



รายงานการศึกษากลุ่ม (Group Project)

เรื่อง การขับเคลื่อนโครงการ EEC
ให้เกิดการพัฒนาอย่างก้าวกระโดด

จัดทำโดย กลุ่มที่ 9 รุ่นที่ 87

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 87
วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.
ประจำปี 2561
ลิขสิทธิ์ของสำนักงาน ก.พ.



รายงานการศึกษากลุ่ม (Group Project)

เรื่อง การขับเคลื่อนโครงการ EEC ให้เกิดการพัฒนาดังกล่าวกระโดด

จัดทำโดย กลุ่มที่ 9 รุ่นที่ 87

1. นายอนุกุล เจริมมงคล
2. นางสาวสุมิตรา พูลทอง
3. นายจิรวิทย์ นิยมธรรม
4. นางสาวอุปมา ใจหงษ์
5. นายสัญญา แสงพุ่มพงษ์
6. นายโอฬาร เสงเจริญ
7. นางประนอม ปิยะสาธุกิจ
8. นายชยุต วงศ์วณิช
9. นางโสภา เกียรตินิรชา
10. นายมานัส โพธารณ์
11. นางวันเพ็ญ รัตนกั้วาล

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม

หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 87
วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.
ประจำปี 2561

สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน



สำนักงาน ก.พ.

เอกสารรายงานการศึกษากลุ่มนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรมของสำนักงาน ก.พ.

ลงชื่อ.....
(.....)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....
(.....)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....
(.....)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....
(.....)

อาจารย์ที่ปรึกษา

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

รายงานการศึกษาเรื่อง แนวทางการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ให้เกิดการพัฒนาอย่างก้าวกระโดด มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนปัญหาอุปสรรคที่สำคัญของการดำเนินงานโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) รวมทั้งการวิเคราะห์ศักยภาพและโอกาสของพื้นที่ในการรองรับการพัฒนา และเสนอแนวทางการขับเคลื่อนให้เกิดผลเป็นรูปธรรมภายในช่วงระยะเวลาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564) และช่วงระยะเวลาการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560 – 2579)

เจตนารมณ์ของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) คือการพัฒนาเขตพื้นที่ 3 จังหวัด (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง) เพื่อเป็นกุญแจสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ การพัฒนาเทคโนโลยีขั้นสูง อันจะเป็นประโยชน์ต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ การพัฒนาโครงการต่าง ๆ ใน EEC เป็นการต่อยอดจากการพัฒนาโครงการที่มีอยู่เดิม ซึ่งสอดคล้องกับหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง โดยคำนึงถึงการสร้างนวัตกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน โดยถือว่า การพัฒนา EEC เป็นกลไกขับเคลื่อน ‘ประเทศไทย 4.0’ แบบก้าวกระโดด และเป็นพื้นที่เป้าหมายแรกในการสร้างการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย สร้างระบบการถ่ายโอนเทคโนโลยีขั้นสูงสู่คนไทย ด้วยการพัฒนาเศรษฐกิจแบบมีส่วนร่วม EEC จึงถือเป็นก้าวแรกของการเปลี่ยนแปลงประเทศไทยไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง ไม่ติดกับดักประเทศรายได้ปานกลาง และในอนาคตอาจจะมีระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ ได้ ตะวันออก ตะวันตก เพื่อเชื่อมต่อด้านเศรษฐกิจกับประชาคมโลกต่อไป

คณะผู้จัดทำได้ประเมินขีดความสามารถในการขับเคลื่อนโครงการ EEC และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการขับเคลื่อน EEC โดยการมองแบบ Inside-Out และเพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศสู่เวทีโลกคณะผู้จัดทำจึงได้พิจารณาการขับเคลื่อนโครงการแบบ Outside-in โดยวิเคราะห์สถานการณ์ภายนอกประเทศ การเคลื่อนไหวของประเทศมหาอำนาจ และประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factors) ของโครงการในลักษณะเดียวกับ EEC ในประเทศต่าง ๆ รวมถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้การดำเนินการล้มเหลว (Failure Factors) ซึ่งจากการวิเคราะห์ Inside-out และ Outside-in ทำให้เห็นว่า แนวทางเดิมที่รัฐบาลได้ทำมีข้อจำกัด (gap) แม้รัฐบาลจะได้พยายามอย่างเต็มที่เพื่อขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) แต่ก็ยังประสบปัญหาหลายประการ อาทิ ปัญหาความไม่แน่ใจของนักลงทุนต่อนโยบายดังกล่าวว่าจะมีความต่อเนื่องหรือไม่ เนื่องจากอยู่ในระหว่างช่วงรอยต่อของรัฐบาลและการเตรียมการเลือกตั้ง การขาดเจ้าภาพหลักที่มีพลังขับเคลื่อนหน่วยงานต่าง ๆ และยังขาดการบูรณาการการทำงานร่วมกันในการพัฒนาด้านต่าง ๆ นอกจากนี้ แม้จะเริ่มมีแนวโน้มความต้องการลงทุนในอุตสาหกรรมใหม่เข้ามาบ้างแล้ว ในอุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่ EEC แต่ถ้าวรัฐบาลไม่สามารถผลักดันให้อุตสาหกรรมใด อุตสาหกรรมหนึ่งเติบโตอย่างก้าวกระโดดได้โดยเร็วเพื่อให้เป็นอุตสาหกรรมจุดประกายเร่งการเติบโตในพื้นที่ที่เห็นได้อย่างชัดเจน การขับเคลื่อนโครงการ EEC ให้สำเร็จภายในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ย่อมเป็นไปได้ยาก

เพื่อให้โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) สามารถพัฒนาได้อย่างก้าวกระโดด คณะผู้จัดทำจึงได้เสนอแนวทางการขับเคลื่อน 3 แนวทาง ดังนี้

แนวทางที่ 1 สร้างสภาวะแวดล้อมที่เหมาะสมของประเทศ ระยะสั้น: เร่งประกาศบังคับใช้พ.ร.บ. EEC ภายในไตรมาส 3/2561 กำหนดวันเลือกตั้งตาม Roadmap ปรับบทบาทสำนักงาน EEC ให้มีอำนาจเบ็ดเสร็จเด็ดขาดในการขับเคลื่อน ประกาศเรื่องคอร์ปชั่นเป็นวาระแห่งชาติโดยมีบทลงโทษที่เด็ดขาดรุนแรง ปรับบทบาทภาครัฐเป็น Smart Government และระยะกลาง: สนับสนุนการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเป้าหมาย จัดตั้งชุมชน R&D เพื่อรองรับนักวิจัยทั้งในและต่างประเทศ และจัดตั้งกองทุน Angel Fund

แนวทางที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงทางกายภาพ ระยะสั้น: เร่งเปิดโครงการโครงสร้างพื้นฐาน (รถไฟความเร็วสูง สนามบินอู่ตะเภา ศูนย์ซ่อมบำรุง) ภายในปี 2561 ให้สนามบินอู่ตะเภามีการบริหารจัดการโดยภาคเอกชน เร่งวางระบบสัญญาณเครือข่าย 5G รองรับเทคโนโลยีดิจิทัล และยกระดับพัทยาเป็น Pattaya Super Smart City ระยะกลาง: ยกระดับวังจันทร์เป็น Smart City ของระยอง และยกระดับแปดริ้ว เป็น Smart City ของฉะเชิงเทรา และระยะยาว: เชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานกับภาคอื่นทั่วประเทศ รวมทั้งเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน

แนวทางที่ 3 การจุดประกายลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย ระยะสั้น: Roadshow EEC ทั่วโลกภายใต้แนวคิด EEC World Class of New S-Curve Industry โดยภาคเอกชน ให้ MRO เป็นตัวจุดประกายการขับเคลื่อนให้เกิด New S-Curve Industries และดึงสถาบันที่มีชื่อเสียงระดับโลกมาร่วมยกพัฒนาระดับฝีมือแรงงานขั้นสูง ระยะกลาง Big Brother Project สนับสนุนกิจการขนาดใหญ่เป็นแกนนำเพื่อสร้างคลัสเตอร์อุตสาหกรรมใหม่ และระยะยาว: ขยายผล Big Brother Project สู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ เพื่อสร้างความเจริญแก่อุตสาหกรรมท้องถิ่นที่สามารถเชื่อมโยง Backward-Forward Linkages สร้าง Academy เฉพาะสาขา โดยมุ่งเน้นอุตสาหกรรมเป้าหมาย

เมื่อโครงการ EEC สามารถขับเคลื่อนให้เกิดการพัฒนาอย่างก้าวกระโดด จะทำให้ EEC เป็นเขตเศรษฐกิจที่เป็นตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จหรือเป็น Best Practice สำหรับประเทศในภูมิภาคอาเซียนและในเอเชียในฐานะ “World Class Hub for High Technology” และสามารถพัฒนาต่อยอดโครงการต่างๆ เพื่อสร้างการเติบโตด้านเศรษฐกิจและสังคมให้ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น อาทิ Hua Hin Smart and Healthy City ระดับ premium และโครงการ SEC – Southern Economic Corridor เพื่อเชื่อมโยงการเคลื่อนย้ายผลผลิตสองฟากมหาสมุทร เป็นการตอกย้ำการวางตำแหน่งของประเทศไทยให้เป็นจุดเชื่อมต่อและศูนย์กลางการพัฒนาที่สำคัญของโลก

กิตติกรรมประกาศ

การจัดทำรายงานการศึกษากลุ่ม (Group Project : GP) เรื่อง “แนวทางการขับเคลื่อนโครงการ EEC ให้เกิดการพัฒนาอย่างก้าวกระโดด” เป็นส่วนหนึ่งของภารกิจที่ผู้เข้าร่วมการอบรมนักบริหารระดับสูง (นบส.) รุ่นที่ 87 กลุ่ม 9 ร่วมแรงร่วมใจจัดทำขึ้น ซึ่งความสำเร็จในการจัดทำรายงานเกิดขึ้นจากประสบการณ์ทำงานที่หลากหลาย การศึกษาค้นคว้าข้อมูล และที่สำคัญคือจากการฝึกอบรมนักบริหารระดับสูง สำนักงานข้าราชการพลเรือน (ก.พ.) ซึ่งได้ให้หลักการทั้งในแง่ทฤษฎีและปฏิบัติในการวางแผนการจัดทำโครงการศึกษาอันเป็นสิ่งสำคัญที่ก่อให้เกิดแนวคิดที่เป็นประโยชน์และสามารถนำไปดำเนินการได้จริง

คณะผู้จัดทำกลุ่ม GP9 ขอขอบพระคุณอาจารย์ ดร.รัฐ ธนาติเรก ที่ให้ความรู้ข้อเสนอแนะที่กระตุ้นให้เกิดความคิดสร้างสรรค์ และคำแนะนำต่าง ๆ ตลอดระยะเวลาที่กลุ่มผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาค้นคว้าและจัดทำรายงานนี้ ผู้ทรงคุณวุฒิ คุณธีรยุทธ์ หล่อเลิศรัตน์ และคุณคุณสุรพันธ์ ปุสสเด็จ อาจารย์ที่ปรึกษา นายเชิดศักดิ์ สันติวรวุฒิ และคณาจารย์ที่ปรึกษาทุกท่านซึ่งกรุณาให้คำปรึกษา ตรวจสอบ เพิ่มเติมแนวคิดข้อเสนอแนะต่าง ๆ จนทำให้การจัดทำรายงานครั้งนี้สำเร็จได้ด้วยดี

ขอขอบคุณ ดร.คณิต แสงสุพรรณ เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ดร.จุฬา สุขมานพ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่กรุณาให้ข้อมูลและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการจัดทำรายงานให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ตลอดจนเสียสละเวลาให้คณะผู้จัดทำรายงานได้มีโอกาสดำเนินการหาความรู้ และรับทราบแนวทางการขับเคลื่อนโครงการ EEC ให้เกิดการพัฒนาอันเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดข้อเสนอแนะของรายงานการศึกษาเป็นอย่างยิ่ง

นอกจากนี้ คณะผู้จัดทำกลุ่ม GP9 ขอขอบพระคุณสำนักงาน ก.พ. และคณะผู้รับผิดชอบจัดทำหลักสูตรนักบริหารระดับสูง ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 87 รวมถึงเจ้าหน้าที่ทุกท่านที่ได้ให้คำแนะนำ อำนวยความสะดวก และมุ่งมั่นแก้ไขต่อปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ จนทำให้การฝึกอบรมในครั้งนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี คณะผู้จัดทำกลุ่ม GP9 หวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC : Eastern Economic Corridor) ให้เกิดการพัฒนาอย่างก้าวกระโดดต่อไป

คณะผู้จัดทำกลุ่ม GP9

เมษายน 2561

สารบัญ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ง
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ซ
สารบัญภาพ	ฌ
1. สภาพทั่วไปของปัญหา	1
2. การคาดการณ์ปัญหาและโอกาสการพัฒนาของประเทศในอนาคต	6
3. แนวทางแก้ปัญหา และ/หรือ การพัฒนา	11
4. การนำแนวทางบรรลุเป้าหมายสู่การปฏิบัติ	18
5. สรุปในภาพรวม	35
บรรณานุกรม	39
คณะผู้จัดทำ	41

สารบัญตาราง

ตารางที่ 3.1	แนวทางการดำเนินการเพื่อดึงดูดการลงทุนจากภาคเอกชน	17
ตารางที่ 4.1	ข้อเสนอแนวทางการดำเนินงานขับเคลื่อนการพัฒนาโครงการ EEC	19
ตารางที่ 4.2	ปัจจัยเสี่ยงของการดำเนินงานขับเคลื่อน EEC และแนวทางการบริหารความเสี่ยง	31

สารบัญภาพ

ภาพที่ 2.1	การประเมินขีดความสามารถของ EEC	7
------------	--------------------------------	---

1. สภาพทั่วไปของปัญหา

1.1 ความเป็นมา

เศรษฐกิจไทยมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่องเฉลี่ยร้อยละ 6.0 ต่อปี นับตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504 - 2509) จนถึงปี 2549 ซึ่งเศรษฐกิจไทยเริ่มชะลอตัวโดยมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยลดลงเหลือร้อยละ 3.0 เป็นเวลาหลายปี และในปี 2560 อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจของไทยอยู่ที่ร้อยละ 3.9¹ ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของเศรษฐกิจอาเซียนที่ขยายตัวร้อยละ 5.1 และต่ำที่สุดในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน ไม่รวมสิงคโปร์ที่เป็นประเทศพัฒนาแล้วและบรูไน สำหรับปี 2561 คาดว่าเศรษฐกิจไทยจะขยายตัวร้อยละ 3.6 - 4.6 ต่ำกว่าการขยายตัวเฉลี่ยของเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งประมาณการว่าจะอยู่ที่ร้อยละ 5.2

นอกจากนี้ ผลการประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันโดย IMD ปี 2017² พบว่า ไทยได้รับการจัดอันดับที่ 27 จาก 63 ประเทศ แต่หากพิจารณาในตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมจะพบว่าไทยทำคะแนนได้ค่อนข้างต่ำ ในด้านผลิตภาพ (อันดับที่ 43) โครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับวิทยาศาสตร์ (อันดับที่ 47) และเทคโนโลยี (อันดับที่ 42) เช่นเดียวกับรายงาน Global Competitiveness Index (GCI) 2017-2018 ของ World Economic Forum (WEF) ซึ่งไทยอยู่อันดับที่ 32 ใน 137 ประเทศ มีผลการประเมินในทิศทางเดียวกัน คือ ศักยภาพในการคิดค้นนวัตกรรม โครงสร้างพื้นฐาน และแรงงานทักษะ ไทยมีการพัฒนาช้าเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคเดียวกัน และยังคงเป็นปัญหาหลักในการทำธุรกิจในไทยอีกด้วย³

รัฐบาลได้ตระหนักถึงข้อเท็จจริงดังกล่าวและกำหนดทิศทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศว่า ไม่สามารถใช้วิธีการผลิตปริมาณมากด้วยแรงงานต้นทุนต่ำแบบเดิมได้ แต่ต้องยกระดับการผลิตสินค้าและบริการที่เน้นการใช้ทุนเทคโนโลยีและนวัตกรรมและทุนมนุษย์มากขึ้น เพื่อสร้างคุณค่าแก่สินค้าและบริการตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง รองรับความต้องการที่หลากหลายทั้งภายในและต่างประเทศได้โดยเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่มูลค่าของโลก (Global Value Chain) และเพิ่มการขยายตัวทางเศรษฐกิจและรายได้ของประเทศให้หลุดพ้นจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางสู่ประเทศที่มีรายได้สูงซึ่งเป็นเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี

รัฐบาลจึงกำหนดนโยบายขับเคลื่อนเศรษฐกิจผ่านแนวทางการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นเป็นกลไกดำเนินการ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับภาคธุรกิจไทยในห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค ดึงดูดเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ สร้างความมั่นคงในพื้นที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและเชื่อมโลก โดยริเริ่มโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Economic Zone: SEZs) ก่อน เพื่อให้เศรษฐกิจไทยกลับมาขยายตัวดีขึ้นและหลุดพ้นกับดักรายได้ปานกลาง ต่อมาจึงได้ริเริ่มการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งทั้ง

¹ เอกสารแถลงข่าวภาวะเศรษฐกิจไทยไตรมาส 4/2560 และแนวโน้มปี 2561 ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ประกาศ ณ 19 กุมภาพันธ์ 2561

² The 2017 IMD World Competitiveness Ranking

³ The Global Competitiveness Report 2017-2018, Klaus Schwab, World Economic Forum

สองโครงการสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ที่กำหนดเป้าหมายว่าในช่วง 5 ปีจะเพิ่มอัตราการขยายตัวของ GDP โดยเพิ่มการส่งออก การลงทุนภาคเอกชนและภาครัฐ และสอดคล้องกับเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ที่มุ่งเป้าหมายการเพิ่มรายได้ประชากรให้เป็น 15,000 เหรียญสหรัฐต่อคนต่อปี ในปี 2579

1.2 โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)⁴

EEC เป็นแผนยุทธศาสตร์ต่างประเทศภายใต้นโยบายไทยแลนด์ 4.0 เป็นความหวังใหม่ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเทศในยุคอุตสาหกรรม 4.0 โดยต่อยอดความสำเร็จจากการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard: ESB) ที่ดำเนินการมาตลอด 40 ปีที่ผ่านมาและเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศอย่างรวดเร็วด้วยอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ 8 ต่อปีจนกระทั่งเกิดวิกฤตเศรษฐกิจเอเชียเมื่อปี 2540 การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม 32 แห่ง รองรับโรงงานกว่า 5,000 โรง การสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งแรกของไทยบริเวณแหลมฉบังและโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ส่งผลให้ ESB กลายเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมสำคัญ อาทิ ศูนย์การผลิตปิโตรเคมีขนาดใหญ่ เป็น 1 ใน 5 ของเอเชีย และศูนย์กลางผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ หรือ “Detroit of the East” ด้วยความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเดิม และทำเลที่ตั้งที่มีความได้เปรียบในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค รวมทั้งชื่อเสียงและมาตรฐานระดับโลก

EEC ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศไทยและภูมิภาคอาเซียน สามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศจีนและอินเดียที่มีประชากรจำนวนมากและมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง นอกจากนี้ 3 จังหวัด EEC (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) ยังเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ ทั้งอุตสาหกรรม ปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ประกอบด้วย ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) รถไฟฟ้ารางคู่ และสนามบินอู่ตะเภา มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก รวมทั้งยังมีพื้นที่เพียงพอสำหรับรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมจึงสามารถพัฒนาต่อยอดสู่การเป็น “ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)” เพื่อให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่จะสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งการยกระดับคุณภาพชีวิตและรายได้ของประชาชน

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564) มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เพิ่มการจ้างงาน ยกระดับคุณภาพชีวิตและรายได้ของประชาชน โดยมีอุตสาหกรรมเป้าหมายชูเปอร์คลัสเตอร์ และ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายที่เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) เช่น คลัสเตอร์ยานยนต์และชิ้นส่วน คลัสเตอร์เครื่องใช้ไฟฟ้าอิเล็กทรอนิกส์ คลัสเตอร์ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม อุตสาหกรรมท่องเที่ยว อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ เป็นต้น

แนวทางการพัฒนาเพื่อยกระดับการพัฒนาพื้นที่ต่อยอดสู่การเป็นพื้นที่เศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย ประกอบด้วย 5 แนวทาง ดังนี้

⁴ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

(1) พัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ พร้อมกับเร่งรัดการแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ให้เกิดผลในทางปฏิบัติโดยส่งเสริมให้อุตสาหกรรมใช้เทคโนโลยีระดับสูงร่วมกับการวิจัยและพัฒนา

(2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจที่มีศักยภาพ รองรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายและเชื่อมโยงสู่ตลาดโลก โดยขยายขีดความสามารถของ โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทุกรูปแบบให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย ได้มาตรฐานสากล

(3) พัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โครงสร้างพื้นฐานและ บริการทางสังคม และสิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐาน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน สร้างสมดุลของการพัฒนา และกระจายผลประโยชน์สู่ชุมชน

(4) พัฒนาสภาพแวดล้อมเมืองสำคัญของจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่ เอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างมีสมดุล เมืองสำคัญในพื้นที่ EEC อาทิ พัฒนาฉะเชิงเทราเป็นเมืองที่อยู่อาศัยชั้นดีที่ทันสมัยรองรับการขยายตัวของกรุงเทพฯ และ EEC พัฒนาพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ สุขภาพและนันทนาการ ศูนย์ประชุมและศูนย์แสดงสินค้านานาชาติชั้นนำของอาเซียน และศูนย์การให้บริการด้านการแพทย์ระดับนานาชาติ (Medical Tourism) พัฒนาอู่ตะเภาเป็นศูนย์ธุรกิจการบินและโลจิสติกส์อาเซียน และระยองพัฒนาเป็นเมืองแห่งการศึกษาและวิทยาศาสตร์ เมืองนานาชาติที่มีธุรกิจทันสมัย

(5) ให้สิทธิประโยชน์และการอำนวยความสะดวกเพื่อดึงดูดอุตสาหกรรมเป้าหมาย ทั้งในด้านภาษี การจัดตั้งกองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรม เป้าหมาย การอำนวยความสะดวกในการอนุมัติ อนุญาต และการจัดตั้งเขตการค้าเสรี เป็นต้น

หน่วยงานต่างๆ ได้เสนอโครงการเพื่อบรรจุในแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ปี 2560-2564 จำนวน 173 โครงการ กรอบวงเงินลงทุนรวม 712,645.23 ล้านบาท มีแหล่งเงินจากงบประมาณรัฐ 147,434.64 ล้านบาท ส่วนที่เหลือเป็นงบรัฐวิสาหกิจ กองทุนหมุนเวียน กองทัพเรือ การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership: PPP) และอื่นๆ 565,210.59 ล้านบาท

ระยะเวลาดำเนินงาน แบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่

(1) ระยะสั้น (พ.ศ. 2559-2560) เป็นการเร่งรัดโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมที่อยู่ระหว่างดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมาย เช่น ก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์ (พัทยา-มาบตาพุด) ก่อสร้างรถไฟทางคู่ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) และศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ขยายช่องจราจร ทางเข้าแหลมฉบังและปรับปรุงขยายถนนสายหลัก ปรับปรุงระบบส่งและสถานีไฟฟ้า เพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำ ก่อสร้างระบบผันน้ำ ปรับปรุงขยายประปา ระบบระบายน้ำ การจัดการขยะ เพิ่มศักยภาพการให้บริการสาธารณสุข รวมทั้งเร่งรัดศึกษาความเหมาะสมและหรือจัดทำรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการลงทุนที่สำคัญ เช่น สนามบินอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ เป็นต้น

(2) ระยะกลาง (พ.ศ. 2561-2563) ครอบคลุมการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 รถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ-ระยอง) รถไฟรางเบาพัทยา ท่า

เรือเฟอร์รี่เชื่อมชายฝั่งทะเลอ่าวไทย โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินอู่ตะเภา ศูนย์ซ่อมอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ก่อสร้างขยายถนนเชื่อมโยง/ทางเลี่ยงเมือง ระบบท่อส่งน้ำ/ผิวน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย และวางผังเมืองรวมชุมชน โดยมีรูปแบบการลงทุนทั้งภาครัฐและให้เอกชนร่วมลงทุน

(3) ระยะยาว (พ.ศ. 2564 เป็นต้นไป) ครอบคลุมการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 และท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 ระบบราง และระบบน้ำเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงทั้งระบบไปยังภูมิภาคต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ผลที่คาดว่าจะได้รับคือ การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ขยายตัวอย่างน้อยร้อยละ 5 ต่อปี เกิดการจ้างงานใหม่ไม่น้อยกว่า 100,000 อัตราต่อปี จำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่เพิ่มขึ้น 10 ล้านคนต่อปี ลดต้นทุนโลจิสติกส์ 400,000 ล้านบาทต่อปี ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นได้รับการสาธารณสุขปลอดภัย สาธารณูปการ และบริการสาธารณสุขที่เพียงพอทั่วถึง

ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 เห็นชอบให้พื้นที่ ESB ประกอบด้วย 3 จังหวัด ได้แก่ ระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทรา เป็นเขตการลงทุนพิเศษที่เรียกว่าระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เนื่องจากพื้นที่ปัจจุบันเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ มีศักยภาพสูงในการส่งเสริม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย (S-curve) และสามารถเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) เพื่อให้ GDP ของประเทศขยายตัวมากขึ้น รัฐบาลมีแผนต่อยอดการพัฒนา ESB ด้วยโครงการ EEC โดยหัวใจหลักของการพัฒนา EEC มิได้มีเพียงการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ไทยดำเนินการผลิตมาตั้งแต่เริ่มต้น ESB เช่น ปิโตรเคมี และยานยนต์ แต่เป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมประเภทใหม่ อาทิ อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) หุ่นยนต์อิเล็กทรอนิกส์ และการแพทย์ เป็นต้น

ในช่วงปีที่ผ่านมา นโยบายการพัฒนา EEC ถูกยกขึ้นเพื่อใช้เป็นเครื่องมือหนึ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ปัจจุบันโลกมีการขับเคลื่อนโดยระบบเศรษฐกิจฐานความรู้ (knowledge-based economy) มากยิ่งขึ้น โดยระบบดังกล่าวสร้างพลวัตที่อาศัยฐานความรู้เป็นตัวขับเคลื่อนการผลิต การบริการ และกระจายสินค้า ซึ่งนำไปสู่การสร้างงานและความเจริญทางเศรษฐกิจในระยะยาว พลวัตนี้ส่งผลให้ไทยต้องสร้างนวัตกรรมและองค์ความรู้ใหม่เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมพื้นฐานปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อีกทั้งต้องสร้างอุตสาหกรรมใหม่เพื่อยกระดับขีดความสามารถของประเทศในอนาคต เพื่อนำไปสู่การปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจครั้งใหญ่ ซึ่งเป็นที่มาของการร่างพระราชบัญญัติการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (พ.ร.บ. EEC) เพื่อเป็นกรอบนโยบายส่งเสริมการลงทุนใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายที่จะเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอนาคต ตลอดจนการพัฒนาพื้นที่เชิงอุตสาหกรรมและการพัฒนาเมืองเพื่อสร้างความเชื่อมั่นและดึงดูดนักลงทุนเข้าสู่เขตส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ 3 จังหวัดภาคตะวันออก โดยการลงทุนดังกล่าวคาดว่าจะทำให้เกิดการจ้างงาน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและสาธารณสุขปลอดภัยเพื่อลดรายจ่ายด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ และดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้าสู่บริเวณดังกล่าวมากขึ้นกว่าเท่าตัว ซึ่งจะส่งผลให้ GDP ของประเทศในอนาคตขยายตัวมากกว่าร้อยละ 5 ต่อปี จากประมาณร้อยละ

ละ 3-4 ต่อปีในปัจจุบัน ทั้งภาครัฐยังวางยุทธศาสตร์ให้ภาคตะวันออกเป็นศูนย์กลางการผลิตและกระจายสินค้าสู่กลุ่ม CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม) อีกด้วย

1.3 ความท้าทายของโครงการ EEC

EEC เป็นเครื่องมือกระตุ้นการลงทุนที่มีศักยภาพ นำไปสู่การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต อย่างไรก็ตาม การลงทุนยังดำเนินไปอย่างล่าช้า ไม่ว่าเป็นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงและองค์ประกอบ และการเข้ามาประกอบการลงทุนในพื้นที่ของภาคเอกชนที่ยังลังเลและไม่มั่นใจที่จะลงทุนในอุตสาหกรรมประเภทใหม่ โดยปัจจัยเสี่ยงที่มีผลต่อความสำเร็จของ EEC มีดังนี้

1) การดำเนินโครงการ EEC โดยเฉพาะการขับเคลื่อนการลงทุนในอุตสาหกรรมใหม่ใน New S-curve ยังไม่คืบหน้า เนื่องจากการไม่สามารถดึงดูดนักลงทุนและผู้ประกอบการตัวจริงในอุตสาหกรรมประเภทใหม่ นักลงทุนขาดความเชื่อมั่นในกระบวนการอำนวยความสะดวกของรัฐ มีความไม่แน่ใจในความต่อเนื่องของการดำเนินนโยบายภาครัฐ ประกอบกับปัญหาการยอมรับโครงการของประชาชนในพื้นที่ที่มีบทเรียนจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในพื้นที่มาบตาพุด จ.ระยอง ที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่ และการขาดความพร้อมด้านต่าง ๆ ที่เป็นปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการ ทำให้ EEC มีแนวโน้มที่จะขับเคลื่อนได้ช้าและไม่ได้รับการยอมรับจากประชาชนในพื้นที่เท่าที่ควร ซึ่งหากเป็นเช่นนี้ ความหวังของรัฐบาลในการผลักดัน EEC เพื่อขับเคลื่อนนโยบายไทยแลนด์ 4.0 อาจไม่บรรลุผลภายในระยะเวลาอันควร

2) EEC ยังมีจุดอ่อนด้านการจัดการอุปสงค์ (Demand side management) การริเริ่ม EEC แตกต่างจาก ESB ที่มีความต้องการจากต่างประเทศชัดเจนโดยเฉพาะอย่างยิ่งนักลงทุนญี่ปุ่นที่ย้ายฐานการผลิตสู่ประเทศไทย รัฐมีหน้าที่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ขณะที่ EEC ที่มุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรม new S-curve ยังมีความต้องการจากภายนอกที่ไม่ชัดเจน ความท้าทายสำคัญในการขับเคลื่อน EEC คือการแสวงหาเทคโนโลยีและคนที่จะมาเรียนรู้เทคโนโลยี ซึ่งปัจจุบันคนยังไม่เพียงพอ โดยการพัฒนาประเทศระยะต่อไปต้องการผู้ที่รู้จักเทคโนโลยีอย่างลึกซึ้ง และสิ่งที่ประเทศต้องการเวลานี้คือการลงทุนเทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อให้คนไทยได้เรียนและซึมซับความรู้เพื่อต่อยอดไปสู่การพัฒนาในอนาคต

3) ความเสี่ยงด้านการขาดแคลนแรงงาน จากการเพิ่มบทลงโทษต่อการจ้างงานแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมายในพระราชกำหนดแรงงานต่างด้าวฉบับใหม่ จะกระทบกับการก่อสร้างและการผลิตทั้งในภาคเกษตรและอุตสาหกรรม รวมถึงการขาดแคลนแรงงานทักษะสูง เช่น Data Scientist เพื่อรองรับการลงทุนเทคโนโลยีขั้นสูง นอกจากนี้ ยังมีความไม่แน่นอนทางการเมืองภายในประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการเลือกตั้งในประเทศ และความเสี่ยงทางการเมืองในหลายประเทศในยุโรปตลอดจนคาบสมุทรเกาหลีที่อาจส่งผลให้เกิดความล่าช้า ไม่ต่อเนื่อง และไม่เป็นรูปธรรมของโครงการ และเป็นการลดทอนความเชื่อมั่นของนักลงทุนที่มีศักยภาพในการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย

จากเป้าหมายหลักในการดำเนินโครงการ EEC ปรากฏว่า เมื่อเวลาผ่านไป 1 ปี GDP ในปี 2560 เท่ากับร้อยละ 3.9 การขอรับการลงทุนมีมูลค่าเพียง 249,107 ล้านบาท ยังห่างไกลจากเป้าหมาย กลุ่ม GP 9 จึงเห็นควรทำการศึกษาว่า อะไรเป็นเงื่อนไขหรืออุปสรรคที่ทำให้การขับเคลื่อน EEC เกิดผลช้า และจะมีแนวทางอย่างไรในการขจัดปัญหาอุปสรรค และการดำเนินการเชิงรุกเพื่อให้ EEC เป็นเครื่องมือขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเทศได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้

2. การคาดการณ์ปัญหาและโอกาสการพัฒนาของประเทศในอนาคต

ในบทที่ 2 กลุ่มผู้ศึกษาจะประเมินสถานะโครงการและขีดความสามารถการขับเคลื่อนโครงการ EEC โดยใช้ Diamond Model ในการวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศ โดยวิเคราะห์จากมุมมองภายใน หรือ Inside-out Analysis เพื่อศึกษาถึงโอกาสและความพร้อมในการขับเคลื่อนโครงการ EEC เพื่อเป้าหมายการขยายตัวทางเศรษฐกิจของไทย รวมถึงแนวโน้มการลงทุนในอุตสาหกรรมใหม่แห่งอนาคตรองรับ EEC

2.1 การประเมินขีดความสามารถการขับเคลื่อนโครงการ EEC

ระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกอยู่ในเขต 3 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง (กลุ่มจังหวัด EEC) มีพื้นที่รวมกันกว่า 8.3 ล้านไร่ มีความหลากหลายทางลักษณะกายภาพ ทั้งที่ราบลุ่ม ภูเขา ลุ่มแม่น้ำ และชายฝั่งทะเล จึงมีความหลากหลายของทรัพยากรธรรมชาติ จากข้อมูลในปี พ.ศ. 2558 พบว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Provincial Product: GPP) ของกลุ่มจังหวัด EEC รวมกันมีมูลค่า 1,981,429 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 14.5 ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) กลุ่มจังหวัด EEC มีจำนวนประชากรรวมกันกว่า 3.3 ล้านคน หรือคิดเป็นจำนวนร้อยละ 59.3 ของภาคตะวันออก เมื่อคำนวณเป็นรายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรต่อปีอยู่ที่ประมาณ 6 แสนบาท ซึ่งสูงกว่ารายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรต่อปีทั่วประเทศที่ 2 แสน 3 หมื่นบาท ความโดดเด่นของกลุ่มจังหวัด EEC คือการเป็นฐานที่ตั้งสำคัญของภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ รวมถึงอุตสาหกรรมอื่น ๆ และมีนิคมอุตสาหกรรมที่พัฒนาแล้วและอยู่ระหว่างการพัฒนา รวมกันกว่า 30 แห่ง กระจายอยู่ในทั้ง 3 จังหวัด

เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศโดยใช้ Diamond Model เพื่อศึกษาถึงโอกาสและความพร้อมเพื่อประเมินขีดความสามารถของการขับเคลื่อนโครงการ EEC เพื่อเป้าหมายการขยายตัวทางเศรษฐกิจของไทย ผลปรากฏดังนี้ (ภาพที่ 2.1)

