



สรุปการประชุมเชิงสัมมนาทางวิชาการศูนย์อาเซียนศึกษา ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑
เรื่อง “การบูรณาการด้านความมั่นคงเพื่อรองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก”
ในวันพฤหัสบดีที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ เวลา ๑๓๐๐ – ๑๗๐๐
ณ ห้องเรียนบัณฑิตวิทยาลัย ๑ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ



๑. เปิดการประชุมฯ

ประธานฯ:

พลโท นเรนทร์ สิริภูบาล

เสนาธิการสถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

๒. คณะวิทยากรฯ

ผู้เข้าร่วมประชุมฯ ให้ข้อคิดเห็น:

นางสาวสุนิสา บุญโยภาส

ผู้อำนวยการสำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่
สำนักพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

นายเจริญชัย ประเทืองสุขศรี

ประธานคณะทำงานโครงการลงทุน

สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พัชนีธ์ ธรรมเสนา คณบดีวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา

พันเอก ดร. ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล

นายทหารปฏิบัติการ ประจำสถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

กองบัญชาการกองทัพไทย

ผู้ดำเนินรายการ:

พันเอก ประเทือง ปียกะโพธิ์

ผู้อำนวยการกองภูมิภาคศึกษา ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์

เริ่มการอภิปราย

วาระที่ ๑ ประธานกล่าวเปิดการประชุมฯ

วาระที่ ๒ การอภิปรายเป็นหมู่คณะ

การแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการประชุมฯ:

นางสาวสุนิสา บุญโยภาส :

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) มีเป้าหมาย ได้แก่ การสร้างพื้นที่
ฐานเศรษฐกิจหลักให้มีระบบการผลิตที่มีประสิทธิภาพสูงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งน้อมนำหลัก
“ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” มาเป็นปรัชญานำทางในการพัฒนาประเทศ เพื่อเสริมสร้างภูมิคุ้มกันและช่วย



ให้สังคมไทยสามารถยืนหยัดอยู่ได้อย่างมั่นคง เกิดภูมิคุ้มกัน และมีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเหมาะสม ส่งผลให้การพัฒนาประเทศสู่ความสมดุลและยั่งยืน

โดยความเชื่อมโยงของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) กับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมีความสอดคล้องกัน โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ที่ ๙ การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ โดยมีแนวทางการพัฒนาสำคัญ ประกอบด้วย (๑) การพัฒนาภาค โดยพัฒนาภาคเหนือให้เป็นฐานเศรษฐกิจสร้างเสริมมูลค่าสูง พัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้หลุดพ้นจากความยากจนสู่เป้าหมายการพึ่งตนเอง พัฒนาภาคกลางเป็นฐานเศรษฐกิจชั้นนำพัฒนาภาคใต้เป็นฐานการสร้างรายได้ที่หลากหลาย (๒) การพัฒนาเมือง อาทิ พัฒนาสภาพแวดล้อม เมืองศูนย์กลางของจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่ และ (๓) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ อาทิ พัฒนาพื้นที่พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศที่ขยายตัวอย่างมีสมดุล มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดนเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้เจริญเติบโตอย่างยั่งยืน และเกิดผลที่เป็นรูปธรรม ซึ่งเชื่อมโยงกับเป้าหมายของแผนงานการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ที่ต้องการพัฒนาต่อยอดสามจังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย และยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งความสอดคล้องของเป้าหมายร่วมกันดังกล่าว ทำให้เกิดความเชื่อมโยงกันในการขับเคลื่อนแผนงานไปสู่การปฏิบัติ ผ่านแนวทางการพัฒนา จังหวัด ภาค และเมือง ที่กำหนดพื้นที่เป้าหมาย สาขาการผลิตและบริการเป้าหมายที่ชัดเจน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติและกำกับให้การขับเคลื่อนการพัฒนาเชิงพื้นที่ จังหวัด ภาค และเมือง เกิดผลสัมฤทธิ์ และสอดคล้องกับเป้าหมายรวมของการพัฒนาประเทศต่อไป

ความเป็นมาของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) นั้น กล่าวคือ การลงทุนเชิงยุทธศาสตร์ทางด้านเศรษฐกิจครั้งใหญ่ในประวัติศาสตร์ของประเทศไทย เริ่มต้นขึ้นเมื่อปี ๒๕๒๔ ซึ่งรัฐบาล ณ ขณะนั้น นำโดย พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ นายกรัฐมนตรี ได้มีการสำรวจแหล่งพลังงานปิโตรเลียมในอ่าวไทย และพบว่าพื้นที่บริเวณอ่าวไทยมีแหล่งก๊าซธรรมชาติ ซึ่งมีความคุ้มค่าในการลงทุนเชิงพาณิชย์ รัฐบาลในยุคสมัยนั้น จึงได้มีการริเริ่มโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก หรือ “อีสเทิร์นซีบอร์ด” (Eastern Sea board Development Program: ESB) ขึ้น โดยประกาศให้ประเทศไทยเข้าสู่ยุค “โชติช่วงชัชวาล” และให้ถือเป็นวาระแห่งชาติ โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนต้องร่วมมือกันพัฒนา ซึ่งโครงการฯ ดังกล่าวมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้วยวงเงินสูงถึง ๓ แสนล้านบาท ที่สำคัญคือ การสร้างท่าเรือพาณิชย์น้ำลึกแห่งแรกของประเทศไทย ในบริเวณพื้นที่แหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

