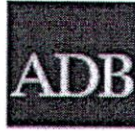


ประเด็นข้อมูลที่ต้องการ (เบื้องต้น)

ลำดับ	ประเด็น	ข้อมูลที่ต้องการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑	สถานะความเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์		
๑๑	<p>เส้นทางเดินรถ การดำเนินการยกกระดานระดับ</p> <p>เส้นทางคมนาคมทางถนน ซึ่งเป็นโครงสร้ารางที่เชื่อมโยง ทั้งด้านการค้า ด้านพรมแดนด้าน การเปลี่ยนเส้นทาง และด้านการท่องเที่ยว</p> <p>เส้นทางรถไฟ โครงการเชื่อมโยงกับ</p> <p>เส้นทาง IMT-GT ซึ่งจะได้รับการตรวจสอบ และพัฒนาเช่นกัน</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ระยะทาง ระหว่างแต่ละจุดเชื่อมโยง - เส้นทางจราจรทาง การเดินทางเดินรถ - การวางผังและจำแนกเส้นทางอยู่บนพื้นฐานมาตรฐานทางหลวงทวีปเอเชีย - เส้นทางวางรถไฟ และ ความยาววางรถไฟ - จุดเชื่อมโยงรวมในทุกเส้นทางเดินรถ - การเข้าถึง เชื่อมโยงโดยไม่มีข้อจำกัด (ตามความเหมาะสม) 	<ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานขนส่งจังหวัดนราธิวาส - แขวงทางหลวงชนบทนราธิวาส - แขวงบำรุงทางต้นหมยงมีส์
๑๒	<p>จุดเชื่อมโยงข้ามพรมแดน – จุดแบ่งตาม</p> <p>ระยะห่างทางภูมิศาสตร์ ระยะทางด้าน</p> <p>เศรษฐกิจ โดยใช้มาตรการวัดด้วยจำนวนครั้ง และ ค่าใช้จ่ายในการข้ามพรมแดน ซึ่งจะ</p> <p>ได้รับการดำเนินการเช่นกัน/ทั้งหมดนี้จะเป็น</p> <p>ตัวกำหนด “คน” ของพรมแดนซึ่งใน</p> <p>บางกรณีจะสามารถแสดงความได้เปรียบ</p> <p>เสียเปรียบทางภูมิศาสตร์ของพรมแดนได้</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ระยะห่างระหว่างพรมแดน จุดข้ามแดน - ความหนาแน่นของการจราจรแต่ละจุดผ่านแดน (พาหนะขาเข้า และขาออก) - สภาพเศรษฐกิจ เช่น ระยะเวลารอคอยและต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการข้ามพรมแดน - ศักยภาพและอำนาจควบคุมของโครงสร้างพื้นฐาน ณ จุดผ่านแดน - ประสิทธิภาพของศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง และด่านควบคุมโรค - จำนวนนักท่องเที่ยว (เปลี่ยนแปลงตามฤดูกาล) 	<ul style="list-style-type: none"> - ด่านศุลกากรสุไหงโก-ลก - ด่านศุลกากรตากใบ - ด่านศุลกากรบูเก๊ะตา - ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดนราธิวาส - สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดนราธิวาส

ลำดับ	ประเด็น	ข้อมูลที่ต้องการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๐	<p>๑๐ (i) การเชื่อมโยงเส้นทางภาคพื้นดินสู่ท่าเรือหรือการขนส่งตั้งแต่ ๒ ประเภทขึ้นไป</p> <p>๑๐ (ii) การเชื่อมโยงเส้นทางท่าเรือสู่ท่าเรือ (ระดับท่าเรือ-ท่าเรือ)</p> <p>๑๐ (iii) การเชื่อมโยงเส้นทางท่าเรือสู่ท่าเรือ (ระดับประเทศ-ประเทศ)</p>	<p>๑๐ (i) การขนส่งภายในประเทศ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ศักยภาพและประสิทธิภาพของเส้นทางและรางรถไฟที่เชื่อมโยงกัน - ศักยภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ สิ่งอำนวยความสะดวกความลึก) - การบริการด้านการจัดการสินค้า <p>๑๐ (ii) ตัวชี้วัดผลงานและคุณภาพของท่าเรือ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตารางเดินเรือ - เรือลำเลียง/ขนส่งประเภท RO-RO (Roll-on/roll-off) - ข้อมูลปริมาณยกตู้ - เวลาเฉลี่ยที่ตู้สินค้าอยู่ในท่าเรือ - การขนส่งเรือตู้สินค้าขนาดกลางหรือขนาดเล็ก ที่ขนส่งตู้สินค้าจากรือสินค้าขนาดใหญ่ (เรือแม่) ไปยังท่าเรือ หรือจากท่าเรือไปยังเรือแม่ <p>๑๐ (iii) รวบรวมตัวชี้วัดผลงานของท่าเรือจากหลายแหล่ง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดัชนีตัววัดการเข้าถึงเครือข่ายเส้นทางขนส่งสินค้าทางเรือทั่วโลกของประเทศไทยที่ทะเล การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) - ดัชนีคุณภาพของท่าเรือ (สภาเศรษฐกิจโลก) - ดัชนีการจัดทำการส่งสินค้า (ธนาคารโลก) 	<ul style="list-style-type: none"> - แขวงทางหลวงนครราชสีมา - แขวงทางหลวงชนบทนครราชสีมา - แขวงบำรุงทางต้นหมิงมีส - สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขานครราชสีมา - สำนักงานท่าเทียบเรือประมงนครราชสีมา
๑d	การเชื่อมโยงเส้นทางการบิน	<p>จำนวนและความสะดวกที่เทียบวัน</p>	การท่าอากาศยานนครราชสีมา
๑e	การเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ต	<ul style="list-style-type: none"> - จำนวนผู้ใช้บริการที่ใช้งานจริง - จำนวนผู้ใช้งาน - จำนวนผู้รับใบอนุญาตเป็นผู้ให้บริการอินเทอร์เน็ต 	สำนักงานสถิติจังหวัดนครราชสีมา



Review and Assessment of IMT-GT Economic Corridors

CONCEPT NOTE

I. Background

1. The 24th IMT-GT Ministerial Meeting held in October 2018 in Melaka directed the review of existing IMT-GT economic corridors and a study of the proposed sixth corridor linking Pattani-Yala-Narathiwat in Thailand with Perak and Kelantan in Malaysia and Southern Sumatra in Indonesia. The Ministers also directed the conduct of a study on the role of special economic zones at the borders --- a study that would complement the IMT-GT economic corridors study. ADB's support was requested in the conduct of the two studies.

2. The economic corridor approach to development was first mentioned in the IMT-GT Roadmap 2007-2011 as a key anchor for clustering major economic activities in the subregion. The idea was for the corridors to serve as "trunk lines" from which development would radiate to neighboring areas through transport and economic linkages. The Roadmap identified four economic corridors; subsequently, a fifth one was added for a total of five economic corridors at present.

3. The Implementation Blueprint for 2012-2016 (IB 2012-2016) --- the successor to the Roadmap --- included economic corridor development programs and projects among the flagship initiatives in the transport and energy sector. The importance of economic corridors was carried over to the IB 2017-2021, albeit under a modified framework. As the first leg of IMT-GT Vision 2036, the IB 2017-2021 considered economic corridors as a spatial focus to underpin the Vision's three priority goals of (i) sustainable, inclusive and innovative agriculture sector; (ii) competitive, innovative and advanced industrial base; and (iii) sustainable, competitive and inclusive cross-border tourism.

II. An Overview of the Five IMT-GT Economic Corridors

4. The five IMT-GT economic corridors each have unique characteristics. Four are regional corridors; one is a national corridor in Sumatra. Three corridors have overland links between economic centers in Malaysia and Thailand, complemented by maritime links to Sumatra ports in Medan (EC1), Dumai (EC4) and Aceh (EC5). One is a coastal corridor along the western coast of Thailand and Malaysia. The land and maritime links are to be supplemented by air services that would facilitate the movement of high-value, less bulky cargo, as well as tourist passenger traffic, across the subregion.

