

แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนา
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
พ.ศ. 2560 – 2565



กรม. ให้ความเห็นชอบ
เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561

คำนำ

พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 มาตรา 29 กำหนดให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) “...จัดทำนโยบายและแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาพรวม แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค แผนการดำเนินงาน และแผนการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร ...”

สกพอ. ได้มอบให้มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง (สวค.) บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลต์ติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) โดยมีผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ (Mr. George Abonyi) ร่วมเป็นที่ปรึกษาในการจัดทำแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ประกอบด้วย การวิเคราะห์ความจำเป็นและความเหมาะสมของพื้นที่ วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย แนวทางการพัฒนา โครงการสำคัญเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการในปี 2560-2561 เพื่อเป็นการจัดทำแผนปฏิบัติการของแผนงานย่อย ทั้งนี้ ในช่วงก่อนประกาศใช้พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กนศ.) ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการแล้ว 3 แผน ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว และการพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี และรับทราบ 1 แผน คือ การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะนำอยู่ ซึ่งในการจัดทำแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้นำกรอบแผนปฏิบัติการมาเป็นกรอบการดำเนินงาน

แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกนี้ คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้มีมติเห็นชอบในการประชุมครั้งที่ 2/2561 เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2561 และต่อมาได้เห็นชอบในหลักการแผนปฏิบัติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ในการประชุมครั้งที่ 4/2561 เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2561 พร้อมทั้งได้เสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบแล้วในการประชุมเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 สกพอ. จึงได้ปรับปรุงแผนภาพรวมฯ โดยนำสาระสำคัญของแผนปฏิบัติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลมาผนวกรวมเป็น**แผนภาพรวมฉบับสมบูรณ์** ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา 6 แนวทาง พร้อมแผนปฏิบัติการ ประกอบด้วย แผนงาน/โครงการ หน่วยงานรับผิดชอบ กรอบวงเงินงบประมาณเบื้องต้น และระยะเวลาการดำเนินงาน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปจัดทำแผนปฏิบัติการในรายละเอียดและดำเนินการต่อไป โดยสำนักงานจะทำหน้าที่ในการประสานการขับเคลื่อน และร่วมกับสำนักงบประมาณในการติดตามและประเมินผลสำเร็จ **นอกจากนั้นแผนภาพรวมนี้ได้บรรจุเป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประเด็น เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก** เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ รายละเอียดโครงการปรากฏในแผนปฏิบัติการพัฒนา 6 แนวทาง ภายใต้แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

พฤศจิกายน 2561

แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

สารบัญเรื่อง

	เรื่อง	หน้า
คำนำ		
สารบัญ		
บทนำ	เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก : การวางจุดยืนของประเทศไทยสำหรับการพัฒนาระยะยาว	1
บทที่ 1	การเปลี่ยนแปลงของกระแสโลกาภิวัตน์	
1.1	การเปลี่ยนแปลงของกระแสเศรษฐกิจโลก	1-1
1.2	การเปลี่ยนแปลงภูมิเศรษฐกิจโลก	1-3
1.3	ความพลิกผันทางเทคโนโลยีและรูปแบบการผลิตที่เกิดขึ้นทั่วโลก	1-10
บทที่ 2	ภูมิหลังและภาพรวมเศรษฐกิจไทย	
2.1	ความท้าทายของประเทศไทย	2-1
2.2	เป้าหมายของประเทศไทยในทศวรรษหน้า	2-8
2.3	โอกาสสำหรับก้าวต่อไปของประเทศไทยยังสดใส ขึ้นอยู่กับตัวเราเอง	2-10
2.4	การวางจุดยืนของประเทศไทยสำหรับการพัฒนาระยะยาว และความสำเร็จในด้านความสามารถในการแข่งขัน	2-15
บทที่ 3	ความมุ่งมั่นของรัฐบาลในการฟื้นฟูเศรษฐกิจ	
3.1	ความพยายามในการฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศไทย	3-1
3.2	นโยบายรัฐบาล: ไทยแลนด์ 4.0	3-3
3.3	10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย และการชี้ทิศทางการผลิตในอนาคต	3-5
3.4	กลไกใหม่ในการขับเคลื่อน 10 คลัสเตอร์อุตสาหกรรมเป้าหมาย	3-6
3.5	อนาคตที่คาดหวัง: รัฐบาล-เอกชน-ประชาชน ร่วมทุนเพื่อสร้างประเทศ	3-8
บทที่ 4	เขตเศรษฐกิจพิเศษ : จุดประกายการเติบโตของประเทศไทยในทศวรรษหน้า	
4.1	ความสำเร็จของโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (ESB) ในอดีต	4-1
4.2	ความสำเร็จและบทเรียนจากการศึกษาเขตเศรษฐกิจพิเศษทั่วโลก	4-3
4.3	พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก: พร้อมที่สุดในการเป็นตัวอย่างในการพลิกฟื้นการลงทุน	4-4
4.4	รากฐานสำคัญ 4 ส่วนเพื่อความสำเร็จของเขตพัฒนาพิเศษในประเทศไทย	4-7
4.5	การดำเนินงานของรัฐบาลในการเตรียมการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	4-11
4.6	ผลการดำเนินงานที่สำคัญในปี พ.ศ. 2560-2561 ตามแนวทางการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	4-13

บทที่ 5: แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

5.1	วิสัยทัศน์	5-1
5.2	วัตถุประสงค์ของแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	5-1
5.3	เป้าหมายการพัฒนา	5-1
5.4	กรอบเวลาของการดำเนินการพัฒนา	5-2
5.5	แนวทางการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	5-2
5.6	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5-6

บทที่ 6: แผนการดำเนินงาน : แผนปฏิบัติการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

แผนปฏิบัติการ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค		6-3
แผนงาน 1.1	การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน	6-10
แผนงาน 1.2	การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง	6-12
แผนงาน 1.3	การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ	6-14
แผนงาน 1.4	การพัฒนาสนามบินและระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง	6-16
แผนงาน 1.5	การพัฒนาระบบไฟฟ้า	6-18
แผนงาน 1.6	การพัฒนาระบบประปา	6-19
แผนปฏิบัติการ 2 การพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมาย		6-21
แผนงาน 1.1	การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย	6-27
แผนงาน 1.2	การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพอุตสาหกรรมของประเทศและการกระตุ้นตลาดภายในประเทศ	6-28
แผนงาน 2.1	การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่	6-30
แผนงาน 2.2	การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ	6-32
แผนงาน 2.3	การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ	6-34
แผนงาน 2.4	การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ	6-36
แผนงาน 2.5	การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร	6-38
แผนงาน 2.6	การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ	6-40
แผนงาน 2.7	การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์	6-42
แผนงาน 2.8	การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ	6-44
แผนงาน 2.9	การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมดิจิทัล	6-46
แผนงาน 2.10	การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมบริการแพทย์และสุขภาพครบวงจร	6-48

เรื่อง	หน้า
แผนปฏิบัติการ 3 การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว	6-50
แผนงาน 3.1 การพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว	6-55
แผนงาน 3.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับ การขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว	6-58
แผนงาน 3.3 การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว	6-62
แผนงาน 3.4 การสร้างความเชื่อมั่นนักท่องเที่ยว	6-64
แผนปฏิบัติการ 4 การพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี	6-67
แผนงาน 4.1 การพัฒนาบุคลากรและการศึกษา	6-71
แผนงาน 4.2 การพัฒนาการวิจัยและเทคโนโลยี	6-74
แผนปฏิบัติการ 5 การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ และศูนย์กลางการเงิน	6-77
แผนงาน 5.1 การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่	6-82
แผนงาน 5.2 การพัฒนาศูนย์กลางการเงิน	6-84
แผนปฏิบัติการ 6 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล	6-86
แผนงาน 6.1 โครงสร้างพื้นฐาน ท่อร้อยสาย เคเบิลใยแก้วนำแสงและเสา (i-Pole)	6-91
แผนงาน 6.2 ASEAN Digital Hub	6-94
แผนงาน 6.3 การพัฒนา Advanced Big Data, Cloud and Data Center (ABCD)	6-96
แผนงาน 6.4 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน IoT	6-98
แผนงาน 6.5 การสร้างศูนย์ทดสอบ 5G และเตรียมโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่นำร่อง	6-99
แผนงาน 6.6 การพัฒนาเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (Digital Park Thailand) และสถาบัน IoT	6-101
แผนงาน 6.7 IoT SMART City	6-103
แผนงาน 6.8 การพัฒนาศูนย์กระจายพัสดุภัณฑ์อัตโนมัติ (Automated Postal Distribution Center)	6-106
บทที่ 7 : การนำแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกไปดำเนินการ (Implementation)	
7.1 การบริหารจัดการการดำเนินงานตามแผน	7-1
7.2 การติดตามและประเมินผลความสำเร็จ	7-6
7.3 เจ็อนไขต่อความสำเร็จ	7-7
7.4 ก้าวต่อไปของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	7-8
บัญชีคำย่อ	

ภาคผนวก

- ก. แผนปฏิบัติการภายใต้ (ร่าง) แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2565)
- ข. ตัวอย่างความเป็นไปได้ของเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษของไทย
- ค. พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561
คำสั่ง มติคณะรัฐมนตรี ประกาศ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- ง. สถานการณ์การพัฒนาในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- จ. ผลการประมาณการเศรษฐกิจ การลงทุน การจ้างงาน ความหนาแน่นของประชากร และแนวโน้ม ภายใต้แผนพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 2.1	อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดย WEF พ.ศ. 2560 – 2561 (จาก 137 ประเทศ)	2-5
ตารางที่ 3.1	มาตรการสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาล (ปี 2557 – ปัจจุบัน)	3-2
ตารางที่ 5.1	ความก้าวหน้าการดำเนินงานโครงการสำคัญเร่งด่วน	5-5
ตารางที่ 6.1	สรุปรวมแผนปฏิบัติการ จำนวนโครงการ และวงเงินลงทุนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกปี พ.ศ. 2560-2565	6-1
ตารางที่ 6.2	สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการแผนปฏิบัติการ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสาธารณูปโภค	6-3
ตารางที่ 6.3	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 1 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน	6-10
ตารางที่ 6.4	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง	6-12
ตารางที่ 6.5	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 3 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ	6-14
ตารางที่ 6.6	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 4 การพัฒนาสนามบินและระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง	6-16
ตารางที่ 6-7	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 5 การพัฒนาระบบไฟฟ้า	6-18
ตารางที่ 6.8	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 6 การพัฒนาระบบประปา	6-19
ตารางที่ 6.9	สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการ แผนปฏิบัติการ 2 การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย	6-21
ตารางที่ 6.10	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 1-1 การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย	6-27
ตารางที่ 6.11	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 1-2 การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพอุตสาหกรรมของประเทศและการกระตุ้นตลาดภายในประเทศ	6-28
ตารางที่ 6.12	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2-5 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่	6-30
ตารางที่ 6.13	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.1 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ	6-32
ตารางที่ 6.14	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.3 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร	6-34
ตารางที่ 6.15	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.2 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ	6-36

		หน้า
ตารางที่ 6.16	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.4 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว กลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ	6-38
ตารางที่ 6.17	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.6 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมหุ่นยนต์ และระบบอัตโนมัติ	6-40
ตารางที่ 6.18	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.7 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมขนส่ง และการบิน	6-42
ตารางที่ 6.19	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.9 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรม เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ	6-44
ตารางที่ 6.20	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2-10 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมดิจิทัล	6-46
ตารางที่ 6.21	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.8 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรม การแพทย์ครบวงจร	6-48
ตารางที่ 6.22	สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการแผนปฏิบัติการ 3 การพัฒนาและส่งเสริม การท่องเที่ยว	6-50
ตารางที่ 6.23	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 3.1 การพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว	6-55
ตารางที่ 6.24	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 3.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว	6-58
ตารางที่ 6.25	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 3.3 การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว	6-62
ตารางที่ 6.26	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 3.4 การสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว	6-64
ตารางที่ 6.27	สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการแผนปฏิบัติการ 4 การพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี	6-67
ตารางที่ 6.28	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 4.1 การพัฒนาบุคลากรและการศึกษา	6-72
ตารางที่ 6.29	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2 การพัฒนาการวิจัยและเทคโนโลยี	6-75
ตารางที่ 6.30	สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการแผนปฏิบัติการ 5 การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะ น่าอยู่ และศูนย์กลางการเงิน	6-77
ตารางที่ 6.31	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 5.1 การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่	6-82
ตารางที่ 6.32	โครงการหลักภายใต้แผนงาน 5.2 การพัฒนาศูนย์กลางการเงิน	6-84
ตารางที่ 6.33	สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการ แผนปฏิบัติการที่ 6 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านดิจิทัล	6-86
ตารางที่ 7.1	แผนการดำเนินงานขับเคลื่อนนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2565)	7-5
ตารางที่ 7.2	ตัวชี้วัดความสำเร็จระดับต่างๆ	7-6

สารบัญแผนภาพ

		หน้า
แผนภาพที่ 1	กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไทย 20 ปี และความเชื่อมโยงกับแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)	5
แผนภาพที่ 1.1	อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศที่แท้จริงของโลก (อัตราการเปลี่ยนแปลงรายปี)	1-1
แผนภาพที่ 1.2	ราคาสินค้า	1-2
แผนภาพที่ 1.3	สัดส่วน GDP ของเอเชียในตลาดโลก	1-5
แผนภาพที่ 1.4	(ก) การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี (ข) สถานะการผลิตของโรงงานอัจฉริยะ	1-10
แผนภาพที่ 1.5	ความสำคัญที่เพิ่มขึ้นของบริการที่มีมูลค่าเพิ่มในการผลิต	1-14
แผนภาพที่ 2.1	อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของไทยในช่วงปี 2534-2560	2-1
แผนภาพที่ 2.2	อัตราการเปลี่ยนแปลงของการลงทุนและการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติของประเทศไทย	2-2
แผนภาพที่ 2.3	ส่วนแบ่งการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนของประเทศไทย	2-3
แผนภาพที่ 2.4	ประเทศไทยในกับดักรายได้ปานกลาง	2-4
แผนภาพที่ 2.5	รายได้ประชาชาติต่อหัวประชากร (GNI Per Capita) ของประเทศไทยและสถานะในอาเซียนในปี 2559	2-5
แผนภาพที่ 2.6	ประเทศต่าง ๆ ใช้นโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษในการขับเคลื่อนการพัฒนา	2-8
แผนภาพที่ 2.7	เป้าหมายการพัฒนาของประเทศไทยในทศวรรษหน้า	2-9
แผนภาพที่ 2.8	ความเชื่อมโยงของประเทศไทยกับภูมิภาคต่าง ๆ	2-10
แผนภาพที่ 2.9	การสร้างเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานผ่านนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางหรือเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road: OBOR)	2-12
แผนภาพที่ 2.10	นโยบาย Connected Industries ของประเทศญี่ปุ่น	2-15
แผนภาพที่ 3.1	อัตราการเจริญเติบโตเปรียบเทียบของประเทศไทยในช่วงปี 2553-2560	3-1
แผนภาพที่ 3.2	ภาพรวมนโยบายการพัฒนาของรัฐบาล	3-3
แผนภาพที่ 3.3	แนวคิดไทยแลนด์ 4.0 (ประเทศไทย 4.0)	3-4

		หน้า
แผนภาพที่ 3.4	ความเชื่อมโยงของ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย	3-6
แผนภาพที่ 3.5	ตัวอย่างการกำหนดมาตรการเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย	3-7
แผนภาพที่ 4.1	กรอบแนวทางการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	4-4
แผนภาพที่ 4.2	พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก	4-6
แผนภาพที่ 4.3	4 รากฐานของความสำเร็จเพื่อให้เขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษในประเทศไทยก้าวไปสู่ความสำเร็จ	4-7
แผนภาพที่ 4.4	โครงสร้างระบบบริหารจัดการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	4-11
แผนภาพที่ 4.5	แผนงานของโครงการสำคัญ (EEC Project List Master Timeline)	4-13
แผนภาพที่ 4.6	เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ 21 เขต	4-19
แผนภาพที่ 5.1	โครงการสำคัญเร่งด่วน ปี พ.ศ. 2560-2561	5-6
แผนภาพที่ 5.2	กรอบแนวคิด แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	5-8
แผนภาพที่ 5.3	สรุปแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	5-9
แผนภาพที่ 6.1	โครงการสำคัญด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (ปี 2560-2565)	6-1
แผนภาพที่ 6.2	แผนที่แสดงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (อนาคตใน 15 ปี)	6-9
แผนภาพที่ 6.3	แผนที่แสดงอุตสาหกรรมเป้าหมาย	6-26
แผนภาพที่ 6.4	แผนที่แสดงแนวระเบียบการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่ได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา	6-53
แผนภาพที่ 6.5	แผนที่แสดงพื้นที่พัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ	6-57
แผนภาพที่ 6.6	แผนที่แสดงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว	6-61
แผนภาพที่ 6.7	แผนงาน 3.4 การสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว	6-66
แผนภาพที่ 6.8	กรอบแนวคิดของแผนงาน 4.1 การพัฒนาบุคลากรและการศึกษา	6-71
แผนภาพที่ 6.9	กรอบแนวคิดของแผนงาน 4.2 การพัฒนาการวิจัยและเทคโนโลยี	6-74
แผนภาพที่ 6.10	โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล 8 แผนงาน	6-90
แผนภาพที่ 6.11	Digital Park Thailand @ Sriracha	6-90
แผนภาพที่ 7.1	กลไกการประชาสัมพันธ์และสร้างการมีส่วนร่วมกับชุมชนในพื้นที่	7-3

1.1 การเปลี่ยนแปลงของกระแสเศรษฐกิจโลก

1.1.1 ความเจริญเติบโตที่ชะลอตัวของผลผลิตและการค้าของโลก

หลังจากหลายทศวรรษของการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว การค้าโลกทั้งในส่วนของสินค้าขั้นสุดท้าย (Final Goods) และชิ้นส่วนและส่วนประกอบ ได้ชะลอตัวลงอย่างมีนัยสำคัญในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา รายงานล่าสุดของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) (World Economic Outlook, April 2018) ได้คาดการณ์ว่า เศรษฐกิจโลกจะมีอัตราการเจริญเติบโตที่สูงขึ้นตั้งแต่ช่วงกลางปี 2016 แต่ก็เตือนว่า “สำหรับประเทศส่วนใหญ่ การเจริญเติบโตที่น่าพึงพอใจนี้อาจไม่ยั่งยืนยาว” จากการขาดเสถียรภาพและความเสี่ยงในระยะยาวต่อระบบเศรษฐกิจโลก และคาดว่าการค้าระหว่างประเทศจะขยายตัวต่ำกว่าการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจโลกอย่างมากในปีต่อไป

แผนภาพที่ 1.1 อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศที่แท้จริงของโลก (อัตราการเปลี่ยนแปลงรายปี)



ที่มา: IMF (October 2017)

ความต้องการนำเข้าที่ลดลงเกิดขึ้นในประเทศที่พัฒนาแล้วที่มีระดับรายได้สูง โดยเฉพาะประเทศสหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป การใช้จ่ายเพื่อการบริโภคของประเทศเหล่านี้เป็นปัจจัยขับเคลื่อนเศรษฐกิจโลกที่สำคัญในช่วงที่ผ่านมา (1990-2008) โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าอุตสาหกรรมที่ส่งออกจากเอเชียตะวันออกเฉียงรวมทั้งประเทศไทย เมื่อการส่งออกสินค้าขั้นสุดท้ายจากภูมิภาคนี้ไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้วชะลอตัวลงก็เกิดผลทำนองเดียวกันกับการค้าระหว่างประเทศภายในภูมิภาค โดยส่วนใหญ่ครอบคลุมชิ้นส่วนและส่วนประกอบ เพื่อประกอบเป็นสินค้าขั้นสุดท้าย เช่น iPhone เพื่อจำหน่ายในตลาดประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะผ่านประเทศจีน การค้าโลกเกิดความไม่ชัดเจนขึ้นจากการกีดกันทางการค้าที่มีความหลากหลายทั้งรูปแบบและในประเทศต่าง ๆ

ความต้องการในอนาคตจากเศรษฐกิจเกิดใหม่ในเอเชียมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เนื่องจากรายได้สุทธิของครัวเรือนขยายตัว โดยเฉพาะในภูมิภาคอาเซียน จีน และอินเดีย (ACI) อย่างไรก็ตาม มีความไม่แน่นอนอย่างมากและความเสี่ยงที่มาควบคู่กับการเปลี่ยนแปลงของความต้องการของเศรษฐกิจโลก และที่สำคัญอย่างยิ่งคือการสร้างสมดุลใหม่ในลักษณะของการสร้างความเจริญเติบโตที่มาจากผู้บริโภค และการเพิ่มศักยภาพของห่วงโซ่มูลค่าของประเทศจีนนั้น อาจไม่สามารถส่งผลต่อการเพิ่มการนำเข้าสินค้าที่ผลิตในภูมิภาคนี้ ได้ทันทีทันใด แนวทางการสร้างการเจริญเติบโตที่มาจากส่งออกที่ได้เคยมีมาในอดีตนั้น กำลังเผชิญกับความท้าทาย รวมทั้งสภาวะแวดล้อมระหว่างประเทศที่ผันผวนอย่างมากในช่วงหลายปีต่อจากนี้

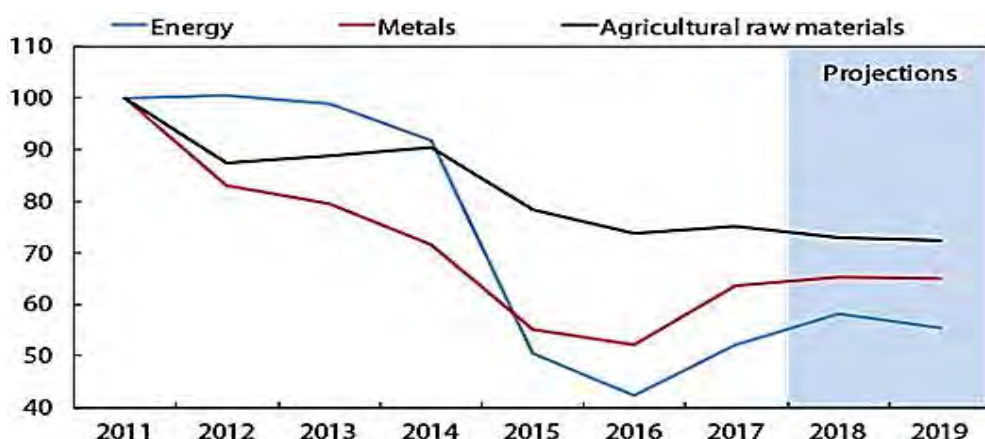
1.1.2 กระแสเงินทุนเคลื่อนย้ายข้ามพรมแดนลดลง

กระแสเงินทุนเคลื่อนย้ายไปสู่ประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญตั้งแต่ปี 2553 ซึ่งประเทศในเอเชียตะวันออกประสบกับสถานการณ์เงินทุนสุทธิไหลออก แม้ว่าระยะหลังนี้มีการฟื้นตัวบ้าง แต่กระแสเงินทุนไหลเข้าอยู่ในระดับต่ำกว่าระดับสูงสุดที่เคยทำไว้ได้ก่อนหน้านี้ และหากพิจารณาเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ จะพบว่าสถานการณ์ดังกล่าว มีความคล้ายคลึงกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในช่วงต้นทศวรรษ 2000 แต่ช่วงนี้เป็นช่วงเวลาที่มีสภาพคล่องระดับโลกที่มีจำนวนมากของภาคเอกชนได้รับผลตอบแทนต่ำ ในขณะที่มีความต้องการเงินทุนเพื่อใช้สนับสนุนในโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมาก การที่อัตราดอกเบี้ยในประเทศสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นจะส่งผลต่ออัตราแลกเปลี่ยนและโครงสร้างหนี้ของประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ และทำให้สถานการณ์การเงินมีความตึงตัวมากขึ้น หากเมื่อพิจารณากระแสเงินทุนเคลื่อนย้ายข้ามพรมแดนพบว่าสัดส่วนของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (FDI) ที่ไปสู่การผลิตในประเทศกำลังพัฒนาโดยทั่วไปแล้ว กำลังลดลงอย่างต่อเนื่อง ความท้าทายที่เกิดขึ้นคือ การดึงดูดเงินทุนที่ยังไม่มีความต้องการใช้เหล่านี้เพื่อเป็นเงินลงทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเงินลงทุนภาคเอกชนมาลงทุนในโครงการนวัตกรรมต่าง ๆ ที่สามารถสร้างมูลค่าให้กับตลาดการค้าระหว่างประเทศได้

1.1.3 ราคาสินค้าปรับตัวซ้ำ

ราคาสินค้าที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง อันเนื่องมาจากการอ่อนตัวลงของความต้องการในตลาดโลกนั้น คาดว่ายังคงอยู่ในระดับต่ำต่อไป ราคาสินค้าเกษตรที่ลดลงไปประมาณร้อยละ 22 นับจากที่แตะราคาสูงสุดในปี 2554 ยังคงไม่มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นมากนักในระยะปานกลาง ประเด็นเหล่านี้ชี้ให้เห็นว่าควรให้ความสำคัญกับการกำหนดยุทธศาสตร์ที่เน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มในปัจจัยที่มี เช่น การแปรรูปอาหารจากภาคการเกษตรเพื่อตอบสนองตลาดระหว่างประเทศที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

แผนภาพที่ 1.2 ราคาสินค้า



ที่มา: IMF (2018)

1.2 การเปลี่ยนแปลงภูมิเศรษฐกิจโลก

1.2.1 ปัจจัยขับเคลื่อนระดับโลกที่ส่งผลต่อการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนของเอเชียตะวันออกที่ผ่านมามีได้เปลี่ยนแปลงไป

รูปแบบการพัฒนาที่เศรษฐกิจสหรัฐอเมริกาเป็นผู้นำการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ได้ดำเนินมาอย่างมีประสิทธิภาพมาหลายทศวรรษ ส่งผลให้เกิดการสะสมความมั่งคั่งและความมีเสถียรภาพทางการเงินของระบบเศรษฐกิจโลก ภายใต้กรอบการดำเนินการดังกล่าว เศรษฐกิจเกิดใหม่ของเอเชียมีการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนด้วยการส่งออก รวมทั้งการขยายตัวของการค้าภายในภูมิภาค สิ่งนี้สะท้อนถึงการรวมตัวกันอย่างใกล้ชิดของภูมิภาคไปสู่เศรษฐกิจโลกภายในกรอบห่วงโซ่มูลค่าโลก (Global Value Chain: GVC) เช่น อิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์และชิ้นส่วน ที่เอื้อโดยการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางธุรกิจและการเพิ่มขึ้นของความเชื่อมโยงข้ามพรมแดน ตลาดภายนอกภูมิภาคอย่างสหรัฐอเมริกา และประชาคมยุโรปเป็นตลาดสินค้าขั้นสุดท้ายที่ผลิตจากภูมิภาคเอเชียที่ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจให้มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง

ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนกลายเป็นส่วนที่สำคัญของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก จากการกลายเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดสำหรับผู้ผลิตในทวีปเอเชีย อย่างไรก็ตาม ส่วนใหญ่สินค้าเหล่านี้เป็นสินค้าขั้นกลาง มีการนำเข้าประมาณร้อยละ 50 ของชิ้นส่วนและส่วนประกอบ สำหรับประกอบเป็นสินค้าขั้นสุดท้ายเพื่อจำหน่ายในตลาดในประเทศที่พัฒนาแล้วอย่างสหรัฐอเมริกา และ ยุโรป (EU) เช่น iPhone เป็นต้น ดังนั้น ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน จึงเป็นจุดหมายปลายทางหลักแห่งเดียวสำหรับสินค้าส่งออกของไทยนั้นเป็นเพียงตลาดสำหรับสินค้าขั้นกลาง ไม่ใช่ตลาดสินค้าขั้นสุดท้ายในบริบทการผลิตของตลาดโลก

สถานการณ์เศรษฐกิจโลกที่ผ่านมามีแนวโน้มที่จะเกิดซ้ำอีกในช่วงเวลาอันใกล้ วิกฤตเศรษฐกิจโลกในปี ค.ศ. 2008 ได้สะท้อนให้เห็นถึงวิวัฒนาการของระเบียบโลก (Global Order) ที่มีการเปลี่ยนแปลงเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจ ซึ่งรวมถึงการจัดเตรียมองค์ประกอบที่เพียงพอ เช่น การตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาสาขาทางการเงิน และผลกระทบต่อเศรษฐกิจ รวมถึงการรองรับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีที่เกิดขึ้น ในเรื่องของกฎระเบียบทางเศรษฐกิจในระดับสากลอย่างเหมาะสม ในขณะเดียวกัน ความไม่แน่นอนของการกีดกันทางการค้าระดับโลกก็ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ความสามารถขององค์กรพหุภาคีที่มีอยู่ในการกำหนด และบังคับใช้กฎระเบียบร่วมกันนั้นดูที่ท่าว่าจะอ่อนแอลง

1.2.2 การเปลี่ยนแปลงใน “น้ำหนัก” ของเศรษฐกิจโลก: สหรัฐอเมริกา และยุโรป

ความต้องการระเบียบใหม่ทางเศรษฐกิจโลกกำลังเกิดขึ้น วิกฤตโลก (2008) และผลพวง กำลังเร่งการเปลี่ยนแปลงพื้นฐานทางเศรษฐกิจในด้านภูมิเศรษฐกิจ ขนาดเชิงเปรียบเทียบของเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกาและยุโรปมีการหดตัวลงเมื่อเทียบกับเศรษฐกิจที่ใหญ่ขึ้นของเอเชียที่มีจีน อินเดีย และอาเซียน รวมทั้งอัตราการเติบโตของสหรัฐฯ และยุโรปมีแนวโน้มที่จะยังคงชะลอตัวในปีต่อๆ ไป ประเทศที่พัฒนาแล้ว 25 ประเทศมีรายได้คงที่ หรือลดลง สำหรับครัวเรือนส่วนใหญ่ในช่วงปี พ.ศ. 2548-2557 ดังนั้น ผู้บริโภคสหรัฐฯและสหภาพยุโรปจึงไม่น่าจะเป็นแหล่งสำคัญในการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืนสำหรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของเอเชียในปีต่อๆ ไป เหมือนอย่างที่ผ่านมา

เศรษฐกิจที่พัฒนาแล้วของสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และญี่ปุ่นจะยังคงมีรายได้สุทธิที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นเวลาหลายปี และยังคงเป็นตลาดที่น่าสนใจและสำคัญ ตัวอย่างเช่น ในปี พ.ศ. 2559 GDP ต่อหัวของสหรัฐฯ สูงกว่าประเทศจีนถึง 4 เท่า และสูงกว่าอินเดีย 9 เท่า สำหรับประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ในเอเชียรายได้ยังคงต่ำต่างจากประเทศที่พัฒนาแล้วอยู่มาก อย่างน้อยก็ในช่วงอนาคตใกล้ๆ นี้

กรอบที่ 1-1 การเปลี่ยนแปลง "น้ำหนัก" ของเศรษฐกิจสหรัฐฯและสหภาพยุโรป

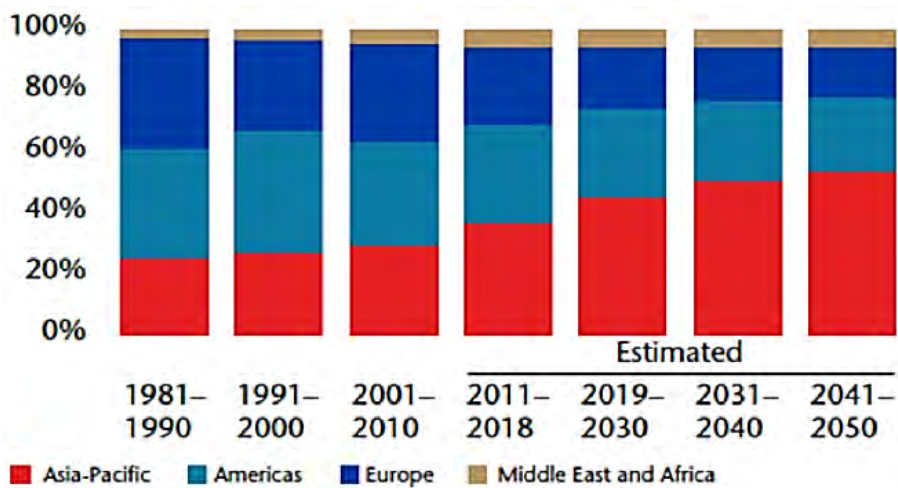
สหรัฐฯ: การฟื้นตัวในระยะยาวที่แท้จริง แต่ยังไม่แน่นอนในเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ควบคู่ไปกับนโยบายการค้าที่ไม่เสถียรทำให้ไม่มั่นใจต่อบทบาท ในฐานะตลาดที่ขับเคลื่อนการเติบโตของโลก และการส่งออกสินค้าที่ผลิตในเอเชียเหมือนในอดีต การใช้จ่ายของผู้บริโภคในสหรัฐฯ อาจยังคงซบเซาต่อไปในหลายปีข้างหน้า นอกจากนี้ยังมีความท้าทายด้านโครงสร้างในตลาดแรงงานรวมถึงผลิตภาพที่ลดลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลที่ตามมาคือการหันกลับมามองภายในประเทศอเมริกาเองที่กำลังดำเนินอยู่เป็นเวลาหลายปี รวมถึงการถอนตัวออกจากความร่วมมือในภูมิภาคทรานส์แปซิฟิก ขณะที่เงินดอลลาร์สหรัฐฯกำลังสูญเสียตำแหน่งสกุลเงินสำรองหลักของโลก และไม่มีประเทศใดประเทศหนึ่งจะสามารถดูแลดุลของการชำระเงินได้ เหมือนอย่างสหรัฐฯอเมริกาเคยดำเนินการมานานกว่า 70 ปี ประเทศหรือกลุ่มประเทศอื่นๆ ในอนาคตอันใกล้นี้ ไม่มีแนวโน้มที่จะอยู่ในฐานะที่จะมีบทบาทในการรักษาเสถียรภาพแทนสหรัฐฯ ได้ รวมถึงการเป็นแหล่งอุปสงค์หลักของโลกในระบบเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

สหภาพยุโรป: จะมีการปรับตัวขึ้น แต่สหภาพยุโรปในระยะยาวอาจจะขยายตัวค่อนข้างช้า และต้องเผชิญกับความท้าทายจากการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่สำคัญและความไม่แน่นอนทางการเมือง ความไม่สมดุลทางบัญชีเดินสะพัดอย่างมีนัยสำคัญ ยังคงเป็นความท้าทายขั้นพื้นฐานต่อเสถียรภาพของยูโรโซน โดยที่ไม่มีสัญญาณการแก้ไขที่แน่นอน Brexit ทำให้สหภาพยุโรปลดความสนใจในประเด็นโครงสร้างอย่างจริงจัง ปัญหาต่อเนื่องเหล่านี้มีแนวโน้มที่จะกีดกันการเจริญเติบโต จนกว่าการปรับโครงสร้างที่สำคัญจะเสร็จสมบูรณ์ การฟื้นตัวขึ้นเองของสหภาพยุโรปยังขึ้นอยู่กับพื้นฐานทางการเมืองที่เปราะบาง ความเข้มแข็งของพรรคการเมืองชาตินิยม และประชานิยมที่เห็นได้จากการเลือกตั้งในสหภาพยุโรป โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอิตาลี ความเข้มแข็งของพรรคการเมืองดังกล่าวที่เพิ่มขึ้นในหลายประเทศในสหภาพยุโรป ได้คุกคามพื้นฐานการเติบโตทางเศรษฐกิจ เช่น การเคลื่อนย้ายแรงงานอย่างเสรี และความมั่นคงของสหภาพทางเศรษฐกิจและการเงิน

1.2.3 การเปลี่ยนแปลงใน “น้ำหนัก” ของเศรษฐกิจโลก: ประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ในเอเชีย

การเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและยั่งยืนของเอเชีย นำมาซึ่งการเพิ่มขึ้นอย่างมากในส่วนแบ่งการผลิตของโลก จีนเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับสองของโลกเมื่อวัดด้วยมูลค่า GDP และเป็นประเทศที่ใหญ่ที่สุดเมื่อวัดด้วยความเสมอภาคของอำนาจซื้อ (Purchasing Power Parity: PPP) ที่มีสัดส่วนร้อยละ 18 ของ GDP โลก ซึ่งสูงกว่าสหรัฐฯ ที่มีประมาณร้อยละ 16 ทั้งนี้ เมื่อวัดด้วยมูลค่า GDP อินเดียเป็นประเทศที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 6 และเป็นอันดับที่ 3 เมื่อวัดด้วยความเสมอภาคของอำนาจซื้อ ที่มีประมาณร้อยละ 7 ของ GDP โลก อาเซียนเป็นภูมิภาคที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 6 และอาจเป็นอันดับที่ 3 ภายในปี พ.ศ. 2573 และในปี พ.ศ. 2568 คาดว่าภูมิภาคเอเชียจะมีส่วนแบ่งการผลิตเกือบครึ่งหนึ่งของผลผลิตโลก

แผนภาพที่ 1.3 สัดส่วน GDP ของเอเชียในตลาดโลก



ที่มา: Economist Intelligence Unit (2017)

ประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ในเอเชีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งอาเซียน จีนและอินเดีย (ACI) จะมีบทบาทสำคัญยิ่งขึ้นในการขยายตลาดสำหรับสินค้าและบริการขั้นสุดท้ายในภูมิภาคในระยะยาว โดยคาดว่าประชากรและรายได้ที่เพิ่มขึ้น จะเพิ่มส่วนแบ่งการใช้จ่ายของผู้บริโภคทั่วโลก ที่ประมาณว่าร้อยละ 40 จะมาจากเอเชียภายในปี พ.ศ. 2573

เศรษฐกิจเกิดใหม่ในเอเชีย: เศรษฐกิจ 2 ระดับความเร็วและตลาด 2 ชั้น

การเติบโตของรายได้ในตลาดเกิดใหม่ในเอเชีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มประเทศอาเซียน จีน และอินเดีย จะเพิ่มจำนวนผู้บริโภคชั้นกลาง (รายได้สุทธิ 5,000-15,000 เหรียญสหรัฐต่อปี) ขึ้นจำนวนมาก ซึ่งหมายถึงกำลังซื้อรวมปริมาณมากด้วย อย่างไรก็ตามรายได้สุทธิของเศรษฐกิจเอเชีย รวมทั้งจีนจะยังคงน้อยกว่ากำลังซื้อของผู้บริโภคในประเทศที่พัฒนาแล้วในสหรัฐฯ สหภาพยุโรป และญี่ปุ่น ต่อไปอีกหลายปี นอกจากนั้น ตลาดผู้บริโภคจะมีลักษณะที่กระจุกกระจายมากขึ้น และด้วยสัดส่วนประชากรในชนบทที่สูงขึ้น

แม้ว่าจะมีความพยายามเป็นอย่างมากในเรื่อง "การเพิ่มขึ้นของชนชั้นกลางในเอเชีย" แต่ลักษณะของตลาดเกิดใหม่ในภูมิภาคเอเชียที่มี 2 ระดับ แสดงถึงโอกาสที่สำคัญและมีความหลากหลายสำหรับบริษัทในภูมิภาคนี้รวมทั้ง SMEs ด้วย บริษัทฯ จะต้องปรับแต่งผลิตภัณฑ์ กระบวนการผลิต และรูปแบบธุรกิจของตน เพื่อให้บริการและสร้างสรรค์นวัตกรรมใหม่ๆ ให้ตอบสนองความต้องการและข้อจำกัดของตลาดขนาดใหญ่ของผู้บริโภค ที่มีรายได้ปานกลางระดับต่ำและต่ำมาก นอกจากนี้ ยังเป็นโอกาสในการพัฒนาความเป็นผู้นำในตลาดผลิตภัณฑ์ที่กว้างขึ้นในตลาดโลก โดยอาศัยนวัตกรรมเบื้องต้นสำหรับตลาดเกิดใหม่

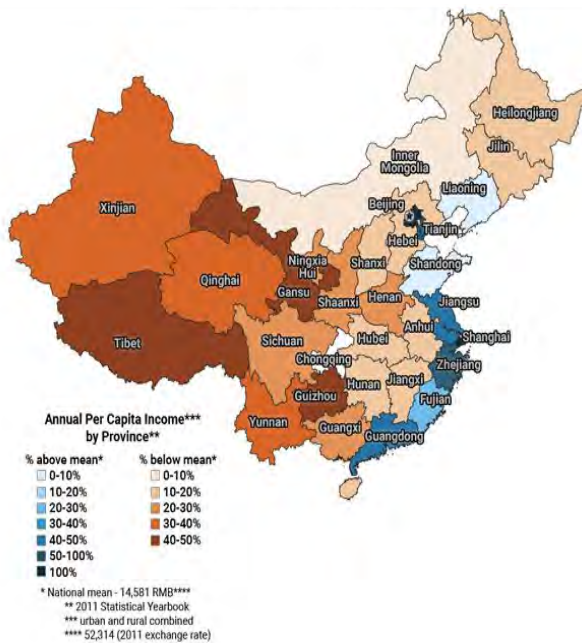
ความท้าทายด้านประชากรศาสตร์ เอเชียเผชิญกับความท้าทายทางด้านประชากรศาสตร์ที่มีนัยสำคัญ ประชากรสูงอายุคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 71 ตั้งแต่ปัจจุบันจนถึงปี 2573 เทียบกับร้อยละ 55 ในอเมริกาเหนือ และร้อยละ 31 ในยุโรป เอเชียจะต้องเผชิญกับความท้าทายด้านการคลัง ในการบริหารต้นทุนด้านการรักษาพยาบาลที่เพิ่มขึ้น การรักษาผลิตภาพการผลิตที่ใช้แรงงานผู้สูงอายุและด้วยปริมาณที่ลดลง และการสร้างความมั่นใจในการรักษาระบบการป้องกันทางสังคมให้ยั่งยืน

กรอบที่ 1-2 ระบบเศรษฐกิจแบบความเร็ว 2 ระดับ และตลาด 2 ชั้นของเอเชีย

ประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ในเอเชียเป็นระบบเศรษฐกิจ 2 ระดับความเร็วและตลาดระดับ 2 ชั้น ซึ่งรวมถึง การเติบโตและการขยายความเป็นเมืองของผู้มีรายได้ปานกลาง และผู้มีรายได้ปานกลางถึงสูง แต่ประชากร ส่วนใหญ่จำนวนมากก็ยังคงเป็นชนชั้นกลางที่มีรายได้ต่ำและต่ำมาก ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นในชนบทและเมือง รong ที่มีขนาดเล็ก ในปีที่กำลังจะมาถึง

ประเทศจีน รายได้สุทธิเฉลี่ยต่อคนต่อปีในปี 2014 ของจีนอยู่ที่ประมาณ 3,000 เหรียญสหรัฐฯ แต่ในขณะที่ รายได้สุทธิต่อครัวเรือนต่อปีของครัวเรือนในกรุงปักกิ่งและเซี่ยงไฮ้ สูงกว่า 7,000 เหรียญสหรัฐฯ ครัวเรือน ชนบทและเมืองในจังหวัดที่อยู่ตอนกลางประเทศมีรายได้น้อยกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ ในปี 2573 กำลังซื้อ ของผู้บริโภคชาวจีนมีแนวโน้มที่จะยังคงอยู่ที่เพียงประมาณหนึ่งในสี่ของสหรัฐอเมริกาเท่านั้น

อาเซียน: ในปี พ.ศ. 2558 มีประมาณ 162 ล้านครัวเรือนในอาเซียน จำนวน 10 ล้านครัวเรือนมีรายได้สุทธิ ปีละกว่า 25,000 เหรียญสหรัฐฯ ประมาณ 12 ล้านครัวเรือนปีละ 15,000-25,000 เหรียญสหรัฐฯ 36 ล้าน ครัวเรือนระหว่าง 7,500-15,000 เหรียญสหรัฐฯ และ 104 ล้านครัวเรือนมีรายได้สุทธิต่ำกว่า 7,500 เหรียญ สหรัฐฯ อย่างไรก็ตาม คาดว่ารายได้สุทธิจะเพิ่มขึ้นภายในปี 2573 แต่รายได้สุทธิประจำปีของครอบครัว อาเซียนส่วนใหญ่จะยังคงอยู่ต่ำกว่า 15,000 เหรียญสหรัฐฯ โดยที่เกือบทั้งหมดต่ำกว่า 7,500 เหรียญสหรัฐฯ



แผนภาพที่ 5b ตลาดอาเซียน



แผนภาพที่ 5a ตลาดจีน

1.2.4 ความร่วมมือในเอเชียและอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

1) กัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย (CLMVT)

ประเทศ CLMVT กำลังดำเนินการโครงการความร่วมมือแบบทวิภาคีและอนุภูมิภาคแบบต่างๆ เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดน ตัวอย่างความร่วมมือแบบทวิภาคีคือ Joint Committee (Thailand-Cambodia) ที่เกี่ยวกับการพัฒนาและเชื่อมต่อบริเวณชายแดน (JCBD) อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) รวมทั้งเศรษฐกิจ CLMVT และประเทศจีนมีการริเริ่มโครงการต่างๆ ภายใต้ อนุภูมิภาคด้วยโครงการ GMS ที่ ADB ให้การสนับสนุนเปิดดำเนินการในปี พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือที่เก่าแก่ที่สุดและกว้างขวางที่สุด ที่ประสบความสำเร็จอย่างมากในการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐาน และในการแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่ไม่ใช่ทางกายภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าของอนุภูมิภาค การประชุมสุดยอดความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (ACMECS) ครั้งที่ 8 ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2561 ที่กรุงเทพฯ ก็เกี่ยวข้องกับประเทศ CLMVT ในการนำแผนแม่บทฉบับแรก (พ.ศ. 2562 - 2566) มาใช้ในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง การประสานความร่วมมือทางการค้าและการลงทุน การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และการจัดตั้งกองทุนเพื่อการลงทุน

จุดมุ่งหมายของการร่วมมือของอนุภูมิภาคโดยประเทศ CLMVT คือการเสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจด้วยการเชื่อมโยงข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพ การย้ายที่ตั้งการผลิตที่ใช้แรงงานสูง สมรรถนะต่ำ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ใช้เทคโนโลยีต่ำจากประเทศไทยไปยังประเทศ CLMV และการเสริมสร้างความเข้มแข็งของการเชื่อมโยงข้ามพรมแดน จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศที่เข้าร่วมโครงการทั้งหมด โดยการช่วยยกระดับเศรษฐกิจไทยและสร้างความหลากหลายให้กับเศรษฐกิจ CLMV นอกจากนี้ เศรษฐกิจ CLMV ยังเป็นตลาดที่กำลังเติบโตขึ้น และได้รับการบริการต่ำระดับ การเสริมสร้างเข้มแข็งของความเชื่อมโยงระหว่างประเทศ จึงไม่เพียงแต่เป็นเวทีการผลิตในระดับภูมิภาคสำหรับประเทศที่เข้าร่วมโครงการเท่านั้น แต่ยังช่วยให้สามารถเข้าถึงตลาดอนุภูมิภาคที่กำลังเติบโตได้อีกด้วย

2) เมียนมา : เชื่อมโยงเอเชียใต้กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน)

เมียนมามีศักยภาพทางเศรษฐกิจมหาศาล โดยมีฐานทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลายและประชากรเกือบ 60 ล้านคน มีพรมแดนติดกับประเทศที่มีเศรษฐกิจที่ไม่หยุดนิ่งและขนาดใหญ่ที่สุดของโลกคือ จีน และอินเดีย รวมทั้งลาวและไทยในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บังคลาเทศในภูมิภาคเอเชียใต้ เมียนมาจึงพร้อมที่จะเป็นสะพานเชื่อมระหว่างตะวันออกเฉียงใต้กับเอเชียใต้ ยกตัวอย่างเช่น การเป็นประเทศสุดท้ายทางตะวันตกของ GMS East-West Economic Corridor และเป็นส่วนหนึ่งของ North-South Economic Corridor ในเส้นทางคูนหมิง - กรุงเทพฯ การพัฒนาทวายเป็นท่าเรือที่เชื่อมโยง GMS Southern Economic Corridor ช่วยทำให้สามารถเข้าถึงประเทศอินเดียและประเทศอื่น ๆ ต่อจากนั้นได้ โครงการทางหลวงไตรภาคีของอินเดีย - เมียนมา - ไทย ที่วางแผนไว้ จะเสริมสร้างความเข้มแข็งการเชื่อมโยงระหว่างตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้

3) จีน : การปรับสมดุลทางเศรษฐกิจและบทบาทภายนอก

ภาพรวม : จีนมีบทบาทสำคัญในการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกและภูมิภาค และการรวมตัวกันในการผลิต ส่งผลให้จีนกลายเป็นตลาดเดียวที่ใหญ่ที่สุดสำหรับกลุ่มเศรษฐกิจในภูมิภาคที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น และมีส่วนสำคัญด้านความต้องการสินค้าขั้นพื้นฐานของโลกที่เพิ่มขึ้น การลงทุนในต่างประเทศของจีนขณะนี้สูงกว่าประเทศญี่ปุ่น และเป็นอันดับสองรองจากสหรัฐฯ ประชากรมากกว่า 600 ล้านคนหลุดพ้นจากความยากจน

และมี 116 ล้านครัวเรือนที่เป็นชนชั้นกลาง (มีรายได้สุทธิต่อปีไม่น้อยกว่า 21,000 เหรียญสหรัฐ) การบริโภคภาคเอกชนขยายตัวมากกว่า 1 ล้านล้านดอลลาร์ในช่วงปี 2553 ถึงปี 2558 ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนถึงหนึ่งในสี่ของการบริโภคทั่วโลก

การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเติบโต: การเติบโตของประเทศจีนอาศัยการลงทุนมหาศาลในด้านการเพิ่มกำลังการผลิตของอุตสาหกรรมและการส่งออกที่เกี่ยวข้อง โดยอาศัยมาตรการดอกเบี้ยต่ำ และรายได้ครัวเรือนและการบริโภคต่ำ (ซึ่งเป็นส่วนประกอบของ GDP) ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ปริมาณหนี้มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นกว่าสองเท่าของ GDP พร้อมกับความต้องการเครดิตที่มีมากขึ้น เพื่อการสร้างมูลค่าเพิ่ม และเพื่อเป็นการตอบสนองดังกล่าว จีนกำลังมุ่งสู่ยุทธศาสตร์การปรับสมดุลใหม่เพื่อเพิ่มสัดส่วนรายได้ครัวเรือนใน GDP และการเปลี่ยนแปลงไปสู่การเติบโตที่เกิดจากการบริโภคภายในประเทศเป็นต้นมา การปรับสมดุลนี้น่าจะนำไปสู่แนวทางการเติบโตที่ลดลง แต่คาดว่าจะมีเสถียรภาพมากขึ้นในระยะยาว แต่มีผลกระทบที่ยังไม่แน่นอนต่อการนำเข้าและคู่ค้าเช่นไทย