การพัฒนาในครั้งนั้นได้ส่งผลทำให้พื้นที่โครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด กลายเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศไทยมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งมีเงินลงทุนจากภาคเอกชน คิดเป็นมูลค่ากว่า ๑.๙ ล้านล้านบาท (ร้อยละ ๓๖ ของประเทศ) และนำไปสู่การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม ๒๙ แห่ง มูลค่าการลงทุนกว่า ๑.๗๖ ล้านล้านบาท มีโรงงาน ๓,๗๘๖ แห่ง มีโรงกลั่นน้ำมันขนาดใหญ่ ๕ แห่ง มีโรงผลิตไฟฟ้า ๒๐ แห่ง การลงในลักษณะดังกล่าวทำให้พื้นที่แหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี กลายเป็นฐานการผลิตระดับโลกทางด้านอุตสาหกรรมปิโตรเคมี มีขนาดใหญ่เป็น ๑ ใน ๕ ของเอเชีย และเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญของภูมิภาค ซึ่งคิดเป็นมูลค่า



การลงทุนกว่า ๔๓๗,๕๐๐ ล้านบาท นับเป็นการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค ที่ทำให้ภาคตะวันออกของประเทศไทยกลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญของประเทศมาจนถึงปัจจุบัน

แผนการพัฒนาพื้นที่ EEC (๒๕๖๐-๒๕๖๔) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่ EEC ได้แก่ “พื้นที่ภาคตะวันออกให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำ สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ” โดยมีวัตถุประสงค์ ๔ ประการ คือ ๑) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ๒) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะด้านขนส่ง การพัฒนาเมือง สาธารณสุข และสิ่งแวดล้อม ๓) อำนวยความสะดวกและให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุน และ ๔) ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และการท่องเที่ยว

โดยมีแนวทางในการพัฒนา ได้แก่ ๑) พัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ ๒) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้สูงขึ้น ๓) ให้สิทธิประโยชน์และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อดึงดูดอุตสาหกรรมเป้าหมาย ๔) พัฒนาสภาพแวดล้อมเมืองสำคัญของจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่ เอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคม ๕) พัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการโครงสร้างพื้นฐานและบริการทางสังคม และสิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐาน

สำหรับแผนงานงบประมาณในลักษณะบูรณาการเชิงยุทธศาสตร์ การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ในปี ๒๕๖๑ นั้น มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ให้มีโครงสร้างพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม ที่มีศักยภาพและเพียงพอ โดยสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง การท่องเที่ยวและบริการ การจัดทำผังพื้นที่และพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ พัฒนาศักยภาพด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ด้านสังคม ตลอดจนการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองเพื่อพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งเผยแพร่ข้อมูลแก่นักลงทุนและประชาชนในพื้นที่ โดยมีวงเงิน ๖,๙๓๘.๓๓ ล้านบาท แบ่งเป็น ๔ แนวทาง ได้แก่

แนวทางที่ ๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม นวัตกรรม การท่องเที่ยว การประชาสัมพันธ์ และการส่งเสริมการลงทุน

แนวทางที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

แนวทางที่ ๓ พัฒนาเมือง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง

แนวทางที่ ๔ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านสังคม และความมั่นคง

ทั้งนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงอุตสาหกรรม กองทัพเรือ กรมโยธาธิการและผังเมือง การรถไฟแห่งประเทศไทย การประปาส่วนภูมิภาค และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.)

ผลกระทบต่อไทยนั้น รัฐบาลมีเป้าหมายที่จะกระตุ้นเศรษฐกิจไทยให้ขยายตัวร้อยละ ๖ ต่อปี โดยจะต้องก้าวสู่การเป็นประเทศพัฒนาแล้วในปี ๒๕๗๕ รวมทั้งผลักดันนโยบาย Thailand ๔.๐ ให้เกิดผลอย่างแท้จริง และเป็นโอกาสสำคัญที่จะแสดงให้เห็นว่า รัฐบาลไทยพร้อมร่วมมือกับนักลงทุนทั่วโลกอย่างมีกติกา และเป็นธรรม โดยผลกระทบด้านบวกต่อไทย มีดังนี้



- ๑) ด้านนโยบาย ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริม การลงทุนและการพัฒนาพื้นที่อย่างต่อเนื่อง
- ๒) ด้านกฎหมาย ที่ชัดเจน เข้าใจได้ง่าย สนับสนุนการลงทุน และเอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจข้ามชาติ
- ๓) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน มีความต่อเนื่องเชื่อมโยงกันทั้งระบบ (ถนน ราง เรือ และอากาศ)
- ๔) ด้านสิทธิประโยชน์ ผู้เข้ามาลงทุนจะได้สิทธิประโยชน์ทางภาษี และการอำนวยความสะดวก
- ๕) ด้านการวิจัยและพัฒนา เป็นการสนับสนุนการลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนาของภาคเอกชนอำนวยความสะดวกให้แก่ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง และนักวิจัย
- ๖) อุตสาหกรรมเป้าหมาย มีฐานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมต่อเนื่อง และมาตรการส่งเสริมการรวมกลุ่ม (Cluster) ตลอด Supply Chain

