

ผลการดำเนินงานส่วนที่ 1

3.1 การศึกษา ทบทวนนโยบายและแผนงานที่เกี่ยวข้อง

การดำเนินงานส่วนนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อทำความเข้าใจถึง นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงานที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน เพื่อให้ทราบทิศทางและนโยบายการพัฒนาในอนาคต ซึ่งจะเป็นข้อมูลสนับสนุนการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูก้าวสำคัญของประเทศ สิ่งที่ได้รับจากการวิเคราะห์แผนโครงการตามนโยบายและยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่ได้ดำเนินการไปแล้วหรืออยู่ระหว่างดำเนินการจะเป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะโครงการหรือกิจกรรมประกอบการจัดทำยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ฉบับที่ 3

นอกจากนี้ในการศึกษาที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลแผนโครงการต่าง ๆ ได้แก่ โครงการในแผนแม่บทและแผนการดำเนินงาน และโครงการที่ปรากฏในรายงานการศึกษา จากหน่วยงานต่าง ๆ เช่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการและผังเมือง และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นต้น โดยนำมาศึกษาและวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์และผลกระทบต่อโครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูก้าวสำคัญของประเทศนี้ด้วย โดยสามารถอธิบายได้ดังต่อไปนี้

3.1.1 การรวบรวมกลุ่มนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงานด้านการจราจรและขนส่ง และแผนที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมและทบทวนผลการศึกษา ซึ่งสามารถแบ่งข้อมูลได้เป็น 4 กลุ่มหลัก ประกอบด้วย

- 1) กลุ่มนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่
 - ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี พ.ศ.2560-2579
 - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)
 - นโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง
 - แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564
 - แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563 ฉบับทบทวน
 - แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2558 (ฉบับปรับปรุง) และ ฉบับปีพ.ศ. 2559
 - ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)
 - ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทย พ.ศ.2558-2565

- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) และร่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)
 - แผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 1 และฉบับที่ 2
 - แผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ระยะ 30 ปี พ.ศ. 2548-2574
 - ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579)
 - แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ. 2559-2564
 - แผนยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุนในระยะ 7 ปี พ.ศ. 2558-2564
 - โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC)
 - นโยบายเกี่ยวกับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- 2) กลุ่มแผนงานด้านการจราจรและขนส่ง
- การศึกษาระบบราง
 - โครงการศึกษาแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง พ.ศ. 2553
 - โครงการศึกษาการขยายแนวเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อจังหวัดสำคัญ (Spur Lines)
 - กลุ่มโครงการด้านการจราจรและขนส่งและการพัฒนาระบบการจัดการสินค้าและบริการ (Logistics)
 - โครงการจัดทำแผนกลยุทธ์ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย พ.ศ. 2555
- 3) กลุ่มนโยบายด้านผังเมือง
- การวางแผนและจัดทำผังเมืองของจังหวัดในพื้นที่ศึกษา

การทบทวนนโยบายและแผนงานที่เกี่ยวข้องข้างต้นทำให้สามารถสร้างความเชื่อมโยงระหว่างแนวคิดตามยุทธศาสตร์ นโยบาย ต่าง ๆ กับแนวทางการศึกษาของโครงการ Super Cluster และการวางแผนการพัฒนาแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 ซึ่งผลที่ได้จากการทบทวนนโยบายต่าง ๆ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 สรุปสาระสำคัญที่ได้จากการทบทวนยุทธศาสตร์ นโยบาย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ
การศึกษาโครงการ Super Cluster และการพัฒนาแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3

1) กลุ่มนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง	
ยุทธศาสตร์แห่งชาติ ระยะ 20 ปี พ.ศ.2560-2579	ทิศทางและเป้าหมายการพัฒนายุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มีเป้าหมายเพื่อสร้างความมั่นคงให้กับประเทศ ลดความเหลื่อมล้ำ หลุดพ้นจากประเทศรายได้ระดับปานกลาง เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเพิ่มประสิทธิภาพภาครัฐ ยุทธศาสตร์นี้เป็นกรอบอย่างกว้างของการวางทิศทางและเป้าหมายของแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่3
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)	เป็นแผนที่กำหนดกรอบทิศทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาวเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและเป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผน สศช. ฉบับที่ 12 ตลอดจนก้าวสู่การเป็นประเทศไทย 4.0 ซึ่งประกอบด้วยยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ทั้งนี้ภายใต้แผนนี้มีเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับโครงการนี้ ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้เกิดการบูรณาการระหว่างทางขนส่ง (Intermodal Transport) มุ่งเน้นทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบหลักของการขนส่ง และให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบเสริม (Feeder System) เพื่อขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า โดยคำนึงถึงการเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพสูงสุดเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง พัฒนาการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เช่น Inland Container Depot (ICD) หรือ Container Yard (CY) รวมทั้งยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) เน้นการขนส่งทางรางและทางน้ำ ซึ่งมีต้นทุนขนส่งต่ำกว่าทางถนน มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยแผนระยะ 20 ปีนี้ได้แบ่งออกเป็น 4 ช่วง ช่วงละ 5 ปี ดังนี้ - ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2560-2564) มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วนด้านคมนาคมขนส่ง (Critical Transport Issues) และเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์ หรือเป็นคอขวด (Missing Link/Bottleneck) ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Transport Corridor) - ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2564-2569) มีการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ได้แก่ พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

ตารางที่ 3.1-1 สรุปสาระสำคัญที่ได้จากการทบทวนยุทธศาสตร์ นโยบาย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ
การศึกษาโครงการ Super Cluster และการพัฒนาแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 (ต่อ)

1) กลุ่มนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง	
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย 20 ปี (พ.ศ.2560-2579)	ระยะที่ 3 และระยะที่ 4 (พ.ศ. 2570-2579) มีการดำเนินงานต่อเนื่องจากระยะที่ 2 ซึ่งมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ได้แก่ พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)	แผนนี้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน และการสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค เพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งจะนำไปใช้เป็นแนวทางในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของโครงการ โดยการเสนอแนะแผนโครงการในโครงการนี้จะกำหนดให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ ซึ่งได้แก่ พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (สอดคล้องกับ EEC) และพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดน
นโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง	ภายใต้การบริหารราชการแผ่นดินของรัฐบาลปัจจุบัน ทิศทางและเป้าหมายการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศถูกยึดโยงกับแผนยุทธศาสตร์ชาติอย่างเป็นรูปธรรม ปัจจุบันนโยบายด้านการจราจรขนส่งในภาพรวมอยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์การกระจายความเจริญออกสู่ภูมิภาค นโยบายแผนการจราจรและขนส่งจึงเน้นให้เร่งรัดขยายโครงข่ายการขนส่งทางถนน (ทางหลวงระหว่างเมือง) และขยายรถไฟทางคู่ออกสู่จังหวัดหลักของภาคต่าง ๆ ซึ่งล่าสุดรัฐบาลได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการดูแลการพัฒนาพื้นที่ EEC เพื่อเร่งรัดผลักดันให้เกิดการพัฒนาเชิงพื้นที่ใน 3 จังหวัดภาคตะวันออกคือ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยโครงการพัฒนา EEC นี้รัฐบาลพิจารณาจากฐานของพื้นที่จังหวัดที่มีความพร้อมและศักยภาพในการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยให้ถือเสมือนเป็นพื้นที่ต้นแบบ (Pilot Project) ของการพัฒนาพื้นที่ First Thailand Integrated Development Project
- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2558 (ฉบับปรับปรุง) และฉบับปี พ.ศ. 2559 - ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทย พ.ศ.2558-2565	จากการรวบรวมและทบทวนแผนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ของกระทรวงคมนาคม ทำให้ทราบว่า ปัจจุบันแผนโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ต่าง ๆ มุ่งไปในทิศทางเดียวกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และ แผน สช. ฉบับที่ 12 คือ เพื่อกระจายความเจริญออกสู่ภูมิภาคและเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงการเดินทางของคนและสินค้า

ตารางที่ 3.1-1 สรุปสาระสำคัญที่ได้จากการทบทวนยุทธศาสตร์ นโยบาย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ
การศึกษาโครงการ Super Cluster และการพัฒนาแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 (ต่อ)

1) กลุ่มนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง	
○ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564	การขนส่งสินค้าจากส่วนกลางออกสู่ภูมิภาคและรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) แต่เนื่องจากรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ SEZ แต่ละพื้นที่ยังไม่มีความชัดเจน ทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับพื้นที่ดังกล่าวล่าช้าออกไป แต่ปัจจุบันรัฐบาลได้เล็งเห็นถึงสาเหตุของปัญหาความล่าช้าของการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ SEZ ที่เกิดจากความไม่พร้อมของพื้นที่ในช่วงกำหนด 10 พื้นที่เป้าหมาย รัฐบาลจึงได้ทบทวนแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษโดยวิเคราะห์หาพื้นที่ต้นแบบซึ่งเป็นพื้นที่ที่ปัจจุบันมีการพัฒนาไปในระดับหนึ่งแล้ว นั่นคือ พื้นที่ 3 จังหวัดภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นพื้นที่ตั้งของอุตสาหกรรมภาคตะวันออก (Eastern Seaboard) และมีลักษณะเป็นระเบียงเศรษฐกิจประตูการค้าเชื่อมโยงส่วนกลางและประเทศเพื่อนบ้านด้านตะวันออก (Eastern Economic Corridor) โดยแผนงานตามยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเน้นพัฒนาและปรับปรุงการให้บริการรถไฟทางคู่ (ความกว้าง 1 เมตร) พร้อมทั้งศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง แผนการพัฒนาท่าอากาศยาน รวมทั้งแผนโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากรเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้นำโครงการบางส่วนตามยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทย พ.ศ.2558-2565 มากำหนดเป็นแผนตั้งต้น (Base Plan) เพื่อบรรจุในร่างแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 3
○ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ○ แผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 1 และฉบับที่ 2 ○ (ร่าง) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564)	จากกรอบของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ที่จัดทำขึ้นโดย สศช. ได้กำหนดภารกิจเพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์ไว้ทั้งหมด 3 ภารกิจ ซึ่งกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักในการรับผิดชอบภารกิจที่ 2 ด้านการยกระดับประสิทธิภาพด้านการขนส่งให้มีความเชื่อมโยงสำหรับการขนส่งอย่างบูรณาการ รวมทั้งพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมศักยภาพด้านแข่งขันของธุรกิจ รวมไปถึงอำนวยความสะดวกทางการค้า ทั้งนี้ ในภารกิจที่ 2 มียุทธศาสตร์ที่กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานในการรับผิดชอบหลัก คือ ยุทธศาสตร์ ที่ 3 พัฒนาระบบการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง และเป็นหน่วยงานสนับสนุนในยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า และยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งจากภารกิจที่ได้รับมอบหมายนี้ กระทรวงคมนาคมจึงได้นำแผนยุทธศาสตร์ชาติของ สศช. มาแปลงเป็นแผนยุทธศาสตร์ระดับกระทรวง คือ ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) โดยได้กำหนด

ตารางที่ 3.1-1 สรุปสาระสำคัญที่ได้จากการทบทวนยุทธศาสตร์ นโยบาย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ
การศึกษาโครงการ Super Cluster และการพัฒนาแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 (ต่อ)

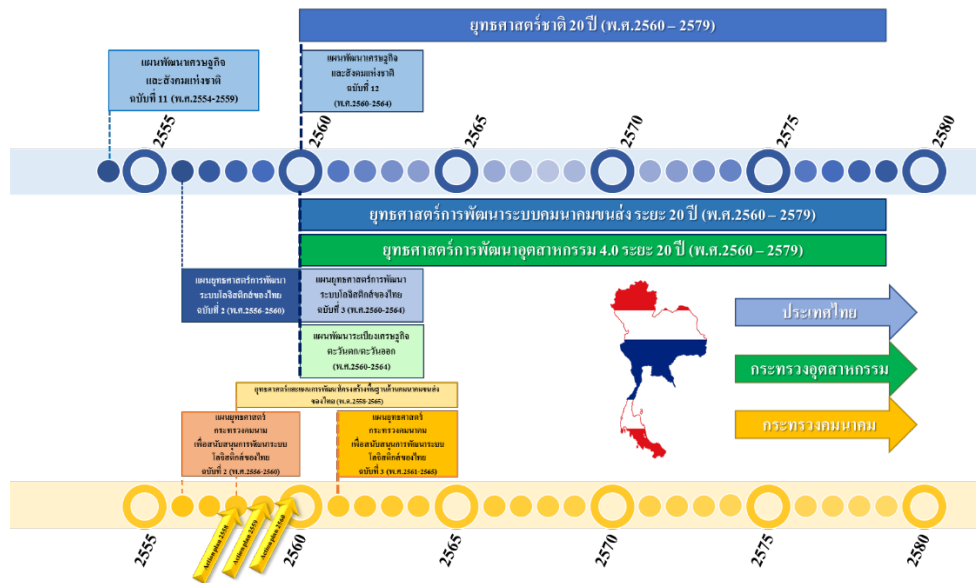
1) กลุ่มนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง	
	กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ กลยุทธ์ที่ 2 สนับสนุนการใช้การขนส่งทางรถไฟและทางน้ำเพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ และกลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาประตูการขนส่งด้านทะเลอันดามันสู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรปเพื่อเหนี่ยวนำการพัฒนาพื้นที่ในภาคใต้ และรองรับการขยายตัว ทั้งนี้ในการวางกรอบแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 ที่ปรึกษาได้นำโครงการตามแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 2 ที่ยังไม่แล้วเสร็จบรรจุไว้ด้วยเพื่อให้เกิดความต่อเนื่อง โดยปัจจุบันสศช. ได้มีการจัดทำ (ร่าง) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) โดยเบื้องต้นประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ ซึ่งยุทธศาสตร์ที่จะเกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคมโดยตรง คือ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงกัน และสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งที่ปรึกษาจะนำแผนยุทธศาสตร์นี้มาพิจารณาเพื่อการร่างแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2561-2565) ต่อไปให้สอดคล้องกับแผนของ สศช.
o แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ. 2559 – 2564	แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรมฉบับล่าสุด ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคอุตสาหกรรม ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนให้เอื้อต่อการลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรม ยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมให้เป็นมิตรกับสังคมและสิ่งแวดล้อม และยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาสมรรถนะองค์กร โครงการนี้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมในยุทธศาสตร์ที่ 1 ซึ่งภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 กำหนดกลยุทธ์เสริมสร้างประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคอุตสาหกรรมให้มีความได้เปรียบในการแข่งขัน เสริมสร้างศักยภาพการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมซึ่งกลยุทธ์นี้จะช่วยให้การขนส่งสินค้าถูกรวมศูนย์มากขึ้น ทำให้ระยะทางในการขนส่งตลอดโซ่อุปทานของแต่ละอุตสาหกรรมสั้นลง ช่วยแบ่งเบาภาระการจราจรบนโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง
o ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)	ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทยระยะ 20 ปีข้างหน้า ตามกรอบการพัฒนาประเทศไทย 4.0 กระทรวงอุตสาหกรรม โดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมจึงได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรม ไทย 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ขึ้น ภายใต้วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่อุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อน

ตารางที่ 3.1-1 สรุปสาระสำคัญที่ได้จากการทบทวนยุทธศาสตร์ นโยบาย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ
การศึกษาโครงการ Super Cluster และการพัฒนาแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 (ต่อ)

1) กลุ่มนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง	
	ด้วยปัญหาและ เชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลก” โดยตั้งเป้าหมายให้ภาคอุตสาหกรรมไทย มีอัตราการเติบโตของ GDP เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.5 ต่อปี การลงทุนเติบโตเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ต่อปี มูลค่าการส่งออกขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 8 ต่อปี และ TFP เติบโตเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.0 ต่อปี ซึ่งเป็นอัตราการขยายตัวที่จะส่งผลให้ประเทศไทยสามารถยับยั้งการเป็นประเทศรายได้สูงภายในปี 2579 ตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ โมเดลประเทศไทย 4.0 ได้มีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจจากเดิมที่ขับเคลื่อนด้วยการพัฒนาประสิทธิภาพในการผลิตภาคอุตสาหกรรม ไปสู่เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม (Innovation Drive Economy) โดยต้องขับเคลื่อนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงใน 3 มิติ ได้แก่ 1. เปลี่ยนจากการผลิตสินค้าโภคภัณฑ์ ไปสู่สินค้าเชิงนวัตกรรม 2. เปลี่ยนจากการขับเคลื่อนประเทศด้วยภาคอุตสาหกรรม ไปสู่การขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี ความคิดสร้างสรรค์ และนวัตกรรม 3. เปลี่ยนจากการเน้นภาคการผลิตสินค้า ไปสู่การเน้นภาคบริการมากขึ้น
o แผนยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุนในระยะ 7 ปี พ.ศ. 2558-2564	วิสัยทัศน์ของแผนยุทธศาสตร์ BOI คือ ส่งเสริมการลงทุนที่มีคุณค่าทั้งในประเทศและการลงทุนของไทยในต่างประเทศ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ก้าวพ้นการเป็นประเทศที่มีรายได้ระดับปานกลาง (Middle Income Trap) และเติบโตอย่างยั่งยืน ตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง มีการกำหนด 6 นโยบายส่งเสริมการลงทุน โดยนโยบายที่เกี่ยวข้องกับโครงการนี้คือ นโยบายที่ 1 การส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และนโยบายที่ 3 การส่งเสริมให้เกิดการรวมกลุ่มการลงทุน (Cluster) ที่สอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่และสร้างความเข้มแข็งของห่วงโซ่มูลค่า
o โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC)	แนวทางในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของโครงการให้สอดคล้องต่อโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ซึ่งจะช่วยให้การดำเนินงานของโครงการสำเร็จลุล่วงอย่างมีประสิทธิภาพ และพิจารณาถึงความสอดคล้องและประโยชน์ของโครงการต่อการพัฒนาประเทศ ทั้งนี้รายละเอียดนโยบายด้าน EEC จะกล่าวในหัวข้อที่ 3.1.2 ต่อไป
o การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ	กรม มีมติเมื่อวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2556 เห็นชอบแนวทางการศึกษาแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยมอบหมายให้ สศช. ศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ รวมทั้งแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ สศช. ได้ดำเนินการตามมติกรมมาอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันได้มีการกำหนดพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษไว้

ตารางที่ 3.1-1 สรุปสาระสำคัญที่ได้จากการทบทวนยุทธศาสตร์ นโยบาย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ
การศึกษาโครงการ Super Cluster และการพัฒนาแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 (ต่อ)

1) กลุ่มนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง	
	คือ 1) ภาคเหนือ ประกอบด้วยพื้นที่ชายแดนอำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย 2) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบด้วย พื้นที่ชายแดนจังหวัดมุกดาหาร จังหวัดนครพนม และจังหวัดหนองคาย 3) ภาคตะวันออก ประกอบด้วยพื้นที่ชายแดนจังหวัดสระแก้วและจังหวัดตราด 4) ภาคตะวันตก ประกอบด้วยพื้นที่ชายแดนจังหวัดกาญจนบุรี และอำเภอแม่ สอด จังหวัดตาก 5) ภาคใต้ ประกอบด้วยพื้นที่ชายแดนอำเภอสะเดา จังหวัด สงขลา และพื้นที่ชายแดนจังหวัดนราธิวาส
2) กลุ่มแผนงานด้านการจราจรและขนส่ง	
o โครงการศึกษาแผนแม่บทเพื่อ การพัฒนาระบบรางและรถไฟ ความเร็วสูง	ทราบทิศทางการพัฒนา แผนงานโครงการ ทราบแนวเส้นทางโครงข่ายทางคู่ ทาง รถไฟสายใหม่ ลักษณะกายภาพของแนวเส้นทาง ซึ่งจะใช้ประกอบการศึกษาด้าน ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า สำหรับการกำหนดแผนโครงการด้านโครงสร้าง พื้นฐานของแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3
o โครงการศึกษาการขยายแนว เส้นทางรถไฟเชื่อมต่อจังหวัด สำคัญ (Spur Lines)	เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์เพื่อเชื่อมโยงจังหวัดประตูการค้าที่สำคัญ ในพื้นที่ศึกษา เพื่อให้โครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางรางช่วยสนับสนุนให้ ระบบโลจิสติกส์สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
o โครงการจัดทำแผนกลยุทธ์ทาง หลวงพิเศษระหว่างเมืองของ ประเทศไทย พ.ศ. 2555	แผนการพัฒนา ปรับปรุงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองต่าง ๆ บริเวณพื้นที่ศึกษา และระยะเวลาที่จะดำเนินการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ด้านปริมาณ จราจร รวมทั้งการกำหนดแผนโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานของแผน ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของกระทรวงคมนาคมฉบับที่ 3
3) กลุ่มนโยบายด้านผังเมือง	
o การวางแผนและจัดทำผังเมืองของ จังหวัดในพื้นที่ศึกษา	นโยบายด้านผังเมืองของจังหวัดในพื้นที่ศึกษาซึ่งได้แก่ พื้นที่จังหวัด EEC ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง) รวมทั้งจังหวัดจันทบุรี ตราด ปราจีนบุรี และสระแก้ว ทั้งนี้ผลการรวบรวมนโยบายด้านผังเมืองแต่ละจังหวัดได้อธิบายรายละเอียดไว้ใน หัวข้อที่ 3.4



รูปที่ 3.1-1 กรอบเวลาของแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาโครงการนี้

3.1.2 นโยบาย ยุทธศาสตร์ เกี่ยวกับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development)

ในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 สดช. ได้นำเสนอเหตุผลเกี่ยวกับการริเริ่มโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC) ว่า ปัจจุบันพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี พลังงาน และยานยนต์ ซึ่งมีผลิตภัณฑ์มวลรวมคิดเป็นสัดส่วน 1 ใน 5 ของประเทศ ประกอบกับมีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางถนน รถไฟ ท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลึกทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ท่าเรือสิหนุวิลล์ของราชอาณาจักรกัมพูชา และท่าเรือวังเตาของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รวมทั้งเป็นที่รู้จักของนักลงทุนทั่วโลก จึงควรริเริ่มโครงการ EEC เพื่อให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน เพื่อส่งเสริม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) โดยมีกรอบแนวคิดในการดำเนินโครงการ สรุปได้ดังนี้

- 1) พื้นที่ดำเนินการ ดำเนินการใน 3 จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา โดยแบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรม เขตพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และเขตพัฒนาเมือง
- 2) การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย
 - ทางอากาศ ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา

- ทางเรือ ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์สดหีบ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด
- ทางถนน ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรุงเทพฯ-ชลบุรี พัทยา-มาบตาพุด และแหลมฉบัง-นครราชสีมา
- ทางราง ได้แก่ รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย และช่วงกรุงเทพฯ-ระยอง

ทั้งนี้ การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานจะต้องบูรณาการเชื่อมโยงกันทั้งระบบ เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจุกเสม็ดให้เป็นจุดจอดเรือยอร์ช เรือข้ามฟาก (Ferry) และเรือสำราญ (Cruise) เน้นการเชื่อมโยงกับท่าเรือท่องเที่ยวอื่น 2 แห่งเลอ่าวไทยและอันดามัน เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในทุกด้านที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มมากขึ้นในอนาคตให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมภายในปี 2561

3) การดึงดูดการลงทุนภาคเอกชน ประกอบด้วย การให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนเพิ่มขึ้นจากเดิม การจัดตั้งกองทุนพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จการลงทุน (One Stop Service) การอำนวยความสะดวกในการอนุมัติเรื่องการค้าและการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและผังเมือง ความรวดเร็วในการออกใบอนุญาต การประกาศเป็นเขตปลอดภาษี การจัดหาที่ดินและระยะเวลาเช่าที่ดิน ระยะเวลาพักนักและทำงานของนักลงทุน และผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ สิทธิในการทำธุรกรรมทางการเงิน การใช้เงินตราต่างประเทศ การจัดตั้งศูนย์ธุรกรรมทางการเงิน และการจัดตั้งกองทุนในพื้นที่ร่วมกับชุมชนในท้องถิ่น

ทั้งนี้จากการประชุมนายกรัฐมนตรี ได้สั่งการมอบหมายรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม กองทัพเรือ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาจัดทำรายละเอียดโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก โดยให้มีแผนลงทุนโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศทั้งระบบ ที่คำนึงถึงการเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน แผนดำเนินการด้านผังเมือง การพัฒนาอุตสาหกรรมสีเขียว และผลประโยชน์ที่ประชาชนในพื้นที่จะได้รับ รวมทั้งจัดทำแผนงบประมาณในการดำเนินโครงการ โดยให้ใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 และ 2561

ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 17 พฤศจิกายน 2559 เวลา 09.00 น. ตึกสันติไมตรีหลังใน ทำเนียบรัฐบาล โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานได้มีการเห็นชอบในหลักการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564) ประกอบด้วย 4 แผนงานย่อย ได้แก่ (1) แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ (2) แผนงานคมนาคมและโลจิสติกส์ (3) แผนงานพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข และ (4) การบริการ รวมจำนวนทั้งสิ้น 173 โครงการ โดยรายละเอียดแผนงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ จะกล่าวเพิ่มเติมในหัวข้อที่ 3.5

3.1.3 การรวบรวมนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานด้านการจรรยาและขนส่งที่เกี่ยวข้องกับ อุตสาหกรรม Super Cluster

3.1.3.1 ภาพรวมของนโยบาย Super Cluster

นโยบาย Cluster (Cluster) เป็นนโยบายที่สำคัญประการหนึ่งในการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของธุรกิจในระดับสากล ซึ่ง Cluster เป็นการรวมกลุ่มของธุรกิจและสถาบันที่เกี่ยวข้องที่ดำเนินกิจกรรมอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน โดยมีความร่วมมือ เกื้อหนุน และเชื่อมโยงกันอย่างครบวงจร เพื่อพัฒนาความเข้มแข็งของห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) เสริมสร้างศักยภาพด้านการลงทุนของประเทศไทย และช่วยกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคและท้องถิ่น (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2558) ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างความสำเร็จทางเศรษฐกิจให้กับประเทศได้อย่างยั่งยืนในอนาคต โดยเมื่อวันที่ 22 กันยายน 2558 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจในรูปแบบ Cluster และมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบในการขับเคลื่อนนโยบายนี้ให้เป็นรูปธรรม และทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางประสานงานการพัฒนาในแต่ละ Cluster (มติคณะรัฐมนตรี, 2558)

สำหรับนโยบาย Cluster นี้ เป็นการยกระดับพื้นที่ที่มีศักยภาพ และเป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมเป้าหมายเพื่อรองรับกิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และอุตสาหกรรมแห่งอนาคต โดยจะมีการเชื่อมโยงขององค์ประกอบต่าง ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ Cluster ได้แก่ ผู้ผลิตต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ อุตสาหกรรม สนับสนุนสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัย องค์กรของรัฐ และเอกชน รวมทั้งจะมีการสนับสนุนจากภาครัฐ อย่างบูรณาการในด้านต่าง ๆ เช่น การพัฒนาเทคโนโลยี การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ การสนับสนุนเงินทุน การให้สิทธิประโยชน์ทั้งด้านภาษีและที่มิใช่ภาษี เป็นต้น

ทั้งนี้ในการกำหนด Cluster เป้าหมายในระยะแรก ทางรัฐบาลได้กำหนดไว้ 2 รูปแบบดัง
รูปที่ 3.1-2 สามารถอธิบายได้ดังนี้

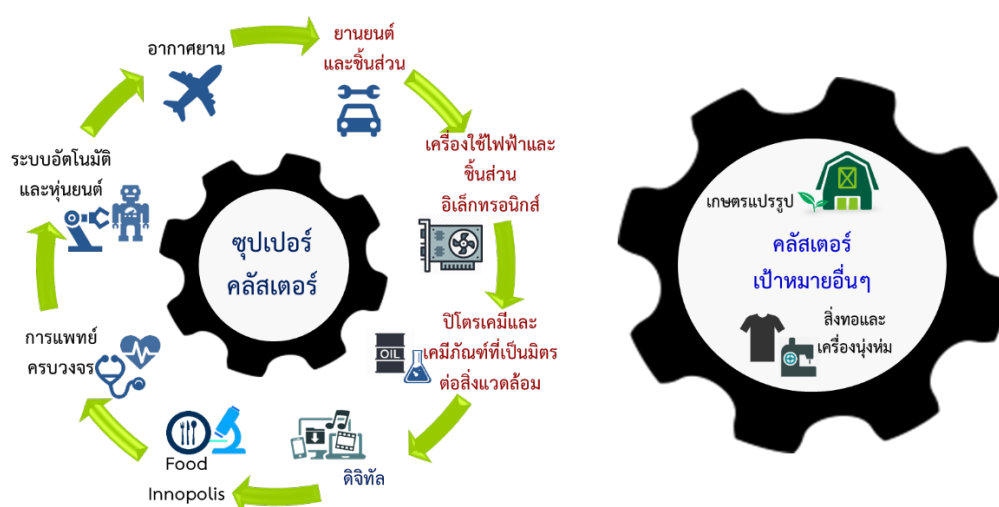
1) **Super Cluster** เป็น Cluster สำหรับกิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และอุตสาหกรรมแห่งอนาคต ได้แก่

O Cluster ยานยนต์และชิ้นส่วน โดยกลุ่มกิจกรรมหลัก (Core Activities) ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ที่สามารถจำแนกตามโครงสร้างการผลิตและลำดับชั้นประกอบด้วย ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 (First Tier, Tier I) คือ ผู้จัดหาหรือผู้ผลิตชิ้นส่วนประเภทอุปกรณ์ และจัดส่งให้แก่โรงงานประกอบยานยนต์โดยตรงซึ่งต้องมีความสามารถทางเทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วนที่ได้มาตรฐานตามที่ผู้ประกอบรถยนต์กำหนด ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 2 (Second Tier, Tier II) คือ ผู้จัดหาหรือผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อย (Individual Parts) เพื่อจัดส่งให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 ซึ่งอาจได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้ผลิตชิ้นส่วนในลำดับที่ 1 สำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 3 (Third Tier, Tier III) คือ ผู้จัดหาและผู้ผลิตวัตถุดิบเพื่อจัดส่งให้แก่ผู้จัดหาวัตถุดิบในลำดับที่ 1 และ 2

ส่วนกลุ่มกิจกรรมสนับสนุน (Support Activities) ประกอบด้วย กลุ่มอุตสาหกรรมต้นน้ำ กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ และกลุ่มนโยบายและสนับสนุน

- กลุ่มอุตสาหกรรมต้นน้ำ (Upstream Industrial) เป็นกลุ่มผู้ผลิตวัตถุดิบ เช่น เหล็ก กระจกหนัง พลาสติก เป็นต้น โดยมีการผลิตตามความต้องการของผู้ผลิตชิ้นส่วนทั้งในด้าน ปริมาณมาตรฐานและคุณภาพ นอกจากนี้ยังมีกลุ่มของผู้ผลิตเครื่องจักรกล (Machine) แม่พิมพ์ (Mould) อุปกรณ์ยึดจับชิ้นงาน (Jig and Fixture) และเครื่องมือ (Tooling) ต่าง ๆ
- กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ (Service Industrial) เช่น ผู้ให้บริการกระจายสินค้า บริการด้านการเงิน การตรวจสอบและทดสอบบริการด้านการประกันภัย เป็นต้น
- กลุ่มนโยบายและสนับสนุน ประกอบด้วย 3 กลุ่มย่อย ได้แก่ (1) กลุ่มภาครัฐ ทำหน้าที่ในการวางแผนและกำหนดนโยบายระดับชาติ เช่น กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เป็นต้น (2) กลุ่มสถาบันยานยนต์และสมาคมผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญในการสร้างร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน และระหว่างเอกชนด้วยกันเอง เช่น สถาบันยานยนต์ สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย เป็นต้น (3) กลุ่มสถาบันการศึกษา สถาบันเทคนิคและสถาบันวิจัยต่าง ๆ เช่น สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ สถาบันและมหาวิทยาลัย เทคโนโลยีพระจอมเกล้า สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ เป็นต้น

ทั้งนี้กิจการเป้าหมายสำหรับ Cluster ยานยนต์และชิ้นส่วน แสดงดังตารางที่ 3.1-2



รูปที่ 3.1-2 Cluster เป้าหมายในระยะแรก

ตารางที่ 3.1-2 กิจกรรมและพื้นที่เป้าหมายของ Cluster ยานยนต์และชิ้นส่วน

กิจกรรมเป้าหมายใน Cluster	พื้นที่เป้าหมาย
1) การผลิตรถจักรยานยนต์ขนาด ≥ 248 cc.	ประกอบด้วย 7 จังหวัด ได้แก่
2) การผลิตเครื่องยนต์สำหรับยานพาหนะ	พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี ชลบุรี
3) การผลิตชิ้นส่วนสำคัญที่ยังไม่มีการผลิตหรือน้อยราย	ระยอง ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี และ
4) การผลิตยาง ล้อ สำหรับยานพาหนะ	นครราชสีมา

O Cluster เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยสามารถทำรายได้จากการส่งออกให้กับประเทศจำนวนมาก อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วและต่อเนื่องจึงทำให้เป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศมากขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นอุตสาหกรรมที่มีบทบาทสำคัญในการรองรับแรงงานในภาคอุตสาหกรรม เพราะเป็นอุตสาหกรรมที่มีการจ้างแรงงานจำนวนมาก ประเทศไทยถือได้ว่ามีศักยภาพในด้านปัจจัยการผลิตไม่ว่าจะเป็นทางด้านทรัพยากรมนุษย์ ทรัพยากรความรู้ โดยมีการพัฒนาลักษณะการผลิตสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ที่มีความหลากหลายมากขึ้น และเมื่อวิเคราะห์ทางด้านภูมิศาสตร์พบว่า ประเทศไทยมีความได้เปรียบในเชิงการค้าในภูมิภาคอินโดจีนและมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค จึงเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลเชิงบวกในด้านการขนส่ง ซึ่งอัตราการเติบโตของอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทยมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วแบบก้าวกระโดด โดยส่งผลให้เกิดประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศทั้งทางตรงและทางอ้อม คือ การจ้างงานและการลงทุนที่เพิ่มขึ้น แต่อย่างไรก็ตามประเทศไทยยังขาดศักยภาพในการแข่งขันด้านนวัตกรรมหรือความหลากหลายเชิงสร้างสรรค์เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ทั้งนี้กิจกรรมและพื้นที่เป้าหมายของ Cluster นี้แสดงดังตารางที่ 3.1-3

ตารางที่ 3.1-3 กิจกรรมและพื้นที่เป้าหมายของ Cluster อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์

กิจกรรมเป้าหมายใน Cluster	พื้นที่เป้าหมาย
1) การออกแบบทางอิเล็กทรอนิกส์	ประกอบด้วย 7 จังหวัด ได้แก่
2) ผลิตภัณฑ์และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้เทคโนโลยีสูง	พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี ชลบุรี ระยอง
3) การผลิตสารหรือแผ่นสำหรับไมโครอิเล็กทรอนิกส์	ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี และนครราชสีมา
4) เครื่องใช้ไฟฟ้าที่อยู่ในระดับเทคโนโลยีขั้นสูง	

ทั้งนี้อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์แบ่งออกเป็น อุตสาหกรรมต้นน้ำ อุตสาหกรรมกลางน้ำและอุตสาหกรรมปลายน้ำ ได้ดังนี้

1) อุตสาหกรรมต้นน้ำ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานของอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ คือ การออกแบบวงจรไฟฟ้า การผลิตและเจือสารแผ่นเวเฟอร์

2) อุตสาหกรรมกลางน้ำ คือ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งประกอบด้วยการผลิตแผ่นวงจรพิมพ์ (Printed Circuit Board: PCB) และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่เน้นการส่งออกเป็นหลัก ดังนั้น จึงต้องพึ่งพาความต้องการสินค้าจากต่างประเทศ ปัจจุบันอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ต้องพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศถึงร้อยละ 80 และใช้วัตถุดิบในประเทศเพียงร้อยละ 20

3) อุตสาหกรรมปลายน้ำ คือ คอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ อุปกรณ์โทรคมนาคมเครื่องใช้ไฟฟ้า ซึ่งผู้ผลิตมีการพัฒนาขีดความสามารถทางเทคโนโลยีการออกแบบและมีความสามารถในการผลิตชิ้นส่วน ส่วนประกอบและผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป ทำให้เครื่องใช้ภายในบ้านที่ผลิตในประเทศไทยมีรูปแบบสวยงาม คุณภาพดี การผลิตเครื่องใช้ภายในบ้าน รวมทั้งมีความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมในประเทศสูง

○ Cluster ปีโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันอุตสาหกรรมปิโตรเคมีเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญกับระบบเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับการใช้พลังงาน และอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับปิโตรเคมี และเกี่ยวข้องกับสินค้าอุปโภคบริโภคในชีวิตประจำวัน ได้แก่ สารเคมี ตัวทำละลาย ไฮโดรคาร์บอน ผงซักฟอก พลาสติก เรซิน ยางสังเคราะห์ และเส้นใยสังเคราะห์ เป็นต้น อุตสาหกรรมปิโตรเคมียังเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและแรงงานที่มีความรู้ (Skilled Labor) เป็นตัวผลักดันในการเพิ่มขีดความสามารถของการแข่งขัน ซึ่งกิจการและพื้นที่เป้าหมายของ Cluster นี้แสดงดังตารางที่ 3.1-4 โดย Cluster ประกอบไปด้วย

1) อุตสาหกรรมต้นน้ำ ประกอบด้วยวัตถุดิบจากการแยกก๊าซธรรมชาติ การกลั่นน้ำมันดิบ (อะโรเมติกส์) ซึ่งอุตสาหกรรมนี้ต้องมีการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศเพื่อผลิตเป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำที่ประกอบด้วย Ethylene, Propylene เป็นต้น

2) อุตสาหกรรมกลางน้ำ หรืออุตสาหกรรมปิโตรเคมีขั้นกลาง เป็นอุตสาหกรรมที่ใช้ผลิตเพื่อป้อนเข้าสู่อุตสาหกรรมขั้นปลาย แบ่งผลิตภัณฑ์ได้ตามสายของปิโตรเคมี เช่น ผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีขั้นกลางสายอัลเคน สายโอเลฟินส์ และสายอะโรเมติกส์ เป็นต้น

3) อุตสาหกรรมปลายน้ำ เป็นอุตสาหกรรมที่ใช้ผลิตภัณฑ์จากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีขั้นต้นและขั้นกลางมาเป็นวัตถุดิบ เพื่อผลิตผลิตภัณฑ์ขั้นปลายก่อนที่จะนำไปแปรรูปในอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมีต่อไป โดยมีผลิตภัณฑ์ เช่น กลุ่มพลาสติก กลุ่มเส้นใยสังเคราะห์ กลุ่มยางสังเคราะห์ กลุ่มสารเคลือบผิวและผลิตภัณฑ์อื่น ๆ เป็นต้น

ตารางที่ 3.1-4 กิจกรรมและพื้นที่เป้าหมายของ Cluster ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์

กิจกรรมเป้าหมายใน Cluster	พื้นที่เป้าหมาย
1) การผลิตเคมีภัณฑ์หรือพอลิเมอร์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม หรือผลิตภัณฑ์จากพอลิเมอร์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 2) การผลิต Specialty Polymer หรือ Specialty Chemicals 3) การผลิตบรรจุภัณฑ์กระดาษเคลือบพลาสติกชีวภาพ	ประกอบด้วย 2 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี และระยอง

O Cluster ดิจิทัล ซึ่งรัฐบาลมีเป้าหมายที่จะพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางดิจิทัล เช่น การผลิต Software (Embedded Software, Enterprise Software, Digital Content), Cloud Service, Data Center, Software Park, Movie Town โดยกิจกรรมและพื้นที่เป้าหมายของ Cluster แสดงดังตารางที่ 3.1-5

ตารางที่ 3.1-5 กิจกรรมและพื้นที่เป้าหมายของ Cluster ดิจิทัล

กิจกรรมเป้าหมายใน Cluster	พื้นที่เป้าหมาย
1) Software 2) Cloud Service 3) Data Center 4) Software Park 5) Movie Town 6) การสร้างภาพยนตร์ไทยและการบริการแก่ ธุรกิจสร้างภาพยนตร์	ประกอบด้วย 2 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่และภูเก็ต

O Cluster อุตสาหกรรมอากาศยาน เดิมมีการกำหนดพื้นที่เป้าหมายที่จะเข้าข่ายการได้รับสิทธิประโยชน์ตาม Super Cluster ได้แก่ กรุงเทพฯ สมุทรปราการ นครปฐม ปทุมธานี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เชียงราย พิจิตร โลก นครสวรรค์ ลพบุรี นครราชสีมา สุราษฎร์ธานี และสงขลา แต่เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2559 พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) ครั้งที่ 4/2559 ซึ่งที่ประชุมมีมติเห็นชอบข้อเสนอปรับปรุงมาตรการส่งเสริม Cluster อากาศยาน โดยยกเลิกเงื่อนไขการตั้งสถานประกอบการในพื้นที่ 14 จังหวัด เนื่องจากอุตสาหกรรมอากาศยานเป็นอุตสาหกรรมใหม่ที่ยังไม่มีการกระจุกตัวในรูปแบบ Cluster ที่ชัดเจนเหมือน Cluster ยานยนต์และอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งผู้ประกอบการไทยหลายรายที่มีศักยภาพในการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานไม่ได้อยู่ในพื้นที่ 14 จังหวัดดังกล่าว ขณะที่การผลิตชิ้นส่วนอากาศยานขนาดเล็กและขนาดกลาง เช่น สายสัญญาณ น็อต เฟือง ใบพัด เป็นต้น ไม่มีความจำเป็นต้องตั้งใกล้ท่าอากาศยาน เพราะ

สามารถขนส่งขึ้นส่วนได้โดยง่ายอยู่แล้ว ซึ่งแตกต่างจากการซ่อมอากาศยานหรือชิ้นส่วนที่จำเป็นต้องตั้งโรงงานใกล้สนามบิน นอกจากนี้ยังมีผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยหลายรายกำลังพัฒนาการผลิตเพื่อให้สามารถรับช่วงการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ดังนั้น เพื่อเป็นการสนับสนุนให้อุตสาหกรรมอากาศยานเติบโตได้อย่างรวดเร็วมากขึ้น และเพิ่มโอกาสให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ไม่ได้ตั้งโรงงานในพื้นที่ 14 จังหวัดที่มีท่าอากาศยาน ทั้งนี้ประเภทกิจการที่จะได้รับสิทธิประโยชน์จาก BOI แสดงดังตารางที่ 3.1-6

ตารางที่ 3.1-6 ประเภทกิจการและเงื่อนไขของอุตสาหกรรมอากาศยาน

ประเภทกิจการ	เงื่อนไข
กิจการผลิตหรือซ่อมอากาศยานหรืออุปกรณ์เกี่ยวกับอวกาศ 1) กิจการผลิตอากาศยาน หรือชิ้นส่วน เช่น ลำตัว ยาน บริภัณฑ์ หรือชิ้นส่วนอื่น ๆ เป็นต้น 2) กิจการผลิตเครื่องใช้ หรืออุปกรณ์ภายในอากาศยาน (ยกเว้นเครื่องใช้หรือวัสดุสิ้นเปลืองและหมุนเวียน) เช่น แก้ว ชูชีพ รถเข็น หรืออุปกรณ์ประกอบอาหาร เป็นต้น 3) กิจการซ่อมอากาศยาน หรือชิ้นส่วน 4) กิจการผลิตอุปกรณ์เกี่ยวกับอวกาศ เช่น ชิ้นส่วนยานอวกาศ ดาวเทียม อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์สื่อสารในอวกาศ เครื่องมือสำหรับการค้นหา และการนำทางในอวกาศ เป็นต้น	ต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) เป็นต้น
กิจการระบบปฏิบัติการเกี่ยวกับอวกาศ เช่นระบบค้นหา ระบบสถานีภาคพื้น ระบบตรวจวัด ระบบประเมินผล และระบบนำทางในอวกาศ เป็นต้น	ต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ
กิจการนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมอากาศยานหรืออวกาศ	1) ต้องมีที่ดินไม่น้อยกว่า 100 ไร่ 2) ต้องจัดให้มีพื้นที่บางส่วนหรือทั้งหมดเป็นเขตคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) หรือเขตปลอดอากร (Free Zone) 3) ต้องจัดให้มีพื้นที่รองรับศูนย์ซ่อมอากาศยานหรือชิ้นส่วน

ตารางที่ 3.1-6 ประเภทกิจการและเงื่อนไขของอุตสาหกรรมอากาศยาน (ต่อ)

ประเภทกิจการ	เงื่อนไข
	4) ต้องจัดให้มีระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการ ได้แก่ ระบบถนน ระบบระบายน้ำฝนและป้องกันน้ำท่วม ระบบประปา ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบสื่อสารโทรคมนาคม ระบบไฟฟ้า ระบบดับเพลิงและป้องกันอัคคีภัย ระบบการจัดการกากอุตสาหกรรมและระบบรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม ตามที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบ

2) Cluster เป้าหมายอื่น ๆ เช่น Cluster เกษตรแปรรูป Cluster สิ่งทอและ เครื่องนุ่งห่ม จะครอบคลุมทั้ง 5 ภาคใน 19 จังหวัด ซึ่งในส่วนของ Cluster เกษตรแปรรูปนั้น ได้แก่

- ภาคเหนือ เช่น เชียงใหม่ เชียงราย ลำปาง จะเน้นแปรรูปผัก ผลไม้
- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น ขอนแก่น นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ จะเน้นทำปศุสัตว์ มันสำปะหลัง อ้อย ข้าวโพด
- ภาคกลางตอนล่าง เช่น กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ จะเน้น อ้อย สับปะรด ยาง
- ภาคตะวันออก เช่น ระยอง จันทบุรี ตราด จะเน้นแปรรูปผลไม้ ยาง
- ภาคใต้ เช่น ชุมพร สุราษฎร์ธานี กระบี่ สงขลา จะเน้นปาล์ม อาหารทะเลแปรรูปและยาง

โดยกิจการที่จะเข้าไปลงทุนสำหรับ Cluster เกษตรแปรรูป จะเน้นไปที่การปรับปรุงพันธุ์พืชและสัตว์ สารสกัด หรือผลิตภัณฑ์จากสารสกัด การผลิตอาหารทางการแพทย์ หรือ Food Supplement การคัดเลือกคุณภาพ บรรจุ เก็บรักษาพืชผัก ผลไม้ หรือดอกไม้ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ศูนย์กลางการค้าสินค้าเกษตร และผลิตภัณฑ์จากยาง ธรรมชาติ เป็นต้น

ส่วน Cluster สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม จะเน้นในพื้นที่ฝั่งตะวันตก เพื่อเชื่อมโยงกับแหล่งผลิตในเมียนมาฝั่งตะวันออกและกัมพูชา โดยกรุงเทพมหานคร จะเป็นศูนย์กลางด้านการออกแบบ การค้า การจัดหาวัตถุดิบและบุคลากร โดยมีกิจการเป้าหมายหลัก เช่น การผลิตเส้นใยธรรมชาติ หรือเส้นใยประดิษฐ์ (เฉพาะเส้นใยที่มีคุณสมบัติพิเศษ และเส้นใยรีไซเคิล) การผลิตด้ายหรือผ้า (เฉพาะด้ายหรือผ้าที่มีคุณสมบัติพิเศษ และด้ายหรือผ้าที่มีการวิจัยและพัฒนา) เป็นต้น

ทั้งนี้เห็นว่าในกลุ่มพื้นที่ศึกษาของโครงการนี้ ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยองและปราจีนบุรี อยู่ในกลุ่มพื้นที่เป้าหมายของอุตสาหกรรม Super Cluster ด้วย ยกเว้น Cluster ดิจิทัล ไม่ได้มีพื้นที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา ดังนั้นที่ปรึกษาจึงเลือกพิจารณาที่กลุ่ม Super Cluster 3 กลุ่มอุตสาหกรรมหลัก คือ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ โดยเลือกพิจารณาพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยองและปราจีนบุรี เป็นพื้นที่อุตสาหกรรม Super Cluster เนื่องจากถือเป็นพื้นที่ศักยภาพในเชิงอุตสาหกรรมค่อนข้างสูง และเป็นพื้นที่เป้าหมายตามนโยบาย Cluster ของ BOI นอกจากนี้ในการศึกษาได้พิจารณาถึงประตุการค้ำสำคัญของประเทศที่จะเชื่อมต่อกับพื้นที่อุตสาหกรรม Super Cluster ซึ่งจังหวัดจันทบุรี สระแก้ว และตราด ถือเป็นประตุการค้ำสำคัญในพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกมาพิจารณาร่วมด้วย ตลอดจนที่ปรึกษาทำการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับ Cluster อุตสาหกรรมการบิน ภายในพื้นที่ศึกษาของโครงการนี้ร่วมด้วย เพราะปัจจุบัน Cluster อุตสาหกรรมอากาศยานมีการสนับสนุนจากภาครัฐให้มีการลงทุนเพิ่มมากขึ้น

ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับนโยบายที่เพิ่มสิทธิประโยชน์ให้กับนักลงทุนและผู้ประกอบการในพื้นที่ Super Cluster ซึ่งพบว่า สิทธิประโยชน์ สามารถแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

1) สิทธิประโยชน์สำหรับ Super Cluster และอุตสาหกรรมแห่งอนาคต ได้แก่

- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี และลดหย่อนร้อยละ 50 เพิ่มเติมอีก 5 ปี
- สำหรับกิจการเพื่ออนาคตที่มีความสำคัญสูง กระทรวงการคลัง (กค.) จะพิจารณา ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุด 10-15 ปี
- ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร
- ยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา สำหรับผู้เชี่ยวชาญชั้นนำระดับนานาชาติที่ทำงานในพื้นที่ที่กำหนด ทั้งคนไทยและต่างชาติ
- จะพิจารณาให้ถิ่นที่อยู่ถาวร (Permanent Residence) สำหรับผู้เชี่ยวชาญชั้นนำระดับนานาชาติ
- อนุญาตให้ต่างชาติถือกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้

2) สิทธิประโยชน์สำหรับ Cluster อื่น ๆ ได้แก่

- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3 – 8 ปี และลดหย่อนร้อยละ 50 เพิ่มเติมอีก 5 ปี
- ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร
- จะพิจารณาให้ถิ่นที่อยู่ถาวร (Permanent Residence) สำหรับผู้เชี่ยวชาญชั้นนำระดับนานาชาติ
- อนุญาตให้ต่างชาติถือกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้

3) สิทธิประโยชน์สำหรับกิจการสนับสนุนการพัฒนา Cluster

ตารางที่ 3.1-7 ได้รวบรวมสิทธิประโยชน์ของกิจการฐานความรู้ที่สนับสนุนการพัฒนาตามแนวนโยบาย Super Cluster โดยจำแนกเป็นกิจการฐานความรู้ กิจการโลจิสติกส์ และสิทธิประโยชน์ในเชิงภาษีที่ผู้ประกอบการหรือแรงงานจะได้รับ โดยการใช้สิทธิประโยชน์ใน 3 กลุ่มดังกล่าว มีเงื่อนไขบังคับทุกโครงการที่ได้รับการส่งเสริมตามนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบ Cluster จะต้องร่วมมือกับสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัย หรือ Center of Excellence ที่มีอยู่ใน Cluster รวมทั้งต้องยื่นขอรับการส่งเสริมภายในสิ้นปี 2559 และต้องเริ่มดำเนินการภายในสิ้นปี 2560 และในการขับเคลื่อนนโยบาย Cluster ให้เกิดผลเป็นรูปธรรม จำเป็นต้องมีการบูรณาการความร่วมมือของทุกภาคส่วนในการกำหนดมาตรการสนับสนุนด้านต่าง ๆ เพื่อผลักดันให้เกิดการลงทุนใน Cluster เป้าหมาย และช่วยยกระดับ Cluster ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น

ตารางที่ 3.1-7 สิทธิประโยชน์ของกิจการที่เกี่ยวข้องกับ Cluster

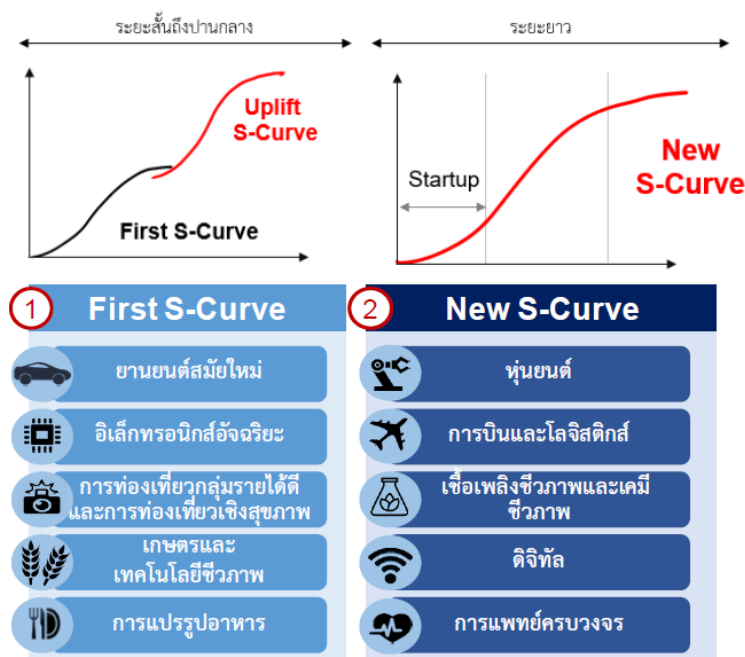
กิจการฐานความรู้	สิทธิประโยชน์
กิจการวิจัยและพัฒนา	ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี (ไม่จำกัดวงเงิน) และลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50 เพิ่มเติมอีก 5 ปี
กิจการเทคโนโลยีชีวภาพ	
กิจการออกแบบทางวิศวกรรม	
กิจการบริการทดสอบทางวิทยาศาสตร์	
กิจการบริการสอบเทียบมาตรฐาน	
กิจการสถานฝึกฝนวิชาชีพ	
กิจการโลจิสติกส์	สิทธิประโยชน์
กิจการสนามบินพาณิชย์	ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 5 - 8 ปี และลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50 เพิ่มเติมอีก 5 ปี
กิจการขนส่งทางราง	
กิจการขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือบรรทุกสินค้า	
กิจการ Inland Container Depot (ICD)	
กิจการ International Distribution Center (IDC)	

อย่างไรก็ตามการขอส่งเสริมการลงทุนในรูปแบบอุตสาหกรรม Super Cluster ผ่าน BOI นั้นได้สิ้นสุดลงเมื่อปี พ.ศ. 2559 และต่อมาได้มีมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 เห็นชอบหลักการข้อเสนอ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งจะเป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) ทั้งหมด 10 Cluster โดยมอบหมายให้คณะกรรมการขับเคลื่อนและปฏิรูปการบริหารราชการแผ่นดินและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามภารกิจและอำนาจหน้าที่ให้มีผลการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรมภายในปี 2560

สำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมของประเทศไทยในปัจจุบันสามารถจำแนกเป็นกลุ่มใหญ่ได้ 3 กลุ่มตามมูลค่าทางเศรษฐกิจ และแนวโน้มในการเติบโตในอนาคต ได้แก่

- **กลุ่มที่ 1 อุตสาหกรรมต่อยอดอุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-Curve)** คือ อุตสาหกรรมที่ประเทศไทยมีศักยภาพความเชี่ยวชาญในการผลิต และเป็นอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ สร้างมูลค่าการค้าเป็นจำนวนมาก แต่ต้องมีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ มาช่วยพัฒนาให้กลุ่มอุตสาหกรรมนี้เติบโตต่อไป
- **กลุ่มที่ 2 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve)** คือ กลุ่มอุตสาหกรรมใหม่ที่มีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูง กลุ่มนี้มีความสามารถในการเติบโตต่อไปในอนาคตสูง แต่เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมใหม่ยังมีผู้ประกอบการน้อย กลุ่มอุตสาหกรรมยังไม่เข้มแข็ง มูลค่าทางเศรษฐกิจยังไม่มากนักเมื่อเทียบกับกลุ่มแรก ดังนั้นจึงต้องมีการพัฒนาเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้ผู้ประกอบการในกลุ่มนี้
- **กลุ่มที่ 3 อุตสาหกรรมที่ควรปฏิรูป** เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีการใช้เทคโนโลยีแบบเดิมในการผลิต มีความสามารถในการเติบโตจำกัด และบางอุตสาหกรรมสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจไม่มากนักเมื่อเทียบกับกลุ่มแรก ดังนั้นในอุตสาหกรรมกลุ่มนี้จำเป็นต้องมีการปฏิรูปอุตสาหกรรมใหม่ เช่น การรวมกลุ่มเป็น Cluster อุตสาหกรรมใหญ่ เพิ่มการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ มีการเพิ่มความคิดสร้างสรรค์ และนวัตกรรม เพื่อให้อุตสาหกรรมในกลุ่มนี้สามารถพัฒนาต่อไปได้

ในกลุ่มอุตสาหกรรมทั้ง 3 กลุ่มที่กล่าวมานั้น อุตสาหกรรมกลุ่มที่ 1 และ กลุ่มที่ 2 ซึ่งได้แก่การต่อยอดอุตสาหกรรมกลุ่มเดิมที่มีศักยภาพ (First S-Curve) และอุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve) ถือเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ เป็นการต่อยอดและสร้าง S-Curve ตัวใหม่ ซึ่งเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) และเป็นเครื่องมือในการผลักดันให้ประเทศก้าวเข้าสู่ประเทศไทย 4.0 โดยมี 5 กลุ่มเทคโนโลยีและนวัตกรรมเป็นตัวช่วยสนับสนุนการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมทั้ง 2 กลุ่ม แสดงดังรูปที่ 3.1-3



ที่มา: ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

รูปที่ 3.1-3 อุตสาหกรรมกลุ่ม First S-Curve และ New S-Curve

1) การต่อยอดอุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-curve) เป็นการลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมเดิมที่มีอยู่แล้ว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ปัจจัยการผลิต โดยการลงทุนชนิดนี้จะส่งผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะสั้นและระยะกลางในลักษณะการต่อยอด ประกอบด้วย

- อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ ได้แก่ การผลิตเครื่องยนต์และชิ้นส่วนเครื่องยนต์ ผลิตชิ้นส่วนยานพาหนะที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ผลิตชิ้นส่วนความปลอดภัยและประหยัดพลังงาน ผลิตอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ Hybrid, Electric Vehicles (EV) และ Plug in Hybrid Electric Vehicles (PHEV) ผลิตยางล้อ ผลิตชิ้นส่วนระบบเชื้อเพลิง ผลิตชิ้นส่วนระบบส่งกำลัง ผลิตรถจักรยานยนต์ (ยกเว้นที่มีความจุกระบอกสูบต่ำกว่า 248 ซีซี) และยานยนต์ไฟฟ้า
- อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ ได้แก่ การผลิตดังต่อไปนี้
 - กลุ่มผลิตภัณฑ์ใหม่: SSD, OLED/Flat Panel Display, Chip on Board LED, Sensors, RFID, Electronic Controlling devices, Internet of Things/Smart Home, CCTV, Wearable Devices, อุปกรณ์โทรคมนาคม
 - กลุ่มผลิตภัณฑ์เดิมที่มีศักยภาพ: HDD, IC, Diode, Transistor, Multilayer PCB และ Flexible Printed Circuit

- กลุ่มกิจการออกแบบทางอิเล็กทรอนิกส์: Microelectronics Design, Embedded System Design, IC Design
 - o อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในกลุ่มรายได้ดี และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ได้แก่ การท่องเที่ยวที่สร้างมูลค่า การท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาว (Long Stay) การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Medical Tourism) เป็นต้น
 - o การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ ได้แก่ การผลิตสารสกัดจากวัตถุดิบธรรมชาติ สารออกฤทธิ์ (Active Ingredient) จากวัตถุดิบทางธรรมชาติ และผลิตภัณฑ์จากยางธรรมชาติ เป็นต้น
 - o อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร ได้แก่ อาหารและเครื่องดื่มเสริมสุขภาพ (Functional Foods) อาหารทางการแพทย์ (Medical Food) ผลิตภัณฑ์เสริมอาหาร (Food Supplement) นวัตกรรมอาหาร (Food Innovation) เป็นต้น
- 2) อุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) เนื่องจากทั้ง 5 อุตสาหกรรมเดิมมีขีดจำกัด ไม่เพียงพอที่จะทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยเติบโตได้อย่างก้าวกระโดด จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนา New S-curve ควบคู่ไปด้วย เพื่อเปลี่ยนรูปแบบสินค้าและเทคโนโลยี ได้แก่
 - o อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (Robotics) ได้แก่ หุ่นยนต์ที่ใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ กระบวนการฉีดพลาสติก อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ หุ่นยนต์ด้านการแพทย์ เป็นต้น
 - o อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) ได้แก่ กิจการสาธารณูปโภคและบริการเพื่อการขนส่ง ศูนย์รวมกิจการโลจิสติกส์ทันสมัย การบริการและซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance, Repair and Overhaul: MRO) อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ธุรกิจมูลค่าสูงที่ต้องการความเร็วจากการขนส่งทางอากาศ (Time Sensitive Product) อากาศยานไร้คนขับ (Drone) การผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ระบบนำทางและซอฟต์แวร์ต่าง ๆ และสถาบันการศึกษาและอบรมด้านการบิน เป็นต้น
 - o อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Biochemicals) ได้แก่ อุตสาหกรรมเคมีชีวภาพครบวงจร เคมีชีวภาพและพลาสติกชีวภาพ (Bio-Chemical/Bioplastic) การพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ (Bioeconomy)
 - o อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital) ได้แก่ สมองกลฝังตัว (Embedded Software) ซอฟต์แวร์ช่วยในการบริหารจัดการ (Enterprise Software) เนื้อหาดิจิทัล (Digital Content) ธุรกิจอิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) การวิเคราะห์ข้อมูลของผู้บริโภค (Consumer insight Analytics and Data Center) ระบบประมวลผลกลุ่มเมฆ

(Cloud Computing) ระบบความปลอดภัยในโลกไซเบอร์ (Cyber Security) เทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตเชื่อมต่ออุปกรณ์ (Internet of Thing) เมืองอัจฉริยะ (Smart City) สื่อและอนิเมชันสร้างสรรค์ (Creative Media and Animation)

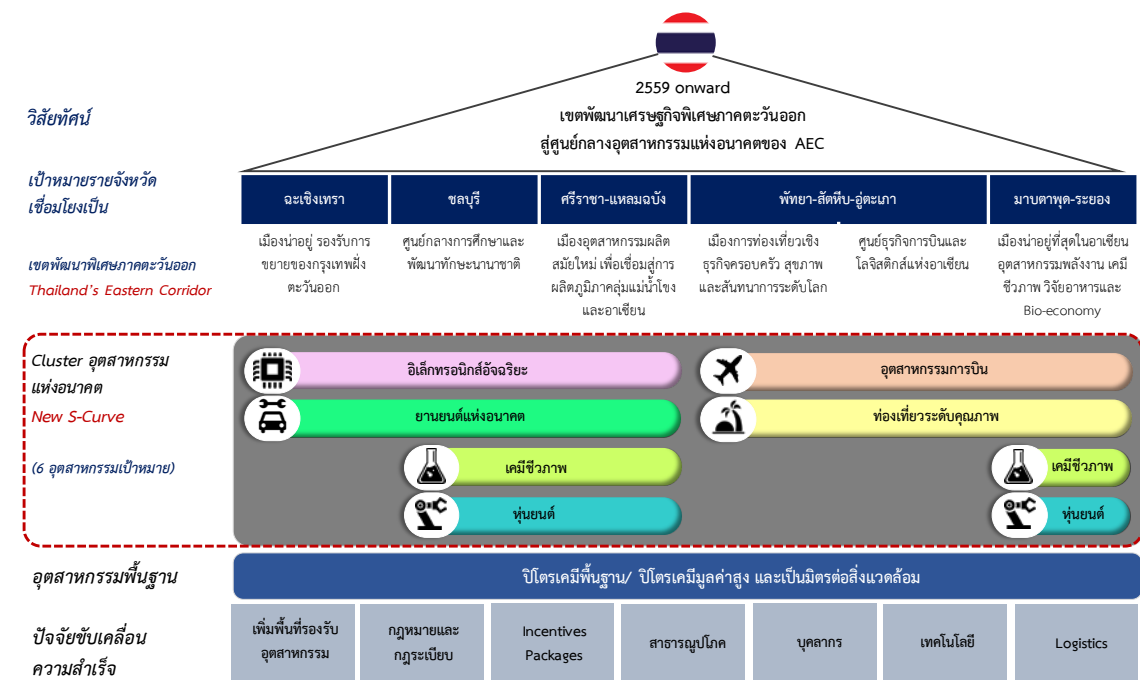
- อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub) ได้แก่ การบริการทางการแพทย์ การแพทย์ทางไกลผ่าน ICT เพื่อการติดตาม ปรีกษา วินิจฉัย และรักษา การผลิตเครื่องมือแพทย์ ผลิตภัณฑ์สำหรับผู้สูงอายุ การผลิตยา ยาประเภชีววัตถุต้นแบบ (Biologic) ชีววัตถุคล้ายคลึง (Biosimilar) และการผลิตยาสมุนไพร

โดยคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบข้อเสนอ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายนี้ เพื่อเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต โดยข้อเสนอดังกล่าวมุ่งเน้นการลงทุนจากต่างประเทศ เพื่อนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ จากต่างประเทศเข้ามาพัฒนา และมีการประมาณการว่า การต่อยอดอุตสาหกรรมเดิม (First S-Curve) จะสามารถเพิ่มรายได้ของประชากรได้ประมาณร้อยละ 70 จากเป้าหมาย ส่วนอีกร้อยละ 30 จะมาจากอุตสาหกรรมใหม่ (New S-Curve) โดยการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่มีรากฐานการต่อยอดจากอุตสาหกรรมปัจจุบัน ดังรูปที่ 3.1-4 ทั้งนี้การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายในระยะแรกจะเน้นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฝั่งตะวันออก หรือ EEC ซึ่งเป็นพื้นที่หลักในการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย เนื่องจากความพร้อมของอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่แล้ว โดยมีแนวคิดการพัฒนาอุตสาหกรรมในเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกดังรูปที่ 3.1-5



ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

รูปที่ 3.1-4 การพัฒนาต่อยอดอุตสาหกรรม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย



ที่มา: สานพลังประชารัฐ

รูปที่ 3.1-5 แนวคิดการพัฒนาอุตสาหกรรมในเขตพื้นที่ EEC

ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้ทำการสรุปนโยบายของการพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทยจนดำเนินมาสู่โครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศได้ดังรูปที่ 3.1-6



รูปที่ 3.1-6 สรุปนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมกลุ่มอุตสาหกรรมของประเทศไทยและของโครงการนี้

3.1.3.2 ความเชื่อมโยงของนโยบาย Super Cluster กับนโยบาย/ยุทธศาสตร์/แผนงานด้านการจราจรและขนส่ง/แผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาทำการทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานด้านการจราจรและขนส่งที่เกี่ยวข้องกับ Super Cluster ที่มีในปัจจุบันและร่างแผนนโยบายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากการทบทวน สามารถสรุปในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ Super Cluster ได้ดังต่อไปนี้

1) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไป ในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย 4.0 ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาวเกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกัน โดยประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ได้แก่

○ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่งและการบริการ และการบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

○ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) ได้แก่ การยกระดับ การให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน และจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ

○ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูประบองค์กร (Regulations and Institution) ได้แก่ การปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่ง ให้มีบทบาทที่ชัดเจน ระหว่างหน่วยงานด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง กฎหมายและการบังคับใช้ เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับและส่งเสริมการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง และการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง

○ ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development) ได้แก่ การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการคมนาคมขนส่งในด้านต่าง ๆ ที่มีคุณภาพเพียงพอ รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมด้านคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค

○ ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation) ได้แก่ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา และการนำเทคโนโลยี นวัตกรรมและ

ระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่าง ๆ ที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

ซึ่งจากยุทธศาสตร์ดังกล่าวจะมีส่วนสนับสนุนการพัฒนา ระบบเครือข่ายโลจิสติกส์เพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบ Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศให้เกิดประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้มากขึ้น

2) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)

○ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะเพิ่มศักยภาพของอุตสาหกรรมสำคัญเดิมให้สามารถต่อยอดสู่อุตสาหกรรมแห่งอนาคตที่ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ และพัฒนาปัจจัยสนับสนุนและอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนให้สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย และสังคมผู้ประกอบการ การเสริมสร้างและการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการ มีการสร้างระบบกลไกและเครือข่ายที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงความร่วมมือของภาคธุรกิจในลักษณะ Cluster

○ ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ มีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการค้า เพื่อช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และยกระดับคุณภาพชีวิต

○ ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ให้สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาพื้นที่อย่างยั่งยืน โดยมีแนวทางคือ ยกระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี ชลบุรี และระยองให้เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมสำหรับกิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและอุตสาหกรรมแห่งอนาคต

3) แผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย พ.ศ. 2555-2574

ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมในแผนแม่บทได้มีนโยบายที่จะยกระดับ Cluster อุตสาหกรรมและขยายเครือข่ายการผลิตสู่ต่างประเทศ (Internationalized Industrial Structure and Cluster to Capture Global Opportunities) ซึ่งนโยบายจะเน้นการสร้าง ความเข้มแข็งของ Cluster โดยภาครัฐมีการสนับสนุนและส่งเสริมการขยายการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มเติบโตในอนาคต ต่อมาคือ การยกระดับ Cluster เป็นการขจัดข้อกีดขวางในการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตและการพัฒนานวัตกรรม เช่น ลดอุปสรรคทางการค้า สนับสนุนและให้ความช่วยเหลือในการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และการสร้างความยั่งยืนให้กับ Cluster โดยสร้างความเชื่อมโยงร่วมกันภายในประเทศ และสร้างพันธมิตรด้านการถ่ายโอนความรู้ และทรัพยากรในระดับโลก

4) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2559

○ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน โดยได้มีการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อพัฒนาขีดความสามารถของประตูการค้า เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ศูนย์รวบรวมกระจายสินค้าทางบก

○ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง มีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพ สามารถเคลื่อนย้ายได้ตรงเวลาและประหยัดต้นทุน

5) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

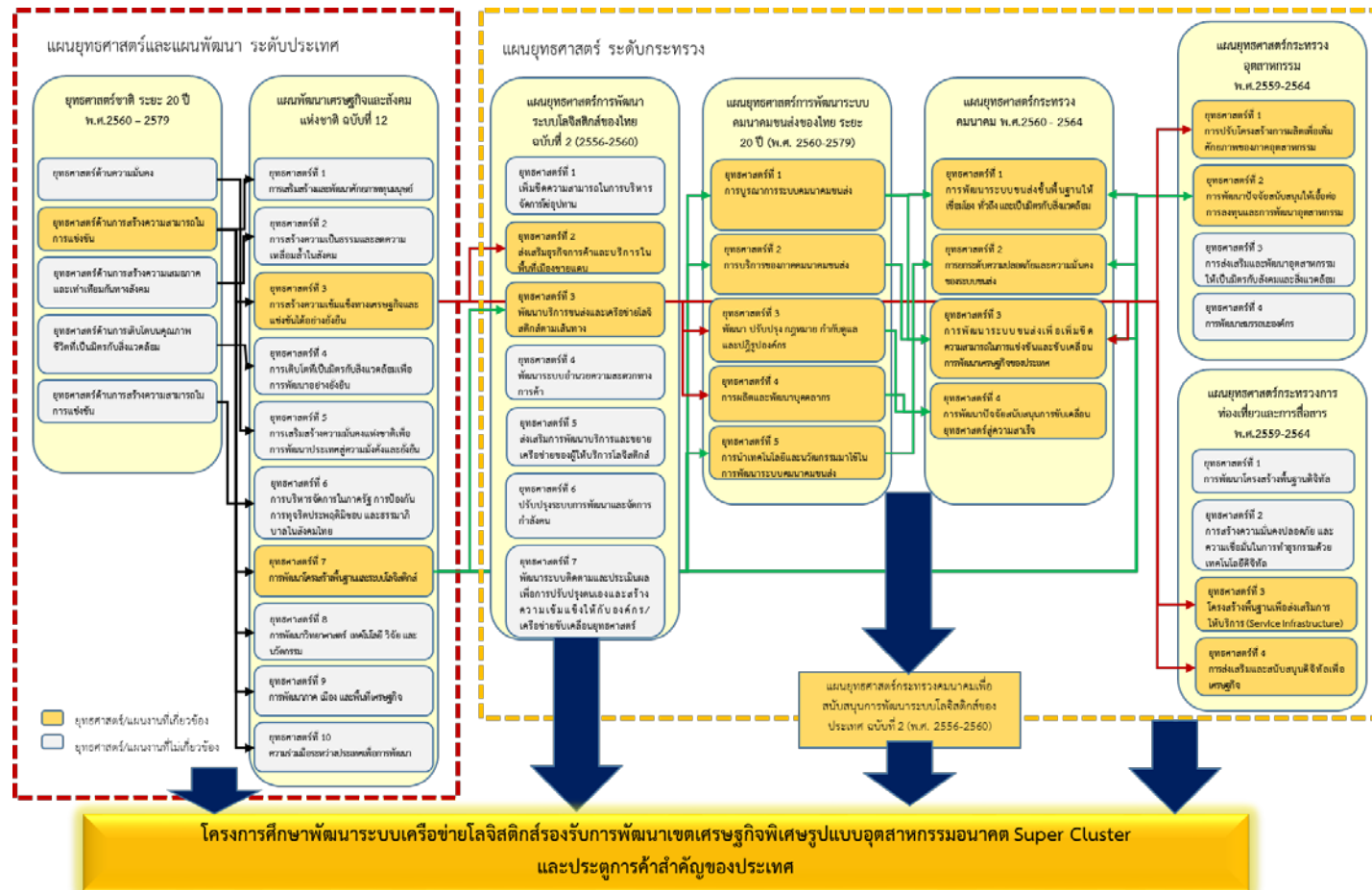
○ ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน โดยมีการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยธุรกิจในโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงผู้บริโภค มีการสนับสนุนการสร้างปัจจัยเอื้อเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

○ ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาศูนย์ขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง โดยมีการพัฒนาระบบรถไฟบนเส้นทางขนส่งที่หนาแน่น พัฒนาระบบให้บริการขนส่งทางราง บริการยกขนตู้ในบริเวณท่าเรือ และปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางรถไฟให้เพียงพอ ตลอดจนปรับปรุงถนนสายหลักที่เชื่อมโยงไปสู่ประตูการค้าและพัฒนาคนขับรถบรรทุกให้มีมาตรฐานประสิทธิภาพและความปลอดภัย

6) ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนเชิงยุทธศาสตร์ กทอ. ปีงบประมาณ 2560-2564

○ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนานิคมอุตสาหกรรม ท่าเรืออุตสาหกรรมเพื่อรองรับเศรษฐกิจอนาคต (Growth Strategy) โดยมุ่งหวังให้เกิดการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน (Connectivity Corridor) จัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมตาม Cluster, Super Cluster เพื่อสร้างความมั่นคง ความเข้มแข็งทางการเงินขององค์กร และเพิ่มขีดความสามารถขององค์กรรองรับกระแสอุตสาหกรรม 4.0 ของโลก

ทั้งนี้เห็นว่า แผนยุทธศาสตร์ของหลายหน่วยงานดังกล่าวข้างต้น ได้มีนโยบายในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อที่จะรองรับการขนส่งสินค้า ตลอดจนในภาคอุตสาหกรรมก็มีการผลักดันให้เกิดความร่วมมือกันเป็น Cluster ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมให้การบริหารจัดการโซ่อุปทานมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับสากลได้ ซึ่งนโยบายเหล่านี้ที่ปรึกษาจะนำมาใช้ในการวิเคราะห์ร่วมกับโครงการ Super Cluster ที่ศึกษาในครั้งนี้ เพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกันได้อย่างเหมาะสม **รูปที่ 3.1-7** แสดงความเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ต่าง ๆ กับแนวทางการพัฒนาระบบระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ



รูปที่ 3.1-7 ความเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์กับแนวทางการพัฒนาระบบระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ
รูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ

3.2 การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานด้านการผลิต

ในส่วนนี้ ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลพื้นฐานด้านการผลิต โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นพื้นฐานในการทำความเข้าใจพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม โดยข้อมูลทางเศรษฐกิจมหภาค ปริมาณการค้าทั้งภายในและการส่งออก ประตูการค้าของประเทศ จะช่วยในการทำความเข้าใจภาวะในระดับภาพรวมของประเทศ ส่วนในระดับรายจังหวัดในพื้นที่ที่สนใจศึกษา จะเกี่ยวข้องกับข้อมูลฐานการผลิตและสินค้าหลัก ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะเป็นพื้นฐานในการทำความเข้าใจแนวโน้มความต้องการเดินทางและขนส่งซึ่งเป็นอุปสงค์ต่อเนื่อง (Derived Demand) จากความต้องการทางเศรษฐกิจมหภาคในภาพรวมและรายพื้นที่ โดยปัจจัยพื้นฐานด้านการผลิตที่ในส่วนนี้ประกอบด้วย

- 1) ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจและสังคมระดับมหภาค
- 2) สินค้าหลักและฐานการผลิตของประเทศ
- 3) ประตูการค้าของประเทศ
- 4) ปริมาณการบริโภคภายใน การค้า และการส่งออก
- 5) ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ศึกษา

โดยที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่มีความทันสมัยและปรับปรุงให้เป็นข้อมูลปัจจุบันจากหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งรวมทั้งคำพยากรณ์ทางเศรษฐกิจที่สำคัญ เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการนำมาพยากรณ์ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมให้มีความเหมาะสม ในด้านรูปแบบลักษณะการเดินทางรวมทั้งรูปแบบการทำธุรกิจการค้าแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ จะช่วยในการทำความเข้าใจรูปแบบและพฤติกรรมของการเคลื่อนย้ายสินค้าตั้งแต่ต้นน้ำ (Upstream) จนถึงปลายน้ำ (Downstream) ในโซ่อุปทานเพื่อประกอบการวางแผนการพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานในบทต่อไป

3.2.1 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจและสังคม

ในรายงานฉบับนี้ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ธนาคารแห่งประเทศไทย กระทรวงการคลัง และ สศช. โดยมีข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญประกอบด้วย อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) อัตราเงินเฟ้อทั่วไป อัตราเงินเฟ้อพื้นฐาน อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และอัตราแลกเปลี่ยนนโยบาย (RP1) แสดงได้ดังตารางที่ 3.2-1 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-1 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจและสังคม

ข้อมูล	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560F
อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ	0.8	7.2	2.7	0.9	3.0	3.2	3.2
อัตราเงินเฟ้อทั่วไป	3.8	3.0	3.2	1.9	-0.9	0.2	1.0
อัตราเงินเฟ้อพื้นฐาน	2.4	2.1	1.0	1.6	1.1	0.7	0.7
อัตราแลกเปลี่ยน (บาท/ดอลลาร์สหรัฐฯ)	30.5	31.0	30.7	32.5	34.2	35.3	34.5
อัตราแลกเปลี่ยนนโยบาย (RP1)	3.25	2.75	3.25	2.00	1.50	1.50	1.50

ที่มา: ข้อมูลปี 2554 – 2559 จากธนาคารแห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ข้อมูลปี 2560 จากการพยากรณ์โดยสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ข้อมูลข้างต้นแสดงถึงทิศทางของการขยายตัวทางเศรษฐกิจของไทยในช่วงที่ผ่านมา ซึ่งมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจในระดับต่ำที่ประมาณร้อยละ 2.5 ถึงร้อยละ 3.0 ในช่วงเวลาส่วนใหญ่ และในบางปี ได้แก่ ปี 2554 และ 2557 มีการขยายตัวที่ต่ำมากคือ ต่ำกว่าร้อยละ 1 ตามปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคมในช่วงดังกล่าว ได้แก่ อุทกภัยในปี 2554 และปัญหาความชะงักงันทางการเมืองในปี 2557 เมื่อพิจารณาแนวโน้มการขยายตัวในระยะสั้น ปี 2560 ก็คาดว่าจะมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (GDP) ดีขึ้นจากปี 2559 เล็กน้อยตามการฟื้นตัวของการส่งออก คือ ที่ระดับร้อยละ 3.5 ซึ่งแสดงถึงความจำเป็นในการกำหนดยุทธศาสตร์หลักของประเทศที่จะช่วยขับเคลื่อนการขยายตัวทางเศรษฐกิจปรับตัวดีขึ้นได้ในระยะต่อไป

ส่วนด้านอัตราเงินเฟ้อในช่วงที่ผ่านมาอยู่ในระดับต่ำอย่างต่อเนื่องตามการลดลงของราคาพลังงานและการชะลอตัวของอุปสงค์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ ซึ่งแสดงถึงความสามารถในการกระตุ้นการลงทุนทั้งโดยภาครัฐและเอกชน โดยไม่กังวลกับปัญหาเงินเฟ้อ นอกจากนี้อัตราดอกเบี้ยก็มีแนวโน้มทรงตัวในระดับต่ำตามอัตราดอกเบี้ยนโยบายการเงินที่อยู่ในระดับร้อยละ 1.50 ถึง 1.75 ซึ่งมีผลทำให้ภาระดอกเบี้ยจ่ายในอนาคตไม่สูงเกินไปจนส่งผลกระทบต่อต้นทุนการเงินของโครงการไม่สูงมากไป ซึ่งเป็นสถานะแวดล้อมที่เอื้อต่อการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ที่ใช้เงินลงทุนสูงและมีระยะเวลาโครงการที่ยาว ส่วนอัตราแลกเปลี่ยนฯ ก่อนข้างมีเสถียรภาพในช่วงที่ผ่านมา แม้ว่าจะมีแนวโน้มอ่อนตัวลงในอนาคตได้ในระยะต่อไป แต่การอ่อนค่าของอัตราแลกเปลี่ยนฯ จะช่วยเกื้อหนุนการส่งออก ซึ่งมีผลต่อการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมหลัก Super Cluster

ซึ่งข้อมูลเหล่านี้นอกจากจะนำมาประเมินพื้นฐานด้านมหภาคของประเทศดังที่กล่าวถึงข้างต้นแล้วยังจะนำมาใช้ประกอบในการพยากรณ์ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมในระยะสั้นและระยะยาว เพื่อนำไปใช้ในการพยากรณ์อุปสงค์การเดินทางซึ่งเป็นอุปสงค์สืบเนื่องต่อไป

3.2.2 สินค้าหลักและฐานการผลิตของประเทศ

ที่ปรึกษาได้พิจารณาถึงข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณสินค้าหลักและฐานการผลิต โดยได้ทำการรวบรวมและวิเคราะห์ปริมาณสินค้าหลักและฐานการผลิต ทั้งนี้จากการพิจารณาสถิติการนำเข้า และส่งออกของประเทศไทย พบว่า ประเทศไทยถือเป็นประเทศที่เป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกในสินค้าอุตสาหกรรมที่สำคัญที่มีมูลค่าค่อนข้างสูง โดยเมื่อพิจารณารายการสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 10 อันดับของประเทศไทย ปี 2559 ดังตารางที่ 3.2-2 จะเห็นว่า มีการส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบมีมูลค่าสูงสุดเป็นอันดับ 1 และรายการสินค้าที่อยู่ในกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของโครงการ Super Cluster ก็อยู่ใน 10 อันดับด้วย เช่น เครื่องคอมพิวเตอร์ และแผงวงจรไฟฟ้า ในกลุ่มอิเล็กทรอนิกส์ เม็ดพลาสติก และเคมีภัณฑ์ในกลุ่มปิโตรเคมี และเคมีภัณฑ์ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กลุ่มอุตสาหกรรมเหล่านี้เป็นกลุ่มที่สร้างรายได้ให้กับประเทศค่อนข้างสูง ในส่วนของการนำเข้าสินค้าดัง ตารางที่ 3.2-3 จะเห็นว่า กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของโครงการ Super Cluster มีการพึ่งพาการนำเข้าสินค้าสำหรับการเข้ามาเป็นวัตถุดิบในการผลิตของอุตสาหกรรม ซึ่งยังต้องมีการพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศค่อนข้างมาก เช่น เคมีภัณฑ์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์ และแผงวงจรไฟฟ้า เป็นต้น ทำให้ความจำเป็นของการมีระบบขนส่งที่ดีจึงมีความจำเป็นต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมเหล่านี้ในอนาคต ซึ่งจากข้อมูลเรื่องของการส่งออก และนำเข้า ช่วยให้เข้าใจถึงรูปแบบการผลิตของอุตสาหกรรม ซึ่งช่วยให้การวิเคราะห์ความต้องการในการขนส่งสินค้าในพื้นที่ที่มีความสอดคล้องมากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 3.2-2 รายการสินค้าที่มีมูลค่าส่งออกสูงสุด 10 อันดับ ปี 2559

อันดับ	รายการสินค้า	มูลค่าส่งออก (ล้านบาท)
1	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	923,377.6
2	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	587,247.8
3	อัญมณีและเครื่องประดับ	501,124.2
4	เม็ดพลาสติก	270,501.7
5	แผงวงจรไฟฟ้า	270,331.8
6	เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักรกล	243,752.6
7	ผลิตภัณฑ์ยาง	230,554.0
8	เคมีภัณฑ์	213,622.2
9	น้ำมันสำเร็จรูป	193,280.8
10	เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	181,831.00

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์

ตารางที่ 3.2-3 รายการสินค้าที่มีมูลค่านำเข้าสูงสุด 10 อันดับ ปี 2559

อันดับ	รายการสินค้า	มูลค่านำเข้า (ล้านบาท)
1	เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	675,708.9
2	เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	581,850.8
3	น้ำมันดิบ	520,886.5
4	เคมีภัณฑ์	460,226.3
5	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์	375,947.3
6	เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	369,879.3
7	แผงวงจรไฟฟ้า	335,530.4
8	เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่งและทองคำ	283,050.5
9	สินแร่โลหะอื่น ๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์	247,416.3
10	เครื่องใช้ไฟฟ้าในบ้าน	238,717.9

