

โครงการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development)

๑. ทัวไป

ด้วยเพราะ “ทำเล” ของพื้นที่ที่อยู่ไม่ไกลจากเมืองหลวงของประเทศ สามารถเชื่อมต่อกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นแหล่งงานและวัตถุดิบ รวมไปถึงการติดกับอ่าวไทย ซึ่งเป็นช่องทางเข้าออกสำคัญในการส่งสินค้าทางทะเล ทำให้ “ภาคตะวันออก” เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในเรื่องของความเหมาะสมที่จะพัฒนาอุตสาหกรรม

โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก หรือ Eastern Seaboard Development Program (ESB) เกิดขึ้นในรัฐบาลของ “พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์” ใน พ.ศ. 2525 ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529) เพื่อให้เป็นเขตอุตสาหกรรมขนาดพื้นที่ 8.3 ล้านไร่ ที่ทันสมัยในระดับนานาชาติ โดยมีพื้นที่เป้าหมายดังนี้

1. บริเวณแหลมฉบัง จ.ชลบุรี

จะพัฒนาให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก อุตสาหกรรมขนาดย่อมและขนาดกลาง ที่ไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้พัฒนาบริเวณแหลมฉบังให้เป็นเมืองท่าที่ทันสมัย ประกอบด้วย

1.1 ท่าเรือพาณิชย์ เป็นท่าเรือน้ำลึกสำหรับขนถ่ายสินค้าประเภทบรรจุตู้เป็นหลัก ซึ่งประกอบไปด้วยท่าเรือสินค้าประเภทตู้ 4 ท่า ท่าเรือสินค้าเกษตร 2 ท่า ท่าเทียบเรือชายฝั่ง 1 ท่า มีการสร้างเขื่อนกันคลื่น ขุดร่องน้ำลึก ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐาน เช่น โรงพักสินค้า พื้นที่ลานสินค้ากลางแจ้ง อาคารที่ทำการ ถนน ทางรถไฟ เป็นต้น และสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ เป็นต้น

1.2 นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ที่จะมีพื้นที่สำหรับเป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป เขตอุตสาหกรรมส่งออก และเขตพาณิชย์กรรม ซึ่งจะมีโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการต่าง

2. บริเวณมาบตาพุด จังหวัดระยอง

พัฒนาให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมหลัก และพัฒนาให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมใหม่ ประกอบด้วย

2.1 ท่าเรืออุตสาหกรรมน้ำลึกที่รับเรือขนาดระวางขับน้ำ 60,000 ตัน เพื่อขนถ่ายสินค้านำเข้าและส่งออก ประกอบด้วยท่าเรือสินค้าทั่วไป 1 ท่า และท่าเรือสินค้าเฉพาะ 2 ท่า

2.2 นิคมอุตสาหกรรม มีพื้นที่เป้าหมาย 8,000 ไร่ เป็นเขตอุตสาหกรรม 6,000 ไร่ มีอุตสาหกรรมหลัก ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมต่อเนื่องอีกหลายชนิด มีโครงสร้างพื้นฐาน คือ ระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการต่างๆ และจะมีเขตชุมชนใหญ่ในพื้นที่ 2,000 ไร่ อุตสาหกรรมในมาบตาพุดจะเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เป็นอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า เช่น การผลิตน้ำมัน สารเคมี เม็ดพลาสติก ซึ่งต้องใช้ช่างวิศวกร และช่างฝีมือที่มีความรู้สูง มีการลงทุนสูง แต่ใช้แรงงานน้อย

นอกจากนั้น สำนักผังเมืองจะได้จัดทำผังเมืองรวมชุมชนเมืองใหม่แหลมฉบังและชุมชนเมืองใหม่มาบตาพุด เพื่อป้องกันปัญหาการเกิดแหล่งชุมชนแออัดขึ้นในอนาคต

3. พื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา

พัฒนาให้เป็นพื้นที่เกษตรเพื่ออุตสาหกรรม จะมีการปรับใช้เทคโนโลยีทางการผลิต เพื่อให้เป็นเขตเกษตรก้าวหน้า ใช้ทุนสูง จะมีการจ้างแรงงานที่มีฝีมือ และผู้เชี่ยวชาญชำนาญการ เพื่อให้เป็นเขตเกษตรขนาดใหญ่ครบวงจร ผนวกกับการที่รัฐบาลได้ออกนโยบายการส่งเสริมการลงทุน (BOI) เพื่อสร้างแรงจูงใจในการสร้างโรงงานในพื้นที่เขตส่งเสริมการลงทุน เช่น ให้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากร

ทำให้พื้นที่อุตสาหกรรมใหม่แห่งนี้สามารถ “จูงใจ” นักลงทุนทั้งในและต่างประเทศมาสร้างโรงงานในเขตพัฒนาอุตสาหกรรมจำนวนมาก จนทำให้วันนี้พื้นที่ในชายฝั่งทะเลตะวันออก กลายเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมหลักของประเทศ

“ESB คู่ EEC Roundtable เชื่อมโลกให้ไทยเล่น” อีอีซี" ตอบโจทย์ไทยแลนด์ 4.0 พาประเทศพ้นกับดักรายได้ปานกลาง การศึกษาของธนาคารโลก (World Bank) ระบุว่า "ไม่มีประเทศไหนในโลกนี้สามารถหลุดพ้นกับดักรายได้ปานกลางได้โดยปราศจากการพัฒนาด้านเทคโนโลยี" ซึ่งปัจจุบัน ไทย และมาเลเซียได้ถูกธนาคารโลกท้าทายในประเด็นนี้เอาไว้ นี่เป็นโจทย์สำคัญที่ภาครัฐกำลังผลักดันในเรื่อง "ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก" (Eastern Economic Corridor) หรือ "อีอีซี" ซึ่งมีหัวใจหลักอยู่ที่ การสร้างฐานการลงทุน และฐานเทคโนโลยีให้กับเยาวชนในอนาคต

เหตุนี้เอง รัฐบาลจึงตั้งใจจะผลักดันยกระดับพื้นที่กว่า 1.3 หมื่น ตร.กม. ให้เป็นเขตอุตสาหกรรมแห่งอนาคต เป็นที่ตั้งของสำนักงานระดับภูมิภาคของบริษัทชั้นนำของโลก โดยเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน การขนส่ง ด้วยการขยายการพัฒนาระบบคมนาคม และโลจิสติกส์ที่ใหญ่ที่สุด ครบครันที่สุดของประเทศ ได้แก่ การพัฒนาทางอากาศ คือ สนามบินอู่ตะเภา ซึ่งได้รับการยกระดับให้เป็นสนามบินนานาชาติ มีรันเวย์มาตรฐาน อาคารผู้โดยสารที่ทันสมัย นอกจากรองรับนักท่องเที่ยว และผู้โดยสาร ยังสามารถรองรับธุรกิจขนส่งสินค้า และโลจิสติกส์

