการสนับสนุนการใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าวให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการประสานการดำเนินการของภาครัฐในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งสาธารณสุขปโภค และสาธารณูปการ ให้เป็นไปอย่างพอเพียงและได้มาตรฐาน

ส่วนนิยามของ “ผังเมืองเฉพาะ” ซึ่งมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 ได้กำหนดนิยามไว้หมายความว่า “แผนผังและโครงการดำเนินการ เพื่อพัฒนาหรือดำรงรักษาบริเวณเฉพาะแห่ง หรือกิจการที่เกี่ยวข้อง ในเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท เพื่อประโยชน์แก่การผังเมือง”

## **2. พระราชบัญญัติ ควบคุมอาคาร พ.ศ.2522**

ใจความสำคัญของกฎหมายฉบับนี้ คือ กฎหมายที่ต้องการให้เกิดการควบคุมการก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน เคลื่อนย้ายหรือเปลี่ยนการใช้อาคาร เพื่อให้มีความมั่นคงแข็งแรง มีระบบความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้อาคาร เช่น ระบบป้องกันอัคคีภัย ระบบการระบายอากาศ ฯลฯ มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย สวยงาม และมีการจัดการด้านการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เช่น การจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยลงสู่ทางระบายน้ำสาธารณะ ฯลฯ โดยการให้อำนาจแก่กระทรวงในการออกกฎกระทรวง หรือท้องถิ่นในการออกข้อบัญญัติ หรือเทศบัญญัติ เพื่อควบคุมในรายละเอียดต่างๆต่อไป

### **กลุ่มที่ 2 กลุ่มกฎหมายเกี่ยวกับที่ดิน**

การพัฒนาเชิงพื้นที่ในจังหวัดกาญจนบุรีและข้างเคียงจำเป็นต้องศึกษากฎหมายเกี่ยวกับที่ดิน ไม่ว่าจะเป็นประมวลกฎหมายที่ดิน การจัดรูปที่ดิน การเวนคืนที่ดิน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กฎหมายเกี่ยวกับที่ราชพัสดุ ซึ่งจังหวัดกาญจนบุรีมีที่ราชพัสดุอยู่ในพื้นที่มากที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ

#### **1. ประมวลกฎหมายที่ดิน**

ใจความสำคัญของกฎหมายฉบับนี้ คือ การพูดถึงกรรมสิทธิ์ในการถือครองที่ดินการกำหนดสิทธิหลักเกณฑ์การได้มา การถอน ทั้งที่ดินของรัฐและที่ดินของประชาชนทั่วไป เพื่อประโยชน์ในด้านต่างๆ โดยในกฎหมายได้นิยามความหมายของ “ที่ดิน” ไว้ว่า “พื้นที่ดินทั่วไป และให้หมายความรวมถึง ภูเขา ห้วย หนอง คลอง บึง บาง ลำน้ำ ทะเลสาบ เกาะ และที่ ชายทะเลด้วย” และ “สิทธิในที่ดิน” หมายความว่า กรรมสิทธิ์ และให้หมายความรวมถึง สิทธิครอบครองด้วย

## 2. พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พุทธศักราช 2518

เป็นพระราชบัญญัติที่ว่าด้วยการปกครองดูแลรักษาที่ราชพัสดุให้เป็นไปโดยมีระเบียบและหลักเกณฑ์ที่แน่นอน เพื่อช่วยลดเกิดปัญหาความยุ่งยากในทางปฏิบัติหลายประการ โดยให้กระทรวงการคลังมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการนี้ โดยมีเนื้อหาใจความเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และวิธีการในการปกครองดูแล บำรุงรักษา การใช้และจัดหาประโยชน์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุ การโอนกรรมสิทธิ์ที่ราชพัสดุอื่น ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวงในกรณีเล็กใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดิน หรือที่ราชพัสดุที่ราชการหวงห้ามไว้ไม่ประสงค์ที่จะใช้อีกต่อไป ให้ถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน หรือถอนการหวงห้ามแล้วแต่กรณี โดยในกฎหมายได้นิยามความหมายของ "ที่ราชพัสดุ" ไว้ว่า อสังหาริมทรัพย์อันเป็น ทรัพย์สินของแผ่นดินทุกชนิด เว้นแต่สาธารณสมบัติของแผ่นดิน ดังต่อไปนี้

(2.1) ที่ดินรกร้างว่างเปล่า และที่ดินซึ่งมีผู้เวนคืนหรือทอดทิ้งหรือ กลับมาเป็นของแผ่นดินโดยประการอื่นตามกฎหมายที่ดิน

(2.2) อสังหาริมทรัพย์สำหรับพลเมืองใช้หรือสงวนไว้เพื่อประโยชน์ ของพลเมืองใช้ร่วมกันเป็นต้นว่า ที่ชายตลิ่ง ทางน้ำ ทางหลวง ทะเลสาบส่วนอสังหาริมทรัพย์ของรัฐวิสาหกิจที่เป็นนิติบุคคลและขององค์การปกครองท้องถิ่นไม่ว่าเป็นที่ราชพัสดุ

## 3. พระราชบัญญัติ จัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ พ.ศ. 2547

ใจความสำคัญของกฎหมายฉบับนี้ คือ กฎหมายที่ว่าด้วยการอธิบายการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาพื้นที่ และการบอกหน้าและอำนาจที่ต้องรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจัดรูปที่ดิน รวมไปถึงการจัดกองทุนจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ขึ้น มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนการดำเนินการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ โดยกฎหมายได้ให้ความหมายเอาไว้ว่า "การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่" หมายความว่า "การดำเนินการพัฒนาที่ดินหลายแปลงโดยการวางแผนจัดรูปที่ดินใหม่ ปรับปรุงหรือจัดสร้างโครงสร้างพื้นฐาน และการร่วมรับภาระและกระจายผลตอบแทนอย่างเป็นธรรม ทั้งนี้ โดยความร่วมมือระหว่างเอกชนกับเอกชนหรือเอกชนกับรัฐ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ในที่ดินที่เหมาะสมยิ่งขึ้นในด้านการคมนาคม เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมและชุมชน และเป็นการสอดคล้องกับการผังเมือง" และ "โครงการจัดรูปที่ดิน" หมายความว่า "โครงการที่จัดทำขึ้นสำหรับการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่"

## 4. พระราชบัญญัติ ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530

ใจความสำคัญของกฎหมายฉบับนี้ คือ กฎหมายที่ว่าด้วยระเบียบของการเวนคืนและการชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ที่ถูกเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ไป โดยความหมายของ "เวนคืน" ของกฎหมายนี้หมายถึง บังคับเวนคืนที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น ตามเงื่อนไขแห่งพระราชบัญญัตินี้

เมื่อรัฐมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ เพื่อกิจการใด ๆ อันจำเป็นเพื่อการอันเป็นสาธารณูปโภคหรือการอันจำเป็น ในการป้องกันประเทศ หรือการได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ หรือเพื่อการ ผังเมือง หรือเพื่อการพัฒนาการเกษตร หรือการอุตสาหกรรม หรือเพื่อการ ปฏิรูปที่ดิน หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการ โอนไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการเวนคืนตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่มิพบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนไว้ในกฎหมายอื่นโดยเฉพาะแล้ว ถ้าจะต้องดำเนินการเวนคืนเพื่อกิจการตามกฎหมายดังกล่าว เมื่อคณะรัฐมนตรี เห็นสมควรจะมีมติให้ดำเนินการเวนคืนตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้แทนก็ได้

เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการเวนคืนตามวรรคหนึ่ง จะตราพระราช กฎฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนไว้ก่อนก็ได้

### กลุ่มที่ 3 กฎหมายป่าไม้ป่าสงวนอุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า

เนื่องจากลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่ของจังหวัดกาญจนบุรีเป็นป่าไม้และภูเขา ซึ่งเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อสิ่งมีชีวิตไม่ว่าจะเป็นมนุษย์หรือสัตว์ นอกจากนี้พื้นที่ป่าส่วนใหญ่ยังรักษาอยู่ในสภาพตามธรรมชาติดั้งเดิมซึ่งมีพื้นที่มากเป็นอันดับ 5 ของประเทศ โดยส่วนใหญ่อยู่ในอำเภอไทรโยค ทองผาภูมิ สังขละบุรี และศรีสวัสดิ์ โดยมีอุทยานแห่งชาติ 5 แห่ง เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 2 แห่ง และป่าสงวนแห่งชาติ 15 แห่ง ซึ่งถ้าป่าไม้เหล่านี้ถูกทำลายหรือบุกรุกย่อมส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เช่น สัตว์ป่า ดิน น้ำ อากาศ ฯลฯ เพื่อเป็นการอนุรักษ์และฟื้นฟูในพื้นที่ป่าอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืนได้อย่างมีประสิทธิภาพ การหามาตรการการป้องกันทางกฎหมายจะมีส่วนช่วยให้สามารถดำรงรักษาพื้นที่ทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์เหล่านั้นอยู่ได้โดยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดกาญจนบุรีในเรื่องของป่าไม้ป่าสงวนอุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่ามี ได้แก่

#### 1.พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พุทธศักราช 2507

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาสภาพป่า ของป่า หรือทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ อันเป็นทรัพยากรที่สำคัญของประเทศเอาไว้เพื่อประโยชน์ในด้านการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนและเป็นการสงวนป่าไว้เพื่อใช้ประโยชน์จากป่าในเชิงเศรษฐกิจโดยนำผลประโยชน์จากป่าไม้มาพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพและมีประโยชน์นานที่สุดจนถึงลูกหลาน ดังนั้นพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงมีทั้งการห้ามมิให้บุกรุก หรือหาของป่า หรือเข้าไปก่อสร้างในเขตป่าสงวนแต่ถ้าเป็นกรณีของพื้นที่ป่าดังกล่าวในเขตที่เรียกว่า “ป่าเสื่อมโทรม” กรมป่าไม้ก็อาจอนุญาตให้ราษฎรที่ไม่มีที่ดินทำกินเข้าทำกินได้โดยไม่สามารถถือเอากรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองได้ หรืออาจให้เอกชนเข้ามาปลูกป่าทดแทนได้เพื่อพัฒนา พื้นฟูสภาพป่าไม้ให้ดีขึ้นนอกจากนี้ การศึกษาทางวิชาการอันจะนำไปสู่การพัฒนาทางระบบนิเวศหรือการพัฒนาพันธุ์พืชเจ้าพนักงานป่าไม่มีสิทธิอนุญาตให้บุคคลเข้าไปในป่าเพื่อศึกษาได้

#### 2.พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พุทธศักราช 2535

พระราชบัญญัติฉบับนี้ว่าด้วยเรื่อง การคุ้มครองสัตว์ป่า ไม่ให้สูญพันธุ์หรือลดปริมาณลงจนเกิดผลกระทบต่อความสมดุลของธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และเรื่องการอนุญาตให้ล่าสัตว์ป่าเก็บหรือทำอันตรายแก่รังของสัตว์ป่าในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเพื่อการศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการ โดยการศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการนั้นต้องเป็นประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ กล่าวคือ การศึกษาหรือวิจัยต้องมีประโยชน์ในเรื่องของการอนุรักษ์สัตว์ป่าหรือการจัดการพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์การรักษาความหลากหลายทางชีวภาพการประเมินคุณค่าทรัพยากรชีวภาพ และใช้แก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับสัตว์ป่าซึ่งผู้ที่จะทำการศึกษาหรือวิจัยได้นั้นต้องเป็นสถาบันทางวิชาการของไทยหรือหน่วยราชการไทยที่มีความจำเป็นเกี่ยวข้องกับการศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการนั้นๆในกรณีมีชาวต่างประเทศร่วมศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการจะต้องปฏิบัติตามระเบียบสภาวิจัยแห่งชาติว่าด้วยการอนุญาตให้นักวิจัยชาวต่างประเทศเข้ามาทำการวิจัยในประเทศไทยพ.ศ.2525 ในกรณีที่กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืชอนุญาตให้ดำเนินการผู้ศึกษาหรือวิจัยต้องมอบตัวอย่างสัตว์ป่าซากของสัตว์ป่าหรือรังของสัตว์ป่าให้กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืชตามชนิดและจำนวนที่กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืชกำหนดและทำรายงานการเก็บรักษาหรือแหล่งเก็บรักษาต่อกรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืชด้วย

