

(ก) สนับสนุนโครงการที่มีลักษณะเป็นการปรับปรุงมากกว่าการลงทุนก่อสร้างใหม่

(ข) โครงการที่คัดเลือกไม่จำเป็นต้องเกี่ยวข้องกับพร้อมกันทั้ง 6 ประเทศ และให้ความสำคัญกับโครงการที่ประเทศผู้เกี่ยวข้องเห็นชอบด้วยแล้ว

(ค) โครงการควรมีศักยภาพที่จะก่อให้เกิดการค้า และการเปลี่ยนแปลงสู่ระบบเศรษฐกิจแบบตลาด (Market Economy)

(ง) โครงการด้านการขนส่งควรแบ่งการพัฒนาออกเป็นช่วง ๆ เพื่อให้สามารถเริ่มดำเนินการได้ทันที

(จ) ส่งเสริมโครงการที่เป็นผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค และมีความเป็นไปได้ในการจัดหาแหล่งเงินทุนมาดำเนินการ

(2) ที่ประชุมของตัวแทนจาก 6 ประเทศให้ความเห็นชอบขอบเขตการศึกษา ข้อเสนอด้านเทคนิคและแผนการดำเนินงานของการศึกษาระยะที่ 2 ใน 6 สาขา ดังนี้

(1) สาขาคมนาคมขนส่ง

(ก) โครงการข่ายถนนเชื่อมโยง โครงการที่จัดอยู่ในลำดับความสำคัญสูง เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจรวม 5 โครงการ ได้แก่

- โครงการปรับปรุงถนนเชื่อมโยงกรุงเทพฯ - พนมเปญ - โฮจิมินห์ซิตี้ และอาจขยายไปถึงวังเตา ซึ่งเป็นเมืองท่าเรือของเวียดนาม

- โครงการถนนเชื่อมแนวตะวันออก - ตะวันตก ระหว่างไทย - ลาว - เวียดนาม โดยกำหนดศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจเปรียบเทียบ

3 เส้นทาง ได้แก่ (1) นครพนม - ท่าแขก - คำเกิด (ตามทางหลวงหมายเลข 8 ของลาว) - วินห์ (เวียดนาม) (2) เส้นทางนครพนม - ท่าแขก (ตามทางหลวงหมายเลข 12 ของลาว) ยอนลา (เวียดนาม) และ (3) เส้นทางมุกดาหาร - สะหวันนะเขต (ตามทางหลวงหมายเลข 9 ของลาว) - กวางตรี - ดานัง (เวียดนาม)

- โครงการถนนเชื่อมโยงไทย - พม่า - จีน (เชียงราย - เชียงตุง - ด่านลั่ว - เชียงรุ่ง) รัฐบาลไทยให้กู้จำนวน 300 ล้านบาท เพื่อก่อสร้างช่วงท่าขี้เหล็ก - เชียงตุง ระยะทาง 164 กิโลเมตร สำหรับช่วงเชียงตุง - ด่านลั่ว รัฐบาลพม่าให้สัมปทานกับบริษัทเอกชนไทย โดยเริ่มก่อสร้างในปี 2541 และคาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี 2543

- โครงการถนนเชื่อมโยงไทย - ลาว - จีน

(เชียงร่าย - หลวงน้ำทา - ป่อเต็น - เชียงรุ่ง) ADB ให้ Grant AID จำนวน 29.5 ล้านบาท เพื่อศึกษาความเป็นไปได้โครงการ คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2541 ขอบเขตการศึกษาให้รวมสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ที่เชียงของ (ไทย) - ห้วยทราย (สปป.ลาว) ไปด้วย

- โครงการปรับปรุงถนนเชื่อมโยงจีน - พม่า

(คุนหมิง - ลาเซียว) โครงการนี้เสร็จเรียบร้อยแล้วตั้งแต่ต้นปี 2540

(ข) โครงการขายนามบิน

- ศึกษาโครงการปรับปรุงสนามบินในกัมพูชา

ลาว พม่า เวียดนาม และยูนิคาน

(ค) การคมนาคมขนส่งทางน้ำ

- ศึกษาการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมขนส่ง

ทางแม่น้ำโขงจากจีนตอนใต้ผ่านลาวมายังประเทศไทยสำหรับโครงการนี้ ประเทศที่อยู่ท้ายน้ำเช่น ลาว และเวียดนาม เป็นห่วงกังวลเกี่ยวกับการระเบิดเกาะแก่งที่อาจมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กระแสน้ำ และปริมาณน้ำในแม่น้ำโขง จึงขอให้คณะกรรมการลุ่มแม่น้ำโขงเข้าร่วมสังเกตการณ์ด้วย

(2) สาขาพลังงาน ประกอบด้วย

(ก) การพัฒนาโครงข่ายระบบสายส่งไฟฟ้า

เชื่อมโยง (Grid System) และพิจารณาประเด็นเรื่องราคา บทบาทของภาคเอกชน รวมทั้งผลกระทบต่อด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการในอนุภูมิภาค

(ข) พัฒนาโครงการด้านพลังงานที่มีขนาดเล็ก

และขนาดกลาง ซึ่งจะใช้ระยะเวลาและเงินลงทุนน้อยกว่าโครงการขนาดใหญ่

(ค) การศึกษาความเป็นไปได้โครงการพลังงาน

ตามข้อเสนอของผลการศึกษาระยะที่ 1 ได้แก่ โครงการโรงไฟฟ้าพลังน้ำในลาว โครงการสาละวิน โครงการท่อส่งก๊าซจากอ่าวมะตะบัน-ไทย และโครงการท่อส่งก๊าซ และน้ำมันจากภาคใต้ เวียดนาม-ไทย

(3) สาขาสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

จะให้ความสำคัญของการพึ่งพา

ทรัพยากรธรรมชาติระหว่างกันภายในกลุ่ม และการแก้ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะการบุกรุกทำลายป่า ปัญหาคุณภาพน้ำ และการจัดการทรัพยากรน้ำ

(ก) สนับสนุนการถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม ปรับปรุงกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมของแต่ละประเทศให้ได้มาตรฐานฝึกอบรมและประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และการจัดการคุณภาพน้ำ การควบคุมมลพิษจากอุตสาหกรรม และการถ่ายทอดเทคโนโลยีอื่น ๆ ที่เหมาะสม

(ข) ศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางความร่วมมือทางวิชาการเกี่ยวกับระบบข้อมูลและการติดตามด้านสิ่งแวดล้อมในอนุภูมิภาค โดยจะอาศัยพื้นฐานจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) และภาพถ่ายดาวเทียมจากคณะกรรมการแม่น้ำโขง

(4) สาขาการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ครอบคลุมเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

(ก) ประเทศไทยจะมีบทบาทสำคัญด้านความช่วยเหลือในการฝึกอบรมบุคลากรสาขาการเกษตร สาธารณสุข พลังงาน การเงิน/การธนาคาร การโรงแรม และการวางแผนพัฒนาแก่ประเทศในกลุ่มอื่น ๆ

(ข) สนับสนุนให้มีการปรับโครงสร้างสถาบัน AIT โดยเฉพาะอย่างยิ่งสาขาของสถาบัน AIT ที่เวียดนาม เพื่อตอบสนองความต้องการด้านทรัพยากรมนุษย์ในอนุภูมิภาค และการมีระบบแลกเปลี่ยนตลาดแรงงานภายในอนุภูมิภาค

(5) สาขาการค้าและการลงทุน รวมถึง

(ก) สนับสนุนให้มีการขยายความร่วมมือด้านการค้าและการลงทุน เพื่อสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจสู่ระบบตลาด เกิดความเกื้อกูลซึ่งกันและกัน โดยหลีกเลี่ยงการแย่งกันดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศ

(ข) ศึกษาถึงปัญหาอุปสรรคด้านการค้าและการลงทุน เช่น การกีดกันทางการค้าโดยการตั้งกำแพงภาษี ระบบการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ขั้นตอนการลงทุนจากต่างประเทศและอุปสรรคด้านกฎหมายอื่น ๆ ฯลฯ

(6) สาขาการท่องเที่ยว

การพัฒนาความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวจะไม่จำกัดเฉพาะการท่องเที่ยวจากต่างประเทศเท่านั้น แต่ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในอนุภูมิภาคด้วยตนเอง ประกอบด้วย

(ก) ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การปรับปรุง สนามบินและการก่อสร้างโรงแรม ฯลฯ

(ข) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

(ค) การพัฒนาจะต้องเป็นไปอย่างมีคุณภาพสอดคล้องกับสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรมที่ดี

(7) สาขาโทรคมนาคม จะดำเนินการดังนี้

(ก) ประเมินผลการพัฒนาสาขาโทรคมนาคมที่เป็นอยู่และที่วางแผนจะพัฒนาในแต่ละประเทศของอนุภูมิภาค ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการสื่อสารคมนาคมระหว่างประเทศ

(ข) เน้นบทบาทของภาครัฐและเอกชนในการลงทุนสาขาโทรคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งโอกาสในการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน และการพิจารณาถึงหลักการให้ระบบราคาเข้ามาจัดสรรและลงทุนในสาขาโทรคมนาคมของอนุภูมิภาค

(ค) แสวงหาแนวทางการพัฒนาสาขาโทรคมนาคมในอนุภูมิภาค ที่จะเอื้ออำนวยต่อการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น

5) ความก้าวหน้าในการดำเนินโครงการ

5.1) สาขาการขนส่ง ประกอบด้วย

(ก) ถนนสายกรุงเทพฯ - พนมเปญ - โฮจิมินห์ - วังเตา

การออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมช่วงพนมเปญ - โฮจิมินห์แล้วเสร็จ โดย ADB พร้อมทั้งจะจัดสรรเงินค่าก่อสร้างในลักษณะ Co-finance กับแหล่งเงินกู้อื่น ๆ คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2541

(ข) ถนนหมายเลข 9 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต - ดองฮา)

ADB จัดสรรเงินสำหรับการออกแบบจำนวน 3 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คาดว่าจะออกแบบแล้วเสร็จเดือนเมษายน 2541 จะเริ่มก่อสร้างได้ในเดือนตุลาคม 2541 คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2544

(ค) ถนนเลียบชายฝั่งทะเลไทย - กัมพูชา - เวียดนาม ในส่วนของไทย อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมของกรมทางหลวง

(ง) ปรับปรุงถนนจากเชียงราย - คุณหมิง โดยผ่านพม่าและลาว ดังนี้

- ผ่านพม่า เส้นทางท่าขี้เหล็ก - เชียงตุง - ด้าหลัว - เชียงรุ่ง -
 คุณหมิง ปัจจุบัน กรม. มีมติเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2540 อนุมัติเงินกู้จำนวน 300 ล้านบาทให้กับ
 รัฐบาลพม่า และทั้ง 2 ฝ่ายเห็นชอบร่างสัญญาเงินกู้ และได้ลงนามเงินกู้แล้ว เมื่อวันที่ 17
 กุมภาพันธ์ 2540 เพื่อสร้างสร้างช่วงท่าขี้เหล็ก - เชียงตุง ระยะทาง 164 กิโลเมตร รัฐบาลพม่าได้
 ให้สัมปทานแก่บริษัทลูกชายผู้ใหญ่เต็ง (แต่ต่อมามีปัญหาและเลิกสัญญาไป) สำหรับช่วงเชียงตุง
 - ด้าหลัว รัฐบาลพม่ากำลังพิจารณาให้สัมปทานอยู่

- ผ่านลาว เส้นทางเชียงของ - บ้านห้วยทราย - หลวงน้ำทา -
 บ้านบ่อเต็น - เชียงรุ่ง - คุณหมิง อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นของ ADB คาดว่า
 การศึกษาจะแล้วเสร็จกลางปี 2541 โดย สปป.ลาว ได้ให้สัมปทานแก่บริษัทร่วมพัฒนาสี่เหลี่ยม
 เศรษฐกิจ และบริษัทเวียงจันทน์

(จ) เส้นทางรถไฟสายยูนนาน - ไทย

- ผ่านเด่นชัย เส้นทางสายคุณหมิง - เชียงรุ่ง - เมืองลา - หลวง
 น้ำทา - เชียงราย (ผ่านเด่นชัย) ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียด

- ผ่านหนองคาย เส้นทางสายคุณหมิง - เชียงรุ่ง - เมืองลา -
 หลวงพระบาง เวียงจันทน์ - หนองคาย การก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากหนองคายถึงกลางสะพาน
 มิตรภาพแล้วเสร็จเดือนกรกฎาคม 2539 แต่ฝ่ายลาวยังไม่สามารถสร้างทางรถไฟจากสถานีห่านา
 แรงมาเชื่อมต่อ ณ จุดกลางสะพานได้

(ฉ) การเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง 4 ประเทศ กระทรวงคมนาคมจะ
 เป็นเจ้าภาพการประชุมคณะทำงานเพื่อพิจารณาร่างความตกลง ก่อนที่พม่าจะเป็นเจ้าภาพการ
 ประชุมเพื่อลงนามต่อไป

5.2) สาขาพลังงาน

(1) โครงการรับซื้อไฟฟ้าจาก สปป.ลาว มีการตกลงให้มีการเจรจาซื้อ
 ขายไฟฟ้า 6 โครงการ จำนวน 2,463 เมกะวัตต์ โดยมีการลงนาม MOU แล้ว 3 โครงการ

โครงการที่ลงนาม MOU แล้ว 3 โครงการ ประกอบด้วย

(ก) น้ำเทิน - หินปูน : กำลังผลิต 210 เมกะวัตต์ คาดว่าการก่อสร้างจะ
 แล้วเสร็จเดือนมีนาคม 2541 ลงนามสัญญาซื้อขายไฟฟ้าแล้ว

(ข) ห้วยเหาะ : กำลังผลิต 126 เมกะวัตต์ ลงนามสัญญาซื้อขายไฟฟ้า
 เมื่อ 24 มิถุนายน 2540 โดยจะเริ่มซื้อไฟฟ้าวันที่ 1 กันยายน 2542

(ค) โรงไฟฟ้าลิกไนต์หงสา (ระยะ 1) : กำลังผลิต 608 เมกะวัตต์ การก่อสร้างคาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนมิถุนายน 2545 ตกลงราคาซื้อขายไฟฟ้าและลงนามบันทึกความเข้าใจเรื่องราคาแล้ว อยู่ระหว่างการร่างสัญญาซื้อขายไฟฟ้า

โครงการที่มีการเจรจาซื้อขายไฟฟ้าแล้ว 3 โครงการ มีดังนี้

(ก) น้ำจี้ม 2 : กำลังผลิต 615 เมกะวัตต์ กฟผ. อยู่ระหว่างการเจรจาราคาซื้อขายไฟฟ้า เพื่อจัดทำบันทึกความเข้าใจและสัญญาซื้อขายไฟฟ้า

(ข) น้ำจี้ม 3 : กำลังผลิต 460 เมกะวัตต์ กฟผ. อยู่ระหว่างการเจรจาราคาซื้อขายไฟฟ้า เพื่อจัดทำบันทึกความเข้าใจและสัญญาซื้อขายไฟฟ้า

(ค) เซเปียน - เซน้าน้อย : กำลังผลิต 444 เมกะวัตต์ ยังไม่มีการเจรจา

โครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินงานอีก 4 โครงการ

(ก) น้ำเทิน 1 กำลังผลิต 450 เมกะวัตต์ ADB ให้เงินช่วยเหลือ 2.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รัฐบาลฝรั่งเศส 2.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ศึกษาด้านเทคนิคเพื่อพัฒนาลุ่มน้ำเทิน และ Xe Kong - Se San โดยเน้นการศึกษา Least-Cost Hydropower Master Plan อยู่ระหว่างการศึกษาค้นคว้าข้อมูล

(ข) น้ำเทิน 2 กำลังผลิต 681 เมกะวัตต์ การก่อสร้างคาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2545 Head of Agreement (HOA) ของโครงการฯ หมดอายุลงเมื่อวันที่ 15 กันยายน 2539 โดยที่การเจรจาร่างสัญญาซื้อขายไฟฟ้ายังหาข้อสรุปไม่ได้เนื่องจากกลุ่มผู้ลงทุนติดปัญหาเรื่องเงินกู้ ทำให้โครงการล่าช้าออกไป 2 ปี ขณะนี้สปป.ลาว กำลังดำเนินการศึกษาผล กระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม

(ค) น้ำเทิน 3 กำลังผลิต 263 เมกะวัตต์ ขณะนี้ผู้พัฒนาโครงการได้ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ

(ง) เขคามา 1 กำลังผลิต 468 เมกะวัตต์ กฟผ. อยู่ระหว่างเตรียมข้อมูลเพื่อเจรจาอัตราค่าไฟฟ้า และ MOU

(2) โครงการเขื่อนไฟฟ้าและระบบสายส่งระหว่างไทย-จีนสอง เป็นโครงการร่วมทุนระหว่างบริษัท MDX ของไทยกับการไฟฟ้ายูนนาน อยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสมโดย กฟผ.

(3) โครงการท่อส่งก๊าซยาดานา-ราชบุรี จากชายแดนไทย-พม่า มาโรงไฟฟ้าที่ราชบุรี อยู่ระหว่างการก่อสร้างโดย ปตท. คาดว่าจะแล้วเสร็จ 30 มิถุนายน 2541

5.3) สาขาการค้าและการลงทุน ประกอบด้วย

(1) เร่งรัดการเจรจาผ่อนคลายนโยบายระเบียบการผ่านแดนและพิธีการศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาค

(2) การขยายตัวด้านการค้าชายแดนหลังจากเริ่มโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปริมาณการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในลุ่มแม่น้ำโขงตั้งแต่ปี 2536-2539 มีการขยายตัวสูงอย่างต่อเนื่อง เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 30 ต่อปี และคาดว่าจะการค้าผ่านแดนที่แท้จริงได้มีการขยายตัวสูงกว่าสถิติอย่างเป็นทางการหลายเท่าตัว

(ก) ปริมาณการค้าระหว่างไทย - ลาว ในปี 2536 มีมูลค่า 4,710.50 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็น 11,096.96 ล้านบาท ในปี 2539 หรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 130 เฉลี่ยร้อยละ 32.5 ต่อปี

(ข) ปริมาณการค้าระหว่างไทย - กัมพูชา ในปี 2536 มีมูลค่า 2,755.97 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็น 5,983 ล้านบาท ในปี 2539 หรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 117 เฉลี่ยร้อยละ 29.25 ต่อปี

(ค) ปริมาณการค้าระหว่างไทย - พม่า ในปี 2536 มีมูลค่า 14,615.85 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็น 36,686.98 ล้านบาท ในปี 2539 หรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 160 เฉลี่ยร้อยละ 40 ต่อปี (ดูตารางที่ 3.2)

5.4) สาขาท่องเที่ยว ประกอบด้วย

(1) ส่งเสริมการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาค โดยส่งเสริมความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคผ่านทางการพัฒนากลยุทธ์ด้านการตลาดร่วมกัน โดยททท. ได้เสนอความช่วยเหลือในการจัดทำแผนการตลาดการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาค

(2) จัดตั้ง Forum การท่องเที่ยวของแม่โขง เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร เป็นเวทีในการหารือเกี่ยวกับการส่งเสริมการท่องเที่ยว รวมทั้งสร้างเครือข่ายสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวของทั้ง 6 ประเทศ

ตารางที่ 3.2
มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศ	2535	2536	2537	2538	2539	2540
						ม.ค.-ก.ค.
พม่า						
- ส่งออก	7,182.30	8,448.08	19,630.96	20,377.92	22,771.95	17,282.95
- นำเข้า	8,820.18	6,167.77	12,113.54	15,336.39	15,915.03	9,748.79
มูลค่ารวม	16,002.48	14,615.85	31,744.50	35,714.31	38,686.98	27,031.74
ลาว						
- ส่งออก	3,191.19	2,910.81	7,117.07	8,021.69	9,035.52	5,436.63
- นำเข้า	2,230.65	1,799.69	2,694.57	2,068.72	2,061.40	1,452.01
มูลค่ารวม	5,421.84	4,710.50	9,811.64	10,090.41	11,096.92	6,888.64
กัมพูชา						
- ส่งออก	719.06	1,261.50	2,301.96	3,430.18	4,535.22	3,012.40
- นำเข้า	1,016.22	1,494.47	1,686.87	2,446.13	1,447.13	1,492.29
มูลค่ารวม	1,735.28	2,755.97	3,988.83	5,876.31	5,983.00	4,504.69

ที่มา : สำนักแผนภาษี กรมศุลกากร

(3) การฝึกอบรมความรู้พื้นฐานด้านการท่องเที่ยว เพื่ออบรมการจัดทำหลักสูตรด้านการท่องเที่ยว ให้แก่ผู้มีหน้าที่สอนด้านการท่องเที่ยวในประเทศสมาชิก ยกเว้นการสอนด้านการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานและมีประสิทธิภาพ โดยการอบรมหลักสูตรระยะสั้นให้กับผู้ประกอบการอาชีพด้านการท่องเที่ยว ททท. ได้จัดทำแบบสอบถามไปยังประเทศสมาชิกถึงความต้องการในการฝึกอบรม พบว่าวิชาที่ต้องการคือ

(ก) ด้านการท่องเที่ยว : การตลาดท่องเที่ยว การวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยว มัคคุเทศก์ และระบบข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยว

(ข) ด้านโรงแรม : แผนกหน้าเคาน์เตอร์ อาหารและเครื่องดื่ม การบริหารและแม่บ้าน ฯลฯ

(ค) การประกอบธุรกิจท่องเที่ยว : การจัดการท่องเที่ยว การนำเที่ยว การออกตัว

(4) จัดทำหลักสูตรการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรม และท่องเที่ยว

(5) ให้ประเทศสมาชิกมีโอกาสในการวางแผนและพัฒนาการท่องเที่ยวร่วมกัน

(6) การพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวที่ช่วยลดปัญหาความยากจนและช่วยกระจายความเจริญไปสู่ชนบท ในรูปแบบที่เหมาะสมกับท้องถิ่นนั้น ๆ

(7) การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงไทยและจีน เพื่อกระจายนักท่องเที่ยวจากประเทศที่ 3

(8) ศูนย์ประสานโครงการด้านการท่องเที่ยวของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Agency for Coordinating Mekong Tourism Activities : AMTA) ททท. ได้จัดตั้งศูนย์ประสานงาน และเปิดดำเนินการเมื่อ 1 มกราคม 2540

5.5) สาขาโทรคมนาคม ประกอบด้วย

(1) โครงการเชื่อมโยงเคเบิลใยแก้ว 13 โครงการ ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 วงคือ

(ก) วงด้านตะวันออก : กรุงเทพฯ - เวียงจันทน์ - วินห์ - โฮจิมินห์ - พนมเปญ - กรุงเทพฯ

(ข) วงด้านตะวันตก : กรุงเทพฯ - ย่างกุ้ง- Meistila -

เชียงตุง - เชียงราย - กรุงเทพฯ

(ค) วงด้านเหนือ : กรุงเทพฯ : - เชียงราย - หลวงน้ำทา - เมือง

ลา - เชียงรุ่ง - คุณหมิง - ฮานอย - วินห์ - เวียงจันทน์ - กรุงเทพฯ

โดยที่ประชุมเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการขยายด้านตะวันออกก่อน

(2) การดำเนินงานในส่วนของไทย มีดังนี้

(ก) การสื่อสารแห่งประเทศไทย ดำเนินการเชื่อมโยงเคเบิลใย

แก้ว

- เส้นทางหนองคายกับ สปป.ลาว คาดว่าจะแล้วเสร็จ

เดือนมิถุนายน 2541

- เส้นทางอรัญประเทศกับกัมพูชา คาดว่าจะแล้วเสร็จ

เดือนตุลาคม 2541

(ข) องค์การโทรศัพท์ฯ ดำเนินการเชื่อมโยงเคเบิลใยแก้ว

- เส้นทางหนองคายกับเวียงจันทน์ มีวงจรเชื่อมโยง

ระหว่างกรุงเทพฯ กับเวียงจันทน์ เปิดให้บริการแล้ว

- เส้นทางอุบลราชธานีกับปากเซ อยู่ระหว่างดำเนินการ

- เส้นทางมุกดาหารกับสะหวันนะเขต อยู่ระหว่าง

ดำเนินการ

- เส้นทางเชียงรายกับหลวงน้ำทาอยู่ระหว่างดำเนินการ

5.6) สาขาการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

(1) โครงการเร่งด่วน 3 โครงการ ได้แก่

- Center of Excellence Institution Network

- Health Surveillance and Information Sharing in Border Areas

- Instructors Training

(2) โครงการที่มีลำดับความสำคัญสูง ได้แก่

- Improving Education Access and quality in Border Areas

- Technical Skills Training
- Common Standard for Training
- Annual Workshop on Employment Promotion in the GMS
- Leadership in Primary Health Care (PHC)
- Vaccination Production, Procurement, Distribution and Utilization
- Health Sector Financing

(3) แผนงานพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในปี 2540-2542

- การจำแนกและดำเนินโครงการ
- การติดตามดูแลผลกระทบทางสังคมของโครงการที่มีลำดับความสำคัญสูง
- การใช้ข้อมูลข่าวสารร่วมกัน
- การประสานนโยบายและกฎระเบียบร่วมกัน
- การประสานความร่วมมือและการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

(4) การดำเนินงานในส่วนของไทย : กรมวิเทศสหการร่วมกับกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน และ UNDP จัดการฝึกอบรม Training Programme on Instructional Methodology for Vocational Instructors ภายใต้โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์กับประเทศเพื่อนบ้าน โดยรับผู้เข้ารับการฝึกอบรมจากประเทศในพื้นที่โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ และโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย การฝึกอบรมครั้งแรกกำหนดให้มีขึ้นระหว่างวันที่ 31 มีนาคม - 25 เมษายน 2540

5.7) สาขาสิ่งแวดล้อมและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ

(1) โครงการ Subregional Environment Monitor and Information System (SEMIS) : การจัดตั้งศูนย์ข้อมูลในการติดตามด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในอนุภูมิภาค จากการประชุมระดับรัฐมนตรีครั้งที่ 7 เห็นชอบให้มีการขยายโครงการเพื่อประกอบ

การจัดทำฐานข้อมูลและการวางแผนจัดการด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของอนุภูมิภาคฯ

(2) โครงการ Subregional Environment Training and Institutional Strengthening (SETIS) : การฝึกอบรมผู้จัดการทรัพยากรในด้านการอนุรักษ์และการท่องเที่ยว และการฝึกอบรมทักษะแรงงานรองรับความต้องการ

ทั้ง 2 โครงการได้รับความช่วยเหลือจาก ADB และ UNEP หน่วยงานละ 1 ล้านเหรียญสหรัฐฯ

2. ผลกระทบของโครงการร่วมมือทางเศรษฐกิจในกลุ่มอนุภาคฯ ต่อเศรษฐกิจรายสาขาของไทย

1) ด้านการเกษตร

ไทยโดยเฉพาะทางภาคเหนือจะเสียเปรียบในภาคการเกษตร เพราะจีนเป็นผู้ผลิตในอนุภูมิภาค โดยเฉพาะพืชผักและผลไม้ฤดูหนาวที่ส่งเข้ามาขายในประเทศไทย ที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี และเป็นที่ยอมรับในคุณภาพจากผู้บริโภค รวมทั้งมีราคาต่ำกว่ามาก ตลาดในอนุภูมิภาคจะบริโภคสินค้าเกษตรจากประเทศจีนเพิ่มมากขึ้น เมื่อการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งก้าวหน้าเป็นไปตามโครงการความร่วมมือในอนุภูมิภาค นอกจากพืชฤดูหนาวแล้ว การปศุสัตว์และประมงรวมทั้งการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น จากตลาดที่มีขนาดใหญ่ขึ้น และจะเกิดการแข่งขันระหว่างประเทศจีน ไทยและเวียดนาม

สถานการณ์ที่จะเกิดขึ้นกับภาคการเกษตรของไทย อันเนื่องมาจากโครงการความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาค สรุปได้ดังนี้

(1) โครงการปรับปรุงถนนเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ - พนมเปญ

โซจิมีนห์และวังเตา

จะเกิดผลกระทบต่อภาคเกษตรในภาคตะวันออกของไทย เนื่องจากจากราคาผลิตผลเกษตรของทั้งเวียดนามและกัมพูชาจะต่ำกว่าของไทย เพราะมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่า ทำให้สินค้าเกษตรบางตัวถูกนำเข้าจากเวียดนามมากขึ้น เพราะค่าแรงต่ำกว่าผู้ประกอบการไทยจึงควรปรับตัวโดยเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร

(2) โครงการถนนสายเชียงใหม่ - ดูนมิง ผ่านพม่า และลาว

จะทำให้ผลผลิตเกษตรจากประเทศจีนทะลักเข้ามายังไทยมากขึ้น โดยเฉพาะพืชผักผลไม้เมืองหนาว หอมใหญ่ และกระเทียม ส่วนสินค้าเกษตรจากพม่าที่จะส่งเข้ามาขายยังไทยมากขึ้น ได้แก่ กระเทียม ในกรณีหอมใหญ่และกระเทียม ปัจจุบันก็มีการลักลอบเข้ามาขายยังไทยอยู่แล้ว โดยทางการของไทยยังไม่สามารถควบคุมดูแลได้อย่างทั่วถึง

ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับการผลิตภาคเกษตร ในภาคเหนือของไทยซึ่งเป็นแหล่งผลิตสินค้าประเภทที่ใกล้เคียงกัน จึงยากที่จะหลีกเลี่ยงได้ อย่างไรก็ตาม ในด้านผู้บริโภคในอนุภูมิภาค จะได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน เนื่องจากราคาของสินค้าเกษตรลดลง ในขณะที่ภาคเกษตรจะได้รับการพัฒนาทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ เพื่อช่วงชิงตลาดที่มีการแข่งขันกันมากขึ้นและขนาดของตลาดที่ใหญ่ขึ้น

(ก) ข้าว

ข้าวซึ่งไทยเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่มีโอกาสได้รับผลกระทบด้านการแข่งขันจากเวียดนามและพม่าในตลาดส่งออก เพราะประเทศทั้งสองมีต้นทุนต่ำกว่าการผลิตในไทย

(ข) พืช ผัก ผลไม้เมืองหนาว

โครงการก่อสร้างทางเชื่อมโยงยูนนานกับประเทศไทย อาจทำให้พืชผักผลไม้เมืองหนาวของไทยได้รับผลกระทบจากผลผลิตจากจีน โดยเฉพาะผลผลิตในภาคเหนือตอนบน เช่น เชียงราย แม่ฮ่องสอน และเชียงใหม่

(ค) หอม กระเทียม

ในส่วนของหอมกระเทียม ราคาผลผลิตชนิดเดียวกันของจีน และพม่ามีราคาต่ำกว่าของไทยมาก

(ง) ถั่วเหลือง

ถั่วเหลืองจากจีน พม่า และลาว มีโอกาสทะลักเข้าไทย เนื่องจากมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่า

(จ) ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์

ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์เป็นพืชอีกชนิดหนึ่งที่ไทยเสียเปรียบทางการผลิต เพราะต้นทุนการผลิตที่สูงกว่า

2) อุตสาหกรรม

เป็นสาขาที่มีการเติบโตโดยเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง ในช่วงที่ผ่านมา ผลกระทบในภาคอุตสาหกรรมของไทยจากการร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคจึงพิจารณาโดยสรุปตามสาขาอุตสาหกรรมหลักของประเทศ ดังนี้

(1) อุตสาหกรรม

โครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค อาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมเกษตรของประเทศไทย โดยเฉพาะในเขตจังหวัดเป้าหมาย ในภาคเหนือตอนบนและภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งอยู่ในเขตอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพราะอุตสาหกรรมหลักของจังหวัดเหล่านี้คือ อุตสาหกรรมเกษตร

จังหวัดในภาคเหนือตอนบนมีอุตสาหกรรมเกษตร ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารและผลิตผลเกษตร เช่น การแช่แข็งผักและผลไม้ การผลิตน้ำผลไม้ กระเทียมผง อาหารกระป๋อง น้ำมันถั่วเหลือง อาหารสัตว์ เยื่อกระดาษ ใบยาสูบ การผลิตกระดาษสา การแปรรูปเนื้อสัตว์ และการสกัดน้ำมันรำข้าว ฯลฯ

จังหวัดในเขตภาคอีสานมีอุตสาหกรรมเกษตร ส่วนใหญ่เป็นการแปรรูปพืชผลเกษตร เช่น โรงงานน้ำตาล หน่อไม้กระป๋อง การสกัดน้ำมัน ถั่วเหลือง ผลิตภัณฑ์กระเทียม อาหารสัตว์ วุ้นเส้น มะเขือเทศแปรรูป การแปรรูปเนื้อสัตว์ ยาสูบ เส้นใยประดิษฐ์ การเลี้ยงไหม และผลิตเส้นไหม ฯลฯ

ในระยะสั้น ๆ นั้น ประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะสูญเสียตลาดบางส่วนในผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมข้างต้น เนื่องจากจีนมีวัตถุดิบมากกว่า มีขนาดการผลิตใหญ่กว่า และอาจมีความเชี่ยวชาญที่ได้เปรียบกว่าไทย

นอกจากนี้ ในระยะต่อไปอาหารทะเลกระป๋องแปรรูปจากเวียดนามและพม่า อาจจะเข้ามาแข่งขันในตลาดไทยและในตลาดอินโดจีน เนื่องจากแหล่งวัตถุดิบยังคงอุดมสมบูรณ์และรัฐให้การส่งเสริมการลงทุน

หากเป็นไปตามความคาดหมาย ปัญหาที่จะตามมาคือแรงงานในภาคอุตสาหกรรมเกษตร ซึ่งมีจำนวนมากทั้งในภาคเหนือและภาคอีสาน จะได้รับผลกระทบตามมา ในขณะที่ผลกระทบในระยะยาว ไทยมีโอกาที่จะสูญเสียตลาดภาคสินค้าแปรรูป

เกษตรบางประเภทให้กับเวียดนามและประเทศอื่น ๆ เป็นลำดับ เนื่องจากประเทศเหล่านี้มีความได้เปรียบในด้านต้นทุนการผลิตโดยเฉพาะด้านแรงงานที่ต่ำกว่า

เมื่อเป็นเช่นนี้ ไทยจะต้องปรับตัวโดยการลดต้นทุนการผลิต เน้นในเรื่องประสิทธิภาพและคุณภาพที่เหนือกว่าคู่แข่ง และยกระดับการผลิตโดยเน้นสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่ม (Value added) สูงขึ้น และอาศัยความได้เปรียบของประเทศไทยในเรื่องประสบการณ์ และความชำนาญในเทคโนโลยีการผลิต การแปรรูป การบรรจุหีบห่อ การขนส่ง และการรักษาคุณภาพมาตรฐานของพืชผัก ผลไม้ และการเพิ่มประสิทธิภาพของกลยุทธ์ทางการตลาด

(2) อุตสาหกรรมที่เน้นการใช้แรงงานและผลิตสินค้าบริโภค

อุปโภค

อุตสาหกรรมในหมวดนี้ ซึ่งประกอบด้วยโรงงานผลิตรองเท้า และชิ้นส่วนบางประเภท ของจีนจะได้เปรียบกว่าไทยเนื่องจากค่าแรงงานถูกกว่า นอกจากนี้ อุตสาหกรรมสิ่งทอราคาถูกหรือสินค้าตลาดล่างจะสูญเสียความได้เปรียบแก่จีน เวียดนาม กัมพูชา และลาว เนื่องจากประเทศเหล่านี้มีต้นทุนแรงงานที่ถูกกว่า และได้รับสิทธิ GSP เพราะเป็นประเทศที่ด้อยพัฒนา และรัฐให้การส่งเสริมการลงทุนด้วย

อุตสาหกรรมหมวดนี้ในเขตภาคเหนือและภาคอีสานของไทย ส่วนใหญ่ประกอบด้วย อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องไฟฟ้าพื้นบ้าน อุตสาหกรรมแร่ เซรามิกส์ และอุตสาหกรรมเบา ซึ่งมีโครงสร้างไม่ซับซ้อนและอาศัยแรงงานราคาถูกเป็นหลัก ส่งผลให้ประเทศไทยสูญเสียความได้เปรียบให้กับประเทศสมาชิกอื่น ๆ ในอนุภูมิภาค โดยเฉพาะจีน เวียดนาม และลาว ในระยะสั้นและปานกลาง เพราะแรงงานมีอัตราค่าจ้างที่ต่ำกว่า และอุตสาหกรรมเหล่านี้มักจะมีการกำหนด GSP สำหรับการส่งออกไปยังประเทศพัฒนาแล้ว สถานการณ์จึงบังคับให้ไทยต้องปรับตัว เพื่อรักษาฐานการผลิตและตลาดส่งออกเอาไว้ โดยการย้ายฐานการผลิตสู่ประเทศในอนุภูมิภาค ซึ่งอาจจะมีผลทำให้เกิดว่างงานในไทยเพิ่มขึ้น

(3) อุตสาหกรรมผลิต ประกอบด้วยด้านโลหะเครื่องจักรกลไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ เคมี และกระดาษ

(4) อุตสาหกรรมที่เน้นการใช้วัตถุดิบที่ไม่ใช่อุตสาหกรรมอาหาร

นอกจากอุตสาหกรรมอาหารและแปรรูปเกษตรแล้ว ยังมีอุตสาหกรรมอีกหลายประเภทที่ไทยเสียเปรียบในด้านของวัตถุดิบ และค่าแรง อุตสาหกรรมเหล่านี้ประกอบด้วย เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน เครื่องหนังและเครื่องเดินทาง เซรามิกส์ อุตสาหกรรมอัญมณี และเครื่องประดับ

อย่างไรก็ดี ในแง่บวกของการร่วมมือดังกล่าวไทยสามารถที่นำเข้าวัตถุดิบในราคาถูกและมีแหล่งวัตถุดิบเพิ่มขึ้น แต่ในแง่ลบก็คือ ประเทศเพื่อนบ้านที่มีแหล่งวัตถุดิบราคาถูกกว่า จะสามารถผลิตสินค้าต้นทุนต่ำส่งมาขายในประเทศไทยด้วยราคาที่ต่ำกว่า แต่ในระยะสั้นไทยน่าจะได้ประโยชน์จากการมีแหล่งวัตถุดิบเพิ่มขึ้น เพราะมีความพร้อมทางด้านเศรษฐกิจและมีระดับเทคโนโลยีสูงกว่า โดยเฉพาะอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับที่ไทยเป็นผู้ผลิตระดับโลก แต่ในระยะยาวแล้วประเทศอื่น ๆ ในกลุ่มอนุภูมิภาค โดยเฉพาะจีนและเวียดนาม สามารถพัฒนาจากผู้ผลิตสินค้าขั้นต้นและวัตถุดิบ มาเป็นการผลิตขั้นปลายมากขึ้น ส่งผลกระทบทั้งทางตรงสำหรับภายในประเทศและทางอ้อมในการแข่งขันในตลาดโลก ดังนั้นไทยจะต้องมีมาตรการรองรับในการรักษาขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งในและนอกประเทศไว้

