

ปัน“เมกะโปรเจกต์”ล้านล้าน แลนด์บริดจ์-สะพานไทย-ทางด่วน-รถไฟฟ้าจีน พร้อม อุมจ้างงาน 1.4 ล้านคน ฝ่าวิกฤต



นายกรัฐมนตรีเป็นประธานการประชุมแนวทางการส่งเสริมการลงทุนใน EEC ในยุค New Normal กับนักลงทุน ณ ห้องประชุม 1 ชั้น 4 สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ จังหัดชลบุรี 1 ตุลาคม 2563

ประหวั่นโรคโควิด-19 จุดเศรษฐกิจดิ่งลึกวูบหาย 1.7 ล้านล้าน ไค้งสุดท้ายของปี “รัฐบาลลุงตู่” จึงต้องบุกเครื่องยนต์เศรษฐกิจที่เหลืออยู่เพียงหนึ่งเดียวคือการลงทุนภาครัฐเต็มกำลัง โดยอัดฉีดเม็ดเงินลงทุนโครงการรัฐปันเมกะโปรเจกต์ล้านล้าน พร้อมพร้อมทั้งแลนด์บริดจ์-สะพานไทย-รถไฟ-ทางด่วน ดึง EEC-คมนาคม เป็นหัวหอกเรียกความเชื่อมั่นเอกชนกล้าขยับทุ่มลงทุนตาม แจ่มประตุรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ จัดมาตรการ “ช้อปดีมีคืน” เสิร์ฟเคียงคู่ “จ่ายคนละครึ่ง” ให้เลือก พร้อมอุมคนว่างงานอีกล้านกว่าตำแหน่งฝ่ามหาวิกฤตลดแรงต่อต้านรัฐบาลที่ขยายวง

การประเมินของธนาคารโลก หรือเวิลด์แบงก์ ที่บ่งชี้ว่าประเทศไทยคุมโควิด-19 อยู่หมัดติดชาร์ตอันดับต้นของโลก แต่เศรษฐกิจดิ่งลึกหนักสุดในอาเซียน กระตุ้นเตือนให้

รัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ต้องเร่งบุกเครื่องยนต์เศรษฐกิจ ให้สามารถลากจูงประเทศฝ่ามหาวิกฤตไปได้ ดังนั้น สารพัดโครงการลงทุนขนาดใหญ่จึงถูกปลุกให้ฟื้นคืนชีพคึกคัก

ว่ากันตามที่ นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร อดีตซีอีโอ บมจ. ปตท. และอดีตรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีบทบาทสำคัญในศูนย์บริหารสถานการณ์เศรษฐกิจจากผลกระทบจากโควิด-19 (ศบค.) ในฐานะประธานคณะกรรมการขับเคลื่อนมาตรการบริหารเศรษฐกิจ และประธานคณะกรรมการวิเคราะห์และเสนอแนะมาตรการบริหารเศรษฐกิจและส่งเสริมการลงทุนในระยะปานกลาง-ยาว ให้สัมภาษณ์ผ่านสื่อเอาไว้ว่า การล็อกดาวน์ประเทศส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจมาก ไตรมาส 2 หดตัวถึง 12.2% เมื่อ

เทียบกับปีที่ผ่านมา และทั้งปีคาดว่าจะติดลบ 8-10% จากฐานจีดีพีประเทศไทยปีที่แล้ว 17 ล้านล้านบาท เท่ากับจีดีพีของไทยหายไปถึง 1.5-1.7 ล้านล้านบาท เท่ากับว่าความมั่งคั่งของชาติถอยหลังไปนับสิบปี

สภาพเช่นนี้เหมือนกับว่า ประเทศไทยกำลังเป็นเหยื่อของความล้มเหลวของตัวเอง คือ "เราชนะการรบแต่แพ้สงคราม" คือ ชนะศึกโควิด แต่ภาพรวมแพ้เพราะเศรษฐกิจดิ่งลึกมาก การล็อกดาวน์ทำให้มีคนตกงานจำนวนมากเหมือนตึกเริ่มพังจากฐาน คนข้างบนยังไม่รู้ลึกอย่างข้าราชการที่มีเงินเดือนประจำ จะรู้สึกได้เมื่อตึกทั้งตึกถล่มพังลง นับเป็นมหากุศตที่ทีม ศบศ. จะต้องแก้ไขสถานการณ์ช่วยพยุงชีวิตคนไทยให้รอด เปรียบ ศบศ.เหมือนรถกอล์ฟต้องนำคนไข้ส่งโรงพยาบาลคือ ประคับประคองให้ผ่านไตรมาส 4 ไปถึงปีหน้า 2564 คนไข้จะต้องไม่ตายเสียก่อนถึงโรงพยาบาล ฉะนั้นวิธีการคือต้องบ่มหัวใจด้วยมาตรการระยะสั้น-กลาง-ยาว

