

เดินหน้าอีอีซีขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย



นายสุพันธุ์ มงคลสุธี



จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ที่ทั่วโลกต้องประสบกับปัญหาต่างๆ มากมาย สร้างความเสียหายทั้งกับชีวิตทรัพย์สิน อาชีพ และเศรษฐกิจ ทุกอย่างชะงักงันและทยอยติดลบอย่างต่อเนื่อง แม้ปัจจุบันสถานการณ์จะดีขึ้นมากแล้ว มนุษย์เริ่มปรับตัวให้สามารถใช้ชีวิตต่อไปได้ และสรรหาช่องทางใหม่ๆ เพื่อความอยู่รอด รวมถึงแต่ละประเทศเองก็ออกมาตรการมาเยียวยาและช่วยเหลือทุกภาคส่วนให้สามารถคงอยู่และต่อสู้กับสิ่งที่เกิดได้ แต่ก็ต้องยอมรับว่าไม่ใช่ทุกกลุ่มที่จะสามารถรับมือปัญหานี้ได้ ก็มีอยู่ที่ต้องได้รับผลกระทบที่เกินจะเยียวยา ประเทศไทยเองมีหลายภาคส่วนที่แทบจะเอาตัวไม่รอด หลายคน

มองไม่เห็นเส้นทางที่จะไปต่อจนต้องยอมแพ้อันไป และรอเริ่มต้นใหม่ในจังหวะที่ดีขึ้นกว่าตอนนี้ แต่หลายคนก็มองเห็นปัญหา เห็นหนทางที่จะต่อสู้หรือหาข้อได้เปรียบในปัญหานี้ จะสามารถปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ได้เป็นอย่างดี และนโยบาย มาตรการ หรือโครงการที่ออกมาจากภาครัฐของประเทศไทย บางเรื่องก็เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้กลุ่มคนเหล่านั้นเห็นทางออก หรือได้รับการเยียวยา ชี้นำแนวทางจนสามารถเดินต่อไปได้อย่างไม่สะดุด

อีอีซี โครงการแห่งความหวัง

โครงการหรือนโยบายต่างๆ ที่ผ่านมารอบคลุมเกือบจะทุกกลุ่มคน หรือทุกกลุ่มธุรกิจในประเทศไทย และอีกหนึ่งเรื่องนี่ที่ถือว่าเป็นโชคดีของประเทศไทยคือการเริ่มดำเนินโครงการขนาดใหญ่ที่พอจะเป็นความหวังให้กับหลายๆ ฝ่ายได้ก่อนที่จะเกิดวิกฤติโรคระบาดครั้งนี้ และหนึ่งในโครงการสำคัญนั่นก็คือการเดินหน้าโครงการพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรืออีอีซี ที่เป็นเหมือนฟันเฟืองสำคัญที่ทำให้หลายฝ่ายมีกำลังใจว่าประเทศไทยจะมีการลงทุนที่จริงจัง แม้ว่าสถานการณ์บ้านเมืองหรือตัวเลขเศรษฐกิจจะติดลบแค่ไหนก็ตาม

อีอีซีเป็นโครงการที่มีการดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่อง ถึงหลายฝ่ายอาจจะยังไม่เห็นการเปลี่ยนแปลงที่เป็นรูปเป็นร่าง แต่คนทำงาน

“การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ระลอก 2 ในประเทศไทยนั้น ความเชื่อมั่นนักลงทุนที่ต้องการจะลงทุนในระยะสั้นนั้นอาจจะโดนกระทบไปบ้าง แต่มั่นใจได้ว่าในโครงการขนาดใหญ่ที่มีระยะการลงทุนระยะยาวนั้นไม่ได้รับผลกระทบแน่นอน ขณะที่โครงการในพื้นที่อีอีซีนั้น เป็นที่คาดหวังว่าจะช่วยขับเคลื่อนการเติบโตของเศรษฐกิจและดึงดูดนักลงทุนนั้น ยังไม่ได้รับผลกระทบในช่วงนี้ เนื่องจากหลายโครงการที่จะเข้ามาลงทุนในพื้นที่อีอีซี ส่วนใหญ่จะเป็นโครงการระยะยาว แต่ก็ต้องรอการตัดสินใจของนักลงทุนด้วย ”