5. The five economic corridors are described briefly below.

- *The Extended Songkhla-Penang-Medan Corridor (EC 1)* is primarily an overland corridor connecting the southern Thai provinces of Nakhon Si Thammarat-Phatthalung with the international gateway port in Songkhla; an overland route from Songkhla to Penang, and a maritime connection to the port of Medan in Sumatra.
- *The Straits of Malacca Corridor (EC2)* is a coastal corridor connecting the Thai provinces of Trang and Satun with the Malaysian province of Perlis, and on to Port Klang, Penang and Malacca along the western coast. The corridor's proximity to Sumatra offers potential for complementation along various stages of the production chain.

**Tentative
Schedule and Logistics for Fieldwork for EC1 and EC 6
11 - 15 November 2019**

- Monday 11** Morning
Meeting with the representative from the NESDB & Ministry of Transport
- 09:30-09:45 • Opening Statement by the National Secretariat
 - 09:45-10:00 • Introduction to the Study
 - 10:00-10:30 • Preliminary Country Report Presentation
 - 10:30-10:45 • Coffee/Tea Break
 - 10:45-11:50 • Discussion
 - 11:50-12:00 • Recap of Discussions and Closing

Afternoon
17:25 18:50 Bangkok (DMK) - Hat Yai, TG/Thai Smiles TG 2263/WE 263
Check in Centara Hat Yai Hotel

- Tuesday 12** Morning
- 9:00 -10:30 • Visit Sadao Custom
 - 10:30-12:00 • Inspect New Sadao Custom Facilities

Afternoon

- 13:00-14:00 • Visit Ban Prakob Custom
- 14:00-15:30 • Travel to Yala through Malaysia at Ban Prakob Border Crossing
- 16:00-17:30 • Visit Batong Custom

Stay in Grand Mandarin Batong Hotel

- Wednesday 13** Morning
- 8:00-10:30 • Travel to Narathiwat through Malaysia
 - 10:30-11:30 • Visit Buketa Custom

Afternoon

- 13:00-14:00 • Visit Su-ngai Kolok Custom
- 15:00-16:00 • Visit Narathiwat Provincial Office and Narathiwat CC, FTI.

Check in Imperial Narathiwat Hotel

- Thursday 14** Morning
- 8:30 - 10:00 • Travel to Pattani
 - 10:30-12:00 • Visit Pattani Provincial Office and Pattani CC, FTI.

Afternoon

- 13:00-14:00 • Travel to Yala
- 14:00-16:00 • Visit Yala Provincial Office and Yala CC, FTI.

Stay in Yala Hotel

- Friday 15** Morning
- 09:30 -12:00 • Visit Southern Border Provinces Administration Centre (SBPAC)

Afternoon

- 13:30-16:30 • Travel to Hat Yai International Airport
- 19:30-20:55 Hat Yai - Bangkok (DMK) TG/Thai Smiles TG 2264/WE 264

Remark: Chamber of Commerce: CC
Federation of Thai Industry: FTI

- *The Banda Aceh-Medan-Pekanbaru-Palembang Corridor (EC3)* is a national corridor spanning the entire length of Sumatra. Connectivity among the island's provinces is envisaged to build traffic volume leading to Sumatra's international ports along its eastern coast –Banda Aceh, Medan, Pekanbaru, Dumai and Jambi — complementing coastal connectivity with ports in Penang and Melaka.
- *The Melaka-Dumai Corridor (EC4)* is primarily a maritime corridor that builds on the strategic location of the ports of Dumai and Melaka located opposite each other adjacent to one of the narrowest stretches of the Straits of Malacca. The corridor's development includes developing Dumai port capacity and facilities, as well as that of the adjacent Kuala Enok port, and building access roads in Pekanbaru.
- *The Ranong-Phuket-Aceh Corridor (EC 5)* is mainly a maritime corridor linking ports in the northern part of Sumatra (mainly Ulee Lheue and Malahayati) with Phuket Port in Southern Thailand. Ulee Lheue Port could link to Phuket Port through the development of RoRo services to exploit tourism potential.

6. The 6th economic corridor will connect the west coast of Thailand to the west coast of Malaysia. It will link Thailand's southern provinces of Pattani, Yala and Narathiwat with the east coast to link with Malaysia at Perak and Kelantan and to the eastern provinces of Sumatra.

III. Global and Regional Context

7. The review of the IMT-GT economic corridors comes at a time of sweeping changes that is opening up both opportunities and challenges for development.

8. The **Fourth Industrial revolution (4IR)** is changing the patterns and pace of connectivity in its various dimensions. It has abbreviated physical distance, blurred national boundaries, developed intelligent transport systems, introduced disruptive business technologies and changed the rules of competition. The challenge for IMT-GT is to harness the potential of the 4IR as a powerful tool for wealth creation, inclusion and sustainability by redefining connectivity paradigms, leap-frogging technologies for enhanced competitiveness, and accelerating adaptive human capacities and skills.

9. The PRC's **Belt and Road Initiative (BRI)** launched in 2013 has unleashed unprecedented infrastructure inertia across Asia and Europe that is now changing connectivity patterns across continents. The BRI seeks to establish links that would connect PRC with Southeast, Central and West, South and North Asia, both by land and by sea, building on existing infrastructure networks within and across regions/subregions. A World Bank study¹ has identified centers in BRI partner countries that are poised to benefit well from the initiative. In Southeast Asia, these centers include: Kuala Lumpur, Bangkok, Hanoi, Singapore, and Yangon. For these centers to benefit more fully from the BRI, they need to invest in value adding logistics services and participate in regional and global value chains through well-functioning economic corridors.

10. **Recent national and bilateral initiatives** taken in response to emerging global and regional opportunities offer possibilities to cover more areas under IMT- GT. For instance, the sixth economic corridor aims to link Thailand's southern provinces with Malaysia's northern states of Perak and Kelantan, covered under the NCER and ECER. These two states are not

¹ Derudder, B. Xingjian Liu, and Charles Kunaka. 2018. *Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative*. The World Bank MTI Global Practice. Discussion Paper No.6. October 2018.

linked currently with IMT-GT corridors but are linked to Thailand's southernmost provinces under the Joint Development Strategy (JDS). There are also possibilities of linking prototype provinces in Thailand's Security-Prosperty-Sustainability Triangle (Pattani, Yala and Narathiwat) with Malaysia's ECER. The Indonesian Government has also initiated various special economic zones and industrial parks in Sumatra with potential value chain linkages in Malaysia and Thailand.

11. **Vision 2036 has called for new spatial orientation to build functional region-wide economic corridors.** Compared to the past approach that focused on developing lagging regions within the subregion's administrative units, the new approach takes a wider, network-oriented perspective that considers the corridor's role in relation to (i) cities and economic centers outside the corridor, (ii) the network of other corridors in Southeast Asia (e.g. in the GMS); and (iii) neighboring countries such as PRC and India. For IMT-GT to be inclusive, this broader perspective also suggests the need for a balanced approach through deepening engagement at the local level to ensure that the corridor brings beneficial impacts to the rural areas. While a relatively high level of physical connectivity has been attained with the completion of all Asian Highway routes in IMT-GT², poor road systems still exist within the designated economic corridors, as well as their peripheral areas, and would need to be addressed.

IV. Study Objectives

12. The review and assessment of IMT-GT economic corridors seeks to take stock of progress made since 2007, when the first IMT-GT Roadmap (2007-2011) designated the corridors to be a major anchor program for the clustering of economic activities in the subregion. No comprehensive review of the corridors' status and progress have been taken so far, even as part of the process of formulating the IB 2012-2016, and the IB 2017-2021. The IMT Governments however, have reported several programs and projects in the corridor areas that indicate noteworthy progress and sustained economic vibrancy of these geographic spaces over the past decade.