มาตรการเร่งด่วนสุดๆ ที่ ศบศ.ผ่อนคลายเป็นให้คนต่างชาติทั้งนักธุรกิจและนักท่องเที่ยวเข้าประเทศไทยเพิ่มขึ้น เพราะหนึ่งในเสาหลักเศรษฐกิจไทยคือการท่องเที่ยวที่ทำรายได้เข้าประเทศปีก่อนนี้ 2 ล้านล้านบาท หายไปตั้งแต่ไตรมาส 2 นับตั้งแต่ล็อกดาวน์ เพื่อให้แรงงานภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่ตกงานนับแสนคนได้มีงานทำ การผ่อนปรนต้องทำให้เร็วให้ทันไฮซีซั่นนี้

ถัดมาต้องรีบดึงกลุ่มเอสเอ็มอีและรายเล็กรายย่อย เช่น หาบเร่แผงลอยที่ลำบากสุดๆ เป็นที่มาของโครงการจ่ายคนละครึ่ง ที่รัฐบาลจะช่วยให้มีเงินหมุนเวียนลงไปถึงระดับล่างสุดอย่างแท้จริงแบบเดียวกับที่จีนทำแล้วเศรษฐกิจฟื้นคืนได้ เป็นมาตรการระยะสั้น 3 เดือน ใช้เงิน 3 หมื่นล้าน ให้คน 10 ล้านคน โดยรัฐบาลช่วยจ่ายวันละ 150 บาท เพื่อให้มีเงินหมุนกระตุ้นการบริโภคในประเทศ โดยเฉพาะฐานราก หากกลุ่มนี้รอด เอสเอ็มอีก็จะมีโอกาสรอด

นอกจากโครงการ จ่ายคนละครึ่ง แล้ว ที่ประชุม ศบศ. เมื่อวันที่ 7 ตุลาคมที่ผ่านมา ยังเคาะมาตรการ "ช้อปดีมีคืน" กระตุ้นการบริโภคภายในประเทศ สนับสนุนผู้ประกอบการในระบบภาษี ส่งเสริมการผลิตสินค้าท้องถิ่น โดยเป็นการลดหย่อนภาษีบุคคลธรรมดาในปีภาษี 2563 สำหรับค่าซื้อสินค้าและบริการให้แก่ผู้ประกอบการจดทะเบียนตามจำนวนที่จ่ายจริง แต่รวมกันไม่เกิน 30,000 บาท เริ่มตั้งแต่วันที่ 23 ตุลาคม - 31 ธันวาคม 2563 เพื่อใช้ลดหย่อนภาษีในปีภาษี 2563 ณ เดือน มีนาคม 2564 คาดว่าจะมีเม็ดเงินเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจ 55,500 ล้านบาท และมีผู้ใช้สิทธิ์ประมาณ 4 ล้านคน โดยผู้ใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ หรือใช้สิทธิ์ในโครงการคนละครึ่งแล้วจะไม่สามารถใช้สิทธิ์ช้อปดีมีคืนได้

นอกจากนี้ ที่ประชุม ศบศ.ยังขยายระยะเวลาเราเที่ยวด้วยกันไปจนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2564 เพื่อให้ประชาชนไปใช้สิทธิ์และบริษัทขนาดใหญ่เข้ามาร่วมในโครงการได้มากขึ้น สำหรับมาตรการระยะกลางและระยะยาว เครื่องยนต์