สตีกส์อย่างครบวงจร อีกทั้งยังได้รับการส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางซ่อมอากาศยานที่ทันสมัยที่สุด รวมถึงอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบินต่างๆ เมื่อประสานกับสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ จะส่งผลให้ประเทศไทย กลายเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคเอเชีย

จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเดินหน้าไปสู่ “อีสเทิร์น ซีบอร์ด ภาค 2” หรือ โครงการระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก



ตั้งแต่การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกริเริ่มตั้งแต่ปี ๒๕๒๔ มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างโอกาสใหม่ทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทย พื้นที่เป้าหมายระยะแรก ๒ บริเวณ คือ

(๑) บริเวณมาบตาพุด จังหวัดระยอง สำหรับอุตสาหกรรมหลักที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นวัตถุดิบและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

(๒) บริเวณแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี สำหรับอุตสาหกรรมเบาและอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกที่ไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อม ต่อมาในปี ๒๕๓๙ ได้มีการขยายพื้นที่เป้าหมายครอบคลุม ๘ จังหวัดภาคตะวันออก นับถึงวันนี้เป็นระยะเวลากว่า 35 ปี ซึ่งโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ได้สร้างมูลค่าเพิ่มทางด้าน

เศรษฐกิจให้กับประเทศชาติอย่างมหาศาล ในขณะที่เดียวกันก็ได้สร้างปัญหาเรื้อรังให้แก่คนระยองมาอย่างยาวนาน โดยเฉพาะปัญหาทางด้านมลพิษ และปัญหาเกี่ยวเนื่องทางด้านสังคมที่เกิดจากประชากรแฝง จึงมีการต่อต้านจากภาคประชาชน และนักวิชาการทางด้านสิ่งแวดล้อมอยู่เป็นระยะถึงปัจจุบัน

2. ที่มา

ปัจจุบันพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี พลังงาน และยานยนต์ ซึ่งมีผลิตภัณฑ์มวลรวมคิดเป็นสัดส่วน 1 ใน 5 ของประเทศ ประกอบกับมีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางถนน รถไฟ ท่าเรือ และนิคม 2 อุตสาหกรรม อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลึกทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ท่าเรือสีหนุวิลล์ของราชอาณาจักรกัมพูชา และท่าเรือวังเตาของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รวมทั้งเป็นที่รู้จักของนักลงทุนทั่วโลก จึงได้ริเริ่มโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน เพื่อส่งเสริม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) ซึ่งก็คือเป็นการทบทวนแผนการลงทุนในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกของไทยรอบใหม่ ที่จะลงทุนมากกว่าและมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูงกว่า โดยมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญคือ

1. ยกกระดับพื้นที่เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย
2. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพ
3. อำนวยความสะดวกและสิทธิประโยชน์แก่นักลงทุน
4. สนับสนุนอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูงและท่องเที่ยว
5. ส่งเสริมการพัฒนาเมืองและสภาพแวดล้อมเมือง

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบหลักการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC : Eastern Economic Corridor Development) เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2559 และมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม กองทัพอากาศ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาจัดทำแผนการดำเนินโครงการและงบประมาณค่าใช้จ่ายในงบประมาณ พ.ศ. 2560-2561 ให้แล้วเสร็จภายใน 3 เดือนเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรี โดยให้มีรายละเอียดครอบคลุมประเด็นต่าง ได้แก่

(1) การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่งที่เชื่อมโยงทั้งระบบ ด้านพลังงาน ด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งด้านการวิจัยและพัฒนา

(2) แผนดำเนินการด้านผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน แผนบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม การบริหารจัดการขยะ และมลภาวะต่าง ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและประชาชนในพื้นที่ด้วย

(3) กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนและดึงดูดการลงทุนจากภาคเอกชน โดยเฉพาะการให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษี สิทธิการเช่าที่ดิน และการจัดหาแรงงาน รวมทั้งการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จการลงทุน (One Stop Service) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนในการขออนุมัติอนุญาตการประกอบกิจการ และให้สิทธิประโยชน์ต่าง และ

(4) แผนการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 4 กลุ่ม พร้อมทั้งมอบหมายหน่วยงานเจ้าภาพของแต่ละกลุ่ม ดังนี้

(1) กลุ่มงานภาพรวมพื้นที่ EEC นิคมอุตสาหกรรม เพื่อคาดการณ์และกำหนดอุปสงค์พื้นที่และระบุที่ตั้งแต่ละกลุ่มประเภทอุตสาหกรรม มอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานเจ้าภาพ

(2) งานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมรองรับการพัฒนา EEC และนำไปสู่การเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของภูมิภาค มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานเจ้าภาพ

(3) กลุ่มงานพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรม ได้แก่ ท่าอากาศยานอุตสาหกรรม ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและท่าเรือจุกเสม็ด (ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ) มอบหมายให้กองทัพเรือเป็นหน่วยงานเจ้าภาพ

(4) กลุ่มงานพัฒนาเมือง (Urbanization) เพื่อการวางแผนพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค ไฟฟ้า ประปา ขยะ ฯลฯ มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมกับกรมโยธาธิการและผังเมือง เป็นหน่วยงานเจ้าภาพ

โดยมอบหมายสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นผู้ประสานในการ บูรณาการข้อมูลทั้งหมดในภาพรวม

3. กรอบแนวคิด

การพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน ดำเนินการใน ๓ จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรม เขตพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และเขตพัฒนาเมือง

1. จังหวัดฉะเชิงเทรา พื้นที่พักอาศัยที่ทันสมัย ตอบสนองไลฟ์สไตล์สมัยใหม่ ศูนย์กลางการขนส่งระบบรางและรถไฟความเร็วสูง และประตูสู่ภูมิภาคต่าง รองรับการค้าหน่วยงานรัฐและการพัฒนาไปสู่ศูนย์ราชการแห่งใหม่ในอนาคต