ความร่วมมือระหว่างอาเซียน-ลุ่มแม่น้ำโขง
(ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation)

1) ความเป็นมา

1.1) หลักความร่วมมือ มีดังนี้

- (1) สนับสนุนความร่วมมือระหว่างกัน โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับแผนพัฒนาแห่งชาติของประเทศต่าง ๆ ในลุ่มน้ำโขงด้วย
- (2) ร่วมมือกันในกิจกรรมที่ส่งผลโดยตรงแก่ประชาชนในลุ่มน้ำโขง ในรูปของการจ้างงาน การสร้างรายได้ การยกฐานะความเป็นอยู่ทางสังคมและมาตรฐานการครองชีพ
- (3) ส่งเสริมการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน อันจะนำไปสู่การจัดการทรัพยากรธรรมชาติที่เหมาะสม และการปกป้องสิ่งแวดล้อม
- (4) มีส่วนเสริมและเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับความร่วมมือในปัจจุบันของคณะกรรมการแม่น้ำโขง ประเทศผู้ให้และองค์กรพหุภาคีต่าง ๆ เช่น การริเริ่มของ AEM-MITI ซึ่งเป็นกลุ่มการทำงานของญี่ปุ่นในความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ลาว และพม่า จะประสานกับการริเริ่มข้อเสนอของผู้นำของกลุ่มประเทศอาเซียน ในเรื่องการพัฒนาทางเศรษฐกิจในลุ่มน้ำโขง ซึ่งเกิดขึ้น ณ การประชุมสุดยอดครั้งที่ 5 ของผู้นำอาเซียน
- (5) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการดำเนินโครงการและกิจกรรมต่าง ๆ

1.2) แนวทางความร่วมมือ

ความร่วมมือของกลุ่มประเทศอาเซียนในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในลุ่มน้ำโขง จะเน้นหนักในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- (1) การพัฒนาภาคเกษตร โดยผ่านทางโครงการต่าง ๆ เพื่อเพิ่มผลผลิตการเกษตร สำหรับการบริโภคภายในประเทศและการส่งออก
- (2) การพัฒนาทรัพยากรป่าไม้และแร่ธาตุโดยผ่านโครงการต่าง ๆ ซึ่งส่งเสริมกิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มและกระบวนการเพื่อการส่งออก
- (3) พัฒนาอุตสาหกรรมโดยผ่านโครงการต่าง ๆ เพื่อเร่งรัดการพัฒนาอุตสาหกรรม โดยเฉพาะโครงการพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดเล็กและขนาดกลาง
- (4) พัฒนาปัจจัยพื้นฐานในด้านการขนส่ง โทรคมนาคม ชลประทาน และพลังงาน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทุก ๆ ด้านในภูมิภาค

- (5) พัฒนาด้านการท่องเที่ยว
- (6) ส่งเสริมการฝึกอบรมและพัฒนาทรัพยากรมนุษย์
- (7) พัฒนากิจกรรมที่ก่อให้เกิดการค้าและการลงทุน
- (8) พัฒนาความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

เพื่อให้แผนการพัฒนาแห่งชาติเกิดผลสำเร็จ ประเทศในแถบอนุภูมิภาคนี้สามารถระดมเงินทุนจากประเทศผู้ให้บริจาคและจากองค์กรพหุภาคีต่าง ๆ เช่น ADB, World Bank, IMF และ UNDP ได้

ในการประชุมสุดยอดครั้งที่ 5 ของผู้นำกลุ่มประเทศอาเซียน ได้กำหนดให้การเชื่อมโยงทางรถไฟจากสิงคโปร์ไปคุนหมิงในจีน เป็นโครงการหนึ่งในการส่งเสริมความร่วมมือของกลุ่มประเทศอาเซียนในการพัฒนาลุ่มน้ำโขง โดยโครงการนี้เป็นจุดเริ่มต้นของโครงการอื่น ๆ และได้รับการสนับสนุนและให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก ๆ โดยมาเลเซียได้ทำการศึกษาเบื้องต้นถึงการเชื่อมเส้นทางรถไฟจากสิงคโปร์ไปคุนหมิง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มาเลเซียได้เดินทางมาเยือนประเทศอินโดจีนบางประเทศและประเทศไทยในช่วงเดือนพฤษภาคม 2539 เพื่อหารือกับกระทรวงคมนาคม โดยเส้นทางที่มาเลเซียพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสมคือ เส้นทางจากสิงคโปร์ผ่านกรุงเทพฯ พนมเปญ-โฮจิมินห์ไปคุนหมิง

ต่อมาในที่ประชุมระดับรัฐมนตรีอาเซียน-ลุ่มแม่น้ำโขง (17 มิ.ย. 2539) ลาว และพม่า แสดงความประสงค์ที่จะให้มีการศึกษาเส้นทางรถไฟที่ผ่านประเทศทั้งสองไปคุนหมิงด้วย

ในด้านการเงินของโครงการนี้ อาเซียนจะทำงานร่วมกับประเทศผู้ให้บริจาคองค์กรพหุภาคีต่าง ๆ เช่น ADB, World Bank ยังมีข้อเสนออีกว่าการพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขงนี้สามารถระดมเงินทุนได้จากการให้ความสนับสนุนจากอาเซียน สาธารณรัฐประชาชนจีน ญี่ปุ่น เกาหลี โดยนำเงินทุนส่วนหนึ่งมาทำการศึกษาในการจัดตั้งโครงการนี้

ในระยะสุดท้ายของการสนับสนุนโครงการริเริ่มของการประชุมสุดยอดของผู้นำอาเซียน ครั้งที่ 5 มีข้อเสนอให้จัดตั้งคณะกรรมการความร่วมมือของอาเซียนในเรื่องของความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงนี้ ซึ่งถูกจัดตั้งขึ้นภายใต้ ASEAN SOM

คณะกรรมการความร่วมมือจะประกอบด้วยข้าราชการที่ถูกแต่งตั้งโดยกลุ่มประเทศอาเซียนทั้งหลาย ตัวแทนที่ถูกตั้งขึ้นนี้จะมาจากรัฐมนตรีทางเศรษฐกิจ ซึ่งแยกอย่างเด็ดขาดจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงต่างประเทศ

การประชุมของคณะกรรมการความร่วมมือในกลุ่มอาเซียนในการพัฒนาลุ่มน้ำโขงได้มีขึ้นเมื่อเดือนเมษายน และพฤษภาคม 2539 เพื่อที่จะเตรียมสำหรับการประชุมระดับรัฐมนตรีในเดือนมิถุนายน 2539 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์

1.3) ความคืบหน้าของความร่วมมือภายใต้กรอบอาเซียน-ลุ่มแม่น้ำโขง

การประชุมระดับรัฐมนตรีครั้งแรกของกลุ่มประเทศอาเซียนกับกลุ่มประเทศในแถบลุ่มแม่น้ำโขง ในเรื่องความร่วมมือในการพัฒนาลุ่มน้ำโขง (ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation) เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2539 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ เนื้อหาการประชุมส่วนใหญ่เป็นการวางแนวทางในการริเริ่มความคิดในการพัฒนาลุ่มน้ำโขง (Basic Framework of ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation)

วัตถุประสงค์ของความร่วมมือ มีดังนี้

- (1) สนับสนุนการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและการพัฒนาที่ยั่งยืนในแถบลุ่มน้ำโขง
- (2) สนับสนุนโครงการต่าง ๆ ที่จะส่งผลให้เกิดผลประโยชน์ร่วมกันทางเศรษฐกิจ
- (3) สนับสนุนการติดต่อระหว่างกันและความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนและประเทศในแถบลุ่มแม่น้ำโขง

ความร่วมมือมุ่งเน้นที่จะให้การสนับสนุนและส่งเสริม โดยให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาแห่งชาติของประเทศในแถบลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อที่จะนำไปสู่การยกระดับทางสังคมและเศรษฐกิจของประชาชนในภูมิภาคนี้ โดยที่โครงการเหล่านี้จะอาศัยการรวมตัวและการเข้ามามีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการส่งเสริมและสนับสนุน ซึ่งนับว่ามีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนา

ที่ประชุมยังเห็นชอบกันด้วยว่า กลุ่มแกนนำจะประกอบด้วยประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน ประเทศในแถบชายฝั่งลุ่มแม่น้ำโขง จีน

การเข้ามามีส่วนร่วมในระยะเริ่มแรกนี้ จะประกอบไปด้วยประเทศต่าง ๆ เหล่านี้ และองค์กรระหว่างประเทศ หรือองค์กรต่าง ๆ ภายในภูมิภาค

1.4) การสนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนา ที่ประชุมได้เห็นพ้องต้องกันในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

- (1) ให้มีการสร้างและปรับปรุงปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในเขตพื้นที่การขนส่ง ในด้านการโทรคมนาคม การชลประทาน และพลังงาน เพื่อที่จะสนับสนุนการพัฒนาโปรแกรมและโครงการต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น

(2) สนับสนุนการพัฒนาในด้านการค้าและการลงทุน เพื่อก่อให้เกิดการสร้างงาน

(3) ส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรกรรม

(4) เร่งรัดพัฒนาอุตสาหกรรม โดยผ่านการสนับสนุนกิจการขนาดเล็ก และขนาดกลาง

(5) สนับสนุนและพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

(6) ส่งเสริมและพัฒนาภาคการท่องเที่ยว

การประชุมระดับรัฐมนตรีได้ตั้งกลุ่มการทำงานขึ้นมา 2 กลุ่ม ประเทศไทยเป็นประธานกลุ่มการทำงานทางด้านการเงิน ส่วนมาเลเซียเป็นประธานกลุ่มการทำงานทางด้านข้อเสนอเกี่ยวกับทางรถไฟจากสิงคโปร์ไปคุนหมิง

1.5) ข้อเสนอเกี่ยวกับการเชื่อมโยงทางรถไฟ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของประเทศไทยได้เดินทางไปยังประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทางรถไฟสายทรานส์เอเชีย (ประเทศกัมพูชา เวียดนาม ไทย ลาว พม่า และจีน) การไปเยี่ยมเยือนในครั้งนั้น ก็เพื่อที่จะได้ปรึกษาหารือในเรื่องจุดเชื่อมผ่านระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งทางรถไฟจะต้องตัดผ่าน โดยการประชุมระหว่าง 2 ฝ่ายของประเทศต่าง ๆ ในเรื่องจุดเชื่อมผ่านมีดังนี้

(1) ไทย-กัมพูชา

ทั้งสองฝ่ายตกลงให้จุดผ่านแดน (the meeting point) อยู่ที่ อรัญประเทศ-ปอยเปต

(2) กัมพูชา-เวียดนาม

ทั้งสองฝ่ายตกลงให้จุดผ่านแดนอยู่ที่ Loc Ninh

(3) ไทย-ลาว

ทั้งสองฝ่ายตกลงให้จุดผ่านแดนอยู่ที่หนองคาย-เวียงจันทน์

(4) ลาว-จีน

ทั้งสองฝ่ายตกลงให้จุดผ่านแดนอยู่ที่ Boten-Jinahang

(5) จีน-พม่า

พม่าเสนอว่าทางรถไฟควรจะอยู่ที่ MU Se-Rue Li

(6) พม่า-ไทย

พม่าเสนอว่าทางรถไฟควรจะอยู่ที่แม่สอด แต่ไทยเสนอว่าควรจะอยู่ต่ำลงกว่านั้น

(7) ลาว-เวียดนาม

ลาวเสนอว่าทางรถไฟควรจะอยู่นับจากท่าแขก ไปถึง Vung Anh

เวียดนามเสนอว่าทางรถไฟควรจะอยู่จาก Savannakhet ถึง Dong Ha

จุดที่ทางรถไฟขาดตอนในข้อเสนอของทางรถไฟจากสิงคโปร์ไปคุนหมิงอยู่ระหว่าง Poipet ถึง Sisophon ในกัมพูชา เป็นระยะทาง 48 กิโลเมตร และอยู่ระหว่าง Phnom penh ในกัมพูชา ถึง Ho Chi Minh City ในเวียดนามเป็นระยะทาง 450 กิโลเมตร

ในการประชุมครั้งแรกของกลุ่มการทำงานพิเศษในโครงการเชื่อมโยงทางรถไฟ ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของมาเลเซียเป็นประธาน จัดขึ้นเมื่อวันที่ 2-3 ธันวาคม 2539 ณ โรงแรม Pan Pacific กรุงเทพมหานคร การประชุมได้พิจารณาเกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

- (ก) ด้านการเงินที่ใช้ในโครงการ
- (ข) การมีส่วนร่วมของประเทศต่าง ๆ ที่ให้ความสนใจเป็นพิเศษต่อโครงการนี้
- (ค) การนัดหมายของคณะที่ปรึกษา เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ

มาเลเซียได้จัดตั้งงบประมาณจำนวน 2 ล้าน RM เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการนี้

1.6) กลุ่มผู้เชี่ยวชาญทางการเงิน (Expert Group on Finance)

การประชุมครั้งแรกของ Expert Group on Finance เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 11-12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2539 โดยมีประเทศไทยเป็นประธาน ได้ปรึกษาหารือกันในเรื่องค่าใช้จ่ายในโครงการในกลุ่มน้ำโขง โดยเงินทุนจะถูกแยกแยะออกเป็น 4 ส่วน

- (1) การช่วยเหลือทางด้านเทคนิค
- (2) การศึกษาความเป็นไปได้
- (3) หุ่น
- (4) หุ่น

ประเทศในแถบอาเซียนบางประเทศได้ตั้งกองทุนแห่งชาติขึ้น เพื่อที่จะสนับสนุนความสามารถในการจัดหาความช่วยเหลือทางเทคนิคให้แก่ประเทศแถบลุ่มน้ำโขง การประชุมได้เห็นด้วยกับการที่อาเซียนได้จัดตั้ง ASEAN-Mekong Feasibility Study Fund และเงินช่วยเหลือที่จะมาเข้ากองทุนนั้นก็แล้วแต่ความสมัครใจ

การประชุมได้มีการปรึกษาหารือกันต่อไปถึงกลไกในการบริหารเงินทุน ซึ่งมี 2 ทางเลือกที่เป็นไปได้ ทางเลือกแรกคือ เงินทุนนั้นจะถูกบริหารจากหลาย ๆ ฝ่ายโดยผ่านเลขาธิการของอาเซียน หรือแผนกอื่นที่เหมาะสม บางประเทศรู้สึกว่าการตั้งการบริหารเงินทุนจากส่วนกลางนี้จะช่วยส่งเสริมความน่าเชื่อถือของโครงการได้มากกว่า

ทางเลือกที่ 2 ก็คือ เงินทุนจะถูกบริหารจากภายในประเทศแต่ละประเทศ เงินทุนเหล่านี้จะถูกจัดสรรไปช่วยเหลือให้กับองค์กรในแต่ละประเทศตามความเหมาะสม โดยพิจารณาจากขีดความสามารถของโครงการ

มีข้อกำหนดสำหรับเงินทุนก้อนใหญ่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเงินทุนจะถูกนำไปใช้สำหรับการพัฒนาปัจจัยพื้นฐาน ในการประชุมได้เห็นว่าอาเซียนควรที่จะสนับสนุนการระดมเงินทุนจากภาคเอกชน ทั้งยังได้กล่าวถึงความสำคัญของการสนับสนุนการพัฒนาในตลาดหนี้สินระยะยาวในอาเซียน และความจำเป็นที่จะต้องดึงดูดเงินทุนจากภายนอก ในขณะเดียวกัน อาเซียนก็ควรที่จะสนับสนุนการพัฒนาของตลาดทุนในแถบภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นยุทธวิธีระยะยาวในการทำให้ประเทศเหล่านี้มั่นใจได้ว่าสามารถหาเงินมาสนับสนุนโครงการการพัฒนาต่าง ๆ ได้

1.7) การเข้ามามีส่วนร่วมของกลุ่มประเทศ นอกเหนือจากประเทศในกลุ่มแกนนำ

ในการตกลงเกี่ยวกับการเข้ามามีส่วนร่วมของประเทศนอกเหนือจากกลุ่มแกนนำ องค์กรระหว่างประเทศและองค์กรระดับภูมิภาคนั้น การประชุมระดับรัฐมนตรีได้ขอให้คณะกรรมการอำนวยการ (Steering committee) ตั้งกฎเกณฑ์พิเศษสำหรับการเข้ามามีส่วนร่วมของประเทศเหล่านี้ในระดับรัฐมนตรี และการประชุมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation นี้ แต่ Steering Committee ยังไม่ได้มีการประชุมกัน อย่างไรก็ตาม การเข้ามามีส่วนร่วมของประเทศที่ไม่ได้อยู่ในกลุ่มแกนนำ (โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศผู้ให้บริจาค) องค์กรระดับภูมิภาคและองค์กรระหว่างประเทศอื่น ๆ จะเข้ามามีส่วนร่วมในฐานะผู้สังเกตการณ์เท่านั้น โดยที่ประเทศและองค์กรเหล่านี้ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจใด ๆ ในโครงการแต่จะถูกเชิญมาเพื่อให้แสดงความคิดเห็นในการลงมือปฏิบัติในระยะเริ่มต้น ดังจะเห็นจากการที่กลุ่มประเทศแกนนำจะมีการจัดการประชุมขึ้นภายในกลุ่มเพื่อปรึกษาหารือในด้านนโยบายต่างๆ และหลังจากนั้นจึงแยกคณะที่ปรึกษาไปประชุมกับกลุ่ม

ประเทศผู้ให้บริการ และองค์กรอื่น ๆ ซึ่งนี่คือทางเลือกที่ Steering Committee ควรที่จะพิจารณาด้วย

ในจำนวนประเทศต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับองค์กรทวิภาคี หรือพหุภาคี ในโครงการริเริ่มในภูมิภาคลุ่มน้ำโขงอื่น ๆ ญี่ปุ่นได้เข้ามามีส่วนผลักดันใน 2 โครงการสำคัญในลุ่มน้ำโขงคือ

(1) การประชุมเพื่อการพัฒนาของอินโดจีน

(2) AEM-MITI ซึ่งเป็นกลุ่มการทำงานของญี่ปุ่น ในความร่วมมือทางเศรษฐกิจสำหรับกัมพูชา ลาว และพม่า

1.8) สรุปประเด็นอื่น ๆ โดยรวม

(1) ให้มีการจัดตั้งกลุ่มแกนนำ (Core Group) 11 ประเทศ ของความร่วมมืออาเซียน-ลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบด้วย บรูไน กัมพูชา จีน อินโดนีเซีย ลาว มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม

(2) ให้ความร่วมมืออาเซียน-ลุ่มน้ำโขงนี้เป็นกลไก Stand-alone ที่แยกออกจากกลไกตามปกติของอาเซียน

(3) ให้มีการประชุมระดับรัฐมนตรีอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ช่วงเวลาก่อนหน้าที่จะมีการประชุมสุดยอดอาเซียน โดยอาจพิจารณาเชิญประเทศที่สนใจหรือผู้แทนองค์กรระหว่างประเทศเข้าร่วมประชุมได้

(4) ให้มีคณะกรรมการอำนวยการ (Steering Committee) ในระดับเจ้าหน้าที่อาวุโส ซึ่งจะมีการประชุมในช่วงระหว่างการประชุมระดับรัฐมนตรีแต่ละครั้งเพื่อคัดเลือกและดำเนินโครงการที่ได้รับความเห็นชอบ

(5) ให้มีการจัดตั้งคณะทำงานผู้เชี่ยวชาญด้านการเงินเพื่อพิจารณารูปแบบในการระดมทุนเพื่อการพัฒนาลุ่มน้ำโขง โดยมีประเทศไทยเป็นประธาน

(6) ให้ตั้งคณะทำงานพิจารณาเส้นทางคมนาคมรถไฟเชื่อมโยงสิงคโปร์-จีนตอนใต้ เพื่อพิจารณาด้านเทคนิคและการจัดหาแหล่งทุนในการดำเนินโครงการโดยมีมาเลเซียเป็นประธาน

1.9) โครงการทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง

(1) มาเลเซียได้เป็นเจ้าภาพจัดประชุมคณะทำงานพิจารณาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงสิงคโปร์-คุนหมิง ขึ้นระหว่างวันที่ 2-3 ธันวาคม 2539 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ โดยมี

รัฐมนตรีคมนาคมขนส่งของมาเลเซียเป็นประธาน มีผู้แทนเข้าร่วมประชุม 10 ประเทศ แกนนำ (บรูไนไม่ได้ส่งผู้แทนเข้าร่วมประชุม)

ที่ประชุมได้เห็นชอบให้การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ โดยให้ศึกษาเส้นทางเชื่อมโยงรถไฟในหลายเส้นทางจากสิงคโปร์ไปคุนหมิง โดยประเทศที่เส้นทางจะผ่าน ได้ตกลงกำหนดจุดเชื่อมระหว่างประเทศในภูมิภาค ทั้งนี้เส้นทางที่จะทำการศึกษาประกอบด้วย

(ก) เส้นทางผ่านกัมพูชา - เวียดนาม สิงคโปร์ - กัวลาลัมเปอร์ - กรุงเทพฯ - อร์ญประเทศ - ปอยเปต - ศรีโสภณ - พนมเปญ - ลีโอนิน - โฮจิมินห์ - ลาวไค - คุนหมิง

(ข) เส้นทางผ่านไทย - พม่า สิงคโปร์ - กัวลาลัมเปอร์ - กรุงเทพฯ - ด่านเจดีย์สามองค์-ย่างกุ้ง-ลาวเฉียง-ต้าลี่-คุนหมิง

(ค) เส้นทางผ่านลาว ซึ่งกระทำได้ 3 เส้นทาง

สิงคโปร์ - กัวลาลัมเปอร์ - กรุงเทพฯ - หนองคาย - เวียงจันทน์ - ท่าแขก - วังอาน - ซานอย - ลาวไค - คุนหมิง

สิงคโปร์ - กัวลาลัมเปอร์ - กรุงเทพฯ - สวันนะเขต-ดองฮา - ซานอย - ลาวไค - เฮกา - คุนหมิง

(2) มาเลเซีย จะเป็นเจ้าภาพจัดประชุมระดับคณะกรรมการอำนวยความสะดวก (Steering Committee) ครั้งที่ 1 และคณะทำงานด้านรถไฟ ครั้งที่ 2 ในเดือนกันยายน 2540 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์

1.10) ความคืบหน้าครั้งล่าสุด

(1) ได้มีการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียนอย่างไม่เป็นทางการร่วมกับผู้นำของประเทศลาว กัมพูชา และพม่า เมื่อประมาณวันที่ 2-3 ธันวาคม 2539 โดยได้หารือในแนวทางการพัฒนาประเทศลุ่มแม่น้ำโขง และเห็นพ้องที่จะทำความร่วมมือกันในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เช่น การคมนาคม โดยพยายามหลีกเลี่ยงความซ้ำซ้อน ส่วนปัญหาเรื่องเงินทุนในการพัฒนานั้น ที่ประชุมเห็นพ้องว่าต้องการการสนับสนุนทางการเงินจากต่างประเทศและภายนอกกลุ่มอาเซียนเนื่องจากใช้เงินจำนวนมาก โดยเฉพาะจะสนับสนุนให้เอกชนมีส่วนร่วม

การประชุมในครั้งนี มาเลเซียได้เสนอ 3 โครงการสำหรับการพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมระหว่างกลุ่มอาเซียนกับประเทศในลุ่มแม่น้ำโขงคือ

เส้นทางแรกคือ สิงคโปร์ - มาเลเซีย - ไทย - พม่า - จีน

เส้นทางที่สองคือ สิงคโปร์ - มาเลเซีย - ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม - จีน

เส้นทางที่สามคือ สิงคโปร์ - มาเลเซีย - ไทย - ลาว - จีน

มาเลเซียกล่าวว่า ทั้งหมดนี้จะดำเนินงานโดย Consortium Company ซึ่งทุกประเทศจะต้องร่วมกันตั้งขึ้นในกลุ่มอาเซียน โดยจะเปิดให้ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการทั้ง 3 แนวทาง รวมทั้งหาแหล่งเงินทุนเองด้วย มาเลเซียยังกล่าวอีกว่า โครงการในประเทศทั้งหมดน่าจะใช้รูปแบบเดียวกันกับที่ใช้ในมาเลเซีย สำหรับบางประเทศที่รางรถไฟขาดเป็นช่วง ๆ ก็จะต้องสร้างขึ้นมาใหม่

(2) การประชุมระดับรัฐมนตรีคมนาคมอาเซียน ที่จังหวัดเชียงใหม่เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2540 ระหว่างการประชุมนั้นคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติสำหรับเอเชีย-แปซิฟิก (ESCAP) ได้นำเสนอผลการศึกษาเส้นทางรถไฟเชื่อมเอเชีย-ยุโรป พบว่าเส้นทางที่สอดคล้องกับโครงการทรานส์เอเชียที่มาเลเซียพยายามผลักดันผ่านที่ประชุมอาเซียน และมีทางเลือกที่ผ่านประเทศไทยถึง 3 ทาง

ESCAP ได้เสนอผลการศึกษาโครงข่ายรถไฟเชื่อมโยงจากประเทศเกาหลี-จีน-รัสเซีย-ยุโรป รวมระยะทางเชื่อมต่อกันประมาณ 11,000 กิโลเมตร ว่าเป็นความเป็นไปได้สูงในการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ และเมื่อรวมกับผลสำรวจเส้นทางจากสิงคโปร์-มาเลเซีย-ไทย-จีน พบว่าหากพัฒนาให้เส้นทางได้มาตรฐานจะสามารถขนส่งสินค้าทางรถไฟจากเอเชียถึงยุโรปได้ในระยะเวลาและค่าใช้จ่ายใกล้เคียง หรือถูกกว่าการเดินเรือ

เส้นทางที่ศึกษาจะผ่านประเทศไทยใน 3 ทางเลือก คือ

(ก) สิงคโปร์ - มาเลเซีย - กรุงเทพฯ - กาญจนบุรี -
ด่านสามองค์ พม่า

(ข) สิงคโปร์ - มาเลเซีย - กรุงเทพฯ - ปราณบุรี -
อรัญประเทศ - พนมเปญ - เวียดนาม - จีน

(ค) สิงคโปร์ - มาเลเซีย - กรุงเทพฯ - หนองคาย -
สะพานมิตรภาพไทย - ลาว - เวียดนาม - จีน

ESCAP เสนอเปรียบเทียบข้อดีข้อเสียของแต่ละเส้นทางว่า เส้นทางที่ 3 เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด คือ ประมาณ 4,000 กิโลเมตร แต่ขาดจุดเชื่อมโยงที่สุด คือประมาณ 1,000 กิโลเมตร ขณะที่เส้นทางที่ 2 เป็นสายที่ยาวที่สุดแต่จุดเชื่อมโยงที่ต้องพัฒนามีเพียงประมาณ 300 กิโลเมตรเท่านั้น

นอกจากนี้ยังแสดงความเห็นด้วยกับโครงการทรานส์เอเชียที่มาเลเซียเสนอ เพราะเป็นเส้นทางที่ใกล้เคียงกับที่ ESCAP ศึกษา และหากกลุ่มประเทศอาเซียนจะร่วมกันพัฒนาโครงการนี้จะได้ประโยชน์ทางการคมนาคมมาก

อย่างไรก็ตามเส้นทางรถไฟในเขตไทย พม่า และมาเลเซีย ยังควรต้องพัฒนาโครงสร้างและมาตรฐานของราง สะพาน และอุโมงค์หลายจุด เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้

ส่วนทางด้านมาเลเซียนั้น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงขนส่งเปิดเผยว่า เมื่อเดือน กุมภาพันธ์ 2540 มาเลเซียได้ตั้งบริษัทที่ปรึกษาของมาเลเซีย ชื่อ เค.แอล แอสโซซิเอท จำกัด ทำการศึกษาความเป็นไปได้แล้ว โดยจะใช้เวลาในการศึกษาเป็นระยะเวลา 10 เดือน

1.11) ผลกระทบจากโครงการทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง

(1) นักธุรกิจบางส่วนจากประเทศที่มีระดับการพัฒนาที่เหนือกว่า เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์ จะสามารถแสวงหาผลประโยชน์จากโครงการนี้ โดยการเข้าไปแสวงหาผลประโยชน์ในประเทศที่มีระดับการพัฒนาที่ต่ำกว่า เช่น ลาว กัมพูชา หรือพม่า ซึ่งประเทศเหล่านี้ยังมีทรัพยากรอยู่อย่างเหลือเฟือ และการคมนาคมก็สะดวกขึ้นหลังจากมีการสร้างทางรถไฟ อย่างไรก็ตามประเทศเหล่านี้ก็สามารถตั้งมาตรการขึ้นมาเพื่อป้องกันการแสวงหาประโยชน์นี้ได้ เช่น ตั้งกฎว่าถ้าจะเข้ามาตั้งโรงงานในพื้นที่ที่การคมนาคมยังไม่สะดวกก็ให้สร้างถนนให้ด้วย

(2) ประเทศที่มีระดับการพัฒนาสูงกว่านั้นสามารถที่จะขยายตลาดไปยังประเทศที่มีระดับการพัฒนาที่ต่ำกว่าได้ หรือสามารถขายไปยังประเทศอื่นๆ ได้ เนื่องจากสินค้ามีเทคโนโลยีสูงกว่า ทนสมััยกว่า และมีคุณภาพมากกว่า

(3) ด้านแรงงานนั้น ก็สามารถอพยพไปทำงานในแถบมาเลเซีย สิงคโปร์ มากขึ้น เนื่องจากการเดินทางสะดวกขึ้น

(4) มีการผสมผสานทางวัฒนธรรม สังคม ของแต่ละประเทศ โดยผ่านทางผู้คนที่เดินทางไปมา หรือโรงงานที่ย้ายไปตั้ง

(5) ประเทศที่มีระดับการพัฒนาที่ต่ำกว่าจะได้ประโยชน์ทางด้านการรับเอาเทคโนโลยี โดยผ่านทางโรงงานที่ย้ายมาตั้ง หรือสินค้าที่ส่งผ่านเข้ามา

การมีโครงการนี้จะส่งผลให้เกิดความเชื่อมโยงในด้านต่าง ๆ ตามมา เนื่องจากการคมนาคมสะดวก ติดต่อกันได้ง่ายขึ้น มีการรวมกลุ่มความร่วมมือทางด้านต่างๆ มากขึ้น ทำให้ภูมิภาคนี้แข็งแกร่งมากยิ่งขึ้น แต่ตราบใดที่แต่ละประเทศยังเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตนอยู่ ไม่ยอมสร้างการพัฒนาให้ไปพร้อม ๆ กัน มุ่งหาประโยชน์จากประเทศเพื่อนบ้านกันเอง ความเป็นปึกแผ่นก็จะยังไม่เกิดขึ้น

บทที่ 4

โครงการพัฒนาขนาดใหญ่ในระดับภูมิภาคของไทย

โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Southern Sea Board)

1) แนวคิดทางการพัฒนาฯ ประกอบด้วย¹⁾

1.1) วัตถุประสงค์

(1) เพื่อพัฒนาเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศของไทยให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น โดยใช้ระบบการขนส่งร่วมระหว่างทางทะเล - ถนน / รถไฟ / ทางท่อ - ทางทะเล เชื่อมฝั่งตะวันตกและตะวันออกในภาคใต้ของไทย เพื่อเพิ่มความสามารถแข่งขันกับเส้นทางการขนส่งทางทะเลรวดเร็วที่ใช้อยู่ได้ โดยเฉพาะการขนส่งน้ำมันดิบและสินค้ากล่อง

(2) เพื่อพัฒนาแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรม ให้สามารถแข่งขันกับประเทศอื่น รวมถึงด้านการค้า ธุรกิจ และชุมชนเมืองใหม่ที่จะสร้างโอกาสการจ้างงาน ณ บริเวณพื้นที่สองฝั่งของสะพานเศรษฐกิจ (Land bridge) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของขบวนการกระจายความเจริญออกจากกรุงเทพมหานคร ซึ่งช่วยก่อให้เกิดการกระจายรายได้ให้ดีขึ้น

(3) เพื่อสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง มีความสมดุลกับสภาวะสิ่งแวดล้อมสอดคล้องกับระบบนิเวศวิทยา และไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งกับเป้าหมายการพัฒนาอื่น ๆ เช่น การท่องเที่ยว การประมง ฯลฯ

1.2) สะพานเศรษฐกิจ

สะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงทะเลอันดามันและอ่าวไทย จะเป็นตัวเร่งให้เกิดเขตเศรษฐกิจใหม่ในพื้นที่บริเวณสองฝั่งทะเลปลายสะพานเศรษฐกิจ องค์ประกอบหลักของแผนงานนี้ ได้แก่

¹⁾ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (สพต) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

- สะพานเศรษฐกิจ : ถนน รถไฟ / ท่อส่งของเหลว (น้ำมันดิบ / ก๊าซธรรมชาติ / ปิโตรเคมี / น้ำ)

1.3) ศักยภาพด้านการพลังงาน เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันปิโตรเลียม

ปัจจัยสำคัญสำหรับแผนงานพัฒนานี้คือ โอกาสที่จะนำปริมาณการขนส่งน้ำมันดิบระหว่างตะวันออกกลางและตะวันออกไกลบางส่วนให้มาผ่านเส้นทาง “สะพานเศรษฐกิจไทย” ดังกล่าว

การมีน้ำมันดิบผ่านภาคใต้ของประเทศไทยจะนำไปสู่การพัฒนาโครงการต่อเนื่องอื่น ๆ ได้อีกมาก เช่น

- (1) โรงกลั่นน้ำมัน
- (2) ศูนย์จำหน่ายน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน
- (3) คลังเก็บน้ำมัน

สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่จากตะวันออกกลางมายังพื้นที่บริเวณด้านอันดามันนั้น ในเที่ยวกลับอาจใช้บรรทุกน้ำจืดกลับไปจำหน่ายในตะวันออกกลางได้ด้วยเทคโนโลยีการขนถ่ายน้ำมันและน้ำทดแทนกันในเวลาเดียวกันโดยใช้เยื่อแยกน้ำมันและน้ำ

ส่วนท่อส่งก๊าซธรรมชาติในทะเลจากอ่าวไทยสู่ฝั่งที่ชนอมจะสร้างโอกาสการพัฒนาอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องกับก๊าซธรรมชาติ

1.4) ศักยภาพในการขนถ่ายสินค้ากล่อง และการแยกและการบรรจุหีบห่อสินค้า

การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ของระบบการขนถ่ายและขนส่งสินค้า กล่องในโลกปัจจุบันด้วย ระบบตู้คอนเทนเนอร์ควบคู่ไปกับระบบการขนส่งรวม (เรือ-ถนน / รถไฟ - เรือ) รวมทั้งการใช้เครื่องมือการขนถ่ายสินค้าสมัยใหม่จะก่อให้เกิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่ผ่านสะพานเศรษฐกิจในภาคใต้ของไทย ซึ่งจะสามารถแข่งขันกับเส้นทางเดินเรือขนส่งสินค้ากล่องนานาชาติที่มีอยู่แล้วได้ และจะเปิดพื้นที่บริเวณปลายสะพานเศรษฐกิจสองฝั่ง ให้เป็นศูนย์กลางการแยกและการบรรจุสินค้ากล่อง ที่ขนส่งระหว่างตะวันออกไกล และยุโรป / ตะวันออกกลางได้ด้วย

1.5) ศักยภาพในการพักถ่ายสินค้ากอง

โดยที่ท่าเรือของภูมิภาคนี้ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือสำหรับการขนถ่ายสินค้ากอง ดังนั้นพื้นที่บริเวณสองปลายทางสะพานเศรษฐกิจจึงมีศักยภาพที่จะใช้เป็นศูนย์พักถ่ายสินค้ากองของภูมิภาค เพื่อขนส่งต่อไปให้แก่ประเทศพัฒนาแล้วและประเทศกำลังพัฒนาอื่น ๆ ได้อีกด้วย

1.6) ศักยภาพในการพัฒนาอุตสาหกรรม

การที่มีสายเดินเรือนานาชาติมาเทียบท่า ควบคู่ไปกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจใหม่ ขึ้นที่บริเวณสองปลายทางสะพานเศรษฐกิจ จะเปิดโอกาสให้ภาคใต้ของไทยสามารถนำเข้าวัตถุดิบใหม่และชิ้นส่วนต่าง ๆ มาใช้ในการแปรรูปและการผลิตด้านอุตสาหกรรม นอกเหนือจากการแปรรูปพืชผลเกษตรของท้องถิ่น เช่น ยางพารา น้ำมันปาล์ม ผลไม้และสัตว์น้ำ สำหรับอุตสาหกรรมการเกษตรด้วย

1.7) ศักยภาพด้านการค้าระหว่างประเทศ

การค้าและธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งสินค้า การพักถ่ายสินค้า การแยกและบรรจุสินค้าให้เรือบรรทุกสินค้ากอล่ง การสูบน้ำมันดิบและการพัฒนาอุตสาหกรรม จะเปิดพื้นที่บริเวณสองปลายทางสะพานเศรษฐกิจในภาคใต้ของไทย ให้กลายเป็นศูนย์กลางทางพาณิชย์ การเงิน และธุรกิจนานาชาติแห่งใหม่ พร้อมด้วยมาตรการสนับสนุนที่เหมาะสมและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

1.8 การพัฒนาชุมชนเมือง

การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรม การค้าและธุรกิจ จะก่อให้เกิดชุมชนเมืองในบริเวณพื้นที่ปลายสะพานเศรษฐกิจ อันจะนำไปสู่ขบวนการกระจายความเจริญออกจากกรุงเทพมหานคร สร้างโอกาสการจ้างงานและช่วยส่งผลต่อเนื่องให้เกิดการกระจายรายได้ด้วย ดังนั้น การวางแผนใช้ที่ดินให้สอดคล้องกับการเจริญเติบโตของเมืองใหม่ และการพัฒนาอย่างเป็นระเบียบจึงเป็นสิ่งจำเป็น ทั้งนี้ ต้องคำนึงถึงความสมดุลด้านสภาวะสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศวิทยา ในการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจได้อย่างต่อเนื่องในระยะยาว

2) แนวทางการดำเนินงาน¹⁹

แนวคิดหลักของการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ จะอยู่ที่การสร้างความต้องการใช้ท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งอื่น ๆ ในปริมาณที่คุ้มกับการลงทุนและก่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจขึ้นในพื้นที่โครงการ ซึ่งมีอยู่ 2 แนวทาง

2.1) แนวทางที่ 1 ใช้โครงสร้างพื้นฐานนำการพัฒนา

แนวทางที่มีเป้าหมายหลักในการจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เพื่อผันการขนส่งจากเส้นทางการขนส่งที่มีอยู่ปัจจุบัน (มะละกา / ชุนดา / ลอมบอก) ให้มาผ่านในปริมาณที่มากเพียงพอ คุ้มค่ากับการลงทุนและจากการพัฒนากิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง รวมทั้งการนำวัตถุดิบเข้ามาแปรรูปเพื่อส่งออก ก็จะส่งผลให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคต่อไปในที่สุด โดยจะมีผลต่อการฟื้นฟูเศรษฐกิจในพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ พัทลุง และตรัง ฯลฯ เพื่อยกระดับรายได้และเชื่อมโยงประสานการผลิตร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน ภายใต้โครงการพัฒนาเขตเหลี่ยมเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (IMT-GT) โดยมีแนวทางการพัฒนาหลักคือ

