

โครงการทวายกับการพัฒนาประเทศไทยและการเป็นประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน

DAWEI PROJECT AND DEVELOPMENT OF THAILAND TOWARD THE ASEAN ECONOMIC COMMUNITY

ดร.สุวิชัย โกศัยยะวัฒน์*

ความนำและความเป็นมา

โครงการทวายเป็นโครงการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่ทางภาคใต้ของประเทศสหภาพเมียนมาร์ซึ่งมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศไทยทางภาคตะวันตก คือ จังหวัดกาญจนบุรี โครงการนี้ประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่หลายด้าน ได้แก่ โรงงานเหล็ก โรงงานปุ๋ย โรงงานไฟฟ้า โรงงานถลุงและแยกนํ้ามัน ก๊าซธรรมชาติ ปิโตรเคมี โรงงานปิโตรเลียม สาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ สำหรับการพัฒน การขยายตัวและการเติบโตของเมืองในอนาคต เป็นโครงการลงทุนระดับสูงที่นักลงทุนจากทั่วโลกให้ความสนใจอย่างมากในระยะ 2-3 ปี ที่ผ่านมา อีกทั้งเป็นโครงการที่รัฐบาลไทยและรัฐบาลสหภาพเมียนมาร์ให้ความสำคัญร่วมกันอย่างต่อเนื่อง สื่อมวลชนหลายประเทศต่างสนใจและตั้งฉายาเรียกโครงการนี้ในหลากหลายชื่อ เช่น New Global Maritime Route, Land Bridge to Indochina, West Gate of Thailand, New Land Bridge เป็นต้น (กองบรรณาธิการโลจิสติกส์ไทยแลนด์, 2556, หน้า 13-14) ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าโครงการนี้จะเป็นจุดศูนย์กลางหรือจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรืออาเซียนในการขนถ่าย ระบายสินค้าระดับโลก เชื่อมโยงตลาดและเส้นทางการค้าจากยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง และเอเชียได้มาทางมหาสมุทรอินเดีย ทะเลอันดามัน จากเมียนมาร์เข้าสู่ไทย ออกสู่อ่าวไทยทางทะเลจีนใต้ไปยังประเทศต่างๆ ในกลุ่ม

ประชาคมอาเซียน ต่อไปยังจีน เกาหลี ญี่ปุ่น และประเทศต่างๆ ในมหาสมุทรแปซิฟิกได้ทวายกำลังจะกลายเป็นประตูเศรษฐกิจแห่งใหม่ เชื่อมโลกตะวันตกและตะวันออกให้ถึงกัน (พิชญ สุวรรณะชญ, 2556, สัมภาษณ์) เป็นการสร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน ธุรกิจ อุตสาหกรรม และการคมนาคมให้กับผู้ประกอบการจากทุกมุมโลก ประเทศไทยซึ่งมีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ของโครงการทวายและมีความเกี่ยวเนื่องกับเส้นทางคมนาคม การเคลื่อนย้ายถ่ายโอนสินค้า แรงงานและการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ในการพัฒนาพื้นที่ทุกด้านโดยตรง จึงต้องมีการศึกษาทิศทางการพัฒนาและมีการวางแผนเพื่อพัฒนาทั้งด้านพื้นที่สาธารณูปโภคและกำลังคนเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นอย่างแน่นอนต่อไป

พื้นฐานด้านพื้นที่และที่มาของการพัฒนา

คำว่า ทวาย เป็นการออกเสียงในสำเนียงภาษาไทยที่เพี้ยนมาจากภาษาท้องถิ่นว่า ทะแเว (Dawei) ซึ่งชาวตะวันตกเรียกชื่อเมืองนี้เพี้ยนไปจากภาษาพื้นเมืองเช่นกันว่า ทะวอย (Tavoy) ปัจจุบันทางการเมียนมาร์ กำหนดให้ออกเสียงและสะกดให้ตรงตามภาษาเดิมว่า ทะแเว (Dawei) คำนี้สำหรับไทย ในสมัยรัชกาลที่ 1 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ มีหลักฐานยืนยันว่าไทยออกเสียงถูกต้องตามสำเนียงเดิมว่า ทะแเว จากบันทึกในนิราศตามเสด็จทัพล้านนํ้าน้อยของพระยาตรังแต่งเป็นโคลงฉันท์ที่ 33 พรรณนาเมื่อตามเสด็จรัชกาลที่ 1 ยกทัพไปตีเมืองทวายเมื่อ พ.ศ.2330 ว่า “เสร็จศึกสมแควได้

*รองศาสตราจารย์ ภาควิชาการอาชีวศึกษาและพัฒนาสังคม คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา จังหวัดชลบุรี

แดนเวียง ทะแวนา ชมอนงค์นุ นับริ้อย” (พระยาตรัง, 2547, หน้า 15-16) ซึ่งไทยได้เคยเรียกชื่อเมืองนี้ว่า ทะแเว ตามภาษาเดิมมาแล้ว

ทวายในอดีตเป็นชุมชนการค้าขายที่สำคัญแห่งหนึ่งในภูมิภาคนี้ เป็นเส้นทางการคมนาคมระหว่างอาณาจักรต่างๆ ในดินแดนสุวรรณภูมิเชื่อมต่อไปยังอินเดีย ศรีลังกา และเป็นเส้นทางเผยแผ่ศาสนาพุทธศาสนาพราหมณ์-ฮินดู มาตั้งแต่ราว พ.ศ.1000 จึงเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญที่ทำให้ทั้งไทยและเมียนมาร์ในอดีตต้องยึดเมืองทวายไว้เพื่อเป็นที่สะสมไพร่พลและเสบียงส่งให้กองทัพที่จะยกไปตีอีกฝ่ายได้เป็นอย่างดี ดังหลักศิลาจารึกบันทึกไว้ว่า (กรมศิลปากร, 2547, หน้า 2) อาณาเขตทางฝั่งตะวันตกในสมัยพ่อขุนรามคำแหงมหาราช ได้แผ่ขยายไปจนถึงหงสาวดี จดอ่าวเบงกอลและในบันทึกของมิชชันนารีที่เข้ามาติดต่อในสมัยกรุงศรีอยุธยา ได้กล่าวไว้ว่า (เพียงฤทัย วาสนุณมา, 2547, หน้า 31-32) เมืองทวาย มะริด และตะนาวศรี เป็นเมืองในอาณาจักรสยามตามปรากฏในพงศาวดาร ซึ่งระหว่างสยามกับพม่าในขณะนั้นมักมีศึกชิงเมืองทั้ง 3 กันหลายครั้ง เพื่อใช้เป็นแหล่งพักของกองทัพและกำลังพล เมืองทวายและตะนาวศรียังเป็นเมืองที่เจ้าเมืองต้องเข้ามาทำพิธีถือน้ำพิพัฒน์สัตยา ณ กรุงศรีอยุธยา ร่วมกับเจ้าเมืองอีก 6 เมือง คือ เมืองพิษณุโลก ศรีสัชนาลัย สุโขทัย กำแพงเพชร นครศรีธรรมราช นครราชสีมา รวมตะนาวศรีและทวายเป็น 8 เมือง นับว่ามีความเกี่ยวพันกันมากในประวัติศาสตร์

ยิ่งกว่านั้น กรมพระยาดำรงราชานุภาพ (2555, หน้า 30-33) ได้ศึกษาพบว่า เมืองทวาย มะริด และตะนาวศรี เป็นประเทศราชของไทยมาตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัย แต่ตกอยู่ภายใต้การปกครองของพม่า เมื่อคราวเสียกรุงศรีอยุธยา ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2112 ในสมัยพระเจ้าบุเรงนอง ครั้นเมื่อ พระนเรศวรกู้เอกราชได้ เมืองทวาย มะริด และตะนาวศรี ซึ่งให้ความช่วยเหลือแก่กองทัพไทยจึงเป็นอิสระไปด้วย ต่อมาในยุคกรุงศรีอยุธยาตอนปลาย รัชกาลสุดท้ายสมัยสมเด็จพระที่นั่งสุริยาศน์อมรินทร์ หรือพระเจ้าเอกทัศ เมื่อ พ.ศ. 2302 พระเจ้า

อลองพญาษัตริย์พม่า ได้ยกกองทัพมาตีเมืองทวาย ซึ่งขณะนั้นแข็งเมืองอยู่ และได้ยกพลตามมาตีเมืองมะริด และตะนาวศรี กลับไปปกครองอีกครั้ง