13. The IMT-GT corridors have defined broadly the key points that they seek to link, but it would be useful to have more specific details on specific connectivity points and multimodal links — in particular, the road to maritime connections. Currently available information on the development of each corridor consists mainly of national initiatives/projects in the corridor area submitted by the Governments. Many of these initiatives involve the development of special economic zones and industrial clusters, described in broad terms, and mostly lacking details on the connectivity component, value-chain analysis, and logistics services analysis. Currently, the information base for determining the status of physical connectivity for realizing the corridor objectives is not well-organized.

14. The review and assessment of the IMT-GT economic corridors will thus have the following objectives:

- i) Analyze the physical connectivity status of the IMT-GT corridors to include land, maritime, multimodal, air and Internet connectivity;
- ii) Identify gaps in existing corridors and possible areas of expansion, and recommend the basis for prioritizing investments;
- iii) Conduct an assessment of the sixth economic corridor;

² Based on the ASEAN Transport Strategic Plan 2016-2025.

- iv) Identify the role of the corridor/corridor nodes in the supply chain of major products in the corridor;
- v) Identify business opportunities in the corridors, including for ICT applications and tourism;
- vi) Assess the economic benefits and spillovers of existing corridors in terms of actual and potential economic growth, trade and traffic flows, investments, employment and tourism; and
- vii) Analyze shifts in population movement and urbanization as an indicator of economic development.

15. The study hopes to provide an initial information base that can be used as benchmarks for future assessments of corridor performance. It will also provide the opportunity to examine more closely, the development plans of the IMT countries in the corridor area which will provide insights into the potential economic growth. Moreover, the results from the study can provide inputs to spatial and industrial planning, and, on a more practical plane, provide a benchmark for monitoring progress of the IMT-GT Corridors on a regular basis.

V. Conceptual and Analytical Framework

16. A corridor approach to development typically involves connecting nodes or economic centers, possibly with smaller nodes in between, through a transport backbone (a transport corridor). For an economic corridor to be viable, it must connect nodes or centers with substantial actual or potential economic growth³. Although an economic corridor is generally defined by a transport route, it can influence a much wider space that includes production centers (manufacturing hubs, industrial clusters, special economic zones) and demand centers (cities and major urban centers). In addition, transnational or regional economic corridors, would include border crossings; and gateways (seaports) that provide access to international markets. Economic centers in the vicinity of transport corridors can be deliberately planned as part of corridor development, or they may be in the nature of market responses resulting from the spillovers of physical connectivity.

17. Major nodes, defined as major economic centers (not necessarily limited to, but including cities) would have to be defined in terms of the role that they play in the corridor. **Commercial nodes** can either serve as intermediaries in the supply chain, or end nodes in the inflow and outflow of goods. **Border nodes** are places near national boundaries that facilitate the movement of goods and people. **Gateway nodes** would generally be an end point that provide access to international markets. **Tourist nodes** are centers of tourism activities.

18. Several factors will determine the extent to which an economic corridor can realize its growth potential, namely:

- i) The extent to which economic centers, serving as nodes in each country, are connected;
- ii) The location of economic centers relative to all other centers within a country, and to other countries;
- iii) The "thickness" of overland borders, as manifested by the time and cost it takes to cross national borders;
- iv) The extent to which concentration or convergence occurs between villages and cities, or between lagging and leading areas in a county;

³ Srivastava, P. 2011. Regional Corridors Development in Regional Cooperation. ADB Economics Working Paper Series No. 258

- v) The strengthening of weak links along a corridor that are important to the transmission and facilitation of flows along the corridor.

19. The first two are concerned with infrastructure connectivity (spatial investments) which is an indicator of the ease of reaching markets (market access) for a given location to increase its economic opportunity. It covers roads, railways, maritime and air transport systems, telecommunications and the Internet. The extent of physical connectivity can indicate the size of the potential markets — both within and outside of a designated corridor — and the ease of reaching them. This can be manifested in supply chain linkages and in cross-border trade.

20. While the first two are concerned with physical distance, the third factor is concerned with economic distance as manifested by the time and cost it takes to cross a national border within a corridor. The “thickness” of the border can sometimes reduce the advantage of physical proximity and can have an effect on trade flows. The fourth factor involves the concentration of people (consumer markets) and production units as part of the geographic transition in an economic corridor. Economic concentration at the local level can be measured by the rate of urbanization — the growth of economic and population density in towns and cities. Urbanization, defined broadly as population shift from rural to urban areas, can indicate expansion in market size and an increase in production outputs, resulting from economies of scale realized by firms locating near each other, thus having a beneficial impact on the level of employment, income and purchasing power. Lastly, the strengthening of weak links in an economic corridor is crucial to its viability. Weak links pertain not only to gaps in physical infrastructure, but also to asynchronous policies and regulations, thus underscoring the importance of regional cooperation in fostering well-coordinated policies for economic corridor development.

21. Table 1 lists the preliminary data and information requirements for the study. The list will be refined upon further examination of data sources. Most of the data required will be at the level of states or provinces.

VI. Methodology

22. The Study will involve desk research on IMT-GT documents and other references, including from the Internet, and data analysis. Working Group members, as key stakeholders and resource persons, will be consulted on the availability and quality of data and the status of programs and projects. Guidance from CIMT will also be sought.

23. To facilitate analysis, the study team will develop categories for grouping corridors based on certain characteristics or parameters. For instance, the status of physical connectivity can be classified as complete, substantially completed or partially completed, based on the percentage of road length constructed. Corridors can also be graded into levels based on the extent of completion of transport links, the efficiency of border nodes in facilitating trade, and investment attraction. The categories could be the basis for prioritizing investments and determining the focus of interventions.

24. Country consultations (either through a face-to-face or virtual meetings) will be conducted in the course of the Study to exchange views on the preliminary and tentative findings.

VII. The Study Team

25. The Senior Officials will provide overall technical and strategic guidance to the Study Team. The study team will be composed of the Team Leader, national consultants from each of the IMT countries, and representatives from the CIMT and National Secretariats. Under the guidance of the Team Leader, the national consultants will collect data and prepare the country reports on the corridor segment pertaining to their respective countries. The Team Leader will prepare the integrative report from a subregional perspective, based on the national consultants' outputs. The representatives from CIMT and the National Secretariats will provide inputs and advice, connect the Study Team members to working group members and subnational officials, the JBC and industry organizations, and coordinate and organize country consultations.

VIII. Milestones and Timelines

26. Indicative milestones for the study are given below.

Milestones	Target Dates/Months
Concept Note	2 nd week March 2019
Fielding of National Consultants	2 nd week July – end Aug 2019
Preliminary draft of national reports	1 st week October 2019
Country Visits	end Oct – end Nov 2019
First draft of national reports	2 nd week December 2019
Integrated findings presented at SPM	February 2020
Revised draft of country reports	2 nd week March 2020
First draft of integrative report	2 nd week April 2020
Vetting of country and integrative reports	1 st -2 nd week May 2020
Final draft of country and integrative reports	3 rd week June 2020
Editing and layout	July 2020
Submission to Prep SOM 26 th MM	August 2020
Submission to 26 th MM	September 2020

Since the Study is data intensive, the target milestone dates will depend on the availability and timely collection of data.