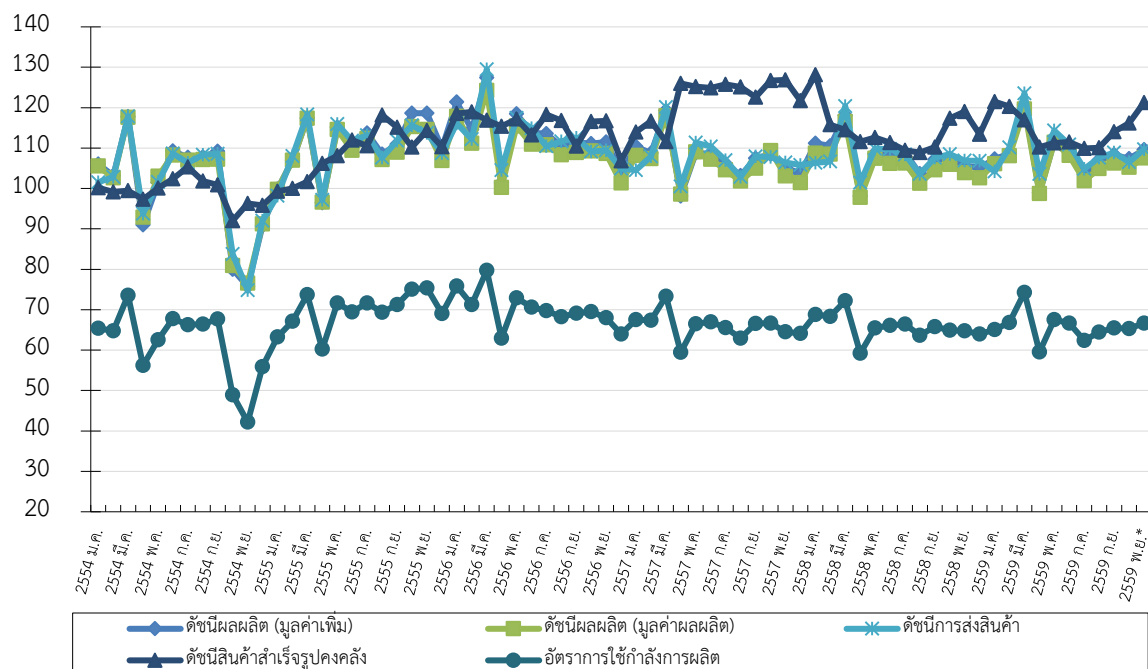
ที่มา: กระทรวงพาณิชย์

ทั้งนี้จากการทบทวนข้อมูลปริมาณการขนส่งภายในประเทศดังตารางที่ 3.2-4 แสดงถึงรูปแบบการขนส่งสินค้าของไทยที่มีความต้องการในการขนส่งสูงสุดมาจากการการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภค ซึ่งเป็นการขนส่งจากแหล่งผลิตในฐานการผลิตที่สำคัญในกรณีที่เป็นสินค้าที่มีการผลิตภายใน หรือจากประตูการค้าในกรณีสินค้านำเข้าไปสู่ผู้บริโภคซึ่งกระจายอยู่ทั่วประเทศ รองมาคือ สินค้าที่ใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตและการก่อสร้างได้แก่ น้ำมันสำเร็จรูป ดินหิน ปูนซีเมนต์ ก๊าซธรรมชาติ ซึ่งจะขนส่งจากฐานการผลิตไปยังบริเวณต่าง ๆ ทั้งบริเวณที่เป็นแหล่งประกอบอุตสาหกรรมเพื่อเป็นวัตถุดิบและสินค้าชั้นกลาง รวมถึงบริเวณที่มีการลงทุนก่อสร้างโครงการต่าง ๆ สุดท้ายอุปสงค์การขนส่งมาจากสินค้าเกษตร ได้แก่ ข้าว อ้อย ปาล์ม ที่ขนส่งจากแหล่งผลิตไปยังแหล่งที่มีการแปรรูปเพื่อแปรรูปเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคและส่งออกไปยังต่างประเทศ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะใช้ในการวางแผนโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ โดยเฉพาะในพื้นที่ศึกษา นอกจากนี้ในรูปที่ 3.2-1 ที่ปรึกษายังได้นำเสนอภาพรวมของอุตสาหกรรมการผลิตของประเทศไทยจากดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมซึ่งรวบรวมจากสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-4 รายการสินค้าที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศสูงสุด 10 อันดับ

ลำดับสินค้า	รายการ	ปริมาณขนส่ง (ตัน-กิโลเมตร)
179	สินค้าอุปโภคบริโภค/ Modern Trade	17,541,863,679
159	น้ำมันสำเร็จรูป	16,462,790,358
174	ดิน หิน ทราย	9,443,652,939
1	ข้าว	8,454,154,338
137	ปูนซีเมนต์	6,705,455,371
180	ข้าวเปลือก	6,677,088,895
173	อ้อย	6,500,163,475
156	ก๊าซธรรมชาติ	6,059,725,147
49	น้ำมันปาล์ม	5,699,111,652
158	น้ำมันดิบ	5,018,967,635

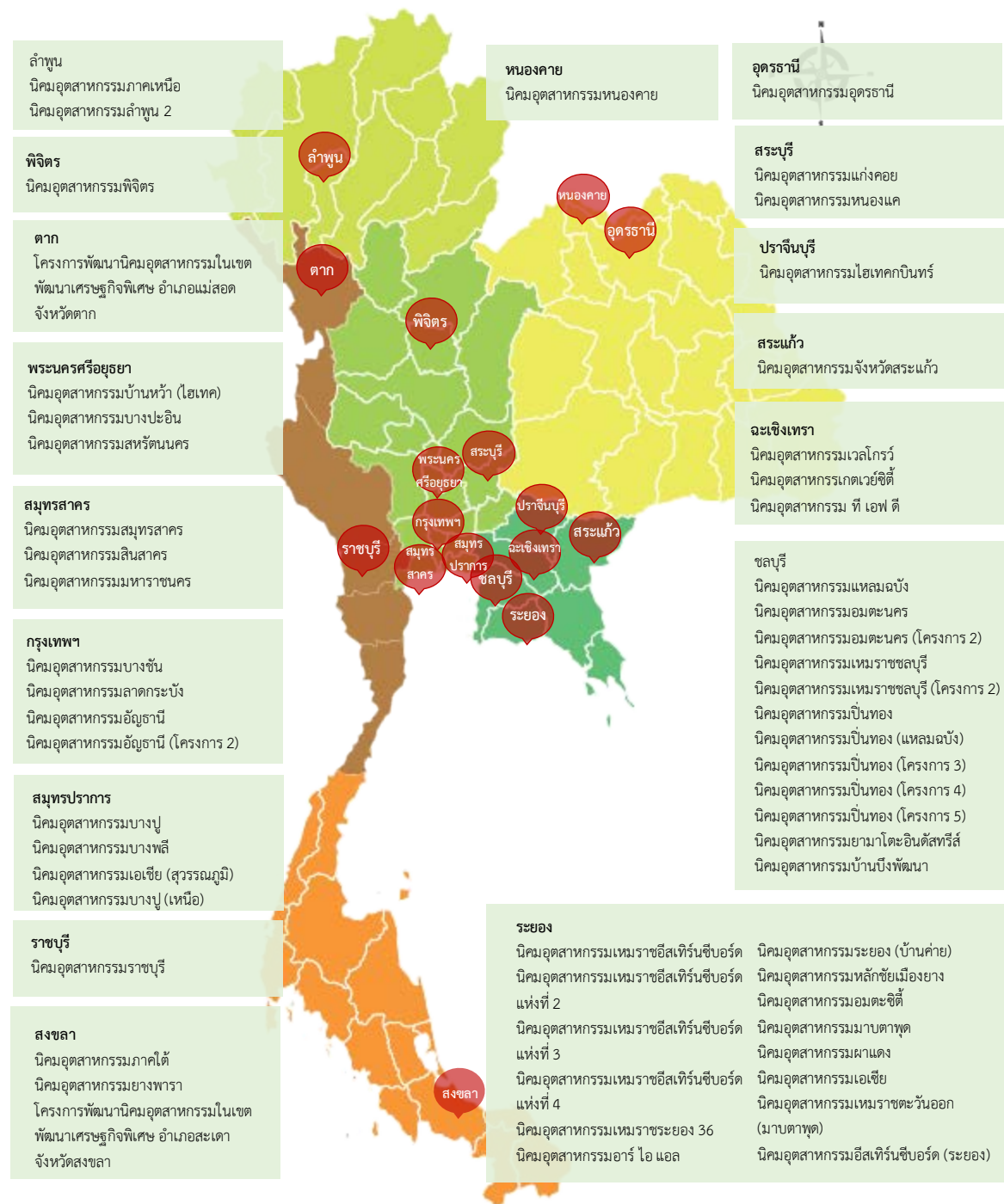
ที่มา: โครงการศึกษาพัฒนาปรับปรุง บำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล ข้อเสนอแนะและแบบจำลอง เพื่อบูรณาการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม สิงหาคม 2558



รูปที่ 3.2-1 การเปลี่ยนแปลง ดัชนีผลผลิต ดัชนีการส่งสินค้า ดัชนีสินค้าคงคลัง
และอัตราการใช้กำลังการผลิต ปีพ.ศ. 2554-2559

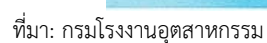
เมื่อพิจารณาข้อมูลดัชนีการผลิตที่สำคัญของประเทศในภาพรวมจากรูปที่ 3.2-1 พบว่า จากปี พ.ศ. 2554 จนถึงพ.ศ. 2559 ข้อมูลการผลิตอยู่ในภาวะทรงตัว ซึ่งเป็นผลมาจากเศรษฐกิจที่ชะลอตัวในช่วงเวลาดังกล่าวตามที่ได้มีการกล่าวถึงข้างต้น นอกจากนี้การชะลอตัวของการส่งออกที่จะกล่าวถึงในส่วนต่อไป ก็มีผลต่อการชะงักงันของดัชนีหลักด้านการผลิตข้างต้น ทั้งดัชนีผลผลิต ดัชนีการขนส่งสินค้า ดัชนีสินค้าคงคลัง และอัตราการใช้จ่ายในการผลิต ดังนั้น การพัฒนาอุตสาหกรรมอนาคตในรูปแบบ Super Cluster จึงมีความจำเป็นในการกระตุ้นภาคการผลิตให้มีศักยภาพในการขยายตัวอย่างต่อเนื่องในอนาคตต่อไป เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทยให้อยู่ในระดับที่ดีขึ้น

ในส่วนของข้อมูลฐานการผลิต ที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมข้อมูลนิคมอุตสาหกรรมจากกรนิคมอุตสาหกรรมดังรูปที่ 3.2-2 และเขตประกอบการอุตสาหกรรมตามรายพื้นที่จากกรมโรงงานอุตสาหกรรม ดังรูปที่ 3.2-3 ซึ่งจะเห็นว่า พื้นที่อุตสาหกรรมมีจะกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ 10 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ปทุมธานี ฉะเชิงเทรา อุดรธานี ชลบุรี ระยอง ปราจีนบุรี และ นครราชสีมา ซึ่งเป็นจังหวัดในพื้นที่ Super Cluster ที่ทำการศึกษา และจังหวัดใกล้เคียงที่มีพื้นที่ติดต่อกัน และในตารางที่ 3.2-5 ได้แสดงจำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการในช่วงปีพ.ศ. 2559 จำนวนโรงงานที่เป็นฐานการผลิตสำคัญจะอยู่ในพื้นที่จังหวัดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ได้แก่ ชลบุรี ระยอง สมุทรปราการ และฉะเชิงเทรา รวมถึงจังหวัดใกล้เคียงได้แก่ ปราจีนบุรี พระนครศรีอยุธยา นครราชสีมา เป็นต้น ซึ่งข้อมูลเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงความต้องการในการขนส่งสินค้าที่มีบทบาทต่อการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในพื้นที่ดังกล่าว ดังนั้น การคาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจมหภาคในหัวข้อที่ 4.5 จึงมีความสำคัญมากในการพยากรณ์อุปสงค์การขนส่งในพื้นที่ที่ทำการศึกษา



ที่มา: การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.2-2 พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม



รูปที่ 3.2-3 พื้นที่เขตประกอบการอุตสาหกรรม

ตารางที่ 3.2-5 จำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการในช่วงปี 2559 แยกตามจังหวัด
(มกราคม-ธันวาคม 2559)

จังหวัด	จำนวนโรงงาน	ทุน (ล้านบาท)	คนงาน	จำนวนโรงงาน จดทะเบียน สะสม ณ ปี 2559
ชลบุรี	211	1,934.02	3,588	5,237
สมุทรปราการ	213	1,032.89	1,038	8,266
สมุทรสาคร	392	2,861.41	961	6,514
สงขลา	75	526.16	900	2,355
ปราจีนบุรี	54	5,896.45	840	966
ปทุมธานี	261	790.73	516	3,879
พระนครศรีอยุธยา	113	3,353.90	474	2,613
ระยอง	131	445.7	467	2,963
สุราษฎร์ธานี	76	590.8	440	1,277
ฉะเชิงเทรา	75	1,850.74	373	2,072
นครราชสีมา	111	14,027.80	334	7,828
กาญจนบุรี	47	195.66	332	1,656
นครสวรรค์	14	10,339.48	328	1,768
กรุงเทพมหานคร	182	878.02	312	17,731
สระบุรี	56	816.89	241	1,877

ที่มา: จำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการ ศูนย์สารสนเทศ กรมโรงงานอุตสาหกรรม

อย่างไรก็ตาม จากการที่ภาครัฐได้มีการผลักดันการพัฒนาพื้นที่ EEC ซึ่งจะเป็นการกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย 10 อุตสาหกรรมมากขึ้น โดยมีการคาดการณ์จากการกระทรวงอุตสาหกรรมถึงการเติบโตของเศรษฐกิจในพื้นที่โดยเฉพาะการคาดการณ์จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จะเพิ่มขึ้น โดยสามารถแสดงได้ดังตารางที่ 3.2-6 จะพบว่า การคาดการณ์จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมภายหลังมีการพัฒนาโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC จะมีขยายตัวเพิ่มมากขึ้นรวม 18,376 โรงงาน และจะมีความต้องการพื้นที่มากถึง 180,259 ไร่ โดยอุตสาหกรรมที่มีการขยายตัวสูงสุด ได้แก่ อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์ หุ่นยนต์ มีการขยายตัวมากถึง 4,726 โรงงาน และมีความต้องการพื้นที่มากถึง 47,259 ไร่ ซึ่งการขยายตัวของอุตสาหกรรมจะส่งผลต่อปริมาณการเดินทางในพื้นที่ที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่จะใช้ในการพยากรณ์ในหัวข้อที่ 4.5 ด้วย

ตารางที่ 3.2-6 การคาดการณ์จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมใน EEC

รายละเอียด	ระยะสั้น (พ.ศ.2559-2561)		ระยะกลาง (พ.ศ.2562-2564)		ระยะยาว (พ.ศ.2565-2575)						รวมตลอดโครงการ (พ.ศ.2559-2575)	
	ต้องการพื้นที่ (ไร่)	จำนวนโรงงาน (โรง)	ต้องการพื้นที่ (ไร่)	จำนวนโรงงาน (โรง)	พ.ศ.2565-2570		พ.ศ.2571-2575		รวมระยะยาว			
					ต้องการพื้นที่ (ไร่)	จำนวนโรงงาน (โรง)	ต้องการพื้นที่ (ไร่)	จำนวนโรงงาน (โรง)	ต้องการพื้นที่ (ไร่)	จำนวนโรงงาน (โรง)	ต้องการพื้นที่ (ไร่)	จำนวนโรงงาน (โรง)
1) ปิโตรเคมีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	7,200	360	10,800	540	7,500	375	7,500	375	15,000	750	33,000	1,650
2) ยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์หุ่นยนต์	2,904	290	4,355	436	20,000	2,000	20,000	2,000	40,000	4,000	47,259	4,726
3) การแปรรูปอาหารเทคโนโลยีชีวภาพ	600	60	900	90	7,500	750	7,500	750	15,000	1,500	16,500	1,650
4) เชื้อเพลิงชีวภาพ	8,000	533.33	12,000	800	5,000	333.33	5,000	333.33	10,000	666.67	30,000	2,000
5) การบิน)	200	20	300	30	5,000	500	5,000	500	10,000	1,000	10,500	1,050
6) โลจิสติกส์	8,000	1,600	12,000	2,400	5,000	1,000	5,000	1,000	10,000	2,000	30,000	6,000
7) ดิจิทัล การแพทย์	1,200	120	1,800	180	5,000	500	5,000	500	10,000	1,000	13,000	1,300
รวม	28,104	2,984	42,155	4,476	55,000	5,458	55,000	5,458	110,000	10,917	180,259	18,376

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม

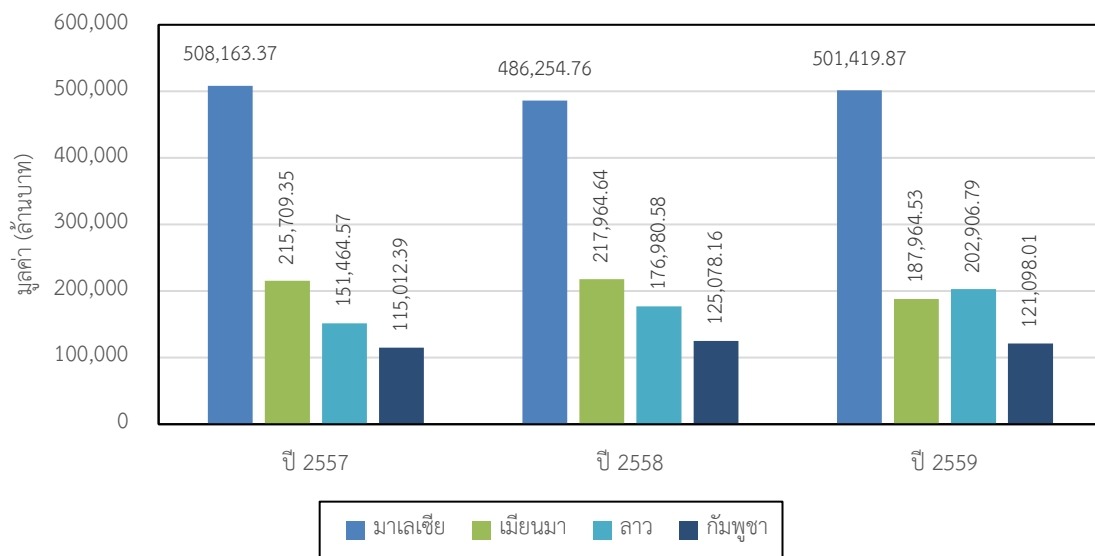
3.2.3 ประตูการค้าของประเทศ

ประตูการค้าของประเทศไทยถือเป็นจุดสำคัญด้านการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านและเป็นจุดผ่านแดนซึ่งเกี่ยวข้องกับกรมศุลกากร ประตูการค้าและจุดผ่านแดนซึ่งจำแนกตามการรับผิดชอบของศุลกากรสามารถแสดงได้ดังรูปที่ 3.2-4 ซึ่งจะเห็นว่า ในส่วนของประตูการค้าที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาจะอยู่ในจังหวัดสระแก้ว และตราด ซึ่งเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศไทย และประเทศพม่า ตลอดจนสามารถเป็นประตูการค้าผ่านแดนไปยังประเทศเวียดนามได้

ทั้งนี้จากการทบทวนข้อมูลสถิติของมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย กับมาเลเซีย เมียนมา ลาว และกัมพูชาในปี พ.ศ. 2557-2559 สามารถแสดงดังรูปที่ 3.2-5 จะพบว่า มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซียมีมูลค่าสูงที่สุด โดยประเภทสินค้าที่มีการส่งออกชายแดนไทย และมาเลเซียที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ไม้แปรรูป สินค้าอุตสาหกรรม เกษตร รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ส่วนสินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์สื่อสารบันทึกข้อมูล ภาพ เสียง เทปแม่เหล็ก ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์ และมูลค่าการค้าผ่านแดนระหว่างไทย กับสิงคโปร์ จีนตอนใต้ และเวียดนามแสดงดังรูปที่ 3.2-6 จะเห็นว่าในปี 2559 การค้าผ่านแดนไทยกับสิงคโปร์มีมูลค่าสูงที่สุด โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 35.5 ส่วนจีนตอนใต้ และเวียดนาม มีสัดส่วนมูลค่าการค้าผ่านแดนคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 35.09 และ 29.41 ตามลำดับ ทั้งนี้สินค้าส่งออกผ่านแดนไทยและสิงคโปร์ที่สำคัญ ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ และแผงวงจรไฟฟ้า ส่วนสินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ เทปแม่เหล็ก จานแม่เหล็กสำหรับคอมพิวเตอร์ สื่อบันทึกข้อมูล

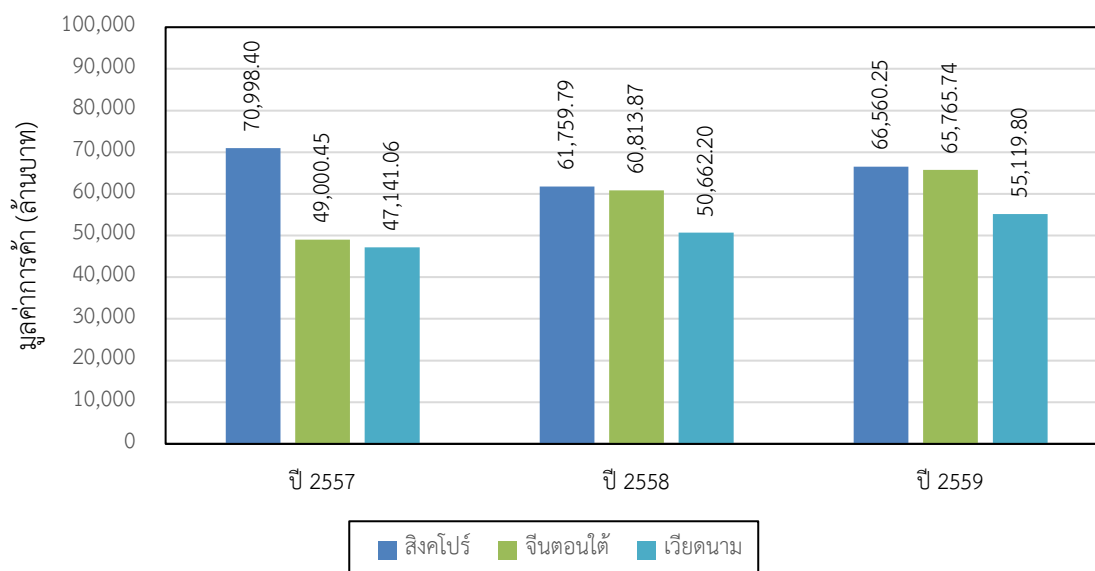
จากข้อมูลสถิติการค้า รวมถึงประเภทของสินค้าที่มีการค้าผ่านประตูการค้าเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้เห็นถึงรูปแบบของการกระจายสินค้า และความต้องการในการขนส่งสินค้าไปยังแต่ละประตูการค้า ซึ่งสามารถที่จะเป็นแนวทางในการเสนอแผน/โครงการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งที่จะเกิดขึ้น ตลอดจนทำให้เกิดการเชื่อมโยงการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านได้ดียิ่งขึ้น





ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ, 2560.

รูปที่ 3.2-5 มูลค่าการค้าชายแดนไทยไทย-มาเลเซีย ไทย-เมียนมา ไทย-ลาว ไทย-กัมพูชา
ในปี พ.ศ. 2557-2559



ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ, 2560.

รูปที่ 3.2-6 มูลค่าการค้าผ่านแดนไทย-สิงคโปร์ ไทย-จีนตอนใต้ ไทย-เวียดนาม
ในปี พ.ศ. 2557-2559

ทั้งนี้ประเทศกัมพูชา ถือเป็นประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่เป้าหมายของโครงการ ซึ่งตามตารางที่ 3.2-7 แสดงให้เห็นถึงมูลค่าการส่งออกชายแดนตามประเภทสินค้า โดยจากข้อมูลจะเห็นว่า บทบาทของการขนส่งสินค้าในพื้นที่ที่ทำการค้าซึ่งตั้งอยู่ในทางผ่านที่จะเดินทางไปยังด่านการค้าชายแดนที่ติดต่อกับประเทศกัมพูชาในจังหวัดสระแก้ว และตราด ซึ่งต้องเดินทางผ่านพื้นที่จังหวัดในภาคตะวันออกที่อยู่ในการศึกษา มีมูลค่าของสินค้าผ่านแดนที่สูงในระดับ 110,000–120,000 ล้านบาท ในช่วงปี 2557–2559 และมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นต่อปีในระดับสูง โดยสินค้าหลัก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ และส่วนประกอบ เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบฯ ซึ่งแสดงถึงบทบาทของอุปสงค์การขนส่งที่มีจากการส่งออก ซึ่งจะเป็นองค์ประกอบสำคัญในการพยากรณ์ความต้องการขนส่งสินค้าในพื้นที่เป้าหมายในหัวข้อที่ 4.5 ต่อไป

ตารางที่ 3.2.7 สถิติมูลค่าส่งออกชายแดนไทยกัมพูชาแยกตามรายสินค้า

รายการสินค้าส่งออก (หน่วย: ล้านบาท)	2557	2558	2559
รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	3,334.75	4,368.30	5,385.04
เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบฯ	4,157.78	4,278.30	5,035.76
รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	3,970.73	5,241.91	4,475.58

ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ, 2560.

3.2.4 ปริมาณการบริโภคภายใน การค้า และการส่งออก

ข้อมูลพื้นฐานด้านบริโภคการบริโภคและความต้องการสินค้าภายในประเทศ รวมถึงความต้องการสินค้าจากต่างประเทศจะสะท้อนในแง่ของการส่งออก และการนำเข้า โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ ธนาคารแห่งประเทศไทย กระทรวงการคลัง และ สศช. โดยมีข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญประกอบด้วยการบริโภคภาคเอกชน การลงทุนภาคเอกชน ปริมาณการส่งออกและการนำเข้า (สินค้าและบริการ) มูลค่าการส่งออกและการนำเข้า ดุลบัญชีเดินสะพัด และดุลบัญชีเดินสะพัด/อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ซึ่งสามารถแสดงได้ดังตารางที่ 3.2-8 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-8 ปริมาณการบริโภคภายใน การค้าและการส่งออกของไทย

(ร้อยละ YoY)	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560F
การบริโภคภาคเอกชน	1.8	6.7	0.9	0.9	2.2	3.1	2.7
การลงทุนภาคเอกชน	9.8	11.6	-1.5	-1.0	-2.4	0.4	5.1
ปริมาณการส่งออก (สินค้าและบริการ)	9.5	4.8	2.6	0.1	0.7	2.0	3.2
ปริมาณการนำเข้า (สินค้าและบริการ)	12.3	5.6	1.5	-5.3	0.1	-1.3	4.8
มูลค่าการส่งออก	14.7	2.9	-0.3	-0.2	-5.5	0.0	6.1
มูลค่าการนำเข้า	11.5	-1.0	8.0	-8.3	-6.0	-0.7	10.9
ดุลบัญชีเดินสะพัด (พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)	9.5	-1.6	-0.5	15.1	33.2	46.8	35.9
ดุลบัญชีเดินสะพัด/อัตราการขยายตัว ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ	2.6	-0.4	-0.1	3.7	8.1	11.5	8.2

ที่มา: ข้อมูลปี 2554 – 2559 จากธนาคารแห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ข้อมูลปี 2560 จากการพยากรณ์โดยสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ข้อมูลที่ที่ปรึกษาได้สรุปมาข้างต้น ได้นำไปใช้เป็นตัวแปรในการวิเคราะห์สภาพเศรษฐกิจมหภาคและพยากรณ์ตัวแปรเศรษฐกิจและสังคมในหัวข้อที่ 4.5 ซึ่งจะนำไปใช้ในการพยากรณ์อุปสงค์การเดินทางซึ่งเป็นอุปสงค์สืบเนื่องต่อไป ทั้งนี้ข้อมูลการส่งออก การบริโภคภายใน และการลงทุน มีการขยายตัวในระดับต่ำ โดยการส่งออกสินค้ามีการหดตัวในช่วงปีพ.ศ. 2556 ถึงปีพ.ศ. 2559 แม้ว่ารายได้จากบริการด้านการท่องเที่ยวจะปรับตัวเพิ่มขึ้นแต่ปริมาณการส่งออกสินค้าและบริการโดยรวมก็ขยายตัวได้ในอัตราที่ต่ำ (ร้อยละ 0.2 ถึง 2.6 ระหว่างปีพ.ศ. 2556 ถึงปีพ.ศ. 2559) ตลอดจนการลงทุนในระหว่างปีพ.ศ. 2556 ถึงปีพ.ศ. 2558 ก็หดตัวเช่นเดียวกัน แม้ว่าในปีพ.ศ. 2559 จะขยายตัวแต่ก็อยู่ในระดับที่ต่ำมาก (ร้อยละ 0.3) ซึ่งลักษณะการเติบโตของตัวแปรด้านการบริโภค การลงทุน การค้า การส่งออกเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการพัฒนาและการใช้นโยบายในการส่งเสริมการลงทุน และการส่งออก ซึ่งจะมีผลต่อค่าพยากรณ์ของตัวแปรทางเศรษฐกิจและสังคมอื่น ๆ ในภาพรวมในช่วงเวลาระยะสั้น ระยะปานกลาง และระยะยาว ซึ่งในประเด็นนี้จะกล่าวถึงในหัวข้อที่ 4.5 ต่อไป

3.2.5 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ศึกษา

ข้อมูลที่ที่ปรึกษาได้แสดงรายละเอียดในหัวข้อ 3.2.1 ถึง 3.2.4 เป็นข้อมูลในระดับมหภาค ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการพยากรณ์ปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าในอนาคต นอกจากนี้ที่ปรึกษายังได้สรุปข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ศึกษาเพิ่มเติม เพื่อนำไปใช้ในการพยากรณ์ปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าของพื้นที่ศึกษาโดยสามารถสรุปข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้ดังต่อไปนี้

1) ผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัว (Gross Provincial Product: GPP) แสดงข้อมูลดังตารางที่ 3.2-9 ซึ่งเป็นข้อมูลปี 2558 จะเห็นว่า จังหวัดที่มีผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัว 10 อันดับแรก ส่วนใหญ่อยู่ในภาคตะวันออก พื้นที่เขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยจังหวัดระยอง มีผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัวสูงที่สุด และสามารถแสดงข้อมูลผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัวของจังหวัดที่เป็นพื้นที่ศึกษา ตั้งแต่ปี 2554-2558 ได้ดังตารางที่ 3.2-10 ซึ่งจะเห็นว่า จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยองมีแนวโน้มการเติบโตของ GPP เพิ่มขึ้นทุกปี ตารางที่ 3.2-9 จังหวัดที่มีผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัวสูงสุด 10 อันดับ

จังหวัด	ผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัว (บาทต่อปี)
1. ระยอง	982,500
2. กรุงเทพมหานคร	513,397
3. ชลบุรี	491,971
4. พระนครศรีอยุธยา	475,795
5. ฉะเชิงเทรา	399,194
6. สมุทรสาคร	364,354
7. ปราจีนบุรี	345,354
8. สมุทรปราการ	339,972
9. อุทัยธานี	306,779
10. นครปฐม	288,820

ที่มา: สศช.

ตารางที่ 3.2-10 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดในพื้นที่ศึกษา

จังหวัด	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	2554r	2555r	2556r	2557r	2558p
ชลบุรี	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	639,814	630,024	691,928	746,367	809,480
	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ต่อคน (บาท)	406,778	395,773	429,800	458,602	491,971
ฉะเชิงเทรา	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	257,739	340,092	318,876	323,554	309,336
	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ต่อคน (บาท)	354,426	460,080	424,431	423,999	399,194
ระยอง	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	764,480	841,860	884,244	892,886	862,613
	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ต่อคน (บาท)	918,651	997,255	1,033,263	1,029,765	982,500
ปราจีนบุรี	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	170,113	244,908	214,375	217,875	205,011
	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ต่อคน (บาท)	305,919	433,182	372,975	373,092	345,795

ที่มา: สศช.

2) จำนวนประชากรในพื้นที่ แสดงข้อมูลได้ดังตารางที่ 3.2-11 จะเห็นว่า จำนวนประชากรของในพื้นที่ศึกษา จังหวัดชลบุรีมีจำนวนประชากรมากที่สุด รองลงมาคือจังหวัดฉะเชิงเทรา ระยอง และปราจีนบุรีตามลำดับ ซึ่งข้อมูลในส่วนนี้เป็นข้อมูลสำหรับการใช้พยากรณ์จำนวนประชากรในอนาคต เพื่อคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรหลังจากที่มีการพัฒนาอุตสาหกรรม ซึ่งจะนำมาซึ่งการอพยพของกลุ่มแรงงานจำนวนมากเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งจะส่งผลต่อความต้องการเดินทางที่สูงขึ้นตามมาด้วย

ตารางที่ 3.2-11 จำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา

จังหวัด	2554	2555	2556	2557	2558	2559
ชลบุรี	1,338,656	1,364,002	1,390,354	1,421,425	1,455,039	1,483,049
ระยอง	637,736	649,275	661,220	674,393	688,999	700,223
ฉะเชิงเทรา	679,370	685,721	690,226	695,478	700,902	704,399
ปราจีนบุรี	469,652	473,770	476,167	479,314	482,195	484,829

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

3) จำนวนนักท่องเที่ยว เป็นอีกข้อมูลหนึ่งที่มีผลต่อการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางภายในพื้นที่ ซึ่งจากข้อมูลที่ได้รวบรวมของปีที่ผ่านมา แสดงดังตารางที่ 3.2-12 จะเห็นว่า ในด้านการท่องเที่ยว จังหวัดชลบุรีมีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงที่สุด เนื่องจากมีสถานที่ท่องเที่ยวจำนวนมากกระจายตัวในพื้นที่ และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เมื่อมีการพัฒนา EEC ก็จะเป็นปัจจัยที่กระตุ้นการท่องเที่ยวในพื้นที่ให้มีมากขึ้นเช่นกัน ดังนั้นที่ปรึกษาจึงได้นำข้อมูลนี้มาพิจารณาสำหรับการพยากรณ์การเดินทางร่วมด้วย เพราะจะส่งผลต่อปริมาณการจราจรในพื้นที่ที่อาจมีความแออัดมากขึ้น และจำเป็นต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นเหล่านี้

ตารางที่ 3.2-12 จำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา ปี 2554 - 2559

พื้นที่	2554	2555	2556	2557	2558	2559
ระยอง	4,583,551	5,347,954	5,643,533	6,150,336	6,650,710	6,929,843
ชลบุรีพัทยา (อ.บางละมุง)	8,993,572	9,409,497	10,020,628	9,083,899	9,849,940	13,696,297
ชลบุรีบางแสน (อ.เมือง)	1,829,797	1,183,483	1,715,860	1,759,513	1,892,284	2,555,712
ปราจีนบุรี	1,017,149	1,170,627	1,277,036	1,293,107	1,338,269	1,399,924
ฉะเชิงเทรา	1,358,491	2,615,076	2,740,284	2,794,003	2,934,944	3,047,651

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ข้อมูลที่แสดงดังตารางที่กล่าวมาในช่วงต้นนี้ ที่ปรึกษาได้นำไปใช้เป็นข้อมูลสำหรับการพยากรณ์ปริมาณการเดินทางในพื้นที่ศึกษา โดยจะนำข้อมูลเหล่านี้มาเป็นปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการเดินทาง ตลอดจนสามารถนำไปใช้ในการวิเคราะห์ผลของการพัฒนาพื้นที่ Super Cluster เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับสถิติข้อมูลที่ได้รวบรวมไว้ โดยรายละเอียดของการพยากรณ์และการวิเคราะห์ต่าง ๆ จะนำเสนอในหัวข้อที่ 4.5 ต่อไป

3.3 โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานหลักด้านการจราจรขนส่ง และโลจิสติกส์รองรับการขนส่งสินค้าและการพัฒนาอุตสาหกรรม

ที่ปรึกษาได้รวบรวมและทบทวนผลการศึกษาโครงการศึกษาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาโครงการ โดยเน้นโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรและขนส่งและรองรับโลจิสติกส์เพื่อรองรับการขนส่งสินค้า โดยโครงข่ายด้านการขนส่งระดับประเทศในปัจจุบัน ประกอบไปด้วยโครงข่ายทางถนนโครงข่ายทางรถไฟ โครงข่ายทางน้ำ และ โครงข่ายทางอากาศ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

3.3.1 โครงข่ายทางถนน

ปัจจุบันโครงข่ายเส้นทางการขนส่งทางถนนของประเทศไทย มีระยะทางความยาวประมาณ 217,797.06 กิโลเมตร เป็นถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ระยะทาง 66,871.36 กิโลเมตร กรมทางหลวงชนบท ระยะทาง 49,080.16 กิโลเมตร ทางหลวงท้องถิ่น ระยะทาง 16,276.06 กิโลเมตร และอื่น ๆ ระยะทาง 85,569.48 กิโลเมตร ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (ปัจจุบันมี 2 เส้นทาง) ระยะทาง 146 กิโลเมตร และทางด่วน ระยะทาง 207.9 กิโลเมตร สามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศได้อย่างสะดวก อีกทั้งยังมีจุดเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังแสดงในรูปที่ 3.3-1



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.3-1 โครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในประเทศไทย

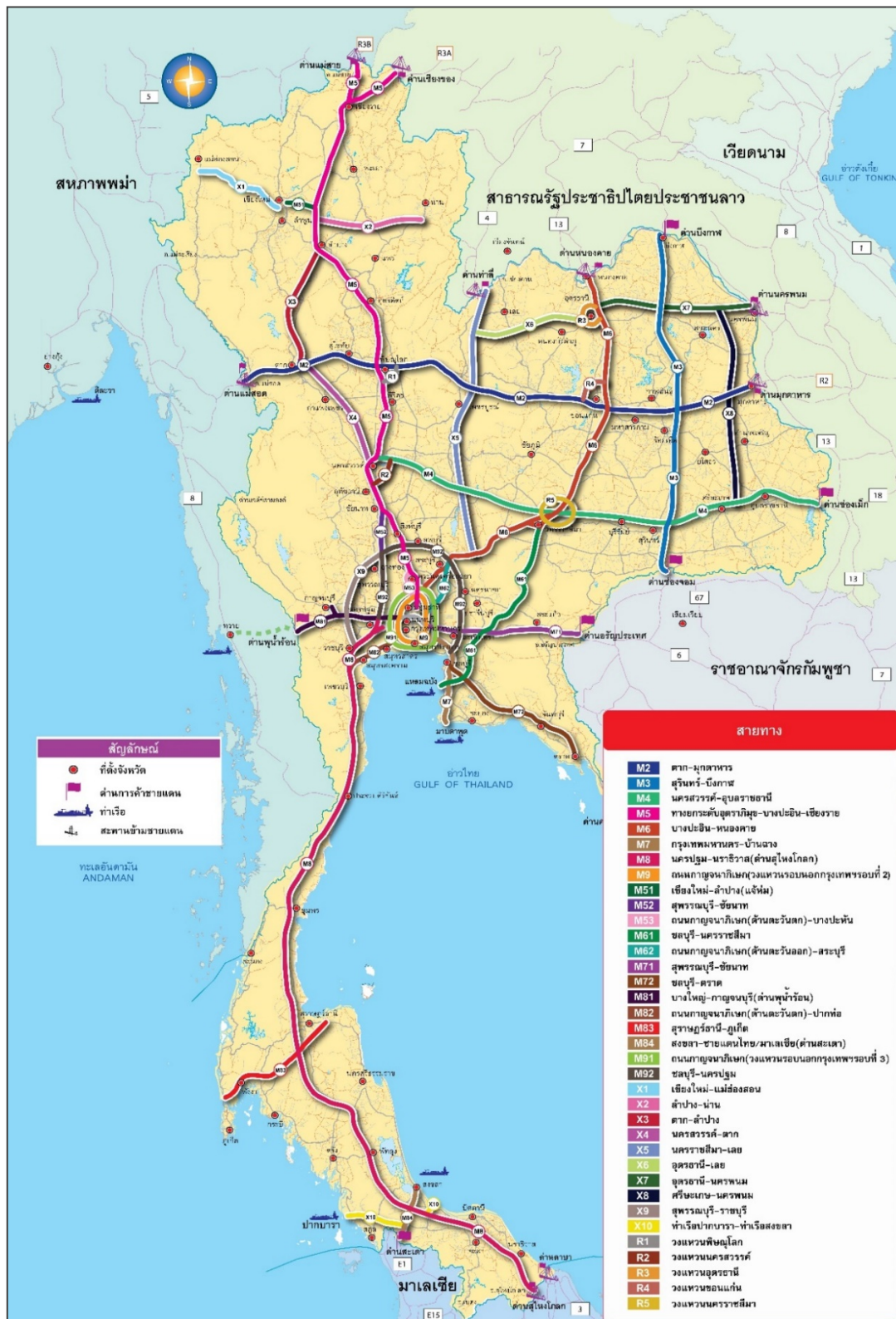
ปัจจุบันรัฐบาลเน้นการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อให้การเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ (Strategic Motorway Network) มีจำนวน 36 เส้นทาง แสดงดังรูปที่ 3.3-2 ระยะทางประมาณ 8,682 กิโลเมตร โดยในจำนวนนี้มีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่จะดำเนินงานภายใน 20 ปี จำนวน 21 เส้นทาง ระยะทางประมาณ 6,612 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็นระยะเร่งด่วนและระยะ 20 ปี ดังแสดงในรูปที่ 3.3-4

๐ แผนพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะเร่งด่วน 5 สายทาง

ทางกรมทางหลวงได้วางเป้าหมายการพัฒนาเส้นทางที่มีลำดับความสำคัญสูง ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ภายในรัศมี 250 กิโลเมตร จากกรุงเทพมหานคร จำนวน 5 เส้นทาง ประกอบด้วย

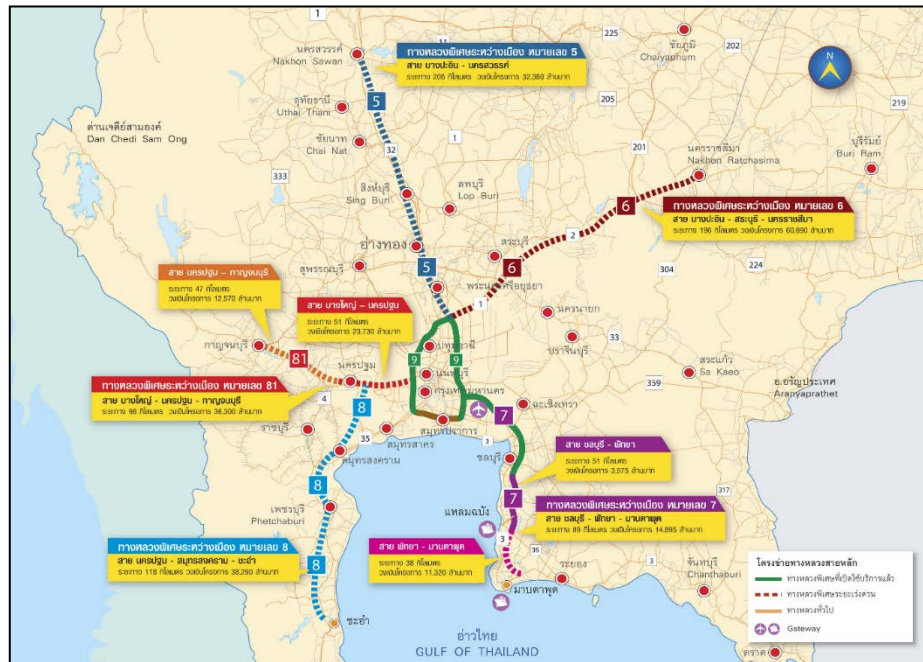
- (1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา
ระยะทาง 196 กิโลเมตร
- (2) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี
ระยะทาง 96 กิโลเมตร
- (3) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด
ระยะทาง 89 กิโลเมตร
- (4) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ
ระยะทาง 118 กิโลเมตร
- (5) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครสวรรค์
ระยะทาง 206 กิโลเมตร

และเพื่อให้โครงข่ายเบื้องต้นของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะเร่งด่วนของกรมทางหลวง จึงได้กำหนดให้ทั้ง 5 สายทางนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่จะถูกกำหนดขึ้น อย่างไรก็ตาม รายละเอียดของบางสายทางอาจมีการปรับเปลี่ยนจากแผนพัฒนาฯ เดิม อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของลักษณะการใช้ที่ดินตามแนวเส้นทางในปัจจุบัน ทั้งนี้โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะเร่งด่วน 5 เส้น แสดงดังรูปที่ 3.3-3



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.3-2 โครงข่ายเบื้องต้นของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ
(Strategic Motorway Network) จำนวน 36 เส้นทาง



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.3-3 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะเร่งด่วน 5 สายทาง ปี พ.ศ. 2555-2562



ที่มา : ทีมศึกษา

รูปที่ 3.3-4 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนระยะ 20 ปี

3.3.2 โครงข่ายทางรถไฟ

ปัจจุบันโครงข่ายทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทยกระจายไปตามภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัด มีระยะทางที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รวม 4,043 กิโลเมตร เป็นทางเดี่ยวประมาณ 3,763 กิโลเมตร ทางคู่ประมาณ 173 กิโลเมตร และทางสามมีระยะทางประมาณ 107 กิโลเมตร โดยจะมีรายละเอียดแบ่งตามภูมิภาคดังต่อไปนี้ ดังแสดงในรูปที่ 3.3-5 และตารางที่ 3.3-1



ที่มา: ที่ปรึกษา

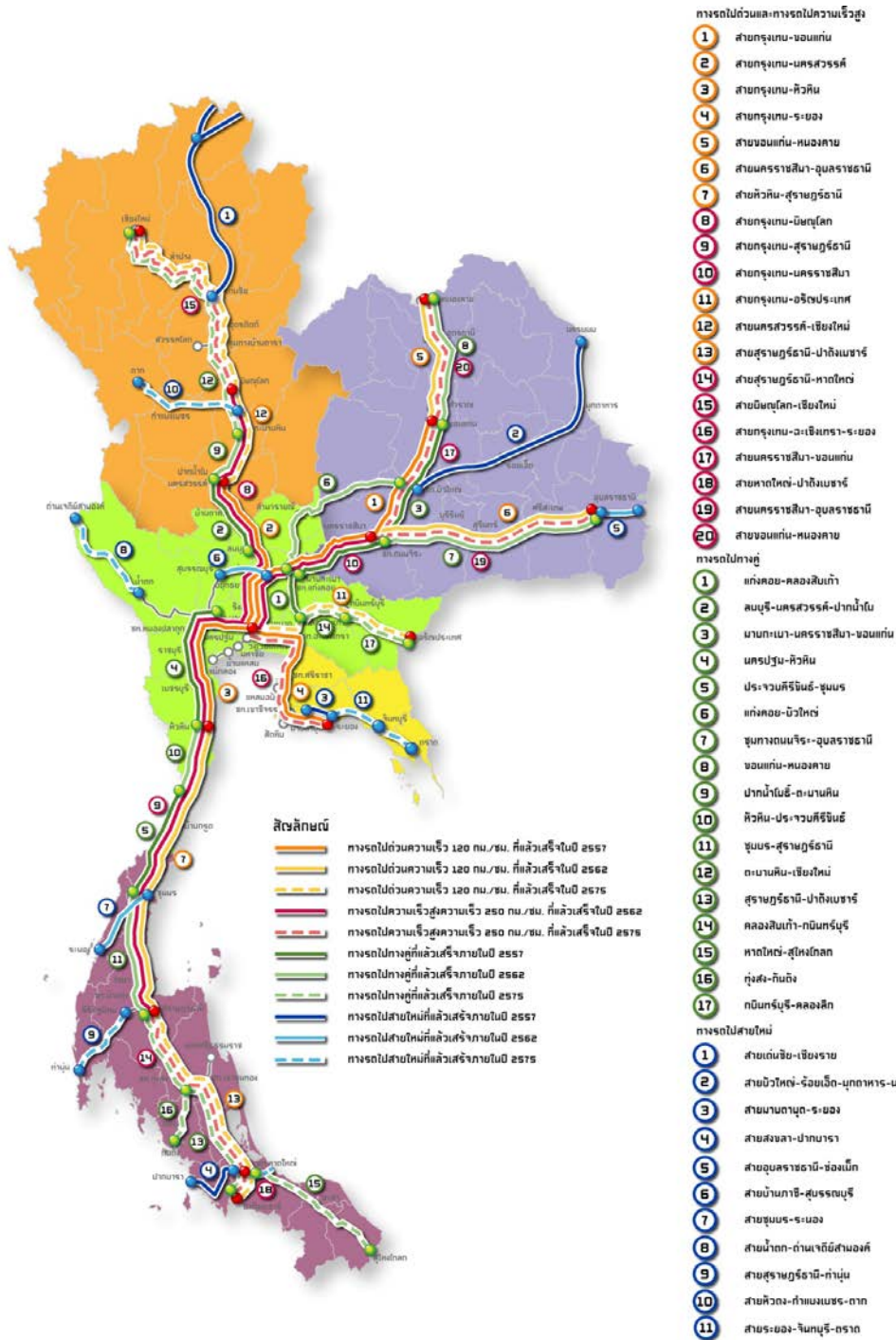
รูปที่ 3.3-5 โครงข่ายรถไฟ

ตารางที่ 3.3-1 รายละเอียดระยะทางรถไฟแบ่งตามภูมิภาคต่าง ๆ

เส้นทาง	จากสถานี	ถึงสถานี	ระยะทาง (กิโลเมตร)	หมายเหตุ
ทางสายประธาน				
สายเหนือ	กรุงเทพ	เชียงใหม่	751	ทางหลัก
	ชท.บ้านดารา	สวรรคโลก	29	ทางแยกโดยสาร
สายตะวันออกเฉียงเหนือ	ชท.บ้านภาชี	นครราชสีมา	174	ทางหลัก
	ชท.แก่งคอย	ชท.บัวใหญ่	251	ทางหลัก
	นครราชสีมา	อุบลราชธานี	311	ทางหลัก
	ชท.ถนนจิระ	หนองคาย	358	ทางหลัก
สายตะวันออก	แยกยมราช/ จิตรลดา	มักกะสัน	3	ทางหลัก
	มักกะสัน	ไทย/อรัญประเทศ	254	ทางหลัก
	มักกะสัน	แม่น้ำ	5	ทางแยกสินค้า
	แม่น้ำ	โรงกลั่นบางจาก	12	ทางแยกสินค้า
	ชท.ฉะเชิงเทรา	พลูตาหลวง	123	ทางหลัก
	ชท.ฉะเชิงเทรา	คลองสิบเก้า	25	ทางหลัก
	ชท.ศรีราชา	แหลมฉบัง	10	ทางแยกสินค้า
	ชท.คลองสิบเก้า	ชท.แก่งคอย	82	ทางหลัก
	ชท.เขาชีจรรย์	มาบตาพุด	20	ทางหลัก
สายใต้	ชท.บางซื่อ	ชท.ตลิ่งชัน	15	ทางหลัก
	ธนบุรี	สุโขทัย	1,143	ทางหลัก
	ชท.หนองปลาตุก	สุพรรณบุรี	78	ทางแยกโดยสาร
	ชท.หนองปลาตุก	น้ำตก	130	ทางแยกโดยสาร/สินค้า
	ชท.ทุ่งโพธิ์	ศรีรัตนคม	31	ทางแยกโดยสาร
	ชท.ทุ่งสง	กันตัง	93	ทางแยกโดยสาร/สินค้า
	ชท.เขาชุมทอง	นครศรีธรรมราช	35	ทางแยกโดยสาร
	ชท.หาดใหญ่	ปาดังเบซาร์	45	ทางหลัก
รวม			3,978	
ทางสายแม่กลอง				
สายแม่กลอง	วงเวียนใหญ่	มหาชัย	31	ทางหลัก
	บ้านแหลม	แม่กลอง	34	ทางหลัก
รวม			65	
รวมทั้งสิ้น			4,043	

ที่มา: ที่ปรึกษา

ในปีพ.ศ.2559 รัฐบาลได้มีนโยบายก่อสร้างรถไฟทางคู่โดยจะมีการพัฒนาทางรถไฟทางเดี่ยวปัจจุบันที่เป็นสายหลัก (Back Bone) เชื่อมโยงไปในแต่ละภูมิภาคให้เป็นรถไฟทางคู่ ระยะทางรวมประมาณ 2,530 กิโลเมตร โดยแบ่งลำดับความเร่งด่วนของแต่ละเส้นทางต่าง ๆ ดังแสดงในรูปที่ 3.3-6



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.3-6 ภาพรวมการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟตามแผนแม่บทฯ เมื่อสิ้นสุด ปี 2575

ต่อมากระทรวงคมนาคมได้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีการเร่งรัดก่อสร้างรถไฟทางคู่จำนวน 10 เส้นทาง ประกอบด้วย 1) ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ 2) ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี 3) ช่วงสุราษฎร์ธานี-สงขลา 4) ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ 5) ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย 6) ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ 7) ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ 8) ช่วงขอนแก่น-หนองคาย 9) ช่วงชุมทางจิระ-อุบลราชธานี และ 10) ช่วงบ้านไผ่-นครพนม รวมระยะทางประมาณ 2,466 กิโลเมตร

3.3.3 โครงข่ายทางน้ำ

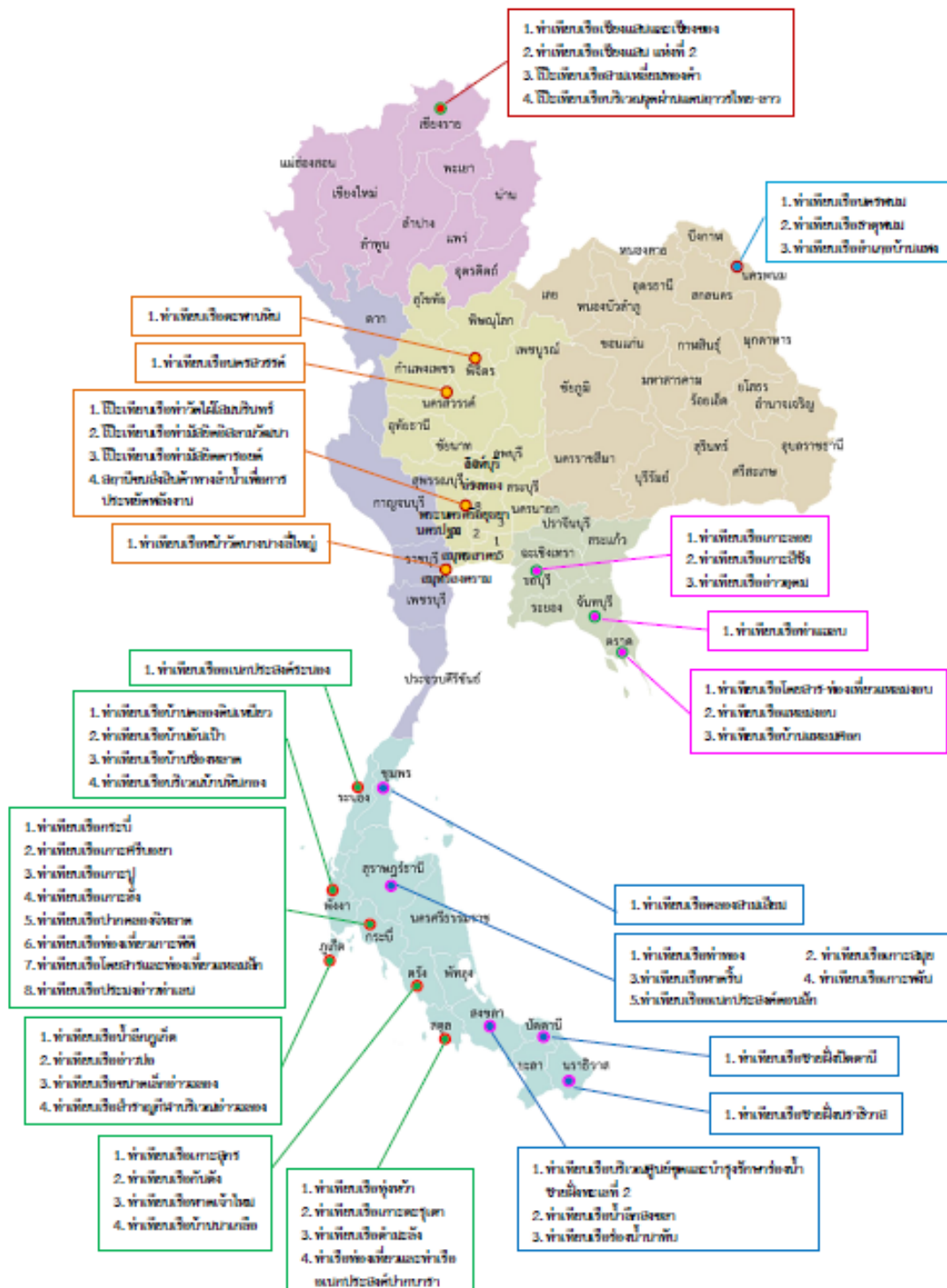
ท่าเรือชายฝั่งสามารถจำแนกตามทำเลที่ตั้งชายฝั่งได้เป็น 4 เขต ดังแสดงในรูปที่ 3.3-7 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) อ่าวไทยตอนใน คือ ท่าเรือที่ตั้งอยู่บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน และแม่น้ำแม่กลอง ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ สมุทรสาคร สมุทรสงคราม รวมถึงกรุงเทพมหานคร (บริเวณภาคกลาง จำนวน 7 ท่าเรือ บริเวณ จ.นครสวรรค์ 1 ท่าเรือ จ.พิจิตร 1 ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา 4 ท่าเรือ และ จ.สมุทรสงคราม 1 ท่าเรือ บริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 3 ท่าเรือ ซึ่งอยู่ใน จ.นครพนมทั้งหมด บริเวณภาคเหนือ จำนวน 4 ท่าเรือ ซึ่งอยู่ใน จ.เชียงราย ทั้งหมด)

2) อ่าวไทยฝั่งตะวันออกเป็นชายฝั่งที่ใหญ่และมีระดับน้ำลึกที่สุดของประเทศ ท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านนี้เป็นท่าเรือน้ำลึก โดยส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในจังหวัดชลบุรีและระยอง ซึ่งท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และท่าเรือของเอกชนอีกหลายท่า เช่น ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์ ท่าเรือฟิวเจอร์พอร์ตฟิวชั่น ท่าเรือไทยแพคพอร์ต และเขตจอดเรือศรีราชา

3) อ่าวไทยฝั่งตะวันตกนับเป็นชายฝั่งที่ยาวที่สุดของประเทศไทย มีท่าเรือชายฝั่งที่สำคัญ เช่น ท่าเรือท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี ท่าเรือสงขลา และท่าเรือหะรินสุต จังหวัดสงขลา (จำนวน 11 ท่าเรือ บริเวณ จ.สุราษฎร์ธานี 5 ท่าเรือ จ.นราธิวาส 1 ท่าเรือ จ.ปัตตานี 1 ท่าเรือ จ.สงขลา 3 ท่าเรือ และ จ.ชุมพร 1 ท่าเรือ)

4) อันดามันและช่องแคบมะละกา เป็นชายฝั่งด้านมหาสมุทรอินเดีย โดยท่าเรือชายฝั่งที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือภูเก็ต ตัวอย่างท่าเรือชายฝั่งที่สำคัญทางภาคใต้ของประเทศไทย (จำนวน 25 ท่าเรือ บริเวณ จ.กระบี่ 8 ท่าเรือ จ.ตรัง 4 ท่าเรือ จ. สตูล 4 ท่าเรือ จ.ระนอง 1 ท่าเรือ จ.พังงา 4 ท่าเรือ และ จ.ภูเก็ต 4 ท่าเรือ)



ที่มา: รายงานท่าเทียบเรือที่กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ณ ปีงบประมาณ 2558

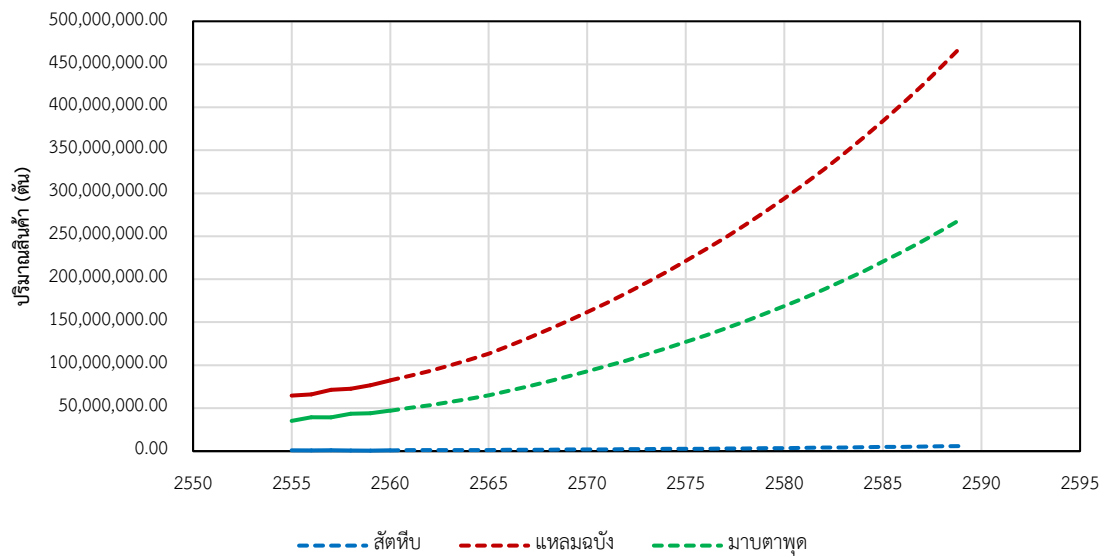
รูปที่ 3.3-7 ภาพรวมการพัฒนาโครงข่ายทางน้ำตามแผนแม่บทฯ เมื่อสิ้นสุด ปี 2575

๐ แผนงานโครงการ ด้านการขนส่งทางน้ำ

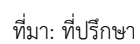
แผนงานโครงการด้านการขนส่งทางน้ำที่สำคัญ ได้แก่ โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือและท่าเทียบเรือ โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำ และโครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นต้น โดยสามารถสรุปโครงการตามแผนการพัฒนาที่สำคัญได้ดังแสดงในรูปที่ 3.3-9

- (1) โครงการก่อสร้างท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด (จท.) (ก่อสร้างแล้วเสร็จอยู่ระหว่างหาผู้บริหารท่าเรือ)
- (2) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล (จท.)
- (3) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง ระยะที่ 1 (ท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2) (จท.)
- (4) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือบ้านนาเกลือ จ.ตรัง (จท.)
- (5) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือ จ.ชุมพร (จท.)
- (6) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (กทท.)
- (7) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (กทท.)
- (8) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ Ao) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (กทท.)
- (9) โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา (จท.)
- (10) โครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางทางบกและระบบราง (จท.)

หนึ่งในโครงการหลักของบอร์ดระเบียงเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก คือโครงการเชื่อมสามท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ท่าเรือสัตหีบ และท่าเรือมาบตาพุด พร้อมทั้งมีรถไฟทางคู่เข้าเชื่อมโยงและมีระบบบริการการขนส่งสินค้าแบบไร้รอยต่อ รูปที่ 3.3-8 แสดงปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือทั้งสามแห่งและค่าพยากรณ์หากมีการลงทุนสำเร็จตามแผนของโครงการ เมื่อเปรียบเทียบทั้งสามท่าเรือ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังมีสัดส่วนสินค้าสูงสุดคิดเป็นร้อยละ 63 และท่าเรือสัตหีบต่ำสุดคิดเป็นร้อยละ 1 ปริมาณสินค้ามีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว (ลักษณะการเพิ่มขึ้นเป็นแบบ exponential) การวางแผนโครงการพื้นฐานโลจิสติกส์จำเป็นต้องให้เพียงพอต่อความต้องการขนส่งที่จะเพิ่มขึ้นอย่างสูงมากในระยะยาว



รูปที่ 3.3-8 ปริมาณสินค้าท่าเรือแหลมฉบัง สัตว์หีบ และมาบตาพุด



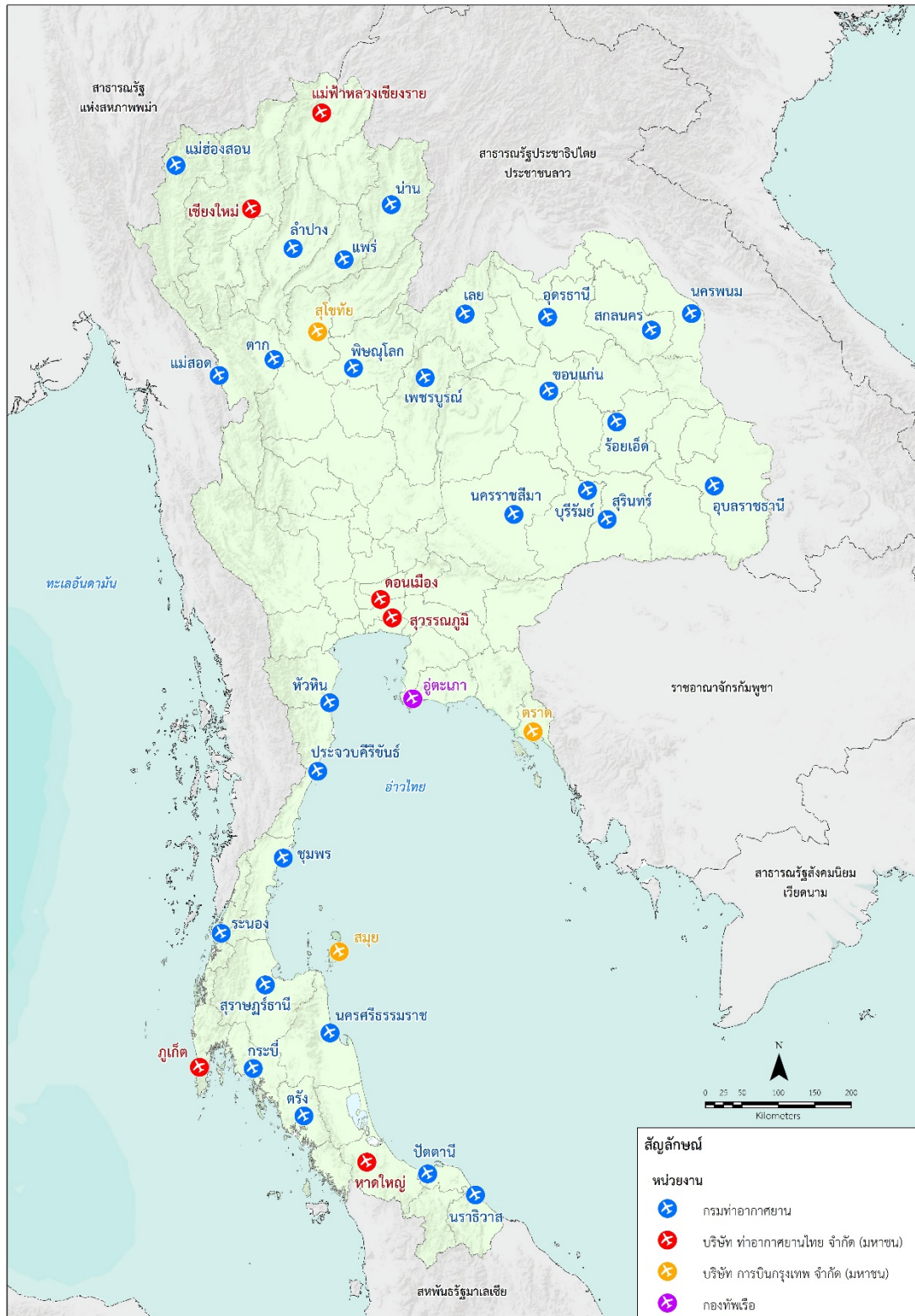
รูปที่ 3.3-9 แผนงานโครงการด้านการขนส่งทางน้ำที่สำคัญ

3.3.4 โครงข่ายทางอากาศ

โครงข่ายทางอากาศของประเทศไทยในปัจจุบันมีทั้งหมด 37 แห่ง ซึ่งประกอบด้วย ท่าอากาศยานภายในประเทศ 27 แห่ง และท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (นานาชาติ) 10 แห่ง โดยมีการแยกตามหน่วยงานที่รับผิดชอบ ดังแสดงในรูปที่ 3.3-10

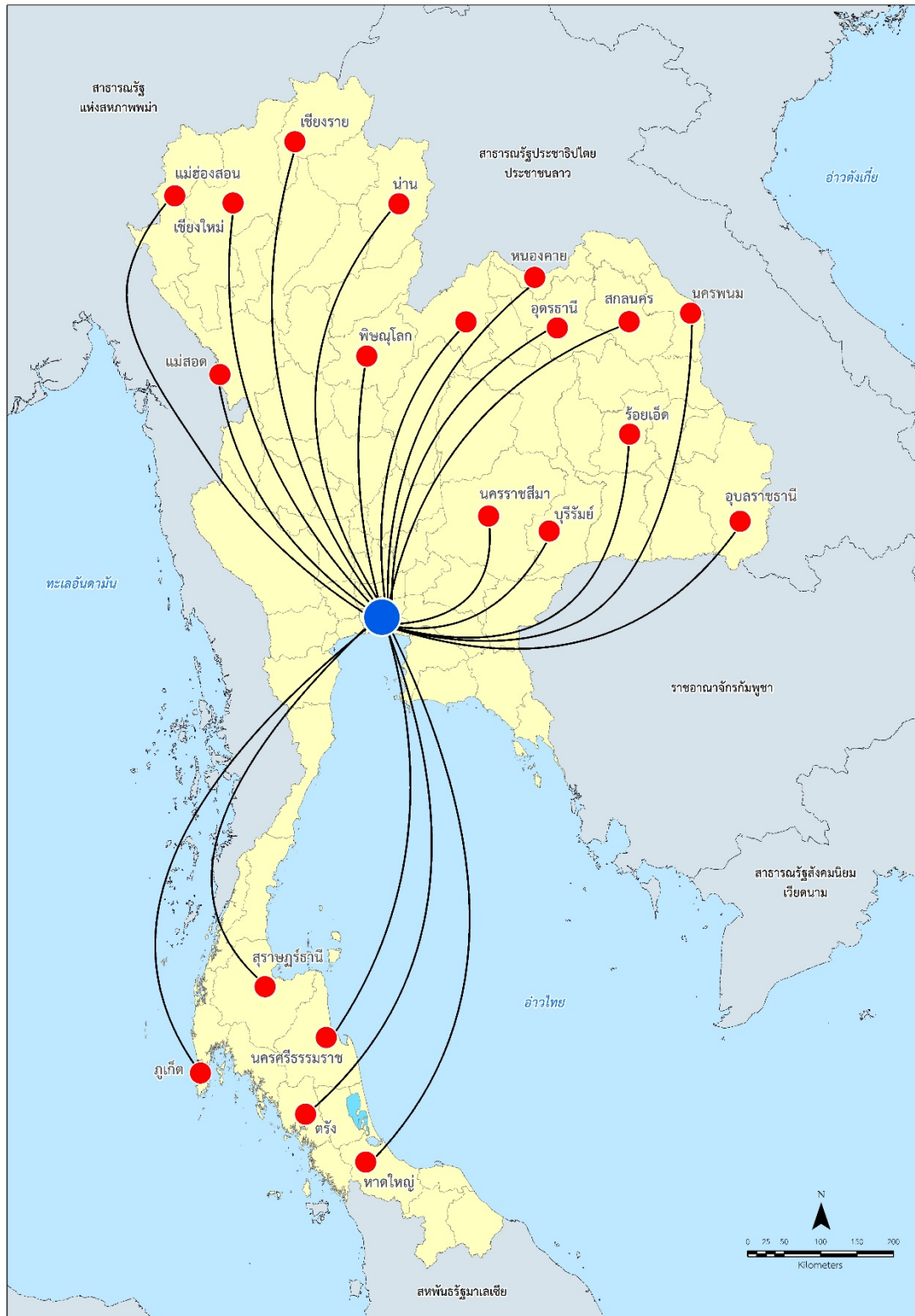
- กรมท่าอากาศยาน 27 แห่ง
- กองทัพเรือ 1 แห่ง
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) 6 แห่ง
- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 3 แห่ง

การขนส่งสินค้าโดยทางอากาศเป็นการขนส่งที่กำลังได้รับความนิยมอย่างแพร่หลาย ประเทศต่าง ๆ มีการพัฒนาสนามบินพาณิชย์ให้ทันสมัย และเพียงพอกับความต้องการ การขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่มีลักษณะเฉพาะตัว คือ มีความรวดเร็วในการขนส่ง เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งรูปแบบอื่น ๆ และปัจจุบันในประเทศไทยการขนส่งทางอากาศทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้านั้นมีเส้นทางการบินจำนวนมากและมีการพัฒนาเส้นทางการบินเพิ่มขึ้นทั้งในด้านของการขนส่งและการท่องเที่ยวที่มีทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ดังแสดงในรูปที่ 3.3-11



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.3-10 ตำแหน่งท่าอากาศยานในประเทศไทยแยกตามหน่วยงานที่รับผิดชอบ



ที่มา : ทิปรีกษา

รูปที่ 3.3-11 เส้นทางการบิน

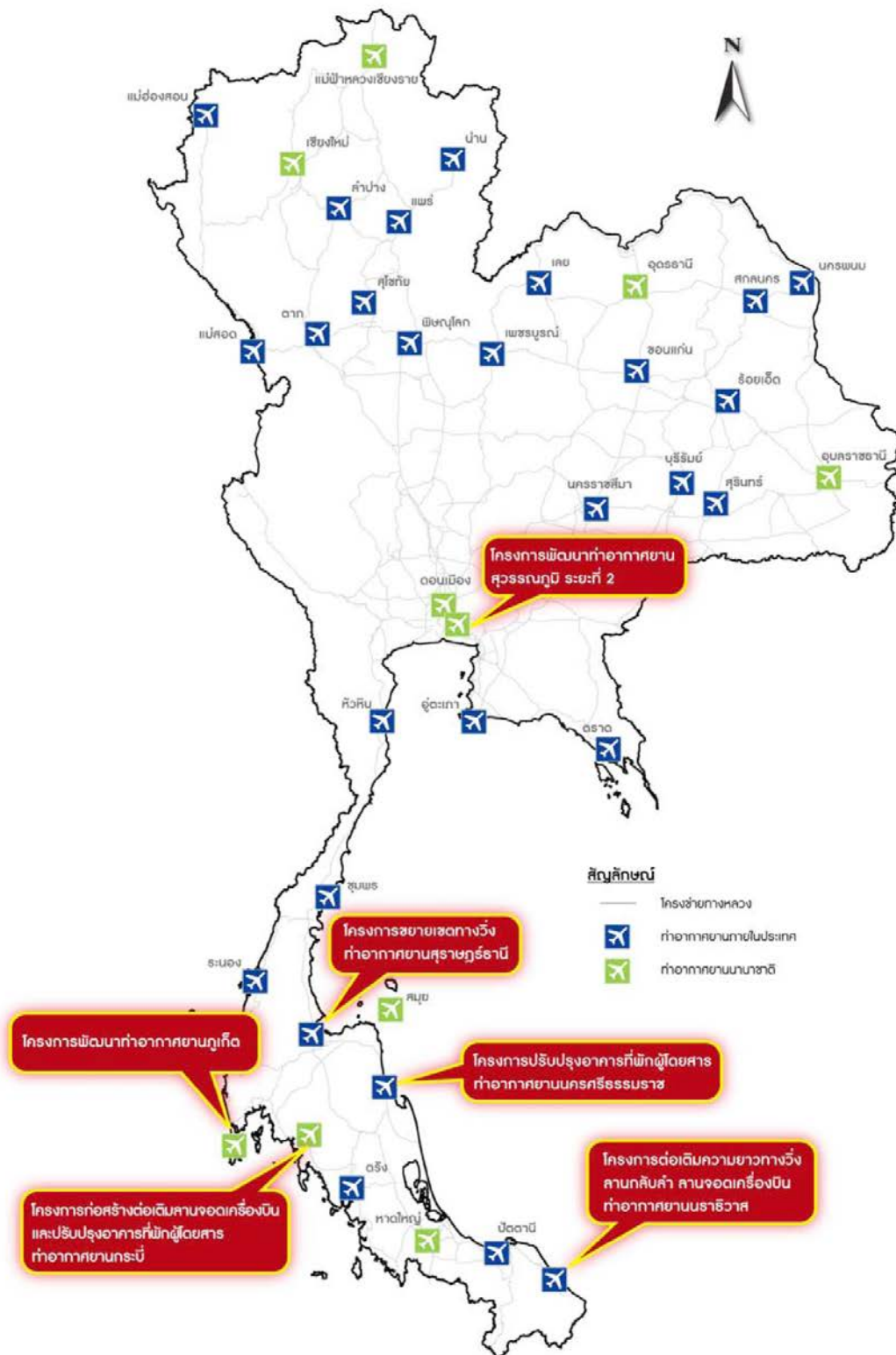
๐ แผนงานโครงการ ด้านการขนส่งทางอากาศ

แผนงานโครงการด้านการขนส่งทางอากาศที่สำคัญและมีผลต่อการวางโครงข่ายแผนแม่บททางพิเศษ ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยสามารถสรุปโครงการตามแผนการพัฒนาคือสำคัญได้ดังแสดงในรูปที่ 3.3-12

- (1) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (ทอท.)
- (2) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ทอท.)
- (3) โครงการก่อสร้างต่อเติมลานจอดเครื่องบิน และก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมพร้อมติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบินท่าอากาศยานกระบี่ (ทย.)
- (4) โครงการขยายเขตทางวิ่ง (Runway Strip และ Runway End Safety Area) ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ทย.)
- (5) โครงการต่อเติมความยาวทางวิ่ง ลานกลับลำ ลานจอดเครื่องบิน และระบบไฟฟ้าสนามบินท่าอากาศยานนราธิวาส (ทย.)
- (6) โครงการก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช (ทย.)