1) ด้านสภาพการแข่งขัน

การดำเนินการของระบียงเศรษฐกิจพิเศษเผชิญกับการแข่งขันของเขตเศรษฐกิจพิเศษอื่นในระดับปานกลาง โดยเฉพาะระดับเทคโนโลยีที่ EEC ยังมีข้อได้เปรียบ อย่างไรก็ตาม การลงทุนของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงยังดำเนินการในเชิงตั้งรับ ไม่สามารถค้นคว้าวิจัยและพัฒนานวัตกรรมของตนเอง

2) ด้านอุปสงค์

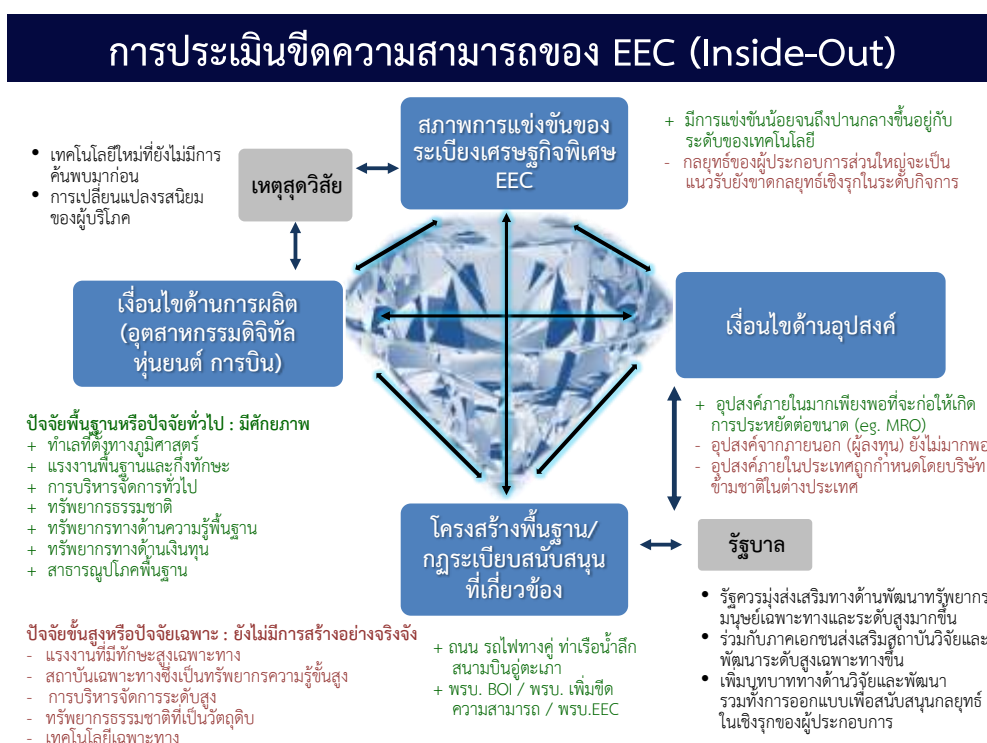
อุปสงค์ภายในมีมากพอที่จะเกิดการประหยัดต่อขนาด เช่น ปริมาณการเดินทางและการขนส่งทางอากาศมากเพียงพอที่จะสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินด้านการซ่อมบำรุง (MRO) อย่างไรก็ตาม อุปสงค์ภายนอก โดยเฉพาะนักลงทุนยังไม่มากพอ จำเป็นต้องเร่งรัดดำเนินการในด้านต่างๆ เพื่อดึงดูดนักลงทุน รวมถึงการร่วมลงทุนกับบริษัทข้ามชาติยังถูกกำหนดโดยบริษัทต่างชาติเป็นส่วนใหญ่

3) ด้านเงื่อนไขการผลิต (อุตสาหกรรมดิจิทัล หุ่นยนต์ การบิน)

EEC มีปัจจัยบวกในด้านปัจจัยพื้นฐานที่มีศักยภาพทั้งในด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ แรงงานพื้นฐานและทักษะ การบริหารจัดการทั่วไป ทรัพยากรธรรมชาติ ความรู้พื้นฐานเงินทุน และสาธารณูปโภคพื้นฐาน อย่างไรก็ตาม ปัจจัยขั้นสูงหรือปัจจัยเฉพาะ เช่น แรงงานที่มีทักษะสูงเฉพาะทางของแต่ละอุตสาหกรรม สถาบันเฉพาะทางซึ่งเป็นทรัพยากรความรู้ขั้นสูง การบริหารจัดการระดับสูง ทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นวัตถุดิบ เช่น เหล็กคุณภาพสูง และเทคโนโลยีเฉพาะทาง ยังไม่มีการพัฒนาอย่างจริงจัง นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยที่อยู่เหนือการควบคุม เช่น เทคโนโลยีใหม่ๆ หรือการเปลี่ยนแปลงในปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมผู้บริโภค

4) ด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบที่สนับสนุน

ด้านโครงสร้างพื้นฐานมีความพร้อม โดยรัฐบาลมีโครงการลงทุนเพิ่มทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และอากาศ รวมถึงเรื่อง software คือ กฎหมายที่สนับสนุนส่งเสริมการดำเนินการตามแผน EEC เป็นไปอย่างชัดเจนและสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน ไม่ว่าจะเป็น ร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. พระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 และ พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และที่แก้ไขเพิ่มเติม



ภาพที่ 2.1 การประเมินขีดความสามารถของ EEC

2.2 แนวโน้มความต้องการการลงทุนในอุตสาหกรรมใหม่แห่งอนาคตรองรับ EEC (Potential Demand in EEC)

รัฐบาลกำหนดเป้าหมายอุตสาหกรรมใหม่แห่งอนาคตที่สนับสนุนให้เกิดการลงทุนใน EEC โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่ม First S-Curve ประกอบด้วย อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อาหารแปรรูป เกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ และการท่องเที่ยว และกลุ่ม New S-Curve ประกอบด้วย อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ ดิจิทัลหุ่นยนต์ (Robotics) การแพทย์ครบวงจร และเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ

ปัจจุบันการขอรับการส่งเสริมการลงทุน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายใน EEC มีมูลค่ารวม 249,107 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 84 ของมูลค่าการขอรับการส่งเสริมการลงทุนใน EEC โดยแยกเป็น 5 อุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่ (New S-Curve) 131,651 ล้านบาท (ร้อยละ 54) และ 5 อุตสาหกรรมเป้าหมายเดิม (First S-Curve) 117,456 ล้านบาท (ร้อยละ 40) นอกนั้นเป็นเป้าหมายอื่น ๆ 47,782 ล้านบาท (ร้อยละ 16) โดยมีผลมาจากการที่ภาครัฐสนับสนุนการให้สิทธิพิเศษด้านภาษี ทั้งภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้ส่วนบุคคล การยกเลิการเครื่องจักรนำเข้าและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก เงินทุนสนับสนุนและการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการที่เข้ามาลงทุนในบริเวณ EEC ตลอดจนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคม ด้านพลังงานและสาธารณูปโภคต่างๆ เพื่อรองรับการเติบโตทางด้านอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง

การสนับสนุนการลงทุนอุตสาหกรรมแห่งอนาคต หรือ New S-Curve นั้น เป็นการต่อยอดอุตสาหกรรมเดิมให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และเป็นการสร้างอุตสาหกรรมใหม่ที่จะเป็นพื้นฐานในการเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจฐานความรู้ต่อไป โดยในระยะเริ่มต้นอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ และอุตสาหกรรมดิจิทัล มีแนวโน้มความต้องการลงทุนเพิ่มอันเนื่องมาจากการต่อยอดความสามารถการประกอบการเดิมที่มีอยู่เป็นเบื้องต้นในพื้นที่ EEC รวมทั้งยังสามารถพัฒนาทักษะแรงงานในอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์และไฟฟ้า เข้ามารองรับอุตสาหกรรมดังกล่าวข้างต้นได้ ซึ่งอุตสาหกรรมทั้ง 3 สาขา จะมีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ รวมทั้งช่วยให้อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องขยายตัวเช่นกัน

โดยที่ความต้องการลงทุนอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and logistics) จะเริ่มต้นด้วยธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) ที่เน้นรองรับเครื่องบินลำตัวแคบ (Narrow body) จะสร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการไทยเข้าสู่อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน เนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำส่วนใหญ่เลือกใช้เครื่องบินลำตัวแคบเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 70 ของเครื่องบินที่ผ่านสนามบินเข้าออกของไทย และจะมีปริมาณเติบโตเพิ่มขึ้น 1.5 เท่าในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ประกอบกับการขยายสนามบินอุตะเถาเพื่อรองรับการท่องเที่ยวจะเป็นแรงผลักดันสำคัญต่อการประกอบการไทยในการซ่อมบำรุงอากาศยานและการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ซึ่งปัจจุบันไทยมีมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนอากาศยานกว่า 50,000 ล้านบาทต่อปีโดยแบ่งเป็นมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนอากาศยานร้อยละ 60 ชุดระบบสายไฟร้อยละ 30 และที่เหลือเป็นส่วนประกอบเครื่องยนต์และยางล้อเครื่องบิน และได้มีการคาดการณ์ว่าการขนส่งทางอากาศของเอเชียปี 2017 - 2036 จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 - 6 ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 4 - 5 ล้านที่นั่งต่อปี การผลิตเครื่องบินจะเพิ่มขึ้น 34,000 - 41,000 ลำ (หรือ 2 เท่าของปี 2016) ซึ่งจะก่อให้เกิดการใช้ภายใน

การซ่อมอีก 10 ปีข้างหน้าถึง 2 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ นับเป็นโอกาสที่ดีสำหรับอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานของไทย

สำหรับความต้องการลงทุนในอุตสาหกรรมหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ (Robotics and Automation) เป็นโอกาสที่สำคัญจากปัจจัยสนับสนุนด้านแรงงาน ที่มีแนวโน้มขาดแคลนเมื่อเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ รวมทั้งต้นทุนหรือราคาหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง จึงเป็นโอกาสให้เกิดการประกอบการด้านการรวมระบบ (System Integrators) ทั้งนี้ พบว่าใน EEC มีความต้องการการใช้ระบบหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติเพิ่มมากขึ้น การให้บริการด้านการรวมระบบที่ทำหน้าที่ให้คำปรึกษาออกแบบและจัดการระบบอัตโนมัติจากผู้ผลิตหุ่นยนต์และผู้พัฒนาซอฟต์แวร์มาติดตั้งตามความต้องการของ end users ซึ่งมีแนวโน้มเติบโตเพื่อสนองความต้องการดังกล่าว

การลงทุนในอุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital) จะเป็นการลงทุนที่สืบเนื่องจากที่รัฐบาลมีนโยบายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล เช่น โครงการ Digital park Thailand โครงการ Smart City ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี โดยมุ่งให้เป็นพื้นที่สร้างสรรค์ดิจิทัลเพื่อการลงทุนของนักลงทุนจากต่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาที่อยู่อาศัยอัจฉริยะ เป็นต้น ทั้งนี้การดึงดูดการลงทุนด้าน Internet of thing (IOT) จะสร้างโอกาสต่อผู้ประกอบการในการพัฒนา IOT Solution ในอุตสาหกรรมการผลิตต่าง ๆ รวมทั้งภาคการเกษตรของไทยที่จะได้รับประโยชน์จากการเติบโตในอุตสาหกรรมดิจิทัลด้วย

การลงทุนในพื้นที่ EEC ในอุตสาหกรรมต่างๆ จะเป็นแรงผลักดันให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจตามที่กำหนดไว้ แต่จะต้องมีการเร่งผลักดันให้อุตสาหกรรมใดอุตสาหกรรมหนึ่งเป็นการพิเศษเพื่อให้สามารถเป็นตัวเร่งขยายการเติบโตในพื้นที่อย่างเห็นได้ชัด และสามารถเชื่อมโยงก่อให้เกิดการเติบโตในอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องต่าง ๆ ได้ต่อไป

2.3 การคาดการณ์ทิศทางการพัฒนาการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

จากการประเมินขีดความสามารถในการขับเคลื่อนโครงการ EEC ของไทย พบว่าถึงแม้ว่ารัฐบาลจะมุ่งส่งเสริมการพัฒนาในด้านต่าง ๆ โดยกำหนดมาตรการและปรับปรุงกฎหมายรวมทั้งการออกพระราชบัญญัติส่งเสริมโครงการ EEC เป็นการเฉพาะ โดยหวังว่าจะให้เกิดการขับเคลื่อนอย่างรวดเร็ว แต่ขณะนี้ยังประสบปัญหาความไม่แน่ใจต่อนโยบายว่าจะมีความต่อเนื่องหรือไม่ เนื่องจากจะอยู่ในระหว่างช่วงรอยต่อของรัฐบาล รวมทั้งการขาดเจ้าภาพหลักที่มีพลังขับเคลื่อนหน่วยงานต่าง ๆ และยังขาดการบูรณาการการทำงานร่วมกันในการพัฒนาในด้านต่าง ๆ

ถึงแม้ว่าจะมีแนวโน้มความต้องการลงทุนในอุตสาหกรรมใหม่เข้ามาบ้างแล้ว โดยรัฐบาลได้กำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่ EEC 2 กลุ่ม รวม 10 อุตสาหกรรม เพื่อให้เพิ่มแรงผลักดันให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจตามที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม รัฐบาลควรต้องเร่งผลักดันให้อุตสาหกรรมใดอุตสาหกรรมหนึ่งเป็นพิเศษให้อุตสาหกรรมจุดประกาย และเป็นอุตสาหกรรมที่สามารถเร่งการเติบโตในพื้นที่ที่เห็นได้อย่างชัดเจน สามารถเชื่อมโยงก่อให้เกิดการเติบโตได้ในอุตสาหกรรมอื่น ๆ ได้ต่อไป

ในขั้นนี้ เมื่อพิจารณาจากมุมมองภายในแล้ว ทิศทางการขับเคลื่อนโครงการ EEC เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างก้าวกระโดดนั้น ประเทศไทยควรกำหนดแนวทางหรือมาตรการในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1) การสนับสนุนจากภาครัฐที่ควรมุ่งเน้นความต่อเนื่องของนโยบายการสร้างความเชื่อมั่นต่อนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ การสนับสนุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย การกำหนดอุตสาหกรรมหลักที่เป็นตัวจุดประกายการลงทุน การเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการประกอบการในพื้นที่ การปรับปรุงกฎระเบียบและกฎหมายที่เอื้อต่อการลงทุน เป็นต้น

2) การเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรและแรงงาน เพื่อรองรับการลงทุนประกอบการอุตสาหกรรมและการขยายตัวของอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้บุคลากรต้องมีทักษะรองรับอุตสาหกรรมที่มีเทคโนโลยีสูงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3) การสร้างปัจจัยสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาและการลงทุน ทั้งด้านข้อมูลข่าวสาร เงินทุน เพื่อการประกอบอุตสาหกรรม การดูแลจัดการระบบสิ่งแวดล้อมที่อำนวยความสะดวกต่อการดำเนินการดำเนินชีวิตในพื้นที่ EEC

ทั้งนี้ แนวทางดังกล่าวข้างต้น จะต้องมีการกำหนดกลยุทธ์และมาตรการต่าง ๆ ที่มีเจ้าภาพหรือผู้รับผิดชอบอย่างชัดเจน รวมทั้งต้องสามารถบูรณาการการทำงานของทุกภาคส่วน ให้สามารถดำเนินงานต่าง ๆ ไปในทิศทางเดียวกัน โดยมีประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมอย่างแท้จริง

จากการวิเคราะห์และประเมินสถานะโครงการและขีดความสามารถในการขับเคลื่อนโครงการ EEC โดยใช้ Diamond Model เป็นการวิเคราะห์ตัวเองและปัจจัยภายในเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตาม การเคลื่อนย้ายลงทุนเปรียบเสมือน Zero Sum Game กล่าวคือ ในขณะที่ประเทศไทยมีนโยบายการพัฒนา EEC ประเทศอื่นก็ไม่ได้หยุดนิ่ง ทั้งประเทศที่พัฒนาแล้วและประเทศเพื่อนบ้านของไทยต่างเร่งการพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้ง การลงทุนของภาคเอกชนสามารถเคลื่อนย้ายไปสู่ประเทศที่มีความพร้อมและมีปัจจัยสนับสนุนที่ส่งเสริมความได้เปรียบในการผลิตมากกว่า ดังนั้น ในบทที่ 3 จะเป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก ซึ่งรวมถึงการดำเนินนโยบายของประเทศอื่นๆ (Outside-in Analysis) และวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จของโครงการที่มีลักษณะเดียวกับโครงการ EEC ในต่างประเทศเพื่อหาปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factor) และปัจจัยแห่งความล้มเหลว (Failure Factors)

3. แนวทางแก้ปัญหา และ/หรือ การพัฒนา

ในบทที่ 1 การศึกษานโยบายการพัฒนาเพื่อขับเคลื่อนโครงการ EEC ของภาครัฐนั้น จะเห็นได้ว่าในช่วงที่ผ่านมารัฐบาลมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ และเร่งการเตรียมความพร้อมทั้งด้านสถานะแวดล้อมที่จะเอื้อต่อการลงทุน รวมทั้งการเชิญชวนนักลงทุนต่างประเทศให้เข้ามาลงทุน ทำให้มีนักลงทุนเริ่มให้ความสนใจการพัฒนาเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกของไทย และในบทที่ 2 ได้มีการประเมินขีดความสามารถของโครงการแบบ Inside-out อย่างไรก็ตาม การดำเนินโครงการของ EEC จำเป็นต้องพิจารณาความเคลื่อนไหวของประเทศต่างๆ ที่มีแนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจเช่นเดียวกันกับประเทศไทย รวมถึงนโยบายการลงทุนของประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ ในบทที่ 3 จึงจะศึกษาวิเคราะห์มุมมองจากภายนอก (Outside-in Analysis) อันได้แก่ นโยบายและการดำเนินการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ประสพการณ์การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจเพื่อศึกษาปัจจัยแห่งความสำเร็จและความล้มเหลวของโครงการที่มีรูปแบบเดียวกับ EEC เพื่อพิจารณาแนวทางหรือบทเรียนที่จะสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับการพัฒนาโครงการ EEC ได้

3.1 สถานการณ์และบริบทความเปลี่ยนแปลงภายนอกประเทศ

3.1.1 สถานการณ์และการเคลื่อนไหวของจีน ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา

จีนได้กำหนดยุทธศาสตร์การเพิ่มบทบาททางเศรษฐกิจในประชาคมโลกผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมกับ The Belt and Road Initiative (BRI) เพื่อสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศทั่วโลก ทั้งทางบกและทางทะเล ซึ่งจะนำไปสู่การค้าการลงทุนระหว่างกันโดยส่งเสริมการค้าและการลงทุนเพื่อลดอุปสรรคทางการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ การทำข้อตกลงการค้าเสรีกับประเทศต่าง ๆ ตลอดจนการส่งเสริมการค้าการลงทุนในรูปแบบใหม่ ๆ ที่มีศักยภาพ และการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจข้ามพรมแดน การพัฒนาคลังเตอรือุตสาหกรรมและพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดนเพื่อเชื่อมจีนกับภูมิภาคอื่น ๆ นอกจากนี้ จีนยังเพิ่มบทบาทในเวทีโลกด้วยการเป็นผู้สนับสนุนเงินลงทุนแก่ประเทศอื่น ๆ ผ่านการจัดตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Asian Infrastructure Investment Bank: AIIB) ที่ช่วยสนับสนุนการค้าการลงทุนและอำนาจทางเศรษฐกิจของจีนในอนาคต จีนยังผลักดันความร่วมมือกับกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงภายใต้กรอบความร่วมมือแม่น้ำโขง-ล้านช้าง โดยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและลดความยากจนในอนุภูมิภาค จีนมุ่งสู่การเป็นประเทศทรงอิทธิพลภายในปี 2050 โดยมี BRI เป็นโครงการสำคัญที่จะส่งเสริมการเปิดเสรีการค้าการลงทุนของจีน ทั้งนี้ ในเดือนกันยายน 2560 ไทยได้ลงนามความร่วมมือกับจีนในโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ 1 มูลค่า 5,200 ล้านบาท สหรัฐ ซึ่งเป็นหนึ่งในเส้นทางเชื่อมต่อภายใต้ BRI ซึ่งรัฐบาลไทยมีความพยายามดึงดูดการลงทุนเทคโนโลยีจากจีนเข้ามาใน EEC เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมไทยให้ก้าวทันจีนและโลก

ญี่ปุ่นเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ใน ESB มาเกือบ 40 ปี ปัจจุบันให้ความสนใจร่วมพัฒนาในกรอบความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง -ญี่ปุ่น โดยดำเนินงานกับ 5 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขงภายใต้วิสัยทัศน์การพัฒนาอุตสาหกรรมในลุ่มแม่น้ำโขง (Mekong Industrial Development Vision:

MIDV) ที่เป็นการรอบการขับเคลื่อนความร่วมมือทางเศรษฐกิจของกลุ่มแม่น้ำโขงและญี่ปุ่นในระยะกลางและยาว

สำหรับสหรัฐอเมริกาได้เข้ามามีบทบาทในฐานะหุ้นส่วนการพัฒนาที่สำคัญในกรอบข้อริเริ่มลุ่มน้ำโขงตอนล่าง (Lower Mekong Initiative: LMI) ที่ประกอบด้วยกัมพูชา ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม โดยมีจุดเน้นเรื่องความมั่นคงด้านน้ำ อาหาร และพลังงาน

3.1.2 การเคลื่อนไหวของประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน

ประเทศเพื่อนบ้านของไทยมีการขับเคลื่อนนโยบายและแผนลงทุนเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศที่ชัดเจนและสอดคล้องกับทิศทางของการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศมหาอำนาจ

1) เวียดนาม เป็นหนึ่งในเป้าหมายการลงทุนจากต่างชาติที่โดดเด่นด้วยข้อได้เปรียบด้านแรงงานจำนวนมากที่อายุน้อยและค่าแรงต่ำ อยู่ติดกับจีนและเป็นประตูสู่มหาสมุทรแปซิฟิก ตลาดผู้บริโภคขยายตัวต่อเนื่อง และนโยบายประเทศที่ชัดเจนในการก้าวขึ้นเป็น “โรงงาน” และ “ซิลิคอนวัลเลย์” ของเอเชีย ขณะที่ตัวจักรขับเคลื่อนที่สำคัญของไทย คือ ESB และอุตสาหกรรมที่ไทยเชี่ยวชาญกำลังตกยุค ส่งผลให้มีบริษัทต่างชาติพิจารณาย้ายฐานการผลิตจากไทยไปเวียดนาม อาทิ Samsung Electronics Limited LG Electronics และ Daikin Industries Limited ดังนั้นหากไทยไม่เร่งพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เวียดนามอาจแซงหน้าไทยด้วยมูลค่า GDP ที่สูงกว่าในปี 2050 เวียดนามเตรียมผลักดันประเทศสู่การเป็นผู้นำเทคโนโลยีแห่งภูมิภาค ทั้งการเป็นฐานการผลิตสินค้าเทคโนโลยี และนำเทคโนโลยีมาใช้ในการพัฒนาประเทศ เวียดนามวางแผนพัฒนา 3 เมืองใหญ่ ได้แก่ ฮานอย ดานัง และโฮจิมินห์ซิตี้ เป็น Smart city และนำเทคโนโลยีมาปรับใช้กับระบบต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนและธุรกิจในประเทศ เช่น การจ่ายภาษีออนไลน์ รัฐบาลดิจิทัล รวมถึงการติดตั้งเครื่องอ่านบัตร ณ จุดขายทั่วประเทศเพื่อส่งเสริมสังคมไร้เงินสด โดยธนาคารกลางเวียดนามตั้งเป้าลดอัตราการใช้เงินสดต่อการใช้จ่ายทั้งหมดให้ต่ำกว่าร้อยละ 10 ภายในปี 2020

เวียดนามมีนโยบายที่เปิดกว้างต่อนักลงทุนต่างชาติโดยเฉพาะในอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูง ซึ่งรัฐบาลสนับสนุนเพื่อต่อยอดสู่การเป็นผู้นำด้านเทคโนโลยี รัฐบาลเวียดนามยังส่งเสริมการลงทุนในภาคกลางของประเทศซึ่งยังมีนักลงทุนเข้าไปน้อย การแข่งขันทางธุรกิจยังไม่สูงจึงเป็นโอกาสที่ดีสำหรับนักลงทุน โดยเฉพาะในหมวดโครงสร้างพื้นฐาน การก่อสร้างและท่องเที่ยว

2) เมียนมา การเปิดประเทศของเมียนมาเป็นโอกาสแก่ไทยในการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งทางบกทางทะเลระหว่างไทย-เมียนมา ไปยังเอเชียใต้และอินเดียผ่านแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ตลอดจนการขับเคลื่อนโครงการทำเรื่อน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายที่สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ EEC ของไทย ผ่านแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตอนใต้ของ GMS เมียนมามีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ต่อจีน ทั้งด้านพลังงาน ทรัพยากรธรรมชาติ และการเป็นทางออกสู่มหาสมุทรอินเดีย โดยเฉพาะการนำเข้าน้ำมัน ที่ต้องมีการขนส่งมากขึ้นพร้อมกับความเร็วของการพัฒนาเศรษฐกิจจีน โครงการลงทุนที่สำคัญของจีนในเมียนมา ได้แก่

(1) โครงการนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรื่อน้ำลึกที่เมืองจ้าวผั่ว

(2) โครงการก่อสร้างท่อส่งน้ำมันดิบ ที่นำมาจากตะวันออกกลางและแอฟริกาขนส่งทางเรือมาที่ท่าเรือจ้าวผั่ว ไปตามท่อที่จีนจะสร้างในพม่า

(3) โครงการก่อสร้างท่อก๊าซธรรมชาติ วางขนานไปกับท่อส่งน้ำมันดิบ ซึ่งจะขนส่งก๊าซธรรมชาติจากหลายแหล่งในเมียนมาบริเวณอ่าวเบงกอล

(4) โครงการรถไฟจ้าวผั่ว-มุเซ เป็นเส้นทางขนส่งที่จะเชื่อมโยงจีน-เมียนมา จากชายแดนยูนนานของจีนมายังเมืองมุเซของเมียนมา ทั้งนี้โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของจีนที่เชื่อมโยงเมืองจ้าวผั่วกับจีน ล้วนเป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการออกสู่ทะเลอันดามัน ที่จะเสริมสร้างความมั่นคงด้านพลังงานให้แก่จีน โดยจีนมีการลงทุนขนาดใหญ่เป็นอันดับ 1 ของเมียนมา มีมูลค่ารวม 14,700 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2559) โดยสัดส่วนต่อการลงทุนโดยตรงทั้งหมดสูงถึงร้อยละ 33.29 นับวันบทบาทจีนจะมีมากขึ้นในอาเซียน ซึ่งเป็นทั้งผลประโยชน์และต้นทุนที่จะเกิดขึ้นในภูมิภาคต่อไปในอนาคต

3) มาเลเซีย เพิ่งเปิดเขตการค้าเสรีดิจิทัล เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลมาเลเซียกับอาลีบาบา กรุ๊ป เป็นเขตการค้าเสรีดิจิทัลแห่งที่สองของโลกและเป็นศูนย์ e-commerce นอกจีนแห่งแรกของอาลีบาบา กรุ๊ป คาดว่าในปี 2020 GDP มาเลเซียจะเพิ่มเป็น 211 พันล้านริงกิต และภายในปี 2025 ความสามารถในการส่งออกสินค้าของธุรกิจ SMEs จะเพิ่มขึ้นสองเท่าตัว สร้างมูลค่าการค้ากว่า 65 พันล้านเหรียญสหรัฐ และสร้างงานกว่า 60,000 ตำแหน่ง

เขตการค้าเสรีดิจิทัล อยู่ในเขตเมืองท่าอากาศยาน KLIA Aeropolis บนเนื้อที่ 281 ไร่ ประกอบด้วย (1) e-fulfillment hub ดำเนินการในเฟสแรกปี 2017 ภายใต้ความร่วมมือของ Alibaba, Cainiao, Lazada และ Pos Malaysia เพื่ออำนวยความสะดวกพิธีศุลกากรให้การส่งออกและนำเข้าสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็ว และ (2) e-commerce และ e-logistics Hub ศูนย์กระจายสินค้าเต็มรูปแบบของ Alibaba คาดว่าแล้วเสร็จในปี 2019

ทั้งนี้ มาเลเซียและจีนยังบรรลุข้อตกลงโครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่เดินรถด้วยระบบไฟฟ้า (Electrified Double Track Rail) ระยะทาง 688 กิโลเมตร เชื่อมโยงระหว่างเมืองตุมปัต รัฐกลันตัน ทางเหนือสุดด้านชายฝั่งตะวันออกของมาเลเซีย เชื่อมโยงตลอดชายฝั่งตะวันออกผ่านมายังรัฐตรังกานู โดยจะเปิดการเชื่อมโยงกับท่าเรือกวตันในรัฐตรังกานู เพื่อเปิดเส้นทางการค้ากับเมืองท่าเงินจิ้น มลฑลกวางตุ้ง ของจีน และจะเชื่อมผ่านรัฐปาหังมายังรัฐสลังงอร์ทางด้านตะวันตกของมาเลเซีย โครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญของมาเลเซียภายใต้ IMT-GT โดยบรรจุอยู่ในแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (East Coast Economic Region: ECER) มีมูลค่าการลงทุน 13,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 405,000 ล้านบาท

อย่างไรก็ดี การดำเนินการโครงการนี้ขึ้นกับผลเลือกตั้งทั่วไปในมาเลเซียที่จะมีขึ้นในเดือนเมษายน 2561 สำหรับผลกระทบต่อเศรษฐกิจมาเลเซีย คาดว่าโครงการจะเปิดโอกาสการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างมาเลเซียกับจีนโดยตรงผ่านทั้งระบบเศรษฐกิจด้านตะวันตกและพื้นที่เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (ECER) กับเขตเศรษฐกิจพิเศษเงินจิ้นของจีน และเป็นการเปิดการเชื่อมโยงเศรษฐกิจมาเลเซียกับ BRI ของจีน

3.2 ประสบการณ์การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในต่างประเทศ: ปัจจัยแห่งความสำเร็จและความล้มเหลว

3.2.1 ปัจจัยแห่งความสำเร็จ

- 1) ซิลิคอนวัลเลย์ (สหรัฐอเมริกา) ปัจจัยความสำเร็จประกอบด้วย
 - (1) รัฐให้การสนับสนุนจริงจังและต่อเนื่อง
 - (2) การรวมตัวของนักธุรกิจชั้นนำแต่ละสาขาที่ร่วมกันคิดและสร้างสรรค์ให้เกิดการขับเคลื่อนทางปัญญา
 - (3) บุคลากรมีความรู้ความสามารถ เนื่องจากเป็นที่ตั้งมหาวิทยาลัยชื่อดังหลายแห่งซึ่งผลิตบุคลากรชั้นนำและรับพนักงานรุ่นใหม่ที่มีความคิดสร้างสรรค์เข้าสู่องค์กรได้ง่าย
 - (4) มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่หลากหลายในเชิงพาณิชย์และนวัตกรรม มีการประสานงานอย่างใกล้ชิดในแต่ละภาคธุรกิจ
 - (5) ความพร้อมด้านเงินทุนเนื่องจากเป็นแหล่งรวมของบริษัท Venture Capital ที่ร่วมลงทุนโดยนำเงินเข้าถือหุ้นในบริษัท
 - (6) วัฒนธรรมที่หลากหลายในความเป็นเจ้าของกิจการและความคิดสร้างสรรค์ พนักงานมีความมุ่งมั่นและจงรักภักดีต่อองค์กร
- 2) เมืองอินซอน (เกาหลีใต้) ปัจจัยความสำเร็จประกอบด้วย
 - (1) การวางผังเมืองที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและนิเวศวิทยา เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนโดยเน้นการเชื่อมต่อพื้นที่ใกล้เคียงเพื่อการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่ง
 - (2) แรงงานมีความรู้ ได้แก่ นักวิจัยชั้นนำ (Mentors) นักวิจัยรุ่นใหม่ (Apprentices) ที่ร่วมทำงานวิจัย รวมทั้งนักศึกษาซึ่งเป็นแหล่งรวมองค์ความรู้ เงินทุนสนับสนุนทุนวิจัยโครงการ ความร่วมมือทั้งในประเทศและสถาบันวิจัยต่างประเทศ และทำให้เกิดการสร้างเครือข่ายระหว่างกัน
 - (3) ความต่อเนื่องของการดำเนินนโยบายภาครัฐและการสนับสนุนจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อผลักดันให้โครงการปฏิรูปเมืองประสบความสำเร็จ
 - (4) การบริหารจัดการพื้นที่โดยดึงหน่วยงานวิจัยชั้นนำของรัฐและเอกชนเข้ามาในพื้นที่ทำให้ดึงดูดเงินลงทุน
 - (5) การสร้างระบบนิเวศนวัตกรรมที่ดี อาทิ สภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมให้นวัตกรรมแบบเปิด โดยมีกลไกที่ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือพัฒนานวัตกรรมที่หลากหลาย อาทิ โครงการแลกเปลี่ยนนักวิจัย/ผู้เชี่ยวชาญในสาขาเฉพาะทาง การทำงานร่วมกันระหว่างรัฐ เอกชนและสถาบันการศึกษา การสร้างเครือข่ายแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการ การบ่มเพาะการเติบโตของวิสาหกิจที่มีนวัตกรรม
 - (6) การมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครันเหมาะสมกับสภาพการดำเนินชีวิต
- 3) เขตเศรษฐกิจพิเศษเซินเจิ้น (จีน) ปัจจัยความสำเร็จประกอบด้วย
 - (1) สิทธิการออกนโยบายพิเศษเฉพาะสำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษเซินเจิ้นที่เป็นอิสระจากรัฐบาลกลาง ส่งผลให้เซินเจิ้นเป็นเมืองนำร่องการปฏิรูปต่าง ๆ เช่น การนำระบบภาษีนิติบุคคลที่แตกต่างกันมาใช้สำหรับผู้ประกอบการต่างประเทศและผู้ประกอบการจีน เพื่อจูงใจนัก

ลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุน การให้สิทธิพิเศษทางภาษีแก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูง และ SMEs ปัจจัยเหล่านี้มีส่วนสำคัญในการสร้างสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เอื้อต่อการค้าการลงทุน ทำให้ในช่วงปี 1980-2007 สามารถดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 10 ต่อปี

(2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสภาพแวดล้อมทางการเงินที่เหมาะสม เพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคต ทั้งสนามบิน ท่าเรือ ถนน โทรคมนาคม และ สาธารณูปโภค เพื่อช่วยเพิ่มความน่าสนใจและเพิ่มศักยภาพทางการแข่งขัน ปัจจุบันเซินเจิ้นเป็นเมือง ที่สำคัญอันดับ 4 ของโลก สนามบินจัดอยู่ในอันดับ 4 ของสนามบินในประเทศของจีน รองรับ ผู้โดยสารปีละกว่า 20 ล้านคน เซินเจิ้นยังสร้างสภาพแวดล้อมทางการเงินที่ช่วยลดความเสี่ยงในการ ประกอบธุรกิจของสถาบันการเงิน และสร้างความมั่นใจสำหรับสถาบันการเงินจากต่างชาติอีกด้วย