ครั้นเมื่อต้นกรุงรัตนโกสินทร์ ในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ได้ยกทัพไปตีเมืองทวายคืนจากพม่าในปี พ.ศ. 2330 แม้ไม่สำเร็จ แต่อีก 4 ปีต่อมา คือ พ.ศ. 2334 เมืองทวาย มะริด และตะนาวศรี ก็มาสวามิภักดิ์กับไทย เพราะในราชสำนักพม่าเกิดความแตกแยกกัน ช่วงปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ในปี พ.ศ. 2366 อังกฤษเริ่มเข้ายึดเมืองชายฝั่งทะเลของพม่า พร้อมทั้งได้ส่งเจ้าหน้าที่จากอังกฤษไปทำการสำรวจดินแดนเพื่อทำแผนที่ ภูมิภาค ทรัพยากร และขอบเขตของเมืองมะริด ตะนาวศรี และทวาย ซึ่งเป็นเมืองหลักของดินแดนที่ยึดครองและปักปันเขตมาถึงทิวเขาตะนาวศรี กำหนดให้ฝั่งตะวันออกของทิวเขาเป็นดินแดนของไทย จากนั้นได้ส่งข้าหลวงใหญ่อังกฤษประจำอินเดียที่อังกฤษปกครองอยู่ก่อนแล้ว มาติดต่อเจรจากับไทยเพื่อขอให้มีการปักปันเขตแดนระหว่างไทยกับพม่าของอังกฤษเป็นการถาวร เมื่อปี พ.ศ. 2408 ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยกำหนดให้แม่น้ำเป็นเขตกลาง ให้ฝั่งเป็นเขตแดน ฝั่งด้านตะวันตกเป็นของพม่า และฝั่งด้านตะวันออกเป็นของไทย สำหรับเกาะในแม่น้ำ หากชิดฝั่งตะวันตกให้เป็นของพม่าและหากชิดฝั่งตะวันออกให้เป็นของไทย รวมทั้งเกาะที่ขวางลำน้ำก็ให้เป็นของไทย การให้สัตยาบันในครั้งนั้น กล่าวได้ว่าเป็นการยอมรับอย่างเป็นทางการตามข้อตกลงระหว่างประเทศให้เมืองมะริด ตะนาวศรี และทวายเป็นดินแดนของพม่าภายใต้การปกครองของอังกฤษ ตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2411 เป็นต้นมา

หลังจากที่อังกฤษให้เอกราชแก่พม่าในปี พ.ศ. 2491 แล้ว พม่าได้จัดแบ่งเขตการปกครองใหม่ตามเชื้อชาติที่มีความหลากหลาย (เพ็ชรี สุมิตร, 2556, หน้า 101) คือ ดินแดนทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือได้จัดตั้งเป็นรัฐกะเหรี่ยง ดินแดนเขตตะนาวศรี ซึ่งอยู่ทางทิศใต้ลงมาได้จัดตั้งเป็นรัฐมอญ แต่เดิมเมืองสำคัญ

ของเขตตะนาวศรี คือเมืองมะละแหม่ง เมื่อจัดตั้งเขตนี้ เป็นรัฐมอญ เมืองมะละแหม่งจึงเป็นเมืองศูนย์กลางของรัฐมอญ เขตตะนาวศรีที่มีดินแดนเหลืออยู่อีกทางตอนใต้ จึงจัดตั้งเมืองทวายขึ้นเป็นเมืองหลักของเขตตะนาวศรี แทนเมืองมะละแหม่งสืบมา

ในปี พ.ศ. 2517 พม่าประกาศใช้รัฐธรรมนูญใหม่ และมีการสำรวจประชากรใหม่ พบว่า เขตตะนาวศรี มีเมืองทวายเป็นเมืองหลักที่สำคัญ ประกอบด้วยประชากรหลายเชื้อชาติ เช่น มอญ ไทยใหญ่ กะเหรี่ยง พม่า จีน และไทย ซึ่งเป็นชาวไทยพลัดถิ่นที่เคยอาศัยอยู่เดิมมานับ 100 ปี มีการพูดภาษาไทยและสืบวัฒนธรรมไทยอยู่บ้าง แต่ความเป็นพม่าได้เข้าครอบงำจนกลืนกลายไปเกือบหมด นอกจากนี้ยังมีลาวโซ่ง ไทยดำ ที่อาศัยอยู่ทางตอนใต้ของเขตตะนาวศรี อพยพมาจากราชบุรี เพชรบุรี ช่วงก่อนปี พ.ศ. 2394 กระจายอยู่อาศัยตามเมืองทวาย มะริด เมะลาลิง ตะนาวศรี นำสินค้าเข้ามาค้าขายตามชายแดนเขตรอยต่อกับราชบุรี เพชรบุรีของไทย และอาศัยปะปนกันกับชนพื้นเมืองเรื่อยมา จำนวนประชากรรวมทั้งสิ้นมีประมาณ 1.3 ล้านคน (ภราดรศักดิ์, 2555, หน้า 2)

เขตตะนาวศรี เป็นที่ราบชายฝั่งสลับเนินเขา ติดต่อกับอ่าวมะละแหม่ง และทะเลอันดามัน อากาศมีลักษณะร้อนชื้น มีป่าไม้ ไร่ธัญญา สัตว์ป่า ทรัพยากรทางทะเล และทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ ประชากรส่วนมากประกอบอาชีพกสิกรรมและทำประมง เมืองสำคัญหลายเมืองมีลักษณะเป็นเมืองท่า ขนถ่ายสินค้าและค้าขายทางทะเล เมืองทวาย ซึ่งเป็นเมืองหลักอยู่ติดชายฝั่งทะเลอันดามันทางภาคใต้ของพม่า ตั้งอยู่ในแนวเส้นละติจูดเดียวกับตัวจังหวัดกาญจนบุรีของไทย มีเทือกเขาตะนาวศรีกั้นเขตแดน ระยะทางจากตัวเมืองทวายมาทางตะวันออกห่างจากตัวเมืองกาญจนบุรีประมาณ 150 กิโลเมตร (กองบรรณาธิการวารสารเอ็มบีเอ, 2555, หน้า 85)

หากเริ่มต้นจากตัวเมืองกาญจนบุรีของไทยไปทางทิศตะวันตกออกจากตัวเมืองไปถึงแยกแก่งเสี้ยนตามเส้นทางถนน 323 (ถนนแสวงชูโต) มุ่งตรงไปทางไทรโยค

จากแยกแก่งเสี้ยนไปอีกประมาณ 12 กิโลเมตร มีทางแยกไฟแดง หากตรงไปจะเข้าสู่อำเภอไทรโยค อำเภอทองผาภูมิ และอำเภอสังขละบุรี แต่หากไปทวายต้องเลี้ยวซ้าย ไปทางตำบลบ้านเก่า ผ่านบ้านห้วยน้ำขาว เป็นระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตร จะถึงบ้านพุน้ำร้อน ซึ่งเป็นหมู่บ้านสุดท้ายของไทยก่อนถึงช่องผ่านด่านชายแดน สุดเขตประเทศไทย มีหน่วยทหารระดับกองร้อยตั้งอยู่ทำหน้าที่ปิด-เปิดด่าน และตรวจสอบผู้ที่จะผ่านเข้าออกระหว่างชายแดนไทยกับพม่า ด่านนี้ยังไม่ใช่เป็นด่านถาวรและด่านที่เป็นทางการ ยังไม่มีเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองประจำอยู่ และจากด่านนี้ไปอีกประมาณ 4 กิโลเมตร จะเป็นที่ตั้งของด่านตรวจสุดท้ายของทหารไทยที่เส้นแบ่งเขตแดนไทยกับพม่าอีกด่านหนึ่งก่อนพ้นเขตแดนไทยเข้าสู่เขตพม่า (เรื่องเดียวกัน, หน้า 86)

เมื่อพิจารณาจากพื้นฐานทางภูมิศาสตร์ และระยะทางที่ตั้งของเมืองแล้ว จะเห็นได้ว่าไม่มีความห่างไกลกัน อีกทั้งพื้นฐานทางประวัติศาสตร์ ประชากร วัฒนธรรม และสังคม ยังมีความใกล้ชิดต่อกันมายาวนานจนถึงปัจจุบัน ซึ่งโลกไร้พรมแดนและการเปิดประเทศในภูมิภาคนี้ เพื่อรวมกันเข้าเป็นประชาคมอาเซียนในอนาคตอันใกล้อย่างทั่วถึง การคมนาคมและการสื่อสารติดต่อกันภายในเวลาอันรวดเร็วจึงมีความจำเป็นมาก โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าและบริการ รวมทั้งการเดินทางไปมาติดต่อกันของประชากรจึงมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นตามมา ปัญหาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีต้นทุนสูงชันและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นทำให้การขนส่งทางบกและทางน้ำต้องหาเส้นทางใหม่ที่ทำให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายให้มากที่สุด จึงเป็นประเด็นให้ต้องศึกษาหาทางออก ปัญหาของไทยที่มีทางออกสู่ทะเลน้ำลึก ได้เฉพาะภาคตะวันออก มีท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด จังหวัดชลบุรี และระยอง จึงเริ่มไม่เพียงพอต่อปริมาณเรือเดินสมุทรที่เข้ามามีจำนวนเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งการเดินทางเรือออกจากท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุดเพื่อไปยังประเทศทางตะวันตก เช่น อินเดีย ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ซึ่งเป็นตลาดการค้าที่สำคัญ จะต้องเดินเรือลงไปทางใต้ผ่านช่องแคบ

