



สรุปปาฐกถาพิเศษ

หัวข้อ “ความเชื่อมโยงในภูมิภาคเพื่อการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียน”

โดย นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ในงานสัมมนาวิชาการในโอกาสครบรอบ 10 ปี วันสถาปนา สพพ.

“10 ปี NEDA กับความมุ่งมั่น สร้างสรรค์ เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาค”

วันศุกร์ที่ 15 พฤษภาคม 2558 เวลา 08.30-16.40 น.

ณ ห้อง Ballroom Infinity โรงแรมพูลแมน คิง เพาเวอร์ กรุงเทพฯ

จากวิสัยทัศน์ของคนรุ่นเก่า (20-30 ปีที่ผ่านมา) ทำให้เกิดการเชื่อมโยง (Connectivity) เส้นทางคมนาคม ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ประชาชนสามารถเดินทางติดต่อกันได้สะดวกมากยิ่งขึ้น แต่อย่างไรก็ดี เนื่องจากการเดินทางที่กล่าวเป็นการเดินทางระหว่างประเทศ อาจทำให้เกิดผลข้างเคียงขึ้นได้ จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดกติกาในการใช้เส้นทางที่กล่าว จะเห็นได้ว่า ในภาคเหนือของไทย ปัจจุบันมียานพาหนะจากประเทศจีน ซึ่งเป็นพวงมาลัยข้างซ้าย เข้ามาขับในประเทศไทย การไม่คุ้นเคย ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จึงจำเป็นต้องร่วมมือกันเพื่อแก้ไขปัญหาที่กล่าวต่อไป

ภาพรวมความร่วมมือในภูมิภาคและอนุภูมิภาค

GMS เป็นส่วนหนึ่งของ ASEAN Connectivity ซึ่งมีการดำเนินการมากกว่า 20 ปีแล้ว โดยมีการจัดทำแผนแม่บทด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity) เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาการเชื่อมโยงในภูมิภาค ซึ่งมีการขับเคลื่อนโดยการทำงานภายใต้กรอบความร่วมมือในภูมิภาคต่างๆ อาทิ GMS MIT-GT BIMSTEC และ BIMP-EAGA ซึ่งผลจากการพัฒนาที่กล่าวจะช่วยลดความเหลื่อมล้ำ และเกิดความเท่าเทียมกันของประเทศในภูมิภาค

แนวระเบียนเศรษฐกิจในกรอบอนุภูมิภาค GMS

ความสำเร็จในการพัฒนาเส้นทางตามแนวระเบียนเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) แนวระเบียนเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และแนวระเบียนเศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) ใน GMS ครอบคลุมประเทศไทย กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และจีนตอนใต้ ทำให้ประเทศต่างๆ ให้ความสำคัญกับภูมิภาคนี้มากขึ้น ตลอดจนทำให้เกิดความร่วมมือภายใต้กรอบอื่นๆ ตามมา อาทิ ความร่วมมือลุ่มน้ำโขงกับญี่ปุ่น (Mekong-Japan) ความร่วมมือประเทศลุ่มน้ำโขงกับสาธารณรัฐเกาหลี (Mekong-ROK Cooperation) ความริเริ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง (Lower Mekong Initiative: LMI) ซึ่งนำโดยสหรัฐอเมริกา

NEDA เป็นหน่วยงานและหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาภายใต้กรอบ GMS ในนามประเทศไทย ซึ่งผันตัวเองมาจากประเทศผู้รับ (Recipient Country) เป็นประเทศผู้ให้ (Donor Country) แต่ปัจจุบันยังคงมีขนาดเล็ก (Small Donor) ซึ่งได้มีการพิจารณาให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยเริ่มจากการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ (Feasibility Study) ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกันทางด้านการค้าการลงทุน นอกเหนือจากกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ (TICA) ของกระทรวงการต่างประเทศ ซึ่งทำหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการและการฝึกอบรม เพื่อการพัฒนาในประเทศต่างๆ

10 ปีที่ผ่านมา NEDA ได้ร่วมทำงานกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และกระทรวงการต่างประเทศ ภายใต้กระทรวงการคลัง เพื่อให้เกิดความร่วมมือและการพัฒนาไปพร้อมๆ กัน ในรูปของเงินให้เปล่าและเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนนักลงทุนไทยไปขยายฐานการผลิตในประเทศเพื่อนบ้าน

เมียนมา : การพัฒนาเส้นทางอินดู-กอกะเร็ก ตามแนวระเบียนเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก

NEDA ได้ร่วมการพัฒนาเส้นทางในฝั่งเมียนมา ช่วงเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี และรัฐบาลไทย โดยกรมทางหลวง ได้สนับสนุนเงินให้เปล่าปรับปรุงเส้นทางจากเมียวดี-กอกะเร็ก ตามแนว EWEC ซึ่งเชื่อมจากย่างกุ้ง-เมียวดี-แม่สอด-มุกดาหาร-สะหวันเขต-ลาวบาว-เว้-ดานัง กับธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ที่เป็นผู้สนับสนุนหลักในการดำเนินงานภายใต้กรอบ GMS โดย ADB รับผิดชอบในการพัฒนาเส้นทางช่วงเองดู (อินดู)-เกาะลำไย-ท่าตอน

บริเวณชายแดนไทย-เมียนมา (เมียวดี-แม่สอด) ปัจจุบันสะพานข้ามแม่น้ำเมยเริ่มมีการจราจรหนาแน่น ประเทศไทยกับเมียนมาจึงได้ตกลงกันในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2 เพื่อรองรับด้านศุลกากรที่ 2 สำหรับการขนส่งสินค้าเป็นหลัก ซึ่งปัจจุบันออกแบบรายละเอียดเสร็จเรียบร้อยแล้ว และคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ได้อนุมัติวงเงินก่อสร้าง 3,900 ล้านบาท สำหรับการก่อสร้างทางเลี้ยวเมืองแม่สอด พร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2 และการให้ความช่วยเหลือเมียนมาแบบให้เปล่าในการก่อสร้างสะพานฝั่งเมียนมาแล้ว

สำหรับเส้นทางตามแนว EWEC ในประเทศไทย ระยะทางประมาณ 780 กิโลเมตร อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน แต่บางช่วงที่เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพื่อเป็นการเพิ่มมาตรฐานเส้นทางและลดระยะเวลาการเดินทางตามแนวตะวันออก-ตะวันตก กรมทางหลวง จึงได้ปรับปรุงเส้นทางที่กล่าวให้เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ภายใต้แผนการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ทั้งนี้ ในอนาคตกระทรวงคมนาคมมีแผนในการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมต่อกับเส้นทางหลัก (Spur Line) เข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยว และแหล่งเศรษฐกิจของชุมชนตามแนวเส้นทางที่กล่าวอีกด้วย

เส้นทางในฝั่งตะวันออก จาก สปป.ลาว-เวียดนาม ตามแนวเส้นทางหมายเลข 9 ปัจจุบันผิวทางชำรุด และองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) ได้ให้ความช่วยเหลือในการซ่อมแซมที่กล่าวแล้ว

การพัฒนาเส้นทางรถไฟในภูมิภาค

การพัฒนาเส้นทางรถไฟในประเทศไทย เชื่อมโยงระหว่างแม่สอด-มุกดาหาร อยู่ระหว่างการพิจารณาให้ประเทศญี่ปุ่นเข้ามาสนับสนุนในการศึกษาความเหมาะสมตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคมของไทยและญี่ปุ่น ส่วนเส้นทางรถไฟระหว่างกรุงเทพ-เชียงใหม่ ศึกษาแล้วเสร็จมาตั้งแต่ปี 2555 คาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างเป็นรถไฟความเร็วปานกลาง (Medium-Speed Rail) ต่อไป เพื่อให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

เส้นทางรถไฟเชื่อมโยงสายสิงคโปร์-คุนหมิง (SKRL) ทำให้การเดินทางระหว่าง สิงคโปร์-คุนหมิงสั้นลง เส้นทางแล้วเสร็จเฉพาะในส่วนของประเทศไทย ในส่วนของประเทศ กัมพูชา ช่วงปอยเปต-ศรีโสภณ ยังไม่แล้วเสร็จอีกประมาณ 6 กิโลเมตร คาดว่าจะแล้วเสร็จ ในปี 2558 สำหรับในช่วงของ สปป.ลาว รัฐบาลจีนได้เสนอให้ความช่วยเหลือแต่ยังอยู่ ระหว่างการพิจารณา และในส่วนของประเทศจีน ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 50 คาดว่า ในปี 2560 จะแล้วเสร็จทั้งหมด

นอกจากนี้ ประเทศไทยยังมีแนวคิดในการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟไทย-จีนความเร็ว ปานกลาง ด้วยรางขนาด 1.435 เมตร จากกรุงเทพ-หนองคาย-หลวงพระบาง-คุนหมิง เพื่อ เชื่อมโยงประเทศไทย สปป.ลาว และจีนเข้าด้วยกัน ทั้งนี้ เส้นทางพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อม ระหว่างประเทศระยะเร่งด่วนตามข้อเสนอของนายกรัฐมนตรีไทยในการประชุมสุดยอดผู้นำ GMS (GMS Summit) ครั้งที่ 5 ประกอบด้วย 2 เส้นทางหลัก คือ (1) อร์รัฐประเทศ-ปอยเปต และ (2) หนองคาย-เวียงจันทน์-คุนหมิง

