



โรงเรียนนายทหารอากาศอาวุโส  
กรมยุทธศึกษาทหารอากาศ

หลักสูตร นายทหารอากาศอาวุโส รุ่นที่ ๗๓ ประจำปีการศึกษา ๒๕๖๒  
หมวดวิชาที่ ๒ ความมั่นคงแห่งชาติ บผ.ที่ ๒/๑

เรื่อง การวิเคราะห์สถานการณ์โลกที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงของไทย  
หัวข้อ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาค  
ตะวันออก ผลกระทบต่อความมั่นคงของไทย

เรียน น.อ.หญิง สุนทรี ตุ่มทรัพย์

สัมมนาที่ ๔

วันที่ ๑๑ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๒ (ที่กำหนดให้ส่ง)

รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์โลกที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงของไทย  
เรื่อง การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก  
โดย

สัมมนาที่ ๔

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
หมวดวิชาที่ ๒ ความมั่นคงแห่งชาติ  
หลักสูตรนายทหารอากาศอาวุโส รุ่นที่ ๗๓  
โรงเรียนนายทหารอากาศอาวุโส กรมยุทธศึกษาทหารอากาศ  
ปีการศึกษา ๒๕๖๒



## คำนำ

“การพัฒนากระบวนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก “เป็นวิสัยทัศน์เชิงนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย หรือโมเดลพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาล” โดยเริ่มพัฒนาตั้งแต่ยุคไทยแลนด์ ๒.๐ จนเข้าสู่ยุคไทยแลนด์ ๔.๐ ซึ่งรัฐบาลมีภารกิจสำคัญในการขับเคลื่อนและปฏิรูปประเทศด้านต่าง ๆ เพื่อปรับแก้ จัดระบบ ปรับทิศทาง และสร้างหนทางพัฒนาประเทศให้เจริญ สามารถรับมือกับโอกาสและภัยคุกคามรูปแบบใหม่ๆ ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ในยุคโลกาภิวัตน์

ระบบโครงสร้างพื้นฐาน หมายถึง ระบบหรือโครงสร้างทางกายภาพที่จำเป็นต่อชุมชน เพื่อใช้งานหรืออำนวยความสะดวก หรือบริการที่จำเป็นเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจตามรูปแบบเศรษฐกิจศาสตร์ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นระบบที่จัดทำขึ้นโดยรัฐ เช่น ถนน ระบบการคมนาคม ระบบประปา ระบบน้ำทิ้ง ระบบสื่อสาร ระบบพลังงาน โรงพยาบาล เป็นต้น โดยรัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์ชาติมารองรับการพัฒนา ในยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ข้อที่ ๒ การพัฒนายุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยในข้อย่อย ๒.๓ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งในการดำเนินการนี้ มีการทำหลายโครงการที่สำคัญมากโครงการหนึ่งที่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ โครงการ EEC (Eastern Economic Corridor) กระบวนทัศน์นี้เป็นรูปแบบที่มีการผลักดันการปฏิรูปโครงสร้างเศรษฐกิจ การปฏิรูป การวิจัย การพัฒนา และการปฏิรูปการศึกษาไปพร้อม ๆ กัน เป็นการผนึกกำลังของทุกภาคส่วนภายใต้แนวคิด ประชากรรัฐที่ผนึกกำลังกับเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจ การวิจัยพัฒนา และบุคลากรทั้งในประเทศและระดับโลก

รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์โลกที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงของไทย ฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อให้ได้รับความรู้ความเข้าใจ ในการเตรียมความพร้อมของกองทัพอากาศต่อยุทธศาสตร์การนำพาประเทศไทยสู่ไทยแลนด์ ๔.๐ สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพ คณะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานฉบับนี้คงเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่ได้ศึกษาค้นคว้าต่อไปเป็นอย่างดี และในโอกาสนี้คณะผู้จัดทำขอขอบพระคุณเจ้าของหนังสือ เอกสาร เว็บไซต์ต่าง ๆ รวมทั้งอาจารย์ที่ให้ความรู้ นำมาใช้เป็นประโยชน์และอ้างอิงในการจัดทำรายงานฉบับนี้เป็นอย่างสูง หากมีข้อผิดพลาดบกพร่องประการใด ผู้จัดทำขออ้อมรับไว้เพื่อการปรับปรุงในโอกาสต่อไป

นทน.สัมมนาที่ ๔ หลักสูตรนายทหารอากาศอาวุโส รุ่นที่ ๗๓  
มกราคม ๒๕๖๒

## บทนำ

พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยถือเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ และมีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางถนน รถไฟ ท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม รัฐบาลสมัย พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบเศรษฐกิจในแบบภาคตะวันออกของประเทศไทย เพื่อให้กลายเป็นฐานเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งเศรษฐกิจอื่น ๆ ได้ จึงทำให้เกิดโครงสร้างการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) ขึ้นมาเพื่อพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจภาคตะวันออกของประเทศไทยในพื้นที่ ๓ จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อให้เป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจภาคตะวันออกของประเทศไทย และเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับประเทศในประชาคมอาเซียนที่อยู่โดยรอบ ปัจจุบันรัฐบาลจึงมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการ เพื่อให้ภาคตะวันออกของประเทศไทย เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ดี และทันสมัยที่สุดในภูมิภาคอาเซียน โดยมีการตั้งคณะทำงานชุดต่าง ๆ ขึ้นมาเพื่อศึกษาและวางแผนการดำเนินการเพื่อพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกให้มีความก้าวหน้ายิ่งขึ้น อีกทั้งรัฐบาลยังใช้มาตรการทางด้านกฎหมายเข้ามาช่วยให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกได้โดยง่าย ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการลดความเข้มงวดด้านมาตรการภาษี หรือการให้สิทธิประโยชน์อื่น ๆ แก่เอกชนที่จะเข้ามาลงทุน จึงได้มีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC: Eastern Economic Corridor)



## การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC: Eastern Economic Corridor) ผลกระทบต่อความมั่นคงของไทย

### ความเป็นมา

ประเทศไทยเป็นประเทศเกษตรกรรม มีการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศมาโดยตลอด โดยเริ่มมีการพัฒนาตั้งแต่ยุคไทยแลนด์ ๒.๐ จนเข้าสู่ยุคไทยแลนด์ ๓.๐ ซึ่งเป็นยุคอุตสาหกรรมหนัก ซึ่งมีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เห็นชัดเจน โดยเฉพาะในช่วง ๖-๗ ทศวรรษที่ผ่านมา พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี มีโครงการ Eastern Seaboard ที่พัฒนาพื้นที่จังหวัดชลบุรี เพื่อช่วยรองรับในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ



ในปัจจุบันเป็นยุคโลกาภิวัตน์ ซึ่งเป็นผลจากการพัฒนาการติดต่อสื่อสาร การคมนาคมขนส่ง และเทคโนโลยีสารสนเทศ ทำให้โลกมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา อย่างรวดเร็ว แต่ละประเทศพยายามพัฒนาตนเองให้สามารถแข่งขันทางเศรษฐกิจกับต่างประเทศได้ เช่น ประเทศจีน มีการทำโครงการ One Belt One Road คือเส้นทางสายไหมทางบก คือถนนและทางรถไฟจากจีนมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตก และเส้นทางสายไหมทางทะเล คือเส้นทางทางทะเลจากจีนมุ่งหน้าลงใต้แล้วเข้าสู่ทิศตะวันตก เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการค้าใน 3 ทวีป ประเทศไทยซึ่งมีภูมิศาสตร์เป็นจุดศูนย์กลางบริเวณทางเชื่อมโยงของอาเซียนนั้น ก็มีความจำเป็นต้องมีการพัฒนาเพื่อให้มีศักยภาพในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ โดยรัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์ชาติมารองรับการพัฒนา ในยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ข้อที่ ๒ การพัฒนายุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยในข้อย่อย ๒.๓ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งในการดำเนินการนี้ มีการทำหลายโครงการ ที่สำคัญมากโครงการหนึ่งที่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ โครงการ EEC (Eastern Economic Corridor)