ทั้งนี้ตามแผนปฏิบัติการระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan) ได้มีการเร่งรัดก่อสร้างโครงการทางอากาศยานจำนวน 3 โครงการ ได้แก่

- (1) การพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาค
- (2) การปรับปรุงระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ
- (3) MRO ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.3-12 แผนงานโครงการด้านการขนส่งทางอากาศที่สำคัญ

3.3.5 สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

1) จุดบริการขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสาร

จุดบริการขนถ่ายผู้โดยสาร คือ จุดบริการขนถ่ายผู้โดยสารโดยทางรถไฟในปัจจุบันใช้สถานีรถไฟหรือจุดขึ้นลงรถไฟอื่น ๆ สำหรับจุดบริการขนถ่ายสินค้าเทกองทั่วไป เช่น หีบห่อต่าง ๆ จะใช้การขนถ่ายที่สถานีรถไฟเป็นหลัก แต่หากสินค้าที่ทำการขนส่งเป็นสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์จุดบริการขนถ่ายสินค้าที่สำคัญ ได้แก่ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) และท่าเรือโดยมีรายละเอียดดังนี้

O สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง

สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง หรือ Inland Container Depot (ICD) คือ สถานที่ที่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ พร้อมจะให้บริการแก่ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า และบุคคลทั่วไปในการดำเนินพิธีการเกี่ยวกับสินค้าที่ยังคงอยู่ภายใต้อารักขาของศุลกากรก่อนนำสินค้าเหล่านั้นส่งออกหรือส่งต่อไปยังประเทศอื่น โดยปัจจุบันตั้งอยู่ที่ลาดกระบัง และเชื่อมต่อโดยการขนส่งทางรางไปยังท่าเรือแหลมฉบังโดยตรง

O ย่านกองเก็บตู้สินค้า

ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางถนนกับทางรถไฟ รองรับบริการขนส่งต่อเนื่องด้วยการใช้ระบบตู้คอนเทนเนอร์ในการขนส่ง เป็นการส่งเสริมการขนส่งสินค้าในลักษณะ Hub and Spoke ที่ใช้การขนส่งทางถนนเป็น Feeder และใช้รถไฟเป็นหลักในการขนส่งสินค้าระยะทางไกล สำหรับย่านกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่จำเป็นในการสนับสนุนการขนส่ง เช่น เครนสำหรับการยกตู้สินค้า วินช์ (Winch) สำหรับการเคลื่อนที่รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เพื่อให้การยกตู้บรรทุกโบกี้รถไฟทำได้สะดวก รถ Forklift ในการยกตู้คอนเทนเนอร์เปล่า ที่พักของพนักงาน ห้องน้ำที่รับประทานอาหาร การเข้า-ออกจาก CY สุ่ถนนมีความปลอดภัยและกว้างพอ เนื่องจากรถบรรทุกคอนเทนเนอร์เป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่ การสร้าง CY ไม่ควรสร้างให้มีขนาดใหญ่เกินไปแต่ควรมองในแง่การกระจายให้ใกล้แหล่งอุตสาหกรรมหรือโรงงานมากกว่า เพราะปัญหาหนึ่งของการขนส่งสินค้าทางรถไฟในปัจจุบัน คือ การตั้ง CY ขนาดใหญ่และห่างไกลจากลูกค้ามากเกินไป จึงไม่มีผู้ใช้งานเพราะมีต้นทุนค่าขนส่งต่อเนื่องสูง (ซึ่งเป็นต้นทุนโลจิสติกส์) ทั้งนี้ ถ้าโรงงานไกลจาก CY เกิน 25 กิโลเมตร ต้นทุนการขนส่งต่อเนื่องจะสูงมาก

นอกจากนี้การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีแผนการพัฒนาลานกองเก็บตู้สินค้าเพิ่มเติมจากเดิมที่ตำแหน่งต่าง ๆ จำนวน 10 แห่ง ดังนี้

- สถานีลำพูน จังหวัดลำพูน
- สถานีบ้านตุม จังหวัดพิษณุโลก
- สถานีนาทา จังหวัดหนองคาย
- สถานีหนองตะไก้ จังหวัดอุดรธานี
- สถานีอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี
- สถานีหนองสัง จังหวัดปราจีนบุรี
- สถานีคลองลึก จังหวัดอรัญประเทศ
- สถานีสระพี จังหวัดชุมพร
- สถานีวิสัย จังหวัดชุมพร
- สถานีนาม่วง จังหวัดสงขลา

จากข้อมูลตำแหน่งลานกองเก็บตู้สินค้าในปัจจุบัน ผลการศึกษาความเหมาะสมและ
ออกแบบรายละเอียดโครงการรถไฟทางคู่สายต่าง ๆ และแผนการพัฒนาลานกองเก็บตู้สินค้าเพิ่มเติมของ
การรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถสรุปตำแหน่งลานกองเก็บตู้สินค้าทั่วประเทศ ดังแสดงในรูปที่ 3.3-13



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.3-13 ตำแหน่งย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) ทั่วประเทศ และแผนการพัฒนา

2) จุดพักรถบรรทุก และศูนย์บริการรถบรรทุก

สำหรับจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) เป็นพื้นที่หยุดพักรถบรรทุกเพื่อสร้างความปลอดภัยในการปฏิบัติการขนส่งแก่พนักงานขับรถบรรทุก โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อการหยุดพักรถบรรทุก ส่วนศูนย์บริการพักรถบรรทุก (Truck Service Area) เป็นพื้นที่หยุดพักรถบรรทุกเพื่อสร้างความปลอดภัยและการบริการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการขนส่งแก่พนักงานขับรถบรรทุก โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบถ้วนเพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการผู้ขับขี่ได้อย่างเหมาะสม โดยแผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถได้กำหนดจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางการขนส่งสินค้าหลักไว้ 41 จุด แบ่งออกเป็นจุดพักรถบรรทุกจำนวน 28 แห่ง และศูนย์บริการพักรถบรรทุกจำนวน 13 แห่ง ดังรูปที่ 3.3-14

จากแผนแม่บทพัฒนาจุดพักรถบรรทุก มีจำนวน 41 แห่ง แยกเป็นจุดพักรถบรรทุก 28 แห่ง และศูนย์บริการพักรถบรรทุก (Truck Terminal) 13 แห่ง ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ บนเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศที่รองรับการขนส่งสินค้าในประเทศและอาเซียน ซึ่งจะใช้เวลาพัฒนา 15 ปี เงินลงทุน 8,600 ล้านบาท แยกเป็นค่าที่ดิน 2,200 ล้านบาท และค่าก่อสร้าง 6,400 ล้านบาท โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ คือ

- ระยะแรก 5 ปี (2558-2562) 13 แห่ง เป็นศูนย์บริการพักรถ 4 แห่ง ที่ อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี อ.พยุหะคีรี จ.นครสวรรค์ และ อ.รัตภูมิ จ.สงขลา และจุดจอดพักรถ 9 แห่ง ที่ อ.โนนสูง จ.นครราชสีมา อ.เมือง จ.สุรินทร์ อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา อ.บางบ่อ จ.สมุทรปราการ อ.สบปราบ จ.ลำปาง อ.อินทร์บุรี จ.สิงห์บุรี อ.หัวหิน และ อ.บางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ลงทุน 2,700 ล้านบาท
- ระยะกลาง 5-10 ปี (2563-2567) 14 แห่ง เป็นศูนย์บริการพักรถ 4 แห่ง ที่ อ.วังน้อย จ.พระนครศรีอยุธยา อ.เมือง จ.ตาก อ.ท่าแซะ จ.ชุมพร และ อ.ทุ่งสง จ.นครศรีธรรมราช และจุดจอดพักรถ 10 จุด มี อ.ชุมแพ จ.ขอนแก่น อ.อุบลรัตน์ จ.ศรีสะเกษ อ.เมือง จ.อุดรธานี อ.เมือง จ.สระแก้ว อ.แก่ง จ.ระยอง อ.จาง จ.ลำปาง อ.เมือง จ.กำแพงเพชร อ.เมือง จ.สมุทรสาคร อ.สีชล จ.นครศรีธรรมราช และ อ.เมือง จ.กระบี่ เงินลงทุน 2,500 ล้านบาท
- ระยะยาว 10-15 ปี (2567-2572) 14 แห่ง เป็นศูนย์บริการพักรถ 5 แห่ง ที่ อ.เมือง จ.ขอนแก่น อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี อ.เมือง จ.พิษณุโลก อ.ท่าฉาง จ.สุราษฎร์ธานี และ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี และจุดจอดพักรถ 9 แห่ง ที่ อ.สมเด็จ จ.กาฬสินธุ์ อ.คำชะอี จ.มุกดาหาร อ.สว่างวีระวงศ์ จ.อุบลราชธานี อ.เขาสมิง จ.ตราด อ.เด่นชัย จ.แพร่ อ.หล่มสัก จ.เพชรบูรณ์ อ.ห้วยยอด จ.ตรัง อ.หนองจิก จ.ปัตตานี และ อ.กระบี่ จ.พังงา เงินลงทุน 3,400 ล้านบาท



รูปที่ 3.3-14 ตำแหน่งจุดพักรถบรรทุกและศูนย์บริการรถบรรทุก

3.3.6 โครงสร้างพื้นฐานรองรับอุตสาหกรรม

1) นิคมอุตสาหกรรม

สำหรับประเทศไทยมีนิคมอุตสาหกรรมกระจายตัวอยู่ทุกภูมิภาคตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.2.2 เรื่องของพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม โดยพื้นที่ที่มีนิคมอุตสาหกรรมค่อนข้างหนาแน่น ได้แก่ ระยอง ชลบุรี สมุทรปราการ กรุงเทพฯ ฉะเชิงเทรา และพระนครศรีอยุธยา ซึ่งในพื้นที่เหล่านี้มีโครงสร้างพื้นฐานรองรับที่มีศักยภาพสูง ทั้งนี้พื้นที่ในนิคมอุตสาหกรรมแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

○ เขตอุตสาหกรรมทั่วไป (General Industrial Zone) เป็นเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการประกอบอุตสาหกรรม การบริการหรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์ หรือเกี่ยวเนื่องกับการประกอบอุตสาหกรรมหรือ การบริการ

○ เขตประกอบการเสรี (I-EA-T Free Zone) เป็นเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการประกอบอุตสาหกรรมพาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการประกอบอุตสาหกรรมหรือพาณิชยกรรมเพื่อประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ การรักษาความมั่นคงของรัฐ สุสวัสดิภาพของประชาชนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม หรือความจำเป็นอื่นตามที่คณะกรรมการกำหนด โดยของที่นำเข้าไปในเขตดังกล่าวจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรและค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นตามที่กฎหมายบัญญัติ

ทั้งนี้สถานภาพการลงทุนในพื้นที่ของนิคมอุตสาหกรรม ณ ไตรมาสที่ 1 ปี 2560 สามารถแสดงได้ดังตารางที่ 3.3-2 ซึ่งจะเห็นว่า มีพื้นที่คงเหลืออยู่ที่ 22,574 ไร่

ตารางที่ 3.3-2 สถานภาพการลงทุนในนิคมอุตสาหกรรม ณ ธันวาคม 2559

สถานภาพการลงทุน	
พื้นที่ตามผังแม่บท	140,731 ไร่
พื้นที่คงเหลือสำหรับขาย/ให้เช่า	22,574 ไร่
จำนวนผู้ใช้ที่ดิน	4,072 ราย
จำนวนคนงาน	601,594 คน
เงินลงทุน	3,068,890 ล้านบาท

ทางด้านสิทธิประโยชน์ของทาง กนอ. เพื่อให้นิคมอุตสาหกรรมเป็นฐานการผลิตที่ช่วยเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ ซึ่งผู้ลงทุนในเขตอุตสาหกรรมทั้งในเขตอุตสาหกรรมทั่วไป และเขตประกอบการเสรีจะได้รับสิทธิประโยชน์ ดังนี้

O สิทธิประโยชน์ที่ไม่เกี่ยวกับภาษี(Non-Tax Privileges) สำหรับการลงทุนใน GIZ และ I-EA-T Free Zone

- 1) สิทธิในการถือกรรมสิทธิ์ที่ดินในนิคมอุตสาหกรรม
- 2) ได้รับอนุญาตนำเข้าผู้เชี่ยวชาญ ช่างฝีมือต่างชาติเข้ามาทำงานในประเทศพร้อมการให้บริการขอวีซ่าและ Work Permit
- 3) ได้รับอนุญาตนำคู่สมรส บุตรและผู้อยู่ในอุปการะเข้าพักอาศัยในประเทศ พร้อมการให้บริการขอวีซ่า
- 4) สามารถนำส่งเงินตราต่างประเทศออกนอกราชอาณาจักรได้
- 5) สิทธิประโยชน์เพิ่มเติมจาก BOI ในกรณีขอรับการส่งเสริมการลงทุน

O สิทธิประโยชน์ด้านภาษี (Tax Privileges) สำหรับการลงทุนใน I-EA-T Free Zone

- 1) ได้รับสิทธิประโยชน์ที่ไม่เกี่ยวกับภาษี (Non-Tax Privileges) เช่นเดียวกับ GIZ
- 2) ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษี (Tax Privileges)
- 3) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิตสำหรับเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องใช้ในการผลิต
- 4) ได้รับยกเว้นอากรขาออก ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีสรรพสามิต สำหรับของที่นำเข้าเพื่อการผลิตสินค้า หรือเพื่อพาณิชย์กรรม
- 5) ได้รับยกเว้นอากรขาออก ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีสรรพสามิต สำหรับวัตถุดิบ รวมทั้งผลิตภัณฑ์สิ่งพลอยได้และสิ่งอื่นที่ได้จากการผลิต

2) เขตประกอบการอุตสาหกรรม ชุมชนอุตสาหกรรม และสวนอุตสาหกรรม

O เขตประกอบการอุตสาหกรรม ตามมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 เป็นการพัฒนาพื้นที่ของภาคเอกชนที่ได้รับการสนับสนุนประกาศเป็นเขตประกอบการอุตสาหกรรม ตามมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535 โรงงานที่ตั้งอยู่ในพื้นที่อุตสาหกรรมประเภทนี้ จะได้สิทธิประโยชน์ตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535 โดยได้รับการยกเว้นไม่ต้องแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบตามมาตรา 11 หรือได้รับใบอนุญาตตามมาตรา 12 แล้วแต่กรณี แต่การประกอบกิจการโรงงานดังกล่าวจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8 ประกาศของรัฐมนตรีที่ออกตามกฎกระทรวงดังกล่าว ประกาศของรัฐมนตรีที่ออกตามมาตรา 32(1) และบทบัญญัติอื่นที่เกี่ยวกับการควบคุมการประกอบกิจการโรงงานตามพระราชบัญญัตินี้ โดยให้ถือเสมือนเป็นผู้แจ้งหรือได้รับใบอนุญาต แล้วแต่กรณี รวมถึงจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายว่าด้วยการ

ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม กฎหมายว่าด้วยการผังเมือง เป็นต้น โดยในพื้นที่ภาคตะวันออกที่เป็นพื้นที่ศึกษามีเขตประกอบการอุตสาหกรรมดังต่อไปนี้

- เขตประกอบการอุตสาหกรรม สวนหนองบอน จังหวัดชลบุรี
- เขตประกอบการอุตสาหกรรม สยามอีสเทิร์นอินดัสเทรียลพาร์ค จังหวัดระยอง
- เขตประกอบการอุตสาหกรรม บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน) จังหวัดระยอง
- เขตประกอบการอุตสาหกรรม กบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี
- เขตประกอบการอุตสาหกรรม ชันโยฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา
- เขตประกอบการอุตสาหกรรม จี.เค.แลนด์ จังหวัดระยอง
- เขตประกอบการอุตสาหกรรม สินรัตนศิลป์ จังหวัดชลบุรี
- เขตประกอบการอุตสาหกรรม ปราจีนอินดัสเทรียลพาร์ค จังหวัดปราจีนบุรี
- เขตประกอบการอุตสาหกรรม อัลฟา เทคโนโลยีส์ จังหวัดฉะเชิงเทรา
- เขตประกอบการอุตสาหกรรม เครือซิเมนต์ไทย จังหวัดระยอง
- เขตประกอบการอุตสาหกรรม โรจนะ จังหวัดระยอง

๐ ชุมชนอุตสาหกรรม เป็นการพัฒนาพื้นที่ของภาคเอกชนและขอรับการสนับสนุนจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม ประกาศเป็นเขตชุมชนอุตสาหกรรมตามหลักเกณฑ์และนโยบายกระทรวงอุตสาหกรรม ฉบับลงวันที่ 8 สิงหาคม 2539 โรงงานที่ตั้งอยู่ในพื้นที่จะได้รับสิทธิประโยชน์ในการได้รับการพิจารณาออกใบอนุญาตให้โดยเร็วเท่านั้น ทั้งนี้ชุมชนอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออกที่เป็นพื้นที่ศึกษามีดังนี้

- ชุมชนอุตสาหกรรม นครินทร์อินดัสเทรียล พาร์ค จังหวัดระยอง
- ชุมชนอุตสาหกรรม เอส.เอส.พี อินดัสเทรียลพาร์ค จังหวัดระยอง
- ชุมชนอุตสาหกรรม พานทอง จังหวัดชลบุรี
- ชุมชนอุตสาหกรรม ทุนเท็กซ์ จังหวัดระยอง
- ชุมชนอุตสาหกรรม ไอ.พี.พี. จังหวัดระยอง
- ชุมชนอุตสาหกรรม บริษัท วินโคสต์ อินดัสเทรียล พาร์ค จำกัด จังหวัดฉะเชิงเทรา

๐ สวนอุตสาหกรรม เป็นการพัฒนาพื้นที่ของภาคเอกชน และดำเนินการเองโดยไม่ได้ขอรับการสนับสนุนจากภาครัฐแต่อย่างใด โรงงานที่ตั้งอยู่ในพื้นที่สวนอุตสาหกรรมต้องขออนุญาตตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535 เหมือนตั้งอยู่ในพื้นที่ทั่ว ๆ ไป ซึ่งสำหรับในพื้นที่ภาคตะวันออกที่เป็นพื้นที่ศึกษาของโครงการมีสวนอุตสาหกรรมดังนี้

- สวนอุตสาหกรรมศรีราชา จังหวัดชลบุรี
- สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ จังหวัดชลบุรี

- สวนอุตสาหกรรม 304 อินดัสเตรียล ปาร์ค จังหวัดฉะเชิงเทรา และจังหวัดปราจีนบุรี
- สวนอุตสาหกรรมบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา
- สวนอุตสาหกรรม บีพี บ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา

ทั้งนี้พื้นที่ประกอบอุตสาหกรรมเหล่านี้ ล้วนมีแผนที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนขยายพื้นที่เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมในอนาคตให้มีศักยภาพมากขึ้น

3) อ่างเก็บน้ำและท่อส่งน้ำ อ่างเก็บน้ำ ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา มี 23 แห่ง ความจุรวมประมาณ 1,300 ล้าน ลบ.ม. อ่างเก็บน้ำสำคัญ เช่น อ่างเก็บน้ำ บางพระ อ่างเก็บน้ำ หนองค้อ อ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล อ่างเก็บน้ำดอกกราย อ่างเก็บน้ำคลองใหญ่ อ่างเก็บน้ำประแสร์ และ อ่างเก็บน้ำคลองสิียด ปัจจุบันมีการจัดสรรน้ำรวม 1,188.20 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี (ความต้องการน้ำเพื่ออุตสาหกรรม 31.4 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี น้ำเพื่อการเกษตร 429.9 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี น้ำเพื่ออุปโภค-บริโภค 76.4 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี น้ำเพื่อการประปา 314 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี น้ำเพื่อบริษัท East Water 352.4 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี และน้ำเพื่อรักษาระบบนิเวศ 83.5 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี) มีน้ำใช้คงเหลือประมาณ 100 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี สามารถรองรับได้ถึงปี 2565

4) ระบบขนส่งทางท่อ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ร่วมลงทุนกับ โรงกลั่นและบริษัท ขายปลีกน้ำมันสำหรับรถยนต์ สร้างระบบการขนส่งทางท่อ จำนวน 2 โครงการ ได้แก่ (1) โครงการขนส่ง น้ำมันทางท่อ ศรีราชา-ชองนนท์ กรุงเทพฯ โดยวางท่อตามแนวทาง รถไฟ และ (2) โครงการขนส่ง น้ำมันทางท่อ ศรีราชา-ลำลูกกา-สระบุรี มีการควบคุมระบบการขนส่งโดยคอมพิวเตอร์ เพื่อช่วยเพิ่ม ประสิทธิภาพและความปลอดภัยการขนส่ง

5) ระบบประปา จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทราอยู่ในพื้นที่ให้บริการของการประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) เขต 1 มีประชากรอาศัยอยู่ในพื้นที่ 2,844,940 คน 1,605,762 ครัวเรือน มีผู้ใช้น้ำรวม (ข้อมูลปี 2558) 541,327 ราย โดยการประปาส่วนภูมิภาคมีสาขาที่ให้บริการในพื้นที่ จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา 14 สาขา ประกอบด้วย การประปาสภาในจังหวัดชลบุรี 7 สาขา จังหวัดระยอง 3 สาขา และจังหวัดฉะเชิงเทรา 4 สาขา กำลังการผลิตรวม 28,930 ลบ.ม. ต่อชั่วโมง โดยมีแหล่งน้ำดิบสำหรับผลิตประปา 3 แหล่ง ได้แก่ น้ำดิบจากอ่างเก็บน้ำของกรมชลประทาน น้ำดิบจากอ่างเก็บน้ำของ กปภ. และน้ำดิบจากบริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) รองรับได้ถึงปี 2563

6) ไฟฟ้า พื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา อยู่ในเขตการให้บริการ ทางไฟฟ้า “กฟภ.2” ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ซึ่งรับผิดชอบการบริการในพื้นที่ 5 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา จันทบุรี และตราด คาดการณ์ความต้องการไฟฟ้า จากสถานีไฟฟ้าแรงสูงต้นทางในพื้นที่ 3 จังหวัด ช่วงปี 2560-2579 ประมาณ 5,017-8,030 เมกะวัตต์ โดยการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยมีขีดความสามารถในปัจจุบันประมาณ 5,962 เมกะวัตต์ สามารถรองรับความต้องการไฟฟ้าได้ถึงปี 2565 สำหรับสถานีไฟฟ้าย่อยมีความต้องการไฟฟ้าที่รับจากระบบ 22 เควี จาก กฟภ. ในพื้นที่ 3 จังหวัด ช่วงปี 2560-2579 ประมาณ 3,302-6,739 เมกะวัตต์ โดย กฟภ. มีขีดความสามารถในปัจจุบันประมาณ 5,558 เมกะวัตต์ ซึ่งสามารถรองรับความต้องการไฟฟ้าได้ ถึงปี 2571

จากการรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา จะเห็นว่า เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพที่พร้อมสำหรับการลงทุนค่อนข้างสูง ตลอดจนมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ทั้งในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ด้านสาธารณูปโภค ที่เพียงพอต่อการขยายตัวของการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ได้ค่อนข้างสูง นอกจากนี้ด้วยการที่ภาครัฐผลักดันให้มีการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC จะเป็นส่วนที่ช่วยกระตุ้น ส่งเสริมให้พื้นที่ที่มีศักยภาพที่เพิ่มสูงขึ้น และดึงดูดให้นักลงทุนเข้ามาในพื้นที่ได้มากยิ่งขึ้นด้วย

3.4 การรวบรวมกฎหมาย กฎระเบียบ มาตรการของจังหวัดชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี จันทบุรี ตราด และ สระแก้ว

ในรายงานฉบับนี้ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมกฎหมาย มาตรการและระเบียบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมจังหวัด และด้านสิ่งแวดล้อม ในจังหวัดพื้นที่ศึกษา Super Cluster มีทั้งหมด 7 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี จันทบุรี ตราด และ สระแก้ว ซึ่งเป็นการศึกษาเพื่อให้ทราบถึงข้อจำกัดด้านกฎหมาย มาตรการ และระเบียบต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในจังหวัดพื้นที่ศึกษา ทั้งนี้เพื่อจะได้วิเคราะห์ความเป็นไปได้และหามาตรการลดผลกระทบหากจะมีการพัฒนาโครงการต่าง ๆ ตามโครงการต่อไป

3.4.1 ด้านผังเมือง

การวางแผนและจัดทำผังเมืองรวมจังหวัด มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและการดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท ในด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณูปโภค บริการสาธารณะ และสภาพแวดล้อม ให้สอดคล้องกับการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยผังเมืองรวมจังหวัด 7 จังหวัดในพื้นที่ศึกษา กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ชุมชนและที่อยู่อาศัย พื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้าไว้ดังนี้

- *ผังเมืองรวมจังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ. 2555*

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่ชุมชนและที่อยู่อาศัย (สีชมพู) กำหนดให้ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม เกษตรกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้มีที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาตส่วนใหญ่ โดยครอบคลุมบริเวณพื้นที่อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา อำเภอบางปะกง เขตเทศบาลตำบลปากน้ำ เขตเทศบาลตำบลบ้านโพธิ์ เขตเทศบาลตำบลศาลาแดง เขตเทศบาลตำบลแปลงยาว เขตเทศบาลตำบลทุ่งสะเดา เขตเทศบาลตำบลเกาะขนุน และเขตเทศบาลตำบลเขาหินซ้อน

ส่วนกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท *อุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง)* ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม คลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้มีที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต

โดยปัจจุบันจังหวัดฉะเชิงเทราเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมทั้งหมด 4 แห่ง ได้แก่ นิคม

อุตสาหกรรม 304 Industrial Park 2 นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ นิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ และ นิคมอุตสาหกรรมที เอฟ ดี ดังแสดงข้อมูลภาพรวมการใช้ประโยชน์ที่ดินและข้อมูลอุตสาหกรรม ในรูปที่ 3.4-1 และรูปที่ 3.4-2

- **ผังเมืองรวมจังหวัดชลบุรี**

ปัจจุบันอยู่ในกระบวนการวางและจัดทำผังเมืองรวม ซึ่งจากร่างผังเมืองรวมกำหนดประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินหลัก ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่ชุมชนและที่อยู่อาศัย ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า และที่ดินประเภทอุตสาหกรรมทั่วไปที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมและคลังสินค้า โดยมีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกี่ยวข้องดังนี้

○ **ที่ดินประเภทชุมชนและที่อยู่อาศัย (สีชมพู)** ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม เกษตรกรรม สถาบันราชการ สถาบันการศึกษา การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งส่วนใหญ่จะครอบคลุมบริเวณพื้นที่ที่อยู่ติดกับอ่าวไทย ได้แก่ อำเภอกะสีซัง และบางส่วนของพื้นที่อำเภอบางละมุง (เกาะล้าน) อำเภอศรีราชา อำเภอเมืองชลบุรี อำเภอบ้านบึง อำเภอพนัสนิคม และอำเภอหนองใหญ่

○ **ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง)** ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการอุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมและคลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น นอกจากที่กำหนดตามวรรคแรกต้องเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่ใช่อาคารขนาดใหญ่

○ **ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมทั่วไปที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมและคลังสินค้า (สีขาวมีกรอบเส้นทแยงสีม่วง)** ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการอุตสาหกรรมที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมและคลังสินค้า กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องการสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการเป็นส่วนใหญ่สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น นอกจากที่กำหนดตามวรรคแรกต้องเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่ใช่อาคารขนาดใหญ่

โดยปัจจุบันจังหวัดชลบุรีเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมทั้งหมด 10 แห่ง ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมบ้านบึง นิคมอุตสาหกรรมยามาโตะ อินดัสทรีส์ ชลบุรี นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร (โครงการ2) นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (แหลมฉบัง) นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (โครงการ3) นิคมอุตสาหกรรมเหมราชชลบุรี นิคมอุตสาหกรรมเหมราชชลบุรี (โครงการ2) และนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ดังแสดงข้อมูลภาพรวมการใช้ประโยชน์ที่ดินและข้อมูลอุตสาหกรรม ในรูปที่ 3.4-1 และรูปที่ 3.4-2

- **ผังเมืองรวมจังหวัดระยอง พ.ศ. 2560**

กำหนดประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินหลัก ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่ชุมชนและที่อยู่อาศัย (ช.1 และ ช.2) ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า และที่ดินประเภทอุตสาหกรรมทั่วไปที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมและคลังสินค้า โดยมีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกี่ยวข้องดังนี้

О ที่ดินประเภทชุมชนและที่อยู่อาศัย (สีชมพู) แบ่งออกเป็นพื้นที่ ช.1 และ ช.2 โดย ช.1 มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการอยู่อาศัย การค้าบริการเขตอุตสาหกรรม และอุตสาหกรรมที่ไม่มีผลกระทบต่อชุมชน และ ช.2 มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการอยู่อาศัย การค้าบริการและการเกษตร

ทั้งนี้ การใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งสองพื้นที่กำหนดให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม เกษตรกรรม สถาบันราชการ สถาบันการศึกษา การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งส่วนใหญ่จะครอบคลุมบริเวณพื้นที่ที่อยู่ติดกับอ่าวไทย ได้แก่ พื้นที่บางส่วนของอำเภอเมืองระยอง อำเภอบ้านฉาง โดยเฉพาะในเขตเทศบาลเมืองและเทศบาลตำบลต่าง ๆ และอำเภอรอบนอกออกไป ได้แก่ เทศบาลตำบลปลวกแดง และเทศบาลตำบลตาสิทธิ์ (อำเภอปลวกแดง) และเทศบาลตำบลชุมแสง (อำเภอวังจันทร์) เป็นต้น

О ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบอุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม คลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการสำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น นอกจากที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่ใช่อาคารขนาดใหญ่

О ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมทั่วไปที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมและคลังสินค้า (สีขาวมีกรอบเส้นทแยงสีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการประกอบอุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับการประกอบอุตสาหกรรม คลังสินค้าที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อม สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นนอกจากที่กำหนดตามวรรคหนึ่งต้องเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่ใช่อาคารขนาดใหญ่

โดยปัจจุบันจังหวัดระยองเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมทั้งหมด 12 แห่ง ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ นิคมอุตสาหกรรมเหมราชตะวันออก (มาบตาพุด) นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด นิคมอุตสาหกรรมผาแดง นิคมอุตสาหกรรมระยอง (บ้านค่าย) นิคมอุตสาหกรรมหลักชัยเมืองยาง นิคมอุตสาหกรรมอาร์ ไอ แอล นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด (ระยอง) นิคมอุตสาหกรรมเอเซีย นิคมอุตสาหกรรมโรจนะ (บ้านค่าย) และนิคมอุตสาหกรรมโรจนะ (ปลวกแดง) ดังแสดงข้อมูลภาพรวมการใช้ประโยชน์ที่ดินและข้อมูลอุตสาหกรรม ในรูปที่ 3.4-1 และรูปที่ 3.4-2

- **ผังเมืองรวมจังหวัดปราจีนบุรี พ.ศ. 2555**

กำหนดประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินหลัก ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่ชุมชนและที่อยู่อาศัย ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า และที่ดินประเภทคลังสินค้า โดยมีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกี่ยวข้องดังนี้

○ ที่ดินประเภทชุมชนและที่อยู่อาศัย (สีชมพู) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม เกษตรกรรม สถาบันราชการ สถาบันการศึกษา การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งส่วนใหญ่จะครอบคลุมบริเวณพื้นที่อำเภอเมือง อำเภอประจันตคาม อำเภอบ้านสร้าง และอำเภอกบินทร์บุรี

○ ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมและคลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่ไม่ใช่อาคารขนาดใหญ่พิเศษหรืออาคารสูง

○ ที่ดินประเภทคลังสินค้า (สีเม็ดมะปราง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการ โกดัง โรงเก็บพัสดุยังฉาง และคลังสินค้ายกเว้นคลังน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่ไม่ใช่อาคารขนาดใหญ่พิเศษหรืออาคารสูง

โดยปัจจุบันจังหวัดปราจีนบุรีเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมทั้งหมด 4 แห่ง ได้แก่ 304 Industrial Park นิคมอุตสาหกรรมไฮเทค กบินทร์ นิคมอุตสาหกรรมโรจนะ (ปราจีนบุรี) และเขตอุตสาหกรรมกบินทร์บุรี ดังแสดงข้อมูลภาพรวมการใช้ประโยชน์ที่ดินและข้อมูลอุตสาหกรรม ในรูปที่ 3.4-1 และรูปที่ 3.4-2

- **ผังเมืองรวมจังหวัดสระแก้ว พ.ศ. 2558**

กำหนดประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินหลัก ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่ชุมชนและที่อยู่อาศัย ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า และที่ดินประเภทคลังสินค้า โดยมีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกี่ยวข้องดังนี้

○ ที่ดินประเภทชุมชนและที่อยู่อาศัย (สีชมพู) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม เกษตรกรรม สถาบันราชการ สถาบันการศึกษา การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ ได้แก่ เทศบาลเมืองสระแก้ว (อำเภอเมืองสระแก้ว) เทศบาลตำบลตาบลเขาฉกรรจ์ (อำเภอเขาฉกรรจ์) อรัญประเทศ (อำเภออรัญประเทศ) วัฒนานคร (อำเภอวัฒนานคร) เป็นต้น

๐ ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม คลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้เป็นไปตามที่กำหนด ได้แก่ ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่ไม่ใช่อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่ ให้มีที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละหกสิบของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต

๐ ที่ดินประเภทคลังสินค้า (สีเม็ดมะปราง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการเกี่ยวกับคลังสินค้า สถานที่พักและการขนถ่ายสินค้า การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเท่านั้น

โดยปัจจุบันจังหวัดสระแก้วมีภาพรวมการใช้ประโยชน์ที่ดินและข้อมูลอุตสาหกรรมดังแสดงข้อมูลในรูปที่ 3.4-1 และรูปที่ 3.4-2

- ผังเมืองรวมจังหวัดจันทบุรี พ.ศ. 2555

เนื่องจากจังหวัดจันทบุรีมีบทบาทหน้าที่ในการเป็นแหล่งผลิตด้านเกษตรกรรม แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและพื้นที่ชายแดนเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชา จึงกำหนดพื้นที่รองรับการพัฒนาเมืองไว้ในที่ดินประเภทชุมชน (สีชมพู) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้เป็นไปตามที่กำหนด ได้แก่ ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่ไม่ใช่อาคารขนาดใหญ่หรืออาคารสูง ให้มีที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต ได้แก่ บริเวณบางส่วนของอำเภอท่าใหม่ บริเวณบางส่วนของอำเภอขลุง บริเวณบางส่วนของอำเภอแหลมสิงห์ เทศบาลตำบลหนองคล้า เทศบาลตำบลโป่งน้ำร้อน เป็นต้น

โดยปัจจุบันจังหวัดจันทบุรีมีภาพรวมการใช้ประโยชน์ที่ดินและข้อมูลอุตสาหกรรมดังแสดงข้อมูลในรูปที่ 3.4-1 และรูปที่ 3.4-2

- ผังเมืองรวมจังหวัดตราด พ.ศ. 2556

เนื่องจากจังหวัดตราดมีบทบาทหน้าที่ในการเป็นแหล่งผลิตด้านเกษตรกรรม แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและพื้นที่ชายแดนเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชา จึงกำหนดพื้นที่รองรับการพัฒนาเมืองไว้ในที่ดินประเภทชุมชน (สีชมพู) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ สำหรับ การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้เป็นไปตามที่กำหนด ได้แก่ ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 15 เมตร การวัดความสูงของอาคารให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงพื้นดาดฟ้า สำหรับอาคารทรงจั่วหรือปั้นหยาให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงยอดผนังของชั้นสูงสุด ให้มีที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละสิบห้าของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต ได้แก่ เทศบาลตำบลหาดเล็ก (อำเภอคลองใหญ่) เทศบาลตำบลเนินทราย (อำเภอเมืองตราด) เทศบาลตำบลเขาสมิง (อำเภอเขาสมิง) เป็นต้น

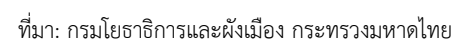
โดยปัจจุบันจังหวัดตราดมีภาพรวมการใช้ประโยชน์ที่ดินและข้อมูลอุตสาหกรรม ดังแสดง
ข้อมูลในรูปที่ 3.4-1 และรูปที่ 3.4-2

3.4.2 แนวโน้มการพัฒนาด้านผังเมืองที่เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ด้าน Super cluster

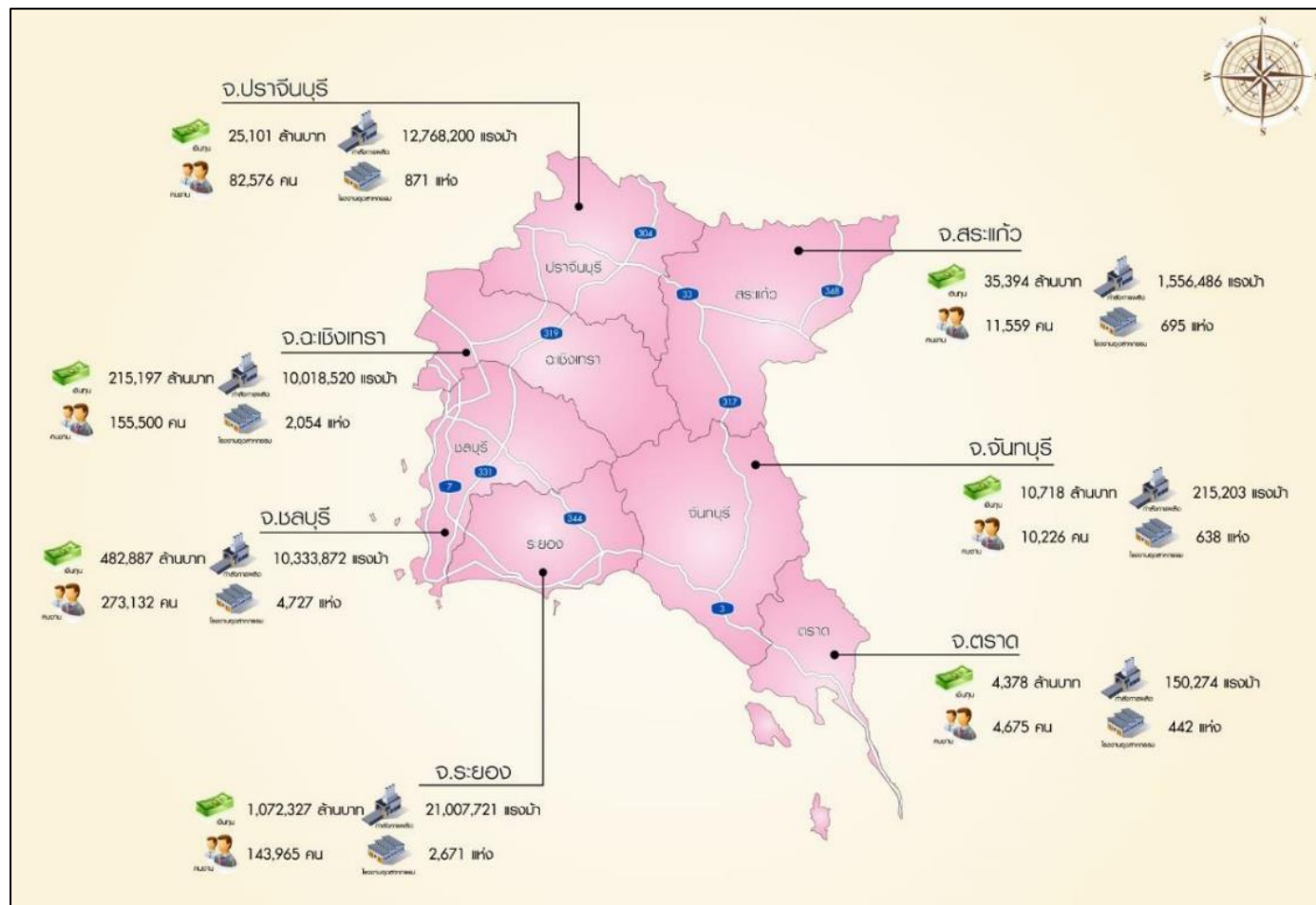
เมื่อพิจารณาจากผังเมืองรวมจังหวัดในพื้นที่ศึกษา พบว่า ที่ดินประเภทชุมชน ได้แก่ ที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม มีแนวโน้มจะเติบโตเพิ่มขึ้นตามสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลง โดยส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่บริเวณริมเส้นทางคมนาคมสายหลักและสายรอง และริมน้ำ โดยในอนาคตที่ดินประเภทชุมชน (เขตสีชมพู) มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม (เขตสีเขียว) และเมื่อพิจารณาโครงสร้างทางเศรษฐกิจหลักของพื้นที่ศึกษาพบว่าอยู่ในภาคอุตสาหกรรม จึงทำให้มีนิคมอุตสาหกรรมและโรงงานต่าง ๆ ตั้งอยู่เป็นจำนวนมากโดยเฉพาะ**จังหวัดชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา และปราจีนบุรี** โดยมีจังหวัดจันทบุรี สระแก้ว และตราดเป็นประตูการค้าชายแดน รวมทั้งภาครัฐบาลกำหนดนโยบายให้พื้นที่ภาคตะวันออกเป็นฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และขนาดกลางเพื่อการส่งออกและทดแทนการนำเข้าที่สำคัญที่สุดของประเทศ

ดังนั้นผังเมืองรวมจังหวัดจึงได้กำหนดให้มีการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม (เขตสีม่วง) และที่ดินประเภทอุตสาหกรรมทั่วไปที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมและคลังสินค้า (เขตสีขาวมีกรอบและเส้นทแยงสีม่วง) เพื่อเป็นพื้นที่สำหรับประกอบกิจกรรมอุตสาหกรรมตามประเภทที่กำหนด เน้นการผลิตโดยใช้เทคโนโลยีสะอาดที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม

อย่างไรก็ตาม ในการพิจารณาการขยายตัวของพื้นที่อุตสาหกรรมในอนาคต พบว่า ผังเมืองรวมจังหวัดได้พิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตครอบคลุม 20 ปีแล้ว ซึ่งหากจะมีการขยายตัวของพื้นที่อุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นอีกพื้นที่ดังกล่าวจะถูกกำหนดให้อยู่ในบริเวณเดียวกันหรือใกล้เคียงกับพื้นที่ประกอบกิจการอุตสาหกรรมเดิม เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการใช้โครงสร้างพื้นฐาน สอดคล้องกับนโยบายการส่งเสริมพัฒนาการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม (Cluster Development) ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันและการพัฒนาเศรษฐกิจอุตสาหกรรมของประเทศ ซึ่งกำหนดให้อยู่บริเวณตอนล่างของภาคตะวันออก โดยแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของจังหวัดในพื้นที่ศึกษา แสดงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมจังหวัดในรูปที่ 3.4-1 และข้อมูลด้านอุตสาหกรรมในปัจจุบันในรูปที่ 3.4-2



TNT/G/P04224/Final Report/RT09-chap3_rev00



ที่มา: กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

รูปที่ 3.4-2 ข้อมูลด้านอุตสาหกรรมปัจจุบันในบริเวณพื้นที่ศึกษา

3.4.3 ด้านสิ่งแวดล้อม

ในส่วนงานด้านสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อมจากหน่วยงานต่าง ๆ เช่น กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กรมควบคุมมลพิษ กรมศิลปากร กรมป่าไม้ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เป็นต้น เพื่อประกอบการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูก้าวสำคัญของประเทศ ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดตราด จังหวัดจันทบุรี จังหวัดสระแก้ว และจังหวัดสมุทรปราการ โดยมีรายละเอียดสาระสำคัญของกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ แสดงดังตารางที่ 3.4-1

ตารางที่ 3.4-1 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อม

กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ	รายละเอียดและสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง
- พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535	- การป้องกัน อนุรักษ์ บำรุงรักษา คัดกรองทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้อยู่ได้อย่างสมดุลตามระบบนิเวศธรรมชาติ และคงความสมบูรณ์เพื่ออนุชนรุ่นหลังได้ใช้ต่อไปในอนาคต รวมทั้งแก้ไขปัญหามลพิษทางธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และเป็นมาตรการเสริมให้กฎหมายอื่นในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจกรรมซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2555	- การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม - กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจกรรมซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป	- การกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป	- การกำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร	- การกำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน	- การกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน

ตารางที่ 3.4-1 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ	รายละเอียดและสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง
- ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุม การระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2548	- การกำหนดมาตรฐานควบคุม การระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด
- ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่อำเภอบางละมุง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี พ.ศ.2553	- การกำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่อำเภอบางละมุง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี
- ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่อำเภอบางละมุง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี พ.ศ.2553	- การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม
- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดให้ท้องที่เขตเมืองพัทยาเป็นเขตควบคุมมลพิษ	- การป้องกันปัญหามลพิษที่มีแนวโน้มที่จะร้ายแรงถึงขนาดเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน หรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบเสียหายต่อสุขภาพสิ่งแวดล้อม
- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดให้ท้องที่เขตจังหวัดสมุทรปราการเป็นเขตควบคุมมลพิษ	- การป้องกันปัญหามลพิษที่มีแนวโน้มที่จะร้ายแรงถึงขนาดเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน หรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบเสียหายต่อสุขภาพสิ่งแวดล้อม
- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 32 (พ.ศ.2552) เรื่อง กำหนดให้ท้องที่เขตตำบลมาบตาพุด ตำบลห้วยโป่งตำบลเนินพระ และตำบลทับมา อำเภอเมือง จังหวัดระยอง ทั้งตำบล ตำบลมาบตา อำเภอนิคมพัฒนา	- การป้องกันปัญหามลพิษที่มีแนวโน้มที่จะร้ายแรงถึงขนาดเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน หรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบเสียหายต่อสุขภาพสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.4-1 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ	รายละเอียดและสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง
จังหวัดระยอง ทั้งตำบลและตำบลบ้านฉาง อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ทั้งตำบล รวมทั้งพื้นที่ทะเลภายในแนวเขต เป็นเขต ควบคุมมลพิษ	
- กฎหมายรัฐธรรมนูญ พ.ศ.2550	- สิทธิของประชาชนเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร และการมีส่วนร่วมของ ประชาชน (มาตรา 46 มาตรา 56 มาตรา 58 มาตรา 59 และมาตรา 290)
- พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2504	- การคุ้มครองดูแลรักษาทรัพยากรป่าไม้ในพื้นที่อุทยานแห่งชาติ
- พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ ป่า พ.ศ.2535	- การสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า
- พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ.2484	- การควบคุมและรักษาทรัพยากรป่าไม้
- พระราชบัญญัติสวนป่า พ.ศ.2535	- การสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการปลูกสร้างสวนป่าเพื่อเพิ่มพื้นที่ทำไม้ - การส่งเสริมอาชีพให้ประชาชนมีงานทำและผลิตไม้เพื่อเป็นสินค้า
- พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507	- การคุ้มครองและสงวนทรัพยากรป่าไม้ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ
- อนุสัญญาว่าด้วยการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำ (Wetlands) พ.ศ.2514	- บทบาท และความสำคัญของพื้นที่ชุ่มน้ำ
- มติคณะรัฐมนตรีว่าด้วยการใช้พื้นที่ป่า ชายเลน พ.ศ.2531	- มาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ป่าชายเลน
- มติคณะรัฐมนตรีเรื่องการจัดชั้นคุณภาพ ลุ่มน้ำ พ.ศ.2539	- มาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1เอ ลุ่มน้ำชั้น 1บี และลุ่มน้ำชั้น 2
- พระราชบัญญัติรักษาคลอง ร.ศ.121 - นโยบายและแผนงานการอนุรักษ์และ พัฒนาสภาพแวดล้อม แม่น้ำ คู คลอง พ.ศ.2544	- การดูแลรักษาคลองเพื่อป้องกัน ไม่ให้มีการทิ้งขยะลงในคลอง เพื่อป้องกันการดิน เลน ป้องกันมลพิษทางน้ำและรักษาทัศนียภาพที่สวยงามของคลอง
- คลองอนุรักษ์ตามมติ ครม. 13 มิถุนายน พ.ศ.2510	- ข้อห้ามมิให้มีการก่อสร้างต่อม่อสะพานลงในคลองอนุรักษ์
- พระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ.2504 และ พ.ศ.2535	- การคุ้มครองดูแลรักษาโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถาน แห่งชาติ
- พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 - กฎกระทรวงผังเมืองรวม	- การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน และระบบโครงข่ายคมนาคมในอนาคต
- พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2530 และประกาศ	- ขั้นตอนการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ - การกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์

ตารางที่ 3.4-1 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ	รายละเอียดและสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง
คณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ 44	- การอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรี และการฟ้องร้องคดีต่อศาลในกรณีผู้มีสิทธิได้รับค่าทดแทนไม่พอใจในราคาของอสังหาริมทรัพย์ หรือจำนองเงินค่าทดแทน
- พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 - พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535	- การกำจัดสิ่งปฏิกูล และเหตุรำคาญจากกลิ่น เสียง ความร้อน สิ่งมีพิษ ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง เขม่า ฯลฯ จนเป็นอันตรายต่อสุขภาพ
- ผังเมืองรวมจังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ. 2555	- กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม คลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการเป็นส่วนใหญ่
- ผังเมืองรวมจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2560	- กำหนดการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการอุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมและคลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการเป็นส่วนใหญ่ - กำหนดการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมทั่วไปที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมและคลังสินค้า (สีขาวมีกรอบเส้นทแยงสีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการอุตสาหกรรมที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมและคลังสินค้า กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการเป็นส่วนใหญ่
- ผังเมืองรวมจังหวัดระยอง พ.ศ. 2560	- กำหนดการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบอุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม คลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ - กำหนดการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมทั่วไปที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมและคลังสินค้า (สีขาวมีกรอบเส้นทแยงสีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการประกอบอุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับการประกอบอุตสาหกรรม คลังสินค้าที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อม สถาบันราชการ การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ
- ผังเมืองรวมจังหวัดปราจีนบุรี พ.ศ. 2555	- กำหนดการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมและคลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ - กำหนดการใช้ที่ดินประเภทคลังสินค้า (สีเม็ดมะปราง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการโกดัง โรงเก็บพัสดุยุ้งฉาง และคลังสินค้า ยกเว้นคลังน้ำมันเชื้อเพลิง
- ผังเมืองรวมจังหวัดสระแก้ว พ.ศ. 2558	- กำหนดการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม คลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ - กำหนดการใช้ที่ดินประเภทคลังสินค้า (สีเม็ดมะปราง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการเกี่ยวกับคลังสินค้า สถานที่พักและการขนถ่ายสินค้า การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ

ตารางที่ 3.4-1 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

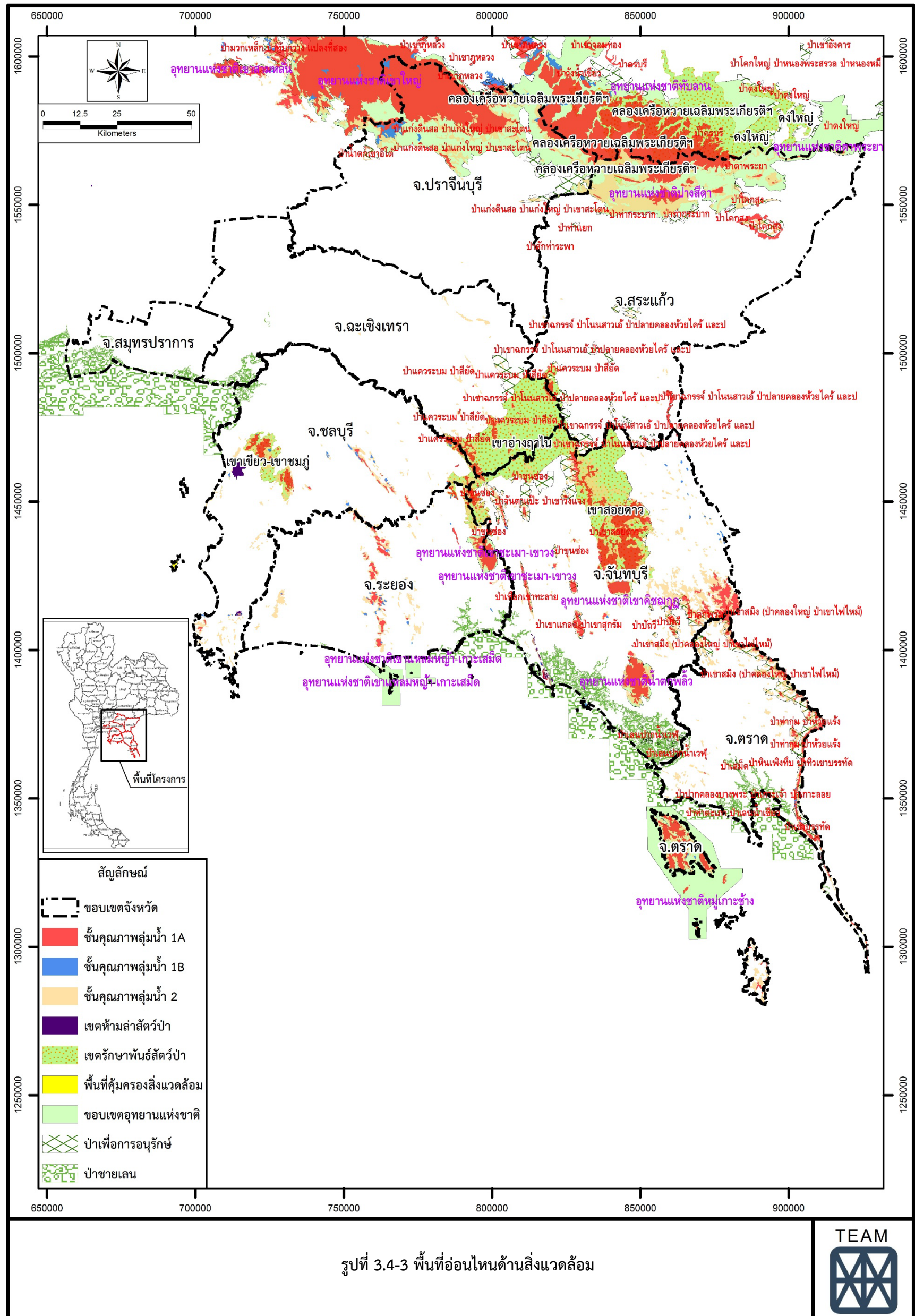
กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ	รายละเอียดและสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง
- ผังเมืองรวมจังหวัดจันทบุรี พ.ศ. 2555	- ไม่มีการกำหนดการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม เนื่องจากจังหวัดจันทบุรีมีบทบาทหน้าที่ในการเป็นแหล่งผลิตด้านเกษตรกรรม แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและพื้นที่ชายแดนเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชา
- ผังเมืองรวมจังหวัดตราด พ.ศ. 2556	- ไม่มีการกำหนดการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม เนื่องจากจังหวัดตราดมีบทบาทหน้าที่ในการเป็นแหล่งผลิตด้านเกษตรกรรม แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและพื้นที่ชายแดนเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชา
- ผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. 2556	- กำหนดการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการอุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมและคลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ - กำหนดการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมทั่วไปที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมและคลังสินค้า (สีขาวมีกรอบเส้นทแยงสีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการอุตสาหกรรมที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมและคลังสินค้า กิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องกับการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่
- พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ.2507	- การคุ้มครองและสงวนทรัพยากรป่าไม้ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ
- อนุสัญญาว่าด้วยการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำ (Wetlands) พ.ศ.2514	- บทบาท และความสำคัญของพื้นที่ชุ่มน้ำ
- มติคณะรัฐมนตรีว่าด้วยการใช้พื้นที่ป่าชายเลน พ.ศ.2531	- มาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ป่าชายเลน
- มติคณะรัฐมนตรีเรื่องการจัดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ พ.ศ.2539	- มาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1เอ ลุ่มน้ำชั้น 1บี และลุ่มน้ำชั้น 2
- พระราชบัญญัติรักษาคล่อง ร.ศ.121 - นโยบายและแผนงานการอนุรักษ์และพัฒนาสภาพแวดล้อม แม่น้ำ คูคลอง พ.ศ.2544	- การดูแลรักษาคล่องเพื่อป้องกัน ไม่ให้มีการทิ้งขยะลงในคล่อง เพื่อป้องกันการตื้นเขิน ป้องกันมลพิษทางน้ำและรักษาทัศนียภาพที่สวยงามของคล่อง
- คล่องอนุรักษ์ตามมติ ครม. 13 มิถุนายน พ.ศ.2510	- ข้อห้ามมิให้มีการก่อสร้างต่อม่อสะพานลงในคล่องอนุรักษ์
- พระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ.2504 และ พ.ศ.2535	- การคุ้มครองดูแลรักษาโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ
- พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 - กฎกระทรวงผังเมืองรวม	- การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน และระบบโครงข่ายคมนาคมในอนาคต
- พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2530 และประกาศ	- ขั้นตอนการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ - การกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์

ตารางที่ 3.4-1 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ	รายละเอียดและสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง
คณะกรรมการความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ 44	- การอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรี และการฟ้องคดีต่อศาลในกรณีผู้มีสิทธิได้รับค่าทดแทนไม่พอใจในราคาของอสังหาริมทรัพย์ หรือจำนองเงินค่าทดแทน
- พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 - พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535	- การกำจัดสิ่งปฏิกูล และเหตุรำคาญจากกลิ่น เสียง ความร้อน สิ่งมีพิษ ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง เขม่า ฯลฯ จนเป็นอันตรายต่อสุขภาพ

3.4.3.1 การรวบรวมข้อมูลทรัพยากรพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

การตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวและข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเป็นขบวนการกลั่นกรองว่าการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ มีข้อจำกัดหรือเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อมใด ๆ ที่อาจจะทำให้เกิดปัญหาหรืออุปสรรคต่อการพัฒนาโครงการ ซึ่งควรหลีกเลี่ยงในการพัฒนาโครงการไม่ให้ซ้อนทับกับพื้นที่ที่มีข้อจำกัดทางสิ่งแวดล้อมนั้น ๆ โดยพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญจะรวมถึงพื้นที่ซึ่งจำต้องสงวนไว้เพื่อการรักษาสภาพธรรมชาติ ได้รับการประกาศเป็นพื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีต่าง ๆ เช่น พื้นที่คุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 และชั้น 2 เขตอุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า เขตป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ เขตป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม และเขตพื้นที่คุ้มครองอย่างอื่น ๆ (เขตควบคุมมลพิษ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม พื้นที่ชุ่มน้ำ) เป็นต้น ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้



P08จังหวัดตะวันออก/Tanawit.P/10-08-60/พื้นที่สิ่งแวดล้อมตะวันออกเขตเมือง.mxd

ก. พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย

ก.1 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

พื้นที่ลุ่มน้ำ หมายถึง บริเวณเหนือจุดใดจุดหนึ่งของแม่น้ำลำธาร อันเป็นพื้นที่ที่น้ำฝนระบายไหลมารวมกันในแม่น้ำลำธาร ณ จุดนั้น หรือ พื้นที่ซึ่งล้อมรอบด้วยสันปันน้ำ เป็นพื้นที่รับน้ำฝนทั้งหมดของแม่น้ำสายใดสายหนึ่ง ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้กำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำสำหรับพื้นที่ลุ่มน้ำทั้งหมดทั่วประเทศ โดยกำหนดแบ่งชั้นคุณภาพลุ่มน้ำเป็น 5 ระดับ คือ ชั้นที่ 1 (แบ่งย่อยเป็น 1เอ และ 1บี) ชั้นที่ 2 ชั้นที่ 3 ชั้นที่ 4 และชั้นที่ 5

การกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ จะกำหนดจากปัจจัยด้านกายภาพ ซึ่งมีผลต่อกระบวนการอุทกวิทยา และมีลักษณะเปลี่ยนแปลงได้ยาก รวม 6 ประการ คือ 1) สภาพภูมิประเทศ 2) ระดับความลาดชัน 3) ความสูงจากระดับน้ำทะเล 4) ลักษณะทางธรณีวิทยา 5) ลักษณะทางปฐพีวิทยา และ 6) สภาพป่าไม้ที่เหลืออยู่ในปัจจุบัน

พื้นที่ทั้งหมดของลุ่มน้ำจะถูกแบ่งออกเป็น 5 ระดับคุณภาพตามลำดับความสำคัญในการควบคุมระบบนิเวศของลุ่มน้ำ โดยใช้หลักเกณฑ์จากปัจจัยทั้ง 6 ประการ ที่กล่าวข้างต้นเป็นองค์ประกอบในการกำหนดชั้นคุณภาพ มีค่านิยามและลักษณะดังต่อไปนี้

พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 หมายถึง พื้นที่ภายในลุ่มน้ำที่ควรจะต้องสงวนรักษาไว้เป็นพื้นที่ต้นน้ำลำธารโดยเฉพาะ เนื่องจากมีลักษณะและสมบัติที่อาจมีผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 จะแบ่งออกเป็น 2 ระดับชั้นย่อย คือ

- **พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1เอ** หมายถึง พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 ที่ยังคงมีสภาพป่าสมบูรณ์ ปรากฏอยู่ในปี พ.ศ.2525 และ พ.ศ.2528 ซึ่งจำเป็นจะต้องสงวนรักษาไว้เป็นพื้นที่ต้นน้ำลำธารและเป็นทรัพยากรป่าไม้ของประเทศ

- **พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1บี** หมายถึง พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 ซึ่งมีสภาพป่าส่วนใหญ่ในพื้นที่ได้ถูกทำลาย ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงไปเพื่อพัฒนาการใช้ที่ดินรูปแบบอื่นๆ ก่อนหน้าปี พ.ศ.2525 และ พ.ศ.2528 และการใช้ที่ดิน หรือการพัฒนาในรูปแบบต่างๆ ที่ดำเนินการไปแล้วจะต้องมีมาตรการควบคุมเป็นพิเศษ

พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 2 หมายถึง พื้นที่ภายในลุ่มน้ำ ซึ่งโดยลักษณะทั่วไปมีคุณภาพเหมาะสมต่อการเป็นต้นน้ำลำธารในระดับรองลงมา และสามารถนำมาใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมที่สำคัญได้ เช่น การทำเหมืองแร่ เป็นต้น

พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 3 หมายถึง พื้นที่ภายในลุ่มน้ำ ซึ่งโดยทั่วไปสามารถใช้ประโยชน์ได้ทั้งกิจกรรมทำไม้ เหมืองแร่ และปลูกพืชกิจกรรมประเภทไม้ยืนต้น

พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 หมายถึง พื้นที่ภายในลุ่มน้ำ ซึ่งสภาพป่าได้ถูกบุกรุกแผ้วถางเป็นที่ใช้ประโยชน์เพื่อกิจการพืชไร่เป็นส่วนมาก

พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5 หมายถึง พื้นที่ภายในลุ่มน้ำ ซึ่งมีลักษณะโดยทั่วไปเป็นที่ราบหรือที่ลุ่ม หรือเนินลาดเอียงเล็กน้อย และส่วนใหญ่ป่าไม้ได้ถูกบุกรุกแผ้วถาง เพื่อประโยชน์ด้านเกษตรกรรม โดยเฉพาะทำนาและกิจการอื่นๆ ไปแล้ว

จากการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาทั้ง 8 จังหวัด พบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 และ 2 ในพื้นที่ศึกษา 7 จังหวัด คือ จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดตราด จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดสระแก้ว ยกเว้นจังหวัดสมุทรปราการ ไม่พบชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 และ 2

ซึ่งหากมีการพัฒนาโครงการในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2555 เรื่อง การกำหนดประเภทและขนาดของโครงการ หรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม กำหนดว่า การพัฒนาโครงการในพื้นที่ดังกล่าว ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาเห็นชอบก่อนพัฒนาโครงการ โดยโครงการที่สามารถดำเนินการได้ภายในพื้นที่ดังกล่าว ต้องพิจารณาประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 และในการดำเนินโครงการต้องดำเนินการตามมาตรการที่ประกาศดังกล่าวได้กำหนดไว้ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

มาตรการการใช้ที่ดินในเขตพื้นที่อนุรักษ์ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2

จากประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 กำหนดว่ามาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 ดังนี้

มาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1เอ การใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นนี้ควรให้มีมาตรการการใช้ที่ดิน ดังนี้

- ห้ามมิให้มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะพื้นที่ป่าไม้เป็นรูปแบบอื่นอย่างเด็ดขาด ทั้งนี้เพื่อรักษาไว้เป็นพื้นที่ต้นน้ำลำธารอย่างแท้จริง
- มติ ครม. เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ.2532 สรุปว่า ไม่ให้ส่วนราชการหรือหน่วยงานใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1เอ ในทุกกรณีโดยเด็ดขาด และมติ ครม. เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ.2539 ให้ส่วนราชการถือปฏิบัติตามมติ 12 ธันวาคม พ.ศ.2532 โดยเคร่งครัด และหากเข้าใช้พื้นที่โดยไม่ได้รับอนุญาต จะมีการดำเนินการตามกฎหมายอย่างจริงจัง

มาตรการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1บี ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นนี้ควรให้มีมาตรการการใช้ที่ดิน ดังนี้

- ในกรณีที่ต้องมีการก่อสร้างถนนผ่านเข้าไปในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นนี้ หรือการทำเหมืองแร่ หน่วยงานที่รับผิดชอบในโครงการ จะต้องดำเนินการควบคุมการชะล้างพังทลายของดินที่เกิดขึ้นในบริเวณ

โครงการอันเนื่องมาจากการปฏิบัติการในระหว่างดำเนินการและภายหลังเสร็จสิ้นโครงการมิให้ส่ง
แหล่งน้ำ จนทำให้เกิดอันตรายแก่สัตว์น้ำ และไม่สามารถนำมาอุปโภคและบริโภคได้

- ในกรณีที่ส่วนราชการใดมีความจำเป็นต้องใช้ที่ดินอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ในโครงการที่
มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของชาติแล้ว ในส่วนราชการเจ้าของโครงการดังกล่าวนำ
โครงการนั้นเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ
โครงการเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณาต่อไป

- สำหรับงานพัฒนาทางหลวงจะต้องมีการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(Environment Impact Assessment, EIA) ของโครงการ ตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี
และสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 1 (24 สิงหาคม พ.ศ.2535)

มาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ในการใช้ที่ดินในเขตลุ่มน้ำชั้นคุณภาพนี้ ควร
ให้มีมาตรการ ดังนี้

- การใช้พื้นที่ทำกิจการป่าไม้และเหมืองแร่ หรือกิจการอื่นที่มีความสำคัญทาง
เศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศอย่างแท้จริง และได้รับการรับรองจากหน่วยงานที่รับผิดชอบแล้วว่า
ไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือหาพื้นที่ดำเนินการที่อื่นได้ การอนุญาตให้ได้จะต้องมีการควบคุมวิธีการปฏิบัติ
ในการใช้ที่ดินเพื่อการนั้นๆ อย่างเข้มงวดกวดขันและเป็นไปตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ เพื่อมิให้
เกิดความเสียหายแก่พื้นที่ต้นน้ำลำธารและพื้นที่ตอนล่างอย่างเด็ดขาด

- สำหรับงานพัฒนาทางหลวงจะต้องมีการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(Environment Impact Assessment) ของโครงการ ตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี
และสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 2 (9 กันยายน พ.ศ.2535)

ก.2 พื้นที่ป่าอนุรักษ์

อุทยานแห่งชาติ

พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ.2504 ได้กำหนดว่าภายในเขตอุทยานแห่งชาติ ห้าม
มิให้บุคคลใดยึดถือหรือครอบครองที่ดิน รวมตลอดถึงก่อสร้าง แผ้วถาง หรือเผาป่า ด้วยประการใดๆ ให้
เป็นอันตรายหรือทำให้เสื่อมสภาพแก่ดิน หิน กรวด หรือทราย เปลี่ยนแปลงทางน้ำหรือทำให้น้ำในลำน้ำ
ลำห้วย หนอง บึง ท่วมท้นหรือเหือดแห้ง ปิดหรือทำให้กีดขวางแก่ทางน้ำหรือทางบก หรือนำยานพาหนะ
เข้าออกหรือขับขี่ยานพาหนะในทางที่มีได้จัดไว้เพื่อการนั้น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่
เพื่อคุ้มครองรักษาทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ เช่น พันธุ์ไม้และของป่า สัตว์ป่า ตลอดจนทิวทัศน์ ป่าและ
ภูเขา ให้คงอยู่ในสภาพธรรมชาติเดิม มิให้ถูกทำลายหรือเปลี่ยนแปลงไป เพื่ออำนวยความสะดวกทั้งทางตรง
และทางอ้อมแก่รัฐและประชาชนสืบไป จากการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาทั้ง 8 จังหวัด พบอุทยานแห่งชาติมี
รายละเอียดดังนี้

- จังหวัดชลบุรี ไม่มีอุทยานแห่งชาติใดตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี
- จังหวัดระยอง มีอุทยานแห่งชาติ 2 แห่ง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติเขาชะเมา-เขาวง
อุทยานแห่งชาติเขาแหลมหญ้า-เกาะเสม็ด
- จังหวัดฉะเชิงเทรา ไม่มีอุทยานแห่งชาติใดตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา
- จังหวัดปราจีนบุรี มีอุทยานแห่งชาติ 3 แห่ง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ อุทยาน
แห่งชาติทับลาน และอุทยานแห่งชาติปางสีดา
- จังหวัดตราด มีอุทยานแห่งชาติ 1 แห่ง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะช้าง
- จังหวัดจันทบุรี มีอุทยานแห่งชาติ 3 แห่ง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติเขาชะเมา-เขาวง
อุทยานแห่งชาติเขาคิชฌกูฏ และอุทยานแห่งชาติน้ำตกพลิ้ว
- จังหวัดสระแก้ว มีอุทยานแห่งชาติ 2 แห่ง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติปางสีดา และ
อุทยานแห่งชาติตาพระยา
- จังหวัดสมุทรปราการ ไม่มีอุทยานแห่งชาติใดตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ
ซึ่งหากมีการพัฒนาโครงการในพื้นที่อุทยานแห่งชาติ ตามประกาศกระทรวง
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2555 เรื่อง การกำหนดประเภทและขนาดของโครงการ หรือ
กิจการที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม กำหนดว่า การพัฒนาโครงการในพื้นที่
ดังกล่าว ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาเห็นชอบก่อนพัฒนา
โครงการ

เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า

พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2535 ได้กำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่ใน
เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าไว้ว่า นอกจากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานอื่นใดซึ่งต้องเข้าไปปฏิบัติการตาม
หน้าที่ ห้ามมิให้ผู้ใดเข้าไปในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ ผู้ได้รับ
อนุญาตให้เข้าไปในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง และในเขตรักษา
พันธุ์สัตว์ป่า ห้ามมิให้ผู้ใดยึดถือหรือครอบครองที่ดินหรือปลูกหรือก่อสร้างสิ่งหนึ่งสิ่งใด หรือตัด โค่น แผ้วถาง
เผาหรือทำลายต้นไม้ หรือพฤษชาติอื่น หรือขุดหาแร่ ดิน หิน หรือเลี้ยงสัตว์ หรือปล่อยสัตว์หรือสัตว์ป่า
หรือเปลี่ยนแปลงทางน้ำ หรือทำให้น้ำในลำน้ำ ลำห้วย หนอง บึง ท่วมตื้น เหือดแห้ง เป็นพิษหรือเป็น
อันตรายต่อสัตว์ป่า จากการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาทั้ง 8 จังหวัด พบเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่ามีรายละเอียดดังนี้

- จังหวัดชลบุรี มีเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 2 แห่ง ได้แก่ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาเขียว
เขาชมภู่ และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน
- จังหวัดระยอง มีเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 1 แห่ง ได้แก่ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน

- จังหวัดฉะเชิงเทรา มีเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 1 แห่ง ได้แก่ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน

- จังหวัดปราจีนบุรี ไม่มีเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าใดตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดปราจีนบุรี
- จังหวัดตราด ไม่มีเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าใดตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดตราด
- จังหวัดจันทบุรี มีเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 3 แห่ง ได้แก่ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน

เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาสอยดาว และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าคลองเครือหวายเฉลิมพระเกียรติ

- จังหวัดสระแก้ว มีเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 1 แห่ง ได้แก่ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน
- จังหวัดสมุทรปราการ ไม่มีเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าใดตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ

ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องปฏิบัติการเพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองดูแล รักษาหรือบำรุงเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เพื่อการเพาะพันธุ์ การศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการ เพื่ออำนวยความสะดวกในการศึกษาหรือการพักอาศัยหรืออำนวยความสะดวกหรือให้ความรู้แก่ ประชาชน ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าหน้าที่ของกรมป่าไม้หรือกรมประมง แล้วแต่กรณี กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าได้ ทั้งนี้ ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่าแห่งชาติ

นอกจากนี้ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2550 ได้กำหนดให้ส่วนราชการหรือหน่วยงานต่างๆ นำไปปฏิบัติในการวางแผนหรือดำเนินการในการก่อสร้างถนนในพื้นที่อุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ดังนี้

- ห้ามมิให้ตัดถนนเพื่อเป็นทางสัญจรสาธารณะขึ้นใหม่
- เส้นทางสาธารณะเดิมที่มีอยู่แล้วมิให้ขยายช่องจราจร แต่ให้ปรับปรุงผิวจราจรหรือ

การชะลอความเร็วแทน

- การปรับปรุงผิวจราจรให้ทำเพื่อความปลอดภัยในการจราจรเป็นหลักและให้พิจารณาเป็นกรณีๆ ไป

- การพัฒนาถนนเพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองดูแลรักษาพื้นที่หรือการศึกษาหรือการวิจัย หรือการท่องเที่ยวให้ทำเท่าที่จำเป็นเท่านั้น โดยคำนึงถึงผลกระทบและการท่องเที่ยว

เขตห้ามล่าสัตว์ป่า

พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2535 ได้กำหนดไว้ว่าในเขตห้ามล่าสัตว์ป่าชนิดหรือประเภทใดก็ตาม ห้ามมิให้ผู้ใดยึดถือครอบครองที่ดิน หรือตัด โค่น แผ้วถาง เฝ้า ทำลายต้นไม้หรือพืชมงคลอื่น หรือขุดหาแร่ ดิน หิน หรือเลี้ยงสัตว์ หรือเปลี่ยนแปลงทางน้ำ หรือทำให้น้ำในลำน้ำ ลำห้วย หนอง บึง ท่วมท้น เหือดแห้ง เป็นพิษหรือเป็นอันตรายต่อสัตว์ป่า เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดี หรือเมื่ออธิบดีได้ประกาศอนุญาตไว้เป็นคราวๆ ในเขตห้ามล่าแห่งหนึ่งแห่งใดโดยเฉพาะจากการตรวจสอบในพื้นที่ศึกษาทั้ง 8 จังหวัด ไม่พบเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาใด

ก.3 พื้นที่ป่าชายเลน

“ป่าชายเลน” (Mangrove Forest) โดยทั่วไปแล้ว มีความหมาย 2 ประการ กล่าวคือ

- ป่าชายเลน หมายถึง กลุ่มทางนิเวศวิทยาของพืชไม้ผลัดใบหลายๆ วงศ์ ซึ่งเหล่านี้มีลักษณะคล้ายคลึงกันในทางสรีรวิทยาและโครงสร้าง เพื่อปรับตัวให้เข้ากับสภาพพื้นที่เหล่านั้นได้
- ป่าชายเลน หมายถึง สังคมพืชที่ขึ้นโดยรอบชายฝั่งทะเลในแถบร้อน โดยปกติพืชที่ขึ้นตามชายฝั่งจะเป็นพืชสกุลโกงกาง (Rhizophora) ขึ้นปะปนกับพรรณไม้อื่นๆ ในเขตที่มีอิทธิพลของน้ำทะเลท่วมถึง

ประเทศไทยมีแนวชายฝั่งทะเลยาวประมาณ 2,600 กิโลเมตร โดยมีส่วนที่มีป่าชายเลนขึ้นอยู่ประมาณร้อยละ 36 ของความยาวชายฝั่งทั้งหมดเท่านั้น ในปัจจุบัน เหลืออยู่ประมาณ 1,047,390 ไร่ โดยส่วนใหญ่จะกระจายอยู่ในจังหวัดต่างๆ ตามชายฝั่งทะเลด้านทะเลอันดามันและอ่าวไทย ทั้งในภาคใต้ ภาคตะวันออก และบริเวณปากน้ำอ่าวไทย รวม 23 จังหวัด คือ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ สมุทรสาคร สมุทรสงคราม เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ตราด จันทบุรี ระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ปัตตานี หนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล

จากการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาทั้ง 8 จังหวัด พบพื้นที่ป่าชายเลนในพื้นที่ศึกษา 6 จังหวัด คือ จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดตราด จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดสมุทรปราการ

ซึ่งหากมีการพัฒนาโครงการในพื้นที่ป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2555 เรื่อง การกำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม กำหนดว่า การพัฒนาโครงการในพื้นที่ดังกล่าว ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาเห็นชอบก่อนพัฒนาโครงการ โดยโครงการที่สามารถดำเนินการได้ภายในพื้นที่ดังกล่าว โดยในการดำเนินงานในบริเวณพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับป่าชายเลนต้องดำเนินการตามมาตรการการใช้ที่ดินในเขตพื้นที่ป่าชายเลน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

มาตรการการใช้ที่ดินในเขตพื้นที่ป่าชายเลน

ป่าชายเลนแม้ว่าจะมีเนื้อที่เพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับป่าบก แต่ทว่า ป่าชายเลนนับวันจะมีความสำคัญขึ้นต่อชีวิตประชากรและเศรษฐกิจของแต่ละประเทศ ทั้งนี้เป็นเพราะว่า ป่าชายเลนเป็นที่รวมของสังคมพืช สัตว์น้ำ และสัตว์บกนานาชนิด ป่าชายเลนจึงนับว่าเป็นระบบนิเวศที่มีคุณค่ามหาศาลทางด้านนิเวศวิทยา ด้านสังคมและการศึกษา และด้านเศรษฐกิจ ที่ดินป่าชายเลนส่วนใหญ่ของประเทศ มีสถานะเป็นป่าสงวนแห่งชาติ

ทั้งนี้มติ ครม. เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม พ.ศ.2534 จะมีความสำคัญที่สุดเนื่องจากเป็นมติเห็นชอบให้ร่งับการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าชายเลนโดยเด็ดขาด แต่คณะกรรมการนโยบายป่าไม้แห่งชาติ

ได้กำหนดให้มีระยะการผ่อนผันการบังคับใช้ออกไปประมาณ 3-5 ปี และคณะกรรมการนโยบายป่าไม้แห่งชาติ มีมติเมื่อคราวประชุมวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ.2543 กำหนดให้ (1) ป่าชายเลนต้องเป็นป่าอนุรักษ์ เท่านั้น จะไม่มีการใช้ประโยชน์ในลักษณะการให้สัมปทานอีกต่อไป และ (2) หากเป็นสัมปทานของกรมป่าไม้ ก็ให้ใช้จนหมดสัญญาและให้เลิก โดยจะไม่ให้สัมปทานอีก ซึ่งจะได้ป่าชายเลนคืนมาประมาณ 1 ล้านไร่ เมื่อรวมกับที่เหลืออยู่ 1 ล้านไร่ จะเป็น 2 ล้านไร่ ซึ่ง กรม. มีมติเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม พ.ศ.2543 ซึ่งเป็นการยืนยันคมติเมื่อ 23 กรกฎาคม พ.ศ.2534 เรื่อง รายงานการศึกษาสภาพปัจจุบันของป่าชายเลนและปะการังของประเทศไว้ตามเดิม และมีเงื่อนไขเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับงานทางหลวง ให้พื้นที่ป่าชายเลนที่จำแนกออกเป็นเขตการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ.2530 พื้นที่อกชายฝั่งทะเลที่เกิดขึ้นใหม่ ให้กรมป่าไม้กันไว้เป็นพื้นที่อนุรักษ์และฟื้นฟู มารวมเป็นพื้นที่เขตอนุรักษ์ทั้งหมด เว้นแต่บริเวณพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตให้มีการใช้ประโยชน์ในกรณีต่างๆ และในเขตพื้นที่อนุรักษ์ห้ามมิให้อนุญาตการใช้พื้นที่ป่าชายเลนในทุกกรณีทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อเปิดโอกาสให้ป่าชายเลนได้ฟื้นตัวกลับคืนสู่ความอุดมสมบูรณ์ อันจะเป็นการเกื้อกูลการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคต

ก.4 พื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเกี่ยวกับการจำแนกการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ เมื่อวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ.2535 และ 17 มีนาคม พ.ศ.2535 ซึ่งดำเนินการโดยกรมป่าไม้ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รวมจำนวน 63 จังหวัด (ปัจจุบันมี 65 จังหวัด เนื่องจากมีการจัดตั้งจังหวัดหนองบัวลำภู และอำนาจเจริญ ขึ้นใหม่อีก 2 จังหวัด) ซึ่งในจำนวนนี้จะรวมพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพเป็นป่าอนุรักษ์เพิ่มเติมอยู่ด้วย ซึ่งในปัจจุบันพื้นที่ซึ่งเป็นป่าอนุรักษ์เพิ่มเติมบางส่วน จะได้รับการประกาศเป็นป่าอนุรักษ์ตามกฎหมายและมติ กรม. ในประเภทใดประเภทหนึ่งใน 4 ประเภทแล้ว เช่น เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า หรืออุทยานแห่งชาติ เป็นต้น แต่ยังคงมีบางส่วนที่ยังคงมีสถานะเป็นป่าอนุรักษ์เพิ่มเติมอยู่ และรอการประกาศเป็นป่าอนุรักษ์ตามกฎหมายและมติ กรม. ต่อไปในอนาคต

จากการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาทั้ง 8 จังหวัด พบพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติมในพื้นที่ศึกษา 5 จังหวัด คือ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดตราด จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดสระแก้ว

สำหรับงานพัฒนาโครงการที่ผ่านเข้าพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม จะต้องมีการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination, IEE) หรือจัดทำรายการข้อมูลทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Information) ของโครงการอย่างใดอย่างหนึ่ง โดยขึ้นอยู่กับลักษณะของโครงการ ทั้งนี้ ตามมติ กรม. เมื่อวันที่ 13 กันยายน พ.ศ.2537 (ซึ่งเห็นชอบตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ.2536)

ข. พื้นที่ที่มีความอ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมอื่นๆ

พื้นที่สำคัญเฉพาะ ซึ่งคาดว่าจะมีความอ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมพอสมควร หรือควรได้รับการพิจารณาประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมเป็นพิเศษ เช่น

ข.1 พื้นที่เขตควบคุมมลพิษ

พื้นที่เขตควบคุมมลพิษ หมายถึง พื้นที่ที่มีปัญหามลพิษ เนื่องจากการประกอบกิจการต่างๆ เช่น อุตสาหกรรม สถานที่พักตากอากาศ ภัตตาคารร้านอาหาร โรงแรม และการประกอบกิจการอื่นๆ ซึ่งมีแนวโน้มจะส่งผลกระทบร้ายแรงถึงขนาดเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน หรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบเสียหายต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

จากการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาทั้ง 8 จังหวัด มีพื้นที่ที่กำหนดเป็นเขตควบคุมมลพิษ 3 จังหวัด ดังนี้

- จังหวัดชลบุรี พื้นที่ที่กำหนดเป็นเขตควบคุมมลพิษ คือ เขตเมืองพัทยา
- จังหวัดระยอง มีพื้นที่ที่กำหนดเป็นเขตควบคุมมลพิษ คือ ตำบลมาบตาพุด ตำบลห้วยโป่งตำบลเนินพระ และตำบลทับมา อำเภอเมือง ตำบลมาบข่า อำเภอนิคมพัฒนา ตำบลบ้านฉาง อำเภอบ้านฉาง
- จังหวัดสมุทรปราการ กำหนดให้เป็นพื้นที่เขตควบคุมมลพิษทั้งจังหวัด

การพัฒนาโครงการใดๆ ในพื้นที่เขตควบคุมมลพิษ ให้พิจารณาตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2555 เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากโครงการเข้าข่ายต้องทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้จัดทำรายงานฯ เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาเห็นชอบก่อนพัฒนาโครงการ แต่หากโครงการไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ดำเนินการทำหนังสือสอบถามหน่วยงานอนุญาตของโครงการประเภทนั้นๆ พิจารณาดำเนินการต่อไป

ข.2 พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม

พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม หมายถึง พื้นที่ที่ยังคงสภาพทางธรรมชาติ และมีลักษณะเป็นต้นน้ำลำธาร เป็นแหล่งกำเนิดของระบบนิเวศตามธรรมชาติต่างๆ ที่แตกต่างจากพื้นที่อื่นๆ ซึ่งในปัจจุบันกำลังจะถูกทำลายหรืออาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ที่มนุษย์กระทำได้ง่าย หรือเป็นพื้นที่ที่มีคุณค่าทางธรรมชาติ ศิลปกรรม หรือทางด้านการศึกษาอันควรค่าแก่การอนุรักษ์ รวมถึงพื้นที่เขตอนุรักษ์เขตผังเมืองรวม เขตผังเมืองเฉพาะ เขตควบคุมอาคาร เขตนิคมอุตสาหกรรม หรือเขตควบคุมมลพิษ ซึ่งมีปัญหาคุณภาพสิ่งแวดล้อมเข้าขั้นวิกฤตและจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขโดยทันที

จากการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาทั้ง 8 จังหวัด มีพื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม 1 จังหวัด ดังนี้

- จังหวัดชลบุรี มีพื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม คือ อำเภอบางละมุง และอำเภอสัตหีบ

ซึ่งหากมีการพัฒนาโครงการในพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ต้องดำเนินการตามมาตรา 44 มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ตาม พรบ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 และต้องดำเนินการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่อำเภอบางละมุง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี พ.ศ.2553

ข.3 พื้นที่ชุ่มน้ำ (Wetlands)

พื้นที่ชุ่มน้ำ หมายถึง ที่ลุ่ม ที่ราบลุ่ม ที่ลุ่มชื้น และ พรุ แหล่งน้ำ ทั้งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติและที่มนุษย์สร้างขึ้น ทั้งที่มีน้ำขังหรือท่วมอยู่ถาวรและชั่วคราว ทั้งที่เป็นแหล่งน้ำนิ่งและน้ำไหล ทั้งที่เป็นน้ำจืด น้ำกร่อยและน้ำเค็ม รวมไปถึงที่ชายฝั่งทะเลและที่ในทะเลในบริเวณซึ่งเมื่อน้ำลดลงต่ำสุดมีความลึกของระดับน้ำไม่เกิน 6 เมตร

พื้นที่ชุ่มน้ำเป็นระบบนิเวศที่มีบทบาท ตลอดจนคุณค่าและความสำคัญต่อวิถีชีวิต ทั้งมนุษย์ พืช และสัตว์ คุณประโยชน์ที่จะได้รับจากพื้นที่ชุ่มน้ำ ได้แก่ (1) เป็นแหล่งน้ำ (2) เป็นแหล่งเก็บกักน้ำฝน และน้ำท่า (3) ช่วยป้องกันมิให้น้ำเค็มรุกเข้ามาในแผ่นดิน (4) ป้องกันรักษาชายฝั่งทะเลและลดการพังทลายของชายคลอง ชายฝั่ง (5) ชะลอการไหลของน้ำ ดักจับตะกอนที่พัดพามาจากพื้นที่ตอนบน (6) ดักจับกักเก็บธาตุอาหารที่ถูกพัดพามากับน้ำและตะกอนไว้ (7) ดักจับเก็บสารพิษหลายชนิดที่ยืดเกาะอยู่กับอนุภาคดิน (8) มีทรัพยากร ธรรมชาติที่คนสามารถเข้าไปเก็บเกี่ยวใช้ประโยชน์ได้ และ (9) อื่นๆ

ใน ปี พ.ศ.2543 ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ.2543 เห็นชอบในทะเบียนรายนามพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติและระดับชาติ และมาตรการอนุรักษ์พื้นที่ดังกล่าว ซึ่งเสนอต่อ ครม. โดยกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม โดยอ้างถึงมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2543 เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ.2543

มีการจัดแบ่งพื้นที่ชุ่มน้ำออกตามระดับความสำคัญเป็น 3 ระดับ คือ ระดับนานาชาติ (จำนวน 61 แห่ง) ระดับชาติ (จำนวน 48 แห่ง) และระดับท้องถิ่น (จำนวน 19,295 แห่ง)

ข.4 สวนป่า

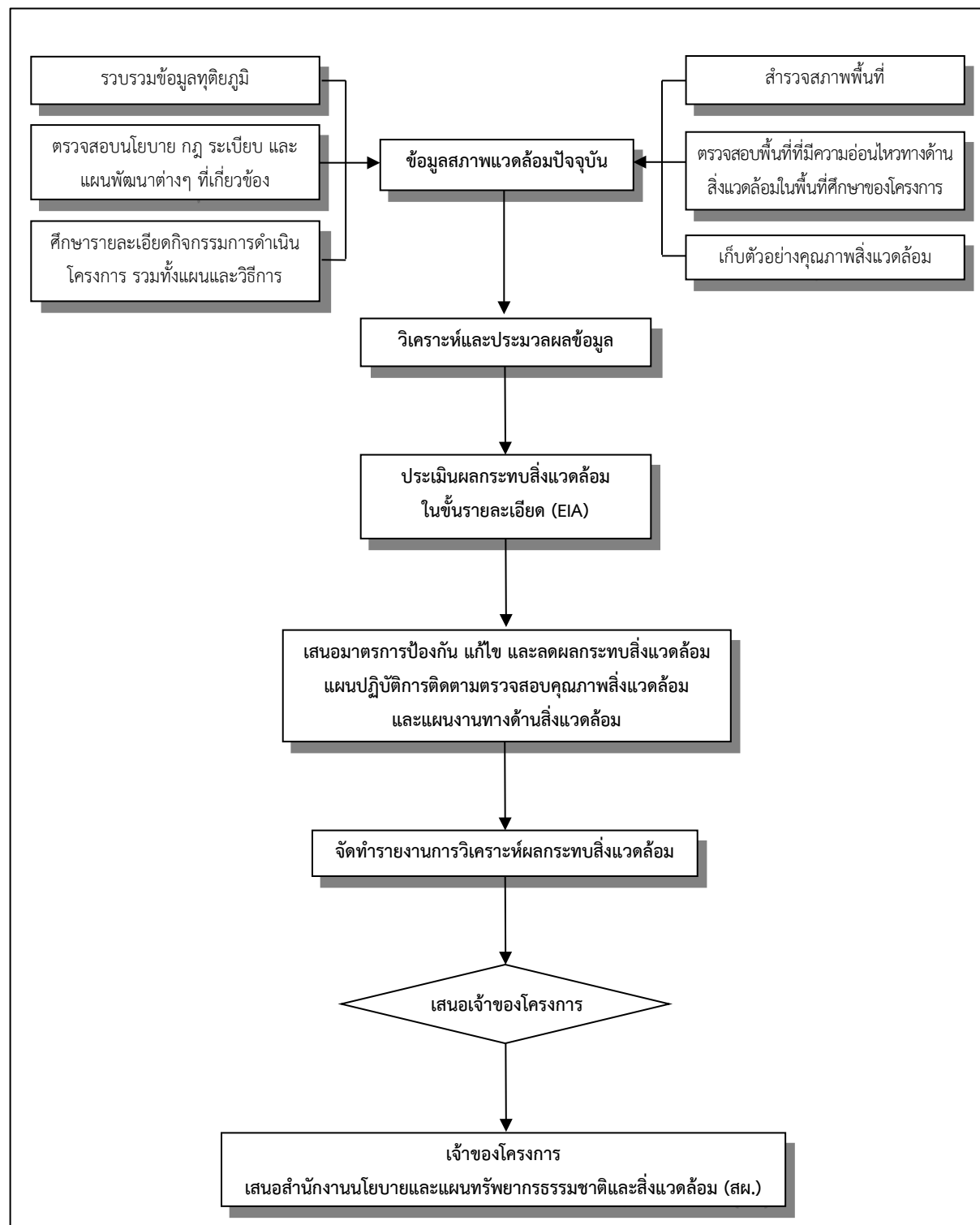
พระราชบัญญัติสวนป่า พ.ศ.2535 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 20 วันที่ 13 มีนาคม พ.ศ.2535) ได้นิยามความหมายของ “สวนป่า” ไว้ว่าหมายถึง ที่ดินที่ได้ขึ้นทะเบียนตาม มาตรา 5 เพื่อทำการปลูกและบำรุงรักษาต้นไม้ที่เป็นไม้วงศ์หว้าตามกฎหมายว่าด้วยป่าไม้ โดยที่ “ต้นไม้” หมายความว่า ต้นไม้ที่ขึ้นอยู่แล้วหรือปลูกขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์จากเนื้อไม้ และหมายความรวมถึงต้นไม้ที่ขึ้นอยู่แล้วหรือปลูกขึ้นเพื่อประโยชน์อย่างอื่นแต่อาจใช้ประโยชน์จากเนื้อไม้ได้ด้วย

สวนป่ารัฐบาล และสวนป่าเอกชน ได้รับการจำแนกการใช้ประโยชน์เป็นพื้นที่พัฒนาทรัพยากรป่าไม้ซึ่งอาจตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ป่าเศรษฐกิจที่มีสภาพเสื่อมโทรม หรือในพื้นที่ป่าอนุรักษ์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ หรือในที่ดินที่เอกชนมีกรรมสิทธิ์อยู่แล้วก็ได้ โดยทั่วไปแล้ว การทำสวนป่าของรัฐและเอกชนจะเป็นการปลูกไม้ยืนต้นเพื่อการใช้ประโยชน์จากเนื้อไม้ สำหรับสวนป่ารัฐบาลนั้น ในบางพื้นที่จะเป็นการปลูกต้นไม้ เพื่อให้มีการพัฒนาเป็นป่าธรรมชาติ เช่น การปลูกป่าชายเลนเพื่อทดแทนป่าที่ถูกทำลายไป โดยกรมป่าไม้ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม โดยปกติพื้นที่สวนป่าจะมีระบบนิเวศที่มีรูปแบบเฉพาะตัวเช่นกัน แม้ว่าจะมีความสำคัญไม่เท่ากับการปลูกป่าในพื้นที่ซึ่งเป็นป่าอนุรักษ์ก็ตาม

