

รายงานสรุปผลการประชุมประจำปี 2562 ของ สศช.



เชื่อมโยงไทย พัฒนาพื้นที่ไทย : ก้าวไกล เชื่อมโยงโลก



สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

คำนำ

ประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านที่ตั้งที่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศโดยรอบและภูมิภาคอื่นของโลก และมีจุดเด่นเฉพาะตัวด้านวัฒนธรรม ประเพณี ภูมิปัญญาสั่งสมสืบทอดกันมา ตลอดจนมีทรัพยากรธรรมชาติ และความหลากหลายทางชีวภาพซึ่งสามารถนำมาใช้ต่อยอดเพิ่มมูลค่า การพัฒนาเชิงพื้นที่เป็นเครื่องมือสำคัญ ในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ โดยได้บรรจุไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ด้านการสร้างความสามารถการแข่งขัน แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ในยุทธศาสตร์การพัฒนากิจ เมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ และนโยบายรัฐบาลซึ่งสนับสนุน การกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค การยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้น หากประเทศไทย สามารถยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในแต่ละพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ควบคู่กับการดูแลรักษา ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน จะเป็นฐานการพัฒนาสำคัญที่เป็นแรงส่งให้ประเทศก้าวไป ข้างหน้าได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน รวมทั้งกระจายความอยู่ดีมีสุขไปถึงคนไทยทุกคนได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

เพื่อให้การขับเคลื่อนประเด็นการพัฒนาสำคัญระดับพื้นที่ในมิติต่างๆ สามารถตอบโจทย์เป้าหมาย ระยะยาวภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 และนโยบายรัฐบาลได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จึงได้จัดการประชุมประจำปี 2562 เรื่อง พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2562 ณ ห้องแกรนด์ไดมอนด์บอลรูม ศูนย์แสดงสินค้า และการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี จังหวัดนนทบุรี โดยนำเสนอกรอบแนวคิดและหลักการพัฒนาเชิงพื้นที่ กรอบวิสัยทัศน์และเป้าหมาย และแนวทางการพัฒนาสำคัญระดับพื้นที่ในมิติต่างๆ ซึ่งการประชุมประจำปีของ สำนักงานฯ ดังกล่าว มีผู้เข้าร่วมประมาณ 2,100 คน ประกอบด้วย คณะรัฐมนตรี สมาชิกวุฒิสภา สมาชิกสภาผู้แทน ราษฎร องค์กรพัฒนาเอกชน ภาคเอกชน นักวิชาการ ผู้นำภาคประชาสังคมและผู้นำชุมชน ผู้แทนจากภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชน สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่ให้ความสนใจ

ในการนี้ สำนักงานฯ ได้ประมวลจัดทำเอกสารสรุปผลการประชุมประจำปี 2562 ฉบับนี้ขึ้นเพื่อให้ ผลการประชุมดังกล่าวเป็นประโยชน์ต่อการขับเคลื่อนประเทศไทยเพื่อบรรลุเป้าหมายได้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ไปสู่การปฏิบัติ รวมทั้งเผยแพร่ผลการประชุมสู่สาธารณะต่อไป ทั้งนี้ สำนักงานฯ ใคร่ขอขอบคุณใน ความร่วมมืออย่างดียิ่งจากผู้เข้าร่วมประชุมทุกท่านที่ได้ให้ข้อคิดเห็นอันเป็นประโยชน์และส่งผลให้การประชุม บรรลุผลตามเจตนารมณ์ที่กำหนดไว้ทุกประการ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ธันวาคม 2562

สารบัญ



ส่วนที่ 1

สรุปผลการประชุมประจำปี 2562 ของ สศช.

พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ท้าวกอล เชื่อมโลก



สรุปผลการประชุมประจำปี 2562 ของ สศช.

เรื่อง พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก

วันพุธที่ 18 กันยายน 2562 เวลา 8.00 – 16.30 น.

ณ ห้องแกรนด์ไดมอนด์บอลรูม ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี จังหวัดนนทบุรี

1 ข้อเท็จจริง

สศช. ได้จัดการประชุมประจำปี 2562 เรื่อง “พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก” เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2562 ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี จังหวัดนนทบุรี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอประเด็นการพัฒนาสำคัญระดับพื้นที่ในมิติต่างๆ เพื่อผลักดันการขับเคลื่อนการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) ที่ตอบโจทย์เป้าหมายระยะยาวภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี รวมถึงเปิดโอกาสให้ภาคีการพัฒนาจากทุกภาคส่วนและทุกพื้นที่ของสังคมได้มีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับประเด็นการพัฒนาระดับพื้นที่ และสร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่สาธารณชนและหน่วยงานรับผิดชอบทั้งภาครัฐและภาคีการพัฒนาต่างๆ เกี่ยวกับการบูรณาการพัฒนาระดับพื้นที่เพื่อผลักดันให้เกิดการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้นประมาณ 2,100 คน

2 สรุปสาระสำคัญการประชุมประจำปี 2562 ของ สศช.

การประชุมประจำปี 2562 ของ สศช. แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงเช้าเริ่มด้วยการกล่าวรายงานของเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จากนั้นเป็นการเปิดการประชุมและปาฐกถาพิเศษของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ต่อด้วยการเสวนา เรื่อง “พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก” โดยมีผู้ร่วมเสวนา ได้แก่ ดร.กอบศักดิ์ ภูตระกูล รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ดร.ทศพร ศิริสัมพันธ์ เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม นายฐานิสร์วีวัฒน์ภักดี กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ไทยเบฟเวอเรจ จำกัด (มหาชน) และ ดร.นิรมล เสรีสกุล ผู้อำนวยการศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง จากนั้นในช่วงบ่ายเป็นการระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย 5 กลุ่มเกี่ยวกับแนวทางขับเคลื่อนประเด็นการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่มีลำดับความสำคัญสูงสู่การปฏิบัติ นอกจากนี้ ยังมี การจัดนิทรรศการแสดงความก้าวหน้าการขับเคลื่อนการพัฒนาเชิงพื้นที่ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ และกรณีตัวอย่างความสำเร็จการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่น่าสนใจทั้งของภาครัฐ เอกชน และประชาสังคมที่บริเวณหน้าห้องประชุมอีกด้วย ทั้งนี้สาระสำคัญของการประชุมประจำปี 2562 ของ สศช. สรุปได้ดังนี้

2.1 ปาฐกถาพิเศษของนายกรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี กล่าวเปิดการประชุมและแสดงปาฐกถาพิเศษว่า การขับเคลื่อนการพัฒนาในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 เป็นช่วงเวลาสำคัญ เนื่องจากเป็นช่วง 5 ปีแรกของการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยระยะเวลาที่เหลือ 3 ปีของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 รัฐบาลจะเร่งกำจัดจุดอ่อน ก่อนที่จะพัฒนาและเสริมจุดแข็งด้านคน ระบบราชการ และเตรียมความพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงปัจจัยภายนอกที่จะเป็นอุปสรรคการพัฒนา รวมทั้งใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศที่เป็นจุดศูนย์กลางด้านคมนาคมของอาเซียนทั้งทางบก ทะเล และอากาศ ให้สามารถเชื่อมกับประเทศในคาบสมุทรอินโดจีนและเชื่อมโยงเอเชียเหนือโดยเฉพาะจีนกับเอเชียตะวันตก

โดยเฉพาะอินเดีย นอกจากนี้ แต่ละภาคของไทยยังมีจุดเด่นเฉพาะตัวทั้งวัฒนธรรม ประเพณี ภูมิปัญญาที่สั่งสมสืบทอดกันมา มีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลายทางชีวภาพ ซึ่งสามารถนำมาใช้ต่อยอดเพิ่มมูลค่าได้เป็นอย่างดี ซึ่งการใช้จุดเด่นด้านที่ตั้งเชิงภูมิศาสตร์ของไทยให้เกิดผลเต็มที่และสามารถพัฒนาไปเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการค้าที่ของภูมิภาคได้นั้น จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการสร้างความเชื่อมโยงทั้งด้านกฎระเบียบให้การทำงานเกิดความคล่องตัว และด้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อนำไปสู่การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

หากประเทศไทยสามารถใช้ความได้เปรียบข้างต้นในการยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในแต่ละพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะเป็นแรงส่งให้ภาพรวมของประเทศก้าวไปข้างหน้าได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน รวมทั้งกระจายการพัฒนาไปยังคนไทยทุกคนได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม การพัฒนาเชิงพื้นที่ระยะต่อไป มุ่งพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัดทั้งที่เป็นเมืองเก่าและเมืองที่สร้างขึ้นใหม่ให้เป็นเมืองที่ทันสมัย น่าอยู่ และเป็นฐานเศรษฐกิจหลักที่ขยายตัวอย่างเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยเน้นการขับเคลื่อน 3 ด้าน ได้แก่ (1) ประชาชนและประเทศชาติได้รับประโยชน์จากการพัฒนา (2) อุตสาหกรรมเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ (3) คำนึงสิทธิมนุษยชน โดยคุ้มครองและเยียวยาผลกระทบต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับประชาชนในการประกอบการธุรกิจอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

การดำเนินงานของรัฐบาลได้เร่งขับเคลื่อนการพัฒนาเชิงพื้นที่ให้เห็นผลเป็นรูปธรรม อาทิ การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZs) การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เชื่อมชุมชน เมือง แหล่งท่องเที่ยว เกษตร อุตสาหกรรม ทั้งระบบราง ถนน การพัฒนาท่าเรือและอากาศยาน การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการลดความแออัดของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ นายกรัฐมนตรีได้เชิญชวนประชาชนทุกภาคส่วน แสดงความคิดเห็นในการประชุมครั้งนี้ เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศไทยทั้งในระดับพื้นที่และระดับมิติต่างๆ ไปสู่การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว มีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืนตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนา ฉบับที่ 12 ต่อไป

2.2 การเสวนาเรื่อง “พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก”

2.2.1 **ดร.ทศพร ศิริสัมพันธ์** นำเสนอภาพรวมการพัฒนาเชิงพื้นที่ว่า ประเทศไทยมีความได้เปรียบทางภูมิรัฐศาสตร์ อยู่ใกล้ตลาดผู้บริโภคขนาดใหญ่ที่มีจำนวนประชากรของอาเซียน อินเดีย และจีนรวมกัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 45 ของจำนวนประชากรโลก จึงควรนำความได้เปรียบดังกล่าวมาใช้ประโยชน์เพื่อเปิดโอกาสใหม่ๆ ให้กับประเทศไทย ผ่านกรอบความร่วมมือระดับต่างๆ และการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ถนน รถไฟ โครงข่ายอินเทอร์เน็ต ท่าเรือ และสนามบิน อย่างไรก็ตาม การพัฒนาที่ผ่านมาประเทศไทยยังไม่สามารถพัฒนาได้อย่างสมดุลและยั่งยืน การเจริญเติบโตยังกระจุกตัวในบางพื้นที่ ขณะที่สังคมมีความเหลื่อมล้ำ จึงจำเป็นต้องหาแนวทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ของไทยเพื่อให้มีการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ขององค์การสหประชาชาติ ซึ่งในปัจจุบัน ประเทศไทยมียุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนแม่บท แผนพัฒนา ฉบับที่ 12 รวมทั้งนโยบายรัฐบาลที่มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค นอกจากนี้ สคช. ได้มีการจัดทำแผนพัฒนาภาค กลุ่มจังหวัด และจังหวัด เพื่อใช้ความได้เปรียบของประเทศไทยในการสร้างความเจริญอย่างทั่วถึงเท่าเทียมและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ตัวอย่างของการพัฒนาระดับพื้นที่ อาทิ การพัฒนาภาคใต้ตอนบน การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) ซึ่งได้เสนอคณะรัฐมนตรีแล้ว โดยการพัฒนาแบบ “การระเบิดจากข้างใน” เป็นการใช้ศักยภาพของพื้นที่ให้เกิดประโยชน์มากที่สุด ซึ่งจะแตกต่างจากโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ที่เน้นเรื่องการพัฒนาอุตสาหกรรมในอนาคต โดยกรอบการพัฒนา SEC เน้นการพัฒนา 4 เรื่อง ประกอบด้วย

(1) การเปิดประตูการค้าสู่ตะวันตก (2) การพัฒนาด้านการท่องเที่ยว (3) การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการผลิตและสนับสนุนการผลิตภาคการเกษตรครบวงจร และ (4) พื้นที่สีเขียวและวัฒนธรรม ทั้งนี้ กรอบการพัฒนา SEC ดังกล่าวจะสามารถดำเนินการและเป็นจริงได้ ต้องมีการลงทุนปัจจัยพื้นฐานสำคัญโดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ รถไฟฟ้าทางคู่เชื่อมจังหวัดชุมพรและจังหวัดระนอง และถนนเลียบริมชายฝั่งทะเลตะวันตก (The Royal Coast) โดยพัฒนาเส้นทาง Thailand Rivera เพื่อพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย

2.2.2 ดร.กอบศักดิ์ ภูตระกูล รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรี นำเสนอปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อประเด็นการเชื่อมโยงไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก ประกอบด้วย 2 ประเด็น ได้แก่ (1) การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว ซึ่งประเทศไทย ควรให้ความสำคัญและหาโอกาสที่สามารถต่อยอดจากเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงดังกล่าว และ (2) แนวโน้มภูมิภาคเอเชียเป็นผู้นำทางเศรษฐกิจใหม่ของโลก (Asia Rising) ซึ่งเป็นโอกาสที่ประเทศไทย จะได้แสดงศักยภาพเป็นหนึ่งในผู้นำด้านเศรษฐกิจในภูมิภาค

สำหรับปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงการพัฒนาพื้นที่ที่เชื่อมไทยเชื่อมโลก ประกอบด้วย 4 ประเด็นสำคัญ ได้แก่ (1) การเชื่อมโยงเทคโนโลยีโลกมาต่อยอดและพัฒนาองค์ความรู้และนวัตกรรมภาคการผลิตของประเทศ ซึ่งภาคเอกชนได้มีการดำเนินการแล้วอย่างเป็นรูปธรรม ขณะนี้ภาครัฐได้ออกมาตรการส่งเสริมการลงทุนผ่านโครงการ Thailand Plus Package ซึ่งเป็นมาตรการปรับสิทธิประโยชน์และลดอุปสรรคด้านการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างแรงจูงใจให้เพิ่มมูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศ (2) การเชื่อมโยงตลาดโลกมาเป็นเป้าหมายการผลิตและการกระจายสินค้าของไทย โดยตลาดเป้าหมายของไทยได้เปลี่ยนจากสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และญี่ปุ่น ซึ่งมีสัดส่วนมูลค่าการค้าลดลง มาเป็นตลาดอาเซียน ซึ่งมีสัดส่วนมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 25 และตลาดภายในภูมิภาคโดยรอบซึ่งมีสัดส่วนสูงขึ้น (3) การเชื่อมโยงโอกาสให้กระจายความเจริญของการพัฒนาพื้นที่ไปสู่คนทุกกลุ่มอย่างทั่วถึงผ่านโครงการเน็ตประชารัฐ และโครงการ E-Commerce ชุมชน เพื่อพัฒนาศักยภาพการใช้เทคโนโลยีในการทำตลาดออนไลน์ของกลุ่มผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชนและผู้ประกอบการรายย่อย และ (4) การปรับปรุงและพัฒนากฎระเบียบที่ล้าสมัยและเป็นอุปสรรคต่อการส่งเสริมการค้าดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศเพื่อให้นักลงทุนได้รับความสะดวกมากขึ้น

หัวใจสำคัญของการพัฒนาเชิงพื้นที่ ประกอบด้วย (1) การเตรียมคนในพื้นที่ให้พร้อมต่อการพัฒนาในด้านต่างๆ (2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องปรับวิธีคิดเกี่ยวกับการทำแผนจากการพยายามชี้ปัญหาเป็นการบูรณาการการทำงานเพื่อหาแนวทางการแก้ปัญหาพร้อมกัน พร้อมทั้งปรับกระบวนการทำงานที่เกี่ยวข้องกับแผน โดยให้ความสำคัญกับการนำกรอบแนวคิดของแผนพัฒนาไปสู่การปฏิบัติจริงในพื้นที่โดยอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน และ (3) การให้อำนาจการตัดสินใจแก่ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานท้องถิ่นเป็นผู้ลงมือปฏิบัติในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ โดยปรับบทบาทของภาครัฐให้เป็นฝ่ายสนับสนุนให้องค์ความรู้

2.2.3 นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม นำเสนอปัญหาคมนาคมขนส่งในเมืองใหญ่ ได้แก่ ระบบขนส่งสาธารณะไม่มีคุณภาพและไม่เพียงพอ โดยเฉพาะปัญหาจราจรที่มีความเป็นพลวัตทำให้แก้ไขได้ยากตลอด 30 ปีที่ผ่านมา รวมทั้งปัญหาที่เกิดจากการขยายตัวของเมืองและความหนาแน่นของประชากรในเมืองใหญ่ อาทิ ปัญหามลภาวะ อุบัติเหตุบนท้องถนน สำหรับทิศทางการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง กระทรวงคมนาคมได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี โดยมีกรอบแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งใน 4 เรื่อง ได้แก่ (1) การจัดทำระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีพลวัต (2) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (3) การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม และ (4) การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการทั้งการปรับโครงสร้างองค์กร และกฎหมายให้ทันสมัย สอดรับกับสถานการณ์ โดยแบ่งระบบคมนาคมขนส่งเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย การขนส่งทางบก มีการสร้างถนนเพื่อการคมนาคมขนส่งทั่วประเทศเกือบ 700,000 กิโลเมตร นอกจากนี้ ยังมีแผนพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ รถไฟ

ความเร็วสูง รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ระบบขนส่งสาธารณะเมืองหลักในภูมิภาคและเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน ในอนาคต **การขนส่งทางน้ำ** เน้นการขนส่งชายฝั่งซึ่งสามารถลดต้นทุนการดำเนินธุรกิจและรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าได้เป็นจำนวนมาก และ**การขนส่งทางอากาศ** มีท่าอากาศยานจำนวน 39 แห่ง นอกจากนี้ มีสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งจะเป็นศูนย์กลางคมนาคมที่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางทางรางได้กับทุกระบบ อาทิ รถไฟฟ้าทางไกล รถไฟความเร็วสูงสายใต้ รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน รถไฟฟ้าในเมือง และรถไฟความเร็วสูงสายเหนือ และสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งจัดตั้งศูนย์กลางมพลโยธินเพื่อเป็นศูนย์กลางเมืองใหม่ที่สามารถเชื่อมโยงการเดินทางได้หลากหลายรูปแบบทั้งทางถนน ราง และอากาศ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเดินทางของอาเซียนและเป็นประตูสู่เวทีโลก

ส่วนการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) ต้องคำนึงหลัก 6 ข้อ ได้แก่ (1) กระชับเปิดเผย โดยกำหนดกลไกแก้ไขปัญหา อุปสรรค และความล่าช้าในการจัดทำ หรือดำเนินโครงการร่วมลงทุนบนหลักการเปิดเผยโปร่งใส (2) มุ่งเน้นความเป็นหุ้นส่วนระหว่างรัฐและเอกชน (3) กำหนดนโยบายของรัฐที่ชัดเจนและแน่นอนในการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะผ่านแผนการจัดทำโครงการร่วมลงทุน (4) ถ่ายทอดความรู้ มุ่งเน้นการใช้ความเชี่ยวชาญและนวัตกรรมของเอกชน รวมทั้งถ่ายทอดความรู้ไปยังหน่วยงานและบุคลากรของภาครัฐ (5) กำหนดขอบเขตงาน PPP ที่ชัดเจน มุ่งเน้นโครงการที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะเท่านั้น ไม่รวมถึงการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินของหน่วยงานของรัฐและทรัพยากรธรรมชาติที่จะต้องมีกฎระเบียบรองรับที่เหมาะสมในการคัดเลือกและกำกับดูแล และ (6) มีมาตรการสนับสนุนการร่วมลงทุนให้แก่โครงการร่วมลงทุน อย่างเหมาะสมภายใต้กรอบวินัยการเงินการคลัง

2.2.4 นายฐาปน สิริวัฒนภักดี กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ไทยเบฟเวอเรจ จำกัด (มหาชน)

นำเสนอปัจจัยที่จะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศไทยในอนาคต ได้แก่ (1) คนรุ่นใหม่ (2) ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี (3) การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของปัจจัยสำคัญต่าง ๆ (4) ธุรกิจที่เกิดขึ้นใหม่ (Startup) และ (5) วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ซึ่งทุกภาคส่วนควรให้ความสำคัญกับการเตรียมกำลังคนให้พร้อมรับปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ โดยเฉพาะภาคเกษตรซึ่งเป็นอาชีพส่วนใหญ่ของคนไทย และต้องให้ความสำคัญกับการเพิ่มทักษะ โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้น้อย ควรเพิ่มทักษะและความคิดสร้างสรรค์ด้วยการลงมือทำ ซึ่งแม้ว่าในปัจจุบันความรู้และทักษะจะเปิดกว้างให้กับทุกคนมากขึ้นโดยผ่านอินเทอร์เน็ต แต่จะให้ความเข้าใจและสามารถนำมาปรับใช้ได้มากนักน้อยเพียงใดนั้น ขึ้นอยู่กับการฝึกฝนและทดลองใช้อย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ รัฐควรหาโอกาสที่จะสร้างประโยชน์ให้เกิดขึ้นกับชุมชนในแต่ละพื้นที่ โดยใช้ประโยชน์จากข้อมูลการแบ่งกลุ่มจังหวัดตามระดับประสิทธิภาพและความพร้อมของปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจของสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง โดยแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ **กลุ่มที่ 1 เน้นการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ** เป็นการต่อยอดจุดแข็งด้วยเทคโนโลยี ดึงเอกชนร่วมขับเคลื่อน อาทิ กทม. และปริมณฑล นครราชสีมา ขอนแก่น จันทบุรี เป็นต้น **กลุ่มที่ 2 เป็นการสนับสนุนพื้นที่ที่มีศักยภาพอยู่แล้ว สามารถประสบความสำเร็จได้ไม่ยาก (Quick Win)** เน้นการยกระดับประสิทธิภาพการผลิตที่เป็นจุดแข็งโดยช่วยเหลือผ่านการให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ การค้าประกันให้ผู้ประกอบการ มาตรการจูงใจทางภาษี อาทิ ตรีง อำนาจเจริญ ชัยนาท พิษณุโลก แพร่ ลำปาง **กลุ่มที่ 3 การพัฒนาที่ไม่สมดุล** เป็นการพัฒนาความพร้อมปัจจัยพื้นฐานด้านต่างๆ อาทิ โครงสร้างพื้นฐาน สาธารณสุขและการศึกษา เช่น กาญจนบุรี กระบี่ บึงกาฬ ปัตตานี และ**กลุ่มที่ 4 ต้องการความช่วยเหลือ** เป็นการยกระดับประสิทธิภาพการผลิตควบคู่กับพัฒนาความพร้อมปัจจัยพื้นฐาน การจัดชุดสวัสดิการที่เหมาะสม อาทิ นราธิวาส อุตรธานี น่าน สุพรรณบุรี อุบลราชธานี ซึ่งภาครัฐได้มีการขับเคลื่อนเศรษฐกิจฐานรากและประชารัฐภายใต้ หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาประยุกต์ใช้ โดยมีเป้าหมายเพื่อสร้างรายได้ให้ชุมชน สร้างสุขให้ประชาชนด้วยหลักการ 3S คือ Survive (อยู่รอด) Sufficient (อยู่พอเพียง) Sustain (อยู่ยั่งยืน) โดยแบ่งเป็น 3 กลุ่มงาน ได้แก่ การเกษตร การแปรรูป (SME/OTOP) และการท่องเที่ยวชุมชน

2.2.5 ดร.นิรมล เสรีสกุล ผู้อำนวยการศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง นำเสนอการเดินสร้างเศรษฐกิจเมือง โดยยกประเด็นการพัฒนาเมืองให้สามารถเข้าถึงได้ด้วยการเดินหรือเมืองเดินได้-เดินดี (Walkable city) ซึ่งจะทำให้เกิดการพัฒนา 2 ระดับ ได้แก่ (1) การสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) สร้างพื้นที่ต่างๆ ให้สามารถเชื่อมต่อถึงกันได้ด้วยการเดิน โดยจะส่งเสริมสุขภาพของคนเมือง ซึ่งจะทำให้สามารถลดโรคอ้วนได้ร้อยละ 10 ผู้สูงอายุสามารถเดินออกกำลังกายได้ และยังสามารถสร้างสิ่งแวดล้อมเมืองให้เป็นสังคมคาร์บอนต่ำเพื่อให้เกิดสังคมเมืองที่สะอาดและเศรษฐกิจเมืองเจริญเติบโตได้ และ (2) การสร้างเศรษฐกิจเมืองเนื่องจากเมืองที่มีคนเดินเท้าและใช้รถจักรยานจะมีความถี่ของการจับจ่ายใช้สอยมาก เกิดการกระจายรายได้และกระตุ้นการขยายตัวของเศรษฐกิจ โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวระดับปานกลาง เนื่องจากการท่องเที่ยวด้วยการเดินมีค่าใช้จ่ายไม่สูง และการสร้างเมืองที่เหมาะสมกับการเดินจะกระตุ้นให้เกิดการท่องเที่ยวด้วยการเดิน และยังทำให้สามารถขยายตลาดการท่องเที่ยวครอบคลุมไปยังกลุ่มนักท่องเที่ยวสูงอายุที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตามการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากร ซึ่งก่อให้เกิดการขยายตัวของการท่องเที่ยวถึงร้อยละ 20-30

สำหรับตัวอย่างชุมชนที่ได้รับการพัฒนา ได้แก่ (1) ชุมชนภูภิบาล ซึ่งมีมรดกทางวัฒนธรรมอยู่มากมาย แต่เข้าถึงได้ยาก จึงไม่เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยว กลายเป็นพื้นที่เสื่อมโทรม จึงจำเป็นต้องพัฒนาให้เข้าถึงได้ด้วยการเดิน เพื่อพัฒนาชุมชนทั้งด้านสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจ (2) โครงการเส้นทางสัญจรทางน้ำริมถนนสาร ซึ่งเป็นที่ดินติดริมแม่น้ำแต่เข้าถึงได้ยาก ต่อมาการพัฒนาของภาคเอกชนทำให้เกิดการเข้าถึงได้ง่ายขึ้น เป็นการเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคม และก่อให้เกิดประโยชน์ทุกฝ่าย ในปัจจุบันแนวคิดนี้ได้ขยายไปยังจังหวัดภูเก็ตและจังหวัดระยอง เพื่อสร้างเมืองที่ประชาชนสามารถเดินได้เข้าถึงได้ง่าย ซึ่งนับว่าเป็นมิติใหม่ของการพัฒนาเชิงพื้นที่

2.3 สรุปการนำเสนอและความคิดเห็นการประชุมกลุ่มย่อยภาคบ่าย

การประชุมกลุ่มย่อยในภาคบ่ายมี กรรมการ สสช. เป็นประธานการอภิปราย รองเลขาธิการ สสช. เป็นผู้นำเสนอการขับเคลื่อนประเด็นการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่มีลำดับความสำคัญสูงของแต่ละกลุ่ม จากนั้นเป็นการแสดงความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เข้าร่วมประชุม สรุปผลการนำเสนอและความคิดเห็นของแต่ละกลุ่มได้ดังนี้

2.3.1 กลุ่มที่ 1 ภาคและพื้นที่ : ขับเคลื่อนประเทศด้วยความเจริญเติบโตที่ทั่วถึง วิทยากรประกอบด้วย ดร.วรารณ สามโกเศศ กรรมการ สสช. เป็นประธาน นายเอนก มีมงคล รองเลขาธิการ สสช. เป็นผู้นำเสนอ นายอำนาจ นันทหาร รองประธานกรรมการ Biz Club Thailand และ ดร.รวิ หาญเพชชี ณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น เป็นผู้ร่วมอภิปราย สรุปผลการประชุมได้ดังนี้

1) **แนวทางขับเคลื่อนการพัฒนาภาคและพื้นที่** ประกอบด้วย **การพัฒนาภาคทั้ง 6 ภาค** ของประเทศ ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคใต้ และภาคใต้ชายแดน จะนำศักยภาพในพื้นที่ของตนเองมาใช้ประโยชน์ในการสร้างเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของแต่ละภาคให้ได้มากที่สุด โดยเน้นการยกระดับการบริการท่องเที่ยวและธุรกิจต่อเนื่องให้ได้มาตรฐานสากล การพัฒนาและสร้างมูลค่าเพิ่มภาคเกษตรด้วยเทคโนโลยีและเสริมความเข้มแข็งของเกษตรกรและชุมชน การส่งเสริม R&D เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมให้พึ่งพาตนเองได้ และการพัฒนาขนาดใหญ่ที่เกี่ยวกับการขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ขณะที่**การพัฒนาเมือง** เน้นพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City) และเมืองเชิงนิเวศที่มีความน่าอยู่ อยู่ดีกินดี และอยู่ดีมีสุข มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ มีการบูรณาการระบบสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ รวมทั้งเร่งพัฒนาเมืองรองที่จะมีความสำคัญในระยะต่อไป **สำหรับการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ** สร้างความเข้มแข็งของฐานเศรษฐกิจของประเทศ เช่น เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยเน้นออกมาตรการสนับสนุนการลงทุนจากภาคเอกชนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความพร้อม

2) **ความเห็นผู้ทรงคุณวุฒิ ประกอบด้วย (1) ดร.รวิ หาญเผชิญ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น** เห็นว่า การพัฒนาเชิงพื้นที่ในปัจจุบันเป็นการพัฒนาแบบคลัสเตอร์ โดยใช้ศักยภาพของพื้นที่เชื่อมโยงการพัฒนาาร่วมกัน แต่พบว่ายังไม่ได้ให้ความสำคัญกับแนวทางการพัฒนาประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ และขาดเจ้าภาพหลักบูรณาการการพัฒนาให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน จึงควรจัดตั้งองค์กรความร่วมมือในการบริหารจัดการเชิงพื้นที่และเป็นกลไกเชื่อมโยงการทำงานระหว่างส่วนราชการส่วนกลางและส่วนราชการในพื้นที่ รวมถึงควรมีการทำงานในลักษณะความร่วมมือข้ามเขตแดน อาทิ การทำงานข้ามภาค ข้ามจังหวัด หรือข้ามเมือง จากนั้นนำเสนอกรณีตัวอย่างขอนแก่นโมเดลซึ่งเป็นการพัฒนาเมืองโดยใช้การพัฒนากระบวนขนส่งมวลชนและพื้นที่พัฒนารอบสถานี (Transit Oriented Development : TOD) เป็นตัวนำ ร่วมกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ เพื่อการพัฒนาขอนแก่นเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ในอนาคต (2) **นายอำนาจ นันทหาร รองประธานกรรมการ Biz Club Thailand** กล่าวถึงปัญหาการขับเคลื่อนการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนว่า ยังไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบเป็นการเฉพาะและมีหลายหน่วยงานเกี่ยวข้อง ทำให้การขับเคลื่อนมีความก้าวหน้าเพียงระดับหนึ่ง ขณะที่การวางผังเมืองรวมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนยังไม่แล้วเสร็จเนื่องจากติดขัดในข้อกฎหมาย ดังนั้น การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนควรส่งเสริมให้สอดคล้องกับศักยภาพ โอกาส จุดแข็งและจุดอ่อนของแต่ละพื้นที่ และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็ว รวมทั้งความก้าวหน้าในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเพื่อนบ้าน และกำหนดแนวทางการแก้ไขทั้งระยะสั้นและระยะยาว โดยระยะสั้นควรสนับสนุนให้ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน (OSS) สามารถดำเนินการได้เบ็ดเสร็จในพื้นที่ และในระยะยาวควรพิจารณาให้มีกฎหมายเฉพาะเพื่อเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการภายในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และให้มีหน่วยงานรับผิดชอบในการบริหารจัดการที่ชัดเจน

3) **ข้อคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม** อาทิ การเจริญเติบโตของประเทศยังกระจุกอยู่ในเขตเมือง ขาดการกระจายความเจริญไปสู่ท้องถิ่น เนื่องจากระบบการแบ่งอำนาจการปกครองจากส่วนกลางให้แก่ผู้แทนของหน่วยงานส่วนกลางที่ไปประจำในพื้นที่ ไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนในพื้นที่และขาดความต่อเนื่อง ดังนั้น ควรทำให้การกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกิดขึ้นอย่างจริงจัง เพื่อพัฒนาท้องถิ่นให้มีความเจริญเท่าเทียมกันทั่วประเทศ การพัฒนาพื้นที่เฉพาะต้องมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด โดยเฉพาะกฎหมายด้านผังเมือง เพื่อไม่ให้เกิดการพัฒนาส่งผลกระทบต่อพื้นที่ และควรสนับสนุนความเชื่อมโยงของกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างเมืองในพื้นที่เฉพาะของไทยกับเมืองในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอื่น ควรให้มีกฎหมายพัฒนาเมืองโดยเฉพาะ เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2562 ในปัจจุบัน กำหนดให้หน่วยงานที่มีหน้าที่พัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ จะต้องมีความสอดคล้องกับผังเมือง สนับสนุนประชาชนในพื้นที่ให้เป็นกลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาเมือง และการดึงดูดคนรุ่นใหม่ไม่ให้อพยพไปทำงานหรืออยู่อาศัยเมืองอื่น ควรเน้นความสร้างสรรค์ของเมือง โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น ห้องสมุด พิพิธภัณฑ์ ศูนย์การเรียนรู้ ถนนศิลปะ การพัฒนาพื้นที่สำหรับการทำงานร่วมกัน

2.3.2 **กลุ่มที่ 2 พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) : เชื่อมไทยเชื่อมโลก** วิทยากรประกอบด้วย นายเทวินทร์ วงศ์วานิช กรรมการ สคช. เป็นประธาน ดร.ปัทมา เชียรวิศิษฐ์สกุล รองเลขาธิการ สคช. เป็นผู้นำเสนอ ดร.พันธุ์อาจ ชัยรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (องค์การมหาชน) ดร.ธัญญาภภาพ อานันทนทะ ผู้อำนวยการอุทยานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และนายชลัช วงศ์สงวน ประธานสมาคมผู้ขนส่งในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS-FRETA) เป็นผู้ร่วมอภิปราย สรุปผลการประชุมได้ดังนี้

1) **เป้าหมายการพัฒนาาระเบียงเศรษฐกิจ** ภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ประกอบด้วย (1) ใช้ประโยชน์จากจุดเด่นของทำเลที่ตั้งที่เป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญของแนวระเบียงเศรษฐกิจให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มศักยภาพโดยการขยายระบบห่วงโซ่มูลค่าในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน (2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในประเทศและต่อเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ไทยเป็นประตูไปสู่ตะวันออกและตะวันตก (3) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ครอบคลุมเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการไทยไปลงทุนในต่างประเทศ (4) มุ่งลดความเหลื่อมล้ำโดยสร้างโอกาสการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานแก่ประชาชนในพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ และ (5) ยกระดับจากระเบียงคมนาคมขนส่งเป็นระเบียงห่วงโซ่มูลค่า และมุ่งสู่ระเบียงเศรษฐกิจอย่างแท้จริง โดยคำนึงถึงรายได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบร่วมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ความสามารถในการแข่งขัน ด้านคนและกฎระเบียบเพื่อพัฒนา

ทั้งนี้ประเด็นสำคัญของการแปลงยุทธศาสตร์ของไทยเพื่อมุ่งสู่การปฏิบัติ ประกอบด้วย (1) มุ่งพัฒนาเป็นระเบียงเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนโดยภาคธุรกิจและมีตลาดเป็นตัวนำ (2) มุ่งพัฒนาภาคธุรกิจบริการ โดยเฉพาะในกลุ่ม SMEs ให้ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลมากยิ่งขึ้น (3) วางแผนและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวชายแดนอย่างรัดกุม (4) มุ่งเสริมสร้างความเข้มแข็งของ SMEs โดยเฉพาะการเข้าถึงแหล่งเงินทุน และ (5) ความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคถือเป็นหัวใจสำคัญของไทยในการปฏิรูปเศรษฐกิจมุ่งสู่การเพิ่มมูลค่าโดยใช้เทคโนโลยีที่สูงขึ้นตามนโยบาย Thailand 4.0 และ EEC

2) **ความคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิ** ประกอบด้วย (1) **ดร.พันธุ์อาจ ชัยรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (องค์การมหาชน)** เห็นว่า พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจของประเทศไทยเป็นการรวมกลุ่มของจังหวัดที่มีความเหมาะสมทางกายภาพและมีความพร้อมที่จะเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ แต่ผู้ประกอบการไทยจำนวนมากที่มีศักยภาพทัดเทียมกับนานาชาติยังขาดการสนับสนุนให้เข้ามามีส่วนร่วมในระเบียงเศรษฐกิจ ภาครัฐจึงควรสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนให้มากขึ้น ขณะที่การพัฒนาระเบียงนวัตกรรมจะเป็นหนึ่งกลไกสำคัญที่จะยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งในแต่ละภูมิภาคของประเทศมีศักยภาพเพียงพอที่จะพัฒนาเป็นระเบียงนวัตกรรม อย่างไรก็ตาม การกำหนดนโยบายที่ชัดเจนของภาครัฐเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนานวัตกรรมในระดับภูมิภาคมีความจำเป็นอย่างยิ่ง รวมถึงการสร้างองค์ความรู้ในหลายมิติเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงในการพัฒนาด้านอื่นๆ อาทิ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม (2) **ดร.ธัญญานุภาพ อานันทนะ ผู้อำนวยการอุทยานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่** นำเสนอแนวคิดการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ ไม่ใช่แค่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแต่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจในหลากหลายมิติ โดยให้ความสำคัญกับเศรษฐกิจเชิงดิจิทัล ซึ่งจะส่งผลถึงความรู้ความชำนาญของคน ดังนั้น ภาคมหาวิทยาลัยต้องผลิตบัณฑิตที่มีความรู้ความชำนาญที่เหมาะสมกับการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ โดยจำเป็นต้องร่วมมือกับภาคอุตสาหกรรมและภาคเอกชน ต้องมุ่งส่งเสริมให้ท้องถิ่น (Local) เชื่อมโยงและมุ่งไปสู่ในระดับโลก (Global) ให้ได้ และอุทยานวิทยาศาสตร์ 14 แห่งทั่วประเทศ จะเป็นแพลตฟอร์มการพัฒนาที่สำคัญของระดับภูมิภาคซึ่งเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเพื่อให้เกิดการวิจัยและพัฒนา ซึ่งในส่วนของอุทยานวิทยาศาสตร์ภาคเหนือ จังหวัดเชียงใหม่ สามารถเป็นแพลตฟอร์มที่ใช้ในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเชิงพื้นที่ได้อย่างชัดเจน โดยให้มหาวิทยาลัยมาใช้ประโยชน์ทางงานวิจัย และใช้ประโยชน์จากงานวิจัยในการสร้างคน สร้างงาน ก่อให้เกิด Start-ups เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม อุทยานวิทยาศาสตร์จะเป็นศูนย์กลางในระดับภูมิภาคและพร้อมแข่งขันในระดับโลกได้ จำเป็นต้องมีแผนทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกเพื่อส่งผ่านให้ระดับปฏิบัติและระดับพื้นที่สามารถเห็นภาพการทำงานที่ชัดเจนมากขึ้น และ (3) **นายชัช ชวงค์สงวน ประธานสมาคมผู้ขนส่งในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS-FRETA)** นำเสนอมาตรฐานและความปลอดภัยในการขนส่งเป็นหัวใจสำคัญของการ

เชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจ ซึ่ง GMS-FRETA ที่เป็นองค์กรที่มาจากการรวมกลุ่มของภาคเอกชนใน 6 ประเทศ ได้แก่ กลุ่มประเทศ CLMVT และจีน ได้จัดทำกรอบการดำเนินงานและแผนในระยะ 5 ปีร่วมกัน เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงมีมาตรฐานเดียวกันในการเดินรถ ซึ่งจะช่วยลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและทำให้การขนส่งเป็นไปอย่างสะดวกและราบรื่นยิ่งขึ้น และได้เร่งประยุกต์ใช้เทคโนโลยีถือเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเพื่อให้การขนส่งมีประสิทธิภาพสูงขึ้นเพื่อช่วยลดต้นทุนผู้ประกอบการ เช่น ระบบ GPS ติดตามตำแหน่งของยานพาหนะ สำหรับข้อเสนอการพัฒนาด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ อาทิ เร่งพัฒนาทักษะบุคลากรด้านการขนส่งไทยให้ทัดเทียมกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ผู้ประกอบการและแรงงานไทยได้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ อาทิ พัฒนาคนขับรถขนส่งให้มีความรู้ด้านกฎระเบียบการขนส่งระหว่างประเทศสามารถประยุกต์ใช้งานเทคโนโลยีสมัยใหม่ และสื่อสารภาษาต่างประเทศได้

3) **ข้อคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม** อาทิ ภาครัฐควรมีนโยบายและแผนรองรับการรับส่งของขากลับนอกเหนือจากขาไปในการขนส่งข้ามพรมแดนทั้งทางรถยนต์และทางเรือ เนื่องจากผู้ประกอบการไทยประสบปัญหาเรื่องการขนส่งสินค้าขาเดียวส่งผลให้เกิดภาวะขาดทุน การเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านมิใช่การแข่งขันขนส่งสินค้าหรือบริการที่ต้องใช้แรงงานเป็นจำนวนมาก แต่เป็นการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันในกลุ่มสินค้าและบริการที่จะสามารถนำใช้ระบบดิจิทัลและเทคโนโลยีเข้ามาช่วยสนับสนุน ควรมีการวางแผนระดับนโยบายเพื่อจัดกลุ่มและเชื่อมโยงคลัสเตอร์สินค้าบริการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ โดยมุ่งนำนวัตกรรมมาใช้ในการจัดการเพื่อให้คนในพื้นที่ได้รับประโยชน์ นอกจากนี้ ต้องเร่งบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์พื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจให้มีความเชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อ ทั้งโครงสร้างพื้นฐานเชิงกายภาพ ตลอดจนปรับปรุงกฎระเบียบการข้ามแดน กระบวนการศุลกากร และการเจรจาระหว่างประเทศต่าง ๆ และใช้ความสามารถของท้องถิ่นในการวางแผนพัฒนาภาคในเชิงพื้นที่เพื่อให้เกิดประโยชน์และโอกาสในเชิงเศรษฐกิจ อาทิ การจัดตั้ง Cluster Innovation Center ส่งผลให้เกิดการพัฒนาเชิงพื้นที่และเกิดปฏิสัมพันธ์ในการทำงานร่วมกันของทุกภาคส่วน

2.3.3 **กลุ่มที่ 3 โครงสร้างพื้นฐาน : เชื่อมโยงโครงข่ายอัจฉริยะเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี** วิทยากรประกอบด้วย นายนิพนธ์ ไชยธีรปัญญา กรรมการ สคช. เป็นประธาน นายดนุชา พิษยพันธ์ รองเลขาธิการ สคช. เป็นผู้นำเสนอ ดร.ชยธรรม์ พรหมศร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และ ดร.สมภพ พัฒนอริยางกูร ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงพลังงานเป็นผู้ร่วมอภิปราย สรุปผลการประชุมได้ดังนี้

1) **แนวทางการพัฒนาพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ** ประกอบด้วย **ด้านคมนาคมขนส่ง** ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) อย่างไร้รอยต่อ รวมทั้งสามารถสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เขตเศรษฐกิจ ท้องเที่ยว และอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ **ด้านพลังงาน** ให้ความสำคัญกับการพัฒนาดิจิทัลแพลตฟอร์มที่จะช่วยให้ผู้ใช้พลังงานสามารถควบคุมการใช้พลังงานของอุปกรณ์ต่างๆ ได้แบบ Real-Time รวมทั้งเข้าถึงข้อมูลการใช้พลังงานของตนเองเพื่อสนับสนุนให้เกิดการบริหารการใช้และต้นทุนการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในระดับครัวเรือน (Smart Home) และอุตสาหกรรม (Smart Industry) **ด้านดิจิทัล** ให้ความสำคัญกับการขยายโครงข่ายระบบดิจิทัลให้มีความครอบคลุมทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศแล้ว และเน้นการพัฒนาที่รองรับการแลกเปลี่ยน/ถ่ายโอนข้อมูลระหว่างพื้นที่เพิ่มมากขึ้น และ**ด้านสาธารณสุข (ระบบประปา)** ให้ความสำคัญกับการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการจัดการระบบประปาเพิ่มขึ้น อาทิ การนำเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมที่จะสามารถนำน้ำทิ้งกลับมาใช้ใหม่ (Water Reuse) การพัฒนาระบบฐานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำของประชาชน (Big Data) การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการเฝ้าระวังตรวจสอบน้ำสูญเสียในระบบ

2) **ความคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิ** ประกอบด้วย (1) **ดร.ชยธรรม์ พรหมศร** รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นำเสนอว่า ที่ผ่านมาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งของประเทศได้มีการบูรณาการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่างๆ โดยเฉพาะ สศช. ซึ่งเป็นผู้พิจารณาถึงแนวโน้มความต้องการในการขนส่งและกระทรวงคมนาคม (คค.) โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนายุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ซึ่งประกอบด้วยแนวคิดการพัฒนาที่สำคัญใน 4 มิติ ได้แก่ การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม และนวัตกรรมและการบริหารจัดการเพื่อให้ระบบคมนาคมขนส่งรูปแบบต่างๆ สามารถรองรับการเชื่อมโยงการเดินทางและการเคลื่อนย้ายสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ปัจจุบันมีความก้าวหน้าการดำเนินงานสำคัญ อาทิ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ซึ่งปัจจุบันมีโครงข่ายรถไฟฟ้าเปิดให้บริการประมาณ 140 กม. (ร้อยละ 30) ประกอบด้วย สายสีเขียว สายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง และอยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้าระยะทางรวมประมาณ 225 กม. การพัฒนาระบบขนส่งทางรางโดยก่อสร้างรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ และปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ให้มีความสมบูรณ์และสามารถแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการเดินรถตามแนวเส้นทางหลักให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมถึงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อให้อาจเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างเมืองได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว (2) **ดร.สมภพ พัฒนอริยางกูร** ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงพลังงาน นำเสนอบริบท 4D ที่จะมีผลต่อการบริหารจัดการด้านพลังงานของประเทศในอนาคต ได้แก่ **Digitalization** การพัฒนาด้านดิจิทัลที่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) ซึ่งเป็นการปรับปรุงระบบโครงข่ายไฟฟ้าให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลทั้งด้านการผลิตและการจ่ายกระแสไฟฟ้า จากเดิมรับส่งข้อมูล “แบบทางเดียว (One-way Communication)” เป็น “แบบสองทาง (Two-way Communication)” ทำให้สามารถนำข้อมูลที่เก็บได้จากผู้ผลิตและผู้ใช้ไฟฟ้าไปใช้ในการบริหารจัดการด้านพลังงานไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น **Decarbonization** การตระหนักถึงสิ่งแวดล้อม และความยั่งยืนทำให้การพัฒนาด้านพลังงานในอนาคตจำเป็นต้องคำนึงถึงการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ด้วย จึงได้มีการสนับสนุนการผลิตพลังงานไฟฟ้าที่มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อย ได้แก่ การผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนหรือพลังงานนิวเคลียร์ **Decentralization** ที่ผ่านมาการผลิตพลังงานที่มีประสิทธิภาพจำเป็นต้องมีการผลิตขนาดใหญ่เพื่อให้เกิดการประหยัดจากขนาด อย่างไรก็ตามความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในปัจจุบันทำให้แหล่งผลิตพลังงานมีแนวโน้มกระจายตัวเพิ่มขึ้นและมีขนาดเล็กลง และมีการเปลี่ยนรูปแบบจากเดิมเป็นการผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากผู้ผลิตไปยังผู้ใช้ไฟฟ้า (One-way) ไปเป็นผู้ใช้ไฟฟ้าสามารถผลิตไฟฟ้าเพื่อใช้เองและส่งขายเข้าระบบได้ด้วย (Two-way) ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะทำให้การบริหารจัดการพลังงานไฟฟ้ามีความซับซ้อนเพิ่มขึ้น และ **Deregulation** บริบทด้านพลังงานต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปนอกจากจะเพิ่มความซับซ้อนในการบริหารจัดการด้านพลังงานแล้ว ยังก่อให้เกิดรูปแบบธุรกิจด้านพลังงานรูปแบบใหม่ ๆ อาทิ การผลิตไฟฟ้าใช้เอง (Prosumer) ดังนั้น ภาครัฐจำเป็นต้องปรับกฎหมายและระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อไม่ให้เป็นการอุปสรรคในการพัฒนา และเพื่อกำกับดูแลให้เกิดความเป็นธรรมทั้งผู้ผลิตและผู้ใช้งาน