### ความสำคัญ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ EEC นั้น จังหวัดชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา เป็น ๓ จังหวัดที่ได้รับเลือกให้เป็นที่ตั้งของโครงการ เพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน มารองรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ทำให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านได้ ที่บริเวณนั้นได้รับเลือก เนื่องจาก

๑. เป็นการต่อยอดของการที่จังหวัดชลบุรีมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอยู่เดิม ซึ่งได้แก่ โครงการท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด
๒. บริเวณดังกล่าวถือเป็นจุดยุทธศาสตร์ในการขนส่งทางทะเลของประเทศไทย
๓. บริเวณดังกล่าวเป็นจุดเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น เช่น ทางรถยนต์ รถราง ทางเครื่องบิน นอกจากนี้ยังเชื่อมกับโครงการ One belt one road
๔. จังหวัดเหล่านี้ยังมีการพัฒนาไม่มาก ซึ่งหลังจากพัฒนาแล้ว จะส่งเสริมและพัฒนาระดับระบบเศรษฐกิจของบริเวณดังกล่าว ลดความเหลื่อมล้ำของคนจน ตามหลักแนวคิดเศรษฐกิจพอเพียง





### ความหมายคำว่าระบบโครงสร้างพื้นฐาน

คือ ระบบหรือโครงสร้างทางกายภาพที่จำเป็นต่อชุมชน เพื่อใช้งานหรืออำนวยความสะดวก หรือบริการที่จำเป็นเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจตามรูปแบบเศรษฐกิจศาสตร์ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นระบบที่จัดทำขึ้นโดยรัฐ เช่น ระบบการคมนาคม ระบบประปา ระบบน้ำทิ้ง ระบบสื่อสาร ระบบพลังงาน โรงพยาบาล เป็นต้น

### ความหมายคำว่าโลจิสติกส์

คือ ระบบการจัดการการส่งสินค้า ข้อมูล และทรัพยากรอย่างอื่นจากจุดต้นทางไปยังจุดบริโภคตามความต้องการของลูกค้า โลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับการผสมผสานของ ข้อมูล การขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การจัดการ วัตถุดิบ การบรรจุหีบห่อ



### EEC (Eastern Economic Corridor)

คือ โครงการที่จะยกระดับพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกของไทยโดยครอบคลุมพื้นที่ ๓ จังหวัด ได้แก่ ระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ และนักลงทุนขนาดใหญ่ อันนำมาสู่การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ เพื่อยกระดับรายได้ของคนท้องถิ่น และของประเทศ ผ่านการผ่อนคลายกฎหมาย หรือ กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าการลงทุนในพื้นที่ปกติ โดยนักลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ในการส่งเสริมการลงทุนต่างๆเป็นจำนวนมาก อีกทั้งภาครัฐจะมีการจัดสรรทรัพยากรลงในพื้นที่นี้เป็นกรณีพิเศษ (ฉันทพล จรุงพิพัฒน์กุล, ๒๕๖๐)

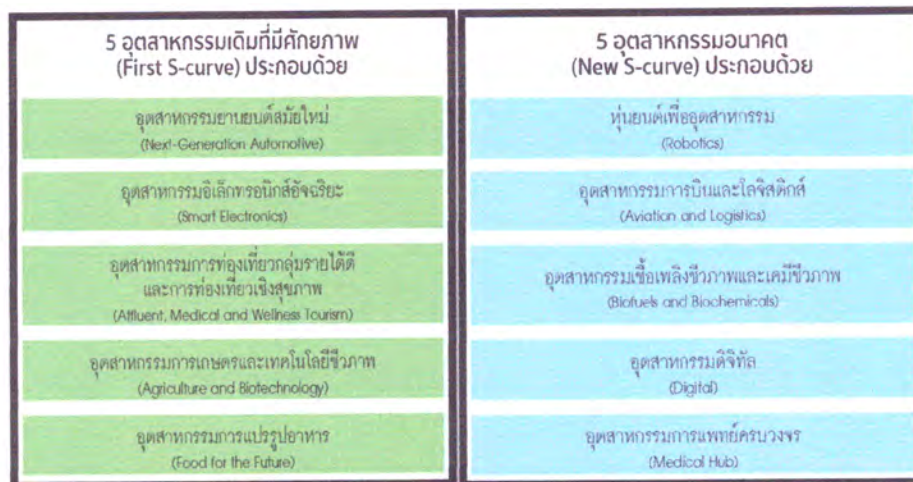
## เป้าหมาย

เป็นโครงการสำคัญที่เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจและดึงดูดการลงทุนในอนาคต โดยมุ่งยกระดับพื้นที่เขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกให้กลายเป็น “World-class Economic Zone” เพื่อรองรับการลงทุนในอุตสาหกรรม Super Cluster และอุตสาหกรรมของประเทศ (เอกสารวิชาการ สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, ISBN 2287-0520)

แผนการพัฒนาพื้นที่อีอีซี ทั้ง ๘ แผน ประกอบด้วย

๑. แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
๒. แผนปฏิบัติการการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
๓. แผนปฏิบัติการพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยีในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
๔. แผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
๕. แผนปฏิบัติการพัฒนาเมืองใหม่และชุมชน
๖. แผนปฏิบัติการพัฒนาศูนย์กลางธุรกิจ และศูนย์กลางการเงินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
๗. แผนปฏิบัติการการประชาสัมพันธ์และการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการกับประชาชนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
๘. แผนปฏิบัติการการเกษตร ชลประทาน และสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ปัจจุบันมี ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพจะเป็นปัจจัยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (New - Growth Engine) ของประเทศไทย และสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้สูงขึ้น โดยสามารถแบ่งเป็น ๒ กลุ่ม ดังนี้



๕ อุตสาหกรรมดั้งเดิม แต่ยังไม่ตกเทรน มีแนวโน้มปรับตัวและพัฒนาสู่อนาคตได้ ดังนี้

๑. อุตสาหกรรมยานยนต์ (Next-Generation Automotive) สนับสนุนการพัฒนาเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า



๒. อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Intelligent Electronics) การผลิตระบบอิเล็กทรอนิกส์ใช้ใน ยานยนต์ อุปกรณ์โทรคมนาคม รวมถึงการออกแบบที่อยู่อาศัยอัจฉริยะ ซึ่งเชื่อมต่อกับเครือข่ายอินเทอร์เน็ต

๓. การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพระดับสูง (Advance Agriculture and Biotechnology) เทคโนโลยีการเกษตรขั้นสูงที่มีการใช้เทคนิคการวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยและการลงทุนทางเทคโนโลยีชีวภาพ เพื่อ ปรับปรุงพันธุ์พืช และสัตว์

๔. อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร (Food Processing) การวิจัยและผลิตอาหารเพื่อสุขภาพ ผลิตภัณฑ์ อาหาร แปรรูปที่ใช้โปรตีนทางเลือก เช่น โปรตีนเกษตร

