

การพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridors Development)

1. หลักการและเหตุผล

1.1 แผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (Greater Mekong Subregion-GMS) เริ่มในปี 2535 โดยการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการจากธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank-ADB) เพื่อจัดทำกรอบแผนยุทธศาสตร์พัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในลักษณะเกื้อกูลกัน บนพื้นฐานของความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของแต่ละประเทศ โดยใช้การสนับสนุนทั้งทางการเงินและทางวิชาการจาก ADB เป็นตัวขับเคลื่อนการพัฒนาอนุภูมิภาค เริ่มจากการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมขนส่งและพลังงาน

แผนงาน GMS มีความร่วมมือครอบคลุม 9 สาขา ได้แก่ 1) คมนาคมขนส่ง 2) โทรคมนาคม 3) พลังงาน 4) ท่องเที่ยว 5) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ 6) ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 7) การอำนวยความสะดวกการค้า 8) การลงทุน และ 9) เกษตร

กลไกการดำเนินงาน มีการดำเนินงานในประเทศไทย และการดำเนินงานระหว่างประเทศ **การดำเนินงานระหว่างประเทศ** ใช้เวทีการประชุมเจรจากับประเทศสมาชิกเพื่อประสานการพัฒนาให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ประกอบด้วยกลไก 4 ระดับ ได้แก่ ระดับคณะทำงาน 9 สาขา ความร่วมมือระดับ เจ้าหน้าที่อาวุโส □ ระดับรัฐมนตรี (จัดทุกปี) และระดับสุดยอดผู้นำ 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Summit) (จัดทุก 3 ปี)

การดำเนินงานในประเทศไทย เพื่อนำผลการเจรจาแปรสู่ปฏิบัติ และเตรียมการภายในประเทศรองรับการพัฒนา โดย สำนักงานประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ/สศช. เป็นหน่วยงานหลัก (National Coordinator) ในการประสานแผนงาน/โครงการภายใต้แผนงานกับหน่วยงานปฏิบัติหลักของความร่วมมือ 9 สาขา ได้แก่

- | | |
|--|--------------------------------------|
| 1) กระทรวงคมนาคม | (สาขาคมนาคมขนส่ง) |
| 2) กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร | (สาขาโทรคมนาคม) |
| 3) สำนักนโยบายและแผนพลังงาน | (สาขาพลังงาน) |
| 4) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา | (สาขาท่องเที่ยว) |
| 5) สำนักงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ | (สาขาการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์) |
| 6) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | (สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) |
| 7) กรมการค้าต่างประเทศ | (สาขาการอำนวยความสะดวกการค้า) |
| 8) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการค้า | (สาขาการลงทุน) |
| 9) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | (สาขาเกษตร) |

1.2 ภายหลังจากวิกฤติเศรษฐกิจในปี 2540 ประเทศ GMS ได้เพิ่มจุดเน้นความร่วมมือตามยุทธศาสตร์ 3Cs – การเชื่อมโยง (Connectivity) การพัฒนาขีดความสามารถ (Competitiveness) และ ประชาคม (Community) โดยเน้นการพัฒนาตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพตามแนวคมนาคมเชื่อมโยงหลัก 3 แนว ได้แก่ 1) แนวเหนือ-ใต้ เชื่อมโยงไทย-พม่า/ลาว-จีน 2) แนวตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม และ 3) แนวตอนใต้ เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม แนวคิดการพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridor) เป็นการพัฒนาแบบองค์รวมในพื้นที่ที่มีศักยภาพตามแนวคมนาคม เชื่อมโยงหลักของอนุภูมิภาค เพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจและทำให้เกิดการกระจายประโยชน์และ โอกาสจากจุดความเจริญหลักให้เชื่อมโยงไปยังพื้นที่ที่ยังขาดการพัฒนาตามแนวคมนาคม ดังกล่าวเพื่อกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจของแต่ละประเทศสมาชิก โดยมีหลักการสำคัญ คือ การ อำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ ประชากร รวมถึงเชื่อมโยงการผลิต การค้า และการลงทุนร่วมกัน โดยประเทศสมาชิกได้ผลักดันการดำเนินงานผ่านกลไกการทำงานทั้ง 4 ระดับ

1.3 การประชุมระดับสุดยอดผู้นำ 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 3 (The 3rd GMS Summit) ณ เวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เมื่อวันที่ 30-31 มีนาคม 2551 เห็นชอบ ให้เพิ่มความใกล้ชิดในการประสานงานในระดับระหว่างประเทศ ระดับประเทศ และระดับท้องถิ่น ของการดำเนินงานแผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (GMS) และรับข้อเสนอของสาธารณรัฐประชาชนจีนในการจัดตั้งเวทีหารือเพื่อขับเคลื่อน การพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridor Forum: ECF) โดยประกอบด้วยเวที หารือ 2 ระดับ ได้แก่ ระดับรัฐมนตรี และระดับผู้ว่าราชการจังหวัด (Governors' Forum: GF) การประชุม ECF จัดขึ้นครั้งแรกเมื่อเดือนมิถุนายน 2551 ณ นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งที่ประชุมได้เห็นชอบกรอบแนวคิด (TOR) การจัดตั้ง ECF และ GF และให้มีการทบทวนและพัฒนายุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการให้ครบทั้ง 3 แนวพื้นที่พัฒนา เศรษฐกิจ (Economic Corridors) โดยการประชุม ECF ครั้งที่ 2 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 16-17 กันยายน 2552 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา ซึ่งได้มีการพิจารณายุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการการ พัฒนา Economic Corridors และหารือบทบาทของจังหวัดในการส่งเสริมการพัฒนาแผนงาน GMS และการประชุม ECF ครั้งที่ 3 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2554 ณ เวียงจันทน์ สปป.ลาว

2. เป้าหมายและวัตถุประสงค์

เพื่อ พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันโดยลดต้นทุนทางการค้าผ่านแดน การขนส่งและการ ผลิตร่วม ส่งเสริมการลงทุนผ่านแดน พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันโดยส่งเสริมความร่วมมือ ทางการเงิน เทคโนโลยี การตลาด การผลิต สร้างความเข้มแข็งให้ชุมชนผู้อยู่อาศัยด้วยการยกระดับ รายได้ พัฒนาทักษะฝีมือ พัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาให้เกิดความยั่งยืนทางการเงิน เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม

3. พื้นที่ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ

ในปัจจุบันทั้ง 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง คือ ไทย พม่า ลาว จีน (ยูนนานและกวางสี) เวียดนาม และ กัมพูชา ได้กำหนดแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ 3 แนวพื้นที่ ได้แก่

แนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม ระยะทาง 1,500 กิโลเมตร ได้แก่ เมาะละหม่ง-เมียวดี/แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-มุกดาหาร/สะพานนะเขต-ดองฮา-ดานัง

แนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เชื่อมโยงจีน-พม่า/ลาว-ไทย (คุนหมิง-เชียงรุ่ง-ต้าหลัว-เชียงตุง-ท่าขี้เหล็ก/แม่สาย-กรุงเทพฯ และ คุนหมิง-เชียงรุ่ง-บ่อเต็น-หลวงน้ำทา-ห้วยทราย/เชียงของ-กรุงเทพฯ) ระยะทางประมาณ 1,280 กิโลเมตร และ จีน-เวียดนาม (คุนหมิง-ฮานอย-ไฮฟอง)

แนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม 3 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ/ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์ ซิตี้-วังเตา ระยะทาง 1,005 กิโลเมตร กรุงเทพฯ-ตราด/เกาะกง-สแรอมปีล-กัมปอต-ฮาเตียน-กามู-นำเซา ระยะทาง 907 กิโลเมตร กรุงเทพฯ-เสียมราฐ-สตริงเตร็ง-รัตนคีรี-OYadav-Play Ku-Quy Nhon ระยะทาง 1,150 กิโลเมตร