(1) เร่งศึกษาเปิดเขตพัฒนาร่วม ให้เป็นเขตการค้าเสรีตามแนวชายแดน และส่งเสริมการลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชนในเขตนิคมอุตสาหกรรม เช่น นิคมชลุม นิคมปัตตานี ยะลา นราธิวาส และเขตอื่น ๆ ที่มีศักยภาพ เพื่อเปิดความร่วมมือด้านการผลิต และรองรับการย้ายฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมจากมาเลเซียมายังไทย

(2) ส่งเสริมอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตการเกษตรที่ใช้วัตถุดิบในพื้นที่ เช่น ยางพาราและอาหารทะเล โดยให้สิทธิประโยชน์เป็นกรณีพิเศษ

(3) ส่งเสริมการลงทุนของภาคเอกชนในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือปีนัง - สงขลา ที่ปัจจุบันมีโครงข่ายถนนเชื่อมโยง และท่าเรือพร้อมอยู่แล้ว โดยขยายท่าเรือสงขลาเพิ่มขึ้น และปรับรูปแบบการบริหารจัดการท่าเรือ

¹⁹เพ็ญอ้าง

สงขลาใหม่ พร้อมทั้งพัฒนาระบบ ICD ตามแนวทาง เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือ สงขลา และเพิ่มศักยภาพการลงทุนในพื้นที่ 2 ข้างเส้นทางถนนเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ

(4) ส่งเสริมการพัฒนาและเผยแพร่เทคโนโลยีการเกษตรไปสู่เกษตรกร และชาวประมงขนาดเล็กในพื้นที่ ให้สามารถผลิตแบบครบวงจร เริ่มตั้งแต่การผลิต การแปรรูป เบื้องต้น เช่น ปศุสัตว์ การผลิตน้ำยางข้น และผักผลไม้แปรรูป

(5) ขยายการใช้ประโยชน์ท่าเรือชายฝั่งและส่งเสริมเอกชนลงทุนกิจการ เดินเรือชายฝั่งโดยรัฐให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ ทั้งด้านขุดลอกร่องน้ำ การก่อสร้างถนนเชื่อมโยง ท่าเรือ - ชุมชน - ตลาด

(6) ยกระดับฝีมือแรงงาน และรณรงค์ปรับทัศนคติด้านการดำรงชีวิต และด้านสังคมจิตวิทยา เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการพัฒนา

(7) ให้มีการเจรจาต่อรองกับมาเลเซียและอินโดนีเซีย ลดขั้นตอน ระเบียบพิธีการผ่านแดน เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการพัฒนาซึ่งเรื่องนี้ สามารถดำเนินการผ่านโครงการสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ (IMT - GT)

2.2) แนวทางที่ 2 : ใช้การพัฒนาภูมิภาคเป็นตัวนำ

การริเริ่มพัฒนาฐานอุตสาหกรรมในระดับภูมิภาคและกิจกรรมอื่น ๆ จะเป็นส่วนสำคัญที่กระตุ้นให้เกิดการขยายตัวด้านการขนส่งสินค้า ในปริมาณที่คุ้มกับการลงทุน พัฒนาท่าเรือและพัฒนาการขนส่งเชื่อมโยงทางบก อีกทั้งยังจะดึงดูดให้มีสายการบินเรือประจำ ด้วย การเชื่อมโยงด้านการขนส่งนี้เอง จะส่งผลให้มีการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจระดับ ภูมิภาคมากขึ้น ซึ่งในที่สุดจะเป็นตัวเร่งให้มีปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ในระดับที่มากเพียงพอที่จะสนับสนุนให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการ เดินเรือในระดับนานาชาติต่อไป

ภายใต้กระบวนการพัฒนาอย่างต่อเนื่องดังกล่าวข้างต้นจะทำให้ภูมิภาค นี้เป็นศูนย์กลางการขนส่งนานาชาติที่มีศักยภาพอย่างแท้จริงในการดึงดูดการขนส่งและการค้า ระหว่างประเทศ ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาสะพานเศรษฐกิจที่สมบูรณ์แบบได้ในที่สุด โดยจะมีการ เปิดพื้นที่เศรษฐกิจใหม่เชื่อมโยงกับเส้นทางขนส่งของโลกรอบบริเวณจังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช กระบี่ พังงา ภูเก็ต เพื่อกระจายโครงสร้างเศรษฐกิจของภาคใต้ และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านการค้าระหว่างประเทศอย่างเป็นระบบในระยะ 20 ปีข้างหน้า

การพัฒนาในแนวทางที่ 2 นี้จะประกอบไปด้วย

- (1) กำหนดนโยบายและขั้นตอนการพัฒนาเชื่อมโยงพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราชด้านฝั่งอ่าวไทย เข้ากับจังหวัดพังงา - ภูเก็ต - กระบี่ ด้านฝั่งทะเลอันดามันด้วยระบบสะพานเศรษฐกิจ
- (2) พัฒนาฐานอุตสาหกรรมที่มีประสิทธิภาพแห่งใหม่ที่บริเวณสุราษฎร์ธานีและขนอม นครศรีธรรมราชขึ้นก่อน เพื่อเป็นทางเลือกใหม่นอกจากพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกที่สามารถส่งออกได้ 2 ทางคือ เส้นทางยุโรป และหรือเส้นทางเอเชีย เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในอนาคต
- (3) พัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย ให้เป็นประตูการค้าขายระหว่างประเทศแห่งใหม่เชื่อมโยงพม่า เอเชียใต้ และยุโรป
- (4) พัฒนาเชิงอนุรักษ์พื้นที่ที่พังงา - ภูเก็ต - กระบี่ ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว เมืองด้านการศึกษา และเมืองธุรกิจระดับนานาชาติ
- (5) พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะถนนเชื่อมโยงภาคใต้กับกรุงเทพมหานคร

3) กลุ่มผู้ร่วมที่มีบทบาทสำคัญ

แผนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้งหมดนี้ จะต้องเกี่ยวข้องกับหลายฝ่าย นอกเหนือจากรัฐบาลไทย ผู้มีส่วนร่วมที่สำคัญ ได้แก่

3.1) รัฐบาลไทย

ทำหน้าที่กำหนดแนวนโยบายที่ชัดเจนและต่อเนื่อง พร้อมทั้งลงทุนขึ้นต้นด้านโครงสร้างพื้นฐาน

3.2 ความร่วมมือทวิภาคี

ให้ความร่วมมือด้านวิชาการและการเงิน ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และร่วมลงทุนในการพัฒนาอุตสาหกรรม ฯลฯ

3.3) บรรษัทข้ามชาติ

ให้ความร่วมมือด้านการเงินและการจัดการโครงการลงทุนต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงการพัฒนาทางการค้าและธุรกิจ การติดต่อกับประเทศที่มีโอกาสได้รับประโยชน์จากการมีโครงการดังกล่าว (เช่น ญี่ปุ่น จีน)

3.4) ภาคเอกชน

ลงทุนด้านอุตสาหกรรมภายใต้โอกาสที่เกิดขึ้น รวมถึงการลงทุนและการจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งเป็นปัจจัยก่อนหน้าที่สำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพการลงทุนด้านอุตสาหกรรม ฯลฯ

4) ความก้าวหน้าของการดำเนินงาน

4.1) แผนงาน และโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ประกอบด้วย

(1) ถนนสายกระบี่ - ชนอม

(ก) หน่วยงานรับผิดชอบคือกรมทางหลวง

(ข) ลักษณะโครงการ

ที่ออกแบบไว้เดิมเป็นเส้นทางหลวงพิเศษ (Motorway) ระหว่างเมืองควมทางเข้า - ออก ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 195 กิโลเมตร เขตทางกว้าง 200 เมตร เป็นเขตทางหลวง 100 เมตร พื้นที่วางท่อและสาธารณูปโภค 40 เมตร เขตรถไฟ 60 เมตร ประกอบด้วย 2 ตอนคือ

- ตอนที่ 1 เริ่มจากบ้านคลองทรายขาวท่าเลน อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ ถึงบ้านเคียนซา ทางหลวงหมายเลข 4133 ระยะทาง 101 กิโลเมตร

- ตอนที่ 2 จากบ้านเคียนซา ทางหลวงหมายเลข 4122 ปลายทางที่บ้านหัวสะพานอ่าวท้องเนียน อำเภอชนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช ระยะออกแบบใหม่¹⁾

¹⁾ มติครม.ยังมีแผนที่จะปรับแนวถนนทางหลวงพิเศษ (Motorway) อำเภอปลายพระยา จังหวัดกระบี่ - ผ่านพังงา - เข้าสู่ภูเก็ตให้เชื่อมโยงเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงต่อกันด้วย (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้จาก นสพ.ฐานเศรษฐกิจ ฉบับที่ 1,142 วันที่ 16-18 พฤษภาคม 2540).

ยึดแนวเส้นทางหลวงพิเศษ (Motorway) เดิม แต่ปรับเปลี่ยนแบบใหม่ เป็นทางหลวงแผ่นดิน 4 ช่องจราจร ระยะทาง 137 กิโลเมตร โดยมีเขตทาง 100 เมตร เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย โดยการออกแบบแบ่งเป็น 4 ตอนคือ

- ตอนที่ 1 แยกทางหลวงหมายเลข 4 - ปลายพระยา ระยะทาง 35.5 กิโลเมตร
- ตอนที่ 2 ปลายพระยา - เคียนซา ระยะทาง 35 กิโลเมตร
- ตอนที่ 3 เคียนซา - กิ่งอำเภอบ้านนาเดิม ระยะทาง 35 กิโลเมตร
- ตอนที่ 4 กิ่ง อ. บ้านนาเดิม- ทางหลวง หมายเลข 401 ระยะทาง 31.5 กิโลเมตร

สถานะในช่วงเวลาต่อมา มีการดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

กรมทางหลวงกำลังดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี โดยออกแบบถนนสายกระบี่ - ชนอม เป็นทางหลวงแผ่นดิน 4 ช่องจราจร มีเขตทาง 100 เมตร เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย วงเงินค่าก่อสร้างประมาณ 5,500 ล้านบาท

การออกแบบรายละเอียด คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ 2540 หลังจากนั้นจะเริ่มประกวดราคาก่อสร้างและเวนคืนที่ดิน ส่วนการก่อสร้างจะเริ่มได้ประมาณกลางปี 2540

สำหรับการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 44 สายกระบี่ - ชนอม ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

สำหรับการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 44 สายกระบี่ - ชนอม ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

- สถานะปัจจุบัน มีการเปลี่ยนแปลงแหล่งสร้างท่าเรือใหม่ในฝั่งทะเลอันดามัน โดยจะย้ายมาสร้างที่อำเภอทับละมุ จังหวัดพังงา เพื่อลดปัญหาสิ่งแวดล้อม เพราะการสร้างที่จังหวัดกระบี่เดิมซึ่งเป็นทะเล "ปิด" นั้นมีโอกาสก่อปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมได้

อย่างไรก็ตาม โครงการข้างต้นก็ยังหาข้อยุติไม่ได้ และไม่ได้มีการดำเนินการอย่างจริงจัง แต่อย่างไร

4.2) อุตสาหกรรมกลั่นน้ำมัน ระบบท่อส่งน้ำมันและอุตสาหกรรมปิโตรเคมีขั้นต่อเนื่อง

(1) หน่วยงานรับผิดชอบคือการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ผลการศึกษาความเป็นไปได้นั้น ปตท. ได้ศึกษาความเหมาะสมทางการลงทุนแล้วปรากฏผล ดังนี้

(ก) โรงกลั่นน้ำมันที่ขอนแก่น

- มีศักยภาพดี เนื่องจากมีความต้องการทั้งในประเทศ และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะจีน ญี่ปุ่น เกาหลี

- กำลังกลั่นที่ให้ผลตอบแทนที่ดีที่สุดคือขนาด 300,000 บาร์เรล/วัน

- วงเงินลงทุนประมาณ 99,000 ล้านบาท

(ข) ท่อส่งน้ำมันดิบ

- ประกอบด้วยท่อส่งน้ำมันขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 48 นิ้ว กำลังส่ง 1.0 ล้านบาร์เรล / วัน ความยาวประมาณ 195 กิโลเมตร พร้อมอุปกรณ์รับ - ส่ง และ คลังน้ำมันที่กระบี่ - ขนอม

- วงเงินลงทุนประมาณ 10,875 - 17,897 ล้านบาท

- การดำเนินงานลักษณะเอกเทศให้ผลตอบแทนต่ำ

หากดำเนินการควบคู่ไปกับโรงกลั่นขอนแก่น จะให้ผลตอบแทนดีขึ้นและโครงการจะมีความเป็นไปได้ในการลงทุนเพิ่มขึ้น หากรัฐให้การสนับสนุน อาทิ ค่าที่ดิน เงินอุดหนุนเบี้ยต่ำ รวมทั้งให้น้ำมันในระบบเป็นปริมาณสำรองตามกฎหมาย

(ค) อุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่ขอนแก่น

- ผลิตโพลีเอทิลีน (PE) โพลีโพรพิลีน (PP) และ MTBE ประมาณ 313,000 และ 167,800 ตันต่อปี ตามลำดับ

- วงเงินลงทุนประมาณ 30,000 ล้านบาท

- มีความเหมาะสมในการลงทุน แต่เนื่องด้วยปัจจุบันมีโครงการลงทุนในลักษณะเดียวกันหลายโครงการ และต้องรับวัตถุดิบที่จะได้จากโรงกลั่น ดังนั้น

ส่วนโอเลฟินส์น่าจะชะลอการลงทุนไปก่อน แต่ในส่วนอะโรมาติกส์มีแนวโน้มการตลาดที่ดี และเงินลงทุนจะลดลงได้บางส่วน หากดำเนินการไปพร้อมกับโรงกลั่นน้ำมัน

สถานะปัจจุบันของโครงการข้างต้นอยู่ระหว่างการเจรจากับภาคเอกชนจากต่างประเทศ ซึ่งได้แสดงความสนใจที่จะมาลงทุนหลาย อาทิ

- ITOCHU เป็นบริษัท Trading Firm ที่เป็นตัวกลางในการประสานงานระหว่าง ปตท. กับบริษัทร่วมทุนอื่น ๆ เช่น บริษัท Saudi Aramco

- IPL International INC. เป็นบริษัทแคนาดา ที่ดำเนินการระบบท่อที่ยาวที่สุดในโลกได้สนใจจะลงทุนระบบท่อร่วมกับ ปตท.

- Pan Energy International Development สนใจลงทุนในระบบท่อ และได้เสนอ Implementation Plan ให้ปตท. พิจารณาแล้ว

- State Planning Commission (SPC) ของจีน สนใจโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และจะศึกษาในรายละเอียดต่อไป

- Saudi Aramco สนใจจะร่วมลงทุนกับปตท. เพื่อลงทุนโรงกลั่นน้ำมัน

- Kidco สนใจจะร่วมทุน และจะหาผู้ร่วมทุนอื่นที่มีความชำนาญให้ปตท.

4.3) นิคมอุตสาหกรรมสุราษฎร์ธานี

(1) หน่วยงานรับผิดชอบ คือ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

(2) ที่ตั้งของโครงการอยู่ในพื้นที่สาธารณะประโยชน์ บ้านควนท่าแร่ หมู่ที่ 1 ตำบลทรัพย์ทวี อำเภอบ้านนาเดิม จังหวัดสุราษฎร์ธานี

(3) ขนาดพื้นที่โครงการคือ 4,143 ไร่ 90 ตารางวา (ระยะที่หนึ่ง 1,573 ไร่ และระยะที่สอง 2,570 ไร่ 90 ตารางวา)

(4) อุตสาหกรรมเป้าหมายคืออุตสาหกรรมน้ำยางข้น ปาล์มน้ำมัน แปรรูปไม้ ยางพารา อาหารกระป๋อง และอาหารทะเลแช่แข็ง

(5) วงเงินลงทุน ระยะที่ 1 มีมูลค่า 1,030 ล้านบาท

(6) ผลประโยชน์ คาดว่าจะก่อให้เกิดการจ้างงาน 25,000 คน เงินลงทุนอุตสาหกรรมประมาณ 36,000 ล้านบาท

(7) สถานะล่าสุด มีรายละเอียด ดังนี้

(ก) กนอ.ศึกษาความเป็นไปได้ และวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแล้ว และอยู่ระหว่างการเสนอรายละเอียดเพิ่มเติม เพื่อประกอบการพิจารณาของสำนักงานนโยบาย และแผนสิ่งแวดล้อม

(ข) กนอ.ได้สนับสนุนเงิน 4 ล้านบาทให้จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อดำเนินการเพิกถอนสภาพพื้นที่สาธารณะประโยชน์ และสำรวจแนวเขตที่ดิน เพื่อออกแบบถนนทางเข้านิคมอุตสาหกรรมที่เหมาะสม และต้องการเงินอีก 40 ล้านบาท เพื่อการก่อสร้างถนนเข้านิคมอุตสาหกรรม

(ค) คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ความเห็นชอบการดำเนินโครงการระยะที่ 1 และอนุมัติงบประมาณสมทบ 625 ล้านบาท สำหรับการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคภายในโครงการแล้ว

4.4) โรงแยกก๊าซธรรมชาติ หน่วยที่ 4 ขนอม

(1) หน่วยงานรับผิดชอบ คือการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย

(2) กำลังการผลิต คือก๊าซธรรมชาติ 230 ล้านลูกบาศก์ฟุต / วัน เพื่อแยกก๊าซธรรมชาติขายให้แก่โรงไฟฟ้าที่ขนอม และก๊าซ LPG บางส่วนขายให้แก่ตลาดในภาคใต้ ประกอบด้วยผลิตภัณฑ์ ดังนี้คือ

(ก) Sales gas 217 ล้านลูกบาศก์ฟุต / วัน

(ข) LPG 580 ตัน / วัน ขายให้แก่ตลาดในภาคใต้ทั้งหมด

(ค) NGL 880 บาร์เรล / วัน บางส่วนส่งให้โรงกลั่น Thai Oil และบางส่วนส่งออกขายต่างประเทศ

(3) วงเงินลงทุนมูลค่า 1,640 ล้านบาท (ค่าก่อสร้าง 1,300 ล้านบาท)

(4) สถานะล่าสุด ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่ 28

มกราคม 2539

4.5) โรงไฟฟ้าภาคใต้

(1) หน่วยงานรับผิดชอบ คือการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย

(2) สถานการณ์ไฟฟ้าในภาคใต้ มีดังนี้

(ก) ความต้องการพลังไฟฟ้าในภาคใต้ ได้เพิ่มจาก 363 เมกะวัตต์ (ปี 2530) เป็น 910.8 เมกะวัตต์ (ปี 2538) หรือเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย 12.4% ต่อปี คาดว่าจะเพิ่มเป็น 1,816 เมกะวัตต์ (ปี 2544) 2,734 เมกะวัตต์ (ปี 2549) และ 3,884 เมกะวัตต์ (ปี 2554) ตามลำดับ

(ข) กำลังผลิตในปัจจุบัน สามารถผลิตได้ 1,522 เมกะวัตต์ ซึ่งประกอบด้วย

- โรงไฟฟ้าพลังน้ำ เขื่อนบางลาง เขื่อนรัชชประภา กำลังผลิตรวม 313.3 เมกะวัตต์
- โรงไฟฟ้าพลังความร้อน โรงไฟฟ้าลิกไนท์กระบี่ โรงไฟฟ้าพลังความร้อนสุราษฎร์ธานี และโรงไฟฟ้าพลังความร้อนบนเรือขนอม กำลังผลิตรวม 185.0 เมกะวัตต์
- โรงไฟฟ้าพลังร้อนร่วม 674.0 เมกะวัตต์
- โรงไฟฟ้าดีเซล 10.6 เมกะวัตต์
- พลังไฟฟ้าจากสายส่งเชื่อมโยงกับภาคกลาง : 350.0 เมกะวัตต์

(3) โครงการในอนาคต

- (ก) โครงการสายส่งเชื่อมโยงไทย - มาเลเซีย ระยะที่สอง 300 เมกะวัตต์
- (ข) โครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนกระบี่ เครื่องที่หนึ่ง และสอง 2x300 เมกะวัตต์
- (ค) โครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนสุราษฎร์ธานี เครื่องที่หนึ่ง 300 เมกะวัตต์
- (ง) โครงการโรงไฟฟ้าเอกชน 6 โครงการ โครงการละ 300 เมกะวัตต์ รวม 1,800 เมกะวัตต์

4.6) การจัดการที่ดินและแหล่งน้ำ สำหรับโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

(1) การจัดหาที่ดิน

สถานะล่าสุดคือ คณะอนุกรรมการจัดหาที่ดินฯ ซึ่งมีอธิบดีกรมที่ดินเป็นประธาน ได้ประชุมอนุกรรมการฯ ครั้งที่ 1/2539 เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2539 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบ ให้ใช้วิธีการเวนคืนที่ดิน สำหรับแผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้โดยความต้องการใช้ที่ดินเบื้องต้น ในพื้นที่เป้าหมายขนาดประมาณ 16,050 ไร่ ขณะนี้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ได้รับแจ้งเสนอขายที่ดินบริเวณใกล้เคียง พื้นที่เป้าหมายประมาณ 7,000 ไร่ จากผู้รวบรวมที่ดินซึ่งส่วนใหญ่มีเอกสารสิทธิ์เป็น น.ส.3ก. และน.ส.3 ในราคาเฉลี่ย 250,000 บาทต่อไร่ และมีพื้นที่อยู่ระหว่างการรวบรวม อีกประมาณ 2,500 ไร่ ซึ่งจะเสนอขายให้ กนอ. ต่อไป

(2) การจัดหาแหล่งน้ำ

สถานะล่าสุดคือ คณะอนุกรรมการจัดแหล่งน้ำดิบ ซึ่งมีอธิบดีกรมชลประทานเป็นประธาน ได้มีการประชุมอนุกรรมการฯ ครั้งที่ 1/2538 เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2538 และมีมติเห็นชอบให้กรมชลประทานศึกษาความเหมาะสมและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการจัดหาแหล่งน้ำสำหรับพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

กรมชลประทานได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการศึกษา โดยการศึกษาระยะแรกแล้วเสร็จเดือนมกราคม 2540

4.7) การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

สถานะการณ์ล่าสุด มีการดำเนินโครงการรวม 3 โครงการ คือ

(1) โครงการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับแผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ได้รับความร่วมมือทางวิชาการจากรัฐบาลเบลเยียม โดยขณะนี้การศึกษาได้แล้วเสร็จ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (สพต.) ได้จัดให้มีการสัมมนาระดมความคิดเห็นที่มีต่อการศึกษาล่วงเมื่อ 12 ธันวาคม 2539

(2) แผนปฏิบัติการฟื้นฟูบูรณะแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่อ่าวพังงา กระบี่ ภูเก็ต และทะเลโดยรอบเกาะสมุย

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ได้ร่างขอบเขตการศึกษาดังกล่าว เสร็จแล้ว อยู่ระหว่างการขออนุมัติงบประมาณจำนวน 3 ล้านบาท เพื่อดำเนินการศึกษาต่อไป

(3) โครงการจัดทำผังเมืองรวมในเขตชุมชนหลักและชุมชนรองภายใต้ โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

กรมการผังเมือง กำลังเตรียมการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา จัดทำแผนที่และ จัดซื้อวัสดุอุปกรณ์ภายในวงเงินประมาณ 7 ล้านบาท

4.8) ผลกระทบต่อประเทศไทย

จากแผนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ดังกล่าว คาดว่าจะทำให้เกิดความเป็นเมือง (Urbanization) ของภาคใต้ตอนบน ผสมกับการพัฒนาเศรษฐกิจระดับนานาชาติ และกระบวนการพัฒนาอุตสาหกรรม (Industrialization) อันจะนำไปสู่การกระจายความ เจริญออกจากกทม. (Decentralization)

(1) ผลกระทบด้านบวก ประกอบด้วย

(ก) เป็นการเปิดประตูใหม่ของประเทศอีก 2 แห่ง สู่ต่างประเทศ และทำให้การเปิดประตูด้านทะเลอันดามันเป็นไปอย่างมีระบบยิ่งขึ้น

ปัจจุบันเส้นทางการค้าระหว่างยุโรปและตะวันออกกลางกับ ตะวันออกไกลจะใช้เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกาเป็นหลัก การก่อสร้างสะพานเศรษฐกิจข้ามผ่าน ภาคใต้ของไทย จึงก่อให้เกิดเส้นทางใหม่ที่มีระยะทางสั้นกว่าอาจเป็นการเพิ่มปริมาณการค้าเพิ่ม มากขึ้นได้

(ข) เขตเศรษฐกิจใหม่จะดึงดูดใจนักลงทุนต่างชาติ

การมีท่าเรือน้ำลึกอยู่สองฝั่งทะเลและเชื่อมโยงด้วยระบบขนส่ง ทางบก และมีสายการบินเรือประจำให้บริการการพัฒนาฐานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมใหม่เพื่อชัก จูงให้นักลงทุนต่างชาติมาลงทุน นอกจากนั้นการมีสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน (Infrastructure) ที่ ครบครัน ประกอบกับอุตสาหกรรมที่มีเทคโนโลยีสูงขึ้น ยังเป็นสิ่งที่นักลงทุนต่างชาติให้ความสนใจ

(ค) เป็นทางเลือกอีกแห่งในการเป็นที่ตั้งสำหรับอุตสาหกรรม และธุรกิจนอกเหนือจากกรุงเทพฯ และชายฝั่งทะเลตะวันออก (ESB)

การพัฒนาชุมชนเมืองที่มีอยู่และสร้างชุมชนเมืองใหม่ที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีเหมาะสมแก่การอยู่อาศัย เพื่อเป็นฐานรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรม ธุรกิจและบริการที่กระจุกตัวอยู่ในเขตกรุงเทพ ปริมณฑลและเขตเมืองให้กระจายตัวไปสู่ภูมิภาค

(ง) ก่อให้เกิดการสร้างงานโดยตรงสำหรับประชากรกว่า 200,000 คน ในอนาคตที่จะตามมา

การพัฒนาเมือง การขนส่งทางทะเล อุตสาหกรรม การค้าและธุรกิจต่าง ๆ ก่อให้เกิดการสร้างงานของประชากรในท้องถิ่น นอกจากนี้การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมและแรงงานท้องถิ่น ยังทำให้ศักยภาพในการผลิตสูงขึ้น แรงงานมีรายได้และคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเพิ่มขึ้นด้วย

(2) ผลกระทบด้านลบ

(ก) ในการดำเนินการต้องใช้งบประมาณมหาศาล ประกอบกับการที่ต้องเผชิญต้นทุนที่สูงกว่าในระบบแรกเมื่อเสร็จสิ้นโครงการ เนื่องจากยังเป็นเส้นทางเดินเรือใหม่ การดึงดูดผู้ใช้บริการเส้นทางเดินเรือเก่าอาจต้องใช้เวลาพอสมควร

(ข) วิถีชีวิตของคนในท้องถิ่นเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากมีการพัฒนาเมือง

(ค) ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ได้มีการติดต่อขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลญี่ปุ่นให้ช่วยวางแผนป้องกันเรื่องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

มีข้อที่น่าสังเกตว่า พื้นที่ดำเนินการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ทั้งฝั่งตะวันตกและตะวันออกอยู่ใกล้เคียงกับแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญยิ่งของไทย ไม่ว่าจะเป็นภูเก็ต พังงา กระบี่ ในฝั่งทะเลอันดามัน และเกาะสมุย ฯลฯ ในฝั่งอ่าวไทย

ไม่เพียงเท่านั้น ฝั่งอันดามันยังมีทรัพยากรทางทะเล เช่น แหล่งปะการัง ปลาพะยูนพันธุ์ที่หายากมาก ๆ ของโลก ฯลฯ อาศัยอยู่ ดังนั้น จึงควรระวัง “ต้นทุน” จากสภาวะสิ่งแวดล้อมที่อาจถูกทำลายไปอันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ทางด้านท่าเรือ การขนส่งน้ำมัน นิคมอุตสาหกรรม โรงไฟฟ้า ฯลฯ ซึ่งอยู่บริเวณใกล้เคียงกัน

(ง) ปัญหาความคุ้มค่าในการลงทุนด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น ท่าเรือขนาดใหญ่ นิคมอุตสาหกรรม ฯลฯ

- ในด้านการลงทุนก่อสร้างท่าเรือระหว่างประเทศทั้งฝั่งอันดามัน และอ่าวไทยนั้นควรมีข้อคำนึง ดังนี้

- ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ควรมีปัจจัยที่ควรพิจารณาถึง เช่น

- แหล่งที่ตั้งของท่าเรือ เช่น ที่กระบี่ หรือพังงาบนฝั่งทะเลอันดามันนั้น เป็นจุดที่เหมาะสมหรือไม่เมื่อพิจารณาถึงความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจอันเกิดจากข้อจำกัดต่างๆ เช่น ตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือปีนัง ซึ่งมีศักยภาพมากกว่าในพื้นที่ใกล้เคียงของไทยมาก

ยิ่งไปกว่านั้น พื้นที่รอบ ๆ ท่าเรือใหม่บนฝั่งทะเลอันดามัน (และอ่าวไทย) ยังไม่มีศักยภาพพอที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก เพราะปัญหาการบริหารต้นทุน (Cost management) ไม่ว่าจะเป็นปัญหาแรงงาน วัตถุดิบ การคมนาคมขนส่ง จำนวนผู้ประกอบการ ฯลฯ ทำให้ท่าเรือใหม่ขาดแหล่งพื้นที่รอบข้าง (Hinterland) ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจมารองรับ

ในกรณีสินค้าจากต่างประเทศนั้น ทางเลือกในการขนถ่ายสินค้า ผ่านโครงการชายฝั่งทะเลภาคใต้ อาจคุ้มทุนน้อยกว่าการขนส่งผ่านช่องแคบมะละกา เพราะ ปัญหาต่าง ๆ เช่น

- ต้องขนส่งหลายต่อ และต้องใช้วิธีการขนส่งหลายลักษณะใน ขณะเดียวกัน เช่น ยกลงจากเรือทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อเก็บในโกดัง แล้วยกขึ้นรถยนต์หรือ รถไฟเพื่อส่งมายังฝั่งอ่าวไทย แล้วยกลง หลังจากนั้นจึงยกขึ้นเรืออีกฝั่งหนึ่ง ต้องใช้ต้นทุนทั้งค่า ดำเนินงานและด้านเวลาที่สูงมาก

- การบริหารการขนถ่ายอาจต้องใช้ทรัพยากรพื้นที่และเวลาใน การดำเนินการมากขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือทะเล 1 ลำที่มีขนาดบรรทุก 2,000 - 3,000 TEU ต้องใช้ พื้นที่จัดวางกล่องสินค้าถึง 2,000 - 3,000 คอนเทนเนอร์ และต้องใช้รถยนต์ หรือตู้รถไฟถึง 2,000- 3,000 คัน หรือตู้รถไฟในการลำเลียงจากฝั่งอันดามันสู่ฝั่งอ่าวไทย ซึ่งยากลำบากในการจัดการไม่ ใช้น้อย และต้องใช้ต้นทุนที่สูงมาก

- ความเหมาะสมทางวิศวกรรม ท่าเรือที่มีประสิทธิภาพจะต้อง มีแหล่งน้ำลึกพอที่จะจอดเรือที่มีขนาดใหญ่ได้ เพราะเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นจะทำให้ต้นทุนต่อหน่วย ของการบรรทุกสินค้าลดต่ำลง

มีข้อที่น่าสังเกตว่า ทั้งฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งอ่าวไทย มีสถานที่ที่จะสร้างท่าเรือน้ำลึก (โดยไม่กระทบต่อปัญหาสิ่งแวดล้อมนัก) ไม่มาก เมื่อเทียบกับมาเลเซีย ซึ่งตั้งอยู่ใกล้เคียงกัน

- ความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบเชิงนิเวศน์และสิ่ง แวดล้อมของโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคใต้ต่อทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งเป็น “จุดขาย” ที่สำคัญ ของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในภาคใต้ นับเป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึงเป็นอย่างมาก

- ในด้านการสร้างนิคมอุตสาหกรรม ไม่ว่าจะเป็นพิจารณาจากองค์ ประกอบด้านการบริหารต้นทุน (Cost Management) ซึ่งเกี่ยวข้องกับเรื่องวัตถุดิบ แรงงาน ที่ดิน และผู้ประกอบการ หรือการบริหารตลาด (Marketing Management) ภาคใต้โดยเฉพาะอย่างยิ่ง

บริเวณใกล้เคียงโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคใต้ ยังไม่มีข้อได้เปรียบในการพัฒนาอุตสาหกรรมโดยการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการผลิตที่ต้องพึ่งพาการนำเข้า หรือมี Import Content ที่สูง เช่น หมวดผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ คอมพิวเตอร์ ยานยนต์ และชิ้นส่วนอุปกรณ์ต่าง ๆ เพราะจะเสียเปรียบทั้งด้านการบริหารต้นทุนและการบริหารการตลาด

มีข้อที่น่าสังเกตว่า มีอุตสาหกรรมเพียงไม่กี่ประเภทที่มีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ในการผลิตในบริเวณใกล้เคียงกับโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคใต้ปัจจุบัน ตัวอย่างของอุตสาหกรรมดังกล่าวคือ การแปรรูปยางพารา เพอร์นิเจอร์จากไม้ยางพารา การแปรรูปผลิตภัณฑ์ประมง โรงงานสกัดน้ำมันปาล์ม ฯลฯ เท่านั้น

การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Sea Borad - ESB)

เป็นโครงการพัฒนาที่เริ่มต้นในยุคสมัยที่ พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์เป็นนายกรัฐมนตรี เพื่อกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค โดยมีขั้นตอนในการดำเนินการดังนี้¹

1) แผนพัฒนาด้านสาธารณูปการที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกระยะที่ 1 (พ.ศ. 2524-2537)

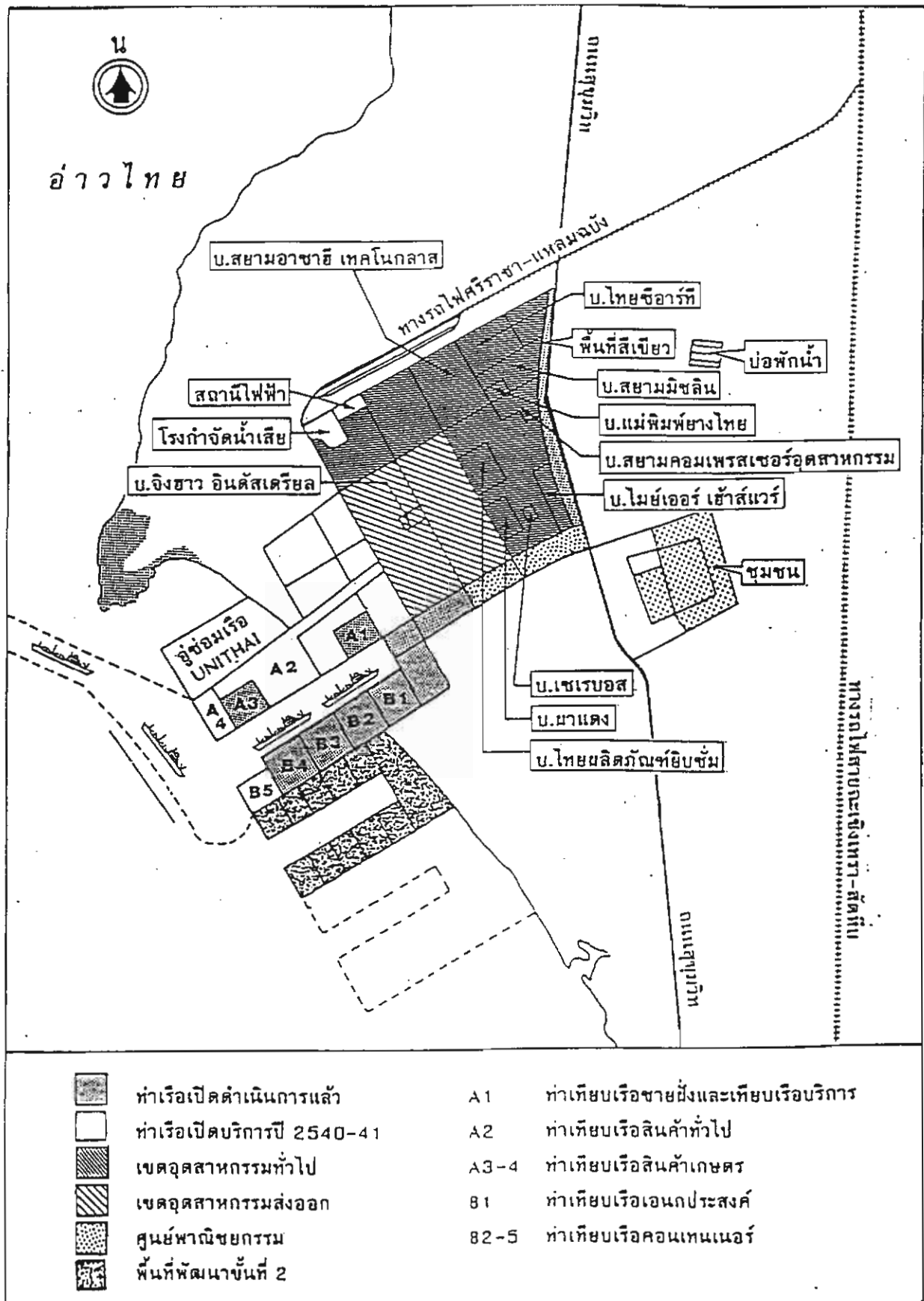
1.1) การพัฒนาท่าเรือพาณิชย์

(ก) ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง

ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังเริ่มเปิดให้บริการท่าเทียบเรือแล้ว 7 แห่ง ซึ่งก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์เมื่อปี 2537 ประกอบด้วยท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ที่รับเรือสินค้าและรับสินค้าทั่วไปรวมทั้งสินค้าบรรจุตู้จำนวน 1 ท่า โดยในอนาคตจะให้เอกชนเช่าบริการและประกอบการเป็นท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ นอกจากนี้ยังเปิดให้บริการท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ 3 ท่า เพื่อใช้รับเรือบรรทุกสินค้า รับสินค้าบรรจุตู้และรับตู้สินค้า โดยท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ทั้งหมดในปัจจุบัน ได้ให้บริษัทเอกชนเช่าบริการและประกอบการ ส่วนท่าเทียบเรือชายฝั่งและท่าเทียบเรือบริการมี 1 ท่า สามารถรับสินค้าได้เช่นกัน โดยยังอยู่ในความดูแลของการท่าเรือ แต่ในอนาคตจะเปิดให้เอกชนมาลงทุนเพื่อขยายแอ่งจอดเรือ ท่าเทียบเรือสินค้าเกษตรมี 2 ท่า เพื่อรับเรือบรรทุกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง รับเรือบรรทุกน้ำตาลและกากน้ำตาลรวมทั้งสินค้าอื่นๆ ด้วย สินค้าที่ทำเรือทั้ง 7 แห่งสามารถรับได้ในแต่ละปีตกประมาณ 7.25 ล้านตัน และรับเรือบรรทุกสินค้าขนาดตั้งแต่ 30,000-70,000 DWT โดยท่าเทียบเรือเอนกประสงค์และคอนเทนเนอร์ทั้ง 4 ท่า มีตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าประมาณ 580,000 TEU และสามารถรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ 525,000 TEU ต่อปี (ดูรูปประกอบ ก.)