๕. อุตสาหกรรมท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Tourism) จัดระเบียบและ ส่งเสริม กิจกรรมหลากหลายตามสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ สนับสนุนธุรกิจการฟื้นฟูทางการแพทย์และศูนย์ฟื้นฟู สุขภาพ ส่งเสริมศูนย์การแสดงสินค้าและนิทรรศการระดับนานาชาติ

**๕ อุตสาหกรรมใหม่** ซึ่งภาครัฐคาดหวังให้เป็นแรงขับเคลื่อนใหม่ให้กับเศรษฐกิจไทย ดังนี้

๑. หุ่นยนต์เพื่ออุตสาหกรรมและชีวิตประจำวัน (Advance Robotics) เช่น หุ่นยนต์ที่เชี่ยวชาญเฉพาะ ด้าน อาทิ การดำน้ำและการแพทย์

๒. อุตสาหกรรมการบิน และโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) การพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยาน และ ฝึกอบรม ตั้งเป้าเป็นศูนย์กลางทางการบินของเอเชีย

๓. อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub) มีโรงพยาบาลที่ทันสมัย การลงทุนในการผลิตยา อุปกรณ์ทางการแพทย์ รวมถึงการรักษาโรคทางไกลผ่านอินเทอร์เน็ต/สมาร์ทโฟน

๔. อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Biochemical) ตั้งเป้าใช้จุดแข็ง ด้าน การเกษตรใหญ่ที่สุดในอาเซียน พัฒนาไปสู่อุตสาหกรรมเคมีชีวภาพ เช่น ใช้ไบโอพลาสติกในการหีบห่อเพื่อการ ส่งออก

๕. อุตสาหกรรมดิจิทัล เช่น E-commerce, Digital Content, Data Center, Cloud Computing



### การดำเนินการเชื่อมโยงสู่การพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐาน

EEC มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมขนส่ง เชื่อมโยงการเดินทางทั้งทางอากาศ ทางบก ทางราง ทางน้ำ แบบไร้รอยต่อ (Seamless Operation) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันจากการลดเวลาการเดินทางและประหยัดค่าขนส่ง โดยมีพัฒนาการกลุ่มโครงการที่สำคัญ ๒ กลุ่ม คือ

๑. เชื่อมโยง EEC กับภูมิภาคทางอากาศ ผ่านโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออกมุ่งเน้นการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอากาศยาน และโลจิสติกส์ทางอากาศ และเชื่อมโยงการเดินทางของผู้โดยสารสนามบินหลัก (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) โดยรถไฟความเร็วสูง เพื่อให้การเดินทางระหว่าง กทม. กับ EEC ไม่เกิน ๑ ชม.



๒. เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าของประเทศไทยกับภูมิภาค โดยพัฒนารถไฟทางคู่เชื่อมจีน ลาว ไทย กัมพูชา และระบบขนส่งสินค้าแบบไร้รอยต่อ และระบบขนส่งแบบอัตโนมัติ ผ่านศูนย์กระจายสินค้าใหม่ที่ฉะเชิงเทรา ไปยังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังระยะ ๓ และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะ ๓ และส่งเสริม EEC ให้เป็นเมืองท่องเที่ยวระดับโลกโดยการพัฒนาท่าเรือสำราญ (Cruise Port) ที่ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ โดยในปัจจุบันได้อนุมัติโครงการที่เกี่ยวข้องไป ๕ โครงการดังนี้

- ๒.๑ สนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก
- ๒.๒ รถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน
- ๒.๓ ท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ ๓
- ๒.๔ ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓
- ๒.๕ ศูนย์ซ่อมอากาศยานอู่ตะเภา





## ๑. โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก

โครงการนี้อนุญาตให้เอกชนเข้าร่วมทุนในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา โดยเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก (Eastern Airport City) เป็นโครงการที่เปิดให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน เพื่อพัฒนาสนามบินและกิจกรรมต่อเนื่องต่างๆ ประกอบด้วย การก่อสร้างความพร้อมในการให้บริการและบำรุงรักษา อาคารผู้โดยสารหลังที่ ๓ (Terminal 3) และศูนย์ธุรกิจการค้า (Commercial Gateway) ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศ และโลจิสติกส์ (Air Cargo) ระยะที่ ๒ ธุรกิจซ่อมเครื่องบิน (Maintenance Repair and Overhaul, MRO) ระยะที่ ๒ ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรการบินระยะที่ ๒ และกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมอากาศยาน (Free Trade Zone)

### ที่ตั้งโครงการ

ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ตั้งอยู่ในพื้นที่ ตำบลพลลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และพื้นที่โดยรอบประมาณ ๖,๕๐๐ ไร่ ตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี

### ลักษณะโครงการ

โครงการนี้ให้เอกชนเข้าร่วมทุนในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก (Eastern Airport City) เป็นโครงการที่เปิดให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน พัฒนาสนามบินและกิจกรรมต่อเนื่องต่างๆ ประกอบด้วย การก่อสร้างพร้อมให้บริการ และบำรุงรักษา อาคารผู้โดยสารหลังที่ ๓ (Terminal 3) และศูนย์ธุรกิจการค้า (Commercial Gateway) ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศ และโลจิสติกส์ (Air Cargo) ระยะที่ ๒ ธุรกิจซ่อมเครื่องบิน (Maintenance Repair and Overhaul, MRO) ระยะที่ ๒ ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรการบินระยะที่ ๒ และกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมอากาศยาน (Free Trade Zone)

### สภาพแวดล้อมที่ตั้งโครงการปัจจุบัน

โดยปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา มีทางวิ่ง ๑ ทางวิ่ง ขนาดมาตรฐานยาว ๓,๕๐๐ เมตร กว้าง ๖๐ เมตร และมี ๕๒ หลุมจอด ซึ่งหากใช้ทางวิ่งนี้เต็มศักยภาพ จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ ๒๐ ล้านคนต่อปี มีอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๑ รองรับผู้โดยสารทั้งในและระหว่างประเทศประมาณ ๗๐๐,๐๐๐ คนต่อปี และเมื่ออาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ เปิดให้บริการจะมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ ๓ ล้านคนต่อปี

แผนการพัฒนาพื้นที่ในระยะเร่งด่วน ประกอบด้วยพื้นที่ให้บริการให้ปัจจุบัน (Brownfield) ที่ภาครัฐจะมีการลงทุนก่อสร้างเพิ่มเติม ทางวิ่งที่ ๒ (Runway 2) ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรการบิน ระบบสาธารณูปโภคเพื่อรองรับการขยายตัวของสนามบิน และเปิดพื้นที่ให้บริการใหม่ (Greenfield) ซึ่งภาครัฐจะมีการลงทุนก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา (MRO) ระยะที่ ๑ และศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) ระยะที่ ๑ ร่วมกับบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) และ ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรการบิน ระยะที่ ๑ ร่วมกับสถาบันการบินพลเรือน

### รูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน

ให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public private partnership: PPP) รายละเอียดอยู่ระหว่างการศึกษา