3) **ข้อคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม** อาทิ การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศจำเป็นต้องมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกันก็จำเป็นต้องมีการบังคับกฎหมายผังเมืองและกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจัง โดยเฉพาะการใช้ประโยชน์ที่ดิน นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญกับการกำหนดวัตถุประสงค์และกลุ่มเป้าหมายหลักของโครงการที่ชัดเจน เพื่อลดความซ้ำซ้อนใน

การลงทุนพัฒนาระบบขนส่งของประเทศในแต่ละรูปแบบ ซึ่งจะช่วยให้การลงทุนของภาครัฐเป็นไปอย่างคุ้มค่า ทั้งทางการเงินและเศรษฐกิจ ภาครัฐควรให้ความสำคัญกับการกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้สามารถบริหารจัดการความต้องการเดินทางของประชาชน อาทิ การเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทาง การให้บริการประชาชนผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งยังสามารถช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเขตเมืองได้อย่างเป็นรูปธรรม การพัฒนาสถานีกลางบางซื่อจะกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยหรือคอนโดมิเนียมในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวจำนวนมาก ดังนั้นจึงเห็นว่าภาครัฐควรจัดทำกรอบนโยบายหรือมาตรการต่างๆ (Sand box) เพื่อวางแผนการพัฒนาพื้นที่และกำหนดมาตรการสำหรับใช้ในการบริหารจัดการจราจรบริเวณโดยรอบสถานีกลางบางซื่อที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ การบริหารจัดการอุปสงค์และอุปทานไฟฟ้าควรใช้เทคโนโลยีดิจิทัลที่มีความแม่นยำมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของระบบโครงข่ายไฟฟ้าที่ต้องรองรับพลังงานทดแทน สำหรับการลงทุนพัฒนาโครงข่าย 5G ต้องเร่งให้เกิดความชัดเจนด้านการบริหารจัดการคลื่นความถี่ และด้านข้อกำหนดหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล

2.3.4 กลุ่มที่ 4 เมืองน่าอยู่ : แข่งขันได้ สังคมยั่งยืน วิทยากรประกอบด้วย คุณหญิง ดร.กษมา วรวรรณ ณ อยุธยา และนายแพทย์รัชตะ รัชตะนาวิน กรรมการ สศช. เป็นประธาน นางชุตินาฏ วงศ์สุบรรณ รองเลขาธิการ สศช. เป็นผู้นำเสนอ ดร.สมศักดิ์ จังตระกุล ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น และนายธีระศักดิ์ ฑีฆายุพันธุ์ นายกเทศมนตรีนครขอนแก่น เป็นผู้ร่วมอภิปราย สรุปผลการประชุมได้ดังนี้

1) **แนวทางการพัฒนาสู่เมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน** หลายพื้นที่ในประเทศไทยมีการพัฒนารูปแบบเมืองในลักษณะต่างๆ มาในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม การพัฒนาเมืองไปสู่ความยั่งยืนจำเป็นต้องมีแผนบูรณาการเชิงพื้นที่ในทุกมิติ รวมถึงบริบทการเปลี่ยนแปลงใหม่ๆ ที่ต้องคำนึงเพิ่มเติม ซึ่งอาจนำมาพิจารณาต่อยอดในประเด็นต่างๆ อาทิ (1) **Age-friendly City จังหวัดพิจิตร** มีการดำเนินงานตามกรอบ Age-friendly City ขององค์การอนามัยโลกทั้ง 8 ด้าน เช่น การปรับปรุงสภาพแวดล้อมที่อยู่อาศัย การตั้งโรงเรียนผู้สูงอายุ การให้ความรู้การดูแลสุขภาพและโภชนาการ ซึ่งปัจจัยความสำเร็จ คือ การมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบล (ประสานงาน) วัด (สถานที่) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (กิจกรรมออกกำลังกาย) และอาจารย์ที่มาสอนโดยไม่รับค่าตอบแทน (2) **SMART PHUKET จังหวัดภูเก็ต** เป็นจังหวัดต้นแบบของการพัฒนาเมืองภายใต้แนวคิดเมืองอัจฉริยะ (Smart City) อาทิ การพัฒนาการจราจร การท่องเที่ยว สิ่งแวดล้อม รวมถึงเรื่องความมั่นคงผ่านรูปแบบการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยี (3) **Healthy City จังหวัดราชบุรี** เน้นการพัฒนาเมืองไปสู่ Healthy City ประกอบด้วยสภาพแวดล้อมเมืองที่ถูกสุขอนามัยและปลอดภัย ระบบนิเวศที่มั่นคง มีทัศนคติที่ดีด้านสุขภาพ และมีบริการทางสุขภาพที่มีประสิทธิภาพอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

ปัจจัยความสำเร็จสู่เมืองน่าอยู่ แข่งขันได้ สังคมยั่งยืน มี 2 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ (1) แผนพัฒนาพื้นที่เชิงบูรณาการทุกมิติที่คำนึงถึงผลกระทบระยะยาวและบริบทการเปลี่ยนแปลง มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาตามบริบทและศักยภาพของพื้นที่ มีแผนนำสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม และการนำนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนา และ (2) การบริหารจัดการ/กำกับดูแลที่มีความยืดหยุ่นและมีประสิทธิภาพสูง ผ่านการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน สร้างวัฒนธรรมร่วมที่นำไปสู่เป้าหมายเดียวกัน และการสนับสนุนให้ภาคเอกชน/ภาควิชาการเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการเพื่อปิดช่องว่างการพัฒนา

2) **ความคิดเห็นผู้ทรงคุณวุฒิ** ประกอบด้วย (1) **ดร.สมศักดิ์ จังตระกุล ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น** นำเสนอกรณีศึกษาการพัฒนาจังหวัดขอนแก่นสู่เมืองอัจฉริยะ ดำเนินการ 6 เรื่อง ดังนี้ **Smart Mobility** เพื่อพัฒนาขอนแก่นให้เป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ **Smart Living** ได้มีการลงนามความร่วมมือระหว่างเทศบาลนครขอนแก่น สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล โรงพยาบาลและ

มหาวิทยาลัยในพื้นที่ในการจัดตั้ง “Khon Kaen Smart Living Lab” เพื่อพัฒนาจังหวัดขอนแก่นให้เป็น Smart Health & Medical Hub และ Smart Citizen โดยมีการดำเนินโครงการต่างๆ อาทิ โครงการระบบลานจอดรถอัจฉริยะตามจุดต่างๆ ในเทศบาลนครขอนแก่น โครงการศูนย์พัฒนาทักษะและการเรียนรู้ ICT Smart Economy โดยพัฒนาจังหวัดขอนแก่นให้เป็นศูนย์กลางการประชุมและท่องเที่ยว นอกจากนี้ ได้ให้ความสำคัญกับการสร้างรายได้และอาชีพให้กับชุมชน โดยพัฒนาลายไหมประจำจังหวัดขอนแก่น ภายใต้ชื่อลายแคนแก่นคูณ Smart Environment มีการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม อาทิ ปลุกต้นไม้ในและนอกอาคาร การบริหารจัดการและกำจัดขยะมูลฝอย ด้วยวิธีการแปรรูปขยะมูลฝอยเป็นพลังงานไฟฟ้า การแก้ไขปัญหาขยะในชุมชน และพัฒนาระบบถังขยะอัจฉริยะ และ Smart Government โดยจัดทำแอปพลิเคชันระบบบริหารจัดการการประชุมสำหรับหน่วยงานราชการ เพื่อลดปริมาณการใช้กระดาษ และแอปพลิเคชันดำรงธรรม Tracking สำหรับการแจ้งและติดตามเรื่องร้องเรียน รวมทั้งข่าวสารต่าง ๆ (2) **นายธีระศักดิ์ ฑีฆายุพันธุ์ นายกเทศมนตรีนครขอนแก่น** นำเสนอกรณีตัวอย่างโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบา โดยจังหวัดขอนแก่นร่วมกับเทศบาลนครขอนแก่น ร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัด 5 แห่งที่มีเส้นทางรถไฟรางเบาผ่าน ได้แก่ เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลสำราญ เทศบาลตำบลเมืองเก่า และเทศบาลตำบลท่าพระ จัดตั้งบริษัทจำกัด 5 เทศบาลขึ้น ในส่วนของภาคเอกชนมีการรวมตัวกันจัดตั้งบริษัทของภาคเอกชน 20 ราย จดทะเบียนรายละเอียด 10 ล้านบาท รวมมูลค่า 200 ล้านบาท เพื่อเตรียมสนับสนุนโครงการดังกล่าว โดยผู้ว่าราชการจังหวัดได้แต่งตั้งคณะทำงาน ประกอบด้วย หัวหน้าส่วนราชการภูมิภาคทุกส่วนราชการ จำนวน 5 คณะทำงาน สนับสนุนการดำเนินโครงการ ซึ่งการดำเนินงานด้านต่าง ๆ จะต้องผ่านความเห็นชอบของคณะทำงาน

3) **ข้อคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม** อาทิ ควรกำหนดคำจำกัดความขนาดของเมืองน่าอยู่ว่า จะต้องเป็นระดับใด อาทิ ระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และกำหนดตัวชี้วัดของ “Healthy City” ในระดับประเทศ เพื่อชี้ให้เห็นถึงสถานการณ์และระดับของการพัฒนาเมืองสุขภาพ และผลที่เกิดขึ้นจากการพัฒนา เมืองน่าอยู่ต้องเป็นเมืองที่ปลอดภัย มีพื้นที่สีเขียว มีสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเสริมสร้างและพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดี การส่งเสริมการออกกำลังกาย มีการวางผังเมืองที่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยอาจเริ่มจากการพัฒนาพื้นที่เล็กๆ ก่อน การพัฒนาเมืองอัจฉริยะ ควรต่อยอดไปสู่ระบบดิจิทัลในการเข้าถึงแหล่งข้อมูลสำคัญ แหล่งท่องเที่ยว การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับความต้องการในลักษณะ On Demand อาทิ การแสดงเส้นทางการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ หรือที่พัก รวมทั้งควรมีโครงสร้างการบริหารงานภายใต้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง โดยให้มีอำนาจที่สามารถสั่งการหรือประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ เนื่องจากการพัฒนาเมืองจะต้องเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน และควรให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมด้วย ซึ่งจะช่วยให้การดำเนินงานมีความต่อเนื่องและยั่งยืนมากกว่าการบริหารงานในรูปแบบคณะกรรมการ

2.3.5 **กลุ่มที่ 5 การบริหารจัดการเชิงพื้นที่ : ความร่วมมือทุกภาคส่วนและการบริหารจัดการแบบมีส่วนร่วม (Collaborative Government)** วิทยากร ประกอบด้วย ดร.คณิต แสงสุพรรณ กรรมการ สสช. เป็นประธาน นายวิโรจน์ นรารักษ์ รองเลขาธิการ สสช. เป็นผู้นำเสนอ นายวุฒิสาร ตันไชย เลขาธิการสถาบันพระปกเกล้า และนายมนตรี ชนะชัยวิบูลวัฒน์ ที่ปรึกษานายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง เป็นผู้ร่วมอภิปรายสรุปผลการประชุมได้ดังนี้

1) **แนวทางการบริหารจัดการเชิงพื้นที่** รูปแบบการพัฒนาของประเทศไทยที่ผ่านมา มีลักษณะการบริหารจัดการแบบรวมศูนย์อำนาจเข้าสู่ส่วนกลางที่ส่วนกลางทำหน้าที่ในการตัดสินใจกำหนดทิศทางเชิงนโยบายและบริการสาธารณะให้แก่ประชาชนภายใต้แบบแผนและมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งยังไม่

ตอบสนองความต้องการของประชาชนแต่ละพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องปรับทิศทางการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ของประเทศไทยเป็นการกระจายอำนาจและโอกาสที่ยึดพื้นที่เป็นศูนย์กลางการพัฒนา ทั้งนี้ การขับเคลื่อนการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ให้สามารถกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคได้มากขึ้น ต้องอาศัยความร่วมมือทุกภาคส่วน การบริหารจัดการแบบมีส่วนร่วม และเกิดจากความร่วมมือและประสานงานกันระหว่างหน่วยงานของรัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาชน ตลอดจนชุมชนในพื้นที่ เพื่อให้มีเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่เหมาะสมของแต่ละพื้นที่ โดยให้ความสำคัญกับการเปิดโอกาสให้คนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่มากขึ้นตั้งแต่ กระบวนการคิด การตัดสินใจ การวางแผน การลงมือปฏิบัติ และการประเมินผล การพัฒนา รวมทั้งต้องส่งเสริมให้ภาคีเครือข่ายที่ดำเนินกิจกรรมกับภาครัฐสามารถแสดงออกทางความคิดเห็นเพื่อร่วมพัฒนาท้องถิ่นและตรวจสอบการทำงานของหน่วยงานภาครัฐได้สะดวกมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องพัฒนากลไกการบูรณาการการทำงานในพื้นที่และการจัดทำแผนพัฒนาระดับต่างๆ เพื่อขับเคลื่อนการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ให้สามารถกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคได้มากขึ้นโดยอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนดังกล่าว ทั้งนี้ ที่ผ่านมามาตรัฐได้มีกลไกสำคัญในการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ในหลายระดับ ทั้งนโยบายระดับภาค กลุ่มจังหวัด และจังหวัด และการพัฒนาคุณภาพชีวิตเชิงพื้นที่ รวมทั้งการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษและโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกให้เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเชิงพื้นที่ ตลอดจนพัฒนากฎระเบียบให้เอื้อต่อการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ เพื่อให้การบริหารจัดการเชิงพื้นที่สอดคล้องกับสภาพการณ์และความพร้อมของการนำไปปฏิบัติ และเป็นปัจจัยส่งเสริมประสิทธิภาพการบริหารจัดการเชิงพื้นที่เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคและความยั่งยืนภายใต้แผนพัฒนาฯ และเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

2) **ความเห็นจากประธานการประชุมและผู้ทรงคุณวุฒิ** ประกอบด้วย (1) **ดร.คณิต แสงสุพรรณ กรรมการ สคบ. ในฐานะเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)** นำเสนอแนวทางดำเนินการและปัจจัยสำคัญที่ส่งเสริม EEC สามารถดำเนินการได้บรรลุเป้าหมาย ได้แก่ การกำหนดพื้นที่ชัดเจนและมีโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนา กำหนดแผนการดำเนินการร่วมกันระหว่างรัฐและเอกชนโดยเน้นการทำงานร่วมกันในลักษณะ “Demand Driven” ซึ่งหมายถึง การส่งเสริมให้ภาคเอกชนเป็นผู้ระบุความต้องการและเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานร่วมกับภาครัฐ การกำหนดสิทธิประโยชน์ที่ชัดเจน โดยกำหนดเป็นมาตรการส่งเสริมการลงทุนควบคู่กับการสนับสนุนให้เกิดระบบนิเวศด้านการลงทุน มีกฎหมายและองค์การกำกับที่ชัดเจน โดยมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เป็นหน่วยงานหลัก ผ่านกลไกการบริหารจัดการภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกโดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน นอกจากนี้ ต้องประสานและเตรียมความพร้อมของคนในพื้นที่และการหาระดับความเหมาะสมของตัวชี้วัดร่วมกันระหว่างส่วนกลางและประชาชนในพื้นที่ สร้างระบบที่ให้คนในพื้นที่บริหารจัดการตนเอง เป็นระบบที่มีความยืดหยุ่นสูง เน้นผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายเป็นสำคัญ (2) **นายวุฒิสาร ตันไชย เลขาธิการสถาบันพระปกเกล้า** นำเสนอแนวความคิดการพัฒนาพื้นที่ โดยแบ่งการพัฒนาเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ **กลุ่มที่ 1 กลุ่มพัฒนาเชิงพื้นที่ที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะ** มีเป้าหมายที่ชัดเจน เช่น EEC โดยเป็นการพัฒนาบนพื้นที่ศักยภาพ **กลุ่มที่ 2 กลุ่มพัฒนาเชิงพื้นที่ที่มีเป้าหมายพัฒนาให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐ** เช่น คณะกรรมการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการ (กบจ.) โดยแนวทางการพัฒนาจะดำเนินการทั้งแบบจากบนลงล่างและล่างขึ้นบน โดยให้จังหวัดเป็นผู้รวบรวมแผน และ **กลุ่มที่ 3 การพัฒนาพื้นที่จากความต้องการของพื้นที่** โดยให้คนในพื้นที่คิดแก้ปัญหาเล็กหรือใหญ่ โดยการพัฒนาพื้นที่ทั้ง 3 กลุ่มดังกล่าว จำเป็นต้องมีตัวแบบการจัดการใน 3 ด้าน ได้แก่ การออกแบบโครงสร้างและระบบการบริหารจัดการพื้นที่ การมีระบบสนับสนุนที่มีเครื่องมือสำคัญ อาทิ กฎหมาย การมีข้อมูลในลักษณะ Big Data ที่ใช้ได้จริงกับพื้นที่ และ

(3) นายมนตรี ชนะชัยวิบูลวัฒน์ ที่ปรึกษานายองค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง กล่าวว่า การสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับคนในพื้นที่ สามารถทำให้เป็นรูปธรรมได้ด้วยแผนงานโครงการและการกำหนดการวางแผนสร้างคนและพัฒนาศักยภาพมนุษย์ อาทิ ศูนย์พัฒนา EEC ที่ “วังจันทร์วัลเลย์” จังหวัดระยอง เป็นศูนย์กลางการวิจัยและการศึกษาในด้านต่างๆ ในการพัฒนาศักยภาพกำลังคนในอนาคต

3) ข้อคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม อาทิ สิ่งสำคัญสำหรับการบริการจัดการเชิงพื้นที่ ได้แก่ การรับฟังความคิดเห็นและรายละเอียดการพัฒนาเชิงพื้นที่ การมีเป้าหมายที่ชัดเจน การจัดทำแผนแม่บทโดยการมีส่วนร่วมของภาครัฐ สถาบันการศึกษา และภาคเอกชน และการมี พ.ร.บ.อากาศปลอดภัยเพื่อกำหนดบทลงโทษต่อผู้กระทำความผิดด้านการเผาขยะ/เผาป่าเพื่อให้ผู้คนวันในภาคเหนือหมดไป นอกจากนี้โครงการหลัก ๆ ที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันอาจจะไม่ได้ตอบสนองเกษตรกรที่เป็นคนส่วนใหญ่ของประเทศ ดังนั้น การลดความเหลื่อมล้ำในภาคเกษตรน่าจะเป็นประเด็นหลักของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกำหนดนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย อาทิ อุตสาหกรรมเศรษฐกิจชีวภาพ

ส่วนที่ ๒

ทำห้บดการ การประะชุมประะจำปี 2562 ของ สผช.



กำหนดการประชุมประจำปี 2562 ของ สคช.

เรื่อง พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก

วันพุธที่ 18 กันยายน 2562 เวลา 8.00 - 16.30 น.

ณ ห้องแกรนด์ไดมอนด์บอลรูม ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี จังหวัดนนทบุรี

06.00 น.	ลงทะเบียน
08.00 น.	พิธีเปิดการประชุม
08.10 น.	กล่าวรายงาน โดย ดร.ทศพร ศิริสัมพันธ์. เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
08.15 น.	กล่าวเปิดการประชุมและแสดงปาฐกถาพิเศษ และเยี่ยมชมนิทรรศการ โดย พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี
09.00 น.	นำเสนอวีดิทัศน์ เรื่อง “พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก”
09.15 น.	พักรับประทานชา-กาแฟ และอาหารว่าง
09.45 น.	การเสวนาในหัวข้อ “พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก” โดย ดร.ทศพร ศิริสัมพันธ์. เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดร.กอบศักดิ์ ภูตระกูล. รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม นายธำปน สิริวัฒนภักดี กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ไทยเบฟเวอเรจ จำกัด (มหาชน) ดร.นิรมล เสรีสกุล ผู้อำนวยการศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง (UddC)
12.0 น 0	พักรับประทานอาหารกลางวัน
13.0 0– 16.3.น 0	การประชุมระดมความเห็นกลุ่มย่อย 5 กลุ่ม ประกอบด้วย กลุ่มที่ 1ภาคและพื้นที่ : ขับเคลื่อนประเทศด้วยความเจริญเติบโตที่ทั่วถึง ประธาน ดร.วรากรณ์ สามโกเศศ กรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้นำเสนอ นายเอนก มีมงคล รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้ร่วมอภิปราย นายอำนาจ นันทหาร รองประธานกรรมการ Biz Club Thailand ดร.รวิ หาญเผชิญ อาจารย์คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น และ ที่ปรึกษาอาวุโส บริษัท ขอนแก่นพัฒนาเมือง จำกัด

ประธาน	นายเทวินทร์ วงศ์วานิช กรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้นำเสนอ	ดร.ัทมา เจริญวิทย์สกุล รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้ร่วมอภิปราย	ดร.พันธุ์อาจ ชัยรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (องค์การมหาชน) ดร.ธัญญาภพ อานันทนะ ผู้อำนวยการอุทยานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ นายชลัช วงศ์สงวน ประธานสมาคมผู้ขนส่งในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS-FRETA)

ประธาน	นายนิพนธ์ ไชยธีรภิญโญ กรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้นำเสนอ	นายดนุชา พิชยนันท์ รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้ร่วมอภิปราย	ดร.ชยธรรม์ พรหมศร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ดร.สมภาพ พัฒนอริยางกูล ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงพลังงาน

ประธาน	คุณหญิง ดร.กษมา วรวรรณ ณ อยุธยา กรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นายแพทย์รัชตะ รัชตะนาวิน กรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้นำเสนอ	นางชุตินาฏ วงศ์สุบรรณ รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้ร่วมอภิปราย	นายสมศักดิ์ จังตระกุล ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น นายธีระศักดิ์ ฑีฆายุพันธุ์ นายกเทศมนตรีนครขอนแก่น

ประธาน **ดร.คณิต แสงสุพรรณ**
กรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผู้นำเสนอ **นายวิโรจน์ นรารักษ์**
รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผู้ร่วมอภิปราย **ดร.วุฒิสาร ตันไชย**
เลขาธิการสถาบันพระปกเกล้า
นายมนตรี ชนะชัยวิบูลวัฒน์
ที่ปรึกษาองค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง

ส่วนที่ 3

พิธีเปิดการประชุม



คำกล่าวรายงาน **ดร. ทศพร ศิริสัมพันธ์**

เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



พัฒนาพื้นที่ไทย

เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก

คำกล่าวรายงาน

ดร.ทศพร ศิริสัมพันธ์

เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การประชุมประจำปี 2562 ของ สศช.

เรื่อง พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก

วันพุธที่ 18 กันยายน 2562 เวลา 8.10 - 8.15 น.

ณ ห้องแกรนด์ไดมอนด์บอลรูม ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี จังหวัดนนทบุรี

กราบเรียน ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี

ในนามของ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือ สศช. และผู้เข้าร่วมประชุมทุกท่าน กระผมขอขอบพระคุณ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีเป็นอย่างยิ่ง ที่ได้กรุณาให้เกียรติมาเป็นประธานในพิธีเปิดการประชุมประจำปี 2562 ของ สศช. ในวันนี้ สศช. ได้จัดการประชุมใหญ่ทางวิชาการขึ้นทุกปี เพื่อนำเสนอและรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วนของสังคม ในหัวข้อที่ สศช. เห็นว่า มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ

สำหรับการประชุมในปีี้ จัดขึ้นในหัวข้อเรื่อง พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแนวทางการขับเคลื่อนประเด็นการพัฒนาสำคัญระดับพื้นที่ในมิติต่างๆ เพื่อให้สามารถตอบโจทย์เป้าหมายระยะยาวภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 - 2565) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงเปิดโอกาสให้ภาคีการพัฒนาจากทุกภาคส่วน และทุกพื้นที่ของสังคมได้มีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับประเด็นการพัฒนาระดับพื้นที่ และสร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่สาธารณชนและหน่วยงานรับผิดชอบทั้งภาครัฐและภาคีการพัฒนาต่างๆ เกี่ยวกับการบูรณาการพัฒนาระดับพื้นที่ร่วมกันเพื่อผลักดันให้เกิดการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

ผู้เข้าร่วมประชุมมีทั้งหมดประมาณ 2,100 คน เป็นตัวแทนของทุกภาคส่วนในสังคมไทยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ประกอบด้วย คณะรัฐมนตรี สมาชิกวุฒิสภา สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ภาคเอกชน นักวิชาการ ผู้นำชุมชน ผู้แทนจากภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชน สื่อมวลชน และประชาชน

การประชุม ในภาคเช้า เริ่มต้นด้วย ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี จะได้แสดงปาฐกถาพิเศษ เพื่อเป็นการจุดประกายความคิดที่สำคัญในเรื่อง การพัฒนาประเทศสู่อนาคต ก่อนที่จะเป็นการเสวนา เรื่อง พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก จากนั้นจะมีการเปิดรับฟังความคิดเห็นจากที่ประชุม

สำหรับ ในช่วงบ่าย จะเป็นการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อระดมความเห็นเกี่ยวกับแนวทางการขับเคลื่อนประเด็นการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่มีลำดับความสำคัญสูงสู่การปฏิบัติ ที่จะเป็นการวางรากฐานการพัฒนาของประเทศให้แข็งแกร่ง โดยแบ่งออกเป็น 5 กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มที่ 1 ภาคและพื้นที่ : ขับเคลื่อนประเทศด้วยความเจริญเติบโตที่ทั่วถึง

กลุ่มที่ 2 พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ : เชื่อมไทย เชื่อมโลก

กลุ่มที่ 3 โครงสร้างพื้นฐาน : เชื่อมโยงโครงข่ายอัจฉริยะเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี

กลุ่มที่ 4 เมืองน่าอยู่ : แข่งขันได้ สังคมยั่งยืน

กลุ่มที่ 5 การบริหารจัดการเชิงพื้นที่ : ความร่วมมือทุกภาคส่วนและการบริหารจัดการแบบมีส่วนร่วม

สำนักงานฯ ใคร่ขอขอบพระคุณ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี คณะรัฐมนตรี และผู้มีเกียรติทุกท่าน ที่ได้สละเวลาอันมีค่ามาร่วมประชุมในวันนี้ พร้อมทั้งขอขอบคุณสถานีวิทยุโทรทัศน์แห่งประเทศไทย และสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย กรมประชาสัมพันธ์ ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ถ่ายทอดสดการประชุมในช่วงเช้า รวมทั้งทุกหน่วยงานที่เข้าร่วมจัดนิทรรศการที่บริเวณหน้าห้องประชุม

บัดนี้ ได้เวลาอันสมควรแล้ว กระผมขอกราบเรียนเชิญ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี ได้กรุณากล่าวเปิดการประชุมและแสดงปาฐกถาพิเศษ เพื่อเป็นแนวทางในการประชุมประจำปี 2562 ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในครั้งนี้ต่อไป

ขอกราบเรียนเชิญครับ

คำกล่าวเปิดการประชุมและปาฐกถาพิเศษ

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา

นายกรัฐมนตรี



คำกล่าวเปิดการประชุมและปาฐกถาพิเศษ

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี

การประชุมประจำปี 2562 ของ สศช.

เรื่อง พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก

วันพุธที่ 18 กันยายน 2562 เวลา 08.15 - 09.00 น.

ณ ห้องแกรนด์ไดมอนด์บอลรูม ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี จังหวัดนนทบุรี

สวัสดี ท่านรองนายกรัฐมนตรี ท่านรัฐมนตรี

ท่านประธานสภาและกรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ท่านเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

และท่านผู้มีเกียรติทั้งสุภาพสตรีและสุภาพบุรุษที่เคารพทุกท่าน

วันนี้เป็นวันดีอีกวันหนึ่ง ผมมีความยินดีที่ได้มาเป็นประธานในพิธีเปิดการประชุมประจำปี 2562 ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในหัวข้อเรื่อง **พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก** ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญอย่างยิ่งยวดในการผลักดันให้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ได้ถูกนำไปปฏิบัติจริง ทำจริง ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมและประเทศสามารถบรรลุเป้าหมายการพัฒนาในมิติต่างๆ ในทุกพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ที่สำคัญ ผมได้เน้นย้ำกับทุกภาคส่วนมาอย่างต่อเนื่องว่า การขับเคลื่อนการพัฒนาในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 เป็นช่วงเวลาที่สำคัญ ซึ่งเป็น 5 ปีแรกของยุทธศาสตร์ชาติ เป็นช่วงแรกของการปฏิรูปที่ต้องใช้เวลายาวนานพอสมควร กว่าที่จะเปลี่ยนแปลงสิ่งที่ทำมานานๆ ที่ยังไม่เคยมีแนวทางใหม่ ๆ เกิดขึ้น หรือเกิดขึ้นมาบ้างแล้ว แต่ยังไม่เป็นรูปธรรม ซึ่งต้องมาจัดระเบียบใหม่ทั้งหมด ซึ่งเราจะใช้เวลา 5 ปีแรก ซึ่งเราใช้ไปแล้ว 2 ปี ยังเหลืออีก 3 ปี ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 และที่อยู่ในยุทธศาสตร์ชาติช่วงที่หนึ่ง นับเป็นก้าวที่สำคัญของการวางรากฐานที่แข็งแกร่งของประเทศ เราต้องเร่งกำจัดจุดอ่อนก่อนที่จะเร่งพัฒนาและเสริมจุดแข็งในช่วงเวลาต่อไป เราต้องทราบจุดอ่อนเราอยู่ตรงไหน ซึ่งก็ทราบกันดีอยู่แล้วว่า จุดอ่อนของเราอยู่ที่คน ระบบราชการ และปัจจัยภายนอกที่จะเข้ามาเป็นอุปสรรค เป็นเรื่องที่เราต้องคิดให้ครอบคลุม โดยมียุทธศาสตร์ชาติระยะยาว 20 ปี เป็นเป้าหมายสำคัญที่ต้องบรรลุ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วหลุดพ้นจากกับดักประเทศที่มีรายได้ปานกลาง หรือเรื่องอื่นตามเกณฑ์มาตรฐานนานาประเทศ และที่สำคัญคือ ประเทศไทยเป็นสังคมที่คนไทยมีความสุข เป็นพหุสังคมที่อยู่ร่วมกัน กินอิ่ม นอนหลับ ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน สังคมมีความปรองดองสมานฉันท์ มีทั้งความเท่าเทียมกันทั้งในเรื่องของโอกาส และความเป็นธรรมสำหรับผู้ที่มีรายได้น้อย ทุกคนมีที่ยืนในสังคมอย่างสมศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์

ท่านผู้มีเกียรติครับ ผมเห็นด้วยเป็นอย่างยิ่งที่ สศช. กำหนดการประชุมประจำปีในปีนี้อยู่ที่เรื่องของการพัฒนาเชิงพื้นที่ ซึ่งรัฐบาลได้วางแผนมาหลายปีแล้ว และเดินหน้าโดยมีกรอบในการทำงานอย่างไร้เมื่อในแต่ละภาคมีการเจริญเติบโตที่แตกต่างกันบ้างหรืออาจมีอะไรที่คล้ายกันบ้าง บางพื้นที่อาจเน้นในเรื่องการเกษตรหรือผลไม้บางอย่างใดอย่างหนึ่ง แต่เราไม่ได้ไปห้ามว่า ต้องทำตามนี้เท่านั้น เพียงแต่ถ้าจัดระเบียบตรงนี้ได้ก็จะลดปัญหาเรื่องดีมานด์และซัพพลายลงไปได้ การแข่งขันในตัวเองก็จะลดลง ในเรื่องค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าก็จะลดลง สามารถกำหนดเป้าหมายในการผลิตการตลาด ในระยะยาวก็จะสามารถแก้ปัญหาเหล่านี้ได้ แต่ถ้าเรายังทำเหมือนเดิมไม่สามารถควบคุมอะไรได้เลยก็จะเป็นปัญหา เพราะราคาผลผลิต

ตกต่ำ น้ำไม่พอ ดินไม่มีคุณภาพ ผลผลิตจึงออกมาน้อย นั่นแหละคือ สิ่งที่ทำให้ประชาชนไม่มีความสุข แต่อย่างไรก็ตาม ทุกคนก็ต้องเรียนรู้ที่จะอยู่กับธรรมชาติให้ได้เป็นสิ่งสำคัญที่สุดไม่ว่าจะน้ำท่วมหรือฝนแล้งก็ต้องอยู่ให้ได้ โดยจะปรับตัวอย่างไร ซึ่งรัฐบาลก็พยายามปรับในส่วนนี้เต็มที่อยู่แล้ว ดังนั้นการพัฒนาในเชิงพื้นที่นั้น ประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ โดยมีความพร้อมที่จะเป็นจุดศูนย์กลางด้านคมนาคมของอาเซียนทั้งทางบก ทะเล และอากาศ เมื่อดูจากแผนที่ประเทศไทยอยู่ตรงกลางในด้านภูมิรัฐศาสตร์ ถ้าเราใช้ความได้เปรียบจุดนี้เชื่อมโยงกับประเทศรอบบ้านในอาเซียน ประเทศทางตะวันตกและตะวันออก ประเทศอิสลาม รวมถึงหมู่เกาะต่างๆ ก็จะทำให้เราหาเป้าหมายเชื่อมโยงได้ทั้งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ ต้องมีการหารือร่วมกันระหว่างประเทศทั้งทวีปาคีหรือไตรภาคี เราต้องคิดหาวิธีว่าทำอย่างไรที่จะสามารถเชื่อมกับประเทศในคาบสมุทรอินโดจีนและเชื่อมโยงเอเชียเหนือโดยเฉพาะจีนกับเอเชียตะวันตกโดยเฉพาะอินเดียได้เป็นอย่างดี รวมถึงมีศักยภาพในการขยายความเชื่อมโยงไปสู่ขอบเขตที่กว้างขึ้น เช่น ทวีปยุโรป หรือทางรัสเซีย ยูเรเชีย ในหลายๆ ภูมิภาคที่เป็นประเทศคู่ค้ากับไทยทั้งที่เข้าไปลงทุนในประเทศเขาและที่เขามาลงทุนในประเทศเรา สิ่งเหล่านี้คือ สิ่งในโลกกำลังเปลี่ยนแปลง การที่คิดจะทำอะไรก็ตามโดยไม่คิดถึงเขา คิดแต่จะได้ของเรา จะไม่มีทางสร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันได้ เป็นเรื่องของการค้าต่างตอบแทน ถ้าเราซื้อของเขา เขาก็ซื้อของเรา ถ้าเราไม่ซื้อของเขา เขาก็ไม่ซื้อของเรา ทำอย่างไรถึงจะให้เขามาซื้อของเราได้ ก็ต้องทำให้ผลผลิตของเราต้องมีคุณภาพ ให้เขามีโอกาสได้เลือกทำให้มีราคาที่สูงขึ้น ซึ่งเราต้องพัฒนาทุกด้าน นอกจากนี้ แต่ละภาคของไทยยังมีจุดเด่นเฉพาะตัว ทั้งในด้านวัฒนธรรม ประเพณี ภูมิปัญญาที่สั่งสมสืบทอดกันมา ทรัพยากรธรรมชาติที่มีความอุดมสมบูรณ์และความหลากหลายทางชีวภาพ สามารถนำมาใช้ต่อยอดเพิ่มมูลค่าได้เป็นอย่างดี จะทำอย่างไรให้สิ่งเหล่านี้มีประโยชน์และมีมูลค่า ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงรับสั่งไว้ว่า ทำอย่างไรจะให้อัตลักษณ์ความเป็นไทยของเราสามารถที่จะเพิ่มมูลค่าให้กับประชาชนได้ ทั้ง OTOP สินค้าท้องถิ่น การท่องเที่ยว เมืองหลักเมืองรอง แบ่งการท่องเที่ยวเป็นหลายด้านทั้งในเชิงกีฬา เชิงศาสนา และเชิงธรรมชาติ โดยยึดโยงภายในประเทศและกับประเทศรอบบ้าน ที่จะสอดคล้องกับการรวมตัวกับประเทศรอบบ้านที่รัฐบาลได้ทำไว้

ดังนั้น ถ้าประเทศไทยสามารถยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในแต่ละพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพแล้ว ทำอย่างไรให้เกษตรกรสมัครใจที่จะเรียนรู้ เพราะถ้าไม่มีการเรียนรู้ก็จะมีเปลี่ยนแปลงปัญหาต่าง ๆ ก็จะกลับมาเหมือนเดิม ต่อให้เขียนแผนอย่างไรก็ทำไม่ได้ปฏิบัติไม่ได้ทั้งสิ้น ก็จะเป็นฐานการพัฒนาสำคัญที่เป็นแรงส่งให้ภาพรวมของประเทศก้าวไปข้างหน้าได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน รวมถึงช่วยกระจายความอยู่ดีมีสุขไปถึงคนไทยทุกคนได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียมกัน มิเช่นนั้นก็จะถูกสร้างความขัดแย้งอย่างต่อเนื่องในเรื่องรายได้น้อย รายได้ปานกลาง ซึ่งเป็นประเด็นที่สามารถนำไปสร้างความขัดแย้งได้ทั้งสิ้น

สำหรับในประเด็นการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 นั้น ก็จะพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัดให้เป็นเมืองที่ทันสมัยและเป็นเมืองที่น่าอยู่ ทั้งที่เป็นเมืองเก่าหรือเมืองที่สร้างขึ้นใหม่ในพื้นที่ที่สามารถดำเนินการได้ตามกฎหมาย ซึ่งยุทธศาสตร์ชาติได้กำหนดยุทธศาสตร์สำคัญไว้ 6 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านความมั่นคง 2) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน 3) ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ 4) ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม 5) ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ 6) ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ซึ่งเรื่องนี้ต้องไปสร้างความเข้าใจให้ตรงกันมิเช่นนั้นก็จะทำไม่สำเร็จ ได้แต่คิดได้แต่เขียนแผนแต่ไม่มีรายละเอียดว่าจะทำอย่างไรใครเป็นผู้รับผิดชอบ ต้องทำให้สมบูรณ์ในเรื่องเหล่านี้

ในเรื่องการเพิ่มศักยภาพของเมืองเศรษฐกิจต่าง ๆ ให้สูงขึ้น พัฒนาและฟื้นฟูพื้นที่ฐานเศรษฐกิจหลักให้ขยายตัวอย่างเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สิ่งสำคัญวันนี้เน้น 3 ด้าน คือ 1) ประชาชนและประเทศชาติต้องได้ประโยชน์ 2) ต้องทำให้อุตสาหกรรมต่าง ๆ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและดูแลประชาชนโดยรอบอย่างทั่วถึงและ

เท่าเทียม 3) สิทธิมนุษยชนในการประกอบการธุรกิจ ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญที่ประเทศไทยเป็นชาติแรกที่น่าเรื่องนี้มาขับเคลื่อน ประกอบด้วย เคารพ คุ่มครอง และเอี่ยวยา เพื่อให้ประชาชนมีความสุข รวมไปถึงเศรษฐกิจเก่าและเศรษฐกิจใหม่ที่ต้องมีการพัฒนาไปสู่เศรษฐกิจยุค 4.0 สิ่งเหล่านี้ต้องเริ่มต้นให้ได้โดยเร็วที่สุดในแผนพัฒนา ฉบับที่ 12 จะได้นำไปผลักดันการพัฒนาในด้านต่างๆ ที่เรามีข้อได้เปรียบทางที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ เพื่อให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการค้าภายในภูมิภาค ทั้งด้านการบิน การศึกษา ด้านสาธารณสุข / การรักษาพยาบาล แต่วิธีการจะอย่างไร ในด้านระบบสุขภาพการรักษาพยาบาลเราอยู่ที่อันดับ 6 ของโลก เนื่องมาจากการทำงานของรัฐบาลอย่างหนัก ไม่ใช่เพียงแค่เรื่องไม่ต้องเสียเงินค่ารักษาพยาบาลอย่างเดียว แต่เราได้ปรับปรุงพัฒนาระบบสุขภาพทั้งระบบ ก็ขอกราบเรียนให้ทุกคนเข้าใจด้วย ทุกอย่างก็มีการเริ่มต้นมาทุกรัฐบาลแต่จะอย่างไรให้ปัญหาลดลงในระยะยาว ทำอย่างไรไม่ให้ค่าใช้จ่ายเกินขีดความสามารถ ไม่ได้หมายความว่า จะไปลดอะไรลงในขณะนี้ แต่จะทยอยๆ เพิ่มเป็นระยะ ๆ จะเห็นว่านโยบายของพรรคการเมืองทุกพรรคเป็นสิ่งที่ดีและประชาชนต้องการทั้งสิ้น แต่ไม่มีทางที่เราจะหาเงินมาทำทั้งหมดพร้อมกันได้ ก็ต้องรวมเป็นนโยบายของรัฐบาลและทยอยดำเนินการ

ขณะเดียวกัน แผนพัฒนา ฉบับที่ 12 ยังมุ่งผลักดันการพัฒนาที่ใช้จุดเด่นในด้านที่ตั้งเชิงภูมิศาสตร์ให้เกิดผลเต็มที่และสามารถจะพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของภูมิภาค โดยให้ความสำคัญกับการผลักดันให้มีความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบในแต่ละจุดเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชิงกายภาพที่เชื่อมโยงเครือข่ายภายในประเทศและต่อเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน สู่การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ ถ้าเราพัฒนาเรื่องดังกล่าวได้ ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง Medical Hub อาหาร การท่องเที่ยว และอื่นๆ ก็จะทำให้ประเทศเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วสามารถใช้ศักยภาพของประเทศไทยได้อย่างเต็มศักยภาพ จะทำให้เราได้ภูมิใจที่เราอยู่ในยุคปัจจุบันที่กำลังไปสู่ศตวรรษที่ 21 เพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับคนไทยทุกคน

ยุทธศาสตร์ชาติกับการพัฒนาเชิงพื้นที่

ขณะเดียวกัน ทุกท่านคงทราบว่า เรายังมียุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ซึ่งเป็นกรอบการพัฒนาในระยะยาวที่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ระยะ 5 ปี รวมถึงแผนระดับต่างๆ ต้องยึดโยงโดยเป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ชาติ ก็คือนำพาประเทศของเราให้หลุดพ้นกับดักรายได้ปานกลางให้เร็วที่สุด และในอีก 20 ปี เราต้องเป็นประเทศที่มีรายได้ที่มั่นคง เพียงพอต่อความเป็นอยู่ที่ดี และประชาชนมีความสุข ซึ่งยุทธศาสตร์ชาติได้กำหนดยุทธศาสตร์สำคัญไว้ 6 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านความมั่นคง 2) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน 3) ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ 4) ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม 5) ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ 6) ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ทั้ง 6 ด้านนี้ ทั้งรัฐบาลข้าราชการและประชาชนต้องเดินไปด้วยกัน ถ้าไม่ทำให้ประชาชนเข้าใจ โครงการก็เกิดไม่ได้ เพราะแทบทุกโครงการเกิดขึ้นในที่ดินประชาชน ถ้าประชาชนไม่ยินยอม ก็ไม่มีทางทำได้ แต่ช่วงนี้ก็เริ่มดีขึ้นทำได้มากขึ้น ประชาชนให้ความร่วมมือเสียสละมากขึ้น ถ้าเป็นโครงการขนาดใหญ่ถ้ายังทำไม่ได้ทั้งหมด ก็ให้ทำบางส่วนที่ทำได้ก่อน แล้วค่อยขยายต่อให้ครบ แต่จะทำอย่างไรให้เกิดขึ้นในแผนใหญ่ระยะยาวได้ เช่น เรื่องน้ำท่วมก็ให้ทำแก้มลิงขนาดใหญ่ในพื้นที่น้ำท่วมคล้ายๆ เป็นทะเลสาบโดยจ่ายค่าเอี่ยวยาให้ประชาชน แล้วก็ปล่อยปลาไว้ให้ชาวบ้านจับปลาไปกินไปขาย

การผลักดันการพัฒนาเชิงพื้นที่ของรัฐบาลในระยะที่ผ่านมา

ท่านผู้มีเกียรติครับ เพื่อให้การพัฒนาด้านการพัฒนาเชิงพื้นที่เป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติ รัฐบาลได้มีการดำเนินการที่สำคัญในด้านต่างๆ เพื่อเร่งขับเคลื่อนการพัฒนาเชิงพื้นที่ให้เห็นผลเป็นรูปธรรม โดยขอยกตัวอย่างการดำเนินงานมาเพื่อทราบกันพอสังเขป ดังนี้

- **การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่มีศักยภาพ (SEZs) 10 แห่ง** (ตาก มุกดาหาร สงขลา สระแก้ว ตราด หนองคาย นครราชสีมา เชียงราย นครพนม และกาญจนบุรี) เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำ ยกระดับคุณภาพชีวิต และเสริมสร้างความมั่นคงในพื้นที่ชายแดน โดยมุ่งดึงดูดนักลงทุนทั้งไทยและต่างประเทศโดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ขณะนี้มีการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษรวมประมาณ 23,000 ล้านบาท (สองหมื่นสามพันล้านบาท) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้วเสร็จหลายแห่ง อาทิ สะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่สอง ด้านพรมแดนแม่สอดแห่งใหม่ ดำเนินการให้แรงงานจากเมียนมาและกัมพูชามาทำงานแบบไปกลับหรือตามฤดูกาลในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดนได้