¹ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมใน “โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการเร่งรัดกิจกรรมทางเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค” เสนอต่อคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดย Southeast Asia Technology Co Ltd. & Louis Berger International Inc., 2539.

รูปประกอบ ก.ท่าเรือพาณิชย์-นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง



(ข) ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

มีลักษณะเป็นท่าเรืออุตสาหกรรมน้ำลึก ได้ดำเนินการแล้วเมื่อเดือนมีนาคม 2535 ประกอบด้วยท่าเทียบเรือเอกชนประเภท 1 ท่า สามารถรับเรือขนาด 20,000 DWT ท่าเทียบเรือขนถ่ายสินค้าเหลว 2 ท่า สามารถรับเรือขนาด 50,000 DWT และท่าเทียบเรือเล็ก ขนาด 2,000-3,000 DWT 1 ท่า ในบริเวณนี้ยังมีการขุดลอกร่องน้ำลึก และสร้างเขื่อน และโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ รวมอยู่ด้วย เช่น คลังเก็บสินค้า ฯลฯ รวมค่าก่อสร้างทั้งหมด 2,530 ล้านบาท

นอกจากนี้ ยังมีโครงการส่วนขยายของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดอีก 2 ส่วน เป็นการถมทะเลเพิ่มสำหรับโรงกลั่นน้ำมันและท่าเทียบเรือสำหรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมี โดยมีผู้ประกอบการอุตสาหกรรมเป็นผู้รับภาระการลงทุน รวมค่าก่อสร้างและค่าลงทุนทั้ง 2 ส่วน เป็นเงินประมาณ 1,050 ล้านบาท (ดูรูปประกอบ ข.)

1.2) การพัฒนานิคมอุตสาหกรรม

(ก) นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง

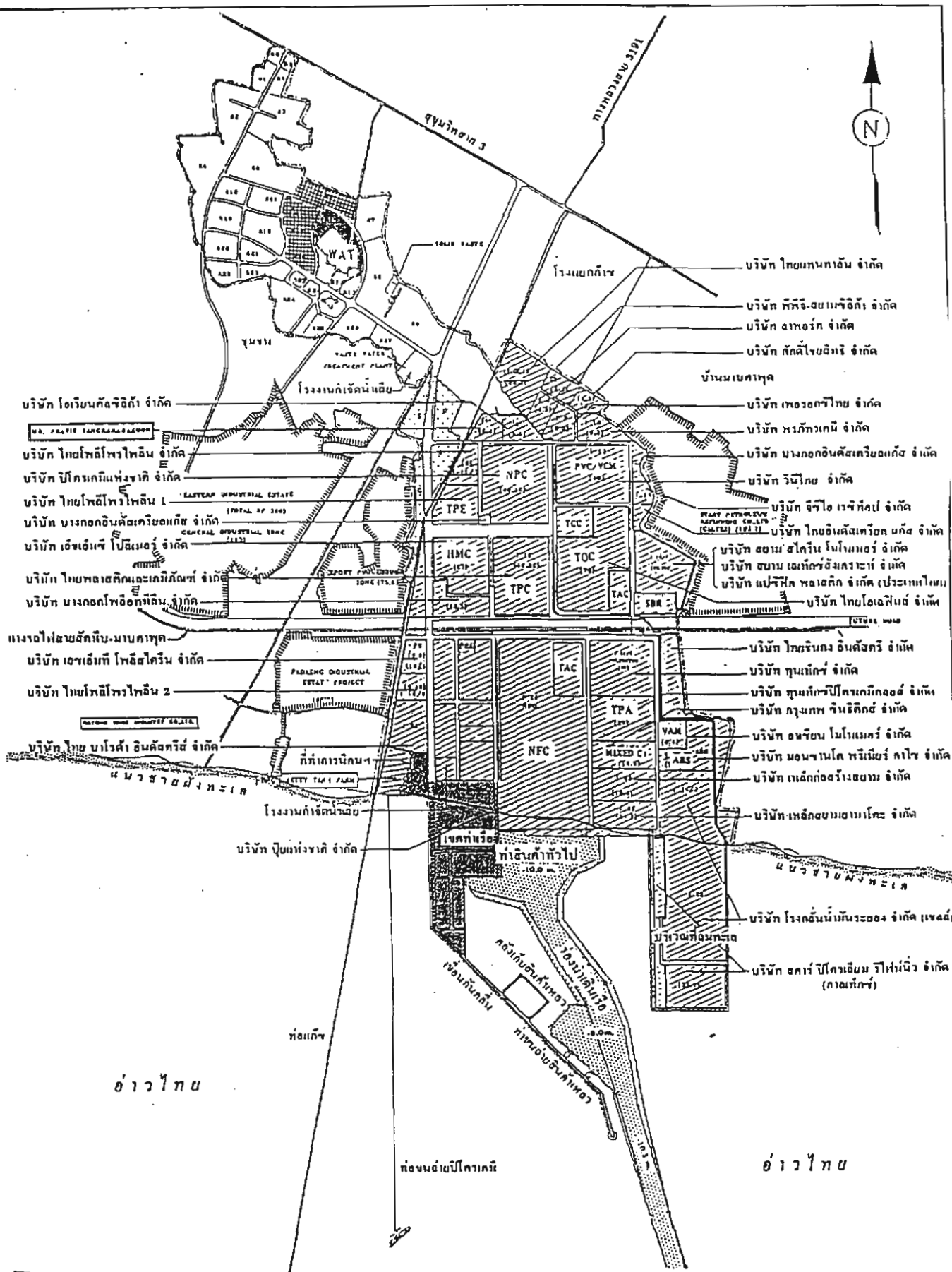
มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาเขตอุตสาหกรรมทั่วไป และเขตอุตสาหกรรมส่งออก มีพื้นที่ทั้งโครงการรวม 3,556 ไร่ โดยเป้าหมายระยะที่ 1 ใช้เนื้อที่ 2,908 ไร่ และอีก 648 ไร่เป็นพื้นที่โครงการระยะที่ 2 พื้นที่ทั้งหมดจะแบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป เขตอุตสาหกรรมส่งออกและเขตพาณิชย์กรรม โดยแบ่งระยะเวลาและค่าเช่าแตกต่างกัน กล่าวคือ ในเขตอุตสาหกรรมให้เช่าระยะยาว 30 ปี และเขตพาณิชย์กรรมให้ 15 ปี และเปิดโอกาสให้นักลงทุนที่สนใจประมูล เสนอผลตอบแทนแก่รัฐและเสนอรูปแบบการพัฒนาเพื่อการแข่งขันกันแบบทั่วไป อย่างไรก็ตาม

ปัจจุบันเขตอุตสาหกรรมในระยะที่ 1 ทั้งทั่วไปและส่งออกได้จัดสรรหมดแล้ว (ดูรูปประกอบ ค.) และการดำเนินการระยะที่ 2 ได้รับการอนุมัติแล้วเพื่อใช้เป็นเขตอุตสาหกรรมส่งออก

(ข) นิคมอุตสาหกรรมและชุมชนใหม่มาบตาพุด

มีพื้นที่โครงการรวมทั้งสิ้นประมาณ 8,000 ไร่ โดยในระยะที่ 1 เป็นนิคมอุตสาหกรรม 4,093 ไร่ และชุมชนใหม่ 498 ไร่ คิดอัตราค่าเช่าที่ดินแตกต่างกันตามขนาดพื้นที่และที่ตั้ง เช่น ถ้าตั้งติดทะเลราคาจะแพงกว่าไม่ติดทะเล และหากพื้นที่ใดยังไม่ได้รับบริการระบบกำจัดน้ำเสียและปรับระดับพื้นที่ ผู้ประกอบการต้องลงทุนเอง โดยมีระยะเวลาเช่าสูงสุด 30 ปี แต่สามารถต่อสัญญาได้

โครงการระยะที่ 1 ก่อสร้างแล้วเสร็จตั้งแต่ปี 2533 ส่วนโครงการระยะที่ 2 แบ่งเป็นพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม 1,507 ไร่ และชุมชนใหม่ 1,502 ไร่ ก่อสร้างเสร็จตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2535 พื้นที่อุตสาหกรรมได้จัดสรรหมดแล้วมีโรงงานทั้งสิ้นในพื้นที่ 45 โรง แต่ในสวนชุมชนใหม่ยังเหลือประมาณ 1,354 ไร่ ส่วนที่จัดสรรไปแล้วเป็นของหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ และบางส่วนเป็นส่วนโครงสร้างพื้นฐาน (ดูรูปประกอบ ข.)



 **นิคมอุตสาหกรรม**

นิคมอุตสาหกรรมเอกชัย

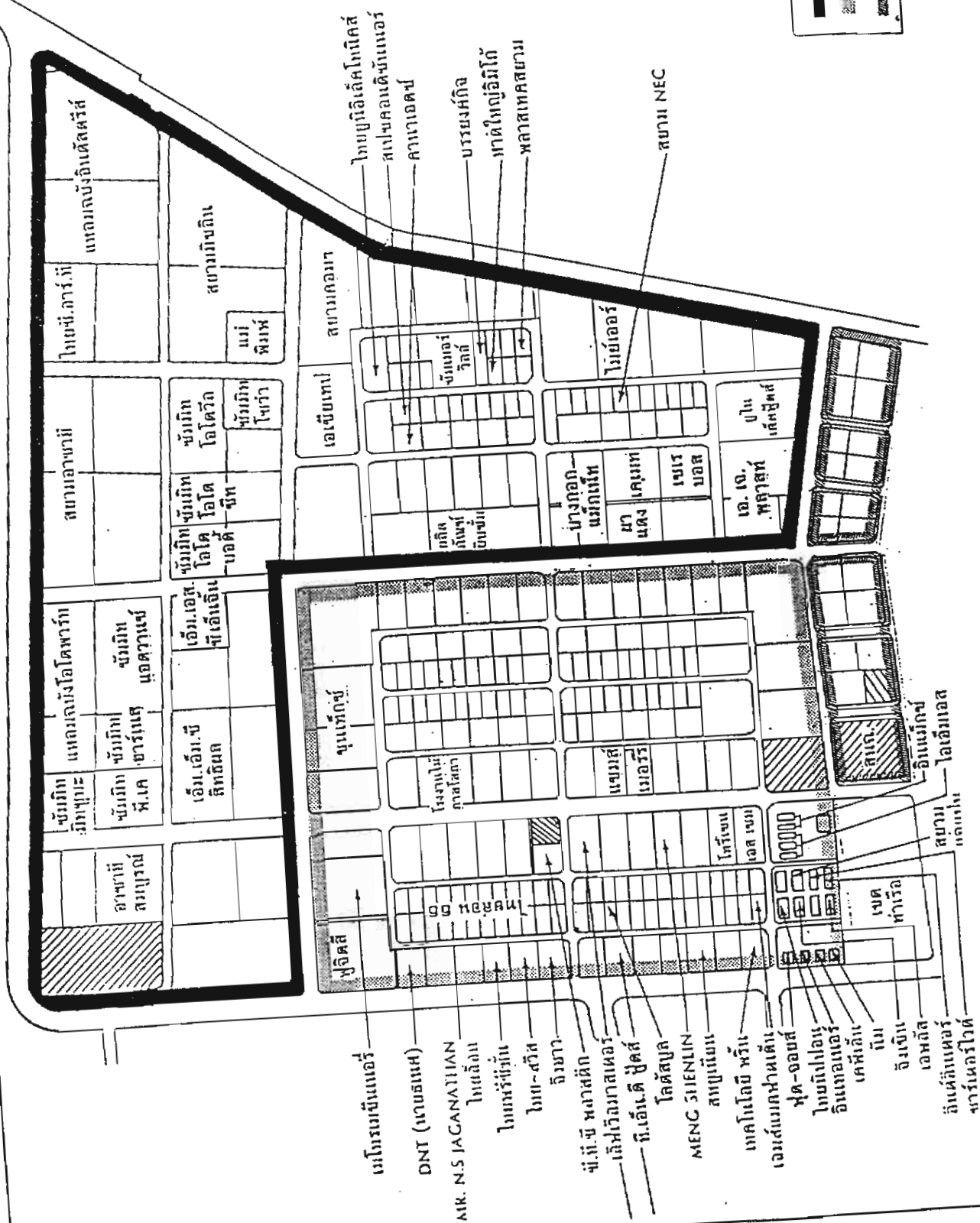
431834

အမည် ဟိန္ဒူဘုရား

เขตเวนกั้น

เรื่องน้ำเต้าเรือ

รูปประกอบ ค. นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง



1.3) การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

(ก) โครงข่ายถนน

โครงข่ายถนนที่ใช้เชื่อมโยงชายฝั่งทะเลตะวันออกปัจจุบันเป็นโครงการทางหลวงมากกว่า 10 สาย เพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลที่กำลังขยายตัวให้เชื่อมโยงสู่พื้นที่ต่าง ๆ รวมทั้งหมด 15 โครงการ เป็นระยะทาง 1,048 กิโลเมตร ลักษณะของโครงการมีทั้งการตัดถนนใหม่ โครงการเพิ่มฝั่งการจราจรและโครงการปรับปรุงถนน โดยโครงการทั้งหมดมีกำหนดแล้วเสร็จไม่เกินปี 2540

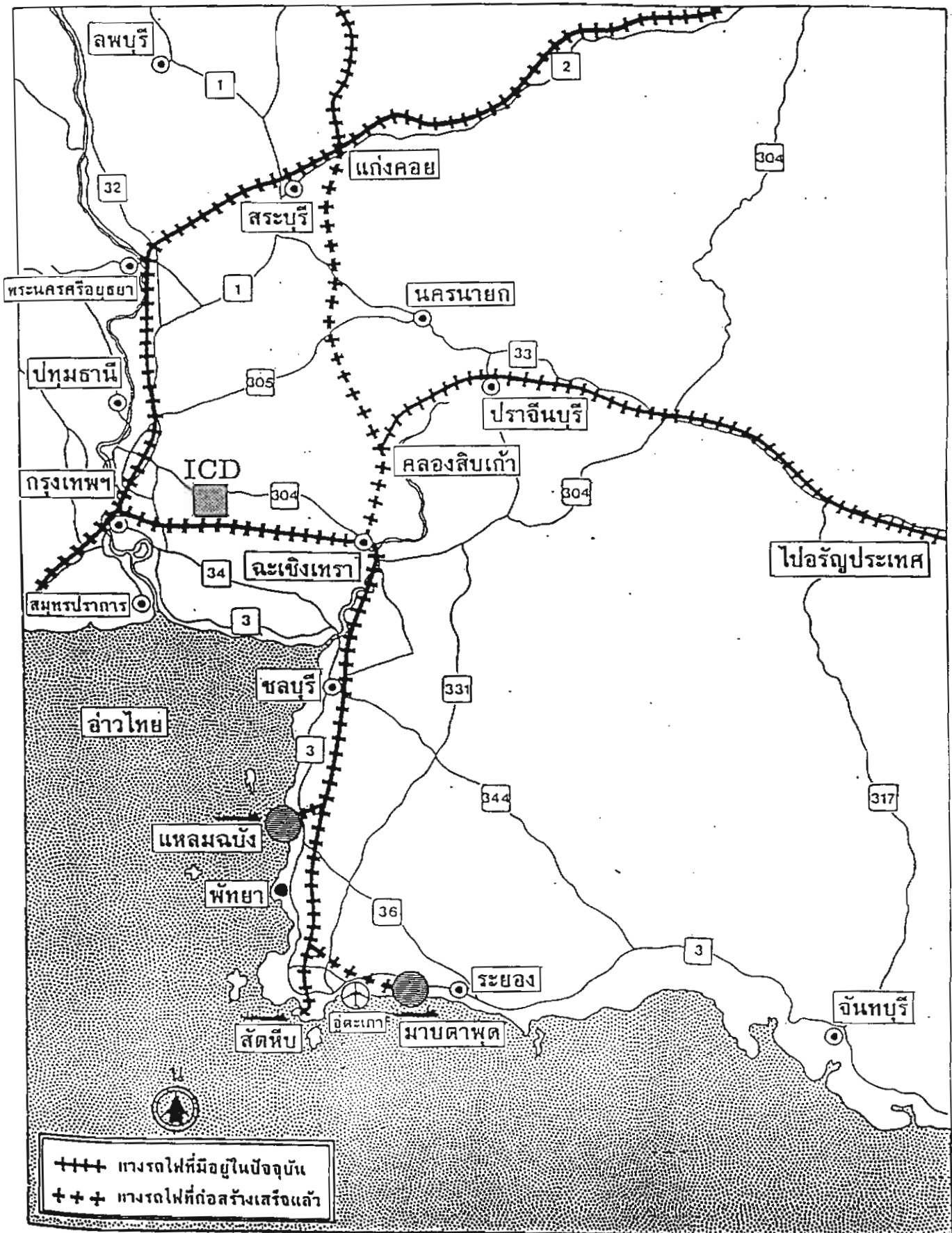
โครงการทางหลวงหมายเลข 314 บางปะกง - ฉะเชิงเทรา สร้างเสร็จเมื่อเดือนมีนาคม 2536 และที่เสร็จในปี 2537 ประกอบด้วย โครงการทางหลวงหมายเลข 304 (มีนบุรี-ฉะเชิงเทรา) หมายเลข 344 (ฉะเชิงเทรา-พนมสารคาม) หมายเลข 36 (นครราชสีมา-สัตหีบ) และโครงการทางหลวง บ.เขาหาดยาง-บ.คลองไผ่ ส่วนโครงการที่เสร็จในปี 2538 ได้แก่ โครงการทางหลวงหมายเลข 3 พัทยา-สัตหีบ และสัตหีบ-ระยอง รวมโครงการที่เสร็จแล้วในขณะนี้ มี 7 โครงการ

โครงการที่ก่อสร้างเสร็จในปี 2539 มีทั้งสิ้น 4 โครงการ ได้แก่ โครงการทางหลวงหมายเลข 3 แกลง-จันทบุรี ระยอง-แกลง และโครงการทางหลวงหมายเลข 331 มาบตาพุด-ระยอง ทางหลวงชลบุรี-พัทยา (สายใหม่) โครงการที่กำหนดเสร็จปี 2540 ได้แก่ โครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก (บางปะอิน-บางพลี) โครงการทางหลวงกรุงเทพ - ชลบุรี (สายใหม่) และโครงการทางหลวงหมายเลข 34 ตอนบางนา-บางปะกง ที่เสร็จแล้วบางส่วน เหลือเพียงสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงอีก 3 ช่วง ที่คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2541 ส่วนโครงการถนน อำเภอบ้านบึง-อำเภอแกลง เพิ่งเปิดของประมูลเมื่อปี 2538 จึงยังไม่มีความก้าวหน้า (ดูรูปประกอบ ง.)

(ข) โครงข่ายรถไฟ

การรถไฟแห่งประเทศไทย มีโครงการรถไฟสายเศรษฐกิจสายใหม่ สำหรับภูมิภาคชายฝั่งตะวันออกรวมทั้งสิ้น 3 สาย ได้แก่ โครงการทางรถไฟสายศรีราชา-แหลมฉบัง เป็นโครงการที่สร้างเพื่อเชื่อมโยงกับทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา-สัตหีบระยะทาง 9.3 กม. ได้เปิดเดินรถไปแล้วเมื่อปี 2537 โครงการทางรถไฟสายสัตหีบ-มาบตาพุด เปิดใช้ทางรถไฟสายเศรษฐกิจใหม่ทั้งหมดประมาณ 115.3 กิโลเมตร ส่วนเส้นทางรถไฟสายเดิม คือ ฉะเชิงเทรา-คลองสิบก้า จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงให้ได้มาตรฐานเดียวกับรถไฟสายฉะเชิงเทรา-สัตหีบ โดยปัจจุบันได้เริ่มปรับปรุงแล้ว จะแล้วเสร็จในปี 2540 เมื่อโครงการเครือข่ายรถไฟทั้งหมดเสร็จสมบูรณ์ จะสามารถรองรับการขนถ่ายสินค้าและการเคลื่อนย้ายประชากรหรือแรงงานเข้าสู่พื้นที่ชายฝั่งตะวันออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ดูรูปประกอบ จ.)

รูปประกอบ จ. โครงข่ายรถไฟ



(ค) สนามบิน

โครงการสนามบินอุตุตะเกา ใช้พื้นที่จำนวน 16,700 ไร่ รับผิดชอบโดยกองทัพเรือร่วมกับกรมการบินพาณิชย์สามารถรับเครื่องบินพาณิชย์ขนาดใหญ่ได้ทุกประเภท โดยสามารถใช้ประโยชน์ได้หลายด้าน เช่น ผังตะวันตกใช้ในการกิจทางทหารสามารถใช้เป็นสนามบินสำรองของสนามบินดอนเมืองได้ หากเกิดการขัดข้องไม่สามารถใช้สนามบินดอนเมืองได้ และยังเป็นศูนย์ส่งออกผลไม้ภาคตะวันออก นอกจากนี้ เมื่อพฤษภาคม 2535 บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด ได้เปิดเที่ยวบินกรุงเทพ-ระยอง (อุตุตะเกา) และมีเที่ยวบินต่อไปยังเชียงใหม่ ภูเก็ต สมุย และหัวหินได้ โดยในปี 2536 มีการเปิดเส้นทางใหม่ทางตะวันตกบริเวณทางเข้าเรือสตัดีบ ทั้งนี้เพื่อใช้เป็นทางผ่านเข้า-ออกสนามบินของผู้โดยสารเป็นการเฉพาะ

1.4) การพัฒนาแหล่งน้ำ

การพัฒนาแหล่งน้ำแบ่งออกได้ดังนี้

(ก) โครงการอ่างเก็บน้ำ มีทั้งสิ้น 15 โครงการ ก่อสร้างแล้วเสร็จและใช้งานแล้ว 7 โครงการ ได้แก่ อ่างเก็บน้ำบางพระ ส่งน้ำให้การประปา โรงไฟฟ้าบางกรวยและเพื่อการเกษตร อ่างเก็บน้ำดอกกรายส่งให้นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและชุมชนใกล้เคียง ส่วนนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังใช้น้ำจากอ่างเก็บน้ำหนองค้อ ส่วนการประปาพทยาใช้ทั้งจากอ่างเก็บน้ำหนองค้อ มาบประชันและหนองกลางดง ส่วนโครงการเพิ่มความจุของอ่างเก็บน้ำดอกกรายและห้วยซากนอกสามารถใช้งานได้แล้ว โครงการที่ก่อสร้างเสร็จแล้วแต่กำลังเก็บกักน้ำมีจำนวน 3 โครงการ ส่วนที่เหลือยังไม่ได้ก่อสร้าง เพราะบางโครงการยังต้องศึกษาความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม แต่กำลังเร่งให้มีการก่อสร้าง และถ้าโครงการอ่างเก็บน้ำที่เหลือทั้งหมดใช้งานได้ คาดว่าจะมีปริมาณน้ำใช้ทั้งหมด 1,271.2 ล้าน ลบ.ม./ปี โดยยังไม่ได้รวมปริมาณน้ำใช้ได้จากการเพิ่มความจุของอ่างเก็บน้ำดอกกราย

(ข) โครงการโครงข่ายท่อส่งน้ำ มีทั้งสิ้น 11 โครงการ ซึ่งบางโครงการเพิ่งเริ่มมีความคิดที่จะสร้าง เช่น โครงการท่อส่งน้ำสตัดีบ-พทยา และโครงการท่อส่งน้ำดิบในจังหวัดปราจีนบุรี ส่วนโครงการที่สร้างเสร็จและใช้งานแล้วมี 4 โครงการ ได้แก่ การส่งน้ำให้นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด โดยผ่านทางท่อส่งน้ำดอกกราย-มาบตาพุดและส่งไปโรงแยกก๊าซ ท่อส่งน้ำหนองค้อ-แหลมฉบัง ส่งน้ำให้นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังและชุมชนใกล้เคียง โครงการท่อส่งน้ำ

แหลมฉบัง-พัทยา และมาบตาพุด-สัตหีบ เป็นการส่งน้ำประปาให้การประปาในพื้นที่ส่วนโครงการที่เหลือยังไม่แล้วเสร็จ แต่คาดว่าจะแล้วเสร็จในช่วงหลังจากปี 2540 เป็นส่วนใหญ่ การประปาส่วนภูมิภาคได้ให้บริษัทจัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก (East Water) จำกัดเช่าบริการระบบท่อส่งน้ำในส่วนที่สร้างเสร็จแล้ว และเข้าพัฒนาบริหารและจัดการดูแลรักษาระบบท่อส่งน้ำในภาคตะวันออกด้วย รวมระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่ มกราคม 2537

(ค) โครงการพัฒนาระบบประปา มีทั้งสิ้น 5 โครงการ โดยมีการเชื่อมโยงกับโครงการอ่างเก็บน้ำและโครงข่ายท่อส่งน้ำมายังพื้นที่ดังนี้

โครงการแก้ไขการขาดแคลนน้ำเมืองพัทยา แบ่งเป็น 3 ระบบ ใช้งานได้แล้ว 2 ระบบ คือระบบท่อจ่ายน้ำจากอ่างเก็บน้ำหนองกลางดงเข้าเมืองพัทยา และวางท่อจ่ายน้ำเข้าเมืองพัทยาและจอมเทียนจากอ่างเก็บน้ำชากนอก ส่วนระบบส่งน้ำจากอ่างเก็บน้ำขุนจิกและท้ายสะพานกำลังวางท่อจ่ายน้ำเชื่อมกับท่อเดิม โครงการปรับปรุงขยายการประปาชลบุรี-บางปะกง ใช้งานได้แล้วทั้ง 3 ระยะ ทั้งการเพิ่มกำลังการผลิตให้การประปาชลบุรีและบางปะกง รวมทั้งมีการสร้างระบบผลิตใหม่จากบางพระ-บางปะกงในระยะ 2 และระยะ 3 ในการวางท่อจ่ายน้ำเข้าสู่พื้นที่บางปะกง ส่วนโครงการที่เหลืออีก 3 โครงการ ได้แก่ โครงการปรับปรุงขยายการประปาชลบุรี การประปาสัตหีบ-บางเสร่ การประป้านางอาจ ยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการ

หากการพัฒนาแหล่งน้ำทั้ง 3 ด้านแล้วเสร็จ จะสามารถเพิ่มกำลังการผลิตและจ่ายน้ำเชื่อมโยงอาณานิคมได้กว้างขึ้น เพื่อรองรับกับการใช้น้ำในภูมิภาคนี้ ซึ่งในปัจจุบันยังมีปัญหาความไม่พอเพียง เนื่องจากมีการขยายตัวของอุตสาหกรรมและบริการ รวมทั้งจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นจากเดิม โดยเฉพาะในพื้นที่แหลมฉบังและมาบตาพุด

1.5) การพัฒนาไฟฟ้า

ปัจจุบันบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกใช้ไฟฟ้าจากระบบผลิตของโรงไฟฟ้าพลังความร้อนรวมระยะ 2 และ 3 และหม้อแปลงชั่วคราวจากสถานีมาบตาพุด 1 รวม 11 วงจร และสถานีไฟฟ้าแหลมฉบัง 1 ขนาดหม้อแปลง 100 MVC 10 วงจร ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ส่วนการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและจำหน่ายให้แก่อุตสาหกรรมและชุมชนต่อไป

แนวโน้มในอนาคต สำหรับการใช้น้ำไฟฟ้าของประชากร อุตสาหกรรมและบริการที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จะส่งผลให้มีความต้องการใช้ไฟฟ้ามากขึ้น จากการคาดการณ์ความต้องการไฟฟ้าจากสถานีไฟฟ้าทั้งหมด 5 สถานี ได้แก่ แหลมฉบัง 1 และ 2 มาบตาพุด 1 และ 2 รวมทั้งสถานีระยอง 3 ในปี 2539 มีความต้องการ 157.64 MW เพิ่มขึ้นเป็น 226.92 MW ในปี 2544

การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคได้จัดทำแผนงานจ่ายไฟฟ้าในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังและมาบตาพุดให้มีประสิทธิภาพและกำลังส่งมากขึ้น แผนการจ่ายไฟฟ้าในนิคมแหลมฉบังมีแผนงานก่อสร้างสถานีไฟฟ้าแหลมฉบัง 1-2 สำหรับการเสริมประสิทธิภาพของการจ่ายไฟ มีโครงการก่อสร้างและปรับปรุงเสริมระบบจำหน่ายระยะที่ 5 สร้างเสร็จในปี 2539 ทั้งนี้เพื่อรองรับความต้องการไฟฟ้าของสถานีแหลมฉบัง 1 และ 2 ที่จะเพิ่มขึ้นจาก 66.12 เป็น 90.16 MW ในปี 2544 ส่วนปัญหาไฟฟ้าตกหรือดับได้มีการทดลองเปลี่ยนอุปกรณ์และก่อสร้างสายส่งเพิ่มเติม

ส่วนแผนการจ่ายไฟฟ้าให้นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดนั้น มีแผนงานก่อสร้างสถานีไฟฟ้ามาบตาพุด 1 และมาบตาพุด 2 ก่อสร้างสายส่ง 115 เควี จากสถานีมาบตาพุด 1 - 2 ก่อสร้างเสร็จในช่วงตุลาคม 2538 ส่วนประสิทธิภาพของการจ่ายไฟฟ้าในบริเวณอุตสาหกรรม การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคมีแผนงานก่อสร้างและปรับปรุงเสริมระบบจำหน่ายระยะ 5 รองรับอยู่โดยดำเนินการแล้วเสร็จราวสิ้นปี 2539 เพื่อสนองตอบความต้องการไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นในปี 2544 จาก 86.56 เป็น 136.63 MW (รวมสถานีไฟฟ้าระยอง 3) นอกจากนี้มีการกำหนดแผนระยะสั้นและระยะยาว เพื่อแก้ไขปัญหาไฟฟ้าตกและดับ โดยการติดตั้งและเปลี่ยนสายอุปกรณ์สายส่งเพิ่มเติม

1.6) การพัฒนาโทรคมนาคม

หน่วยงานที่รับผิดชอบทางด้านโทรคมนาคมมี 2 หน่วยงาน คือ โครงการขององค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทยจำนวน 7 โครงการ และของการสื่อสารแห่งประเทศไทยจำนวน 3 โครงการ โดยโครงการทั้งหมด 10 โครงการของทั้ง 2 หน่วยงาน ได้เปิดให้บริการแล้ว รวมหมายเลขในโครงการขององค์การโทรศัพท์จำนวนประมาณ 24,000 หมายเลข

โครงการภายใต้การสื่อสารแห่งประเทศไทย มี 3 โครงการ คือศูนย์โทรคมนาคมแหลมฉบังและมาบตาพุด ให้บริการโทรคมนาคมบริการไปรษณีย์และบริการการเงิน โครงการพัฒนากิจการโทรคมนาคมในเขตพื้นที่เศรษฐกิจเฉพาะ (Teleport) ของแหลมฉบังและมาบตาพุดเป็นการวางวงจรโทรศัพท์ระหว่างประเทศจำนวน 3,000 วงจร โครงการทั้งหมดเป็นการส่งเสริมให้มีความสะดวกในการติดต่อสื่อสารให้มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และเป็นสากล เพื่อรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจ

2. ผลกระทบจากโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก (ESB)

2.1) ผลทางด้านบวก พอแยกแยะได้ดังนี้

(1) ก่อให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคได้ในระดับหนึ่ง เพราะในช่วงที่ผ่านมากิจกรรมทางเศรษฐกิจเกือบทั้งหมดของประเทศ กระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

โครงการพัฒนา ESB จึงนำไปสู่

(ก) การกระจายการลงทุนด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานต่าง ๆ เช่น โครงข่ายถนนหนทาง การไฟฟ้า แหล่งน้ำ และท่าเรือระหว่างประเทศ ฯลฯ ให้กระจายออกสู่ภูมิภาคมากยิ่งขึ้น

ที่เด่นชัดเป็นพิเศษคือการสร้างท่าเรือน้ำลึกทั้งที่แหลมฉบัง และ มาบตาพุด ซึ่งจะมีผลทำให้การขนส่งระหว่างประเทศของไทยมีประสิทธิภาพขึ้น ส่งผลให้การค้า และการลงทุนระหว่างประเทศของไทยมีศักยภาพเพิ่มมากขึ้น

การลงทุนสร้างท่าเรือน้ำลึกใน ESB ได้ก่อให้เกิดผลดีต่าง ๆ ดังนี้

- กระจายการขนส่งระหว่างประเทศออกไปจากกรุงเทพฯ เพราะในช่วงที่ผ่านมา ท่าเรือคลองเตย คือท่าเรือระหว่างประเทศแห่งเดียวของไทย ที่ทำการขนส่งระหว่างประเทศอย่างแท้จริง

การมีท่าเรือน้ำลึกใน ESB ไม่เพียงทำให้ไทยมีท่าเรือแห่งใหม่ที่มีศักยภาพทางการขนส่งระหว่างประเทศที่ดีกว่าและมีโอกาสพัฒนามากกว่าท่าเรือเดิมเท่านั้น หากแต่ยังช่วยลดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งระหว่างประเทศที่กระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพฯ ซึ่งช่วยลดการจราจรอันแออัด และลดต้นทุนอื่น ๆ ทั้งเศรษฐกิจและสังคมอีกหลายประการ

ท่าเรือน้ำลึกที่ ESB สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ที่ท่าเรือคลองเตย ซึ่งเป็น “ท่าเรือแม่น้ำ” ไม่สามารถกระทำได้ ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนต่อหน่วยของการขนส่งระหว่างประเทศลดลง ทำให้สินค้าที่ผลิตในไทยมีโอกาสแข่งขันกับต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น

- เกิดการลงทุนด้านอุตสาหกรรมในพื้นที่ใกล้เคียงกับ ESB ตัวอย่างเช่น นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมที่มาบตาพุด และอีกหลาย ๆ แห่งในบริเวณจังหวัดภาคตะวันออก เช่น จังหวัดฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ระยอง ชลบุรี ฯลฯ

(2) ทำให้การลงทุนจากต่างประเทศในไทยขยายตัวในบริเวณ ESB เพราะมีข้อได้เปรียบหลายประการ เช่น

(ก) อยู่ใกล้จุดนำเข้าและส่งออก ซึ่งทำให้ต้นทุนของผู้ลงทุนลดต่ำลง ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าเครื่องจักร อุปกรณ์ วัตถุดิบ ไม่จำเป็นที่จะเป็นการนำเข้าเครื่องจักร อุปกรณ์ วัตถุดิบ และชิ้นส่วนต่าง ๆ จากต่างประเทศเข้ามาใช้ในการผลิต หรือการส่งสินค้าที่ผลิตได้ออกไปขายต่างประเทศ ฯลฯ

(ข) รัฐบาลไทยได้ลงทุนด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานต่าง ๆ ไว้รองรับเป็นจำนวนมาก ทำให้ลดภาระของผู้เข้ามาลงทุนลง

(ค) มีโครงการนิคมอุตสาหกรรมหลายแห่งเกิดขึ้นรองรับการลงทุนจากต่างประเทศ

(ง) สามารถติดต่อกับกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ และการบริหารราชการแผ่นดินได้สะดวก เพราะอยู่ใกล้กัน

(3) เกิดการขยายตัวของภาคเมือง (Urbanization) ใน ESB เพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้พัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจต่อเนื่องอื่น ๆ เช่น การค้าและการบริการ ฯลฯ ได้ง่ายขึ้น

2.2) ผลทางด้านลบ ประกอบด้วย

(1) ทำให้ความเจริญทางเศรษฐกิจไปกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ใหม่ ซึ่งอยู่ค่อนข้างใกล้กรุงเทพฯ ส่งผลให้ความเจริญไม่สามารถกระจายไปสู่ภูมิภาคได้อย่างจริงจัง ซึ่งส่งผลลบตามมาหลายประการ เช่น

(ก) การจราจรที่ติดขัดระหว่าง ESB กับเส้นทางที่เชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ

(ข) สาธารณูปโภคพื้นฐานขาดแคลน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขาดแคลนน้ำ ซึ่งตามปกติภาคตะวันออกก็ขาดแคลนอยู่แล้ว

(ค) ทำให้แรงงานทั้งมีฝีมือ (Skilled Labor) และไร้ฝีมือ (Unskilled Labor) ไปกระจุกตัวอยู่ใน ESB เพราะมีโอกาสการจ้างงานดีกว่า ทำให้การขาดแคลนแรงงานขยายตัวในอาณาบริเวณอื่น ๆ ของประเทศมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งแรงงานมีฝีมือและกึ่งมีฝีมือ ซึ่งเป็นที่ต้องการในภาคการผลิตต่าง ๆ ในภูมิภาคอื่น ๆ

นอกจาก ESB จะดึงดูดแรงงานต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแรงงานมีฝีมือและกึ่งมีฝีมือมาจากพื้นที่อื่น ๆ เป็นอันมากแล้ว ยังมีการแย่งชิงแรงงานดังกล่าวใน ESB เองเป็นอย่างมาก เช่น ระหว่างนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ จนถึงขนาดที่โรงงานบางแห่งต้องฝึกแรงงานที่มีพื้นฐานในระดับปวส. ให้ขึ้นมาทำหน้าที่วิศวกร หรือกึ่งวิศวกรแทน

(2) การขยายตัวของปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ ๆ เช่น การขยายตัวของอุตสาหกรรมและกิจกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ ทำให้ส่งผลกระทบต่อ

(ก) สุขพลานามัยของประชาชน ตัวอย่างเช่น กรณีโรงงานแอมโมเนียมไนเตรดปล่อยสารพิษกระทบต่อสุขภาพพลานามัยของนักเรียนและประชาชนที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง ฯลฯ

(ข) กระบวนการกิจกรรมการท่องเที่ยวในสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ ทั้งที่ตั้งอยู่ในจังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง ฯลฯ ซึ่งอาจเป็นผลต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นภาคเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศด้วย

(ค) ต้องเสียต้นทุนในการบริหารปัญหาสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้น และบางครั้งการลงทุนด้านนี้ก็กระทบต่อประชาชนอื่น ๆ ใน ESB ด้วย

(3) กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ขยายตัวขึ้นมากใน ESB ได้ทำให้ที่ดิน และอสังหาริมทรัพย์ต่าง ๆ มีราคาเพิ่มสูงขึ้นมาก และเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ตัวอย่างเช่น ที่เกิดขึ้นในจังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง ฯลฯ ทำให้การเก็งกำไร (Speculation) ขยายตัวทั้งใน ESB เอง และในภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศและเป็นสาเหตุหนึ่งที่ส่งผลให้เศรษฐกิจแบบฟองสบู่ (Bubble Economy) ขยายตัวจนนำไปสู่วิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจในช่วงเวลาต่อมา

โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันตก (Western Sea Borad)

รายละเอียดของโครงการ¹⁾

1) ลักษณะทั่วไปของพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก

1.1 ทางด้านกายภาพ

พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 43,700 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นประมาณร้อยละ 8.5 ของพื้นที่ทั้งหมดของไทย

พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกนี้จรดอ่าวไทยทางทิศตะวันออก และทางทิศตะวันตกจรด Tennasserim Division ของสหภาพพม่า แนวเลียบชายฝั่งอ่าวไทยของบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกมีความยาวประมาณ 559 กิโลเมตร หรือประมาณร้อยละ 30 ของแนวชายฝั่งทะเลของอ่าวไทยทั้งหมด แม้จะมีแนวชายฝั่งทะเลที่ยาวมาก แต่ระดับน้ำในอ่าวชั้นในมีความตื้นไม่เหมาะสมที่จะสร้างท่าเรือน้ำลึกเลียบไปตามแนวชายฝั่งของพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก ยกเว้นบริเวณอำเภอบางสะพาน (ประจวบคีรีขันธ์) ซึ่งมีระดับน้ำลึก 20 เมตร และสามารถสร้างท่าเรือน้ำลึกได้เมื่อออกจากฝั่งไปประมาณ 900 เมตร ปรากฏว่าอำเภอบางสะพานนั้น เป็นบริเวณท่าเรือน้ำลึกที่มีอยู่เพียงท่าเดียวตลอดแนวชายฝั่งไทย

มีข้อที่น่าสังเกตว่า พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกประกอบด้วยปัจจัยทางภูมิศาสตร์ที่แตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด โดยสามารถแยกเป็นภูมิภาคย่อยได้ดังนี้

(1) พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกตอนบน ประกอบด้วย

- จังหวัดกาญจนบุรี
- อำเภอบ้านโป่ง
- จังหวัดราชบุรี
- จังหวัดสมุทรสงคราม
- จังหวัดเพชรบุรีตอนบน

¹⁾ข้อมูลจากการศึกษาแผนแม่บทของการพัฒนาบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกของ JICA ที่เสนอต่อคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2540.

