

จีนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับการวางสมดุลนโยบาย  
ต่างประเทศไทยต่อมหาอำนาจ



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ภาควิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ  
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
ปีการศึกษา 2563  
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

The presence of China in Thailand's Eastern Economic Corridor (EEC) and the balance  
in Thai foreign relations towards great powers



An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Arts in International Relations

Department of International Relations

FACULTY OF POLITICAL SCIENCE

Chulalongkorn University

Academic Year 2020

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อสารนิพนธ์	จีนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับการวางสมดุลในนโยบายต่างประเทศไทยต่อมหาอำนาจ
โดย	นายภูริจักษ์ วิมลภีรัต
สาขาวิชา	ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พงศ์พิสุทธิ์ บุษบาร์ตัน

---

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้รับสารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ การศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต

คณะกรรมการสอบสารนิพนธ์

..... ประธานกรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.ณัฐนันท์ คุณมาศ)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พงศ์พิสุทธิ์ บุษบาร์ตัน)

..... กรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีวินท์ สุพุทธิกุล)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
CHULALONGKORN UNIVERSITY



# # 6280104024 : MAJOR INTERNATIONAL RELATIONS

KEYWORD:

Phurijak Vimarapirat : The presence of China in Thailand's Eastern Economic Corridor (EEC) and the balance in Thai foreign relations towards great powers . Advisor: Asst. Prof. Dr. PONGPHISOOT BUSBARAT

The purpose of the study is to examine the importance of China which invest in The Eastern Economic Corridor (EEC) in Thailand. The study using theoretical of Bandwagoning For Profit which is a part of Hedging theory to analyze the Economic cooperation between Thai and China aims to reduce the emerging risk of Thai relying to depend on one country resulted into imbalance of Anarchy and losing national interests.

The study showed that Thailand's foreign policy to Bandwagoning with other strong states for Profit resulted to a strong Thailand-China cooperation on Trade as China is now Top trader for Thailand. This resulted into imbalance of relationship of another super power countries like US which may lead to risk and lack of freedom to decide our own foreign policy as we have to prioritize China first.

Hence there is a suggestion on Cooperative Security Locations to balancing a power between 2 super power countries leading to the highest benefit which will be a challenge for Thai's government to move to a right direction for a long-term national interest and driving an economic under Globalization era.

Field of Study: International Relations

Student's Signature .....

Academic Year: 2020

Advisor's Signature .....

## กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความอนุเคราะห์จากอาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พงศ์พิสุทธิ์ บุชบาร์ตัน ผู้ซึ่งให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะทางวิชาการ และ ข้อคิดเห็นต่างๆ อันเป็นประโยชน์ต่อการเขียนสารนิพนธ์ นอกจากนี้ขอขอบคุณสำหรับคำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อการเขียนสารนิพนธ์ของ รองศาสตราจารย์ ดร.ณัฐนันท์ คุณมาศ ประธานกรรมการสอบ และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีวินท์ สุพุทธิกุล ที่สละเวลาอันมีค่ามาร่วมเป็นกรรมการสอบ ซึ่งช่วยให้ ข้อคิดและแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณ คณาจารย์ และผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่าน ในหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ที่ช่วยประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ อันเป็นประโยชน์ในทางการศึกษา และการทำสารนิพนธ์ฉบับนี้

ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ประจำภาควิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศทุกท่าน ที่ช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกต่อการศึกษามาตลอดหลักสูตรการศึกษา นอกจากนี้ ต้องขอขอบคุณเพื่อนๆร่วมหลักสูตรปริญญาโท ที่ได้ฟันฝ่าอุปสรรคทั้งในการเรียนและการสอบ รวมถึงยังเป็นกำลังใจซึ่งกันและกัน ตั้งแต่เริ่มต้นการเรียน จวบจนการทำสารนิพนธ์นี้ให้สำเร็จลุล่วง

ภูริจักษ์ วิมลภีร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
CHULALONGKORN UNIVERSITY

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ฅ
สารบัญรูปภาพ.....	ญ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 คำถามการวิจัย.....	3
1.3 สมมติฐานงานวิจัย.....	3
1.4 กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์.....	3
1.5 วัตถุประสงค์ในการศึกษา.....	6
1.6 ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	6
1.7 ขอบเขตการศึกษา.....	10
1.8 ระเบียบวิจัย.....	10
1.9 ขั้นตอนการเสนอผลงาน.....	10
บทที่ 2 นโยบายเศรษฐกิจของประเทศไทย ตั้งแต่ปี ค.ศ.2014 จนถึงปัจจุบัน.....	12
2.1 ทิศทาง แนวทางและนโยบายของประเทศไทย.....	13
2.2 กรอบแนวทางยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี.....	15
2.3 อุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐานที่มีผลต่อความสำเร็จของ EEC.....	20

2.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเพื่อรองรับการลงทุนจากต่างชาติ	22
2.5 เป้าหมายสำคัญเพื่อขับเคลื่อนโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก : แนวทางการ ประชาสัมพันธ์เชิญชวนนักลงทุนต่างประเทศ (แผนโรดโชว์ EEC).....	28
บทที่ 3 โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) .....	37
3.1 ข้อมูลทั่วไปของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC).....	39
3.1.1 ลักษณะทางภูมิประเทศ .....	39
3.1.2 โครงสร้างพื้นฐาน .....	40
3.1.3 ข้อมูลทางเศรษฐกิจ.....	42
3.1.4 สถาบันการศึกษา .....	45
3.1.5 ระบบสาธารณสุข/สาธารณสุขการ .....	46
3.1.6 บริการสาธารณสุข.....	48
3.2 เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EECi).....	48
3.3 อิทธิพลทางความคิดของประเทศจีนต่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก .....	52
3.4 ปัจจัยในการเข้ามาลงทุนของจีนในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC).....	52
3.5 การเข้ามาลงทุนของจีนในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC).....	53
3.6 การพัฒนาโครงการภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่ได้ต้นแบบและความร่วมมือจาก ประเทศจีน .....	54
3.6.1 โครงการสนามบินอู่ตะเภา .....	55
3.6.2 การลงทุนของ Alibaba Group.....	56
บทที่ 4 การวิเคราะห์บทบาทการลงทุนของจีนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออก (EEC) ที่ส่งผลต่อสถานะพื้พื้ทางเศรษฐกิจของไทย .....	59
บทที่ 5 บทสรุป.....	67



บรรณานุกรม.....	71
ประวัติผู้เขียน.....	76



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**CHULALONGKORN UNIVERSITY**

## สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 ลำดับประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย 2555-2559 (มูลค่า : ล้านเหรียญสหรัฐ).....	35
ตารางที่ 2 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ปีพ.ศ. 2559...	44
ตารางที่ 3 จำนวนผู้มีงานทำในกลุ่มจังหวัดระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ปี พ.ศ. 2559 ....	45



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
CHULALONGKORN UNIVERSITY

## สารบัญรูปร่าง

หน้า

รูปที่ 1 แผนภาพรวมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจตะวันออก (พ.ศ.2560-2565) .....	14
รูปที่ 2 ความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ...	15
รูปที่ 3 แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการลงทุนในระยะเบี่ยงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก .....	18
รูปที่ 4 การพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ที่ต่อยอดจากอุตสาหกรรมเดิมในเขตเศรษฐกิจตะวันออก .....	21
รูปที่ 5 สี่รากฐานของความสำเร็จในเขตเศรษฐกิจตะวันออก .....	24
รูปที่ 6 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก .....	39



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศจีนในปัจจุบันนับได้ว่า เป็นหนึ่งในประเทศมหาอำนาจที่มีอิทธิพลต่อระบบระหว่างประเทศอย่างมาก ไม่ว่าจะทั้งในมิติ การเมือง เศรษฐกิจ และสังคม โดยการที่ประเทศจีนมีอาณาเขตขนาดใหญ่ รวมถึงประชากรจำนวนมาก ทั้งนี้ไม่ว่าประเทศจีนจะมีนโยบายเดินหน้าไปในทิศทางใด ทุกประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงกับประเทศจีนตามแนวทางเศรษฐกิจยุคใหม่หรือระบบทุนนิยม ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อม ย่อมได้รับผลกระทบที่จะต้องปรับตัวกับนโยบายของจีน<sup>1</sup> ไม่ว่าจะให้สอดคล้อง (Conform) หรือตั้งรับ (Defend) อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยการเปลี่ยนแปลงทั้งในเชิงนโยบายและในเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศจีนย่อมส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อประชาคมโลก ไม่ว่าจะเป็นประเทศมหาอำนาจ ไปจนกระทั่งประเทศกำลังพัฒนา และประเทศด้อยพัฒนา ทั้งนี้การแพร่ขยายอิทธิพลของประเทศจีนในภูมิภาคต่างๆ มักจะเป็นที่จับตามองจากประเทศต่างๆ โดยเฉพาะมหาอำนาจคู่แข่งอย่างสหรัฐฯ<sup>2</sup> ที่ย่อมมีความหวาดระแวงและการแข่งขันกันเป็นเจ้าอำนาจโดยสหรัฐฯ จะออกนโยบายต่างๆมาเพื่อแก้เกมยุทธศาสตร์ของจีนอยู่เสมอ โดยหากวิเคราะห์ในบริบทของท่าทีที่สหรัฐฯตอบโต้เพียงอย่างเดียว ก็ย่อมรู้ได้ทันทีว่าจีนจะต้องมีความสำคัญและทรงอิทธิพลต่อระบบระหว่างประเทศ รวมถึงสามารถนับได้ว่าการดำเนินนโยบายต่างๆของจีน สามารถเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญในการนำไปสู่การแย่งชิงตำแหน่งประเทศผู้นำของโลกได้เลยทีเดียว

ภายหลังการเปิดประเทศของจีนในปี ค.ศ. 1978 ด้านเศรษฐกิจของจีนได้เติบโตอย่างก้าวกระโดด และมีการเคลื่อนไหว (Traffic) ทางด้านเงินทุนเข้าไปสู่จีนจำนวนมาก<sup>3</sup> ทำให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (Gross Domestic Product) ต่อประชากรเติบโตอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ได้สะท้อนออกมาในด้านนโยบายการต่างประเทศของประเทศจีนในปัจจุบัน ที่ประเทศจีนมักจะวางตัว

---

<sup>1</sup> กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศกระทรวงพาณิชย์, "การปฏิรูปภาษี และบทบาทการกำหนดภาษีของจีนในเวทีโลก", ข่าวเด่นความเคลื่อนไหวในต่างประเทศ (2-6 มิถุนายน 2557). 12.

<sup>2</sup> Ehrnrooth Ellen, "Keeping an Eye on China," (2018). <https://www.americansecurityproject.org/keeping-an-eye-on-china/>.

<sup>3</sup> Buckley, Peter J, L Jeremy Clegg, Adam R Cross, Xin Liu, Hinrich Voss, and Ping Zheng, "The Determinants of Chinese Outward Foreign Direct Investment," *Journal of international business studies* 38, no. 4 (2007). 499-518.

(Positioning) ตนเองเป็นนายทุน<sup>4</sup> ส่งผลให้ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาประเทศจีนมักจะทำนโยบายทางการทูตผ่านการให้การช่วยเหลือประเทศต่างๆ ที่มักเห็นได้บ่อยครั้งในปัจจุบันที่จีนใช้การช่วยเหลือทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะภายในภูมิภาคเอเชีย ดังตัวอย่างที่ชัดเจนในกรณีที่จีนเข้าไปลงทุนในประเทศกัมพูชา<sup>5</sup> และในปัจจุบัน ไทยก็ได้กลายเป็นอีกหนึ่งในประเทศยุทธศาสตร์ ที่จีนตัดสินใจเข้ามาลงทุนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ทั้งในมิติของการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยี และ Logistic Hub ซึ่งทั้งหมดอาจกล่าวได้ว่านโยบายดังกล่าวได้กลายเป็นเครื่องมือทางอ้อมที่สามารถนับได้ว่าเป็น Soft power<sup>6</sup> อันมีส่วนสำคัญในการการกระชับความสัมพันธ์ต่อประเทศ และค่อยๆ นำพาจีนไปสู่สถานะที่ใหญ่ ที่ประเทศเล็กๆ มักแสดงออกด้วยความเกรงใจ หรืออาจกล่าวได้อีกนัย ว่าจีนใช้การช่วยเหลือและการลงทุนในประเทศโลกที่สาม เป็นเครื่องมือในการกลืนกิน และสร้างอิทธิพล รวมถึงสร้างผลประโยชน์ให้กับประเทศจีน

การศึกษาแนวคิดที่ส่งผลให้ประเทศจีนเข้ามาลงทุนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของประเทศไทย จึงมีส่วนสำคัญอย่างยิ่ง ในการทำให้เกิดการเรียนรู้ต้นกำเนิดของแนวคิดและนโยบาย ที่ทำให้ทราบวัตถุประสงค์ที่“แท้จริง”ของยุทธศาสตร์ประเทศจีนที่ทุ่มทรัพยากรมหาศาลมาลงทุนในประเทศไทย อันจะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงในเชิงนโยบายที่ประเทศไทยจะต้องเตรียมความพร้อมในการกำหนดนโยบายให้สอดคล้องและสอดคล้องกับการเข้ามาลงทุนของจีนในเขตพื้นที่ดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อมิให้ประเทศไทยหลงประเด็นว่าการเข้ามาลงทุนมหาศาลของจีนการเข้ามาทำให้เศรษฐกิจของไทยเติบโตอย่างไม่มีเงื่อนไข แต่อาจนำมาซึ่งการสูญเสียอิสรภาพในการดำเนินนโยบายต่างประเทศ ที่จะทำให้ประเทศไทยสูญเสียสมดุล (Balance) ในการกำหนดนโยบายต่างประเทศได้อย่างเหมาะสมเพื่อตอบสนองผลประโยชน์แห่งชาติสูงสุด โดยการศึกษาจะเปิดมิติของการป้องกันความเสี่ยง (Hedging) ในเชิงของการเข้าร่วมกลุ่มสมัครพรรคพวกกับรัฐที่เข้มแข็งกว่าเพื่อผลประโยชน์ (Bandwagoning For Profit) จากการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทยกับจีน เพื่อเป้าหมายสำคัญที่จะไม่ทำให้การดำเนินนโยบายต่างประเทศของไทยเอนเอียงจนทำให้เสียสมดุลและเกิดสถานะพึ่งพาต่อประเทศใดประเทศหนึ่งมากเกินไปจนกระทบต่ออธิปไตยและผลประโยชน์แห่งชาติของประเทศไทย

<sup>4</sup> Bhaskaran, Manu, "The Economic Impact of China and India on Southeast Asia," *Southeast Asian Affairs* 2005, no. 1 (2005). 62-63.

<sup>5</sup> เรื่องเดียวกัน.62-81.

<sup>6</sup> Hang, Nguyen Thi Thuy, "The Rise of China: Challenges, Implications, and Options for the United States," *Indian Journal of Asian Affairs* 30, no. 1/2 (2017). 47-64.

## 1.2 คำถามการวิจัย

การเข้ามาลงทุนของจีนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ส่งผลกระทบต่อให้เกิดความยากลำบากของไทยในการวางสมดุลทางนโยบายระหว่างประเทศของไทยกับมหาอำนาจต่างๆอย่างไร

## 1.3 สมมติฐานงานวิจัย

การลงทุนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของจีน ทำให้ทางเลือกในการวางสมดุลทางนโยบายของไทยกับประเทศต่างๆลดลง เพราะไทยต้องพึ่งพาอำนาจทางเศรษฐกิจของจีน ในบทบาทที่มีจากการลงทุนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

## 1.4 กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์

ปฏิสัมพันธ์ระหว่างรัฐเล็กและรัฐมหาอำนาจในระบบระหว่างประเทศ มักจะเกิดขึ้นในรูปแบบการดำเนินยุทธศาสตร์ทางนโยบายต่างประเทศที่อิงแอบ (Snuggle) กับรัฐที่มีขนาดใหญ่กว่าหรือรัฐมหาอำนาจ เพื่อตอบสนองผลประโยชน์แห่งชาติหรืออธิปไตยของรัฐตนนั้น เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยถึงแม้จะมีข้อโต้แย้งว่าในยุคโลกาภิวัตน์ ที่ปัจจุบันเป็นระบบระหว่างประเทศในสภาวะไร้พรมแดน (Borderless) แต่ทั้งนี้การดำเนินนโยบายต่างประเทศของรัฐขนาดกลางและขนาดเล็กก็ยังคงปรากฏรูปแบบของท่าทีที่เอนเอียง สอดรับกับรัฐมหาอำนาจ เพื่อวัตถุประสงค์ในทางเศรษฐกิจและความมั่นคงของรัฐเล็กอยู่เสมอ

สำหรับการดำเนินนโยบายต่างประเทศของไทยนับตั้งแต่สมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 จนถึงยุคปัจจุบัน ดำเนินไปด้วยนโยบายการทูตแบบ ไผ่ลู่ลม (Bamboo Diplomacy) ที่เป็นไปตามประเทศมหาอำนาจ กล่าวคือ ลมมาทางไหนก็ไปทางนั้น ซึ่งเป็นกระบวนการในการตอบสนองต่อผลประโยชน์หรือภัยคุกคามของชาติ ที่มีจุดเน้นที่ความยืดหยุ่น (Flexible) ของการดำเนินนโยบาย โดยสามารถปรับเปลี่ยนไปตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนไปได้เสมอ ยกตัวอย่างเช่น ในยุคสงครามโลกครั้งที่ 2 ที่สะท้อนการดำเนินนโยบายทางการทูตแบบไผ่ลู่ลมของประเทศของไทย จากการเข้าร่วมกับประเทศญี่ปุ่น และกลับลำหันไปเข้าร่วมกับสหรัฐฯ ในภายหลัง จนอาจกล่าวได้ว่า ไทยได้ดำเนินการทูตแบบสองหน้า (Two-Faced Diplomacy)

จวบจนยุคสงครามเย็น ที่สหภาพโซเวียตขึ้นมาเป็นมหาอำนาจอุดมการณ์คอมมิวนิสต์ และ สหรัฐฯที่เป็นมหาอำนาจฝั่งเสรีนิยม หลายประเทศได้ตระหนักถึงภัยคุกคามจาก ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) เมื่อประเทศต่างๆรอบข้างต่างเปลี่ยนแปลงการปกครองไปสู่คอมมิวนิสต์แล้ว ทั้งสิ้น ทำให้เกิดมุมมองต่อภัยคุกคาม (Threat Perception) ว่าประเทศไทยกำลังจะเป็นโดมิโนที่ล้ม ในตัวต่อไป ไทยจึงต้องหันไปเป็นพันธมิตร (Alliance) กับสหรัฐฯ โดยในขณะเดียวกันในปี 1975 ม.ร.ว.คึกฤทธิ์ ปราโมทย์ ก็ยังได้สถาปนาความสัมพันธ์กับจีนเช่นเดียวกัน ทั้ง ๆที่ สหรัฐฯก็ยัง สนับสนุนเงินทุนและยุทธโธปกรณ์ให้กับกองทัพไทยจนสิ้นสงครามเย็น

แม้แต่ในยุค คสช. การดำเนินยุทธศาสตร์และนโยบาย ก็เป็นไปตามมหาอำนาจทั้งฝั่งจีนและ ฝั่งตะวันตก ที่ต้องการรักษาผลประโยชน์ของชาติของตน และประเด็นทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ ไทยซึ่งเป็นรัฐขนาดเล็กที่จะต้องโน้มเอียงเข้าหารัฐมหาอำนาจในรูปแบบมิตรสัมพันธ์รอบด้าน (Omni-Relational Friendship) เพื่อตอบสนองผลประโยชน์ในประเด็นดังกล่าว ดังที่จะสะท้อนการดำเนิน ยุทธศาสตร์แบบไม่ลุ่มหลงที่เป็นปกติ (Default) ของนโยบายต่างประเทศของไทยตั้งแต่อดีตจวบจน ปัจจุบัน

โดยการร่วมขบวน (Bandwagoning) จะเป็นกระบวนการแสดงท่าทีที่ตรงข้ามกับการ ถ่วงดุลอำนาจ (Balancing) ซึ่งการถ่วงดุลอำนาจเป็นทางเลือกในการเข้าร่วมกับฝั่งที่อ่อนแอกว่า ภายใต้สภาวะความขัดแย้ง แต่การร่วมขบวนจะเป็นการเข้าร่วมกับฝั่งที่แข็งแกร่งกว่า เพื่อตอบสนองใน เิงของอำนาจในระบบระหว่างประเทศ<sup>7</sup> อีกทั้งบริบทของการถ่วงดุลอำนาจจะมีต้นทุนที่สูง (Costly) กว่ากรร่วมขบวน ซึ่งทางเลือกของรัฐเล็กจึงมักแสดงออกมาในเชิงของการร่วมขบวน รวมถึงกรณี ประเทศไทยในปัจจุบัน ดังที่ Stephen Walt ได้มีข้อสนับสนุนในประเด็นดังกล่าวว่า “The weaker the state, the more likely it is to bandwagoning rather than balance<sup>8</sup>”

สารนิพนธ์ฉบับนี้ จึงใช้กรอบแนวคิดของ Randall L. Schweller ในเรื่อง การร่วมขบวนเพื่อ ผลประโยชน์ (Bandwagoning For Profit) ซึ่งเป็นแนวคิดทฤษฎีสำนักรักสันนิษฐานเชิงโครงสร้าง (Structural Realism) โดยในทรรศนะของนักสันนิษฐานเชิงโครงสร้าง ได้กำหนดให้รัฐเป็นตัวแสดง หลัก โดยเฉพาะประเทศมหาอำนาจ ในขณะที่องค์การระหว่างประเทศต่าง ๆ นั้น ยังไม่มีอำนาจที่แท้

<sup>7</sup> Murphy, Ann Marie. "Beyond balancing and bandwagoning: Thailand's response to China's rise." *Asian Security* 6, no. 1 (2010): 5.

<sup>8</sup> เรื่องเดียวกัน, 2.

จริงในระบบระหว่างประเทศ ดังนั้น รัฐจึงพยายามแสวงหาอำนาจเพื่อรับประกันความมั่นคง การอยู่รอด รวมไปถึงผลประโยชน์แห่งชาติของตนเองเป็นอันดับหนึ่ง<sup>9</sup> ในสภาวะอนาธิปไตย (Anarchy)

การร่วมขบวนเพื่อผลประโยชน์ (Bandwagoning For Profit) เป็นรูปแบบของความสัมพันธ์ในระบบระหว่างประเทศ ที่มีเป้าหมายในการเข้าร่วมเป็นพันธมิตรกับรัฐที่เป็นภัยคุกคามหรือรัฐมหาอำนาจ<sup>10</sup> เพื่อเพิ่มพูนผลประโยชน์สูงสุดให้กับรัฐตน ซึ่งแนวคิดการร่วมขบวนเพื่อผลประโยชน์นั้น หากมองในเชิงของความมั่นคงแล้ว จะมีรูปแบบของความสัมพันธ์ที่เป็นไปเข้าร่วมขบวน กับรัฐที่กำลังได้รับชัยชนะหรือได้เปรียบในสงคราม เพื่อเป้าประสงค์ในการได้รับส่วนแบ่งจากชัยชนะนั่นเอง ดังนั้น หากมองในแง่ของการร่วมขบวนเพื่อผลประโยชน์ในประเด็นของเศรษฐกิจนั้น ก็อาจกล่าวได้ว่าเป็นการเข้าร่วมขบวนกับรัฐ หรือชั่วคราวอำนาจ ที่มีความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ รวมถึง มีแนวโน้ม (Potential) ที่จะขึ้นมาเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจได้ในอนาคต

โดยการร่วมขบวนเพื่อผลประโยชน์ (Bandwagoning For Profit) ได้มีรูปแบบที่แตกต่างจากดุลอำนาจ (Balance of Power) ที่เป็นรูปแบบความสัมพันธ์ที่พยายามจับกลุ่มพันธมิตรเพื่อต่อต้านภัยคุกคามที่มีอำนาจเหนือกว่า รวมถึงความพยายามลดความสูญเสียจากภัยคุกคามที่เกิดขึ้น แต่การร่วมขบวนเพื่อผลประโยชน์ จะเป็นการจับกลุ่มพันธมิตรกับรัฐที่เป็นภัยหรือรัฐมหาอำนาจ ชั่วใดชั่วหนึ่ง เพื่อผลประโยชน์ไม่ว่าจะในเชิงของเศรษฐกิจหรือความมั่นคง

ข้อจำกัดของ การร่วมขบวนเพื่อผลประโยชน์นั้น จะทำให้เกิดรูปแบบที่ชัดเจนในการแบ่งฝักแบ่งฝ่ายเกิดขึ้นระหว่างรัฐมหาอำนาจ หรือชั่วคราวอำนาจที่กำลังดำเนินไป โดยการเลือกข้างดังกล่าว อาจนำมาซึ่งผลเสีย เช่น การคาดการณ์สถานการณ์ที่ผิดพลาด ทำให้ได้รับผลเสียจากการเลือกข้างผิดและความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจตรงข้ามกับความคาดหวังในตอนแรก หรือแม้กระทั่ง การร่วมขบวนเพื่อผลประโยชน์ที่มากเกินไป ทำให้เกิดสภาวะติดขัดในการกำหนดนโยบาย ที่จะต้องเป็นไปในทิศทางเดียวกับสมัครพรรคพวกที่เราเลือกข้างไว้ รวมถึงเป็นการจำกัดทางเลือกในการกำหนดนโยบาย ที่จะขาดอิสระในการกำหนดแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจที่ตอบโจทย์กับรัฐของเราเอง

ดังนั้นกรอบแนวคิด การร่วมขบวนเพื่อผลประโยชน์ (Bandwagoning For Profit) จึงเข้ามามีบทบาทสำคัญในการอธิบาย รวมถึงตอบสนองมติฐานของสารนิพนธ์ฉบับนี้ ว่าการเข้ามาลงทุนใน

<sup>9</sup> กิตติ ประเสริฐสุข. "ความสัมพันธ์ด้านความมั่นคงระหว่าง ญี่ปุ่นกับอินเดียในโครงสร้าง อำนาจที่เปลี่ยนแปลงไป." วารสารสังคมศาสตร์ ปีที่ 46 ฉบับที่ 2 (2559): 147-171.

<sup>10</sup> Schweller, Randall L. "Bandwagoning for profit: Bringing the revisionist state back in." *International security* 19, no. 1 (1994), 72-107.



โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ของจีนนั้น จะส่งผลทำให้ทางเลือกในการกำหนดนโยบายของไทยลดลงอย่างไร จากรูปแบบที่ดำเนินอยู่ในปัจจุบัน ที่การกำหนดนโยบายหลัก โดยเฉพาะทางเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศไทย มีความโน้มเอียงเข้าหาประเทศจีนอย่างชัดเจน อีกทั้งประเทศไทยยังจำเป็นต้องพึ่งพาอำนาจทางเศรษฐกิจของจีน ในการผลักดันขีดความสามารถของเศรษฐกิจ ที่ได้รับความเสียหายจากสภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวในช่วงระยะหลังมานี้ นั่นเอง

### 1.5 วัตถุประสงค์ในการศึกษา

1. เพื่อศึกษาสาเหตุ และปัจจัย ที่ทำให้จีนเข้ามาลงทุนจำนวนมากในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
2. เพื่อวิเคราะห์ยุทธศาสตร์การลงทุนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของจีน ว่าจะก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงและส่งผลกระทบต่อประเทศไทยในอนาคต
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการดำเนินนโยบายของประเทศไทยในการเตรียมความพร้อมต่ออิทธิพลที่มีต่อการลงทุนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของประเทศจีน

### 1.6 ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

จากการค้นคว้าข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อสารนิพนธ์เรื่อง “บทบาทของจีนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่ส่งผลต่อสมดุลนโยบายต่างประเทศของไทยต่อจีน” ผู้ศึกษาได้คัดเลือกบทความที่เหมาะสม สำหรับใช้ในการประกอบการค้นคว้าที่สามารถเชื่อมโยงและวิเคราะห์กับหัวข้อสารนิพนธ์ดังกล่าวได้ดังต่อไปนี้

ผู้ศึกษาได้เริ่มต้นจากงานวิจัยที่ชื่อว่า Thailand’s Eastern Economic Corridor (EEC) : According to Thailand 4.0 Economic Policy Eksiri Niyomsilp ที่ได้ศึกษานโยบายเศรษฐกิจไทยแลนด์ 4.0 ซึ่งเป็นนโยบายที่ภาครัฐได้มุ่งเน้นอย่างมากในช่วงที่ผ่านมา ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้เป็นการศึกษาเชิงลึกโครงการเมกะโปรเจกต์ของประเทศไทยในพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ที่มีจุดหมายให้ไทยเป็นประเทศที่ทันสมัยในทศวรรษหน้า โดยมุ่งเน้นไปที่ประเด็นเฉพาะของความสัมพันธ์ระหว่างระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกของไทยกับนโยบายเศรษฐกิจไทย การวิจัยพบสถานการณ์ปัจจุบันของ EEC ที่มีผลต่อการพัฒนาประเทศไทยและแนวทางที่มีประสิทธิภาพในการ

สร้างเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเพื่อการพัฒนาประเทศไทย ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลหลักทุกคนได้อธิบายเพิ่มเติมถึงความหวังเกี่ยวกับ EEC และนโยบายเศรษฐกิจไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศไทยเป็นช่องทางที่สมบูรณ์แบบสำหรับภูมิภาคที่มีศักยภาพซึ่งเรียกได้ว่ามุ่งเน้นให้ไทยเป็นประตูทางภูมิศาสตร์ที่สำคัญไปสู่ภูมิภาคที่มีความเจริญรุ่งเรืองที่สุดแห่งหนึ่งของโลก ซึ่งงานวิจัยดังกล่าวได้มีข้อสนับสนุนโดยงานวิจัยอีกชิ้นที่ชื่อว่า “การนำโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ไปปฏิบัติ” ที่ พนิดา งามจรัสศรีวิชัย ทำการวิจัยเรื่อง การนำโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ไปปฏิบัติ ที่นอกจากจะมุ่งศึกษาในเชิงการนำนโยบายหลักมาแตกย่อยไปสู่แนวทางปฏิบัติเพื่อบรรลุเป้าหมายของการพัฒนาโครงการดังกล่าวแล้วนั้น ยังได้ชี้ให้เห็นอุปสรรคสำคัญในการพัฒนาโครงการดังกล่าวอีกด้วย ทั้งในมิติของการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม ในหัวข้อ “On problems and obstacles concerning the EEC policy implementation” นอกจากนี้แล้วงานวิจัยที่ชื่อว่า “8 ปัจจัยสำคัญ พัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อความสำเร็จอย่างยั่งยืนของ EEC” ที่ ปรียา รินรัตน์กร ได้ทำการชี้ให้เห็นปัจจัยสำคัญต่างๆ เพื่อนำไปสู่ความสำเร็จของโครงการ EEC อย่างมั่นคงและยั่งยืนต่อไป โดยโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้นโยบายไทยแลนด์ 4.0 ที่จัดทำขึ้นเพื่อส่งเสริมกระตุ้นให้เกิดการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย มีเป้าหมายที่จะดึงดูดนักลงทุนทั้ง ชาวไทยและชาวต่างประเทศ ให้หันมาสนใจดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคตะวันออกของไทย

หลังจากที่ได้ขยายภาพให้กว้างขึ้นโดยงานวิจัยที่ชื่อว่า “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง เส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษใหม่” ที่ทิพย์พาพร มหาสินไพศาล ได้ชี้ให้เห็นประเด็นที่ประเทศไทยได้ริเริ่มโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC เพื่อเชื่อมต่อกับนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีน ทั้งนี้กองบรรณาธิการวารสารปัญญาภิวัตน์ในเครือของ CP ได้ริเริ่มจัดทำวารสารวิชาการฉบับภาษาจีนและภาษาอังกฤษขึ้น เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการเชื่อมโยงและเผยแพร่ความรู้ข้ามพรมแดน ซึ่งวารสารฉบับนี้มีบทความที่น่าสนใจหลากหลายประเด็น ทั้งเรื่องการพัฒนาธุรกิจสำหรับนักลงทุนต่างชาติ การปฏิรูปรัฐวิสาหกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีน การเปรียบเทียบการศึกษาในโรงเรียนของสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย เทคโนโลยีของแอปพลิเคชัน E-Commerce ซึ่งมีผู้ใช้สูงที่สุดในสาธารณรัฐประชาชนจีน ลำดับถัดมาก็จะเป็นเลนส์ที่สามารถตีกรอบความเกี่ยวข้องระหว่างบทบาทของจีนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประเทศไทยได้ชัดเจนยิ่งขึ้น โดยเริ่มจากงานที่ชื่อ “ข้อริเริ่ม The Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน : กรณีศึกษาการเชื่อมโยงโครงการ EEC China’s Belt and Road Initiative: A Case Study of ITs Connection with EEC” ที่ อักษรศรี พาณิชศาสน์ ได้ กล่าวถึงการที่รัฐบาลไทยผลักดันโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก Eastern Economic Corridor (EEC) ให้เชื่อมโยงกับแนวคิด

เส้นทางสายไหมของจีน โดยหวังจะให้เป็นส่วนสำคัญที่จะผลักดันเศรษฐกิจของไทยในระยะยาวผ่าน การทุ่มเงินงบประมาณลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อหวังให้เกิดการลงทุนทางอุตสาหกรรมจากต่าง ชาติว่าจะคุ้มค่าแก่การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานนี้ และโอกาสที่การเชื่อมโยงดังกล่าวจะเกิดขึ้นมีความ เป็นไปได้มากน้อยเพียงใด ซึ่งแน่นอนว่าปัจจัยทางการเมืองเป็นปัจจัยที่มีผลกระทบทางตรงกันกับ ผล การศึกษาในปัจจุบัน แต่รัฐบาลก็มีความชัดเจนและความจริงจังในการผลักดันให้เป็นจริงมากขึ้น จาก แผนนโยบายเศรษฐกิจ ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับข้อถัดไปได้เป็นอย่างดี

สำหรับงานวิจัยที่ให้มุมมองในการปรับตัวของภาครัฐได้แก่งานวิจัยที่ชื่อว่า “การเตรียมความ พร้อมของอุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐาน ของโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก จากการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีที่ส่งผลกระทบอย่างรุนแรง” ที่คงกระพัน อินทรแจ้ง ได้ศึกษา โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญและมีผลต่อความสำเร็จของ EEC ที่ผู้วิจัยได้สรุปข้อเสนอแนะเพื่อเป็น แนวทางในการเตรียมความพร้อมและการปรับตัวสำหรับแต่ละภาคส่วน ทั้งภาครัฐที่ควรปรับกระบวนการ ทำงานให้มีความยืดหยุ่นและสนับสนุนนโยบายรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ พร้อมทั้งเป็นตัว กลางในการสร้างความร่วมมือของทุกภาคส่วน ในส่วนภาคเอกชนนั้น ก็ควรนำเทคโนโลยีเข้ามาปรับใช้ ให้เหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขัน และภาคการศึกษาควรทบทวน หลักสูตรการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการแรงงานของภาคเอกชน

นอกจากนั้นแล้ว ยังมีการเปรียบเทียบนโยบาย ที่ดึงเอาการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นมาเป็น แกนกลางในการวิเคราะห์ คืองานที่ชื่อว่า “นโยบายเส้นทางสายไหม กับความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ ระหว่างไทย-จีน และแนวโน้มการลงทุนจากญี่ปุ่นในประเทศไทย Silk Road Policy: Thailand - China Economic Relationship and The Japanese Investment Trends in Thailand” ที่วินิตา วาตีเจริญ และรังสรรค์ เลิศในสัจย์ ได้เสนอแนะมุมการเลือกที่ตั้งทำเลในการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่น ที่ มีตัวเลขการลงทุนในต่างประเทศที่สร้างเม็ดเงินและการไหลเวียนของระบบเศรษฐกิจจากการลงทุนใน ประเทศนั้นๆ เป็นจำนวนมากกว่าบทบาทของจีนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออก (EEC) จะสร้างปัจจัยเสริมหรือแม้แต่ภัยคุกคามที่ทำให้เกิดพลวัต เปลี่ยนแปลงต่อการ ตัดสินใจของบริษัทและนักลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นอย่างไรบ้าง และประเทศไทยจะต้องรับมือจาก การเปลี่ยนแปลงที่ไทยได้รับการสนับสนุนทางเศรษฐกิจและการจ้างงานภายในประเทศจำนวนมาก พร้อมกันกับงานวิจัยที่ได้นั้นในด้านปัจจัยทางด้านการเมืองได้แก่งานวิจัยที่ชื่อว่า “ผลกระทบของ โครงการ EEC ที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจท่าเทียบเรือ : การณศึกษาผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ จ.ชลบุรี” ที่ภริญา จินดารัตน์ ได้ศึกษาปัจจัยจากโครงการ EEC ที่ส่งผลกระทบต่อ ความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในจังหวัดชลบุรี โดยส่งผลกระทบอย่างไร

ระดับความรุนแรงเท่าใด และเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการทำเทียบเรือทั้งสองกลุ่ม ซึ่งกลุ่มตัวอย่างแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบการทำเทียบเรือได้รับสัมปทานและไม่ได้รับสัมปทาน พบว่าโครงการ EEC ส่งผลต่อผู้ประกอบการทำเทียบเรือทั้งสองกลุ่มอย่างไม่เท่ากัน กล่าวโดยนัยได้ว่า ปัจจัยทางด้านการเมืองได้เป็นอุปสรรคต่อการลงทุนอย่างไม่เท่าเทียมกัน สะท้อนความไม่โปร่งใสของการดำเนินนโยบาย และท้ายที่สุดเป็นรายงานที่ชื่อว่า “Drivers of China’s Regional Infrastructure Diplomacy : The Case of the Sino-Thai Railway Project” ที่ Laurids S. Lauridsen ได้กล่าวถึงแรงขับเคลื่อนและแนวคิดของรัฐบาลจีน ที่นำมาปฏิบัติผ่านแนวทางทางการทูต ที่ใช้หลักการความร่วมมือมารวมกับประเทศต่างๆรวมถึงรัฐบาลไทย ในการจัดการระบบราง ผ่านมุมมองในการที่บริษัทรับเหมาชื่อดังของไทยได้รับสัมปทาน เพื่อมาอธิบายแนวคิดหรือหลักการที่รัฐบาลจีนยึดถือ ซึ่งมีส่วนที่กล่าวถึงความต้องการขยายอิทธิพล และสร้างกรอบความร่วมมือกับประเทศในภูมิภาครวมถึงประเทศไทย

ซึ่งจากข้อสรุปโดยกว้างของงานวิจัยที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ ผู้ศึกษาได้มีข้อโต้แย้งว่างาน วิจัยของผู้ศึกษาท่านอื่น ๆ นั้น ได้มุ่งประเด็นที่ชี้ไปในเชิง ผลกระทบทางเศรษฐกิจ ซึ่งไม่ได้มองทางด้านยุทธศาสตร์ และส่งผลกระทบต่อไม่สามารถที่จะทำให้ ได้รับรู้ถึงบทบาทอิทธิพลของจีนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ต่อประเทศไทย รวมถึงไม่สามารถอธิบายมิติที่ชี้ให้เห็นความสำคัญในการสร้างความเหมาะสมในการสร้างดุลอำนาจระหว่างประเทศไทยและมหาอำนาจต่างๆ โดยเฉพาะ ประเทศจีน ที่ได้แผ่อิทธิพลเข้ามาผ่านเม็ดเงินลงทุนมหาศาลที่ลงทุนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

ผู้ศึกษาจึงขอเสนอแนวคิดที่มีความแตกต่างจากงานวิจัยของผู้ศึกษาท่านอื่นๆ ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น โดยจะเปิดมิติทางด้านยุทธศาสตร์ของไทยผ่านทางโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ว่ามีแง่มุมทางยุทธศาสตร์ที่ควรพิจารณาในแง่ของผลกระทบหรือการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น หลังการดำเนินนโยบายของจีนดังกล่าวต่อประเทศไทย ในฐานะที่เป็นเครื่องมือที่เกี่ยวข้องกับกลไกของการพึ่งพา (Dependence) เพื่อให้เข้าใจถึง จุดเริ่มต้นและที่มาของแนวคิดอันส่งผลให้เกิดนโยบายการลงทุนของจีนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อให้เกิดมุมมองที่มีความเข้าใจในแนวลึก มากกว่างานวิจัยของผู้ศึกษาท่านอื่น ทั้งนี้เพื่อให้เกิดกระบวนการเรียนรู้ ทั้งในเชิงของการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้าง ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงบทบาทหน้าที่ของรัฐ ในการกำหนดนโยบายให้สอดคล้อง และป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดจากการดุลอำนาจที่ไม่เหมาะสมในระบบระหว่างประเทศของไทย

## 1.7 ขอบเขตการศึกษา

บทบาทของประเทศไทย ในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557 จนถึงปัจจุบัน

## 1.8 ระเบียบวิจัย

การศึกษานี้ใช้การวิจัยเชิงคุณภาพแบบพรรณนาเชิงวิเคราะห์ จากการรวบรวมจากแหล่งข้อมูลที่ได้รับการยอมรับและน่าเชื่อถือ ทั้งหนังสือ บทความ เอกสารวิชาการ เอกสารราชการ และแหล่งข้อมูลทุติยภูมิที่เป็นที่ยอมรับ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความถูกต้องและเชื่อถือในการนำไปใช้ในการวิเคราะห์ วิจารณ์ โดยนอกจากแหล่งข้อมูลภาษาไทยแล้ว ยังได้รวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือของต่างประเทศอีกด้วย ทั้งนี้ผู้วิจัยได้มีความพยายามหลีกเลี่ยงแหล่งข้อมูลที่มีความโน้มเอียงไปทางฝั่งใดฝั่งหนึ่งมากเกินไป เพื่อเป็นการเพิ่มความน่าเชื่อถือของแหล่งข้อมูลที่น่ามาวิเคราะห์

## 1.9 ขั้นตอนการเสนอผลงาน



สารนิพนธ์ฉบับนี้แบ่งการนำเสนอออกเป็น 5 ส่วน ได้แก่

บทที่ 1 บทนำ ประกอบด้วย ที่มาและความสำคัญของปัญหา คำถามและสมมติฐานการวิจัย ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์ วัตถุประสงค์การวิจัย ขอบเขตการวิจัย วิธีการวิจัยและวิธีการนำเสนอ

บทที่ 2 จะกล่าวถึง ภาพรวมนโยบายเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยจะนำเสนอกรอบทิศทาง แนวคิดและนโยบายการผลักดันทางเศรษฐกิจ ภายใต้นโยบาย Thailand 4.0 ว่ามีที่มา และแรงกดดันที่ทำให้ให้เกิดความต้องการฟื้นฟูเศรษฐกิจผ่านโครงการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) และอุตสาหกรรมพื้นฐานหลัก อย่างไร

บทที่ 3 จะกล่าวถึงนโยบายของโครงการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ว่ามีแนวคิดการพัฒนา รวมถึงรายละเอียด และทิศทางการกำหนดนโยบาย ที่สร้างสิ่งแวดล้อมต่างๆเพื่อตอบ โจทย์การลงทุนของจีน ที่มีโครงการหลักอย่าง โครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 ทั้งนี้จะชี้ให้เห็นถึงอิทธิพลของจีนต่อไทย ในแง่ของการไหลรวมทางความคิด ที่สอดคล้องกันเป็นนโยบายที่สอดคล้องกันระหว่างสองประเทศในโครงการดังกล่าว

บทที่ 4 จะเป็นการวิเคราะห์ด้วยกรอบแนวคิด การร่วมขบวนเพื่อผลประโยชน์

(Bandwagoning For Profit) เพื่อชี้ให้เห็นว่าโครงการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ได้เป็นหนึ่งในข้อพิสูจน์ว่า ประเทศไทยได้มีทิศทางหันเข้าหาประเทศจีนอย่างชัดเจน อันจะส่งผลต่อการถูกจำกัดทางเลือกในการกำหนดนโยบาย ที่ขาดอิสระในการกำหนดแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และกระทบต่อสมดุลในนโยบายต่างประเทศของไทยต่อจีน และสมดุลในนโยบายต่างประเทศของไทยต่ออำนาจอื่น

บทที่ 5 จะเป็นบทสรุปสารนิพนธ์ฉบับนี้



## บทที่ 2

### นโยบายเศรษฐกิจของประเทศไทย ตั้งแต่ปี ค.ศ.2014 จนถึงปัจจุบัน

ในส่วนของบทที่2นี้ จะกล่าวถึงนโยบายภาพรวมเศรษฐกิจของประเทศไทย ภายใต้กรอบนโยบาย Thailand 4.0 ว่ามีความเป็นมาหรือปัญหาที่เกิดขึ้นในอดีต ที่เป็นแรงผลักดันให้รัฐบาลจะต้องกำหนดทิศทางนโยบายเพื่อมาสอดคล้องหรือเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจภายในประเทศ ผ่านแนวทางการฟื้นฟูเศรษฐกิจผ่านโครงการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) อุตสาหกรรมหลัก และโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการเข้ามาลงทุนของต่างชาติ ซึ่งทั้งหมดนี้จะส่งผลไปยังแนวทางการกำหนดนโยบายต่างประเทศ ที่จะต้องสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

รัฐบาลปัจจุบันเข้ามาบริหารประเทศในช่วงที่ประเทศไทยขาดเสถียรภาพทางการเมือง และเกิดความชะงักทางเศรษฐกิจต่อเนื่องกันมาเป็นเวลาหลายปี ความสามารถในการแข่งขันอยู่ในสภาวะถดถอย ในขณะที่ประเทศอื่นๆ ทั่วเอเชีย ประสบความสำเร็จในการใช้โอกาสในการขยายตัวของเอเชีย ก้าวนำเศรษฐกิจโลกไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจของตนเอง โดยเฉพาะประเทศจีน เกาหลีใต้ ไต้หวัน มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม ซึ่งประเทศเหล่านี้มีอัตราการขยายตัวสูงกว่าประเทศไทย ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา

สำหรับมาตรการระยะยาว รัฐบาลได้เร่งลงทุนโครงสร้างพื้นฐานตามแผนที่ได้วางไว้เดิมอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาจจะกล่าวได้ว่า เป็นช่วงที่ประเทศไทยมีความก้าวหน้าเป็นอย่างมากในการพัฒนาโครงสร้างที่สำคัญ ไม่ว่าจะเป็น รถไฟฟ้า รถไฟรางคู่ทั่วประเทศ และมอเตอร์เวย์ ทั้งนี้รัฐบาลทราบดีว่า การเร่งรัดการลงทุนเท่านั้นที่จะทำให้เกิดการ เปลี่ยนแปลงในกระบวนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ให้ก้าวหน้าประเทศอื่น ๆ ในโลกได้ นอกจากนี้ยังได้กำหนดกรอบการพัฒนาในระยะยาวเพื่อเป็นวิสัยทัศน์การพัฒนาที่มีความครอบคลุมแนวทางในการดำเนินการ ในระยะยาวเพื่อให้เป็นไปตามวิสัยทัศน์การพัฒนาของรัฐบาล “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ในลักษณะของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี<sup>11</sup> (พ.ศ. 2561 – 2580) ซึ่งเป็นการกำหนดกรอบและแนวทางการพัฒนาให้หน่วยงานทุกภาคส่วนให้ปฏิบัติตามในการบรรลุตามวิสัยทัศน์ นอกจากนี้ ยังมีการกำหนดพิมพ์เขียวหรือวิสัยทัศน์เชิงนโยบายในการขับเคลื่อนประเทศไทย ภายใต้ต้นนโยบายประเทศไทย 4.0 หรือไทยแลนด์ 4.0 (Thailand 4.0) เพื่อให้เป็นไปตามวิสัยทัศน์ของรัฐบาลอีกด้วย

<sup>11</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก", การจัดตั้งหรือขยายเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ (พฤศจิกายน 2561). 3-4.

## 2.1 ทิศทาง แนวทางและนโยบายของประเทศไทย

นโยบายประเทศไทย 4.0 หรือไทยแลนด์ 4.0 (Thailand 4.0) เป็นวิสัยทัศน์เชิงนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย หรือ โมเดลพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาล ภายใต้การนำของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ที่เข้ามาบริหารประเทศด้วยวิสัยทัศน์ “มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” ที่มีภารกิจสำคัญ ในการขับเคลื่อนปฏิรูปประเทศด้านต่างๆ เพื่อปรับแก้ จัดระบบ ปรับทิศทาง และสร้างหนทางพัฒนาประเทศ ให้เจริญ สามารถรับมือกับโอกาสและภัยคุกคามแบบใหม่ ๆ ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว รุนแรงของพลวัตของโลก ในศตวรรษที่ 21<sup>12</sup>

ทั้งนี้ การวางนโยบายภายใต้แนวคิดที่ต้องการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจ ไปสู่ “Value-Based Economy” หรือ “เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี และ นวัตกรรม<sup>13</sup>” โดยมีฐานคิดหลักคือ เปลี่ยนจากการผลิตสินค้า “โภคภัณฑ์” การค้า การบริการโดยปกติ ไปสู่การใช้เทคโนโลยีในการเพิ่มมูลค่าเพิ่ม และเพิ่มรายได้ให้กับคนทำงานในทุกๆระดับ ด้วยการผลิตสินค้าที่ตรงกับความต้องการใหม่ ด้วยการเสนอสินค้าที่ตรงกับช่องทางการค้าใหม่ๆที่ผู้บริโภคนิยม โดยการใช้เทคโนโลยีใหม่และนวัตกรรมมาเป็นกำลังขับเคลื่อนรายได้ของประเทศ ทั้งภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ ซึ่งจะขับเคลื่อนทั้งระบบ ทุกๆระดับ โดยไม่ทิ้งใครหรือกลุ่มใดไว้ข้างหลัง

ดังนั้น “ประเทศไทย 4.0” จึงควรมีการเปลี่ยนวิธีการที่มีลักษณะสำคัญ คือ เปลี่ยนจากการเกษตรรูปแบบดั้งเดิม ในปัจจุบันไปสู่การเกษตรสมัยใหม่ ที่เน้นการบริหารจัดการและเทคโนโลยี (Smart Farming) โดยเกษตรกรในประเทศต้องร่ำรวยขึ้น และเป็นเกษตรกรแบบเป็นผู้ประกอบการ (Entrepreneur) เปลี่ยนจาก Traditional SMEs หรือ SMEs ที่มีอยู่และรัฐต้องให้ความช่วยเหลืออยู่ตลอดเวลา ไปสู่การเป็น Smart Enterprises การค้าบน E-commerce และการเกิดของธุรกิจ Startups<sup>14</sup> ที่เป็นบริษัทเกิดใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีมาเป็นกำลังในการสร้างธุรกิจใหม่มีศักยภาพสูง และเปลี่ยนภาคอุตสาหกรรมจากการใช้แรงงานทักษะต่ำ นำไปสู่การผลิตที่ใช้ เครื่องจักรอัตโนมัติ ใช้การเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ Internet ใช้แรงงานที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และ ทักษะสูง รวมทั้งเปลี่ยนจากการให้บริการแบบเดิมๆ (Traditional Services) ซึ่งมูลค่าค่อนข้างต่ำไปสู่การให้บริการที่ตรงกับความต้องการใหม่ๆ มีมูลค่าสูง (High Value Services) ที่เชื่อมต่อกับระบบข้อมูลที่น่าไปสู่การ

<sup>12</sup> หงษ์ฟ้า ทรัพย์บุญเรือง และภูวิน บุนยะเวชชีวิน, "ไทยแลนด์ 4.0 กับนโยบายต่างประเทศ: ยุทธศาสตร์การต่างประเทศ," *International Journal of East Asian Studies* 23, no. 2 (2019), 317-318.

<sup>13</sup> จิรัฐฎ์ สิริเฉลิมพงศ์, "ประเทศไทย GRADE A," *Journal of Suvarnabhumi Institute of Technology (Humanities and Social Sciences)* 4, no. 2 (2018), 462-466.

<sup>14</sup> เรื่องเดียวกัน.



ลดต้นทุน Logistics การให้บริการและการลดคนกลางที่ไม่จำเป็นลง โดยอาศัยความได้เปรียบ ต่าง ๆ ที่มีอยู่อันได้แก่ความหลากหลายทางชีวภาพ และความหลากหลายทางวัฒนธรรมของประเทศ

“ไทยแลนด์ 4.0” เป็นการกำหนดแนวทางพัฒนาประเทศให้เป็นประเทศเศรษฐกิจใหม่ (New Engines of Growth) ประเทศและประชากรมีรายได้สูง โดยวางเป้าหมายให้เกิดผลการพัฒนาภายใน 5 - 6 ปีนี้ ซึ่งเป็น ลักษณะที่คล้ายคลึงกับการวางภาพอนาคตทางเศรษฐกิจที่ชัดเจนและการดำเนินการปรับตัวให้สอดคล้องกับ พลวัตของโลกในศตวรรษที่ 21 ของประเทศที่พัฒนาแล้ว<sup>15</sup> เช่น นโยบาย “A Nation of Makers” ของประเทศ สหรัฐอเมริกา นโยบาย “Design in Innovation” ของประเทศสหราชอาณาจักร นโยบาย “Made in China 2025” ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน นโยบาย “Made in India” ของประเทศอินเดีย นโยบาย “Smart Nation” ของประเทศสิงคโปร์ และประเทศเกาหลีใต้ที่วางโมเดลเศรษฐกิจในชื่อ “Creative Economy” รูปแบบ “ไทยแลนด์ 4.0” หรือเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วย เทคโนโลยีใหม่ วิธีคิดใหม่ และนวัตกรรมใหม่นั้น ถือเป็นจุดเปลี่ยนครั้งสำคัญของไทย เพื่อให้ก้าวเข้าสู่ยุคที่ให้ความสำคัญกับการผลิตด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูง



รูปที่ 1 แผนภาพรวมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจตะวันออก (พ.ศ.2560-2565)<sup>16</sup>

<sup>15</sup> หงษ์ฟ้า ทรัพย์บุญเรือง และภูวิน บุนยะเวชชีวิน, "ไทยแลนด์ 4.0 กับนโยบายต่างประเทศ: ยุทธศาสตร์การต่างประเทศ," 320-330.

<sup>16</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก," 3-4.

## 2.2 กรอบแนวทางยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี กำหนดวิสัยทัศน์ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” มุ่งให้ประเทศ มีขีดความสามารถในการแข่งขัน คนไทยมีสุข อยู่ดีกินดี สังคมมีความมั่นคง เสมอภาคและเป็นธรรม โดยยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนครั้งนี้คือ ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (ยุทธศาสตร์ที่ 2) ซึ่งกำหนดแนวทางในการดำเนินงานมุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและเมือง การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก



รูปที่ 2 ความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12<sup>17</sup>

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 เป็นแผนพัฒนาประเทศในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2560-2564) ซึ่งเปลี่ยนเป็นยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ให้มีการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม มุ่งเตรียมความพร้อมและวางรากฐานของประเทศให้มีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ด้วยการพัฒนาตามปรัชญา เศรษฐกิจพอเพียง รองรับสถานการณ์โลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและการเชื่อมโยงประเทศต่างๆ ให้ใกล้ชิดกันมากขึ้น วัตถุประสงค์และเป้าหมายการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 เป็นแผนพัฒนาประเทศในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2560-2564) เพื่อให้มีการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค ซึ่งพัฒนาโดยการยกระดับฐานการผลิตและบริการเดิม และขยายการผลิตและบริการใหม่ นอกจากนี้ยังมุ่งผลักดันให้ประเทศไทยมีการเชื่อมโยง

<sup>17</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก", 3-4.

(Connectivity) ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และนานาชาติ เพื่อให้ประเทศไทยมีบทบาทนำ และสร้างสรรคิในด้านการค้า การบริการ และการลงทุนภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับต่างๆ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 กำหนดทิศทางและยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่เกี่ยวกับด้านคมนาคมขนส่งไว้ในยุทธศาสตร์ที่ 7<sup>18</sup> คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยมุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคในอาเซียนอย่างเป็นระบบ มีโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศที่สามารถสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการและการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการในการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ และการพัฒนาผู้ประกอบการในสาขาโลจิสติกส์ และหน่วยงานที่มีศักยภาพเพื่อไปทำธุรกิจในต่างประเทศ

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2558 เห็นชอบตามที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) โดยมีการเสนอเรื่องนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster)<sup>19</sup> กล่าวคือ การรวมกลุ่มของธุรกิจและสถาบันที่เกี่ยวข้องที่ดำเนินกิจกรรมอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน โดยมีความร่วมมือ เกื้อหนุน เชื่อมโยงซึ่งกันและกันอย่างครบวงจร ทั้งในแนวตั้ง และแนวนอน เพื่อพัฒนาความเข้มแข็งของห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) เสริมสร้างศักยภาพด้านการลงทุนของประเทศไทย และช่วยกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคและท้องถิ่น โดยมีมติดังนี้

1. เห็นชอบนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และกระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) พิจารณาดำเนินการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาคลัสเตอร์ต่อไป

2. มอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) เป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบการขับเคลื่อนนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ให้เป็นรูปธรรม และทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางประสานงานการพัฒนาในแต่ละคลัสเตอร์ โดยคลัสเตอร์ที่มีศักยภาพในระยะแรก ประกอบด้วย คลัส

<sup>18</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก", 3-4.

<sup>19</sup> เรื่องเดียวกัน, 3-6.

เตอร์สิ่งทอ คลัสเตอร์ไอที คลัสเตอร์ยานยนต์และชิ้นส่วน คลัสเตอร์เครื่องใช้ไฟฟ้าและ อิเล็กทรอนิกส์ คลัสเตอร์ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ คลัสเตอร์แปรรูปอาหาร และคลัสเตอร์แปรรูป ยางพารา (ไม่รวมไม้ ยาง)

มติคณะรัฐมนตรีมติเห็นชอบหลักการในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 โดยมีแนวคิดของการพัฒนากลุ่มจังหวัดเป้าหมายนำร่อง ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยมีเป้าหมายดังนี้

1. ยกระดับพื้นที่เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย
2. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพ
3. ส่งเสริมการพัฒนาเมืองและสภาพแวดล้อมเมือง
4. อำนวยความสะดวกและสิทธิประโยชน์แก่นักลงทุน
5. สนับสนุนอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูงและการท่องเที่ยว

โดยมี 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ<sup>20</sup> ได้แก่ 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-Curve) ประกอบด้วย ยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ การท่องเที่ยวรายได้ดีและท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ และอาหารแห่งอนาคต และ 5 อุตสาหกรรมใหม่ (New S-Curve) ประกอบด้วย หุ่นยนต์ การบินและโลจิสติกส์ เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ ดิจิทัล และการแพทย์ครบวงจร

หลักการการทำงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นการประสานการทำงานร่วมกันระหว่าง รัฐ เอกชน และประชาชน โดยรัฐมีบทบาท ในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน การส่งเสริมการลงทุนและอำนวยความสะดวก เอกชนมีบทบาทในการพัฒนาอุตสาหกรรม และการร่วมลงทุนในกิจการของรัฐในลักษณะ Public-Private-Partnership ขณะที่ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ และได้รับการยกระดับชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น โดย EEC มีแนวทางในการพัฒนาอยู่ 4 ด้าน ดังแสดงในภาพที่ 3

<sup>20</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ", การจัดตั้งหรือขยายเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ (พฤศจิกายน 2561), 25-30.



รูปที่ 3 แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการลงทุนในระยะเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก<sup>21</sup>

1. พัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีพื้นที่เป้าหมาย สำหรับพัฒนาอุตสาหกรรม 30,000 ไร่ โดยเป็นพื้นที่พร้อมลงทุน 15,000 ไร่ และพื้นที่รอการพัฒนา 15,000 ไร่ โดยมีโครงการที่สำคัญ คือการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3<sup>22</sup>

2. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ โดยมีตัวอย่างโครงการที่สำคัญ<sup>23</sup> ได้แก่

- ทางถนน ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 3 เส้นทาง

(1) กรุงเทพฯ – ชลบุรี

(2) พัทยา – มาบตาพุด

(3) แหลมฉบัง – นครราชสีมา

- ทางราง โครงการรถไฟทางคู่ 2 เส้นทาง (ฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย และ ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – แหลมฉบัง) รถไฟฟ้าความเร็วสูง กรุงเทพฯ – ระยอง และการพัฒนาสถานีรถไฟอู่ตะเภา ส่วนทางน้ำ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง และการพัฒนาท่าเรือสัตหีบ

<sup>21</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก", 7-15.

