

การอภิปรายเรื่อง “แผนพัฒนาอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกทวาย” ครั้งที่ 47

โดย รองศาสตราจารย์ ดร. สมเจตน์ ทิณพงษ์

ประธานกรรมการบริหาร สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน)

ในการประชุมสภามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ครั้งที่ 164

วันศุกร์ที่ 11 มกราคม 2556

ณ ห้องประชุมสนั่น สุมิตร อาคารสำนักงานอธิการบดี ชั้น 9

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

.....

โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย เป็นเรื่องที่สำคัญต่อประเทศไทย ต่อภูมิภาคเอเชียอยู่ในขณะนี้ และจะมีการพัฒนาเชื่อมต่อกับจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งใกล้กับ มจร. ราชบุรี สภามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี จึงเชิญรองศาสตราจารย์ ดร. สมเจตน์ ทิณพงษ์ ประธานกรรมการบริหาร สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) และกรรมการผู้จัดการทวาย ดีเวลลอปเม้นต์ มาให้ความรู้เรื่องแผนพัฒนาอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกทวาย

ข้อมูลโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย

“ทวาย” เป็นเมืองทางตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศพม่า เป็นเมืองหลักของเขตตะนาวศรี อยู่ห่างจากย่างกุ้งประมาณ 614.3 กิโลเมตร อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางจังหวัดกาญจนบุรี ประมาณ 350 กิโลเมตร รัฐบาลไทยและรัฐบาลแห่งสหภาพพม่าได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of understanding : MOU) เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2551 ในการพัฒนาโครงการนิคมอุตสาหกรรมท่าเรือน้ำลึกทวายและถนนเชื่อมต่อไปยังประเทศไทย บริษัท อิตาลีเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) (Italian-thai Development Public Company Limited : ITD) ได้ลงพื้นที่ในการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการและทำแผนงานพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุด

โครงการที่ลงทุนในทวาย เป็นการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งแบ่งได้เป็น 6 เขตอุตสาหกรรม ได้แก่ เขตที่อยู่อาศัย เขตการค้า และโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องภายในนิคมอุตสาหกรรม ถนนและทางรถไฟเชื่อมโยงไปสู่ประเทศไทย รวมไปถึงน้ำมัน และท่อส่งก๊าซธรรมชาติจากอ่าวมะตะบันไปยังชายแดนไทยพม่า

โครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย มีพื้นที่ 205 ตารางกิโลเมตร ประมาณ 126,000 ไร่ ตั้งอยู่ห่างจากจังหวัดทวายประมาณ 28 กิโลเมตร อยู่ในตอนเหนือของอ่าวเมืองมะกัน มีการลงทุนสร้างท่าเรือน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรม ปิโตรเคมี ถนนเชื่อมโยงจากทวายไปยังประเทศไทย และด้วยการสนับสนุนของรัฐบาลพม่าในการเชื่อมโยงทางรถไฟจากทวาย อย่างกุ้ง มัณฑะเลย์ มูเซ เชื่อมต่อไปยังทางรถไฟจีนที่คุนหมิง ทำให้โครงการนี้ได้รับการเสนอให้เป็นจุดศูนย์กลางการขนส่งที่สำคัญของภูมิภาค การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายนิคมอุตสาหกรรม และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ จะส่งผลให้ทวายก้าวขึ้นมาเป็นศูนย์กลางการค้าของภูมิภาค ทั้งนี้เพื่อตอบสนองต่อการค้าที่เจริญก้าวหน้าและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีนตอนใต้ และเพื่อตอบสนองความต้องการอย่างต่อเนื่องในการขนส่งทางทะเลในมหาสมุทรอินเดียและทะเลอันดามัน

ประโยชน์สำคัญของท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายนั้นคือ ทำหน้าที่เป็นประตูการค้าใหม่ให้เส้นทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นทางเลือกให้กับอินเดีย จีน ตะวันออกกลาง ยุโรปและแอฟริกา ซึ่งจะช่วยลดการจราจรที่คับคั่งในช่องแคบมะละกา ลดเวลาการขนส่งและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และเป็นสถานที่ที่ได้เปรียบในเชิงการค้า