(2) พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกตอนกลาง ประกอบด้วย

จังหวัดเพชรบุรีตอนล่าง

อำเภอชะอำ/หัวหิน

อำเภอเมืองจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

(3) พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกตอนล่าง

อ่าวบางสะพาน

จังหวัดชุมพร

พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกตอนบน เป็นบริเวณที่มีส่วนที่เป็นพื้นดินและมีทรัพยากรน้ำอยู่มาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณลุ่มแม่น้ำแม่กลองซึ่งไหลผ่านจังหวัดกาญจนบุรี ราชบุรี และสมุทรสงครามและถือเป็นบริเวณที่มีฝนตกชุกในฤดูฝน

ส่วนตอนกลางของบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก มีลักษณะเป็นที่ราบเป็นแนวแคบๆ ระหว่างแนวภูเขาซึ่งทอดตัวไปทางตะวันตกและตามแนวชายฝั่งของอ่าวไทย ปริมาณทรัพยากรน้ำมีจำกัดเพราะมีธารน้ำเพียงไม่กี่สาย แต่ก็ถือว่าเป็นบริเวณที่มีธรรมชาติที่เอื้อต่อการเพิ่มคุณภาพชีวิตมนุษย์

บริเวณตอนล่างของพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก มีศักยภาพในการพัฒนาทั้งด้านอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม

ที่ดินประมาณ 43% ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก ปกคลุมด้วยป่าซึ่งส่วนใหญ่เป็นป่าสงวน ถือว่าพื้นที่ในเขตนี้มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 2 ของพื้นที่ที่มีป่าปกคลุมมากที่สุดของไทยรองจากภาคเหนือ โดยพื้นที่ป่าของบริเวณนี้มีมากเป็นพิเศษในจังหวัดเพชรบุรี (ร้อยละ 59 ของพื้นที่จังหวัดรวม) และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (ร้อยละ 46)

พื้นที่การเกษตรนั้นเกือบร้อยละ 55 ของพื้นที่เพาะปลูกนั้นใช้ในการเพาะปลูกพืชที่ดอน ในขณะที่พื้นที่ทุ่งนาคิดเป็นร้อยละ 13 ของพื้นที่การเกษตร หรือร้อยละ 7 ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกทั้งหมด แสดงให้เห็นว่าสัดส่วนของทุ่งนาในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกมีระดับต่ำกว่าจำนวนโดยเฉลี่ยของประเทศ

พบว่าในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา พื้นที่ป่าและเขตทุ่งหญ้าในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกมีจำนวนลดลงจนเหลือสภาพป่าจริง ๆ อยู่น้อยมาก

คาดว่าในอนาคต พื้นที่ที่จะใช้ทำการเพาะปลูกและเลี้ยงสัตว์ในเขตพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกนี้จะมือน้อยลงมาก อันเนื่องมาจากสาเหตุต่างๆ เช่น

(ก) การขยายพื้นที่ทำได้ยาก สภาพดินเสื่อมโทรม และมีการขยายพื้นที่เพาะปลูกไปมากแล้ว

(ข) ดินส่วนใหญ่ในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกเป็นดิน Ultisols ซึ่งมีปริมาณอินทรีย์วัตถุต่ำ และบางครั้งมีสภาพเป็นกรดด้วย ทำให้มีความอุดมสมบูรณ์ต่ำ (ยกเว้นในบางพื้นที่ เช่น บริเวณตอนใต้ของกลุ่มแม่น้ำแม่กลองและบริเวณพื้นที่ราบชายฝั่ง)

ดังนั้น การขยายพื้นที่กสิกรรมและการเลี้ยงสัตว์ในบริเวณนี้จึงเป็นไปได้ยาก

1.2) ทางด้านสังคม

ประชากรในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก มีจำนวน 2.9 ล้านคนในปี 2537 คิดเป็นประมาณร้อยละ 5.2 ของจำนวนประชากรทั้งหมดในประเทศ ความหนาแน่นของประชากรในบริเวณนี้คิดเป็นประมาณ 70 คนต่อตารางกิโลเมตร จึงเป็นบริเวณที่มีคนอาศัยอยู่เบาบางที่สุดของประเทศ โดยความหนาแน่นของประชากรต่ำสุดในจังหวัดกาญจนบุรี (37 คนต่อตารางกิโลเมตร) และสูงที่สุดในจังหวัดสมุทรสงคราม (494 คนต่อตารางกิโลเมตร)

ดัชนีทางสังคมในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก แสดงให้เห็นลักษณะเฉพาะอันโดดเด่นของภูมิภาคนี้ ตัวอย่างเช่น อัตราการเกิดโดยคร่าว ๆ ของภูมิภาค (13.0 คนต่อประชากร 1,000 คน) ต่ำกว่าอัตราเฉลี่ยของทั้งประเทศ อัตราการตายของประชากรในภูมิภาคนี้ (5.4 คนต่อประชากร 1,000 คน) ยังคงสูงกว่าอัตราเฉลี่ยของประเทศ

1.3) ทางด้านเศรษฐกิจ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก (140,773 ล้านบาท ในปีพ.ศ. 2537) คิดเป็นร้อยละ 3.9 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งประเทศ (3,600,906 ล้านบาท) ซึ่งนับว่า ต่ำที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับภูมิภาคอื่น ๆ หรือมีมูลค่าเพียง 1 ใน 13 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีค่าเท่ากับร้อยละ 51.5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งประเทศ อัตราการเจริญเติบโตแท้จริงของผลิตภัณฑ์มวลรวมบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกในปี 2534-2537 (ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 6.3 นั้น) นับว่าต่ำเป็นอันดับ 2 ในบรรดา 7 ภูมิภาค (โดยเป็นรองภาคเหนือเท่านั้น) และยังต่ำกว่าอัตราการเจริญเติบโตของชาติโดยเฉลี่ยอยู่มาก (ร้อยละ 8.2) เป็นผลให้สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศมีแนวโน้มลดลงทุกปี

ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อคนในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกในปี 2537 มีมูลค่า 48,610 บาท เทียบกับอัตราเฉลี่ยของประเทศที่ 61,335 บาท ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อคนในบริเวณนี้จึงเท่ากับร้อยละ 79.3 ของค่าเฉลี่ยของประเทศ หรือคิดเป็นร้อยละ 26.1 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อคนในกรุงเทพฯ

จากการที่อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกมีระดับต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อคนในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว จึงมีแนวโน้มลดลงอีก ถ้าไม่มีความพยายามส่งเสริมการเพิ่มผลผลิตในภูมิภาคนี้ อย่างไรก็ตาม ดัชนีทางเศรษฐกิจที่เป็นปัจจัยบวกคือ ผลผลิตต่อคนงาน 1 คนในภูมิภาคนี้ เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ระดับกว่าร้อยละ 60 ของประเทศในปี 2537 ในขณะที่เคยอยู่ที่ประมาณร้อยละ 45 ในปี 2523 และ 2533 การเพิ่มขึ้นของอัตราผลผลิตต่อคนงาน 1 คนนั้น สะท้อนถึงการลงทุนขนาดใหญ่ในอุตสาหกรรมบางประเภทในบริเวณนี้ซึ่งเกิดขึ้นในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา

สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในสาขาเกษตรกรรมเท่ากับร้อยละ 19.3 ในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก ในขณะที่สัดส่วนเฉลี่ยของประเทศอยู่ที่ร้อยละ 10.2 สัดส่วนมูลค่าเพิ่มในสาขาอุตสาหกรรมในบริเวณนี้ได้เพิ่มขึ้นในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา โดยเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 23.3 ในปี 2537 ถึงแม้ว่ายังคงต่ำกว่าสัดส่วนของประเทศ (ร้อยละ 28.2) ขณะที่มูลค่าเพิ่มจากสาขาบริการนั้นมีสัดส่วนใกล้เคียงกับมูลค่าเฉลี่ยของประเทศ

2) รายละเอียดของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก

2.1) การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกตอนบน

บริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกตอนบน ประกอบด้วยพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรี จนถึงอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี สมุทรสงคราม และเพชรบุรีอันเป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้กับกรุงเทพฯ และปริมณฑล

บริเวณข้างต้นถือเป็นศูนย์กลางกิจการด้านอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันตกกับภาคอื่น ๆ ของประเทศและกับภูมิภาคอื่น ๆ ด้วย โดยอุตสาหกรรมที่คาดว่าจะมีโอกาสพัฒนาได้แก่ กิจกรรมที่ใช้ก๊าซธรรมชาตินำเข้าจากประเทศพม่า อุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตการเกษตรและปศุสัตว์

นอกจากเป็นศูนย์กลางทางด้านอุตสาหกรรมแล้ว ยังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลของภาคตะวันตกตอนบน โดยเฉพาะจังหวัดราชบุรีที่มีการนำก๊าซธรรมชาติมาจากพม่า มาใช้ในโรงงานไฟฟ้าพลังความร้อนขนาด 14,000 เมกกะวัตต์ และจะมีการสร้างถนนขนานกับแนวท่อก๊าซจากชายแดนไทย-พม่ามายังโรงไฟฟ้าที่ราชบุรี เพื่อดูแลท่อก๊าซดังกล่าว

การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกตอนบน จะนำไปสู่การพัฒนาที่สำคัญต่าง ๆ ดังนี้ คือ

(1) การส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดกาญจนบุรี

กาญจนบุรีมีสภาพภูมิประเทศที่เหมาะสมแก่การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยว ทั้งสำหรับชาวไทยและชาวต่างประเทศ สามารถเชื่อมกับเขตกรุงเทพฯ และสหภาพพม่า โดยผ่านด่านเจดีย์ 3 องค์ และเมื่อมีการเปิดใช้เส้นทางเชื่อมทวาย - กาญจนบุรี พื้นที่นี้จะเป็นประตูเข้าสู่พม่าและต่อไปยังเอเชียใต้และตะวันออกกลางได้

แนวทางการพัฒนา จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงเขตนี้ให้เป็นเขตอุตสาหกรรม ยกเว้นเพียงอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตเกษตรเท่านั้น จะรักษาสภาพนิเวศวิทยาของบริเวณนี้ให้ดีที่สุด จะส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และการเลียงปศุสัตว์ (โคขุน) รวมถึงการปลูกผักและไม้ดอก ซึ่งโอกาสทางการตลาดมีมากเพราะอยู่ใกล้กรุงเทพฯ

(2) การพัฒนาด้านเกษตรกรรมในจังหวัดกาญจนบุรี

ได้คำนึงถึงการพัฒนาชนบท และการพัฒนาทรัพยากรน้ำควบคู่ไปกับการพัฒนาการเกษตร ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่สมดุล เหมาะสมกับสภาพทางกายภาพของพื้นที่

(3) การพัฒนาอุตสาหกรรมและศูนย์กระจายผลิตภัณฑ์บ้านโป่ง

บ้านโป่งเป็นอำเภอที่ตั้งอยู่ตรงจุดกลางของเส้นทางหลัก ซึ่งตัดกันระหว่างเหนือกับใต้ และตะวันออกกับตะวันตก และยังเป็นบริเวณที่อยู่ใกล้กรุงเทพฯ ที่สุด บ้านโป่งจึงเหมาะแก่การเป็นศูนย์กลางการดำเนินงานด้านอุตสาหกรรม และศูนย์กลางการกระจายสินค้า

เนื่องจากมีการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ ในบริเวณบ้านโป่งมาช้านาน จึงเสนอให้พัฒนาอุตสาหกรรมที่เน้นตลาดภายในประเทศ เช่น เครื่องจักร ชิ้นส่วนรถยนต์ ฯลฯ

(4) การพัฒนาเขตการค้าเสรีและการประมงเพาะเลี้ยงสมุทรสงคราม

ควรนำพื้นที่ที่เคยเป็นนาทุ่งและถูกปล่อยให้ว่างเปล่าในจังหวัดสมุทรสงคราม มาใช้ประโยชน์ด้วยการจัดตั้งเขตการค้าเสรีและการประมงเพาะเลี้ยงสมุทรสงครามขึ้น โดยมีการกันส่วนหนึ่งของพื้นที่ไว้ สำหรับการรักษาและฟื้นฟูสภาพป่าโกงกาง และสำหรับการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ เช่น การทำฟาร์มเลี้ยงหอยแครง และเลี้ยงปู ฯลฯ

นอกจากนี้ยังเสนอให้ส่งเสริมเขตการค้าเสรีในบริเวณอื่นของ จังหวัดสมุทรสงครามด้วย เช่น อุตสาหกรรมการแปรรูป คลังสินค้า ศูนย์การค้าปลีกค้าส่ง ที่อยู่อาศัย ศูนย์จัดนิทรรศการ และสถานที่ออกกำลังกายขึ้น

เขตการค้าเสรีที่ได้เสนอนั้นนั้น จะเป็นการส่งเสริมนโยบายการ กระจายความเจริญออกจากกรุงเทพฯ แต่การวางแผนจัดตั้งเขตการค้าเสรีสมุทรสงครามดังกล่าว ไม่ควรพัฒนาแต่เฉพาะอุตสาหกรรมเท่านั้นแต่ควรมีการพัฒนาในด้านสังคม ชุมชนชนบท ชุมชน เมือง และการพัฒนาในด้านการคมนาคมขนส่งควบคู่กันไปด้วย

2.2) การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกตอนกลาง

บริเวณนี้ครอบคลุมพื้นที่เมืองเพชรบุรีตอนล่าง อำเภอชะอำ หัวหิน และ อำเภอเมือง ประจวบคีรีขันธ์ เนื่องจากบริเวณตอนกลางของพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกนี้สามารถ ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ตอนบนกับพื้นที่ตอนล่างได้ ประกอบกับมีสภาพแวดล้อมและ เครื่องอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม ทำให้พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกตอนกลางได้รับการวางแผนให้เป็นแหล่งที่เอื้ออำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ และเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภาค ได้ตอนบน

อย่างไรก็ตาม การที่พื้นที่ในบริเวณนี้มีสภาพดินที่ไม่สมบูรณ์ ไม่เหมาะ แก่การพัฒนาการเกษตร จึงไม่มีการส่งเสริมการพัฒนาการเกษตรมากนัก ส่วนการพัฒนาอุตสาหกรรมในบริเวณนี้ก็ไม่ได้รับการส่งเสริมเช่นกัน ยกเว้นอุตสาหกรรมประเภทที่อาศัยความรู้เป็น พื้นฐาน

การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกตอนกลางมีโอกาสนำให้เกิด กิจกรรมต่าง ๆ เช่น

(1) การพัฒนาเมืองวิทยาศาสตร์

มีการเสนอให้จัดตั้งเมืองวิทยาศาสตร์ขึ้นในจังหวัดเพชรบุรี เพื่อ ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมด้านวิชาความรู้ (Knowledge-based industry) หรือเพื่อให้เป็น ศูนย์กลางของอุตสาหกรรมที่ต้องใช้ความรู้เป็นพื้นฐาน

นอกจากนี้ ยังมีการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการ พัฒนาทางด้านความรู้เพื่อเป็น Functional City หรือศูนย์กลางของความเป็นเลิศ (Center of excellence) ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก โดยเมืองวิทยาศาสตร์จะเป็นเสมือนศูนย์กลางของ โครงสร้างพื้นฐานทางปัญญา รวมทั้งการตั้งศูนย์การวิจัยและการพัฒนาทั้งทางด้านวิทยาศาสตร์

และทางสังคม เพื่อเตรียมความพร้อมของบุคลากรที่มีคุณภาพทุกระดับตั้งแต่ประถมศึกษา มัธยมศึกษา อาชีวศึกษา จนถึงระดับอุดมศึกษา

(2) การพัฒนาเขตอยู่ดีมีสุข

เขตนี้ประกอบด้วยอำเภอชะอำและหัวหิน ได้กลายเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวไปเรียบร้อยแล้ว จึงควรมีการรักษาสภาพนิเวศวิทยาไว้ให้ดีที่สุด

บริเวณนี้มีป่าสงวน 3 แห่ง ได้แก่ เขาสามร้อยยอด หาดวนกร และน้ำตกห้วยยาง ซึ่งอยู่ทางตอนเหนือและตอนใต้ของเมืองประจวบคีรีขันธ์ เนื่องจากมิได้มีการอนุรักษ์เขตนี้ไว้ทั้งเขต จึงเสนอให้เมืองวิทยาศาสตร์สำหรับการวิจัยและพัฒนาทางเทคโนโลยี (อุตสาหกรรมทางความรู้) มาตั้งอยู่ในเขตนี้ด้วย

2.3) การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกตอนล่าง

พื้นที่นี้ครอบคลุมตั้งแต่อำเภอบางสะพานจนถึงจังหวัดชุมพร ซึ่งเน้นการพัฒนาด้านการปลูกผลไม้เมืองร้อนที่เหมาะสมกับสภาพทางภูมิศาสตร์ นอกจากนี้ พื้นที่ในบริเวณนี้ยังสามารถพัฒนาการปศุสัตว์และการประมงได้ด้วย

พื้นที่ในส่วนนี้จะเป็ศูนย์กลางอุตสาหกรรมหลักชายฝั่งทะเล อุตสาหกรรมพื้นฐานเหล็กรีดร้อนรีดเย็นที่อำเภอบางสะพาน อุตสาหกรรมต่อเนื่อง ศูนย์กลางการส่งออกทางทะเล โดยเฉพาะจังหวัดชุมพรมีศักยภาพที่จะพัฒนาให้เป็ศูนย์กลางการคมนาคมทางบกและทางอากาศของภูมิภาคนี้กล่าวโดยสรุปก็คือ ศูนย์กลางการพัฒนาอุตสาหกรรมจะถูกพัฒนาขึ้นอีก 2 แห่งคือ

- ศูนย์กลางริมชายทะเลแถบอำเภอบางสะพาน
- ศูนย์กลางที่จังหวัดชุมพร

นอกจากนี้ การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกตอนล่างนี้ยังจะก่อให้เกิดการพัฒนาในด้านอื่น ๆ เช่น

(1) การพัฒนาเขตการค้าเสรีบางสะพาน

ปัจจุบันมีโรงงานผลิตเหล็กที่อำเภอบางสะพาน และมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก (ท่าเรือประจวบฯ) และการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยก็มีแผนที่จะติดตั้งโรงงานผลิตไฟฟ้าอิสระทางตอนเหนือของบางสะพาน นอกจากนี้ ยังมีการเสนอให้เชื่อมโยงโครงการด้านอุตสาหกรรม สังคม การพัฒนาชุมชนเมือง ทรัพยากรน้ำ และการขนส่งเข้าด้วยกัน

เพื่อให้เกิดการพัฒนาขึ้นเป็นเขตการค้าเสรีที่สมบูรณ์ นอกจากนี้ในระยะยาวคาดว่าจะมีการเปิดเส้นทางเชื่อมกับสหภาพพม่าด้วย

(2) การริเริ่มโครงการพัฒนาผลไม้เมืองร้อนชุมพร

เนื้อที่เกษตรเกือบร้อยละ 80 ในจังหวัดชุมพร ใช้สำหรับเพาะปลูกผลไม้และไม้ยืนต้น ดังนั้นจึงมีการเสนอให้มีการพัฒนาการผลิตผลไม้ และการพัฒนาตลาดภายในจังหวัดขึ้นด้วย เนื่องจากชุมพรสามารถทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของการกระจายผลผลิตในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกได้ เพราะมีจุดเชื่อมเข้าสู่พื้นที่ได้หลายทาง ได้แก่ สนามบินที่อำเภอประทิว ท่าเรือชุมพร ถนนเชื่อมระหว่างชุมพร - ระนองและกับสหภาพพม่า นอกจากนี้ชุมพรยังมีศักยภาพในด้านการผลิตผลไม้ การทำปศุสัตว์ ตลอดจนทำการประมงอีกด้วย

3) แผนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกโดยแบ่งตามระยะเวลา

ได้มีการแบ่งช่วงระยะเวลาของการดำเนินการออกเป็นระยะ ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับทรัพยากรที่มีอยู่และความสามารถในการจัดหาเงินทุน โดยแบ่งออกได้เป็น 3 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1	เริ่มตั้งแต่ 2540 ถึงปี 2544 (สิ้นสุดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8)
ระยะที่ 2	เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 ถึงปี พ.ศ. 2549 (อยู่ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9)
ระยะที่ 3	เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ถึงปีพ.ศ. 2555 (อยู่ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10)

3.1) ระยะที่ 1 (2540 - 2544)

วางแผนการพัฒนาเฉพาะจุดตามศูนย์กลางต่าง ๆ ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก รวมทั้งการพัฒนาอุตสาหกรรมที่บางสะพานและการพัฒนาพลังงานไฟฟ้าที่จังหวัดราชบุรี ฯลฯ

ขณะเดียวกัน ได้มีการวางแผนที่จะสร้างการเชื่อมโยงภายในภาคตะวันตกเอง และการเชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันตกกับภาคอื่น ๆ ของประเทศ การเชื่อมโยงระหว่างภาคเกษตร อุตสาหกรรม และการบริการ รวมไปถึงการเชื่อมโยงระหว่างภาคเมืองกับชนบท นอกจากนี้ยังควรส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับภาคธุรกิจเอกชน และระหว่างภาครัฐกับองค์กรพัฒนาเอกชนที่ไม่มุ่งหวังกำไร (NGO's) ด้วย

ในระยะที่ 1 นี้ คาดว่าจะมีเป้าหมายการเติบโตด้านการเกษตรร้อยละ 2 ด้านอุตสาหกรรมร้อยละ 14 และด้านการบริการร้อยละ 8

3.2) ระยะที่ 2 (2545-2549)

การพัฒนาเฉพาะพื้นที่ที่จะได้รับการสนับสนุนในบริเวณตอนบน ตอนกลาง และตอนล่างของพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก พร้อมทั้งการพัฒนาในด้านต่าง ๆ รอบศูนย์กลางของการพัฒนา การเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่และการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ตลอดจนความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชนควรได้รับการส่งเสริมเพิ่มขึ้นอีก

ในระยะที่ 2 นี้ ข้อตกลงของกลุ่มการค้าเสรีอาฟต้า จะเริ่มมีผลในทางปฏิบัติในทุกภาคและทุกกิจกรรม จึงเป็นที่คาดกันว่าข้อตกลงเหล่านี้จะเอื้อประโยชน์ให้กับกิจกรรมการผลิตในภูมิภาคแถบนี้

ในระยะที่ 2 นี้ คาดว่าจะมีเป้าหมายการเติบโตด้านการเกษตรร้อยละ 2.5 ด้านอุตสาหกรรมร้อยละ 10 และด้านการบริการร้อยละ 8

3.3) ระยะที่ 3 (2550 - 2555)

การพัฒนาเฉพาะพื้นที่ที่จะเปลี่ยนเป็นการพัฒนาในระบบเครือข่าย (Regional Network Model) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณตอนบนและตอนล่างของพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก และควรที่จะส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงภายในพื้นที่ และการเชื่อมโยงระหว่างภาค ตลอดจนการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค ซึ่งจะกระทำไปพร้อม ๆ กันและสอดคล้องกัน

ในระยะที่ 3 นี้ ทั้งข้อตกลงของกลุ่มการค้าเสรีอาฟต้า และข้อตกลงขององค์การการค้าโลก (WTO) จะเริ่มมีผลในด้านการปฏิบัติในทุกภาคและทุกกิจกรรม ดังนั้นพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกก็ควรที่จะฉกฉวยโอกาสจากข้อตกลงเหล่านี้เพื่อให้เป็นประโยชน์ในการพัฒนาภูมิภาคนี้ต่อไปด้วย

ในระยะที่ 3 นี้ คาดว่าจะมีเป้าหมายการเติบโตด้านการเกษตรร้อยละ 3 ด้านอุตสาหกรรมร้อยละ 8.5 และการบริการร้อยละ 10

4) สภาพปัญหาในปัจจุบันของพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก

ปัญหาประกอบด้วย

4.1) ความจำกัดของทรัพยากรที่ดิน พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกมีเพียงร้อยละ 8.5 ของพื้นที่ทั้งหมดของประเทศ แต่พื้นที่ที่เหมาะสมแก่การเพาะปลูกและเลี้ยงสัตว์ใน

ภูมิภาคนี้มีเพียงร้อยละ 27 ของภูมิภาคเท่านั้น บริเวณนี้มีลักษณะภูมิศาสตร์ที่ยาวเรียวแคบ และพื้นที่ทำกินในบริเวณนี้ก็จำกัดอยู่เพียงบริเวณที่เป็นช่องแคบ ๆ ระหว่างชายฝั่งและภูเขาเท่านั้น

4.2) **สภาพพื้นที่ดินไม่อำนวย:** โดยทั่วไปดินในบริเวณนี้มีสภาพไม่อุดมสมบูรณ์ โดยส่วนใหญ่เป็นดิน Ultisols ที่อุดมสมบูรณ์กว่านี้มีจำกัดอยู่เพียงในบริเวณเลียบแม่น้ำแม่กลองตอนล่างเท่านั้น

4.3) **ทรัพยากรน้ำมีจำกัดและกระจายไม่ทั่วถึง** ปริมาณฝนตกประจำปีในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกนั้น มีตั้งแต่ 1,000 มิลลิเมตร ถึง 1,700 มิลลิเมตร และค่าความแตกต่างของปริมาณน้ำฝนในแต่ละฤดูนั้นมีมาก ตัวอย่างเช่น จังหวัดเพชรบุรีมีปริมาณฝนตกประจำปีประมาณ 1,000 มิลลิเมตร ซึ่งกว่าร้อยละ 80 ของปริมาณนี้จะตกอยู่ในช่วงฤดูฝนตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงตุลาคม โดยปกติแล้วฝนจะตกชุกกว่าในแถบตอนล่างของบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก แต่ก็มีข้อจำกัดด้านความแคบของบริเวณพื้นที่ในเขตนี้

การขาดแคลนน้ำเป็นปัญหาใหญ่ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณโครงการตอนกลางและตอนล่าง ซึ่งมีศักยภาพในการผลิตเพื่อการส่งออก เพราะอยู่ใกล้ชายฝั่งทะเลและมีบริเวณที่สามารถพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึกได้ (เช่น ที่อำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์)

การขาดแคลนแหล่งน้ำ ทำให้การแย่งชิงน้ำของภาคการผลิตเดียวกัน และระหว่างต่างภาคการผลิต ตัวอย่างเช่น ภาคอุตสาหกรรม และเกษตรกรรมมีโอกาสเกิดขึ้นได้ง่าย

เท่าที่เป็นอยู่ การเพิ่มแหล่งน้ำขนาดใหญ่เพื่อนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรม ฯลฯ ในพื้นที่ข้างต้น เป็นไปได้ค่อนข้างยาก เช่น อาจได้จากแหล่งน้ำในพม่า ซึ่งต้องนำผ่านทิวเขาตะนาวศรี หรือการพัฒนาเขื่อนที่อำเภอท่าแซะ จังหวัดชุมพร ซึ่งมีอุปสรรคไม่น้อย

กล่าวคือวิธีการแรก ต้องใช้ต้นทุนที่สูงมาก ขณะที่ยังมีปัญหามั่นคงและการเมืองระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอยู่ด้วย ส่วนแหล่งน้ำที่สองนั้น อาจก่อผลข้างเคียงด้านสิ่งแวดล้อมมาก

4.4) **ปัญหาความขัดแย้งระหว่างการส่งเสริมการลงทุนด้านอุตสาหกรรมกับการท่องเที่ยว**

พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกในส่วนกลางและส่วนล่างมีทรัพยากรการท่องเที่ยวมาก และเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญไม่ว่าจะเป็นอำเภอชะอำ อำเภอหัวหิน ฯลฯ การลงทุน

ด้านอุตสาหกรรมมาก ๆ อาจขัดแย้งกับการขยายศักยภาพการท่องเที่ยวในพื้นที่ เช่น ก่อปัญหามลภาวะ แย่งชิงการใช้ทรัพยากรน้ำ และพลังงาน และการใช้ระบบการขนส่งคมนาคมบนถนนสายเดียวกัน ฯลฯ

4.5) หลาย ๆ จังหวัดในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกอยู่ในพื้นที่เขต 2

ตามการแบ่งของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (เช่น จังหวัดกาญจนบุรี ราชบุรี สมุทรสงคราม) ซึ่งได้สิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI น้อยกว่าพื้นที่ในเขต 3

จากความลักลั่นดังกล่าว นี้เอง ที่ทำให้อุตสาหกรรมจำนวนมาก เกิดขึ้นในเขตรอยต่อของจังหวัดระหว่างเขต 2 และเขต 3 ตัวอย่างเช่น ระยอง (อยู่ติดกับชลบุรี ซึ่งอยู่ในเขต 2) นครราชสีมา ปราจีนบุรี สระแก้ว และอำเภอเขาชัยวัน จังหวัดเพชรบุรี (ซึ่งอยู่ติดกับจังหวัดราชบุรีที่อยู่ในเขต 2) ทั้งนี้เพื่อรับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนจาก BOI ซึ่งได้ให้แก่ผู้ลงทุนในเขต 3 มากกว่าการลงทุนในเขต 1 และเขต 2 เป็นอันมาก (เขต 1 ประกอบด้วยกรุงเทพฯ และจังหวัดปริมณฑล และเขต 2 ประกอบด้วยจังหวัดต่าง ๆ รอบ ๆ กรุงเทพฯ ซึ่งมีอำเภอเมืองอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ไม่เกิน 150 กม. ซึ่งมีอยู่ประมาณ 10 จังหวัด)

จังหวัดในเขตรอยต่อระหว่างเขต 2 และเขต 3 ซึ่งมีการลงทุนทางอุตสาหกรรมมาก ๆ นั้น เป็นพื้นที่ที่มีข้อได้เปรียบด้านต่าง ๆ เช่น มีแหล่งที่ตั้งที่ได้เปรียบ เช่น มีระบบการคมนาคมขนส่งดี สามารถติดต่อกับกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นศูนย์กลางของประเทศ และอยู่ไม่ไกลจากท่าเรือซึ่งเป็นแหล่งส่งออก และนำเข้า ทำให้การลงทุนด้านอุตสาหกรรมมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

4.6) ระยะทางห่างจากกรุงเทพฯ : ส่วนบนของบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกติดกับกรุงเทพมหานครและได้รับผลกระทบจากกรุงเทพมหานครทั้งในทางบวกและลบอย่างไรก็ดี ผลกระทบที่สำคัญ ๆ จากกรุงเทพมหานครนั้น มิได้แผ่ไปถึงส่วนล่างของบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก เนื่องจากรูปร่างที่ยาวเรียวของภูมิภาค ระยะทางห่างไกลจากบริเวณกรุงเทพมหานครจึงเป็นข้อจำกัดของภูมิภาคนี้

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

ภูมิภาคนิยม (Regionalism) คือ “มาตรการ” ที่ถูกใช้ในภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก ด้วยจุดมุ่งหมายอย่างน้อยสองสามประการ คือการขยายความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจของประเทศที่เป็นสมาชิกในกลุ่มเอง การกีดกันประเทศนอกกลุ่มในการติดต่อทางเศรษฐกิจกับประเทศในกลุ่ม และการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของกลุ่มในประชาคมเศรษฐกิจโลก

ท่ามกลางความเปลี่ยนแปลงของกระแสโลกาภิวัตน์ ซึ่งมีมากเป็นพิเศษในช่วงหลังการประชุมพลาซ่า แอ็กคอร์ด (Plaza Accord) ในเดือนกันยายน 2528 เป็นต้นมา กระแสภูมิภาคนิยมได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างเด่นชัด และปรากฏผลในทางปฏิบัติมากกว่าในช่วงก่อนหน้านั้น ทั้ง ๆ ที่แนวคิดและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับภูมิภาคนิยมได้เกิดขึ้นในโลกมานานก่อนหน้านั้นแล้ว

ภูมิภาคนิยมดูจะไม่ได้แตกต่างเพียงแหล่งที่ภูมิภาคนิยม ดังกล่าวได้เกิดขึ้นเท่านั้น หากแต่ประเภทของกิจกรรม และ “ขนาด” ของภูมิภาคนิยมก็มีความแตกต่างกันไม่น้อยด้วย

ตัวอย่างเช่นการเกิดขึ้นของอนุภูมิภาคนิยม (Sub-Regionalism) ที่กระจายอยู่ทั่วไปในพื้นที่ต่าง ๆ ของโลก อันเกิดจากการรวมตัวหรือร่วมมือทางกิจกรรมเศรษฐกิจของบางพื้นที่ของแต่ละประเทศ ตัวอย่างเช่น โครงการสามเหลี่ยมเศรษฐกิจที่เกิดจากความร่วมมือกันของ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย กับรัฐทางด้านเหนือของมาเลเซียและพื้นที่ทางด้านเหนือของเกาะสุมาตราและแคว้นอิสระฮาเซห์ของอินโดนีเซีย

ในช่วงที่ผ่านมา ภูมิภาคนิยมที่เกิดขึ้นนับร้อย ๆ โครงการทั่วโลก มีทั้งที่ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และที่บรรลุความสำเร็จแต่เพียงในนาม ส่งผลให้มาตรการความร่วมมือดังกล่าว กลายเป็นเพียงคำโฆษณาชวนเชื่อหรือการประชาสัมพันธ์ว่ามีกลุ่มของตนเกิดขึ้นเท่านั้น

อย่างไรก็ตามในความเปลี่ยนแปลงของกระแสโลกาภิวัตน์ปัจจุบัน การรวมตัวของประเทศโดยอาศัยปัจจัยทางภูมิศาสตร์และความสัมพันธ์ติดต่อทางเศรษฐกิจดูจะเป็นจริงยิ่งขึ้น ส่งผลให้การรวมตัวของประเทศในภูมิภาคต่าง ๆ (Regionalization) เกิดขึ้นอย่างกว้างขวาง และมีความก้าวหน้าทางการเจรจา และการเกิดขึ้นของกิจกรรมความร่วมมือต่าง ๆ ที่มีเด่นชัดกว่าเดิม

นอกจากการเพิ่มความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจแล้ว การรวมตัวของกลุ่มประเทศในลักษณะภูมิภาคนิยม ยังเกิดจากเป้าหมายเพื่อใช้ถ่วงดุลกับกลุ่มประเทศในลักษณะภูมิภาคนิยม

อื่นๆ ซึ่งมีที่ท่าว่าจะเติบโตใหญ่เข้มแข็ง และกิจกรรมของกลุ่มดังกล่าวอาจกระทบต่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ตัวอย่างเช่น การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศในประเทศ หรือในกลุ่มของตนได้

ดังนั้น การรวมกลุ่มแบบภูมิภาคนิยมในปัจจุบันจึงเกิดขึ้นแบบคู่ขนานกันไปกับกระแสโลกาภิวัตน์ และดูประหนึ่งว่านับวันแนวโน้มของภูมิภาคนิยมดังกล่าวกำลังกลายเป็นทั้งยุทธศาสตร์และยุทธวิธีของประเทศต่าง ๆ ภายใต้อิทธิพลที่มีลักษณะไร้พรมแดนยิ่งขึ้นทุกที

เมื่อเป็นเช่นนี้ องค์ความรู้เกี่ยวกับวิวัฒนาการของภูมิภาคนิยม รวมตลอดถึงแนวโน้มความเป็นไปของการรวมกลุ่มดังกล่าวจึงมีความสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่จะมีต่อไทย ในฐานะสมาชิกของประชาคมโลก

มีข้อที่น่าสังเกตต่อไปว่า ในช่วงประมาณทศวรรษเศษที่ผ่านมา ธุรกิจการเงินได้กลายเป็นกิจกรรมสำคัญในการกระตุ้นโลกาภิวัตน์ และการขยายตัวของภาคการเงินที่กำลังบงการและครอบงำโลกทั้งโลกอย่างเข้มแข็งของทุกวันนี้ ได้ส่งผลให้การรวมตัวแบบภูมิภาคนิยมมีตัวแปรด้านการเงิน ตัวอย่างเช่น การไหลตัวเปลี่ยนแปลงของค่าแลกเปลี่ยนเงินตรา (Currency Exchange Rate) ฯลฯ เข้ามาเป็นตัวกำหนดด้วย

ความเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ได้ส่งผลให้แนวความคิดเกี่ยวกับการใช้เงินตราร่วมกันของภูมิภาคได้รับความสนใจมากยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นใช้เงินตราประจำภูมิภาคดังกล่าวสร้างความเข้มแข็งหรือเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจให้แก่สมาชิกประเทศในกลุ่มภูมิภาคนิยมของตน หรือเพื่อเป้าหมายในการถ่วงดุลกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งกลายเป็นเงินตราระหว่างประเทศที่มีความสำคัญที่สุดของโลกในปัจจุบัน

