



EEC โอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศไทย

คุณอภิชาติ ทองอยู่

ที่ปรึกษาเลขาธิการคณะกรรมการนโยบาย
การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
(Eastern Economic Corridor-EEC)

EEC โอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศไทย

สถาบันคลังปัญญาด้านยุทธศาสตร์ชาติ
วิทยาลัยรัฐกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต

รายละเอียดเพิ่มเติมที่ www.rsu-brain.com

ที่ปรึกษา : ศ.ดร.เอนก เหล่าธรรมทัศน์

บรรณาธิการ: ยุวดี คาดการณ์ไกล

กองบรรณาธิการ: ปาณัท ทองพวง ปลายฟ้า บุนนาค ณัฐธิดา เย็นบำรุง อรุณ สถิตย์พงศ์สถาพร

จิตติรัตน์ ฐ์เสงี่ยม และกอบัรธรรม นีละไพจิตร

ถอดความและเรียบเรียง : กอบัรธรรม นีละไพจิตร

ภาพปก : <https://www.aseanbriefing.com/news/2018/03/09/thailand-eastern-economic-corridor-eec.html>

เผยแพร่ : สิงหาคม 2561



ที่อยู่

สถาบันคลังปัญญาด้านยุทธศาสตร์ชาติ อาคารพร้อมพันธุ์ 1 ชั้น 4 637/1 ถนนลาดพร้าว เขตจตุจักร กทม. 10900
โทรศัพท์ 02-938-8826 โทรสาร 02-938-8864

EEC โอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศไทย*

การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor-EEC) เป็นโครงการที่เกิดขึ้นจากนโยบายส่งเสริมและสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และอำนวยความสะดวกในการประกอบกิจการภายใต้คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติในปี พ.ศ. 2560 ครอบคลุมพื้นที่สามจังหวัดในภาคตะวันออก ประกอบด้วย ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานคณะกรรมการนโยบาย¹ นอกจากนี้ การจัดตั้ง EEC ยังเป็นส่วนหนึ่งในนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อยกระดับประเทศไทยสู่การพัฒนาเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม



คุณอภิชาติ ทองอยู่

ถอดความและเรียบเรียงจากการบรรยายในหัวข้อ EEC โอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศไทย เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2561 โดย คุณอภิชาติ ทองอยู่ ที่ปรึกษาเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor-EEC) จัดโดย สถาบันคลังปัญญาด้านยุทธศาสตร์ชาติ วิทยาลัยรัฐกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต

ที่มาและความสำคัญของ EEC

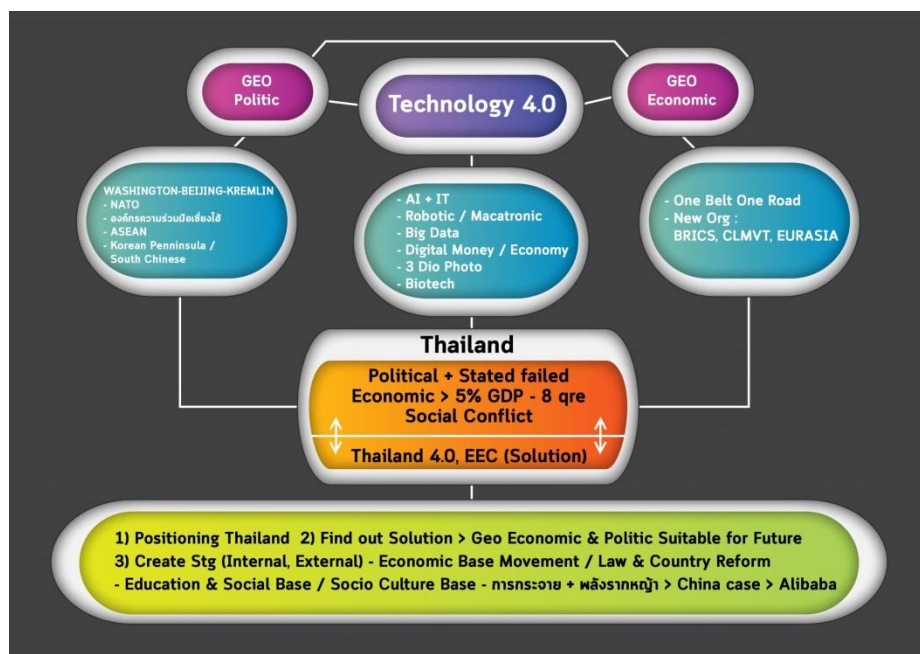
ที่ผ่านมาสามจังหวัดนี้อยู่ภายใต้โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก หรือ Eastern Sea Board Development Program (ESB) ช่วง พ.ศ. 2525 ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อพัฒนาภาคตะวันออกให้เป็นพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรม โดยโครงการ ESB ได้วางโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ อาทิ ท่าเรือแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นต้น อย่างไรก็ตาม แนวคิดการจัดตั้งโครงการ EEC ได้พัฒนาต่อมาจากโครงการ Eastern Sea Board ที่เคยให้ความสำคัญกับการพัฒนาภายใต้เศรษฐกิจภายในประเทศเป็นหลัก ส่งผลให้ไทยสามารถก้าวสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรมและยกระดับการพัฒนาประเทศได้ในระดับหนึ่ง แต่เมื่อบริบททางเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และเทคโนโลยีของโลกเปลี่ยนแปลงไป ไทยจึงจำเป็นต้องปรับตัวให้เท่าทันกับการพัฒนาของเศรษฐกิจโลก ซึ่งที่ผ่านมาประเทศไทยติดกับดักรายได้ปานกลาง (Middle-income trap) มาเป็นกว่า 8 ปีแล้ว ในขณะที่ประเทศเพื่อนบ้านอย่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม หรือกลุ่มประเทศ CLMV มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ดังนั้น EEC จึงเป็นความหวังหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และนำพาประเทศไทยออกจากกับดักรายได้ปานกลางในที่สุด

