

## 1. ปัญหาอุปสรรค การขับเคลื่อนระเบียบเศรษฐกิจในภาคตะวันออก (EEC)

### 1.1 การขับเคลื่อนระเบียบเศรษฐกิจในภาคตะวันออก (EEC)

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เป็นโครงการพัฒนาพื้นที่โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อต่อยอดการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งเป็นที่รู้จักในชื่ออีสเทิร์นซีบอร์ด ที่มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่ (Area Base Development) ในขณะที่ EEC จะต่อยอดและมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructures Base Development) ในพื้นที่ 3 จังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ ระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา โดยมุ่งหวังให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจชั้นนำและเมืองที่น่าอยู่ของเอเชีย ที่จะช่วยสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งการยกระดับคุณภาพชีวิตและรายได้ของประชาชน โดยได้กำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุนเพิ่มเติมที่เชื่อมโยงกับ 12 อุตสาหกรรมเป้าหมาย แบ่งออกเป็น 5 กลุ่ม ได้แก่ 1) ยานยนต์และชิ้นส่วน และรถไฟฟ้า 2) การแพทย์ wellness ศูนย์กลางการผลิตยา 3) Digital/Electronic/IT/Innovation 4) BCG/Carbon Utility 5) Logistics และการบริการด้านต่างๆ

คณะกรรมการ EEC มีหน้าที่จัดหา อำนวยความสะดวกด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้เกิดการลงทุนในระเบียบเศรษฐกิจ โดยเฉพาะในส่วนของอุตสาหกรรมเป้าหมายดังกล่าวข้างต้น ทั้งนี้ ปัจจัยที่นักลงทุนจะตัดสินใจลงทุน ประกอบด้วย 4L ได้แก่ 1) Land ซึ่งขณะนี้ได้พัฒนามาพอสมควร 2) Labor แรงงานที่มีความต้องการมากที่สุดคือแรงงานที่มีฝีมือ 3) Logistics & Infrastructure สำหรับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ปัจจุบันใช้หลักการ Public Private Partnership 4) Law & Regulations ซึ่งหลายหน่วยงานราชการยังคงติดปัญหาการพิจารณาอนุมัติอนุญาตเพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย (สรุปจากการบรรยายของนายจุฬา สุขมานพ เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคเศรษฐกิจพิเศษ (สภท. หรือ EEC) เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2566)

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือ BOI มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการส่งเสริมการลงทุนทั้งในประเทศและการลงทุนของไทยในต่างประเทศ ถือเป็นหน่วยงานสำคัญในการขับเคลื่อน EEC ภายใต้ยุทธศาสตร์ส่งเสริมการลงทุน 5 ปี (พ.ศ.2566 – 2570) ตาม 7 หมายเหตุที่สำคัญในการส่งเสริมการลงทุนเพื่อมุ่งเศรษฐกิจใหม่ และยกระดับไทยให้เป็นศูนย์กลางการลงทุนของภูมิภาค ประกอบด้วย 1) การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม โดยยกระดับอุตสาหกรรมเดิมที่ไทยมีความโดดเด่น ควบคู่กับการสร้างฐานอุตสาหกรรมใหม่ที่ไทยมีศักยภาพ และสร้างความเข้มแข็งของ Supply Chain 2) เร่งเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมไปสู่ Smart & Sustainability 3) ผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางธุรกิจระหว่างประเทศและประตูการค้าการลงทุนของภูมิภาค 4) ส่งเสริม SMEs และ Startup ให้เข้มแข็งและเชื่อมต่อกับโลก 5) ส่งเสริมการลงทุนตามศักยภาพของพื้นที่ เพื่อสร้างการเติบโตอย่างทั่วถึง 6) ส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาชุมชนและสังคม 7) ส่งเสริมผู้ประกอบการที่มีศักยภาพให้ออกไปลงทุนในต่างประเทศ เพื่อขยายโอกาสทางธุรกิจ โดย BOI จะใช้เครื่องมือสำคัญ 3 ด้าน เพื่อขับเคลื่อน 7 หมายเหตุให้บรรลุผลสำเร็จ คือ สิทธิประโยชน์ทั้งภาษีและไม่ภาษี การบริการแบบครบวงจรทั้งก่อนและหลังการลงทุน การสร้างระบบนิเวศและปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้อต่อการ

ลงทุน (สรุปจากการบรรยายของนายทวี วีระพงษ์ชัย ผู้อำนวยการศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 4 เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2566)