เนื่องจากตรงเข้าถึงทะเลอันดามันและมหาสมุทรอินเดียในการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ในนิคมอุตสาหกรรมยังช่วยสร้างตลาดใหม่สำหรับการลงทุนของต่างประเทศ จากความต้องการที่เพิ่มขึ้นและจากการคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค ความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้า และการพัฒนาระหว่างประเทศในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

(จาก www.thairath.co.th และ <http://daweidevelopment.com/index.php/th/about-ddc/introduction>)

แผนการเตรียมความพร้อมรองรับการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย

ขอบเขตการดำเนินงานแบ่งเป็น 3 ส่วน

1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกิจกรรมทางเศรษฐกิจฝั่งไทย
2. พัฒนาบริเวณพรมแดนไทยเมียนมาร์
3. พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง
 - 3.1 โครงสร้างพื้นฐานโครงการทวาย ได้แก่ ถนน ท่าเรือ นิคมอุตสาหกรรม สาธารณูปโภค สาธารณูปการ
 - 3.2 กลไกระดมทุนเพื่อสนับสนุนโครงการทวายฝั่งเมียนมาร์

1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกิจกรรมทางเศรษฐกิจฝั่งไทย

งานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

- 1) การขนส่งทางถนน ประกอบด้วย ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (บางใหญ่ – กาญจนบุรี) 96 กิโลเมตร และทางหลวงพิเศษสายกาญจนบุรี – ชายแดนไทย – พม่า (บ้านพุน้ำร้อน) 70 กิโลเมตร โดยมีกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก
- 2) การขนส่งทางรถไฟ ประกอบด้วย เส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายรถไฟปัจจุบันไปยังบริเวณบ้านพุน้ำร้อน โดยมีกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก
- 3) ระบบสายส่งไฟฟ้า ประกอบด้วย แนวสายส่งไฟฟ้าที่มีความเหมาะสม และแผนการลงทุนในการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบจำหน่ายในเขตภาคตะวันตก โดยมีกระทรวงพลังงาน กระทรวงมหาดไทย เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก
- 4) ระบบท่อก๊าซและทำนํ้ามัน ประกอบด้วย การศึกษาความเหมาะสมของการพัฒนาระบบท่อก๊าซ และท่อนํ้ามันเชื่อมโยงกับพื้นที่ท่าเรือน้ำลึกทวาย โดยมีกระทรวงพลังงาน รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชนไทยเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก

ขณะนี้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) อยู่ระหว่างบูรณาการงบประมาณที่เกี่ยวข้อง และจัดทำเป็นยุทธศาสตร์ประเทศ (Country Strategy) ในประเด็นการเชื่อมโยงเศรษฐกิจในภูมิภาค เพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน และขับเคลื่อนการเชื่อมโยงนิคมอุตสาหกรรมทวายและการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งตะวันออก

งานพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจ

- 1) การสนับสนุนนักลงทุนไทยไปลงทุนในเมียนมาร์
 - เร่งรัดการออกมาตรการด้านการเงินและการลงทุนเพื่อสนับสนุนธุรกิจไทยไปลงทุนต่างประเทศ
 - จัดตั้งศูนย์บริการข้อมูลและให้คำปรึกษาด้านกฎหมายสำหรับนักลงทุนไทย
 - กำหนดมาตรการลดความเสี่ยงด้านการลงทุนและประกอบธุรกิจ

โดยมีสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (หน่วยงานหลัก) ธนาคารแห่งประเทศไทย และ กระทรวงการคลัง (กรมสรรพากร) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก

2) การดำเนินงานอื่นๆ

- โครงการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจของโครงการทวายต่อประเทศไทย วงเงิน 3.5 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2555 โดยมีสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) NEDA เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก

- โครงการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่กาญจนบุรี และบริเวณใกล้เคียงเพื่อเปิดประตูเศรษฐกิจด้านตะวันตก วงเงิน 20 ล้านบาท โดยมีสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก

