สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส21099
รับที่ : ธ12589/59
วันที่ : 16 ส.ค. 59 เวลา: 13:28

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๑๑๑๓/๔๘๗๓

สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๖ สิงหาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ผลการประชุมระดับรัฐมนตรีเวทีหารือเพื่อการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๘ (The 8th Economic Corridor Forum: ECF-8) ภายใต้แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ๖ ประเทศ (GMS) ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. บันทึกกราบเรียนนายกรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๓/๔๗๙๙ ลงวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๙

๒. วีดิทัศน์ผลการประชุมระดับรัฐมนตรีเวทีหารือเพื่อการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๘

ตามที่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เสนอเรื่องการประชุมเวทีหารือระดับรัฐมนตรีเพื่อพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๘ (The 8th Economic Corridors Forum: ECF-8) ภายใต้แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ๖ ประเทศ (GMS) และต่อมานายกรัฐมนตรีได้มีบัญชาให้สำนักงานฯ นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ นั้น

สำนักงานฯ ใคร่ขอเสนอเรื่องดังกล่าว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

เรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๔ (๗) เรื่องที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศหรือที่เกี่ยวกับองค์การระหว่างประเทศที่มีผลผูกพันรัฐบาลไทย

๒. เรื่องเดิม

มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๙ อนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ) เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนเจ้าหน้าที่ไทยและปฏิบัติหน้าที่เป็นรัฐมนตรีประจำแผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ๖ ประเทศ (GMS) ในการประชุมระดับรัฐมนตรีเวทีหารือเพื่อการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจครั้งที่ ๘ (The 8th Economic Corridor Forum: ECF-8) ระหว่างวันที่ ๓-๔ สิงหาคม ๒๕๕๙ ณ กรุงพนมเปญ ราชอาณาจักรกัมพูชา

๓. การประชุมระดับระดับรัฐมนตรีเวทีหารือเพื่อการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๘ รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี ของกัมพูชา (นายซอก เจนดา โซเฟียะ) เป็นประธานการประชุม อธิบดีกรมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (นายเจมส์ นูเจนท์) เป็นประธานร่วม โดยมีรัฐมนตรีจากประเทศสมาชิกเข้าร่วม ได้แก่ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์ ของจีน (นายต่ง เตาซือ) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ของสปป.ลาว (นายสมหมาด พลเสนา) รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงวางแผนและการคลัง ของเมียนมา (นายเมือง เมือง วิน) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ) ผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงวางแผนและการลงทุน ของเวียดนาม (นายจัง ก๊วก เฟือง) และมีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งจากภาครัฐ ภาคเอกชน รวมทั้งองค์กรผู้ร่วมพัฒนาต่าง ๆ รวมกว่า ๒๐๐ คน สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๓.๑ สาระสำคัญของคำกล่าวเปิดของรัฐมนตรีของประเทศสมาชิก รัฐมนตรีทั้ง ๖ ประเทศเห็นพ้องถึงความสำคัญของการประชุม ECF ครั้งที่ ๘ ว่าเป็นการเปิดโอกาสให้ประเทศสมาชิกหารือและผลักดันการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS ให้เต็มศักยภาพ โดยผลงานที่สำคัญในช่วงที่ผ่านมา ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ ๔ เชียงของ-ห้วยทราย บนแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ สะพานข้ามแม่น้ำโขงเนียกเลืองในกัมพูชา บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ และการก่อสร้างถนนจากเมียวดี-กอกะเร็กในเมียนมา บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ทั้งนี้ ในอนาคตเห็นควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจใน GMS โดยยึดเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ เพื่อให้การเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเป็นไปอย่างยั่งยืน และเน้นการสร้างโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบเพื่ออำนวยความสะดวกการข้ามแดนระหว่างกันในอนุภูมิภาคให้ดียิ่งขึ้น รวมทั้งการมุ่งลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มความน่าเชื่อถือและประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน และส่งเสริมการค้าและการลงทุนในอนุภูมิภาคให้เพิ่มขึ้น ตลอดจนส่งเสริมความร่วมมือด้านการค้าอิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) ข้ามพรมแดนใน GMS เพื่อช่วยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการรายย่อยสามารถเข้าถึงตลาดและห่วงโซ่มูลค่าในระดับภูมิภาคและระดับโลกได้ และเห็นควรเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการระดมเงินทุนเพื่อพัฒนาโครงการในรูปแบบ Public-Private Partnership (PPP) อีกด้วย นอกจากนี้ ไทยได้เสนอแนวทางความร่วมมือโดยเน้นการส่งเสริมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญของการเชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิตของภูมิภาคกับห่วงโซ่มูลค่าของโลก และได้กำหนดเป็นนโยบายเชิงยุทธศาสตร์บรรจุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ที่จะประกาศใช้ในเดือนตุลาคม ๒๕๕๙ โดยไทยและกัมพูชาได้หารือร่วมกันในการพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมและห่วงโซ่การผลิตในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน รวมทั้งเสนอให้ประเทศสมาชิกเร่งรัดการปฏิบัติภายใต้ความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement: CBTA)