ขยับบทบาทระดับโลกและระดับภูมิภาค: จีนกำลังมุ่งเน้นการลงทุนด้านต่างประเทศมากขึ้น รวมทั้งโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่มีขนาดใหญ่ และที่ครอบคลุมและมีความมุ่งมั่นมากที่สุดคือ โครงการ "เส้นทางทางการค้าหรือทางสายไหมศตวรรษที่ 21" (Belt and Road Initiative: BRI) ซึ่งมีจุดมุ่งหมายเพื่อกระชับความสัมพันธ์เศรษฐกิจจีน กับเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา รัฐบาลจีนวางแผนที่จะอำนวยความสะดวกในโครงการลงทุนที่สำคัญด้านพลังงาน ท่าเรือ และรถไฟ ในบริบทนี้จีนเป็นผู้ริเริ่มก่อตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคเอเชีย (AIIB) การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานในประเทศที่เข้าร่วม อาจกลายเป็นหนทางในการสร้างตลาด สำหรับบริษัทจีน เช่น ธุรกิจการขนส่งและเพื่อการส่งออกกำลังการผลิตส่วนเกินในบางอุตสาหกรรม และสินค้า (เช่น ซีเมนต์ และเหล็ก) หากประสบความสำเร็จ BRI อาจนำไปสู่การเป็นคลื่นลูกใหม่ของการส่งออกและการลงทุนของจีน การเร่งการรวมตัวทางการค้าผ่านโครงสร้างพื้นฐาน การปรับโฉมเอเชีย และการดึงภูมิภาคที่ยังไม่พัฒนาให้เข้าสู่ตลาดโลกอย่างเต็มตัวมากขึ้น

4) บทบาทของญี่ปุ่น กับภูมิภาคที่กำลังพัฒนา

ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีมูลค่า GDP ใหญ่เป็นอันดับสามของโลก และเป็นอันดับสี่ในด้านการมีอำนาจในการซื้อ มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเอเชียและการรวมตัวกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เป็นแหล่งที่มาของการลงทุนโดยตรงที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศในเอเชียด้วยกัน และกับตลาดต่างประเทศ ซึ่งได้รับแรงหนุนจากยุทธศาสตร์ข้ามพรมแดนที่มีความซับซ้อนในอุตสาหกรรม เช่น รถยนต์และอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากนโยบายของรัฐบาลที่มีประสิทธิภาพ และความช่วยเหลือด้านการพัฒนา การเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขของประเทศและของโลกจะเป็นตัวกำหนดบทบาทของญี่ปุ่นในภูมิภาคนี้อีกครั้ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประชากรวัยสูงอายุและกำลังแรงงานที่กำลังหดตัว ญี่ปุ่นจึงกำลังเร่งย้ายการผลิตออกนอกประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งไปยังเอเชีย

เพื่อตอบสนองความท้าทายต่างๆ ญี่ปุ่นได้ใช้ยุทธศาสตร์ภูมิภาคใหม่ "อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง: วิสัยทัศน์ใหม่สำหรับอนาคตของอุตสาหกรรมญี่ปุ่น" มีจุดมุ่งหมายเพื่อเชื่อมโยงการผลิตข้ามพรมแดน และผนวกรวมบริษัทท้องถิ่นเข้ากับเครือข่ายระดับภูมิภาคและระดับโลกที่นำโดยญี่ปุ่น ยุทธศาสตร์นี้จะช่วยเพิ่มโอกาสให้แก่บริษัทในท้องถิ่นผ่านการร่วมมือกับบริษัทญี่ปุ่นชั้นนำ รวมถึงการเพิ่มการเข้าถึงตลาดในระดับภูมิภาคและระดับโลก ญี่ปุ่นมีแนวโน้มที่จะยังคงเป็นแหล่งสำคัญของการลงทุน เทคโนโลยี ความรู้ และความเชื่อมโยงระดับภูมิภาค / ระดับโลก (การเชื่อมต่อ) รวมถึงความต้องการของตลาดของผู้ที่มีรายได้สูงสำหรับประเทศในภูมิภาค ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2561 ญี่ปุ่นและจีนได้ร่วมกันอย่างเป็นทางการที่จะให้ญี่ปุ่นเข้าร่วมในโครงการเส้นทางการค้า (Belt and Road Initiative) รวมถึงการจัดตั้งสภาความร่วมมือภาครัฐ-เอกชน เพื่อร่วมกันพิจารณาความร่วมมือในแต่ละโครงการ โดยมีโครงการ EEC เป็นเป้าหมายโครงการนำร่อง

5) อินเดีย: แหล่งพลังงานของประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ของเอเชีย

อินเดียเป็นประเทศที่มี GDP ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 6 ของโลก และเป็นประเทศที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 3 ในด้านอำนาจในการซื้อ นับเป็นเศรษฐกิจที่เติบโตเร็วที่สุดในรอบหลายปีที่ผ่านมา และคาดว่าจะเติบโตอย่างต่อเนื่อง การเริ่มเปิดตัวตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557 ได้มีการปรับปรุงสภาพทางธุรกิจให้แข็งแกร่งขึ้นสำหรับภาคเอกชน ตัวอย่างเช่น การเปิดช่องทางออนไลน์แบบหน้าตาเดียวกันเพื่อลดขั้นตอนการดำเนินงาน การเปิดตัวทีมจัดการพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกในข้อเสนอในการลงทุน ความก้าวหน้าในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น โครงการ Smart Cities Mission นิวเดลี - มุมไบ Industrial Corridor การเดินเรือขนส่งสินค้าเฉพาะทาง และการลงทุนแห่งชาติและเขตการผลิต การริเริ่มของรัฐบาลอื่น ๆ เช่นโครงการ 'Make in India' เพื่อเพิ่มการผลิตในประเทศ 'Startup India' เพื่อกระตุ้นให้เกิดการเป็นผู้ประกอบการ และ 'Digital India' เพื่อปรับปรุงการเชื่อมต่อแบบดิจิทัลควบคู่ไปกับการเปลี่ยนแปลงนโยบาย เช่น การผ่อนปรนกฎระเบียบการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (FDI) ซึ่งคาดว่าจะมีผลในเชิงบวกต่อเศรษฐกิจของประเทศ อินเดียให้ความสำคัญกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในการเสริมสร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจรวมถึงการมุ่งเน้นไปที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้

1.2.5 ภูมิศาสตร์การเมืองและเอเชีย: การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมทางการเมือง และความมั่นคง

การปะทะกันของอิทธิพลที่หลากหลายระดับในภูมิภาคในโลกที่มีหลายขั้ว ความสมดุลทางภูมิศาสตร์การเมืองในเอเชียกลายเป็นเรื่องที่ซับซ้อนมากขึ้นกับการเติบโตของจีน และการลดบทบาทในภูมิภาคของสหรัฐฯ ตัวอย่างเช่น การถอนตัวออกจากความร่วมมือในภูมิภาคทรานส์แปซิฟิก (TPP) ในขณะที่ โครงการ Belt and Road Initiative ซ้ำให้เห็นถึงความสำคัญของจีนในการขยายอิทธิพลไปสู่ประเทศอื่น ๆ ในเอเชียและอื่น ๆ ในเวลาเดียวกัน สัดส่วนการถือหุ้นของสหรัฐฯ และญี่ปุ่นในภูมิภาคยังคงสูงอยู่ ในขณะที่ประเทศกำลังพัฒนาอย่างรวดเร็ว เช่น อินเดียและประเทศในกลุ่มอาเซียนก็จะได้รับการวางตำแหน่ง เพื่อให้มีเสียงที่มีความสำคัญขึ้นในประเด็นระดับนานาชาติและระดับภูมิภาค ภูมิภาคเอเชียในปัจจุบันเสมือนเป็นสถานที่ที่ขั้วอำนาจมาปะทะกันสำหรับประเทศในกลุ่มอาเซียน กระบวนการรวมตัวกันจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการความสัมพันธ์ที่มีการพัฒนาร่วมกันกับสหรัฐฯ ญี่ปุ่น และจีน ในขณะเดียวกันก็แข่งขันกันเพื่อมีอิทธิพลในระดับภูมิภาค ซึ่งในปัจจุบันเป็นโลกแบบหลายขั้ว

ความมั่นคงในภูมิภาคและอาวุธนิวเคลียร์: การขยายตัวของอาวุธนิวเคลียร์เพิ่มขึ้นในหลายประเทศในเอเชียรวมทั้งจีน ปากีสถาน อินเดีย และโดยเฉพาะเกาหลีเหนือ หลังจากความตึงเครียดที่สูงขึ้นหลังจากการทดสอบขีปนาวุธข้ามทวีปของเกาหลีเหนือ ในปี พ.ศ. 2560 สหรัฐฯ และเกาหลีเหนือดูเหมือนจะเข้ามามีบทบาทสำคัญในการจัดการสถานการณ์ดังกล่าว ในเอเชียใต้ความตึงเครียดระหว่างประเทศนิวเคลียร์ปากีสถานกับอินเดียยังคงเป็นเรื่องที่น่าเป็นห่วง นอกจากนี้ ยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับการก่อการร้ายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เพิ่มขึ้น อันเป็นผลมาจากการกลับมาของนักสู้จากตะวันออกกลาง และมีสัญญาณของความรุนแรงจากการก่อการร้ายเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในภูมิภาค สภาพแวดล้อมด้านความปลอดภัยที่อ่อนแอจะก่อให้เกิดความรุนแรงขึ้นได้ง่าย และอาจเป็นอุปสรรคต่อความร่วมมือและการรวมตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาค

1.3 ความพลิกผันทางเทคโนโลยี และรูปแบบการผลิตที่เกิดขึ้นทั่วโลก

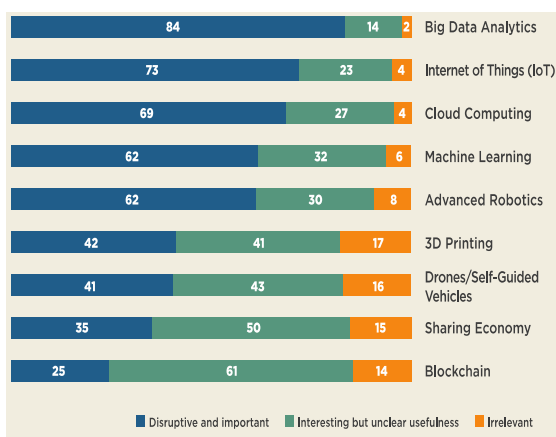
การเร่งให้เกิดการเชื่อมโยงกันระหว่างประเทศ และการกระจายอำนาจทางเศรษฐกิจ

1.3.1 การเปลี่ยนแปลงบริบทเพื่ออุตสาหกรรมและการลงทุน

ลักษณะทางธรรมชาติของการแข่งขันระหว่างประเทศ และแหล่งที่มาของความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบสำหรับธุรกิจและเศรษฐกิจมีการปรับตัวตลอดเวลา ด้วยการมุ่งเน้นที่ตรงตามความต้องการของลูกค้า และเวลาที่ใช้ในการนำผลิตภัณฑ์เข้าสู่ตลาด ซึ่งเทคโนโลยีใหม่ ๆ เช่น การรวมอินเทอร์เน็ตเข้าเป็นสิ่งที่สำคัญหลักของทุกๆ สิ่ง เช่น อินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่ง - Internet of Things (IoT) ระบบอัตโนมัติในภาคอุตสาหกรรมและหุ่นยนต์ขั้นสูง และการผลิตสามมิติ (3D Printing) อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในเรื่องใด อย่างไร ที่ไหน และสินค้าหรือบริการที่จะผลิต สิ่งเหล่านี้สามารถเปลี่ยนแปลงขนาดและขอบเขตในการผลิตที่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจแบบเดิมๆ รวมทั้งเปลี่ยนรูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างธุรกิจ และระหว่างประเทศได้ เทคโนโลยีที่เกิดขึ้นใหม่อาจช่วยให้ประเทศกำลังพัฒนาที่ปกติใช้กำลังแรงงานเข้มข้นในการผลิต ลดความสำคัญเรื่องต้นทุนที่มาจากค่าแรงได้ รวมทั้งช่วยตอบสนองต่อความต้องการที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วสำหรับสินค้าที่ตรงตามความต้องการของลูกค้าแต่ละราย

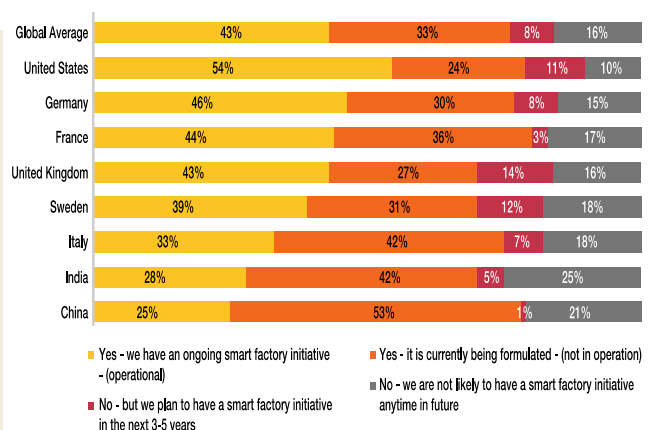
เทคโนโลยีใหม่ได้เข้ามาเปลี่ยนกฎเกณฑ์ และทำให้เห็นว่าสถานที่ที่น่าสนใจสำหรับการผลิตและการลงทุนนั้น ไม่ใช่เฉพาะสาขาการผลิตใหม่ ๆ เช่น หุ่นยนต์เท่านั้น แต่รวมถึงอุตสาหกรรมแบบดั้งเดิมด้วย เช่น เสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย ชิ้นส่วนยานยนต์และเครื่องใช้ไฟฟ้า การลงทุนที่สำคัญจะต้องมีการเพิ่มเติมในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบดิจิทัลขั้นสูง เพื่อเชื่อมต่อในระบบที่ซับซ้อนมากขึ้น ทั้งในกรอบด้านกฎระเบียบ และมีการจัดตั้งหน่วยงานสำหรับเทคโนโลยีดิจิทัล การรับส่งข้อมูลในการปกป้องสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา แม้แต่ประเทศรายได้ระดับปานกลางที่ประสบความสำเร็จ เช่น ประเทศไทย ก็ต้องมีกลยุทธ์ในการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งในด้านการยกระดับการผลิตในอุตสาหกรรมที่มีอยู่ (1st S curve) และก้าวไปสู่ยุคอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีใหม่ๆ (2nd S curve)

แผนภาพที่ 1.4(ก) การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี



ที่มา: SCM World (2017)

แผนภาพที่ 1.4(ข) สถานะการผลิตของโรงงานอัจฉริยะ



ที่มา: Digital Transformation Institute (2017)

1.3.2 ตัวอย่างของการพลิกผันทางเทคโนโลยี

เทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT) อินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่ง (IoT) และโรงงานอัจฉริยะ (Smart Factories) เทคโนโลยีไอซีทีใหม่ที่เกี่ยวข้องกับอินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่ง (IoT) เช่น ข้อมูลขนาดใหญ่ และระบบ Cloud computing สามารถปรับปรุงประสิทธิภาพและปรับเปลี่ยนโครงข่ายคุณค่าระดับโลกได้ สิ่งเหล่านี้สามารถลดต้นทุนในการประสานงานการผลิตที่กระจายอยู่ทั่วโลก โดยทำให้การติดตามและตรวจสอบชิ้นส่วน ในขณะที่เคลื่อนผ่านห่วงโซ่อุปทานง่ายขึ้น เช่น ผ่านการใช้ blockchains ซึ่งการผลิตสามารถตอบสนองความต้องการของตลาดได้มากขึ้น "โรงงานอัจฉริยะ" ที่เกี่ยวข้องจะมีเทคโนโลยีทางกายภาพและดิจิทัลที่รวมอยู่ในเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่สามารถตรวจจับ ตรวจสอบ และควบคุมได้ และมีการสื่อสารแบบบูรณาการระหว่างส่วนที่แตกต่างกันของห่วงโซ่คุณค่า

เทคโนโลยีใหม่ ๆ ช่วยให้การให้บริการแบบดิจิทัลข้ามพรมแดน มีการเติบโตอย่างรวดเร็วในด้านต่างๆ เช่น ธุรกิจค้าปลีก การเงิน การท่องเที่ยวและความบันเทิง การเพิ่มขึ้นของการเชื่อมต่อระบบดิจิทัลของผู้บริโภค อุปกรณ์และเครื่องจักร กำลังสร้างส่วนของตลาดข้ามพรมแดนของประเทศ โดยในปี 2015 e-commerce ข้ามพรมแดนมีมูลค่า GMV (Gross Merchandise Volume) หรือ ปริมาณสินค้ารวม จำนวน 300,000 ล้านดอลลาร์ คิดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 900,000 ล้านดอลลาร์ หรือประมาณร้อยละ 22 ของตลาด e-commerce ทั่วโลก ผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัลธุรกิจที่สามารถกำหนดเป้าหมายกลุ่มตลาดข้ามพรมแดนดังกล่าวได้ โดยไม่จำเป็นต้องมีการดำเนินงานในหลายประเทศ เพื่อเข้าถึงตลาดโลกไร้พรมแดนผ่านแพลตฟอร์มเทคโนโลยีสารสนเทศ และระบบนิเวศของคู่ค้าในท้องถิ่น

กรอบที่ 1-3 การเปลี่ยนแปลงอุตสาหกรรม: อุตสาหกรรมเสื้อผ้าและสิ่งทอ การเงิน และการค้าปลีก

เทคโนโลยี ICT สร้างการเปลี่ยนแปลงต่ออุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่ม เครือข่ายมูลค่าแบบดั้งเดิมทั่วโลก GVC (Gross Value Chain) เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานใหญ่ ๆ มีคำสั่งซื้อขนาดใหญ่ไม่กี่ครั้งต่อปีจากโรงงานขนาดใหญ่ และไปยังร้านค้าปลีกขนาดใหญ่อย่าง Walmart และ Kohl's การซื้อสินค้าในหลายล้านล็อตใหญ่ ๆ แบนด์ระดับโลก เช่น Quicksilver และ American Apparel จึงต้องเผชิญกับการชำระบัญชี และการล้มละลาย โดยสินค้าที่ขายโดยเอกชนรายย่อยมีการขยายตัว มีอายุการเก็บสั้นและปริมาณน้อย เนื่องจาก e-commerce Platform แพร่กระจายไปทั่วโลก บริษัท ต่างๆ เช่น Amazon จึงมีบทบาทมากขึ้น ในอุตสาหกรรมเครื่องแต่งกาย ความท้าทายในการเป็นผู้นำในการผนวกรวมห่วงโซ่อุปทานระดับโลก เช่น Li & Fung ของฮ่องกง คือการสร้างห่วงโซ่อุปทานที่มีความยืดหยุ่น ที่สามารถส่งมอบปริมาณน้อย ๆ หลากหลายรูปแบบ หลายครั้งต่อสัปดาห์ได้อย่างรวดเร็วในราคาที่แข่งขันได้ ความท้าทายผู้ผลิตในเอเชีย เช่น ไทย คือการเตรียมความพร้อมคนงานและผู้จัดการสำหรับการทำให้เป็นระบบดิจิทัล (digitalization) รวมถึง การยกระดับทักษะและการสนับสนุนบทบาทใหม่ๆ

ภาคการเงินและการค้าปลีก ธนาคารพาณิชย์ถูกบังคับให้เปลี่ยนแปลง และเผชิญกับการพลิกผันของรูปแบบ ธุรกิจและการเติบโตของรายได้ที่ชะลอตัวลงอย่างรวดเร็ว Mizuho Financial Group ซึ่งเป็นกลุ่มธนาคารขนาดใหญ่ของญี่ปุ่นกำลังเร่งการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและหุ่นยนต์ รวมทั้งทำกระบวนการวางแผนที่ละเอียด ตำแหน่งงาน 19,000 ตำแหน่งในปีต่อ ๆ ไป Alipay ของอาลีบาบาแนะนำเสนอการชำระเงินออนไลน์ข้ามพรมแดน การชำระเงินภายในร้านข้ามพรมแดน และการแจ้งศุลกากร Rakuten Ichiba ซึ่งเป็นตลาดค้าปลีกออนไลน์ รายใหญ่ที่สุดของญี่ปุ่น สร้างรายได้ด้วยเงินอิเล็กทรอนิกส์ที่ร้านค้านับแสน ๆ แห่งเสมือนจริงและเป็นจริง ออกบัตรเครดิตให้แก่สมาชิกหลายสิบล้านราย และนำเสนอผลิตภัณฑ์และบริการทางการเงินที่มีตั้งแต่การจำนอง ไปจนถึงการเป็นนายหน้าซื้อขายหลักทรัพย์ ขณะที่ Samsung Pay จ่ายค่าบัตรเครดิต บัตรเดบิตของขวัญและบัตรเครดิตของผู้ใช้ในอุปกรณ์ Samsung เพื่อตรวจสอบการซื้อปิ้งในแอปและออนไลน์เพื่อความสะดวก ในการชำระเงิน และเป็นแหล่งข้อมูลผู้ซื้อ

หุ่นยนต์ขั้นสูงและการผลิตสารเติมแต่ง (การพิมพ์ 3 มิติ)

ระบบอัตโนมัติที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากการใช้หุ่นยนต์ที่มากขึ้น พร้อมกับโครงการเทคโนโลยีใหม่อื่น ๆ เช่น โรงงานอัจฉริยะและการผลิตสารเติมแต่ง (การพิมพ์แบบ 3 มิติ) ช่วยลดความสำคัญของการแข่งขันด้านค่าจ้าง และการเลือกที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่สามารถแข่งขันในการผลิตได้ทั่วโลก ตัวอย่างเช่น การผลิตสารเติมแต่ง มีศักยภาพในการลดค่าใช้จ่ายอย่างมีนัยสำคัญ และสามารถตอบสนองได้อย่างยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ความต้องการของผู้บริโภคด้วยการปรับแต่งผลผลิต และลดเวลาในการทำตลาดอย่างมาก สิ่งเหล่านี้ท้าทาย ความได้เปรียบในการแข่งขันรูปแบบเดิมๆ ที่มีอยู่ รวมทั้งการย้ายฐานการผลิตของกิจกรรมการผลิตกลับ ประเทศที่พัฒนาแล้ว (re-shoring) แม้ว่าผลกระทบของเทคโนโลยีเหล่านี้จะส่งผลในระยะปานกลางหรือไม่แน่นอน ยังไม่ชัด กรอบที่ 1-4 จะแสดงให้เห็นถึงความเป็นไปได้ในการพลิกผันในอุตสาหกรรมหลายประเภท

กรอบที่ 1-4 การผลิตสารเติมแต่ง (การพิมพ์ 3 มิติ) และการใช้หุ่นยนต์ขั้นสูง

เครื่องช่วยฟังในเม็กซิโก ตลาดเครื่องช่วยฟังทั่วโลกอยู่ที่ประมาณ 8 พันล้านเหรียญสหรัฐ ผลิตภัณฑ์มีขนาดเล็กมีมูลค่าสูงและการปรับแต่งให้ตรงความต้องการของลูกค้าเป็นคุณลักษณะสำคัญของคุณภาพ ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาอุตสาหกรรมเกือบทั้งหมดเปลี่ยนไปเป็นงานพิมพ์ 3 มิติ Starkey ซึ่งเป็นผู้นำด้านอุตสาหกรรมเครื่องช่วยฟังทั่วโลกของสหรัฐอเมริกาได้เปลี่ยนการผลิตเกือบทั้งหมดไปสู่การพิมพ์แบบ 3 มิติ โดยสามารถลดเวลาในการจัดส่งเป็น 3 - 4 วัน ในกระบวนการนี้ ใช้การผลิตแบบอัตโนมัติในโรงงานของเม็กซิโกแทนการใช้แรงงานอย่างเข้มข้น ร่วมกับบริการขนส่งด่วนเพื่อให้แน่ใจว่าจัดส่งได้ทันเวลา

อะไหล่รถยนต์ในอินเดีย การพิมพ์ชิ้นส่วนยานยนต์ 3 มิติกำลังแพร่หลายมากขึ้นสำหรับผลิตภัณฑ์ในอินเดีย เช่น ไฟหน้า ไฟท้าย และเทอร์โบชาร์จเจอร์ ในขณะที่เวลาในการทำการตลาดไม่ใช่ประเด็นสำคัญ ความน่าสนใจของ 3-D ในภาคธุรกิจนี้คือการลดต้นทุน เนื่องจากข้อกำหนดอาจแตกต่างกันไปในรถแต่ละรุ่น และเพิ่มความยืดหยุ่นในการผลิต จากสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนการพิมพ์ 3 มิติรวมถึงทักษะที่จำเป็น Stratasys ผู้นำการพิมพ์ 3 มิติระดับโลกของสหรัฐ-อิสราเอล กำลังลงทุนในอินเดีย

การย้ายฐานการผลิตรองเท้า Adidas การใช้งานพิมพ์ 3 มิติในรองเท้ากีฬาเพิ่มมากขึ้นจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งและค่าแรง ปรับปรุงความน่าเชื่อถือ และลดเวลาในการเข้าสู่ตลาดสำหรับรุ่นใหม่ ๆ ในขณะที่นำการผลิตไปสู่ตลาดและผู้บริโภคได้มากขึ้น เทคโนโลยีนี้สามารถตัดวงจรการออกแบบไปจนถึงการผลิตได้สั้นลงจาก 18 เดือนเหลือเพียงหนึ่งสัปดาห์ บริษัท Adidas ซึ่งเป็นผู้นำด้านการพิมพ์ 3 มิติได้จัดตั้ง บริษัท Speedfactories ขึ้นสองแห่งใน Ansbach เยอรมนี และ Atlanta เพื่อผลิตรองเท้า 500,000 คู่ต่อปี ซึ่งสามารถออกแบบร่วมกับลูกค้าได้ ในกระบวนการนี้จะช่วยลดจำนวนแรงงานทั้งหมด 1,000 ตำแหน่งในเวียดนาม และสร้างงานช่างเทคนิคที่มีทักษะสูงกว่า 160 ตำแหน่งใน Ansbach และ Atlanta

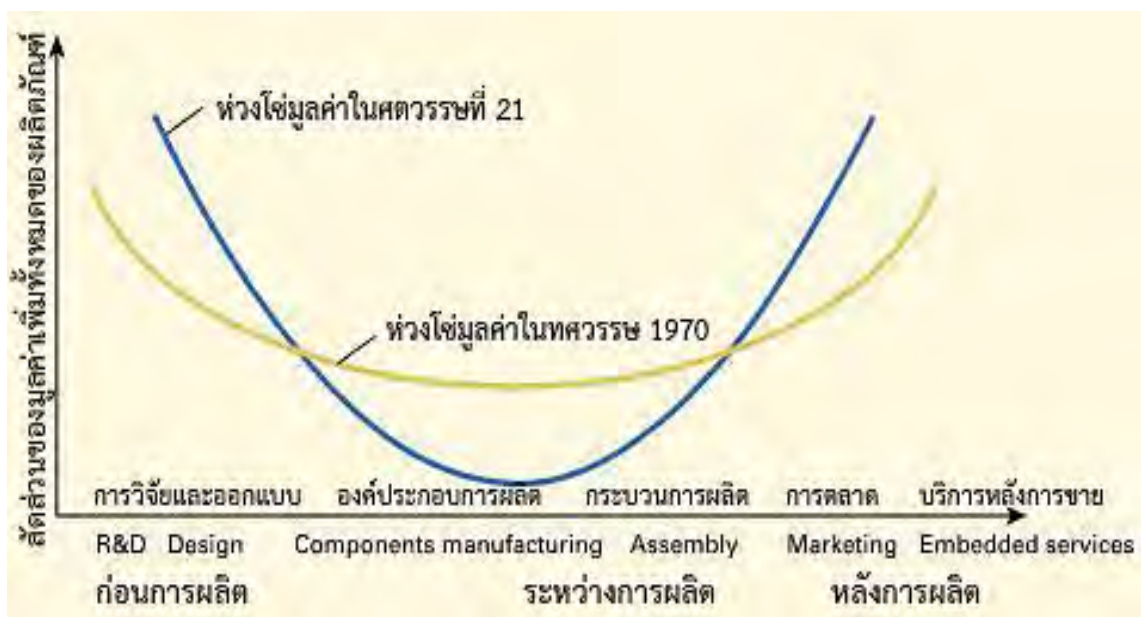
ในทำนองเดียวกัน Tianyuan Garments ซึ่งเป็นผู้จัดจำหน่ายให้กับ Adidas ของจีน ได้ลงทุนโรงงานมูลค่ากว่า 20 ล้านดอลลาร์สหรัฐในโรงงาน Little Rock ใน Arkansas เพื่อเปิดโรงงาน ในปี พ.ศ. 2561 โรงงานจะใช้สายการผลิตที่ใช้หุ่นยนต์ 21 ตัว ร่วมกับเทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่งจะให้มีต้นทุนในการผลิตเสื้อยืดเพียง 31 เซ็นต์ต่อตัว เท่านั้น

ประเทศจีน กำลังดำเนินการผลิตด้วยระบบอัตโนมัติ โดยการลงทุนในหุ่นยนต์อุตสาหกรรมขั้นสูงเพื่อให้สอดคล้องกับการแข่งขันด้านค่าแรงและประชากรที่มีอายุมากขึ้น โดยในปี พ.ศ. 2559 บริษัท ซื้อหุ่นยนต์ประมาณ 90,000 ยูนิทซึ่งคิดเป็นเกือบ 1 ใน 3 ของยอดรวมทั่วโลก คาดว่าจีนจะมีหุ่นยนต์อุตสาหกรรมกว่า 400,000 ตัวในภาคการผลิต ภายในสิ้นปี พ.ศ. 2561 ซึ่งเป็นจำนวนมากกว่าเท่าตัวในปี พ.ศ. 2558 และจะมีหุ่นยนต์อุตสาหกรรมจำนวนมากที่สุดในโลก ในขณะที่ประเทศจีนกำลังเพิ่มจำนวนหุ่นยนต์ให้เป็นผู้นำระดับโลก เช่นเดียวกับเกาหลีใต้ แต่ระบบอัตโนมัติต่อคนงานของจีนยังต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของโลกมาก ดังนั้นจึงยังมีโอกาสที่จะลงทุนต่อไปได้อีกมาก

1.3.3 การผสมผสานที่เพิ่มขึ้นของการผลิตและบริการ

เส้นแบ่งระหว่างการผลิตและบริการในห่วงโซ่มูลค่าจะลดความชัดเจนลง การบริการมักจะรวมอยู่ในสินค้า เช่น ในรูปแบบของ App บนสมาร์ตโฟนจะผนวกเข้าไปในช่วงหลังการผลิต การกระจายสินค้า การสนับสนุนหลังการขาย และในบริการเสริม และมีส่วนช่วยในการผลิตและการค้าผ่านบริการโลจิสติกส์ และแพลตฟอร์ม e-commerce ปัจจัยที่ใช้ในการบริการเป็นแหล่งสร้างมูลค่าเพิ่ม ที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นในกระบวนการผลิต การรวมบริการที่มีมูลค่าสูงในขั้นตอนต่างๆ ของกระบวนการผลิต ชี้ให้เห็นถึงความต้องการที่ต่องมี เพื่อให้บรรลุความสำเร็จในการแข่งขัน สำหรับธุรกิจและเศรษฐกิจ ตัวอย่าง เช่น บริการที่มีมูลค่าเพิ่มโดยทั่วไปจำเป็นต้องใช้ทักษะที่สูงรวมทั้งการเปิดกว้างให้กับการค้าด้านบริการ

แผนภาพ 1.5 ความสำคัญที่เพิ่มขึ้นของบริการที่มีมูลค่าเพิ่มในการผลิต



ที่มา: OECD (2013)

1.3.4 เทคโนโลยีใหม่และแนวทางที่กว้างขึ้นสำหรับนวัตกรรมในตลาดเกิดใหม่ของเอเชีย

เทคโนโลยีใหม่ๆ สามารถช่วยบริษัทในการพัฒนาและจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์และบริการ ที่ตอบสนองความต้องการและแก้ปัญหาข้อจำกัดของตลาดในประเทศ รวมถึงประชากรส่วนใหญ่ของตลาดเกิดใหม่ในเอเชีย ที่จะยังคงมีรายได้ต่ำและมีรายได้ชั้นกลางระดับต่ำในปีต่อๆ ไป การปรับใช้เทคโนโลยีที่มีอยู่เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ในท้องถิ่นและมีข้อจำกัด อาจเป็นช่องทางเข้าถึงได้มากที่สุดสำหรับนวัตกรรมที่มีศักยภาพในเชิงพาณิชย์สำหรับตลาดเหล่านี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับ SMEs โดยที่การมีปฏิสัมพันธ์กับผู้มีโอกาสเป็นลูกค้าในการพัฒนาผลิตภัณฑ์และช่องทางการจัดจำหน่ายที่เหมาะสม รวมทั้งการเข้าถึงลูกค้าดังกล่าว เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับความสำเร็จ ด้วยเหตุนี้เทคโนโลยี e-commerce และ e-platform จึงสามารถเข้ามามีบทบาทสำคัญอย่างยิ่ง

กรอบที่ 1-5 นวัตกรรมที่ประหยัดสำหรับตลาดเอเชียและทั่วโลก

เตาอบไมโครเวฟ Galanz ของจีน ใช้งานง่าย ประหยัดพลังงาน ต้นทุนต่ำ มีขนาดเล็ก และยืดหยุ่นต่อการใช้งานสำหรับท้องถิ่น ด้วยการประยุกต์ใช้สำหรับการทอดที่ใช้น้ำมันมากและน้ำมันน้อย และการนึ่งอาหาร เตานี้สร้างขึ้นจากความสำเร็จที่เกิดขึ้นในท้องถิ่นนำมาผลิตและส่งออกทั่วโลก

เตาพลังงาน Oorja ของอินเดีย มีต้นทุนต่ำ มีต้นทุนต่ำ แต่มีประสิทธิภาพ พลังงานมาจากแบตเตอรี่แบบชาร์จไฟที่ทำงานด้วยเม็ดเชื้อเพลิงชีวภาพอินทรีย์ ที่ทำจากขยะจากกระบวนการผลิตทางการเกษตร ด้วยความร่วมมือกับสององค์กรพัฒนาเอกชน กับผู้ประกอบการสตรีในท้องถิ่นเพื่อทำการตลาดสำหรับผลิตภัณฑ์นี้ First Energy ได้พัฒนาเครือข่ายการกระจายสินค้าในชนบทที่มีความซับซ้อน และมีการทำเตาขนาดใหญ่สำหรับตลาดการค้าในเมือง ซึ่งขณะนี้กำลังส่งออกไปยังตลาดเกิดใหม่ในเอเชียและอื่น ๆ

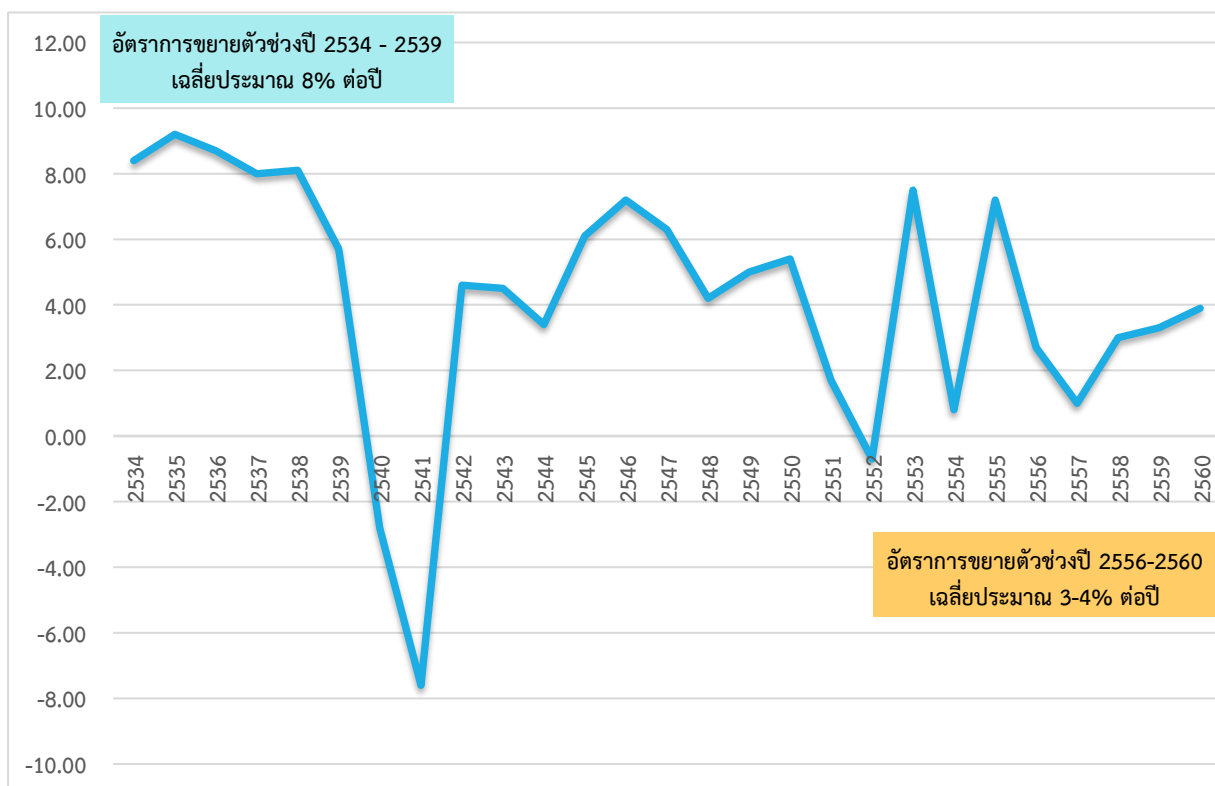
GE (General Electric) ได้พัฒนาเครื่องอัลตราซาวด์และเครื่องตรวจคลื่นไฟฟ้าหัวใจ ที่ใช้งานง่าย ในผลิตภัณฑ์ทางการแพทย์และธุรกิจด้านบริการในอินเดียและจีน โดยเฉพาะเพื่อตอบสนองต่อข้อจำกัดด้านรายได้ โครงสร้างพื้นฐาน และด้านบริการที่พบในตลาดเอเชียเกิดใหม่ เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงานนี้ GE ได้ปรับระบบการเงินและการจัดจำหน่ายที่เป็นนวัตกรรมสำหรับผู้บริโภคในท้องถิ่น ผลิตภัณฑ์เหล่านี้ยังเจาะตลาดเฉพาะแห่งในสหรัฐฯ และสหภาพยุโรปที่ร่ำรวย (นวัตกรรมแบบย้อนกลับ) และนำไปสู่การริเริ่มเชิงกลยุทธ์ระดับโลกที่เรียกว่า GE Healthymagination โดยมุ่งเน้นที่ชุมชนที่ได้รับการดูแลต่ำกว่ามาตรฐานหรือชุมชนชายขอบ

2.1 ความท้าทายของประเทศไทย

ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นมากประเทศไทยยังปรับตัวช้า หลายปีที่ผ่านมาประเทศไทยมีการเจริญเติบโตเป็นไปในลักษณะถดถอย ในขณะที่ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียได้มีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว ในช่วงปี 2556-2560 อัตราการขยายตัวเฉลี่ยของเศรษฐกิจไทยอยู่ในช่วงร้อยละ 3-4 ขณะที่ในช่วงก่อนเกิดวิกฤตเศรษฐกิจในช่วงปี 2534-2539 เศรษฐกิจไทยสามารถขยายตัวได้ในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 8 โดยในปี 2556-2557 อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยต่ำสุดในอาเซียน ขณะที่ความสามารถในการส่งออกของประเทศไทยลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยพบว่า มูลค่าการส่งออกลดลงจากร้อยละ 14 ต่อปี ในปี 2541-2550 เหลือเพียงร้อยละ 4.5 ต่อปี ในช่วงปี 2551-2559 และขยายตัวประมาณร้อยละ 4 ในปี 2560

แผนภาพที่ 2.1 อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของไทยในช่วงปี 2534-2560

หน่วย: เปอร์เซ็นต์



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คำนวณโดย CEIC Data Company

หมายเหตุ: ณ ราคาคงที่ปี 2546p แบบดัชนีลูกโซ่ (CVM)

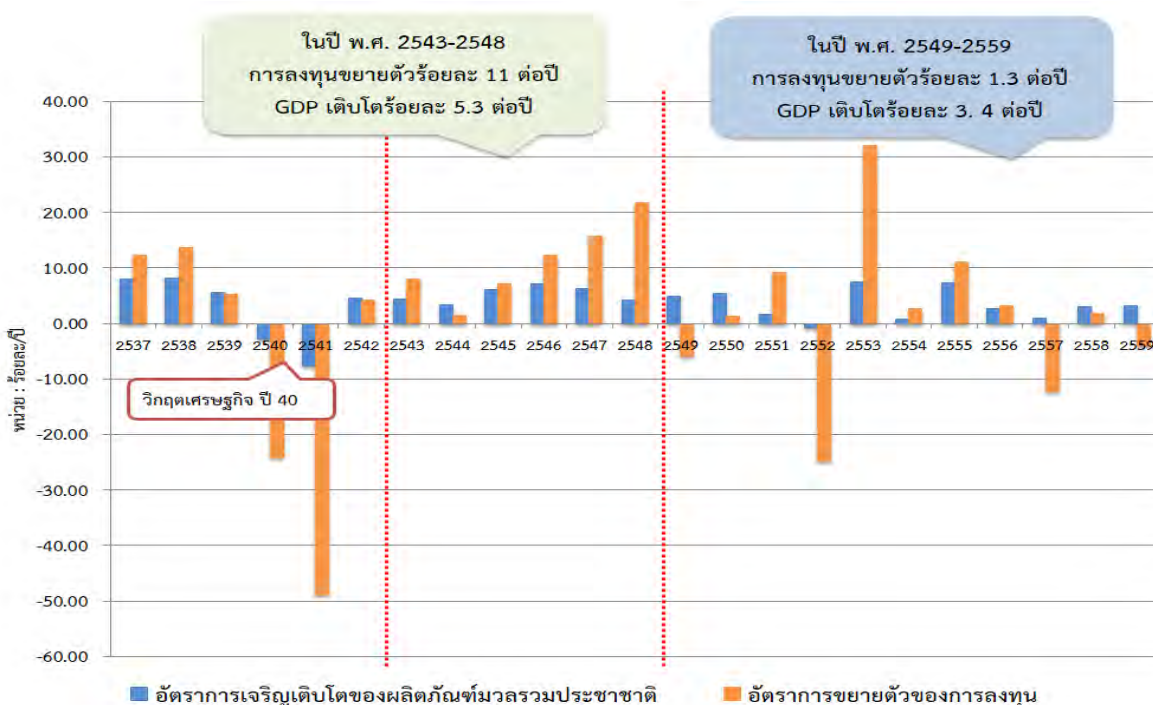
สาเหตุสำคัญ คือ ประเทศไทยขาดการลงทุนในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและปรับปรุงความสามารถในการแข่งขัน ทั้งการปรับโครงสร้างภาคการผลิต และการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเศรษฐกิจและสังคม ในขณะที่ประเทศอื่น ๆ ในเอเชีย รวมทั้งประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน กลายเป็นทางเลือกที่ดีกว่าสำหรับนักลงทุนต่างประเทศ ทำให้มีการขยายฐานการผลิตอุตสาหกรรมใหม่ๆ ไปยังประเทศเอเชียอื่น ๆ เช่น จีน อินเดีย อินโดนีเซีย เวียดนาม ในขณะที่การลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานได้เลือกที่จะไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านที่มีแรงงานและมีค่าแรงต่ำ ประเทศอื่น ๆ จึงมีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันในขณะที่ประเทศไทยยังไม่สามารถนำประเทศและประชาชนให้ก้าวออกจากประเทศรายได้ชั้นกลางได้

การลงทุนของประเทศไทยอยู่ในระดับที่ต่ำมากติดต่อกันเป็นเวลานาน

ประเทศไทยมีการลงทุนอยู่ในระดับต่ำมาเป็นเวลานานกว่า 10 ปี เมื่อพิจารณาจากอัตราการขยายตัวของการลงทุน พบว่า ลดลงจากร้อยละ 9 ต่อปี ในปี 2543-2548 เหลือเพียงร้อยละ 2 ต่อปี ในช่วงปี 2549-2557 เท่านั้น ซึ่งส่งผลให้อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (GDP) ลดลงจากร้อยละ 5 ต่อปี ในปี 2543-2548 เหลือเพียงร้อยละ 3 ต่อปี ในช่วงปี 2549-2557

นอกจากนี้ ส่วนแบ่งการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศมาสู่ประเทศไทย (Foreign Direct Investment: FDI) ลดลงอย่างต่อเนื่องเทียบกับกลุ่มประเทศอาเซียนในช่วงเวลาเดียวกัน จากรูปภาพที่ 1 ส่วนแบ่งการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศมาสู่ประเทศไทยลดลงจากร้อยละ 30 ในปี 2550 มาเป็นร้อยละ 17.6 ในปี 2558¹ หรือคิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 6 ทุกปี

แผนภาพที่ 2.2 อัตราการเปลี่ยนแปลงของการลงทุนและการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติของประเทศไทย



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประมวลผลโดยมูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง

¹ ข้อมูลจาก ASEAN Foreign Direct Investment Statistics

แผนภาพที่ 2.3 ส่วนแบ่งการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนของประเทศไทย



ที่มา: Foreign Direct Investment Statistics, ASEAN Secretariat, <http://asean.org/>

ความสามารถด้านการแข่งขันที่ลดลง

การลงทุนที่ต่ำและขาดยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงของโลกเป็นเวลานานทำให้ความสามารถด้านการแข่งขันของประเทศไทยลดลงอย่างต่อเนื่องในเกือบทุกสาขาทั้งในภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และหลายมิติที่เคยเป็นกำลังสนับสนุน โดยเฉพาะการลงทุนด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน และระบบบริการสาธารณูปโภคที่จะรองรับการขยายตัวของสาขาการผลิตต่าง ๆ อาทิเช่น ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเคยสร้างข้อได้เปรียบต่ออุตสาหกรรมไทยกับประเทศเอเชียอื่น ๆ ในอดีต ปัจจุบันมีความแออัดและมีความสามารถที่จำกัดในการรองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ เมื่อเทียบกับท่าเรือใหม่ๆ ของเอเชียที่สร้างขึ้นภายหลัง รวมทั้งพื้นที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องทางบกที่ลาดกระบังมีความแออัด ไม่เพียงพอต่อการรองรับจำนวนตู้สินค้าที่เพิ่มมากขึ้นและการขาดการบริหารจัดการระบบรถไฟรางคู่ระหว่างศูนย์กระจายสินค้าทางบกและท่าเรือแหลมฉบังให้มีประสิทธิภาพ ด้วยปัญหาที่สะสมต่าง ๆ ข้างต้น ส่งผลให้การขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมอยู่ในระดับต่ำและมูลค่าการผลิตภาคอุตสาหกรรมขยายตัวเพียงร้อยละ 0.1 และหดตัวลงถึงร้อยละ 1.1 ในระยะเวลา 2 ปีที่ผ่านมา

กีดกันการพัฒนาที่ประเทศไทยกำลังเผชิญ

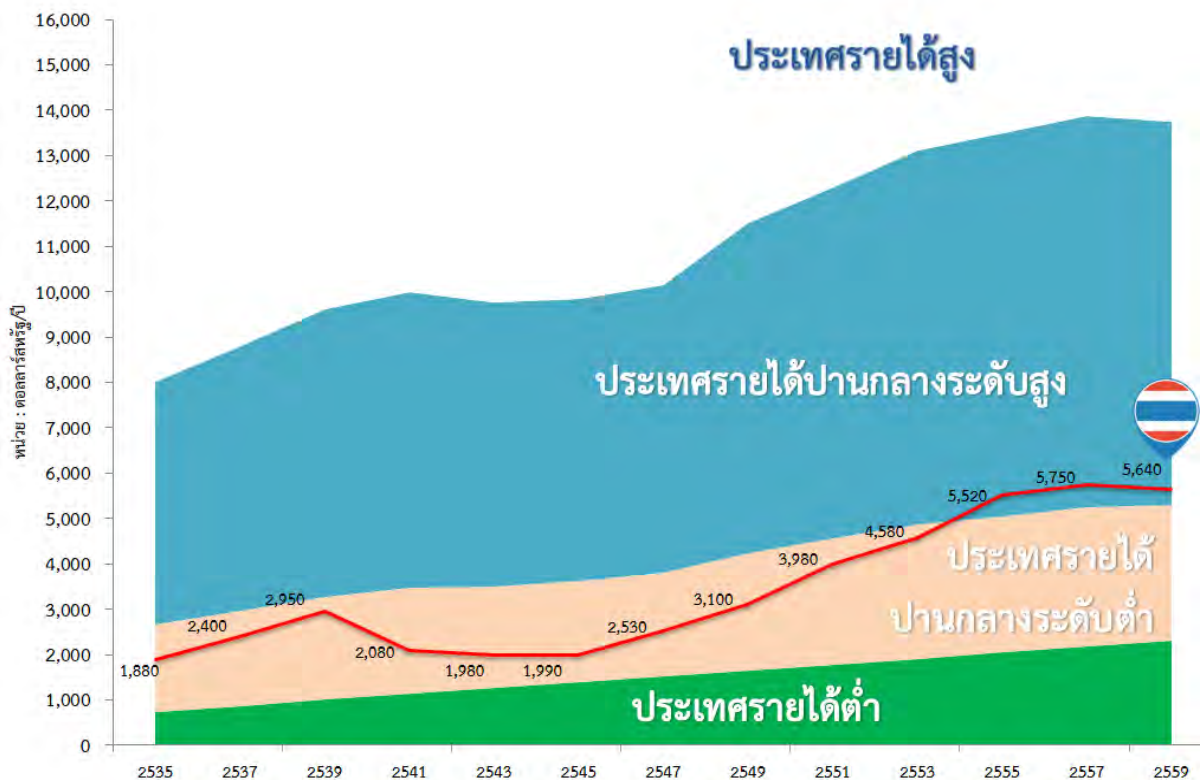
แม้ว่าประเทศไทยจะมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องผ่านการดำเนินนโยบายพัฒนาที่มีการปรับเปลี่ยนบริบทและแนวทางการพัฒนาให้สอดคล้องกับศักยภาพและพลวัตของประเทศ ภูมิภาค และโลกอย่างต่อเนื่องจากการดำเนินการพัฒนาในลักษณะของประเทศไทย 1.0 ที่เป็นการพัฒนาโดยเน้นที่การเกษตรกรรมดั้งเดิม ซึ่งเป็นการพึ่งพิงศักยภาพทางด้านทรัพยากรธรรมชาติที่มีอย่างล้นเหลือในประเทศ รวมทั้งระดับการพัฒนาของประเทศในฐานะประเทศที่มีรายได้ต่ำในช่วงเวลาดังกล่าว การยกระดับการพัฒนาสู่ประเทศไทย 2.0 ที่เป็นการเน้นอุตสาหกรรมเบา และประเทศไทย 3.0 ที่เน้นอุตสาหกรรมที่มีซับซ้อนมากขึ้น ซึ่งดำเนินการมาจนถึงปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การพัฒนาที่เกิดขึ้นนั้นยังเป็นการพัฒนาต่อยอดจากการนำเข้าเทคโนโลยีและทุนจากต่างประเทศ ไม่มีกระบวนการถ่ายทอดเทคโนโลยีอย่างจริงจัง ขาดการสะสมทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาทุนมนุษย์ ทำให้ภายใต้การพัฒนาในช่วงของประเทศไทย 3.0 นั้น ประเทศไทยไม่มีรากฐานที่แข็งแกร่งของตนเอง ไม่มีภูมิคุ้มกันที่เพียงพอ พึ่งพิงโอกาสทางการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศ ขณะที่ไม่ได้ดำเนินการสร้างความเข้มแข็งภายใน ประเทศไทยกำลังประสบกับ 3 กีดกันการพัฒนาที่ทำให้แนวทางการพัฒนาตามแนวทางประเทศไทย 3.0 ไม่สามารถยกระดับการพัฒนาได้มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และนำไปสู่ความจำเป็นในการปรับแนวทางการพัฒนา

กับดักประเทศรายได้ปานกลาง (Middle Income Trap): การอยู่ในสถานการณ์ที่ไม่สามารถขยับขึ้นไปแข่งขันกับประเทศคู่แข่งที่ขับเคลื่อนด้วยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์ได้ (Competitive Nutcracker) ในขณะเดียวกันก็ไม่สามารถขยับลงมาแข่งกับประเทศที่ขับเคลื่อนด้วยการผลิตสินค้าต้นทุนต่ำด้วยแรงงานจำนวนมากและมีต้นทุนต่ำได้ (Stuck in the Middle) ทำให้ความสามารถในการสร้างรายได้เพื่อยกระดับการพัฒนาให้พ้นจากระดับรายได้ปานกลางนั้น เป็นไปได้ว่ายากลำบาก

