โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก : กรณีจังหวัดระยอง

(Eastern Economic Corridor Development : Rayong Province)

รวบรวมโดย กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด
สำนักงานจังหวัดระยอง

****

1. ที่มา ปัญหา

ในระยะ 10 ปีที่ผ่านมาเศรษฐกิจเราเริ่มชะงักงันและถดถอยลงมาโดยตลอด จากอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ 7-8% หากไม่กระตุ้นจะร่วงลงมาเรื่อยๆ เหลือ 3-4% และยิ่งมาเจอกับสถานการณ์การเมืองที่บ้านเมืองวุ่นวายจะเหลือเพียง 0.8% เท่านั้น เทียบกับประเทศเพื่อนบ้านที่โตเอา ๆ ซึ่งมาจากสาเหตุหลายประการ

1) **ขาดดุลยภาพจากการเติบโต** ส่วนใหญ่เราพึ่งพาการส่งออกที่มีสัดส่วนของรายได้มากถึง 70% เมื่อมีปัญหาทางเศรษฐกิจโลกเกิดขึ้น การส่งออกจะชะงักงันทันที ส่งผลถึงเศรษฐกิจท้องถิ่น (Local Economy) ขาดความเจริญ ขาดอำนาจซื้อ ส่งผลให้ตลาดในประเทศ

ไม่เพียงพอต่อการผลิตได้ ทรัพยากรที่ทุ่มเทลงไปเพื่อการพัฒนาจึงกระจุกแต่ไม่กระจายลงไปท้องถิ่น ความแตกต่างเท่าเทียมจึงมีมากขึ้นเรื่อยๆ

2) สินค้าที่เคยสร้างรายได้เป็นกอบเป็นกำ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเช่น สิ่งทอ เครื่องหนัง ฯลฯ รวมทั้งค่าแรงแพงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน 2 เท่าโดยเฉลี่ย ฐานการผลิต รวมทั้งอุตสาหกรรมที่เคยสร้าง GDP ก็จะย้ายฐานการผลิตไปอยู่ประเทศอื่น ในขณะที่สินค้าพืชเศรษฐกิจหลัก 5 ชนิด คือ ข้าว ยางพารา อ้อย มันสำปะหลัง และปาล์ม จำเป็นต้องได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลมากขึ้น เพราะเริ่มแข่งขันไม่ได้ ราคาตกต่ำลง สินค้าส่งออกที่สำคัญอื่น เริ่มแข่งขันได้น้อยลง เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ เป็นต้น หากไม่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มในตัวสินค้าหรือเกิดการคิดค้นนวัตกรรมที่จะช่วยสร้างมูลค่าและอุตสาหกรรมที่แข่งขันได้ในอนาคตอันใกล้ รายได้ในอนาคตของเราก็จะค่อย ๆ ลดลง

3) โครงสร้างทางเศรษฐกิจของเราอยู่ที่บริษัทชั้นนำเพียง 50 กว่าบริษัทเท่านั้นที่มีผลต่อการขับเคลื่อนประเทศ ในจำนวนนี้เป็นบริษัทยักษ์ใหญ่เพียง 20 บริษัทเท่านั้น จึงทำให้กระจุกตัวอยู่เพียงเท่านี้ โครงสร้างการผลิตต้องประกอบด้วยผู้ประกอบการจำนวนมาก ไม่ใช่แค่เพียงบริษัทยักษ์ใหญ่ไม่กี่แห่ง จึงจำเป็นต้องสร้างบริษัทในอนาคตให้มากขึ้น ซึ่งบริษัทที่เกิดใหม่ไม่จำเป็นต้องเป็นบริษัทยักษ์ใหญ่ เพราะจะกลายเป็นข้อจำกัดในการคิดค้นนวัตกรรมใหม่ๆ ให้เกิดขึ้น

1. <u>ที่มา</u>

ประเทศไทยเติบโตได้ด้วยอีสเทิร์นซีบอร์ด (Eastern Seaboard) มาตั้งแต่ พ.ศ.2524 แต่ขณะนี้ อีสเทิร์นซีบอร์ด ถือว่าชนาดเล็กมาก หากต่อไปนิคมอุตสาหกรรมโฮจิมินห์ของเวียดนาม นิคมอุตสาหกรรม ติละวาของเมียนมา มีขนาดใหญ่ขึ้นเรื่อยๆ ประเทศไทยจะถูกกดดันมากขึ้นในด้านของการลงทุน รัฐบาลไทยจึงต้องเร่งผลักดันให้เกิดขึ้นเป็นการลงทุนให้มากขึ้น

จุดเริ่มต้นของ Eastern Economic Corridor เมื่อ 30 กว่าปีที่แล้ว (ประมาณปี 2525) ในช่วงรัฐบาลของ ฯพณฯ พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ ที่รัฐบาลได้กำหนดให้หน่วยงานต่างๆ ช่วยกันขับเคลื่อนการลงทุนครั้งใหญ่ ในบริเวณเขตพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก หรือ Eastern Seaboard โดยจัดให้เป็น “วาระแห่งชาติ” ที่ทุกคนจะมาร่วมกันพัฒนาสร้างท่าเรือพาณิชย์น้ำลึกแห่งแรกของประเทศบริเวณแหลมฉบัง และใช้พื้นที่ดังกล่าวเป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมสำคัญต่างๆ ทั้งในส่วนของอุตสาหกรรมปิโตรเคมีบริเวณ มาบตาพุด ตลอดจนอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตชลบุรี เพื่อกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค พลิกภาคตะวันออกของไทยให้กลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ โครงการดังกล่าว

จึงเป็นจุดเริ่มต้นของการก้าวเข้าสู่ยุค “โชติช่วงชัชวาล” ของเศรษฐกิจไทย ทำให้เราก้าวขึ้นสู่แนวหน้าของประเทศในภูมิภาค เป็นจุดหักเหสำคัญที่ช่วยสร้างอนาคตให้กับประเทศ นำไปสู่การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม 32 แห่ง โรงงานเกือบ 5 พันโรง ด้วยเงินลงทุนรวมกันกว่า 5 หมื่นล้านดอลลาร์ ทำให้เราสามารถก้าวขึ้นเป็นศูนย์กลางในการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์สำคัญ (Detroit of the East) รวมทั้งกลายเป็นศูนย์การผลิตปิโตรเคมีที่มีขนาดใหญ่เป็น 1 ใน 5 ของเอเชีย ความสำเร็จจากการลงทุนดังกล่าว ได้ยกระดับรายได้รวมของภาคตะวันออก จากเดิมที่มีสัดส่วนรวมกันเพียง 3.6% และ 10.3% ของ GDP ประเทศและกรุงเทพฯ ตามลำดับ เมื่อปี 2525 ขึ้นเป็น 17.7% และ 40% ในปี 2557 ทำให้รายได้ต่อหัวของคนที่อยู่ในภาคตะวันออกถีบตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากเดิมที่เคยน้อยกว่าคนกรุงเทพฯ 30% กลายเป็นมากกว่าคนกรุงเทพฯ 26% จึงนับได้ว่า โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกนี้ เป็นการ “สร้างบ้านแปลงเมือง” ครั้งสำคัญโดยอุตสาหกรรมยานยนต์และปิโตรเคมีที่สร้างขึ้น ได้กลายเป็นหัวใจที่คอยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ดึงดูดต่างชาติให้เข้ามาลงทุน สร้างรายได้ให้ประเทศต่อเนื่องกว่า 30 ปี และเป็นจุดแข็งของไทย

โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบหลักการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC : Eastern Economic Corridor Development) เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2559

สาเหตุที่เราต้องมีการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งภาคตะวันออกรอบใหม่เพราะสถานการณ์และสิ่งแวดล้อมทางเศรษฐกิจรอบๆ ตัว กำลังเปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเกิดขึ้นของ AEC ที่เข้า

มาเป็นตลาดเดียวกันฐานการผลิตเดียวกัน ด้วยประชากรกว่า 600 ล้านคน ตลอดจนการเกิดขึ้นของห่วงโซ่การผลิตระดับภูมิภาค อันเป็นผลมาจากความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งที่ดีขึ้นในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ซึ่งเชื่อมโยงไทยเข้ากับจีนตะวันตก (คุนหมิง) และจีนตอนใต้ (นานนิง) กับ สปป. ลาว กัมพูชา เมียนมา เวียดนาม ทำให้บริษัทหลายแห่งซึ่งเคยตั้งโรงงานการผลิตอยู่ในไทย เลือกที่จะย้ายโรงงานบางส่วนไปตั้งอยู่ในพื้นที่เพื่อนบ้านใกล้เคียง เพื่อลดต้นทุน ช่วยให้สินค้าของเขาที่ผลิตใน ASEAN สามารถแข่งขันได้ดียิ่งขึ้น ในเชิงยุทธศาสตร์การพัฒนา “ไทยกำลังกินบุญเก่า” จากความสำเร็จในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และปิโตรเคมี แต่บุญเก่าเหล่านี้กำลังหมดไป โดยยังไม่มีอุตสาหกรรมใหม่ที่จะมาช่วยทดแทน ยกระดับโครงสร้างการผลิตของเราขึ้นไปอีกขั้นและสร้างความเข้มแข็งให้กับประเทศอีกรอบสำหรับ 20 ปีข้างหน้า

ด้วยเหตุนี้จึงมีทางเลือกไม่มากต้องเร่งลงทุนใหญ่รอบใหม่เพื่อสร้างอนาคต โดยมีพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกเป็นทางเลือกสำคัญ เพราะพื้นที่ดังกล่าว หากดำเนินการอย่างเหมาะสมจะสามารถก้าวขึ้นไปได้อีกระดับ กลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญยิ่งของเอเชีย โดยเป็นประตูหรือ Gateway สำคัญของนักลงทุนสู่เมียนมาร์ เวียดนาม กัมพูชา ลาว ซึ่งประเทศเหล่าจะขยายตัวสูงใน 20 ปีข้างหน้า และประชากรเมื่อรวมกับไทยมีประมาณ 240 ล้านคน (พอๆ กับอินโดนีเซีย) ทั้งยังจะเป็นประตูเชื่อมไปจีนตะวันตก จีนตอนใต้ และอินเดีย โดย EEC จะเป็นศูนย์กลางในการคมนาคมที่สำคัญของอาเซียน เป็นจุดขนส่งและกระจายสินค้า เป็นที่ตั้งอุตสาหกรรมแห่งอนาคต เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ตลอดจนเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของเอเชีย

2. ทำไมต้องระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทรา

การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเริ่มตั้งแต่ปี

2524 มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างโอกาสใหม่ทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทย พื้นที่เป้าหมายระยะแรก 2 บริเวณ คือ (1) บริเวณมาบตาพุด จังหวัดระยอง สำหรับอุตสาหกรรมหลักที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นวัตถุดิบและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง และ (2) บริเวณแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี สำหรับอุตสาหกรรมเบาและอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกที่ไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อม นับถึงวันนี้เป็นระยะเวลากว่า 35 ปี โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ได้สร้างมูลค่าเพิ่มทางด้านเศรษฐกิจให้กับประเทศชาติอย่าง

ใน 3 จังหวัดภาคตะวันออก (จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) ยังเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ ได้แก่ อุตสาหกรรม ปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญประกอบด้วย ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ท่าเรืออุตสาหกรรม มาบตาพุด ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) รถไฟทางคู่ และสนามบินอู่ตะเภา มีเมืองพัทยาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก รวมทั้งยังมีพื้นที่เพียงพอสำหรับรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม จึงสามารถพัฒนาให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจชั้นนำของเอเชียที่จะสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งการยกระดับคุณภาพชีวิตและรายได้ของประชาชน

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบหลักการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC : Eastern Economic Corridor Development) เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2559 เนื่องจากเห็นว่าภาคตะวันออกตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ดีที่สุดของภูมิภาคอาเซียน สามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศจีนและอินเดียที่มีประชากรจำนวนมากและมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง โดยสัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ

(GDP) ของภูมิภาคเอเชียและประเทศแถบแปซิฟิก คิดเป็น 1 ใน 3 ของมูลค่า GDP ของโลก

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development หรือ EEC) เป็นโครงการที่จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน รถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน เพื่อพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ดึงดูดนักลงทุนและส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่นี้ เพิ่มศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยว อุตสาหกรรม และการพัฒนาเมือง โดยมีจังหวัดในภาคตะวันออกที่อยู่ในการพัฒนา คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) เป็นการพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน เพื่อส่งเสริม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) ซึ่งก็คือเป็นการทบทวนแผนการลงทุนในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกของไทยรอบใหม่ ที่จะลงทุนมากกว่าและมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูงกว่า

<u>ความหมาย</u> <u>EEC</u> ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 2/2560 เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2560

ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หมายถึง พื้นที่ในบริเวณจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และให้หมายความรวมถึงเขตจังหวัดอื่นที่ติดต่อหรือเกี่ยวข้องตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดเพิ่มเติมโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หมายถึง การกำหนดและการปรับปรุงการใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ และการจัดให้มีกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อให้เกิดการบูรณาการอันจะทำให้ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและพื้นที่ต่อเนื่องมีการพัฒนาอย่างสมบูรณ์และยั่งยืนในทุกมิติ มีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการรวมทั้งสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมและจำเป็นต่อการอยู่อาศัย การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การสาธารณสุข การศึกษา และการอื่นที่เกี่ยวเนื่องอย่างเพียงพอได้มาตรฐานสากล และมีความต่อเนื่องเชื่อมโยงกัน

3. กรอบแนวคิด

การพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน **ดำเนินการใน ๓ จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา** แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรม เขตพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และเขตพัฒนาเมืองโดยรัฐบาลคาดหวังว่าพื้นที่อีอีซีจะเป็นตัวเร่งสำคัญในการกระตุ้นให้ไทยเดินหน้าไปสู่ยุคปฏิวัติอุตสาหกรรมครั้งที่ 4 หรืออินดัสตรี 4.0 ที่ผสานเทคโนโลยีใน

ภาคอุตสาหกรรมเข้ากับเทคโนโลยีไอที และจะเป็นตัวจุดประกายในการปลุกเศรษฐกิจเติบโตอย่างยั้งยืนในระยะยาวนับจากปี 2560 เป็นต้นไป

1. จังหวัดฉะเชิงเทรา พื้นที่พักอาศัยที่ทันสมัย ตอบสนองไลฟ์สไตล์สมัยใหม่ศูนย์กลางการขนส่งระบบรางและรถไฟความเร็วสูงและประตูสู่ภูมิภาคต่างๆ รองรับการย้ายหน่วยงานรัฐและการพัฒนาไปสู่ศูนย์ราชการแห่งใหม่ในอนาคต

2. จังหวัดชลบุรี ศูนย์กลางการศึกษาและพัฒนา เมืองแห่งการศึกษา ค้นคว้า วิจัยและพัฒนาเพื่อสร้างนวัตกรรมซึ่งปัจจุบันมี 3 มหาวิทยาลัยและ 6 วิทยาลัยอาชีวะศึกษารองรับศูนย์กลางด้านการศึกษา ศูนย์ฝึกแรงงาน และศูนย์พัฒนาทักษะนานาชาติเพื่อตอบสนองแลสอดคล้องกับความต้องการด้านอุตสาหกรรมแห่งอนาคต

3. ศรีราชาและแหลมฉบัง เมืองแห่งความสมดุลระหว่างที่อยู่อาศัยและสถานที่ทำงาน **ศรีราชา** : ส่วนผสมที่ลงตัวของความเป็นเมืองและความเรียบง่าย เพียบพร้อมไปด้วยสิ่งอำนวย ความสะดวกและสถานที่ธรรมชาติ **แหลมฉบัง** : มีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่และเป็นประตูหลักแห่งการส่งออกสินค้าสู่อาเซียนและทั่วโลก

4. พัทยา สัตหีบ กลุ่มเมืองท่องเที่ยวคุณภาพ พัทยา: กลุ่มเมืองท่องเที่ยว
คุณภาพ และเชิงท่องเที่ยว เชิงธุรกิจ: โรงแรม การประชุมและแสดงสินค้านานาชาติ เชิงครอบครัว: ร้านอาหาร สวนสนุก ช้อปปิ้ง เชิง

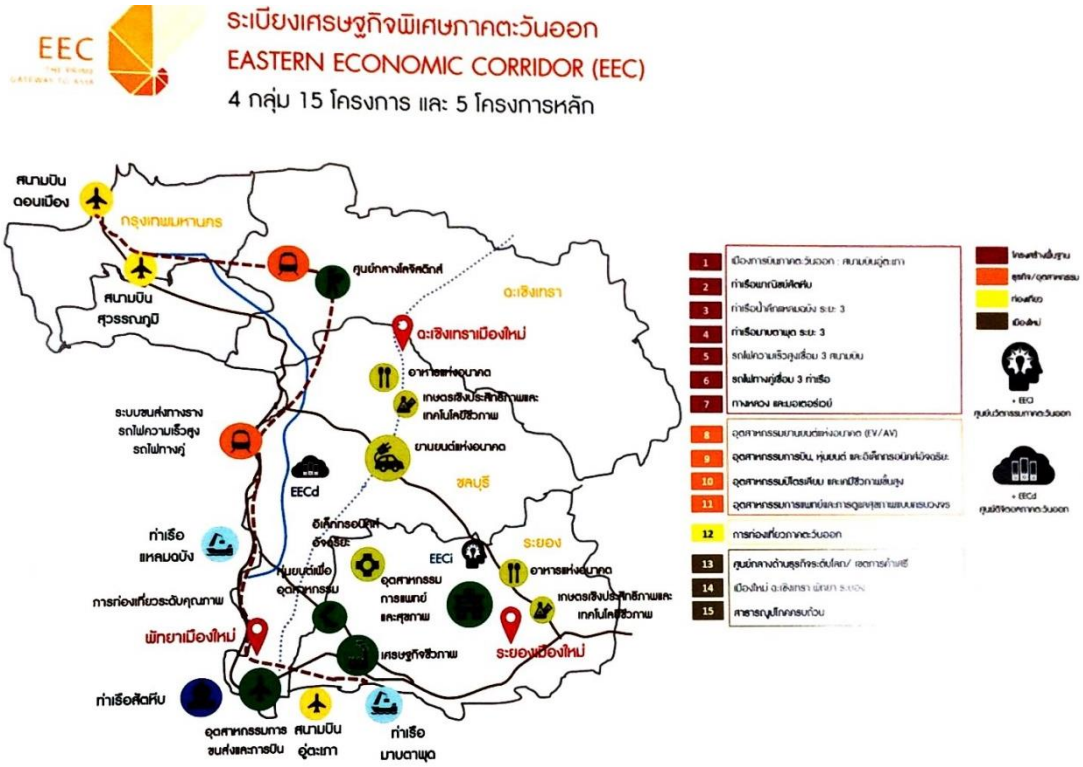
สุขภาพ: การแพทย์ การดูแลผู้สูงอายุ และการฟื้นฟูสุขภาพ

5. อู่ตะเภา ที่ตั้งของศูนย์ให้บริการด้านอากาศยานและพาณิชย์นาวีของภูมิภาคในอนาคต ศูนย์ธุรกิจการบินและโลจิสติกส์ Headquarter Center Research Center Recreative Center กลไกเชื่อมโยงการท่องเที่ยวพัทยากับนานาชาติ จุดเชื่อมต่อระบบขนส่งทางรางและถนนสายหลักในอนาคต

6. จังหวัดระยอง เมืองการศึกษาและวิทยาศาสตร์ เมืองนานาชาติ ธุรกิจทันสมัย และเมืองอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและอุตสาหกรรมพลังงาน มาบตาพุดเป็น 1 ใน 5 ด้านอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในทวีปเอเชีย และศูนย์กลางด้านโรงกลั่นน้ำมันและพลังงานในประเทศไทยพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลาง อุตสาหกรรมชีวภาพ (Bio-polis)

4. แผนที่เบื้องต้นระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

แสดงจุดและพื้นที่การพัฒนาต่างๆ จัดทำโดยสำนักงานเศรษบกิจพิเศษภาคตะวันออก



5. การพัฒนาอุตสาหกรรมหลัก

เมื่อ 17 พฤศจิกายน 2558 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต ประกอบด้วย (1) อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (2) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (3) อุตสาหกรรมท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (4) การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (5) อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร (6) อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (7) อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (8) อุตสาหกรรมการขนส่งและการบิน (9) เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (10) อุตสาหกรรมดิจิตอล

พื้นที่อีสเทิร์นซีบอร์ด ซึ่งเป็นต้นน้ำของอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากปัจจุบันมีมูลค่าคิดเป็น 6%ของ GDP ประเทศไทย ต่อไป ซูเปอร์คลัสเตอร์ปิโตรเคมี หรือ High Value Petrochemical จะต้องถูกพัฒนาไปสู่ปิโตรเคมีที่มีมูลค่าสูงและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สร้างความพร้อมของวัตถุดิบเพื่อรองรับการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายด้วยการ

เน้นการลงทุนในเขตพื้นที่มาบตาพุดจังหวัดระยองกับศรีราชา จังหวัดชลบุรี คาดการณ์กรอบเงินลงทุนในโครงการที่จะเกิดขึ้นประมาณ 380,000 ล้านบาท

Bio-industry หรือการลงทุนเพื่อสร้างอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าชีวภาพจากวัตถุดิบการเกษตรด้วยการใช้เทคโนโลยีชีวภาพ มีการใช้ตัวเร่งปฏิกิริยาเคมีและตัวเร่งปฏิกิริยาชีวภาพ อาทิ เอนไซม์/จุลินทรีย์ รวมไปถึงความร่วมมือระหว่างสถาบันวิจัย/สถาบันทางการศึกษาในด้านเทคโนโลยีขั้นสูง นวัตกรรม เทคโนโลยีที่มีความยั่งยืนในด้านการพัฒนาตัวเร่งปฏิกิริยาทางเคมี/ชีวภาพ และโครงการด้านอื่น ๆ