๓.๒ การทบทวนแผนการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ผลการศึกษาเสนอให้มีการขยายเส้นทางคมนาคมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจให้ครอบคลุมประเทศเมียนมา และ สปป.ลาวมากยิ่งขึ้น ประกอบด้วย ๑) การขยายเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) จากแม่สอดไปจนถึงเมืองพะสิน เขตอิรวดี ของเมียนมา และเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor :NSEC) ประกอบด้วย เส้นทางจากคุนหมิง ผ่านเมืองลุ่ยลี่ และเมืองมัณฑะเลย์ ไปจนถึงกรุงเนปยิดอ และเส้นทางจากเมืองมัณฑะเลย์ ไปจนถึงเมืองทามู (ติดประเทศอินเดีย) ๒) เส้นทางจากเมืองบ่อเต็น สปป.ลาว (ติดกับจีน) ผ่านเวียงจันทน์ จนถึงแหลมฉบัง เส้นทางจากกรุงฮานอย ไปจนถึงจังหวัดนครพนม (เส้นทางหมายเลข ๑๒) และเส้นทางจากฮานอย เชื่อมไปสู่เวียงจันทน์ และขยายไปจนถึงท่าเรือหวุงอาง ทั้งนี้ การเพิ่มเส้นทางต่าง ๆ จะเป็นการส่งเสริมการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาค GMS ให้มีความใกล้ชิดและสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น โดยที่ประชุมฯ ได้ให้ข้อคิดเห็นและเสนอแนะแนวทางว่าเห็นควรให้การสนับสนุนการศึกษา โดยเห็นว่าการขยายเส้นทางเชื่อมโยงในอนุภูมิภาค และการเพิ่มเส้นทางย่อย (Sub-Corridors) ภายใต้แนวระเบียงเศรษฐกิจหลัก จะเป็นประโยชน์ต่ออนุภูมิภาคนี้ ทั้งนี้จีนพร้อมให้การสนับสนุนทางด้านการเงิน ขณะที่หลายประเทศให้ความสำคัญกับการสร้างความเข้าใจกับชื่อเรียกเส้นทางที่เพิ่มขึ้นมาใหม่ เนื่องจากแนวระเบียงเศรษฐกิจหลักคือ NSEC, EWEC และ SEC (Southern Economic Corridor หรือแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้) ต่างถือเป็นจุดแข็งหรือเครื่องหมายการค้า (Trademark) ที่สำคัญของอนุภูมิภาค GMS ในการดึงดูดการค้าการลงทุน ดังนั้น จึงควรหลีกเลี่ยงการเรียกชื่อที่อาจสร้างความสับสน

๓.๓ การเพิ่มประสิทธิภาพและความเชื่อมั่นในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่ง กรณีศึกษาระหว่างเวียดนามและ สปป.ลาว เกี่ยวกับการดำเนินงานตามความตกลง CBTA โดยมุ่งร่วมกันปฏิบัติการตรวจแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว และการตรวจปล่อยสินค้าในบริเวณเดียวกัน ณ จุดผ่านแดนลาวบาว (เวียดนาม) – แดนสะหวัน (สปป.ลาว) โดยเริ่มต้นตั้งแต่การสำรวจสิ่งอำนวยความสะดวก ณ พื้นที่ตรวจร่วม ในปี ๒๕๔๘ การประสานงานระหว่างหน่วยงานศุลกากรและหน่วยงานตรวจกักกันพืชและสัตว์