ที่มา : Asian Development Bank, 2011

จังหวัดของไทยซึ่งตั้งอยู่ตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridors) มี 26 จังหวัด ดังนี้

- **แนวตะวันออก-ตะวันตก** (East-West Economic Corridor: EWEC) ประกอบด้วย 7 จังหวัด ได้แก่ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร
- **แนวเหนือ-ใต้** (North-South Economic Corridor: NSEC) ประกอบด้วย 13 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง นครสวรรค์ อุดรธานี ลำพูน พะเยาแพร่ อุดรดิตถ์ กำแพงเพชร (ตาก พิษณุโลก) กรุงเทพฯ
- **แนวตอนใต้** (Southern Economic Corridor: SEC) ประกอบด้วย 8 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด และกาญจนบุรี

4. ขั้นตอนการพัฒนาแนวเส้นทางคมนาคมขนส่งให้เป็นแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ

มี 5 ขั้นตอน ดังนี้

- (1) Transport Corridor – พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง
- (2) TTF Corridor – อำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดนและกระบวนการตรวจปล่อยข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพ
- (3) Logistics Corridor – พัฒนาบริการโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน และอำนวยความสะดวกการค้าข้ามพรมแดน
- (4) Urban Development Corridor – ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ พัฒนาศักยภาพของเมืองตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจและขยายความร่วมมือภาครัฐ-เอกชน
- (5) Economic Corridor – เพิ่มการลงทุนจากเอกชน พัฒนาห่วงโซ่การผลิตที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งแผนงาน GMS ในปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนที่ 2

5. ผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนา

- 5.1 **ระดับประเทศ** กระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่พัฒนาซึ่งเป็นพื้นที่ยากจนส่งผลกระทบต่อกระจายรายได้และบรรเทาความยากจนประชาชน ผ่อนคลายนโยบายที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงทั้งภายในและประเทศเพื่อนบ้าน บริการทางการศึกษา สาธารณสุข เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน
- 5.2 **ระดับกลุ่ม GMS** ดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในอนุภูมิภาคนำไปสู่การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของ GMS กับกลุ่มประเทศอื่นในที่สุด
- 5.3 **แนวทางการดำเนินการร่วม 6 ประเทศ** ประกอบด้วย การพัฒนาพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง และพัฒนาพื้นที่เป้าหมายหลัก ปรับปรุงนโยบาย กฎระเบียบ พิธีการ แผนงานการสนับสนุนระบบข้อมูลการค้าและการลงทุน การศึกษาวิจัยโครงการต่างๆ การพัฒนาทักษะฝีมือ โดยเฉพาะในพื้นที่เป้าหมาย เพิ่มความสามารถในการเข้าถึงแหล่งทุนและเงินอุดหนุน การพัฒนาองค์กรและสถาบันเพื่อรองรับการพัฒนาในพื้นที่

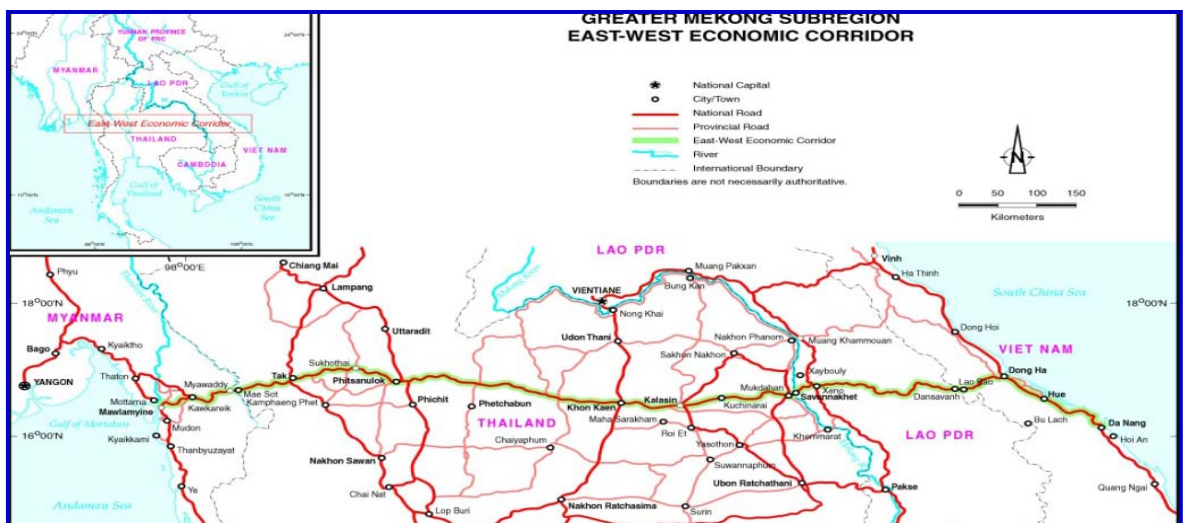
6. แนวพื้นที่พัฒนาตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)

6.1 ภูมิหลัง

6.1.1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor-EWEC) ภายใต้แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (GMS) ได้ริเริ่มขึ้นในการประชุมระดับรัฐมนตรี GMS ครั้งที่ 8 ณ กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ เพื่อเป็นแผนงานลำดับความสำคัญสูงของ GMS

6.1.2 EWEC มีความยาวเส้นทาง 1,320 กิโลเมตร เชื่อมต่อทะเลอันดามัน และมหาสมุทรแปซิฟิก โดยผ่านจุดศูนย์กลางความเจริญสำคัญ ดังนี้

- (1) Commercial Nodes – เมาะละหม่าง-เมียวดี (ในพม่า) แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น ภาพสินธุ์-มุกดาหาร (ในไทย) สะหวันนะเขต-แดนสะหวัน (สปป.ลาว) และลาวบาว-ดองฮา-เว้-ดานัง (ในเวียดนาม)
- (2) Border Nodes – ด่านพรมแดน เมียวดี-แม่สอด (พม่า-ไทย) มุกดาหาร-สะหวันนะเขต (ไทย-ลาว) แดนสะหวัน-ลาวบาว (ลาว-เวียดนาม)
- (3) Gateway Nodes – ดานัง (เวียดนาม) และเมาะละหม่าง (พม่า)
- (4) Interchange Nodes - บริเวณที่เป็นจุดตัดระหว่าง EWEC และเส้นทางแนวเหนือ-ใต้ อื่นๆ



ที่มา : Asian Development Bank, 2011

6.2. สาระสำคัญ

6.2.1 วัตถุประสงค์ เน้นการทบทวนการพัฒนาตามแนว EWEC ในหลายสาขาเศรษฐกิจ โดยได้รับูแผนงาน/โครงการ ที่สำคัญในการเปลี่ยน transport corridor เป็น economic corridor และเพื่อระบุประเด็นการพัฒนาที่สำคัญ รวมทั้งแผนปฏิบัติการที่จะเสริมการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว

6.2.2 ขอบเขตการศึกษา มีดังนี้

- 1) การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงหลัก (Transport Corridor) มีอุปสรรคคือ 1) ขาดระบบอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะระบบการ loading 2) ถนนมีทางเลือกน้อย ไม่มีการดูแล ไม่เหมาะกับการเดินรถขนส่งสินค้า 3) การเดินรถขนส่งสินค้าเกิด

เฉพาะสินค้าผ่านแดนจากไทยไปเวียดนามแต่ไม่มีรถขนส่งสินค้าจากเวียดนามไปไทยหรือไปตามแนวตะวันตก ทำให้ไม่สามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่ายได้