## ๒. โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม ๓ สนามบิน แบบไร้รอยต่อ ลักษณะโครงการ

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบินเป็นโครงการที่ใช้โครงสร้าง และแนวเส้นทางการเดินทางเดิมของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงก์ (Airport Rail Link) ที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน โดยจะก่อสร้างทางรถไฟขนาด ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) ส่วนต่อขยาย ๒ ช่วงจากสถานีฯ พญาไท ไปยังสนามบินดอนเมือง และจากสถานีฯ ลาดกระบัง ไปยังสนามบินอู่ตะเภา พร้อมเชื่อมเข้าออกสนามบิน โดยใช้เขตทางเดิมของการรถไฟฯ เป็นส่วนใหญ่ รวมระยะทาง ๒๒๐ กม. มีผู้เดินรถรายเดียวกัน ซึ่งรถไฟความเร็วสูงมีความเร็วสูงสุด ๒๕๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง (สำหรับช่วงการเดินทางระหว่างเมือง คือ สถานีสุวรรณภูมิ ถึง สถานีอู่ตะเภา) และความเร็วสูงสุด ๑๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง (สำหรับช่วงการเดินทางในเมือง คือ สถานีดอนเมือง ถึง สถานีสุวรรณภูมิ) ประกอบไปด้วยสถานีรถไฟความเร็วสูงจำนวน ๙ สถานี ได้แก่ สถานีดอนเมือง สถานีบางซื่อ สถานีมักกะสัน สถานีสุวรรณภูมิ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอู่ตะเภา

โครงสร้างทางวิ่งของโครงการ ประกอบไปด้วย ทางวิ่งโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ (ARL) ระยะทางปัจจุบันประมาณ ๒๙ กิโลเมตร และทางวิ่งที่ต้องก่อสร้างใหม่ประมาณ ๑๙๑ กิโลเมตร โดยเบื้องต้นจำแนกลักษณะรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งทั้งโครงการเป็น ๓ ประเภท ได้แก่

๒.๑ ทางวิ่งยกระดับระยะทางประมาณ ๑๘๑ กิโลเมตร

๒.๒ ทางวิ่งระดับดินระยะทางประมาณ ๒ กิโลเมตร

๒.๓ ทางวิ่งใต้ดินระยะทางประมาณ ๘ กิโลเมตร

การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟในพื้นที่มักกะสันของ รฟท. ประมาณ ๑๕๐ ไร่ ต้องเป็นการพัฒนาร่วมไปกับการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบินเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ในการสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร รวมทั้งพื้นที่โดยรอบสถานีศรีราชา ประมาณ ๒๕ ไร่ ซึ่งสามารถนำมาพัฒนาเชิงพาณิชย์ร่วมกับโครงการได้ทันที



### ที่ตั้งโครงการ

แนวเส้นทางโครงการผ่านพื้นที่ ๕ จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา จ.ชลบุรี และ จ.ระยอง ใช้แนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนทางรางของโครงการเดิม และมีการออกแบบใหม่เฉพาะบริเวณเชื่อมต่อเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ (ขาออก) และสนามบินอู่ตะเภา (ขาเข้า) โดยแนวเส้นทางโครงการประกอบด้วย ๓ โครงการ คือ

๑. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Suvarnabhumi Airport Link and City Air Terminal: ARL)

๒. โครงการระบบรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท (ARL Extension)

๓. โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-ระยอง

### สภาพแวดล้อมที่ตั้งโครงการปัจจุบัน

ที่ตั้งโครงการปัจจุบันมีรถไฟที่เปิดให้บริการแล้ว ได้แก่ รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ (ช่วงพญาไทถึงสนามบินสุวรรณภูมิ) รถไฟทางสาม (ช่วงหัวหมากถึงฉะเชิงเทรา) รถไฟทางคู่ (ช่วงดอนเมืองถึงยมราช และช่วงฉะเชิงเทราถึงแหลมฉบัง) และรถไฟทางเดี่ยว (ช่วงยมราชถึงหัวหมาก และช่วงแหลมฉบังถึงมาบตาพุด)

### รวมมูลค่าโครงการ

เงินลงทุนเริ่มต้น	ล้านบาท
๑. ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา	๑๖๘,๗๑๘.๐๐
๒. การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟ	๔๕,๑๕๕.๒๗
๓. สิทธิการเดินรถไฟแอร์พอร์ตลิงก์	๑๐,๖๗๑.๐๙
รวม	๒๒๔,๕๔๔.๓๖

### รถไฟทางคู่เชื่อม ๓ ท่าเรือ และขนส่งไร้รอยต่อ

๑. รถไฟฟ้าทางคู่ รถไฟทางคู่จากแหล่งอุตสาหกรรมทั่วประเทศ ที่เชื่อมสู่ท่าเรือแหลมฉบัง มาบตาพุด และสัตหีบ สำหรับการขนส่งสินค้าระบบรางที่มีค่าใช้จ่ายต่ำ



๒. โครงการพัฒนาท่าเรือ แหลมฉบัง ระยะที่ ๓ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ เป็นการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือเพื่อรองรับ ความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยจะดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือ สำหรับจอดเรือน้ำลึก และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ รวมทั้งการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ ท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator, SRTO) ก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยาย ตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่าง ๆ



#### ที่ตั้งโครงการ

ท่าเรือแหลมฉบังตั้งอยู่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี  
สภาพแวดล้อมที่ตั้งโครงการปัจจุบัน

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่าง มีพื้นที่ขนาด ๖,๓๔๐ ไร่ และได้ก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ ๑ และ ชั้นที่ ๒ โดยมีท่าเรือที่เปิดดำเนินการแล้ว ดังนี้

๑. ท่าเทียบเรือตู้สินค้า ๑๑ ท่า ได้แก่ ท่า A0 A2 A3 B1 B2 B3 B4 B5 C1 C2 และ C3
๒. ท่าเทียบเรือ RO/RO และท่าเทียบเรือโดยสาร ๑ ท่า (A1)
๓. ท่าเทียบเรือ RO/RO อย่างเดียว ๑ ท่า (A5)
๔. ท่าเทียบเรือ RO/RO และสินค้าทั่วไป ๑ ท่า (C0)
๕. ท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง ๑ ท่า (A4)
๖. อุต่อเรือและซ่อมเรือ ๑ แห่ง

(หมายเหตุ: ยังไม่รวมท่าเทียบเรือ D อยู่ระหว่างก่อสร้าง คาดเปิดบริการระยะที่ ๑ ได้ในกลางปี ๒๐๑๘)

ปัจจุบัน (จากข้อมูลปี ๒๕๕๙) มีปริมาณการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือประมาณ ๗ ล้านตู้ต่อปี และรถยนต์ประมาณ ๑ ล้านคันต่อปี คิดเป็นร้อยละ ๗๐ ของขีดความสามารถของท่าเรือที่รองรับตู้สินค้าได้สูงสุดที่ประมาณ ๑๑ ล้านตู้ต่อปี และรถยนต์ประมาณ ๒ ล้านคันต่อปี



### ๓. โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรม มาบตาพุด ระยะที่ ๓

โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ โดยให้เอกชนเข้าร่วมทุน เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เพื่อรองรับการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติ และวัตถุดิบเหลวสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมี

ที่ตั้งโครงการ : ตั้งอยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง มีเนื้อที่ประมาณ ๑,๐๐๐ ไร่ โดยแบ่งเป็นพื้นที่หน้าท่า ๕๕๐ ไร่ และพื้นที่หลังท่า ๔๕๐ ไร่ ความยาวหน้าท่ารวมกัน ๒,๒๒๙ เมตร

#### สภาพแวดล้อมที่ตั้งโครงการปัจจุบัน

ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นท่าเรือน้ำลึกที่ดำเนินการตามมาตรฐานสากลและเป็นท่าเรืออุตสาหกรรมที่ใหญ่ที่สุดในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ มีปริมาณการขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดประมาณ ๔๓ ล้านตันต่อปี โดยมีสัดส่วนสินค้าประเภทน้ำมันและก๊าซประมาณร้อยละ ๕๗ ถ่านหินประมาณร้อยละ ๑๘ เคมีภัณฑ์ประมาณร้อยละ ๑๖ และอื่นๆ ประมาณร้อยละ ๙ มูลค่าสินค้าที่ขนถ่ายผ่านท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดทั้งสิ้นประมาณ ๔๓๐ ล้านบาท