สำหรับจังหวัดชลบุรี มีประชากรประมาณ 1.5 ล้านคน (มีประชากรแฝงประมาณ 1 เท่า) เป็นหญิงประมาณ 8 แสนคน เป็นชายประมาณ 7 แสนคน มีจำนวนผู้สูงอายุร้อยละ 15 มีจุดแข็งในด้านใกล้กรุงเทพฯ มีโครงสร้างพื้นฐานสมบูรณ์ มีโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมาก เป็นศูนย์กลางและเป็นแหล่งกระจายสินค้า โกดังให้เช่า มีโรงแรม และสถานที่จัดประชุมขนาดใหญ่ เป็นศูนย์รวมการท่องเที่ยวทั้งทางธรรมชาติและวัฒนธรรม มีความพร้อมด้านการแพทย์และสามารถขยายตัวรองรับการขยายตัวในทุกด้าน มีสถาบันการศึกษา (มหาวิทยาลัย 3 แห่ง สถาบันอาชีววะ 5-6 แห่ง) มีพื้นที่ทำการเกษตรประมาณ ร้อยละ 40 และมีพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ มันสำปะหลัง ยางพารา ปาล์มน้ำมัน อ้อย สับปะรด มีโรงงานแปรรูปสับปะรด น้ำตาลทราย ปาล์มน้ำมัน มีแหล่งเลี้ยงไข่-เนื้อ สุกร และประมงชายฝั่ง (สรุปจากการบรรยายของนางสาวฐิติลักษณ์ คำพา เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2566)

## 1.2 ปัญหาอุปสรรค

1) เนื่องจากการขับเคลื่อน EEC ส่งผลให้เกิดการขัดกันของกฎหมายแต่ละหน่วยงานซึ่งมีเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ไม่สอดคล้องกันตั้งแต่เริ่มแรก ส่งผลให้ ปัจจัยด้าน Law & Regulations ยังคงเป็นอุปสรรคต่อการขับเคลื่อน EEC

2) นโยบายด้านการศึกษายังไม่สอดคล้องกับนโยบายการขับเคลื่อน EEC จะเห็นได้ว่าระยะหลังการเรียนด้านอาชีพเฉพาะทางหรือแรงงานมีฝีมือไม่ได้รับความสนใจที่จะเข้าเรียนเท่าที่ควร แต่เยาวชนไทยกลับจบการศึกษาระดับปริญญาตรีมากขึ้น ในขณะที่ความต้องการแรงงานมีฝีมือในการขับเคลื่อน EEC มีมากถึงร้อยละ 40 ในขณะที่ความต้องการแรงงานที่จบปริญญาตรีมีเพียงร้อยละ 20 เท่านั้น

3) ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม ซึ่งกำลังส่งผลกระทบต่อชุมชน และในอนาคตอาจจะถูกนำไปเป็นประเด็นทางการค้าระหว่างประเทศ เช่น การปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก การจัดการขยะและของเสีย ปัญหาเรื่องฝุ่นควันพิษ เป็นต้น

4) ปัญหาการจราจรติดขัด การจัดการเรื่องโลจิสติกส์ เช่น การสร้างท่าเรือ สนามบิน เป็นต้น การพักตู้คอนเทนเนอร์ในพื้นที่ชุมชน

5) ขาดการสื่อสาร ประชาพันธ์ เนื่องจากยังพบข้อมูลข่าวสารที่ไม่ถูกต้องหรือไม่เข้าใจไปในทิศทางเดียวกัน ประชาชนยังไม่เข้าใจในทิศทางและนโยบายของรัฐบาล รวมไปถึงการประชาสัมพันธ์ถึงประโยชน์ที่ไทยจะได้รับจากการขับเคลื่อน EEC

## 2.ปัจจัยความสำเร็จในการดำเนินการให้ประสบความสำเร็จ

### 2.1 ความร่วมมือระหว่างส่วนราชการ/ภาคส่วนต่างๆ

การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ถือเป็นปัจจัยความสำเร็จที่สำคัญในการขับเคลื่อน EEC และที่สำคัญควรทราบเป้าหมายการดำเนินการและภาพใหญ่ที่ตรงกัน เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

## 2.2 บุคลากรและงบประมาณ

1) บุคลากรตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ ที่มีความรู้ความสามารถ และความมุ่งมั่นตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ ได้รับการพัฒนาโดยเฉพาะทักษะที่จำเป็นในการขับเคลื่อน EEC