- **การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) (ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา)** เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพไร้รอยต่อ ยกระดับการพัฒนาอุตสาหกรรม เพื่อมุ่งดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติในกลุ่มอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูง ปัจจุบันได้ประกาศเขตส่งเสริมพิเศษแล้วหลายเขต อาทิ เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเมืองการบินภาคตะวันออก (EEC-A) เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (EECd) เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EECi) รวมถึงประกาศเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่ออุตสาหกรรมเป้าหมายแล้ว 21 แห่ง ขณะที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับ EEC เช่น โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (สุวรรณภูมิ ดอนเมือง อู่ตะเภา) โครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ก็มีความคืบหน้าไปมาก คาดว่า จะเปิดดำเนินการได้ในปี 2566

- **การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) (ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช)** คณะรัฐมนตรีได้เห็นศักยภาพของจังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช ในการพัฒนาให้เป็นพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ที่ยั่งยืน Southern Economic Corridor หรือ SEC โดยมุ่งพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่และทางออกทางทะเลของภาคใต้ตอนบนที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรในพื้นที่ผสมผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม และความได้เปรียบทางกายภาพและที่ตั้งของพื้นที่ ซึ่งขณะนี้ ก็ได้มอบหมายให้หน่วยงานเร่งผลักดันโครงการสำคัญต่างๆ ให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว อาทิ การผลักดันป่าชายเลนระนองให้เป็นมรดกโลก ขยายโครงข่ายอินเทอร์เน็ตระหว่างประเทศเชื่อมโยงไปยังสถานีเคเบิลใต้น้ำจังหวัดชุมพร พัฒนาเมืองนำร่อง Smart City ส่งเสริมวัฒนธรรมและต่อยอดภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม

- **การเพิ่มขีดความสามารถทางเศรษฐกิจ** เน้นการขับเคลื่อนการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวในภูมิภาคต่างๆ เพื่อยกระดับการบริการท่องเที่ยวและธุรกิจบริการต่อเนื่องที่ได้มาตรฐานสากล อาทิ การพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและกลุ่มชาติพันธุ์ การท่องเที่ยวมรดกโลก การท่องเที่ยวริมแม่น้ำโขง การท่องเที่ยวอารยธรรมขอม การท่องเที่ยวธรรมชาติอุทยาน การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล (The Royal Coast หรือ Thailand Riviera) การท่องเที่ยวชุมชน การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและสปา

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เชื่อมชุมชน** เมือง แหล่งท่องเที่ยว เกษตร อุตสาหกรรม โดยดำเนินโครงการสำคัญ อาทิ (1) พัฒนาระบบขนส่งทางราง ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟทางคู่ 7 โครงการ เตรียมการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ 2 โครงการ รถไฟความเร็วสูงภายใต้ความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน และรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินแบบไร้รอยต่อ ซึ่งจะทยอยเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2562 เป็นต้นไป ทำให้จะมีระยะทางคู่เพิ่มขึ้นจาก 251 กิโลเมตร เป็น 1,925 กิโลเมตร และมีโครงข่ายทางรถไฟเพิ่มขึ้นจาก 4,044 กิโลเมตร เป็น 5,198 กิโลเมตร (2) พัฒนาการขนส่งทางถนน เช่น โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน 3 เส้นทาง ระยะทางรวม 324 กิโลเมตร สายพญา-มาบตาพุด สายบางปะอิน-นครราชสีมา และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี เพื่อรองรับการเดินทางและขนส่ง

สินค้าระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (3) การพัฒนาท่าอากาศยาน เช่น โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 3 เพื่อรองรับผู้โดยสาร 90 ล้านคนต่อปี และสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ มุ่งเน้นการพัฒนาระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการและโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดยมีการพัฒนาที่สำคัญคือ การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ซึ่งขณะนี้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลในรูปแบบ G2G ได้ครบ 36 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก ตั้งแต่ปี 2561

ด้านประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ต้องมีกฎหมายที่ทำให้เกิดความรับผิดชอบ เป็นกฎหมายที่ไม่สร้างภาระ แต่ต้องทำให้คนรับผิดชอบ กฎหมายสมัยใหม่จะต้องไม่สร้างภาระแก่ประชาชน เพราะฉะนั้นการตรวจสอบไม่ใช่ภาระ แต่เป็นการตรวจสอบเพื่อชีวิตคนทั้งประเทศ ระบบการเตือนภัยช่วยเหลือภัยการช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยยังไม่มีประสิทธิภาพประสิทธิภาพที่คาดหวัง การแก้ปัญหาการจราจรติดขัดกระทรวงคมนาคมกำลังดำเนินการแก้ไขอยู่อย่างต่อเนื่อง สาเหตุเพราะคนเข้ามาอยู่ในเมืองมาก สถานที่ราชการโรงเรียนอยู่ในที่เดิมทั้งหมด ทำอย่างไรจะให้ไปอยู่รอบนอกกรุงเทพฯ หรือจะขยายรอบกรุงเทพฯ ให้มากขึ้นคนจะได้เข้าส่วนกลางของกรุงเทพฯ น้อยลง รัฐต้องแก้ปัญหาตรงนี้ว่า กรุงเทพฯควรจะเป็นแบบใด ซึ่งควรจะทำกันมานานแล้ว แต่ทำไม่ได้เพราะเกิดความขัดแย้งประชาชนไม่ยอม แต่ถ้าเราสร้างการเรียนรู้กับประชาชนอย่างต่อเนื่องก็จะสามารถทำได้ ลองตีกรอบรอบๆ กรุงเทพฯ ว่าตรงไหนที่เป็นนาเป็นไร่ในอนาคตควรเปลี่ยนเป็นพื้นที่ทำประโยชน์ด้านอื่นหรือไม่ ก็ต้องไปปรึกษาหารือร่วมกันและทำให้ประชาชนพอใจ อาจจะเกิดสถานประกอบการในอนาคตที่ทำให้คนกระจ่ายไปอยู่รอบนอกสังคมเมืองก็จะเกิดขึ้นแต่เป็นสังคมเมืองที่รักษาสีเขียวแวดล้อมไม่ทำให้ใครเดือดร้อนไม่เอื้อประโยชน์ให้ใครซึ่งเป็นสิ่งที่ทำยาก

การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ การพัฒนาควบคุมทางเท้า ทางจักรยาน ทางจักรยานยนต์ จะต้องแยกกันหรือไม่ เพราะปัจจุบันใช้ร่วมกันหมด ต้องทำให้การเดินทางเป็นของคนทุกคน ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่ทั่วถึงรวดเร็ว รวมถึงเรื่องราคาค่าบริการเพราะเป็นการลงทุนสูงร่วมกันระหว่างรัฐกับเอกชน แรงจูงใจระดับไฟฟ้าให้มีความทันสมัยเพียงพอ ทั้งแก๊ส น้ำมัน และพลังงานหมุนเวียน ซึ่งมีแผนอยู่แล้วทั้งในส่วนของรัฐลงทุนเองหรือให้เอกชนลงทุน รวมถึงให้ชุมชนลงทุนในแต่ละประเภทเพื่อให้เกิดความมั่นคงด้านพลังงาน หลายคนบอกว่า พลังงานหมุนเวียนดีแต่ถ้าหมุนเวียนทั้งหมดก็จะกระทบด้านเสถียรภาพ ดังนั้นต้องมีทั้งพลังงานหลักและพลังงานหมุนเวียนประกอบกันโดยกำหนดสัดส่วนที่เหมาะสม แต่ถ้าทำเพื่อขายเข้าระบบอย่างเดียวก็อาจทำให้เกินพอดี ต้องมีการจำหน่ายในพื้นที่เพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกสำหรับครัวเรือนที่ไม่จำเป็นต้องใช้กระแสไฟฟ้าที่มีความสม่ำเสมอเหมือนโรงงานที่จำเป็นต้องใช้ไฟฟ้าที่มีความเสถียรสำหรับเครื่องจักรราคาแพง ซึ่งต้องพิจารณาในรายละเอียดให้เหมาะสมว่าช่วงเวลาไหนจะใช้พลังงานชนิดไหนในการผลิตไฟฟ้า แต่ก็ต้องมีเผื่อไว้ถ้ากรณีไหนเสียหรือต้องซ่อมบำรุงก็จะได้มีไฟฟ้าใช้เพียงพอ

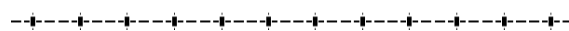
ส่วนเรื่องน้ำประปาก็กำลังทำทั้งหมดอีก 7,960 หมู่บ้านให้แล้วเสร็จในปี 2562 แต่ก็ต้องดำเนินการต่อเนื่องในส่วนของเดิมที่ชำรุดเสียหาย และดำเนินการระบบท่อต่าง ๆ ของการประปาส่วนภูมิภาคในอีกหลายพื้นที่ ซึ่งต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบด้วยทั้งพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษที่ต้องเตรียมการเรื่องน้ำประปาน้ำอุปโภคบริโภคเพิ่มขึ้นรวมถึงระบบสาธารณสุขปศุสัตว์พื้นฐาน เพื่อไม่ให้ประชาชนในพื้นที่ถูกลดบริการลงก็ต้องไปทำเพิ่มเติมทั้งหมด

การลงทุนร่วมเรื่อง การพัฒนาแรงงาน ในการกำหนดทีโออาร์ทุกบริษัทต้องกำหนดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีด้วยการฝึกงานเพื่อพัฒนาแรงงานของเรา การนำองค์ความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรมมาใช้สร้างความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ ต้องมีการพัฒนาไม่ใช่ผลิตแบบเดิมสินค้าเดิมๆ ทั้งนี้ระดับบริษัทได้มีการพัฒนาในส่วนนี้มากขึ้น แต่ในระดับ SME ยังคงผลิตแบบเดิม ๆ เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งต้องมีการพัฒนาตัวเองให้มากขึ้นเพื่อให้ขายสินค้าได้มากขึ้นกว่าการผลิตแบบเดิมๆ ไม่เปลี่ยนแปลง

การสร้างการบริหารงานด้วยระบบ Big Data Analysis ให้เกิดขึ้นให้ได้ เช่น ต้องมีข้อมูลเบื้องต้นที่เรียกขึ้นมาดูได้ทันทีว่า ปัจจุบันประเทศไทยเป็นอย่างไร มีประชากรเท่าไร อยู่ในพื้นที่ไหนเท่าไร ประกอบอาชีพอะไรกี่ประเภทพื้นที่ไหนอย่างไร จะทำให้สามารถหากลุ่มเป้าหมายในการแก้ปัญหาได้รวดเร็วต้องตามความต้องการของประชาชนมากที่สุด เช่น การลงทะเบียนผู้มีรายได้น้อยซึ่งปัจจุบันมีทั้งหมด 14.6 ล้านคน แต่ก็ยังไม่ครอบคลุมทั้งหมดเนื่องจากขาดฐานข้อมูลและลงทะเบียนไม่ทัน ซึ่งก็ต้องมีการเปิดให้ลงทะเบียนต่อเนื่องเป็นระยะๆ เพื่อสร้างความเป็นธรรมให้ครอบคลุมผู้มีรายได้น้อยที่รัฐต้องให้ความช่วยเหลือได้ทั่วถึง

ดังนั้น ต้องพัฒนาตนเองไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง ทุกคนทุกหน้าที่ทุกตำแหน่งทุกอาชีพต้องร่วมกันเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลงประเทศไทย เพื่อให้ประเทศเกิดความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ขอให้ทุกท่านได้ร่วมกันแสดงความคิดเห็นระดมสมองเพื่อหาหรือแนวทางตามที่ผมได้กล่าวมาทั้งหมดให้ละเอียด แล้วถอดออกมาให้ได้ว่าต้องดำเนินการอย่างไร ขอให้ทุกคนร่วมกันขับเคลื่อนกำหนดทิศทางทั้งในระดับพื้นที่และในระดับมิติต่างๆ ทั้งระดับปฏิบัติด้วย ขออย่าลืมนะว่า การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เป็นสิ่งสำคัญ ทุกคนมีเกียรติยศมีศักดิ์ศรีมีตัวตนทั้งสิ้น ทำอย่างไรให้ประชาชนทุกคนสนับสนุนการเดินหน้าประเทศไทยให้ได้โดยเร็วที่สุดเพื่อตอบสนองแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ตอบโจทย์เป้าหมายระยะยาวภายใต้ยุทธศาสตร์ 20 ปี

ขอบพระคุณครับ



ส่วนที่ 4

สรุปการเสวนาในหัวข้อ

พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก



ดร.ทศพร ศิริสัมพันธ์

เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ดร.กอบศักดิ์ ภูตระกูล

รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรี

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ

ปลัดกระทรวงคมนาคม

นายฐานันท์ สิริวัฒนภักดี

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ไทยเบฟเวอเรจ จำกัด (มหาชน)

ดร.นิรมล เสรีสกุล

ผู้อำนวยการศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง

สรุปการเสวนาและรับฟังความคิดเห็น

ดร.ทศพร ศิริสัมพันธ์ เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ดร.กอบศักดิ์ ภูตระกูล รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรี

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม

นายฐาปน สิริวัฒนภักดี กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ไทยเบฟเวอเรจ จำกัด (มหาชน)

ดร.นิรมล เสรีสกุล ผู้อำนวยการศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง (UddC)

การประชุมประจำปี 2562 ของ สศช.

เรื่อง พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก

วันพุธที่ 18 กันยายน 2562 เวลา 09.45 น. - 12.00 น.

ณ ห้องแกรนด์ไดมอนด์บอลรูม ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี จังหวัดนนทบุรี

1

ภาพรวมการพัฒนาเชิงพื้นที่ “พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก”

ดร.ทศพร ศิริสัมพันธ์ เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้นำเสนอรายละเอียดการประชุมประจำปี 2562 ของ สศช. เรื่อง พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก โดยได้นำเสนอประเด็น ความได้เปรียบทางภูมิรัฐศาสตร์ของประเทศไทย การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงและใช้โอกาสจากความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งและกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ ประเด็นท้าทายการพัฒนาพื้นที่ทิศทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ของประเทศไทย และหัวใจสำคัญของการพัฒนาเชิงพื้นที่ สรุปได้ดังนี้

1.1 ความได้เปรียบทางภูมิรัฐศาสตร์ของประเทศไทย ประเทศไทยมีความได้เปรียบทางภูมิรัฐศาสตร์เป็นจุดศูนย์กลางของโลก ทำให้ประเทศไทยได้เปรียบในมุมมองการแข่งขัน ซึ่งถือเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในเชิงของภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitics) เช่น ทิศเหนือของประเทศไทยสามารถเชื่อมโยงกับประเทศจีน ทิศใต้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ทิศตะวันตกเชื่อมโยงกับอินเดีย เป็นต้น ดังนั้นประเทศไทย ควรใช้ความได้เปรียบทางการแข่งขันดังกล่าวและทรัพยากรที่มีมาสร้างมูลค่าเพิ่มเพื่อเปิดโอกาสใหม่ๆ ให้กับประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น

อย่างไรก็ดี ไม่ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงระดับโลกอย่างไร เช่น การมียุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ (Belt and Road Initiative : BRI) ซึ่งถือเป็นโอกาสใหม่ที่เกิดขึ้นสำหรับประเทศไทย โดยประเทศไทยตั้งอยู่ในจุดที่สามารถเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ ทั้งทางบกในด้านทิศเหนือ และทางทะเลในด้านทิศใต้ของไทย โดยประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์จากยุทธศาสตร์ดังกล่าวของจีนได้เต็มที่ นอกจากนี้ หากมองในมุมมองเชิงของตลาด ประเทศไทยอยู่ในจุดศูนย์กลางของภูมิภาค ที่มีตลาดใหญ่ โดยจำนวนประชากรของอาเซียน อินเดีย และจีน รวมกันแล้วคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 45 ของจำนวนประชากรโลก ซึ่งถือเป็นตลาดสำคัญขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพในการส่งออกของไทย

1.2 การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงและใช้โอกาสจากความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งและกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ ประเทศไทยมีกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่างๆ หลายระดับ ตั้งแต่กรอบอนุภูมิภาค เช่น ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) และยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) เป็นต้น รวมถึงกรอบความร่วมมือ

ในระดับภูมิภาค เช่น ASEAN รวมไปถึงกรอบความร่วมมือเอเชีย - แปซิฟิก เช่น กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอาเซียน (Regional Comprehensive Economic Partnership : RCEP) และกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation - APEC) โดยมีการเจรจาการค้าระหว่างกัน เช่น ในด้านการค้า การลงทุน และภาษี

แม้ว่าประเทศไทยตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ดีมาก แต่ประเทศไทยควรจะต้องมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ เพื่อเชื่อมโยงและใช้โอกาสจากความได้เปรียบดังกล่าว เช่น ถนน รถไฟ โครงข่ายอินเทอร์เน็ต ท่าเรือ และสนามบิน เป็นต้น เพื่อสร้างความได้เปรียบเพิ่มมากขึ้นในด้านการค้าการลงทุน เชื่อมไทยเข้ากับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และเชื่อมโลกต่อไป

1.3 ประเด็นท้าทายการพัฒนาพื้นที่ การเจริญเติบโตของประเทศไทย ควรเป็นการเติบโตในทุกภาคและพื้นที่ แต่จากข้อมูลในปัจจุบันประเทศไทยยังเติบโตไม่เท่ากัน เช่น รายได้จากการท่องเที่ยว โดยภาคใต้ถือเป็นภาคที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวสูงที่สุด แต่ในขณะเดียวกันในเรื่องรายได้เฉลี่ยต่อหัวภาคใต้ไม่ได้เป็นอันดับที่หนึ่ง ส่วนภาคตะวันออกเฉียงเหนือรายได้จากการท่องเที่ยวและรายได้เฉลี่ยต่อหัวอยู่ในอันดับห้าเช่นเดียวกันจากทั้งหมดหกอันดับ สัดส่วนคนจนเป็นอันดับที่สอง และสัดส่วนผู้สูงอายุเป็นอันดับที่หนึ่ง ซึ่งชี้ให้เห็นถึงความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาในแต่ละภาค จึงควรมีการหาแนวทางเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

ปัจจุบันประเทศไทย แบ่งเป็น 6 ภาค ประกอบด้วย ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคใต้ และภาคใต้ชายแดน ดังนั้น ประเทศไทยจะเติบโตเฉพาะกรุงเทพฯ และปริมณฑล ควรจะผลักดันให้ทั้งหกภาคมีขีดความสามารถในการแข่งขันและมีส่วนร่วมในการผลักดันให้เศรษฐกิจไทยเติบโตต่อไป

1.4 ทิศทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ของประเทศไทย การพัฒนาที่ผ่านมา ยังไม่สามารถพัฒนาอย่างสมดุลและยั่งยืนได้ การเจริญเติบโตอยู่ในบางภาค และโดยเฉพาะเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมยังไม่ยั่งยืน สังคมยังมีความเหลื่อมล้ำ ทั้งนี้ ทั่วโลก รวมถึงประเทศไทย เป็นสมาชิกองค์การสหประชาชาติ (United Nations : UN) ซึ่งเน้นในเรื่องการพัฒนาอย่างสมดุลและยั่งยืน (Sustainable Development Goal) ดังนั้น ต้องหาแนวทางสำหรับการพัฒนาเชิงพื้นที่ของไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน ทัวถึง และใช้โอกาสจากความได้เปรียบที่มี เชื่อมไทย เชื่อมโลก

ประเทศไทยได้มีกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยมียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเชิงพื้นที่ของไทย ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประเด็นที่ 4 โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก โดยมีแผนแม่บท (6) พื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ และแผนแม่บท (9) เขตเศรษฐกิจพิเศษ นอกจากนี้ ยังมีการกำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเชิงพื้นที่ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ รวมถึงนโยบายรัฐบาลที่มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค โดยในเชิงนโยบายได้มีการกำหนดแนวทางไว้แล้ว ทั้งนี้ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มีการจัดทำแผนระดับภาค แผนระดับกลุ่มจังหวัด และแผนจังหวัด เพื่อใช้ความได้เปรียบของประเทศไทยในการที่จะสร้างความเจริญอย่างทั่วถึง เท่าเทียม ไม่ทิ้งใครไว้เบื้องหลัง และไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม

ตัวอย่างของการพัฒนา เช่น การพัฒนาภาคใต้ตอนบน การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ซึ่งได้เสนอคณะรัฐมนตรีแล้ว โดยการพัฒนาดังกล่าวเป็น “การระเบิดจากข้างใน” เป็นการใช้ศักยภาพของพื้นที่ให้เป็นประโยชน์มากที่สุด ซึ่งจะแตกต่างจากโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ที่เน้นเรื่องการพัฒนาอุตสาหกรรมในอนาคต โดยกรอบการพัฒนา SEC เน้นการพัฒนา 4 เรื่อง ประกอบด้วย (1) การเปิดประตูการค้าสู่ตะวันตก (Western Gateway) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ เน้นการเชื่อมโยงประเทศไทยไปสู่

กลุ่มประเทศ BIMSTEC (Bay of Bengal Initiative for Multi - Sectoral Technical and Economic Cooperation) เช่น ประเทศอินเดีย ศรีลังกา และปากีสถาน เป็นต้น โดยใช้จังหวัดระนองเป็นจุดเชื่อมต่อ เนื่องจากจังหวัดระนองมีท่าเรือซึ่งเคยได้รับการพัฒนาตั้งแต่สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยประเทศญี่ปุ่น (2) **การพัฒนาด้านการท่องเที่ยว** ซึ่งภาคใต้มีศักยภาพสูงมาก โดยการพัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงอ่าวไทยและอันดามัน เชื่อมโยงการท่องเที่ยวทางทะเลกับพื้นที่ตอนใน (Royal Coast & Andaman Route) ทั้งนี้ มีโครงการไทยแลนด์ริเวียร่า (Thailand Rivera) การท่องเที่ยวเลียบริเวียร่า ด้วยการพัฒนาเส้นทางเพื่อการท่องเที่ยวจังหวัดฝั่งอ่าวไทยและอันดามันทั้งสองฝั่ง (3) **Bio – Based Industry & Processed Agricultural Products** สนับสนุนการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการผลิต และสนับสนุนการผลิตภาคการเกษตรครบวงจร เนื่องจากภาคใต้มีวัตถุดิบที่สำคัญ 2 รายการ คือ ปาล์มน้ำมัน และยางพารา โดยในส่วนของปาล์มน้ำมัน ภาครัฐมีนโยบายนำปาล์มน้ำมันส่วนหนึ่งไปผลิตไบโอดีเซล อย่างไรก็ตาม ควรจะมีการกลั่นหรือแปรรูปเบื้องต้นจากปาล์มน้ำมันให้เป็นน้ำมันปาล์ม แล้วนำผลผลิตดังกล่าวไปสร้างมูลค่าเพิ่มให้สูงขึ้น และ (4) **พื้นที่สีเขียวและวัฒนธรรม (Green & Cultural)** มีการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม พื้นที่เขตป่าชายเลน ส่งเสริมการอนุรักษ์และส่งเสริมวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่น เช่น มรดกโลกที่จังหวัดสตูล และมรดกทางวัฒนธรรมต่างๆ ของจังหวัดพัทลุง

ทั้งนี้ กรอบการพัฒนา SEC ดังกล่าวจะสามารถดำเนินการและเป็นจริงได้ ต้องอาศัยความร่วมมือจากกระทรวงคมนาคมในการสนับสนุนเพื่อเป็นการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญบางประการ ประกอบด้วย (1) **รถไฟทางคู่** โดยรถไฟทางคู่จะเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ มาถึงชุมพร และเชื่อมต่อไปถึงอำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส แต่จุดเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ คือ จะสร้างรถไฟรางคู่จากจังหวัดชุมพรมาเชื่อมต่อกับจังหวัดระนอง เพื่อจะเป็นการเปิดประตูสู่ภาคตะวันตกและเชื่อมโยงกับ EEC และโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard Development Program: ESB) เพื่อเชื่อมโยงกับท่าเรือของอีกฝั่งมหาสมุทร นอกจากนี้ ยังช่วยในการขนส่งน้ำมันปาล์มผ่านรถไฟทางคู่ไป EEC เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับปาล์มน้ำมัน รวมทั้งขนส่งผลผลิตสินค้าเกษตร เช่น ผลไม้ในภาคใต้ เป็นต้น และ (2) **ถนนเลียบริเวียร่า** เพื่อพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย เชื่อมโยงเพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และเชื่อมต่อกับ SEC และเพิ่มเส้นทางเชื่อมต่อทางถนนจากจังหวัดชุมพรมาจังหวัดระนอง และจากจังหวัดระนองลงมาสู่จังหวัดต่างๆ ทางใต้ เช่น พังงา กระบี่ ตรัง สตูล คู่กับถนนเส้นอ่าวไทย ซึ่งเส้นทางที่จะสร้างขึ้นทั้งสองฝั่งมหาสมุทรทั้งอันดามันและอ่าวไทย จะสร้างโอกาสให้กับพื้นที่ต่างๆ ที่มีเส้นทางผ่าน ด้วยการนำผลิตภัณฑ์ที่ได้รับการพัฒนาและบริการของแต่ละพื้นที่เข้ามาสู่อุตสาหกรรมท่องเที่ยว เพื่อให้ประชาชนได้รับประโยชน์จากการพัฒนามากที่สุด และเป็นการท่องเที่ยวที่ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม

1.5 หัวใจสำคัญของการพัฒนาเชิงพื้นที่ ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความอุดมสมบูรณ์ มีข้อได้เปรียบในเชิงสถานที่ตั้ง และมีข้อได้เปรียบหลายๆ ด้านทั้งเรื่องของทรัพยากร ทุนทางปัญญา และทุนทางวัฒนธรรม ซึ่งประเทศไทยมีแนวทางและนโยบายในการพัฒนาประเทศแล้ว แต่จะอย่างไรให้แนวทางหรือนโยบายดังกล่าวสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ ในส่วนของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ อยากให้คนไทยทุกคนร่วมเป็นเครือข่ายในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของร่วมกัน ช่วยกันคิด ช่วยกันหาวิธีในการเอาชนะปัญหาและอุปสรรคของประเทศ โดย “เราจะเดินไปด้วยกัน”

2 การขับเคลื่อนการพัฒนาเชิงพื้นที่ “พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก”

2.1 ดร.กอบศักดิ์ ภูตระกูล รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ได้นำเสนอให้ที่ประชุมได้เห็นวาทะ

2.1.1 ประเทศไทยมีความได้เปรียบแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ ทั้งในเชิงทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรม และพื้นที่ ซึ่งหัวใจสำคัญของการพัฒนาพื้นที่คือ การดึงดูดเด่นของแต่ละพื้นที่ออกมาด้วยความ

ได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งของประเทศไทยคือ จุดเด่นสำคัญของประเทศที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวและกิจกรรมต่อเนื่องทางเศรษฐกิจเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้จุดเน้นสำคัญที่จะต้องพัฒนา คือ การต่อยอดการพัฒนาจากจุดเด่นที่มีอยู่สร้างมูลค่าเพิ่มอย่างครอบคลุมและทั่วถึง

2.1.2 ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อประเด็นการเชื่อมโยงโลกเชื่อมโยงไทย ประกอบด้วยประเด็นสำคัญ 2 ประเด็น ได้แก่ (1) การเปลี่ยนแปลงเชิงเทคโนโลยีที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว (Technology Disruption) ภาคเอกชนและภาครัฐกิจต่างตระหนักถึงการเปลี่ยนแปลงนี้ และเตรียมการวางแผนรับมือให้ธุรกิจอยู่รอดและทันต่อการเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้ประเทศไทยควรตระหนักถึงประเด็นการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยีด้วยพยายามมองหาโอกาสที่สามารถต่อยอดจากเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลง และ (2) **กระแสของภูมิภาคเอเชียเป็นผู้นำทางเศรษฐกิจใหม่ของโลก (Asia Rising)** เป็นโอกาสที่ประเทศไทยจะได้แสดงศักยภาพเป็นหนึ่งในผู้นำด้านเศรษฐกิจในภูมิภาค

2.1.3 ประเด็นสำคัญที่ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงการพัฒนาพื้นที่ เชื่อมไทยเชื่อมโยงโลก ประกอบด้วย 4 ประเด็นสำคัญ ที่ต้องทำให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ได้แก่

1) **การเชื่อมโยงด้านเทคโนโลยีโลกไปสู่การพัฒนาองค์ความรู้และนวัตกรรมภาคการผลิตของประเทศ** ต้องมีความเข้าใจธรรมชาติของต้นทุนเทคโนโลยีใหม่ที่มีราคาสูงซึ่งเราไม่สามารถผลิตเทคโนโลยีได้หมดทุกอย่าง หากพยายามที่จะผลิตเทคโนโลยีเองทั้งหมด การพัฒนาภาพรวมจะเกิดขึ้นไม่เต็มที่ ดังนั้นเพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างรวดเร็วและทันต่อเทคโนโลยี จึงต้องเรียนรู้ที่จะทำเทคโนโลยีจากภายนอกที่มีอยู่แล้วมาต่อยอดและพัฒนาไปสู่องค์ความรู้และนวัตกรรมใหม่ต่อยอดไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ภาคการผลิต ซึ่งขณะนี้กำลังมีการผลักดันด้านการต่อยอดพัฒนาเทคโนโลยีไปสู่ภาคการผลิตอย่างเป็นรูปธรรมโดยภาคเอกชนไทยจำนวนหลายองค์กรที่มีการซื้อเทคโนโลยีจากต่างประเทศและต่อพัฒนาสู่ภาคธุรกิจของไทย ขณะเดียวกันรัฐบาลได้ออกมาตรการส่งเสริมการลงทุนผ่านโครงการ Thailand Plus Package ซึ่งดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาลงทุนในประเทศไทยผ่านมาตรการปรับสิทธิประโยชน์และลดอุปสรรคด้านการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างแรงจูงใจให้เพิ่มมูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศ

2) **การเชื่อมโยงตลาดโลกมาเป็นเป้าหมายการผลิตและการกระจายสินค้าของไทย** จากภาครวมการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่ผ่านมาชี้ให้เห็นถึงตลาดเป้าหมายของภาคการผลิตของประเทศไทยได้เปลี่ยนจากสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และญี่ปุ่น ซึ่งสัดส่วนมูลค่าการค้าทั้งสามประเทศนี้มีมูลค่าลดลงในปัจจุบัน โดยปัจจุบันมูลค่าการส่งออกไปยังตลาดอาเซียนเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 และตลาดภูมิภาคโดยรอบมีสัดส่วนสูงขึ้น ข้อมูลนี้ชี้ให้เห็นถึงการกำหนดตลาดเป้าหมายที่ชัดเจนของประเทศไทยในปัจจุบันและอนาคต ทั้งนี้ตลาดกลุ่มเป้าหมายที่น่าสนใจอยู่ในภูมิภาคเอเชีย ประกอบด้วย ประเทศจีน อินเดีย และบังคลาเทศ โดยนโยบายรัฐบาลที่เป็นการส่งเสริมเชื่อมโยงตลาดภูมิภาค ประกอบด้วย โครงการ ACMECS Master Plan ซึ่งสร้างความร่วมมือในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคอินโดจีนและบังคลาเทศเพื่อสร้างความเข้มแข็งของตลาดภูมิภาคอนาคต โดยใช้ความความได้เปรียบด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยสร้างความเชื่อมโยงสู่ตลาดภูมิภาค กำหนดแผนพัฒนาภูมิภาคร่วมกัน พัฒนาศักยภาพด้านชายแดน โครงข่ายถนน และการก่อสร้างสะพานข้ามแดนเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดน โดยพัฒนาด่านอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และก่อสร้างและจุดผ่านแดนห้วยต้นนุ่น จังหวัดแม่ฮ่องสอนเพื่อขนส่งสินค้าไปยังเมืองเนปิดอร์ ประเทศเมียนมาและบังคลาเทศ โครงการพัฒนา Western Gateway ได้แก่ การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก จังหวัดระนอง เพื่อการขนส่งสินค้าไปฝั่งภูมิภาคเอเชียได้ ซึ่งเป็นตลาดที่มีศักยภาพในอนาคต พร้อมกันนี้ รัฐบาลยังมีโครงการนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเชื่อมโยงกับเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน (Joint Economic Zone) ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษอำเภอแม่สอดจังหวัดตาก และจังหวัดมุกดาหาร

3) การเชื่อมโยงโอกาสให้กระจายความเจริญของการพัฒนาพื้นที่ไปสู่คนทุกกลุ่มอย่างทั่วถึง ผ่านโครงการเน็ตประชารัฐ และโครงการ E-commerce ชุมชนเพื่อพัฒนาศักยภาพการใช้เทคโนโลยีในการทำตลาดออนไลน์ ของกลุ่มผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชนและผู้ประกอบการรายย่อย

4) การปรับปรุงและพัฒนากระบวนการที่ล้าสมัยและเป็นอุปสรรคต่อการส่งเสริมการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ ให้นักลงทุนได้รับความสะดวกมากขึ้น เช่น ปรับปรุงกฎหมายการลงทุนจากต่างชาติ โดยให้สามารถเพิ่มสัดส่วนผู้ถือหุ้นจากต่างชาติในกิจการร่วมทุนให้มากกว่าร้อยละ 49 ต่อสัดส่วนนักลงทุนไทยร้อยละ 51 ของผู้ถือหุ้นทั้งหมดได้ ตลอดจนขยายระยะเวลาพำนักในประเทศของนักลงทุนและผู้ประกอบการชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย ทั้งนี้ เพื่อการผลักดันด้านการปรับปรุงกระบวนการอย่างมีประสิทธิภาพ หน่วยงานที่รับผิดชอบและผู้ที่เกี่ยวข้องควรมีระบบการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานที่สามารถกระตุ้นให้เกิดความตื่นตัวในการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการอย่างเคร่งครัด

2.1.4 หัวใจสำคัญของการพัฒนาเชิงพื้นที่ ประกอบด้วยประเด็นสำคัญ 3 ประเด็น ได้แก่

1) การเตรียมคนในพื้นที่ให้พร้อมต่อการพัฒนาในด้านต่างๆ เช่น การพัฒนาทักษะแรงงานที่สำคัญและจำเป็นต่ออุตสาหกรรมใหม่ในพื้นที่เป้าหมายเพื่อเชื่อมโยงภาคการผลิตและตลาดใหม่ในอนาคต

2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องปรับวิธีคิดที่เกี่ยวข้องกับการทำแผนจากการพยายามชี้ให้เป็นปัญหาในการปฏิบัติ เป็นการบูรณาการการทำงานเพื่อหาแนวทางการแก้ปัญหาร่วมกัน พร้อมทั้งปรับกระบวนการทำงานที่เกี่ยวข้องกับแผนโดยให้ความสำคัญกับการนำกรอบแนวคิดของแผนพัฒนาไปสู่การปฏิบัติจริงในพื้นที่โดยอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน

3) การให้อำนาจการตัดสินใจแก่ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานท้องถิ่นเป็นผู้ลงมือปฏิบัติในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ โดยปรับบทบาทของภาครัฐให้เป็นฝ่ายสนับสนุนให้องค์ความรู้เพื่อเสริมสร้างศักยภาพให้แก่หน่วยงานและประชาชนในท้องถิ่น

2.2 นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม ได้นำเสนอภาพอนาคตโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยที่เป็นโครงข่ายสมบูรณ์ มีความเป็นอัจฉริยะ สนับสนุนความเป็นเมือง และเป็น Smart Mobility เพื่อเชื่อมไทย เชื่อมโลกใน 6 ประเด็น ดังนี้

2.2.1 ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งในเมืองใหญ่ ปัจจุบันการคมนาคมขนส่งในเมืองใหญ่มีปัญหาที่สำคัญ ได้แก่ 1) ระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่มีคุณภาพและมีไม่เพียงพอ โดยเฉพาะปัญหาการจราจรที่มีความเป็นพลวัต ทำให้แก้ไขได้ยากตลอด 30 ปีที่ผ่านมา 2) การขยายตัวของเมือง เกิดความหนาแน่นของประชากรในเมืองใหญ่ทำให้เกิดปัญหาต่างๆ อาทิ ปัญหามลภาวะ/มลพิษที่เกิดจากเครื่องยนต์ของยานพาหนะสูงเกินเกณฑ์มาตรฐาน เกิดอุบัติเหตุทางถนน และการใช้พลังงานในภาคคมนาคม เนื่องจากปัญหาการจราจรทำให้มีการใช้พลังงานเพิ่มขึ้น

2.2.2 ทิศทางการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง กระทรวงคมนาคมได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 นโยบายรัฐบาล และแผนแม่บทประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัล โดยมีกรอบแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งใน 4 เรื่อง ได้แก่ 1) การจัดทำระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมี Mobility ที่สามารถเคลื่อนไหวได้ 2) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 3) การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม และ 4) การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการ ทั้งด้านการปรับโครงสร้างองค์กร และกฎหมายให้ทันสมัยสอดคล้องกับสถานการณ์ที่สามารถทำให้เกิดการลงทุนมากขึ้น

โดยมีวิสัยทัศน์และเป้าหมาย คือ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” ประกอบด้วย 2 เป้าหมายสำคัญ ได้แก่ **เป้าหมายด้านสังคม** มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในการขนส่งและการเดินทาง และ**เป้าหมายด้านเศรษฐกิจ** การใช้ระบบคมนาคมขนส่งเป็นกลไกในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยแบ่งระบบคมนาคมขนส่งเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย 1) **การขนส่งทางบก** มีการสร้างถนนเพื่อการคมนาคมขนส่งทั่วประเทศกว่า 700,000 กิโลเมตร นอกจากนี้ มีแผนพัฒนารถไฟทางคู่ (Double Track) รถไฟความเร็วสูง (High Speed Rail) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Urban Mass Transit) ระบบขนส่งสาธารณะเมืองหลักในภูมิภาคและเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต 2) **การขนส่งทางน้ำ** เน้นการขนส่งชายฝั่งที่ช่วยลดต้นทุนได้ถึง 1 ใน 3 ของการลงทุน การวางยุทธศาสตร์ภาคใต้จึงต้องให้ความสำคัญกับเรื่องนี้ และการใช้ท่าเรือเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายทางน้ำเชื่อมโยงเส้นทางการค้าใหม่ เพื่อเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน และ 3) **การขนส่งทางอากาศ** มีท่าอากาศยานจำนวน 38 แห่ง รวมกับท่าอากาศยานที่อำเภอเบตงอีก 1 แห่ง รวมเป็น 39 แห่ง แผนการใช้ประโยชน์ของท่าอากาศยานในอนาคต แบ่งเป็น 3 ระยะ คือ ระยะที่ 1 การใช้ประโยชน์สนามบินในประเทศให้เต็มศักยภาพ ระยะที่ 2 ทำสนามบินที่สำคัญๆ ของประเทศให้เป็น Transfers Hub และระยะที่ 3 ทำสนามบินของประเทศไทยให้เป็น Global Hub เป็นสนามบินหลักแห่งหนึ่งของโลก (กระทรวงคมนาคมได้จัดทำเป็นแผนระยะ 15 ปี)

นอกจากนี้ **มีสถานีกกลางบางซื่อ** จุดเริ่มต้นของการเดินทางยุคใหม่ด้วยระบบราง เป็นศูนย์กลางคมนาคมแห่งใหม่ของประเทศไทยที่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางได้กับทุกระบบ อาทิ รถไฟทางไกล รถไฟความเร็วสูงสายใต้ รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน รถไฟฟ้าชานเมือง และรถไฟความเร็วสูงสายเหนือและสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยจะเปิดให้บริการในปี 2564 รวมทั้งจัดตั้ง**ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน** เพื่อเป็นศูนย์กลางเมืองใหม่ ที่สามารถเชื่อมโยงการเดินทางได้หลากหลายรูปแบบ ทั้งทางถนน ทางราง และทางอากาศ มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางมหานครแห่งใหม่ เป็นส่วนหนึ่งในการพลิกโฉมกรุงเทพมหานครสู่การเป็น “มหานครระบบราง” รวมถึงเป็นศูนย์กลางการเดินทางของอาเซียนและเป็นประตูสู่เวทีโลก

2.2.3 การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะที่มีคุณภาพต่อการพัฒนาประเทศคุ้มค่าต่อการลงทุน ซึ่งต้องอยู่บนเงื่อนไข 1) ความต้องการโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพต่อการพัฒนาประเทศ 2) ข้อจำกัดทางงบประมาณของภาครัฐ 3) ต้องการความเชี่ยวชาญและนวัตกรรมจากเอกชน นอกจากนี้ แนวทางการดำเนินการที่สำคัญ ได้แก่ ขอบเขตงาน PPP ต้องชัดเจนมุ่งเน้นโครงการที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะ กลไกและขั้นตอนกระชับเปิดเผยและโปร่งใส มีมาตรการสนับสนุนความเป็นหุ้นส่วน มีการถ่ายทอดความรู้ไปยังหน่วยงานและบุคลากรของรัฐ และมีการกำหนดนโยบายของรัฐต้องที่แน่นอนและชัดเจน

2.2.4 เทคโนโลยีในภาคคมนาคมขนส่ง โดยการปรับปรุงระบบคมนาคมอัจฉริยะ (Smart Mobility) ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมแบบไร้รอยต่อ อาทิ การพัฒนาระบบรางระหว่างเมือง ระบบขนส่งสาธารณะในเมือง การบูรณาการการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง หรือจุดเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟและท่าเรือโดยสาร และการเสริมสร้างขีดความสามารถด้านเทคโนโลยี ที่ทำให้คนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมอัจฉริยะได้เท่าเทียมกัน

2.2.5 การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 เป็นฐานการผลิตเพื่อเชื่อมโยงให้เข้ากับอาเซียน และพัฒนาเมืองเขตชายแดนให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจและศูนย์กลางการขนส่ง การถ่ายสินค้าระหว่างประเทศ เครือข่ายอุตสาหกรรมต่างๆ การใช้แรงงานต่างด้าว และการให้บริการท่องเที่ยวระดับภูมิภาค และการใช้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ กรอบความ

ร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) กรอบความร่วมมือการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) และ ACMECS รวมทั้งโครงข่ายทางถนนเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ โครงการทางหลวงเอเชีย โครงการทางหลวงอาเซียน ให้มีการสัญจรระหว่างกันสะดวกมากขึ้น เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในการลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์

2.2.6 **เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)** เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ไทยแลนด์ 4.0 เน้นการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ต่อยอดความสำเร็จมาจากโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกหรือ Eastern Seaboard และเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงการลงทุนในอาเซียน เพื่อเชื่อมเอเชียและเชื่อมโลก

สรุป หัวใจสำคัญของการพัฒนาเชิงพื้นที่ ประกอบด้วย 3 เรื่อง ได้แก่ 1) **ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงโลก** โดยการใช้ความได้เปรียบทางภูมิรัฐศาสตร์และพัฒนากิจกรรมที่มีศักยภาพของประเทศ อาทิ เกษตรแปรรูป อุตสาหกรรมสมัยใหม่ การท่องเที่ยวให้มีความชัดเจนสามารถเชื่อมโยงระบบคมนาคมเข้ากับกิจกรรมต่างๆ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับประเทศ 2) **การใช้ระบบคมนาคมให้เกิดประโยชน์สูงสุด** เช่น Smart Road Smart Airport และ Smart Port เป็นต้น และ 3) **การบูรณาการการทำงาน** ปรับระบบการทำงานของหน่วยงานให้เป็นระบบบูรณาการบนการมีส่วนร่วมระหว่าง Public Private People และ Partner Ship (PPP) รวมทั้งการมีเจ้าภาพที่ชัดเจน

2.3 **นายฐาปน สิริวัฒนภักดี กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ไทยเบฟเวอเรจ จำกัด (มหาชน)** ได้นำเสนอเรื่อง ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ภาคการเกษตรเป็นอาชีพส่วนใหญ่ของคนไทย รายได้ส่วนใหญ่ของประเทศไทยมาจากการจัดเก็บภาษี และการดำเนินงานของประชารัฐ สรุปได้ดังนี้

2.3.1 **ประเทศไทยมียุทธศาสตร์ชาติฉบับแรก** ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 คือ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2561-2580 มีวิสัยทัศน์ว่า “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง” และมีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560-2564 ซึ่งเป็นแนวทางพัฒนาในช่วง 5 ปีแรกของยุทธศาสตร์ชาติ รวมทั้งมีแผนพัฒนาด้านต่างๆ ซึ่งเป็นแนวทางให้ทุกภาคส่วนในสังคมไทยตั้งแต่ระดับปัจเจกบุคคลจนถึงระดับองค์กรได้เห็นภาพทิศทางในอนาคตที่ชัดเจนมากขึ้น และส่งผลให้ทุกภาคส่วนต้องตื่นตัวและเตรียมความพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงในอนาคตให้ได้ เช่น ในปี 2573 เทคโนโลยีสารสนเทศจะปรับเปลี่ยนเป็นอย่างไร หรือในปี 2583 หากมีการนำเอาเทคโนโลยีและเครื่องจักรกลมาใช้อย่างเต็มรูปแบบ เป็นต้น ดังนั้นในปัจจุบัน ควรจัดให้มีการจัดเตรียมคนส่วนหนึ่งให้ได้รับการพัฒนาทักษะในรูปแบบอื่นเพื่อรองรับเทคโนโลยีเครื่องจักรกลดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.3.2 **ภาคการเกษตรเป็นอาชีพส่วนใหญ่ของคนไทย** โดยมีกลไกการขับเคลื่อนที่สำคัญ 5 ส่วน ได้แก่ 1) เด็กรุ่นใหม่ 2) เทคโนโลยี 3) Disruption 4) Startup และ 5) SMEs และต้องให้ความสำคัญกับการ Upskilling /Reskilling มากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้มีรายได้น้อยคือ ผู้ที่มีรายได้ไม่เกิน 100,000 บาท/คน/ปี มีจำนวน 14.5 ล้านคน (ฐานข้อมูลสวัสดิการแห่งรัฐ ช่วงตุลาคม 2560-ธันวาคม 2561 หรือผู้มีรายได้ต่ำกว่า 38,000 บาท/คน/ปี มีจำนวน 8.56 ล้านคน (ฐานข้อมูล จปฐ.ปี 2562)) หรือประเทศไทยมีประชากรทั้งหมดประมาณ 67.7 ล้านคน มีเกษตรกรและผู้สูงอายุประมาณ 30 ล้านคน ผู้มีบัตรสวัสดิการแห่งรัฐจำนวน 14.5 ล้านคน อย่างไรก็ตามเรื่องความรู้และทักษะ ในปัจจุบันถือว่าเปิดกว้างให้กับทุกคนมากขึ้น โดยสามารถเข้าไปสืบค้นหาข้อมูลในอินเทอร์เน็ต แต่จะให้ความเข้าใจและสามารถนำมาปรับใช้ได้มากนักน้อยเพียงใดนั้น ขึ้นอยู่กับการฝึกฝนและทดลองใช้อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้มีรายได้น้อยควรเพิ่มทักษะและความคิดสร้างสรรค์ด้วยการลงมือทำ เช่น การแปรรูปผลิตภัณฑ์และทำการค้าขาย การออกแบบผ้าทอมือตัดเย็บ เป็นสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่มได้ การปรับร้านกาแฟ ร้านขนมให้เป็นบรรยากาศสไตล์ใหม่ๆ ที่มีความแตกต่างและทันสมัย ไว้ต้อนรับนักท่องเที่ยว ถือว่าเป็นการเพิ่มทักษะ สร้างโอกาสและประโยชน์ให้แก่ตนเองได้