อย่างไรก็ตาม แม้การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จะเป็นการสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ทั้งระบบถนน ระบบราง ท่าเรือ และท่าอากาศยาน แต่ในทางกลับกันการพัฒนาดังกล่าวก็ส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ในอนาคต เช่น การรองรับประชากรแฝงที่จะเข้ามาทำงานในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น ปัญหาด้านยาเสพติด ปัญหาการกระทบกระทั่งระหว่างภาคประชาชนในพื้นที่กับภาคอุตสาหกรรมที่เป็นมาอย่างต่อเนื่อง ปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อม ปัญหามลพิษทางอากาศ รวมทั้งการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชนเกี่ยวกับในโครงการฯ ดังกล่าว เป็นต้น นอกจากนี้ ยังพบข้อมูลเกี่ยวกับเสียงสะท้อนของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ อันเกิดจากโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ได้แก่ จังหวัดยังขาดความพร้อมในการรองรับระบบเชื่อมโยงการขนส่งขนาดใหญ่ ซึ่งปัญหาดังกล่าวหากไม่ได้รับการแก้ไข อาจกลายเป็นอุปสรรคในกระบวนการพัฒนาเพื่อไปสู่เป้าหมายตามที่รัฐบาลได้วางไว้ในอนาคต

นายเจริญชัย ประเทืองสุขศรี :

รัฐบาลของ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา มีนโยบายมุ่งเน้นการปฏิรูปโครงสร้างเศรษฐกิจ เพื่อสร้างให้ประเทศไทยไปสู่การเป็น “Thailand ๔.๐” และเป็นประเทศที่ก้าวข้ามกับดักรายได้ปานกลาง จึงได้เห็นชอบให้มีการดำเนินการโครงการ “การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC)” เพื่อส่งเสริมให้ ๓ จังหวัดภาคตะวันออกของประเทศไทย (จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ทันสมัยที่สุดในอาเซียน โดยหัวใจสำคัญของการพัฒนา คือ การลงทุนเพื่อสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ระหว่างระบบถนน ระบบราง ท่าเรือ และท่าอากาศยาน และเพื่อดำเนินการดังกล่าว จึงได้มีการจัดตั้ง “คณะกรรมการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ” (คบพ.) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ.๒๕๕๘ ได้ดำเนินการให้จัดทำ (ร่าง) พระราชบัญญัติพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. ... มีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยใช้เทคโนโลยีระดับสูงในการพัฒนากระบวนการผลิตสินค้าและบริการ โดย



๑) ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกให้มีศักยภาพ และมีประสิทธิภาพ ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจอย่างเป็นระบบ ต่อเนื่อง และยั่งยืน เพื่อรองรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายที่จะมี บทบาทต่อการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในอนาคต

๒) ส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคม ระบบการขนส่งและ การอำนวยความสะดวกในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและให้ทันต่อการ ขยายตัวทางเศรษฐกิจ

๓) ส่งเสริมการพัฒนาเมืองและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อยกระดับมาตรฐานชีวิตความเป็นอยู่ และมีความทันสมัยในระดับนานาชาติ

๔) ส่งเสริมการนำแนวคิดการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร (One Stop Service) มาปรับใช้ ในการบริการของภาครัฐ โดยรวมในจุดเดียวและมีเอกภาพในการบริหารจัดการ

ซึ่งการยกระดับคุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ ตลอดจนการพัฒนา เศรษฐกิจและสังคม และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยรวม

แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ที่ผ่านมา การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทยชะลอตัวลง จนทำให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่ติดอยู่ในกับดัก รายได้ปานกลาง แม้ว่าในปี ๒๕๕๔ ธนาคารโลกได้ประกาศให้ประเทศไทยได้เลื่อนฐานะจากประเทศที่มีรายได้ ปานกลางระดับต่ำ (Lower Middle Income Country) สู่ประเทศที่มีรายได้ปานกลางระดับสูง (Upper Middle Income Country) แต่ปัญหาโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศไทยที่ไม่มีการปรับตัวมาเป็นเวลานาน จนส่งผล กระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยลดลง การพึ่งพาการส่งออกในการสร้างความ เจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเหมือนในอดีตที่ผ่านมา ก็ไม่สามารถทำให้เกิดการขยายตัวได้มากขึ้น และยังคง เผชิญกับปัญหาการส่งออกสินค้าบางกลุ่มลดลง หรือหดตัวลง จากปัญหาการไม่สามารถแข่งขันกับสินค้าของ ประเทศอื่นๆ ในตลาดโลกได้ ผู้ผลิตไม่สามารถพัฒนาสินค้าที่ตอบสนองต่อความต้องการทางเทคโนโลยีแล ความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วได้ อีกทั้งต้นทุนด้านแรงงานและด้านอื่นๆ ที่เคยเป็น จุดแข็งของประเทศไทยก็เพิ่มสูงขึ้น ขณะที่ทักษะฝีมือของแรงงานยังพัฒนาตามไม่ทัน นอกจากนี้การลงทุนที่ เคยเป็นปัจจัยสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจก็ลดลงกว่าในอดีตมาก