2) ภาครัฐควรจัดสรรงบประมาณเพื่อเข้าร่วมดำเนินการในลักษณะ Public Private Partnership ในสัดส่วนที่มากกว่า เพื่อให้ประโยชน์ในการบริหารจัดการ EEC และท้ายสุดอาจนำรายได้กลับเข้ามาบริหารประเทศในด้านอื่นๆต่อไป นอกจากนี้ ควรเตรียมการจัดสรรงบประมาณเพื่อบริหารจัดการผลกระทบด้านอื่นๆที่จะเกิดขึ้นตามมาอีกด้วย

## 2.3 นโยบายจากภาครัฐ

นโยบายภาครัฐควรมีความชัดเจนต่อเนื่องและพิจารณาอย่างรอบคอบ ซึ่งต้องเริ่มตั้งแต่ นโยบายพื้นฐานด้านการศึกษา การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยเฉพาะการเพิ่มทักษะด้านเทคโนโลยีให้กับคนในประเทศในทุกกระดับ โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง การสนับสนุนการลงทุน ตลอดจนนโยบายรองรับปัญหาที่จะเกิดขึ้นภายหลัง เช่น ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ปัญหาการจราจร การจัดการของเสียและขยะ เป็นต้น

## 3.สิ่งที่ได้จากการศึกษาดูงาน

**3.1 บริษัท โลอ็อง (ประเทศไทย) จำกัด** ได้เรียนรู้หลักการบริหารจัดการองค์กรที่ได้เริ่มดำเนินกิจการมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2512 โดยใช้หลักการมิตรภาพสร้างธุรกิจ มีสุขร่วมเสพ มีทุกข์ร่วมต้าน และพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ในช่วงวิกฤตต้มยำกุ้ง เป็นจุดเริ่มต้นให้สร้าง องค์กรคนดี และพัฒนาวัฒนธรรมองค์กรให้ยกย่องคนดี ส่งเสริมคนเก่ง บริหารงานด้วยระบบศรัทธาและจรรยาบรรณ และล่าสุดได้ใช้ความศรัทธาและปัญญาเป็นกุญแจสำคัญไขประตูโลอ็องสู่ความยั่งยืน ทั้งนี้ โลอ็อง ได้ให้คำจำกัดความภาวะผู้นำ 5 ระดับ ได้แก่ ระดับที่ 1 ตำแหน่งงาน ใช้อำนาจจากตำแหน่งงาน คนตามเพราะหน้าที่ ระดับที่ 2 ยอดรับ สร้างการยอมรับ ให้เกียรติ สร้างสัมพันธ์ คนตามเพราะสบายใจ ระดับที่ 3 ผลงาน สร้างผลงานให้เป็นที่ประจักษ์ คนตามเพราะเชื่อในความสามารถ ระดับที่ 4 สร้างคน สร้างผู้ตามให้เป็นผู้นำ คนตามเพราะความก้าวหน้า ระดับที่ 5 ศรัทธา ใช้ศรัทธาขับเคลื่อน คนตามเพราะเชื่อหมดใจ

**3.2 บริษัท เอสเอไอซี มอเตอร์-ซีพี จำกัด** ได้เรียนรู้ว่ามาตรการสนับสนุนการใช้รถไฟฟ้าของไทย โดยเฉพาะสถานีชาร์จไม่เพียงพอกับการขยายตัวและความต้องการใช้รถไฟฟ้า เรียนรู้วิธีการบริหารจัดการโดยนำเทคโนโลยีมาใช้ควบคู่กับทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งมีความต้องการแรงงานมีฝีมือ ทำให้ตอกย้ำว่าประเทศไทยต้องปฏิรูปและทบทวนนโยบายด้านการศึกษา นอกจากนี้ ยังได้เรียนรู้ว่าประเทศไทยควรเตรียมพร้อมรับการถ่ายทอดเทคโนโลยี ซึ่งถือเป็นเป้าประสงค์สำคัญในการขับเคลื่อน EEC

**3.3 กิจกรรม CSR** ทำให้ได้เรียนรู้ว่า การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อรักษาสมดุลทางนิเวศวิทยา เป็นหน้าที่ของพวกเราทุกคน

## 4.ข้อเสนอแนะ

ควรขยายระยะเวลาการศึกษาดูงานนอกสถานที่ให้นานขึ้น เพื่อให้เข้าใจในรายละเอียดของนโยบาย และการขับเคลื่อนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกให้มากยิ่งขึ้น