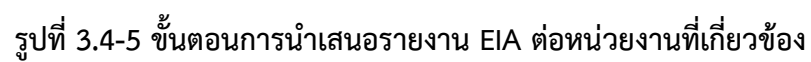
ข.5 พื้นที่อ่อนไหวอื่นๆ

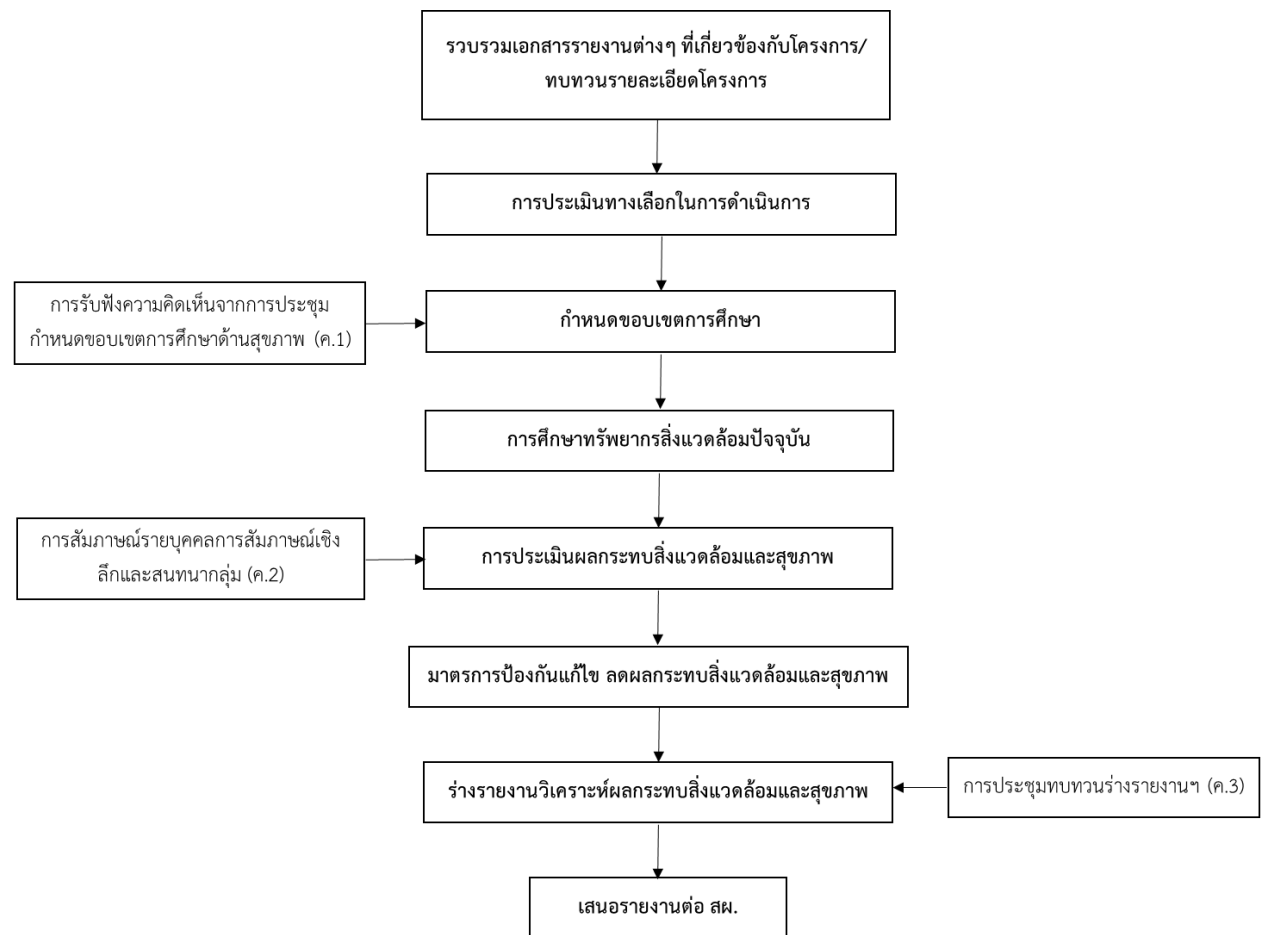
พื้นที่อื่นๆ เช่น ป่าชุมชน สวนรุกขชาติ สวนพฤกษศาสตร์ อ่างเก็บน้ำ แหล่งประวัติศาสตร์ โบราณคดี สถานที่สำคัญทางศาสนา ที่ตั้งชุมชนมาแต่โบราณ ชุมชนหนาแน่น พื้นที่ที่มีเอกลักษณ์หรือมีความสำคัญเป็นการเฉพาะท้องถิ่น เป็นต้น

นอกจากนี้ การพัฒนาโครงการต่างๆ แม้ว่าจะไม่ได้พัฒนาในพื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายกำหนดไว้นั้น การพัฒนาโครงการยังต้องพิจารณาตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2555 เรื่อง การกำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2552 เรื่อง ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ ดังนั้น หากโครงการที่จะพัฒนาเข้าข่ายดังกล่าว ก็ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง (EHIA) ก่อนพัฒนาโครงการตามที่กฎหมายกำหนดโดยมีขั้นตอนการศึกษาและพิจารณาดังนี้ (รูปที่ 3.4-4 และรูปที่ 3.4-7)

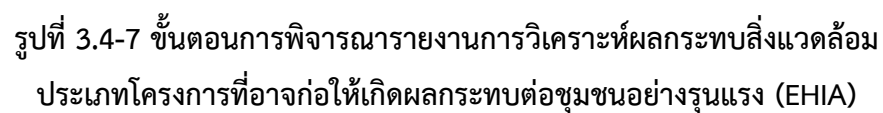


รูปที่ 3.4-4 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)





รูปที่ 3.4-6 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประเภทโครงการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง (EHIA)



3.4.4 แนวโน้มการพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ Super Cluster

ที่ปรึกษารวบรวมแนวโน้มการพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดตราด จังหวัดจันทบุรี จังหวัดสระแก้ว และจังหวัดสมุทรปราการ จากแผนพัฒนาจังหวัด (พ.ศ.2561-5264) ซึ่งได้แก่

(1) จังหวัดชลบุรี

จังหวัดชลบุรีมียุทธศาสตร์ด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ 3 ประเด็นดังนี้

- การส่งเสริมอุตสาหกรรมให้มีการใช้เทคโนโลยีสะอาดในการผลิต และคำนึงถึงผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรม
- การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมให้เกิดความสมดุลในระบบนิเวศน์ และการใช้ประโยชน์
- การพัฒนาคนและชุมชนให้มีคุณภาพ โดยการจัดบริการสังคมให้มีคุณภาพ และมาตรฐานรองรับการเจริญเติบโตด้านเศรษฐกิจและสังคมได้อย่างสมดุลและยั่งยืน

(2) จังหวัดระยอง

จังหวัดระยองมียุทธศาสตร์ด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ 4 ประเด็นดังนี้

- โครงการก่อสร้างศูนย์การเรียนรู้ "ระยองเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ" เพื่อเป็นอุทยานแห่งการเรียนรู้ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมเทคโนโลยี 3R และด้านมิติทางสังคมของจังหวัดระยอง และเป็นศูนย์เผยแพร่ข้อมูลประชาสัมพันธ์การดำเนินงานของจังหวัดระยองที่มุ่งสู่การเป็นเมืองอุตสาหกรรมนิเวศ (Eco-Industrial Town)
- โครงการก่อสร้างศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยรวมแบบครบวงจรจังหวัดระยอง เพื่อก่อสร้างหลุมฝังกลบขยะมูลฝอยแบบถูกสุขาภิบาล และระบบรวบรวมของเสียอันตรายชุมชน
- โครงการก่อสร้างระบบเตาเผาขยะมูลฝอยติดเชื้อ องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง
- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพในการเก็บขนมูลฝอยในเขตควบคุมมลพิษ ด้วยการจัดการรถบรรทุกขยะสำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดเก็บและขนส่งมูลฝอยไปกำจัดยังศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยรวมแบบครบวงจรจังหวัดระยอง

(3) จังหวัดฉะเชิงเทรา

จังหวัดฉะเชิงเทรามียุทธศาสตร์ด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ 4 ประเด็นดังนี้

- โครงการขุดลอกคลองโสรฐ ช่วงถนนมหาจักรพรรดิ ซอย 17 ถึงแม่น้ำบางปะกง เพื่อขุดลอกคลองให้สามารถระบายและรองรับน้ำให้ได้ปริมาณมาก
- โครงการอบรมการจัดการน้ำเสียและการจัดการขยะมูลฝอย เพื่อให้นักเรียนของโรงเรียนเทศบาลมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการน้ำเสียและการจัดการขยะมูลฝอย

- โครงการจัดการขยะอันตราย เพื่อให้มีระบบการจัดการขยะอันตรายที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล
- โครงการพัฒนาระบบรวบรวมน้ำเสียและระบบบำบัดน้ำเสียเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(4) จังหวัดปราจีนบุรี

จังหวัดปราจีนบุรีมียุทธศาสตร์ด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ 3 ประเด็นดังนี้

- การส่งเสริมการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของอุตสาหกรรมสีเขียวรองรับประชาคมอาเซียนและตลาดโลก
- การพัฒนาการเติบโตทางเศรษฐกิจด้วยการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และสุขภาพ
- การอนุรักษ์ ป่าไม้ และบริหารจัดการใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่

(5) จังหวัดตราด

จังหวัดตราดมียุทธศาสตร์ด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ 3 ประเด็นดังนี้

- การส่งเสริมการอนุรักษ์ ป่าไม้ ทรัพยากรทางทะเล และการปลูกปะการังเทียม โดยถ่ายทอดความรู้และชี้แจงทำความเข้าใจกับผู้ประกอบการธุรกิจ นักท่องเที่ยว และชาวประมง
- การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการน้ำ โดยการฟื้นฟูแหล่งกักเก็บน้ำเดิม และเพิ่มจำนวนแหล่งน้ำ เพื่อให้สามารถกักเก็บน้ำให้พอเพียงกับความต้องการในการอุปโภคบริโภค และการเกษตร เพื่อลดปัญหาการขาดแคลนน้ำในช่วงฤดูแล้ง
- การแก้ไขและป้องกันปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง โดยส่งเสริมให้มีการปลูกป่าชายเลน การปักไม้ไผ่ป้องกันการกัดเซาะ การก่อสร้างเขื่อนป้องกันคลื่น เพื่อชะลอการพังทลายของหน้าดิน และความลดรุนแรงของกระแสน้ำ

(6) จังหวัดจันทบุรี

จังหวัดจันทบุรีมียุทธศาสตร์ด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ 3 ประเด็นดังนี้

- การส่งเสริมให้มีการพัฒนาแหล่งน้ำธรรมชาติ ให้สามารถรองรับน้ำเป็นแก้มลิงในฤดูฝน ป้องกันน้ำท่วมและกักเก็บน้ำไว้ในฤดูแล้งได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ส่งเสริมให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจในการดูแลสิ่งแวดล้อม ไม่ให้มีมลพิษทางอากาศน้ำเสีย ให้รู้จักในการบำบัดน้ำเสียจากครัวเรือน การตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้วยตนเอง
- จัดให้มีการป้องกันปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งของน้ำทะเลอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

(7) จังหวัดสระแก้ว

จังหวัดสระแก้วมียุทธศาสตร์ด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ 2 ประเด็นดังนี้

- การฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวให้มีความปลอดภัยและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเสริมสร้างสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและเชื่อมโยงอารยธรรมโบราณ
- การเตรียมการรองรับการตั้งนิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้วให้เป็นอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ

(8) จังหวัดสมุทรปราการ

จังหวัดสมุทรปราการมียุทธศาสตร์ด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ 3 ประเด็นดังนี้

- การส่งเสริมเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ โดยส่งเสริมให้สถานประกอบการภาคอุตสาหกรรมดำเนินกิจการด้วยหลักธรรมาภิบาลสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของชุมชนในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม
- การส่งเสริมอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมให้มีศักยภาพ เพื่อการแข่งขันในภูมิภาคอาเซียนโดยพัฒนากระบวนการผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- ส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ประวัติศาสตร์ และศิลปวัฒนธรรม โดยการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สินค้า การบริการ และประชาสัมพันธ์ให้เป็นที่ยู้งักและประทับใจของนักท่องเที่ยว

3.4.5 การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากคาดการณ์ประเภทโรงงานอุตสาหกรรมใน EEC

ที่ปรึกษาทำการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการคาดการณ์จำนวนอุตสาหกรรมที่เพิ่มขึ้นในอนาคตในพื้นที่ EEC โดยที่ปรึกษาดำเนินการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากลักษณะและประเภทของอุตสาหกรรม ซึ่งสามารถสรุปแยกรายจังหวัดได้ดังนี้

(1) จังหวัดชลบุรี

จากการคาดการณ์ในอนาคต พบว่า จังหวัดชลบุรีจะมีประเภทอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์ หุ่นยนต์ และโลจิสติกส์ โดยคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากอุตสาหกรรมประเภทต่าง ๆ ดังนี้

- การรั่วไหลของสารเคมีซึ่งส่งผลกระทบต่อกลิ่นเหม็น
- มลพิษทางอากาศจากกระบวนการผลิต เช่น การพ่นสีชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศที่เพิ่มขึ้น เช่น ไนโตรเจนไดออกไซด์ ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และไนโตรเจนไดออกไซด์ เป็นต้น
- ระดับเสียงจากกระบวนการผลิตปิโตรเคมี และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ การทำงานของเครื่องจักรขนาดใหญ่
- น้ำเสียจากกระบวนการผลิต
- กากของเสียอันตรายที่เกิดกระบวนการผลิต
- รถขนส่งที่เพิ่มขึ้นส่งผลต่ออุบัติเหตุและความปลอดภัย

สำหรับการพัฒนาโครงการประเภทอุตสาหกรรม นั้น ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อม ข้อกำหนดของผังเมืองรวม รวมทั้งต้องมีการศึกษาผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ เพื่อให้เกิดผลกระทบจากการพัฒนาประเภทอุตสาหกรรมในพื้นที่ให้น้อยที่สุด โดยพื้นที่จังหวัดชลบุรีมีการกำหนดผังเมืองรวมของจังหวัดชลบุรี 2560 ให้มีการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการอุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมและคลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ และการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมทั่วไปที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมและคลังสินค้า (สีขาวมีกรอบเส้นทแยงสีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการอุตสาหกรรมที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมและคลังสินค้า กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น การพัฒนาโครงการประเภทอุตสาหกรรมจึงไม่ขัดต่อผังเมืองรวมจังหวัดชลบุรี

(2) จังหวัดระยอง

จากการคาดการณ์ในอนาคต พบว่า จังหวัดระยองจะมีประเภทปิโตรเคมีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์ หุ่นยนต์ เชื้อเพลิงชีวภาพ และโลจิสติกส์ โดยคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากอุตสาหกรรมประเภทต่าง ๆ ดังนี้

- การรั่วไหลของสารเคมีซึ่งส่งผลกระทบต่อกลิ่นเหม็น
- มลพิษทางอากาศจากกระบวนการผลิต เช่น การฟั่นสีชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศที่เพิ่มขึ้น เช่น ไนโตรเจนไดออกไซด์ ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และไนโตรเจนไดออกไซด์ เป็นต้น
- ระดับเสียงจากกระบวนการผลิตปิโตรเคมี และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ การทำงานของเครื่องจักรขนาดใหญ่
- น้ำเสียจากกระบวนการผลิต
- กากของเสียอันตราย และกากของเสียชีวภาพจากกระบวนการผลิต
- รถขนส่งที่เพิ่มขึ้นส่งผลกระทบต่ออุบัติเหตุและความปลอดภัย

สำหรับการพัฒนาโครงการประเภทอุตสาหกรรม นั้น ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อม ข้อกำหนดของผังเมืองรวม รวมทั้งต้องมีการศึกษาผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ เพื่อให้เกิดผลกระทบจากการพัฒนาประเภทอุตสาหกรรมในพื้นที่ให้น้อยที่สุด โดยพื้นที่จังหวัดระยองมีการกำหนดผังเมืองรวมของจังหวัดระยอง 2560 ให้มีการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบอุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม คลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการและการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมทั่วไปที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมและ

คลังสินค้า (สีขวามีกรอบเส้นทแยงสีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการประกอบอุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับการประกอบอุตสาหกรรม คลังสินค้าที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อม สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ดังนั้น การพัฒนาโครงการประเภทอุตสาหกรรมจึงไม่ขัดต่อผังเมืองรวมจังหวัดระยอง

(3) จังหวัดฉะเชิงเทรา

จากการคาดการณ์ในอนาคต พบว่า จังหวัดฉะเชิงเทราจะมีประเภทยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์ หุ่นยนต์ และโลจิสติกส์ โดยคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากอุตสาหกรรมประเภทต่าง ๆ ดังนี้

- การรั่วไหลของสารเคมีซึ่งส่งผลกระทบต่อกลิ่นเหม็น
- มลพิษทางอากาศจากกระบวนการผลิต เช่น การพ่นสีชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศที่เพิ่มขึ้น เช่น ไนโตรเจนไดออกไซด์ ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และไนโตรเจนไดออกไซด์ เป็นต้น
- ระดับเสียงจากกระบวนการผลิตปิโตรเคมี และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ การทำงานของเครื่องจักรขนาดใหญ่

- น้ำเสียจากกระบวนการผลิต
- กากของเสียอันตรายจากกระบวนการผลิต
- รถขนส่งที่เพิ่มขึ้นส่งผลกระทบต่ออุบัติเหตุและความปลอดภัย

สำหรับการพัฒนาโครงการประเภทอุตสาหกรรม นั้น ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อม ข้อกำหนดของผังเมืองรวม รวมทั้งต้องมีการศึกษาผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ เพื่อให้เกิดผลกระทบจากการพัฒนาประเภทอุตสาหกรรมในพื้นที่ให้น้อยที่สุด โดยพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา มีการกำหนดผังเมืองรวมของจังหวัดฉะเชิงเทรา 2555 ให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม คลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น การพัฒนาโครงการประเภทอุตสาหกรรมจึงไม่ขัดต่อผังเมืองรวมจังหวัดฉะเชิงเทรา

(4) จังหวัดปราจีนบุรี

จากการคาดการณ์ในอนาคต พบว่า จังหวัดปราจีนบุรีจะมีประเภทยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์ หุ่นยนต์ โดยคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากอุตสาหกรรมประเภทต่าง ๆ ดังนี้

- น้ำเสียจากกระบวนการผลิต
- กากของเสียอันตรายที่เกิดกระบวนการผลิต
- ระดับเสียงจากกระบวนการผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ

- มลพิษทางอากาศจากกระบวนการผลิต เช่น การฟั่นสีชิ้นส่วนยานยนต์

สำหรับการพัฒนาโครงการประเภทอุตสาหกรรม นั้น ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อม ข้อกำหนดของผังเมืองรวม รวมทั้งต้องมีการศึกษาผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ เพื่อให้เกิดผลกระทบจากการพัฒนาประเภทอุตสาหกรรมในพื้นที่ให้น้อยที่สุด โดยพื้นที่จังหวัดปราจีนบุรีมีการกำหนดผังเมืองรวมของจังหวัดปราจีนบุรี 2555 ให้มีการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมและคลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และการใช้ที่ดินประเภทคลังสินค้า (สีเม็ดมะปราง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการโกดัง โรงเก็บพัสดุยุ้งฉาง และคลังสินค้า ยกเว้นคลังน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนั้น การพัฒนาโครงการประเภทอุตสาหกรรมจึงไม่ขัดต่อผังเมืองรวมจังหวัดปราจีนบุรี

(5) จังหวัดสมุทรปราการ

จากการคาดการณ์ในอนาคต พบว่า จังหวัดสมุทรปราการจะมีประเภทยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์ หุ่นยนต์ และโลจิสติกส์ โดยคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากอุตสาหกรรมประเภทต่าง ๆ ดังนี้

- การรั่วไหลของสารเคมีซึ่งส่งผลกระทบต่อกลิ่นเหม็น
- มลพิษทางอากาศจากกระบวนการผลิต เช่น การฟั่นสีชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศที่เพิ่มขึ้น เช่น ไนโตรเจนไดออกไซด์ ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และไนโตรเจนไดออกไซด์ เป็นต้น
- ระดับเสียงจากกระบวนการผลิตปิโตรเคมี และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ การทำงานของเครื่องจักรขนาดใหญ่
- น้ำเสียจากกระบวนการผลิต
- กากของเสียอันตรายจากกระบวนการผลิต
- รถขนส่งที่เพิ่มขึ้นส่งผลต่ออุบัติเหตุและความปลอดภัย

สำหรับการพัฒนาโครงการประเภทอุตสาหกรรม นั้น ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อม ข้อกำหนดของผังเมืองรวม รวมทั้งต้องมีการศึกษาผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ เพื่อให้เกิดผลกระทบจากการพัฒนาประเภทอุตสาหกรรมในพื้นที่ให้น้อยที่สุด โดยพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการมีการกำหนดผังเมืองรวมของจังหวัดสมุทรปราการ 2556 ให้มีการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการอุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมและคลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ และการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมทั่วไปที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมและคลังสินค้า (สีขาวมีกรอบเส้นทแยงสีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบ

กิจการอุตสาหกรรมที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมและคลังสินค้า กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องการ
สาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น การพัฒนาโครงการประเภทอุตสาหกรรมจึงไม่ขัด
ต่อผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ

นอกจากนี้ ในอนาคตอาจมีอุตสาหกรรมประเภทอื่น ได้แก่ การแปรรูปอาหาร
เทคโนโลยีชีวภาพ อุตสาหกรรมการบิน และดิจิทัล การแพทย์ ซึ่งหากเกิดอุตสาหกรรมประเภทดังกล่าวใน
พื้นที่ EEC คาดว่าจะมีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม อาทิเช่น

- น้ำเสีย และกลิ่นเหม็นจากกระบวนการผลิต
- กากของเสียอันตรายที่เกิดกระบวนการผลิต
- ระดับเสียงจากกระบวนการผลิต
- มลพิษทางอากาศจากกระบวนการผลิต เช่น การพ่นสีชิ้นส่วนประกอบ

สำหรับการพัฒนาโครงการประเภทอุตสาหกรรม นั้น ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและ
ระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อม ข้อกำหนดของผังเมืองรวม รวมทั้งต้องมีการศึกษาผลกระทบทางด้าน
สิ่งแวดล้อม เพื่อกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ เพื่อให้เกิดผลกระทบจากการพัฒนา
ประเภทอุตสาหกรรมในพื้นที่ให้น้อยที่สุด แต่อย่างไรก็ตาม พื้นที่ศึกษาในจังหวัดจันทบุรี และจังหวัดตราด
จากผังเมืองจังหวัดจันทบุรี 2555 และจังหวัดตราด 2556 ไม่มีการกำหนดการใช้ที่ดินประเภท
อุตสาหกรรม ส่วนพื้นที่จังหวัดสระแก้ว มีการกำหนดผังเมืองรวมของจังหวัดสระแก้ว 2558 ให้มีการใช้
ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมหรือเกี่ยวข้องกับ
อุตสาหกรรม คลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ และการใช้ที่ดินประเภท
คลังสินค้า (สีเม็ดมะปราง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการเกี่ยวกับคลังสินค้า สถานที่พักและการขนถ่าย
สินค้า การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ ดังนั้น การพัฒนาโครงการประเภทอุตสาหกรรมของจังหวัด
สระแก้วจึงไม่ขัดต่อผังเมืองรวม ยกเว้นจังหวัดจันทบุรี และจังหวัดตราด เนื่องจากมีบทบาทหน้าที่ในการ
เป็นแหล่งผลิตด้านเกษตรกรรม แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและพื้นที่ชายแดนเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชา

3.5 การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรและขนส่งเพื่อรองรับ EEC

3.5.1 โครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรตามการพัฒนา EEC

พื้นที่บริเวณชายฝั่งภาคตะวันออกถือเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศและมีการลงทุนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง หัวใจสำคัญของเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกอยู่ที่การลงทุนเพื่อสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ ระหว่างถนน รถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน ซึ่งเชื่อมโยงกรุงเทพฯ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี แห่ลฉบัง พัทยา สัตหีบ อู่ตะเภา มาบตาพุด และระยองเข้าด้วยกันตลอดจนเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ดังนั้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรและขนส่งให้มีความคักยภาพ จึงเป็นสิ่งสำคัญเพื่อยกระดับการพัฒนาพื้นที่ต่อยอดสู่การเป็นพื้นที่เศรษฐกิจชั้นนำของภูมิภาค ส่งเสริมให้มีการเชื่อมต่อไปยังพื้นที่เศรษฐกิจและประตูการค้าใกล้เคียง ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว เขตเศรษฐกิจพิเศษตราด เชื่อมโยงแหล่งผลไม้ของจันทบุรีกับท่าอากาศยาน เชื่อมโยงพัทยากับหัวหิน และบางสะพานกับแหล่ลฉบัง เชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษนครราชสีมา และเชื่อมโยงกาญจนบุรีและทวาย ดังรูปที่ 3.5-1



รูปที่ 3.5-1 การเชื่อมต่อพื้นที่ใกล้เคียงกับ EEC

คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาพื้นที่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (คพ.) ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่ 17 พ.ย. 2559 โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ได้มีมติเกี่ยวกับแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564) ดังนี้

(1) เห็นชอบโครงการสำคัญภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564) ที่มีความจำเป็นต้องเร่งดำเนินการในปี 2560 จำนวน 48 โครงการ ซึ่งมีแผน/โครงการของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจำนวน 9 โครงการ เช่น โครงการ ทล. 3126 แยก ทล. 3 – ทางเข้าท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา (ระยะทาง 2 กิโลเมตร ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร) โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟอู่ตะเภา ฯลฯ

(2) เห็นชอบในหลักการแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564) ประกอบด้วย 4 แผนงานย่อย ได้แก่ 1) แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ 2) แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์ 3) แผนงานพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง ท้องเที่ยวและสาธารณสุข และ 4) การบริหารจัดการรวมจำนวน 173 โครงการ โดยมีกิจกรรมสำคัญภายใต้แผนงาน 12 กลุ่ม ประกอบด้วย 1) กฎหมาย 2) โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ 3) อุตสาหกรรมศักยภาพ 4) เขตการค้าเสรี (Free Trade Zone) 5) นวัตกรรม 6) เทคโนโลยีสารสนเทศ 7) ไฟฟ้าพลังงาน 8) ระบบน้ำ 9) พัฒนาเมือง 10) ท้องเที่ยว 11) สาธารณสุข และ 12) ภาพรวมโครงการ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินโครงการตามแผนงานฯ และขอรับการจัดสรรงบประมาณในลักษณะบูรณาการเชิงยุทธศาสตร์ เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561 เป็นต้นไป ซึ่งมีแผนงาน/โครงการหลัก ๆ ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เช่น โครงการทางหลวงระหว่างเมือง (Motorway) กรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด (ทล.) โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟอู่ตะเภา (รฟท.) โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-ระยอง (รฟท.) โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือน้ำลึกทวาย (รฟท.) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 โครงการศึกษาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) (การทำเรือฯ) โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา (บริษัทการบินไทย)

(3) มอบหมายหน่วยงานดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกให้บรรลุผลในทางปฏิบัติ และเร่งรัดดำเนินการตามแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564) ให้เกิดผลโดยเร็วภายใน 1-3 ปี โดยกระทรวงคมนาคมรับผิดชอบด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

(4) รับทราบความก้าวหน้าการดำเนินงานพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ประกอบด้วยความก้าวหน้าของงานถนน รถไฟ ท่าเรือ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ซึ่งการดำเนินงานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ มีผลการดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่

๐ สถานะปัจจุบันและความพร้อมเมื่อสิ้นปี 2560

- ถนน ปรับปรุง/ขยายช่องจราจรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และเชื่อมโยงภายใน EEC อย่างเป็นระบบ เช่น ทางหลวงหมายเลข 3, 36, 331, 344, 3138, 3466, 3013 และบริเวณทางเข้าท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น และก่อสร้างสะพานลอยข้ามแยก/ทางรถไฟ
- รถไฟ รถไฟทางคู่ เส้นทางหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง และ ICD ที่ลาดกระบังเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบัง
- ท่าเรือ ศูนย์ขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟแหลมฉบัง (SRTO) ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง และการเปิดให้บริการเดินเรือเฟอร์รี่เส้นทางพัทยา-หัวหิน ในเดือนมกราคม 2560

๐ การดำเนินงานระยะต่อไป

- ถนน ศึกษาออกแบบและก่อสร้าง ขยายทางหลวงและทางหลวงชนบทตามแผนงาน และก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองส่วนต่อขยาย พัทยา-มาบตาพุด
- รถไฟ รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-ระยอง รถไฟทางคู่หัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ศึกษารถไฟทางคู่ศรีราชา-เขาชีจรรย์-มาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด และรถไฟรางเบาเมืองพัทยา
- ท่าเรือ ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทยรองรับผู้โดยสารและรถยนต์
- ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา สถานะปัจจุบันและความพร้อมเมื่อสิ้นปี 2560 มีทางวิ่งรองรับเที่ยวบินขึ้น-ลงได้ 62,000 ลำต่อปี ลานจอดและหลุมจอดหมุนเวียนรองรับอากาศยานได้ 26,200 ลำต่อปี ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 และลานจอดแล้วเสร็จ รองรับผู้โดยสารได้ 3 ล้านคนต่อปี และศูนย์ซ่อมอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พื้นที่ 150 ไร่ การดำเนินงานระยะต่อไป การศึกษา สำรวจ ออกแบบ และการก่อสร้างตามแผนงาน คาดว่าในปี 2563 จะเริ่มธุรกิจคลังสินค้า และปี 2564 ธุรกิจศูนย์ซ่อมอากาศยาน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในและการเชื่อมโยงโครงข่ายภายนอกท่าอากาศยาน และศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน
- ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ สถานะปัจจุบันและความพร้อมเมื่อสิ้นปี 2560 การให้บริการเชิงพาณิชย์สำหรับจอดเรือสินค้า เพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไปและขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง กินน้ำลึกตั้งแต่ 4.5-10.30 เมตร การดำเนินงานระยะต่อไป การศึกษา สำรวจ ออกแบบ และการก่อสร้างตามแผนงาน ปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำมันเป็นท่าเรือเอนกประสงค์ ท่าเทียบเรือเฟอร์รี่และอาคารผู้โดยสาร และปรับปรุงร่องน้ำและเขื่อนกันคลื่น

ทั้งนี้คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2560 รับทราบและเห็นชอบตามมติ คนพ. ครั้งที่ 1/2559 และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่าง ๆ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ และมติ คณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง ต่อไป

3.5.2 สถานะภาพการดำเนินงานปัจจุบัน

คณะกรรมการบริหารการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กรศ.) ในคราวประชุม ครั้งที่ 3/2560 เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2560 ได้มีการพิจารณาแนวคิดในการพัฒนาโครงข่ายทางคู่เชื่อมโยง 3 ท่าเรือ โดยเป็นการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ให้เป็นท่าเรือ EEC เพื่อเป็นประตูการค้าสำหรับกลุ่มประเทศ CLMV ซึ่งจำเป็นต้องมีการเชื่อมโยงด้วยระบบรถไฟ (รูปที่ 3.5-2) ประกอบด้วย

ระยะเร่งด่วน

1) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา (125 กม.) โดยมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ขอรับการสนับสนุนงบประมาณผ่านสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดการแก้ไขปัญหาดัดขวางทางรถไฟเสมอระดับตลอดแนวสายทาง

2) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด (70 กม.) โดยมอบหมายให้ รฟท. ขอรับการสนับสนุนงบประมาณผ่านสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อดำเนินงานศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3) โครงการพัฒนาศานิตินขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (ICD) รองรับการรวบรวมและการจ่ายสินค้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และประเทศกัมพูชา (ผ่านจังหวัดสระแก้ว) เชื่อมต่อพื้นที่ EEC โดยมอบหมายให้ สนข. ขอรับการสนับสนุนงบประมาณผ่านสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น

ระยะกลาง

โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด (150 กม.) โดยมอบหมายให้ รฟท. ขอรับการจัดสรรงบประมาณปี 2562 เพื่อศึกษาความเหมาะสมตามขั้นตอน

ระยะต่อไป มีระยะพัฒนาสอดคล้องตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจและอุปสงค์การขนส่งในพื้นที่ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย การพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 และเศรษฐกิจพิเศษเพื่อนบ้าน เป็นต้น ประกอบด้วย

- 1) โครงการทางรถไฟสายใหม่ ช่วงศรีราชา-ระยอง (79 กม.) และระยอง-มาบตาพุด (22 กม.)
- 2) โครงการรถไฟรางคู่ ช่วงคลองสิบก้า-อรัญประเทศ (174 กม.)
- 3) โครงการทางรถไฟสายใหม่เชื่อมโยงอนุภูมิภาค (เมียนมา และกัมพูชา)
- 4) โครงการพัฒนาศานิตินขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (ICD) หนองปลาตุก

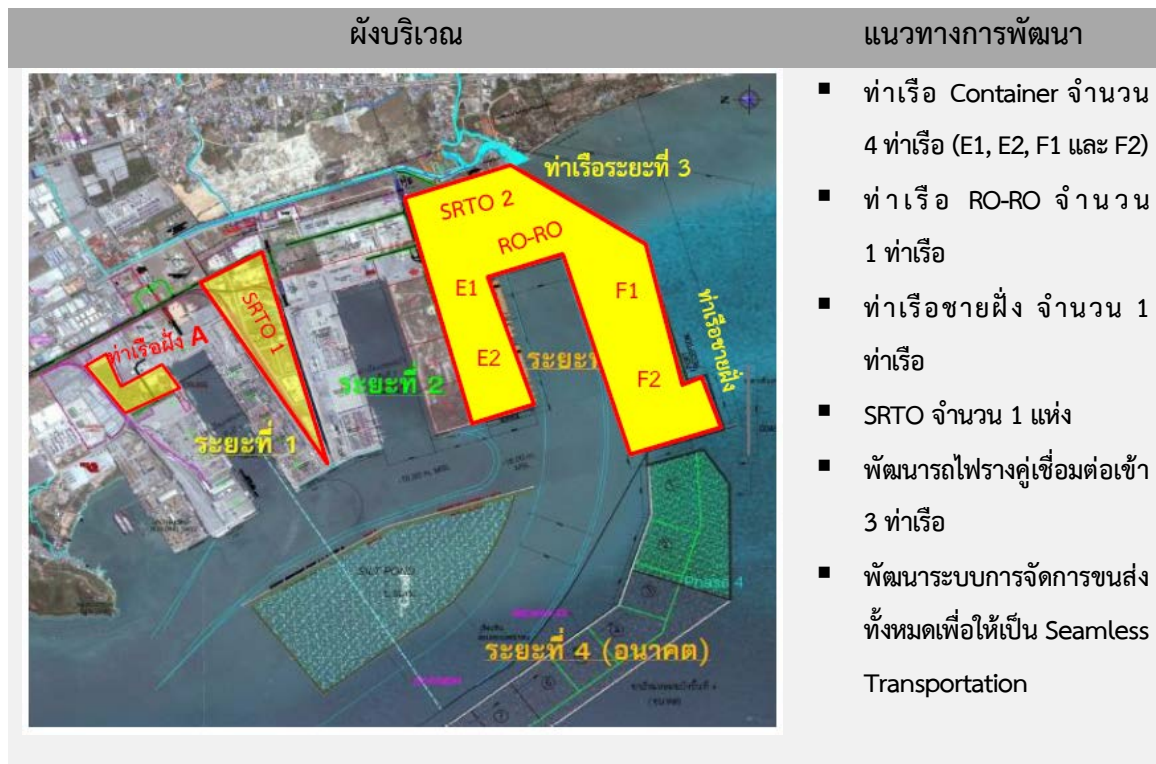


รูปที่ 3.5-2 โครงการรถไฟทางคู่เชื่อมโยงท่าเรือ และการขนส่งสินค้าในภูมิภาค

0 การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3

■ แนวทางการพัฒนา

สำหรับแนวทางในการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 แสดงได้ดังรูปที่ 3.5-3 ซึ่งจะเป็นการเพิ่ม Capacity ให้รองรับการขนส่งสินค้าเข้า-ออกผ่านท่าเรือได้มากขึ้น โดยตารางที่ 3.5-1 และรูปที่ 3.5-4 แสดงให้เห็นถึงขีดความสามารถของท่าเรือในการพัฒนาแต่ละระยะ และขีดความสามารถของท่าเรือแต่ละประเภท



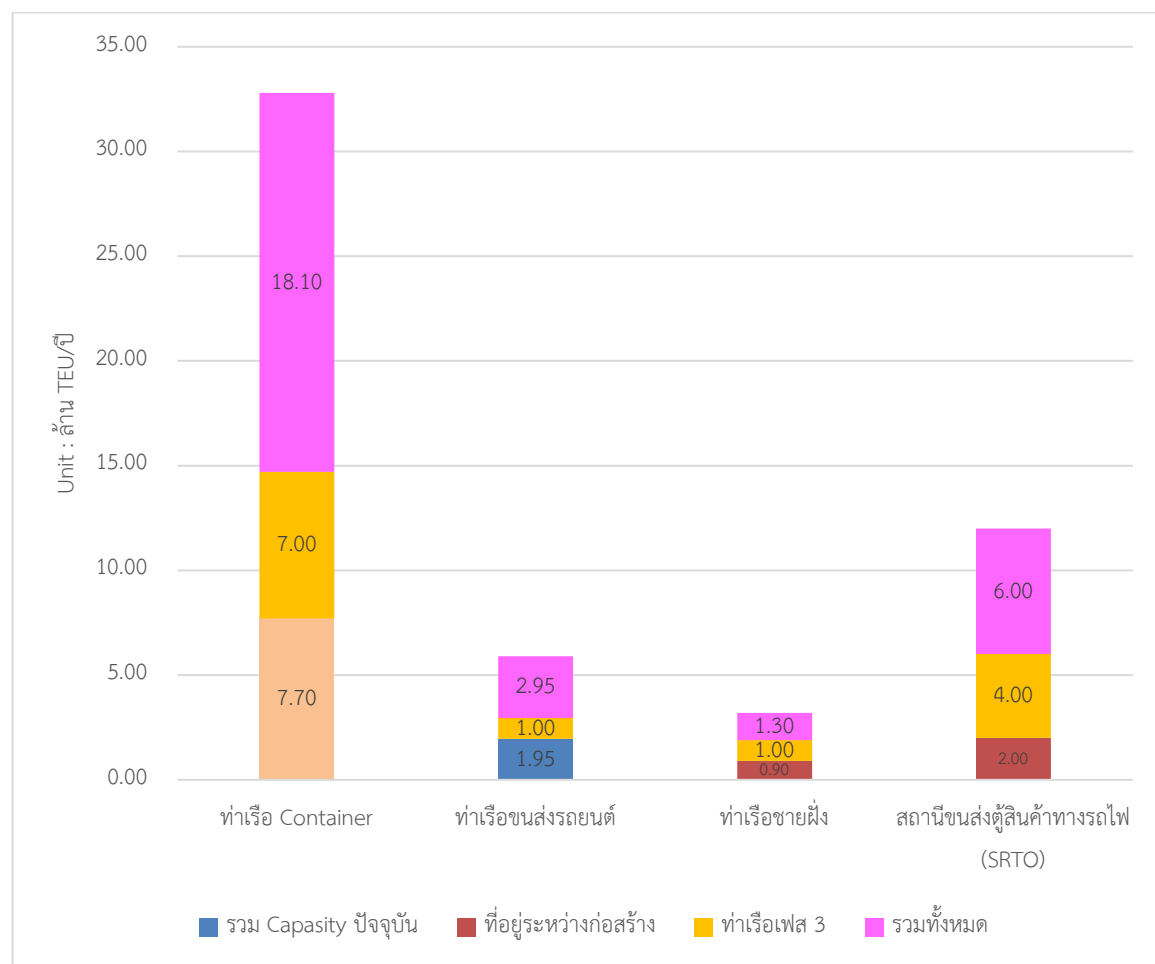
ที่มา: รายงานสรุป การประชุมคณะกรรมการบริหารการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ครั้งที่ 3/2560

รูปที่ 3.5-3 การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3

ตารางที่ 3.5-1 ขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังทั้ง 3 ระยะ

ประเภท	หน่วย	ท่าเรือ เฟส 1	ท่าเรือ เฟส 2	รวม Capacity ปัจจุบัน	ที่อยู่ ระหว่าง ก่อสร้าง	ท่าเรือเฟส 3	รวมทั้งหมด
ท่าเรือ Container	ล้าน TEU/ปี	4.30	3.4 (ท่า C1, 2, 3)	7.70	3.4 (ท่า D1, 2, 3)	7.00	18.10
ท่าเรือขนส่งรถยนต์	ล้าน TEU/ปี	0.95	1.00	1.95		1.00	2.95
ท่าเรือชายฝั่ง	ล้าน TEU/ปี			-	0.90	1.00	1.30
สถานีขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO)	ล้าน TEU/ปี			-	2.00	4.00	6.00

ที่มา : รายงานสรุป การประชุมคณะกรรมการบริหารการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ครั้งที่ 3/2560



ที่มา : รายงานสรุป การประชุมคณะกรรมการบริหารการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ครั้งที่ 3/2560

รูปที่ 3.5-4 ขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานในท่าเรือแหลมฉบังทั้ง 3 ระยะ

0 ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ

■ แนวทางการพัฒนา

ผังบริเวณ	แนวทางการพัฒนา
	■ รองรับเรือเฟอร์รี่เชื่อมอ่าวไทย ■ รองรับเรือ Cruise ■ รองรับการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ และยูทโรปกรณ ■ รองรับการขนส่งแท่นขุดเจาะ

ที่มา : รายงานสรุป การประชุมคณะกรรมการบริหารการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ครั้งที่ 3/2560

รูปที่ 3.5-5 แนวทางการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ

0 ทำเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3

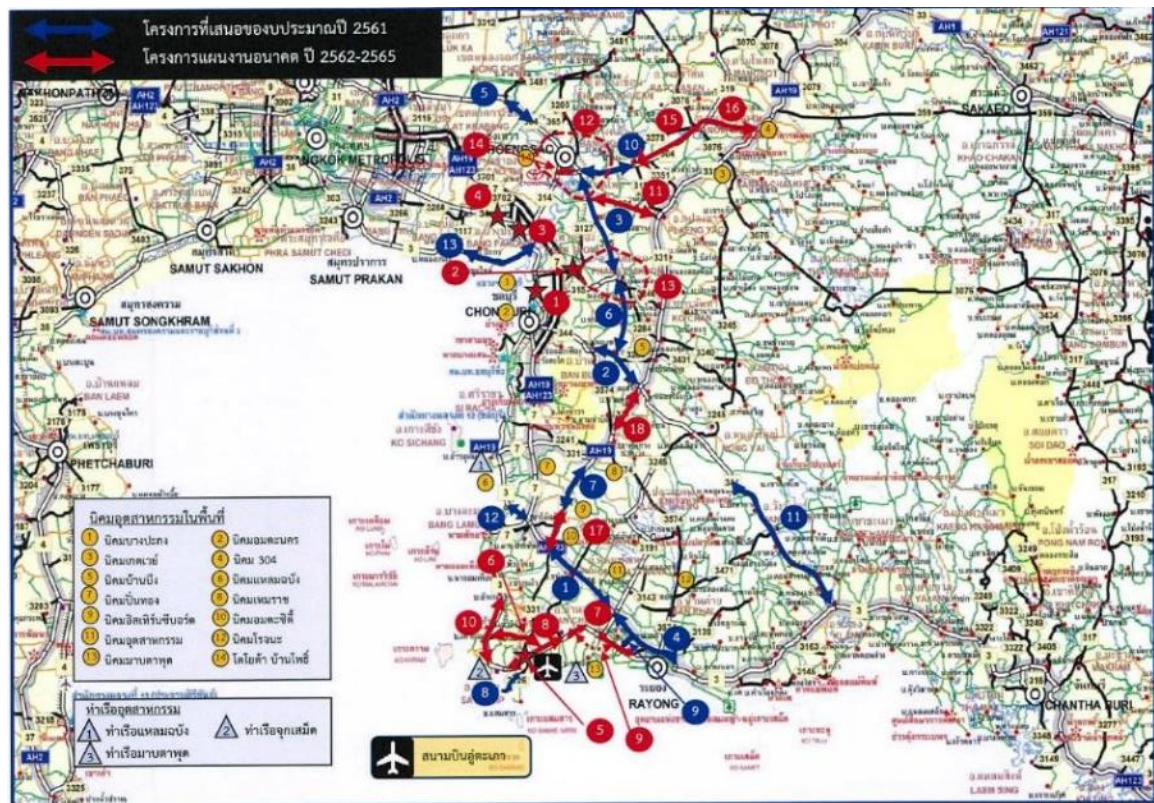
■ แนวทางการพัฒนา



รูปที่ 3.5-6 แนวทางการดำเนินการโครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3

3.5.3 แผนงานของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงมีแนวคิดในการพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) เพื่อส่งเสริมพื้นที่ภาคตะวันออกให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน โดยภาพรวมของแผนงาน/โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกในส่วนของกรมทางหลวงมีแผนงานดังรูปที่ 3.5-7



รูปที่ 3.5-7 ภาพรวม แผนงาน/โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกของกรมทางหลวง

โดยจะแบ่งแผนออกเป็น 2 ช่วงตามปีงบประมาณ คือ งบประมาณ 2561 และ งบประมาณ 2562-2565 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก งบประมาณ 2561 จะมีจำนวนโครงการทั้งหมด 13 โครงการ ส่วนใหญ่จะเป็นโครงการขยายเลนช่องจราจรจำนวน 12 โครงการ และโครงการบูรณะทางเดิม 1 โครงการ ระยะทางรวม 195 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 21,390 ล้านบาท



ที่มา: สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

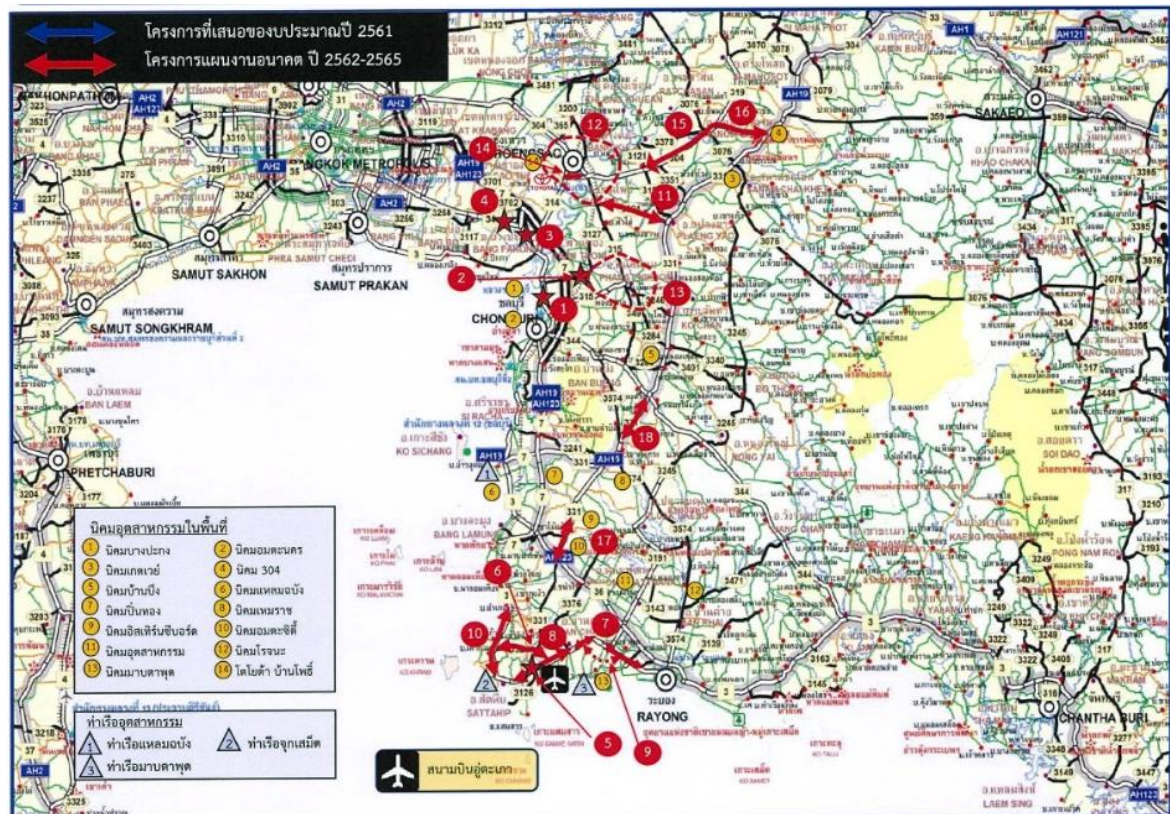
รูปที่ 3.5-8 แผนงาน/โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก งบประมาณ 2561

ตารางที่ 3.5-2 แผนงาน/โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก งบประมาณ 2561

ทางหลวง หมายเลข	ชื่อสายทาง	มาตรฐานชั้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ค่าก่อสร้าง (ลบ.)	หมายเหตุ
36	กระทิงลาย – ระยอง (รวมสะพานข้ามแยกขนาวี และแยกหนองบอน) ตอนต่างระดับเขาไม้แก้ว – แยกมาบข่า	พิเศษ 6 ช่องจราจร	16.700	1550	ขยายจาก 4 เป็น 6 เลน
344	อ.บ้านบึง - บรรจบทางหลวงหมายเลข 331 (แยก หนองปรือ) รวมสะพานลอยข้ามแยกหนองซาก	พิเศษ 6 ช่องจราจร	12.300	1200	ขยายจาก 4 เป็น 6 เลน
315	อ.พนัสนิคม - ฉะเชิงเทรา	พิเศษ 4 ช่องจราจร	19.198	1260	ขยายจาก 2 เป็น 4 เลน
36	กระทิงลาย – ระยอง (รวมสะพานข้ามแยกหมวด ระยอง 3 แยกทับมา และแยกบ้านดอน) ตอน แยกมาบข่า - แยกเชิงเนิน	พิเศษ 6 ช่องจราจร	24.021	2400	ขยายจาก 4 เป็น 6 เลน
304	มีนบุรี - ฉะเชิงเทรา ตอน นครเนื่องเขต - ฉะเชิงเทรา รวมสะพานข้ามแยก	พิเศษ 6 ช่องจราจร	12.294	1700	ขยายจาก 4 เป็น 6 เลน
349	หนองซาก - อ.พนัสนิคม	พิเศษ 4 ช่องจราจร	16.736	680	ขยายจาก 2 เป็น 4 เลน
331	สะพานลอยข้ามแยกนิคมอุตสาหกรรมบ่อวิน/ อีสเทิร์นซีบอร์ด/อมตะซิตี้และแยกปากร่วม	พิเศษ 8 ช่องจราจร	11.834	4200	ขยายจาก 4 เป็น 8 เลน
3126	ทางเข้าท่าอากาศยานนานาชาติ พัทยา-อู่ตะเภา - ท่าเรือจุลสมิต	พิเศษ 4 ช่องจราจร	7.763	650	ขยายจาก 2 เป็น 4 เลน
363	ศูนย์ราชการระยอง - นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด พร้อมทางลอดแยกเนินสำลี (ลอดถนนสุขุมวิท)	พิเศษ 4 ช่องจราจร	3.740	500	ขยายจาก 2 เป็น 4 เลน
304	ฉะเชิงเทรา - เขาคันทรง ตอน ฉะเชิงเทรา - บาง คล้า รวมสะพานข้ามสามแยกวัดสมานรัตนาราม	พิเศษ 8 ช่องจราจร	5.500	600	ขยายจาก 4 เป็น 8 เลน
344	อ.บ้านบึง - อ.แกลง ตอน บ.หนองเสือช้าง - อ.แกลง	พิเศษ 4 ช่องจราจร	39.581	1400	บูรณะทางเดิม 4 เลน
36	กระทิงลาย - ระยอง ตอน แยกกระทิงลาย - แยก ต่างระดับโป่ง (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7)	พิเศษ 6 ช่องจราจร	6.900	500	ขยายจาก 4 เป็น 6 เลน
3	บางปู - บางปะกง	พิเศษ 4 ช่องจราจร	18.972	4750	ขยายจาก 2 เป็น 4 เลน
	รวม	13 โครงการ	195.539	21390	

ที่มา: สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก งบประมาณ 2562-2565 จะมีจำนวนโครงการทั้งหมด 18 โครงการ เป็นโครงการขยายเลนช่องจราจรจำนวน 9 โครงการ โครงการแนวเส้นทางใหม่ 3 โครงการ โครงการสะพานลอยข้ามแยกและสะพานลอยกลับรถ 5 โครงการ และโครงการบูรณะทางเดิม 1 โครงการ ระยะทางรวม 297 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 39,345 ล้านบาท



ที่มา: สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

รูปที่ 3.5-9 แผนงาน/โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก 2562-2565

ตารางที่ 3.5-3 แผนงาน/โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก 2562-2565

ทางหลวง หมายเลข	ชื่อสายทาง	มาตรฐานชั้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ค่าก่อสร้าง (ลบ.)	หมายเหตุ
34&361	สะพานลอยข้ามแยกหนองไม้แดง (Directional ramp เลี้ยวเมืองชลบุรี)	พิเศษ	-	400	แผนปี 62 - 64
3466	สะพานข้ามทางรถไฟ สาย บ้านเก่า - พาน ทอง (สะพาน 4 เลน)	พิเศษ	-	265	แผนปี 62 - 64
34	สะพานลอยกลับรถเกือกม้า บางวัว (กม. 39) ขาเข้า - ขาออก	พิเศษ	-	240	แผนปี 62 - 64
34	สะพานลอยกลับรถเกือกม้า วัดระกาศ (กม.34) ขาออก	พิเศษ	-	120	แผนปี 62 - 64
3&331&3126	สะพานลอยข้ามแยก กม.10 (สะพานข้าม แยก 8 เลน)	พิเศษ	-	450	แผนปี 62 - 64
332	แยก ทล.3 (แยกเจ) - แยก ทล.3 (แยก อุตะเภา) (ขยาย 4 เลน)	พิเศษ	14.487	700	แผนปี 62 - 64
3	บ้านฉาง - ระยอง (ขยาย 8 เลน)	พิเศษ	17.136	1460	แผนปี 62 - 64
3	สัตหีบ - บ้านฉาง (ขยาย 8 เลน)	พิเศษ	10.865	930	แผนปี 62 - 64
-	ทางเลี้ยวเมืองมาตาพุด (ทางแนวใหม่ 8 เลน)	พิเศษ	30.000	6000	แผนปี 62 - 64
3	พัตยา - สัตหีบ ตอน 1-2 (ขยาย 8 เลน)	พิเศษ	22.242	1900	แผนปี 62 - 64
3304	บ้านโพธิ์ - แปลงยาว	พิเศษ	20.279	800	แผนปี 62 - 64
-	ทางเลี้ยวเมืองฉะเชิงเทรา	พิเศษ	50.638	13500	แผนปี 63 - 65
-	ทางเลี้ยวเมืองพนัสนิคม	พิเศษ	43.625	5600	แผนปี 63 - 65
365	ทางเลี้ยวเมืองฉะเชิงเทราด้านใต้ (ขยาย 8 เลน + สะพานข้ามแม่น้ำ)	พิเศษ	4.995	980	แผนปี 62 - 64
304	ฉะเชิงเทรา - เขาคันทรง ตอน 2 (บางคล้า - พนมสารคาม) (ขยาย 6 เลน + สะพาน ข้ามแยก ทล.3551)	พิเศษ	24.500	2100	แผนปี 62 - 64
304	ฉะเชิงเทรา - เขาคันทรง ตอน 3 (พนม สารคาม - เขาคันทรง) (ขยาย 6 เลน + สะพานข้ามแยก ทล.319)	พิเศษ	21.500	2100	แผนปี 62 - 64

ตารางที่ 3.5-3 แผนงาน/โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก 2562-2565 (ต่อ)

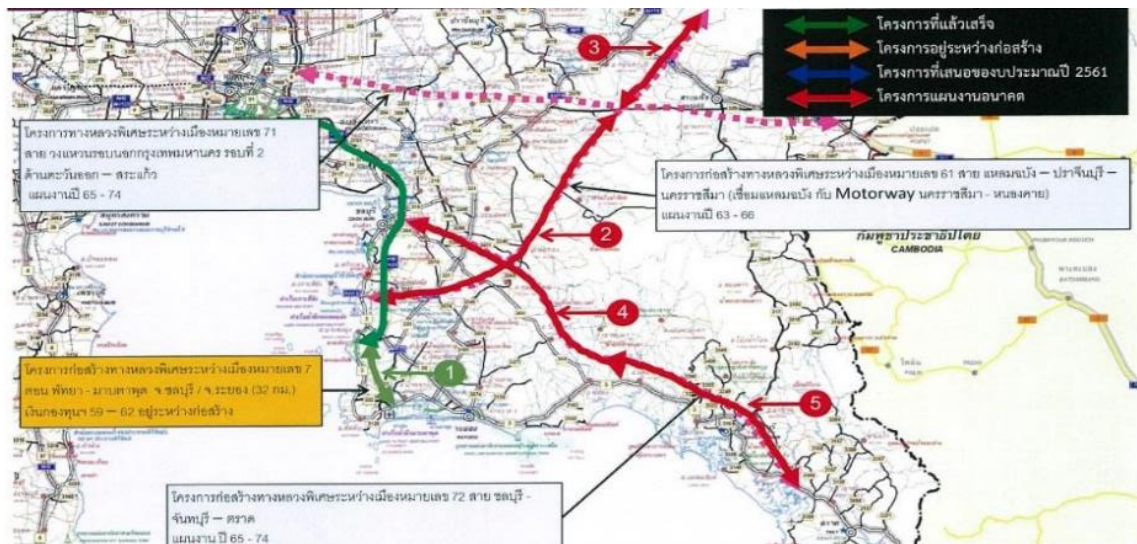
ทางหลวง หมายเลข	ชื่อสายทาง	มาตรฐานชั้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ค่าก่อสร้าง (ลบ.)	หมายเหตุ
331	แยกทางหลวงหมายเลข 36 - ต่างระดับ มาบเอียง (ขยาย 8 เลน)	พิเศษ	15.073	900	แผนปี 63 - 65
331	ต่างระดับมาบเอียง - แยกทางหลวง หมายเลข 344 แยกหนองปรือ (ขยาย 8 เลน)	พิเศษ	21.300	900	แผนปี 63 - 65
	รวม	18 โครงการ	296.640	39,345	

ที่มา: สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

- แผนแม่บทมอเตอร์เวย์

จากโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกทำให้คาดการณ์ว่าจะมีความต้องการในการเดินทางและการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น การปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงด้วยการขยายช่องจราจรเพียงอย่างเดียวจึงไม่เพียงพอที่จะตอบสนองปริมาณความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้ อีกทั้งทางหลวงสายหลักส่วนใหญ่มีแนวเส้นทางผ่านเมืองหรือชุมชน ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดและไม่สามารถใช้ความเร็วในการเดินทางได้

กรมทางหลวงจึงมีแนวคิดในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ซึ่งเป็นโครงข่ายที่มีการควบคุมการเข้า-ออกอย่างสมบูรณ์ ไม่มีจุดตัดทางแยก สามารถใช้ความเร็วได้อย่างสม่ำเสมอและมีความปลอดภัยสูง และส่งเสริมด้านโลจิสติกส์ได้เป็นอย่างดีโดยกรมทางหลวงมีแผนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่จะสนับสนุนในพื้นที่โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกจำนวน 5 โครงการ ระยะทางรวม 530 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 134,600 ล้านบาท



ที่มา: สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

รูปที่ 3.5-10 โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (ในพื้นที่ EEC)

ตารางที่ 3.5-4 แผนโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (ในพื้นที่ EEC)

ทล.	ชื่อสายทาง	มาตรฐานชั้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ค่าก่อสร้าง (ลบ.)	สถานะ / ผลงาน (ร้อยละ)	หมายเหตุ
7	พัทยา - มาบตาพุด	Motorway	32.000	20200.000		เงินกองทุน
M61	ชลบุรี - นครราชสีมา (แหลมฉบัง - ปราจีนบุรี ทล.359)	Motorway	117.000	28000.000	Draft Final	Feasibility study
M61	ชลบุรี - นครราชสีมา (ปราจีนบุรี ทล.359 - นครราชสีมา Mw.6)	Motorway	171.000	37000.000		
M72	ชลบุรี - ตราด (ชลบุรี - แกลง)	Motorway	94.000	22000.000		
M72	ชลบุรี - ตราด (แกลง - ตราด)	Motorway	116.000	27400.000		

ที่มา: สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

3.5.4 แผนงานของกรมทางหลวงชนบท

กรมทางหลวงชนบทมีแผนงานการดำเนินโครงการก่อสร้างถนนสนับสนุนการขนส่งสินค้าในพื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันออก รวมทั้งสิ้น 6 โครงการ งบประมาณทั้งสิ้น 7,878.643 ล้านบาท โดยกรมทางหลวงชนบทมุ่งเน้นพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางจากถนนสายหลักเข้าสู่พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม รายละเอียดโครงการมีดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.5-5 แผนโครงการพัฒนาทางหลวงชนบท (ในพื้นที่ EEC)

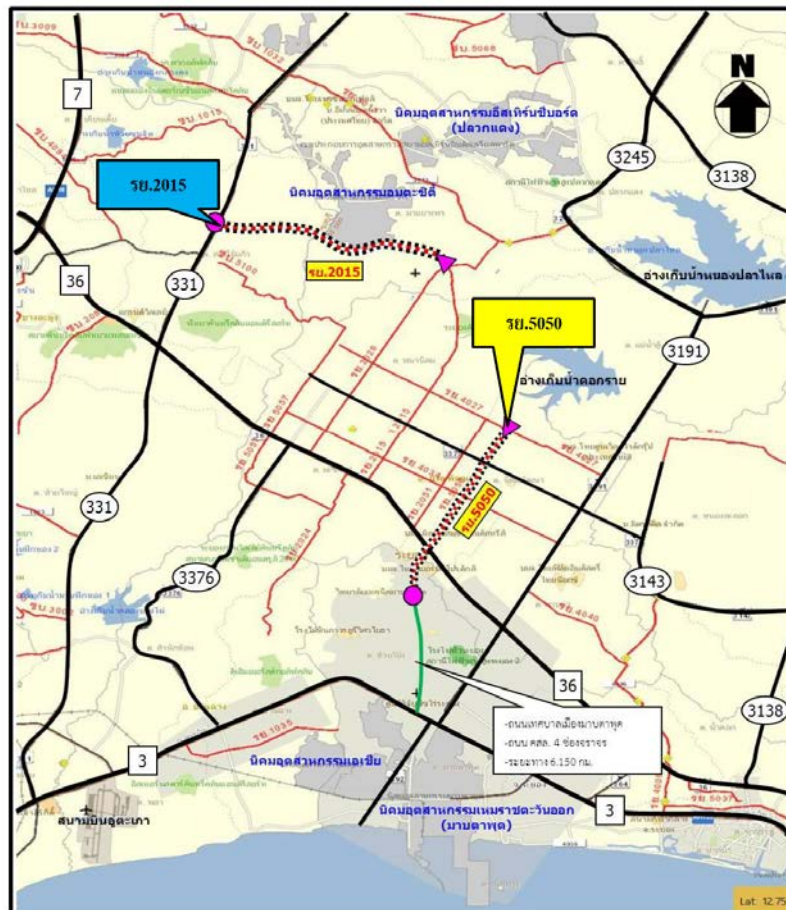
โครงการ	ระยะทาง (กม.)	งบประมาณ ทั้งสิ้น (ล้านบาท)	แผนดำเนินการ			
			สำรวจ ออกแบบ	สำรวจ อสังหา	เวนคืน	ก่อสร้าง
1. สาย รย.5050 แยกสายนิคมสร้างตนเองสาย 15 – บ.ท้ายโป่ง อ.นิคมพัฒนา จ.ระยอง	10.198	204.779	-	-	-	2558- 2560
2. สายแยก ทล.7-ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี	10.57	1,499.26	2549	2558	2558	2559- 2561
3. สาย ฉช.3001 แยก ทล.314 -ลาดกระบัง จ. ฉะเชิงเทรา, สมุทรปราการ	20.328	3,801.96	2549	2558	2558	2559- 2562
4. สาย รย.4058แยก ทล.3138-ทล.344อ.บ้านค่าย จ.ระยอง	32.868	185	-	-	-	2561- 2563
5. สาย รย.3013 แยก ทล.331 -ทล.3191 อ.ปลวก แดง จ.ระยอง	17.312	1083.25	2553	2558	2561	2562- 2564
6. สาย รย.2015 แยก ทล.36-ทล.331 อ.ปลวกแดง จ.ระยอง	11.487	1104.4	2557	2559- 2560	2561	2562- 2564

ที่มา : กองแผนงาน กรมทางหลวงชนบท



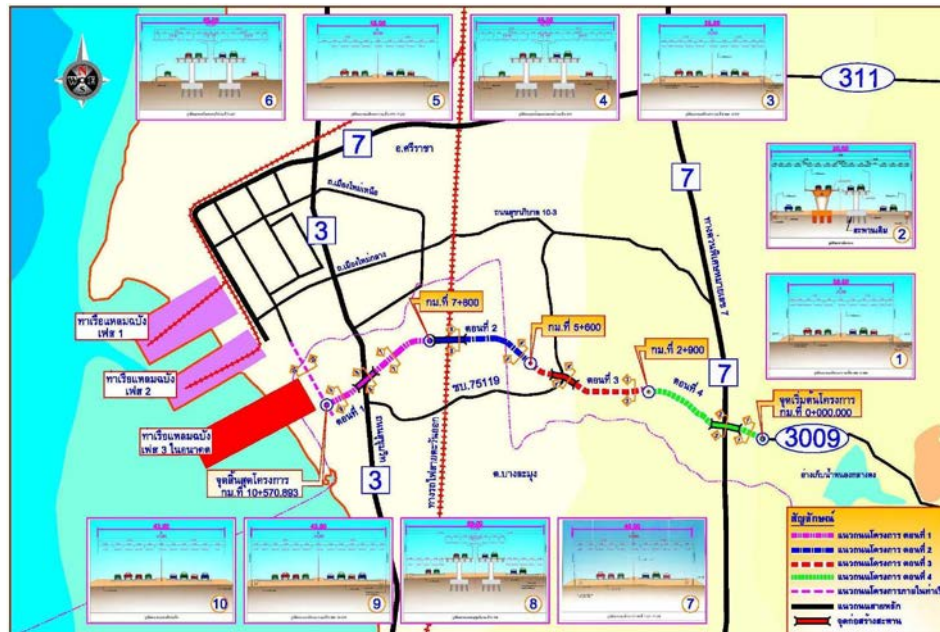
รูปที่ 3.5-11 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบท (ในพื้นที่ EEC)

1. สาย รย.5050 แยกสายนิคมสร้างตนเองสาย 15 – บ.ห้วยโป่ง อ.นิคมพัฒนา จ.ระยอง ระยะทางรวม 10.198 กิโลเมตร โครงการเริ่มต้นบริเวณนิคมสร้างตนเอง 15 ตัดผ่าน ทล.36 สิ้นสุดโครงการที่ ถนนเทศบาลมาบตาพุด เพื่อสนับสนุนนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ลักษณะโครงการเป็นการก่อสร้าง ถนนลาดยาง AC ขนาด 2-4 ช่องจราจร เกาะกลางกว้าง 1.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.00-2.50 ม.



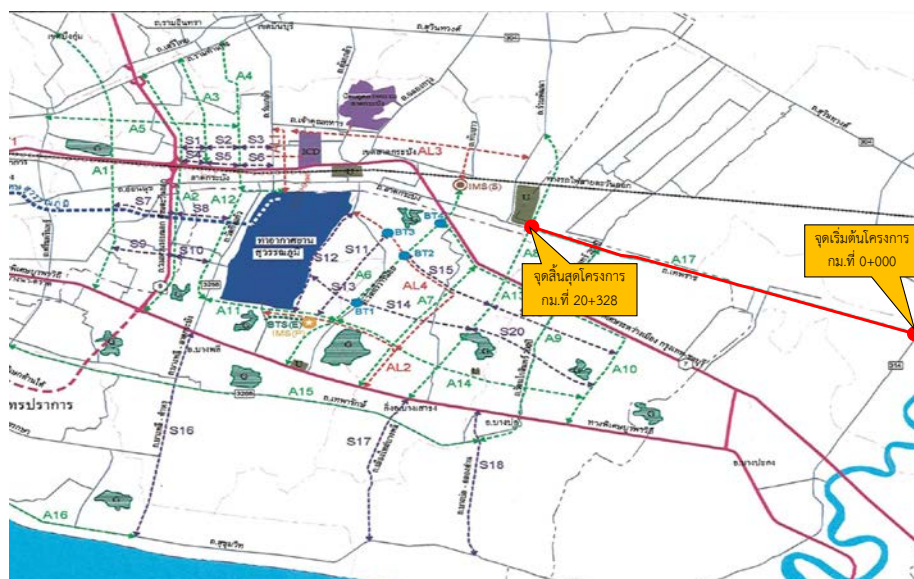
รูปที่ 3.5-12 แนวเส้นทางโครงการ สาย รย.5050 แยกสายนิคมสร้างตนเองสาย 15-บ.ห้วยโป่ง

2. ถนนสายแยก ทล.7 -ท่าเรือแหลมฉบัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ระยะทางรวม 10.570 กิโลเมตร โครงการเริ่มต้นจากแยก ทล.7 (กม.ที่ 107+200) ไปบรรจบกับท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อสนับสนุน นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ลักษณะโครงการเป็นการก่อสร้างถนน คสล. ขนาด 6-8 ช่องจราจร เกาะกลางกว้าง 5.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.50 ม.



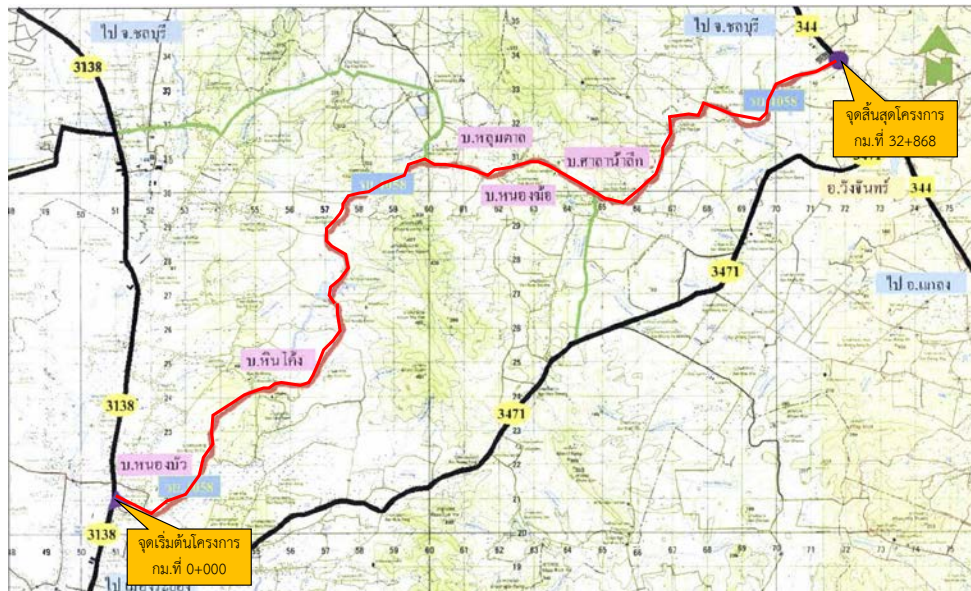
รูปที่ 3.5-13 แนวเส้นทางโครงการถนนสายแยก ทล.7-ท่าเรือแหลมฉบัง

3. ถนนสาย ชข.3001 แยก ทล.314 –ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา, สมุทรปราการ ระยะทางรวม 20.328 กิโลเมตร โครงการเริ่มต้นจากแยก ทล.314 ไปบรรจบกับถนนลาดกระบัง ลักษณะโครงการเป็นการปรับปรุงและขยายถนนเดิมเป็นผิวจราจรแอสฟัลท์ติกคอนกรีต ขนาด 4 -6 ช่องจราจร เกาะกลางกว้าง 3.90 ม.



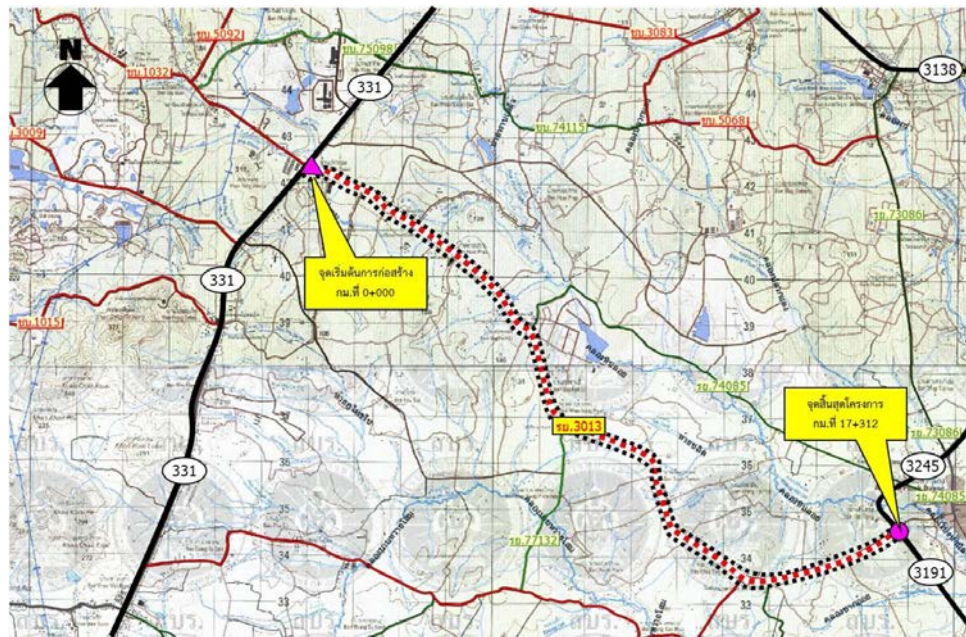
รูปที่ 3.5-14 แนวเส้นทางโครงการถนนสาย ชข.3001 แยก ทล.314 –ลาดกระบัง
จ.ฉะเชิงเทราและ จ. สมุทรปราการ

4. ถนนสาย รย.4058 แยก ทล.3138 - ทล.344 อ.บ้านค่าย จ.ระยอง ระยะทางรวม 32.868 กิโลเมตร โครงการเริ่มต้นจากแยก ทล.3138 ไปบรรจบกับ แยก ทล.344 เพื่อสนับสนุนนิคมอุตสาหกรรม IRPC ลักษณะโครงการเป็นการ ก่อสร้างถนนลาดยาง AC ขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.50 ม.



รูปที่ 3.5-15 แนวเส้นทางโครงการถนนสาย รย.4058 แยก ทล.3138 -ทล.344 อ.บ้านค่าย จ.ระยอง

5. ถนนสาย รย.3013 แยก ทล.331 –ทล.3191 อ.ปลวกแดง จ.ระยอง ระยะทางรวม 17.312 กิโลเมตร โครงการเริ่มต้นจากแยก ทล.331 ไปบรรจบกับแยก ทล.3191 เพื่อสนับสนุนนิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้และนิคมอุตสาหกรรมเหมราช ชลบุรี ลักษณะโครงการเป็นการก่อสร้างถนนลาดยาง AC ขนาด 4 ช่องจราจร เกาะกลางกว้าง 1.00 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.50 ม.



รูปที่ 3.5-16 แนวเส้นทางโครงการถนนสาย รย.3013 แยก ทล.331 –ทล.3191

อ.ปลวกแดง จ.ระยอง

6. ถนนสาย รย.2015 แยก ทล.36 –ทล.331 อ.ปลวกแดง จ.ระยอง ระยะทางรวม 11.487 กิโลเมตร เส้นทางโครงการพาดผ่านนิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้และเป็นสายทางเชื่อมต่อระหว่างนิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ออกสู่ถนนสายทล.331 ลักษณะโครงการเป็นการก่อสร้างถนนลาดยาง AC ขนาด 4 ช่องจราจร เกาะกลางกว้าง 4.20 ม. ไหล่ทางข้างละ 2.50 ม.