- 2) **การพัฒนาด้านโลจิสติกส์** มีการพัฒนาขึ้น โดยลดเวลาขนส่งสินค้าทางถนน จากกรุงเทพฯ-ดานัง 3 วัน อย่างไรก็ตาม เส้นทางท่องเที่ยวตามแนว EWEC ไม่มีสิ่งดึงดูดใจอย่างเพียงพอ และค่าใช้จ่ายด้านศุลกากรมีประมาณร้อยละ 16 จากต้นทุนการขนส่งทั้งหมด โดยการขนส่งข้ามแดนภายใต้กรอบ ASEAN จะมีค่าใช้จ่ายด้านศุลกากรประมาณร้อยละ 12.5
- 3) **แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจที่ใกล้เคียง** แนว EWEC จะพาดผ่านจุดตัดของถนนสายหลักของในประเทศไทย สปป.ลาว และเวียดนาม และได้มีการเสนอจัดตั้งแนว EWEC 2 ชั้น เพื่อให้สามารถเชื่อมกรุงเทพฯ ถึงเมืองดานังได้โดยตรง โดยอยู่ในขั้นตอนการพูดคุยในหลายประเทศ แต่แนว EWEC มีประโยชน์ในแง่ที่พาดผ่านจุดตัดกับแนว NSEC ด้วย ซึ่งเป็นผลดีในการร่วมพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมร่วมกันในทั้งสองแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ
- 4) **ความตกลงการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนของคนและสินค้าในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง** นับเป็นการพัฒนาที่เป็นจุดเด่นในแผนงาน GMS แต่ยังคงต้องการการพัฒนาในหลายๆ ประเด็นเช่น 1) จัดตั้งระบบการจัดการโดยใช้ IT และให้การฝึกอบรมดังกล่าว 2) ลดการใช้แบบฟอร์มเอกสารที่หลากหลายในด้านพรมแดน 3) เตรียมคู่มือปฏิบัติการในด้านพรมแดน พร้อมเสนอแนะการให้การฝึกอบรม 4) เตรียมพื้นที่สำหรับกิจกรรมหลักที่สำคัญเช่น CCA เป็นต้น 5) เตรียมลดผลกระทบจากปัจจัยภายนอกเนื่องมาจากการข้ามแดนที่เพิ่มมากขึ้น
- 5) การพัฒนาบางส่วนหรือเต็มรูปแบบตามแนว EWEC ถ้ามีการพัฒนาในพื้นที่ตามแนว EWEC เพียงเล็กน้อย ความเจริญจะกระจายอยู่ตามแนวรอบเมืองใหญ่เช่น กรุงเทพฯ และโฮจิมินห์ แต่การพัฒนาแบบเต็มรูปแบบของ CBTA จะสามารถกระจายรายได้ตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจได้มากกว่า

6.2.3 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor-EWEC)

- 1) **การค้า การลงทุนผ่านแดน** มีมูลค่าการค้าตามแนวชายแดนมากกว่าระบบการค้าระหว่างประเทศตามปกติ แรงงานข้ามแดนในเขตเศรษฐกิจชายแดนลาว เวียดนาม มีมากกว่าจำนวนแรงงานปกติในเวียงจันทน์ ในเชิงการลงทุนนั้น ตามแนว EWEC มีการลงทุนจากต่างประเทศน้อย อาจมาจากการเข้าถึงแหล่งทุนยาก โอกาสการลงทุนส่วนใหญ่จะเป็นการลงทุน SMEs อย่างไรก็ตามระยะ 10 ปีที่ผ่านมา หลายประเทศได้กำหนดพื้นที่ตามแนวเศรษฐกิจเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อลดต้นทุนการผลิต ขยายการค้าระหว่างประเทศ และเพื่อใช้ประโยชน์จากการประหยัดต่อขนาดในอนุภูมิภาค ในการนี้สามารถเป็นโอกาสขยายเพิ่มการลงทุนอุตสาหกรรม การค้า ในภูมิภาคให้เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการลงทุนจากในประเทศและต่างประเทศ อีกทั้งยังจะเพิ่มโอกาสพัฒนาด้านการตลาดอันเนื่องมาจากสินค้าและบริการมีการเพิ่มมากขึ้นและมีความหลากหลาย

- 2) **การท่องเที่ยว** นำเสนอแผนงานที่มีศักยภาพด้านท่องเที่ยว รวมทั้งระบุเป้าหมายให้สอดคล้องกับการลดความยากจนและ MDGs
- 3) **ผลกระทบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม** การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานจะไม่มีผลกระทบทางด้านลบแก่คนในพื้นที่แต่อย่างใด แต่ควรเน้นระวังผลกระทบทางลบอันเนื่องมาจากการเคลื่อนย้ายคน ลักลอบค้าขายสัตว์ป่า ของป่า และประเด็น HIV/AIDS

6.2.4 การพัฒนาภาคเอกชน (Private Sector Development)

- 1) **การพัฒนาและการดำเนินนโยบายต่อ MSME** เห็นได้ชัดว่าการพัฒนา MSME สามารถพัฒนาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจได้ แต่การพัฒนา MSME ใน EWEC ยังไม่ชัดเจน ส่วนใหญ่ผู้ประกอบการจะพึ่งพาการค้าขายจากบริษัทข้ามชาติที่ใหญ่โตกว่า ดังนั้นจึงต้องเน้นการสนับสนุนให้ MSME เป็น suppliers หรือ การ sub contact กับบริษัทที่ใหญ่กว่า ซึ่งน่าจะทำให้เกิดการพัฒนา MSME ตามแนว EWEC
- 2) **อุปสรรคและแนวทางแก้ไข** อุปสรรคได้แก่ การขาดข้อมูลทางการตลาด การเข้าถึงเทคโนโลยีที่ยากเย็น ขาดเงินทุนจัดตั้งธุรกิจ และขาดประสบการณ์ประกอบธุรกิจระหว่างประเทศ โดยแนวทางแก้ไข ประกอบด้วย (1) ปรับปรุงบรรยากาศทางธุรกิจและโครงสร้างพื้นฐาน (2) กำหนดใช้นโยบายดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศและส่งเสริมความร่วมมือทางธุรกิจ (3) เผยแพร่ข้อมูลทางธุรกิจส่งเสริมความร่วมมือทางธุรกิจ (4) ให้การฝึกอบรมด้านทักษะความชำนาญและเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางธุรกิจของ MSME
- 3) **การพัฒนาภาคเอกชนในอนุภูมิภาค** มีการประชุม GMS Business Forum โดยได้ร่วมกันจัดตั้ง Freight Transport Association เพื่อเตรียมตัวบทบาทภาคเอกชนในการปฏิบัติตาม CBTA
- 4) **บทบาท MSME ในห่วงโซ่มูลค่า** จากประสบการณ์ใน GMS พบว่าห่วงโซ่มูลค่าอาจจะทำให้ MSME เกิดการพัฒนาเท่าที่ควรเป็นเพราะ (1) เครือข่าย MSME ที่เป็นบริษัทขนาดใหญ่ถูกทำลายลงเนื่องมาจากภาวะวิกฤติเศรษฐกิจดังเช่นในประเทศไทย (2) ภายใต้ภาวะวิกฤติเศรษฐกิจในขณะนี้ บริษัทขนาดใหญ่ได้เข้มงวดต่อ supplier บริษัทบางแห่งได้ใช้ performance-based contract เพื่อลดความเสี่ยงจาก supplier / ธุรกิจที่ใหญ่กว่าเหล่านั้นพยายามมีความสัมพันธ์ที่ดีกับบริษัทคู่แข่ง เพื่อป้องกันการเข้ามาของ suppliers / หรือใช้นโยบายจัดจ้าง suppliers ที่หลากหลายลดการว่าจ้างเจ้าประจำ เป็นต้น (3) MSME เช่นในเวียดนาม ไม่สามารถประสานเข้ากับธุรกิจขนาดใหญ่ได้เนื่องจากไม่ได้มาตรฐานสากล และไม่มีการตรวจสอบคุณภาพที่ชัดเจน โดยมีแนวทางแก้ไขอุปสรรคต่างๆ คือ (1) พัฒนาทักษะความชำนาญ เทคโนโลยี suppliers ให้ได้มาตรฐานสากล (2) ส่งเสริมด้านนโยบาย เพื่อสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่ดีแก่ภาคเอกชน (3) เสริมสร้างความเข้มแข็งความสามารถด้านการจัดหาแก่ MSME ท้องถิ่น ในหลากหลายสาขาธุรกิจ (4) ปรับปรุงการเข้าถึงธุรกิจเชิงการเงินและไม่เชิงการเงิน โดยมีจุดแข็งในหลากหลายธุรกิจ