- Super Cluster/Cluster ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและเป็นอุตสาหกรรมแห่งอนาคต พร้อมกับ อุตสาหกรรมเป้าหมายอีก 10 ประเภท โดยเป็นอุตสาหกรรมที่ไทยมีศักยภาพในการแข่งขัน และสามารถพัฒนาหรือต่อยอดการใช้เทคโนโลยีที่สูงขึ้นเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มได้ ประกอบด้วย 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ

1. การต่อยอด 5 อุตสาหกรรมเดิม (First S-Curve) คือ

1) อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-generation

Automotive)

2) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics)

3) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism)

4) การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology)

5) อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร (Food for the Future) มีฐานที่แข็งแรง แต่ต้องต่อยอดการลงทุนในผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ให้มีการวิจัยและพัฒนา เพื่อยกอุตสาหกรรมสู่ระดับนานาชาติ

2. **การเติม 5 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve)** ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมใหม่ที่ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันและมีผู้สนใจลงทุน ประกอบด้วย

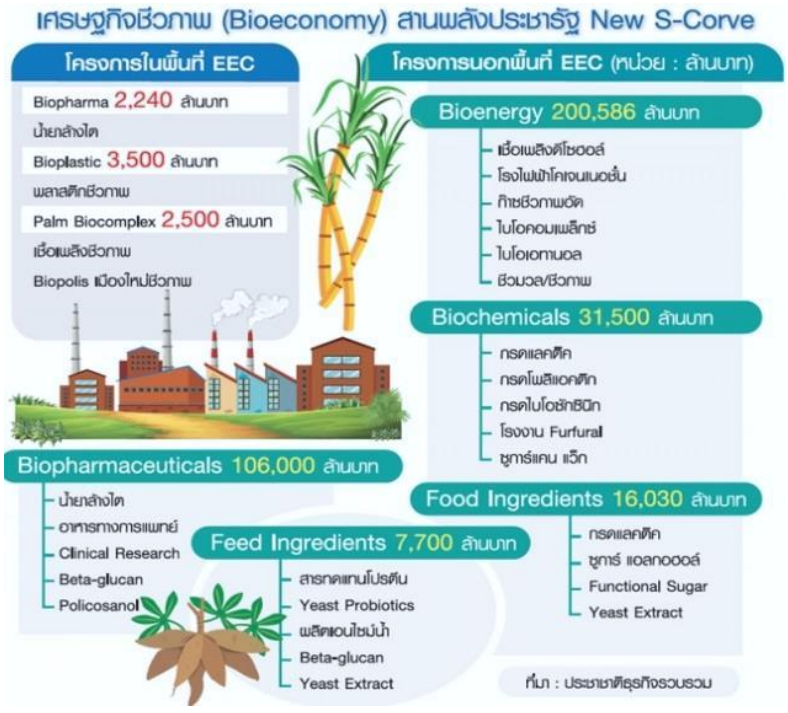
1) อุตสาหกรรมหุ่นยนต์เพื่อการอุตสาหกรรม (Robotics) จะนำไทยเข้าสู่อุตสาหกรรม Industry 4.0 อาทิ หุ่นยนต์สำหรับผลิตยานยนต์, หุ่นยนต์เชื่อมโลหะ, หุ่นยนต์เฉพาะด้าน เพราะโลกมีความต้องการสูง

2) อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) เน้นระบบขนส่งในภาพรวมเพื่อสร้างความเชื่อมโยงสู่การเป็นศูนย์รวมกิจการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย จำนวนเครื่องบินที่มากขึ้นต้องการการซ่อมแซม และมีการขนส่งทางอากาศมากมากขึ้น มีสนามบินอู่ตะเภาและสนามบินอื่นๆ ที่จะนำมาใช้ประโยชน์ในการสร้างอุตสาหกรรมการบินได้

3) อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Biochemical) เพราะโลกกำลังต้องการความยั่งยืน และทั่วโลกกำลังกำหนดมาตรฐานด้านชีวภาพเข้ากับการค้า คือถ้าการผลิตไม่หันมาใช้เคมีชีวภาพ เช่น ไบโอพลาสติก ในการหีบห่อ ก็อาจจะส่งออกไม่ได้

4) อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital) เน้นการขับเคลื่อน E-Commerce การเชื่อมโยงกับโครงการ National e-Payment ของรัฐ การจัดตั้งกลไก Escrow Account ฐานข้อมูล ความต้องการสูงมากและเป็นมาตรการฐานใหม่ในการดำรงชีพ

5) อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub) ในด้านการรักษาพยาบาล มีหมอ พยาบาล ทำได้ดีเป็นที่รู้จักทั่วโลก ต้องเพิ่มการลงทุนในการผลิตยา อุปกรณ์การแพทย์ และระบบการรักษาพยาบาลระยะไกล เพราะมีผู้สูงอายุมากขึ้น ต้องทำให้ครบวงจรการแพทย์



ทั้งนี้ อยู่ในระหว่างการประสานงานชักจูงนักลงทุนรายสำคัญที่แสดงความสนใจ ได้แก่

1) คลัสเตอร์อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่

- Tesla สหรัฐอเมริกา รถยนต์ไฟฟ้า
- Shanghai Motor สาธารณรัฐประชาชนจีน
- BMW เยอรมัน
- Suzuki ญี่ปุ่น
- Mercedes-Benz เยอรมัน

2) คลัสเตอร์อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ

- Foxconn ไต้หวัน Iphone Ipad

3) คลัสเตอร์อุตสาหกรรมการเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ

- Reliance Group อินเดีย
- Otsuka ญี่ปุ่น

4) คลัสเตอร์อุตสาหกรรมหุ่นยนต์

- Kuka ญี่ปุ่น หุ่นยนต์เพื่ออุตสาหกรรม

5) คลัสเตอร์อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร

- Fujifilm ญี่ปุ่น

6) คลัสเตอร์อุตสาหกรรมการขนส่งและการบิน

- Airbus ฝรั่งเศส
- Boeing อังกฤษ
- Tianjin สาธารณรัฐประชาชนจีน

7) คลัสเตอร์อุตสาหกรรมดิจิตอล

- Lazada สิงคโปร์

- Alibaba สาธารณรัฐประชาชนจีน

- IZP Group สาธารณรัฐประชาชนจีน

6. แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก พ.ศ.2560 – 2564

1. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2560 รับทราบและเห็นชอบตามมติคณะกรรมการ คนพ. ครั้งที่ 1/2559 ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการโครงการต่าง ๆ ให้เป็นไปตามกฎหมายระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องต่อไป โดย

1) เห็นชอบโครงการสำคัญภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564) ที่มีความจำเป็นต้องเร่งดำเนินการในปี 2560 จำนวน 48 โครงการ วงเงินรวม 6,992.67 ล้านบาท โดยให้ขอรับการสนับสนุนจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำความตกลงในรายละเอียดกับสำนักงบประมาณ

2) เห็นชอบในหลักการแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564) รวมจำนวน 173 โครงการ กรอบวงเงินลงทุนรวม 712,645.23 ล้านบาท

2.ร่างกรอบแผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก เพื่อดำเนินงานตามคำสั่ง คสช. ที่ 2/2560 เรื่องการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ให้มีแผนการพัฒนาที่ต่อเนื่องจากที่ ครม.ได้อนุมัติไว้แล้วโดยเป็นแผนที่มีความครบถ้วน มีบูรณาการ และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ การประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรับรู้และความเข้าใจที่ถูกต้อง บรรลุ

เจตนารมณ์ของรัฐบาล

1) วัตถุประสงค์ เพื่อจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และแผนปฏิบัติการสนับสนุนการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เพิ่มการจ้างงาน ยกระดับคุณภาพชีวิตและรายได้ของประชาชน เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติตามแนวทางประเทศไทย 4.0

2) เป้าหมายการพัฒนา

(1) พื้นที่เป้าหมาย จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง รวมถึงพื้นที่อื่นใดที่จะมีการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเพิ่มเติม

(2) อุตสาหกรรมเป้าหมาย ซูเปอร์คลัสเตอร์ และ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย: กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth)

(3) โครงสร้างพื้นฐาน สภาพแวดล้อม และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ รวมถึงระเบียบ ข้อบังคับต่างๆในพื้นที่ ให้ส่งเสริมสนับสนุนให้เป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาที่สมบูรณ์และยั่งยืนในทุกมิติ

3) ร่างกรอบแผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ประกอบด้วย 8 แผนงานย่อย ได้แก่

(1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

(2) การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา – ท่าเรือสัตหีบและบริการโลจิสติกส์ต่อเนื่อง

(3) การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย

(4) การพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่

(5) การพัฒนาศูนย์กลางการเงิน

(6) การพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี

(7) การพัฒนาเมืองใหม่ ฉะเชิงเทรา-พัทยา-ระยอง

(8) การประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจกับ

ประชาชนในพื้นที่

จังหวัดระยองขอรับการสนับสนุนงบประมาณ ผ่านแผนพัฒนาระเบียงเศรษกิจภาคตะวันออก พ.ศ.2560 – 2564 ซึ่งนายกรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบโครงการภายใต้แผนงานพัฒนา (พ.ศ. 2560-2564) ที่ต้องเร่งดำเนินการในปี 2560 จำนวน 48 โครงการ วงเงินรวม 6,992.67 ลบ. โดยให้ขอรับการสนับสนุนจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำความตกลงในรายละเอียดกับสำนักงบประมาณ ซึ่งจะมาโครงการดำเนินการในพื้นที่ คือ

แผนงาน/ โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณปี 2560 (ล้านบาท)
โครงการทีขอรับจัดสรรงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 (48 โครงการ)			**6,992.67**
แผนงาน 1 แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ			**291.80**
การจัดการสิงแวดล้อม			
(1) โครงการบริหารจัดการกากอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC	กรอ.	2560	50
(2) โครงการพัฒนาโรงงานอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ	กรอ.	2560	70
การประชาสัมพันธ์			
(3) โครงการสื่อสารประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	กนอ.	2560-2562	50
(4) โครงการประชาสัมพันธ์และจัดกิจกรรมชักจูงการลงทุนในต่างประเทศสำหรับโครงการ EEC	สกท.	2560	121.8

แผนงาน/ โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณ ปี 2560 (ล้านบาท)
แผนงาน 2 แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์			**2,312.97**
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม			
(5) โครงการ ทล.3126 แยก ทล.3-ทางเข้าสนามบินอู่ตะเภา (ระยะทาง 2 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)	ทล.	2560-2562	50.00
(6) โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟอู่ตะเภา	รฟท.	2560-2562	30.00
(7) โครงการจัดหาระบบวิทยุสื่อสารแบบเครือข่ายดิจิตอล	จท.	2560	16.70
(8) โครงการจัดหาและวางทุ่นเครื่องหมายเพื่อความปลอดภัยทางน้ำในบริเวณอ่าวพัทยาและเกาะล้าน	จท.	2560	30.90
(9) โครงการจัดหารถยนต์ตรวจการณ์ชายหาด ATV จำนวน 2 คัน	จท.	2560	1.22
(10) โครงการจัดหาเรือยนต์ตรวจการณ์ทางทะเลไฟเบอร์กล๊าซ ขนาด 27 ฟุต	จท.	2560	10.00
(11) โครงการตั้งศูนย์ควบคุมการจราจรในพื้นที่ (อ่าวพัทยา-เกาะล้าน) ตามยุทธศาสตร์เพื่อการยกระดับความปลอดภัยทางน้ำ	จท.	2560-2562	72.00
(12) โครงการปรับปรุงก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อท่องเที่ยวเกาะล้าน	จท.	2560-2561	22.80
(13) โครงการพัฒนาระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (บ้านเพ-เกาะเสม็ด จ.ระยอง)	จท.	2560	21.35
การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ			**2,058**

แผนงาน/ โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณ ปี 2560 (ล้านบาท)
(14) โครงการก่อสร้าง high speed taxiway และ taxiway เพิ่มเติม	ทร.	2560-2561	10
(15) โครงการก่อสร้าง Bunker เพื่อจัดระเบียบลานจอดอากาศยานแยกพื้นที่จอดอากาศยานทหาร	ทร.	2560	10
(16) โครงการระบบสารสนเทศอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2	ทร.	2560	70
(17) โครงการจัดหาระบบกล้องวงจรปิด เครื่อง X-ray และ Software ในการรักษาความปลอดภัยในอาคารผู้โดยสาร ลานจอดรถและเส้นทางเข้า-ออก	ทร.	2560	53
(18) โครงการก่อสร้างอาคาร จนท.บริการภาคพื้น จัดเก็บอุปกรณ์ และอะไหล่	ทร.	2560	20
(19) โครงการก่อสร้างอาคารบริการ ลานจอดรถยนต์เพิ่มเติมและ ย้ายกองขนส่ง สถานีการบิน กองการบินทหารเรือ	ทร.	2560	105
(20) โครงการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2	ทร.	2560-2563	80
(21) โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและพื้นที่โดยรอบ	ทร.	2560	150
(22) โครงการก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน MRO ระยะที่ 1	ทร.	2560-2564	150
(23) โครงการก่อสร้างอาคารรองรับการปฏิบัติงานของ Air Cargo ระยะที่ 1	ทร.	2560-2562	70
(24) โครงการก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน	ทร.	2560-2564	1,230

แผนงาน/ โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณ ปี 2560 (ล้านบาท)
(25) โครงการก่อสร้างศูนย์วิจัยเกี่ยวกับอุตสาหกรรมทางทหารพื้นที่ Defense-related industry research zone	ทร.	2560-2562	10
(26) โครงการระบบสาธารณูปโภค	ทร.	2560-2565	100
แผนงาน 3 แผนงานพัฒนาเมือง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ การจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข			**4,256.20**
ผังเมือง			**75**
(27) โครงการวางผังพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา	ยผ.	2560	60
(28) โครงการจัดทำผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่เฉพาะบริเวณชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานอู่ตะเภา	ยผ.	2560	15
ระบบน้ำ			**1,675.51**
(29) โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนหลักการพัฒนาและจัดการทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก	ชป.	2560-2561	25
(30) โครงการปรับปรุงคลองชลประทานพานทอง	สนง.ชป. 9	2560-2562	480
(31) โครงการระบบสูบผันน้ำคลองสะพาน-อ่างฯ ประแสร์	สนง.ชป. 9	2560-2562	35
(32) โครงการอาคารอัดน้ำท้ายอ่างฯ ประแสร์	สนง.ชป. 9	2560	42
(33) โครงการขุดลอกอ่างฯ ดอกกราย	สนง.ชป. 9	2560-2561	50
(34) โครงการอาคารบังคับน้ำในแม่น้ำระยอง	สนง.ชป. 9	2560	150
(35) โครงการเพิ่มความจุอ่างฯ หนองปลาไหล	สนง.ชป. 9	2560-2561	175

แผนงาน/ โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณ ปี 2560 (ล้านบาท)
(36) โครงการปรับปรุงระบบระบายน้ำหน้าพระธาตุ ระยะที่ 2	สนง.ชป. 9	2560-2562	70
(37) โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายประปาสาขาชลบุรี-พนัสนิคม-(พานทอง)-(ท่าบุญมี) ปีงบประมาณ 2560 (ระยะที่ 1)	กปภ.	2560-2562	648.51
สิงแวดล้อมเมือง			**1,179.68**
(38) โครงการก่อสร้างระบบหมักก๊าซชีวภาพ	อบจ.ระยอง	2560	253
(39) โครงการบริหารจัดการขยะมูลฝอยตกค้างสะสมจังหวัดระยอง แบบบูรณาการ	อบจ.ระยอง	2560	96
(40) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขยะ เกาะเสม็ด	อบจ.ระยอง	2560	93
(41) โครงการจัดตั้งศูนย์บัญชาการตอบโต้สาธารณภัยและอุบัติภัยจังหวัดระยอง	ปภ.ระยอง	2560	47.60
(42) โครงการจัดซื้อกังหันน้ำชัยพัฒนาเพื่อบำบัดน้ำเสียในสวนเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา	ทน. แหลมฉบัง	2560	5.08
(43) โครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำถนนเลียบทางรถไฟฝั่งตะวันออก ระยะที่ 1 เมืองพัทยา	เมืองพัทยา	2560-2561	665
(44) โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาพื้นที่แหลมบาลีฮาย เมืองพัทยา	เมืองพัทยา	2560	20
สาธารณสุข			**1,326.02**

แผนงาน/ โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณปี 2560 (ล้านบาท)
(45) โครงการพัฒนาศูนย์ความเป็นเลิศการให้บริการระบบการแพทย์และสาธารณสุขใน 3 จังหวัดระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก เขตสุขภาพที่ 6	สป.สธ.	2560-2562	907.02
(46) โครงการพัฒนาศักยภาพการให้บริการด้านอาชีวเวชศาสตร์และเวชศาสตร์สิ่งแวดล้อมเขตสุขภาพที่ 6 เพื่อตอบสนองนโยบายระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก	สป.สธ.	2560-2561	419
แผนงาน 4 การบริหารจัดการ			**131.70**
(47) โครงการค่าใช้จ่ายสำนักงานคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก)	สศช.	2560	1.70
(48) โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	สศช.	2560	130

ระยะสั้น (2559-2560)

ความพร้อมพื้นที่รองรับอุตสาหกรรม

- มีพื้นที่นิคมฯรองรับอุตสาหกรรม 15,000 ไร่ ความพร้อมด้านการคมนาคมขนส่ง

- เส้นทางขนส่งเข้าท่าเรือแหลมฉบังตามถนนหมายเลข 36 / 344 ไม่เกิดปัญหาคอขวด

- มีระบบรถไฟทางคู่เพิ่มขึ้นสายฉะเชิงเทรา-คลอง 19-แก่งคอย

- มีท่าเรือท่องเที่ยวเกาะล้านได้มาตรฐาน

- สนามบินอู่ตะเภามีพื้นที่อาคารผู้โดยสาร พร้อมระบบรักษาความปลอดภัยและลานจอดอากาศ-ยาน รองรับผู้โดยสาร 3 ล้านคน/ปี

ความพร้อมด้านสาธารณูปโภค

- ระบบไฟฟ้าที่มีอยู่รองรับความต้องการได้ถึง ปี 2565

- มีแหล่งน้ำดิบรองรับความต้องการได้ถึงปี 2563

ความพร้อมบริการสาธารณสุข

- มีความพร้อมด้านสถานที่และครุภัณฑ์ทางการแพทย์ การให้บริการด้านอุบัติเหตุ ฉุกเฉินของ รพ.แกลง /รพ.เฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเทพฯ/ รพ.พุทธโสธร

ระยะกลาง (2561-2563)

ความพร้อมพื้นที่รองรับอุตสาหกรรม

- มีนิคมฯ รองรับอุตสาหกรรมnew s-curve เพิ่มอีก6 นิคมอุตสาหกรรม

ความพร้อมด้าน การคมนาคมขนส่ง

- มีมอเตอร์เวย์พัทยา-มาบตาพุด

- มีท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ท่าเรือแหลมฉบัง

- มีศูนย์ขนส่งรถไฟแหลมฉบัง STRO รองรับตู้สินค้า 2 ล้าน TEU/ปี

- สนามบินอู่ตะเภามี high speed taxiway และ taxiway เพิ่มเติม และทางวิ่งที่ 2

- ท่าเรือจุกเสม็ดพร้อมรองรับเรือสินค้าและเรือท่องเที่ยวขนาดใหญ่

ความพร้อมด้านสาธารณูปโภค

- มีระบบผันน้ำ เพิ่มความจุอ่างฯ ปริมาณน้ำเพิ่มอีก 360 ล้าน ลบ./ม.(รองรับได้อีก 10 ปี)

-มีปริมาณน้ำประปา รองรับความต้องการเพิ่มขึ้นอีก 170

ล้าน ลบ./ม. (รองรับ 273,000 ครัวเรือน)

- มีพื้นที่รองรับการท่องเที่ยวแห่งใหม่บริเวณแหลมบาลีฮายเมืองพัทยา ความพร้อมบริการสาธารณสุข

- มีศูนย์ความเป็นเลิศการให้บริการระบบการแพทย์

- มีโรงพยาบาลที่มีระบบบริการด้านอาชีวเวชศาสตร์และเวชศาสตร์สิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐาน

ระยะยาว (2564 เป็นต้นไป)

ความพร้อมรองรับอุตสาหกรรม

- มีท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 ความพร้อมด้านการคมนาคมขนส่ง

- มีมอเตอร์เวย์ (ชลบุรี-นครราชสีมา)

- มีรถไฟความเร็วสูง กทม.-ระยอง (PPP)

- มีรถไฟรางเบา Tram พัทยา (PPP)

- มีท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

- มีเฟอร์รี่เชื่อมชายฝั่งทะเลอ่าวไทย

- สนามบินอู่ตะเภามีศูนย์ซ่อมอากาศยาน MRO Complex / มีศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน / AIR CARGO /

- มี Free Trade Zone / Medical Hub ความพร้อมด้านสาธารณูปโภค – มีระบบไฟฟ้าที่ทั่วถึงและเพียงพอ

7. การพัฒนาเร่งด่วน 15 โครงการ

แผนงาน/โครงการภายใต้กรอบแผนปฏิบัติการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกประกอบด้วยโครงการในร่างแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564) ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการแล้ว และจะมีโครงการเพิ่มเติมขึ้น โดย สกรศ. จะประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และทำงานในรูปของอนุกรรมการฯ คณะทำงานในจำนวนนี้มีโครงการหลักที่สำคัญ 15 โครงการ ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการแล้ว ดังนี้

