



โรงเรียนนายทหารอากาศอู่โศ
กรมยุทธศึกษาทหารอากาศ

หลักสูตร นายทหารอากาศอู่โศ รุ่นที่ ๗๕ ประจำปีการศึกษา ๒๕๖๒
หมวดวิชาที่ ๒ บฝ.๒/๑ วิชา ความมั่นคงแห่งชาติ
เรื่อง การวิเคราะห์สถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของไทย
เรียน น.ท.ไพชยนต์ กาวิละเวส
สัมมนาที่ ๘
วันที่ ๓๑ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓

คำนำ

ปัจจุบันแต่ละประเทศพยายามพัฒนาตนเองให้สามารถแข่งขันทางเศรษฐกิจ โดยจีนมีการทำโครงการ The Belt And Road Initiative เป็นเส้นทางสายไหมทางบก คือ ถนนและรางรถไฟจากจีนมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตก และเส้นทางสายไหมทางทะเลคือ เส้นทางทางทะเลจากจีนมุ่งหน้าลงใต้แล้วเข้าสู่ทิศตะวันตก เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการค้าใน ๓ ทวีป ซึ่งประเทศไทยมีภูมิศาสตร์เป็นจุดศูนย์กลางบริเวณทางเชื่อมโยงระหว่าง The Belt And Road Initiative และเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน ที่สามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลึกทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ท่าเรือสีหนุวิลล์ของราชอาณาจักรกัมพูชา และท่าเรือวังเตาของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รวมทั้งแนวยุทธศาสตร์ของอินโด-แปซิฟิกที่สำคัญ ในการดำเนินนโยบายต่างประเทศของญี่ปุ่น ที่ต้องการให้สหรัฐอเมริกาเข้ามามีบทบาทในภูมิภาค ในบริบทที่จีนได้แผ่ขยายอิทธิพลในภูมิภาคมากขึ้นเรื่อยๆ

ประชาคมอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ก็มีความจำเป็นต้องมีการพัฒนาเพื่อให้อมีศักยภาพในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ ดังนั้น ประเทศไทย ซึ่งเป็นหนึ่งในสมาชิกอาเซียน จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์ชาติมารองรับการพัฒนายุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โครงการที่สำคัญคือ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC : Eastern Economic Corridor) เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายในการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่สามจังหวัด ไตแก ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง รวมทั้งพื้นที่ข้างเคียงให้มีความเชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อ ทุกระบบ ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ เพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ดานไฟฟ้า ประปา และดิจิทัลให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น พร้อมสู่การเป็น “World-Class Economic Zone” รองรับการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอีก ๒๐ปีข้างหน้าในหมวดวิชาที่ ๒ ความมั่นคงแห่งชาติของหลักสูตรนายทหารอากาศอาวุโส รุ่นที่ ๗๕ ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญดังกล่าว จึงได้กำหนดให้สัมมนาที่ ๘ วิเคราะห์สถานการณ์โลกที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศไทย ในหัวข้อ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้นายทหารนักเรียนสามารถวิเคราะห์สถานการณ์ด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคมจิตวิทยา วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การพลังงานและสิ่งแวดล้อม การใช้กำลังทางทหาร ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และบทบาทของประเทศมหาอำนาจ รวมทั้งการดำเนินการของประชาคมอาเซียนจากอดีตที่ผ่านมาถึงปัจจุบันที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงของชาติได้อย่างถูกต้อง

คณะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่า เอกสารฉบับนี้จะเป็ประโยชน์ต่อการศึกษาคนควาและการเรียนรู้ตามวัตถุประสงค์ของหลักสูตร รวมทั้งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ที่สนใจเพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษาต่อไป

สัมมนา ๘

๒๙ มกราคม ๒๕๖๓

สารบัญ

	หน้า
บทนำ	๑
ความเป็นมาและความสำคัญของระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก : EEC	๒
ความหมายของระบบโครงสร้างพื้นฐาน และองค์ประกอบ	๖
ความสำคัญของการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก: EEC	๘
วิเคราะห์ผลกระทบต่อความมั่นคงของไทย ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ	๒๓
บทสรุป ปัญหาและข้อเสนอแนะ	๓๑
ผนวก	๓๒
บรรณานุกรม	๓๓

บทนำ

ภูมิภาคเอเชีย เป็นผู้นำในการขับเคลื่อนโลก ทั้งด้านการลงทุนและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยมีประเทศจีน อินเดีย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ รวมทั้งอาเซียน เป็นหัวใจหลักของการขับเคลื่อนด้วยประชากรรวมกว่า ๓.๕ พันล้านคนและ GDP คิดเป็น ๓๒% ของ GDPโลกประเทศไทยจึงเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมต่อกับกลุ่มเศรษฐกิจในทวีปเอเชียจากเหนือสู่ใต้ ตั้งแต่จีนสู่อินโดนีเซีย จากตะวันออกมายังตะวันตกตั้งแต่เวียดนามขามไปจนถึงเมียนมาร์และเป็นจุดยุทธศาสตร์ของกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ในด้านการผลิตการค้า การส่งออกและการขนส่ง ทั้งยังอยู่กึ่งกลางระหว่างประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมาร์และเวียดนามที่กำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว ประเทศไทยจึงเป็นตำแหน่งที่ดีที่สุดของการลงทุนในอาเซียน เพื่อเชื่อมเอเชียและเชื่อมโลก (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, ๒๕๖๒)

โดยจีนมีการทำโครงการ The Belt And Road Initiative เป็นเส้นทางสายไหมทางบก คือ ถนนและรางรถไฟจากจีนมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตก และเส้นทางสายไหมทางทะเล คือ เส้นทางทางทะเลจากจีนมุ่งหน้าลงใต้แล้วเข้าสู่ทิศตะวันตก เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการค้าใน ๓ ทวีป ซึ่งประเทศไทยมีภูมิศาสตร์เป็นจุดศูนย์กลางบริเวณทางเชื่อมโยงระหว่าง The Belt And Road Initiative และเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน ที่สามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือหลักทวายของสาธารณรัฐ แห่งสหภาพเมียนมาร์ ท่าเรือสิหนุวิลล์ของราชอาณาจักรกัมพูชา และท่าเรือวังเตาของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รวมทั้งแนวยุทธศาสตร์ของอินโด-แปซิฟิก ที่สำคัญ ในการดำเนินนโยบายต่างประเทศของญี่ปุ่น ที่ต้องการให้สหรัฐอเมริกาเข้ามามีบทบาทในภูมิภาค ในบริบทที่จีนได้แผ่ขยายอิทธิพลในภูมิภาคมากขึ้นเรื่อยๆ (www.eastasiawatch.in.th, ๒๕๖๑)

เพื่อให้ประเทศไทยได้มีโอกาสในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ และกลายเป็นกลุ่มประเทศที่มีรายได้สูง จึงต้องมีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เห็นชัดเจน ทั้งนี้ ด้วยข้อได้เปรียบด้านตำแหน่ง ที่ตั้งของประเทศ และศักยภาพในอุตสาหกรรมที่มีความเชี่ยวชาญเดิม ประกอบกับเป้าหมาย วิสัยทัศน์และแผนการดำเนินงานที่ชัดเจนของรัฐบาล จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์ชาติมารองรับการพัฒนายุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งโครงการที่สำคัญคือ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC : Eastern Economic Corridor) จะเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญของเศรษฐกิจไทยโดยการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่สามจังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง รวมทั้งพื้นที่ข้างเคียงให้มีความเชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อ ทุกระบบ ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ เพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ดานไฟฟ้า ประปา และดิจิทัล ใหม่ประสิทธิภาพสูงขึ้น พรอมสู่การเป็น “World-Class Economic Zone” รองรับการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอีก ๒๐ ปี ข้างหน้า

ความเป็นมา...

ความเปนมมาและความสำคัญของระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

เมื่อ ๓๕ ปีที่แล้ว ประเทศไทยเริ่มมีโครงการอีเอสบี หรือ “อีสเทิร์นซีบอร์ด” ชื่อเต็มคือ โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard Development Program: ESB) ที่เริ่มขึ้นในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๒๕ - ๒๕๒๙) ภายใต้รัฐบาลของนายกรัฐมนตรี พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ด้วยเพราะ “ทำเล” ของพื้นที่ที่อยู่ไม่ไกลจากเมืองหลวงของประเทศ สามารถเชื่อมต่อกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นแหล่งงานและวัตถุดิบ รวมไปถึงติดกับอ่าวไทย ซึ่งเป็นช่องทางเขาส่งออกที่สำคัญในการส่งสินค้าทางทะเล ทำให้ “ภาคตะวันออก” เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในเรื่องของความเหมาะสมที่จะพัฒนาอุตสาหกรรม (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, ๒๕๖๒) ความสำเร็จโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกหรือ Eastern Seaboard ได้ดำเนินมาตลอดกว่า ๓๐ ปีที่ผ่านมา

ต่อมาเศรษฐกิจไทยได้เริ่มหยุดชะงักและถดถอยลงมาโดยตลอด อีกทั้งได้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของสถานการณ์เศรษฐกิจภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นด้านการพัฒนาประเทศ ระบบคมนาคม ตลอดจนความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรวมกลุ่มของประชาคมอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อผลักดันให้อาเซียน เป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวที่มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการการลงทุนและแรงงานฝีมือได้อย่างเสรี เป็นอีกหนึ่งสาเหตุที่ส่งผลให้บริษัทต่างชาติมีตัวเลือกในการตั้งฐานการผลิตและกระจายสินค้ามากขึ้น ถ้าหากไม่มีการกระตุ้นเศรษฐกิจจะทำให้เศรษฐกิจไทยร่วงลงมาเรื่อย ๆ

แต่เนื่องจากเรายังมี East West Corridor ทั้งด้านบนและด้านล่าง ที่เชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิก เขากับมหาสมุทรอินเดีย ทำให้ไทยอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการผลิตและการคมนาคมขนส่งของเอเชียและ AEC ดังนั้น ประเทศไทย จึงมีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนตนเอง และอีกประเด็นหนึ่งที่ทำให้เรา ต้องปรับเปลี่ยนตนเอง ในเชิงยุทธศาสตร์การพัฒนา เนื่องจากความสำเร็จในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และปิโตรเคมีเดิม กำลังจะหมดไป โดยยังไม่มีอุตสาหกรรมใหม่ที่จะนำมาช่วยทดแทน เพื่อยกระดับโครงสร้างการผลิตของเราขึ้นไปอีกขั้น และสร้างความเข้มแข็งให้กับประเทศ ด้วยเหตุนี้ ไทยจึงต้องเร่งลงทุนใหญ่รอบใหม่ เพื่อสร้างอนาคต โดยมีพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกเป็นทางเลือกสำคัญ เพราะพื้นที่ดังกล่าว หากดำเนินการอย่างเหมาะสม จะสามารถก้าวขึ้นไปได้อีกระดับกลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญอย่างยิ่งของเอเชีย โดยเป็นประตูหรือ Gateway สำคัญของนักลงทุนสู่เมียนมา เวียดนาม กัมพูชา และลาว ซึ่งประเทศเหล่านี้มีโอกาสจะขยายตัวสูงในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า และประชากรเมื่อรวมกับไทยมีประมาณ ๒๔๐ ล้านคน ทั้งยังจะเป็นประตูเชื่อมไปจีน ตะวันตก จีนตอนใต้ และอินเดีย โดย EEC จะเป็นศูนย์กลางในการคมนาคมที่สำคัญของอาเซียน เป็นจุดขนส่งและกระจายสินค้า เป็นที่ตั้งอุตสาหกรรมแห่งอนาคต เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคตลอดจนเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของเอเชีย

โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ไทยแลนด์ ๔.๐ ด้วยการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ต่อยอดโดยในครั้งนี้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)

มีเป้าหมาย.....