<sup>22</sup> เรื่องเดียวกัน.

<sup>23</sup> เรื่องเดียวกัน.

- ทางอากาศ คือ การพัฒนาท่าอากาศยานอยู่ ตะเภา ให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3

- ทางเรือ ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

3. พัฒนาสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ/พัฒนาเมือง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตเป็นการพัฒนาระบบ ไฟฟ้า ระบบน้ำ สาธารณสุข การศึกษา การกำจัดขยะ/น้ำเสีย/การระบายน้ำ เทคโนโลยีสารสนเทศ พัฒนา สภาพแวดล้อมของเมือง และการท่องเที่ยว

4. สิทธิประโยชน์ เพื่อดึงดูดการลงทุนภาคอุตสาหกรรม<sup>24</sup> อาทิ สิทธิประโยชน์การลงทุน กองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (OSS) เขตปลอดภาษี (Free Zone) ระยะเวลาการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการทำธุรกรรมทางการเงิน เป็นต้น

ระยะเวลาดำเนินงาน แบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่

1. ระยะสั้น (พ.ศ.2559-2560) : เป็นการเร่งรัดโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมที่อยู่ระหว่างดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมาย เช่น ก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์ (พัทยา-มาบตาพุด) ก่อสร้างรถไฟทางคู่ฉะเชิงเทรา-คลองสิบก้า-แก่งคอย พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง และศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ขยายช่องจราจร ทางเข้า-ออก แหลมฉบัง ปรับปรุงขยายถนนสายหลัก ปรับปรุงระบบส่ง และสถานีไฟฟ้า เพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำ ก่อสร้างระบบผันน้ำ ปรับปรุงขยายประปา ระบบระบายน้ำการจัดการขยะเพิ่มศักยภาพการให้บริการ สาธารณสุข รวมทั้งเร่งรัดศึกษาความเหมาะสม และหรือจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการลงทุนที่สำคัญ เช่น สนามบินอยู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือ มาบตาพุด และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ เป็นต้น

2.ระยะกลาง (พ.ศ.2561-2563) ครอบคลุมการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด รถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ-ระยอง) รถไฟรางเบาพัทยา ท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมชายฝั่งทะเลอ่าวไทย โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินอยู่ตะเภา ศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) ก่อสร้างขยายถนนเชื่อมโยง/ทางเลี่ยงเมือง ระบบท่อส่งน้ำ/ผันน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย และวางผังเมืองรวมชุมชน โดยมีรูปแบบการลงทุนทั้งภาครัฐ และให้เอกชน ร่วมลงทุน

<sup>24</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก", 7-15.

3.ระยะยาว (พ.ศ.2564 เป็นต้นไป) ครอบคลุมการพัฒนาสนามบินอุ้งตะเภา ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาตาพุด ระบบราง และระบบน้ำ เป็นเครือข่ายเชื่อมโยง ทั้งระบบไปยังภูมิภาคต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

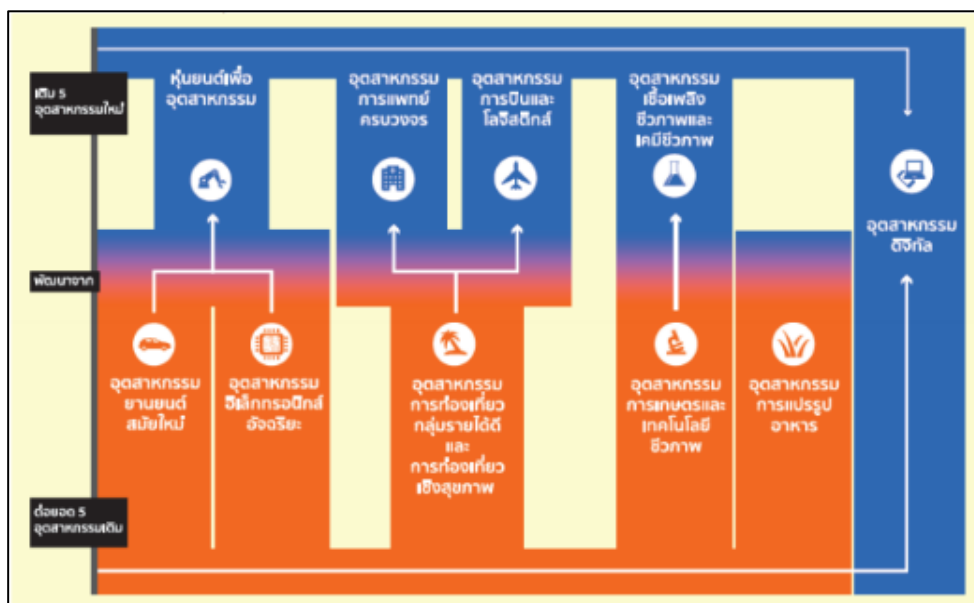
## 2.3 อุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐานที่มีผลต่อความสำเร็จของ EEC

โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นโครงการที่รัฐบาลไทยได้ตัดสินใจเลือกพัฒนาเพื่อผลักดันให้เป็นส่วนสำคัญในการเติบโตของเศรษฐกิจไทยในระยะยาวภายใต้แนวคิดนโยบายประเทศไทย 4.0<sup>25</sup> ซึ่งเป็นวิสัยทัศน์เชิงนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาล และเป็นการขับเคลื่อนปฏิรูปประเทศในด้านต่างๆ เพื่อปรับแก้ไขระบบ ปรับทิศทาง และการพัฒนาให้ประเทศเจริญก้าวหน้า โดยต้องสามารถรับมือกับโอกาส และความเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และมีโมเดลเศรษฐกิจออกมา เพื่อเพิ่มศักยภาพให้กับประเทศไทย และเพื่อขับเคลื่อนนวัตกรรม

จากนโยบายของทางภาครัฐ ที่ได้มีการปฏิรูปโครงสร้าง เพื่อผลักดันให้ประเทศไทย หลุดจากกับดักรายได้ปานกลาง กับดักความเหลื่อมล้ำ และกับดักความไม่สมดุลในการพัฒนา จึงได้มีแนวนโยบายในการส่งเสริมการลงทุน และการพัฒนาพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อภาคเศรษฐกิจของประเทศ ไทย ทั้งนี้โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นโครงการหลักที่จะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเทศไทย โดยเน้นการสนับสนุนการลงทุนอุตสาหกรรมที่เป็นกลจักร เพื่อขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจยุคใหม่ (New Engines of Growth) ซึ่งประกอบด้วย 2 ส่วน<sup>26</sup> คือ การยกระดับอุตสาหกรรมที่มีพื้นฐานดีอยู่แล้ว ให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มด้วยนวัตกรรมมากขึ้น พร้อมไปกับการสร้างอุตสาหกรรมใหม่อีก 5 กลุ่ม เพื่อยกระดับเศรษฐกิจไทยแบบก้าวกระโดด

<sup>25</sup> หงษ์ฟ้า ทรัพย์บุญเรือง และภูวิน บุนยยะเวชชีวิน, "ไทยแลนด์ 4.0 กับนโยบายต่างประเทศ: ยุทธศาสตร์การต่างประเทศ," 317-318.

<sup>26</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ," 25-30.



รูปที่ 4 การพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ที่ต่อยอดจากอุตสาหกรรมเดิมในเขตเศรษฐกิจตะวันออก<sup>27</sup>

อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-Curve) ที่จะยกระดับอุตสาหกรรมปัจจุบัน เพื่อต่อยอดการเจริญเติบโต ซึ่งประกอบด้วย

1. อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next Generation Automotive)
2. อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics)
3. อุตสาหกรรมท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical, and Wellness Tourism)
4. การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology)
5. อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร (Food for the Future)

และ 5 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve) ประกอบไปด้วย

1. อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (Robotics)
2. อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics)
3. อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Bio-Fuels and Bio-Chemicals)
4. อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital)
5. อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub)

<sup>27</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ," 25-30.



จะเห็นได้ว่าโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นหนึ่งในการพัฒนาที่มีทิศทางที่ดี และมีความน่าสนใจมากโครงการหนึ่ง ซึ่งมีจุดมุ่งหมายต้องการให้เป็น World-Class Economic Zone เพื่อรองรับการลงทุนอุตสาหกรรม Super Cluster<sup>28</sup> และเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายหลักของประเทศ เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอีก 20 ปีข้างหน้า อีกทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ Eastern Economic Corridor (EEC) ยังตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการผลิตและการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆในภูมิภาค ส่งผลให้เป็นที่ตั้งอุตสาหกรรมแห่งอนาคต New Engines of Growth ที่สามารถดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ และจะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในด้านต่างๆ

## 2.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเพื่อรองรับการลงทุนจากต่างชาติ

จากการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ทำให้พื้นที่แห่งนี้มีความพร้อมในการต่อยอด เพิ่มเติมกลุ่มอุตสาหกรรมและต่อยอดความพร้อมด้านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีปัจจัยสำคัญส่งเสริมความสำเร็จ คือ การกำหนดยุทธศาสตร์และรากฐานอย่างเป็นระบบ ซึ่งมีส่วนประกอบหลัก 3 ส่วนคือ วิสัยทัศน์ของเขตพัฒนาพิเศษ กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของแต่ละจังหวัด และรากฐานสำคัญ 4 ส่วน<sup>29</sup>

### 1. วิสัยทัศน์ของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เป็นต้นแบบการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สมบูรณ์แบบ ช่วยผลักดันการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภายใต้นโยบายประเทศไทย 4.0 และทำให้ประเทศไทยก้าวสู่การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วโดยเร็วที่สุด

### 2. กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ชัดเจนของแต่ละกลุ่มจังหวัด

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกในระยะแรก การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษจะมุ่งเป้าไปที่ 3 จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยมีกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของแต่ละจังหวัด ดังนี้

ฉะเชิงเทรา เป็นเมืองที่รองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร โดยมุ่งเน้นการพัฒนาเป็นเมืองอยู่อาศัย ที่ตอบสนองความต้องการของผู้มีรายได้ระดับกลาง และรองรับการขยายหรือเคลื่อนย้ายหน่วยงานรัฐ จากในพื้นที่กรุงเทพมหานคร รวมไปถึงการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์

<sup>28</sup> จีรัฐภูมิ สิริเฉลิมพงศ์, "ประเทศไทย GRADE A," 463.

<sup>29</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก", 10-15.

เชื่อมโยงภาคตะวันออกกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา สปป.ลาว และจีน เนื่องจากสามารถเชื่อมต่อกับจังหวัดชายแดน เช่น สระแก้ว ได้อย่างรวดเร็ว โดยเส้นทางบก

ชลบุรี มีศักยภาพพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการศึกษา และพัฒนาทักษะนานาชาติเพื่อรองรับความต้องการด้านแรงงานที่มีฝีมือสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมต่างๆ อีกทั้งยังพัฒนาเป็นเมืองพักตากอากาศ สำหรับการอยู่อาศัย เพื่อบุคลากรชาวต่างประเทศ ที่ทำงานในเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษ โดยมี สาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น โรงเรียนนานาชาติ ศูนย์การค้านานาชาติ เป็นต้น

- แหลมฉบังและศรีราชา เป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมสมัยใหม่ของอาเซียน โดยมุ่งเน้นการลงทุนใน อุตสาหกรรมผลิตขั้นสูง เช่น อุตสาหกรรมเทคโนโลยีด้านหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และ คอมพิวเตอร์ขั้นสูง อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ นอกจากนี้ ยังมีการลงทุนระบบโลจิสติกส์ยุคดิจิทัล เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ เพื่อยกระดับเป็นประตูสู่กลุ่มเศรษฐกิจ อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ที่มีการเชื่อมต่อกับประเทศจีน เวียดนาม ลาว กัมพูชา เมียนมาร์ อันจะก่อให้เกิด กลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องมากมาย เช่น ธุรกิจการจัดเก็บและกระจายสินค้าสมัยใหม่ ธุรกิจเรือขนส่งสินค้าและ บริหารท่าเรือ
- พัทยาและอู่ตะเภา เป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อนำไปสู่อุตสาหกรรมที่หลากหลาย เช่น เขตพื้นที่ พัทยาสามารถยกระดับเป็นผู้นำด้านการท่องเที่ยวระดับภูมิภาค ที่สามารถตอบสนองความต้องการที่กว้างขวาง ทั้งในด้านอุตสาหกรรม การแพทย์เชิงท่องเที่ยว (Medical Tourism) อุตสาหกรรมการจัดอบรมสัมมนาและการจัดประชุมต่างๆ และการสร้างอุตสาหกรรมท่องเที่ยวสำหรับผู้มีรายได้สูง ในขณะที่ พื้นที่อู่ตะเภา ก็สามารถที่จะพัฒนาต่อยอดไปสู่การสร้างอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์ อุตสาหกรรม ซ่อมบำรุงอากาศยาน เขตปลอดภาษีต่าง ๆ ธุรกิจต่อเรือและทำเรือน้ำลึก เป็นต้น

ระยอง เป็นจังหวัดที่มีพื้นฐานด้านอุตสาหกรรมที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและ ปิโตรเคมี ซึ่งสามารถพัฒนาต่อยอดทั้งในด้านการผลิตและการวิจัย ให้สอดคล้องกับกระแสอุตสาหกรรม เทคโนโลยีชีวภาพต่าง ๆ ในทศวรรษหน้า เช่น อุตสาหกรรมผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพ (Biofuel) อุตสาหกรรม พลาสติกชีวภาพ (Bioplastic) รวมไปถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมเทคโนโลยีการเกษตรและอาหาร ระดับสูงที่เป็นมาตรฐานสากล

3. รากฐานสำคัญเพื่อความสำเร็จของเขตพัฒนาพิเศษในประเทศไทย  
ประกอบไปด้วย 4 รากฐานของความสำเร็จ<sup>30</sup> ดังนี้



รูปที่ 5 สี่รากฐานของความสำเร็จในเขตเศรษฐกิจตะวันออก<sup>31</sup>

รากฐานที่ 1 สิทธิประโยชน์การดึงดูดและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อนักลงทุนเอกชนที่เฉพาะเจาะจง

- สิทธิประโยชน์ทางตรงต่อธุรกิจ (Hard Incentives)

อุตสาหกรรมที่ได้รับการสนับสนุนว่า เป็นอุตสาหกรรมที่เขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษแต่ละแห่ง ต้องการให้มีอัตราภาษีนิติบุคคลและบุคคลธรรมดา สำหรับการลงทุนที่สามารถแข่งขันกับสิทธิประโยชน์ที่ดีที่สุดในอาเซียนได้ คือประมาณร้อยละ 15 เปรียบเทียบกับร้อยละ 17 ของสิงคโปร์ นักลงทุนต่างชาติสามารถเข้าใช้ประโยชน์ที่ดินได้สูงสุด 50 ปี และสามารถต่ออายุการเข้าใช้ประโยชน์ได้อีกไม่เกิน 49 ปี โดยห้ามเปลี่ยนมือในระหว่างดำเนินการ เพื่อให้การลงทุนนั้นเป็นการลงทุนระยะยาวให้มีการอนุญาตการเข้าออกของแรงงานขั้นสูงจากต่างประเทศ<sup>32</sup>ได้อย่างสะดวก เพื่อให้โครงการลงทุนนั้นมีประสิทธิภาพเป็นตัวอย่างของธุรกิจในประเทศไทย

<sup>30</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก", 15-21.

<sup>31</sup> เรื่องเดียวกัน.

<sup>32</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "สิทธิประโยชน์การลงทุนในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ," การจัดตั้งหรือขยายเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ (พฤษภาคม 2561), 33-35.

- สิทธิประโยชน์ทางอ้อม (Soft Incentives)

ให้มีระยะปลอดภาษีสำหรับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโดยภาคเอกชน เช่น โรงเรียน มหาวิทยาลัย โรงพยาบาล ถนน รถไฟ รถไฟความเร็วสูง และเขตที่พิกัดอาศัย ทั้งนี้ต้องเป็นการลงทุนที่อยู่ในระดับมาตรฐานสากล มีการอำนวยความสะดวกแบบ “One-Stop Shop<sup>33</sup>” เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และช่วยอำนวยความสะดวกต่อนักลงทุน

นอกเหนือจากนั้น จะมีการสำรวจความต้องการของนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นญี่ปุ่น จีน เกาหลีใต้ สิงคโปร์ ยุโรป สหรัฐอเมริกา สำหรับการลงทุนแต่ละโครงการที่สำคัญโดยละเอียด เพื่อให้ได้ สิทธิประโยชน์ที่ตรงกับความต้องการและได้โครงการที่สามารถปรับเปลี่ยนความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตไทย

รากฐานที่ 2 โครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพเพื่อเข้าถึงการเชื่อมต่อระดับโลก

เขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก มีแผนการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานในบริเวณนั้น ให้เป็นโครงสร้างพื้นฐานแบบใหม่ที่มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพและความรวดเร็วของการขนส่งสำหรับทั้งผู้โดยสารและสินค้า โดยมีแผนการพัฒนา<sup>34</sup> ดังนี้

1. การพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางราง เนื่องจากในอนาคตจะมีการขยายตัวของรถไฟความเร็ว ปานกลางสายไทย-จีน (ขนาดรางมาตรฐาน 1.435 เมตร) ความเร็วอย่างน้อย 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ระหว่างชุมหมิง-มาบตาพุด ซึ่งในระยะแรกจะเป็นการขนส่งสินค้ามาเข้ากระบวนการผลิตที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของไทย จำเป็นต้องเร่งให้มีการลงทุนปรับปรุงและบริหารรางรถไฟขนส่งสินค้าให้มีความเร็ว 100-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีความตรงต่อเวลา

การลงทุนเพิ่มประสิทธิภาพนี้ รวมถึง การบริหารสถานีรถไฟและพื้นที่ข้างเคียง การจัดพื้นที่เพิ่มเติมเพื่อขยายสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot : ICD) จากที่ ICD ลาดกระบังได้มีการใช้งานเต็มพื้นที่แล้ว และการเชื่อมโยงเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด สนามบินอู่ตะเภา รวมทั้งนิคมอุตสาหกรรม สำคัญๆ เพื่อให้

<sup>33</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "สิทธิประโยชน์การลงทุนในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ," 33-35.

<sup>34</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก", 7-10.

การขนส่งทางรางเป็นรากฐานของโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรมอย่างแท้จริง และ ใช้ถนนสำหรับการขนส่งผู้โดยสารโดยรถโดยสารและรถส่วนบุคคล

2. การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด โดยเร่งรัดการลงทุนในท่าเรือตามแผนที่มีอยู่แล้ว

- ท่าเรือแหลมฉบัง : การลงทุนขยายท่าเรือที่เชื่อมโยงกับทางรถไฟ และการเปิดใช้ท่าที่สัมปทานกับ บริษัทฮัทชินสัน (Hutchinson)
- ท่าเรือมาบตาพุด : การเปิดท่าสินค้าทั่วไปบริเวณหน้าที่เหลืออยู่ประมาณ 1 กิโลเมตร และลงทุนการขนส่งทางท่อระยะที่ 3

ทั้งนี้เพื่อขยายการให้บริการที่รวดเร็ว รองรับธุรกิจอุตสาหกรรมใหม่ และเข้าเชื่อมโยงกับรถไฟรางคู่และรถไฟ ความเร็วสูงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

3. การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ให้เป็นสนามบินพาณิชย์และศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าทางอากาศที่รวดเร็วและสามารถเข้าถึงตลาดได้ทั่วโลก ทั้งนี้ในเขตสนามบิน พื้นที่ของราชพัสดุจะสามารถนำมาใช้ประโยชน์ทางธุรกิจที่สำคัญ คือ

- การขนส่งผู้โดยสารในฐานะสนามบินนานาชาติแห่งที่ 3 ของประเทศไทย รวมทั้งการลงทุนและบริหาร อาคารที่พักผู้โดยสารรวม
- อุตสาหกรรมเชื่อมโยงกับการบินพาณิชย์ เช่น เขตสินค้าปลอดภาษี โรงแรมและบริการการขนส่ง
- อุตสาหกรรมเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศ เช่น เขตอุตสาหกรรมปลอดภาษีในบริเวณสนามบิน คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center)
- อุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับการบิน เช่น ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน และเขตปลอดภาษีสำหรับขึ้นส่วนและ อุปกรณ์การบิน
- การสร้างและบริหารรถไฟความเร็วสูงความเร็ว 250 กม.ต่อชม. เพื่อเป็นกระดูกสันหลังในการกระจายคน ออกนอกพื้นที่กรุงเทพฯสู่เมืองใหม่ในเขตพัฒนาพิเศษชายภาคตะวันออก 6 จังหวัด ได้แก่ สมุทรปราการ ฉะเชิงฉะรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด รวมถึงการบริหารสถานีและพื้นที่ข้างเคียงในเชิงพาณิชย์ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและประชากร

รากฐานที่ 3 โครงสร้างการกำกับดูแลและบทบาทที่ชัดเจนและมั่นคงระหว่างภาครัฐและเอกชน

การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ต้องได้รับความร่วมมือจากพันธมิตรที่เหมาะสมจากทั้งในและต่างประเทศ<sup>35</sup> ซึ่งประกอบไปด้วย

- นักลงทุนที่เป็นที่รู้จักในระดับโลก เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจให้นักลงทุนกลุ่มอื่น ๆ รวมถึงการกระตุ้นการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และธุรกิจพาณิชย์
- ผู้ให้บริการสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเชื่อมต่อเขตพัฒนาพิเศษกับภูมิภาคอื่น ๆ ผ่านทางระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ
- ผู้ประกอบการพัฒนาและบริหารอสังหาริมทรัพย์เพื่อพัฒนาและบริหารเมืองยุคใหม่และที่อยู่อาศัยชั้นกลางในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ และบริษัทบริหารนิคมอุตสาหกรรมและการลงทุนจากต่างชาติ เพื่อสร้างเครือข่ายนักลงทุนและอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนรายใหม่
- การสนับสนุนจากภาครัฐในด้านนโยบาย และกรอบกฎหมาย เพื่อสร้างสภาวะการลงทุนที่มั่นคง โปร่งใส และมีสิทธิประโยชน์ที่จูงใจผู้ลงทุน
- ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เมืองครึ่งส่วนกลางทำหน้าที่กำกับดูแล โดยได้รับความร่วมมือจากการปกครองส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น และยังมีบทบาทจากหน่วยงานระดับสูง แต่มีอิสระส่วนหนึ่งในการวางกลยุทธ์และดำเนินการในเขตพัฒนาพิเศษร่วมกับภาคเอกชน เพื่อให้มีอำนาจในการวางแผนและออกแบบ การดำเนินการให้มีประสิทธิภาพสูงสุดในการดึงดูดและอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุน

รูป เปรียบเทียบ เขตพัฒนาพิเศษ

รากฐานที่ 4 นโยบาย กรอบกฎหมาย และแผนงาน ที่ชัดเจน

การพัฒนาฐานรากสำคัญ 3 ด้านที่กล่าวมา มีกฎหมายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกกำกับดูแล กฎหมายว่าด้วยเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งรัฐบาลได้ออกกฎหมายเฉพาะให้กับเขตพัฒนาพิเศษ โดยจะกำหนดการดำเนินการใน 4 ด้านในรายละเอียด<sup>36</sup> คือ (1) พื้นที่ของเขตเศรษฐกิจพัฒนาพิเศษ (2) แผนร่วมลงทุนระหว่างรัฐบาลและเอกชน (3) สิทธิประโยชน์การลงทุน (4) โครงสร้างขององค์กรกำกับดูแล และหน่วยงานที่รับผิดชอบ

<sup>35</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "สิทธิประโยชน์การลงทุนในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ," 35-37.

<sup>36</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก", 7-10.

จากปัจจัยส่งเสริมความสำเร็จในการกระตุ้นการลงทุนอย่างเต็มรูปแบบในเขต EEC นี้ คาดว่า จะสามารถดึงดูดการลงทุนได้อย่างมหาศาลจากภาคเอกชน (SCB Economic Intelligence Center<sup>37</sup>) โดยสิทธิประโยชน์ที่เกิดขึ้นจะสร้างความมั่นใจให้กับนักลงทุนต่างชาติมากขึ้น ซึ่งสิทธิประโยชน์และแนวทางของ EEC นี้ ก็สอดคล้องไปกับเทรนด์โลกที่ให้ความสำคัญกับเทคโนโลยี สร้างโอกาสและการเติบโตไปพร้อมกับเศรษฐกิจของโลกด้วย

## 2.5 เป้าหมายสำคัญเพื่อขับเคลื่อนโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก : แนวทางการ ประชาสัมพันธ์เชิญชวนนักลงทุนต่างประเทศ (แผนโรดโชว์ EEC)

จากศักยภาพของโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ถือเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ ด้านการลงทุน และเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมชั้นนำของประเทศ เพื่อรองรับการลงทุนใน อุตสาหกรรมเป้าหมายตาม Supercluster ที่มีการส่งเสริมเพื่อสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจ ประกอบด้วย 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มี ศักยภาพ (First S-curve) และ 5 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมให้เกิดการลงทุน ในอุตสาหกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มเป็นพิเศษ (High-Value Added) ตามนโยบายของภาครัฐ<sup>38</sup> เพื่อพัฒนาไปสู่การเป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน ประกอบกับปัจจัยสนับสนุนจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจากภาครัฐ รวมทั้งการพัฒนานิคม อุตสาหกรรมในพื้นที่ ซึ่งรัฐบาลเตรียมความพร้อมทั้งด้านโลจิสติกส์ ระบบรถไฟความเร็ว สูง สาธารณูปโภค แหล่งน้ำเพื่อการบริโภคและอุตสาหกรรม รวมทั้งแรงงานฝีมือทั้งในและนอกระบบ เพื่อตอบสนองการลงทุนของภาคเอกชน และรองรับการลงทุนที่ก่อให้เกิดธุรกิจใหม่ๆ ตามมา อีก เช่น การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ผลิตภัณฑ์สมาร์ตอิเล็กทรอนิกส์ หุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ ไป จนถึงอุตสาหกรรมด้านการแพทย์ เกษตรและอาหาร นับว่าเป็นการก่อให้เกิดการเชื่อมโยงทาง เศรษฐกิจและการลงทุนในธุรกิจและอุตสาหกรรมต่อเนื่องหลากหลายประเภท ซึ่งคาดว่าจะสามารถ ดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติได้มาก

ปัจจุบันต้องยอมรับว่าเศรษฐกิจของไทยจำเป็นต้องพึ่งพาการลงทุนจากต่างชาติเป็นอันมาก นโยบายทางด้านเศรษฐกิจ จึงค่อนข้างเปิดกว้างเพื่อดึงดูดให้นักลงทุนชาติต่างๆ เข้ามาลงทุน รัฐบาล จึงต้องแก้ไขกฎหมายการส่งเสริมการลงทุน และออกมาตรการเพื่อเร่งรัดการลงทุนเพิ่มเติม โดยเพิ่ม สิทธิประโยชน์และการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการของนักลงทุนจำนวน

<sup>37</sup> หงษ์ฟ้า ทรัพย์บุญเรือง และภูวิน บุนยะเวชชีวิน, "ไทยแลนด์ 4.0 กับนโยบายต่างประเทศ: ยุทธศาสตร์การ ต่างประเทศ," 320.

<sup>38</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษในพื้นที่เขต ส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ," 25-30.