การลงทุนภาครัฐต้องเร่งเต็มที่เพื่อผลักดันการลงทุนของรัฐและรัฐวิสาหกิจ หวังกระตุ้นการลงทุนของเอกชนให้ตามมา เป็นเครื่องยนต์เดินหน้าคู่กันไปจนกว่าส่งออกและท่องเที่ยวจะกลับคืนมา โดยคัดเลือกเมกะโปรเจกต์ที่จะเดินหน้าต่อดังเช่นในกลุ่มรัฐวิสาหกิจทั้ง 56 แห่ง ที่จะตัดงบลงทุน 20% ศบศ.มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ไปสั่งการให้รัฐวิสาหกิจกลับไปใช้แผนลงทุนเดิมไม่ต้องตัดงบลงทุน เพื่อสร้างบรรยากาศดีเชิงเอกชนมาร่วมลงทุน

เมกะโปรเจกต์ที่คณะอนุกรรมการแผนเศรษฐกิจระยะกลางและยาว ได้เสนอเร่งรัดโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน วงเงินรวม 1.2 ล้านล้านบาท ซึ่งผ่านความเห็นชอบของ ศบศ. ที่มีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ไปแล้ว เช่น โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช-นครนายก-สระบุรี วงเงิน 80,500 ล้านบาท โดยอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ คาดว่าจะได้รับการอนุมัติต้นปี 2564 และออกแบบรายละเอียดโครงการเสร็จเดือน มิถุนายน 2565

โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองต่อขยาย อุดรธานี-ขอนแก่น-บางปะอิน วงเงิน 28,300 ล้านบาท อยู่ระหว่างการศึกษาคงเหมาะสมโครงการและรูปแบบการลงทุน, โครงการทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก ข้ามทางรถไฟสายสีแดง เชื่อมต่อทางยกระดับอุดรธานี (ดอนเมืองโทลเวอร์ล) วงเงิน 5,000 ล้านบาท โดยต้องเร่งเจรจาลงทุนโครงการ Missing link กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM คาดว่าจะลงนามสัญญาร่วมทุนได้ภายในเดือน กันยายน 2564

การลงทุนโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ เช่น โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต, บางซื่อ-ตลิ่งชัน วงเงิน 107,000 ล้านบาท โดยกำหนดให้เปิดทดลองใช้รถไฟฟ้าวันที่ 1 กรกฎาคม 2564, โครงการระบบรางรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล วงเงิน 135,000 ล้านบาท โดยกำหนดให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ภายในปี 2565 ทุกเส้นทาง, โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ระยะที่ 1 (กรุงเทพฯ-นครราชสีมา) โดยกำหนดให้ลงนามสัญญางานโยธาทั้งหมดภายในปี 2564 และก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในปี 2568

โครงการศึกษาการจัดตั้งรัฐวิสาหกิจขึ้นบริหารกิจการ

ของรถไฟความเร็วสูง โดยตั้งงบประมาณในการศึกษาไว้ 30 ล้านบาท โดยให้เสนอ กรม. ของบศึกษาในปี 2564

การลงทุนที่ใช้การลงทุนในรูปแบบ PPP ช่วงปานกลาง-ระยะยาว ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาละ (บีงกลุ่ม) วงเงิน 48,500 ล้านบาท โดยก่อสร้างปี 2567 และเปิดบริการปี 2570

โครงการระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง วงเงิน 35,200 ล้านบาท รวมถึงโครงการระบบขนส่งมวลชน จ.เชียงใหม่ สายสีแดง ช่วง รพ.นครพิงค์-แยกแม่เหียะสมานสามัคคี วงเงิน 27,300 ล้านบาท และโครงการระบบขนส่งมวลชน จ.นครราชสีมา สายสีเขียว วงเงิน 84,800 ล้านบาท, โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 วงเงินลงทุน 114,000 ล้านบาท ซึ่งจะนำรายชื่อผู้ชนะการประมูลเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) และประกาศผู้ชนะได้ในปี 2563

การลงทุนที่เร่งรัดการระดมทุนผ่านกองทุนไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์ (TFFIF) ที่ระดมทุนไปแล้ว 44,000 ล้านบาท ซึ่ง TFFIF ควรเร่งรัดนำเอาเงินไปลงทุนก่อสร้างโครงการทางด่วนพระราม 3 และโครงการทางพิเศษสายอื่น เพื่อให้สอดคล้องวัตถุประสงค์การตั้งกองทุน โดยกำหนดให้ใช้เงินไปลงทุนไม่ต่ำกว่า 30% ในปี 2564 รวมทั้งมีการกำหนดให้เร่งรัดการลงทุนของรัฐวิสาหกิจที่มีกรอบการลงทุนในปี 2563-2564 วงเงิน 3.6 แสนล้านบาท