กับดักความเหลื่อมล้ำ (Inequality Trap): ช่องว่างของรายได้และโอกาสของคนจนและคนรวยห่างออกมากขึ้น ร้อยละ 20 ของประชากรที่มีรายได้มากที่สุด มีรายได้รวมกันประมาณร้อยละ 55 ของรายได้รวมทั้งประเทศ ขณะที่ร้อยละ 20 ของประชากรกลุ่มที่มีรายได้น้อยที่สุด มีรายได้รวมเพียงร้อยละ 4 ของรายได้รวมของประเทศเท่านั้น ทำให้เกิดสถานการณ์ในลักษณะที่มีผู้ที่ถูกทิ้งไว้เบื้องหลังจากการดำเนินการพัฒนาที่ผ่านมา

กับดักความไม่สมดุล (Imbalance Trap): แนวทางการพัฒนาที่ผ่านมาเป็นการเน้นในเรื่องของความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ แต่ละเลยการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม การสร้างสังคมที่ดีมีสุข และการยกระดับศักยภาพและภูมิปัญญามนุษย์ ซึ่งส่งผลสืบเนื่องให้เกิดผลกระทบในด้านต่าง ๆ เช่น คุณภาพชีวิต เป็นต้น

แผนภาพที่ 2.4 ประเทศไทยในกับดักรายได้ปานกลาง



ที่มา: World Bank Open Data, <https://data.worldbank.org/>

แผนภาพที่ 2.5 รายได้ประชาชาติต่อหัวประชากร (GNI Per Capita) ของประเทศไทย และสถานะในอาเซียนในปี 2559

หน่วย: ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อคนต่อปี



ที่มา: World Bank Open Data, <https://data.worldbank.org/> รวบรวมและประมวลผลโดยมูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง

ประเทศไทยจะล้าหลังลงไปอีกหากไม่รีบแก้ไข

ประเด็นสำคัญคือ “ความไม่พร้อม และ ความถดถอยในการพัฒนาเทคโนโลยี และพัฒนาคนเพื่อรองรับเทคโนโลยี” ข้อมูลจากตารางที่ 2.1 พบว่า อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยถดถอยและอยู่ล้าหลังประเทศในอาเซียนเกือบทั้งหมด

ทั้งนี้ คุณภาพของคนและการศึกษาเป็นปัจจัยที่สำคัญมากในการพัฒนาประเทศ และเป็นปัจจัยสำคัญที่จะผลักดันให้เกิดนวัตกรรมและทำให้มีการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆ ซึ่งการเกิดขึ้นได้ของนวัตกรรมต่าง ๆ นั้นต้องอาศัย “การพัฒนาคุณภาพแรงงานที่ดีและมีฝีมือ” ซึ่งจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าประเทศไทยยังขาดความพร้อมที่จะ “พัฒนาคนเพื่อรองรับเทคโนโลยี” ข้อมูลข้างต้นยังแสดงให้เห็นถึงความ “ถดถอยในการพัฒนาเทคโนโลยี” ซึ่งเป็นปัจจัยที่ต้องเร่งพัฒนาให้เร็วที่สุด เนื่องจากประสิทธิภาพที่เกิดจากการใช้เทคโนโลยีถือเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้ก้าวไปสู่การเป็นประเทศรายได้สูงจึงเป็นสัญญาณว่าประเทศไทยต้องเร่งพัฒนาด้านคุณภาพการศึกษาเป็นการเร่งด่วน

ตารางที่ 2.1: อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดย WEF พ.ศ. 2560 – 2561 (จาก 137 ประเทศ)

	ไทย	สิงคโปร์	มาเลเซีย	อินโดนีเซีย	ฟิลิปปินส์
ความพร้อมในด้านเทคโนโลยี	61	14	46	80	83
นวัตกรรม	50	9	22	31	65
คุณภาพการศึกษา	65	2	14	33	46

ที่มา: The Global Competitiveness Report 2017–2018, WEF

หมายเหตุ: แถบสีเขียวหมายถึงอันดับที่ดีกว่าประเทศไทย

การขาดการบูรณาการระหว่างรัฐบาลและเอกชน

หากมองย้อนกลับไปในช่วงเวลา 10 ปีที่ผ่านมา การลงทุนของประเทศไทยอยู่ในระดับต่ำมาก โดยเติบโตเพียงร้อยละ 2-3 ต่อปี ต่ำกว่าประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาค และต่ำกว่าการลงทุนในอดีตของประเทศไทยที่อยู่ในระดับร้อยละ 10 ต่อปีเสมอมา สาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการที่ “นักลงทุนต่างประเทศมองประเทศไทยว่าน่าลงทุนน้อยลง” ทำให้ส่วนแบ่งจากการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment) ในกลุ่มอาเซียนสู่ประเทศไทยลดลงอย่างต่อเนื่องจากร้อยละ 31 ในปี 2550 เหลือเพียงร้อยละ 17.6 ในปี 2558

ดังนั้น จึงอาจสรุปได้ว่า “การลงทุนที่ลดลง และการพัฒนาเทคโนโลยีที่ล่าช้าเป็นปัจจัยสำคัญในการลดอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศไทย” โดยการลงทุนที่ขยายตัวช้าในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา มีข้อกังวลจากนักลงทุนหลายประการ เช่น ความกังวลเกี่ยวกับสถานการณ์การเมือง การขาดแคลนแรงงาน และความล่าช้าของการบริหารภาครัฐ แต่ความกังวลที่สำคัญคือ การลงทุนในลักษณะที่ **ต่างคนต่างทำ** คือมีการส่งเสริมการลงทุนกับภาคเอกชน ในขณะที่ไม่ได้มีการวางแผนร่วมกับภาครัฐในการจัดวางปัจจัยพื้นฐานอย่างเป็นระบบ ทำให้ไม่เกิดพลังร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชนให้กับประเทศได้ ยกตัวอย่างเช่น

- การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ที่สำคัญ เช่น การขยายท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบและกำหนดแนวทางพัฒนาต่าง ๆ ในส่วนงานของตนเอง หากแต่ขาดการเชื่อมโยงไปยังหน่วยงานอื่น ๆ เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานที่จำเป็นต้องวางแผนเชื่อมต่อระบบรางสำหรับการขนส่งสินค้าไปยังศูนย์กระจายสินค้าทางบก (In-land Distribution Centre) ทำให้เกิดอุปสรรคในด้านระยะเวลาและต้นทุนการขนส่ง รวมไปถึงพื้นที่ศูนย์กระจายสินค้าทางบกที่ไม่เพียงพอ
- การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานใหม่ๆ ที่เป็นกลไกในการเพิ่มขีดความสามารถของประเทศ เช่น การลงทุนในรถไฟความเร็วสูง เน้นการก่อสร้างทางรถไฟ ขาดการหารือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนที่จะนำไปสู่การใช้พื้นที่รถไฟอย่างมีประสิทธิภาพและมีประโยชน์เต็มที่กับประเทศ ซึ่งในยุคสมัยข้างหน้าบทบาทของทั้งสองฝ่ายจะต้องเปลี่ยนไปจาก 20 ปีที่ผ่านมา กล่าวคือ ภาคเอกชนจะมีบทบาทมากขึ้นในการร่วมผลักดันทิศทางการพัฒนาประเทศ และภาครัฐมีบทบาทในการกำกับดูแล วางแผนและสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาดังกล่าว ดังเช่นที่เกิดขึ้นในหลายประเทศชั้นนำทั่วโลก

เมื่อภาคเอกชนและภาครัฐแยกกันทำงาน เอกชนที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนมักจะเลือกทำเลต่าง ๆ โดยพิจารณาจากความคุ้มค่าด้านราคาที่ดินและความพร้อมของปัจจัยพื้นฐาน ถึงแม้ภาครัฐแม้จะมีแผนงานต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ แต่ไม่ได้สอดคล้องตรงตามความต้องการของภาคเอกชน ผลที่เกิดขึ้นคือ ภาคเกษตรอุตสาหกรรม และภาคบริการ มีการกระจายตัวทั่วประเทศและไม่เป็นกลุ่ม (Cluster) อย่างเหมาะสมทำให้เกิดต้นทุนทางอ้อมในระยะยาว เช่น ต้นทุนการขนส่งในระบบห่วงโซ่คุณค่าของกลุ่มอุตสาหกรรม ต้นทุนด้านการวิจัยและพัฒนาเพิ่มผลผลิต ต้นทุนจากการเดินทางและเวลาของประชาชนในการเดินทาง

การใช้เขตเศรษฐกิจพิเศษในการเร่งรัดการลงทุนและพัฒนาเทคโนโลยี

ความแตกต่างที่สำคัญส่วนหนึ่งคือ ประเทศอื่น ๆ ในเอเชียใช้ “เขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือ เขตการลงทุนพิเศษ” เป็นเครื่องมือในการแข่งขันเพื่อดึงดูดนักลงทุนที่มีคุณภาพโดยมีความร่วมมือระหว่างภาครัฐ-ภาคเอกชนอย่างเป็นระบบ ทำให้เขตเศรษฐกิจพิเศษเหล่านั้นเป็นกำลังหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และสร้างโอกาสในพื้นที่นอกเมืองหลวง เช่น

ประเทศจีน รัฐบาลได้ใช้เวลากว่า 25 ปีในการพัฒนาเมืองเซินเจิ้น ซึ่งเป็นพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ให้กลายเป็นแหล่งอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกที่สำคัญที่สุดของโลก และได้พัฒนาเขตเศรษฐกิจต่าง ๆ ทั่วประเทศอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ในปี 2557 รายได้ต่อประชากรของประเทศจีนสูงกว่าประเทศไทย ปัจจุบันรายได้ของประเทศจีนกว่าร้อยละ 50 มาจากเขตเศรษฐกิจพิเศษเหล่านี้

ประเทศอินเดีย รัฐบาลได้ส่งเสริมและเปิดประเทศโดยมีการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษ 382 แห่งทั่วประเทศ โดยมุ่งเน้นทั้งอุตสาหกรรมเบาและอุตสาหกรรมหนัก

ประเทศญี่ปุ่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือที่เรียกว่าโทกู (Tokku) ริเริ่มขึ้นในเขตพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ เพื่อกระตุ้นการลงทุนในประเทศที่ชะลอตัว ภายใต้นโยบายของรัฐบาลนายกรัฐมนตรี ชินโซ อาเบะ

ประเทศเกาหลีใต้ รัฐบาลได้จัดให้มีเขตเศรษฐกิจพิเศษ 8 แห่ง เพื่อผลักดันการลงทุนในด้านต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับความสามารถของพื้นที่และยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ โดยมีเขตเศรษฐกิจพิเศษอินซอนเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญ

ประเทศมาเลเซีย รัฐบาลได้กำหนด 5 เขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะเขตเศรษฐกิจพิเศษชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก โดยรวมพื้นที่ 3 รัฐ (กลันตัน ตรังกานู และปะหัง) ให้เป็นพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตสมัยใหม่ โดยกำหนดให้เป็นแหล่งพัฒนาเทคโนโลยีด้านการผลิต ซึ่งกลายเป็นกำลังผลักดันมาเลเซียให้รักษาความสามารถในการแข่งขันและมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูงถึงร้อยละ 6 ในปี 2557

ประเทศเวียดนาม รัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการเร่งรัดพัฒนาเขตเศรษฐกิจต่าง ๆ โดยได้มุ่งเน้นอุตสาหกรรมการผลิตที่เน้นการจ้างแรงงานและอุตสาหกรรมปิโตรเคมีซึ่งถือเป็นตัวแปรสำคัญในการเคลื่อนย้ายฐานการผลิตจากประเทศไทย เขตเศรษฐกิจดังกล่าวมีส่วนช่วยให้เวียดนามประสบความสำเร็จในการส่งออกถึงร้อยละ 16 ต่อปีในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา (2555-2557)

ประเทศอินโดนีเซีย รัฐบาลอินโดนีเซียได้กำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษไว้ทั้งหมด 9 แห่ง และมีแผนการที่จะกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มเติมให้ได้จำนวน 25 เขตภายในปี 2562 ทั้งนี้ เขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งล่าสุดที่มีการจัดตั้งเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2559 คือ เขตเศรษฐกิจพิเศษในเมืองโจรงในจังหวัดปาปัวตะวันตก มีเป้าหมายสำหรับอุตสาหกรรมในภาคการเกษตร ป่าไม้ ประมงแปรรูป เคมีภัณฑ์ น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ

ประเทศลาว ปัจจุบัน สปป.ลาว มีเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะ 11 เขต ตั้งแต่ปี 2554 ซึ่งจัดตั้งขึ้นภายใต้แผนยุทธศาสตร์การกำหนดเขตเพื่อพัฒนา มี 3 แนวทาง คือ (1) กำหนดพื้นที่ทุกขั้วภาคเขตห่างไกลเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งจะมีสิทธิประโยชน์ที่ดีกว่าสำหรับนักลงทุนเพื่อส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สร้างเมืองใหม่ที่ทันสมัย (2) กำหนดพื้นที่ชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นเขตเศรษฐกิจเฉพาะ เพื่อส่งเสริมการลงทุน การค้า และการท่องเที่ยว และ (3) กำหนดพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมเป็นเขตอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรกรรม การผลิตเพื่อส่งออก ทั้งนี้ ตามแผนยุทธศาสตร์ข้างต้น สปป.ลาวมีกำหนดจะจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะเพิ่มอีก 30 แห่ง รวมเป็น 41 แห่ง

สิ่งที่น่าสังเกตก็คือ ประเทศไทยเคยประสบความสำเร็จในการกำหนดแผนลงทุนเชิงพื้นที่ ที่นักลงทุนส่วนใหญ่จดจำได้คือ “โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก” เมื่อ 35 ปีก่อนประสบความสำเร็จอย่างสูง แต่โครงการลงทุนในลักษณะพัฒนาพื้นที่เฉพาะ ไม่ค่อยเกิดขึ้นอีกเลยจนถึงทุกวันนี้

ทั้งนี้ ยังไม่นับรวมถึงการกลับเข้าสู่เศรษฐกิจโลกและการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศรัสเซีย และยุโรปตะวันออก อาทิ ประเทศโปแลนด์ ประเทศฮังการี สาธารณรัฐเช็ก และประเทศสโลวาเกีย เป็นต้น ซึ่งทำให้โอกาสการพัฒนาประเทศมีมากขึ้น แต่แรงกดดันของประเทศไทยที่จะต้องแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกทวีความรุนแรงขึ้น

แผนภาพที่ 2.6 ประเทศต่าง ๆ ใช้นโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษในการขับเคลื่อนการพัฒนา

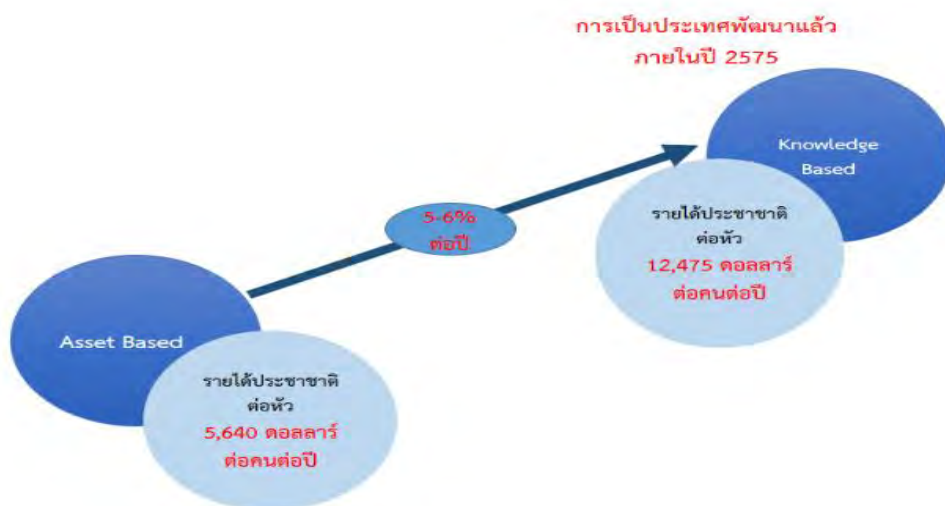


2.2 เป้าหมายของประเทศไทยในทศวรรษหน้า

ประเทศไทยได้กำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาที่ประกอบด้วย “มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” หรือการสร้าง ความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ ที่มีเป้าหมายที่ประกอบด้วย การพ้นจากการเป็นประเทศรายได้ปานกลางหรือ ประเทศกำลังพัฒนาไปสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูงหรือประเทศที่พัฒนาแล้ว การสร้างความอยู่ดีมีสุข ทางสังคมด้วยการเป็น “สังคมที่ไม่ทอดทิ้งใครไว้ข้างหลัง” การพัฒนาคนไทยให้เป็น “มนุษย์ที่สมบูรณ์ ในศตวรรษที่ 21” ควบคู่กับการเป็น “คนไทย 4.0 ในโลกที่หนึ่ง” และการมี “ระบบเศรษฐกิจที่สามารถปรับตัว สภาพภูมิอากาศ” ควบคู่กับการเป็น “สังคมคาร์บอนต่ำ”

หากประเทศไทยต้องการก้าวข้ามจากสถานะของประเทศกำลังพัฒนาไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้ว ประเทศไทยต้องการการเปลี่ยนแปลงในทุกด้านทั้งการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และการบริหารจัดการ หนึ่งในเป้าหมายของการเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วคือการที่ประชากรในประเทศนั้นมีรายได้ประชาชาติต่อหัวเกิน 12,475 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อปี² ขณะที่ในปัจจุบัน ประชากรไทยมีรายได้ประชาชาติต่อหัวเท่ากับ 5,640 เหรียญสหรัฐต่อปี³ นั้นหมายถึง ประเทศไทยจำเป็นต้องดำเนินมาตรการต่าง ๆ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้มีอัตราการเจริญเติบโตอย่างน้อยร้อยละ 5-6 ต่อปีอย่างต่อเนื่อง⁴ ซึ่งหมายถึง ประเทศไทยต้องมีแผนการการลงทุน และ แผนการพัฒนาเทคโนโลยีที่สอดคล้องกัน “เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม” ของระบบเศรษฐกิจเพื่อยกระดับการพัฒนาอย่างรวดเร็วในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ทั้งอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในปัจจุบัน และอุตสาหกรรมแห่งอนาคตที่ประเทศไทยสามารถต่อยอดการพัฒนาโดยอาศัยศักยภาพที่มีอยู่ได้ รวมทั้งมีความครอบคลุมทั้งทางด้านเกษตร อุตสาหกรรม และบริการต่าง ๆ นอกจากนี้ การลงทุนที่เกิดขึ้นต้องเป็นการลงทุน “เพื่อสร้างความสมดุล” ที่มีการวางแผนอุตสาหกรรมในอนาคตที่มีความครอบคลุมทั้งด้านกำลังคน สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี และมีการลดความเหลื่อมล้ำ โดยกระจายการลงทุนออกนอกพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีความแออัด และมีข้อจำกัดในการพัฒนาสูง ยิ่งไปกว่านั้น ยังต้องมีระบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน และจำเป็นต้องมีระบบในการดึงดูดบริษัทชั้นนำจากทั่วโลกมาเพื่อปรับปรุงและยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยพัฒนาจากโครงสร้างเศรษฐกิจพึ่งพาการผลิต (Manufacturing and asset based industry) ไปสู่โครงสร้างเศรษฐกิจการผลิตสมัยใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีและความรู้การผลิตขั้นสูงที่มีมูลค่าเพิ่มจากการลงทุนพัฒนาคุณภาพสินค้าและบริการ (Knowledge based industry)

แผนภาพที่ 2.7 เป้าหมายการพัฒนาของประเทศไทยในทศวรรษหน้า



หมายเหตุ: 1. กำหนดให้เกณฑ์การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว หรือประเทศที่มีรายได้สูง คือการมีรายได้ประชาชาติต่อหัวเท่ากับ 12,475 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อคนต่อปี (ข้อมูลปี 2559 โดยธนาคารโลก (Worldbank))

2. ข้อมูลสถานการณ์ปัจจุบัน เป็นข้อมูล ณ ปี 2559 จากธนาคารโลก (Worldbank)

² นิยามการเป็นประเทศพัฒนาแล้ว หรือประเทศที่มีรายได้สูง (High-Income Country) จาก Worldbank คือต้องมีรายได้ประชาชาติต่อหัวประชากร (GNI per capita, Worldbank Atlas method) มากกว่า 12,475 ดอลลาร์สหรัฐต่อปี

³ ข้อมูล ณ ปี 2559 จาก ข้อมูล Worldbank Open Data (<https://data.worldbank.org/>)

⁴ คิดคำนวณอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี หรือ Compound Annual Growth Rate จากปี 2557 ถึง 2575 ของรายได้เฉลี่ยประชากรในประเทศไทย

2.3 โอกาสสำหรับก้าวต่อไปของประเทศไทยยังสดใส ขึ้นอยู่กับตัวเราเอง

แม้ว่าจะมีความท้าทายในการดำเนินการเพื่อให้สามารถบรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ก็ตาม โอกาสในการบรรลุตามเป้าหมายในการพัฒนาดังกล่าวยังมีอยู่ โดยประเทศไทยจำเป็นต้องใช้ประโยชน์จากโอกาสเหล่านั้นอย่างเต็มที่ ซึ่งจะทำให้สามารถรับมือกับความท้าทายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นได้ และสามารถเอาชนะความท้าทายเหล่านั้น และบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาดังกล่าวมาข้างต้นในที่สุด โอกาสเหล่านั้นประกอบด้วย

ประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประชาคมอาเซียน-จีน-อินเดีย

กลุ่มประเทศประชาคมอาเซียน จีน และ อินเดีย มีประชากรรวมจำนวน 3 พันล้านคน และมีขนาดเศรษฐกิจรวมกัน 1.2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ ประเทศไทยได้รับประโยชน์โดยตรงจากที่ตั้งของประเทศที่เป็นที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ซึ่งสามารถเชื่อมโยงเศรษฐกิจส่วนหนึ่งของอาเซียนคือ เมียนมา-ไทย-ลาว-กัมพูชา-เวียดนาม เข้าด้วยกัน และเชื่อมโยงเข้ากับพื้นที่อาเซียนส่วนได้ คือ มาเลเซีย-สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย อีกทั้งประเทศไทยยังสามารถเป็นประตูสำคัญในการเชื่อมต่อทางการค้าระหว่างประเทศกับประเทศจีนและอินเดีย ซึ่งกำลังเติบโตเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจที่มีนัยสำคัญ

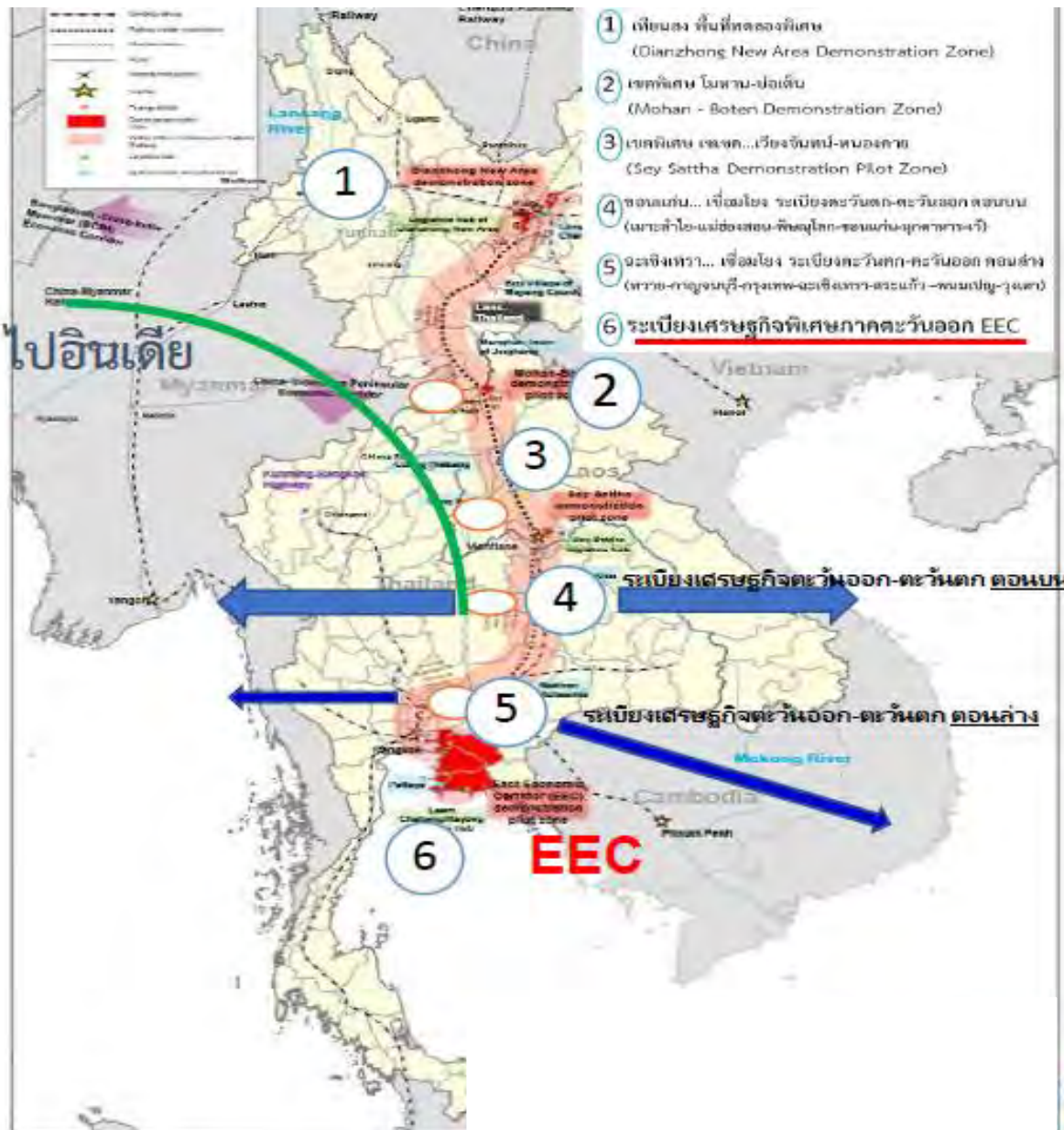
การรวมตัวของกลุ่มประเทศอาเซียน ได้สร้างกลุ่มพลังทางเศรษฐกิจระดับโลกที่จะพัฒนาไปสู่กลุ่มเศรษฐกิจที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 4 ของโลกในปี 2593 หรืออีก 35 ปีข้างหน้า โดยมีมูลค่าประมาณ 10,507 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งจะช่วยให้ขยับเพิ่มจากอันดับที่ 7 ของโลกในปัจจุบัน โดยมีขนาดเศรษฐกิจรองจากประเทศสหรัฐอเมริกา จีน และอินเดีย โดยมีตลาดแรงงานรวมกว่า 700 ล้านคน

ประเทศจีน แม้ว่าปัจจุบัน เศรษฐกิจประเทศจีนมีการชะลอตัวตามวัฏจักร แต่ในระยะยาว ความแข็งแกร่งของเศรษฐกิจจีนสามารถสร้างโอกาสในการเติบโตให้แก่เศรษฐกิจไทย ด้วยฐานประชากรกว่า 1.3 พันล้านคนและผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศกว่า 8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ

ประเทศอินเดีย รัฐบาลได้มุ่งเน้นการดำเนินนโยบายเชิงรุกในการเปิดประเทศ ซึ่งหมายถึง โอกาสที่ประเทศไทยสามารถเชื่อมเข้าสู่เศรษฐกิจบนฐานประชากรกว่า 1.2 พันล้านคน และผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศกว่า 1.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ผ่านทางท่าเรือทวาย ประเทศเมียนมา

ทั้งนี้ไม่นับรวมถึงโอกาสที่จะเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน และออสเตรเลีย ที่ประเทศไทยมีความสัมพันธ์อันดีมาโดยตลอด

แผนภาพที่ ๖๘ ความเชื่อมโยงของโครงข่ายไทยกับภูมิภาคต่าง ๆ



นโยบาย One-Belt-One-Road ของประเทศจีน

ประเทศจีนได้พัฒนาเศรษฐกิจการเงินภายในประเทศมาแล้วในระดับดี และกำลังวางรูปแบบการเชื่อมต่อเศรษฐกิจในเชิงพื้นที่กับต่างประเทศ โดยอาศัยชื่อเสียงของเส้นทางสายไหมในอดีตที่ทั่วโลกรู้จักมาเป็นชื่อโครงการขยายการเชื่อมต่อเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนที่ใหญ่ที่สุดในโลกยุคปัจจุบันภายใต้ชื่อ “นโยบาย One-Belt-One-Road” หรือหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง หรือเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21

นโยบาย One-Belt-One-Road (OBOR) สะท้อนถึงยุทธศาสตร์ของประเทศจีนในการสร้างความร่วมมือผ่านการร่วมลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคเอเชีย โดยเฉพาะในประเทศ และระหว่างประเทศที่ยังเป็นจุดอ่อนทำให้ไม่สามารถเชื่อมโยงกันได้ทางคมนาคมขนส่งทั้งเอเชียไปจนถึงยุโรป และแอฟริกา ทั้งทางบก และทางทะเล นโยบายนี้จึงหมายถึงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งจะนำไปสู่ความร่วมมือและการพัฒนาการค้า การสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจผ่านการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตและเทคโนโลยีการผลิตร่วมกัน นโยบายของนโยบายดังกล่าวจะส่งผลให้เศรษฐกิจเอเชียก้าวไปอยู่ในแนวหน้าของโลกอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งเสมือนเป็นการสร้างโอกาสสำหรับประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการวางรากฐานในการพัฒนาโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน ไม่ว่าจะเป็นทางถนน รถไฟ รถไฟฟ้าความเร็วสูง ท่าเรือ สนามบิน ให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วเอเชีย ซึ่งจะเปิดโอกาสให้มีการเชื่อมโยงไทย-อาเซียน ไทย-จีน และไทย-อินเดีย ได้⁵

แผนภาพที่ 2.9 การสร้างความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานผ่านนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง หรือเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road: OBOR)



ที่มา: ประชาชาติธุรกิจ OBOR เส้นทางสายไหม โอกาส SMEs ไทยบุกตลาดจีน, 10 สิงหาคม 2560

<https://www.prachachat.net/economy/news-20013>

⁵ ที่มา ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษ จีน-ลาว-ไทย ภายใต้โครงการ “One Belt One Road” ข้อเสนอการจัดทำเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อประสานความร่วมมือ มณฑลยูนนาน-ลาว-ไทย (โครงการนำร่อง)

กรอบที่ 2-1: ทิศทางของการบริหารประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนของนายสี จิ้นผิง

คำปราศรัยของนายสี จิ้นผิง (Xi Jinping) ประธานาธิบดีของสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้กล่าวสุนทรพจน์ในการประชุมสมัชชาผู้แทนพรรคคอมมิวนิสต์จีนทั่วประเทศ ครั้งที่ 19 ที่มหาศาลาประชาชน กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ. 2560 ซึ่งครอบคลุมทั้งการรายงาน และการแถลงนโยบายหลักในการบริหารของสาธารณรัฐประชาชนจีนในอีก 5 ปีข้างหน้า ที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม โดยมีประเด็นที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

- **แนวทางในการบริหารประเทศ:** ยึดมั่นในนโยบายการบริหารประเทศแบบสังคมนิยมแบบมีเอกลักษณ์สำหรับยุคใหม่ (Socialism with Chinese Characteristics for a New Era) หรือระบบพรรคเดียว โดยกำหนดนโยบายพื้นฐานในการดำเนินการที่ประกอบด้วย (1) การเสริมสร้างบทบาทในการเป็นผู้นำของพรรคคอมมิวนิสต์ (2) ส่งเสริมหลักการ “หนึ่งประเทศ สองระบบ” และการรวมกันเป็นหนึ่งอีกครั้งของประเทศ (3) ส่งเสริมระบบสังคมนิยม โดยการให้ประชาชนเป็นศูนย์กลางและเป็นส่วนหนึ่งในการบริหารประเทศ (4) ดำเนินการพัฒนาทุกด้านโดยการกำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนา และดำเนินการปฏิรูปอย่างต่อเนื่อง เพื่อทำให้เกิดการส่งเสริมและยกระดับคุณภาพชีวิต สร้างสมดุลระหว่างมนุษย์และธรรมชาติ และสร้างประชาคมที่มีอนาคตของมนุษยชาติร่วมกัน (5) เสริมสร้างธรรมาภิบาลอย่างเป็นรูปธรรมโดยทำให้เป็นส่วนหนึ่งของกฎหมาย และทำให้เกิดความครอบคลุมการทำงานของพรรคโดยการปราบปรามการทุจริตและคอร์รัปชัน และ (6) การเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ
- **เป้าหมายในการสร้างประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นประเทศสังคมนิยมที่มีความทันสมัย (Modern Socialist China)** โดยกำหนดให้มีการสร้างสังคมที่พอกินพอใช้ (Moderately Prosperous) ในทุกด้านภายในปี พ.ศ. 2563 ผ่านการพัฒนาวิทยาศาสตร์และการศึกษา การพัฒนากำลังแรงงานที่มีคุณภาพ การพัฒนาที่นำโดยนวัตกรรม การพัฒนาอย่างยั่งยืน การพัฒนาพื้นที่ชนบท การพัฒนาและเชื่อมโยงระหว่างประเทศในระดับภูมิภาค และการเชื่อมโยงระหว่างกองทัพกับประชาชน จากนั้นกำหนดแนวทางในการพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2563-ไปจนถึงช่วงกลางศตวรรษที่ 21 โดยแบ่งระยะเวลาของการพัฒนาออกเป็นช่วงปี พ.ศ. 2563-2578 เป็นช่วงของการสร้างรากฐานการพัฒนาที่มาจาก การสร้างสังคมที่พอกินพอใช้โดยทำให้แนวทางการดำเนินการเหล่านั้นบรรลุตามเป้าหมายทั้งหมด จากนั้นในช่วงปี พ.ศ. 2578 ไปจนถึงช่วงกลางศตวรรษที่ 21 พัฒนาให้เป็นประเทศสังคมนิยมที่มีความทันสมัย เจริญรุ่งเรือง ยิ่งใหญ่ เข้มแข็ง และสวยงาม
- **นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจ** เพื่อให้เศรษฐกิจเติบโตอย่างยั่งยืนต่อไป ซึ่งครอบคลุม (1) การดำเนินการปฏิรูปโครงสร้างการผลิตอย่างต่อเนื่องและลึกซึ้งมากกว่าเดิม (2) การสร้างประเทศแห่งนวัตกรรมและสร้างสรรค์นวัตกรรม (3) การกำหนดยุทธศาสตร์การสร้างสรรค์เขตชนบทให้เจริญรุ่งเรือง (4) บทบาทของประเทศจีนในเวทีโลกในการประสานให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างประเทศ รวมทั้งนโยบายเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 หรือนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road Initiative: OBOR) ที่มีเป้าหมายในการเป็นเครื่องมือในการส่งเสริมการค้าและการลงทุนด้านสาธารณูปโภคขั้นทั่วโลก (5) เร่งรัดการเพิ่มประสิทธิภาพของเศรษฐกิจระบบตลาดของสังคมนิยม และ (6) การส่งเสริมการเปิดประเทศและความร่วมมือระดับต่าง ๆ
- **นโยบายสังคมและสิ่งแวดล้อม:** เร่งรัดการปฏิรูประบบเพื่อพัฒนาให้เกิดอารยธรรมแห่งนิเวศน์ (Ecological Civilization) หรือการให้ความสำคัญกับสถานะแวดล้อมทางธรรมชาติ ความมั่นคงทางอาหารและน้ำเป็นหลักเพื่อนำไปสู่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนอันงดงาม ประกอบด้วย (1) การส่งเสริมการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Development) (2) การจัดการกับปัญหาสิ่งแวดล้อมหลัก (3) ยกระดับการคุ้มครองระบบนิเวศน์ และ (4) การปฏิรูปกฎระเบียบเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

นโยบาย Connected Industry ของญี่ปุ่น⁶

เมื่อเดือนมีนาคม 2560 ที่ผ่านมานายอิโรชิเกะ เซโกะ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ การค้า และอุตสาหกรรมของญี่ปุ่น (Ministry of Economic, Trade and Industry: METI) ประกาศแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมญี่ปุ่นภายใต้แนวคิด “Connected Industries” ที่มุ่งเน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มจากความเชื่อมโยงในรูปแบบต่าง ๆ โดยมีแนวคิดจากการที่โลกกำลังเปลี่ยนแปลงไปสู่ยุคดิจิทัล ซึ่งญี่ปุ่นต้องการสร้างสังคมอุตสาหกรรมใหม่ที่มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาโดยใช้ความสามารถทางเทคโนโลยีและฝีมือแรงงานญี่ปุ่นที่มีความเข้มแข็ง อันจะส่งผลให้ญี่ปุ่นสามารถสร้างสังคมอุตสาหกรรมที่มีคนเป็นศูนย์กลาง ทั้งนี้ นโยบาย “Connected Industries” เป็นวิสัยทัศน์ใหม่ในการกำหนดอนาคตของอุตสาหกรรมของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งอยู่ภายใต้หลักการที่ว่า มนุษย์ เครื่องจักร และเทคโนโลยีนั้นเชื่อมโยงกันในลักษณะต่าง ๆ และความเชื่อมโยงนั้นทำให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น จากการศึกษาที่โลกกำลังเปลี่ยนแปลงเข้าสู่ยุคดิจิทัล การผสมผสานเทคโนโลยีเข้ากับแรงงานที่มีความรู้ความสามารถ และความเข้าใจเกี่ยวกับพื้นฐานการผลิตในโรงงานซึ่งเป็นจุดแข็งของประเทศญี่ปุ่น จะนำไปสู่สังคมอุตสาหกรรมใหม่ที่มีคนเป็นศูนย์กลาง (Human Centric) และพัฒนาในลักษณะที่มุ่งเน้นการเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาและการปรับปรุง (Solution Oriented) การดำเนินนโยบาย Connected Industries นี้มีแนวทางหลักในการดำเนินการ ซึ่งประกอบด้วย (1) การสร้างสังคมดิจิทัลแบบใหม่ที่มนุษย์และเครื่องจักร/ระบบร่วมมือกัน ทำงานร่วมกัน โดยมีเทคโนโลยีสมัยใหม่ (เช่น ปัญญาประดิษฐ์ และหุ่นยนต์) เป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาเหล่านั้น (2) ความร่วมมือในหลายระดับ รวมทั้งระดับภูมิภาค ชายแดน และระยะเวลาด่าง ๆ โดยมีความครอบคลุมรูปแบบความร่วมมือรายบุคคล บริษัท อุตสาหกรรม และประเทศที่เป็นเงื่อนไขสำคัญในการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ และ (3) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้มีความรู้และความสามารถที่สอดคล้องกับการเข้าสู่ยุคดิจิทัล⁷

ในการนี้ กระทรวงกิจการภายในและการสื่อสาร (Ministry of Internal Affairs and Communications: MIC) ระบุว่าผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการนำ Internet of Thing (IoT) มาใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวัน จะสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับตลาด IoT ของโลกมูลค่าสูงกว่า 1.7 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (ประมาณ 60 ล้านล้านบาท) ภายในปี 2563 โดยกระทรวง MIC ยกตัวอย่างการประยุกต์ใช้ IoT กับธุรกิจ/อุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น การค้าปลีกจะมีการพัฒนาเรื่องสินค้าคงคลังและข้อมูลข่าวสารของลูกค้า/ผลิตภัณฑ์ การขนส่งจะมีการควบคุมการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ติดตามได้ตลอดเวลา และด้านอุตสาหกรรมจะมีการควบคุมขั้นตอนการผลิต บริหารทรัพยากรในการผลิตได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เป็นต้น

⁶ ดูรายละเอียดที่ ภาพแนวคิดนโยบาย “Connected Industries”

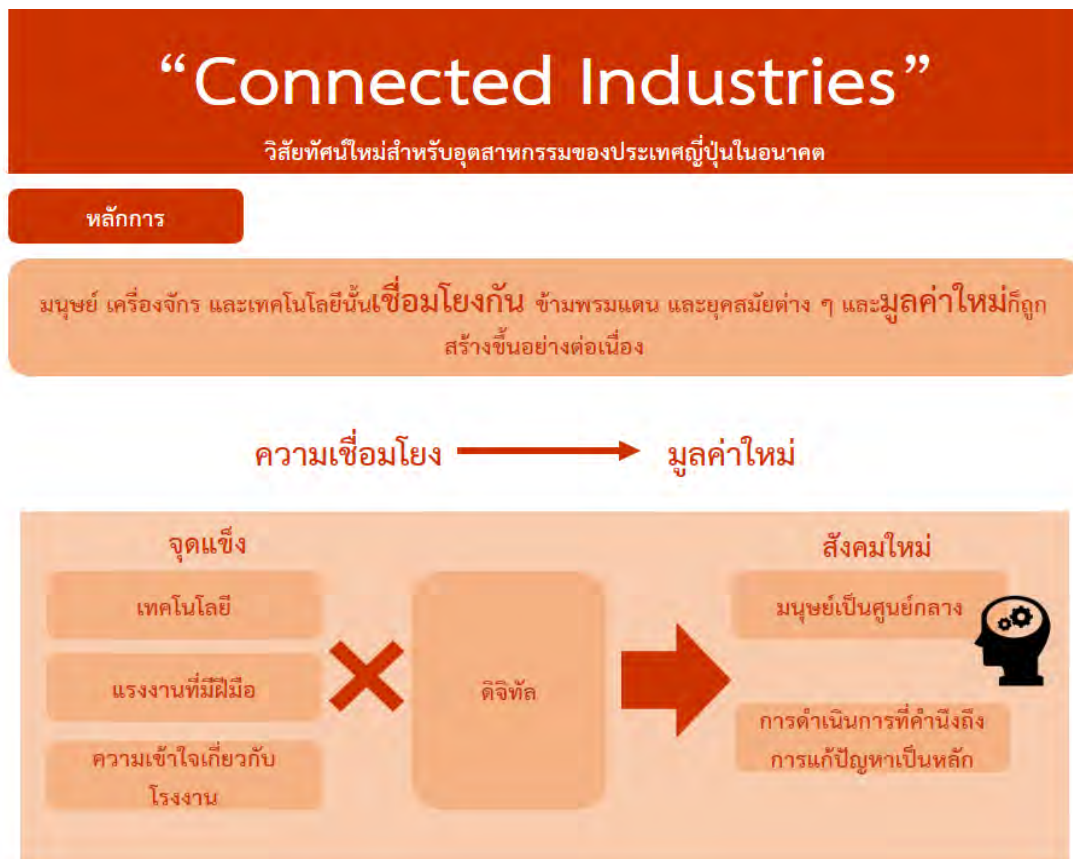
ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ อ้างอิงจาก METI News Release ประจำวันที่ 20 มีนาคม 2560

⁷ ได้มีการกำหนด 5 ด้านที่มีความสำคัญลำดับแรกในการดำเนินการพัฒนาได้แก่ (1) ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติและบริการเคลื่อนที่ (Automated Driving and Mobility Service) (2) ไบโอเทคโนโลยีและวัสดุ (Biotechnologies and Materials) (3) ระบบการผลิตและหุ่นยนต์ (Manufacturing and Robotics) (4) โรงงานและการบริหารความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐาน (Plant/ Infrastructure Safety Management) และ (5) การใช้ชีวิตอัจฉริยะ (Smart Life)

ในการกำหนดมาตรการในการสนับสนุนการพัฒนาจะเป็นในลักษณะผสมผสานคาบเกี่ยวหลายภาคส่วน (Cross-Sectoral Support Measures) ประกอบด้วย (1) การใช้ประโยชน์ข้อมูลจริง และการใช้ข้อมูลร่วมกัน โดยการสร้างระบบใหม่สำหรับธุรกิจที่ได้รับการรับรองว่ามีการใช้ข้อมูลร่วมกัน สิทธิประโยชน์ทางภาษีที่เอื้อในการดำเนินการดังกล่าว รวมทั้งการปรับปรุงแนวทางในการทำสัญญาที่เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ของข้อมูล (2) การปรับปรุงสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการใช้ข้อมูล ทั้งการวิจัยและพัฒนา การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และความปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security) และ (3) การขยายขอบเขตของมาตรการไปสู่ระดับต่าง ๆ ทั้งในระดับโลก การร่วมทุน ผู้ประกอบการท้องถิ่น และวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

การประกาศแนวคิด “Connected Industries” ของกระทรวง METI จะเป็นการผลักดันให้ภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นเร่งนำ IoT มาประยุกต์ใช้ในการประกอบธุรกิจของตนมากยิ่งขึ้น ทำให้การเชื่อมโยงระหว่างธุรกิจและอุตสาหกรรมในสาขาต่าง ๆ ทั้งในประเทศญี่ปุ่นและต่างประเทศมีความใกล้ชิดและเข้มแข็งมากยิ่งขึ้น

แผนภาพที่ 2.10 นโยบาย Connected Industries ของประเทศญี่ปุ่น



2.4 EEC: การวางจุดยืนของประเทศไทยสำหรับการพัฒนาระยะยาวและความสำเร็จในด้านความสามารถในการแข่งขัน

การปรับเปลี่ยนเพียงเล็กน้อยไม่ใช่ทางเลือก: สรุประเด็นท้าทาย

2.4.1 การเข้าสู่ยุคโลกาภิวัตน์

ประเทศไทยได้เข้าสู่ช่วงการปรับเปลี่ยนเศรษฐกิจ ในช่วงที่มีความต่อเนื่องของความไม่แน่นอน ความอ่อนไหว และการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา เช่นเดียวกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของโลก ซึ่งยังคงมีความคลุมเครือในเรื่องรูปแบบการค้าโลก การเคลื่อนย้ายการลงทุน และราคาสินค้า การเปลี่ยนแปลงของความต้องการของตลาด และความสับสนจากสงครามทางการค้า ดังนั้น จึงเกิดระเบียบเศรษฐกิจโลกรูปแบบใหม่

- ขนาดและน้ำหนักเชิงเปรียบเทียบของเศรษฐกิจสหรัฐฯ และสหภาพยุโรปได้หดตัวลง และอัตราการเติบโตจะชะลอตัวลงอย่างต่อเนื่องในอนาคตอันใกล้ รายได้จะคงที่หรือลดลงในไม่กี่ปีข้างหน้า ผู้บริโภคชาวสหรัฐฯ และยุโรปก็จะไม่ใช่แหล่งที่จะทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืนสำหรับประเทศเอเซียที่ส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม อย่างเช่นที่เคยเป็นในอดีต

- เศรษฐกิจเกิดใหม่ในทวีปเอเชีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประเทศอาเซียน จีน และอินเดีย (ACI) จะมีบทบาทในการส่งเสริมเศรษฐกิจในภูมิภาค มีการร่วมมือระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค เพื่อการรวมตัวทางการผลิต และการตลาด การเพิ่มขึ้นของรายได้จะส่งผลให้มีการเพิ่มจำนวนชนชั้นกลางในเขตเมืองที่มีอำนาจซื้อสูง ตลาดที่แตกต่างจากนี้เกิดขึ้นจากประชากรในภูมิภาคที่มีความตั้งใจที่จะทำขึ้นมา แต่ก็ยังคงเป็นผู้ที่มีรายได้ต่ำ หรือรายได้ต่ำในกลุ่มผู้มีรายได้ปานกลางในปีต่อๆ ไป ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในชนบทหรือเมืองเล็กๆ ระดับบรอง

ประเทศสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปที่มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจช้า แต่มีกลุ่มผู้มีรายได้สูงเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจในประเทศ ในขณะที่ประเทศในแถบเอเชียที่มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่รวดเร็ว มุ่งเน้นตลาดที่มีความหลากหลายสำหรับทุกกลุ่มรายได้ ซึ่งในการพัฒนารูปแบบทางการตลาดที่หลากหลาย ธุรกิจต่างๆ และเศรษฐกิจจะต้องมีความยืดหยุ่นกับการเปลี่ยนแปลงแนวทางการผลิต รูปแบบผลิตภัณฑ์และรูปแบบการบริหารธุรกิจ

2.4.2 การพลิกผันทางเทคโนโลยี

การแข่งขันทางการค้าในระดับนานาชาติ การผลิตในระดับโลก และแหล่งความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของบริษัทต่างๆ และเศรษฐกิจ กำลังเกิดการเปลี่ยนแปลง

- การให้ความสำคัญต่อความต้องการของผู้บริโภค ความยืดหยุ่น ระยะเวลาในการทำการตลาดและเทคโนโลยีเช่น Internet of Things (IoT) หุ่นยนต์ และ 3-D printing เป็นต้น ต้องนำมาวิเคราะห์สินค้าที่ต้องผลิต ขั้นตอนในการผลิต สถานที่ที่จะผลิต บริการอื่นๆ ที่มีส่วนร่วมในการพัฒนาสินค้าเพื่อให้ตอบโจทย์ผู้บริโภค โดยที่ความเชื่อมโยงระหว่างการผลิตสินค้ากับบริการไม่สามารถแยกออกจากกันได้อย่างชัดเจน และจะมีการปรับรูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างธุรกิจต่างๆ และเศรษฐกิจ อีกทั้งมีความเชื่อมั่นเป็นอย่างยิ่งว่าการนำเทคโนโลยีมาใช้ จะช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศทางดิจิทัลในหลายๆ ด้าน เช่น การค้าการเงิน ซึ่งเห็นได้จาก Alibaba's e-commerce platform

- เทคโนโลยีใหม่ๆ สามารถนำมาใช้เพื่อตั้งจุดฐานการผลิตการลงทุนในพื้นที่ นอกเหนือจากอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ เช่น อุตสาหกรรมหุ่นยนต์แล้ว โรงงานแบบเดิมก็ได้นำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้ ทั้งโรงงาน ทอผ้า และเสื้อผ้าสำเร็จรูป โรงงานผลิตรถยนต์และชิ้นส่วน โรงงานผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เห็นได้จากโรงงาน Adidas new Speedfactories ที่ได้นำเทคโนโลยี 3-D printing มาใช้ ซึ่งการลงทุนจะต้องคำนึงถึงการใช้เทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทันสมัย เพื่อเชื่อมโยงระบบข้อมูลกฎระเบียบด้านดิจิทัลเทคโนโลยี และการรักษาสิทธิทางปัญญา

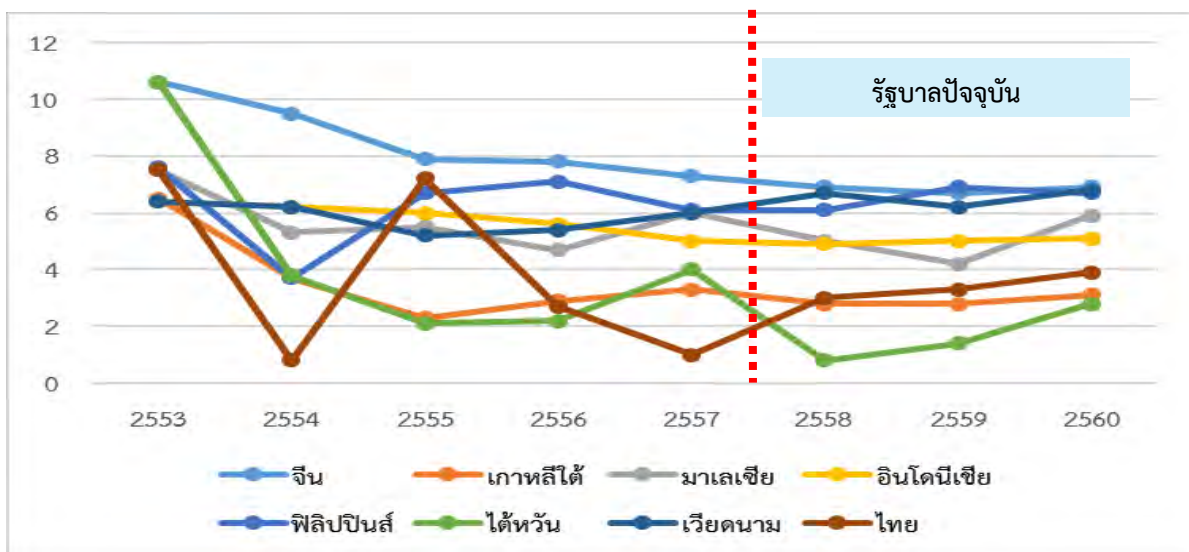
ในสภาพแวดล้อมปัจจุบัน ธุรกิจที่ดำเนินการตามปกติจะไม่ประสบความสำเร็จในการสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการพัฒนาอย่างยั่งยืน ฉะนั้น การจะทำให้ธุรกิจประสบความสำเร็จจะต้องอาศัยแนวทางการดำเนินงานใหม่ๆ และมุ่งมั่น ที่ตอบสนองความท้าทาย และโอกาสจากการเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจโลก และการปรับเปลี่ยนทางด้านเทคโนโลยีที่เกิดขึ้น