2.3.3 **รายได้ส่วนใหญ่ของประเทศไทยมาจากการจัดเก็บภาษี** ได้แก่ ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีอากรอื่นๆ ซึ่งการจัดเก็บภาษีในปีงบประมาณ 2561 ประมาณการว่ารัฐบาลจะสามารถจัดเก็บภาษีอากรสุทธิได้ประมาณ 2.2 ล้านล้านบาท ส่วนการใช้จ่ายของรัฐบาล เช่น การจัดทำโครงสร้างสาธารณูปโภคต่างๆ ก็ถือว่า เป็นประโยชน์ที่ลดความเหลื่อมล้ำที่ให้ทุกคนเข้าถึงได้ แต่ค่าใช้จ่ายสำหรับดูแลบุคลากรในหน่วยงานภาครัฐประมาณ 2 ล้านกว่าคน เป็นทั้งเงินเดือนและค่าสวัสดิการอื่นๆ ใช้งบประมาณร้อยละ 40 ของเงินรายได้ของรัฐทั้งหมด (2.2 ล้านล้านบาท) ซึ่งเป็นภาระที่รัฐต้องดูแล ซึ่งรัฐอาจจะต้องจัดหาเงินเพิ่ม โดยการจัดเก็บภาษีเพิ่มหรือเงินกู้เพิ่ม อย่างไรก็ดี ควรมองหาโอกาสที่จะสร้างประโยชน์ให้เกิดขึ้นกับพี่น้องชุมชนในแต่ละพื้นที่ ทั้งนี้ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง ได้จัดทำ**ข้อมูลการแบ่งกลุ่มจังหวัดตามระดับประสิทธิภาพและความพร้อมของปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจ** โดยแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ **กลุ่มที่ 1** ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ เป็นการต่อยอดจุดแข็งด้วยเทคโนโลยี ดึงเอกชนร่วมขับเคลื่อน เช่น กทม. และปริมณฑล นครราชสีมา ขอนแก่น จันทบุรี เป็นต้น **กลุ่มที่ 2** Quick Win เป็นการยกระดับประสิทธิภาพการผลิตที่เป็นจุดแข็ง ช่วยเหลือผ่าน Soft Loan คำประกันให้ผู้ประกอบการ มาตรการจูงใจทางภาษี เช่น ตรึงอำนาจเจริญ ชัยนาท พิษณุโลก แพร่ ลำปาง เป็นต้น **กลุ่มที่ 3** การพัฒนาที่ไม่สมดุล เป็นการพัฒนาความพร้อมปัจจัยพื้นฐานด้านต่างๆ เช่น โครงสร้างพื้นฐาน สาธารณสุขและการศึกษา เช่น กาญจนบุรี กระบี่ บึงกาฬ ปัตตานี และ**กลุ่มที่ 4** ความต้องการการช่วยเหลือ เป็นการยกระดับประสิทธิภาพการผลิตควบคู่กับพัฒนาความพร้อมปัจจัยพื้นฐาน จัดชุดสวัสดิการที่เหมาะสม เช่น นราธิวาส อุดรธานี น่าน สุพรรณบุรี อุบลราชธานี เป็นต้น อย่างไรก็ตาม รัฐบาลได้มีการขับเคลื่อนเศรษฐกิจฐานรากและประชารัฐ ภายใต้หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาประยุกต์ใช้คือ 3 ห่วง (พอประมาณ มีเหตุผล มีภูมิคุ้มกันตัวเองที่ดี) และ 2 เงื่อนไข (ความรู้และคุณธรรม) และได้รื้อฟื้นพระปฐมบรมราชโองการพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 10 ในเรื่อง การสืบสาน รักษา และต่อยอด ด้วยภาครัฐให้การส่งเสริมอาชีพระดับครัวเรือนและการรวมกลุ่มวิสาหกิจชุมชน/OTOP

2.3.4 **ประชารัฐ** เน้นการสร้างเครือข่ายวิสาหกิจเพื่อสังคม/บริษัทประชารัฐรักสามัคคี การดำเนินการดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มการใช้จ่ายให้หมุนเวียนในชุมชน ชุมชนร่วมมือกันอย่างยั่งยืน และชุมชนต้องมีการลงมือทำ ส่วนเป้าหมายการดำเนินการของบริษัทประชารัฐรักสามัคคีคือ สร้างรายได้ให้ชุมชน ประชาชนมีความสุขด้วยหลักการ 3S คือ Survive (อยู่รอด) Sufficient (อยู่พอเพียง) Sustain (อยู่ยั่งยืน) โดยแบ่งเป็น 3 กลุ่มงาน ได้แก่ การเกษตร แปรรูป (SME/OTOP) และท่องเที่ยวชุมชน ด้วยกระบวนการตั้งแต่ต้นทาง กลางทาง และปลายทาง ดังนั้น การเข้าถึงปัจจัยการผลิต การสร้างองค์ความรู้ (สร้างวิชาชีพในระดับชุมชนและให้ความรู้แก่เยาวชน) การตลาด การสื่อสารเพื่อการรับรู้ และการบริหารจัดการเพื่อความยั่งยืน โดยมีโครงสร้างการจัดการคือ บริษัทประชารัฐรักสามัคคี (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัทประชารัฐรักสามัคคี (จังหวัด) จำกัด จำนวน 76 แห่งทั่วประเทศไทย โดยใช้แนวคิดชุมชนลงมือทำ เอกชนขับเคลื่อน รัฐสนับสนุน ซึ่งผลการดำเนินการพบว่า วิสาหกิจเพื่อสังคมจังหวัด 76 แห่ง สร้างรายได้ให้ชุมชนจากปี 2549 จำนวน 46.84 ล้านบาท เป็นจำนวน 302.24 ล้านบาทในปี 2561 มีวิสาหกิจเพื่อสังคมอำเภอ 15 แห่ง มีมูลนิธิสถาบันพัฒนาวิสาหกิจเพื่อสังคมแห่งประเทศไทย 1 แห่ง ผลิตภัณฑ์ OTOP เดิมโตจากปี 2558 จำนวน 109,000 ล้านบาท เป็น 190,000 ล้านบาท ในปี 2561

2.3.5 การแก้ไขปัญหาผู้ประกอบการที่ยังขาดโอกาสในการเข้าถึงทางการเงิน ประชากรรัฐได้มีการแก้ไขปัญหาผู้ประกอบการที่ไม่สามารถได้เข้ามาอยู่ในระบบทำให้ขาดโอกาสในการเข้าถึงด้านการเงิน เช่น (1) โครงการช่วยเหลือเกษตรกรผู้ปลูกลำไยแปลงใหญ่ช่วง อำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่ ที่เกษตรกรรวมกลุ่มจัดเป็นวิสาหกิจชุมชน ส่งผลให้ชุมชนมีรายได้เพิ่มและส่งกลับคืนบริษัทประชารัฐรักสามัคคี (จังหวัดเชียงใหม่) จำกัด (2) การพัฒนาวิสาหกิจชุมชนผ้าขาวม้าที่มีรวมกลุ่มคลัสเตอร์แปรรูปทำให้มีปริมาณขายเพิ่มมากขึ้น เช่น กลุ่มทอผ้าตัดเย็บบ้านหาดเสี้ยว จังหวัดสุโขทัย และกลุ่มนุชบา จังหวัดอำนาจเจริญ และ (3) การท่องเที่ยวโดยชุมชนเกษตรอินทรีย์ โดยนำจุดด้อย เป็นจุดเด่น คือ พื้นที่นาไม่สามารถผันน้ำเข้าได้ ทำน่าน้ำฝนที่ไม่มีมลภาวะ ทำให้ได้ข้าวอินทรีย์ที่สามารถวางขายได้ราคาสูงขึ้น

2.4 ดร.นิรมล เสรีสกุล ผู้อำนวยการศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง (UddC) ได้นำเสนอเรื่อง เดินหน้าสร้างเศรษฐกิจเมือง และได้ชี้ประเด็นการสร้างเมืองด้วยการเดิน (Walkable City) คือ การพัฒนาเมืองให้สามารถเข้าถึงได้ด้วยการเดิน สรุปได้ดังนี้

2.4.1 การพัฒนาการสร้างเมืองด้วยการเดินในเชิงพื้นที่ มี 2 ระดับ คือ (1) การสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) การสร้างความเชื่อมโยงในพื้นที่ต่างๆ ให้สามารถเชื่อมต่อกันได้ด้วยการเดิน ซึ่งเป็นการสร้างพื้นที่แห่งโอกาส เมื่อมีโครงการต่างๆ จะต้องสร้างให้เกิดความเชื่อมโยงกับพื้นที่แล้วการสร้างเมืองให้ประชากรสามารถเดินด้วยเท้าได้ และการเดินด้วยเท้าทำให้เกิดเมือง ตัวอย่างเช่น การมีสนามหญ้า และเป็นสนามหญ้าที่ประชากรสามารถเดินได้ เดินดี เป็นเมืองแห่งการเดิน (Walkable City) นอกจากนั้นยังเป็นเรื่องของสุขภาวะ ถ้าบริเวณนั้นสามารถเดินออกกำลังกายได้ จะสามารถลดโรคอ้วนได้ร้อยละ 10 เพื่อสร้างสิ่งแวดล้อมเมือง เป็นการใช้การเดินด้วยเท้า เพื่อเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ (Zero Carbon) เพื่อให้เกิดสังคมเมืองที่สะอาด และเศรษฐกิจเมืองเจริญเติบโตได้ และ (2) การสร้างเศรษฐกิจเมือง เนื่องจากเมืองที่มีคนเดินเท้าและใช้รถจักรยานนั้นจะมีความถี่ของการจับจ่ายใช้สอยมาก และทำให้เมืองสะอาด ประชาชนสามารถเดินด้วยเท้าไปห้างสรรพสินค้า และจะทำให้เกิดการกระจายความมั่งคั่ง เป็นการสร้างเมืองแบบริสอร์ทให้เกิดขึ้น การสร้างเมืองสุขภาวะ ใช้การสร้างรูปแบบของเมืองที่เป็นเมืองเดินได้ เมืองเดินดี สร้างเศรษฐกิจเมืองและต่อยอดของเมืองจากการเดิน เดินถึง เดินดี เกิดการกระจายรายได้และเกิดสังคมเศรษฐกิจขยายตัว โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวรายได้ระดับปานกลาง (Middle Tourism Income) การสร้างเมืองที่เดินได้ โดยมีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมจะกระตุ้นให้เกิดการท่องเที่ยวด้วยการเดิน ซึ่งเป็นสิ่งที่นักออกแบบสภาวะเมืองจะช่วยในการออกแบบได้ (Urban Design)

2.4.2 ตัวอย่างชุมชนที่ได้รับการพัฒนา เช่น (1) ชุมชนกุฎีจีนที่จะต้องมีการเชื่อมโยงวัฒนธรรมที่เป็นมรดกอันทรงคุณค่า เส้นทางถนนที่จะสามารถเข้าถึงชุมชนได้ง่ายและการก่อให้เกิดการออกกำลังกาย เพื่อให้สามารถเข้าถึงได้เกิดการใช้ประโยชน์ (2) โครงการเส้นทางสัญจรทางน้ำริมถนนสาทรที่มีที่ดินหน้าติดริมแม่น้ำ แต่เข้าถึงได้ยาก ต่อมาการพัฒนาของภาคเอกชนทำให้เกิดการเข้าถึงได้ง่ายขึ้น เป็นการเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคม และก่อให้เกิดประโยชน์ทุกฝ่าย เนื่องจากพื้นที่ริมน้ำได้รับการพัฒนาให้เกิดประโยชน์ ซึ่งในปัจจุบันแนวคิดนี้ได้ขยายไปยังจังหวัดภูเก็ตและจังหวัดระยอง เพื่อสร้างเมืองที่ประชาชนสามารถเดินได้เข้าถึงได้ง่าย ซึ่งนับว่าเป็นมิติใหม่ของการพัฒนาเชิงพื้นที่

2.4.3 การพัฒนาเมืองให้สามารถเข้าถึงได้ด้วยการเดิน ยังทำให้เกิดการขยายตัวของ การท่องเที่ยวร้อยละ 20-30 ซึ่งจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศไทยได้เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศ ที่พึ่งพาการท่องเที่ยวเป็นรายได้หลักทางหนึ่ง การสร้างกายภาพของเมืองให้เกิดการขยายตัวของการท่องเที่ยว ซึ่งจะมีความสัมพันธ์ไปยังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากร (Demographic Change) ที่นักท่องเที่ยวสูงอายุ สามารถเดินได้และก่อให้เกิดการขยายตัวของการท่องเที่ยว ซึ่งจะต้องทำให้เกิดการขยายตัวในด้านอื่นๆ ตามมา ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่นักออกแบบสภาพเมือง (Urban Designer) จะมีส่วนช่วยได้

ส่วนที่ 5

สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย



กลุ่มที่ 1

รายงานสรุปผลการประชุม



ภาคและพื้นที่ : ขับเคลื่อนประเทศ
ด้วยความเจริญเติบโตที่ทั่วถึง

กลุ่มที่ 1 : ภาคและพื้นที่ : ขับเคลื่อนประเทศด้วยความเจริญเติบโตที่ทั่วถึง

ประธาน	ดร.วรากรณ์ สามโกเศศ	กรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้นำเสนอ	นายเอนก มีมงคล	รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้ร่วมอภิปราย	นายอำนาจ นันทหาร รศ.ดร.วี หาญเผชิญ	รองประธานกรรมการ Biz Club Thailand อาจารย์คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น และที่ปรึกษาอาวุโส บริษัท ขอนแก่นพัฒนาเมือง จำกัด

1 สรุปสาระสำคัญเรื่อง ภาคและพื้นที่ : ขับเคลื่อนประเทศด้วยความเจริญเติบโตที่ทั่วถึง

นายเอนก มีมงคล รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้นำเสนอรายละเอียดเรื่อง ภาคและพื้นที่ : ขับเคลื่อนประเทศด้วยความเจริญเติบโตที่ทั่วถึงว่า การพัฒนาแผนภายใต้กรอบการดำเนินงาน การพัฒนาเชิงพื้นที่ ที่ได้กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ที่ 9 ที่เกี่ยวกับการพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) ซึ่งอยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) โดยได้ระบุถึงแนวทางการพัฒนาภาค และเมือง รวมทั้งกลไกการบริหารจัดการ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ โดยสาระสำคัญของการพัฒนาประกอบด้วย 4 ส่วน ดังนี้

1.1 ความท้าทายต่อการพัฒนา ประกอบด้วย

1.1.1 การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการแข่งขันทางการค้า โดยเฉพาะการขัดแย้งกัน ระหว่างจีนและสหรัฐอเมริกา การขยายตัวของศูนย์กลางเศรษฐกิจโลกของประเทศจีน และนโยบาย (Belt and Road Initiative : BRI) ที่ส่งผลกระทบต่อภาคอีสาน

1.1.2 การเข้าสู่ความเป็นเมือง ประเทศไทยเข้าสู่ความเป็นเมืองมากขึ้น ซึ่งเป็นแนวโน้มเปลี่ยนแปลงของโลก โดยประชากรที่อาศัยอยู่ในเมืองจะมีมากขึ้น ส่งผลให้เกิดปัญหาความเพียงพอของระบบ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

1.1.3 การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ประเทศไทยกำลังเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ซึ่งจะส่งผลกระทบทั้งใน ด้านเศรษฐกิจ สังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

1.2 สถานการณ์การพัฒนา

1.2.1 การพัฒนาพื้นที่ 6 ภาค

1) ภาคเหนือ ฐานทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมที่โดดเด่น พึ่งพาภาคบริการและเกษตร การท่องเที่ยวมีบทบาทสำคัญในเมืองหลัก การค้าชายแดนเติบโตต่อเนื่อง สัดส่วนผู้สูงอายุสูงกว่าสัดส่วนในระดับประเทศไทย แต่มีฐานทางเศรษฐกิจที่ไม่ใหญ่มากนักเมื่อเทียบกับภาคกลาง

2) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ฐานการผลิตภาคเกษตร เช่น ข้าวหอมมะลิ เศรษฐกิจมีขนาดเล็ก พึ่งพาภาคเกษตร การท่องเที่ยวและการค้าชายแดนขยายตัวต่อเนื่องในอนาคตจากการรวมตัวทางการค้า การพัฒนาเทคโนโลยี รวมทั้งจะเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจไปสู่พื้นที่เศรษฐกิจใหม่ของโลก คือ ประเทศจีน

3) **ภาคกลาง** ศูนย์กลางบริการและฐานอุตสาหกรรมส่งออก ขนาดเศรษฐกิจใหญ่ อันดับสองรองจากกรุงเทพฯ และมีการขยายตัวไปยังพื้นที่ปริมณฑล ขยับเคลื่อนด้วยภาคบริการและอุตสาหกรรม แต่ความเหลื่อมล้ำของการกระจายรายได้สูงขึ้น ในอนาคตฐานเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ อาจยับไปสู่อุตสาหกรรมที่ทันสมัยเป็นส่วนหนึ่งของ EEC

4) **ภาคตะวันออก** ฐานอุตสาหกรรมหลักและเชื่อมโยงการขยายตัวจากกรุงเทพฯ พึ่งพาภาคอุตสาหกรรมเป็นหลัก และจะขยายฐานอุตสาหกรรมที่มีความทันสมัยในพื้นที่ EEC เป็นแหล่งเกษตรกรรมที่อุดมสมบูรณ์ การท่องเที่ยวและการค้าชายแดนมีแนวโน้มขยายตัวสูงขึ้น และโครงข่ายคมนาคมขนส่งค่อนข้างสมบูรณ์

5) **ภาคใต้** แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลระดับนานาชาติ พึ่งพาภาคเกษตรเป็นหลัก โดยเฉพาะยางพารา ปาล์มน้ำมัน ไม้ผล ปศุสัตว์และเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง การท่องเที่ยวยังเป็นแหล่งรายได้สำคัญ มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดของประเทศ แต่ในอนาคตยางพาราและปาล์มน้ำมันมีปัญหาด้านราคาและกระทบต่อความเป็นอยู่ของคนในภาค

6) **ภาคใต้ชายแดน** เมืองท่องเที่ยวชายแดน สังคมพหุวัฒนธรรม บบวิถีชีวิตแบบพอเพียง เศรษฐกิจพึ่งพาภาคเกษตร ปศุสัตว์ และประมงทะเล การท่องเที่ยวและการค้าชายแดน สัดส่วนคนจนสูง และยังคงมีปัญหาด้านมิติความมั่นคง

1.2.2 การพัฒนาพื้นที่เมือง

1) **ความเป็นเมือง** มีมากขึ้นและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง กรุงเทพฯและปริมณฑล ยังคงมีความโตโดด (เมืองแบบเอกนคร) แต่เริ่มมีการพัฒนาเมืองศูนย์กลางในภูมิภาคและเมืองรองมากขึ้น เช่น เชียงใหม่ ภูเก็ต ต้องมีพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง

2) **ความเสี่ยงต่อภัยพิบัติ** จากการพัฒนาที่มากขึ้นทำให้ภัยพิบัติครอบคลุมมาถึงพื้นที่เมือง จึงต้องมีการวางแผนและออกแบบผังเมืองที่สามารถปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และรับมือต่อภัยพิบัติที่จะเกิดขึ้นได้

3) **ความเหลื่อมล้ำระหว่างเมืองเพิ่มมากขึ้น** ความแตกต่างระหว่างเมืองใหญ่และเมืองรองจะยังคงก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำระหว่างเมือง เช่น การกระจายแหล่งงานและการเข้าถึงคมนาคมขนส่งในเมืองใหญ่มิมากกว่าเมืองรอง จึงจำเป็นต้องมีนโยบายและมาตรการกระจายความเจริญไปสู่เมืองลำดับรองได้อย่างทั่วถึง

1.2.3 การพัฒนาพื้นที่เฉพาะ

1) **เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก Eastern Economic Corridor (EEC)** เป็นการต่อยอดจากการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (ESB) เน้นการยกระดับอุตสาหกรรมให้ใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมขั้นสูงโดยเฉพาะอุตสาหกรรมในกลุ่ม S-Curve และ New S-Curve

2) กลไกการกระจายความเจริญและการพัฒนาไปสู่ภูมิภาคอื่นโดยใช้ประโยชน์จากการเป็น AEC เช่น **เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน Special Economic Zone (SEZ)** ในพื้นที่ 10 แห่ง มีวัตถุประสงค์เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค โดยใช้ประโยชน์จากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการเป็นช่องทางการค้าข้ามแดนที่สำคัญกับประเทศเพื่อนบ้าน

3) **ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ Southern Economic Corridor (SEC)** ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช โดยการพัฒนาจะเน้นการเปิดประตูทางทะเล

เชื่อมเอเชียได้ การท่องเที่ยวทางทะเลและเชื่อมโยงอ่าวไทย-อันดามัน การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตร และการอนุรักษ์วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาเมืองน่าอยู่เพื่อเป็นต้นแบบการพัฒนาศูนย์กลางความเจริญของภาค

1.3 แนวการพัฒนาเชิงพื้นที่

เน้นการเพิ่มความสามารถทางเศรษฐกิจและการสร้างความเท่าเทียม โดยเน้นการสร้างศักยภาพของคนในระดับชุมชน (Local Advantage, Local Economy, Community Economy) การขับเคลื่อนการท่องเที่ยวโดยชุมชน การพัฒนาวisataกิจชุมชน วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม อาทิ การให้ SMEs เข้ามาเป็นหุ้นส่วนการพัฒนาในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและนิคมอุตสาหกรรม การสร้างสินค้าของชุมชนให้เป็นสินค้าระดับ High End

1.3.1 **การพัฒนาภาค** เน้นการยกระดับการบริการท่องเที่ยวและธุรกิจต่อเนื่องให้ได้มาตรฐานสากล การพัฒนาและสร้างมูลค่าเพิ่มภาคเกษตรด้วยเทคโนโลยีและเสริมความเข้มแข็งของเกษตรกรและชุมชน การส่งเสริม R&D เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมให้พึ่งพาตนเองได้ และการพัฒนาขนาดใหญ่ที่เกี่ยวกับการขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค

1.3.2 **การพัฒนาเมือง** เน้นพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ที่มีความน่าอยู่ อยู่ดีกินดี และอยู่ดีมีสุข มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ มีการบูรณาการระบบสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ

1.3.3 **พัฒนาพื้นที่เฉพาะ** เน้นการดึงดูดการลงทุน โดยการพัฒนาคอนกรีตพื้นฐานและการออกมาตรการสนับสนุนการลงทุนจากภาคเอกชน

1.4 ทิศทางการพัฒนาในระยะต่อไป

1.4.1 **การพัฒนาภาค** เน้นการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจหลักตามศักยภาพของพื้นที่ในแต่ละภาค

1) **ภาคเหนือ** แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มพื้นที่ คือ 1) **พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์ (Creative Lanna Cluster)** ในพื้นที่เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง พัฒนาสู่เมืองท่องเที่ยวที่มีคุณค่าเชิงวัฒนธรรม ความสามารถในการออกแบบ ต่อยอดผลิตภัณฑ์และบริการเชิงสร้างสรรค์ เช่น งานหัตถกรรม 2) **พื้นที่เร่งรัดการพัฒนา (Highland Development Cluster)** ในพื้นที่แม่ฮ่องสอน พะเยา แพร่ น่าน เป็นพื้นที่สูง ประชาชนยากจน เน้นยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และสร้างงานสร้างรายได้สู่ชุมชน และ 3) **พื้นที่เศรษฐกิจฐานชีวภาพ (Bio Economy Cluster)** ในพื้นที่กลุ่มภาคเหนือตอนล่าง (นครสวรรค์และกำแพงเพชร) เป็นพื้นที่ปลูกพืชไร่ที่สำคัญ สามารถพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจฐานชีวภาพหลักของประเทศ และส่งเสริมอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปเพิ่มมูลค่า

2) **ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ** แบ่งออกเป็น 4 กลุ่มพื้นที่ คือ 1) **พื้นที่พัฒนาผลิตภัณฑ์พื้นถิ่นที่มีอัตลักษณ์เฉพาะคุณภาพสูง** ในพื้นที่อีสานตอนบน เช่น ผ้าไหม ผ้าฝ้าย ผ้าอ้อมคราม 2) **พื้นที่เศรษฐกิจฐานชีวภาพ/อุตสาหกรรมเกษตรมูลค่าสูง** ในพื้นที่อีสานตอนกลางและอีสานตอนล่าง เช่น ข้าว ผลผลิตทางการเกษตร (พืชไร่ พืชผัก ปศุสัตว์) 3) **พื้นที่ที่มีศักยภาพสูงในการดึงดูดนักท่องเที่ยว** เช่น ท่องเที่ยวริมแม่น้ำโขง การท่องเที่ยวอารยธรรมขอมโบราณของอีสานใต้ ความสามารถของผู้บริหารในระดับชุมชน การสร้างขอนแก่นโมเดล ใช้ Sport Tourism Hub ของบุรีรัมย์สร้างความเข้มแข็งให้เศรษฐกิจชุมชน และ 4) **พื้นที่ฐานอุตสาหกรรมอนาคต : พื้นที่ที่มีความได้เปรียบเชิงที่ตั้ง** เช่น การสร้างรถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าทางคู่ การเชื่อมโยงการค้าชายแดนไปสู่หนานหนิง ประเทศจีน และการบิน-นครพนม ร้อยเอ็ด

3) **ภาคกลาง** เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยใช้ประโยชน์จากจุดแข็งที่เป็นพื้นที่ที่มีความหลากหลาย คือ 1) **พื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล** มีความได้เปรียบทางทำเลที่ตั้งและความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางบริการด้านโลจิสติกส์ 2) **พื้นที่จังหวัดปทุมธานี** ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางปัญญา กำหนดให้เป็นศูนย์กลางวิจัยและนวัตกรรม 3) **พื้นที่แหล่งผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตร** พัฒนาให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง และ 4) **พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก** พัฒนาเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับจังหวัดชุมพร และระนอง ของภาคใต้

4) **ภาคตะวันออก** เน้นการต่อยอดสร้างฐานเศรษฐกิจให้เติบโตอย่างยั่งยืน คือ 1) **การพัฒนาพื้นที่เฉพาะ (EEC)** ให้ทันสมัยที่สุดในอาเซียน และ 2) **พื้นที่เมืองผลไม้และพืชสมุนไพร (Fruit and Herb Cities)** ในพื้นที่จังหวัดจันทบุรี ตราด ปราจีนบุรี นครนายก สระแก้ว เป็นฐานการเกษตรเชื่อมโยงสู่การท่องเที่ยว และ **พื้นที่ท่องเที่ยวเชิงเกษตร (Agro-tourism)** ในพื้นที่จังหวัดระยอง จันทบุรี ตราด ยกกระดับเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรที่ได้มาตรฐานสากล เพื่อกระจายรายได้ลงสู่ชุมชนอย่างยั่งยืน

5) **ภาคใต้** เน้นสร้างมูลค่าเพิ่มฐานเศรษฐกิจหลักและจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานบริการการท่องเที่ยวสู่เมืองท่องเที่ยวชั้นนำของโลก ในพื้นที่ภาคใต้ตอนบน แต่ในพื้นที่นอกภาคการท่องเที่ยวยังคงยึดโยงกับพืชเศรษฐกิจหลัก คือ ยางพาราและปาล์มน้ำมัน จึงต้องมีการส่งเสริม R&D และนวัตกรรมและเทคโนโลยีชีวภาพสร้างมูลค่าเพิ่มผลิตภัณฑ์เกษตร

6) **ภาคใต้ชายแดน** เป็นพื้นที่มีมิติความมั่นคง เน้นการพัฒนาไปสู่การเป็นแหล่งผลิตภาคเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปที่สำคัญ ส่งเสริมเกษตรผสมผสานเพื่อพึ่งพาตนเอง เสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจชุมชน และสังคมสันติสุข

1.4.2 **การพัฒนาเมือง** เน้นพัฒนาเมืองนำอยู่อัจฉริยะ และเมืองเชิงนิเวศ การพัฒนาและเติบโตของเมืองรองจะมีความสำคัญในระยะต่อไป เช่น เมืองเชียงใหม่ไม่ได้เป็นเมืองเติบโตเดียว แต่มีเมืองเชียงรายเติบโตควบคู่ไปด้วย เมืองน่านพัฒนาจากชนบทเป็นเมืองท่องเที่ยว เมืองขอนแก่นเติบโตคู่ขนานกับการพัฒนาสินค้าและการค้าเมืองอุดรธานี การเติบโตของการพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน การพัฒนาภูมิภาคให้เป็นศูนย์กลางของประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

1.4.3 **การพัฒนาพื้นที่เฉพาะหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษ** เน้นสร้างความเข้มแข็งของฐานเศรษฐกิจของประเทศ เช่น เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และสร้างความสมดุลของการพัฒนาทุกมิติให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน

2 สรุปสาระสำคัญการนำเสนอและข้อคิดเห็นจากผู้ร่วมอภิปราย

2.1 รศ.ดร.วี ชาญเชษฐา คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

การพัฒนาเชิงพื้นที่ในปัจจุบัน ยังไม่ได้ให้ความสำคัญกับแนวทางการพัฒนาประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ และปัญหาหลักของการพัฒนาเชิงพื้นที่ คือ การขาดเจ้าภาพหลักในการบูรณาการการพัฒนาให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งการวางแผนพัฒนาภาค (Regional Planning) มี 4 ประเด็นหลัก ประกอบด้วย

2.1.1 **การพัฒนาพื้นที่ในอดีตและปัจจุบัน** การพัฒนาเชิงพื้นที่ในอดีตใช้ทฤษฎี Growth Pole เพื่อกระจายการพัฒนาสู่ภายนอกภูมิภาค ถัดมาเป็นการพัฒนาแบบคลัสเตอร์โดยใช้ศักยภาพของพื้นที่เชื่อมโยงการพัฒนาาร่วมกัน โดยปัจจุบันมีเครื่องมือในการบริหารจัดการ มีคณะกรรมการบูรณาการนโยบายพัฒนาภาค (ก.บ.ภ.) ที่มีการเชื่อมโยงแผนการพัฒนาดังแต่ระดับนโยบายส่วนกลางไปจนถึงแผนในระดับพื้นที่

(ตำบล หมู่บ้าน) ซึ่งเป็นกลไกที่ช่วยขับเคลื่อนแผนงานและงบประมาณกระจายลงสู่การพัฒนาในพื้นที่ นอกจากนี้ ยังมีการจัดทำผังภาคโดยกรมโยธาธิการและผังเมือง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ที่มีขอบเขตเกินหนึ่งจังหวัด ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การพัฒนาเมืองและชนบท การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณสุข โภค สาธารณูปการ และบริการสาธารณะ รวมทั้งการบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น การพัฒนาเชิงพื้นที่จำเป็นต้องมีการบังคับกฎหมายเพื่อให้การพัฒนามีความสอดคล้อง เชื่อมโยงกัน (กลไก แผน และผัง)

2.1.2 เงื่อนไขการพัฒนาพื้นที่ภูมิภาค ปัญหาของการพัฒนาเชิงพื้นที่และภาคที่สำคัญ คือ ขาดการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งความซ้ำซ้อนของภารกิจและความหลากหลายของหน่วยงาน ทำให้เกิดรอยต่อในการทำงานร่วมกัน อาทิ รอยต่อระหว่างอำนาจเขตการปกครอง รอยต่อระหว่างขนาดและพื้นที่ และรอยต่อระหว่างพื้นที่ภาค จังหวัด อำเภอ เมือง และชนบท ซึ่งยังขาดหน่วยงานหลักในการเชื่อมโยงและบูรณาการการทำงานร่วมกัน รวมทั้งปัญหาเมืองเล็กและชนบทขาดศักยภาพ ขาดบทบาท และขาดโอกาสในการพัฒนา ขาดองค์กรบริหารพื้นที่ระดับภูมิภาค และขาดการมีส่วนร่วมในการพัฒนาจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น เงื่อนไขในการพัฒนาจำเป็นต้องมีการสร้างเครือข่ายเพื่อเชื่อมโยงการทำงานร่วมกัน และการพัฒนาโดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน (Design Thinking)

2.1.3 ข้อเสนอการบริหารจัดการภูมิภาค เมือง และพื้นที่ เพื่อให้การพัฒนาเชิงพื้นที่ประสบความสำเร็จ ควรมีการดำเนินงานดังนี้

1) จัดตั้งองค์กรความร่วมมือในการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ และเป็นกลไกเชื่อมโยงการทำงานระหว่างส่วนราชการส่วนกลาง (Top) และส่วนราชการในพื้นที่ (Bottom)

2) ควรมีการทำงานในลักษณะความร่วมมือข้ามเขตแดน เช่น การทำงานข้ามภาค ข้ามจังหวัด หรือข้ามเมืองในลักษณะคลัสเตอร์ หรือการรวมกลุ่มจังหวัดขนาดเล็กที่มีศักยภาพใกล้เคียงกัน รวมทั้ง ความร่วมมือหน่วยงานของรัฐแบบข้ามกระทรวง โดยมีตัวอย่างการทำงานข้ามเขตแดน ได้แก่ การรวมกลุ่ม 5 เทศบาลในจังหวัดขอนแก่น ซึ่งมีเส้นทางที่รถไฟฟ้าวรางเบา (LRT) วิ่งผ่าน ร่วมกันจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท ขอนแก่น ทราฟฟิค ซิสเต็ม จำกัด เพื่อเป็นหน่วยงานกลางในการขับเคลื่อนและบริการจัดการโครงการ เป็นต้น

2.1.4 แนวคิดการพัฒนาเชิงพื้นที่ ประกอบด้วย

1) **การพัฒนาเชิงพื้นที่ใหม่ๆ (Modern Sector)** อาทิ ศูนย์รวมเครือข่ายการผลิต และการค้า อุตสาหกรรมบริการ เศรษฐกิจสร้างสรรค์ การท่องเที่ยวกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาสินค้า และระบบการผลิตภาคเกษตรครบวงจร การพัฒนาเมืองสร้างสรรค์ การพัฒนาเมืองนวัตกรรม ชนบทอัจฉริยะ เป็นต้น

2) **ภาคนิยมใหม่ (New Regionalism)** เน้นการลงมือปฏิบัติเพื่อการพัฒนาพื้นที่ (Action) การใช้ความร่วมมือระหว่างองค์กรในพื้นที่ มุ่งแก้ปัญหาสาธารณะหนึ่งๆ หรือหลายปัญหาในพื้นที่ ให้มีความสำคัญต่อกลุ่มผู้กระทำ (Actor) ที่อาจเป็นทั้งภาคราชการ กลุ่มวิชาการ และชุมชนในพื้นที่ โดยให้องค์กรเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมการพัฒนา (Partner) เพื่อมุ่งหวังการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ การมีส่วนร่วมในการออกแบบร่วมกัน (Co-design) การสร้างผู้ประกอบการเพื่อการพัฒนาเมือง (Urban Entrepreneur) และสร้าง platform เชื่อมโยงการแลกเปลี่ยนเรียนรู้

2.1.5 กรณีศึกษา : ขอนแก่นโมเดล (Khonkaen Model)

1) **ความเป็นมา** จากปัญหาการกระจายงบประมาณในประเทศที่มีลักษณะเป็นแบบการรวมศูนย์ในกรุงเทพมหานคร ทำให้งบประมาณที่จะนำมาพัฒนาความเจริญในต่างจังหวัดในการพัฒนาเชิงป้องกันมีโอกาสที่จะได้งบประมาณน้อยขณะที่จังหวัดมีการเจริญเติบโตแบบก้าวกระโดด ดังนั้นหากต้องรองงบประมาณจากภาครัฐก็จะทำให้เป็นอุปสรรคในการพัฒนา จึงเกิดแนวคิดในการระดมทุนของกลุ่มธุรกิจชั้นนำในจังหวัดขอนแก่น รวม 20 บริษัท ภายใต้บริษัท ขอนแก่นพัฒนาเมือง (เคเคทีที) จำกัด เพื่อเป็นเงินทุนสำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้สามารถรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของเมือง ซึ่งโครงการที่บริษัทผลักดันและลงทุน ได้แก่ การสร้างระบบขนส่งสายรอง (Feeder) โดยร่วมมือกับบริษัท ขอนแก่นซีทีบีเอส ให้บริการรถเมล์ปรับอากาศตลอด 24 ชั่วโมง ในเขตเมืองจังหวัดขอนแก่น โครงการรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit : LRT) นิคมอุตสาหกรรมสีเขียว ท่าเรือบก (Inland Container Depot) การบริหารจัดการน้ำ การพัฒนาด้านการศึกษา และการสนับสนุนงานวิจัย

2) **การพัฒนาภายใต้ขอนแก่นโมเดล** เป็นการพัฒนาเมืองโดยใช้การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและพื้นที่พัฒนารอบสถานี (Transit Oriented Development : TOD) เป็นตัวนำ ร่วมกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ เพื่อการพัฒนาเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ในอนาคต เช่น LRT, Smart Bus รถยนต์ไฟฟ้า ทางจักรยาน และทางเดินเท้า เพื่อให้เกิด Smart Mobility ที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบ IOT (Internet of Things) และมีบริหารจัดการพื้นที่โดยใช้ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ผ่าน Smart City Operation Center (SCOPC)

2.2 นายอำนาจ นันทาร รองประธานกรรมการ Biz Club Thailand

การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของไทย เริ่มมีการขับเคลื่อนเป็นรูปธรรมชัดเจนตั้งแต่ปี 2558 เพื่อส่งเสริมการลงทุนและเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) เป็นกลไกหลักในระดับนโยบาย โดยมีหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติเป็นประธาน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นกรรมการ และ สสช. เป็นฝ่ายเลขานุการ และมีคณะอนุกรรมการภายใต้ กนพ. ขับเคลื่อนการดำเนินงานในด้านต่างๆ ซึ่งปัญหาสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาและข้อเสนอแนะต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน มีดังนี้

2.2.1 ปัญหาในการขับเคลื่อนการพัฒนา

1) การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนยังไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบเป็น การเฉพาะและการขับเคลื่อนการพัฒนาใช้กฎหมายที่มีในปัจจุบันซึ่งมีหลายหน่วยงานเกี่ยวข้องในการดำเนินงาน ทำให้การขับเคลื่อนการพัฒนามีความก้าวหน้าเพียงระดับหนึ่ง

2) ปัจจุบันการวางผังเมืองรวมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนยังไม่แล้วเสร็จ ซึ่งการบังคับใช้ประกาศกระทรวงมหาดไทยเรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงการใช้ อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนส่งผลกระทบต่อการลงทุนในบางพื้นที่ ซึ่งที่ผ่านมามีข้อถกเถียงกันถึงปัญหาโดยการออกข้อบัญญัติท้องถิ่น อย่างไรก็ตาม นักลงทุนยังไม่ค่อยมีความมั่นใจเนื่องจากผังเมืองรวมที่จะจัดทำแล้วเสร็จอาจไม่ตรงกับข้อบัญญัติท้องถิ่น

3) ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน (OSS) ไม่มีอำนาจในการดำเนินงานได้เบ็ดเสร็จ โดยเฉพาะการอนุมัติอนุญาต

2.2.2 ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

1) การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ควรส่งเสริมให้สอดคล้องกับศักยภาพ โอกาส จุดแข็งและจุดอ่อนของแต่ละพื้นที่ และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็ว รวมทั้งความก้าวหน้าในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเพื่อนบ้าน

2) แนวทางการแก้ไขควรมีทั้งระยะสั้นและระยะยาว โดยในระยะสั้นควรสนับสนุนให้ ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน (OSS) สามารถดำเนินการได้เบ็ดเสร็จในพื้นที่ และในระยะยาวควรพิจารณา ให้มีกฎหมายเฉพาะเพื่อเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการภายในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดย ควรกำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบในการบริหารจัดการที่ชัดเจน และให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาท เป็นผู้ดูแลความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยของประชาชนและนักลงทุนมากขึ้น

3 ข้อคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม

3.1 การพัฒนาภาค

3.1.1 การพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอันดามัน (Riviera) ควรมีช่องทางเชื่อมรัฐปะลิสของประเทศมาเลเซียกับจังหวัดสตูลของประเทศไทย เพื่ออำนวยความสะดวกการเดินทางของนักท่องเที่ยว มาเลเซียและสิงคโปร์ที่จะเดินทางต่อไปยังจังหวัดตรัง กระบี่ พังงา และภูเก็ต โดยมีความเห็นว่า การขุดเจาะ อุโมงค์ทะลุเทือกเขาสันกาลาศรีไปสู่มาเลเซียควรจะนำมาพิจารณาใหม่ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

3.1.2 การเจริญเติบโตของประเทศยังกระจุกอยู่ในเขตเมือง ขาดการกระจายความเจริญไปสู่ ท้องถิ่นเนื่องจากระบบการแบ่งอำนาจการปกครองจากส่วนกลางให้แก่ผู้แทนของหน่วยงานส่วนกลางที่ไป ประจำในพื้นที่ ไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนในพื้นที่และขาดความต่อเนื่อง ดังนั้น ควรทำให้ การกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกิดขึ้นอย่างจริงจัง เพื่อพัฒนาท้องถิ่นให้มีความเจริญเท่าเทียมกัน ทั่วประเทศ

3.1.3 การจัดเก็บภาษีอาจพิจารณาให้มีความแตกต่างกันในแต่ละจังหวัด อาทิ ภาษีที่ดินและ สิ่งปลูกสร้าง เพื่อดึงดูดการลงทุนเข้ามาในจังหวัดที่ยังไม่เจริญ สร้างโอกาสในการเจริญเติบโต และลดความเสี่ยง ของนักลงทุน

3.1.4 การจัดสรรงบประมาณให้กับจังหวัดและกลุ่มจังหวัดมีจำกัด ทำให้จังหวัดและกลุ่มจังหวัด ไม่สามารถดำเนินการกิจตามแผนการพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดได้อย่างเต็มที่ ดังนั้น ควรมีการกระจาย งบประมาณให้กับจังหวัดและกลุ่มจังหวัดมากขึ้น และการจัดสรรงบประมาณของกระทรวง ควรให้ความสำคัญกับ แผนการพัฒนาในเชิงพื้นที่ทั้งในระดับจังหวัดและกลุ่มจังหวัด เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายของการพัฒนาภาค กลุ่มจังหวัด และจังหวัด

3.1.5 ตัวชี้วัดด้านงบประมาณในปัจจุบันที่วัดผลสำเร็จของการเบิกจ่ายเงินงบประมาณไม่ สะท้อนประสิทธิภาพการใช้งบประมาณของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด ดังนั้น ควรมีการกำหนดตัวชี้วัดที่สะท้อน ถึงผลลัพธ์ด้านประสิทธิภาพการใช้งบประมาณ และควรมีหน่วยงานกลางพิจารณาการขอตั้งงบประมาณ ของจังหวัดและกลุ่มจังหวัดในภาพรวมให้สอดคล้องกับปัญหาความต้องการและศักยภาพของพื้นที่

3.2 การพัฒนาพื้นที่เฉพาะ

3.2.1 การขับเคลื่อนการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ควรมีหน่วยงานรับผิดชอบเฉพาะ เพื่อทำหน้าที่บริหาร ติดตามและเร่งรัดการดำเนินงาน และควรพิจารณาให้มีกฎหมายเฉพาะ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้นักลงทุนและเป็นเครื่องมือที่จะช่วยสนับสนุนการขับเคลื่อนการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษให้มีประสิทธิภาพ และรวดเร็วมากขึ้น

3.2.2 ในการบริหารจัดการศูนย์บริการเบ็ดเสร็จให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ควรพิจารณามอบอำนาจหรือมอบหมายเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจในการอนุมัติอนุญาตด้านการลงทุนและแรงงานไปประจำที่ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษทั้ง 10 เขต

3.2.3 การพัฒนาพื้นที่เฉพาะต้องมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด โดยเฉพาะกฎหมายด้านผังเมือง เพื่อไม่ให้เกิดการพัฒนาส่งผลกระทบต่อพื้นที่ และควรสนับสนุนความเชื่อมโยงของกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างเมืองในพื้นที่เฉพาะของไทยกับเมืองในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอื่น

3.3 การพัฒนาเมือง

3.3.1 การบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เพื่อลดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงานหรือภารกิจ ในขณะเดียวกันการเชื่อมโยงของกลไกตั้งแต่ระดับชาติไปจนถึงระดับพื้นที่ ในการพัฒนาเมือง พื้นที่และภาค จะทำให้การแปลงนโยบายการพัฒนาเมืองไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นระบบและลดความขัดแย้ง

3.3.2 การเพิ่มการใช้งบประมาณในการพัฒนาพื้นที่ที่ยังขาดความเจริญ เพื่อการกระจายความเจริญและการกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่น และการกำหนดอัตราภาษีในแต่ละพื้นที่ให้แตกต่างกัน เพื่อดึงดูดให้คนอพยพเข้าไปอยู่อาศัยและลดการอพยพเข้าสู่เมืองใหญ่ รวมทั้ง การปรับปรุงระบบงบประมาณและอำนาจของหน่วยงานส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น เนื่องจากปัจจุบันมีการใช้งบประมาณในการพัฒนาที่มีประสิทธิภาพต่ำ หน่วยงานส่วนกลาง ยังขาดความเข้าใจบริบทความต้องการของท้องถิ่น จึงควรปรับเปลี่ยนบทบาทของหน่วยงานส่วนกลางเป็นผู้ให้คำแนะนำ (Coach) และให้หน่วยงานท้องถิ่นเป็นผู้ปฏิบัติ (Player) แทน

3.3.3 การปรับปรุงกฎหมายให้มีกฎหมายพัฒนาเมืองโดยเฉพาะ เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2562 ในปัจจุบัน กำหนดให้หน่วยงานที่มีหน้าที่พัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ จะต้องมีความสอดคล้องกับผังเมือง

3.3.4 การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) อย่างจริงจัง เพื่อให้การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นไปตามข้อกำหนดในผังเมือง โดยเฉพาะด้านสิ่งแวดล้อม จำเป็นต้องมีมาตรการระบุให้ชัดเจนถึงข้อจำกัดในการทำกิจการบางประเภท และหากมีการฝ่าฝืน จะต้องดำเนินการตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

3.3.5 การสนับสนุนประชาชนในพื้นที่ให้เป็นกลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาเมือง และการดึงดูดคนรุ่นใหม่ไม่ให้อพยพไปทำงานหรืออยู่อาศัยเมืองอื่น ควรเน้นความสร้างสรรค์ของเมือง โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น ห้องสมุด พิพิธภัณฑ์ ศูนย์การเรียนรู้ (Learning Center) ถนนศิลปะ (Street Art) การพัฒนาพื้นที่สำหรับการทำงานร่วมกัน (Co-working Space)