2. พัฒนาระบบนิเวศน์ไทย – เมียนมาร์

1) เร่งเจรจากับเมียนมาร์เพื่อเปิดจุดผ่านแดนถาวรควบคู่การเตรียมความพร้อม จุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน

- เร่งรัดการเปิดจุดผ่านแดนถาวร โดยมีสำนักงานคณะกรรมการตุลาการศาลยุติธรรม (กต.) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กระทรวงมหาดไทย (มท.) กระทรวงกลาโหม (กห.) และจังหวัดกาญจนบุรี เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก

- ออกแบบโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องของระบบบริหารจัดการและตรวจสอบคนและสินค้า รวมถึงบูรณาการระบบเอกสารและกระบวนการให้บริการให้สอดคล้องกับระบบ National Single Window โดยมี กระทรวงการคลัง (กค.) กระทรวงมหาดไทย (มท.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก

2) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดน

- ศึกษาและกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย โดยมีการ นิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก

- สร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ และเตรียมความพร้อมของพื้นที่ชายแดนฝั่งตะวันตกโดย มีจังหวัดกาญจนบุรีและกลุ่มจังหวัดเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก

3. พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง

โครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จะต้องดำเนินการให้เห็นผลภายในปี 2558 เช่น ถนนจากโครงการ ทวายถึงชายแดนไทย – เมียนมาร์ (บ้านพุน้ำร้อน) ระยะทาง 132 กิโลเมตร

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการ

1. ทบทวนการศึกษาความเหมาะสม/การออกแบบรายละเอียด
2. เร่งจัดทำแผนและมาตรฐานราคากลางในการชดเชยการเวนคืนที่ดิน
3. เร่งรัดจัดทำ Sectorial Agreement กับเมียนมาร์
4. เร่งดำเนินการย้ายชุมชนเดิมออกจากพื้นที่โครงการ
5. เร่งดำเนินการก่อสร้างถนน

โดยมีภาครัฐ (กระทรวงคมนาคม) ร่วมกับบริษัท อิตาเลียนไทยฯ (ITD) ภาคเอกชนไทยและภาครัฐ ภาคเอกชนต่างประเทศ เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ

Project Progress ปัจจุบันมีการสร้าง Temporary Small Port บางส่วนไปแล้ว เพื่อรองรับเรือขนาด 30 เมตร ใช้ขนถ่ายสินค้า และมีบ้านพักเพื่อที่จะย้ายคนเข้าพื้นที่ที่ต้องสร้าง 4,300 หลังในแต่ละหลังมีพื้นที่ใช้สอย 100 กว่าตารางเมตร เพราะมีพื้นที่ 120,000 ไร่ เพื่อใช้เป็นที่อยู่อาศัย และพม่าเป็นประเทศเปิดใหม่ เรื่องสิ่งแวดล้อมจึงเป็นที่น่าสนใจ

(จาก ppt. ดร. สมเจตน์ ทิณพงษ์ ผู้บรรยาย)

รองศาสตราจารย์ ดร. สมเจตน์ ทิณพงษ์ บรรยายสรุปได้ดังนี้

1. ภาพรวมของโครงการ

โครงการทำเรื่อน้ำลึกทวาย เป็น Hub ใหม่ของศตวรรษที่ 21 และจะเป็นยุทธศาสตร์ส่งเสริมการแข่งขันของประเทศไทยให้เป็นผู้นำทางเศรษฐกิจในอาเซียน ประเทศแถบอินเดีย อเมริกา จีน ให้ความสนใจมาก หนังสือ New York Time Magazine เขียนข่าวว่าเป็น Industrial Project ที่สามารถเปลี่ยนแปลงพม่าได้

โครงการทำเรื่อน้ำลึกทวายมีพื้นที่กว้างใหญ่มาก ประมาณ 10 เท่าของนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ส่วนหนึ่งเป็นนิคมอุตสาหกรรม และอีกส่วนจะเป็นท่าเรื่อน้ำลึกขนาดใหญ่แทงเข้าไปในแผ่นดินประมาณ 3.6 กิโลเมตร กว้าง 500 เมตร น้ำลึก 20.5 เมตร โดยจะมีท่าคอนเทนเนอร์ ท่าทั่วไป ท่าของเหลว ซึ่งคล้ายกับนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดบวกกับท่าเรื่อน้ำลึกแหลมฉบังของประเทศไทย