3.1 ความพยายามในการฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ

รัฐบาลเข้ามาบริหารประเทศในช่วงที่ประเทศไทยขาดเสถียรภาพทางการเมือง และเกิดความชะงักงันทางเศรษฐกิจต่อเนื่องกันมาเป็นเวลาหลายปี ความสามารถในการแข่งขันอยู่ในสภาวะถดถอย ในขณะที่ประเทศอื่น ๆ ทั่วเอเชีย ประสบความสำเร็จในการใช้โอกาสในการขยายตัวของเอเชียก้าวหน้าเศรษฐกิจโลกไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจของตัวเอง โดยเฉพาะประเทศจีน เกาหลีใต้ ไต้หวัน มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม ซึ่งประเทศเหล่านี้มีอัตราการขยายตัวสูงกว่าประเทศไทย ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา

แผนภาพที่ 3.1 อัตราการเจริญเติบโตเปรียบเทียบของประเทศไทยในช่วงปี 2553-2560

หน่วย: ร้อยละ



ที่มา: International Monetary Fund, IMF DataMapper,

http://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD

นอกเหนือจากความพยายามในการสร้างเสถียรภาพทางการเมืองแล้ว รัฐบาลยังได้พยายามปรับโครงสร้างเศรษฐกิจไทยในระยะสั้นให้ก้าวต่อไปได้ ประเทศไทยสามารถพยุงเศรษฐกิจไม่ให้ผันผวนมากนักด้วยอัตราการขยายตัวเฉลี่ยกว่า 10 ปีที่ผ่านมาที่ร้อยละ 3.36 เป็นประมาณ 3.24 ในช่วงปี 2559 และคาดว่าปี 2560 จะขยายตัวได้ร้อยละ 3.71 ด้วยการดูแลเศรษฐกิจฐานราก และผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก ด้วยโครงการต่าง ๆ เช่น การเพิ่มเงินทุนให้กับกองทุนหมู่บ้าน การตั้งราคายางพารา การเพิ่มวงเงินประกันสินเชื่อ SMEs การปล่อยเงินกู้ดอกเบียดำสำหรับอสังหาริมทรัพย์ เป็นต้น ในภาพรวมมาตรการที่ใช้การดำเนินการเพื่อปรับโครงสร้างเศรษฐกิจไทยของรัฐบาลในช่วงที่ผ่านมา ดังตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 มาตรการสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาล (ปี 2557 – ปัจจุบัน)

มาตรการ/โครงการ	มาตรการด้านสินเชื่อ
1. การช่วยเหลือภาคการเกษตรและผู้ที่มีรายได้น้อย	
- การให้เงินอุดหนุนชาวนาและเกษตรกร - การช่วยเหลือเกษตรกร และการรักษาเสถียรภาพราคาข้าว	-สินเชื่อเพื่อแก้ไขปัญหาการค้าข้าว (การชะลอการขายข้าว)
- มาตรการตลาด/ การแก้ไขปัญหาสินค้าเกษตรเฉพาะประเภท (เช่น มันสำปะหลัง ยางพารา และอื่น ๆ) รวมทั้งการสร้างเสริมความเข้มแข็งให้แก่เกษตรกร (เช่น เงินสนับสนุน)	-สินเชื่อตามนโยบายเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหายางพาราทั้งระบบ/ สินเชื่อเกษตรกรชาวสวนยางรายย่อย -สินเชื่อการบริหารจัดการตลาดมันสำปะหลัง
-มาตรการช่วยเหลือภัยแล้ง/ เกษตรกรผู้ประสบภัยพิบัติด้านการเกษตร	
- การแก้ไขปัญหาหนี้สินของเกษตรกรรายย่อย	
- มาตรการส่งเสริมความเป็นอยู่ของประชาชนผู้มีรายได้น้อย และมาตรการกระตุ้นการลงทุนขนาดเล็กของรัฐบาลทั่วประเทศ	-สินเชื่อกองทุนหมู่บ้าน -การส่งเสริมความเป็นอยู่ระดับตำบล
2. การช่วยเหลือ/ สนับสนุนวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม	
- ส่งเสริม SMEs ตามแผนปฏิบัติการ	-สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ (Policy Loan) แก่ SMEs
- มาตรการการคลังเพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการ SMEs (การลดอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล/ มาตรการภาษีเพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการรายใหม่)	-การสนับสนุน SMEs ผ่านการร่วมลงทุนในการจัดตั้งกองทุนรวม
- ปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการค้ำประกันสินเชื่อผู้ประกอบการ SMEs	-การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ SMEs
3. อื่น ๆ	
- เงินอุดหนุนเพื่อการเลี้ยงดูเด็กแรกเกิด	-มาตรการการเงินการคลังเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจภาคอสังหาริมทรัพย์ (เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำแก่ผู้มีรายได้น้อยและปานกลาง)
- การเร่งรัดการเบิกจ่าย การทำสัญญาลงทุน เร่งรัดพิจารณาโครงการส่งเสริมการลงทุน	

ที่มา: รวบรวมและประมวลผลจากมติคณะรัฐมนตรี และการสรุปผลงานของรัฐบาล

สำหรับมาตรการระยะยาว รัฐบาลได้เร่งลงทุนโครงสร้างพื้นฐานตามแผนที่ได้วางไว้เดิมอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาจจะกล่าวได้ว่า เป็นช่วงที่ประเทศไทยมีความก้าวหน้าเป็นอย่างมากในการพัฒนาโครงสร้างที่สำคัญ ทั้งรถไฟฟ้าวัดพร้าวทั่วประเทศ และ มอเตอร์เวย์ ทั้งนี้รัฐบาลทราบดีว่า การเร่งรัดการลงทุนเท่านั้นที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในกระบวนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ให้ก้าวทันประเทศอื่น ๆ ในโลกได้ นอกจากนี้ ยังได้กำหนดกรอบการพัฒนาในระยะยาวเพื่อเป็นวิสัยทัศน์การพัฒนาที่มีความครอบคลุมแนวทางในการดำเนินการในระยะยาวเพื่อให้เป็นไปตามวิสัยทัศน์การพัฒนาของรัฐบาล “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ในลักษณะของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580) ซึ่งเป็นการกำหนดกรอบและแนวทางการพัฒนาให้หน่วยงานทุกภาคส่วนปฏิบัติตามในการบรรลุตามวิสัยทัศน์ นอกจากนี้ ยังมีการกำหนดพิมพ์เขียวหรือวิสัยทัศน์เชิงนโยบายในการขับเคลื่อนประเทศไทย ภายใต้นโยบายประเทศไทย 4.0 หรือไทยแลนด์ 4.0 (Thailand 4.0) เพื่อให้เป็นไปตามวิสัยทัศน์ของรัฐบาลดังกล่าว

โดยแนวทางหลักทั้งสองนี้ ทำงานประสานร่วมกับกลไกการพัฒนาที่มีอยู่เดิม (แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ) ที่เป็นแนวทางการพัฒนาในระยะปานกลาง และเป้าหมายการพัฒนาในระดับโลก (เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน: Sustainable Development Goals: SDGs) รวมทั้งมีการเพิ่มกลไกการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนเพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหา หาทองสร้างอนาคตให้ประเทศไทย ผ่านการร่วมมือกันขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศที่มุ่งมั่นในการลดความเหลื่อมล้ำ พัฒนาคุณภาพคน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ที่เรียกว่ากลไก “สามพลังประชารัฐ”

แผนภาพที่ 3.2 ภาพรวมนโยบายการพัฒนาของรัฐบาล



3.2 นโยบายรัฐบาล: ไทยแลนด์ 4.0

“ไทยแลนด์ 4.0” เป็นวิสัยทัศน์เชิงนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย หรือ โมเดลพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาล ภายใต้การนำของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่เข้ามาบริหารประเทศด้วยวิสัยทัศน์ “มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” ที่มีภารกิจสำคัญในการขับเคลื่อนปฏิรูปประเทศด้านต่าง ๆ เพื่อปรับแก้ จัดระบบ ปรับทิศทาง และสร้างหนทางพัฒนาประเทศให้เจริญ สามารถรับมือกับโอกาสและภัยคุกคามแบบใหม่ ๆ ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว รุนแรงของพลวัตของโลกในศตวรรษที่ 21

ทั้งนี้ การวางนโยบายภายใต้แนวคิดที่ต้องการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจ ไปสู่ “Value-Based Economy” หรือ “เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี และ นวัตกรรม” โดยมีฐานคิดหลัก คือ เปลี่ยนจากการผลิตสินค้า “โภคภัณฑ์” การค้า การบริการโดยปรกติ ไปสู่การใช้เทคโนโลยีในการเพิ่มมูลค่าเพิ่มและเพิ่มรายได้ให้กับคนทำงานในทุกๆระดับ ด้วยการผลิตสินค้าที่ตรงกับความต้องการใหม่ ด้วยการเสนอสินค้าที่ตรงกับช่องทางใหม่ๆที่ผู้บริโภคนิยม โดยการใช้เทคโนโลยีใหม่และนวัตกรรมมาเป็นกำลังขับเคลื่อนรายได้ของประเทศ ทั้งภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ ซึ่งจะขับเคลื่อนทั้งระบบ ทุกๆระดับ โดยไม่ทิ้งใครหรือกลุ่มใดไว้ข้างหลัง

ดังนั้น “ประเทศไทย 4.0” จึงควรมีการเปลี่ยนวิธีการทำที่มีลักษณะสำคัญ คือ เปลี่ยนจากการเกษตรแบบดั้งเดิมในปัจจุบันไปสู่การเกษตรสมัยใหม่ ที่เน้นการบริหารจัดการและเทคโนโลยี (Smart Farming) โดยเกษตรกรต้องร่ำรวยขึ้น และเป็นเกษตรกรแบบเป็นผู้ประกอบการ (Entrepreneur) เปลี่ยนจาก Traditional SMEs หรือ SMEs ที่มีอยู่และรัฐต้องให้ความช่วยเหลืออยู่ตลอดเวลา ไปสู่การเป็น Smart Enterprises การค้าบน E-commerce และการเกิดของ ธุรกิจ Startups ที่เป็นบริษัทเกิดใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีมาเป็นกำลังในการสร้างธุรกิจใหม่มีศักยภาพสูง และเปลี่ยนภาคอุตสาหกรรมจากการใช้แรงงานทักษะต่ำไปสู่การผลิตที่ใช้เครื่องจักรอัตโนมัติ ใช้ การเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ internet ใช้แรงงานที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และทักษะสูง รวมทั้งเปลี่ยนจาก การให้บริการแบบเดิม ๆ (Traditional Services) ซึ่งมูลค่าค่อนข้างต่ำไปสู่การให้บริการที่ตรงกับความต้องการใหม่ ๆ มีมูลค่าสูง (High Value Services) ที่เชื่อมต่อกับระบบข้อมูลที่น่าไปสู่การลดต้นทุน logistics การให้บริการ และการลดคนกลางที่ไม่จำเป็นลง โดยอาศัยความได้เปรียบต่าง ๆ ที่มีอยู่ อันได้แก่ความหลากหลายทางชีวภาพ และความหลากหลายทางวัฒนธรรมของประเทศ

“ไทยแลนด์ 4.0” เป็นการกำหนดแนวทางพัฒนาประเทศให้เป็นประเทศเศรษฐกิจใหม่ (New Engines of Growth) ประเทศและประชากรมีรายได้สูง โดยวางเป้าหมายให้เกิดผลการพัฒนาภายใน 5 - 6 ปีนี้ ซึ่งเป็นลักษณะที่คล้ายคลึงกับการวางแผนอนาคตทางเศรษฐกิจที่ชัดเจนและการดำเนินการปรับตัวให้สอดคล้องกับพลวัตของโลกในศตวรรษที่ 21 ของประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น นโยบาย “A Nation of Makers” ของประเทศสหรัฐอเมริกา นโยบาย “Design in Innovation” ของประเทศสหราชอาณาจักร นโยบาย “Made in China 2025” ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน นโยบาย “Made in India” ของประเทศอินเดีย นโยบาย “Smart Nation” ของประเทศสิงคโปร์ และประเทศเกาหลีใต้ที่วางโมเดลเศรษฐกิจในชื่อ “Creative Economy”

รูปแบบ “ไทยแลนด์ 4.0” หรือเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วย เทคโนโลยีใหม่ วิธีคิดใหม่ และนวัตกรรมใหม่นั้น ถือเป็นจุดเปลี่ยนครั้งสำคัญของไทย เพื่อให้ก้าวเข้าสู่ยุคที่ให้ความสำคัญกับการผลิตด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูง

แผนภาพที่ 3.3 แนวคิดไทยแลนด์ 4.0 (ประเทศไทย 4.0)



3.3 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย และการชี้ทิศทางการผลิตในอนาคต

ในการขับเคลื่อนประเทศไทย 4.0 เป้าหมายสำคัญคือการกำหนดทิศทางของภาคเศรษฐกิจใหม่ที่สามารถเป็นแกนนำให้การลงทุนและการพัฒนาเทคโนโลยีของประเทศเดินไปในทิศทางเดียวกันโดยไม่สับสน รวมทั้งนำไป นโยบายการผลิตของภาครัฐ การดำเนินธุรกิจของภาคธุรกิจ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ การศึกษา การวิจัยและพัฒนา รวมทั้งการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบให้ดำเนินไปในทิศทางเดียวกัน สอดคล้องกัน และมีเป้าหมายเดียวกัน

ในการนี้รัฐบาลเลือกที่จะกำหนด 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ให้เป็นอุตสาหกรรมนำภายใต้การขับเคลื่อนไทยแลนด์ 4.0 นโยบาย 10 คลัสเตอร์อุตสาหกรรมเป้าหมายได้ผ่านความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558

10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย กำหนดมาจากความเป็นไปได้ในการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศไทยไปสู่อนาคตภายใต้การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีครั้งสำคัญของโลกโดยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม

กลุ่มแรก เป็นการต่อยอดอุตสาหกรรมที่มีอยู่เดิม และประเทศไทยมีฐานการผลิตที่ดีมากอยู่แล้ว ซึ่งหากสามารถปรับเปลี่ยนการผลิตโดยนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ก็สามารถยกระดับการผลิตไปสู่ผลิตภัณฑ์ใหม่ที่เป็นความต้องการในอนาคต และเข้าสู่การขยายตัวต่อไปได้ดีภายใต้การเปลี่ยนแปลงของโลก อย่างไรก็ตาม หากไม่เปลี่ยนแปลงก็อาจประสบปัญหาและขาดความสามารถในการแข่งขันซึ่งจะเป็นผลกระทบทั้งอุตสาหกรรม ผู้ประกอบการ คนทำงาน และ เศรษฐกิจของประเทศได้ในที่สุด

■ การต่อยอด 5 อุตสาหกรรมเดิม ประกอบด้วย

- อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation Automotive)
- อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics)
- อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเชิงคุณภาพและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism)
- การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology)
- อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร (Food for the Future)

กลุ่มที่สอง เป็นอุตสาหกรรมที่มีโอกาสเกิดขึ้นในประเทศไทยได้ง่ายเพราะมีพื้นฐานที่ดีสนับสนุน โดยในอนาคตสามารถขยายตัวได้ดีไปพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีใหม่ของโลก และจะเป็นหลักของอุตสาหกรรมไทยในอนาคต

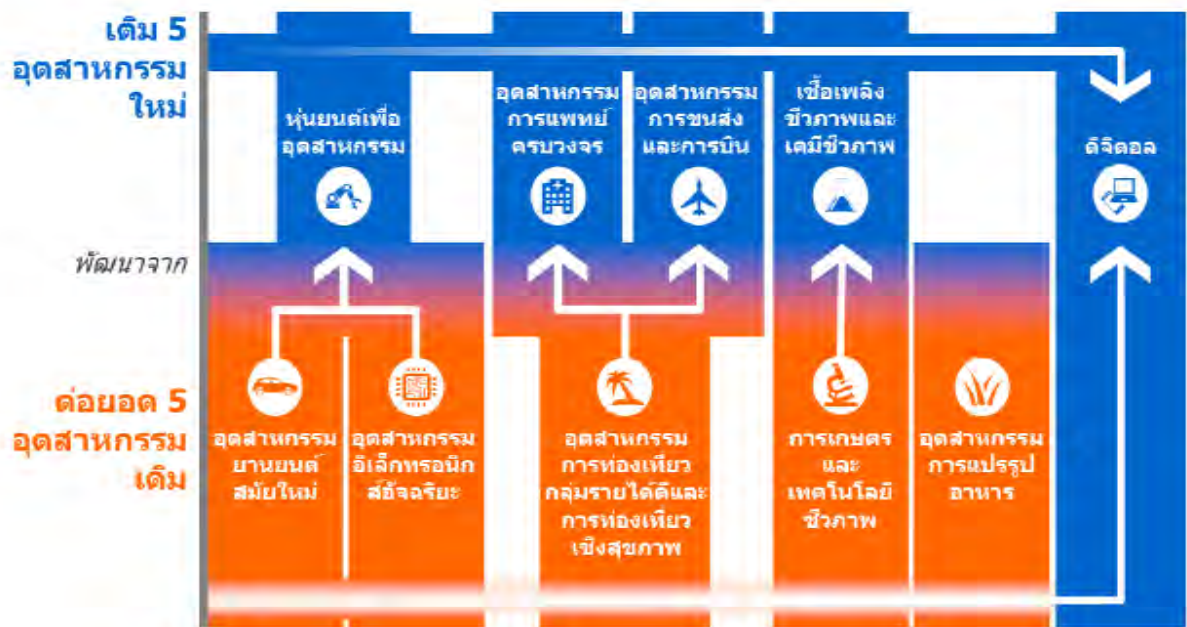
■ การเติม 5 อุตสาหกรรมอนาคต ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมใหม่ที่ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขัน และมีผู้สนใจลงทุน ประกอบด้วย

- อุตสาหกรรมหุ่นยนต์เพื่อการอุตสาหกรรม (Robotics)
- อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics)
- อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Biochemicals)
- อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital)
- อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub)

ครั้งนี้ถือเป็นครั้งแรกของนโยบายอุตสาหกรรมประเทศไทยที่มีการกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายอย่างมีนัยสำคัญ เพราะคัดเฉพาะอุตสาหกรรมที่โอกาสสูงในอนาคตเพื่อเข้าสู่กระบวนการระดมกำลังเพื่อพัฒนาอย่างเป็นระบบต่อเนื่องในระยะข้างหน้า โดยให้อุตสาหกรรมอื่น ๆ เช่น อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานสูงพัฒนาไปตามกระบวนการปกติ

การพัฒนาอย่างเป็นระบบ หมายรวมถึง การวางนโยบายครอบคลุมทุกด้าน ทั้งด้านการสร้างความต้องการ การส่งเสริมผู้ประกอบการ และการพัฒนาคนและความรู้ เพื่อที่จะให้อุตสาหกรรมสามารถพัฒนาได้ด้วยตัวเองอย่างต่อเนื่อง ต่างกับการให้สิทธิกับผู้ประกอบการดังที่เป็นมาในอดีต ที่ประเทศได้เงินลงทุนแต่ไม่สามารถได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีอย่างเหมาะสม นอกจากนั้นการพัฒนาอย่างเป็นระบบหมายถึงการลดอุปสรรคในด้านกฎระเบียบด้านอื่น ๆ ที่กฎหมายส่งเสริมการลงทุนโดยปกติไม่สามารถดำเนินการได้

แผนภาพที่ 3.4 ความเชื่อมโยงของ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย



3.4 กลไกใหม่ในการขับเคลื่อน 10 คลัสเตอร์อุตสาหกรรมเป้าหมาย

ทีมประเทศไทย : การร่วมกันทำงานของรัฐบาล-เอกชน

ทั้ง 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้มีกลไกเฉพาะมาดำเนินการ “จัดทำแผน-กำหนดผลิตภัณฑ์ที่จะส่งเสริม-กำหนดมาตรการสนับสนุน-กำหนดบริษัทเป้าหมายที่จะดึงเข้ามาลงทุน ” โดยใช้กลไกของกระทรวงต่างๆ มาทำงานร่วมกัน เช่น กระทรวงการท่องเที่ยวฯ และกระทรวง ICT ดำเนินการในส่วนของ อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเชิงคุณภาพและสุขภาพ และอุตสาหกรรมดิจิทัล มีการคณะกรรมการร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน ทั้งสภาอุตสาหกรรม สภาหอการค้า สมาคมธนาคาร และ นักธุรกิจชั้นนำของประเทศและนักวิชาการ มาร่วมกันทำงาน ในลักษณะ ทีมประเทศไทย

หลักการสำคัญที่ทุกกรมการเห็นตรงกัน คือ “เอกชนนำ-รัฐบาลสนับสนุน ” โดยจะยึดถือความต้องการของตลาดในสินค้าและบริการที่ภาคเอกชนเป็นผู้กำหนด เป็นทิศทางหลัก ทั้งนี้เพื่อให้การลงทุนและการผลิตตรงตามต้องการของตลาดมากที่สุด ไม่ให้เกิดการลงทุนที่ไม่เป็นประโยชน์และเป็นภาระของประเทศในอนาคต

แผนภาพที่ 3.5 ตัวอย่างการกำหนดมาตรการเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย

ก. อุตสาหกรรมหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ

ข. ยานยนต์อัจฉริยะ (รถยนต์ไฟฟ้า (EV))



ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

การกำหนดสิทธิประโยชน์การลงทุนเต็มรูปแบบ

การกำหนดสิทธิประโยชน์เพื่อสนับสนุนและจูงใจให้เกิดการลงทุนและการพัฒนา 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย มีลักษณะพิเศษ 3 ประการ

ประการแรก การปรับปรุง พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน

ที่ผ่านมาการให้สิทธิประโยชน์การลงทุนจะให้กับผู้ที่ลงทุนผลิตเป็นสำคัญ แต่ในครั้งนี้นี้สิทธิประโยชน์ครอบคลุมผู้ใช้-ผู้ผลิต-ผู้สนับสนุน

การให้สิทธิประโยชน์กับผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ที่รัฐบาลสนับสนุนนั้นก็เพื่อให้แน่ใจว่า ผลิตภัณฑ์นั้นมีความต้องการรองรับในจำนวนที่เพียงพอ ยกตัวอย่างเช่น การผลิตพลาสติกที่ย่อยสลายได้ (bioplastic) จะเกิดขึ้นในขนาดที่ลงทุนได้ในต้นทุนที่ถูกก็จำเป็นต้องมีการสนับสนุนให้มีการใช้พลาสติกเหล่านั้นภายในประเทศ การทำรถยนต์ไฟฟ้าซึ่งเป็นรถยนต์อนาคต จำเป็นต้องให้สนับสนุนให้ภาครัฐและภาคเอกชนใช้เป็นตัวอย่างเพื่อให้ขนาดของการผลิตขึ้นส่วน และบริการหลังการขายที่มีประสิทธิภาพ

การให้สิทธิประโยชน์กับผู้สนับสนุน โดยเฉพาะสถาบันการศึกษา สถาบันเทคโนโลยี และสถาบันมาตรฐานต่าง ๆ ก็เพื่อให้สถาบันเหล่านี้เข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการถ่ายทอดและพัฒนาเทคโนโลยี โดยได้มีการกำหนดในเรื่องนี้ ส่งเสริมการลงทุนว่า ทุกโครงการลงทุนต้องมีส่วนเชื่อมโยงกับสถาบันการศึกษา หรือ สถาบันเทคโนโลยี เพื่อให้คนไทย สามารถรับรู้และนำเทคโนโลยีเหล่านั้นไปขยายผลต่อไปในอนาคต

ประการที่สอง การจัดตั้ง “กองทุนเพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน”

เพื่อใช้สนับสนุนในการเจรจา ดึงดูดนักลงทุนที่เป็นเป้าหมายเฉพาะ เพื่อทำหน้าที่ให้เงินสนับสนุนสำหรับโครงการการลงทุนพิเศษที่เป็นที่ต้องการอย่างสูงที่สามารถทำให้อุตสาหกรรมเป้าหมายนั้น ๆ ประสบความสำเร็จ

ประการที่สาม มาตรการเสริมเพื่อสนับสนุนการลงทุน

- เพิ่มสิทธิประโยชน์พิเศษยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา
- สำหรับผู้เชี่ยวชาญอยู่ในระดับไม่เกิน 17% อัตราภาษีรายได้บุคคลธรรมดาของผู้เชี่ยวชาญชั้นนำระดับนานาชาติ และ ไม่เกิน 15% สำหรับผู้เชี่ยวชาญระดับสูง และผู้บริหารระดับสูงที่จำเป็นในโครงการลงทุน และสามารถสร้างประโยชน์ให้ประเทศ
- ให้สิทธิประโยชน์การเข้าออก และการทำงานของผู้เชี่ยวชาญและเจ้าหน้าที่ระดับสูงจากต่างประเทศ เทียบเท่าคนไทยครั้งละ 5 ปี ตลอดช่วงอายุการส่งเสริมการลงทุน
- ยกเว้นอากรขาเข้าของที่นำเข้ามาเพื่อทำการวิจัย พัฒนา หรือ ทดสอบ

3.5 อนาคตที่คาดหวัง: รัฐบาล-เอกชน-ประชาชน ร่วมทุนเพื่อสร้างประเทศ

นโยบายส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย ดังกล่าวข้างต้น เป็นการที่ “รัฐบาลจุดประกายเพื่อสร้างอนาคตให้กับประเทศ” โดยผลักดันให้ ภาครัฐบาล-เอกชน-ประชาชน มีเป้าหมายร่วมที่จะทำงานร่วมกันในอนาคต โดยรัฐบาลหวังว่าการร่วมมือในครั้งนี้จะทำให้

เศรษฐกิจไทยกลับมาอยู่ในระดับแนวหน้าของอาเซียนและเอเชีย

- เป็นศูนย์กลางที่สำคัญสำหรับที่นักลงทุนทั่วโลกให้ความสนใจมาลงทุนทั้งในภาคการผลิตและบริการสนองตอบความต้องการของ AEC จีน และอินเดีย
- สามารถนำให้ประเทศไทยกลายเป็นแกนหลักแกนหนึ่งของการพัฒนาเศรษฐกิจของอาเซียน

เศรษฐกิจไทยจะมีอัตราการพัฒนาทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมดีขึ้น

- มีอัตราขยายตัวที่สูงขึ้นกว่าปัจจุบัน
- ทำให้คนไทยมีรายได้มากขึ้นตามศักยภาพที่แท้จริงของประเทศ และมีการจ้างงานคุณภาพ รายได้สูงให้กับเยาวชนไทยในอนาคต
- สร้างโอกาสในการเป็นเจ้าของธุรกิจของคนไทยรุ่นใหม่

เศรษฐกิจไทยการลงทุนมีการกระจายตัวออกนอกกรุงเทพฯ

- ไปสู่เขตเศรษฐกิจที่มีความสามารถในการพัฒนาคลัสเตอร์ให้เต็มรูปแบบ
- ช่วยลดความแออัดของกรุงเทพฯ เพิ่มความสำคัญให้กับพื้นที่อื่น ๆ ทั่วประเทศ
- เป็นเครื่องมือหนึ่งในการสร้างความเท่าเทียมกันทางเศรษฐกิจ

แม้ว่าการเปลี่ยนแปลงและโอกาสต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นมีผลเชิงบวกมากมายต่อประเทศไทยในอนาคต ประเทศไทยยังจำเป็นต้องเร่งรัดในการเดินทางขับเคลื่อนภาคส่วนต่าง ๆ ให้สามารถตอบสนองต่อโอกาสเหล่านั้นได้อย่างทันเวลา การพัฒนาเชิงพื้นที่ในรูปแบบ “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” จึงเป็นเครื่องมือสำคัญของรัฐบาลในการเริ่มต้นจุดประกายการผลักดันการลงทุน และช่วยระดมความร่วมมือระหว่างรัฐบาลและเอกชน เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างคล่องตัว รวดเร็ว และทันสมัย การณ์ในมิติที่แตกต่างจากการดำเนินนโยบายปกติในอดีตที่มุ่งเน้นการส่งเสริมอุตสาหกรรมผ่านนโยบายแบบกว้าง และกระจัดกระจาย

ดังได้กล่าวมาข้างต้น การพัฒนาเชิงพื้นที่ในลักษณะการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทยในอดีตมีเพียงครั้งเดียว คือโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) ที่เกิดขึ้นเมื่อกว่า 35 ปีก่อน และให้ผลประโยชน์อย่างใหญ่หลวง อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยก็ไม่ได้ดำเนินการพัฒนาในเชิงพื้นที่พิเศษอีก การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จึงเป็นยุทธศาสตร์ของรัฐบาลที่จะสร้างความมั่นใจให้แก่นักลงทุนทั้งในและต่างประเทศและแสดงถึงความตั้งใจของรัฐบาลในการพลิกฟื้นการลงทุนประเทศไทยอย่างเป็นทางการ เป็นระบบและวัดผลได้ รวมทั้งสามารถสร้างผลประโยชน์ให้กับประเทศในอนาคต

4.1 ความสำเร็จของโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (ESB) ในอดีต

ความสำเร็จในอดีต

โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard: ESB) เมื่อปี พ.ศ. 2524 โดยกำหนดพื้นที่เป้าหมายในการดำเนินการระยะแรกที่ประกอบด้วย (1) บริเวณมาบตาพุด จังหวัดระยอง ซึ่งมีเป้าหมายในการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นวัตถุดิบและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง และ (2) บริเวณแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี สำหรับเป้าหมายในการพัฒนาอุตสาหกรรมเบาและอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกที่ไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อม และต่อมาในปี พ.ศ. 2539 ได้มีการศึกษาขยายพื้นที่ในการพัฒนาให้ครอบคลุม 8 จังหวัดของภาคตะวันออก

โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกถือเป็นกลไกสำคัญในการยกระดับเศรษฐกิจของภาคตะวันออกและเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา โดยเป็นตัวเร่งในการผลักดันการลงทุนให้ประเทศก้าวเข้าสู่การพัฒนาภาคอุตสาหกรรมอย่างแท้จริง ตั้งแต่อุตสาหกรรมผลิตแบบเบา เช่น อุตสาหกรรมเสื้อผ้าและสิ่งทอ จนถึงอุตสาหกรรมหนัก เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ ปิโตรเคมี ที่มีการพัฒนามากขึ้นเป็นลำดับ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ทางหลวงพิเศษ รถไฟ ท่าเรือ อ่างเก็บน้ำ ได้ถูกวางไว้ให้สอดคล้องกับความต้องการในการพัฒนาอุตสาหกรรม เมือง และชุมชน อย่างเป็นระบบ และได้รับการปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอ เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน สามารถเชื่อมโยงกับท่าเรือน้ำลึกทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ท่าเรือสีหนุวิลล์ของราชอาณาจักรกัมพูชา และท่าเรือวังเตาของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รวมทั้งเป็นที่รู้จักของนักลงทุนทั่วโลก ทำให้พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกถือได้ว่าเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศทั้งในอดีตและปัจจุบัน

ปัจจัยส่งเสริมความสำเร็จ

การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการที่ชัดเจน ซึ่งส่งผลให้การกำหนดนโยบายต่าง ๆ เป็นไปอย่างแม่นยำและตอบสนองความต้องการด้านการลงทุนได้ โดยกำหนดบริเวณพื้นที่เพื่อการพัฒนาว่าเป็นจังหวัดในบริเวณชายฝั่งภาคตะวันออกของไทย

การลงทุนในโครงสร้างสาธารณูปโภค ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลและมีการวางแผนที่สอดคล้องกับความต้องการของแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรมต่าง ๆ อย่างชัดเจน ส่งผลให้เกิดความสะดวกในการเคลื่อนย้ายแรงงานและสินค้าได้อย่างรวดเร็ว เช่น รัฐบาลสร้างท่าเรือแหลมฉบังใหม่ เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน มีการลงทุนสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot : ICD) ที่ลาดกระบัง และสร้างรถไฟรางคู่เชื่อมโยง ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรองรับการขนส่งของธุรกิจที่ใช้แรงงานสูงให้ส่งออกที่ท่าเรือแหลมฉบัง มีการลงทุนท่าเรือมาบตาพุด ระบบการขนส่งทางท่อ นิคมมาบตาพุด โรงไฟฟ้าถ่านหิน และการเชื่อมต่อทางรถไฟ เพื่อ สนับสนุนการนำก๊าซธรรมชาติขึ้นจากอ่าวไทย และกลุ่มธุรกิจเกี่ยวกับปิโตรเคมี

โครงการก่อสร้างปัจจัยพื้นฐานในแต่ละเรื่อง มีแผนงาน-แผนเงิน-แผนคน ชัดเจน โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ และมีการจัดงบประมาณผ่านหน่วยงานเหล่านั้นอย่างเพียงพอเช่น

- การท่าเรือแห่งประเทศไทย รับผิดชอบก่อสร้างและบริหารท่าเรือแหลมฉบัง
- การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย รับผิดชอบการก่อสร้างและบริหารนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและท่าเรือมาบตาพุด
- กรมชลประทานรับผิดชอบการก่อสร้างอ่างเก็บน้ำ และจัดตั้งบริษัทจัดการน้ำภาคตะวันออก (East Water) ดูแลการบริหารน้ำในพื้นที่

สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุน ที่ได้รับการออกแบบและจัดทำให้สอดคล้องกับความต้องการของอุตสาหกรรม และสนับสนุนให้มีการลงทุนและนำเข้าเทคโนโลยีการผลิตต่าง ๆ ได้อย่างต่อเนื่อง

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้สำรวจความเห็นจากนักลงทุนทั้งไทยและต่างประเทศก่อนการปรับปรุงสิทธิประโยชน์และได้มีการแก้ไขให้สอดคล้องกับความต้องการของนักลงทุน

สิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุนได้ถูกปรับใหม่ทั้งระบบตามประเภทของธุรกิจต่าง ๆ ตามความเหมาะสม ตัวอย่างเช่น สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีที่แตกต่างกัน

การแก้ไขปรับปรุงเป็นไปตามข้อมูล ข้อเท็จจริงในการคืนทุน และความง่ายของการทำธุรกิจของแต่ละอุตสาหกรรม ซึ่งถือได้ว่าประเทศไทยในขณะนั้นเป็นผู้นำในการปรับสิทธิประโยชน์ให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงทำให้นักลงทุนต่างชาติสามารถมาลงทุนในไทยได้อย่างสะดวก

การมีหน่วยงานที่รับผิดชอบและกฎหมายสนับสนุนที่ชัดเจนและเข้มแข็ง อีกทั้งได้รับความใส่ใจและการผลักดันจากนายกรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรีรวมถึงข้าราชการอย่างจริงจัง

- มีการตั้งคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายทะเลตะวันออก ให้เป็นคณะกรรมการระดับชาติ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ทำหน้าที่กำหนดนโยบายและติดตามความก้าวหน้าในทุกเรื่อง ให้ประสานสอดคล้องกัน โดยให้รายงานตรงต่อคณะรัฐมนตรี ทั้งแผนงาน-แผนเงิน-แผนคน
- มีเลขานุการของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นเลขานุการ) เป็นคณะทำงานขับเคลื่อนนโยบายและประสานหน่วยงานต่าง ๆ ให้ดำเนินการตามแผน
- มีสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นองค์กรเฉพาะเพื่อดูแลการพัฒนาในพื้นที่ โดยมีอัตราและกำลังคนที่มีความสามารถตรงกับภารกิจ และมีงบประมาณสนับสนุนอย่างเพียงพอและต่อเนื่อง

หากด้วยปัจจัยและสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่เปลี่ยนไป รวมถึงการขาดความต่อเนื่องและนโยบายที่ชัดเจนจากรัฐบาลที่ผ่านมาในอดีต ทำให้ขีดความสามารถของพื้นที่ดังกล่าวไม่ได้ถูกใช้ได้อย่างเต็มศักยภาพอย่างใดก็ดี เมื่อเปรียบเทียบกับความเป็นไปได้ในการจัดประกายการลงทุนโครงการพัฒนาขนาดใหญ่อีกครั้ง พื้นฐานที่แข็งแกร่งของโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออก ถือเป็นเขตพื้นที่เหมาะสมที่สุดในการนำร่องการพัฒนาอีกครั้งหนึ่ง

4.2 ความสำเร็จและบทเรียนจากการศึกษาเขตเศรษฐกิจพิเศษทั่วโลก

หลายประเทศในภูมิภาคได้นำกลไกของเขตเศรษฐกิจพิเศษไปใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถส่งเสริมการเติบโตของเศรษฐกิจของตนตลอดระยะเวลา 30 ปีที่ผ่านมา โดยทั่วโลกมีเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดกว่า 4,000 แห่ง และยังมีการพัฒนาเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทั้งในประเทศที่เจริญแล้วและในประเทศกำลังพัฒนา เช่น จีน มาเลเซีย ซึ่งแสดงให้เห็นว่า เขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพวิธีการหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

จากการศึกษาการดำเนินงานและผลสัมฤทธิ์ของเขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ ทั่วโลกแล้ว ได้ข้อสรุปเป็นบทเรียน 4 ประเด็นสู่ความสำเร็จ ประเทศไทยสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับการจัดตั้งและบริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษได้ดังนี้

(1) มีพื้นที่เป้าหมายชัดเจน

- มีพื้นที่ขนาดใหญ่ครอบคลุมหลายจังหวัด เพื่อให้มีความเชื่อมโยงร่วมกันทำงาน
- มีกลุ่มธุรกิจ กลุ่มอุตสาหกรรมและกิจกรรม ที่เป็นเป้าหมายอย่างชัดเจนและเฉพาะเจาะจง และสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่
- ไม่ควรกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษหลายแห่งมากเกินไป เนื่องจากจะทำให้พลังการลงทุนกระจุกตัวกระจาย

(2) มีแผนร่วมลงทุนรัฐบาลและเอกชนที่มีความชัดเจน

- เขตเศรษฐกิจเป็นการร่วมลงทุนระหว่างรัฐบาลและเอกชนที่หลอมรวมเป็นหนึ่งเดียวกัน
- เขตเศรษฐกิจเป็นการพัฒนาระยะยาวหลายปี ที่ต้องการความต่อเนื่องและความมุ่งมั่นจากผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย
- ต้องมีแผนงาน-แผนเงิน-แผนคน ที่ชัดเจน ต่อเนื่อง และติดตามได้

(3) มีสิทธิประโยชน์

- สิทธิประโยชน์ที่จูงใจตรงกับความต้องการของนักลงทุนและชัดเจน เหมาะสมกับการลงทุนระยะยาว รวมไปถึงการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐาน ถนน รถไฟ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน เขตการค้าเสรี โรงเรียน โรงพยาบาล ศูนย์วิจัยและพัฒนา และสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่อำนวยความสะดวก เหมาะสมและผ่อนปรนเพื่อดึงดูดนักลงทุนและบริษัทต่างๆ ระดับโลก
- มีระบบอำนวยความสะดวกในการติดต่อประสานงาน สิทธิประโยชน์ทางตรงต่อธุรกิจต่าง ๆ และบริการที่เป็นเลิศ

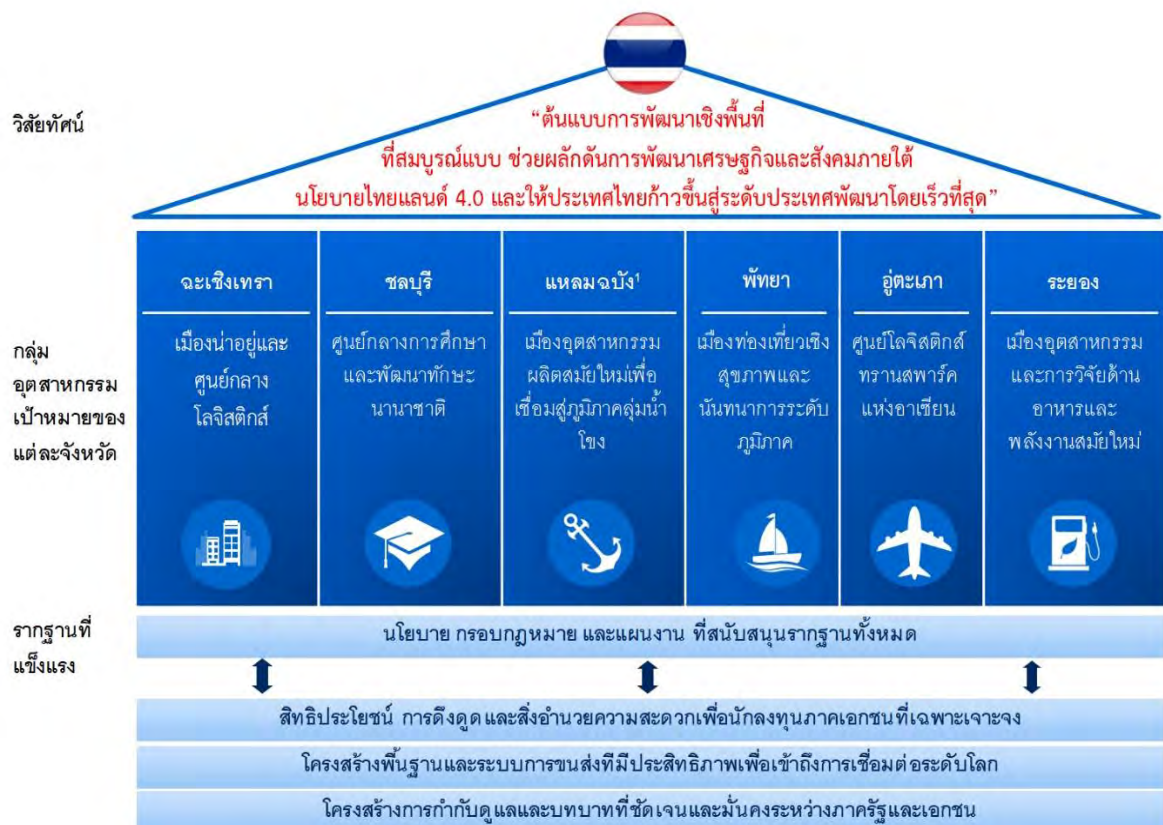
(4) มีกฎหมายและองค์รกำกับดูแลที่ชัดเจน

- มีกฎหมายพิเศษเพื่อรองรับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- การมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่องของผู้นำระดับสูงของประเทศ
- มีองค์กรรองรับการปฏิบัติงานและติดตามงาน โดยผู้เชี่ยวชาญมีอาชีพ

4.3 พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก: พร้อมที่สุดในการเป็นตัวอย่างในการพลิกฟื้นการลงทุน

จากความสำเร็จของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกในอดีต ทำให้พื้นที่นี้มีความพร้อมในการต่อยอด เพื่อเพิ่มเติมพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ เพิ่มเติมกลุ่มอุตสาหกรรมและต่อยอดความพร้อมด้านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีการกำหนดยุทธศาสตร์และรากฐานอย่างเป็นระบบ ดังแสดงในแผนภาพที่ 4.1 ซึ่งมีส่วนประกอบหลัก 3 ส่วนคือ วิสัยทัศน์ของเขตพัฒนาพิเศษ กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของแต่ละจังหวัด และรากฐานสำคัญ 4 ส่วน

แผนภาพที่ 4.1 กรอบแนวทางการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก



วิสัยทัศน์ของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เป็นต้นแบบการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สมบูรณ์แบบ
ช่วยผลักดันการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภายใต้นโยบายประเทศไทย 4.0
และทำให้ประเทศไทยก้าวสู่การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วโดยเร็วที่สุด

กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ชัดเจนของแต่ละกลุ่มจังหวัด

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ในระยะแรก การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษจะมุ่งเป้าไปที่ 3 จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยมีกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของแต่ละจังหวัด ดังนี้

ฉะเชิงเทรา เป็นเมืองที่รองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร โดยมุ่งเน้นการพัฒนาเป็นเมืองอยู่อาศัย ที่ตอบสนองความต้องการของผู้มีรายได้ระดับกลาง และรองรับการขยายหรือเคลื่อนย้ายหน่วยงานรัฐ จากในพื้นที่กรุงเทพมหานคร รวมไปถึงการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ เชื่อมโยงภาคตะวันออกกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา สปป.ลาว และจีน เนื่องจากสามารถเชื่อมต่อกับจังหวัดชายแดน เช่น สระแก้ว ได้อย่างรวดเร็ว โดยเส้นทางบก

ชลบุรี มีศักยภาพพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการศึกษาและพัฒนาทักษะนานาชาติ เพื่อรองรับความต้องการด้านแรงงานที่มีฝีมือสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมต่าง ๆ อีกทั้งยังพัฒนาเป็นเมืองพักตากอากาศ สำหรับการอยู่อาศัย เพื่อบุคลากรชาวต่างประเทศที่ทำงานในเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษ โดยมีสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น โรงเรียนนานาชาติ ศูนย์การค้านานาชาติ เป็นต้น

แหลมฉบังและศรีราชา เป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมสมัยใหม่ของอาเซียน โดยมุ่งเน้นการลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตขั้นสูง เช่น อุตสาหกรรมเทคโนโลยีด้านหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์ขั้นสูง อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ นอกจากนี้ ยังมีการลงทุนระบบโลจิสติกส์ยุคดิจิทัล เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ เพื่อยกระดับเป็นประตูสู่กลุ่มเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ที่มีการเชื่อมต่อกับประเทศจีน เวียดนาม ลาว กัมพูชา เมียนมาร์ อันจะก่อให้เกิดกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องมากมาย เช่น ธุรกิจการจัดเก็บและกระจายสินค้าสมัยใหม่ ธุรกิจเรือขนส่งสินค้าและบริหารท่าเรือ

พัทยาและอู่ตะเภา เป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาไปสู่อุตสาหกรรมที่หลากหลาย เช่น เขตพื้นที่พัทยาสามารถยกระดับเป็นผู้นำด้านการท่องเที่ยวระดับภูมิภาค ที่สามารถตอบสนองความต้องการที่กว้างขวาง ทั้งในด้านอุตสาหกรรมทางการแพทย์เชิงท่องเที่ยว (Medical tourism) อุตสาหกรรมการจัดอบรมสัมมนาและการจัดประชุมต่าง ๆ และการสร้างอุตสาหกรรมท่องเที่ยวสำหรับผู้มีรายได้สูง ในขณะที่พื้นที่อู่ตะเภา สามารถพัฒนาต่อยอดไปสู่การสร้างอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์ อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน เขตปลอดภาษีต่าง ๆ ธุรกิจต่อเรือและทำเรือ ná ลึก เป็นต้น

ระยอง เป็นจังหวัดที่มีพื้นฐานด้านอุตสาหกรรมที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมี ซึ่งสามารถพัฒนาต่อยอดทั้งในด้านการผลิตและการวิจัย ให้สอดคล้องกับกระแสอุตสาหกรรมเทคโนโลยีชีวภาพต่าง ๆ ในทศวรรษหน้า เช่น อุตสาหกรรมผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพ (Biofuel) อุตสาหกรรมพลาสติกชีวภาพ (Bioplastic) รวมไปถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมเทคโนโลยีการเกษตรและอาหารระดับสูงที่เป็นมาตรฐานสากล

4.4 รากฐานสำคัญ 4 ส่วนเพื่อความสำเร็จของเขตพัฒนาพิเศษในประเทศไทย

4 รากฐานของความสำเร็จ

รากฐานที่แข็งแกร่งถือเป็นองค์ประกอบสำคัญในความสำเร็จของเขตพัฒนาพิเศษ หากเราพิจารณาสถานะปัจจุบันในประเทศไทย จะสามารถตั้งเป้าหมายสำหรับส่วนต่าง ๆ ทั้ง 4 ตามรูปภาพที่ 4.3 ได้ดังนี้

แผนภาพที่ 4.3 4 รากฐานของความสำเร็จเพื่อให้เขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษในประเทศไทยก้าวไปสู่ความสำเร็จ



สิทธิประโยชน์ การดึงดูดและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อนักลงทุนภาคเอกชนที่เฉพาะเจาะจง

จาก การมีนโยบายและสิทธิประโยชน์ต่อนักลงทุนที่ไม่เฉพาะเจาะจง ต่อนักลงทุนกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง และต้องผ่านการดำเนินการหลายขั้นตอน

สู่ การมีสิทธิประโยชน์ต่อนักลงทุนที่เฉพาะเจาะจงกับความต้องการตามแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรมและมีการบริการผ่านระบบ “one-stop shop” เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุน

โครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพเพื่อเข้าถึงการเชื่อมต่อระดับโลก

จาก โครงสร้างพื้นฐานที่สามารถใช้การได้ดี และสามารถตอบสนอง การเชื่อมต่อและความต้องการด้านสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานได้ โดยประกอบด้วยเครือข่ายถนน ท่าเรือ สนามบิน ท่อส่งน้ำ และท่อส่งก๊าซสู่ โครงสร้างพื้นฐานแบบใหม่ โดยเน้นประสิทธิภาพและความรวดเร็ว ได้แก่ รถไฟความเร็วสูง การเชื่อมโยงทางรถไฟกับท่าเรือ และการเชื่อมโยงสนามบินกับท่าเรือ

โครงสร้างการกำกับดูแลและบทบาทที่ชัดเจนและมั่นคงระหว่างภาครัฐและเอกชน

จาก การมีโครงสร้างการบริหารที่ประกอบไปด้วยหลากหลายหน่วยงานและกระทรวง ซึ่งมีการประสานงาน การตรวจสอบ และการบริหารผลการดำเนินงานที่จำกัด

สู่ โครงสร้างการบริหารที่เป็นศูนย์กลางโดยได้รับความร่วมมือจากการปกครองส่วนท้องถิ่น และยังมี การกำกับดูแลจากหน่วยงานระดับสูง แต่มีอิสระส่วนหนึ่งในการวางกลยุทธ์และดำเนินการในเขต เศรษฐกิจการลงทุนพิเศษร่วมกับภาคเอกชน

กรอบกฎหมาย นโยบาย และแผนงาน ที่ชัดเจน

จาก การที่เขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษอยู่ภายใต้นโยบายและกรอบกฎหมายทั่วไปของประเทศ โดยไม่ได้ ปรับให้เข้ากับความต้องการเฉพาะของเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษ

สู่ กรอบกฎหมายใหม่ซึ่งมีความเฉพาะเจาะจง โดยครอบคลุมการจัดตั้งนโยบาย แผนงาน และการ บริหารผลงานของเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษ

โดยในการพัฒนารากฐานสำคัญทั้ง 4 ส่วนนี้จำเป็นต้องมีแผนการดำเนินงานที่ชัดเจนและได้รับการสนับสนุน จากรัฐบาลและภาคเอกชน ดังที่จะสามารถเห็นได้ในตัวอย่างรากฐาน 4 ส่วนสำหรับเขตเศรษฐกิจการลงทุน พิเศษพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกดังนี้