(Quarantine) ตั้งแต่ปี ๒๕๔๘ – ๒๕๕๘ จนถึงการเริ่มต้นดำเนินการด้านพิธีการทางศุลกากรตรวจแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว และการตรวจปล่อยสินค้าในบริเวณเดียวกันอย่างสมบูรณ์ในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ โดยที่ประชุมฯ มีความเห็นว่าการดำเนินงานที่ผ่านมาใช้เวลานานกว่า ๑๐ ปี เนื่องจากต้องรอนโยบายและความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ซึ่งประเทศสมาชิกสามารถนำประสบการณ์ที่เกิดขึ้นนี้มาปรับใช้ โดยไทยได้แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่าการจัดตั้งพื้นที่ตรวจร่วม (Common Control Area: CCA) ณ บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๒ ณ จังหวัดมุกดาหารเรียบร้อยแล้ว และพร้อมเริ่มดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าในบริเวณเดียวกัน (Single-Window Inspection: SWI) และการตรวจแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single-Stop Inspection: SSI) ในเขตพื้นที่ตรวจร่วม (CCA) ระหว่างไทยและสปป.ลาว (จังหวัดมุกดาหาร และแขวงสะหวันนะเขต) ดังกล่าว โดยคาดว่าสามารถเริ่มดำเนินการได้ภายในปี ๒๕๕๙ รวมทั้งไทยและเมียนมาได้แจ้งถึงความพร้อมร่วมดำเนินการตามความตกลง CBTA ในระยะแรก (Initial Implementation of Cross Border Transport Agreement: IICBTA) บริเวณแม่สอด-เมียวดี และแม่สาย-ท่าขี้เหล็กด้วยแล้ว

๓.๔ ความร่วมมือข้ามพรมแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจใน GMS การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในกลุ่มกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และไทย (CLM-T) ยังมีช่องว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเขตเมือง ซึ่งการบริการยังไม่ครอบคลุมและไม่มีคุณภาพ และยังขาดแคลนเงินลงทุนที่ยังไม่กระจายไปในระดับท้องถิ่นได้ทั่วถึง รวมทั้งโครงการลงทุนต่าง ๆ ไม่เป็นที่ดึงดูดแก่นักลงทุน เนื่องจากมีแนวโน้มที่จะเกิดผลกำไรค่อนข้างจำกัด ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีแนวทางในการเสริมสร้างความเชื่อมโยงข้ามพรมแดนในกลุ่มประเทศ CLM-T เนื่องจากบริเวณชายแดนถือเป็นจุดสำคัญในการเคลื่อนย้ายปัจจัยทุนต่าง ๆ และยังเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาห่วงโซ่มูลค่าในภูมิภาคและระดับโลก ซึ่งการพัฒนาเศรษฐกิจและการสร้างความเชื่อมโยงตามแนวชายแดน จะส่งผลให้เกิดการพัฒนาและกระจายความเจริญไปยังพื้นที่โดยรอบ และสามารถลดช่องว่างการพัฒนาระหว่างสองประเทศที่มีพรมแดนติดต่อระหว่างกันได้