- 5) **ประเด็นท้าทาย** การศึกษาได้เน้นยุทธศาสตร์เพื่อสนับสนุนการพัฒนา Cluster การพัฒนาห่วงโซ่มูลค่า และสนับสนุนการดำเนินงานภายใต้ Contact Farming ในทุกรูปแบบทั้งในประเทศและข้ามพรมแดน และได้แนะนำให้จัดตั้ง Business Development Service (BDS) Center ในพื้นที่ที่ธุรกิจยังไม่พัฒนาเพื่ออำนวยความสะดวกการเข้ามาของ MSME ในห่วงโซ่มูลค่า และได้แนะนำการแต่งตั้งที่ปรึกษาทางธุรกิจหรือความช่วยเหลือในการจัดตั้งองค์กรมหาชนเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของ BDS Center โดยองค์กรนี้จะต้องเน้นดำเนินธุรกิจผสมผสาน Cost Sharing Facility เข้ากับการอำนวยความสะดวกให้สินเชื่อ (Credit Guarantee Facility) โดยกองทุน CSF บริหารจัดการโดย BDS Center เพื่อเป็นเงินทุนในการจับคู่ทางธุรกิจกับกิจการที่ใหญ่กว่า โดยเงินกู้เพื่อการนี้จะผ่านทาง CGF โดย CGF จะเป็นผู้ค้ำประกันก่อนที่จะเสนอขอกู้เงินลงทุนจากรถนาคร

6.2.5 ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการ (Strategy and Action Plan)

- 1) **ระยะ 10 ปีแรกของการพัฒนา** ได้มีการแปลงแผนงาน โครงการไปสู่การปฏิบัติ ภายใต้ 2001-the pre-investment study of the EWEC เป็นสัดส่วน 1 ใน 6 จากจำนวนทั้งสิ้น 79 แผนงาน/โครงการ โดยผลงานที่สำคัญภายใต้การศึกษาดังกล่าวได้แก่ CBTA ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวใน GMS ระยะ 10 ปี และ การจัดตั้ง GMS-BF เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวถูกมองว่าเป็นการแปลงแผนในวงแคบไม่กระจายทั่วถึงตามแนว EWEC
- 2) **การปรับปรุงกรอบยุทธศาสตร์ EWEC** การศึกษาได้ระบุเป้าหมายการพัฒนาใน EWEC ดังนี้ (1) เพื่อขยายและพัฒนาการเชื่อมต่อเพื่อให้อำนวยความสะดวกตามแนวเศรษฐกิจ เพื่อลดเวลาและต้นทุน (2) เพื่อพัฒนาขีดความสามารถการแข่งขันผ่านการประหยัดของขนาดเนื่องจากการลงทุนข้ามแดนและมีการเพิ่มมูลค่าในการผลิต และ การใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบในหลายๆ สาขา ตามแนวเศรษฐกิจ
- 3) **การดำเนินงาน** การดำเนินงานควรไปในแนวทางการลดความยากจนในเชิงยั่งยืน และ มุ่งเน้นในความตกลงการเป็นหุ้นส่วนกันระหว่างภาครัฐและเอกชน และควรต้องดำเนินงานตามกรอบยุทธศาสตร์ที่วางไว้ตามแนว EWEC ซึ่งก็คือ การพัฒนาตามรูปแบบการใช้ประโยชน์ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ การกีดกันกันในอนุภูมิภาค โดยมีพื้นฐานจากระดับขนาดทางเศรษฐกิจเนื่องมาจากกิจกรรมการผลิตในภูมิภาคซึ่งอาศัยแรงงานในท้องถิ่นจำนวนมาก การศึกษาเน้นการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ในสาขาท่องเที่ยว การค้า การลงทุน เกษตร และการลงทุนของภาคเอกชน
- 4) **แผนปฏิบัติการและการเงิน** การศึกษาเสนอให้มีเงินลงทุนประมาณ 3,000 ล้านดอลลาร์. ตลอด 5 ปี เทียบกับเงินลงทุนใน NSEC ประมาณ 5,000 ล้านดอลลาร์. ตลอด 5 ปี จากจำนวนเงินลงทุนดังกล่าว กว่าร้อยละ 95 ลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ที่เหลือกว่าร้อยละ 5 เป็นการลงทุนในโครงการเชิงสังคมและเศรษฐกิจ โดยสาขาท่องเที่ยวได้เน้นลงทุนในเชิงสังคมมากที่สุด (ร้อยละ 50 ของเงินลงทุนตามแผนงาน) ตามมาด้วยสาขาสังคม-สิ่งแวดล้อม (42 %) โดยสาขาการค้าและการลงทุน และสาขาเกษตรมีเงินลงทุนในเชิงสังคมน้อยที่สุด (4% ของเงินลงทุนทั้งหมด)

5) การดำเนินงานในระยะต่อไป

- (1) การคมนาคมขนส่ง-ปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่ง และ ถนนสายย่อยเพื่อให้ประโยชน์แก่ผู้มีรายได้น้อย
- (2) จุดตัด และศูนย์กลางการค้า-สร้างโอกาสทางการค้าบริเวณเส้นทางซึ่งพัฒนาน้อยกว่าจุดอื่น โดยเฉพาะในพม่า ลาว และเวียดนาม และในจุดที่มีท่าเรือต้องปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน
- (3) การลงทุน-บูรณาการแผนงานโครงการที่แยกย่อย เพื่อเร่งให้เกิดกิจกรรมทางธุรกิจตามแนว EWEC และบริเวณใกล้เคียง ในลักษณะเขตเศรษฐกิจพิเศษ การลงทุนข้ามแดนและบริเวณชายแดน กระบวนการอนุมัติโครงการลงทุนแบบ fast track การเชื่อมโยงบริษัทขนาดกลางและขนาดย่อมกับห่วงโซ่การผลิต และสร้างกลไกการเงินและการค้าประกันเพื่อส่งเสริมการพัฒนาภาคเอกชนตามแนว EWEC
- (4) การค้าและบริการ-ปรับปรุงการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารด้านการค้า สร้างเกณฑ์เพื่อชี้วัดการเพิ่มขึ้นของการค้าสินค้าและบริการ และรวบรวมโครงการและกิจกรรมต่างๆ กำหนดเป็นแผนที่นำทาง (road map) หรือแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวแบบบูรณาการและครบวงจร
- (5) ผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม-สร้างมาตรการเฉพาะเพื่อบรรเทาผลกระทบเชิงลบเช่น มาตรการป้องกันโรคติดต่อทางเพศ และโรคเอดส์

7. แนวพื้นที่พัฒนาเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC)

7.1 ภูมิหลัง

7.1.1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (The North South Economic Corridor - NSEC) ภายใต้แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (GMS) ประกอบด้วย 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เชื่อมโยงจีน-พม่า/ลาว-ไทย (คุนหมิง-เชียงรุ่ง-ต้าหลัว-เชียงตุง-ท่าขี้เหล็ก/แม่สาย-กรุงเทพฯ และ คุนหมิง-เชียงรุ่ง-บ่อเต็น-หลวงน้ำทา-ห้วยทราย/เชียงของ-กรุงเทพฯ) ระยะทางประมาณ 1,280 กิโลเมตร และ จีน-เวียดนาม (คุนหมิง-ฮานอย-ไฮฟอง)