(3) การบริหารงานที่มีประสิทธิภาพ รัฐบาลท้องถิ่นเซินเจิ้นเน้นความ โปร่งใสและยืดหยุ่นในการบริหารงานและตัดสินใจ ทำให้สามารถพัฒนาและปฏิรูปการดำเนินงานได้ ตลอดเวลา หน่วยงานในเซินเจิ้นมีกระบวนการทำงานแบบ One stop service มีขั้นตอนการขอ อนุมัติที่เป็นมิตรต่อภาคธุรกิจ (Business-friendly)

(4) มีนโยบายส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของเมือง อาทิ การ รวมกลุ่มเป็น Cluster ธุรกิจเพื่อให้เกิดการประหยัดโดยขนาด อนุญาตให้นักลงทุนต่างชาติถือหุ้นใน กิจการบางประเภทได้ร้อยละ 100 อนุญาตการเช่าที่ดินและโครงสร้างพื้นฐานนาน 99 ปี อนุญาตให้ บริษัทต่างชาติส่งผลกำไรกลับประเทศได้ รวมถึงกฎหมายแรงงานที่มีความยืดหยุ่นสูง และนโยบาย การคลังที่ตอบสนองต่อความต้องการภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

3.2.2 ปัจจัยแห่งความล้มเหลว

ฟิลิปปินส์ มีเขตเศรษฐกิจพิเศษมากถึง 460 แห่ง ร้อยละ 92 เป็นของภาคเอกชน และร้อยละ 8 เป็นของภาครัฐ ปัจจัยความล้มเหลวประกอบด้วย (1) องค์กรบริหารจัดการขาดอิสระ การให้บริการมีขั้นตอนมาก ค่าเช่า ขาดประสิทธิภาพ พบปัญหาทุจริต (2) สถานการณ์ทางการเมือง ภายในหรือการเมืองระหว่างประเทศมีความผันผวนสูง (3) ประชาชนในพื้นที่ไม่มีส่วนร่วมในการ กำหนดแนวคิดและการดำเนินงานของเขตพัฒนาฯ และ (4) ขาดการประชาสัมพันธ์ที่เหมาะสม เพื่อให้ข้อมูล ทำความเข้าใจกับประชาชนและนักลงทุนที่สนใจ

จากการศึกษาการเคลื่อนไหวของประเทศต่างๆ ข้างต้นจะเห็นได้ว่า เรา จำเป็นต้องเทียบเคียงกับประเทศคู่แข่งโดยเฉพาะในภูมิภาคเดียวกัน เพื่อมีส่วนแบ่งการลงทุนจาก ต่างประเทศได้อย่างมีนัยสำคัญ การที่เศรษฐกิจในภูมิภาคเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทั้งการพัฒนา ประเทศ ระบบคมนาคมและความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยเฉพาะประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ที่มุ่งให้อาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว มีการ เคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุนและแรงงานฝีมือเสรี ทำให้บริษัทต่างชาติมีตัวเลือกในการตั้งฐาน ผลิตและกระจายสินค้ามากขึ้น และในระยะต่อไปความเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคจะยกระดับเพิ่มขึ้น ไทยอยู่ในจุดยุทธศาสตร์สำคัญที่เชื่อมต่อมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดียผ่านแนวพื้นที่พัฒนา เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) และเชื่อมจีนตอนใต้เข้ากับอนุ ภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ผ่านแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) การเร่งความเชื่อมโยงตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ในลุ่มแม่น้ำโขงให้เสร็จ

สมบูรณ์โดยเร็ว ให้เชื่อมต่อกับเส้นทางความเชื่อมโยงและพื้นที่เศรษฐกิจในอาเซียน เอเชียตะวันออก และเอเชียใต้ อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนเชื่อมโยงกับเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 (The Belt and Road Initiative: BRI) ของจีน และผลักดันโครงการทวายโดยการเปิดให้เข้ามาทางมหาสมุทรอินเดียให้สามารถเชื่อมโยงกิจกรรมเศรษฐกิจกับท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อสนับสนุนบทบาทการเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนที่สำคัญของไทยในภูมิภาค ทำให้ไทยมีศักยภาพเป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุน การคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาคและเป็นประตูสู่เอเชีย

ปัจจุบันมหาอำนาจทางเศรษฐกิจไม่ว่าจีน สหรัฐอเมริกา หรือญี่ปุ่น ต่างให้ความสำคัญและมีการกำหนดยุทธศาสตร์สำคัญที่เชื่อมโยงกับประเทศกลุ่มแม่น้ำโขงและอาเซียน โดยช่วงชิงบทบาทผู้นำในการสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในภูมิภาคโดยเฉพาะด้านยุทธศาสตร์การคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ควบคู่ไปกับการผลักดันและแข่งขันในการลงทุนเพื่อพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจในรูปแบบของเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการพัฒนาภูมิภาคในภาพรวม ในขณะเดียวกันประเทศเพื่อนบ้านของไทยต่างเร่งการพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้ง มีการขับเคลื่อนนโยบายและแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศสอดคล้องกับทิศทางของประเทศมหาอำนาจ ดังนั้นหากไทยไม่เร่งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยการดำเนินโครงการ EEC เพื่อยกระดับพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกของประเทศให้เป็นตัวจักรขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอีก 20 ปีข้างหน้า การดำเนินการที่ล่าช้าจะส่งผลให้นักลงทุนตัดสินใจไปลงทุนในประเทศอื่นที่มีความพร้อมกว่าได้

3.3 แนวทางการพัฒนาการขับเคลื่อนโครงการ EEC ให้เกิดการพัฒนาอย่างก้าวกระโดด

จากการศึกษาวิเคราะห์เจตนารมณ์ของการพัฒนาโครงการที่มุ่งสร้างอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศโดยต่อยอดการพัฒนาโครงการ EEC จากการพัฒนาโครงการ ESB เดิมที่เริ่มแล้วลงนั้น ประกอบกับการวิเคราะห์แบบ Inside-out และ Outside-in แล้วนั้น กลุ่มผู้ศึกษาเห็นว่าแนวทางเดิมที่รัฐบาลได้ทำมีข้อจำกัด (gap) คือ (1) EEC ยังไม่สามารถสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนในเรื่องความต่อเนื่องของนโยบายรัฐ และความโปร่งใสในกระบวนการสนับสนุนการลงทุนของนักลงทุน (2) การขาดเสถียรภาพทางการเมืองภายในประเทศ เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการสร้างความเชื่อมั่น (3) สำนักงาน EEC มีบทบาทไม่ชัดเจนในแง่การขับเคลื่อนการลงทุน (4) การขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างล่าช้า (5) การยกระดับฝีมือแรงงาน ยังไม่มีความชัดเจนเพียงพอในการดึงดูดนักลงทุน (6) สภาพแวดล้อมที่รองรับความต้องการอยู่อาศัยของผู้ลงทุนในอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูง วิศวกรและผู้เชี่ยวชาญ (7) การสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชนในพื้นที่ยังไม่ได้ผล ดังนั้น ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือโครงการ EEC ของไทย ให้สามารถเกิดแรงดึงดูดใจนักลงทุนให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่ EEC ตามเป้าหมายนั้น กลุ่มผู้ศึกษาเห็นควรเสนอแนวทางการดำเนินการ 3 แนวทาง ปรากฏตามตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 แนวทางการดำเนินการเพื่อดึงดูดการลงทุนจากภาคเอกชน

แนวทางการดำเนินงาน	ตอบสนองเป้าหมาย
แนวทางที่ 1 การสร้างสภาวะแวดล้อมที่เหมาะสมของประเทศ(ทั้งด้านสังคม การเมือง และเศรษฐกิจ)	1) สร้างความเชื่อมั่นต่อความสำเร็จของโครงการ EEC แก่ นักลงทุนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 2) เน้นความต่อเนื่องและยั่งยืนของการดำเนินงานโครงการ 3) อำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนและผู้ประกอบการที่เข้ามาลงทุนใน EEC
แนวทางที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกายภาพ	1) เป็นปัจจัยหลักที่เอื้อให้เกิดการลงทุนใน EEC 2) เชื่อมโยงกับพื้นที่เขตเศรษฐกิจสำคัญในระดับภูมิภาคและระดับโลก 3) ยกกระชับขีดความสามารถของพื้นที่เพื่อรองรับเทคโนโลยี
แนวทางที่ 3 ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย	1) เพื่อจุดประกายการลงทุนในอุตสาหกรรม MRO ที่สามารถเชื่อมโยงกับการเกิดอุตสาหกรรมเป้าหมายอื่น ๆ 2) ขจัดอุปสรรคสำคัญที่นักลงทุนวิตกกังวลในเรื่องของการขาดแรงงานที่มีทักษะสูง เนื่องด้วยอุตสาหกรรมเทคโนโลยีก้าวหน้า

ทั้งนี้แนวทางการพัฒนาเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาให้ก้าวกระโดดนั้น จำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการ แผนงานโครงการทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว เพื่อรองรับให้การดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรม และสามารถขับเคลื่อนให้เกิดผลลัพธ์ตามที่กำหนด

4. การนำแนวทางบรรลุเป้าหมายสู่การปฏิบัติ

4.1 แนวทางการดำเนินการขับเคลื่อน EEC ให้เกิดการพัฒนอย่างก้าวกระโดด

ตามนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นนโยบายที่ภาครัฐมุ่งหวังให้เป็นเครื่องยนต์สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายหลักทางเศรษฐกิจ ดังนี้

- 1) GDP ขยายตัวอย่างน้อยร้อยละ 5 ต่อปี
- 2) มีการลงทุนในพื้นที่ 1 - 5 ล้านล้านบาทใน 5 ปี
- 3) เกิดการจ้างงานใหม่ในภาคอุตสาหกรรมและบริการไม่น้อยกว่า 100,000 อัตราต่อปี
- 4) จำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 10 ล้านคนต่อปี

การขับเคลื่อนเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าวภายใน 5 ปี อย่างก้าวกระโดด จากการศึกษาทั้งในมุมมองจากภายใน (Insight-out) และมุมมองจากภายนอก (Outsight-In) แล้วนั้น กลุ่มผู้ศึกษาได้พิจารณาเห็นว่า การขับเคลื่อนโครงการ EEC ให้เกิดการพัฒนอย่างเห็นผลที่รวดเร็วอย่างมีประสิทธิภาพ ควรมีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

แนวทางที่ 1 : สร้างสภาวะแวดล้อมที่เหมาะสมของประเทศ (ทั้งด้านการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม)

แนวทางที่ 2 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงทางกายภาพ

แนวทางที่ 3 : การเกิดการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย

ทั้งนี้ การขับเคลื่อนตามแนวทางต่างๆ นั้นจะต้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยดำเนินการในช่วงเวลาที่เหมาะสม สอดคล้องกับสถานการณ์ต่างๆ และทุกภาคส่วนให้ความร่วมมือบูรณาการดำเนินงานอย่างเป็นเอกภาพจะส่งผลให้การดำเนินงานตามแนวทางที่กำหนด เป็นการขับเคลื่อนให้โครงการ EEC บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนด

4.2 การนำแนวทางไปสู่การปฏิบัติเพื่อขับเคลื่อนโครงการ EEC

แนวทางต่างๆ ดังกล่าว กลุ่มผู้ศึกษาได้พิจารณากำหนดรายละเอียดของการนำแนวทางไปสู่การปฏิบัติในระยะต่างๆ เมื่อผลักดันให้การดำเนินงานตามโครงการ EEC เป็นไปอย่างรวดเร็ว ทันกับการขับเคลื่อนด้านเศรษฐกิจของประเทศคู่แข่งขัน เพื่อโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจของไทยให้มีความก้าวหน้าอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นการอุดช่องว่างของการพัฒนาเพื่อผลักดันให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างเห็นผลได้ชัดเจนและรวดเร็ว โดยมีรายละเอียดการขับเคลื่อนการพัฒนา ดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 ข้อเสนอแนะทางการดำเนินงานขับเคลื่อนการพัฒนาโครงการ EEC

แนวทาง/มาตรการ	ระยะ หวังผล	ผู้รับผิดชอบดำเนินการ			ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ข้อมูลอ้างอิง
		ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ภาคประชาชน		
แนวทางที่ 1 สร้างสภาวะแวดล้อมที่เหมาะสม (ทั้งด้านการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม)						
มาตรการ 1.1 เร่งสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบาย พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออก (EEC)	ระยะสั้น (2561-2562)	- จัดทำโครงการ ประชาสัมพันธ์ให้ ประชาชนทุกระดับ เข้าใจถึงประโยชน์ที่ จะได้รับจาก EEC (กระทรวงมหาดไทย กระทรวง อุตสาหกรรม สำนักงาน EEC)	- ร่วมมือกับ ภาครัฐจัดทำ โครงการ ประชาสัมพันธ์ นโยบาย EEC ใน กลุ่มเอกชนต่างๆ (สภาอุตสาหกรรม สภาหอการค้า)	- ประชาชนใน พื้นที่ EEC ศึกษา เพื่อทำความเข้าใจ เกี่ยวกับ นโยบาย EEC - ร่วมแสดงความ คิดเห็นในการ ดำเนินงานพัฒนา ของภาครัฐ	1) ประชาชนมีความเข้าใจและ เห็นประโยชน์ของการพัฒนา ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออก 2) สร้างความร่วมมือของทุก ภาคส่วน ในการช่วยกันผลักดัน โครงการอย่างต่อเนื่อง	- เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจของ ประเทศจีน เกาหลีใต้ รัฐ ดูไบ และเวียดนาม ประสบ ความสำเร็จ
มาตรการ 1.2 สร้างความเชื่อมั่นในความต่อเนื่อง ของนโยบาย EEC	ระยะสั้น (2561-2562)	- เร่งจัดกิจกรรม เผยแพร่การออก พ.ร.บ.เขตเศรษฐกิจ พิเศษภาคตะวันออก ทั้งในประเทศและ ต่างประเทศ (สำนักงาน EEC สำนักงาน BOI) -กำหนดวันเลือกตั้ง สมาชิกสภาผู้แทน ราษฎรตาม	- จัดทำโครงการ สร้างความเชื่อมั่น นโยบาย EEC ของไทยในเชิงรุก ไปยังภาคเอกชน ของประเทศต่างๆ (สภาอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย)		1) เกิดการรับรู้และเชื่อมั่นใน นโยบาย EEC อย่างกว้างขวาง 2) ภาคเอกชนในต่างประเทศ เกิดความเชื่อมั่นอย่างต่อเนื่อง ของการพัฒนา EEC 1)นักลงทุนต่างชาติมั่นใจใน เสถียรภาพทางการเมืองของ ไทย	- ดำเนินการในลักษณะที่จีน ใช้ประชาสัมพันธ์นโยบาย One Belt One Road เป็นความเชื่อมั่นในประเทศ ที่พัฒนาแล้ว

แนวทาง/มาตรการ	ระยะ หวังผล	ผู้รับผิดชอบดำเนินการ			ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ข้อมูลอ้างอิง
		ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ภาคประชาชน		
		รัฐธรรมนูญ2560 (สำนักงาน กกต.)				
มาตรการ 1.3 เสริมสร้างความคล่องตัวในการ บริหารจัดการของสำนักงาน คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนา พิเศษภาคตะวันออก (สำนักงาน EEC)	ระยะสั้น (2561-2562)	- ปรับบทบาท สำนักงาน EEC ให้ เป็นหน่วยงานที่มี ลักษณะพิเศษมี อำนาจเบ็ดเสร็จ เด็ดขาดในการ สนับสนุนด้านต่างๆ ใน EEC และมี ลักษณะดำเนินงาน แบบเอกชน (สำนัก นายกรัฐมนตรี สำนักงาน EEC)	- เข้าร่วมเป็น คณะกรรมการ กำหนดและ ผลักดันนโยบาย (สภาอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย สภาหอการค้า)		1) สำนักงาน EEC สามารถ ดำเนินงานบูรณาการความ ร่วมมือ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ได้อย่างคล่องตัวและรวดเร็ว และสามารถผลักดันนโยบายสู่ การปฏิบัติได้อย่างรวดเร็ว	องค์กรบริหารจัดการ นโยบายในเขตเศรษฐกิจ พิเศษเงินของจีน มี ความคล่องตัวอย่างมากใน การบริหารงาน
มาตรการ 1.4 เสริมสร้างปัจจัยเอื้อต่อการลงทุน	ระยะสั้น (2561-2562)	- จัดทำโครงการ Ease of Doing business in EEC โดยเน้นการปรับ กฎระเบียบให้เอื้อต่อ การลงทุนอย่าง สะดวก รวดเร็วและ เป็นธรรมกับทุกฝ่าย	- จัดทำ ข้อเสนอแนะ เพื่อให้ภาครัฐ ปรับปรุงกฎ ระเบียบที่เอื้อต่อ การลงทุนใน EEC (สภาอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย)		1) อัตราการลงทุนจะเพิ่มขึ้น อย่างรวดเร็ว 2) เกิดการขยายตัวทาง เศรษฐกิจในพื้นที่ที่จะส่งผลต่อ GDP ของประเทศ 3) เพื่อให้เกิดความมั่นใจแก่นัก ลงทุนและป้องกันมิให้เป็น ภาระต้นทุนในการ	