มาก เพื่อขจัดอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจ ปราศจากคอร์รัปชัน มีความโปร่งใส สร้างความไว้วางใจแก่นักลงทุนไทยและต่างประเทศ โดยตลอดการพัฒนาภายในโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่ผ่านมานั้น ภาครัฐได้มีความพยายามในการดึงดูดนักลงทุนจากหลากหลายประเทศ โดยประเทศที่ประเทศไทยให้ความสนใจในการชักชวนให้เข้ามาลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกนั้น ได้แก่

- ประเทศสหรัฐอเมริกา

เมื่อเดือนตุลาคม 2560 พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และคณะได้เดินทางเยือนสหรัฐอเมริกา ตามคำเชิญของนายโดนัลด์ ทรัมป์ ประธานาธิบดี สหรัฐอเมริกา โดยได้มีการหารือด้านการค้าและการลงทุน และพร้อมที่จะร่วมมือเพื่อสร้างผลประโยชน์ร่วมกัน โดยได้ก้าวข้ามปัญหาการค้าและการค้า ซึ่งในการหารือครั้งนี้ ผู้นำทั้งสองเห็นพ้องร่วมกันว่า นโยบาย America First และนโยบายไทยแลนด์ 4.0 สามารถส่งเสริมกันได้<sup>39</sup> นอกจากนี้ไทยยังได้เชิญชวนให้นักลงทุนสหรัฐฯ พิจารณาเรื่องการเพิ่มการลงทุนในระยะเศรษฐกิจตะวันออกอีกด้วย แต่จากที่ทราบกันว่าการพูดคุยในครั้งนี้ เป็นการเชิญชวนของประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา ดังนั้น ใจความสำคัญของการพูดคุยจึงไปอยู่ที่ผลประโยชน์ทางการค้า ที่จะให้ไทยซื้อสินค้าและบริการจากทางสหรัฐฯ มากขึ้น ส่วนเรื่องการลงทุนในเขตเศรษฐกิจตะวันออก (EEC) ที่ทางไทยเชิญชวนนั้น ด้านสหรัฐฯ ยังคงเป็นเพียงแต่การรับเรื่องไว้พิจารณาเท่านั้น

ภายหลังเมื่อเดือนมิถุนายน 2561 คณะนักธุรกิจจากสภาธุรกิจสหรัฐอเมริกา-อาเซียน (U.S.-ASEAN Business Council: USABC) เข้าเยี่ยม พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และคณะรัฐมนตรี โดยกลุ่มนักธุรกิจสหรัฐฯ และผู้บริหารของ USABC ประกอบด้วย 39 บริษัท จาก 6 กลุ่มอุตสาหกรรมหลัก ได้แก่ 1. ด้านพลังงาน-โครงสร้างพื้นฐาน 2. ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร 3. ด้านสุขภาพและชีววิทยาศาสตร์ 4. ด้านอาหารและการเกษตร 5. ด้านการผลิต-ภาษี และ 6. ด้านบริการทางการเงิน เช่น Google, Netflix, American Express, Citi, Harley-Davidson, 3M, Ford, Microsoft, AIG, Chevron และ eBay เป็นต้น<sup>40</sup> โดยการเดินทางเยือนมาไทยในครั้งนี้ สะท้อนให้เห็นถึงความเชื่อมั่น และความสำคัญ ที่ USABC มีให้กับประเทศไทย จนทำให้สหรัฐฯ เป็นคู่ค้าที่มีมูลค่าการค้ากับไทยมากเป็นลำดับต้นๆ มาโดยตลอด รัฐบาลยังทราบถึงข้อห่วงใยของนักธุรกิจ

<sup>39</sup> "ทรัมป์พบประยุทธ์: นักวิชาการไทยชี้เศรษฐกิจอเมริกามาก่อนประชาธิปไตย," สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, Update 6 ตุลาคม 2563 , <http://iiu.oie.go.th/news/1285>

<sup>40</sup> "คณะนักธุรกิจจากสภาธุรกิจสหรัฐอเมริกา – อาเซียน (US – ASEAN) เข้าเยี่ยมคารวะนายกรัฐมนตรี," สถานทูตสหรัฐฯและสถานกงสุลในประเทศไทย, Update 22 มิถุนายน 2561 , <https://th.usembassy.gov/th/u-s-asean-business-council-usabc-meets-prime-minister-th/>



สหรัฐฯ และพยายามแก้ปัญหาดังกล่าว ทั้งการพัฒนาบุคลากร เพื่อรองรับเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล การเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติ เข้ามาลงทุนในโครงการพื้นฐานหลักในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และรัฐบาลยังให้ความสำคัญกับการฟื้นฟูเศรษฐกิจภายในประเทศ โดยเฉพาะการปฏิรูป และการปรับโครงสร้าง เพื่อกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และการมุ่งไปสู่เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม ตามนโยบายประเทศไทย 4.0 โดยมุ่งเน้นที่ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งเป็นสาขาที่สหรัฐฯ มีความเชี่ยวชาญ โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับภาคการเกษตร ยานยนต์ และอากาศยาน อุตสาหกรรมการแพทย์ และ อุตสาหกรรมดิจิทัล นอกจากนี้ รัฐบาลยังมุ่งเสริมสร้างความเชื่อมั่นเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทางธุรกิจและการลงทุนที่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจและการลงทุนของบริษัทต่างชาติ เนื่องจากมีฐานอุตสาหกรรมที่แข็งแกร่งอยู่แล้ว และสามารถเป็นประตู และศูนย์กลางโลจิสติกส์ ที่เชื่อมโยงกับเครือข่ายการค้ามาคมทั่วประเทศ รวมทั้งเชื่อมต่อไปยังประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งจะเป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญสำหรับเอเชีย โอกาสนี้ นายกรัฐมนตรีได้กล่าวเชิญชวนนักธุรกิจสหรัฐฯ พิจารณาลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย และเข้าร่วมโครงการต่างๆ ของไทยในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โดยบริษัทชั้นนำของสหรัฐฯ อาทิเช่น Dow Chemical ที่แสดงถึงความสนใจที่จะ เข้ามาลงทุนในพื้นที่เขต EEC โดยเฉพาะในสาขาการออกแบบ (Design) นวัตกรรม R&D<sup>41</sup> ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่รัฐบาลให้การส่งเสริม การเดินทางมาของกลุ่มนักธุรกิจสหรัฐฯ และผู้บริหารของ USABC ในครั้งนี้ นับว่าเป็นสัญญาณที่ดีของการลงทุนจากสหรัฐฯ ในเขต EEC แม้ว่าอาจจะยังไม่มี การตกลงที่จะเข้ามาลงทุนแต่อย่างใดก็ตาม

จากความพยายามของภาครัฐในการชักชวนนักลงทุนสหรัฐฯ มาตรการส่งเสริมการลงทุน และแนวความคิดเขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EECI) ทำให้มีบริษัทสัญชาติอเมริกันรายใหญ่ ต่อบริษัทเข้ามาลงทุนในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) อยู่บ้าง เช่น บริษัท แบริกซ์เตอร์ แมนูแฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย) จำกัด ถือเป็นหนึ่งบริษัทบริการด้านสุขภาพของสหรัฐฯ แห่งแรก ๆ ที่เข้ามาลงทุนในไทย รวมถึงการ์เดียน กลาส ผู้ผลิตกระจก รายใหญ่ลำดับต้นๆ ของโลก และฟอร์ด แมนูแฟคเจอร์ริง หนึ่งในผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่และเป็นที่รู้จักอย่างมากในไทย<sup>42</sup>

<sup>41</sup> "คณะนักธุรกิจจากสภาธุรกิจสหรัฐอเมริกา – อาเซียน (US – ASEAN) เข้าเยี่ยมคารวะนายรัฐมนตรี," สถานทูตสหรัฐฯและสถานกงสุลในประเทศไทย.

<sup>42</sup> "ทูตสหรัฐฯมั่นใจไทยมีจุดแข็ง พร้อมดึงนักลงทุนใหม่เข้าอีอีซี," สถานทูตสหรัฐฯและสถานกงสุลในประเทศไทย, Update 2 ตุลาคม 2563, <https://th.usembassy.gov/th/austr-barbara-weisel-bangkok-th/>.

ซึ่งทั้งสามธุรกิจขนาดใหญ่นี้ ถือเป็นกรณีเน้นย้ำการนำมาซึ่งกระบวนการการผลิตที่เปี่ยมด้วยนวัตกรรม และผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่มีต่อประเทศไทย

- สหภาพยุโรป

เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2563 คณะผู้แทนสภาธุรกิจสหภาพยุโรป - อาเซียน (EU - ABC) และ คณะผู้แทนสมาคมการค้ายุโรปเพื่อธุรกิจและการพาณิชย์ (EABC) เข้าพบนายกรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ซึ่งมีทั้งสิ้น 33 บริษัท อาทิ สถาบันทางการเงิน และการลงทุนบริษัท ธุรกิจรถยนต์ สินค้าเคมีภัณฑ์-เวชภัณฑ์ กลุ่มบริษัทเทคโนโลยีและซอฟต์แวร์ และกลุ่มธุรกิจสินค้าอุปโภคบริโภค โดยนายกรัฐมนตรีให้ความมั่นใจในเสถียรภาพของรัฐบาล และได้เชิญชวนให้นักธุรกิจยุโรปมาลงทุนในไทยมากขึ้น โดยจากข้อมูลล่าสุด พบว่า มีนักธุรกิจยุโรปสนใจมาลงทุนในไทยเพิ่มขึ้นตามลำดับ โดยเฉพาะในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และรัฐบาลไทยก็พร้อมอำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ เพื่อช่วยเหลือให้การทำธุรกิจง่ายขึ้น ทั้งการแก้ไขกฎระเบียบและข้อบังคับที่เป็นอุปสรรคและลดขั้นตอนต่างๆ ที่ซ้ำซ้อน ที่สำคัญนายกรัฐมนตรี เน้นย้ำว่าการเข้ามาลงทุนทำธุรกิจในไทยต้องยึดหลักธรรมาภิบาล โปร่งใส ตรวจสอบได้ และต้องเอื้อต่อธุรกิจขนาดเล็กหรือขนาดจิ๋วด้วย รวมถึงต้องให้ความสำคัญเกษตรกรไทย ที่เป็นต้นทางการผลิตสินค้า ตามหลักการที่ว่า จะไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง นอกจากนี้ ยังมีการหารือถึงแนวทางที่รัฐบาลสนับสนุนการใช้รถไฟฟ้า เพื่อลดปัญหา Pm2.5 โดยอยากจะให้บริษัทในยุโรปที่ประสงค์มาลงทุนในไทย ให้มาลงทุนในธุรกิจโครงการรถไฟฟ้าด้วย เพื่อช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อมในไทย และขอให้เชื่อมต่อกับนโยบาย European Green Deal ของสหภาพยุโรป หรือ EU<sup>43</sup> ที่มุ่งเน้นการดูแลด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่นกัน

เมื่อเดือนมิถุนายน 2561 พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธานในที่ประชุมเรื่องโอกาสสำหรับธุรกิจฝรั่งเศสต่อโครงการเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โดยมีผู้แทนภาคเอกชนของไทย เช่น Thai Union Food, Loxley, มิตรผล, PTTGC, Sea Value, Double A, Michelin Siam, ป่าใหญ่ศรีเอชัน รวมถึงนายสุพันธุ์ มงคลสุธี ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเข้าร่วม ซึ่งได้มีการหารือถึงโอกาสและศักยภาพในการขยายการค้าการลงทุนระหว่างทั้งสองประเทศ โดยไทยมองว่า โอกาสสำคัญในการเชื่อมโยงและชักจูงนักลงทุนฝรั่งเศสไปลงทุนในไทยโดยเฉพาะในพื้นที่ EEC เป็นการเปิดโอกาสให้ฝรั่งเศสได้เป็นผู้เล่นรายใหม่ในภูมิภาค รวมถึงอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง CLMV และกลุ่มประเทศในกลุ่มแม่น้ำอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) โดยเบื้องต้น เอกชนฝรั่งเศสมีความสนใจในเรื่องการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ระบบราง ยาน

<sup>43</sup> "ไทย และ EU-ABC เห็นพ้องส่งเสริมการลงทุนเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน," รัฐบาลไทย-ข่าวทำเนียบรัฐบาล, Update 17 กุมภาพันธ์ 2563, <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/26569>.

ยนต์อนาคต การเกษตรและชีวเศรษฐกิจ (Bio-Economy) พลังงานรูปแบบใหม่ เมืองอัจฉริยะ Smart City รวมไปถึงภาคบริการ เช่น การศึกษา และการท่องเที่ยวด้วย โดยเอกชนฝรั่งเศส เช่น Vinci Group ที่มีความสนใจในเรื่องระบบโครงสร้างพื้นฐาน Transdev ที่เชี่ยวชาญในการบริหารระบบราง หรือ บริษัท Engie ที่เป็นผู้นำในเรื่องพลังงานทางเลือก โดยฝรั่งเศสยังคงต้องการข้อมูลเชิงลึกในเรื่องกระบวนการและขั้นตอนการร่วมลงทุน สถานะการแข่งขัน และสิทธิประโยชน์ต่างๆ อยู่ แม้ว่าฝรั่งเศสยังไม่ตอบรับการเข้ามาลงทุนในเขต EEC แต่ก็ได้มีการเข้ามาลักษณะการร่วมทุน โดยมีการลงนาม MOU ระหว่างไทยและฝรั่งเศส อาทิ ความร่วมมือระบบ Digitalization และ Visualization ระหว่างบริษัท PTTGC กับ Dassault System และ ความร่วมมือในการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ Smart City ระหว่างบริษัท Loxley กับ POMA<sup>44</sup> ถือสะท้อนให้เห็นถึงพลังในการขับเคลื่อนความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างไทยกับฝรั่งเศสต่อไป



#### - ประเทศรัสเซีย

เมื่อกลางเดือนมกราคม 2561 ภายใต้การนำของนายอเล็ก เซย์กรูซเดียฟ (H.E. Mr.Alexey Gruxdev) รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเศรษฐกิจและการค้าของรัสเซีย ได้นำกลุ่มนักธุรกิจอุตสาหกรรมไฮเทคกว่า 40 รายเยือนไทย ซึ่งรัสเซียนับเป็นหนึ่งในผู้นำด้านอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงของโลก ที่พร้อมจะมาลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยเพื่ออนาคต อาทิเช่น อุตสาหกรรมการบิน บีโตร์เคมี พลังงาน ไบโอมेटิคัลฮับ ดิจิตอล และไอที เป็นต้น ทั้งนี้มีการวิเคราะห์ว่าจากการที่โครงการเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กำลังเป็นที่สนใจจากนักลงทุน ทั้งญี่ปุ่น จีน ยุโรปและสหรัฐอเมริกา ทำให้รัสเซียไม่สามารถพลาดโอกาสนี้เช่นกัน ซึ่งรัสเซียเองมีความสนใจที่จะจับคู่ธุรกิจกับเอกชนไทย และลงทุนในอุตสาหกรรมอากาศยาน ซึ่งมีบริษัท Sukhoi Superjet (ซุคฮอย ซูเปอร์เจ็ต) สนใจเข้ามาตั้งฐานผลิตในไทยและเพื่อให้ไทยเป็นฮับการผลิต รวมถึงยังสนใจลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป หลังจากที่มีนโยบายขยายการลงทุนออกไปต่างประเทศ ซึ่งการร่วมลงทุนในครั้งนี้ ยังคงอยู่ในส่วนของการดำเนินงานพูดคุยถึงข้อตกลงสิทธิประโยชน์ต่างๆร่วมกัน<sup>45</sup>

#### - ประเทศญี่ปุ่น

<sup>44</sup> "ไทย ชวนฝรั่งเศสลงทุนพื้นที่ EEC ในไทย," รัฐบาลไทย-ข่าวทำเนียบรัฐบาล, Update 25 มิถุนายน 2561, <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/26350>.

<sup>45</sup> "120 ปี ไทย-รัสเซีย กับก้าวใหม่ใน อีอีซี," รัฐบาลไทย-ข่าวทำเนียบรัฐบาล, Update 13 กุมภาพันธ์ 2561, <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/26329>.

การลงทุนจากญี่ปุ่นมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยอยู่ไม่น้อย โดยบริษัทญี่ปุ่นเป็นนักลงทุนที่สำคัญอันดับต้นๆของไทยในเขต EEC โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านอุตสาหกรรมการผลิตทั้งในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์<sup>46</sup> ซึ่งทั้งสองอุตสาหกรรมดังกล่าว กลายเป็นเสาหลักที่สำคัญของภาคอุตสาหกรรมและการส่งออกไทยในปัจจุบัน และเพื่อการยกระดับการลงทุนจากญี่ปุ่นนั้น ไทยจึงต้องพัฒนาให้พื้นที่ EEC เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ดีที่สุดและทันสมัยที่สุดในภูมิภาคอาเซียน และเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์การลงทุนรองรับด้วยความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน พร้อมทั้งเชื่อมโยงด้วยโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง รวมถึงแผนงานการลงทุนยกระดับและพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม โดยมีจุดเด่นคือการเป็นเมืองนวัตกรรม (Innovation City) ที่เป็นต้นแบบของการพัฒนางานวิจัยเทคโนโลยีและนวัตกรรมในลักษณะองค์รวม มีการใช้ทรัพยากรร่วมกัน เพื่อก่อประโยชน์สูงสุด นอกจากนี้ ไทยยังพยายามพัฒนาศักยภาพ ในเรื่อง SMEs อีกด้วย เพื่อพร้อมที่จะตอบรับภาคเอกชนญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนในธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม หรือ SMEs และธุรกิจท้องถิ่นในไทยให้มากขึ้น โดยการร่วมลงทุน การซื้อขายวัตถุดิบและชิ้นส่วน การแลกเปลี่ยนเทคโนโลยีทั้งในสาขาอุตสาหกรรมดั้งเดิม และในสาขานวัตกรรมใหม่ๆ

#### - ประเทศสิงคโปร์

สิงคโปร์เป็นประเทศที่มีความเชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรมหลัก ที่สอดคล้องกับ 5 อุตสาหกรรมเป้าหมายอนาคต (New S-curve) จึงเป็นโอกาสสำคัญที่ไทยจะเชิญชวนบริษัทสิงคโปร์ให้ขยายการลงทุนมายังเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งอุตสาหกรรมที่ได้รับความสนใจจากนักลงทุนสิงคโปร์เป็นลำดับแรก ๆ ได้แก่ หุ่นยนต์เพื่ออุตสาหกรรม อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมการแพทย์ โดยทั้ง 3 อุตสาหกรรมนี้ สิงคโปร์มีความเชี่ยวชาญเป็นอย่างมาก ยกตัวอย่างเช่น ด้านหุ่นยนต์เพื่ออุตสาหกรรม สิงคโปร์ถือเป็นอันดับ 2 ของโลก ด้านอุตสาหกรรมการบิน สิงคโปร์ ถือเป็นผู้นำของเอเชียในเรื่องศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ส่วนด้านเทคโนโลยีการแพทย์ สิงคโปร์มีจำนวนบริษัทข้ามชาติที่ดำเนินธุรกิจในด้านนี้กว่า 60 บริษัท โดยมีกิจกรรมทางธุรกิจที่หลากหลาย ครอบคลุมทั้งการวิจัย การผลิตและการบริการ<sup>47</sup>

<sup>46</sup> "โอกาสของประเทศไทย ในสายตานักลงทุนญี่ปุ่น," สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, Update 6 สิงหาคม 2562, <https://www.eeco.or.th/en/news-release-pr/45>

<sup>47</sup> "สิงคโปร์ อีกหนึ่งนักลงทุนที่ไม่อาจมองข้าม," สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, Update 16 พฤษภาคม 2562, <https://www.eeco.or.th/en/news-release-pr/42>

ทั้ง 3 อุตสาหกรรมนี้ ล้วนเป็นอุตสาหกรรมที่ EEC พยายามดึงดูดนักลงทุนที่สนใจ โดยความตั้งใจที่จะขยายการลงทุนนอกประเทศของสิงคโปร์ถือเป็นโอกาสที่สำคัญ หากแต่การสร้างความน่าสนใจเพื่อให้ไทยเป็นตัวเลือกอันดับต้น ๆ ของนักลงทุนสิงคโปร์เป็นโจทย์สำคัญที่ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องร่วมมือกัน โดยเฉพาะในด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคล เพราะเป็นตัวขับเคลื่อนหลักในการสร้าง Innovation ดังนั้นนโยบายด้านภาษีอย่างเดียวย่อมไม่เพียงพอ เราควรเพิ่มแรงดึงดูดด้านการสนับสนุนการวิจัยในอุตสาหกรรมดังกล่าว นโยบายสนับสนุนที่ชัดเจนเกี่ยวกับการทำงานวิจัยร่วมกันระหว่างสถาบันการศึกษา สถาบันเทคโนโลยี โรงพยาบาล ภาครัฐ ภาคเอกชน จะช่วยดึงดูดนักวิจัยต่างชาติ ให้สนใจมาทำงานในไทย พร้อมทั้งต้องเร่งพัฒนาบุคลากรในประเทศเพื่อรองรับการเข้ามาของนักลงทุน สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นต้นทุนที่สูงแต่ผลที่ได้รับกลับมาจะคุ้มค่าไม่น้อย

#### - ประเทศจีน

ประเทศจีน เป็นหนึ่งในประเทศเป้าหมายที่ไทยจำเป็นต้องพึ่งพาการลงทุน นโยบายทางด้านเศรษฐกิจของไทย จึงค่อนข้างเปิดกว้างเพื่อดึงดูดให้นักลงทุนชาติต่างๆ เข้ามาลงทุน แต่หากจะกล่าวเพียงเพราะว่านโยบายด้านเศรษฐกิจ ที่จะนำมาซึ่งการลงทุนของนักลงทุนจากจีนเพียงอย่างเดียวคงไม่ได้ ยังมีหลายเหตุผลด้วยกันที่ทำให้ให้นักลงทุนจีนต้องการเข้ามาลงทุนในประเทศไทย ทั้งด้านวัฒนธรรมธรรมชาติ อาหารการกิน ความเป็นอยู่ที่สะดวกสบาย การเดินทางที่สะดวก ระบบขนส่งเอื้ออำนวยต่อธุรกิจ และเหตุผลที่สำคัญหลักๆ คือ ประการแรก เรื่องของความสัมพันธ์อันดีระหว่างไทย-จีนที่มีมาอย่างยาวนาน ประการที่สอง นโยบายด้านเศรษฐกิจของไทย ที่เน้นการส่งเสริมให้เกิดการลงทุน และถึงแม้ว่าไทยจะมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลก็ซุดก็ตาม นโยบายด้านเศรษฐกิจในด้านการส่งเสริมให้เกิดการลงทุนจากต่างชาติไม่เคยเปลี่ยน ทำให้นักลงทุนไม่มีความเสี่ยงทางด้านนโยบาย และประการที่สาม ไทยมีความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ด้วย ไทยนั้นเป็นประเทศที่เป็นศูนย์กลางของกลุ่มอาเซียน จึงทำให้เกิดความสะดวกในด้านการขนส่งเพื่อการกระจายสินค้า ด้วยเหตุผลดังกล่าวมา ประเทศไทย ถือว่ามีปัจจัยสำคัญที่เป็นข้อได้เปรียบ ในการที่จะทำให้นักลงทุนจีนให้ความสนใจเข้าร่วมลงทุน จึงเป็นโอกาสที่ไทยควรไขว่คว้าไว้

ปัจจุบันจีน อยู่ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติระยะ 5 ปี ฉบับที่ 13 (ปี 2016-2020) ซึ่งมีแผนว่า ภายใน 5 ปีนี้ รัฐบาลจีนจะหันมามุ่งเน้นการสร้างรายได้ เพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตคนจีน และให้ความสำคัญกับการปฏิรูปเชิงโครงสร้างในด้านอุปทาน ส่งเสริมด้านนวัตกรรม รวมถึงการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการผลิต โดยใช้เทคโนโลยีล้ำสมัย พร้อมขยายสัดส่วนของภาคบริการให้มากขึ้น เน้นเศรษฐกิจออนไลน์ รวมทั้งยกระดับชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน การพัฒนาความ

เป็นเมือง และแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม พร้อมกับการผลักดันสิ่งที่ได้ทำมาแล้วอย่างต่อเนื่อง นั่นคือการส่งเสริมให้ธุรกิจเงินยกทัพออกไปลงทุนในต่างประเทศ รวมทั้งเดินทางผลักดันยุทธศาสตร์ “One Belt One Road” เพื่อเป็นเส้นทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก<sup>48</sup> ไว้ด้วยกัน

สำหรับประเทศไทยนั้น ถือเป็นประเทศหนึ่งที่ยินให้ความสำคัญในการเข้ามาลงทุนค้าขาย เพราะก่อนที่จีนจะเข้ามาเป็นประเทศคู่ค้ากับกลุ่มอาเซียน ไทยและจีนได้มีการติดต่อกันมาอย่างยาวนาน จนถึงปัจจุบัน ซึ่งหลังจากเปิดการค้าระหว่างไทยกับจีนภายใต้ความตกลงแล้ว ส่งผลให้การค้าระหว่างไทยกับจีนขยายตัวมากขึ้น ซึ่งพิจารณาได้จากประเทศคู่ค้าของไทย ที่จีนเป็นประเทศหนึ่งที่มีมูลค่าทางการค้ากับไทยเติบโตมากขึ้นทุกปี ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1 ลำดับประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย 2555-2559 (มูลค่า : ล้านเหรียญสหรัฐ)<sup>49</sup>

ประเทศ	2555	อันดับ	2556	อันดับ	2557	อันดับ	2558	อันดับ	2559	อันดับ
จีน	63,990	2	64,960	1	63,583	1	64,807.3	1	65,829	1
ญี่ปุ่น	73,076	1	63,318	2	57,531	2	51,295.6	2	51,240.9	2
สหรัฐอเมริกา	35,306	3	37,582	3	38,471	3	37,919.9	3	36,552.7	3
มาเลเซีย	25,531	4	26,297	4	25,510	4	22,107.0	4	20,526	4
สิงคโปร์	18,670	6	19,463	6	18,339	5	15,920.4	5	14,725	5
อินโดนีเซีย	19,304	5	18,964	7	16,789	6	14,398.2	6	14,452	6
UAE	18,533	7	20,507	5	15,966	7	11,233.3	9	9,038.8	10
ออสเตรเลีย	15,210	8	15,844	8	14,713	8	13,978.1	7	13,739	7
ฮ่องกง	14,998	9	14,816	9	13,799	9	13,402.6	8	13,067	8
เกาหลีใต้	13,784	10	13,656	10	13,068	10	11,143.9	10	11,316	9

จากตารางข้างต้นจะเห็นได้ว่าเดิมที่ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศคู่ค้าอันดับหนึ่งของไทย แต่หลังจากปี พ.ศ.2556 เป็นต้นมา อันดับประเทศคู่ค้าของไทยกลับกลายเป็นจีนที่มีมูลค่าการค้าระหว่างกันมากที่สุด จนถึงปัจจุบันกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศรายงานว่า ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2560 ประเทศจีนยังคงเป็นประเทศคู่ค้าอันดับหนึ่งของไทย

<sup>48</sup> อักษรศรี พาณิชยศาสตร์, "ข้อริเริ่ม The Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน: กรณีศึกษาการเชื่อมโยงโครงการ EEC," *ASIA PARIDARSANA* 39, no. 2 (2018): 75-104.

<sup>49</sup> "ลำดับความสำคัญของประเทศคู่ค้าของไทย," กระทรวงพาณิชย์ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. Update 10 สิงหาคม 2560, <http://www.dtn.go.th/index.php/stat-dtn/category/%E0%B8%9B%E0%B8%B5-2559.html>

ไทย-จีน มีการลงทุนระหว่างกันหลายรูปแบบ ทั้งการเข้าไปลงทุนโดยตรง การร่วมทุน ตลอดจนการจัดตั้งสาขาตัวแทน ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนของประเทศไทย (The Board of Investment of Thailand หรือ BOI) ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงร่วมกับ China Council for the Promotion of International Trade ของประเทศจีน เพื่อช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกในด้านการส่งเสริมการลงทุนแก่นักลงทุนจากทั้งสองประเทศอย่างเต็มที่<sup>50</sup> จากข้อมูลสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนของประเทศไทยพบว่า ด้านการลงทุนของจีนในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) พบว่า ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมประเภทกิจการบริการ และสาธารณูปโภค รองลงมาคือผลิตภัณฑ์โลหะและเครื่องจักร และอุตสาหกรรมเกษตรและผลิตผล จากการเกษตรตามลำดับ การลงทุนของจีนในไทยในช่วงระยะ 3 ปี คือระหว่างปี 2556-2558 มูลค่าการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเติบโตใกล้เคียงร้อยละ 40 ต่อปี โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมกลุ่มเกษตรและเกษตรแปรรูป รวมไปถึงกลุ่มเครื่องจักร ยานยนต์และชิ้นส่วนประกอบ นอกจากนี้ยังมีโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐบาลจีนในด้านโครงสร้างพื้นฐาน นั่นคือ โครงการรถไฟความเร็วสูง<sup>51</sup>

จากข้อมูลดังกล่าว กระแสทุนจีนที่ก้าวออกไปลงทุนยังต่างประเทศนี้ ส่งผลให้ไทยได้รับอิทธิพลทางบวกในด้านการเติบโตทางเศรษฐกิจ ดังนั้นการที่ไทยเตรียมความพร้อมตอบสนองกับความต้องการของนักลงทุนจีนได้ จะสามารถทำให้จีนผู้เป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจสนใจ เข้ามาลงทุนในไทยมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ของประเทศไทยในระยะยาว

ทั้งหมดนี้ได้สะท้อน “ความพยายาม” ของรัฐบาลไทย ในเตรียมความพร้อมทั้งในเชิงนโยบายที่สะท้อนมาสู่การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการลงทุนจากต่างชาติ รวมถึงความหวังที่จะนำสิ่งเหล่านี้เป็นตัวเร่งการฟื้นฟูเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไปในช่วงระยะเวลาศตวรรษที่ผ่านมา อีกทั้งปรับปรุงภาพลักษณ์ให้รัฐบาลดูมีความทันสมัย สอดรับกับนโยบาย ประเทศไทย 4.0

<sup>50</sup> สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, "กิจการสนับสนุนการค้าและการลงทุนในไทย," วารสารส่งเสริมการลงทุน, ปีที่ 25 ฉบับที่ 8 (2560): 39-44.

<sup>51</sup> อักษรศรี พานิชสาสน์, "ข้อริเริ่ม The Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน: กรณีศึกษาการเชื่อมโยงโครงการ EEC".

### บทที่ 3

#### โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

ในส่วนของบทที่ 3 นี้ จะกล่าวถึงนโยบายโครงการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ว่ามีแนวคิดการพัฒนา รวมถึงรายละเอียด และทิศทางการกำหนดนโยบาย และเขตนวัตกรรมระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EECi) ที่สร้างสิ่งแวดล้อมต่างๆ เพื่อตอบโจทย์รูปแบบการลงทุนของจีน โดยที่ประเทศจีนมีโครงการหลักอย่าง โครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 ทั้งนี้จะชี้ให้เห็นถึงอิทธิพลของจีนต่อไทยในแง่ของการไหลรวมทางความคิด ที่สอดประสานกันเป็นนโยบายที่สอดคล้องกันระหว่างสองประเทศ ที่จะช่วยส่งเสริมการเข้ามาลงทุนของจีนในประเทศไทย

การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเริ่มตั้งแต่ปี 2524 ในช่วงรัฐบาลของ ฯพลฯ พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ ที่รัฐบาลได้กำหนดให้หน่วยงานต่างๆ ช่วยกันขับเคลื่อนการลงทุน ครั้งใหญ่ในบริเวณเขตพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก หรือ Eastern Seaboard โดยจัดให้เป็น “วาระแห่งชาติ<sup>52</sup>” ที่ทุกคนจะมาร่วมกันพัฒนา สร้างท่าเรือพาณิชย์น้ำลึกแห่งแรกของประเทศ บริเวณแหลมฉบัง และใช้พื้นที่ดังกล่าวเป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมสำคัญต่างๆ ทั้งในส่วนของอุตสาหกรรมปิโตรเคมีบริเวณมาบตาพุด ตลอดจนอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตชลบุรี เพื่อกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค พลิกภาคตะวันออกของไทยให้กลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ โครงการดังกล่าว จึงเป็นจุดเริ่มต้นของการก้าวเข้าสู่ยุค “โชติช่วงชัชวาล<sup>53</sup>” ของเศรษฐกิจไทย ทำให้เราก้าวขึ้นสู่แนวหน้า ของประเทศในภูมิภาค เป็นจุดหักเหสำคัญที่ช่วยสร้างอนาคตให้กับประเทศ นำไปสู่การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม 32 แห่ง โรงงานเกือบ 5 พันโรง ด้วยเงินลงทุนรวมกันกว่า 5 หมื่นล้านดอลลาร์ ทำให้เราสามารถก้าวขึ้นเป็นศูนย์กลางในการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์สำคัญ (Detroit of the East) รวมทั้งกลายเป็นศูนย์การผลิตปิโตรเคมีที่มีขนาดใหญ่เป็น 1 ใน 5 ของเอเชีย<sup>54</sup> ความสำเร็จจากการลงทุนดังกล่าว ได้ยกระดับรายได้รวมของภาคตะวันออก จากเดิมที่มีสัดส่วนรวมกันเพียง 3.6% และ 10.3% ของ GDP ประเทศและกรุงเทพฯ ตามลำดับ เมื่อปี 2525 ขึ้นเป็น 17.7% และ 40% ในปี 2557 ทำให้รายได้ต่อหัวของคนที่อยู่ในภาคตะวันออกเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจากเดิมที่

<sup>52</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, "แผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งตะวันออก", เศรษฐกิจและสังคม (2526). 33-38.

