

## การขยายบทบาทของจีนและญี่ปุ่นในพม่าผ่านโครงการท่าเรือสำคัญ

จีนและญี่ปุ่น สองประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจของเอเชียต่างให้ความสำคัญในการรุกคืบขยายบทบาททางเศรษฐกิจเข้าสู่ภูมิภาคอาเซียน เห็นได้จากจีนเป็นตัวตั้งตัวตีสำคัญร่วมกับธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) ในการรวมกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) ขณะที่ญี่ปุ่นเดินทางจัดตั้งความร่วมมือ Japan-Mekong Cooperation เพื่อสร้างความสัมพันธ์และขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับไทยและกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา สปป.ลาว พม่า และเวียดนาม) ล่าสุดหลังจากกลุ่มประเทศ CLMV มีแนวโน้มเปิดรับการค้าการลงทุนจากต่างประเทศมากขึ้น ทั้งจีนและญี่ปุ่นก็ไม่พลาดที่จะคว้าโอกาสในประเทศเหล่านี้ โดยเฉพาะพม่าที่กำลังเห่อห้อมและเป็นที่สนใจของหลายประเทศ “คอลัมน์เลียบรั้วละแวกโลก” ฉบับนี้ จะนำท่านผู้อ่านไปสำรวจบทบาทของจีนและญี่ปุ่นในพม่าจากโครงการท่าเรือสำคัญ 3 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือจ้าวผิว (Kyaupyu) ท่าเรือติละวา (Thilawa) และท่าเรือทวาย (Dawei)

**โครงการท่าเรือจ้าวผิว** ตั้งอยู่ในรัฐยะไข่ ห่างจากเมืองย่างกุ้งราว 400 กิโลเมตร ได้รับการสนับสนุนอย่างเงี่ยบ ๆ จากจีนมาตั้งแต่ปี 2552 มีพื้นที่กว่า 120 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วยท่าเรือน้ำลึก พื้นที่อุตสาหกรรมปิโตรเลียม ท่อส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ รวมถึงเส้นทางรถไฟยาว 1,160 กิโลเมตร เชื่อมต่อท่าเรือจ้าวผิวกับมณฑลยูนนานของจีน มูลค่าโครงการลงทุนรวม 2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ กำหนดแล้วเสร็จในปี 2560 ปัจจุบันท่อส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ ทั้งนี้ จีนตั้งใจให้โครงการนี้เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญของประตูทะเลทิศตะวันตก รวมถึงเป็นท่าเรือที่ใช้น้ำมันจากตะวันออกกลางและแอฟริกา ตลอดจนอาจใช้เป็นเส้นทางส่งออกสินค้าที่มีฐานการผลิตอยู่ในมณฑลฝ่งตะวันตกของจีนไปยุโรปและเอเชียใต้

**โครงการท่าเรือติละวา** ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของเมืองย่างกุ้งราว 25 กิโลเมตร มีญี่ปุ่นเป็นผู้สนับสนุนหลักผ่าน 3 บริษัท ได้แก่ Mitsubishi, Marubeni และ Sumitomo โครงการนี้มีพื้นที่ 24 ตารางกิโลเมตร (คลัสเตอร์ A มีพื้นที่ 4 ตารางกิโลเมตร และคลัสเตอร์ B มีพื้นที่ 20 ตารางกิโลเมตร) ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ โรงงานอุตสาหกรรม พื้นที่ธุรกิจค้าปลีก และพื้นที่วางตู้คอนเทนเนอร์ ในส่วนของ Cluster A จะแล้วเสร็จในปี 2558 ส่วนหนึ่งจะเป็นโรงงานผลิตรถยนต์ของ Suzuki แม้โครงการนี้มีจุดแข็งที่อยู่ใกล้กับเมืองย่างกุ้ง ซึ่งดึงดูดภาคธุรกิจให้เข้ามาลงทุน รวมถึงใช้เป็นจุดนำเข้าสินค้า แต่ระดับน้ำบริเวณท่าเรือติละวามีความลึกเพียง 9 เมตร จึงเป็นข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก

**โครงการท่าเรือทวาย** อยู่ห่างจากเมืองย่างกุ้งราว 610 กิโลเมตร และห่างจากกรุงเทพฯ เพียง 330 กิโลเมตร ทำให้รัฐบาลไทยให้ความสำคัญและใช้เป็นยุทธศาสตร์ท่าเรือน้ำลึกฝั่งตะวันตก โดยยกระดับโครงการเป็นลักษณะรัฐต่อรัฐ (G-to-G) จากเดิมที่เป็นระดับเอกชน โครงการนี้มีพื้นที่มากถึง 204 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วยท่าเรือน้ำลึก และพื้นที่อุตสาหกรรม ความคืบหน้าล่าสุดมีการจัดตั้ง SPV (Special Purpose Vehicle) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลพม่า ทำหน้าที่ดูแลภาพรวมและคัดเลือกนักลงทุน ขณะที่ญี่ปุ่นแม้แสดงท่าทีสนใจ แต่ยังไม่ได้ดำเนินการใดๆ เนื่องจากหันไปให้ความสำคัญกับการพัฒนาท่าเรือติละวาเป็นหลัก อีกทั้งคาดว่าโครงการนี้ต้องใช้เม็ดเงินลงทุนสูงถึง 8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และใช้ระยะเวลาพัฒนาอีกนานพอสมควร แต่หากญี่ปุ่นต้องการลงทุนในอุตสาหกรรมหนัก อาจหันมาสนใจท่าเรือทวายที่มีพื้นที่รองรับ ประกอบกับท่าเรือทวายยังเป็นเส้นทางโลจิสติกส์สำคัญเชื่อมโยงกับ Eastern Seaboard ของไทย ซึ่งนักธุรกิจญี่ปุ่นเข้าไปลงทุนเป็นจำนวนมากแล้ว

ปัจจุบันจีนเป็นผู้ลงทุนอันดับ 1 ในพม่า มีสัดส่วนถึง 32% ขณะที่ญี่ปุ่นอยู่ในอันดับที่ 11 มีสัดส่วนไม่ถึง 1% แต่ผู้เชี่ยวชาญมองว่าหลังจากนี้เม็ดเงินลงทุนจากญี่ปุ่นน่าจะเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากโอกาสการลงทุนในพม่ายังมีอยู่มาก ทั้งความพร้อมด้านทรัพยากร พื้นที่ และแรงงาน เหลือเพียงพัฒนาระบบสาธารณูปโภคให้ดีขึ้นและปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ ให้เป็นสากล ทั้งนี้ สถานการณ์ที่จีนและญี่ปุ่นเข้าไปลงทุนในพม่าเป็นจำนวนมาก น่าจะส่งผลดีต่อการค้าการลงทุนของไทยในฐานะเพื่อนบ้านและหุ้นส่วนเศรษฐกิจ โดยเฉพาะโอกาสจากการค้าชายแดนและการลงทุนในอุตสาหกรรมหนักที่ไทยเผชิญข้อจำกัดอยู่ ตลอดจนประโยชน์จากการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์จากท่าเรือฝั่งตะวันตกของพม่าถึง 4 ท่า (รวมท่าเรือย่างกุ้ง) แต่ก็ปฏิเสธไม่ได้ว่าไทยอาจต้องเผชิญกับปัญหาขาดแคลนแรงงานอย่างรุนแรงด้วยเช่นกัน หากแรงงานพม่าย้ายกลับไปทำงานในประเทศของตนมากขึ้น