ปัญหาเศรษฐกิจที่ประเทศไทยกำลังประสบอยู่ในขณะนี้มาจากหลายปัจจัย อาทิ ระบบการศึกษาที่ยังไม่ตอบโจทย์ระบบเศรษฐกิจโลกที่เปลี่ยนไป ระบบราชการและกฎหมายที่มีขั้นตอนล่าช้าไม่ทันการณ์ ปัญหาการเมืองในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาเต็มไปด้วยความขัดแย้งและไร้เสถียรภาพจึงส่งผลถึงความต่อเนื่องของนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจ ปัญหาสิ่งแวดล้อม เมืองที่ไร้ระเบียบ และเทคโนโลยีที่ล้าหลัง ดังนั้น แนวคิดการจัดตั้ง EEC จึงเกิดขึ้นมาเพื่อสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ก้าวทันอุปสรรคดังกล่าวข้างต้น โดย EEC สามารถตอบโจทย์การพัฒนาเศรษฐกิจไทยได้ด้วยปัจจัยหลักสามประการ ดังนี้

ประการแรก ปัจจัยด้านภูมิรัฐศาสตร์ (Geo-politics) บริเวณภาคตะวันออกของไทยเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญแห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออก เนื่องจากบริเวณอ่าวไทยเป็นทางออกสู่ทะเลจีนใต้และช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญของภูมิภาค นอกจากนี้ ทั้งสามจังหวัดยังตั้งอยู่ใกล้กับชายแดนทางตะวันออกซึ่งเป็นเส้นทางสู่ลาว กัมพูชา และเวียดนาม ประกอบกับมีโครงสร้างพื้นฐานในการคมนาคมขนส่งทั้งสนามบินอยู่

ตะเกาและท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น ซึ่งหาก EEC ประสบความสำเร็จจะสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางการพัฒนาเศรษฐกิจระดับโลกที่กำลังเกิดขึ้น เช่น โครงการหนึ่งแถบ หนึ่งทาง (One Belt One Road-OBOR) ของจีน นอกจากนี้ พื้นที่บริเวณภาคตะวันออกของไทยยังไม่เคยประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติที่รุนแรง มีเพียงอุทกภัยซึ่งสามารถแก้ปัญหาได้ด้วยการสร้างระบบจัดการน้ำที่ดี ส่งผลให้พื้นที่บริเวณนี้มีเสถียรภาพด้านภูมิศาสตร์ที่สร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนต่างชาติได้เป็นอย่างดี

ภาพที่ 1 แผนผังแสดงที่มาและความสำคัญของ EEC



ที่มา: อภิชาติ ทองอยู่

ประการที่สอง ในปัจจุบันมีกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจระดับโลกเกิดขึ้นใหม่ เนื่องจากระบบภูมิเศรษฐศาสตร์ (Geo-economics) ที่เปลี่ยนไป เช่น BRICs, AEC, CLMVT, EURASIA เป็นต้น ส่งผลให้สหรัฐฯไม่สามารถควบคุมระบบเศรษฐกิจโลกได้โดยลำพังอีกต่อไป หาก EEC ประสบความสำเร็จจะสามารถขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยในกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่างๆได้