<sup>53</sup> เรื่องเดียวกัน, 18-26.

<sup>54</sup> เรื่องเดียวกัน, 27-32.



เคยน้อยกว่าคนกรุงเทพฯ 30% กลายเป็นมากกว่าคนกรุงเทพฯ 26%<sup>55</sup> จึงนับได้ว่า โครงการพัฒนาพื้นที่ ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกนี้ เป็นการ “สร้างบ้านแปลงเมือง” ครั้งสำคัญโดยอุตสาหกรรมยานยนต์ และปิโตรเคมีที่สร้างขึ้น ได้กลายเป็นหัวใจที่คอยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ดึงดูดต่างชาติให้เข้ามาลงทุน สร้างรายได้ให้ประเทศต่อเนื่องกว่า 30 ปี และเป็นจุดแข็งของไทย

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบหลักการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC : Eastern Economic Corridor Development) เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2559 เนื่องจาก เห็นว่าภาคตะวันออกตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ดีที่สุดของภูมิภาคอาเซียน<sup>56</sup> สามารถเชื่อมโยงไปยัง ประเทศจีน และอินเดียที่มีประชากรจำนวนมาก และมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง โดยสัดส่วน ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ของภูมิภาคเอเชียและประเทศแถบแปซิฟิก คิดเป็น 1 ใน 3 ของมูลค่า GDP ของโลก<sup>57</sup> นอกจากนี้ 3 จังหวัดภาคตะวันออก (จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) ยังเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรม ยานยนต์และชิ้นส่วน และมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ประกอบด้วย ท่าเรือพาณิชย์ แหลมฉบัง ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) รถไฟทางคู่ และสนามบินอู่ตะเภา มีเมืองพัทยาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก รวมทั้งยังมีพื้นที่เพียงพอสำหรับรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม จึงสามารถพัฒนาให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย ที่จะสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การขยายตัวทางเศรษฐกิจ ของประเทศ รวมทั้งการยกระดับคุณภาพชีวิตและรายได้ของประชาชน

การที่ประเทศไทยเติบโตได้ด้วยโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งบริเวณทะเลตะวันออก มาตั้งแต่ พ.ศ. 2524 นั้น ในขณะนี้ อีสเทิร์นซีบอร์ดปัจจุบันถือว่าขนาดเล็กลงมาก หากในระยะต่อไป การพัฒนา นิคมอุตสาหกรรมไฮจิมนท์ของเวียดนาม การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมติละวาของเมียนมา จะมีขนาดใหญ่ขึ้นเรื่อย ๆ ประเทศไทยจะถูกกดดันมากขึ้นในด้านของการลงทุน รัฐบาลไทยจึงต้องเร่งผลักดันให้เกิดขึ้นเป็นการลงทุนให้มากขึ้น

<sup>55</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, "แถลงข่าวผลการประชุมคณะกรรมการนโยบาย เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ครั้งที่1/2557", Update 15 กรกฎาคม 2557, [http://www.nesdb.go.th/Portals/0/news/research/14/data\\_0501220714.pdf](http://www.nesdb.go.th/Portals/0/news/research/14/data_0501220714.pdf)

<sup>56</sup> กฤตกร จินดาววัฒน์, "โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก(Eastern Economic Corridor Development)," Academic Focus (2559). 3-5

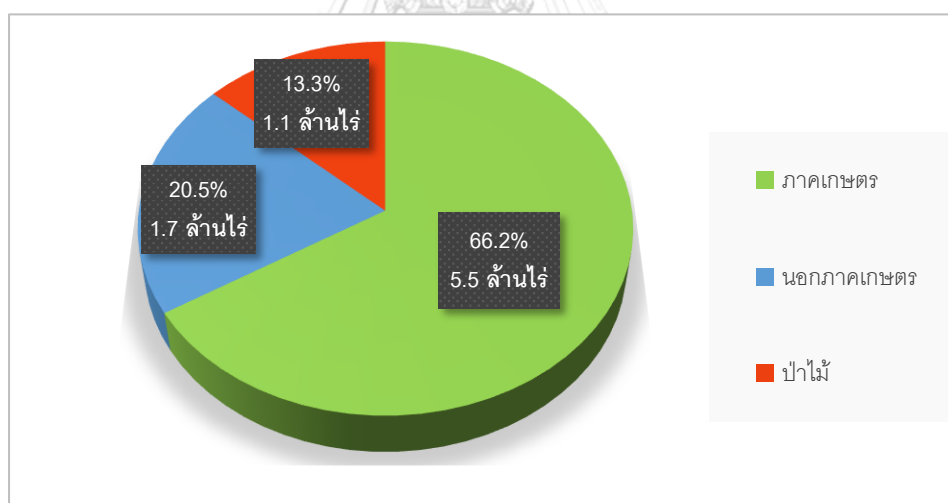
<sup>57</sup> ASIAN DEVELOPMENT BANK, " Sustainable Development Goals ", Key Indicators for Asia and the Pacific 2020 (2020). 3-4

### 3.1 ข้อมูลทั่วไปของระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

เขตระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกตั้งอยู่ในระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ประกอบด้วย 3 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง (กลุ่มจังหวัด EEC) ซึ่งมีลักษณะทั่วไปที่สำคัญ ดังนี้

#### 3.1.1 ลักษณะทางภูมิประเทศ

กลุ่มจังหวัด EEC มีพื้นที่รวมกันกว่า 8.3 ล้านไร่ ซึ่งมีความหลากหลายทางลักษณะกายภาพ ทั้งที่ราบลุ่ม ที่ราบลูกคลื่น ราบสูง ที่ราบลุ่มแม่น้ำ ที่ราบชายฝั่งทะเล เนินเขา และภูเขา ด้วยลักษณะดังกล่าวนี้ทำให้กลุ่ม จังหวัด EEC จึงมีความหลากหลายของทรัพยากรธรรมชาติ พันธุ์พืช พันธุ์สัตว์ หรือมีความหลากหลายทาง ชีวภาพ (Biodiversity) ทั้งนี้ หากแบ่งตามลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่ พบว่า การใช้พื้นที่ของกลุ่มจังหวัด EEC เป็นพื้นที่ทางการเกษตรประมาณ 5.5 ล้านไร่ หรือเป็นสัดส่วนร้อยละ 66.2 นอกภาคเกษตรประมาณ 1.7 ล้านไร่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.5 และพื้นที่ป่าไม้ประมาณ 1.1 ล้านไร่ หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.3



รูปที่ 6 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินของระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก<sup>58</sup>

<sup>58</sup> สำนักงานสถิติแห่งชาติ กรมพัฒนาที่ดิน , "สถิติการใช้ที่ดินรายจังหวัด 2557", (2557).

### 3.1.2 โครงสร้างพื้นฐาน

พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกมีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานในระดับสูงสุดของประเทศ ทั้งด้านการขนส่ง (ถนน รถไฟ ท่าเรือ) สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และนิคมอุตสาหกรรม โดยมีพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมพร้อมรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมอีกประมาณ 30,000 ไร่ กลุ่มจังหวัด EEC เป็นฐานอุตสาหกรรมของประเทศ จึงค่อนข้างมีความพร้อมด้านการคมนาคมและขนส่งในระดับหนึ่ง ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ โดยมีโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ<sup>59</sup> ดังนี้

1. โครงข่ายทางถนน กลุ่มจังหวัด EEC มีโครงข่ายทางถนนที่ค่อนข้างสมบูรณ์และทั่วถึง สามารถเชื่อมโยงไปยังภาคอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีถนนทางหลวงสายสำคัญ เช่น

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (สุขุมวิทเลียบชายฝั่งทะเล) เส้นทาง กรุงเทพฯ – สมุทรปราการ – ชลบุรี – ระยอง – จันทบุรี – ตราด (หาดเล็ก) สามารถเดินทางสู่เกาะกง ประเทศกัมพูชา เส้นทาง R10
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7) เส้นทาง กรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา –ชลบุรี
- ทางพิเศษบูรพาวิถี เป็นทางยกระดับเส้นทาง กรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา – ชลบุรี
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 เส้นทาง ชลบุรี (บ้านบึง) – ระยอง (แกลง)
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 เส้นทาง ฉะเชิงเทรา (บางคล้า) – ชลบุรี (สัตหีบ) โดยสามารถ เชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ไปยังนครราชสีมา หรือเชื่อมต่อไปยังสระแก้วเพื่อเดินทางสู่อีสาน ได้ทางบุรีรัมย์ หรือเข้าสู่บันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา

นอกจากนี้ รัฐบาลอยู่ระหว่างพัฒนาโครงข่ายทางถนนเพิ่มเติมในเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วง พัทยา – มาบตาพุด เพื่อให้การคมนาคมทางถนนในภาคตะวันออกมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

2. โครงข่ายทางราง โครงข่ายรถไฟของกลุ่มจังหวัด EEC มีเส้นทางหลักสำคัญ ได้แก่

- กรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา – ชลบุรี (สัตหีบ) โดยมีเส้นทางที่ตัดจากเส้นทางนี้ไปยังนิคมอุตสาหกรรม 2 แห่ง คือ เส้นทาง ศรีราชา – แหลมฉบัง เพื่อขนส่งสินค้าจากท่าเรือน้ำลึก

<sup>59</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, "พื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาระยะแรก", การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกและระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พฤษภาคม 2560). 11-40.

แหลมฉบัง และนิคมแหลมฉบัง อีกหนึ่งเส้นทางคือ สัตหีบ – มาบตาพุด เพื่อขนส่งสินค้าจากท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด และนิคมมาบตาพุด

- กรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา – ปราจีนบุรี (กบินทร์บุรี) – สระแก้ว (อรัญประเทศ) นอกจากนี้ ยังมี โครงการทางรางอยู่ในระหว่างดำเนินการและการศึกษา ได้แก่

- โครงการรถไฟทางคู่ 2 สาย ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – แหลมฉบัง และ ฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย เพื่อให้ฉะเชิงเทราเป็นศูนย์กลางการขนส่งเชื่อมต่อไปยังกรุงเทพมหานคร ภาคกลางตอนบน ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออก

- โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ – ระยอง เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างท่าอากาศยานดอนเมือง – สุวรรณภูมิ – อุตะภา

3. การขนส่งทางน้ำ โครงสร้างพื้นฐานขนส่งทางน้ำที่สำคัญของกลุ่มจังหวัด EEC คือ ท่าเรือพาณิชย์เพื่อการขนส่งสินค้า โดยมีท่าเรือที่สำคัญ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง และท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด โดย ปัจจุบัน มีโครงการพัฒนาท่าเรือทั้ง 2 แห่ง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าได้มากขึ้น และยังมีโครงการพัฒนา ท่าเรือสัตหีบเพื่อรองรับการท่องเที่ยวระหว่างสองฝั่งอ่าวไทย (พัทยา – หัวหิน)

4. การขนส่งทางอากาศ ในกลุ่มจังหวัด EEC มีท่าอากาศยานนานาชาติอุตะภา ตั้งอยู่ที่อำเภอบางฉาง จังหวัดระยอง อยู่ภายใต้สังกัดของกองทัพเรือ ให้บริการการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งกำลังได้รับการพัฒนาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์ และเป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมการบิน ศูนย์ซ่อมบำรุง ศูนย์ฝึกอบรมทางอากาศยาน และศูนย์การแพทย์เฉพาะด้าน

5. นิคมอุตสาหกรรม ในพื้นที่จังหวัดระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา มีนิคมอุตสาหกรรม/ เขตประกอบการ/ สวนอุตสาหกรรม พื้นที่โครงการรวม 125,824 ไร่ ยังคงมีพื้นที่เหลือขายและ อยู่ระหว่างพัฒนาเพิ่มเติมกว่า 30,000 ไร่ โดยมีนิคม/เขตอุตสาหกรรมรวม ทั้งหมด 39 แห่ง แบ่งเป็น

- นิคมฯ/เขตอุตสาหกรรม ที่ได้รับการพัฒนาแล้ว (พร้อมลงทุน) 28 แห่ง พื้นที่คงเหลือประมาณ 15,000 ไร่

- นิคมฯ/เขตอุตสาหกรรม ที่อยู่ระหว่างการพัฒนา จำนวน 11 แห่ง รวมพื้นที่ ประมาณ 15,000 ไร่

### 6. อ่างเก็บน้ำและท่อส่งน้ำอ่างเก็บน้ำ

ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา มี 23 แห่ง ความจุรวมประมาณ 1,300 ล้าน ลบ.ม. อ่างเก็บน้ำสำคัญ เช่น อ่างเก็บน้ำบางพระ อ่างเก็บน้ำหนองค้อ อ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล อ่างเก็บน้ำดอกกราย อ่างเก็บน้ำคลองใหญ่ อ่างเก็บน้ำประแสร์ และอ่างเก็บน้ำคลองสี่ยัด ปัจจุบันมีการจัดสรรน้ำรวม 1,188.20 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี (ความต้องการน้ำเพื่ออุตสาหกรรม 31.4 ล้าน ลบ.ม. ต่อปีน้ำเพื่อการเกษตร 429.9 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี น้ำเพื่ออุปโภค-บริโภค 36.4 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี น้ำเพื่อการประปา 314 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี น้ำเพื่อบริษัท East Water 352.4 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี และน้ำเพื่อรักษาระบบนิเวศ 83.5 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี) จึงมีน้ำใช้คงเหลือประมาณ 100 ล้าน ลบ.ม. ต่อปีรองรับได้ถึงปี 2565

7. ระบบขนส่งทางท่อ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ร่วมลงทุนกับโรงกลั่น และบริษัทขายปลีกน้ำมันสำหรับรถยนต์ สร้างระบบการขนส่งทางท่อ จำนวน 2 โครงการได้แก่

- โครงการขนส่งน้ำมันทางท่อ ศรีราชา-ชองนนทรี กรุงเทพฯ โดยวางท่อตาม แนวทางรถไฟ
- โครงการขนส่งน้ำมันทางท่อศรีราชา-ลำลูกกา-สระบุรี มีการควบคุมระบบ การขนส่งโดยคอมพิวเตอร์ เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ และความปลอดภัยการขนส่ง

### 3.1.3 ข้อมูลทางเศรษฐกิจ

จากข้อมูลในปี พ.ศ. 2557 พบว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Provincial Product: GPP) ของกลุ่มจังหวัด EEC รวมกันมีมูลค่า 1,914,127 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 82.0 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และมีสัดส่วนร้อยละ 14.6 ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) โดยกลุ่มจังหวัด EEC มีจำนวนประชากรรวมกันกว่า 2.8 ล้านคน หรือคิดเป็นจำนวนร้อยละ 61.0 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เมื่อคำนวณเป็นรายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรต่อปีอยู่ที่ประมาณ 6.8 แสนบาท ซึ่งสูงกว่ารายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากร ต่อปีทั่วประเทศที่ 1.3 แสนบาท ทั้งนี้ เมื่อจำแนก GPP ของกลุ่มจังหวัด EEC พบว่า รายได้ของจังหวัดส่วนใหญ่มาจากภาคการค้าและบริการมากที่สุดถึง 971,320 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50.8 ภาคการผลิต 882,100 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46.1 และภาคเกษตรกรรม 60,707 ล้านบาท หรือคิดเป็น สัดส่วนร้อยละ 3.1<sup>60</sup>

<sup>60</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, "แถลงข่าวผลการประชุมคณะกรรมการนโยบาย เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ครั้งที่1/2557"

ความโดดเด่นของกลุ่มจังหวัดในเขต EEC คือการเป็นฐานที่ตั้งสำคัญของภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะกลุ่ม อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ รวมถึง อุตสาหกรรมอื่น ๆ อีกหลากหลาย และมีจำนวนนิคมอุตสาหกรรมที่พัฒนาแล้วและอยู่ระหว่างการพัฒนา รวมกันกว่า 30 แห่ง ได้แก่

- จังหวัดฉะเชิงเทรา ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ นิคมอุตสาหกรรม ที เอฟ ดี และ นิคมอุตสาหกรรม 304 ปาร์ค 2 ฉะเชิงเทรา

- จังหวัดชลบุรี ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมเหมราชชลบุรี นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร (โครงการ 2) นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (แหลมฉบัง) นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (โครงการ 3) นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (โครงการ 4) นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง นิคม อุตสาหกรรมปิ่นทอง (โครงการ 5) นิคมอุตสาหกรรมบ้านบึง นิคมอุตสาหกรรมเหมราชชลบุรี (โครงการ 2) นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด แห่งที่ 2 นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด แห่งที่ 3 นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด แห่งที่ 4 และนิคมอุตสาหกรรมมาโตะอินดัสตรีส์

- จังหวัดระยอง ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด นิคมอุตสาหกรรมเหมราชตะวันออก (มาบตาพุด) นิคมอุตสาหกรรมผาแดง นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด (ระยอง) นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด นิคมอุตสาหกรรมเอเชีย นิคมอุตสาหกรรมอาร์ ไอ แอล นิคมอุตสาหกรรมท่าเรือ เอเชีย เทอร์มินัล นิคมอุตสาหกรรมระยอง (บ้านค่าย) นิคมอุตสาหกรรมหลักชัย เมืองยาง และ นิคมอุตสาหกรรมเหมราชระยอง

เมื่อพิจารณาตามประเภทกิจการ พบว่า โรงงานในกลุ่มจังหวัด EEC มีจำนวนรวมกันกว่า 10,099 แห่ง โดยกิจการที่มีจำนวนโรงงานสูงสุด คือ กิจการโลหะและอโลหะ กิจการอาหารและเครื่องดื่ม กิจการยาง และพลาสติก และกิจการยานยนต์และขนส่ง ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ปีพ.ศ. 2559<sup>61</sup>

กลุ่ม อุตสาหกรรม	จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม (แห่ง)							
	ฉะเชิงเทรา	ร้อยละ	ชลบุรี	ร้อยละ	ระยอง	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
ยานยนต์และ ขนส่ง	116	5.77	415	8.06	280	9.51	811	8.01
เครื่องใช้ไฟฟ้า และ อิเล็กทรอนิกส์	106	5.28	307	5.97	105	3.57	518	5.14
อาหารและ เครื่องดื่ม	281	13.99	535	10.40	407	13.82	1223	12.11
สิ่งทอและ เครื่องแต่งกาย	52	2.59	116	2.25	25	0.85	193	1.92
เครื่องจักร	125	6.22	419	8.14	207	7.03	751	7.43
ไม้และกระดาษ	144	7.17	262	5.09	171	5.81	577	5.72
โลหะและ อโลหะ	467	23.25	1238	24.06	645	21.91	2350	23.28
ปิโตรเคมีและ เคมีภัณฑ์	88	4.38	191	3.71	273	9.27	552	5.44
ยางและ พลาสติก	186	9.26	540	10.49	347	11.79	1073	10.61
อื่นๆ	444	22.10	1123	21.82	484	16.44	2051	20.34
รวม	2009	100	5146	100	2944	100	10099	100

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินข้างต้นมีประเด็นน่าสังเกต คือ ในกลุ่มจังหวัด EEC มีการใช้เนื้อที่ทางการเกษตรถึงร้อยละ 66.2 ของเนื้อที่ทั้งหมดแต่กลับมีสัดส่วนของ GPP เพียงร้อยละ 3.1 เท่านั้น จึงมีความจำเป็นที่ต้องนำเทคโนโลยีเข้ายกระดับประสิทธิภาพการผลิต รวมถึงการสร้างมูลค่าและคุณค่าเพิ่ม เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ได้สูงสุด ดังนั้น การวิจัยและพัฒนาเพื่อถ่ายทอดสู่ภาคการเกษตร รวมถึง ประมงน้ำจืดและประมงชายฝั่งอันเป็นกิจกรรมทางการเกษตรหลักของพื้นที่ระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก จึงมีความสำคัญไม่แตกต่างจากภาคอุตสาหกรรม

<sup>61</sup> กรมโรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม, "จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมในกลุ่มจังหวัดระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ปี พ.ศ. 2559," (2559), <https://www.diw.go.th/hawk/content.php?mode=spss59>

หากพิจารณาด้านโครงสร้างแรงงาน พบว่า จำนวนผู้มีงานทำของทั้ง 3 จังหวัด รวมกันทั้งสิ้น 1,976,865 ราย โดยในจำนวนนี้ จำแนกเป็นผู้มีงานทำในภาคอุตสาหกรรมการผลิตจำนวน 677,993 ราย 31 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 34.3 ภาคการเกษตร ป่าไม้ และประมง จำนวน 234,788 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.9 และอื่น ๆ (เช่น ค้าส่งและค้าปลีก โรงแรมและร้านอาหาร ก่อสร้าง เป็นต้น) จำนวน 1,064,084 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 53.83 ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาเฉพาะผู้มีงานทำในภาคอุตสาหกรรมการผลิตของแต่ละจังหวัด พบว่า ชลบุรีมีจำนวน 369,329 ราย รองลงมาได้แก่ ฉะเชิงเทรา จำนวน 136,461 ราย และระยอง จำนวน 172,203 ราย ดังรายละเอียดในตารางที่ 3 ตารางที่ 3 จำนวนผู้มีงานทำในกลุ่มจังหวัดระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ปี พ.ศ. 2559<sup>62</sup>

ภาค	จำนวนแรงงาน (ราย)							
	ฉะเชิงเทรา	ร้อยละ	ชลบุรี	ร้อยละ	ระยอง	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
การผลิต	136,461	32.31	369,329	36.29	172,203	32.08	677,993	34.30
เกษตร ป่า ไม้ และ ประมง	97,694	23.13	50,673	4.98	86,421	16.10	234,788	11.88
อื่น ๆ	188,176	44.56	597,693	58.73	278,215	51.82	1,064,084	53.83
รวม	422,331	100	1,017,695	100	536,839	100	1,976,865	100

ดังนั้น เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย แรงงานในพื้นที่เขต EEC ข้างต้น จำเป็นจะต้องได้รับการพัฒนาฝีมือจากแรงงานที่มีทักษะต่ำ ให้เป็นแรงงานที่มีทักษะความสามารถสูง และปรับตัวเข้ากับเทคโนโลยีใหม่ได้รวมถึงการพัฒนาหลักสูตรวิชาชีพที่สอดคล้องกับอุตสาหกรรมเป้าหมายเพื่อจะช่วยให้เป็นกำลังแรงงานรองรับการขับเคลื่อนประเทศไปสู่ยุค 4.0

### 3.1.4 สถาบันการศึกษา

ภาคการศึกษาามีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจทุกภาคส่วน ทั้งในการผลิตบุคลากรที่เป็นกำลังแรงงาน และการทำงานวิจัยและพัฒนาเพื่อยกระดับการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมทั้งในภาคการผลิต เกษตร การค้า และบริการ โดยจากข้อมูลสถาบันการศึกษาในพื้นที่ 3 จังหวัด พบว่า มีประมาณ

<sup>62</sup> สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน, "จำนวนผู้มีงานทำในกลุ่มจังหวัดระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ปี พ.ศ. 2559," สถิติแรงงานประจำ ปี 2559 (2559), 73



42 สถาบัน โดยเป็น สถาบันระดับอุดมศึกษา 8 แห่ง ที่เหลือเป็นระดับวิทยาลัยเทคนิค 33 แห่ง และสถาบันฝึกอบรม 1 แห่ง โดย พื้นที่ที่มีสถาบันการศึกษามากที่สุด คือ จังหวัดชลบุรี<sup>63</sup>

เห็นได้ว่าสถาบันการศึกษาในพื้นที่ส่วนใหญ่ผลิตบุคลากรประเภทช่างเทคนิค เพื่อป้อนเข้าสู่อุตสาหกรรม ขณะที่สถาบันระดับอุดมศึกษาซึ่งจะเป็นหน่วยงานที่เข้ามาสนับสนุนด้านการวิจัย และพัฒนาเพื่อยกระดับการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมยังมีค่อนข้างน้อย ดังนั้นการมีเขตนวัตกรรมเพื่อรองรับการรวมตัวของหน่วยงานด้านวิจัยและพัฒนาในพื้นที่ จึงมีความจำเป็นเพื่อให้เป็นแหล่งรวมบุคลากรทั้งนักวิจัย และนวัตกรรมรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญสำหรับเข้าไปแก้ปัญหาและยกระดับอุตสาหกรรมอย่างใกล้ชิด และเป็นแหล่งถ่ายทอดองค์ความรู้ และเป็นแหล่งชี้ทิศทางให้แก่วิทยาลัยเทคนิคในพื้นที่ เพื่อให้สามารถผลิตบุคลากรที่ตรงกับความต้องการของอุตสาหกรรม และสอดคล้องกับ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ

### 3.1.5 ระบบสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ

#### - ระบบประปา

จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทราอยู่ในพื้นที่ให้บริการของการประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) เขต 1 มีผู้ใช้น้ำรวม (ข้อมูลปี 2558) 541,327 ราย โดยการประปาส่วนภูมิภาคมีสาขาที่ให้บริการ ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา 14 สาขา ประกอบด้วย การประปาสาขาในจังหวัด ชลบุรี 7 สาขา จังหวัดระยอง 3 สาขา และจังหวัดฉะเชิงเทรา 4 สาขา กำลังการผลิตรวม 28,930 ลบ.ม. ต่อชั่วโมง โดยมีแหล่งน้ำดิบสำหรับผลิตประปา 3 แหล่ง ได้แก่ น้ำดิบจากอ่างเก็บน้ำของกรมชลประทาน น้ำดิบจากอ่างเก็บน้ำของ กปภ. และน้ำดิบจากบริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน)<sup>64</sup>

#### - ระบบไฟฟ้า

พื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา อยู่ในเขตการให้บริการทางไฟฟ้า “กฟภ.2” ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ซึ่งรับผิดชอบการบริการในพื้นที่ 5 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา จันทบุรี และตราด

<sup>63</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, "พื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาระยะแรก," 45-47.

<sup>64</sup> เรื่องเดียวกัน, 47-48.

คาดการณ์ความต้องการไฟฟ้า จากสถานีไฟฟ้าแรงสูงต้นทางในพื้นที่ 3 จังหวัด สามารถรองรับความต้องการไฟฟ้าได้ถึง ปี 2565 สำหรับสถานีไฟฟ้าย่อยมีความต้องการไฟฟ้าที่รับไประบบ 22 เครือจาก กฟภ. ในพื้นที่ 3 จังหวัด สามารถรองรับความต้องการไฟฟ้าได้ถึงปี 2571<sup>65</sup>

#### - สิ่งแวดล้อม

การจัดการขยะมูลฝอย พื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ในพื้นที่รวม 276 แห่ง มี อปท. ให้บริการเก็บขนขยะชุมชนทั้งแบบ เต็มพื้นที่และบางส่วนของพื้นที่ จำนวน 217 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 79.5 โดยจังหวัดชลบุรี มีปริมาณขยะเกิดขึ้นมากที่สุด (9 แสนตัน/ปี) รองลงมาได้แก่ ระยอง และฉะเชิงเทรา นอกจากนี้ จังหวัดชลบุรียังมีปริมาณขยะสะสมสูงสุด (3.1 แสนตัน) รองลงมาคือจังหวัดฉะเชิงเทรา (2.6 แสนตัน)<sup>66</sup> ปัจจุบันจังหวัดระยองมีศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยรวมแบบครบวงจร ซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนา เพื่อให้สามารถนำขยะมาผลิตเป็นพลังงานเชื้อเพลิง (RDF) ส่วนจังหวัดชลบุรีและฉะเชิงเทรา ยังมีการกำจัดขยะมูลฝอยอย่างกระจัดกระจาย สำหรับขยะอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดระยอง ปัจจุบันถูกนำไปกำจัดที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมจังหวัดราชบุรีและที่อื่นๆ

ระบบบำบัดน้ำเสีย ประกอบด้วย น้ำเสียจากชุมชนส่วนใหญ่ไม่ได้มีการบำบัดก่อนปล่อยสู่แหล่งน้ำสาธารณะ และน้ำเสียจากอุตสาหกรรม โดยโรงงานอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ในเขต นิคมฯ และนอกเขตนิคมฯ มีการระบายมลพิษทางน้ำสู่แหล่งน้ำสาธารณะจำนวนมาก ทั้งที่เป็นไปตามมาตรฐาน และการลักลอบระบายน้ำโดยไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งมีการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

มลพิษทางอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่มาบตาพุด และบริเวณใกล้เคียง จังหวัด ระยองที่พบสารอินทรีย์ระเหยง่ายบางชนิด ซึ่งเป็นสารก่อมะเร็ง ได้แก่ สารเบนซีน สาร1,3-บิวทา ไดอิน และสาร 1,2-ไดคลอโรอีเทน เกินค่ามาตรฐานในบรรยากาศ นอกจากนี้ยังมีปัญหาอุบัติเหตุ จากสารเคมีรั่วไหลเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ดังนั้น สถานการณ์ด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ยังคงประสบปัญหาหลายด้าน อาทิ การลักลอบขนขยะทิ้งตามที่สาธารณะ น้ำเสีย และมลพิษทางอากาศ ซึ่งปัญหาสำคัญในพื้นที่ชุมชนเมือง และพื้นที่ที่มีโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน ในชุมชน และบริเวณใกล้เคียง จึงต้องมีการแก้ไขปัญหาจากแหล่งกำเนิด การกำกับดูแล การดำเนินงานให้เป็นไปตามกฎหมาย

<sup>65</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, "พื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาระยะแรก," 49.