จากประสบการณ์ของต่างประเทศที่ก้าวพ้นกับดักรายได้ปานกลาง คือ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และ ไต้หวัน ซึ่งมีการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ มีการพัฒนาเทคโนโลยีและทรัพยากรมนุษย์ เพื่อให้เกิดการ พัฒนาอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และบริการที่มีการใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น รัฐบาลของ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา จึงได้มีนโยบายมุ่งเน้นการปฏิรูปโครงสร้างเศรษฐกิจครั้งใหม่ เพื่อสร้างให้ประเทศไทยไปสู่ การเป็น “Thailand ๔.๐” และเป็นประเทศที่ก้าวข้ามกับดักรายได้ปานกลาง โดยการสร้างระบบเศรษฐกิจที่ เน้นคุณค่า (Value-Based Economy) และสร้างความพร้อมให้กับประเทศ เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจที่มุ่งไปสู่ การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม (Innovation-Driven Economy)

ทั้งนี้ รัฐบาลจึงได้เห็นชอบให้มีการดำเนินการโครงการ “การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC)” เพื่อส่งเสริมให้ ๓ จังหวัดภาคตะวันออก



ของประเทศไทย (จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ทันสมัยที่สุดในอาเซียน โดยได้กำหนด ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมายที่ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขัน และสามารถพัฒนาหรือต่อยอดการใช้เทคโนโลยีที่สูงขึ้นได้ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้สูงขึ้น ได้แก่ ๕ อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-Curve) คือ ยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ การท่องเที่ยวไฮเอนด์และเชิงสุขภาพ การเกษตรเทคโนโลยีชีวภาพ และการแปรรูปอาหาร และอีก ๕ อุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve) คือ หุ่นยนต์เพื่อการผลิต การบินและโลจิสติกส์ เชื้อเพลิงชีวภาพ-เคมีชีวภาพ ดิจิทัล และอุตสาหกรรมทางการแพทย์ครบวงจร ซึ่งเป็นการส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มเป็นพิเศษ

หัวใจสำคัญของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ปัจจุบันรัฐบาลได้กำหนดแผนการลงทุนภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ในระยะ ๕ ปี (๒๕๖๐-๒๕๖๔) ประกอบด้วย ๔ แผนงานย่อย ได้แก่ (๑) แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ (๒) แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์ (๓) แผนงานพัฒนาเมืองระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข และการบริหารจัดการ และ (๔) แผนการลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

หัวใจสำคัญของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) คือ การลงทุนเพื่อสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ระหว่างระบบถนน ระบบราง ท่าเรือ และท่าอากาศยานที่สามารถเชื่อมโยงกรุงเทพฯ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี แหลมฉบัง พัทยา สัตหีบ อุตะเกา มาบตาพุด และระยองเข้าด้วยกัน ตลอดจนสามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศ เพื่อลดระยะเวลาในการเดินทาง ลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้า ลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ และเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง โดยจะมีการลงทุนในโครงการสำคัญต่างๆ ได้แก่

๑) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเกา ในระยะ ๕ ปีแรก ซึ่งจะสามารถเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานอุตะเกาให้รองรับผู้โดยสารจาก ๓ ล้านคน เพิ่มขึ้นเป็น ๑๕ ล้านคน และ ๖๐ ล้านคน ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า พร้อมทั้งจะเร่งผลักดันให้ท่าอากาศยานอุตะเกาเป็นศูนย์กลางการดำเนินการบินและศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยาน และนิคมอุตสาหกรรมการบินที่ทันสมัยที่สุดในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก

๒) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ เพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่มีอัตราเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต โดยจะมีการก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ

๓) โครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ ๓ เพื่อให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบสาธารณูปโภคหลักในการรองรับการขนส่งสินค้าเหลว ก๊าซธรรมชาติ และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

๔) โครงการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ โดยปรับปรุงร่องน้ำและพื้นที่จอดเรือ ก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น อาคารผู้โดยสารเรือเฟอร์รี่ และปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำมัน ให้เป็นท่าเรือที่สามารถรองรับด้านการท่องเที่ยว เรือสำราญขนาดใหญ่ และเรือเฟอร์รี่ที่จะเชื่อมโยงเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวสองฝั่งอ่าวไทยภาคตะวันออกไปยังหัวหิน ชะอำ และกรุงเทพฯ

๕) การก่อสร้างทางหลวงต่างๆ ในส่วนที่ยังขาดหายให้ครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ทั้งในส่วนของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หรือมอเตอร์เวย์ หมายเลข ๗ สาย กรุงเทพฯ-ชลบุรี จะดำเนินการก่อสร้างส่วน



ต่อขยายจากพหุวิทยา-มาบตาพุด ซึ่งพร้อมเปิดให้บริการได้ภายในปี ๒๕๖๒ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๖๑ แหลมฉบัง-นครราชสีมา เป็นโครงการตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ ๒๐ ปี ฉบับใหม่ (๒๕๖๐-๒๕๗๙) เพื่อเชื่อมต่อภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายถนนสายรอง เพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งให้มีความสมบูรณ์ และแก้ไขปัญหาจราจร ปัญหาคอขวด และรองรับการขยายตัวของฐานการผลิตและบริการ

๖) การก่อสร้างรถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง ระหว่างจังหวัดระยอง ท่าเรือแหลมฉบังเข้ากับกรุงเทพฯ และภาคอื่นๆ