๓.๕ สรุปผลการศึกษาการพัฒนาคลัสเตอร์เชิงเศรษฐกิจและเขตเศรษฐกิจพิเศษ ผลการศึกษาได้แสดงให้เห็นถึงบทบาทของเขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่จะช่วยเสริมสร้างศักยภาพในการพัฒนาขีดความสามารถทางเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS โดยการศึกษาได้วิเคราะห์ถึงสถานการณ์ปัจจุบันและนำเสนอตัวชี้วัดของบทบาทของเขตเศรษฐกิจพิเศษในการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนาคต รวมทั้งได้เสนอแนะการกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Cross Border Economic Zones: CBEZs) และเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่อื่น ๆ ด้วย ในการนี้คณะที่ปรึกษา ADB ได้มีการลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม ซึ่งสามารถสรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบายได้ดังนี้ ๑) ภาครัฐและภาคเอกชนควรมีส่วนร่วมในการสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านต่าง ๆ เพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ๒) การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการ โดยลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายในประกอบธุรกิจ และการเพิ่มทักษะแรงงาน ๓) การใช้ประโยชน์จากข้อได้เปรียบของประเทศที่มีพรมแดน โดยลดความซับซ้อนของการค้าข้ามพรมแดน พัฒนาความเชื่อมโยงภายในประเทศให้เชื่อมระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษกับท่าเรือที่ใกล้เคียงให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ผลการสำรวจเรื่องเขตเศรษฐกิจพิเศษในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงยังพบว่า ๑) การที่เขตเศรษฐกิจพิเศษจะประสบผลสำเร็จในการดึงดูดการลงทุนและการผลิตเข้ามาในระบบเศรษฐกิจของ GMS ได้นั้น เกิดจากการเปลี่ยนแปลงเชิงนโยบายความร่วมมือระหว่างกัน อาทิ หลักการ Thailand+1 ซึ่งเป็นการแลกเปลี่ยนเทคโนโลยีและต้นทุน หรือ Vietnam+1 ซึ่งเป็นการถ่ายทอดทักษะฝีมือแรงงาน ๒) ช่องว่างทางรายได้และฝีมือแรงงาน เป็นปัจจัยที่กำหนดให้รายได้ของแรงงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสูงขึ้น ได้แก่ ความรู้พื้นฐานทางภาษาอังกฤษและทักษะพื้นฐานในกระบวนการผลิต ๓) การลงทุนในเขตเศรษฐกิจโดยเฉพาะบริเวณชายแดน เป็นการลดความเสี่ยงที่อาจเกิดจากต้นทุนเสียเปล่า (Sunk Costs) ในกรณีที่ผู้ประกอบการมีการเคลื่อนย้ายโรงงานออกจากพื้นที่ และ ๔) ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน ได้แก่ ไฟฟ้า ประปา ระบบสื่อสาร และการจัดการของเสีย มีส่วนสำคัญในการดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

๓.๖ สรุปผลการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบโลจิสติกส์ในภูมิภาค การพัฒนาบริการโลจิสติกส์ทางการค้าจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาค ที่กำลังเผชิญข้อท้าทายหลายประการ โดยเฉพาะอุปสรรคด้านกฎระเบียบและข้อบังคับ ซึ่งถือเป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และลดประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน โดยข้อเสนอจากผลการศึกษาได้แก่ ๑) ปรับปรุงนโยบายและกฎระเบียบของอนุภูมิภาคให้สอดคล้องกับข้อบังคับของอาเซียนและองค์การการค้าโลก เปิดเสรีการเข้าถึงแนวระเบียงเศรษฐกิจและท่าเรือของอนุภูมิภาค และนำเสนอผลการศึกษาต่อสาธารณชน ๒) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพและกฎระเบียบ โดยเร่งพัฒนาก่อสร้างช่วงส่วนที่ขาดหายไป (Missing Link) เพิ่มงบประมาณเพื่อพัฒนาปรับปรุงถนน และสนับสนุนระบบการดำเนินงานแบบเบ็ดเสร็จ (Single Window) และมุ่งพัฒนาโลจิสติกส์ในรูปแบบดิจิตัล และ ๓) ปรับเปลี่ยนระบบการดำเนินงาน โดยแลกเปลี่ยนตู้บรรทุกสินค้า (Trailer Swap) เพื่อลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการจัดการสินค้า ตรวจปล่อยสินค้าจุดเดียว (Single-stop Inspection: SSI) และปรับใช้ระบบจัดการความเสี่ยงที่จุดผ่านแดนทุกจุด โดยที่ประชุมได้ให้การสนับสนุนผลการศึกษาดังกล่าว และเห็นควรให้ประเทศสมาชิกมุ่งดำเนินการเพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ ลดอุปสรรคทางการค้าที่มิใช่ภาษี และลดขั้นตอนและพิธีการศุลกากรระหว่างกัน โดยให้ความสำคัญกับการจัดการแรงงาน การพัฒนาทักษะฝีมือ และการเพิ่มการจ้างงาน ตลอดจนการศึกษากฎระเบียบและข้อบังคับของแต่ละประเทศ การใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีให้มากขึ้น อาทิ ระบบ GPS การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการขนส่งสินค้าและอาหารที่ได้มาตรฐาน