<sup>66</sup> เรื่องเดียวกัน, 52-55.

### 3.1.6 บริการสาธารณสุข

สำหรับศักยภาพการให้บริการสาธารณสุขของโรงพยาบาลสำคัญใน 3 จังหวัด (ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา) พบว่ายังไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้ป่วย โดยโรงพยาบาลชลบุรีซึ่งเป็น โรงพยาบาลแม่ข่ายดูแลรักษาผู้ป่วยในเขตสุขภาพที่ 6 ครอบคลุมพื้นที่ 8 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี และสระแก้ว มีผู้เข้ารับ บริการมากกว่า 3,700 คนต่อวัน และมีจำนวนเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 ต่อปี ขณะที่สามารถรองรับผู้ป่วยได้ 1,200 คนต่อวันเท่านั้น<sup>67</sup>

### 3.2 เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EECI)

จากปัญหาของภาคอุตสาหกรรมและการผลิตไทยที่มีบทบาทเป็นเพียงผู้รับจ้างผลิตและประกอบ ขาด แคลนโครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี นวัตกรรม ทำให้การวิจัยพัฒนาไม่สามารถนำไปสู่เชิงพาณิชย์ได้ ขาดกลไกในการ เชื่อมโยงระหว่างการพัฒนาและผลิตในเชิงอุตสาหกรรม ตลอดจนปัญหาแรงงานที่มีไม่สอดคล้องกับความต้องการของอุตสาหกรรม รวมถึงการที่ประเทศไทยเริ่มก้าวเข้าสู่สังคมสูงอายอย่างรวดเร็ว ซึ่งหากไทยยังคงอยู่ในสถานะแบบนี้ต่อไป สุดท้ายแล้วพื้นที่การแข่งขันของไทยจะถูกจำกัด และยังคงติดอยู่ในกับดักรายได้ปานกลาง จึงจำเป็นที่ไทยจึงต้องปรับเปลี่ยนไปสู่ประเทศที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในระดับสูงขึ้นไป ดังที่ รัฐบาลริเริ่มโครงการโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor หรือ EEC) บนพื้นที่ 3 จังหวัดคือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และได้กำหนด 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อเป็นทิศทาง ในการนำพาประเทศไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง แต่หากจะประสบความสำเร็จได้นั้นต้อง มีการเพิ่มขีด ความสามารถทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม ซึ่งมีใช่เพียงแต่การพัฒนาเทคโนโลยีให้เท่าทันทิศทาง เทคโนโลยีโลกเท่านั้น แต่ไทยต้องมีเทคโนโลยีของตัวเองที่อยู่บนพื้นฐานศักยภาพของประเทศ เช่น เทคโนโลยี ทางด้านการเกษตร อาหาร และชีวภาพ หรือกล่าวได้ว่า อนาคตของการขับเคลื่อนประเทศต้องอยู่บนฐาน นวัตกรรม (ความรู้และปัญญา) แทนที่การขับเคลื่อนด้วยการลงทุนเพื่อการผลิตจำนวนมาก ในสถานการณ์เช่นนี้ การจัดตั้งเขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EECI) จึงเป็นกุญแจสำคัญที่จะนำพาไทย สู่การเป็นประเทศขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมได้อย่างแท้จริง

<sup>67</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, "พื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาระยะแรก,"

เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of Innovation, EECi) จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์<sup>68</sup> ดังนี้

1. วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมอัจฉริยะของไทย การใช้ประโยชน์จากฐานเกษตรกรรมและความหลากหลายชีวภาพ รวมถึงเทคโนโลยีชีวภาพและภูมิสารสนเทศ เพื่อถ่ายทอดให้กับอุตสาหกรรมเป้าหมายในระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก

2. เชื่อมโยงภาคอุตสาหกรรมของไทยกับ ระบบการค้าของโลกผ่านการใช้เทคโนโลยีอัจฉริยะตลอดห่วงโซ่อุปทาน (End-to-End Intelligent Supply Chain) เพื่อยกระดับเศรษฐกิจของประเทศ และส่งเสริมให้ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุนด้วยเทคโนโลยีอัจฉริยะ

3. ส่งเสริมให้เกิดวิสาหกิจเริ่มต้น (Startup) ทางด้านเทคโนโลยีอัจฉริยะ และนวัตกรรมเพื่อเป็นพื้นฐานรองรับการเติบโตของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกในอนาคต

4. เชื่อมโยงเครือข่ายการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมในประเทศกับต่างประเทศ เพื่อสร้างสังคมนวัตกรรมของประเทศรองรับความต้องการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ในลักษณะกลไกประชารัฐ (Triple Helix) และขยายผลต่อยอดไปสู่การมีส่วนร่วมของประชาชน (Quadruple Helix)

5. ขับเคลื่อนให้ประเทศไทยก้าวสู่ประเทศนวัตกรรม (Innovation Thailand) ด้วยการพัฒนาระบบนิเวศนวัตกรรมที่สมบูรณ์ให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ที่ มีความเข้มข้นของงานวิจัยและพัฒนา ห้องปฏิบัติการวิจัยทั้งภาครัฐและเอกชน สนามทดลอง (Testbed) ห้องทดลองภาคสนาม (Living Lab) ศูนย์วิเคราะห์ทดสอบชั้นนำ ควบคู่กับการยกระดับคุณภาพชีวิตของ ประชาชนในพื้นที่ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม

ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ข้างต้น เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจึง จะได้รับการพัฒนาให้มีแนวทางในการดำเนินงาน<sup>69</sup> ดังนี้

1. เพื่อเป็นศูนย์กลางการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมของทั้งทุกภาคส่วน รวมถึงเป็นแหล่งรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายผลงานวิจัยไปสู่เชิงพาณิชย์ (Translational Research Infrastructure) โดยมีมาตรการการผ่อนปรนยกเว้นกฎหมายที่เป็นอุปสรรคกับการทดสอบนวัตกรรม

<sup>68</sup> เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก, "เมืองนวัตกรรมและเป้าหมายของ EECi", ข้อมูลโครงการ Eastern Economic Corridor of Innovation (2562). 4-10.

<sup>69</sup> เรื่องเดียวกัน, 11-20.

(Regulatory Sandboxes) เพื่อให้ดำเนินการทดสอบได้ และมีหลักฐานเชิงประจักษ์เพื่อนำไปปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ทันสมัยต่อไป

2. เพื่อเป็นศูนย์กลางด้านการวิเคราะห์ทดสอบและการมาตรฐานของประเทศ (National Quality Infrastructure) ในระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ทำให้ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมไทยมีคุณภาพและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ไม่ถูกกีดกันด้วยอุปสรรคที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากร (Non-Tariff Barriers) จากประเทศ คู่ค้า รวมถึงทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการจัดทำมาตรฐานใหม่ขึ้นได้เอง เพื่อสามารถรองรับ ผลิตภัณฑ์ฐานนวัตกรรมที่พัฒนาขึ้นมาจากฐานในประเทศได้

3. เพื่อเป็นแหล่งถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับภาคอุตสาหกรรมทั้งจากแหล่งเทคโนโลยีภายในประเทศ และต่างประเทศผ่านการสาธิตเทคโนโลยี และการอนุญาตให้ใช้สิทธิเทคโนโลยี รวมถึงกลไกอื่น ๆ ที่เหมาะสม โดยมีการสร้างความสามารถในการดูดซับเทคโนโลยีควบคู่กันไป เพื่อให้สามารถดัดแปลง เพิ่มเติม และต่อยอดให้ก้าวหน้ายิ่งขึ้นได้ รวมทั้ง เป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาผู้ให้บริการฐานนวัตกรรม (Innovation Service Provider) และผู้ผสานรวมระบบ (System Integrator) โดยใช้กลไกสนับสนุนของรัฐทั้งในทางตรงและโดย ทางอ้อมผ่านการเหนี่ยวนำและสร้างตลาดในประเทศรองรับ

4. เพื่อเป็นศูนย์รวมในการพัฒนา กำลังคนทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม เพื่อรองรับการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมไทยจากการขับเคลื่อนด้วยปัจจัยการผลิตและประสิทธิภาพการผลิต (Factor Driven and Efficiency Driven) ไปสู่การขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม (Innovation-Driven)

5. เป็นแหล่งพัฒนาคลัสเตอร์นวัตกรรมเพื่อรองรับอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ โดยเชื่อมโยงผู้ผลิตนวัตกรรมและผู้ใช้นวัตกรรมทั้งในและข้ามห่วงโซ่อุตสาหกรรม ทั้งจากภายในและต่างประเทศ ด้วยกลไกต่าง ๆ อาทิ คอนซอร์เทียมอุตสาหกรรม (Industrial Consortium) การถ่ายทอด ต่อยอด และ ผสมผสานเทคโนโลยี การจับคู่ทุนนวัตกรรม เป็นต้น เพื่อให้เกิดการนำเทคโนโลยีไปสู่การใช้ประโยชน์อย่าง รวดเร็วขึ้นและลดความเสี่ยงในการลงทุนพัฒนาเทคโนโลยีตามหลักการของระบบนวัตกรรมเปิด (Open Innovation) และความร่วมมือแบบกลไกประชารัฐ และขยายผลต่อยอดไปสู่การมีส่วนร่วมของประชาชน (Triple and Quadruple Helix)

6. เพื่อส่งเสริมให้เกิดวิสาหกิจเริ่มต้น (Startup) และให้เกิดการเพิ่มจำนวนรวมถึงสร้างความเข้มแข็งให้ผู้ให้บริการทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเป็นพื้นฐานรองรับการเติบโตของระเบียบเศรษฐกิจ พิเศษภาคตะวันออกในอนาคต

ดังนั้น การจัดตั้ง EECi ให้เป็นศูนย์กลางด้านการวิจัยและพัฒนาของเทคโนโลยีทั้ง 3 ด้าน<sup>70</sup> ได้แก่ ARIPOLIS (ระบบอัตโนมัติ หุ่นยนต์ และระบบอัตโนมัติ) BIOPOLIS (เทคโนโลยีชีวภาพและชีววิทยาศาสตร์) และ SPACE KRENOVAPOLIS (เทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ) ต่างมีความเชื่อมโยงกับฐาน อุตสาหกรรมเดิมของกลุ่มจังหวัดในเขต EEC ทั้งในรูปแบบของการสร้างให้เกิดเป็นอุตสาหกรรมใหม่ และการยกระดับของอุตสาหกรรมเดิมให้มีความสามารถในการแข่งขันให้สูงมากขึ้น กล่าวคือ

1. ARIPOLIS เป็นกลุ่มของเทคโนโลยีที่มีความเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการผลิตหลักของ EEC โดยสามารถต่อยอดจากอุตสาหกรรม ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ โลหะและอโลหะ และเครื่องจักร เพื่อพัฒนาเป็นอุตสาหกรรมหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ ซึ่งเป็น 1 ใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายของรัฐบาล เนื่องจากฐาน ของการผลิตหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติพัฒนาจากผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วน ยานยนต์ แปรรูปโลหะ มอเตอร์ ไฟฟ้า ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์และเซ็นเซอร์ ซึ่งสามารถนำการวิจัยและพัฒนาเข้าไปช่วยพัฒนาและสร้างองค์ ความรู้ให้ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องสามารถยกระดับสู่การผลิต หุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติที่มีคุณภาพ มีความ แม่นยำสูง ได้มาตรฐาน สามารถผลิตเพื่อจำหน่ายได้ในเชิงพาณิชย์ เพื่อสามารถตอบสนองความต้องการของ ทุกกลุ่มอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ เหล็ก ยางและพลาสติก และการแปรรูปอาหาร ที่มีกรใช้งาน หุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติสูงในโลก และรวมถึงอุตสาหกรรมดังกล่าวในไทย ทั้งที่อยู่ภายในและภายนอก EEC ด้วย

2. BIOPOLIS เป็นกลุ่มของเทคโนโลยีที่มีความเกี่ยวข้องในการพัฒนาเกษตรสมัยใหม่ ยกระดับ และพัฒนาอุตสาหกรรมเดิม และสร้างอุตสาหกรรมใหม่ด้านอุตสาหกรรมอาหารเสริมและเวชสำอาง ชีวเคมีภัณฑ์ (Biochemicals & Bioplastics) ชีวเภสัชภัณฑ์ (Biopharma) พลังงานชีวภาพ (Bioenergy) และ อุตสาหกรรมผลิตสารที่ให้ประโยชน์เชิงหน้าที่ (Functional Ingredient)

3. SPACE KRENOVAPOLIS เป็นกลุ่มของเทคโนโลยีด้านภูมิสารสนเทศ ดาวเทียม และเทคโนโลยีการบินบางประเภท ซึ่งเป็นศูนย์การวิจัยและพัฒนาเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมดิจิทัล และ อุตสาหกรรมการบิน อันเป็นอุตสาหกรรมใหม่ที่กำลังได้รับการพัฒนาในพื้นที่ EEC และเป็น การสนับสนุน ช่องทางต่อยอดให้แก่ผู้ประกอบการจากฐานอุตสาหกรรมเดิม ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมยานยนต์ และ อิเล็กทรอนิกส์

<sup>70</sup> เขตนวัตกรรมระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก, "เมื่องนวัตกรรมและเป้าหมายของ EECi", 25-30

### 3.3 อิทธิพลทางความคิดของประเทศจีนต่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ต้นแบบการพัฒนาของเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ได้รับอิทธิพลต้นแบบทางความคิดมาจากประเทศจีน ซึ่งจีนถือเป็นประเทศที่ใช้แนวคิดเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนามากที่สุดในช่วงหลังนี้ แม้ว่าผลสัมฤทธิ์จะยังถูกตั้งคำถามอยู่มากก็ตาม หากนิยามความหมายของเขตเศรษฐกิจพิเศษกว้างๆ ก็คือ การกำหนดพื้นที่บางส่วนให้มีระเบียบข้อบังคับ (เช่น ในเรื่องการเก็บภาษี ฯลฯ) เกี่ยวกับเศรษฐกิจต่างไปจากพื้นที่อื่นๆ เพื่อเพิ่มยอดการเติบโตทางเศรษฐกิจหรือดึงดูดเม็ดเงินการลงทุนทางตรงจากต่างชาติ จะพบว่าจีนมีโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษมากกว่าครึ่งหนึ่งของโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดทั่วโลกใน 147 ประเทศ

ในอดีตประเทศไทยเคยมีเขตเศรษฐกิจพิเศษมาบ้างแล้ว คือ โครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด<sup>71</sup> แต่เราไม่ได้นำแนวคิดเขตเศรษฐกิจพิเศษมาใช้อีกเลย เหตุผลหนึ่งอาจเป็นเพราะการถอดบทเรียนว่าด้วยผลกระทบทางมลพิษที่เกิดขึ้นกับนิคมอุตสาหกรรมมาตาพุด แต่หลังเกิดรัฐประหาร 2557 แนวคิดเศรษฐกิจพิเศษจึงถูกนำมาใช้เป็นโมเดลการพัฒนาอีกครั้ง จนกลายเป็นการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกอย่างที่เห็นกันในปัจจุบัน

### 3.4 ปัจจัยในการเข้ามาลงทุนของจีนในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) มีจุดมุ่งหมายต้องการให้เป็น World-Class Economic Zone เพื่อรองรับการลงทุนอุตสาหกรรม Super Cluster โดยมีเป้าหมายเพื่อจะเป็นศูนย์กลางการลงทุนแห่งหนึ่งที่จะดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ ซึ่งถือเป็นแผนแม่บทขนาดใหญ่ที่ครอบคลุมพื้นที่และเม็ดเงินมหาศาล แต่หากสรุปง่ายๆ จะพบว่าแบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานผ่าน 5 โครงการใหญ่ และการพัฒนา 10 กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายในเขตภาคตะวันออก<sup>72</sup> โดยประเทศจีนนั้น ถือเป็นหนึ่งในประเทศเป้าหมายสำคัญที่ EEC ต้องการดึงดูดการลงทุน เนื่องจากประเทศจีนเป็นประเทศที่มีทิศทางการเศรษฐกิจที่มีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง นักลงทุนชาวจีนจึงยังคงแสวงหาโอกาสการขยายตลาด ขยายฐานการผลิต ซึ่งไทยถือเป็นหนึ่งในจุดหมายการลงทุนที่นักลงทุนจีนให้ความสนใจ สอดคล้องกับช่วงที่ผ่านมา พบว่า ภายในโครงการ

<sup>71</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก", 3-6.

<sup>72</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ," 25-30.

EEC นั้น มีเงินเข้ามาร่วมลงทุนอยู่ด้วย หรือไม่ก็เกี่ยวข้องกับทุนจีนไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง ซึ่งอาจสามารถตั้งข้อสังเกตได้ว่านี่อาจเป็นปรากฏการณ์ที่ “ทุนจีนยึดกระดูกสันหลังของ EEC”

การเข้ามาของทุนจีนที่เกิดขึ้นในโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) นั้นเกิดขึ้นจากปัจจัยหลายอย่าง ไม่ว่าจะเป็นปัจจัยจากความสัมพันธ์ระหว่างไทย-จีนที่มีผลต่อการเข้ามาลงทุนของจีน เช่น การที่ชนชั้นนำของไทยรับอิทธิพลแนวคิดโมเดลการพัฒนาของจีนเข้ามาใช้ในประเทศไทย ดังเช่นยุทธศาสตร์ “Made in China 2025”<sup>73</sup> การเปลี่ยนแปลงการเมืองและสังคมในภาพใหญ่ที่ทำให้โมเดลการพัฒนาของจีนทำได้ง่ายในประเทศไทย รวมไปถึงความสัมพันธ์การค้าไทย-จีนที่เกี่ยวเนื่องกันมายาวนานในยามที่การเมืองคับขันและมีการละเมิดสิทธิมนุษยชนโดยรัฐบาลเผด็จการ นอกเหนือจากนี้ยังสาเหตุมาจากโครงการ One Belt One Road และสงครามการค้าระหว่างจีนและสหรัฐอเมริกาอีกด้วย

### 3.5 การเข้ามาลงทุนของจีนในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

ปัจจุบันส่วนใหญ่การลงทุนของจีนเป็นอุตสาหกรรมการผลิต ไอทีและคมนาคม จากเดิมที่ลงทุนในอุตสาหกรรมพลังงาน แต่ภายหลังได้หันมาลงทุนในไอทีมากขึ้น รูปแบบการลงทุนหลักเป็นการซื้อหุ้น ปัจจุบันเงินลงทุนของเอกชนจีนถูกนำมาลงทุนในอาเซียนเพิ่มขึ้น ปัจจัยหลักมาจากโครงการ One Belt, One Road<sup>74</sup> ซึ่งการลงทุนในอาเซียนส่วนใหญ่ จะเป็นธุรกิจบริการ ธุรกิจบันเทิง ธุรกิจไอที และมีความชัดเจนว่า แนวโน้มการลงทุนในเทคโนโลยีมากขึ้น เพราะจีนมีนโยบายสนับสนุนให้นำการผลิตรูปแบบใหม่เข้าไป ในประเทศที่เข้าไปลงทุน เช่น รถไฟความเร็วสูงในไทย

จีนเป็นคู่ค้าสำคัญอันดับหนึ่งของไทย และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ไทย ยังเป็นจุดสำคัญที่จะสามารถดึงดูดผู้ประกอบการจีนให้เข้ามาลงทุนในไทยมากขึ้น รวมไปถึง ความร่วมมือในการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมของทั้งสองประเทศ ที่ส่งเสริมการลงทุนผู้ประกอบการไทยและจีน อีกทั้งไทย มีจุดเด่นในอาเซียน โดยมีขนาด GDP ใหญ่เป็นอันดับ 2 มีพื้นที่ใหญ่เป็นอันดับ 3 มีประชากร

<sup>73</sup> Li, Ling. "China's manufacturing locus in 2025: With a comparison of "Made-in-China 2025" and "Industry 4.0"." *Technological Forecasting and Social Change* 135 (2018): 66-74.

<sup>74</sup> Punyaratabandhu, Piratorn, and Jiranuwat Swaspitchayaskun. "The political economy of China–Thailand development under the one belt one road initiative: Challenges and opportunities." *The Chinese Economy* 51, no. 4 (2018): 333-341.



จำนวนมากเป็นอันดับ 4<sup>75</sup> และทำเลที่ตั้งของไทยยังดีที่สุดบนเส้นทางสายไหม จุดศูนย์กลางของเส้นทางสายไหมทางทะเลอยู่ที่ EEC นอกจากนี้ระบบสาธารณูปโภคและสภาวะการลงทุนของไทยค่อนข้างดี ฉะนั้น ไทยควรคิดว่าจะทำอย่างไรจึงจะใช้โอกาสที่จีนกำลังไปลงทุนในต่างประเทศดึงดูดการลงทุนมาเข้าไทย ซึ่งเมื่อพิจารณาความเชื่อมโยงในเชิงนโยบายไทยกับจีนแล้ว พบว่า ยุทธศาสตร์ Thailand 4.0 กับ Made in China 2025 ก็สามารถเชื่อมโยงกันได้ จะเห็นได้จาก ข้อมูลปี 2016 จีนยังลงนามพัฒนาความร่วมมือด้าน E-Commerce กับไทย<sup>76</sup> ซึ่งจะมีผลให้นำเทคโนโลยีที่พัฒนามาใช้ในธุรกิจบริการของไทยมากขึ้น

### 3.6 การพัฒนาโครงการภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่ได้ต้นแบบและความร่วมมือจากประเทศจีน

เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) รัฐบาลไทยจะใช้งบประมาณกว่า 1.5 ล้านล้านบาทภายในปี 2021<sup>77</sup> เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในจังหวัดฉะเชิงเทรา ระยอง ชลบุรี และอาจรวมถึงพื้นที่อื่นๆที่เกี่ยวข้อง ทุนจีนซึ่งเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน ข้อมูลในปี 2019 พบว่าจีนเป็นผู้ลงทุนรายใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ทั้งที่ในปี 2018 ยังเป็นเพียงอันดับ 3 รองจากญี่ปุ่นและสิงคโปร์

อุตสาหกรรมที่จีนเข้ามาลงทุนหลักๆ ในไทย ได้แก่ อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ซึ่งไทยมีความพร้อมด้าน Ecosystem จากการเป็นฐานการผลิตที่สำคัญมาอย่างยาวนาน และยังมีอุตสาหกรรมสมาร์ทอิเล็กทรอนิกส์ที่นักลงทุนจีนสนใจเข้ามาลงทุน ซึ่งไทยมีความโดดเด่นในด้านความพร้อมโครงข่าย 5G ซึ่งนำหน้าประเทศอื่นๆ ในอาเซียน

นอกจากนี้ประเทศจีน ยังถือเป็นประเทศมีศักยภาพด้านเทคโนโลยีดิจิทัลในระดับแนวหน้าของโลก ซึ่งตรงกับความต้องการที่จะเชื่อมต่อกับอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ไทยต้องการผลักดัน ไม่ว่าจะเป็นยานยนต์แห่งอนาคต เทคโนโลยีหุ่นยนต์ สมาร์ทอิเล็กทรอนิกส์ โดยในช่วงที่ผ่านมาได้มีบริษัทยักษ์ใหญ่จากจีนที่เข้ามาขยายฐานในไทย<sup>78</sup> อาทิเช่น Alibaba, Huawei, Midea และยังมีอีกหลายราย

<sup>75</sup> ASIAN DEVELOPMENT BANK, " Sustainable Development Goals". 3-4

<sup>76</sup> หงษ์ฟ้า ทรรศัญญะเรือง และภูวิน บุนยะเวชชีวิน, "ไทยแลนด์ 4.0 กับนโยบายต่างประเทศ: ยุทธศาสตร์การต่างประเทศ," 320.

<sup>77</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, "แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก," 10.

<sup>78</sup> Zhao, Yu, Samart Deebhijarn, Amirhossein Taghipour, Navidreza Ahadi, and Ornicha Norkaew. "A Comparative Study the National Strategic Plan between Thailand and China of the Ministry of

ที่ให้ความสนใจประเทศไทย อาทิ Green Electric บริษัทยักษ์ใหญ่เครื่องใช้ไฟฟ้า และ Xiaomi บริษัทเทคโนโลยีชั้นนำของจีน ดังนั้นโอกาสที่ประเทศไทยจะเติบโตไปพร้อมกับการลงทุนใหม่ๆ ที่เข้ามา มีทั้งในส่วนของบริษัทผู้ผลิตที่เป็นซัพพลายเออร์ และส่วนของเทคโนโลยีใหม่ๆที่จะเข้ามาลงทุน การพัฒนาแรงงานที่มีทักษะด้านเทคโนโลยี รวมถึงโอกาสในการแสวงหาความร่วมมือระหว่างบริษัทไทยกับบริษัทจีนเพื่อให้เกิดการ Synergy ขยายโอกาสใหม่ๆ ทางธุรกิจระหว่างกัน

ตัวอย่างการพัฒนาโครงการภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่ได้นับแบบและความร่วมมือจากประเทศจีน

### 3.6.1 โครงการสนามบินอู่ตะเภา

โครงการสนามบินอู่ตะเภา นับว่ามีความเชื่อมโยงกับทุนจีนอยู่ในระดับภาครัฐ ซึ่งถือว่าเป็นโครงการที่ได้รับต้นแบบการพัฒนาจาก “เจ็โจวโมเดล<sup>79</sup>”

ในเดือนสิงหาคม 2562 สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรีได้เดินทางไปเป็นประธานในพิธีลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษอากาศยานเจ็โจว และระเบียบเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของไทย สาธารณรัฐของความร่วมมือ คือ การแลกเปลี่ยนประสบการณ์จากสนามบินเจ็โจวเพื่อนำมาประยุกต์ใช้กับสนามบินอู่ตะเภา และการจัดทำระบบความร่วมมือทางการ

ค้าร่วมกันระหว่างสองสนามบินเพื่อขยายตลาดการส่งออกสินค้าไทย (เช่น ผลไม้ สินค้าเกษตรกรรม ฯลฯ) ภายใต้ความร่วมมือนี้ คาดกันว่าในอนาคตกลุ่มอุตสาหกรรมของเจ็โจวบางส่วน อาจเข้ามาลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งในปัจจุบัน ผู้ลงทุนในสนามบินเจ็โจวประกอบด้วย บริษัทด้าน IT และ Smart phone กว่า 60 ราย มีบริษัทเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ 36 บริษัท บริษัทที่ธุรกิจด้าน E-Commerce 431 บริษัท บริษัทซ่อมเครื่องบิน 5 บริษัท ทั้งนี้ หน่วยงานเขตเศรษฐกิจพิเศษอากาศยานเจ็โจว ระบุว่า เขตเศรษฐกิจพิเศษอากาศยานเจ็โจวที่เพิ่งเปิดใช้งานมาได้เพียงแค่ 3 ปี ปัจจุบันมีผู้โดยสารใช้บริการแล้วกว่า 27 ล้านคน มีการใช้สนามบินเพื่อขนส่งสินค้าคิดเป็นร้อยละ 60 ของประเทศ มีสินค้าที่ขนส่งมากกว่า 515,000 ตัน ซึ่งนี่ถือเป็นการแสดงให้เห็นถึงความประสบความสำเร็จของเขตเศรษฐกิจพิเศษอากาศยานเจ็โจว

---

Industry." *International Journal of Scientific Research and Engineering Development* 2 (2019): 557-567.

<sup>79</sup> EEC ร่วมมือเขตเศรษฐกิจพิเศษอากาศยานเจ็โจวต้นแบบเปลี่ยน ‘สนามบินอู่ตะเภา’ สู่ ‘มหานครการบินภาคตะวันออก,’ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, Update 23 มิถุนายน 2563, <https://www.eeco.or.th/en/news-release-pr/51>

### 3.6.2 การลงทุนของ Alibaba Group

นายแจ๊ค หม่า (Mr. Jack Ma) ประธานกรรมการบริหาร Alibaba Group กล่าวได้ไว้ว่า Key Success ของ Alibaba ประกอบไปด้วย 2 ประการ<sup>80</sup> อย่างแรกคือ ระบบ Financial ที่ช่วยให้การชำระเงินสดสะดวกสบายในการซื้อสินค้า และอีกประการคือ ระบบขนส่ง (Logistic) ที่ไม่ว่าจะไกลเพียงใดก็สามารถส่งสินค้าไปถึงในระยะเวลาที่กำหนด นั่นจึงทำให้ Alibaba ได้รับความนิยมนอย่างสูงในประเทศจีน แต่นั่นคือในประเทศจีนเท่านั้น เพราะการขนส่งสินค้าออกไปยังต่างประเทศ ยังมีต้นทุนสูงอันเนื่องมาจากเส้นทางการเดินเรือที่ไกล โดยเฉพาะเส้นทางการขนส่งสินค้าไปยังยุโรป นั่นจึงทำให้แจ๊คหม่า จำเป็นต้องหาจุดปล่อยสินค้าที่ช่วยลดต้นทุนการขนส่งจากประเทศจีนโดยตรง โครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จึงเป็นหนึ่งในพื้นที่เป้าหมายสำคัญของการลงทุนของ Alibaba Group เพื่อการส่งออก ผ่านท่าเรือน้ำลึกอย่างโครงการ Eastern Seaboard รองรับบริการขนส่งสู่ทั่วโลก

นายแจ๊ค หม่า ได้เข้าหารือกับรัฐบาลไทยถึงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย กับ Alibaba Group เพื่อ ตกลงแผนการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) รวมถึงโครงการความร่วมมือเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมดิจิทัลและส่งเสริมบุคลากรไทยในการพัฒนาทักษะและขีดความสามารถด้านดิจิทัล E-Commerce โดย นายแจ๊ค หม่าและรัฐบาลไทยได้ลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ไว้ 4 ฉบับ<sup>81</sup> มีรายละเอียดดังนี้

1. โครงการลงทุนสร้างศูนย์ Smart Digital Hub ในพื้นที่ EEC โดยศูนย์นี้จะอาศัยเทคโนโลยีระดับโลกของ Alibaba ในด้านการประมวลข้อมูลโลจิสติกส์ เพื่อทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับจีน การขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนสู่ประเทศเพื่อนบ้าน (CLMV) และไปยังที่อื่นทั่วโลกเป็นไปได้อย่างสมบูรณ์ ซึ่งการตั้งศูนย์ Smart Digital Hub นี้จะช่วยผลักดันให้เหล่าธุรกิจ Startup และ SME ของไทย ให้สามารถพัฒนาสินค้าและบริการใหม่ๆ โดยอาศัยเทคโนโลยีดิจิทัลให้เข้าถึงตลาดทั่วโลกได้ รวมถึงจะเป็นศูนย์กลางในการดำเนินกิจกรรมวิจัยพัฒนาดิจิทัลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสำนักงาน EEC จะเชื่อมประสาน Smart Digital Hub กับ เขตนวัตกรรมดิจิทัล (EECd) และเขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EECi) ด้วย โดยโครงการนี้ Alibaba จะลงทุนขั้นแรก มูลค่า 11,000 ล้านบาท เริ่ม

<sup>80</sup> Kaewkitipong, Laddawan, and Peter Ractham. "การศึกษาระบบนิเวศน์ของการค้าปลีกแนว ใหม่ (New Retail) ในสาธารณรัฐประชาชนจีน: กรณีศึกษาAlibaba." *Journal of Business Administration The Association of Private Higher Education Institutions of Thailand* 9, no. 2 (2020): 129-145.