### 3. พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พุทธศักราช 2504

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครอง รักษาทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ เช่น พันธุ์ไม้ และของป่า สัตว์ป่า ตลอดจนทิวทัศน์ ป่าและภูเขา ให้คงอยู่ในสภาพธรรมชาติเดิม ไม่ให้ถูกทำลายหรือเปลี่ยนแปลงไป เพื่อใช้เป็นประโยชน์แก่การศึกษา หรือการรื่นรมย์ของประชาชน นอกจากนี้พระราชบัญญัติฉบับนี้ยังมีเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองและดูแลรักษาอุทยาน ในส่วนของการยึดครองที่ดิน การเก็บหาของป่า การกระทำต่างๆ ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายและเปลี่ยนแปลงของ สภาพธรรมชาติเดิม โดยได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาจากพระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 และ 2532 ในมาตราที่ 30 สำหรับการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) ในการประเมินผลกระทบของกฎหมายในการพัฒนาจังหวัดกาญจนบุรี เป็นไปดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์ SWOT กฎหมายที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาจังหวัดกาญจนบุรี

| จุดแข็ง (Strengths)                                                                                                                                                                                                                                                                                 | จุดอ่อน (Weaknesses)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. พื้นที่ส่วนใหญ่ในจังหวัดเป็นพื้นที่ป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์สามารถพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ได้ โดยการจัดทำเป็นแหล่งท่องเที่ยวต้องอิงตามกฎหมาย ป่าไม้ และกฎหมายสิ่งแวดล้อม<br>2. พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ทางราชการการขอพื้นที่บางส่วนเพื่อการพัฒนาสามารถทำได้ง่ายขึ้น                           | 1. พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ป่าไม้และที่ทางการทหารเป็นส่วนมากอาจส่งผลกระทบต่อชาวพื้นที่อยู่บริเวณนั้นเมื่อมีการขอเวนคืนพื้นที่เพื่อนำพื้นที่มาพัฒนา<br>2. พื้นที่บางส่วนของชาวบ้านมีปัญหาที่ดินเกี่ยวกับในเรื่องของเอกสารสิทธิ์เช่นที่มีเอกสาร นส.2 นส.3 ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาในการพัฒนาพื้นที่ได้                                                   |
| โอกาส (Opportunities)                                                                                                                                                                                                                                                                               | อุปสรรค (Threats)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 1. การพัฒนาพื้นที่บางส่วนโดยเฉพาะพื้นที่ทางด้านชายแดนบ้านพุน้ำร้อนอาจทำให้จังหวัดกาญจนบุรีกลายเป็นเส้นทางขนส่งโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศได้<br>2. พื้นที่บางส่วนที่เป็นจุดทางลงของโครงการทางหลวงหมายเลข 81 ที่สามารถเชื่อมต่อกับโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายสามารถพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรมทางการเกษตรได้ | 1. พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ป่าไม้และเขตพื้นที่ทางการทหารเป็นส่วนมากทำให้การจัดทำผังเมืองรวมจังหวัดกาญจนบุรีไม่สามารถนำบางเขตพื้นที่ไปใช้ประโยชน์ได้ดังนั้นการวางผังเมืองตามพระราชบัญญัติผังเมือง พ.ศ.2518 จึงเป็นเรื่องที่สำคัญ<br>2. เนื่องจากผังเมืองกาญจนบุรียังไม่ได้ออกมาบังคับใช้ อาจทำให้นักลงทุนที่จะเข้ามาลงทุนในจังหวัดมีความไม่มั่นใจได้ |

ที่มา: สมिति ดารากร ณ อยุธยา และคณะ, 2557

### กลุ่มที่ 4 กฎหมายเศรษฐกิจและสังคมอื่นๆที่สำคัญ (สมिति ดารากร ณ อยุธยา และคณะ, 2557)

นโยบายส่งเสริมการลงทุน 2555 (เขต2) ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) หรือ Board of Investment (BOI) กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นนโยบายที่มีจุดประสงค์เพื่อบรรเทาภาระด้านการคลังของรัฐบาล และเพื่อให้สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน และแนวโน้มในอนาคต

จากการศึกษาการส่งเสริมการลงทุนที่เกิดขึ้นในจังหวัดกาญจนบุรีเพื่อให้สามารถผลักดันและจัดตั้งพื้นที่บางส่วนให้เป็นเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) (Board of Investment: BOI) ซึ่งเป็น หน่วยงานที่ช่วยในการส่งเสริมการลงทุน โดยให้สิทธิประโยชน์ทางด้าน

ภาษีอากร เช่น การยกเว้น/ลดหย่อนภาษี สิทธิพิเศษเกี่ยวกับภาษีและสิทธิประโยชน์ที่ไม่เกี่ยวกับภาษี โดยทางคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้มีการจัดแบ่งเขตการลงทุนออกเป็น 3 เขตตามปัจจัยทางเศรษฐกิจโดยใช้รายได้และสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานของแต่ละจังหวัดเป็นเกณฑ์ พบว่าจังหวัดกาญจนบุรีเป็นจังหวัดที่อยู่ในเขตการลงทุน เขต 2 ซึ่งการนำ BOI มาใช้ในจังหวัดกาญจนบุรีถือว่าเป็นประโยชน์ต่อจังหวัดมาก เนื่องจากจะช่วยให้อุตสาหกรรมทางการเกษตรเจริญเติบโตขึ้น และทำให้จังหวัดกลายเป็นแหล่งผลิตสินค้าทางการเกษตรที่สำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดที่ว่า "ศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม ประตุการค้าชายแดน และมุ่งพัฒนาสู่คุณภาพชีวิตที่ยั่งยืน" ประกอบกับนโยบายที่เกิดขึ้นของทางรัฐบาลที่จะผลักดันให้ทางจังหวัดกาญจนบุรีเป็นจังหวัดที่มีการค้าชายแดนที่สำคัญ รวมทั้งการผลักดันพื้นที่บางส่วนให้กลายเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณรอบๆ ด่านบ้านพุน้ำร้อน กับบริเวณด่านเจดีย์สามองค์ที่มีการติดต่อซื้อขายทางชายแดนกับสหภาพเมียนมาร์ เพราะฉะนั้นการศึกษาในเรื่องสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรจึงเป็นประโยชน์ต่อจังหวัดกาญจนบุรี จากการศึกษาการแบ่งเขตการลงทุน เขต 2 เขต 3 นั้นพบว่ามีความแตกต่างกันในเรื่องของสิทธิและประโยชน์ทางด้านภาษีแตกต่างกัน เช่น การลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล ร้อยละ 50 เป็นเวลา 5 ปี การหักค่าขนส่ง ไฟฟ้า ประปา 2 เท่า การหักค่าติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวก สิทธิประโยชน์พวกนี้ เขต 2 จะไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ แต่เขต 3 จะได้รับสิทธิเพื่อเป็นการสนับสนุนการลงทุนในจังหวัดกาญจนบุรี คณะกรรมการ BIO จึงควรพิจารณาให้การสนับสนุนให้เมืองกาญจนบุรีเป็นรูปแบบการสนับสนุน เขต 3 เพื่อส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่

ตารางที่ 4.2 การวิเคราะห์ SWOT การจัดตั้งพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดกาญจนบุรี

| จุดแข็ง (Strengths)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | จุดอ่อน (Weaknesses)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>มีชายแดนหลายจุดที่ติดต่อกับสหภาพเมียนมาร์ที่สามารถส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ด้านเศรษฐกิจการค้าการลงทุนโดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณด่านบ้านพุน้ำร้อน</li> <li>การเกิดขึ้นของโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สามารถช่วยให้การคมนาคมขนส่งสะดวกยิ่งขึ้น</li> <li>หลังจากเปิดประชาคมเขตเศรษฐกิจอาเซียนจะทำให้มีแรงงานไหลเข้ามาจากประเทศพม่ามากขึ้น</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>สภาพภูมิศาสตร์ส่วนใหญ่เป็นเทือกเขาและพื้นที่ราบเนินเขาอาจทำให้การขยายตัวของพื้นที่ในการจัดทำเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจเป็นปัญหาได้</li> <li>ภายในจังหวัดยังมีปัญหาในการจัดสรรพื้นที่เนื่องจากพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่ป่าไม้และที่ราชพัสดุและยังเกิดปัญหาการบุกรุกป่าเป็นจำนวนมาก</li> <li>การที่เริ่มมีการพัฒนาพื้นที่อาจก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมได้</li> </ol>               |
| โอกาส (Opportunities)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | อุปสรรค (Threats)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดกาญจนบุรี โดยเฉพาะบริเวณบ้านพุน้ำร้อนสามารถช่วยเชื่อมโยงการพัฒนาทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศได้</li> <li>เป็นการเชื่อมโยงโครงการการขนส่งโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศ</li> </ol>                                                                                                                                  | <ol style="list-style-type: none"> <li>นโยบายของรัฐบาลกลางพม่าไม่ค่อยมีความชัดเจนเนื่องจากรัฐบาลพม่าไม่สามารถจัดการกับคนกลุ่มน้อยได้ อาจทำให้เกิดปัญหาในการติดต่อชายแดนได้</li> <li>เข้ามาของแรงงานพม่าในเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ อาจทำให้เกิดปัญหาอาชญากรรม สังคม และยาเสพติด</li> <li>แนวเขตชายแดนของประเทศไทยกับสหภาพเมียนมาร์ยังไม่ชัดเจนการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนอาจเข้าไปรุกรานพื้นที่บางส่วนได้</li> </ol> |

#### 4.2 สรุปผลกระทบของกฎหมายในการพัฒนาพื้นที่

ผลการศึกษาพบว่ากฎหมายที่มีความสำคัญมากที่สุดที่ก่อนที่จะเริ่มมีการขยายตัวเชิงพื้นที่ คือ กฎหมายผังเมือง ตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 เนื่องจากการผังเมืองเป็นเครื่องมือหนึ่งที่จะช่วยให้การพัฒนาเป็นไปอย่างมีแบบแผน เป็นการพัฒนาคูณภาพชีวิตความเป็นอยู่ให้ประชาชนสามารถอยู่ในที่ของตนได้ เป็นการเพิ่มความสะดวกสบายให้กับประชาชน และยังรวมถึงการจัดประโยชน์ที่ดินเพื่อพัฒนาคูณภาพชีวิตและเป็นการเสริมสร้างสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้น นอกจากนี้การวางผังเมืองที่ชัดเจนจะสามารถช่วยลดความขัดแย้งที่เกิดขึ้นได้ เพราะว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ในจังหวัดกาญจนบุรีเป็นที่ป่าไม้และเขตพื้นที่ราชพัสดุเป็นส่วนใหญ่ ทำให้บ่อยครั้งที่เกิดกรณีขัดแย้งในเรื่องของการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งเป็นปัญหาระหว่างรัฐบาลกับเอกชน และจากการศึกษาข้อมูลทางสถิติพบว่าในแต่ละปีจำนวนของผู้ที่มายื่นเรื่องฟ้องร้องมีจำนวนมากและเพิ่มจำนวนมากขึ้นในแต่ละปี โดยปัญหาที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะเป็นปัญหาในเรื่องการบุกรุกที่ดิน เอกสิทธิ์ที่ดินทำกินเนื่องมาจากความไม่ชัดเจนของผังเมืองในเรื่องของการจัดโซนนิ่งว่าพื้นที่ไหนเป็นพื้นที่โซนป่าไม้ พื้นที่ราชพัสดุพื้นที่ซึ่งอุตสาหกรรมและพื้นที่สำหรับการอยู่อาศัย ประกอบกับในปัจจุบันยังไม่มีการประกาศใช้ผังเมืองที่มีการแก้ไข ทำให้มีการอิงใช้ผังเมืองจังหวัดฉบับเดิมอยู่ซึ่งการที่จะทำให้จังหวัดกาญจนบุรีมีการขยายตัวได้มากขึ้นนั้นการจัดโซนนิ่งที่ชัดเจนจะเป็นการสร้างความมั่นใจให้กับนักลงทุนที่จะเข้ามาในพื้นที่ได้ อย่างไรก็ตามนอกจากกฎหมายผังเมืองที่เป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาจังหวัดแล้ว ยังมีกฎหมายอื่นๆที่ช่วยในเรื่องของ

การพัฒนาเมือง ได้แก่ พระราชบัญญัติการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาพื้นที่ พ.ศ.2547 และกฎหมายป่าไม้ จากการศึกษาพบว่าพระราชบัญญัติการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาพื้นที่ พ.ศ.2547 โดยมีการพัฒนาที่ดินและกฎหมายป่าไม้ตามมาตรา 6(2) และมาตรา 13(3) ในส่วนของกฎหมายที่อาจก่อให้เกิดปัญหาและอุปสรรคจากการศึกษาพบว่าไม่มีกฎหมายใดก่อให้เกิดอุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่ ปัญหาส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นมาจากการสื่อสารที่ไม่เข้าใจระหว่างผู้ใช้กฎหมาย และความไม่เข้าใจในการใช้กฎหมายแต่ก็มีความคิดเห็นบางส่วนกล่าวว่า กฎหมายเวนคืนที่ดินอาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่ได้เนื่องจากในการเวนคืนที่แต่ละครั้งก่อให้เกิดผลกระทบต่อชาวบ้านเป็นอย่างมาก หากต้องการให้การพัฒนาเป็นไปอย่างราบรื่นควรที่จะมีการหามาตรการรองรับปัญหาที่เกิดขึ้นในส่วนของโอกาสและความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่บางส่วนในจังหวัดให้เป็นเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ สามารถสรุปได้ดังนี้

#### 4.3 โอกาสและความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่บางส่วนในจังหวัดกาญจนบุรีให้เป็นเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ

เมื่อศึกษาถึงโอกาสความเป็นไปได้และศักยภาพในการจัดตั้งพื้นที่เขตเศรษฐกิจในจังหวัดกาญจนบุรีพบว่า จังหวัดกาญจนบุรีมีศักยภาพในการจัดตั้งเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ เนื่องจากการจังหวัดกาญจนบุรีมีพื้นที่ชายแดนส่วนใหญ่ติดกับพม่าที่สามารถส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ด้านเศรษฐกิจการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวชายแดนไทยพม่าได้ รวมทั้งการเปิดประชาคมเขตเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ.2558 และการเกิดขึ้นของโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายซึ่งจะสามารถทำให้เศรษฐกิจบริเวณชายแดนไทยมีโอกาสดีขึ้น นอกจากนี้เนื่องด้วยโครงการฯมีพื้นที่ติดกับด่านชายแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี ดังนั้นการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ จะช่วยเสริมสร้างการลงทุนและการพัฒนาเมืองในจังหวัดกาญจนบุรีให้เจริญขึ้น และยังเป็นการผลักดันให้จังหวัดกาญจนบุรีเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ นับว่าเป็นการเปิดโอกาสการเชื่อมโยงทางด้านเศรษฐกิจและประเทศเพื่อนบ้าน และจากการศึกษาข้อมูลทางสถิติของไทยกับเมียนมาร์ในช่วงเดือนตุลาคม 2554 - มีนาคม 2555 พบว่ามีมูลค่าการค้าการส่งออกเพิ่มมากขึ้นจากปีก่อนๆและคาดว่าจะมีมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นอีกอย่างต่อเนื่องเมื่อประเทศไทยเข้าสู่อาเซียน ดังนั้นพื้นที่บางส่วนในจังหวัดกาญจนบุรีโดยเฉพาะด่านบ้านพุน้ำร้อนและบริเวณใกล้เคียงมีศักยภาพที่จะจัดตั้งเป็นเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษที่จะช่วยให้สามารถเพิ่มมูลค่าการส่งออกให้มากขึ้นได้ อย่างไรก็ตามก่อนที่จะมีการจัดตั้งควรจะมีการพิจารณาศึกษาในเรื่องของกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในแต่ละพื้นที่ หากเมื่อมีการจัดตั้งเรียบร้อยแล้วก็ไม่ควรให้อำนาจหน้าที่อยู่ที่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเพียงอย่างเดียวแต่ควรเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการร่างกฎหมายครั้งนี้ด้วยก่อนที่จะมีการร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้และก่อนที่จะเข้าสู่กระบวนการนิติบัญญัติ

## 5. สรุปผลการวิเคราะห์แผนงานตามสถานการณ์จำลอง 3 แบบ

ขั้นตอนการบูรณาการของแผน สถานการณ์จำลอง 3 แบบ (Scenario Analysis) ได้ถูกสร้างขึ้น จากการศึกษาข้อมูลเบื้องต้น การลงพื้นที่สำรวจ และการประชุมร่วมกันของโครงการวิจัยภายใต้แผนงาน โดยในแต่ละ scenario ได้กำหนดปัจจัยชี้้นำด้านต่างๆ ไว้เพื่อให้ผู้ใช้สามารถประเมินสถานการณ์ของโครงการได้จากข้อมูลในปัจจุบันได้แก่ 1) Worst case 2) Potential case และ 3) Best case

จากข้อมูลการศึกษาในปัจจุบัน พบว่า scenario ที่มีความเป็นไปได้มากที่สุด คือ scenario ที่ 2 (Potential case) โดยมีความล่าช้า 5-10 ปีขึ้นไป ขึ้นอยู่กับการเปลี่ยนแปลงปัจจัยชี้้นำต่างๆ ในอนาคตดังตารางที่ 5.1 ถึง 5.4 ดังนั้นจึงเป็นโอกาสดีของทางภาครัฐบาล และเอกชนของไทย จะได้มีเวลาศึกษา วางแผนเตรียมความพร้อม ตลอดจนดำเนินการผลักดันมาตรการต่างเพื่อรองรับการพัฒนาโครงการทำเรื่อน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งหลังจากนั้นคณะผู้วิจัยคาดว่าสิ่งที่เป็ผลกระทบต่องจังหวัดกาญจนบุรีอย่างชัดเจนที่สุด คือการเกิดขึ้นของเมืองชายแดนบริเวณบ้านพุน้ำร้อน ซึ่งในการพัฒนาที่ขาดการเตรียมพร้อมที่ดีจะนำมาซึ่งปัญหาทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม แผนงานการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของกาญจนบุรีและพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับโครงการทำเรื่อน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย ได้ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าวจึงได้มีการบูรณาการ ผลการศึกษาของโครงการวิจัยย่อยทั้ง 4 ดังภาพ 5.1

ตารางที่ 5.1 แบบจำลองสถานการณ์ความล่าช้าในการพัฒนาทำเรื่อน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย  
Scenario 1: Worst Case โครงการไม่สำเร็จ

| ที่ | ปัจจัยชี้้นำ                                                                                                                                                                                                       | แนวโน้ม                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1   | สถานการณ์เศรษฐกิจโลก ความสำเร็จของการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของสหภาพพม่า                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>สถานการณ์เศรษฐกิจโลกหดตัวอย่างต่อเนื่อง</li> <li>ปริมาณการค้าและการลงทุนในประเทศสมาชิก AEC อยู่ในระดับคงที่</li> <li>เศรษฐกิจสหภาพพม่าเจริญเติบโตในระดับต่ำ</li> </ul>                                      |
| 2   | ความมั่นคงทางด้านการเมืองและความเป็นประชาธิปไตย                                                                                                                                                                    | รัฐบาลทหารยังครอบงำระบบการเมืองทำให้ความมั่นคงทางด้านการเมืองและความเป็นประชาธิปไตยอยู่ในระดับคงที่                                                                                                                                                |
| 3   | การยอมรับของชุมชนในบริเวณพื้นที่โครงการ                                                                                                                                                                            | ชุมชนต่อต้านการเกิดขึ้นของโครงการฯ เนื่องจากชุมชนไม่เล็งเห็นประโยชน์ของโครงการ ไม่มีการสร้างมูลค่าเพิ่มต่อชุมชน                                                                                                                                    |
| 4   | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม                                                                                                                                                                                              | เนื่องด้วยนโยบายการค้าถึงด้านสิ่งแวดล้อมส่งผลให้สามารถลงทุนและตั้งโรงงานอุตสาหกรรมหนักได้                                                                                                                                                          |
| 5   | จำนวนและทักษะแรงงาน                                                                                                                                                                                                | จำนวนแรงงานท้องถิ่นไม่พอเพียง และไม่มีการเคลื่อนย้ายแรงงานมายังพื้นที่โครงการฯ                                                                                                                                                                     |
| 6   | การเกิดขึ้นของโครงสร้างพื้นฐานบริเวณโครงการ <ol style="list-style-type: none"> <li>ถนน</li> <li>ทางรถไฟ</li> <li>แหล่งน้ำ ระบบประปาและการจัดการน้ำเสีย</li> <li>ระบบไฟฟ้า</li> <li>ระบบสื่อสารโทรคมนาคม</li> </ol> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมจากปัจจุบัน</li> <li>ITD และหน่วยงานรัฐของประเทศไทย ขาดสภาพคล่องในการลงทุน</li> <li>นักลงทุนจากประเทศจีน และญี่ปุ่นไม่มีความสนใจในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน</li> </ul> |

| ที่ | ปัจจัยชี้้นำ                                                                                                                  | แนวโน้ม                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 7   | การเกิดขึ้นของนิคมอุตสาหกรรม สิทธิประโยชน์ที่ได้รับ                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ไม่เกิดนิคมอุตสาหกรรม เนื่องจากความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน และอุปสงค์ในพื้นที่อยู่ในระดับต่ำ จึงไม่ต้องดึงดูดนักลงทุนมาลงทุนในพื้นที่</li> <li>● นักลงทุนให้ความสนใจในการลงทุนในท่าเรือและเขตเศรษฐกิจอื่นๆ</li> </ul> |
| 8   | การเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่โครงการกับประเทศไทย จีน อินเดีย ศรีลังกา ฮ่องกง กัง มาเลเซีย สิงคโปร์ ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ท่าเรือทวายไม่ได้อยู่ในเส้นทางหลัก ดังนั้นการขนส่งใช้เวลาและต้นทุนเพิ่ม</li> </ul>                                                                                                                                        |
| 9   | ความมีประสิทธิภาพของระบบศุลกากร                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ระบบศุลกากรยังไม่นำระบบมาตรฐานต่างๆ มาประยุกต์ใช้ในการดำเนินการ และระบบศุลกากรชายแดนยังขาดความร่วมมือระหว่างกัน</li> </ul>                                                                                                |

ตารางที่ 5.2 แบบจำลองสถานการณ์ความล่าช้าในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

Scenario 2: Potential Case การพัฒนาทวายมีความล่าช้ากว่ากรอบนโยบายที่กำหนดไว้ที่ 5 ขึ้นไป

| ที่ | ปัจจัยชี้้นำ                                                                                                                                                                                                                          | แนวโน้ม                                                                                                                                                                                              | เวลาเริ่มต้น                                                                                                                                                 |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1   | สถานการณ์เศรษฐกิจโลก<br>ความสำเร็จของการรวมกลุ่ม<br>ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การ<br>เจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของ<br>สหภาพพม่า                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>● สถานการณ์เศรษฐกิจโลกฟื้นตัวตั้งแต่ปี 2563</li> <li>● ความสำเร็จของการรวมกลุ่ม AEC เริ่มมีการค้าและการลงทุนเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2563</li> </ul>                | ปี 2563 เป็นต้นไป                                                                                                                                            |
| 2   | ความมั่นคงทางด้านการเมืองและ<br>ความเป็นประชาธิปไตย                                                                                                                                                                                   | สหภาพพม่ามีความมั่นคงทางการเมืองและมีแนวโน้มความเป็นประชาธิปไตยที่ดีขึ้น แต่อำนาจการควบคุมยังอยู่ภายใต้รัฐบาลทหาร                                                                                    | ปี 2563 เป็นต้นไป                                                                                                                                            |
| 3   | การยอมรับของชุมชนในบริเวณพื้นที่<br>โครงการ                                                                                                                                                                                           | ชุมชนไม่เล็งเห็นประโยชน์ของโครงการฯ จึงจำเป็นต้องให้ความรู้แก่ชุมชนเพิ่มเติม                                                                                                                         | ปี 2563 เป็นต้นไป                                                                                                                                            |
| 4   | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม                                                                                                                                                                                                                 | ความกังวลใจเกี่ยวกับผลกระทบของอุตสาหกรรมที่มีต่อสิ่งแวดล้อมทำให้รัฐบาลมีนโยบายกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อมมากขึ้น                                                                                        | ปี 2563 เป็นต้นไป                                                                                                                                            |
| 5   | จำนวนและทักษะแรงงาน                                                                                                                                                                                                                   | แรงงานจากเมืองอื่นๆ ในสหภาพพม่ามีการย้ายถิ่นฐานเข้าสู่พื้นที่โครงการฯ มากขึ้น                                                                                                                        | ปี 2563 เป็นต้นไป                                                                                                                                            |
| 6   | การเกิดขึ้นของโครงสร้างพื้นฐาน<br>บริเวณโครงการ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ถนน</li> <li>- ทางรถไฟ</li> <li>- แหล่งน้ำ ระบบประปาและ<br/>การจัดการน้ำเสีย</li> <li>- ระบบไฟฟ้า</li> <li>- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● สาธารณูปโภคในด้านต่างๆ มีความล่าช้าเนื่องจากปัญหาเงินลงทุน ทำให้การลงทุนมีความล่าช้าไป 5 ปี</li> <li>● ต้นทุนการก่อสร้างมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น 15%</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ปี พ.ศ. 2565 (ถนน)</li> <li>● ปี พ.ศ. 2568 (ทางรถไฟ)</li> <li>● ปี พ.ศ. 2565 เป็นต้นไป (ระบบสาธารณูปโภค)</li> </ul> |

| ที่ | ปัจจัยชี้้นำ                                                                                                                     | แนวโน้ม                                                                                                                               | เวลาเริ่มต้น           |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| 7   | การเกิดขึ้นของนิคมอุตสาหกรรม สิทธิประโยชน์ที่ได้รับ                                                                              | อุตสาหกรรมตั้งต้นเริ่มเข้าไปลงทุนหลัง โครงสร้างพื้นฐานได้แล้วเสร็จ ทำให้การ เกิดขึ้นของนิคมอุตสาหกรรมมีความล่าช้า                     | ปี พ.ศ. 2565 เป็นต้นไป |
| 8   | การเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่โครงการ กับประเทศไทย จีน อินเดีย ศรีลังกา กรุงย่างกุ้ง มาเลเซีย สิงคโปร์ ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา | การเชื่อมโยงของท่าเรือน้ำลึกทวายและ นิคมอุตสาหกรรมทวายมีความล่าช้า                                                                    | ปี พ.ศ. 2565 เป็นต้นไป |
| 9   | ความมีประสิทธิภาพของระบบ ศุลกากร                                                                                                 | การปรับปรุงระบบศุลกากรอาศัยเวลาใน การเรียนรู้ และมีต้นทุนในการลงทุนระบบ ที่เป็นเทคโนโลยีที่ทันสมัยสูง ทำให้เกิด การลงทุนระบบที่ล่าช้า | ปี พ.ศ. 2568 เป็นต้นไป |