มะละกา ของมาเลเซีย อันเป็นเส้นทางที่ต้องใช้เวลานานหลายวันเพื่อรอการตรวจผ่านช่องแคบนี้ก่อนเดินทางออกไปยังมหาสมุทรอินเดีย ดังนั้น จึงจำเป็นต้องหาเส้นทางใหม่และไม่ไกลจากกรุงเทพฯ ด้วยการเปิดเส้นทางไปยังภาคตะวันตก ซึ่งยังไม่มีความหนาแน่นมากนัก และได้เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อการใช้ประโยชน์ร่วมกันต่อไปในอนาคตได้จะเป็นเส้นทางแห่งความหวังใหม่ที่จะเกิดขึ้น (ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย, 2556, หน้า 3-4) จึงเป็นที่มาของโครงการทวายที่เกี่ยวข้องกับไทยดังกล่าวมา

การดำเนินโครงการและผลที่มีต่อการพัฒนาประเทศไทย

โครงการทวายประกอบด้วยท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรม รวมทั้งเส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่างประเทศไทยกับเมียนมาร์ เป็นความร่วมมือทั้งในระดับเอกชนของไทยในฐานะผู้ลงทุนกับรัฐบาลเมียนมาร์ในฐานะผู้ให้สัมปทาน และระดับรัฐบาลต่อรัฐบาล เริ่มต้นจากเอกชนของไทย คือ บริษัทอิตาเลียนไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) หรือ ITD ได้รับสัมปทานจากรัฐบาลเมียนมาร์ เพื่อพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเล ซึ่งมีความยาวประมาณ 12 กิโลเมตร เป็นเนื้อที่ 400,000 ไร่ หรือ 250 ตารางกิโลเมตร ห่างจากตัวเมืองทวาย 30 กิโลเมตร บริษัท ITD ได้รับสัมปทานประเภท Build, Operate and Transfer (BOT) เป็นระยะเวลา 60 ปี และสามารถต่ออายุสัญญาได้ ตามแต่ตกลงกันในอนาคตเมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2553 กับคู่สัญญา คือ การท่าเรือ หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมของสหภาพเมียนมาร์ โครงการประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึก 2 ท่า มีศักยภาพรับเรือที่มีระวางขนน้ำได้ถึง 3 แสนตัน เข้ามาเทียบท่ารองรับปริมาณสินค้าได้สูงสุดถึงปีละ 250 ล้านตัน มีท่าเรือสำหรับสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าหีบห่อ ธัญพืช ถ่านหิน แร่ธาตุ และสินค้าที่เป็นของเหลว เช่น น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี

ในส่วนของนิคมอุตสาหกรรมประกอบด้วยอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เช่น โรงงานเหล็ก โรงงานปุ๋ย โรงไฟฟ้า และสาธารณูปโภคต่าง ๆ ตลอดจนสถานที่ตั้งส่วนราชการ ศูนย์การค้า ศูนย์การท่องเที่ยว สถานที่พักอาศัย และสถานที่พักผ่อน (วงศกร ตระกูลหิรัญผดุง, 2555, หน้า 17)

การดำเนินการในระยะแรก จะมีการก่อสร้างโครงข่ายคมนาคมทางบกที่เชื่อมต่อระหว่างชายแดนไทย-พม่า โดย ITD จะใช้เงินลงทุนราว 2,000 กว่าล้านบาท ก่อสร้างถนนสายกาญจนบุรี-ทวาย ระยะทางประมาณ 180 กิโลเมตร จากบ้านพุน้ำร้อน ตำบลบ้านเก่า อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี ไปถึงชายแดนเป็นระยะทาง 75 กิโลเมตร เป็นทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์) และถนนจากชายแดนไทยไปถึงพื้นที่โครงการทวายอีก 90 กิโลเมตร ถนนสายนี้มีการกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2556 นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างทางรถไฟ กับท่อส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ เชื่อมต่อจากชายแดนไทยไปยังเมืองทวายและสนามบินทวาย ITD ได้มีการประสานงานกับบริษัทผลิตไฟฟ้าราชบุรี โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) ในการศึกษาความเป็นไปได้ของแผนระยะยาวในการก่อสร้างโรงไฟฟ้าขนาด 4,000 MW ในช่วงแรกจะใช้ไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าที่ใช้ก๊าซธรรมชาติและถ่านหินขนาด 613 MW เริ่มก่อสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557-2559 จะมีการก่อสร้างโรงไฟฟ้าถ่านหินเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าสำหรับใช้ในโครงการ (วงศกร ตระกูลหิรัญผดุง, 2555, หน้า 20-21)

สำหรับการลงทุนในระยะที่สอง คือ การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกทวาย โดย ITD จะเร่งรัดจัดหาผู้ร่วมลงทุนในโครงการนี้ก่อนเป็นอันดับแรก คาดว่าจะใช้เงินลงทุนในโครงการสร้างโครงข่ายถนน เชื่อมต่อระหว่างชายแดนไทย-เมียนมาร์ และท่าเรือน้ำลึกทวาย อยู่ที่ประมาณ 6 หมื่นล้านบาท ตามด้วยแผนงานในระยะที่สาม คือ การก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งจะแบ่งออกเป็นโซนต่างๆ ได้แก่ อุตสาหกรรมหนัก อุตสาหกรรมเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติและน้ำมัน อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และโรงงานผลิตกระแสไฟฟ้า ITD ได้มีการลงนาม

ในกรอบความตกลงกับการทำเรือ สังกัดกระทรวงคมนาคมของเมียนมาร์ไปแล้วเมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2553 โดยได้จัดตั้งบริษัท Dawei Development Company ขึ้นเพื่อรับผิดชอบโครงการนี้ รัฐบาลเมียนมาร์ได้มีการประกาศใช้กฎหมาย เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย กำหนดเงื่อนไขที่เอื้อประโยชน์แก่ผู้ลงทุนหลายประการ เช่น สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้สูงสุดถึง 75 ปี มีช่วงปลอดภาษีเงินได้และยกเว้นภาษีอากรในการนำเข้าเครื่องจักรเป็นเวลา 5 ปี รวมทั้งมีการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศด้วย (วิศิธา ภาณุวัฒน์, 2556, หน้า 40-41) นอกจากนี้ เมียนมาร์ได้จัดตั้ง Central working Body and Management Committee of Dawei Special Economic Zone ขึ้นเพื่อดูแลโครงการในภาพรวม ส่วนด้านการออกแบบท่าเรือ แผนการตลาด และการสรรหานักลงทุน ทางฝ่ายเมียนมาร์ได้จัดทำ Conceptual Work (Layout) and Pre-feasibility Study เรียบร้อยแล้ว และกำลังอยู่ระหว่างการเจรจาเกี่ยวกับเงื่อนไขสัมปทานของโครงการ คาดว่าจะเริ่มดำเนินการได้ในปี พ.ศ. 2559 (บุญทรัพย์ พานิชการ, 2556, หน้า 75-76)

สำหรับผลที่มีต่อการพัฒนาประเทศไทย รัฐบาลไทยได้ มีการเตรียมการเพื่อสนับสนุนโครงการนี้ โดยมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นหน่วยงานที่ดูแลแผนงานต่างๆ อันมีผลต่อการพัฒนา เช่น (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2555, หน้า 30)

1. การเปิดจุดผ่านแดนถาวรเพิ่มขึ้นอีก 5 แห่ง เชื่อมต่อระหว่างชายแดนไทย-เมียนมาร์ คือ บ้านพุน้ำร้อน-ทิกี้ บ้านสิงขร-มุดอง บ้านพระเจดีย์สามองค์-พญาตองซู บ้านกิวผาวอก-พอนทายิน และบ้านห้วยต้นนุ่น-แม่แจ๊ะ เพื่อขยายเส้นทางคมนาคมให้สะดวกขึ้น

2. ธนาคารแห่งประเทศไทยได้เปิดเสรีการแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศสำหรับบุคคลธรรมดาเพื่อการลงทุนโดยกำหนดไว้ 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสำหรับนิติบุคคลไม่มีการจำกัดวงเงิน กระทรวงการคลัง

ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาแนวทางการให้ความสนับสนุนทางการเงิน คาดว่ารัฐบาลไทยจะเข้าร่วมลงทุนกับภาคเอกชนไทย รวมทั้งญี่ปุ่นและเมียนมาร์ ในโครงการนี้เป็นเงินมากกว่า 100,000 ล้านบาท

3. รัฐบาลไทยได้จัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อชายแดนไทย-เมียนมาร์ โดยจะทำการก่อสร้างทางหลวงสายพิเศษ กาญจนบุรีถึงชายแดนไทยติดต่อกับเมียนมาร์เป็นระยะทาง 71 กิโลเมตร ให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2558 และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์) หมายเลข 81 จากอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ไปยังบ้านห้วยตลุง อำเภอดำม่วง จังหวัดกาญจนบุรี เป็นระยะทาง 98 กิโลเมตร ในวงเงิน 45,000 ล้านบาท โครงการขยายถนนหมายเลข 3208 จากบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี ไปบรรจบกับทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 ถนนเพชรเกษม ที่จังหวัดราชบุรี ให้เป็น 4 ช่องจราจร เพื่อเชื่อมโยงกับเส้นทางที่จะลงไปสู่ภาคใต้ของไทยได้โดยสะดวก ซึ่งเส้นทางทั้งสองนี้ คาดว่าจะดำเนินการได้ในปีงบประมาณ 2556 อีกทั้งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขออนุมัติงบประมาณเพื่อจ้างบริษัทเอกชนทำการศึกษา ความเป็นไปได้ในการก่อสร้างทางรถไฟจากท่าเรือทวายถึงท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเป็นเส้นทางเชื่อมต่อกันระหว่างท่าเรือทั้งสองต่อไป