มีเป้าหมายหลักในการเติมเต็มภาพรวมในการส่งเสริมการลงทุนซึ่งจะเป็นการยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศ เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน และทำให้เศรษฐกิจของไทยเติบโตได้ในระยะยาว โดยในระยะแรกจะเป็นการยกระดับพื้นที่ในเขต ๓ จังหวัดคือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเพื่อรองรับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพผ่าน กลไกการบริหารจัดการภายใต้การกำกับดูแลของ คณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, ๒๕๖๒)

โครงการดังกล่าวจึงเป็นจุดเริ่มต้นของการก้าวเข้าสู่ยุค “โชติช่วงชัชวาล” ของเศรษฐกิจไทย ทำให้เราก้าวขึ้นสู่นวทนาการของประเทศในภูมิภาค เป็นจุดหักเหสำคัญที่ช่วยสร้างอนาคตให้กับประเทศ นำไปสู่การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม ๓๒ แห่ง โรงงานเกือบ ๕ พันโรงงาน ด้วยเงินลงทุนรวมกันกว่า ๕ หมื่นล้านดอลลาร์ ทำให้เราสามารถก้าวขึ้นเป็นศูนย์กลางในการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์สำคัญ (Detroit of the East) รวมทั้งกลายเป็นศูนย์กลางการผลิตปิโตรเคมีที่มีขนาดใหญ่เป็น ๑ ใน ๕ ของเอเชียสาเหตุที่เราต้องมีการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งภาคตะวันออกรอบใหม่ เพราะสถานการณ์และสิ่งแวดล้อมทางเศรษฐกิจรอบๆตัวกำลังเปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, ๒๕๖๑)

ความสำคัญของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

จากที่มีการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศมหาอำนาจ จีน สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ โดยจีนมีการทำโครงการ The Belt And Road Initiative เป็นเส้นทางสายไหมทางบก คือ ถนนและรางรถไฟจากจีนมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตก และเส้นทางสายไหมทางทะเล คือ เส้นทางทางทะเลจากจีนมุ่งหน้าลงใต้แล้วเข้าสู่ทิศตะวันตก เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการค้าใน ๓ ทวีป ประเทศไทยนอกจากจะยังอยู่กึ่งกลางระหว่างประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมาร์และเวียดนาม ที่กำลังเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว และเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการผลิต การส่งออก และการคมนาคมขนส่ง ของกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC แล้ว ประเทศไทยยังเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมต่อกับกลุ่มเศรษฐกิจในทวีปเอเชียจากเหนือสู่ใต้ ตั้งแต่จีนสู่อินโดนีเซีย จากตะวันออกมายังตะวันตก โดยมี East West Corridor ทั้งดานบนและดานล่าง ที่เชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิก เขากับมหาสมุทรอินเดีย จากแนวยุทธศาสตร์ของอินโด-แปซิฟิก ซึ่งเป็นการดำเนินนโยบายต่างประเทศของญี่ปุ่น ที่ต้องการให้สหรัฐอเมริกาเข้ามามีบทบาทในภูมิภาค ในบริบทที่จีนได้แผ่ขยายอิทธิพลในภูมิภาคมากขึ้นเรื่อยๆ อีกทั้งประเทศไทย

อีกทั้งในปัจจุบัน ได้เกิดสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกากับจีน ทำให้การขยายตัวทางเศรษฐกิจของโลก ได้รับผลกระทบ นักลงทุนได้โยกการลงทุนไปสู่แหล่งของการลงทุนที่ปลอดภัย ซึ่งปัญหาเหล่านี้ ไม่ใช่แค่ ๒ ประเทศเท่านั้น ที่ได้รับผลกระทบ แต่มันยังขยายวงกว้างไปยังประเทศอื่นๆ ทำให้การขยายตัวทางเศรษฐกิจของโลกที่ได้รับผลกระทบ เช่น ต้นทุนที่สูงขึ้นสำหรับธุรกิจและผู้บริโภค ความต้องการผลิตภัณฑ์ที่ลดลงจากสินค้าที่แพงขึ้น การหยุดชะงักและประสิทธิภาพของซัพพลายเชนที่ลดลง ความผันผวนของตลาด

การเงิน....

การเงินและทองคำ การค้า และการลงทุนระหว่างประเทศลดลง การแข่งขันทางนวัตกรรมที่ลดลง หากสถานการณ์ยังไม่ดีขึ้น ในท้ายที่สุดจะผลให้เศรษฐกิจโลกเข้าสู่ภาวะถดถอย (www.thaifrx.com)

อย่างไรก็ตามในช่วง ๑๐ ปีที่ผ่านมา เศรษฐกิจไทยได้เริ่มหยุดชะงักและถดถอยลงมาโดยตลอด จากอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ร้อยละ ๗ - ๘ ถ้าหากไม่มีการกระตุ้นเศรษฐกิจจะร่วงลงมาเรื่อย ๆ เหลือร้อยละ ๓ - ๔ ต่างจากประเทศเพื่อนบ้านหลาย ๆ ประเทศที่มีแนวโน้มเติบโตขึ้นเรื่อย ๆ โดยสาเหตุหลักประการแรก มาจากการขาดดุลยภาพจากการเติบโตทางเศรษฐกิจ ที่ส่วนใหญ่ยังคงพึ่งพาการส่งออก โดยมีสัดส่วนของรายได้มากถึงร้อยละ ๗๐ และเมื่อมีปัญหาทางเศรษฐกิจโลกเกิดขึ้น จึงส่งผลกระทบต่อการส่งออกให้ชะงักงันทันที ประการต่อมาสินค้าที่ประเทศไทยผลิตไม่มีความโดดเด่น ดังนั้น หากประเทศไทยไม่สามารถเพิ่มมูลค่าในตัวสินค้า หรือคิดค้นนวัตกรรมที่จะช่วยสร้างมูลค่าและอุตสาหกรรมที่จะสามารถแข่งขันได้ในอนาคต รายได้ของประเทศ ก็จะค่อย ๆ ลดลง

แต่จากปัจจัยสำคัญ ที่ทำให้ประเทศไทยเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ศูนย์กลางการลงทุน มีพื้นที่ตลาดขนาดใหญ่ และมีกำลังซื้อสูงจากอาเซียน จีน และอินเดีย เศรษฐกิจมหภาคมีเสถียรภาพและมีความเจริญเติบโตสูง เป็นผู้นำด้านการผลิตและศูนย์กลางการส่งออก มีจุดเด่นหลากหลายทั้งด้านการเกษตรกรรมสมัยใหม่ อุตสาหกรรมรวมถึงปิโตรเคมีขั้นสูง มีความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการลงทุน

ด้วยเหตุนี้ โครงการ EEC จึงนับว่าเป็นโครงการที่มีความสำคัญที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจและดึงดูดการลงทุนในอนาคต โดยมีเป้าหมายเพื่อมุ่งยกระดับพื้นที่เขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกให้กลายเป็น “World-Class Economic Zone” เพื่อรองรับการลงทุนในอุตสาหกรรม Super Cluster และอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ และเป็นกลไกการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า แทนที่ Eastern Seaboard โดยมีการคาดการณ์ว่าการลงทุนใน EEC จะกระตุ้นให้เศรษฐกิจขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๕ ต่อปี สร้างการจ้างงานในภาคอุตสาหกรรมและบริการ ๑๐๐,๐๐๐ อัตราตอบ สร้างฐานภาษีใหม่ไม่ต่ำกว่า ๑ แสนล้านบาทต่อปี รวมทั้งสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากกว่า ๑๐ ล้านคนต่อปี และสร้างฐานรายได้เพิ่มไม่น้อยกว่า ๔.๕ แสนล้านบาทต่อปี (สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, ๒๕๖๐)



พื้นที่เขตส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ได้ออกประกาศเรื่องกำหนดเขตส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ตามโครงการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ ๓ จังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง จำนวน ๕ พื้นที่ ประกอบด้วย

๑. เขตส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก : เมืองการบินภาคตะวันออก หรือ Special EEC Zone : Eastern Airport City ขนาดพื้นที่ ๖,๕๐๐ ไร่ บริเวณสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อยกระดับสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นศูนย์กลางการบิน

๒. เขตส่งเสริมนวัตกรรมระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of Innovation: EECi) ตั้งอยู่ในบริเวณวังจันทร์วัลเลย์ จังหวัดระยอง ขนาด ๓,๓๐๒ ไร่ และบริเวณอุทยานรังสรรค์นวัตกรรมอวกาศ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ขนาดพื้นที่ ๑๒๐ ไร่ เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมและชุมชน

๓. เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (Digital Park Thailand : EECd) บริเวณอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ขนาดพื้นที่ ๗๐๙ ไร่ เพื่อขยายและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลเตรียมรองรับการเป็น Data Hub ของอาเซียน

๔. นิคมอุตสาหกรรม Smart Park จังหวัดระยอง พื้นที่ ๑,๔๖๖ ไร่ บริเวณนิคมอุตสาหกรรม มาบตาพุด จังหวัดระยอง เพื่อรองรับอุตสาหกรรมการเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ อุตสาหกรรมหุ่นยนต์อุตสาหกรรมการบิน และโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมดิจิทัล อุตสาหกรรมทางการแพทย์ครบวงจร และการท่องเที่ยว กลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

๕. นิคมอุตสาหกรรมเหมราช อีสเทิร์นซีบอร์ดแห่งที่ ๔ จังหวัดระยอง พื้นที่ ๑,๙๐๐ ไร่ (ระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก, ๒๕๖๐)

พื้นฐานที่ดีของเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก

๑. เป็นจุดศูนย์กลางในระดับโลกทั้งด้านการลงทุนและสถานที่ท่องเที่ยว

๒. เป็นฐานอุตสาหกรรมด่านพลังงาน และโครงสร้างพื้นฐานประกอบด้วยโรงกลั่นน้ำมันขนาดใหญ่ ๕ โรงกลุ่มอุตสาหกรรม กลุ่มปิโตรเคมี ๓ แห่ง โรงผลิตไฟฟ้า ๒๐ โรง และนิคมอุตสาหกรรม ๒๙ แห่งเชื่อมโยงด้วยโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่เพียงพอ ระยะทาง ๒๐๐ กม. จากกรุงเทพฯ เชื่อมผ่านเส้นทางสายหลักท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง สนามบินอู่ตะเภา และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, ๒๕๕๙)

ความหมายของโครงสร้างพื้นฐานโครงสร้างพื้นฐานและองค์ประกอบ

คือ โครงสร้างทางกายภาพที่ใช้อำนวยความสะดวกสาธารณะ ซึ่งอาจจะเป็นโครงการที่ภาคเอกชนหรือภาครัฐบาลทำก็ได้ โดยมุ่งเน้นให้สาธารณะชนได้ประโยชน์ อาทิเช่น ระบบขนส่ง ระบบระบายน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ประเทศเกิดการพัฒนาด้านสังคมและเศรษฐกิจ (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, ๒๕๖๐)