โดยมีผู้ประกอบการจำนวน ๑๒ ราย จำนวนท่าเทียบเรือให้บริการ ๓๒ ท่า ซึ่งเป็นผู้ให้บริการท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ จำนวน ๙ ราย และผู้ให้บริการท่าเทียบเรือสาธารณะ จำนวน ๓ ราย โดยในปัจจุบันมีการใช้งานเต็มศักยภาพแล้วจึงมีความจำเป็นต้องขยายท่าเรือ

### ๔. ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ

ได้รับการส่งเสริมให้เป็นท่าเรือสำหรับจอดเรือสำราญที่ทันสมัย ได้มาตรฐานระดับโลก สามารถรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือ และการประกอบแท่นขุดเจาะน้ำมัน



#### ผลกระทบ

จากการลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐานในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ (EEC) จะส่งผลให้มีการลงทุนจากภาคเอกชนเพิ่มขึ้น ครอบครัวของผู้ลงทุนจะติดตามมาเกิดการท่องเที่ยวนำธุรกิจ (Family Destination) อีกทางหนึ่งด้วย ทำให้เกิดการจับจ่ายใช้สอย การอุปโภคบริโภคทรัพยากรท้องถิ่น ก่อให้เกิดการจ้างงานประชาชนในพื้นที่บริเวณเขตพิเศษ (EEC) เป็นผลให้ประชาชนพื้นที่มีรายได้เพิ่มขึ้น ความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น นอกจากนี้เมื่อมีการลงทุนจะมีการเพิ่มรายได้จากการนำเข้า และส่งออกสุทธิในระยะยาวจะช่วยให้รัฐมีความมั่นคง มีเสถียรภาพทาง

เศรษฐกิจ จากการคาดการณ์ GDP จะเพิ่มขึ้น ๕% ต่อปี โดย GDP ปี ๒๕๖๐=๓.๔% , ไตรมาสแรกปี ๒๕๖๑= ๔.๙% (ตารางสถิติ GDP ประจำปี สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ [http://www.nesdb.go.th/ewt\\_news.php?nid=7647&filename=index](http://www.nesdb.go.th/ewt_news.php?nid=7647&filename=index))

แต่อย่างไรก็ตามเมื่อมีความเจริญย้อมนำมาซึ่งผลกระทบอีกด้านหนึ่งด้วยเสมอ

มีแนวโน้มโรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มจำนวนมากในพื้นที่ (EEC) อาจเกิดความแออัด และการกระจุกตัวของ โรงงานอุตสาหกรรม มีผลกระทบให้เกิดมลพิษต่างๆ ต่อชุมชนโดยรอบ ทำให้คุณภาพชีวิตแย่ลง (ผศ.ดร.อนุสรณ์ ธรรมใจ คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์ ม.รังสิต ประเมินโอกาสข้อจำกัด และความเสี่ยงใน (EEC) (<https://prachatai.com/journal/๒๐๑๘/๐๕/๗๖๗๘๖>)

มีการคาดการณ์ว่าจะมีประชากรวัยแรงงาน รวมทั้งประชากรแฝงเข้ามาในพื้นที่ (EEC) เพิ่มขึ้นจาก ปัจจุบัน ๒.๘ ล้านคนเป็น ๑๓ ล้านคนในอีก ๑๐ ปีข้างหน้า ความแออัดเป็นเหตุให้เกิดการแย่งชิงทรัพยากร หากมีการบริหารจัดการทรัพยากรไม่ดีพอ จะเกิดโรคภัยไข้เจ็บตามมาทำให้มีความต้องการใช้บริการ และปัญหาการ เข้าถึงบริการด้านส่งเสริมสุขภาพป้องกันโรค และรักษาพยาบาลเพิ่มขึ้น การมีโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมากจะ เพิ่มความเสี่ยงต่อปัญหามลพิษจากโรงงานอุตสาหกรรม ภัยคุกคามจากมลพิษสารเคมีในโรงงานอุตสาหกรรม มี ผลกระทบต่อการจัดสรรระบบเงินสุขภาพ และการจัดสรรทรัพยากรสุขภาพ มีความเสี่ยงต่อการเกิดโรคอุบัติใหม่ อุบัติซ้ำ

(EEC) มี “สภาพกึ่งอาณานิคมทางเศรษฐกิจ” ของทุนข้ามชาติโดยผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจกระจุกตัว อยู่ในกลุ่มทุนขนาดใหญ่ ไม่ได้กระจายไปยังประชาชนส่วนใหญ่ (ผศ.ดร.อนุสรณ์ ธรรมใจ คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์ ม.รังสิต ประเมินโอกาสข้อจำกัด และความเสี่ยงใน (EEC) (<https://prachatai.com/journal/๒๐๑๘/๐๕/๗๖๗๘๖>)

เนื่องจากเขตเศรษฐกิจพิเศษ (EEC) นี้มีการให้สิทธิประโยชน์เพื่อดึงดูดอุตสาหกรรมเป้าหมายให้เป็น กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต ได้แก่ กิจการพาณิชย์ปลอดอากร (Free Trade Zone) ยกเว้นภาษีเงินได้นิติ บุคคล ๓-๘ ปี และสามารถลดหย่อน ๕๐ % เพิ่มได้อีก ๕ ปี การยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร สามารถจัดหา และ เช่าที่ดินได้ ๕๐ ปี และต่อสัญญาได้อีก ๔๙ ปี สามารถใช้เงินสกุลอื่นได้ อำนวยความสะดวกรวดเร็วในการอนุมัติ อนุญาตต่างๆ รวมทั้งการนำเข้าช่างฝีมือ และผู้ชำนาญการมาทำงานในกิจการที่ได้รับการส่งเสริม เป็นผลให้นัก ลงทุนได้สิทธิพิเศษซึ่งสัมพันธ์ต่อการกระจุกตัวของผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในพื้นที่ดังกล่าว เป็นผลให้เส้นเขต แดนถูกลดความสำคัญลง และอำนาจอธิปไตยในพื้นที่พิเศษกับพื้นที่ปกติอาจมีความแตกต่างกันในรูปแบบใหม่จึงมี การประเมินความเสี่ยงถึงโอกาสในการกระจายรายได้สู่พื้นที่บริเวณใกล้เคียง และชนบทถึงการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานของรัฐในพื้นที่ดังกล่าวเพื่อส่งเสริมให้เกิดการลงทุนให้ประเทศสามารถแข่งขันได้นั้นจะสามารถทำให้ ประเทศก้าวผ่านประเทศที่ติดกับดักรายได้ปานกลางได้จริงหรือไม่

### โครงการนี้จะสร้างโอกาสและภัยคุกคาม คือ

ผลกระทบด้านบวก รัฐสร้างโอกาสโดยการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (EEC) เพื่อ รองรับโลจิสติกส์ และธุรกิจเอกชนนี้ เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อน บ้านได้ เนื่องจากประเทศไทยมีศักยภาพเพียงพอที่จะรับประโยชน์ในการเข้าร่วมการเป็นห่วงโซ่มูลค่า จากจุด



ยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงทางทะเลระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย มีทรัพยากร และมีระดับเทคโนโลยีที่สูงพอที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศได้