Table 1. Data and Information Requirements (preliminary)

	Item	Data and Information Requirements
1	Status of physical connectivity	
1a	Land routes: This will involve determining the status and quality of road transport infrastructure that connect (i) commercial nodes; (ii) border nodes; (iii) interchange nodes; and (iv) tourism nodes. Railway projects related to the IMT-GT corridors will also be reviewed.	<ul style="list-style-type: none"> - Distance between nodes - Traffic lanes - Alignment and classification based on the Asian Highway (AH) standards.⁴ - Rail length and routes - Link to corridor nodes, alternative to roads - Interoperability (if applicable)
1b	Cross-border nodes. Apart from physical distance, economic distance measured in terms of the time and cost to cross the border, will be established. This will determine the "thickness" of the border, which can sometimes offset the advantages of physical distance.	<ul style="list-style-type: none"> - Distance between cross-border nodes - Volume of cross-border traffic (inbound and outbound vehicles) - Economic distance, i.e. the time and cost to move goods and services across the border. - Availability of border infrastructure and facilities - Efficiency of customs, immigration and quarantine procedures - Tourism flows (as applicable)
1c	<p>1c (i) Land to port or intermodal connectivity.</p> <p>1c (ii) Port-to-port connectivity (port level)</p> <p>1c (iii) Port-port connectivity (country level)</p>	<p>1c (i) Inland transport</p> <ul style="list-style-type: none"> - Availability and quality of road and rail access links - Port capacity and facilities (e.g. inland container depots, container facilities) - Logistics services <p>1c (ii) Indicators of quality of port performance</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ship schedules or ship movement - RoRo services (as applicable) - Container through-put data - Container dwell times at terminal - Feeder services <p>1 c (iii) Aggregate port performance indicators available from open sources</p> <ul style="list-style-type: none"> - Liner Connectivity Index (UNCTAD) - Quality of Port Infrastructure Index

⁴ The Asian Highway Standards Classification is based on the number of lanes and pavement type. The categories are as follows: Primary – access controlled motorway; asphalt or cement concrete; Class I – 4 or more lanes highway; asphalt or cement concrete; Class II – 2 lanes; asphalt or cement concrete; and Class III – 2 lanes (narrow); double bituminous treatment.

Item		Data and Information Requirements
		(World Economic Forum) – Logistics Performance Index (World Bank).
1d	Air connectivity between nodes	Number and frequency of flights
1e	Internet connectivity	– Number of subscribers – Number of users – Number of ISPs
2	Actual/ potential economic growth and basic socio-economic indicators	– Gross domestic product – GDP per capita – Poverty incidence – Employment/labor force participation rate – Adult literacy rate (functional literacy rate if available)
3	Supply chain linkages	– Supply chain diagram for at least 3 major products per corridor reflecting the role of nodes within the corridor or outside the corridor
4	Trade flows in border overland nodes Trade flows in gateway ports	– Import and export data for overland border nodes – import and export cargo volume for gateway ports – Trade data at the national level for at least three major products produced in the corridors
5	Value of business investments in special economic zones and industrial facilities*	– Number of registered enterprises – Industries locating in the zone or facility – Value of investments of registered enterprises – Size of registered enterprises (small, medium, large) – Comparative investment incentives for special economic zones in the IMT countries
6	Tourism	– Number of tourist arrivals by country of origin
7	Concentration/urbanization as an indicator of economic development.	– Population and population density – Urban/rural share of the population – Share of manufacturing and services to GDP

*To be coordinated with the Special Economic Zones study.

การทบทวนและการประเมินผลระเบียบเศรษฐกิจ IMT-GT

๑. ความเป็นมา

๑. การประชุม IMT-GT ระดับรัฐมนตรี ครั้งที่ ๒๔ ซึ่งจัดขึ้นในเดือนตุลาคม ๒๕๖๒ ในกรุงมะละกาเป็นการประชุมเพื่อทบทวนเรื่องระเบียบเศรษฐกิจและศึกษาเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของระเบียบเศรษฐกิจที่ ๖ ที่เชื่อมระหว่างปัตตานี - ยะลา - นราธิวาสกับรัฐปรีกและกลันตันในมาเลเซีย กับทางใต้ของเกาะสุมาตราในประเทศอินโดนีเซีย โดยรัฐมนตรีได้สั่งการให้มีการศึกษาบทบาทของเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ชายแดน ซึ่งเป็นการศึกษาที่ทำให้การศึกษาเขตระเบียบเศรษฐกิจ IMT-GT มีความสมบูรณ์ โดยได้ขอให้ ABD สนับสนุนการจัดการศึกษาดังกล่าว

๒. ระเบียบเศรษฐกิจได้ใกล้เข้าสู่การพัฒนา ซึ่งเป็นเรื่องแรกที่ถูกนำมาอ้างอิงถึงในแผนพัฒนา IMT-GT ๒๐๑๗-๒๐๑๑ ว่าเป็นเหมือนกุญแจสำคัญสำหรับการแบ่งกลุ่มกิจกรรมหลักทางเศรษฐกิจในภูมิภาค แนวคิดดังกล่าวสนับสนุนการเป็น trunk line ของระเบียบเศรษฐกิจซึ่งจะทำให้การพัฒนากระจายไปสู่พื้นที่ของประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านการคมนาคมขนส่งและการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ แผนพัฒนาดังกล่าวได้ระบุถึงระเบียบเศรษฐกิจสี่แห่งตามลำดับ ซึ่งในขณะนั้นระเบียบเศรษฐกิจแห่งที่ ๕ ได้ถูกเพิ่มเข้ามาอยู่ในแผนแล้ว

๓. แผนการดำเนินงานในปี ๒๐๑๒-๒๐๑๖ คือผู้รับช่วงของแผนพัฒนาซึ่งรวมถึงโปรแกรมการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจและโครงการต่าง ๆ แรกเริ่มด้านการคมนาคมขนส่งและภาคพลังงาน- ความสำคัญของระเบียบเศรษฐกิจขยายไปสู่แผนพัฒนาฯ ในปี ๒๐๑๗-๒๐๒๑ แม้ว่าจะอยู่ภายใต้กรอบการทำงานที่ปรับแก้แล้วในวิสัยทัศน์แรกของ IMT-GT ในปี ๒๐๓๖ แผนพัฒนาฯ ปี ๒๐๑๗-๒๐๒๑ พิจารณาให้เขตระเบียบเศรษฐกิจเป็นตัวกำหนดที่จะทำให้เป้าหมาย ๓ ประการก่อนหน้านี้นั้นคงยิ่งขึ้น ได้แก่

- ๑) ภาคเกษตรกรรมมีความมั่นคง ครอบคลุมและมีนวัตกรรม
- ๒) มีการแข่งขัน นวัตกรรมและพื้นฐานด้านเศรษฐกิจที่ก้าวหน้า
- ๓) การท่องเที่ยวข้ามชายแดนประเทศมีความครอบคลุม ยั่งยืน และมีการแข่งขันกัน

๒. ภาพรวมของระเบียบเศรษฐกิจกับ IMT-GT ทั้ง ๕ แห่ง

๔. ระเบียบเศรษฐกิจ IMT-GT ทั้ง ๕ แห่งมีคุณลักษณะที่แตกต่างกัน ระเบียบเศรษฐกิจ ๔ แห่ง เป็นระเบียบเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค ระเบียบเศรษฐกิจ ๑ แห่งเป็นระเบียบเศรษฐกิจระดับชาติที่อยู่ในเกาะสุมาตรา ระเบียบเศรษฐกิจ ๓ แห่งมีพื้นที่ระเบียบทางบกที่เชื่อมต่อกับศูนย์กลางเศรษฐกิจในมาเลเซียและไทย โดยเชื่อมต่อกันด้วยพื้นที่ทางทะเลซึ่งเชื่อมท่าเรือในเกาะสุมาตราในกรุงเมดาน ดุมัย และอาเจระห์ ส่วนระเบียบเศรษฐกิจอีก ๑ แห่งเป็นระเบียบชายฝั่งที่มีพื้นที่ความยาวไปตามชายฝั่งตะวันตกของไทยและมาเลเซีย โดยดินแดนทางบกและทางทะเลเชื่อมโยงกันได้ผ่านการเดินทางโดยเครื่องบิน การส่งสินค้าผ่านเรือบรรทุกสินค้า รวมทั้งการเดินทางข้ามไปมาระหว่างประเทศของนักท่องเที่ยวในระหว่างภูมิภาค

๕. ระเบียบเศรษฐกิจทั้ง ๕ แห่ง สามารถบรรยายโดยสรุปได้ ดังนี้

- ระเบียบเศรษฐกิจสงขลา-ป็นัง-เมดาน ได้ถูกขยายพื้นที่ให้เป็นระเบียบเศรษฐกิจทางบกพื้นที่แรกที่เชื่อมจังหวัดนครศรีธรรมราช พัทลุง จังหวัดที่อยู่ทางภาคใต้ของประเทศไทย กับท่าเรือนานาชาติในสงขลา และเส้นทางบกจากสงขลาไปป็นัง รวมทั้งเส้นทางเรือ ณ เมืองเมดาน ในเกาะสุมาตรา