กรอบการลงทุนของภูมิภาค (Regional Investment Framework: RIF)

กรอบ GMS มีแผนงานลงทุนในช่วง 10 ปี จำนวน 51,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเป็น การลงทุนในสาขาคมนาคมร้อยละ 86 ทั้งนี้ เป็นการลงทุนทางด้านรถไฟร้อยละ 68 ของการ ลงทุนในสาขาคมนาคม ซึ่งเป็นพัฒนาการของการเชื่อมโยงจากถนนเป็นทางรถไฟ

จากการประชุมสุดยอดผู้นำ GMS ครั้งที่ 5 ผู้นำประเทศได้เห็นชอบแผนงาน GMS ในปี 2557-2561 วงเงินลงทุน 30,100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยงบประมาณของสาขาคมนาคม เป็นสัดส่วนสูงที่สุด สำหรับการพัฒนามาตามแนว NSEC EWEC และ SEC

โครงการสำคัญตามแนว SEC : โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

การพัฒนาพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกทวายเป็นโครงการของเมียนมา ที่ต้องการพัฒนาเพื่อเชื่อมจากเมียนมา-ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยได้เข้าไป ร่วมพัฒนากับเมียนมา เนื่องจากเป็นโครงการใหม่และต้องการเงินลงทุนสูง ลำพังเอกชน ไทยที่เคยได้รับสัมปทานดำเนินโครงการเพียงลำพังสำเร็จได้ยาก ซึ่งจะเห็นได้ว่าในช่วงที่ผ่านมา

โครงการมีความคืบหน้าค่อนข้างน้อย รัฐบาลเมียนมาจึงเปลี่ยนมาเป็นการร่วมลงทุนระหว่าง ไทย-เมียนมา ผ่านบริษัท ทวาย เอส อี แซด ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ซึ่งเป็นนิติบุคคลเฉพาะกิจ (SPV) โดย NEDA เข้าเป็นผู้ถือหุ้นใน SPV ในฐานะรัฐบาลไทย สำหรับการเข้าไปลงทุนใน ระยะเริ่มต้น อาทิ ถนน และท่าเรือขนาดเล็ก เพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงการที่กล่าวได้ในอนาคต

การปรับปรุงเส้นทางจากท่าเรือทวาย-บ้านพุน้ำร้อน เป็นถนน 2 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 138 กิโลเมตร วงเงินประมาณ 4,500 ล้านบาท คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบ ให้ NEDA ให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่เมียนมาในรูปของเงินกู้เงินผ่อนปรน ทั้งนี้ เงินช่วยเหลือทางการเงิน (อัตราดอกเบี้ย ระยะเวลากู้เงิน ระยะเวลาปลอดหนี้) ปัจจุบันอยู่ระหว่าง ทหารือระหว่างรัฐบาลไทยและเมียนมา เมื่อได้ข้อสรุปในเบื้องต้น ฝ่ายเมียนจะนำเรื่องดังกล่าว เสนอสภาเพื่อขออนุมัติกู้เงินที่กล่าวต่อไป

เนื่องจากการพัฒนาโครงการทวายต้องใช้เงินลงทุนค่อนข้างสูง รัฐบาลไทยและเมียนมา จึงได้หารือกันในการหาหุ้นส่วนเข้ามาร่วมลงทุนเพิ่มเติม ซึ่งปัจจุบันรัฐบาลญี่ปุ่นได้ตอบรับ การเข้าร่วมพัฒนาโครงการทวาย ระยะที่ 2 แล้ว ทั้งนี้ ในการประชุมสุดยอดผู้นำ Mekong-Japan นายกรัฐมนตรีของไทยจะนำเรื่องความร่วมมือพัฒนาโครงการทวายและการลงนามใน Sharedholder Agreement ใน SPV ไปหารือต่อไป

แผนการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคม

อุตสาหกรรมทวาย

- (1) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง
- (2) การพัฒนาบริเวณพรมแดนไทย-เมียนมา เพื่อเป็นจุดเชื่อมบริเวณบ้านพุน้ำร้อน
- (3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกิจกรรมทางเศรษฐกิจฝั่งไทย โครงการก่อสร้าง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) บางใหญ่-กาญจนบุรี (โครงการภายใต้ RIF) เพื่อ เป็นการเชื่อมฐานการผลิตของไทยที่ Eastern Seaboard