1) โครงการหลักที่จำเป็นต้องเร่งดำเนินการในลำดับแรก จำนวน 5 โครงการ ประกอบด้วย

(1) การพัฒนารถไฟความเร็วสูง

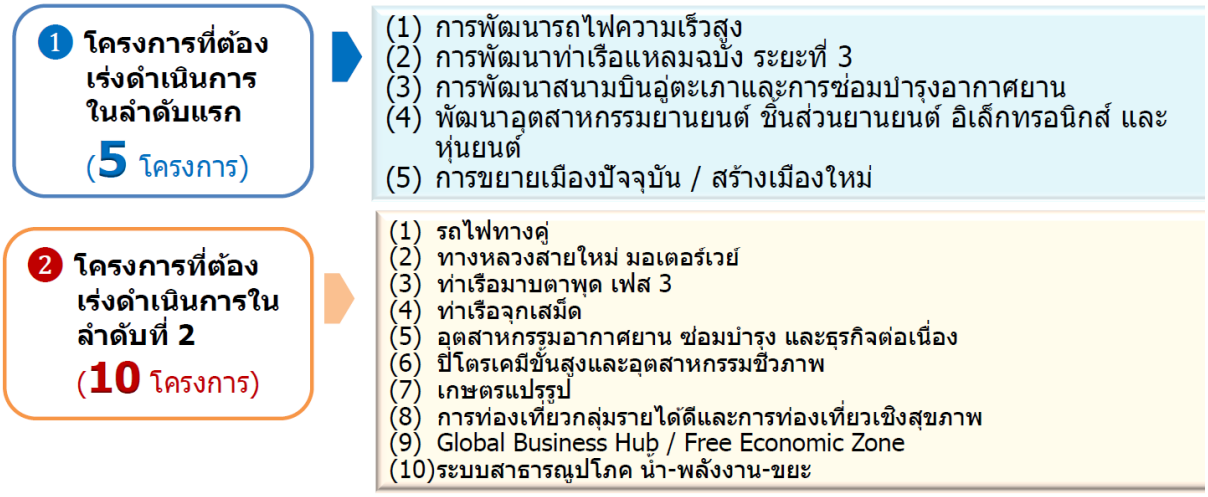
(2) การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

(3) การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและการซ่อมบำรุงอากาศยาน

(4) พัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ชิ้นส่วนยานยนต์อิเล็กทรอนิกส์ และหุ่นยนต์

(5) การขยายเมืองปัจจุบัน/สร้างเมืองใหม่

2) โครงการสำคัญที่จำเป็นต้องเร่งดำเนินการในลำดับที่สอง จำนวน 10 โครงการ เป็นโครงการที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งรัดดำเนินการตามแผนงาน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ประกอบด้วย (1) รถไฟทางคู่ (2) ทางหลวงสายใหม่ มอเตอร์เวย์ (3) ท่าเรือมาบตาพุด เฟส 3 (4) ท่าเรือจุกเสม็ด (5) อุตสาหกรรมอากาศยาน ซ่อมบำรุง และธุรกิจต่อเนื่อง (6) ปิโตรเคมีขั้นสูงและอุตสาหกรรมชีวภาพ (7) เกษตรแปรรูป (8) การท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (9) Global Business Hub / Free Economic Zone (10) ระบบสาธารณูปโภค น้ำ-พลังงาน-ขยะ



8. การเชื่อมโยงการพัฒนา

1.เมืองการบินตะวันออก(การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติ

อู่ตะเภา ระยอง พัทยา)

สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง พัทยา เรียกสั้นๆ ว่า สนามบินอู่ตะเภา ตั้งอยู่ในพื้นที่ 2 จังหวัดคือระยอง และชลบุรี มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 16,700 ไร่ เป็นพื้นที่ที่ใช้งานทางทหารฝั่งตะวันตกของทางวิ่ง โดยเป็นที่ตั้งหน่วยต่างๆ ของกองทัพเรือประมาณ 8,000 ไร่ ปัจจุบันมีการดำเนินงานเป็นท่าอากาศยานนานาชาติภายใต้การบริหารของกองทัพเรือตาม พรบ.กองทุนหมุนเวียน ใช้พื้นที่สำหรับเป็นอาคารผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวกประมาณ 100 ไร่ กองทัพเรือพัฒนาเพื่อดำเนินงานในเชิงพาณิชย์ตามนโยบายพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออก

ในระยะเวลาที่ผ่านมาสนามบินอู่ตะเภาได่รับการจับตาในการเป็นสนามบินพาณิชย์แห่งที่ 3 ด้วยเหตุผลคือ

1.ความแออัดของสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิ ซึ่งมีผู้โดยสารเกินความสามารถที่วางไว้คือ 18 ล้านคน/ปี

2. พื้นที่สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิไม่สามารถขยายได้เนื่องจากเป็นเขตเมือง

3. มีภูมิประเทศใกล้แหล่งท่องเที่ยวโดยเฉพาะพัทยา ใกล้แหล่งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่

สถานะปัจจุบัน เป็นสนามบินอู่ตะเภาที่มีศักยภาพสูง แต่ยังใช้ไม่เต็มศักยภาพ ที่ผ่านมาในปี 2558 มีผู้โดยสารมาใช้บริการ 1.7 แสนคนต่อปี ปี 2559 จำนวน 7.1 แสนคนต่อปี เพิ่มขึ้นประมาณ 400-500% ส่วนปี 60 ตั้งเป้าว่าจะมีผู้โดยสาร 1.2 ล้านคนต่อปี สนามบินอู่

ตะเภาประกอบด้วย

1) ทางวิ่ง 1 ทางวิ่งขนาดมาตรฐานสามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ที่สุดในโลกได้

2) อาคารผู้โดยสาร 2 หลัง รวมกัน 3.7 ล้านคนต่อปี

- อาคารหลังที่ 1 รองรับได้ประมาณ 700,000 คนต่อปี
- อาคารหลังที่ 2 จะเปิดใช้งานในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2560 ประมาณ 3 ล้านคนต่อปี

3) ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่มีโรงซ่อมเครื่องบินขนาด 24,000 ตารางเมตร ซ่อมได้ 3 ลำพร้อมกัน

กองทัพเรือ เน้นให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 รองจากสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง นอกจากนั้นยังมีศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งศูนย์ซ่อมปัจจุบันเปิดดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2540 พื้นที่ 150 ไร่ มีขีดความสามารถในการซ่อมใหญ่ (Heavy Maintenance) สำหรับเครื่องบินลำ ตัวกว้างแบบ Boeing 747, Boeing 777, Airbus A330 และเครื่องบินลำตัวแคบแบบ Boeing 737 โดย มีโรงซ่อมอากาศยาน(Hangar) ขนาดใหญ่สามารถนำเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงพร้อมกันได้ 3 ลำ ดำเนินการซ่อมเฉลี่ยปีละ 20 ลำ ปัจจุบันคาดการณ์ว่าประเทศไทยมีค่าใช้จ่ายด้านการซ่อมบำรุงของเครื่องบินพาณิชย์ประมาณ 771.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นทุกปี ในปี พ.ศ. 2567 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเกือบร้อยละ 60 สูญเสียให้กับต่างประเทศ เนื่องจากประเทศไทยขาดผู้ประกอบการซ่อมบำรุงที่มีศักยภาพในการสร้างศูนย์ซ่อม

ความสำคัญของสนามบินอู่ตะเภากับการเป็นศูนย์กลางการบินของประเทศไทย คลัสเตอร์การบินที่สำคัญที่สุด คือ กลุ่มสนามบินภาคกลางของประเทศ คือ สนามบินสุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอู่ตะเภา โดยปัจจุบันสนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมืองมีผู้โดยสารมากกว่า

ความสามารถในการรองรับประมาณ 18 ล้านคนและแผนการขยายตัวของทั้ง 2 สนามบินไม่เพียงพอที่จะรองรับผู้โดยสารในอนาคต

ประมาณการว่าความอัดแอจะเพิ่มขึ้นในระยะ 5 ปีข้างหน้า และถึงแม้สนามบินสุวรรณภูมิจะขยายจาก 45 ล้านคนเป็น 90 ล้านคนตามแผนในปี 2564 แต่ยังคงไม่เพียงพอ แม้เมื่อรวมกับแผนที่ให้ดอนเมืองขยายตัวจาก 18 ล้านคนเป็น 40 ล้านคนในปี 2568 แล้ว ความจุของ 2 สนามบินที่ 130 ล้านคนจะพอดีกับประมาณการนักท่องเที่ยวในปีนั้น และจะเริ่มมีความขาดแคลนต่อไป ประเทศไทยจึงจำแป็นต้องใช้ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเพื่อพัฒนาการเป็นศูนย์กลางการบิน Aviation Hub โดยจะเร่งการขยายตัวของสนามบินอู่ตะเภาโดยเร็ว

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานของ กระทรวงคมนาคม ธุรกิจการบินซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการ ได้วางแผนการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาสู่เชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบรองรับการเป็น “Aeropolis” หรือเมืองอุตสาหกรรมการบินเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการบินในภูมิภาค มีความสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 30 ล้านคนใน 10 ปี ดังนั้นเพื่อให้

สามารถแก้ปัญหาในระยะ 15 ปีข้างหน้า การขยายตัวของสนามบินอู่ตะเภาจะ แบ่งได้เป็น 3 ช่วง 15 ล้านคนใน 5 ปี 30 ล้านคนใน 10 ปี และ 60 ล้านคนใน 15 ปี

เพื่อให้สนามบินอู่ตะเภาจะถูกประกาศเป็น “เขตส่งเสริมระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก: เมืองการบินภาคตะวันออก (Special EEC Zone: Eastern Airport City)

1) เมืองการบินภาคตะวันออก ครอบคลุมพื้นที่ 3,835 ไร่ บริเวณสนามบินอู่ตะเภา (ตามแผนที่ที่แนบ) จะมีสนามบิน 2 ทางวิ่ง ขนาดมาตรฐาน 3,500 x 60 เมตร มีระยะห่างระหว่างกัน 1,535 เมตร

2) มีกิจกรรมหลัก 6 กลุ่ม คือ

- กลุ่มอาคารผู้โดยสารและการค้า อยู่ระหว่างทางวิ่งทั้ง 2 วิ่งอาคารผู้โดยสารขยายเป็น 3 ระยะคือ 15-30-60 ล้านคนต่อปี ในระยะ 5-10-15 ปีตามลำดับ โรงแรม ห้างสรรพสินค้า อาคารสำนักงาน กลุ่มธุรกิจบันเทิง เชื่อมต่อด้วย สถานีรถไฟความเร็วสูงอยู่ชั้นใต้ดินของอาคารผู้โดยสาร และ ทางด่วนเชื่อมถนนภายนอกกับอาคารผู้โดยสาร

- กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมอากาศยาน ประกอบด้วยเขตการค้าเสรี (free trade zone) เพื่อประกอบการค้าและอุตสาหกรรม กลุ่มธุรกิจคาร์โก กลุ่มธุรกิจซ่อมอากาศยาน

- ศูนย์ฝึกอบรมบุคคลการอากาศยาน และธุรกิจการบิน

- กลุ่มอุตสาหกรรมเทคโนโลยีป้องกันประเทศ

- ศูนย์การแพทย์เฉพาะด้าน

- ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ซึ่งเป็นท่าเรือเฟอร์รี่ เชื่อมโยงด้วยรถราง

ในอนาคตจะมีการเพิ่มเติม เขตส่งเสริมพิเศษ ในพื้นที่ใกล้เคียงอีก 3 ด้าน คือ กลุ่มศูนย์การแพทย์เฉพาะด้าน (Medical Hub)

กลุ่มอุตสาหกรรมเทคโนโลยีป้องกันประเทศ กลุ่มธุรกิจท่าเรือสัตหีบ ซึ่งจะประกอบด้วยท่าเรือข้ามฝากไปกรุงเทพฯ และ ปราณบุรี และท่าเรือสำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่

รวมงบลงทุนเบื้องต้นทั้งโครงการประมาณ 1.8 แสนล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนใน 5 ปีแรก

ความสำเร็จของ เขตส่งเสริมพิเศษ : เมืองการบินภาคตะวันออก ขึ้นอยู่กับการสนับสนุนของหน่วยงานต่างๆ ทั้งเพื่อเร่งรัดการลงทุนภายในพื้นที่ การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเข้าสู่สนามบินและการพัฒนาอุตสาหกรรมภายในและภายนอกพื้นที่สนามบิน เงื่อนไขที่สำคัญ

1) การเร่งรัดการทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) ของธุรกิจการซ่อมเครื่องบินของการบินไทย และ Airbus เพื่อนำไปสู่การร่วมทุนในอนาคต ตลอดจจการทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) ระหว่างสำนักงานการบินอู่ตะเภา กับ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) การไฟฟ้าฯ การประปา ในการจัดสาธารณุปโภคให้เพียงพอ กำหนดสิทธิประโยชน์ของผู้ประกอบการในเขตส่งเสริม เมืองการบินภาคตะวันออก ในการลงทุนในกิจกรรมหลักทั้ง 6 กลุ่ม

2) การเชื่อมโยงทั้ง 3 สนามบินด้วยรถไฟความเร็วสูง ตรงตามเวลาเปิดใช้สนามบินอู่ตะเภา ความสำเร็จของการใช้ 3 สนามบินร่วมเป็นคลัสเตอร์เดียวกัน ขึ้นอยู่กับ การที่มีรถไฟความเร็วสูงเข้าเชื่อมเมื่อสนามบินอู่ตะเภาเสร็จการพัฒนาระยะที่สอง ในปี 2566 (ค.ศ.2023) ซึ่งหากไม่ทันเวลา ผู้โดยสารไม่สามารถถ่ายโอนมายังสนามบินอู่ตะเภาได้ และ จะทำให้การลงทุนสนามบินอู่ตะเภา ไม่ได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนตามที่ตั้งใจไว้ และขาดทุนในที่สุด

3) เร่งลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายและการพัฒนาเมืองในอนาคต เมืองการบินภาคตะวันออก จะขยายตัวไปสู่ “มหานครการบินภาคตะวันออก” ในอนาคต เมื่ออุตสาหกรรมเป้าหมายเช่น หุ่นยนต์ อิเล็กโทรนิกส์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วน การวิจัยและพัฒนาสินค้า ทำให้ธุรกิจขยายตัว มีการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ การประชุมและสัมมนา ศูนย์กลางกระจายสินค้า และมีการวางแผนเมืองทันสมัยแห่งอนาคต ซึ่งประกอบด้วย โรงเรียนนานาชาติ สถานพยาบาลระดับโลก ศูนย์ฝึกอบรมวิชาชีพ ทำให้มีประชากรเพิ่มขึ้นครอบคลุมพื้นที่หลายตารางกิโลเมตรใกล้เคียงสนามบินอู่ตะเภาเดิม ส่งผลให้เมืองการบินภาคตะวันออก ก็จะกลายเป็น มหานครการบินภาคตะวันออก

4) ทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ จัดทำโครงการพัฒนาชุมชน (Community Improvement District) ให้กับชุมชนใกล้เคียงกับเมืองการบินภาคตะวันออก

กำหนดการสำคัญ

1) มีนาคม 2560 : ลงนาม MOU ระหว่าง การบินไทย กับ Airbus ในการร่วมศึกษาการลงทุนการซ่อมเครื่องบิน และอู่ซ่อมเครื่องบินอัจฉริยะ

2) มิถุนายน 2560 : ประกาศเชิญชวนผู้ลงทุนทั่วโลก

3) มกราคม 2561 : ประกาศชื่อผู้ชนะการออกแบบและ

ลงทุน

4) 2566 : กลุ่มอาคารผู้โดยสาร 15 ล้านคนแล้วเสร็จ พร้อมกลุ่มอุตสาหกรรมอากาศยาน ศูนย์ฝึกอบรมฯ เมดิคัลฮับ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ แล้วเสร็จ

<u>แผนการดำเนินการ</u>

จะมีการลงทุนทั้งโครงการพัมฯเมืองการบินภาคตะวันออก ไม่น้อยกว่า 1.8 แสนล้านบาท ระยะที่ 1 (พ.ศ.2560-2564) จะมีการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย เพิ่มจำนวนผู้ประกอบการและประเภทของการผลิตชิ้นส่วนอุตสาหกรรมอากาศยาน สร้างบุคลากร รวมทั้งปรับปรุงหลักสูตรการผลิตช่างและวิศวกรอากาศยาน ซึ่งปัจจุบัน บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ศึกษาเพื่อหาผู้ร่วมทุนแล้ว ซึ่งได้รับความสนใจจากบริษัทผู้ผลิตเครื่องบินและสายการบิน หลังจากรัฐบาลประกาศนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งปัจจุบันการบินไทยมีการซ่อมบำรุงเครื่องบินลำตัวกว้าง อนาคตจะพัฒนาซ่อมเครื่องบินลำตัวแคบพิสัยกลาง เพื่อรองรับตลาดที่เพิ่มขึ้นสำหรับการบินระยะ 3-4 ชั่วโมง นอกจากนี้ ทางแอร์บัส

ซึ่งเป็นผู้ผลิตเครื่องบิน A380 มีความสนใจที่จะตั้งศูนย์ซ่อมเครื่องบินขนาดใหญ่ เพิ่มจากปัจจุบันที่มี 2 แห่ง คือ เมืองโดฮา (การ์ตา) และจีน ซึ่งมองภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเพิ่มในส่วนของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอากาศยาน ในระยะแรก จากปัจจุบันที่มีโรงงาน 28 แห่ง จะเพิ่มผู้ประกอบการอีก 10-20 โรงงาน

ระยะที่ 2 (พ.ศ.2565-2569) จะมีการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มเติมเพื่อให้เพียงพอต่อการซ่อมบำรุงภายในประเทศ จัดกลุ่มอุตสาหกรรม (คลัสเตอร์) ให้ครบทุกประเภทอุตสาหกรรมอากาศยานตามแผนธุรกิจ และสร้างช่างเทคนิควมทั้งวิศวกรอากาศยานให้เพียงพอต่อความต้องการ

ระยะที่ 3 (พ.ศ.2570-2575) จะมีการจัดตั้ง Aeropolisเพื่อรองรับการซ่อมบำรุงเครื่องบินของภูมิภาค ยกระดับความสามารถในการผลิตอุตสาหกรรมอากาศยานเข้าสู่ Tier 2 (Design& Build) และการพัฒนาบุคลากรด้านการบินจนสามารถเข้าสู่การเป็น Research & Institutions ได้

ขณะกองทัพเรือนี้ได้จัดงบประมาณ 150 ล้านบาท จ้างที่ปรึกษาจากสหรัฐอเมริกา มาช่วยออกแบบและศึกษารายละเอียดจัดทำเป็นแผนหลักในการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา เพื่อรองรับอุตสาหกรรมทางด้านการบินต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น อุตสาหกรรมชิ้นส่วนเครื่องบิน ศูนย์ซ่อมอากาศยาน ศูนย์ขนส่งสินค้า ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากร เป็นต้น นอกจากนี้จะมีการศึกษาวิเคราะห์เกี่ยวกับข้อมูลการเติบโตของสนามบินอู่ตะเภาด้วยว่าจะไปในทิศทางใด พร้อมกันนี้ได้ให้ศึกษา และออกแบบอาคารผู้โดยสาร หลังที่ 3 เพื่อรองรับผู้โดยสารให้ได้ 15 ล้านคนต่อปีด้วย ทั้งนี้คาดว่าผลการศึกษาจะแล้วเสร็จประมาณเดือนเมษายน 2561

<u>ประโยชน์ที่จะได้รับจากการเป็นเมืองการบินภาคตะวันออก</u>

1) ประเทศโดยมีสนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินหลักแห่งที่ 3 เข้าเชื่อมโยง สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินอู่ตะเภามีการใช้เต็มประสิทธิภาพรองรับผู้โดยสาร และนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต โดยจะลดความคับครั้งของสนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิได้อย่างน้อย ระยะ 15 – 20 ปีข้างหน้า

2) ประหยัดการลงทุนหาสนามบินใหม่ใกล้กรุงเทพฯ ซึ่งจะมีต้นทุนแพงมากไม่น้อยกว่า 2 แสนล้านบาท (เฉพาะทางวิ่งและอาคารผู้โดยสาร ไม่รวม ที่ดิน และการลงทุนในธุรกิจเชื่อมโยง) ซึ่งจะเป็นภาระของประเทศทั้งการเงิน สังคมและสิ่งแวดล้อม

3) สร้างรายได้แก่ชุมชนควบคู่กับการพัฒนา

4) ยกระดับการบริการ เช่น สถานศึกษา สถานพยาบาล เกิดพื้นที่สาธารณะ

5) ประเทศไทยมีศูนย์รวมคลัสเตอร์อุตสาหกรรมอากาศยานแห่งใหม่ เป็นฐานคลัสเตอร์อุตสาหกรรมการบินที่สามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศ และเชื่อมโยงกับภูมิภาค

6) เป็นที่เรียนรู้และสะสมเทคโนโลยีอุตสาหกรรมการบินและธุรกิจการบินและสร้างงาน รายได้สูงให้กับชุมชนใน EEC และ คนไทยในอนาคต

7) มีการจ้างงานคุณภาพดี มากกว่า 10,000 ตำแหน่งต่อปี

ทั้งนี้เงื่อนไขต่างๆ จะต้องประกาศเป็นเขตส่งเสริมระเบียงเศiษฐกิจภาคตะวันออก โดยจะครอบคลุมพื้นที่ 10.4 ตารางกิโลเมตร หรือ 6,500 ไร่ บริเวณสนามบินอู่ตะเภาและพื้นที่โดยรอบ