รากฐานที่ 1: สิทธิประโยชน์การดึงดูดและสิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนเอกชนที่เฉพาะเจาะจง

สิทธิประโยชน์ทางตรงต่อธุรกิจ (Hard incentives)

อุตสาหกรรมที่ได้รับการสนับสนุนว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษแต่ละแห่งต้องการให้ มีอัตราภาษีนิติบุคคลและบุคคลธรรมดาสำหรับการลงทุนที่สามารถแข่งขันกับสิทธิประโยชน์ที่ดีที่สุด ในอาเซียนได้ คือประมาณร้อยละ 15 เปรียบเทียบกับร้อยละ 17 ของสิงคโปร์

นักลงทุนต่างชาติสามารถเข้าใช้ประโยชน์ที่ดินได้สูงสุด 50 ปี และสามารถต่ออายุการเข้าใช้ประโยชน์ ได้อีกไม่เกิน 49 ปี โดยห้ามเปลี่ยนมือในระหว่างดำเนินการ เพื่อให้การลงทุนนั้นเป็นการลงทุนระยะยาว

ให้มีการอนุญาตการเข้าออกของแรงงานขั้นสูงจากต่างประเทศได้อย่างสะดวก เพื่อให้โครงการลงทุนนั้นมี ประสิทธิภาพเป็นตัวอย่างของธุรกิจในประเทศไทย

สิทธิประโยชน์ทางอ้อม (Soft incentives)

ให้มีระยะปลอดภาษีสำหรับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโดยภาคเอกชน เช่น โรงเรียน มหาวิทยาลัย โรงพยาบาล ถนน รถไฟ รถไฟความเร็วสูง และ เขตที่พักอาศัย ทั้งนี้ต้องเป็นการลงทุนที่อยู่ในระดับ มาตรฐานสากล

มีการอำนวยความสะดวกแบบ “one-stop shop” เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและช่วยอำนวยความสะดวกต่อ นักลงทุน

นอกเหนือจากนั้น “ควรสำรวจความต้องการของนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นญี่ปุ่น จีน เกาหลีใต้ สิงคโปร์ ยุโรป สหรัฐอเมริกา สำหรับการลงทุนแต่ละโครงการที่สำคัญโดยละเอียด” เพื่อให้ได้ สิทธิประโยชน์ที่ตรงกับความต้องการและได้โครงการที่สามารถปรับเปลี่ยนความสามารถในการแข่งขันของภาค การผลิตไทย

รากฐานที่ 2: โครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพเพื่อเข้าถึงการเชื่อมต่อระดับโลก

เขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก มีแผนการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานในบริเวณนั้นให้เป็นโครงสร้างพื้นฐานแบบใหม่ที่มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพและความรวดเร็วของการขนส่งสำหรับทั้งผู้โดยสารและสินค้า โดยมีแผนการพัฒนาดังนี้

การพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางราง เนื่องจากในอนาคตจะมีการขยายตัวของรถไฟความเร็วปานกลางสายไทย-จีน (ขนาดรางมาตรฐาน 1.435 เมตร) ความเร็วอย่างน้อย 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ระหว่างคุนหมิง-มาบตาพุด ซึ่งในระยะแรกจะเป็นการขนส่งสินค้ามาเข้ากระบวนการผลิตที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของไทย จำเป็นต้องเร่งให้มีการลงทุนปรับปรุงและบริหารทางรถไฟขนส่งสินค้าให้มีความเร็ว 100-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีความตรงต่อเวลา การลงทุนเพิ่มประสิทธิภาพนี้รวมถึง

- การบริหารสถานีรถไฟและพื้นที่ข้างเคียง
- การจัดพื้นที่เพิ่มเติมเพื่อขยายสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot : ICD) จากที่ ICD ลาดกระบังได้มีการใช้งานเต็มพื้นที่แล้ว
- การเชื่อมโยงเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด สนามบินอู่ตะเภา รวมทั้งนิคมอุตสาหกรรมสำคัญๆ เพื่อให้การขนส่งทางรางเป็นรากฐานของโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรมอย่างแท้จริง และใช้ถนนสำหรับการขนส่งผู้โดยสารโดยรถโดยสารและรถส่วนบุคคล

การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด โดยเร่งรัดการลงทุนในท่าเรือตามแผนที่มียอยู่แล้ว

ท่าเรือแหลมฉบัง : การลงทุนขยายท่าเรือที่เชื่อมโยงกับทางรถไฟ และการเปิดใช้ท่าที่สัมปทานกับบริษัทฮัทชินสัน (Hutchinson)

ท่าเรือมาบตาพุด : การเปิดท่าสินค้าทั่วไปบริเวณหน้าที่เหลืออยู่ประมาณ 1 กิโลเมตร และลงทุนการขนส่งทางท่อระยะที่ 3

ทั้งนี้เพื่อขยายการให้บริการที่รวดเร็ว รองรับธุรกิจอุตสาหกรรมใหม่ และเข้าเชื่อมโยงกับรถไฟรางคู่และรถไฟความเร็วสูงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ให้เป็นสนามบินพาณิชย์และศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าทางอากาศ ที่รวดเร็วและสามารถเข้าถึงตลาดได้ทั่วโลก ทั้งนี้ในเขตสนามบิน พื้นที่ของราชพัสดุจะสามารถนำมาใช้ประโยชน์ทางธุรกิจที่สำคัญ คือ

การขนส่งผู้โดยสารในฐานะสนามบินนานาชาติแห่งที่ 3 ของประเทศไทย รวมทั้งการลงทุนและบริหารอาคารที่พักผู้โดยสารรวม

อุตสาหกรรมเชื่อมโยงกับการบินพาณิชย์ เช่น เขตสินค้าปลอดภาษี โรงแรม และบริการการขนส่ง

อุตสาหกรรมเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศ เช่น เขตอุตสาหกรรมปลอดภาษีในบริเวณสนามบินคลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center)

อุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับการบิน เช่น ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน และเขตปลอดภาษีสำหรับขึ้นส่วนและอุปกรณ์การบิน

การสร้างและบริหารรถไฟความเร็วสูงความเร็ว 250 กม.ต่อชม. เพื่อเป็นกระดูกสันหลังในการกระจายคน ออกนอกพื้นที่กรุงเทพฯสู่เมืองใหม่ในเขตพัฒนาพิเศษชายภาคตะวันออก 6 จังหวัด ได้แก่ สมุทรปราการ ฉะเชิงเระรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด รวมถึงการบริหารสถานีและพื้นที่ข้างเคียงในเชิงพาณิชย์ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและประชากร

รากฐานที่ 3: โครงสร้างการกำกับดูแลและบทบาทที่ชัดเจนและมั่นคงระหว่างภาครัฐและเอกชน

การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ต้องได้รับความร่วมมือจากพันธมิตรที่เหมาะสมจากทั้งในและ ต่างประเทศ ซึ่งประกอบไปด้วย

นักลงทุนที่เป็นที่รู้จักในระดับโลก เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจให้นักลงทุนกลุ่มอื่น ๆ รวมถึงการกระตุ้นการ พัฒนาอสังหาริมทรัพย์และธุรกิจพาณิชย์

ผู้ให้บริการสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเชื่อมต่อเขตพัฒนาพิเศษกับภูมิภาคอื่น ๆ ผ่านทาง ระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

ผู้ประกอบการพัฒนาและบริหารอสังหาริมทรัพย์ เพื่อพัฒนาและบริหารเมืองยุคใหม่และที่อยู่อาศัยชั้นกลาง ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ และบริษัทบริหารนิคมอุตสาหกรรมและการลงทุนจากต่างชาติ เพื่อสร้าง เครือข่ายนักลงทุนและอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนรายใหม่

การสนับสนุนจากภาครัฐในด้านนโยบาย และกรอบกฎหมาย เพื่อสร้างสภาวะการลงทุนที่มั่นคง โปร่งใส และมีสิทธิประโยชน์ที่จูงใจผู้ลงทุน

ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีองค์กรส่วนกลางทำหน้าที่กำกับดูแล โดยได้รับความร่วมมือจากการ ปกครองส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น และยังมีภารกิจจากหน่วยงานระดับสูง แต่มีอิสระส่วนหนึ่งในการ วางกลยุทธ์และดำเนินการในเขตพัฒนาพิเศษร่วมกับภาคเอกชน เพื่อให้มีอำนาจในการวางแผนและออกแบบ การดำเนินการให้มีประสิทธิภาพสูงสุดในการดึงดูดและอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุน ทั้งนี้ โครงสร้างองค์กร กำกับดูแลและการบริหารโครงการในเขตพัฒนาพิเศษ มีตัวอย่างตามที่ได้เห็นได้จากแผนภาพที่ 4 ดังนี้

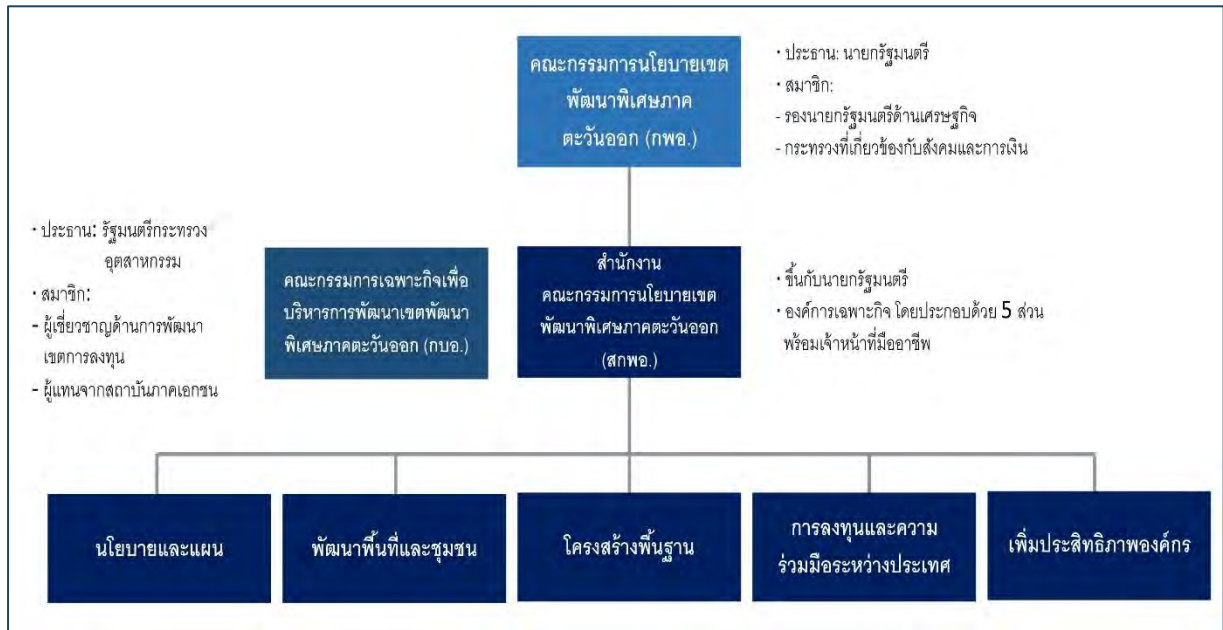
คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยมี นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน มีกรรมการ ประกอบด้วย รองนายกรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ รัฐมนตรีเศรษฐกิจและสังคมที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อบริหารการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยมีรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธาน มีกรรมการประกอบด้วย ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ และผู้แทนจากสถาบันภาคเอกชน

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จัดตั้งภายในสำนักนายกรัฐมนตรี ประกอบด้วยเลขาธิการ และเจ้าหน้าที่บริหารโครงการ และให้เลขาธิการเป็นกรรมการและเลขานุการ ของคณะกรรมการนโยบาย

โครงสร้างการบริหารภายในสำนักงาน ประกอบด้วย 5 สายงานหลัก คือ (1) ด้านนโยบายและแผน (2) ด้านพัฒนาพื้นที่และชุมชน (3) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (4) ด้านการลงทุนและความร่วมมือระหว่าง ประเทศ และ (5) ด้านการเพิ่มประสิทธิภาพองค์กร

แผนภาพที่ 4.4: โครงสร้างระบบบริหารจัดการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก



รากฐานที่ 4: นโยบาย กรอบกฎหมาย และแผนงาน ที่ชัดเจน

การจัดตั้งและพัฒนารากฐานสำคัญ 3 ด้านที่กล่าวมา มีกฎหมายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก กำกับดูแล

กฎหมายว่าด้วยเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งรัฐบาลได้ออกกฎหมายเฉพาะให้กับเขตพัฒนาพิเศษ โดยจะกำหนดการดำเนินการใน 4 ด้านในรายละเอียด คือ (1) พื้นที่ของเขตเศรษฐกิจพัฒนาพิเศษ (2) แผนร่วมลงทุนระหว่างรัฐบาลและเอกชน (3) สิทธิประโยชน์การลงทุน (4) โครงสร้างขององค์กรกำกับดูแล และหน่วยงานที่รับผิดชอบ

4.5 การดำเนินงานของรัฐบาลในการเตรียมการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกดำเนินการโดยต่อยอดจากความสำเร็จที่มาจากโครงสร้างพื้นฐานและฐานอุตสาหกรรมที่มีอยู่ในพื้นที่จากการดำเนินโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกที่ได้ดำเนินการเมื่อกว่า 32 ปีก่อน โดยมีแนวทางในการดำเนินการที่ครอบคลุมการส่งเสริมการลงทุน โดยทั้งภาครัฐและภาคเอกชนในโครงสร้างพื้นฐานหลักที่มีความทันสมัย การยกระดับอุตสาหกรรมที่มีอยู่เดิม และการสร้างอุตสาหกรรมใหม่ที่มีความสามารถในการแข่งขัน ยิ่งไปกว่านั้น นโยบายระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกยังมีวัตถุประสงค์ในการสร้างเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางและประตูเศรษฐกิจสู่พื้นที่ต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียที่มีความสำคัญ โดยมีการดำเนินงานเตรียมการที่สำคัญ ดังนี้

- วันที่ 20 เมษายน 2559 คณะกรรมการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (คพท.) มีมติเห็นชอบแนวทางการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยให้ใช้ชื่อว่า “ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)” โดย**คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559** เห็นชอบในหลักการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) และมอบหมายรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม กองทัพเรือ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาจัดทำแผนการดำเนินโครงการและงบประมาณค่าใช้จ่ายในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 – 2561

เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ได้มอบหมายให้ สศช. ประสานและบูรณาการข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกนอกเสนอคณะรัฐมนตรี และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2560 เห็นชอบในหลักการของร่างแผนฯ พร้อมทั้งอนุมัติงบประมาณปี 2560 จำนวน 6,992.67 ล้านบาท

- **หัวหน้าคณะกรรมการความสงบแห่งชาติ ได้มีคำสั่งที่ 2/2560 เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก** เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2560 กำหนดมาตรการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกก่อนการบังคับใช้ของร่างพระราชบัญญัติพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. เพื่อให้การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว โดยแต่งตั้ง (1) คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (คณะกรรมการนโยบาย) โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน (2) คณะกรรมการบริหารการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กรศ.) โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธาน และ (3) สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกรศ.) เป็นหน่วยงานภายในกระทรวงอุตสาหกรรม ทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการสนับสนุนการดำเนินงานของคณะกรรมการนโยบาย และคณะกรรมการ กรศ.
- **คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก** มีมติในการประชุม ครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2560 เรื่องการจัดทำแผนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยเห็นชอบกรอบแผนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และให้ดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้เสร็จ

กรอบแผนการพัฒนาฯ ประกอบด้วย 8 แผนงานย่อย และให้เพิ่มแผนการพัฒนานวัตกรรมและดิจิทัลในแผนพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษด้วย และในการประชุมครั้งที่ 2/2560 วันที่ 6 กรกฎาคม 2560 ประธานคณะกรรมการนโยบาย ได้มอบหมายกระทรวงมหาดไทยและกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นหน่วยงานหลัก ในการจัดทำแผนพัฒนาการเกษตรในพื้นที่ EEC มอบหมายกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความมั่นใจเรื่องสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ EEC

ในการนี้ คณะกรรมการบริหารการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กรศ.) ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการขึ้น 10 ชุด โดยมี สกพอ. เป็นเลขานุการร่วม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยคณะอนุกรรมการ 4 ชุด ได้เสนอแผนปฏิบัติการต่อคณะกรรมการนโยบาย พิจารณา เห็นชอบแล้ว 3 แผน และรับทราบ 1 แผน ดังนี้

- | | |
|--|-----------------------------|
| (1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค | (เห็นชอบ - ครั้งที่ 1/2561) |
| (2) การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ | (เห็นชอบ - ครั้งที่ 1/2561) |
| (3) การพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี | (เห็นชอบ - ครั้งที่ 3/2560) |
| (4) การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ | (รับทราบ - ครั้งที่ 1/2561) |

พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2561 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2561 มีผลทำให้สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กรศ.) เปลี่ยนชื่อเป็นสำนักงานนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) และ มาตรา 29 กำหนดให้ สกพอ. “...จัดทำนโยบายและแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาพรวม แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค แผนการดำเนินงาน และแผนการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร ...” พร้อมทั้ง

กำหนดหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งรับผิดชอบการดำเนินการ เสนอต่อคณะกรรมการนโยบายเพื่อความเห็นชอบ และเมื่อคณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบแล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานดังกล่าว ในการดำเนินการ เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายจะกำหนดเป็นอย่างอื่น

4.6 ผลการดำเนินงานที่สำคัญในปี พ.ศ. 2560-2561 ตามแนวทางการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

สำหรับโครงการสำคัญระยะเร่งด่วน ที่มีผลการดำเนินงานที่สำคัญใน 1 ปี (พ.ศ. 2560-2561) ได้แก่

- โครงการสำคัญที่เป็นการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา (PPP EEC Track)
- เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อผลักดันการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ
- โครงการพัฒนาบุคลากรอาชีพ เพื่อพัฒนารูปแบบการเรียนการสอนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ให้สามารถผลิตบุคลากรตามความต้องการได้อย่างเพียงพอ

4.6.1 โครงการสำคัญที่ได้ประกาศเป็นโครงการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา (PPP EEC Track)

โครงการสำคัญ (EEC Project List) มีทั้งหมด 6 โครงการ โดยแต่ละโครงการมีแผนงานและมีความคืบหน้าของการดำเนินการ ดังนี้

แผนภาพที่ 4.5 แผนงานของโครงการสำคัญ (EEC Project List Master Timeline)



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาค

(1) โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

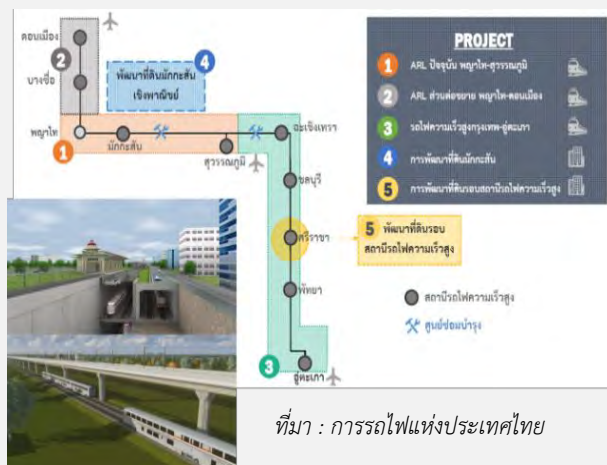
รถไฟฟ้าความเร็วสูงจะเชื่อมต่อท่าอากาศยานดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา แบบไร้รอยต่อเพื่ออำนวยความสะดวกและร่นระยะเวลาการเดินทาง จากกรุงเทพฯ ถึง สนามบินอู่ตะเภา จะใช้เวลาในการเดินทางเพียง 45 นาที คล้ายกับ โตเกียวและโยโกฮาม่า ในประเทศญี่ปุ่น

การดำเนินงานที่ผ่านมา : การรถไฟแห่งประเทศไทย ในฐานะของหน่วยงานเจ้าของโครงการ ได้ประกาศข้อกำหนดและขอบเขตงาน (TOR) พร้อมประกาศเชิญชวนเอกชนได้ในวันที่ 30 พฤษภาคม 2561 และคาดว่าจะลงนามในสัญญาภายในกันยายน 2561 และเปิดดำเนินการในปี 2566

“โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน”

แนวเส้นทางโครงการเริ่มจากสนามบินดอนเมืองผ่านสถานีกลางบางซื่อ มีกะสาน ลาดกระบัง สุวรรณภูมิ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี พัทยา และสิ้นสุดที่บริเวณใต้อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 ของสนามบินอู่ตะเภา ประกอบด้วย 10 สถานี ระยะทางรวม 220 กิโลเมตร โดยช่วงพญาไทถึงสุวรรณภูมิจะใช้โครงสร้างทางวิ่งของรถไฟฟ้ามหานครดั้งเดิม ความเร็วสูงสุด 160 กม./ชม. ในเขตเมือง และ 250 กม./ชม. ในช่วงนอกเมืองมีรถไฟให้บริการหลายรูปแบบโดยรูปแบบที่ใช้ระยะเวลาเดินทางน้อยสุดสามารถเชื่อมต่อทั้งสามสนามบินได้ภายใน 1 ชั่วโมง รองรับผู้โดยสารได้กว่า 147,000 คน/วัน

ทั้งนี้ พื้นที่โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ตั้งแต่สนามบินดอนเมือง ถึงสุดเขตกรุงเทพฯ และรวมถึงสถานีสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นพื้นที่ภายนอกระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นพื้นที่ “ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” โดยให้พื้นที่ตลอดแนวโครงการฯ ตั้งแต่สนามบินดอนเมืองถึงสนามบินอู่ตะเภา รวม 7,583 ไร่ เป็น “เขตส่งเสริม”



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

(2) โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก (Airport City)

เป็นโครงการพัฒนาเพื่อยกระดับสนามบินอู่ตะเภาขึ้นเป็นสนามบินหลักของพื้นที่ EEC และเป็นสนามบินหลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพฯ ครอบคลุมพื้นที่ 6,500 ไร่ ภายในเขตสนามบินอู่ตะเภาเดิม (ประกาศเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ) ประกอบไปด้วย 6 กิจกรรมใหม่ ได้แก่

- อาคารผู้โดยสารแห่งที่ 3
- ศูนย์การค้าและธุรกิจ
- เขตการค้าเสรีเพื่ออุตสาหกรรมการบิน
- อาคารคลังสินค้าและโลจิสติกส์
- ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน
- ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรการบิน

การดำเนินงานที่ผ่านมา : กองทัพอากาศ ในฐานะของหน่วยงานเจ้าของโครงการได้จัดจ้างที่ปรึกษา 2 สัญญา ได้แก่ 1) การจัดทำแผนแม่บทท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา (Master Plan) และ 2) การว่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเป็นไปได้และการวิเคราะห์โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก (FS & PPP) ซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษาและจัดทำรายงาน

คาดว่าจะประกาศ TOR พร้อมประกาศเชิญชวนเอกชนในเดือนสิงหาคม 2561 และพร้อมลงนามในสัญญาภายในเดือนพฤศจิกายน 2561 โดยจะก่อสร้างแล้วเสร็จและทยอยเปิดดำเนินงานในกิจกรรมต่างๆ ตั้งแต่ ปี 2564 เป็นต้นไป และเปิดให้บริการอาคารผู้โดยสารแห่งที่ 3 สามารถรองรับผู้โดยสารในระยะแรกได้ 15 ล้านคน/ปี อย่างเต็มรูปแบบได้ในปี 2566

“โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก (Airport City)”

กองทัพเรือโดยการท่าอากาศยานอู่ตะเภา ในปี พ.ศ. 2558 ได้ให้บริการผู้โดยสารเชิงพาณิชย์จำนวน 711,984 คน ในระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. 2560-2561 ดำเนินการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 (Terminal) ซึ่งจะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นอีก 3 ล้านคนต่อปี (ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2560) และเมื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารจัดการผู้โดยสารจะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ถึง 5 ล้านคนต่อปี โดยจะมีการเชื่อมต่อระบบทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (ช่วงพัทยา - มาบตาพุด) และรถไฟท่องเที่ยว (สถานีอู่ตะเภา) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวไปยังเมืองพัทยา

ในระยะกลาง ปี พ.ศ. 2562-2564 จะยกระดับสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นศูนย์กลางการบิน และอุตสาหกรรมอากาศยาน มุ่งเน้นไปที่การส่งเสริมการขยายตัวของเที่ยวบินและผู้โดยสารให้ได้ตามเป้าหมายคือ 15 ล้านคน ภายใน 5 ปี เพื่อให้สนามบินอู่ตะเภายกระดับเป็นสนามบินหลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพฯ และเป็นสนามบินหลักของพื้นที่ EEC รวมถึง การพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถของสนามบินผ่าน 6 กิจกรรมใหม่



ที่มา : สกพอ.

ในระยะถัดไป ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2565 ส่งเสริมให้ปริมาณผู้โดยสารเติบโตจาก 5 ล้านคน เป็น 60 ล้านคนในปี 2576 โดยใช้ระบบรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินได้ภายใน 1 ชั่วโมงที่ก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2565 และวางกรอบการพัฒนาภายใต้แนวคิด Aerotropolis มุ่งเน้นไปที่วางผังการพัฒนา และการใช้พื้นที่โดยรอบสนามบิน และพื้นที่ต่อเนื่องในรัศมี 20-50 กิโลเมตร ให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับปริมาณกิจกรรม จำนวนคนและมูลค่าทางเศรษฐกิจ

(3) โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา

โครงการความร่วมมือระหว่างการบินไทย และ Airbus ออกแบบเป็นโรงซ่อมอัจฉริยะที่นำเทคโนโลยี อาทิเช่น Big Data Drone 3D Printing และ 3D Scan มาใช้ในการติดตาม ตรวจสอบและซ่อมบำรุงอากาศยานที่เข้ามารับบริการซึ่งมุ่งเน้นไปที่อากาศยานยุคใหม่ที่ลำตัวใช้วัสดุผสมผสาน (Composite Material) ในการผลิต จะใช้พื้นที่ 200 ไร่ ดำเนินงานภายในพื้นที่ 6,500 ไร่ ของสนามบินอู่ตะเภา

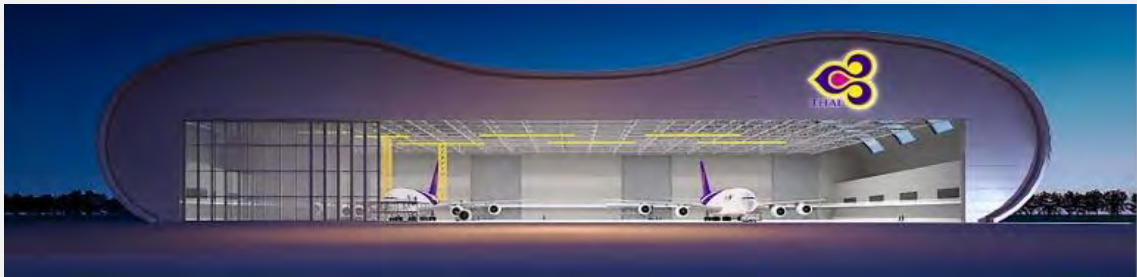
ประเทศไทยมีเป้าหมายต้องการเป็นศูนย์กลางของการซ่อมบำรุงอากาศยานของอาเซียน (ASEAN MRO Hub) และรัฐบาลต้องการผลักดันให้โครงการศูนย์ซ่อมอากาศยานอู่ตะเภา ระยะที่ 1 เป็นโครงการนำร่องในสนามบินอู่ตะเภา โดยจะใช้พื้นที่ 200 ไร่ ดำเนินงานภายในพื้นที่ 6,500 ไร่ ของสนามบินอู่ตะเภา

การดำเนินงานที่ผ่านมา : การบินไทย ในฐานะของหน่วยงานเจ้าของโครงการ ประกาศ TOR พร้อมประกาศเชิญชวนเอกชนในเดือนมิถุนายน 2561 และคาดว่าจะลงนามในสัญญาภายในเดือนกันยายน 2561 โดยเปิดดำเนินการในปี 2564

“โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา”

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบนิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย โดยได้เสนอให้ใช้พื้นที่บริเวณท่าอากาศยานอุตะเถาเพื่อพัฒนาโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน กิจกรรมผลิตและซ่อมชิ้นส่วนอากาศยาน และศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน แบ่งการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ ซึ่งจะสร้างการจ้างงานเพิ่มเติมอีกกว่า 7,000 ตำแหน่ง และสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจตลอดระยะเวลาโครงการ 30 ปี จำนวน 50,013 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นผลประโยชน์จากกิจกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยาน 38,075 ล้านบาท และกิจกรรมผลิตและซ่อมบำรุงชิ้นส่วนอากาศยาน 11,938 ล้านบาท ประหยัดเงินตราต่างประเทศจากการส่งอากาศยานไปซ่อมบำรุงในต่างประเทศประมาณปีละ 6,500 ล้านบาท

ระยะแรก (ปี พ.ศ. 2560-2561) บริษัท การบินไทยจำกัด (มหาชน) อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมและแนวทางการร่วมลงทุนกับภาคเอกชนในการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน บนพื้นที่ประมาณ 200 ไร่ เพื่อรองรับกิจกรรม (1) ซ่อมใหญ่อากาศยาน (Heavy Maintenance) และ (2) ซ่อมบำรุงระดับลานจอด (Line Maintenance) โดยมีกลุ่มเป้าหมายเป็นอากาศยานรุ่นใหม่ (New Generation) ซึ่งจะสามารถรองรับกิจกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานได้ถึงปีละ 180 ครั้ง (Event) สำหรับพื้นที่สงวนที่เตรียมไว้รองรับกิจกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานอีกประมาณ 300 ไร่ จะทยอยแบ่งออกให้ภาคเอกชนที่มีศักยภาพร่วมลงทุนตามลำดับ ซึ่งปัจจุบันมีเอกชนแสดงความสนใจลงทุนในกิจกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน ทั้งในส่วนของผู้ให้บริการซ่อมบำรุงแบบอิสระ (Independent MRO) และสายการบิน



(4) โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3

เพื่อรองรับการนำเข้าวัตถุดิบในการผลิตพลังงาน และการขยายตัวของอุตสาหกรรมปิโตรเคมีขั้นสูง พื้นที่ก่อสร้างท่าเรือประมาณ 1,000 ไร่ รองรับขนส่งสินค้าเหลวและก๊าซได้เพิ่มเติมอีก 20 ล้านตัน/ปี

การดำเนินงานที่ผ่านมา : การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ในฐานะของหน่วยงานเจ้าของโครงการ ได้จัดจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ รวมทั้งอยู่ในระหว่างการจัดทำร่างกำหนดขอบเขตงาน (TOR) และนำเสนอคณะกรรมการบริหารของ กนอ. เพื่อสรุปรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม โดยคาดว่าจะประกาศเชิญชวนเอกชนในเดือนสิงหาคม 2561 และพร้อมลงนามในสัญญาภายใน ธันวาคม 2561 โดยพร้อมเปิดดำเนินการในปี 2567

“โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3”

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นผู้รับผิดชอบการพัฒนาโครงการนิคมอุตสาหกรรมและชุมชนใหม่มาบตาพุด โดยได้



ดำเนินการระยะที่ 1 แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2535 และ ระยะที่ 2 ในปี 2542 โดยในส่วนของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดได้มีการพัฒนาแล้วรวม 2 ระยะ เนื่องจากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศไทยมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 เพื่อรองรับการเติบโตของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยโครงการตั้งอยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมืองจังหวัดระยอง มีเนื้อที่ 1,000 ไร่ โดยแบ่งเป็นพื้นที่หน้าท่า 550 ไร่ มีความยาวพื้นที่หน้าท่า 2,200 เมตร พื้นที่หลังท่า 450 ไร่ โดยมีองค์ประกอบหลักของโครงการประกอบด้วย ท่าเรือของเหลว ท่าเรือก๊าซ ท่าเรือบริการ พื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมด้านพลังงาน บ่อเก็บกักตะกอนดิน และเขื่อนกันคลื่น

(5) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

โครงการนี้เพื่อรองรับสินค้าส่งออกและนำเข้าที่จะเพิ่มมากขึ้นจากอุตสาหกรรมเป้าหมาย และจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมจากภายนอกพื้นที่ที่มีความจำเป็นต้องใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นพื้นที่นำเข้า-ส่งออกสินค้า โดยระยะที่ 3 นี้ อยู่บริเวณด้านทิศใต้ของท่าเรือปัจจุบัน ขนาดพื้นที่ 1,600 ไร่ รองรับตู้สินค้าเพิ่มเติมได้อีก 7 ล้านตู้/ปี และรองรับการส่งออกรถยนต์ได้เพิ่มขึ้นอีก 1 ล้านคัน/ปี ซึ่งจะทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือมากติดอันดับ 1 ใน 10 ของโลก

การดำเนินงานที่ผ่านมา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย ในฐานะของหน่วยงานเจ้าของโครงการ ได้จัดจ้างที่ปรึกษา อยู่ในระหว่างจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ และจัดทำร่าง TOR โดยคาดว่าจะประกาศเชิญชวนเอกชนในเดือนสิงหาคม 2561 และพร้อมลงนามในสัญญาภายในธันวาคม 2561 โดยเปิดดำเนินการในปี 2568

“โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3”

ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณสินค้าคอนเทนเนอร์ผ่านท่า 6.779 ล้านทีอียู/ปี (ระยะที่ 1 จำนวน 4.375 ล้านตู้ และระยะที่ 2 จำนวน 2.404 ล้านตู้) มีขีดความสามารถรองรับสูงสุดได้ถึง 11.1 ล้านทีอียู/ปี ซึ่งคาดว่าหากท่าเรือแหลมฉบังมีอัตราการเติบโตต่อปีที่ร้อยละ 5 จะมีปริมาณตู้สินค้าเกิดขีดความสามารถของท่าเรือในปี พ.ศ. 2568 เนื่องจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่จะต้องใช้ระยะเวลาดังแต่ขั้นตอนการวางแผน ศึกษาออกแบบก่อสร้าง ไปจนถึงเปิดให้บริการ กว่า 10 ปี จึงมีความจำเป็น

ที่จะต้องเร่งการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

ทั้งนี้ ท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3 มีพื้นที่รวม 1,600 ไร่ ความลึกแอ่งน้ำ -18 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง สามารถรองรับเรือระวางขนับน้ำหนักไม่เกิน 100,000 เดทเวทตัน ประกอบด้วย

- (1) ท่าเรือขนส่งรถยนต์ (Ro/Ro) 1 ท่า
- (2) ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า 1 ท่า
- (3) ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 7 ท่า ซึ่งจะเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังเพื่อรองรับตู้สินค้าไม่ต่ำกว่า 7 ล้านทีอียู/ปี และรองรับรถยนต์ได้ 1 ล้านคัน/ปี



(6) โครงการเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (EECd)

โครงการตั้งอยู่บริเวณอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ขนาดพื้นที่ 709 ไร่ เพื่อขยายและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลรองรับการเป็น Data Hub ของอาเซียน ขณะนี้กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมอยู่ระหว่างการปรับปรุงพื้นที่และอาคารเดิม จะแล้วเสร็จมีนาคม 2561

การดำเนินงานที่ผ่านมา : บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) ในฐานะของหน่วยงานเจ้าของโครงการ อยู่ระหว่างการดำเนินงาน ดังนี้

- จัดเตรียมพื้นที่ให้พร้อมใช้งาน ดำเนินงานเรื่องโฉนดและผังระวางที่ดิน และการเตรียมความพร้อมเพื่อจัดทำรังวัดพื้นที่โดยละเอียด ภายในเดือนมิถุนายน 2561
- จัดเตรียมแต่งตั้งคณะทำงานและคณะกรรมการคัดเลือกตามประกาศที่เกี่ยวข้อง
- ปรับปรุงแผนงานหลัก (Timeline) และระยะเวลาการดำเนินงานโครงการให้สอดคล้องกับขั้นตอนของ EEC Track

คาดว่าจะประกาศเชิญชวนเอกชน ในเดือนตุลาคม 2561 ได้ที่ปรึกษาภายในเดือนมกราคม 2562 และจะเปิดดำเนินการได้ในปี 2565

“โครงการเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (EECd)”

โครงข่ายโทรคมนาคมของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ควรเป็นรูปแบบโครงข่ายแบบวงแหวน (Ring Topology) ตามแนวเส้นทางโครงข่ายเส้นใยนำแสง (Fiber Network) ที่มีการใช้งานและลงทุนเพิ่มเติมในโครงการภาครัฐ (Digital Asean Hub) ซึ่งเป็นโครงข่าย MPLS (Multiprotocol Label Switching) ขนาด 10 Gbps และสามารถขยายขนาดเพิ่มได้ไม่น้อยกว่า 100 Gbps เชื่อมโยงพื้นที่หลัก คือ สนามบินอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดในพื้นที่ EEC และเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจดิจิทัล (EECd) โดยมี EECd เป็นศูนย์กลางด้านโครงข่ายในการให้บริการโทรคมนาคมพื้นฐาน อาทิเช่น บริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงทั้งใน (NIX) และภายนอกประเทศ (THIX) บริการศูนย์ข้อมูล (Data Center) บริการ Cloud และบริการเฝ้าระวังภัยคุกคามระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อรองรับการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย และสามารถขยายและรองรับการให้บริการในปัจจุบันและอนาคต

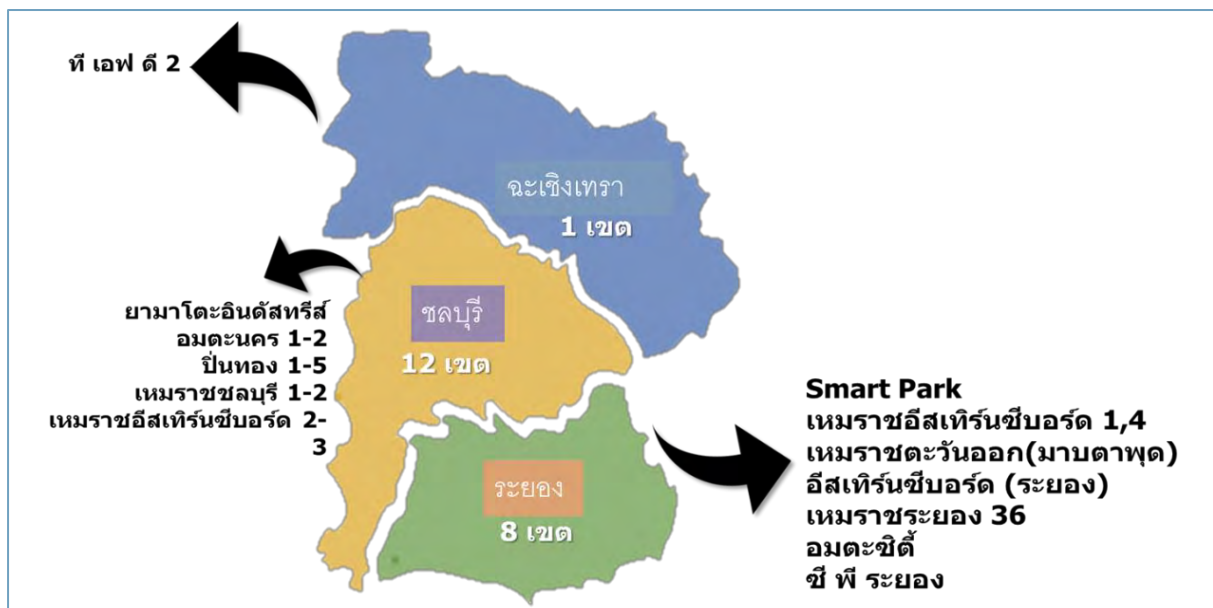


4.6.2 เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วย 2 ประเภท ตามวัตถุประสงค์ ได้แก่ (1) เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ และ (2) เขตส่งเสริมเพื่อกิจการพิเศษ โดยเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วในปี พ.ศ. 2560-2561 ใช้พื้นที่นิคมอุตสาหกรรมที่มีอยู่เดิม เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเท่านั้น ทั้งนี้ ความสำเร็จของการดำเนินการของเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ มีดังนี้

(1) เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมาย 21 เขต (ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วทั้งหมด)

แผนภาพที่ 4.6 เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ 21 เขต



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก; ประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 1/2561 วันที่ 4 มิถุนายน 2561

ปี 2560 ประกาศเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมาย 2 แห่ง ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรม Smart Park จังหวัดระยอง และนิคมอุตสาหกรรมเหมราช อีสเทิร์นซีบอร์ด 4 จังหวัดระยอง พื้นที่ประกาศเขตรวม 3,366 ไร่ โดยเป็นพื้นที่ลงทุน 2,300 ไร่ วงเงินลงทุน 2.1 แสนล้านบาท เป็นเขตส่งเสริมเพื่อกิจการอุตสาหกรรมรองรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย

ปี 2561 ประกาศเขตส่งเสริมนิคมอุตสาหกรรมเป้าหมายอีก 19 แห่ง ทำให้พื้นที่ใหม่รองรับอุตสาหกรรมเป้าหมายอีก 26,205 ไร่ และประมาณว่าจะรองรับการลงทุนได้กว่า 1.1 ล้านล้านบาท ภายใน 10 ปีข้างหน้า ตั้งอยู่ในจังหวัดระยอง 6 แห่ง จังหวัดชลบุรี 12 แห่ง และจังหวัดฉะเชิงเทรา 1 แห่ง

ดังนั้น ประมาณการเงินลงทุน 1,310,000 ล้านบาท ภายใน 10 ปี (ปี 2571) โดยคาดว่าในปี 2561 จะมีเงินลงทุนประมาณ 100,000 ล้านบาท ทั้งนี้ นิคมอุตสาหกรรมเหล่านี้ผ่านการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเปิดดำเนินการอยู่แล้ว แต่ยังมีที่ดินที่เหลืออยู่ ดังนั้น การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายใน EEC จึงไม่จำเป็นต้องนำที่ดินอื่นๆ นอกเขตนิคมอุตสาหกรรมเป้าหมายมาประกอบอุตสาหกรรม

(2) เขตส่งเสริมเพื่อกิจการพิเศษ ปัจจุบันมีทั้งหมด 4 เขต ได้แก่

- **เขตส่งเสริมนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Innovation: EECi)** ตั้งอยู่ในบริเวณวังจันทร์วัลเลย์ จังหวัดระยอง ขนาดพื้นที่ 3,000 ไร่ และบริเวณอุทยานรังสรรค์นวัตกรรมอวกาศ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ขนาดพื้นที่ 120 ไร่ เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมและชุมชน ด้วยการพัฒนายุทธศาสตร์และนวัตกรรม ซึ่งขณะนี้ สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี อยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างอาคาร โดยจะสามารถเปิดใช้กลุ่มอาคารระยะที่ 1 ได้ในปี 2562

- **เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (EECd)** บริเวณอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ขนาดพื้นที่ 709 ไร่ ซึ่งโครงการบางส่วนจะดำเนินงานภายใต้ PPP EEC Track มีการจัดตั้งสถาบัน IoT และการชักชวนนักลงทุนจากประเทศกลุ่มเป้าหมาย

- **เขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก (EEC-A)** ตั้งอยู่ในพื้นที่สนามบินอู่ตะเภา ขนาดพื้นที่ 6,500 ไร่ ซึ่งโครงการส่วนใหญ่จะดำเนินงานภายใต้ PPP EEC Track

- **เขตส่งเสริมรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน** ครอบคลุมพื้นที่โครงการทั้งหมดตลอดแนวโครงการตั้งแต่ดอนเมืองถึงอู่ตะเภา รวมพื้นที่พัฒนาบริเวณสถานีมีกษัตริย์และศรีราชา รวมทั้งสิ้น 7,583 ไร่ ดำเนินงานภายใต้ PPP EEC Track

4.6.3 “โครงการพัฒนาบุคลากรอาชีพ” เพื่อพัฒนารูปแบบการเรียนการสอนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ให้สามารถผลิตบุคลากรตามความต้องการได้อย่างเพียงพอ

เพื่อพัฒนารูปแบบการเรียนการสอนภายใต้หลักการ “เรียนจริง-รู้จริง-ลงมือทำจริง” ด้วยกระบวนการเรียนรู้แบบ “Work Integrated Learning: WIL” ซึ่งถูกออกแบบในลักษณะบูรณาการ การเรียนกับการทำงานจริงเข้าด้วยกันภายใต้ความร่วมมือของ “**สถานศึกษา**สามารถผลิตช่างฝีมือได้ตามความต้องการของ **สถานประกอบการ** โดยมี**สมาคมหรือองค์กรวิชาชีพ**ช่วยกำกับและดูแลหลักสูตร” โดยผลสัมฤทธิ์ของโครงการจะสามารถตอบสนองความต้องการบุคลากรในระดับอาชีวศึกษาคิดเป็นร้อยละ 70 ของความต้องการแรงงานใน 10 กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เป็นไปตามความต้องการทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ สอดรับกับแผนพัฒนาบุคลากรอื่นๆ ในพื้นที่ และพร้อมปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์ของตลาดแรงงานในแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของพื้นที่ที่เกิดขึ้นพร้อมกับการลงทุนในอนาคตอันใกล้

ปัจจุบัน มีวิทยาลัยอาชีวศึกษาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 12 แห่ง ประกอบด้วย

- วิทยาลัยเทคนิคสหัสขันธ์
- วิทยาลัยเทคนิคชลบุรี
- วิทยาลัยเกษตรและเทคโนโลยีชลบุรี
- วิทยาลัยเทคนิคพัทลุง
- วิทยาลัยเทคนิคฉะเชิงเทรา
- วิทยาลัยการอาชีพพนมสารคาม
- วิทยาลัยเทคนิคระยอง
- วิทยาลัยอาชีวศึกษาชลบุรี
- วิทยาลัยเทคนิคตราด
- วิทยาลัยเทคนิคจันทบุรี
- วิทยาลัยเทคนิคปราจีนบุรี
- วิทยาลัยเทคนิคสระแก้ว

ดังนั้น จากผลการดำเนินงานที่ผ่านของสำนักงาน ก่อนที่ พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ. 2561 จะประกาศใช้นั้น ทั้ง 3 เรื่องข้างต้น จำเป็นจะต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องในปีถัดๆ ไป รวมทั้งยังมีโครงการอื่นๆ ในแผนปฏิบัติการทั้ง 6 ด้าน ได้แก่ (1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณสุข (2) การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย (3) การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว (4) การพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี (5) การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ และศูนย์กลางการเงิน และ (6) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล รวมถึงกลไกการบริหารจัดการ 2 เรื่อง ได้แก่ (1) เรื่องการจัดตั้งองค์การบริหารจัดการพัฒนาพื้นที่ชัดเจน และ (2) เรื่องการสื่อสารและประชาสัมพันธ์กับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน

แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จัดทำตามมาตรา 29 ของพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ที่กำหนดให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สำนักงาน) จัดทำแผนภาพรวมฯ และเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (คณะกรรมการนโยบาย) เพื่อให้ความเห็นชอบ และเมื่อคณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบแล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงาน

5.1 วิสัยทัศน์

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เป็นต้นแบบพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สมบูรณ์แบบ
ช่วยผลักดันการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภายใต้นโยบายไทยแลนด์ 4.0
และให้ประเทศไทยก้าวขึ้นสู่ระดับประเทศพัฒนาโดยเร็วที่สุด

5.2 วัตถุประสงค์

- (1) เพื่อส่งเสริมการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- (2) เพื่อให้มีโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคที่มีประสิทธิภาพ มีความต่อเนื่อง ประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวกและเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบโดยสมบูรณ์
- (3) เพื่อพัฒนาเมืองให้น่าอยู่ มีความทันสมัยระดับนานาชาติที่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยอย่างสะดวกปลอดภัยเข้าถึงได้โดยทั่วหน้า สามารถประกอบกิจการอย่างมีคุณภาพ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- (4) เพื่อเสริมสร้างบทบาทของประเทศไทยในฐานะประตูของภูมิภาคเอเชียในบริบทโลก

5.3 เป้าหมายการพัฒนา

เป้าหมายการพัฒนากำหนดเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับการพัฒนาประเทศ ระดับการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และระดับการพัฒนาพื้นที่ 3 จังหวัด (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และ ระยอง) โดยมีตัวชี้วัดของการพัฒนา ดังนี้

5.3.1 เป้าหมายระดับประเทศ

- (1) เป็นพื้นที่แรกที่มีการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นระบบ มีกฎหมาย องค์กรดำเนินการ และมีภารกิจชัดเจน เป็นตัวอย่างของการพัฒนาพื้นที่อื่นๆ ในอนาคต
- (2) รายได้ประชาชาติขยายตัวไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 ต่อปี
- (3) สะสมและนำเทคโนโลยีมาใช้ประโยชน์ในการสร้างรายได้และสร้างความสะดวกให้กับคนไทยทุกคนทุกระดับ

5.3.2 เป้าหมายระดับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง)

การยกระดับการลงทุนในทุกด้านไม่ต่ำกว่า 1.5 ล้านล้านบาท ใน 5 ปีแรก เพื่อให้เกิดฐานเทคโนโลยีใหม่ของประเทศ และเกิดการพัฒนาคมนาคม ความรู้และเทคโนโลยี ให้ก้าวทันโลกอนาคต

5.3.3 เป้าหมายระดับจังหวัด

- (1) **เป้าหมายจังหวัดฉะเชิงเทรา** เป็นเมืองนำอยู่ และศูนย์กลางโลจิสติกส์ (logistics hub) เชื่อมโยงภาคตะวันออกกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา ลาว และจีน ภายใน 10 ปี
- (2) **เป้าหมายจังหวัดชลบุรี** เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงคุณภาพและการศึกษา เป็นศูนย์กลางทางการเงินและการวิจัยและพัฒนา ภายใน 10 ปี
- (3) **เป้าหมายจังหวัดระยอง** เป็นเมืองนวัตกรรม การวิจัยและพัฒนา และการท่องเที่ยวเกษตร ภายใน 10 ปี

5.4 กรอบเวลาของการดำเนินการพัฒนา

แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีกรอบเวลาการดำเนินการเป็น 3 ระยะสอดคล้องกับเป้าหมายการเห็นผลสัมฤทธิ์ ดังนี้

- เป้าหมายระยะเร่งด่วน (สัมฤทธิ์ผลใน 1 ปี ใช้งบประมาณปี พ.ศ. 2560-2561)
- เป้าหมายระยะปานกลาง (สัมฤทธิ์ผลใน 2-5 ปี ใช้งบประมาณปี พ.ศ. 2562-2564)
- เป้าหมายระยะถัดไป (สัมฤทธิ์ผลใน 10-15 ปี ใช้งบประมาณตั้งแต่ปี พ.ศ. 2565)

5.5 แนวทางการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

แนวทางการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ประกอบด้วย 6 แนวทางหลัก โดยจัดลำดับความสำคัญของโครงการสำคัญที่ต้องดำเนินการในระยะเร่งด่วน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้นักลงทุนทั้งนักลงทุนไทยและต่างประเทศ

- ### 5.5.1 แนวทางที่ 1 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค โดยเฉพาะการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi Modal Transport) อย่างไร้รอยต่อ (Seamless) ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ทั้งพื้นที่อุตสาหกรรม ท่องเที่ยว และกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งประสานการพัฒนาาระบบคมนาคม โลจิสติกส์ และโครงการ EEC Track การปรับปรุงแผนภาพรวมและการขยายพื้นที่ ตลอดจนการเตรียมสาธารณูปโภค โดยเฉพาะด้านไฟฟ้าและน้ำประปาให้พร้อมและเพียงพอ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ดังนี้

(1) การเพิ่มขีดความสามารถของระบบโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางถนน และรถไฟเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังกับพื้นที่เศรษฐกิจอื่น ๆ ของประเทศ โดยเน้นในการเพิ่มสัดส่วนของการขนส่งสินค้าทางรางให้มากขึ้น และเชื่อมโยงการเข้าถึงพื้นที่อุตสาหกรรมในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยมีโครงการหลัก ๆ ได้แก่