แนวทาง/มาตรการ	ระยะ หวังผล	ผู้รับผิดชอบดำเนินการ			ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ข้อมูลอ้างอิง
		ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ภาคประชาชน		
		สอดคล้องกับ พ.ร.บ. EEC (สำนักงาน BOI) -ประกาศเรื่อง ปราบปรามทุจริต คอร์รัปชันในระบบ ราชการเป็นวาระ แห่งชาติ			ประกอบการ	
มาตรการ 1.5 สร้างความเชื่อมั่นด้านคุณภาพ สิ่งแวดล้อม	ระยะสั้น	- จัดทำระบบการ จัดการสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากล ในพื้นที่ EEC (กรมควบคุมมลพิษ องค์การบริหารส่วน จังหวัด)	- จัดทำโครงการ อาสารักษ์ สิ่งแวดล้อมพื้นที่ EEC (หน่วยงาน เอกชน/ชมรม และสมาคม ผู้ประกอบการ)	- ให้ความร่วมมือ ในการดูแล สิ่งแวดล้อมใน พื้นที่ EEC - มีส่วนร่วมใน การนำเสนอ ประเด็นด้าน สิ่งแวดล้อม	1) เกิดความเชื่อมั่นว่าการ พัฒนาอุตสาหกรรมใน EEC จะ ไม่ก่อให้เกิดมลพิษ 2) ลดการต่อต้านและความ กังวลในพื้นที่เกี่ยวกับคุณภาพ สิ่งแวดล้อม	- บทเรียนการจัดการ สิ่งแวดล้อมในนิคม อุตสาหกรรมมาบตาพุด
มาตรการ 1.6 พัฒนาระบบอัจฉริยะการเข้าถึงการ บริการภาครัฐ (E-Government)	ระยะสั้น	- จัดทำโครงการ สนับสนุนหน่วยงาน ภาครัฐ ระบบการ ให้บริการต่างๆ แบบ Online (กระทรวง	- ร่วมกับภาครัฐ ดำเนินการสร้าง ระบบการ เชื่อมโยงเครือข่าย ให้บริการ		1) ภาครัฐสามารถให้บริการแก่ ประชาชนได้อย่างรวดเร็วและมี ประสิทธิภาพ 2) ลดต้นทุนในการทำธุรกรรม ของภาคเอกชน	- รูปแบบการให้บริการของ ประเทศต่างๆ อาทิเช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ สิงคโปร์ เป็นต้น

แนวทาง/มาตรการ	ระยะ หวังผล	ผู้รับผิดชอบดำเนินการ			ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ข้อมูลอ้างอิง
		ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ภาคประชาชน		
		ดิจิทัล)	(หน่วยงานเอกชน ด้านการสื่อสาร โทรคมนาคม)		3) เกิดความเชื่อมั่นในระบบ การบริการแบบสากล	
มาตรการ 1.7 สนับสนุนการจัดตั้งสถาบันวิจัยและ พัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย	ระยะกลาง (2563-2565)	- จัดทำโครงการ แลกเปลี่ยนนักวิจัย/ ผู้เชี่ยวชาญในสาขา เฉพาะทาง - โครงการสนับสนุน การขยายสาขา หน่วยงานวิจัยใน และต่างประเทศให้ เข้ามาจัดตั้งในEEC (กระทรวงวิทย์ฯ)	- จัดตั้งหน่วยงาน วิจัยเฉพาะสาขา อุตสาหกรรม เพื่อ รองรับการพัฒนา เทคโนโลยี (บริษัทเอกชน ขนาดใหญ่ เช่น ปตท. CP SCG ฯลฯ)	- ปรับเปลี่ยน ทัศนคติให้พร้อม รับเทคโนโลยี ใหม่ๆ - สนับสนุนและ ให้ความสำคัญต่อ การเรียนรู้ด้าน วิทยาศาสตร์และ เทคโนโลยี	1) เกิดสังคมนักวิจัยและ ผู้เชี่ยวชาญในพื้นที่ EEC เพื่อ รองรับการเติบโตของ อุตสาหกรรมใหม่ 2) เกิดนวัตกรรมใหม่เป็น โอกาสของกลุ่ม Start up	- การเป็นแหล่งรวมของ นักวิจัยในเขตพัฒนาสิทธิ พิเศษ
มาตรการ 1.8 การจัดตั้งกองทุนเพื่อพัฒนา อุตสาหกรรมในเขต EEC	ระยะกลาง (2563-2565)		-จัดตั้งกองทุน (Angle Fund และ Future Fund) เพื่อเป็น ศูนย์กลางระดม ทุนเพื่อพัฒนา อุตสาหกรรม เป้าหมายและ อุตสาหกรรม	- ร่วมลงทุนใน กองทุน	1) เพื่อให้เกิดการขยายตัวใน การลงทุนผู้ประกอบการใน พื้นที่ EEC อย่างรวดเร็วและ ต่อเนื่อง 2)เพิ่มบทบาทให้ภาคประชาชน เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา พื้นที่ร่วมกับภาคเอกชน- ภาครัฐ 3)เป็นแหล่งทุนสนับสนุนกลุ่ม	- เป็นแนวทางการพัฒนา เขตเศรษฐกิจเขตเศรษฐกิจ พิเศษของจีน เวียดนาม และรัฐดูไบ ที่ประสบ ความสำเร็จ

แนวทาง/มาตรการ	ระยะ หวังผล	ผู้รับผิดชอบดำเนินการ			ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ข้อมูลอ้างอิง
		ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ภาคประชาชน		
			ต่อเนื่องในพื้นที่ EEC		SMEs อุตสาหกรรมที่จะเข้ามา ลงทุนในพื้นที่ EEC รวมทั้ง แหล่งทุนสำหรับกลุ่ม Start up	
แนวทางที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงทางกายภาพ						
มาตรการ 2.1 เร่งเปิดโครงการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานหลัก - รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน - ท่าอากาศยาน นานาชาติดูตะเกา - ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน	ระยะสั้น (2561-2562)	- ปรับแผนการ ดำเนินงานให้ สามารถเริ่ม ดำเนินการเร็วขึ้น ภายในปี 2561 โดย สำนักงาน EEC เป็น หน่วยงานในการ ดำเนินงาน	-ร่วมลงทุนและ บริหารจัดการใน รูปแบบ PPP -ประชาสัมพันธ์ การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน ผ่านสื่อต่างๆ ทั้ง ในและนอก ประเทศ อย่าง ต่อเนื่องตลอดปี (สภาอุตสาหกรรม ภาคเอกชนราย ใหญ่)		1) นักลงทุนต่างชาติเกิดความ มั่นใจ การอำนวยความสะดวก เพื่อการลงทุนใน EEC มาก ยิ่งขึ้น 2) ประชาชนเห็นความจริงจัง ในการดำเนินนโยบายของ รัฐบาล 3) เกิดการขยายตัวทาง เศรษฐกิจพื้นที่ EEC และพื้นที่ ภูมิภาคที่เชื่อมโยง	
มาตรการ 2.2 จัดทำเครือข่ายโทรคมนาคม	ระยะสั้น	-วางระบบสัญญาณ เครือข่าย 5G (กสทช.)			1) เพื่อรองรับดิจิทัลเทคโนโลยีที่ มุ่งเน้นการเชื่อมโยงระบบ สัญญาณต่างๆ	

แนวทาง/มาตรการ	ระยะ หวังผล	ผู้รับผิดชอบดำเนินการ			ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ข้อมูลอ้างอิง
		ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ภาคประชาชน		
มาตรการ 2.3 เชื่อมโยงเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐาน กับภูมิภาคอื่นๆ	ระยะยาว (2566-2570)	- จัดทำโครงการ พัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานเชื่อมโยง พื้นที่ EEC ไปยัง ภูมิภาคอื่นๆ ทั่ว ประเทศ (กระทรวง คมนาคม)	- เข้าร่วมรับ สัมปทาน เพื่อ เป็นผู้ลงทุนใน โครงการต่าง ๆ ด้านนโยบาย รัฐบาล		1) เกิดการเชื่อมโยงทั้งภายใน ประเทศ ตลอดจนการเชื่อมโยง เครือข่ายในอาเซียน 2) สามารถเชื่อมต่อนโยบาย One belt One Road ของจีน	
มาตรการ 2.4 ยกระดับเมืองสู่ Smart City	ระยะสั้น ระยะกลาง	- ยกระดับเมือง พัทยาให้เป็น "Pattaya Super Smart City" - ยกระดับวังจันทร์ เป็น Smart City ของ ระยอง - ยกระดับแปดริ้วเป็น Smart City ของ ฉะเชิงเทรา			1) เนื่องจากเป็นเมืองที่มีชื่อเสียง เป็นที่รู้จักระดับโลกจะสามารถ ดึงดูดความสนใจของนักลงทุน และแรงงานที่มีฝีมือเข้ามาอยู่ใน พื้นที่ได้ดียิ่งขึ้น	
แนวทางที่ 3 การส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย						
มาตรการ 3.1 ส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ	ระยะสั้น (2561-2562)	- จัดกิจกรรม Road Show ใน	- เป็นเจ้าภาพจัด กิจกรรม Road		1) สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับ นโยบาย EEC	

แนวทาง/มาตรการ	ระยะ หวังผล	ผู้รับผิดชอบดำเนินการ			ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ข้อมูลอ้างอิง
		ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ภาคประชาชน		
		ต่างประเทศ เพื่อเชิญ ชวนนักลงทุน ต่างประเทศเข้ามา ลงทุนใน EEC อาทิ เช่น จีน เยอรมัน อังกฤษ อเมริกา (BOI, กระทรวง อุตสาหกรรม กระทรวงการ ต่างประเทศ)	Show โครงการ EECทั่วโลกภายใต้ แนวคิด”EEC World Class of New S-Curve Industry” (สภา อุตสาหกรรม หอการค้า สมาคม ธุรกิจระหว่าง ประเทศ)		2) สร้างพันธมิตรทางธุรกิจ ระหว่างไทยและต่างประเทศ 3) กระตุ้นให้เกิดการลงทุนจาก ต่างประเทศให้รวดเร็วยิ่งขึ้น 4) สร้างโอกาสการจับคู่ทาง ธุรกิจระหว่างประเทศต่างๆ	
มาตรการ 3.2 ผลักดันให้เกิดการลงทุนอุตสาหกรรม New S-Curve อุตสาหกรรมแรกที่จะ จุดประกายการลงทุน	ระยะสั้น (2561-2562)	- จัดทำโครงการ สนับสนุน อุตสาหกรรมซ่อม บำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul Center : MRO) (กระทรวง อุตสาหกรรม)	- สร้างคลัสเตอร์ อุตสาหกรรมซ่อม บำรุงอากาศยาน (MRO) เพื่อ เชื่อมโยง ผู้ประกอบการ ตั้งแต่ต้นน้ำ- ปลายน้ำ ให้เกิด การพัฒนาความ เข้มแข็งใน อุตสาหกรรม MRO ร่วมกัน		1) เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรม MRO อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อ ดึงดูดความสนใจและเร่งการ ลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย 2) สร้างความเชื่อมั่นให้นักลงทุน ต่างประเทศ เห็นโอกาสในการ เข้ามาลงทุนอย่างจริงจัง	- แบบผลสำเร็จที่ปรากฏใน ซิลิคอนวัลเลย์

แนวทาง/มาตรการ	ระยะ หวังผล	ผู้รับผิดชอบดำเนินการ			ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ข้อมูลอ้างอิง
		ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ภาคประชาชน		
			(กลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอากาศยานจากต่างประเทศและในประเทศ)			
	ระยะกลาง (2563-2565)	- จัดทำโครงการคลังเตอร์อุตสาหกรรมในสาขาอุตสาหกรรมเป้าหมาย	- จัดทำโครงการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมเป้าหมายกับอุตสาหกรรมพื้นฐานอื่นๆ ในพื้นที่ EEC (Big Brother Project) (สภาอุตสาหกรรมผู้ประกอบการขนาดใหญ่)		1) เกิดการร่วมพัฒนาระหว่างผู้ประกอบการรายใหญ่และผู้ประกอบการรายเล็กในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง 2) เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีและมาตรฐานการผลิตในระดับคุณภาพขั้นสูง	
	ระยะยาว (2566-2570)		- จัดทำโครงการเชื่อมโยงเครือข่ายอุตสาหกรรมระหว่างอุตสาหกรรม		1) เกิด economics of scale ในการประกอบการ รวมทั้งกระตุ้นให้เกิดการวิจัยและพัฒนาาร่วมกัน	

แนวทาง/มาตรการ	ระยะ หวังผล	ผู้รับผิดชอบดำเนินการ			ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ข้อมูลอ้างอิง
		ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ภาคประชาชน		
			เป้าหมายกับ อุตสาหกรรมหลัก ในภูมิภาคอื่นๆ ทั่วประเทศ			
มาตรการ 3.3 ตั้งสถาบันการศึกษาผลิตแรงงานมี ทักษะโดยความร่วมมือกับสถาบันที่มี ชื่อเสียงระดับโลก	ระยะสั้น (2561-2562)	- จัดทำนโยบาย สร้างและพัฒนา บุคลากรสำหรับ อุตสาหกรรมการบิน (สถาบันการบินพล เรือน: สบн. กระทรวง ศึกษาธิการ)	- จัดทำโครงการ บุคลากรด้านการ บินร่วมกับภาครัฐ โดยเฉพาะ หลักสูตรเร่งรัด ด้านช่างซ่อมบำรุง อากาศยาน (สบн. ร่วมกับ องค์กรเอกชนจาก ประเทศญี่ปุ่น)	- ให้ความสำคัญ และสนับสนุน การเข้าร่วม พัฒนายกระดับ ฝีมือ	1) แรงงานมีความพร้อมในการ รองรับการเติบโตของ อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศ ยาน 2) นักลงทุนเกิดความมั่นใจ ยิ่งขึ้นในการลงทุนและขยายการ ลงทุนในอุตสาหกรรมอากาศ ยาน	
		- ส่งเสริมการพัฒน ยกระดับทักษะ แรงงานรองรับ อุตสาหกรรมใหม่ โดยการปรับปรุง หลักสูตรให้ สอดคล้องกับ ความ ต้องการของ	- ร่วมจัดทำ หลักสูตร STEM แก่แรงงานไทย - จัดทำโครงการ Project based learning เน้นการ เรียนรู้ในสถาน ประกอบการ	- ปรับทัศนคติ ให้สำคัญ กับการเรียน อาชีวะที่เน้นรู้ จริง ทำเป็น เพื่อ ตอบสนองความ ต้องการในพื้นที่ EEC	1) แรงงานไทยมีทักษะ สามารถ รองรับอุตสาหกรรมใหม่ที่ เกิดขึ้นใน EEC 2) สร้างความมั่นใจแก่นักลงทุน ต่างชาติในด้านอัตรากำลัง รองรับการลงทุน	

แนวทาง/มาตรการ	ระยะ หวังผล	ผู้รับผิดชอบดำเนินการ			ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ข้อมูลอ้างอิง
		ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ภาคประชาชน		
		ภาคอุตสาหกรรม	(สภาอุตสาหกรรม อาชีวศึกษา)			
	ระยะยาว (2566-2570)		- สร้าง Academy เพื่อ พัฒนาทักษะ แรงงาน และ ยกระดับการใช้ เทคโนโลยีขั้นสูง ในสาขา อุตสาหกรรม เป้าหมาย (ภาคเอกชน/นัก ลงทุน ผู้ประกอบการ ขนาดใหญ่ อาทิ ปตท. CP SCG)		- เพื่อให้มีผู้เชี่ยวชาญ/นักวิจัย วิศวกร รวมทั้งช่างเทคนิค ที่มี องค์ความรู้ และทักษะการผลิต ขั้นสูง รองรับอุตสาหกรรมใหม่	- ตามแบบในประเทศที่ ประสบความสำเร็จ ในการ ทำเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น จีน
มาตรการ 3.4 การจัดตั้งกองทุนเพื่อพัฒนา อุตสาหกรรมในเขต EEC	ระยะกลาง (2563-2565)		- จัดตั้งกองทุน (Angle Fund และ Future Fund) เพื่อเป็น ศูนย์กลางระดม ทุนเพื่อพัฒนา	- ร่วมลงทุนใน กองทุน	1) เพื่อให้เกิดการขยายตัวใน การลงทุนผู้ประกอบการในพื้นที่ EEC อย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง 2) เพิ่มบทบาทให้ภาคประชาชน เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา พื้นที่ร่วมกับภาคเอกชน -	

แนวทาง/มาตรการ	ระยะ หวังผล	ผู้รับผิดชอบดำเนินการ			ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ข้อมูลอ้างอิง
		ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ภาคประชาชน		
			อุตสาหกรรม เป้าหมายและ อุตสาหกรรม ต่อเนื่องในพื้นที่ EEC		ภาครัฐ	

4.3 ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการขับเคลื่อนโครงการ EEC

ปัจจัยสำคัญแห่งความสำเร็จในการขับเคลื่อนโครงการ EEC ให้สามารถบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้นั้น ประกอบด้วยปัจจัยต่างๆ ดังนี้

1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเครือข่ายเชื่อมโยงที่มีความพร้อมในการอำนวยความสะดวกให้นักลงทุนสามารถประกอบการได้อย่างสะดวกและมีประสิทธิภาพ สามารถรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคต ทั้งในส่วนของพัฒนาสนามบิน ท่าเรือ ถนน ระบบโทรคมนาคม และระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ทั้งไฟฟ้า ประปา น้ำ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ช่วยเพิ่มความน่าสนใจและศักยภาพการแข่งขันให้กับพื้นที่ EEC รวมทั้งต้องมีความพร้อมด้านสภาพแวดล้อมทางการเงินที่เหมาะสม ช่วยลดความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจของสถาบันการเงินสร้างความมั่นใจสำหรับนักลงทุนต่างชาติด้วย