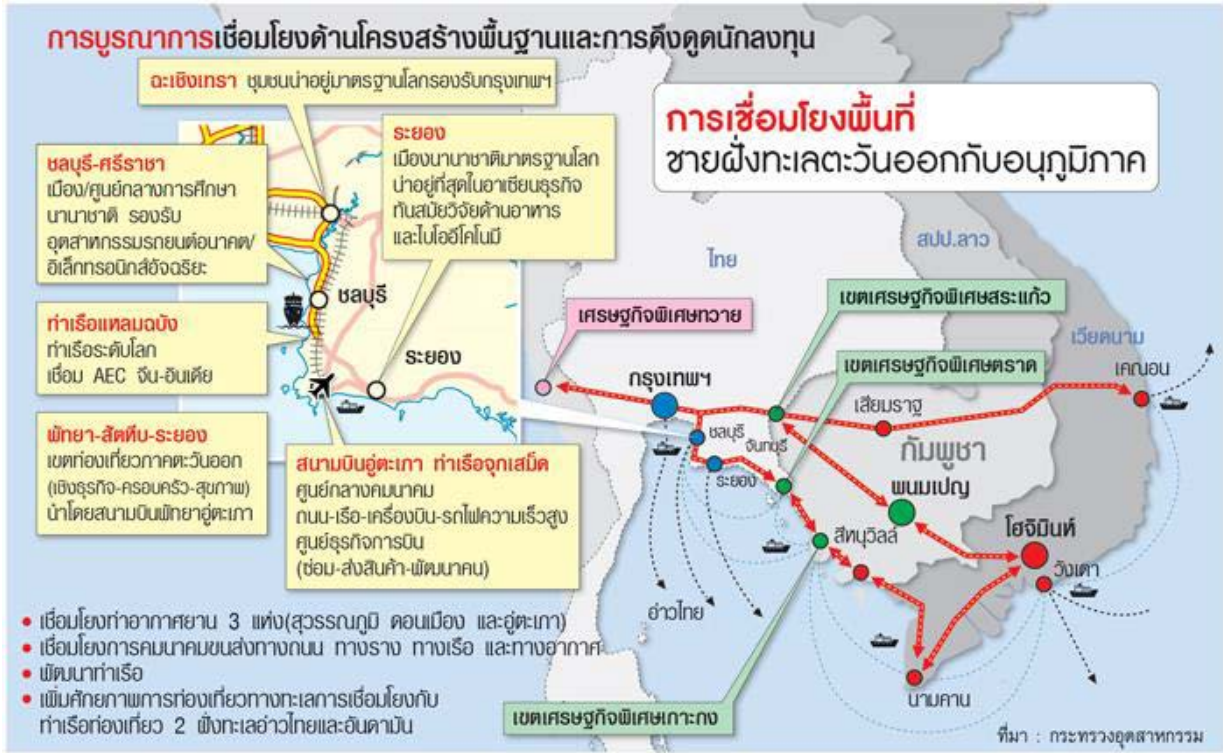
2. **จังหวัดชลบุรี** ศูนย์กลางการศึกษาและพัฒนา เมืองแห่งการศึกษา ค้นคว้า วิจัยและพัฒนาเพื่อสร้างนวัตกรรมซึ่งปัจจุบันมี 3 มหาวิทยาลัยและ 6 วิทยาลัยอาชีวศึกษารองรับศูนย์กลางด้านการศึกษา ศูนย์ฝึกแรงงาน และศูนย์พัฒนาทักษะนานาชาติเพื่อตอบสนองแลสอดคล้องกับความต้องการด้านอุตสาหกรรมแห่งอนาคต

3. **ศรีราชาและแหลมฉบัง** เมืองแห่งความสมดุลระหว่างที่อยู่อาศัยและสถานที่ทำงาน ศรีราชา: ส่วนผสมที่ลงตัวของความเป็นเมืองและความเรียบง่าย เพียบพร้อมไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกและสถานที่ธรรมชาติ **แหลมฉบัง**: มีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่และเป็นประตูหลักแห่งการส่งออกสินค้าสู่อาเซียนและทั่วโลก

4. **พัทยา สัตหีบ** กลุ่มเมืองท่องเที่ยวคุณภาพ พัทยา: กลุ่มเมืองท่องเที่ยว คุณภาพ และเชิงท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ: โรงแรม การประชุมและแสดงสินค้านานาชาติ เชียงคอบครัว: ร้านอาหาร สวนสนุก ซุปเปอร์มาร์เก็ต สุขภาพ: การแพทย์ การดูแลผู้สูงอายุ และการฟื้นฟูสุขภาพ

5. **อุตะเถา** ที่ตั้งของศูนย์ให้บริการด้านอากาศยานและพาณิชย์นาวีของภูมิภาคในอนาคต ศูนย์ธุรกิจการบินและโลจิสติกส์ Headquarter Center Research Center Recreative Center กลไกเชื่อมโยงการท่องเที่ยวพัทยากับนานาชาติ จุดเชื่อมต่อระบบขนส่งทางรางและถนนสายหลักในอนาคต

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



๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย อุตสาหกรรมเป้าหมายที่จะอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก จะประกอบไปด้วย

-Super Cluster/Cluster ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและเป็นอุตสาหกรรมแห่งอนาคต พร้อมกับอุตสาหกรรมเป้าหมายอีก 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)

กลุ่มนี้ เราเข้าใจดีกันอยู่แล้วว่ามีฐานที่แข็งแกร่ง แต่ต้องต่อยอดการลงทุนในผลิตภัณฑ์ใหม่ ให้มีการวิจัยและพัฒนา เพื่อยกอุตสาหกรรมสู่ระดับนานาชาติ

2. การเพิ่มเติม 5 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve) ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมใหม่ที่ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขัน และมีผู้สนใจลงทุน ประกอบด้วย

1) อุตสาหกรรมหุ่นยนต์เพื่อการอุตสาหกรรม (Robotics)

- เพราะโลกมีความต้องการสูง เชื่อว่าจะใหญ่กว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ในอนาคต
- เรามีความต้องการใช้การเพิ่มประสิทธิภาพของอุตสาหกรรมการผลิต
- รวมทั้งเรามีฐานอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและไฟฟ้าดีมาก ซึ่งนักลงทุนทั่วโลกเห็นว่า 5

2) อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics)

- จำนวนเครื่องบินที่มากขึ้นต้องการการซ่อมแซม และมีการขนส่งทางอากาศมากขึ้น
- เรามีสนามบินอยู่ตะเภา และสนามบินอื่น ที่จะนำมาใช้ประโยชน์ในการสร้างอุตสาหกรรมการบินได้

3) อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Biochemicals)

- เพราะโลกกำลังต้องการความยั่งยืน และทั่วโลกกำลังกำหนดมาตรฐานด้านชีวภาพเข้ากับการค้า คือถ้าการผลิตไม่หันมาใช้เคมีชีวภาพ เช่น ไบโอดีเซล ในการหีบห่อ ก็อาจจะส่งออกไม่ได้
- เรามีฐานการเกษตรใหญ่ที่สุดในอาเซียน ถ้าเราไม่ลงทุน ประเทศอื่นก็จะลงทุน

4) อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital)

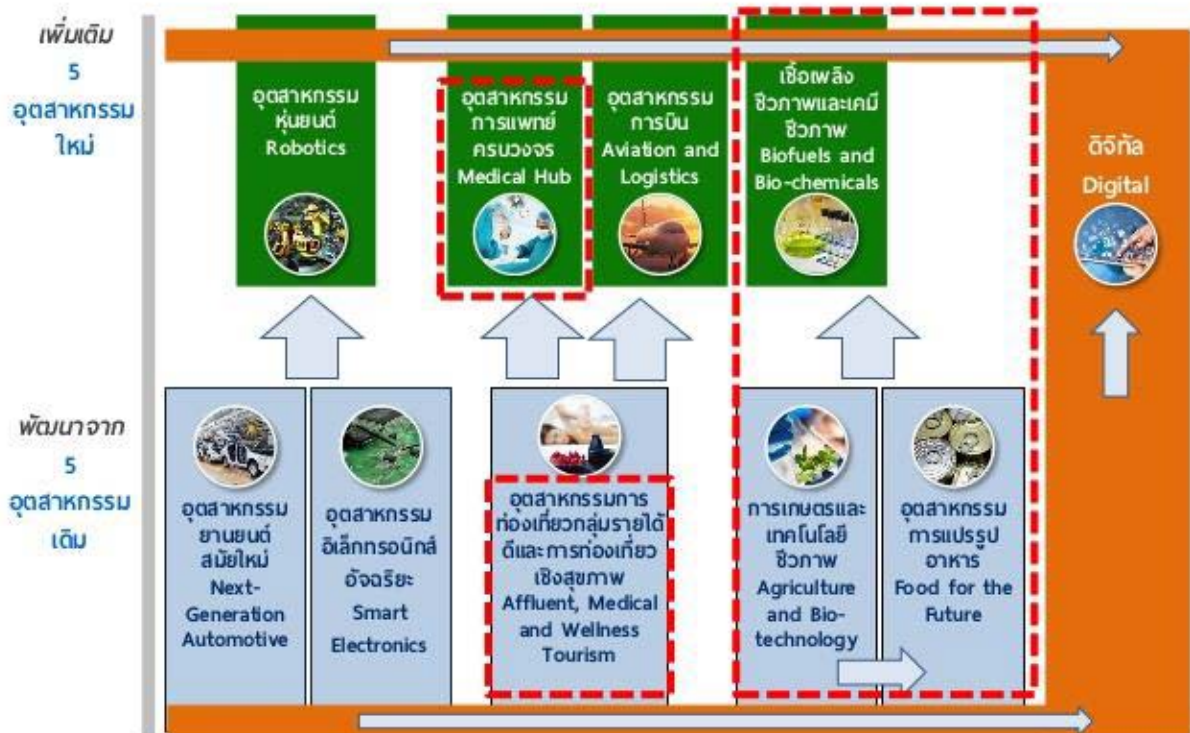
- ความต้องการสูงมาก และเป็นมาตรฐานใหม่ในการดำรงชีพ โดยเฉพาะ อีคอมเมิร์ซ
- เอกชนไทยก็พร้อม ต่างชาติก็พร้อมจะมาลงทุนต่อยอดเทคโนโลยี

5) อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub)

- ในด้านการรักษาพยาบาล เรามีหมอ พยาบาล ที่เก่งมาก ทำได้ดีเป็นที่รู้จักทั่วโลก

- ต่อไปต้องเพิ่มการลงทุนในการผลิตยา อุปกรณ์การแพทย์ และระบบการรักษาพยาบาล ระยะไกล เพราะมีผู้สูงอายุเยอะขึ้นทั่วเอเชีย คือต้องทำให้ครบวงจรการแพทย์

Bioeconomy ครอบคลุม 5 ใน 10 กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย



5. แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการลงทุนใน EEC

ระยะสั้น (2559-2560)



ความพร้อมพื้นที่รองรับอุตสาหกรรม

- มีพื้นที่นิคมฯรองรับอุตสาหกรรม 15,000 ไร่ พร้อมด้านการคมนาคมขนส่ง
- เส้นทางขนส่งเข้าท่าเรือแหลมฉบังตามถนนหมายเลข 36 / 344 ไม่เกิดปัญหาคอขวด
- มีระบบรถไฟทางคู่เพิ่มขึ้นสายฉะเชิงเทรา-คลอง 19-แก่งคอย -มีท่าเรือท่องเที่ยวเกาะล้านที่ได้มาตรฐาน
- สนามบินอู่ตะเภาที่มีพื้นที่อาคารผู้โดยสาร พร้อมระบบรักษาความปลอดภัยและลานจอดอากาศยาน รองรับผู้โดยสาร 3 ล้านคน/ปี

ความพร้อมด้านสาธารณูปโภค

- ระบบไฟฟ้าที่มีอยู่รองรับความต้องการได้ถึง ปี 2565
- มีแหล่งน้ำดิบรองรับความต้องการได้ถึงปี 2563

ความพร้อมบริการสาธารณสุข

-มีความพร้อมด้านสถานที่และครุภัณฑ์ทางการแพทย์ การให้บริการด้านอุบัติเหตุ ฉุกเฉิน ของ รพ.ศูนย์ชลบุรี /รพ.บางละมุง/ รพ.สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์/ รพ.เอกชนที่ได้มาตรฐานรองรับ

ระยะกลาง (2561-2563)

ความพร้อมพื้นที่รองรับอุตสาหกรรม

- มีนิคมฯ รองรับอุตสาหกรรมnew s-curve เพิ่มอีก 6 นิคมอุตสาหกรรม
- เมืองอุตสาหกรรมนวัตกรรมและเทคโนโลยี ศรีราชา

ความพร้อมด้าน การคมนาคมขนส่ง

- มีมอเตอร์เวย์ชลบุรี - พัทยา-มาบตาพุด
- มีท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ทำเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสัตหีบ
- มีศูนย์ขนส่งรถไฟแหลมฉบัง STRO รองรับตู้สินค้า 2 ล้านTEU/ปี
- สนามบินอู่ตะเภามี high speed taxiway และ taxiway เพิ่มเติม และทางวิ่งที่ 2
- ท่าเรือจุกเสม็ดพร้อมรองรับเรือสินค้าและเรือท่องเที่ยวขนาดใหญ่

ความพร้อมด้านสาธารณูปโภค

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

-มีปริมาณน้ำประปา รองรับความต้องการเพิ่มขึ้นอีก 170 ล้าน ลบ./ม. (รองรับ 273,000 ครั้วเรือน)