เมื่อการลงทุนเพื่อสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง การพัฒนาเขตอุตสาหกรรมแห่งอนาคต และการพัฒนาเมืองในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกได้รับการพัฒนาอย่างเป็นระบบ ซึ่งจะกลายเป็นแรงกระตุ้นให้เกิดการลงทุนจากภาคเอกชนทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศที่มีมูลค่ามหาศาล และจะเป็นกลไกในการผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมในภาคตะวันออกของประเทศไทยไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจใหม่ของภูมิภาคอาเซียนในที่สุด

“เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of Innovation: EECi) เป็นโครงการสำคัญภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ที่มุ่งสนับสนุนภาคอุตสาหกรรม ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบุคลากรด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม (วทน.) เพื่อรองรับการต่อยอดการวิจัยพัฒนาสู่การสร้างนวัตกรรมที่ใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์และอุตสาหกรรมได้จริง (Translational Research) และการพัฒนาระบบนิเวศนวัตกรรมที่สมบูรณ์เพื่อให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ที่มีความเข้มข้นของงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรมภาครัฐและเอกชน สนามทดลอง (Testbed) ห้องทดลองภาคสนาม (Living Lab) ศูนย์วิเคราะห์ทดสอบขั้นนำโรงงานต้นแบบและโรงงานสาธิต ที่จะส่งเสริมให้เกิดการทำวิจัย พัฒนา และนวัตกรรมร่วมกันระหว่างภาคเอกชน มหาวิทยาลัย/สถาบันวิจัย และภาครัฐ ควบคู่กับการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม

โดยกลุ่มเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมเป้าหมายของเขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก จะประกอบไปด้วย ๓ ส่วน ได้แก่ (๑) ARIPOLIS คือ ศูนย์กลางการวิจัยและนวัตกรรมด้านระบบอัตโนมัติ หุ่นยนต์ และระบบอัจฉริยะ (๒) BIOPOLIS คือ ศูนย์กลางการวิจัยและนวัตกรรมเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมภายใต้เศรษฐกิจฐานชีวภาพ (Bio-Economy) ใช้ประโยชน์จากฐานเกษตรกรรมและความหลากหลายทางชีวภาพ และ (๓) SPACE KRENOVAPOLIS คือ ศูนย์กลางและฐานในการรังสรรค์นวัตกรรมจากเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ ซึ่งเป็นกลุ่มของเทคโนโลยีที่จะเข้ามายกระดับและพัฒนาอุตสาหกรรมเดิมให้มีการนำเทคโนโลยีมาสร้างนวัตกรรมที่เพิ่มมูลค่าหรือช่วยลดต้นทุน ตลอดจนสร้างให้เกิดอุตสาหกรรมใหม่ที่สร้างมูลค่าเพิ่มและการเติบโตให้แก่เศรษฐกิจของประเทศ สอดคล้องกับนโยบายประเทศไทย ๔.๐ ของรัฐบาล

ผลกระทบต่อไทย จากการลงทุนใน ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก มีความก้าวหน้า นักลงทุนให้ความสนใจอย่างมาก ดังนี้



๑) สถิติขอรับการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ใน ๕ เดือนแรกของปี ๒๕๖๐ มีการขอรับการส่งเสริมการลงทุนใน EEC ประมาณ ๒๓,๔๐๐ ล้านบาท โดยเป็น ค่าขอ ๐๐ อุตสาหกรรมเป้าหมายกว่า ๐๔,๒๐๐ ล้านบาท

๒) มาตรการสนับสนุนอุตสาหกรรม ยานยนต์ ไปโออีโคโนมี หุ่นยนต์ ได้มีการประกาศเขต ส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายด้านหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ ในพื้นที่ ๐,๔๖๖ ไร่ บริเวณนิคมอุตสาหกรรม มาบตาพุดจังหวัดระยองของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

๓) ความร่วมมือกับนิคมอุตสาหกรรม เน้นการใช้พื้นที่นิคมอุตสาหกรรมของการนิคมอุตสาหกรรม และเอกชนที่เหลือประมาณ ๐๒,๐๐๐ ไร่ และที่รอขอจัดตั้งเป็นเขตนิคมอุตสาหกรรม อีกประมาณ ๒๐,๐๐๐ ไร่ มาใช้ให้เป็นประโยชน์ และประสานงานกับนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ ที่มีที่ดินเหลืออยู่เพื่อกำหนดให้เป็นเขต ส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายต่อไป

อย่างไรก็ตาม ปัจจัยสำคัญของเมือง ทั้งน้ำประปาและพลังงานที่จำเป็นต้องใช้ในแหล่ง อุตสาหกรรม ยังคงเป็นปัญหาในพื้นที่ที่จะต้องดำเนินแก้ไขต่อไป

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พชัญญ์ ธารเสนา :

ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับ “ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก” (Eastern Economic Corridor: EEC) เป็นแนวทางการพัฒนาประเทศตามแผนงานการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษภาคตะวันออก โดยมี อุตสาหกรรมเป้าหมายเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต ๑๐ อุตสาหกรรม และจังหวัดที่เป็นเป้าหมาย ในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก คือ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เนื่องจาก ๓ จังหวัดนี้ มีความสำคัญ ดังนี้

๑) ระยะเวลาในการดำเนินการ ทั้ง ๓ จังหวัดดังกล่าวมีความพร้อมมากกว่าจังหวัดอื่นๆ เนื่องจาก เป็นโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard Industrial Estate) มาก่อน ทำให้มีความ พร้อมด้านสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ท่าเรือน้ำลึก สนามบิน รถไฟ ถนนที่เชื่อมต่อ เส้นทางต่างๆ ซึ่งจะส่งผลให้โครงการเกิดขึ้นและสำเร็จภายในระยะอันรวดเร็ว