การคมนาคม เส้นทางกรุงเทพฯ – บางใหญ่ interchange อยู่ในการประมูลโดยออกแบบแล้ว ด้าน Environmental Impact Assessment (EIA) เสร็จแล้ว และจะขยายมาชนพุน้ำร้อน จากตัวโครงการถึงพุน้ำร้อน ระยะทาง 132 กิโลเมตร มีถนนชั่วคราว 2 เลน สามารถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ได้ ถ้าสร้างถนนจริงเส้นทางจะไม่เปลี่ยนไปจากเส้นทางเดิมมากนักแต่อาจต้องขยายเป็น 4 – 8 เลน และมีแผนที่จะสร้าง transmission line Oil & Gas Road way รวมทั้งพัฒนาให้มี infrastructure utility น้ำ ไฟ ให้ครบ

จากทวายมีเส้นทางไปประเทศเพื่อนบ้าน 2 สาย คือด้านตะวันออก จากทวาย ผ่านกรุงเทพฯ ไปศรีโสภณ พนมเปญ ประเทศเขมร และ คีฮอน วังเทา ประเทศเวียดนาม เรียกว่า Greater Mekong Subregion (GMS) อีกสายหนึ่งไปทางแม่สอด เข้าประเทศพม่า แต่เส้นทางที่น่าสนใจคือ GSM ซึ่งประเทศญี่ปุ่นได้ทำวิจัยไว้ว่า เพียงทำ infrastructure connectivity ก็จะทำให้ประเทศมีความเจริญ และถ้ามีอุตสาหกรรมก็จะเพิ่มคุณค่าของห่วงโซ่อุปทาน และการผลิตของไทย ซึ่งจะมีผลกระทบต่อภูมิภาค

2. การลงทุน

รัฐบาลพม่ามี MOU กับรัฐบาลไทยในโครงสร้างกฎหมายและการลงทุนตั้งแต่สมัย นายสมัคร สุนทรเวช เป็นนายกรัฐมนตรีเมื่อ พ.ศ. 2551 หลังจากนั้นบริษัทอิตาเลียนไทยฯ ได้เข้าไปดำเนินการจนถึงขณะนี้ยังไม่คืบหน้ามากนัก

ปัจจุบันนิคมอุตสาหกรรมทวาย เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษมีกฎหมายรองรับแล้ว เรียกว่า Dawai Special Economic Zone Law (DSEZ) โครงการทำเรื่อน้ำลึกทวายเป็นได้ทั้งโอกาสและอุปสรรค กล่าวคือสินค้าสามารถขนส่งมาทางมะละกา ประเทศมาเลเซีย มายังแหลมฉบังได้สะดวก แต่ถ้าขนส่งทางบก ผ่านด่านแล้วมาลงท่าเรือก็เป็นอุปสรรค

การสร้าง connectivity ระหว่างประเทศไทยกับอาเซียน เป็นเรื่องสำคัญในการส่งเสริมการทำโครงการต่าง ๆ สำหรับการลงทุนในเรื่องต่าง ๆ มีดังนี้

1. การสร้างนิคมอุตสาหกรรม ถนน ท่าเรือ สนามบิน logistic park ไปจนถึง ICT
2. การสร้างส่วนประกอบอื่น ๆ เช่นที่พักอาศัย สนามกอล์ฟ การศึกษา สถานศึกษา ซึ่งเป็นโอกาสใหม่ของไทยเพราะประเทศพม่ามีมหาวิทยาลัยน้อย
3. ด้านอุตสาหกรรม
4. ด้านการเงิน ต้องมีการแก้กฎหมายให้รองรับการลงทุนร่วมกัน

สรุปการอภิปรายของกรรมการสภามหาวิทยาลัย

นายกสภามหาวิทยาลัย กล่าวว่า เป็นโชคดีที่ รองศาสตราจารย์ ดร. สมเจตน์ ทิณพงษ์ เป็นผู้มาบรรยาย และให้ข้อมูล เพราะเป็นผู้รู้จักจริง รู้ลึก เป็นกรรมการผู้จัดการทวาย ดีเวลลอปเม้นท์ และเป็นอดีตผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งมีประสบการณ์ที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นอย่างดี กรรมการสภามหาวิทยาลัย อภิปรายสรุปได้ดังนี้

1. การลงทุนในโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย เป็นการลงทุนด้วยเงินกู้ร่วมกันระหว่างพม่ากับบริษัทอาเลี่ยนไทยฯ ซึ่งขณะนี้กิจกรรมดำเนินการอยู่แต่ยังไม่เป็นไปตามที่ต้องการ การใช้เงินสามารถตรวจสอบได้ว่าการลงทุนในส่วนใดบ้างเช่น การออกแบบ มีการประกวดราคากีราย

การที่บริษัทต่าง ๆ จะมาลงทุนต้องมั่นใจก่อนว่า infrastructure มีความพร้อม ภายในสิ้นปี ค.ศ. 2015 คาดว่า infrastructure ซึ่งประกอบด้วยถนนเชื่อมต่อ ท่าเรือในรูป L shape และมีหน้าท่า จะต้องพร้อมเพื่อให้ทันกับการเปิดประชาคมอาเซียน สำหรับตัวนิคม ลูกค้าน่าจะมาลงทุนในอีก 3 ปีข้างหน้า จึงคาดหวังว่าปลายปี ค.ศ. 2015 จะโตได้ 1 ใน 5 หากมีลูกค้าเข้ามามากก็จะเติบโตอย่างรวดเร็ว

ขณะนี้ยังไม่เห็นความคืบหน้าของรัฐบาลทั้งไทยและพม่ามากนัก ภาคเอกชนพยายามผลักดันแต่ต้องมีความชัดเจนจากรัฐบาล เช่นการสร้างถนนจากกรุงเทพฯ ไปกาญจนบุรี ซึ่งรัฐบาลได้ตั้งกรรมการพิจารณา อาจทราบผลในเดือนมีนาคม 2556

2. สนามบินในเมืองทวายมีแล้วแต่ยังไม่สามารถใช้ได้ในเชิงพาณิชย์ เป็นเพียงการบินจากย่างกุ้งมาทวาย จากทวายมาจังหวัดระนอง แต่สามารถพัฒนาได้โดยขยาย run way ปรับ pavement ทำ runway lighting อาคารผู้โดยสาร control tower และอื่น ๆ

3. การวางแผนกำลังคนเพื่อรองรับโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายต้องศึกษาโดยสอบถามจากวงการอุตสาหกรรมของไทยในกิจการแต่ละประเภทว่าสัดส่วนของโรงงานประเภทนี้ต้องการแรงงานเท่าไร คุณวุฒิอย่างไร และคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีด้วย อาจใช้ฐานข้อมูลอุตสาหกรรมมาบตาพุด แลคมจบัง เช่น โรงงานอิเล็กทรอนิกส์ โรงงานอื่นๆ เพื่อเปรียบเทียบได้

4. โครงการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นมีทั้งความร่วมมือและการแข่งขัน ดังนั้นประเทศที่มีความเข้มแข็งใน cluster ใดก็ตามควรจะเป็นหลัก ประเทศอื่นเป็นฝ่ายสนับสนุนเชื่อมต่อกัน จะทำให้ win win ทั้งหมด

5. การเกิดโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายมีผลกระทบต่อจังหวัดกาญจนบุรี ราชบุรี กรุงเทพฯ ทั้งด้าน man, material, machine เพราะการพัฒนาต่าง ๆ มาจากประเทศไทย ต้องมีการซื้อวัสดุ การขนส่ง ที่พักอาศัย ซึ่งเป็นผลกระทบเชิงบวก โดยจะมีการเปลี่ยนแปลงในเชิงสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม มีการเคลื่อนย้ายแรงงานข้ามจังหวัดทั่วประเทศ การเปลี่ยนแปลงพื้นที่จากไร่ นา เป็นนิคมอุตสาหกรรม ดังนั้นที่พักอาศัย เส้นทางคมนาคม สาธารณูปการ สาธารณูปโภคต่าง ๆ จะเพิ่มขึ้น รวมทั้งด้านการศึกษา