-มีพื้นที่รองรับการท่องเที่ยวแห่งใหม่บริเวณแหลมบาลีฮาย เมืองพัทยา ความพร้อมบริการ สาธารณสุข

-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

-สนามบินอู่ตะเภา มีศูนย์ซ่อมอากาศยาน MRO Complex / มีศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน / AIR CARGO /

-มี Free Trade Zone / Medical Hub ความพร้อมด้านสาธารณูปโภค -มีระบบไฟฟ้าที่ทั่วถึงและเพียงพอ

6. การเชื่อมโยงการพัฒนา

การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกจะต้องมีการบูรณาการเชื่อมโยงทั้งระบบ ทั้งการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและการดึงดูดการลงทุนภาคเอกชน ได้แก่ ท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง คือ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอู่ตะเภา เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งทั้งทางถนน ทางราง ทางเรือ และทางอากาศ เพื่อลดระยะเวลาในการเดินทาง ลดเวลาในการขนส่งสินค้า ลดต้นทุนโลจิสติกส์ และเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง พัฒนาท่าเรือโดยเพิ่มศักยภาพเรื่องการขนส่งสินค้าทั้งอุตสาหกรรมและการเกษตร เพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวทางทะเล โดยองค์ประกอบโครงข่ายคมนาคมที่สำคัญ มีดังนี้

1) ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ ๑๖,๗๐๐ ไร่ เป็นพื้นที่ที่ใช้งานทางทหารฝั่งตะวันตกของทางวิ่ง โดยเป็นที่ตั้งหน่วยต่าง ของกองทัพเรือประมาณ ๘,๐๐๐ ไร่ ปัจจุบันมีการดำเนินงานเป็นท่าอากาศยานนานาชาติภายใต้การบริหารของกองทัพเรือ ตาม พ.ร.บ.กองทุนหมุนเวียน ใช้พื้นที่สำหรับเป็นอาคารผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวกประมาณ ๑๐๐ ไร่ กองทัพเรือมีแผนพัฒนาเพื่อดำเนินงานในเชิง

พาณิชย์ ตามนโยบายพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออก ประกอบด้วยการจัดเตรียมพื้นที่เป็นศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) ๑,๑๕๐ ไร่ พื้นที่สำหรับเป็นศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศและระบบโลจิสติกส์ (Air Cargo and Logistics Hub) ๕๕๐ ไร่ พื้นที่กิจการ General Aviation ๑๓๐ ไร่ พื้นที่รองรับการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารเพิ่มเติมในอนาคต ๘๗๐ ไร่ จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมด้านอุตสาหกรรมการบิน ๓๕๐ ไร่ และประกอบกิจการพาณิชย์ปลอดอากร (Free Trade Zone) ๓๒๐ ไร่

2) ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ปัจจุบันคาดการณ์ว่าประเทศไทยมีค่าใช้จ่ายด้านการซ่อมบำรุงของเครื่องบินพาณิชย์ประมาณ ๗๗๑.๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นทุกปี ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเกือบร้อยละ ๖๐ สูญเสียให้กับต่างประเทศ เนื่องจากประเทศไทยขาดผู้ประกอบการซ่อมบำรุงที่มีศักยภาพในการสร้างศูนย์ซ่อม โดยท่าอากาศยานอุตะเถามีความเหมาะสมเป็นลำดับแรกที่จะพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ปัจจุบันบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เช่าพื้นที่ ๑๕๐ ไร่ เพื่อก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมและกองทัพเรือได้จัดทำแผนการพัฒนา เพื่อรองรับการขยายปริมาณผู้โดยสารทางอากาศและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น ได้แก่

(๑) การพัฒนาสถานีรถไฟเชื่อมต่ออาคารผู้โดยสารหลังใหม่โดยตรง (สถานีอุตะเถา) (๒) การพัฒนาศูนย์พัฒนาบุคลากร ด้านการบิน (Aviation Training Center) และ (๓) การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมโดยรอบพื้นที่โครงการ

3) ท่าเรือพาณิชย์สัตว์หีบ เป็นที่จอดเรือรบและฐานส่งกำลังบำรุง และใช้ประโยชน์ในภาคอุตสาหกรรมต่อเรือ แทนจุดเจาะน้ำมัน และขนส่งผู้โดยสาร โดยมีแผนการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจุกเสม็ด ให้เป็นจุดจอดเรือยอชต์ เรือสำราญ (Cruise) และเรือข้ามฟาก (Ferry) เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่าง ๒ ฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน พัทยา-จุกเสม็ด-ชะอำ โดยเรือสำราญจะสามารถใช้เวลาล่องจากสัตว์หีบไปหัวหินภายใน ๑ ชั่วโมง และเชื่อมต่อระบบรถไฟเพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่ง

4) การขยายท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

(๑) **ท่าเรือแหลมฉบัง** เป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มี อัตราการเติบโตของการให้บริการขนถ่ายสินค้าสูง มีความทันสมัยสามารถรองรับเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาด ๘๐,๐๐๐ DWT (Post Panamax) มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ ๑๑.๑ ล้านที่อียูต่อปี ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาความแออัดของการจราจรหน้าท่า และขยายขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นประตูการค้าหลักของประเทศที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าของท่าเรือ ปัจจุบันอยู่ระหว่างพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (STRO) รองรับตู้สินค้า ๒ ล้านที่อียูต่อปี พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) รองรับตู้

สินค้าชายฝั่ง ๓ แขนงที่ยั่งยืน และปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ รวมทั้งโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ เพื่อรองรับตู้สินค้าได้สูง ๘ ล้านตู้ต่อปี

(๒) ท่าเรือมาบตาพุด เป็นท่าเรืออุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่และทันสมัย มีการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร สามารถรองรับเรือบรรทุกขนาด ๒๖๔,๐๐๐ DWT เปิดให้บริการ ๑๒ ท่า (ท่าเรือสาธารณะ ๒ ท่า และท่าเรือเฉพาะกิจ ๑๐ ท่า) โดยมีเอกชน ๑๙ ราย เข้าดำเนินการเป็นท่าเรือ คลังน้ำมัน คลังสินค้า และโรงไฟฟ้า ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาดูแล ออกแบบเบื้องต้น และ EHIA ท่าเทียบเรืออุตสาหกรรมระยะที่ ๓ เพื่อให้เป็นท่าเรือชั้นนำที่มีศักยภาพ ขีดความสามารถ และสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเพียงพอในการเป็นท่าเรือที่สำคัญในภูมิภาคเอเชีย มีเป้าหมายในการรองรับเรือขนส่งสินค้าเหลวและ ก๊าซธรรมชาติ ประกอบด้วย ท่าเรือสินค้าเหลว ท่าเรือก๊าซ ท่าเรือบริการ และพื้นที่คลังสินค้าและธุรกิจต่อเนื่องกับก๊าซธรรมชาติ