ตารางที่ 5.3 แบบจำลองกรณีสถานการณ์ความล่าช้าในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย  
Scenario 2: Potential Case การพัฒนาทวายมีความล่าช้ากว่ากรอบนโยบายที่กำหนดไว้ที่ 10 ขึ้นไป

| ที่ | ปัจจัยชี้้นำ                                                                                                                                                                                                                   | แนวโน้ม                                                                                                                                                       | เวลาเริ่มต้น                                                                                |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1   | สถานการณ์เศรษฐกิจโลก ความสำเร็จของการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของสหภาพพม่า                                                                                                                      | สถานการณ์เศรษฐกิจโลกฟื้นตัวตั้งแต่ปี 2568 ผลสำเร็จของการรวมกลุ่ม AEC เริ่มมีการค้า และการลงทุนเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2568                                         | ปี 2568 เป็นต้นไป                                                                           |
| 2   | ความมั่นคงทางด้านการเมืองและความ เป็นประชาธิปไตย                                                                                                                                                                               | สหภาพพม่ามีความมั่นคงทางการเมือง และมี แนวโน้มความเป็นประชาธิปไตยที่ดีขึ้น แต่ อำนาจการควบคุมยังอยู่ภายใต้รัฐบาลทหาร                                          | ปี 2568 เป็นต้นไป                                                                           |
| 3   | การยอมรับของชุมชนในบริเวณพื้นที่ โครงการ                                                                                                                                                                                       | ชุมชนไม่เล็งเห็นประโยชน์ของโครงการฯ จึง จำเป็นต้องให้ความรู้แก่ชุมชนเพิ่มเติม                                                                                 | ปี 2568 เป็นต้นไป                                                                           |
| 4   | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม                                                                                                                                                                                                          | ความกังวลใจเกี่ยวกับผลกระทบของ อุตสาหกรรมที่มีต่อสิ่งแวดล้อมทำให้รัฐบาลมี นโยบายกักกั้นดูแลด้านสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ส่งผลให้เกิดความล่าช้าต่อการดำเนิน โครงการฯ | ปี 2568 เป็นต้นไป                                                                           |
| 5   | จำนวนและทักษะแรงงาน                                                                                                                                                                                                            | แรงงานจากเมืองอื่นๆ ในสหภาพพม่ามีการ ย้ายถิ่นฐานเข้าสู่พื้นที่โครงการฯ มากขึ้น                                                                                | ปี 2568 เป็นต้นไป                                                                           |
| 6   | การเกิดขึ้นของโครงสร้างพื้นฐาน บริเวณโครงการ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ถนน</li> <li>- ทางรถไฟ</li> <li>- แหล่งน้ำ ระบบประปาและ การจัดการน้ำเสีย</li> <li>- ระบบไฟฟ้า</li> <li>- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม</li> </ul> | สาธารณูปโภคในด้านต่างๆ มีความล่าช้า เนื่องจากปัญหาเงินลงทุน ทำให้การลงทุนมี ความล่าช้าไป 10 ปี ต้นทุนการก่อสร้างมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น 20%                      | ปี พ.ศ. 2570 (ถนน)<br>ปี พ.ศ. 2578 (ทาง รถไฟ)<br>ปี พ.ศ. 2570 เป็นต้น ไป (ระบบ สาธารณูปโภค) |
| 7   | การเกิดขึ้นของนิคมอุตสาหกรรม สิทธิ ประโยชน์ที่ได้รับ                                                                                                                                                                           | อุตสาหกรรมตั้งต้นเริ่มเข้าไปลงทุนหลัง โครงสร้างพื้นฐานได้แล้วเสร็จ ทำให้การ                                                                                   | ปี พ.ศ. 2570 เป็นต้น ไป                                                                     |

| ที่ | ปัจจัยชี้้นำ                                                                                                                | แนวโน้ม                                                                                                                            | เวลาเริ่มต้น           |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
|     |                                                                                                                             | เกิดขึ้นของนิคมอุตสาหกรรมมีความล่าช้า                                                                                              |                        |
| 8   | การเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่โครงการกับประเทศไทย จีน อินเดีย ศรีลังกา ฮ่องกง กัวมาลเซีย สิงคโปร์ ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา | การเชื่อมโยงของท่าเรือน้ำลึกทวายและนิคมอุตสาหกรรมทวายมีความล่าช้า                                                                  | ปี พ.ศ. 2570 เป็นต้นไป |
| 9   | ความมีประสิทธิภาพของระบบศุลกากร                                                                                             | การปรับปรุงระบบศุลกากรอาศัยเวลาในการเรียนรู้ และมีต้นทุนในการลงทุนระบบที่เป็นเทคโนโลยีที่ทันสมัยสูง ทำให้เกิดการลงทุนระบบที่ล่าช้า | ปี พ.ศ. 2573 เป็นต้นไป |

ตารางที่ 5.4 แบบจำลองสถานการณ์ความล่าช้าในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

**Scenario 3: Best Case การพัฒนาทวายเป็นไปตามกรอบที่กำหนดไว้**

| ที่ | ปัจจัยชี้้นำ                                                                                                                                                                                                        | แนวโน้ม                                                                                                                                                                                                             | เวลาเริ่มต้น                                                                             |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1   | สถานการณ์เศรษฐกิจโลก ความสำเร็จของการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของสหภาพพม่า                                                                                                           | สถานการณ์เศรษฐกิจโลกฟื้นตัวตั้งแต่ปี 2558 ปริมาณการค้าและการลงทุนในประเทศสมาชิก AEC อยู่ในระดับสูง เศรษฐกิจสหภาพพม่าเจริญเติบโตในอัตราสูง มีการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) ในระดับสูง | ปี 2558 เป็นต้นไป                                                                        |
| 2   | ความมั่นคงทางด้านการเมืองและความเป็นประชาธิปไตย                                                                                                                                                                     | สหภาพพม่ามีความมั่นคงทางการเมืองและมีระดับความเป็นประชาธิปไตยที่สูงขึ้น                                                                                                                                             | ปี 2558 เป็นต้นไป                                                                        |
| 3   | การยอมรับของชุมชนในบริเวณพื้นที่โครงการ                                                                                                                                                                             | ชุมชนเล็งเห็นประโยชน์ของโครงการฯ รวมทั้งยอมรับการเกิดขึ้นของโครงการ                                                                                                                                                 | ปี 2558 เป็นต้นไป                                                                        |
| 4   | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม                                                                                                                                                                                               | การดำเนินการของอุตสาหกรรมเป็นไปตามมาตรฐานสากล การจัดตั้งท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระดับต่ำ                                                                                           | ปี 2558 เป็นต้นไป                                                                        |
| 5   | จำนวนและทักษะแรงงาน                                                                                                                                                                                                 | จำนวนแรงงานท้องถิ่นและแรงงานที่ย้ายถิ่นฐานเข้ามาในพื้นที่มีจำนวนพอเพียงต่อการดำเนินงานของโครงการฯ                                                                                                                   | ปี 2558 เป็นต้นไป                                                                        |
| 6   | การเกิดขึ้นของโครงสร้างพื้นฐานบริเวณโครงการ <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ถนน</li> <li>▪ ทางรถไฟ</li> <li>▪ แหล่งน้ำ ระบบประปาและการจัดการน้ำเสีย</li> <li>▪ ระบบไฟฟ้า</li> <li>▪ ระบบสื่อสาร</li> </ul> | ถนน<br>ถนนเชื่อมระหว่างเขตแดนเชื่อมโยงไทยสู่ทวาย ด้วยระยะทางประมาณ 132 กิโลเมตร จากชายแดนถนนภายในนิคมอุตสาหกรรมแล้วเสร็จ<br>ถนนเชื่อมต่อกับเมืองสำคัญอื่นๆในสหภาพพม่า                                               | ปี พ.ศ. 2560 (ถนน)<br>ปี พ.ศ. 2563 (ทางรถไฟ)<br>ปี พ.ศ. 2560 เป็นต้นไป (ระบบสาธารณูปโภค) |

| ที่ | ปัจจัยชี้้นำ                                                                                                                              | แนวโน้ม                                                                                                                                                                                                                                                                                         | เวลาเริ่มต้น               |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
|     | โทรคมนาคม                                                                                                                                 | ทางรถไฟ<br>ทางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศไทย เมือง<br>สำคัญในพม่า (ย่างกุ้ง มณฑลทะเลย์ มูเซ)<br>และประเทศจีน (คุนหมิง)<br>ระบบสาธารณูปโภคทั้งแหล่งน้ำ ระบบ<br>ไฟฟ้า และระบบสื่อสารโทรคมนาคมมี<br>ความพร้อม                                                                                           |                            |
| 7   | การเกิดขึ้นของนิคมอุตสาหกรรม สิทธิ<br>ประโยชน์ที่ได้รับ                                                                                   | อุตสาหกรรมตั้งต้นที่ลงทุนในพื้นที่เป็นไป<br>ตามแผนของ ITD                                                                                                                                                                                                                                       | ปี พ.ศ. 2560 เป็น<br>ต้นไป |
| 8   | การเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่โครงการกับ<br>ประเทศไทย จีน อินเดีย ศรีลังกา<br>กรุงย่างกุ้ง มาเลเซีย สิงคโปร์<br>ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา | การเชื่อมโยงของท่าเรือน้ำลึกทวายและ<br>นิคมอุตสาหกรรมทวายทำหน้าที่เป็นประตู<br>สู่การค้าในเส้นทางหลักที่สำคัญ                                                                                                                                                                                   | ปี พ.ศ. 2560 เป็น<br>ต้นไป |
| 9   | ความมีประสิทธิภาพของระบบศุลกากร                                                                                                           | การเคลื่อนย้ายสินค้าเป็นไปอย่างเสรี<br>ภายใต้ยุทธศาสตร์การเป็นตลาดและฐาน<br>การผลิตเดียวกัน<br>การลดอุปสรรคทางด้านภาษี และ<br>มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี รวมทั้งการยกเลิก<br>ภาษีศุลกากรสำหรับสินค้าภายในอาเซียน<br>ระบบศุลกากรได้นำมาตรฐานต่างๆ มา<br>ประยุกต์ใช้ เพื่อการดำเนินที่มี<br>ประสิทธิภาพ | ปี พ.ศ. 2563 เป็น<br>ต้นไป |

### 5.1 วิเคราะห์แนวทางการพัฒนาและเตรียมความพร้อม

รายงานวิจัยนี้ได้ทำการพยากรณ์อุปสงค์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นโครงการดังกล่าวเป็นโครงการที่เกิดขึ้นในพื้นที่บริเวณสหภาพพม่าซึ่งไม่เพียงแต่จะสร้างโอกาสและประโยชน์ให้กับประเทศไทยแต่อาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจสังคมตั้งนั้นทางภาครัฐภาคเอกชนควรนำข้อมูลดังกล่าวมาวางแผนการพัฒนาและเตรียมความพร้อมในเชิงรุกเพื่อรองรับการเกิดขึ้นโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายทางผู้วิจัยได้เสนอแนวทางการเตรียมความพร้อม ไว้ดังนี้

| การสร้างโอกาสจากโครงการทวายฯ |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ประเด็น                      | การเชื่อมโยงจากประเทศไทยไปยังพื้นที่โครงการ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| แนวทาง                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมต่อการลงทุน การวางแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจในฝั่งไทยควบคู่กับฝั่งสหภาพพม่า</li> <li>- เนื่องจากการขนส่งสินค้าจากประเทศเวียดนาม กัมพูชา และ สปป.ลาว ไปยังท่าเรือน้ำลึกทวายทางรถบรรทุกนั้น ต้องเดินทางผ่านประเทศไทย ดังนั้นทั้งภาครัฐและภาคเอกชนควรร่วมมือกันเพื่อพัฒนาให้เกิดมูลค่าเพิ่มจากเส้นทางดังกล่าว มิเช่นนั้นประเทศไทยจะเป็นเพียงแค่ทางผ่าน และไม่ได้ประโยชน์เต็มที่จากการสร้างถนนเชื่อมเส้นทางระหว่างไทยกับสหภาพพม่าผ่านบ้านพุน้ำร้อน</li> </ul>                             |
| ประเด็น                      | โอกาสการลงทุนในสหภาพพม่า                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| แนวทาง                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ภาครัฐควรสนับสนุนเพื่อเตรียมความพร้อมให้กับผู้ประกอบการไทยสำหรับการดำเนินธุรกิจ ทั้งในเรื่องของภาษา สำหรับการติดต่อสื่อสารกับประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางบ้านพุน้ำร้อนไปยังสหภาพพม่า</li> <li>- ภาครัฐควรสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการไทยให้มีความพร้อมด้านการดำเนินการและจัดการโลจิสติกส์ เพื่อการบริหารงานและกระจายสินค้า และสร้างความได้เปรียบเหนือประเทศคู่แข่ง</li> </ul>                                                                                                          |
| ประเด็น                      | การเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาค                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| แนวทาง                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- โอกาสของประเทศไทยการเป็นประตูเศรษฐกิจที่สำคัญของโลกตะวันตกและตะวันออกด้วยความพร้อมของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยเชื่อมโยงการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และประเทศในแถบทะเลจีนใต้ผ่านมายังทะเลอันดามันไปสู่มหาสมุทรอินเดียซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าไปยังกลุ่มประเทศตะวันออกกลางทวีปยุโรปและทวีปแอฟริกาและคาดว่าน่าจะประหยัดเวลาในการขนส่งสินค้าและยังช่วยกระตุ้นการลงทุนในระยะยาว</li> </ul>                                                                                              |
| ประเด็น                      | วิธีการลงทุนในสหภาพพม่า                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| แนวทาง                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้ประกอบการไทยต้องศึกษาและจัดเตรียมกฎ ระเบียบ เงื่อนไข และข้อกำหนดต่างๆ สำหรับการลงทุนในสหภาพพม่า และประเทศต่างๆที่เกี่ยวข้อง</li> <li>- ภาครัฐต้องเป็นฝ่ายสนับสนุนในการหาข้อมูลต่างๆที่เกี่ยวข้อง การจัดอบรมและการทำ workshop แบบเข้มข้นเพื่อให้ผู้ประกอบการเข้าใจโดยละเอียด เพื่อลดปัญหาที่อาจเกิดขึ้น และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน</li> <li>- ภาครัฐควรเป็นผู้นำในการดำเนินธุรกิจเชิงรุกให้กับผู้ประกอบการไทยในด้านต่างๆ เช่น การอำนวยความสะดวกในการติดต่อ การประชาสัมพันธ์ การสรรหาเงินกู้สำรอง</li> </ul> |