<sup>81</sup> " นายแจ๊ค หม่าและรัฐบาลไทยลงนามบันทึกความเข้าใจ," สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, Update 18 เมษายน 2562, <https://www.eeco.or.th/en/news-release-pr/40>

ก่อสร้างในปีที่แล้วเสร็จเปิดดำเนินการในปี 2562 และคาดว่าจะช่วยให้เอสเอ็มอีไทยขายสินค้าผ่านตลาดอีคอมเมิร์ซได้ระยะแรก 30,000 กิจการ

2. โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาบุคลากรในด้านดิจิทัลและการส่งเสริมธุรกิจผ่านทาง E-Commerce ซึ่ง Alibaba จะร่วมกับกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม และกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ในการพัฒนากลุ่มคนเก่ง หรือดาวเด่นด้านดิจิทัล (Digital Talent) โดย Alibaba ได้เสนอให้นำเอาวิทยาลัยธุรกิจอาลีบาบา หรือ Alibaba Business School (ABS) มาร่วมสนับสนุนการใช้ Platform E-Commerce โดยจะเชื่อมโยงกับสถาบันการศึกษาและภาคเอกชน

3. โครงการส่งเสริมพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลอีคอมเมิร์ซสำหรับผู้ประกอบการ SME และ Startup ของไทย เพื่อยกระดับขีดความสามารถด้านเทคโนโลยีดิจิทัล โดยเน้นให้ผู้ประกอบการมีความเข้าใจ ได้เรียนรู้และเสริมทักษะการใช้เทคโนโลยีไทยให้สามารถเข้าถึง Regional Global Value Chain โดย Alibaba จะจัดทีมงานร่วมลงพื้นที่กับทีมงานของกระทรวงอุตสาหกรรม โดยใช้เครือข่ายศูนย์ปฏิรูปอุตสาหกรรม 4.0 สู่อากาศ (Industry Transformation Center : ITC) ในระดับภาคและจังหวัดของกระทรวงอุตสาหกรรมทั่วประเทศ ทั้งนี้ ก็เพื่อให้สามารถพัฒนาและเข้าถึงผู้ประกอบการ SME และผู้ประกอบการ Startup ระดับชุมชนทั่วประเทศ

4. Alibaba จะร่วมมือกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ในการจัดทำ Thailand Tourism Platform สำหรับประเทศไทยโดยเฉพาะเพื่อจัดกิจกรรมด้านการตลาดร่วมกันบนออนไลน์แพลตฟอร์มที่สามารถเชื่อมโยงกับสื่อและช่องทางต่างๆ ของ ททท. รวมทั้งจะร่วมมือกันในการใช้ข้อมูลทางการท่องเที่ยว (Tourism Big Data) เพื่อเจาะลูกค้ากลุ่มเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนร่วมมือกันส่งเสริมการท่องเที่ยวในไทยให้รองรับยุทธศาสตร์และแนวทางการขับเคลื่อนการท่องเที่ยวเมืองรองและการท่องเที่ยวในระดับชุมชนของรัฐบาล

นอกจากนี้ Alibaba ยังเปิดตัว Thai Flagship Store บนเว็บไซต์ Tmall.com เพื่อสนับสนุนการขายข้าวและทุเรียนจากประเทศไทยผ่านระบบออนไลน์ไปจีน จากนั้นจะเร่งขยายไปยังสินค้าเกษตรประเภทอื่นๆ ต่อไปในระยะยาว ซึ่งการขายสินค้าดังกล่าวผ่านระบบออนไลน์จะช่วยให้เกษตรกรไทยเข้าถึงตลาด E-commerce ได้อย่างเป็นรูปธรรม

การเข้ามาลงทุนของ Alibaba Group มีคนจำนวนไม่น้อยมองว่าเป็นการผูกขาดทางธุรกิจ แต่หากมองในมุมกลับกันหากผู้ประกอบการไทยปรับกลยุทธ์เตรียมการรับมืออย่างทันที่ ประกอบกับไม่หยุดเรียนรู้และพัฒนาตนเอง การเข้ามาลงทุนของ Alibaba Group ในครั้งนี้ก็สร้างประโยชน์ให้กับ

ผู้ประกอบการไทยไม่น้อย จะเห็นได้จากลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ที่ Alibaba จะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ ทำให้การค้าในโลกเข้าถึงกันและกันได้มากขึ้น และยังจะสนับสนุนธุรกิจขนาดเล็ก และคนรุ่นใหม่ให้เข้าถึงตลาด E-Commerce ซึ่งถือว่าการเข้ามาลงทุนของ Alibaba ครั้งนี้ ต่างฝ่ายต่างได้ประโยชน์ทั้งคู่ ถึงอย่างไรก็ตามเราจะพบว่าการเข้ามาลงทุนของนักลงทุนเครือข่ายประเทศจีนนั้น นอกจากจะเข้ามาลงทุนเพื่อเป้าหมายสูงสุดของการลงทุน คือการแสวงหากำไรแล้ว ยังแฝงมาด้วยอิทธิพลที่มาพร้อมกับเงินลงทุน โดยอิทธิพลของประเทศจีนสามารถมองได้ว่า แอบแฝงมาอยู่ที่อิทธิพลทางความคิดที่มีต่อชนชั้นนำของไทย โดยสายสัมพันธ์ระหว่างชนชั้นนำของไทย-จีน และสภาพสังคมที่มีความคล้ายคลึงกัน ดังนั้นที่จริงแล้ว ถึงแม้จะมีฝ่ายที่มีมุมมองว่าท้ายที่สุดการเข้ามาลงทุนของจีนในโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ผลประโยชน์ก็จะตกอยู่กับประเทศไทย แต่แท้ที่จริงแล้วอาจกล่าวได้ว่าประเทศไทยได้ถูกครอบงำทางความคิดผ่านสายสัมพันธ์ที่เกิดขึ้น รวมถึงสูญเสียความเป็นอิสระจากสภาวะพึ่งพิงที่เกิดขึ้นเรียบร้อยแล้ว

เราจะพบว่านโยบายของโครงการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ได้มีความเชื่อมโยงในการพัฒนา ให้สอดคล้องกับการลงทุนผ่านโครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road) ของจีน ซึ่งอิทธิพลของจีนที่เกิดขึ้นในโครงการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกต่อไทย ได้รับอิทธิพลจากการรวมขบวนเพื่อผลประโยชน์ รวมถึงในแง่ของการไหลรวมทางความคิด ที่มีความสอดคล้องกันอย่างชัดเจน ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า นโยบายของโครงการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก และโครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 ของจีนเป็นโครงการที่ต่างมีประโยชน์ตอบแทนระหว่างกันและกัน โดยไทยได้รับการกระตุ้นทางเศรษฐกิจ และจีนได้กินหมากอีกหนึ่งตัวในอภิมหาโครงการสำคัญดังกล่าว

## บทที่ 4

### การวิเคราะห์บทบาทการลงทุนของจีนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออก (EEC) ที่ส่งผลต่อสถานะพึ่งพิงทางเศรษฐกิจของไทย

ประเทศไทยซึ่งเป็นรัฐขนาดเล็ก (Small State) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ย่อมเป็นการยากที่จะหลีกเลี่ยงสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำตามกระแสเศรษฐกิจของโลกโดยรวมในศตวรรษที่ 21 รวมถึงแรงกดดันภายใต้สภาวะความขัดแย้งระหว่างสหรัฐฯ ที่เป็นมหาอำนาจ (Super Power) และจีนที่เป็นรัฐที่ผงาดขึ้นมาท้าทาย (Rising Power) ทำให้ประเทศไทยมีความจำเป็นที่จะต้องกระตุ้นเศรษฐกิจให้เติบโตภายใต้สภาวะความขัดแย้งดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นปัจจัยภายนอก และปัจจัยภายในที่อาจส่งผลต่อเสถียรภาพและความมั่นคงของรัฐบาล

โครงการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) จึงเป็นทางเลือก (Alternative) ที่รัฐบาลในยุค คสช. หยิบยกขึ้นมาปิดฝุ่น โดยมีเหตุผลในการเลือกทำเล 3 จังหวัดในภาคตะวันออกมาว่า เป็นจุดยุทธศาสตร์ที่มีศักยภาพในการเชื่อมต่อทางโลจิสติกส์ทางด้านต่างๆ ที่จะมาพุงและกระตุ้น (Revive) เศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ โดยมีความคาดหวังให้ประเทศต่างๆ เข้ามาดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายใต้เขตเศรษฐกิจพิเศษดังกล่าวนั้น แต่ทั้งนี้ กลับไม่ได้รับการตอบรับตามความคาดหวัง และมีเพียงประเทศจีน ที่มีศักยภาพ (Potential) เพียงพอรวมถึงมียุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงกัน ทำให้ประเทศไทยมีความจำเป็นที่จะต้องหันเข้าหาและปรับนโยบายเพื่อเอื้อ (Accommodate) ต่อจีนตามความจำเป็นที่กล่าวมา

สายสัมพันธ์ระหว่างไทยและจีนภายใต้กรอบโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) จึงมีท่าทีที่ขยับตัวเข้ามาใกล้ชิดกันมากยิ่งขึ้น โดยมีข้อบ่งชี้ได้จากอัตราการลงทุนที่ภายหลังนโยบายการสนับสนุนการลงทุนของไทยทำให้การเข้ามาลงทุนของจีนสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ที่ยังสะท้อนให้เห็นท่าทีของไทยในการร่วมขบวนเพื่อผลประโยชน์ (Bandwagoning For Profit) ที่การเข้ามาลงทุนของจีนได้มีแนวโน้มเข้ามามีอำนาจผูกขาดเหนือประเทศอื่น ซึ่งจะส่งผลต่อการถูกจำกัดทางเลือกในการกำหนดนโยบาย ที่ขาดอิสระในการกำหนดแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และกระทบต่อสมดุลในนโยบายต่างประเทศของไทยต่อจีน

กระบวนการที่เกิดขึ้นทั้งหมดนี้ ทำให้เกิดสถานะพึ่งพิง (Dependent) จากการที่ประเทศไทยได้ผิตหวังจากการชักชวนมหาอำนาจต่างๆ เข้ามาลงทุนในกรอบ EEC โดยสถานะที่เกิดขึ้นดังกล่าวทำ

ให้ประเทศไทยมีความจำเป็นที่จะเข้าหาจีนเพื่อผลประโยชน์ (Bandwagoning For Profit) โดยจากการเปิดประเด็นในส่วนก่อนหน้านี้ที่ว่า ประเทศจีนได้มีแนวทางการลงทุนผ่านโครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 ซึ่งประเทศไทยก็ได้เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญของโครงการดังกล่าว รวมถึงนโยบายของโครงการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ของประเทศไทย ก็ได้รับการสนับสนุนทางเศรษฐกิจจากทุนของประเทศจีน มากกว่าการลงทุนจากประเทศอื่นๆอย่างมีนัยสำคัญ จึงมีประเด็นในการวิเคราะห์มาจาก ปัจจัยภายในของประเทศไทย ปัจจัยภายนอกของประเทศจีน ไปจนถึงจุดร่วมและอิทธิพล และข้อบ่งชี้ ตามลำดับ

สำหรับปัจจัยภายในที่เป็นแนวทางยุทธศาสตร์ของประเทศของไทย ได้ถูกตีกรอบแนวทางอยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์ประเทศไทย 4.0 ที่หนึ่งในแผนแม่บทสำคัญของแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20ปี ของ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา<sup>82</sup> ที่ได้ระบุถึงความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ที่จำเป็นจะต้องได้รับการส่งเสริม ไม่ว่าจะเป็นในกลุ่มอุตสาหกรรมเก่า กลุ่มอุตสาหกรรมใหม่ รวมไปถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของชาติ ที่จำเป็นจะต้องได้รับการผลักดันให้เกิดขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับการเติบโตทางด้านโลจิสติกส์ ที่รองรับอุตสาหกรรมที่ผูกกันเป็นลูกโซ่ ให้เกิดขึ้นในทิศทางเดียวและสอดคล้องกัน

ทั้งนี้ด้วยบริบทของประเทศไทยที่มีฐานะเป็นรัฐเล็กที่ต้องการเพิ่มขีดความสามารถทางด้านเศรษฐกิจโดยเข้าหาจีนเพื่อเป้าประสงค์ทางการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษดังกล่าวนี้เอง โดยตามที่ Micheal Handel ได้สนับสนุนแนวทางของรัฐเล็กว่า “Weak state add their weight to the stronger side” ทำให้จีนได้ขึ้นมาอยู่ในลำดับต้นๆของโจทย์ดังกล่าว<sup>83</sup>

นอกจากนี้ความสัมพันธ์การค้าไทย-จีนที่เกื้อกูลกันมายาวนาน ยังถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งเสริมการตัดสินใจการลงทุนในประเทศไทยของจีน จากการพัฒนาของเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ส่งผลให้ชนชั้นนำของประเทศไทยมีแนวโน้มรับแนวคิดการพัฒนาของจีนมาใช้ได้ง่ายขึ้น และยังเป็นการแสดงออกถึงเกื้อกูลกันของไทยและจีนมาโดยตลอด ทั้งในระดับภาครัฐและเอกชน ความเกื้อกูลกันเช่นนี้น่าจะเห็นได้ชัดที่สุดผ่านกรณีของซีพีหรือเครือเจริญโภคภัณฑ์ ที่เจ้าสัวธนินท์ เจียรวนนท์ เจ้าของบริษัทซีพีหรือเครือเจริญโภคภัณฑ์ เป็นหนึ่งในบริษัทเอกชนรายใหญ่ที่สุดของไทย ทำกิจการหลากหลาย ตั้งแต่ธุรกิจอาหารไปจนถึงกิจการโทรคมนาคม ซีพีจัดว่าเป็นบริษัทยักษ์ใหญ่ที่มี

<sup>82</sup> หงษ์ฟ้า ทรัพย์บุญเรือง และภูวิน บุนนยะเวชชีวิน, "ไทยแลนด์ 4.0 กับนโยบายต่างประเทศ: ยุทธศาสตร์การต่างประเทศ," 315.

<sup>83</sup> Murphy, Ann Marie. "Beyond balancing and bandwagoning: Thailand's response to China's rise," 2.

ชื่อเสียงในระดับโลกด้วยเพราะมีบทบาทสำคัญอยู่หลายอย่าง และบทบาทสำคัญอย่างหนึ่งของซีพีที่หลายคนอาจลืมไปแล้ว คือการเข้าไปช่วยเหลือทางเศรษฐกิจจีนในยามคับขัน ในสมัยวิกฤติการณ์เทียนอันเหมิน เพราะความโหดร้ายของรัฐบาลจีนในการข่มขู่ผู้ชุมนุมเรียกร้องประชาธิปไตยในปี 1989 เวทีประชาคมโลกจึงคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจจีนอย่างหนัก แต่ซีพีก็ยังคงลงทุนธุรกิจกับจีนต่อไป เครือเจริญโภคภัณฑ์ถือเป็นบริษัทข้ามชาติแห่งแรกในจีน และมีหมายเลข 0001 อยู่ในทะเบียนการค้า ธุรกิจที่ซีพีทำในประเทศจีนมีตั้งแต่เนื้อไก่ มอเตอร์ไซค์ ไปจนถึงธุรกิจอสังหาริมทรัพย์<sup>84</sup>

เมื่อรัฐบาล คสช. เปิดโครงการ EEC ในช่วงที่สถานการณ์ทางการเมืองและเศรษฐกิจไม่สู้ดี ภายใต้การจำกัดการแสดงความคิดเห็นทางการเมืองต่างๆ ซีพีถือเป็นหัวหอกสำคัญอีกครั้งในการชักชวนแนวร่วมในจีนให้เข้ามาลงทุนในโครงการ EEC ของไทย โดยร่วมทุนกับบริษัท ไชน่า เรลเวย์ คอนสตรัคชั่น คอร์ป และเป็นผู้ชนะประมูลโครงการรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบิน มูลค่า 224,544.36 ล้านบาท<sup>85</sup> ปัจจุบันมีการลงนามข้อตกลงแล้ว โดยมีกำหนดเปิดให้บริการในปี 2566 นอกจากนี้กลุ่มทุนจีนและซีพียังเข้าร่วมประมูลการสร้างสนามบินในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกด้วย

แนวทางการเข้าร่วมกลุ่มของสมัครพรรคพวกกับรัฐที่มีความเข้มแข็งกว่าเพื่อผลประโยชน์ (Bandwagoning For Profit) จึงได้กลายเป็นหนึ่งในแนวทางเลือกสำคัญ ที่เกิดขึ้นกับมิติมุมมองของผู้นำที่มีต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน ที่แนวทางการลงทุนของประเทศจีนได้ “ตอบโจทย์” นโยบายสนับสนุนการลงทุนทางเศรษฐกิจของไทย และการพึ่งพาทางเศรษฐกิจเหล่านี้เอง ที่ทำให้ระดับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน มีแนวโน้มที่จะลึกซึ้งขึ้นไปตามลำดับ ตามโครงสร้างที่วางแผนแม่บทให้สอดรับทางนโยบายระหว่างกันและกันในระยะยาว ซึ่งแน่นอนว่าสิ่งเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อการถ่วงดุลอำนาจของประเทศไทยต่อประเทศจีน ที่เกิดขึ้นในขณะที่ประเทศไทยกำลังดำเนินยุทธศาสตร์กับประเทศอื่นๆด้วยอีกเช่นกัน

สำหรับปัจจัยภายนอกตามบริบทที่ตั้งที่กล่าวมาว่าประเทศไทยมีความ “จำเป็น” ที่จะต้องหันเข้าหาจีนตามแนวทางร่วมขบวนเพื่อผลประโยชน์ (Bandwagoning For Profit) ซึ่งได้ถูกจำกัดกรอบ

<sup>84</sup> "เครือเจริญโภคภัณฑ์กลุ่มธุรกิจที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งในจีน" ข่าวสารเครือเจริญโภคภัณฑ์, Update 20 มกราคม 2558, <https://www.cpglobal.com/th/News/nDetail/articleid/12>

<sup>85</sup> "จาก EEC สู่วางแผนรถไฟความเร็วสูงฯ เพื่อบรรลุเป้าหมายเศรษฐกิจสมดุลในอนาคต" ข่าวสารเครือเจริญโภคภัณฑ์, Update 24 มีนาคม 2564, <https://www.cpglobal.com/th/News/nDetail/articleid/228>



ให้เป็นส่วนหนึ่งของอิทธิพลจากโครงการ One Belt One Road ของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง<sup>86</sup> ที่ถือเป็นโครงการที่ได้รับอิทธิพลแนวความคิดดั้งเดิมในการขยายอำนาจและอิทธิพลของประเทศจีน ได้กลายเป็นยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจสำคัญในยุคปัจจุบัน ที่นับว่าเป็นแกนกลางสำคัญในการผลักดันแนวคิด วิถีปฏิบัติ และแนวทางในการดำเนินนโยบายต่างประเทศทางด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศจีนทั้งในปัจจุบันและอนาคต ซึ่งโครงการดังกล่าวได้มีเป้าประสงค์ในการเข้ามาลงทุนและส่งเสริมเศรษฐกิจในประเทศต่างๆตามแผนยุทธศาสตร์ ทั้งนี้รวมถึงประเทศไทยที่เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์หลักของโครงการดังกล่าว

โดยในปัจจุบัน ประเทศจีนได้ก้าวเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย ทั้งในแง่ของการเข้ามาลงทุนทางด้านของอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีประเภทต่างๆในโครงการพัฒนาโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) รวมไปถึงในแง่ของการร่วมลงทุนเป็นหุ้นส่วนสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลักของชาติ ดังที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ ส่งผลประเทศไทย จำเป็นต้องอยู่ในสภาวะพึ่งพาเงินทุนของประเทศจีน ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเศรษฐกิจของชาติ ที่ยุทธศาสตร์ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” หรือ One Belt One Road<sup>87</sup> ซึ่งปัจจุบันรู้จักกันดีในนาม The Belt and Road Initiative (BRI) ถูกริเริ่มมาจากแนวคิดของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง เพื่อเชื่อมโยงความสัมพันธ์กับประเทศต่างๆ ในด้านนโยบายภาครัฐ ด้านคมนาคม การค้า ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง เป็นเส้นทางสายใหม่ใหม่ที่เชื่อมจีนกับเอเชียกลาง ไปสู่ยุโรป แบ่งออกเป็น 3 แถบ ได้แก่ 1. จากจีน ไปสู่เอเชียกลาง รัสเซีย และยุโรป 2. จากจีน เข้าเอเชียกลาง เอเชียตะวันตก เพื่อไปสู่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน 3. จากจีนเข้าเอเชียอาคเนย์ เอเชียใต้ ออกสู่มหาสมุทรอินเดีย ทั้งนี้ไทยอยู่บนแถบได้ ดังนั้นเส้นทางหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางที่ลงมาด้านใต้จึงมีจุดเชื่อมต่อที่ไทย โดยโครงการนี้เกิดขึ้นมาจากความร่วมมือกันของแต่ละประเทศ และคงไม่อาจประสบความสำเร็จหากปราศจากความไว้วางใจ และความเชื่อมั่นในศักยภาพของโครงการที่จะนำผลประโยชน์มาสู่ทั้ง 2 ฝ่ายหรือทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางนี้ มีความสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไทย โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ทางด้านการเชื่อมโยงภูมิภาค (connectivity) ซึ่งไทยเป็นศูนย์กลางที่สำคัญ

การพัฒนาเส้นทางสายใหม่ใหม่ของจีนภายใต้ชื่อ One Belt, One Road หรือ หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง จะส่งผลให้ภูมิภาคอาเซียนมีความใกล้ชิดกับจีนมากยิ่งขึ้น จากปัจจุบันที่จีนมีบทบาทสำคัญ

<sup>86</sup> Punyaratabandhu, Piratorn, and Jiranuwat Swaspitchayaskun, "The political economy of China-Thailand development under the one belt one road initiative: Challenges and opportunities," 333-341.

<sup>87</sup> เรื่องเดียวกัน.

ในอาเซียนอยู่แล้ว ทั้งในด้านการค้าการลงทุนและการเปลี่ยนแปลงทางภูมิทัศน์ทาง เศรษฐกิจ เส้นทางสายไหมแห่งใหม่นี้ ก็กำลังจะเปลี่ยนแปลงรูปแบบเศรษฐกิจโลกด้วยเช่นกัน และประเทศไทยเอง ก็มีทำเลที่ตั้งบนเส้นทาง One Belt, One Road จึงแน่นอนว่าประเทศไทยนั้นจะได้รับประโยชน์จากโครงการนี้ด้วย ไม่ว่าจะช่วยเรื่องการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ช่วยปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม และยังช่วยยกระดับเศรษฐกิจไทยไปสู่ศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์และการเงินอีกด้วย

ความร่วมมือระหว่างไทยและจีนสามารถสะท้อนได้จากคำกล่าวของอุปทูตสาธารณรัฐประชาชนจีนประจำประเทศไทย นาย อู๋ จื้อ อู๋<sup>88</sup> กล่าวว่า จีนพร้อมร่วมมือกับไทยใน 4 ด้าน คือ

1. ความร่วมมือทางนโยบายระดับสูงภาครัฐ
2. ประสานงานกับนโยบายมหภาคทั้งการค้าและการลงทุน
3. เพิ่มจุดพัฒนาไทย-จีน พร้อมสนับสนุนผู้ประกอบการใหม่มาลงทุนในระบียงเขต

เศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ในโครงการสาธารณูปโภคกับด้านไอที

4. มุ่งสนับสนุนความสัมพันธ์ระดับประชาชน ผ่านหลายช่องทาง เช่น การท่องเที่ยว การศึกษา

ดังนั้นความร่วมมือของไทยและจีนตามยุทธศาสตร์ One Belt, One Road นั้น จะช่วยให้ไทยได้รับประโยชน์ทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น รถไฟความเร็วสูง ด้านการค้า ที่เป็นเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย แม้เศรษฐกิจโลกผันผวนแต่การค้าระหว่างไทยจีนมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ด้านการเงิน จะมีการจัดสรร จัดหาเงินทุนระหว่างประเทศ ให้บริการการเงินข้ามประเทศ เช่น ธนาคารกรุงเทพที่เข้าไปทำธุรกิจในประเทศจีน มีการให้บริการเงินหยวน และด้านประชาชน คนจีนและไทยจะสามารถเดินทางท่องเที่ยวระหว่างกัน มีความสัมพันธ์กันในระดับประชาชน

ตลอดจนถึงยุทธศาสตร์ “Made in China 2025” หรือ MIC 2025 ของประเทศจีน<sup>89</sup> มีความมุ่งมั่นที่จะเพิ่มประสิทธิภาพและปรับทิศทางของภาคอุตสาหกรรมการผลิต ไปสู่ความทันสมัย ใช้นวัตกรรม เทคโนโลยีเพิ่มมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและช่วยเพิ่มคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน เพื่อสามารถขับเคลื่อนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยมีการกำหนด 10 อุตสาหกรรมหลักที่มุ่งเน้นจะพัฒนาให้ก้าวหน้าถึงขั้นแข่งขันได้กับต่างประเทศ โดย 10 อุตสาหกรรมหลักที่เป็นเป้าหมายการพัฒนาดังกล่าว

<sup>88</sup> "ความสัมพันธ์ทางการทูตจีน-ไทย โลกผันแปร แต่มิตรภาพยั่งยืน" ข่าวนายกรัฐมนตรี, Update 23 มิถุนายน 2563, <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/38956>

<sup>89</sup> Li, Ling. "China's manufacturing locus in 2025: With a comparison of “Made-in-China 2025” and “Industry 4.0”," 66-74.

โดยประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ตอกย้ำในที่ประชุมสมัชชาใหญ่ว่า จีนจะสนับสนุนให้รัฐวิสาหกิจ และบริษัทเอกชนในประเทศ<sup>90</sup> สามารถเติบโตอย่างแข็งแกร่งและออกไปแข่งขันในเวทีต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป้าหมายดังกล่าวมีพื้นฐานรองรับที่ชัดเจน โดยก่อนหน้านี้ จีนได้กำหนดหลายเมืองนำร่องในการดำเนินยุทธศาสตร์ Made in China 2025 (ซึ่งหมายถึงการกำหนดเป้าหมายบรรลุผลสำเร็จของโครงการอย่างเป็นรูปธรรมภายในปี ค.ศ. 2025) ยกตัวอย่างเช่น เมืองเฉิ่นตู ในมณฑลเสฉวน ที่ได้รับการประกาศอย่างเป็นทางการไปแล้ว และยังมีอีกกว่า 20 เมืองที่รัฐบาลจีนมีแผนจะอนุมัติเป็นเมืองนำร่องยุทธศาสตร์ดังกล่าวในอนาคต ยุทธศาสตร์อย่าง Made in China 2025 นับว่ามีความสำคัญอย่างมากสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจสมัยใหม่ของจีน

การสอดรับระหว่างยุทธศาสตร์ “Made in China 2025” ที่มีความใกล้เคียงกับนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ของประเทศไทย รวมถึงยังมีเป้าหมายไปในทิศทางเดียวกัน อีกทั้งความสัมพันธ์ระหว่างไทย-จีนที่มีต่อกันมาอย่างยาวนาน อาจกล่าวได้ว่านี่อาจจะเป็นเหตุผลหนึ่งซึ่งส่งผลต่อการเข้ามาลงทุนของจีนในประเทศไทย ที่เมื่อวางยุทธศาสตร์ของสองชาติเพื่อเปรียบเทียบระหว่าง One Belt, One Road ลงบนยุทธศาสตร์ EEC ของไทย พบว่ามีประเด็นที่สามารถร่วมมือกันได้อย่างลงตัว EEC จึงมีจุดเด่นที่ตอบโจทย์ความต้องการของประเทศจีน

ทั้งหมดทำให้เราสามารถขี้อธิบายและประเมินอิทธิพลที่มีผลระหว่างกัน (Spectrum) ของทั้งในแง่ประเทศไทยต่อประเทศ และในแง่ประเทศจีนต่อประเทศไทย สมควรที่จะเป็นพฤติกรรมที่มีผลระหว่างกันและกันในเชิง “น้ำพึ่งเรือเสือพึ่งป่า” แต่ทั้งนี้ สิ่งที่เกิดขึ้นในประเด็นดังกล่าว เมื่อวิเคราะห์ถึงสถานะ จุดยืน และความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ ที่ประเทศไทยเป็นเพียงรัฐเล็กๆเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศจีน อีกทั้งสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศไทย มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ไม่แสดงถึงนัยสำคัญในการเติบโต สวนทางกับประเทศจีนที่มีอัตราการเติบโตสูงเป็นอันดับหนึ่งของโลก จนนับได้ว่าเป็น “มหาอำนาจทางเศรษฐกิจใหม่”

ความแตกต่างของขนาดอำนาจทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและประเทศจีนนี้เอง ได้กลายเป็นข้อบ่งชี้และนับได้ว่าประเทศไทยเป็นน้องเล็ก ที่จะต้องพึ่งพาพี่ใหญ่ ในการสนับสนุน คำชู และผลักดันทางเศรษฐกิจ โดยตัวอย่างที่แสดงให้เห็นถึงอิทธิพลของประเทศจีน ว่าได้มีอิทธิพลและส่งผลกระทบต่อ “ทิศทาง” การกำหนดหรือดำเนินนโยบายต่างประเทศของประเทศไทย ได้แก่

<sup>90</sup> Li, Ling. "China's manufacturing locus in 2025: With a comparison of “Made-in-China 2025” and “Industry 4.0”," 77-80.