โครงการทวายมีผลต่อการพัฒนาประเทศไทย โดยตรง โดยเฉพาะจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งเป็นเมืองชายแดนหน้าด่านและเมืองผ่านระหว่างเส้นทางไทยกับเมียนมาร์ในโครงการนี้ ย่อมส่งผลต่อการพัฒนาจังหวัดให้ก้าวขึ้นมาเป็นศูนย์กลางของภาคตะวันตก ในด้านการค้า การลงทุนชายแดนได้เป็นอย่างดี และอาจส่งผลต่อการพัฒนาจังหวัดอื่น ในภาคตะวันตกต่อไปได้อีกด้วย เพราะเมื่อเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงถึงกัน ทำให้สามารถเดินทางติดต่อ ขนส่งวัตถุดิบ สินค้าและการท่องเที่ยวได้โดยสะดวกขึ้น ส่งผลให้เกิดการพัฒนาทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และพาณิชยกรรมต่างๆ ของภาคตะวันตกได้ อีกทั้งสามารถเชื่อมโยงกับกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และจังหวัดอื่นที่ใกล้เคียงได้ไม่ยาก เพราะจังหวัดกาญจนบุรีมีระยะทางห่างจาก

กรุงเทพมหานครเพียง 130 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 260 กิโลเมตร และห่างจากจังหวัดชุมพร ประตูสู่อากาศได้ประมาณ 490 กิโลเมตร ดังนั้นจึงมีแผนพัฒนาระบบการเงินการคลัง การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐาน การเสนอร่างกฎหมายการพาณิชย์ อุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว จึงได้กำหนดให้จังหวัดกาญจนบุรี เป็นด่านแรกของการเปิดประตูเศรษฐกิจทางทิศตะวันตกของไทย เพื่อรองรับการเปิดเศรษฐกิจเสรีของประชาคมอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 ต่อไป (สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพื้นที่, 2556, หน้า 22-23)

นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาโครงข่ายขนส่งที่มีคุณภาพระหว่างกรุงเทพมหานคร กับกาญจนบุรี และบ้านพุน้ำร้อน เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทยกับเมียนมาร์ โดยเฉพาะเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายกับเขตเศรษฐกิจชายแดนกาญจนบุรี อันส่งผลให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดในภาคตะวันตกของไทยโดยรวม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-นครปฐม-กาญจนบุรี มีระยะทางประมาณ 97 กิโลเมตร เป็นทางหลวงพิเศษแนวใหม่บนพื้นดินขนาด 4-6 ช่องจราจร ควบคุมทางเข้า-ออก แบ่งเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงที่ 1 บางใหญ่-นครปฐม ระยะทาง 47 กิโลเมตร ก่อสร้าง 6 ช่องจราจร และช่วงที่ 2 นครปฐม-กาญจนบุรี ระยะทาง 50 กิโลเมตร ก่อสร้าง 4 ช่องจราจร สำหรับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกาญจนบุรี ถึงชายแดนไทย-เมียนมาร์ที่บ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 70 กิโลเมตร กำลังดำเนินการต่อไปเพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางที่มาจากเมียนมาร์ให้ถึงกัน และมีการศึกษาเส้นทางรถไฟสายตะวันตกเพิ่มขึ้นจากเดิมที่มีสายน้ำตก-ด่านพระเจดีย์สามองค์ ระยะทาง 135 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมโยงทางรถไฟถึงบ้านพุน้ำร้อนและเขตพื้นที่อุตสาหกรรมทวายได้ต่อไป (สุทธิเกตุดี ทัดพิทักษ์กุล, 2555, หน้า 29)

ด้านการขนส่งทางอากาศ จังหวัดกาญจนบุรียังไม่มีสนามบินที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ขณะนี้ มีแต่สนามบินพล.ร.9 ของกองพลทหารราบที่ 9 ซึ่งใช้ปฏิบัติการกิจ

ด้านการทหาร อันอาจจะปรับปรุงหรือขอใช้พื้นที่หรือพัฒนาใช้ในกิจการเชิงพาณิชย์ได้ต่อไป คือมีสนามบินสุราษฎร์ อยู่ที่ตำบลลาดหญ้า อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี 1 แห่ง อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือห่างจากตัวเมือง 30 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีสนามบินที่ใกล้เคียง คือสนามบินโพธาราม จังหวัดราชบุรี อีก 1 แห่ง สนามบินประจวบคีรีขันธ์อีก 1 แห่ง และท่าอากาศยานหัวหิน อีก 1 แห่งที่เป็นสนามบินพาณิชย์แห่งเดียวในจำนวน 4 แห่งดังกล่าวที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ ไม่ใช่ของทหาร (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2555, หน้า 20) ดังนั้น จึงอาจมีแผนพัฒนาเพื่อขยายสนามบินและเปิดเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้นในโอกาสต่อไป

เนื่องจากจังหวัดกาญจนบุรีจะได้รับผลกระทบจากโครงการทวายมากที่สุดดังกล่าว จึงต้องมีแผนรองรับการเติบโตทางด้านการค้า การลงทุนและการพัฒนาด้านต่างๆ เตรียมพร้อมการขยายตัวของโครงการและการเปิดประตูสู่ประชาคมอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 การพัฒนาเมืองคู่แฝดระหว่างกาญจนบุรีและทวาย จะต้องพัฒนาร่วมกันอย่างยั่งยืนทั้งในภาครัฐบาล เอกชน สถาบันการศึกษา เพื่อศึกษาผลกระทบด้านต่างๆ ให้รอบคอบ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง สิ่งแวดล้อม ประชากร และวัฒนธรรม เพื่อมิให้เกิดปัญหาด้านสุขภาวะ มลภาวะและทรัพยากรธรรมชาติที่จะเปลี่ยนแปลงไป อันส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนทั้ง 2 ประเทศโดยตรงอย่างที่เคยเกิดขึ้นที่นิคมอุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกของไทยมาแล้ว

ด้านการวางแผนเพื่อการพัฒนาประเทศไทย และจังหวัดกาญจนบุรี ได้มีการพบปะเจรจาระหว่างผู้นำของรัฐบาลทั้งสองประเทศและภาคเอกชนเพื่อการวางแผนพัฒนาพื้นที่ในโครงการทวาย มีอย่างต่อเนื่องกันหลายครั้ง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 เป็นต้นมา ส่งผลกระทบหลายประการ ในขณะนี้ (สุทธิเกตุดี ทัดพิทักษ์กุล, 2555, หน้า 60-61) เช่น ราคาที่ดิน ในจังหวัดกาญจนบุรี สูงขึ้นหลายเท่าตัวรวมทั้งในจังหวัดใกล้เคียงและจังหวัดที่เป็นทางผ่าน เช่น นครปฐม นนทบุรี ราชบุรี เพื่อก่อสร้างโรงแรม รีสอร์ท แหล่งท่องเที่ยวและที่พักอาศัยเพิ่มมากขึ้น

ที่ดินเพื่อก่อสร้างทางหลวงและมอเตอร์เวย์ในเส้นทางที่ผ่านประมาณ 27 ตำบล 7 อำเภอ 4 จังหวัด คือนนทบุรี นครปฐม ราชบุรี และกาญจนบุรี มีผู้ถูกเวนคืน 3,727 ราย คิดเป็นเนื้อที่ 6,808.5 ไร่ สร้างความเดือดร้อนให้แก่ราษฎรในพื้นที่เป็นอย่างมาก เป็นสิ่ง ที่รัฐบาลต้องให้ความสนใจด้วย ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาทางภาครัฐบาลและผู้ประกอบการลงทุนพิจารณาเพียงกระแสความเคลื่อนไหวของโครงการแต่เพียงในด้านบวกเกี่ยวกับความเติบโตทางเศรษฐกิจด้วยการยืนยันตัวเลขของสำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ระบุออกมาว่า โครงการทวายจะทำให้เศรษฐกิจไทยเติบโตถึงร้อยละ 1.9 และ ประเทศไทยจะเป็นประตูเชื่อมสู่เส้นทางการค้าแห่งใหม่ที่สำคัญของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, 2555, หน้า 15-16) แต่ในความเป็นจริง ชุมชนทั้งในประเทศไทย และเมียนมาร์ในบริเวณพื้นที่โครงการและเส้นทางที่พาดผ่านกำลังล่มสลาย แปรเปลี่ยนไปจากเดิมโดยสิ้นเชิง รัฐบาลทั้งสองประเทศต้องนำเงินภาษีของราษฎรไปลงทุนร่วมกับภาคเอกชนในโครงการเป็นจำนวนมากมาอย่างต่อเนื่องกันหลายปี เพื่อสนับสนุนให้เกิดโครงการประเภทอุตสาหกรรมหนัก และอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ที่จะก่อให้เกิดผลกระทบทางสังคม สิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพของคนในพื้นที่โดยตรง ดังเช่นที่เคยเกิดขึ้นในแหลมฉบัง มาบตาพุด และภาคใต้ของไทยมาแล้วอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้เลย แต่แผนหรือนโยบายป้องกันหรือแก้ไขปัญหาด้านนี้ยังไม่มีความชัดเจน ทั้งที่มีบทเรียนหลายแห่งแล้วสำหรับประเทศไทย

การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

โครงการทวาย ท่าเรือน้ำลึก และนิคมอุตสาหกรรมเป็นโครงการใหญ่ที่มีการลงทุนสูงมาก เปรียบเสมือนเป็นสัญลักษณ์ของการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพราะเมื่อโครงการดำเนินการเต็มรูปแบบจะกลายเป็นประตูการค้าที่สำคัญเชื่อมเศรษฐกิจระหว่างโลกตะวันตกกับตะวันออกได้โดยตรง

ประเทศไทยและจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งตั้งอยู่ใกล้ขีดติดพรมแดนกับโครงการมากที่สุด จึงมีความตื่นตัวทางเศรษฐกิจอย่างมาก มีการขยายตัวด้านสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อรองรับการเติบโตในอนาคตอย่างต่อเนื่อง

ท่าเรือน้ำลึกทวาย ตั้งอยู่ที่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของพม่า มีศักยภาพในการพัฒนา สามารถรองรับเรือที่มีน้ำหนัก 3 แสนตัน เป็นทางเชื่อมโยงตลาดยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง และเอเชียใต้ มาทางมหาสมุทรอินเดีย และทะเลอันดามัน นอกจากนี้ที่ตั้งของเมืองทวายยังอยู่ในโครงการเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคุ่มน้ำโขง ทั้ง 2 ด้านคือ ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันตก-ตะวันออก ระหว่างเมืองดานังของเวียดนามและเมืองมะละแหม่งของพม่า และยังสามารถเชื่อมโยงกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ ระหว่างนครคุนหมิง ของจีนตอนใต้ กับกรุงเทพมหานครของไทยได้อีกด้วย ดังนั้นโครงการทวายจึงช่วยสนับสนุนบทบาทของไทยในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยผ่านระเบียงเศรษฐกิจทั้ง 2 เส้นทางได้โดยตรง โดยเฉพาะเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งใช้เวลาในการขนส่งจากทะเลจีนใต้มายังทะเลอันดามัน หรือจากเวียดนามไปยังพม่า เพียง 6 วัน ทำให้ระยะเวลาที่ใช้สั้นกว่าในปัจจุบันที่ต้องอ้อมแหลมมะละกา ของมาเลเซีย โดยใช้เวลานาน 16 -18 วัน (นิภัทร์ ชมบ้านแพ้ว, 2556, หน้า 26-27) ทำให้การเดินทางทั่วถึง สะดวก และรวดเร็วขึ้นกว่าเดิม

โครงการนี้สามารถเชื่อมโยงประเทศต่างๆ ในกลุ่มประชาคมอาเซียน และประเทศที่อยู่นอกภูมิภาคได้ เพราะตามกรอบความร่วมมือเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาค เส้นทางคมนาคมที่ตัดผ่านจากประเทศต่างๆ เพื่อมุ่งตรงไปสู่เมืองทวาย จะมีลักษณะเป็นระเบียงหรือเป็นพื้นที่เปิดทางเศรษฐกิจ เป็นพื้นที่ทางผ่านตามเส้นทาง ไม่ว่าจะเป็นดานัง-มะละแหม่ง โฮจิมินห์-ทวาย และคุนหมิง-กรุงเทพฯ (กองบรรณาธิการวารสารดอกเบ็ญ, 2555, หน้า 28-29) ล้วนต้องผ่าน

ประเทศไทยใช้เป็นศูนย์กลางของการคมนาคมทั้งสิ้นประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ ซึ่งเคยเป็นศูนย์กลางของเส้นทางเศรษฐกิจที่ต้องผ่านช่องแคบมะละกาจะได้รับผลกระทบโดยตรง โดยเฉพาะสิงคโปร์ ที่เป็นเมืองท่าและจุดเชื่อมโยงของเส้นทางการเดินเรือระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิก กับมหาสมุทรอินเดียในปัจจุบัน ด้วยความได้เปรียบทางที่ตั้งภูมิศาสตร์ในเส้นทางเดิม แต่กำลังจะถูกลดความสำคัญลง หากท่าเรือน้ำลึกทวายเปิดตัว ความจำเป็นในการเดินเรืออ้อมช่องแคบมะละกาจะหมดความจำเป็นลงไป จึงอาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนด้วยกันเองได้ แม้ว่าสิงคโปร์ตระหนักถึงปัญหานี้ และได้วางแผนพัฒนาประเทศให้ก้าวพ้นจากกรอบความร่วมมือในอาเซียนไปเป็นศูนย์กลางของเอเชียในทุกด้านไปแล้วก็ตาม

อีกประการหนึ่ง การเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่มประชาคมอาเซียน ทั้ง 10 ประเทศนี้ ยังมีความแตกต่างกันมากทั้งในระดับดัชนีมวลรวมภายในประเทศและระหว่างประเทศ อัตราค่าครองชีพ อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราของแต่ละประเทศมีระดับที่ต่างกันอย่างมาก โครงการทวายจะยิ่งทำให้เศรษฐกิจภายในภูมิภาคอาเซียนที่ยังไม่มีความเป็นเอกภาพระดับเดียวกันเกิดความแตกต่างกันมากขึ้น โดยเฉพาะประเทศที่มีเส้นทางตรงไปสู่โครงการทวาย เช่น เมียนมาร์ ไทย กับประเทศที่ต้องใช้เส้นทางผ่านประเทศไทย เช่น ลาว กัมพูชา เวียดนาม ที่มีความเติบโตทางเศรษฐกิจไม่ต่างกัน ทั้งนี้ไม่รวมประเทศที่มีระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและรายได้ประชาชาติเติบโตและสูงอยู่แล้ว และอยู่นอกเส้นทาง เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย บรูไน หรือประเทศที่อยู่ไกลออกไปจากเส้นทางและยังมีระดับเศรษฐกิจที่ไม่คงที่ มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา อย่างเช่น ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย เป็นต้น ลักษณะเช่นนี้อาจทำให้ระบบการเงินแต่ละประเทศมีการเปลี่ยนแปลงและส่งผลกระทบต่อระบบการเงินของภูมิภาคได้ เพราะมีความแตกต่างกัน อันจะนำไปสู่โครงสร้างทางเศรษฐกิจของประชาคมอาเซียนที่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงอย่างแน่นอน

จากวัตถุประสงค์ของการรวมตัวกันเป็นประชาคมอาเซียน ประกอบด้วย 3 เสาหลัก และพัฒนาไปพร้อมกันในทิศทางเดียวกัน แต่กรณีโครงการทวายเป็นการให้ความสำคัญเฉพาะเสาหลักเศรษฐกิจอย่างมาก โดยไม่มีการคำนึงถึงเสาหลักทางการเมืองและความมั่นคง กับเสาหลักทางสังคมและวัฒนธรรมเลย ในที่สุดเมื่อความไม่สมดุลเกิดขึ้น จะส่งผลให้การรวมตัวกันเป็นประชาคมอาเซียนไม่สมบูรณ์และอาจก่อปัญหาให้แก่อีกสองเสาหลักได้ต่อไป อันเนื่องมาจากความแตกต่างทางเศรษฐกิจเป็นพื้นฐานของการพัฒนาเพียงด้านเดียว ในขณะที่ประชาชนของประเทศ กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม หรือ CLMV (Cambodia, Laos, Myanmar and Vietnam) มีความวิตกกังวลกันอย่างมากในการรวมตัวกันเป็นประชาคมอาเซียนว่าจะทำให้ทรัพยากรธรรมชาติในประเทศถูกทำลายและถูกกอบโกยผลประโยชน์จากนายทุนต่างชาติจากการเปิดพรมแดนด้านเศรษฐกิจ แล้วทำให้วิถีชีวิตของชุมชนเดิมถูกทำลาย ปัญหาด้านมลพิษสิ่งแวดล้อม และปัญหาสังคมอีกหลายประการจะตามมาอีกอย่างแน่นอน เพราะความไม่สมดุลของการพัฒนา 3 เสาหลักตามวัตถุประสงค์