|                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                     | การหาช่องทางในการสร้างความได้เปรียบในการดำเนินธุรกิจต่างๆ และ การเป็นศูนย์กลางของข่าวสารและกิจกรรมต่างๆให้ผู้ประกอบการได้ทราบอย่างทั่วถึงและทันต่อเหตุการณ์                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>การปรับปรุงโครงสร้างการพัฒนา</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>ประเด็น</b>                      | ประเทศไทยเป็นทางผ่านการค้าขนส่งจากประเทศเพื่อนบ้านไปยังท่าเรือน้ำลึกทวาย                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>แนวทาง</b>                       | - ทบทวน GMS Cross Border Trade Agreement : GMS CBTA เพื่อให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยได้รับประโยชน์ และเป็นความร่วมมือแบบ win-win                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>ประเด็น</b>                      | ปริมาณสินค้าบางส่วนเกิดการ divert flow สู่อำเภอทวาย แทนการขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>แนวทาง</b>                       | - ปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน และบริหารงานของท่าเรือในประเทศไทยเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>ประเด็น</b>                      | แรงงานพม่าในประเทศไทยจะกลับสู่ประเทศ ทำให้เกิดการลดจำนวนแรงงานพม่าในประเทศไทย                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>แนวทาง</b>                       | - ผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนวิธีการดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพสูงขึ้น แข่งขันทางด้านทักษะ เทคนิค know-how เพื่อลดการพึ่งพาจำนวนแรงงาน<br>- ภาครัฐควรพัฒนาศักยภาพแรงงานไทยให้มีความพร้อมและรองรับความต้องการที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและทดแทนแรงงานพม่าที่อาจมีการย้ายกลับไปทำงานในประเทศตนเองเมื่อสภาพพม่าพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>ประเด็น</b>                      | ปริมาณการลงทุนจากต่างประเทศ หรือ FDI ของประเทศไทยมีแนวโน้มถูกย้ายฐานไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือ SEZ ทวาย                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>แนวทาง</b>                       | - ผู้ประกอบการไทยควรพัฒนาสู่ฐานมูลค่าเพิ่ม การแสวงหาความร่วมมือและสร้างพันธมิตรในการทำธุรกิจ รวมทั้งต้องมีการพัฒนาวิธีการทำงาน ทั้งทางด้านทักษะ เทคนิค know-how เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงาน ลดการพึ่งพาแรงงานฝีมือและ ลดต้นทุนในการทำงานเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน นอกจากนี้ยังต้องตระหนักถึงความแตกต่างทางด้านวัฒนธรรม จารีตประเพณี การดำเนินชีวิตของผู้คนในแต่ละประเทศ เพื่อสร้างพันธมิตรและป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้<br>- รัฐบาลและผู้ที่เกี่ยวข้องควรสร้างช่องทางในการลงทุนที่น่าสนใจ รวมทั้งสร้างแรงจูงใจต่างๆในการดึงดูดผู้ประกอบการทั้งไทยและต่างประเทศ ให้ลงทุนในไทยเพิ่มมากขึ้น และมีให้ย้ายฐานการผลิตไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย<br>- รัฐบาลสนับสนุนการวางแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจในฝั่งไทยในแนวชายแดนสู่ทวายควบคู่กับฝั่งพม่า |
| <b>ประเด็น</b>                      | เมื่อโครงการทวายฯ เกิดขึ้นสภาพพม่าจะต้องใช้พลังงานไฟฟ้าและก๊าซธรรมชาติเพิ่มมากขึ้นอาจมีผลต่อการนำเข้าก๊าซธรรมชาติจากพม่าเข้ามาในประเทศไทยน้อยลง หรืออาจเพิ่มราคาในการนำเข้าก๊าซธรรมชาติ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>แนวทาง</b>                       | - ติดตาม เตรียมความพร้อมความเสี่ยงด้านพลังงานจากสภาพพม่า                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

## 5.2 ข้อเสนอแนะภาครัฐและภาคเอกชน

ประเด็นที่ภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ควรจะต้องดำเนินการในมิติต่างๆ เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับผลจากโครงการทำเรื่อน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายได้อย่างเต็มที่ ซึ่งสามารถแยกเป็น 4 ข้อ ดังนี้

### 1) ประเด็นเศรษฐศาสตร์และสังคม

โครงการทวายเป็นโครงการที่เกิดขึ้นในพื้นที่บริเวณสหภาพพม่าซึ่งไม่เพียงแต่จะสร้างโอกาสและประโยชน์ให้กับประเทศไทยแต่อาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจสังคมและการดำเนินต่างๆ ได้ ดังนั้นทางภาครัฐ ภาคเอกชนควรนำข้อมูลดังกล่าวมาวางแผนการพัฒนาและเตรียมความพร้อมในเชิงรุกเพื่อรองรับการเกิดขึ้นโครงการพัฒนาทำเรื่อน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายทางที่มวิจัยได้เสนอแนะทางการเตรียมความพร้อมไว้ดังนี้

1. ทบทวน GMS Cross Border Trade Agreement : GMS CBTA เพื่อให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยได้รับประโยชน์และเป็นความร่วมมือแบบ win-win
2. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมต่อการลงทุนการวางแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจในฝั่งไทยควบคู่กับฝั่งสหภาพพม่าแต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากการขนส่งสินค้าจากประเทศเวียดนามกัมพูชาและสปป.ลาวไปยังท่าเรื่อน้ำลึกทวายทางรถบรรทุกนั้นต้องเดินทางผ่านประเทศไทย ดังนั้นทั้งภาครัฐและภาคเอกชนควรร่วมมือกันเพื่อพัฒนาให้เกิดมูลค่าเพิ่มจากเส้นทางดังกล่าวมิเช่นนั้นประเทศไทยจะเป็นเพียงแค่ทางผ่านและไม่ได้ประโยชน์เต็มที่จากการสร้างถนนเชื่อมเส้นทางระหว่างไทยกับสหภาพพม่าผ่านบ้านพุน้ำร้อน
3. ภาครัฐควรสนับสนุนเพื่อเตรียมความพร้อมให้กับผู้ประกอบการไทยสำหรับการดำเนินธุรกิจทั้งในเรื่องของภาษาสำหรับการติดต่อสื่อสารกับประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางบ้านพุน้ำร้อนไปยังสหภาพพม่า นอกจากนี้ควรพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการไทยให้มีความพร้อมด้านการดำเนินการและจัดการโลจิสติกส์เพื่อสร้างความได้เปรียบเหนือประเทศคู่แข่งรวมทั้งพัฒนาศักยภาพแรงงานไทยให้มีความพร้อมและรองรับความต้องการที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและทดแทนแรงงานพม่าที่อาจมีการย้ายกลับไปทำงานในประเทศตนเองเมื่อสหภาพพม่าพัฒนาท่าเรื่อน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย
4. ผู้ประกอบการไทยต้องศึกษาและจัดเตรียมกฎระเบียบเงื่อนไขและข้อกำหนดต่างๆ สำหรับการลงทุนในสหภาพพม่าและประเทศต่างๆ ที่เกี่ยวข้องโดยภาครัฐต้องเป็นฝ่ายสนับสนุนในการหาข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องการจัดอบรมและการทำ workshop แบบเข้มข้นเพื่อให้ผู้ประกอบการเข้าใจโดยละเอียดเพื่อลดปัญหาที่อาจเกิดขึ้นและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานรวมทั้งภาครัฐควรเป็นผู้นำในการดำเนินธุรกิจเชิงรุกให้กับผู้ประกอบการไทยในด้านต่างๆ เช่นการอำนวยความสะดวกในการติดต่อการประชาสัมพันธ์การสรรหาเงินกู้ยืมการหาช่องทางในการสร้างความได้เปรียบในการดำเนินธุรกิจต่างๆ และการเป็นศูนย์กลางของข่าวสารและกิจกรรมต่างๆ ให้ผู้ประกอบการได้ทราบอย่างทั่วถึงและทันต่อเหตุการณ์

5. รัฐบาลและผู้ที่เกี่ยวข้องควรสร้างช่องทางในการลงทุนที่น่าสนใจรวมทั้งสร้างแรงจูงใจต่างๆในการดึงดูดผู้ประกอบการทั้งไทยและต่างประเทศให้ลงทุนในไทยเพิ่มมากขึ้นและมีให้ย้ายฐานการผลิตไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย
6. ผู้ประกอบการไทยต้องตระหนักถึงการแข่งขันที่จะมีมากขึ้นดังนั้นจึงต้องแสวงหาความร่วมมือและสร้างพันธมิตรในการทำธุรกิจรวมทั้งต้องมีการพัฒนาวิธีการทำงานทั้งทางด้านทักษะเทคนิค know-how เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงานลดการพึ่งพาแรงงานฝีมือและลดต้นทุนในการทำงานเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันเปลี่ยนแนวทางสู่การเพิ่มมูลค่าเพิ่มนอกจากนี้ยังต้องตระหนักถึงความแตกต่างทางด้านวัฒนธรรมจารีตประเพณีการดำเนินชีวิตของผู้คนในแต่ละประเทศเพื่อสร้างพันธมิตรและป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้

## 2) ประเด็นการพัฒนาเมืองชายแดน

ในส่วนของการพัฒนาของเมืองชายแดนที่จะเกิดขึ้นในอนาคตบริเวณ บ้านพุน้ำร้อน สามารถแบ่งได้เป็น 3 ระดับ จากขนาดของกิจกรรมต่างๆ อันมาผลมาจากการพัฒนาโครงการทวาย ดังต่อไปนี้

1. เมืองชายแดนที่มีการไหลผ่านของคนและสินค้า (Paradigms 1: Border Flow) เป็นการเปลี่ยนแปลงระยะเริ่มต้น (Beginning phrase) ของเมืองชายแดน (Border town) ปัจจัยเร่งสำคัญ (Crucial factor) คือการค้าชายชายแดน(Border Trade)
2. เมืองชายแดนที่มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม (Paradigms 2: Industrial Border Town) มีการเปลี่ยนแปลงชัดเจน (Changing phrase) ปัจจัยสำคัญ (Crucial factor) ที่ทำให้เกิดเมืองชายแดนในรูปแบบนี้คือการตั้งนิคมอุตสาหกรรมบริเวณชายแดน (Border industrial estates)
3. เมืองชายแดนที่มีระบบโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ (Paradigms 3: Logistic Integration Border) เป็นระยะเห็นผลการเปลี่ยนแปลง (Transformation) ปัจจัยสำคัญ (Crucial factor) ที่ทำให้เกิดเมืองชายแดนในรูปแบบนี้คือระบบโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ (Logistics Integration)

ในการผลักดันบ้านพุน้ำร้อนไปสู่ขั้นตอนการเป็นเมืองชายแดนเพื่อรองรับผลกระทบจากการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายอย่างเหมาะสมในระยะยาวจำเป็นต้องมีปัจจัยสำหรับแต่ละขั้นตอน ดังต่อไปนี้

1) โครงข่ายโลจิสติกส์ผังเมืองสำหรับเมืองชายแดนรูปแบบที่ 1: Border Flow สำหรับเมืองชายแดนที่มีการไหลผ่านของคนและสินค้า

แนวทางหลัก (Crucial approach) คือการพัฒนาด้านกายภาพ (Physical port/ Infrastructure) ซึ่งมีจุดเน้นคือความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเช่นถนนหนทาง การขนส่งสาธารณะ การบริการพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกและกิจกรรมชายแดนต่างๆ

แนวทางเสริม (Supportive approaches) คือ Social port: สิ่งอำนวยความสะดวกทางสังคม พื้นฐานเพื่อความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน Knowledge port: และการพัฒนาความพร้อมด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน การท่องเที่ยว การติดต่อสื่อสาร ทักษะด้านภาษารวมทั้งการส่งเสริมการลงทุนธุรกิจขนาดเล็ก (SMEs) เพื่อพัฒนาศักยภาพของคนในพื้นที่

2) โครงข่ายโลจิสติกส์ผังเมืองสำหรับแบบจำลองที่ 2: Industrial Border Town สำหรับเมืองชายแดนที่มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม

แนวทางรองรับ (Based approaches) คือ Physical port: ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โครงข่ายถนน Knowledge port: สิ่งอำนวยความสะดวกทางสังคม Knowledge port: การพัฒนาศักยภาพของมนุษย์ (ดังระบุข้างต้น)

แนวทางหลัก (Crucial approaches) คือความพร้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกทางสังคม (Social facilitations) มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพชีวิตและการให้ความสำคัญกับพื้นที่สีเขียวสวนสาธารณะพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจเป็นจุดเน้นสำคัญเพื่อป้องกันและหลีกเลี่ยงมลภาวะที่อาจได้รับผลกระทบจากนิคมอุตสาหกรรมบริเวณชายแดนสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ได้ในระยะยาว

แนวทางเสริม (Supportive approaches) คือ Physical port: ศูนย์บริการโลจิสติกส์สำหรับการจัดเก็บและกระจายสินค้า Social port: หน่วยงานรองรับแรงงานที่สอดคล้องกับบริบทความต้องการของตลาดพร้อมทั้ง Knowledge port: การพัฒนาทักษะด้าน IT และ Logistics