1. นโยบายเศรษฐกิจที่เอื้อ (Accommodate) และสอดคล้องไปในทิศทางที่ส่งเสริมกับการที่ประเทศจีนเข้ามาลงทุนทางอุตสาหกรรมของไทย เช่น ในระดับภูมิภาค ข้อตกลง RCEP (The Regional Comprehensive Economic Partnership) ที่ในที่สุดก็ส่งเสริมบทบาทและความสำคัญของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ในการกระตุ้นการส่งออกของประเทศไทย

2. การเจรจา CPTTP (Comprehensive and Progressive Agreement of Trans-Pacific Partnership) หรือความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก ที่ในปัจจุบันจะยังไม่มีข้อสรุปที่ลงตัว ในฐานะที่เป็นกลไกในการเข้ามาสร้างบทบาทการคานอำนาจทางเศรษฐกิจของประเทศจีน ที่ถึงแม้ประเทศไทยก็ยังไม่ได้เข้าร่วม แต่ทั้งนี้ประเทศไทยก็มีแนวโน้มและท่าทีที่จะเข้าร่วมอยู่ในหลายๆ การเจรจา ซึ่งเป็นอีกประเด็นที่ชี้ให้เห็นถึงอิทธิพลและความสำคัญของประเทศจีน ที่มีต่อนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศของประเทศไทย

3. นโยบายทางการทหาร ที่ประเทศจีนมีนโยบายเข้ามาลงทุนในการพัฒนาและจัดตั้งโรงงานซ่อมบำรุงอาวุธ โดยผู้นำทางทหารของประเทศไทยก็มีแนวโน้มในการสอดคล้องนโยบายดังกล่าวของประเทศจีน ได้ชี้ให้เห็นว่าการเข้ามาลงทุนจัดตั้งโรงงานซ่อมบำรุงอาวุธที่ประเทศไทยจัดซื้อจากประเทศจีน ในที่สุดแล้วได้ส่งผลให้นโยบายของประเทศไทยจะต้องปรับยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องกับประเทศจีนมากขึ้น

4. การดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับมหาอำนาจอีกข้างอย่างประเทศสหรัฐฯ ที่การเข้าร่วมกับรัฐที่เข้มแข็งกว่า (Bandwagoning) อย่างการหันหน้าเข้าพึ่งพาอำนาจทางเศรษฐกิจกับจีนมากขึ้น ส่งผลให้นโยบายกับมหาอำนาจอื่นถูกลดความสำคัญหรือทำให้ช้าลง (Delay) โดยการที่ไม่ให้ความสนใจมากนักเอง ที่ส่งผลให้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับประเทศสหรัฐฯ มีแนวโน้มทรงตัวตั้งแต่เข้าสู่ห้วงรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ซึ่งเป็นอีกนัยหนึ่ง ที่ชี้ให้เห็นว่าได้รับอิทธิพลส่วนหนึ่งมาจากการที่ประเทศไทยได้หันเข้ามาพึ่งพาอำนาจทางเศรษฐกิจของประเทศจีน

กระทั่งในปัจจุบัน ความร่วมมือกันทางด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจระหว่างทั้งสองประเทศและความสำคัญของจีนต่อไทย ได้ยกระดับจนสามารถกล่าวได้ว่า ประเทศจีนเป็น “คู่ค้าอันดับหนึ่งของไทย” โดยหากวิเคราะห์ในแนวราบจะพบว่า แนวคิดโครงการ One Belt One Road เป็นการ

ลงทุนของประเทศจีนที่มีความตั้งใจ “ปักหมุด”<sup>91</sup> ในโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) นอกจากจะเข้ามาลงทุนเพื่อผลประโยชน์สูงสุดคือการแสวงหากำไรโดยธรรมชาติของระบบทุนนิยมในยุคโลกาภิวัตน์แล้ว ยังแฝงมาด้วยอิทธิพล ที่สร้างความสูญเสียความเป็นอิสระจากสภาวะพึ่งพิงทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น และความสัมพันธ์ดังกล่าวนี้เอง ได้กลายเป็น “ดาบสองคม” ที่ในความสัมพันธ์อันดีที่มีมิตรไมตรี ช่วยเหลือเกื้อกูลกันพัฒนามูลค่าทางการค้าและเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศ รวมถึงได้กลายเป็นเพื่อนที่ติระหว่างกันและกันในทุกๆระดับ แต่ในอีกแง่มุมหนึ่ง พฤติกรรมดังกล่าวก็แฝงมาด้วยรูปแบบการพึ่งพิงที่มากเกินไป จนเสียความสมดุลในการรักษาระดับความสัมพันธ์กับมหาอำนาจอีกชั้น ที่ชี้ชัดได้ว่า ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและประเทศไทย จะมีความสำคัญที่มากกว่าความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและมหาอำนาจอื่น ๆ โดยเฉพาะมหาอำนาจหลักอย่างสหรัฐฯ

จากแง่มุมในการพิจารณาด้วยปัจจัยต่างๆที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ เราจะพบจุดเน้นที่สำคัญคือการที่ประเทศไทยมีจุดยืนในฐานะที่เป็นรัฐเล็ก ที่ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศไทยมี “ความจำเป็น” ในการที่จะต้องพึ่งพิง (Dependent) อำนาจทางเศรษฐกิจจากประเทศมหาอำนาจอื่นๆ ในการผลักดันเศรษฐกิจของไทย และทั้งนี้ประเทศจีนก็ได้เข้ามาเป็นตัวเลือกที่มีความน่าจะเป็น (Potential) มากที่สุด จากการที่ผลประโยชน์ต่างตอบแทนที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของกันและกัน

แต่ด้วยปัจจัยความแตกต่างของอำนาจและอิทธิพลในแง่ของขนาดทางเศรษฐกิจที่พร้อมจะทุ่มสรรพกำลังมาลงทุน และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและประเทศจีนที่ทำให้ไทยมีสถานะเป็นน้องของพี่ใหญ่จีน ทำให้ในปัจจุบันนั้น อาจนับได้ว่าประเทศไทยได้เป็นอีกหนึ่งในประเทศที่ถูกประเทศจีนเข้า “ยึดครอง” เพื่อให้กลายเป็นหมากตัวหนึ่งให้กับประเทศจีน เพื่อขยายขอบเขตอิทธิพลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ One Belt One Road ของจีน ที่นอกเหนือจะเป็นการลงทุนเพื่อเศรษฐกิจแล้ว อีกนัยหนึ่งยังเป็นส่งเสริมความมั่นคง ที่จะต้องตอบได้ รวมถึงยับยั้ง (Contain) อิทธิพลของสหรัฐฯ ในศตวรรษที่ 21 นี้

<sup>91</sup> Wu, Shang-su, and Alan Chong. "Developmental Railpolitics: The Political Economy of China's High-Speed Rail Projects in Thailand and Indonesia." *Contemporary Southeast Asia* 40, no. 3 (2018): 503-526.

## บทที่ 5

### บทสรุป

นโยบายต่างประเทศของประเทศไทยต่อประเทศจีน รวมถึงความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นภายใต้โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ส่งผลให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์จากการได้รับความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ ทางทหาร และทางวัฒนธรรมจากความสัมพันธ์ที่ไปเข้าร่วมขบวนเพื่อผลประโยชน์ (Bandwagoning For Profit) กับประเทศจีน แต่ทั้งนี้ในมุมมอง (Perception) ของผู้นำไทยอาจไม่ได้พิจารณาในแง่มุมมองของภัยคุกคามที่มีของประเทศไทยต่อประเทศ<sup>92</sup>

สถานการณ์ที่เป็นอยู่ของจีนสะท้อน Status Quo ที่ไทยสามารถนำจุดนี้มาใช้ประโยชน์ได้ ดังนั้นทางเลือก และความจำเป็นของไทยที่เหลือน้อย รวมถึงประเด็นพิจารณาของสถานการณ์ความกดดันทางเศรษฐกิจภายในประเทศทำให้ประเทศไทย จำเป็นที่จะต้องเข้าร่วมขบวนเพื่อผลประโยชน์กับจีน แต่ทั้งนี้ อาจทำให้เกิดภาพลวง (Illustrate) ที่มองข้ามภัยคุกคามที่จะส่งผลกระทบต่อในระยะยาวภายหลังจากที่ไทยได้รับผลประโยชน์จากการกระตุ้นเศรษฐกิจในระยะสั้นและระยะกลางไปแล้ว

อย่างไรก็ตามประเทศไทยก็พยายามบริหารจัดการความสัมพันธ์ระหว่างสหรัฐฯและจีน เพื่อที่จะรักษาสมดุล (Equilibrium) ระหว่างกันเพื่อที่จะแสดงออกมาว่าไทยวางตัวเป็นกลาง (Nonalignment) ประเทศไทยยังมีความโชคดีที่ความสัมพันธ์ที่ยาวนานระหว่างสหรัฐฯ และจีน ที่มีประวัติศาสตร์ยาวนานพอที่จะยืนยันจุดยืนในประเด็นดังกล่าว<sup>93</sup> และทำให้ไทยไม่ต้องเลือกข้างใดข้างหนึ่งเสียทีเดียว

แนวทางการเข้าร่วมกลุ่มสมัครพรรคพวกกับรัฐที่เข้มแข็งกว่า (Bandwagoning For Profit) จากการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยกับจีนที่เกิดขึ้น เพื่อวิเคราะห์วิธีการ ซึ่งมีหลากหลายและสัมพันธ์ หรือมี ผลกระทบต่อกัน (Spectrum) ที่เกิดขึ้นภายหลังการถ่วงดุลอำนาจ (Balance) ที่ไม่สมดุลซึ่งเกิดจากสภาวะที่ประเทศไทยยังต้องพึ่งพาอำนาจทางเศรษฐกิจของประเทศจีน ท่ามกลางปัญหาความขัดแย้งของสถานการณ์ภายในประเทศและต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นปัญหา นโยบายการต่างประเทศของไทยเอง หรือปัญหาความขัดแย้งในการแย่งชิงตำแหน่งมหาอำนาจของโลก ภายใต้แนวทางการดำเนินนโยบายการทูตที่มีกลยุทธ์แตกต่างกัน

<sup>92</sup> Murphy, Ann Marie. "Beyond balancing and bandwagoning: Thailand's response to China's rise," 6.

<sup>93</sup> เรื่องเดียวกัน, 24.

สารนิพนธ์ฉบับนี้จึงมีความเห็นหลักว่า บทบาทการปฏิบัติงานของรัฐบาลไทย ด้วยหลักการ การเข้าร่วมกลุ่มสมัครพรรคพวกกับรัฐที่เข้มแข็งกว่า (Bandwagoning For Profit) ที่หันเข้าหา ประเทศจีนมากกว่าสหรัฐอเมริกาอย่างชัดเจนนั้น สะท้อนให้เห็นว่าประเทศไทย ได้เสียสมดุล (Balance) ใน ความสัมพันธ์ระหว่างมหาอำนาจชั่วคราวตรงข้ามไปอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้<sup>94</sup> จนอาจสร้างความเสี่ยงในการ ดำเนินนโยบาย รวมถึงความสัมพันธ์ในอนาคตไม่ว่ากับมหาอำนาจชั่วคราวใดตัวหนึ่ง รวมถึงความเสี่ยงจาก สภาวะฟุ้งฟิงที่ประเทศไทยพึ่งพาประเทศจีนมากเกินไป จนอาจทำให้รัฐบาลไทย ขาดอิสรภาพในการ กำหนดนโยบาย ที่จะต้องออกแบบให้สอดคล้องกับจีนมากขึ้นในอนาคต<sup>95</sup> ตามที่สมดุลแห่งอำนาจ (Balance of Power) ภายใต้แนวคิดทฤษฎีแบบสังคมนิยม ที่แนวทางของสมดุลแห่งอำนาจคือ ความ พยายามที่จะรักษาให้กลุ่มหรือฝ่ายที่อยู่ตรงข้ามกันนั้นมีอำนาจเท่าเทียมกัน โดยไม่ลืมที่จะคำนึงถึง ประเด็นของความมั่นคง (High Politics) และอุดมคตินิยมที่มุ่งสนใจประเด็นเศรษฐกิจและเรื่องความ มั่นคงของปัจเจก มักเป็นข้อถกเถียงอยู่เสมอว่า สถานการณ์ปัจจุบันที่เป็นยุคโลกาภิวัตน์ ประกอบกับ สงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐฯและจีน เราควรจะมองประเด็นไหนเป็นประเด็นสำคัญในการดำรง อยู่ในระบบระหว่างประเทศอย่างมีเกียรติ ซึ่งหมายรวมถึงการยืนได้ด้วยขาของตนเอง และในประเด็น ที่การดำเนินยุทธศาสตร์ใดๆ อันจะก่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ

จากการศึกษาทำให้พบว่า ประเทศไทยได้พบกับสภาวะที่ “ติดหล่ม” ทางความสัมพันธ์กับจีน ที่นับวันจะยิ่งหยั่งรากลึกลงไป ยากที่จะถอยออกมาได้ โดยเราจะพบว่าสายสัมพันธ์ระหว่างไทยกับจีน นั้น ได้ผูกมัดเข้าด้วยกันทั้งในประเด็นของผลประโยชน์ของชาติ ตั้งแต่ในแง่ของการลงทุน การเมือง การทหาร และความมั่นคง ที่สะท้อนถึงสมดุลที่แปรเปลี่ยนไป และเป็นการเปลี่ยนแปลงที่เอนเอียงเข้า ไปเรื่อย ๆ ทั้งนี้สภาวะไม่สมดุล ที่เกิดการเอนเอียงที่มากเกินไป อาจทำให้เกิดความเสี่ยงให้เกิดสภาวะ โดมิโนล้มลง<sup>96</sup> และนำพาความเสียหายมาให้กับประเทศชาติ ทั้งในแง่ของความมั่นคงและระบบ เศรษฐกิจ โดยมีการตั้งข้อสังเกตว่า ในปัจจุบัน เศรษฐกิจจีนเผชิญกับแรงกดดันและความเสี่ยงจาก หลากหลายปัจจัยตั้งแต่ มีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส ทำให้เศรษฐกิจเข้าสู่สภาวะถดถอย สงคราม การค้ากับสหรัฐฯ ตลอดจนถึงความตึงเครียดจากการแข่งขันด้านเทคโนโลยีกับสหรัฐฯ ล้วนเป็นปัจจัย กระตุ้นให้รัฐบาลจีนเร่งดำเนินนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจที่จะปรับเปลี่ยนรูปแบบจากการพึ่งพาการ ส่งออกและพึ่งพาเทคโนโลยีของต่างชาติ ไปสู่การพึ่งพาตนเองทั้งด้านการบริโภคภายใน

<sup>94</sup> Murphy, Ann Marie. "Beyond balancing and bandwagoning: Thailand's response to China's rise," 4.

<sup>95</sup> กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศกระทรวงพาณิชย์. "การปฏิรูปภาษี และบทบาทการกำหนดภาษีของจีนในเวที โลก". 12.

<sup>96</sup> Schweller, Randall L. "Bandwagoning for profit: Bringing the revisionist state back in," 72-107.

ประเทศ และเร่งพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง<sup>97</sup> ประเทศจีน จึงได้รับผลกระทบ ที่อาจกล่าวได้ว่า เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระตุ้นเศรษฐกิจของไทย ที่จะส่งผลให้โครงการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เป็นหนึ่งในฐานผลิตใหม่ในการผลิตสินค้าจีน เพื่อกระชับค่าใช้จ่ายทางโลจิสติกส์ รวมถึงเป็นการร่นระยะเวลา ซึ่งถือเป็นอีกหนึ่งต้นทุนที่สำคัญในระบบเศรษฐกิจ อีกทั้งเป็นอีกหนึ่งหมากสำคัญในการผลักดันบริษัทยักษ์ใหญ่ด้านเทคโนโลยีของจีน เช่น Alibaba ให้เติบโต และสามารถแข่งขันในการแย่งชิงตำแหน่งผู้นำด้านเทคโนโลยีจากสหรัฐฯ

ความร่วมมือกัน แม้ระบบความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเป็นอนาธิปไตย ประเด็นการเมืองระหว่างประเทศ ไม่อยู่ในลักษณะ Zero-Sum Game ทุกเรื่อง อีกทั้งการค้าเสรีและระบอบประชาธิปไตย ทำให้เล็งเห็นถึงประโยชน์ของการร่วมมือกัน อุปสรรคของการร่วมมือยังมีให้เห็นอยู่แต่สามารถก้าวผ่านได้ด้วยการตกลงร่วมกัน โดยหากมองตามแนวคิดสังคมนิยมที่มองมนุษย์มีความต้องการมีชีวิตรอดและมีชีวิตที่อยู่ดีกินดีเป็นพื้นฐาน และการที่โลกอยู่ในสภาวะอนาธิปไตย ดังนั้น ทุกประเทศต้องหาทางที่จะทำอย่างไรให้ตัวเองอยู่รอดได้ดีที่สุด ซึ่งนั่นก็คือวิธีการที่ทำให้ตัวเองแข็งแรง หรือมีอำนาจเหนือทุกชาติในโลกนั่นเอง

ด้วยเหตุนี้ ประเทศไทย ที่ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ของมหาอำนาจทั้งสอง “Cooperative Security Locations<sup>98</sup>” จึงเรียกได้ว่า มีความน่าสนใจ ที่หากเรารักษาสมดุลได้ดี ก็将与กับข้อเสนอดีๆ ที่ก่อให้เกิดผลประโยชน์ของชาติอย่างมหาศาล หน่วยงานความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ จึงควรตระหนักถึงประเด็นดังกล่าวก่อนที่จะสายเกินไป ด้วยคำนึงถึงผลประโยชน์แห่งชาติและความมั่นคงของชาติ ที่หากสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างดี จะส่งผลให้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของไทยกับมหาอำนาจต่างๆ เป็นไปในทิศทางที่มีสมดุล อันส่งผลต่อเนื่องถึงผลประโยชน์ของชาติ นอกจากนั้นการดำเนินงานของหน่วยงานยอดปรีะมาติดังกล่าว ยังส่งผลถึงผลประโยชน์ หรือที่เรียกว่าเรื่องปากท้องของประชาชน จนกระทั่งสามารถนำมาสู่ความเชื่อมั่นของประชาชนที่มีต่อศักยภาพการกำหนดยุทธศาสตร์และการปฏิบัติงานของรัฐบาล อันส่งผลถึงความศรัทธาของประชาชน รวมถึงผู้นำประเทศที่ใช้หลักการดังกล่าวที่ว่า จะสามารถจัดสรรทรัพยากรของประเทศว่าจะแบ่งสรรใช้อย่างไรจึงจะเกิด

<sup>97</sup> " New Infrastructure แผนการสู่ความเป็นมหาอำนาจทางเทคโนโลยีของจีน," ฝ่ายวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง ,สำนักงานปลัดกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม Update 23 พฤศจิกายน 2563. <https://www.mhesi.go.th/index.php/news/3080-new-infrastructure.html>

<sup>98</sup> Murphy, Ann Marie. "Beyond balancing and bandwagoning: Thailand's response to China's rise," 3.



ประโยชน์แก่ประเทศตามบริบทของตนได้ดีที่สุด รวมถึง สามารถจะประเมินภัยคุกคามแต่ละอย่างว่า เป็นอย่างไรและควรจัดการอย่างไรด้วยทรัพยากรที่คุ้มค่าที่สุด

ภายใต้สถานการณ์ที่สำคัญที่สุดในปัจจุบันนี้ ก็กับการที่ประเทศจีนได้แผ่ขยายอิทธิพลไปทั่วทั้ง ภูมิภาคเอเชีย และทั่วโลกอย่างต่อเนื่อง ประเทศไทยในฐานะที่เป็นรัฐเล็ก ก็ได้รับประโยชน์และผลประโยชน์ได้ภายใต้ร่มเงาของจีนนี้ แต่ความขัดแย้งระหว่างสหรัฐฯกับจีน ก็ทำให้ประเทศไทยพบเจอกับ สถานการณ์ก๊วบไม่เข้าคลายไม่ออก (Dilemma) ที่ถือเป็นความท้าทายของผู้นำไทย ในการที่จะต้อง นำพาประเทศไปในทิศทางที่ถูกต้อง และสร้างสมดุลที่ก่อให้เกิดความมั่นคง และเศรษฐกิจควบคู่กับ บริบทโลกแห่งโลกาภิวัตน์ในศตวรรษที่ 21



## บรรณานุกรม

- BANK, ASIAN DEVELOPMENT. " Sustainable Development Goals ". *Key Indicators for Asia and the Pacific 2020* (2020).
- Bhaskaran, Manu. "The Economic Impact of China and India on Southeast Asia." *Southeast Asian Affairs* 2005, no. 1 (2005): 62-81.
- Buckley, Peter J, L Jeremy Clegg, Adam R Cross, Xin Liu, Hinrich Voss, and Ping Zheng. "The Determinants of Chinese Outward Foreign Direct Investment." *Journal of international business studies* 38, no. 4 (2007): 499-518.
- Ehrnrooth, Ellen. "Keeping an Eye on China." 2018.
- Hang, Nguyen Thi Thuy. "The Rise of China: Challenges, Implications, and Options for the United States." *Indian Journal of Asian Affairs* 30, no. 1/2 (2017): 47-64.
- Li, Ling. "China's Manufacturing Locus in 2025: With a Comparison of "Made-in-China 2025" and "Industry 4.0". " *Technological Forecasting and Social Change* 135 (2018): 66-74.
- Murphy, Ann Marie. "Beyond balancing and bandwagoning: Thailand's response to China's rise." *Asian Security* 6, no. 1 (2010) :1-27.
- Punyaratabandhu, Piratorn, and Jiranuwat Swaspitchayaskun. "The Political Economy of China–Thailand Development under the One Belt One Road Initiative: Challenges and Opportunities." *The Chinese Economy* 51 (2018).
- Schweller, Randall L. "Bandwagoning for Profit: Bringing the Revisionist State Back In." *International security* 19, no. 1 (1994): 72-107.
- Suorsa, Olli. "Maintaining a Small State's Strategic Space: Omnidirectional Hedging." *International Studies Association Hong Kong* 10 (2017).
- Wu, Shang-su, and Alan Chong. "Developmental Railpolitics: The Political Economy of China's High-Speed Rail Projects in Thailand and Indonesia." *Contemporary Southeast Asia* 40, no. 3 (2018): 503-26.
- Zhao, Yu, Samart Deebhijarn, Amirhossein Taghipour, Navidreza Ahadi, and Ornicha Norkaew. "A Comparative Study the National Strategic Plan between Thailand

and China of the Ministry of Industry." *International Journal of Scientific Research and Engineering Development* 2 (2019): 557-67.

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ,กระทรวงพาณิชย์. "ลำดับความสำคัญของประเทศคู่ค้าของไทย." 10 สิงหาคม 2560, <http://www.dtn.go.th/index.php/stat-dtn/category/%E0%B8%9B%E0%B8%B5-2559.html>

กรมพัฒนาที่ดิน, สำนักงานสถิติแห่งชาติ. "สถิติการใช้ที่ดินรายจังหวัด 2557." 2557. [www1.ldd.go.th/web\\_OLP/result/luse\\_result57-58.html](http://www1.ldd.go.th/web_OLP/result/luse_result57-58.html)

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศกระทรวงพาณิชย์. "การปฏิรูปภาษี และบทบาทการกำหนดภาษีของจีนในเวทีโลก". ข่าวเด่นความเคลื่อนไหวในต่างประเทศ (2-6 มิถุนายน 2557).

กระทรวงอุตสาหกรรม, กรมโรงงาน. "จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมในกลุ่มจังหวัดระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ปี พ.ศ. 2559." 2559.

<https://www.diw.go.th/hawk/content.php?mode=spss59>

ชวามายกรัฐมนตรี. "ความสัมพันธ์ทางการทูตจีน-ไทย โลกผันแปร แต่มิตรภาพยั่งยืน." 23 มิถุนายน 2563,

<https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/38956>

ข่าวสารเครือเจริญโภคภัณฑ์. "เครือเจริญโภคภัณฑ์กลุ่มธุรกิจที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งในจีน." 20 มกราคม 2558,

<https://www.cpgroupglobal.com/th/News/nDetail/articleid/12>

———. "จาก Eec สู่วิศวกรรมไฟฟ้าความเร็วสูงๆ เพื่อบรรลุเป้าหมายเศรษฐกิจสมดุลในอนาคต." 24 มีนาคม 2564, <https://www.cpgroupglobal.com/th/News/nDetail/articleid/228>

เขตนวัตกรรมระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก. "เมื่อนวัตกรรมและเป้าหมายของ Eeci." ข้อมูลโครงการ *Eastern Economic Corridor of Innovation* (2562).

จินดาวัฒน์, กฤตกร. "โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development)." In *Academic Focus* 2559.

บุญยะเวชชีวิน, หงษ์ฟ้า ทรัพย์บุญเรือง และภูวิน. "ไทยแลนด์ 4.0 กับนโยบายต่างประเทศ: ยุทธศาสตร์การต่างประเทศ." *International Journal of East Asian Studies* 23 (2019).

ประเสริฐสุข, กิตติ. "ความสัมพันธ์ด้านความมั่นคงระหว่าง ญี่ปุ่นกับอินเดียในโครงสร้างอำนาจที่เปลี่ยนแปลงไป." *วารสารสังคมศาสตร์* ปีที่ 46 ฉบับที่ 2 (2559): 147-171.

ฝ่ายวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง , สำนักงานปลัดกระทรวงการ  
อุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม. "New Infrastructure แผนการสู่ความเป็น  
มหาอำนาจทางเทคโนโลยีของจีน." (2563).

พานิชสาสน์, อักษรศรี. "ข้อริเริ่ม The Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน: กรณีศึกษาการ  
เชื่อมโยง โครงการ EEC," *ASIA PARIDARSANA* 39, no. 2 (2018): 75-104.

รัฐบาลไทย-ชาวทำเนียบรัฐบาล. "ไทย และ EU-ABC เห็นพ้องส่งเสริมการลงทุนเพื่อการเติบโตอย่าง  
ยั่งยืน." 17 กุมภาพันธ์ 2563,

<https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/26569>.

———. "ไทย ขวนฝรั่งเศสลงทุนพื้นที่ EEC ในไทย." 25 มิถุนายน 2561,

<https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/26350>.

———. "120 ปี ไทย-รัสเซีย กับก้าวใหม่ใน อีอีซี." Update 13 กุมภาพันธ์ 2561,

<https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/26329>.

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. "Eec ร่วมมือเขตเศรษฐกิจพิเศษ

อากาศยานเจ็จโจวต้นแบบเปลี่ยน 'สนามบินอู่ตะเภา' สู่ 'มหานครการบินภาคตะวันออก.'" 23  
มิถุนายน 2563. <https://www.eeco.or.th/en/news-release-pr/51>

———. "นายแจ๊ค หม่าและรัฐบาลไทยลงนามบันทึกความเข้าใจ." 18 เมษายน 2562,

<https://www.eeco.or.th/en/news-release-pr/40>

———. "แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ". การจัดตั้งหรือขยายเขตส่งเสริมเศรษฐกิจ  
พิเศษ (2561).

———. "สิงคโปร์ อีกหนึ่งนักลงทุนที่ไม่อาจมองข้าม." 16 พฤษภาคม 2562,

<https://www.eeco.or.th/en/news-release-pr/42>

———. "สิทธิประโยชน์การลงทุนในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ". การจัดตั้งหรือขยายเขตส่งเสริม  
เศรษฐกิจพิเศษ (2561).

———. "อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ." การจัดตั้งหรือขยายเขต  
ส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ (2561).

———. "โอกาสของประเทศไทย ในสายตานักลงทุนญี่ปุ่น," 6 สิงหาคม 2562,

<https://www.eeco.or.th/en/news-release-pr/45>

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. "แถลงข่าวผลการประชุม

คณะกรรมการนโยบาย เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ครั้งที่1/2557." 2557. Update 15  
กรกฎาคม 2557,

[http://www.nesdb.go.th/Portals/0/news/research/14/data\\_0501220714.pdf](http://www.nesdb.go.th/Portals/0/news/research/14/data_0501220714.pdf)

- . "แผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งตะวันออก." เศรษฐกิจและสังคม (2526).
- . "พื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาระยะแรก." การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกและ  
ระเปียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (2560).
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, "กิจการสนับสนุนการค้าและการลงทุนในไทย." *วารสาร  
ส่งเสริมการลงทุน*, ปีที่25 ฉบับที่8 (2560): 39-44.
- สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน. "จำนวนผู้มีงานทำในกลุ่มจังหวัดระเปียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก  
ปี พ.ศ. 2559." สถิติแรงงานประจำ ปี 2559 (2559).
- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. "ทรมั้บพบปะยุทธ: นักวิชาการไทยชี้เศรษฐกิจอเมริกามาก่อน  
ประชาธิปไตย." 6 ตุลาคม 2563 , <http://iiu.oie.go.th/news/1285>
- สถานทูตสหรัฐและสถานกงสุลในประเทศไทย. "คณะนักธุรกิจจากสภาธุรกิจสหรัฐอเมริกา –  
อาเซียน (US – ASEAN) เข้าเยี่ยมคารวะนายกรัฐมนตรื." 22 มิถุนายน 2561 ,  
<https://th.usembassy.gov/th/u-s-asean-business-council-usabc-meets-prime-minister-th/>
- . "ทูตสหรัฐมั่นใจไทยมีจุดแข็ง พร้อมดึงนักลงทุนใหม่เข้าอีอีซี." 2 ตุลาคม 2563 ,  
<https://th.usembassy.gov/th/austr-barbara-weisel-bangkok-th/>.
- สิริเฉลิมพงศ์, จิรัฐฎ์. "ประเทศไทย Grade A." *Journal of Suvarnabhumi Institute of  
Technology (Humanities and Social Sciences)* 4 (2018).



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**CHULALONGKORN UNIVERSITY**

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	ภูริจักษ์ วิมลารัต
วัน เดือน ปี เกิด	7 พฤศจิกายน 2535
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
CHULALONGKORN UNIVERSITY