แต่เมื่อพิจารณาเฉพาะด้านเศรษฐกิจเป็นที่คาดหมายกันในด้านนี้ว่า โครงการทวายจะเป็นท่าเรือแห่งใหม่ทางฝั่งตะวันตก ซึ่งทั้งเมียนมาร์ ไทย และประเทศอื่นในภูมิภาคอาเซียนจะได้รับประโยชน์ เนื่องจากในปัจจุบันยังขาดท่าเรือขนาดใหญ่ทางฝั่งนี้ เมียนมาร์ได้พัฒนาภูมิภาคทางใต้ของประเทศ ซึ่งยังมีการพัฒนาน้อยกว่าภูมิภาคอื่นให้เป็ศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ขณะที่ไทยจะมีเส้นทางออกทะเลผ่านประเทศเพื่อนบ้านด้านตะวันตกซึ่งแต่เดิมไม่มี เป็นการดึงดูดให้นักลงทุนทั้งภายในและภายนอกเข้ามาตั้งฐานการผลิตเพิ่มมากขึ้น ทำให้การเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเพิ่มมากขึ้นด้วยตามลำดับ

ท่าเรือน้ำลึกทวาย ซึ่งตั้งอยู่ที่ตำบลนาบูลทางตอนเหนือของจังหวัดทวายออกไป 34 กิโลเมตร

ภูมิประเทศเป็นที่ราบกว้างใหญ่ มีระยะยาว 20 กิโลเมตร ลักษณะอ่าวเป็นรูปตัวยู (U Basin) ระดับน้ำลึก 15 เมตร จะมีท่าเรือทั้งหมด 2 แห่ง ระยะแรกก่อสร้างก่อน 1 แห่ง และจะมีอู่ต่อเรือขนาดใหญ่รองรับเรือสินค้าได้ 22 ลำ ในศูนย์กลาง (Hub) แห่งใหม่ของเอเชีย ทั้งทางด้าน ท่าเรือน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรม คมนาคมเชื่อมต่อทาง ถนนและรถไฟ เศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ธุรกิจ คาดการณ์กันว่าเมื่อโครงการทวายเริ่มเปิดดำเนินการ จะมีแรงงานประมาณ 1 ล้านคน เข้าสู่เขตพื้นที่ ทวาย ซึ่งแรงงานเมียนมาร์ในไทย อาจมีการย้ายถิ่นกลับ ภูมิดำเนินาและแรงงานจากเอเชียใต้จะเข้าสู่ระบบงานในเขต นิคมอุตสาหกรรมอีกเป็นจำนวนมาก จนกว่าโครงการ จะแล้วเสร็จลง ทำให้เกิดการจ้างงานและการกระจายตัว ทางเศรษฐกิจและรายได้ของแรงงานในภาคอุตสาหกรรม ได้เป็นอย่างดี

โครงการทวาย กล่าวได้ว่าเป็นการเปิดตัวหรือ เปิดประเทศอย่างเป็นทางการของเมียนมาร์ ขณะนี้ เมียนมาร์ได้รับการยอมรับจากนานาชาติประเทศมากขึ้น การจัดตั้งทวายเป็นเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ บริหาร ปกครองตัวเอง จะทำให้เกิดความคล่องตัวในด้านการ จัดการมากขึ้น เป็นอิสระจากกฎเกณฑ์ที่เคร่งครัด หลายประการของเมียนมาร์ ทำให้ทวายเป็นศูนย์กลาง การพัฒนาพื้นที่ทางตอนใต้ของเมียนมาร์ไปในเวลา เดียวกัน ปัจจุบันมีนักธุรกิจชาวสิงคโปร์ เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และไทย ได้เริ่มเข้าไปซื้อที่ดินไว้ แม้มีราคาแพงมาก และ ราคาที่ดินทั้งในเขตไทยและเมียนมาร์มีราคาสูงขึ้นอย่าง รวดเร็วต่อเนื่อง โดยเฉพาะเกาหลีใต้ได้นำกลยุทธ์การ เผยแพร่วัฒนธรรมและสินค้าเข้าไปเปิดตลาดมากขึ้น (ณัฐ วิชญนันท์, 2556, สัมภาษณ์) เช่นเดียวกับญี่ปุ่น ที่เคยใช้มาแล้วก่อนหน้านี้ (กองบรรณาธิการ SME Thailand, 2555, หน้า 40) จึงเป็นโอกาสดีสำหรับไทย และเมียนมาร์ โดยเฉพาะเมียนมาร์ที่คาดการณ์ว่าจะมีอัตรา การเติบโตทางเศรษฐกิจสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องอย่างแน่นอน

หากพิจารณาด้านสังคมและวัฒนธรรม กล่าวได้ว่า ตรงข้ามกับด้านเศรษฐกิจโดยสิ้นเชิง ประชาชน มูลนิธิฟื้นฟูชีวิตและธรรมชาติ ได้เสนอรายงานใน

หัวข้อผลกระทบจากโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคม อุตสาหกรรมทวายมีหลายประการ เช่น

1. พื้นที่ก่อสร้างท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรม รวมทั้งบริเวณในรัศมีใกล้เคียงโดยรวมจะเกิดมลภาวะ ทางอากาศสูงมาก ทั้งสารก่อมะเร็งจากปิโตรเคมี คาร์บอนไดออกไซด์กว่า 30 ล้านตันต่อปี ซึ่งมากกว่า ที่มีอยู่ในเมียนมาร์ทั้งประเทศขณะนี้ รวมทั้งสารจาก โรงไฟฟ้าถ่านหินขนาด 4,000 เมกกะวัตต์ หรือ ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ 4 แสนตันต่อปี ที่จะเกิดเป็นฝนกรด อันตรายต่อสุขภาพและสภาวะแวดล้อมเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ยังมีผลกระทบต่อคุณภาพของน้ำจากโลหะหนักของปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมหนักที่จะสะสมและปนเปื้อนในแหล่งน้ำธรรมชาติของเมืองทวายและเมือง ใกล้เคียง ทรัพยากรทางทะเลจะเกิดผลกระทบเนื่องจาก โลหะหนักจะเข้าไปในระบบห่วงโซ่อาหาร อุณหภูมิของ น้ำทะเลจะสูงขึ้นจากน้ำที่ใช้ในโรงงานระบายลงไป ทำให้ สัตว์น้ำ สิ่งมีชีวิตในน้ำลดลงและมีการตกค้างสะสมของ สารเคมีเป็นอันตรายต่อผู้บริโภคได้ (เดชรัต สุขกำเนิด, 2554, หน้า 47)

2. วิถีชีวิตของชุมชนชาวบ้านดั้งเดิมจะ ถูกทำลายลง เกิดการเปลี่ยนแปลงจากวิถีเกษตรกรรม สู่วิถีอุตสาหกรรม ประชาชนจำนวนหนึ่งจะละทิ้ง ถิ่นฐานในชนบทเพื่อมาเป็นแรงงานในโรงงาน มากขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาสังคม ปัญหาสุขภาพ ตามมา การใช้ชีวิตแบบชนบทจะหมดไป การใช้ ชีวิตแบบชาวเมืองจะมาแทนที่ ตามมาด้วยการแข่งขัน ความเร่งรีบ ความกดดัน ความเครียดเหมือนชีวิต คนในเมืองใหญ่ทั่วไป พืชพันธุ์ สวนไร่นาจะหมดไปและเสื่อมคุณภาพลง ผลผลิตไม่เพียงพอและไม่มีคุณภาพ ทางโภชนาการเหมือนเก่า กระทบต่อระบบอาหาร และวัตถุดิบทางการเกษตรในอนาคตอย่างแน่นอน (สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพื้นที่, 2556, หน้า 335)

3. พื้นที่อ่างเก็บน้ำ ป่าต้นน้ำที่สมบูรณ์ของ แม่น้ำทวายสายหลักของพื้นที่จะถูกทำลายจากการสร้าง เขื่อน และการสร้างถนนจากทวายมายังบ้านพุน้ำร้อน

จะกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้อันอุดมสมบูรณ์ในเขตเทือกเขาตะนาวศรี ที่ยังมีทรัพยากรธรรมชาติอีกมากมาย เพราะเป็นเขตป่าที่ยังมีความสมบูรณ์ของระบบนิเวศ โดยธรรมชาติที่เหลืออยู่อีกแห่งหนึ่งของภูมิภาค จะถูกจัดสรรแบ่งส่วนออกไปเพื่อการก่อสร้างสาธารณูปโภค และโครงสร้างพื้นฐานของโครงการอุตสาหกรรม ดังนั้นป่าไม้ที่เคยเป็นผืนใหญ่ติดต่อกันจะต้องเปลี่ยนสภาพไปและไม่เป็นแนวต่อเนื่องกันดังแต่ก่อน (วิริศรา ภาณุวัฒน์, 2556, หน้า 75) เป็นการทำลายโครงสร้างทางระบบนิเวศโดยตรง

4. จังหวัดกาญจนบุรี และจังหวัดใกล้เคียงของไทย จะได้รับมลภาวะทางอากาศที่เกิดขึ้นในเขตพื้นที่อุตสาหกรรมทวายได้โดยตรง เมื่อถึงฤดูฝน ระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึงเดือนตุลาคม ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดจากอ่าวเมาะตะมะผ่านเมืองทวายเข้ามายังเขตไทยจะนำหมอกควัน อากาศเสียและมลพิษเข้ามาด้วย เหมือนที่เคยเกิดในเขตอุตสาหกรรมมาบตาพุด แหลมฉบัง และนิคมอุตสาหกรรมอีกหลายแห่งที่เกิดเหตุการณ์เดียวกันมาแล้วในไทย คุณภาพชีวิตของประชากรจะเสียไป (เดชรัต สุกำเนิด, 2554, หน้า 48)