กลุ่มที่ 2

รายงานสรุปผลการประชุม



พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor)
: เชื่อมไทย เชื่อมโลก

กลุ่มที่ 2 : พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) : เชื่อมไทยเชื่อมโลก

ประธาน	นายเทวินทร์ วงศ์วานิช	กรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้นำเสนอ	ดร.ปัทมา เอียวริศวิทย์สกุล	รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้ร่วมอภิปราย	ดร.พันธุ์อาจ ชัยรัตน์	ผู้อำนวยการสำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (องค์การมหาชน)
	ดร.ธัญญานภาพ อานันทนะ	ผู้อำนวยการอุทยานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
	นายชัช ชลวร	ประธานสมาคมผู้ขนส่งในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS-FRETA)

1 สรุปสาระสำคัญเรื่อง พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) : เชื่อมไทยเชื่อมโลก

ดร.ปัทมา เอียวริศวิทย์สกุล รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้นำเสนอรายละเอียดเรื่อง พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) : เชื่อมไทยเชื่อมโลก สรุปได้ดังนี้

1.1 การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญคือ การใช้ประโยชน์จากจุดเด่นของทำเลที่ตั้งของประเทศไทยที่เป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญของแนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ ภายใต้แผนงาน GMS และ IMT-GT ให้เกิดประโยชน์เต็มศักยภาพ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงห่วงโซ่มูลค่าจากประเทศไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน อาเซียน และโลก และการพัฒนาส่วนขยายจากแนวระเบียงเศรษฐกิจของไทยให้ครอบคลุมประเทศเพื่อนบ้านในระดับอนุภูมิภาค อาเซียน เอเซียตะวันออก เอเซียใต้ และโลก ภายใต้หลักการการลงทุนเพื่อพัฒนาความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งทั้งทางกายภาพ (Hardware) และกฎระเบียบ (Software) การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน และการพัฒนาประชาคม ในพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจและคลัสเตอร์การผลิตสินค้าในระดับโดดเด่น (Product Champion) โดยมีเป้าหมายเพื่อแปลงเปลี่ยนการพัฒนาจากกระเปาะคมนาคมขนส่งไปสู่ระเบียงเศรษฐกิจอย่างแท้จริงในที่สุด

1.2 ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ประกอบด้วย

1.2.1 การเปลี่ยนแปลงในระดับโลกและภูมิภาค ซึ่งปัจจุบันกิจกรรมทางเศรษฐกิจมีแนวโน้มชะลอตัวลง อีกทั้งยังได้รับผลกระทบจากสงครามการค้า อย่างไรก็ตาม การเพิ่มบทบาทของ ASEAN อินเดีย และจีน และชนชั้นกลางในเมืองซึ่งมีฐานรายได้และกำลังการซื้อที่เริ่มมีเพิ่มมากขึ้นส่งผลให้มีความต้องการสินค้าที่ผลิตภายในประเทศที่สามารถตอบสนองความต้องการได้อย่างรวดเร็ว และมีระบบบริการรองรับที่ดี

1.2.2 เทคโนโลยีพลิกผัน (Disruptive Technology) ส่งผลให้การเชื่อมต่อการผลิตมีพลวัตที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว การลงทุนด้านดิจิทัลที่เพิ่มมากขึ้นจะส่งผลต่อบทบาทของ Regional Value Chain และ Global Value Chain ในเรื่องการส่งผลให้พฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป

1.2.3 การเปลี่ยนรูปแบบและบทบาทของ Global Value Chain มุ่งสู่ Regional Value Chain (RVCs) มากขึ้น โดย RVCs จะช่วยภูมิภาคในการลดความเสี่ยงและต้นทุนจากการพึ่งพาห่วงโซ่มูลค่าภายนอกภูมิภาค และส่งผลให้มีการเติบโตทางเศรษฐกิจที่มีการบริโภคภายในประเทศเป็นตัวขับเคลื่อนหลัก

1.3 ปัจจัยความสำเร็จ ประกอบด้วย (1) สภาพทางภูมิศาสตร์เป็นศูนย์กลางภูมิภาค (2) นโยบาย Thailand 4.0 และ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย (3) การเป็น Asian Century (4) การเชื่อมโยงกับ Belt and Road Initiative เชื่อมโยงคมนาคมทางน้ำและทางบก และ (5) ความร่วมมือด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1.4 เป้าหมายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ประกอบด้วย (1) การใช้ประโยชน์จากจุดเด่นของทำเลที่ตั้งที่เป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญของแนวระเบียงเศรษฐกิจให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มศักยภาพโดยการขยายระบบห่วงโซ่มูลค่าในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน (2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในประเทศและต่อเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ไทยเป็นประตูไปสู่ตะวันออกและตะวันตก (3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ครอบคลุมจะอำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการไทยไปลงทุนในต่างประเทศ (4) การมุ่งลดความเหลื่อมล้ำโดยสร้างโอกาสการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานแก่ประชาชนในพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ และ (5) การยกระดับจาก Logistics Corridor โดยคำนึงถึงความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบร่วมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ความสามารถในการแข่งขันเรื่องคนและกฎระเบียบ เพื่อแปลงเปลี่ยนเป็น Value Chain Corridor และมุ่งสู่การเป็น Economic Corridor อย่างแท้จริง

1.5 ประเด็นสำคัญของการแปลงยุทธศาสตร์ของไทยเพื่อมุ่งสู่การปฏิบัติ ได้แก่ (1) มุ่งแปลงเป็นระเบียงเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนโดยภาคธุรกิจและมีตลาดเป็นตัวนำ (2) มุ่งพัฒนาภาคธุรกิจบริการโดยเฉพาะในกลุ่ม SMEs ให้ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลมากยิ่งขึ้น (3) วางแผนและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวชายแดนอย่างรัดกุม (4) มุ่งเสริมสร้างความเข้มแข็งของ SMEs โดยเฉพาะการเข้าถึงแหล่งเงินทุน และเป็นโอกาสของไทยในการเป็นศูนย์กลางทางการเงินเพื่อมุ่งระบุงบช่องทางทางการเงินของ SMEs และ (5) ความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคถือเป็นหัวใจสำคัญของไทยในการปฏิรูปเศรษฐกิจมุ่งสู่การเพิ่มมูลค่าโดยใช้เทคโนโลยีที่สูงขึ้นตามนโยบาย Thailand 4.0 และ EEC

1.6 ตัวอย่างการเชื่อมโยงห่วงโซ่มูลค่าของคลัสเตอร์การผลิตตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ

1.6.1 แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) การเชื่อมโยงการท่องเที่ยวแบบ Single Destination ของการท่องเที่ยว 5 เชียง การกระจายสินค้าอาหารทะเลจากเมืองมะริด เมียนมาตามแนวคมนาคมขนส่งของไทยไปยังตลาดผู้บริโภคในไทย

1.6.2 แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) การเชื่อมโยง Supply Chain ที่สำคัญในสินค้าอาหาร สิ่งทอ เครื่องนุ่งห่ม สินค้าอุปโภคบริโภคไปยังเกาะและแหลมและต่อไปยังอย่างกุ่ม การขนส่งสินค้าผลไม้สดจากไทยผ่านเวียดนามไปยังตลาดเป้าหมายคือ จีน และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตากเพื่อสนับสนุนการผลิตและโลจิสติกส์ตามแนวระเบียง EWEC

1.6.3 แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงห่วงโซ่มูลค่าไปยังทวาย และการเชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิตของพื้นที่ EEC และประเทศเพื่อนบ้าน

1.6.4 แนวระเบียงเศรษฐกิจ EC1 เน้นการเชื่อมโยง Supply Chain คลัสเตอร์ยางพาราระหว่างไทยและมาเลเซีย และการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกเพื่อส่งเสริมกิจกรรมแปรรูปและขนส่งอาหารทะเลเพื่อบริโภคในประเทศและส่งออก

1.6.5 แนวระเบียงเศรษฐกิจ EC5 ซึ่งเน้นความเชื่อมโยงคลัสเตอร์ท่องเที่ยวทางเรือ และทางทะเล

1.7 สรุป การเชื่อมโยงห่วงโซ่มูลค่าอุตสาหกรรมสินค้าโดดเด่นต่างๆ ของไทยจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพ และการเจรจาเพื่อร่วมปรับปรุงกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน รวมถึงการเชื่อมโยงด้านองค์ความรู้ และนวัตกรรมเพื่อมุ่งเพิ่มมูลค่า และยกระดับการลงทุน เพื่อมุ่งแปลงเปลี่ยนระเบียบคมนาคมขนส่งเป็นระเบียบเศรษฐกิจอย่างแท้จริง

2 สรุปสาระสำคัญการนำเสนอและข้อคิดเห็นจากผู้ร่วมอภิปราย

2.1 ดร.พันธุ์อาจ ชัยรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (องค์การมหาชน)

2.1.1 พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจของประเทศไทย (Economic Corridor) เป็นการรวมกลุ่มของจังหวัดที่มีความเหมาะสมทางกายภาพและมีความพร้อมที่จะเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจต้องอาศัยหลายปัจจัยประกอบกัน อาทิ การร่วมลงทุนจากต่างชาติ การพัฒนากำลังคน และความสามารถในการให้บริการ อย่างไรก็ตาม มีผู้ประกอบการไทยจำนวนมากที่มีศักยภาพทัดเทียมกับนานาชาติที่ยังขาดการสนับสนุนให้เข้ามามีส่วนร่วมในระเบียงเศรษฐกิจ โดยภาครัฐควรสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนให้มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ระเบียงเศรษฐกิจมีความเข้มแข็งและสามารถพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโตยิ่งขึ้น รวมถึงนำพาประเทศให้หลุดพ้นจากกับดักประเทศที่มีรายได้ปานกลาง

2.1.2 การพัฒนาระเบียงนวัตกรรม (Innovation Corridor) เป็นหนึ่งกลไกสำคัญที่จะยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งในแต่ละภูมิภาคของประเทศมีศักยภาพเพียงพอที่จะพัฒนาเป็นระเบียงนวัตกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งระเบียงนวัตกรรมภาคเหนือ (Northern Innovation Corridor) มีจังหวัดเชียงใหม่ เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่นๆ มีเป้าหมายที่จะพัฒนาภาคเหนือให้เป็นล้านนา 4.0 โดยมุ่งเน้นเทคโนโลยีทางอาหาร เทคโนโลยีทางการศึกษา และการท่องเที่ยวอัจฉริยะ ซึ่งมีมหาวิทยาลัยต่างๆ ในภูมิภาคเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อน อย่างไรก็ตาม การกำหนดนโยบายที่ชัดเจนของภาครัฐเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนานวัตกรรมในระดับภูมิภาคมีความจำเป็นอย่างยิ่ง รวมถึงการสร้างองค์ความรู้ในหลายมิติเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงในการพัฒนาด้านอื่นๆ อาทิ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

2.1.3 การส่งเสริมพื้นที่นวัตกรรมระดับย่าน (Innovation District) เป็นการพัฒนาพื้นที่ย่านในเมืองให้เกิดระบบนิเวศที่เหมาะสมต่อการเติบโตของนวัตกรรมเพื่อสร้างนวัตกรรม โดยพัฒนาภาคีเครือข่ายและกิจกรรมเพื่อส่งเสริมธุรกิจนวัตกรรมที่เหมาะสม รวมถึงเชื่อมโยงแต่ละย่านนวัตกรรมเพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกัน อาทิ ย่านนวัตกรรมโยโกฮาม่าในประเทศญี่ปุ่น ที่ได้ปรับเปลี่ยนเมืองให้มีความพร้อมในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงระหว่างมหาวิทยาลัยพร้อมทั้งดึงดูดการลงทุนจากทั่วโลก เพื่อสร้างศูนย์กลางเมืองให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่มีอิทธิพลมากที่สุดแห่งหนึ่งในโลก รวมถึงการพัฒนาด้านเทคโนโลยีและการใช้ปัญญาประดิษฐ์ เพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ประเทศไทยได้เริ่มดำเนินการและพัฒนาย่านนวัตกรรมขึ้นในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เช่น ลาดกระบัง คลองสาน และรัตนโกสินทร์ เป็นต้น เพื่อพัฒนาประเทศไปสู่ไทยแลนด์ 4.0 โดยมีนวัตกรรมเป็นตัวขับเคลื่อนที่สำคัญ

2.2 ดร.ธัญญา นภาพ อานันทะ ผู้อำนวยการอุทยานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

2.2.1 ในประเด็นความเชื่อมโยงพื้นที่ภาคเหนือกับความเชื่อมโยงในระดับโลกและในระดับอนุภูมิภาคนั้น จังหวัดเชียงใหม่อาจไม่ได้ตั้งอยู่ในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจหรือเส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 (Belt and Road Initiative : BRI) จึงยังไม่ได้เกิดภาพการเชื่อมต่อที่เป็นรูปธรรมนัก และที่ผ่านมาการศึกษาพบว่า เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจจะมีเฉพาะต้นน้ำและปลายน้ำเท่านั้นที่ได้รับประโยชน์สูงสุด แต่ตัวกลางมักจะไม่ได้ประโยชน์เท่าที่ควรจากความเชื่อมโยงนั้น จึงควรศึกษาความเป็นไปได้ที่เชียงใหม่จะมีศูนย์กลางด้านนวัตกรรมที่ครอบคลุมกลุ่มอุตสาหกรรมใช้เทคโนโลยีขั้นสูง (New S-curve) ให้เกิดขึ้น

2.2.2 เชียงใหม่ ประสบกับความท้าทายจากการเกิดขึ้นของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจหลายประการ รวมถึงความคาดหวังจากปัจจัยภายนอก เนื่องจากศักยภาพของเชียงใหม่ ได้แก่ ความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ที่เชื่อมต่อกับหลายประเทศ การมีสนามบินระหว่างประเทศซึ่งรองรับนักท่องเที่ยวต่างชาติได้กว่าสิบล้านคน มีศูนย์ประชุมและศูนย์จัดแสดงสินค้าที่ใหญ่เป็นอันดับสองรองจากกรุงเทพมหานคร มีการริเริ่มจัดทำ Northern Thailand Food Valley มีอุตสาหกรรมแพทย์และบริการที่โดดเด่น รวมทั้งมีวิถีชีวิต วัฒนธรรม โดยเฉพาะคำว่าล้านนาซึ่งสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้มหาศาล ซึ่งถือว่ามีความพร้อมในการเชื่อมโยงศักยภาพที่มีอยู่เดิมกับการพัฒนาเส้นทางร่วมกับพื้นที่อื่นๆ

2.2.3 ปัญหาของการพัฒนาเชียงใหม่ในปัจจุบันยังมีอุปสรรคสำคัญ ได้แก่ ปัญหาหมอกควันที่ขยายเวลายาวนานมากขึ้นจากปรากฏการณ์ทางธรรมชาติอย่างเอลนีโญที่กระตุ้นความร้อนและและฝุ่นควัน และปรากฏการณ์ลานีญาที่ก่อให้เกิดฝนตกหนัก ก่อปรกับปัญหาไฟป่า การปล่อยมลพิษจากอุตสาหกรรมและภาคเกษตร รวมถึงการเผาขยะ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ โดยเฉพาะช่วงฤดูท่องเที่ยวสูงที่ไม่สามารถท่องเที่ยวและค้าขายได้จึงส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงใหม่เป็นอย่างมาก

2.2.4 ในส่วนของการเชื่อมโยงความร่วมมือกับ EEC และ EECi ได้ดำเนินการจัดตั้งแนวแพลตฟอร์มทางภาคเหนือเพื่อให้เกิดกระบวนการสร้างนวัตกรรมจากโครงการที่มีอยู่เดิม และโครงการของ New S-curve เช่น เครื่องสำอาง ชีวภาพ เครื่องมือแพทย์ เป็นองค์ประกอบสำคัญให้เกิดการเชื่อมโยงทั้งประเทศ ขณะที่โครงการยุทธศาสตร์ซึ่งมีลำดับความสำคัญสูงที่เกี่ยวข้องในระดับภูมิภาค (Regional) อัจฉริยะ (Smart) มุ่งสู่อนาคต (Future) พัฒนาสุขภาพ (Wellness) และวัฒนธรรมล้านนา (Lanna) ได้ถูกบรรจุอยู่ในแผนการพัฒนาจังหวัดแล้ว

2.2.5 อุทยานวิทยาศาสตร์ 14 แห่งทั่วประเทศจะเป็นแพลตฟอร์มการพัฒนาที่สำคัญของระดับภูมิภาคซึ่งเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเพื่อให้เกิดการวิจัยและพัฒนา ซึ่งในส่วนของสวนวิทยาศาสตร์ภาคเหนือ จ.เชียงใหม่ สามารถเป็นแพลตฟอร์มที่ใช้ในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมได้ โดยให้มหาวิทยาลัยมาใช้ประโยชน์ทางงานวิจัย และใช้ประโยชน์จากงานวิจัยในการสร้างคน สร้างงาน ก่อให้เกิด Start-ups เพิ่มขึ้น ลดการกระจุกตัวของประชากรในกรุงเทพฯ โดยสวนวิทยาศาสตร์ภาคเหนือจะเป็นศูนย์กลางในระดับภูมิภาคและพร้อมแข่งขันในระดับโลกได้นั้น จำเป็นต้องมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญอย่างแนวคิด Lanna 4.0 แผนงาน Food Innopolis และ BCG และต้องมีแผนทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลกเพื่อส่งผ่านให้ระดับปฏิบัติและระดับพื้นที่สามารถเห็นภาพการทำงานที่ชัดเจนมากขึ้น นอกจากนี้ การสร้างคุณค่าร่วมกันในสังคม (Creating Shared Value) จะเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ร่วมกับ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้ประกอบการในพื้นที่ ซึ่งเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญ

2.2.6 สรุป แนวคิดการพัฒนาแนวระเบียง (Corridor) ไม่ใช่แค่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแต่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจในหลากหลายมิติ โดยให้ความสำคัญกับเศรษฐกิจเชิงดิจิทัลซึ่งจะส่งผลถึงความรู้ความชำนาญของคน ดังนั้น ภาคมหาวิทยาลัยต้องผลิตบัณฑิตที่มีความรู้ความชำนาญที่เหมาะสมกับการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ โดยจำเป็นต้องร่วมมือกับภาคอุตสาหกรรมและภาคเอกชน ต้องมุ่งส่งเสริมให้ท้องถิ่น (Local) เชื่อมโยงและมุ่งไปสู่ในระดับโลก (Global) ให้ได้

2.3 นายชัช วรงค์สอน ประธานสมาคมผู้ขนส่งในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS-FRETA)

2.3.1 มาตรฐานและความปลอดภัยในการขนส่งเป็นหัวใจสำคัญของการเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ GMS-FRETA เป็นองค์กรที่มาจากการรวมกลุ่มของภาคเอกชนใน 6 ประเทศ ได้แก่ กลุ่มประเทศ CLMVT และจีน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งส่งเสริมให้มีการอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่าง 6 ประเทศ ให้มี

ประสิทธิภาพอย่างไรร้อยต่อ มีมาตรฐานในระดับนานาชาติ และมีความปลอดภัย ทั้งนี้ GMS-FRETA ได้จัดทำกรอบการดำเนินงานและแผนในระยะ 5 ปี ร่วมกัน เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงมีมาตรฐานเดียวกันในการเดินรถ ซึ่งจะช่วยลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุและทำให้การขนส่งเป็นไปอย่างสะดวกและราบรื่นยิ่งขึ้น โดยทาง GMS-FRETA ได้วางแผนจะพัฒนาองค์กรให้มุ่งสู่การเป็นผู้ให้การรับรองมาตรฐาน (Certify Body) ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

2.3.2 การเร่งประยุกต์ใช้เทคโนโลยีถือเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ในปัจจุบันมีเทคโนโลยีมากมายที่สามารถนำมาใช้เพื่อให้การขนส่งมีประสิทธิภาพสูงขึ้นเพื่อช่วยลดต้นทุนผู้ประกอบการ ส่งผลให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เช่น ระบบ GPS ติดตามตำแหน่งของยานพาหนะ Chat Board สำหรับอำนวยความสะดวกการติดต่อประสานงานกับลูกค้า ระบบ Robotics Process Automation (RPA) ที่ลดภาระเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการกระบวนการซ้ำ ระบบ Object Recognition ที่มีกล้องตรวจจับรูปลักษณ์ของสิ่งของและคน และส่งข้อมูลเข้าระบบประมวลผล SMART Warehouse เครื่องจำลองการขับขี่ ระบบวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการควบคุมเทคโนโลยีต่าง ๆ ควรจะต้องสามารถใช้งานบน Smart Phone ได้

2.3.3 ข้อเสนอการพัฒนาด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ควรเร่งพัฒนาทักษะคนบุคลากรด้านการขนส่งไทยให้ทัดเทียมกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ผู้ประกอบการและแรงงานไทย ได้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ ไทยจะต้องเร่งพัฒนาทักษะแรงงานไทย เช่น พัฒนาคนขับรถขนส่งให้มีความรู้ด้านกฎระเบียบการขนส่งระหว่างประเทศ สามารถประยุกต์ใช้งานเทคโนโลยีสมัยใหม่ และสื่อสารภาษาต่างประเทศได้ เช่น คนขับรถขนส่งไปประเทศมาเลเซียนอกจากสามารถสื่อสารภาษาอังกฤษได้อย่างดีแล้วยังจะต้องสามารถใช้งานระบบอำนวยความสะดวกการขนส่งที่มีเทคโนโลยีสูงได้ด้วย

3 ข้อคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม

3.1 ประเด็นด้านการขนส่งข้ามแดน ประธานที่ปรึกษาสภาอุตสาหกรรมเสนอแนะให้รัฐมีนโยบายและแผนรองรับการรับส่งของขากลับนอกเหนือจากขาไป ในการขนส่งข้ามพรมแดนทั้งทางรถยนต์และทางเรือ เนื่องจาก ผู้ประกอบการไทยประสบปัญหาเรื่องการขนส่งสินค้าเพียงขาเดียวส่งผลให้เกิดภาวะขาดทุน

3.2 ประเด็นด้านการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ ยุทธศาสตร์สำคัญที่ไทยควรต้องคำนึงถึงในด้านการเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศกับประเทศเพื่อนบ้าน มิใช่การแข่งขันขนส่งสินค้าหรือบริการที่ต้องใช้แรงงานเป็นจำนวนมาก แต่เป็นการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันในกลุ่มสินค้าและบริการที่จะสามารถนำใช้ระบบดิจิทัลและเทคโนโลยีเข้ามาช่วยสนับสนุน และควรจะต้องนำข้อวิเคราะห์สถานการณ์ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบซึ่งธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) กำลังศึกษาอยู่มาช่วยในการวิเคราะห์สถานการณ์เพื่อวางแผนทางการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์ นอกจากนี้ ไทยควรเพิ่มการพัฒนาศักยภาพและทักษะฝีมือแรงงาน ตลอดจนการมุ่งเน้นการพัฒนาทักษะที่มีอยู่ (Reskill) และเสริมทักษะใหม่ (Upskill) ให้แก่แรงงาน และส่งเสริมการพัฒนาในวิชาชีพเฉพาะ อาทิ จัดอบรมและพัฒนาหลักสูตรเฉพาะเพื่อคนทำงานด้านโลจิสติกส์ให้เทียบเคียงกับประเทศชั้นนำ มีมาตรฐานระดับสากล รวมถึงเตรียมความพร้อมส่งเสริมและสนับสนุนให้องค์กรภาคธุรกิจ วิสาหกิจ และผู้ประกอบการ ในการนำนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้เพื่อปรับปรุงและพัฒนาธุรกิจ

3.3 ประเด็นด้านการพัฒนาศักยภาพเชิงพื้นที่ มีข้อเสนอ ดังนี้ (1) ยกระดับศักยภาพ วางแผนในระดับนโยบายเพื่อจัดกลุ่มและเชื่อมโยงคลัสเตอร์สินค้าบริการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ โดยมุ่งนำนวัตกรรมมาใช้ในการจัดการเพื่อให้คนในพื้นที่ได้รับประโยชน์ (2) จัดการด้านโลจิสติกส์พื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจให้มีความเชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อ ทั้งในโครงสร้างพื้นฐานเชิงกายภาพ ตลอดจนปรับปรุงกฎระเบียบการข้ามแดน กระบวนการศุลกากร และการเจรจาระหว่างประเทศต่าง ๆ และ (3) ใช้ความสามารถของท้องถิ่นในการวางแผนพัฒนาภาคในเชิงพื้นที่เพื่อให้เกิดประโยชน์และโอกาสในเชิงเศรษฐกิจ อาทิ การจัดตั้ง Cluster Innovation Center ส่งผลให้เกิดการพัฒนาเชิงพื้นที่ และเกิดปฏิสัมพันธ์ในการทำงานร่วมกันของทุกภาคส่วน

4 สรุป

การสัมมนาได้นำเสนอการใช้ประโยชน์จากภูมิรัฐศาสตร์ที่ได้เปรียบของไทยในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และโลก วิธีการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาเชิงพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ท่ามกลางบริบทของโลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยชี้ให้เห็นถึงการกำหนดเป้าหมายของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และนำเสนอกิจกรรมในระดับปฏิบัติถึงกลุ่มคลัสเตอร์สินค้าและบริการที่โดดเด่นของไทยที่สามารถเชื่อมโยงห่วงโซ่มูลค่าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจไปยังอนุภูมิภาค ภูมิภาค และโลก ซึ่งผลการสัมมนาชี้ให้เห็นว่า สินค้าและบริการที่โดดเด่นเหล่านั้น จำเป็นต้องนำนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้กับสินค้าและบริการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมถึง ต้องมุ่งเน้นการให้คนในพื้นที่ได้รับการพัฒนาและได้รับประโยชน์เป็นหลัก นอกจากนี้ ปัจจัยพื้นฐานในการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์เชิงกายภาพเพื่อมุ่งสู่แบบไร้รอยต่อ จำเป็นต้องได้รับการเติมเต็มช่วงที่ขาดหาย (Missing Link) รวมทั้งการพัฒนาด้าน Software คือการร่วมปรับปรุงกฎระเบียบและมาตรฐานตามข้อตกลงการอำนวยความสะดวกการข้ามแดนในระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาค โดยจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนและดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมในระยะเร่งด่วน นอกจากนี้ การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจโดยใช้กลไกการพัฒนาพื้นที่และท้องถิ่นบวกกับกลไกระหว่างประเทศทั้งในระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาคจะส่งผลให้การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจเกิดคุณค่าทางเศรษฐกิจ สนับสนุนความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของไทย ส่งผลถึงการลดความเหลื่อมล้ำและกระจายโอกาสพัฒนาไปยังพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ตัวอย่างเช่น การจัดตั้ง Cluster Innovation Center ส่งผลให้เกิดการพัฒนาเชิงพื้นที่ และเกิดปฏิสัมพันธ์ในการทำงานร่วมกันของทุกภาคส่วน ดังนั้น ความพยายามที่จะเปลี่ยนแปลงระเบียบคณาคมขนส่งเป็นระเบียงเศรษฐกิจอย่างแท้จริงนั้น จำเป็นต้องเสริมสร้างความเข้มแข็งของการเชื่อมโยงภายใน คือการเชื่อมโยงคลัสเตอร์การผลิตสินค้าและบริการ การรวมพลังท้องถิ่น การทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชนและท้องถิ่น จึงเป็นปัจจัยความสำเร็จหลักของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจเพื่อมุ่งเชื่อมโยงโลก

กลุ่มที่ 3

รายงานสรุปผลการประชุม



โครงสร้างพื้นฐาน : เชื่อมโยงโครงข่ายอัจฉริยะ
เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี

กลุ่มที่ 3 : โครงสร้างพื้นฐาน : เชื่อมโยงโครงข่ายอัจฉริยะเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี

ประธาน	นายนิพนธ์ ไชยธีรภิญโญ	กรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้นำเสนอ	นายดนุชา พิชยนันท์	รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้ร่วมอภิปราย	ดร.ชยธรรม์ พรหมศร ดร.สมภพ พัฒนอริยางกูร	รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงพลังงาน

1 วัตถุประสงค์การประชุม

นายดนุชา พิชยนันท์ รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้นำเสนอวัตถุประสงค์ของการประชุมกลุ่มที่ 3 ว่า เพื่อให้ภาคีการพัฒนาทุกภาคส่วนของสังคมไทยได้รับทราบทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศและมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นอันจะเป็นประโยชน์ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในอนาคต ซึ่งจะช่วยให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเป็นปัจจัยที่สำคัญในการช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของคนไทย สนับสนุนการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจสู่ภูมิภาค ลดปัญหาความเหลื่อมล้ำภายในประเทศ และสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้ตามเป้าหมายการพัฒนาประเทศภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี ที่มุ่งหวังให้ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”

2 สรุปสาระสำคัญเรื่อง โครงสร้างพื้นฐาน : เชื่อมโยงโครงข่ายอัจฉริยะเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี

นายดนุชา พิชยนันท์ รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้นำเสนอรายละเอียดเรื่อง โครงสร้างพื้นฐาน : เชื่อมโยงโครงข่ายอัจฉริยะเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี สรุปได้ดังนี้

2.1 ปัจจุบันโครงสร้างพื้นฐานของไทยทั้งทางด้านคมนาคมขนส่ง พลังงานไฟฟ้า ดิจิทัล และน้ำประปามีความครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ และสามารถตอบสนองความต้องการขั้นพื้นฐานของประชาชน รวมทั้งเป็นปัจจัยสำคัญในการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้ในระดับหนึ่งแล้ว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่มีการหลอมรวมกับเทคโนโลยีด้านต่างๆ ทำให้การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบันได้มีการนำระบบดิจิทัลหรืออิเล็กทรอนิกส์เข้ามาประยุกต์ใช้ในหลากหลายรูปแบบ ประกอบกับความก้าวหน้าของกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่มีผลให้เกิดการเชื่อมโยงทางกายภาพของโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละประเทศในภูมิภาคอาเซียนมากขึ้น ส่งผลให้พื้นที่เมืองและชุมชนตามบริเวณชายแดนมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ในขณะที่เดียวกันการพัฒนาพื้นที่และเมืองในภูมิภาคจะมีบทบาทที่สำคัญเพิ่มขึ้นเพื่อนำไปสู่เป้าหมายการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศอีกด้วย จึงทำให้จำเป็นต้องเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของคนไทย เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งส่งเสริมให้ประเทศไทยสามารถใช้โอกาสจากความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งและกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาคต่อไป

2.2 จากการศึกษาตัวอย่างการพัฒนาของสาธารณรัฐฟินแลนด์ ซึ่งเป็นหนึ่งในประเทศต้นแบบที่ได้มีการพัฒนาเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ หรือที่เรียกว่า “ระบบขนส่งอัจฉริยะ (ITS)” เพื่อลดอุบัติเหตุจากการเดินทาง ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และลดความล่าช้าจากการจราจรในเขตเมือง ตลอดจนลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ พบว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของฟินแลนด์ ได้เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลเพื่อพัฒนาการสื่อสารให้สามารถรองรับระบบ 5G ในทุกเครือข่ายและทุกพื้นที่ ควบคู่กับการพัฒนาระบบบริหารจัดการในด้านต่างๆ อาทิ ระบบบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างแต่ละรูปแบบการเดินทางแบบไร้รอยต่อ (Seamless) ซึ่งการพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะ นอกจากจำเป็นต้องมีระบบโครงข่ายโทรคมนาคมที่ดีแล้ว ยังจำเป็นต้องมีผังเมืองที่ดีและต้องได้รับความร่วมมือจากภาคส่วนที่สำคัญต่างๆ ได้แก่ ภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันการศึกษาอีกด้วย

สำหรับประเทศไทยเริ่มมีแนวโน้มที่จะนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการระบบต่างๆ เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่น ระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big data) ยานพาหนะไร้คนขับ (Autonomous Vehicles) อากาศยานไร้คนขับ และปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI) เป็นต้น ทำให้จำเป็นต้องเตรียมความพร้อมของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถนำเทคโนโลยีไปใช้ในกิจกรรมต่างๆ ได้อย่างเหมาะสม

2.3 แนวทางการพัฒนาพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และนโยบายรัฐบาล ได้ให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศและพื้นที่เศรษฐกิจเป้าหมาย อาทิ พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) อย่างต่อเนื่อง ทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของประเทศในระยะต่อไป จึงมุ่งเน้นการยกระดับชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน พัฒนาขีดความสามารถและความเชื่อมโยง เพื่อเพิ่มศักยภาพให้กับพื้นที่และเมืองและการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ๆ มาใช้ในการส่งเสริมการบริหารจัดการระบบต่างๆ เพิ่มขึ้นและสามารถรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงบริบททั้งภายในประเทศและภายนอกที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างทันท่วงที โดยสรุปแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในช่วงระยะ 20 ปี แยกตามสาขาการพัฒนา ดังนี้

2.3.1 ด้านคมนาคมขนส่ง ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) อย่างไร้รอยต่อ (Seamless) รวมทั้งสามารถสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เขตกรรม ท่อเกี่ยว และอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และทำให้เกิดการใช้พลังงานในภาคขนส่งที่มีประสิทธิภาพและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งทำให้ต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศอยู่ในระดับที่แข่งขันได้ในระดับสากล และส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีระบบขนส่งมวลชน (Transit - Oriented Development : TOD) เพื่อรวบรวมปริมาณการเดินทางในพื้นที่สู่ระบบขนส่งทางราง ซึ่งจะช่วยเพิ่มมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งทางรางอีกด้วย รวมถึงการพัฒนาฐานข้อมูลการเดินทางและการขนส่งทุกรูปแบบ ตลอดจนการนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการในระบบต่างๆ อาทิ ระบบโลจิสติกส์ ระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-payment) การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะ ทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาประเทศไทยให้เป็น “สมาร์ท โมบิลิตี้” (Smart Mobility) ในอนาคต

2.3.2 ด้านพลังงาน ให้ความสำคัญกับการพัฒนาดิจิทัลแพลตฟอร์มที่จะช่วยให้ผู้ใช้พลังงานสามารถควบคุมการใช้พลังงานของอุปกรณ์ต่างๆ ได้แบบ real-time รวมทั้งเข้าถึงข้อมูลการใช้พลังงานของตนเอง เพื่อสนับสนุนให้เกิดการบริหารการใช้และต้นทุนการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพสูงสุดทั้งในระดับครัวเรือน (Smart Home) และอุตสาหกรรม (Smart Industry) รวมทั้งช่วยในการจัดการภาคการผลิต อาทิ เทคโนโลยีระบบกักเก็บพลังงานโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) รวมถึงการพัฒนาระบบจัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลด้านพลังงาน เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายพลังงานมีส่วนช่วยส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตให้กับประชาชนในเมืองและในชุมชนได้อย่างยั่งยืนต่อไป

2.3.3 ด้านดิจิทัล การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลในระยะต่อไป นอกจากจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการขยายโครงข่ายระบบดิจิทัลให้มีความครอบคลุมทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศแล้วยังจำเป็นต้องพัฒนาเพื่อให้สามารถรองรับการแลกเปลี่ยน / ถ่ายโอนข้อมูลระหว่างกันที่เพิ่มมากขึ้นในแต่ละช่วงวินาที รวมทั้งสามารถรองรับการเชื่อมต่อกับระบบต่างๆ จำนวนมากในช่วงระยะเวลาเดียวกัน เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลถือเป็นปัจจัยสำคัญพื้นฐานของการพัฒนาระดับโครงสร้างพื้นฐานในด้านต่างๆ เพื่อรองรับการพัฒนาเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) และเมืองที่น่าอยู่ (Livable City) ในอนาคต

2.3.4 ด้านสาธารณูปการ (ระบบประปา) ให้ความสำคัญกับการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการจัดการระบบประปาเพิ่มขึ้น อาทิ การนำเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมที่จะสามารถนำน้ำทิ้งกลับมาใช้ใหม่ (Water Reuse) เพื่อลดปัญหาการขาดแคลนแหล่งน้ำดิบ การพัฒนาระบบฐานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำของประชาชน (Big Data) เพื่อจัดทำมาตรการส่งเสริมให้ประชาชนใช้น้ำอย่างประหยัด รวมทั้งการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการเฝ้าระวังตรวจสอบน้ำสูญเสียในระบบ

ทั้งนี้ การลงทุนพัฒนาพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในด้านต่างๆ ข้างต้นจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และองค์กรส่วนท้องถิ่น เพื่อให้สามารถดำเนินการขับเคลื่อนการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรมตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ต่อไป

3 สรุปสาระสำคัญการนำเสนอและข้อคิดเห็นจากผู้ร่วมอภิปราย

3.1 ดร.ชยธรรม์ พรหมศร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ภายใต้หัวข้อการนำเสนอ “โครงสร้างพื้นฐาน : เชื่อมโยงโครงข่ายอัจฉริยะ เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี”

ที่ผ่านมาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งของประเทศได้มีการบูรณาการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่างๆ โดยเฉพาะ สศช. ซึ่งจะเป็นผู้พิจารณาถึงแนวโน้มความต้องการในการขนส่ง (Demand) และกระทรวงคมนาคม (คค.) โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จะเป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนายุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ซึ่งประกอบด้วยแนวคิดการพัฒนาที่สำคัญใน 4 มิติ ได้แก่ (1) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Efficient Transport) (2) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (3) การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม และ (4) นวัตกรรมและการบริหารจัดการ (Innovation and Management) เพื่อให้ระบบคมนาคมขนส่งรูปแบบต่างๆ สามารถรองรับการเชื่อมโยงการเดินทางและการเคลื่อนย้ายสินค้า (Connectivity) ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม ยุทธศาสตร์คุณภาพชีวิตของประชาชน รวมถึงยกระดับความสามารถในแข่งขันของประเทศ ตลอดจนสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนต่อไป โดยสามารถสรุปแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศที่สำคัญ ดังนี้

3.1.1 การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง

1) ปัจจุบันมีโครงข่ายรถไฟฟ้าเปิดให้บริการประมาณ 140 กม. (ร้อยละ 30) ประกอบด้วย สายสีเขียว สายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง และอยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้าระยะทางรวมประมาณ 225 กม. ตามแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้า 10 สาย ในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ระยะทางรวมประมาณ 464 กม. ภายในปี 2572 โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการภายในปี 2569 ยังเหลืออยู่ระหว่างเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณา จำนวน 4 เส้นทาง ระยะทางรวมประมาณ 40 กม.

2) ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างเร่งพัฒนาระบบรถโดยสารสาธารณะ เพื่อทำหน้าที่เป็นระบบขนส่งรอง (Feeder) ของโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล การพัฒนาระบบตั๋วโดยสารร่วม (Common Ticketing) ให้แล้วเสร็จโดยเร็วและสอดคล้องกับแผนพัฒนารถไฟฟ้าทั้ง 10 เส้นทาง เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ซึ่งนอกจากจะเป็นการช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดแล้ว ยังเป็นการช่วยลดมลพิษทางอากาศ และอุบัติเหตุจากการสัญจรทางถนนอีกด้วย

ทั้งนี้ การกำหนดอัตราค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าในแต่ละเส้นทางเป็นไปตามสัญญาการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนกับหน่วยงานรับผิดชอบ ทำให้ภาครัฐไม่สามารถกำหนดหรือปรับโครงสร้างอัตราค่าโดยสารให้เป็นระบบเดียวกันได้ทั้งระบบ (Common Fare) จำเป็นต้องอาศัยระยะเวลาในการเจรจาเงื่อนไขและรายละเอียดกับผู้ประกอบการแต่ละราย อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันกรมการขนส่งทางราง อยู่ระหว่างศึกษารูปแบบโครงสร้างอัตราค่าโดยสารในระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ ที่มีความเหมาะสมและสามารถช่วยให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ สนข. ยังอยู่ระหว่างการศึกษาและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองของภูมิภาค อาทิ เชียงใหม่ อุตรธานี พิษณุโลก ภูเก็ต ขอนแก่น เพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมต่อจากการเดินทางด้วยระบบรถไฟทางไกล ทั้งในส่วนรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง

3.1.2 การพัฒนาระบบขนส่งทางราง

1) กระทรวงคมนาคมมีเป้าหมายหลักที่จะผลักดันให้ระบบขนส่งทางรางเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศที่สามารถเชื่อมโยงภูมิภาคต่างๆ ภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็วและปลอดภัย บนต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ แต่เนื่องจากโครงข่ายทางรถไฟของประเทศในปัจจุบัน (ปี 2557) มีระยะทางประมาณ 4,044 กม. ส่วนใหญ่เป็นทางเดี่ยว (ร้อยละ 91) ทำให้เกิดปัญหาและข้อจำกัดการบริหารจัดการเดินรถและความตรงต่อเวลา **ส่งผลให้ภาครัฐจำเป็นต้องเร่งรัดการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งทางรางของประเทศ** โดยการก่อสร้างรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ และปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ให้มีความสมบูรณ์และสามารถแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการเดินรถตามแนวเส้นทางหลักให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมถึงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างเมืองได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ตลอดจนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า รวมทั้งรองรับการเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งทางน้ำ ทางถนน และทางราง เช่น การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot : ICD) เป็นต้น เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการในการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากทางถนนสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า

2) นอกจากนี้ ปัจจุบัน กระทรวงคมนาคม ได้จัดตั้งกรมการขนส่งทางราง เพื่อทำหน้าที่กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง อาทิ ความปลอดภัย การบำรุงรักษาทาง การประกอบกิจการ และกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว รวมทั้งยังทำหน้าที่กำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางที่เหมาะสม ซึ่งจะช่วยให้อุณหภูมิและระดับการให้บริการภายใต้กิจการขนส่งทางรางของประเทศเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้

3.1.3 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีระบบขนส่งมวลชน (TOD)

1) ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการพัฒนาศูนย์คมนาคมพหลโยธิน (สถานีกลางบางซื่อ) และคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี 2564 โดยสถานีกลางบางซื่อจะทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่สำคัญที่จะเชื่อมโยงการเดินทางในเขตเมืองและเชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) และประเทศจีนผ่านระบบรถไฟฟ้า 1 เมตร ระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งรถไฟความเร็วสูง นอกจากนี้เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในศูนย์คมนาคมพหลโยธินได้อย่างเต็มศักยภาพ สนข. จึงได้ร่วมมือกับองค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาศูนย์คมนาคมพหลโยธิน เพื่อเป็นต้นแบบของการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชน และเมืองอัจฉริยะแห่งแรก (Smart City) ในไทย และภูมิภาคอาเซียน

2) อย่างไรก็ดี การพัฒนา TOD ให้ประสบความสำเร็จจำเป็นต้องพัฒนากฎหมายที่สนับสนุนการจัดรูปแบบที่ดินอย่างเป็นระบบ และกฎหมายที่ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินจากการเวนคืนเชิงพาณิชย์ โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้ (1) การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) และชุมชน (2) การรวบรวมที่ดินมาจัดทำเมืองใหม่ (3) การจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และ (4) การจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับการพัฒนาพื้นที่ โดยปัจจุบัน สนข. อยู่ระหว่างดำเนินการยกร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนา TOD ในอนาคตและได้คัดเลือกเมืองต้นแบบสำหรับการพัฒนา TOD จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดขอนแก่น

3.1.4 การนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนา

1) การนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ ถือเป็นมิติหนึ่งที่สำคัญภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งของประเทศในระยะ 20 ปี ซึ่งที่ผ่านมาตั้งแต่ปี 2557 ภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันวิชาการได้ร่วมกันทดลองนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการแก้ปัญหาจราจรของกรุงเทพมหานคร ภายใต้โครงการสาทรโมเดล ซึ่งได้ดำเนินมาตรการต่างๆ อาทิ การจัดให้มีรถโรงเรียน (Shuttle bus) การจัดจุดจอดแล้วจร (Park & Ride) บริเวณจุดเชื่อมต่อบนขนส่งสาธารณะ การกำหนดมาตรการสลับเวลาทำงานและมาตรการควบคุมจัดการจราจร (Traffic Flow Management) ด้วยโปรแกรมที่พัฒนาขึ้น ซึ่งถือว่าเป็นโครงการที่ประสบความสำเร็จ โดยปัจจุบันกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างเตรียมการจัดตั้งองค์การด้านการสัญจรอย่างยั่งยืน (Sustainable Mobility Institute : SMI) ภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ร่วมกันระหว่าง 6 หน่วยงาน ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กรุงเทพมหานคร กองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และมูลนิธิโตโยต้า โมบิลิตี้ เพื่อขยายผลโครงการสาทรโมเดลไปยังพื้นที่อื่นๆ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

2) ปัจจุบัน สนข. ได้พัฒนาแอปพลิเคชัน “นำทาง” ที่ช่วยให้ประชาชนสามารถวางแผนการเดินทางทั้งในส่วนระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในเขตเมืองทั้งรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทางติด GPS เรือ และรถไฟ ขานเมืองที่สามารถบอกจุดจอดรถและจุดเชื่อมต่อการเดินทางในแต่ละระบบ การรายงานสภาพจราจรและรายงานอุบัติเหตุแบบ Real time ซึ่งคาดว่าจะเมื่อมีปริมาณข้อมูลในระบบเพิ่มขึ้นในอนาคต จะทำให้แอปพลิเคชันมีความแม่นยำสูงขึ้น ซึ่งจะช่วยลดปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลและบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลอีกด้วย

3) สำหรับมาตรการสลับเวลาการทำงานของเจ้าหน้าที่ภาครัฐนั้น ปัจจุบัน สนข. ได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่สามารถเลือกช่วงระยะเวลาการทำงาน 2 ช่วง ได้แก่ ช่วง 7.30-15.30 น. และ ช่วง 8.30-16.30 น. เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน อย่างไรก็ตาม หน่วยงานบางแห่งอาจไม่สามารถเข้าร่วมมาตรการดังกล่าวได้ เนื่องจากมีข้อจำกัดในทางปฏิบัติ ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากลักษณะงานของแต่ละหน่วยงาน

3.2 ดร.สมภพ พัฒนอริยางกุล ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงพลังงาน ภายได้หัวข้อการนำเสนอ “พลังงานกับการเชื่อมโยงโครงข่ายอัจฉริยะเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี”

ในอนาคตบริบทด้านพลังงานจะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้การบริหารจัดการด้านพลังงานต้องเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งมีบริบท 4D ที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพลังงาน ดังนี้