- ระเบียงเศรษฐกิจช่องแคบมะละกา เป็นระเบียงเศรษฐกิจชายฝั่งที่เชื่อมจังหวัดตรังและสตูลกับรัฐเปอร์ลิสไปยังท่าเรือเกอลัง ปินัง และมะละกา โดยมีพื้นที่ยาวไปตามชายฝั่งตะวันตก เป็นระเบียงที่มีพื้นที่ใกล้ชิดกับเกาะสุมาตราทำให้มีศักยภาพด้านห่วงโซ่การผลิตหลากหลายระดับเกิดขึ้นในระเบียงนี้

- ระเบียงเศรษฐกิจบันดาร์อาเจห์-เมดาน-เปอกันบารู-ปาเลิมบัง เป็นระเบียงนานาชาติที่ขยายพื้นที่ยาวไปทั่วทั้งเกาะสุมาตรา การเชื่อมโยงในจังหวัดที่เป็นหมู่เกาะ พิจารณาได้ว่าสามารถก่อให้เกิดปริมาณการจราจรคับคั่ง ไปยังท่าเรือนานาชาติของเกาะสุมาตราไปตามชายฝั่งตะวันออก-บันดาร์ อาเจห์ เมดาน เปอกันบารู คูมัยและจัมปี การเชื่อมโยงทางชายฝั่งทำให้เกิดความสมบูรณ์ทางชายฝั่งด้านท่าเรือของเมืองปินังและมะละกา

- ระเบียงเศรษฐกิจมะละกา-ดูไม เป็นระเบียงเศรษฐกิจทางเรือซึ่งสร้างบนพื้นที่ยุทธศาสตร์ของท่าเรือดูไมและมะละกาซึ่งอยู่ในพื้นที่ตรงข้ามกัน โดยมีพื้นที่ติดกันตรงพื้นที่ๆแคบที่สุดของช่องแคบมะละกา การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจดังกล่าวรวมถึงการพัฒนาศักยภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือดูไม รวมถึงท่าเรือกัวลาเออน็อคที่มีพื้นที่ติดกัน และการก่อสร้างถนนที่เชื่อมถึงกันได้ในเมืองเปอกันบารู

- ระเบียงระนอง-ภูเก็ต-อาเจห์ เป็นระเบียงท่าเรือหลักที่เชื่อมท่าเรือในทางตอนเหนือของเกาะสุมาตรากับท่าเรือของภูเก็ตทางตอนใต้ของไทย ท่าเรือ Ulee Lheue ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือภูเก็ตผ่านการบริการ RoRo เพื่อใช้ประโยชน์ด้านศักยภาพการท่องเที่ยว

๖. ระเบียงเศรษฐกิจที่ ๖ จะเชื่อมชายฝั่งตะวันตกของไทยกับชายฝั่งตะวันตกของมาเลเซีย โดยจะเชื่อมจังหวัดทางตอนใต้ของไทย คือ ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส กับทางด้านชายฝั่งตะวันออกซึ่งเชื่อมกับประเทศมาเลเซียในพื้นที่ของรัฐเปรัก กลันตัน และจังหวัดทางด้านตะวันออกของเกาะสุมาตรา

๓. บริบทในระดับภูมิภาคและระดับโลก

๗. การทบทวนระเบียงเศรษฐกิจ IMT-GT ในแต่ละครั้งมีความสำคัญ และเปิดโอกาสให้กับความท้าทายและโอกาสในการพัฒนา

๘. การปฏิวัติอุตสาหกรรมครั้งที่ ๔ ได้เปลี่ยนรูปแบบของการเชื่อมโยงในหลากหลายมิติ ทำให้ระยะทางด้านพรมแดนระหว่างประเทศสั้นลง และพัฒนาระบบการขนส่งได้อย่างชาญฉลาดมากขึ้น เพิ่มเทคโนโลยีและเปลี่ยนกฎเกณฑ์ด้านการแข่งขัน ความท้าทายสำหรับ IMT-GT คือ การใช้ประโยชน์จากศักยภาพจากการปฏิวัติครั้งที่ ๔ อันเป็นเสมือนเครื่องมืออันทรงพลังสำหรับการสร้างสรรค์ที่มีความมั่งคั่ง การผนวกพื้นที่และความยั่งยืนโดยจำกัดความของการเชื่อมต่อแบบจำลองใหม่ เทคโนโลยีการกระโดดข้ามเพื่อยกระดับการแข่งขัน รวมถึงการเร่งปรับปรุงศักยภาพและทักษะของมนุษย์

๙. BRI ได้ดำเนินการในปี ๒๐๑๓ ซึ่งได้ปล่อยรูปแบบโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนทั่วทวีปเอเชียและยุโรป ซึ่งปัจจุบันได้เปลี่ยนรูปแบบการเชื่อมต่อระหว่างทวีปแล้ว โดย BRI ได้มองว่าการก่อตั้ง / สร้างการเชื่อมโยงซึ่งเชื่อมต่อ PRC กับภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ กลางและตะวันตก เอเชียตอนเหนือและใต้ทั้งทางบกและทางทะเล โดยให้มีอยู่ซึ่งเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานภายในภูมิภาคและข้ามภูมิภาค / อนุภูมิภาค การศึกษาของธนาคารโลกได้ระบุศูนย์กลางทางเศรษฐกิจประเทศที่เป็นพันธมิตรของ BRI ซึ่งได้ทำให้ผลประโยชน์ยังคงทรงตัวดีตั้งแต่แรกเริ่มในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ศูนย์กลางเศรษฐกิจเหล่านี้ได้แก่ กรุงกัวลาลัมเปอร์ กรุงเทพฯ กรุงฮานอย สิงคโปร์และย่างกุ้ง ศูนย์กลางเศรษฐกิจดังกล่าวได้รับผลประโยชน์อย่างเต็มที่จาก BRI พวกเขา

จำเป็นต้องลงทุนในมูลค่าสูงรวมถึงการบริการด้านโลจิสติก และการเข้าร่วมในภูมิภาคและห่วงโซ่แห่งคุณค่าในระดับโลกที่ผ่าน การดำเนินการที่ดีในเขตระเบียงเศรษฐกิจ

๑๐. การเริ่มต้นทั้ง ๒ ด้านและระดับชาติเมื่อเร็ว ๆ นี้ เป็นคำตอบสำหรับการรวมศักยภาพในระดับภูมิภาคและระดับโลกเข้าด้วยกัน ซึ่งได้นำเสนอความเป็นไปได้ที่จะครอบคลุมพื้นที่ภายใน IMT-GT มากขึ้น เช่น เขตระเบียงเศรษฐกิจที่ ๖ ที่มีจุดประสงค์เพื่อเชื่อมจังหวัดทางภาคใต้ของไทยกับทาง ตอนเหนือของมาเลเซีย เช่น รัฐเปรัก และกลันตันซึ่งครอบคลุมอยู่ภายใต้ NCER และ ECER รัฐทั้ง ๒ แห่งไม่ได้เชื่อมต่อกับระเบียงของ IMT-GT ในปัจจุบัน แต่ได้เชื่อมต่อกับจังหวัดทางใต้สุดของไทยภายใต้ความร่วมมือด้านยุทธศาสตร์การพัฒนา (SDS) นอกจากนี้ ยังมีความเป็นไปได้ในการที่จะเชื่อมโยงจังหวัดต้นแบบของประเทศด้านสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน (ปัตตานี - ยะลา - นราธิวาส) กับ ECER โดยรัฐบาลอินโดนีเซียได้ริเริ่มพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษหลายแห่ง รวมถึงนิคมอุตสาหกรรมในเกาะสุมาตราซึ่งมีห่วงโซ่คุณค่าที่มีศักยภาพโดยเชื่อมต่อกับมาเลเซียและไทย