ระยะนี้จึงปรากฏกระแสข่าวลงนามสัญญาเดินหน้าโครงการต่างๆ กันคึกคัก ดังเช่นโครงการรถไฟไทย-จีน ตามที่นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ได้ตอบรับเป็นประธานในการลงนามสัญญาจ้างงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา 2.3) โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา) วงเงิน 50,633.50 ล้านบาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% ในวันที่ 28 ตุลาคม 2563

สำหรับการปักหมุดโครงการใหญ่ที่อลังการงานสร้างก็คือ โครงการที่บูทผ่านทางอีอีซี ตามที่ นายคณิต แสงสุพรรณ เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เปิดเผยหลังการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ที่มี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ครั่งล่าสุด เมื่อวันที่ 5 ตุลาคมที่ผ่านมา โดยนอกจาก

จะสรุปโครงการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายผ่านบีโอไอ กว่า 1.5 ล้านล้านบาทแล้ว อีอีซี ยังวางเป้าผลักดันโครงการใหญ่และหนุนธุรกิจที่มีศักยภาพสูงอีก 3 กลุ่ม

เลขาธิการ กพอ. ได้รายงานการลงทุนจากงบประมาณการอีอีซี โครงสร้างพื้นฐานรัฐร่วมเอกชน (PPP) และการออกบัตรส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) มีมูลค่าสูงถึง 1,582,698 ล้านบาท (ณ กันยายน 2563) ประกอบด้วย 1. งบประมาณการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (โครงสร้างพื้นฐาน) อนุมัติแล้ว 67,687 ล้านบาท มูลค่าการลงทุนระหว่างปี 2561-2564 มูลค่า 50,757 ล้านบาท และเดินหน้าลงทุนต่อเนื่อง ปี 2565-2567 มูลค่า 16,930 ล้านบาท

2. โครงการร่วมลงทุนรัฐ-เอกชน หรือ PPP ได้ผู้ลงทุน 3 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน, โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออกและโครงการท่าเรือมาบตาพุดเฟส 3 ซึ่งทำสัญญาแล้วรวม 527,603 ล้านบาท โดยจะมีการลงทุนในปี 2563 มูลค่า 2,565 ล้านบาท ในปี 2564 มูลค่า 55,783 ล้านบาท และลงทุนตลอดระยะเวลาโครงการ 469,255 ล้านบาท และ 3. ออกบัตรส่งเสริมการลงทุน โดยบีโอไอส่งเสริมการลงทุนให้แก่อุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่อีอีซี ตั้งแต่ปี 2560 ถึงเดือนมิถุนายน 2563 รวมเป็นมูลค่าการลงทุน 987,408 ล้านบาท ซึ่งเป็นการลงทุนของภาคเอกชนทั้งสิ้น

ตามรายงานความคืบหน้าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอีอีซี 3 โครงการ ได้แก่ รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งจะเร่งรัดช่วงสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภาที่จะส่งมอบพื้นที่ ให้เอกชนดำเนินงานเดือน ม.ค.-ก.พ. 64 ช่วงดอนเมือง-พญาไท ม.ค. 65 สนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก จะก่อสร้างเสร็จตามเป้าหมายปี 2567 และท่าเรือมาบตาพุดเฟส 3 อยู่ระหว่างนำเสนออนุมัติว่าจ้างที่ปรึกษาต่อ กพอ. เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ต่อไป ส่วนโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) รอคอยความชัดเจนแผนฟื้นฟูกิจการของการบินไทย และโครงการเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (EECd) อยู่ระหว่างจัดทำร่างประกาศเชิญชวนเอกชนรับเอกสารข้อเสนอ (RFP) ฉบับใหม่