๒) ศักยภาพของพื้นที่ นักลงทุนชาวต่างชาติมีความเข้าใจและคุ้นเคยกับ ๓ จังหวัดนี้เป็นอย่างดี จึงทำให้ง่ายต่อการดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาลงทุน

๓) การส่งเสริมด้านการลงทุนและเทคโนโลยีของประเทศไทยให้สามารถแข่งขันกับประเทศ เพื่อนบ้านได้อย่างทัดเทียม ที่ผ่านมามีประเทศเพื่อนบ้านของไทย เช่น จีน เวียดนาม มาเลเซีย ได้มุ่งเน้นเรื่อง การพัฒนาเชิงพื้นที่ โดยเฉพาะมาเลเซียที่มีพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษถึง ๕ เขต ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่มี พื้นที่ดังกล่าวจึงส่งผลให้ประเทศไทยเกิดการพัฒนายังก้าวหน้าได้ไม่เร็วเท่าที่ควร ดังนั้นไทยต้องเร่งพัฒนา และสร้างศักยภาพของไทยต่อไปในพื้นที่ที่มีความพร้อม เพื่อนำไปสู่การพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีในอนาคต

การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์กับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ท่ามกลางกระแส โลกที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา รวมทั้งอัตราการเกิดที่ลดลง อัตราของผู้สูงอายุที่เพิ่มมากขึ้น และการพัฒนา ประเทศของไทย โดยเฉพาะการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกที่เน้นการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี เป็นอย่างมาก แต่ไทยยังขาดแคลนแรงงานที่เหมาะสมกับความต้องการของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจดังกล่าว



เนื่องจากปัญหาด้านการศึกษาและค่านิยมด้านการศึกษาที่ผิดไป ส่งผลให้การผลิตบุคลากรไม่เป็นไปตามความต้องการของตลาดและผู้ประกอบการ โดยปัญหาดังกล่าวถือว่าเป็นปัญหาใหญ่ที่ไทยจะต้องรีบแก้ไข ดังนั้นรัฐบาลและทุกภาคส่วนจึงต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาการศึกษา โดยการส่งเสริมและสนับสนุนให้หน่วยงานการศึกษาเตรียมความพร้อมในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เช่น การพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรการศึกษาให้ทันสมัยรองรับต่อการเปลี่ยนแปลง พร้อมทั้งทำการวิจัยความต้องการแรงงานของผู้ประกอบการ เพื่อที่จะได้ผลิตบุคลากรให้ตอบสนองต่อต้องการของผู้ประกอบการและยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศ รวมทั้งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของไทยให้มีความพร้อมและมีประสิทธิภาพในทุกด้าน โดยเฉพาะภาษาอังกฤษ นวัตกรรม เทคโนโลยี ความมีวินัย และความรับผิดชอบ เพื่อรองรับระบอบเศรษฐกิจภาคตะวันออก และเป็นเครื่องมือในการพัฒนาประเทศตามให้มีศักยภาพในการแข่งขันเพิ่มมากขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ภาครัฐยังต้องร่วมมือกับภาคเอกชน และทุกภาคส่วนในการให้ความช่วยเหลือกับผู้ประกอบการทั้งในด้านการผลิต การแปรรูป และการทำการตลาด เพื่อให้ผู้ประกอบการพัฒนาและต่อยอดทางธุรกิจต่อไปได้

จุดอ่อนของไทยกับการแข่งขันในอาเซียน คือ (๑) ประสิทธิภาพของภาคการผลิตต่ำ (๒) ขาดแรงงานจากค่านิยมที่ผิด (๓) การกระจุกตัวของพื้นที่ทางเศรษฐกิจ (๔) ต้องพึ่งพาเงินทุนจากต่างประเทศ และ (๕) ขาดความเชื่อมโยงของสินค้าอุตสาหกรรมกับวัตถุดิบทางการเกษตร

พันเอก ดร. ไชยสิทธิ์ ตันตยกุล :

ความเชื่อมโยงระหว่างอาเซียนกับระบอบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เมื่อวันที่ ๑๓ พ.ย.๖๐ เวลา ๑๐.๓๐ น. ที่ศูนย์การประชุมนานาชาติฟิลิปปินส์ (PICC) กรุงมะนิลา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เข้าร่วมการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ ๓๑ ในการประชุมเต็มคณะ (Plenary) โดยได้แสดงวิสัยทัศน์ในการขับเคลื่อนประชาคมอาเซียนให้เข้มแข็ง มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนต่อไป ในอีก ๕๐ ปีข้างหน้า โดยยึดหลักการและแนวทางสำคัญ ๓ ประการ (๑) การเสริมสร้างประชาคมอาเซียนที่มีความเข้มแข็ง เน้นนวัตกรรม และยึดมั่นกติกา (๒) ควรมองความเชื่อมโยงระหว่างกันให้อาเซียนให้เป็นมากกว่าเครือข่ายการขนส่งในอาเซียน แต่เป็นการเชื่อมต่อกับภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก และโลกอย่างเป็นระบบ ผ่านเครือข่ายตามแผนแม่บทด้วยความเชื่อมโยงในอาเซียน และ (๓) การปฏิสัมพันธ์กับประเทศภายนอกอาเซียน โดยเฉพาะการเสริมสร้างและรักษาความเข้มแข็งของแกนกลางอาเซียน (ASEAN Centrality) ภายในสถาปัตยกรรมภูมิภาคในโลกที่มีพลวัตและความท้าทายรอบด้าน