รูปที่ 3.5-17 แนวเส้นทางโครงการถนนสาย รย.2015 แยก ทล.36 –ทล.331 อ.ปลวกแดง จ.ระยอง

3.5.5 ต้นแบบเมืองคันทัน

3.5.5.1 มติคณะรัฐมนตรี เรื่องการศึกษาเขตพิเศษยุทธศาสตร์คันทัน วันที่มีมติ 14/02/2560

สรุปประเด็นข้อเสนอและความคิดเห็นประเด็นสำคัญของมติ

1) รับทราบการศึกษาเขตพิเศษยุทธศาสตร์คันทัน ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

1.1) เขตพิเศษฯ คันทัน ตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2557 มีวัตถุประสงค์เพื่อผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ 12 แห่ง ในจังหวัดโดยรอบ **พัฒนาเป็นศูนย์กลางนวัตกรรมทาง การแพทย์และพลังงาน** และใช้เป็นเขตสำหรับทดลองการปฏิรูปกฎหมาย/ระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อภาคธุรกิจ ตลอดจนการส่งเสริมสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมให้ภาคเอกชน โดยเฉพาะนักลงทุนจากต่างชาติเข้ามาประกอบธุรกิจและใช้ชีวิตในญี่ปุ่นได้สะดวก โดยมีกลไกการบริหารจัดการ 2 ระดับ ได้แก่

(1) กลไกระดับชาติ ได้แก่ **สภาเขตพิเศษยุทธศาสตร์แห่งชาติ** (The Council on National Strategic Special Zones) มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และ **คณะทำงานเขตพิเศษยุทธศาสตร์** (Strategic Special Zones Working Group) ประกอบด้วยนักธุรกิจและนักวิชาการซึ่งเป็นอิสระจากหน่วยงานของรัฐทำหน้าที่เฝ้าระวังกับหน่วยงานของรัฐในการแก้ไขกฎหมาย

(2) กลไกระดับพื้นที่ ได้แก่ **สภาเขตพิเศษ (Zone Council)** ประกอบด้วยผู้แทนจากรัฐบาลกลาง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคเอกชน ทำงานร่วมกันเพื่อจัดเตรียมแผนพัฒนา แผนงาน/โครงการ และขับเคลื่อนการปฏิรูปกฎหมาย

1.2) การพัฒนาเขตพิเศษฯ คันทัน มีความใกล้เคียงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) มากกว่าเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยมีความคล้ายคลึงกันในการออกกฎหมายใหม่เพื่อรองรับเขตพิเศษ กำหนดกิจการเป้าหมายที่เน้นนวัตกรรมและเทคโนโลยี การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัย และการสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา และการมีกลไกการบริหารจัดการระดับชาติและในระดับท้องถิ่น

1.3) การประยุกต์ใช้

(1) ควรมีกลไกระดับนโยบายที่มีอำนาจหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาและข้อจำกัดด้านกฎหมาย ระเบียบ วิธีและขั้นตอนปฏิบัติของหน่วยงาน

(2) ควรมีกลไกการบริหารจัดการในระดับพื้นที่

(3) ควรสนับสนุนให้เกิดการวิจัยและพัฒนาในส่วนของภาคเอกชนและสถาบันการศึกษามากขึ้น

(4) ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาเมืองในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และ EEC

2) ให้คณะกรรมการบริหารการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำแนวทางของเขตพิเศษยุทธศาสตร์คันไซมาปรับใช้กับ EEC และประยุกต์ใช้กับเรื่องที่เกี่ยวข้องต่อไป

3.5.5.2 สาระสำคัญของเขตพิเศษยุทธศาสตร์แห่งชาติคันไซ (Kansai National Strategic Special Zone)

1) ความเป็นมา

จัดตั้งขึ้นตามนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาลญี่ปุ่น ในปี พ.ศ. 2557 เพื่อผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ 6 แห่งของญี่ปุ่น (เขตเมืองหลวงโตเกียว เขตคันไซ เมืองฟูกูโอกะ เมืองนีกาตะ เมืองโอกินาวะ และเมืองยาบุ) และภายหลังมีการกำหนดพื้นที่เพิ่มเติมอีก 6 แห่ง (เมืองซัมโบคุ เมืองเซ็นได จังหวัดไอชิ จังหวัดอิโรชิมะ เมืองอิมาบาริ และเมืองคิตะคิวชู) รวม 12 พื้นที่ ซึ่งจะช่วยกระจายความเจริญจากโตเกียวสู่ภูมิภาคอื่น ๆ

2) ศักยภาพของที่ตั้ง

เขตพิเศษฯ คันไซ อยู่ในภูมิภาคคันไซที่มีบทบาทเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจทางตะวันตกและศูนย์กลางการค้าระหว่างประเทศของญี่ปุ่น มีความพร้อมในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัยทั้งถนนและทางด่วนพิเศษ ท่าเรือน้ำลึก รถไฟและรถไฟความเร็วสูง มีการพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีขั้นสูง และยังเป็นฐานการผลิตและเป็นแหล่ง Cluster อุตสาหกรรมอันดับหนึ่งของญี่ปุ่น โดยเฉพาะอุตสาหกรรมยาและพลังงานทางเลือก

3) การจัดตั้งและขอบเขตพื้นที่

มีการออกกฎหมายเขตพิเศษยุทธศาสตร์แห่งชาติ (Law on National Strategic Special Zone) เมื่อเดือนธันวาคม 2556 ซึ่งต่อมาได้มีการกำหนดนโยบายการพัฒนาเขตพิเศษฯ คันไซ ใน **เดือนพฤษภาคม 2557** โดยขอบเขตพื้นที่เขตพิเศษฯคันไซ ประกอบด้วย 3 จังหวัด ได้แก่ **จังหวัดโอซากา จังหวัดเกียวโต และจังหวัดเฮียวโกะ** ซึ่งกำหนดพื้นที่พัฒนาหลัก 9 แห่ง (Strategic Bases) กระจายอยู่ทั่วทั้งเขตพิเศษฯ คันไซ

4) แนวทางการพัฒนา

4.1) พัฒนาต่อยอดในพื้นที่ที่มีศักยภาพอยู่แล้วทั้งในส่วนของการเป็นแหล่งการลงทุน ความพร้อมของสถาบันการวิจัย และโครงสร้างพื้นฐาน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนากิจกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและนวัตกรรม การวิจัยและพัฒนาโดยอาศัยนักลงทุนทั้งจากในประเทศและต่างประเทศ

สถาบันการศึกษา และสถาบันวิจัยเข้าร่วมในการพัฒนา และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัย สนับสนุนและการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับนักลงทุนโดยเฉพาะนักลงทุนต่างชาติ

4.2) ปฏิรูปกฎหมายและกฎระเบียบโดยปรับปรุงกฎหมายให้เอื้อต่อการเข้ามาลงทุน ของบริษัทต่างชาติ การพำนักราชในญี่ปุ่น การได้รับใบอนุญาตในการขายสินค้า การได้รับเงินช่วยเหลือ ในการดำเนินกิจการ การให้บริการสถานที่ตั้งสำนักงานชั่วคราวในระยะเริ่มแรกแก่นักลงทุนโดยไม่คิด ค่าบริการและการแก้ปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการลงทุนอื่น ๆ

5) เป้าหมายการพัฒนา

พัฒนาเป็นศูนย์กลางนวัตกรรมทางการแพทย์และพลังงาน โดยให้ความสำคัญกับการ วิจัยและพัฒนา การอำนวยความสะดวกการลงทุน รวมทั้งการพัฒนาเมืองให้เอื้อต่อการอยู่อาศัยของนัก ลงทุนทั้งในและต่างประเทศ โดยกิจการเป้าหมาย ได้แก่ การวิจัยพัฒนาและการผลิตผลิตภัณฑ์ทางการแพทย์และพลังงานสมัยใหม่ รวมทั้งพัฒนาบุคลากรด้านการวิจัยและการแพทย์

6) สิทธิประโยชน์

บริษัทหรือศูนย์วิจัยที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่จะได้รับการสนับสนุนจากภาคเอกชน องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น และรัฐบาลกลาง ในด้านการเงิน สิทธิประโยชน์ทั้งที่เป็นภาษีและไม่ใช่อภาษี การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัย และการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อให้บริการด้านการลงทุนที่มี ประสิทธิภาพและครบวงจร รวมทั้งการผ่อนคลายกฎระเบียบต่าง ๆ

7) กลไกการบริหารจัดการ

7.1) ระดับชาติ มีการจัดตั้งสภาเขตพิเศษยุทธศาสตร์แห่งชาติ (The Council on National Strategic Special Zones) ซึ่งมีนายกรัฐมนตรี เป็นประธานและจัดตั้งคณะทำงานเขตพิเศษ ยุทธศาสตร์ (Strategic Special Zones Working Group) ประกอบด้วยนักธุรกิจและนักวิชาการทำ หน้าที่ในการเจรจากับหน่วยงานของรัฐในการแก้ไขกฎหมาย

7.2) ระดับพื้นที่ มีสภาเขตพิเศษ (Special Council) ประกอบด้วยผู้แทนรัฐบาล กลาง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคเอกชน มีหน้าที่ในการจัดเตรียมแผนพัฒนา แผนงาน โครงการ และขับเคลื่อนการปฏิรูปกฎระเบียบ ดังนี้

- ภาคเอกชน มีบทบาทในการศึกษาวิจัย จัดทำและผลักดันข้อเสนอด้าน นโยบายต่อรัฐบาลกลาง
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้บริการเบ็ดเสร็จในการลงทุนและสามารถ ให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีและมาตรการสนับสนุนทางการเงินแก่นักลงทุน ในบางเรื่องเพิ่มเติมจากรัฐบาลกลาง

- รัฐบาลกลาง ให้สิทธิประโยชน์เพื่อส่งเสริมการลงทุน ให้คำปรึกษาในการระดมทุน ออกกฎหมายระเบียบเพื่อลดขั้นตอนในการขออนุมัติและการออกใบอนุญาตในการพำนักรับแก่นักลงทุนต่างชาติ

8) การเปรียบเทียบเขตพิเศษฯ กับเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและ EEC

8.1) กฎหมาย การพัฒนาเขตพิเศษฯ มีการออกกฎหมายใหม่รองรับและรัฐบาลได้กำหนดนโยบายการพัฒนาภายใต้กรอบกฎหมายเขตพิเศษฯ

8.2) กลไกการบริหารจัดการ ในการปรับปรุง แก้ไขกฎหมายของเขตพิเศษฯ คั่นไซจะมีคณะทำงานซึ่งประกอบด้วย นักธุรกิจ นักวิชาการทำหน้าที่จัดทำข้อเสนอการปฏิรูปกฎหมายและเจรจากับหน่วยงานของรัฐ

8.3) บทบาทภาคเอกชนและองค์กรปกครองท้องถิ่น (อปท.) เป็นองค์ประกอบสำคัญของสภาเขตพิเศษคั่นไซในการขับเคลื่อนการพัฒนา โดยภาคเอกชนมีบทบาทสำคัญในการศึกษาวิจัยและระดมความคิดจากภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อให้ได้ข้อสรุปที่เป็นเอกภาพก่อนนำเสนอรัฐบาล สำหรับ อปท. มีบทบาทเป็นผู้ดูแลศูนย์บริการเบ็ดเสร็จและยกเว้นการเก็บภาษีบางอย่างเพื่อส่งเสริมการลงทุน

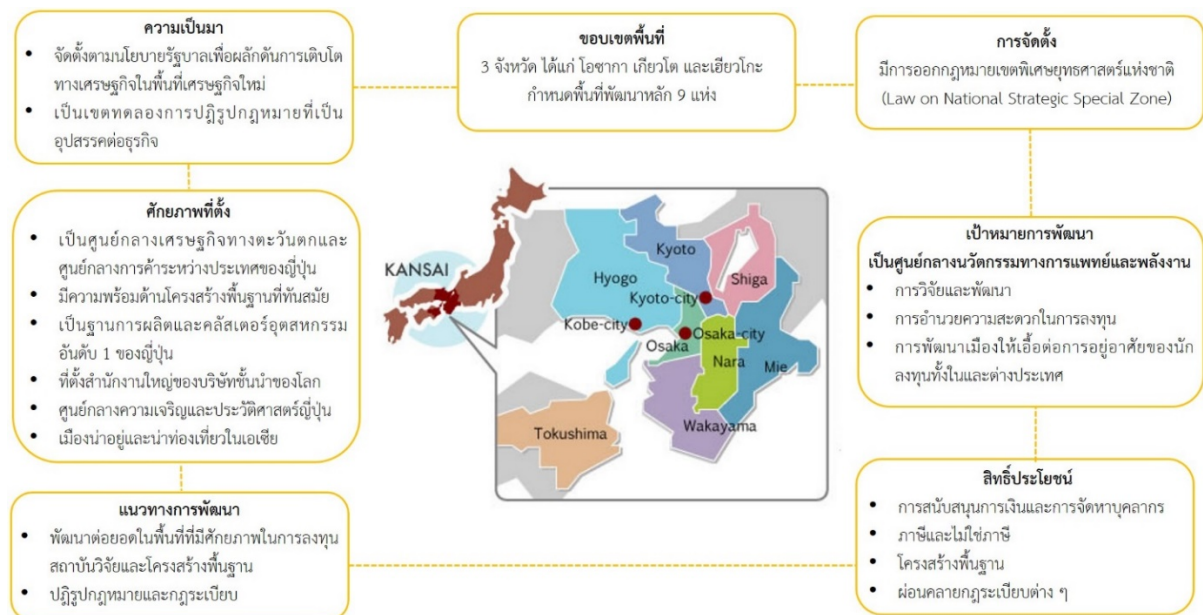
9) การประยุกต์ใช้

9.1) การมีกฎหมายเฉพาะสำหรับการพัฒนา EEC จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ภาคเอกชนและผู้เกี่ยวข้องอื่น ๆ ในการดำเนินงานตามนโยบายที่ริเริ่มขึ้นใหม่ แต่ควรมีกลไกระดับนโยบายที่มีอำนาจหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาและข้อจำกัดด้านกฎหมาย ระเบียบ วิธีและขั้นตอนปฏิบัติของหน่วยงาน เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการที่มีความคล่องตัว เกิดการบูรณาการและการประสานงานที่มีคุณภาพ ซึ่งจะทำให้การดำเนินงานเกิดผลเป็นรูปธรรมได้โดยเร็ว

9.2) ในการขับเคลื่อนการพัฒนา EEC ควรมีกลไกการบริหารจัดการในระดับพื้นที่ ประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐส่วนกลาง อปท. และภาคเอกชน โดยภาคเอกชนควรมีบทบาทสำคัญในการจัดทำข้อเสนอการพัฒนาที่เป็นความต้องการของภาคเอกชนอย่างมีเอกภาพ สำหรับ อปท. ควรเตรียมความพร้อมและพัฒนาศักยภาพในการเข้ามามีบทบาทร่วมในการขับเคลื่อนการพัฒนา

9.3) ควรสนับสนุนให้เกิดการวิจัยและพัฒนาในส่วน of ภาคเอกชนและสถาบันการศึกษามากขึ้น โดยอาจให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีแก่ภาคเอกชนและสนับสนุนให้สถาบันการศึกษาเข้ามามีส่วนร่วมสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาของเอกชน รวมทั้งสนับสนุนให้นักวิจัยต่างประเทศเข้ามามีการวิจัยในประเทศไทย

9.4) ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาเมืองในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและ EEC เพื่อให้สามารถรองรับการทำงานและการอยู่อาศัยได้ในระดับสากลเพื่อสนับสนุนการดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติ รวมทั้งรองรับการขยายตัวของเมืองเนื่องจากการเข้ามาอยู่อาศัยของนักลงทุนและแรงงานของไทยและต่างชาติ



รูปที่ 3.5-18 สรุปสาระสำคัญของเขตพิเศษยุทธศาสตร์แห่งชาติคันไซ



รูปที่ 3.5-19 กลไกการบริหารจัดการเขตพิเศษยุทธศาสตร์คันไซ

เขตพิเศษยุทธศาสตร์แห่งชาติคันไซ

พื้นที่: โอซากา เกียวโต เฮียวโกะ

ระยะห่างจากเมืองหลวง: ประมาณ 400 กิโลเมตร

กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย: ศูนย์กลางนวัตกรรมทางการแพทย์และพลังงาน เน้น Green Technology เป็นแหล่งผลิตโซลาร์เซลล์ แบตเตอรี่สำหรับรถยนต์และใช้ในบ้าน

โครงสร้างพื้นฐาน

- ถนน: Highway (จากโตเกียวประมาณ 6 ชั่วโมง)
- รถไฟ: Shinkansen (จากโตเกียวประมาณ 2 ชั่วโมง 30 นาที)
- ท่าอากาศยาน: Osaka International Airport, Kobe Airport, Kansai International Airport
- ท่าเรือ: Hanshin Port (Kobe Port, Osaka Port, Sakai-Semboku Port)

อื่นๆ: เป็นแหล่งรวมสถาบัน/บุคลากรด้านการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมวิทยาศาสตร์ชีวภาพ, เป็นเมืองท่องเที่ยว

กฎหมาย: National Strategic Special Zone Act (Act No. 107 of 2013) เป็นการกำหนดให้มีการจัดตั้งกลไกการบริหารจัดการเขตพิเศษยุทธศาสตร์แห่งชาติและเป็นกฎหมายเฉพาะที่มีการกำหนดบทยกเว้นของกฎหมายต่าง ๆ เพื่อให้สามารถปฏิรูปกฎระเบียบที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันได้

One Stop Service: ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จครบวงจร เช่น การขออนุญาตก่อสร้างโรงงาน การต่อวีซ่านักลงทุนต่างชาติ สามารถทำได้เบ็ดเสร็จในจุดเดียว

เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

พื้นที่: ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง

ระยะห่างจากเมืองหลวง: ประมาณ 200 กิโลเมตร

กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย: อุตสาหกรรม First S-Curve และ New S-Curve

โครงสร้างพื้นฐาน

- ถนน: มอเตอร์เวย์ (กรุงเทพฯ-ชลบุรี, พัทยา-มาบตาพุด, แหลมฉบัง-นครราชสีมา)
- รถไฟ: รถไฟฟ้าทางคู่ (ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย) รถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ-พัทยา-ระยอง)
- ท่าอากาศยาน: สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา
- ท่าเรือ: ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือสัตหีบ

อื่นๆ: พัฒนาเมืองใหม่, พัฒนาการท่องเที่ยว, สร้าง EECi (Eastern Economic Corridor of Innovation)

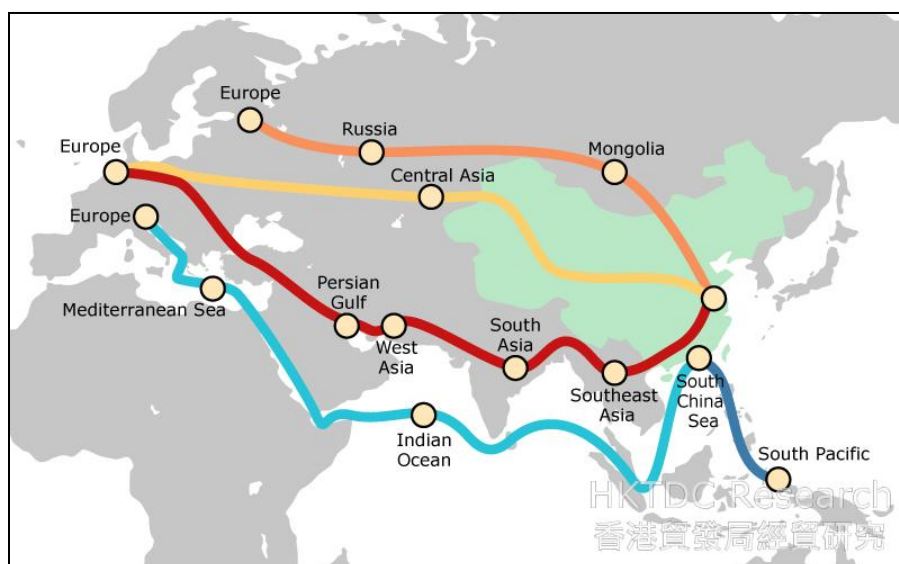
กฎหมาย: พรบ.เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

One Stop Service: บูรณาการเครื่องมืออำนวยความสะดวกในการลงทุนที่กระจายอยู่ในหน่วยงานต่าง ๆ เข้าด้วยกัน เพื่อให้มีพลังในการดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ต้องการ ซึ่งจะให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวกัน ประกอบด้วย การให้ข้อมูล และคำแนะนำ การรับเรื่อง ส่งต่อ และติดตาม การอนุมัติ อนุญาต ต่าง ๆ

รูปที่ 3.5-20 การเปรียบเทียบระหว่าง “เขตพิเศษยุทธศาสตร์แห่งชาติคันไซ” กับ “เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

3.5.6 เส้นทางพัฒนาของยุทธศาสตร์ One Belt One Road (OBOR) และความเชื่อมโยงกับ EEC

การเร่งรัดพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศจีนในช่วงที่ผ่านมาส่งผลให้ประเทศจีนมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ 10 เป็นเวลาต่อเนื่อง 3 ทศวรรษ แต่การเร่งรัดการพัฒนาประเทศอย่างรวดเร็วดังกล่าวกลับก่อให้เกิดปัญหาความไม่มีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศจีนในปัจจุบัน รวมไปถึงปัญหามั่นคงบริเวณพื้นที่ตะวันตกของประเทศ ทำให้รัฐบาลจีนภายใต้การบริหารของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง จึงได้ประกาศแผนแม่บทปฏิรูปซึ่งเป็นโมเดลการขยายตัวทางเศรษฐกิจแบบใหม่ที่เรียกกันว่า New Normal รูปแบบเศรษฐกิจดังกล่าวจะให้ความสำคัญกับคุณภาพของการขยายตัวเสถียรภาพระยะยาว การขยายตัวทางเศรษฐกิจแบบ New Normal สามารถส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะประเทศในภูมิภาคเอเชียและไทย โดยผ่านนโยบายการเพิ่มบทบาทของจีนในเวทีการค้าโลกจากช่องทางการสร้างความเชื่อมโยงทางการค้าระหว่างทวีป ซึ่งรัฐบาลจีนได้กำหนดยุทธศาสตร์ One Belt One Road (OBOR) ดังรูปที่ 3.5-21 ซึ่งเป็นแผนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานครั้งสำคัญของประเทศจีน



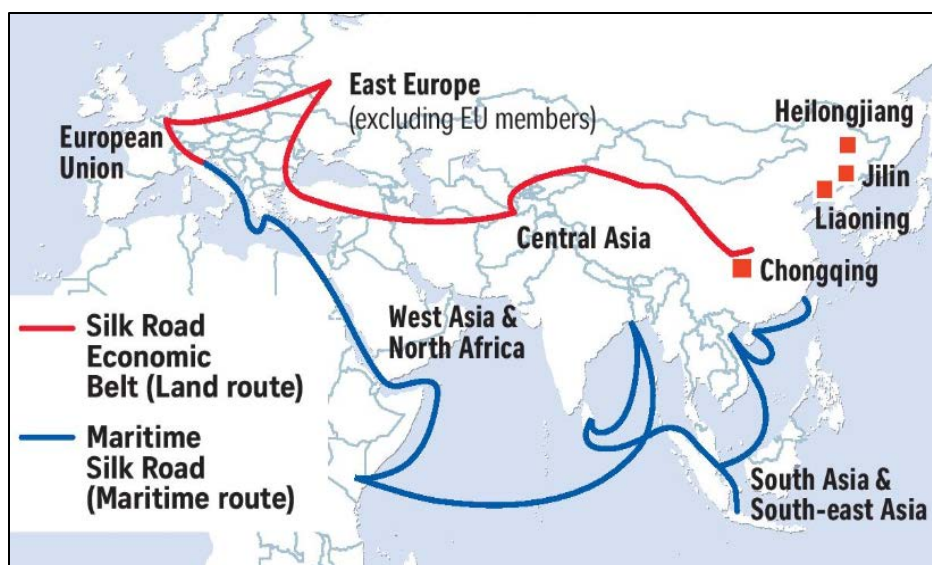
ที่มา: HKTD Research

รูปที่ 3.5-21 ยุทธศาสตร์ One Belt One Road 4 เส้นทาง

ยุทธศาสตร์ OBOR ที่นำเสนอโดยประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ของจีนต้องการขยายอิทธิพลและเชื่อมความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านพร้อมกับการสร้างความมั่นคงและขยายอิทธิพลเชิงเศรษฐกิจให้กับประเทศต่างๆ ซึ่งจากแผนจะเห็นเส้นทาง OBOR ทั้งทางบกและทางทะเล โดยจุดหมายสิ้นสุดที่ทวีปยุโรป ดังรูปที่ 3.5-22 นี้

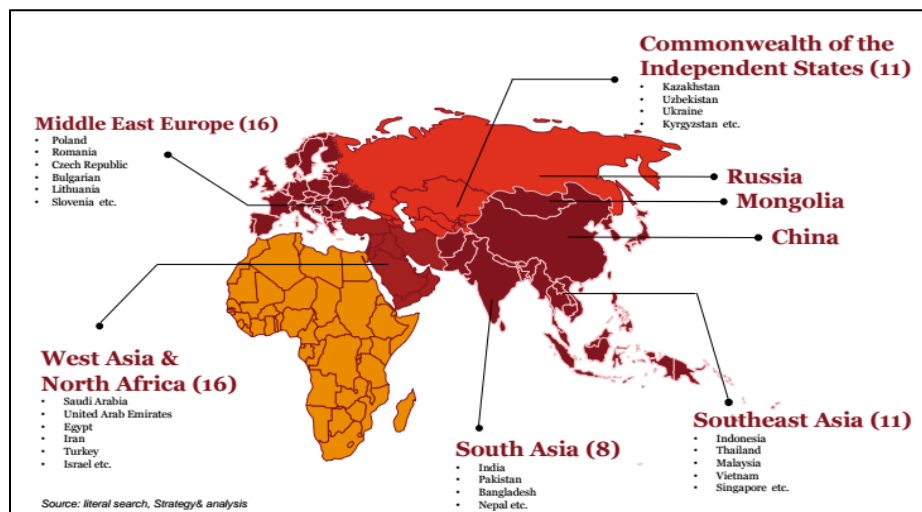
○ การเชื่อมโยงทางบก (Silk Road Economic Belt) เชื่อมโยงจีนกับเอเชียกลาง เอเชียตะวันตก ตะวันออกกลาง และทวีปยุโรป ทั้งทางถนนและรถไฟความเร็วสูง เริ่มต้นจากเมืองซีอานทางตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศจีน มุ่งหน้าไปยังอูรุมชี (อุหลุมู่ฉี) เมืองเอกของเขตปกครองตนเองซินเจียงอุยกูร์ จากนั้นจึงข้ามเอเชียกลางไปยังตอนเหนือของอิหร่าน และเส้นทางตะวันตกไปถึงอิรัก ซีเรีย และตุรกี แล้วข้ามช่องแคบบอสฟอรัสในกรุงอิสตันบูล เข้าแผ่นดินใหญ่ยุโรปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือถึงรัสเซียคู่มิตรสำคัญของจีน เยอรมัน เนเธอร์แลนด์ แล้ววกลงใต้สิ้นสุดเส้นทางที่เมืองเวนิสทางตอนเหนือของประเทศอิตาลี

○ การเชื่อมโยงทางทะเล (Maritime Silk Road) เชื่อมโยงจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศหมู่เกาะในมหาสมุทรแปซิฟิก และทวีปแอฟริกาตอนเหนือ เริ่มต้นจากเมืองเฉวียนโจวในมณฑลฝูเจี้ยน (ฮกเกี้ยน) ซึ่งเป็นเมืองท่าใหญ่ที่สุดของจีน จากเมืองเฉวียนโจวเส้นทางจะบายหน้าลงใต้ไปยังช่องแคบมะละกาแล้วขึ้นเหนือเข้าอินเดีย ข้ามมหาสมุทรอินเดียไปทางตะวันตกถึงไนโรบีเมืองหลวงของเคนยา จากนั้นขึ้นเหนืออ้อมแอฟริกาหรือคาบสมุทรโซมาลีข้ามทะเลแดงไปยังทะเลเมดิเตอร์เรเนียนเข้าบรรจบกับเส้นทางสายไหมทางบกที่เมืองเวนิส



ที่มา: Bloomberg Straits Times Graphic, 2016.

รูปที่ 3.5-22 แผนที่ One Belt One Road (OBOR)



ที่มา: PWC, 2016.

รูปที่ 3.5-23 ประเทศที่อยู่บนเส้นทาง OBOR

เมื่อสำรวจเส้นทางยุทธศาสตร์ดังกล่าวแล้วจะพบว่าเส้นทางนี้ได้ผ่านประเทศต่างมากมายที่เป็นจุดเชื่อมโยงให้ประเทศเหล่านั้นได้รับผลประโยชน์และการพัฒนาเศรษฐกิจตามไปด้วยดังรูปที่ 3.5-23

นอกจากนี้ภายใต้การบริหารของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ได้มีการผลักดันโมเดลใหม่เพื่อขยายและพัฒนาเศรษฐกิจจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของจีนฉบับที่ 13 (ค.ศ.2016–ค.ศ.2020) ถึงเส้นทางสายไหมใหม่ ซึ่งมีทั้งทางบกและทางทะเลโดยเส้นทางสายไหมทางบกจะมี 3 เส้นทางดังรูปที่ 3.5-24 ได้แก่

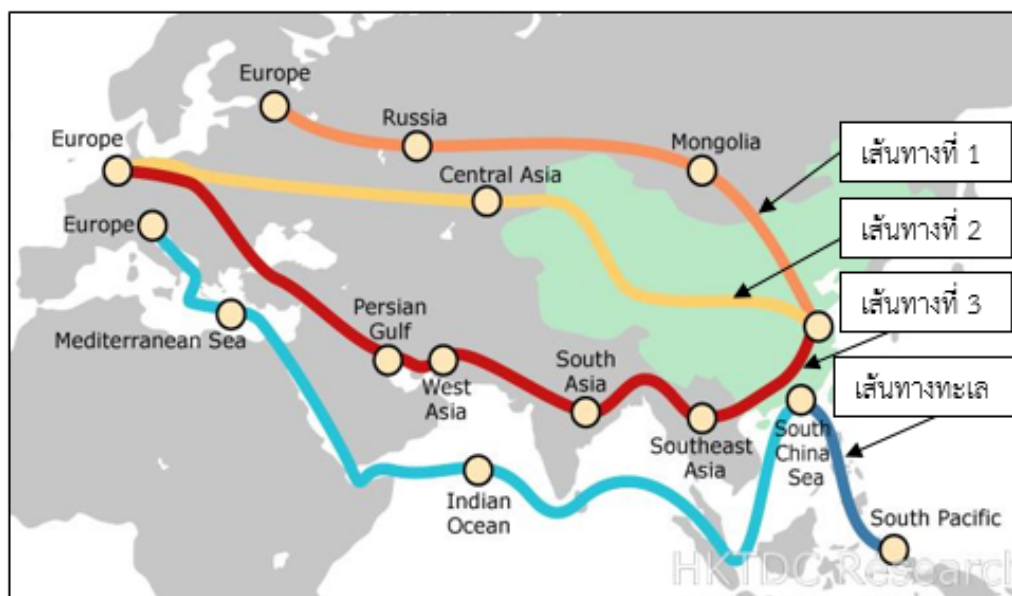
เส้นทางที่ 1 เชื่อมระหว่างจีน เอเชียกลาง รัสเซีย และยุโรป

เส้นทางที่ 2 เชื่อมระหว่างจีน อ่าวเปอร์เซียและทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ผ่านทางเอเชียกลาง และตะวันออกกลาง

เส้นทางที่ 3 เชื่อมระหว่างจีน กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้

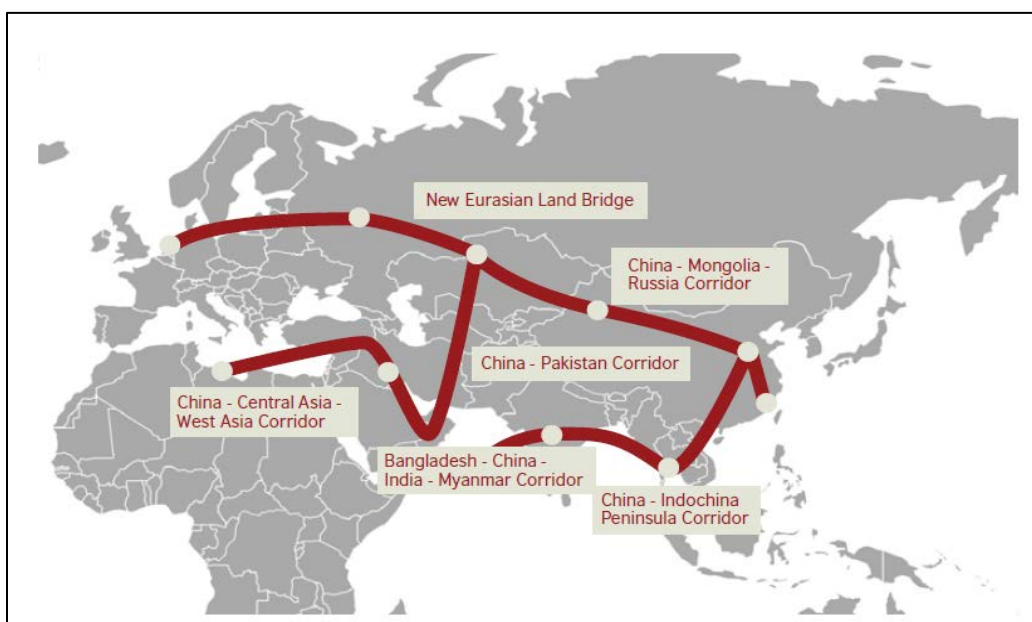
ส่วนเหตุผลที่จีนเลือกเส้นทางเหล่านี้กำหนดเป็นยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ พบว่า เส้นทางเหล่านี้ได้เชื่อมต่อกับระเบียง 6 เศรษฐกิจ (Six Economics Corridors) ซึ่งมีธนาคารพัฒนาแห่งชาตินายงานว่ามีตัวเลขการลงทุนถึง 890 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ อันประกอบด้วย แลนด์บริดจ์ยูเรเชียสายไหม (New Eurasian Land Bridge) จีน-มองโกเลีย-รัสเซีย (China-Mongolia-Russia) จีน-เอเชียกลางและเอเชียตะวันตก (China-Central and West Asia) จีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China- Indo-China Peninsula) จีน-ปากีสถาน (China-Pakistan) และ บังกลาเทศ-จีน-อินเดีย-พม่า (Bangladesh-China-India-Myanmar) ดังรูปที่ 3.5-25 ซึ่งจากแผนที่โดยรวมของระเบียง 6 เศรษฐกิจด้านบนที่เป็นยุทธศาสตร์ของ OBOR นั้น สามารถแยกออกเป็นแต่ละระเบียง

เศรษฐกิจเพื่อศูนย์กลางความสำคัญและรายละเอียดของแต่ละพื้นที่ที่พาดผ่านประเทศนั้นๆ เพื่อเชื่อมต่อเป็น
เส้นทางการค้าทางบกดังตารางที่ 3.5-6



ที่มา: HKTD Research, 2016.

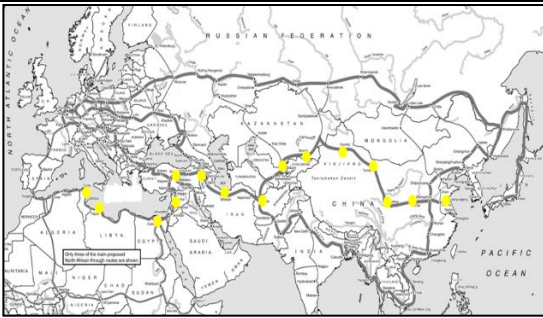
รูปที่ 3.5-24 New Silk Road



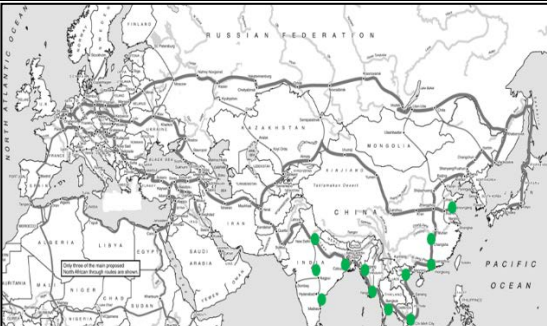
ที่มา: China-Britain Business Council, 2016.

รูปที่ 3.5-25 แนวระเบียงเศรษฐกิจ

ตารางที่ 3.5-6 แนวระเบียงเศรษฐกิจ 6 เส้นทาง

แผนที่	รายละเอียด
 ระเบียงเศรษฐกิจแลนด์บริดจ์ยูเรเชียสายใหม่ (New Eurasian Land Bridge Corridor)	• เส้นทางนี้เริ่มต้นจากท่าเรือ Lianyungang (Jiangsu) – Lanzhou (Gansu) – Urumqi (Xinjiang) – Astana (Kazakhstan) – Kuybyshev and Moscow (Russia) – Brest (Belarus) – Duisburg (Germany) – Rotterdam (Netherlands) • ซึ่งเร็วกว่าการขนส่งทางน้ำและมีราคาถูกกว่าเมื่อเทียบกับการขนส่งทางอากาศ • มีรถไฟขนส่งสินค้าต่างประเทศคือรถไฟเฉิงตู-ยุโรป • ทางจีนยังได้เจรจาตกลงเรื่องภาษีศุลกากรระหว่างคาซัคสถาน โปแลนด์ และรัสเซีย เพื่อลดต้นทุน
 ระเบียงเศรษฐกิจจีน-มองโกเลีย-รัสเซีย (China-Mongolia-Russia Corridor)	• เป็นเส้นทางการพัฒนาการขนส่งทางถนนและรถไฟความเร็วสูง ประกอบด้วย 2 เส้นทางคือ 1. เส้นทาง Beijing (China) – Ulaanbaatar (Mongolia) – Irkutsk , Novosibirsk, Yekaterinburg and Moscow (Russia) 2. เส้นทาง Beijing – Shenyang (Liaoning) – Harbin (Heilongjiang) – Chita (Russia) • มีโครงการ Russia's Transcontinental Rail Plan ประกอบกับ Mongolia's Prairie Road Programme ซึ่งต้องการพัฒนาโครงสร้างทางถนน รถไฟ และระบบการขนส่งทางท่อ
 ระเบียงเศรษฐกิจจีน-เอเชียกลางและเอเชียตะวันตก (China-Central and West Asia Corridor)	• เส้นทางนี้เริ่มต้นจากท่าเรือ Lianyungang (Jiangsu) – Xi an (Shaanxi) – Urumqi (Xinjiang) – Almaty (Kazakhstan) – Tehran (Iran) – Sivas (Turkey) – Cairo (Egypt) – Tripoli (Libya) • เป็นเส้นทางขนส่งทางท่อที่ยาวที่สุดจากเติร์กเมนิสถาน ผ่านอุซเบกิสถาน และตอนใต้ของคาซัคสถาน • ใช้สำหรับส่งน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และถ่านหิน • เป็นตลาดเกิดใหม่สำหรับสินค้าจีนและต้องการเสื้อผ้า รองเท้า เครื่องใช้ไฟฟ้า อาหารและเครื่องดื่ม • The China-Gulf Cooperation Council Free Trade Agreement สำหรับการพัฒนาด้านพลังงานนิวเคลียร์ และพลังงานทดแทน

ตารางที่ 3.5-6 แนวระเบียงเศรษฐกิจ 6 เส้นทาง (ต่อ)

แผนที่	รายละเอียด
 ระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China-Indo-China Peninsula Corridor)	• เส้นทางนี้เริ่มต้นจาก Guangzhou (Guangdong) – Hanoi and Ho Chi Minh (Vietnam) – Bangkok (Thailand) – Yangon (Myanmar) – Kuala Lumpur (Malaysia) - Singapore • ยุทธศาสตร์สร้อยไข่มุกเชื่อมต่อกับเมือง Guangzhou, Hong Kong และ Shenzhen กับอาเซียน • กำลังก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงและ Motorway จากทางตอนใต้ของจีนผ่านเมือง Nanning, Hanoi ของเวียดนามไปยังสิงคโปร์ • มีการลงนามสัญญา Greater Mekong Subregion ไว้แล้วในการร่วมมือพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรมและระบบโครงสร้างพื้นฐานที่แม่น้ำโขง
 ระเบียงเศรษฐกิจบังกลาเทศ-จีน-อินเดีย-พม่า (Bangladesh-China-India-Myanmar Corridor)	• เส้นทางนี้เริ่มต้นจากท่าเรือ Lianyungang (Jiangsu) – Guangzhou (Guangdong) - Hanoi and Ho Chi Minh (Vietnam) – Bangkok (Thailand) – Yangon (Myanmar) – Bombay (India) • มีการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานอยู่แล้ว เช่น รถไฟ ความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรม และการพัฒนาระบบการให้บริการ • นักลงทุนระหว่างจีนกับอินเดียสนใจลงทุนเพิ่มในระบบโทรคมนาคม เหล็กกล้า พลังงานแสงอาทิตย์ และอุตสาหกรรมภาพยนตร์
 ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน (China-Pakistan Corridor)	• เส้นทางนี้เริ่มต้นจาก Kashgar (Xinjiang) – Islamabad and Gwadar (Pakistan) • ซึ่งเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดสามารถเชื่อมต่อไปยังตะวันออกกลางทางทะเลได้ อีกทั้งภาคตะวันตกเฉียงเหนือของจีนห่างไกลจากชายฝั่งทะเล การขนส่งสินค้าเข้า-ออกผ่านปากีสถานจะทำได้รวดเร็ว และถูกกว่าใช้ท่าเรือในประเทศจีน ช่วยลดต้นทุนและเวลาลงได้ถึงครึ่งหนึ่ง ลดการพึ่งพาช่องแคบมะละกาที่ปัจจุบันมีการขนส่งสินค้ามาก หากในอนาคตเกิดสงครามขึ้นในทะเลจีนใต้ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ • มีความร่วมมือพัฒนาครอบคลุมด้านพลังงาน เช่น โครงการสร้างโรงไฟฟ้าถ่านหินแห่งใหม่หลายแห่ง

ระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรมินโดจีนหรือยุทธศาสตร์สร้อยไข่มุก เชื่อมต่อกับเมือง Guangzhou, Hong Kong และ Shenzhen กับอาเซียน โดยเริ่มต้นจาก Guangzhou (Guangdong) – Hanoi and Ho Chi Minh (Vietnam) – Bangkok (Thailand) – Yangon (Myanmar) - Kuala Lumpur (Malaysia) – Singapore เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยโดยตรง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ EEC ในอนาคตได้มียุทธศาสตร์การเชื่อมโยงกับเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 นี้ โดยในระดับนโยบายมีประเด็นที่พอสรุปได้ดังนี้

○ แผนพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนกำลังเดินหน้าไปในทิศทางเดียวกัน คือ เน้นการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เข้มแข็งและยั่งยืน ให้ความสำคัญกับความเชื่อมโยงด้านต่าง ๆ และการพัฒนาการวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม และ ICT/digital ไทยและจีนสามารถร่วมกันขับเคลื่อนนโยบายต่าง ๆ ที่สองประเทศมีความสนใจและผลประโยชน์ร่วมกัน โดยเฉพาะแนวคิด One-Belt One-Road ที่ไทยพร้อมใช้จุดแข็งของไทยในด้านเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและยุทธศาสตร์ที่ตั้ง ร่วมมือกับจีนในการขยายความร่วมมือด้านต่าง ๆ อาทิ การเชื่อมโยงสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ยุทธศาสตร์การพัฒนา/ความเชื่อมโยง digital economy การขนส่ง โลจิสติกส์ การยกระดับภาคการผลิต และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ไทย-จีน มียุทธศาสตร์ Connectivity ที่สอดคล้องกัน ของจีน คือ One belt one road คู่ไปกับ One belt one ray ภายใต้นโยบาย Internet Plus ส่วนของไทยคือ ยุทธศาสตร์ระบบราง EEC ควบคู่กับยุทธศาสตร์ Digital economy transformation รวมถึงการพัฒนาให้ไทยก้าวสู่การเป็น Leading Digital Hub หรือ E Hub. ของ ASEAN ที่จะช่วยขับเคลื่อน Thailand 4.0 โดยสองฝ่ายสามารถขยายความร่วมมือต่าง ๆ ไปยัง CLMV และอาเซียน โดยไทยพร้อมเชื่อมโยงจีน – อาเซียน จีน – อินเดีย และจีน – เอเชียใต้ (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ)

○ รองนายกรัฐมนตรี ดร.สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ ต้องการที่จะขับเคลื่อนพลังทางเศรษฐกิจผ่านโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นการต่อยอดการพัฒนาบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ จะมีความก้าวหน้าเพิ่มขึ้นไปอีกขั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีความพยายามที่จะดึงดูดธุรกิจฮ่องกงให้เข้ามามีส่วนในโครงการนี้ ผ่านความร่วมมือด้านยุทธศาสตร์ระหว่างไทย-ฮ่องกง-เชียงใหม่ เพื่อเชื่อมเศรษฐกิจไทยกับเศรษฐกิจจีนผ่านนโยบายยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่อาจนำไปสู่การจัดตั้งเขตการค้าเสรีทันสมัย หรือ Modern FTA ระหว่างฮ่องกงกับอาเซียน โดยมีไทยเป็นศูนย์กลาง ในการกระจายสินค้าของภูมิภาค (สำนักข่าว Manager360)

○ ประเด็นที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งก็คือ แม้ตามแนว “เส้นทางสายไหมใหม่แห่งศตวรรษที่ 21” ไม่ว่าทางบกหรือทางทะเล จะไม่พาดผ่านประเทศไทยเลย แต่ด้วยเหตุผลทางภูมิศาสตร์ ทำให้ไทยได้รับผลกระทบจากยุทธศาสตร์นี้อย่างไม่อาจเลี่ยง การที่จีนให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคอาเซียนและการสร้างเครือข่ายเชื่อมต่อของท่าเรือต่าง ๆ ตามเส้นทางสายไหมทางทะเล อาจเป็นโอกาสและความได้เปรียบของ EEC ที่จะผลักดันให้เป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่งและเป็นศูนย์กลางของการกระจายสินค้าระหว่างภูมิภาคอาเซียนและจีน รวมถึงภูมิภาคอื่น ๆ (ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ)

3.5.7 การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อการรองรับการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สาย กรุงเทพ – ระยอง

3.5.7.1 แนวความคิดในการออกแบบสถานี

สถานีลาดกระบัง

สถานีลาดกระบังเป็นสถานีที่ตั้งอยู่ชานเมือง ในพื้นที่ที่กำหนดไว้เป็นพื้นที่รับน้ำ มีความเสี่ยงในการเกิดอุทกภัย โครงสร้างอาคารบริเวณสถานีจึงเป็นโครงสร้างที่ยกอยู่บนเสาเพื่อป้องกันน้ำท่วม เนื่องจากสถานีลาดกระบังเดิมมีระบบรถไฟฟ้าชานเมืองและรถไฟทางไกลให้บริการในระดับดิน และแอร์พอร์ตลิงก์ให้บริการบนเส้นทางยกระดับอยู่แล้ว รถไฟฟ้าความเร็วสูงจึงต้องเชื่อมต่อกับระบบดังกล่าว เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมระบบเดิม

การเข้า - ออกสถานีลาดกระบังทำได้จากถนนย่อยขนาดเล็กหลายสายที่อยู่ใต้สะพานข้ามแยกต่างระดับระหว่างทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และถนนร่มเกล้า สามารถเชื่อมต่อไปยังถนนอ่อนนุชและทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ได้

สถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงจะตั้งประกบอยู่กับสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงค์ลาดกระบัง แต่จะเอียงกันในแนวตะวันออกตะวันตกเล็กน้อย กล่าวคือสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงจะตั้งอยู่ตามแนวสายรางเอียงมาทางทิศตะวันออกของสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงค์เดิมแต่ยังมีส่วนที่ติดอยู่กับสถานีเดิม ทั้งนี้เนื่องจากบริเวณที่อยู่ติดกับสถานีแอร์พอร์ตเรลลิงค์ลาดกระบังเดิมมีพื้นที่จำกัด

สถานีฉะเชิงเทรา

สถานีฉะเชิงเทราเป็นสถานีที่ตั้งอยู่นอกเมืองในพื้นที่เกษตรกรรมเป็นส่วนใหญ่ แนวสายทางบริเวณนี้ไม่มีแนวรางของทางรถไฟสายชายฝั่ง ทะเลตะวันออกตั้งอยู่ พื้นที่ระดับดินจึงสามารถใช้งานเชื่อมต่อถึงกันได้ทั้งหมด

การเข้า - ออกสถานีทำได้จากทางหลวงหมายเลข 304 โดยตัวสถานีตั้ง อยู่ห่างจากทางหลวงมาทางตะวันออกประมาณ 100 เมตร มีถนนสายรองใช้เป็นทางเข้าสถานีขนานสถานีอยู่ทั้งทางด้านทิศเหนือและทิศใต้ ส่วนทางด้านทิศตะวันออกและตะวันตกก็มีถนนสายย่อยเชื่อมต่อกับถนนสายรอง ทำให้การเข้าสู่ตัวอาคารทำได้ทั้งสี่ด้านรอบสถานี

เนื่องจากตั้งอยู่ในตำแหน่งที่ใกล้เคียงกับแนวสายรางของทางรถไฟสายโคราชคลองสิบเก้า-ฉะเชิงเทรา ในอนาคตสถานีฉะเชิงเทราสามารถสามารถใช้เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายระบบระหว่างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากโคราชที่มีแผนจะต่อเชื่อมลงมายังพื้นที่ฝั่งตะวันออกและมาเชื่อมกับแนวสายรางของโครงการนี้ ดังนั้นที่จึงได้จัดเตรียมพื้นที่ไว้เพื่อขยายเป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายระหว่างสองเส้นทางไว้ในบริเวณทิศเหนือของสถานี พื้นที่นี้จะสามารถรองรับสถานีของแนวสายรางจากโคราชที่จะเลี้ยวโค้งเข้ามาขนานกับรางของสถานีรถไฟฟ้าฉะเชิงเทราเพื่อความสะดวกในการเดินเชื่อมต่อของผู้โดยสารระหว่างสถานี

สถานีชลบุรี

สถานีชลบุรีเป็นสถานีที่ตั้งอยู่บริเวณสถานีเดิม ปัจจุบันมีทางเข้าออกได้จากฝั่งตะวันตกของสถานีผ่านถนนเลียบริมทางรถไฟเท่านั้น ตัวสถานีรถไฟความเร็วสูงตั้งอยู่ถัดออกมาจากตัวสถานีรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกเดิมมาทางทิศตะวันออก โดยมีแนวรางรถไฟเดิมคั่นกลางที่ระดับชั้นล่างของอาคารสถานีทั้งสอง

สถานีศรีราชา

สถานีรถไฟความเร็วสูงศรีราชาเป็นสถานีที่ตั้งอยู่บริเวณสถานีชุมทางศรีราชาของเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเลียบริมชายฝั่งทะเลเดิม ตัวสถานีรถไฟความเร็วสูงตั้งอยู่ถัดออกมาจากตัวสถานีรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกเดิมมาทางทิศตะวันออก โดยมีแนวรางรถไฟเดิมคั่นกลางที่ระดับชั้นล่างของอาคารสถานีทั้งสอง

สถานีพัทยา

สถานีพัทยาคือสถานีที่ตั้งอยู่บริเวณสถานีเดิมปัจจุบันเข้าออกได้จากถนนเลียบริมทางรถไฟ ซึ่งจะเชื่อมต่อไปยังถนนพรประภาณิมิตและทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ที่สามารถเชื่อมไปยังถนนสุขุมวิทและเข้าสู่ชายหาดพัทยาได้ ตัวสถานีรถไฟความเร็วสูงตั้งอยู่ถัดออกมาจากตัวสถานีรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกเดิมของพัทยามาทางทิศตะวันออก มีลานจอดแล้วจรอยู่ทางด้านเหนือและใต้ของสถานี มีขานขาลาจอดรับส่งรถทุกประเภททั้งที่ชั้น 1 และชั้น 2 ผู้โดยสารที่มีสัมภาระขนาดใหญ่สามารถเทียบรับส่งได้ที่ชั้น 2

สถานีระยอง

สถานีระยองซึ่งเป็นสถานีใหม่จึงตั้งคร่อมอยู่บนทางหลวงหมายเลข 36 โดยตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของสี่แยกที่เป็นจุดตัดของทางหลวงหมายเลข 36 กับ 3138 สามารถเข้าถึงได้จากทางหลวง 36 ทั้งฝั่งเหนือและฝั่งใต้ส่วนทางเข้าจากทางหลวง 3138 เข้าได้จากเฉพะาเข้าเมืองระยองทางฝั่งตะวันออกของทางหลวง ตัวเมืองระยองตั้งอยู่ห่างไปทางทิศใต้ของสถานีประมาณ 1.5 กิโลเมตร ลักษณะของสถานีรถไฟความเร็วสูงระยองจะตั้งอยู่เหนือทางหลวงหมายเลข 36 จึงต้องทำทางขึ้นลงไว้ด้านข้างทั้งสองฝั่งของทางหลวง ผู้โดยสารขึ้นลงจากขานขาลาผ่านชั้น Concourse

3.5.7.2 การออกแบบวางผังตามทฤษฎี Transit Oriented Development (TOD)

แนวทางในการออกแบบวางผังทางด้านกายภาพของพื้นที่พัฒนารอบสถานีรถไฟฟ้ามหานครจะเป็นไปตามหลักการในการออกแบบที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลที่เรียกว่า Transit Oriented Development ซึ่งมีหลักการใหญ่ๆ อยู่หลายประการ โดยประยุกต์ใช้บางหลักการกับพื้นที่โดยรอบสถานี ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

การสร้างชุมชนที่เป็นมิตรกับคนเดิน (Pedestrian Friendly Community)

สภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรกับคนเดินในหลักการของ TOD ไม่ได้หมายความว่า จะปฏิเสธรถยนต์ แต่หมายความว่า การออกแบบวางผังจะให้ความสำคัญกับคนเดินเท้ามากกว่ารถยนต์ ดังนั้น

- ช่องทางเดินรถจะต้องแคบเพื่อลดความเร็วรถยนต์
- ทางเท้าต้องกว้างเพียงพอ มีร่มเงา และมีร้านค้าเรียงราย เพื่อส่งเสริมการเดินเท้า
- ระยะถอยร่นต้องไม่กว้างเพื่อสร้างสเกลมนุษย์ไม่ใช่สเกลรถยนต์
- ช่องเปิดของอาคารต้องมีสเกลมนุษย์ ถ้ามีขนาดใหญ่อาจแบ่งให้เป็นบันไดย่นขนาดเล็กลง
- อาคารต้องเพียบพร้อมไปด้วยรายละเอียดขององค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมที่ผ่านการออกแบบมาอย่างดี
- งานภูมิสถาปัตยกรรมจะช่วยลดทอนความใหญ่และแข็งกระด้างของสภาพแวดล้อมได้
- ป้ายร้านค้าและป้ายบอกทางต้องมีจำนวนและขนาดที่เหมาะสมกับคนเดินเท้าด้วย

การสร้างชุมชนที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ผสมผสาน (Mixed-use Development)

การใช้ประโยชน์ที่ดินที่ผสมผสานไม่ได้หมายความว่า ถึงความหลากหลายของการใช้ประโยชน์อย่างเดียว แต่รวมไปถึงความหลากหลายทางด้านรายได้ด้วย

- ร้านค้าควรมีหลายประเภททั้ง ที่เป็นสาขาจากต่างประเทศไปจนถึงร้านค้าปลีกในท้องถิ่น
- ร้านอาหารควรมีความหลากหลายทั้ง ในเรื่องของสัญชาติอาหาร บรรยากาศและราคา
- นอกจากนี้ยังคงต้องมีหลากหลายของความเข้มข้นในการใช้งานที่ครอบคลุมเกือบตลอด 24 ชั่วโมงหรืออย่างน้อยตลอดช่วงเวลาให้บริการเดินรถไฟฟ้า ในแต่ละวัน เพื่อสร้างความคึกคักซึ่งจะทำให้พื้นที่มีชีวิตชีวาและลดการเกิดอาชญากรรม

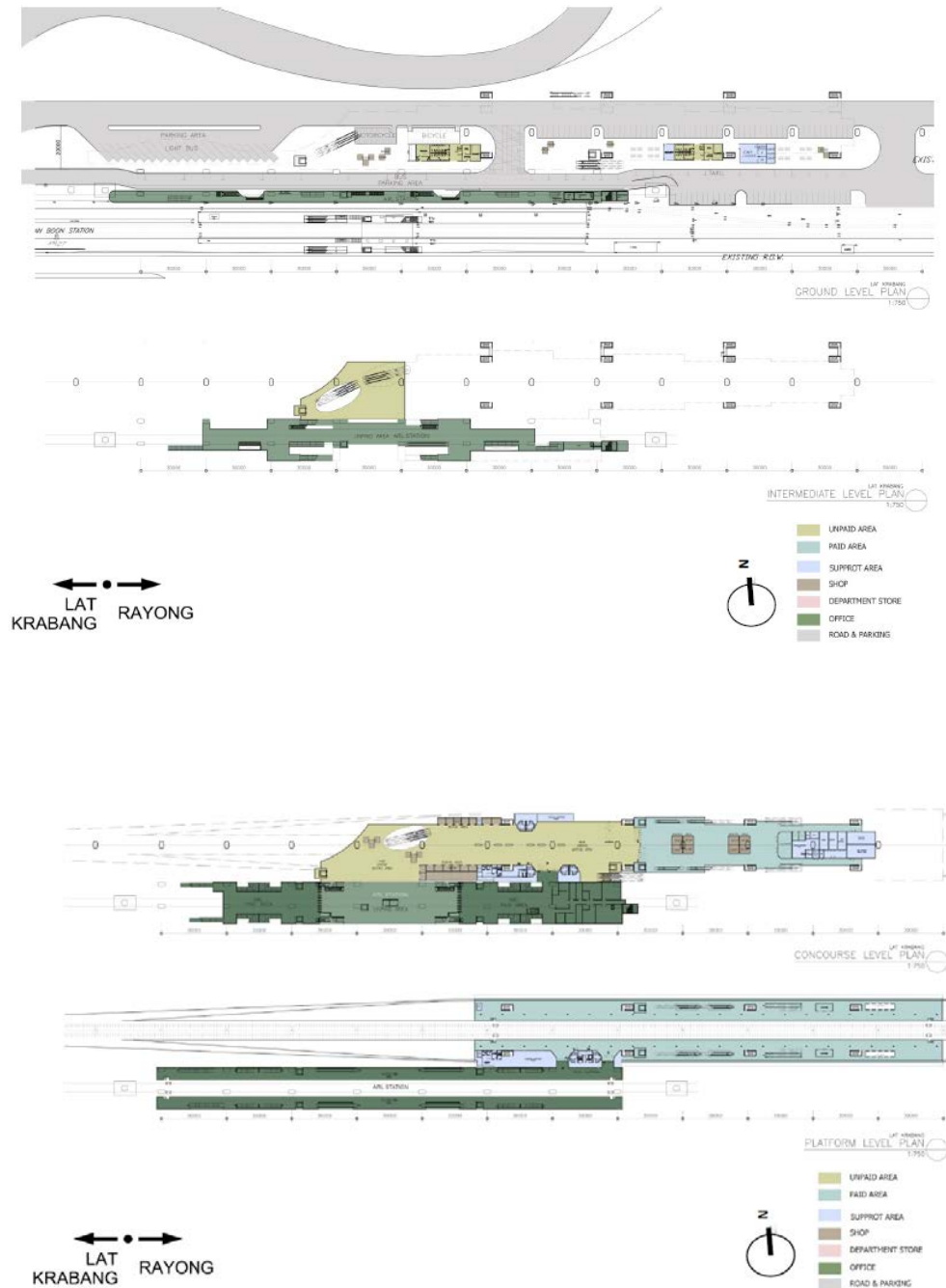
การวางตำแหน่งอาคารจอดรถแล้วจอร์

ตำแหน่งที่ตั้งอาคารจอดรถแล้วจอร์อาจสร้างผลกระทบให้กับสภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรกับคนเดินได้ เนื่องจากเป็นอาคารที่มีรถยนต์เข้าออกเป็นจำนวนมากและมีสเกลเป็นสัดส่วนของรถยนต์ซึ่งใหญ่กว่าของมนุษย์มาก นอกจากนี้อาคารจอดรถมักจะมีลักษณะเป็นอาคารขนาดใหญ่ที่ไม่มีรายละเอียดในการออกแบบและยังไม่สวยงามอีกด้วย ดังนั้น

- อาคารจอดแล้วจรไม่ควรบดบังหรืออยู่หน้าสถานี
- อาคารจอดแล้วจรควรจะต้องอยู่ในตำแหน่งที่ห่างออกไปแต่หันมุมด้านหนึ่งไปต่อเชื่อมกับสถานี
- เพื่อให้ผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวสามารถเดินเข้าสู่สถานีได้อย่างสะดวก โดยไม่ต้องตากแดดตากฝน
- ตำแหน่งที่ตั้งของอาคารจอดแล้วจรต้องอยู่บริเวณก่อนถึงสถานี ที่ที่เมื่อรถยนต์ส่วนบุคคลเข้า
- มาแล้วสามารถจอดได้เลยโดยไม่ต้องวิ่งผ่านเข้าไปใกล้สถานี เพื่อสงวนถนนบริเวณรอบสถานี
- ให้กับรถขนส่งสาธารณะ จักรยาน และ คนเดินเท้า เท่านั้น(แต่ไม่ได้ห้ามรถส่วนบุคคลเข้า)
- ตัวอาคารควรซ่อนอยู่หลังอาคารอื่น หรือ ไม่ควรจอดรถที่ระดับดินเพื่อสงวนระดับดินไว้เป็น
ร้านค้าที่เรียงรายไปตามถนน

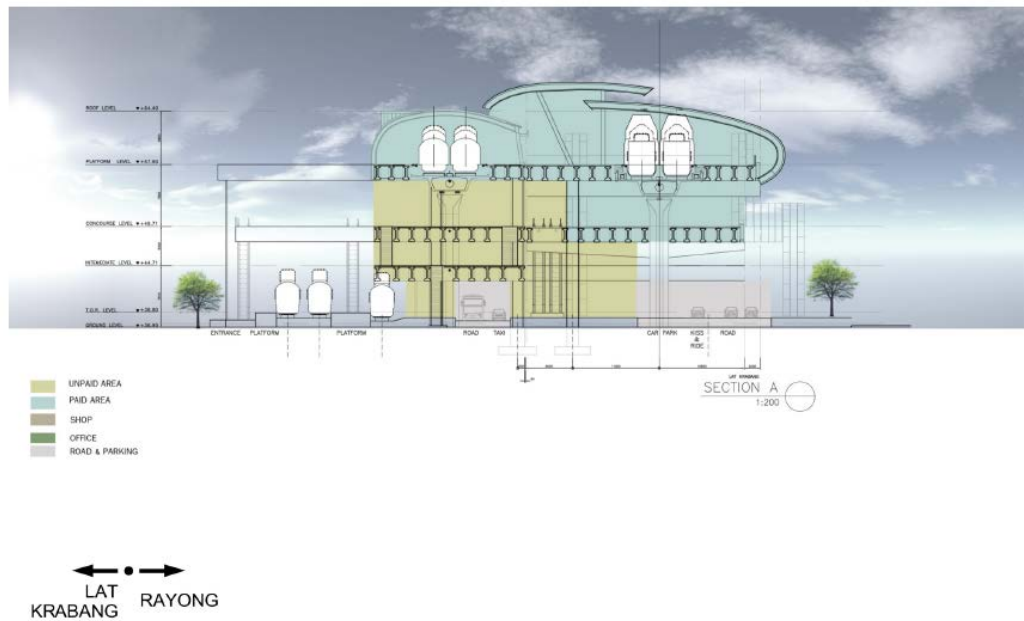
การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน

ผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางขนาดใหญ่ (Trunk Line) เป็นทางเลือกในการเดินทางอาจเดินทางมาจากระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่น หรือ เดินมา หรือ ขี่จักรยานมาก ดังนั้นที่บริเวณสถานีต้องเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถขนส่งมวลชนประเภทอื่นๆ (Station Plaza) ต้องเตรียมที่จอดรถจักรยานและห้องอาบน้ำ ต้องจัดให้มีร้านค้าและการให้บริการที่จำเป็นต่อการเปลี่ยนถ่ายระบบ เช่น ธนาคาร เครื่องจ่ายเงินสดอัตโนมัติ ร้านขายยา ล็อกเกอร์ ห้องพยาบาล ฯลฯ เพื่อให้การเปลี่ยนถ่ายระบบและการใช้บริการอื่นๆ เกิดขึ้นในที่เดียวกัน ไม่จำเป็นต้องเดินทางออกนอกเส้นทางเพื่อเข้าถึงสินค้าและบริการเหล่านั้น



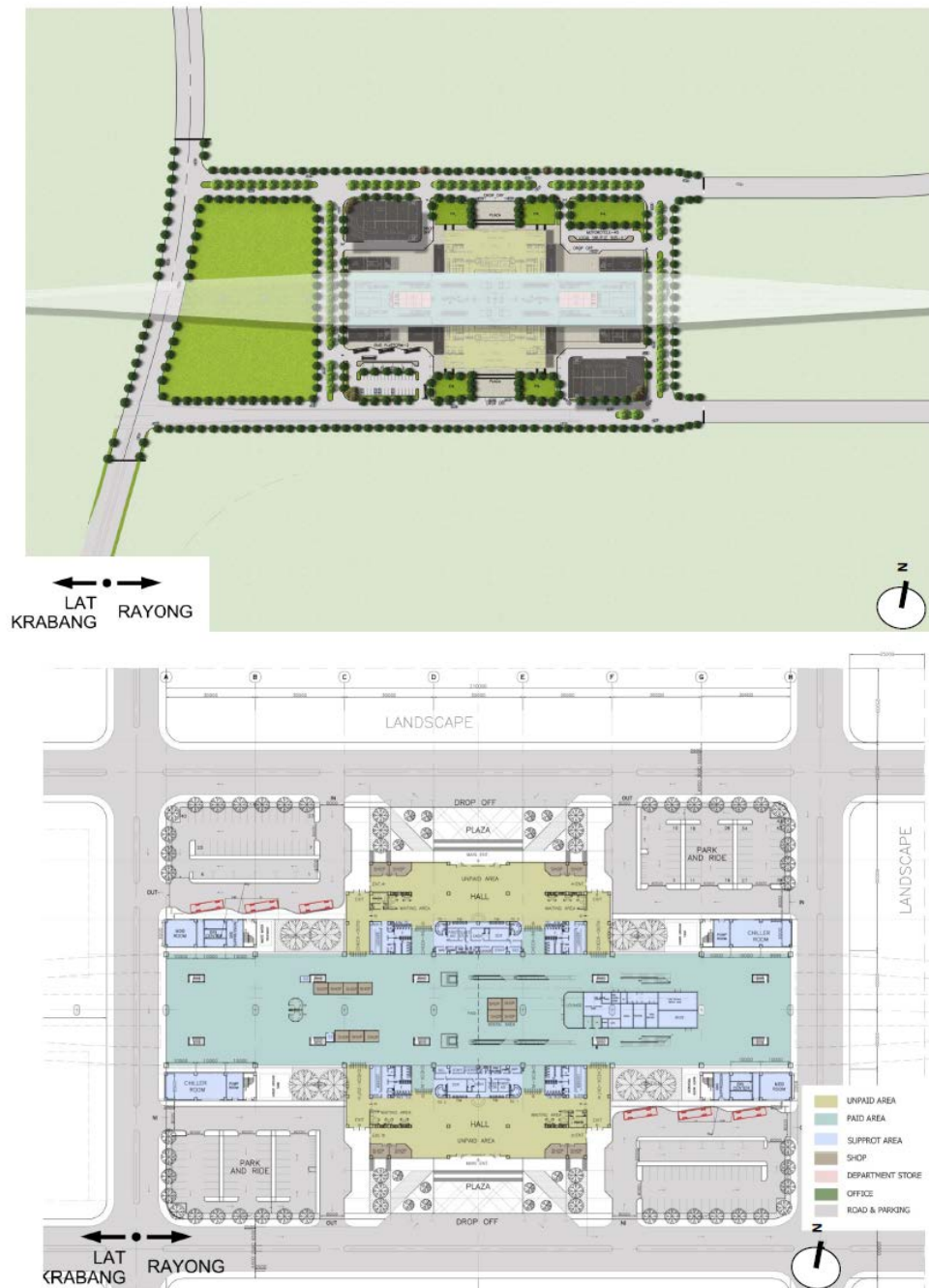
ที่มา : งานศึกษา สำรวจ และออกแบบรายละเอียด โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพ - ระยอง (ฉบับปรับปรุง) เมษายน 2557

รูปที่ 3.5-26 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีลาดกระบัง



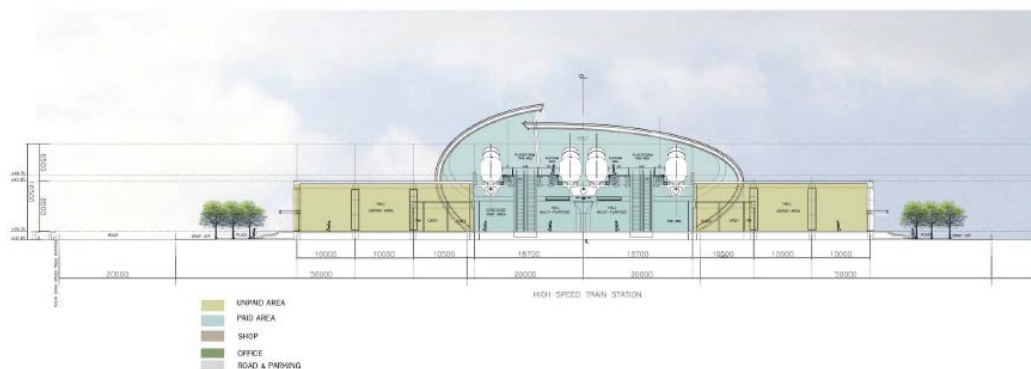
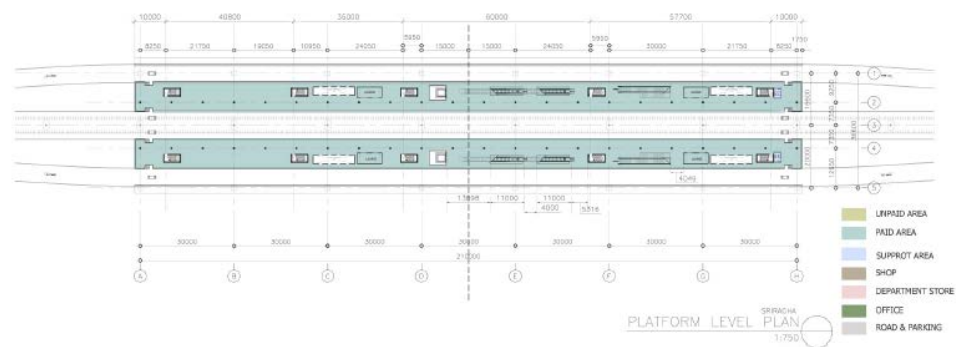
ที่มา : งานศึกษา สำรวจ และออกแบบรายละเอียด โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพ – ระยอง (ฉบับปรับปรุง) เมษายน 2557

รูปที่ 3.5-26 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีลาดกระบัง (ต่อ)



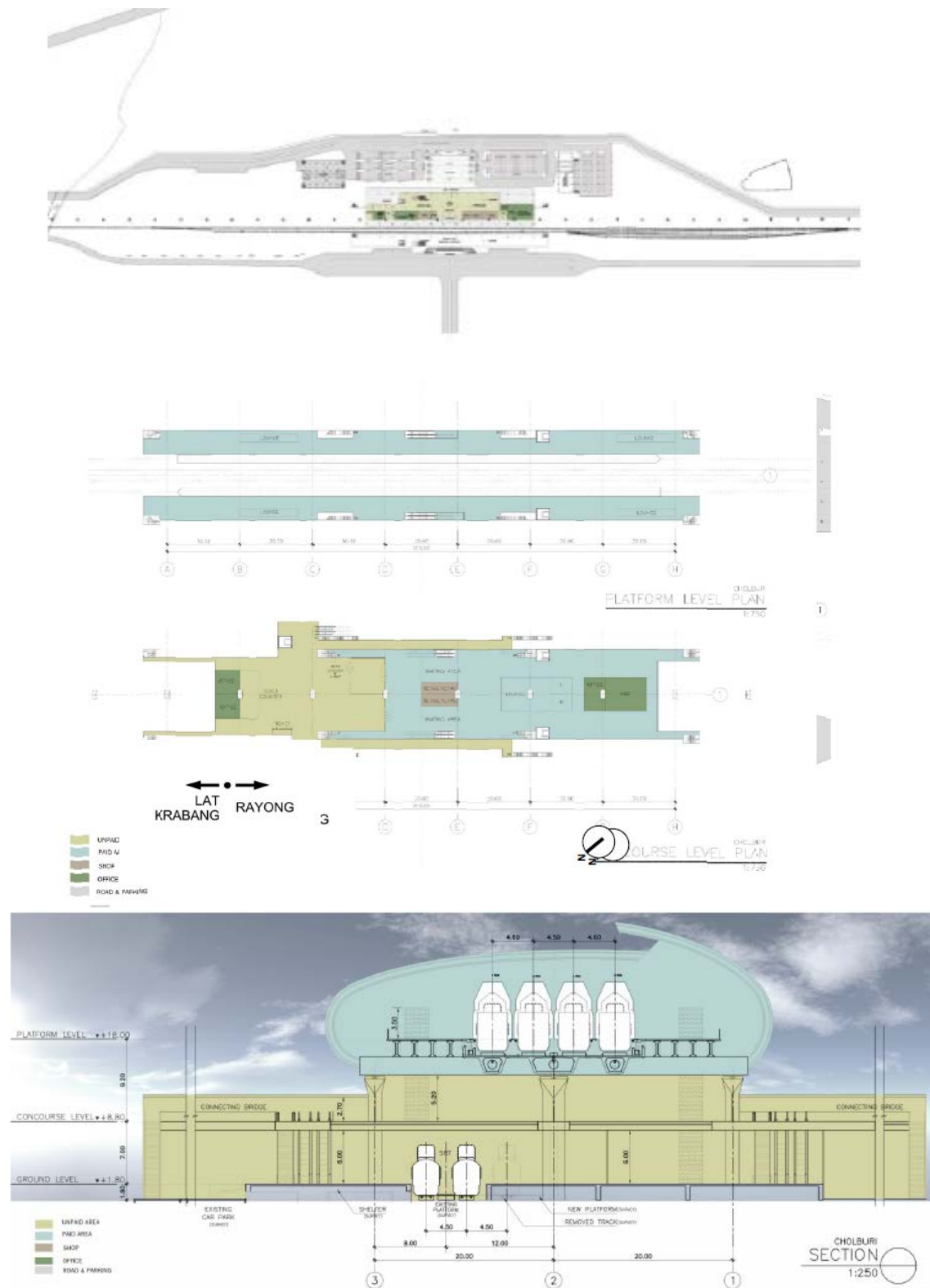
ที่มา : งานศึกษาสำรวจ และออกแบบรายละเอียด โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพ - ระยอง (ฉบับปรับปรุง) เมษายน 2557

รูปที่ 3.5-27 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีฉะเชิงเทรา



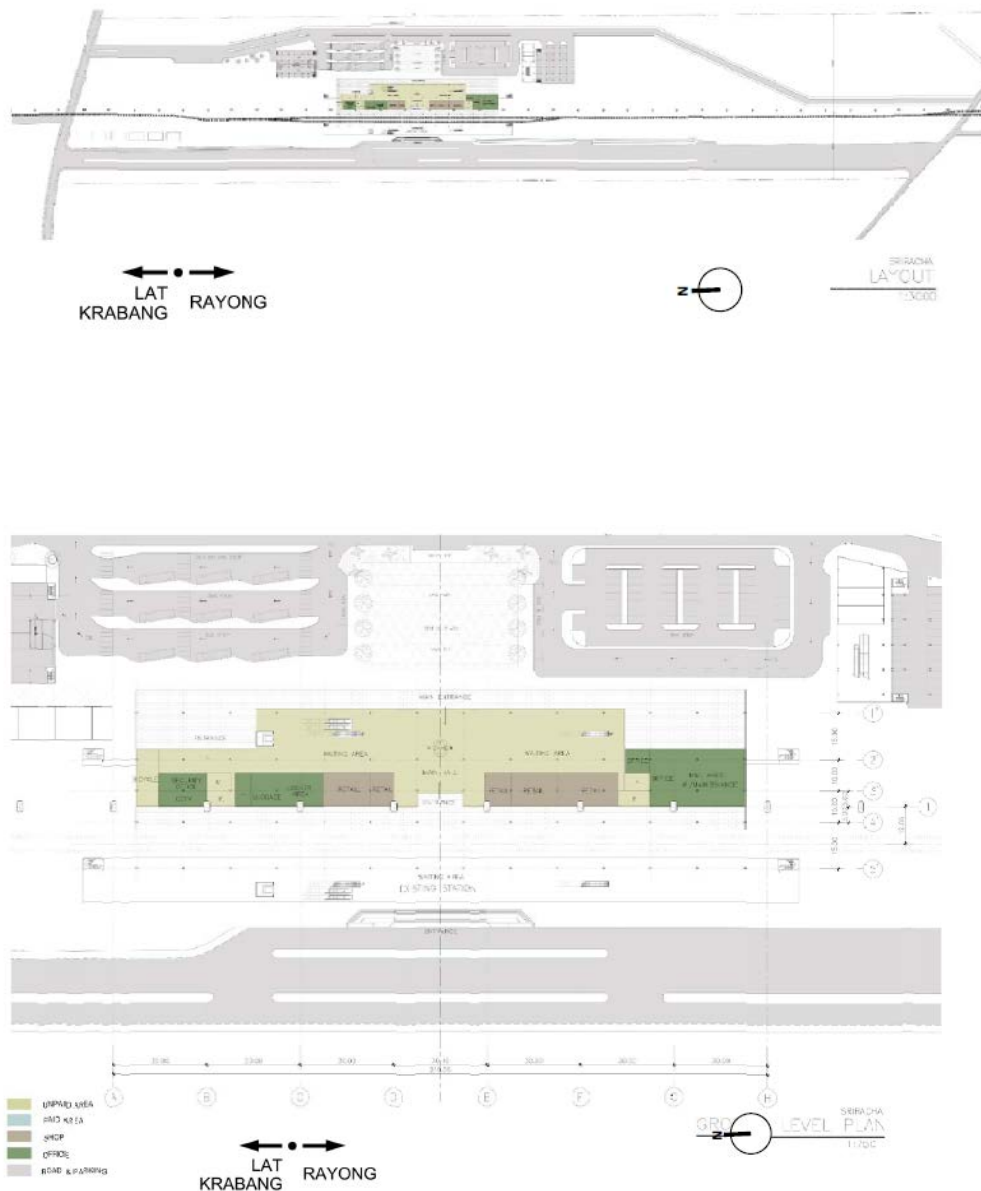
ที่มา : งานศึกษา สำรวจ และออกแบบรายละเอียด โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ – ระยอง (ฉบับปรับปรุง) เมษายน 2557

รูปที่ 3.5-27 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีฉะเชิงเทรา (ต่อ)



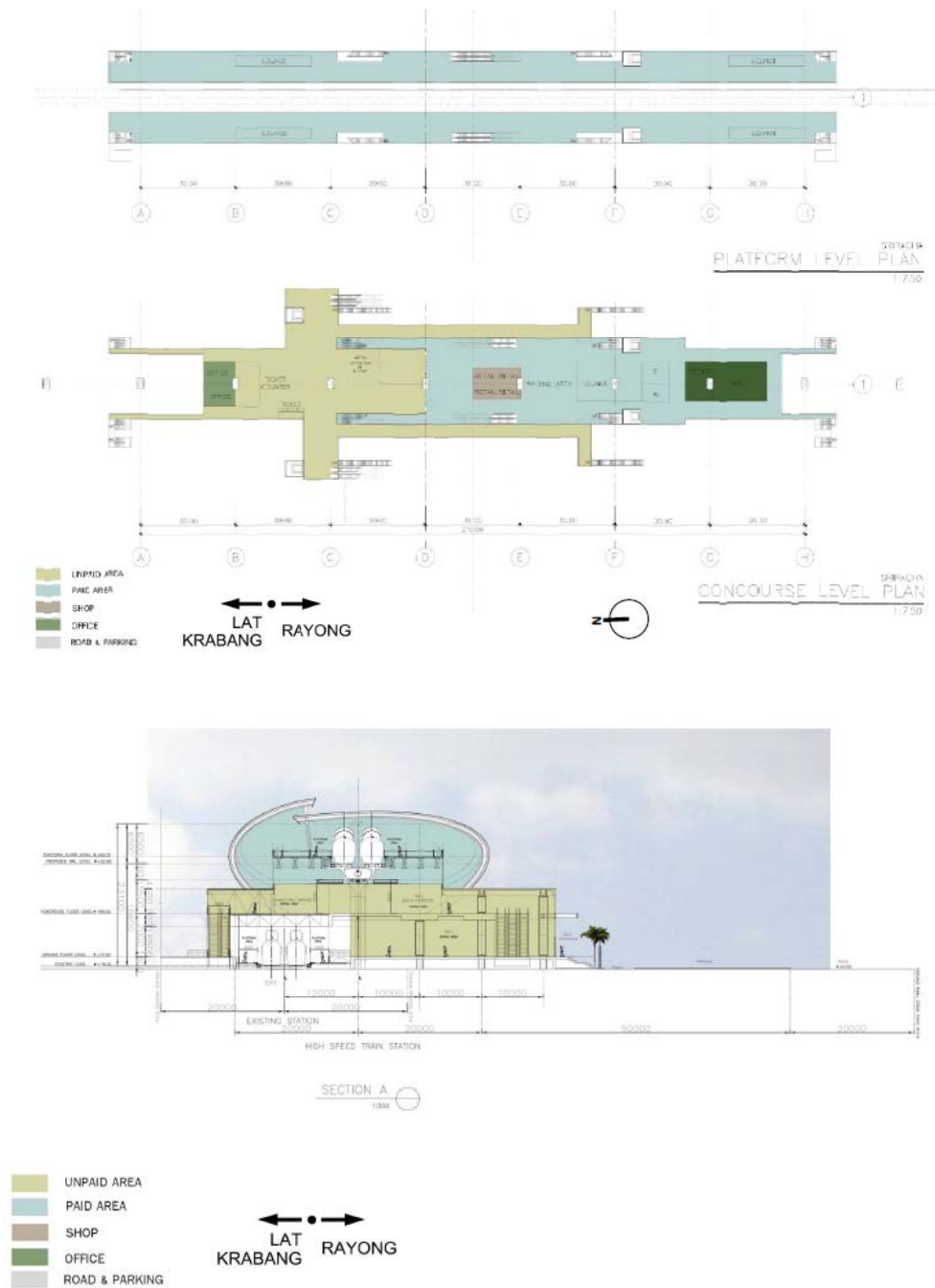
ที่มา : งานศึกษา สำรวจ และออกแบบรายละเอียด โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - ระยอง (ฉบับปรับปรุง) เมษายน 2557

รูปที่ 3.5-28 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีชุลบุรี



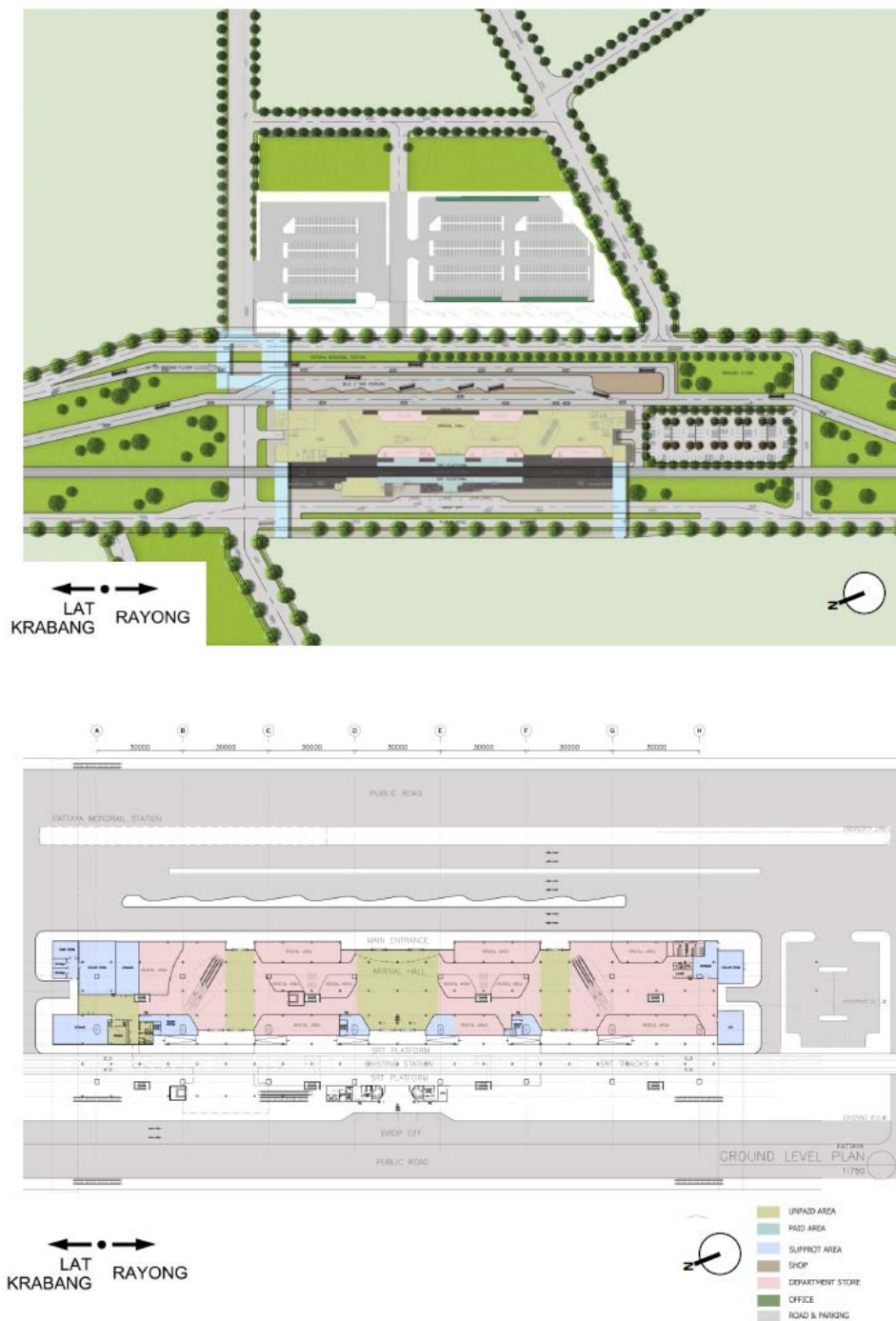
ที่มา : งานศึกษา สํารวจ และออกแบบรายละเอียด โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - ระยอง (ฉบับปรับปรุง) เมษายน 2557

รูปที่ 3.5-29 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีศรีราชา



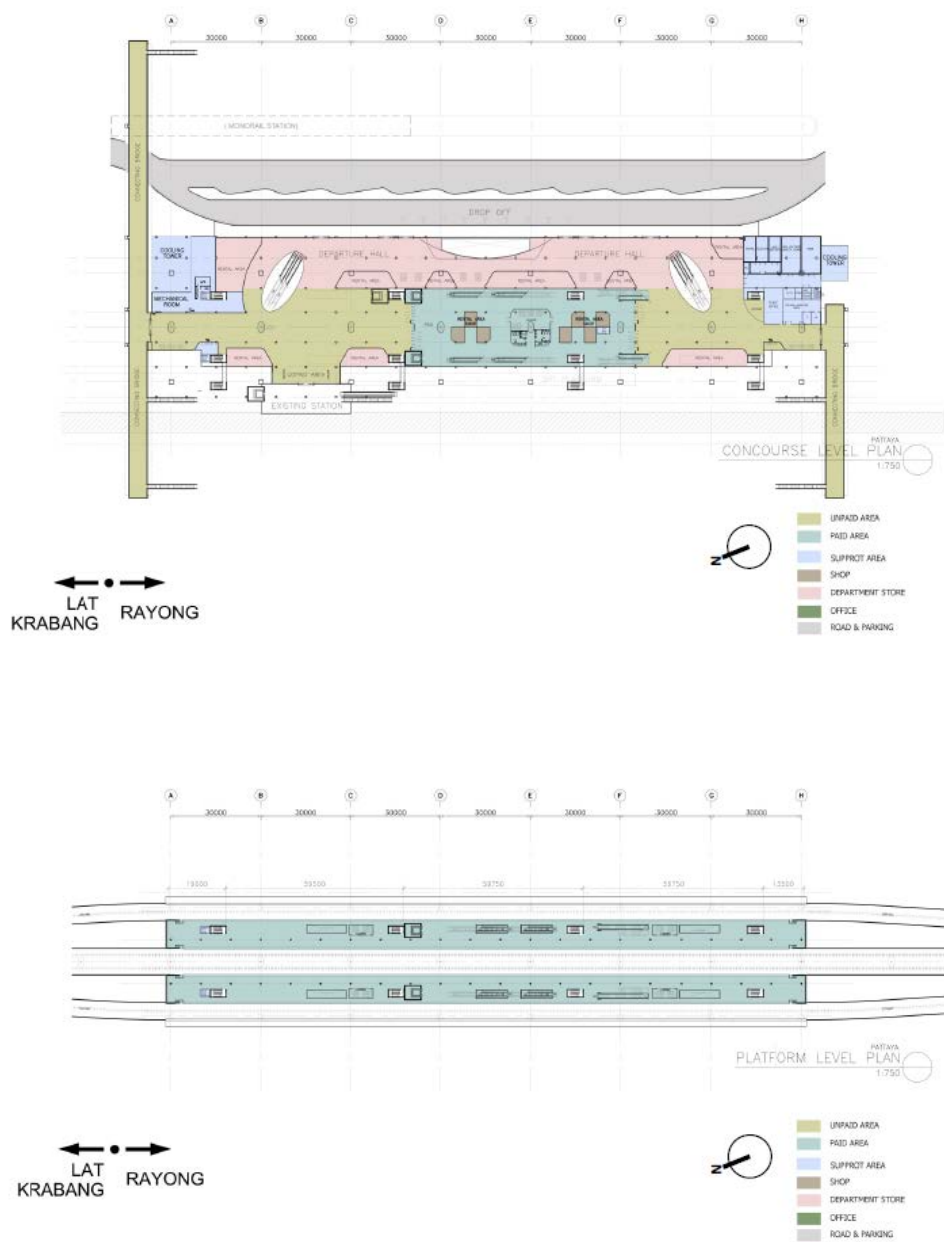
ที่มา : งานศึกษาสำรวจ และออกแบบรายละเอียด โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - ระยอง (ฉบับปรับปรุง) เมษายน 2557

รูปที่ 3.5-29 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีศรีราชา (ต่อ)



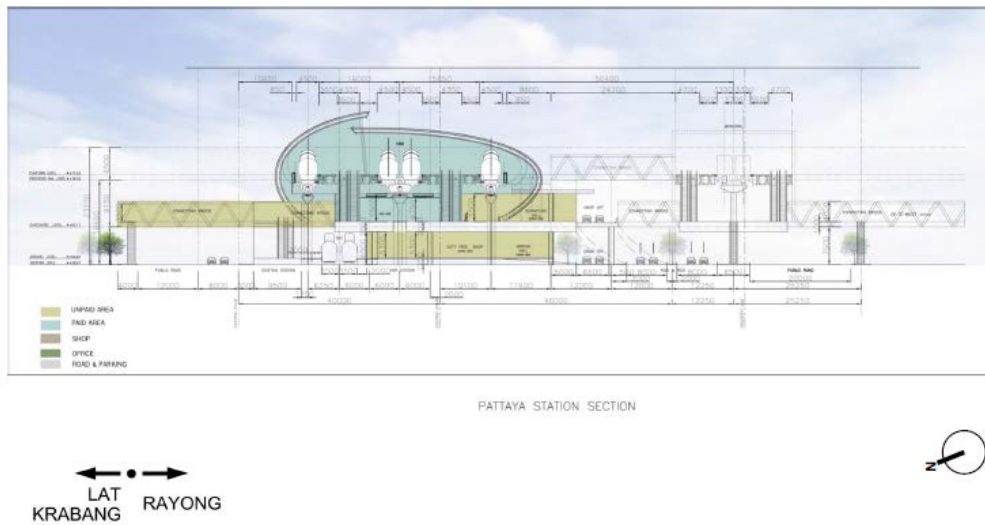
ที่มา : งานศึกษาสำรวจ และออกแบบรายละเอียด โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - ระยอง (ฉบับปรับปรุง) เมษายน 2557

รูปที่ 3.5-30 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีพัทยา



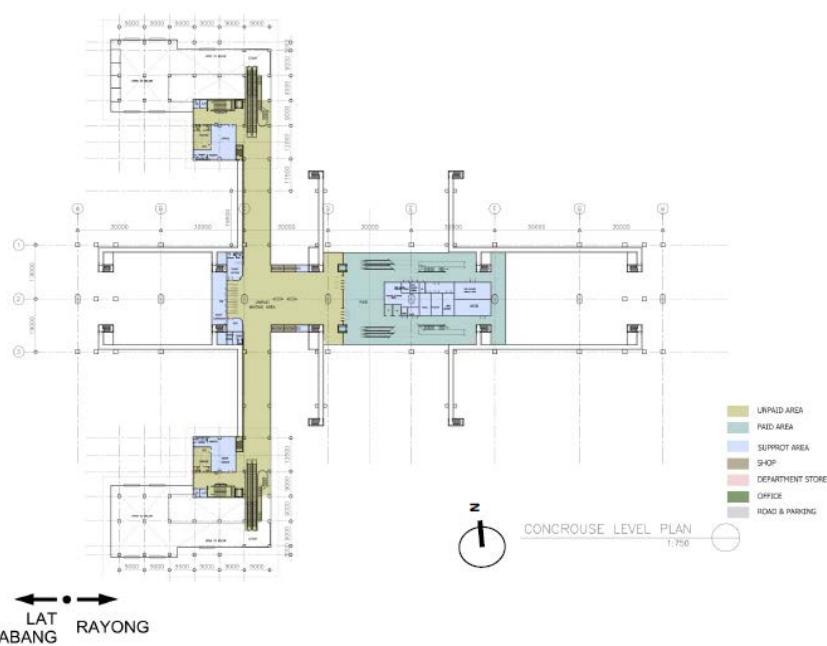
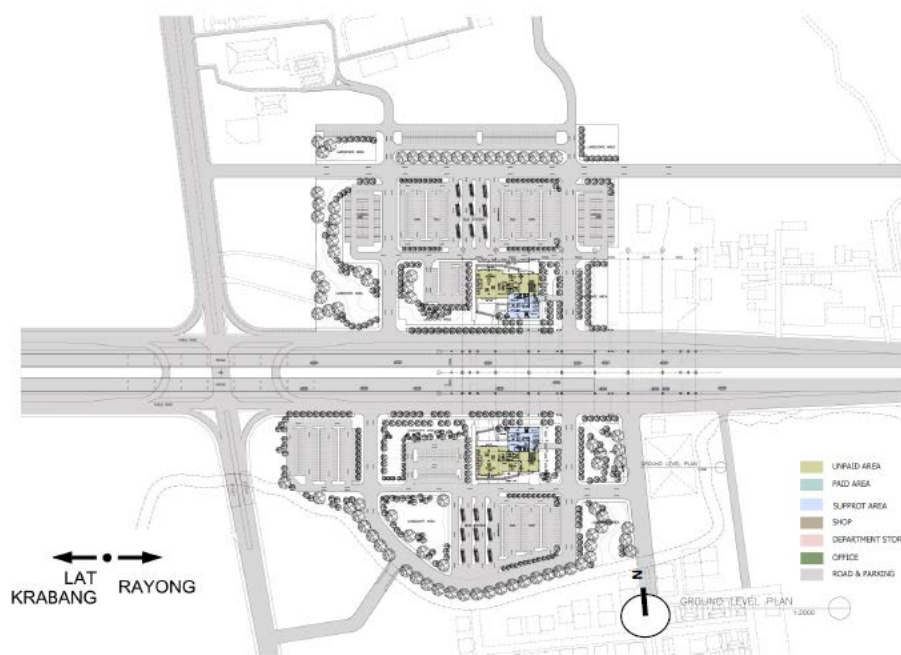
ที่มา : งานศึกษา สำรวจ และออกแบบรายละเอียด โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ – ระยอง (ฉบับปรับปรุง) เมษายน 2557