### 3) โครงข่ายโลจิสติกส์ฝั่งเมืองสำหรับแบบจำลองที่ 3: Logistics Integration Border

แนวทางรองรับ (Based approaches) คือ Physical port: ความสมบูรณ์ของโครงสร้างพื้นฐาน ความพร้อมด้านโครงสร้างทางสังคม (Social facilities) Knowledge port: การพัฒนาศักยภาพของมนุษย์ด้านต่างๆ (ดังที่ระบุข้างต้น)

แนวทางหลัก (Crucial approaches) คือการสร้างองค์ความรู้และจิตสำนึกต่อสิ่งแวดล้อม (Knowledge port) เพื่อพัฒนาทักษะด้านต่างๆที่ส่งเสริมการค้าขายชายแดนการท่องเที่ยวและทักษะด้านวิชาชีพของคนในเมืองชายแดน อาทิเช่นการพัฒนาทักษะการออกแบบและบรรจุภัณฑ์เพื่อเพิ่มมูลค่าของสินค้า และการสร้างจิตสำนึกด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อรองรับการเติบโตและพัฒนาอย่างเหมาะสมในระยะยาว

แนวทางเสริม (Supportive approaches) คือ Physical port: การพัฒนาระบบบริการการค้าชายแดนอย่างครบวงจร (One stop services) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ครบวงจรตามแนวคิดอุทยานโลจิสติกส์ (Logistic Parks) ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

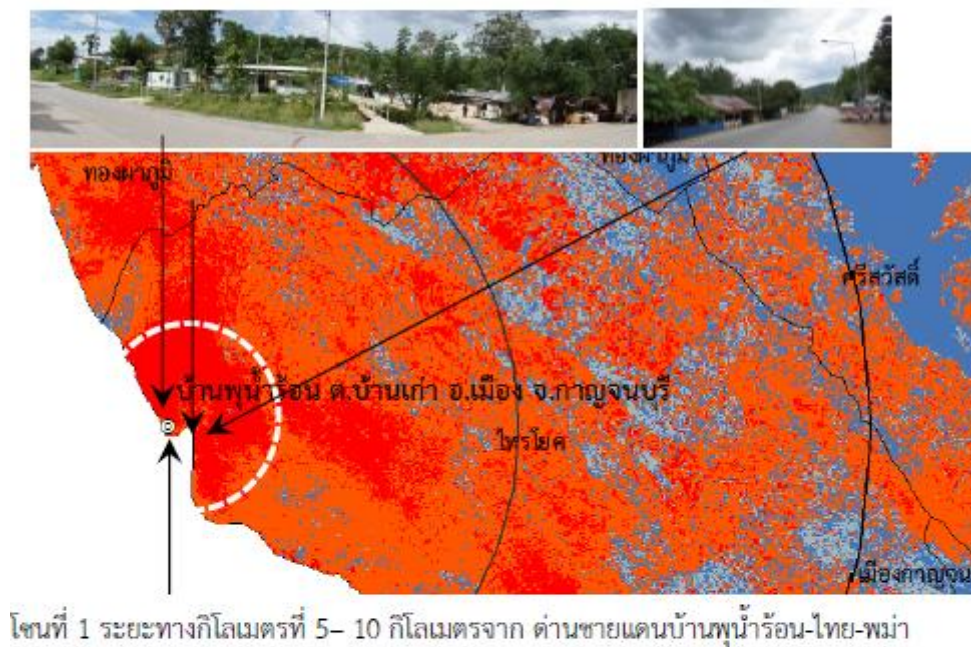
### 3) ประเด็นการเตรียมความพร้อมด้านสิ่งแวดล้อม

จากการถอดบทเรียนของแบบจำลองพลวัตเชิงพื้นที่ของผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการวางแผนและขีดความสามารถในการรองรับเชิงพื้นที่จากการพัฒนาของเศรษฐกิจ เศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิต และท่องเที่ยว โดยการจัดทำผังทางเลือกเพื่อเปรียบเทียบแนวทางการแก้ไขปัญหา มีสาระเกี่ยวข้องกับการวางแผนและขีดความสามารถในการรองรับเชิงพื้นที่จากการพัฒนาพัฒนาของเศรษฐกิจเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิต แผนผังกำหนดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดิน ระยะทาง 100 กิโลเมตรจากนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังพบว่าปัจจัยที่ส่งเสริมการขยายตัวเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมขนาดเล็ก กิจกรรมพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยมีการขยายตัวสูงมากอย่างมากที่บริเวณคือการขยายตัวเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมและการพาณิชยกรรมสูงอย่างมากในบริเวณเส้นทางหลวงหมายเลขที่ 7 เส้นทางกรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่ที่เป็นเส้นทางที่ขยายเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างของเส้นทางสายรองของเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3421 กับ เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3401 เกิดจากระบบโลจิสติกส์ที่ต่อเนื่องจากนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังและท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่อำเภอปลวกแดงและอำเภอนนทบุรี และข้อจำกัดของขีดความสามารถในการรองรับเชิงพื้นที่คือการใช้ที่ดินประเภทป่าไม้จึงนำค่าดัชนีดังกล่าวมาปรับใช้กับ การพยากรณ์การ

เปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่จังหวัดชายแดนตะวันตกของประเทศไทยเพื่อประเมินความสามารถในการรองรับการพัฒนาโครงการทำเรื่อน้ำลึกทวาย และเขตเศรษฐกิจพิเศษในบริเวณบ้านพุร้อนตำบลบ้านเก่า อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี

การพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่จังหวัดชายแดนตะวันตกของประเทศไทยสามารถกำหนดพื้นที่ ที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาเมืองชายแดน ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่

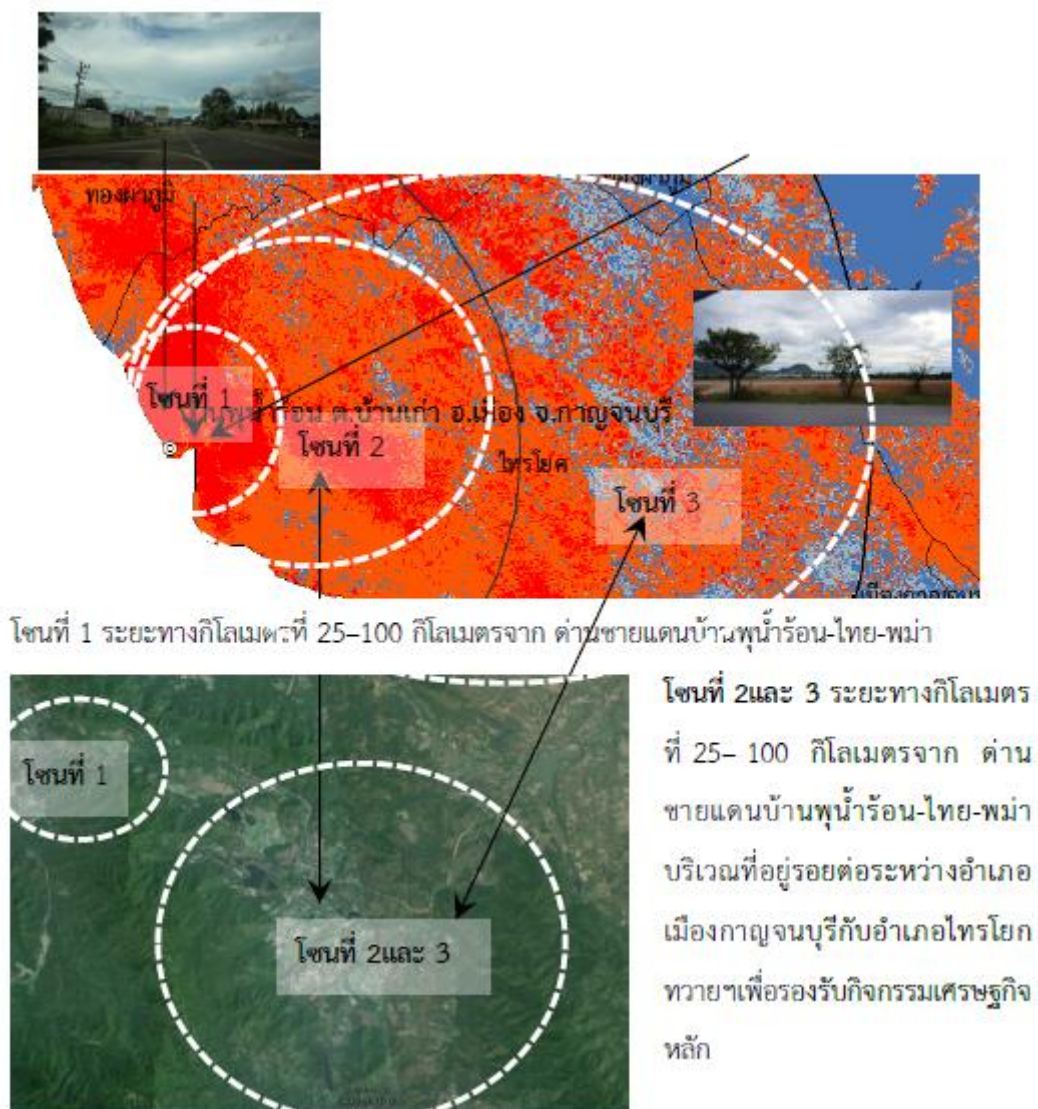
1) เมืองการค้าชายแดน มีความเหมาะสมบริเวณบ้านพุร้อน แต่ภายในรัศมี 25 กิโลเมตรมีพื้นที่บางส่วนอยู่ในเขตของอุทยานไทรโยค และทองผาภูมิ ควรกำหนดแผนผังที่ชัดเจนเพื่อกำหนด และจำกัดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่ติดกับอุทยานไทรโยค และอุทยานทองผาภูมิเพราะจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินระยะยาว



โซนที่ 1 ระยะทางกิโลเมตรที่ 5- 10 กิโลเมตรจาก ด้านชายแดนบ้านพุร้อน-ไทย-พม่าการพัฒนา|ระบบโลจิสติกส์เชิงพื้นที่และโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงขยายโอกาสในการค้าสินค้าอุปโภคบริโภคขั้นพื้นฐานที่มีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิตที่เกี่ยวข้องกับโครงการทวายฯเพื่อรองรับกิจกรรมเศรษฐกิจหลัก

แผนภาพที่ 5.1 พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาเมืองการค้าชายแดน(รัตนะ บุลประเสริฐและคณะ, 2557)

2) เมืองชายแดนที่มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในการพัฒนาระยะที่ 2 มีการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก เขตพาณิชย์กรรม ในพื้นที่ที่มีโครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภคพร้อม ภายในรัศมี 50 กิโลเมตรจากบ้านพุน้ำร้อนโดยควรกำหนดแผนผังที่ชัดเจนเพื่อกำหนด และจำกัดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยเฉพาะบริเวณที่ติดกับอุทยานไทรโยค และอุทยานทองผาภูมิเพราะจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินระยะยาว รวมถึงดำเนินการจัดทำระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเพื่อรองรับการขยายตัวเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมขนาดเล็ก กิจกรรมพาณิชย์กรรม และที่อยู่อาศัยที่มีการขยายตัว



แผนภาพที่ 5.2 พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาเมืองชายแดนที่มีการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมและระบบเครือข่ายโลจิสติกส์ (รัตนะ บุลประเสริฐและคณะ, 2557)

3) เมืองชายแดนที่มีระบบโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ ในการพัฒนาระยะที่ 3 ถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการทางโลจิสติกส์ จากผลของถอดบทเรียนการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อ มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมและการพาณิชย์กรรมสูงในบริเวณเส้นทางหลวงหลักใหม่สายใหม่ พื้นที่ต่อบ้านพุน้ำร้อนถึงอำเภอเมือง มะขามเตี้ย ห้วยกะเจา และพนมทวนบริเวณที่เป็นเส้นที่ขยายเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์จากโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังสู่กรุงเทพและพื้นที่อื่นๆ โดยสิ่งที่ต้องคำนึงถึงในขั้นตอนนี้ได้แก่ ออกแบบโครงข่ายทางโลจิสติกส์ระบบโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งต่อเนื่องให้มีจำนวนมากพอดำเนินการจัดสรรแหล่งน้ำดิบจากบริเวณใกล้เคียงเช่นเขื่อนศรีนครินทร์จัดหาแหล่งพลังงานสำรองเพื่อรองรับโครงข่ายทางโลจิสติกส์