2) การปฏิรูปกฎระเบียบและการออกกฎหมายเฉพาะพื้นที่ EEC เพื่อกำหนดสิทธิประโยชน์ในการจูงใจนักลงทุนเข้ามาในพื้นที่ EEC การให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษีแก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม hi-technology และผู้ประกอบการ SMEs ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะช่วยสร้างสภาพแวดล้อมทางธุรกิจดึงดูดเม็ดเงินลงทุนได้อย่างต่อเนื่อง

3) การบริหารงานที่มีประสิทธิภาพของหน่วยงานในพื้นที่ที่ต้องเน้นให้เกิดความโปร่งใสและยืดหยุ่นในการบริหารงานและการตัดสินใจที่เอื้ออำนวยประโยชน์ต่อนักลงทุนและผู้รับบริการในลักษณะ One stop service มีความเป็นมิตรต่อภาคธุรกิจ (Business-friendly) ค่อนข้างมาก

4) ความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ซึ่งได้แก่ แหล่งพัฒนาและโครงสร้างนวัตกรรมที่มีระบบนิเวศที่เหมาะสม ความพร้อมด้านห้องปฏิบัติการ สนามทดลอง ศูนย์วิเคราะห์ทดสอบ โรงงานต้นแบบและโรงงานสาธิต ศูนย์บ่มเพาะวิสาหกิจเริ่มต้นด้านเทคโนโลยี เป็นต้น รวมทั้งต้องมีกลไกเชื่อมโยงการทำงานระหว่างภาคอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัย สถาบันวิจัย ในลักษณะคลัสเตอร์ อุตสาหกรรมที่เป็นด้านการวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดสินค้าที่มีคุณภาพและเทคโนโลยีที่ทันสมัย ตลอดจนมีหน่วยงานวิจัยชั้นนำทั้งของรัฐและเอกชนเข้ามาตั้งอยู่ในพื้นที่ EEC เพื่อเป็นแม่เหล็กดึงดูดหน่วยงานวิจัยต่างๆ เพื่อสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมให้เติบโตต่อไป

5) การจัดการสิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐานสากลสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในพื้นที่ หลีกเลี่ยงปัญหาที่เคยเกิดขึ้นในโครงการอีสเทิร์นซีบอร์ดในอดีต และสนับสนุนให้ภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการสิ่งแวดล้อมเพื่อคุณภาพชีวิตที่ยั่งยืน รวมทั้งการพัฒนาเมืองที่ทันสมัย มีการจัดการที่ดี เป็นที่ดึงดูดใจของประชาชนในการเข้ามาอยู่อาศัย

6) ความพร้อมของบุคลากรที่จำเป็นต้องมีทักษะที่สูงขึ้น ทั้งทักษะการทำงาน การใช้ภาษาสากลเพื่อรองรับการลงทุนจากต่างชาติ

7) การมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่นับเป็นสำคัญที่จะสนับสนุนให้การพัฒนาในด้านต่างๆ เป็นไปด้วยความเข้มแข็ง มุ่งมั่นที่จะร่วมด้วยช่วยกันพัฒนาให้เกิดความพร้อมภายในพื้นที่ EEC

ปัจจัยต่างๆ ข้างต้น นับเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องเร่งดำเนินการเตรียมความพร้อมในพื้นที่ EEC เพื่อรองรับการลงทุนจากภาคส่วนต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศที่จะสร้างความมั่นใจของนักลงทุน ตลอดจนการเอื้ออำนวยในพื้นที่ EEC และพื้นที่ที่มีความพร้อมด้วยปัจจัยสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาวต่อไป

ทั้งนี้ รัฐบาลควรมุ่งเน้นให้โครงการ EEC มีจุดขาย (Unique Position) ที่มีความชัดเจน สามารถเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่น มีสภาพแวดล้อมที่สมบูรณ์ สามารถต่อยอดและส่งเสริมกับ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องให้เติบโต โดยให้ทุกฝ่ายเห็นพ้องและร่วมสนับสนุนตามเป้าหมายที่วางไว้

4.4 ความเสี่ยงในการดำเนินงานขับเคลื่อนโครงการ EEC

การดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนโครงการ EEC ตามที่กลุ่มผู้ศึกษาได้นำเสนอนั้น แม้ว่าจะมี แนวทางและมาตรการทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ซึ่งได้พิจารณาเสนอโดยคำนึงถึงความ พร้อมของประเทศ โอกาสการลงทุน และการดำเนินสนับสนุนภายใต้นโยบายต่าง ๆ ของรัฐบาล ตลอดจนศึกษาเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจากนานาประเทศ เพื่อใช้ เป็นแนวทางการขับเคลื่อนโครงการ EEC ของไทยให้เกิดการพัฒนาอย่างรวดเร็วเป็นผลในระยะเวลา อันใกล้กัน แต่อย่างไรก็ตามยังคงมีประเด็นความท้าทายในการบรรลุเป้าหมาย และมีความเสี่ยงใน เรื่องต่างๆ ดังนี้

ตารางที่ 4.2 ปัจจัยเสี่ยงของการดำเนินงานขับเคลื่อน EEC และแนวทางการบริหารความเสี่ยง

ปัจจัยเสี่ยงของการดำเนินงานขับเคลื่อน EEC	แนวทางการบริหารความเสี่ยง
ด้านการสร้างสภาวะแวดล้อม	
1. การสร้างความเชื่อมั่นและความต่อเนื่องของ มาตรการส่งเสริมการลงทุนใน EEC อาจจะไม่ บรรลุผลตามที่คาดหวังไว้ เนื่องจากปัญหาด้าน งบประมาณ การบูรณาความร่วมมือของทุกภาค ส่วน	1. ควรมอบให้สำนักงาน EEC ควรบูรณาการ ความร่วมมือกับภาคเอกชน เพื่อให้เข้ามามีส่วนร่วม สำคัญในการสร้างความเชื่อมั่นผ่านภาคเอกชน ของไทย
2. การส่งเสริมการลงทุนใน EEC นั้น นักลงทุนยังขาด ความมั่นใจด้านแรงงานที่มีทักษะขั้นสูงที่จะรองรับ เทคโนโลยีใหม่	2. ต้องมีการนำเสนอให้รัฐบาลควรเร่งรัดมาตรการ ต่าง ๆ ที่จะยกระดับช่างฝีมือเป็นการเร่งด่วน และเป็นวาระแห่งชาติ รวมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ นักลงทุนเห็นความเอจจริงของภาครัฐ ในการ ทุ่มเทเตรียมความพร้อมด้านแรงงานในพื้นที่ EEC
3. ความกังวลของประชาชนในเรื่องคุณภาพ สิ่งแวดล้อมอาจทำให้เกิดการต่อต้านการลงทุนใน พื้นที่ EEC	3. ควรมอบหมายให้กรมควบคุมมลพิษ บูรณาการ กับภาคเอกชนอย่างใกล้ชิด กำหนดมาตรการ รองรับ และสร้างความมั่นใจ โดยอาศัยบทเรียน ของมาบตาพุดเป็นแนวทาง
4. การสร้างความเข้าใจถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจาก โครงการ EEC อาจจะทำไม่ได้ทั่วถึงเท่าที่ควร ซึ่งจะส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนทั้งใน และนอกพื้นที่ EEC	4. ทุกภาคส่วนต้องเข้ามามีบทบาท ในการสร้าง ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ EEC และ ควรเปิดโอกาสให้มีการจัดเวทีให้ประชาชนได้เข้า มามีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็น เพื่อให้การ พัฒนาสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

ปัจจัยเสี่ยงของการดำเนินงานขับเคลื่อน EEC	แนวทางการบริหารความเสี่ยง
	ไปในทิศทางเดียวกัน
5. การพัฒนาระบบการให้บริการเพื่อการลงทุนในรูปแบบดิจิทัล อาจจะดำเนินการได้ไม่เร็วตามที่คาดหวัง เนื่องจากการขาดความรู้ในด้านต่างๆ อาทิ โครงข่ายระบบเชื่อมโยง การเกิดรูปแบบการให้บริการแบบเดิมๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	5. รัฐบาลควรเร่งรัดให้หน่วยงานภาครัฐ นำระบบดิจิทัลมาให้บริการและกำหนดมาตรการให้มีการเชื่อมต่อระบบฐานข้อมูล (Big Data) ที่จะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนโดยเร็ว
ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการเชื่อมโยงทางกายภาพ	
1. การเร่งดำเนินเปิดโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลัก 5 โครงการใหญ่ อาจจะประสบปัญหาความล่าช้า อันเนื่องมาจากขั้นตอนการจัดทำ TOR การสรรหาผู้ร่วมลงทุน ไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด	1. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลักควรต้องเร่งศึกษา ภาวะเปิยบ ข้อปัญหา และข้อจำกัดอย่างเร่งด่วน เพื่อนำเสนอ กรม. ให้ปรับลดเงื่อนไขหรือปรับระเบียบที่เอื้อให้เกิดการคล่องตัวในการจัดหาผู้ร่วมลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
2. การสนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทเป็นเจ้าภาพหลักในการจัดทำประชาสัมพันธ์ในลักษณะเชิงรุกนั้น อาจติดขัดด้านความเข้าใจขั้นตอน และรายละเอียดในการจัดทำ Content นำเสนอความก้าวหน้าของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งมีงบประมาณในการดำเนินงานไม่เพียงพอ ซึ่งจะเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์ได้ในที่สุด	2. รัฐบาลควรจัดหางบประมาณที่เพียงพอสนับสนุนให้ภาคเอกชนดำเนินงานจัดทำประชาสัมพันธ์ โดยเฉพาะในช่วงปีแรกๆ ของการดำเนินงาน เมื่อเราสร้างความมั่นใจให้แก่ักลงทุน ทั้งภายในและต่างประเทศ ทั้งนี้ สำนักงาน EEC ควรร่วมสนับสนุนด้านข้อมูลต่างๆ ที่จะเผยแพร่ไปยังสื่อต่างๆ
3. การจัดทำเขตประกอบการอุตสาหกรรมเป้าหมาย อาจจะประสบปัญหาด้านผังเมืองและกฎระเบียบต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการจัดตั้ง	3. รัฐบาลควรเร่งดำเนินการปรับ กม. ผังเมืองให้สอดคล้องกับนโยบายส่งเสริมเขตพัฒนาเศรษฐกิจ EEC รวมทั้งปรับปรุง ลดขั้นตอนระเบียบต่างๆ อย่างเหมาะสม เพื่อกระตุ้นให้ผู้ประกอบการสามารถจัดตั้งเขตประกอบการได้อย่างรวดเร็ว
ด้านการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย	
1. การจัด Road Show เชิญชวนนักลงทุนต่างชาติในสถานะเชิงรุก โดยมอบให้สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เจ้าภาพ อาจจะประสบปัญหาด้านงบประมาณสนับสนุน จะทำให้การดำเนินงานล่าช้า	1. รัฐบาลควรให้ความสำคัญต่อการประชาสัมพันธ์ โดยเฉพาะช่วงเริ่มต้นของโครงการ EEC ควรจัดสรรงบประมาณด้านนี้ให้มากพอที่จะสร้างกระแสปลุกความสนใจจากประเทศต่างๆ

ปัจจัยเสี่ยงของการดำเนินงานขับเคลื่อน EEC	แนวทางการบริหารความเสี่ยง
2. การดำเนินโครงการ MRO อาจจะประสบปัญหาด้านขาดแคลนแรงงานระดับฝีมือ	2. กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงแรงงาน และองค์กรภาคเอกชน ควรร่วมมือกันจัดศึกษาเร่งรัดพัฒนาฝีมือช่างซ่อมบำรุง โดยต่อยอดจากนักศึกษาที่จบ ปวส. หรือพัฒนาช่างฝีมือเดิมที่มีให้มีทักษะสอดคล้องกับความต้องการของอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน
3. การเชื่อมโยงอุตสาหกรรมเป้าหมายกับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อถ่ายทอดเทคโนโลยีในลักษณะ Big Brother นั้น ผู้ประกอบการอาจจะไม่สนใจและเห็นความสำคัญของการดำเนินงาน	3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงาน BOI ควรมีมาตรการสนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยง โดยกำหนดมาตรการจูงใจทั้งที่เป็นภาษีและไม่ใช่อะไร
4. การพัฒนาแรงงานรองรับอุตสาหกรรมอาจจะมีค่าต่ำ เนื่องจากนักศึกษาไม่เห็นความสำคัญของการเรียนสายอาชีพ รวมทั้งขาดแคลนอาจารย์ด้านการพัฒนาทักษะฝีมือ	4. กระทรวงศึกษาธิการต้องเน้นสร้างความเข้าใจ (Mind Set) ให้แก่ประชาชน เห็นความสำคัญและประโยชน์ของการเรียนสายอาชีพอย่างกว้างขวาง
5. การจัดตั้งกองทุนเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมในเขต EEC อาจต้องใช้เวลาในการจัดตั้ง	5. ควรให้ภาคเอกชนร่วมมือซึ่งกันและกัน ในการจัดตั้งกองทุนเพื่ออุตสาหกรรม พร้อมสร้างความเข้าใจให้ประชาชนทั่วไปเห็นประโยชน์ และมีความเชื่อมั่นในระบบบริการและความมั่นคงของกองทุน

นอกจากปัจจัยเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นภายใต้แนวทางนำเสนอดังกล่าวข้างต้นแล้วนั้น ยังมีความไม่แน่นอนทางการเมืองภายในประเทศที่จะเป็นประเด็นสำคัญประการหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นความไม่แน่นอนจากการเลือกตั้งในประเทศและความเสี่ยงทางการเมืองในหลายๆ ประเทศทั้งในยุโรปและคาบสมุทรเกาหลี ซึ่งอาจจะส่งผลให้เกิดความล่าช้า ความไม่ต่อเนื่องและความไม่เป็นรูปธรรมของโครงการ EEC ที่จะส่งผลต่อการลดทอนความเชื่อมั่นของนักลงทุนได้เช่นกัน

4.5 สรุป

แนวทางการดำเนินการขับเคลื่อน EEC ให้เกิดการพัฒนาอย่างรวดเร็วภายใน 4-5 ปี นั้น กลุ่มผู้ศึกษาได้นำเสนอแนวทางและมาตรการ ดังนี้

แนวทางที่ 1 สร้างสถานะแวดล้อมที่เหมาะสม

มาตรการ 1.1 เร่งสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

มาตรการ 1.2 สร้างความเชื่อมั่นในความต่อเนื่องของนโยบาย EEC

มาตรการ 1.3 เสริมสร้างความคล่องตัวในการบริหารจัดการของสำนักงาน EEC

มาตรการ 1.4 เสริมสร้างปัจจัยเอื้อต่อการลงทุน

มาตรการ 1.5 สร้างความเชื่อมั่นด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม

มาตรการ 1.6 พัฒนาระบบอัจฉริยะการเข้าถึงการบริการภาครัฐ

แนวทางที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงทางกายภาพ

มาตรการ 2.1 เร่งเปิดตัวโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลัก

มาตรการ 2.2 พัฒนาเขตประกอบการเพื่อรองรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย

มาตรการ 2.3 เชื่อมโยงเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานกับภูมิภาคอื่นๆ

แนวทางที่ 3 ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย

มาตรการ 3.1 ส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ

มาตรการ 3.2 ผลักดันให้เกิดการลงทุนอุตสาหกรรม New S-Curve อุตสาหกรรมแรก
ที่จุดประกายการลงทุน

มาตรการ 3.3 เตรียมความพร้อมด้านแรงงานให้แก่อุตสาหกรรมเป้าหมาย

มาตรการ 3.4 การจัดตั้งกองทุนเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมในเขต EEC

ทั้งนี้ ปัจจัยความสำเร็จในการขับเคลื่อนจะขึ้นอยู่กับ การเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างเป็นรูปธรรม การปรับปรุงกฎระเบียบและการมีกฎหมาย EEC รองรับที่ชัดเจน และการบริหารงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่มีความคล่องตัวเป็นอิสระ รวมทั้งการเร่งรัดให้มีความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การให้ความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการเตรียมความพร้อมของแรงงานที่มีทักษะเพื่อรองรับอุตสาหกรรมใหม่และที่สำคัญการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นหัวใจสำคัญที่จะก่อเกิดการพัฒนาในด้านต่างๆ อย่างเข้มแข็ง

ถึงแม้ว่าในการดำเนินงานภายใต้แผนงานและมาตรการต่างๆ จะมีความเสี่ยงที่จะเป็นอุปสรรคให้การขับเคลื่อนโครงการ EEC ไม่เป็นตามที่คาดหวังในหลายประเด็นก็ตาม แต่หากได้มีการดำเนินการตามแนวทางการบริหารความเสี่ยงที่กำหนดไว้ จะช่วยให้การขับเคลื่อนโครงการ EEC เกิดการพัฒนาได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

5. สรุปในภาพรวม

5.1 สรุปในภาพรวมจากหัวข้อที่ 1 - 4

เป้าหมายหลักในการดำเนินโครงการ EEC กำหนดว่า GDP ขยายตัวอย่างน้อยร้อยละ 5 ต่อปี มีการลงทุนในพื้นที่ 1.5 ล้านล้านบาทใน 5 ปี เกิดการจ้างงานใหม่ในภาคอุตสาหกรรมและบริการไม่น้อยกว่า 100,000 อัตราต่อปี จำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 10 ล้านคนต่อปี ข้อเท็จจริงขณะนี้คือ เวลาผ่านมา 1 ปี (หลังเริ่มต้น EEC ในปี 2559) GDP ในปี 2560 เท่ากับร้อยละ 3.9 การขอรับการลงทุนมีมูลค่าเพียง 249,107 ล้านบาท ซึ่งยังห่างไกลจากเป้าหมาย กลุ่ม GP 9 จึงทำการศึกษาว่า อะไรเป็นเงื่อนไขหรืออุปสรรคที่ทำให้การขับเคลื่อน EEC เกิดผลช้า และจะมีแนวทางอะไรในการจัดปัญหาอุปสรรคเพื่อให้ EEC เป็นเครื่องมือขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเทศได้ตามเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้

เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยภายในที่มีผลต่อการขับเคลื่อน EEC พบว่า (1) EEC ต้องเผชิญกับการแข่งขันกับเขตเศรษฐกิจพิเศษอื่นในระดับปานกลาง โดยเฉพาะระดับเทคโนโลยีที่ EEC ยังมีข้อได้เปรียบ อย่างไรก็ดี การลงทุนของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูงเป็นเชิงตั้งรับ ไม่สามารถค้นคว้าวิจัยและพัฒนานวัตกรรมของตนเอง (2) อุปสงค์ภายในมีมากพอที่จะเกิดการประหยัดต่อขนาด เช่น ปริมาณการเดินทางและการขนส่งทางอากาศมากเพียงพอที่จะสนับสนุนอุตสาหกรรม MRO แต่อุปสงค์ภายนอก โดยเฉพาะนักลงทุนยังไม่มากพอ ต้องเร่งรัดการดึงดูดนักลงทุน การร่วมลงทุนกับบริษัทข้ามชาติยังถูกกำหนดโดยบริษัทต่างชาติเป็นส่วนใหญ่ (3) โครงการ EEC เองมีศักยภาพด้านที่ตั้งภูมิศาสตร์ แรงงานพื้นฐานและทักษะ การบริหารจัดการทั่วไป ทรัพยากรธรรมชาติ ความรู้พื้นฐาน เงินทุน และสาธารณูปโภคพื้นฐาน อย่างไรก็ตาม ปัจจัยขั้นสูงหรือปัจจัยเฉพาะ เช่น แรงงานที่มีทักษะสูงเฉพาะทางของแต่ละอุตสาหกรรม สถาบันเฉพาะทางซึ่งเป็นทรัพยากรความรู้ขั้นสูง การบริหารจัดการระดับสูง ทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นวัตถุดิบ เช่น เหล็ก คุณภาพสูง และเทคโนโลยีเฉพาะทาง ยังไม่มีการพัฒนาอย่างจริงจัง และ (4) โครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบสนับสนุนมีความพร้อม ซึ่งถือว่าเป็นจุดแข็งที่สำคัญของ EEC โดยรัฐบาลมีโครงการลงทุนเพิ่มทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และอากาศ รวมถึงเรื่อง Software คือ กฎหมายที่สนับสนุนส่งเสริมการดำเนินการตามแผน EEC เป็นไปอย่างชัดเจนและสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน

อย่างไรก็ตาม การพัฒนา EEC เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศสู่เวทีโลก เราจำเป็นต้องพิจารณาจาก Outside-in ด้วย ประเทศต่าง ๆ ที่ประสบความสำเร็จด้านการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ส่วนใหญ่มีความพร้อมในเรื่องต่างๆ ได้แก่ (1) ความต่อเนื่องและโปร่งใสของการดำเนินนโยบายภาครัฐเพื่อการสนับสนุนอุตสาหกรรม/กระบวนการสนับสนุนการลงทุนตลอดคอร์ปชั่น (2) การเมืองมีเสถียรภาพ (3) ระบบบริหารจัดการ/หน่วยงานที่มีอำนาจเบ็ดเสร็จ (4) ระบบการสร้างและกำกับดูแลสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมที่เอื้อต่อการลงทุน (5) โครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพ เชื่อมโยงทั้งในระดับประเทศและภูมิภาค (6) แรงงานมีขีดความสามารถด้านเทคโนโลยี (7) ความพร้อมด้านการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ และที่สำคัญ (8) ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาอย่างแท้จริง

จากการวิเคราะห์ Inside-out และ Outside-in ทำให้เห็นว่า แนวทางเดิมที่รัฐบาลได้ทำ มีข้อจำกัด (gap) คือ (1) EEC ยังไม่สามารถสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนในเรื่องความต่อเนื่องของนโยบายรัฐ และความโปร่งใสในกระบวนการสนับสนุนการลงทุนของนักลงทุน (2) การขาดเสถียรภาพทางการเมืองภายในประเทศ เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการสร้างความเชื่อมั่น (3) สำนักงาน EEC มีบทบาทไม่ชัดเจนในแง่การขับเคลื่อนการลงทุน (4) การขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างล่าช้า (5) การยกระดับฝีมือแรงงาน ยังไม่มีความชัดเจนเพียงพอในการดึงดูดนักลงทุน (6) สภาพแวดล้อมที่รองรับความต้องการอยู่อาศัยของผู้ลงทุนในอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูง วิศวกร และผู้เชี่ยวชาญ (7) การสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชนในพื้นที่ยังไม่ได้ผล

กลุ่ม GP9 จึงเสนอมาตรการต่างๆ ภายใต้ 3 แนวทางการขับเคลื่อน ดังนี้

แนวทางที่ 1 สร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมของประเทศ ระยะสั้น: เร่งประกาศบังคับใช้พ.ร.บ. EEC ภายในไตรมาส 3/2561 กำหนดวันเลือกตั้งตาม Roadmap ปรับบทบาทสำนักงาน EEC ให้มีอำนาจเบ็ดเสร็จเด็ดขาดในการขับเคลื่อน ประกาศเรื่องคอร์ปชั่นเป็นวาระแห่งชาติโดยมีบทลงโทษที่เด็ดขาดรุนแรง ปรับบทบาทภาครัฐเป็น Smart Government และระยะกลาง: สนับสนุนการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเป้าหมาย จัดตั้งชุมชน R&D เพื่อรองรับนักวิจัยทั้งในและต่างประเทศ และจัดตั้งกองทุน Angel Fund

แนวทางที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงทางกายภาพ ระยะสั้น: เร่งเปิดโครงการโครงสร้างพื้นฐาน (รถไฟความเร็วสูง สนามบินอู่ตะเภา ศูนย์ซ่อมบำรุง) ภายในปี 2561 ให้สนามบินอู่ตะเภามีการบริหารจัดการโดยภาคเอกชน เร่งวางระบบสัญญาณเครือข่าย 5G รองรับเทคโนโลยีดิจิทัล และยกระดับพัทยาเป็น Pattaya Super Smart City ระยะกลาง: ยกระดับวังจันทร์เป็น Smart City ของระยอง และยกระดับแปดริ้ว เป็น Smart City ของฉะเชิงเทรา และระยะยาว: เชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานกับภาคอื่นทั่วประเทศ รวมทั้งเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน

แนวทางที่ 3 การจุดประกายลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย ระยะสั้น: Roadshow EEC ทั่วโลกภายใต้แนวคิด EEC World Class of New S-Curve Industry โดยภาคเอกชน ให้ MRO เป็นตัวจุดประกายการขับเคลื่อนให้เกิด New S-Curve Industries และดึงดูดสถาบันที่มีชื่อเสียงระดับโลกมาร่วมยกพัฒนาระดับฝีมือแรงงานขั้นสูง ระยะกลาง Big Brother Project สนับสนุนกิจการขนาดใหญ่เป็นแกนนำเพื่อสร้างคลัสเตอร์อุตสาหกรรมใหม่ และระยะยาว: ขยายผล Big Brother Project สู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ เพื่อสร้างความเจริญแก่อุตสาหกรรมท้องถิ่นที่สามารถเชื่อมโยง Backward-Forward Linkages สร้าง Academy เฉพาะสาขา โดยมุ่งเน้นอุตสาหกรรมเป้าหมาย

5.2 บทเรียนที่ได้เรียนรู้จากการจัดทำรายงาน

จากการศึกษาเรื่อง “แนวทางการขับเคลื่อนโครงการ EEC ให้เกิดการพัฒนอย่างก้าวกระโดด” ทำให้กลุ่มผู้ศึกษาได้รับความรู้และประสบการณ์เพิ่มพูนขึ้น ดังนี้

5.2.1 ความท้าทายในการบูรณาการความคิดจากสมาชิกในกลุ่ม

เนื่องจากคณะผู้ศึกษามาจากหลายหน่วยงานทั้งในราชการส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ได้แก่

- (1) สำนักข่าวกรองแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

(2) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงาน
นายกรัฐมนตรี

(3) สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ ขึ้นตรงต่อนายกรัฐมนตรี

(4) สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง

(5) กรมชลประทาน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

(6) กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

(7) สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 7 สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(8) สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดยโสธร กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

(9) กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน

(10) โรงพยาบาลราชวิถี กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข

(11) กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

สมาชิกกลุ่มต่างมีหน้าที่ความรับผิดชอบในงานที่หลากหลายสาขา มีองค์ความรู้ ประสบการณ์และมุมมองในการพัฒนางานและแก้ไขปัญหาที่แตกต่างกัน ความท้าทายของกลุ่มคือ การนำศาสตร์หรือความรู้วิชาการต่าง ๆ รวมทั้งความคิดเห็นของแต่ละคนมาปรับให้สอดคล้องสัมพันธ์ กัน เพื่อนำมาวิเคราะห์และจัดทำรายงานร่วมกันได้อย่างผสมผสานกลมกลืน เชื่อมโยงกันเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเน้นองค์รวมของเนื้อหามากกว่าองค์ความรู้ของแต่ละคน และเน้นการ เสริมสร้างความรู้ของสมาชิกภายในกลุ่มให้เกิดขึ้นไปพร้อมกันด้วยการประชุมเพื่อระดมความคิดเห็น และนำมุมมองที่แตกต่างมาร่วมกันถกแถลง เพื่อให้ประเด็นการจัดทำรายงานในแต่ละหัวข้อเกิดความ ชัดเจน ลึกซึ้ง และครบถ้วน ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวต้องนำความรู้ในเรื่องของการบริหารจัดการมา ใช้ในภายในกลุ่ม โดยอาศัยหลักการทำงานเป็นทีม มนุษยสัมพันธ์ การติดต่อสื่อสาร การบริหารความ ชัดแย้ง การมอบหมายงาน และหลักการนำเสนองานที่มีประสิทธิภาพ จนทำให้การจัดทำรายงาน ฉบับนี้ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

5.2.2 การเชื่อมโยงระหว่างแนวทางพัฒนาตนเอง (IS) ให้เข้ากับการนำข้อเสนอใน รายงานกลุ่มไปปฏิบัติ

จากการที่สมาชิกของกลุ่มศึกษาได้จัดทำรายงานการศึกษาส่วนบุคคล (IS) สามารถนำแนวทางพัฒนาตนเองมาเชื่อมโยงให้เข้ากับข้อเสนอในรายกลุ่มเพื่อการนำไปปฏิบัติได้ดังนี้

(1) สามารถนำกลยุทธ์การแก้ไขปัญหาและพัฒนาการดำเนินงานในโครงการ IS ของสมาชิก ประยุกต์ใช้กับข้อเสนอการพัฒนาโครงการพัฒนา EEC ในส่วนที่หน่วยงานของสมาชิกมี ส่วนเกี่ยวข้องและรับผิดชอบในโครงการดังกล่าว

(2) การจัดทำแนวทางการพัฒนาตนเองช่วยให้มีการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง ที่ ต้องการได้รับการพัฒนาทั้งในประเด็นความรู้ทั้งในเชิงทฤษฎี และฝึกปฏิบัติ ทำให้สามารถคิด วิเคราะห์ข้อเสนอในรายงานกลุ่มได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น

(3) แนวทางการพัฒนาตนเองใน IS ช่วยให้สมาชิกกลุ่มได้ทราบว่าตนเองต้องมีความรู้ ทักษะ ความสามารถ และคุณลักษณะที่จำเป็นอย่างไรบ้าง ซึ่งแนวทางดังกล่าว สามารถนำมาปรับใช้เป็นข้อเสนอในการจัดทำรายงานการศึกษากลุ่มได้เป็นอย่างดี

(4) แนวทางการพัฒนาตนเองทำให้สมาชิกกลุ่มได้เรียนรู้และฝึกหัดการตัดสินใจอย่างมีระบบ ได้ทราบแนวทาง วิธีการและเครื่องมือที่ช่วยในการตัดสินใจอย่างมีประสิทธิภาพ นำมาซึ่งการแลกเปลี่ยนมุมมอง และความคิดเห็นเพื่อเชื่อมโยงเข้ากับข้อเสนอในรายงานกลุ่มให้เกิดผลในทางปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

(5) แนวทางการพัฒนาตนเองที่สมาชิกหลายคนต้องการพัฒนา คือ การบริหารการเปลี่ยนแปลง เพื่อที่จะสามารถบริหารงานที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทั้งจากภายนอกและภายในองค์กรได้อย่างทันท่วงที ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่ทางกลุ่มนำมาถกแถลงร่วมกันเพื่อนำเสนอการเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นกับการพัฒนาโครงการ EEC อย่างก้าวกระโดด

บรรณานุกรม

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อการกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก: นิคมอุตสาหกรรม Smart Park. พฤศจิกายน 2560

การรถไฟแห่งประเทศไทย. โครงการศึกษา ทบทวนและวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง – สุวรรณภูมิ – อุตะนา). เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3. ธันวาคม 2560

หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ. การพัฒนาศูนย์กลางการบิน. ปีที่ 37 ฉบับที่ 3,295. วันที่ 10 - 13 กันยายน พ.ศ. 2560

จิราภรณ์ สุธีราชติ. EEC ความหวังใหม่ของเศรษฐกิจไทย: ทำไมต้องเริ่มตั้งแต่วันนี้. SCB Economic Intelligence Center. เผยแพร่ในนิตยสารการเงินธนาคาร ฉบับเดือนพฤษภาคม 2017. <https://www.scbeic.com/th/detail/product/3544>. 15 พฤษภาคม 2560

ณัชพล จรุงพัฒนกุล. EEC: หัวรถจักรการลงทุนใหม่แห่งทศวรรษ. คอลัมน์ แจกส์เบียร์. หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ ฉบับวันที่ 28 มีนาคม 2560.

เป้าหมายการพัฒนา. <http://www.eeci.or.th/th/81-news/127.html>

แผนการลงทุนโครงการพื้นฐาน การขนส่งทางอากาศในพื้นที่ EEC. <http://prop2morrow.com/2018/01/25/eec-air/> มกราคม 2561

โมเดลขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน <http://www.libarts.up.ac.th/v2/img/Thailand-4.0.pdf>

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี อนาคตประเทศไทย เพื่อความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน. http://planning.pn.psu.ac.th/plan_doc/procedure/docs_procedure/300_1498813858.pdf

รู้จัก “ซิลิคอนวัลเลย์” แหล่งรวมบริษัท IT หนึ่งในสถานที่ที่คนอยากทำงานมากที่สุดในโลก <https://www.dek-d.com/studyabroad/37000/>. เมษายน 2558

ศูนย์ข้อมูลเพื่อพัฒนาธุรกิจไทยในจีน. กรณีศึกษาเขตเศรษฐกิจพิเศษเมืองเซินเจิ้นกับทางเลือกในการพัฒนาเศรษฐกิจประเทศไทย http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=441&ID=15038. ตุลาคม 2552

สรุปสาระสำคัญแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12
<http://www.nesdb.go.th/download/plan12> Thailand 4.0

สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี. รายงานการศึกษาตามเหมาะสม (Feasibility Study) การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก. พฤษภาคม 2560

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564). พฤศจิกายน 2559.

Money Channel. การบิน – หุ่นยนต์ – ดิจิทัล “ 3 อุตฯ ดาวเด่น EEC.”
http://www.moneychannel.co.th/news_detail วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2561

SCB Economic Intelligence Center. เจาะลึกอุตสาหกรรมเด่นขนรับโครงการ EEC. 15 กุมภาพันธ์ 2561

Sustainable Development Goals (SDGs) เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน.
<http://www.manpattanalibrary.com/newsdetail.php?id=48>

คณะผู้จัดทำ

- | | | |
|---------------------------|------------|---|
| 1. นายอนุกุล เจริมมงคล | รหัส 87006 | ที่ปรึกษาสำนักข่าวกรองแห่งชาติ
สำนักข่าวกรองแห่งชาติ |
| 2. นางสาวสุมิตรา พูลทอง | รหัส 87015 | ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนยุทธศาสตร์
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ |
| 3. นายจิรวิทย์ นิยมธรรม | รหัส 87018 | ผู้อำนวยการกองพุทธศาสนสถาน
สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ |
| 4. นางสาวอุปมา ใจหงษ์ | รหัส 87027 | ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาตลาดตราสารหนี้
สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ
กระทรวงการคลัง |
| 5. นายสัญญา แสงพุ่มพงษ์ | รหัส 87044 | ผู้อำนวยการสำนักบริหารจัดการน้ำและ
อุทกวิทยา กรมชลประทาน
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ |
| 6. นายโอฬาร เสงเจริญ | รหัส 87060 | ผู้อำนวยการกองมาตรฐานคนประจำเรือ
กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม |
| 7. นางประนอม ปิยะสาธุกิจ | รหัส 87063 | ผู้อำนวยการสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 7
สำนักงานปลัดกระทรวง
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม |
| 8. นายชยุต วงศ์วณิช | รหัส 87086 | หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
จังหวัดยโสธร กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กระทรวงมหาดไทย |
| 9. นางโสภา เกียรตินิรชา | รหัส 87100 | ผู้ตรวจราชการกรม กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
กระทรวงแรงงาน |
| 10. นายมานัส โพธารมณ์ | รหัส 87115 | ผู้อำนวยการโรงพยาบาลราชวิถี
กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข |
| 11. นางวันเพ็ญ รัตนกั้วาล | รหัส 87123 | ผู้อำนวยการกองพัฒนาอุตสาหกรรมสร้างสรรค์
กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม
กระทรวงอุตสาหกรรม |