๓.๗ รายงานความก้าวหน้าการค้าอิเล็กทรอนิกส์และเวทีหารือระดับผู้ว่าราชการจังหวัด ครั้งที่ ๓ จีนให้ความสำคัญกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลและนโยบาย และการสร้างเสริมศักยภาพการค้าอิเล็กทรอนิกส์ในอนุภูมิภาค โดย ๑) จัดกิจกรรมสร้างเสริมศักยภาพ อาทิ การประชุมเชิงปฏิบัติการ การลงพื้นที่ การฝึกปฏิบัติ และการแบ่งปันหลักปฏิบัติที่ดีและประสบการณ์ระหว่างประเทศสมาชิก ๒) จัดตั้งเว็บไซต์กลางสำหรับดำเนินความร่วมมือด้านการค้าอิเล็กทรอนิกส์ภายในปี ๒๕๕๙ เพื่อเป็นพื้นที่แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร และมาตรการทางศุลกากรของแต่ละประเทศ ๓) ปรับใช้มาตรการเพื่อพัฒนาการค้าอิเล็กทรอนิกส์ของอนุภูมิภาค โดยจะจัดทำการศึกษาการอำนวยความสะดวกทางศุลกากรสำหรับการค้าอิเล็กทรอนิคส์ข้ามแดนในเขตเศรษฐกิจพิเศษของจีน ศึกษากฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนนโยบายของอนุภูมิภาค และริเริ่มโครงการนำร่องด้านศุลกากร การตรวจสินค้า การจ่ายเงิน และระบบโลจิสติกส์ข้ามแดน นอกจากนี้ ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์ของจีน ได้กล่าวรายงานผลการหารือระดับผู้ว่าราชการจังหวัดครั้งที่ ๓ ซึ่งที่ประชุมระดับผู้ว่าฯ ดังกล่าว ได้เห็นพ้องกับเป้าหมายการดำเนินงานร่วมกันของอนุภูมิภาค ได้แก่ การพัฒนาความเชื่อมโยงในภูมิภาคและอำนวยความสะดวกทางการค้าและคมนาคมขนส่ง การเพิ่มศักยภาพการผลิตในระดับสากลและกระชับความร่วมมือด้านห่วงโซ่อุตสาหกรรมในภูมิภาค การพัฒนากรอบความร่วมมือแม่โขง-ล้านช้าง ควบคู่กับการพัฒนาในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง การเสริมสร้างความร่วมมือในสาขาใหม่ และการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาคอย่างยั่งยืน ขณะที่ประเทศสมาชิกอื่นให้ข้อคิดเห็นถึงข้อท้าทายทางด้านกฎหมายและระเบียบปฏิบัติที่แตกต่างกันทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ การลดค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ และการแปลภาษา

๓.๘ การประชุมระดับรัฐมนตรีเวทีหารือเพื่อการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๙ กำหนดจัดขึ้นในปี ๒๕๖๐ ณ สปป.ลาว

๔. แนวทางการดำเนินงานต่อไป

๔.๑ สำนักงานฯ ร่วมกับกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผลักดันการอำนวยความสะดวกการคมนาคมขนส่งและการค้าใน GMS โดยเฉพาะอย่างยิ่งการดำเนินการภายใต้ความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (CBTA) ให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

๔.๒ สำนักงานฯ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผลักดันการดำเนินงานพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

๔.๓ สำนักงานฯ ร่วมกับกระทรวงมหาดไทย ผลักดันการดำเนินงานพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจโดยเพิ่มการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในระดับท้องถิ่น ในการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจต่อไป

๕. ข้อเสนอของหน่วยราชการ

๕.๑ รับทราบผลการประชุมตามข้อ ๓

๕.๒ รับทราบแนวทางการดำเนินงานต่อไปตามข้อ ๔

๕.๓ นำเสนอวีดิทัศน์ผลการประชุมระดับรัฐมนตรีเวทีหารือเพื่อการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๘ ในการประชุมคณะรัฐมนตรี เพื่อคณะรัฐมนตรีทราบโดยทั่วกัน (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายปรเมธี วิมลศิริ)
เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ
โทร. ๐ ๒๖๒๘ ๒๘๓๔
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๘๐๐๕
email: sumitra@nesdb.go.th