รูปที่ 3.5-30 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีพญา (ต่อ)



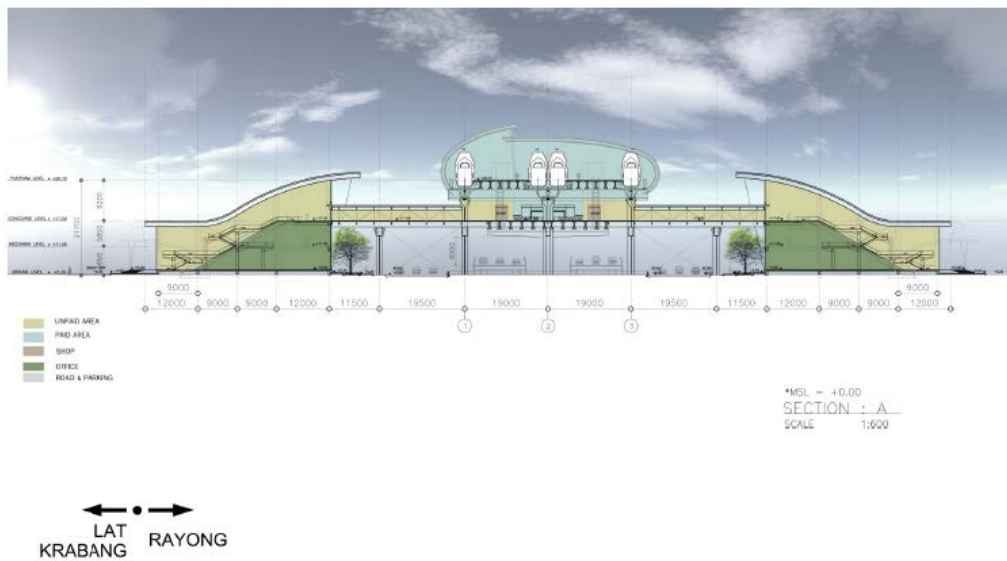
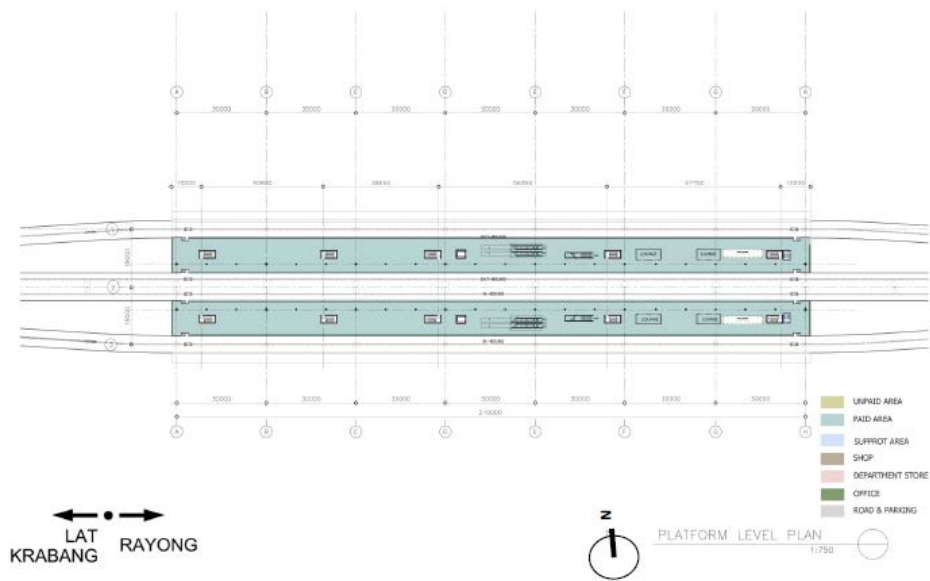
ที่มา : งานศึกษาสำรวจ และออกแบบรายละเอียด โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพ – ระยอง (ฉบับปรับปรุง) เมษายน 2557

รูปที่ 3.5-30 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีพัทยา (ต่อ)



ที่มา : งานศึกษาสำรวจ และออกแบบรายละเอียด โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - ระยอง (ฉบับปรับปรุง) เมษายน 2557

รูปที่ 3.5-31 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีระยอง



ที่มา : งานศึกษาสำรวจ และออกแบบรายละเอียด โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - ระยอง (ฉบับปรับปรุง) เมษายน 2557

รูปที่ 3.5-31 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีระยอง (ต่อ)

3.6 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ EEC

หัวใจสำคัญของการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) คือ การลงทุนเพื่อสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ ระหว่างถนน ระบบราง การขนส่งทางเรือ และการขนส่งทางอากาศ เชื่อมโยงกรุงเทพมหานคร ฉะเชิงเทรา ชลบุรี แหลมฉบัง พัทยา สัตหีบ อุตะเกา มาบตาพุด และระยองเข้าด้วยกัน ตลอดจนเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ เพื่อลดระยะเวลาในการเดินทางลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้า ลดต้นทุนโลจิสติกส์และเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง โดยจะเปิดโอกาสให้มีการลงทุนในโครงการสำคัญต่าง ๆ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง/มาบตาพุด นิคมอุตสาหกรรม เขตอุตสาหกรรม ถนนสายสำคัญ อ่างเก็บน้ำ เป็นต้น ทำให้รัฐบาลให้ความสำคัญในการเปิดโอกาสการลงทุนในพื้นที่ EEC เป็นการเฉพาะ จึงดำเนินการผลักดันออกกฎหมายเพื่อตอบสนองความต้องการในการดำเนินธุรกิจต่าง ๆ ของผู้ประกอบการหรือนักลงทุนต่างชาติ เพื่อให้ประเทศไทยมีความพร้อมในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคตะวันออกอย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม

ร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

โดยที่โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกนั้นเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาลที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 22 กันยายน 2558 ให้ความเห็นชอบกับนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบ Cluster โดยกำหนดให้ Super Cluster เป็น Cluster สำหรับกิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและอุตสาหกรรมแห่งอนาคต

ในวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 คณะรัฐมนตรีมีมติให้เห็นชอบกับข้อเสนอ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายที่เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (New Engine of Growth) โดยได้มีการแบ่งออกเป็น การต่อยอดอุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-curve) จำนวน 5 อุตสาหกรรม และการเพิ่มเติมอีกห้าอุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) โดยในที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 ได้มีการพิจารณาและมีมติคณะรัฐมนตรีให้เห็นชอบกับ โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอ จึงส่งผลให้พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก คือ จังหวัดระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา กลายเป็นพื้นที่เป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษที่เรียกว่า “ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)” โดยเหตุผลหลักของการเลือกพื้นที่นี้เป็นเขตพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศและมีศักยภาพสูงในการส่งเสริมให้เป็นฐานการผลิตของสืบอุตสาหกรรมเป้าหมายที่เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) โดยคณะรัฐมนตรีได้มอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม กองทัพเรือ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนการดำเนินโครงการและงบประมาณในปึงบประมาณ พ.ศ. 2560-2561

ต่อมาในวันที่ 4 ตุลาคม 2559 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหลักการของ “ร่างพระราชบัญญัติพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.” ซึ่งมีสาระสำคัญเป็นการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการใน

การบริหารจัดการและการพัฒนาพื้นที่ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกใน 3 จังหวัด คือจังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดฉะเชิงเทรา อันเป็นการส่งเสริม สนับสนุน และอำนวยความสะดวก รวมทั้งให้สิทธิประโยชน์เพื่อกระตุ้นการเติบโตของอุตสาหกรรมเป้าหมายและก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและอุตสาหกรรมเป้าหมายอย่างบูรณาการ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจ และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศอย่างบูรณาการและยั่งยืนตามนโยบายของรัฐบาล โดยคณะรัฐมนตรีได้ตั้งข้อสังเกตเห็นควรให้ทำการแก้ไขปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ดังนี้

- (1) เห็นควรให้ทำการปรับปรุงชื่อร่างพระราชบัญญัติให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 [เรื่อง โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development)] รวมทั้งให้ทำการเรียงลำดับชื่อจังหวัดในภาคตะวันออกควรเรียงตามลำดับภูมิศาสตร์ ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง รวมทั้งควรผลักดันให้ร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้เป็นกฎหมายหลักในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- (2) คณะรัฐมนตรีได้รับทราบแผนในการจัดทำกฎหมายลำดับรองและกรอบระยะเวลาของร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ
- (3) คณะรัฐมนตรีมีคำสั่งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาทำการตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. ให้สอดคล้องกับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงแรงงาน กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงาน ก.พ.ร. สำนักงานงบประมาณ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในเรื่องเกี่ยวกับ การจัดตั้งกองทุนต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558 การกำหนดให้การถมทะเลได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายการประมง ขอบเขตพื้นที่ที่กำหนดเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ การจัดทำแผนเกี่ยวกับการผังเมือง การแก้ไขถ้อยคำและเพิ่มองค์ประกอบของคณะกรรมการบางประการในร่างพระราชบัญญัติ และการพิจารณาจัดทำกฎระเบียบในการลดระยะเวลาและขั้นตอนการพิจารณาอนุมัติอนุญาตสำหรับโครงการในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นการเฉพาะ

โดยหลังจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาทำการตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. แล้วเสร็จ คณะรัฐมนตรีกำหนดให้ดำเนินการส่งร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวให้แก่คณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา เพื่อนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติต่อไป

3.6.1.1 ร่างพระราชบัญญัติพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ... (ฉบับผ่านการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2559)

หลักการและเหตุผลที่สำคัญของ ร่างพระราชบัญญัติพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. (“ร่างพรบ. พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ”) ฉบับผ่านการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2559 ได้มีการร่างกฎหมายให้มีเนื้อหาสอดคล้องสนับสนุนการดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายในการพัฒนาเศรษฐกิจ และศักยภาพในการแข่งขันของประเทศด้วยการส่งเสริมกระบวนการผลิตสินค้าและบริการที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูง และได้ให้เหตุผลประกอบการออกกฎหมายว่า พื้นที่ภาคตะวันออกมีความเหมาะสมที่จะเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมด้านการคมนาคมขนส่งทั้งทางอากาศ ทางเรือ และทางบก ที่สามารถเชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานครและส่วนอื่นของประเทศได้โดยสะดวก และพื้นที่ภาคตะวันออกดังกล่าวสามารถปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค และโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิภาพ โดยสาระสำคัญของร่างพรบ. พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ มีดังต่อไปนี้

(1) การกำหนดพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ร่างพรบ. พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ กำหนดให้พื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เป็น “พื้นที่เขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก” ที่ได้รับการพัฒนา สิทธิประโยชน์ และการอำนวยความสะดวกเป็นพิเศษ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้มีการลงทุนเพิ่มขึ้นจากทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยใช้มาตรการด้านสิทธิประโยชน์ ทางด้านภาษี แรงงาน การเงินและการธนาคาร เพื่อให้เกิดการบูรณาการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม สาธารณูปโภค และกิจการอื่น ๆ อันเป็นการอำนวยความสะดวกในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ตลอดจนหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่เหมาะสมสำหรับการให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุน หรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน โดยที่อาจมีการประกาศกำหนดให้พื้นที่หนึ่งพื้นที่ใดในพื้นที่เขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกเป็น “เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ” อันเป็นเขตที่จะได้รับการพัฒนา สิทธิประโยชน์ และการอำนวยความสะดวกเป็นพิเศษ

(2) อุตสาหกรรมเป้าหมาย

ร่างพรบ. พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ กำหนดคำนิยามของคำว่า “อุตสาหกรรมเป้าหมาย” ว่าหมายถึง อุตสาหกรรมซูปเปอร์ Cluster และอุตสาหกรรมเป้าหมาย ๑๐ ประเภทตามนโยบายที่รัฐบาลกำหนด เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน อุตสาหกรรมปิโตรเคมี เคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าอิเล็กทรอนิกส์และอุปกรณ์โทรคมนาคม อุตสาหกรรมการเกษตรและแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมการบิน อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพ และเคมีชีวภาพ อุตสาหกรรมดิจิทัล อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร รวมถึงอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูง และอุตสาหกรรมแห่งอนาคตอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกประกาศกำหนด

(3) วัตถุประสงค์หลักของการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก¹ มีดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกให้มีศักยภาพ และมีประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจอย่างเป็นระบบ ต่อเนื่อง และยั่งยืน เพื่รองรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีบทบาทต่อการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในอนาคต
- ส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคม ระบบการขนส่ง และการอำนวยความสะดวกในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและให้ทันต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ
- ส่งเสริมการพัฒนาเมืองและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อยกระดับมาตรฐานชีวิตความเป็นอยู่ และมีความทันสมัยระดับนานาชาติ
- ส่งเสริมการนำแนวคิดการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร (One Stop Service) มาปรับใช้ในการให้บริการของภาครัฐ โดยรวมอยู่ในจุดเดียวและมีเอกภาพในการบริหารจัดการ เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับการบริการที่สะดวกและมีความรวดเร็ว

(4) คณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ร่าง พรบ. พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ กำหนดให้มืองค์กรกำกับดูแลพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกทั้งทางด้านการกำหนดนโยบายและการดำเนินการเฉพาะ โดยกำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก² (“คณะกรรมการนโยบายฯ”) ซึ่งประกอบด้วยคณะบุคคล ดังต่อไปนี้

¹ มาตรา 5 และ 6 ของ ร่างพรบ.พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (4 ต.ค. 2559)

² มาตรา 7 ของ ร่างพรบ.พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (4 ต.ค. 2559)

- 1) นายกรัฐมนตรี เป็นประธานคณะกรรมการนโยบายฯ
- 2) รองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นรองประธานกรรมการ
- 3) กรรมการ ประกอบด้วย
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
 - ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
 - เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
 - เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
 - ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
 - ประธานกรรมการสภาพการการค้าแห่งประเทศไทย
 - ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
 - ประธานสมาคมธนาคารไทย
 - เลขาธิการของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายฯ เป็นกรรมการและเลขานุการ
 - ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนไม่เกิน 5 คน ซึ่งนายกรัฐมนตรีแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจากผู้มีความรู้หรือความเชี่ยวชาญอันจะเป็นประโยชน์ในการกำหนดนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายฯ ได้แก่ การกำหนดนโยบาย อนุมัติแผนงานทั้งระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว รวมถึงมาตรการในการพัฒนาพื้นที่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อนุมัติแผนหรือโครงการของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ติดตามประเมินผลการดำเนินการพัฒนาพื้นที่ ประกาศกำหนดบริเวณพื้นที่แห่งใดให้เป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ กำกับดูแลการดำเนินงานของสำนักงาน ออกข้อบังคับ ระเบียบ และ

ประกาศคณะกรรมการนโยบาย แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจ และปฏิบัติการอื่นใดที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติดังกล่าว³

(5) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ร่าง พรบ. พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ กำหนดให้จัดตั้ง สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (“สำนักงานฯ”) โดยให้มีฐานะเป็นนิติบุคคลที่เป็นหน่วยงานของรัฐ แต่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ เพื่อทำหน้าที่เป็นหน่วยงานเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายฯ และมีอำนาจหน้าที่ในการเสนอแนะต่อคณะกรรมการนโยบายฯ เกี่ยวกับการจัดระบบโครงสร้างพื้นฐาน จัดทำแผนภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ ศึกษาความเหมาะสมของพื้นที่ที่จะกำหนดเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ศึกษา วิจัย และเสนอแนะกิจการต่าง ๆ พร้อมทั้งติดตามประสานงานให้การพัฒนาพื้นที่ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงมีหน้าที่รายงานความคืบหน้าของการดำเนินการ ต่อคณะกรรมการนโยบายฯ

รายได้ของสำนักงานได้มาจากรายได้หรือผลประโยชน์อันได้มาจากการดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่ เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้ เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้ และดอกผลที่เกิดขึ้นจากเงินหรือทรัพย์สินของสำนักงานฯ ซึ่งรายได้จากการดำเนินงานให้ตกเป็นของสำนักงานหลังจากหักค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินงาน ค่าจ้างบุคลากร หักเงินกองทุนและเงินสำรองค่าใช้จ่ายในกิจการของสำนักงานฯ แล้วให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ ซึ่งสำนักงานฯ จะต้องมีระบบบัญชีที่ได้มาตรฐานเพื่อทำการแสดงผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงิน โดยมีสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินหรือผู้สอบบัญชีอิสระทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชี⁴

สำนักงานฯ มีอำนาจในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เช่น จัดสรรที่ดินในเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ โดยไม่ต้องได้รับใบอนุญาต แต่ต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการจัดสรรที่ดิน และลงทุนหรือร่วมลงทุนกับบุคคลอื่นทั้งในและต่างประเทศ⁵

ให้นายกรัฐมนตรีมีอำนาจหน้าที่กำกับโดยทั่วไปซึ่งกิจการของสำนักงาน เพื่อการนี้จะสั่งให้สำนักงานชี้แจงข้อเท็จจริง แสดงความคิดเห็น หรือทำรายงานก็ได้ และมีอำนาจสั่งให้สำนักงานยับยั้งหรือระงับการกระทำอันมิชอบได้⁶

³ มาตรา 8 ของ ร่างพรบ.พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (4 ต.ค. 2559)

⁴ มาตรา 22-24 ของ ร่างพรบ.พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (4 ต.ค. 2559)

⁵ มาตรา 28 ของ ร่างพรบ.พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (4 ต.ค. 2559)

⁶ มาตรา 56 ของ ร่างพรบ.พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (4 ต.ค. 2559)

(6) เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก⁷

ร่าง พรบ. พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ ได้ทำการกำหนดกระบวนการสรรหา เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (“เลขาธิการ”) ไว้เป็นการเฉพาะและการแต่งตั้งเลขาธิการทำโดยคณะกรรมการนโยบายฯ และต้องได้รับความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี โดยที่การสรรหาเลขาธิการกระทำโดยคณะกรรมการคัดเลือกที่ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการนโยบายฯ จำนวน 7 คน อันประกอบด้วย บุคคลซึ่งเคยดำรงตำแหน่งปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงพาณิชย์ ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ และเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการคัดเลือกทำหน้าที่คัดเลือกบุคคลที่สมควรได้รับการเสนอชื่อเป็นเลขาธิการเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าสองคนเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายฯ ให้ทำการตัดสินใจแต่งตั้งบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นเลขาธิการของสำนักงานฯ โดยในการแต่งตั้ง การแต่งตั้งเลขาธิการเพื่อดำรงตำแหน่งตามวาระให้คณะกรรมการคัดเลือกเสนอรายชื่อบุคคลตามวรรคสองต่อคณะกรรมการนโยบายฯ เพื่อพิจารณาก่อนครบวาระเป็นเวลาอย่างน้อยเก้าสิบวัน ส่วนในกรณีที่เลขาธิการพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้คณะกรรมการนโยบายดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกตามวรรคสองภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่เลขาธิการพ้นจากตำแหน่ง

เลขาธิการจะต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทย อายุไม่เกิน 60 ปี และไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังนี้ เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต เป็นข้าราชการ พนักงานหรือลูกจ้างของหน่วยงานของรัฐ เป็นผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง เป็นสมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น เป็นกรรมการหรือผู้ดำรงตำแหน่งอื่นในพรรคการเมืองหรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง เป็นผู้มีส่วนได้เสียในสัญญาของสำนักงานฯ เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากหน่วยงานของรัฐ เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือถือว่ากระทำการทุจริตหรือประพฤติมิชอบ เคยต้องคำพิพากษาให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดินเพราะร่ำรวยผิดปกติหรือมีทรัพย์สินเพิ่มขึ้นผิดปกติ และเคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่ากระทำความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการหรือความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ในการยุติธรรม หรือกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับยาเสพติด หรือกฎหมายเกี่ยวกับการพนันในฐานความผิดเป็นเจ้ามือหรือเจ้าสำนัก

วาระการดำรงตำแหน่งของเลขาธิการไม่เกิน 4 ปี และอาจได้รับการแต่งตั้งได้อีก โดยเลขาธิการมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดระเบียบและวิธีปฏิบัติงานในการทำงานของพนักงาน และลูกจ้าง รับผิดชอบการบริหารกิจการของสำนักงานให้เป็นไปตามนโยบาย กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด ทำการออกระเบียบหรือข้อบังคับอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้หรือเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการภายในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกให้เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการที่ดีและหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป็นผู้บังคับบัญชา บรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อน ลด ตัดเงินเดือน หรือค่าจ้าง ลงโทษทางวินัยพนักงานและลูกจ้างของสำนักงาน ตลอดจนให้พนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงาน

⁷ มาตรา 11-20 ของ ร่างพรบ.พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (4 ต.ค. 2559)

นอกจากตำแหน่ง การออกข้อบังคับเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของสำนักงานโดยไม่ขัดหรือแย้งกับระเบียบหรือมติ
ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด และปฏิบัติตามที่คณะกรรมการนโยบายมอบหมาย

(7) หลักเกณฑ์การพัฒนาและสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุน

ร่าง พรบ. พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ ได้ทำการกำหนด หลักเกณฑ์การพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจ
ภาคตะวันออกและสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย⁸ ดังนี้

1) การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เพื่อการบูรณาการของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของพื้นที่สำหรับระบบโครงสร้าง
พื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค นิคมอุตสาหกรรม เขตอุตสาหกรรม ชุมชนอุตสาหกรรม และอื่น ๆ ร่างพรบ.
พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ กำหนดให้สำนักงานฯ จัดทำ “รายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์”
(Strategic Environmental Assessment: SEA) ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม
แห่งชาติ และจะต้องทำการทบทวนรายงานการประเมินทุก 5 ปี ซึ่งจะส่งผลให้การดำเนินการตามโครงการ
พัฒนาในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่ได้มีการจัดทำรายงานการประเมิน แล้วจะได้รับการยกเว้น
ไม่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ใน
แต่ละโครงการ แต่อย่างไรก็ตาม ในการดำเนินโครงการต่าง ๆ จะต้องมีการจัดทำรายงานผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมเบื้องต้นนำเสนอต่อคณะกรรมการเฉพาะกิจที่คณะกรรมการนโยบายฯ แต่งตั้งเพื่อทำการพิจารณา
ให้ความเห็นชอบตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการนโยบายฯ ประกาศกำหนด ทั้งนี้ ให้สำนักงานฯ จัดตั้ง
คณะกรรมการเฉพาะกิจคณะหนึ่งเพื่อพิจารณาการบริหารจัดการ Carrying Capacity ของน้ำใช้ น้ำเสีย
มลพิษทางอากาศ กากอุตสาหกรรม สำหรับการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อม
มาตรการติดตามคุณภาพ

2) การจัดทำผังเมือง

ร่างพรบ. พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ กำหนดให้กรมโยธาธิการและผังเมืองจัดทำผังเมืองในพื้นที่
เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรือเรียกว่า “แผนผังกลุ่มจังหวัด” ให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่
พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายฯ ให้ความเห็นชอบและประกาศใช้
บังคับให้สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกทางภายใต้หลักการพัฒนา
อย่างยั่งยืน และเมื่อแผนผังกลุ่มจังหวัดมีผลบังคับใช้แล้วให้กรมโยธาธิการและผังเมืองจัดทำ “ผังเมืองรวม”
ให้สอดคล้องกับแผนผังกลุ่มจังหวัดด้วย

⁸ มาตรา 24-52 ของ ร่างพรบ.พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (4 ต.ค. 2559)

3) การจัดแผนภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค

ภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ ให้สำนักงานฯ ดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดทำแผนภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เพื่อให้พื้นที่เขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกมีระบบสาธารณูปโภค เช่น ถนน ระบบระบายน้ำ ไฟฟ้า ประปา ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ระบบป้องกันอุบัติภัย ระบบควบคุมและบริหารจัดการภาวะ การรักษาสสิ่งแวดล้อม ระบบการให้บริการของรัฐแก่ผู้ประกอบการหรืออยู่อาศัยในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่สะดวกและรวดเร็ว ระบบการคมนาคมและขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ

4) เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

ร่างพรบ. พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ ให้อำนาจคณะกรรมการนโยบายฯ ในการกำหนดให้นิคมอุตสาหกรรมใดหรือพื้นที่ใดที่ตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็น “เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ” ได้ภายใต้หลักเกณฑ์การจัดตั้ง เปลี่ยนแปลงเขต และยุบเลิกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษแต่ละเขต ให้คณะกรรมการนโยบายฯ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ซึ่งการดำเนินการหรือการกระทำการภายในเขตส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษ ให้ถือว่าเลขาธิการเป็นผู้มีอำนาจอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต หรือให้ความเห็นชอบในการรับจดทะเบียนหรือรับแจ้งให้เป็นไปตามกฎหมายจำนวน 6 ฉบับ คือ กฎหมายว่าด้วยการขุดดิน และถมดิน กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร กฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเครื่องจักร กฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข กฎหมายว่าด้วยทะเบียนพาณิชย์ และกฎหมายว่าด้วยโรงงาน โดยในการอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต หรือให้ความเห็นชอบในการรับจดทะเบียนหรือรับแจ้ง เลขาธิการจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขตามที่กำหนดในกฎหมายนั้นๆ และจะต้องทำการแจ้งให้หน่วยงานรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องทราบด้วย

5) การจัดตั้งศูนย์ประสานการบริหารด้านการลงทุน (One Stop Service)

เพื่อเสริมประสิทธิภาพให้แก่นักลงทุน โดยที่มีลักษณะเป็นศูนย์บริการร่วมของหน่วยงานภาครัฐที่สามารถเชื่อมโยงการให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนแบบเบ็ดเสร็จ โดยให้สำนักงานฯ เสนอแผนจัดตั้งต่อคณะกรรมการนโยบายฯ เพื่อให้ความเห็นชอบและเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

6) การได้มาและการใช้ประโยชน์ที่ดินของสำนักงานฯ

ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องได้มาซึ่งที่ดินหรือสิ่งหาริมทรัพย์อื่นเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ให้สำนักงานฯ มีอำนาจดำเนินการ โดยวิธีการจัดซื้อ เช่า เช่าซื้อ แลกเปลี่ยนเวนคืน ถมทะเล หรือโดยวิธีการอื่นตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการนโยบายฯ กำหนด ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการนโยบายฯ แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจหรือคณะอนุกรรมการ เพื่อศึกษาความเหมาะสมของพื้นที่ ความเหมาะสมทางการเงิน ตลอดจนผลกระทบและแนวทางหรือมาตรการป้องกัน แก้ไขหรือเยียวยาผลกระทบดังกล่าว และความคุ้มค่าที่ประชาชนในพื้นที่และรัฐจะได้รับ ในกรณีที่ทำการถมทะเล ให้

สำนักงานฯ ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย ทั้งนี้ให้ที่ดินที่เกิดขึ้นจากการถมทะเลเป็นทรัพย์สินของแผ่นดินที่สำนักงานมีอำนาจใช้ จัดหาประโยชน์และดูแลรักษาเป็นการเฉพาะ

เมื่อสำนักงานจะเช่าที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์จากบุคคลอื่น หรือจะนำที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ออกให้เช่า มิให้นำมาตรา 540 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติการเช่าอสังหาริมทรัพย์เพื่อพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม พ.ศ. 2542 มาใช้บังคับ แต่ห้ามมิให้เช่าเป็น เกินกว่า 50 ปีอาจต่อสัญญาได้อีกไม่เกินกว่า 49 ปี โดยกำหนดให้การเช่า หรือให้เช่าตามมาตรานี้ไม่ถือเป็นการร่วมลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

7) สิทธิประโยชน์ในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ⁹

ผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการหรืออยู่อาศัยในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ อาจได้รับสิทธิประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลาย ดังต่อไปนี้

- สิทธิในการถือกรรมสิทธิ์ที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ของคนต่างด้าว

ผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการหรืออยู่อาศัยในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งเป็นคนต่างด้าว มีสิทธิถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษได้โดยไม่ต้องได้รับอนุญาตตามประมวลกฎหมายที่ดิน และหากว่าคนต่างด้าวนั้นมิได้ประกอบกิจการหรืออยู่อาศัย หรือเลิกประกอบกิจการหรือมิได้อยู่อาศัยในที่ดินและสิ่งปลูกสร้างนั้นต่อไป ต้องจำหน่ายที่ดินและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวให้แก่สำนักงานฯ หรือผู้ที่สำนักงานให้ความเห็นชอบภายในสามปี โดยในการจำหน่ายที่ดินและสิ่งปลูกสร้างคืนให้แก่สำนักงานฯ หรือบุคคลอื่นนั้นจะต้องมีการแจ้งอธิบดีกรมที่ดินและให้ดำเนินการตามประมวลกฎหมายที่ดินต่อไป

การเช่าหรือให้เช่าที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ อาจเช่าได้มีกำหนดไม่เกิน 50 ปี และต่ออายุได้อีกไม่เกิน 49 ปี โดยมีให้นำกฎหมายว่าด้วยการเช่า มาตรา 540 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติการเช่าอสังหาริมทรัพย์เพื่อพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม พ.ศ. 2542 มาบังคับใช้

⁹ มาตรา 43-50 ของ ร่างพรบ.พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (4 ต.ค. 2559)

- สิทธิในการนำคนต่างด้าวเข้ามาและอยู่อาศัยในราชอาณาจักร

ให้ผู้ประกอบการได้รับสิทธิในการนำคนต่างด้าวเข้ามาและอยู่อาศัยในราชอาณาจักร เช่น ช่างฝีมือ ผู้บริหารหรือผู้ชำนาญการ คู่สมรสของบุคคลดังกล่าว แม้ว่าจะเกินจำนวนหรือระยะเวลาให้อยู่ในราชอาณาจักรตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองก็ตาม

- สิทธิพิเศษทางภาษี

ผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการหรืออยู่อาศัยในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษมีสิทธิในการที่จะได้รับการยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากรตามกฎหมายของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ซึ่งเป็นการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลได้สูงสุดไม่เกิน 15 ปี

- สิทธิในการทำธุรกรรมทางการเงิน

โดยอาจได้รับยกเว้นไม่ต้องขายหรือฝากเงินตราต่างประเทศ สามารถซื้อโอนหรือถอนเงินตราต่างประเทศเพื่อชำระค่าสินค้าและบริการระหว่างผู้ประกอบการในเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ ส่งเสริมและสนับสนุนธนาคารพาณิชย์ไทยและต่างประเทศให้สามารถเปิดให้บริการทางการเงินแก่ผู้ประกอบการในเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ โดยให้ได้รับการผ่อนผันการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการธนาคารและกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจการเงิน

8) การจัดตั้งกองทุนพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ร่าง พรบ. พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ กำหนดให้สำนักงานฯ ทำการจัดตั้งกองทุนพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อเป็นเงินทุนสนับสนุนในการกระจายความเจริญไปสู่ท้องถิ่น และพัฒนาชุมชนในท้องถิ่นที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ โดยแหล่งที่มาของเงินกองทุนนี้จะมาจากเงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้ เงินบำรุงกองทุนที่จัดเก็บจากค่าปรับ เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้ และดอกผลหรือผลประโยชน์ใดๆ ที่เกิดจากเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน โดยไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

ร่าง พรบ. พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ เป็นกฎหมายที่มีโทษปรับ ค่าปรับทางปกครอง และเลขาธิการของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายฯ สามารถดำเนินการบอกเลิกสัญญาเช่าหรือเช่าซื้อ การอยู่อาศัยหรือใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษในกรณีที่ทำการฝ่าฝืนหรือไม่ดำเนินการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายฯ กำหนด นอกจากนี้ หากว่าผู้ใดซึ่งไม่ได้อยู่ในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ได้ใช้ชื่อหรือถ้อยคำในประการที่น่าจะทำให้ประชาชนเข้าใจว่าเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ มีโทษปรับไม่เกิน 500,000 บาท

9) คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ร่าง พรบ. พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ กำหนดให้มีให้ “คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ” ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2558 เพื่อทำหน้าที่แทนคณะกรรมการนโยบายฯ ไปพลาถก่อนจนกว่าจะมีคณะกรรมการนโยบาย และให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ทำหน้าที่สำนักงาน และให้ผู้ว่า

การ กนอ. ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสำนักงานฯ ไปพลางก่อน จนกว่าจะมีการจัดตั้งสำนักงานฯ และแต่งตั้ง
เลขาธิการของสำนักงาน

3.6.1.2 ร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. (ฉบับที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ ความเห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2560)

ภายหลังจากการประชุมคณะรัฐมนตรีวันที่ 4 ตุลาคม 2559 ที่มีมติอนุมัติหลักการของ ร่างพรบ.
พื้นที่เขตเศรษฐกิจฯ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้รับเรื่องเพื่อพิจารณาเป็นการเร่งด่วนตามคำสั่งของ
คณะรัฐมนตรี โดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้รับข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรีและความเห็นของ
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปประกอบการพิจารณาด้วย นอกจากนี้ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ก็มี
ประกาศใช้กฎหมายที่ออกตามรัฐธรรมนูญมาตรา 44 คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 2/2560
เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อเป็นตอบสนองนโยบายการพัฒนาพื้นที่ EEC ให้
เป็นรูปธรรม ไปจนกว่าร่าง พรบ. พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ จะมีผลบังคับใช้เป็นกฎหมาย

ทั้งนี้ ร่าง พรบ. พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ ได้เข้าสู่วิธีการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี อีกครั้งเมื่อวันที่
11 เมษายน 2560 โดยได้มีการเปลี่ยนชื่อจากเดิมร่างพรบ. พื้นที่เขตเศรษฐกิจฯ เป็น “**พระราชบัญญัติเขต
พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก**” (ร่าง พรบ. เขตพัฒนาพิเศษฯ) เพื่อให้มีสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกฎหมาย
ที่มุ่งเน้นการดำเนินนโยบายด้านการพัฒนาพื้นที่สามจังหวัดภาคตะวันออก และเพื่อส่งเสริมให้มีการดำเนิน
กิจกรรมทางเศรษฐกิจ ในพื้นที่ภาคตะวันออกให้เป็นแหล่งการค้าการลงทุนด้านต่าง ๆ อันจะเป็นประโยชน์ต่อ
การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม

ร่างพรบ. เขตพัฒนาพิเศษฯ ที่นำเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 เมษายน
2560 มีสาระสำคัญที่แตกต่างไปจากร่าง พรบ. พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ ฉบับเดิมที่คณะรัฐมนตรีได้ทำการ
พิจารณาเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2559 โดยได้มีการเพิ่มเติม ปรับปรุง แก้ไข บทบัญญัติต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(1) การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สุขภาพของประชาชนหรือชุมชน

ในการดำเนินโครงการหรือกิจการที่ดำเนินการภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่
จะต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สุขภาพของประชาชนหรือชุมชน เพื่อให้กระบวนการ
ในการพิจารณาและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการเพื่อการ
พัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปอย่างรวดเร็วและบรรลุตามวัตถุประสงค์ของการดำเนิน
นโยบายด้านการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มาตรา 8 ของร่างพรบ. เขตพัฒนาพิเศษฯ จึง
กำหนดให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติทำแต่งตั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการเพื่อพิจารณาให้ความ
เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการหรือกิจการนั้นเป็นการเฉพาะให้แล้วเสร็จ
ภายใน 1 ปีนับจากวันที่ได้รับรายงานนั้น

ในกรณีที่ไม่มีผู้ชำนาญการศึกษาลักษณะของสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจกรรมใด หรือมีแต่ไม่เพียงพอ ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีหน้าที่อนุญาต ให้มีผู้ชำนาญการศึกษาลักษณะของสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้นให้เพียงพอโดยเร็ว โดยไม่ให้นาบทบัญญัติเกี่ยวกับคุณสมบัติและการอนุญาตเป็นผู้ชำนาญการศึกษาลักษณะของสิ่งแวดล้อมที่จะมีสิทธิทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายว่าด้วยส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมาใช้บังคับ

(2) การปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่ง ที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

โดยมาตรา 9 ของร่าง พรบ. เขตพัฒนาพิเศษฯ กำหนดเพิ่มเติมให้คณะกรรมการนโยบายฯ มีอำนาจเสนอต่อคณะรัฐมนตรีโดยตรง เพื่อพิจารณาสั่งการให้มีการปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่ง ที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือทำการเสนอให้มีกฎหมายขึ้นใหม่เพื่อให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพ สะดวก และรวดเร็วยิ่งขึ้นได้

(3) ปรับปรุงและเพิ่มเติมองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายฯ

เพื่อให้คณะกรรมการนโยบายประกอบด้วยกรรมการที่มาจากภาคส่วนการเมืองและภาคราชการที่จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามมติของคณะกรรมการนโยบายและเพื่อให้การผลักดันการดำเนินนโยบายในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกบรรลุตามวัตถุประสงค์อย่างแท้จริง มาตรา ๑๐ ของร่างพรบ. เขตพัฒนาพิเศษฯ กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายฯ ประกอบด้วย

- 1) นายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ
- 2) รองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นรองประธานกรรมการ
- 3) กรรมการ
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข

- รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
- ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
- ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
- เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย
- เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
- ประธานกรรมการสภาพการการค้าแห่งประเทศไทย
- ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ประธานสมาคมธนาคารไทย
- ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งนายกรัฐมนตรีแต่งตั้ง จำนวนไม่เกิน 5 คน
- เลขาธิการของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายฯ (เป็นกรรมการและเลขานุการ)

(4) ปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายฯ

มาตรา 11 ของร่างพรบ. เขตพัฒนาพิเศษฯ กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายฯ มีหน้าที่และอำนาจ ในการกำหนดนโยบายเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ให้ความเห็นชอบแผนภาพรวม เพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แผนการดำเนินงาน แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาพรวม แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ ระบบสาธารณูปโภค และแผนการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร ภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ให้ความเห็นชอบแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค ประกาศกำหนดพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ อุตสาหกรรม เป้าหมายพิเศษ และสิทธิประโยชน์ที่จะให้แก่ผู้ประกอบการหรือผู้อยู่อาศัยในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษแต่ ละแห่ง อนุมัติแผนงาน โครงการ และงบประมาณในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก ประกาศ กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการร่วมลงทุนกับเอกชน หรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน ออกระเบียบและ ประกาศเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ พิจารณาอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทาน เป็นต้น

(5) อำนาจในการพิจารณาอนุมัติให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

เพื่อให้การดำเนินโครงการเพื่อพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และรวดเร็ว ได้มีการเพิ่มบทบัญญัติที่กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายมีอำนาจในการกำหนดกระบวนการพิจารณาการร่วมลงทุนกับเอกชน หรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน และกำหนดวิธีการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินการสำหรับโครงการประเภทหรือลักษณะใดเป็นการเฉพาะได้ ทั้งนี้ เนื่องจากโครงสร้างคณะกรรมการนโยบายฯ กับคณะกรรมการพิจารณาการให้เอกชนร่วมลงทุนมีลักษณะของการใช้อำนาจในลักษณะที่คล้ายคลึงกันเพราะมีกรรมกรโดยตำแหน่งที่มาจากหลายกระทรวงอยู่แล้วจึงไม่มีความจำเป็นที่ต้องผ่านการพิจารณาที่ซ้ำซ้อนกัน (ร่างมาตรา 12)

(6) เพิ่มอำนาจหน้าที่ของสำนักงานฯ

ได้มีการเพิ่มอำนาจหน้าที่ของสำนักงานฯ ในการลงทุนหรือร่วมลงทุนกับบุคคลอื่นทั้งในและต่างประเทศ การตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด และการกู้ยืมเงินเพื่อใช้จ่ายในกิจการของสำนักงานฯ เพื่อให้สำนักงานฯ สามารถประกอบกิจการที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ รวมทั้งให้ มีรายได้ที่เพียงพอเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายเพื่อการดำเนินงานต่อไป (มาตรา 15 (7) และ มาตรา 15 (9))

(7) คุณสมบัติและการคัดเลือกเลขาธิการ

ได้ทำการแก้ไขหลักการเกี่ยวกับการแต่งตั้งเลขาธิการโดยทำการตัดกระบวนการคัดเลือกผ่านคณะกรรมการคัดเลือกออกเสีย และได้ตัดข้อกำหนดคุณสมบัติของเลขาธิการที่จะต้องเป็นผู้ที่สัญชาติไทยออก เนื่องจากเป็นหลักการที่ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบันที่มีการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคมระหว่างประเทศมากขึ้น รวมทั้งได้แก้ไขอายุของเลขาธิการ จากเดิมที่กำหนดให้มีเป็นบุคคลอายุไม่เกิน 60 ปี เป็นอายุไม่เกิน 65 ปี

(8) การจัดทำแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ได้แก้ไขหลักการและขั้นตอนเกี่ยวกับการจัดทำแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แผนการใช้ประโยชน์ในที่ดินในภาพรวม แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค และแผนการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรที่สะดวกและรวดเร็วแก่ผู้ประกอบการและผู้อยู่อาศัย ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับประโยชน์สูงสุดและให้การใช้พื้นที่มีประสิทธิภาพ รวมตลอดทั้งแผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคใหม่ (มาตรา 29 - 30)

(9) แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบ สาธารณูปโภค

ได้มีการเพิ่มหลักการที่กำหนดให้ถือว่าแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคที่จัดทำขึ้นตามร่างพระราชบัญญัตินี้เป็นผังเมืองรวมตามกฎหมายว่า
ด้วยการผังเมืองสำหรับแต่ละจังหวัดที่อยู่ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยแผนผังดังกล่าวให้มีผลใช้
บังคับโดยไม่มีกำหนดเวลาสิ้นสุดอายุ (มาตรา 32)

(10) การจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ได้มีบทบัญญัติเพื่อทำการปรับปรุงหลักการกำหนดหน่วยงานผู้รับผิดชอบการดำเนินการจัดทำ
โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกใหม่ โดยให้คณะรัฐมนตรีมีอำนาจ
กำหนดให้หน่วยงานใดๆ ของรัฐ หรือสำนักงานฯ เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและ
ระบบสาธารณูปโภคทั้งที่อยู่ในเขตและนอกเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกแต่เพียงหน่วยงานเดียวก็ได้ เพื่อให้
การดำเนินการเป็นไปตามมาตรฐานเดียวกัน รวมทั้งกำหนดให้หน่วยงานของรัฐหรือสำนักงานฯ ซึ่งได้รับ
มอบหมายให้เป็นดำเนินการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคได้รับยกเว้นการดำเนินการตาม
กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคนั้นด้วย (มาตรา 34)

(11) การยกเว้นค่าธรรมเนียม

กำหนดให้สำนักงานฯ ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมในการ จดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมเกี่ยวกับ
ที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ (มาตรา 35)

(12) อำนาจอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทาน ของคณะกรรมการนโยบาย

เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการด้วยความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ จึงกำหนดเพิ่มอำนาจของ
คณะกรรมการนโยบายในการพิจารณาอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทาน ตามกฎหมายบางฉบับ ได้แก่
ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม 2515 (เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของ
กระทรวงการคลัง) กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยการชลประทานหลวง
กฎหมายว่าด้วย การประกอบกิจการพลังงาน กฎหมายว่าด้วยทางหลวงสัมปทาน กฎหมายว่าด้วยพลังงาน
นิวเคลียร์เพื่อสันติ รวมทั้งกฎหมายว่าด้วยการอื่นใดที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา (มาตรา 37)

(13) กำหนดวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษใหม่

ได้ทำการปรับปรุงการกำหนดวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษใหม่ โดย
มุ่งเน้นการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการผลักดันให้มีการลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่ง

หมายเหตุอุตสาหกรรมเป้าหมายตามกฎหมายว่าด้วยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และ
อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษตามที่คณะกรรมการนโยบายจะประกาศกำหนดตามมาตรา 39

(14) กระบวนการในการพิจารณาจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษใหม่

ได้เพิ่มเติมปรับปรุงกระบวนการในการพิจารณาจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษใหม่ โดยเพิ่ม
ข้อกำหนดในการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชน ที่เกี่ยวข้อง (มาตรา 40)

(15) การเสนอที่ดินเพื่อจัดตั้งเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษของเอกชน

ได้มีการเพิ่มหลักการกำหนดให้เอกชนหลายรายหรือรายใดรายหนึ่งสามารถเสนอที่ดินเพื่อจัดตั้ง
เป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษได้ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชน ใน
พื้นที่ให้มีส่วนร่วมในการดำเนินการ (มาตรา 42)

(16) อำนาจเลขาธิการตามกฎหมายอื่น

ได้มีการเพิ่มรายชื่อกฎหมายที่กำหนดให้เลขาธิการมีอำนาจในการอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต
หรือให้ความเห็นชอบ หรือรับจดทะเบียนหรือรับแจ้งตามกฎหมาย ได้แก่ กฎหมายว่าด้วยการขุดดินและถมดิน
กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร กฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเครื่องจักรกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข
กฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง กฎหมายว่าด้วยทะเบียนพาณิชย์ กฎหมายว่าด้วยโรงงาน และกฎหมายว่าด้วย
การจัดสรรที่ดิน รวมทั้งกำหนดให้สามารถกำหนดกฎหมายว่าด้วยการอื่นใดตามที่กำหนด ในพระราชกฤษฎีกา
เพิ่มเติมได้ เพื่อให้การดำเนินงานของสำนักงานฯ มีคล่องตัวสามารถอำนวยความสะดวกในการอนุมัติอนุญาต
แก่ผู้ประกอบการและผู้อยู่อาศัยในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ (มาตรา 43)

(17) ยกเลิกการจัดตั้งศูนย์บริการร่วมในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษออก

ได้ทำการตัดหลักการที่กำหนดให้มีการจัดตั้งศูนย์บริการร่วมในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษออก
เนื่องจากพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้เลขาธิการมีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติอนุญาตตามกฎหมายต่าง
ๆ ที่จำเป็นแล้ว การขออนุมัติอนุญาตจึงสามารถดำเนินการที่สำนักงานฯ ได้ โดยไม่จำเป็นต้องจัดตั้ง
ศูนย์บริการร่วมในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษอีก

(18) กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับการดำเนินการ

ได้กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออกตามคำสั่ง
หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 2/2560 เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลง
วันที่ 17 มกราคม พุทธศักราช 2560 ที่มีอยู่ในวันก่อนกฎหมายนี้ใช้บังคับ ทำหน้าที่คณะกรรมการนโยบายฯ
ไปพลางก่อนจนกว่าจะมีคณะกรรมการนโยบายตามพระราชบัญญัติ

กำหนดให้เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 2/2560 ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการของสำนักงานฯ ไปพลางก่อนจนกว่าจะมีการแต่งตั้งเลขาธิการตามพระราชบัญญัตินี้

กำหนดให้โอนบรรดาอำนาจหน้าที่ กิจการ ทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ ความรับผิดชอบ รวมทั้งงบประมาณของสำนักงานฯ เพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 2/2560 ไปเป็นของสำนักงานฯ

ซึ่งในการพิจารณา ร่าง พรบ. เขตพัฒนาพิเศษฯ เมื่อวันที่ 11 เมษายน คณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้วมีมติและกำหนดให้มีการดำเนินการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(1) คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบในหลักการร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ... ของกระทรวงอุตสาหกรรม ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว มีสาระสำคัญเป็นการกำหนดให้พื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และพื้นที่อื่นใดที่อยู่ในภาคตะวันออกตามที่ได้กำหนดเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกาเป็นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาอีกครั้งหนึ่งให้เป็นตามความเห็นของคณะรัฐมนตรี ดังนี้

ก. เพื่อให้มีกฎหมายที่เอื้อต่อการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกใช้บังคับให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว เห็นควรเสนอคณะรักษาความสงบแห่งชาติพิจารณาใช้อำนาจของหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติออกคำสั่งตามมาตรา 265 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ประกอบกับมาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557

ข. ควรกำหนดให้คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีอำนาจในการกำหนดนโยบายเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกส่วนการดำเนินการตามนโยบายของคณะกรรมการให้เป็นหน้าที่และอำนาจของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องต่อไป

ค. ควรเพิ่มรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ในร่างมาตรา 10

(2) ให้รับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงแรงงาน กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและธนาคารแห่งประเทศไทย อาทิ การกำหนดสิทธิประโยชน์ทางภาษีและการทำธุรกรรมทางการเงิน การดำเนินการปรับปรุงถ้อยคำและพิจารณาเพิ่มเติมข้อความบางประการในร่างพระราชบัญญัตินี้ ให้เรียบร้อยก่อนนำเข้าสู่กระบวนการในขั้นตอน

ต่อไป เพื่อประกอบการพิจารณาด้วย แล้วให้ส่งคณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา
ก่อนเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติต่อไป

(3) มอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) รับความเห็นของคณะรัฐมนตรีที่เห็น
ว่าเพื่อให้กฎหมายที่เกี่ยวกับการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกใช้บังคับให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว
เห็นควรเสนอคณะรักษาความสงบแห่งชาติพิจารณาใช้อำนาจของหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติออก
คำสั่งตามมาตรา 265 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ประกอบกับมาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญแห่ง
ราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 ไปดำเนินการต่อไป

(4) มอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมรับความเห็นของสำนักงานงบประมาณที่ให้เตรียมความ
พร้อมในส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณเพื่อเสนอขอตั้ง
งบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและเหมาะสมตามขั้นตอน ไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

(5) รับทราบแผนในการจัดทำกฎหมายลำดับรอง กรอบระยะเวลา และกรอบสาระสำคัญของ
กฎหมายลำดับรองที่ออกตามร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ

ที่ปรึกษาได้สืบค้นและทำการศึกษาคู่มือของสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ทำเนียบรัฐบาล
หน่วยงานต่าง ๆ ได้มีหนังสือตอบข้อคิดเห็นของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เสนอความเห็นเกี่ยวกับร่าง
พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ดังนี้

- **สำนักงานกฤษฎีกา** (นร 0106/609 ลว. 10 เมษายน 2560)

ให้ข้อสังเกตว่า กระบวนการตรากฎหมาย กำหนดให้ก่อนการตรากฎหมายทุกฉบับ รัฐบาลพึงต้อง
จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายให้รอบด้านและ
เป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ต่อประชาชน และนำมาประกอบการ
พิจารณาในการบวการตรากฎหมายทุกขั้นตอน ตามความในมาตรา 77 วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราช
อาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 ซึ่งหาได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังกล่าวข้างต้นแล้ว กรณีก็จะมิชอบด้วย
รัฐธรรมนูญ

- **สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ** (นร 0805/4021 ลว. 11 เมษายน 2560)

ให้ข้อสังเกตว่า ในประเด็นการได้มาซึ่งที่ดินหรือสิ่งสาธารณูปโภคอื่น ๆ โดยวิธีการถมทะเล เพื่อใช้
ประโยชน์ในการพัฒนาเขตพิเศษภาคตะวันออกนั้น ควรมีการดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง
กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยและกฎหมายว่าด้วยการประมง โดยจะต้องคำนึงถึงความสมดุล
ระหว่างผลประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจ และการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเล
ตลอดจนผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่ในระยะยาว โดยสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชน
ในกระบวนการตามกฎหมายและรัฐธรรมนูญบัญญัติไว้ด้วย

- ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.ผง. (21) 581/260 ลว. 10 เมษายน 2560)

ให้ข้อสังเกตว่า มาตรา 57 ที่กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายฯ เป็นผู้ออกประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขให้ถือปฏิบัติแทนธนาคารแห่งประเทศไทย ในเรื่องเกี่ยวกับการควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน อาจทำให้เกิดช่องโหว่ของกฎหมายที่จะส่งต่อการดูแลเสถียรภาพทางการเงินของประเทศ และถ้าหากเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินธนาคารแห่งประเทศไทยอาจไม่สามารถกำกับดูแลเงินทุนเคลื่อนย้ายระหว่างประเทศและอัตราแลกเปลี่ยนได้ทันการณ์ ดังนั้น ขอให้พิจารณายกเลิกความในมาตรา 57 ข้างต้น เพื่อให้ ธปท. สามารถออกมาตรการในการกำกับดูแลธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับเงินตราต่างประเทศได้ทันการณ์โดยใช้กฎหมายฉบับเดียวคือ พรบ.ควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน และ ธนาคารแห่งประเทศไทยจะทำการหารือกับคณะกรรมการนโยบายฯ ในการออกหลักเกณฑ์ภายใต้ พรบ.ควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน เพื่อให้สิทธิประโยชน์ในการทำธุรกรรมทางการเงินแก่ผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเป็นพิเศษต่อไป

- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (นร 1301/00091 ลว. 7 เมษายน 2560)

ให้ข้อสังเกตว่า มาตรา 55 และมาตรา 58 ที่กำหนดหลักเกณฑ์เงื่อนไข และวิธีการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่สามารถแตกต่างจากกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน และหากพิจารณารวมถึงกฎหมายว่าด้วยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมายด้วยนั้น มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องคำนึงถึงแนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการลงทุน รวมถึงการประเมินผลการดำเนินงานและความคุ้มค่าในการให้สิทธิประโยชน์ ซึ่งกำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน และกฎหมายว่าด้วยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อให้เกิดความสอดคล้อง ต่อเนื่องเชื่อมโยงกัน และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน อันจะส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุน มิให้เกิดความสับสนต่อการพิจารณาวางแผนการลงทุน เนื่องจากการลงทุนภาคเอกชนเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

- กระทรวงมหาดไทย (นร 0208.5/05877 ลว. 7 เมษายน 2560)

ให้ข้อสังเกตว่า มาตรา 30 มาตรา 31 และมาตรา 32 ที่กำหนดให้สำนักงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภค ให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี นับแต่วันที่คณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบแผนภาพรวม โดยมีให้นำกระบวนการตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองมาใช้บังคับ แต่ให้ดำเนินการตามมติของคณะกรรมการนโยบายฯ และเมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติแล้ว ให้ยกเลิกผังเมืองรวมตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองทั้งหมดโดยให้แผนผังดังกล่าวเป็นผังเมืองรวม นั้น กระทรวงมหาดไทยเห็นว่า รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 มาตรา 72 (2) ได้กำหนดให้มีการวางผังเมืองทุกระดับ และบังคับให้เป็นไปตามผังเมืองอย่างมีประสิทธิภาพและพัฒนาเมืองให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ และพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ.2534 มาตรา 8 ๑ ประกอบกับกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย พ.ศ.2557 ได้

กำหนดให้อำนาจกรมโยธาธิการและผังเมืองมีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง โดยพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 กำหนดหน้าที่ให้กรมโยธาธิการและผังเมือง หรือเจ้าพนักงานท้องถิ่น เป็นผู้วางผังเมืองและกำหนดกระบวนการวางผังเมืองให้ต้องมีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยคณะกรรมการผังเมืองเป็นผู้ให้ความเห็นชอบ ตลอดจนมีกระบวนการปิดประกาศเพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียยื่นคำร้องขอให้แก้ไขข้อกำหนดของร่างผังเมืองรวม ฉะนั้น หากกำหนดให้ไม่ต้องดำเนินการตามกระบวนการของกฎหมายดังกล่าว หลักการตามร่างพระราชบัญญัติฯ อาจขัดต่อรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย รวมทั้งการจัดทำแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน ฯลฯ ที่ครอบคลุมทั้ง 3 จังหวัดมีเขตพื้นที่ขนาดใหญ่ ต้องรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก การจัดทำให้มีรายละเอียดสมบูรณ์ครบถ้วนในทุกด้านต้องใช้เวลานาน หากมีการเร่งรีบจัดทำโดยไม่ดำเนินให้ละเอียดรอบคอบอาจส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ทั้ง 3 จังหวัดทั้งนี้ในพื้นที่ 3 จังหวัดดังกล่าว กรมโยธาธิการและผังเมืองมีผังเมืองรวมระดับจังหวัดครบถ้วนแล้ว และมีการวางผังเมืองรวมระดับเมืองและชุมชนจำนวน 29 ผัง จึงไม่จำเป็นต้องยกเลิกผังดังกล่าวแต่สมควรให้สำนักงานพิจารณากำหนดพื้นที่พัฒนาและหากมีข้อขัดข้อง ไม่สอดคล้องกับผังเมืองรวมที่มีอยู่ ก็สามารถที่จะดำเนินการแก้ไขผังเมืองรวมได้ตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองมาตรา 26/1

ข้อสังเกตต่อมา ในประเด็นที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการผังเมืองข้างต้น มาตรา 41 วรรค 3 ที่กำหนดว่า กรณีที่มีการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษขึ้น ก่อนการจัดทำวางแผนผังตามมาตรา 30 หากเขตดังกล่าวมีผังเมืองรวมใช้บังคับอยู่ก็ให้ผังเมืองรวมนั้นสิ้นผลการใช้บังคับ และสำนักงานอาจขอให้กรมโยธาธิการและผังเมืองแก้ไขผังเมืองรวมให้สอดคล้องกับเขตส่งเสริมเศรษฐกิจก็ได้ นั้น เห็นว่า การกำหนดให้ผังเมืองรวมสิ้นผลการใช้บังคับอาจเกิดช่องว่างในการบังคับใช้กฎหมายผังเมืองได้ หากเห็นว่าผังเมืองรวมที่ใช้บังคับอยู่ส่วนใด ไม่สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนา ก็สามารถที่จะดำเนินการแก้ไขผังเมืองรวมได้ตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 มาตรา 26/1

และข้อสังเกตสุดท้ายของกระทรวงมหาดไทย คือ มาตรา 33 ที่กำหนดให้มีการโอนอำนาจอนุญาต อนุมัติ ฯลฯ ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร และกฎหมายว่าด้วยการขุดดินและถมดิน ไปเป็นของเลขาธิการฯ โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด แต่ให้อำนาจเลขาธิการเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ใหม่แทนหลักเกณฑ์เดิมได้ หากหลักเกณฑ์ไม่เหมาะสม เห็นว่าหลักเกณฑ์เงื่อนไขตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารและกฎหมายว่าด้วยการขุดดินถมดินโดยส่วนใหญ่เป็นเรื่องเกี่ยวกับความมั่นคงแข็งแรง ความปลอดภัยของประชาชน หากมอบให้หน่วยงานอื่นกำหนดหลักเกณฑ์เงื่อนไขขึ้นใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชน ดังนั้น การแก้ไขควรดำเนินการเฉพาะประเด็นการอำนวยความสะดวกจะมีความเหมาะสมกว่า เป็นการเปลี่ยนแปลงในเรื่องความมั่นคงแข็งแรง และความปลอดภัย ควรต้องคงให้เป็นอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานตามกฎหมายดังกล่าวต่อไป

- **กระทรวงการคลัง** (กค. 1005/6749 ลว. 11 เมษายน 2560)

ให้ข้อสังเกตว่า ในประเด็นการกำหนดสิทธิประโยชน์ทางภาษีและการทำธุรกรรมทางการเงิน เป็นการให้สิทธิประโยชน์มากกว่าร่าง พรบ.เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ที่ผ่านการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2559 ซึ่งเป็นการยกเว้นไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอาจก่อให้เกิดผลกระทบและช่องโหว่ในการกำกับดูแลในเรื่องดังกล่าว ทั้งนี้ คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ควรกำหนดเฉพาะนโยบาย และให้หน่วยงานที่รับผิดชอบรับไปดำเนินการในทางปฏิบัติต่อไป จะเป็นการเหมาะสมมากกว่า

- **กระทรวงพาณิชย์** (พณ 0304/1708 ลว. 11 เมษายน 2560)

ให้ข้อสังเกตว่า การให้อำนาจสำนักงานคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกตามมาตรา 28 (9) และการให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ได้รับอนุญาตประกอบกิจการหรือผู้อาศัยในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษตามมาตรา 43 (4) นั้น ควรมีการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขโดย คำนึงถึงข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการนำของต้องห้ามเข้ามาและส่งออกป็นอกราชอาณาจักร ของต้องห้ามในการนำผ่านสินค้าที่ใช้ได้สองทาง รวมทั้งสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูงประกอบด้วย

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการมอบหมายให้เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือผู้ซึ่งเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมอบหมายในเรื่องการอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต ให้ความเห็นชอบ หรือรับจดทะเบียนหรือรับแจ้งตามกฎหมาย ดังนี้

(1) อำนาจในการอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต ให้ความเห็นชอบ หรือรับจดทะเบียนหรือรับแจ้งตามกฎหมายว่าด้วยทะเบียนพาณิชย์ นั้น อาจไม่สอดคล้องกับหลักการกระจายอำนาจ ที่กำหนดให้ถ่ายโอนภารกิจในการรับจดทะเบียนพาณิชย์ให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งปัจจุบันได้มีการกระจายอำนาจไปยังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นระดับเทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบลแล้ว ดังนั้น การรวมศูนย์อำนาจกลับมายังเลขาธิการคณะกรรมการนโยบาย พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก จึงอาจไม่สอดคล้องกับหลักการดังกล่าวข้างต้น

(2) อำนาจในการอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต ให้ความเห็นชอบ หรือรับจดทะเบียนหรือรับแจ้งตามกฎหมายอื่น ซึ่งอาจหมายรวมถึงการอนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจด้วย นั้น เห็นว่า พ.ร.บ. การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ได้กำหนดประเภทธุรกิจไว้ 3 บัญชี คือ บัญชีหนึ่ง ธุรกิจที่ไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบกิจการด้วยเหตุผลพิเศษ บัญชีสอง ธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความมั่นคงของประเทศหรือมีผลกระทบต่อศิลปวัฒนธรรม จารีตประเพณี ทัศนกรรมพื้นบ้าน หรือทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม บัญชีสาม ธุรกิจที่คนไทยยังไม่มีความพร้อมที่จะแข่งขันในการประกอบกิจการกับคนต่างด้าว หากเป็นกรณีตามร่างมาตรา 8 ที่กำหนดมอบอำนาจให้เลขาธิการ

คณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาตการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ย่อมถือได้ว่าร่างกฎหมายฉบับดังกล่าว เป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตาม พ.ร.บ.การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ดังนั้น การยกเว้นพระราชบัญญัตินี้จึงควรคำนึงถึงความสอดคล้องกับหลักการของพ.ร.บ.การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 เช่น กรณีการแจ้งขอหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน หรือกรณีได้รับหนังสืออนุญาตให้ประกอบอุตสาหกรรมหรือประกอบการค้าเพื่อส่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ตามมาตรา 12 รวมทั้งกรณีมีกฎหมายเฉพาะบัญญัติเรื่องการอนุญาตของคนต่างด้าวไว้เป็นการเฉพาะ ก็ให้ปฏิบัติตามกฎหมายนั้นๆ โดยมีให้นำกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวมาใช้บังคับ ตามมาตรา 13

- **กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี** (วท (ปคร) 0211/2410 ลว. 11 เมษายน 2560)

ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า ควรพิจารณาเพิ่มเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการอนุมัติหรือผ่อนปรนกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องในการนำนวัตกรรมและผลงานทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีไปใช้เพื่อการทดลองและทดสอบในเขตพื้นที่ที่กำหนด (Regulatory Sandbox) เพื่อให้มีสนามทดสอบ ทดลอง นวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่ที่ไม่อาจไม่สอดคล้องกับกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยอาศัยบทบัญญัติตามมาตรา 9 ของร่างพ.ร.บ.นี้ หรือกฎหมายอื่นใดในการดำเนินการต่อไป ทั้งการดำเนินการตามมาตรา 29 และมาตรา 40 ควรพิจารณากำหนดให้มีการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์เชิงพื้นที่ (Strategic Area Assessment) ที่คำนึงถึงด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ อย่างสมดุล และการมีส่วนร่วมด้วย

และมาตรา 30 วรรคสอง และวรรคสาม การจัดทำรายละเอียดของแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค ควรพิจารณาเพิ่ม "ระบบการบริหารจัดการน้ำ" ด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับร่าง มาตรา 7

- **กระทรวงสาธารณสุข**

ให้ข้อเสนอเพิ่มเติมว่า ให้มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขเป็นกรรมการใน คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ในร่างมาตรา 10 ด้วย และร่างมาตรา 30 วรรคหนึ่ง แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค เสนอให้ปรับปรุงเพิ่มเติมการดูแลสุขภาพและการจัดการด้านสาธารณสุข ที่เป็นปัจจัยพื้นฐานและมีความจำเป็นต่อการพัฒนาประชากรให้มีสุขภาพแข็งแรงพร้อมสำหรับการแข่งขันกับต่างประเทศในด้านต่าง ๆ

นอกจากนี้ องค์การภาคประชาสังคม¹⁰ ได้มีการวิพากษ์วิจารณ์ เรียกร้องให้ทบทวนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ หยุตละเมตสิทธิมนุษยชน สร้างการพัฒนาที่เป็นธรรม โดยประเด็นหลักที่ภาค

¹⁰ ได้แก่ เครือข่ายประชาชนผู้ไร้สิทธิเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เครือข่ายเพื่อนตะวันออก และเครือข่ายจับตาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ประชาสังคมไม่เห็นด้วยกับร่างกฎหมายฉบับนี้ ได้แก่ การให้เช่าที่ดินเป็นเวลานาน 99 ปี การรวบอำนาจในการให้ใบอนุญาตต่าง ๆ ไว้ที่หน่วยงานเดียว การให้มีคณะกรรมการชุดพิเศษในการพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ การให้อำนาจในการเวนคืนที่ดินและถมทะเล การยกเลิกการบังคับใช้กฎหมายผังเมือง เป็นต้น โดยภาคประชาสังคมได้ยื่นข้อเรียกร้องให้รัฐบาลจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องและวิเคราะห์ผลกระทบของกฎหมาย หรือ Regulatory Impact Assessment (RIA) ตามที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญฯ อย่างเคร่งครัด โดยให้องค์กรที่มีความเป็นอิสระและมีความเป็นกลางเป็นผู้ดำเนินการ และต้องเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการวิเคราะห์ผลกระทบของกฎหมายดังกล่าวด้วย¹¹

กล่าวได้โดยสรุปว่า กฎหมาย EEC มุ่งเน้นเพื่อให้เกิดการบูรณาการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม สาธารณูปโภค และกิจการอื่น ๆ อันเป็นการอำนวยความสะดวกในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก อันมีผลเป็นการยกเว้นบทบัญญัติในกฎหมายหลายฉบับที่อาจขัดหรือแย้งต่อการพัฒนา และเป็นอำนาจของคณะกรรมการ นโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ในการกำหนดนโยบายและอนุมัติแผนพัฒนาพื้นที่ รวมทั้งการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น ในการดำเนินโครงการเพื่อการพัฒนาโครงข่ายรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูก้าวสำคัญของประเทศ หากว่ามีบทบัญญัติใดตามกฎหมายของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ที่อาจก่อให้เกิดความล่าช้า กฎหมาย EEC ให้อำนาจในการดำเนินการเพื่อการขจัดความล่าช้าและความลักลั่นของการดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐไว้แล้ว นอกจากนี้ หากคณะกรรมการ นโยบายเห็นว่ากฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งใดก่อให้เกิดความไม่สะดวก ล่าช้า หรือมีความซ้ำซ้อนหรือเพิ่มภาระการดำเนินการโดยไม่จำเป็น ให้คณะกรรมการนโยบายเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้มีการดำเนินการเพื่อปรับปรุงกฎหมาย หรือกฎระเบียบต่างๆ

¹¹ แฉลงการณ์เครือข่ายจับตาเขตเศรษฐกิจพิเศษ เรื่อง การเรียกร้องให้รัฐบาลทำการวิเคราะห์ผลกระทบของร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและร่างพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษตามขั้นตอนของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ. ศ. 2560 มาตรา 77 <https://www.isranews.org/thaireform/thaireform-data/55751-economy.html>

ตารางที่ 3.6-1 เปรียบเทียบหลักกฎหมายเฉพาะกับร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ... (เฉพาะกฎหมายที่สำคัญ)

เรื่อง	กฎหมายเฉพาะ	ร่างพ.ร.บ.เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ...
1. ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแต่งตั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการหรือกิจการนั้นเป็นการเฉพาะ โดยต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปีนับแต่วันที่ได้รับรายงาน	พ.ร.บ.ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดหน้าที่ให้ผู้รับผิดชอบและมีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการ EIA คือ (1) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) (2) คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) (3) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)	ร่างมาตรา 8 กำหนดให้ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม คุณภาพของประชาชนหรือชุมชนตามที่มีกฎหมายกำหนด ให้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแต่งตั้งคณะกรรมการ ผู้ชำนาญการเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการหรือกิจการนั้น <u>เป็นการเฉพาะ</u> <u>โดยต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปีนับแต่วันที่ได้รับรายงาน</u>
2. ยกเลิกผังเมืองเดิมในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก	พ.ร.บ.การผังเมือง พ.ศ.2518 กำหนดหน้าที่ให้กรมโยธาธิการและผังเมือง หรือเจ้าพนักงานท้องถิ่นเป็นผู้วางผังเมืองและกำหนดกระบวนการวางผังเมืองให้ต้องมีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยคณะกรรมการผังเมืองเป็นผู้ให้ความเห็นชอบ ตลอดจนมีกระบวนการปิดประกาศเพื่อให้ผู้มี ส่วนได้เสียยื่นคำร้องขอให้แก้ไขข้อกำหนดของร่างผังเมืองรวม	ร่างมาตรา 30 มาตรา 31 และมาตรา 32 กำหนดให้สำนักงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนผังการใช้ ประโยชน์ที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภค ให้แล้วเสร็จ ภายใน 1 ปี นับแต่วันที่คณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบ แผนภาพรวม <u>โดยมิให้นำกระบวนการตามกฎหมายว่าด้วยการผัง</u> <u>เมืองมาใช้บังคับ แต่ให้ดำเนินการตามมติของ</u> <u>คณะกรรมการนโยบายและเมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติแล้ว ให้</u> <u>ยกเลิกผังเมืองรวมตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองทั้งหมดโดย</u> <u>ให้แผนผังดังกล่าวเป็นผังเมืองรวม</u>

ตารางที่ 3.6-1 เปรียบเทียบหลักกฎหมายเฉพาะกับร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ... (เฉพาะกฎหมายที่สำคัญ) (ต่อ)

เรื่อง	กฎหมายเฉพาะ	ร่างพ.ร.บ.เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ...
3. สิทธิการเช่าหรือให้เช่าที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เข้าได้ไม่เกิน 50 ปี และต่ออายุได้ไม่เกิน 49 ปี และงดเว้นค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนและภาษีอสังหาริมทรัพย์ตลอดอายุการเช่า	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 540 การเช่าอสังหาริมทรัพย์เช่าได้ไม่เกิน 30 ปี และต่ออายุได้อีกครั้งไม่เกิน 30 ปี พระราชบัญญัติการเช่าอสังหาริมทรัพย์เพื่อพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม พ.ศ. 2542 มาตรา 4 การให้เช่าที่ดินเพื่อการพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมสามารถกำหนดเวลาการเช่าเกิน 30 ปี แต่ไม่เกิน 50 ปี ซึ่งเมื่อครบกำหนดระยะเวลาเช่าแล้ว ผู้เช่าและผู้ให้เช่าอาจตกลงกันเพื่อต่อระยะเวลาการเช่าออกไปอีกมีกำหนดไม่เกิน 50 ปี มาตรา 5 ระบุว่า หากการเช่าที่ดินที่มีเนื้อที่เกินกว่า 100 ไร่จะต้องได้รับอนุมัติเป็นรายแปลง จากอธิบดีกรมที่ดิน ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง กล่าวคือ 1. ต้องเป็นการเช่าในเขตนิคมอุตสาหกรรม หรือเขตอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม ตามกฎหมายผังเมือง 2. ต้องเป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน มีความจำเป็นและไม่ใช่อุตสาหกรรมที่สงวนไว้สำหรับคนไทยเท่านั้น *และให้อธิบดีมีอำนาจเพิกถอนการจดทะเบียนการเช่าที่ฝ่าฝืนหรือมิได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด	ร่างมาตรา 52 ระบุว่า การเช่า เช่าช่วง ให้เช่า หรือให้เช่าช่วงที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ ในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ มิให้นำมาตรา 540 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติการเช่าอสังหาริมทรัพย์เพื่อพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม พ.ศ. 2542 มาใช้บังคับ ห้ามมิให้ทำสัญญาเช่า เป็นกำหนดเวลาเกิน 50 ปี ถ้าได้ทำสัญญากัน การต่อสัญญาเช่าอาจทำได้ แต่จะต่อสัญญาเกิน 49 ปีนับแต่วันครบ 50 ปี ไม่ได้ ร่างมาตรา 36 ในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมเกี่ยวกับที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ ที่สำนักงานได้มาตามมาตรา 35 ให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมทั้งปวง

ตารางที่ 3.6-1 เปรียบเทียบหลักกฎหมายเฉพาะกับร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ... (เฉพาะกฎหมายที่สำคัญ) (ต่อ)

เรื่อง	กฎหมายเฉพาะ	ร่างพ.ร.บ.เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ...
4. สิทธิในการถือกรรมสิทธิ์ที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อื่นของคนต่างด้าวไม่ต้องได้รับอนุญาตตามประมวลกฎหมายที่ดิน	ประมวลกฎหมายที่ดิน ต้องได้รับอนุญาต โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในหมวด 8 การกำหนดสิทธิในที่ดินของคนต่างด้าว มาตรา 86-96 กฎหมายว่าด้วยอาคารชุด	ร่างมาตรา 49 ผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการหรืออยู่อาศัยในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษซึ่งเป็นคนต่างด้าวและได้รับสิทธิตามมาตรา 48 (1) ให้มีสิทธิถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อื่นภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษได้โดยไม่ต้องได้รับอนุญาตตามประมวลกฎหมายที่ดิน หรือภายใต้การจำกัดสิทธิของคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุด แล้วแต่กรณี
5. การได้มาซึ่งที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อื่นๆ โดยวิธีการถมทะเล เพื่อใช้ประโยชน์ในการพัฒนาเขตพิเศษภาคตะวันออก	กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยการประมง	ร่างมาตรา 35 วรรค 3 ให้สำนักงานได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย และกฎหมายว่าด้วยการประมง ทั้งนี้ ให้ที่ดินที่เกิดขึ้นจากการถมทะเลเป็นทรัพย์สินของแผ่นดินที่สำนักงานมีอำนาจใช้ จัดหาประโยชน์ และดูแลรักษาเป็นการเฉพาะ

ตารางที่ 3.6-1 เปรียบเทียบหลักกฎหมายเฉพาะกับร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ... (เฉพาะกฎหมายที่สำคัญ) (ต่อ)

เรื่อง	กฎหมายเฉพาะ	ร่างพ.ร.บ.เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ...
6. กำหนดให้มีการโอนอำนาจอนุญาต อนุมัติ ฯลฯ ตามกฎหมายเฉพาะ 9 ฉบับให้เป็นอำนาจของเลขาธิการฯ	กฎหมายเฉพาะ 9 ฉบับต่อไปนี้ (1) กฎหมายว่าด้วยการขุดดินและถมดิน (2) กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร (3) กฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเครื่องจักร (4) กฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข (5) กฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง เฉพาะเพื่อการอนุญาตให้คนต่างด้าว ตามมาตรา 53 (1) หรือ (2) อยู่ต่อในราชอาณาจักร (6) กฎหมายว่าด้วยทะเบียนพาณิชย์ (7) กฎหมายว่าด้วยโรงงาน (8) กฎหมายว่าด้วยการจัดสรรที่ดิน (9) กฎหมายว่าด้วยการอื่นใดตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา กำหนดให้ผู้ดำเนินการหรือผู้กระทำได้รับอนุมัติ อนุญาต ใบอนุญาต หรือความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้น หรือต้องจดทะเบียนหรือแจ้งต่อหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้นก่อน	ร่างมาตรา 43 การดำเนินการหรือการกระทำใดภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายดังต่อไปนี้ หากกฎหมายกำหนดให้ผู้ดำเนินการหรือผู้กระทำได้รับอนุมัติ อนุญาต ใบอนุญาต หรือความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้น หรือต้องจดทะเบียนหรือแจ้งต่อหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้นก่อน ให้ถือว่า <u>เลขาธิการ</u>เป็นผู้มีอำนาจอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต หรือให้ความเห็นชอบ หรือเป็นผู้มีอำนาจในการรับจดทะเบียนหรือรับแจ้งตามกฎหมายนั้น

1.3 (ร่าง) ประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน

เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2560 คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก(คณะกรรมการนโยบาย EEC) ในการประชุมครั้งที่ 2/2560 ได้ให้เห็นชอบใน (ร่าง) ประกาศ คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. ((ร่าง) ประกาศ EEC Track) ตามที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ได้ทำการยกย่องขึ้น โดยเหตุผลของการออกประกาศฉบับนี้ คือ เพื่อให้การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จึงสมควรกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชน เป็นผู้ลงทุนเป็นการเฉพาะสำหรับโครงการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยคำนึงถึงหลักการความเป็นหุ้นส่วนระหว่างรัฐกับเอกชน หลักการเปิดเผย โปร่งใส ตรวจสอบได้ และมีมาตรการป้องกันการทุจริตทุกขั้นตอน ทั้งนี้ (ร่าง) ประกาศ EEC Track จะมีผลบังคับใช้เฉพาะกับโครงการ PPP ที่สำคัญและมีความพร้อมตามแผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC Project List) เท่านั้น ส่วนโครงการร่วมลงทุนกับเอกชนอื่นๆ ยังคงต้องปฏิบัติตามพ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 (พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ) เช่นเดิม

(ร่าง) ประกาศ EEC Track เป็นการยกระดับกฎหมายร่วมทุนในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ให้เป็นมาตรฐานสากล มีความโปร่งใส และรวดเร็วมากขึ้น พร้อมสนับสนุนให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนพัฒนา EEC โดยผ่านหลักการ 5Cs คือ

(1) **Certainty** อันเป็นการสร้างความชัดเจนในการพัฒนาโครงการและมาตรการส่งเสริมให้เอกชนร่วมลงทุนใน EEC

(2) **Consolidation** เพื่อการบูรณาการการทำงานร่วมกันของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อลดความซ้ำซ้อน ไม่จำเป็น

(3) **Concurrence** เป็นการดำเนินการคู่ขนานพร้อมรับฟังความคิดเห็นภาคเอกชนและภาครัฐในทุกขั้นตอน เพื่อสร้างความเป็นหุ้นส่วนระหว่างรัฐและเอกชน (Public-Private Partnership) ที่แท้จริง

(4) **Check & Balance** เป็นการเปิดเผยข้อมูล โปร่งใส และตรวจสอบได้ โดยให้รายงานและเปิดเผยข้อมูลโครงการให้คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน และสาธารณะ รวมทั้งให้นำแนวทางและวิธีการในการดำเนินการป้องกันการทุจริตหรือข้อตกหล่นคุณธรรมมาใช้ด้วย

(5) **Commitment** เป็นการกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการที่ชัดเจนเพื่อให้เกิดความมุ่งมั่นและรับผิดชอบในความสำเร็จของโครงการ

โดยสาระสำคัญของ (ร่าง) ประกาศ EEC Track มีดังนี้

1.3.1 การจัดทำรายงานการศึกษา และวิเคราะห์โครงการ

ในการเสนอโครงการ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายงานการศึกษา และวิเคราะห์โครงการ ตามที่สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สำนักงานฯ) กำหนด โดยให้หน่วยงานเจ้าของโครงการว่าจ้างที่ปรึกษาไทยและ/หรือที่ปรึกษาต่างประเทศ ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่สำนักงานฯ ประกาศกำหนด รายงานการศึกษาและการวิเคราะห์โครงการในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ต้องประกอบด้วย 3 ส่วน คือ (ก) บทสรุปผู้บริหาร (ข) การศึกษาและการวิเคราะห์โครงการ และ (ค) ภาคผนวก ซึ่งรายงานการศึกษาและการวิเคราะห์โครงการตาม (ร่าง) ประกาศ EEC Track นี้มีความคล้ายคลึงกับรายละเอียดที่กำหนดให้มีการนำเสนอโครงการตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ เป็นอย่างมาก แต่องค์กรที่ทำหน้าที่พิจารณารายละเอียดโครงการตาม (ร่าง) ประกาศ EEC Track ก่อนที่จะนำเสนอเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการร่วมลงทุนฯ เปลี่ยนจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เป็น“สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” และองค์กรที่ทำหน้าที่พิจารณาอนุมัติโครงการเปลี่ยนจากคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เป็น “คณะกรรมการนโยบายเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก”

ในกรณีที่โครงการจะต้องมีการให้เอกชนได้รับอนุมัติ อนุญาต สิทธิ สัมปทาน ใบอนุญาต ความเห็นชอบ หรือต้องจดทะเบียนหรือแจ้งต่อหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมาย หรือได้รับสิทธิประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง รวมถึงได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน หรือใช้ที่ดินที่อยู่ในความครอบครองดูแลของหน่วยงานของรัฐหรือที่ราชพัสดุ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอเรื่องดังกล่าวพร้อมกับรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ และให้ความเห็นของหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจในการดำเนินการใดที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (คณะกรรมการนโยบายฯ) ด้วย¹²

รายงานการศึกษาและการวิเคราะห์โครงการจะต้องมีรายละเอียดของการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ และความเสี่ยงของการดำเนินโครงการ รวมถึงรายละเอียดต่างๆ ดังต่อไปนี้

(ก) **บทสรุปผู้บริหาร** ประกอบด้วย สรุปรายละเอียดผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ข้อเสนอที่จะให้คณะกรรมการนโยบายฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการ และข้อเสนอที่จะให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ และ/หรือวงเงินงบประมาณรายจ่ายหรือวงเงินกู้ที่จะใช้ในการก่อหนี้ของโครงการด้วย ทั้งนี้ ในกรณีที่โครงการจะต้องมีการให้หน่วยงานเจ้าของโครงการหรือเอกชนได้รับ

¹² ข้อ 7 วรรคสอง ของ (ร่าง) ประกาศ EEC Track

อนุมัติ อนุญาต สิทธิ สัมปทาน ใบอนุญาต ความเห็นชอบ หรือต้องจดทะเบียนหรือแจ้งต่อหน่วยงานของ
รัฐ หรือคณะกรรมการตามกฎหมายหรือรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรี หรือได้รับสิทธิประโยชน์ใดๆ หรือใช้
ที่ดิน ที่อยู่ในความครอบครองดูแลของหน่วยงานของรัฐหรือที่ราชพัสดุ ให้นำเสนอเรื่องดังกล่าว
ประกอบการพิจารณาในส่วนนี้ด้วย

(ข) รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ จะต้องมียละเอียด ดังนี้

(1) **ความเป็นมาของโครงการ** อย่างน้อยประกอบด้วย ความสอดคล้องกับแผน
ยุทธศาสตร์ต่างๆ ของประเทศ (ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาล
แผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และแผนพัฒนารายสาขา) ความจำเป็นในการ
มีโครงการ (ประโยชน์ของโครงการต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการ/ภาครัฐ/ประชาชน/ประเทศ) การ
ดำเนินงานและการอนุมัติที่เกี่ยวข้องในอดีต

(2) **รายละเอียดของโครงการ** อย่างน้อยประกอบด้วย วัตถุประสงค์ เป้าหมาย ขอบเขต
ของโครงการ ลักษณะทางกายภาพ สถานที่ตั้ง สิ่งปลูกสร้าง เครื่องจักร อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่ใช้ ขนาดและ
กำลังการผลิต ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการของโครงการ เงินลงทุนเริ่มต้นและเงินลงทุนในอนาคต ต้นทุน
และค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการและบำรุงรักษาตลอดอายุของโครงการ กรอบระยะเวลาในการดำเนิน
โครงการตั้งแต่ศึกษาและวิเคราะห์โครงการจนถึงสิ้นสุดสัญญาร่วมลงทุน และความเห็นของภาคเอกชน
ต่อรายละเอียดของโครงการ

(3) **ความพร้อมของโครงการ** อย่างน้อยประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

(3.1) ความสอดคล้องและความพร้อมของโครงการอื่นที่มีอยู่ในปัจจุบันและที่จะ
เกิดขึ้นในอนาคต ทั้งในสาขาเดียวกันและในสาขาอื่นที่เกี่ยวข้อง

(3.2) การใช้พื้นที่และความพร้อมของพื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินโครงการ (การได้มา
และกรรมสิทธิ์)

(3.3) ความพร้อมของระบบคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องและ
จำเป็น ต่อการดำเนินโครงการ

(3.4) กฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการ

(3.5) การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนิน
โครงการ

(3.6) การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility) ในด้านต่างๆ ดังนี้

- **ความเป็นไปได้ทางเทคโนโลยี** : การวิเคราะห์ทางเลือกด้านเทคโนโลยี
โดยพิจารณาปัจจัยด้านต่างๆ อาทิ ความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายโครงการ ความเหมาะสม
ทางกายภาพ ความน่าเชื่อถือของเทคโนโลยี จำนวนผู้ผลิต (Manufacturer) และผู้จัดหาเทคโนโลยี

(Supplier) การผูกขาด ทางเทคโนโลยี การพัฒนาในอนาคต การใช้ทรัพย์สินทางปัญญาและสิทธิบัตร
ต่างๆ

- *ความเป็นไปได้ทางพาณิชย์ (Commercial)* : ภาพรวมและการวิเคราะห์อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ประเมินความต้องการ (Demand) ของโครงการ ประเมินการราคาและวิธีการจัดเก็บรายได้ ประเมินการรายได้ และที่มาของสมมติฐานที่ใช้

- *ความเป็นไปได้ทางการเงิน* : ประเมินการกระแสเงินสดรับและจ่าย ประเมินการผลตอบแทนสำหรับโครงการ (Project IRR) และที่มาของสมมติฐานที่ใช้ โดยให้คำนวณทั้งในลักษณะ ที่มีการสนับสนุนและไม่มีการสนับสนุนจากภาครัฐ การวิเคราะห์ความอ่อนไหว (Sensitivity Analysis)