5) การพัฒนาโครงข่ายขนส่งทางบก พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกมีโครงข่ายถนนค่อนข้างสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วถึง ทางหลวงสายหลักส่วนใหญ่ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนที่สำคัญได้แก่ ทางหลวงหมายเลข ๓ ๓๔ ๓๖ ๓๐๔ ๓๓๑ ๓๔๔ ๓๖๑ ๓๓๒ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข ๗ กรุงเทพฯ-ชลบุรี ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างส่วนขยายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด และก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรและบูรณะทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออก ทั้งนี้มีการพัฒนาโครงข่ายสายรองเพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งให้มีความสมบูรณ์ การปรับปรุงโครงข่ายถนนหลักโดยรอบพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่ง และพัฒนาโครงข่าย ถนนเชื่อมโยงท่าอากาศยานสำคัญ ๓ แห่ง อย่างเป็นระบบ ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอุตะเถา

6) การพัฒนาระบบราง เพื่อให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้าของประเทศ เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างสถานีบรรจุและแยกกล่อง (ICD) ที่ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง แก้ไขปัญหาขาดแคลนรถจักร และแคว่บรรทุกสินค้า เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และเพิ่มศักยภาพการบริการระบบราง ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย และมีโครงการสำคัญที่อยู่ในแผนดำเนินการในอนาคต เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ กรุงเทพฯ-ระยอง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง แหลมฉบัง-นครราชสีมา

7. การดึงดูดการลงทุน

ประกอบด้วย การให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนเพิ่มขึ้นจากเดิม การจัดตั้งกองทุนพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จการลงทุน (One Stop Service) การอำนวยความสะดวกในการอนุมัติเรื่องการค้าการลงทุนด้านสิ่งแวดล้อมและผังเมือง ความรวดเร็วในการออกใบอนุญาต การประกาศเป็นเขตปลอดภาษี การจัดหาที่ดินและระยะเวลาเช่าที่ดิน ระยะเวลาพักและทำงานของนักลงทุน

และผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ สิทธิในการทำธุรกรรมทางการเงิน การใช้เงินตราต่างประเทศ การจัดตั้งศูนย์
ธุรกรรมการเงิน และการจัดตั้งกองทุนในพื้นที่ร่วมกับชุมชนในท้องถิ่น

สิทธิเบื้องต้นของนักลงทุน ผู้ลงทุนจะได้รับการ “ยกเว้น” หรือ “ลดหย่อน” ภาษีใน 2 กรณีคือ สิทธิ
ภายใต้ พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุนฉบับใหม่ ภาษีนิติบุคคลจะได้รับการ “ยกเว้น” ไม่เกิน 13 ปี (จากเดิม 8 ปี) นัก
ลงทุนต่างด้าวสามารถซื้อที่ดินได้ (เช่าที่ราชพัสดุได้ 50+49 ปีภายใต้ พ.ร.บ.เขตเศรษฐกิจพิเศษ) และได้รับอนุมัติ
การทำงานได้เป็นระยะเวลา 4 ปี กับ สิทธิภายใต้ พ.ร.บ.กองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ภาษีนิติ
บุคคล “ยกเว้น” ไม่เกิน 15 ปี ภาษีบุคคลธรรมดาสำหรับผู้เชี่ยวชาญที่เข้ามาเป็น 0% หรือ 15% สำหรับ
ผู้ประกอบการต่างด้าวที่จะเข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจะได้รับสิทธิในการถือครอง
กรรมสิทธิ์ที่ดิน/อสังหาริมทรัพย์เป็นระยะเวลา 50 ปี ซึ่งมากกว่าที่กำหนดไว้ไม่เกิน 30 ปีในประมวลกฎหมาย
แพ่งและพาณิชย์อสังหาริมทรัพย์ นอกจากนี้ยังสามารถนำผู้บริหาร/ผู้เชี่ยวชาญ หรือช่างฝีมือ ที่เป็นต่างด้าวเข้า
มาอยู่ในราชอาณาจักรได้ตามระยะเวลาที่กำหนดสิทธิในการถือครองเงินตราต่างประเทศได้โดยไม่ต้องรีบแลก
เป็นเงินบาทและการอนุญาตให้ธนาคารต่างประเทศสามารถเข้ามาเปิดสำนักงานบริการได้ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

8. ความคาดหวัง/ประโยชน์ในพื้นที่

1) คาดหวังว่าจะใช้เงินลงทุนประมาณ 3 แสนล้านบาท และคาดว่าจะดึงดูดการลงทุนจากเอกชนได้
มากกว่า 1.9 ล้านล้านบาท จะขยายพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมรองรับการลงทุนเพิ่มเติมอีกราว 3 หมื่นไร่ โดย
มุ่งหวังให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นแหล่งลงทุนหลักของประเทศ เชื่อมการลงทุนสู่ระเบียงเศรษฐกิจตะวันตกและทวาย
ประกอบกับใช้การเชื่อมโยงทางน้ำไปถึงชายฝั่งทะเลแก้มปูซา แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรม เขตพัฒนาโครงสร้าง
พื้นฐาน และเขตพัฒนาเมือง จากการลงทุนของ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายเพื่อให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจ
เพื่ออนาคต (New Engine of Growth)

2) เบื้องต้นเชื่อว่าจะมีการลงทุนกว่า 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



3) จะมีการจัดตั้งกองทุนพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกภายใต้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายฯ กองทุนนี้จะมีหน้าที่สำคัญในการเยียวยา/ฟื้นฟูพื้นที่/ชุมชน/ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกโดยเงินกองทุนเบื้องต้นจะมาจากงบประมาณของรัฐบาลส่วนหนึ่งและมีความเป็นไปได้ว่าผู้ประกอบการที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจะต้องจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก จะเป็นผู้กำหนดต่อไป

9. ร่างแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ.2560 – 2564)

ภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก พ.ศ. 2560–2564 ประกอบด้วย 4 แผนงานหลัก รวม 173 โครงการ วงเงิน 712,645.23 ล้านบาท

1. พัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ 11 โครงการ วงเงิน 24,042.48 ล้านบาท งานหลักคือ

-พัฒนานิคมอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง จำนวน 30,000 ไร่ ที่ขณะนี้พร้อมแล้ว 15,000 ไร่

-พัฒนาโรงงานอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ / สะอาด

-บริหารจัดการกากอุตสาหกรรม

-พัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3

2. คมนาคมและ โลจิสติกส์ (รวมสนามบิน อุตะเภาและท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ) 100 โครงการ วงเงิน 594,807.15 ล้านบาท งานหลักคือ

ทางถนน ก่อสร้าง Motorway หมายเลข 7 ส่วนขยาย พัทยา – มาบตาพุด ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดิน/ทางหลวงชนบท เชื่อมโยงภายในพื้นที่ EEC อย่างเป็นระบบ

ทางรางรถไฟทางคู่ (ฉะเชิงเทรา – คลอง 19 – แก่งคอย) และ ทางคู่ ศรีราชา-เขาชีจรรย์-มาบตาพุด-ระยอง-ตราด (ศึกษา) รถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ – พัทยา – ระยอง) ก่อสร้างสถานีรถไฟอุตะเภา พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก

ท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ท่าเรือแหลมฉบัง ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

สนามบินอุตะเภา พัฒนาให้เป็นสนามบินพาณิชย์แห่งที่ 3 ศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) ศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศ และระบบโลจิสติกส์ (Air Cargo and Logistics Hub) อาคารผู้โดยสารเพิ่มเติมในอนาคต ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน พื้นที่ Free Trade Zone

ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ปรับปรุงท่าเทียบเรือเป็นท่าเรือเนกประสงค์ รองรับ อาคารผู้โดยสารเรือ Ferry และ เรือ Cruise เชื่อมฝั่งทะเลอ่าวไทย พื้นที่ธุรกิจและบริการ

3. พัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข 60 โครงการ วงเงิน 93,663.90 ล้านบาท

1) ฝั่งเมือง

(๑) วางผังพัฒนาพื้นที่/กรอบทิศทางการพัฒนา (ยธ.)

(๒) จัดทำผังเมือง/ชุมชน ในเขตพื้นที่ชุมชน และพื้นที่โดยรอบ (ยธ.)

2) ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ

(๑) ไฟฟ้า: พัฒนา/ปรับปรุง/ขยายระบบส่ง (สนพ./กฟผ./กฟภ.)

(๒) เพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำ/ วางท่อส่งน้ำ/ปรับปรุง/เพิ่มกำลังผลิต/เพิ่มศักยภาพบริการน้ำประปา (ชป/กปภ./East Water)

3) สิ่งแวดล้อมเมือง

- (๑) การบริหารจัดการขยะ/น้ำเสีย
- (๒) ระบบป้องกันน้ำท่วม
- (๓) การจัดการสภาพแวดล้อมเมือง
- (๔) พัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวพทยา

4) บริการสังคม

- (๑) ยกระดับบริการสาธารณสุข

4. การบริหารจัดการ 2 โครงการ วงเงิน 131.70 ล้านบาท

- ๑) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก) ขอร้งบประมาณปี 2560 วงเงิน 1.7 ล้านบาท
- 2) โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนา EEC (ขอร้งบประมาณปี 2560) วงเงิน 130 ล้านบาท

10. ข้อคิดเห็น ข้อเสนอเกี่ยวกับแผนงาน

1) EEC เป็นมุมมองจากโครงสร้างขนาดใหญ่ ในขณะที่ภาพขนาดเล็ก หรือโครงสร้างขนาดเล็กในระดับจังหวัดให้ความสำคัญค่อนข้างน้อยมาก ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาต่อพี่น้องประชาชนได้ในอนาคตโดยเฉพาะทางด้านสังคม เช่น การรองรับประชากรแฝงที่จะเกิดขึ้น ปัญหาด้านยาเสพติด เป็นต้น

2) ปัจจุบันปัญหาสิ่งแวดล้อม จังหวัดระยองมีปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการประกอบการของภาคอุตสาหกรรมซึ่งถือเป็นปัญหาเรื้อรังมายาวนาน และยังไม่มียุ่ยงานใดเข้ามาแก้ไขให้ได้ เช่น เรื่องมลพิษทางอากาศในพื้นที่มาบตาพุด มีการกระทบกระทั่งระหว่างภาคประชาชนและภาคอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง

จังหวัดชลบุรี ปัญหาขยะเขาไม้แก้วของเมืองพัทยา ที่หมักกองมาและ 20 ปี ยังไม่ได้รับการแก้ไข และจังหวัดฉะเชิงเทรา ปัญหาขยะหนองแห่น กองเท่าภูเขา ทิ้งมากกว่า 10 ปี ล่าสุดแกนนำต่อต้านขยะพิษหนองแห่นถูกยิงตาย ยังไม่ได้รับการแก้ไข ซึ่งส่งผลต่อภาพลักษณ์ของจังหวัดในด้านอื่น ไปด้วยโดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยว เมื่อมีการลงทุนเพิ่มมากขึ้น ปัญหาความขัดแย้งระหว่างภาคประชาชนและภาคโรงงานอาจเพิ่มขึ้นตามมา

3) การดำเนินการใด ควรให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ 3 จังหวัดด้วย โดยจะต้องอธิบายในสิ่งที่เป็นปัญหา และสิ่งที่ประชาชนสนใจอย่างเปิดเผย และมีข้อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหานั้น เช่น หากมีการเวนคืนที่ดินจะหาอย่างไร เป็นต้น

4) ควรเตรียมการสำหรับพัฒนาระบบเชื่อมโยงการขนส่งภายในจังหวัด 3 จังหวัด เพื่อรองรับระบบขนส่งขนาดใหญ่ด้วย เช่น มอเตอร์เวย์ รถไฟฟ้าทางคู่ สนามบินอู่ตะเภา

5) EEC ต้องแสดงให้เห็นถึงความมั่นคงของทรัพยากรน้ำ (Sustainable water resources) เนื่องจากจังหวัดระยองเคยมีปัญหาเรื่องการขาดแคลนทรัพยากรน้ำ ตั้งแต่ปี 2548 ซึ่งได้สร้างความขัดแย้งระหว่างภาคโรงงาน และภาคประชาชน จังหวัดชลบุรีไม่มีแหล่งน้ำดิบ ต้องพึ่งพาระยองส่วนใหญ่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ปัญหาน้ำเค็มต้น น้ำกร่อย เป็นต้น การจัดการทรัพยากรน้ำจึงเป็นประเด็นที่สำคัญ