2.พัฒนาท่าเรือหลัก 3 แห่งและการเชื่อมโยงโดยระบบ รถไฟทางคู่

การพัฒนาต้องต้องใช้ท่าเรือหลัก 3 แห่ง คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสัตหีบ และท่าเรือมาบตาพุด ร่วมกันในปัจจุบันท่าเรือทั้ง 3 ใช้ระบบรางน้อยมาก เช่นท่าเรือแหลมฉบังมีการขนส่งสินค้าทางรางเพียง 8% คือประมาณ 500,000 TEUs จาก 6.8 ล้าน TEUs ทำให้เกิดความคับคั่งในการจราจรระบบอื่นโดยเฉพาะบนทางหลวงและมอเตอร์เวย์ ในการพัฒนา EEC จึงมีความจำเป็นเพิ่มการขนส่งทางรางให้ได้ในสัดส่วนอย่างน้อย 30% จึงจะสามารถลดความแออัด และอุบัติเหตุทางถนน เช่นเมื่อท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 สร้างเสร็จ การขนส่งทางรางควรมีปริมาณอย่างน้อย 5 ล้าน TEUs (จาก 18 ล้าน TEUs) คือ อีก 10 เท่าของที่ขนส่งอยู่ในปัจจุบัน หากทำไม่ได้ ประชาชนในพื้นที่อาจจะรู้สึกว่า EEC เป็นโทษ มากกว่าเป็นประโยชน์ นอกจากนั้นการพัฒนาท่าเรือทั้ง 3 และระบบรถไฟทางคู่ในพื้นที่ EEC ต้องทำงานร่วมกันให้เชื่อมต่อเป็นเนื้อเดียวกัน ไม่ใช่ต่างคนต่างทำ จึงมีความจำเป็นต้องวางแผนปรับปรุงแนวทางการพัฒนาท่าเรือและระบบรถไฟทางคู่ใน กรอบ EEC พร้อมกัน

1) ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ เป็นที่จอดเรือรบและฐานส่งกำลังบำรุง และใช้ประโยชน์ในภาคอุตสาหกรรมต่อเรือ แท่นขุดเจาะน้ำมัน และขนส่งผู้โดยสาร โดยมีแผนการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจุกเสม็ด ให้เป็นจุดจอดเรือยอชท์ เรือสำราญ (Cruise) และเรือข้ามฟาก (Ferry) เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่าง 2 ฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน พัทยา-จุกเสม็ด-ชะอำ โดยเรือสำราญจะสามารถใช้เวลาล่องจากสัตหีบไปหัวหินภายใน 1 ชั่วโมง และเชื่อมต่อระบบรถไฟเพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่ง

ปัจจุบันท่าเรือพาณิชย์สัตหีบเป็นท่าเรือใช้ในการอุตสาหกรรมประกอบแท่นขุดเจาะ ซึ่งยังมีโอกาสในการพัฒนาให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น กองทัพเรือ จึงได้จ้างที่ปรึกษาทำแผนการพัฒนาท่าเรือเพื่อใช้ประโยชน์ในด้านท่องเที่ยว ประกอบด้วย ท่าเรือเฟอร์รี่ ท่าเรือ Cruise ควบคู่ไปกับท่าเรือสินค้าอเนกประสงค์ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมประกอบแท่นขุดเจาะ และการขนส่งสินค้าไปพร้อมกัน

ท่าเรือสัตหีบมีศักยภาพสูง ที่จะช่วยสนับสนุนการท่องเที่ยวพัทยาและระยอง รองรับผู้โดยสารจากเรือเฟอร์รี่และเรือ Cruise และสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบิน ดังนั้นการพัฒนาระบบรางที่มีอยู่เดิมให้เชื่อมโยง พัทยาและสนามบิน จึงจะทำให้เมืองการบินอู่ตะเภา มีการขนส่งครบทุกด้าน ทั้ง อากาศ-ถนน-ราง-เรือ ซึ่งจะทำให้เมืองการบินอู่ตะเภาได้รับความสนใจจากทั่วโลก

2) ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 (วงเงิน 88,000 ล้านบาท) เป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มี อัตราการ

เติบโตของการให้บริการขนถ่ายสินค้าสูง มีความทันสมัยสามารถรองรับเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาด 80,000 DWT (Post Panamax) มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ 11.1 ล้านทีอียูต่อปี ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาความแออัดของการจราจรหน้าท่า และขยายขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นประตูการค้าหลักของประเทศที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าของท่าเรือ ปัจจุบันอยู่ระหว่างพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (STRO) รองรับตู้สินค้า 2 ล้านทีอียูต่อปี พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) รองรับตู้สินค้าชายฝั่ง 3 แสนทีอียูต่อปี และปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ รวมทั้งโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 เพื่อรองรับตู้สินค้าได้สูง 8 ล้านทีอียูต่อปี ในอนาคตจะเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งตู้สินค้าและรถยนต์ รองรับจำนวนตู้สินค้าได้ 18 ล้านทีอียูต่อปี และรถยนต์ 3 ล้านคันต่อปี มูลค่าการลงทุนทั้งหมด 88,132 ล้านบาทที่จะเปิดให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน ในรูปแบบ PPP

การท่าเรือแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างการให้บริษัทที่ปรึกษา ทบทวนการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility study) และออกแบบ (Detailed design) ใน 2 ประเด็น ดังนี้

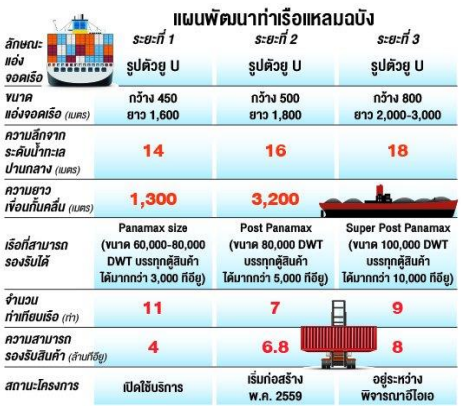
1) แหล่งที่มาของเงินลงทุนสำหรับส่วนงานโครงสร้าง Superstructure ของท่าเรือระยะที่ 3

2) รูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนที่เหมาะสมในการลงทุนบริหารท่าเรือ การท่าเรือฯ คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือน มีนาคม 2560 เพื่อให้คณะกรรมการ บริหารของการท่าเรือฯอนุมัติเพื่อนำเรื่องเสนอเข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรี

3) รายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA อยู่ระหว่างการสรุปรายงานโดยการท่าเรือฯศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมเรื่อง

ชุมชนบริเวณใกล้เคียง และต้องส่งรายงานให้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

ท่าเรือแหลมฉบังในอนาคต สามารถพัฒนาให้เป็น “ประตูสู่เอเชีย (Gateway to Asia) ด้านการขนส่งทางน้ำ” ในลักษณะ Seaport City โดยใช้ระบบ Automation ในการบริหารจัดการ การขนส่งทั้งระบบ เช่นเดียวกับ ท่าเรือหลักในโลก เช่น ร๊อตเตอร์ดัม และเซี่ยงไฮ้ ดังนั้นในขณะที่ดำเนินการท่าเรือระยะที่ 3 ก็ควรมีการจัดทำแผนแม่บท (Master plan) ของการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็น Gateway to Asia ในอนาคต รวมถึงการเชื่อมโยงและแบ่งภารกิจระหว่าง 3 ท่าเรือได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด และท่าเรือสัตหีบ

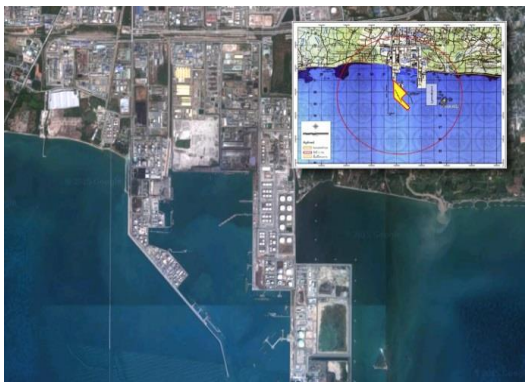


แผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

ลักษณะแห่งจอดเรือ	ระยะที่ 1 รูปตัวยู U	ระยะที่ 2 รูปตัวยู U	ระยะที่ 3 รูปตัวยู U
ขนาดแห่งจอดเรือ (เมตร)	กว้าง 450 ยาว 1,600	กว้าง 500 ยาว 1,800	กว้าง 800 ยาว 2,000-3,000
ความลึกจากระดับน้ำทะเลปานกลาง (เมตร)	14	16	18
ความยาวเขื่อนกันคลื่น (เมตร)	1,300	3,200	
เรือที่สามารถรองรับได้	Panamax size (ขนาด 60,000-80,000 DWT บรรทุกตู้สินค้าได้มากกว่า 3,000 ทีอียู)	Post Panamax (ขนาด 80,000 DWT บรรทุกตู้สินค้าได้มากกว่า 5,000 ทีอียู)	Super Post Panamax (ขนาด 100,000 DWT บรรทุกตู้สินค้าได้มากกว่า 10,000 ทีอียู)
จำนวนท่าเทียบเรือ (ท่า)	11	7	9
ความสามารถรองรับสินค้า (ล้านทีอียู)	4	6.8	8
สถานะโครงการ	เปิดใช้บริการ	เริ่มก่อสร้าง พ.ศ. 2559	อยู่ระหว่างพิจารณาอีไอเอ

3) ท่าเรือมาบตาพุด เป็นท่าเรืออุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่และทันสมัย มีการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร สามารถรองรับเรือบรรทุกขนาด 264,000 DWT เปิดให้บริการ 12 ท่า (ท่าเรือสาธารณะ 2 ท่า และท่าเรือเฉพาะกิจ 10 ท่า) โดยมีเอกชน 19 ราย เช่าดำเนินการเป็นท่าเรือ คลังน้ำมัน คลังสินค้า และโรงไฟฟ้า ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาตลาด ออกแบบเบื้องต้น และ EHIA ท่าเทียบเรืออุตสาหกรรม

ระยะที่ 3 เพื่อให้เป็นท่าเรือชั้นนำที่มีศักยภาพ ขีดความสามารถ และสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเพียงพอในการเป็นท่าเรือที่สำคัญในภูมิภาคเอเชีย มีเป้าหมายในการรองรับเรือขนส่งสินค้าเหลวและ ก๊าซธรรมชาติ ประกอบด้วย ท่าเรือสินค้าเหลว ท่าเรือก๊าซ ท่าเรือบริการ และพื้นที่คลังสินค้าและธุรกิจต่อเนื่องกับก๊าซธรรมชาติ



การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ได้ศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) และออกแบบ (Detailed Design) เสร็จแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการเชิญชวนนักลงทุนผู้ดำเนินการท่าเรือเพื่อเชื่อมโยงการพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมปิโตรเคมีขั้นสูง (Advanced petrochemical) และอุตสาหกรรมเศรษฐกิจชีวภาพ (Bio-economy) เพื่อทำการกำหนดรูปแบบการลงทุนและการดำเนินการท่าเรือระยะที่ 3 ให้เหมาะสมกับกลุ่มผลิตภัณฑ์ในอุตสาหกรรม 2 กลุ่มนี้

ท่าเรือมาบตาพุดเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าประเภทของเหลวและก๊าซ (Liquid and Gas) และสินค้าเทกอง (Bulk) ส่วนใหญ่สินค้าเหล่านี้ จัดเป็นสินค้าอันตราย ส่วนหนึ่งใช้การขนส่งทางท่อ แต่ส่วนที่เหลือควรเน้นการขนส่งทางรางแทนการใช้รถบรรทุก และการเชื่อมโยงทางรางซึ่งปัจจุบันเป็นทางเดี่ยวและไม่ค่อยมีการใช้งาน จึงควรพัฒนาเป็นระบบทางคู่ และจัดระบบบริการให้ผู้ประกอบการในนิคม

อุตสาหกรรมหันมาใช้การขนส่งสินค้าทางรางให้มากที่สุด

4) **<u>รถไฟทางคู่ วงเงิน 64,300 ล้านบาท เชื่อมโยง 3 ท่าเรือ</u>**

โครงข่ายรถไฟในปัจจุบันเป็นโครงข่ายเดิมตั้งแต่การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก

- มีรถไฟทางคู่ เริ่มต้นจาก ICD ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง (ขนส่งประมาณ 8% ของตู้สินค้าที่ออกจาก ICD ลาดกระบัง)
- มีรถไฟทางเดี่ยว สายหลัก จากชุมทางศรีราชา-ชุมทางเขาชีจรรย์-มาบตาพุด (มีการใช้น้อยโดยขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีจากนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง แต่มีจำนวนไม่มากนัก)
- มีทางเดี่ยว จากชุมทางเขาชีจรรย์-ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ (มีการใช้น้อย)

การขยายตัวของอุตสาหกรรมของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก จำเป็นต้องมีระบบรถไฟทางคู่เชื่อมต่อท่าเรือหลักทั้ง 3 แห่ง ได้อย่างสมบูรณ์ จึงต้องปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟเดิมที่มีอยู่ทั้งระบบเป็นทางคู่ พร้อมก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อกับพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมในรูปแบบของย่านขนส่งตู้สินค้า และ Inland Container Depot (ICD) ย่อย เป็นระบบเดียวกัน

<u>ความก้าวหน้ารถไฟทางคู่ในภาพรวม</u>

ระยะแรกจะเร่งดำเนินการช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา และแก่งคอย-มาบตาพุด ก่อนจะขยายแนวเส้นทางจากนครราชสีมา-หนองคายในระยะต่อไป โดยช่วงจากบางซื่อ-แก่งคอย มีระยะทาง 133 กิโลเมตร แก่งคอย-นครราชสีมา ระยะทาง 138.5 กิโลเมตร และช่วงแก่งคอย-ฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง-มาบตาพุด ระยะทาง 246.5 กิโลเมตร รวม

ระยะทางทั้งสิ้น 518 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา สระบุรี นครนายก นครราชสีมา ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง

แนวเส้นทางจะก่อสร้างทางคู่ขนาดมาตรฐานขึ้นมาใหม่ขนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟขนาด 1 เมตรในปัจจุบัน รวมทั้งมีทางเชื่อมต่อ(Chord Line) เข้าใช้ทางร่วมกับโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพ-ระยองอีกด้วย โดยรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟมีทั้งรูปแบบทางวิ่งระดับพื้น ทางวิ่งยกระดับช่วงสั้น และรูปแบบอุโมงค์ โดยรถไฟโดยสารนั้นจะเดินรถขนานกับทางรถไฟขนาด 1 เมตร จากหนองคายไปยังสถานีนครราชสีมาเข้าสู่กรุงเทพฯผ่านสถานีปากช่อง สระบุรี อยุธยา ดอนเมือง ไปสิ้นสุดที่สถานีบางซื่อ ส่วนผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังภาคตะวันออกก็จะเดินรถแยกออกมาจากแก่งคอย ขนานไปกับทางรถไฟขนาด 1 เมตรไปยังสถานีปลายทางฉะเชิงเทรา เพื่อเปลี่ยนไปใช้บริการโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-ระยอง เดินทางต่อไปยังชลบุรีและระยอง ส่วนรถไฟเพื่อขนส่งสินค้าจะเดินทางจากหนองคายผ่านนครราชสีมา แก่งคอย ฉะเชิงเทรา แล้วเชื่อมเส้นทางเข้ากับรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-ระยองโดยใช้ทางร่วมกันเพื่อไปยังท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด

การพัฒนารถไฟทางคู่จะเกิดการพัฒนาที่ดินรอบๆ สถานี การค้าการลงทุน เสริมสร้างกิจกรรมให้ผู้คนทุกระดับชั้นสามารถอยู่ร่วมกันได้ ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนท้องถนน เพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยว รองรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารมากขึ้น ชีวิตความเป็นอยู่ดีขึ้น สะดวกสบายมากขึ้น โดยตามผลการศึกษาเมื่อเปิดให้บริการกรุงเทพ-หนองคายจะมีปริมาณผู้โดยสารมากกว่า 2.5 หมื่นคน/วัน และขนส่งสินค้าได้ประมาณ 4 หมื่นตัน/วัน

<u>แนวทางการพัฒนาในพื้นที่</u>

1) ช่วงศรีราชา – มาบตาพุด Upgrade เป็นทางคู่พร้อม Chord Line

2) ทางคู่สายใหม่ ศรีราชา ปลวกแดง ระยอง

3) ทางคู่สายใหม่มาบตาพุด จันทบุรี ตราด

ได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม ร่วมกับ สกรศ. สรุป

แนวทางที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในการเชื่อมโยง 3 ท่าเรือด้วยระบบทางคู่ให้แล้วเสร็จภายใน 2 เดือน

4. การพัฒนาโครงข่ายขนส่งทางบก พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกมีโครงข่ายถนนค่อนข้างสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วถึง ทางหลวงสายหลักส่วนใหญ่ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนที่สำคัญได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 3 34 36 304 331 344 361 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข 7 กรุงเทพฯ-ชลบุรี ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างส่วนขยายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด และก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรและบูรณะทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออก ทั้งนี้มีการพัฒนาโครงข่ายสายรองเพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งให้มีความสมบูรณ์ การปรับปรุงโครงข่ายถนนหลักโดยรอบพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่ง และพัฒนาโครงข่าย ถนนเชื่อมโยงท่าอากาศยานสำคัญ 3 แห่ง อย่างเป็นระบบ ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศ

ยานอู่ตะเภา

- ขยายทางหลวงหมายเลข 331 ตอนแยกทางหลวงหมายเลข 36 (พนมสารคาม)-ทางหลวงหมายเลข 3 (อ.สัตหีบ) จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร ระยะทาง 25.923 กม. วงเงิน 607.650 ลบ. แล้วเสร็จในปี 2560

- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง(มอเตอร์เวย์)หมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ – บ้านฉาง ช่วงพัทยา – มาบตาพุด วงเงิน 1.4 หมื่นล้านบาท โดยกรมทางหลวงแบ่ง 13 ตอน รวมระยะทาง 31 กม. ระยะเวลาดำเนินงานก่อสร้าง 4 ปี เริ่มก่อสร้างปี 2559 ให้แล้วเสร็จในปี 2562

ดำเนินการก่อสร้างเชื่อมต่อเส้นทางจากช่วงชลบุรี – พัทยา บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 36 ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 3 บริเวณอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ก่อสร้างปรับปรุงถนนโครงข่ายเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3 บริเวณตำบลบ้านอำเภอ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ควบคู่ไปด้วย ระยะทาง 7.856 กิโลเมตร โดยก่อสร้างเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ในเขตทางกว้าง 80 เมตร มีทางแยกต่างระดับ ได้แก่ ทางแยกต่างระดับมาบประชัน ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ ทางแยกต่างระดับบ้านเขาซีโอน นอกจากนี้ ยังมีสถานีบริการทางหลวงตั้งอยู่ในพื้นที่บริเวณตำบลห้วยใหญ่ (ประมาณ กม.20) ด่านจัดเก็บเงินค่าผ่านทางแบบระบบปิด 3 แห่ง ได้แก่ ด่านห้วยใหญ่ ด่านเขาซีโอน และด่านอู่ตะเภา

- ขยายเส้นทางหลวงหมายเลข 3126 ตอนพลูตาหลวง-ท่าเรือจุดเสม็ด (แสมสาร) จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร ระยะทาง 11.163 กม. โดยระยะเร่งด่วนจะดำเนินการช่วงด้านหน้าสนามบินอู่ตะเภา ระยะทางประมาณ 2.5 กม. ซึ่งล่าสุด ครม. อนุมัติงบประมาณ วงเงินรวม 221 ลบ. สร้างทางหลวงหมายเลข 3126 จากสามแยกทางหลวงหมายเลข 3 เข้าสนามบินอู่ตะเภาแล้ว

- แผนงานในอนาคต

• ขยายทางหลวงหมายเลข 3 ตอนบ้านฉาง-ระยอง จาก 4 เป็น 8 ช่องจราจร ดำเนินการในปี 2560-2562 และ ตอนสัตหีบ-บ้านฉาง จาก 4 เป็น 8 ช่องจราจร ดำเนินการในปี 2561-2563

• ขยายทางหลวงหมายเลข 332 ตอนแยกเจ-แยกสนามบินอู่ตะเภา จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร ดำเนินการปี 2562-2564

เมื่อโครงการทั้งหมดแล้วเสร็จจะเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งระหว่างภาคกลางกับภาคตะวันออกได้อย่างสมบูรณ์ นับเป็นเส้นทางสายหลักที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ซึ่งจะช่วยส่งเสริมทั้งในภาคธุรกิจการค้าและการท่องเที่ยว ด้วยแนวเส้นทางที่สามารถรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าในภาคตะวันออกไปยังทั่วทุกภูมิภาค เชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ รวมถึงการขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางอากาศที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานอู่ตะเภา เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียน

5. โครงการรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก เชื่อมโยง 3 สนามบิน

ระบบราง เป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาลที่ต้องการจะเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งให้เข้าสู่ระบบรางมากขึ้น โดยมีหลักการ “ขนมวลชน ขนสินค้า คุ้มค่าใช้จ่าย กำหนดเวลาได้” แต่เดิมทางรถไฟทั่วประเทศเป็นขนาดราง 1 เมตร จำนวน 4,043 กม. เป็นรถไฟทางเดี่ยว 91% ทางคู่หรือทางสาม 9% ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ ต้องรอสับหลีกทั้งขบวนสินค้า และขบวนผู้โดยสารทำให้การเดินรถล่าช้า ในอนาคตเมื่อทางคู่แล้วเสร็จทั้งหมดปัญหานี้จะหมดไป

โครงการขนส่งมวลชนทางรางที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก มี 3 โครงการ ดังนี้

1) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-ระยอง หรือ (High Speed Rail : HSR) มีความยาวประมาณ 193.5 กิโลเมตร

จำนวน 10 สถานี ได้แก่ ดอนเมือง บางซื่อ มักกะสัน สุวรรณภูมิ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ศรีราชา พัทยา อู่ตะเภา และระยอง ปัจจุบัน รฟท. ศึกษาออกแบบแล้วเสร็จ หากแต่เรื่องยังอยู่ในการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเข้าสู่กระบวนการพิจารณาการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (PPP) สำหรับวงเงินลงทุนไฮสปีดเทรนเส้นทางนี้จะใช้รูปแบบ PPP Net Cost มีวงเงินลงทุนประมาณ 152,448 ล้านบาทโดยเอกชนจะลงทุนงานโยธาประมาณ 111,588 ล้านบาท งานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถประมาณ 32,830 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ ประมาณ 5,937 ล้านบาท ส่วนภาครัฐจะจ่ายค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินราว 2,093 ล้านบาท

<u>สถานภาพปัจจุบัน จากผลการศึกษา</u>

- ระยะทางรวม 193.5 กิโลเมตร โดยเริ่มต้นจากสถานีลาดกระบังไปจนถึงสถานีระยอง ใช้เขตทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นหลัก

- ก่อสร้างทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (standard Gauge) 2 ช่วง คือ พญาไท – ดอนเมือง และลาดกระบัง – ระยอง พร้อมทางรถไฟเชื่อมเข้า - ออกสนามบิน รวมระยะทางประมาณ 260 กม.