5. เส้นทางมอเตอร์เวย์สาย 81 ที่รัฐบาลได้มีนโยบายใช้เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 2 เส้นทางคือ ช่วงบางใหญ่ถึงบ้านโป่ง และสายจากบ้านโป่งถึงตัวเมืองกาญจนบุรี ระยะทางราว 96 กิโลเมตร กว้าง 200 เมตร เดิมกำหนดให้ใช้เป็นเส้นทางระหว่างเมืองภายใน แต่มีแนวโน้มในอนาคตจะสร้างเชื่อมต่อกับโครงการทวาย (สุทธิเกดดี ทัดพิทักษ์กุล, 2555, หน้า 29) ปัญหาที่จะเกิดขึ้นคือ หมู่บ้านตามแนวทางอาจได้รับผลกระทบจากการถูกเวนคืนที่ดินและโยกย้ายออกไปอยู่ที่อื่นอีกนับแสนคนที่ต้องได้รับความเดือดร้อนอันก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรมในพื้นที่อย่างมาก วัฒนธรรมพื้นบ้าน ภูมิปัญญาท้องถิ่นจะต้องสูญสิ้นหายไปอย่างแน่นอน

แต่เมื่อพิจารณาในด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ โครงการทวายเป็นการเปิดพรมแดนสร้างเครือข่ายของความเป็นประชาคมเดียวกันในอนาคต

ทำให้ไทยและเมียนมาร์สามารถผลักดันกรอบความร่วมมือในการเชื่อมโยงท่าเรือน้ำลึกทวายเข้ากับท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง จะเป็นการสร้างมิติใหม่ของการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจและการคมนาคมระหว่างประเทศได้ (รุ่งรักษ์ จันทร์ประเสริฐ, 2556, สัมภาษณ์) ในด้านภูมิศาสตร์ท่าเรือแหลมฉบังของไทยอยู่ทางฝั่งตะวันออก ในขณะที่ท่าเรือน้ำลึกทวายของพม่าอยู่ทางฝั่งตะวันตก ทำให้การขนส่งสินค้าทางทะเลจากอินเดีย ประเทศในตะวันออกกลางและยุโรป เข้ามาที่ท่าเรือทวายแล้วขนถ่ายสินค้าเข้าสู่ประเทศไทยเพื่อจะไปทางฝั่งตะวันออกโดยใช้ท่าเรือแหลมฉบังออกสู่อ่าวไทยและมหาสมุทรแปซิฟิก เช่น จีน เกาหลี ญี่ปุ่น ใต้หวัน ส่งต่อไปยังอเมริกา ออสเตรเลีย และละตินอเมริกา ได้โดยสะดวก หรือในเส้นทางกลับกันก็ได้เช่นกัน เพราะระยะทางจากทวายมากาญจนบุรีผ่านกรุงเทพมหานคร และมาสิ้นสุดที่ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี รวมแล้วประมาณ 400 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3 ชั่วโมง ผลที่จะเกิดขึ้นคือประหยัดเวลา และย่นย่อระยะทางได้อย่างมาก ประโยชน์จากการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมนี้ช่วยในการเดินทางติดต่อกันระหว่างประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียนสะดวกขึ้นได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งเคยเสมือนเป็นเมืองปิดเพราะสุดทางชายแดนไทย กำลังจะกลายเป็นเมืองเปิดเหมือนแม่สอด จังหวัดตาก แม่สาย จังหวัดเชียงราย เนื่องจากเป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับระหว่างไทยกับเมียนมาร์ที่มีความสำคัญในภาคตะวันตกเพิ่มขึ้นอีกเส้นทางหนึ่ง ซึ่งอาจเป็นตลาดการค้าชายแดนที่สำคัญในอนาคตได้อีกแห่งหนึ่งอย่างแน่นอน

การบรรลุข้อตกลงความร่วมมือระหว่างไทยกับเมียนมาร์ครั้งนี้ จึงเป็นการเปิดประตูเส้นทางการค้า การเดินทาง และเป็นการสร้างโอกาสในกิจกรรมด้านพาณิชย์นาวีให้เกิดขึ้นในภูมิภาคอาเซียนและอาจขยายเครือข่ายความร่วมมือลักษณะเช่นนี้ต่อไปยังประเทศอื่นได้อีกในอนาคต

ความสับสน

การพัฒนาที่ถูกต้องและยั่งยืน คือการพัฒนาที่พิจารณาอย่างครอบคลุม และรอบด้าน โดยใช้คนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา มิใช่ใช้การพัฒนาในด้านใดด้านหนึ่งเป็นศูนย์กลาง แล้วคนจึงมีการปรับเปลี่ยนตามกระแสการพัฒนานั้น ซึ่งเป็นการพัฒนาที่ผิดทาง โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงจากสังคมเกษตรกรรมไปเป็นสังคมอุตสาหกรรม หรือจากสังคมชนบทไปสู่สังคมเมือง เป็นการเปลี่ยนแปลงในเชิงกายภาพในลักษณะที่เรียกว่าการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งประเทศไทยได้รับบทเรียนมาแล้วอย่างมากมายจากโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก หรืออีสเทอร์นซีบอร์ด และภาคอื่นๆ บางพื้นที่ ดังนั้นจึงควรพิจารณาให้รอบด้านมากกว่าพิจารณาเพียงผลประโยชน์ในทางเศรษฐกิจเพียงด้านเดียว อันจะนำผลเสียในด้านอื่นตามมา โดยเฉพาะด้านสังคม วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม และทรัพยากรธรรมชาติที่เมื่อสูญสิ้นไปแล้วไม่สามารถกลับคืนมาได้อีกเลย และก่อปัญหาด้านสุขภาพ มลภาวะให้แก่คนในพื้นที่ต่อเนื่องมาอีกยาวนาน

แม้ว่าโครงการทวายจะมีส่วนช่วยยกระดับบทบาทของไทยในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน มีส่วนช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในระดับประเทศ คือ ธุรกิจที่ดิน อสังหาริมทรัพย์ การก่อสร้าง การลงทุน รวมทั้งธุรกิจการค้าขายบริเวณชายแดนไทย-เมียนมาร์ ในจังหวัดกาญจนบุรี ให้เป็นเขตเศรษฐกิจใหม่เกิดขึ้นในภาคตะวันตกของไทย แต่ปัญหาและอุปสรรคที่ต้องพิจารณาอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้และประสบอยู่แล้วขณะนี้ก็คือ ความไม่แน่นอนของกฎระเบียบการเปิด-ปิดด่านชายแดนของเมียนมาร์ ที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่บ่อย ไม่เอื้ออำนวยให้เกิดความคล่องตัว รวมทั้งท่าทีของทางราชการเมียนมาร์ที่แสดงความไม่ไว้วางใจต่อไทย มีความเคลือบไหวในลักษณะต่อต้าน การซื้อสินค้าจากไทย ความเข้มงวดเคร่งครัดของระบอบการปกครองเมียนมาร์ ทำให้เกิดขบวนการลักลอบซื้อขายสินค้ากันอย่างไม่ถูกกฎหมายอยู่เนืองๆ มีการนำสินค้าเข้า-ออก

โดยไม่ผ่านวิธีการศุลกากร นอกจากนี้ยังมีปัญหาแรงงานต่างด้าวที่ผิดกฎหมาย ยาเสพติด โรคติดต่อ ชนกลุ่มน้อย ซึ่งยังมีบทบาทอย่างมากในพื้นที่ชายแดน ก่อให้เกิดการค้าขายนอกระบบและผิดกฎหมาย ซึ่งจะกระทบต่อการเปิดพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนกาญจนบุรีได้หากไม่มีมาตรการที่ชัดเจนในการบริหารจัดการดังกล่าว