- *ความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์* : ประเมินการ Externality เช่น การพัฒนาเมือง การลดใช้พลังงาน การลดระยะเวลา และที่มาของสมมติฐานที่ใช้

- *ความเป็นไปได้ทางสิ่งแวดล้อม* : การวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การจัดการผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และต้นทุน (ที่เป็นตัวเงินและไม่เป็นตัวเงิน และระยะเวลา) ในการจัดการ/เยียวยาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

(3.7) *ความเสี่ยงและการบริหารจัดการความเสี่ยงของโครงการ* การระบุความเสี่ยง โอกาส ที่จะเกิดเหตุการณ์ ผลกระทบในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ขึ้น และวิธีการในการบริหารจัดการความเสี่ยง โดยให้ระบุผู้รับผิดชอบและความสามารถ/ความพร้อมในการบริหารจัดการความเสี่ยงของผู้รับผิดชอบด้วย ทั้งนี้ อย่างน้อยจะต้องครอบคลุมความเสี่ยง ได้แก่ การได้มาซึ่งพื้นที่ในการดำเนินโครงการ การก่อสร้าง การขออนุญาตต่างๆ การดำเนินโครงการ (Operation) ด้านต้นทุนและค่าใช้จ่าย ด้านการจัดหาแหล่งเงินทุน ความพร้อมของโครงการอื่นที่เกี่ยวข้อง ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองการปกครอง (นโยบายและการสนับสนุนของรัฐบาล) ด้านกฎหมาย และด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ทั้งนี้ ให้มีความเห็นของภาคเอกชนต่อความเสี่ยงและการบริหารจัดการความเสี่ยงของโครงการด้วย

(3.8) การให้เอกชนร่วมลงทุน ให้กำหนดทางเลือกของรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนภายใต้การจัดสรรหน้าที่ ความรับผิดชอบ ความเสี่ยง และผลตอบแทน ในเรื่องดังต่อไปนี้

- การกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของรัฐและเอกชนในการดำเนินโครงการ ตั้งแต่การออกแบบ การจัดหาพื้นที่ในการดำเนินโครงการ การก่อสร้าง การจัดหาแหล่งเงินทุน การดำเนินโครงการ การบำรุงรักษาโครงการ และการลงทุนเพิ่มเติมในอนาคต ตลอดระยะเวลาของสัญญาร่วมลงทุน และความเป็นเจ้าของของทรัพย์สินโครงการในช่วงเวลาของสัญญาร่วมลงทุน รวมทั้งการกำหนดผลผลิตที่

เอกชนจะต้องส่งมอบ (Output Specification) และระดับในการบริการ (Level of Service) ที่เอกชนจะต้องส่งมอบ

- สิทธิประโยชน์ที่โครงการหรือเอกชนมีสิทธิหรือควรได้รับตามกฎหมายอื่น ที่เกี่ยวข้อง (เช่น BOI การใช้ที่ดินในความครอบครองของหน่วยงานของรัฐหรือที่ราชพัสดุ) และเหตุผลและความจำเป็นที่โครงการหรือเอกชนควรได้รับสิทธิประโยชน์ รวมทั้งวิธีการดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว ทั้งนี้ ให้ความเห็นของหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวด้วย

- การกำหนดความเสี่ยงระหว่างรัฐและเอกชน ทั้งนี้ หากมีความเสี่ยง ที่ต้องจัดสรรให้เอกชน แต่การรับความเสี่ยงดังกล่าวไม่จูงใจให้เอกชนร่วมลงทุน หรือจำกัดการแข่งขัน ของเอกชนที่สามารถเข้ามาร่วมลงทุน หรือทำให้ไม่สามารถจัดหาแหล่งเงินทุนจากสถาบันการเงินได้ หรือทำให้ต้นทุนในการดำเนินโครงการสูงขึ้นจนส่งผลกระทบต่อความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการ ให้เสนอแนวทางและวิธีการในการลดความเสี่ยงของเอกชน โดยอาจพิจารณาให้รัฐกำหนดมาตรการเพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงบางส่วนให้กับเอกชนก็ได้

- ผลตอบแทนระหว่างรัฐและเอกชนในการดำเนินโครงการ ทั้งนี้ ในกรณีที่โครงการ มีผลตอบแทนทางการเงินไม่เพียงพอหรือมีลักษณะของผลตอบแทนที่ไม่จูงใจให้เอกชนร่วมลงทุน หรือจำกัดการแข่งขันของเอกชนที่สามารถเข้ามาร่วมลงทุน หรือทำให้ไม่สามารถจัดหาแหล่งเงินทุนจากสถาบันการเงินได้

- ให้เสนอแนวทางและวิธีการให้การสนับสนุนเอกชนทั้งทางการเงิน (เช่น ร่วมลงทุนบางส่วน, Subsidy, Shadow Toll) และไม่ใช่การเงิน (เช่น การขยายระยะเวลาของสัญญา, การให้สิทธิในการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์, First Right on Network Extension) รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบท้ายประกาศ (จัดทำรายละเอียดโดย Roland Berger) และให้ความเห็นของหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนดังกล่าวด้วย

- ในกรณีที่โครงการจะต้องมีการให้เอกชนได้รับอนุมัติ อนุญาต สิทธิ สัมปทาน ใบอนุญาต ความเห็นชอบ หรือการจดทะเบียนหรือแจ้งต่อหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการหรือรัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีตามกฎหมาย และให้ความเห็นของหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวด้วย

- ในกรณีที่หน่วยงานเจ้าของโครงการมีความเห็นว่าไม่ควรใช้วิธีการคัดเลือกเอกชนโดยวิธีประมูล ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามที่สำนักงานฯ (ร่าง) ประกาศ EEC Track กำหนดพร้อมกับความเห็นของคณะกรรมการคัดเลือก

- ความพร้อมของหน่วยงานของรัฐ เช่น ความพร้อมของหน่วยงานเจ้าของโครงการและหน่วยงานของรัฐอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านหน้าที่และอำนาจ บุคลากร และงบประมาณ อย่างน้อยในเรื่องเกี่ยวกับการดำเนินการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนตาม (ร่าง) ประกาศ EEC Track การดำเนินโครงการร่วมกับเอกชน ทั้งในเรื่องหน้าที่และความรับผิดชอบของรัฐ การบริหารความเสี่ยงที่รัฐเป็นผู้รับผิดชอบ การดำเนินมาตรการเพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงบางส่วน และการสนับสนุนให้กับเอกชนทั้งในด้านการเงินและไม่ใช้การเงิน รวมถึงการให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ การอนุมัติ อนุญาต สิทธิ สัมปทาน ใบอนุญาต ความเห็นชอบ หรือการจดทะเบียนหรือรับแจ้งด้วยข้อจำกัดและแนวทางในการลดข้อจำกัดในการดำเนินการข้างต้นของหน่วยงานของรัฐ ภาระทางการเงินและการคลังต่อภาครัฐในการดำเนินโครงการ และการดำเนินมาตรการเพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงบางส่วนและการสนับสนุนให้กับเอกชนในด้านการเงิน รวมทั้งแหล่งเงิน และแนวทางในการจัดหาเงินในการดำเนินการดังกล่าว ทั้งนี้ ให้ความเห็นของภาคเอกชนต่อความพร้อมของหน่วยงานของรัฐข้างต้น

- ความเห็นของคณะทำงาน และหน่วยงานของรัฐอื่นที่เกี่ยวข้อง

(ค) **ภาคผนวก** อย่างน้อยประกอบด้วย รายละเอียดการประมาณการต่างๆ เกี่ยวกับความเป็นไปได้ทางพาณิชย์ ความเป็นไปได้ทางการเงิน ความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์ และข้อมูลสนับสนุนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

1.3.2 การตั้งคณะทำงานให้คำปรึกษาในการจัดทำรายงานการศึกษาโครงการ

ในการนำเสนอโครงการให้สำนักงานฯ¹³ แต่งตั้ง “คณะทำงาน” มีหน้าที่ในการให้คำปรึกษาการจัดทำรายงานการศึกษา และวิเคราะห์โครงการ เพื่อให้รายงานมีความครบถ้วนและเพียงพอสำหรับการนำเสนอคณะกรรมการนโยบายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ซึ่งคณะทำงานประกอบด้วย

- ผู้แทนสำนักงานฯ เป็นประธานคณะทำงาน
- ผู้แทนกระทรวงเจ้าสังกัด
- ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- ผู้แทนกรมโยธาธิการและผังเมือง
- ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
- ผู้แทนหน่วยงานของรัฐอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

¹³ ข้อ 5 (ร่าง) ประกาศ EEC Track

- ผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการเป็นเลขานุการ

ในกรณีที่มีการใช้จ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน ให้มีผู้แทนสำนักงานงบประมาณ หรือในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องมีการใช้จ่ายเงินจากเงินกู้ ให้มีผู้แทนสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ หรือในกรณีที่โครงการนั้นต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้มีผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หรือในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องใช้ที่ราชพัสดุ ให้มีผู้แทนกรมธนารักษ์ ร่วมเป็นคณะทำงานด้วย

1.3.3 กำหนดระยะเวลาของการดำเนินการในแต่ละขั้นตอนของการนำเสนอโครงการ

เพื่อความคล่องตัวและความรวดเร็วในการนำเสนอโครงการและการคัดเลือกเอกชนของโครงการ ใน EEC Project List อันเป็นการตอบสนองต่อนโยบายของรัฐบาลและเพื่อให้การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (ร่าง) ประกาศ EEC Track ได้กำหนดระยะเวลาของการดำเนินการในแต่ละขั้นตอนของการนำเสนอโครงการ ดังนี้

- ภายใน 7 วันนับแต่หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ แล้วเสร็จ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดส่งรายงานนั้นให้กระทรวงเจ้าสังกัด สำนักงานฯ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และหน่วยงานของรัฐอื่นที่เกี่ยวข้อง พิจารณาให้ความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องมีการใช้จ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน ให้สำนักงานงบประมาณ หรือในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องมีการใช้จ่ายเงินจากเงินกู้ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ พิจารณาให้ความเห็นด้วย¹⁴
- ให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง จัดส่งความเห็นให้หน่วยงานเจ้าของโครงการและสำนักงานฯ ภายใน 15 วันนับจากได้รับรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ¹⁵
- ภายใน 15 วันนับจากวันที่ได้รับความเห็นจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องครบถ้วน ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการ เสนอรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้อง ต่อสำนักงานฯ ในกรณีที่หน่วยงานเจ้าของโครงการมีการแก้ไขเพิ่มเติมรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ก็ให้จัดส่งรายงานในส่วนที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมด้วย ทั้งนี้ หากไม่สามารถนำเสนอสำนักงานได้ตามระยะเวลาที่กำหนด ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการชี้แจงเหตุผลและระยะเวลาที่จะจัดส่งให้สำนักงานฯ พิจารณากำกับติดตามต่อไป¹⁶

¹⁴ ข้อ 6 (ร่าง) ประกาศ EEC Track

¹⁵ ข้อ 6 วรรคสอง (ร่าง) ประกาศ EEC Track

¹⁶ ข้อ 7 (ร่าง) ประกาศ EEC Track

- ภายใน 15 วันนับจากวันที่สำนักงานฯ ได้รับรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการความเห็นของหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง และเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องครบถ้วนแล้ว ให้สำนักงานฯ นำเสนอคณะกรรมการนโยบายฯ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการ¹⁷ ในกรณีที่โครงการใดจะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน หรือจะต้องมีการใช้จ่ายเงินจากเงินกู้ เพื่อใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ หรือมีกฎหมายกำหนดให้ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา เมื่อคณะกรรมการนโยบายเห็นชอบหลักการของโครงการแล้ว ให้สำนักงานเสนอโครงการนั้นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการ และ/หรือวงเงินงบประมาณรายจ่ายหรือวงเงินกู้ที่จะใช้ ในการก่อหนี้ของโครงการด้วย

1.3.4 การคัดเลือกเอกชน

ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน พร้อมกับการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการว่าจ้างที่ปรึกษาไทยและ/หรือที่ปรึกษาต่างประเทศ ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่สำนักงานประกาศกำหนด เพื่อจัดทำร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุนในกรณีที่มีความจำเป็น ให้สำนักงานประสานงานกับสำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อพิจารณา ร่างสัญญาร่วมลงทุนและให้ความเห็นในเบื้องต้นในการจัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุน¹⁸

(ก) การแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชน

เมื่อคณะกรรมการนโยบายได้กำหนดโครงการที่ต้องดำเนินการตามประกาศนี้แล้ว ให้คณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือก ซึ่งประกอบด้วย ผู้บริหารสูงสุดของหน่วยงานเจ้าของโครงการหรือปลัดกระทรวงเจ้าสังกัด เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนกระทรวงเจ้าสังกัด ผู้แทนสำนักงาน และผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด เป็นกรรมการ และในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องมีการใช้จ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน ให้มีผู้แทนสำนักงบประมาณ หรือในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องมีการใช้จ่ายเงินจากเงินกู้ ให้มีผู้แทนสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะร่วมเป็นกรรมการด้วย และให้มีผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการหนึ่งคน เป็นกรรมการและเลขานุการ¹⁹

(ข) อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการคัดเลือก²⁰ ดังต่อไปนี้

- (1) พิจารณาให้ความเห็นชอบร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน ก่อนการประกาศเชิญชวน

¹⁷ ข้อ 8 (ร่าง) ประกาศ EEC Track

¹⁸ ข้อ 11 (ร่าง) ประกาศ EEC Track

¹⁹ ข้อ 12 (ร่าง) ประกาศ EEC Track

²⁰ ข้อ 13 (ร่าง) ประกาศ EEC Track

- (2) คัดเลือกเอกชน เจริญ และจัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือก
 - (3) เรียกให้หน่วยงานเจ้าของโครงการหรือเอกชนเข้าชี้แจงหรือจัดส่งข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง
 - (4) พิจารณาดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามความเห็นสมควร
- (ค) การว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อประเมินข้อเสนอของเอกชน และสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการคัดเลือก

หน่วยงานเจ้าของโครงการอาจว่าจ้างที่ปรึกษาไทยและ/หรือที่ปรึกษาต่างประเทศ ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่สำนักงานประกาศกำหนด เพื่อประเมินข้อเสนอของเอกชน และสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการคัดเลือกได้ โดยให้นำแนวทางและวิธีการของการดำเนินการป้องกันการทุจริตหรือข้อตกงคุณธรรม ตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 มาใช้กับการดำเนินการ ของคณะกรรมการคัดเลือกสำหรับโครงการที่มีลักษณะตามที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนด ทั้งนี้ คณะกรรมการนโยบายอาจกำหนดเงื่อนไขของการดำเนินการป้องกันการทุจริตหรือข้อตกงคุณธรรมเพิ่มเติมเป็นการเฉพาะสำหรับโครงการก็ได้

(ง) กรณีไม่ควรใช้วิธีการคัดเลือกเอกชนโดยวิธีการประมูล

ในกรณีที่หน่วยงานเจ้าของโครงการมีความเห็นว่าไม่ควรใช้วิธีการคัดเลือกเอกชนโดยวิธีการประมูล ข้อ 15 โดยวิธีประมูล ให้เสนอสำนักงานฯ พร้อมความเห็นของคณะกรรมการคัดเลือก เพื่อพิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการนโยบายพิจารณาให้ความเห็นชอบ พร้อมกับการเสนอรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ โดยให้สำนักงานฯ ประกาศรายละเอียดที่หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องจัดทำเพิ่มเติม ในการเสนอให้คัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีประมูล

เมื่อได้ผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชน ที่ได้รับคัดเลือกแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนดังกล่าวให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา โดยให้สำนักงานอัยการสูงสุดแจ้งผลการตรวจพิจารณาให้หน่วยงานเจ้าของโครงการภายใน 30 วันนับแต่วันที่ได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุน

เมื่อหน่วยงานเจ้าของโครงการได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณา ของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว ต่อสำนักงานฯ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการนโยบายพิจารณาภายใน 3 วันนับแต่วันที่ได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุนจากสำนักงานอัยการสูงสุด²¹

²¹ ข้อ 16 - 17 (ร่าง) ประกาศ EEC Track

ให้สำนักงานฯ ทำการเสนอคณะกรรมการนโยบายฯ เพื่อพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนภายใน 15 วันนับแต่วันที่ได้รับการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุน

เมื่อคณะกรรมการนโยบายฯ ให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือกต่อไป และให้หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจในการดำเนินการใดที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่ให้ความร่วมมือและอำนวยความสะดวกแก่สำนักงานหรือเอกชนที่ได้รับคัดเลือกในการดำเนินโครงการตามสัญญาร่วมลงทุนด้วย ในกรณีที่คณะกรรมการนโยบายไม่เห็นด้วยกับผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา หรือร่างสัญญาร่วมลงทุน ให้ส่งเรื่องคืนหน่วยงานเจ้าของโครงการเพื่อร่วมกับคณะกรรมการคัดเลือกพิจารณาทบทวน²²

1.3.5 การกำกับดูแลและติดตามผล²³

เมื่อได้มีการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้คณะกรรมการนโยบายฯ แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแล ประกอบด้วย

- ผู้แทนกระทรวงเจ้าสังกัด เป็นประธานกรรมการ
- กรรมการ คือ ผู้แทนสำนักงานฯ ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ผู้แทนเอกชนคู่สัญญา
- ผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการ เป็นกรรมการและเลขานุการ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแล มีดังต่อไปนี้

- (1) ติดตามกำกับดูแลโครงการให้มีการดำเนินงานตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุน
- (2) รายงานผลการดำเนินงาน ความคืบหน้า ปัญหา และแนวทางการแก้ไข ในการดำเนินโครงการตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุนต่อสำนักงานฯ อย่างน้อยหกเดือนต่อหนึ่งครั้ง
- (3) พิจารณาเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการ
- (4) พิจารณาให้ความเห็นต่อการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน
- (5) เรียกหน่วยงานเจ้าของโครงการหรือเอกชนคู่สัญญาเข้าชี้แจง หรือจัดส่งข้อมูล หรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานเจ้าของโครงการอาจว่าจ้างที่ปรึกษาไทยและ/หรือที่ปรึกษาต่างประเทศ ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่สำนักงานประกาศกำหนด เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลได้

²² ข้อ 18 (ร่าง) ประกาศ EEC Track

²³ ข้อ 19 - 20 (ร่าง) ประกาศ EEC Track

1.3.6 การแก้ไขสัญญา การทำสัญญาใหม่ และการยกเลิกสัญญา²⁴

ในกรณีที่จำเป็นต้องมีการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอเหตุผล และความจำเป็น ประเด็นที่ขอแก้ไข ผลกระทบจากการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน และรายละเอียดอื่นๆ ต่อคณะกรรมการกำกับดูแลเพื่อพิจารณาให้ความเห็น โดยให้หน่วยงานเจ้าของโครงการส่งร่างสัญญา ร่วมลงทุนให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา จากนั้นให้ทำการส่งข้อเสนอในการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ความเห็นของคณะกรรมการกำกับดูแล และร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด ไปยังสำนักงานฯ เพื่อเสนอคณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบต่อไป

ในกรณีที่การแก้ไขสัญญาส่งผลกระทบต่อขอบเขตของโครงการที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ เมื่อคณะกรรมการนโยบายฯ ได้ให้ความเห็นชอบการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้สำนักงานฯ เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบการแก้ไขสัญญานั้นด้วย

ก่อนสัญญาร่วมลงทุนจะสิ้นสุดลงอย่างน้อย 5 ปี และหน่วยงานเจ้าของโครงการประสงค์จะดำเนินโครงการโดยให้เอกชนร่วมลงทุนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนต่อไป ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอโครงการเสมือนเป็นโครงการใหม่

ในกรณีที่มีความพิพาทจนถึงที่สุดแล้วว่าเอกชนคู่สัญญามีส่วนร่วมในการทุจริตในโครงการ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการสามารถยกเลิกสัญญาร่วมลงทุนได้โดยไม่ต้องจ่ายชดเชยความเสียหายแก่เอกชนรายดังกล่าว

1.3.7 การรับฟังความเห็นจากภาคเอกชน²⁵

เมื่อคณะกรรมการนโยบายฯ ได้กำหนดให้โครงการใดดำเนินการให้เป็นไปตาม (ร่าง) ประกาศ EEC Track ให้สำนักงานประกาศข้อมูลโครงการที่จำเป็นให้สาธารณะทราบเป็นการทั่วไปทันที ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีการรับฟังความเห็นจากภาคเอกชนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานฯ ประกาศกำหนด และให้หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องจัดทำรายงานสรุปผลการรับฟังความเห็นจากภาคเอกชน และนำผลการรับฟังความเห็นจากภาคเอกชนมาประกอบการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ (ตามข้อ 1.3.1) และการจัดทำร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญา ร่วมลงทุน (ตามข้อ 1.3.4) ด้วย

1.3.7 การรายงานและเปิดเผยข้อมูล²⁶

เมื่อได้มีการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดส่งรายงานสรุปสาระสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน วิธีการคัดเลือกเอกชน และสำเนาสัญญาร่วมลงทุน ให้คณะกรรมการ

²⁴ ข้อ 21 - 23 (ร่าง) ประกาศ EEC Track

²⁵ ข้อ 24 - 26 (ร่าง) ประกาศ EEC Track

²⁶ ข้อ 27 - 29 (ร่าง) ประกาศ EEC Track

ป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน กระทรวงเจ้าสังกัด สำนักงานฯ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งเปิดเผยข้อมูลสาระสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน และวิธีการคัดเลือกเอกชนในรูปแบบที่เข้าใจง่ายให้สาธารณะทราบเป็นการทั่วไป ภายใน 30 วันนับจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุน

ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการและคณะกรรมการกำกับดูแลร่วมกันจัดทำรายงานผลการดำเนินโครงการในส่วนที่ไม่เป็นความลับทางการค้าของเอกชน และเปิดเผยให้สาธารณะทราบเป็นการทั่วไป รวมทั้งส่งสำเนารายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้องไปยังกระทรวงเจ้าสังกัด สำนักงาน และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ อย่างน้อยหกเดือนต่อหนึ่งครั้ง

เมื่อมีการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนและจัดส่งสำเนาสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขให้คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน กระทรวงเจ้าสังกัด สำนักงาน และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ด้วย รวมทั้งเปิดเผยข้อมูลสาระสำคัญของการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนในรูปแบบที่เข้าใจง่ายให้สาธารณะทราบเป็นการทั่วไป ภายใน 30 วันนับจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข

2. กฎหมายเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกที่มีผลบังคับใช้แล้ว

ณ วันที่ได้มีการส่งมอบรายงานการศึกษาในขั้นนี้ (5 มิถุนายน 2560) มีกฎหมายเกี่ยวกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเพียงฉบับเดียวที่มีผลบังคับใช้แล้ว คือ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 2/2560²⁷ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ที่ได้มีการประกาศในราชกิจจานุเบกษาบังคับใช้เป็นกฎหมายตั้งแต่วันที่ 17 มกราคม 2560 โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. 2557 และ ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 4/2560 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ที่ได้ประกาศ ณ วันที่ 16 มีนาคม 2560

3.6.1.3 คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 2/2560 เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

โดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินนโยบายส่งเสริมและสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนและการอำนวยความสะดวกในการประกอบกิจการอันเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และเพื่อกระจายการพัฒนาไปยังพื้นที่ต่าง ๆ โดยเหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่อันเป็นการ

²⁷ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 2/2560 เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (ฉบับเต็ม)
<http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2560/E/019/30.PDF>

พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ทั่วถึง ซึ่งนโยบายดังกล่าวสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ที่ครอบคลุมพื้นที่สามจังหวัดในภาคตะวันออก คือ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และเขตจังหวัดอื่นที่ติดต่อหรือเกี่ยวข้อง ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาด้วยความพร้อมด้านการคมนาคม การขนส่ง โครงสร้างพื้นฐาน ความต้องการของผู้ประกอบการ การจัดหาทรัพยากรต่าง ๆ และความเชื่อมโยงกับศูนย์กลางเศรษฐกิจอื่น ๆ แต่โดยที่การดำเนินการดังกล่าวอยู่ระหว่างการจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวข้อง กรณีจึงมีความจำเป็นต้องกำหนดมาตรการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกขึ้นเพื่อดำเนินการไปพลางก่อนการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการนี้ เพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว อันจะเป็นประโยชน์ต่อการปฏิรูประบบเศรษฐกิจ การยกระดับคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ ตลอดจนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยรวม

โดยสาระสำคัญของคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 2/2560 เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก คือ เป็นการออกกฎหมายโดยเร่งด่วนเพื่อการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง รวมถึงเขตจังหวัดอื่นที่ติดต่อหรือเกี่ยวข้องโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี ซึ่งจะเป็นการกำหนดและการปรับปรุงการใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ และการจัดให้มีการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกกระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (หรือ EEC) อันจะทำให้พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและพื้นที่ต่อเนื่องมีการพัฒนาอย่างสมบูรณ์และยั่งยืน การมีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ รวมทั้งสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมและจำเป็นต่อการอยู่อาศัย การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การสาธารณสุข การศึกษา และการอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างเพียงพอได้มาตรฐานสากล และมีความต่อเนื่องเชื่อมโยงกัน

คำสั่งหัวหน้า คสช. ฉบับนี้ กำหนดให้มี “คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน โดยมีรองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายจำนวนไม่เกิน 2 คน ทำหน้าที่เป็นรองประธานกรรมการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทำหน้าที่เป็นกรรมการ และให้มีกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งนายกรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งอีกไม่เกิน 6 คน

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ได้แก่ กำหนดนโยบายและอนุมัติแผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก อนุมัติแนวทาง หลักเกณฑ์ และวิธีการดำเนินการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก รวมตลอดทั้งการดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นไปอย่างเหมาะสมและต่อเนื่องเชื่อมโยงกันอย่างสมบูรณ์

กำหนดให้มี “คณะกรรมการบริหารการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” หรือเรียกโดยย่อว่า “กรศ.” ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นประธานกรรมการ มีรัฐมนตรี

ประจำสำนักนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นกรรมการ มีเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ปลัดกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และกรรมการอื่นทั้งจากส่วนกลางและส่วนภูมิภาค เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง รวมถึงผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งนายกรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งอีกไม่เกิน 10 คน อำนาจหน้าที่ของ กรศ. ได้แก่ นำเสนอแผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกต่อคณะกรรมการนโยบายเพื่อพิจารณาอนุมัติ โดยให้ข้อมูลและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ประกอบด้วย ให้ความเห็นชอบแผนงานหรือโครงการของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง การพิจารณาเงินรายจ่าย เสนอแนวทางหลักเกณฑ์ และวิธีการดำเนินการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ตลอดจนการดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องต่อคณะกรรมการนโยบายเพื่อพิจารณาอนุมัติ ติดตามและประเมินผลของหน่วยงานรัฐและรายงานต่อคณะกรรมการนโยบายเพื่อทราบเป็นระยะ ๆ

ทั้งนี้ข้อกำหนดว่า กรศ. ต้องประชุมอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง โดยให้มี **สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก** หรือเรียกโดยย่อว่า “**สกรศ.**” เป็นหน่วยงานภายในกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการสนับสนุนการดำเนินการของคณะกรรมการนโยบาย และ กรศ. โดยมีอำนาจหน้าที่ เช่น บริหารการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกในภาพรวม ประสานงานกับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในการจัดเตรียมแผนงานและโครงการต่าง ๆ ศึกษา วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน รวมถึงสนับสนุนการมีส่วนร่วมขององค์กรส่วนท้องถิ่น องค์กรเอกชน และประชาชนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก นอกจากนี้ ให้มี **เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก** เป็นผู้บังคับบัญชาของผู้ปฏิบัติงานใน สกรศ. ซึ่งนายกรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีเป็นผู้พิจารณาแต่งตั้งและสามารถถอดถอนเลขาธิการได้ตามความเหมาะสม

3.6.1.4 พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน และประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 2/2560 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2560) ได้กำหนดสิทธิประโยชน์ของกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ดังนี้

(1) มาตรการทางภาษี

- การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล (มาตรา 31)
- การยกเว้นอากรเครื่องจักร (มาตรา 28)

- การยกเว้นอากรวัตถุดิบผลิตเพื่อส่งออก (มาตรา 36)

(2) สิทธิประโยชน์ที่มิใช่ภาษี

- การอนุญาตให้คนต่างด้าวเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อศึกษาเล่าเรียนทางการลงทุน (มาตรา 24)
- อนุญาตให้นำช่างฝีมือและผู้ชำนาญการ รวมถึงคู่สมรสและบุคคลที่อยู่ในอุปการะของบุคคลดังกล่าว เข้ามาทำงานในกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน (มาตรา 25 - 26)
- ได้รับอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินเพื่อประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน (มาตรา 27)
- ได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกราชอาณาจักรเป็นเงินตราต่างประเทศได้ ในกรณีที่เงินนั้นเป็นเงินทุน เงินปันผล หรือผลประโยชน์อื่นที่เกิดจากเงินทุนที่ได้มีการนำเข้ามาในราชอาณาจักร เงินกู้ต่างประเทศ และเงินที่มีข้อผูกพันกับต่างประเทศ ตามสัญญาเกี่ยวกับสิทธิหรือการบริการต่าง ๆ (มาตรา 37)

ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 4/2560 กำหนดสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมสำหรับประเภทอุตสาหกรรมเป้าหมาย ที่ดำเนินกิจการตั้งอยู่ในพื้นที่ 3 จังหวัด (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) ที่ได้มีการยื่นคำร้องขอรับการส่งเสริมการลงทุนภายในวันที่ 29 ธันวาคม 2560 โดยจะได้รับสิทธิและประโยชน์เพิ่มเติมจากการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล กล่าวคือ จะได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการลงทุนในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราปกติ เป็นระยะเวลา 5 ปี นับแต่วันที่กำหนดระยะเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสิ้นสุดลง

ประเภทอุตสาหกรรมเป้าหมายกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Growth Engine) ที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่ได้รับสิทธิการลดหย่อนภาษีเพิ่มเติมตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 4/2560 ได้แก่

- (1) ยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation Automotive)
- (2) อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics)
- (3) การท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism)
- (4) อาหารแห่งอนาคต (Food for the Future)
- (5) เครื่องจักรอัตโนมัติและหุ่นยนต์ (Automation and Robotics)
- (6) การบิน (Aviation)

- (7) เคมีชีวภาพและปิโตรเคมีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Biochemicals and Eco-friendly Petrochemical)
- (8) ดิจิทัล (Digital)
- (9) การแพทย์ครบวงจร (Medical Hub)
- (10) กิจกรรมสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เช่น กิจกรรมพัฒนาระบบ สาธารณูปโภคพื้นฐานและโลจิสติกส์ กิจกรรมด้านการวิจัยและพัฒนา และบริการสนับสนุน ด้านเทคโนโลยี โดยมีรายละเอียดประเภทกิจการตามบัญชีท้ายของประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 2/2557 ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2557 เรื่อง นโยบายการส่งเสริมการลงทุน

3.6.1.5 พระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560

เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และยกระดับประเทศไทยไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง โดยอาศัยการลงทุนในกิจการในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่สำคัญ (Investment-led growth) โดยใช้วิธีการเจรจาต่อรองในการกำหนดสิทธิประโยชน์และเงื่อนไขเฉพาะโครงการอันการเพิ่มเครื่องมือในการชักจูงการลงทุนเพื่อให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันกับประเทศคู่แข่งในการดึงดูดกิจการในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่สำคัญมาลงทุนในประเทศไทย จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 (พรบ. การเพิ่มขีดความสามารถ) โดยได้มีการประกาศบังคับใช้ในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2560

สาระสำคัญของพรบ. การเพิ่มขีดความสามารถฯ มี ดังนี้

(1) อุตสาหกรรมเป้าหมาย

พรบ. การเพิ่มขีดความสามารถฯ กำหนดว่า “อุตสาหกรรมเป้าหมาย” หมายถึง อุตสาหกรรมที่สอดคล้องกับศักยภาพของประเทศ สร้างประโยชน์อย่างสูงต่อเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ และสามารถเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศได้อย่างยั่งยืน ซึ่งต้องเป็นอุตสาหกรรมประเภทใหม่ที่ไม่เคยมีการผลิตหรือการให้บริการ ในประเทศมาก่อน หรือเป็นอุตสาหกรรมที่มีการใช้เทคโนโลยีใหม่หรือใช้ความรู้ในการผลิตขั้นสูง เพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาและส่งเสริมนวัตกรรม ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนด

(2) คณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

คณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย (คณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถฯ) ประกอบด้วย นายกรัฐมนตรีในฐานะเป็นประธาน รองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายจากนายกรัฐมนตรีทำหน้าที่เป็นรองประธาน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ผู้อำนวยการสำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมแห่งชาติ เป็นกรรมการ และให้เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ทำหน้าที่เป็นกรรมการและเลขานุการ

โดยองค์ประชุมของคณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถฯ จะต้องมีกรรมการมาประชุมไม่ต่ำกว่ากึ่งหนึ่ง การมีมติชี้ขาดให้ถือตามเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งให้มีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าหากว่ามีคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ คณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถฯ จะมอบอำนาจให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกระทำการใด ๆ แทน หรือแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ เพื่อให้กระทำการใด ๆ ตามที่มอบหมาย หรือเรียกบุคคลใดซึ่งเกี่ยวข้องมาให้ข้อเท็จจริง คำอธิบาย คำแนะนำ หรือความเห็นก็ได้

คณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถฯ มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- กำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ รวมทั้งจัดทำแผนเกี่ยวกับการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย
- ประกาศกำหนดประเภทอุตสาหกรรม เป้าหมาย และลักษณะของกิจการในอุตสาหกรรมเป้าหมาย
- กำหนดกรอบแนวทางในการสรรหาและเจรจาเพื่อให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย
- ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้สิทธิและประโยชน์ รวมทั้งอนุมัติการส่งเสริมได้รับสิทธิและประโยชน์การกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ได้รับการส่งเสริมแต่ละรายต้องปฏิบัติ และการเพิกถอนการให้สิทธิและประโยชน์ตามพรบ. การเพิ่มขีดความสามารถฯ
- ออกระเบียบเกี่ยวกับการรับเงิน การจ่ายเงิน และการเก็บรักษาเงิน อนุมัติการจ่ายเงินสนับสนุนของกองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย
- ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุน รวมทั้งประเมินความคุ้มค่าในการให้สิทธิและประโยชน์

- ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุน รวมทั้งประเมินความคุ้มค่าในการให้สิทธิและประโยชน์แก่ผู้ได้รับการส่งเสริมพร้อมทั้งรายงานผลการประเมินดังกล่าวต่อ คณะรัฐมนตรี

(3) คณะอนุกรรมการสรรหาและเจรจา

ให้มีคณะอนุกรรมการสรรหาและเจรจากณะหนึ่ง โดยมีรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน อนุกรรมการ เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเป็นกรรมการและเลขานุการ ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ผู้แทนกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม และผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นอนุกรรมการ

คณะอนุกรรมการสรรหาและเจรจากมีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการสรรหาและเจรจากับผู้ประกอบการเพื่อให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายตามกรอบแนวทางในการสรรหาและเจรจา ตามที่คณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถ กำหนด รวมทั้งทำการนำเสนอบันทึกสรุปผลการเจรจา เพื่อให้คณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถ พิจารณออนุมัติให้สิทธิ และประโยชน์แก่ผู้ขอรับการส่งเสริมได้รับสิทธิและประโยชน์ตามพระราชบัญญัตินี้

(4) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถ ซึ่งเหมือนกับที่สำนักงาน เป็นสำนักงานเลขานุการให้กับคณะกรรมการส่งเสริม การลงทุน โดยมีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบงานธุรการ งานประชุมและกิจการต่าง ๆ ด้านการปฏิบัติ การติดตามและตรวจสอบกิจการของผู้ได้รับการส่งเสริม และรายงานผลการติดตามและตรวจสอบ เพื่อเสนอคณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถ พิจารณออนุมัติการจ่ายเงินสนับสนุนจากกองทุน รายงานสภาพปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการของผู้ได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัตินี้ เป็นต้น

นอกจากนี้ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในฐานะสำนักงานเลขานุการยังมีหน้าที่ในการประสานงานและร่วมมือกับส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานเอกชนในการ ดำเนินการด้านวิชาการ การศึกษาและวิเคราะห์ทิศทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อเสนอ คณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถ ให้ทำการกำหนดประเภทอุตสาหกรรมเป้าหมาย ทำศึกษา และวิเคราะห์แนวทางในการส่งเสริม และพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายของต่างประเทศเพื่อเป็นข้อมูลในการสนับสนุนการปฏิบัติงาน เก็บรวบรวมข้อมูลและจัดทำสถิติเกี่ยวกับ ผู้ประกอบการใน อุตสาหกรรมเป้าหมาย การประเมินผลการดำเนินงานของกองทุน รวมทั้งประเมินความคุ้มค่าในการให้ สิทธิและประโยชน์แก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเป้าหมาย

(5) สิทธิประโยชน์ตาม พรบ. การเพิ่มขีดความสามารถ

สิทธิประโยชน์ตามพรบ. การเพิ่มขีดความสามารถ แบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1) การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไม่เกิน 15 ปี

ปัจจุบัน พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุนสามารถให้ สิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ได้สูงสุด ไม่เกิน 8 ปี (และเพิ่มขึ้นเป็น 13 ปี จากการแก้ไข พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน) และสามารถให้สิทธิประโยชน์ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50 อีก 5 ปี ซึ่งพรบ. การเพิ่มขีดความสามารถ นั้นจะสามารถให้สิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลได้สูงสุด ถึง 15 ปี อย่างไรก็ตามจะไม่มีทำให้ลดหย่อน ภาษีเงินได้นิติบุคคลภายใต้กฎหมายฉบับนี้ อีกทั้งโครงการที่ได้รับการส่งเสริมฯ ภายใต้พรบ. การเพิ่มขีดความสามารถฯ แล้วจะไม่สามารถได้รับสิทธิประโยชน์ภายใต้ พรบ. ส่งเสริมการลงทุน ได้อีก

2) เงินสนับสนุนจากกองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (10,000 ล้านบาท)

การจัดตั้งกองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย มีวัตถุประสงค์ เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่าย ในการลงทุน การวิจัยและพัฒนา การส่งเสริม นวัตกรรม หรือการพัฒนาบุคลากรเฉพาะด้าน ของกิจการในอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยสัดส่วนการได้รับเงินสนับสนุนเป็นรายละเอียด ที่จะต้องเจรจากันอย่างเหมาะสมและเกิดความคุ้มค่ากับเงินสนับสนุนโดยต้องคำนึงประโยชน์ของ ภาคอุตสาหกรรมไทยและประเทศไทยเป็นหลัก

3) สิทธิประโยชน์อื่น ๆ ตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน

ผู้ได้รับการส่งเสริมอาจได้รับสิทธิและประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง ได้แก่ สิทธิและประโยชน์ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน แต่ไม่รวมถึงสิทธิและประโยชน์ในการได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล สิทธิและประโยชน์ในการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล สิทธิและประโยชน์ในการได้รับเงินสนับสนุนจากกองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย

3.6.1.6 พระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 (Multimodal Transport Operator หรือ MTO)

นโยบาย Cluster เป็นการยกระดับพื้นที่ที่มีศักยภาพและเป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อรองรับกิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและอุตสาหกรรมแห่งอนาคต โดยจะมีการเชื่อมโยงขององค์ประกอบต่าง ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ Cluster ทั้งผู้ผลิตต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ อุตสาหกรรม สนับสนุน สถาบันการศึกษา สถาบันวิจัย องค์กรของรัฐและเอกชน รวมทั้งจะมีการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างการบูรณาการในด้านต่าง ๆ เช่น การพัฒนานคนและเทคโนโลยี การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงทั้งระบบและมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ การขนส่งระบบโลจิสติกส์ (Logistics) เป็นกระบวนการบริหารจัดการในการวางแผนดำเนินการ และการควบคุม เพื่อให้เกิดการผลิต การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ และการกระจายสินค้า ตั้งแต่ยังเป็นวัตถุดิบ ผ่านการผลิตเป็นสินค้า บริการ และส่งมอบให้กับลูกค้า ให้ถูกที่ ถูกเวลาสอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า

ดังนั้น ระบบโลจิสติกส์จึงมีความสำคัญและเป็นปัจจัยของความสำเร็จต่อการประกอบธุรกิจในทางการค้าและธุรกิจทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก ซึ่งแนวคิดเกี่ยวกับการจัดการระบบโลจิสติกส์นั้นเป็นการมุ่งเน้นในการจัดหา จัดเก็บและขนส่งสินค้าจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่งเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่สินค้าหรือภาพลักษณ์ของสินค้าและการบริการของบริษัทผู้ดำเนินกิจการ อันเป็นการตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภคและผู้ใช้บริการในการได้สินค้าที่ไม่มีความชำรุดเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง ตลอดจนเป็นการลดต้นทุน ลดความเสี่ยงของการดำเนินธุรกิจและเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับผู้ประกอบการได้เป็นอย่างดี และด้วยความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการสื่อสารและพฤติกรรมของผู้บริโภคที่ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องสนองตอบต่อความต้องการผู้บริโภคโดยการจัดให้มีการขนส่งสินค้าในรูปแบบ Door-to-Door หรือ Terminal-to-Terminal มากขึ้น ทำให้รูปแบบของการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศในปัจจุบันจึงมีการให้บริการการขนส่งที่หลายรูปแบบต่อเนื่องกัน โดยอาจเป็นรูปแบบการขนส่งร่วมกันของการทางรถยนต์ ทางราง ทางอากาศและทางเรือในประเทศต้นทางและปลายทาง ซึ่งในการขนส่งของระหว่างประเทศโดยใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนี้ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ส่งของและผู้ขนส่งอย่างมาก แต่อย่างไรก็ตาม หากมีความบกพร่องเสียหายเกิดขึ้นก็จะก่อให้เกิดความยุ่งยากในการบังคับใช้กฎหมายหลายฉบับเช่นกัน

กฎหมายที่ใช้บังคับกับการให้บริการในระบบโลจิสติกส์ หรือการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศ (ไม่รวมการขนส่งทางไปรษณีย์) มีดังนี้

- 1) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วยการรับขน
- 2) พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534
- 3) พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548

4) พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556

5) พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

เพื่อให้สอดคล้องกับโครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ ตอบสนองนโยบาย Cluster ที่ปรึกษาได้มุ่งเน้นการศึกษาบทวนกฎหมายในส่วนพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 (“พรบ. ขนส่งต่อเนื่องฯ”) โดยบทบัญญัติในกฎหมายนี้นับได้ว่าเป็นการพัฒนาของกฎหมายในการดำเนินการให้เท่าทันต่อการเปลี่ยนแปลงของวิถีปฏิบัติทางการค้าและนโยบายของรัฐในการเอื้อต่อการค้าระหว่างประเทศอีกทั้งเป็นไปในทางที่สอดคล้องส่งเสริมกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport)

พรบ. ขนส่งต่อเนื่องฯ เป็นกฎหมายเฉพาะ กล่าวคือ หากปรากฏว่ามีกฎหมาย กฎ หรือ ข้อบังคับอื่นใด หากมิได้กำหนดไว้หรือมีการกำหนดไว้เป็นการขัดหรือแย้งกับบทบัญญัตินี้ ให้ถือตามที่ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ โดยสาระสำคัญของ พรบ. ขนส่งต่อเนื่องฯ มีดังนี้

พรบ. ขนส่งต่อเนื่องฯ กำหนดให้ “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” หมายถึง การรับขนที่มีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องฉบับเดียว โดยจะต้องเป็นระหว่างประเทศ ดังนั้น การขนส่งระหว่างประเทศโดยใช้วิธีการขนส่งรูปแบบเดียวหรือการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบภายในประเทศ จะไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของพรบ. ขนส่งต่อเนื่องฯ “ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง” หมายถึง บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะตัวการและเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญาไม่ว่าการดำเนินการตามสัญญานั้นจะเป็นการทำได้ด้วยตนเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย แต่ไม่หมายรวมถึงตัวแทน ผู้ทำการแทนผู้ตราส่ง หรือผู้ขนส่ง ที่มีส่วนร่วมในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญา

มาตรา 39 กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เว้นแต่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้มีการจดทะเบียน ซึ่งผู้ที่สามารถจดทะเบียนเป็น ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ได้นั้นอาจเป็นการจดทะเบียนโดยบริษัทที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักรตามมาตรา 39 (1) หรือเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ได้จัดแจ้งต่อนายทะเบียนตามมาตรา 39 (2) แล้ว หรือผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทนตามมาตรา 48 ตามมาตรา 39 (3)

ผู้ที่ขอทำการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในฐานะที่เป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักรตามมาตรา 39 (1) นั้นจะต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน และจะต้องมีหลักประกันสำหรับความ

รับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่สร้างขึ้น โดยนายทะเบียนจะทำการรับจดทะเบียนและออกทะเบียนให้แล้วเสร็จภายใน 45 วันนับจากได้รับคำขอ โดยทะเบียนการเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีอายุ 5 ปีสามารถต่ออายุได้

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทย รับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ ที่ระสงค์จะประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทยตามมาตรา 39 (2) ให้ยื่นคำขอจดทะเบียนโดยจะต้องทำการแสดงหลักฐานการจดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ และจะต้องทำการตัวแทนหรือตั้งสำนักงานสาขาในประเทศไทยด้วย ซึ่งใบทะเบียนประเภทนี้มีอายุไม่เกิน 2 ปีนับแต่วันที่ออกใบจดทะเบียน

ส่วนผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทน และประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทย มาตรา 39 (3) จะต้องทำการให้ยื่นคำขอจดทะเบียนการตั้งตัวแทนต่อนายทะเบียนโดยแสดงหลักฐานการจดทะเบียนในต่างประเทศ พร้อมทั้งแสดงหลักฐานเกี่ยวกับการตั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วให้เป็นตัวแทนในราชอาณาจักร โดยใบทะเบียนของการเป็นตัวแทนให้ถือตามสัญญาการตั้งตัวแทนแต่ไม่เกิน 2 ปี

โดยกฎหมายกำหนดไว้อย่างแน่ชัดว่าตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในต่างประเทศที่ได้จดทะเบียนหรือได้มีการจดทะเบียนตั้งตัวแทนจะต้องร่วมรับผิดชอบต่อเนื่องจดทะเบียนเพื่อความปลอดภัยใด ๆ ที่เกิดจากการผิดสัญญาหรือการละเมิดแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลอื่นในราชอาณาจักร

นายทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้มีอำนาจในการเพิกถอนใบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ หากปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรายใดได้ทำการจดทะเบียนโดยให้ข้อมูลเท็จหรือกระทำฉ้อฉลเพื่อให้ได้รับจดทะเบียน หรือเป็นกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไม่ดำเนินการให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่นายทะเบียนกำหนดเกินกว่าหนึ่งครั้งในรอบปี หรือในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของนายทะเบียนหรือตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่อื่นที่มีอำนาจตามกฎหมายที่ให้น้ำของที่เป็นอันตรายซึ่งหาผู้รับไม่ได้ หรือของผิดกฎหมายไปส่งคืนให้แก่ผู้ตราส่งรวมทั้งให้ทำการชำระค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการดำเนินการดังกล่าว

ทั้งนี้ นายทะเบียนมีอำนาจควบคุมดูแลบรรดากิจการที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยสามารถเข้าไปในสถานที่ดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนในระหว่างเวลา ทำงานตามปกติ เพื่อทราบข้อเท็จจริงและตรวจสอบบัญชีและเอกสารที่เกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ เรียกผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน ผู้จัดการ พนักงานและลูกจ้างตัวแทนและลูกจ้างของตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนมาให้ถ้อยคำหรือสั่งให้ยื่นคำชี้แจง แสดงข้อเท็จจริง และสั่งให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนดำเนินการนำของที่เป็นอันตราย

ซึ่งหาผู้รับไม่ได้หรือซึ่งเป็นของผิดกฎหมายไปส่งคืนให้แก่ผู้ตราส่ง รวมทั้งสั่งให้ชำระค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการดำเนินการนั้น โดยในการปฏิบัติหน้าที่ให้นายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

พรบ. ขนส่งต่อเนื่องฯ กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้า ถ้าหากว่าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะพิสูจน์ได้ว่าการใช้มาตรการทั้งปวงเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้าแล้ว โดยที่ พรบ. ขนส่งต่อเนื่องฯ ได้กำหนด เหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหากทำการพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย หรือเสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นได้เกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจากกรณีหนึ่งกรณีใดดังนี้

(1) เหตุสุดวิสัย

(2) เป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

(3) การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่บกพร่องหรือไม่เพียงพอ

(4) การยกขน การบรรจุหีบห่อ การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่งผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

(5) สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในของนั้น

(6) การนัดหยุดงาน การปิดงานด้าง การผลงาน หรืออุปสรรคหรือเหตุขัดข้องในด้านแรงงานด้วยประการใด ๆ

(7) ในกรณีที่เป็นการขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายใน เมื่อการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักช้าระหว่างการขนส่งเกิดขึ้นโดย

(ก) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือหรือในการบริหารจัดการเรือ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

(ข) อัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภยันั้นเกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง

จะเห็นได้ว่า พรบ.ขนส่งต่อเนื่องฯ ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไปในแนวทางเดียวกันกับที่ได้มีการกำหนดความรับผิดชอบของผู้รับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และ พ.ร.บ.รับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กล่าวคือ ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งได้เกิดความเสียหาย ไม่ว่าจะเป็นการที่สินค้าที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ผู้ขนส่งหรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น เป็นเพียงส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์เท่านั้น ที่ปรึกษาเห็นว่า ควรมีการออกหลักเกณฑ์ หรือกฎหมายรองรับระบบโลจิสติกส์ให้ครอบคลุมในทุกเรื่อง เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมธุรกิจ

บริการด้านโลจิสติกส์ พัฒนาศักยภาพการแข่งขันธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยเพื่อตอบสนองนโยบาย
คัลเตอร์ เช่น การจัดการส่งสินค้า การขนส่ง ไม่รวมถึงการขนส่งผู้โดยสาร การรวบรวมการกระจายสินค้า
หรือบริการ และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสิทธิประโยชน์และมาตรการส่งเสริมที่ให้กับผู้ประกอบการ
ระบบโลจิสติกส์ เป็นต้น

1. ข้อเสนอแนะหรือข้อวิจารณ์ด้านกฎหมายเกี่ยวกับการพัฒนา EEC

โดยที่ (ร่าง) พ.ร.บ.เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีบทบัญญัติที่มีผลกระทบต่อประชาชนและ
ชุมชน ในเขตจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยตรงในเรื่องสิทธิในการถือครองที่ดิน สิทธิในการ
ดำรงชีวิตในสิ่งแวดล้อมและสุขภาวะที่ดี สิทธิในการบริหารจัดการระบบเศรษฐกิจชุมชน เป็นต้น ที่ปรึกษา
เห็นว่าหลักประกันสำคัญของการดำเนินโครงการต่างๆ ในเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกให้ประสบ
ผลสำเร็จ คือ การทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ในเรื่องเกี่ยวกับผลกระทบทางกฎหมาย EEC ที่
ส่งผลต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก รวมถึงการประสาน
ผลประโยชน์ของท้องถิ่นกับเศรษฐกิจมหภาคของประเทศ การทับซ้อนของอำนาจของสำนักงานฯ กับ
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และความถกเถียงของสิทธิพิเศษที่ได้รับตาม (ร่าง) พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาค
ตะวันออกฯ กับโครงการอื่นๆ ที่ได้ดำเนินการไปก่อน ดังนั้น กระบวนการรับฟังความคิดเห็นของ
ผู้เกี่ยวข้องและวิเคราะห์ผลกระทบของกฎหมายจึงเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปิดรับ
ฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากกฎหมายที่มีการรื้อถอนสิทธิของประชาชนและชุมชน
ท้องถิ่นในการดำรงอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดีและไม่มีมลพิษหรือสิ่งคุกคามสุขภาพใดๆ เพื่อเป็นการแลกกับ
การดึงดูดการลงทุนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจของชาติโดยรวม ซึ่งสิ่งที่มีผลกระทบต่อประชาชนและชุมชน
ท้องถิ่นที่ควรต้องมีการทำความเข้าใจและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับ
ผลกระทบก่อนที่จะมีการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ การกำหนดแผนโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค
การคมนาคมขนส่ง ระบบควบคุมและขจัดมลพิษ มาตรการทางด้านสิ่งแวดล้อม และการกำหนดผังเมือง

ข้อเสนอแนะหรือข้อวิจารณ์ด้านกฎหมายเกี่ยวกับการพัฒนา EEC มีดังนี้

3.1 อำนาจหน้าที่ในการพิจารณาให้ความเห็นชอบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม สุขภาพของประชาชนหรือชุมชนของกิจการและโครงการต่างๆ ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ
ภาคตะวันออกที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจของ คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ที่แต่งตั้งโดย
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมของกิจการหรือโครงการนั้น
เป็นการเฉพาะและจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี โดย (ร่าง) พ.ร.บ.เขตพัฒนาพิเศษภาค
ตะวันออกฯ กำหนดด้วยว่า หากว่าไม่มีผู้ชำนาญการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือ
กิจกรรมก็ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมอนุญาตให้มีผู้ชำนาญการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้นให้
เพียงพอโดยเร็วและยกเว้นมิให้มีการบังคับใช้ มาตรา 51 วรรคสองของพ.ร.บ.ส่งเสริมและรักษาคุณภาพ

สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 โดยยอมให้มีผู้ไม่มีสัญชาติไทยเป็นผู้ชำนาญการศึกษาลผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ ประเด็นของการยอมให้ชาวต่างชาติเป็นผู้ชำนาญการศึกษาลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมีอำนาจในการพิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมอาจเกิดข้อกังขาต่อประชาชนและสังคมว่าชาวต่างชาติจะสามารถเข้าใจบริบทของการดำรงชีวิตของชุมชนอย่างถ่องแท้เพียงพอถึงขนาดได้อย่างไร

ทั้งนี้ พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นเขตที่มีโรงงานอุตสาหกรรมอยู่เป็นจำนวนมากอยู่ก่อนแล้ว ซึ่งประชาชนและองค์กรชุมชนท้องถิ่นต่างก็ให้ความสำคัญกับรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการและต้องการให้มีการพิจารณาอย่างรอบคอบโดยผู้เชี่ยวชาญ ดังนั้น การที่มีการกำหนดกรอบเวลาให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในเวลา 1 ปี และผู้มีอำนาจพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ใช่คณะกรรมการจากส่วนกลางจึงอาจทำให้เกิดข้อกังวลในเรื่องของมาตรฐานของการพิจารณาได้

3.2 การให้สิทธิต่าง ๆ แก่ชาวต่างชาติ เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ เช่น การการยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากร สิทธิในการทำธุรกรรมทางการเงิน สิทธิในการอยู่อาศัย ถือกรรมสิทธิ์ที่ดิน พักอาศัย อาครชุด ห้องชุด รวมถึงสิทธิในการนำเข้าชาวต่างชาติเข้ามาทำงานในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ได้แก่ ช่างฝีมือ ผู้บริหาร ผู้ชำนาญการ คู่สมรส บุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะ และสิทธิประโยชน์อื่นๆ เป็นการทำให้ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบและขาดศักยภาพในการแข่งขัน และชาวต่างชาติอาจเข้ามาแย่งงานที่เป็นระดับ แรงงานมีฝีมือ (skilled labor) และผู้ประกอบการวิชาชีพ (Professionals) ของคนไทยอีกด้วย จึงอาจต้องมีการจำกัดสิทธิพิเศษเฉพาะประเภทกิจการที่ผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพในการแข่งขัน และจำกัดชาวต่างชาติที่เข้ามาทำงานในประเภทงานแรงงานชำนาญการและผู้ประกอบการวิชาชีพควรจำกัดให้อยู่ในเฉพาะสาขาที่ขาดแคลน หรือเฉพาะสาขาที่ระบบการศึกษาของไทยยังไม่สามารถผลิตแรงงานชำนาญการและผู้ประกอบการวิชาชีพได้ หรือไม่สามารผลิตได้อย่างเพียงพอกับตลาดแรงงาน และควรพิจารณาจัดทำตารางอาชีพสงวนสำหรับคนไทยเสียใหม่ให้สอดคล้องกับบริบทสังคมไทยในปัจจุบัน

3.3 ทบทวนเนื้อหาของร่างเกี่ยวกับการยกเลิกการบังคับใช้กฎหมายผังเมือง ผังเมืองเดิมในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตส่งเสริม เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจะถูกยกเลิกให้ทำใหม่ตามแผนการพัฒนาพื้นที่ที่รัฐส่วนกลางเป็นคนกำหนดซึ่งอาจจะไม่สอดคล้องกับแผนการพัฒนาจังหวัดระยะยาวที่มีอยู่เดิม ซึ่งในหลายๆ แผนการพัฒนาจังหวัดรวมทั้งผังเมืองปัจจุบันนั้น ผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในจังหวัดแล้ว

3.4 การทบทวนเนื้อหาของ (ร่าง) พ.ร.บ.เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกฯ เกี่ยวกับกระบวนการเช่าที่ดินระยะยาวสูงสุด 99 ปี (50 ปี และให้ต่ออายุได้ 49 ปี) ในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ที่เปิดโอกาสให้ชาวต่างชาติเช่าได้ทั้งเพื่อการอุตสาหกรรมพาณิชย์กรรม เพื่อการอยู่อาศัย หรืออื่นๆ โดยไม่ต้องขออนุญาตจากกรมที่ดินอีกต่อไป ทั้งยังมีการงดเว้นค่าธรรมเนียมและภาษีอสังหาริมทรัพย์ตลอดอายุการเช่า อาจจะทำให้เกิดกระแสการต่อต้านจากสังคมว่ายอมให้ต่างชาติเข้ามาฮุบที่ดิน

ของไทยได้ ซึ่งประเด็นนี้เป็นเรื่องที่อ่อนไหวในสังคมไทยเป็นอย่างมาก หากเป็นการยอมให้ชาวต่างชาติเช่าระยะยาวเฉพาะแต่เพื่อการอุตสาหกรรมและการพาณิชย์กรรมเป็นเรื่องที่สังคมยอมรับได้ เพราะเป็นผลประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและชุมชน แต่การให้เช่าระยะยาวเพื่อการอยู่อาศัยหรือการอื่นๆ ที่ไม่ก่อให้เกิดผลดีต่อเศรษฐกิจของชาติและชุมชนโดยตรง ก็อาจเป็นการยากที่จะหลีกเลี่ยงการต่อต้านจากประชาชน

3.5 กฎหมายว่าด้วยการขุดดินและถมดิน กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร กฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเครื่องจักร กฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข กฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง (เฉพาะเพื่อการอนุญาตให้คนต่างด้าว ตามมาตรา 53 (1) หรือ (2) อยู่ต่อในราชอาณาจักร) กฎหมายว่าด้วยทะเบียนพาณิชย์ กฎหมายว่าด้วยโรงงาน กฎหมายว่าด้วยการจัดสรรที่ดิน และกฎหมายว่าด้วยการอื่นใดตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา เป็นอำนาจการอนุมัติของเลขาธิการฯ แต่เพียงผู้เดียว อาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการดำเนินงานเพราะสำนักงานฯ และเลขาธิการอาจไม่มีผู้เชี่ยวชาญในการพิจารณาใบอนุญาต อนุมัติหรือให้ความเห็นชอบในกฎหมายที่หลากหลาย อีกทั้งยังอาจก่อให้เกิดประเด็นเรื่องความโปร่งใสในการพิจารณาให้ใบอนุญาต อนุมัติหรือให้ความเห็นชอบ ดังนั้น อาจจะต้องพิจารณาการมีส่วนร่วมของเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายฉบับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตามเดิม

3.6 ในส่วนของการดำเนินการอื่นๆ เพื่อประโยชน์ของการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจหรือให้มีความเหมาะสมกับการใช้พื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงไป ที่กฎหมายได้มีการกำหนดกรอบให้อำนาจกับท้องถิ่นไว้อย่างดีแล้วก็ไม่จำเป็นต้องให้มีการก้าวล่วงอำนาจของท้องถิ่นหรือเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามกฎหมายโดยไม่จำเป็น เช่น เมื่อได้มีการพัฒนาเป็นพื้นที่การท่องเที่ยวที่เป็นการไม่สมควรที่จะให้รถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าพื้นที่ในบางช่วงเวลา เป็นเรื่องกฎหมายได้ให้อำนาจกับเจ้าพนักงานการจราจรของแต่ละจังหวัดไว้แล้วในการออกประกาศห้ามมิให้รถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าเขตพื้นที่ การจัดทางการจราจร การห้ามจอดรถยนต์และอื่นๆ โดยผู้บังคับการตำรวจจราจรจังหวัด ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ในฐานะเจ้าพนักงานจราจร ตาม พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ทำการออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรได้โดยอาศัยอำนาจตาม มาตรา ๑๓๙ ของ พรบ. จราจรทางบกฯ โดยไม่จำเป็นต้องมีการดำเนินการรวมศูนย์โดยสำนักงานฯ

3.7 ทิศทางการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)

ล่าสุดเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม ณ ห้องกมลทิพย์ โรงแรมเดอะสุโกศล กรุงเทพมหานคร คณะกรรมการมาธิการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้ทำการจัดสัมมนาร่วมกับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ในหัวข้อเรื่อง “Eastern Economic Corridor and SEZ, : The new investment opportunity in Thailand” โดยจุดประสงค์การจัดสัมมนาเพื่อระดมความคิดเห็นจากหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อนำไปพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้รองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) โดยผู้เข้าร่วมเสวนาประกอบด้วยนักลงทุนจากต่างชาติประกอบด้วย

- นายฮิโรกิ มิทสุมัตะ ประธานองค์การส่งเสริมการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น (JETRO)
- นายเอวิด นาร์โดน ประธานคณะกรรมการฝ่ายการค้าและการลงทุนหอการค้าอเมริกา
- นายมร์คัส โลเรนซินี ประธานหอการค้าเยอรมัน – ไทย
- นายรอล์ฟ-ดีเทอร์ แดเนียล ผู้อำนวยการบริหารสมาคมการค้ายุโรปเพื่อธุรกิจและการพาณิชย์ (AEBC)
- นายไซมอน แมทธิวส์ ประธานหอการค้าอังกฤษ- ไทย
- นางยงมิน ถึง รองประธานและหัวหน้าศูนย์ธุรกิจจีน ธนาคารไอซีบีซี (ไทย)

มุมมองของผู้ร่วมเสวนาต่อการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

นักลงทุนญี่ปุ่น เห็นว่า EEC เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญสำหรับนักลงทุนญี่ปุ่นเนื่องจาก นักลงทุนญี่ปุ่นได้เข้ามาตั้งโรงงานในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ดมาเป็นเวลาหลายปีแล้ว ทางนักลงทุนญี่ปุ่นยอมรับว่านโยบายส่งเสริมการลงทุนของไทย โดยเฉพาะสิทธิประโยชน์จูงใจด้านภาษีได้ผล และพื้นที่ EEC มีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่อยู่ในเกณฑ์ดี แต่อย่างไรก็ตามเพื่อกระตุ้นให้เกิดการลงทุนมากขึ้น **รัฐบาลควรเร่งปรับปรุงโลจิสติกส์ ทั้งด้านถนน ระบบราง และสนามบิน ให้พร้อมรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และควรเร่งสนับสนุนการลงทุนในรูปแบบรัฐร่วมลงทุนกับเอกชน (PPP : Public Private Partnership) นอกจากนั้นรัฐบาลควรตั้งศูนย์ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาในพื้นที่EEC** เพื่อดึงดูดบุคลากรที่มีการศึกษาระดับสูง ที่มีทักษะ มีความเชี่ยวชาญเข้ามาในพื้นที่ด้วย

หอการค้าอเมริกาที่มีต่อ EEC ได้ให้ความเห็นว่าในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา นักลงทุนอเมริกาไม่ค่อยเห็นการลงทุนใหญ่ ๆ ด้านโครงสร้างพื้นฐานในประเทศไทยมากนัก ทำให้โครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอที่จะรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ไม่ว่าจะเป็นเครือข่ายไฟฟ้า ถนน การขนส่งทางราง หลายโครงการมีการประกาศออกมาเป็นนโยบายจริง แต่การลงทุนก่อสร้างให้เกิดเป็นรูปธรรมกลับช้ามาก สำหรับนโยบายการส่งเสริมการลงทุนของไทยทาง BOI ทำมาได้เป็นอย่างดี นักลงทุนอเมริการมีความ

ต้องการการลงทุนต่อยอดหรือขยายการลงทุนมากขึ้น สิ่งที่นักลงทุนให้ความสำคัญ ได้แก่ สิทธิประโยชน์ทางภาษี การได้ครองที่ดิน และได้เป็นเจ้าของที่มีสิทธิ์เต็มทีในโครงการที่ลงทุนไป สิ่งที่นักลงทุนชาวอเมริกาอยากเห็นมากเป็นเรื่องมาตรฐานที่เป็นสากล กฎหมายที่ชัดเจน และโปร่งใส ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายศุลกากร และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งคมนาคม

นักลงทุนชาวเยอรมัน ระบุนโยบายการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือทั้งไทยแลนด์ 4.0 เป็นนโยบายที่ดี แต่รัฐบาลไทยต้องทำอีกหลายอย่างเพื่อให้บรรยากาศการลงทุนน่าดึงดูดมากขึ้น เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ซึ่งมีการขนส่งระบบรางเป็นหัวใจสำคัญ แต่ไทยยังพัฒนาด้านนี้ช้าอยู่มาก ต้นทุนการขนส่งในไทยยังค่อนข้างแพง นอกจากนี้ การขาดแคลนแรงงานที่มีคุณภาพ มีความสามารถด้านภาษา รวมทั้งแรงงานที่มีความชำนาญพิเศษ เช่น วิศวกรช่างเทคนิค ฯลฯ นับเป็นปัญหาใหญ่ รัฐบาลจำเป็นต้องมีการเร่งปฏิรูปการศึกษาตั้งแต่ระดับโรงเรียนถึงระดับมหาวิทยาลัย ต้องผลิตบุคลากรให้ตรงกับความต้องการทางเศรษฐกิจ นอกจากนี้ นักลงทุนต้องการให้รัฐบาลเพิ่มความสะดวกในการผ่านแดนของรถขนส่งสินค้า การขนส่งสินค้าข้ามชายแดนระหว่างไทยกับประเทศต่าง ๆ ในอาเซียนยังไม่สะดวก ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายรถขนส่งสินค้าที่ชายแดน และกระบวนการทางศุลกากรที่ซ้ำซ้อน

สมาคมยุโรปเอ็น นักธุรกิจได้เรียกร้องให้รัฐบาลดำเนินการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนบุคลากรที่มีคุณภาพ นอกจากนี้ขอให้แก้ไขปัญหारेื่องการขอวีซ่า การขอใบอนุญาตทำงานสำหรับนักลงทุนต่างชาติใช้เวลานาน และยุ่งยากมาก ต้องมีการแสดงตัวทุก ๆ 90 วัน สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ได้เคยขอมานานแล้ว นอกจากนี้ รัฐบาลไทยควรส่งเสริมธุรกิจภาคบริการให้มากขึ้น เช่น ธุรกิจบริการด้านการเงิน การทำธุรกรรมการเงินออนไลน์ ธุรกิจโลจิสติกส์ เพราะธุรกิจบริการจะเป็นหัวใจสำคัญที่ขับเคลื่อน GDP ของประเทศไทยในอนาคต แทนภาคการผลิต

หอการค้าอังกฤษแสดงความเห็นว่า ประเทศไทยควรใช้ประโยชน์จากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ให้เต็มที่ รัฐบาลต้องสร้างความมั่นใจให้ต่างชาติเห็นว่าภาครัฐจะลงมือทำจริง ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทำงานประสานกัน โดยยกตัวอย่างของสถานีรถไฟฟ้าวอร์ตลิงค์ที่ไม่ได้ให้ความสะดวกแก่นักเดินทางที่ต้องแบกหิ้วกระเป๋าเดินทางขึ้น-ลงอย่างทุลักทุเล นอกจากนี้ทางหอการค้าอังกฤษเห็นด้วยกับหลาย ๆ เสียงว่า รัฐบาลไทยควรเร่งพัฒนาระบบขนส่งทางราง เพื่อให้การลำเลียงสินค้า และวัตถุดิบเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และลดต้นทุนการขนส่งลง สิ่งที่สำคัญที่สุดที่อยากให้ รัฐบาลเร่งแก้ไขปัญา ได้แก่ กระบวนการทางศุลกากรที่มีความยุ่งยาก กระบวนการขอวีซ่า และขอใบอนุญาตต่าง ๆ ควรต้องปรับปรุง

นักลงทุนชาวจีน ที่เห็นด้วยกับ EEC และในปัจจุบันที่บริษัทจีนจำนวนมากกว่า 100 บริษัทที่ทำธุรกิจอยู่ในพื้นที่ EEC สิ่งที่นักธุรกิจชาวจีนต้องการ คือ รัฐบาลไทยควรเปิดกว้างให้ต่างชาติมีส่วนการถือหุ้น หรือครอบครองกิจการในบางอุตสาหกรรมได้มากขึ้น และรัฐบาลควรมีมาตรการช่วยลดต้นทุนการกักขังจากแหล่งทุนต่างประเทศ เพื่อการเข้ามาลงทุนในพื้นที่ เช่น การลดภาษีจากทุนที่กู้มาจากนอกประเทศ เป็นต้น และขอให้รัฐบาลช่วยลดขั้นตอน กฎระเบียบด้านการธนาคาร เพราะการสนับสนุนทุนให้กับโครงการนั้นเป็นเสมือนเส้นเลือดที่หล่อเลี้ยงการเติบโตทางเศรษฐกิจของไทย ภาคการเงินการธนาคารควรได้รับการเปิดเสรีมากขึ้น

ข้อเสนอแนะจากผู้ร่วมเสวนา

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

- รัฐบาลควรเร่งพัฒนาระบบรางให้มีการเชื่อมโยงถึงกันทั่วประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ
- รัฐบาลควรสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และควรต่อรถไฟความเร็วสูงไปถึงจังหวัดระยอง
- รัฐบาลควรเร่งพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ ปรับปรุงการบริหารการให้บริการของท่าเรือ และปรับปรุงประสิทธิภาพกระบวนการขนส่งสินค้าข้ามประเทศทางเรือ
- รัฐบาลควรสนับสนุนโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 และโครงการพัฒนาขยายท่าเรือน้ำลึกที่มาบตาพุด รวมถึงท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง

2. พิจารณาทางศุลกากรและกระบวนการนำเข้า-ส่งออก

- รัฐบาลควรเร่งปรับปรุงกระบวนการศุลกากรให้เป็นมาตรฐานสากล ลดขั้นตอนการทำงาน และลดความซ้ำซ้อนจากการที่มีหลายหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง
- รัฐบาลควรมอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานที่ใช้อำนาจแทนหน่วยงานอื่นในการปลดปล่อยสินค้า ในกรณีที่มีความจำเป็นที่หน่วยงานอื่นต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบสินค้า รัฐบาลควรจัดสถานที่ในการตรวจสอบสินค้าให้เป็นศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service)
- รัฐบาลควรจัดเป็น National Single Window โดยนำหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตมาอยู่ร่วมกัน แล้วให้เอกชนมายื่นขออนุญาตทีเดียว ใช้เอกสารชุดเดียว

- รัฐบาลควรเร่งรัดให้นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้งานอย่างเต็มรูปแบบและมีประสิทธิภาพ เชื่อมโยงข้อมูลแต่ละหน่วยงานให้เข้าถึงกัน กรมศุลกากรควรนำเทคโนโลยี เช่น e-manifest, e-seal, e-paperless มาใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ยกเลิกการที่ต้องพิมพ์เอกสารออกเป็นกระดาษแล้วต้องไปยื่นกับเจ้าหน้าที่ ใช้เทคโนโลยีมาช่วยอำนวยความสะดวกในการปลดปล่อยสินค้า

3. การขออนุญาตทำงาน/การขอวีซ่าของแรงงานต่างชาติ

- รัฐบาลควรปรับปรุงกระบวนการขอใบอนุญาต (Working Permit) และการขอวีซ่าของคนต่างชาติให้เร็วขึ้น โดยเฉพาะสำหรับแรงงานต่างชาติ หรือนักลงทุนต่างชาติ ที่เข้ามาทำงานในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
- รัฐบาลควรออกกฎเกณฑ์พิเศษเพื่อให้คนต่างชาติ และนักลงทุนต่างชาติขอใบอนุญาตทำงานหรือขอวีซ่าได้ง่ายขึ้น เฉพาะพื้นที่ EEC และ SEZs นอกจากนั้น รัฐบาลควรออกกฎเกณฑ์พิเศษขยายระยะเวลาในการรายงานตัวของชาวต่างชาติ กับหน่วยงาน ที่ปัจจุบันกำหนดไว้ต้องรายงานตัวทุก 90 วัน อาจขยายเป็น 200 วัน (แล้วแต่ความเหมาะสม)

4. การส่งเสริมให้มีการวิจัยและพัฒนา

- รัฐบาลควรส่งเสริมให้มีการทำวิจัยและพัฒนาร่วมกันระหว่างภาคเอกชนไทยกับภาคเอกชนต่างชาติ เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ในเทคโนโลยีขั้นสูง และสามารถนำผลวิจัยมาต่อยอดกับธุรกิจ และอุตสาหกรรมประเทศไทย
- รัฐบาลควรอำนวยความสะดวกในเรื่องงานทุนในการวิจัย การจัดหาเงินกู้ระยะยาว ดอกเบี้ยต่ำเพื่อประโยชน์ในการทำวิจัย
- รัฐบาลควรอำนวยความสะดวกในการแลกเปลี่ยนบุคลากรเพื่อการวิจัยและแลกเปลี่ยนองค์ความรู้กับผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ
- รัฐบาลต้องให้ความสำคัญในด้านสิทธิบัตรร่วมที่ภาคเอกชนไทย และภาคเอกชนต่างชาติสามารถใช้ประโยชน์จากผลวิจัยร่วมกัน เพื่อส่งเสริมให้มีการทำการวิจัยเพิ่มมากขึ้น

5. การพัฒนาฝีมือแรงงาน และทรัพยากรมนุษย์

- รัฐบาลไทยโดยกระทรวงศึกษาธิการควรให้ความสำคัญต่อการพัฒนาแรงงานฝีมือ เพื่อบรรจุอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และพัฒนาแรงงานไทยให้พร้อมรับต่อการเปลี่ยนแปลงในยุคดิจิทัล

- รัฐบาลควรปรับปรุงหลักสูตรโดยทำการสอนภาษาอังกฤษให้กับนักเรียนตั้งแต่เด็กเพื่อประโยชน์ในการสื่อสารกับนักลงทุนชาวต่างชาติ
- รัฐบาลควรสนับสนุนให้บุคลากรแรงงานต่างชาติในสาขาวิศวกร สถาปนิก นักวิทยาศาสตร์ นักเคมี ในภาคอุตสาหกรรมใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และสาขาอาชีพที่มีการขาดแคลนสามารถเข้ามาทำงานในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกได้อย่างสะดวก
- สาขาอาชีพที่รัฐบาลน่าจะสนับสนุน ได้แก่ สาขาอาชีพเกี่ยวกับการพัฒนาก่อสร้างระบบราง และประกอบห้วงจักรของรถไฟความเร็วสูง โดยอาจเป็นอุตสาหกรรมที่ทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชนในประเทศ และภาคเอกชนต่างประเทศ เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีและทำให้ภาคอุตสาหกรรมทางรางมีความยั่งยืนในอนาคต

3.8 การพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษกรณีศึกษาในต่างประเทศ

ในรายงานฉบับนี้ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศต่าง ๆ ซึ่งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) เป็นเขตพื้นที่ที่ให้สิทธิพิเศษทางการค้าแก่ผู้ประกอบการในเขตเศรษฐกิจนั้น สำหรับเมืองท่าปลอดภาษี แนวคิดการสร้างพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษยุคใหม่เริ่มก่อตั้งขึ้นที่เมือง Shannon ประเทศไอร์แลนด์ในปี 1959 เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ ก่อนทศวรรษ 1970s พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษส่วนมากตั้งอยู่ในประเทศอุตสาหกรรม หลังจากทศวรรษดังกล่าว ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงและอเมริกาได้เริ่มดำเนินการเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อส่งเสริมลงทุนการผลิตที่เน้นใช้แรงงาน

ทั้งนี้ในตารางที่ 3.8-1 ได้แสดงการเติบโตของเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งจะเห็นว่า ในปัจจุบันเขตเศรษฐกิจพิเศษเติบโตเพิ่มขึ้นจากในทศวรรษ 1970s เป็นอย่างมาก นอกจากนั้นยังมีการสร้างงานทางอ้อมอีกประมาณ 1.5-2.0 เท่าของการสร้างงานทางตรงด้วย

ตารางที่ 3.8-1 การเติบโตของเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ข้อมูล	ทศวรรษที่ 1970s	ปัจจุบัน
จำนวนประเทศ	30	116+
จำนวนโครงการ	80	2,000+
จำนวนที่ดำเนินการโดยเอกชน	ไม่มี	1,200+
มูลค่าการส่งออก (พันล้านเหรียญสหรัฐ)	6	180+
จำนวนการสร้างงานโดยตรง (ล้านตำแหน่ง)	1	50

ที่มา: G. Akinci. Special Economic Zones.