๑๑. วิสัยทัศน์ในปี ๒๐๓๖ ถูกเรียกได้ว่าเป็นการกำหนดเป้าหมายใหม่เพื่อสร้างระเบียงเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคที่ทำงานได้ดีเมื่อเปรียบเทียบกับในอดีตซึ่งได้กำหนดบนภูมิภาค / รัฐที่มีการพัฒนา อย่างล้าหลังภายในหน่วยการบริหารย่อยในภูมิภาค แนวคิดใหม่นี้ได้ทำให้เกิดแนวคิดที่กว้างขึ้น รวมทั้งเครือข่ายที่พิจารณาในเรื่องของบทบาทระเบียงเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับ

๑. เมืองและศูนย์กลางเศรษฐกิจภายนอกเขตระเบียง
๒. เครือข่ายระเบียงเศรษฐกิจอื่นๆในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ
๓. ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น PRS และอินเดีย

สำหรับ IMT-GT แนวคิดกว้างๆ ที่ได้แนะนำ คือ ความจำเป็นในการทำให้เกิดความสมดุล ผ่านสถานะที่กำลังดำเนินการอยู่ในระดับท้องถิ่นอย่างลึกซึ้งเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าระเบียงเศรษฐกิจจะสร้างผลกระทบที่ทำให้เกิดผลประโยชน์มาสู่พื้นที่ชนบทห่างไกล ขณะที่เมื่อเปรียบเทียบกับการเชื่อมโยงทางกายภาพในระดับสูงที่ได้บรรลุเป้าหมายของการสร้างถนนหนทางในอาเซียนทั้งหมดใน IMT-GT แม้ว่าระบบถนนที่ไม่ดีจะยังคงมีอยู่ภายในเขตระเบียงเศรษฐกิจที่กำหนด รวมถึงพื้นที่รอบนอกและอาจจำเป็นต้องจัดการแก้ไขปัญหาดังกล่าวก็ตาม

๔. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

๑๒. การทบทวนและการประเมินระเบียงเศรษฐกิจ IMT-GT ได้ค้นหาการตัดสินใจอย่างรอบคอบเกี่ยวกับความก้าวหน้าที่ได้ทำตั้งแต่ปี ๒๐๐๗ เมื่อแผนงาน IMT-GT ฉบับแรก (๒๐๐๗-๒๐๑๑) ได้กำหนดเขตระเบียงเศรษฐกิจให้เป็นโปรแกรมหลักในการแบ่งกลุ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค ซึ่งไม่มีการทบทวนที่ครอบคลุมกับสถานการณ์ของระเบียงและพัฒนาการที่ได้ดำเนินการไปแล้ว แม้แต่ ในส่วนของกระบวนการกำหนดแผนพัฒนาฯ ๒๐๑๒-๒๐๑๖ และ ๒๐๑๗-๒๐๒๑ อย่างไรก็ตาม รัฐบาลใน IMT ได้รายงานโปรแกรมหลายอย่างรวมถึงโครงการในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจซึ่งบ่งบอกถึงพัฒนาการที่น่าสังเกตและควรรักษาไว้ซึ่งความมีชีวิตชีวาของเศรษฐกิจของพื้นที่การค้าและภูมิศาสตร์ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา

๑๓. ระเบียง IMT-GT ได้ระบุประเด็นที่เป็นเหมือนกุญแจสำคัญหลักไว้อย่างกว้างขวางถึงสิ่งที่ต้องการเชื่อมโยง แต่มันจะใช้การได้ดีเมื่อมีข้อมูลจำเพาะมากพอด้านประเด็นการเชื่อมต่อแบบจำเพาะเจาะจง และการเชื่อมต่อการขนส่งแบบหลากหลาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านเส้นทางความสัมพันธ์ทางทะเล ปัจจุบันนี้ มีข้อมูลที่ใช้การได้ในการพัฒนาแต่ละระเบียงเศรษฐกิจรวมถึงโครงการแรกเริ่มที่สำคัญในระดับชาติในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจซึ่งได้รับการเสนอโดยรัฐบาล โครงการดังกล่าวนี้รวมถึงการพัฒนาเขตพื้นที่พิเศษและกลุ่ม

อุตสาหกรรม การบรรยายในระยะยาว และส่วนใหญ่ขาดข้อมูลด้านการเชื่อมโยงส่วนประกอบของการวิเคราะห์ห่วงโซ่แห่งคุณค่า รวมถึงการวิเคราะห์ด้านการบริการโลจิสติกส์ ปัจจุบันนี้ พื้นฐานของข้อมูลสำหรับการกำหนดสถานภาพการเชื่อมต่อทางด้านกายภาพ เพื่อการตระหนักถึงวัตถุประสงค์ของระเบียบเศรษฐกิจยังไม่มีการจัดการที่ดี

๑๔. การทบทวนและประเมินระเบียบเศรษฐกิจ IMT-GT มีวัตถุประสงค์ดังนี้

๑) วิเคราะห์สถานภาพการเชื่อมโยงทางกายภาพของระเบียบเศรษฐกิจโดยรวมพื้นที่ทางบก ทางทะเล การขนส่งแบบหลายทาง ทางอากาศ และการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ต

๒) ระบุช่องว่างของการมีอยู่ของระเบียบเศรษฐกิจ และความเป็นไปได้ในการขยายพื้นที่และแนะนำพื้นฐานในการจัดลำดับความสำคัญของการลงทุน

๓) กำหนดการประเมินระเบียบเศรษฐกิจที่ ๖

๔) ระบุบทบาทห่วงโซ่คุณค่าในระเบียบเศรษฐกิจที่มีความยากมากขึ้น

๕) ระบุโอกาสด้านธุรกิจในระเบียบเศรษฐกิจ รวมถึงไอซีทีและการท่องเที่ยว

๖) ประเมินผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจและการทะเลาะ / การล้นของการมีอยู่ของระเบียบเศรษฐกิจในด้านศักยภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจที่มีอยู่จริง และคลื่นการจราจร การลงทุน การจ้างงาน และการท่องเที่ยว

๗) การวิเคราะห์การเคลื่อนย้ายประชากรและการมีพื้นที่เขตเมืองเพิ่มขึ้นว่าเป็นเหมือนตัวชี้วัดการพัฒนาทางเศรษฐกิจ

๑๕. การศึกษาความคาดหวังในการที่จะจัดหาข้อมูลพื้นฐานแรกเริ่มซึ่งสามารถใช้เป็นเกณฑ์มาตรฐานสำหรับการประเมินในอนาคตสำหรับสมรรถนะของระเบียบเศรษฐกิจ โดยจะจัดหาโอกาสในการตรวจสอบที่ใกล้ชิดยิ่งขึ้น รวมถึงแผนการพัฒนาในประเทศ IMT-GT ในพื้นที่ระเบียบเศรษฐกิจ ซึ่งจะจัดหามุมมองการเติบโตด้านศักยภาพทางเศรษฐกิจ ยิ่งไปกว่านั้น ผลจากการศึกษาสามารถจัดหาข้อมูลการวางแผนทางด้านอุตสาหกรรม และด้วยการฝึกฝนที่มากพอจึงจะสามารถจัดหาเกณฑ์มาตรฐานสำหรับการดูแลพัฒนาการของระเบียบเศรษฐกิจ IMT-GT แบบปกติพื้นฐานต่อไปได้