#### 4) ประเด็นด้านกฎหมาย

การที่รัฐบาลไทยมีแผนที่จะพัฒนาจังหวัดกาญจนบุรีและพื้นที่เกี่ยวข้องเนื่องให้มีการขยายตัวเชิงพื้นที่เพื่อรองรับการเข้าสู่การเปิดประชาคมเขตเศรษฐกิจอาเซียนของประเทศไทยในปี พ.ศ.2558 ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550 มาตรา 53/1 และมาตรา 53/2 ที่บัญญัติให้จังหวัดและกลุ่มจังหวัดทำแผนการพัฒนาจังหวัดและแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและตอบสนองความต้องการของประชาชนในท้องถิ่น โดยดำเนินงานตามกรอบยุทธศาสตร์ที่ทางสำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้มีการจัดทำไว้ และเพื่อให้การพัฒนาในจังหวัดกาญจนบุรีและพื้นที่เกี่ยวข้องเป็นไปอย่างสมบูรณ์และมีรูปร่างไปในทิศทางเดียวกัน ทำให้มีการการนำกฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้องมาใช้เป็นเครื่องมือที่จะช่วยในการพัฒนา และมีผลบังคับใช้ในสังคมอย่างจริงจัง ซึ่งกฎหมายมีบทบาทช่วยในการพัฒนา 4 ขั้นตอน กล่าวคือ ขั้นตอนของการกำหนดนโยบาย ขั้นตอนที่ยกย่องนิติเนื่อหาสาระที่สำคัญที่จะต้องปฏิบัติตาม ขั้นตอนการกำหนดกลไกการทำงานและการใช้กฎหมายของรัฐบาล และขั้นตอนการนำไปปฏิบัติใช้ ดังนั้นการศึกษามลกระทบของกฎหมายทั้งทางบวกและทางลบที่เกิดขึ้นจึงเป็นประเด็นสำคัญในการศึกษาโดยแบ่งเป็นประเด็นต่างๆ ดังนี้

##### 4.1) กฎหมายในการพัฒนาจังหวัดกาญจนบุรีและพื้นที่เกี่ยวข้อง

จากผลการศึกษากรณีพิพาทที่เกิดขึ้นเชิงพื้นที่ในจังหวัดกาญจนบุรีพบว่า ปัญหาส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นเป็นปัญหาในเรื่องของเอกสิทธิ์ที่ดินทำกินระหว่างประชาชนกับรัฐบาล ปัญหาการค้าผ่านชายแดน และปัญหาการเข้าเมืองอย่างผิดกฎหมายของแรงงานต่างด้าว โดยปัญหาในเรื่องของเอกสิทธิ์ที่ดินของประชาชนส่วนใหญ่ในจังหวัดกาญจนบุรีเป็นในเรื่องของความไม่ชัดเจนของที่ดินที่เกิดขึ้น ทำให้ประชาชนบางส่วนมีการขยายพื้นที่ทำกินเข้าไปในเขตที่ดินสาธารณะ เขตป่าสงวน เขตป่าอนุรักษ์ เขตพื้นที่ทางการทหาร ซึ่งการบุกรุกนี้ทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างประชาชนกับรัฐบาลได้ การจากข้อมูลทางสถิติเดือนธันวาคม พ.ศ.2553 พบว่ามีเกษตรกรในชนบทจำนวนมากประสบกับปัญหาที่อยู่อาศัยของที่ดินทำกินในพื้นที่รัฐบาลโดยไม่ชอบตามกฎหมายและถูกดำเนินคดีจับกุมในข้อหาบุกรุกที่ดินของรัฐ ซึ่งขนาดนี้มีผู้ถูกจับกุมแล้วจำนวน 836 ราย และคดีที่อยู่ในขั้นตอนการพิจารณาคดีและยังไม่มีมีการเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมมีจำนวนหลายแสนล้านครอบครัว สำหรับในส่วนของที่ราชพัสดุ มีจำนวนของกรณีร้องเรียนที่ราชพัสดุจำนวน 29 กรณีส่วนใหญ่จะเป็นในเรื่องของที่ดินของทหารกับส่วนราชการ และที่ดินทางการทหารกับเอกชน ปัญหาข้อพิพาทที่เกิดขึ้นคือประชาชนเช่าทำประโยชน์ในที่ราชพัสดุ แต่เมื่อหน่วยงานรัฐต้องการใช้ประโยชน์จึงเกิดข้อพิพาทระหว่างเอกชนกับรัฐบาล และปัญหาในเรื่องของประชาชนทำกินและอยู่อาศัยมาก่อนการกำหนดเป็นที่ราชพัสดุซึ่งต้องมีการพิสูจน์สิทธิที่ทำกินและอยู่อาศัย

#### 4.2) จังหวัดกาญจนบุรีกับการเข้าสู่การเปิดประชาคมเขตเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี พ.ศ. 2558

ในการเปิดประชาคมเขตเศรษฐกิจอาเซียนอาจส่งผลกระทบต่อจังหวัดกาญจนบุรีได้ทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม เมื่อพิจารณาทางด้านเศรษฐกิจแล้ว ถือว่าเป็นการเปิดโอกาสในเรื่องของการค้าการลงทุนซึ่งทางจังหวัดกาญจนบุรีสามารถใช้โอกาสนี้ในการหาช่องทางสร้างคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้นได้ แต่อาจทำให้เกิดปัญหาความเหลื่อมล้ำทางสังคมขึ้นได้ เนื่องจากการเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ทำให้ประชาชนในระดับชาวบ้านมีความเป็นอยู่ที่ยากลำบากขึ้นเพราะต้องปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งค่าครองชีพที่สูงขึ้น และอาจเกิดปัญหาในเรื่องของการจราจรที่หนาแน่นขึ้นเพราะไม่มีการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง และอีกปัญหาที่ตามมาคือการใช้ภาษา ซึ่งภาษาอังกฤษถือว่าเป็นภาษากลางที่ใช้ในการสื่อสาร แต่ประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่ไม่ได้ใช้ภาษาอังกฤษเป็นภาษาหลักบางพื้นมีการใช้ภาษาท้องถิ่น หรือแม้แต่ประเทศอื่นๆในกลุ่มอาเซียนภาษากลางส่วนใหญ่ที่ใช้ไม่ใช่ภาษาอังกฤษ ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาในเรื่องของการติดต่อสื่อสาร อาจเกิดความไม่เข้าใจกันระหว่างนายทุนต่างชาติดกับชาวบ้าน และปัญหาสุดท้ายที่ตามมาคือการอพยพเข้ามาของแรงงานต่างด้าวที่มีมากขึ้นซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อประชาชนในจังหวัดกาญจนบุรีเกิดผลกระทบได้ไม่ว่าจะเป็นปัญหาในเรื่องของโรคที่ติดมากับแรงงานต่างด้าว หรือแม้แต่ปัญหาอาชญากรรม การขนส่งยาเสพติดเข้าประเทศง่ายขึ้น ดังนั้นรัฐบาลหรือทางจังหวัดกาญจนบุรีควรมีมาตรการหรือแนวทางการรองรับกับปัญหาที่จะเกิดขึ้นตามมา เช่น ควรมีมาตรการในการควบคุมโรคโดยอาจทำเป็นระบบแจ้งเตือน การดูแลในเรื่องการเปิดด่านควบคุมโรค การจัดสรรพื้นที่อยู่ชั่วคราวให้กับแรงงานต่างด้าว และควรมีกลไกทางกฎหมายมารองรับและป้องกันสิ่งที่จะเกิดขึ้นตามมา

#### 4.3) กฎหมายที่เกิดขึ้นจากโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย และการเกิดขึ้นของโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 (มอเตอร์เวย์สายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี)

การเกิดขึ้นของโครงการดังกล่าวถือได้ว่าเป็นการเปิดประตูการค้าแห่งใหม่ ส่งผลให้มีสินค้าจากฝั่งทะเลอันดามันเข้ามาสู่ประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นโดยผ่านทางด่านบ้านขุนน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี และการเกิดขึ้นของโครงการสามารถผลักดันให้จังหวัดกาญจนบุรีเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงการขนส่งภายในภูมิภาคอาเซียน และยังเกิดเส้นทางการเดินเรือโลกสายใหม่ (New Global Maritime Route) ที่สามารถเชื่อมโยงผ่านสหภาพเมียนมาร์ไปยังอินเดีย แอฟริกา ตะวันออกกลาง และยุโรป ซึ่งจากการศึกษาพบว่าจังหวัดกาญจนบุรีอาจถูกพัฒนาเป็นเส้นทางการขนส่งโลจิสติกส์ที่สำคัญที่มีการเชื่อมโยงกับโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 ที่จะสามารถช่วยขนส่งสินค้าให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น และยังช่วยให้การสัญจรระหว่างจังหวัดกาญจนบุรีไปยังกรุงเทพมหานครมีความสะดวกมากขึ้น ปริมาณการจราจรบนถนนแสงชูโตลดลง และที่ดินบริเวณใกล้เคียงราคาสูงขึ้น แต่การเกิดขึ้นของทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สามารถก่อให้เกิดผลกระทบได้หากจังหวัดไม่มีการวางแผนเครือข่ายคมนาคมขนส่งที่ดีอาจก่อให้เกิดปัญหาผลกระทบในเรื่องของการจราจร

#### 4.4) กฎหมายเขตเศรษฐกิจพิเศษกับจังหวัดกาญจนบุรี

จากการศึกษา พบว่า จังหวัดกาญจนบุรีศักยภาพและความเหมาะสมในการจัดตั้งพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เนื่องจากการเกิดขึ้นของโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายในสหภาพเมียนมาร์ ซึ่งมีระยะทางห่างจากด่านชายแดนถาวรบ้านขุนน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรีเพียง 132 กิโลเมตร ดังนั้นการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ

จะช่วยเสริมสร้างการพัฒนาเมืองในจังหวัดกาญจนบุรี รวมทั้งยังเป็นการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนในบริเวณที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างชายแดนไทยกับสหภาพเมียนมาร์

นอกจากนี้จากการศึกษาข้อมูลเชิงสถิติการค้าชายชายแดนของประเทศไทยกับสหภาพเมียนมาร์เปรียบเทียบกับจังหวัดอื่นๆพบว่า จังหวัดกาญจนบุรีมีมูลค่าการนำเข้าสินค้าชายแดนเป็นอันดับ 1 โดยมีมูลค่าการนำเข้าประมาณ 64,965 ล้านบาทและเมื่อพิจารณาควบคู่กับนโยบายของจังหวัดกาญจนบุรีที่มีแผนบูรณาการการพัฒนาจังหวัดให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจภาคตะวันตกตามนโยบายความร่วมมือของสำนักงานคณะกรรมการการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติร่วมกับกระทรวงมหาดไทย ในเรื่องของการค้าการลงทุนชายแดน มีนโยบายที่จะพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนกาญจนบุรี ซึ่งถือว่าเป็นจุดผ่านแดนถาวรเดียวเท่านั้นที่เป็นข้อตกลงร่วมกันระหว่างไทยกับเมียนมาร์และเป็นจุดผ่านแดนที่สามารถเอื้ออำนวยต่อการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศอย่างยิ่ง

#### 4.5) กฎหมายที่มีส่วนช่วยและกฎหมายที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่และการขยายตัวของจังหวัดกาญจนบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

การพัฒนาหรือการขยายตัวของพื้นที่ต่างๆในจังหวัดกาญจนบุรี จำเป็นต้องมีการศึกษา กฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่มาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปตามแบบแผนรูปแบบเดียวกัน และเป็นการลดความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาลหรือรัฐบาลกับเอกชนได้ จากการศึกษพบว่ากฎหมายที่มีส่วนช่วยในการพัฒนาจังหวัดได้แก่ กฎหมายผังเมืองพระราชบัญญัติการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาพื้นที่ พ.ศ.2547 และกฎหมายป่าไม้ ซึ่งกฎหมายผังเมืองมีบทบาทสำคัญอย่างมาก เพราะจะเป็นตัวบทกฎหมายที่เป็นแนวทางให้การพัฒนาพื้นที่เป็นไปตามแผนหรือนโยบายที่จังหวัดวางไว้ กล่าวคือ การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การส่งเสริมการค้าชายแดน และการส่งเสริมการพัฒนาความเป็นเลิศทางด้านการเกษตรอุตสาหกรรม แต่เนื่องจากในจังหวัดกาญจนบุรีผังเมืองยังไม่ได้มีการประกาศใช้ ประกอบกับความไม่ชัดเจนของพื้นที่หลายพื้นที่ยังเป็นที่ทับซ้อนกันอยู่ซึ่งอาจทำให้เกิดความยุ่งยากในการจัดรูปหรือการพัฒนาที่ดินได้ ซึ่งอาจนำไปสู่การเกิดความขัดแย้งของรัฐบาลกับเอกชนได้ สำหรับกฎหมายหรือกฎระเบียบที่อาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่ จากการศึกษพบว่ากฎหมายไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่แต่ติดปัญหาที่การสื่อสารที่ไม่ตรงกันของผู้ใช้กฎหมายกับผู้ถูกใช้กฎหมาย แต่ก็มีความคิดเห็นบางส่วนกล่าวว่า กฎหมายเวนคืนที่ดินอาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่ได้เนื่องจากในการเวนคืนที่แต่ละครั้งก่อให้เกิดผลกระทบต่อชาวบ้านเป็นอย่างมาก หากต้องการให้การพัฒนาเป็นไปอย่างราบรื่นควรที่จะมีการหามาตรการรองรับปัญหาที่เกิดขึ้น

#### 4.6) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจังหวัดกาญจนบุรีควบคู่กับนโยบายและแผนการพัฒนาจังหวัด

การที่จะพัฒนาหรือขยายตัวของจังหวัดกาญจนบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่องให้มีประสิทธิภาพ ควรมีการวางแผนการพัฒนาให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ของจังหวัดกาญจนบุรีที่วางไว้ กล่าวคือ เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม ประตุการค้าชายแดน และมุ่งพัฒนาสู่คุณภาพชีวิตที่ยั่งยืน ทั้งนี้เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปตามแบบแผนเดียวกัน จากการศึกษพบว่า การบังคับใช้กฎหมายสามารถช่วยให้การพัฒนาประเทศมีแบบแผนมากขึ้น เมื่อพิจารณาถึงที่ตั้งและลักษณะภูมิประเทศจังหวัดกาญจนบุรีมีพื้นที่ที่เป็นป่าไม้เป็นจำนวนมาก ทำให้การพัฒนาต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะตามมาจากการรุกร้าการใช้พื้นที่ที่เป็นเขตป่าไม้หรือเขตอนุรักษ์พันธุ์สัตว์ป่า ประกอบกับพื้นที่ในจังหวัดกาญจนบุรีส่วนใหญ่เป็น

พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า การจัดทำผังเมืองค่อนข้างยากเนื่องจากยังมีบางพื้นที่ที่มีการทับซ้อนกันอยู่ ดังนั้นการที่จะพัฒนาจังหวัดกาญจนบุรีให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพได้นั้น การวางผังเมืองรวมเป็นเรื่องที่สำคัญ เพราะผังเมืองรวมจะเป็นตัวที่สามารถใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาจังหวัดได้ โดยการวางผังเมืองต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติผังเมือง พ.ศ.2518 นอกจากนี้เนื่องด้วยพื้นที่ส่วนใหญ่ในจังหวัดกาญจนบุรีเป็นพื้นที่ป่าไม้เป็นส่วนมาก การศึกษากฎหมายป่าไม้ ไม่ว่าจะเป็น พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ.2507 หรือพระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ.2504 เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาที่ยั่งยืน

จากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดกาญจนบุรีที่ว่า มุ่งเน้นให้จังหวัดกาญจนบุรีเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ จากการศึกษา พบว่าจังหวัดกาญจนบุรีมีศักยภาพในเรื่องของการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์และสุขภาพได้ เนื่องจากจังหวัดกาญจนบุรีเป็นจังหวัดที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติมากมาย ไม่ว่าจะเป็นภูเขา แม่น้ำ ถ้ำและน้ำตก ตลอดจนสถานที่สำคัญๆ ทางประวัติศาสตร์ เช่น ด้านพระเจดีย์สามองค์ ปราสาทเมืองสิงห์ โบราณสถานพงตึก โบราณสถานเจดีย์ยุทธหัตถี สะพานข้าม แม่น้ำแคว สุสานสัมพันธมิตร ฯลฯ ล้วนแล้วแต่เป็นที่รู้จักในหมู่นักท่องเที่ยวที่ชื่นชอบธรรมชาติ ประวัติศาสตร์และการผจญภัยมาช้านาน ในส่วนของนโยบายจังหวัดที่ว่าการทำให้จังหวัดกาญจนบุรีเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตร และอุตสาหกรรม การศึกษาพบว่า การส่งเสริมให้จังหวัดเป็นเมืองอุตสาหกรรม จะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในจังหวัดกาญจนบุรีให้ดีขึ้น และยังเป็น การลดปัญหาการว่างงานที่เกิดขึ้นในจังหวัด แต่อย่างไรก็ดีก่อนที่จะมีการพัฒนาหรือตั้งภาคอุตสาหกรรมควรมีการศึกษาข้อมูลกฎหมายไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติโรงงานและพระราชบัญญัติทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้ดีว่าเมื่อมีการจัดตั้งแล้วจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และควรมีการจัดทำการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (EIA) สำหรับนโยบายที่ส่งเสริมการค้าชายแดน จากการศึกษาพบว่าจังหวัดกาญจนบุรีมีพื้นที่ชายแดนหลายจุดติดต่อกับสหภาพเมียนมาร์ซึ่งถ้าทางจังหวัดมีการพัฒนาและยกระดับการค้าชายแดนจะเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับประเทศมากขึ้น และยังเป็น การสนับสนุนการพัฒนาการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในจังหวัดได้อีกด้วย อย่างไรก็ตามก็ควรที่จะมีการศึกษาเงื่อนไขกฎระเบียบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นกฎระเบียบการค้าชายแดนและผ่านแดน กฎหมายแรงงาน การอพยพคนเข้าเมืองของแรงงานต่างด้าว และสิ่งที่สำคัญที่สุดคือ เรื่องของโรคระบาดที่จะเกิดขึ้นตามมาบริเวณแนวชายแดนซึ่งทางรัฐบาลควรที่จะมีมาตรการการป้องกันให้ชัดเจน

### 5.3 บทส่งท้าย

จากข้อมูลเชิงลึกด้านการเมือง การทหาร การปกครองและเศรษฐกิจสังคมในพม่า พบว่าการที่พม่ามี Township รวมทั้งสิ้น 47 แห่งด้วยกัน เช่น Mengaladow Industrial Zone and Highway Complex มีการจัดสรรแปลงที่ดินริมถนนสายต่างๆ เป็น Industrial Zones หลาย Zone กำลังขยายตัวอย่างมากเพื่อรองรับการลงทุนจากต่างประเทศ เปิดให้ทั้งบริษัทเอกชนห้างร้านต่างๆ ของต่างประเทศมาจับจองลงทุนกันแล้วในปัจจุบัน หลังรัฐบาลทหารยอมให้ Daw Suu หรือที่รู้จักกันดีคือ นางอองซานซูจี ซึ่งถือเป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญที่ประชาคมโลกยกย่องและจับตามอง เมื่อประเทศพม่าเปิดและกำลังพัฒนาเข้าสู่ความเป็นประชาธิปไตยมากขึ้น ประชาชนพม่าทั่วไปใช้คำว่า “เมื่อก่อนพวกเราอยู่อย่างหมดหวัง เดียวนี้เราขอใช้คำว่า อยู่อย่างมีความหวังขึ้นมาบ้าง ซึ่งนับว่ายิ่งดีกว่า”

อย่างไรก็ตาม การกว้านซื้อที่ดินเพื่อขายให้กับนักธุรกิจข้ามชาติเพื่อมาการลงทุนในพื้นที่ต่างๆนี้ ก็ล้วนแล้วมาจากเส้นสายและญาติพี่น้องของทหารระดับสูงของพม่าที่ทราบข่าวโครงการพัฒนาต่างๆของรัฐบาลเหล่านี้ก่อนใคร และเป็นการนำมาซึ่งการกว้านซื้อที่ดินราคาถูกแบบกดราคาจากชาวบ้าน เพื่อนำมาขายให้กับนายทุนเหล่านี้ และนี่คือข้อเท็จจริงซึ่งกำลังเกิดขึ้นและนำมาซึ่งการประท้วง เรียกร้องราคาที่ดินซึ่งชาวบ้านได้ทำการประท้วงกันทั่วไปในเวลานี้ ประเด็นนี้โยงไปถึงการจัดการทรัพยากรอย่างเป็นธรรมและสิทธิทำกินของประชาชน ซึ่งเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อมกับการพัฒนา และทราบถึงอิทธิพลของรัฐบาลทหารในอดีตที่ปกครองพมามายาวนาน

การขยายตัวและการก่อสร้างเพิ่มเติมของพม่ายังมุ่งไปที่ท่าเรือน้ำลึก Thilawa และ port อื่นๆ ด้วย ทำให้การลงทุนยังท่าเรือน้ำลึกทวายเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่มีได้แรงrieb เพราะมีตัวเลือกอื่นที่สำคัญอยู่ ข้อมูลเชิงลึกโดยสังเขป Thilawa Port เป็นท่าเรือน้ำลึกที่ถูกคาดหวังและกล่าวถึงมากที่สุดแห่งหนึ่งนี้ อาจทำให้ความหวังในการเกิดท่าเรือน้ำลึกทวายนั้นชะลอออกไปและไม่เกิดขึ้นในทันทีทันใด Thilawa Port เป็นท่าเรือน้ำลึกที่อยู่ในเขตติดต่อกับร่างกุ้งปากแม่น้ำ Pago River เริ่มการดำเนินงานมาเมื่อ 10 ปีเศษมานี้เอง ปัจจุบันรัฐบาลญี่ปุ่นจะเข้ามาดำเนินการเป็นหุ้นส่วนที่ใหญ่ถึง 49% รัฐบาลพม่ายังถือหุ้น (นี้หมายรวมถึงกับรัฐบาลจีนโดยนัย) อีก 51%

การเริ่มต้นดำเนินการก่อนที่จะมีการปฏิรูปประเทศนั้น รัฐบาลทหารพม่าจะมีความสัมพันธ์ที่เหนียวแน่นใกล้ชิดกับรัฐบาลจีนมาก่อน และมีหลักฐานหลายอย่างแสดงถึงความสัมพันธ์ที่แนบแน่นของจีนและทรงอิทธิพลของจีนที่มีต่อผู้นำรัฐบาลทหารพม่า ปัจจุบันมีการอพยพผู้คนและการประท้วงเรื่องราคาที่ดินที่ไม่เป็นธรรม นำไปขายให้นักธุรกิจข้ามชาติ ข้อมูลเชิงลึกพบว่าชาวบ้านพม่ามีความไม่พอใจที่รัฐบาลสมคบกับบริษัทของจีนซึ่งให้ราคาที่ดินที่ไม่เป็นธรรม แต่ชาวบ้านพม่ากลับชมชอบการทำธุรกิจของบริษัทและรัฐบาลญี่ปุ่น เพราะให้ความเป็นธรรมมากกว่า โครงการพัฒนาของรัฐบาลพม่าหลายโครงการเชื่อมโยงกับระบบเศรษฐกิจที่กำลังเจริญเติบโต ชาวพม่ากำลังมีความหวัง และคาดกันว่า ภายในเวลาสิบปีนับจากนี้พม่าจะมีการพัฒนาไปอีกมากอย่างเห็นได้ชัด

การเลือกตั้งทั่วไปของพม่าในปี 2558 พรรคของนางอองซานซูจีได้รับการคาดหวังว่าจะได้เข้ามาเป็นผู้พลิกโฉมประเทศ ในยุคเข้าสู่ประชาธิปไตยนี้ และจะส่งผลอย่างไรต่อการขับเคลื่อนโครงการท่าเทียบเรือน้ำลึกทวาย การหมุนเนื่องจากแหล่งทุนต่างประเทศจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างญี่ปุ่น เกาหลี ฯลฯ จะมาแทนที่จีนที่มีสัมพันธภาพลึกซึ้งกับรัฐบาลทหารพม่าได้อย่างไรในโครงการนี้ ยังเป็นสิ่งที่ต้องจับตามองต่อไป อย่างไรก็ตาม การขยายตัวของท่าเทียบเรือน้ำลึกทวายและเขตเศรษฐกิจพิเศษที่กำลังจะเกิดขึ้นนี้ได้รับการจับตามองจากรัฐบาลไทย โดยข้อมูลการวิเคราะห์เชิงลึกและจากเครื่องมือวิจัยที่ใช้ในการคาดการณ์ การประชาสัมพันธ์ให้ความรู้กับประชาชนให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงที่อาจจะเกิดขึ้นในอีก 5-10 ปีข้างหน้าเป็นสิ่งที่จะต้องดำเนินการ ผลงานวิจัยที่สภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและสภาวิจัยแห่งชาติให้การสนับสนุนแล้วจากรายงานฉบับนี้จะเป็นคำตอบที่สำคัญระดับหนึ่งของโครงการ

## บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. 2551. ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย.
- กรมโยธาธิการ และผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. 2551. ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- บุญทรัพย์ พานิชการ และคณะ. 2556. โครงการศึกษาผลกระทบด้านการค้าและโลจิสติกส์จากการดำเนินการของท่าเรือทวายประเทศสหภาพเมียนมาร์, มหาวิทยาลัยนเรศวร: วิทยาลัยโลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- บุญทรัพย์ พานิชการและคณะ. 2557. การศึกษาและพัฒนาต้นแบบการพยากรณ์โครงข่ายโลจิสติกส์ฝั่งเมืองเพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์. สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง. 2554. สรุปผลการศึกษาดูงานท่าเรือน้ำลึกทวายสหภาพเมียนมาร์.
- รัตน์ บุลประเสริฐและคณะ. 2557. การศึกษาและพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่จังหวัดชายแดนตะวันตกของประเทศไทยเพื่อประเมินความสามารถในการรองรับการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายและเขตเศรษฐกิจพิเศษ. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์. สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2551. เอกสารการประชุมหารือเพื่อดำเนินการตามแนวทางการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเชื่อมโยงฝั่งตะวันตกกับโครงการทวาย. เข้าถึงได้จาก [www.nesdb.go.th](http://www.nesdb.go.th). (สืบค้นเมื่อ 11 ตุลาคม 2556)
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2554. แผนบูรณาการการพัฒนาจังหวัดกาญจนบุรี ให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจภาคตะวันตก.
- สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจ กับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). 2556. โครงการวิจัยเรื่องผลกระทบของโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและอุตสาหกรรมทวายต่อประเทศไทย.
- สำนักงานจังหวัดกาญจนบุรีกลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด. 2550. แผนพัฒนาจังหวัดกาญจนบุรี 4 ปี (2553-2556). กาญจนบุรี: สำนักงานจังหวัดกาญจนบุรี.
- วัชรวิ จันทระประกายกุลและคณะ. 2557. โครงการการพยากรณ์อุปสงค์ที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์. สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- สมิทธิ ดารากร ณ อยุธยา และคณะ. 2557. โครงการศึกษากฎหมายและกฎระเบียบที่มีผลกระทบต่อการขยายตัวของจังหวัดกาญจนบุรีและพื้นที่เกี่ยวข้อง. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์. สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.