- การยกระดับท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟได้มากขึ้น และสามารถรองรับระบบการขนถ่ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่ทันสมัยด้วยระบบอัตโนมัติ
- การยกระดับท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 เพิ่มความสามารถในการขนถ่ายสินค้าเหลว และก๊าซ รวมทั้งท่าเรืออื่น ๆ ในอนาคต
- การพัฒนารถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ (แหลมฉบัง มาบตาพุด และจุกเสม็ด) ที่เชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่อุตสาหกรรม ยกกระดับโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าอย่างไร้รอยต่อ เพื่อลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์
- การพัฒนาถนน ทางหลวง และทางหลวงพิเศษ (Motorway) ให้สามารถเชื่อมโยงแหล่งอุตสาหกรรม แหล่งท่องเที่ยว และเมือง อย่างทั่วถึง
- ยกระดับสนามบินอู่ตะเภา (ที่ปัจจุบันสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 3-5 ล้านคน) ให้รองรับได้ถึง 60 ล้านคน ใน 20 ปีข้างหน้า และสนามบินอู่ตะเภาจะเป็นสนามบินหลักแห่งที่สามของกรุงเทพฯ ที่จะช่วยลดความแออัดของสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ และจะเป็นเครื่องยนต์เศรษฐกิจตัวใหม่ เหนี่ยวนำให้เกิดการเติบโตของธุรกิจต่อเนื่องในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน อีกทั้งพื้นที่รอบสนามบินจะได้รับการพัฒนาเป็นแหล่งธุรกิจตามแนวคิด Aerotropolis
- พัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสนามบินอู่ตะเภา กับสุวรรณภูมิ และดอนเมืองแบบไร้รอยต่อ (Seamless) เกิดการเชื่อมต่อกรุงเทพฯ กับพื้นที่ภาคตะวันออก เหนี่ยวนำให้เกิดการขยายตัว และกระจายความเจริญของเมือง การค้าและบริการ จากกรุงเทพฯ สู่พื้นที่ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รวมทั้งในระยะยาว จะเชื่อมต่อสู่ระยอง จันทบุรี ตราด และเข้าสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ในขณะที่จังหวัดฉะเชิงเทรา จะเชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉิยงเหนือ เข้าสู่หนองคาย ลาว และจีน

(2) พัฒนาสาธารณูปโภค (Utilities) ให้พร้อมทั้งคุณภาพ และความเพียงพอ โดยเฉพาะไฟฟ้า และแหล่งน้ำดิบ เพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการของภาคอุตสาหกรรม ภาคการค้าและบริการที่จะขยายตัวอย่างมาก

5.5.2 แนวทางที่ 2 : การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและนวัตกรรม เพื่อปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจสู่อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง และมีการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูงเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อสะสมทุนเทคโนโลยีและเป็นฐานในการพัฒนาต่อยอดต่อไป พร้อมทั้งให้สิทธิประโยชน์พิเศษจูงใจให้ลงทุน เพื่อรัฐจะสามารถบริหาร กำกับ และติดตาม การพัฒนาศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ รวมทั้งประกาศเขตส่งเสริมพิเศษในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมซึ่งมีการควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐาน จัดตั้งกองทุนส่งเสริมการพัฒนาและป้องกันผลกระทบในพื้นที่ ตลอดจนการประชาสัมพันธ์ เพื่อนำไปสู่ความสำเร็จในการแข่งขันระยะยาว

อย่างยั่งยืน ปัจจุบันมีการประกาศเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมแล้ว 21 เขต มีพื้นที่รองรับการลงทุนใหม่ 28,666 ไร่

- 5.5.3 แนวทางที่ 3 : การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว เพื่อยกระดับการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกสู่การท่องเที่ยวระดับโลกอย่างยั่งยืน** รองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี กลุ่มเชิงสุขภาพ และนักท่องเที่ยวกลุ่มธุรกิจ (B-leisure) โดยยกระดับแหล่งท่องเที่ยวที่มีแนวคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม เช่น การท่องเที่ยว MICE และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวชุมชน รวมทั้งดูแลคุณภาพของแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ทั้งชายหาด และเกาะต่าง ๆ ให้อยู่ในสภาพที่ดี พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้เชื่อมโยง และเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวหลักที่สำคัญได้สะดวกขึ้น ตลอดจนพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวให้พร้อมรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และธุรกิจต่อเนื่องทั้งระบบ
- 5.5.4 แนวทางที่ 4 : การพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย เทคโนโลยี และนวัตกรรม เพื่อผลิตบุคลากร และงานวิจัยให้ตรงความต้องการของอุตสาหกรรม ทำให้เกิดฐานความรู้ เทคโนโลยี งานวิจัยที่มีประสิทธิภาพสำหรับอุตสาหกรรมขั้นสูง จัดทำหลักสูตรศึกษาและการอบรมแรงงาน เตรียมบุคลากรในทุกกระดับเพื่อรองรับระบบเศรษฐกิจดิจิทัล โดยมีมาตรการภาครัฐสนับสนุน พร้อมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม ที่มีลักษณะผสมผสานเทคโนโลยีหลายสาขาเพื่อหลอมรวมให้เกิดนวัตกรรมขั้นนำ นำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจและความอยู่ดีกินดีของประชาชนอย่างยั่งยืน**
- 5.5.5 แนวทางที่ 5 : การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะนำอยู่ มหานครการบินภาคตะวันออก และศูนย์กลางการเงิน** เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมเมืองให้มีคุณภาพชีวิตขั้นสูง สนับสนุนนวัตกรรม กิจกรรมที่สร้างมูลค่าสูงขึ้น พัฒนาให้เกิดกิจกรรมทางธุรกิจและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบิน โลจิสติกส์ อากาศยาน และธุรกิจภายในสนามบินอุตะเภา จัดตั้งสำนักงานและพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะตัวอย่างนำร่อง นำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเมือง และธุรกรรมทางการเงิน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนที่เข้าอยู่อาศัยให้มีความสะดวกสบาย ปลอดภัย มีสังคมคุณภาพและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีการจ้างงานในพื้นที่
- 5.5.6 แนวทางที่ 6 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมต่างๆ รองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลัก พื้นที่เมืองอัจฉริยะ และสถาบันการศึกษา การท่องเที่ยว การค้าปลีกและงานวิจัย รวมทั้งยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ อุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง รวมทั้งพัฒนาระบบอินเทอร์เน็ตที่มีคุณภาพที่ดีเป็น Enabling Factor และความต้องการจากอุตสาหกรรมและธุรกิจอื่นๆ ให้สามารถแข่งขันได้ในระยะยาว เป็นจุดดึงดูดในการลงทุนของบริษัทชั้นนำของโลก สร้างความเข้มแข็งในระยะยาวของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

แนวทางการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก นำสู่การจัดทำ 6 แผนปฏิบัติการ (บทที่ 6) ประกอบด้วย (1) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค (2) การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย (3) แผนพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว (4) แผนพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี (5) แผนพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะนำอยู่และศูนย์กลางการเงิน และ (6) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล

ซึ่งในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา ก่อนที่พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจะประกาศและบังคับใช้ สำนักงานได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินโครงการสำคัญระยะเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการหรือเตรียมการ ดำเนินการในปี พ.ศ. 2560-2561 จำนวน 15 โครงการ (โครงสร้างพื้นฐานหลัก อุตสาหกรรมเป้าหมาย บุคลากร เมืองใหม่ เกษตร สิ่งแวดล้อม และข้อเสนอการพัฒนาจากท้องถิ่น) ส่วนใหญ่เป็นโครงการที่ให้เอกชน ร่วมลงทุนเพื่อให้มีการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และมีมาตรฐาน

ทั้งนี้ ในช่วงปี 2560 – 2561 มีความก้าวหน้าการดำเนินงาน ดังนี้ (ตารางที่ 5.1 และ แผนภาพที่ 5.1)

ตารางที่ 5.1 ความก้าวหน้าการดำเนินงานโครงการสำคัญเร่งด่วน

โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา	วิธีดำเนินการ	ความก้าวหน้า
(1) รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน	รฟท./ สกพอ./ เอกชน	2560 - 2566	PPP	อยู่ระหว่าง กระบวนการ PPP
(2) สนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก	ทร./ สกพอ./ เอกชน	2560 - 2566	PPP	อยู่ระหว่างการศึกษาคือโครงการ
(3) ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา (TG MRO Campus)	บกท./ สกพอ./ เอกชน	2560 - 2564	PPP	อยู่ระหว่างการตรวจร่าง TOR
(4) รถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ	รฟท./ สกพอ./ เอกชน	2562 - 2570	รัฐลงทุน	อยู่ระหว่างการศึกษาคือโครงการ
(5) ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3	กทท./ สกพอ./ เอกชน	2560 - 2568	PPP	อยู่ระหว่างการศึกษาคือโครงการ
(6) ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3	กนอ./ สกพอ./ เอกชน	2560 - 2567	PPP	อยู่ระหว่างการศึกษาคือโครงการ
(7) เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล	สศต./ กสท./ สกพอ./ เอกชน	2560 - 2565	PPP	อยู่ระหว่างการศึกษาคือโครงการ
(8) ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	ทร./ สกพอ.	2560 - 2562	รัฐลงทุน	อยู่ระหว่างการเตรียมการก่อสร้าง
(9) เขตนวัตกรรมพิเศษภาคตะวันออก (EECI)	ก.วิทย์/ ปตท./ สกพอ.	2560 - 2564	รัฐและรัฐวิสาหกิจ	อยู่ระหว่างการศึกษาคือโครงการ
(10) เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมาย	สกพอ./ กนอ./ เอกชน	2561- 2564	เอกชน	ประกาศเขตแล้ว
(11) การส่งเสริมการท่องเที่ยว	ก.ท่องเที่ยว/ มท./ เอกชน	2561- 2564	รัฐและเอกชน	กพอ. เห็นชอบแล้ว
(12) การพัฒนาบุคลากร การศึกษาวิจัย และเทคโนโลยีระยะเร่งด่วน	ก.ศึกษา/ ก.วิทย์/ ก.ดิจิทัล/ ก.แรงงาน/ สร./ ทร./ เอกชน	2561- 2564	รัฐและเอกชน	กพอ.เห็นชอบแผนและอนุมัติงบกลางโครงการเร่งด่วนแล้ว
(13) การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่	ก.ดิจิทัล/ ก.พลังงาน/ ก.คมนาคม/ BOI/ สกพอ./ เอกชน	2561- 2564	รัฐและเอกชน	กพอ. รับทราบกรอบแนวคิด
(14) เกษตรสมัยใหม่ สิ่งแวดล้อม สาธารณสุข และ SME	กษ / มท. / ทส. และหน่วยที่เกี่ยวข้อง			อยู่ระหว่างดำเนินการ
(15) โครงการพัฒนาจากพื้นที่	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง			อยู่ระหว่างดำเนินการ

แผนภาพที่ 5.1 โครงการสำคัญเร่งด่วน ปี พ.ศ. 2560-2561

โครงการสำคัญระยะเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการหรือเตรียมการดำเนินการในปี 2560 - 2561 จำนวน 15 โครงการ



โดยโครงการดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นโครงการที่เอกชนร่วมลงทุนเพื่อให้บริการที่มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และมีมาตรฐาน ซึ่งในช่วงปี 2560 - 2561 มีความก้าวหน้าในการดำเนินงานแล้ว

1	รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	PPP EEC Track
2	สนามบินอุทธรูและเมืองการบินภาคตะวันออก (EEC-A)	PPP EEC Track
3	ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุทธรู (TG MRO Campus)	PPP EEC Track
4	ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	PPP EEC Track
5	ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3	PPP EEC Track
6	รถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ	
7	ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	
8	เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (EECd)	PPP EEC Track
9	เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EECi)	
10	เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายและการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย	
11	การส่งเสริมการท่องเที่ยว	
12	การพัฒนาบุคลากร การศึกษา วิจัย และเทคโนโลยีระยะเร่งด่วน	
13	การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่	
14	เกษตรสมัยใหม่ สิ่งแวดล้อม สาธารณสุข และ SME	
15	โครงการพัฒนาจากพื้นที่	

โครงสร้างพื้นฐาน อุตสาหกรรมเป้าหมาย บุคลากร เมืองใหม่ พัฒนาจากท้องถิ่น

นอกจาก 6 แนวทางหลัก ยังมีแผนสนับสนุนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เช่น แผนสิ่งแวดล้อม แผนพัฒนาการเกษตร แผนพัฒนาแหล่งน้ำ แผนพัฒนาสาธารณสุข เป็นต้น เป็นแผนที่หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งรับผิดชอบโดยตรงเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งจะต้องมีการนำโครงการมาพิจารณาเชื่อมโยงอย่างบูรณาการกับแผนภาพรวมและแผนปฏิบัติการเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

5.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

5.6.1 ระดับประเทศ

- อัตราการการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ เฉลี่ยช่วงปี 2561-2580 ที่ร้อยละ 5.04 ต่อปี
- มูลค่าการสะสมทุนถาวรสุทธิ¹ เพิ่มขึ้น 4 เท่าในช่วง 20 ปี จากปี 2561 (คาดการณ์ 42,245,674 ล้านบาท) ถึง ปี 2580 (คาดการณ์ 165,680,524 ล้านบาท)
- อันดับของ ความสามารถในการเรียนรู้เทคโนโลยีของภาคธุรกิจ (Firm-level Technology Absorption)² ที่จัดทำโดย WEF เป็นอันดับ 2 ของอาเซียน ในปี 2580

¹ การสะสมทุนถาวร หมายถึง ค่าใช้จ่ายเพื่อการค้าซึ่งสินทรัพย์ถาวร (Fixed Assets) ใดๆ เช่น สิ่งปลูกสร้าง เครื่องจักรเครื่องมือที่ใช้ในกระบวนการผลิตสินค้า และบริการที่มีอายุการใช้งานเกินกว่า 1 ปีที่สามารถก่อให้เกิดผลผลิตทางเศรษฐกิจ

² The Global Competitiveness Report 2017-2018 จัดทำโดยธนาคารโลก Firm-level technology absorption เป็น ตัวชี้วัดด้านประสิทธิภาพ (Efficiency Driven) ในองค์ประกอบด้านความพร้อมของเทคโนโลยี (Technology Readiness) โดยในอาเซียน อันดับ 1) สิงคโปร์ 2) มาเลเซีย 3) อินโดนีเซีย และ 4) ไทย

5.6.2 ระดับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง)

- อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ EEC เฉลี่ยช่วง 20 ปี (2561-2580) ที่ร้อยละ 6.30 ต่อปี
- การจ้างงานในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้น 1.3 ล้านคน ในช่วง 20 ปี (2561-2580) อัตราการขยายตัวของการจ้างงานที่เฉลี่ยร้อยละ 2.5 ต่อปี
- กำลังคนเพียงพอ และมีคุณสมบัติตรงตามความต้องการของอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ร้อยละ 90
- โครงสร้างพื้นฐานสำคัญ เช่น โครงข่ายรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน และสนามบินอุท๊ะเกา ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เป็นต้น พัฒนาแล้วเสร็จตามแผนที่กำหนดไว้ และเปิดดำเนินการได้ในปี 2567
- การลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีสูง คิดเป็น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ในเขตส่งเสริมอุตสาหกรรม ในอีก 20 ปี (2580)
- จำนวนนักท่องเที่ยว (ผู้มาเยือน) ชาวต่างชาติ และชาวไทย ในช่วง 20 ปี (2561-2580) มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 11.3 ต่อปี และ 7.6 ต่อปี
- การลงทุนพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ อย่างน้อย 1 เมือง ในอีก 20 ปี (2580)

5.6.3 ระดับจังหวัด

(1) จังหวัดฉะเชิงเทรา

- เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (logistics hub) เชื่อมภาคตะวันออก กับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา ลาว และจีน ภายในปี 2571
- อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวม เฉลี่ยช่วง 20 ปี (2561-2580) ที่ร้อยละ 6.5 ต่อปี
- การจ้างงานเพิ่มขึ้นประมาณ 3.4 แสนคน ในช่วง 20 ปี (2561-2580) หรือคิดเป็นอัตราการขยายตัวของการจ้างงานที่เฉลี่ยร้อยละ 3.1 ต่อปี
- จำนวนนักท่องเที่ยว (ผู้มาเยือน) ชาวต่างชาติ และชาวไทย ในช่วง 20 ปี (2561-2580) ขยายตัวที่เฉลี่ยร้อยละ 1.3 ต่อปี และ 12.2 ต่อปี

(2) จังหวัดชลบุรี

- จะเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงคุณภาพและการศึกษา เป็นศูนย์กลางทางการเงินและการวิจัยและพัฒนา ภายในปี 2571
- อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดชลบุรี เฉลี่ยช่วง 20 ปี (2561-2580) ที่ร้อยละ 6.89 ต่อปี
- การจ้างงานของจังหวัดชลบุรี เพิ่มขึ้นประมาณ 6.1 แสนคน ในช่วง 20 ปี (2561-2580) หรือขยายตัวของการจ้างงานที่เฉลี่ยร้อยละ 2.3 ต่อปี
- จำนวนนักท่องเที่ยว (ผู้มาเยือน) ชาวต่างชาติชาวไทย ในช่วง 20 ปี (2561-2580) ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 11.4 ต่อปี และ 14.3 ต่อปี

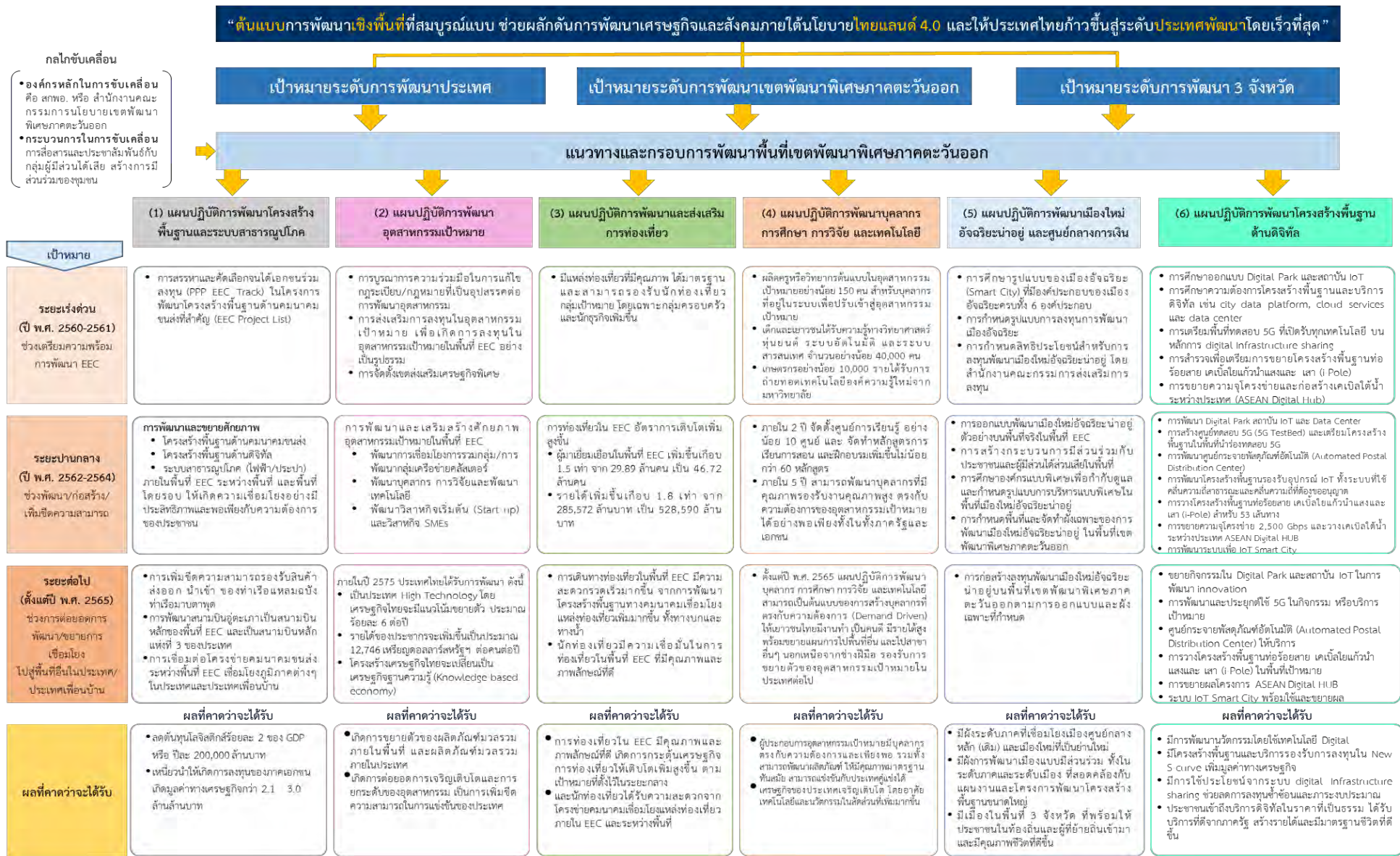
(3) จังหวัดระยอง

- ระยองจะเป็นเมืองนวัตกรรม การวิจัยและพัฒนา และการท่องเที่ยวเกษตร ภายในปี 2571
- อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดระยอง เฉลี่ยช่วง 20 ปี (2561-2580) ที่ร้อยละ 5.6 ต่อปี
- การจ้างงานของจังหวัดระยอง เพิ่มขึ้นประมาณ 3.2 แสนคน ในช่วง 20 ปี (2561-2580) หรือขยายตัวของการจ้างงานที่เฉลี่ยร้อยละ 2.3 ต่อปี
- จำนวนนักท่องเที่ยว (ผู้มาเยือน) ชาวต่างชาติ และชาวไทย ในช่วง 20 ปี (2561-2580) ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 9.8 ต่อปี และ 8.8 ต่อปี

แผนภาพที่ 5.2 กรอบแนวคิด แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก



แผนภาพ 5.3 สรุปแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก



แผนการดำเนินงาน :
แผนปฏิบัติการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
พ.ศ. 2560 - 2565

บทที่ 6

แผนปฏิบัติการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ในระยะ 5 ปีแรก (พ.ศ. 2560-2565) ประกอบด้วย 6 แผนปฏิบัติการ จำนวนโครงการเบื้องต้น 425 โครงการ วงเงินลงทุนเบื้องต้น 1,061,471.325 ล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ 6-1

ตารางที่ 6-1 : สรุปแผนปฏิบัติการ จำนวนโครงการ และวงเงินลงทุนเบื้องต้น
แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560 - 2565

แผนปฏิบัติการ	จำนวนโครงการ	วงเงินรวม (ล้านบาท)	หมายเหตุ
แผนปฏิบัติการ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค	168	988,948.100	
แผนปฏิบัติการ 2 การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย	82	16,239.710	
แผนปฏิบัติการ 3 การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว	53	31,028.215	
แผนปฏิบัติการ 4 การพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี	73	6,767.400	
แผนปฏิบัติการ 5 การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ และศูนย์กลางการเงิน	27	574.000	
แผนปฏิบัติการ 6 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล*	22	17,913.900	
รวมทั้งหมด	425	1,061,471.325	

หมายเหตุ : ข้อมูลโครงการที่ กนศ. อนุมัติ ต้นปี 2560 ก่อน พ.ร.บ. EEC ประกาศใช้ ต้องมีการทบทวนโครงการอีกครั้ง

* คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เห็นชอบในหลักการ ในการประชุมครั้งที่ 4/2561 เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2561

- 1) ยังไม่รวมเงินลงทุนจากภาคเอกชนที่เข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่ (New S-Curve) ประมาณ 132,000.00 ล้านบาท และ อุตสาหกรรมเป้าหมายเดิม (First S-Curve) ประมาณ 118,000.00 ล้านบาท รวมถึง ภาคเอกชนที่จะลงทุนในการพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ และศูนย์กลางทางการเงิน
- 2) ยังไม่รวมงบบริหารจัดการ กองทุนพัฒนาพื้นที่ การประชาสัมพันธ์สร้างความรู้ความเข้าใจกับชุมชน และดำเนินงานขับเคลื่อนนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ของ สกพอ.

6.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค

โครงการเบื้องต้นจำนวน 168 โครงการ กรอบวงเงินเบื้องต้น 988,948.100 ล้านบาท หน่วยงานที่รับผิดชอบ 4 กระทรวง ได้แก่ กระทรวงกลาโหม กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงอุตสาหกรรม

6.2 การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย

โครงการเบื้องต้นจำนวน 82 โครงการ กรอบวงเงินเบื้องต้น 16,239.710 ล้านบาท หน่วยงานที่รับผิดชอบ 12 กระทรวง ได้แก่ กระทรวงการคลัง กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงแรงงาน กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงอุตสาหกรรม

6.3 การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว

โครงการเบื้องต้นจำนวน 53 โครงการ กรอบวงเงินเบื้องต้น 31,028.215 ล้านบาท หน่วยงานที่รับผิดชอบ 8 กระทรวง ได้แก่ กระทรวงการคลัง กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพลังงาน กระทรวงมหาดไทย กระทรวงวัฒนธรรม และกระทรวงอุตสาหกรรม

6.4 การพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี

โครงการเบื้องต้นจำนวน 73 โครงการ กรอบวงเงินเบื้องต้น 6,767.400 ล้านบาท หน่วยงานที่รับผิดชอบ 7 กระทรวง ได้แก่ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงแรงงาน กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงอุตสาหกรรม และ สำนักนายกรัฐมนตรี

6.5 การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ และศูนย์กลางการเงิน

โครงการเบื้องต้นจำนวน 27 โครงการ กรอบวงเงินเบื้องต้น 574.00 ล้านบาท หน่วยงานที่รับผิดชอบ 7 กระทรวง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงมหาดไทย กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงอุตสาหกรรม และ สำนักนายกรัฐมนตรี

6.6 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล

โครงการเบื้องต้นประกอบด้วย 8 แผนงาน จำนวน 22 โครงการ วงเงินลงทุน 17,913.9 ล้านบาท ดำเนินการโดยกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

แผนปฏิบัติการทั้ง 6 แผน สามารถแบ่งเป็นวงเงินลงทุนตามระยะความเร่งด่วนในการดำเนินงาน ดังนี้

- แผนงานระยะเร่งด่วน (ปี 2560-2561) 240 โครงการ วงเงินลงทุน 349,127.44 ล้านบาท
- แผนงานระยะกลาง (ปี 2562-2564) 299 โครงการ (นับรวมโครงการต่อเนื่องมาจากระยะเร่งด่วน 114 โครงการ) วงเงินลงทุน 455,548.09 ล้านบาท
- แผนงานระยะต่อไป (ปี 2565 เป็นต้นไป) 110 โครงการ (นับรวมโครงการต่อเนื่องมาจากระยะเร่งด่วน และระยะกลาง 34 โครงการ และนับรวมจากโครงการต่อเนื่องมาจากระยะกลาง 63 โครงการ) วงเงินลงทุน 256,795.8 ล้านบาท

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค

แผนปฏิบัติการนี้เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และระหว่างพื้นที่ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ไร้รอยต่อ (Seamless Operation) เชื่อมโยงทางบก น้ำ อากาศ รวมถึง พัฒนาระบบสาธารณูปโภค ให้มีความเพียงพอและมีประสิทธิภาพรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาค

ภาพรวมของแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค ประกอบด้วย 6 แผนงาน รวม 168 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 988,948.100 ล้านบาท แบ่งเป็นวงเงินลงทุนตามระยะความเร่งด่วนในการดำเนินงาน ดังนี้

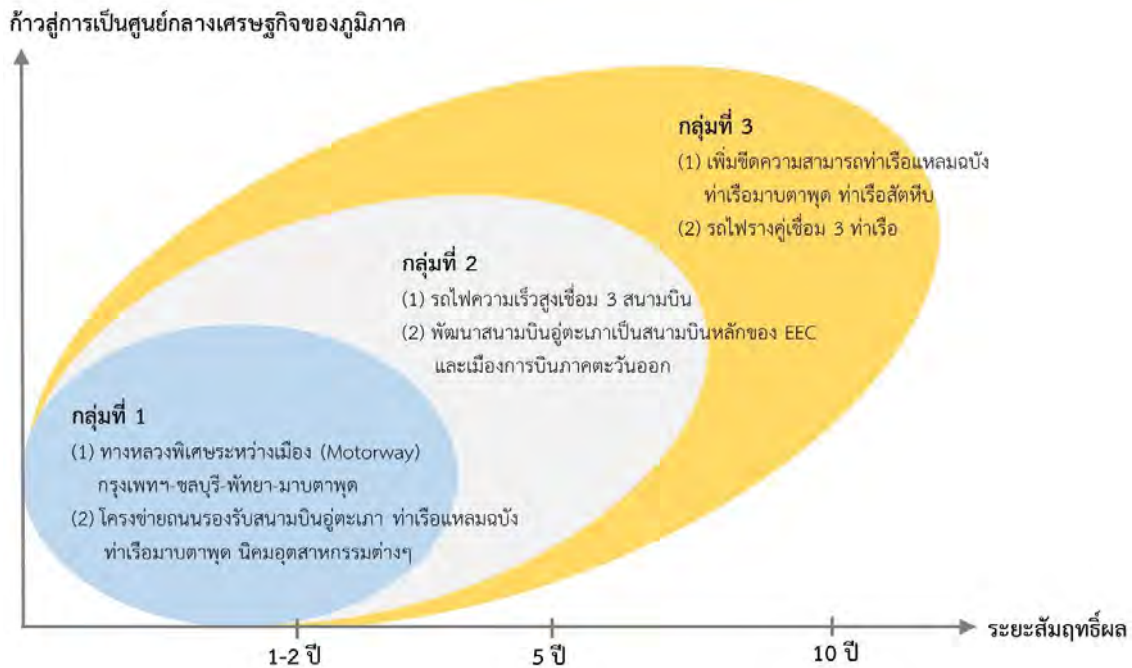
- แผนงานระยะเร่งด่วน (ปี 2560-2561) 102 โครงการ วงเงินลงทุน 321,809.00 ล้านบาท
- แผนงานระยะกลาง (ปี 2562-2564) 107 โครงการ (นับรวมโครงการต่อเนื่องมาจากระยะเร่งด่วน 48 โครงการ) วงเงินลงทุน 414,359.60 ล้านบาท
- แผนงานระยะต่อไป (ปี 2565 เป็นต้นไป) 34 โครงการ (นับรวมโครงการต่อเนื่องมาจากระยะเร่งด่วน และระยะกลาง 3 โครงการ และนับรวมจากโครงการต่อเนื่องมาจากระยะกลาง 24 โครงการ) วงเงินลงทุน 252,779.50 ล้านบาท

ตารางที่ 6.2 : สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการ
แผนปฏิบัติการ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค

แผนงาน	จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)
แผนงาน 1.1 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน	90	214,636.830
แผนงาน 1.2 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง	9	398,592.000
แผนงาน 1.3 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ	19	160,609.170
แผนงาน 1.4 การพัฒนาสนามบินและระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง	20	173,844.000
แผนงาน 1.5 การพัฒนาระบบไฟฟ้า	12	40,459.730
แผนงาน 1.6 การพัฒนาระบบประปา	18	806.370
รวมทั้งหมด	168	988,948.100

ทั้งนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งมีโครงการสำคัญที่เปรียบเสมือนกระดูกสันหลังที่สำคัญของการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มหลัก ดังนี้

แผนภาพที่ 6.1 : โครงการสำคัญด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (ปี 2560 - 2565)



กลุ่มที่ 1 พัฒนาเส้นทางการคมนาคมขนส่งหลักเพื่อเชื่อมโยงกรุงเทพฯ กับเมืองสำคัญ และแหล่งเศรษฐกิจสำคัญในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ให้มีความเพียงพอและมีประสิทธิภาพ รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่และระหว่างพื้นที่ รวมทั้งขยายการเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านในระยะต่อไป (ตั้งแต่ปี 2565)

กลุ่มที่ 2 พัฒนารถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ยกระดับคุณภาพการเดินทางระหว่างพื้นที่ รองรับการพัฒนาสนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินหลักของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และเป็นศูนย์กลางของการขยายเมืองในรัศมี 30 กม. เกิดเป็นเมืองการบินภาคตะวันออก โดยในระยะต่อไป (ตั้งแต่ปี 2566) สามารถรองรับการเชื่อมต่อทางรางกับประเทศเพื่อนบ้าน จากสนามบินอุตะเถาไปยังจังหวัดระยอง จังหวัดตราด และเชื่อมต่อไปยังประเทศกัมพูชา และ เชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา เพิ่มศักยภาพการเป็น Gateway ของประเทศ

กลุ่มที่ 3 เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของท่าเรือแหลมฉบังด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีเป็น Automation Port ขยายกิจกรรมขนส่งสินค้าทางท่อของท่าเรือมาบตาพุด พัฒนาท่าเรือสัตหีบเพื่อการท่องเที่ยวด้วยเรือ Ferry เรือ Cruise รวมถึง รองรับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว น้ำมัน และบำรุงรักษาเรือของกองทัพเรือ (ทร.) อีกทั้งพัฒนารถไฟรางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ และเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนแบบไร้รอยต่อ (Seamless Operation) สามารถขนส่งได้หลายรูปแบบ (Multi-Modal Transportation) และมีการนำเทคโนโลยีมาช่วยบริหารจัดการจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ในภาพรวม สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและเป็นประตูเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาค (CLMV)

ทั้งนี้ สกพอ. ได้จัดทำแผนขับเคลื่อนการพัฒนาและบริหารจัดการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2565) ประมาณการวงเงิน 9,655.76 ล้านบาท ครอบคลุมประสานการพัฒนาพื้นที่ระบบคมนาคม โลจิสติกส์ และโครงการตาม EEC Track เพื่อร่วมกับสำนักงานงบประมาณและหน่วยงานเจ้าของโครงการกำกับการดำเนินงานให้บรรลุวัตถุประสงค์การพัฒนา

1. เป้าหมาย

1.1 เป้าหมายระยะเร่งด่วน (สัมฤทธิ์ผลใน 1-2 ปี ใช้งบประมาณปี 2560-2561)

การสรรหาและคัดเลือกจนได้เอกชนร่วมลงทุน (PPP EEC Track) ในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่สำคัญ (EEC Project List) เพื่อให้สามารถทำงานได้อย่างรวดเร็ว

1.2 เป้าหมายระยะปานกลาง (สัมฤทธิ์ผลใน 5 ปี ใช้งบประมาณปี 2562-2564)

- การพัฒนาและขยายศักยภาพระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ให้เกิดความเชื่อมโยงทั้งภายในพื้นที่ และระหว่างพื้นที่ เพื่อรองรับความต้องการลงทุน กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ
- การพัฒนาระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ภายในพื้นที่ และพื้นที่โดยรอบ เพื่อรองรับความต้องการลงทุน กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ

1.3 เป้าหมายระยะต่อไป (สัมฤทธิ์ผลใน 10 - 15 ปี ใช้งบประมาณตั้งแต่ปี 2565)

- การเพิ่มขีดความสามารถรองรับสินค้าและประสิทธิภาพการบริหารจัดการของท่าเรือแหลมฉบัง ด้วยนวัตกรรม (Innovative Ports) เทคโนโลยีที่ทันสมัย และให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อม (Green Port) เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเล ส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจของภาคเอกชน และเป็นประตูเศรษฐกิจของอนุภูมิภาค (CLMV) และภูมิภาค
- การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินหลักของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เป็นสนามบินหลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค และพัฒนาพื้นที่โดยรอบให้เป็นมหานครการบินระดับโลก ศูนย์กลางการค้า การท่องเที่ยว ธุรกิจ อุตสาหกรรม และที่อยู่อาศัย รวมทั้งเป็นฐานอุตสาหกรรมที่ช่วยขับเคลื่อนอุตสาหกรรมของประเทศไปสู่ผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยานรายสำคัญของโลก รวมถึงอุตสาหกรรมต่อเนื่องขั้นสูงอื่น ๆ
- การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกกับภูมิภาคต่าง ๆ ในประเทศ และต่อยอดการเชื่อมโยงไปยังประเทศอนุภูมิภาค (กลุ่มประเทศ CLMV)

2. แนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค ให้ความสำคัญกับ 6 ประเด็น ดังต่อไปนี้

1. ลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวม โดยส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ
2. เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายคมนาคมทางถนนแบบไร้รอยต่อ (Seamless Connection) เชื่อมโยงประตูเศรษฐกิจ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด สนามบินอู่ตะเภา โดยแก้ไขปัญหาคอขวด (Bottle neck) เชื่อมโยงโครงข่ายส่วนที่ยังขาดให้สมบูรณ์ (Missing Link) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่
3. เพิ่มขีดความสามารถการรองรับสินค้าส่งออก-นำเข้าทางทะเลที่จะเพิ่มขึ้นจากการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกด้วยนวัตกรรม (Innovative Ports) เทคโนโลยีที่ทันสมัย และให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อม (Green Port)
4. เพิ่มขีดความสามารถการรองรับปริมาณผู้โดยสาร ที่จะเดินทางเข้ามาอยู่อาศัย ทำงาน ติดต่อบุคลากร และท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และระหว่างพื้นที่
5. ยกระดับคุณภาพการเดินทางของประชาชน นักลงทุน และนักท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และระหว่างพื้นที่ ให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัย โดยการแยกเส้นทางการเดินทางและการขนส่ง ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะคุณภาพสูง เช่น รถไฟความเร็วสูง (กทม.-ฉะเชิงเทรา-ชลบุรี-ระยอง) ระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงเมืองสำคัญ เช่น พัทยา ศรีราชา บางแสน สนามบินอู่ตะเภา เป็นต้น
6. เพิ่มคุณภาพและความเพียงพอของการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ ไฟฟ้า ประปา ให้แก่ประชาชน นักลงทุน และนักท่องเที่ยว ภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และพื้นที่โดยรอบ

2.1 แนวทางการพัฒนาระยะเร่งด่วน (ปี 2560-2561)

สรรหาและคัดเลือกงานได้เอกชนร่วมลงทุน (PPP EEC Track) ในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่สำคัญ (EEC Project List)

2.2 แนวทางการพัฒนาระยะกลาง (ปี 2562-2564)

- เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายคมนาคมทางถนนแบบไร้รอยต่อ (Seamless Connection) เชื่อมโยงประตูเศรษฐกิจ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด สนามบินอู่ตะเภา โดยแก้ไขปัญหาคอขวด (Bottle neck) เชื่อมโยงโครงข่ายให้สมบูรณ์ (Missing Link) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่
- ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการจราจรบริเวณโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง ด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศร่วมกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อแก้ปัญหาปัญหาจราจรบริเวณรอบท่าเรือแหลมฉบังโดยเฉพาะในช่วงเร่งด่วน (Peak Hour)
- พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ตามแนวทางรถไฟเพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า เป็นท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดความแออัดของท่าเรือแหลมฉบัง
- เพิ่มคุณภาพและความเพียงพอของการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ ไฟฟ้า ประปา ให้แก่ ประชาชน นักลงทุน และนักท่องเที่ยว ภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและพื้นที่โดยรอบ

2.3 แนวทางการพัฒนาระยะต่อไป (ตั้งแต่ปี 2565)

- เพิ่มขีดความสามารถการรองรับสินค้าส่งออก-นำเข้าทางทะเลที่จะเพิ่มขึ้นจากการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ด้วยนวัตกรรม (Innovative Ports) เทคโนโลยีที่ทันสมัย และให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อม (Green Port)
- เพิ่มขีดความสามารถการรองรับปริมาณผู้โดยสาร ที่จะเดินทางเข้ามาอยู่อาศัย ทำงาน ติดต่อธุรกิจ และท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และระหว่างพื้นที่
- พัฒนาสนามบินอู่ตะเภาเป็นศูนย์กลางของเมืองการบินภาคตะวันออก รองรับกิจกรรมการเดินทางผู้โดยสารและขนส่งสินค้าทางอากาศ อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน และศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน ฯลฯ เชื่อมต่อระบบคมนาคมคุณภาพสูง อาทิ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (กรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด) รถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) และจัดให้มีรถขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงกับเมืองสำคัญในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- ยกระดับคุณภาพการเดินทางของประชาชน นักลงทุน และนักท่องเที่ยว ภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และระหว่างพื้นที่ ให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัย โดยการแยกเส้นทางการเดินทางและการขนส่ง ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะคุณภาพสูง เช่น รถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-ชลบุรี-ระยอง) ระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงเมืองสำคัญ เช่น พัทยา ศรีราชา บางแสน สนามบินอู่ตะเภา เป็นต้น
- เชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกกับภูมิภาคต่าง ๆ ในประเทศ และต่อยอดการเชื่อมโยงไปยังประเทศอนุภูมิภาค (กลุ่มประเทศ CLMV)

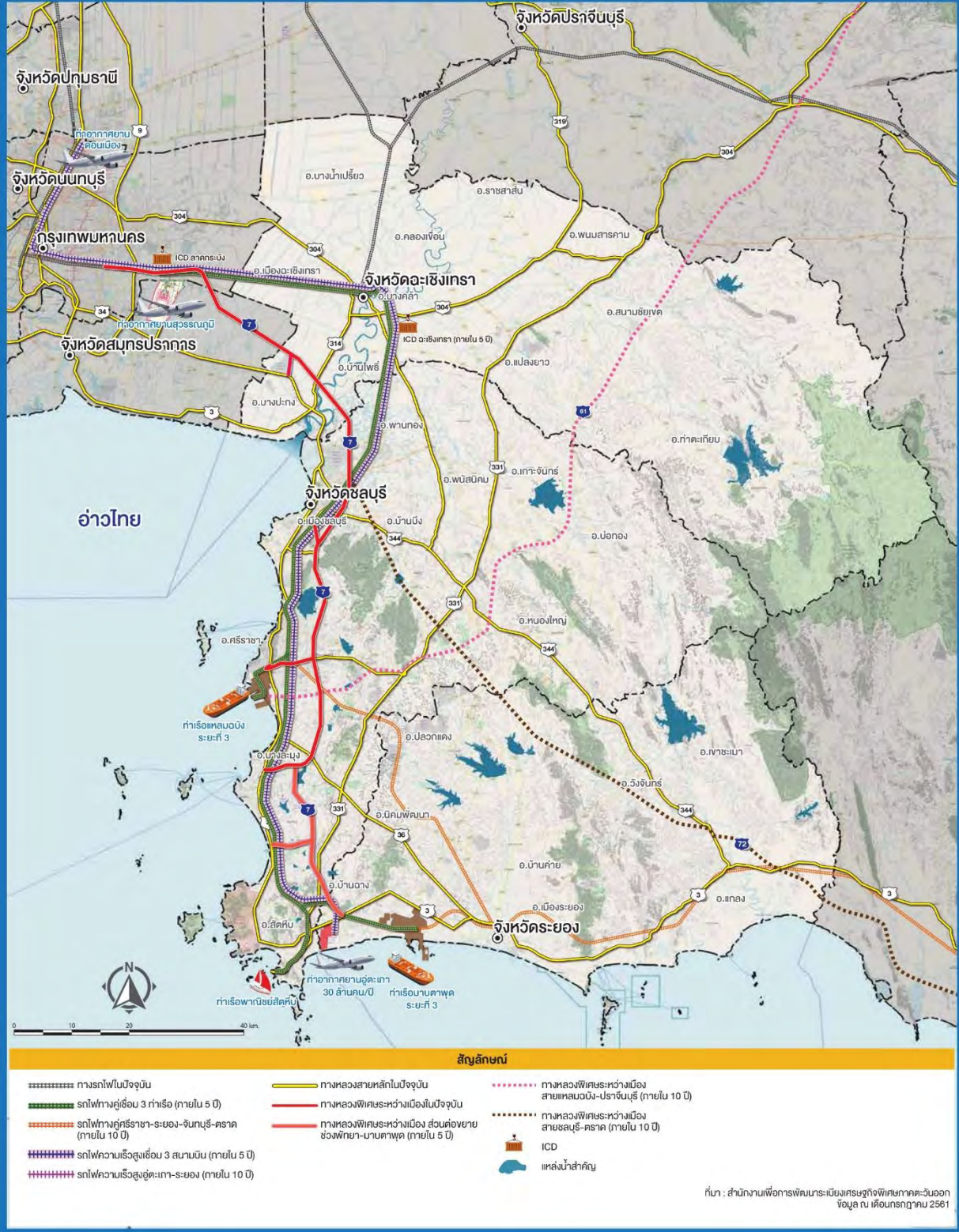
3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ระบบการขนส่งของประเทศมีประสิทธิภาพสูงขึ้น สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันกับประเทศคู่แข่งได้ และเมื่อรวมกับโครงข่ายภายนอกเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้คิดเป็นร้อยละ 2 ของ GDP หรือ ปีละ 200,000 ล้านบาท
- การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคช่วยเหนี่ยวนำให้เกิดการลงทุนของภาคเอกชน ซึ่งจะช่วยให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจกว่า 2.1-3.0 ล้านล้านบาท
- ประชาชนได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคที่สำคัญ ดังนี้
 - ประชาชนสามารถเดินทางจากเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเข้าสู่กรุงเทพฯ ได้ภายใน 1 ชั่วโมง ด้วยรถไฟความเร็วสูง หมายความว่า ประชาชนในพื้นที่ที่สามารถเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ หรือประชาชนที่อยู่ในกรุงเทพฯ สามารถเดินทางไปทำงานและติดต่อกิจการในพื้นที่ภาคตะวันออกได้แบบเข้าไป-เย็นกลับ
 - ทำให้เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกกลายเป็นชานเมืองของกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นกระจายความเจริญออกไปจากกรุงเทพฯ ประชาชนมีทางเลือกในการประกอบอาชีพได้มากขึ้น และทำให้ประชาชนในพื้นที่ที่มีคุณภาพชีวิตที่ไม่แตกต่างจากอยู่ในกรุงเทพฯ ด้วยการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนคุณภาพสูง และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียงพอ

- ช่วยลดปริมาณการจราจรบนถนนต่าง ๆ ที่เชื่อมเข้ากรุงเทพฯ รวมถึงเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากประชาชนบางส่วนหันมาใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงแทนการใช้รถยนต์ส่วนตัว ประชาชนจะสามารถลดค่าใช้จ่าย 7.58 บาทต่อกิโลเมตร และประชาชนจะสามารถประหยัดเวลาในการเดินทาง คิดเป็นค่าใช้จ่าย 155.58 บาทต่อชั่วโมง
 - ทำให้สนามบินอยู่ตะเภาเสมือนเป็นสนามบินกรุงเทพฯ แห่งที่ 3 ประชาชนสามารถเลือกใช้สนามบินใดใน 3 สนามบินก็ได้ ในการเดินทางไปต่างประเทศ
 - ลดมลภาวะในสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะมลพิษอากาศที่ปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศจากการใช้รถส่วนตัว
- ประชาชน นักลงทุน และนักท่องเที่ยว ภายในพื้นที่ EEC และพื้นที่โดยรอบมีคุณภาพชีวิตดีขึ้น ได้รับบริการสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ ไฟฟ้า ประปา ที่มีคุณภาพและเพียงพอ

แผนภาพที่ 6.2 : แผนที่แสดงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (อนาคตใน 15 ปี)

(ร่าง) แผนที่แสดงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (อนาคตใน 15 ปี)



แผนงาน 1.1

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

ประกอบด้วย 90 โครงการ มุ่งเน้นการจัดทำแผนแม่บทโครงข่ายถนนสนับสนุนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก การศึกษาความเหมาะสม สํารวจ ออกแบบรายละเอียด เพื่อก่อสร้างถนน ขยายช่องทางจราจร และปรับปรุงผิวจราจร รองรับการเดินทางและการขนส่งเชื่อมโยงกับประตูเศรษฐกิจของประเทศ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด และสนามบินอู่ตะเภา รวมถึงแหล่งท่องเที่ยว แหล่งเกษตรกรรม และเมืองสำคัญภายในพื้นที่

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ได้แก่ การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เส้นทางกรุงเทพฯ-ชลบุรี พัทยา-มาบตาพุด วงเงิน 24,700 ล้านบาท และเส้นทางแหลมฉบัง-นครราชสีมา ที่ให้เอกชนร่วมลงทุนกับรัฐ (PPP) วงเงิน 28,700 ล้านบาท อีกทั้ง ยังมีโครงการหลักอื่น ๆ อีก ดังนี้

ตารางที่ 6.3 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 1 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 1 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง		ระยะ ต่อไป		
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการจัดทำแผนแม่บท								
จัดทำแผนแม่บทพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทสนับสนุนพื้นที่ EEC	ทช.							
ศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ EEC	สนข.							
ด้านการศึกษา/สํารวจ ออกแบบรายละเอียด								
ศึกษาความเหมาะสมการพัฒนา ICD รองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือและประเทศกัมพูชา	สนข.							
กำหนดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับท่าอากาศยานอู่ตะเภา	ขบ.							
ด้านการก่อสร้าง								
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) กรุงเทพฯ-ชลบุรี พัทยา-มาบตาพุด	ทล.							
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ชลบุรี-นครราชสีมา (แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี ทล. 359)* (PPP)	ทล.							
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ชลบุรี-ตราด (ชลบุรี-แก่ง) (PPP)	ทล.							