3.2.1 Digitalization ผลจากการพัฒนาด้านดิจิทัลที่ดีขึ้นทำให้สามารถรับส่งข้อมูลได้มากขึ้น ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานที่สำคัญได้แก่ การพัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) ซึ่งเป็นการปรับปรุงระบบโครงข่ายไฟฟ้าให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลทั้งด้านการผลิตและการจ่ายกระแสไฟฟ้า จากเดิมรับส่งข้อมูล “แบบทางเดียว (One-way communication)” เป็น “แบบสองทาง (Two-way communication)” ทำให้สามารถนำข้อมูลที่เก็บได้จากผู้ผลิตและผู้ใช้ไฟฟ้าไปใช้ในการบริหารจัดการด้านพลังงานไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากนี้ การบริหารจัดการด้านพลังงานยังเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ที่ช่วยอำนวยความสะดวกสบายให้ผู้ใช้งานไฟฟ้าผ่านดิจิทัลแพลตฟอร์ม โดยสามารถควบคุมการใช้พลังงานไฟฟ้าของอุปกรณ์ต่าง ๆ ได้แบบ real-time รวมทั้งเข้าถึงข้อมูลการใช้พลังงานไฟฟ้าของตนเองเพื่อสนับสนุนให้เกิดการบริหารการใช้และบริหารต้นทุนที่มีประสิทธิภาพสูงสุด อาทิ ในช่วงความต้องการใช้ไฟฟ้าสูงสุด (Peak) สามารถกำหนดโปรแกรมสั่งการแบบอัตโนมัติให้ระบบปรับอากาศปรับอุณหภูมิเพิ่มขึ้น 1 องศา ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันของประชาชน แต่จะทำให้การใช้พลังงาน (Demand) ในภาพรวมลดลง และสามารถลดการลงทุนก่อสร้างโรงไฟฟ้าเพื่อรองรับช่วง Peak ได้

3.2.2 Decarbonization การตระหนักถึงสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืนทำให้การพัฒนาพลังงานในอนาคตจำเป็นต้องคำนึงถึงการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ด้วย จึงได้มีการสนับสนุนการผลิตพลังงานไฟฟ้าที่มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อย ได้แก่ การผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน หรือ พลังงานนิวเคลียร์ซึ่งอาจเป็นแนวทางที่ยังมีข้อจำกัด ที่สำคัญได้แก่ ด้านต้นทุนการผลิต แต่จากสถานการณ์การพัฒนาเทคโนโลยีอย่างก้าวกระโดด โดยเฉพาะเทคโนโลยี Solar Cell ทำให้มีต้นทุนการผลิตพลังงานหมุนเวียนต่ำลง ส่งผลให้มีผู้ใช้ไฟฟ้าผลิตไฟใช้เองได้มากขึ้น

นอกจากนี้ ในอนาคตคาดว่าภาคอุตสาหกรรมการผลิตจะมีการผลิตสินค้าที่ใช้พลังงานในรูปแบบไฟฟ้าเพิ่มขึ้น เนื่องจากเป็นรูปแบบพลังงานที่เข้าถึงได้ง่าย (Friendly Use) ซึ่งสินค้าที่คาดว่าจะมีการใช้ไฟฟ้าสูงในเขตเมือง เช่น อุปกรณ์ให้ความร้อน/เย็น อุปกรณ์ประกอบอาหาร และรถยนต์ไฟฟ้า เป็นต้น ทั้งนี้ ในประเด็นรถยนต์ไฟฟ้าหากภาครัฐต้องการสนับสนุนให้มีการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นก็จำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการต่างๆ ขึ้นมาควบคุมด้วย อาทิ การออกกฎหมายควบคุมการใช้รถที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สูงในเขตเมือง นอกจากนั้น หากราคาแบตเตอรี่ลดลงก็จะทำให้ราคารถยนต์ไฟฟ้าถูกลง และส่งผลให้คาดว่าจะมีความต้องการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นซึ่งอาจจะส่งผลให้ช่วงเวลาความต้องการใช้ไฟฟ้าสูงสุด (Peak) เปลี่ยนแปลงไปจากปัจจุบันที่อยู่ในช่วงกลางวันเป็นกลางคืน โดยปัจจัยที่กล่าวมาทั้งหมดจะส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการด้านพลังงานไฟฟ้าที่ต้องเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย

3.2.3 Decentralization ที่ผ่านมาการผลิตพลังงานที่มีประสิทธิภาพจำเป็นต้องมีการผลิตขนาดใหญ่เพื่อให้เกิดการประหยัดจากขนาด อย่างไรก็ตาม ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในปัจจุบัน ทำให้แหล่งผลิตพลังงานมีแนวโน้มกระจายตัวเพิ่มขึ้นและมีขนาดเล็กลง และมีการเปลี่ยนรูปแบบจากเดิมเป็นการผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากผู้ผลิตไปยังผู้ใช้ไฟฟ้า (One-way) ไปเป็นผู้ใช้ไฟฟ้าสามารถผลิตไฟฟ้าเพื่อใช้เองและส่งขายเข้าระบบได้ด้วย (Two-way) ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะทำให้การบริหารจัดการพลังงานไฟฟ้ามีความซับซ้อนเพิ่มขึ้น ดังนั้นทิศทางการพัฒนาจึงจำเป็นต้องเร่งพัฒนาระบบจัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลด้านพลังงาน เพื่อให้สามารถผลิตและใช้พลังงานจากแหล่งต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีเสถียรภาพ และความมั่นคงด้านพลังงานในราคาที่เหมาะสมต่อไป

3.2.4 Deregulation บริบทด้านพลังงานต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปนอกจากจะเพิ่มความซับซ้อนในการบริหารจัดการด้านพลังงานแล้ว ยังก่อให้เกิดรูปแบบธุรกิจด้านพลังงานรูปแบบใหม่ ๆ อาทิ prosumer หรือการผลิตไฟฟ้าใช้เอง ดังนั้น ภาครัฐจำเป็นต้องปรับกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อไม่ให้เป็นการอุปสรรคในการพัฒนา และเพื่อกำกับดูแลให้เกิดความโปร่งใสทั้งผู้ผลิตและผู้ใช้งาน

โดยสรุปการพัฒนาด้านพลังงานในอนาคตจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับบริบทการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว เพื่อให้สามารถบริหารจัดการพลังงานได้อย่างมั่นคง มีต้นทุนที่เข้าถึงได้และไม่เป็นภาระต่อผู้ใช้พลังงาน รวมทั้งมีความยั่งยืน โดยเป็นการผลิตและใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และกระทบสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการต่อยอดการพัฒนาเมืองและชุมชนต่างๆ ให้เป็นเมืองที่น่าอยู่ได้

4 ข้อคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม

4.1 ด้านคมนาคมขนส่ง

4.1.1 ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

1) ในช่วง 4 - 5 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยได้มีการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งซึ่งถือเป็นรากฐานที่สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนขนาดใหญ่และจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการค่อนข้างนาน อาทิ การก่อสร้างรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล การก่อสร้างรถไฟทางคู่ อย่างไรก็ตาม เพื่อให้สามารถแก้ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศได้อย่างเป็นรูปธรรม เห็นว่าการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศจำเป็นต้องมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกันก็จำเป็นต้องมีการบังคับกฎหมายผังเมืองและกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจังโดยเฉพาะการใช้ประโยชน์ที่ดิน นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญกับการกำหนดวัตถุประสงค์ และกลุ่มเป้าหมายหลักของโครงการที่ชัดเจน เพื่อลดความซ้ำซ้อนในการลงทุนพัฒนาระบบขนส่งของประเทศในแต่ละรูปแบบ ซึ่งจะช่วยให้การลงทุนของภาครัฐเป็นไปอย่างคุ้มค่าทั้งทางการเงินและเศรษฐกิจ

2) นอกจากนี้ กรณีศึกษาผลการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในต่างประเทศ พบว่า ประเทศที่ประสบผลสำเร็จในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ส่วนใหญ่เกิดจากการกระจายอำนาจให้ส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ริเริ่มและดำเนินการ ดังนั้น จึงเห็นว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งโดยเฉพาะในส่วนของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ควรให้หน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนในพื้นที่เป็นผู้ริเริ่มหลัก ในขณะที่ภาครัฐ (ส่วนกลาง) ควรทำหน้าที่ในการสนับสนุนด้านกฎหมายและความเชี่ยวชาญอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องควบคู่กันไป นอกจากนี้ ควรเปิดโอกาสให้หน่วยงานในพื้นที่สามารถนำเสนอแนวทางการพัฒนาฯ มายังส่วนกลางผ่านช่องทางคณะกรรมการจัดการระบบจราจรทางบกจังหวัด (อจร.) ซึ่งมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน และคณะกรรมการจัดการระบบการจราจรทางบก (คจร.) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ซึ่งจะทำให้การพัฒนาระบบขนส่งของประเทศสามารถตอบสนองได้ตรงกับความต้องการของพื้นที่ และสามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็วมากขึ้น

4.1.2 การแก้ไขปัญหาการจราจรและพื้นที่จอดรถในเมือง

1) มีแนวโน้มความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าในเขตเมืองขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศยังต้องเผชิญกับข้อจำกัด ดังนั้นภาครัฐควรให้ความสำคัญกับการกำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้สามารถบริหารจัดการความต้องการเดินทางของประชาชน อาทิ การเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทาง การให้บริการประชาชนผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมอย่างคุ้มค่า และมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งยังสามารถช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเขตเมืองได้อย่างเป็นรูปธรรม

2) ดร.ชยธรรม์ฯ รองผู้อำนวยการ สนข. ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมกับที่ประชุมว่า ปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) อยู่ระหว่างการพิจารณาความเป็นไปได้ในการนำกลไกการคมนาคมใช้ในการบริหารจัดการการจราจร โดยอาจจะกำหนดให้มีค่าผ่านทางที่แตกต่างกันตามช่วงเวลา อาทิ ลดราคาในช่วงนอกเวลาเร่งด่วน เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการสลับเวลาทำงาน สำหรับการกำหนดมาตรการต่างๆ ที่ใช้ในการบริหารจัดการความต้องการเดินทางของประชาชนนั้น จะสามารถดำเนินการได้ภายหลังจากที่การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จสมบูรณ์ นอกจากนี้ สาเหตุที่สำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรที่ติดขัดในปัจจุบัน คือ การบริหารจัดการพื้นที่จอดรถที่ไม่สัมพันธ์และไม่เหมาะสมกับอาคารขนาดใหญ่ อาทิ อาคารชุดที่พักอาศัย ในขณะที่การพัฒนาส่งเสริมการค้า โดยเฉพาะการพัฒนาโครงการคอนโดมิเนียมในพื้นที่กรุงเทพฯ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ซึ่งจะทำให้มีความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก ประกอบกับไม่มีการวางผังเมืองที่ชัดเจน ทำให้ สนข. เล็งเห็นถึงความสำคัญในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยอยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร (Traffic Impact Assessment : TIA) ของโครงการเพื่อบังคับให้การก่อสร้างอาคารใหญ่และพื้นที่ที่มีปริมาณการจราจรระดับสูง อาทิ พื้นที่ตลาด ต้องจัดทำรายงานผลกระทบด้านจราจร (TIA) ด้วย จากเดิมที่ไม่จำเป็นต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

4.1.3 การวางแผนการจราจรบริเวณสถานีกลางบางซื่อ

1) การพัฒนาสถานีกลางบางซื่อจะกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยหรือคอนโดมิเนียมในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวจำนวนมาก ดังนั้นจึงเห็นว่า ภาครัฐควรจัดทำการศึกษาทบทวนนโยบายหรือมาตรการต่างๆ (Sand box) เพื่อวางแผนการพัฒนาพื้นที่และกำหนดมาตรการสำหรับใช้ในการบริหารจัดการจราจรบริเวณโดยรอบสถานีกลางบางซื่อที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งปรับปรุงผังเมืองควบคู่กันไปด้วย โดยอาจนำ Big Data และระบบ AI เข้ามาช่วยในการดำเนินการดังกล่าว ซึ่งจะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณพื้นที่โดยรอบ

2) ดร.ชยธรรม์ฯ รองผู้อำนวยการ สนข. ได้ชี้แจงว่า ปัจจุบัน สนข. อยู่ระหว่างการกำหนดแนวทางบริหารจัดการการจราจรในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว โดยพิจารณาจากความสามารถของโครงข่ายถนนโดยรอบทั้งที่เป็นโครงข่ายเดิมและโครงข่ายที่อยู่ระหว่างดำเนินการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและกรุงเทพมหานคร อาทิ โครงการก่อสร้างทางพิเศษ และโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเชื่อมกรุงเทพฯ ฝั่งตะวันตกและตะวันออก เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการเดินทางในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม

4.2 ด้านพลังงาน

4.2.1 การบริหารจัดการระบบพลังงานด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล

1) ปัจจุบันเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามามีบทบาทต่อการพัฒนาประเทศค่อนข้างมาก ดังนั้นภาครัฐ ควรพิจารณานำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการบริหารจัดการด้านการใช้พลังงานด้วย

สำหรับประเด็นนี้ ดร.สมภพฯ ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงพลังงาน ได้ชี้แจงว่า การบริหารจัดการการใช้ไฟฟ้าของประเทศในปัจจุบันได้นำเทคโนโลยีดิจิทัลมาช่วยในภาพรวม อาทิ การบริหารจัดการโรงไฟฟ้า และการจัดการการใช้ไฟฟ้าในภาคอุตสาหกรรม โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านระบบไฟฟ้า ได้แก่ การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) มีแผนการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้ในการให้บริการ โดยเริ่มดำเนินการติดตั้ง Smart Meter ในกลุ่มผู้ใช้ไฟฟ้าภาคอุตสาหกรรมที่มีการใช้พลังงานไฟฟ้าสูง ซึ่งระบบดังกล่าวจะรองรับการเข้าถึงข้อมูลการใช้ไฟ และทำให้ผู้ใช้ไฟฟ้าบริหารจัดการการใช้ไฟได้สะดวกและมีประสิทธิภาพมากขึ้น สำหรับการเปลี่ยนมาใช้มิเตอร์อัจฉริยะในระดับครัวเรือนอยู่ระหว่างการศึกษาและพัฒนาเพื่อให้สามารถนำมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากปัจจุบันมิเตอร์อัจฉริยะยังมีราคาแพงกว่ามิเตอร์จานหมุน ซึ่งต้องอาศัยการลงทุนอีกจำนวนมาก

2) การบริหารจัดการอุปสงค์และอุปทานไฟฟ้า ควรใช้เทคโนโลยีดิจิทัลมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของระบบโครงข่ายไฟฟ้าที่ต้องรองรับพลังงานทดแทนเนื่องจากแหล่งเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าพลังงานทดแทน อาทิ พลังงานแสงอาทิตย์ และพลังงานลมมีความผันผวน ดังนั้น การบริหารจัดการด้านอุปทาน ควรต้องมีระบบพยากรณ์อากาศที่แม่นยำ เพื่อประมาณปริมาณการผลิตไฟฟ้าในช่วงเวลาต่าง ๆ สำหรับด้านอุปสงค์ หากอุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้าในบ้านมีเซ็นเซอร์เพื่อตรวจวัดการใช้ไฟฟ้าก็จะสามารถนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้ไฟฟ้า และนำมาบริหารจัดการการใช้ไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งใช้ประกอบการวางแผนหรือกำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อสนับสนุนการใช้พลังงานได้ด้วย

4.2.2 การพัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะด้านพลังงาน และการพัฒนาพลังงานนิวเคลียร์
ภาครัฐมีแนวคิดต่อการพัฒนาระบบโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานอัจฉริยะอย่างไร โดยเห็นว่า ควรเป็นการพัฒนาในภาพรวมของทั้งประเทศ หรือควรที่จะเริ่มดำเนินการในบางพื้นที่ก่อน และในอนาคตประเทศไทย จะมีการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานนิวเคลียร์หรือไม่

ดร.สมภพฯ ได้ชี้แจงว่า ปัจจุบันทั้งภาครัฐและเอกชนได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) เพื่อเพิ่มความมั่นคงและความเชื่อถือได้ในระบบไฟฟ้า โดยกระทรวงพลังงานได้เริ่มดำเนินการโครงการต้นแบบการพัฒนา Smart Grid ในพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน เนื่องจากเป็นพื้นที่ปลายสายมีไฟฟ้าตกและดับบ่อยครั้ง เพื่อปรับปรุงระบบไฟฟ้าให้มีความเชื่อถือได้มากขึ้น สำหรับภาคเอกชนได้เริ่มดำเนินการในนิคมอมตะนคร นอกจากนี้ สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานได้เปิดโอกาสให้ผู้สนใจสามารถสมัครเข้าร่วมทดสอบนวัตกรรมการพัฒนา Smart Grid ได้ โดยจัดทำโครงการในลักษณะ Sandbox

สำหรับพลังงานนิวเคลียร์สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้หลายด้าน เช่น ด้านการแพทย์ ด้านอาหาร และด้านการผลิตพลังงานไฟฟ้า เป็นต้น ซึ่งหากประเทศไทยจะนำพลังงานนิวเคลียร์มาผลิตไฟฟ้าจะต้องดำเนินการเตรียมความพร้อมหลายด้าน ทั้งด้านกฎหมาย และด้านบุคลากร ตามข้อกำหนดของหน่วยงานระดับสากล ได้แก่ ทบวงการพลังงานปรมาณูระหว่างประเทศ (International Atomic Energy Agency : IAEA) ทั้งนี้ ในช่วงปี 2549-2550 ประเทศไทยได้เคยศึกษาและเตรียมความพร้อมในด้านการใช้พลังงานนิวเคลียร์เพื่อผลิตไฟฟ้า อย่างไรก็ตาม แผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. 2561-2580 (PDP 2018) ซึ่งเป็นแผนล่าสุด ซึ่งไม่ได้บรรจุการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานนิวเคลียร์ไว้

4.3 ด้านดิจิทัลและด้านสาธารณูปการ

ในการนำเสนอส่วนใหญ่ เน้นให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง และด้านพลังงาน ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านอื่นด้วย อาทิ ด้านดิจิทัล ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาในอนาคต และด้านระบบน้ำประปา รวมทั้งที่อยู่อาศัย

นายดนุชา พิชยนันท์ รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ชี้แจงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล และด้านสาธารณูปการ ที่สำคัญต่อที่ประชุม ดังนี้

4.3.1 การเตรียมความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล รัฐบาลมีนโยบายที่จะส่งเสริมเทคโนโลยีดิจิทัล โดยเฉพาะการเร่งพัฒนาระบบโครงข่าย 5G ให้ประชาชนสามารถใช้งานได้ในอนาคตอันใกล้ ซึ่งโครงข่ายดังกล่าวจะมีส่วนสนับสนุนให้ภาคส่วนต่าง ๆ สามารถพัฒนาและปรับใช้เทคโนโลยีในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การลงทุนพัฒนาโครงข่าย 5G จำเป็นต้องใช้ทรัพยากรและวงเงินลงทุนค่อนข้างสูง ซึ่งจากภาวะอุตสาหกรรมสื่อสารโทรคมนาคมที่มีการเปิดเสรี (Liberalized) แล้วในปัจจุบัน และภาคเอกชนที่ดำเนินการอยู่ในอุตสาหกรรมก็มีศักยภาพในการดำเนินการ ดังนั้นความท้าทายสำคัญในขณะนี้ จึงเป็นการเร่งให้เกิดความชัดเจนด้านการบริหารจัดการคลื่นความถี่ และด้านข้อกำหนดหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล

4.3.2 การใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ที่ผ่านมาหน่วยงานที่ให้บริการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งในด้านคมนาคมขนส่ง พลังงาน และสาธารณูปการ ได้นำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่มีความซับซ้อนไม่มากนักมาปรับใช้ในกิจการของตนเอง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการของระบบ อาทิ การนำระบบตรวจวัดข้อมูลและควบคุมระยะไกล (SCADA) มาใช้ในการบริหารจัดการระบบประปา และระบบจำหน่ายพลังงานไฟฟ้า อย่างไรก็ตาม ในการสนับสนุนการดำเนินการเรื่อง Smart Grid เพื่อพัฒนาการบริหารจัดการพลังงาน และ Smart Mobility เพื่อบริหารจัดการระบบขนส่ง จำเป็นต้องมีการเชื่อมต่อของระบบต่างๆ ผ่านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่มีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น การสร้างเครือข่ายและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่างๆ จึงมีความจำเป็นและมีความสำคัญมากยิ่งขึ้นในอนาคต

4.3.3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านน้ำประปา สำหรับโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบประปาของประเทศไทยอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี เนื่องจากการพัฒนาน้ำประปาเพื่อการอุปโภคบริโภคในเขตเมืองและภูมิภาคมาอย่างต่อเนื่องทั้งในด้านการเพิ่มกำลังการผลิตน้ำประปา การขยายโครงข่ายน้ำให้ครอบคลุมพื้นที่บริการ และการพัฒนาคุณภาพน้ำประปาที่ได้มาตรฐานสากล ซึ่งมากกว่าร้อยละ 80 จะเป็นการดำเนินการโดยภาครัฐ เนื่องจากเป็นบริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน สำหรับประชาชนที่ยังไม่มีน้ำประปาอุปโภคบริโภคก็จะมีผู้ใช้แหล่งน้ำอื่นในการดำรงชีวิต อาทิ ประปาภูเขา และประปาบาดาล อย่างไรก็ตาม เนื่องจากผู้ให้บริการระบบประปาในประเทศไทยมีหลายหน่วยงานในแต่ละพื้นที่ เช่น หน่วยงานท้องถิ่น เป็นต้น ดังนั้น ในกรณีที่หน่วยงานอื่นเป็นผู้ให้บริการระบบประปา ดังนั้น ภาครัฐจึงให้ความสำคัญกับเรื่องคุณภาพ โดยจะพยายามควบคุมคุณภาพน้ำให้เป็นไปตามมาตรฐาน

4.3.4 การพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย ขณะนี้ภาครัฐได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย โดยเฉพาะตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการดังกล่าวได้อย่างทั่วถึง ซึ่งจะช่วยทำให้ประชาชนมีชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

4.4 ด้านอื่นๆ

4.4.1 การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของประเทศควรถือเป็นนโยบายที่สำคัญ เพราะจะมีส่วนช่วยลดภาระทางการเงินของภาครัฐ ทำให้สามารถนำทรัพยากรหรืองบประมาณไปจัดสรรเพื่อดำเนินการในเรื่องที่มีความจำเป็นเร่งด่วน โดยเฉพาะปัญหาทางด้านสังคม อย่างไรก็ตาม การให้ภาคเอกชนเข้าร่วมลงทุนจำเป็นต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมของโครงการเพื่อไม่ให้เกิดการลงทุนที่ซ้ำซ้อนกันระหว่างรัฐและเอกชน

4.4.2 **การจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติควรกำหนดให้มีการออกเสียงประชามติอย่างทั่วถึง** ซึ่งนายคณฐา รongเลขาธิการฯ ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมกับที่ประชุมว่า สำนักงานฯ ได้ให้ความสำคัญกับการให้ทุกภาคส่วนสามารถเข้าร่วมในกระบวนการจัดทำแผนพัฒนาฯ โดยเริ่มต้นตั้งแต่การประเมินผลการพัฒนาในช่วงครึ่งแผนพัฒนาฯ ก่อนที่สำนักงานฯ จะนำผลการประเมินดังกล่าวไปใช้ในการกำหนดแนวทางการพัฒนาในแผนพัฒนาฯ ฉบับถัดไป และหลังจากนั้นจะนำร่างแผนพัฒนาฯ ไปนำเสนอและรับฟังความคิดเห็นจากภาคส่วนต่างๆ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนในแต่ละภูมิภาค ทั้งนี้ ที่ผ่านมากระบวนการดังกล่าวจะใช้ระยะเวลาโดยเฉลี่ยประมาณ 1-2 ปี

4.4.3 **กระบวนการพิจารณารายงาน EIA และการเวนคืนที่ดินอาจเป็นอุปสรรคในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน** โดยนายคณฐา รongเลขาธิการฯ ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมกับที่ประชุมว่า ที่ผ่านมากระบวนการพิจารณารายงาน EIA ใช้ระยะเวลานาน เพื่อให้เกิดความรอบคอบและสามารถลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนา ซึ่งอาจมีส่วนทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้ แต่ปัจจุบันได้มีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อไม่ให้ขั้นตอนการพิจารณารายงาน EIA เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สำหรับในส่วนการเวนคืนที่ดิน อาจไม่เป็นปัญหาต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมากเมื่อเทียบกับปัญหาการโยกย้ายชุมชนที่บุกรุกพื้นที่ของรัฐ เนื่องจากการเวนคืนที่ดินมีกฎหมายและระเบียบที่ชัดเจนรองรับ รวมทั้งภาครัฐมีนโยบายในการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินให้เป็นไปอย่างเหมาะสมอยู่แล้ว

กลุ่มที่ 4

รายงานสรุปผลการประชุม



เมืองน่าอยู่ : แข่งขันได้ สักคมยั่งยืน

กลุ่มที่ 4 : เมืองน่าอยู่ : แข่งขันได้ สังคมยั่งยืน

ประธาน	คุณหญิง ดร.กษมา วรวรรณ ณ อยุธยา	กรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
	นายแพทย์รัชตะ รัชตะนาวิน	กรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้นำเสนอ	นางชุดินาฏ วงศ์สุบรรณ	รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้ร่วมอภิปราย	นายสมศักดิ์ จังตระกุล	ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น
	นายธีระศักดิ์ จิฑิตายัพพันธุ์	นายกเทศมนตรีนครขอนแก่น

1 สรุปสาระสำคัญเรื่อง เมืองน่าอยู่ : แข่งขันได้ สังคมยั่งยืน

1.1 การนำเสนอเรื่อง เมืองน่าอยู่ : แข่งขันได้ สังคมยั่งยืน

นางชุดินาฏ วงศ์สุบรรณ รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้นำเสนอรายละเอียดเรื่อง เมืองน่าอยู่ : แข่งขันได้ สังคมยั่งยืน สรุปได้ดังนี้

1.1.1 กรอบแนวคิดการพัฒนาเมืองน่าอยู่ แข่งขันได้ สังคมยั่งยืน การพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่ยั่งยืนต้องคำนึงถึงทิศทางการพัฒนาประเทศทั้งยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งให้ความสำคัญกับการใช้เมืองเป็นกลไกการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน การกระจายความเจริญและเพิ่มพื้นที่เมืองเศรษฐกิจ บนฐานการสร้างโอกาส ความเสมอภาค และเท่าเทียมกันทางสังคม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ร่วมกับการวิเคราะห์รูปแบบเมือง ในด้านบริบทและศักยภาพของพื้นที่ โมเดลการพัฒนาเมืองที่มีการปรับใช้แล้ว รวมถึงการพัฒนาเมือง (น่าอยู่) ยั่งยืนในระดับสากลทั้ง 3 มิติ ได้แก่ เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม รวมทั้งคำนึงถึงบริบทการเปลี่ยนแปลงในอนาคต เพื่อออกแบบกลไกการพัฒนาเชิงพื้นที่ให้มีความเหมาะสมตอบโจทย์ที่ตั้งไว้ได้

1.1.2 ทิศทางการพัฒนาเมืองในประเทศและในระดับสากล

1) ทิศทางการพัฒนาประเทศ : การใช้กลไกเชิงพื้นที่ ยุทธศาสตร์ชาติให้ความสำคัญกับการใช้เมืองเป็นกลไกการพัฒนาเพื่อการกระจายความเจริญและเพิ่มพื้นที่เมืองเศรษฐกิจ การพัฒนาระบบเมืองที่เอื้อต่อการสร้างชีวิตและสังคมที่มีคุณภาพและปลอดภัย ตอบสนองต่อสังคมสูงวัยและแนวโน้มการขยายตัวในอนาคต การพัฒนาพื้นที่เมือง ชนบท เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเชิงนิเวศให้เติบโตอย่างยั่งยืน และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเชิงพื้นที่ ได้แก่ (1) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะเพื่อลดความแออัดในกรุงเทพฯ กระจายความเจริญไปสู่พื้นที่ส่วนอื่น ๆ (2) เขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อดึงดูดการลงทุน และยกระดับรายได้ของประชากรในประเทศ (3) โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัลเพื่อสนับสนุน ให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบ (4) พลังทางสังคมเน้นการพัฒนากลไกการมีส่วนร่วมของประชาชนในการแก้ไขปัญหาให้สอดคล้องกับความต้องการระดับพื้นที่ในเชิงลึกอย่างแท้จริง (5) เศรษฐกิจฐานรากเพื่อสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ และ (6) การเติบโตอย่างยั่งยืนให้ความสำคัญกับการพัฒนาการบริหารจัดการมลพิษทั้งระบบที่แหล่งกำเนิด และคำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่

นอกจากนี้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ มุ่งพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่สำหรับคนทุกกลุ่มในสังคม พัฒนาเมืองสำคัญต่างๆ ทั่วประเทศ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง จัดสภาพแวดล้อมเมืองผ่านการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบบริการสาธารณะให้มีคุณภาพและมีช่องทางการเข้าถึงที่หลากหลาย พัฒนาที่อยู่อาศัยเพื่อแก้ปัญหาชุมชนแออัดในเมือง ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เร่งลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ปรับปรุงโครงข่ายรถไฟ ระบบขนส่งสาธารณะ และยุทธศาสตร์การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อพัฒนาอย่างยั่งยืน เน้นการสร้างคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดี ลดมลพิษ และลดผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนและระบบนิเวศ

2) **การพัฒนาเมือง (น่าอยู่) ยั่งยืนในระดับสากล** มีรูปแบบการพัฒนาเมืองที่เกิดจากการผสมผสานระหว่าง 3 มิติ (เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม) นำไปสู่แนวทางการพัฒนาเมืองใน 5 ด้านสำคัญ คือ (1) Livable เน้นการทำให้เกิดเมืองน่าอยู่ผ่านการเป็นเมืองเสริมสร้างสุขภาพ (Healthy city) (2) Viable-Eco Efficiency เน้นการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ/รู้ค่า มีแนวทางให้เกิดความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อมเมือง (3) Fair-Equality เน้นความเป็นเมืองสำหรับทุกคน (Inclusive city) การคำนึงถึงผลทางเศรษฐกิจท้องถิ่น การเข้าถึงที่ดินอย่างเหมาะสม ฯลฯ (4) Urban governance เน้นการมีส่วนร่วมของทุกคน การตระหนักถึงสิทธิทางสังคมของประชาชนทั่วไป ความโปร่งใส การติดตามประเมินผล (5) Sustainable city เน้นการสร้าง ความยั่งยืนของเมืองในทุกมิติ

3) **ตัวอย่างการพัฒนาเมืองน่าอยู่ในต่างประเทศ** รูปแบบพัฒนาเมืองในต่างประเทศ ถูกออกแบบมาเพื่อตอบโจทย์บริบทการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นผ่านมาตรการต่างๆ ตั้งแต่การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ การพัฒนาระบบฐานข้อมูล การพัฒนาเครือข่ายสุขภาพ อาทิ

3.1) **Compact City : Toyama ประเทศญี่ปุ่น** ตอบโจทย์สังคมสูงวัย สถานการณ์ที่ผู้สูงอายุอยู่ตามลำพังมากขึ้น และภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในการดูแลรักษาโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีการดำเนินงานสำคัญ ใน 3 เรื่อง ได้แก่ (1) พื้นพระบรรลไฟรางเบาและระบบรถรางรอบเมือง (2) ส่งเสริมให้ประชาชนย้ายมาอยู่ในตัวเมือง หรือพื้นที่ที่ระบบขนส่งสาธารณะเข้าถึง (3) พื้นปูย่านตัวเมือง โดยปรับปรุงย่านการค้า และส่งเสริมการสร้างอพาร์ทเมนต์ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน มากกว่าการสร้างบ้านแบบเดี่ยว

3.2) **Smart City : London สหราชอาณาจักร** มีความท้าทายจากการเป็นสังคมสูงวัยและการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรในเมือง จึงมีการดำเนินการในเรื่อง (1) ระบบเก็บข้อมูล โดยรวบรวมสถิติในด้านต่างๆ กว่า 700 Datasets พร้อมกันนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ อาทิ วิเคราะห์ข้อมูลโครงสร้างประชากร เพื่อคาดการณ์และวางแผนจำนวนที่นั่งเรียน (2) ระบบชำระเงิน Contactless (อาทิ บัตรเดบิต/เครดิต Apple Pay ฯลฯ) (3) ความปลอดภัย โดยนำกล้องติดตัวมาใช้เก็บรวบรวมหลักฐานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และการรายงานอาชญากรรมที่ไม่ใช่เหตุด่วนเหตุร้าย ผ่านช่องทางออนไลน์

3.3) **Age-friendly City : Hague ประเทศเนเธอร์แลนด์** จากสถานการณ์จำนวนผู้สูงอายุที่เพิ่มขึ้น ทำให้มีการดำเนินการที่สำคัญ อาทิ สนับสนุนให้ร้านอาหาร /โรงพยาบาลนตร์ /ศูนย์กีฬา ช่วยดูแลผู้สูงอายุในเวลากลางวัน สร้างพื้นที่สีเขียวเพื่อจูงใจผู้สูงอายุให้ออกมานอกบ้าน สร้างที่อยู่อาศัยราคาถูก ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้ผู้สูงอายุมีความตื่นตัว สามารถต่อสู้กับความโดดเดี่ยว และหันมาสร้างความพึงพอใจให้กับชีวิตมากขึ้น อีกทั้ง การเกิด Ageing-In-Place ทำให้ผู้สูงอายุสามารถอยู่ในเมืองได้อย่างอิสระและปลอดภัย บนสิ่งอำนวยความสะดวกที่รองรับในเมือง

1.1.3 **บริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาเมือง/พื้นที่** การเปลี่ยนแปลงสำคัญทั้งด้านเทคโนโลยี โลกาภิวัตน์ ความเป็นเมือง โครงสร้างประชากรและเจเนอเรชั่น และการเปลี่ยนแปลงด้านสภาพภูมิอากาศ ก่อให้เกิดแนวโน้มสำคัญที่จะส่งผลต่อการพัฒนาเมืองในประเด็นสำคัญ ได้แก่

1) **Future of Urbanism** แนวโน้มในอนาคตที่จะเกิดขึ้นกับความเป็นเมือง ได้แก่ การใช้ทรัพยากรอย่างประหยัด การใช้ข้อมูลดิจิทัลมาแก้ปัญหาของเมือง ดังนั้น การใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีและนวัตกรรมจะเป็นหนึ่งในกุญแจสำคัญสู่การเติบโตอย่างยั่งยืนของเมือง โดยการพัฒนาต้องคำนึงถึงการใช้ทรัพยากรสำรอง ตัดการใช้ทรัพยากรที่เกินความจำเป็น ใช้โครงสร้างพื้นฐานขนาดเล็ก และใช้นวัตกรรมเพื่อกำหนดพฤติกรรมและปรับปรุงชีวิตคนเมือง โดยยึดคนเป็นศูนย์กลาง

2) **Future of Community** โดยเมืองที่มีมหาวิทยาลัย การบริการทางการแพทย์ หรือทุนทางวัฒนธรรมที่ดี จะดึงดูดทั้งคนรุ่นใหม่ทั้งที่เป็นคนไทยและต่างชาติมากขึ้น อาจเกิดภาพในลักษณะที่คนหลายวัฒนธรรมจากทั่วโลกมาอยู่ในพื้นที่เดียวกัน ดังนั้น หากเมืองมีลักษณะที่เอื้อดังกล่าว โอกาสการเติบโตจะขึ้นอยู่กับความสามารถในการพัฒนาให้เมืองเป็นแพลตฟอร์มของการสร้างสรรค์ ผ่านการรวมตัวของคนรุ่นใหม่ มีกฎระเบียบที่เอื้อต่อการอยู่อาศัยและการทำงานให้คนต่างชาติทักษะสูง รวมถึงการเตรียมความพร้อมด้านภาษา

3) **Future of Aged Society** การพัฒนาเมืองหลักในอนาคตจะมีลักษณะเป็นการพัฒนาเมืองที่เป็นมิตรกับผู้สูงอายุ (Age - Friendly City) โดยมีการนำเทคโนโลยีมาเป็นผู้ช่วยในการดำเนินชีวิต ได้แก่ Smart Farm/ Smart Home/ Smart City และ Assistive Technology ซึ่งเมืองขนาดเล็กที่มีระบบขนส่งสาธารณะที่ดี มีแนวโน้มที่จะพัฒนาให้เป็น Age - Friendly City ได้มากกว่าเมืองขนาดใหญ่ ทั้งนี้ การพัฒนาดังกล่าวจะส่งผลให้ผู้สูงอายุมีบทบาทสำคัญในการเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ รวมทั้งดึงดูดให้ผู้สูงอายุจากทั่วโลกมาอาศัยอยู่ร่วมกันในเมืองเดียวยิ่งขึ้น

4) **Future of Work** รูปแบบการทำงานใหม่ทำให้คนบางส่วนจะเผชิญกับการตกงาน ส่งผลให้เกิดการย้ายกลับภูมิลำเนา โดยเฉพาะผู้ที่ประกอบอาชีพที่ไม่ใช้ทักษะสูงมาก รวมถึงตลาดงานจะเปลี่ยนแปลงไปสู่ภาคบริการมากขึ้น จึงต้องการกลไกการเปลี่ยนผ่านด้านอาชีพที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งรูปแบบการจ้าง /ทำงานอิสระมากขึ้น ดังนั้น การพัฒนาการศึกษาและระบบการเรียนรู้ตลอดชีวิตจึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง ในการพัฒนาทักษะที่จำเป็นในอนาคตและทดแทนได้ยากโดยระบบอัตโนมัติ รวมทั้งมีกลไกที่นำไปสู่การเปลี่ยนผ่านงานได้อย่างแท้จริง

5) **Future of Climate Change** การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศจะส่งผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจและการดำเนินชีวิตมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากอุณหภูมิเฉลี่ยของประเทศไทยจะสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ฤดูร้อนจะยาวนานขึ้น บางพื้นที่จะมีการขยายขอบเขตพื้นที่น้ำท่วม มีโรคที่มีแมลงเป็นพาหะและโรคระบาดที่มาจากน้ำจะเพิ่มสูงขึ้น อาทิ โรคไข้เลือดออก ดังนั้น การบริหารจัดการเมืองจะซับซ้อนขึ้น และต้องการความเท่าทัน ทั้งด้านการประเมินผลล่วงหน้าและการตั้งรับกับเหตุการณ์ที่ไม่คาดฝัน

1.1.4 **แนวทางการพัฒนาสู่เมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน** หลายพื้นที่ในประเทศไทยมีการพัฒนารูปแบบเมืองในลักษณะต่าง ๆ มาในระดับหนึ่งแล้ว อย่างไรก็ตาม การพัฒนาเมืองไปสู่ความยั่งยืนจำเป็นต้องมีแผนบูรณาการเชิงพื้นที่ในทุกมิติ รวมถึงบริบทการเปลี่ยนแปลงใหม่ ๆ ที่ต้องคำนึงเพิ่มเติม ซึ่งอาจนำมาพิจารณาต่อยอดในประเด็นต่าง ๆ อาทิ

1) **Age-friendly City จังหวัดพิจิตร** มีการดำเนินงานตามกรอบ Age-friendly city ขององค์การอนามัยโลก (WHO) ทั้ง 8 ด้าน อาทิ การปรับสภาพแวดล้อมที่อยู่อาศัย การตั้งโรงเรียนผู้สูงอายุ การให้ความรู้การดูแลสุขภาพและโภชนาการ โดยมีประเด็นต่อยอดสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน อาทิ การส่งเสริม

การพัฒนาเทคโนโลยีในการเป็นผู้ช่วยดูแลและระบบเฝ้าระวังในบ้านให้กับผู้สูงอายุ การเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อส่งเสริมการใช้ชีวิตนอกบ้าน ซึ่งปัจจัยความสำเร็จ คือ การมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน อาทิ องค์การบริหารส่วนตำบล (ประสานงาน) วัด (สถานที่) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (กิจกรรมออกกำลังกาย) และอาจารย์ที่มาสอน โดยไม่รับค่าตอบแทน

2) **Smart Phuket จังหวัดภูเก็ต** เป็นจังหวัดต้นแบบของการพัฒนาเมืองภายใต้แนวคิด Smart City หรือเมืองอัจฉริยะ พัฒนาการจราจร การท่องเที่ยว สิ่งแวดล้อม รวมถึงเรื่องความมั่นคง ผ่านรูปแบบการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยี และมีประเด็นต่อยอดสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน อาทิ การพัฒนาที่คำนึงถึงการเข้าถึงเทคโนโลยีของทุกกลุ่มอายุและรายได้ เพื่อบรรเทาความท้าทายจาก Digital Divide เชื่อมโยงการวิเคราะห์ข้อมูลในมิติที่หลากหลายเพื่อแก้ปัญหาเชิงพื้นที่ อาทิ จำนวนโรงเรียน และการพัฒนาแพลตฟอร์มเพื่ออำนวยความสะดวกแก่แรงงานทักษะสูง

3) **Healthy City จังหวัดราชบุรี** เน้นการพัฒนาเมืองไปสู่ Healthy City อาทิ สภาพแวดล้อมเมืองที่ถูกสุขอนามัยและปลอดภัย ระบบนิเวศที่มั่นคง มีทัศนคติที่ดีในด้านสุขภาวะ ส่งเสริมเอกลักษณ์ที่มีอยู่เดิม มีบริการทางสุขภาพที่มีประสิทธิภาพอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม โดยมีประเด็นต่อยอดสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน อาทิ พัฒนาและนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพให้เหมาะสม เชื่อมโยงปัญหาสิ่งแวดล้อมกับปัญหาเชิงสุขภาพ โดยยกระดับการเฝ้าระวังและการส่งเสริมการดูแลสุขภาพสิ่งแวดล้อม อาทิ การตรวจวัดคุณภาพอากาศ การพัฒนาเทคโนโลยีในการเฝ้าระวังผลกระทบที่เกิดต่อแหล่งท่องเที่ยวและพื้นที่ต่างๆ

1.1.5 **ปัจจัยความสำเร็จไปสู่เมืองน่าอยู่ แข่งขันได้ สังคมยั่งยืน** มี 2 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ (1) แผนพัฒนาพื้นที่เชิงบูรณาการในทุกมิติ ที่คำนึงถึงผลกระทบระยะยาวและบริหารการเปลี่ยนแปลงมีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาตามบริบทและศักยภาพของพื้นที่ มีแผนนำสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม และการนำนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนา และ (2) การบริหารจัดการ/กำกับดูแลที่มีความยืดหยุ่น และมีประสิทธิภาพสูง ผ่านการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน สร้างวัฒนธรรมร่วมที่นำไปสู่เป้าหมายเดียวกัน และการสนับสนุนให้ภาคเอกชน/ภาควิชาการเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการเพื่อปิดช่องว่างการพัฒนา

1.2 มุมมองของประธานต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่

1.2.1 ความสำคัญของการพัฒนาเชิงพื้นที่ โดยคุณหญิงกษมา วรวรรณ ณ อยุธยา

1) **การพัฒนาเชิงพื้นที่เป็นทิศทางการพัฒนาประเทศที่สำคัญในอนาคต** ประเทศไทยได้มีการดำเนินการพัฒนาเชิงพื้นที่ตั้งแต่การดำเนินโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 เพื่อสร้างฐานเศรษฐกิจของประเทศ และต่อยอดเป็นโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ซึ่งจากประสบการณ์ของการพัฒนาดังกล่าวที่ผ่านมา สะท้อนให้เห็นว่าคำตอบของการพัฒนาที่มาจากส่วนกลางอาจไม่สามารถตอบโจทย์ของพื้นที่ได้ แต่จำเป็นต้องมีการออกแบบนโยบายที่มีความเหมาะสมเฉพาะกับบริบทของพื้นที่ (Tailor-made) โดยพิจารณาจากสภาพปัญหา จุดแข็ง ศักยภาพของพื้นที่ รวมถึงพื้นที่เมืองที่เป็นศูนย์กลาง อาจเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญของการพัฒนาเชิงพื้นที่ ดังนั้น จึงเป็นความท้าทายของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่จะมียุทธศาสตร์ในการส่งเสริมและจัดปัญหาอุปสรรคให้การพัฒนาเมืองสามารถเติบโตจนกลายเป็นเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน อันส่งผลให้คนในเมืองมีคุณภาพชีวิตที่ดีในท้ายที่สุด

2) **จุดเปลี่ยนสำคัญหรือ Game Changer ของการพัฒนาเชิงพื้นที่** จากประสบการณ์ด้านการพัฒนาเชิงพื้นที่ แสดงให้เห็นถึงการพัฒนาเชิงพื้นที่โดยมุ่งเน้นการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานรัฐและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง (Game Changer) จากเมืองในรูปแบบเดิมไปสู่การเป็นเมืองที่มีความยั่งยืนในทุกมิติ และสามารถนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงในระดับประเทศได้

1.2.2 การพัฒนาเมืองในมิติด้านสุขภาพ โดยนายแพทย์รัชตะ รัชตะนาวิน

1) **หลักการสำคัญของการมีสุขภาพที่ดี** ควรเริ่มต้นตั้งแต่การป้องกันโรค การเสริมสร้างสุขภาพ ซึ่งสอดคล้องกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 กำหนดไว้ว่ารัฐต้องเสริมสร้างให้ประชาชนมีความรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมสุขภาพและการป้องกันโรค สะท้อนให้เห็นความสำคัญของความตระหนักถึง “การสร้างสุขภาพนำการซ่อมสุขภาพ” เพราะการป้องกันไม่ให้เกิดโรคย่อมดีกว่าการเป็นโรค อีกทั้งยังสามารถช่วยเฝ้าระวังและบรรเทาผลกระทบจากการรักษาพยาบาลให้ลดน้อยลงได้อีกด้วย และหากพิจารณาปัจจัยสังคมกำหนดสุขภาพ (Social Determinants of Health : SDH) ของคนไทย ยังพบว่า คนไทยเสียชีวิตก่อนวัยอันเกิดจากโรคไม่ติดต่อเรื้อรังจำนวนมาก อาทิ โรคเบาหวาน โรคหลอดเลือดสมองและหัวใจ ซึ่งล้วนมีสาเหตุเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมในการบริโภคอาหาร และการใช้ชีวิต

2) **การออกแบบเมืองในมิติด้านสุขภาพ** ควรให้ความสำคัญกับการทำให้คนในเมืองมีสถานที่ออกกำลังกายที่อยู่ใกล้ที่พักอาศัย สามารถเดินทางได้อย่างปลอดภัย ขณะเดียวกันผู้สูงอายุสามารถเดินทางและใช้ชีวิตได้อย่างสะดวก (Universal Design) การแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ และการป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ ดังนั้น การให้ความรู้เกี่ยวกับการสร้างเสริมสุขภาพ การป้องกันควบคุมโรคจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ จึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง ซึ่งอาจนำแนวคิดการสร้างเมืองสุขภาพ (Healthy City) ตามนิยามขององค์การอนามัยโลก (WHO) มาประยุกต์ใช้กับการพัฒนาเมืองเพื่อสร้างสุขภาพ ประกอบด้วย (1) การมีสภาพแวดล้อมเมืองที่ถูกสุขอนามัยและปลอดภัย (2) การมีระบบนิเวศที่มั่นคง (3) การมีชุมชนเข้มแข็งและมีทัศนคติที่ดีในด้านสุขภาพ (4) ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับการดำรงชีวิต สุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี (5) การมีองค์ประกอบพื้นฐานในการดำรงชีวิตเพียงพอต่อประชาชนทุกคนและทุกระดับรายได้ (6) ความสามารถเข้าถึงและเข้าใจได้โดยประชาชนทุกเพศ ทุกวัย และกำลังทรัพย์ (7) การมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่หลากหลายและมีนวัตกรรม (8) การเชื่อมโยงอดีตผ่านมรดกวัฒนธรรมเพื่อให้ประชาชนแต่ละท้องถิ่นเกิดการอนุรักษ์มรดกวัฒนธรรมท้องถิ่นและนำไปสู่การสร้างผลลัพธ์ทางเศรษฐกิจ (9) การมีรูปแบบทางกายภาพที่สอดคล้องกลมกลืนและส่งเสริมเอกลักษณ์ที่มีอยู่เดิม (10) การมีบริการทางสุขภาพที่มีประสิทธิภาพอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม และ (11) ประชาชนมีสุขภาพที่ดี