๕. มโนทัศน์และกรอบการวิเคราะห์

๑๖. การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจอย่างเป็นทางการเป็นแบบแผนรวมการเชื่อมต่อกับศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในระหว่างศูนย์กลางเศรษฐกิจที่ไม่ใหญ่มากผ่านการขนส่งหลัก (การขนส่งในระเบียบเศรษฐกิจ) ในระเบียบเศรษฐกิจที่ใช้การได้ต้องเชื่อมต่อกับศูนย์กลางเศรษฐกิจซึ่งมีการเติบโตทางเศรษฐกิจที่มีศักยภาพและมีอยู่จริง แม้ว่าระเบียบเศรษฐกิจนั้นโดยทั่วไปแล้วจะถูกระบุโดยเส้นทางการขนส่งแต่มันสามารถมีอิทธิพลในพื้นที่กว้างขึ้นซึ่งรวมไปถึงศูนย์กลางการผลิต (ศูนย์กลางการผลิต กลุ่มอุตสาหกรรม เขตเศรษฐกิจพิเศษ) และศูนย์กลางความต้องการด้านเศรษฐกิจ (เมืองและพื้นที่เขตเมือง) นอกจากนี้เขตระเบียบเศรษฐกิจระดับภูมิภาคอาจจะรวมถึงการเดินทางข้ามพรมแดนและท่าเรือซึ่งนำมาซึ่งการเข้าถึงตลาดระหว่างประเทศ ศูนย์กลางเศรษฐกิจในบริเวณใกล้เคียงของการขนส่งในเขตระเบียบเศรษฐกิจสามารถวางแผนได้อย่างรอบคอบว่าเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจหรืออาจจะอยู่ในธรรมชาติของการตอบสนองทางการตลาดซึ่งเป็นผลจากการล้นเกินของการเชื่อมต่อทางกายภาพ

๑๗. ศูนย์กลางเศรษฐกิจที่สำคัญอาจจะถูกระบุในด้านบทบาทในพื้นที่ซึ่งพวกเขาสามารถดำเนินการได้ในเขตระเบียบเศรษฐกิจ ศูนย์กลางด้านธุรกิจอาจมีบทบาทเป็นสื่อกลางในห่วงโซ่อุปทานหรืออยู่ในตอนท้ายของ

กระแสสินค้าที่ไหลเข้า-ออก ศูนย์กลางเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดนในพื้นที่ใกล้ชายแดนของประเทศจะอำนวยความสะดวกด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าและประชากร ศูนย์กลางเศรษฐกิจด้านประตูเชื่อมต่อพรมแดนประเทศ โดยทั่วไปอาจจะเป็นประเด็นด้านการจัดการเข้าถึงตลาดระหว่างประเทศได้ โดยศูนย์กลางเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยว คือ ศูนย์กลางด้านกิจกรรมด้านการท่องเที่ยว

๑๘. ปัจจัยหลายด้านที่กำหนดขอบเขตของระเบียบเศรษฐกิจซึ่งตระหนักได้ถึงศักยภาพการเติบโตของระเบียบเศรษฐกิจ มีดังนี้

๑) ขอบเขตของศูนย์กลางเศรษฐกิจ การนำมาซึ่งการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของแต่ละประเทศที่เชื่อมต่อกัน

๒) ตำแหน่งของศูนย์กลางเศรษฐกิจที่เชื่อมกับศูนย์กลางเศรษฐกิจอื่นๆทั้งหมดภายในประเทศ และไปสู่ประเทศอื่น

๓) ความหนาแน่นของพรมแดนทางบก ซึ่งแสดงให้เห็นผ่านช่วงเวลาและค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางข้ามพรมแดน

๔) ขอบเขตพื้นที่ที่มารวมกันระหว่างชนบทกับเขตเมือง หรือระหว่างความล้าหลังกับการทำพื้นที่ให้เป็นเขตเมือง

๑๙. ประเด็น ๒ ข้อแรกได้รับความกังวลเกี่ยวกับการเชื่อมต่อด้านโครงสร้างพื้นฐาน (การลงทุน) ซึ่งเป็นตัวชี้วัดความสะดวกในการเข้าถึงตลาด สำหรับสถานที่ที่กำหนดเพื่อเพิ่มโอกาสของเศรษฐกิจครอบคลุมระบบขนส่งบนถนน รถไฟ ทางเรือและทางอากาศ การโทรคมนาคมติดต่อสื่อสาร และอินเทอร์เน็ต ขอบเขตของการเชื่อมโยงทางด้านกายภาพสามารถบ่งชี้ขนาดของศักยภาพตลาดได้ทั้งภายในและภายนอกระเบียบเศรษฐกิจที่กำหนด และความสะดวกในการเข้าถึงซึ่งสามารถแสดงให้เห็นถึงการเชื่อมโยงในห่วงโซ่อุปทานและการค้าข้ามชายแดน

๒๐. ในขณะที่ปัจจัยสองด้านแรกถูกกังวลในเรื่องของระยะทางด้านกายภาพ ปัจจัยตัวที่ ๓ ถูกกังวลในเรื่องของระยะห่างทางด้านเศรษฐกิจซึ่งแสดงให้เห็นผ่านเวลาและค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการข้ามชายแดนประเทศภายในระเบียบเศรษฐกิจ ความหนาแน่นของพรมแดนบางครั้งสามารถลดความได้เปรียบทางด้านกายภาพในพื้นที่ใกล้เคียงและสามารถมีคลื่น / กระแสการค้าของปัจจัยตัวที่สี่ รวมถึงการให้ความสนใจไปยังประชาชน (ผู้บริโภคในตลาด) และหน่วยของผลผลิตว่าเป็นส่วนหนึ่งของการส่งเปลี่ยนผ่านทางภูมิศาสตร์ในระเบียบเศรษฐกิจ การให้ความสนใจด้านเศรษฐกิจในระดับท้องถิ่นสามารถวัดได้โดยระดับของพื้นที่ที่เป็นเขตเมืองมากขึ้น การเติบโตทางเศรษฐกิจและความหนาแน่นของประชากรในเขตพื้นที่เมืองและในเมืองใหญ่ การมีลักษณะความเป็นเมืองมากกว่าชนบท ระบุได้อย่างกว้างๆ ว่าเป็นการเปลี่ยนผ่านประชากรจากพื้นที่ชนบทไปสู่พื้นที่เมืองซึ่งสามารถบ่งชี้ได้ถึงขยายขนาดของตลาดและการเพิ่มขึ้นของผลผลิต ดังนั้นจึงมีผลกระทบที่เป็นประโยชน์ต่อระดับการจ้างงาน รายได้และกำลังการซื้อ ท้ายที่สุดการส่งเสริมการเชื่อมโยงที่ไม่ดีในระเบียบเศรษฐกิจเป็นเรื่องที่สำคัญมากต่อการอยู่รอด การเชื่อมต่อที่แย้มไม่ได้เกี่ยวข้องกับเฉพาะความแตกต่างในโครงสร้างสภาพพื้นฐานด้านกายภาพเท่านั้น แต่ยังเกี่ยวข้องกับนโยบายด้านเวลา กฎข้อบังคับ ดังนั้น จึงมีการเน้นย้ำความสำคัญของความร่วมมือทางด้านภูมิภาคในการสนับสนุนนโยบายด้านการร่วมมือที่ดีสำหรับการพัฒนาเขตระเบียบเศรษฐกิจ

๒๑. ตารางที่ ๑ เป็นรายการข้อมูลขั้นต้นและรายละเอียดข้อมูลที่ต้องการสำหรับการวิจัย ซึ่งจะขึ้นอยู่กับระดับของแต่ละจังหวัด / รัฐ

๔. ระเบียบวิธีการวิจัย

๒๒. การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบค้นคว้าเอกสารที่เกี่ยวข้องกับ IMT-GT และเอกสารอ้างอิงอื่น ๆ รวมถึงข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต การทำกิจกรรมกลุ่ม และหาข้อมูลจากแหล่งข้อมูลที่เป็นบุคคล โดยเป็นข้อมูลที่มีคุณภาพและสามารถใช้การได้จริง นอกจากนี้ยังมีโปรแกรมและโครงการต่างๆ รวมถึงคำแนะนำจาก CIMT ด้วย