■ จัดทำแผนแม่บท / ศึกษาความเหมาะสม สํารวจ ออกแบบรายละเอียด
 ■ ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง
■ ดำเนินการจัดทำแผนแม่บท / ศึกษาความเหมาะสม สํารวจ ออกแบบรายละเอียด ต่อเนื่อง
 ■ ดำเนินการก่อสร้างต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ รวม 4 หน่วยงาน ได้แก่ กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) สำนักนโยบายและแผนการขนส่งจราจร (สนข.) และกรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายคมนาคมทางถนนแบบไร้รอยต่อ (Seamless Connection) เชื่อมโยงประตูเศรษฐกิจ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาตาพุด และสนามบินอู่ตะเภา
- เพื่อแก้ไขปัญหาคอขวด (Bottle neck) เชื่อมโยงโครงข่ายให้สมบูรณ์ (Missing Link) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่ และลดปัญหาการจราจร
- เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งสินค้า โดยแยกเส้นทางระหว่างการเดินทาง และการขนส่ง
- เพื่อส่งเสริมให้มีระบบการขนส่งสาธารณะทางถนนที่มีคุณภาพสูง
- เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนนรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ภาคอุตสาหกรรม ภาคการท่องเที่ยว ภาคการบริการ และการอยู่อาศัยของเมือง อย่างเพียงพอ ให้สามารถเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ถนนภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีความพอเพียง สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ภาคอุตสาหกรรม ภาคการท่องเที่ยว ภาคการบริการ และการอยู่อาศัย ส่งผลให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าทางถนนได้รับความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น จากการก่อสร้างถนน ดังนี้
 - ทางหลวงสายใหม่เกิดขึ้นจำนวนทั้งสิ้น 43 กิโลเมตร และมีทางหลวงที่ได้รับการปรับปรุงขยายผิวจราจรจำนวนทั้งสิ้น 530 กิโลเมตร
 - ทางหลวงชนบทสายใหม่เกิดขึ้นรวมเป็นระยะทางจำนวนทั้งสิ้น 52 กิโลเมตร และมีทางหลวงชนบทที่ได้รับการปรับปรุงขยายผิวจราจรอีกจำนวน 92 กิโลเมตร
- ระบบคมนาคมขนส่งทางถนนภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีประสิทธิภาพมากขึ้น จากการบริหารจัดการจราจรที่มีคุณภาพและปรับปรุงขยายผิวจราจร ดังนี้
 - ทางหลวงที่ได้รับการปรับปรุงขยายผิวจราจรจำนวนทั้งสิ้น 530 กิโลเมตร
 - ทางหลวงชนบทที่ได้รับการปรับปรุงขยายผิวจราจรอีกจำนวน 92 กิโลเมตร
- ระบบโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพมากขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งทางถนนลดลง จากการเชื่อมต่อ/ขยายถนนภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และระหว่างพื้นที่ที่มีความพอเพียง รวมถึง การบริหารจัดการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ
- ระบบคมนาคมขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย จากการแยกเส้นทาง การเดินทางและการขนส่งสินค้า รวมทั้ง การบริหารจัดการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ
- ระบบการขนส่งสาธารณะทางถนนภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีคุณภาพ

แผนงาน 1.2

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ประกอบด้วย 9 โครงการ มุ่งเน้นการพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูง กรุงเทพฯ-ระยอง (เชื่อม 3 สนามบิน : ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) เพื่อให้เกิดการรองรับที่มีผลสัมฤทธิ์สูงสุดต่อการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ที่จะเปิดให้บริการอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 อย่างเต็มรูปแบบใน ปี 2566 การพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ เชื่อมต่อกับ โครงข่ายคมนาคมทางถนนแบบไร้รอยต่อ (Seamless Connection) และเชื่อมโยงประตูเศรษฐกิจ ทำเรือ แหลมฉับ ทำเรือมาบตาพุด รวมถึงเตรียมพร้อมการเชื่อมต่อระบบรางไปยังประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้ง การพัฒนารถไฟฟ้ารางเบาภายในเมืองพัทยา เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวและยกระดับชีวิตความอยู่ ของประชาชนในเมืองพัทยา

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง (เชื่อม 3 สนามบิน : ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) โดยให้เอกชนร่วมลงทุนกับรัฐ (PPP) วงเงินรวม 306,673.86 ล้านบาท โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสลิบแก้ว-แก่งคอย วงเงินรวม 26,100.00 ล้านบาท อีกทั้ง ยังมี โครงการหลักอื่น ๆ ดังนี้

ตารางที่ 6.4 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง			ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการก่อสร้าง								
รถไฟฟ้าความเร็วสูง กรุงเทพฯ-ระยอง (เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ) (PPP)	รฟท.							
รถไฟฟ้าทางคู่ สายใหม่ ช่วงศรีราชา-ระยอง (79 กม.) และระยอง-มาบตาพุด (22 กม.)	รฟท.							
รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด (188 กม.)	รฟท.							
รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงคลองสลิบแก้ว-อรัญประเทศ (174 กม.)	รฟท.							
รถไฟฟ้ารางเบา (Tram) เมืองพัทยา อ.บางละมุง จ.ชลบุรี (PPP)	เมืองพัทยา							
การเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความจุทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา (125 กม.) และโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด (70 กม.)	รฟท.							
ICD หนองปลาตุก (ขอนแก่น-หนองคาย-อรัญประเทศ)	รฟท.							

■ ศึกษาความเหมาะสม สำรวจ ออกแบบรายละเอียด

■ ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง

■ ดำเนินการศึกษาค่าความเหมาะสม สำรวจ ออกแบบรายละเอียด ต่อเนื่อง

■ ดำเนินการก่อสร้างต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ รวม 2 หน่วยงาน ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และเมืองพัทยา

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางเชื่อมโยงประตูเศรษฐกิจ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด สนามบินอู่ตะเภา กับโครงข่ายคมนาคมทางถนนแบบไร้รอยต่อ (Seamless Connection)
- เพื่อส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) ไปสู่ทางราง ลดต้นทุนโลจิสติกส์และการขนส่ง
- เพื่อเพิ่มคุณภาพและความปลอดภัยในการให้บริการการเดินทางของประชาชน นักลงทุน และนักท่องเที่ยวในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและระหว่างพื้นที่
- เพื่อสนับสนุนและรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจของภาคเอกชนทั้งในภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ ภาคการท่องเที่ยว และการอยู่อาศัยของประชาชน

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- เกิดรถไฟความเร็วสูง ระยะทาง 220 กิโลเมตร เชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง และสนามบินอู่ตะเภา ส่งผลให้ประชาชน นักลงทุน และนักท่องเที่ยวในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และระหว่างพื้นที่ ได้รับการเดินทางที่มีคุณภาพมากขึ้น รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภาคบริการและการท่องเที่ยว
- เกิดรถไฟทางคู่เพิ่มขึ้นเป็น 538 กิโลเมตร ที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายคมนาคมหลักแบบไร้รอยต่อ (Seamless Connection) และเชื่อมโยงประตูเศรษฐกิจ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด รวมถึง ท่าเรือสัตหีบ ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์และต้นทุนการขนส่งสินค้าลดลง รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภาคอุตสาหกรรม
- เกิดรถไฟรางเบา (Tram) เป็นระบบฟีดเดอร์เชื่อมชุมชนกับสถานีรถไฟความเร็วสูงในเมืองพัทยา บรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด และอำนวยความสะดวกให้แก่ภาคบริการ และการท่องเที่ยวในเมืองพัทยา

แผนงาน 1.3

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ประกอบด้วย 19 โครงการ มุ่งเน้นการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 และ ท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 ซึ่งเป็นประตูเศรษฐกิจของประเทศ รองรับการขยายตัวของความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายและการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รวมทั้ง การพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบเป็นท่าเรือเอนกประสงค์ และเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวด้วยเรือ Ferry ระหว่างชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกกับชายฝั่งทะเลภาคใต้ และการพัฒนาเส้นทางเดินเรือ Ferry พัทยา-หัวหิน

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 และท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 โดยให้เอกชนร่วมลงทุนกับรัฐ (PPP) วงเงินรวม 152,639.81 ล้านบาท อีกทั้งยังมีโครงการหลักอื่น ๆ อีก ดังนี้

ตารางที่ 6.5 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 3 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 3 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง			ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการก่อสร้าง								
การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (PPP)	กทท.							
การศึกษาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (SRTO)	กทท.							
การพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)	กทท.							
การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด (ระยะที่ 3) (PPP)	กนอ.							
การพัฒนาเส้นทางเดินเรือ Ferry (เส้นทางพัทยา-หัวหิน)	จท.							
การปรับปรุงก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อท่องเที่ยวเกาะล้าน	จท.							
การพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ (รวม 13 โครงการ)	ทร.							

- ศึกษาความเหมาะสม สำรอง ออกแบบรายละเอียด
- ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง
- ดำเนินการศึกษาค่าความเหมาะสม สำรอง ออกแบบรายละเอียด ต่อเนื่อง
- ดำเนินการก่อสร้างต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ รวม 4 หน่วยงาน ได้แก่ กองทัพเรือ (ทร.) ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) กรมเจ้าท่า (จท.) และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.)

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการขนส่งทางทะเล รองรับสินค้าส่งออก-นำเข้าที่จะเพิ่มขึ้นจากการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายและการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้อย่างพอเพียงและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อเพิ่มศักยภาพพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกในการเป็นประตูการค้าของประเทศ (Gateway) และของอนุภูมิภาค (CLMV)
- เพื่อส่งเสริมการเดินทางทางน้ำ ด้วยการท่องเที่ยวทางทะเลโดยเรือ Ferry

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ท่าเรือบริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกมีความสามารถรองรับสินค้าส่งออก-นำเข้าได้มากขึ้น ดังนี้
 - ท่าเรือแหลมฉบัง สามารถรองรับตู้สินค้าได้เพิ่มขึ้น เป็น 18 ล้านตู้ต่อปี และรองรับรถยนต์ได้เพิ่มขึ้น เป็น 3 ล้านคันต่อปี
 - ท่าเรือมาบตาพุด สามารถรองรับสินค้าเหลว/ก๊าซได้เพิ่มขึ้น เป็น 60 ล้านตันต่อปี รองรับความต้องการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย กิจกรรมทางเศรษฐกิจในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และอนุภูมิภาค (CLMV)
- ท่าเรือแหลมฉบัง มีประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้าสูงขึ้น จากการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้บริหารจัดการท่าเรือ ส่งผลให้ท่าเรือมีจุดเด่น สามารถดึงดูดความสนใจของสายการบินเรือชั้นนำให้ตัดสินใจเลือกใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นจุดจอดเรือในอนาคต
- เกิดการเดินทางทางน้ำมากขึ้น ด้วยการท่องเที่ยวทางทะเลโดยเรือ Ferry เชื่อมต่อระหว่างชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกกับชายฝั่งทะเลภาคใต้ ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ในภาคบริการและภาคการท่องเที่ยว

แผนงาน 1.4

การพัฒนาสนามบินและระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง

ประกอบด้วย 20 โครงการ มุ่งเน้นการพัฒนาสนามบินอุตะเภาให้เป็นสนามบินหลักของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เป็นสนามบินหลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพฯ และเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค จากการเพิ่มขีดความสามารถของสนามบินผ่านการพัฒนา 6 กิจกรรม ได้แก่ อาคารผู้โดยสารแห่งที่ 3 ศูนย์การค้าและธุรกิจเขตการค้าเสรีเพื่ออุตสาหกรรมการบิน อาคารคลังสินค้าและโลจิสติกส์ ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ศูนย์ฝึกบุคลากรการบิน รวมทั้ง การพัฒนาพื้นที่โดยรอบให้เป็นมหานครการบินระดับโลก และเป็นฐานอุตสาหกรรมที่ช่วยขับเคลื่อนอุตสาหกรรมของประเทศไปสู่ผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยานรายสำคัญของโลก และอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงอื่น ๆ

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ได้แก่ โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก (Aerotropolis) วงเงินรวม 168,814 ล้านบาท อีกทั้ง ยังมีโครงการหลักอื่น ๆ อีก ดังนี้

ตารางที่ 6.6 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 4 การพัฒนาสนามบินและระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 4 การพัฒนาสนามบินและระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง			ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการจัดทำแผนแม่บท								
โครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสนามบิน	ทร.							
ด้านการก่อสร้าง								
ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul ; MRO) ณ ท่าอากาศยานอุตะเภา (PPP)	TG							
ก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน MRO ระยะที่ 1	ทร.							
ก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน MRO ระยะที่ 2 (PPP)	ทร.							
ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 และลานจอดอากาศยาน ระยะที่ 1 (PPP)	ทร.							
การพัฒนาศูนย์ธุรกิจการค้า (Commercial Gateway) (PPP)	ทร.							
ก่อสร้าง high speed taxiway และ taxiway เพิ่มเติม	ทร.							
การพัฒนาเขตประกอบการค้าเสรี (Free Trade Zone)	ทร.							
ก่อสร้างอาคารรองรับการปฏิบัติงานของ Air Cargo ระยะที่1	ทร.							
ก่อสร้าง Air Cargo ระยะที่ 2 (PPP)	ทร.							
ก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน	ทร.							

■ จัดทำแผนแม่บท / ศึกษาความเหมาะสม สำรวจ ออกแบบรายละเอียด

■ ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง

■ ดำเนินการจัดทำแผนแม่บท / ศึกษาความเหมาะสม สำรวจ ออกแบบรายละเอียด ต่อเนื่อง

■ ดำเนินการก่อสร้างต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ รวม 2 หน่วยงาน ได้แก่ กองทัพเรือ (ทร.) สนามบินอุตะเภา และ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) (TG)

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินหลักของพื้นที่ EEC และเป็นสนามบินหลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพฯ รองรับการเดินทางของผู้โดยสารที่จะเข้ามาภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้อย่างพอเพียงและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อพัฒนาสนามบินอุตะเถาเป็นศูนย์กลางการบินและเมืองการบินของภูมิภาค รวมทั้งเป็นฐานอุตสาหกรรมอากาศยาน และอุตสาหกรรมต่อเนื่องขั้นสูงอื่น ๆ

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินหลักของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและเป็นสนามบินหลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพฯ สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้ 60 ล้านคนต่อปี
- สนามบินอุตะเถามีความพร้อมเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาคและเป็นฐานอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน จากการพัฒนาและก่อสร้างศูนย์อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานและศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน
- เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ภาคอุตสาหกรรม ภาคการค้า ภาคการบริการ เกิดการจ้างงานใหม่ (ในอุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่อง) และเกิดเมืองใหม่ที่มีสนามบินอุตะเถาเป็นศูนย์กลาง

แผนงาน 1.5

การพัฒนาระบบไฟฟ้า

ประกอบด้วย 12 โครงการ มุ่งเน้นการขยายระบบและเขตไฟฟ้า รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพระบบส่งไฟฟ้า รองรับการผลิตจากโรงไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอย่างเพียงพอ

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ได้แก่ โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันออกเพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า โครงการขยายระบบไฟฟ้า ระยะที่ 12 (TS.12) วงเงินรวม 22,198.20 ล้านบาท (งบรัฐวิสาหกิจ) อีกทั้งยังมีโครงการหลักอื่น ๆ อีก ดังนี้

ตารางที่ 6.7 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 5 การพัฒนาระบบไฟฟ้า

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 5 การพัฒนาระบบไฟฟ้า	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)					
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง		ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64
ด้านการก่อสร้าง							
การเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า ระยะที่ 3	กฟผ.						
การเพิ่มประสิทธิภาพศูนย์ส่งจ่ายไฟ	กฟผ.						
การพัฒนาระบบส่งและจำหน่ายระยะที่ 1 (คพจ.1)	กฟผ.						
การพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้าระยะที่ 9 ส่วนที่ 3 (คพส.9.3)	กฟผ.						
การขยายระบบไฟฟ้าระยะที่ 12 (TS.12)	กฟผ.						
ปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันออกเพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า	กฟผ.						

■ ศึกษาความเหมาะสม สำรวจ ออกแบบรายละเอียด

■ ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง

■ ดำเนินการศึกษาค่าความเหมาะสม สำรวจ ออกแบบรายละเอียด ต่อเนื่อง

■ ดำเนินการก่อสร้างต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ รวม 2 หน่วยงาน ได้แก่ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟผ.) และการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.)

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มกำลังการผลิตของโรงไฟฟ้าใน EEC รองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่
- เพื่อเสริมความมั่นคงของระบบไฟฟ้าให้สามารถส่งจ่ายพลังงานไฟฟ้าได้อย่างต่อเนื่องและเพียงพอ รองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- สถานีไฟฟ้าแรงสูงในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีประสิทธิภาพสูงขึ้น สามารถรองรับกำลังผลิตไฟฟ้าที่จะขยายไฟฟ้าเข้าระบบให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ได้อย่างเพียงพอ
- ระบบส่งไฟฟ้าในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและพื้นที่โดยรอบสามารถส่งจ่ายพลังงานไฟฟ้าได้อย่างต่อเนื่อง

แผนงาน 1.6

การพัฒนาระบบประปา

ประกอบด้วย 18 โครงการ มุ่งเน้นการพัฒนาแหล่งน้ำดิบ/ระบบส่งน้ำ รองรับการพัฒนาอุตสาหกรรม เป้าหมายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกในปัจจุบันอนาคตอย่างเพียงพอ การพัฒนาคุณภาพน้ำประปา และการขยายพื้นที่บริการประปาให้ทั่วถึงทุกพื้นที่ รองรับการท่องเที่ยว การอยู่อาศัยของประชาชน และการพัฒนาเมืองใหม่ได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ รวมถึง การย้ายแนวท่อหลบลการก่อสร้างถนน/ขยายช่องทางจราจรของ การพัฒนาระบบถนน (แผนงาน 1)

1. โครงการหลักที่สำคัญ

ในภาพรวมโครงการหลัก ประกอบด้วย การก่อสร้างระบบส่งน้ำ การก่อสร้าง/ปรับปรุงระบบผลิตน้ำ และการย้ายแนวท่อหลบลการก่อสร้าง/ขยายถนนสายต่าง ๆ โครงการหลักดังต่อไปนี้

ตารางที่ 6.8 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 6 การพัฒนาระบบประปา

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 6 การพัฒนาระบบประปา	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง			ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการก่อสร้างระบบส่งน้ำ								
ก่อสร้างระบบส่งน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำเค็ม อ.บางน้ำเปรี้ยว อ.เมือง จ. ฉะเชิงเทรา (ผันน้ำคลองพานทอง-สถานีสูบน้ำคลองพระองค์เจ้าฯ)	กปภ.							
ก่อสร้างระบบประปาและโครงข่ายจ่ายน้ำประปาเพื่อรองรับศูนย์อุตสาหกรรม ยานยนต์ อ.สนามชัยเขต-ท่าตะเกียบ (อ่างเก็บน้ำสิียด)	กปภ.							
ด้านการก่อสร้าง/ปรับปรุงระบบผลิตน้ำ								
ปรับปรุงขยายระบบประปาบ้านฉาง (ขอจัดสรรน้ำดิบจากการเพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล/อ่างเก็บน้ำดอกกราย)	กปภ.							
ปรับปรุงขยายระบบประปา พนมสารคาม-บางคล้า-แปลงยาว-เทพราช (ขอจัดสรรน้ำดิบบริเวณฝายท่าลาด จากอ่างเก็บน้ำสิียด และอ่างเก็บน้ำแควระบบ)	กปภ.							
ปรับปรุงขยายระบบประปาชลบุรี-พนสนิม- (พานทอง)-(ท่าบุญมี) ระยะที่ 1 (เสริมความจุอ่างเก็บน้ำคลองหลวง)	กปภ.							
ปรับปรุงขยายระบบประปาชลบุรี-พนสนิม- (พานทอง)-(ท่าบุญมี) ระยะที่ 2 (ผันน้ำคลองพานทอง-อ่างบางพระ)	กปภ.							
ปรับปรุงขยาย พัทยา-แหลมฉับ-ศรีราชา (ผันน้ำคลองส่งน้ำพานทอง-บางพระ อ่างเก็บน้ำประแสร์-บางพระ)	กปภ.							
ด้านการย้ายแนวท่อหลบลการก่อสร้าง/ขยายถนนต่างๆ								
ย้ายแนวท่อหลบลการก่อสร้าง ทล.3 บ้านฉาง-ระยอง (ระยะทาง 17 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)	กปภ.							

■ ศึกษาความเหมาะสม สำรวจ ออกแบบรายละเอียด

■ ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง

■ ดำเนินการศึกษาคความเหมาะสม สำรวจ ออกแบบรายละเอียด ต่อเนื่อง

■ ดำเนินการก่อสร้างต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ โครงการทั้งหมดภายใต้แผนงานนี้ โดยทุกโครงการรับผิดชอบโดยการประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.)

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อขยายพื้นที่บริการประปารองรับความต้องการใช้น้ำในปัจจุบันอย่างเพียงพอ และแก้ไขปัญหา ร้องเรียน น้ำขุ่น น้ำดำ ลดภาระค่าใช้จ่ายประชาชน สร้างความเชื่อมั่นการลงทุนอุตสาหกรรม เป้าหมายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- เพื่อปรับปรุงขยายแหล่งน้ำดิบเพื่อการผลิตน้ำประปา รองรับความต้องการใช้น้ำในอนาคต ที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้แก่ เมืองใหม่ (ฉะเชิงเทรา พัทยา บ้านฉาง และระยอง) EECd EECi ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด และสนามบินอู่ตะเภา
- เพื่อสนับสนุนแผนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน โดยการย้ายท่ารถลบกการก่อสร้าง ขยายถนนสายต่าง ๆ

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ระบบประปาในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีคุณภาพ ไม่ขุ่น ไม่ดำ สามารถให้บริการ ประชาชนในพื้นที่ได้อย่างทั่วถึงและเพียงพอ
- แหล่งน้ำดิบเพียงพอสำหรับการผลิตน้ำประปารองรับประชาชน 2.2 ล้านคน ในเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก ใน 10 ปี และสามารถรองรับการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด สนามบินอู่ตะเภา แหล่งท่องเที่ยว และเมืองสำคัญในพื้นที่ได้
- การก่อสร้างถนน ขยายช่องทางจราจร และปรับปรุงขยายผิวจราจร สามารถดำเนินงานได้ ตามแผน โดยได้รับความสะดวกจากการย้ายท่ารถลบก

การพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมาย

การจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย ประกอบด้วย กลุ่ม 5 อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในการต่อยอด (First S-Curve) และกลุ่ม 5 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve) มีจุดประสงค์เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยใช้เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นพื้นที่นำร่องที่ให้การสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายอย่างเป็นรูปธรรม ด้วยการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบ/กฎหมายที่เป็นข้อจำกัดหรืออุปสรรคต่อการพัฒนา รวมทั้ง พัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพอุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่ ด้วยการพัฒนาด้านบุคลากร การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี การพัฒนาวิสาหกิจเริ่มต้น (Start-up) และวิสาหกิจ SMEs ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการจัดสรรทรัพยากรอย่างเป็นระบบ ทั้งในส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน การสนับสนุนการลงทุน การผลิต และการดำเนินการของภาคธุรกิจอย่างเป็นรูปธรรม ให้สามารถเห็นผลได้อย่างรวดเร็วและชัดเจน **ตลอดจนภารกิจตามข้อกำหนดของพระราชบัญญัติฯ ที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาศูนย์บริการเบ็ดเสร็จครบวงจร และการอำนวยความสะดวก การบริการและส่งเสริมการลงทุน การประชาสัมพันธ์สร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง กองทุนส่งเสริมการพัฒนาและป้องกันผลกระทบในพื้นที่**

ภาพรวมของแผนปฏิบัติการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายขั้นต่ำ 82 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 16,239.710 ล้านบาท ประกอบด้วย แผนงานกลุ่ม 1 การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายในภาพรวม มี 2 แผนงาน 6 โครงการ และแผนงานกลุ่ม 2 การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายรายสาขา มี 10 แผนงาน 76 โครงการ โดยแบ่งเป็นวงเงินลงทุนตามระยะความเร่งด่วนในการดำเนินงาน ดังนี้

- แผนงานระยะเร่งด่วน (ปี 2560-2561) 35 โครงการ วงเงินลงทุนอย่างน้อย 6,149.21 ล้านบาท
- แผนงานระยะกลาง (ปี 2562-2564) 62 โครงการ (นับรวมโครงการต่อเนื่องมาจากระยะเร่งด่วน 17 โครงการ) วงเงินลงทุนอย่างน้อย 9,947.50 ล้านบาท
- แผนงานระยะต่อไป (ปี 2565 เป็นต้นไป) 18 โครงการ (นับรวมโครงการต่อเนื่องมาจากระยะเร่งด่วนและระยะกลาง 6 โครงการ และนับรวมจากโครงการต่อเนื่องมาจากระยะกลาง 10 โครงการ) วงเงินลงทุนอย่างน้อย 143.00 ล้านบาท

ตารางที่ 6.9 : สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการ แผนปฏิบัติการ 2 การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย

แผนงาน	จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)
กลุ่ม 1 – แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายในภาพรวม	6	-
แผนงาน 1.1 การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย	3	-
แผนงาน 1.2 การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพอุตสาหกรรมของประเทศ และการกระตุ้นตลาดภายในประเทศ*	3	-
กลุ่ม 2 - แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายรายสาขา	76	16,239.71
แผนงาน 2.1 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ	5	1,672.000
แผนงาน 2.2 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ	6	593.000
แผนงาน 2.3 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร	11	884.210
แผนงาน 2.4 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ	4	55.000
แผนงาน 2.5 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่	10	2,610.000
แผนงาน 2.6 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ	9	1,895.500
แผนงาน 2.7 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและการบิน	15	3,490.000
แผนงาน 2.8 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร	4	610.000
แผนงาน 2.9 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ	6	1,250.000
แผนงาน 2.10 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมดิจิทัล	6	3,180.000
รวมทั้งหมด	82	16,239.710

จากวงเงินลงทุนข้างต้น ในตารางที่ 6-9 **ไม่**รวมการลงทุนโดยภาคเอกชน จากการส่งเสริมการลงทุน อุตสาหกรรมเป้าหมายในจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง หรือ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตลอดจน การดำเนินงานของ สกพอ. ตามข้อกำหนดของพระราชบัญญัติฯ โดยในปี 2560 พบว่ามีเอกชนเข้ามาลงทุน ในพื้นที่ คิดเป็นเงินลงทุนรวม 296,890 ล้านบาท แบ่งเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายใน (New S-Curve) รวม 131,651 ล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ 54 ของการลงทุนทั้งหมด) และกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายเดิม (First S-Curve) รวม 117,456 ล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ 30 ของการลงทุนทั้งหมด) และคาดว่าในปี 2561 จะมี เป้าหมายการลงทุนโดยภาคเอกชนถึง 300,000 ล้านบาท เพื่อผลักดันให้เกิดความร่วมมือในการยกระดับ โครงการสร้างอุตสาหกรรมใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายของไทย

1. เป้าหมาย

1.1 เป้าหมายระยะเร่งด่วน (สัมฤทธิ์ผลใน 1 ปี ใช้งบประมาณปี 2560-2561)

- เกิดการบูรณาการความร่วมมือในการแก้ไขกฎระเบียบ/กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา อุตสาหกรรม
- เกิดการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย รวมทั้ง เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อให้เกิดการลงทุนของภาคเอกชนในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกอย่างเป็นรูปธรรม

1.2 เป้าหมายระยะปานกลาง (สัมฤทธิ์ผลใน 2-5 ปี ใช้งบประมาณปี 2562-2564)

- เกิดการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพอุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่ EEC โดยพัฒนาการเชื่อมโยงการรวมกลุ่ม/การพัฒนาในกลุ่มเครือข่ายคลัสเตอร์ พัฒนาบุคลากร การวิจัยและพัฒนา เทคโนโลยี พัฒนากิจการเริ่มต้น (Start-up) และวิสาหกิจ SMEs
- ภาคอุตสาหกรรมในประเทศไทยสามารถสร้างเทคโนโลยีได้ด้วยตนเอง และเกิดการสะสมทุนทางเทคโนโลยีในประเทศไทยอย่างเป็นรูปธรรม
- เกิดการลงทุนของภาคเอกชนในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอย่างเป็นรูปธรรม สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ประเทศไทย ทั้งในภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรมการผลิต และภาคบริการ และก่อให้เกิดการลงทุนที่สร้างความสมดุล ทั้งด้านคน สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี ตลอดจนช่วยลดความเหลื่อมล้ำ โดยเกิดการกระจายการลงทุนออกนอกพื้นที่กรุงเทพฯ

1.3 เป้าหมายระยะถัดไป (สัมฤทธิ์ผลใน 10-15 ปี ใช้งบประมาณตั้งแต่ปี 2565)

- ประเทศไทยก้าวสู่การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว มุ่งเน้นอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และสร้างเทคโนโลยีได้ด้วยตนเอง ภายในปี 2575 โดยเศรษฐกิจไทยจะมีแนวโน้มขยายตัว ร้อยละ 6 ต่อปี
- รายได้ของประชากรจะเพิ่มขึ้นจากประมาณ 5,410 เหรียญดอลลาร์สหรัฐฯต่อคนต่อปีในปัจจุบัน เป็นประมาณ 12,746 เหรียญดอลลาร์สหรัฐฯต่อคนต่อปี ภายในปี 2575
- โครงสร้างเศรษฐกิจไทยจะเปลี่ยนจากเศรษฐกิจฐานสินทรัพย์ที่มีอยู่ (Asset-based economy) เป็นเศรษฐกิจฐานความรู้ (Knowledge-based economy) และเกิดการสะสมทุนทางเทคโนโลยีในประเทศไทยอย่างเป็นรูปธรรม

2. แนวทางการพัฒนา

2.1 แนวทางการพัฒนาระยะเร่งด่วน (ปี 2560-2561)

- ประกาศสิทธิประโยชน์ BOI และนอกเหนือจาก BOI อาทิเช่น
 - สิทธิประโยชน์ด้านมาตรการการเงิน เช่น จัดตั้งกองทุนเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจอุตสาหกรรมเฉพาะ
 - สิทธิประโยชน์ด้านมาตรการการคลัง เช่น ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 10 หรือ 15 ปี
 - สิทธิประโยชน์ด้านมาตรการอื่น ๆ เช่น ให้ต่างชาติถือหุ้นได้เกิน 50% โดยเฉพาะกิจการวิจัยและพัฒนา
- กำหนดเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ และเขตส่งเสริมเพื่อกิจการพิเศษ ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- ประชาสัมพันธ์ และจัด Roadshow เพื่อเจรจากับนักลงทุนรายสำคัญ โดยเจาะจงติดต่อนักลงทุนแต่ละอุตสาหกรรมเป้าหมาย (Supply) ให้เข้ามาลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พร้อมทั้งสำรวจความต้องการของนักลงทุนในประเทศต่าง ๆ และมีคณะเจรจาสิทธิประโยชน์เป็นรายๆ
- นำเข้าเทคโนโลยีขั้นสูงจากต่างประเทศมาต่อยอด โดยการสนับสนุนและส่งเสริมการสร้างเทคโนโลยีได้ด้วยตนเอง เช่น Biotechnology EV Technology Robotic Technology เป็นต้น

2.2 แนวทางการพัฒนาระยะกลาง (ปี 2562-2564)

- พัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพอุตสาหกรรมของประเทศในกลุ่ม New S-Curve โดยพัฒนาสินค้าและเทคโนโลยีรูปแบบใหม่ด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น
 - การพัฒนาองค์ความรู้เฉพาะด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีในอุตสาหกรรม New S-Curve
 - การเสริมสร้างเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรม New S-Curve
- พัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพอุตสาหกรรมของประเทศในกลุ่ม First S-Curve โดยเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ปัจจัยการผลิตด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น
 - การเสริมสร้างเทคโนโลยีและนวัตกรรมสำหรับสนับสนุนอุตสาหกรรม First S-Curve เพิ่มเติม
 - การพัฒนาระบบการผลิตเพื่อใช้ทรัพยากรให้คุ้มค่าสูงสุด
- กระตุ้นตลาดภายในประเทศ (Demand) ผ่านมาตรการของภาครัฐในอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น
 - สนับสนุนการจัดซื้อภาครัฐ
 - สนับสนุนการใช้งานสินค้าที่ผลิตในประเทศ
 - การลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล
 - การให้เงินอุดหนุน/ เงินกู้/ เงินทุนวิจัยแก่ผู้ประกอบการและสถาบันวิจัย
- ประกาศเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ (เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ และเขตส่งเสริมเพื่อกิจการพิเศษ) ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเพิ่มเติม ร้อยละ 10 ของเขตส่งเสริมฯ ที่ได้รับการประกาศในปี 2560-2561
- จัดตั้งและบริหารจัดการศูนย์บริการเบ็ดเสร็จครบวงจรที่สะดวกรวดเร็วเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการและประชาชนในพื้นที่
- จัดตั้งกองทุนเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อพัฒนาพื้นที่ชุมชน รวมตลอดทั้งดูแลช่วยเหลือ หรือเยียวยาประชาชนและชุมชนบรรดาที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

2.3 แนวทางการพัฒนาระยะต่อไป (ตั้งแต่ปี 2565)

- ขยายเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ และเขตส่งเสริมเพื่อกิจการพิเศษ ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอย่างต่อเนื่อง
- นำต้นแบบของการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีสูงในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ไปต่อยอดการเจริญเติบโตในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- มุ่งเน้นอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง พัฒนาเทคโนโลยีด้วยตนเอง รวมถึงสะสมเทคโนโลยี

การจัดทำแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย ให้ความสำคัญกับ 3 ประเด็น ดังต่อไปนี้

แนวทางด้านสิทธิประโยชน์และกฎหมาย

- กำหนดวิธีการและสิทธิประโยชน์ (Incentive) ที่เหมาะสมและตรงกับความต้องการของนักลงทุน เพื่อดึงดูดนักลงทุนให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายอย่างเป็นรูปธรรม (Supply) และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนา และสร้างความเจริญเติบโต/เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- แก้ไขเพิ่มเติม/ปรับปรุงกฎหมายบางประการ อาทิเช่น ระเบียบการถือครองที่ดินของต่างชาติ ระเบียบการเช่าที่ดินกรมธนารักษ์ และระเบียบวีซ่าสำหรับผู้เชี่ยวชาญต่างชาติ เป็นต้น

แนวทางการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพอุตสาหกรรม

- ยกระดับความสามารถของผู้ประกอบการไทยให้สามารถเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่การผลิตของอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยดำเนินการพัฒนาด้านบุคลากร การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี การพัฒนาวิสาหกิจเริ่มต้น (Start-up) และวิสาหกิจ SMEs
- ส่งเสริมให้อุตสาหกรรมเป้าหมายมีโอกาสในการดำเนินการอย่างยั่งยืนภายในประเทศผ่านการกำหนดมาตรการกระตุ้นความต้องการ (Demand) ที่นำไปสู่การมีขนาดของตลาดที่เหมาะสมและเพียงพอ

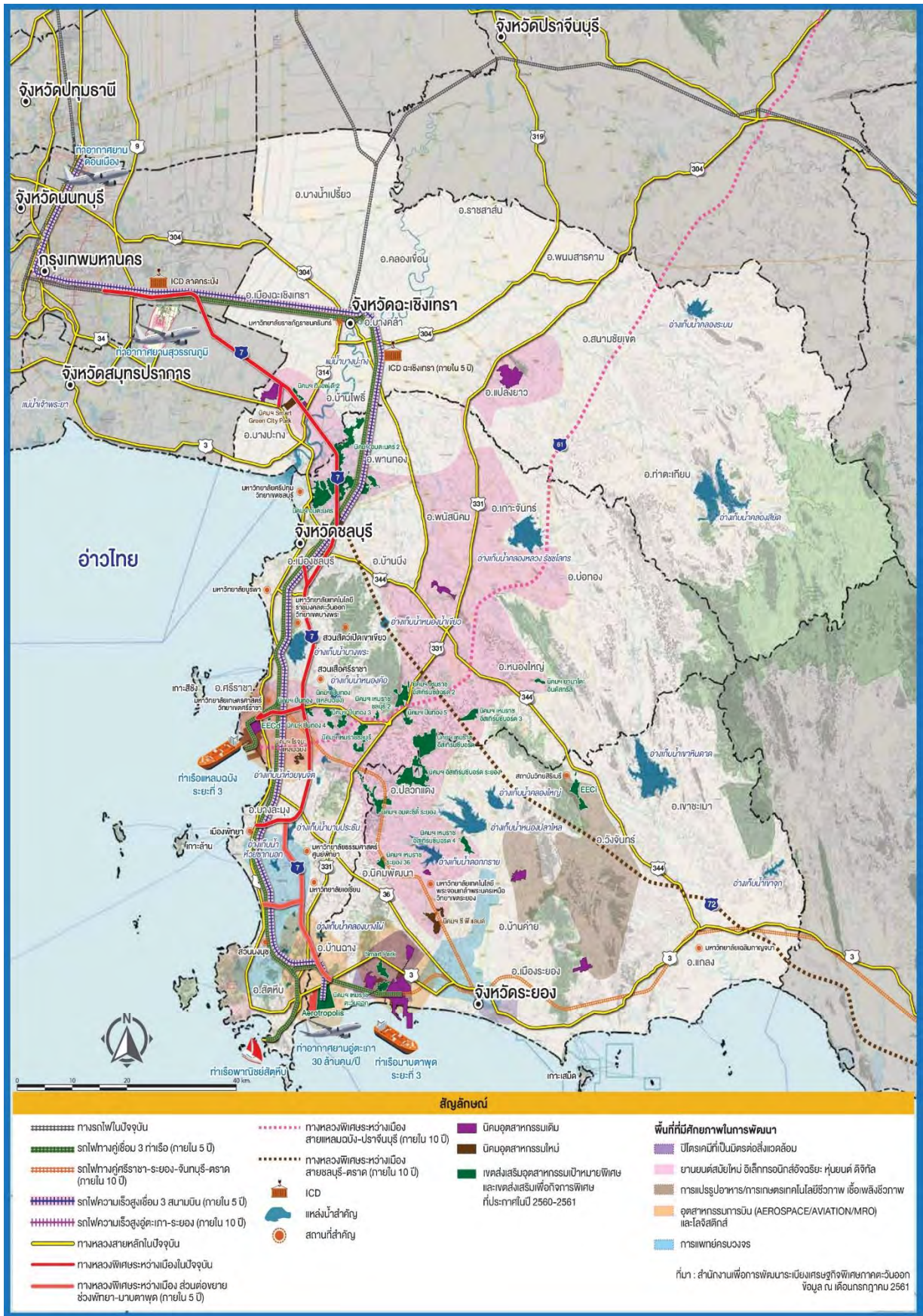
แนวทางการพัฒนาในพื้นที่

- การกำหนดเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ และเขตส่งเสริมเพื่อกิจการพิเศษ ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยพิจารณาจากความเหมาะสมของพื้นที่ ดังนี้
 - กำหนดขอบเขตพื้นที่ในการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอย่างชัดเจน โดยเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายให้ได้ประโยชน์สูงสุด สอดคล้องกับระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ระบบโครงสร้างพื้นฐาน
 - การดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดินเป็นไปตามระเบียบขั้นตอนที่ถูกต้อง เพื่อกำหนดผังการใช้ประโยชน์ในพื้นที่รองรับกิจกรรมและโครงการต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอย่างเป็นรูปธรรม
- เกิดการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในพื้นที่ ซึ่งส่งผลให้เกิดการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ
- เกิดการสร้างอุตสาหกรรมที่ต่อยอดจากอุตสาหกรรมเดิม และเกิดการสร้างอุตสาหกรรมใหม่ที่อาศัยนวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูงอย่างเป็นรูปธรรม
- เกิดการวิจัยและพัฒนาในอุตสาหกรรมเป้าหมาย (ซึ่งรวมถึงการวิจัยและการพัฒนาในเชิงพาณิชย์) อย่างเป็นรูปธรรม
- เกิดการพัฒนาวิสาหกิจเริ่มต้น (Start-up) และวิสาหกิจ SMEs ในอุตสาหกรรมเป้าหมายอย่างเป็นรูปธรรม
- เกิดการพัฒนาบุคลากรที่มีทักษะและความชำนาญ และมีมาตรฐานทางวิชาชีพ อย่างเป็นรูปธรรม
- กฎระเบียบ/กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายได้รับการแก้ไข อย่างเป็นรูปธรรม
- เกิดการต่อยอดการเจริญเติบโตและการยกระดับเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง สามารถผลิตเทคโนโลยีได้ด้วยตนเอง เกิดการสะสมเทคโนโลยีของประเทศ ถือเป็น การเพิ่มขีดความสามารถให้ประเทศสามารถแข่งขันได้

แผนภาพที่ 6.3 : แผนที่แสดงอุตสาหกรรมเป้าหมาย



การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย

ประกอบด้วย 3 โครงการ มุ่งเน้นการสนับสนุนและส่งเสริมให้การลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอย่างเป็นรูปธรรม

1. โครงการหลักที่สำคัญ

ทุกโครงการเป็นด้านการสนับสนุนและส่งเสริมเพื่อให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอย่างเป็นรูปธรรม มี 3 โครงการ ดังนี้

ตารางที่ 6.10 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 1-1 การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 1-1 การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง			ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการสนับสนุนและส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย								
การดำเนินการเจรจากับนักลงทุนรายสำคัญ โดยเจาะจงติดต่อนักลงทุน และมีคณะกรรมการสิทธิประโยชน์เป็นราย ๆ	สกพอ/ อก./กค.BOI							
การจัดทำรอบสิทธิประโยชน์นอกเหนือจาก BOI	สกพอ/ อก./กค.BOI							
การกำหนดและส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ส่งเสริมด้านอุตสาหกรรมระยะที่ 1	สกพอ/ กนอ./BOI							

■ เร่งรัดดำเนินการเข้มข้น ■ ดำเนินการต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ รวม 5 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงการคลัง (กค.) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท. หรือ BOI) กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อกำหนดสิทธิประโยชน์ของการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีสูง ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่ตรงกับความต้องการของนักลงทุน
- เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีสูง ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอย่างเป็นรูปธรรม

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- สิทธิประโยชน์ (Incentive) ตรงกับความต้องการของนักลงทุนที่ต้องการมาลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- พื้นที่เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ และเขตส่งเสริมเพื่อกิจการพิเศษ ได้รับการประชาสัมพันธ์และดึงดูดนักลงทุนให้มาลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีสูงในพื้นที่
- นักลงทุนที่มีศักยภาพในแต่่อุตสาหกรรมเป้าหมายเข้ามาลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอย่างเป็นรูปธรรม

การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพอุตสาหกรรมของ ประเทศและการกระตุ้นตลาดภายในประเทศ

ประกอบด้วย 3 โครงการ มุ่งเน้นการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพอุตสาหกรรมเป้าหมายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยดำเนินการพัฒนาด้านบุคลากร การวิจัย และพัฒนาเทคโนโลยี การพัฒนาวิสาหกิจเริ่มต้น (Start-up) และวิสาหกิจ SMEs รวมถึง การส่งเสริมให้อุตสาหกรรมเป้าหมายมีโอกาส ในการดำเนินการอย่างยั่งยืนภายในประเทศ ผ่านการกำหนดมาตรการกระตุ้นความต้องการ (Demand) ที่นำไปสู่การมีขนาดของตลาดที่เหมาะสมและเพียงพอ

1. โครงการหลักที่สำคัญ

ทุกโครงการเป็นการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพอุตสาหกรรมเป้าหมายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และการกำหนดมาตรการกระตุ้นความต้องการ (Demand) ในภาพรวมของทุกอุตสาหกรรมเป้าหมาย มี 3 โครงการ ดังนี้

**ตารางที่ 6.11 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 1.2 การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพอุตสาหกรรม
ของประเทศและการกระตุ้นตลาดภายในประเทศ**

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 1.2 การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพอุตสาหกรรมของประเทศ และการกระตุ้นตลาดภายในประเทศ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง		ระยะ ต่อไป		
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพอุตสาหกรรมของประเทศ								
การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพอุตสาหกรรมของประเทศในกลุ่ม New S-Curve	อก./วท./ดศ./ พณ./พน./คค./ กษ./สธ./รง./ศธ.		■	■	■	■	■	■
การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพอุตสาหกรรมของประเทศในกลุ่ม First S-Curve			■	■	■	■	■	■
ด้านการกระตุ้นตลาดภายในประเทศ								
การกระตุ้นตลาดภายในประเทศผ่านมาตรการของภาครัฐ ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ	อก./วท./ดศ./ พณ./พน./คค./ กษ./สธ./กก.		■	■	■	■	■	■

■ เร่งรัดดำเนินการเข้มข้น ■ ดำเนินการต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ รวม 9 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (วท.) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (ดศ.) กระทรวงพาณิชย์ (พณ.) กระทรวงพลังงาน (พน.) กระทรวงคมนาคม (คค.) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) กระทรวงสาธารณสุข (สธ.) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (กก.) กระทรวงแรงงาน (รง.) กระทรวงศึกษาธิการ (ศธ.)

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อพัฒนาองค์ความรู้เฉพาะด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การเสริมสร้างเทคโนโลยีและนวัตกรรมต่าง ๆ สนับสนุนอุตสาหกรรม New S-Curve ให้มีศักยภาพ
- เพื่อพัฒนาระบบการผลิต จากการเสริมสร้างเทคโนโลยีและนวัตกรรมสำหรับสนับสนุนอุตสาหกรรม First S-Curve ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น
- เพื่อกระตุ้นความต้องการตลาดภายในประเทศ (Demand) ในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีสูงจากการใช้มาตรการของภาครัฐ

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- อุตสาหกรรมของประเทศในกลุ่ม New S-Curve ได้รับการพัฒนาให้มีศักยภาพ จากการพัฒนาองค์ความรู้เฉพาะด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การเสริมสร้างเทคโนโลยีและนวัตกรรมต่าง ๆ
- อุตสาหกรรมของประเทศในกลุ่ม First S-Curve มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น จากการเสริมสร้างเทคโนโลยีและนวัตกรรมสำหรับสนับสนุนอุตสาหกรรม First S-Curve เพิ่มเติม และการพัฒนาระบบการผลิตเพื่อใช้ทรัพยากรให้คุ้มค่าสูงสุด
- เกิดความต้องการตลาดภายในประเทศ (Demand) ในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง จากมาตรการของภาครัฐ

การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรม ยานยนต์สมัยใหม่

ประกอบด้วย 10 โครงการ มุ่งเน้นการผลักดันนโยบายภาครัฐเพื่อขับเคลื่อนอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ จากด้าน Supply เช่น การกำหนดมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้าอัจฉริยะ การพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีภายในประเทศ การสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศคู่ค้าในการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า การจัดหาแหล่งเงินทุนให้ผู้ผลิตในอุตสาหกรรมเดิมปรับเปลี่ยนการผลิตไปสู่การผลิตเพื่อรองรับอุตสาหกรรมใหม่ เป็นต้น ส่วนด้าน Demand เช่น การสนับสนุนกลไกทั้งทางด้านภาษีและมิใช่ภาษี เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า เป็นต้น

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักเน้นการพัฒนาส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่และการกำหนดมาตรการส่งเสริมให้เกิดความต้องการยานยนต์สมัยใหม่ในตลาด ดังโครงการหลักต่อไปนี้

ตารางที่ 6.12 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.5 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.5 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง			ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการสนับสนุนอุปทาน (Supply)								
การจัดประชุมสุดยอดผู้นำด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ระดับโลก รวมทั้ง นำเสนอวิสัยทัศน์ เป้าหมายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในอนาคต	นร./อก./สก พอ.							
การเร่งรัดการจัดทำมาตรฐานยานยนต์และอุปกรณ์สำหรับยานยนต์ไฟฟ้า อัจฉริยะให้ครบถ้วนทั้ง 7 ด้าน	อก./พง.							
การถ่ายทอดองค์ความรู้จากผู้ผลิตยานยนต์ระดับโลกสู่ผู้ผลิตไทย ในด้านการ บริหารจัดการและแนวคิดในการพัฒนาธุรกิจ	อก./ศธ./ วท.							
การสนับสนุนวิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ไฟฟ้าในทุกระดับแก่ สถาบันการศึกษา สถาบันวิจัย และภาคธุรกิจเอกชนขนาดกลางและขนาดเล็ก	อก./พง./ วท.							
โครงการสนับสนุนให้มีการติดตั้งที่ชาร์จไฟฟ้าภายในสถานที่สาธารณะและ ตามหน่วยงานราชการ ภายในพื้นที่ EEC และเมืองสำคัญที่มีความพร้อม เช่น กรุงเทพมหานคร พัทยา เชียงใหม่ ขอนแก่น หาดใหญ่ ก่อนกระจายออกสู่ เมืองรอง ตามลำดับ	อก./กค./ มท./วท. รัฐวิสาหกิจ							
ด้านการสนับสนุนให้เกิดความต้องการสินค้า (Demand Driven)								
โครงการมหกรรมการแสดงผลเทคโนโลยียานยนต์สมัยใหม่ประจำปี ประกอบด้วย การส่งเสริมให้มีการเปิดตัวเทคโนโลยียานยนต์ใหม่ในประเทศไทย ไทย การจัดแสดงนวัตกรรมยานยนต์สมัยใหม่ของโลกแบบครบวงจร การจัด แสดงของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในระดับต่าง ๆ ด้านการเจรจาทางธุรกิจ และ การแข่งขันการพัฒนาเทคโนโลยีไฟฟ้าอัจฉริยะในระดับภูมิภาค	อก./กค./ วท.							

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.5 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง			ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
โครงการจัดทำนโยบายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าภายใต้กรอบความร่วมมือ อาเซียนเพื่อส่งเสริมการส่งออกยานยนต์ไฟฟ้าอัจฉริยะคุณภาพสูงไปยัง ต่างประเทศ	อก./กต./ วท.							
โครงการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าโดยสารสำหรับให้บริการ ในพื้นที่ EEC และเมืองสำคัญ	อก./คค.							

■ เร่งรัดดำเนินการเข้มข้น

■ ดำเนินการต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ สำนักงานรัฐมนตรี (นร.) กระทรวงการต่างประเทศ (กต.) กระทรวงการคลัง (กค.) กระทรวงคมนาคม (คค.) กระทรวงพลังงาน (พน.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.) กระทรวงมหาดไทย (มท.) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (วท.) กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (สอท.) สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) และรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อพัฒนาประเทศไทยให้ยังสถานะเป็นฐานการผลิตยานยนต์สำคัญของเอเชียที่มีความสามารถในการแข่งขันสูง
- เพื่อให้บุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์มีความสามารถด้านเทคโนโลยีสมัยใหม่ทั้งการพัฒนาและการผลิตในระดับสากล
- เพื่อให้ประเทศไทยมีการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ร้อยละ 25 ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งหมดในประเทศ (ประมาณ 1.2 ล้านคัน) ภายในปี 2579

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ประชาชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมหันมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้นตามเป้าหมายที่รัฐบาลวางไว้ รวมทั้งประเทศไทยมีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าอย่างครอบคลุมและมีประสิทธิภาพเพียงพอ
- ประเทศไทยสามารถยกระดับอุตสาหกรรมยานยนต์ไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง มีศักยภาพในการพัฒนาวิจัยชิ้นส่วนและอุปกรณ์สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า โดยมีประสิทธิภาพทัดเทียมกับชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศ รวมทั้งผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพในการผลิตชิ้นส่วนสำคัญได้ภายในประเทศ
- ระดับรายได้ต่อหัวประชากรของประเทศเพิ่มสูงขึ้นจากผลิตภาพแรงงานที่เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการยกระดับศักยภาพความสามารถของแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าที่มีความสามารถด้านการผลิตภายใต้การใช้เทคโนโลยีขั้นสูง
- ปัญหามลพิษทางอากาศในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและเมืองใหญ่ในประเทศไทยลดลง จากมาตรการของภาครัฐที่สนับสนุนให้ประชาชนใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น ทำให้ปริมาณยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในลดลงบนท้องถนนลดลง

การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ

ประกอบด้วย 5 โครงการ มุ่งเน้นการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ เน้นการพัฒนาบุคลากร การวิจัยและพัฒนา ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและประสานความร่วมมือระหว่างอุตสาหกรรม เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมไปสู่การเป็นศูนย์กลางการออกแบบและทดสอบที่ครบวงจรของภูมิภาค

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักเน้นการพัฒนาบุคลากร การวิจัยและพัฒนา ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและประสานความร่วมมือระหว่างอุตสาหกรรม ดังโครงการหลักต่อไปนี้

ตารางที่ 6.13 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.1 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.1 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน			ระยะ กลาง			ระยะ ต่อไป
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการสนับสนุนอุปทาน (Supply)								
โครงการจัดทำหลักสูตรเพื่อการพัฒนาบุคลากรด้านอิเล็กทรอนิกส์ไทย ในทุกกระดับ โดยผู้ผลิตหรือสถาบันพัฒนาอุตสาหกรรมชั้นนำระดับโลก	อก./ศธ./วท.				■	■	■	
Innovation Lab	อก./วท.				■	■	■	
โครงการยกระดับมาตรฐานสินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์	อก. และ หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง				■	■	■	
จัดตั้งศูนย์รับรองและกำหนดมาตรฐาน (Standard) สำหรับอุตสาหกรรม อิเล็กทรอนิกส์ ที่มีมาตรฐานในระดับสากล	อก./วท.				■	■	■	
ด้านการสนับสนุนให้เกิดความต้องการสินค้า (Demand Driven)								
โครงการสนับสนุนการนำผลิตภัณฑ์สู่การค้าเชิงพาณิชย์ อาทิ การสนับสนุน การใช้อุปกรณ์ Wearable Technology, ผลิตภัณฑ์ Smart Home System and Appliances และผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับ Smart Farming ที่ผลิตขึ้นในประเทศ	อก./พณ./กษ.				■	■	■	

■ เร่งรัดดำเนินการเข้มข้น

■ ดำเนินการต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (วท.) กระทรวงพาณิชย์ (พณ.) กระทรวงศึกษาธิการ (ศธ.) กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ให้มีความทันสมัยด้วยการนำเทคโนโลยีการผลิตอัตโนมัติมาใช้มากขึ้น
- เพื่อยกระดับผู้ประกอบการจาก OEM เป็น EMS (Electronics Manufacturing Service) ในการผลิตสินค้าที่ใช้ความแม่นยำสูง

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์มีความทันสมัยจากการนำเทคโนโลยีการผลิตอัตโนมัติมาใช้
- การวิจัย ออกแบบ และพัฒนาสินค้า ส่งผลให้ผลิตภัณฑ์ได้รับการพัฒนาเป็น Eco มากขึ้น เกิดการพัฒนาทั้งอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ สามารถปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป
- ผู้ประกอบการได้รับการพัฒนาจาก OEM เป็น EMS (Electronics Manufacturing service) ในการผลิตสินค้าที่ใช้ความแม่นยำสูง จากการพัฒนาแรงงานฝีมือที่เชื่อมโยงในอุตสาหกรรมฯ
- ประสิทธิภาพการผลิตสูงขึ้น ทั้งในด้านต้นทุนการผลิต คุณภาพและระยะเวลาในการส่งมอบ และเพิ่มการแข่งขันได้ เนื่องจาก การทำกิจกรรมร่วมค้า (Joint Venture) ระหว่างผู้ประกอบการและความร่วมมือระหว่างผู้ผลิตในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์เพื่อส่งเสริมคู่ค้าทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้เกิดการแลกเปลี่ยนกิจกรรม
- การผลิตและออกแบบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์เพื่อนำไปต่อยอดในอุตสาหกรรมอื่น ๆ เช่น การผลิตอิเล็กทรอนิกส์สำหรับยานยนต์ (ระบบการขนส่งไฟฟ้าในรถยนต์ไฟฟ้า) หรือ การออกแบบระบบบ้านอัจฉริยะเพื่อนำไปต่อยอดให้กับเมืองอัจฉริยะ

การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

ประกอบด้วย 4 โครงการ มุ่งเน้นการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวให้ประชาชนในพื้นที่ให้สูงขึ้น สร้างความมั่งคั่ง โดยการยกระดับคุณภาพการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกสู่ระดับนานาชาติ

1 โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักเน้นการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อการประชุมและนิทรรศการ (MICE) อีกทั้ง ยังมีโครงการหลักอื่น ๆ อีก ดังนี้

ตารางที่ 6.14 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.4 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.4 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง		ระยะ ต่อไป		
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการสนับสนุนอุปทาน (Supply)								
โครงการพัฒนาสถานประกอบการเพื่อสุขภาพในพื้นที่ EEC สู่มาตรฐานสากล โดยดำเนินการจัดประชุมสัมมนาถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับมาตรฐานของสถานประกอบการเพื่อสุขภาพ จัดให้มีผู้เชี่ยวชาญเข้าวินิจฉัยปัญหา วิเคราะห์ปัญหา พร้อมให้คำแนะนำแก่สถานประกอบการ และจัดให้มีศูนย์ให้บริการอย่างครบวงจร (One Stop Service) ในพื้นที่ EEC เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการในด้านต่าง ๆ	กก./สธ.							
การยกระดับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมไมซ์สู่ World Class Standard	กก.							
การพัฒนาสถานประกอบการเพื่อสุขภาพในพื้นที่ EEC สู่มาตรฐานสากล	สธ.							
ด้านการสนับสนุนให้เกิดความต้องการท่องเที่ยว (Demand Driven)								
โครงการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพวิถีไทยก้าวไกลในตลาดโลก โดยดำเนินการจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพวิถีไทยในพื้นที่ EEC ผ่าน Social Media และสื่อสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ตลอดจนสนับสนุนผู้ประกอบการในธุรกิจการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพให้เข้าร่วมออกบูธในงานส่งเสริมการท่องเที่ยวที่จัดขึ้นในประเทศไทย และต่างประเทศ	สสปน.							
โครงการประชาสัมพันธ์และส่งเสริมภาพลักษณ์อุตสาหกรรมไมซ์ในพื้นที่ EEC โดยดำเนินการดำเนินการทางการตลาดเชิงรุกเพื่อดึงดูดให้เกิดการจัดงานประชุมและงานแสดงสินค้าในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้น	สสปน.							