6) EEC ต้องแสดงให้เห็นถึงความมั่นคงทางด้านพลังงาน (Sustainable Energy) ที่มีอยู่ในพื้นที่ โดยเฉพาะพลังงานไฟฟ้า เนื่องจากถึงแม้จังหวัด 3 จังหวัด จะมีจำนวนโรงไฟฟ้ามากที่สุดในประเทศไทย แต่ส่วนใหญ่ใช้ในภาคอุตสาหกรรม แต่ในภาคประชาชนยังมีปัญหาไฟฟ้าตก ไฟฟ้าดับอยู่บ่อยครั้ง หรือเกิดกรณีการเกิดไฟฟ้าที่ใช้ในโรงงานขัดข้องที่ผ่านมา ได้ส่งผลเสียหายในวงกว้างตามมาทั้งด้านสิ่งแวดล้อมและด้านเศรษฐกิจ

7) พื้นที่ EEC ต้องมีหน่วยงานที่จัดหาฐานข้อมูลกลาง (Data Center) ได้แล้วในขณะนี้ และต้องอยู่ในพื้นที่ เพื่อความสะดวกในการติดต่อ สอบถาม ตลอดจนการประชาสัมพันธ์

8) ต้องมีการเตรียมพร้อมทางด้านแรงงาน เนื่องจากเป็นการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และจะต้องมีการพัฒนาคนระยองให้ก้าวไปสู่ตำแหน่งบริหารในระดับโรงงาน เนื่องจากพบว่าคน เขต EEC ส่วนใหญ่จะเป็นเฉพาะพนักงานทั่วไปเท่านั้น ส่วนผู้บริหารจะเป็นคนนอกพื้นที่

9) EEC จะต้องแสดงให้เห็นว่าคน จังหวัดระยอง ชลบุรี และ ฉะเชิงเทรา จะได้ประโยชน์อะไร

-ด้านการคมนาคม จะดีขึ้นอย่างไร

-ด้านสาธารณสุข จะดีขึ้นอย่างไร

-ด้านการศึกษา จะดีขึ้นอย่างไร

-ด้านแรงงานท้องถิ่น จะมีสิทธิประโยชน์อย่างไร

-ด้านการแก้ไขปัญหาสังคมที่เกิดขึ้น จะแก้ไขอย่างไร

-ด้านการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม

-ด้านการค้าการลงทุน คน EEC จะได้รับประโยชน์อย่างไร

10) กองทุน EEC ที่จะจัดตั้งขึ้น ในขณะที่กองทุนเดิม ที่มีอยู่ เช่น กองทุนพัฒนาไฟฟ้ายังมีปัญหา มากมาย และจากที่ดูอยู่ในเขตเฉพาะพื้นที่ ต้องฉายภาพให้เห็นว่าคนทั้งจังหวัดจะได้รับประโยชน์อย่างทั่วถึง โดยการนำสภาพปัญหาเดิมมาเป็นตัวตั้ง

11) รายได้ที่จังหวัดระยอง เช่น GDP ซึ่งมีมูลค่าเกือบ 9 แสนล้านบาทต่อปี แต่ส่งกลับมาพัฒนาจังหวัด น้อยมาก โดยเฉพาะงบพัฒนาจังหวัดซึ่งได้เพียงปีละประมาณ 300 ล้านบาท การเป็น EEC จะต้องคืบ งบประมาณเพิ่มเติมให้จังหวัดระยองด้านไหน อย่างไร

12) จะต้องกำหนดมาตรการอย่างชัดเจนต่อผู้มาลงทุนว่าให้มี Technology Transfer มิใช่เอาแต่นัก ลงทุนมากอภโยผลประโยชน์อย่างเดียว

13) EEC เป็นโครงสร้างขนาดใหญ่ และส่งผลต่อประชาชนมิใช่เฉพาะใน 3 จังหวัดเป้าหมาย แต่จะ ส่งผลกระทบต่อระดับประเทศ การจัดทำแผนงานระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก พ.ศ.2560 – 2564 จึงไม่ เพียงพอ แต่จะต้องทำไปใน 20 ปีข้างหน้า เพื่อกำหนดกรอบทางเดินที่ชัดเจนมากขึ้น และสร้างความมั่นใจแก่นัก ลงทุน

14) ขณะนี้ผู้ที่เข้าใจในเรื่อง EEC เฉพาะส่วนราชการที่อยู่ส่วนกลาง แต่ในระดับภูมิภาค ทุกภาคส่วนยัง มีความรู้ ความเข้าใจน้อยกว่า EEC คืออะไร มีผลกระทบอย่างไร ต้องเร่งประชาสัมพันธ์ สร้างความรู้ และ เมื่อวิเคราะห์จากแผนงานต่าง พบว่าการประชาสัมพันธ์ รัฐบาลจะจัดสรรงบประมาณให้ส่วนราชการจาก ส่วนกลางเป็นส่วนใหญ่ ในทางที่ถูกต้องแล้วในพื้นที่ที่มีหน่วยงานประชาสัมพันธ์จำนวนมากที่มีศักยภาพ จึงน่าจะ จัดสรรงบประมาณให้หน่วยงานประชาสัมพันธ์ในพื้นที่เป็นผู้ดำเนินการมากกว่าที่จะจัดสรรให้แต่หน่วยงานจาก ส่วนกลาง ซึ่งอาจไม่สามารถเจาะลึกในระดับพื้นที่ได้มาก

การพัฒนา อีอีซี จะดำเนินการภายใต้ "พ.ร.บ.พัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก" ซึ่งถือว่าเป็นพระราชบัญญัติพัฒนาเชิงพื้นที่ฉบับแรกของประเทศไทยที่จะทำให้เกิดความต่อเนื่องในการลงทุนทั้งของ ภาครัฐ และเอกชนกว่า 1.5 ล้านล้านบาท จะให้สิทธิประโยชน์ในระดับสูงที่สุดแก่นักลงทุน รวมทั้งจัดให้มีระบบ ศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จเพื่ออำนวยความสะดวกให้นักลงทุนในการให้บริการข้อมูลข่าวสาร การบริการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการค้า การส่งออกและนำเข้าในจุดเดียว นอกจากนี้ ในโครงการที่สำคัญยังจะได้รับ สิทธิประโยชน์เพิ่มเติมจากกองทุนเพื่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย อีกด้วย

ทั้งนี้ สิ่งที่คุณ อีอีซี ต้องการมากที่สุดในขณะนี้คือความชัดเจนของการดำเนินการว่าจะทำอะไร ที่ไหน อย่างไร เมื่อไร และคนสามจังหวัดคนไทยทั้งประเทศ จะได้อะไร

ESB ผู้ EEC

ความรู้เรื่อง EEC

ดร.เฟ่ง บัวหอม

เฟ่ง บัวหอม

ประธาน กปท.

ดร.เฟ่ง บัวหอม