สกพอ.ยังมุ่งเน้นสนับสนุน 3 แกนนำกลุ่มธุรกิจที่มีศักยภาพสูง คือ กลุ่มธุรกิจสุขภาพ ต่อยอดจากอุตสาหกรรมเป้าหมายการแพทย์ครบวงจร อุตสาหกรรมท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ, กลุ่มดิจิทัลและเทคโนโลยี 5 จี ต่อยอดอุตสาหกรรมเป้าหมายดิจิทัล อิเล็กทรอนิกส์ หุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ ยานยนต์สมัยใหม่ และระบบขนส่งอัจฉริยะ

แต่ที่เรียกความสนใจจากนักลงทุนและประชาชนที่มี

ส่วนได้เสีย ต้องพุ่งเป้าไปที่โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ที่เข้าสู่เฟส 3 และยกระดับเชื่อมโยงกับนานาชาติเสริมสร้าง ยุทธศาสตร์ศูนย์ขนส่งภูมิภาค โดยการพัฒนาเขตพัฒนา ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (เอสอีซี) เข้ากับอีอีซี เชื่อมการ ขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ลดระยะเวลาและขั้นตอนการขนส่งสินค้า ซึ่งประกอบด้วยโครงการสำคัญ ได้แก่

โครงการท่าเรือบก (Dryport) โดยการทำเรือแห่งประเทศไทย และสกพอ. จะเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังกับ นานาชาติ โดยร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน ดำเนินการทำเรือบก ในเมืองสำคัญๆ เช่น ฉะเชิง จันทุม (จีน) นาเตย หลวงพระบาง เวียงจันทน์ สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) ย่างกุ้ง เนปยีดอ มัณฑะเลย์ (พม่า) ปอยเปต พนมเปญ (กัมพูชา) และดานัง (เวียดนาม) ซึ่งคาดว่าเมื่อเชื่อมโยงสมบูรณ์ จะมีเพิ่มปริมาณ สินค้าเข้าท่าเรือแหลมฉบังได้ 2 ล้านตู้สินค้า(ที่อู่)ต่อปี

โครงการเชื่อมอ่าวไทยและอันดามัน (ท่าเรือชุมพร-ท่าเรือระนอง Land bridge) สำนักงานนโยบายและแผนการ ขนส่งและจราจร (สนข.) มีโครงการจะพัฒนาท่าเรือน้ำลึก จังหวัดระนอง ให้เป็นท่าเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ ขนส่งสินค้า เส้นทางเดินเรือในกลุ่มประเทศเอเชียใต้ หรือ BIMSTEC (บังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย เมียนมา เนปาล และศรีลังกา) ลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า เพราะไม่ต้อง

ผ่านช่องแคบมะละกา และจะพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจังหวัดชุมพร เพื่อเชื่อมโยงท่าเรือน้ำลึกทั้งสองแห่ง ด้วยรถไฟทางคู่และ ทางหลวง Motorway เพื่อเป็นสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยง ทะเลอันดามันและอ่าวไทย

รายละเอียดโครงการแลนด์บริดจ์ชุมพร-ระนอง แบ่ง เป็นการปรับปรุงท่าเรือระนอง ท่าเรือชุมพร 15,037 ล้านบาท สร้างเสร็จปี 2568 รวมถึงการพัฒนาแลนด์บริดจ์เชื่อม 2 ท่าเรือ 45,000 ล้านบาท สร้างเสร็จปี 2568 การพัฒนารถไฟ ทางคู่พวนทอง-หนองปลาตุ๊ก 95,000 ล้านบาท สร้างเสร็จปี 2570 และการพัฒนารถไฟทางคู่ประจวบฯ-ชุมพร 12,457 ล้านบาท สร้างเสร็จปี 2564

โครงการสะพานไทย ที่จะเชื่อมโยงอีอีซีไปสู่เอสอีซี โดยการก่อสร้างทางรถยนต์มาตรฐาน 4 ช่องจราจร พร้อม ไหล่ทางเชื่อมฝั่งตะวันตก และตะวันออกของอ่าวไทยตอน บน (เชื่อม จ.ชลบุรี และ จ.เพชรบุรี) ระยะทางประมาณ 80-100 กิโลเมตร สามารถประหยัดระยะเวลาเดินทาง 2-3 ชั่วโมง จะส่งเสริมการท่องเที่ยวและลดต้นทุนขนส่งสินค้า ระหว่างภาคใต้และท่าเรือแหลมฉบัง คาดจะใช้เวลาก่อสร้าง 10-15 ปี ลักษณะโครงการ จะมีอุโมงค์ลอดใต้ทะเลจะฝั่ง แหลมฉบังและฝั่งเพชรบุรี เพื่อให้เรือสามารถเดินทางเข้า