- ส่วนใหญ่เป็นทางรถไฟยกระดับ (Elevated) สองทางวิ่ง โดยมีส่วนที่เป็นอุโมงค์ทางคู่ช่วงพระรามที่ 6 ถึงถนนระนอง 1 สถานีสุวรรณภูมิ สถานีเขาชีจรรย์ และสภานีอู่ตะเภา

- ทางรถไฟออกแบบให้รองรับน้ำหนักกดเพลาได้ 16 ตัน ทางหลักใช้ทางรถไฟแบบพื้นคอนกรีต (Slab Track) ในศูนย์ว่อมบำรุงรถไฟแบบใช้หินโรยทาง (Ballasted Track)

- ศูนย์ซ่อมบำรุงเดิมที่คลองตัน รองรับรถไฟฟ้า City Line เดิม ส่วนศูนย์ซ่อมบำรุงใหม่ที่ฉะเชิงเทรา พื้นที่ 400 ไร่ รองรับรถไฟความเร็วสูง High Speed Rail

- เป็นระบบรถไฟความเร็วสูงที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมงใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 1.09 ชั่วโมง (69 นาที)

- ตู้รถไฟความเร็วสูง (Rolling Stock) เปิดให้ผู้ลงทุนเลือกระหว่างรถไฟลาตัวแคบ (Narrow Body) และรถไฟลาตัวกว้าง (Wide Body) แต่ต้องรองรับความเร็วสูงสุดในการให้บริการ 250 กม./ชม. สามารถจัดรูปขบวนได้แบบ 8 คัน/ขบวน มีอายุการใช้งานไม่น้อยกว่า 30 ปี

- สถานีรถไฟความเร็วสูงทั้ง 10 แห่ง ได้แก่ ดอนเมือง บางซื่อ มักกะสัน สุวรรณภูมิ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ศรีราชา พัทยา อู่ตะเภา และระยอง

- สถาปัตยกรรมภายในอาคารบ่งบอกเอกลักษณ์ของท้องถิ่น มีความทนทานต่อสภาพอากาศ พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก ตามมาตรฐานสากล (Universal Design) รวมถึงพื้นที่สำหรับจำหน่ายสินค้าผลิตภัณฑ์ของชุมชน เพื่อส่งเสริมการสร้างอาชีพและกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น

- ในปี 2566 คาดว่ามีผู้โดยสารที่เดินทางระหว่างจังหวัด (ช่วงสุวรรณภูมิ – ระยอง) ประมาณ 65,630 คน-เที่ยว/วัน

- อัตราค่าโดยสารแรกเข้า 20 บาท บวกระยะทาง 1.8 บาท/กม.

- ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ออกแบบให้รองรับระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม)

2) โครงการแอร์พอร์ต เรล ลิ้งค์ ส่วนปัจจุบัน (Airport Rail Link : ARL) เปิดให้บริการตั้งแต่พญาไท ถึงสนามบินสุวรรณภูมิ จำนวน 8 สถานี ใช้เป็นระบบขนส่งมวลชนรูปแบบ City Line คือหยุดรับส่งผู้โดยสารทุกสถานีเป็นหลัก

โครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ มีแผนที่จะทำส่วนต่อขยายช่วงพญาไท-ดอนเมือง (Airport Rail Link Extension : ARLEX) ระยะทางประมาณ 20.7 กิโลเมตร 3 สถานี (สถานีราชวิถี สถานีกลางบางซื่อ และสถานีดอนเมือง) รฟท. ศึกษาออกแบบแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ในการให้เอกชนร่วมลงทุน เงินลงทุน 41,863 ล้านบาท

<u>สถานภาพปัจจุบัน จากผลการศึกษา</u>

1. รางขนาด 1.435 เมตร รองรับความเร็ว 160 กม./ชม. ระยะทาง 20.7 กม. จำนวน 3 สถานี

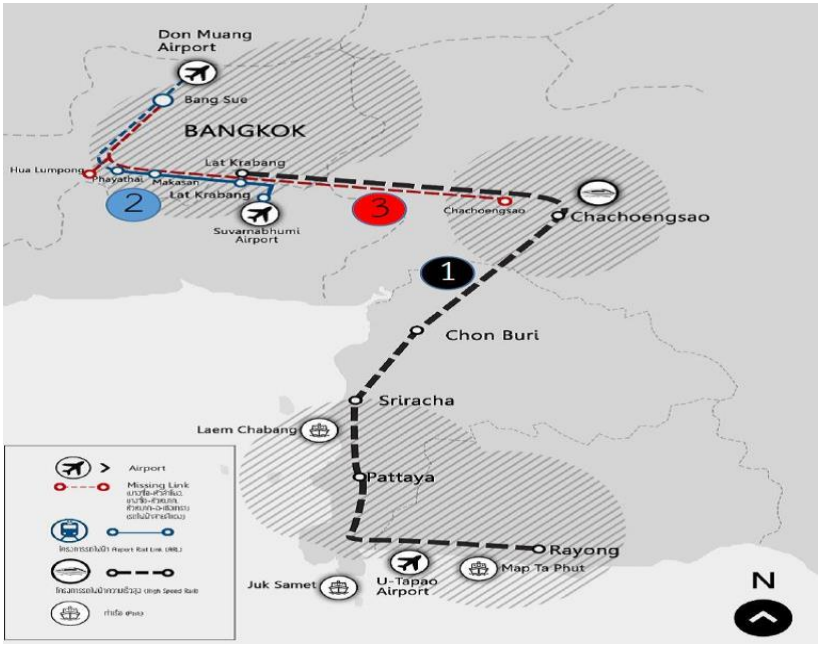
2. คาดว่าจะเปิดการเชื่อมต่อระหว่าง ARL และ ARLEX ในปี 2565 คาดการณ์ผู้โดยสาร 230,000 คน/วัน

3. อัตราค่าโดยสารรูปแบบ City Line แรกเข้า 13 บาท และบวกเพิ่ม 2 บาท/กม.

3) โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง และบางซื่อ-หัวหมาก (หรือ Missing Link) และต่อขยายหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา ลงทุนโดยรัฐบาล

ออกแบบให้เชื่อมต่อกรุงเทพฯกับเมืองปริมณฑลฝั่งตะวันออก เน้นการรับส่งผู้โดยสารที่ทำงานหรือเดินทางประจำ มีส่วนโครงสร้างทางวิ่งที่ต้องใช้ร่วมกับโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ส่วนต่อขยายช่วงพญาไท-ดอนเมือง ในรูปแบบทางลอดคลองแห้ง (Open

Trench) บริเวณพญาไทถึงสถานีรถไฟสามเสน



ปัญหาที่เกิดขึ้น

1. แต่เนื่องจากสถานีเริ่มต้นของโครงการรถไฟความเร็วสูงอยู่ที่ลาดกระบัง ผู้โดยสารจากภาคตะวันออกที่ต้องการเดินทางเข้าและออก จากสนามบินสุวรรณภูมิ หรือเข้าและออกจากกรุงเทพ จะต้องเดินข้ามชานชลาเป็นระยะทางไกลเพื่อ เปลี่ยนถ่ายขบวนรถที่ลาดกระบัง ทำให้ไม่สะดวกอย่างยิ่งและจะไม่เป็นที่นิยมในที่สุด

2. ไม่มีการเชื่อมต่อแนวเส้นทางและสถานีรถไฟความเร็วสูงเข้าไปสู่สนามบินอู่ตะเภา

แนวคิดการพัฒนา จะต้องรวมโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ และโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-ระยอง เป็นโครงการเดียวกัน ผู้เดินรถรายเดียวกัน (Single Project Single Operator) และเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเข้าสนามบินอู่ตะเภา

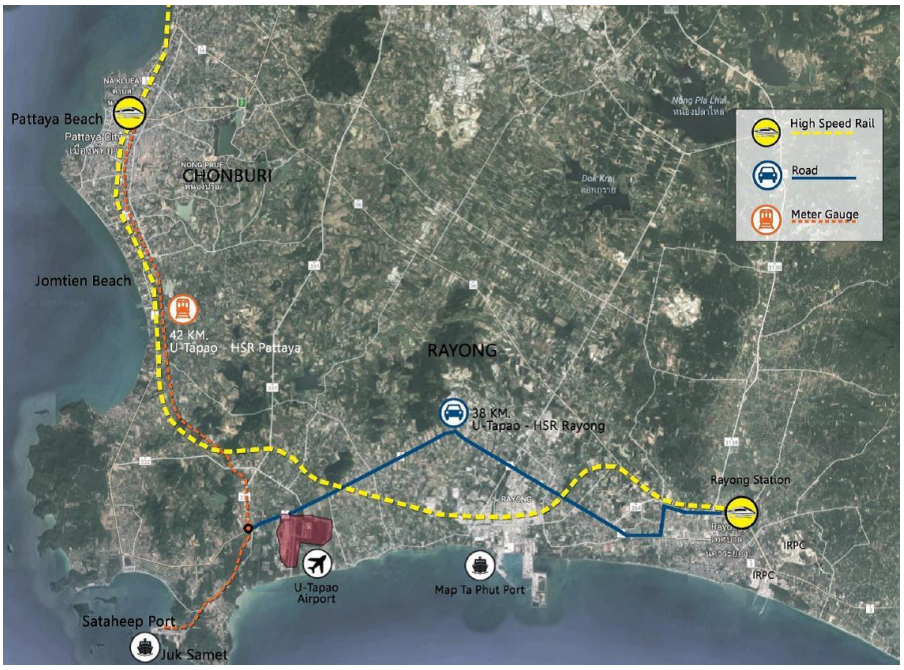
แนวทางการแก้ไขต้องใช้รถไฟความเร็วสูงและ ARL

เชื่อมโยง 3 สนามบินอย่างไร้รอยต่อ เพื่อให้ทั้ง 3 โครงการขนส่งมวลชนทางราง เป็นระบบหลักในการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกโดยเชื่อมโยง 3 สนามบินอย่างไร้รอยต่อ โดยจะแก้ไขดังนี้

1) ปรับปรุงโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ส่วนปัจจุบัน และส่วนต่อขยายช่วงพญาไท-ดอนเมือง ให้สามารถรองรับการเดินรถไฟความเร็วสูง ซึ่งสามารถทำได้ในทางเทคนิค

2) เพื่อให้การเชื่อมต่อระหว่างสามสนามบินเป็นไปได้อย่างสมบูรณ์ไร้รอยต่อ โดยผู้โดยสารไม่ต้องเปลี่ยนขบวนรถ และการเดินรถไฟฟ้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย จึงควรให้รวมโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ และโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-ระยอง เป็นโครงการเดียวกัน ผู้เดินรถรายเดียวกัน (Single Project Single Operator)

3) ให้พิจารณาสถานีมักกะสันให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกรุงเทพฯกับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC Gateway) และส่งเสริมการเชื่อมโยง 3 สนามบินโดยรถไฟความเร็วสูงอย่างสมบูรณ์ ซึ่งจะต้องพัฒนาพื้นที่สถานีให้รองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น



ผลการศึกษาเบื่องต้นการเชื่อมต่อ 3 สนามบิน

1. ใช้ขนาดราง 1.435 เมตร

2. ความยาวรวม 248.5 กม. (ระยะทางดอนเมือง - ระยอง 243 กม. ทางเชื่อม – สนามบินอู่ตะเภา 5.5 กิโลเมตร

3. ระยะเวลาเดินทางถึงระยอง 1.20 ชม. รวมเวลาจอดตามสถานี

4. อัตราค่าโดยสารแรกเข้า 20 บาท บวกกับ 1.8 บาท/กม.

<u>แผนการดำเนินการ</u>

1) ศึกษาความเหมาะสมของการเชื่อมต่อสามสนามบินด้วยรถไฟความเร็วสูง (มีนาคม ถึง พฤษภาคม 2560)

2) ศึกษาความเหมาะสมของการการใช้รถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยง 3 สนามบิน (ระยะเวลา 2 เดือน)

3) พิจารณาการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

(ระยะเวลา 3 เดือน PPP (มิถุนายน ถึง สิงหาคม 2560)

4) กระบวนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน จนถึงประกาศผลการประมูลงาน (ระยะเวลา 4 เดือน (กันยายน 2560 ถึง ธันวาคม 2560)

5) การบริหารการดำเนินงาน โอนถ่ายบุคลากร และการก่อสร้าง (2561 – 2566) ก่อสร้างงานโยธา งานระบบ จัดซื้อตู้รถไฟและทดสอบระบบ โดยในเดือนมกราคม 2566 เอกชนเข้าบริหารงานเดินรถและซ่อมบำรุง (O&M)

ทั้งนี้รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง จะสามารถเชื่อมโยงกับการคมนาคมขนส่งทางถนน ทางเรือและทางอากาศได้อย่างครอบคลุมมากขึ้นจึงเป็นการเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวทางทะเลได้เป็นอย่างดี

6) การสร้างเมืองใหม่

การพัฒนาเมืองใหม่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เตรียมความพร้อมโครงการ ซึ่งจะมีการพัฒนาเมืองใหม่หลังจากโครงการด้านการบินและรถไฟเดินหน้าไปแล้ว

9. การเตรียมการสนับสนุนด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม

1. เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of innovation : EECi) ดำเนินการโดยกระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ โดย 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายที่รัฐบาลต้องการส่งเสริมให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคตนั้น เป็น

อุตสาหกรรมที่ต้องอาศัยความรู้ ความเชี่ยวชาญทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมระดับสูง

เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐภาคตะวันออก ประกอบไปด้วยระบบนิเวศน์นวัตกรรมที่สมบูรณ์ เป็นพื้นที่เข้มข้นของงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม ห้องปฏิบัติการวิจัย ทั้งภาครัฐและเอกชน ห้องทดลองภาคสนาม

EECi นั้นมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานหลักดังนี้

1) วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมอัจฉริยะของไทย เพื่อถ่ายทอดให้กับอุตสาหกรรมเป้าหมายในระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก ให้ผู้ประกอบการสามารถใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ และระบบอัตโนมัติในราคาที่เหมาะสม และสร้างความเข้มแข็งให้กับอุตสาหกรรรมในพื้นที่ ตลอดจนสร้างอุตสาหกรรมใหม่ที่อาศัยเทคโนโลยีขั้นสูง เช่น อุตสาหกรรมหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ และอุตสาหกรรมอากาศยาน

2) เชื่อมโยงภาคอุตสาหกรรมของไทยกับระบบการค้าของโลกผ่านการใช้เทคโนโลยีอัจฉริยะตลอดห่วงโซ่อุปทาน (End-to-End

Intelligent Supply Chain) เพื่อยกระดับเศรษฐกิจของประเทศและส่งเสริมให้ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนด้วยเทคโนโลยีอัจฉริยะ

3) ส่งเสริมให้เกิดวิสาหกิจเริ่มต้น (Startup) ทางด้านเทคโนโลยีอัจฉริยะและนวัตกรรมเพื่อเป็นพื้นฐานรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมใหม่ อุตสาหกรรมในระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก และอุตสาหกรรมทั่วประเทศในอนาคต

4) เชื่อมโยงเครือข่ายการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมในประเทศกับต่างประเทศ เพื่อสร้างสังคมนวัตกรรมของประเทศรองรับความต้องการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ในลักษณะบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างภาคธุรกิจ ภาคการศึกษา และภาครัฐ โดยพิจารณาในมิติของการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจ การวิจัยพัฒนานวัตกรรมขั้นสูง และความชัดเจนต่อเนื่องของนโยบายและมาตรการส่งเสริม (Triple Helix) และขยายผลต่อยอดไปสู่การมีส่วนร่วมของประชาชน (Quadruple Helix)

5) ขับเคลื่อนให้ประเทศไทยก้าวสู่ประเทศนวัตกรรม (Innovation Thailand) ด้วยการพัฒนาระบบนิเวศนวัตกรรมที่สมบูรณ์ให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ที่มีความเข้มข้นของงานวิจัยและพัฒนา ห้องปฏิบัติการวิจัยทั้งภาครัฐและเอกชน ห้องทดลองภาคสนาม (Living Lab) ศูนย์ทดสอบชั้นนำ ควบคู่กับการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม

<u>องค์ประกอบ</u>

1. เป็นแหล่งวิจัยและนวัตกรรมที่เข้มข้น (R&I Focus) เพื่อนำผลงานวิจัยที่ได้ไปตอบโจทย์อุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC ทำงานร่วมกับเอกชน ภาคตัฐ สถาบันการศึกษา สถาบันการวิจัย

2. ศูนย์รวมห้องปฏิบัติการของรัฐและเอกชน เพื่อส่งเสริมการทำงานร่วมกัน เกิดการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ (Concentration of public & Private Laboratory)

3. สนามทดสอบและการพัฒนาสู่การผลิตระดับอุตสาหกรรม เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรม (Scale- up Testdeds&Living Lab Green house Field Demo)

4. ยกระดับอุตสาหกรรมเดิมโดยการถ่ายทอดเทคโนโลยีชั้นสูง ให้พัฒนาไปสู่อุตสาหกรรม 4.0 ช่วยลดระยะเวลาและแรงงาน (Existing Industry Upgrade)

5. พัฒนาให้เกิดอุตสาหรรมใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง (New Industry Development)

6. กำหนดเป็นเขตผ่อนปรนกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยพัมฯ และนวัตกรรม (Sandboxes for regulatory Adjustment)

7. สนับสนุนวิสาหกิจเริ่มต้นและวิสาหกิจขนากลางและขนาดย่อม (Startups & SMEs Support) ด้วยการบ่มเพาะผู้ประกอบการใหม่

8. สร้างชุมชนขนาดใหญ่ของนวัตกร (Large Community of Innovators) ด้วยการเชื่อมโยงเครือข่ายนวัตกร นักคิดค้นเทคโนโลยี นักลงทุนนวัตกรรม ส่งเสริมการลงทุนด้านนวัตกรรม

9. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคุณภาพของประเทศ (Advance National Quality Infrastructure)

10. ยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน (Solution for

Community) นำนวัตกรรมไปสนับสนุนการทำงาน การดำรงชีวิต รักษาสภาพแวดล้อม จัดการทรัพยากรชุมชน

11. แก้ไขปัญหาและให้คำปรึกษาแก่ภาคอุตสาหกรรม (Solution for Industry)

กลุ่มเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมเป้าหมาย แบ่งเป็น 3 ส่วน

1. Aripolis ศูนย์กลางการวิจัยและนวัตกรรมด้านระบบอัตโนมัติ หุ่นยนต์และระบบอัจฉริยะ (Automation Robotics and Intelligent Systems) กระตุ้นให้เกิดอุตสาหกรรมหุ่นยนต์ ระบบอัตโนมัติอุปกรณ์อัจฉริยะ

2. Biopolis ศูนย์กลางการวิจัยและนวัตกรรมด้านชีววิทยาศาสตร์ และเทคโยโลยีชีวภาพ (Life Science & Biotechnology) ตอบโจทย์อุตสาหกรรมภายใต้เศรษฐกิจชีวภาพ (Bio Economy) ซึ่งเป็นการพัมฯเศณษฐกิจจากฐานเกษตรกรรมไปสู่การขับเคลื่อนด้วยวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม สร้างมูลค่าเพิ่ม

3. Space Krenovapolis ศูนย์กลางและฐานในการรังสรรค์นวัตกรรมจากเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (Space Krenovation Park) ใช้นวัตกรรมจากเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศต่อยอดทุนทางปัญญา สร้างบุคลากร

จุดเด่นของ EECi คือ การสร้างพื้นที่ที่มีระบบนิเวศนวัตกรรมอย่างสมบูรณ์แบบ หรือ เป็นเมืองนวัตกรรม (Innovation City)

ที่เป็นต้นแบบของการพัฒนางานวิจัยเทคโนโลยีและนวัตกรรมในลักษณะองค์รวม ที่เน้นการบูรณาการการทำงานร่วมกันตามแนวทางประชารัฐ มีการใช้ทรัพยากรร่วมกันเพื่อก่อเกิดประโยชน์สูงสุด ด้วยการรวมศูนย์ห้องปฏิบัติการและสนามทดสอบนวัตกรรม (Fabrication Laboratory & Test-bed Sandbox) ศูนย์รับรองมาตรฐานนวัตกรรมทางด้านระบบและอุปกรณ์อัจฉริยะ โดยจัดตั้งเป็นเขตทดสอบนวัตกรรมอัจฉริยะของประเทศ ที่ผ่อนปรนกฎระเบียบที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการคิดค้นนวัตกรรมใหม่ ตลอดจนการเป็นชุมชนการจ้างงานผู้เชี่ยวชาญเทคโนโลยีระดับสูงของทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ควบคู่กับการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนต่อไปในอนาคต โดยที่ประชุมได้มอบให้กระทรวงวิทย์ฯ ประสานงานกับกระทรวงอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำรายละเอียดแนวทางและวิธีการดำเนินงานของอีอีซีไอ เพื่อนำเสนอที่ประชุมครั้งต่อไปครับ ก้าวย่างนี้มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาประเทศไทยสู่การผลิตที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมอย่างเข้มข้นเพิ่มมากไปจากเดิม และเป็นหนึ่งในการขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อให้ประเทศไทยก้าวสู่ “ประเทศไทย 4.0”