ซึ่งในประเด็นนี้ นายกรัฐมนตรีระบุว่า ประเทศสมาชิกอาเซียนไม่ควรที่จะยึดติดกับอดีต หากแต่ควรมองไปสู่อนาคตของอาเซียนร่วมกันใน อีก ๒๐-๕๐ ปี ข้างหน้า โดยเฉพาะช่วงหลังวิสัยทัศน์ประชาคมอาเซียน ค.ศ.๒๐๒๕ เพื่อวางแผนรับมือกับวิวัฒนาการของโลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ดังนั้นอาเซียนควรเริ่มศึกษาแนวคิดของกรอบความร่วมมือใหม่ๆ ที่จะเพิ่มศักยภาพและอำนาจต่อรองของอาเซียนในยุคที่มีความเปลี่ยนแปลงสูง ซึ่งหนึ่งในแนวคิด คือ การพัฒนาประชาคมเศรษฐกิจเอเชียตะวันออก (East Asia Economic community-EAEC) ที่จะประกอบด้วย (๑) ตลาดร่วมและฐานการผลิตร่วม (๒) เสถียรภาพทางการเงินและความมั่นคงทางพลังงานและอาหาร และ (๓) การพัฒนาอย่างยั่งยืนและความเสมอภาค ทั้งนี้ บนพื้นฐานของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่เข้มแข็งมีพลวัตและเชื่อมโยงอย่างสร้างสรรค์กับประชาคมโลก ใน



เวลาเดียวกัน โดยที่พื้นที่มหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย มีความเชื่อมโยงกัน และมีความท้าทายต่างๆ ในพื้นที่ดังกล่าว อาเซียนจำเป็นต้องพัฒนากรอบความร่วมมือในการรับมือกับความท้าทายดังกล่าวอย่างมีวิสัยทัศน์ จึงเห็นว่าอาเซียนควรเริ่มพัฒนาแนวความคิดความร่วมมือในพื้นที่อินโด-แปซิฟิก ที่จะเกื้อหนุนกับกรอบความร่วมมือสมาคมแห่งมหาสมุทรอินเดีย (IORA) ที่เน้นประเด็นด้านเศรษฐกิจ เพื่อส่งเสริมเสถียรภาพและความสมดุลทางยุทธศาสตร์ในภูมิภาคนี้ในระยะยาว

การพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ และนิคมอุตสาหกรรมการบินแผนพัฒนาสนามบินอุตะเถา เป็น ๑ ในแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก จากทั้งหมด ๔๘ โครงการ ซึ่งโครงการพัฒนาส่วนใหญ่จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน, รถไฟ, ท่าเรือ และสนามบิน ซึ่งสนามบินอุตะเถาจะใกล้เคียงกับท่าเรือจุกเสม็ด ซึ่งอยู่ในแผนพัฒนาเช่นกัน

การพัฒนาสนามบินอุตะเถาตามนโยบายของกองทัพเรือ เน้นให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ ของกรุงเทพฯ (รองจากสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง) ซึ่งจะมีอาคารผู้โดยสารใหม่ เปิดใช้งานราวกลางปีหน้า รองรับผู้โดยสารได้ ๓ ล้านคน/ปี และในอนาคตอีก ๒๐ ปีข้างหน้ามีเป้าหมายให้การพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด ๖๐ ล้านคน/ปี รวมถึงมีการผลักดันให้เป็นนิคมอุตสาหกรรมการบิน และศูนย์ซ่อมอากาศยาน ล่าสุดการบินไทยอยู่ระหว่างการพิจารณาแผนพัฒนาศูนย์ซ่อมเครื่องบินที่อุตะเถา (ระยะที่ ๑ ก่อน) โดยมีกระทรวงคมนาคมและกองทัพเรือศึกษาและออกแบบไว้ นอกจากนี้ยังเป็นการรวมศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศและระบบโลจิสติกส์ (Air Cargo and Logistics Hub) และ ศูนย์ฝึกอบรมด้านการบินในทุกเรื่อง เน้นเรื่อง Job Training ไม่ว่าจะ เป็น ช่าง นักบิน และการให้บริการด้านภาคพื้น อยู่ในการพัฒนาส่วนนี้ด้วย

โดยสนามบินอุตะเถา มีพัฒนาการ ดังนี้

๒๕๐๔ : เริ่มโครงการสนามบินอุตะเถาเป็นท่าอากาศยานภายใต้การดูแลของกองทัพเรือไทย ตั้งอยู่ในจังหวัดระยอง

๒๕๐๘ : คณะรัฐมนตรีได้ลงมติให้รัฐบาลสหรัฐอเมริกาปรับปรุงสนามบินอุตะเถา เพื่อเป็นหน่วยในการลำเลียงหน่วยรบไปยังจุดต่างๆภายในประเทศ การก่อสร้างใช้ระยะเวลาประมาณ ๑ ปี โดยใช้ชื่อว่า “สนามบินอุตะเถา”