ที่มา : Asian Development Bank, 2011

7.2 สาขาสำคัญ

7.2.1 สาขาที่มีศักยภาพในการพัฒนาร่วมกันตามแนว NSEC ได้แก่ (1) เกษตรและแปรรูปเกษตร รวมถึงอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารและ Contract Farming (2) อุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบในพื้นที่ เช่น แร่ธาตุ ไม้ หรือ พลังงาน (ไฟฟ้าพลังน้ำ) (3) อุตสาหกรรมเบา เช่น รองเท้า สิ่งทอ และเสื้อผ้า กระดาษ เครื่องอุปโภคบริโภค (4) วัสดุก่อสร้าง เช่น ซีเมนต์ เหล็กและเหล็กกล้า (5) เครื่องจักรกลการเกษตร (6) อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูง เช่น ยานยนต์ และอิเล็กทรอนิกส์ (7) อุตสาหกรรมบริการ เช่น โลจิสติกส์และท่องเที่ยว (8) อุตสาหกรรมครัวเรือน เช่น การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์

7.2.2 ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนา ได้แก่ ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก โลจิสติกส์ (โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องต้นทุนที่สูง) นโยบายและกฎระเบียบ (โดยเฉพาะอย่างยิ่งกระบวนการ ทุน ด้านพรมแดน) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (ภาครัฐและเอกชน) การพัฒนาเชิงสถาบัน ข้อมูลข่าวสาร ปัญหาภายในของแต่ละประเทศ เช่น ความไม่สงบและไร้เสถียรภาพทางการเมือง และความเสี่ยงในการพัฒนาเรื่องผลกระทบเชิงลบในด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

7.2.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนา และแผนปฏิบัติการ (2008-2012) มีเป้าหมาย (1) เพื่อให้การพัฒนา NSEC เป็นไปอย่างยั่งยืนและสมดุล ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม (2) เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยลดต้นทุนการขนส่งและการประกอบธุรกิจ (3) เพื่อส่งเสริมกิจกรรมบนพื้นฐานของความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของแต่ละประเทศ (4) เพื่ออำนวยความสะดวกธุรกิจและผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งยุทธศาสตร์การพัฒนาและแผนปฏิบัติการมีแนวทางการดำเนินงานดังนี้

1) ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

ร่วมมือกันจัดทำระบบเฝ้าระวัง และสร้างความตระหนักในชุมชนเกี่ยวกับโรคติดต่อ เช่น การป้องกันโรคเอดส์ และโรคสัตว์ ตลอดจนร่วมมือกันในด้านต่างๆ เช่น การให้ผู้ด้อยโอกาสมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนพัฒนา การป้องกันการค้ามนุษย์ ความปลอดภัยในการใช้ถนน ส่งเสริมการพัฒนาเชิงยั่งยืน (โดยเฉพาะในด้านท่องเที่ยว ไฟฟ้าพลังน้ำ และคมนาคม) และการใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม จัดทำกรอบแนวทางการดำเนินงานเพื่ออนุรักษ์และบริหารจัดการพื้นที่อ่อนไหวร่วมกัน และใช้ GIS ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

2) ด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่ง

ปรับปรุงเส้นทางสายหลักเพื่อประสิทธิภาพในการขนส่ง และเส้นทางสายรองเพื่อเข้าถึงพื้นที่การเกษตรและพื้นที่ท่องเที่ยวในชนบท พัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อรองรับปริมาณการค้าที่มากขึ้น และปรับปรุงด้านพรมแดน และสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณพรมแดน ตลอดจนพัฒนาระบบสนับสนุน เช่น ด้าน ICT พลังงาน และแหล่งน้ำ

3) ด้านการอำนวยความสะดวกการคมนาคมขนส่งและการค้า

เร่งผลักดันการดำเนินงานตามความตกลงขนส่งข้ามพรมแดนสู่ปฏิบัติ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนากระบวนการ CIQ ให้มีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐานเดียวกัน ผ่าน การบริหารความเสี่ยงและใช้ IT ช่วยในการตรวจปล่อยสินค้า และการตรวจปล่อย ณ จุดพรมแดนเดียว (Single Stop Inspection) เผยแพร่ข้อมูลและอบรมเจ้าหน้าที่บริเวณด่านพรมแดน จัดตั้ง Logistics Center ตลาดกลางสินค้า และ ICD และพัฒนาระบบการเงิน เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าบริเวณชายแดน

4) ส่งเสริมและอำนวยความสะดวก

ภาพรวม

- จัดโครงการประชุมและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในด้านโอกาสทางธุรกิจและการลงทุนตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) ช่วยส่งเสริมการเป็นแหล่งข้อมูลในด้านธุรกิจและการลงทุนตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ ใต้ (NSEC) โดยมีการเก็บรวบรวม ข้อมูล บทความ และข่าวสารที่สำคัญต่างๆ อาทิ นโยบายเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและขั้นตอนดำเนินการต่าง ๆ ด้านการค้า การลงทุน บทความที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การเผยแพร่ข้อมูลและการสร้างความเข้าใจต่อนักลงทุนและผู้สนใจ เป็นไปด้วยความโปร่งใส การดำเนินมาตรการการจดทะเบียนธุรกิจและใบอนุญาตต่างๆ การจัดตั้งศูนย์บริการการลงทุนครบวงจร (One-Stop Centers) เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการลงทุนในทุกขั้นตอน
- การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZs) ในพื้นที่ชายแดน และ/หรือ พื้นที่ใกล้เคียงที่มีศักยภาพ

ด้านเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร

- ส่งเสริมการลงทุนและส่งเสริมกระบวนการผลิต การตลาด ด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนา Contract Farming บริเวณชายแดน ให้เป็นระบบและสร้างโอกาสในการขยายฐานการลงทุน
- ส่งเสริมความร่วมมือในการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ด้านการเกษตร
- สนับสนุนส่งเสริมด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนในเขตป่าและการทำการเกษตรในพื้นที่สูง

ด้านทรัพยากรการผลิต

- ส่งเสริมการลงทุนและส่งเสริมกระบวนการผลิตในอุตสาหกรรมเหมืองแร่และอุตสาหกรรมป่าไม้
- จัดเตรียมข้อมูลเพื่อเผยแพร่ข้อมูลให้กับผู้สนใจลงทุนทราบเกี่ยวกับโอกาสทางการลงทุนในอุตสาหกรรมพื้นฐานและธุรกิจเหมืองแร่
- การดำเนินมาตรการที่เกี่ยวข้องต่างๆ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและจัดตั้งธุรกิจ SME . ในพื้นที่ NSEC

ด้านการท่องเที่ยว

- ส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบเชื่อมโยงในพื้นที่ NSEC

- ปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆด้านการท่องเที่ยว ผลิตภัณฑ์และสินค้าที่ระลึก
- เพิ่มพูนความรู้แก่ผู้ให้บริการด้านการท่องเที่ยวและบริการในพื้นที่ โดยความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆจัดอบรมพัฒนาทักษะในการให้บริการ
- ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน

ด้าน Logistics

- ส่งเสริมการทำธุรกิจให้บริการด้านโลจิสติกส์ ให้ความรู้และสนับสนุนการจัดตั้งธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ในประเทศ ต่างๆตามแนว NSEC โดยการให้สำคัญและให้ความช่วยเหลือในประเทศที่ยังมีการพัฒนาในด้านนี้น้อย

5) การแก้ปัญหาและอุปสรรคในด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

- จัดกิจกรรมการพัฒนาสมรรถนะการบริหารทรัพยากรบุคคล โดยการส่งเสริมการฝึกอบรมให้ความรู้ความเข้าใจ ให้กับบุคลากรทั้งในองค์กรภาครัฐและเอกชน ในพื้นที่ตามแนว NSEC การให้สำคัญและให้ความช่วยเหลือในประเทศที่ยังมีการพัฒนาในด้านนี้น้อย เช่น ประเทศลาวและพม่า
- สร้างความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆและสถาบันการศึกษาในการจัดอบรมและจัดกิจกรรมการพัฒนาทักษะในด้านต่างๆ เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
- พัฒนาและขยายเครือข่ายระบบข้อมูลสารสนเทศเพื่อรองรับการค้า การลงทุน และกิจกรรมเศรษฐกิจในพื้นที่