ที่ยืนยันว่ายังเดินหน้าเต็มกำลัง และเหมือนเป็นโชคดียิ่งที่ทุกอย่างได้ถูกตัดสินใจ โดยตั้งเป็นกฎหมายของโครงการ และดำเนินการวางกรอบพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ก่อนที่จะมีการแพร่ระบาดของโควิด-19 จึงพูดได้อย่างมั่นใจว่าเป็นโครงการแห่งความหวังของหลายภาคส่วน ไม่ว่าจะกลุ่มธุรกิจหรือภาคเอกชนใดก็ตาม ว่าจะเป็นสิ่งที่ทำให้ไทยสามารถเดินหน้าทางด้านเศรษฐกิจต่อไป เพราะการลงทุนขนาดใหญ่ที่ดำเนินการโดยภาครัฐและเอกชนที่เข้ามาร่วมทำงานครั้งนี้

อย่างไรก็ตาม ในส่วนของภาคเอกชน อย่าง นายสุพันธุ์ มงคลสุธี ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) มองว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ระลอก 2 ในประเทศไทยนั้น ความเชื่อมั่นนักลงทุนที่ต้องการจะลงทุนในระยะสั้นนั้นอาจจะโดน



กระทบไปบ้าง แต่มั่นใจได้ว่าในโครงการขนาดใหญ่ที่มีระยะการลงทุนระยะยาวนั้นไม่ได้รับผลกระทบแน่นอน ขณะที่โครงการในพื้นที่อีอีซีนั้น เป็นที่คาดหวังว่าจะช่วยขับเคลื่อนการเติบโตของเศรษฐกิจและดึงดูดนักลงทุนนั้น ยังไม่ได้รับผลกระทบในช่วงนี้ เนื่องจากหลายโครงการที่จะเข้ามาลงทุนในพื้นที่อีอีซี ส่วนใหญ่จะเป็นโครงการระยะยาว แต่ก็ต้องรอการตัดสินใจของนักลงทุนด้วย

“ปัจจุบันหลายฝ่ายอาจจะมีความกังวลเรื่องการเดินทาง ซึ่งทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะในประเทศหรือต่างประเทศก็ต้องเร่งเข้ามาแก้ปัญหาเรื่องโควิดให้จบเรียบร้อยก่อน ในไทยเองก็อยากให้รัฐบาลเร่งเรื่องนี้เพราะจะช่วยกระตุ้น และสร้างความเชื่อมั่นในการลงทุนได้ดีที่สุด ขณะที่ภาพรวมการลงทุนในปี 2564 นี้ ต้องเป็นไปตามทิศทางของเศรษฐกิจโลก แต่ก็ต้องยอมรับว่าอาจจะไม่หวือหวาเท่าไรนัก เมื่อเทียบกับช่วงที่ไม่มีสถานการณ์โควิด” นายสุพันธุ์กล่าว

5 เมกะโปรเจกต์หนุนลงทุน

อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานพัฒนาพื้นที่อีอีซีเบื้องต้น นอกจากวางกรอบการทำงานและกำหนดกฎหมายที่จะเป็นเครื่องยืนยันว่าอีอีซีจะเดินหน้าต่อไปแล้ว การริเริ่มโครงการที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ก็ถือเป็นเรื่องสำคัญที่จะต่อยอดความพร้อม และสร้างความเชื่อมั่นให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนในพื้นที่ต่อไป และรัฐบาลเลือกที่จะเดินหน้า 5 โครงสร้างพื้นฐานหลักของพื้นที่อีอีซี ซึ่งประกอบไปด้วย 1.โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน 2.โครงการสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก 3.โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3



4.โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 และ 5.โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา

ซึ่งการลงทุนนี้เองที่หลายฝ่ายหวังว่าจะเป็นเครื่องกระตุ้นให้เศรษฐกิจของประเทศสามารถเติบโตขึ้นมาได้บ้างท่ามกลางสถานการณ์ความไม่สงบต่างๆ และขณะนี้โครงการต่างกำลังเร่งเดินหน้าอย่างต่อเนื่อง เริ่มจาก โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โครงการที่อยู่ในความดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ซึ่งเมื่อวันที่ 24 ต.ค.2562 ได้ลงนามสัญญาความร่วมมือกับ บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด ดำเนินการระยะเวลาร่วมลงทุนกับภาครัฐคือ 50 ปี มีการก่อสร้างระยะทางรวม 220 กิโลเมตร (กม.)

ปัจจุบันอยู่ระหว่างเดินหน้าโครงการตามแผนงาน ตามสัญญา ทุกด้านคู่ขนานกันไป ทั้งการออกแบบรายละเอียดก่อสร้าง การจัดหาแหล่งเงินลงทุนโครงการ และการรอส่งมอบพื้นที่จากภาครัฐ ซึ่งตามกำหนดการเส้นทางสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา จะแล้วเสร็จตามสัญญาในเดือน ม.ค.2569 และเส้นทางดอนเมือง-พญาไท จะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2571

โครงการสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก กองทัพอากาศ (ทอ.) และมีบริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด เป็นผู้ร่วมลงทุน โดยได้มีการลงนามสัญญาไปแล้วเมื่อวันที่ 19 มิ.ย. 63 และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เตรียมส่งมอบพื้นที่ใน 8 เดือน โดยเงื่อนไขบังคับก่อนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (อีเอชไอเอ) และเตรียมความพร้อมในส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยในเดือน ธ.ค.2564 เอกชนจะเริ่มดำเนินการก่อสร้าง และใช้เวลา 3 ปี ซึ่งจะก่อสร้างแล้วเสร็จปี 2567 ซึ่งจะแบ่งเป็นการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และทางขับ, อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3, ศูนย์ธุรกิจการค้าและการขนส่งภาคพื้นดิน, ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน, เขตประกอบการค้าเสรีและเขตธุรกิจเกี่ยวเนื่อง, ศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์, ศูนย์ฝึกอบรมการบิน, ระบบสาธารณูปโภค และห้องบังคับการบินแบบใหม่

โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) อยู่ระหว่างเจรจาดอบแทนกับกลุ่ม GPC ประกอบด้วย บริษัท กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน), บริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (PTT TANK) และบริษัท โซนา ฮาร์เบอร์ เอ็นจิเนียริง จำกัด อยู่ โดยการดำเนินงานจะแบ่งเป็น 2 โครงการ คือ ท่าเทียบเรือ F และ E ซึ่งจะต้องมีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานโดยความสามารถ



ในการรองรับของท่าเทียบเรือตู้สินค้าจะไม่น้อยกว่า 4 ล้าน TEU โดยจะมีระยะเวลาร่วมทุนในท่าเรือ F 35 ปี ขณะที่ท่าเรือ E จะมีความสามารถในการรองรับตู้สินค้าไม่น้อยกว่า 3 ล้าน TEU และมีความสามารถในการขนส่งถ่ายรถยนต์ 1 ล้านคัน โดยหากมีข้อสรุปจะมีการลงนามในสัญญาเดือน มี.ค.64 และเริ่มดำเนินการก่อสร้างในส่วนของเอกชนทันที ซึ่งจะเป็นการก่อสร้างในท่าเทียบเรือ F และจะเปิดให้บริการในปี 2567 และท่าเรือ E จะเปิดให้บริการในปี 2573

โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ร่วมทุนกับบริษัท กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ซึ่งมีการลงนามสัญญาไปเมื่อวันที่ 1 ต.ค. ซึ่งโครงการดังกล่าวจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 งานโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ พื้นที่ถมทะเลเพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่หลังท่าและหน้าท่า พร้อมใช้งาน 550 ไร่, พื้นที่กักเก็บตะกอนดิน 450 ไร่, เชื้อหินกันทรายและเชื่อมกันคลื่น, ร่องน้ำเดินเรือและแอ่งกลับเรือ, ท่อ เครื่องหมาย และอุปกรณ์ต่างๆ รวมถึงระบบสาธารณูปโภค ส่วนที่ 2 งานก่อสร้างท่าเทียบเรือ โดยจะต้องสร้างท่าเทียบเรือสินค้าเหลว 2 ท่าพื้นที่ 200 ไร่, ท่าเทียบเรือก๊าซ 3 ท่า 200 ไร่, ท่าเทียบเรือบริการ และคลังสินค้า โดยในเดือน เม.ย.64 จะมีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและถมทะเล ปี 2566 จะก่อสร้างท่าเรือก๊าซส่วนที่ 1 และจะแล้วเสร็จในปี 2569 ก่อนที่จะมีการสร้างส่วนที่ 2 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2573

โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะภา (MRO) กองทัพอากาศ (ท.ร.) เป็นหน่วยงานบริการโครงการ ซึ่งขอบเขตของโครงการคือการซ่อม

บำรุงอากาศยานทั้งลำตัวกว้างและลำตัวแคบ, ซ่อมใหญ่อากาศยาน, ซ่อมบำรุงอากาศยานระดับลานจอด และการฟื้นฟูอากาศยานและส่วนประกอบอื่น โดยปัจจุบันกองทัพเรือได้ดำเนินการออกแบบอาคารซ่อมบำรุงแล้วเสร็จ พร้อมทั้งจะก่อสร้าง แต่โครงการอยู่ระหว่างการชะลอ โดยรอความชัดเจนของแผนฟื้นฟูกิจการของการบินไทย

อย่างไรก็ตาม โครงการอีอีซีขึ้นเกิดขึ้นโดยมีเป้าหมายให้เกิดการลงทุนขนาดใหญ่และเป็นรูปแบบใหม่ๆ หรืออุตสาหกรรมเป้าหมาย (เอส-เคิร์ฟ) เข้ามาในประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการต่อยอดการพัฒนาต่างๆ โดยในปีที่ผ่านมาการลงทุนในพื้นที่อีอีซีตามมูลค่าการออกบัตรส่งเสริมการลงทุน ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) ตลอดช่วงเดือน ม.ค.-พ.ย.2563 มีมูลค่าการลงทุนรวม 242,701 ล้านบาท แบ่งเป็นเอส-เคิร์ฟ กลุ่มเดิม 114,239 ล้านบาท กลุ่มเอส-เคิร์ฟ กลุ่มใหม่ 41,659 ล้านบาท และอุตสาหกรรมอื่นๆ 77,154 ล้านบาท ซึ่งถือว่าเป็นตัวเลขที่น่าสนใจ แม้จะเกิดสถานการณ์โควิด-19 แต่ก็ยังมีตัวเลขที่สูงกว่าปี 2562

ทั้งนี้ ในปี 2564 อีอีซียังคงเป็นความหวังหลักในการสนับสนุนการลงทุนอยู่ ทางทั้งภาคเอกชนและภาคประชาชนที่มีการติดตามข่าวสารอย่างใกล้ชิด ก็เชื่อว่าพื้นที่ดังกล่าวจะเป็นทำเลทองที่จะสร้างให้เกิดการหมุนเวียนของเม็ดเงินอีกมหาศาล ซึ่งต้องติดตามกันอย่างต่อเนื่องต่อไปว่าความเข้มแข็งและเอาจริงเอาจังของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่อีอีซี จะลงทุนลงแรงในการผลักดันให้โครงการนี้เกิดขึ้นได้รวดเร็วและมากน้อยเพียงใดในอนาคตอันใกล้นี้ เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยสามารถดึงดูดความสนใจจากต่างชาติหรือโลกใบนี้ได้.