ประการที่สาม ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีซึ่งโลกกำลังก้าวจากสังคมอุตสาหกรรมแบบเดิมไปสู่เศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) ซึ่งโครงการ EEC ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนโดยนวัตกรรม ตลอดจนแผนการสร้างเมือง

อัจฉริยะ (SMART City) ที่ทำให้ภาคธุรกิจ อุตสาหกรรม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมสามารถพัฒนาร่วมกันได้อย่างยั่งยืน (ดังแผนผังในภาพที่ 1)

เป้าหมายของโครงการ EEC

เพื่อยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจไทยบนพื้นที่สามจังหวัดภาคตะวันออก โครงการ EEC จึงมีเป้าหมายหลัก ดังนี้

1. การสร้างความเจริญก้าวหน้าให้ประเทศในศตวรรษที่ 21
2. การขับเคลื่อนประเทศจากปัญหาภัยคุกคามภัยพิบัติได้ปานกลาง
3. การปรับตัวจากอุตสาหกรรมยุคเก่าสู่อุตสาหกรรมสะอาด
4. การสร้างรายได้ประเทศและรายได้ท้องถิ่นที่มั่นคงยั่งยืน
5. การสร้างเมืองอัจฉริยะ เศรษฐกิจอัจฉริยะ และการพัฒนาที่ลดความเหลื่อมล้ำในพื้นที่
6. การสร้างพลังใหม่ทางเศรษฐกิจที่เท่าทันความเปลี่ยนแปลงของโลกยุคใหม่

EEC: เชื่อมไทยสู่เศรษฐกิจโลก

หาก EEC ประสบความสำเร็จในการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีโครงสร้างพื้นฐานเส้นทางคมนาคม อุตสาหกรรมที่ทันสมัย และทรัพยากรมนุษย์ที่มีความพร้อม เมื่อประกอบกับปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ซึ่ง EEC ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญของภูมิภาคแล้ว EEC จะกลายเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงกับเส้นทางพัฒนาเศรษฐกิจของเอเชีย และส่งผลให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาค ดังนี้

1. เชื่อมต่อกับโครงการ “หนึ่งแถบ หนึ่งทาง” (Belt and Road Initiative-BRI) หาก EEC สามารถเชื่อมกับเส้นทางนี้ได้แล้วเศรษฐกิจไทยจะเจริญเติบโตไปพร้อมกับจีน เนื่องจากประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมระหว่างประเทศจีนจากทิศเหนือลงมายังประเทศมาเลเซีย และอินโดนีเซียทางทิศใต้

2. เชื่อมต่อกับโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei Deep Sea Port) ซึ่งเป็นการเชื่อมเส้นทางทิศตะวันออกจากเมียนมาร์ไปยังตะวันตกถึงลาว กัมพูชา และเวียดนาม อาทิ

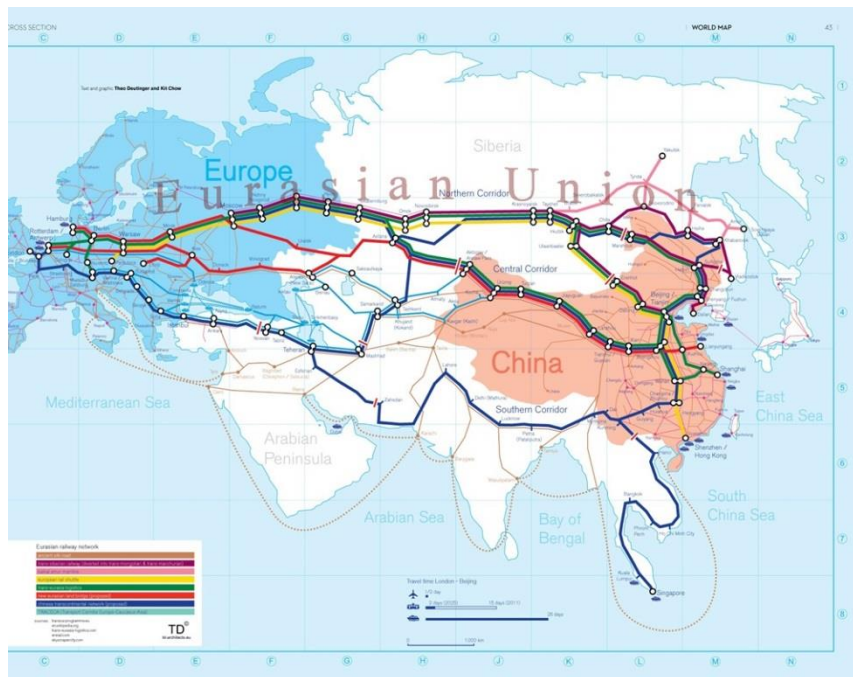
เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor-EWEC) หรือเส้นทาง R9 (ดังแผนที่ในภาพที่ 2-3)