<u>พื้นที่ดำเนินการ</u>

1. ณ วังจันทร์วัลเลย์ ใน อ.วังจันทร์ จ.ระยอง ประมาณ 2,000 ไร่ เน้นอุตสาหกรรม 2 ประเภท คือ 1. Aripolis และ Biopolis แต่มีปัญหาเป็นพื้นที่ขาวคาดเขียว (ไม่สามารถตั้งอาคารสูงและโรงงานได้) และมีพื้รที่ลาดชันมาก

2. พื้นที่อุทยานรังสรรค์นวัตกรรม (SKP) ศรีราชา ชลบุรี เนื่อที่ประมาณ 120 มุ่งเน้น Space Krenovapolis

<u>แผนการดำเนินงาน</u>

1. วันที่ 5 เมษายน 2560 กำหนดพันธมิตรเป้าหมาย ได้แก่

สถาบันการวิจัย สถาบันการศึกษา บริษัทเอกชน หน่วยงานภาคนัฐ ฯลฯ รวมประมาณ 30 แห่ง ทำ MOU ณ อาคารผู้โดยสารสนามบินอู่ตะเภา

2. ภายในมิถุนายน 2560 บรรลุข้อตกลงเรื่องการใช้ที่ดิน

3. ภายในสิงหาคม 2560 จัดทำแผนแม่บท EECi รับฟังแผนแม่บทและกระทรวงวิทยาศาสตร์ให้ความเห็นชอบแผนแม่บทฯ

4. ตุลาคม 2560 เริ่มดำเนินการเรื่องโครงสร้างพื้นฐานการวิจัย การพัมฯและนวัตกรรม (RDI Infrastructure)

5. ตุลาคม 2560 – 2565 ดำเนินโครงการ

- ปี 2661 – 2565 ดำเนินโครงการ EECi ยกระดับชุมชน
- ปี 2562 ศูนย์ทดสอบและวิเคราะห์
- ปี 2562 ศูนย์พัฒนาวิสาหกิจเริ่มต้น
- ปี 2563 โรงงานต้นแบบแลพโรงงานสาธิต
- ปี 2563 พื้นที่เพื่อรองรับเอกชนแล้วเสร็จ
- ปี 2564 – 2565 เอกชนเข้าพื้นที่

2. เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิตัล Digital Park Thailand (EECd) ดำเนินการโดยกระทรวงดิจิทัลฯ เป็นพื้นที่ที่ส่งเสริม อุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัลกำหนดลงทุน แหล่งรวมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์และฮาร์ดแวร์โดยจะประกาศให้พื้นที่ 830.15 ไร่ บริเวณสถานีดาวเทียมศรีราชาเป็นส่วนหนึ่งของเขตส่งเสริมพิเศษระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก: เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมดิจิทัลและนวัตกรรมดิจิทัลประเทศไทย (SpecialEEC Zone: Digital Park Thailand) ซึ่งเป็นพื้นที่ของ กสท. โทรคมนาคม (CAT) มูลค่าโครงการ 68,000 ล้านบาท แบ่งเป็นสัดส่วนเงินลงทุนของภาครัฐ 20% และเอกชน 80% โดยจะเชิญชวนผู้ผลิตซอฟต์แวร์และฮาร์ดแวร์ชั้นนำ เช่น เฟซบุ๊ค เข้ามาตั้งบริษัท และยกระดับเป็นแหล่งบ่มเพาะสตาร์ทอัพด้านดิจิทัล รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมดิจิทัลไทย โดยในพื้นที่ดิจิทัล พาร์คจะมีผู้ประกอบการรถยนต์ไฟฟ้าเข้ามาตั้งฐานการผลิตด้วย

3. EEC Total Solution Center (EEC TSC) เพื่ออำนวยความสะดวกในทุกขั้นตอนให้แก่นักลงทุนเบ็ดเสร็จจุดเดียว ซึ่ง EEC TSC จะช่วยลดขั้นตอนและช่วยให้นักลงทุนประหยัดเวลาในการขออนุญาตต่าง ๆ ได้เป็นอย่างมาก การมีศูนย์บริการแบบครบวงจรจึงเป็นข้อได้เปรียบอีกประการหนึ่งของ EEC เมื่อเทียบกับที่อื่น

<u>วัตถุประสงค์</u>

1) สร้างนวัตกรรมดิจิทัลร่วมกับบริษัทข้ามชาติและบริษัทในประเทศ

2)เปลี่ยนอุตสาหกรรมการผลิตและการบริการในพื้นที่ EEC ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล

3) ส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจดิจิทัลทั้งในประเทศและต่างประเทศ

4) ศูนย์รวม Data Center ที่ใหญ่ที่สุดส าหรับนักลงทุน

5) ศูนย์รวมการใช้ข้อมูลของประเทศ (Data Hub)

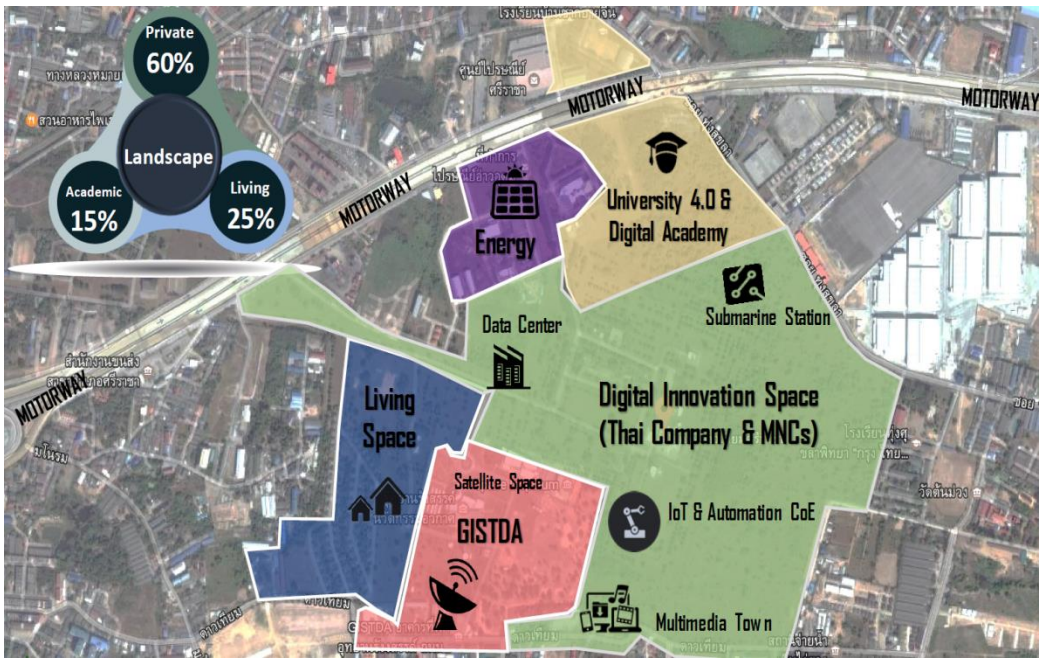
6) สร้าง Digital Tech Startup & Digital Talent

7) สร้างงานให้กับคนในพื้นที่ EEC และทั่วประเทศ

8) ศูนย์รวม Digital Nomad & Digital Specialist

9) ถ่ายทอดนวัตกรรมดิจิทัลและการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลให้กับธุรกิจและอุตสาหกรรม

ใน EEC



<u>ความคาดหวัง</u>

1) มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมดิจิทัลต่อ GDP เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 113,000 ลบ.

2) มูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมดิจิทัลไม่น้อยกว่า 50,000 ลบ.

3) ผู้เชี่ยวชาญด้านดิจิทัลและกำลังคนด้านดิจิทัลเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 10,000 คน/ปี

10. การดึงดูดการลงทุน/สิทธิเบื้องต้นของนักลงทุน

คณะรัฐมนตรีวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2560 มีมติอนุมัติหลักการร่างกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการลดอัตรารัษฎากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ..... (มาตรการภาษีเพื่อจูงใจผู้มีความสามารถสูงระดับโลกให้มาทำงานในอุตสาหกรรมเป้าหมายตามโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ตามที่กระทรวงการคลัง (กค.) เสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้วดำเนินการต่อไปได้

สาระสำคัญของร่างกฎหมาย

1. กำหนดให้ผู้มีคุณสมบัติตามที่อธิบดีกรมสรรพากรประกาศกำหนด ซึ่งทำงานในบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ประกอบกิจการที่อยู่ใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมายหรือกิจการที่อยู่ใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนซึ่งมีสถานประกอบกิจการตั้งอยู่ในระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก มีสิทธิเลือกเสียภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้พึง

ประเมินตามมาตรา 40 (1) แห่งประมวลรัษฎากร (เงินเดือน ค่าจ้าง เบี้ยเลี้ยง โบนัส ฯลฯ) ที่ได้รับเนื่องจากการจ้างแรงงานของบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลดังกล่าวในอัตราร้อยละ 17 ของเงินได้ตามกรณีดังต่อไปนี้

1.1 กรณีคำนวณภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายมาตรา 50 (1) แห่งประมวลรัษฎากรสำหรับเงินได้พึงประเมินนั้นแล้วต้องเสียภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายมากกว่าร้อยละ 17 ของเงินได้

1.2 กรณีคำนวณภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายตามมาตรา 50 (1) แห่งประมวลรัษฎากรสำหรับเงินได้พึงประเมินนั้นแล้วต้องเสียภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายเท่ากับหรือน้อยกว่าร้อยละ 17 ของเงินได้ แต่ยอมให้ผู้จ่ายเงินได้หักภาษีเงินได้ ณ ที่จ่ายในอัตราร้อยละ 17 ของเงินได้

2. กำหนดให้ผู้ถูกหักภาษีเงินได้ ณ ที่จ่ายในอัตราร้อยละ 17 ของเงินได้ตามข้อ 1 ไว้แล้ว เมื่อถึงกำหนดยื่นรายการ ไม่ต้องนำเงินได้พึงประเมินดังกล่าวไปรวมคำนวณภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา เฉพาะกรณีไม่ขอรับเงินภาษีที่ถูกหักไว้คืนหรือไม่ขอเครดิตภาษีที่ถูกหักไว้ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน และกรณีมีเงินได้พึงประเมินตามมาตรา 40 (4) (ดอกเบี้ย เงินปันผล ฯลฯ) และมาตรา 40 (8) (เงินได้อื่น ๆ) แห่งประมวลรัษฎากรซึ่งถูกหักภาษีเงินได้ ณ ที่จ่ายตามมาตรา 50 แห่งประมวลรัษฎากรไว้แล้วด้วยและมีสิทธิเลือกเสียภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ตามมาตรา 48 (3) และ (4) แห่งประมวลรัษฎากร จะใช้สิทธิได้เมื่อไม่นำเงินได้พึงประเมินตามมาตรา 40 (4) และ (8) แห่งประมวลรัษฎากรนั้นไปรวมคำนวณภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ไม่ขอรับเงินภาษีที่ถูกหักไว้คืนและไม่ขอเครดิตภาษีที่ถูกหักไว้ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน

3. ผู้มีเงินได้ที่จะได้รับสิทธิตามข้อ 1 และข้อ 2 ต้องมีคุณสมบัติและเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามที่กำหนด ใน 10 กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายที่จะได้รับสิทธิดังกล่าวดังกล่าว ประกอบด้วย

1) อุตสาหกรรมอาหารและการเกษตร

2) อุตสาหกรรมเพื่อประหยัดพลังงาน ผลิตพลังงานทดแทน

และพลังงานสะอาด

3) อุตสาหกรรมฐานเทคโนโลยีชีวภาพ

4) อุตสาหกรรมการแพทย์และสาธารณสุข

5) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อุตสาหกรรมบริการ และอุตสาหกรรมเศรษฐกิจสร้างสรรค์

6) อุตสาหกรรมวัสดุก้าวหน้า

7) อุตสาหกรรมสิ่งทอ เครื่อง นุ่งห่ม และเครื่องประดับ

8) อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

9) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ คอมพิวเตอร์ ซอฟต์แวร์ บริการสารสนเทศ

10) อุตสาหกรรมฐานการวิจัย พัฒนาและนวัตกรรม หรืออุตสาหกรรมใหม่

อุตสาหกรรมเป้าหมายทั้งสิบดังกล่าวนั้น รัฐบาลได้ส่งเสริมให้มีประโยชน์อื่น ๆ อีก ที่มีผลบังคับแล้ว เช่น พระราชกฤษฎีกายกเว้นภาษีให้ 10 กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 5 ปี มีผลบังคับใช้มาตั้งแต่ วันที่ 14 มกราคม 2560 ประโยชน์นี้เป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาลที่ต้องการสร้างการลงทุนอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนเทคโนโลยี การวิจัยและการพัฒนา เพื่อเป็นแรงขับเคลื่อนให้เศรษฐกิจไทยขยายตัวได้ระดับสูงต่อเนื่อง

เงื่อนไขสำคัญสำหรับการยกเว้นภาษี 5 ปีนั้นนี้ ประกอบด้วย ผู้ประกอบการต้องจดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563 เท่านั้น และต้องประกอบการอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะกิจที่รัฐบาลอนุญาต มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่เกิน 5 ล้านบาท มีรายได้จากการขายสินค้าและบริการไม่เกิน 30 ล้านบาท ซึ่งต้องเป็นรายได้จากการขายสินค้าและบริการในเขตเศรษฐกิจไม่น้อยกว่า 80% ของรายได้ทั้งหมด

การยกเว้นภาษีให้กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายทั้ง 10 กลุ่ม เป็นเวลา 5 ปี เพื่อเป็นการต่อยอดจากสิทธิประโยชน์ทางภาษีที่กิจการ

ดังกล่าวได้รับจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือบีโอไอ ที่จะมีการยกเว้นภาษีเป็นเวลา 8 ปี ซึ่งจะทำให้กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายได้เว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลานานถึง 13 ปี โดยรัฐบาลมั่นใจว่าจะดึงดูดให้มีการลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายที่จะเป็นแรงขับเคลื่อนใหม่ของเศรษฐกิจไทยในปีนี้และปีต่อๆ ไป

ปัจจุบันมีความคืบหน้าการออกกฎหมายเพื่อเป็นเครื่องมือในการชักจูงการลงทุนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของประเทศ ประกอบด้วย 1.) พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุนฉบับปรับปรุง พ.ศ.2560 2.) พ.ร.บ.กองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน พ.ศ.2560 3.) อยู่ระหว่างการร่าง พ.ร.บ.เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อให้การชักจูงการลงทุนต่อนักลงทุนรายสำคัญบรรลุผลอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง

11. การดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม พลังาน

1. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก จัดทำรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment -SEA) ในพื้นที่ EEC ครอบคลุมผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทั้งระบบโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม-เขตอุตสาหกรรม-เขตประกอบการอุตสาหกรรม-สวนอุตสาหกรรมโรงงานที่ตั้งอยู่ในเขต ซึ่งมีผลเทียบเท่ากับรายงานวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม(EIA) ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น หาก EEC ผ่านรายงาน SEA แล้วไม่จำเป็นต้องจัดทำรายงาน EIA อีก

2. เนื่องจากในพื้นที่ EEC เป็นจุดศูนย์รวมของภาคการผลิตโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งทางกรมโยธาธิการและผังเมือง ได้อนุมัติเพิ่มพื้นที่สีม่วงจากพื้นที่สีเขียวรวมทั้งหมด 180,000 ไร่ ในระยะ 5 ปีแรก

ของโครงการพัฒนาและลงทุนจะใช้พื้นที่ 50,000 ไร่ ซึ่งจะเป็นส่วนของพื้นที่ในนิคมอุตสาหกรรม 3 แห่ง ของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ซึ่งชุมชนอาจมีความกังวลเรื่องของมลพิษทั้งทางน้ำ อากาศ เสียง รวมถึงคุณภาพชีวิตสิ่งแวดล้อมโดยรอบทั้งหมด ดังนั้น กองทุนดังกล่าวจะต้องเข้ามามีบทบาทสำคัญในพื้นที่นี้อย่างมากทั้งเยียวยา ฟื้นฟูพื้นที่ให้กับชุมชนและประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาพื้นที่ EEC และจะเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับชุมชนว่าการลงทุนหรือการตั้งโรงงานอุตสาหกรรมจะต้องถูกควบคุมด้วยกฎหมายจะต้องมีการดูแลชุมชนควบคู่กันไปเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

3. ความพร้อมด้านแหล่งน้ำ ความต้องการน้ำใน 3 จังหวัด ไม่รวมภาคเกษตรปี 2560 มีความต้องการน้ำในภาคอุตสาหกรรม ท่องเที่ยวและการป้อนผู้อยู่อาศัยปริมาณ 362 ล้าน ลบ.ม. คาดว่าอีก 20 ปีข้างหน้าหรือปี 2579 กรณีไม่มี EEC เกิดขึ้นจะมีการใช้น้ำ 570 ล้าน ลบ.ม. แต่ถ้ามีโครงการ EEC เกิดขึ้นก็จะต้องใช้น้ำถึง 1,000 ล้าน ลบ.ม

กรมชลประทานได้จัดทำแผนบริหารจัดการน้ำหรือแผนสำรองน้ำ ระยะสั้น 1 ปี ประกอบไปด้วย ระบบการวางท่อ การซ่อมแซมเส้นทางท่อเก่าที่สูบน้ำมาจากแหล่งน้ำต่าง ๆ รวมถึงเส้นทางท่อหลักที่จะสูบน้ำจากปากแม่น้ำประแสร์ อำเภอแกลง จังหวัดระยอง ต่อจากนั้นจึงจะจัดทำแผนบริหารจัดการน้ำระยะยาวต่อไป ขณะนี้ประเมินแล้วว่า ยังคงเพียงพอกับการใช้ในพื้นที่ EEC ถึง 5 ปี

จังหวัดฉะเชิงเทรา มีอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ 1 แห่ง ขนาดกลาง 4 แห่ง ขนาดเล็ก 24 แห่ง มี มีปริมาณกักเก็บ 490.99 ล้าน ลบ.ม. และมีความต้องการใช้ในการเกษตร อุปโภคบริโภคและรักษาระบบนิเวศพอดี

จังหวัดชลบุรี มีอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ 1 แห่ง ขนาดกลาง 8 แห่ง ขนาดเล็ก 19 แห่ง ปริมาตรเก็บกักรวม 297.90 ล้าน ลบ.ม. แต่มี

น้ำไหลเข้าอ่างปีละ 130-133 ล้านลบ. มีการสูบน้ำผ่านระบบท่อจากคลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต ไปอ่างบางพระ ชลบุรี ปริมาณ 60 ล้านลบ.ม. บริษัทจัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออกจำกัด (มหาชน) หรือ East Water สูบจากเขื่อนบางปะกงไปอ่างบางพระอีก 45 ล้าน ลบ.ม.และมีการดึงน้ำจากเขื่อนประแสร์และอ่างคลองใหญ่ จังหวัดระยอง อีก 70 ล้าน ลบ.ม.

จังหวัดระยอง มีอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ 2 แห่ง ขนาดกลาง 3 แห่ง ขนาดเล็ก 10 แห่ง ปริมาตรเก็บกักรวม 599.77 ล้าน ลบ.ม. น้ำไหลเข้าอ่าง 652 ล้าน ลบ.ม. แต่ความต้องการน้ำเริ่มมากขึ้น คาดว่าอีก 4-5 ปีข้างหน้าปริมาณน้ำของระยองจะตึงตัวมาก

กรมชลประทานได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาและบริหารจัดการน้ำเพื่อสนับสนุนการพัฒนา EEC โดยกรมชลประทานจะเป็นจัดหาน้ำต้นทุน ขณะที่ East Water/การประปาส่วนภูมิภาค/ท้องถิ่นเป็นผู้ใช้น้ำ ด้วยการ 1) ปรับปรุงแหล่งน้ำดิบ/พัฒนาแหล่งน้ำใหม่ 2) เชื่อมโยงแหล่งน้ำระบบผันน้ำ 3) ทำแก้มลิง/อ่างนา 4)ป้องกันน้ำท่วม และ 5)บริหารจัดการแหล่งน้ำต่าง ๆ แบ่งการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ออกเป็น 2 ช่วง

ในระยะแรก 5 ปีแรก จะต้องสร้างโครงการกักเก็บน้ำขนาดเล็กขนาดกลางรับมือก่อน โดยเพิ่มความจุกักเก็บน้ำอ่างหนองปลาไหล อีก 23 ล้าน ลบ.ม., การสูบน้ำย้อนกลับจากคลองสะพานขึ้นไปเก็บไว้ที่เขื่อนประแสร์ที่เพิ่มความจุไปล่าสุดอีก 47 ล้าน ลบ.ม.เป็น 295 ล้าน ลบ.ม.อีก 10 ล้าน ลบ.ม., การเพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำคลองใหญ่อีก 10 ล้าน ลบ.ม. กับ อ่างเก็บน้ำดอกกรายอีก 10 ล้าน ลบ.ม. รวมทั้งผันน้ำท้ายอ่างคลองสี ยัดและอ่างคลองระบม ฉะเชิงเทรา ที่มีพื้นที่น้ำท่ามากเข้าสู่ระบบคลองอีกปีละ 21 ล้าน ลบ.ม.