คำว่า โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) มักถูกใช้ในความหมายที่รองรับการใช้งานของประชาชน เช่น ถนน ระบบประปา ระบบน้ำทิ้ง ระบบไฟฟ้า และ ระบบสื่อสาร โดยในหลายครั้ง โครงสร้างพื้นฐานถูกสร้างขึ้นเพื่อตอบสนองอุตสาหกรรมเพื่อผลิตสินค้าหรือบริการ นอกจากนี้ คำว่าโครงสร้างพื้นฐาน บางครั้งยังกล่าวถึงระบบพื้นฐานที่ตอบสนองประชาชน เช่น โรงพยาบาล หรือ โรงเรียน ในทางการทหารคำว่า โครงสร้างพื้นฐานกล่าวถึงอาคารหรือการสวนที่เตรียมใช้ในการสู้รบและปฏิบัติการทางการทหาร



โครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งจำเป็นต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมเป็นแนวทางในการพัฒนาประเทศ จากผลสำรวจทางด้าน Infrastructure การจัดอันดับพบว่า ประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ ๔๙ โดยเรามีประเทศเพื่อนบ้านอย่างสิงคโปร์อยู่ในลำดับที่ ๑ (๒๐๑๗) ผลสำรวจดังกล่าว จะสะท้อนว่าประเทศใดนำไปลงทุน เนื่องจากจะได้รับการตอบสนองมากที่สุด ส่งผลต่อการขับเคลื่อนบริษัทที่จะเข้าไปลงทุนมากที่สุด ประเทศที่มีระบบ Infrastructure ที่ดีจึงมีโอกาสเกิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจให้เดินหน้าต่อไป

องค์ประกอบของระบบโครงสร้างพื้นฐาน

จากยุทธศาสตร์ข้อที่ ๗ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ประกอบด้วย

๑. โครงสร้าง....

๑. โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง ได้แก่ ขนส่งทางราง ขนส่งสาธารณะ โครงข่ายถนน ขนส่งทางอากาศ
ขนส่งทางน้ำ

๒. ระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ มาตรฐานการบริหารจัดการโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้า

๓. พลังงาน ได้แก่ เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน การใช้พลังงานทดแทน ส่งเสริมไทยเป็นศูนย์กลาง
พลังงาน

๔. เศรษฐกิจดิจิทัล ได้แก่ การใช้เทคโนโลยีดิจิทัลทางธุรกิจ สร้างความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์

๕. สาธารณูปการ ได้แก่ การขยายบริการครอบคลุม ลดอัตราน้ำสูญเสีย และจัดตั้งองค์กรกำกับ
การประปา (https://www.nesdb.go.th/download/document/Yearend/2017/PPT_Group4.pdf)

บทบาทของโครงสร้างพื้นฐาน

๑. ก่อให้เกิดการจ้างงาน ทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น มีการจ้างงานตั้งแต่เริ่มต้นวางแผน
โครงการดำเนินการก่อสร้าง จนถึงการบำรุงรักษา ทางอ้อม เช่น เมื่อโครงการพื้นฐานเขาไปถึงทำให้เกิดเป็นแหล่ง
ชุมชนเมือง เกิดการพัฒนาที่มีความเจริญเพิ่มมากขึ้น เช่นการตั้งโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น

๒. เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีงาม เช่น เมื่อมีถนนตัดผ่านทำให้เกิดเส้นทางดีขึ้น การวางระบบประปา
านชุมชนชาวบานสามารถใช้น้ำได้ทั่วถึง แต่ก็อาจมีผลกระทบต่อการขยายตัวของชุมชนได้เช่นกัน

๓. เป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจให้ดีขึ้น เป็นผลมาจากมีการจ้างงานมากขึ้น

๔. ได้ผลิตผลการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้เกิดการนำเข้า-ส่งออก กระตุ้นให้เกิดการลงทุน
ในระบบโครงสร้างพื้นฐาน

๕. เกิดโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบโครงข่าย เช่น โครงข่ายถนน โครงข่ายท่อประปา โครงข่าย
ระบบน้ำเสีย

๖. เกิดระบบผูกขาดอันเนื่องมาจากโครงสร้างพื้นฐาน ความหมายคือ เป็นระบบที่มีขนาดใหญ่มี
การลงทุนมาก โดยมีต้นทุนที่ลงไปแล้วอาจจะไม่ได้อีกคืนมาในรูปของเงิน แต่เหตุที่สามารถอยู่ได้เพราะผลจาก
การขยายตัวของเมือง เช่น ผลจากการศึกษาโครงการรถไฟฟ้าจากทั่วโลก พบว่ายังไม่มีประเทศใดที่มีการบริหาร
จัดการรถไฟฟ้าแล้วมีผลกำไร มีเพียงฮ่องกงประเทศเดียวที่ทำแล้วมีกำไร เหตุผลเพราะมีหน่วยงานด้านผังเมือง
และหน่วยงานที่พัฒนาการคมนาคมเป็นหน่วยงานเดียวกัน

๗. เกิดการเสื่อมสภาพ ทำให้ต้องมีการซ่อมบำรุงรักษาเนื่องจากการเสื่อมสภาพจากการใช้งาน
ซึ่งอาจตรงตามที่ได้ออกแบบ หรือมากกว่าเนื่องจากเกิดการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว (มหาวิทยาลัยเกษตร
ศาสตร์, ๒๕๖๐)

การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ปัจจุบันพบว่า มีการลงทุนในรูปแบบการลงทุนระหว่างภาครัฐและ

ภาคเอกชน (Public Private Partnership: PPP) เป็นรูปแบบการดำเนินงานที่ภาครัฐให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการในการให้บริการสาธารณะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินงานและบริการ โดยมุ่งเน้นการให้บริการที่มีประสิทธิภาพคุ้มค่ากับต้นทุนมากกว่า ภาครัฐจะเป็นเจ้าของหรือดำเนินการเองโดยภาครัฐเอง ทั้งนี้การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน สามารถก่อให้เกิดประโยชน์กับผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยโครงการจะได้รับเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่จากภาคเอกชน รวมทั้งมีการประหยัดต้นทุนของโครงการ ขณะที่ภาคเอกชนเองจะได้มีช่องทางในการดำเนินธุรกิจได้มากขึ้น นอกจากนี้ภาคประชาชนจะได้รับประโยชน์จากการบริการที่มีประสิทธิภาพด้วยราคาที่เหมาะสม

ความสำคัญของการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก : EEC

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ EEC นั้น จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยองและจังหวัดฉะเชิงเทราเป็น ๓ จังหวัดที่ได้รับเลือก ให้เป็นที่ตั้งของโครงการเพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานมารองรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เนื่องมาจาก

๑.) เป็นการต่อยอดของการที่จังหวัดชลบุรีมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอยู่เดิม ซึ่งได้แก่ โครงการท่าเรือน้ำลึกมาตาพุด

๒.) บริเวณดังกล่าวถือเป็นจุดยุทธศาสตร์ในการขนส่งทางทะเลของประเทศไทย

๓.) บริเวณดังกล่าวเป็นจุดเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น เช่น ทางรถยนต์ รถราง ทางเครื่องบิน นอกจากนี้ยังเชื่อมกับโครงการ One Belt One Road หรือที่จีนเปลี่ยนชื่อใหม่เป็น Belt and Road Initiative (BRI)

๔.) จังหวัดเหล่านี้ยังมีการพัฒนาไม่มาก ซึ่งหลังจากพัฒนาแล้ว จะช่วยส่งเสริมและพัฒนากระตุ้นระบบเศรษฐกิจของบริเวณดังกล่าว ลดความเหลื่อมล้ำของคนจน ตามหลักแนวคิดเศรษฐกิจพอเพียง (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, ๒๕๖๒)

โครงการ EEC มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมขนส่ง เชื่อมโยงการเดินทางทั้งทางอากาศ ทางบก ทางรางทางน้ำแบบไร้รอยต่อ (Seamless Operation) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน สร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจ และดึงดูดการลงทุนในอนาคต โดยมุ่งยกระดับพื้นที่เขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกให้กลายเป็น “World-class Economic Zone” เพื่อรองรับการลงทุนในอุตสาหกรรม Super Cluster และอุตสาหกรรมของประเทศ (เอกสารวิชาการ สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, ๒๕๖๐)

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



๑. อุตสาหกรรมดั้งเดิม แต่ยังไม่ตกเทรน มีแนวโน้มปรับตัวและพัฒนาสู่อุตสาหกรรมใหม่ ดังนี้

- ๑.๑ อุตสาหกรรมยานยนต์ (Next-Generation Automotive) สนับสนุนการพัฒนาเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า
- ๑.๒ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Intelligent Electronics) การผลิตระบบอิเล็กทรอนิกส์ใช้ในยานยนต์ อุปกรณ์โทรคมนาคม รวมถึงการออกแบบที่อยู่อาศัยอัจฉริยะ ซึ่งเชื่อมต่อกับเครือข่ายอินเทอร์เน็ต
- ๑.๓ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพระดับสูง (Advance Agriculture and Biotechnology) เทคโนโลยีการเกษตรขั้นสูงที่มีการใช้เทคนิคการวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยและการลงทุนทางเทคโนโลยีชีวภาพเพื่อปรับปรุงพันธุ์พืช และสัตว์
- ๑.๔ อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร (Food Processing) การวิจัยและผลิตอาหารเพื่อสุขภาพผลิตภัณฑ์อาหาร แปรรูปที่ไฮโปรตีนทางเลือก เช่น โปรตีนเกษตร
- ๑.๕ อุตสาหกรรมท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Tourism) จัดระเบียบและส่งเสริม กิจกรรมหลากหลายตามสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ สนับสนุนธุรกิจการฟื้นฟูทางการแพทย์และศูนย์ฟื้นฟูสุขภาพ ส่งเสริมศูนย์การแสดงสินค้าและนิทรรศการระดับนานาชาติ

๒. อุตสาหกรรมใหม่ ซึ่งภาครัฐคาดหวังให้เป็นแรงขับเคลื่อนใหม่ให้กับเศรษฐกิจไทย ดังนี้

- ๒.๑ หุ่นยนต์เพื่ออุตสาหกรรมและชีวิตประจำวัน (Advance Robotics) เช่น หุ่นยนต์ที่เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน อาทิ การดำน้ำและการแพทย์
- ๒.๒ อุตสาหกรรมการบิน และโลจิสติกส์(Aviation and Logistics) การพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยานและฝกอบรม ตั้งเป้าเป็นศูนย์กลางทางการบินของเอเชีย
- ๒.๓ อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub) มีโรงพยาบาลที่ทันสมัย การลงทุนในการผลิตยาอุปกรณ์ทางการแพทย์ รวมถึงการรักษาโรคทางไกลผ่านอินเทอร์เน็ต/สมาร์ทโฟน
- ๒.๔ อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Biochemical) ตั้งเป้าไขจุดแข็งด้านการเกษตรใหญ่ที่สุดในอาเซียน พัฒนาไปสู่อุตสาหกรรมเคมีชีวภาพ เช่น ไซโปโอพลาสติกในการหีบห่อเพื่อการส่งออก...