ภาพที่ 2 แผนที่แสดงการเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจของ EEC กับกลุ่มประเทศ CLMV



ที่มา: https://reconasia-production.s3.amazonaws.com/media/file_public/04/07/0407ec3a-0ce0-4769-b967-a893d01c9fb1/gms-action-plan-south.pdf

ภาพที่ 3 แผนที่แสดงการเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจของ EEC กับเส้นทางเศรษฐกิจโลก



ที่มา: <http://td-architects.eu/projects/show/iron-silk-road/#img>

โครงสร้างการบริหารงาน EEC

การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) มีโครงสร้างการบริหารตามประกาศคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 2/2560 ซึ่งประกอบไปด้วยคณะกรรมการนโยบาย โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานฯ รองนายกรัฐมนตรีเป็นรองประธานฯ และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงแรงงาน กระทรวงมหาดไทย กระทรวงอุตสาหกรรม และเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นกรรมการฯ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นกรรมการฯ มีผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งนายกรัฐมนตรีแต่งตั้งจำนวนไม่เกินหกคนเป็นกรรมการฯ เลขาธิการเป็นกรรมการและเลขานุการ และผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ โดยคณะกรรมการนี้มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและอนุมัติแผนงานตลอดจนการดำเนินงานของหน่วยงานรัฐต่างๆที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ยังประกอบด้วย คณะกรรมการบริหารฯ (กรศ.) เลขาธิการฯ สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกรศ.) และหน่วยงานของรัฐ ซึ่งประกอบไปด้วย ราชการ

ส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค ราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่นๆของรัฐ³

แนวทางการขับเคลื่อน EEC

การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) มีแนวทางการขับเคลื่อน ดังนี้

1. มุ่งผลักดันอุตสาหกรรม 10 ประเภท (New S-Curve) ประกอบด้วย อุตสาหกรรมยานยนต์ การท่องเที่ยว อาหารแปรรูป การแพทย์ครบวงจร เชื้อเพลิงและเคมีชีวภาพ ดิจิทัล การขนส่งและการบิน หุ่นยนต์ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ และอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งการผลักดันอุตสาหกรรมดังกล่าวข้างต้นเพื่อให้ประเทศไทยก้าวทันต่อความต้องการของตลาดโลก ทั้งนี้ ประเภทอุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นเทคโนโลยีสมัยใหม่ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่ไทยจะต้องพัฒนาระบบการศึกษาและทรัพยากรบุคคลในจังหวัดภาคตะวันออกเพื่อรองรับเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมใหม่

2. การใช้กฎหมายพิเศษเพื่อความยืดหยุ่นและลดขั้นตอนทางกฎหมายและระบบราชการ กล่าวคือ ปกติแล้วการดำเนินโครงการพัฒนาท้องถิ่นต่างๆจำเป็นต้องอยู่ภายใต้การบริหารงานตามโครงสร้างของกระทรวงมหาดไทยโดยผ่านผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นหลัก แต่การที่ “ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เป็นพื้นที่พัฒนาเฉพาะครอบคลุมพื้นที่รวมสามจังหวัดประกอบด้วย ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยมีกฎหมายมารองรับส่งผลให้เลขาธิการฯ EEC เป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบาย จึงส่งผลให้การประสานงานกับรัฐบาล หน่วยราชการทั้งส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น นักลงทุนต่างชาติ ประชาชนในท้องถิ่น ฯลฯ มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

ความสำคัญของการใช้โครงสร้างการบริหารและกฎหมายพิเศษที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษนั้นมีกรณีศึกษาเปรียบเทียบที่น่าสนใจคือ กวางโจวและมুমไบ ซึ่งต่างเป็นเมืองเศรษฐกิจหลักของจีนและอินเดียแต่มีโครงสร้างการบริหารจัดการที่แตกต่างกัน เนื่องจากอินเดียปกครองแบบประชาธิปไตยมีขั้นตอนในการบริหารที่ยู้งยากกว่า แม้ว่ามুমไบจะมีเศรษฐกิจขนาดใหญ่แต่ยังมีอัตราประชากรที่หนาแน่น การจราจร