ทุกวันนี้ โลกไม่เพียงใช้ดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นสื่อกลางในการประกอบการด้านการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศซึ่งโยงถึงภาคการผลิตจริง (Real Sector) เท่านั้น หากแต่เงินตราสกุลดังกล่าวยังเป็น “สื่อกลาง” การเก็งกำไร (Speculation) ทั้งในตลาดเงิน (Money Market) และตลาดทุน (Capital Market) เช่น การเก็งกำไรในตลาดหลักทรัพย์ (Stock Market) ต่าง ๆ ที่แผ่ขยายไปทั่วโลก ทั้งในตลาดหุ้นดั้งเดิมและตลาดหุ้นเกิดใหม่ (Emerging Stock Market) ในประเทศต่าง ๆ

หลังจากที่ “ระบบ” อัตราแลกเปลี่ยนแบบค่อนข้างคงที่โดยการอิงค่าเงินตราของตนกับดอลลาร์สหรัฐฯ ในหมู่ประเทศส่วนใหญ่ในเอเชียตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้สิ้นสุดลง โดยมีไทยเป็นผู้ “เริ่มต้น” ในวันที่ 2 กรกฎาคม 2540 เป็นต้นมา ตลาดเงิน (Money Market) ของแต่ละประเทศในภูมิภาคดังกล่าวได้เกิดอาการผันผวนกว้างไกลไร้เสถียรภาพและตกอยู่ในกระแสนของการเก็งกำไร โดยมีดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นสื่อกลางสำคัญอย่างหนักหน่วงยิ่งขึ้นไปอีก ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจอย่างกว้างขวาง

ภูมิภาคนิยมภายใต้ระบบการเงินเสรี จึงเป็นตัวแปรใหม่ที่น่าไปสู่การจับกลุ่มทางเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก โดยมีการคิดค้น "สื่อกลาง" ใหม่ ๆ ในการเสริมสร้างกิจกรรมที่น่าไปสู่การรวมตัวกันอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

เมื่อแยกแยะออกมาแล้ว ปรากฏว่าการรวมกลุ่มของประเทศต่าง ๆ ในโลกที่มีขนาดใหญ่ที่สุด และต่อมามีสมาชิกจากประเทศทั่วโลกเข้าร่วมมากที่สุดก็คือ การเจรจาว่าด้วยข้อตกลงทั่วไปด้านการค้าและภาษีอากร (General Agreement on Tariffs and Trade - GATT) ซึ่งปัจจุบันได้เปลี่ยนมาเป็นองค์การการค้าโลก (World Trade Organization - WTO)

ในความเป็นจริงแล้ว เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้สิ้นสุดลง ประเทศผู้นำได้พยายามหาทางจัดตั้งองค์การต่าง ๆ ขึ้น 2-3 องค์การ เพื่อช่วยฟื้นฟูเศรษฐกิจโลกที่บอบช้ำจากสงคราม นั่นก็คือกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund - IMF) เพื่อเป้าหมายในการจัดระบบการเงินโลก ธนาคารโลก (World Bank หรือ International Bank for Reconstruction and Development - IBRD) เพื่อใช้ฟื้นฟูเศรษฐกิจโลก และองค์การการค้าโลก (International Trade Organization - ITO) เพื่อช่วยจัดระเบียบการค้าของโลก

อย่างไรก็ดี ขณะนั้นมีเพียง IMF กับธนาคารโลกเท่านั้นที่จัดตั้งได้สำเร็จ เพราะสหรัฐอเมริกาซึ่งมีอิทธิพลมากที่สุดในขณะนั้นยังไม่เห็นด้วยกับการจัดตั้ง ITO และแปรเปลี่ยนไปจัดตั้ง GATT แทน โดยมีการลงนามกันของสมาชิก 23 ประเทศ ในวันที่ 30 ตุลาคม 2490 และเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2491

วัตถุประสงค์ที่สำคัญของแกตต์ (GATT) ก็คือการส่งเสริมการค้าเสรีในหมู่ประเทศสมาชิก โดยเน้นหลักการการเจรจาแก้ไขปัญหาแบบพหุภาคี (Multilateral Negotiation) และปราศจากอคติหรือเลือกปฏิบัติ (Non-Discrimination)

นับตั้งแต่ตั้งเกิดขึ้นในปีพ.ศ. 2490 ได้มีการเจรจาแบบพหุภาคีรวม 8 รอบ คือครั้งแรกที่เจนีวา (2490) ตามด้วยที่ Annecy ฝรั่งเศส (2492) ที่ Torquay ประเทศอังกฤษ (2494) ที่เจนีวาอีก 3 ครั้ง (ปี 2499 ในช่วง 2503 - 2504 และช่วง 2507-2510) ที่โตเกียว (ระหว่างปี 2516-2522) และรอบที่ 8 ที่เมือง Punta Del Este ประเทศอุรุกวัย ซึ่งรู้จักกันดีในคำว่า การเจรจาแกตต์รอบอุรุกวัย (GATT-Uruguay Round) (2529-2536)

สำหรับไทยนั้น เริ่มเข้ามีส่วนร่วมในแกตต์เมื่อการประชุมรอบที่ 7 ที่โตเกียว หรือที่รู้จักกันในนาม "Tokyo Round" โดยเริ่มต้นจากการเป็นผู้สังเกตการณ์ แล้วสมัครเป็นสมาชิกชั่วคราวในปี 2521 และสมัครเป็นสมาชิกถาวรมีผลตั้งแต่วันที่ 20 พฤศจิกายน 2525 (อยู่ในอันดับที่ 88 จากสมาชิกกว่า 100 ประเทศในปัจจุบัน)

มีข้อที่น่าสังเกตว่า ในช่วงที่ไทยเข้าเป็นสมาชิกแกตต์นั้น เศรษฐกิจโลกยังอยู่ในช่วงถดถอย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสหรัฐอเมริกาภายใต้การนำของประธานาธิบดีใหม่คือนายโรนัลด์

เรแกน ซึ่งพยายามแก้ไขปัญหาของตน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้นโยบายและมาตรการทางการเงินโดยการเพิ่มอัตราดอกเบี้ยในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาล ฯลฯ ซึ่งอยู่ในระดับที่สูงมาก เพื่อหวังดึงดูดเงินทุนเข้าสู่สหรัฐฯ ทำให้สงครามดอกเบี้ยเกิดขึ้นอัน พิจารณาได้จากการต่อสู้กันของสหรัฐฯ กับยุโรป ที่มีลำดับขั้นทางการพัฒนาที่ใกล้เคียงกัน และมีระบบของธุรกิจการเงินที่อยู่ในระดับเดียวกัน

เงินทุนจากที่ต่างๆ ที่ไหลเข้าสู่สหรัฐฯ อันเนื่องมาจากแรงจูงใจของระดับอัตราดอกเบี้ย ได้ส่งผลให้มีแรงซื้อดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้น อัตราแลกเปลี่ยนของดอลลาร์สหรัฐฯ กับเงินตราสกุลอื่น ๆ จึงเพิ่มสูงขึ้น

ผลที่ตามมาก็คือ การขาดดุลการค้าของสหรัฐฯ ซึ่งตามปกติก็อยู่ที่ระดับสูงมากอยู่แล้ว ต้องมีปัญหานักท่องเที่ยวขึ้นไปอีก เพราะค่าดอลลาร์มีอัตราสูงเกินไป

ทศวรรษที่ 2520's จึงเป็นช่วงเวลา เศรษฐกิจตกต่ำถดถอย และเต็มไปด้วยความไร้เสถียรภาพ ซึ่งส่งผลกระทบไปทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษดังกล่าว

ความพยายามที่จะแก้ไขปัญห เศรษฐกิจของสหรัฐฯ ซึ่งมีผลต่อแนวโน้มของเศรษฐกิจโลกค่อนข้างมาก ได้นำไปสู่การประชุมครั้งสำคัญของในทางเศรษฐกิจ นั่นก็คือการประชุมของรัฐมนตรีคลังของประเทศมหาอำนาจโลก 5 ประเทศ ซึ่งรู้จักกันดีในนามของกลุ่ม "G.5" อันประกอบไปด้วยสหรัฐอเมริกา อังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมันตะวันตก และญี่ปุ่น ที่โรงแรมพลาซ่าในกรุงนิวยอร์ก เมื่อเดือนกันยายน 2528 และได้บรรลุข้อตกลง "พลาซ่า แอ็กคอร์ด" ซึ่งมีผลต่อความเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออก (East Asia) เป็นอย่างมากในช่วงเวลาต่อมา

ประมาณ 1 ปีหลังการประชุมพลาซ่า แอ็กคอร์ด การประชุมพหุภาคี รอบที่ 8 ของแกตต์ ซึ่งถือเป็นการประชุมครั้งสำคัญที่สุด มีประเทศเข้าร่วมประชุมมากที่สุด (รวมทั้งไทยที่เข้าร่วมประชุมในฐานะประเทศสมาชิกที่เป็นทางการ) มีเรื่องที่ต้องถกเถียงหาข้อยุติมากที่สุด และใช้เวลายาวนานที่สุดกว่าที่จะบรรลุข้อตกลงได้

แต่เดิมนั้น แกตต์รอบที่ 8 ที่เรียกกันว่ารอบอุรุกวัย ได้กำหนดเวลาประชุมไว้ในช่วง 2529-2533 จากประเทศที่เข้าร่วมประชุมประมาณ 75 ประเทศ

แต่กว่าที่จะบรรลุข้อตกลงกันได้ก็ต้องใช้เวลากว่า 7 ปี โดยสามารถตกลงกันได้ในปี 2536 และระหว่างที่มีการประชุมอันยืดเยื้อดังกล่าว ก็มีประเทศสมาชิกแกตต์อื่น ๆ เข้าร่วมประชุมสมทบขึ้นเรื่อย ๆ ด้วย จนกลายเป็น 115 ประเทศ

การประชุมแกตต์รอบอุรุกวัยข้างต้น ได้บรรลุข้อตกลงสำคัญ ๆ รวม 8 เรื่อง เช่น ข้อตกลงว่าด้วยการเปิดตลาด ข้อตกลงว่าด้วยสินค้าเกษตร ข้อตกลงว่าด้วยผลิตภัณฑ์สิ่งทอ ข้อ

ตกลงว่าด้วยสิทธิทรัพย์สินทางปัญญา ข้อตกลงว่าด้วยการค้าภาคบริการ ข้อตกลงว่าด้วยมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า และข้อตกลงว่าด้วยการจัดตั้งองค์การการค้าโลก (World Trade Organization-WTO) ขึ้นมาบริหารข้อตกลงจากแก้ตต่อไป

European Union

ในระหว่างที่มีการเจรจาพหุภาคีของแกตต์รอบอุรุกวัย ซึ่งเป็นกระบวนการเจรจาในระดับโลกนั้น ก็ได้มีการรวมกลุ่มแบบภูมิภาคนิยม (Regionalization) กลุ่มสำคัญ และมีความเข้มแข็งใหญ่โตเมื่อเทียบกับขนาดของเศรษฐกิจโลกเกิดขึ้นในระยะใกล้เคียงกันด้วย นั่นก็คือกลุ่มประชาคมยุโรป (European Community - EC) ซึ่งปัจจุบันได้กลายมาเป็นสหภาพยุโรป (European Union - EU) อันเป็นกลุ่มภูมิภาคนิยมที่เข้มแข็งใหญ่โตที่สุดของโลกในปัจจุบัน

เมื่อมองย้อนกลับไปแล้ว พบว่า EU ในปัจจุบันมีต้นตอมาจากการก่อตั้ง ประชาคมถ่านหิน และเหล็กกล้ายุโรป (European Coal and Steel Community - ECSC) ขึ้นในปี 2495 จากสมาชิก 6 ประเทศคือ เยอรมันนี ฝรั่งเศส อิตาลี เนเธอร์แลนด์ เบลเยียม และลักเซมเบิร์ก

เพื่อความร่วมมือที่หลากหลายและใกล้ชิดกันยิ่งขึ้น ต่อมาสมาชิก 6 ประเทศของ ECSC ได้ร่วมกันก่อตั้งประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Community - EEC) และประชาคมพลังงานปรมาณูยุโรป (European Atomic Energy Community - EURATOM) และในปี 2501 องค์การทั้ง 3 แห่งข้างต้นก็ได้รวมตัวกัน โดยใช้ชื่อว่าประชาคม ยุโรป (EC) โดยมีเป้าหมายและขั้นตอนในการดำเนินงานต่าง ๆ คือ การเป็นสหภาพศุลกากร (Custom Union) การเป็นยุโรปตลาดเดียว (Single Market) การเป็นสหภาพเศรษฐกิจและ การเงิน (Economic and Monetary Union) และการเป็นสหภาพยุโรป (European Union)

ก้าวสำคัญของภูมิภาคนิยมแห่งยุโรปกลุ่มนี้ ก็คือการจัดตั้งสหภาพศุลกากรซึ่งแล้วเสร็จในปี 2511 ทำให้สามารถยกเลิกการจัดเก็บภาษีศุลกากร และการจำกัดปริมาณการค้าต่าง ๆ เช่น การกำหนดโควตาระหว่างกัน

5 ปีต่อมา (2516) ได้มีการรับสมาชิกเพิ่มอีก 3 ประเทศ ประกอบด้วย อังกฤษ ไอร์แลนด์ และเดนมาร์ก ตามด้วยกรีกในปี 2524 สเปน โปรตุเกส ในปี 2529 ออสเตรีย สวีเดน นอร์เวย์ และฟินแลนด์ ในช่วงระหว่างปี 2532-2535 รวมเป็น 15 ประเทศ

นโยบายทางเศรษฐกิจสำคัญ ที่สมาชิกของ EC ได้กำหนดร่วมกัน ประกอบด้วย นโยบายการค้าร่วม (Common Commercial Policy) และนโยบายการเกษตรร่วม (Common Agricultural Policy) เพื่อนำไปสู่การพัฒนาระบบการค้า และภาคการเกษตรที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศสมาชิก

ในปี 2535 ซึ่งการเจรจาแก้ตอร์บอนูกรวยใกล้สิ้นสุดและบรรลุข้อตกลงกันได้นั้น EC ก็สามารถขยายความร่วมมือสู่ยุโรปตลาดเดียว (Single Market) เพื่อลดมาตรการกีดกันทางการค้า ส่งเสริมการเคลื่อนย้ายทุน บุคลากร บริการและสินค้าได้อย่างเสรี หลังจากที่มีการเจรจาต่อเนื่องกันมาเป็นเวลา 2-3 ทศวรรษ ส่งผลให้ระบบยุโรปตลาดเดียวมีผลบังคับใช้อย่างสมบูรณ์ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2536 เป็นต้นมา โดยมีการปรับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของสมาชิกแต่ละประเทศให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นด้านพิธีปฏิบัติที่พรมแดนเช่นเรื่องตรวจคนเข้าเมือง ด้านกักกันสินค้า และการปรับเปลี่ยนด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เช่น การขจัดความแตกต่างด้านมาตรฐานสินค้า ระบบการควบคุมธุรกิจ การคุ้มครองอนามัย และความปลอดภัย การคุ้มครองสถานะแวดล้อม รวมตลอดถึงการปรับตัวด้านการคลัง เช่น การลดหรือขจัดความแตกต่างด้านภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Added Tax) และภาษีสรรพสามิต

นโยบายยุโรปตลาดเดียวข้างต้น ได้ส่งผลให้เกิดการขยายตัวในหลาย ๆ ด้านของกลุ่ม EC เช่น การผลิตการลงทุน การจ้างงาน ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนการประกอบการลดลง สามารถแข่งขันกับประเทศนอกกลุ่มได้อย่างมีประสิทธิภาพขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งคู่แข่งสำคัญในตลาดโลก เช่น สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น

ต่อจากนั้น EC ก็ได้มุ่งสู่การรวมตัวเป็นสหภาพเศรษฐกิจและการเงิน และสหภาพยุโรปจนมีการลงนามในสนธิสัญญา Maastricht ซึ่งเป็นสนธิสัญญาสหภาพยุโรป โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 พฤษภาคม 2536

เนื้อหาสาระที่สำคัญของสนธิสัญญา Maastricht ก็คือการประสานนโยบายเศรษฐกิจและการเงินภายในสหภาพ โดยมุ่งควบคุมและรักษาค่าแลกเปลี่ยนของสกุลเงินตราของประเทศสมาชิก รวมตลอดถึงการสร้างระบบความร่วมมือของธนาคารกลางประเทศสมาชิก โดยจัดตั้งสถาบันการเงินยุโรป (European Monetary Institute - EMI) เพื่อทำหน้าที่ประสานความร่วมมือกับธนาคารกลางของแต่ละประเทศ เพื่อนำไปสู่การจัดตั้งธนาคารกลางแห่งยุโรป และการใช้เงินตราสกุลเดียวกัน (Single Currency Unit) ในที่สุด โดยจะเริ่มอย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2542

กล่าวได้ว่า ปัจจุบันสหภาพยุโรปเป็นกลุ่มเศรษฐกิจที่มีความเข้มแข็งใหญ่โตที่สุดในโลก เพราะสมาชิก 15 ชาติ ซึ่งมีประชากรประมาณ 370 ล้านคน เนื้อที่ประมาณ 3.23 ล้านตร.กม.นั้น มีมูลค่าทางการค้าและ GDP คิดเป็นร้อยละ 40 และร้อยละ 27 ของโลกตามลำดับ ไม่เพียงเท่านั้นสหภาพยุโรปยังเป็นแหล่งรองรับการลงทุนจากต่างประเทศถึงเกือบร้อยละ 50 ของโลก และมีการกระจายการลงทุนไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของโลกถึงประมาณร้อยละ 47 ของการลงทุนทั่วโลก

ความใหญ่โตทางขนาดเศรษฐกิจเมื่อพิจารณาจากดัชนีชี้วัดหลาย ๆ ตัวดังกล่าว ได้สร้างความสำคัญของภูมิภาคนี้แก่สายตาของคู่แข่งอื่น ๆ ไม่ใช่เพียง โดยเฉพาอย่างยิ่งทางฝั่งเอเชียและแปซิฟิก ซึ่งมีสหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น ฯลฯ ดำรงอยู่ จนต้องหาทางสร้างการถ่วงดุลเพื่อไม่ให้ตนและกลุ่มทางเศรษฐกิจของตนต้องเสี่ยงพินาศย่อยยับไป โดยปรากฏรูปธรรมออกมาจากการเกิดขึ้นของภูมิภาคอื่น ๆ ในพื้นที่แปซิฟิกข้างต้น ตัวอย่างเช่น NAFTA เอเชีย (APEC) ฯลฯ

ยิ่งการรวมตัวกันของสหภาพยุโรปมีเอกภาพเพียงพอที่จะประกาศใช้ระบบเงินตราสกุลเดียวกันด้วยแล้ว ภูมิภาคนี้กลุ่มนี้ก็ยิ่งตกอยู่ในสายตาของโลกมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศที่เป็นเจ้าของดอลลาร์สหรัฐฯ และหรือประเทศที่ต้องใช้ดอลลาร์สหรัฐฯ ในการประกอบการทางเศรษฐกิจของตน

APEC

ประเทศในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก แม้ว่าจะมีปัจจัยร่วมทางภูมิศาสตร์อยู่บ้าง แต่เอกภาพในด้านอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางเศรษฐกิจ ไม่ว่าจะเป็นการค้าระหว่างประเทศ การลงทุน ฯลฯ ดูจะมีอยู่ไม่มากนัก ส่งผลให้เกิดความขัดแย้งกันอยู่เนือง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างญี่ปุ่นและพันธมิตรทางเศรษฐกิจกับสหรัฐอเมริกา ซึ่งปรากฏให้เห็นได้จากความไม่สมดุลของการค้าระหว่างประเทศและการลงทุน ฯลฯ ส่งผลให้มีการนำเอามาตรการ กีดกันทางเศรษฐกิจในรูปแบบต่าง ๆ ออกมาใช้อยู่เสมอ ๆ

ความขัดแย้งทางการค้า ฯลฯ ซึ่งนำไปสู่การใช้มาตรการปกป้องทางการค้า (Protectionism) และการเพิ่มอุปสรรคหรือมาตรการขวางกั้นทางการค้า (Trade Barriers) ต่าง ๆ ในหมู่ประเทศพัฒนาแล้ว (Developed Countries) ซึ่งมีอำนาจซื้อสูง ได้ส่งผลให้นายบ็อบ ไฮค ซึ่งเป็นนายกรัฐมนตรีของออสเตรเลีย เสนอมาตรการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในหมู่ประเทศเอเชีย-แปซิฟิกขึ้นมาในปี 2532

นอกจากการมีสัดส่วนของ GDP ไม่น้อยกว่าหนึ่งในสามของ GDP รวมของโลกแล้ว ภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก ยังเป็นบ่อเกิดของความ "มหัศจรรย์" ทางเศรษฐกิจ เพราะมีประเทศจำนวนมากที่มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่สูงที่สุดในโลก และมีอัตราการขยายตัวที่สูงกว่าอัตราเฉลี่ยของโลกมาก

ไม่เพียงเท่านั้น ภูมิภาคนี้ยังมีความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศของโลก ตัวอย่างเช่นในช่วงต้นทศวรรษที่ 2530 การส่งออกจากภูมิภาคนี้มีสัดส่วนถึงเกือบร้อยละ 40 ของการส่งออกรวมทั่วโลก

สำหรับญี่ปุ่น ซึ่งเป็นผู้นำอันดับสองของเศรษฐกิจโลกด้วยแล้ว เอเชีย-แปซิฟิก เป็นทั้งฐานการผลิตและตลาดที่สำคัญที่สุด ทำให้ญี่ปุ่นทุ่มเทการลงทุนในภูมิภาคนี้เป็นอันมาก โดยที่ส่วนใหญ่อยู่ในภูมิภาคนี้

ยิ่งญี่ปุ่นต้องเผชิญกับการแข่งขันทางการเงิน" อย่างหนักหน่วงกับสหรัฐอเมริกา ในช่วงหลังการประชุมพลาซ่า แอ็กคอร์ดในปลายปี 2528 เป็นต้นมาด้วยแล้ว ก็ยิ่งมีความจำเป็น ในการใช้บางภูมิภาคของเอเชีย-แปซิฟิก เป็นฐานการลงทุนและการค้า เพื่อเพิ่มความสามารถ ในการต่อสู้ทางเศรษฐกิจกับสหรัฐอเมริกาซึ่งมีภาคการเงิน (Financial Sector) ที่เข้มแข็งกว่า

ในช่วงปลายทศวรรษที่ 2520 ถึงต้นทศวรรษ 2530 นั้น ยังมีแรงกดดันอีกหลาย ปัจจัย ที่ส่งผลให้ประเทศเอเชีย-แปซิฟิกหาหนทางที่จะมีกลุ่มก้อนทางเศรษฐกิจของตัวเองเพื่อ เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันท่ามกลางสภาวะโลกาภิวัตน์ ที่มีที่ท่าว่าจะขยายตัวมากยิ่งขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อพิจารณาจากเหตุการณ์หลังประชุมพลาซ่าแอ็กคอร์ดในปลายปี 2528 เป็นต้นมา

ประการหนึ่งก็คือ ความไม่แน่ใจต่อความสำเร็จของการเจรจาแกตต์รอบอุรุกวัยที่ เปิดฉากขึ้นหลังการประชุมพลาซ่าแอ็กคอร์ดเพียงปีเดียว เพราะความมากมายของจำนวน ประเทศและหัวข้อที่นำเข้าสู่การประชุมแกตต์รอบดังกล่าวนั้น ทำให้ความเชื่อมั่นเกี่ยวกับโอกาส การบรรลุข้อตกลงได้สั่นคลอนลงไป และนั่นก็เป็นเหตุผลที่บ่งชี้ให้เห็นว่า ทำไมการเจรจาแกตต์ รอบนี้จึงเต็มไปด้วยความยืดยื้อ และใช้เวลาร่วมทศวรรษกว่าที่จะบรรลุข้อตกลงต่าง ๆ ได้

ไม่เพียงเท่านั้น ธรรมชาติของความคืบหน้าของประชาคมยุโรป ซึ่งสามารถบรรลุ ข้อตกลงของการมียุโรปตลาดเดียว (Single Market) ได้ในเดือนกุมภาพันธ์ 2529 และจะมีผล บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2531 เป็นต้นมา โดยกำหนดไว้ว่าภายในระยะเวลา 6 ปี คือ ระหว่างปี 2530-2535 ระบบยุโรปตลาดเดียวจะมีผลบังคับใช้โดยสมบูรณ์ ก็ยิ่งเป็นแรงกดดันให้ บางประเทศในย่านเอเชีย-แปซิฟิกรู้สึกกังวลถึงศักยภาพของการรวมตัวกันดังกล่าว

นอกจากนี้ ในภูมิภาคอเมริกาเหนือเอง ก็มีแนวโน้มของการรวมตัวมากขึ้น ตัวอย่างเช่นข้อตกลงทางการค้าเสรีระหว่างสหรัฐฯ กับแคนาดา (US - Canada Free Trade Agreement) ซึ่งเริ่มต้นตั้งแต่ต้นปี 2532 ซึ่งต่อมาได้พัฒนาเป็น NAFTA โดยรวมเอาเม็กซิโกเข้าไป ด้วย

หลังจากการประชุมหลายครั้ง ก็ได้เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาค เอเชีย-แปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation - APEC) ขึ้นในปี 2532 โดยมีวัตถุประสงค์ต่าง ๆ เช่น เพื่อสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาค ลดอุปสรรคทางการค้า และการลงทุน และพัฒนาระบบการค้าหลายฝ่าย โดยมีประเทศต่างๆ 18 ประเทศเข้าร่วมเป็น

สมาชิก คือ สหรัฐฯ แคนาดา ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ จีน ไต้หวัน ฮองกง ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ เม็กซิโก ปาปัวนิวกินี ซิลี และสมาชิกอาเซียนอีก 6 ประเทศ

เอเปคได้กำหนดการเจรจาออกเป็นระดับต่างๆ คือ การประชุมระดับผู้นำประเทศ หรือการประชุมสุดยอด (APEC Summit) การประชุมระดับรัฐมนตรี การประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโส การประชุมคณะทำงานเฉพาะกิจ และการประชุมคณะกรรมการภายใต้เจ้าหน้าที่อาวุโส

จากสภาวะการเป็นทั้งคู่ค้า ผู้ร่วมทุนและการเป็นคู่แข่งในขณะเดียวกัน ได้ส่งผลให้กลุ่มเอเปคเป็นเพียงการรวมตัวทาง "รูปแบบ" มากกว่าทาง "เนื้อหา" โดยกลุ่มสมาชิกที่ส่งวนทำที่ค่อนข้างมากก็คือกลุ่มอาเซียน (ASEAN) ซึ่งในส่วนลึกแล้วยังไม่ยอมให้มีการรวมกลุ่มเอเปคเป็นกลไกถาวรหรือเป็นทางการ เพราะอาจกระทบต่อพลังของกลุ่ม ASEAN เอง ซึ่งมีการรวมตัวกันมาตั้งแต่ปี 2520

อย่างไรก็ตาม การประชุมสุดยอดหรือผู้นำประเทศของเอเปค ซึ่งจัดขึ้นเป็นครั้งแรกที่เมืองซีแอตเติล สหรัฐอเมริกาในปี 2536 และที่โบกอร์ อินโดนีเซีย ในปี 2537 ก็ได้มีการโน้มน้าวให้เอเปคกลายเป็นภูมิภาคนิยมที่มีกรอบการเจรจาที่ชัดเจนขึ้น ตัวอย่างเช่น การผลักดันให้มีปฏิญญาโบกอร์หลังการประชุมที่อินโดนีเซียในปี 2537 โดยประกาศเจตนารมณ์การเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุนภายในปี ค.ศ. 2010 สำหรับประเทศที่พัฒนาแล้ว และปีค.ศ. 2020 สำหรับประเทศกำลังพัฒนา

การเข้ามามีส่วนกำหนดแนวทางความร่วมมือของเอเปคของประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจมากขึ้นเรื่อย ๆ นั้น ได้ส่งผลให้กลุ่มอาเซียนต้องผลึกกำลังกันเพื่อผลักดันเจตนารมณ์ของตนเอง

ยิ่งไปกว่านั้นทางกลุ่มสหภาพยุโรปเองก็เกิดความกังวลต่อบทบาทของเอเปค และนำไปสู่การประชุมเอเชีย-ยุโรป (Asia-Europe Meeting - ASEM) ในระยะเวลาต่อมา

NAFTA

ขณะที่ประชาคมยุโรป (EC) กำลังคืบหน้ากับการจัดตั้งระบบยุโรปตลาดเดียว (Single Market) เพื่อรุกทาบไปสู่การสถาปนาสหภาพยุโรป (European Union - EU) นั้น ทางฝั่งทวีปอเมริกาเหนือเองก็ตระหนักถึงประโยชน์และความจำเป็นในการมี "ภูมิภาคนิยม" ของตนด้วย

ข้อตกลงทางการค้าเสรีระหว่างสหรัฐอเมริกากับแคนาดา (US-Canada Free Trade Agreement) ได้เกิดขึ้นเมื่อต้นปี 2532 หลังจากที่ EC ได้บรรลุข้อตกลงการใช้ระบบยุโรปตลาดเดียวในตอนต้นปี 2529

การผนวกเอาเม็กซิโกเข้าสู่ข้อตกลงการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (North American Free Trade Agreement - NAFTA) ได้เกิดขึ้นในช่วงเวลาต่อมาโดยที่ผู้นำของทั้ง 3 ประเทศได้ลง

นามในข้อตกลงดังกล่าวในวันที่ 17 ธันวาคม 2535 ซึ่งเป็นเพียงช่วงเวลาประมาณ 2 สัปดาห์ก่อนที่ EC จะใช้ระบบยุโรปตลาดเดียวอย่างสมบูรณ์ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2536 ข้อตกลง NAFTA ถูกกำหนดให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2537 หรือประมาณ 1 ปีหลังจากที่ระบบยุโรปตลาดเดียวได้บังเกิดขึ้นแล้วอย่างสมบูรณ์

วัตถุประสงค์สำคัญ ๆ ของการจัดตั้ง NAFTA ประกอบด้วย การขจัดอุปสรรคการค้าและบริการโดยการลดภาษีศุลกากรของประเทศสมาชิก ส่งเสริมการค้าและการลงทุนเสรีในหมู่ประเทศภาคี กำหนดกลไกเพื่อปกป้องตลาดในกรณีฉุกเฉิน (Emergency Action) ฯลฯ

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายข้างต้น NAFTA ได้กำหนดแนวทางเกี่ยวกับสาระสำคัญไว้หลายประการ ตัวอย่างเช่นการกำหนดกฎเกี่ยวกับแหล่งที่มาของสินค้าและบริการ (Rules of Origin) พิธีการศุลกากรร่วมของประเทศภาคี การกำหนดหลักเกณฑ์การเข้าสู่ตลาด (Market Accessibility) ข้อตกลงทางเกษตรกรรม ข้อตกลงว่าด้วยธุรกิจบริการ ฯลฯ

แม้ว่า NAFTA จะมีสมาชิกเพียง 3 ประเทศ แต่ก็ได้รับความสนใจจากประชาคมโลกไม่น้อย เพราะนอกจากจะมีสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นประเทศมหาอำนาจทั้งทางเศรษฐกิจและการเมืองชั้นนำเป็นสมาชิกแล้ว ขนาดการค้าของ NAFTA ยังมีสัดส่วนถึงเกือบ 20% ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศรวมของโลกในแต่ละปี

ยิ่งไปกว่านั้น สหรัฐอเมริกา ยังเป็นจุดหมายปลายทางของสินค้าที่ส่งออกจากแทบทุกมุมโลก และถือเป็นตลาดที่มีอำนาจซื้อสูงที่สุดในโลก ส่งผลให้ NAFTA ได้รับความสนใจยิ่งขึ้นไปอีก ไม่ว่าจะเป็นด้านความกังวลที่จะกระทบต่อผลประโยชน์ของประเทศนอกกลุ่มอื่น ๆ หรือการพยายามหาทางใช้ประโยชน์จาก NAFTA เอง ตัวอย่างเช่น บางประเทศที่มี ศักยภาพเพียงพอ จะย้ายและขยายฐานการผลิตในภาคอุตสาหกรรมและบริการของตนเข้าสู่บางประเทศสมาชิกของ NAFTA ซึ่งมีปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการเข้าไปลงทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เม็กซิโก

การผนวกเม็กซิโกเข้าสู่ NAFTA ได้เพิ่มศักยภาพของภูมิภาคนี้ขึ้นไม่น้อย เพราะไม่เพียงเม็กซิโกจะเป็นประเทศขนาดใหญ่ในหมู่ละตินอเมริกาที่มีจำนวนประชากรและทรัพยากรธรรมชาติ (เช่น น้ำมัน ฯลฯ) เป็นจำนวนมากเท่านั้น หากแต่ความเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดต่อกับสหรัฐอเมริกา ขณะที่ลำดับขั้นทางการพัฒนาเศรษฐกิจก็ยังคงแตกต่างกันเป็นอันมากนั้น ได้เพิ่มโอกาสของการเกิดความเกื้อกูลกันทางความร่วมมือในรูปภูมิภาคนิยม เพราะขณะที่เม็กซิโกต้องการการลงทุนจากต่างประเทศที่จะมาพร้อมกับเงินทุนมูลค่ามหาศาล เทคโนโลยีและองค์ความรู้อื่น ๆ ที่สำคัญและจำเป็นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศแล้ว สหรัฐอเมริกา (และแคนาดา) เองยังได้ประโยชน์หลายประการจากโครงการความร่วมมือดังกล่าว เช่น

ประการแรก การที่เม็กซิโกซึ่งยังมีต้นทุนการผลิตต่ำ เพราะยังมีค่าแรงในระดับต่ำ และต้นทุนอื่น ๆ ก็ยังอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าเป็นอันมากนั้น ทำให้สหรัฐอเมริกาซึ่งมีต้นทุนสูงกว่ามีข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่จะเชื่อมโยงติดต่อกับเม็กซิโกได้ง่ายกว่า เพื่อผลิตสินค้าและบริการป้อนให้แก่ตน

การดำเนินการดังกล่าว ทำให้สหรัฐฯ ได้ประโยชน์หลายประการ ตัวอย่างเช่น มีสินค้าและบริการราคาถูกป้อนให้ โดยที่จ่ายค่าขนส่งเคลื่อนย้ายสินค้าที่ต่ำกว่าเพราะอยู่ใกล้กัน

ทางเลือกของการมีแหล่งผลิตสินค้าราคาถูกขายให้แก่ตนดังกล่าว ทำให้สหรัฐฯ สามารถถ่วงดุล และต่อรองกับประเทศคู่ค้าอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศที่ได้เปรียบดุลการค้าแก่สหรัฐอเมริกามาก ๆ ไม่ว่าจะเป็นจีน เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ญี่ปุ่น ฯลฯ ทำให้อำนาจการต่อรองเพื่อรักษามลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาเองมีน้ำหนักและได้เปรียบมากยิ่งขึ้น

มีข้อที่น่าสังเกตว่าในช่วงที่ผ่านมาสหรัฐอเมริกา ได้ขาดดุลการค้าคิดเป็นมูลค่ามหาศาลในแต่ละปี โดยส่วนใหญ่จะขาดดุลฯ กับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้เกิดความขัดแย้งกันอยู่เนือง ๆ

ประการที่สอง การที่สหรัฐฯ มีฐานการผลิตในเม็กซิโก ยังช่วยลดทอนปัญหาการลักลอบเข้าเมืองของชาวเม็กซิกัน ซึ่งเป็นปัญหานักท่องเที่ยวที่แก้ไขไม่ค่อยตกตลกดมาในสหรัฐอเมริกา เพราะเมื่อชาวเม็กซิกันมีโอกาสที่จะหางานทำในประเทศตนมากขึ้น ความจำเป็นในการลักลอบเข้าสู่สหรัฐอเมริกาก็ลดทอนลงไปด้วย

ประการต่อมา การที่สหรัฐอเมริกา มีกลุ่มภูมิภาคนิยม เช่น NAFTA ยังทำให้อำนาจต่อรองของสหรัฐอเมริกากับกลุ่มภูมิภาคนิยมอื่น ๆ เช่นสหภาพยุโรป และเอเปคเพิ่มสูงขึ้น และทำให้สหรัฐอเมริกาสามารถดำรงบทบาทนำและมีอิทธิพลในกลุ่มภูมิภาคนิยมของเอเชีย-แปซิฟิก เช่น เอเปคซึ่งค่อนข้างไร้เอกภาพ เพราะมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจกันค่อนข้างสูง ได้มากยิ่งขึ้น

มีข้อน่าสังเกตว่า การรวมตัวของ NAFTA ไม่เพียงทำให้การลงทุนจากต่างประเทศจำนวนมาก มุ่งเข้าสู่สมาชิกบางประเทศของ NAFTA เช่น เม็กซิโก เป็นจำนวนมากเท่านั้น หากแต่การส่งออกของเม็กซิโกสู่สหรัฐอเมริกา ยังเพิ่มสูงขึ้นมาก โดยปัจจุบันประมาณ 70-80% ของการส่งออกทั้งหมดของเม็กซิโกนั้นส่งเข้าสู่สหรัฐอเมริกาเพียงประเทศเดียว

ในอนาคต NAFTA มีโครงการผนวกชิลี และประเทศในละตินอเมริกาอื่น ๆ เข้าเป็นสมาชิกเพิ่มขึ้น เพื่อขยายตัวเป็นเขตการค้าเสรีทวีปอเมริกา (Free Trade Area of the Americas - FTAA) ในอีก 10 ปีข้างหน้า

AFTA

สังเกตเห็นได้ว่า ในช่วงกว่าทศวรรษที่ผ่านมา สภาวะภูมิภาคนิยม (Regionalism) ได้เกิดขึ้นในแทบทุกมุมโลก และกลายเป็นทั้งยุทธศาสตร์และยุทธวิธีทางการพัฒนาไปแล้ว

สำหรับไทยเองนั้น ภูมิภาคนิยมที่อยู่ใกล้ตัวและมีพัฒนาการยาวนานพอควร ก็คือกลุ่มอาเซียน (ASEAN) ซึ่งเริ่มต้นจากการรวมตัวกันของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ 6 ประเทศ อันประกอบด้วย บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย ซึ่งทำหน้าที่ผู้ริเริ่มในช่วงแรก ๆ โดยกลุ่มอาเซียนได้ถือกำเนิดขึ้นอย่างเป็นทางการในปี 2510

อย่างไรก็ดี แม้ว่ากลุ่มอาเซียนเองได้ตั้งวัตถุประสงค์ของการรวมตัวกัน เพื่อนำไปสู่ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภูมิภาค ส่งเสริมความร่วมมือทางสังคม วัฒนธรรม วิชาการ ด้านต่าง ๆ รวมตลอดถึงการส่งเสริมสันติภาพและความมั่นคงในภูมิภาค