6) การสร้างกลไกการดำเนินงาน

- สร้างกลไกการดำเนินงานเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามระบบอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในระดับส่วนกลางและภูมิภาครวมทั้งการส่งเสริมการขยายเครือข่ายความร่วมมือระหว่างภาครัฐ และเอกชน
- ส่งเสริมบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และ หน่วยงานในท้องถิ่น ในการสนับสนุนการพัฒนา NSEC

7.2.4 ขั้นตอนการพัฒนา 3 ระยะ ได้แก่ (1) พัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยง (2) พัฒนาจาก Transport Corridor ให้เป็น Logistics Corridor โดยประสานเชื่อมโยงกฎระเบียบ เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งคนและสินค้า รวมไปถึงการจัดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น การจัดตั้งคลังสินค้า สถานีขนส่งและสถานีรถบรรทุก การบริหารจัดการการขนส่ง และการประกันภัย (3) การพัฒนาจาก Logistics Corridor เป็น Economic Corridor โดยมีการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ และมีกิจกรรมเศรษฐกิจอื่นๆ เพื่อสร้างงาน ลดความยากจน และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับประชาชนตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ

7.2.5 การพัฒนาเชิงพื้นที่ โดยมุ่งเน้นการเชื่อมโยงกิจกรรมเศรษฐกิจระหว่างจุดการพัฒนาหลัก (Nodes) เพื่อขยายไปยังพื้นที่โดยรอบ โดยจุดการพัฒนาหลัก ประกอบด้วย

- 1) Gateway Nodes ได้แก่ ไฮฟอง และ Fang Cheng

- 2) Border Nodes ได้แก่ (1) โมฮัน-บ่อเต็น (2) จิงหง-เมิงลา (3) ห้วยทราย-เชียงของ (4) ท่าซี้เหล็ก-แม่สาย (5) ฮาคู-ลาวไค (6) Ping xiang – Dong Dang (7) Dongxing – Mong Cai
- 3) Interchange Nodes ได้แก่ ตาก และพิษณุโลก
- 4) Other Nodes ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน นครสวรรค์ ตาก (ในไทย) จิงหง และ Yuxi (ในยูนนาน) นานนิง และ Chong zhou (ในกวางสี) และ Yen Bai, Phu Pho, Bac Giang (ในเวียตนาม)

8. แนวพื้นที่พัฒนาตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

8.1 ความเป็นมา

แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เป็นหนึ่งในโครงการที่มีความสำคัญ ภายใต้การพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ของแผนงาน GMS ตั้งแต่ปี 1998 โดยเป็น Flagship Project ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ 10 ปีของ GMS ซึ่งที่ประชุมผู้นำ GMS ครั้งที่ 1 ได้ให้ความเห็นชอบร่วมกัน ในระหว่างการประชุมสุดยอดผู้นำ 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 1 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา เมื่อปี 2545

- 8.2 **วัตถุประสงค์การพัฒนา Economic Corridor** เพื่อขยายประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงกันระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค ให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ห่างไกล ที่ไม่สามารถเข้าถึงการพัฒนาจากเส้นทางดังกล่าว โดย 1) การกำหนดพื้นที่สำหรับกิจกรรมการพัฒนาเพื่อให้เส้นทางหลัก ศูนย์กลางการพัฒนา และจุดการพัฒนาหลัก (Nodes) ตามแนวพื้นที่ช่วยเชื่อมโยงกิจกรรมเศรษฐกิจระหว่างกันและขยายการพัฒนาไปยังพื้นที่โดยรอบ 2) การเปิดโอกาสสำหรับการลงทุนทั้งจากภายในและภายนอกอนุภูมิภาค 3) การขยายผลการพัฒนาให้ทั่วทั้งอนุภูมิภาคโดยเน้นโครงการในลักษณะ Clustering 4) การจัดให้มีกลไกเพื่อจัดอันดับความสำคัญและประสานความร่วมมือด้านการลงทุน และ 5) การสร้างผลการพัฒนาร่วมระหว่างประเทศที่เป็นรูปธรรม

ทั้งนี้การพัฒนา Economic Corridor มุ่งหวังการได้รับประโยชน์สูงสุดจากการพัฒนา และลดการสูญเสียจากการพัฒนาให้เหลือน้อยที่สุด

- 8.3 **เส้นทาง** ประกอบด้วย Corridor ย่อย 3 เส้นทาง และ 1 เส้นทาง Inter Corridor Link ได้แก่

- Central Sub-corridor กรุงเทพฯ – พนมเปญ (ผ่าน R5 หรือ R6) – โฮจิมินห์ซิตี้ – ว่างเตา
- Northern Sub-corridor กรุงเทพฯ – เสียมเรียบ – สตรึงเตี๋ย – รัตนคีรี – O Yadov – Pleiku-Quy Nhon
- Southern Coastal Sub-Corridor กรุงเทพฯ- ตราด- เกาะกง – ฮาติเยน –กาเมา –นำแคน
- Inter-Corridor Link (with EWEC) สีหนุวิลล์ – พนมเปญ – กราตี – สตรึงเตี๋ย – ดั่งกาลอ-ปากเซ-สะหวันนะเขต



ที่มา : Asian Development Bank, 2011

8.4 สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม พื้นที่ SEC ประกอบด้วยประชากรประมาณ 20 ล้าน เป็นเวียดนาม ร้อยละ 46.7 เป็นไทย ร้อยละ 40 และ ร้อยละ 13.3 เป็นกัมพูชา ครอบคลุมพื้นที่ 129,980 ตร.กม. ซึ่งพื้นที่ตามแนว SEC ประกอบด้วย

8.4.1 พื้นที่ทางภาคตะวันออกของไทย (กรุงเทพฯ ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด และสระแก้ว)

8.4.2 พื้นที่ 4 โซน กัมพูชา 1) พื้นที่พนมเปญ, 2) พื้นที่โตนเลสาป: บันเตียเมียนเจย เสียมเรียบ 3) พื้นที่ สตริงเตร็ง รัตนคีรี และ 4) บริเวณพื้นที่ชายฝั่ง : เกาะกง,กัมปอต

8.4.3 พื้นที่ 4 ภาคในเวียดนาม (ภาคตะวันออกเฉียงใต้ : โอจิมินห์ ซิตี บาเลียม วัง เต่าพื้นที่สูงในภาคกลาง : Gia Lai, พื้นที่ชายฝั่งตอนกลางของภาคใต้:บิन्ह ดิงห์และพื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขง

8.5 การค้าชายแดน

การค้าชายแดนบริเวณแนว SEC เป็นการค้าทั้งแบบเป็นทางการ และไม่เป็นทางการ โดยการค้าแบบเป็นทางการประกอบด้วยมูลค่าสินค้านำเข้า – ส่งออก ซึ่งมีอัตราการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา กล่าวคือ ร้อยละ 35 ต่อปี การค้าระหว่างไทย และเวียดนามขยายตัวเป็น 3 เท่า ระหว่างปี 1998 ถึงปี 2004 การค้าชายแดนบริเวณรัฐประเทศ – ปอยเปต – คลองใหญ่ ขยายตัวประมาณ ร้อยละ 24 ในช่วงปี 2004 – 2007 โดยสินค้าหลักที่ไทยส่งไป กัมพูชา ได้แก่ ชิ้นส่วนรถยนต์ และสแปร์พาร์ท สิ่งทอ ผลิตภัณฑ์จากน้ำมัน สำหรับสินค้านำเข้าจากฝั่งกัมพูชา บริเวณด่านรัฐประเทศ ได้แก่ เสื้อผ้ามือสอง ผ้าห่ม ผลไม้ และ เศษเหล็ก (Metal Waste)