เพื่อการส่งออก

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

จากภายหลังการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก(กพอ.) วันที่ ๙ พ.ย.๖๒ มีมติให้เพิ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย ในพื้นที่ อีอีซี จาก ๑๐ เป็น ๑๒ อุตสาหกรรม โดยอุตสาหกรรมที่เพิ่มเข้ามาใหม่เป็นลำดับที่ ๑๑ คือ อุตสาหกรรมการป้องกันประเทศ ส่วนอุตสาหกรรมที่ ๑๒ คือ อุตสาหกรรมพัฒนาคนและการศึกษา (bangkokbiznews.com)

โดยมีกลุ่มโครงการที่สำคัญ ๒ กลุ่ม คือ

๑. เชื่อมโยง EEC กับภูมิภาคทางอากาศ ผ่านโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออกมุ่งเน้นการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอากาศยานและโลจิสติกส์ทางอากาศ และเชื่อมโยงการเดินทางของผู้โดยสารสนามบินหลัก (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) โดยรถไฟความเร็วสูง เพื่อให้การเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับ EEC ไม่นเกิน ๑ ชม.

๒. เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าของประเทศไทยกับภูมิภาค โดยพัฒนารถไฟทางคู่เชื่อมโยงจีน ลาว ไทย กัมพูชา และระบบขนส่งสินค้าแบบไร้รอยต่อ และระบบขนส่งแบบอัตโนมัติ ผ่านศูนย์กระจายสินค้าใหม่ที่จะเชิงเทราไปยังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังระยะที่ ๓ และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ ๓ รวมทั้งส่งเสริม EEC ให้เป็นเมืองท่องเที่ยวระดับโลกโดยการพัฒนาท่าเรือสำราญ (Cruise Port) ที่ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ โดยโครงการที่สำคัญ ดังนี้

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



โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ดังนี้

๑.โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โครงการนี้อนุญาตให้เอกชน เขาร่วมทุนในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา โดยเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาสนามบินอู่ ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก (Eastern Airport City) เป็นโครงการที่เปิดให้เอกชนเขาร่วมลงทุน เพื่อพัฒนาสนามบินและกิจกรรมต่อเนื่องต่าง ๆ ประกอบด้วย การก่อสร้างความพร้อมในการให้บริการและ บำรุงรักษา อาคารผู้โดยสารหลังที่ ๓ (Terminal ๓) และศูนย์ธุรกิจการค้า (Commercial Gateway) ธุรกิจ ขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์(Air Cargo) ระยะที่ ๒ ธุรกิจซ่อมเครื่องบิน (Maintenance Repair and Overhaul, MRO) ระยะที่ ๒ ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรการบินระยะที่ ๒ และกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมอากาศยาน (Free Trade Zone)



ที่ตั้งโครงการ

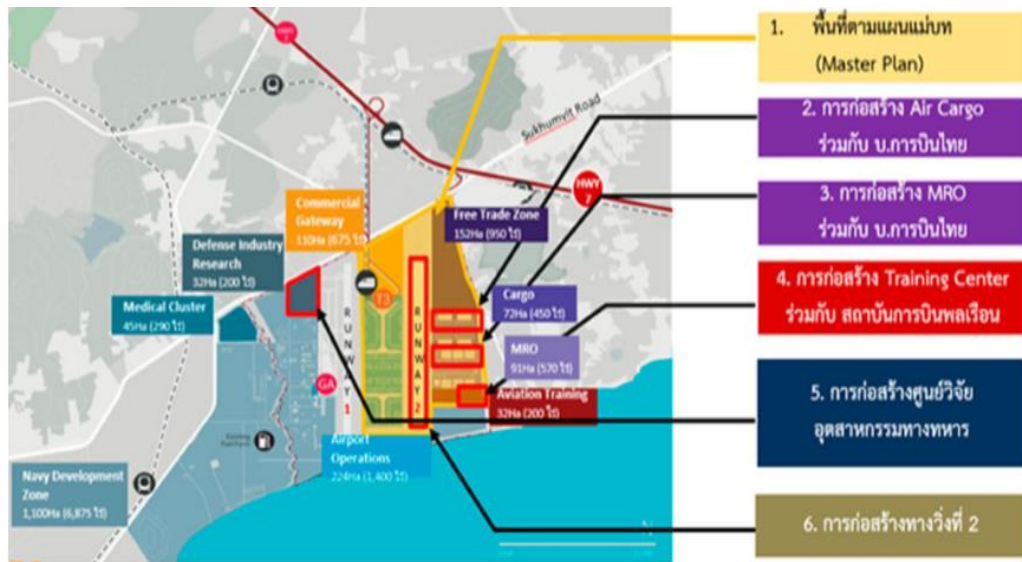
ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ตั้งอยู่ในพื้นที่ ตำบลพลา อำเภอบางฉวาง จังหวัดระยอง และพื้นที่ โดยรอบประมาณ ๖,๕๐๐ ไร่ ตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอบางฉวาง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดระยอง

ลักษณะโครงการ

โครงการนี้ให้เอกชนเขาร่วมทุนในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา เป็นส่วนหนึ่งของ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก (Eastern Airport City) เป็นโครงการที่ เปิดให้เอกชนเขาร่วมลงทุนพัฒนาสนามบินและกิจกรรมต่อเนื่องต่าง ๆ ประกอบด้วยการก่อสร้างพร้อมให้ บริการและบำรุงรักษาอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๓ (Terminal ๓) และศูนย์ธุรกิจการค้า (Commercial Gateway) ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ (Air Cargo) ระยะที่ ๒ ธุรกิจซ่อมเครื่องบิน (Maintenance Repair and Overhaul, MRO) ระยะที่ ๒ ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรการบินระยะที่ ๒ และกลุ่ม ธุรกิจอุตสาหกรรมอากาศยาน (Free Trade Zone)

สภาพแวดล้อมที่ตั้งโครงการปัจจุบัน

ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา มีทางวิ่ง ๑ ทางวิ่ง ขนาดมาตรฐานยาว ๓,๕๐๐ เมตร กว้าง ๖๐ เมตร และมี ๕๒ หลุมจอด ซึ่งหากใช้ทางวิ่งนี้เต็มศักยภาพ จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ ๒๐ ล้านคนต่อปี อาคารผู้โดยสารหลังที่ ๑ รองรับผู้โดยสารทั้งในและระหว่างประเทศประมาณ ๗๐๐,๐๐๐ คน ต่อปีและหลังจากอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ เปิดให้บริการจะมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ ประมาณ ๓ ล้านคนต่อปีแผนการพัฒนาพื้นที่ในระยะเร่งด่วน ประกอบด้วยพื้นที่ให้บริการในปัจจุบัน (Brownfield) ที่ภาครัฐจะมีการลงทุนก่อสร้างเพิ่มเติม ทางวิ่งที่ ๒ (Runway) ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรการบิน ระบบสาธารณสุขเพื่อรองรับการขยายตัวของสนามบิน และเปิดพื้นที่ให้บริการใหม่ (Greenfield) ซึ่งภาครัฐจะมีการลงทุนก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา (MRO) ระยะที่ ๑ และศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) ระยะที่ ๑ รวมกับบริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน) และศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรการบิน ระยะที่ ๑ รวมกับสถาบันการบินพลเรือน



วัตถุประสงค์ของโครงการ

เป็นสนามบินนานาชาติหลักแห่งที่ ๓ ของประเทศไทยและธุรกิจต่อเนื่อง เป็นเขตส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อรองรับการขยายตัวของพื้นที่ EEC และเชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารกับสนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ และเป็น Aviation Hub ที่สำคัญในภูมิภาค

องค์ประกอบโครงการ

๑. อาคารผู้โดยสารหลังที่ ๓ (Terminal ๓) และศูนย์ธุรกิจการค้า (Commercial Gateway)
๒. ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ (Air Cargo) ระยะที่ ๒
๓. ธุรกิจซ่อมเครื่องบิน (Maintenance Repair and Overhaul, MRO) ระยะที่ ๒

๔. ศูนย์ฝึก...

๔. ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรการบิน ระยะที่ ๒

๕. กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมอากาศยาน (Free Trade Zone)

ความคืบหน้าโครงการ

ความคืบหน้าโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออกที่บริษัทธนโฮลดี้ง จำกัด และพันธมิตร ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลางนั้น นายคณิตกลาวว่า ตามกระบวนการคงต้องรอให้ศาลพิจารณาว่าจะสามารถเปิดซองพิจารณาได้หรือไม่ ซึ่งก็หวังว่ากระบวนการที่ศาลจะมีการพิจารณาคงจะใช้เวลาประมาณ ๑ เดือนทั้งนี้ในสวนกิจการรวมค่าอีก ๒ รายทางคณะกรรมการคัดเลือกสามารถนำมาพิจารณาได้ ซึ่งโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาจะสามารถคัดเลือกผู้ที่ชนะการประมูลได้ก็ต่อเมื่อมีคำสั่งศาลออกมาแล้ว อย่างไรก็ตาม นายคณิตย้ำว่า เรื่องนี้ไม่ได้เกิดจากความตั้งใจของรัฐบาลที่จะทำให้โครงการลาซา ซึ่งคนที่ไม่มีปัญหากลับดูนาสงสารที่สุดแต่เพื่อความเปนครวมกับทุกฝ่ายจึงต้องรอกระบวนการตามกฎหมายก่อนรอประกาศผลผู้ชนะในการคัดเลือก

๒.โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม ๓ สนามบิน แบบไร้รอยต่อ



ลักษณะโครงการ

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินเป็นโครงการที่ใช่โครงสร้างและแนวเส้นทางการเดินทางเดิมของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงค (Airport Rail Link) ที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน โดยจะก่อสร้างทางรถไฟขนาด ๑,๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) สวนต่อขยาย ๒ ช่วงจากสถานีพญาไท ไปยังสนามบินดอนเมืองและจากสถานีลาดกระบัง ไปยังสนามบินอู่ตะเภา พร้อมเชื่อมเขาออกสนามบิน โดยใช้เขตทางเดิมของการรถไฟเป็นส่วนใหญ่ 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

สถานีมีก๊ะสัน...