แต่ในช่วงต้น ๆ หลังการก่อตั้งนั้น อาเซียนมีบทบาทด้านความมั่นคงและทางการเมืองของภูมิภาคเป็นด้านหลัก ขณะที่ความร่วมมือด้านอื่น ๆ ยังมีน้อย

จนกระทั่งหนึ่งทศวรรษล่วงผ่านไปหลังการก่อตั้งของอาเซียน จึงเริ่มมีการคำนึงถึงด้านเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น กล่าวคือในปี 2520 การประชุมด้านเศรษฐกิจโดยผ่านทาง การประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน และในปีเดียวกันนั้น ก็ได้มีการลงนามในข้อตกลงเกี่ยวกับการให้สิทธิพิเศษทางการค้าของอาเซียน (Agreement on Asean preferential Trading Arrangement-ASEAN PTA)

ภายใต้ความตกลงดังกล่าว ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการว่าด้วยการค้าและการท่องเที่ยว (Committee on Trade and Tourism - COTT) ขึ้นเพื่อดูแลเรื่องที่เกี่ยวข้อง และมีการจัดตั้งคณะทำงานอีกชุดหนึ่งคือคณะทำงานเจรจาแลกเปลี่ยนสิทธิพิเศษทางการค้า (Trade Preference Negotiating Group - TPNG) เพื่อทำหน้าที่ในการเจรจาต่อรองแลกเปลี่ยนสิทธิพิเศษทางการค้า

อย่างไรก็ตาม การรวมตัวของอาเซียนยังคงลักษณะหลวม ๆ และใช้การประนีประนอมในการบรรลุข้อตกลงอย่างกว้างๆ ทำให้ไม่สามารถผลักดันโครงการความร่วมมือที่เป็นรูปธรรมออกมานัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วง 2 ทศวรรษแรกหลังจากที่อาเซียนได้ก่อตั้งขึ้น

จนกระทั่งเมื่อเริ่มต้นทศวรรษที่ 2530 อันเป็นช่วงที่การรวมตัวแบบภูมิภาคนิยมเริ่มแพร่หลาย และกระจายออกสู่ภูมิภาคต่าง ๆ อย่างเด่นชัดขึ้น ความคิดเกี่ยวกับความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียนจึงเริ่มได้รับความสนใจมากขึ้น

มูลเหตุสำคัญที่นำไปสู่การขยายตัวของภูมิภาคนิยมในช่วงต้นทศวรรษที่ 2530 เป็นต้นมานั้น ประกอบด้วย

ประการแรก การลงเอยกันทางการเจรจาของกลุ่มประชาคมยุโรป (EC) ในปี 2529 เพื่อนำไปสู่การรวมตัวเป็นยุโรปตลาดเดียว ซึ่งจะเสร็จสมบูรณ์อย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2536 เป็นต้นมา ทำให้ประเทศในภูมิภาคอื่น ๆ เริ่มให้ความสนใจและเป็นกังวลต่อพลังทางเศรษฐกิจของ EC เพิ่มขึ้น

ประการที่สอง หลังการประชุมพลาซ่า แอ็กคอร์ดในปลายปี 2528 เป็นต้นมา เศรษฐกิจโลกได้เกิดภาวะเปลี่ยนแปลงเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการย้ายและขยายฐานการผลิตของประเทศที่พัฒนาแล้วบางประเทศ เพื่อให้ตนคงความได้เปรียบจากผลของข้อตกลงพลาซ่า แอ็กคอร์ด ซึ่งใช้นโยบายและมาตรการทางการเงิน (Monetary Policy) เช่น การลดการแทรกแซงและควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา เป็นสาระสำคัญของข้อตกลง

ความเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ได้ทำให้ประเทศในภูมิภาคต่างๆ หาทาทางใช้ภูมิภาคนิยมให้เป็นประโยชน์ต่อการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของตนเอง ขณะเดียวกันก็สามารถกีดกันประเทศนอกกลุ่มไปในตัว

ประการที่สาม เกิดจากการเจรจาแก้ตอร์อบอุรุกวัย ซึ่งเริ่มต้นในปี 2529 แล้วไม่คืบหน้าเท่าที่ควร ประเทศในภูมิภาคต่างๆ จึงพยายามใช้การรวมตัวแบบภูมิภาคนิยมในการปกป้องผลประโยชน์ของตนแทน

ปรากฏการณ์ข้างต้น เป็นมูลเหตุสำคัญที่นำไปสู่การเสนอแนวคิดในการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (Asean Free Trade Area - AFTA) ในปี 2534 โดยมีนายอานันท์ ปันยารชุน นายกรัฐมนตรีของไทยในขณะนั้นเป็นผู้ริเริ่ม และเสนอแนะแนวคิดการจัดตั้ง AFTA ดังกล่าวในการประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน (AEM) ครั้งที่ 23 ในเดือนตุลาคม 2534 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ และได้มีการลงนามในกรอบข้อตกลงว่าด้วยการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจอาเซียน ในการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 4 ที่สิงคโปร์ เมื่อเดือนกรกฎาคม 2535

ข้อตกลงดังกล่าว ได้กำหนดแนวทางความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียน (Asean Economic Cooperation) โดยตกลงจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ภายในได้ 15 ปี แต่ต่อมาได้ตกลงลดเหลือ 10 ปี โดยจะต้องเสร็จสิ้นในวันที่ 1 มกราคม 2546

เป้าหมายสำคัญของ AFTA อยู่ที่การเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของเศรษฐกิจอาเซียนในตลาดโลกโดยกรรมวิธีต่าง ๆ เช่น การลดอุปสรรคทางการค้าของภูมิภาค ทั้งที่เป็นภาษีอากรและไม่ใช่ภาษีอากร (Non-Tariffs Barriers) เพื่อให้การค้าและการลงทุนของอาเซียนสามารถใช้ประโยชน์จากการประหยัดจากขนาด (Economies of Scale) มากยิ่งขึ้น สามารถจูงใจให้ต่างประเทศเข้ามาลงทุนในภูมิภาคนี้เพิ่มขึ้น ฯลฯ

นอกจากนี้ ASEAN ยังได้ส่งเสริมโครงการความร่วมมืออื่น ๆ เพื่อสนับสนุน AFTA ตัวอย่างเช่น โครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรม (Asean Industrial Cooperation Scheme - AICO) ความร่วมมือด้านการบริการ ความร่วมมือด้านการลงทุน (AIA) ฯลฯ

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าหลังการมีโครงการ AFTA การค้าของภูมิภาคอาเซียนด้วยกันเองมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น แต่ส่วนใหญ่ยังเป็นการค้าสินค้าขั้นกลาง และวัตถุดิบชิ้นส่วนต่าง ๆ มากกว่าการค้าสินค้าสำเร็จรูปโดยตรง

มีข้อที่น่าสังเกตต่อไปว่าสมาชิก ASEAN ในช่วงที่ผ่านมา มีการรับการลงทุนจากผู้ลงทุนจากกลุ่มประเทศเดียวกัน ผลผลิตสินค้าในกลุ่มใกล้เคียงกัน และมุ่งส่งออกไปยังกลุ่มประเทศเดียวกันด้วย

ASEM

แม้ว่าในอดีต ประเทศส่วนใหญ่ในเอเชียเป็นอาณานิคมของยุโรป แต่หลังจากที่ประเทศเหล่านั้นได้รับเอกราชในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลงเป็นต้นมา ความสัมพันธ์ระหว่างยุโรปและเอเชีย ไม่ว่าจะเป็นด้านการเมืองหรือเศรษฐกิจ ก็ได้เหินห่างจากกันไป เมื่อเทียบกับความเชื่อมโยงของประเทศในเอเชียแปซิฟิกเอง

อย่างไรก็ดี การขยายตัวของความร่วมมือแบบภูมิภาคนิยมซึ่งปรากฏชัดในทศวรรษที่ 2530 ซึ่งทำให้เกิดการรวมตัวกันในหลาย ๆ พื้นที่ ตัวอย่างเช่น การเกิดกลุ่มเอเปค อาฟต้า และ นาฟต้า ในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก ได้สร้างความวิตกกังวลต่อสหภาพยุโรป ซึ่งแม้ว่าจะมีกลุ่มก่อนทางภูมิภาคนิยมที่ค่อนข้างเข้มแข็งและมีวิวัฒนาการอันต่อเนื่อง แต่ก็จำกัดขอบเขตอยู่เพียงภายในทวีปยุโรปเพียงบางส่วนเอง

ความคืบหน้าของการรวมตัวกันของเอเปคซึ่งเริ่มปรากฏภาพชัดขึ้นในปี 2536 เมื่อมีการประชุมระดับสุดยอดผู้นำที่เมืองซีแอตเติล สหรัฐอเมริกา โดยมีประธานาธิบดีบิล คลินตัน ซึ่งเพิ่งขึ้นมาแบกรับภารกิจเป็นผู้นำของมหาอำนาจ เช่นสหรัฐอเมริกา ได้ไม่นานเป็นตัวตั้งตัวตี จนต่อมากสามารถกำหนดกรอบเจรจาการเปิดเสรีทางการค้า ฯลฯ ระหว่างกันได้ โดยมีแผนปฏิบัติการโอซาก้า (Osaka Action Plan) จากการประชุมสุดยอดเอเปคที่โอซาก้า ญี่ปุ่นเป็นตัวรองรับในปี 2538 ตามหลังจากปฏิญญาโบกอร์ (Bogor Declaration) ซึ่งเกิดขึ้นจากการประชุมผู้นำเอเปค ที่อินโดนีเซียในปี 2537

ยิ่งกลุ่มนาฟต้าซึ่งมีสหรัฐอเมริกา เป็นหัวเรือใหญ่สามารถตกลงกันได้ในปี 2535 และเริ่มมีผลการบังคับใช้ตั้งแต่ต้นปี 2537 ด้วยแล้ว ก็ยิ่งเพิ่มอำนาจการต่อรองของสหรัฐอเมริกา ในเวทีเศรษฐกิจโลกขึ้นไปอีก

มีข้อที่น่าสังเกตว่า ทศวรรษที่ 1970 และ 1980 สืบทอดมาถึงครึ่งทศวรรษแรกของ 1990 นั้น เป็นช่วงเวลาที่มี "มหัศจรรย์" ทางเศรษฐกิจแห่งเอเชียตะวันออก เป็นที่สนใจทั่วโลก โดยที่ประเทศอุตสาหกรรมใหม่ (NIC's) 4 ประเทศของภูมิภาคข้างต้น คือ ไต้หวัน เกาหลีใต้ ฮองกง และสิงคโปร์ ได้ปรากฏความชัดเจนของพัฒนาการทางเศรษฐกิจในช่วงทศวรรษที่ 1970 ตามด้วยความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมากของสมาชิกอาเซียนตั้งแต่ช่วงกึ่งทศวรรษที่ 1980 เป็นต้นมา

ไม่เพียงเท่านั้น จีนและเวียดนามซึ่งเคยอยู่ในระบบเศรษฐกิจแบบวางแผนจากส่วนกลางมานาน ก็เริ่มปรับใช้ระบบเศรษฐกิจแบบตลาด (Market Economy) อย่างจริงจังในช่วงต้นทศวรรษที่ 1990 เป็นต้นมา และมีความเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างมากเช่นกัน

ในปี 2533 สหภาพยุโรปกับสหรัฐอเมริกา ได้มีการลงนามในโครงการความร่วมมือของภาคพื้นแอตแลนติกฉบับใหม่ (The New Transatlantic Agenda - NTA)

แต่สิ่งที่ขาดหายไป ก็คือความร่วมมือระหว่างยุโรปกับเอเชีย ซึ่งอาจกระทบต่ออำนาจการต่อรองของยุโรปเอง ภายใต้การขยายตัวของภูมิภาคนิยมที่ดำเนินไปพร้อมกับความหนุนเนื่องของโลกาภิวัตน์ (Globalization) ซึ่งปรากฏความชัดเจนให้เห็นตั้งแต่หลังการประชุมพลาซ่า แอ็กคอร์ด ในปลายปี 2528 เป็นต้นมา

เมื่อเป็นเช่นนี้ แนวความคิดเกี่ยวกับการเชื่อมโยงเอเชีย-ยุโรป จึงเริ่มเกิดขึ้นจากการประชุม World Economic Forum ซึ่งจัดขึ้นในสิงคโปร์ในปี 2537 โดยการประชุมดังกล่าวมีภาคเอกชนที่ประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากยุโรป ซึ่งเป็นต้นตอของ World Economic Forum เองเข้าร่วมประชุมด้วยมาก

ข้อเสนอของนายกรัฐมนตรีสิงคโปร์เกี่ยวกับการเพิ่มความสัมพันธ์เอเชีย-ยุโรป ได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมคณะมนตรีสหภาพยุโรป (European Council) ในตอนต้นเดือนมีนาคม 2538 และนำไปสู่การเกิดขึ้นของการประชุมเอเชีย-ยุโรป (Asia-Europe Meeting - ASEM) ในช่วงวันที่ 1-2 มีนาคม 2539 ที่กรุงเทพฯ โดยมีไทยเป็นเจ้าภาพ

การประชุมสุดยอดผู้นำ ASEM ครั้งที่ 1 ในกรุงเทพฯ ประกอบด้วยระดับผู้นำ 25 ประเทศ และคณะกรรมการยุโรป (European Commission) โดยเป็นประเทศจากยุโรป 15 ประเทศ และเอเชีย 10 ประเทศ (อาเซียน 7 ประเทศ กับจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น)

มีข้อที่น่าสังเกตว่า 10 ประเทศในเอเชียตะวันออกที่เข้าร่วมประชุม ASEM ล้วนเป็นประเทศที่เคยถูกกล่าวขวัญถึงในด้านความ "มหัศจรรย์" ทางการพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งแสดงให้เห็นได้จากความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของ GDP และการปรับเปลี่ยนเชิงโครงสร้างทางเศรษฐกิจ (Structural Adjustment) อันเด่นชัดในช่วง 2-3 ทศวรรษที่ผ่านมา

อย่างไรก็ตาม การประชุม ASEM ยังมีโครงสร้างแบบหลวม ๆ และหัวข้อที่กำหนดในการประชุมมีลักษณะหลากหลาย กล่าวคือมีทั้งเรื่องเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม การเมือง ฯลฯ

ยิ่งไปกว่านั้นอาเซียน ยังมีโครงสร้างแบบไม่ถาวร เพราะไม่มีแม้แต่สำนักงานเลขานุการเช่นเดียวกับองค์กรที่เกิดขึ้นจากการรวมตัวกันแบบภูมิภาคนิยมอื่น ๆ

แม้ว่าอาเซียนได้มีการจัดตั้งสภาธุรกิจเอเชีย-ยุโรป แต่ก็มีโครงสร้างที่ไม่แน่นอน และขาดความชัดเจนของกิจกรรมเช่นกัน

ขณะที่นักธุรกิจฝ่ายเอเชียสนใจที่จะผลักดันความร่วมมือทางด้านการค้าและการท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การขอให้ฝ่ายยุโรปเปิดกว้างทางการค้ายิ่งขึ้นนั้น นักธุรกิจฝ่ายยุโรปเองกลับสนใจที่จะให้ฝ่ายเอเชียเปิดกว้างทางการลงทุนในกิจกรรมต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น กิจกรรมสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Infrastructure) ธุรกิจบริการต่าง ๆ เช่น ภาคการเงินและการประกันภัย ธุรกิจการสื่อสาร รวมตลอดถึงการเปิดเสรีของการลงทุนในภาคการผลิตจริง (Real Sector) ต่าง ๆ

แม้ว่าจะมีการประชุมระดับผู้นำและระดับอื่น ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนที่ต่อเนื่องขึ้น เช่นมีการประชุมอาเซียนครั้งที่ 2 ที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ในช่วงต้นเมษายน 2541 และจะมีการประชุมครั้งที่ 3 ที่เกาหลีใต้ในอีก 2 ปีต่อไป แต่การเจรจาแบบพหุภาคีในอาเซียน ดูจะเป็นกลยุทธ์ที่ใช้ถ่วงดุลการรวมตัวแบบภูมิภาคนิยมอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อพิจารณาจาก "รูปธรรม" ของข้อตกลงที่ปรากฏออกมาจากการประชุมระดับผู้นำทั้ง 2 ครั้งที่ได้จัดไปแล้ว

อนุภูมิภาคนิยม

นอกจากโครงการความร่วมมือแบบภูมิภาคนิยมแล้ว การรวมตัวแบบอนุภูมิภาคนิยม (Sub-Regionalization) ยัง แพร่สะพัดขึ้นในช่วงประมาณ ทศวรรษที่ผ่านมา

การรวมตัวแบบอนุภูมิภาคนิยม หมายถึงการที่บางพื้นที่ของบางประเทศได้สร้างโครงการความร่วมมือกัน โดยอาศัยปัจจัยทางภูมิศาสตร์และความร่วมมือเชื่อมโยงที่มีเป็นทุนอยู่บ้างแล้ว เป็นพื้นฐานที่นำไปสู่การพัฒนาความร่วมมือที่เป็นทางการขึ้น

ตัวอย่างของความร่วมมือแบบอนุภูมิภาคนิยมของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งปรากฏเป็นข่าวอยู่เสมอ ๆ ก็คือโครงการความร่วมมือแบบ "เหลี่ยม" เศรษฐกิจต่าง ๆ ซึ่งเกิดขึ้นมากมายในช่วงประมาณครึ่งทศวรรษที่ผ่านมา

โครงการความร่วมมือแบบอนุภูมิภาคนิยมที่ค่อนข้างเป็นทางการและได้รับการผลักดันอย่างต่อเนื่องในช่วง 5-6 ปีที่ผ่านมา ก็คือความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ อันประกอบด้วย กัมพูชา จีน (ตะวันตกเฉียงใต้) พม่า ลาว เวียดนาม และไทย (Greater Mekong Subregional Cooperation - GMS)

โครงการข้างต้นเริ่มต้นขึ้น โดยที่ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ได้ให้การสนับสนุนทางการศึกษาวิจัย ถึงความเป็นไปได้ของโครงการนี้ โดยที่การศึกษาในระยะที่ 1 ได้แล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ 2536 และมีการจัดประชุมระดับรัฐมนตรีและระดับเจ้าหน้าที่อาวุโสตามมา

เมื่อการศึกษาในระยะที่ 2 แล้วเสร็จ ก็ได้มีการจัดประชุมระดับรัฐมนตรีและระดับเจ้าหน้าที่อาวุโสที่กรุงมนิลา ฟิลิปปินส์เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2538 เพื่อพิจารณาการศึกษาใน 7 สาขา ประกอบด้วย สาขาคมนาคมขนส่ง พลังงาน สื่อสารโทรคมนาคม พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ท่องเที่ยว สิ่งแวดล้อม และการค้าการลงทุน

เป้าหมายสำคัญในการมีโครงการความร่วมมือแบบอนุภูมิภาคนิยมข้างต้น มีลักษณะคล้ายคลึงกับภูมิภาคนิยมต่าง ๆ เช่นช่วยเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันของอนุภูมิภาคในเวทีการค้าโลก ส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ ส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ฯลฯ

นอกจากโครงการ GMS ซึ่งส่วนใหญ่กำลังอยู่ในขั้นดำเนินการหรือเตรียมการแล้ว ยังมีความร่วมมือแบบอนุภูมิภาคนิยมอื่น ๆ อีกหลายโครงการเกิดขึ้น แต่ส่วนใหญ่มักจะเป็นเพียงแผนการความร่วมมือ ที่ยังไม่สามารถผลักดันให้เป็นจริงในทางปฏิบัติได้

โครงการอนุภูมิภาคนิยมที่มีการดำเนินการให้เป็นจริงบ้างแล้วก็คือ โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) โดยมีพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย บางรัฐทางภาคเหนือของมาเลเซีย และเกาะสุมาตราเหนือ (รวมแคว้นอิสระอาเซห์) ของอินโดนีเซีย

ประเด็นข้อตกลงของ IMT-GT ประกอบด้วยกิจกรรมหลาย ๆ ด้าน เช่น สาขาการค้า การลงทุน การเงิน และอุตสาหกรรม สาขาการขนส่งทางบกและทางน้ำ สาขาการขนส่งทางอากาศ สาขาการท่องเที่ยว สาขาสื่อสารโทรคมนาคม สาขาการเกษตรและประมง สาขาพลังงาน สาขาการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการเคลื่อนย้ายแรงงานและสาขาศุลกากร

นอกจากภาครัฐแล้ว ยังมีโครงการความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนของ IMT-GT ตัวอย่างเช่น ด้านโครงการสร้างพื้นฐานด้านเกษตรและประมง ด้านอุตสาหกรรม ด้านพลังงาน และด้านการท่องเที่ยว

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าความร่วมมือแบบอนุภูมิภาคนิยมหลากหลายโครงการ จะได้รับการเสนอออกมาอย่างต่อเนื่องในช่วงกว่าครึ่งทศวรรษที่ผ่านมา แต่ความคืบหน้าของผลทางภาคปฏิบัติได้เป็นไปอย่างเชื่องช้า และความร่วมมือที่เกิดขึ้นจริงแล้วยังอยู่ในรูปการลงนามในบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding-MOU) เสียเป็นส่วนมาก

เมื่อประมวลออกมาแล้ว พบว่ายังมีปัญหาและอุปสรรคหลายประการที่ขวางกั้นให้โครงการความร่วมมือแบบอนุภูมิภาคนิยมของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ยังไม่คืบหน้าเท่าที่ควร เช่น

- 1) อำนาจการตัดสินใจในโครงการความร่วมมือยังอยู่ในระดับส่วนกลาง ขณะที่การมีส่วนร่วมของทั้งภาครัฐและเอกชนในพื้นที่ของโครงการความร่วมมือยังมีไม่มาก เพราะปัญหาต่าง ๆ เช่น ขาดอำนาจการตัดสินใจ ฯลฯ
- 2) มีความไม่ชัดเจนทางนโยบายและมาตรการปฏิบัติของทั้งฝ่ายไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้อง
- 3) ความไร้เอกภาพของหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องของไทยในการกำหนดทิศทางของโครงการความร่วมมือในทางเดียวกัน เพราะขาดการแบ่งงานและการประสานงานกันที่ชัดเจน
- 4) เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของภาคเอกชนในระดับต่างๆ และในกิจกรรมความร่วมมือต่าง ๆ
- 5) ขาดความร่วมมือของภาครัฐและเอกชนในการช่วยกันผลักดันโครงการความร่วมมือให้เกิดเป็นจริงขึ้นได้ เพราะไม่มีองค์กรที่เป็นระบบรองรับ
- 6) พื้นที่ในโครงการความร่วมมือยังขาดศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจจากโครงการความร่วมมือดังกล่าว ส่งผลให้โครงการลงทุนต่าง ๆ เช่น กิจการสาธารณูปโภคพื้นฐาน ฯลฯ มีต้นทุนที่สูงเกินไปเมื่อเทียบกับผลตอบแทนที่จะได้รับการลงทุน มีข้อที่น่าสังเกตว่า การขาดความเกื้อกูลของกิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่ของแต่ละประเทศ ที่เข้าร่วมในโครงการความร่วมมือแบบอนุภูมิภาคนิยม ก็ยังส่งผลให้ความเป็นไปได้ของความร่วมมือลดทอนลงไปอีก ยิ่งถ้ากิจกรรมของแต่ละประเทศมีลักษณะแข่งขันกันอยู่ในที่ด้วยแล้ว โอกาสในการร่วมมือกันก็ยิ่งเป็นไปได้ยากขึ้น
- 7) ปัญหาความขัดแย้งของปัจจัยที่ไม่ใช่เศรษฐกิจ เช่น การเมือง สังคม และวัฒนธรรม ทั้งภายในพื้นที่ของแต่ละประเทศเอง และระหว่างประเทศที่จะมีความร่วมมือ เกิดอุปสรรคทั้งในช่วงระหว่างที่เจรจาเพื่อนำไปสู่ความร่วมมือ หรือในช่วงหลังจากที่ได้เกิดโครงการความร่วมมือแล้ว ส่งผลให้ความร่วมมือเกิดอาการชะงักงันตามมา

โครงการพัฒนาขนาดใหญ่ในประเทศ

ในช่วงกว่าทศวรรษที่ผ่านมา โครงการพัฒนาเศรษฐกิจขนาดใหญ่ของไทย ซึ่งได้รับการผลักดันจนก้าวหน้าและประสบความสำเร็จสอดคล้องกับแผนที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาฯ ระดับชาติ ก็คือ การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Sea Board-ESB)

โครงการข้างต้นเริ่มต้นในช่วงต้น ๆ ที่ พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์ ขึ้นดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี เพื่อเป้าหมายในการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค

ขั้นตอนที่สำคัญของโครงการ ESB ก็คือแผนพัฒนาด้านสาธารณูปการที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกระยะที่ 1 (2524-2537) อันประกอบไปด้วยโครงการต่าง ๆ ดังนี้

1) การพัฒนาท่าเรือพาณิชย์ ประกอบด้วยท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังเพื่อเพิ่มศักยภาพการค้าระหว่างประเทศของไทย เสริมและแทนที่ท่าเรือคลองเตย ซึ่งมีข้อจำกัดต่าง ๆ มาก

นอกจากนี้ยังมีท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกที่ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมหนักและขนาดใหญ่ของจังหวัดระยอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมต้นน้ำ (Up-Stream Industries) ต่าง ๆ เช่น ปิโตรเคมี เหล็ก ฯลฯ

2) นิคมอุตสาหกรรม ที่สำคัญ ๆ ประกอบด้วยนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ซึ่งมีเป้าหมายพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรมส่งออก และอุตสาหกรรมทั่วไป โดยอาศัยความได้เปรียบของการมีท่าเรือแหลมฉบังตั้งอยู่ใกล้ๆ ทำให้การบริหารการนำเข้าและส่งออกมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

นอกจากนี้ยังมีนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง ซึ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมหนักและอุตสาหกรรมที่มีการใช้เทคโนโลยีระดับสูง โดยมีท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุดเป็นสาธารณูปการที่ช่วยสนับสนุนการบริหารการผลิตและการตลาด

3) โครงการคมนาคมขนส่ง ซึ่งประกอบด้วยกิจการสาธาณูปโภคพื้นฐาน 3 ลักษณะคือ ถนน ทางรถไฟ และสนามบิน ซึ่งมีอยู่หลายโครงข่ายด้วยกัน รวมตลอดถึงการพัฒนาสนามบินอยู่ตะกั่วชันมาเพื่อเป้าหมายการพาณิชย์เพิ่มมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งผู้โดยสารหรือผลิตภัณฑ์สินค้าทางอากาศต่าง ๆ

4) การพัฒนาแหล่งน้ำ เนื่องจากว่าพื้นที่ ESB มีปัญหาขาดแคลนน้ำ จึงจำเป็นต้องมีโครงการพัฒนาแหล่งน้ำต่าง ๆ ขึ้นมาป้อนน้ำให้แก่กิจกรรมต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม แหล่งชุมชนต่าง ๆ ฯลฯ

5) ไฟฟ้า เป็นพลังงานที่สำคัญในการสนับสนุนการพัฒนากิจกรรมต่าง ๆ ของ ESB โดยเฉพาะอย่างยิ่งนิคมอุตสาหกรรม ท่าเรือ และกิจการสาธาณูปการต่าง ๆ รวมตลอดถึงแหล่งชุมชนที่จะขยายตัวอันเนื่องมาจากโครงการ ESB

6) โทรคมนาคม เช่น โทรศัพท์และการสื่อสารติดต่อในลักษณะอื่น ๆ เพื่อสนับสนุนการประกอบการของ ESB ซึ่งต้องเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ

มีข้อที่น่าสังเกตว่า นอกจากโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก (ESB) แล้ว ไทยยังไม่มีโครงการพัฒนาขนาดใหญ่อื่นๆ ที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติที่เป็นจริงได้ในช่วงกว่า ทศวรรษที่ผ่านมา แม้ว่าตามแผนที่กำหนดไว้ จะมีโครงการพัฒนาในลักษณะใกล้เคียงกันใน ภูมิภาคหรือพื้นที่อื่นๆ ก็ตาม ตัวอย่างเช่น โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Southern Sea Board - SSB) โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันตก (Western Sea Board - WSB)

สำหรับโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SSB) นั้น ได้มีการกำหนดแผนการ พัฒนาต่าง ๆ ไว้มากมาย ตัวอย่างเช่น โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งอันดามัน และอ่าวไทย เพื่อเป็นปัจจัยสนับสนุนให้เกิดเขตเศรษฐกิจใหม่ในพื้นที่บริเวณสองฝั่งทะเลปลายสะพาน เศรษฐกิจดังกล่าว โครงการพัฒนาด้านพลังงาน เช่น การตั้งโรงกลั่นน้ำมัน ฯลฯ โครงการขนถ่าย สิ้นค้ากล่องและสินค้ากอง โดยมีท่าเรือขึ้นมารองรับทั้งสองฝั่งทะเล โครงการพัฒนาอุตสาหกรรม พัฒนาการค้าระหว่างประเทศ และการพัฒนาชุมชนเมือง เชื่อมโยงกับการพัฒนาท่าเรือนานาชาติ ตามแผนที่กำหนดไว้

อย่างไรก็ตาม โครงการ SSB พัฒนาไปได้ช้ามาก และแผนพัฒนาหลัก ๆ ตัวอย่างเช่น การสร้างท่าเรือนานาชาติ การสร้างสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) เชื่อมโยงท่าเรือทั้ง สองฝั่งทะเล และกิจกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ ไม่ได้เกิดขึ้น

อุปสรรคที่ขวางกั้นโครงการ SSB นั้น นอกจากจะเกิดจากความไม่ต่อเนื่องของ นโยบายรัฐบาลซึ่งมักจะมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ๆ แล้ว ยังเกิดจากศักยภาพที่เป็นจริงของโครงการ สาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ต่างๆ ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ ความขัดแย้งทางนโยบาย ระหว่างการมีโครงการ SSB และโครงการพัฒนาในลักษณะเดียวกันอื่น ๆ ในพื้นที่ ใกล้เคียง ตัวอย่างเช่น การมีโครงการ SSB ขณะที่มีการมีโครงการ IMT - GT โดยที่บางกิจกรรมของ IMT - GT เช่น โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมท่าเรือสงขลากับท่าเรือปีนังของมาเลเซียอาจ ขัดแย้งกับโครงการ สะพานเศรษฐกิจเชื่อมระหว่างท่าเรือฝั่งอันดามันและอ่าวไทยที่กำหนดไว้

ส่วนโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก (WSB) นั้นเป็นเพียงแผนแม่บทที่ ทำการศึกษาและเสนอโดยองค์กรต่างประเทศบางแห่ง ซึ่งยังไม่มีแผนดำเนินการอย่างจริงจัง โดย หน่วยงานวางแผนพัฒนาฯ ระดับชาติของไทย ในระยะเวลาอันใกล้

มีข้อที่น่าสังเกตว่า แม้ว่าโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ ตัวอย่างเช่น ESB จะมีผลดี ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของไทยในช่วงที่ผ่านมาไม่น้อย แต่โครงการพัฒนาดังกล่าว ก็ก่อผลทาง ด้านลบด้วยเช่นกัน ตัวอย่างเช่น ทำให้ความเจริญทางเศรษฐกิจไปกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ใหม่ และ กระทบต่อการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศ เพราะไม่เพียงทรัพยากรของ ประเทศจะถูกทุ่มเทแก่การพัฒนา ESB และทำให้ขาดแคลนงบประมาณในการพัฒนาพื้นที่อื่น ๆ

เท่านั้น หากแต่ ESB ยังดึงดูดทรัพยากรต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการพัฒนามาจากพื้นที่อื่น ๆ ด้วย ตัวอย่างเช่น การดึงดูดแรงงานทั้งที่มีฝีมือและไร้ฝีมือจากภูมิภาคอื่น ๆ

นอกจากนี้ การพัฒนาอุตสาหกรรม และกิจกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ ยังกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของภาคตะวันออก และมีผลต่อกิจกรรมอื่น ๆ เช่น การท่องเที่ยว ฯลฯ ด้วย

ภูมิภาคนิยมกับผลกระทบต่อไทย

กรอบข้อตกลงระดับโลกเช่น ข้อตกลงแกตต์รอบอุรุกวัย ซึ่งนำไปสู่การจัดตั้งองค์การการค้าโลก (WTO) และการรวมตัวกันแบบภูมิภาคนิยมในลักษณะต่าง ๆ ล้วนแล้วแต่ส่งผลกระทบต่อทั้งทางบวกและลบต่อเศรษฐกิจสังคมไทยทั้งสิ้น

ในกรณีแกตต์นั้น ข้อตกลงด้านการเกษตรซึ่งมีลักษณะเสรีขึ้นนั้น ได้ส่งผลให้ไทยซึ่งมีข้อได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ในการผลิตผลิตภัณฑ์เกษตรหลายชนิด ตัวอย่างเช่น ข้าว น้ำตาล เนื้อปศุสัตว์ ข้าวโพด ข้าวฟ่าง ยางพารา มันสำปะหลัง ฯลฯ ได้ประโยชน์จากการเปิดตลาดตามข้อตกลงแกตต์ดังกล่าว

อย่างไรก็ดี มีสินค้าเกษตรบางชนิด ตัวอย่างเช่น ฝ้าย กาแฟ ไม้ยาสูบ ถั่วเหลือง ปาล์มน้ำมัน ผลิตภัณฑ์นม ฯลฯ ซึ่งไทยเสียเปรียบจากการเปิดตลาดดังกล่าว เพราะต้นทุนการผลิตของไทยอยู่ในระดับที่สูงกว่าคู่แข่งอื่น ๆ

แต่นโยบายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราแบบลอยตัว (Floating Exchange Rate) ที่ไทยเริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2540 ซึ่งได้ส่งผลให้ค่าเงินบาทลดต่ำลงไปเป็นอันมากเมื่อเทียบกับค่าดอลลาร์สหรัฐฯ นั้น ได้ส่งผลให้ผลิตภัณฑ์เกษตรที่ไทยเสียเปรียบจากข้อตกลงแกตต์เริ่มลดความเสียเปรียบลง เพราะการนำเข้าผลิตภัณฑ์ดังกล่าวมีราคาต่อหน่วยเพิ่มสูงขึ้น อันเนื่องมาจากค่าเงินบาทที่อ่อนตัวลง ส่งผลให้ไทยมีโอกาสรักษาการผลิตสินค้าต่าง ๆ ดังกล่าวภายในประเทศได้มากขึ้น

ในกลุ่มผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนั้น ผลจากข้อตกลงแกตต์ทำให้ไทยต้องลดการอุดหนุน และการคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศในช่วง 10 ปีหลังจากเริ่มใช้มาตรการแกตต์ในปี 2538 เป็นต้นไป ทำให้การปกป้องอุตสาหกรรมและการพัฒนาอุตสาหกรรมโดยอาศัยมาตรการทางภาษีอากรเป็นไปได้ยากขึ้น ดังนั้น กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมที่ไทยเสียเปรียบเชิงเปรียบเทียบทางการผลิตจะได้รับผลกระทบ และต้องปรับตัวเป็นอย่างมาก

อุตสาหกรรมที่จะได้รับผลกระทบจากการเปิดตลาดดังกล่าว ประกอบด้วย สินค้าที่ใช้เทคโนโลยีมาก ๆ และกลุ่มที่ไทยนำชิ้นส่วนหรือวัตถุดิบต่างประเทศ เข้ามาประกอบในไทย โดยที่มีมูลค่าเพิ่มไม่มาก ตัวอย่างเช่น เคมีภัณฑ์ คอมพิวเตอร์ เครื่องจักรต่าง ๆ ฯลฯ ขณะที่อุตสาหกรรมที่ไทยจะได้เปรียบจากข้อตกลงแกตต์ ประกอบด้วยกลุ่มอุตสาหกรรมอัญมณีเครื่อง

ประดับ รองเท้า ดอกไม้ประดิษฐ์ เซรามิค อาหารกระป๋อง อุปกรณ์ก่อสร้าง เครื่องมือแพทย์ เฟอร์นิเจอร์ ฯลฯ

ส่วนภาคบริการต่าง ๆ นั้น ประสิทธิภาพในการประกอบการของไทยมักจะอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าต่างประเทศ เช่น ประเทศที่พัฒนาแล้ว (Developed Countries) ต่าง ๆ ซึ่งไทยมีโอกาสที่จะถูกกระทบจากมาตรการเปิดเสรีตามข้อตกลงที่เกิดขึ้นได้

อย่างไรก็ตามวิกฤตการณ์ทางการเงิน และเศรษฐกิจของไทยนับตั้งแต่หลังปล่อยค่าเงินบาทลอยตัวในกลางปี 2540 เป็นต้นมา ได้ส่งผลให้ไทยต้องเปิดเสรีภาคบริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตลาดเงินและตลาดทุน ฯลฯ ตัวอย่างเช่น ให้ต่างประเทศสามารถถือหุ้นส่วนใหญ่ของธุรกิจดังกล่าวที่จะเข้ามาประกอบการในไทย และสามารถดำเนินการต่อเนื่องได้ถึง 10 ปี ซึ่งเลยเวลาการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ตามข้อตกลงที่เกิดขึ้นไปแล้ว

การรวมตัวแบบภูมิภาคนิยม (Regionalism) ซึ่งมีผลต่อไทยโดยตรง ก็คือกลุ่มอาเซียนซึ่งได้ใช้เขตการค้าเสรี (AFTA) ซึ่งจะมีผลโดยสมบูรณ์ตั้งแต่ต้นปี 2546 เป็นต้นไป

พันธกรณีหลัก ๆ ของอาฟต้าประกอบด้วยมาตรการด้านภาษีอากร เช่น การลดภาษีในกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมและอุตสาหกรรมเกษตร และในกลุ่มสินค้าเกษตรไม่แปรรูป รวมตลอดถึงการใช้อนุสัญญาที่ไม่ใช่ภาษีอากร (Non-Tariff Barriers) ต่าง ๆ เช่น มาตรการเกี่ยวกับการจำกัดปริมาณสินค้า มาตรฐานสินค้า ฯลฯ

ข้อตกลงอาฟต้ามีผลด้านบวกต่อไทย ในด้านที่ทำให้ตลาดการค้าขยายตัวมีโอกาที่จะลงทุนเพิ่มมากขึ้น รวมตลอดถึงการเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของไทยและสมาชิกอาเซียนในตลาดโลกยิ่งขึ้น มีการพัฒนาการผลิตและการตลาดเพิ่มขึ้น

อย่างไรก็ดี อาฟต้าก็มีผลทางด้านลบต่อไทยในด้านที่กระทบต่ออุตสาหกรรมและภาคการผลิตอื่น ๆ ที่ไทยด้อยประสิทธิภาพทางการแข่งขัน และการที่ไทยจะต้องพึ่งแหล่งวัตถุดิบบางประเภทจากต่างประเทศมากขึ้น ฯลฯ