ผลกระทบด้านลบ ที่ร้ายที่สุดอาจนำมาซึ่งภัยคุกคาม สิ่งต่างๆที่เกิดขึ้นยังส่งผลกระทบต่ออธิปไตย ต่อดินแดน และยังมีภัยคุกคามรูปแบบใหม่ อันจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคง ได้แก่ โรคอุบัติใหม่ อุตุนิบัติ ปัญหามลพิษ ปัญหาการลักลอบค้ายาเสพติด การค้ามนุษย์ การค้าอาวุธ และก่อการร้าย

**วิเคราะห์ผลที่เกิดขึ้นจากโครงการ (EEC) มีผลต่อกำลังอำนาจแห่งชาติ**

**กำลังอำนาจแห่งชาติทางเศรษฐกิจ**



ซึ่งมีผลกระทบแน่นอน เนื่องจากการลงทุนภาครัฐจากการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของเขตเศรษฐกิจพิเศษ (EEC) เป็นผลให้มีการคาดการณ์ว่าจะมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ๑๐ ล้านคนต่อปี การลงทุนภาคเอกชนเพิ่มขึ้น ในอนาคตจะเกิดการส่งออกสุทธิ และการใช้จ่ายใช้สอยเพิ่มขึ้น ทำให้การท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น มีการใช้เทคโนโลยีในการประกอบการ ธุรกิจเพิ่มขึ้น ได้แก่ ข้อมูล Big Data ระหว่าง SME ไทย หากมีการนำเข้าสินค้า และทรัพยากรจากประเทศอื่นมากขึ้นเนื่องจากปัจจัยด้านราคา อาจส่งผลกระทบด้านลบในเรื่องการส่งออก หากมีกลไกในการบริหารจัดการที่ดี จะส่งผลให้ GDP ของประเทศสูงขึ้น การครอบครองที่เป็นเหตุให้ประเทศไทยสูญเสียพื้นที่มีโครงสร้างพื้นฐานครบถ้วนเหมาะสม ทรัพยากรอันอุดมสมบูรณ์ อาจมีผลกระทบต่อการเมืองระยะยาว จึงต้องมีแนวทางแก้ไขดังนี้

**ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไข**

- - ส่วนกลางควรมีการกำหนดนโยบายที่ชัดเจน การปรับระบบการควบคุม การกำกับติดตามในทางปฏิบัติทั้งเชิงโครงสร้าง รูปแบบ และกระบวนการโดยจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะกิจที่สามารถรองรับภัยคุกคามรูปแบบใหม่ โดยการนำเทคโนโลยีมาช่วยในการวิเคราะห์ ได้แก่ กล้อง CCTV ,Big Data Analysis และการประเมินผลจากตัวชี้วัดที่ตอบเจตนานโยบายได้อย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม เพื่อให้สามารถรับมือ สามารถป้องกันความเสี่ยงจากในและนอกประเทศได้

- รัฐควรมีการประมาณการในด้านการใช้ทรัพยากรท้องถิ่น สาธารณูปโภค ระบบบริการ และที่อยู่อาศัย ร่วมกับราชการส่วนท้องถิ่น เพื่อรองรับการขยายตัวของประชากรที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอ

- ควรมีกองทุนในพื้นที่ร่วมกับชุมชนในท้องถิ่นเพื่อดูแลควบคุมธุรกรรมทางการเงิน

- รัฐต้องวางแผนเชิงรุกสร้างเงื่อนไขเพิ่มเติมให้ประเทศไทยเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจกับกลุ่มทุนข้ามชาติอย่างเสมอภาค โดยการถือหุ้นในโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจต้องดำเนินการอย่างรอบคอบรักษาคุณอำนาจอย่างเหมาะสม ป้องกันการคอร์รัปชัน โปร่งใสตรวจสอบได้

- รัฐสามารถแก้ไขปัญหาการกระจายรายได้จากเมืองสู่ชนบทอย่างยั่งยืนได้ จากการน้อมนำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชมาใช้ โดยการสร้างความเข้มแข็งที่ตัวบุคคลก่อน ให้สามารถเข้าถึงการศึกษา ให้มีองค์ความรู้ในการคิดวิเคราะห์ ให้คิดเป็น อันจะเป็นการพัฒนาสร้างสรรค์สิ่งใหม่ และเป็นที่มาของรายได้ของตนเอง ครอบครัว และชุมชนต่อไป

- รัฐสามารถแก้ไขปัญหาการกระจายรายได้จากเมืองสู่ชนบทอย่างยั่งยืนได้ จากการน้อมนำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชมาใช้ โดยการสร้างความเข้มแข็งที่ตัวบุคคลก่อน ให้สามารถเข้าถึงการศึกษา ให้มีองค์ความรู้ในการคิดวิเคราะห์ ให้คิดเป็น อันจะเป็นการพัฒนาสร้างสรรค์สิ่งใหม่ และเป็นที่มาของรายได้ของตนเอง ครอบครัว และชุมชนต่อไป

#### กำลังอำนาจแห่งชาติทางสังคมจิตวิทยา

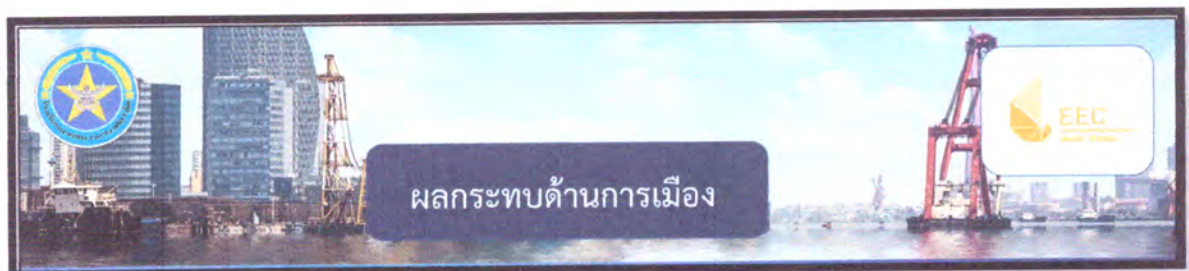


การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (EEC) ก่อให้เกิดการจ้างงานสามารถแก้ปัญหาความยากจนได้ จากการที่ประชาชนในพื้นที่มีรายได้อยู่ที่กินดี และพึ่งพาตนเองได้เพิ่มความสุขขึ้นในชุมชน สามารถลดความเหลื่อมล้ำของประชาชนในชุมชนจากการเข้าถึงระบบการคมนาคมที่รวดเร็ว จึงสามารถเข้าถึงการสาธารณสุข การศึกษา การประกอบอาชีพ เกิดความเสมอภาคขึ้นระหว่างเมือง และชุมชนใกล้เคียงได้

แต่อย่างไรก็ตามระบบโครงสร้างพื้นฐานสามารถก่อให้เกิดภัยคุกคามรูปแบบใหม่ที่กระทบต่อประชาชนนำมาซึ่งความสูญเสีย ได้แก่ โรคอุบัติใหม่ อุบัติซ้ำ โรคระบาดจากการย้ายถิ่นฐานของแรงงาน และครอบครัว ปัญหามลพิษ ปัญหาการลักลอบค้ายาเสพติด การค้ำมนุษย์ การค้าอาวุธ และก่อการร้าย มีความเสี่ยงต่อการสูญเสียประเพณี วัฒนธรรมอันดีงาม จากการเกิดพฤติกรรมเลียนแบบต่อสิ่งใหม่ที่น่าเข้ามาโดยประชากรต่างถิ่น นำมาซึ่งความแตกแยกทางความคิดส่งผลให้เกิดความขัดแย้ง ขาดความสามัคคีได้ หากบริหารจัดการได้ไม่ดีจะส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพทางการเมืองได้ จึงต้องมีแนวทางแก้ไขดังนี้

#### ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไข

##### กำลังอำนาจด้านการเมือง





- รัฐต้องวางนโยบายดำเนินการด้านกฎหมายระหว่างประเทศแบบเฉพาะกิจเพื่อรองรับภัยคุกคามรูปแบบใหม่ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และส่งผลต่อความมั่นคงต่อกำลังอำนาจแห่งชาติทางสังคมจิตวิทยา ส่วนกลางควรมีการกำหนดนโยบายที่ชัดเจน การปรับระบบการควบคุม การกำกับติดตามในทางปฏิบัติทั้งเชิงโครงสร้าง รูปแบบและกระบวนการโดยจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะกิจที่สามารถรองรับภัยคุกคามรูปแบบใหม่ โดยการนำเทคโนโลยีมาช่วยในการวิเคราะห์ ได้แก่ กล้อง CCTV การใช้ Big Data Analysis และการกำกับติดตามโดยประเมินผลจากตัวชี้วัดที่สามารถตอบเจตน์นโยบายได้อย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม เพื่อให้สามารถรับมือ ป้องกันความเสี่ยงจากทั้งใน และภายนอกประเทศได้ การออกกฎหมายในประเทศ และ ระหว่างประเทศแบบเฉพาะกิจเพื่อรองรับ ภัยคุกคามรูปแบบใหม่ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ได้แก่ การนำ มาตรา ๕๔๐ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และมาตรา ๕ แห่ง พ.ร.บ.การเช่าอสังหาริมทรัพย์เพื่อพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรม พ.ศ.๒๕๔๒ มาใช้บังคับ มีผลให้นักลงทุนได้สิทธิในการถือกรรมสิทธิ์ที่ดิน หรือ อสังหาริมทรัพย์อื่นในเขต EEC โดยไม่ต้องได้รับอนุญาตตามประมวลกฎหมายที่ดิน โดยสามารถจัดหาที่ดิน และเช่าที่ดินได้ ๕๐ ปี และต่อสัญญาได้อีก ๔๙ ปี หรือ ภายใต้การจำกัดสิทธิของคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุด ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ๘ปี และลดหย่อน ๕๐% เพิ่มเติมได้อีก ๕ ปี และผู้ประกอบการยังมีสิทธิได้รับยกเว้นโดยไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินทั้งหมดให้เป็นเขตปลอดภาษี สามารถใช้สกุลเงินต่างชาติได้อย่างอิสระ อันจะทำให้เกิดความไม่มั่นคงของชาติ เนื่องจากการถือครองกรรมสิทธิ์โดยคนต่างด้าว และครอบครัว ซึ่งในอนาคตอาจเป็นคนต่างด้าวที่ถือสัญชาติไทย และเชื้อชาติไทย ส่งผลต่อเสถียรภาพด้านการถือครองทรัพยากร และด้านการเงินของรัฐจึงต้องมีการกำหนดข้อกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับการเงินการคลัง การถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดิน อสังหาริมทรัพย์ ทั้งใน และนอกเขต EEC ของคนต่างด้าว และครอบครัวโดยพิจารณาผลประกอบการที่มีผลต่อ GDP ของประเทศ ร่วมกับการจัดการมลภาวะที่เกิดจากการประกอบการก่อนการต่อสัญญาเป็นรายปี

- รัฐควรจัดระบบให้ราชการส่วนท้องถิ่นปรับปรุงโครงสร้างของระบบราชการให้มีการทำงานที่เบ็ดเสร็จแบบ One Stop Service อำนวยความสะดวกต่อประชาชน สร้างความเชื่อมั่นศรัทธาของประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียงได้ ประชาชนในพื้นที่ที่มีสิทธิ์เสนอแนะมาตรการในการป้องกัน เพื่อลดผลกระทบทางลบต่อสุขภาพ เพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนได้ จึงควรมีการจัดการประเมินผลกระทบต่อชุมชนเป็นระยะ มีระบบการประเมินผลแบบส่งกลับให้ส่วนกลางแบบ Near Real Time หรือ Real Time โดยหน่วยงานของราชการจะต้องนำข้อเสนอแนะดังกล่าวมาปรับปรุงแก้ไขเพื่อการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างทันกาลเกิดการพัฒนาคุณภาพชีวิตควบคู่ไปกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างเป็นรูปธรรม สร้างความเชื่อมั่น ศรัทธาจากประชาชนในพื้นที่ และบริเวณใกล้เคียงได้



- รัฐควรจัดระบบภาคีเครือข่ายร่วมกับเหล่าทัพทางทหาร ภาคประชาคม ภาคเอกชน และพลเรือนจิตอาสา ในการเฝ้าระวัง ติดตาม ในจุดยุทธศาสตร์สำคัญแบบ Real Time หรือ Near Real Time โดยตรง มีการจัดตั้งหน่วยปฏิบัติการไซเบอร์เชิงรุกที่รองรับการปฏิบัติการที่ใช้เครือข่ายเป็นศูนย์กลาง (Network Centric Operations : NCO) สามารถวางแผน ควบคุม ปฏิบัติการ มีชุดปฏิบัติการ และชุดเตรียมพร้อมเผชิญเหตุฉุกเฉิน โดยมีในพื้นที่เฉพาะเพื่อรับมือกับภัยคุกคามด้านไซเบอร์ ด้านการลักลอบค้ายาเสพติด ด้านการค้ามนุษย์ ด้านการค้าอาวุธ และด้านการก่อการร้าย ที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของชาติทั้งใน และนอกประเทศ



### กำลังอำนาจด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

- พัฒนาและสนับสนุนงบประมาณโครงสร้างพื้นฐานให้มีความพร้อมทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สามารถสนับสนุนให้ภาคอุตสาหกรรมเข้าถึงเครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่มีความเหมาะสม เพื่อให้สามารถรับมือก้าวทันการเปลี่ยนแปลงของภัยคุกคาม และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมถึงบุคลากรด้านวิจัยและนวัตกรรม สามารถดำเนินการวิจัย เพื่อนำไปสู่การสร้างนวัตกรรมได้อย่างต่อเนื่อง โดยนำระบบ Smart Network และ Smart Service มาใช้ในมิติต่าง ๆ โดยนำเทคโนโลยี การวิจัย และนวัตกรรมจากต่างชาติมาปรับใช้ให้เหมาะสมกับประเทศไทย หากมีความเข้มแข็งจะเสริมสร้างกำลังอำนาจทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และการทหารได้