กรมชลประทาน กำลังก่อสร้างอ่างเก็บน้ำอีก 4 แห่งที่

จังหวัดจันทบุรี ประกอบด้วย อ่างเก็บน้ำประแกด ความจุ 60.2 ล้าน ลบ.ม. สร้างไปแล้ว 90%, อ่างพะวาใหญ่ความจุ 68.1 ล้าน ลบ.ม., อ่างคลองแก่งหางแมวความจุ 80.7 ล้านลบ.ม. และอ่างคลองวังโตนดความจุ 99.5 ล้าน ลบ.ม. รวมเป็น 308.5 ล้านลบ.ม. หรือมากกว่าเขื่อนประแสร์ จากนั้นน้ำจะไหลมารวมกันที่สถานีสูบน้ำฝายวังใหม่เพื่อส่งน้ำบางส่วนไปเก็บที่เขื่อนประแสร์ต่อไป "ในระยะ 10 ปีข้างหน้านี้หากดำเนินการตามแผนข้างต้นสถานการณ์น้ำในพื้นที่ 3 จังหวัด EEC ค่อนข้างปลอดภัย แต่หลังจาก 10 ปีต่อไปมีความจำเป็นที่จะต้องจัดหาน้ำมาเพิ่มให้กับภาคตะวันออก โดยความเป็นไปได้ในขณะนี้ก็คือ การเจรจากับรัฐบาลกัมพูชาในโครงการไฟฟ้าพลังน้ำสตึงมนัม ขนาดความจุ 1,200 ล้าน ลบ.ม. โดยนำน้ำต่อท่อเข้ามาในฝั่งไทยบริเวณจังหวัดตราดตอนล่างและผันน้ำต่อมาทางท่อเข้าสู่อำเภอแกลง จังหวัดระยองต่อไป

4. สถานการณ์ความต้องการใช้ไฟฟ้าในพื้นที่ EEC โรงไฟฟ้าในพื้นที่ภาคตะวันออกในปัจจุบันสามารถรองรับความต้องการใช้ที่เพิ่มขึ้นได้ แต่สิ่งที่ค่อนข้างกังวลก็คือ ปริมาณก๊าซธรรมชาติที่จะมารองรับโรงไฟฟ้าในอนาคต ปัจจุบันโรงไฟฟ้าในพื้นที่ภาคตะวันออกใช้ก๊าซธรรมชาติจากแหล่งอ่าวไทยเป็นหลักโดยเฉพาะจากแหล่งบงกช-เอราวัณ จากเดิมที่มีกำลังผลิตอยู่ที่ระดับ 2,100 ล้านลูกบาศก์ฟุต/วันนั้น ขณะนี้มีแนวโน้มว่าการผลิตก๊าซจากทั้ง 2 แหล่งจะลดลงเร็วกว่าที่คาดการณ์เอาไว้มาอยู่ที่ประมาณ 1,500 ล้านลูกบาศ์ฟุต/วันเท่านั้น ในกรณีที่ลดลงต่อเนื่องก็จะต้องวางแผนในการจัดหาก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) มารองรับการใช้ที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่ EEC ได้

ซึ่งกำลังผลิตไฟฟ้าในพื้นที่ภาคกลาง-ภาคตะวันออกในปัจจุบันจะรองรับการใช้ได้ในช่วง 4-5 ปีต่อจากนี้ ส่วนความต้องการใช้ไฟฟ้าในพื้นที่ภาคตะวันออกจะขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 4 ต่อปี ซึ่งเบื้องต้นได้มีการพยากรณ์ความต้องการใช้ไฟฟ้าในพื้นที่ดังกล่าวไปถึง 10 ปีข้างหน้าแล้วและมีโรงไฟฟ้าใหม่ที่เตรียมผลิตไฟฟ้าเข้าระบบในสัดส่วน

ของ กฟผ.มีรวมทั้งสิ้น 6,500 MW เช่น โรงไฟฟ้าพระนครใต้ทดแทนเครื่องที่ 1-2 รวม 1,300 MW โรงไฟฟ้าบางปะกงส่วนทดแทนเครื่องที่ 1-2 รวม 1,300 MW ในส่วนของกำลังผลิตใหม่ที่จะมาจากเอกชนผู้ผลิตไฟฟ้ารายใหญ่ (IPP) ของบริษัทในเครือกัลฟ์ เจพี รวมทั้งสิ้น 5,000 MW ก็จะทยอยเข้าระบบตั้งแต่ปี 2564 จนถึง 2567

12. **เป้าหมายประเทศ**

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (ECC) คือเครื่องจักรกลใหม่ในการผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศแบบก้าวกระโดด ยังสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจและประโยชน์เชิงสังคมทั้งในระดับชุมชน ประเทศ และCLMVและ AEC

1.จากการประเมินคาดได้ว่า EEC จะทำให้ GDP ประเทศขยายตัวร้อยละ 5 ต่อปี

2. เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้น 1 แสนคนต่อปี

3. จำนวนนักท่องเที่ยวจะเพิ่มขึ้นกว่า 10 ล้านคนต่อปีด้วย

4. ด้านฐานภาษีใหม่ 1 แสนล้านบาทต่อปี

13. ความคาดหวัง/ประโยชน์ในพื้นที่

1) เชื่อว่าจะมีการลงทุนกว่า 1.5 ล้านล้านบาท ภายในระยะเวลา 5 ปี แบ่งเป็น

- การลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย (Super Cluster/Cluster/10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย) จำนวน 500,000 ล้านบาท
- การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน 400,000 ล้านบาท
- การก่อสร้างเมืองใหม่-โรงพยาบาล-โรงเรียน-ที่อยู่อาศัย

400,000 ล้านบาท

- การท่องเที่ยวคุณภาพ/เชิงคุณภาพอีก 200,000 ล้านบาท

และคาดว่าภายในระยะเวลา 1-5 ปี จะมีความต้องการใช้พื้นที่เพื่อการลงทุนใน 10 กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายประมาณ 70,259 ไร่ ประกอบด้วย อุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จะใช้พื้นที่รองรับประมาณ18,000 ไร่ อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ หุ่นยนต์ ประมาณ 7,259 ไร่ อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร การเกษตรเทคโนโลยีชีวภาพ เชื้อเพลิงชีวภาพ 21,500 ไร่ อุตสาหกรรมการบิน ประมาณ 500 ไร่ อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ประมาณ 20,000 ไร่ และอุตสาหกรรมดิจิตอล และการแพทย์ครบวงจรประมาณ 3,000ไร่ ขณะนี้เรื่องของพื้นที่ในการรองรับการลงทุนดังกล่าวไม่น่าเป็น

ห่วง เนื่องจาก กนอ.ได้เตรียมพื้นที่พร้อมที่จะรองรับแล้ว

มีการวิเคราะห์ว่า มี 4 กลุ่มอุตสาหกรรมที่น่าจะเกิดการลงทุนใน EEC ในระยะ 5 ปีแรก (2560-2564) ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีฐานการผลิตอยู่แล้วในประเทศหรือมีศักยภาพในการพัฒนาสูง เนื่องจากผู้ประกอบการสามารถพัฒนาต่อยอดการผลิตได้ง่ายกว่า เพราะแรงงานมีความรู้ความเชี่ยวชาญพื้นฐานในการผลิตและมีอุตสาหกรรมสนับสนุน (Supporting industries) ในพื้นที่อยู่แล้ว หรือโครงการลงทุนอาจใช้เงินลงทุนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับโครงการลงทุนใหม่ที่ไม่เคยมีฐานการผลิตในพื้นที่มาก่อน โดย 4 กลุ่มอุตสาหกรรมที่คาดว่าจะเกิดการลงทุนใน EEC ในระยะแรก ได้แก่

1. <u>อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์</u> โดยแบ่งเป็น

1) อุตสาหกรรมการบิน การซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) และการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน รัฐบาลได้มีโครงการลงทุนเป็นจำนวนมากเพื่อพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาให้กลายเป็นศูนย์กลางการบินและศูนย์กลาง MRO ในภูมิภาค เนื่องจากเอเชียเป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของธุรกิจการบินและยังเติบโตอย่างต่อเนื่อง

2) บริการโลจิสติกส์และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน เนื่องจากพื้นที่ EEC จะกลายเป็นพื้นที่ศูนย์กลางของการพัฒนาอุตสาหกรรม ซึ่งจะทำให้อุปสงค์ของการขนส่งและการจัดการห่วงโซ่อุปทานเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิต จึงเป็นโอกาสทางธุรกิจของผู้ประกอบการในธุรกิจโลจิสติกส์ รวมไปถึงธุรกิจเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้อง อาทิ ธุรกิจคลังสินค้า ธุรกิจการรับบรรจุหีบห่อ ธุรกิจโลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse logistics) และธุรกิจกำจัดของเสีย

2. <u>การท่องเที่ยวเชิงคุณภาพและสุขภาพ</u> ด้วยทัศนียภาพทางธรรมชาติที่สวยงามของทะเลอ่าวไทยและเกาะต่าง ๆ ในภาคตะวันออก รวมไปถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การพัฒนาท่าเรือ

จุกเสม็ด การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ก็จะช่วยให้การเดินทางของนักท่องเที่ยวสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น จึงน่าจะทำให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และบริการเพื่อการท่องเที่ยว

3. อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ จากการเป็นฐานการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในภูมิภาคและมีคลัสเตอร์การผลิตครบวงจรอยู่แล้ว จึงน่าจะเป็นข้อได้เปรียบของ EEC ซึ่งหากนักลงทุนต้องการเข้ามาลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV) ก็สามารถต่อยอดการผลิตได้ง่ายกว่า นอกจากนี้ การที่หน่วยงานภาครัฐทั้ง BOI กระทรวงอุตสาหกรรม และกรมสรรพสามิต ร่วมมือกันกำหนดเงื่อนไขรายละเอียดของสิทธิประโยชน์แก่ นักลงทุนในการผลิต EV ให้เป็นแพ็กเกจเดียวกันทั้งหมดก็น่าจะเพิ่มความน่าดึงดูดให้ EEC เป็นหนึ่งในตัวเลือกหลักของ นักลงทุนได้

4. อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ โดยเฉพาะการผลิตเคมีภัณฑ์และพลาสติก เนื่องจากพื้นที่จังหวัดระยองมีฐานการผลิตของอุตสาหกรรมปิโตรเคมี เคมีภัณฑ์ และพลาสติกที่แข็งแกร่งอยู่แล้ว ผู้ประกอบการในธุรกิจดังกล่าวจึงน่าจะได้รับประโยชน์ เพราะสามารถพัฒนาการผลิตไปผลิตสินค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นกระแสหลักของการพัฒนาอุตสาหกรรมของโลกในปัจจุบัน โดยเฉพาะการผลิตพลาสติกชีวภาพ (Bioplastic) ที่อุปสงค์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทั่วโลก แต่การลงทุนต้องใช้เงินลงทุนสูง สิทธิประโยชน์ใน EEC จึงน่าจะช่วยลดต้นทุนการประกอบการได้ และทำให้นักลงทุนตัดสินใจลงทุนใน EEC ในที่สุด

2) จะมีการจัดตั้งกองทุนพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกภายใต้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายฯกองทุนนี้จะมีหน้าที่

สำคัญในการเยียวยา/ฟื้นฟูพื้นที่/ชุมชน/ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกโดยเงินกองทุนเบื้องต้นจะมาจากงบประมาณของรัฐบาลส่วนหนึ่งและมีความเป็นไปได้ว่าผู้ประกอบการที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจะต้องจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก จะเป็นผู้กำหนดต่อไป

14. กลไกการบริหารจัดการ

ดำเนินการโดย**พระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.** ในขณะที่ร่างพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ... ผ่านความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี(ครม.) ไปแล้วเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2559 ที่เสนอโดยกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อนำมาใช้ เป็นกลไกขับเคลื่อนระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรืออีอีซี ในระยะ 10 ปี (2560-2569) รองรับการลงทุนในพื้นที่ทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน ร่าง พรบ. เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา โดยคาดว่าน่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนกุมภาพันธ์นี้ จากนั้นจะนำเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ซึ่งมีโครงสร้างที่สำคัญคือ

• การจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายพื้นที่ระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก

• ให้สิทธิการถือกรรมสิทธิ์ที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ของคนต่างด้าว โดยให้เช่าที่ดิน 50 ปี และต่ออายุได้อีก 49 ปี

• อนุญาตให้นำช่างฝีมือ ผู้บริหารระดับสูงที่เป็นบุคคลต่างด้าว และครอบครัวมาพักในประเทศไทย

• การให้สิทธิลดหย่อนภาษีอากร รวมถึงให้สิทธิประโยชน์

ทางภาษีอื่น ๆ ซึ่งสอดคล้องกับ พ.ร.บ. ว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน

• จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นองค์กรประสานงานขับเคลื่อนโครงการจัดการพื้นที่

• ส่งเสริมการดึงดูดนักลงทุน ส่งเสริมการให้บริการ One Stop Service และสามารถใช้อำนาจอนุมัติตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน

• กฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยสรรหาเลขาธิการขึ้นมาทำหน้าที่ และเป็นผู้อนุมัติคำขอต่าง ๆ

• จัดตั้งการพัฒนาพื้นที่ รวมถึงจัดตั้งกองทุนพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก เพื่อเป็นทุนกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น และยกระดับท้องถิ่น

ภายหลังจากพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกมีผลบังคับใช้กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทยจะเร่งจัดทาผังเมืองรวมการพัฒนาในพื้นที่ 3 จังหวัด EEC ให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี เพื่อ กำหนดว่าในพื้นที่นั้นๆ เหมาะสมจะพัฒนาอะไร เช่น นิคมอุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัย หรือพาณิชยกรรม ซึ่งการใช้ พื้นที่สาหรับพัฒนาเป็นนิคมอุตสาหกรรมในปัจจุบันมีทั้งที่พัฒนาแล้วและอยู่ระหว่างการพัฒนา รวมทั้งสิ้น 30 นิคมอุตสาหกรรม พื้นที่รวม 26,563 ไร่

ที่มา : ประชาชาติธุรกิจรวบรวม

คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ลงนามในคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 2/2560 เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2560 สาระสำคัญเป็นการให้ความหมายและขอบเขตของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

1) **การตั้งคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กนศ.)** ประกอบด้วย องค์ประกอบทั้งสิ้น 18 คน โดยมี**นายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ มีเลขาธิการสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกรศ.) เป็นกรรมการและเลขานุการ และมีผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เป็นกรรมการและเลขานุการ** มีอำนาจหน้าที่สำคัญ คือ กำหนดนโยบายและอนุมัติแผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก อนุมัติแนวทาง หลักเกณฑ์ และวิธีการดำเนินการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก รวมทั้งการดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปอย่างเหมาะสมและต่อเนื่องเชื่อมโยงกันอย่างสมบูรณ์ กำหนดภารกิจเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปตามนโยบายและแผนทั้งภายในและภายนอก ตลอดจนกำหนดเขตส่งเสริมและสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบการ ผู้อยู่อาศัย หรือผู้พำนักในเขตส่งเสริมแต่ละแห่งจะได้รับตามความเหมาะสม รวมทั้งหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการได้รับสิทธิประโยชน์

2) **คณะกรรมการบริหารการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กรศ.)** มีองค์ประกอบทั้งสิ้น 31 คน ขณะนี้แต่งตั้งจำนวน 24 คน โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นประธานกรรมการ มีเลขาธิการ สกรส. เป็นกรรมการและเลขานุการ และมีผู้ว่าการ กนอ.เป็นกรรมการและเลขานุการ มีอำนาจและหน้าที่เสนอแผนการ

พัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกต่อคณะกรรมการนโยบายเพื่อพิจารณาอนุมัติ โดยให้ข้อมูลและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้อยู่อาศัยในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ให้ความเห็นชอบแผนงานหรือโครงการของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งวงเงินรายจ่าย กำลังคน กำลังวัสดุ อุปกรณ์ และทรัพยากรอื่นใด และพิจารณาปรับปรุงหรือแก้ไขแผนงานหรือโครงการตามความเหมาะสมและจำเป็น เสนอแนวทาง หลักเกณฑ์ และวิธีการดำเนินการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก รวมทั้งการดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ต่อคณะกรรมการนโยบายเพื่อพิจารณาอนุมัติ ตลอดจนกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินงานและการใช้จ่ายเงินของ สกรศ.และหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามแผนงานและโครงการ เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ **นอกจากกำหนดอำนาจหน้าที่แล้ว ยังกำหนดให้ กรศ. ต้องประชุมอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง**

3) สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกรศ.) เป็นหน่วยงานภายในกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการสนับสนุนการดำเนินการของคณะกรรมการ กนศ. และคณะกรรมการ กรศ. โดยมีหน้าที่และอำนาจบริหารแผนปฏิบัติการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกในภาพรวม ประสานงานกับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในการจัดเตรียมแผนงานและโครงการต่าง ๆ ศึกษาวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องดำเนินการให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้อยู่อาศัยในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรับรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก สนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กร

ภาคเอกชน และประชาชนในพื้นที่พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกได้มีส่วนร่วมและได้รับประโยชน์จากการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกอย่างเหมาะสม

ทั้งนี้ บริบทการพัฒนา ได้มีข้อเสนอของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือ สศช. เกี่ยวกับการศึกษาเขตเศรษฐกิจพิเศษยุทธศาสตร์คันไซ เพื่อนำมาใช้

เป็นต้นแบบในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก เนื่องจากมีความคล้ายคลึงกันในการออกกฎหมายใหม่เพื่อรองรับเขตพิเศษ โดยโครงการคันไซมีความพร้อมเรื่องสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ทั้งถนน ทางด่วนพิเศษ รถไฟความเร็วสูง ท่าเรือน้ำลึก สถาบันการวิจัย และพัฒนา ตลอดจนเป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมคลัสเตอร์ต่างๆ ทำให้เมืองโอซาก้า เมืองเกียวโต และเมืองโกเบเป็นเมืองที่น่าท่องเที่ยวและน่าอยู่ที่สุดในเอเชีย ขณะที่โครงการ EEC จะครอบคลุมพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยองที่มีระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานใกล้เคียงกัน ทั้งนี้แนวการพัฒนาของเขตเศรษฐกิจพิเศษคันไซ จะมีกลไกการบริหารจัดการ 2 ระดับคือ 1. **กลไกระดับชาติ** ประกอบด้วย สภาเขตพิเศษยุทธศาสตร์แห่งชาติที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และคณะทำงานเขตพิเศษยุทธศาสตร์ประกอบด้วย นักธุรกิจและนักวิชาการ 2.กลไกระดับพื้นที่ มีสภาเขตพิเศษ ประกอบด้วย ผู้แทนจากรัฐบาลกลาง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชน มาทำงานร่วมกัน

โดยอาจนำรูปแบบการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษคันไซมาใช้กับการพัฒนาของไทยใน 4 ด้าน ได้แก่

1. ควรมีกลไกในระดับนโยบายที่มีอำนาจหน้าที่ในการแก้ไขปัญหา ข้อจำกัดด้านกฎระเบียบ กฎหมาย และขั้นตอนปฏิบัติเพื่อให้เกิดความคล่อง ซึ่งขณะนี้กฎหมาย EEC อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

2. ควรมีกลไกบริหารจัดการระดับพื้นที่ ประกอบด้วย ตัวแทนจากส่วนกลาง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคเอกชนเพื่อให้การพัฒนาสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. การสนับสนุนให้เกิดการวิจัยและการพัฒนาให้มากขึ้นโดยให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีและเปิดโอกาสให้สถาบันการศึกษาเข้ามา

มีส่วนร่วมมาก

4. การให้ความสำคัญกับเมืองในพื้นที่เพื่อรองรับการทำงานและการอยู่อาศัยอย่างมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล

15. การขับเคลื่อนในระดับจังหวัด

1. การตั้งคณะกรรมการระดับจังหวัด

ผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง ได้ลงนามในคำสั่งจังหวัดระยอง ที่ 9915/2559 ลงวันที่ 27 ธันวาคม 2559 แต่งตั้ง “คณะกรรมการสนับสนุนการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก จังหวัดระยอง ทั้งนี้เนื่องจากเห็นว่าการดำเนินการในระดับนโยบายยังไม่สามารถเชื่อมต่อกับระดับพื้นที่หรือจังหวัดได้มากนัก โดยเฉพาะจังหวัดระยองซึ่งเป็นพื้นที่หลักที่จะได้รับผลกระทบจากนโยบายฯ โดยตรง โดยคณะกรรมการ 7 ชุด คือ

1) คณะกรรมการอำนวยการ

- ผู้ว่าราชการจังหวัดระยองเป็นประธานฯ หัวหน้าสำนักงานจังหวัดระยองเป็นเลขานุการฯ

2) คณะกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและการเชื่อมโยงการขนส่ง

- รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง (นายมนตรี ชนะชัยวิบูลวัฒน์) เป็นประธานฯ ขนส่งจังหวัดระยอง เป็นเลขานุการฯ

3) คณะกรรมการด้านพัฒนาเมือง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และผังมือง

- รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง (นายธีรวัฒน์ สุดสุข) เป็นประธานฯ โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง เป็น

เลขานุการฯ

4) คณะกรรมการด้านสิ่งแวดล้อม และการท่องเที่ยว

- รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง (นายมนตรี ชนะชัยวิบูลวัฒน์) เป็นประธานฯ ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง เป็นเลขานุการฯ ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดระยอง เป็นเลขานุการร่วมฯ