2 สรุปสาระสำคัญการนำเสนอและข้อคิดเห็นจากผู้ร่วมอภิปราย

การอภิปรายครั้งนี้ เป็นการอภิปรายถึงการพัฒนาพื้นที่จังหวัดขอนแก่น โดยการพัฒนาจังหวัดขอนแก่นสู่เมืองอัจฉริยะ (Smart City) แนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองในอนาคต และกรณีการดำเนินโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบา

2.1 การพัฒนาพื้นที่จังหวัดขอนแก่นในภาพรวม โดยนายสมศักดิ์ จังตระกุล ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น

2.1.1 **ข้อมูลพื้นฐาน** จังหวัดขอนแก่น แบ่งการปกครองเป็น 26 อำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น 25 แห่ง และมีจำนวนประชากรรวม 1.8 ล้านคน ในส่วนของสภาพทางเศรษฐกิจ จังหวัดขอนแก่นมีการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงเป็นอันดับสองของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Provincial Product : GPP) ในปี 2560 อยู่ที่ 204,122 ล้านบาท ประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวอยู่ที่ 117,560 บาท/ปี โดยการเติบโตทางเศรษฐกิจมาจากนอกภาคเกษตรเป็นหลักมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 89.5 ขณะที่ในภาคเกษตรมีเพียงร้อยละ 10.5 ของ GPP

2.1.2 การพัฒนาจังหวัดขอนแก่นสู่เมืองอัจฉริยะ (Smart City) มีการดำเนินการ 6 เรื่อง ดังนี้

1) **Smart Mobility** เพื่อพัฒนาขอนแก่นให้เป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ โดยมีความร่วมมือภายในกลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์ ประกอบด้วย ร้อยเอ็ด ขอนแก่น มหาสารคาม และ กาฬสินธุ์ ในการสร้างเมืองนวัตกรรมระบบรางที่จะผลิตรถไฟความเร็วสูงให้กับประเทศไทย ครอบคลุมทั้งการพัฒนามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน วิทยาเขตขอนแก่น ให้เป็นหน่วยวิจัยและทดสอบมาตรฐานระบบรางทั้งระบบ การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมระบบราง รวมถึงเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้ระบบรางของประเทศ ทั้งนี้ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้มีประกาศเมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2562 ให้โครงการลงทุนในอุตสาหกรรมระบบรางและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องที่ตั้งในจังหวัดขอนแก่น และจังหวัดนครราชสีมา ได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50 เป็นระยะเวลา 5 ปี นับจากวันสิ้นสุดการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลของโครงการ นอกจากนี้ ยังมีแผนในการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบาสายเหนือ-ใต้ ระยะทาง 26 กิโลเมตร โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่และการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น ให้สามารถเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค โดยเฉพาะกับประเทศจีนและเวียดนาม

2) **Smart Living** ได้มีการลงนามความร่วมมือระหว่างเทศบาลนครขอนแก่น สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล โรงพยาบาลและมหาวิทยาลัยในพื้นที่ ในการจัดตั้ง “Khon Kaen Smart Living Lab” เพื่อพัฒนาจังหวัดขอนแก่นให้เป็น Smart Health & Medical Hub อาทิ การนำเทคโนโลยี Internet of Things มาใช้กับสายรัดข้อมือเพื่อตรวจวัดความดัน ตรวจวัดชีพจร และส่งสัญญาณไปยังโรงพยาบาล การพัฒนา Stroke Application ที่เชื่อมต่อกับรถฉุกเฉิน เพื่อให้ผู้ป่วยได้รับยาละลายลิ่มเลือดทันเวลา เป็นผลให้เมื่อปี 2561 จังหวัดขอนแก่นได้รับรางวัลชนะเลิศ Smart City Asia Pacific Awards สาขา Public Health and Social Services

3) **Smart Citizen** โดยมีการดำเนินโครงการ อาทิ การจัดทำโครงการระบบลานจอดรถอัจฉริยะ (Smart Parking) ตามจุดต่างๆ ในเทศบาลนครขอนแก่น โครงการศูนย์พัฒนาทักษะและการเรียนรู้ ICT

4) **Smart Economy** โดยพัฒนาจังหวัดขอนแก่น ให้เป็นศูนย์กลางการประชุมและท่องเที่ยว มีเป้าหมายใน 4 เรื่อง ได้แก่ การเป็นเมืองแห่งการจัดประชุมและนิทรรศการ (Mice City) การเป็นอุทยานธรณีโลกในปี 2564 การเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง และการเป็น Smart Tourism City ซึ่งจะทำให้จำนวนผู้เยี่ยมเยือนเพิ่มขึ้นจาก 5.2 ล้านคน ในปี 2561 เป็น 10.7 ล้านคนในปี 2572 และนำรายได้เข้าสู่จังหวัดเพิ่มขึ้นจากประมาณ 17 ล้านบาท เป็น 37 ล้านบาท ในช่วงเวลาเดียวกัน นอกจากนี้ ได้ให้ความสำคัญกับการสร้างรายได้และอาชีพให้กับชุมชน โดยพัฒนาลายไหมประจำจังหวัดขอนแก่น ภายใต้อิทธิพลแคนแก่นคูน ซึ่งได้รับรางวัลจาก World Crafts Council ให้จังหวัดขอนแก่นเป็นเมืองหัตถกรรมโลก แห่งผ้าไหมมัดหมี่ ส่งผลให้ชุมชน/กลุ่มทอผ้าไหม มีรายได้เพิ่มขึ้น โดยมีรายได้จากการจำหน่ายผ้าไหมจำนวนทั้งสิ้น 1591.6 ล้านบาท (ข้อมูลเมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2562)

5) **Smart Environment** ได้มีการดำเนินการต่าง ๆ อาทิ การปลูกต้นไม้ในอาคาร นอกอาคาร การบริหารจัดการและกำจัดขยะมูลฝอย ด้วยวิธีการแปรรูปขยะมูลฝอยเป็นพลังงานไฟฟ้า การแก้ไขปัญหาขยะในชุมชน และพัฒนาระบบถังขยะอัจฉริยะ

6) **Smart Government** โดยจัดทำแอปพลิเคชันระบบบริหารจัดการการประชุม (Electronic Provincial Administration Meeting : EPAM) เพื่อให้ส่วนราชการและหน่วยงานใช้ในการจัดการประชุม ซึ่งจะช่วยลดปริมาณกระดาษสำหรับการจัดประชุม แอปพลิเคชันดำรงธรรม Tracking สำหรับแจ้งเรื่องร้องเรียน ข่าวด่วนต่าง ๆ

2.1.3 แนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองในอนาคต โดยมีเป้าหมายให้จังหวัดขอนแก่นเป็น (1) เมืองแห่งการค้าและการลงทุน หรือ Global City ที่ดึงดูดให้บริษัทลงทุนข้ามชาติเข้ามาลงทุนเพิ่มมากขึ้น การเป็น Medical Hub โดยพัฒนาโรงพยาบาลศรีนครินทร์ ให้เป็นโรงพยาบาลขนาดใหญ่ในภูมิภาค มีสัดส่วนเตียงต่อประชากรเพิ่มขึ้นเป็น 1 : 400 และพัฒนายกระดับโรงพยาบาลชุมแพให้เป็น Excellence center ด้านมะเร็งลำไส้ เพื่อลดความแออัดของผู้ป่วยในโรงพยาบาลศรีนครินทร์ (2) เมืองแห่งความปลอดภัย (Safe City) โดยติดตั้ง ปรับปรุงระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) ที่เชื่อมต่อกับ Operation Center และ (3) เมืองที่ประชาชนมีรายได้หลุดพ้นจากความยากจน ได้มีการจัดทำโครงการผูกเสี่ยวแก่กัน โดยใช้ข้อมูลความจำเป็นพื้นฐาน (จปฐ.) เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาคนจน และนำประเพณีการผูกเสี่ยวมาปรับใช้ในการจัดการกับความยากจน เพื่อให้สามารถแก้ปัญหาได้ตรงกับความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง รวมถึงยังเป็นการบูรณาการความร่วมมือกับทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐส่วนกลางและพื้นที่ ภาคเอกชน อาทิ สภาอุตสาหกรรมจังหวัด สภาหอการค้าจังหวัด ในการยกระดับรายได้ของประชาชนและแก้ปัญหาความยากจน

2.2 การพัฒนาพื้นที่จังหวัดขอนแก่น : กรณีโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบา
โดยนายธีระศักดิ์ ฑีฆายุพันธุ์ นายกเทศมนตรีนครขอนแก่น

จังหวัดขอนแก่น กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อเป็น Smart City ในปี 2030 “ล้ำสมัย รวยปัญญา มากสินทรัพย์ อยู่อย่างพอเพียง” ซึ่งเทศบาลนครขอนแก่นได้ขับเคลื่อนการดำเนินงานควบคู่กับ จังหวัดขอนแก่น โดยในระยะที่ 1 ได้วางแผนก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบา (LRT) สายเหนือ-ใต้ ที่ จังหวัดขอนแก่น สำหรับเป็นต้นแบบในเมืองภูมิภาค พร้อมกับการพัฒนาโครงสร้างเมือง และจัดตั้งกองทุน โครงสร้างพื้นฐาน โดยการลงทุนจากภาคเอกชน เพื่อการสร้างโครงสร้างเมืองอย่างทันสมัย และยั่งยืน คาดว่า จะเริ่มก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบาสายเหนือ-ใต้ในปี 2563 และเริ่มให้บริการในปี 2565 โดยมีการดำเนินงาน สรุปได้ดังนี้

2.2.1 ความจำเป็นของการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบา เพื่อเป็นการแก้ปัญหา การจราจรที่เพิ่มมากขึ้น ขณะเดียวกันจังหวัดขอนแก่นมีแหล่งงานให้กับนักศึกษาจบใหม่น้อยมาก ทำให้เด็กที่ สำเร็จการศึกษาใหม่ต้องไปทำงานที่อื่น เทศบาลนครขอนแก่นจึงได้ร่วมกับจังหวัดวางแผนก่อสร้างระบบขนส่ง มวลชนระบบรางเบาเพื่อแก้ปัญหารถติดอย่างยั่งยืน และเกิดการสร้างงานในพื้นที่ รวมทั้งสอดคล้องกับ การพัฒนาจังหวัดขอนแก่นให้เป็น Smart City และคนขอนแก่นเป็น Smart People ที่มีความเป็นอยู่อย่าง Smart Living เสมือนการใช้ “รางเปลี่ยนเมือง” ที่จะเป็นการเปลี่ยนภาพลักษณ์ใหม่ให้จังหวัดขอนแก่น

2.2.2 หลักการดำเนินงานอยู่บนพื้นฐานการพึ่งตนเองที่ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วม ทั้งภาคราชการ ส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา สื่อมวลชน และภาคประชาชน ซึ่งจังหวัดขอนแก่นและเทศบาลนครขอนแก่นได้สร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน มีการปรึกษาหารือร่วมกัน โดยเห็นว่า ปัญหาการจราจรเป็นปัญหาของทุกเมืองใหญ่ หากรอการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลส่วนกลาง ในการจัดทำระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่อาจต้องใช้เวลาานาน จึงได้ข้อสรุปร่วมกันว่าคนขอนแก่นต้อง พึ่งตนเอง ผ่านการจัดทำกองทุนโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ และกระตุ้นให้ ประชาชนตื่นตัวเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเมือง รวมทั้งให้ประชาชนสามารถซื้อหน่วยลงทุนได้ ซึ่งการ ดำเนินโครงการได้รับการสนับสนุนจากส่วนราชการ อาทิ กรมศิลปากร เห็นชอบให้เทศบาลนครขอนแก่นใช้ พื้นที่คูเมืองของเมืองโบราณศรีฐาน ตำบลในเมือง อำเภอเมือง เพื่อการอนุรักษ์ และพัฒนาตามโครงการ ขอนแก่น Smart City และกรมธนารักษ์อยู่ระหว่างการดำเนินการให้ใช้ประโยชน์จากที่ดิน ศูนย์วิจัยข้าวขอนแก่น

2.2.3 การบริหารจัดการโดยการจัดตั้งเป็นบริษัทเพื่อพัฒนาโครงการและบริหารจัดการ จังหวัดขอนแก่นร่วมกับเทศบาลนครขอนแก่น ได้ชักชวนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัด 5 แห่ง ที่มีเส้นทางรถไฟรางเบาผ่าน ประกอบด้วย เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลสำราญ เทศบาลตำบลเมืองเก่า และเทศบาลตำบลท่าพระ จัดตั้งบริษัทจำกัด 5 เทศบาล ในส่วนของภาคเอกชนก็มีการรวมตัวกันจัดตั้งบริษัทของภาคเอกชน 20 ราย จดทะเบียนรายละเอียด 10 ล้านบาท รวมมูลค่า 200 ล้านบาท เพื่อเตรียมสนับสนุนโครงการ โดยผู้ว่าราชการจังหวัดได้แต่งตั้งคณะกรรมการ ประกอบด้วย หัวหน้าส่วนราชการ ภูมิภาคทุกส่วนราชการ จำนวน 5 คณะทำงาน สนับสนุนการดำเนินโครงการ ซึ่งการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ต้องผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการ

ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการ ขณะนี้ข้อเสนอโครงการมีข้อยุติ โดยจังหวัดขอนแก่นได้รับมอบให้เป็นผู้ดำเนินโครงการ และได้มอบให้ 5 เทศบาลเป็นผู้พัฒนาโครงการ ซึ่งได้จดทะเบียนในชื่อ บริษัท ขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (KKTs) ในด้านการเงิน มีสถาบันการเงินหลายแห่งยินดีให้การสนับสนุน และทำประกันความเสี่ยง เหลือเพียงการสร้างเชื่อมั่นโดยการพัฒนาที่ดินเชิงพาณิชย์ ซึ่งอยู่ระหว่างการเจรจากับกรมธนารักษ์ในการใช้พื้นที่ศูนย์วิจัยข้าว และการจัดหาพื้นที่ใหม่ทดแทน ด้านการยกระดับเส้นทางสำหรับระบบราง อยู่ระหว่างการเจรจากับกรมทางหลวง และในระยะยาวจะให้สถาบันการศึกษาออกแบบช่องทางคนเดิน ช่องทางจักรยาน รวมทั้งวางแนวทางให้คนใช้รถยนต์น้อยลงและเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนแทน

2.2.4 เป้าหมายการดำเนินงานเพื่อพัฒนาจังหวัดให้เป็นเมืองนวัตกรรม โดยการพัฒนาเทคโนโลยีของระบบรางเบาขึ้นใช้เอง เนื่องจากมูลค่าโครงการประมาณ 1.5 – 2 หมื่นล้านบาท จะส่งผลให้คนขอนแก่นมีอาชีพ มีงานทำ มีรายได้ สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในการลดความเหลื่อมล้ำ การสร้างโอกาส การสร้างความเท่าเทียม คนจนสามารถใช้ระบบขนส่งมวลชนได้ ภาครัฐก็จะได้รับรูปแบบการพึ่งตนเองที่รัฐเพียงเอื้อในด้านกฎหมาย ระเบียบต่างๆ รวมทั้งการประสานงานเพื่อให้เกิดการบูรณาการ นอกจากนี้ มหาวิทยาลัย 2 แห่งในพื้นที่จัดหลักสูตรการเรียนการสอนเกี่ยวกับระบบราง ซึ่งญี่ปุ่นได้ให้การสนับสนุนรรางที่ใช้แล้วมาให้นักศึกษาได้เรียนรู้จากของจริง

3 ข้อคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม

3.1 การกำหนดขอบเขตหรือขนาดและตัวชี้วัดของเมืองน่าอยู่

3.1.1 การกำหนดขอบเขตหรือขนาดของการพัฒนาเมืองในลักษณะเมืองอัจฉริยะ (Smart City) เมืองสุขภาพ (Healthy City) ปัจจุบันยังไม่มีคำจำกัดความถึงขนาดของเมืองน่าอยู่ว่าจะต้องเป็นระดับใด ระดับจังหวัด หรือระดับอำเภอ ดังตัวอย่างในกรณีของจังหวัดราชบุรีที่มีการพัฒนาเป็น Healthy City ซึ่งอาจไม่ได้เป็นการพัฒนาเมืองสุขภาพที่ครอบคลุมทั้งจังหวัด อาจมีขอบเขตในระดับอำเภอหรือระดับตำบล เนื่องจากในแต่ละอำเภอ แต่ละตำบล มีความต้องการและมีบริบทที่แตกต่างกัน ดังนั้น จึงควรมีการกำหนดคำจำกัดความถึงขอบเขตหรือขนาดของเมืองน่าอยู่ที่เหมาะสมด้วย

3.1.2 ควรมีการกำหนดตัวชี้วัดของ “Healthy City” ในระดับประเทศ เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มี การกำหนดตัวชี้วัดของ Healthy City ในระดับประเทศ เพื่อชี้ให้เห็นถึงสถานการณ์และระดับของการพัฒนาเมืองสุขภาพ และผลที่เกิดขึ้นจากการพัฒนา นอกจากนี้ ควรมีข้อมูลสถิติและข้อมูลเชิงประจักษ์ เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจ ซึ่งข้อมูลที่ใช้ในปัจจุบันเป็นข้อมูลระดับจังหวัด ยังไม่มีข้อมูลระดับตำบล ซึ่งอาจจะต้องมีกลไกที่ทำให้ได้ข้อมูลโดยไม่ต้องใช้คนไปสัมภาษณ์ โดยอาจนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วย อาทิ Line การใช้ระบบออนไลน์ ซึ่งสามารถวิเคราะห์ข้อมูลแบบ Real Time ได้

3.2 แนวทางการพัฒนาเมืองน่าอยู่

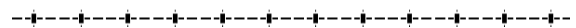
3.2.1 การพัฒนาเชิงพื้นที่ จะก่อให้เกิดการพัฒนาทั้งเชิงเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ทั้งเชิงบวกหรือเชิงลบ ซึ่งภาครัฐ หน่วยงานในพื้นที่ จังหวัด ต้องให้ความสำคัญกับการสร้างความตระหนักรู้ให้กับประชาชนถึงการดำเนินการพัฒนา ผลที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนา ทั้งการลงทุนจากภายนอกที่จะเข้ามาในพื้นที่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการเตรียมความพร้อมการปรับตัวรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นกับชุมชน ท้องถิ่น และพื้นที่อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ก่อนเริ่มดำเนินโครงการ รวมถึงการมีมาตรการกำกับดูแลควบคู่กันด้วย

3.2.2 เมืองน่าอยู่ ต้องเป็นเมืองที่ปลอดภัย มีพื้นที่สีเขียว มีสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเสริมสร้างและพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดี การส่งเสริมการออกกำลังกาย มีการวางผังเมืองที่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยอาจเริ่มจากการพัฒนาพื้นที่เล็กๆ ก่อน อาทิ จังหวัดนนทบุรี โดยเทศบาลเมืองนนทบุรีได้ดำเนินการจัดตั้งศูนย์พัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุ ให้ความสำคัญกับการออกกำลังกายและการเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดี มีกิจกรรมการร่ำรวยเงิน “เงิน กัง กง”

3.2.3 การพัฒนาเมืองอัจฉริยะ หรือ Smart City ควรต่อยอดไปสู่ดิจิทัล เพื่อสร้างระบบการเชื่อมต่อของการพัฒนาให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ในการเข้าถึงแหล่งข้อมูลสำคัญ แหล่งท่องเที่ยว การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับความต้องการในลักษณะ On Demand อาทิ การแสดงเส้นทางการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ / ที่พัก

3.2.4 การลงทุน อาจใช้ตราสารหนี้สีเขียว หรือ Green Bond เป็นตราสารหนี้ที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (กลต.) ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนและการระดมทุนที่คำนึงถึงความยั่งยืนทั้งทางด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการพัฒนาสังคม โดยยกเว้นค่าธรรมเนียมไฟล์ (Filing) และควรมี Business Model ให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน นอกจากนี้ ควรทดลองนำร่องการพัฒนาเมืองจากโครงการเล็กๆ เช่น การปรับระบบไฟในเมืองโดยใช้โซลาเซลล์เพื่อการลดค่าใช้จ่าย เป็นต้น

3.3 กลไกการบริหารจัดการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน ควรมีโครงสร้างการบริหารงานภายใต้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง โดยให้มีอำนาจที่สามารถสั่งการหรือประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ เนื่องจากการพัฒนาเมืองจะต้องเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน และควรให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมด้วย ซึ่งจะช่วยให้การดำเนินงานมีความต่อเนื่องและยั่งยืนมากกว่าการบริหารงานในรูปแบบคณะกรรมการ



กลุ่มที่ 5

รายงานสรุปผลการประชุม



**การบริหารจัดการเชิงพื้นที่ :
ความร่วมมือทุกภาคส่วนและการบริหารจัดการ
แบบมีส่วนร่วม (Collaborative Governance)**

กลุ่มที่ 5 : การบริหารจัดการเชิงพื้นที่ : ความร่วมมือทุกภาคส่วนและ การบริหารจัดการแบบมีส่วนร่วม (Collaborative Governance)

ประธาน	ดร.คณิต แสงสุพรรณ	กรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้นำเสนอ	นายวิโรจน์ นรารักษ์	รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้ร่วมอภิปราย	ดร.วุฒิสาร ตันไชย นายมนตรี ชนะชัยวิบูลวัฒน์	เลขาธิการสถาบันพระปกเกล้า ที่ปรึกษาองค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง

1 สรุปสาระสำคัญของผู้นำเสนอเรื่อง การบริหารจัดการเชิงพื้นที่ : ความร่วมมือทุกภาคส่วน และการบริหารจัดการแบบมีส่วนร่วม (Collaborative Governance)

นายวิโรจน์ นรารักษ์ รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้นำเสนอรายละเอียดเรื่อง การบริหารจัดการเชิงพื้นที่ : ความร่วมมือทุกภาคส่วนและการบริหารจัดการแบบมีส่วนร่วม (Collaborative Governance) ว่า การพัฒนาพื้นที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการมีลักษณะเป็น Multi-Level Governance ทั้งจากมุมมองภาครัฐที่ประกอบด้วย ระดับส่วนกลาง/รัฐบาลกลาง ส่วนภูมิภาค จังหวัดและท้องถิ่น/ชุมชน และในขณะเดียวกันการพัฒนาจำเป็นต้องตอบโจทย์ทั้งการดำเนินธุรกิจภาคเอกชน การตอบโจทย์ความเป็นอยู่ที่ดีมีรายได้มั่นคงของภาคประชาสังคม เป็นการตอบโจทย์ทั้งในระดับสายการผลิตและบริการ และในรายผลิตภัณฑ์ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องออกแบบรูปแบบการบริหารจัดการเชิงพื้นที่แบบมีส่วนร่วม (Collaborative Governance) ที่มีความยืดหยุ่นสามารถตอบสนองความต้องการพัฒนาพื้นที่ในหลากหลายมิติ และอำนวยความสะดวกให้ภาคีการพัฒนา เช่น ภาคเอกชนและประชาสังคม ควรมีบทบาทหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดผล พร้อมทั้งยกตัวอย่างความสำเร็จจากการดำเนินงานของภาคีการพัฒนาในการบริหารจัดการพื้นที่ เช่น บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมืองจำกัด และ “บางปูโมเดล” ศูนย์กลางอุตสาหกรรมหนังครบวงจร จังหวัดสมุทรปราการ ฯลฯ

1.1 กรอบแนวคิดการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ รูปแบบการพัฒนาของประเทศไทยที่ผ่านมาเติบโตแบบกระจุกตัว เป็นการเติบโตไปในทิศทางเดียวกัน โดยมีลักษณะการบริหารจัดการเป็นแบบรวมศูนย์อำนาจเข้าสู่ส่วนกลาง (Centralization) ที่ส่วนกลางทำหน้าที่ในการตัดสินใจกำหนดทิศทางเชิงนโยบายและบริการสาธารณะให้แก่ประชาชนภายใต้แบบแผนและมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งยังไม่ตอบสนองความต้องการของประชาชนแต่ละพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องปรับทิศทางการพัฒนาให้การเติบโตกระจายไปสู่พื้นที่มากขึ้น นอกจากนั้น เมื่อพิจารณาตัวเลข GDP หรือจำนวนแรงงาน พบว่าสัดส่วนแรงงานในภาคเกษตรมีประมาณสามในสี่ของแรงงานทั้งประเทศและไม่ได้อยู่ที่กรุงเทพฯ หรือปริมณฑล จึงต้องมีกระจายแรงงานไปสู่พื้นที่เป้าหมายหรือภาคการผลิตอื่น เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนและการกระจายความเจริญไปทุกภูมิภาค เพื่อให้รวมถึงสอดคล้องกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 และเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีที่ต้องการเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว โดยมีอัตราการเติบโตของ GDP ร้อยละ 5 และประชาชนมีรายได้ต่อหัวมากกว่า 15,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้ โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เป็นโมเดลการพัฒนาพื้นที่แบบหนึ่งแต่หากนำไปใช้เพียงโมเดลเดียว อาจจะก่อให้เกิดปัญหาการกระจุกตัวของการเติบโตเพิ่มขึ้น

ดังนั้น การบริหารจัดการเชิงพื้นที่ของประเทศไทยจึงได้ถูกปรับรูปแบบเป็นการกระจายอำนาจและโอกาสที่ยึดพื้นที่เป็นศูนย์กลางการพัฒนา ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการกระจายความเจริญและโอกาสทางเศรษฐกิจสู่ภูมิภาคได้มากขึ้น โดยอาศัยการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนอย่างมีธรรมาภิบาล (Collaborative Governance) และให้ท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งมีกระบวนการบริหารจัดการที่เสริมสร้างศักยภาพและภูมิสังคมเฉพาะของแต่ละท้องถิ่น เพื่อแก้ไขปัญหาและบริหาร พัฒนาให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการในพื้นที่อย่างแท้จริง รวมถึงพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ให้สนับสนุนขีดความสามารถในการแข่งขัน ควบคู่กับการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนยกระดับฐานการผลิตและการบริการเดิมให้มีความเข้มแข็งมากขึ้น โดยต้องเป็นการพัฒนาและฟื้นฟูพื้นที่เศรษฐกิจให้ขยายตัวอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

1.2 กลไกการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ ภาครัฐได้มีนโยบาย/กลไกสำคัญในการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ในหลายระดับทั้งระดับกลุ่มจังหวัด ภาค และการพัฒนาคุณภาพชีวิตเชิงพื้นที่ รวมทั้งการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษและโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกให้เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเชิงพื้นที่ ดังนี้

1.2.1 คณะกรรมการบูรณาการนโยบายพัฒนาภาค (ก.บ.ภ.) ทั้ง 6 ภาค (ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก ภาคใต้ และภาคใต้ชายแดน) เป็นกลไกการบริหารงานเชิงพื้นที่แบบบูรณาการที่เน้นการมองเห็นภาพในเชิงพื้นที่มากขึ้น อย่างไรก็ตาม การกำหนดนโยบายจากส่วนกลางอาจจะไม่สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่เนื่องจากแต่ละพื้นที่มีความแตกต่างกัน เช่นเดียวกับการตัดสินใจขนาดเดียวให้ทุกคนใส่ ซึ่งเป็นบทเรียนหนึ่งที่เรียนรู้จากการพัฒนาประเทศที่ผ่านมา

1.2.2 คณะกรรมการนโยบายการบริหารงานจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ (ก.น.จ.) เป็นกลไกการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ของกลุ่มจังหวัด (18 กลุ่ม) ซึ่งเป็นรูปแบบการบริหารงานแบบบูรณาการในรูปของการรวมกลุ่มจังหวัดที่มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงในด้านต่างๆ ซึ่งการพัฒนาภาคและกลุ่มจังหวัดต้องคำนึงถึงความแตกต่างภายในภาคแต่ละภาค ภายในกลุ่มจังหวัดแต่ละกลุ่ม ภายในจังหวัดแต่ละจังหวัด รวมถึงพื้นที่ทับซ้อนของจังหวัด กลุ่มจังหวัดและภาค ทั้งนี้ ในการมองเห็นภาพของพื้นที่มากขึ้น อาจเริ่มด้วยการมองมิติเศรษฐกิจของพื้นที่และจุดเชื่อมมิติเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนมิติด้านสิ่งแวดล้อม

1.2.3 คณะกรรมการนโยบายพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับพื้นที่ คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) และคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับเขต (พชช.) เป็นกลไกการขับเคลื่อนและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในระดับพื้นที่ให้เป็นไปในทิศทาง ยุทธศาสตร์ และเป้าหมายที่เป็นระบบและมีประสิทธิภาพ โดยอาศัยการบูรณาการและการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในพื้นที่ที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลางเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีและมีความยั่งยืน

1.2.4 คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) เป็นกลไกหลักในการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินงานการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน 10 จังหวัด ซึ่งประกอบด้วย ตาก สระแก้ว ตรัง สงขลา มุกดาหาร หนองคาย กาญจนบุรี เชียงราย นครพนม และนราธิวาส ซึ่งมีกิจการกลุ่มเป้าหมายที่แตกต่างกันตามศักยภาพของแต่ละพื้นที่

1.2.5 สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) และคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development หรือ EEC) เป็นกลไกหนึ่งในการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จ และจะต้องถอดบทเรียนเพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาในภาคส่วนอื่นๆ เพื่อการกระจายความเจริญและโอกาสทางเศรษฐกิจสู่ภูมิภาคได้ตามเป้าหมาย

1.3 โอกาสและประเด็นท้าทายการบริหารจัดการเชิงพื้นที่

1.3.1 โอกาส

- 1) ความตื่นตัวของสังคมในการพัฒนาท้องถิ่นเพิ่มมากขึ้น โดยการกระตุ้นความตื่นตัวของภาคประชาชน และประชาสังคมให้เข้ามามีบทบาทในกระบวนการพัฒนาท้องถิ่น ตั้งแต่กระบวนการคิด การตัดสินใจ การวางแผน การลงมือปฏิบัติ และการประเมินผลการพัฒนา
- 2) ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและนวัตกรรม ซึ่งทิศทางการพัฒนาประเทศและการเร่ง (Drive) การเติบโตทางเศรษฐกิจไม่ควรเน้นพึ่งพาปัจจัยแรงงานเข้มข้นเช่นเดิมอีกต่อไป หากแต่เป็นโอกาสให้สร้างและพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านเทคโนโลยี การมุ่งเน้นการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรมและความคิดสร้างสรรค์ รวมถึงการประยุกต์ใช้ภูมิปัญญาชาวบ้านจากพื้นที่ เพื่อเป็นเครื่องมือในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจที่เน้นการสร้างมูลค่า (Value-based Economy)
- 3) ความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งของประเทศไทยเนื่องจากประเทศไทยมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ทั้งทางบกและทางอากาศที่สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างประเทศภายในภูมิภาคอาเซียน การเชื่อมต่อระหว่างประเทศในคาบสมุทรอินโดจีนและภูมิภาคเอเชีย โดยเฉพาะการเชื่อมโยงกับประเทศจีน และภูมิภาคเอเชียตะวันตก รวมทั้งเป็นศูนย์กลางและฐานที่ตั้งของการดำเนินโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค ซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนการบริหารจัดการเชิงพื้นที่แบบมีส่วนร่วมและสร้างรายได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศไทย
- 4) การเลื่อนไหลของกระแสวัฒนธรรมโลกที่สามารถผสมผสานกับวัฒนธรรมท้องถิ่น ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ทศนคติ การเรียนรู้และการบริโภคในรูปแบบต่างๆ อาทิ การใช้สื่อออนไลน์ ทำให้การเข้าถึงข้อมูลได้อย่างไร้ขีดจำกัด ซึ่งเพิ่มโอกาสในการสร้างวัฒนธรรมและสร้างสรรค์สินค้าและบริการ ที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับประเทศได้เป็นอย่างดี ซึ่งนับเป็นโอกาสและประโยชน์ในการนำมาปรับปรุงแนวทางการบริหารจัดการเชิงพื้นที่แบบมีส่วนร่วมต่อไป

1.3.2 ประเด็นท้าทาย

- 1) ความเหลื่อมล้ำในมิติต่างๆ อาทิ การเข้าถึงเทคโนโลยี การบริการ และโครงสร้างพื้นฐาน แม้การพัฒนาในช่วงที่ผ่านมาทำให้สังคมไทยก้าวหน้าไปในหลายด้าน แต่ยังคงมีความท้าทายในเรื่อง ความแตกต่างของรายได้ระหว่างกลุ่มประชากรและการเข้าถึงคุณภาพการบริการภาครัฐ โดยเฉพาะในพื้นที่ห่างไกล ซึ่งนับเป็นประเด็นท้าทายที่ต้องเร่งพัฒนาและแก้ไข เพื่อไม่ให้เป็นข้อจำกัดต่อการพัฒนาภาคและเมืองในอนาคต
- 2) การบริหารจัดการภาครัฐ/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและระบบการให้บริการประชาชนยังไม่ได้มาตรฐานสากล จึงจำเป็นต้องมุ่งพัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการและการให้บริการแก่ประชาชนในท้องถิ่นอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใสและตรวจสอบได้ รวมทั้งส่งเสริมความร่วมมือกันระหว่างภาคเอกชน ภาครัฐ ประชาชน และประชาสังคมในลักษณะบูรณาการกันมากขึ้น
- 3) การขยายตัวของเมืองเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นไม่สามารถรองรับการขยายตัวได้อย่างเพียงพอ ซึ่งเป็นประเด็นท้าทายที่ต้องเร่งพัฒนาและแก้ปัญหาเพื่อการยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชน
- 4) กระบวนการจัดสรรงบประมาณยังขาดประสิทธิภาพเท่าที่ควร เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านกฎหมาย ระเบียบขั้นตอนการจัดสรรงบประมาณ จึงนับเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องเร่งศึกษาและปรับปรุงข้อกฎหมาย เพื่อลดอุปสรรคในการบริหารจัดการเชิงพื้นที่

ในมุมมองของ สศช. แนวทางการพัฒนาประเทศ การขับเคลื่อนการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ที่สามารถกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคได้มากขึ้น ต้องอาศัยความร่วมมือทุกภาคส่วนและการบริหารจัดการแบบมีส่วนร่วม (Collaborative Governance) และเกิดจากความร่วมมือและประสานงานกันระหว่างหน่วยงานของรัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาชน ตลอดจนชุมชนในพื้นที่ เพื่อให้มีเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่เหมาะสมของแต่ละพื้นที่ โดยให้ความสำคัญกับการเปิดโอกาสให้คนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่มากขึ้นตั้งแต่ กระบวนการคิด การตัดสินใจ การวางแผน การลงมือปฏิบัติ และการประเมินผลการพัฒนา รวมทั้งต้องส่งเสริมให้ภาคีเครือข่ายที่ดำเนินกิจกรรมกับภาครัฐสามารถแสดงออกทางความคิดเห็นเพื่อร่วมพัฒนาท้องถิ่นและตรวจสอบการทำงานของหน่วยงานภาครัฐได้สะดวกมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ควรพัฒนากลไกการบูรณาการการทำงานในพื้นที่และการจัดทำแผนพัฒนาระดับต่างๆ เพื่อขับเคลื่อนการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ให้สามารถกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคได้มากขึ้น โดยอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนดังกล่าว ทั้งนี้ที่ผ่านมามีภาครัฐได้มีกลไกสำคัญในการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ในหลายระดับทั้งนโยบายระดับกลุ่มจังหวัด ภาค และการพัฒนาคุณภาพชีวิตเชิงพื้นที่ รวมทั้งการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกให้เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเชิงพื้นที่ ตลอดจนพัฒนากฎ ระเบียบให้เอื้อต่อการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ เพื่อให้การบริหารจัดการเชิงพื้นที่สอดคล้องกับสภาพการณ์และความพร้อมของการนำไปปฏิบัติ และเป็นปัจจัยในการส่งเสริมประสิทธิภาพการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคและความยั่งยืนภายใต้แผนพัฒนาฯ และเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

2 สรุปสาระสำคัญการนำเสนอและข้อคิดเห็นจากผู้ร่วมอภิปราย

2.1 ดร.คณิต แสงสุพรรณ เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก กรรมการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2.1.1 การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในโลก

1) การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษไม่ใช่แนวทางการพัฒนารูปแบบใหม่สำหรับโลกปัจจุบัน เนื่องจากเมื่อ 34 ปีที่แล้วมีการพัฒนาเศรษฐกิจรูปแบบดังกล่าวใน 47 ประเทศรวมเป็นพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 176 แห่ง ในจำนวนนี้รวมเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภายใต้โครงการ Eastern Seaboard ในประเทศไทยด้วย อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน (ปี 2562) มีเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษโดยรวมในโลก 5,400 แห่ง โดยมีระบบการบริหารจัดการและสภาพการแข่งขันที่แตกต่างจากสถานการณ์เมื่อ 34 ปีที่ผ่านมา

2) ลักษณะของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษแบ่งเป็น 4 กลุ่มหลักตามขอบเขตและระดับของการพัฒนาของแต่ละประเทศ ดังนี้

2.1) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในกลุ่มประเทศรายได้สูง เน้นการสร้างพื้นที่ (Platform) หรือข้ามพรมแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อช่วยขับเคลื่อนห่วงโซ่อุปทานระหว่างสาขาการผลิตที่ทับซ้อน (Complex Cross-Border Supply Chains) ให้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ

2.2) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในกลุ่มประเทศรายได้ค่อนข้างสูง-ปานกลาง เน้นการสร้างระบบเศรษฐกิจที่อาศัยภาคบริการเป็นหลัก (Service Economy) และส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และเน้นยกระดับขีดความสามารถของพื้นที่ในการสร้างนวัตกรรม

2.3) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในกลุ่มประเทศรายได้ปานกลาง เน้นการสร้างระบบเศรษฐกิจที่อาศัยภาคอุตสาหกรรมเป็นหลัก (Industrial - Based Economy) โดยส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตที่หลากหลายสาขา ส่งเสริมการยกระดับและการรวมตัวของกิจกรรมที่เพิ่มห่วงโซ่มูลค่าโลก (Global Value Chain : GVC)¹ และเน้นการขยายตัวของเทคโนโลยี

¹ **ห่วงโซ่มูลค่า** หมายถึง กิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มทั้งหมดที่เกิดขึ้นกับผลิตภัณฑ์ นับแต่ขั้นตอนการออกแบบผลิตภัณฑ์ จนกระทั่งสินค้าถึงมือผู้บริโภคขั้นสุดท้าย รวมทั้งบริการหลังจากนั้น (After-sales services) อาทิ เริ่มตั้งแต่ขั้นตอน

2.4) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ² ในกลุ่มประเทศรายได้ต่ำ ที่เน้นการพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก เน้นแก้ไขปัญหาจุดอ่อนที่เกิดจากสถานะการลงทุน โดยจะเน้นปฏิรูปหรือดำเนินธุรกิจนาร่องในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งเป็นการเฉพาะก่อนเป็นอันดับแรก เน้นลงทุนในด้านโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งและให้ความสำคัญกับการจ้างงานโดยตรงตลอดจนมุ่งใช้ประโยชน์จากผลตอบแทนที่ได้จากการส่งออกเป็นหลัก

ดังนั้น หากพิจารณาการแบ่งลักษณะของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษข้างต้น จะพบว่าในภูมิภาคเอเชีย มีลักษณะเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในกลุ่มประเทศรายได้ปานกลางที่เน้นการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตที่หลากหลายสาขา

3) ตัวอย่างเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในภูมิภาคเอเชีย โดยในปัจจุบัน (ข้อมูล ณ ปี 2562) ภูมิภาคเอเชียมีเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 4,046 แห่ง เช่น

3.1) ประเทศจีน ในปัจจุบัน มีเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษถึง 2,543 แห่ง

3.2) ประเทศอินเดีย ในปัจจุบัน มีเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษถึง 373 แห่ง

3.3) ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในปัจจุบันมีเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษถึง 737 แห่ง ประเทศเขมรมีเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 31 แห่ง ประเทศมาเลเซียมีเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 45 แห่ง ซึ่งครอบคลุมทั้งประเทศแบ่งเป็น 5 เขต ยกเว้นพื้นที่ในเมืองหลวง โดยส่วนใหญ่อยู่นอกเมืองหลวง เนื่องจากต้องการกระจายความเจริญออกไปยังนอกเขตเมืองหลวง ทั้งนี้ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของมาเลเซียที่มีพื้นที่ติดต่อกับประเทศไทย คือ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษด้านการเกษตร

ทั้งนี้ เขตเศรษฐกิจพิเศษในแต่ละประเทศจะมีเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการตั้งที่ต่างกัน กรณีประเทศไทยมีมานานแล้วเมื่อ 34 ปีก่อนตั้งแต่สมัยที่มี Eastern Seaboard แต่ไม่ได้ทำมาอย่างต่อเนื่องและได้หยุดชะงักไปเพราะไม่มีกฎหมายที่ชัดเจนที่กำหนดให้ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

2.1.2 โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ไทยแลนด์ 4.0

1) โครงการอีอีซีเกิดขึ้นเพื่อรองรับความเปลี่ยนแปลงที่เป็นผลจากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและผลจากความผันผวนของเศรษฐกิจโลก ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม

2) โครงการดังกล่าว เป็น “กลไกการบริหารจัดการ” ทรัพยากรที่มีอยู่แล้วให้เกิดประโยชน์มากขึ้น โดยโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เกิดขึ้นจากความต้องการในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในช่วงเวลา 10 ปีก่อนหน้า (พ.ศ. 2548-2557) เนื่องจากประเทศไทยในขณะนั้น มีอัตราการขยายตัวของการลงทุนในระดับต่ำ โดยขยายตัวเพียงร้อยละ 2 จึงส่งผลทำให้ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยลดลงและไม่สามารถขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศได้ ด้วยเหตุนี้ จึงมีความจำเป็นต้องเร่งส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี และหลุดพ้นจากกับดักรายได้ปานกลาง ทั้งนี้ ในกรณีประเทศไทย ประเทศไทยไม่ได้ขาดเงินหรือต้องการเงินลงทุน แต่โครงการนี้ถูกพัฒนาขึ้นมาให้เป็นกลไกที่สนับสนุนและกระตุ้นการลงทุน เพื่อให้ประเทศพัฒนาและก้าวไปได้เร็วขึ้น

การวิจัย (R&D) การออกแบบ การผลิต การขนส่ง การโฆษณา การขาย และการบริการหลังการขาย โดยแต่ละกิจกรรมจะสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้า ถ้ากิจกรรมเหล่านี้กระจายอยู่ในหลายประเทศ/ภูมิภาคก็จะเรียกว่าห่วงโซ่มูลค่าโลก (Global Value Chain : GVC)

² จำนวนเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศอื่นๆ เช่น ในกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วมีเขตเศรษฐกิจพิเศษ 374 แห่ง/ ในยุโรปมีเขตเศรษฐกิจพิเศษ 105 แห่ง/ ในกลุ่มประเทศอเมริกาเหนือมีเขตเศรษฐกิจพิเศษ 262 แห่ง เป็นต้น ทั้งนี้ เขตเศรษฐกิจพิเศษอยู่ในกลุ่มประเทศเอเชียมี 4,046 แห่ง/ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มี 2,645 แห่ง/ และในประเทศจีนมี 2,543 แห่ง รวมทั้งที่อยู่ในเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มี 373 แห่ง โดยเฉพาะปัจจุบันเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศอินเดียกำลังขยายตัวมากขึ้น

3) โครงการอีอีซีเป็นองค์การต้นแบบในการขับเคลื่อนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกอย่างบูรณาการ ยกระดับเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมให้สำเร็จอย่างยั่งยืน เพื่อให้ประเทศไทยเป็นประเทศพัฒนา โดยพัฒนาอีอีซีให้เป็นพื้นที่ต้นแบบที่มีการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบมีกฎหมาย / ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมและนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ประโยชน์ในการสร้างรายได้ และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับสังคม (โดยพัฒนาเทคโนโลยีควบคู่ไปกับการพัฒนาทางการศึกษา) / ร่วมผลักดันแผนการดำเนินการในภาพรวม เพื่อพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในภาคตะวันออกให้บรรลุเป้าหมายประเทศ / จัดทำโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคที่มีประสิทธิภาพ ต่อเนื่อง ประชาชนเข้าถึงได้สะดวก และเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ / มุ่งพัฒนาเมืองให้ทันสมัยสู่มาตรฐานสากลและกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่และตามหลักการพัฒนายั่งยืน

4) หนึ่งในภารกิจสำคัญของอีอีซีคือ มุ่งสร้างความแข็งแกร่งให้เศรษฐกิจไทย ครอบคลุม 3 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา/เชื่อมโยงกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน อาเซียนและเอเชีย

5) มูลค่าการลงทุนในอีอีซีทั้งหมดประมาณ 1.7 ล้านล้านบาทในระยะ 5 ปีแรก ประกอบด้วย การพัฒนาสาขาต่างๆ อาทิ การพัฒนาเมืองใหม่ โครงการรถไฟความเร็วสูง และการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3

รูปที่ 1 มูลค่าการลงทุนในอีอีซี



6) โครงการอีอีซีเป็นองค์การต้นแบบในการขับเคลื่อนและสนับสนุนการพัฒนาให้เป็นไปอย่างบูรณาการ และเพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยโดยใช้เทคโนโลยีแห่งอนาคต ดังนั้น จึงมุ่งพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย 12 ประเภทภายใต้เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม ประกอบด้วย

6.1) กลุ่มอุตสาหกรรมเดิม (First S-Curve) 5 สาขา เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน ได้แก่ อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อุตสาหกรรมการเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร และอุตสาหกรรมท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

6.2) กลุ่มอุตสาหกรรมใหม่ (New S-Curve) 5 สาขา เพื่อเป็นแรงขับเคลื่อนใหม่ให้กับเศรษฐกิจไทย ได้แก่ หุ่นยนต์เพื่ออุตสาหกรรม อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมการแพทย์และสุขภาพครบวงจร อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ และอุตสาหกรรมดิจิทัล

6.3) กลุ่มอุตสาหกรรม 2 สาขาที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) มีมติให้เพิ่มเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้แก่ อุตสาหกรรมการป้องกันประเทศ และอุตสาหกรรมพัฒนาคนและการศึกษา

7) แนวทางการดำเนินการและปัจจัยสำคัญที่ส่งเสริมให้อีอีซีสามารถดำเนินการได้บรรลุเป้าหมาย ประกอบด้วย