6. มจร. ราชบุรี ควรวางแผนผลิต พัฒนากำลังคนด้านช่างเทคนิค วิศวกร นักเทคโนโลยีซึ่งเป็นด้านที่ มจร. เชี่ยวชาญ เพราะการลงทุนในโครงการนี้เป็น Global business และต้องใช้กำลังคนมาก ในด้านการศึกษาประเทศไทย มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับพม่า เมืองทวายมี Dawai University ซึ่งยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร มจร.ควรศึกษาว่าจะมีความร่วมมือกันอย่างไร และ มจร.ราชบุรี จะทำอะไร

อธิการบดี ให้ข้อมูลว่า เมื่อเดือน พฤศจิกายน 2555 อธิการบดีและคณะไปเยี่ยมชมมหาวิทยาลัยในประเทศ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ที่เมืองย่างกุ้ง และมัณฑะเลย์ 6 แห่ง เช่น University of Yangon (UY), Yangon Technological University (YTU) และ Mandalay Technological University (MTU) ซึ่งเมืองย่างกุ้งจะดูแลระบบการศึกษาทางใต้รวมทั้งทวายด้วย และได้วางแผนว่าจะสานต่อความร่วมมือกับ University of Yangon ซึ่งเป็นหน่วยผลิตครูสำหรับ Yangon Technological University และอีก 12 Technological University ทางใต้ของพม่า จากข้อมูลของการประชุมวันนี้และคำแนะนำของคุณอิสระ ว่องกุศลกิจ กรรมการสภามหาวิทยาลัย ผู้ทรงคุณวุฒิ มจร.จะหารือกับ YTU และมาที่ทวายเพื่อหารือแนวทางการทำงานร่วมกับ Technological University ที่อยู่ทางใต้รวมทั้ง University of Computer Studies ด้วย

ในด้านการเตรียมบุคลากรรองรับโครงการทำเรือน้ำลึกทวายอาจจะขอปรึกษากับ รศ. ดร. สมเจตน์ ทิณพงษ์ และ ปตท. สผ. ซึ่งดำเนินงานอยู่แล้วว่า มจร. จะเริ่มอย่างไรจึงจะเหมาะสม

นายธีระพล พุฒิกษัตร์ กรรมการสภามหาวิทยาลัยผู้ทรงคุณวุฒิ ให้ข้อมูลว่า ในด้านการศึกษา พม่ารู้จัก มจร. มานานแล้วประมาณ 16-17 ปี สมัย รศ. ดร. หริส สูตะบุตร เป็นอธิการบดีได้ลงนาม MOU กับปลัดกระทรวงเกษตร ประเทศพม่า โดย มจร. ได้ไปช่วยที่วิทยาลัยเกษตร ซึ่งสังกัดกระทรวงเกษตร ขณะนี้วิทยาลัยนั้นได้ยกระดับเป็น มหาวิทยาลัยเกษตรอยู่ที่ป็นนามา และอำเภอป็นนามาเป็น 1 ใน 3 ของเมืองหลวงคือเนปีดอ ดังนั้นเขารู้จัก มจร. แล้ว ปลัดและรองปลัดกระทรวงเกษตรได้พูดถึง มจร.ในหลายโอกาส จึงควรรื้อฟื้นความสัมพันธ์ดังกล่าว

การศึกษาของพม่าขึ้นอยู่กับกระทรวงศึกษา แต่การศึกษาด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีได้รับการสนับสนุนจากกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของพม่า งบประมาณของกระทรวงศึกษาน้อยมาก การสนับสนุนงบประมาณจากกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีจะง่ายกว่า จึงควรเชิญกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมาร่วมมือ ซึ่ง ดร. สมเจตน์ เสนอแนะว่าการศึกษาพัฒนาคน ดังนั้น มจร. ต้องทำเลยและศึกษาเรียนรู้ว่าควรทำอย่างไรจึงจะเหมาะสม

นายกสภามหาวิทยาลัย ขอขอบคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. สมเจตน์ ทิณพงษ์ ที่ให้ความรู้และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

.....