ออกในทะเลอ่าวไทยได้ จากนั้นจะยกระดับขึ้นเป็นสะพาน บนเกาะกลางอ่าวไทย รวมมูลค่าลงทุนประมาณ 990,000 ล้านบาท วางเป้าสร้างเสร็จปี 2575

ทั้ง 3 โครงการ ที่ประชุม กพอ. ได้มอบหมายให้คณะ อนุกรรมการบริหารการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) เป็นหัวหน้าบูรณาการโครงการที่เกี่ยวข้อง โดย ให้กระทรวงคมนาคม และสกพอ. ร่วมกันศึกษาโดยเน้นการ ร่วมลงทุนรัฐ-เอกชน และจัดลำดับความสำคัญการลงทุน ก่อน-หลัง

มาตรการบีบหัวใจเศรษฐกิจไทยทั้งหลายทั้งปวงเพื่อ กระตุ้นการลงทุน การบริโภคภายในประเทศ ชะลอการว่าง งาน และสร้างงานขึ้นมารองรับแรงงานที่ตกงานอยู่จำนวน หลายล้านคนในเวลานี้ ซึ่งมาตรการรองรับด้านแรงงานใน เขตอีอีซี นายคณิต แสงสุพรรณ เลขาธิการ สกพอ. บอก ชัดว่า สกพอ.ได้ร่วมกับทุกภาคส่วนพัฒนาทักษะบุคลากร ตามความต้องการ ภาคเอกชนร่วมจ่าย โดยประมาณการ ความต้องการบุคลากรในพื้นที่อีอีซีระยะเวลา 5 ปี จำนวน 475,000 อัตรา พร้อมพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมทักษะ บุคลากร 200 หลักสูตรใหม่ โดยอีอีซีโมเดล ปี 2564 มีเป้า หมายพัฒนาทักษะบุคลากรให้ได้ 20,000-30,000 คน

ขณะที่นักศึกษาจบใหม่มีโอกาสมีงานทำจากโครงการ Co-payment ที่มีผู้ประกอบการเข้าร่วมแล้ว 1,048 ราย เปิดรับ 7.8 หมื่นอัตรา ส่วนองค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) เปิดสอบบรรจุข้าราชการและพนักงานท้องถิ่น 4,157 ตำแหน่ง ตามด้วยโครงการ 1 ตำบล 1 มหาวิทยาลัย เตรียมจ้าง 6 หมื่นอัตรา ด้านรัฐวิสาหกิจอย่างเช่น กลุ่ม ปตท. เปิดรับ 25,800 ตำแหน่ง

นายสุชาติ ชมกลิ่น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน ระบุว่า ผลกระทบจากโควิด-19 ทำให้มีคนไทยตกงานแล้ว กว่า 2-3 ล้านคน และมีบัณฑิตว่างงานกว่า 4 แสนคน ซึ่ง กระทรวงฯ ได้จัดตลาดนัดแรงงาน "Job Expo Thailand 2020" เมื่อวันที่ 26-28 กันยายน 2563 ที่ผ่านมา มีหน่วย งานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน รวม 570 หน่วยงาน มา เปิดรับสมัครงานโดยมีตำแหน่งงานว่างถึง 1,355,187 อัตรา

บีบหัวใจประคองเศรษฐกิจให้รอดก่อนพังถล่ม เป็น งานหนักหนาสาหัสในช่วงรอยต่อปรับสมดุลระหว่างความ อยู่รอดปลอดภัยของประชาชนจากการแพร่ระบาดของโรค โควิด-19 ที่ทั่วทั้งโลกยังอยู่ในอาการสาหัส กับการเปิดประเทศ รับนักท่องเที่ยวต่างชาติ การปลุกชีพลงทุนเมกะโปรเจกต์ ที่มาพร้อมทั้งเสียงหนุนและเสียงค้านจากผู้มีส่วนได้เสีย.