7.1) การกำหนดพื้นที่ชัดเจนโดยกำหนดพื้นที่ส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) เป็นพื้นที่เป้าหมายเนื่องจากเป็นที่รู้จักของนักลงทุนทั่วโลก เป็นฐานการลงทุนด้านอุตสาหกรรมและเป็นนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ รวมทั้งมีโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนา นอกจากนี้ ยังกำหนดให้มีการส่งเสริมการลงทุนในระยะแรกในเขต 3 จังหวัดคือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา เพื่อให้เป็นพื้นที่รองรับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

7.2) การกำหนดแผนการดำเนินการร่วมกันระหว่างรัฐและเอกชนโดยรัฐกำหนดนโยบายและกรอบการพัฒนาที่เหมาะสมและให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุน ในลักษณะ “การร่วมลงทุนกับเอกชน (Public Private Partnership : PPP)” โดยเน้นวิธีการทำงานร่วมกันในลักษณะ “Demand Driven” ซึ่งหมายถึง **การส่งเสริมให้ภาคเอกชนเป็นผู้ระบุความต้องการและเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานร่วมกับภาครัฐ** ทั้งนี้ ขอบเขตของการทำงานที่ภาครัฐต้องการให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาการลงทุน ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัยทั้งโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพและโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล การส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมเป้าหมายทั้ง 12 สาขา การส่งเสริมการสร้างวิถีชีวิตแบบใหม่ เช่น การท่องเที่ยวและการพัฒนาเมือง การส่งเสริมปัจจัยสำคัญสำหรับการสร้างคุณภาพชีวิตด้านอื่นๆ เพื่อเตรียมสร้างทรัพยากรบุคคลในอนาคตและสร้างโอกาสที่ดีให้แก่คนในพื้นที่ เช่น การศึกษา การสาธารณสุข การรักษาสีเขียวแวดล้อม การพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐาน และการพัฒนาชุมชน เป็นต้น

7.3) การกำหนดสิทธิประโยชน์ที่ชัดเจน โดยกำหนดเป็นมาตรการส่งเสริมการลงทุนควบคู่กับการสนับสนุนให้เกิดระบบนิเวศด้านการลงทุน รวมทั้งกำหนดเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อผลักดันให้การทำงานของเขตเศรษฐกิจพิเศษได้ผลอย่างรวดเร็วมากขึ้น

7.4) การมีกฎหมายและองค์กรกำกับที่ชัดเจน โดยมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เป็นหน่วยงานหลัก ผ่านกลไกการบริหารจัดการภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกโดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน

7.5) บทบาทของอีอีซีเป็นเสมือนหน่วยงานกลางที่มีบทบาททั้งสนองนโยบายรัฐบาลและเชื่อมรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นเข้าด้วยกัน อาทิ เป็นผู้รวบรวมข้อมูลที่คนในพื้นที่อยากทราบ และเป็นผู้ประมวลข้อมูลป้อนให้รัฐบาลทราบว่า โครงการประเภทใดที่พื้นที่ต้องการหรือจำเป็นแก่พื้นที่ ดังนั้น การประสานและเตรียมความพร้อมของคนในพื้นที่และการหาระดับความเหมาะสมของตัวชีวิตร่วมกันระหว่างส่วนกลางและประชาชนในพื้นที่จึงมีความสำคัญ ตามหลักการทำงานที่ว่า ต้องมุ่งเน้นตัวเงินเป็นรองแต่ให้เตรียมความพร้อมเป็นหลัก ในขณะนี้อีอีซีกำลังพยายามหาระบบที่สร้างสรรค์ต่อการพัฒนาประเทศโดยใช้การพัฒนาพื้นที่เป็นหลัก ซึ่งต้องมีลักษณะสำคัญคือการสร้างระบบที่ให้คนในพื้นที่บริหารจัดการกันเอง ส่วนกลางเป็นเพียงผู้กำกับและเฝ้าอำนวยความสะดวกเป็นระบบที่เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทสำคัญในการร่วมดำเนินการและพัฒนาพื้นที่ และเป็นระบบที่มีความยืดหยุ่นสูง เน้นผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายเป็นสำคัญ

8) ก้าวต่อไปของอีอีซี

- 8.1) เร่งปรับโครงสร้างเศรษฐกิจและเทคโนโลยี
- 8.2) เร่งยกระดับพื้นฐานด้านสังคม
- 8.3) ยกระดับปัจจัยพื้นฐานเพื่อความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของประชาชน
- 8.4) สร้างการมีส่วนร่วม มีอีอีซีเป็นตัวอย่างของการทำงานร่วมกันในอนาคต
- 8.5) สนับสนุนการพัฒนาเมือง ทำเมืองให้น่าอยู่ ให้ทันสมัย แต่อีอีซีจะไม่เข้าไปยุ่งเกี่ยวกับการปกครอง แต่จะมุ่งเน้นพัฒนาด้านเศรษฐกิจ โดยต้องการนำร่อง เชื่อมโยงให้เห็นว่า รัฐบาลท้องถิ่นและรัฐบาลกลางสามารถทำงานร่วมกันได้
- 8.6) ไม่เน้นสร้างปัญหาจนกระทั่งเกิดข้อขัดแย้ง แล้วเข้าไปในพื้นที่เพื่อแก้ไขข้อขัดแย้งเหล่านั้น โดยเฉพาะในประเด็นเรื่องสิ่งแวดล้อมอีอีซีจะไม่ดำเนินการใดๆ ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แต่มุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมที่สะอาดเข้าไปในพื้นที่ เช่น อุตสาหกรรมการบิน อุตสาหกรรมรถยนต์และยึดหลักการทำงาน คือ การไม่สร้างข้อขัดแย้งในพื้นที่เหล่านั้น
- 8.7) ปัจจุบันโครงการที่เข้ามาลงทุนในอีอีซี มีมูลค่า 1.7 ล้านล้านบาท ซึ่งเป็นงบประมาณจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) โดยไม่ได้ใช้งบประมาณจากภาครัฐ โดยอีอีซีหวังเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนการลงทุนเพื่อสร้างรายได้ หลักการสำคัญคือปฏิบัติตามนโยบายการพัฒนาประเทศ นำทรัพยากรที่มีอยู่มาใช้พัฒนา เตรียมสร้างคนในอนาคต ดูแลและมุ่งพัฒนาคนในพื้นที่ให้ดีที่สุดให้สามารถปรับตัวพร้อมรองรับโอกาสใหม่ๆ เทคโนโลยีใหม่ๆ การพัฒนาสภาพพื้นที่ให้คนในพื้นที่สามารถอยู่ได้ รักบ้านเกิดมีชีวิตและทำงานอยู่ในพื้นที่ ครอบครัวอบอุ่น
- 8.8) เพื่อให้อีอีซีสามารถก้าวต่อไปตามที่ตั้งใจได้อย่างมั่นคง คนในพื้นที่อีอีซีจึงควรปรับตัวเพื่อรองรับความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น คือ การปรับความรู้และพัฒนาตนเอง โดยต้องยอมรับความเปลี่ยนแปลงในสภาพการจ้างงาน ซึ่งในอนาคตผู้ได้รับการจ้างงานจะต้องทำงานกับเครื่องมือและอุปกรณ์เทคโนโลยีต่างๆ มากขึ้น และการทำงานโดยใช้แรงงานลดลงตามลำดับ ดังนั้น คนในพื้นที่ต้องมุ่งพัฒนาตนเองเพื่อให้มีศักยภาพในการทำงานด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์เทคโนโลยีมากขึ้นเช่นกัน ทั้งนี้ อีอีซีเชื่อมั่นว่าถ้าอีอีซีสามารถทำบทบาท เชื่อมและประสานระดับนโยบายข้างบนและประชาชนในพื้นที่ระดับล่างเข้าด้วยกันได้ ก็จะทำให้ทุกอย่างเดินต่อไปได้ แต่สำคัญคือ ทุกคนและทุกภาคส่วนต้องช่วยกันมีส่วนร่วมในกระบวนการความร่วมมือพร้อมใจกันเตรียมตัวและพร้อมรับต่อการเปลี่ยนแปลง หาผู้ประสานงานกลาง หากทำได้การดำเนินงานเพื่อพัฒนาและขับเคลื่อนในพื้นที่ย่อมสำเร็จแน่นอน

2.2 ศาสตราจารย์ วุฒิสาร ตันไชย เลขาธิการสถาบันพระปกเกล้า

2.2.1 การพัฒนาพื้นที่ที่เป็นเป็นเรื่องจำเป็นสำหรับประเทศในการพยายามผลักดันให้เกิดขึ้น เนื่องจากที่ผ่านมามีความล้มเหลวของการพัฒนารูปแบบราชการในรูปแบบเดิม เรียกว่าระบบเชิง Function หรือเชิงกระทรวง ซึ่งจะส่งผลกระทบให้มีความยุ่งยากในเชิงการบริหารจัดการ จากที่ประเทศไทยมีระบบการบริหารในรูปแบบ Fragmented Centralism โดยรวมศูนย์แบบแยกส่วน กล่าวคือ อำนาจรวมศูนย์อยู่ที่กระทรวง แต่การทำงานจะแยกส่วนกัน ทำให้ไม่สามารถประสานระหว่างหน่วยงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งไม่ใช่มีแต่เฉพาะด้านโครงสร้างงบประมาณเท่านั้น แต่รวมถึงข้อกฎหมายด้วย อาทิ เทศบาลเกาะสีชังทำการขยายเขตเทศบาลลงไปทะเล 19 ตารางกิโลเมตร เพื่อจัดระเบียบการจอดเรือสินค้าและป้องกันการนำเอน้ำที่ล้างขยะทิ้งลงไปทะเล อย่างไรก็ตามแม้ว่าเทศบาลจะมีการขยายเขตแล้วก็ตาม แต่ไม่สามารถดำเนินการจัดเก็บ

ค่าการจัดขยะได้ เนื่องจากกฎกระทรวงระบุไว้เฉพาะอัตราการจัดเก็บขยะในส่วนพื้นที่บนบกเท่านั้นไม่ระบุพื้นที่น้ำ ทำให้เทศบาลไม่สามารถออกเทศบัญญัติได้ เพราะไม่มีระเบียบรองรับ หรือเรื่องการปล่อยน้ำทิ้งจากเรือสินค้า น้ำที่เกิดจากการล้างเรือและก่อนจะปล่อยทิ้งลงทะเลจะอยู่ในการควบคุมกำกับดูแลของกรมเจ้าท่า แต่เมื่อปล่อยน้ำเหล่านี้ลงทะเลแล้ว จะอยู่ในการควบคุมกำกับดูแลของเทศบาล แต่เมื่อตรวจพบสารพิษปนเปื้อนแล้ว อำนาจในการควบคุมกำกับดูแลจะเป็นของกรมควบคุมมลพิษ ผลจากตัวอย่างดังกล่าว สะท้อนให้เห็นถึงปัญหาของการจัดการเชิงพื้นที่ ซึ่งภาครัฐจะต้องดำเนินการให้เป็นไปอย่างมีเอกภาพ ดังนั้นจึงขอเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1) **กลุ่มที่ 1** กลุ่มพัฒนาเชิงพื้นที่ที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะ มีเป้าหมายที่ชัดเจนเป็นการเฉพาะเจาะจง เช่น อีอีซี โดยเป็นการพัฒนามนพื้นที่ศักยภาพ อาทิ พื้นที่แหลมฉบังได้รับการพัฒนาเนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพที่เหมาะสมในการสร้างท่าเรือน้ำลึก หรือพื้นที่มาบตาพุดอยู่ใกล้แหล่งก๊าซธรรมชาติ ทำให้มีศักยภาพที่จะพัฒนา (Potential) เพื่อจัดตั้งเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมปิโตรเคมี ดังนั้น เมื่อพิจารณาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่กำลังออกแบบทั้งหมดแล้ว เช่น เมืองชายแดนสะเดา พื้นที่แม่สอด และพื้นที่มุกดาหาร เป็นต้น จะต้องพิจารณาศักยภาพ (Potential) ของพื้นที่เหล่านั้นว่ามีความเป็น Gateway และมีศักยภาพเฉพาะพื้นที่อย่างไร เพื่อให้เหมาะสมกับการพัฒนาพื้นที่นั้นๆ ซึ่ง เป็นเรื่องที่ สศช. จะต้องให้ความสำคัญในการดำเนินการ และต้องพิจารณาดำเนินการ (Position) ที่เปลี่ยนแปลงด้วย นอกจากพื้นที่ดังกล่าวแล้ว สศช. ยังมีแผนพัฒนาพื้นที่เฉพาะ ดังนั้นควรมีการพิจารณาสถานการณ์ของพื้นที่เหล่านั้นว่ามีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร กรณีตัวอย่างที่สำคัญ เมื่อ 15 ปีที่แล้วคาดการณ์ว่าพื้นที่แม่สอดจะมีการใช้แรงงานพม่า แต่ปัจจุบันแรงงานพม่าได้ขาดหายไปเนื่องจากนักลงทุนจากสาธารณรัฐประชาชนจีนได้เข้ามาลงทุนในเขตเมืองเมียวดีเพิ่มมากขึ้น เพราะมีความมั่นใจด้านเสถียรภาพทางการเมือง และนโยบายการลงทุน ทำให้ปัจจุบันคนพม่าที่เข้ามาในแม่สอดจะมุ่งเน้นด้านการท่องเที่ยวมากกว่ากลุ่มแรงงาน ดังนั้นแผนพัฒนาพื้นที่เฉพาะควรให้ความสำคัญกับสถานการณ์เปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน

2) **กลุ่มที่ 2** กลุ่มพัฒนาเชิงพื้นที่ที่มีเป้าหมายพัฒนาให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐ เช่น ในปี 2525 จัดตั้งคณะกรรมการบูรณาการนโยบายพัฒนาภาค (กบภ.) และได้จัดทำแผนพัฒนาชนบทยากจน กชช. และเปลี่ยนเป็น กชชก. ต่อมาเป็น กนภ. โดยแนวทางการพัฒนาจะดำเนินการทั้งแบบจากบนลงล่าง (Top down) และล่างขึ้นบน (Bottom up) โดยให้จังหวัดเป็นผู้รวบรวมแผน ซึ่ง สศช. จะทำหน้าที่กำหนดแนวทาง (Guideline) เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ ในระยะแรกมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 4 กระทรวงหลัก ต่อมาเป็น 8 กระทรวงหลัก โดยมีเจ้าหน้าที่ คพต. และคณะกรรมการผู้ปฏิบัติงาน ได้แก่ พัฒนาการ ครู สาธารณสุข และเกษตร เป็นผู้ขับเคลื่อนการปฏิบัติงาน โดยทำงานร่วมกับตำบล และเสนอแผนพัฒนาต่อ กบก. และ กบจ. ในฐานะคณะกรรมการบริหารจังหวัด ซึ่งรูปแบบการดำเนินการดังกล่าวมิใช่เป็นเพียงการกำหนดแนวนโยบาย (Policy Guideline) เท่านั้น แต่ยังมีจุดเด่นสำคัญต่อการพัฒนา 2 ประการ ได้แก่

2.1) การวางแผนแบบทำให้ความต้องการจากล่างขึ้นบน (Bottom up) และบนลงล่าง (Top Down) มีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน สามารถกำหนดแนวทางการพัฒนาได้อย่างเหมาะสม และสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้จริง

2.2) ข้อมูลความต้องการของการวางแผนจากล่างขึ้นบน (Bottom up) จะเป็นข้อมูลพื้นฐาน (base line) ที่เป็นข้อมูลระดับหมู่บ้านที่จัดเก็บทุก 2 ปี ซึ่งจะมีรายละเอียดพื้นฐานที่สำคัญอยู่ในหมู่บ้าน ได้แก่ จำนวนแหล่งน้ำ ถนน ซึ่งส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมด โดยปัจจุบันการเก็บข้อมูล จปฐ. ผ่านระบบคอมพิวเตอร์จะแตกต่างกับข้อมูล จปฐ. ในอดีตที่จัดเก็บโดยผู้นำชุมชนร่วมกับพัฒนากร ซึ่งวิธีการจัดเก็บแบบเดิมมีข้อดีที่สำคัญ กล่าวคือการเดินไปเก็บข้อมูลทุกบ้านจะทำให้ผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่ได้เห็นสภาพความจริงของครัวเรือน อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันภาครัฐได้ยกเลิกการจัดเก็บด้วยวิธี

ดังกล่าว ทำให้ข้อมูลที่ได้เป็นเพียงแค่งานซึ่งไม่ได้นำไปใช้ให้เป็นประโยชน์ตามที่ต้องการได้เท่าที่ควร เหตุผลที่ข้อมูลพื้นฐาน มีความสำคัญเพราะทำให้คนในชุมชนรู้ว่าปัญหาของชุมชนคืออะไร โดยหลักสำคัญของการพัฒนาเชิงพื้นที่คือความรู้สึกเป็นเจ้าของ (ownership) สามารถแบ่งปันผลประโยชน์ร่วมกัน (share mutual benefit) และเกิดความเชื่อถือว่าไว้วางใจกัน (Trust) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน

ดังนั้น การพัฒนาแบบกลุ่มที่ 2 การพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ออกแบบเพื่อทำให้เกิดนโยบายตามนโยบายของรัฐบาลและเป็นการแก้ปัญหาแบบราชการที่มีโครงสร้างแบบ Silo จะเป็นการออกแบบให้จังหวัดจัดการตนเอง อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมาการพัฒนาในรูปแบบดังกล่าวไม่ประสบผลสำเร็จโดยเฉพาะในยุคผู้ว่า CEO ซึ่งผู้ว่าราชการจังหวัดสามารถกำหนดได้ว่าใครจะทำอะไรได้ เนื่องจากมีกฎหมายและระเบียบให้อำนาจของทุกกระทรวงในพื้นที่มอบให้แก่ผู้ว่าฯ เป็นผู้รับผิดชอบ แต่ความเป็นจริงผู้ว่าฯ เป็นบุคคลภายใต้อำนาจทางการเมือง ดังนั้นสิ่งสำคัญที่จะต้องปรับแก้ไขจะต้องทำให้ระบบอ่อนตัวในการบริหารงาน

3) **กลุ่มที่ 3** การพัฒนาพื้นที่ที่มีเป้าหมายให้เป็น Non-directive Approach หรือ Non-directive Area Management โดยให้คนในพื้นที่คิดแก้ปัญหาเล็กหรือใหญ่เองว่าอยากทำอะไร เน้นการใช้นโยบายน้อยลง โดยรัฐบาลมีหน้าที่สนับสนุนเงินลงทุนเท่านั้น ให้แต่ละจังหวัดไปจัดการแก้ไขปัญหาในพื้นที่กันเอง โดยให้ไปทำงานร่วมกัน (Synergy) ระหว่างเอกชน ผู้ว่าราชการจังหวัด ประชาชน จัดประชุมเพื่อหารือในประเด็นปัญหาสำคัญที่ต้องการแก้ไข และให้จังหวัดดำเนินการและวัดผล โดยการผนึกกำลังร่วมกันของท้องถิ่น ชุมชน และพื้นที่ ซึ่งการพัฒนาในรูปแบบนี้มีความท้าทายและเป็นไปได้ค่อนข้างยาก เนื่องจากการแก้ไขปัญหาต้องผ่านส่วนราชการเสมอ อย่างไรก็ตาม มีตัวอย่างที่ประสบผลสำเร็จ อาทิ ธรรมนูญกวนพะเยาที่ใช้การจัดการโดยชุมชนและใช้ทุนสังคมของชุมชน

2.2.2 การพัฒนาพื้นที่ทั้ง 3 กลุ่มดังกล่าว จำเป็นต้องมีตัวแบบของการจัดการใน 3 เรื่อง ได้แก่

1) การออกแบบโครงสร้าง (Structural design) ระบบการบริหารจัดการพื้นที่กลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2 ได้แก่พื้นที่เฉพาะและจังหวัด ซึ่งได้ออกแบบแล้ว สำหรับพื้นที่กลุ่มที่ 3 ภาครัฐไม่ต้องดำเนินการโดยให้ประชาชนในพื้นที่ทำด้วยตนเอง แต่มีผู้ว่าฯ รับผิดชอบ (Accountable)

2) ระบบสนับสนุน (Administrative Support System) โดยมีเครื่องมือ (Instrument) ที่สำคัญคือกฎหมาย โดยต้องมีการออกแบบกฎหมายเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการจัดการหรืออำนวยการให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่

3) ข้อมูล (Data) คือสิ่งที่สำคัญ การมี big data ที่ใช้ได้จริงกับพื้นที่ ข้อมูลที่แสดงให้เห็นวิถีชีวิตทั้งปีของพื้นที่และการรวบรวม (Consolidate) ข้อมูลของทุกหน่วยให้เป็น ข้อมูลเดียว เพื่อให้ทุกคนใช้ข้อมูลเดียวกันในการวางแผนพัฒนา ทั้งนี้ สำนักงานสถิติแห่งชาติเคยมีแนวทางนำข้อมูลของทุกหน่วยงานมารวมกันและจัดทำเป็นข้อมูลชุดเดียวกันเพื่อใช้วางแผนพัฒนาประเทศ แต่ไม่ทราบว่าประสบความสำเร็จมากน้อยอย่างไร

2.2.3 **หลักการสำคัญ (Key Word) สำหรับใช้ในการจัดการเชิงพื้นที่ มีดังนี้**

1) **Ownership** คือ การสร้างความรู้เป็นเจ้าของเป็นสิ่งที่สำคัญโดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาพื้นที่ โดยนำหลักคำสอนของในหลวงรัชกาลที่ 9 คือ เราต้องระเบิดจากข้างในตามภูมิสังคม ปัญหาอยู่ที่ไหน คนในจังหวัดคิดอย่างไร อยากทำอะไร

2) **Autonomy** คือ การระเบิดจากข้างในแล้วทำตามภูมิสังคมต้องไม่ทำให้ประชาชนในพื้นที่เหล่านั้นสูญเสียสิ่งที่เรียกว่า Autonomy ต้องให้อิสระมีพื้นที่ให้กลุ่มคนเหล่านั้นพอสมควรสำหรับที่จะคิดทำอะไร ด้วยแนวทางแบบไหน สำหรับผู้ที่เน้นความรวดเร็วมักจะปฏิเสธการมีส่วนร่วมเพราะจะต้องแลกด้วยเวลา แต่ว่าหลายอย่างก็ทำตามการมีส่วนร่วมเป็นปัจจัยสำคัญที่สุดของความยั่งยืนในการพัฒนา

3) Synergy คือ การมีส่วนร่วมได้จริงระหว่างการวางแผนแบบบนลงล่าง (Top down) กับล่างขึ้นบน (Bottom up) ซึ่งการวางแผนจากล่างขึ้นบน (Bottom up) เป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้คนรู้สึกความเป็นเจ้าของ โดยหากเจ้าของท้องถิ่นต้องการทำนโยบายเองก็สามารถทำได้ ในอดีตบทบาทของท้องถิ่นมีน้อย แต่วันนี้นักบทบาทท้องถิ่นมีมากขึ้น ในช่วงที่ผ่านมารัฐบาลได้จัดสรรงบประมาณ 700,000 ล้านบาท ให้กับท้องถิ่น หรือคิดเป็นร้อยละ 29 ของรายได้สุทธิของรัฐบาล สำหรับอีอีซีจะประสบความสำเร็จในการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน (Public Private Partnership) แต่การสร้างการมีส่วนร่วม (Synergy) กับท้องถิ่น คือ การทำให้เกิด ความเป็นหุ้นส่วนโดยเฉพาะผู้ประกอบการในท้องถิ่นกับชุมชน โดยจะต้องให้ทุกคนมี ศักยภาพและมีพลังที่จะร่วมกันพัฒนาและบางครั้งต้องให้อำนาจพิเศษในการบริหารจัดการโดยสร้างเอกภาพ ของการจัดการเมือง อาทิ เมืองท่องเที่ยวจะต้องมีอำนาจการจัดการพิเศษในเรื่องการท่องเที่ยวได้ด้วย

4) View หรือ Scenario ของเมือง การจัดการเมืองต้องมองแบบองค์รวม (Holistic) อย่างแท้จริง ทั้งด้านโอกาสและความเสี่ยง การพัฒนาพื้นที่พิเศษไม่ได้มีความแตกต่างจากการพัฒนาพื้นที่ทั่วไป ซึ่งการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมมีทั้งโอกาส (Opportunity) และภาระ (Burden) ซึ่งจะต้องยอมรับ มิใช่มีปัญหา หรือมีผลกระทบ (Impact) แล้วไม่ควรพัฒนา แต่ควรเตรียมการวางแผนการสำหรับการจัดการเพื่อลดความเสี่ยง เหล่านั้น โดยจะต้องให้อำนาจ (Empower) พื้นที่ในการจัดการด้วย โดยองค์กรท้องถิ่นที่ได้รับอำนาจมากขึ้น จะต้องจัดการภาระมากขึ้นด้วย

2.2.4 ตัวอย่างปัญหาขยะในระดับท้องถิ่นที่เป็นปัญหาระดับชาติ มีการจัดการแก้ไขปัญหาโดย หน่วยงานภาครัฐกำลังนำอำนาจการแก้ไขปัญหาขยะที่เป็นปัญหาระดับท้องถิ่นไปไว้ที่กระทรวงมหาดไทย อย่างไรก็ดี หากเรื่องขยะเป็นปัญหาระดับชาติแล้ว รูปแบบการจัดการย่อมแตกต่างกันไปตามภูมิภาค และประเภทของขยะ ดังนั้นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวจะต้องให้พื้นที่เป็นผู้ดำเนินการโดยต้องมีการกระจายอำนาจ (Decentralize) ให้มากในเชิงอำนาจและการตัดสินใจ

2.2.5 สำหรับอีอีซี สามารถดำเนินการบริหารได้คล่องตัวมากกว่าพื้นที่ทั่วไปเนื่องจากมี กฎหมายเฉพาะ อย่างไรก็ดี ยังมีประเด็นที่ภาครัฐต้องเร่งดำเนินการ อาทิ การเตรียมการในเรื่องแรงงานฝีมือ (Skilled Labor) โดยต้องกำหนดนโยบายให้ชัดเจน เนื่องจากองค์กรส่วนท้องถิ่นอาจไม่มีศักยภาพเพียงพอ ดังนั้นภาครัฐควรผนึกกำลัง (Synergy) กับภาคเอกชน ซึ่งปัจจุบันอัตราส่วนผู้จบการศึกษาระดับปริญญาตรี เทียบกับระดับอาชีวศึกษา อยู่ในอัตราส่วน 70:30 ในขณะที่พื้นที่อีอีซี ต้องการผู้ที่เรียนจบด้านอาชีวศึกษามากกว่า ซึ่ง คาดหวังว่า อีอีซีจะขับเคลื่อนให้ได้เพราะมีกฎหมายและมีผู้นำที่มีวิสัยทัศน์

2.3 นายมนตรี ชนะชัยวิบูลวัฒน์ ที่ปรึกษานายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง องค์การบริหาร ส่วนจังหวัดระยอง เรื่อง บทบาทสำคัญของตัวแทนการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

2.3.1 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ (กรณีศึกษาจังหวัดระยอง ภายใต้โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ พิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC))

1) ควรมีการเชื่อมโยงการทำงานอย่างใกล้ชิดระหว่างส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และท้องถิ่น โดยประชาชนในพื้นที่จะต้องเข้าใจ และเห็นด้วยกับแนวทางพัฒนา นอกจากนี้ การกำหนดแนวทางพัฒนาจะต้อง พิจารณาความเหมาะสม และสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ด้วย

2) ควรเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทในการพัฒนาทั้งในระดับประเทศและ ระดับพื้นที่ นอกจากนี้การทำงานในพื้นที่ ภูมิภาคกับท้องถิ่นซึ่งเป็นฐานของส่วนกลาง จะต้องมีการสื่อสารที่ดี และมีการเชื่อมโยงกัน แลกเปลี่ยนสื่อสารข้อมูลกันตลอด มีสิ่งแวดล้อมร่วมกันภายใต้กรอบกฎหมายที่จะเอื้อ ต่อการทำงานร่วมกัน

2.3.2 ข้อเสนอแนะการบริหารจัดการเชิงพื้นที่

- 1) ควรมีการกระจายอำนาจให้กับท้องถิ่นอย่างแท้จริง
- 2) ควรแสวงหารูปแบบการบริหารจัดการพื้นที่ที่รูปแบบใหม่ โดยเรียนรู้จากกรณีศึกษาของพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จ โดยพิจารณาบริบทของพื้นที่ และให้บทบาทประชาชนในพื้นที่ในการกำหนดทิศทางการพัฒนาของตนเอง นอกจากนี้ ควรพัฒนาแนวทางการดำเนินการลงทุนร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (Public Private Partnership : PPP) ให้เกิดผลในทางปฏิบัติ
- 3) แก้ไข /ปรับปรุง กฎหมาย /ระเบียบ /กฎกระทรวง ให้ยืดหยุ่น เหมาะสมและรองรับการบริหารจัดการพื้นที่รูปแบบใหม่
- 4) พัฒนาระบบการตรวจสอบที่สร้างสรรค์ต่อการพัฒนาประเทศ มีวิธีการตรวจสอบที่เป็นธรรม ไม่ใช่เป็นการตรวจสอบเพื่อจับผิดการทำงาน
- 5) สร้างโอกาส/สร้างช่องทางให้ประชาชน/SMEs/Start Up ได้ประกอบอาชีพ /สร้างธุรกิจอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในอีก 5 ปีข้างหน้า คาดการณ์ว่าจะมีความต้องการแรงงานในพื้นที่ 3 จังหวัดภายใต้ไออีซีจากเงินการลงทุน 1.1 ล้านล้านบาท ประมาณ 800,000 ตำแหน่ง ซึ่งงานส่วนใหญ่เป็นเกี่ยวข้องกับด้านเทคโนโลยี โดยเฉพาะอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ เทคโนโลยีดิจิทัล และด้านโลจิสติกส์ ซึ่งต้องสร้างคนเพื่อรองรับประมาณ 400,000 คน ดังนั้น ระบบการศึกษาจะต้องปรับหลักสูตรให้ตรงกับความต้องการ โดยประสานการทำงานร่วมกันระหว่างโรงงานอุตสาหกรรม กับวิทยาลัยเทคนิค และสถาบันการศึกษาเพื่อพัฒนาหลักสูตรและพัฒนาคนให้ตรงกับความต้องการและทันเวลา นอกจากนี้ จะต้องมีการวางแผนพัฒนาหลัก (Master plan) ในการพัฒนาคนทั้งในระยะสั้นและระยะยาวเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการแรงงานในอนาคต

3 ข้อคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม

3.1 ส่วนที่ 1 การตั้งกระทู้ถามสด

3.1.1 คุณมุกดา อินทสาร จากจังหวัดพะเยา

- 1) การระเบิดออกมาจากข้างใน และตามภูมิสังคมเป็นสิ่งที่สำคัญมากโดย สคช. ตั้งแต่เริ่มแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 ได้เริ่มมีกองทุนเกื้อกูลชุมชนจากความร่วมมือ Thai-UNCAP และสุดท้าย ได้ยกระดับไปอยู่ในรัฐธรรมนูญมาตรา 43 (4) เรื่องระบบสวัสดิการของชุมชนที่รัฐจะต้องส่งเสริมสนับสนุน การให้พื้นที่กับผู้คนในการที่จะทำเรื่องราวที่เป็นภูมิสังคมของคนในชุมชนนั้น โดยเห็นด้วยกับอาจารย์วุฒิสารฯ เรื่อง การแบ่งการพัฒนาพื้นที่เป็น 3 กลุ่ม เนื่องจากแนวทางการพัฒนาแต่ละพื้นที่ไม่จำเป็นจะต้องเหมือนกัน โดยการกระจายอำนาจให้ท้องถิ่นจัดการตนเองควรให้กลุ่มและเครือข่ายที่มีอยู่ในชุมชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา กลุ่มและเครือข่ายในชุมชนมีกฎหมาย ตั้งแต่ปี 2550 ได้มีการผลักดัน พ.ร.บ.สภาองค์กรชุมชน โดยกฎหมายฉบับนี้ทำให้รัฐต้องส่งเสริมและสนับสนุนเพราะเป็นนโยบายสมัย สนช. ที่ได้เขียนไว้ แต่ภาครัฐไม่ได้สนับสนุนงบประมาณ
- 2) ในช่วงที่ผ่านมา ศูนย์พัฒนาภาคเหนือของ สคช. ร่วมกับสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (พอช.) องค์กรมหาชน และองค์กรภาคีทุกภาคส่วน ได้ร่วมจัดทำแผน กปร. เป็นแผนที่ภาคประชาชนมีส่วนร่วม โดยมี พอช. เป็นหลัก วิธีคิดที่สำคัญคือ ให้ระเบิดจากภายในชุมชน ให้เห็นปัญหา อาทิ ชุมชนดอกคำใต้มีปัญหาระเบิดป่าหมดสัมปทาน ได้ใช้กระบวนการของสภาองค์กรชุมชน 4 ตำบล ความร่วมมือจาก กบจ. และใช้การเสวนา พร้อมกระบวนการของสมัชชาทำหน้าที่ตามกฎหมายร่วมกัน ซึ่งสุดท้ายก็ได้ป่าหมดสัมปทานกลับมาเป็นป่าของชุมชน แต่ต้องใช้เวลานานพอสมควร สำหรับเรื่องของการยกระดับสภาองค์กรชุมชนให้เป็น

กลไกกลางระดับตำบล การให้เครือข่ายภาคประชาชนสังคมและภาคีพัฒนาให้เป็นกลไกกลางระดับจังหวัด ขณะนี้มีทุกจังหวัดรวมถึงมูลนิธิสุขภาวะที่ศูนย์ราชการ ควรสนับสนุนให้กระบวนการทั้งหมดเป็นไปด้วยกันโดย ส่วนกลางเป็นผู้สนับสนุนและส่งเสริมให้แต่ละพื้นที่สามารถจัดการได้ด้วยตัวเองทั้งระดับจังหวัดและระดับภาค โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

3.1.2 คุณวิริยฤทธิ์ สุขวัฒน์โก อดีตประธานสภาอุตสาหกรรมเชียงใหม่ และอดีตประธานสภาอุตสาหกรรมภาคเหนือ

1) การบริหารจัดการในเชิงพื้นที่ซึ่งต้องการจะให้เกิดขึ้นในภาคเหนือ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แม่ฮ่องสอน ได้ก่อตั้ง Northern Thailand Food Valley เมื่อ 7 ปีที่แล้ว ซึ่งสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการเพื่อจะขยายให้เต็มพื้นที่ทั้งหมด เพราะเห็นแล้วว่าผู้ประกอบการในภาคเหนือกว่าร้อยละ 46 ประกอบธุรกิจร้านอาหาร จากทั้งหมด 17 จังหวัด ดังนั้น ถ้าดำเนินการกลุ่มแรกได้แล้วจึงจะขยายไปยังกลุ่มต่อไป นอกจากนี้การที่จะทำให้เป็นโมเดลเดียวกันนั้นก็มีความยุ่งยากเป็นไปได้หรือไม่ที่ Northern Thailand Food Valley จะเกิดเป็น Special Economic Zone เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษอาหารภาคเหนือ โดยพิจารณาจากวัตถุดิบ/ผลผลิต ทั้งนี้จะต้องมีทีมบริหารจัดการที่เป็นระบบ และรูปแบบที่จะทำให้เป็นครัวของโลกจริงๆ ในอนาคต ในภาคเหนือมีผลผลิตได้แก่ ข้าว พืชผักผลไม้ และมีผู้ประกอบการด้านอาหารจำนวนมาก ซึ่งได้มีการผลักดันมาหลายครั้ง โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และที่เชียงใหม่ก็มีความพยายามผลักดันให้เกิดขึ้น เพื่อให้รู้ว่าสินค้าเกษตรพืชผลจะออกมาวันใด ผู้ประกอบการต้องการผลิตอะไร ซึ่งจะเป็นรูปแบบเดียวกัน ทำให้บริหารจัดการได้ง่าย หากสามารถจัดตั้งเป็นคณะกรรมการได้ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ประกอบด้วย 4-5 หน่วยงาน คือ กระทรวง เกษตรกร ผู้ประกอบการ สถาบันการศึกษา เพื่อศึกษาร่วมกันให้เกิดขึ้น ซึ่งโมเดลดังกล่าวมีความเป็นไปได้หรือไม่อย่างไร

2) การบริหารจัดการในพื้นที่ภาคเหนือที่ต้องเร่งดำเนินการ คือเรื่องของฝุ่นควัน ซึ่งปีนี้รุนแรงมากและมีการรับรู้ไปทั่วประเทศ โดยเริ่มเกิดขึ้นที่จังหวัดนครปฐม และกรุงเทพก่อน หลังจากนั้นเกิดขึ้นที่ภาคเหนือในจังหวัดเชียงใหม่ขึ้นถึง 600 ไมโครกรัม และไม่สามารถแก้ปัญหาได้ ซึ่งการแก้ปัญหาแบบเฉพาะหน้าของภาครัฐทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณสูง อีกทั้งไม่สามารถประกาศเป็นเขตภัยพิบัติได้เพราะไม่ใช่ น้ำท่วม ดังนั้นหากต้องการแก้ปัญหานี้ควรให้ภาครัฐและเอกชนเข้าไปมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนแม่บทที่มีการบริหารจัดการแบบเบ็ดเสร็จแล้วแบ่งให้แต่ละส่วนดำเนินการ อาทิ การห้ามเผาขยะ ถ้าผู้ใดกระทำผิดต้องลงโทษตามที่กำหนดไว้ให้เด็ดขาด จึงเสนอว่าต้องมีกฎหมาย พ.ร.บ. อากาศปลอดภัย หรืออากาศบริสุทธิ์ หรืออากาศแจ่มใส เพื่อให้มีกฎหมายที่สามารถลงโทษผู้กระทำผิดได้แล้วให้ภาครัฐมีการบูรณาการและร่วมมือกันอย่างจริงจังถึงจะแก้ปัญหาได้

3.1.3 นางสาวศศิ ช้างทอง จากสภาองค์กรชุมชนตำบลจังหวัดสุพรรณบุรี และศูนย์พัฒนาการเมืองชุมชนจังหวัดสุพรรณบุรี

1) เห็นด้วยกับการดำเนินการและข้อเสนอของอาจารย์วุฒิสารฯ เกี่ยวกับข้อมูล จปฐ. ถ้าได้ข้อมูลที่แท้จริงแล้วนำมาจัดทำแผนพัฒนาประเทศเชื่อว่าจะสามารถพัฒนาไปได้ไกล ที่ผ่านมาระบบบริหารปัญหาทุกอย่างแต่ไม่สามารถแก้ไขได้จะต้องหาสาเหตุว่าเป็นเพราะเหตุใด เพื่อทำให้งานทุกอย่างเดินหน้าต่อไปได้

2) เรื่องการกระจายอำนาจ สิ่งที่ประชาชนฐานรากต้องการเห็นการพัฒนาท้องถิ่นที่มีการเชื่อมโยง นโยบายการทำงาน แบบบูรณาการ หรืองบประมาณ อย่างแท้จริง นอกจากนี้ ขอให้ สสช. ให้ความสำคัญกับการจัดเก็บข้อมูล จปฐ. ตามที่อาจารย์วุฒิสารฯ ได้แสดงความคิดเห็นไว้ด้วย

3.1.4 ประเด็นคำตอบ อาจารย์วุฒิสารท

ฐานข้อมูลเป็นเรื่องสำคัญ และต้องให้เวลากับการจัดทำข้อมูลเหล่านั้น โดยต้องให้อำนาจ (Empower) ข้างล่าง ให้ความเข้าใจว่าการเก็บข้อมูลไม่ใช่ภาระ แต่เป็นการเห็นปัญหาร่วมกันแล้วก็จัดทำขึ้น อาทิ เบี้ยยังชีพผู้สูงอายุที่มีการจ่ายเงินผ่านระบบ e-Payment โดยไม่ได้ถือเงินไปจ่ายที่บ้านผู้สูงอายุ จึงไม่ได้เห็นสภาพความเป็นอยู่ของผู้สูงอายุว่า ควรจะได้รับการดูแลอะไรอีก โดยความเอื้ออาทรต่อกันของชุมชน เป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องเร่งปรับปรุงให้เกิดขึ้นในทุกชุมชน

3.2 ส่วนที่ 2 คำถามและข้อเสนอแนะทั่วไป

3.2.1 การนำที่ดินสาธารณะมาใช้ประโยชน์ ต้องการให้หน่วยงานภาครัฐมีมาตรการหรือวิธีการบริหารจัดการกับผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่นมิให้ใช้ที่ดินสาธารณะเพื่อประโยชน์ส่วนตน ขอให้ภาครัฐเข้ามาบริหารจัดการอย่างจริงจัง อาทิ ดูแลและสนับสนุนให้คนในชุมชนเกาะเกร็ดนำพื้นที่สาธารณะมาสร้างเป็นแหล่งท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาเที่ยวชมวิถีชีวิต รวมทั้งรักษาสภาพแวดล้อมของชุมชนให้คงอยู่เดิม นอกจากนี้หน่วยงานของรัฐควรส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยวชุมชนเกาะเกร็ดเพื่อต่อยอดจากเดิมที่มีอยู่ให้เพิ่มมากขึ้น

3.2.2 คณะกรรมการทรัพยากรน้ำแห่งชาติที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เป็นคณะกรรมการระดับประเทศ มีข้อสังเกตว่า อาจจะดูแลภาพรวมในระดับประเทศไม่ทั่วถึง จึงขอเสนอให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ ในระดับท้องถิ่นที่สรรหามาจากผู้นำท้องถิ่น ผู้ใหญ่บ้าน กำนัน และข้าราชการกรมป่าไม้ในพื้นที่ ซึ่งทำหน้าที่เป็นกรรมการและ/หรือเลขานุการ และมีนายอำเภอเป็นประธาน กรรมการ เพื่อจะได้บูรณาการร่วมกันและช่วยกันแก้ไขปัญหาการบุกรุกและตัดไม้ทำลายป่า ซึ่งเป็นแหล่งต้นน้ำลำธาร ได้อย่างทั่วถึง และเพื่อสร้างแรงจูงใจในการทำงานควรมีค่าตอบแทนให้กับคณะกรรมการดังกล่าวด้วย

3.2.3 การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่ที่ต้องบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรกำหนดแนวทางการบริหารงานให้ชัดเจน เพื่อให้การนำนโยบายไปปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐประสบความสำเร็จและเกิดผลเป็นรูปธรรม

3.2.4 สศช. ได้มีการจัดตั้งศูนย์วุฒิสภาสมาคมมาแล้วประมาณ 10 ปี ซึ่งที่ผ่านมา สศช. ได้ช่วยอำนวยความสะดวกในการประชุมคณะกรรมการศูนย์วุฒิสภาสมาคมเป็นประจำทุกเดือน และกิจกรรมที่ผ่านมาเป็นกิจกรรมในระดับเล็กมาก เช่น การแจกน้ำ EM แก่ชาวบ้าน การสอนภาษาอังกฤษในโรงเรียน การปลูกต้นไม้ในที่สาธารณะ โดยยังไม่มีโอกาสในการมีส่วนร่วมในโครงการระดับจังหวัดและระดับประเทศ สศช. จึงควรพิจารณากำหนดแนวทางเพื่อนำศักยภาพของสมาชิกวุฒิสภาสมาคมแห่งประเทศไทย มาช่วย สศช. ในการประเมินความสำเร็จของโครงการในระดับจังหวัดที่อาศัยอยู่และในระดับประเทศ รวมถึงกรอบการทำงานที่มีความเชื่อมโยงและบูรณาการกันมากขึ้น

3.2.5 บทเรียนความสำเร็จของการใช้กลไกการมีส่วนร่วม เกี่ยวกับเรื่อง EEC มีอะไรบ้าง ปัญหาอุปสรรคของการจัดทำร่าง พ.ร.บ.ผังเมืองของ EEC มีอะไรบ้างและมีแนวทางแก้ไขอย่างไร บางบริษัทไม่ได้ปฏิบัติตามร่าง พ.ร.บ.ผังเมือง อาทิ เรื่องการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่ริมแม่น้ำบางปะกง ถ้าเกิดกรณีดังกล่าวในพื้นที่ EEC จะมีแนวทางแก้ไขปัญหามาอย่างไร

3.2.6 การเชื่อมโยงข่าวสารเป็นเรื่องที่สำคัญมาก แม้ว่าส่วนกลางจะมีข้อจำกัดในระดับหนึ่ง แต่ในระดับพื้นที่จะต้องเร่งดำเนินการ เมื่อพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลและนโยบาย ผู้ว่าราชการจังหวัด ควรเชิญนายอำเภอทุกอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) และหอการค้าจังหวัด มารับทราบข้อสั่งการและนโยบาย โดยอาจนำเทคโนโลยี video conference เข้ามาช่วยเหลือดำเนินการ

สำหรับในจังหวัดระยอง ผู้ว่าราชการจังหวัดฯ ได้ตั้งศูนย์ประสานงานการพัฒนาพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออกขึ้นก่อนจังหวัดอื่น ซึ่งจะมีประชาชนหรือนักลงทุนได้รับทราบข้อมูลที่ทันสมัยทุกวัน โดยจะมีเจ้าหน้าที่ประจำ โดยจังหวัดระยองได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศ (GISDA) ซึ่งจะมีข้อมูลแหล่งน้ำ ภาพอวกาศ โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งแวดล้อมด้านทรัพยากรธรรมชาติต่างๆ

3.2.7 ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาภาคการเกษตรเนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศมีอาชีพเป็นเกษตรกรและมีรายได้ในระดับต่ำ ในขณะที่การพัฒนาส่วนใหญ่ของประเทศมุ่งเน้นในเรื่องของการพัฒนาในภาคอุตสาหกรรมเป็นสำคัญ จึงไม่ได้ส่งผลไปยังภาคการเกษตรเท่าที่ควร อย่างไรก็ตาม การพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ทั้ง 10 อุตสาหกรรมของรัฐบาลเป็นการจัดทำในรูปแบบของนโยบายซึ่งไม่ได้มีแนวทางการนำมาปฏิบัติอย่างจริงจัง

3.2.8 ปัจจุบันการจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจของ สศช. ขาดการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง อีกทั้งยังขาดการบูรณาการร่วมกันของหน่วยงานต่างๆ จึงเห็นควรให้ สศช. จัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจเชิงพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมด้วย

3.2.9 เครือข่ายภาคประชาชนของ ป.ป.ช. มีข้อเสนอว่า อยากให้หน่วยงานภาครัฐจัดตั้งศูนย์ข้อมูลที่ให้ความรู้ด้าน EEC ที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ง่าย

3.2.10 ประธานกิตติมศักดิ์สภาอุตสาหกรรม จังหวัดระยอง แนะนำว่า การขยายตัวทางเศรษฐกิจ (GDP) เพียงอย่างเดียว ไม่สะท้อนถึงสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน เนื่องจากมีความเหลื่อมล้ำเกิดขึ้นในหลายพื้นที่ เพราะฉะนั้น สศช. ควรมีเครื่องชี้วัดที่แสดงถึงการกระจายรายได้ในสังคมเข้ามาร่วมการพิจารณาอีกด้านหนึ่ง



สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
โทรศัพท์ : 02-282-4841-2 โทรสาร : 0-2281-9705

