



เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๘ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ร่วมกับองค์การส่งเสริมการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น (The Japan External Trade Organization : JETRO) ได้เป็นเจ้าภาพจัดการสัมมนา เรื่อง Thailand Development and Investment ณ โรงแรมแลนด์มาร์ค ถนนสุขุมวิท กรุงเทพฯ เพื่อให้ข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนาและการลงทุนในประเทศไทยแก่ผู้ประกอบการญี่ปุ่น ประมาณ ๑๐๐ บริษัท โดยมี **นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ** รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม และเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ **Mr. Masayasu Hosumi** ประธานองค์การส่งเสริมการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น สำนักงานกรุงเทพฯ **Mr. Hiroyuki Okajima** ที่ปรึกษาสถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย พร้อมด้วย **นางสาวพจณี อรรถโรจน์ภิญโญ** ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน สศช. เข้าร่วมการสัมมนาดังกล่าว

ผลการประชุมดังกล่าว สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑. การบรรยาย Japanese Investment Trend and Interest in Border Special Economic Zone โดย **Mr. Masayasu Hosumi** ประธาน JETRO กล่าวว่า ปี ๒๕๕๖ ประเทศญี่ปุ่น มีการลงทุนในประเทศไทย คิดเป็นร้อยละ ๖๐.๗ ของการลงทุนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ของนักลงทุนญี่ปุ่น รองลงมาคือ ประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซีย คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๒ และ ๑๖.๕ ตามลำดับ ส่วนใหญ่จะเป็นการขยายกิจการมากกว่าการตั้งโรงงานอุตสาหกรรมใหม่ และเป็นการลงทุนในประเภทอุตสาหกรรมยานยนต์มากที่สุด มูลค่าการลงทุนสูงสุดอยู่ที่ภาคตะวันออก จำนวน ๙๑,๓๙๒ ล้านบาท ขณะที่มูลค่าการลงทุนสูงสุดอยู่ที่จังหวัดสมุทรปราการ จำนวน ๖๔,๒๒๐ ล้านบาท รองลงมา คือ จังหวัดชลบุรี และระยอง จำนวน ๓๕,๒๕๐ และ ๓๔,๓๔๑ ล้านบาท ตามลำดับ แนวโน้มการลงทุนของบริษัทญี่ปุ่นในช่วงปี ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗ พบว่ามีการลงทุนด้านบริการเพิ่มสูงขึ้นมากกว่าการลงทุนด้านอุตสาหกรรม และเป็นการลงทุนในวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) เป็นส่วนใหญ่



สำหรับผลการสำรวจความเห็นของผู้ประกอบการญี่ปุ่นต่อสถานการณ์ทางการเมืองของประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ถึง ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๗ พบว่าไม่ส่งกระทบต่อแผนการลงทุนของ

นักลงทุนญี่ปุ่น ส่วนผลการสำรวจความเห็นของผู้ประกอบการญี่ปุ่นด้านการลงทุน ตั้งแต่วันที่ ๒๕ พฤษภาคม ถึง ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๘ พบว่า (๑) ปัญหาอุปสรรคที่ต้องการให้รัฐบาลแก้ไข พบว่าส่วนใหญ่ ต้องการให้สถานการณ์ด้านการเมืองมีเสถียรภาพและมีความปลอดภัยร้อยละ ๖๗ รองลงมาคือ การกระตุ้น มาตรการทางเศรษฐกิจ การดำเนินการด้านศุลกากร และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในกรุงเทพมหานคร

(๒) ความสนใจลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ พบว่าสนใจลงทุนด้านโรงงานอุตสาหกรรม ร้อยละ ๔ สนใจลงทุนเรื่องระบบการขนส่ง/โครงสร้างพื้นฐานร้อยละ ๑๔ ที่เหลือยังไม่สนใจลงทุนและยังไม่ทราบ รายละเอียด โดยมีความสนใจลงทุนในจังหวัดกาญจนบุรีมากที่สุดร้อยละ ๕๙ รองลงมาคือ สระแก้ว Mukdahan ดาก และหนองคาย ทั้งนี้ สิทธิประโยชน์ด้านภาษีเป็นสิ่งจูงใจให้ลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสูงสุดร้อยละ ๔๔ รองลงมาคือ ที่ตั้งซึ่งอยู่ในพื้นที่ชายแดนเชื่อมโยงกับตลาดประเทศเพื่อนบ้าน ความสะดวกในการจัดหาแรงงาน และความเป็นไปได้ในการลดค่าจ้างขั้นต่ำ สำหรับเงื่อนไขที่จะดึงดูดการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษในระยะต่อไป อันดับหนึ่งคือการเพิ่มกิจการที่จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนร้อยละ ๓๒ รองลงมาคือการพัฒนา/ปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่กรุงเทพ/ท่าเรือแหลมฉบัง การมีแรงงานที่เพียงพอ และการได้รับสิทธิประโยชน์ที่สูงขึ้น เช่น การลดภาษี เป็นต้น

**๒. การบรรยาย Special Economic Zones in Thailand and Dawei Special Economic Zone** โดย **นางสาวพจณี อรรถโรจน์ภิญโญ** ที่ปรึกษา ด้านนโยบายและแผนงาน สศช. สรุปได้ดังนี้