การขับเคลื่อนแผนงาน IMT-GT ที่สำคัญ

กรอบ IMT-GT เป็นความร่วมมือของ 3 ประเทศ คือ ไทย มาเลเซีย และอินโดนีเซีย ในการพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างกัน ทั้งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ โดยเน้นการพัฒนาทางบกและทางทะเล เพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างกัน โดยมีโครงการที่สำคัญ อาทิ

- (1) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหาดใหญ่-สะเดา เชื่อมจากประเทศไทย-มาเลเซีย ผ่านทางด่านสะเดา และด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา ซึ่งเป็นหนึ่งในจังหวัดที่ประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- (2) การพัฒนาพื้นที่ชายแดนไทย-มาเลเซีย รวม 6 ด่าน ประกอบด้วย ด่านวังประจัน (สตูล) ด่านสะเดา (สงขลา) ด่านบูเก๊ะตา (นราธิวาส) ด่านตากใบ (นราธิวาส) ด่านปาดังเบซาร์ (สงขลา) ด่านบ้านประกอบ (สงขลา) ด่านเบตง (ยะลา) และด่านสุโหงโกลก (นราธิวาส)
- (3) โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าทุ่งสง ซึ่งเชื่อมโยงกับท่าเทียบเรือกันตัง เพื่อเชื่อมถนนและเส้นทางรถไฟเข้าไปยังศูนย์กระจายสินค้า
- (4) การพัฒนาด่านสะเดาแห่งใหม่ เนื่องจากด่านสะเดาในปัจจุบันมีความแออัด จึงมีแนวคิดสร้างด่านใหม่เพื่อแยกผู้โดยสารและสินค้า ซึ่งประเทศไทยได้พื้นที่สำหรับการพัฒนาด่านแล้ว

การพัฒนาความเชื่อมโยง ณ จุดชายแดนไทย-กัมพูชา

การเชื่อมโยงกิจกรรมที่มีศักยภาพ บริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา มี 2 พื้นที่ที่สำคัญ คือ

(1) อรัญประเทศ (จ.สระแก้ว)-ปอยเปต (จ.บันเตียเมียนเจย) เป็นด่านที่มีการค้ากับกัมพูชามากที่สุด แต่พื้นที่จำกัดไม่สามารถขยายเพื่อรองรับการเข้าออกของคนและสินค้าได้อย่างเพียงพอ จึงอยู่ระหว่างพิจารณาก่อสร้างด่านแห่งใหม่

(2) คลองใหญ่ (จ.ตราด)-เกาะกง (จ.เกาะกง)

ทั้งนี้ ทั้ง 2 พื้นที่ที่กล่าวได้กำหนดให้มีการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษในระยะแรก เพื่อใช้ประโยชน์จากประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งในเรื่องแรงงาน แหล่งวัตถุดิบทางการเกษตร และสิทธิพิเศษทางภาษี (GSP) รวมทั้งเป็นการสร้างพื้นฐานเศรษฐกิจใหม่ สนับสนุนการลงทุนต่อเนื่องของไทย และจัดระเบียบพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน

การพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ

ปัจจุบันได้มีการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ซึ่งเป็นการขยายมาจากแนวพื้นที่การขนส่ง (Transport Corridor) เพื่อขยายผลประโยชน์ของการพัฒนาการเชื่อมโยงการขนส่งไปกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยมีศูนย์กลางการเจริญเติบโตสำหรับการพัฒนาพื้นที่ใกล้เคียง โดยเฉพาะการพัฒนาเมืองชุมชนขนาดเล็กตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ตามแนวคิดในการพัฒนา Border Town Development

บทส่งท้าย

ที่ผ่านมา NEDA ได้ร่วมทำงานกับ สศช. กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการร่วมมือพัฒนากับประเทศเพื่อนบ้าน ในอนาคต NEDA ควรเป็นผู้กำหนดยุทธศาสตร์ในการเชื่อมเส้นทางกับประเทศเพื่อนบ้านที่จะก่อให้เกิดประโยชน์กับประเทศ โดยการร่วมมือกับหน่วยงานหรือองค์กรระหว่างประเทศอื่นๆ ได้ ทั้งในเรื่องการ Co-finance การศึกษาความเหมาะสมของโครงการ เพื่อให้ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านเจริญเติบโตไปพร้อมกันในภูมิภาค

ท้ายสุด ผมขอขอบคุณ NEDA สำหรับความร่วมมือด้วยดีมาโดยตลอด และขอแสดงความยินดีในโอกาสครบรอบ 10 ปี ในวันนี้

สรุปโดย คณะทำงานฝ่ายวิชาการ
การจัดงานวันสถาปนา สพพ. ครบรอบปีที่ 10
เดือนพฤษภาคม 2558