๒๕๑๙ : กองทัพสหรัฐอเมริกาได้ถอนกำลังทหารออก คณะรัฐมนตรีจึงมีมติให้สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ และเป็นสนามบินสำรองของท่าอากาศยานดอนเมือง ต่อมาพัฒนาเป็นท่าอากาศยานสากล โดยใช้ชื่อว่า “สนามบินนานาชาติระยอง-อุตะเถา” ภายใต้สังกัดของกองทัพเรือ มีการใช้งานด้านการทหาร และศูนย์ซ่อมบำรุงของบริษัทการบินไทยเป็นหลัก

๒๕๕๑ : แต่หลังจากเหตุการณ์ทางการเมือง และน้ำท่วมใหญ่กรุงเทพฯ รัฐบาลมีโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินสำรองของกรุงเทพฯ โดยมีการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารใหม่ ขนาดรองรับผู้โดยสาร ๓ ล้านคนต่อปี มาตั้งแต่ปี ๒๕๕๔

๒๕๕๘ : วันที่ ๓ มิ.ย.๒๕๕๘ ได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ ซึ่งมีแผนพัฒนาต่างๆ เกิดขึ้นมาในอนาคต



ปัจจุบันเพิ่งจะเริ่มเปิดอาคารผู้โดยสารหลังใหม่มีขนาด ๒๒,๐๐๐ ตร.ม. ซึ่งเป็นแผนพัฒนาที่อยู่ในระยะที่ ๑ สามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นเป็น ๓ ล้านคน/ปีในกลางปีหน้า (๒๕๖๐) โดยมีสายการบินที่มีเที่ยวบินขึ้น-ลง ๕ สายการบิน คือ แอร์เอเชีย, บางกอก แอร์เวย์, กานต์แอร์, อาร์แอร์ไลน์ และไชน่า เซาเทิร์น แอร์ไลน์

ข้อเสนอแนะต่อการจัดทำแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

๑) ควรมีความต่อเนื่อง เมื่อได้เริ่มต้นกำหนดยุทธศาสตร์และวางแผนงานเพื่อพัฒนาการศึกษาพร้อมระบุกลุ่มเป้าหมายแล้ว ก็ควรที่จะต้องดำเนินการให้เกิดความต่อเนื่องในทุกกลุ่มเป้าหมายอย่างสอดคล้องต้องกัน โดยมีการกำหนดแผนงานเป็นระยะตามช่วงเวลาที่จะดำเนินการ แต่ให้มีความยืดหยุ่นมากเพียงพอต่อการทบทวนหรือปรับเปลี่ยนได้ในระยะที่เหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่และสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

๒) การพัฒนาศักยภาพทั้งคนและพื้นที่ให้ทันต่อการพัฒนาประเทศ ทุกภาคส่วนควรคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงระบบการศึกษาของประเทศ ที่จะทำให้คนไทยมีความรู้ เข้าถึงเทคโนโลยีได้ง่ายขึ้น สามารถทำงานได้ในบริบทของเทคโนโลยีสมัยใหม่ ไม่ว่าจะเป็น ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย, การก้าวเข้าสู่ Thailand ๔.๐, การสร้าง World Class Product เป็นต้น แม้จะเป็นการดำเนินการงานด้านการศึกษาในระดับภูมิภาค แต่ก็เป็นการศึกษาในระดับภูมิภาคที่อยู่ในระดับ World Class ทั้งในแง่ของการศึกษาและแง่ของผลผลิตที่จะตามมาด้วย

๓) คำนึงถึงคุณภาพเป็นสำคัญ การดำเนินงานที่ต้องคำนึงถึงคุณภาพอย่างรอบด้าน อาทิ ด้านชีวิตความเป็นอยู่ (Smart Living), ด้านเทคโนโลยี (Smart Technology), ด้านการคมนาคมขนส่ง (Smart Logistics), ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (Smart City), ด้านสิ่งแวดล้อม (Smart Environment) และที่สำคัญก็คือด้านการบริหารจัดการของภาครัฐในท้องถิ่น (Smart Local Government) ซึ่งการบริหารจัดการภาครัฐในภาพใหญ่ ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ ทั้งการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (Good Governance) และ e-Government อยู่แล้ว ดังนั้น การบริหารจัดการในระดับพื้นที่ก็ต้องเน้นความสำคัญของการรักษาคุณภาพและประสิทธิภาพการทำงานของภาครัฐเช่นเดียวกัน

๔) ทำงานอย่างเสียสละ มีจิตสาธารณะ ลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้น เนื่องจากทั้ง ๓ จังหวัดเป็นกลุ่มจังหวัดที่มีความคล้ายคลึงและเหมือนกันในหลายส่วน จึงควรที่จะทำงานโดยเน้นการประสานงานอย่างบูรณาการ โดยยึดมั่นในความเสียสละ มีจิตสาธารณะ และเอื้ออาทรต่อผู้คนที่อยู่ในพื้นที่ ให้พวกเขาเหล่านั้นได้รับผลกระทบน้อยที่สุด เพราะการพัฒนาเมืองย่อมจะส่งผลกระทบต่อผู้คนที่อยู่ในพื้นที่อย่างแน่นอน ไม่ว่าจะเป็นเจ้าของที่ดิน ผลกระทบจากการเดินทาง ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

วาระที่ ๓ เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมฯ ได้แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น

วาระที่ ๔ ประธานกล่าวปิดการประชุมฯ