๒๓. ด้านการวิเคราะห์ กลุ่มวิจัยได้พัฒนาการจำแนกกลุ่มระเบียบเศรษฐกิจตามคุณลักษณะหรือตัวชี้วัด พารามิเตอร์ที่แน่นอน เช่น สถานภาพการเชื่อมโยงทางด้านกายภาพจะถูกแบ่งระดับออกเป็นสมบูรณ์ สมบูรณ์ อย่างแท้จริง และสมบูรณ์เพียงบางส่วน โดยอยู่บนพื้นฐานของระยะเวลา ระเบียบเศรษฐกิจถูกจัดระดับเป็นแต่ ละระดับบนพื้นฐานของด้านความสมบูรณ์ของการเชื่อมต่อด้านระยะทางในการขนส่ง ศักยภาพของศูนย์กลาง เศรษฐกิจของพรมแดน การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการดึงดูดการลงทุน การจำแนกประเภท ดังกล่าวอาจเป็นหลักพื้นฐานของการจัดลำดับความสำคัญด้านการลงทุนและการแทรกแซงด้านอื่นๆ

๒๔. การปรึกษาหารือในระดับประเทศจะถูกกำหนดในหัวข้อการศึกษาหรือแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นต่อข้อค้นพบก่อนหน้านี้

๒๕. เจ้าหน้าที่อาวุโสจะจัดหาความสะดวกด้านทางเทคนิคทั้งหมด และทุกประเด็นยุทธศาสตร์สำหรับทีมวิจัย ซึ่งจะประกอบไปด้วยหัวหน้าทีมที่ปรึกษาระดับชาติจากแต่ละประเทศ IMT รวมไปถึงเลขาธิการแห่งรัฐภายใต้ คำแนะนำของหัวหน้าทีม ที่ปรึกษาระดับชาติจะรวบรวมข้อมูลและเตรียมรายงานระดับประเทศในกลุ่มของ ระเบียบเศรษฐกิจโดยรวมกับแต่ละประเทศตามลำดับ หัวหน้าทีมจะเตรียมรายงานที่ถูกบูรณาการจากแต่ละอนุภูมิภาคตามลำดับบนพื้นฐานของผลผลิต ข้อมูลจากที่ปรึกษาระดับชาติ ตัวแทนจาก IMT และเลขาธิการ ระดับชาติโดยจะจัดหาข้อมูล(ผลผลิตและคำแนะนำที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มวิจัยในการทำกิจกรรมกลุ่มและเจ้าหน้าที่ ของแต่ละชาติ) BC และหน่วยงานด้านอุตสาหกรรมรวมถึงการให้คำแนะนำด้านการจัดการและการร่วมมือกัน

ตารางที่ ๑ ข้อมูลและข้อมูลที่ต้องการ

ข้อมูล	ข้อมูลที่ต้องการ
<p>๑. สถานภาพของการเชื่อมโยงด้านกายภาพ</p> <p>๑a เส้นทางบนบก : รวมถึงการกำหนดสถานภาพ และคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางบกซึ่งเชื่อมต่อกับ</p> <p>๑. ศูนย์กลางเศรษฐกิจด้านการค้า</p> <p>๒. ศูนย์กลางเศรษฐกิจด้านพรมแดน</p> <p>๓. การสับเปลี่ยน / การแลกเปลี่ยนศูนย์กลางเศรษฐกิจ</p> <p>๔. ศูนย์กลางเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยว</p>	<p>-ระยะห่างระหว่างศูนย์กลาง</p> <p>-เส้นทางการจราจร</p> <p>-การจัดแนว/การวางแนว การแบ่งกลุ่มบนเส้นทางหลวงสายเอเชีย</p> <p>-ความยาวของเส้นทางรถไฟ</p> <p>-การเชื่อมกับศูนย์กลางเศรษฐกิจในระเบียบเศรษฐกิจ / ทางเลือกของเส้นทางต่าง ๆ</p>
<p>๑b ศูนย์กลางเศรษฐกิจด้านการข้ามพรมแดน นอกจากระยะทาง / ระยะห่างทางด้านกายภาพแล้ว ยังมีเรื่องระยะห่างด้านเศรษฐกิจในด้านเวลาและค่าใช้จ่ายในการข้ามแดนด้วย โดยจะเป็นตัวกำหนดความหนาของพรมแดน ซึ่งบางครั้งสามารถชดเชยความได้เปรียบด้านระยะห่างทางด้านกายภาพได้</p>	<p>-ระยะทางระหว่างศูนย์กลางเศรษฐกิจ</p> <p>-ปริมาณการจราจรข้ามพรมแดน (จำนวนยานพาหนะขาเข้า-ขาออก)</p> <p>-ระยะห่างด้านเศรษฐกิจ เช่น เวลาและค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการข้ามพรมแดน</p> <p>-โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของพรมแดนที่ใช้การได้จริง</p>

ข้อมูล	ข้อมูลที่ต้องการ
๑c ๑. การเชื่อมต่อพื้นที่ทางบกสู่ทางเรือ	๑. การขนส่งทางบกการเข้าถึงการเชื่อมโยงถนนและทางรถไฟได้อย่างมีคุณภาพและใช้การได้ - ศักยภาพของท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น โถงเก็บของ ตู้คอนเทนเนอร์ - การบริการด้านโลจิสติกส์
๒. การเชื่อมต่อท่าเรือสู่ท่าเรือ (ระดับของท่าเรือ)	๒. ตัวชี้วัดด้านสมรรถนะคุณภาพของท่าเรือ - ตารางการเดินเรือ - การบริการ RoRo - ตู้คอนเทนเนอร์จัดเก็บสินค้า - ระยะเวลาที่ตู้คอนเทนเนอร์ต้องอยู่ในสถานีปลายทาง - การบริการของผู้ให้บริการ
๓. การเชื่อมต่อจากท่าเรือสู่ท่าเรือ (ระดับประเทศ)	๓. ผลรวมของสมรรถนะด้านท่าเรือตัวชี้วัดที่ใช้การได้จาก open source - liner connectivity index - คุณภาพของ Port infrastructure index (world economic forum) - Logistics Performance Index (world bank)
๑d การเชื่อมเส้นทางการบิน	จำนวนและความถี่ของเที่ยวบิน
๑e การเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ต	- จำนวนผู้ใช้บริการที่ใช้งานจริง - จำนวนผู้ใช้งาน - จำนวนผู้รับใบอนุญาตเป็นผู้ให้บริการอินเทอร์เน็ต
๒. ศักยภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจ และตัวชี้วัดเศรษฐกิจขั้นพื้นฐาน	- ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ - ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศต่อประชากร - สัดส่วนคนจน - การจ้างงาน/อัตราแรงงาน - ดัชนีการศึกษาของผู้ใหญ่
๓. ห่วงโซ่อุปทาน	ผังห่วงโซ่อุปทานสำหรับสินค้าหลักอย่างน้อย ๓ ชนิดต่อเส้นทางซึ่งจะส่งผล ทั้งในประเทศและนอกประเทศ
๔. การค้าขายในจุดผ่านแดนทางบก และท่าเรือเข้าออก	- ข้อมูลการนำเข้า-ส่งออก ของจุดผ่านแดนทางบก - ปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออก ของท่าเรือเข้าออก - ข้อมูลการค้าในระดับประเทศอย่างน้อย ๓ ชนิด ที่ผลิตในประเทศ
๕. มูลค่าของการลงทุนทางธุรกิจในเขตเศรษฐกิจพิเศษและโรงงานอุตสาหกรรม	- จำนวนธุรกิจหรือบริษัทที่จดทะเบียน - ภาคอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ในเขตอุตสาหกรรม - มูลค่าการลงทุนของธุรกิจหรือบริษัทที่จดทะเบียน - ขนาดของธุรกิจหรือบริษัทที่จดทะเบียน (เล็ก กลาง ใหญ่) - แรงจูงใจในการลงทุนแบบเปรียบเทียบสำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศ IMT

ข้อมูล	ข้อมูลที่ต้องการ
๖. การท่องเที่ยว	จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจากประเทศต้นทาง
๗. การเป็นเมืองต้นแบบเมืองที่พัฒนาด้านเศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> - จำนวนประชากรและความหนาแน่นของประชากร - สัดส่วนของประชากรทั้งในเมืองและชนบท - สัดส่วนของภาคการผลิตและการบริการต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