สถานีมีกกะสัน สถานีสุวรรณภูมิ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอุตะเภา โครงสร้างทางวิ่งของโครงการ ประกอบไปด้วยทางวิ่งโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ปัจจุบัน (ARL) ระยะทางประมาณ ๒๙ กิโลเมตร และทางวิ่งที่ต้องก่อสร้างใหม่ประมาณ ๑๙๑ กิโลเมตร

โดยเบื้องต้นจำแนกลักษณะรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งทั้งโครงการเป็น ๓ ประเภท ได้แก่

๑. ทางวิ่งยกระดับระยะทางประมาณ ๑๘๑ กิโลเมตร
๒. ทางวิ่งระดับดินระยะทางประมาณ ๒ กิโลเมตร
๓. ทางวิ่งใต้ดินระยะทางประมาณ ๘ กิโลเมตร

การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟในพื้นที่มีกกะสันของ รฟท.ประมาณ ๑๕๐ ไร่ ต้องเป็นการพัฒนารวมไปกับการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร รวมทั้งพื้นที่โดยรอบสถานีศรีราชา ประมาณ ๒๕ ไร่ ซึ่งสามารถนำมาพัฒนาเชิงพาณิชย์รวมกับโครงการไต้หน้ที่



แนวทางการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

ที่ตั้งโครงการ

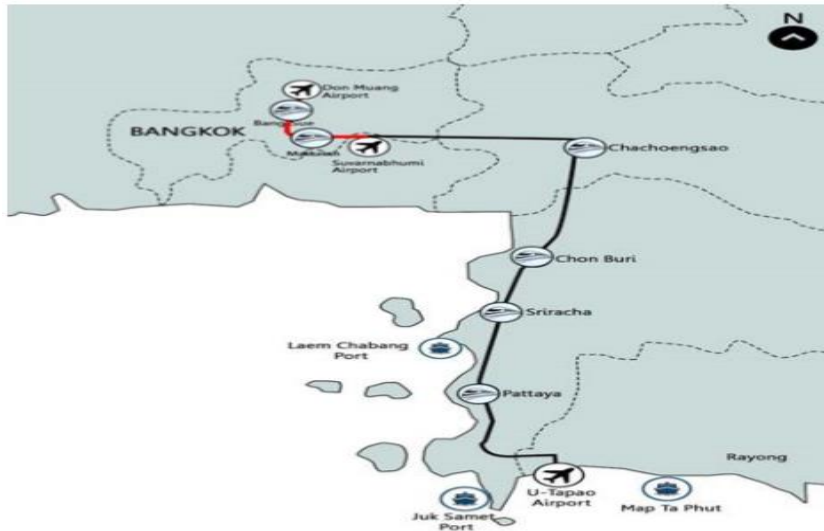
แนวเส้นทางโครงการผ่านพื้นที่ ๕ จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดฉะเชิงเทราจังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง ใ้แนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนทางรางของโครงการเดิมและมีการออกแบบใหม่เฉพาะบริเวณเชื่อมต่อเขาสนามบินสุวรรณภูมิ (ขาออก) และสนามบินอุตะเภา (ขาเข้า) โดยแนวเส้นทางโครงการประกอบด้วย ๓ โครงการ คือ

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

๒. โครงการ...

๒. โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สวนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท (ARL Extension)

๓. โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-ระยอง



แนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โดยให้เอกชนเช่ารวมทุน

สภาพแวดล้อมที่ตั้งโครงการปัจจุบัน

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

วัตถุประสงค์ของโครงการ

๑. เป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งทำให้การเดินทางและขนส่งระหว่างจังหวัดในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกรวมถึงจังหวัดหรือภูมิภาคอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องของสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น สามารถลดระยะเวลาและต้นทุนในการเดินทางเมื่อเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่น

๒. เป็นโครงการที่เชื่อมต่อ ๓ ท่าอากาศยานในเขตกรุงเทพมหานครและระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก คือ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานอู่ตะเภา ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางระหว่างท่าอากาศยานเขาสุเขตเมืองและเขตธุรกิจได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว

๓. พัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ บริเวณสถานีรถไฟแอร์พอร์ตลิงก์มักกะสันให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกรุงเทพมหานคร กับระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC Gateway) และพื้นที่สถานีรถไฟความเร็วสูงศรีราชา

๔. เป็นโครงการ...

๔. เป็นโครงการที่ส่งเสริมการไ้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ลดการไ้รถยนต์ส่วนบุคคล ลดมลภาวะด้านสิ่งแวดล้อมและลดอุบัติเหตุบนถนน เนื่องจากรถไฟความเร็วสูงเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมีระบบควบคุมที่มีความปลอดภัยสูง จึงมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้น้อยมาก

องค์ประกอบโครงการ

๑. งานโยธา ประกอบไปด้วย ทางรถไฟยกระดับ ทางรถไฟใต้ดิน (อุโมงค์) สถานีรถไฟความเร็วสูงศูนย์ซ่อมบำรุง

๒. งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ประกอบด้วย ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบไฟฟ้กำลัง ระบบสื่อสาร ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติระบบประตูกั้นชานชาลาและขบวนรถไฟฟ้

๓. การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟบริเวณสถานีมักกะสันและสถานีศรีราชา

๔. การเดินรถและซ่อมบำรุงระบบ

ความคืบหน้าโครงการ

กลุ่มกิจการรวมคาบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้งและพันธมิตร ประกอบคาบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้งบริษัททางคาและรถไฟฟ้กรุงเทพ บริษัท China Railway Construction Corporation บริษัท ช.การคา และบริษัทอิตาเลียันไทย ดีเวลอปเมันท์เป็นผู้ชนะโครงการ ฯโครงการจ้จำนวน ๑๔๙,๖๕๐ ลานบาท โดยมูลค่าลงทุนโครงการนี้เมื่อรวมคาของเอกชนแล้วจะอยู่ที่๒๒๔,๕๐๐ ลานบาท มีอายุสัมปทาน ๕๐ ปี เมื่อครบกำหนดแล้วทรัพย์สินทั้งหมดจะตกเป็นของรัฐคาโดยเบื้องต้นคาคาจะเปิดให้บริการไ้ในป ๒๕๖๗หลังจากผานการประเมิน EIA เรียบร้อยแล้ว คาคาจะลงนามรวมคากับเอกชนไ้ ภายใน ก.ค.๖๒ นี้

๓. โครงการพัฒนาท่าเรือ แหลมฉบัง ระยะที่ ๓



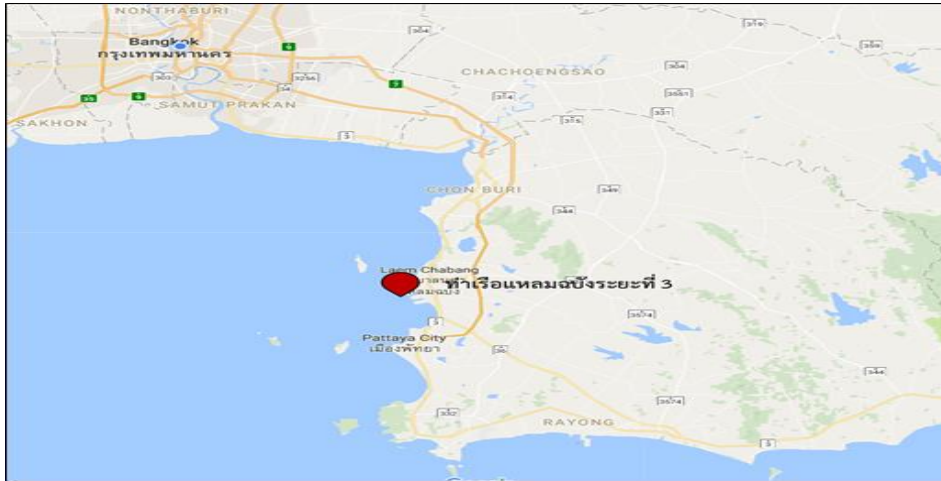
เป็นการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือเพื่อรองรับ ความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยจะดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือ สำหรับจอดเรือน้ำลึก และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ รวมทั้งการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ ท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator, SRTO) ก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือตลอดจนโครงคาและระบบการขนส่งต่อ เนื่องที่จ้เป็นในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยาย ตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่าง ๆ

ที่ตั้งโครงการ...

ที่ตั้งโครงการ

ท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งอยู่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ที่ตั้งโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓

สภาพแวดล้อมที่ตั้งโครงการปัจจุบัน



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

- ท่าเทียบเรือตู้สินค้า ๑๑ ท่า ได้แก่ ท่า A๐ A๑ A๓ B๑ B๒ B๓ B๔ B๕ C๑ C๒ และ C๓
- ท่าเทียบเรือ RO/RO และท่าเทียบเรือโดยสาร ๑ ท่า (A๑)
- ท่าเทียบเรือ RO/RO อย่างเดียว ๑ ท่า (A๕)
- - ท่าเทียบเรือ RO/RO และสินค้าทั่วไป ๑ ท่า (C๐)
- ท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง ๑ ท่า (A๔)
- อุต่อเรือและซ่อมเรือ ๑ แห่ง

หมายเหตุ :ยังไม่รวมท่าเทียบเรือ D อยู่ระหว่างการก่อสร้างคาดว่าจะเปิดบริการระยะที่ ๑ ได้ในกลางปี ๒๕๖๒ จากขอมูลปี ๒๕๕๙ มีปริมาณการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือประมาณ ๗ ล้านตู้ต่อปี และรถยนต์ประมาณ ๑ ล้านคันต่อปี คิดเป็นร้อยละ ๗๐ ของขีดความสามารถของท่าเรือที่รองรับตู้สินค้าได้สูงสุดที่ประมาณ ๑๑ ล้านตู้ต่อปีและรถยนต์ประมาณ ๒ ล้านคันต่อปี

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพิ่มความสามารถในการขนส่งตู้สินค้าจาก ๗.๗ ล้านตู้ต่อปี เป็น ๑๘.๑ ล้านตู้ต่อปี
- เพิ่มความสามารถในการขนส่งรถยนต์จาก ๒ ล้านคันต่อปีเป็น ๓ ล้านคันต่อปี
- เพิ่มสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าโดยรถไฟทั้งหมดของท่าเรือแหลมฉบังจากร้อยละ ๗ เป็นร้อยละ ๓๐

องค์ประกอบโครงการ...

องค์ประกอบโครงการ

- ก่อสร้างท่าเรือตู้สินค้า ๔ ท่า (ท่าเรือ E๑ E๒ F๑ F๒) ความจุ ๗ ลานตู้ตอป
- ก่อสร้างท่าเรือขนส่งรถยนต์ (RO-RO) ความจุ ๑ ลานคั่นตอป
- ก่อสร้างท่าเรือชายฝั่ง ความจุ ๑ ลานตู้ตอป
- ก่อสร้างสถานีขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟระยะที่ ๒ (SRTO๒)
- ปรับปรุงระบบในการรองรับปริมาณตู้สินค้าผ่านทางรถไฟไฮโด ๔ ลานตู้ตอป โดยใช้ระบบอัตโนมัติ (Automation)

โครงการจะสามารถเปิดดำเนินการอย่างชาภายในปี พ.ศ.๒๕๖๘ มีแผนการก่อสร้างแบ่งออกเป็นโครงสร้างพื้นฐาน ๕ ปี (ปี พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๖๖) และการก่อสร้างท่าเทียบเรือและติดตั้งอุปกรณ์ขนถ่าย ๓ ปี (ปี พ.ศ.๒๕๖๕ - ๒๕๖๘) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ โดยให้เอกชนเช่ารวมทุน



๔. โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรม มาบตาพุด ระยะที่ ๓

โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ โดยให้เอกชนเช่ารวมทุน เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เพื่อรองรับการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติ และวัตถุดิบเหลวสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมี



ที่ตั้งโครงการ

ตั้งอยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง มีเนื้อที่ประมาณ ๑,๐๐๐ ไร่ โดยแบ่งเป็นพื้นที่หน้าท่า ๕๕๐ ไร่ และพื้นที่หลังท่า ๔๕๐ ไร่ ความยาวหน้าท้าวรวมกัน ๒,๒๒๙ เมตรที่ตั้งโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓

สภาพแวดล้อมที่ตั้งโครงการปัจจุบัน

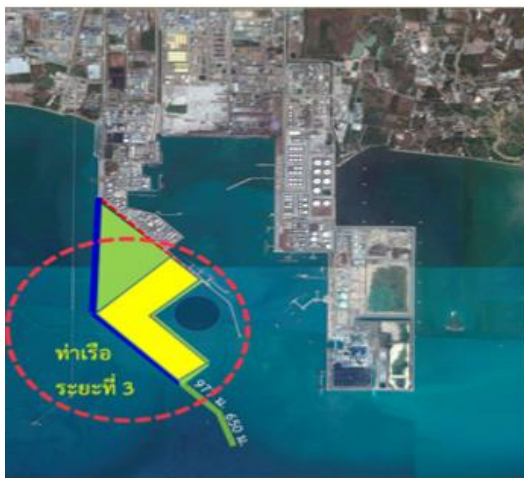
ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นท่าเรือน้ำลึกที่ดำเนินการตามมาตรฐานสากลและเป็นท่าเรืออุตสาหกรรมที่ใหญ่ที่สุด ในปี พ.ศ.๒๕๕๙ มีปริมาณการขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ประมาณ ๔๓ ล้านตันต่อปี โดยมีสัดส่วนสินค้าประเภทน้ำมันและก๊าซประมาณร้อยละ ๕๗ ถ่านหินประมาณร้อยละ ๑๘ เคมีภัณฑ์ประมาณร้อยละ ๑๖ และอื่น ๆ ประมาณร้อยละ ๙ มูลค่าสินค้าที่ขนถ่ายผ่านท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดทั้งสิ้นประมาณ ๔๓๐ ล้านบาท โดยมีผู้ประกอบการจำนวน ๑๒ ราย จำนวนท่าเทียบเรือให้บริการ ๓๒ ท่า ซึ่งเป็นผู้ให้บริการท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ จำนวน ๙ ราย และผู้ให้บริการท่าเทียบเรือสาธารณะ จำนวน ๓ ราย โดยในปัจจุบันมีการใช้งานเต็มศักยภาพ จึงมีความจำเป็นต้องขยายท่าเรือ

วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพิ่มความจุในการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติ และวัตถุดิบเหลวสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ซึ่งหลังจากดำเนินการพัฒนาแล้วเสร็จ จะสามารถรองรับสินค้าผ่านท่า (สินค้าดานปิโตรเคมี และก๊าซธรรมชาติ) ได้เพิ่มอีก ๑๙ ล้านตันต่อปีในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า

องค์ประกอบโครงการ

- งานถมทะเลพื้นที่ ๑,๐๐๐ ไร่ เพื่อรองรับการก่อสร้างท่าเทียบเรือสินค้าเหลว ก๊าซธรรมชาติ และพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมดานพลังงาน
- งานขุดลอกร่องน้ำและแอ่งกลับเรือความลึก ๑๖ เมตร
- งานระบบสาธารณูปโภค
- งานอุปกรณ์ควบคุมการเดินทางเรือบริเวณท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ ๓สำหรับการพัฒนาเพื่อรองรับสินค้าเหลว สินค้าเทกองและสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ แบ่งออกเป็น ๖ ส่วน คือ
 ๑. ท่าเทียบเรือสินค้าเหลว ๒ ท่า มีพื้นที่ ๒๐๐ ไร่ ความยาวหน้าท่า ๘๑๔ เมตร
 ๒. ท่าเทียบเรือก๊าซ ๓ ท่า มีพื้นที่ ๒๐๐ ไร่ ความยาวหน้าท่า ๑,๔๑๕ เมตร
 ๓. ท่าเทียบเรือบริการ
 ๔. คลังสินค้าและธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับก๊าซธรรมชาติ ๑๕๐ ไร่
 ๕. บ่อเก็บกักตะกอน ๔๕๐ ไร่และ๖. เชื้อนก้นคลื่น ๒ ช่วง ความยาวรวม ๑,๖๒๗ เมตร



โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓

ความคืบหน้าโครงการ

ผลการประชุมคณะรัฐมนตรีเรื่อง โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ ช่วงที่ ๑ และอนุมัติผลการคัดเลือก ผลการเจรจาและให้กรรมการพิจารณาரசัญญาที่ผ่านการพิจารณาจากสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว และให้ความเห็นกลับมาภายในวันที่ ๑ ก.ค. ๒๕๖๒ กอนนำเสนอให้คณะรัฐมนตรี และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) จะไดลงนามในสัญญาารวมลงทุนในโครงการฯ กับเอกชน (ยังไม่ได้

ประกาศ...

ประกาศผู้ชนะ)กลุ่มกิจการรวมคัลฟ และพีทีที แทงค ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มกันระหว่าง บริษัท กัลฟ เอ็นเนอร์ จิตีเวลลอปเม้นท์จำกัด (มหาชน) และบริษัท พีทีที แทงค เทอร์มินอล จำกัด ที่ได้ยื่นประมูลเพียงรายเดียว ภายในเดือน ก.ค.๒๕๖๒เช่นกัน ทั้งนี้ โครงการฯ ได้ผ่าน EIA แล้ว โดย สผ.จะนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อ พิจารณาต่อไป หลังจากนั้นการนิคมอุตสาหกรรมจะสามารถลงนามสัญญากับเอกชนเพื่อบริหารจัดการถมทะเล ได้โครงการท่าเรือมาบตาพุด๔๗,๙๐๐ ลานบาท

๕. กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมอากาศยาน (Free Trade Zone)



นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เปิดเผยถึงความคืบหน้าโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา (เอ็มอาร์โอ) โดยระบุว่า ขณะนี้การบินไทยได้ออกเอกสารการคัดเลือกเอกชนฉบับปรับปรุงและจัดส่งให้แก่เอกชน หรือ บริษัท Airbus S.A.S (แอร์บัส) เพื่อให้เอกชนจัดเตรียมและส่งข้อเสนอการร่วมลงทุน ในเดือน มี.ค. ๒๕๖๓ การประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเอกชน เมื่อวันที่ 9 ธ.ค.ที่ผ่านมา ได้มีมติเห็นชอบเอกสารการคัดเลือกเอกชนฉบับปรับปรุง และมอบหมายให้การบินไทย ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการฯ จัดส่งเอกสารการคัดเลือกเอกชนดังกล่าวให้แอร์บัส โดยการบินไทย ได้จัดส่งเอกสารการคัดเลือกเอกชนดังกล่าวให้แก่เอกชนผู้ประสงค์ร่วมทุนเรียบร้อยแล้ว

อย่างไรก็ดี การบินไทยคาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาร่วมลงทุนระหว่างการบินไทยฯ และเอกชนผู้ประสงค์ร่วมทุนภายในเดือน ส.ค. ๒๕๖๓ และคาดว่าศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภาจะเปิดดำเนินการได้ประมาณเดือน เม.ย.๒๕๖๖ (<https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/859886>)

ความสำคัญของการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ (EEC)

- จังหวัดฉะเชิงเทรา พื้นที่พักอาศัยที่ทันสมัย ตอบสนองไลฟ์สไตล์สมัยใหม่ศูนย์กลางการขนส่งระบบรางและรถไฟความเร็วสูง และประตูสู่ภูมิภาคต่าง ๆ รองรับการขยายหน่วยงานรัฐและการพัฒนาไปสู่ศูนย์ราชการแห่งใหม่ในอนาคต

- จังหวัดชลบุรีศูนย์กลางการศึกษาและพัฒนา เมืองแห่งการศึกษา คนควา วิจัยและพัฒนาเพื่อสร้างนวัตกรรมซึ่งปัจจุบันมี ๓ มหาวิทยาลัยและ ๖ วิทยาลัยอาชีวศึกษารองรับศูนย์กลางด้านการศึกษา ศูนย์ฝึกแรงงาน และศูนย์พัฒนาทักษะนานาชาติเพื่อตอบสนองและสอดคล้องกับความต้องการด้านอุตสาหกรรมแห่งอนาคต

- ศรีราชาและแหลมฉบัง เมืองแห่งความสมดุลระหว่างที่อยู่อาศัยและสถานที่ทำงาน ศรีราชา : สวนผสมที่ลงตัวของความเป้นเมืองและความเรียบง่าย เพียบพร้อมไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกและสถานที่ธรรมชาติแหลมฉบัง : มีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่และเป็นประตูหลักแห่งการส่งออกสินค้าสู่อาเซียนและทั่วโลก - พัทยา สัตหีบ กลุ่มเมืองท่องเที่ยวคุณภาพ พัทยา : กลุ่มเมืองท่องเที่ยวคุณภาพและเชิงท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ : โรงแรม การประชุมและแสดงสินค้านานาชาติ เชียงคอบครัว : ร้านอาหาร สวนสนุก ขอบ่งเชิงสุขภาพ : การแพทย์ การดูแลผู้สูงอายุ และการฟื้นฟูสุขภาพ

- อุตะภา ที่ตั้งของศูนย์ให้บริการด้านอากาศยานและพาณิชย์ของภูมิภาคในอนาคต ศูนย์ธุรกิจการบินและโลจิสติกส์ (Headquarter Center Research Center Recreative Center) กลไกเชื่อมโยงการท่องเที่ยวพัทยากับนานาชาติ จุดเชื่อมต่อระบบขนส่งทางรางและถนนสายหลักในอนาคต

- จังหวัดระยอง เมืองการศึกษาและวิทยาศาสตร์เมืองนานาชาติ ธุรกิจทันสมัย และเมืองอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและอุตสาหกรรมพลังงานมาตาฟุดเป่น ๑ ใน ๕ ด้านอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในทวีปเอเชีย และศูนย์กลางด้านโรงกลั่นน้ำมันและพลังงานในประเทศไทยพัฒนาสู่การเป่นศูนย์กลางอุตสาหกรรมชีวภาพ (Bio-polis)

ปัจจุบันพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเป่นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี พลังงาน และยานยนต์ซึ่งมีผลิตภัณฑ์มวลรวมคิดเป่นสัดส่วน ๑ ใน ๕ ของประเทศ ประกอบกับมีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางถนน รถไฟ ท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลึกทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ท่าเรือสีหนุวิลล์ของราชอาณาจักรกัมพูชา และท่าเรือวังเตาของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามรวมทั้งเป่นที่รู้จักของนักลงทุนทั่วโลก จึงได้ริเริ่มโครงการพัฒนาระบบเศรษฐกิจภาคตะวันออก ให้เป่นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน เพื่อส่งเสริม ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมายให้เป่นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต

วิเคราะห์ผลกระทบต่อความมั่นคงของไทย ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

กำลังอำนาจแห่งชาติด้านการเมือง



ผลกระทบเชิงบวก

หลังการเลือกตั้งที่ผ่านมา พรรคพลังประชารัฐได้รวบรวมพรรคเล็กและรวมกับเสียงส.ว.ใหญ่การสนับสนุนทาน พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ขึ้นเป็นนายกรัฐมนตรี ซึ่งยังไม่ค่อยมีความเสถียรภาพในการบริหารมากนัก แต่ท่านได้ให้ความสำคัญในการดำเนินโครงการมาอย่างต่อเนื่อง เพราะหากโครงการเป็นไปตามเป้าหมาย จะทำให้ประเทศหลุดพ้นจากก้นบึ้งได้ปานกลาง รัฐจะได้ผลกำไรทั้งจากสนามบิน ท่าเรือ รวมทั้งได้รับการพัฒนา และทำให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มมากขึ้น ประชาชนมีความเชื่อมั่นต่อรัฐบาลมากขึ้น ก่อให้เกิดเสถียรภาพทางการเมือง สร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ

ผลกระทบเชิงลบ

- เนื่องจากรัฐบาลเกิดจากการรวมตัวของหลายพรรคการเมือง หากเกิดความขัดแย้งเรื่องผลประโยชน์ของพรรคการเมือง ย่อมส่งผลให้เกิดความไม่มีเสถียรภาพของรัฐบาลถึงขั้นยุบสภา ทำให้โครงการต้องหยุดชะงัก และนักลงทุนขาดความเชื่อมั่น เปลี่ยนฐานการลงทุนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

- อีกอย่างคือ พ.ร.บ.อีอีซี ที่ได้ให้สิทธิประโยชน์กับนักลงทุนชาวต่างชาติ เข้าที่ดินระยะยาว ทำให้เราต้องเสียสิทธิ์ในการถือครองที่ดินและอำนาจในการปกครองพื้นที่ รวมทั้งเกิดการตั้งรกรากของแรงงานต่างด้าวจากการจ้างแรงงานราคาถูก

- ประชาชนขาดความเชื่อมั่นในรัฐบาลเนื่องจากไม่ได้รับรู้ถึงผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ เพราะเห็นแต่ความขัดแย้งภายในรัฐบาลมากกว่า

กำลังอำนาจแห่งชาติด้านการทหาร



ผลกระทบเชิงบวก

- โครงการ อีอีซี จะมีบางโครงการ ที่ใช้พื้นที่ของหน่วยทหาร เช่น สนามบินอู่ตะเภาและท่าเรือ เพื่อพัฒนาพื้นที่เดิมให้มีความทันสมัย พร้อมไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก และเกิดมีนวัตกรรม หรือเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อกองทัพ โดยไม่ต้องใช้งบประมาณทางทหาร และถ้าหากโครงการประสบความสำเร็จหน่วยงานทหารเองอาจได้รับงบประมาณจากรัฐบาลเพิ่มขึ้นอีก เพื่อนำมาพัฒนากองทัพให้มีอาวุธยุทโธปกรณ์ที่ทันสมัย เพิ่มขีดสมรรถนะของกองทัพให้มากขึ้น

ผลกระทบเชิงลบ

- ในช่วงแรก ของการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน รัฐบาลจำเป็นต้องใช้งบประมาณในการลงทุนสูง อาจเป็นเหตุให้ ต้องตัดงบประมาณที่จะนำมาใช้ในกองทัพลง
- ในส่วนของการเข้ามาของนักลงทุนเอง อาจมีกลุ่มผู้ไม่หวังดี พุ่งเป้าหมายเข้ามาสร้างสถานการณ์ ต่อบริษัทของนักลงทุนต่างชาติในไทยได้
- การเชื่อมต่อของการเดินทางกับต่างประเทศที่ง่ายขึ้น อาจส่งผลให้มีผู้ไม่หวังดีหรือผู้ก่อการร้ายเข้ามา ในประเทศได้ง่ายขึ้น ส่งผลต่อความไม่มั่นคงของชาติได้

กำลังอำนาจแห่งชาติด้านเศรษฐกิจ



ผลกระทบเชิงบวก

ที่เห็นได้ชัดๆ คงเป็นเรื่องการดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่อีอีซี ซึ่งจะส่งผลบวกไม่เพียงแต่ในพื้นที่อีอีซีเท่านั้น แต่ยังกระจายไปยังพื้นที่ใกล้เคียง และภาพรวมของประเทศไทยด้วย เกิดการขยายตัวจากการลงทุนใหม่ๆ เกิดการจ้างงานมากขึ้น ก่อให้เกิดฐานภาษีใหม่ GDP ของประเทศสูงขึ้นลดต้นทุนการขนส่ง และทำให้ไทยเราได้รับ Knowhow ใหม่ๆ เข้าสู่ประเทศจากการเข้ามาของคนต่างชาติ ที่มีทักษะความสามารถ ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน โดยคาดการณ์ว่า การลงทุนใน EEC จะกระตุ้นให้

- เศรษฐกิจขยายตัวเฉลี่ยราว ๕% ต่อปี
- สร้างการจ้างงานในภาคอุตสาหกรรม และบริการ ๑๐๐,๐๐๐ อัตราต่อปี
- สร้างฐานภาษีใหม่ไม่ต่ำกว่า ๑ แสนล้านบาทต่อปี
- ดึงดูดนักท่องเที่ยวกว่า ๑๐ ล้านคนต่อปี
- สร้างฐานรายได้เพิ่ม ไม่น้อยกว่า ๔.๕ แสนล้านบาทต่อปี

ด้านธุรกิจโลจิสติกส์มีการลดต้นทุนการขนส่งเพื่อเป็นการสนับสนุนธุรกิจและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับเอกชนได้มีโอกาสลงทุนในกลุ่มสินค้าสมัยใหม่ ด้านธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ได้แรงสนับสนุนจากโครงการพัฒนาเมืองใหม่ และด้านธุรกิจการท่องเที่ยว หลังจากการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา ทำให้สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติ เทียบกับเขาหมอลำบินสุพัตยามากขึ้น

ผลกระทบ...

ผลกระทบเชิงลบ

ในช่วงแรกรัฐอาจต้องใช้งบประมาณจำนวนมากในการสนับสนุนและลงทุนในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน อาจทำให้เงินหมุนเวียนในประเทศลดลง และจาก พรบ.อีอีซี ที่ให้การยกเว้นหรือลดหย่อนภาษี แก่ผู้ประกอบการ อาจทำให้รัฐจัดเก็บภาษีอากรจากบุคคลดังกล่าวได้น้อยลง หรือคลาดเคลื่อนจากที่คาดการณ์ไว้

กำลังอำนาจแห่งชาติด้านสังคมจิตวิทยา



ผลกระทบเชิงบวก

การพัฒนา EEC เป้าหมายที่สำคัญ คือ ประชาชนในพื้นที่ที่มีวิถีชีวิตและมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น โดยการยกระดับรายได้ให้ใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ ด้วยสภาพชีวิตที่ดีกว่า มีเมืองที่น่าอยู่ จากการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน และสถานประกอบการที่เหมาะสม อยู่บนพื้นฐานความสัมพันธ์ระหว่างชุมชน ประชาชนในพื้นที่ และผู้ประกอบการ

เกิดการจ้างงานในหลายสาขาอาชีพ ทำให้มีรายได้เลี้ยงครอบครัว เยาวชนและลูกหลานจึงไม่ต้องออกนอกพื้นที่ ทำให้สามารถอยู่กับพ่อแม่เป็นครอบครัวที่อบอุ่น

มีการศึกษาที่เน้นหลักสูตรให้ตรงกับความต้องการของผู้ประกอบการ เพื่อลดปัญหาการว่างงาน

มีการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร

ผลกระทบเชิงลบ

- จากความจำเป็นที่ต้องใช้บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงาน อันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเทคโนโลยีในเขต อีอีซี นั้น จึงอาจส่งผลกระทบต่อการจ้างงานและทำให้เกิดการแข่งขันระหว่าง บุคลากรของไทย กับ ต่างประเทศ มากขึ้น

- ในอนาคต อาจส่งผลให้เกิดปัญหาคนตกงาน จากการใช้เครื่องจักรหรือ AI แทนการใช้แรงงานคน

- ปัญหา...

- ปัญหาโรคระบาด เนื่องจาก การเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างประเทศเข้ามาประกอบกิจการ และสามารถจ้างแรงงานต่างด้าวได้ อาจจะนำมาซึ่งพาหะนำเชื้อโรคระบาดเข้ามาด้วย

- ด้านสุขภาพอนามัย การก่อสร้างโรงงานอุตสาหกรรม อาจส่งผลกระทบต่อการดำรงชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบ

- เกิดปัญหาการค้ำมนุษย์ จากการลักลอบนำแรงงานต่างด้าวเข้ามา เนื่องจากค่าแรงถูก

กำลังอำนาจแห่งชาติด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม



ผลกระทบเชิงบวก

ประชาชนในพื้นที่ อีอีซี และพื้นที่ใกล้เคียง จะได้รับประโยชน์จากความเจริญที่เข้ามาในพื้นที่ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่ทันสมัย

เกิดนวัตกรรมใหม่ๆ มีการพัฒนาเทคโนโลยีให้ตอบสนองต่อชีวิตความเป็นอยู่มากขึ้น

ยกระดับศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ในพื้นที่ EEC ให้สูงขึ้นด้วย เพื่อรองรับอุตสาหกรรมเป้าหมายของ EEC

ผลกระทบเชิงลบ

เนื่องจากโครงการ อีอีซี มีนิคมอุตสาหกรรมจำนวนมาก ย่อมก่อให้เกิดปัญหาในหลายด้านๆ เช่น มลภาวะทางอากาศ ปัญหาขยะ น้ำเน่าเสีย มลภาวะทางเสียง อุบัติเหตุต่างๆ และมีการใช้ทรัพยากรจำนวนมาก อาจทำให้แร่ธาตุและพลังงานลดน้อยลง รวมทั้งอาจเกิดปัญหาโจรกรรมข้อมูล เพื่อแข่งขันด้านธุรกิจ

ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

๑. ประเทศญี่ปุ่น

ญี่ปุ่นเป็นนักลงทุนอันดับ ๑ ของไทย มีการยื่นขอส่งเสริมการลงทุน จำนวน ๓๓๔ โครงการ คิดเป็น ๓๒% ของโครงการลงทุนจากต่างชาติทั้งหมด โดยเป็นการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ เช่น การผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบผสม หรือไฮบริด การผลิตเคมีภัณฑ์ หรือพอลิเมอร์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เครื่องปรับอากาศที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ผลิตภัณฑโลหะและกิจการผลิตชิ้นส่วนยานพาหนะ เป็นต้น รวมทั้งยังเป็นผู้ลงทุนอันดับ ๑ ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ด้วยมูลค่าการลงทุน ๑๐๙,๖๐๐ ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วน ๔๖% ของการลงทุนในพื้นที่อีอีซีทั้งหมด

ที่ผ่านมารัฐบาลไทยให้การสนับสนุนนักลงทุนญี่ปุ่นมาลงทุนในอีอีซี มี ๓ เรื่องที่สำคัญ คือ

๑. ประเทศญี่ปุ่นคาดหวังให้ไทยขับเคลื่อนนโยบายอย่างต่อเนื่องจากนโยบายที่แล้ว โดยเฉพาะเรื่องไทยแลนด์ ๔.๐ เรื่องโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) และโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ

๒. เรื่องนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจในช่วงที่เศรษฐกิจโลกกำลังผันผวน และมีปัญหาเรื่องสงครามการค้าที่กำลังเกิดขึ้น ซึ่งเรื่องนี้รัฐบาลได้ให้ความมั่นใจกับญี่ปุ่นว่านโยบายต่างๆ จะก้าวไปข้างหน้า และประเทศไทยมีการจัดตั้งคณะรัฐมนตรี (ครม.) เศรษฐกิจขึ้น เพื่อให้นโยบายเศรษฐกิจดำเนินการไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๓. การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจของคนญี่ปุ่นในประเทศไทย เพื่อสร้างความสะดวกสบายในการดำเนินธุรกิจกับญี่ปุ่นต่อไป ทั้งเรื่องการลงทุน การคืนภาษี หรือการส่งสินค้าข้ามไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งนายสมคิดได้ยืนยันว่าเรื่องนี้เป็นนโยบายสำคัญของประเทศไทยอยู่แล้ว

๒. ประเทศจีน



บริษัท เซี่ยเซิน โรบอต แอนด์ ออโต้เมชัน จำกัด หรือ “เซี่ยเซิน” คือ บริษัทผู้ผลิตหุ่นยนต์ (Robot) รถลำเลียงอัตโนมัติ (AGV) ระบบจัดการคลังสินค้าอัตโนมัติ (ASRS) รายใหญ่ที่สุดในประเทศจีน เริ่มกลับเข้า

มาขอให้...