8.6 การท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวถือเป็นอุตสาหกรรมสำคัญ เนื่องจากมีความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมบริการ เช่น โรงแรม ภัตตาคาร บริษัททัวร์ และอุตสาหกรรม SME ซึ่งพื้นที่ SEC มีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจจำนวนมาก ในประเทศไทยการท่องเที่ยวถือเป็นภาคบริการที่มีบทบาทสำคัญ ในการสร้างงาน และพัฒนาของภาคธุรกิจ และเป็นเครื่องมือสำคัญในการฟื้นฟูภาวะเศรษฐกิจของประเทศ จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศไทย ผ่านทางพื้นที่ SEC มีจำนวน 23 ล้านคน โดยประเทศไทยสามารถช่วยเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวที่จะผ่านเข้ากัมพูชา และเวียดนามได้ ตามแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ

ที่จะเชื่อมโยงกัน ในกัมพูชา แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และอารยธรรมได้ดึงดูดนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจำนวนมาก โดยตัวเลขนักท่องเที่ยวได้เพิ่มขึ้นเท่าตัวในช่วงปี 2004 -2007 และ แหล่งท่องเที่ยวสำคัญคือเมืองเสียมเรียบของกัมพูชา และปราสาทหินพิมาย และปราสาทพนมรุ้ง ของไทย ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีโปรแกรมประชาสัมพันธ์ร่วมกันระหว่างไทยกับกัมพูชา

8.7 โอกาสทางด้านธุรกิจ และการลงทุน

- 8.7.1 ไทยและเวียดนามมีฐานการผลิตที่สำคัญที่พื้นที่ตอนกลางของ Corridor คือ Eastern Seaboard (ชลบุรีและระยอง) ในไทย และโฮจิมินห์ ซิตี้ และวังเตา ในเวียดนาม โดยอุตสาหกรรมในประเทศไทย ถือเป็นภาคอุตสาหกรรมหนักในภูมิภาค ความเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมทั้งสองแห่ง จะสร้างโอกาสทางธุรกิจให้แก่นักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ
- 8.7.2 ชายฝั่งทะเลตอนเหนือ และตอนใต้ของ Corridors จะได้ประโยชน์จากการเกษตร ป่าไม้ ผลิตภัณฑ์จากประมง ซึ่งจะเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับเส้นทาง SEC รวมทั้งนักลงทุนจะได้ประโยชน์จากการมี Logistic และ Supply chain ที่ดี จากการร่วมลงทุนของนักลงทุน ต่างประเทศ และนักลงทุนไทย
- 8.7.3 ปัจจุบันนักท่องเที่ยวเข้ามาในไทย – กัมพูชาพร้อม 20 ล้านคน โดยเฉพาะไทยเป็นที่ เป็น Hub ด้านการบินในภูมิภาค ขณะที่กัมพูชามีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็น World Heritage Class อย่าง นครวัด สำหรับเวียดนามและกัมพูชา ก็มีพื้นที่ชายฝั่งทะเลที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลาย
- 8.7.4 ด้วยพื้นที่ชายแดนยาวกว่า 725 กม. การขนส่งสินค้าของกัมพูชามายังไทย ผ่านท่าเรือของ ESB จะช่วยโอกาสด้านการลงทุนของ SEC ของกัมพูชา

8.8. โอกาสของความร่วมมือ

- 8.8.1 **ด้านเกษตร และอุตสาหกรรมเกษตร** จะเป็นการกำหนดโครงการอุตสาหกรรมเกษตร อำนวยความสะดวกปัจจัยการผลิต นโยบายด้านการค้าการลงทุน และทรัพยากรมนุษย์
- 8.8.2 **ด้านอุตสาหกรรม** มีทั้งอุตสาหกรรมจากทรัพยากรธรรมชาติ เช่น อุตสาหกรรม เกษตร ป่าไม้ เหมืองแร่ อุตสาหกรรม เช่น โรงงานสิ่งทอ อุตสาหกรรมพลาสติก ยางพารา ยา และ อิเล็กทรอนิกส์
- 8.8.3 **การท่องเที่ยว** เส้นทาง SEC จะช่วยด้านการกระจายการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน โดย โปรแกรมการท่องเที่ยว ที่ร่วมมือกันด้านการตลาด การพัฒนาผลิตภัณฑ์ การอำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยวและที่เกี่ยวข้อง
- 8.8.4 **นิคมอุตสาหกรรมและ FREE Trade Zone** สำหรับผลิตภัณฑ์ที่มาจากทรัพยากรธรรมชาติ และผลิตภัณฑ์จากแรงงานไร้ฝีมือ
- 8.8.5 การแก้ไขและบรรเทาปัญหาแรงงานอพยพ

9. แนวทางการดำเนินงานต่อไป และข้อเสนอแนะ

9.1 การพัฒนาแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)

- 9.1.1 ควรมีการยกระดับการคมนาคมขนส่งให้มีความเท่าเทียมกัน และให้รถสองประเทศ คือ ไทย-เวียดนามวิ่งถึงกันได้เป็นปกติ ให้มีการขจัดปัญหาการพวงมาลัยซ้าย-ขวา

- 9.1.2 ให้จังหวัดต่างๆ ที่ตั้งอยู่บนเส้นทาง EWEC ให้ความร่วมมือในการพัฒนา โดยเฉพาะไทยซึ่งถือได้ว่าการพัฒนาแล้ว และเวียดนามกับลาวควรจะต้องงบประมาณเพื่อสนับสนุนนักลงทุนที่จะเข้าไปลงทุนในเวียดนามด้วย
- 9.1.3 การบริการด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ควรมีการจัดระเบียบให้สอดคล้องตามความแตกต่างทางเศรษฐกิจและศักยภาพของแต่ละจังหวัด
- 9.1.4 ความชัดเจนในเรื่องอัตราภาษี ควรให้สอดคล้องกันให้มีการรวมกันเป็นจุดเดียวเพื่อการอำนวยความสะดวก โดยใช้เครื่องมือที่สามารถตรวจสอบกันได้ทั้ง 2 ฝ่าย
- 9.1.5 ควรปรับปรุงนโยบายเพื่อส่งเสริมการนำเข้า-ส่งออกสินค้า รวมทั้งการท่องเที่ยวให้มีความรวดเร็ว ให้ทุกด่านตามเส้นทาง EWEC ทำจุดบริการให้เป็นมาตรฐาน
- 9.1.6 การพัฒนาสถานบริการด้านการท่องเที่ยวระหว่างเส้นทาง เช่น ป้ายบอกทาง สถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง จุดพักรถ ร้านอาหาร
- 9.1.7 ต้องสร้างความรู้ความเข้าใจ และการเปิดโอกาสให้กับประชาชน เพื่อให้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาด้วย เช่น การพัฒนาการศึกษาให้กับชนเผ่าต่างๆ การพัฒนาผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวให้มากขึ้นโดยให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการสร้างผลิตภัณฑ์ การนำข้อคิดเห็นต่างๆ ไปร่วมกันพัฒนาชุมชน
- 9.1.8 การแลกเปลี่ยนข้อมูล และเทคโนโลยีเพื่อการพัฒนาและแก้ไขปัญหาต่างๆ ร่วมกัน โดยเฉพาะด้านการสาธารณสุขจะต้องมีการสร้างเครือข่ายร่วมกันเพื่อแก้ไขปัญหาโรคติดต่อทั้งในคนและสัตว์ การแก้ไขปัญหาการใช้แรงงานเด็กและการค้ามนุษย์
- 9.1.9 การจัดตั้งนิคมเศรษฐกิจชายแดนเพื่อรองรับการลงทุนจากต่างประเทศ
- 9.1.10 การร่วมมือกับบริษัทนักลงทุนต่างๆ เพื่อให้เกิดการช่วยเหลือในการประชาสัมพันธ์เส้นทาง เช่น การจัดนิทรรศการงานแสดงสินค้าร่วมกัน
- 9.1.11 การปรับเวลาทำการของด่านชายแดน ระหว่างจังหวัดมุกดาหาร – สะหวันนะเขต – ด่านลาวบาว ควรมีการปรับเวลาทำการ (เปิด – ปิด) ให้ตรงกันเป็นมาตรฐานเดียวกัน
- 9.1.12 การกำหนดค่าธรรมเนียมทำการล่วงหน้า ให้ทุกด่านประกาศราคาที่ชัดเจน และควรมีมาตรฐานในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมที่ตรงกัน
- 9.1.13 การสร้างความสัมพันธ์โดยการจัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนศิลปวัฒนธรรมระหว่างกันของกลุ่มจังหวัดตามเส้นทาง EWEC