ติดขัด และมีมลพิษสูง ในขณะที่กว้างโจวซึ่งถูกออกแบบให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยี มีระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย และประสบความสำเร็จในการพัฒนาเศรษฐกิจมากกว่ากรณีมูไบ โดยสาเหตุประการหนึ่งเป็นเพราะโครงสร้างการบริหารจัดการและกฎหมายของจีนที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งนโยบายของ EEC ตระหนักถึงความจำเป็นของการมีโครงสร้างการบริหารจัดการแบบพิเศษที่จะส่งผลต่อความสะดวกและรวดเร็วในการดำเนินงานตามแผนงาน

3. การจัดการศึกษาและพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ปัญหาหนึ่งที่คณะทำงาน EEC มีข้อกังวลคือ ความพร้อมด้านทรัพยากรมนุษย์เพื่อรองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดย EEC มีเจตนารมณ์ที่จะส่งเสริมและพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในพื้นที่ให้มีความรู้ ทักษะ และศักยภาพที่ตรงตามความต้องการของภาคธุรกิจและภาคอุตสาหกรรมเพื่อเป็นกำลังคนในการขับเคลื่อนระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงมีนโยบายมีร่วมกับสถาบันการศึกษา สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Board of Investment of Thailand-BOI) และหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้องในพื้นที่สามจังหวัดภาคตะวันออก ในการเพิ่มสัดส่วนภาคอาชีวศึกษาร้อยละ 70 และภาคอุดมศึกษาร้อยละ 30 การจัดฝึกอบรมแก่บัณฑิตที่ว่างงาน จัดตั้งศูนย์มาตรฐานอาชีพ และตั้งศูนย์ข้อมูลวิจัยอย่างต่อเนื่อง เป็นต้น

ความคาดหวังของ EEC ที่มีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจไทย

หาก EEC ประสบความสำเร็จเป็นที่คาดหวังว่าจะพัฒนาเศรษฐกิจไทยและจังหวัดภาคตะวันออกให้เจริญเติบโตขึ้นในด้านต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. สร้างงาน สร้างอาชีพ การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจซึ่งต้องการบุคลากรและแรงงานเป็นจำนวนมาก และยังเกิดธุรกิจใหม่ๆ อาทิ การท่องเที่ยวซึ่งสามารถดึงดูดคนเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ ใกล้เคียงกับเขต EEC ซึ่งจะก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ตามมา อาทิ ที่พัก ร้านอาหาร ภาคขนส่ง ภาคบริการ ย่านการค้า ผลผลิตทางการเกษตร ผลิตภัณฑ์จากภูมิปัญญาท้องถิ่น ฯลฯ

2. **สร้างคน EEC** มีแผนการดำเนินงานครอบคลุมไปถึงการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ซึ่ง EEC เข้าไปมีส่วนร่วมในการออกแบบหลักสูตรและบริหารการศึกษาในพื้นที่ EEC โดยมีเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างศักยภาพให้กับประชาชนในพื้นที่ให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน นอกจากนี้ EEC ยังมีเป้าหมายที่จะลดอัตราการว่างงานอันจะนำไปสู่การลดความยากจน

3. **สร้างความเจริญ** โครงสร้างพื้นฐานเป็นภารกิจลำดับแรกๆที่ EEC ให้ความสำคัญเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายของคนจำนวนมากและการขนส่งสินค้า อาทิ การสร้างสนามบินอู่ตะเภา ถนน และรถไฟความเร็วสูงที่จะเชื่อมต่อกองทัพพขกับจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยคาดการณ์ว่าระยะทางจากระยะทางถึงกรุงเทพฯจะใช้เวลาเพียง 40 นาที ผ่านสถานี อู่ตะเภา พัทยา ศรีราชา ชลบุรี แพร่พิริ้ว สุวรรณภูมิ มักกะสัน บางซื่อ และดอนเมือง และสามารถเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟความเร็วสูงไปยังภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ ทั้งนี้การมีเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สะดวกและรวดเร็วจะนำมาซึ่งการขยายตัวของเมืองและกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามแนวถนนและรถไฟด้วย

4. **สร้างเทคโนโลยี EEC** มีเป้าหมายจะนำนวัตกรรม 4.0 และเทคโนโลยีใหม่ๆมาขับเคลื่อนอุตสาหกรรม โดยการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยจะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มให้เศรษฐกิจไทย ส่งผลให้ไทยมีความโดดเด่นในภูมิภาคและเชื่อมโยงกับตลาดโลกได้

ความคืบหน้าของ EEC

หลังการประกาศจัดตั้งในปี พ.ศ. 2560 จนถึงปัจจุบัน โครงการ EEC ยังอยู่ในขั้นตอนการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ถนนจำนวนกว่า 20 สาย สนามบินอู่ตะเภา รถไฟความเร็วสูงที่กำลังอยู่ในขั้นตอนเตรียมการประมูล และการจัดสรรพื้นที่ ซึ่งปัญหาที่พบในขณะนี้คือการขาดแคลนด้านต่างๆ อาทิ บุคลากรและแรงงานที่มีทักษะภาษาอังกฤษและจีน ทักษะด้านเทคโนโลยีโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านอากาศยาน แหล่งเชื้อเพลิงชีวภาพ การออกแบบเชิงดิจิทัล (Digital design) และการจัดการด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจขนาดใหญ่ เป็นต้น

ข้อท้าทายต่อ EEC

การใช้นวัตกรรมใหม่ในอุตสาหกรรมได้สร้างความกังวลว่าจะกระทบต่อการจ้างงานในพื้นที่ จากการทำอุตสาหกรรมโดยใช้ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence-AI) มีต้นทุนสูงเหมาะสำหรับอุตสาหกรรมที่ต้องการความแม่นยำ ซึ่งจำเป็นต้องพิจารณาว่าอุตสาหกรรมประเภทใดที่ควรใช้ AI หรือใช้แรงงานคนโดยไม่ควรมุ่งเป้าไปที่การใช้ AI เพียงอย่างเดียวแต่ต้องประเมินว่าเทคโนโลยีชนิดใดที่เหมาะสมกับท้องถิ่น เนื่องจากอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีแทนมนุษย์ในบางกรณีก่อให้เกิดปัญหาสังคมตามมาจากอัตราการว่างงานที่สูงขึ้น ดังนั้นภาครัฐและภาคอุตสาหกรรมจึงจำเป็นต้องพิจารณาถึงบริบทประชากรศาสตร์ตลอดจนการพัฒนาทักษะแรงงานเพื่อรองรับเทคโนโลยีที่จะนำมาใช้ในพื้นที่ EEC ด้วย

ข้อกังวลที่สำคัญอีกประการหนึ่งของ EEC คือ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจะลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสร้างการกระจายรายได้ในพื้นที่ได้อย่างไรนั้น คณะทำงานของ EEC ได้มีการปรึกษาร่วมกับท้องถิ่นเพื่อกระตุ้นให้เกิดแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ โดยนำเสนอจุดเด่นของชุมชนเป็นจุดขาย เช่น ผลผลิตทางการเกษตร อาหารทะเล และประเพณีท้องถิ่น เป็นต้น โดยอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจะสร้างการกระจายรายได้ให้แก่ท้องถิ่นผ่านธุรกิจขนส่ง ภาคบริการ และภาคเกษตรกรรม ซึ่งการวางโครงสร้างพื้นฐานที่ดี อาทิ ถนน รถไฟความเร็วสูง และท่าเรือ จะช่วยให้การเดินทางและการส่งออกสินค้าจากท้องถิ่นเป็นไปได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม การสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่สามจังหวัดภาคตะวันออกจะสามารถรักษาคุณภาพกับการพัฒนาท้องถิ่นโดยไม่ทำลายวิถีชีวิต วิถีชุมชน และสิ่งแวดล้อมได้อย่างไรนั้นยังคงเป็นโจทย์สำคัญที่ทำนายรัฐบาลและคณะทำงาน EEC ต่อไป

*หมายเหตุ: บทความนี้เป็นความคิดเห็นของผู้บรรยายแต่เพียงผู้เดียว ทางสถาบันฯ เป็นเพียงผู้เรียบเรียงและเผยแพร่เท่านั้น

เอกสารอ้างอิง

¹คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 2/2560. การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก. [ออนไลน์]. 2560. แหล่งที่มา:

<https://www.eeco.or.th/sites/default/files/%E0%B8%A1.44%202-2560.pdf> [10 สิงหาคม 2561]