นอกจากการปรับตัวตามกรอบข้อตกลงระดับโลกคือเกตต์รอบอุรุกวัย และภูมิภาคนิยมที่อยู่ใกล้ชิดกับไทยที่สุดคืออาเซียนแล้ว ไทยยังต้องใช้ภูมิภาคนิยมอื่น ๆ ที่กำลังขยายตัวและเข้มแข็งยิ่งขึ้น เช่น สหภาพยุโรป (EU) นาฟต้า ฯลฯ เป็นตัวกำหนดท่าที และต้องปรับตัวเองเพื่อลดผลกระทบทางด้านลบของการรวมตัวดังกล่าวต่อไทยด้วย

กลยุทธ์สำคัญที่ไทยและสมาชิกในอาเซียนอื่น ๆ ควรใช้เพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองของตนในเวทีระดับโลกและกลุ่มภูมิภาคนิยมอื่น ๆ ก็คือการหาทางเชื่อมโยงติดต่อบนข้ามกลุ่ม เช่น กรณีกลุ่มเอเปคในการเชื่อมโยงกับกลุ่มนาฟต้าและประเทศในเอเชียแปซิฟิกอื่น ๆ และการใช้ อาเซม (ASEM) ในการเชื่อมโยงกับสหภาพยุโรปซึ่งกำลังมีบทบาทในเวทีระดับโลกเพิ่มขึ้นเป็น

อย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นภาคการผลิตที่เป็นจริง (Real Sector) ต่าง ๆ และภาคบริการ เช่น ภาคการเงิน (Financial Sector) ฯลฯ

ความพร้อมและความคล่องตัวของทั้งภาครัฐและเอกชนของไทยต่อแนวโน้มของโลกาภิวัตน์ และการใช้การรวมกลุ่มแบบภูมิภาคนิยมเป็นกลยุทธ์ในการสร้างความเข้มแข็งและการเพิ่มอำนาจการต่อรองในกระแสความเปลี่ยนแปลงของโลก จึงมีความสำคัญต่อการช่วงชิงผลทางด้านบวก และลดผลกระทบทางด้านลบต่อความเปลี่ยนแปลงดังกล่าว

ข้อเสนอแนะ

นอกจากความร่วมมือแบบภูมิภาคนิยม และการเจรจาเพื่อบรรลุข้อตกลงแบบทวิภาคี (Bilateral Agreement) แล้ว กลยุทธ์ที่สำคัญอีกประการหนึ่งซึ่งบางประเทศใช้ในการเพิ่มศักยภาพในเรื่องการค้าระหว่างประเทศของตนก็คือการปรับเปลี่ยนค่าแลกเปลี่ยนเงินตรา

ตัวอย่างของประเทศที่ใช้กลยุทธ์ข้างต้นได้ผลเป็นอย่างดีในการส่งเสริมการส่งออกของตนในช่วงไม่นานมานี้ก็คือจีนและเวียดนาม

ในปี 2537 จีนได้ลดค่าเงินหยวนลงประมาณ 1 ใน 3 ของมูลค่าเดิมเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ ขณะที่เวียดนามได้ลดค่าเงินดอง จาก 4,000 ดองเศษต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ลงไปถึงระดับต่ำสุด ที่ประมาณ 14,500 ดองต่อดอลลาร์ และปรับตัวขึ้นไปอยู่ตัวที่ประมาณ 11,000-12,000 ดองต่อดอลลาร์สหรัฐฯ

การลดค่าเงินอย่างมากมายของทั้งจีนและเวียดนามดังกล่าว ได้กระตุ้นให้การส่งออกของทั้งสองประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในหมวดสินค้าที่เน้นการใช้แรงงาน (Labour Intensive) และใช้ระดับเทคโนโลยีในการผลิตต่ำ เช่น สิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูป รองเท้า ดอกไม้ประดิษฐ์ อาหารแปรรูป ฯลฯ ได้เพิ่มสูงขึ้นเป็นอันมาก

สินค้าที่มีราคาถูกลงอันเนื่องมาจากการลดค่าเงินดังกล่าว ไม่เพียงส่งผลให้ จีนและเวียดนามสามารถเพิ่มการส่งออกและแย่งตลาดคู่แข่ง เช่น ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปเป็นอันมากเท่านั้น หากแต่ยังดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศเพิ่มขึ้นอีกด้วย เพราะสินค้าที่ผลิตได้จะมีโอกาสส่งออกได้ง่ายขึ้น

ยิ่งทางการจีนและเวียดนามมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศโดยให้สิทธิพิเศษและแรงจูงใจต่าง ๆ ด้วยแล้ว นักลงทุนจากต่างประเทศก็เข้าไปลงทุนในประเทศ ดังกล่าวเพิ่มขึ้นไปอีก

การลงทุนในประเทศที่มีประชากรหนาแน่นแบบจีน และเวียดนาม ไม่เพียงได้รับประโยชน์จากการมีค่าจ้างแรงงานระดับต่ำ ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนการประกอบการในประเทศดังกล่าว

ลดต่ำลงเท่านั้น หากแต่ประชากรจำนวนมากมายังหมายถึงขนาดอันใหญ่โตของตลาดภายในประเทศ ที่สามารถใช้รองรับสินค้าที่ผลิตได้จากการเข้าไปลงทุนของต่างประเทศอีกด้วย

ในช่วงเวลาใกล้เคียงกับที่จีนและเวียดนามลดค่าเงินของตนนั้น เม็กซิโกซึ่งเป็นประเทศขนาดใหญ่ในทวีปอเมริกาก็เผชิญกับปัญหาวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ (เดือนธันวาคม 2537) จนในที่สุดต้องปล่อยค่าเงินลอยตัวและเข้าสู่โปรแกรมความช่วยเหลือของ IMF ตั้งแต่วันที่ 2538

ค่าเงินเปโซที่ลดต่ำลงเป็นอันมาก จากระดับประมาณ 3 เปโซเศษต่อดอลลาร์ฯ จนไปอยู่ตัวที่ระดับ 8 เปโซเศษต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ในเวลาต่อมา ผนวกกับการที่เม็กซิโกเป็นประเทศภาคีในกลุ่มนาฟต้าซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2537 ได้ส่งผลให้เม็กซิโกสามารถเพิ่มการส่งออกเข้าไปในสหรัฐฯ เป็นอันมาก ขณะที่การลงทุนจากต่างประเทศในประเทศดังกล่าว ก็ได้เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากด้วย เพราะไม่เพียงได้ประโยชน์จากการที่เม็กซิโกมีค่าเงินที่ลดต่ำลงมากทำให้ส่งออกได้ง่ายขึ้นเท่านั้น หากแต่ยังได้ประโยชน์จากสิทธิพิเศษที่ ข้อตกลงนาฟต้าให้อีกด้วย

การปรับเปลี่ยนของค่าเงินผนวกกับสิทธิประโยชน์ที่ได้จากภูมิภาคนิยม จึงมีลักษณะเหมือนพลัง “สองประสาน” ที่เพิ่มความได้เปรียบในเวทีเศรษฐกิจโลกแก่ประเทศที่มีข้อได้เปรียบดังกล่าวเป็นอย่างมาก

การใช้กลยุทธ์ในการลดค่าเงินผนวกเข้ากับภูมิภาคนิยมของประเทศต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้น เป็นมูลเหตุสำคัญส่วนหนึ่งซึ่งส่งผลให้การส่งออกของประเทศจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ผลิตสินค้าออกในหมวดที่ใกล้เคียงกับประเทศที่ลดค่าเงินและมีสิทธิประโยชน์จากภูมิภาคนิยมข้างต้น ได้ลดต่ำเป็นอย่างมากในปี 2539 อันเป็นช่วงระยะเวลาเพียงประมาณ 1-2 ปีหลังจากที่ประเทศดังกล่าวได้ลดค่าเงิน ซึ่งเป็นเวลาที่ยาวนานพอที่จะปรับเปลี่ยนและขยายการผลิตทั้งจากโรงงานเดิมที่มีอยู่แล้ว และการเข้ามาตั้งโรงงานใหม่ๆ ให้ผลิตสินค้าต่าง ๆ ออกมาตีตลาด และได้เปรียบกว่าคู่แข่งเป็นอันมาก

ตัวอย่างเช่นกรณีไทย การส่งออกในปี 2539 ได้ลดต่ำลงเป็นอันมาก จนกระทั่งไม่มีการขยายตัวหรือติดลบเล็กน้อยด้วยซ้ำเมื่อเทียบกับปี 2538 ขณะที่การส่งออกในปี 2538 ยังเพิ่มขึ้นถึงเกือบร้อยละ 24 เมื่อเทียบกับปี 2537

การลดต่ำลงอย่างมากมาของการส่งออกดังกล่าว เปรียบเสมือน “เข็ม” เล่มหมี่มาที่ทิ่มแทงให้เศรษฐกิจแบบฟองสบู่ที่โป่งพองอย่างเต็มที่ ให้แตกตัวออกมาในช่วงเวลาอันไม่นานต่อมา ตัวอย่างเช่น กรณีไทยซึ่งเกิดปัญหาขึ้นในต้นปี 2540 จนในที่สุดต้องประกาศนโยบายการเงินใหม่ โดยการปล่อยให้ค่าเงินบาทลอยตัวในวันที่ 2 กรกฎาคม 2540 เป็นต้นมา ส่งผลให้เกิดวิกฤตการณ์เศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องตามมา

แม้ว่าเงินบาทได้ลดต่ำลงเป็นอันมากหลังปล่อยให้ค่าบาทลอยตัว ซึ่งน่าจะเป็นผลดีต่อการส่งออกเพราะราคาสินค้าออกในค่าดอลลาร์สหรัฐฯ ได้ลดต่ำลงเป็นอันมาก แต่ถึงกระนั้นการส่งออกของไทยก็ไม่ได้ขยายตัวเท่าที่ควรจะเป็น

มูลเหตุสำคัญเกิดจากวิกฤตการณ์ดังกล่าว ได้กระทบต่อธุรกิจการเงิน เพราะทำให้ระบบการเงินโดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบสินเชื่อ ต้องเสียศูนย์ชนเซไปเป็นอันมาก ส่งผลให้การประกอบการต่างๆ ตัวอย่างเช่น กิจกรรมที่เกี่ยวกับการส่งออกและนำเข้าถูกกระทบเป็นอย่างมาก ซึ่งปรากฏออกมาให้เห็นได้จากสภาพคล่องทางการเงินที่ลดทอนลงอย่างมากมาย

ความไร้เสถียรภาพของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ และเงินตราสกุลหลักอื่นๆ ยังกระทบต่อการประกอบการในไทย เช่น กระทบต่อการบริหารต้นทุน (Cost Management) การบริหารการตลาด (Marketing Management) และการบริหารการเงินของผู้ประกอบการที่มีสัดส่วนการนำเข้า (Import Content) ในระดับสูง ซึ่งมีค่าแลกเปลี่ยนเงินตราเข้ามากำหนดเพิ่มมากขึ้น

กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจไทยภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ยามที่กระแสภูมิภาคนิยมกำลังขึ้นสูง พร้อมกับที่พลวัตทางการเงินกำลังครอบงำไปทั่วโลกนั้น มีเรื่องสำคัญที่ควรพิจารณา ดังนี้ คือ

1) ระดับภูมิภาค ในช่วงที่ผ่านมา แม้ว่ากลุ่มอาเซียน (ASEAN) ซึ่งมีการใช้เขตการค้าเสรี (AFTA) เป็นกลยุทธ์ภูมิภาคนิยม แต่ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจของอาเซียนก็ยังไม่อยู่ในระดับน่าพอใจเท่าที่ควร

ในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมา สมาชิกอาเซียนต่างใช้กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาอุตสาหกรรมที่คล้ายคลึงกัน ตัวอย่างเช่น มีกลุ่มนักลงทุนจากต่างประเทศกลุ่มเดียวกันในการลงทุน ผลิตสินค้าที่คล้ายคลึงกันในการส่งออกขณะที่ประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางในการส่งออกของกลุ่มอาเซียน ก็มีลักษณะใกล้เคียงกันอีกส่งผลให้ประเทศในกลุ่มอาเซียนมีสถานะเป็นคู่แข่งมากกว่าที่จะเป็นคู่ค้าและคู่ร่วมลงทุนระหว่างกัน

ในช่วงประมาณครึ่งทศวรรษที่ผ่านมา แม้ว่าการค้าระหว่างสมาชิกอาเซียนได้เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากใช้ระบบเขตการค้าเสรี (AFTA) เป็นต้นมา แต่สินค้าที่ค้าขายกันส่วนใหญ่ คือสินค้าขั้นกลาง (Intermediate Goods) และชิ้นส่วนวัตถุดิบต่าง ๆ หรือไม่กี่บางประเทศเช่น สิงคโปร์ ได้ซื้อสินค้าจากประเทศสมาชิกอาเซียนอื่น ๆ เพื่อนำไปส่งออกต่อ (Re-export)

อย่างไรก็ดี การที่สมาชิกกลุ่มอาเซียนต่างเผชิญกับวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึงกัน ส่งผลให้ต้องใช้มาตรการค่าเงินหรืออัตราแลกเปลี่ยนลอยตัว (Managed Float) เช่นเดียวกัน

การใช้มาตรการทางการเงินแบบเดียวกันดังกล่าว ได้ส่งผลให้ค่าเงินของสมาชิกอาเซียนส่วนใหญ่เคลื่อนไหวไปในทิศทางเดียวกัน เมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ

เมื่อเป็นเช่นนั้น สมาชิกของอาเซียนจะไม่ค่อยเสียเปรียบหรือได้เปรียบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนของเงินตราระหว่างกันและกัน ในด้านการส่งออกและนำเข้ากับประเทศนอกกลุ่ม

นอกจากนี้ ยามที่ประเทศสมาชิกอาเซียนซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างกัน จะมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนลดน้อยลง เมื่อเทียบกับการซื้อขายกับประเทศนอกกลุ่ม

ภาวการณ์ข้างต้น จะส่งผลให้สมาชิกกลุ่มอาเซียนมีโอกาสเพิ่มการค้าระหว่างกันมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นสินค้าชั้นกลาง ชิ้นส่วนวัตถุดิบ หรือสินค้าสำเร็จรูปขั้นสุดท้าย (Final products) ต่าง ๆ

เพราะการดำเนินการข้างต้น จะส่งผลให้การบริหารการผลิต (Production Management) การบริหารการตลาด (Marketing Management) และการบริหารอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา (Exchange Rate Management) ของผู้ประกอบการในแต่ละประเทศมีประสิทธิภาพขึ้น

สมาชิกอาเซียน จึงควรแปรวิกฤติทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นให้เป็นประโยชน์ต่อการเพิ่มความเข้มแข็งของกลุ่มภูมิภาคนิยมของตน โดยมีการแบ่งงานและประสานการผลิตระหว่างกันเพิ่มมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นระหว่างสมาชิกอาเซียนดั้งเดิม (6 ประเทศ) และสมาชิกอาเซียนใหม่ (3 ประเทศ)

ยิ่งสมาชิกกลุ่มอาเซียนทั้งเก่าและใหม่มีความแตกต่างของพื้นฐานทางเศรษฐกิจและความชำนาญการเฉพาะอย่าง (Specialization) ที่แตกต่างกันอยู่บ้างแล้ว การหาทางให้เกิดความเกี่ยวเนื่องเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างกันและกัน ก็ยิ่งมีโอกาสเพิ่มสูงขึ้น

การเชื่อมโยงการผลิตในภาคต่าง ๆ ตัวอย่างเช่น อุตสาหกรรม และกิจกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ จะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของภูมิภาคหลายประการ ตัวอย่างเช่น ทางด้านการผลิต (Production) นั้น จะทำให้มีโอกาสขยายการผลิต จนได้ประโยชน์จากหลักการการประหยัดจากขนาด (Economies of Scale) ทำให้ต้นทุนการผลิตต่อหน่วยลดต่ำลง ส่งผลให้สามารถขยายตลาดในภูมิภาคเอง และแข่งขันในตลาดโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การลดต่ำลงของค่าเงินทั่วทั้งภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่กลุ่มอาเซียนตั้งอยู่ ยังส่งผลให้ราคานำเข้าสินค้าต่าง ๆ รวมทั้งสินค้าขั้นกลางและชิ้นส่วนอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่นำเข้ามาทำการผลิตต่อ มีราคาเพิ่มสูงขึ้นมาก เมื่อคิดเป็นมูลค่าเงินท้องถิ่น ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตเพิ่มสูงขึ้น และความผันผวนอยู่เนื่อง ๆ ของค่าเงิน ยังกระทบต่อประสิทธิภาพในการบริหารทั้งการผลิตและการตลาดของผู้ประกอบการในภูมิภาคนี้อีกด้วย ทำให้การใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์หรือวัตถุดิบที่ผลิตในภูมิภาคอาเซียนเองมีข้อได้เปรียบเพิ่มมากขึ้น เพราะไม่เพียงอาจมีราคาของวัตถุดิบลดลงเมื่อเทียบกับการนำเข้าเท่านั้น หากแต่ยังทำให้การบริหารการประกอบการ ต่าง ๆ มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เพราะไม่ต้องเสี่ยงกับความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเช่นการนำเข้าวัตถุดิบอุปกรณ์ดังกล่าวมาผลิตต่อ

อย่างไรก็ดี โอกาสของการแปรรูปวัตถุดิบข้างต้นให้เป็นโอกาสได้นั้น ขึ้นอยู่กับตัวแปรสำคัญต่าง ๆ ดังนี้

ประการแรกต้องมีการปรึกษาหารือเพื่อนาทางร่วมมือกันทางเศรษฐกิจของสมาชิกอาเซียนเพิ่มมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นด้านการค้าและการลงทุน ฯลฯ ตัวอย่างหนึ่งของข้อจำกัดที่ควรมีการปรับปรุง ก็คือการลดทอนอุปสรรคต่อการค้าและการลงทุนข้ามแดนเช่น ปัญหาที่เกิดจากกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ฯลฯ

ประการที่สอง จะต้องมีการพัฒนาระบบและโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสมาชิกอาเซียนทั้งเก่าและใหม่ เพื่อนำไปสู่การลดทอนต้นทุนการค้าและการลงทุนระหว่างกัน

ประการต่อมา จะต้องมีการเชื่อมโยงหรือร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงอื่น ๆ เช่น ญี่ปุ่น จีน เกาหลีใต้ ฯลฯ ร่วมกัน อันจะนำไปสู่ความแข็งแกร่งยิ่งขึ้นของภูมิภาคนี้ ที่จะแข่งขันต่อรองกับภูมิภาคอื่น ๆ

2) การสร้างหลังอิง (Buffer) ภายในประเทศ

ท่ามกลางความแปรปรวนที่เกิดจากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความผันผวนของภาคการเงิน โครงสร้างเศรษฐกิจของไทย จะต้องใช้เวลาไม่น้อยในการปรับตัว ยิ่งวิกฤตการณ์ดังกล่าวได้ลุกลามไปยังประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเดียวกัน และนอกภูมิภาคด้วยแล้ว การปรับตัวทางเศรษฐกิจของไทย ก็ยิ่งยากลำบากขึ้น เพราะมีตัวแปรทั้งภายในและภายนอกประเทศเข้ามามีกำหนด โดยที่ตัวแปรดังกล่าวมีลักษณะไหลตัวเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

"หลังอิง" สำคัญที่จะต้องสร้างขึ้นมาก เพื่อให้การบริหารวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ก็คือการพัฒนาภาคการผลิตหลัก ๆ ที่ไทยมีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ในการผลิต เพื่อใช้ป้อนความต้องการบริโภคภายในประเทศ

ขณะเดียวกัน ก็สามารถส่งออกเพื่อแสวงหาเงินตราต่างประเทศมาใช้ในกิจกรรมที่จำเป็นอีกด้วย

เมื่อเทียบกับภาคการผลิตต่าง ๆ แล้ว การเกษตรจะเป็นกิจกรรมที่มีคุณสมบัติเข้าข่ายกับหลักเกณฑ์ที่กำหนดมาข้างต้น

นอกจากเป็นแหล่งที่มาของ “ปัจจัยสี่” ที่จำเป็นต่อการดำรงชีพของผู้คนภายในประเทศแล้ว ภาคการเกษตรยังเป็นที่มาของผลผลิตที่พึงพาการนำเข้าต่ำ ที่สามารถใช้ส่งออกเพื่อหารายได้เข้าประเทศได้ด้วย

ท่ามกลางความแปรปรวนรวนเรของภาคเมือง ซึ่งอยู่ในใจกลางของวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ อันพิจารณาได้จากการล้มเลิกกิจการของธุรกิจต่าง ๆ ซึ่งหมายถึงผู้คนจำนวนมากต้องว่างงานเพิ่มขึ้น หรือมีรายได้ลดต่ำลงจากเดิมนั้น ภาคเกษตรไม่เพียงทำหน้าที่รองรับแรงงานจำนวนมากที่ว่างงานจากภาคเมืองเท่านั้น หากแต่ยังทำหน้าที่ผลิตอาหารและผลผลิตที่จำเป็นต่อการยังชีพในชีวิตประจำวันอื่น ๆ ป้อนให้แก่ผู้คนที่ยังเหลืออยู่ในภาคเมืองด้วย

ผู้คนจำนวนมากที่ต้องหวนคืนสู่ชนบท เพราะภาคเมืองหมดศักยภาพที่จะรองรับได้อีกต่อไป ได้เพิ่มทั้งฐานทางอุปทาน (Supply) และอุปสงค์ (Demand) ให้แก่ชนบท

ทางด้านอุปทานนั้น การหวนคืนสู่ชนบทของผู้คน หมายถึงกำลังแรงงานใน ภูมิภาคที่จะเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งสามารถนำมาใช้เพิ่มการผลิตในภาคเกษตรและกิจกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ ได้มากขึ้น

ผู้คนมากขึ้นในชนบท ยังหมายถึงแหล่งอุปสงค์ต่อการบริโภคสินค้าและบริการต่าง ๆ ที่จะใช้รองรับฐานอุปทานที่เพิ่มขึ้นได้

ความบีบคั้นทางเศรษฐกิจที่เกิดจากปัญหาวิกฤตการณ์อาจส่งผลให้มีอุปสงค์ต่อผลิตภัณฑ์สินค้าที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้น เพราะสินค้าที่ผลิตจากวัตถุดิบที่ได้จากการนำเข้าหรือที่ได้จากการนำเข้าโดยตรง มีราคาที่อยู่ห่างไกลจาก “อำนาจซื้อ” ของผู้คนภายในประเทศมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้กิจการขนาดกลางและขนาดเล็กซึ่งพึ่งพาการนำเข้าน้อย มีโอกาสผลิตสินค้าสนองตอบต่อความต้องการของผู้คนภายในประเทศเพิ่มขึ้น

วิกฤตการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อสภาวะเศรษฐกิจของคนในเมือง ตัวอย่างเช่น ชนชั้นกลางต่างๆ พร้อมกับการลดลงของลัทธิเลียนแบบอย่างทางการบริโภค ซึ่งครั้งหนึ่งเคยเฟื่องฟูพร้อมกับเศรษฐกิจแบบฟองสบู่ อาจนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงของปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรมทางการบริโภคที่ทำให้การเลียนแบบอย่างของลัทธิบริโภคนิยมกระจายตัวออกไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ทำให้ต้องหวนกลับไปหาผลิตภัณฑ์ตามประโยชน์ใช้สอยที่แท้จริงของสินค้าเหล่านั้น และลดการยึดติดอยู่กับการบริโภคในเชิงสังคมหรือวัฒนธรรมลง ส่งผลให้อุตสาหกรรม

กรรมขนาดกลางและขนาดเล็กซึ่งไม่ได้ผลิตและจำหน่ายสินค้าโดยอาศัยตราหรือยี่ห้ออันโด่งดังในการการตลาด สามารถผลิตสินค้าออกมาขายได้ง่ายขึ้น

อย่างไรก็ดี อุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็ก ซึ่งมีความเป็นธุรกิจชุมชนมากขึ้นนั้น จะยืนหยัดและมีพัฒนาการได้มากขึ้นท่ามกลางวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่ส่งผลกระทบต่อผู้คนอย่างมากมายในปัจจุบัน ก็ต่อเมื่อมีปัจจัยต่าง ๆ เข้ามาหนุนช่วย เช่น

2.1) ด้านการผลิต ปัจจุบันอุตสาหกรรมขนาดกลางและเล็ก ต่างก็เผชิญกับปัญหาการบริหารการผลิต ตัวอย่างเช่น การบริหารต้นทุน (Cost Management) ด้วยมากเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นปัญหาวัตถุดิบ เงินทุน ฯลฯ

ดังนั้นแผนรองรับเพื่อนำไปสู่ความผ่อนคลายของการบริหารต้นทุนของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก เช่นอุตสาหกรรมและธุรกิจชุมชน จึงมีความสำคัญ ตัวอย่างเช่นการมีแหล่งเงินทุนอัตราดอกเบี้ยไม่สูง เพื่อนำไปสู่การผ่อนคลายปัญหาสภาพคล่องทางการเงินอันบีบรัดในปัจจุบัน ซึ่งอาจลดทอนปัญหาได้โดยการเพิ่มแหล่งเงินกู้จากสถาบันการเงินของรัฐภายในประเทศ และแหล่งสินเชื่ออื่น ๆ ที่ต่อสายเข้ามาจากสถาบันระหว่างประเทศ ฯลฯ ขณะที่การสร้างโครงข่ายของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กเอง เพื่อให้พึ่งพาตัวเองได้ในระยะยาวขึ้น ก็มีความสำคัญมากด้วยเช่นกัน

2.2) การตลาด ควรมีการสร้างศักยภาพทางการตลาด ดังนี้

ก) ตลาดภายในประเทศ ควรขยายและเพิ่มวิถีตลาด (Marketing Channels) เพื่อหาทางเชื่อมโยงผลิตภัณฑ์สินค้าที่ผลิตได้จากอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็ก (Small and Medium Enterprises - SME's) ไปสู่มือผู้บริโภคในระดับและภูมิภาคต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพขึ้น

ข) ตลาดต่างประเทศ ควรมีองค์กรที่นำไปสู่การส่งออกผลิตภัณฑ์จาก SME's ได้อย่างมีประสิทธิภาพขึ้น แหล่งตลาดรองรับที่สำคัญคือประเทศเพื่อนบ้านในอินโดจีนและพม่า ซึ่งยังต้องการสินค้าที่ผลิตได้จากไทยโดยไม่คำนึงถึงตราหรือยี่ห้อสินค้านัก จึงควรหาทางเพิ่มโอกาสการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นการค้าชายแดน การค้าผ่านแดน ฯลฯ

ท่ามกลางพลวัตเศรษฐกิจโลกภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์นั้น การเพิ่มความเข้มแข็งของชุมชนไทยในชนบทอันเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของประชากรส่วนใหญ่ของประเทศ จึงมีความสำคัญมาก เพราะโลกาภิวัตน์ ซึ่งมาพร้อมกับเงินทุนจำนวนมหาศาลเทคโนโลยีอันทันสมัยและมีพัฒนาการอยู่ตลอดเวลา ระบบการบริหารจัดการธุรกิจแบบสมัยใหม่ รวมตลอดถึงตลาด

รองรับผลิตภัณฑ์สินค้าอันกว้างใหญ่นั้น แม้ว่าอาจจะส่งผลทางด้านบวกแก่เศรษฐกิจไทยไม่น้อย แต่ก็อาจส่งผลกระทบต่อทางด้านลบได้มากเช่นกัน เข้าทำนอง "มีคุณอนันต์ แต่ก็มีโทษมหันต์"

ดังนั้น การสร้างความเข้มแข็งของชุมชนไทย โดยการเพิ่มโอกาสทางกิจกรรมทางเศรษฐกิจแก่ชุมชน ตัวอย่างเช่น การส่งเสริมอุตสาหกรรมชุมชน ฯลฯ จึงเป็นการเพิ่มศักยภาพในการพึ่งพาตัวเองของเศรษฐกิจและสังคมไทยส่งผลให้สามารถอยู่กับสภาวะโลกาภิวัตน์ได้ปลอดภัยยิ่งขึ้น

บรรณานุกรม

- สมเกียรติ ตริรัตนพันธ์. เขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) : ความสำเร็จก้าวสำคัญของอาเซียน.
กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, มีนาคม 2540.
- พรณี เชิงสุทธา. "เขตการค้าเสรีอาเซียน...แรงกระตุ้นการลงทุนทางตรงจากต่างชาติ" ใน
วารสารส่งเสริมการลงทุน. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, ปีที่ 8
ฉบับที่ 2, กุมภาพันธ์ 2540
- พรณี เชิงสุทธา และธเนศ วัฒนกุล. "AFTA and After ความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม" ใน
วารสารส่งเสริมการลงทุน, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, ปีที่ 7
ฉบับที่ 4, เมษายน 2538.
- ข่าวกองทุนรวม. เขตการค้าเสรีอาเซียน : อาฟต้า. ธันวาคม 2539.
- สรุปข่าวธุรกิจ. เขตการค้าเสรีอาเซียน...ความร่วมมือที่รอการสานต่อ. มีนาคม 2535.
- กองเศรษฐกิจการค้าอาเซียน "เขตการค้าเสรีอาเซียน", กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, ก.พ.
2541.
- สำนักงานคณะกรรมการประสานการพัฒนามิตรภาพทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน,
โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย, สำนักงาน
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, กันยายน 2540.
- ชาญ ลีลาภรณ์. "การพัฒนาพื้นที่สามเหลี่ยมเศรษฐกิจกับโครงการเข้าท่ีเทิร์นชิปอร์ต"
เอกสารประกอบการบรรยายในการสัมมนา "โครงการเข้าท่ีเทิร์นชิปอร์ต
2539. ผลดีและผลกระทบต่อ 14 จังหวัดภาคใต้" โรงแรมโนโวเทลภูเก็ตซิตี้
จังหวัดภูเก็ต, 31 สิงหาคม 2539.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, วารสารเศรษฐกิจและสังคม,
มกราคม-กุมภาพันธ์ 2537.
- กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, "การเจรจาการค้าหลายฝ่ายรอบอุรุกวัยและผลกระทบต่อ
เศรษฐกิจ".
- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, วารสารเศรษฐกิจการพาณิชย์ ปีที่ 24 ฉบับ 239-49
(มกราคม-ธันวาคม 2536)
- ประชาชาติฉบับพิเศษ, ก้าวขึ้นสู่ปีที่ 19

กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ “ความร่วมมือทางเศรษฐกิจสี่ฝ่าย, จีน-ไทย-ลาว-พม่า” กระทรวงการต่างประเทศ, 19 มีนาคม 2540.

วัฏจักรอุตสาหกรรม ปีที่ 5 ฉบับที่ 174, กุมภาพันธ์ 2537.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ “ความก้าวหน้าโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ”, มิถุนายน 2540.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และบริษัทไอเอส คอนซัลแตนท์ จำกัด, “แผนยุทธศาสตร์เพื่อรองรับโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ” ตุลาคม 2538.

ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 17 ฉบับที่ 1142, รายงานที่ดินและก่อสร้าง, หน้า 24, วันที่ 16-18 พฤษภาคม 2540.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้, กุมภาพันธ์ 2540.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้, กุมภาพันธ์ 2540.

ศูนย์ธุรกิจศึกษา บริษัทบริการข้อมูลผู้จัดการ จำกัด, แผนลงทุนจังหวัดกระบี่, ภาคผนวก 1, หน้า ก 1 - ก 29, พ.ศ. 2537-2541.

สยามรัฐ, แผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้, วันที่ 21 พฤศจิกายน 2532.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้แนวคิดเชิงยุทธศาสตร์สู่ยุคใหม่ของการพัฒนาในทศวรรษหน้า, พฤศจิกายน 2532.

ทิพาพร พิมพิสุทธิ และบรรพ ประพฤติดี คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, รายงานการวิจัยข้าราชการกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม : ศึกษาเปรียบเทียบกรณีการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกและการพัฒนาภาคใต้ตอนบน, มิถุนายน 2530

ราชอาณาจักรไทยและคณะกรรมาธิการยุโรป, European Commission, August 1995, หน้า 7-31.

EU-ASEAN Relations : The Facts, The European Commission, Second Edition, March 1996.

EUROPEAN INTEGRATION : The origins and growth of the European Union, Dr. Klaus-Dieter Borchardt, Fourth Edition, 15 January 1995.

แผ่นพับ Europe Day, The Delegation of The European Commission.

EUROPE : PARTNER OF ASIA, European Community Instruments for Economic Co-operation, September 1995.

The European Union : key figures, European Commission, July 1996.

ผลการดำเนินงานโครงการสินเชื่อการเกษตรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภายใต้ความช่วยเหลือของประชาคมยุโรป กองวิชาการ ธนาครเพื่อการเกษตรและสหกรณ์, 24 สิงหาคม 2536.

"ECU สกุลเงินรวมของตลาดร่วมยุโรป", รายงานเศรษฐกิจธนาคารกรุงเทพ, ปีที่ 27 ฉบับที่ 2 กุมภาพันธ์ 2537.

"การค้าไทยกับสหภาพยุโรป", วารสารเศรษฐกิจธนาคารกรุงเทพ, ปีที่ 26 ฉบับที่ 7 กรกฎาคม 2537.

"ความคืบหน้าการต่ออายุการใช้ GSP ของสหภาพยุโรป" จดหมายเหตุ สภาหอการค้า, ฉบับที่ 5 30 พฤษภาคม 2537.

"สหภาพยุโรปเห็นจุดเด่นเอเชียพร้อมกำหนดกลยุทธ์ลงทุน", วารสารส่งเสริมการลงทุน, ปีที่ 7 ฉบับที่ 7 กรกฎาคม 2539.

"สินค้าเกษตรไทยใน EU ภายใต้ GSP ใหม่", รายงานเศรษฐกิจธนาคารกรุงเทพ, ปีที่ 29 ฉบับที่ 8 สิงหาคม 2539.

"สหภาพยุโรป : ผลได้ผลเสียของประเทศไทย", วารสารเศรษฐกิจและสังคม, ปีที่ 31 ฉบับที่ 2 มกราคม-กุมภาพันธ์ 2537.

"สหภาพยุโรปและผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย", วารสารวิชาการปริทัศน์, ธนาครเพื่อการเกษตรและสหกรณ์, ปีที่ 3 ฉบับที่ 5 พฤษภาคม 2538.

"ไทยได้ประโยชน์จากการลดภาษีของสหภาพยุโรป", ข่าวเศรษฐกิจการพาณิชย์, 27 กุมภาพันธ์ 2539.

จดหมายข่าว, โครงการยุโรปศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พฤษภาคม-มิถุนายน 2538,

หน้า 1.

จดหมายข่าว, โครงการยุโรปศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, มีนาคม - เมษายน 2539, หน้า 1-6.

Newflash, European Business Information Center, February 1997.

Newflash, European Business Information Center, April 1997.

ศิรินารถ ใจมั่น, รายงานการศึกษาวิเคราะห์เรื่องผลกระทบจากการรวมสมาชิกใหม่ของสหภาพยุโรปต่อไทย และแนวทางแก้ปัญหาในแกตต์, กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์, กันยายน 2537.

"การค้าไทย-สหภาพยุโรป". กองนโยบายการพาณิชย์, กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, 20 กรกฎาคม 2539.

"โครงการ GSP ใหม่ของสหภาพยุโรป : กระแสสินค้าไทยมากขึ้น เศรษฐกิจวิเคราะห์", ธนาคารกรุงศรีอยุธยา, กุมภาพันธ์ 2540.

"ระบบสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร (GSP) สหภาพยุโรป", เอกสารกรมเศรษฐกิจการพาณิชย์.

"การค้าระหว่างประเทศของสหภาพยุโรป ปี 2532-2536", ศูนย์สถิติการพาณิชย์, กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, มกราคม 2538.

"ตลาดยุโรปเดียว : ผลกระทบต่อสินค้าอาหาร", กองนโยบายการพาณิชย์, กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, 29 กรกฎาคม 2535.

"การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ (Economic Integration)", เอกสารกรมเศรษฐกิจการพาณิชย์.

"การค้าระหว่างประเทศของไทย", เอกสารกรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, มกราคม 2537.

กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์. การรวมกลุ่มเศรษฐกิจ : รุก/รับ และการปรับตัว. กรุงเทพฯ : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, 2537.

กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์. "สถานการณ์เศรษฐกิจการค้าโลก". วารสารเศรษฐกิจการพาณิชย์ ฉบับที่ 264 ปี 2540.

กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์. ข้อตกลงการค้าเสรีอเมริกาเหนือ : นาฟตา (แผ่นพับ)

วรรณภรณ์ เกตุทัต. "สหรัฐอเมริกา-ไทย คู่ค้า-คู่มิตร". วารสารผู้ส่งออก ฉบับที่ 237 ปี 2540.

สมลักษณ์ ศรีมาลี. ผลกระทบของข้อตกลงการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (นาฟตา) ต่อการส่งออกของไทยไปสหรัฐอเมริกา. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย เกษตรศาสตร์, 2537.

<http://the-tech.mit.edu/Bulletins/Nafta>

<Http://www.Cencus.gov/foreign-trade/www/balance.ht>.

จันทร์ พันธุ์ภักดี และคณะ. เอกสารความร่วมมือครั้งใหม่ทางการค้าและเศรษฐกิจในเอเชีย-

แปซิฟิก, โครงการอเมริกาศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วารสารเศรษฐกิจการพาณิชย์ เรื่อง "ความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก" ของกองการค้า
ภูมิภาค.

เอกสารประกอบการสัมมนา "ก้าวต่อไปของไทยในเอเปก" เรื่อง "ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
เอเชีย-แปซิฟิก" ของกรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ 6 กันยายน 2537.

สุทธิพันธ์ จิระวิวัฒน์. เอกสารประกอบการสัมมนาทางวิชาการเรื่อง "ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ของเอเปก" ระหว่างวันที่ 23-25 เมษายน 2539

วารสารเศรษฐกิจการพาณิชย์ เรื่อง "ผลกระทบของการเปิดเสรีการค้าและการลงทุนในเอเปกต่อ
ไทย" ปี 26 ฉบับ 255 กันยายน-ตุลาคม 38.

หนังสือพิมพ์ กรุงเทพธุรกิจ ฉบับวันที่ 23 พฤษภาคม 2540.

หนังสือพิมพ์ ประชาชาติธุรกิจ คู่แข่ง ข่าวพาณิชย์ ช่วงวันที่ 20-28 พฤษภาคม 2540.

หนังสือพิมพ์ กรุงเทพธุรกิจ ฉบับวันที่ 11 พฤษภาคม 2540.

หนังสือพิมพ์ ผู้จัดการรายวัน ฉบับวันที่ 10-11 พฤษภาคม 2540.

หนังสือพิมพ์ ผู้จัดการรายวัน ฉบับที่ 1 กรกฎาคม 2540.

หนังสือพิมพ์ สื่อธุรกิจ ฉบับวันที่ 10-11 พฤษภาคม 2540.

ข้อมูลตัวเลขจากเครื่องคอมพิวเตอร์ ของศูนย์สถิติการพาณิชย์ กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ โดย
ความร่วมมือของกรมศุลกากร.

เกริกไกร จีระแพทย์, การเจรจาการค้าระหว่างประเทศของไทย, บริษัทคู่แข่งจำกัด, กันยายน
2539.