มาขอให้หาพื้นที่ ๑,๒๐๐ ไร่ ในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ อีอีซี เพื่อลงทุนสร้าง “โรบोटิกส์ ซิตี้” พัฒนาแพลตฟอร์มระบบอัตโนมัติ ๔.๐ ขึ้นมาอีกครั้ง โดยไม่ได้เข้ามาผลิตหุ่นยนต์อย่างเดียว แต่ต้องการเข้ามาสร้างแพลตฟอร์ม ๔.๐ ซึ่งเป็นแพลตฟอร์มระบบอัตโนมัติ เชื่อมต่อ IoT เพื่อสร้างบิ๊กดาต้า และมีการนำเทคโนโลยี AI มาวิเคราะห์ (<https://www.thansettakij.com/content/411126>)

และจีนยังมีการลงทุนหลายด้าน คือ บริษัทพลังงานจีน ขอสนับสนุนการลงทุนโรงไฟฟ้าไฮบริด ที่สนามบิน อุตะเภานในพื้นที่ EEC ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมพลังงานของไทย และสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (สกรท.) หรือ อีอีซี ไคลงนามบันทึกความเข้าใจกับอาลีบาบา กรุ๊ป ครอบคลุมความร่วมมือใน ๔ ด้าน คือ

๑. การใช้อีคอมเมิร์ซ (E-commerce) ในการส่งออกสินค้าเกษตรและโอท็อป โดยเริ่มต้นจากชาวและทุเรียน

๒. การพัฒนาธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมให้สามารถเข้าสู่การใช้อีคอมเมิร์ซ (E-commerce) เป็นช่องทางการตลาด

๓. การใช้ดิจิทัลแพลตฟอร์มในการส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวจีนเข้าสู่เมืองรอง และชุมชนอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะการนำข้อมูลราคาไทยและร้านอาหารไทยให้อยู่บนดิจิทัลแพลตฟอร์มที่นักท่องเที่ยวเข้าถึงได้ง่าย

๔. การลงทุนในศูนย์ดิจิทัลอัจฉริยะ (Smart Digital Hub) ในการค้าอีคอมเมิร์ซระดับโลกกับประเทศในภูมิภาค

การลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ร่วมกับอาลีบาบา กรุ๊ป ในครั้งนี้เป็นความสำเร็จของรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเจรจาจนบรรลุเป็นข้อตกลงความร่วมมือที่เป็นประโยชน์กับกลุ่มคนในประเทศไทย ทั้งเกษตรกรและผู้ประกอบการไทยขนาดกลางและขนาดเล็ก ผู้ประกอบการอีคอมเมิร์ซในประเทศและผู้ประกอบการรุ่นใหม่ที่จะนำสินค้าสู่ตลาดโลก โดยการเชื่อมการค้าในโครงการ BRI ของจีนเข้ากับ EEC ของไทยนั่นเอง

ประเทศเกาหลีใต้

นายกรัฐมนตรีของไทย เทียบเชิญนักลงทุนเกาหลีใต้ เลือกไทยเป็นฐานขยายธุรกิจและการลงทุนสู่ประเทศ CLMV และ EEC สั่ง BOI อำนวยความสะดวกเต็มที่หวังดึงดูดฐานลงทุนในไทยเพิ่มจากปัจจุบันที่มีกว่า 400 บริษัท พร้อมเชื่อมโยงนโยบาย Thailand ๔.๐ เข้ากับนโยบายมุ่งใต้ใหม่ (New Southern Policy) เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจภูมิภาคอาเซียนเติบโต ขณะเดียวกัน ยังตั้งเป้าหมายเพิ่มมูลค่าการค้าสองฝ่ายให้ได้ ๒๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ ภายในปี ๒๕๖๓



โดยขณะนี้นักลงทุนเกาหลีได้สนใจลงทุนในไทยหลายด้าน โดยเฉพาะการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของโครงการอีอีซี ซึ่งมี ๕ โครงการหลัก ได้แก่ รถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อุตะเถา) การพัฒนาสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออก โครงการศูนย์ซ่อมอากาศยานอุตะเถา โครงการท่าเรือแหลมฉบังเฟส ๓ และโครงการท่าเรือมาบตาพุดเฟส ๓

จากนโยบายส่งเสริมการลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จะเห็นได้ว่า ประเทศไทยมีความสัมพันธ์อันดีกับประเทศมหาอำนาจ เมื่อโครงการประสบความสำเร็จจะนำไปสู่การขยายความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับประเทศที่เขามารวมลงทุนอย่างเปนรูปธรรมในอนาคตและทำให้มีความสัมพันธ์ทางการทูตที่แน่นแฟ้นมากยิ่งขึ้น มีโอกาสที่จะขยายการค้าและการลงทุน รวมถึงการตกลงร่วมกันเพื่อให้อำนาจการต่อรองทั้งในด้านการค้าและด้านอื่น ๆ เพื่อเปนขอแลกเปลี่ยนกับประเทศมหาอำนาจ

บทสรุป

โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) นับเป็นโครงการสำคัญในการรองรับอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทยเรา ในอีก ๒๐ ปี ข้างหน้า โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเชื่อมต่อระบบการคมนาคม จากประเทศจีน(BRI) ลาว กัมพูชา พม่า เวียดนาม และอินโด-แปซิฟิก ช่วยลดค่าขนส่ง ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการบริการ ดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศ เข้ามาลงทุนในประเทศ ก่อให้เกิดความสัมพันธ์อันดีกับประเทศที่มาร่วมลงทุน แน่แน่นอนว่าโครงการนี้ย่อมมีผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบ ต่อความมั่นคงของชาติ ทั้งในด้านการเมือง เศรษฐกิจ ทหาร สังคมจิตวิทยา วิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม แต่ถ้าหากโครงการดำเนินเป็นไปตามเป้าหมายแล้ว จะกลายเป็นจุดเริ่มต้นของการก้าวเข้าสู่ยุค”ไซเบอร์ช่วงชัชวาล” ของเศรษฐกิจไทย เพื่อก้าวขึ้นสู่แนวหน้าของประเทศในภูมิภาค อย่างแน่นอน

ปัญหาและข้อเสนอแนะ

ปัญหาความล่าช้าของโครงการ จากการอนุมัติงบประมาณที่ล่าช้า อาจส่งผลให้การดำเนินโครงการล่าช้า การลงทุนในด้านอุตสาหกรรมต่างๆ ต้องหยุดชะงักตามไปด้วย เกิดการชะลอตัวของ การนำเข้าและการส่งออก GDP ของประเทศลดลง นั่นคือ ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ

ดังนั้น สมควรให้มีการอนุมัติงบประมาณที่จะใช้ได้ตามระยะเวลาที่กำหนด เพื่อให้ทันต่อการใช้งบประมาณของแต่ละโครงการในปีนั้นๆ ป้องกันการเสียค่าปรับให้กับบริษัทเอกชนที่ดำเนินการก่อสร้าง หรือโครงการหยุดชะงักแล้วทำให้เกิดการสูญเปล่าของงบประมาณที่ลงไป โครงการสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง จนเสร็จได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ รัฐบาลย่อมได้รับความไว้วางใจทั้งจากประชาชนและประเทศผู้ร่วมลงทุนด้วย

ควรนำเทคโนโลยี Blockchain มาใช้ในการบริหารจัดการงบประมาณ รวมทั้งการดำเนินการของโครงการ เพื่อให้เกิดความโปร่งใส ตรวจสอบได้ ป้องกันการคอร์รัปชัน ภายใต้ยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ ๔.๐

ผนวก

รายชื่อสมาชิกของสัมมนาที่ ๘

๑. น.ต. นิตศน์ ดิษฐสายทอง	เลขที่ ๒๒	หัวหน้าสัมมนา
๒. น.ต. อกนิษฐ์ น้อมสมทรัพย์	เลขที่ ๕๗	รองหัวหน้าสัมมนา
๓. น.ท.หญิง ณหทัย พราหมอัน	เลขที่ ๑๑	สมาชิก
๔. น.ต.หญิง ดลพร ดิษฐแย้ม	เลขที่ ๑๕	สมาชิก
๕. น.ต.หญิง วันวิสา พงศ์ผาสุก	เลขที่ ๔๕	สมาชิก
๖. น.ต.หญิง สี่พร เดิมพันธ์	เลขที่ ๕๒	สมาชิก
๗. น.ท.หญิง อัญชลิกา สหายา	เลขที่ ๖๓	สมาชิก
๘. น.ต.เอกลักษณะ โพธิ์ทองนาค	เลขที่ ๖๗	สมาชิก

บรรณานุกรม

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, สืบค้นเมื่อ ๓๑ ธ.ค.๖๒, เข้าถึงได้จาก <https://www.eeco.or.th/>

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (๒๕๖๐). EEC ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก. วารสารส่งเสริมการลงทุน, ปที่ ๒๘ (ฉบับที่ ๗), สืบค้นเมื่อ ๓๑ ธ.ค.๖๒, เข้าถึงได้จาก <https://www.boi.go.th/en/index/>

สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (๒๕๖๑). ความหวังใหม่เพื่อเศรษฐกิจไทยเติบโตอย่างยั่งยืน. เอกสารวิชาการระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก, สืบค้นเมื่อ ๒๒ ม.ค.๖๓, เข้าถึงได้จาก <http://www.parliament.go.th/library>

ข่าวการยักษ์เอเชียค้นหาที่ ๑.๒ พันไร่ ตั้งเมืองหุ่นยนต์(๖ส.ค.๒๕๖๒).ฐานเศรษฐกิจ,สืบค้นเมื่อ ๒๒ ม.ค.๖๓, เข้าถึงได้จาก <https://www.thansettakij.com/content/411126>

ข่าวศูนย์ซ่อมอุตสาหกรรมคืบหน้า แอร์บัสยื่นข้อเสนอ มี.ค.๖๓.(๒๗ธ.๕.๖๒).กรุงเทพธุรกิจ,สืบค้นเมื่อ ๒๒ ม.ค.๖๓, เข้าถึงได้จาก <https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/859886>

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่ออนาคตประเทศไทย(๓ก.ค.๖๐).สำนักงานสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,สืบค้นเมื่อ ๒๒ ม.ค.๖๓, เข้าถึงได้จาก https://www.nesdb.go.th/download/document/Yearend/2017/PPT_Group4.pdf

แนวคิดอินโด-แปซิฟิก(๘ก.พ.๖๑).จับตาเอเชียตะวันออก,สืบค้นเมื่อ ๒๒ ม.ค.๖๓, เข้าถึงได้จาก <http://www.eastasiawatch.in.th/th/articles/politics-and-economy/683/>

๕๐๐ บริษัทญี่ปุ่นลงทุนใน eec(๖ส.ค.๖๒).ธนาคารกรุงเทพ, สืบค้นเมื่อ ๒๒ ม.ค.๖๓, เข้าถึงได้จาก <https://www.bangkokbanksme.com/en/eec-500-company>