**๒.๑ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย** รัฐบาลไทยได้ประกาศพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ๒ ระยะ รวม ๑๐ จังหวัด กำหนดประเภทกิจการเป้าหมาย ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จำนวน ๑๓ ประเภทกิจการ จัดหาที่ดินของรัฐเพื่อใช้ประโยชน์ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ กำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุน สิทธิประโยชน์สำหรับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) และมาตรการทางศุลกากร การบริหารจัดการ แรงงานจากประเทศเพื่อนบ้านให้สามารถเข้ามาทำงานในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และการจัดตั้งศูนย์บริการ เบ็ดเสร็จด้านการลงทุน (OSS) เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักลงทุนที่สนใจลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

**๒.๒ เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย** พื้นที่โครงการทั้งหมด ๑๙๖.๕ ตร.กม. ระยะทางห่างจากชายแดนไทย จังหวัดกาญจนบุรี ๑๓๒ กม. ห่างจากกรุงเทพฯ และพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นระยะทาง ๓๓๐ กม. และ ๔๕๐ กม. ตามลำดับ โดยแบ่งการดำเนินงานเป็น ๒ ระยะ ได้แก่ **๑) โครงการระยะแรก (initial phase)** พื้นที่ ๒๗ ตร.กม ประกอบด้วย นิคมอุตสาหกรรมระยะแรก ถนนสองช่องทางเชื่อมโยงโครงการทวายสู่ ชายแดนไทย-เมียนมา โครงสร้างพื้นฐานขนาดเล็ก (ท่าเรือ/โรงไฟฟ้า/อ่างเก็บน้ำ) เขตที่พักอาศัย ระบบ โทรคมนาคมพื้นฐาน และท่าเรือ LNG ใน และ **๒) โครงการระยะสมบูรณ์ (full-phase)** ประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรม ระบบไฟฟ้า โทรศัพท์พื้นฐาน ระบบประปาและระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้ง ถนนเชื่อมโยงโครงการทวายสู่ประเทศไทย ทั้งนี้ ปัจจุบันรัฐบาลไทย เมียนมา และญี่ปุ่นได้ลงนามในบันทึก แสดงเจตจำนงความร่วมมือสามฝ่ายในการพัฒนาโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (MOI) โดยญี่ปุ่นจะมี ส่วนร่วมในบริษัท ทวาย เอสไอแซด ดีเวลลอปเม้นต์ จำกัด (SPV) และให้ร่วมมือเชิงเทคนิควิชาการ

**๓. การบรรยาย Thailand Infrastructure Investment** โดย **นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี** รองปลัดกระทรวงคมนาคม กล่าวถึงอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย



โดย IMD และ WEF ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยปี ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕ และโครงการสำคัญที่อยู่ระหว่างการดำเนินงาน ประกอบด้วย

### ๓.๑ โครงการทางรถไฟที่เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลญี่ปุ่น เพื่อเชื่อมโยง



การค้าการลงทุนของประเทศในอนุภูมิภาค  
กลุ่มแม่น้ำโขง จำนวน ๓ โครงการ คือ (๑) โครงการ  
รถไฟรางคู่กาญจนบุรี – กรุงเทพฯ – อรัญประเทศ  
และกรุงเทพฯ – แหลมฉบัง เชื่อมโยงแนวระเบียง  
เศรษฐกิจตอนใต้ ระยะทาง ๕๗๔ กิโลเมตร  
(๒) โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ – เชียงใหม่  
ระยะทาง ๖๗๒ กิโลเมตร และ (๓) โครงการรถไฟ  
รางคู่ตาก – มุกดาหาร เชื่อมแนวระเบียงเศรษฐกิจ  
ตะวันออกและตะวันตก ระยะทาง ๗๑๘ กิโลเมตร

๓.๒ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เส้นทางกรุงเทพฯ – กาญจนบุรี –  
บ้านน้ำพุร้อน เส้นทางบางปะอิน – โคราซ และเส้นทางส่วนต่อขยายชลบุรี – พัทยา – มาบตาพุด จุดประสงค์  
เพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมจากพื้นที่ฐานการผลิตตอนในสู่พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ทั้งนี้ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม และเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการ  
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เป็นประธานในการตอบคำถามนักลงทุนญี่ปุ่น โดยมีประเด็นคำถาม  
จากผู้เข้าร่วมการสัมมนาที่น่าสนใจ ดังนี้ (๑) ค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จะได้รับ  
การยกเว้น โดยไม่ต้องจ่ายในอัตรา ๓๐๐ บาทต่อวันหรือไม่ (๒) การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ  
กาญจนบุรีกับเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย จะมีความขัดแย้งกันหรือไม่ อย่างไร (๓) ความคาดหวังจากรัฐบาล  
ประเทศญี่ปุ่นต่อโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย และ (๔) ความก้าวหน้าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน  
ด้านการขนส่ง อาทิ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกาญจนบุรี - ชายแดนไทย - เมียนมา (บ้านพุน้ำร้อน)  
และการขยายทางวิ่งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