9.2 การพัฒนาแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC)

- 9.2.1 ข้อเสนอแนะในการพัฒนาแนว NSEC ประกอบด้วย (1) ควรเร่งผลักดันให้ CBTA มีผลบังคับได้จริง ระเบียบและพิธีการศุลกากรควรมีการผ่อนปรนและเป็นมาตรฐานเดียวกันมากขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าและการขนส่งในพื้นที่ (2) เพิ่มการประสานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลกลาง รัฐบาลท้องถิ่น และภาคเอกชนให้มากยิ่งขึ้น (3) ควรมีการเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ NSEC และขยายไปสู่พื้นที่ห่างไกลโดยรอบ (4) ADB และ Development Partners ควรให้การสนับสนุนในเรื่องการเพิ่มขีดความสามารถในด้านโลจิสติกส์
- 9.2.2 สนับสนุนการพัฒนาที่สำคัญ ประกอบด้วย ท่าเรือที่ไฮฟอง ปรับปรุงเส้นทางฮานอย-ลาวไค และการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษข้ามพรมแดนระหว่างจีน-เวียดนาม (Cross Border Economic Zone: CBEZ) โดยเห็นว่าการพัฒนายังมีปัญหาและอุปสรรคในด้านกฎระเบียบ

- สิ่งอำนวยความสะดวก การขาดแคลนเงินลงทุนสำหรับผู้ประกอบการ SMEs ขาดแรงงานมีฝีมือในบางพื้นที่ และการขาดการประสานงานระหว่างรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่น เป็นต้น
- 9.2.3 ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาอื่นๆ มีดังนี้ (1) ควรขยายการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจสู่พื้นที่ที่ห่างไกลมากขึ้น (2) เพิ่มศักยภาพการดำเนินงานโดยการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาใช้ในพิธีการศุลกากร ณ ด่านพรมแดน (3) ขอให้มีการสนับสนุนทั้งในด้านเงินทุน ความช่วยเหลือทางวิชาการ และการพัฒนาทรัพยากรบุคคลในแนวพื้นที่ให้มากขึ้น (4) ควรเร่งการดำเนินการการจัดตั้ง GMS Freight and Transport Association (FRETA) เพื่อส่งเสริมการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ (5) ควรมีการจัดตั้งคณะทำงาน เพื่อการทำงานร่วมกันระหว่างรัฐบาลกลาง รัฐบาลท้องถิ่น และภาคเอกชน

9.3 การพัฒนาแนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

- 9.3.1 จังหวัดตามแนว SEC เห็นว่าการพัฒนา SEC จะมีประโยชน์ต่อการพัฒนาแต่ละจังหวัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นการเปิดโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคมให้กับประชาชน ซึ่งปัจจุบันจังหวัดต่างๆ ได้มีการร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านอยู่บ้างแล้ว ส่วนใหญ่เป็นความร่วมมือในด้านการค้าและการขนส่งข้ามพรมแดน
- 9.3.2 สภาพการพัฒนาของจังหวัดตามแนว SEC ยังคงมีข้อจำกัด ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานยังไม่สมบูรณ์ กฎระเบียบต่างๆ ยังซับซ้อนและเป็นข้อจำกัดการค้าและการขนส่งข้ามพรมแดน ขาดทักษะความชำนาญด้านต่างๆ และขาดงบประมาณในการพัฒนา การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารยังไม่ทั่วถึงและขาดกลไกการประสานงานระหว่างภาครัฐ-เอกชนโดยเฉพาะในระดับระหว่างประเทศ การผลักดันการดำเนินงานตามความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement: CBTA) ยังค่อนข้างล่าช้า โดยจังหวัดตามแนว SEC ได้ขอรับการสนับสนุนทั้งด้านวิชาการและการเงินจาก ADB และ Development Partners สำหรับโครงการพัฒนาถนนสายหลักและสายรอง โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมือง ได้แก่ ระบบสาธารณสุขูปโภคและสาธารณสุขการต่างๆ การพัฒนาสายส่งพลังงาน การยกระดับคุณภาพชีวิต ลดความยากจน และแก้ปัญหาด้านสังคมของจังหวัดตามแนว SEC เพื่อนำไปสู่การพัฒนาเป็นแนวพื้นที่พัฒนาที่ปลอดภัย (Safety Corridor)
- 9.3.3 การเร่งอำนวยความสะดวกการค้าและการขนส่งข้ามพรมแดน เพื่อใช้ประโยชน์เส้นทางคมนาคมที่พัฒนาแล้วให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยที่ประชุมได้ผลักดันการให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลง CBTA การแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรระหว่างไทย-กัมพูชา ระบบศุลกากรผ่านแดน (Customs Transit System: CTS) และความร่วมมืออย่างใกล้ชิดระหว่างด่านพรมแดน เป็นต้น ทั้งนี้ ที่ประชุมเห็นว่าการลดระยะเวลาในการตรวจปล่อย ณ ด่านพรมแดน มีผลต่อการลดต้นทุนการขนส่งอย่างมีนัยสำคัญมากกว่าการลดระยะเวลาการเดินทาง
- 9.3.4 การเชื่อมโยงเส้นทางช่วงที่ขาดหาย (Missing links) และการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ เช่น การจัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า (Inland Clearance Depot) และการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการดำเนินงานศุลกากร

- 9.3.5 การกำหนดกลไกการประสานงานระหว่างประเทศ SEC เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานสนับสนุนบทบาทและพัฒนาขีดความสามารถของภาคเอกชน รวมถึงส่งเสริมการลงทุนตามแนว SEC
- 9.3.6 เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องระหว่างกันเป็นประจำ ดูแลการปรับตัวชุมชนตามแนวชายแดน สนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและการเชื่อมโยงกิจกรรมระหว่างเขตเศรษฐกิจตามแนว SEC
- 9.3.7 ภาคเอกชนสนับสนุนความร่วมมือเชิงหุ้นส่วนการพัฒนา กับภาครัฐของ SEC และขอให้ภาครัฐช่วยสนับสนุนการสร้างบรรยากาศทางการเมืองและเศรษฐกิจที่มีเสถียรภาพ รวมถึงลดต้นทุนโลจิสติกส์และควบคุมมาตรฐานด้านการขนส่ง เช่น การควบคุมน้ำหนักการขนส่ง มาตรฐานรถบรรทุก และเร่งปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนอย่างกว้างขวางมากขึ้น ควรมีการจัดทำเอกสารต่างๆเป็นภาษาท้องถิ่นควบคู่กับภาษาอังกฤษ และช่วยพัฒนา SMEs ภาคเอกชนขอให้ ADB ช่วยศึกษาเชิงลึกเรื่องเวลาและต้นทุนการขนส่งตามแนว SEC เพื่อนำเสนอ ECF
-

กันยายน 2554
สำนักงานประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