5) คณะกรรมการด้านแรงงานและการศึกษา

- รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง (นายธีรวัฒน์ สุดสุข) เป็นประธานฯ แรงงานจังหวัดระยอง เป็นเลขานุการฯ ผู้อำนวยการสถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาคตะวันออก เป็นเลขานุการร่วม

6) คณะกรรมการด้านประชาสัมพันธ์ และสร้างการรับรู้

- ปลัดจังหวัด เป็นประธานกรรมการฯ ประชาสัมพันธ์จังหวัดระยอง เป็นเลขานุการฯ

7) คณะกรรมการด้านข้อมูล สถิติเชิงยุทธศาสตร์

- หัวหน้าสำนักงานจังหวัดระยอง เป็นประธานฯ สถิติจังหวัดเป็นเลขานุการฯ

2. การดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานต่างๆ ได้แจ้งให้ทุกส่วนราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน รายงานผลการดำเนินการปัจจุบัน และแผนการดำเนินการในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก โดยเฉพาะการสร้างการรับรู้แก่ภาคส่วนต่างๆ ของแต่ละส่วนราชการทั้งในพื้นที่ และประสานหน่วยงานระดับกรม ในปีงบประมาณ พ.ศ.2559 ปีงบประมาณ พ.ศ.2560 และใน

ปีงบประมาณ 2561 เพื่อประโยชน์ในการวางแผนสนับสนุนการดำเนินการต่อไป

3. จัดประชุม สัมมนา ให้ความรู้ เพื่อเผยแพร่รายละเอียดการดำเนินโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจฯ ในพื้นที่จังหวัดระยองให้ผู้ที่สนใจทราบและเป็นเวทีให้หน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการ และประชาชน แลกเปลี่ยนความคิดเห็น โดยมีผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานที่มีส่วนสำคัญในการกำหนดแนวการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษเป็นวิทยากร

4. ผู้ว่าราชการจังหวัด รองผู้ว่าราชการจังหวัด ได้จัดเป็นวาระจังหวัดในการให้ความรู้ แก่ส่วนราชการ หน่วยงาน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการประชุมสำคัญๆ เช่น การประชุมประจำเดือน การประชุมผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

5. กำหนดกรอบวิสัยทัศน์ และยุทธศาสตร์ในแผนพัฒนาจังหวัดปี 2561 – 2564 และแผนพัฒนาองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้สอดรับกับ EEC โดยในปี 2562 ได้กำหนดกรอบวิสัยทัศน์จังหวัด คือ เมืองนวัตกรรมก้าวหน้า พัฒนาอย่างสมดุล บนพื้นฐานความพอเพียง (City innovative advances, Balanced development, Based on the sufficiency economy)

6. กำหนดโครงการต่างๆ เพื่อการปฏิบัติงานเชิงรุก อาทิ เช่น

- โครงการสำรวจประชากรแฝงในพื้นที่จังหวัดระยอง โดยที่ทำการปกครองจังหวัดระยอง

- โครงการสำรวจความต้องการแรงงานด้านอาชีวศึกษา ทั้งจากภาคอุตสาหกรรม และภาคการท่องเที่ยว โดยใช้กลไกของ

คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ เป็นผู้สนับสนุน โดยมอบหมายสำนักงานแรงงานจังหวัดระยอง ดำเนินการ

16. ประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับประชาชน

1. รายได้สู่พื้นที่ในรูปแบบกองทุน ภายใต้ พ.ร.บ.การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ "พ.ร.บ. EEC" จะมีการจัดตั้ง "กองทุนพัฒนาชุมชนและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ลงทุน EEC" โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเข้าไปมีบทบาทในการพัฒนาพื้นที่ดูแลด้านสิ่งแวดล้อมชุมชนในเขตอุตสาหกรรม 3 จังหวัด ควบคู่ไปกับการลงทุน ซึ่งไม่เพียงการสร้างหรือรักษาสภาพแวดล้อม แต่ยังต้องเข้าไปสนับสนุนด้านการศึกษา การให้ทุนเรียน รวมถึงพัฒนาระบบสาธารณสุขให้ชุมชนที่สำคัญจะต้องเป็นประโยชน์กับคนในพื้นที่มากที่สุด โดยเงินกองทุนจะมาจากการเก็บค่าธรรมเนียมที่ให้บริการกับนักลงทุนและจำเป็นต้องมีการตั้งผู้บริหารจัดการกองทุนขึ้นมาดูแลเป็นพิเศษ ค่าธรรมเนียมที่จะเก็บเข้ากองทุน คือ Service Charge ส่วนรายละเอียดจะเก็บอัตราเท่าไรนั้น คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (ครศ.) จะเป็นผู้กำหนด

2. พัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัด ทั้งทางด้านอุตสาหกรรม ด้านเกษตรกรรม และด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากรัฐบาลมองการพัฒนาตามศักยภาพของจังหวัด ถึงแม้ EEC จะเน้นทางด้านอุตสาหกรรม แต่รัฐบาลก็ไม่ได้ละเลยเรื่องของการท่องเที่ยว เรื่องของการพัฒนาด้านการเกษตร โดยรัฐบาลได้วางโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการคมนาคม ในการเชื่อมโยงการพัฒนา เช่น รถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง พัทยา การสร้าง ปรับปรุงถนน

สายต่างๆ เช่นสาย 36 สาย 3 การสร้างมอเตอร์เวย์ จะเห็นว่าระบบขนส่งขนาดใหญ่ล้วนสิ้นสุดปลายทางที่จังหวัดระยอง จะทำให้คนมาจังหวัดระยองมากขึ้น เศรษฐกิจด้านอื่นๆเช่น การท่องเที่ยว การขายสินค้าด้านการเกษตรก็จะดีขึ้น

3. กลุ่มธุรกิจได้ประโยชน์ต่อเนื่อง

ธุรกิจโลจิสติกส์ : เนื่องจากการพัฒนาระบบคมนาคมทุกด้าน ทำให้โอกาสการลงทุนของเอกชนนั้นโดดเด่นในกลุ่มคลังสินค้าสมัยใหม่และ Third Party Logistics Service Provider (3PL) ซึ่งจะช่วยสนับสนุนธุรกิจยุคใหม่ และจะสอดคล้องกับการวางบทบาทในแต่ละพื้นที่ นอกจากนั้นยังได้รับโอกาสจากการพัฒนาท่าเรือทวาย จากประเทศเมียนมาร์ และนโยบาย Look South Policy จากจีน ที่จะช่วยส่งเสริมให้ภาคตะวันออกเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียเข้าด้วยกัน

อุตสาหกรรมเชื้อเพลงและเคมีชีวภาพ : เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเภทที่ได้เปรียบด้านเกษตรกรรมและมีผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรที่หลากหลาย ทำให้เกิดโอกาสในการลงทุนธุรกิจเชื้อเพลงชีวภาพตามนโยบาย Bio Economy

ธุรกิจท่องเที่ยว : จากการพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงแลัท่าอากาศยานอู่ตะเภา จะเป็นการดึง traffic แบบเครื่องบินเช่าเหมาลำตรงสู่พัทยา ซึ่งเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวจีนและรัสเซียที่มีสัดส่วนถึง 45% ของตลาดนักท่องเที่ยวในพัทยา) อีกทั้งการพัมนาท่าเรือน้ำลึกจุกเสม็ดจะสามารถรองรับตลาด Luxury Tourist ที่จะสร้างรายได้ให้ธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องมากกว่าเดิม

ธุรกิจอสังหาฯ และก่อสร้าง เนื่องจากการพัฒนา EEC นั้นเปรียบเสมือนกับการสร้างเมืองใหม่ขึ้นในภาคตะวันออก ซึ่งแน่นอนว่าจะส่งผลให้เกิดการกระจุกตัวของประชากรมากขึ้นตามพื้นที่ยุทธศาสตร์

หลัก โดยเฉพาะในพื้นที่ชลบุรีและระยอง การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์จะเริ่มมีการลงทุนมากขึ้น ภายหลังจากที่มีการชะลอการลงทุนในพื้นที่ตะวันออกมานาน

17. ปัญหา/ข้อเสนอแนะ

1) ปัจจุบันจังหวัดระยองมีปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการประกอบการของภาคอุตสาหกรรมซึ่งถือเป็นปัญหาเรื้อรังมายาวนาน และยังไม่มีหน่วยงานใดเข้ามาแก้ไขให้ได้ เช่น เรื่องมลพิษทางอากาศในพื้นที่มาบตาพุด มีการกระทบกระทั่งระหว่างภาคประชาชนและภาคอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลต่อภาพลักษณ์ของจังหวัดในด้านอื่นๆ ไปด้วยโดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยว เมื่อมีการลงทุนเพิ่มมากขึ้น ปัญหาความขัดแย้งระหว่างภาคประชาชนและภาคโรงงานอาจเพิ่มขึ้นตามมา

2) จะต้องเตรียมความพร้อมสำหรับแรงงานแฝง และผู้เกี่ยวข้องจำนวนมาหาศาล ที่จะเข้ามา ซึ่งอาจตามมาด้วยปัญหาด้านสาธาณูปโภค สาธารณูปการ ยาเสพติด การจราจร (คนมากขึ้น ปัญหามากขึ้น)

3) รัฐบาลได้เตรียมโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น มอเตอร์เวย์ รถไฟทางคู่ สนามบินอู่ตะเภา ซึ่งเป็นโครงสร้างขนาดใหญ่ แต่ในระดับรอง หรือในระดับจังหวัด ยังไม่มีการเตรียมตัวเท่าทีควร อาจเป็นปัญหาตามมา เช่น การจราจร

4) กองทุน EEC ที่จะจัดตั้งขึ้นจะเป็นประโยชน์มาต่อพื้นที่ในขณะที่กองทุนเดิมๆ ที่มีอยู่ เช่น กองทุนพัฒนาไฟฟ้ายังมีปัญหามากมายและจำกัดอยู่ในเขตเฉพาะพื้นที่ กองทุน EEC ที่จะตั้งขึ้นอาจเป็นปัญหาเช่นเดิม หากไม่มีแนวทางการบริหารที่ดี

5) เมื่อพิจารณาจากร่างแผนการดำเนินการพบว่าพื้นที่ EEC

มีการกำหนดให้ทำเฉพาะการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment) SEA ซึ่งเป็นการประเมินในภาพใหญ่ คือทั้งพื้นที่โดยได้รับการยกเว้นประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ซึ่งในปัจจุบันการตั้งโรงงานซึ่งเข้าข่ายตามประกาศกระทรวงทรัพยากรฯ แต่ละโรงงานต้องทำ EIA หรือ EHIA ตามขนาด ประเภท ชนิดโรงงาน การทำเฉพาะ SEA ซึ่งการศึกษาในภาพใหญ่ และไม่ต้องศึกษาในภาพโรงงานอาจนำมาซึ่งปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อม และการขาดการมีส่วนร่วมของประชาชน

6. ต้องสร้างการรับรู้ และการมีส่วนร่วม ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเป็นนโยบายของรัฐบาล และคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นนโยบายของขนาดใหญ่ เป็นความมุ่งหวังของรัฐบาล คนระยองจึงไม่อาจหลักเลี่ยงได้ แต่ในทางตรงกันข้าม คนจังหวัดระยองต้องเตรียมการรองรับอย่างมีสติ มีการตั้งรับอย่างทันท่วงที อย่างน้อยจะต้องรู้ว่าระเบียงเศรษฐกิจ คืออะไร มีประโยชน์อย่างไร มีข้อเสียอย่างไร ดังนั้น ส่วนราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โรงงาน จะต้องมีกิจกรรมในการสร้างความรู้เรื่อง EEC แก่บุคลากรขององค์กร ตั้งแต่วันนี้

7) ทุกภาคส่วนต้องขับเคลื่อนอย่างจริงจัง

1) ภาครัฐ ซึ่งนายกรัฐมนตรีได้มอบหมายในระดับกระทรวง ให้ช่วยขับเคลื่อนในทุกกระทรวง หน่วยงานในระดับจังหวัดจะต้องรับนโยบายของกระทรวง กรมตนเองมาขับเคลื่อนในระดับพื้นที่อย่างจริงจัง โดยมีจังหวัดเป็นตัวกลาง

2) ภาคเอกชน เป็นกลไกสำคัญในการให้ข้อคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะแก่ภาครัฐ จะต้องมีการเตรียมความพร้อมสำหรับการรองรับ

การลงทุนในระดับต่างๆ

3) **ภาคท้องถิ่น** ผู้บริหารท้องถิ่นทุกคนในพื้นที่ซึ่งอยู่ใกล้ชิดกับประชาชน ต้องกำหนด EEC เป็นวาระในการพัฒนาพื้นที่ โดยเฉพาะในอำเภอบ้านฉาง อำเภอเมืองระยอง อำเภอปลวกแดง และอำเภอนิคมพัฒนา

4) **ภาคประชาชน** จะต้องติดตามข่าวสารต่างๆ อย่างต่อเนื่อง และเข้าไปมีส่วนในกิจกรรมต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ เช่น การรับฟังความคิดเห็น หรือเป็นผู้ตรวจสอบในระดับพื้นที่

3) **พื้นที่ EEC** จำเป็นต้องมีหน่วยงานที่จัดทำฐานข้อมูลกลาง (Data Center) ในขณะนี้ และต้องอยู่ในพื้นที่จังหวัดระยองหรือชลบุรี เพื่อความสะดวกในการติดต่อ สอบถาม ตลอดจนการประชาสัมพันธ์

8) **EEC เป็นโครงสร้างขนาดใหญ่** และส่งผลต่อประชาชน มิใช่เฉพาะใน 3 จังหวัดเป้าหมาย แต่จะส่งผลกระทบในระดับประเทศ การจัดทำแผนงานระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก พ.ศ.2560 – 2564 เพียง 5 ปี จึงไม่เพียงพอ แต่จะต้องทำไปใน 20 ปีข้างหน้า เช่นเดียวกับยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อกำหนดกรอบทางเดินที่ชัดเจนมากขึ้น และสร้างความมั่นใจแก่นักลงทุน (ควรดำเนินการโดยสภาพัฒน์ฯ)

9) **รายได้ที่จังหวัดระยอง เช่น GDP** ซึ่งมีมูลค่าเกือบ 9 แสนล้านบาทต่อปี แต่ส่งกลับมาพัฒนาจังหวัดน้อยมาก โดยเฉพาะงบพัฒนาจังหวัดซึ่งได้เพียงปีละประมาณ 300 ล้านบาท การเป็น EEC จะต้องคืนงบประมาณเพิ่มเติมให้จังหวัดระยองด้านไหน อย่างไร และหากเป็นไปได้ควรเพิ่มงบประมาณเป็นพิเศษแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ EEC

10) **ต้องมีการเตรียมพร้อมทางด้านแรงงาน** เนื่องจากเป็นการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และจะต้องมีการพัฒนาคนระยองให้ก้าวไปสู่

ตำแหน่งบริหารในระดับโรงงาน เนื่องจากพบว่าคนระยองส่วนใหญ่จะเป็นเฉพาะพนักงานทั่วไปเท่านั้น ส่วนผู้บริหารจะเป็นคนนอกพื้นที่

11) ต้องสร้างความชัดเจน

(1) ระเบียบของกฎหมายต่างๆ ต้องกำหนดใหม่เพื่อให้สอดรับต่อการเจริญเติบโต ระเบียบและข้อกฎหมายต่างๆ หลายประเด็นเป็นปัญหาต่อการพัฒนา กฎหมายจะต้องปรับให้มีการสอดคล้องต่อการลงทุน และทันต่อเหตุการณ์

(2) จะต้องมีการปรับเปลี่ยนบริบทของการศึกษาใหม่ ให้แตกต่างจากภูมภาคอื่น โดยจะต้องมีองค์กรที่จะต้องเข้ามาช่วยปรับด้านฐานความคิดด้านเศรษฐกิจยุคใหม่ สถาบันที่มีอยู่แล้วต้องปรับตัวใหม่ เพื่อให้สมารถรองรับการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบใหม่ที่จะเกิดขึ้นได้อย่างทันท่วงที

(3) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เนื่องจากจะเป็นตัวขับเคลื่อนหลัก เพราะการบริหารภูมิภาค จะเป็นในลักษณะมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้รองรับเขตเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้น ท้องถิ่นเป็นผู้บริหารพื้นที่ทำอย่างไรจะเชื่อมโยงไปสู่เป้าหมายในการพัฒนาที่วางไว้อย่างสมดุลและสอดคล้อง เช่น อำนาจ หรือขอบเขตหน้าที่

(4) ความโปร่งใส มีประสิทธิภาพ และยกระดับความเชื่อถือในระดับมาตรฐานสากล เนื่องจากการลงทุนในภาคตะวันออก มีนักลงทุนข้ามชาติเข้ามาลงทุนแทบทั้งสิ้น

ขณะนี้ผู้ที่เข้าใจในเรื่อง EEC ในระดับภูมิภาค น้อยมากทั้งส่วนราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคเอกชน ต้องเร่งประชาสัมพันธ์ สร้างความรับรู้เป็นลำดับแรก ซึ่งจะต้องให้ความสำคัญ

กับการประชาสัมพันธ์ในระดับพื้นที่ให้มาก โดยเฉพาะในภาคประชาชน

18. <u>คำถามที่คนระยองต้องรู้</u>

1) ประชาชนในพื้นที่จะมั่นใจได้อย่างไรว่าการลงทุนของรัฐบาลจะปราศจากข้อครหาเรื่องคอร์รัปชันซึ่งเป็นปัญหาเรื้อรังของประเทศไทย โดยเฉพาะการคอรัปชั้นเชิงรโนยาบ

2) จะลดความเหลื่อมล้ำของรายได้ ระหว่างประชาชนที่ร่ำรวยกับยากจนได้อย่างไร จากตัวเลขมูลค่า GDP และ GPP ที่สูงลิ่วของจังหวัดระยอง แต่ยังอยู่บนพื้นฐานรวยกระจุก จนกระจาย

3) คนระยอง คนท้องถิ่น ชาวบ้านดั้งเดิมจะได้ประโยชน์อะไรบ้างอะไร

4) อุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่ลงดำเนินการในพื้นที่ EEC ตามนโยบายนั้น จะเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม หรือจะไม่สร้างปัญหาทางด้านมลภาวะจริงหรือไม่ มากน้อยเพียงใด

5) หากมีรัฐบาลมาจากการเลือกตั้งในภายหน้าจะสานต่อนโยบายนี้หรือไม่ กล่าวคือระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกจะมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องและยั่งยืนหรือไม่

6) การกำหนดมาตรการกระตุ้นให้ชาวต่างชาติ หรือคนจากต่างพื้นที่เข้ามามากๆ จะยกระดับความสามารถในการแข่งขันของคนระยองให้เทียบเท่ากับชาวต่างชาติหรือคนต่างพื้นที่ได้อย่างไร

****

Eastern Economic Corridor.... พื้นที่เศรษฐกิจชั้นนำของ ASIA

พัฒนาต่อยอด **3** จังหวัดภาคตะวันออก
(ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา)

- มอเตอร์เวย์ (พัทยา-มาบตาพุด)
- ขยายศักยภาพสนามบินนานาชาติอู่ตะเภารองรับผู้โดยสาร 3 ล้านคนต่อปี
- ก่อสร้างรถไฟทางคู่ (ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย)
- พัฒนาศักยภาพท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง (STRO และท่าเทียบเรือ A)

เร่งรัดการดำเนินโครงการ

START → **2559** → **2560** → **2561** → **2562** → **2563** → **2564 –>**

เร่งรัดการศึกษาโครงการสำคัญ / จัดทำแผนแม่บท การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ระบบน้ำ ไฟฟ้า ผังเมือง และท่องเที่ยว (ปี 60-64)

กรอบแนวคิด EEC [ครม. เห็นชอบ 28 มิ.ย. 59]

- ร่าง พ.ร.บ. การพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก พ.ศ. ... [อยู่ระหว่างเสนอ ครม.]
- ร่าง แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ปี 2560-2564 [อยู่ระหว่างดำเนินการ]

โดยมีรูปแบบการลงทุนทั้งภาครัฐและ PPP

ถนน - ก่อสร้างขยายถนน / มอเตอร์เวย์

สนามบิน - โครงสร้างพื้นฐานในสนามบินอู่ตะเภา ศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO)

รถไฟ - รถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ-ระยอง) / รถไฟทางคู่

ท่าเรือ - แหลมฉบังระยะที่ 3 / มาบตาพุดระยะที่ 3 / ท่าเรือสัตหีบ

ท่องเที่ยว - เฟอร์รี่เชื่อมฝั่งอ่าวไทย รถไฟรางเบาพัทยา

สิ่งแวดล้อมเมือง – ระบบน้ำ ระบบกำจัดขยะ/บำบัดน้ำเสีย

วางผังเมืองรวมชุมชน

4 แผนงานหลัก

- พัฒนาอุตสาหกรรม
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม
- พัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค ท่องเที่ยว และสาธารณสุข
- การบริหารจัดการ

- พื้นที่เศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย
- โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงทั้งในและต่างประเทศ
- ศูนย์กลางธุรกิจการบินและโลจิสติกส์ของอาเซียน
- ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของภูมิภาค
- เมืองน่าอยู่ มีความพร้อมของระบบสาธารณูปโภคและบริการสังคม

ระยะยาว

OUTCOME

ลดต้นทุนโลจิสติกส์

ฐานภาษีของรัฐบาลใหญ่ขึ้น

ยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ยกระดับคุณภาพชีวิตและรายได้ของประชาชน

5% เศรษฐกิจขยายตัวต่อปี

1 แสน เพิ่มการจ้างงานต่อปี

10 ล้าน นักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นต่อปี