### กำลังอำนาจด้านการทหาร

การจัดระบบโครงสร้างพื้นฐานในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (EEC) ส่งผลเสมือนการเสียอิปไตยแต่มีความซับซ้อนมากกว่า ดังนั้นทหารมีหน้าที่ในการป้องกันประเทศจากภัยคุกคามทุกรูปแบบ เพื่อมิให้เกิดการสูญเสีย อิปไตยทหารจึงต้องปรับยุทธศาสตร์เพื่อตอบสนองรับต่อภัยคุกคามรูปแบบใหม่ ได้แก่ การลักลอบค้ายาเสพติด การค้ามนุษย์ การค้าอาวุธ และก่อการร้าย ที่คาดการณ์ไว้ว่าสามารถเกิดขึ้นได้ จากข้อมูลพื้นฐานในปัจจุบัน โดยปรับบทบาทเป็นการสนับสนุนมีส่วนร่วม ช่วยเหลือประชาชนให้มากขึ้น โดยจัดโครงสร้างกำลัง กับความพร้อมรบ อาวุธยุทโธปกรณ์ เพื่อให้ตอบสนองต่อภัยคุกคามทุกรูปแบบ เพื่อมิให้เกิดการสูญเสียอิปไตย ในยุคทุนนิยมทั้ง สถานการณ์ฉุกเฉิน และสถานการณ์ปกติ เมื่อได้รับการร้องขอเพื่อให้สามารถอยู่ร่วมกันได้อย่างสันติสุข ประชาชนในชาติมีเกียรติ มีศักดิ์ศรี ประสานสอดคล้องกันด้วยความมั่นคงของประเทศ



การประยุกต์เทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารโดยการใช้เครือข่ายเป็นศูนย์กลาง กองทัพอากาศใช้ (Network Centric Air Force : NCAF) ในการปฏิบัติการร่วมกับทุกเหล่าทัพ ในการสนับสนุนภารกิจเพื่อจัดการกับภัยคุกคามรูปแบบใหม่ ควรมีการจัดตั้งกองปฏิบัติการไซเบอร์เฉพาะกิจในการปฏิบัติการเชิงรุกด้านการตรวจสอบสภาพแวดล้อมของภัยคุกคามในพื้นที่ EEC พื้นที่ใกล้เคียง โดยวางแผนควบคุมการปฏิบัติ การซ่อมแผนการพัฒนากำลังพล การจัดการความรู้ (Knowledge Management) ในการปฏิบัติหน้าที่เป็นนักรบไซเบอร์ในชุดปฏิบัติการเชิงรุกสำหรับการปฏิบัติการในมิติไซเบอร์ต่อฝ่ายตรงข้าม และชุดเตรียมพร้อมเผชิญเหตุฉุกเฉิน เพื่อเตรียมกำลังให้มีความพร้อมเมื่อเกิดสถานการณ์จริงที่ต้องนำไปสู่กระบวนการตกลงใจในการใช้กำลังทางอากาศให้เกิดphanภาพอย่างแท้จริง

กระแสโลกาภิวัตน์ และความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ทำให้บริบทด้านความมั่นคงของโลกมีความสลับซับซ้อนมากขึ้น การแข่งขันในการแสวงหาผลประโยชน์ของทั่วโลกขยายอิทธิพลไปทั่วทุกแห่งเป็นผลให้ประเทศไทยต้องปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงเพื่อความมั่นคงของประเทศ โดยประเทศไทยมีการกำหนดยุทธศาสตร์เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สามารถปรับตัวเพื่อความอยู่รอด ให้เกิดความได้เปรียบทางเศรษฐกิจ จึงมีโครงการจัดสร้างโครงสร้างพื้นฐานในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ (EEC) เพื่อเสริมกำลังอำนาจทางด้านเศรษฐกิจ ให้มียุทธศาสตร์ในการเข้าสู่ห่วงโซ่มูลค่าได้อย่างมีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน แต่ทุกการเปลี่ยนแปลงจะมีผลกระทบสองด้านเสมอ การเข้ามาของภัยคุกคามรูปแบบใหม่จากการอ่อนตัว และช้อยกเว้นต่างๆ เพื่อให้ได้ประโยชน์ของชาตินั้น จะต้องมีการเสริมกำลังอำนาจของชาติด้านต่างๆ เพื่อสร้างความมั่นคงของประเทศ กำลังอำนาจทางเศรษฐกิจมีความเด่นชัดที่สุด ส่วนผลกระทบต่อกำลังอำนาจด้านสังคมจิตวิทยาก็มีความสำคัญเพราะกระทบกับประชาชนในพื้นที่ มลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม อันอาจส่งผลต่อความเชื่อถือศรัทธา จึงต้องมีการเสริมกำลังอำนาจด้านนี้ด้วย กำลังอำนาจด้านการเมือง กำลังอำนาจด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กำลังอำนาจด้านการทหาร เพื่อความอยู่รอดปลอดภัย สามารถปกป้องผลประโยชน์แห่งชาติได้

ผนวก  
รายชื่อผู้จัดทำรายงาน

๑.	น.ท.เฉลิมพล	วิจบ	หมายเลข	๘
๒.	น.ต.หญิง ชนันทา	หงส์ธนากร	หมายเลข	๙
๓.	น.ต.หญิง ธนวรรณ	อำนวยการสรเดช	หมายเลข	๑๗
๔.	น.ท.ประภาส	คล้ายเรือง	หมายเลข	๒๑
๕.	น.ท.ภูติส	ศรศรี	หมายเลข	๒๙
๖.	น.ท.มนตรี	ประมวลความดี	หมายเลข	๓๐
๗.	พ.ท.หญิง ระพีพิชญ์	กาญจนาคม	หมายเลข	๓๕
๘.	น.ท.หญิง อนุรดี	ชีวางกุล	หมายเลข	๕๕



## บรรณานุกรม

ตั้งเขต ศก.3 จังหวัด (21 เมษายน 2559), โพสต์ทูเดย์ออนไลน์, สืบค้น 6 ตุลาคม 2559

จาก <http://www.posttoday.com/biz/aec/news/427664>

ทำไมต้องมีโครงการ Eastern Economic Corridor (20 กรกฎาคม 2559), กรุงเทพธุรกิจออนไลน์, สืบค้น

7 ตุลาคม 2559 จาก <http://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/638337>

นายกฯ สั่งเร่งเดินหน้า “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” (1 กันยายน 2559), กรุงเทพธุรกิจออนไลน์, สืบค้น 7 ตุลาคม 2559

จาก <http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/715507>

“ปักตู้” จุดพลุทุน 1.5 ล้านล้าน เขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก (30 มิถุนายน 2559), ประชาชาติธุรกิจออนไลน์,

สืบค้น 6 ตุลาคม 2559 จาก [http://www.prachachat.net/news\\_detail.jsp?](http://www.prachachat.net/news_detail.jsp?)

Newsid=1467265150

บูมระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก แผนดึงการลงทุนบั้นไทยแลนด์ 4.0 (8 กรกฎาคม 2559), ฐานเศรษฐกิจ ออนไลน์,

สืบค้น 10 ตุลาคม 2559 จาก <http://www.thansettakij.com/2016/07/08/68142>

เปิดตัว EEC หนุนเศรษฐกิจไทยสู่ผู้นำอาเซียน (25 ตุลาคม 2559), บางกอกทูเดย์ออนไลน์, สืบค้น 7 ตุลาคม

2559 จาก <http://bangkok-today.com/web/31772-2/>

ไฟเขียว พ.ร.บ.ลงทุนเขต ศก.ตะวันออก (5 ตุลาคม 2559), คอมชัดลึกออนไลน์, สืบค้น 6 ตุลาคม 2559

จาก <http://www.komchadluek.com/news/economic/244936>

“ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2558”

(29 ธันวาคม 2558), สรุปข่าวการประชุมคณะรัฐมนตรี 28 มิถุนายน 2559, สืบค้น 6 ตุลาคม 2559 จาก

<http://www.thaigov.go.th/index.php/th/news-summary-cabinet-meeting/item/106399-id106399>

อาร์วายทีไนน์, (4 ตุลาคม 2559), ร่างพระราชบัญญัติพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.2559 สืบค้น 6

ตุลาคม 2559 จาก <http://www.rvt9.com/s/cabt/2524319>