นอกจากนี้ยังมีการศึกษาเกี่ยวกับการลงทุนในเมียนมาร์ ทำให้ทราบว่ายังมีปัญหาอีกหลายประการจากระบบภายในประเทศของเมียนมาร์ (สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพื้นที่, 2556, หน้า 25) อาทิ การขาดแคลนปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่ส่งผลกระทบต่อการลงทุนได้ เช่น ถนนที่ยังไม่ได้มาตรฐาน ทำให้ใช้เวลานานในการเดินทางหรือขนส่งสินค้า แม้ระยะทางไม่ไกลมาก จึงมีต้นทุนค่าใช้จ่ายสูง การขาดแคลนไฟฟ้าในเขตนอกเมือง การประปา การสาธารณสุขโรค การสื่อสาร บางพื้นที่ โดยเฉพาะเขตชนบท ปัญหาไฟฟ้าดับและเปิด-ปิด เป็นบางเวลา เนื่องจากยังไม่สามารถผลิตกระแสไฟฟ้าได้เพียงพอกับความ ต้องการ ทำให้สถานที่สำคัญหลายแห่งต้องมีการเตรียมเครื่องปั่นไฟฟ้าสำรองไว้เอง ตลอดจนระบบการสื่อสารโทรคมนาคมยังไม่ทั่วถึงและไม่สะดวกตลอดทั้งประเทศ เป็นปัญหาในการติดต่อสื่อสาร ระบบการเงินและการธนาคารยังไม่ทันสมัย การดำเนินงานต้องใช้เงินสด ทำให้เกิดความไม่สะดวกและไม่ปลอดภัย อัตราแลกเปลี่ยนเงินมีค่าไม่คงที่เปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ เป็นภาวะเสี่ยงต่อการลงทุนอย่างมาก การขาดแคลนแรงงานฝีมือที่มีทักษะความต้องการของโรงงานอุตสาหกรรม ประชากรส่วนมากเป็นแรงงานภาคการเกษตรกรรมแบบดั้งเดิม ยังขาดการพัฒนาทักษะและความรู้ให้เป็นแรงงานระดับสูง เพราะการปิดประเทศมายาวนานและขาดการพัฒนาโครงสร้างภายในประเทศหลายด้าน โดยเฉพาะด้านการศึกษาที่มีการปิดมหาวิทยาลัยแห่งชาติและต่อต้านการเคลื่อนไหวของนักศึกษา ทำให้การศึกษายังไม่พัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่จะมีขึ้นในอนาคตได้อย่างเหมาะสม อาจจำเป็นต้องใช้แรงงานทั้งระดับสูงและระดับ

กลางจากนอกประเทศเป็นจำนวนมากในการดำเนินโครงการให้สำเร็จ

เมื่อพิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลง ก็พบว่า เมียนมาร์มีการปรับตัวและเตรียมตัวรองรับโครงการนี้หลายประการ เช่น ปรับเปลี่ยนกฎเกณฑ์ ผ่อนคลายระเบียบ ข้อบังคับบางประการที่ทำให้ต่างชาติทำการค้าขาย ประกอบธุรกิจและการลงทุนได้สะดวกขึ้น พัฒนาสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานรองรับการลงทุน เปิดโอกาสให้ต่างชาติมากขึ้น รวมทั้งเปิดประเทศให้เป็นเวทีประชุมระดับผู้นำของต่างประเทศทั้งระดับทวิภาคีและพหุภาคีหลายครั้งในระยะ 3-4 ปี ที่ผ่านมารับเป็นเจ้าภาพจัดงานแข่งขันกีฬาแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือซีเกมส์ ระหว่างวันที่ 11-22 ธันวาคม พ.ศ. 2556 หลังจากมิได้รับงานมาเป็นเวลานานถึง 44 ปี ครั้งสุดท้ายรับเป็นเจ้าภาพเมื่อปี พ.ศ. 2512 มีการส่งเสริม

การท่องเที่ยวภายในประเทศมากขึ้น ขยายถนนและเพิ่มเส้นทางการบินทั้งภายในและระหว่างประเทศ เพื่อเป็นพื้นฐานสำหรับการพัฒนาประเทศในด้านอื่นตามมา

ดังนั้นการเกิดขึ้นของนิคมอุตสาหกรรมทวายจึงเป็นปัจจัยกระตุ้นทางเศรษฐกิจ และการเติบโตการขยายเมืองได้เป็นอย่างดี และสอดคล้องกับโอกาสที่จะเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียนในอีกไม่นาน ทำให้การเติบโตของเมืองและเส้นทางคมนาคมขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็ว แต่ทั้งหมดเป็นการขยายตัวทางกายภาพรองรับโครงสร้างทางด้านเศรษฐกิจเท่านั้น ซึ่งหากไม่ให้ความสำคัญและระวังในเรื่องของสังคมและวัฒนธรรมด้วย จะทำให้ประสบปัญหาตามมาอย่างแน่นอน จึงควรที่ทุกฝ่ายต้องตระหนักและเตรียมการเพื่อป้องกันควบคุมกันไปเพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ครบวงจรและสมบูรณ์อย่างแท้จริง

เอกสารอ้างอิง

- กรมศิลปากร. (2547). *ศิลาจารึกสุโขทัย หลักที่ 1 จารึกพ่อขุนรามคำแหง*. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.
- กองบรรณาธิการ SME Thailand. (2555). *The secret: 9 ความลับแห่งอาเซียน*. กรุงเทพฯ: เพื่อนคู่คิด.
- กองบรรณาธิการ โลจิสติกส์ไทยแลนด์. (2556). Go to Dawei สำรวจ Logistics Dawei Airport-Port-Railway go to Myanmar ตลุยเมืองเศรษฐกิจอย่างกุ่ม. *Logistics Thailand*, 11(126), 10-33.
- กองบรรณาธิการวารสารดอกเบญจ. (2555). ทวายโปรเจกต์ ประตูเชื่อมไทย-พม่า: ถนนทุกสายมุ่งสู่เมียนมาร์. *ดอกเบญจ*, 30(368), 24-35.
- กองบรรณาธิการวารสารเอ็ม บี เอ. (2555). กาญจนบุรี “ฮับ”. *วารสารเอ็มบีเอ*, 15(3), 84-86.
- ณัฐ วิษณุพันธ์. (2556). เลขานุการเอก ณ กรุงโซล สาธารณรัฐเกาหลี. *สัมภาษณ์*.
- เดชรรัตน์ สุขกำเนิด. (2554). การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ (HIA) กับการลงทุนข้ามพรมแดน: กรณีศึกษาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ประเทศพม่า. *วารสารส่งเสริมสุขภาพและอนามัยสิ่งแวดล้อม*, 34(4), 46-57.
- ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย. (2556). *AEC in Focus: เกาะติดความคืบหน้าโครงการทวาย*. กรุงเทพฯ: ฝ่ายวิจัยธุรกิจ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย.
- นิภัทร์ ชมบ้านแพ้ว. (2556). ทวาย: โอกาสที่ประเทศไทยไม่ควรพลาด. *วารสารการเงินการคลัง*, 25(75), 21-31.
- บุญทรัพย์ พานิชการ. (2556 ก). โลจิสติกส์ไทยกับเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย-พม่า. *Logistics Thailand*, 11(127), 72-76.

- บุญทรัพย์ พาณิชการ. (2556 ข). เส้นทางโลจิสติกส์เชื่อมโยงทวาย-เมียนมาร์. *Logistics Thailand*, 11(130), 74-77.
- พระยาตรีง. (2547). *วรรณกรรมพระยาตรีง*. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.
- พิชญ สุวรรณะชญ. (2556). เอกอัครราชทูตไทยประจำสาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์. *สัมภาษณ์*.
- เพ็ญฤทัย วาสนุญา. (2547). *ปาลเลอแก้วซ์ บันทึกเรื่องมิสซังแห่งกรุงสยาม*. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.
- ภราดร สักดา. (2555). *สุดทางที่ทวาย*. กรุงเทพฯ: มติชน.
- ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์. (2555). เจาะลึกโครงการทวายแหล่งลงทุนใหม่ของไทย. *วารสารส่งเสริมการลงทุน*, 23(2), 13-19.
- รุ่งรักษ์ จันทร์ประเสริฐ. (2556). เลขานุการเอก ณ กรุงย่างกุ้ง สถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงย่างกุ้ง สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์. *สัมภาษณ์*.
- วงศกร ตระกูลหิรัญผดุง. (2555 ก). เมียงมองนโยบายส่งเสริมการลงทุนในเมียนมาร์ หากลงทุนที่ทวายสิทธิประโยชน์ทิวคูณ. *For Quality Management*, 19(180), 19-23.
- _____. (2555 ข). เปิดพิมพ์เขียวโครงการทวาย เวสเทิร์นซีบอร์ดของไทย. *For Quality Management*, 19(181), 19-23.
- วิศรา ภาณุวัฒน์. (2556). *เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย*. กรุงเทพฯ: แสงดาว.
- สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาดำรงราชานุภาพ. (2555). *พงศาวดารเรื่องไทยรบพม่า*. กรุงเทพฯ: มติชน.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2555). *ทวาย พม่า และท่าเรือน้ำลึกเชื่อมเส้นทางขนส่งพม่า-ไทย*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน.
- สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพื้นที่. (2556). โครงการทวายและผลประโยชน์ต่ออาเซียน. *วารสารเศรษฐกิจและสังคม*, 50(3), 20-27.
- สุทธิเกตุดี ทัดพิทักษ์กุล. (2555 ก). ทวาย: ประโยชน์ทางเศรษฐกิจของไทยและพม่า. *วารสารส่งเสริมการลงทุน*, 23(2), 27-33.
- _____. (2555 ข). ท่าเรือน้ำลึกทวาย ประตุเชื่อมตะวันออก-ตะวันตก. *วารสารส่งเสริมการลงทุน*, 23(3), 60-63.
- _____. (2555 ค). ทวาย...จากมุมมองที่หลากหลาย. *วารสารส่งเสริมการลงทุน*, 23(4), 55-58.
- หม่องทินอ่อง. (2556). *ประวัติศาสตร์พม่า* (เพ็ชรี สุมิตร, แปล). กรุงเทพฯ: มูลนิธิโคโยต้าประเทศไทย