<http://www.businessenvironment.org/dyn/be/docs/133/session2.2presentation2.2.1akinci.pdf>

3.8.1 ประเภทของเขตเศรษฐกิจพิเศษ

เขตเศรษฐกิจพิเศษในปัจจุบันสามารถจำแนกได้เป็นหลายประเภท อาทิเช่น

- 1) เขตการค้าเสรี (Free Trade Zones: FTZ) ซึ่งมักมีกิจกรรมโลจิสติกส์ เช่น การกระจายและจัดเก็บสินค้า การนำสินค้าเข้ามาแล้วส่งออกต่อไปต่อ (Re-export) เป็นต้น
- 2) เขตการแปรรูปเพื่อส่งออก (Export Processing Zones: EPZ) ภายในนิคมอุตสาหกรรม โดยผู้ประกอบการไม่ต้องเสียภาษีนำเข้าเครื่องจักรหรือวัตถุดิบไม่เสียอากรขาเข้าเปรียบเสมือนดำเนินการอยู่ในต่างประเทศ
- 3) โรงงานเดี่ยวการแปรรูปเพื่อส่งออก (Single Factory EPZ) ที่ให้สิทธิประโยชน์เช่นเดียวกับ EPZ กับโรงงานของผู้ประกอบการรายนั้นโดยไม่จำเป็นต้องตั้งอยู่ในเขตที่จัดไว้
- 4) เมืองปลอดภาษี (Freeports) ครอบคลุมพื้นที่ใหญ่ ๆ เพื่อสนองต่อกิจกรรมอื่นที่นอกเหนือไปจากกิจกรรมโลจิสติกส์ เช่น การท่องเที่ยว การค้าปลีก ตามเมืองท่าสำคัญ เช่น Gibraltar, Hamburg และสิงคโปร์ เมืองปลอดภาษี ซึ่งให้ประโยชน์ในด้านการจัดเก็บสินค้านำเข้าดำเนินการมาเป็นศตวรรษแล้ว
- 5) เขตประกอบการอุตสาหกรรม (Enterprise Zones) ซึ่งให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีแก่ผู้ประกอบการในเขต
- 6) เขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะด้าน เช่น โลจิสติกส์พาร์ค อุทยานวิทยาศาสตร์/เทคโนโลยี (Science/Technology Park) เป็นต้น

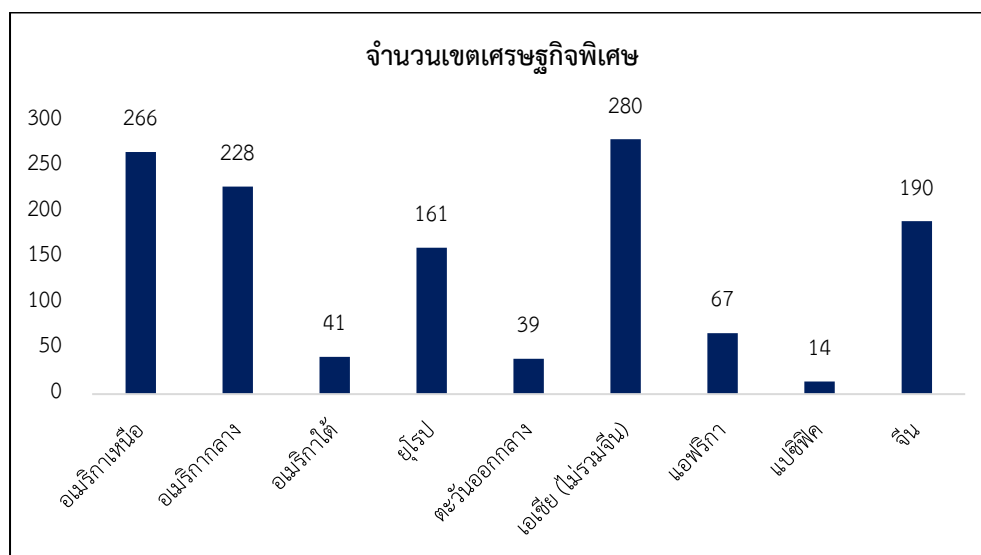
ตารางที่ 3.8-2 ได้แสดงตัวอย่างประเภทของเขตเศรษฐกิจพิเศษ พร้อมลักษณะสำคัญ เช่น ขนาดพื้นที่ ที่ตั้งของโซน และกรณีศึกษาในต่างประเทศ เขตการแปรรูปเพื่อการส่งออก (FTZ) และ โลจิสติกส์พาร์ค ซึ่งมักตั้งอยู่ในท่าเรือหรือท่าขาเข้า

ตารางที่ 3.8-2 ตัวอย่างประเภทของเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ประเภท	วัตถุประสงค์เพื่อพัฒนา	ขนาดพื้นที่	ที่ตั้ง	กรณีศึกษาในต่างประเทศ
Export processing zones (EPZ)	การส่งออก และการผลิต	< 625 ไร่	-	Karachi EPZ, Pakistan Bangladesh
Free trade zones (FTZ)	ส่งเสริมการค้า การลงทุน	> 312 ไร่	ท่าขาเข้า เช่น สนามบิน ท่าเรือ	Colon Free Zone, Panama
Single factory EPZ	การส่งออก และการผลิต	ตามขนาดที่ กำหนดให้ ผู้ประกอบการ	ทั่วประเทศ	Mauritius Mexico Madagascar
Freeports/FTZ	พัฒนาและจัดการ โลจิสติกส์แบบบูรณาการ	> 625 ไร่	N/A	China Subic Bay, Philippines Aqaba SEZ
Logistics Parks	รองรับกิจกรรม ทางด้านโลจิสติกส์	< 50 ไร่	ท่าขาเข้า เช่น สนามบิน ท่าเรือ	D1 Logistics Park, Czech Republic
Software Parks	พัฒนา Software และ บริการ IT นวัตกรรม	< 125 ไร่	ใกล้มหาวิทยาลัย หรือเขตเมือง	Dubai International City, United Arab Emirates
Science/ Technology Parks	ส่งเสริมอุตสาหกรรม วิทยาศาสตร์/ เทคโนโลยีขั้นสูง	< 50 ไร่	ใกล้มหาวิทยาลัย หรือศูนย์วิจัย	Singapore Science Park, Singapore

ที่มา: The World Bank Group (2008). Special Economic Zones: Performance, Lessons Learned, and Implications for Zone Development. Website <http://documents.worldbank.org/curated/en/343901468330977533/Special-economic-zone-performance-lessons-learned-and-implication-for-zone-development>

จากตารางที่ 3.8-2 ในระยะเริ่มต้นทศวรรษ 1970s มีเขตเศรษฐกิจพิเศษอยู่เพียง 30 ประเทศ และในปัจจุบันมีกว่าร้อยประเทศ กระจายตามทวีปต่าง ๆ ดังแสดงในรูปที่ 3.8-1 ซึ่งเฉพาะในประเทศจีนประเทศเดียวมีถึง 190 โซน สร้างงานได้กว่า 30 ล้านตำแหน่ง



ที่มา: G. Akinci. Special Economic Zones. Website

<http://www.businessenvironment.org/dyn/be/docs/133/session2.2presentation2.2.1akinci.pdf>

รูปที่ 3.8-1 จำนวนเขตเศรษฐกิจพิเศษในทวีปต่าง ๆ

3.8.2 วัตถุประสงค์ของเขตเศรษฐกิจพิเศษ

วัตถุประสงค์ของการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Farole and Akinci, 2011) มีดังต่อไปนี้

- 1) ส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ เกือบทุกประเภทของเขตเศรษฐกิจพิเศษต้องการดึงดูดทุนจากต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็น EPZ ขนาดไม่ใหญ่มากจนไปถึงขนาดใหญ่อย่างในประเทศจีน
- 2) สร้างงานและลดปัญหาการตกงานที่อาจเกิดอย่างกว้างขวางถ้าไม่มีเขตเศรษฐกิจพิเศษ ตัวอย่างเช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศตูนิเซีย และสาธารณรัฐโดมินิกัน ช่วยป้องกันการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างเศรษฐกิจอย่างรุนแรง
- 3) ส่งเสริมกลยุทธ์ปฏิรูปเศรษฐกิจ เขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นเครื่องมือช่วยให้ประเทศพัฒนาและส่งออกสินค้าหลากหลายขึ้น เช่น ในประเทศจีน เกาหลี มอริเชียส ไต้หวัน
- 4) ช่วยประเมินผลกระทบจากนโยบายภาครัฐในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ก่อนจะทำการขยายไปสู่ระดับประเทศ

ในหลายประเทศ วัตถุประสงค์ในการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในช่วงเริ่มต้นจะเป็นส่งเสริมการลงทุนและสร้างงาน เช่น ในสาธารณรัฐโดมินิกัน สร้างงานในอุตสาหกรรมการผลิตได้ถึง 100,000 ตำแหน่ง และเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างเศรษฐกิจขึ้นกับเกษตรกรรมน้อยลง ความสำเร็จดังกล่าวพบได้ในมอริเชียส เกาหลี ไต้หวัน จีน ฮอนดูรัส เอลซัลวาดอร์ มาดากัสการ์ บังกลาเทศ และเวียดนาม เป็นต้น

อย่างไรก็ตามการสร้างงานจากเขตเศรษฐกิจพิเศษในปัจจุบันเริ่มเข้าสู่จุดอิ่มตัว และอาจไม่ใช่วัตถุประสงค์หลักอีกต่อไป เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเชิงเศรษฐศาสตร์มหภาคและกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีความสำคัญเพิ่มขึ้นในการค้าโลกปัจจุบัน

ลักษณะและวัตถุประสงค์หลักของเขตเศรษฐกิจพิเศษในแต่ละภูมิภาคมีความแตกต่างกันดังนี้ (World Bank, 2008)

- ทวีปอเมริกา:** วัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมการส่งออก และอำนวยความสะดวกให้การค้าโปรแกรม U.S. Foreign Trade Zone (FTZ) ตั้งขึ้นในปี 1934 เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการค้าและการผลิต ในท่าขาเข้าประเทศสหรัฐอเมริกา มีทั้งสิ้น 266 โซน ทวีปอเมริกาโดยรวมมีเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เติบโตและประสบความสำเร็จโดยเฉพาะในเม็กซิโก สาธารณรัฐโดมินิกัน และคอสตาริกา
- ทวีปเอเชีย:** เขตเศรษฐกิจพิเศษถูกพัฒนาอย่างมากในช่วงสามทศวรรษที่ผ่านมา เริ่มต้นจากในเอเชียตะวันออกเฉียงและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเคยเรียกกันว่า “เสือเอเชีย” ส่วนมากดูแลดำเนินการโดยภาครัฐ เช่น รัฐบาลกลางในประเทศเกาหลี สิงคโปร์ และบังคลาเทศ หรือรัฐบาลท้องถิ่นในประเทศมาเลเซีย และอินเดีย ประเภทของเขตเศรษฐกิจพิเศษส่วนใหญ่จะเป็น EPZ ในอุตสาหกรรมการผลิตเน้นแรงงานสูง เช่น เสื้อผ้า เครื่องนุ่งห่ม ในศรีลังกา ไต้หวัน และมาเลเซีย มีเฉพาะบางประเทศที่เป็นการเพิ่มมูลค่าการผลิตและการบริการ ประเทศไทย มาเลเซีย และไต้หวัน เป็นตัวอย่างประเทศที่ถูกมองว่าประสบความสำเร็จในการใช้เขตเศรษฐกิจพิเศษดึงดูดการลงทุน เช่น การผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ในไทย มาเลเซีย และจีน การประกอบยานยนต์ และปิโตรเคมีในไทย
- ตะวันออกกลางและทวีปแอฟริกาเหนือ:** เขตเศรษฐกิจพิเศษประเภท FTZ (ดูตารางที่ 3.8-1) ถูกพัฒนามานานแล้วในบางประเทศของภูมิภาคนี้ เช่น ในอียิปต์ อิสราเอล จอร์แดน โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมการค้าต่างประเทศ แม้ว่าจะมีความพยายามผลักดันกิจกรรมส่งเสริมและสนับสนุนการผลิต เช่น บรรจุกัญท์ หรือแยกหีบห่อ แต่ไม่สามารถทำให้เกิดความเติบโตทางเศรษฐกิจได้มากเท่าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงหรืออเมริกาใต้ ยกเว้นในประเทศอียิปต์ และจอร์แดน โดยที่ในจอร์แดนมีการผลิตเสื้อผ้าสำหรับส่งตลาดในสหรัฐอเมริกา

๐ ทวีปยุโรป:

- ยุโรปตะวันตก: ภูมิภาคนี้เป็นต้นกำเนิดของเขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่ Shannon Free Zone ในไอร์แลนด์หลายประเทศ เช่น อังกฤษ อิตาลี เดนมาร์ก มี FTZ มานานกว่า ศตวรรษแล้ว เขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษในยุโรปตะวันตกส่วนมากห้ามดำเนินกิจกรรมการผลิต มีเฉพาะกระบวนการบรรจุภัณฑ์และคลังสินค้า เนื่องจากติดกฎของสหภาพยุโรป กระบวนการผลิตมีเพียงที่ Hamburg FTZ (เยอรมัน), หมู่เกาะคานารี (สเปน), Azores และ Madeira (โปรตุเกส) พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษส่วนมากตั้งอยู่ในท่าขาเข้าหรือท่าเรือ จึงถูกควบคุมและดำเนินการโดยภาครัฐ กรมศุลกากร
- ยุโรปตะวันออก: หลังจากที่แยกตัวออกมาจากสหภาพโซเวียต หลายประเทศพยายามใช้เขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ และเป็นเครื่องมือในการบูรณาการเข้ากับการค้าโลก ยกเว้นในบางประเทศที่มี Free zone มาตั้งแต่ก่อนแยกออกจากโซเวียต เช่น บัลแกเรีย โรมาเนีย สาธารณรัฐคีร์กีซ ภายหลังจากการที่มีการรวมเข้าไปในสหภาพยุโรป เขตเศรษฐกิจพิเศษหลายที่ที่ต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบโปรแกรม และต่อรองรายละเอียดต่าง ๆ กับ EU หลายโซนถูกยกเลิก เช่น ในฮังการี โดยเฉพาะโปรแกรมที่ไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาท้องถิ่น

๐ ทวีปแอฟริกา: เป็นอีกภูมิภาคหนึ่งที่ได้พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษมานานแล้ว ไลปีเรียและเซเนกัล ก่อตั้ง EPZ ตั้งแต่ใน 1970s มอริเชียสพัฒนา Single factory EPZ ในปี 1981 และประสบความสำเร็จมาก จนทำให้เกิดการพัฒนาเขตเศรษฐกิจที่แพร่หลายในทวีปแอฟริกาทางตะวันออกและทางใต้

ในโครงสร้างแบบดั้งเดิมการพัฒนาดำเนินการและออกกฎควบคุมมักทำโดยหน่วยงานเดียวกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งโซนเอเชียที่พัฒนาก่อนปี 1980 เช่น Bangladesh EPZ Authority, Pakistan EPZ Authority, Jordan Free Zones Corporation ในโครงสร้างแบบใหม่ได้ให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาร่วมกับภาครัฐ โดยภาคเอกชนเป็นฝ่ายพัฒนาโครงการ และภาครัฐเปลี่ยนไปเป็นฝ่ายควบคุมการดำเนินงาน วางแผน และการกระตุ้นส่งเสริมการลงทุน เช่น การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย National Free Zones Council, Dominican Republic, Philippine Economic Zone Authority, Free Zones Corporation, Costa Rica, Free Zones Board, Ghana, Kenya EPZ Authority ในโครงสร้างที่มีทั้งภาคเอกชนและหน่วยงานรัฐ การพัฒนาโซนอาจเกิดการแข่งขันกันเอง และเกิดความทับซ้อนกันของผลประโยชน์ โดยเฉพาะกรณีที่หน่วยงานรัฐซึ่งดูแลควบคุมกฎ มีการพัฒนาโซนแข่งกับภาคเอกชนด้วย การดำเนินการโซนดังกล่าวหลายครั้งไม่ได้ดำเนินการตามหลักการค้ำหนุน ส่งผลให้ความสามารถในการแข่งขันของเอกชนลดลง

3.8.3 ทรัพยากรและปัจจัยพื้นฐานที่จำเป็น

การจัดการโลจิสติกส์เป็นการวางแผน ดำเนินการ และควบคุมกิจกรรมการไหลของสินค้าและบริการ การเงิน และข้อมูลสารสนเทศตั้งแต่ต้นทางไปยังปลายทางที่ลูกค้า/ผู้บริโภค เพื่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุด และตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า การบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกใน SEZ ที่กล่าวไปนั้นต้องสามารถรองรับและเชื่อมโยงกิจกรรมโลจิสติกส์ได้ทั้งหมด ดังนี้

- ด้านการเงิน มีธนาคาร การบริการการเงิน ธนาคารและการประกันภัย
- ด้านข้อมูลสารสนเทศ มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย การบริการเครือข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการสื่อสาร
- ด้านการไหลของสินค้า มีคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า เพื่อการรับ คัดแยก หีบห่อบรรจุภัณฑ์ จัดเก็บและกระจายสินค้า คลังสินค้าทัณฑ์บน ศูนย์อำนวยความสะดวกด้านศุลกากร ตลาดการค้าชายแดน ด้านการไหลของบริการมีธุรกิจบริการรวมอยู่ในโซนด้วยการศึกษาเกี่ยวกับการเพิ่มมูลค่า (Adding Value) ของพื้นที่ Cluster จากกรณีศึกษาในต่างประเทศก็จะมีส่วนสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดมูลค่าใหม่

จากการทบทวนกรณีศึกษาพบว่านอกจากการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์แล้ว การพัฒนาพื้นที่ Cluster ยังมีการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรมีใน SEZ นอกเหนือไปจากโรงงานอุตสาหกรรม ได้แก่ ศูนย์การประชุมสัมมนา สถานเลี้ยงดูเด็กเล็ก คลินิกแพทย์ พื้นที่แสดงสินค้าและผลิตภัณฑ์ ศูนย์การค้า/ห้างสรรพสินค้า การท่องเที่ยว พื้นที่สีเขียว โรงบำบัดน้ำเสีย ศูนย์ฝึกอบรมและการศึกษา ศูนย์วิจัยและพัฒนา (R&D) โรงพยาบาล อาคารที่พักอาศัย ศูนย์บรรเทาสาธารณภัย และระบบเครือข่ายโลจิสติกส์ แนวโน้มในการพัฒนาโซนสมัยใหม่ให้ความสำคัญกับการแข่งขันเชิงราคาน้อยลง แต่ให้ความสำคัญมากขึ้นกับความหลากหลายของผลิตภัณฑ์และบริการ (Product Differentiation) การพัฒนานิคมไม่จำกัดเฉพาะโรงงานอุตสาหกรรม แต่รวมถึงศูนย์การค้า ที่อยู่อาศัย ท่องเที่ยว เพื่อให้เกิดความเป็นเมือง มีประโยชน์ทั้งในด้านการดึงดูดบุคลากรผู้เชี่ยวชาญให้เข้ามาโซน และด้านผลประโยชน์ กำไรสูงจากโครงการศูนย์การค้าและที่พักอาศัย มาถ่วงเฉลี่ยชดเชยกับกำไรที่ต่ำกว่าจากโรงงานอุตสาหกรรม ในโซนที่ประสบความสำเร็จ รายได้กว่าร้อยละ 50 เป็นรายได้จากแหล่งอื่นนอกเหนือจากค่าเช่า ค่าซื้อ หรือซื้อที่ดินโซน ในเขตพื้นที่ที่มีทั้งโซนดั้งเดิมและโซนใหม่ที่กำหนดการโดยภาคเอกชน เช่น ในสาธารณรัฐโดมินิกัน และฟิลิปปินส์ อุตสาหกรรมมูลค่าสูงกว่ามักอยู่ในโซนใหม่ ซึ่งเก็บในอัตราพรีเมียม เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ หรือดิจิทัลอื่น ๆ โซนดั้งเดิมของภาครัฐเป็นของอุตสาหกรรมอัตรากำไร (Margin) ต่ำ เช่น ตัดเย็บเสื้อผ้า รองเท้า การฝีมืออื่น ๆ เป็นต้น ที่ปรึกษาจะได้รวบรวมแนวคิดในการบริหารพื้นที่เขตเศรษฐกิจ

การสร้างแรงดึงดูดให้เอกชนเข้ามาลงทุนในพื้นที่ของกรณีศึกษาทั่วโลกเพื่อใช้เป็นข้อมูลสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ Super Cluster ต่อไป

อีกแนวโน้มการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสมัยใหม่ คือ พัฒนาทรัพยากรเฉพาะกับอุตสาหกรรมเป้าหมาย ในมาเลเซีย สิงคโปร์ และไต้หวัน พัฒนาทรัพยากรและปัจจัยที่จำเป็นสำหรับอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูง นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังในไทยมุ่งเน้นอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ในขณะที่อินเดีย จาไมกา Dominican Republic, Mauritius มีเป้าหมายที่การบริการด้านสารสนเทศและซอฟต์แวร์

3.8.4 ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม

จากตัวอย่างกรณีศึกษาในหลายประเทศ พบว่าผลกระทบของเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละประเทศนั้น มีความแตกต่างกันไป ทั้งในด้านทิศทาง (ผลบวกหรือผลลบ) และในด้านขนาดของผลกระทบ (มากหรือน้อย) ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ขนาดของประเทศ ความพร้อมของทรัพยากรมนุษย์และทรัพยากรในการผลิต การบริหารจัดการ ความสนับสนุนจากภาครัฐ และความร่วมมือจากภาคเอกชน เป็นต้น ซึ่งพอสรุปเป็นประเด็นสำคัญได้ดังนี้

3.8.4.1 ผลกระทบทางเศรษฐกิจ

1) การจ้างงาน: แม้ว่าโดยเฉลี่ยแล้ว อัตราการจ้างงานโดยตรงที่เกิดขึ้นจากบริษัทที่ตั้งอยู่ในภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษทั่วโลก จะคิดเป็นสัดส่วนที่ไม่มากนัก (น้อยกว่าร้อยละ 1 ของการจ้างงานที่เกิดขึ้นในโลกทั้งหมด) แต่อัตราการจ้างงานโดยอ้อม เช่น การจ้างงานที่เกิดขึ้นจากบริษัทที่เป็นซัพพลายเออร์หรือเป็นลูกค้าให้กับบริษัทที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ มีความสำคัญค่อนข้างมากในหลายประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่ประสบกับอัตราการว่างงานสูง และประเทศที่มีขนาดเล็ก เช่น ในประเทศมอริเชียส อัตราการจ้างงานที่เกิดขึ้นจากเขตเศรษฐกิจพิเศษคิดเป็นสัดส่วนมากถึงร้อยละ 24 ของอัตราการจ้างงานทั่วประเทศ ตารางที่ 3.8-3 แสดงอัตราการจ้างงานโดยตรงในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เปรียบเทียบกับจำนวนเขตในกลุ่มประเทศตัวอย่าง

2) การส่งออก: เขตเศรษฐกิจพิเศษมักมีความสำคัญในการกระตุ้นให้เกิดการเติบโตของปริมาณการส่งออก โดยเฉพาะในประเทศตะวันออกกลาง พบว่าการส่งออกที่เกิดขึ้นภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษคิดเป็นสัดส่วนที่สำคัญของการส่งออกที่เกิดขึ้นทั้งหมด เช่น ในบาห์เรนร้อยละ 68.9 ของการส่งออกทั้งหมดของประเทศในปี 2005 เกิดขึ้นภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษ นอกจากนี้ การตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษยังนำไปสู่ความหลากหลายที่เพิ่มขึ้นของสินค้าที่ส่งออก ซึ่งมักเป็นการเปลี่ยนแปลงจากการส่งออกสินค้าเกษตรกรรมและสินค้าที่มีความหลากหลายน้อย ไปเป็นสินค้าที่ผลิตจากโรงงานซึ่งมีมูลค่าสูงขึ้น เช่น ในประเทศคอซอวอเคยส่งออกสินค้าหลักคือผลิตภัณฑ์ผ้าในช่วงปี 1990 แต่หลังจากมีการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษมาจนถึงในปัจจุบัน สินค้าส่งออกหลักของประเทศได้เปลี่ยนเป็นอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วน

เครื่องใช้ไฟฟ้า ตารางที่ 3.8-3 แสดงมูลค่าการส่งออกที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เปรียบเทียบกับจำนวนเขต ในกลุ่มประเทศตัวอย่าง

ตารางที่ 3.8-3 การจ้างงานและมูลค่าการส่งออกที่เป็นผลมาจากเขตเศรษฐกิจพิเศษในกลุ่มประเทศตัวอย่าง

ประเทศ	จำนวน SEZ (แห่ง)	มูลค่าการส่งออก (พันล้านเหรียญสหรัฐฯ)	การจ้างงานของ SEZ (คน)
อเมริกา	266	20	400,000
จีน	190	12	30,000,000
อินโดนีเซีย	115	4.2	200,000
ฟิลิปปินส์	100	27	907,000
ไทย	30	4.7	120,000
อินเดีย	13	1.3	87,000
ไต้หวัน	5	6.1	90,000
เกาหลีใต้	3	5.0	80,000

ที่มา: G. Akinci. Special Economic Zones.

Website <http://www.businessenvironment.org/dyn/be/docs/133/session22presentation2.2.1akinci.pdf>

3) การลงทุนจากต่างชาติ: ในหลายประเทศ เขตเศรษฐกิจพิเศษสามารถดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติ (Foreign Direct Investment: FDI) ได้เป็นอย่างดี เช่น ในฟิลิปปินส์ ปี 1995 เขตเศรษฐกิจพิเศษที่รู้จักกันในชื่อของ Eco-zones สามารถดึงดูด FDI ได้คิดเป็นร้อยละ 30 ของ FDI ทั้งหมดภายในประเทศ และภายในปี 2000 สัดส่วนของ FDI ที่ไปลงในพื้นที่ Eco-zones มีมากถึงร้อยละ 81 เช่นเดียวกันกับในประเทศจีนที่มี FDI ในเขตเศรษฐกิจพิเศษคิดเป็นสัดส่วนมากเกินกว่าร้อยละ 80 ของ FDI ที่เข้าสู่ประเทศทั้งหมด อย่างไรก็ตาม ในบางประเทศ สัดส่วนของ FDI ในเขตเศรษฐกิจพิเศษอาจไม่มากนัก เนื่องจากการลงทุนในเขตส่วนใหญ่มาจากบริษัทภายในประเทศ

4) การพัฒนาอุตสาหกรรมและเทคโนโลยี: เนื่องจากมีตัวอย่างกรณีศึกษาในหลายประเทศที่แสดงให้เห็นว่าการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสามารถนำไปสู่การส่งออกสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่มและดึงดูดเงินลงทุนจากต่างชาติได้ ตามที่ได้กล่าวไปแล้วนั้น ผลบวกต่อเศรษฐกิจที่ตามมาอีกหนึ่งประการจึงเป็นการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีที่ถูกผลักดันไปพร้อมกัน ซึ่งตัวอย่างประเทศที่พบผลพลอยได้นี้ มักเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น เกาหลีใต้ และไต้หวัน (จีน) รวมไปถึงประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ที่พบว่ามีการอัปเดตของเทคโนโลยีต่าง ๆ เพื่อใช้ในการผลิตสินค้าอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

3.8.4.2 ผลกระทบทางสังคม

1) สวัสดิการของแรงงาน: ในบางประเทศอาจพบว่า ค่าจ้างโดยเฉลี่ยของงานที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจพิเศษสูงกว่าค่าจ้างโดยเฉลี่ยของงานอื่น ๆ นอกเขต อย่างไรก็ตาม ปัญหาพื้นฐานด้านแรงงาน เช่น ความไม่เท่าเทียมกันของลูกจ้างชาย-หญิง สิทธิเสรีภาพของลูกจ้าง ยังคงเป็นปัญหาที่สามารถพบเห็นได้ในเขตเศรษฐกิจพิเศษจำนวนมาก แต่โดยทั่วไปแล้ว พบว่า ความปลอดภัยและสวัสดิการของแรงงานที่ทำงานกับบริษัทข้ามชาติที่อยู่ภายในเขตมักจะดีกว่าของแรงงานที่ทำงานกับบริษัทในประเทศที่อยู่นอกเขต

2) การพัฒนาทรัพยากรบุคคล: เนื่องจากประเภสินค้าที่ถูกผลิตภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษมักเป็นสินค้าที่สิ้นวัตรกรรมและต้องใช้ความเชี่ยวชาญของแรงงานในการผลิตที่มากกว่า จึงทำให้เกิดการพัฒนาคุณภาพของแรงงานเพื่อให้สามารถรองรับความต้องการของการผลิตได้ หลายบริษัทในเขตมีการจัดตั้งหลักสูตรอบรมเพื่อพัฒนาฝีมือแรงงาน นอกจากนี้ ยังอาจเกิด Spillover Effect มาจากการที่บริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษและนำเทคโนโลยีต่าง ๆ เข้ามา แม้อาจจะไม่ได้มีการถ่ายทอดให้กับแรงงานในประเทศโดยตรงผ่านการอบรมอย่างเป็นทางการ แต่การทำงานร่วมกันก็อาจนำไปสู่การเปลี่ยนถ่ายความรู้ได้ไม่ยากนัก

3) สิ่งแวดล้อม: แม้ว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อประเทศในหลายด้าน แต่ผลกระทบในด้านลบก็สามารถเกิดขึ้นได้เช่นกัน โดยเฉพาะผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หากการเติบโตของธุรกิจและอุตสาหกรรมภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นไปโดยไม่ได้มีการควบคุมผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ก็อาจทำให้เกิดปัญหามลภาวะและการก่อกวนตามมา ดังเช่นตัวอย่างในประเทศเม็กซิโก กับมลภาวะที่เกิดขึ้นจากเขตอุตสาหกรรม Maquiladora

4) การปฏิรูปประเทศ: การตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นในบางประเทศถูกใช้เป็นเพียงตัวทดสอบนโยบายหรือแนวทางใหม่ ๆ ในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ เช่น ในจีน มาเลเซีย จาเมกา คูเวต และจอร์แดน ซึ่งอาจไม่ได้นำไปสู่การปฏิรูปประเทศในระดับกว้างในระยะเวลาอันรวดเร็ว แต่ในบางประเทศ เช่น เกาหลีใต้ พบว่าหลังการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ มีมูลค่าการค้าที่เกิดขึ้นที่เกี่ยวข้องกับบริษัทในเขตสูงมาก ซึ่งนำไปสู่การปฏิรูปในระดับประเทศในหลาย ๆ ด้าน เช่น นโยบายเกี่ยวกับศุลกากร และการสนับสนุนบริษัทท้องถิ่นเพื่อสนับสนุนการผลิตภายในเขต เป็นต้น

3.8.5 ข้อคิดที่ได้จากกรณีศึกษาในต่างประเทศ

จากตัวอย่างกรณีศึกษาประเทศที่ประสบความสำเร็จและไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควรในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ พบว่าปัญหาหลักที่มักเกิดขึ้นและเป็นอุปสรรคต่อความสำเร็จของเขตเศรษฐกิจพิเศษ ได้แก่

- 1) ที่ตั้งที่ไม่เหมาะสม เช่น ห่างไกลจากโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ทำให้ต้องมีการลงทุนสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมสำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษโดยเฉพาะ ซึ่งเป็นการสิ้นเปลืองเงินลงทุนโดยใช้เหตุ
- 2) นโยบายที่ไม่ดึงดูดนักลงทุน เช่น นำเสนอนโยบายที่เน้นด้านการยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีให้แก่ผู้ประกอบการเป็นหลัก ซึ่งนโยบายเช่นนี้ ไม่มีข้อแตกต่างจากประเทศอื่น ๆ จึงไม่ได้ทำให้เขตเศรษฐกิจพิเศษมีความน่าสนใจสำหรับนักลงทุนมากไปกว่าเขตอื่น ๆ ซึ่งมีนโยบายคล้ายคลึงกัน
- 3) ไม่มีกฎหมายที่เหมาะสมในการควบคุมการใช้ทรัพยากรของเขตเศรษฐกิจพิเศษ นั่นคือ หากภาครัฐเน้นสนับสนุนให้เกิดการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษใหม่อย่างต่อเนื่อง โดยไม่ได้คำนึงถึงความเสี่ยงของโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค หรือทรัพยากรที่มีอยู่ในบริเวณนั้น อาจทำให้เกิดปัญหาการแย่งใช้ทรัพยากรตามมาได้ ซึ่งจะนำไปสู่อุปสรรคในการประกอบการ และผลกระทบร้ายแรงต่อสิ่งแวดล้อมได้
- 4) ขาดความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ เกี่ยวข้องกับระบบการบริหารจัดการของเขตเศรษฐกิจพิเศษ การแบ่งปันผลประโยชน์ การทำนุบำรุงระบบ และความยั่งยืนของระบบ เป็นต้น
ดังนั้น สิ่งที่ต้องเกิดขึ้นในการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อให้ประสบความสำเร็จ จึงได้แก่
- 5) การวางแผนที่รัดกุมของภาครัฐร่วมกับภาคเอกชน มีการหารือกันเพื่อมุ่งผลประโยชน์โดยรวมต่อประเทศ มีการคำนวณต้นทุนและความคุ้มค่าก่อนการตัดสินใจลงทุน
- 6) ให้ภาคเอกชนมีบทบาทมากขึ้นในการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ทั้งนี้ โดยทั่วไปแล้วพบว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ตั้งและบริหารโดยภาคเอกชน มักจะมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบครันกว่า มีระบบการดูแลรักษาที่ดีกว่า และสามารถทำผลกำไรได้คุ้มค่ากับเงินลงทุนมากกว่าเขตที่เกิดจากภาครัฐ
- 7) เลือกพื้นที่ตั้งที่เหมาะสมทางด้านยุทธศาสตร์การค้า รวมทั้งมีโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นรองรับอยู่แล้ว โดยไม่ต้องลงทุนใหม่มากนัก
- 8) เน้นให้เกิดการปฏิรูปประเทศและเกิดการพัฒนามีฝีมือแรงงานอย่างแท้จริง เช่น อาจมีการตั้งกฎให้บริษัทต่างชาติที่จะเข้ามาลงทุนต้องมีการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีให้กับแรงงานในประเทศ และมีการผลักดันให้เกิดความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการภายในและภายนอกเขตมากยิ่งขึ้น เพื่อให้ผลบวกที่เกิดจากเขตส่งไปยังนอกเขตด้วยเช่นกัน

3.8.6 การจัดการด้านโลจิสติกส์และการบริหารจัดการภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ที่ปรึกษาได้สรุปลักษณะสำคัญของการจัดการด้านโลจิสติกส์รวมถึงการบริหารจัดการภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ประสบความสำเร็จในทวีปต่าง ๆ ของโลก ดังนี้

ทวีปเอเชีย

สิงคโปร์: สิงคโปร์เป็นประเทศที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นหนึ่งในศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ที่ดีที่สุดภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยเฉพาะท่าเรือสิงคโปร์นั้นถูกใช้เป็นทางผ่านของการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศแบบ Large-scale ในปริมาณที่มากขึ้นทุกปี กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือสิงคโปร์นั้นส่วนใหญ่จัดเป็นประเภท Pure Logistics ซึ่งรวมถึงกิจกรรมเพิ่มมูลค่าต่าง ๆ เช่น การขนย้าย การติดป้าย การจัดแสดงสินค้า แต่ไม่รวมการผลิตและกิจกรรมอื่น ๆ ที่มักจะเกิดขึ้นในโรงงาน อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันนี้ พบว่ามีศูนย์กลางโลจิสติกส์บางแห่งในสิงคโปร์ที่สามารถรองรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการผลิตเพิ่มขึ้นจากกิจกรรม Pure Logistics ได้บ้าง เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ²⁸ ตัวอย่างเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศสิงคโปร์ที่ประสบความสำเร็จ ได้แก่ โซน One-north ซึ่งถูกตั้งขึ้นในปี 2001 ให้เป็นเขตพื้นที่นวัตกรรม บนพื้นที่ 182 เฮกเตอร์ ด้วยเงินลงทุน 86 พันล้านเหรียญสหรัฐ ภายใน One-north มีสถานีรถไฟใต้ดินเชื่อมต่อได้ถึง 3 สถานี และพื้นที่การใช้งานถูกออกแบบให้สามารถเดินเชื่อมถึงระหว่างตึกต่าง ๆ ด้วยสะพานลอยฟ้าได้อย่างสะดวกสบาย One-north เป็นศูนย์กลางของ Cluster ด้านชีวการแพทย์ ICT และมีเดีย ซึ่งมีการสร้างความร่วมมือระหว่างบริษัทในโซน สถาบันวิจัย และมหาวิทยาลัย ตามโมเดล Triple Helix (การร่วมมือกันของ 3 ภาคส่วนดังกล่าว)²⁹ เป็นปัจจัยส่งเสริมให้ Cluster ประสบความสำเร็จ

จีน: ท่าเรือหลายแห่งในจีน รวมทั้งในไต้หวัน มีกิจกรรมทั้งด้านการผลิต ซื้อขาย โลจิสติกส์ และการกระจายสินค้าอยู่ในบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อดึงดูดบริษัทที่มีเทคโนโลยีระดับสูง โดยเฉพาะบริษัทต่างชาติให้เข้ามาลงทุนภายในประเทศ หนึ่งในเขตเศรษฐกิจที่เก่าแก่และประสบความสำเร็จสูงสุดในจีนคือ เขตเศรษฐกิจพิเศษเซินเจิ้นในมณฑลกวางตุ้ง เขตนี้ถูกตั้งขึ้นในปี 1987 และถือเป็น Free Trade Zone แห่งแรกในกวางตุ้ง เขตเศรษฐกิจพิเศษเซินเจิ้นได้รับความสะดวกสบายด้านโลจิสติกส์จากหลากหลายช่องทางของการขนส่ง ในปี 2013 ท่าเรือเซินเจิ้นถือเป็นท่าเรือที่ใหญ่เป็นอันดับ 4 ของโลกในแง่จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งผ่าน และสนามบินเซินเจิ้นถูกจัดเป็นสนามบินที่ใหญ่เป็นอันดับ 4 ในประเทศจีนในแง่ของการขนส่งสินค้า ซึ่งเขตเศรษฐกิจพิเศษเซินเจิ้นนี้อยู่ห่างจากสนามบินเพียง 1 ชั่วโมง

²⁸ UNESCAP. Value-Added Services of Logistics Centres in Port Areas.

http://www.unescap.org/sites/default/files/pub_2194_ch3.pdf

²⁹ UNIDO. Economic Zones in the ASEAN.

https://www.unido.org/fileadmin/user_media_upgrade/Resources/Publications/UCO_Viet_Nam_Study_FINAL.pdf

และอยู่ที่ทางตัดผ่านของทางรถไฟที่เชื่อมระหว่างปักกิ่งกับกวางตุ้ง และระหว่างปักกิ่งกับเกาหลิน นอกจากนี้ยังอยู่ที่จุดเริ่มต้นของทางด่วนเซินเจิ้น-ซัวเถา และทางด่วนกวางโจว-เซินเจิ้น³⁰

เนื่องจากเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งใหม่ในจีนอยู่ในสภาพทางเศรษฐกิจและระดับการพัฒนาที่ใกล้เคียงกับของไทย จึงขอกล่าวถึงเขตเศรษฐกิจ 4 แห่งต่อไปนี้เพิ่มเติมในรายละเอียด

1) **Shanghai Free Trade Zone (SFTZ):** เขตการค้าเสรีเซี่ยงไฮ้ถูกเปิดขึ้นอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2556 โดยรัฐบาลจีนได้กำหนดให้เขต SFTZ นี้ครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจการค้าที่สำคัญ 4 แห่งในมหานครเซี่ยงไฮ้ ได้แก่ (1) เขตสินค้าสิทธิพิเศษภาษีอากรไวกาเฉียว หรือเขตคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Zone) (2) เขตโลจิสติกส์ไวกาเฉียว ทั้งสองเขตนี้อยู่ในบริเวณท่าเรือไวกาเฉียว ซึ่งเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าที่เก่าแก่และมีการใช้งานอย่างคับคั่งของมหานครเซี่ยงไฮ้ (3) เขตท่าเรือหยางซาน เป็นท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญที่สุดของจีน ตั้งอยู่บนเกาะหยางซานกลางทะเล โดยต้องใช้สะพานยาว 30 กว่ากิโลเมตรเพื่อเชื่อมเกาะหยางซานกับแผ่นดินเซี่ยงไฮ้ และ (4) ท่าอากาศยานผู้ตงเซี่ยงไฮ้ เป็นสนามบินชั้นนำของจีน รวมพื้นที่ทั้งหมดของ SFTZ 28.78 ตารางกิโลเมตร

เป้าหมายหลักของ SFTZ คือการจัดให้เป็นเขตทดลองการบริหารเปิดกว้างและเปิดเสรีใน 4 ด้านหลัก คือ การลงทุน การค้า การเงิน และระบบกฎหมายการบริหารงานของภาครัฐ ซึ่งหากพบว่าประสบความสำเร็จ SFTZ ก็จะกลายเป็นต้นแบบด้านการบริหารให้กับเขตการค้าเสรีแห่งอื่น ๆ ในจีนต่อไปในภายภาคหน้า โดยเซี่ยงไฮ้เป็นเมืองที่ถูกเลือกสำหรับโครงการนี้เนื่องจากเป็นเมืองที่เคยประสบความสำเร็จในการดึงดูดทุนต่างชาติและสามารถพัฒนาเขตผู้ตงของเซี่ยงไฮ้ให้กลายเป็นย่านการเงินชั้นนำของประเทศ จนได้รับการขนานนามว่าเป็น “วอลล์สตรีทของจีน”³¹ มาตรการที่ถูกนำมาใช้ใน SFTZ ได้แก่ การคลายกฎคุมเข้มภาคการเงินหลายฉบับ อนุญาตให้ธนาคารต่างชาติ สามารถจัดตั้งกิจการสาขาย่อยและถือหุ้นโดยตรงเองทั้งหมดในเขตการค้าเสรีของเซี่ยงไฮ้ ซึ่งธนาคารต่างประเทศที่จะได้รับอนุญาตให้มาตั้งกิจการในเขตนี้ สามารถร่วมทุนหรือถือหุ้นร่วมใหญ่ในกิจการการเงิน อื่น ๆ ของแผ่นดินใหญ่ ทั้งในส่วนที่เป็นกิจการสนับสนุนของรัฐ และกิจการเอกชน นโยบายใหม่นี้ ยังจะปรับลดระยะเวลาการดำเนินกิจการที่ธนาคารต่างประเทศ ไม่ต้องผ่านขั้นตอนจำนวนมากของกระบวนการตรวจสอบต่าง ๆ ก่อนจะเปิดสาขา หรือตั้งเครือข่ายบนแผ่นดินใหญ่³² ทั้งนี้ เพื่อดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศซึ่งจะช่วยกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาในด้านนวัตกรรมและนำไปสู่ความมั่นคงทางเศรษฐกิจของจีน โดยธุรกิจที่จะได้รับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ เหล่านี้ จะต้องไม่อยู่ใน “Negative List” ซึ่งประกอบไปด้วยธุรกิจภาคบริการ 16 ประเภท ได้แก่ ภาคการเกษตร เหมืองแร่ อุตสาหกรรมการผลิต การผลิตพลังงาน ก๊าซและน้ำ ธุรกิจก่อสร้าง ธุรกิจค้าส่ง ค้าปลีก ธุรกิจขนส่ง ธุรกิจให้บริการด้านสารสนเทศ ด้าน

³⁰ <http://www.chinaknowledge.com/Manufacturing/IndustrialPark.aspx?province=13&content=251>

³¹ <http://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/532338>

³² <https://m.manager.co.th/China/detail/9560000089190>

การเงิน ด้านอสังหาริมทรัพย์ การวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านการศึกษา ด้านสุขภาพและกีฬา รวมไปถึงธุรกิจด้านบันเทิง³³

อย่างไรก็ตาม นโยบายบางส่วนได้รับแรงต่อต้านจากคณะกรรมการกำกับดูแลด้านการธนาคารของจีน และ คณะกรรมการกำกับดูแลตลาดหลักทรัพย์ เนื่องจากกฎระเบียบบางข้อยังขัดกับกฎระเบียบบางส่วนของรัฐบาลกลาง โดยยังมีประเด็นทางด้านกฎหมายที่จะต้องพิจารณาเพิ่มเติมให้รอบคอบ เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาด้านกฎหมายต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจต่างชาติที่จะเข้ามาลงทุน³⁴ นอกจากนี้ ความคาดหวังถึงการเข้ามาของนักลงทุนต่างชาติทำให้เกิดการกว้านซื้อที่ดินบริเวณรอบ ๆ SFTZ ซึ่งนำไปสู่ราคาบ้านที่แพงขึ้นถึงร้อยละ 30 และราคาหุ้นของบริษัทด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

2) **Tianjin Free Trade Zone (TJFTZ):** เขตการค้าเสรีเทียนจินเป็น 1 ใน 3 FTZ ที่เกิดขึ้นต่อจาก Shanghai FTZ โดยมีพื้นที่ครอบคลุม 119.1 ตารางกิโลเมตร TJFTZ เป็นเขตการค้าเสรีแห่งเดียวในภาคเหนือของจีน ซึ่งถูกวางไว้ให้มุ่งเน้นในด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เนื่องจากที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เชื่อมต่อหลายรูปแบบการขนส่ง โดยมีท่าเรือเทียนจินซึ่งเป็นท่าเรือที่มีปริมาณการขนส่งมากที่สุดเป็นอันดับ 4 ของโลก เป้าหมายสำคัญของ TJFTZ คือการย้ายการลงทุนจากทางตอนใต้ของจีนมายังปักกิ่งและจังหวัดอื่น ๆ ในภาคเหนือของจีนเพื่อเพิ่มความแข็งแกร่งด้านเงินทุนให้กับพื้นที่จังหวัดเฮเบย์

ภายใน TJFTZ จะมี Dongjiang Free Trade Port ซึ่งสนับสนุนการขนส่ง โลจิสติกส์ และการค้าขายระหว่างประเทศ โดยอำนวยความสะดวกด้านการนำเข้าและศุลกากรให้เป็นไปอย่างรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ในปี 2014 ท่าเรือนี้ให้บริการมากกว่า 400 ท่า มากกว่า 200 ประเทศทั่วโลก ขนสินค้า 540 ล้านตันและ 14.3 ล้าน TEU นอกจากนี้ มี Tianjin Airport Economic Area ที่จะมุ่งเน้นไปยังธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีอวกาศ และโลจิสติกส์การบิน โดยท่าอากาศยาน Tianjin Binhai ถูกใช้ในการขนส่งสินค้ามากถึง 233,000 ตัน และผู้โดยสาร 12 ล้าน ในปี 2014³⁵ ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ที่ถูกวางไว้ของ TJFTZ คือทำให้เกิดการพัฒนาความร่วมมือภายในพื้นที่ ปักกิ่ง-เทียนจิน-เฮเบย์ โดยใช้ความได้เปรียบด้านโลจิสติกส์ของ TJFTZ เป็นตัวผลักดันที่สำคัญสำหรับ China-Mongolia-Russia Economic Corridor ซึ่งเป็นส่วนสำคัญของ Belt and Road Initiative³⁶

ทั้งนี้ แม้ว่าปักกิ่งและเทียนจินจะเป็นเมืองที่มีรายได้ต่อหัวของประชากรสูงสุดในจีน แต่บริเวณรอบ ๆ ในเฮเบย์ ยังถือว่าเป็นพื้นที่ยากจน แสดงให้เห็นถึงความไม่เท่าเทียมในการพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างชัดเจน กระทรวงการคลังของจีนจึงได้วางแผนที่จะทุ่มเงิน 6.76 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ

³³ http://www.chinacenter.net/2015/china_currents/14-1/shanghai-ftz-expectations-have-never-been-aligned-with-reality/

³⁴ http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=483&ID=13016

³⁵ <http://pricecaolawblog.com/?p=558>

³⁶ http://www.chinadaily.com.cn/m/tianjin2012/2015-02/10/content_19536267.htm

เพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การก่อสร้างถนนวงแหวนเส้นที่ 7 ในปักกิ่งเพื่อเชื่อมพื้นที่ทั้งสามให้กลายเป็นมหานครของประชากรมากกว่า 100 ล้านคน³⁷

บริษัทที่ได้เข้าไปลงทุนในพื้นที่ TJFTZ แล้วในภาคส่วนที่สำคัญ ได้แก่

- o ด้านอากาศยาน: Airbus (General Assembly Line for A320), Bombardier (Business Aircraft Service and Maintenance Center), AVIC Helicopter, Airbus Helicopters
- o ด้านอุปกรณ์การผลิตขั้นสูง: Caterpillar (Machinery Equipment), Magna (Automotive Dies), Alstom (Hydro Equipment Manufacturing), Becker Mining (Electronic Controls and Equipment for Mining)
- o ด้านเทคโนโลยีสมัยใหม่: Tsinghua University Group, Taiwan Asus, Spreadtrum, ZTE Corp and Datang³⁸

3) Guangdong Free Trade Zone (GFTZ): เขตการค้าเสรีกวางตุ้ง เป็นอันดับ 2 ใน 3 FTZ ที่เกิดขึ้นต่อจาก Shanghai FTZ ครอบคลุมพื้นที่ 116 ตารางกิโลเมตร และตั้งอยู่ระหว่างฮ่องกงกับมาเก๊า GFTZ จึงเป็นประตูหลักของการค้าทางน้ำ โดยทำหน้าที่เป็น hub ที่เชื่อมต่อฮ่องกงและมาเก๊า กับพื้นที่อื่น ๆ ของจีน เป้าหมายหลักของ GFTZ คือการเป็นศูนย์กลางของการวิจัย นวัตกรรมอัจฉริยะ และการเริ่มต้นธุรกิจ โดยกวางโจว เมืองหลวงของมณฑลกวางตุ้ง มีนโยบายที่จะเพิ่มทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนาให้เป็นร้อยละ 7 ของ GDP ภายในปี 2560 ซึ่งกวางโจวก็ได้รับการสนับสนุนด้านการพัฒนานวัตกรรมอย่างต่อเนื่องในฐานะที่เป็นเมืองสำคัญในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำเพิร์ลที่มีขีดความสามารถทางด้านนวัตกรรมสูงสุดเป็นอันดับ 2 ของจีน (รองจากมณฑลเจียงซู) มาเป็นเวลาถึง 7 ปี จึงมีความพร้อมที่จะกลายเป็นเขตทดลองอุตสาหกรรมด้านนวัตกรรมของจีนในอนาคต

มณฑลกวางตุ้งมีนโยบายในการลงทุนอย่างน้อย 500 ล้านหยวนต่อปีเพื่อที่จะจูงใจและสนับสนุนผู้ประกอบการที่มีความสามารถในการก่อตั้งธุรกิจใหม่ในภูมิภาค โดยเฉพาะผู้ประกอบการจากฮ่องกงและมาเก๊า ในปี 2558 ผู้ประกอบการกว่า 78,000 ราย เลือกก่อตั้งธุรกิจในมณฑลกวางตุ้ง จึงช่วยสร้างงานให้เพิ่มขึ้นกว่า 223,800 ตำแหน่ง ส่วนธนาคารก็ได้ออกสินเชื่อขนาดย่อมจำนวน 219 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 67.5 จากปีก่อน และจากสถิติพบว่า บริษัทที่ทำธุรกิจด้านนวัตกรรมที่เกิดขึ้นใหม่ได้สร้างกำไรสูงที่สุดกว่าภูมิภาคอื่น ๆ ในจีน

นโยบายที่ช่วยกระตุ้นนวัตกรรมและเทคโนโลยีไฮเทคที่ถูกใช้ใน GFTZ ได้แก่

- o จัดตั้งกองทุนเพื่อส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา
- o สร้างโครงการนำร่องในการใช้ Innovation Vouchers ซึ่งออกโดยรัฐบาลท้องถิ่นของมณฑลกวางตุ้ง ให้สำหรับ SMEs เพื่อสนับสนุนให้มีการประสานงานระหว่าง SMEs กับมหาวิทยาลัยและ

³⁷ <http://pricecaolawblog.com/?p=558>

³⁸ <http://hkmb.hktdc.com/en/1X0A3P7Q/hktdc-research/Market-Opportunities-in-the-Tianjin-Free-Trade-Zone>

สถาบันวิจัยต่าง ๆ โดยที่มหาวิทยาลัยและสถาบันวิจัยเหล่านี้จะสามารถใช้ Innovation Vouchers ในการใช้จ่ายกับรัฐบาลได้

- ดูแลและประเมินความต้องการตลาดในระยะยาวเพื่อให้ผู้สร้างนวัตกรรมสามารถเชื่อมต่อกับผู้ซื้อในอนาคตได้

- สร้างกลไกลดความเสี่ยงสำหรับนวัตกรรมในเทคโนโลยีไฮเทค โดยรัฐบาลท้องถิ่นของมณฑลและเมืองจะให้เงินชดเชยในกรณีที่ธุรกิจล้มเหลวในระยะเริ่มแรก (Angel Investment)

- ปรับปรุงนโยบายเกี่ยวกับที่ดินและการก่อสร้างเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการธุรกิจเทคโนโลยีไฮเทค

- ออกนโยบายที่สนับสนุนการพัฒนาสถาบันเพื่อการวิจัยและพัฒนาแบบใหม่

- อนุญาตให้มหาวิทยาลัยและสถาบันวิจัยจัดการกับงานวิจัยทางเทคโนโลยีที่ประสบความสำเร็จได้อย่างอิสระ

- ปรับปรุงกลไกเกี่ยวกับแรงจูงใจเชิงพาณิชย์ของงานวิจัยของมหาวิทยาลัยและสถาบันวิจัย มหาวิทยาลัยและ สถาบันการวิจัยสามารถเป็นเจ้าของผลกำไรที่ได้มาจากการวิจัยได้

- ปรับปรุงนโยบายในการประเมินความเชี่ยวชาญของนักวิจัย โดยให้ถือว่าการใช้ประโยชน์จากงานวิจัยและสิ่งประดิษฐ์เป็นตัวบ่งชี้ที่สำคัญ

- รับประกันคุณภาพชีวิตให้กับผู้ประกอบการที่มีความสามารถที่เข้ามาสร้างธุรกิจ โดยรัฐบาลจะช่วยจัดหาที่พักชั่วคราวหรือให้เงินอุดหนุนเพื่อที่อยู่อาศัย³⁹

4) Fujian Free Trade Zone (FFTZ): เขตการค้าเสรีฝูเจี้ยน เป็นอันดับ 3 ของ FTZ ใหม่ที่เกิดขึ้นหลังจาก Shanghai FTZ ซึ่งถูกวางไว้เพื่อให้ช่วยสร้างความร่วมมือที่แข็งแกร่งด้านเศรษฐกิจกับไต้หวัน โดยครอบคลุมพื้นที่ 118.04 ตารางกิโลเมตร ภายใน FFTZ ผู้ประกอบการจะได้รับผลประโยชน์และเสรีภาพทางการเงินในรูปแบบคล้ายกับใน SFTZ, TJFTZ และ GFTZ เช่น

- ข้อจำกัดที่น้อยลงและขั้นตอนที่เร็วขึ้นด้านศุลกากร

- “One-form Application” ที่ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการผ่านทางออนไลน์ได้เพื่อขอจัดตั้งบริษัท

- เสรีภาพด้านการลงทุนและการค้าขายระหว่างจีนและไต้หวัน

- การกู้ยืมเงินจากต่างประเทศ

- การร่วมมือกับธนาคารในต่างประเทศ

- การอนุญาตให้สถาบันทางการเงินในไต้หวันสามารถตั้ง Joint Venture เพื่อร่วมจัดการเงินทุนได้

- การลดอัตราภาษีในการนำเข้าสินค้า

³⁹ http://ditp.go.th/contents_attach/95215/95215.pdf

กลุ่มธุรกิจเป้าหมายสำหรับ FETZ ได้แก่ กลุ่มความคิดสร้างสรรค์และการแพทย์ ซึ่งเปิดกว้างให้กับผู้ประกอบการได้หันสามารถเข้าร่วมได้⁴⁰

ญี่ปุ่น: กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษของญี่ปุ่นมีการขยายเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ไม่ว่าจะเป็นการจัดประเภทสินค้า การตรวจสอบ การประกอบ การแสดงสินค้า และการซื้อขาย เขตเศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญแห่งหนึ่งของญี่ปุ่นคือ เขตโอกินาวา ซึ่งมี GDP ประมาณ 3.8 ล้านล้านเยน บนพื้นที่ 2,277 ตารางกิโลเมตร อุตสาหกรรมที่สำคัญในเขตนี้คือ เกษตรกรรม ประมง การก่อสร้างปิโตรเลียม การค้าปลีก-ส่ง และการท่องเที่ยว ที่ตั้งของเขตอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่เชื่อมต่อทั้งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ กับเมืองสำคัญ สำหรับทางบก มีทางหลวงโอกินาวาที่เชื่อมต่อระหว่างสนามบินนาฮา กับเมืองนาโกะ (75 กิโลเมตร) และยาวไปถึง Nakagusuku Bay New Port District ซึ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมที่ใหญ่ที่สุดในโอกินาวา สำหรับทางอากาศ มีท่าอากาศยานนาฮาที่เชื่อมต่อกับ 22 เมืองในญี่ปุ่น รวมทั้งไทเป โซล ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ และฮ่องกง ทำให้ท่าอากาศยานแห่งนี้เป็นเสมือนกับประตูทางทิศใต้ของประเทศญี่ปุ่น สำหรับทางน้ำ ท่าเรือนาฮามีเส้นทางเดินเรือประมาณ 30 เส้นทางเชื่อมต่อกับเมืองสำคัญ ๆ ภายในประเทศ และขณะนี้กำลังอยู่ในช่วงของการพัฒนาท่าเรือให้กลายเป็นท่าเรือสำคัญสำหรับการขนย้ายสินค้ากับต่างประเทศอีกด้วย⁴¹

นอกจากนี้ ในปี 2557 รัฐบาลญี่ปุ่นได้จัดตั้งเขตพิเศษยุทธศาสตร์แห่งชาติคันไซ (Kansai National Strategic Special Zone) ในพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ โอซาก้า เกียวโต และเฮียวโกะ ซึ่งเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจทางตะวันตก โดยมีเป้าหมายเพื่อกระจายความเจริญ ส่งเสริมการลงทุน โดยเฉพาะให้ชาวต่างชาติเข้ามาประกอบธุรกิจและใช้ชีวิตในญี่ปุ่น ด้วยการผ่อนคลายนโยบาย และให้สิทธิประโยชน์ทั้งที่เป็นภาษีและไม่ใช่อำนาจ และความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาในด้าน R&D เขตพิเศษคันไซมีท่าเรือน้ำลึก รถไฟและรถไฟความเร็วสูง เป็นแหล่งอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมยาและพลังงานทางเลือก แนวทางการพัฒนาให้ความสำคัญกับนวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูง ดังจะเห็นได้จากตัวอย่างกิจกรรมเป้าหมายหลัก อาทิเช่น การพัฒนาหุ่นยนต์และอุปกรณ์การแพทย์เพื่อใช้ในการผ่าตัด การสนับสนุนการสร้างชุมชนอัจฉริยะ (Smart Community) ตัวอย่างเช่นชุมชนที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนต่ำ (Low-Carbon Society) ชุมชนที่ระบบป้องกันภัยพิบัติ การสนับสนุนและพัฒนาโดยอาศัยโครงข่ายเทคโนโลยีการจัดการสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) ความเร็วสูง การยกระดับการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศของอาเซียน การให้บริการบรรจุภัณฑ์ Cold Chain Services จะเห็นได้ว่าหลายกิจกรรมมีความคล้ายคลึงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของไทย (Eastern Economic Corridor: EEC)

ปัจจัยพื้นฐานและนโยบายที่ส่งเสริมให้ Kansai NSSZ ประสบความสำเร็จ ซึ่งเป็นแบบอย่างของการพัฒนาพื้นที่ EEC ของไทย สามารถสรุปได้ดังนี้

⁴⁰ <http://www.china-briefing.com/news/2015/05/27/new-free-trade-zones-explained-part-iv-fujian.html>

⁴¹ <https://www.jetro.go.jp/en/invest/region/okinawa/infra.html>

- 1) กลุ่มอุตสาหกรรมและผู้ประกอบการ
 - นครโอซากา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ Kansai NSSZ มีธุรกิจ SMEs มากเป็นอันดับ 1 ของญี่ปุ่น โดยมีจำนวนทั้งสิ้น 41,059 แห่ง และมีจำนวนการจดทะเบียนสิทธิบัตรระดับนานาชาติ 7,761 รายการ มากเป็นอันดับ 2 ในญี่ปุ่น (ปี 2554)
 - ภูมิภาคคันไซสามารถผลิตแบตเตอรี่ลิเทียม อีออน ได้มากเป็นอันดับ 1 ของญี่ปุ่น (คิดเป็นร้อยละ 80 ของญี่ปุ่น) โดยผู้ผลิตรายใหญ่ ได้แก่ Panasonic (ร้อยละ 37) และ Sony (ร้อยละ 16.2) และยังมีอุตสาหกรรมพลังงานทางเลือก เช่น โซลาร์เซลล์ ที่คันไซผลิตได้มากเป็นอันดับ 1 ของญี่ปุ่นเช่นกัน โดยผู้ผลิตรายใหญ่ ได้แก่ Sharp (ร้อยละ 5.6) Kyocera (ร้อยละ 3.8) และ Panasonic (ร้อยละ 2.4)
- 2) การขนส่งและโลจิสติกส์
 - ท่าเรือโกเบ มีปริมาณการขนส่งทางเรือมากเป็นอันดับ 4 ของญี่ปุ่น
 - สนามบินคันไซเป็นสนามบินนานาชาติแห่งเดียวในญี่ปุ่นที่ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง โดยมีเที่ยวบินเชื่อมต่อ 73 เมือง มากถึง 850 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ จาก 62 สายการบิน
 - มีระบบรางเป็นโครงข่ายภายในเมืองสำคัญ และรถไฟความเร็วสูง (Shinkansen) ที่เชื่อมต่อระหว่างเมือง รวมไปถึงทางพิเศษ (Express way) ต่าง ๆ
- 3) สถาบันวิจัยและสถาบันการศึกษา
 - เป็นแหล่งที่ตั้งของสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยชั้นนำของประเทศญี่ปุ่น เช่น Kyoto University, Osaka University, Nagoya University เป็นต้น

นอกจากนี้ ยังเป็นศูนย์กลางของสถาบันวิจัยที่ผลิตผลงานที่เป็นนวัตกรรมทางด้านวิทยาศาสตร์การแพทย์
- 4) วัฒนธรรมและการท่องเที่ยว
 - ภูมิภาคคันไซมีสัดส่วนนักท่องเที่ยวต่างชาติคิดเป็นร้อยละ 33.1 จากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมดในญี่ปุ่น 6.79 ล้านคน (ปี 2009) และเป็นที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ เป็นที่ตั้งของมรดกโลกถึง 5 แห่ง จากทั้งหมด 18 แห่งทั่วประเทศญี่ปุ่น ซึ่งจริง ๆ แล้ว พื้นที่ EEC ของไทยเอง ก็จัดได้ว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในระดับโลกเช่นกัน โดยเฉพาะการท่องเที่ยวทางทะเล เช่น อ่าวบางแสน อ่าวพัทยา เกาะเสม็ด เกาะสีชัง เป็นต้น
- 5) นโยบายจากภาครัฐและการบริหารจัดการ
 - การพัฒนาพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางนวัตกรรม โดยเฉพาะศูนย์กลางนวัตกรรมทางการแพทย์และพลังงาน โดยให้ความสำคัญกับการวิจัยและพัฒนา (R&D) โดยอาศัย

นักลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ มีสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยเข้ามา
มาร่วมในการพัฒนา

- ส่งเสริมการพัฒนาในลักษณะของการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม (Industrial Clusters) โดย Kansai NSSZ เป็นฐานการผลิตและเป็นแหล่ง Cluster อุตสาหกรรมอันดับหนึ่งของญี่ปุ่น ซึ่งมีการรวมกลุ่ม Cluster อุตสาหกรรมจำนวน 13 กลุ่ม มีจำนวนสถานประกอบการรวมทั้งสิ้นประมาณ 1,953 แห่ง ซึ่งในแต่ละกลุ่ม Cluster อุตสาหกรรมจะมีมหาวิทยาลัยและสถาบันวิจัยร่วมอยู่ด้วยในทุก Cluster กลุ่ม Cluster ที่ใหญ่ที่สุด คือ Northern Osaka Bio Medical Cluster, Kyoto City Life Innovation Promotion Strategy และ Kobe Biomedical Innovation Cluster สำหรับ Northern Osaka Bio Medical Cluster นั้น มีจำนวนสถานประกอบการอยู่สูงถึง 727 แห่ง มีมหาวิทยาลัย 7 แห่ง และสถาบันวิจัย 6 แห่ง
- มีการพัฒนาที่มุ่งเน้นเรื่อง Green Technology และ Green Innovation โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาอุตสาหกรรมพลังงานทางเลือก เช่น Solar cell และ แบตเตอรี่ Lithium-ion
- มีการพัฒนาระบบการแพทย์ที่ทันสมัยซึ่งครอบคลุมถึงการพัฒนาด้านบุคลากร อุปกรณ์ การประกันสุขภาพ รวมทั้งการสร้างนวัตกรรมด้านยารักษาโรคและเครื่องมือทางการแพทย์
- มีการพิจารณาเงื่อนไขการจ้างงานในธุรกิจใหม่ซึ่งมีความพร้อมด้านการลงทุนในระดับสากล
- ให้สิทธิประโยชน์ที่เอื้อต่อการเข้ามาลงทุนของบริษัทต่างชาติ โดยบริษัทหรือศูนย์วิจัยที่ตั้งอยู่ในพื้นที่จะได้รับการสนับสนุนจากภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และรัฐบาลกลาง ในด้านการเงิน สิทธิประโยชน์ทั้งที่เป็นภาษีและไม่ใช่อะไร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัย การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อให้บริการด้านการลงทุนที่มีประสิทธิภาพและครบวงจร การผ่อนคลายกฎระเบียบต่าง ๆ รวมถึงการส่งเสริมกิจกรรมที่เป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ ตลอดจนการพิจารณากฎระเบียบการพำนักราชในญี่ปุ่นเพื่อดึงดูดแรงงานต่างชาติ
- เน้นการสร้างบุคลากรเพื่อรองรับการขยายธุรกิจไปยังต่างประเทศ
- ส่งเสริมนวัตกรรมใหม่ในด้าน Life science และ New energy โดยมีสินค้าเป้าหมาย 6 ประเภท คือ เวชภัณฑ์ยา อุปกรณ์ทางการแพทย์ เทคโนโลยีทางการแพทย์ขั้นสูง ชุดตรวจวินิจฉัยโรค แบตเตอรี่ และการนำเทคโนโลยีผสมผสานวิถี

ชีวิต (Smart community) มีการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เน้นนวัตกรรมร่วมกับการ
ส่งเสริมการท่องเที่ยว

เกาหลีใต้: สำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศเกาหลีใต้ นั้น มีกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นในโซนอย่างครบวงจร เช่น การแสดงสินค้า การกระจายสินค้า การซ่อมแซม รวมถึงการขนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ แต่ไม่มีกิจกรรมการผลิต เขตเศรษฐกิจพิเศษที่ใหญ่ที่สุดในประเทศในด้านโลจิสติกส์คือ เขตปูซาน-จินเฮ ซึ่งตั้งอยู่ในจุดที่สามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือสำคัญ 63 แห่งในประเทศญี่ปุ่น 40 แห่งในจีน และ 6 แห่งในรัสเซีย และเป็นเขตที่มีการขนส่งสินค้าปริมาณมากที่สุดเป็นอันดับ 6 ของโลก นอกจากนี้ภายในเขตยังมีท่าอากาศยานปูซาน-กิมเฮ ซึ่งได้รับรางวัล Top Asian Airport Efficiency Excellence Award ในปี 2014 ภายในปี 2020 เขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งนี้จะรองรับท่าเทียบสินค้ามากถึง 45 ท่าซึ่งจะมีความสามารถในการขนส่งสินค้าได้มากถึง 22 ล้าน TEUs (Twenty-Foot Equivalent Units หรือตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต)⁴²

กิจกรรมด้านโลจิสติกส์และฟังก์ชันอื่น ๆ ที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าที่มักเกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจพิเศษในกลุ่มประเทศตัวอย่างในภูมิภาคเอเชียที่กล่าวมาข้างต้นได้ถูกสรุปไว้ในตารางที่ 3.8-4 ด้านล่างนี้

⁴² <http://fez.go.kr/global/en/area/bjfez.do>

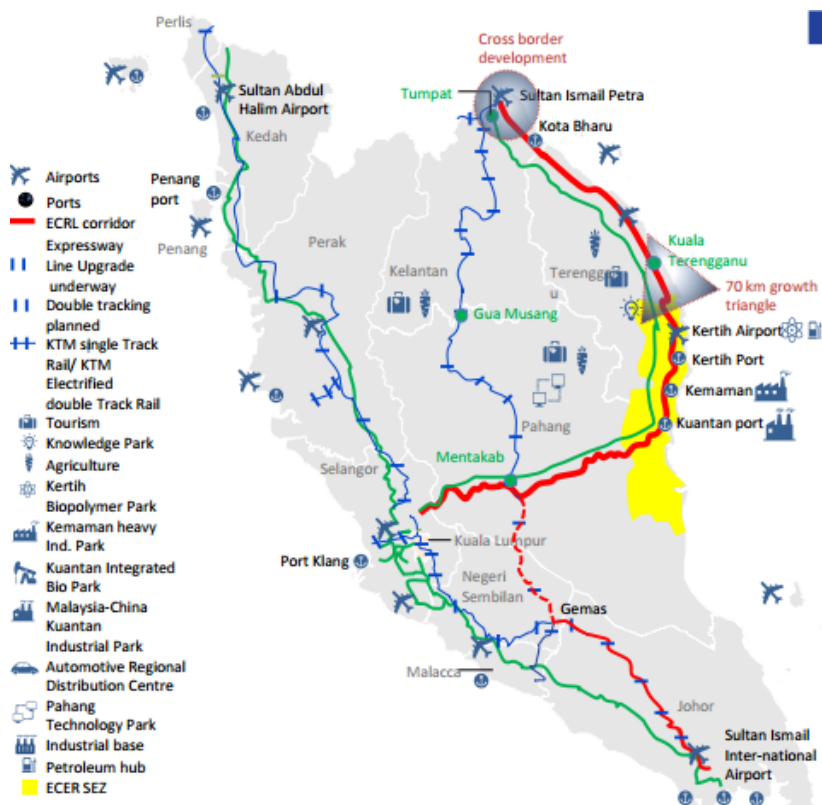
ตารางที่ 3.8-4 การเปรียบเทียบลักษณะกิจกรรมด้านโลจิสติกส์และฟังก์ชันอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจพิเศษในกลุ่มประเทศตัวอย่างในภูมิภาคเอเชีย

ประเทศ		กิจกรรม	
สิงคโปร์		การจัดเก็บ การประกอบ การจัดประเภท การขนย้าย การติดป้าย บรรจุภัณฑ์ การตรวจสอบ มีกิจกรรมการผลิตบางส่วนที่สามารถเกิดขึ้นได้	
จีน	จีน แผ่นดินใหญ่	การผลิต การจัดเก็บ การประกอบ บรรจุภัณฑ์ การติดป้าย การแสดง สินค้า การสุ่มตัวอย่าง การนำเข้าและส่งออก การเงิน โลจิสติกส์	
	ฮ่องกง	การผลิต การจัดเก็บ การประกอบ การจัดประเภท การแสดงสินค้า การสุ่มตัวอย่าง การขนย้าย	
	ไต้หวัน	Export Processing Area	การผลิต การประกอบ บรรจุภัณฑ์ การติดป้าย
		Science Industrial Area	การวิจัยและพัฒนา การสนับสนุนการผลิต การศึกษาสำหรับผลิตภัณฑ์ที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูง
Special Area		การค้าขาย โกดังสินค้า ยานพาหนะสำหรับโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก	
ญี่ปุ่น		Foreign Access Zone	การจัดเก็บ การจัดประเภท การตรวจสอบ การประกอบ การติดป้าย บรรจุภัณฑ์ การแสดงสินค้า
		Free Trade Zone	การผลิต การประกอบ การจัดเก็บ การตรวจสอบ การแปรรูป บรรจุภัณฑ์ การติดป้าย การส่งออก การแสดงสินค้า
เกาหลีใต้		การจัดการวัตถุดิบ การจัดเก็บ การแสดงสินค้า การกระจายสินค้า การซ่อมแซม โลจิสติกส์ระหว่างประเทศ	

ที่มา: UNESCAP. Value-Added Services of Logistics Centres in Port Areas, http://www.unescap.org/sites/default/files/pub_2194_ch3.pdf

นอกจากนี้ เขตเศรษฐกิจพิเศษที่ได้ดำเนินการไปแล้วในเอเชีย เขตเศรษฐกิจพิเศษที่กำลังจะสร้างขึ้นซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมากต่อการไหลของสินค้าทางเรือ คือ เขตเศรษฐกิจพิเศษในมาเลเซียซึ่งได้เริ่มโครงการในปี 2017 โครงการ East Coast Rail Line (ECRL) หรือ Land Bridge ของมาเลเซีย จะมีส่วนหนึ่งเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือกวนตัน (Kuantan Port) ทางฝั่งตะวันออกของมาเลเซียทางทะเลจีนใต้

(South China Sea) กับท่าเรือน้ำลึกกลัง (Port Klang) ฝั่งตะวันตกของมาเลเซีย เกิดเป็น Land Bridge เชื่อมต่อฝั่งตะวันออก-ตกของคาบสมุทรโดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา (Strait of Malacca) ทำให้ข้ามผ่านสิงคโปร์ได้ สำหรับไทย โครงการคลองไทยสงขลา-กระบี่ โครงการสะพานเศรษฐกิจท่าเรือปากบารา สตูล-ท่าเรือสงขลา หรือแม้กระทั่งคอคอดกระในไทย (Thailand's Isthmus of Kra) ก็จะเข้าซ้อนกับ ECRL และมีความสำคัญลดลงในระยะกลาง เส้นทาง ECRL เริ่มต้นจากเมืองตุมปัต (Tumpat) ตรงข้ามพรมแดนไทยด้านตากใบ นราธิวาสเลียบทางชายฝั่งตะวันออกของมาเลเซีย (East Coast Corridor) ผ่าน Kuala Terengganu ซึ่งอยู่ใน 70 km Growth Triangle และท่าเรือกวตัน รัฐปาหัง ซึ่งได้ถูกประกาศให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) จากนั้นตัดเข้าสู่เขตภูเขาผ่านทาง Central Corridor ไปยังท่าเรือน้ำลึกกลัง เป็นระยะทางทั้งสิ้น 620 กิโลเมตร และสำหรับ Land Bridge ที่เชื่อมต่อระหว่างท่าเรือน้ำลึกกลังและท่าเรือกวตันเป็นระยะทาง 250 กิโลเมตร ในรูปที่ 3.8-2



ที่มา: http://www.spad.gov.my/sites/default/files/lpts_ss1__dato_ragu_sampasivam_ecerdc.pdf

รูปที่ 3.8-2 โครงการ East Coast Rail Line (ECRL)

จากการประมาณการของรัฐบาลมาเลเซียการขนส่งจาก Shenzhen จีนไปยังท่าเรือน้ำลึกกลังผ่านทาง ECRL จะลดระยะเวลาไปประมาณร้อยละ 18 ในขณะที่ต้นทุนเพิ่มขึ้นไม่มากนัก ดังแสดงในรูปที่ 3.8-3 โครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ลักษณะนี้มีความสำคัญเป็นอย่างมากในการนำ

กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือที่รวมตัวกันเป็น ASEAN Economic Community (AEC) ไปสู่การเชื่อมต่อและพัฒนาอย่างเต็มความสามารถ เพราะในปัจจุบันโครงสร้างพื้นฐานในกลุ่มประเทศ AEC ยังไม่เชื่อมต่อ และในบางประเทศไม่มีประสิทธิภาพมากนัก ดังแสดงในตารางที่ 3.8-5



ที่มา: Malaysia's East Coast Rail Line touted as a game changer: Singapore could be bypassed as new links alter regional trade routes. <http://www.straitstimes.com/asia/se-asia/malysias-east-coast-rail-line-touted-as-a-game-changer> ตีพิมพ์วันที่ 22 ธันวาคม 2559

รูปที่ 3.8-3 เปรียบเทียบต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งจาก Shenzhen จีนไปยัง Port Klang มาเลเซีย ระหว่าง 1) ผ่าน ECRL หรือ 2) ผ่านสิงคโปร์

ตารางที่ 3.8-5 เปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ในประเทศ ASEAN

ประเทศ	ท่าเรือ	ท่าอากาศยาน	ระบบราง	ถนน
กัมพูชา	แย่	พอใช้	แย่	แย่
อินโดนีเซีย	แย่	พอใช้	ดี	พอใช้
ลาว	-	แย่	-	พอใช้
มาเลเซีย	ดี	ดี	ดี	ดี
ฟิลิปปินส์	พอใช้	พอใช้	แย่	พอใช้
สิงคโปร์	ดี	ดี	ดี	ดี
ไทย	ดี	ดี	ดี	ดี
เวียดนาม	พอใช้	พอใช้	พอใช้	พอใช้
เมียนมา	แย่	แย่	แย่	พอใช้

ที่มา: http://www.business-in-asia.com/infrastructure_asean.html

ทวีปแอฟริกา

เขตเศรษฐกิจพิเศษ Maluti-a-Phofung แอฟริกาใต้ คาดว่าจะเสร็จในอีก 20-30 ปีข้างหน้า เชื่อมด้วยทางรถไฟและรถไฟใน Gauteng–Durban port corridor และ Bloemfontein–Cape Town corridor อุตสาหกรรมใน Cluster จะประกอบด้วยอุตสาหกรรมยานยนต์ เกษตรกรรม ซึ่งทำให้ต้องมีที่จัดเก็บสำหรับ cold chain เกษตรกรจะได้รับประโยชน์จากเครือข่ายแบบ Hub-and-Spoke ซึ่งสินค้าเกษตรจะถูกแปรรูปที่ Hub โดยบริษัทเน้นผลิตภัณฑ์แบบออร์แกนิก หรือฮาลาล เป็นต้น กิจกรรมในเขตเศรษฐกิจจะช่วยลดความแออัดในท่าเรือ Durban เช่น ให้บริการศุลกากร นอกจากนี้ยังมุ่งให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) จากความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ที่ตั้ง การมีหลายรูปแบบการขนส่ง นอกเหนือจากทางรถไฟ มีเป้าหมายเพื่อช่วยลดการจราจรแออัดในเส้นทาง Van Reenen’s Pass

ทวีปยุโรป

O Rotterdam, Netherland โลจิสติกส์เป็นภาคส่วนบริการที่สำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ Netherland ธุรกิจ Re-export คิดเป็นมูลค่าเกือบร้อยละ 50 ของการส่งออกรวม ความสำเร็จของ Logistics Cluster นี้เป็นผลมาจากหลายปัจจัย เช่น นโยบายการค้าเสรีของ EU แรงงานมีคุณภาพ โดยเฉพาะความสามารถหลายภาษา (Multilingual) ทั้งนี้ Rotterdam แบ่งออกเป็น 3 โลจิสติกส์ปาร์ค เรียกว่า “Distriparks” ได้แก่ Eemhaven, Maasvlakte, Botlek ผู้ประกอบการใน Botlek เป็นด้านอุตสาหกรรมปิโตรเคมี รูปแบบการขนส่งมีทั้งทางถนน ราง Inland Waterways และ Short Seas Shipping เพื่อกระจายสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพจาก Rotterdam ไปยัง Europe นอกจากนี้ยังมีทางรถไฟเฉพาะขนส่งสินค้า (Dedicated Freight Rail Line) สำหรับขนส่งตู้คอนเทนเนอร์โดยตรงจาก

Rotterdam ไปยัง Duisburg ซึ่งเป็น Hub ทางรถไฟของเยอรมัน เป็นด้านที่ติดกับชายแดนประเทศ เนเธอร์แลนด์

○ Zaragoza, สเปน เป็นเมืองใหญ่อันดับ 5 ของสเปน ตั้งอยู่ในตำแหน่งยุทธศาสตร์ ห่างจากเมืองใหญ่สุดสี่เมืองเป็นระยะทางเกือบเท่ากัน ได้แก่เมือง Madrid, Barcelona, Valencia, และ Bilbao และยังไม่ไกลจากแหล่งอุตสาหกรรมใน Toulouse ฝรั่งเศส สำหรับ Logistics Cluster นี้มีลักษณะเฉพาะคือ ค่อนข้างห่างจากท่าเรือ หรือท่าอากาศยานของเมืองใหญ่ จึงมีลักษณะเป็น Inland Port เชื่อมต่อระหว่าง Mediterranean Port ของ Barcelona, Tarragona และ Valencia ไปยัง Atlantic Port ของ Bilbao, Gijon และ Aviles y Sines ในโปรตุเกส นอกจากนี้ยังเชื่อมต่อกับทางรถไฟขนส่งสินค้าของยุโรป (European rail freight network) โดยตรงไปยัง Barcelona ในช่วงต้นรัฐบาลลงทุนโครงสร้างพื้นฐานสร้างถนนสำหรับยานพาหนะความเร็วสูง (High Speed Roads) ศูนย์รถไฟเชื่อมต่อหลายรูปแบบการขนส่ง (Rail Intermodal Facilities) โลจิสติกส์ปาร์คในเขต Cluster นี้ชื่อว่า PLAZA (Plataforma Logistica de Zaragoza) มีขนาดใหญ่ที่สุดในยุโรป มุ่งให้บริการด้านการขนส่งกระจายสินค้า และการดำเนินงานที่เน้นโลจิสติกส์ และมีระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยโดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้บริการเชื่อมต่อหลายรูปแบบ โลจิสติกส์ปาร์คแห่งนี้ประสบความสำเร็จมาก และดึงดูดบริษัทชั้นนำ เช่น Inditex, Imaginarium, Porcelanosa, Decathlon, TDN, DHL Express, Acciona Infraestructuras, Memory Set, Caladero เข้ามาในพื้นที่ หลังจากที่ได้เติบโตมากขึ้น มีศูนย์อำนวยความสะดวกอื่นเพิ่มขึ้น เช่น ห้างสรรพสินค้า และโรงแรม ให้บริการในโลจิสติกส์ปาร์ค เขต Cluster โลจิสติกส์ Aragon นอกจากมี PLAZA แล้ว ยังมี PLATEA ในเมือง Truel ซึ่งมีการเชื่อมต่อทางรถไฟไปยังท่าเรือ Valencia, PLHUS ในเมือง Huesca ซึ่งเชื่อมต่อไปยัง Bilbao และ Barcelona นอกจากนั้นยังมีโลจิสติกส์ปาร์คพัฒนาขึ้นโดยภาคเอกชน เช่น PTR Zaragoza ทำด้านการรีไซเคิล และ CTZ ด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นต้น

ทวีปอเมริกา

○ Memphis, Tennessee เป็นเมืองที่มีสนามบินขนส่งสินค้าทางอากาศที่ใหญ่ที่สุดในโลก ในปี 2009 เนื่องจากเป็นศูนย์กลางกระบวนการของบริษัท FedEx ให้บริการโลจิสติกส์สำหรับกลุ่มลูกค้าที่ต้องการความรวดเร็ว (Time-sensitive Logistics) เช่น Mallory Alexander International ซึ่งให้บริการโลจิสติกส์กับ 1-800-FLOWERS, Flextronics ซ่อมเครื่องคอมพิวเตอร์แบบพกพาข้ามคืนและส่งคืนให้ลูกค้าวันต่อไป, Advanced Toxicology ให้บริการทดสอบทางแล็บและส่งผลคืนให้วันรุ่งขึ้น ลักษณะเด่นของ Cluster นี้คือเป็น “Aerotropolis” มีทั้งกิจกรรมที่เกี่ยวกับการบิน และยังมีชุมชนเมืองที่มีห้างสรรพสินค้า อาคารสำนักงาน โรงแรม โรงพยาบาล ศูนย์ประชุม คลังสินค้า หรือแม้แต่หมู่บ้านที่พักอาศัยรวมเข้าไปด้วย ตัวอย่างอื่นของ Aerotropolis เช่น Schiphol in Holland, Hong Kong’s Chek Lap Kok, Beijing Capital Airport City, Dubai World Central, London’s Heathrow และสุวรรณภูมิ กรุงเทพฯ Cluster Memphis นี้สร้างงานกว่า 220,000 คน ซึ่งคิดเป็นกว่าร้อยละ 33 ของการจ้างงาน

ทั้งหมดในพื้นที่ นอกจากด้านอากาศ Cluster นี้ยังเป็น Trucking Hub เป็นจุดตัดระหว่าง I-40 และ I-55 บริษัทบรรทุกส่วนมากมีศูนย์ขนส่งตั้งอยู่ใน Cluster นี้ด้วย สำหรับทางรถไฟ มีการเชื่อมต่อกับทางรถไฟของ Canadian National ไปยัง Gulf Coast, Chicago และประเทศแคนาดา

O Alliance*Texas พัฒนาโดยภาคเอกชน เปิดให้บริการสนามบินขนส่งสินค้าทางอากาศแห่งแรกในปี 1989 มีบริษัท Alliance Global Logistics Hub ให้บริการด้านภาคพื้นดิน และมีศูนย์เชื่อมต่อหลายรูปแบบทั้งสนามบิน รถไฟ และทางถนนระหว่างรัฐ (Interstate highway) สามารถดึงดูดได้มากกว่า 220 บริษัท ทำให้มี Cluster ย่อยเกิดขึ้นภายใน เช่น กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ ได้แก่ Hyundai, Audi, GM, Ford, Bridgestone, Firestone, Tucker Rocky, Enkei กลุ่มอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ LG Electronics, Texas Instruments, AT&T, Motorola กลุ่มสุขภาพ เช่น Amerisource Bergen, Cardinal Health, Galderma, HCA, Patterson Dental Supplies, US Oncology, Teleflex และสินค้าอุปโภคบริโภคเช่น Behr, Coca Cola, General Mills, Kraft, Lego, Michaels, Nestle หลายบริษัทดำเนินการโลจิสติกส์ด้วยตนเอง ในขณะที่อีกหลายบริษัทใช้บริการของ 3PL ที่ให้บริการใน Cluster เช่น AmeriCold, BNSF Logistics, Ceva, DSC Logistics, Exel Logistics, KFS, PT, Ryder, Trans-Trade และ UPS

จากกรณีศึกษาในต่างประเทศ จะเห็นได้ว่า การจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพภายในเขต Cluster ส่งผลให้มีความได้เปรียบเชิงปฏิบัติการสองด้าน คือ 1) ความได้เปรียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง 2) ความได้เปรียบที่มาจากการใช้ทรัพยากรร่วมกันของบริษัทใน Cluster เช่น พื้นที่คลังสินค้า แรงงาน และความสามารถในการร่วมมือกันจัดการกับความผันผวนของความต้องการลูกค้าของบริษัทภายในเขต Cluster ที่เป็นอุตสาหกรรมเดียวกัน สำหรับความได้เปรียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เช่น ปริมาณความต้องการขนส่งขาไปและขากลับมีความสมดุลกันมากขึ้น ดังนั้นในการเลือกตำแหน่งที่ตั้งของบริษัทในเขต Cluster จำเป็นต้องคำนึงถึงประเด็นด้าน Economies of Scope นี้ด้วย ความถี่ในการส่งของสูงขึ้นใน Cluster เนื่องจากปริมาณสินค้าขนส่งเข้าและออกจาก Cluster มีปริมาณสูงตู้คอนเทนเนอร์เต็มเร็วขึ้น ทำให้ลดเวลานำ (Lead time) ส่งผลให้ลดปริมาณสินค้าคงคลัง และเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์โดยรวมในที่สุด

หลายเขตเศรษฐกิจพิเศษ มีการนำเทคโนโลยี นวัตกรรม R&D มาใช้ผลักดันอุตสาหกรรมเป้าหมายของตนเอง ได้แก่ การนำเทคโนโลยีสารสนเทศการสื่อสารความเร็วสูงและนวัตกรรม Internet of Things (IoT) มาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพได้ เช่น ออกแบบระบบให้มีการแชร์ข้อมูล ติดตั้ง sensors เชื่อมต่ออุปกรณ์ต่าง ๆ ด้วยกัน พร้อมวิเคราะห์ข้อมูล Big Data และ Predictive Analytics ช่วยวางแผนการบำรุงรักษา ลดเวลารอซ่อม หรือ downtime ขณะเครื่องจักรเสีย ทำให้เพิ่มประสิทธิภาพสายการผลิต คุณภาพและความน่าเชื่อถือ (Reliability) ของผลิตภัณฑ์ นอกจากนี้ Disruptive Technology เช่น IoT จะเข้ามาปฏิวัติโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการ Cold Chain

เช่น การควบคุมอุณหภูมิระหว่างการขนส่ง และเชื่อมต่อกับอุปกรณ์มือถือลูกค้าเพื่ออัปเดตสถานะหรือแจ้งเตือน โซ่การบริการ (Service Chain) ของการบิน เช่น การติดตามกระเป๋าผู้โดยสาร หรือสินค้าขนส่งทางอากาศ 3D Printing อาจจะทำให้ไม่ต้องรอคอยอะไหล่จากต่างประเทศ แต่เปลี่ยนเป็น Print อะไหล่ใช้ซ่อมบำรุงตัวเอง เทคโนโลยีคลาวด์และการสื่อสารความเร็วสูง จะทำให้บริษัทต่าง ๆ ในโซ่อุปทาน (ตั้งแต่ต้นน้ำจนไปปลายน้ำ และในพื้นที่ต่าง ๆ) สื่อสารอย่างมีประสิทธิภาพ Real-Time เชื่อมต่อกับผู้บริโภคผ่านมือถือซึ่งกำลังเป็นที่นิยมมากขึ้น ทำให้ทราบระดับสินค้าคงคลัง ควบคุมให้เกิดสินค้าขาดมือน้อยที่สุด และในขณะเดียวกันไม่ให้เกิด Overstock ลดค่าถือครองสินค้าคงคลัง กำหนดปริมาณการสั่งซื้อ และกระจายสินค้าให้สอดคล้องกับแผนการทำโปรโมชั่นของฝ่ายการตลาด ทำให้เกิดเป็นเศรษฐกิจดิจิทัลประเทศไทย 4.0

ในด้านการบริหารจัดการ เขตพิเศษยุทธศาสตร์คันทันเป็นตัวอย่างที่เหมาะสมสำหรับใช้เป็นแนวทางของการบริหารจัดการ EEC กลไกการบริหารจัดการของเขตพิเศษยุทธศาสตร์คันทันประกอบด้วยหน่วยงานระดับชาติและระดับพื้นที่ ในระดับชาติ มีการจัดตั้งสภาเขตพิเศษยุทธศาสตร์แห่งชาติ (The Council of National Strategic Special Zone) ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ทำหน้าที่จัดตั้งคณะทำงานเขตพิเศษยุทธศาสตร์ (Strategic Special Zones Working Group) ซึ่งมีสมาชิกเป็นนักธุรกิจและนักวิชาการที่ทำงานเป็นอิสระจากหน่วยงานของรัฐ มีหน้าที่ในการนำเสนอและเจรจากับหน่วยงานของรัฐในการแก้ไขกฎหมายต่าง ๆ ส่วนในระดับพื้นที่นั้น มีการจัดตั้งสภาเขตพิเศษ (Zone Council) ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนรัฐบาลกลาง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคเอกชน โดยหน้าที่ในการศึกษาวิจัยและจัดทำข้อเสนอต่อรัฐบาลกลางเป็นของภาคเอกชน ส่วนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและรัฐบาลกลางนั้นจะทำหน้าที่ให้บริการ ข้อมูลและสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการลงทุน เช่น การลดขั้นตอนการขออนุมัติ การให้ใบอนุญาตในการขายสินค้า การให้เงินช่วยเหลือในการประกอบกิจการ การให้บริการสถานที่ตั้งชั่วคราวในระยะเริ่มแรก การลดระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการพำนักราชการในประเทศของนักลงทุนต่างชาติ เป็นต้น

ในการวัดผลการบริหารจัดการเครือข่ายโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ตัวชี้วัดที่นิยมใช้มักเป็นตัวชี้วัดเชิงปริมาณ เช่น Supply Chain Scorecard หรือผลประกอบการทางการเงิน หรือตัววัดประสิทธิภาพด้านต่างๆ ของโลจิสติกส์ โดยเน้นด้านการขนส่งกระจายสินค้า และด้านสินค้าคงคลัง ซึ่งเป็นสองต้นทุนสูงสุดของต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ เช่น supply chain cycle time (ผลรวมของเวลานำยาวสุดของทุกกระบวนการ) inventory turnover (สัดส่วนของยอดขายต่อจำนวนสินค้าคงคลัง) fill rate (สัดส่วนของปริมาณความต้องการลูกค้าที่ตอบสนองได้จากการส่งครั้งแรก) inventory days of supply (จำนวนวันของสินค้าคงคลังที่อยู่ได้จนใช้ไปหมด) freight cost per unit (ค่าขนส่งต่อ SKU) on-time shipping rate (สัดส่วนของรายการสินค้าที่ส่งทันเวลาที่กำหนด) สังเกตว่าตัวชี้วัดเชิงปริมาณเหล่านี้มีลักษณะคือ SMART: Specific, Measurable, Actionable, Relevant, Timely นอกจากตัวชี้วัดด้าน Hard Side

แล้วตัวชี้วัดด้าน Soft Side ยังจำเป็นมากเช่นกัน เนื่องจากโซ่อุปทานประกอบด้วยหลายส่วน และแต่ละส่วนนี้อาจมีจุดมุ่งหมายที่แตกต่าง และบางครั้งขัดแย้งกัน ไม่ได้เป็นเป้าหมายเดียวกับองค์กรโดยรวม ความไว้วางใจ (Trust) ความร่วมมือ (Collaboration) และการสื่อสารจึงเป็นหนึ่งในกุญแจความสำเร็จของการจัดการโซ่อุปทาน ด้าน soft side อื่นที่ควรคำนึงถึง เช่น ความเป็นผู้นำ การพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ความสามารถในการแก้ปัญหาาร่วมกัน การบริการลูกค้า จริยธรรมและ Integrity หลายครั้งผู้จัดการที่มองแต่ในด้าน operational อาจใช้อำนาจกับลูกน้อง ทำให้เพื่อนร่วมงานมีภาระงานเกินขอบเขต กดดันซัพพลายเออร์เกินไป แม้ว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายเชิงปริมาณ แต่สูญเสียความสัมพันธ์ลงทั้งภายในและภายนอกองค์กร ไม่เกิดความยั่งยืนในระยะยาว การวัดประสิทธิภาพของเครือข่ายโลจิสติกส์ จึงควรพิจารณาทั้งด้าน Operational และ Soft Side ร่วมกัน