■ เร่งรัดดำเนินการเข้มข้น ■ ดำเนินการต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ รวม 3 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข (สธ.) การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) และสำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ (สสปน.)

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อยกระดับคุณภาพการท่องเที่ยวในพื้นที่ 3 จังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ผู้การท่องเที่ยวระดับโลกรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและกลุ่มเชิงสุขภาพ
- เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกสู่ระดับนานาชาติ
- เพื่อประชาสัมพันธ์และส่งเสริมภาพลักษณ์อุตสาหกรรมไมซ์ ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- รายได้จากการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเพิ่มขึ้น จากนักท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี และกลุ่มเชิงสุขภาพ
- การท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีคุณภาพและภาพลักษณ์ที่ดีขึ้น ช่วยสร้างความเชื่อมั่นแก่นักท่องเที่ยว และกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่และประเทศ

การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรม การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ

ประกอบด้วย 6 โครงการ มุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ โดยการขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมสู่เกษตร 4.0 สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ Thailand 4.0 ภายในปี 2579 โดยการพัฒนาบุคลากร การวิจัยและพัฒนา และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและส่งเสริมให้เกิดความต้องการใช้ผลิตภัณฑ์ในอุตสาหกรรม

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักเน้นพัฒนาบุคลากร การวิจัยและพัฒนา และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเข้าถึงแหล่งเงินทุน และส่งเสริมให้เกิดความต้องการใช้ผลิตภัณฑ์ในอุตสาหกรรม ดังโครงการหลักต่อไปนี้

ตารางที่ 6.15 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.2 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.2 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)					
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง		ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64
ด้านการสนับสนุนอุปทาน (Supply)							
โครงการพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอนในระดับปริญญาตรี โดยการสนับสนุนองค์ความรู้ในสาขาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ อาทิ วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิศวกรรมศาสตร์ และคณิตศาสตร์ (Science, Technology, Engineering, Mathematics: STEM) โดยเน้นศักยภาพด้านการวิจัยและพัฒนามากขึ้น เพื่อให้บุคลากรมีความรู้ความสามารถในการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพในการผลิต	ศร./วท.						
โครงการสร้างห้องสมุด Bio (LIBRARY BIO)	สกพอ.						
โครงการพัฒนาห้องแล็บ อุปกรณ์ และเครื่องมือในการวิจัยด้านอุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ	อก./ศร./วท.						
โครงการกำหนดมาตรฐานสำหรับการผลิตผลิตภัณฑ์ฐานชีวภาพเพื่อให้ผู้บริโภคเกิดความเชื่อมั่นในสินค้า ยอมรับในผลิตภัณฑ์และปรับเปลี่ยนมาบริโภคสินค้าในอุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพมากขึ้น	อก.						
ด้านการสนับสนุนให้เกิดความต้องการสินค้า (Demand Driven)							
โครงการ “Bio-Preferred Program” (โครงการจัดซื้อพิเศษสำหรับ สินค้า Bio-Based โดยกำหนดให้หน่วยงานราชการของภาครัฐต้อง จัดซื้อสินค้าที่รัฐบาลรับรองว่าเป็นสินค้า Bio-based ซึ่งจะช่วยสร้างตลาดใหม่ให้กับสินค้าเกษตร	อก. และ หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง						
โครงการพัฒนาตลาดต่างประเทศและเศรษฐกิจในภูมิภาค CLMVT สำหรับอุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ	อก./พม.						

■ เร่งรัดดำเนินการเข้มข้น ■ ดำเนินการต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ (พณ.) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (วท.) กระทรวงศึกษาธิการ (ศธ.) กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มศักยภาพของอุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ให้มีขีดความสามารถเพิ่มสูงขึ้นและสามารถแข่งขันได้ในระยะยาว
- เพื่อกระตุ้นให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพทั้งในประเทศและต่างประเทศมาลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ผู้ประกอบการ เกษตรกร นักศึกษา และนักวิจัย ได้รับการพัฒนาความรู้ด้านการเกษตรอย่างครบวงจร และเกิดการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่มีอยู่ในเชิงพาณิชย์ (Technology Transformation) ในอุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพมากขึ้น
- ผู้ประกอบการ เกษตรกร นักศึกษา และนักวิจัย สามารถพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อใช้ในเชิงพาณิชย์ได้รวดเร็วมากยิ่งขึ้น จากหน่วยงานเฉพาะที่ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกให้บริการห้องแล็บ อุปกรณ์ และเครื่องมือในการวิจัยในราคาที่ไม่สูงเกินไป และเป็นตัวกลางในการประสานงานกับนักลงทุนชาวต่างชาติ ในลักษณะของการเป็นหุ้นส่วนการพัฒนาทางด้านเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ
- ประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเกษตรสูงขึ้น จากการต่อยอดให้เกิดเทคโนโลยีและนวัตกรรมเชิงธุรกิจ สร้างความได้เปรียบและส่งเสริมศักยภาพในการแข่งขัน และลดการพึ่งพาเทคโนโลยีจากต่างประเทศ โดยได้รับการสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเชิงพาณิชย์
- ผู้ประกอบการและเกษตรกรสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากมีแหล่งเงินทุนที่พอเพียง และสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนด้วยต้นทุนที่เหมาะสม
- ผู้บริโภคเกิดความเชื่อมั่นในสินค้า ยอมรับในผลิตภัณฑ์ และปรับเปลี่ยนมาบริโภคสินค้าในอุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพมากขึ้น จากการกำหนดมาตรฐานสำหรับการผลิตผลิตภัณฑ์ฐานชีวภาพ (Standards for Biotechnology)
- มีความต้องการสินค้าเกษตรมากขึ้น ในตลาดใหม่ของสินค้าเกษตร จากโครงการจัดซื้อพิเศษสำหรับสินค้า Bio-Based โดยบังคับให้หน่วยงานราชการของภาครัฐต้องจัดซื้อสินค้าที่รัฐบาลรับรองว่าเป็นสินค้า Bio-Based

การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรม แปรรูปอาหาร

ประกอบด้วย 11 โครงการ มุ่งเน้นการพัฒนาบุคลากร การวิจัยและพัฒนา การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ให้มีความเชื่อมโยงตั้งแต่การขนส่งวัตถุดิบ จนถึงการกระจายสินค้า การปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ และการจัดทำมาตรการในการส่งเสริมการลงทุน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรม ศูนย์กลางด้านการผลิต วิจัย อาหารแปรรูปในระดับอาเซียน

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักเน้นการพัฒนาบุคลากร การวิจัยและพัฒนา การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ให้มีความเชื่อมโยงตั้งแต่การขนส่งวัตถุดิบ จนถึงการกระจายสินค้า การปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ และการจัดทำมาตรการในการส่งเสริมการลงทุน ดังโครงการหลักต่อไปนี้

ตารางที่ 6.16 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.3 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.3 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง			ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการสนับสนุนอุปทาน (Supply)								
เมืองนวัตกรรมอาหาร (Food Innopolis) ในอุทยานวิทยาศาสตร์ แห่งประเทศไทย	สวทช.							
การพัฒนาศูนย์วิจัยเพื่อเพิ่มศักยภาพด้านอาหารและการเกษตร ด้วยเทคโนโลยีและเชิงนวัตกรรม	สถาบันวิจัย แสงซินโครตรอน							
ศูนย์วิจัยเกี่ยวกับอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป	สกอ./อก./วท./มหาวิทยาลัย/ สถาบันวิจัย/ภาคเอกชน							
การจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมหรือสถาบันพัฒนาบุคลากร	สกอ./อก./พณ./ภาคเอกชน							
โครงการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจนวัตกรรมอาหาร	สำนักงานปลัด กท.							
ด้านการสนับสนุนให้เกิดความต้องการสินค้า (Demand Driven)								
การสร้างความร่วมมือสร้างความร่วมมือเชื่อมโยงเครือข่าย ร่วมกับ ต่างประเทศ เพื่อสร้างช่องทางด้านการตลาดใหม่ ๆ ตลอดจน ก่อให้เกิดความร่วมมือในการพัฒนาอุตสาหกรรมอาหารและเพิ่มขีด ความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ และส่งเสริมการ ถ่ายทอดและแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ เทคโนโลยีและนวัตกรรม	อก./พณ.							
การจัดซื้อพิเศษสำหรับสินค้าผลิตภัณฑ์อาหารแปรรูปสมัยใหม่ที่ผลิต ในประเทศไทย อันได้แก่ นวัตกรรมอาหารเชิงสุขภาพ อาหารสำหรับผู้ คนสูงอายุ อาหารสำหรับนักกีฬา ผลิตภัณฑ์อาหารทางการแพทย์ (Medical Food) และอาหารทางการแพทย์ โดยกำหนดให้หน่วยงาน ราชการของภาครัฐต้องจัดซื้อสินค้าผลิตภัณฑ์ดังกล่าวที่ผลิตขึ้น ภายในประเทศที่ได้รับการรับรองด้านคุณภาพและมาตรฐาน เพื่อ สร้างตลาดให้กับสินค้าดังกล่าว	พณ./สธ./กก.							

■ เร่งรัดดำเนินการเข้มข้น

■ ดำเนินการต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ (พณ.) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (วท.) กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) มหาวิทยาลัยและสถาบันวิจัย กระทรวงศึกษาธิการ (ศธ.) สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมแห่งชาติ สถาบันมาตรวิทยาแห่งชาติ สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย สถาบันวิจัยแสงซินโครตรอน (องค์การมหาชน) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) และภาคเอกชน

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป (Food for the future) ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- เพื่อนำนวัตกรรมเข้ามาขับเคลื่อนอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร และสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อพร้อมสู่การผลิตอาหารด้วยเทคโนโลยีขั้นสูง

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารมีแรงงานที่มีความรู้ และทักษะตรงกับความต้องการ และเพียงพอ
- ผู้ประกอบการสามารถยกระดับการพัฒนาผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร ให้มีคุณภาพมาตรฐาน และมีความทันสมัย สามารถแข่งขันกับประเทศคู่แข่งได้
- มีงานวิจัย เทคโนโลยี และนวัตกรรมใหม่ๆ ตรงตามความต้องการของอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร
- เศรษฐกิจของประเทศเจริญเติบโต โดยอาศัยเทคโนโลยีและนวัตกรรมในสัดส่วนที่เพิ่มมากขึ้น

การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรม หุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ

ประกอบด้วย 9 โครงการ มุ่งเน้นการผลักดันนโยบายภาครัฐเพื่อขับเคลื่อนอุตสาหกรรมหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ ด้าน Supply อาทิเช่น ผลักดันการจัดทำข้อมูลห้องปฏิบัติการ/หน่วยทดสอบต่างๆ ที่มีอยู่ในประเทศ เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมหุ่นยนต์ ผลักดันให้มีศูนย์ทดสอบและรับรองมาตรฐาน Automation and Robotic อย่างครบวงจร ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากกองทุนต่าง ๆ ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาบุคลากร พัฒนาและส่งเสริมตลอดห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมหุ่นยนต์ เป็นต้น ส่วนด้าน Demand เช่น ส่งเสริมการรับรู้เกี่ยวกับอุตสาหกรรมหุ่นยนต์โดยการดึงดูดผู้ผลิตหุ่นยนต์ รวมทั้งอุปกรณ์เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจหุ่นยนต์ทั้งในประเทศ และจากทั่วโลกเข้าร่วมงานแสดงนวัตกรรมหุ่นยนต์ในประเทศไทย ส่งเสริมการใช้งานหุ่นยนต์ในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมอาหาร และเครื่องดื่ม และอุตสาหกรรมบริการ ทั้งนี้ มุ่งหวังเป็นผู้นำในการผลิตและการใช้หุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ ในภูมิภาคอาเซียน มีเทคโนโลยีเป็นของตนเอง ทดแทนการนำเข้าหุ่นยนต์ในอุตสาหกรรม และก้าวไปสู่การเป็นผู้ส่งออกหุ่นยนต์อุตสาหกรรมในอนาคต

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการสำคัญ ได้แก่ โครงการพัฒนาศูนย์หุ่นยนต์เพื่ออุตสาหกรรมแห่งอนาคตในกลุ่มคลัสเตอร์หุ่นยนต์ ซึ่งจะมีการพัฒนาซอฟต์แวร์เพื่อการควบคุมระบบหุ่นยนต์ และการพัฒนาผู้บูรณาการระบบหุ่นยนต์ (System Integrator) งบประมาณ 200.00 ล้านบาท รับผิดชอบโดย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (สอท.) อีกทั้ง ยังมีโครงการหลักอื่น ๆ อีก ดังนี้

ตารางที่ 6.17 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.6 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.6 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง		ระยะ ต่อไป		
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการสนับสนุนอุปทาน (Supply)								
การพัฒนาและส่งเสริมห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมหุ่นยนต์	อก./วท.							
การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการในไทยของอุตสาหกรรมหุ่นยนต์	อก.							
การสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ผลิตไทย และนักลงทุนต่างชาติ ในการเป็น หุ้นส่วนการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมหุ่นยนต์	อก.							
การพัฒนาหุ่นยนต์เพื่ออุตสาหกรรมแห่งอนาคตในกลุ่มคลัสเตอร์หุ่นยนต์	สอท.							
โครงการศูนย์วิจัยและพัฒนาหุ่นยนต์อุตสาหกรรม โดยดำเนินการถ่ายทอดให้กับ อุตสาหกรรมเป้าหมายใน EEC	มทร.							
การพัฒนาศักยภาพของบุคลากรเพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมหุ่นยนต์	อก./วท./ศร.							
ด้านการสนับสนุนให้เกิดความต้องการสินค้า (Demand Driven)								
การแสดงผลนวัตกรรมหุ่นยนต์ระดับโลก เพื่อส่งเสริมการรับรู้เกี่ยวกับอุตสาหกรรม หุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ โดยการดึงดูดผู้ผลิตและผู้ใช้งานหุ่นยนต์จากทั่วโลก	อก./วท.							
การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตโดยใช้เทคโนโลยีหุ่นยนต์ในอุตสาหกรรมที่ใช้ แรงงานเข้มข้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต	อก.							

■ เร่งรัดดำเนินการเข้มข้น ■ ดำเนินการต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ รวม 6 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงการคลัง (กค.) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (วท.) กระทรวงศึกษาธิการ (ศธ.) กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (สอท.) และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก (มทร.) จังหวัดชลบุรี

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อพัฒนาและส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- เพื่อสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี การพัฒนาวิสาหกิจเริ่มต้น (Start-up) และวิสาหกิจ SMEs และการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- อุตสาหกรรมในประเทศไทยมีเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น
- อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ก่อให้เกิดการจ้างงานในธุรกิจใหม่ๆ และช่วยให้ระดับรายได้ต่อหัวของประชากรในประเทศเพิ่มสูงขึ้น
- อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ช่วยยกระดับเทคโนโลยีภายในประเทศ และการพัฒนาผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมหุ่นยนต์ให้มีการนำเทคโนโลยีมาสร้างนวัตกรรมที่เพิ่มมูลค่าหรือช่วยลดต้นทุน รวมทั้งทำให้ผลิตภัณฑ์ของประเทศไทยมีมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าการส่งออก
- เพิ่มจำนวนผู้ประกอบการฐานนวัตกรรมทางด้านหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติเพิ่มขึ้นในประเทศ
- อุตสาหกรรมหุ่นยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคตของประเทศ (New Engine of Growth) และเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญ

การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรม การบินและโลจิสติกส์

ประกอบด้วย 15 โครงการ มุ่งเน้นการสนับสนุนและพัฒนาธุรกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance, Repair and Overhaul: MRO) ผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ศูนย์โลจิสติกส์ทางอากาศ (Air Cargo Logistics Center) และพัฒนาบุคลากรเพื่ออุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางบินและโลจิสติกส์แบบครบวงจรของภูมิภาค ทั้งในด้านการบินและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักเน้นการสนับสนุนและพัฒนาธุรกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance, Repair and Overhaul: MRO) ผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ศูนย์โลจิสติกส์ทางอากาศ (Air Cargo Logistics Center) และบุคลากรเพื่ออุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ อีกทั้ง ยังมีโครงการหลักอื่น ๆ อีก ดังนี้

ตารางที่ 6.18 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.7 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมขนส่งและการบิน

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.7 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมขนส่งและการบิน	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน			ระยะ กลาง		ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการสนับสนุนอุปทาน (Supply)								
การจัดตั้งหน่วยรับรอง (Certified body)	คค./อก./วท.							
การพัฒนา Aerospace laboratory	คค./อก./วท.							
การพัฒนาความร่วมมือในระดับห่วงโซ่อุปทาน (Development Cooperation in the Supply Chain Project)	อก.							
การสร้างความร่วมมือและร่วมลงทุนระหว่างกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน	คค./อก.							
การส่งเสริมระบบนิเวศของผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ผู้ผลิตเครื่องยนต์อากาศยาน (aero engine player) และการทดสอบผลิตภัณฑ์	อก.							
การส่งเสริมการจัดตั้งกองทุนร่วมลงทุน (Fund of Funds) เพื่อลงทุนในรูปแบบ Venture Capital ของภาคเอกชนในลักษณะ Matching Fund สำหรับอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน	อก./กค.							
ด้านการสนับสนุนอุปสงค์ (Demand)								
การกระตุ้นธุรกิจการท่องเที่ยวภายในประเทศโดยใช้การเดินทางทางอากาศ	กก.							
การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างผู้ร่วมลงทุนในธุรกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน	สกพอ./สกท./กค./อก.							
การศึกษาข้อกำหนดและกฎหมายการเพื่อสนับสนุนเปิดเสรีทางการบินพาณิชย์	คค./อก./พณ.							
การส่งเสริมการจัดตั้งกองทุนร่วมลงทุน (Fund of Funds) เพื่อลงทุนในรูปแบบ Venture Capital ของภาคเอกชนใน ลักษณะ Matching Fund สำหรับอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน	คค./อก./กค.							

■ เร่งรัดดำเนินการเพิ่มขึ้น ■ ดำเนินการต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ รวม 7 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงการคลัง (กค.) กระทรวงคมนาคม (คค.) กระทรวงพาณิชย์ (พณ.) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (วท.) กระทรวงศึกษาธิการ (ศธ.) กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์แบบครบวงจรของประเทศ
- เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ในประเทศให้สามารถรองรับการขยายตัวของอุปสงค์ (Demand) การบินของภูมิภาคที่เพิ่มสูงขึ้นในอนาคต

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้รับการพัฒนาให้มีความสามารถในการแข่งขันทัดเทียมคู่แข่งในภูมิภาค
- อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ช่วยเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคตของประเทศ (New Engine of Growth) และเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของประเทศ
- อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ช่วยให้ระดับรายได้ต่อหัวของประชากรในประเทศเพิ่มสูงขึ้น

การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรม เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ

ประกอบด้วย 6 โครงการ มุ่งเน้นการสร้างความเข้มแข็งให้กับอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ การพัฒนางานวิจัยและบุคลากร และส่งเสริมให้เกิดการใช้ผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพในประเทศ เพื่อพัฒนาประเทศไทยให้เป็นฐานการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมฐานชีวภาพที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก โดยเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ให้มีศักยภาพสูงขึ้น และสามารถแข่งขันได้ในเวทีโลก

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักเน้นการพัฒนางานวิจัยและบุคลากร และส่งเสริมให้เกิดการใช้ผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพในประเทศ ดังนี้

ตารางที่ 6.19 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.9 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.9 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)					
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง		ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64
ด้านการสนับสนุนอุปทาน (Supply)							
การเพิ่มประสิทธิภาพภาคการเกษตร และการส่งเสริมการทำเกษตรแบบ Modern farm	กษ./อก./ วท./ดศ.						
การกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับวัสดุและผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ และหน่วยทดสอบมาตรฐานผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ	อก./วท./ พง.						
การส่งเสริมและสนับสนุนความร่วมมือระหว่างหน่วยงานวิจัยภาครัฐ สถาบันการศึกษา กับผู้ประกอบการภาคเอกชน ในการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีต่อยอดสู่การผลิตเชิงพาณิชย์	ศร./อก./ วท.						
การพัฒนาศูนย์วิจัยด้านเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ รวมถึงด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรม	ศร./อก./ วท.						
ด้านการสนับสนุนให้เกิดความต้องการสินค้า (Demand Driven)							
การประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ	อก./วท./ พง./ทส./ พณ./กปส.						
การกำหนดมาตรการทางการเงิน การคลัง และมาตรการอื่น ๆ ของภาครัฐ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้ผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิงชีวภาพ และเคมีชีวภาพในประเทศ	กค./บก./ สปป.						

■ เร่งรัดดำเนินการเพิ่มขึ้น

■ ดำเนินการต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ รวม 11 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.) (ศธ.) กระทรวงพลังงาน (พง.) กระทรวงพาณิชย์ (พณ.) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (วท.) กระทรวงศึกษาธิการ(ศธ.) กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) กรมประชาสัมพันธ์ (ปชส.) กระทรวงการคลัง (กค.) กรมบัญชีกลาง (บก.) สำนักงบประมาณ การประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.)

2. วัตถุประสงค์

- ยกระดับศักยภาพการผลิตของอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพทั้งในด้านศักยภาพของผู้ประกอบการ บุคลากร โครงสร้างพื้นฐาน การวิจัยและพัฒนา ตลอดห่วงโซ่การผลิต
- ผู้ประกอบการไทยสามารถดูดซับเทคโนโลยีจากต่างประเทศและยกระดับการผลิตไปสู่การผลิตผลิตภัณฑ์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงได้
- ภาคเอกชนไทย นักลงทุนต่างชาติ ขยายการลงทุนและเข้ามาลงทุนประกอบอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ รวมทั้งอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในไทยเพิ่มสูงขึ้น
- เกษตรกรนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการผลิต การควบคุมคุณภาพผลผลิตได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถส่งมอบสินค้าที่มีคุณภาพสูง และเกษตรกรสามารถทำอาชีพเกษตรกรรมได้อย่างมั่นคงยั่งยืน การเป็นส่วนหนึ่งภายใต้ในห่วงโซ่อุตสาหกรรม

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- เพิ่มศักยภาพของอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ ทั้งในด้านศักยภาพของผู้ประกอบการ บุคลากร โครงสร้างพื้นฐาน การวิจัยและพัฒนา ตลอดห่วงโซ่การผลิตสูงขึ้นและสามารถพึ่งพาตนเองได้ รวมทั้งมีความพร้อมในการเป็นผู้นำด้านอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพในกลุ่มอาเซียน
- ผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพของไทยได้มาตรฐานระดับโลกสามารถแข่งขันกับประเทศคู่แข่งได้อย่างมีประสิทธิภาพทั้งในด้านคุณภาพและราคา และผู้ประกอบการไทยสามารถยกระดับการผลิตไปสู่การผลิตผลิตภัณฑ์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงได้
- มูลค่าการลงทุน มูลค่าทางเศรษฐกิจ การจ้างงาน ในอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพของไทยปรับเพิ่มสูงขึ้นตลอดห่วงโซ่การผลิต จากการขยายตัวของความต้องการสินค้าและการผลิตสินค้าชีวภาพทั้งในไทยและต่างประเทศ
- เกษตรกรสามารถนำเทคโนโลยีการผลิตสมัยใหม่เข้ามาปรับใช้ในการผลิตได้อย่างมีประสิทธิภาพทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ ทำให้เกษตรกรสามารถลดต้นทุนการผลิตลงได้และมีรายได้เพิ่มสูงขึ้น
- ภาครัฐสามารถลดภาระทางการคลังจากการแทรกแซงราคาพืชผลทางการเกษตรลงได้

การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรม ดิจิทัล

ประกอบด้วย 6 โครงการ มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านดิจิทัล ให้มีประสิทธิภาพและครอบคลุมพื้นที่ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกรองรับการติดต่อสื่อสาร การแลกเปลี่ยนข้อมูล การพัฒนาศักยภาพของบุคลากรด้านดิจิทัล และการปรับปรุงกฎหมาย และกฎระเบียบเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ประกอบการ และผู้บริโภค เพื่อพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นศูนย์กลางทางด้านดิจิทัลของภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งเป็นจุดดึงดูดความสนใจในการลงทุนของบริษัทชั้นนำต่าง ๆ ทั่วโลก

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ได้แก่ โครงการร่วมมือพัฒนาศูนย์ทดสอบนวัตกรรมดิจิทัล (Digital Innovation Testbed Center) และศูนย์ออกแบบวิศวกรรมดิจิทัลสำหรับอุปกรณ์และระบบอัจฉริยะ (IoT Engineering Design Center) ภายในเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล รับผิดชอบโดย สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (สศด.) วงเงินงบประมาณ 2,520.00 ล้านบาท อีกทั้ง ยังมีโครงการหลักอื่น ๆ อีก ดังนี้

ตารางที่ 6.20 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.10 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมดิจิทัล

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.10 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมดิจิทัล	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง			ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการสนับสนุนอุปทาน (Supply)								
การร่วมมือพัฒนาศูนย์ทดสอบนวัตกรรมดิจิทัล (Digital Innovation Testbed Center) และศูนย์ออกแบบวิศวกรรมดิจิทัลสำหรับอุปกรณ์และระบบอัจฉริยะ (IoT Engineering Design Center) ภายในเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล	สศด.							
การจัดทำหลักสูตรวิชาชีพด้านดิจิทัล อาทิ สาขา Digital Marketing, สาขา Data Analysis เป็นต้น	ศธ./วท./ ภาคเอกชน							
การจัดตั้งศูนย์ถ่ายทอดองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีดิจิทัล	ศธ./วท./ สกพอ. ภาคเอกชน							
การศึกษการปรับปรุงกฎระเบียบในอุตสาหกรรมดิจิทัล	ศธ./วท./สกพอ. ภาคเอกชน							
ด้านการสนับสนุนอุปสงค์ (Demand)								
การจัดแสดงนวัตกรรมเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อโปรโมทความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีของประเทศ เพื่อส่งเสริมการรับรู้ในภาคประชาชนและภาคอุตสาหกรรมอื่น ๆ	ดศ.							
การสนับสนุนเงินกู้เพื่อการลงทุนในเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อใช้ในการผลิตและบริการ	ดศ./กค.							

 เร่งรัดดำเนินการเข้มข้น

 ดำเนินการต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (สศด.) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (ดศ.) กระทรวงศึกษาธิการ (ศธ.) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (วท.) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) และภาคเอกชน

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มศักยภาพของอุตสาหกรรมดิจิทัลในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้มีขีดความสามารถเพิ่มสูงขึ้นและสามารถแข่งขันได้ในระยะยาว
- เพื่อกระตุ้นให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมดิจิทัลทั้งในประเทศและต่างประเทศมาลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมดิจิทัลมีแรงงานที่มีความรู้และทักษะตรงกับความต้องการและเพียงพอ
- ผู้ประกอบการสามารถยกระดับการพัฒนาผลิตภัณฑ์ของอุตสาหกรรมดิจิทัล ให้มีคุณภาพมาตรฐาน และมีความทันสมัย สามารถแข่งขันกับประเทศคู่แข่งได้
- เศรษฐกิจของประเทศเจริญเติบโต โดยอาศัยเทคโนโลยีและนวัตกรรมในสัดส่วนที่เพิ่มมากขึ้น

การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรม การแพทย์ครบวงจร

ประกอบด้วย 4 โครงการ มุ่งเน้นการพัฒนาบุคลากร พัฒนาศูนย์วิจัยที่เป็นแหล่งพัฒนาองค์ความรู้ ความก้าวหน้าในอุตสาหกรรมทางการแพทย์ ส่งเสริมสนับสนุนนักลงทุนในทุก ๆ ด้าน ตั้งแต่ระดับการวิจัย จนนำเข้าสู่ตลาด รวมทั้งการสนับสนุนด้านทรัพยากรบุคคล องค์ความรู้ การจดสิทธิบัตร และการทำการตลาด รวมถึงการส่งเสริมการลงทุน การปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ ให้เอื้อต่อการพัฒนาให้เกิดอุตสาหกรรม การแพทย์ครบวงจร

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักเน้นการพัฒนาบุคลากร พัฒนาศูนย์วิจัย ในอุตสาหกรรมทางการแพทย์ การสนับสนุน ด้านทรัพยากรบุคคล องค์ความรู้ การจดสิทธิบัตร และการทำการตลาด รวมถึงการส่งเสริมการลงทุน การปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ ให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมทางการแพทย์ครบวงจร ดังโครงการหลักต่อไปนี้

ตารางที่ 6.21 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.8 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมทางการแพทย์ครบวงจร

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2.8 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมทางการแพทย์ครบวงจร	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง			ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการสนับสนุนอุปทาน (Supply)								
การจัดตั้งศูนย์วิจัยเกี่ยวกับเทคโนโลยีการแพทย์สมัยใหม่	อก./วท./สธ.							
การจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรในอุตสาหกรรมทางการแพทย์ครบวงจร	อก./วท./สธ./ศธ.							
การบูรณาการและติดตามการแก้ไขกฎหมาย/กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมทางการแพทย์ครบวงจร	อก./วท./สธ.							
ด้านการสนับสนุนอุปสงค์ (Demand)								
การจัดซื้อพิเศษสำหรับสินค้าเครื่องมือแพทย์และอุปกรณ์ทางการแพทย์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่ผลิตในประเทศ เพื่อเป็นการสร้างตลาดให้แก่ผลิตภัณฑ์ดังกล่าวในระยะเริ่มต้น	อก./สธ./ พณ./กค.							

■ เร่งรัดดำเนินการเข้มข้น

■ ดำเนินการต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ รวม 6 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงการคลัง (กค.) กระทรวงพาณิชย์ (พณ.) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (วท.) กระทรวงศึกษาธิการ (ศธ.) กระทรวงสาธารณสุข (สธ.) กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.)

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจรของประเทศ
- เพื่อพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจรของประเทศ

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจรของประเทศ ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจรได้รับการพัฒนาศักยภาพ สามารถแข่งขันในระดับสากลได้

3 แผนปฏิบัติการ

การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว

แผนปฏิบัตินี้ มุ่งเน้นการยกระดับคุณภาพการท่องเที่ยวในพื้นที่ 3 จังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง สู่การเป็น “B-Leisure Destination-Harmony of Business and Leisure” หรือเป็นจุดหมายปลายทางที่ผสมผสานระหว่างธุรกิจและการพักผ่อน เป็นการเดินทางมาทำงานหรือทำธุรกิจในพื้นที่ต่าง ๆ พร้อมกับการท่องเที่ยวและพักผ่อนกับครอบครัวในคราวเดียวกัน ในเชิงรูปแบบการท่องเที่ยว ประเภท “Family Destination” รองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี และกลุ่มเชิงสุขภาพ สร้างรายได้จากการท่องเที่ยวให้ประชาชนในพื้นที่ให้เพิ่มสูงขึ้น และสร้างความมั่งคั่งจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยว เพื่อยกระดับคุณภาพการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกสู่ระดับนานาชาติอย่างยั่งยืน จึงจำเป็นต้องอาศัยเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมหลัก และต่อเนื่องในพื้นที่

ภาพรวมของแผนปฏิบัติการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว มี 4 แผนงาน รวม 53 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 31,028.215 ล้านบาท แบ่งเป็นวงเงินลงทุนตามระยะความเร่งด่วนในการดำเนินงาน ดังนี้

- แผนงานระยะเร่งด่วน (ปี 2560-2561) 30 โครงการ วงเงินลงทุน 13,834.40 ล้านบาท
- แผนงานระยะกลาง (ปี 2562-2564) 34 โครงการ (นับรวมโครงการต่อเนื่องมาจากระยะเร่งด่วน 11 โครงการ) 16,943.82 ล้านบาท
- แผนงานระยะต่อไป (ปี 2565 เป็นต้นไป) 8 โครงการ (เป็นโครงการต่อเนื่องมาจากระยะเร่งด่วนและระยะกลาง 4 โครงการ และโครงการต่อเนื่องมาจากระยะกลาง 4 โครงการ) วงเงินวงเงินลงทุน 250.00 ล้านบาท

ตารางที่ 6.22 : สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการ
แผนปฏิบัติการ 3 การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว

แผนงาน	จำนวนโครงการ	กรอบวงเงิน (ล้านบาท)
แผนงาน 3.1 การพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว	15	11,684.690
แผนงาน 3.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว	30	18,894.585
แผนงาน 3.3 การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว	2	246.000
แผนงาน 3.4 การสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว	6	202.940
รวมทั้งสิ้น	53	31,028.215

1. เป้าหมาย

1.1 เป้าหมายระยะเร่งด่วน (สัมฤทธิ์ผลใน 1-2 ปี ใช้งบประมาณปี 2560-2561)

มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐาน และสามารถรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมาย โดยเฉพาะกลุ่มครอบครัวและนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น จากการพัฒนา ดังนี้

- พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวสร้างใหม่ 6 แห่ง
- ปรับปรุงภูมิทัศน์และพัฒนาเส้นทาง/กิจกรรมท่องเที่ยว รวม 17 แห่ง เช่น พิพิธภัณฑ์เมือง ฉะเชิงเทรา ศูนย์ศึกษาการพัฒนาเขาหินซ้อนฯ ตลาดเก่าคลองสวนร้อยปี ชายหาดบางเสร่ และพื้นที่ชุ่มน้ำบึงสำนกใหญ่ เป็นต้น
- พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ 3 จังหวัด ของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเพิ่มขึ้น เช่น ห้องน้ำ ป้ายบอกทาง เส้นทางจักรยาน รวม Application ทางการท่องเที่ยว ระบบสาธารณสุขป้องกันน้ำท่วม ระบบบำบัดน้ำเสีย การนำสายไฟฟ้าลงใต้ดินในพื้นที่เมืองพัทยา
- การจัดการสิ่งแวดล้อมเพื่อการสร้างบรรยากาศที่ดีสำหรับการท่องเที่ยวในพื้นที่ 3 จังหวัด ของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เช่น การกำจัดขยะอย่างถาวรบนเกาะต่าง ๆ ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ

1.2 เป้าหมายระยะปานกลาง (สัมฤทธิ์ผลใน 5 ปี ใช้งบประมาณปี 2562-2564)

- การท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีอัตราการเติบโตเพิ่มสูงขึ้น โดยมีผู้มาเยี่ยมชมเยือนในพื้นที่ เพิ่มขึ้นเกือบ 1.5 เท่า จาก 29.89 ล้านคน เป็น 46.72 ล้านคน และรายได้เพิ่มขึ้นเกือบ 1.8 เท่า จาก 285,572 ล้านบาท เป็น 528,590 ล้านบาท
- จัดตั้งสถาบันพัฒนาบุคลากรทางการท่องเที่ยวในเมืองบางแสน จังหวัดชลบุรี ซึ่งจะช่วยให้มีหลักสูตรพัฒนาศักยภาพบุคลากรทางการท่องเที่ยวที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่มเป้าหมายและความต้องการของนักท่องเที่ยว
- มีมาตรการรักษาความปลอดภัย สนับสนุนการเข้าถึงข้อมูลการท่องเที่ยวในพื้นที่ EEC โดยมีการติดตั้งกล้องวงจรปิดในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวอย่างน้อย 200 จุด ครอบคลุมพื้นที่ สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญและเขตเทศบาล

1.3 เป้าหมายระยะต่อไป (สัมฤทธิ์ผลใน 10-15 ปี ใช้งบประมาณตั้งแต่ปี 2565)

- การเดินทางท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ทั้งทางบกและทางน้ำ ดังนี้

ทางบก : เส้นทางจักรยานจากสนามบินอู่ตะเภาผ่านแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ทั้งธรรมชาติ รถไฟรางเบาในพื้นที่เมืองพัทยา ขยายช่องจราจร 4 เลนพร้อมทั้งเลนจักรยาน สร้างถนนพร้อมท่อระบายน้ำ และสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ สะพานไม้เดินศึกษาธรรมชาติ สะพานเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวไปยังเกาะสีชัง

ทางน้ำ : พัฒนาท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว จำนวน 2 แห่ง ทำเทียบเรือสำราญ (Cruise) และท่าเรือเฟอร์รี่ ที่พัทยา สะพานท่าเทียบเรือ

- นักท่องเที่ยวมีความเชื่อมั่นในการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่มีคุณภาพและภาพลักษณ์ที่ดี

2. แนวทางการพัฒนา

การจัดทำแนวทางการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว ให้ความสำคัญบทบาทและทิศทางของแต่ละจังหวัด
ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง ดังนี้

**“พัทยา สัตหีบ และระยอง เป็นวงแหวนการท่องเที่ยวหลัก
ขยายสู่ฉะเชิงเทราซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติและขยายสู่แหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ”**

ชลบุรี : Modern of the East มุ่งเน้นการเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ สุขภาพและนันทนาการ ศูนย์การประชุมและศูนย์แสดงสินค้านานาชาติชั้นนำของอาเซียน เป็นเมืองนวัตกรรมการท่องเที่ยวที่พร้อมรับต่อกระแสการเปลี่ยนแปลง นำเสนอธรรมชาติที่มีชีวิตชีวาและเชื่อมโยงกับการส่งเสริมอุตสาหกรรม S - Curve ด้านสุขภาพและการแพทย์ด้วยการส่งเสริมในจังหวัดที่มีศูนย์การให้บริการด้านแพทย์ระดับนานาชาติ - EEC จึงกำหนดให้ “เมืองพัทยาเป็น 1 ใน 5 MICE City ของประเทศไทย” เพื่อให้เป็นไปตามทิศทางดังกล่าวจะต้องมีการเตรียมความพร้อมในทุกด้านเพื่อรองรับการเป็น MICE City ตลอดจนปรับภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวของเมืองพัทยาให้เป็น “New Pattaya”

ฉะเชิงเทรา : Thai Way of Life มุ่งเน้นวิถีความเป็นไทยที่ยังมีความเด่นชัด วางภาพลักษณ์การเป็นเมืองแห่งสายน้ำ วัฒนธรรม เมืองพักอาศัยชั้นดีที่ทันสมัยรองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร และ EEC รวมถึงมีพื้นที่ใหม่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง มีทรัพยากรทางธรรมชาติ การเกษตร วิถีวัฒนธรรมที่แข็งแกร่ง เป็นการท่องเที่ยวในรูปแบบ “Beyond Expectation” เน้นการคมนาคมที่สะดวกและมีการเชื่อมต่อ อาทิ การเชื่อมต่อเส้นทางจากอู่ตะเภาไปแปดริ้ว การใช้รถสาธารณะประเภทต่าง ๆ การผลักดันการขนส่งทางน้ำ เน้นสร้างการท่องเที่ยวในรูปแบบ Thai way of life ของสองฝั่งริมน้ำ

ระยอง : BIZ City มุ่งเน้นให้เป็นเมืองแห่งการศึกษาและวิทยาศาสตร์ แหล่งผลิตทรัพยากรบุคคล เมืองแห่งพลังและความคิดสร้างสรรค์ รวมทั้งการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ยกระดับเป็นศูนย์ธุรกิจแห่งการบินและโลจิสติกส์อาเซียนเมืองใหม่ธุรกิจเหนือระดับเป็นศูนย์รวมสำนักงานใหญ่ภาคธุรกิจ ศูนย์กลางด้านเทคโนโลยี วิจัย และการพักผ่อนด้วย โดยเป็นเมืองพื้นที่ที่มีนิคมอุตสาหกรรมเป็นส่วนใหญ่ จึงควรส่งเสริมการท่องเที่ยวประเภทการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็น CSR ของโรงงาน เพื่อการลดมลพิษในพื้นที่ การบำบัดน้ำเสีย โดยส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงลดมลพิษ ในรูปแบบ Green Tourism ผลักดันให้เกิดการกระจายตัวของนักท่องเที่ยวไปสู่พื้นที่ต่าง ๆ เพื่อกระจายรายได้สู่ชุมชน โดยการสร้างระบบขนส่งจากสนามบินอู่ตะเภา เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวประเภท Business Traveler FIT ที่เดินทางมาเอง ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิง Park & Ride (จอดแล้วจร)

2.1 แนวทางการพัฒนาระยะเร่งด่วน (ปี 2560-2561)

พัฒนาศักยภาพและคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวทั้งเชิงศาสนาและวัฒนธรรม เชิงนิเวศและอนุรักษ์
เชิงสุขภาพ รวมทั้งสร้างแหล่งท่องเที่ยวใหม่ (Man-made Attractions) โดยมุ่งเน้นการพัฒนาไปที่
สนามบินอู่ตะเภาเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวใหม่กับการท่องเที่ยวเชิงชุมชนและวิถีชีวิตชุมชน รวมทั้งการ
จัดการสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะการจัดการกำจัดขยะตามแนวชายฝั่งทะเลและเกาะท่องเที่ยวสำคัญ อาทิ เกาะล้าน
การปรับปรุงป้ายบอกทางและป้ายสัญลักษณ์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน การปรับปรุงระบบเสียงบรรยายให้มี
หลากหลายภาษามากขึ้น เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ การจัดพื้นที่ (Zoning) เพื่อการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพ
การจัดการพื้นที่และสิ่งแวดล้อม และการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตพัฒนาพิเศษ
ภาคตะวันออก เป็นต้น

ทั้งนี้ แผนงานด้านการพัฒนาศักยภาพและคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว MICE และนันทนาการ จะปรากฏ
ในแผนปฏิบัติการ 2 การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย แผนงาน 2.4 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรม
การท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

2.2 แนวทางการพัฒนาระยะกลาง (ปี 2562-2564)

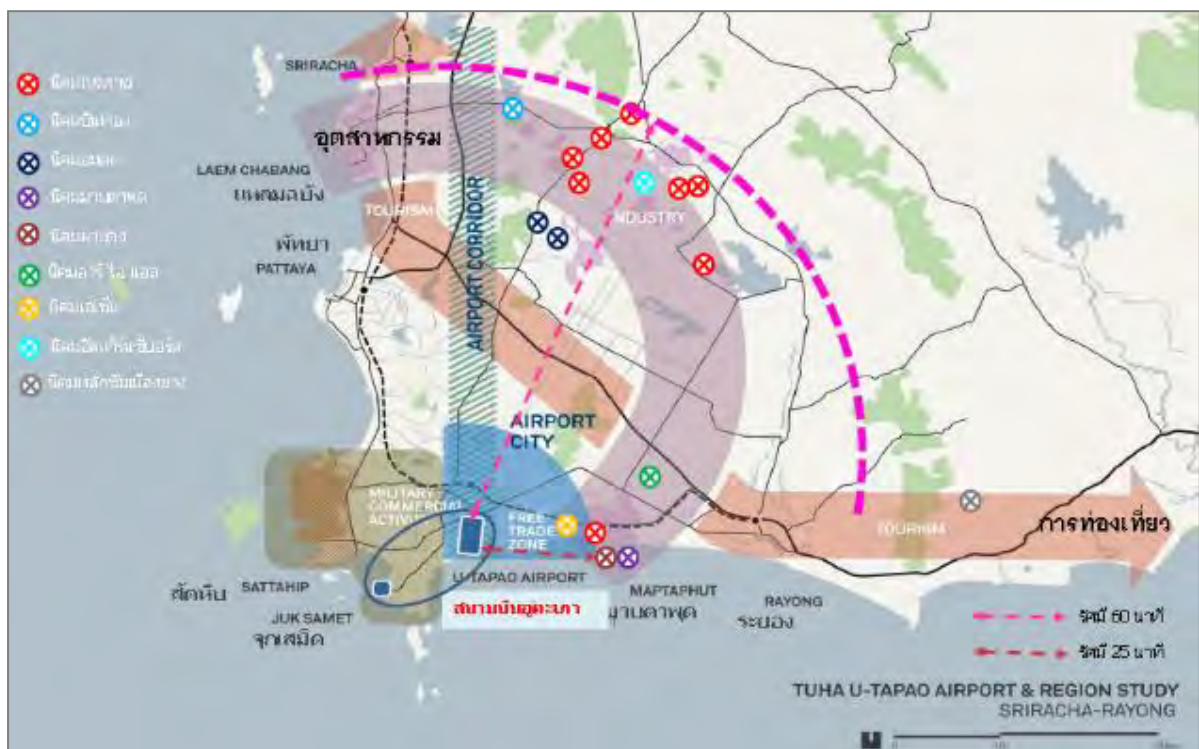
พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการท่องเที่ยวทั้งระบบให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และเพียงพอต่อความต้องการของตลาด และครอบคลุมทุกสาขาการท่องเที่ยว โดยส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชนและชุมชนในการพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวที่สอดคล้องความต้องการของตลาดแรงงาน สร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยว สนับสนุนบุคลากรให้มีสมรรถนะขั้นพื้นฐานตามตำแหน่งงาน และได้รับการฝึกอบรมที่ได้มาตรฐานสากล

2.3 แนวทางการพัฒนาระยะต่อไป (ตั้งแต่ปี 2565)

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงและระบบโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวได้สะดวก รวดเร็วและปลอดภัย อีกทั้งช่วยกระจายนักท่องเที่ยวไปสู่เมืองท่องเที่ยวรอง ด้วยการสนับสนุนการลงทุนพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์ภายใต้แผนปฏิบัติการ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เพื่อรองรับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เช่น ระบบขนส่งจากสนามบินอุตะเถาสู่เมืองหลัก จัดทำแผนพิจารณาการกระจายตัวของนักท่องเที่ยวและจัดทำคู่มือเส้นทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยงระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง รวมทั้งขยายเส้นทางและเพิ่มรูปแบบการขนส่งเชื่อมโยงอีอีซี และพื้นที่โดยรอบ

พัฒนาภาพลักษณ์และความเชื่อมั่นด้านคุณภาพการท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว อันเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและประเทศไทย ด้วยการเสริมสร้างภาพลักษณ์คุณภาพและความปลอดภัยให้กับพื้นที่ มีมาตรการรักษาความปลอดภัยและมาตรการป้องกัน ข้อควรปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย และสิ่งที่ควรกระทำในกรณีฉุกเฉิน สนับสนุนการเข้าถึงข้อมูลการท่องเที่ยวในพื้นที่ ด้วยการทำการตลาดเป้าหมายและสร้างการรับรู้แก่นักท่องเที่ยวผ่านช่องทางต่าง ๆ

แผนภาพที่ 6.4 : แผนที่แสดงแนวระเบียงการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่ได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาสนามบินอุตะเถา



3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- การท่องเที่ยวใน EEC อัตราการเติบโตเพิ่มสูงขึ้น โดยมีผู้มาเยี่ยมเยือนเพิ่มขึ้นจาก 29.89 ล้านคน เป็น 46.72 ล้านคน ใน 4 ปี (เพิ่มขึ้น 1.5 เท่า) และมีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจาก 285,572 ล้านบาท เป็น 508,590 ล้านบาท ใน 4 ปี (เพิ่มขึ้น 1.8 เท่า)
- มีระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวทั้งภายในจังหวัดและระหว่าง 3 จังหวัดใน EEC ตลอดจนช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยว
- การท่องเที่ยวในพื้นที่ EEC มีคุณภาพและภาพลักษณ์ที่ดีขึ้น ช่วยสร้างความเชื่อมั่นแก่นักท่องเที่ยว และกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่และประเทศได้
- เป็นมิตรและแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณนักท่องเที่ยวและแก้ไขปัญหาความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยว

แผนงาน 3.1

การพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว

ประกอบด้วย 15 โครงการ มุ่งเน้นการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ รวมทั้ง การจัดการพื้นที่และสิ่งแวดล้อม ให้เกิดการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ เพื่อดึงดูดและจูงใจให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ได้แก่ โครงการพัฒนาพื้นที่แหลมบาลีฮาย (Pattaya on Pier) เพื่อก่อสร้างลานกิจกรรมแห่งใหม่ของเมืองพัทยา ที่ให้เอกชนร่วมลงทุนกับรัฐ (PPP) วงเงินรวม 10,000 ล้านบาท อีกทั้ง ยังมีโครงการหลักอื่นๆ ที่เน้นการพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา โดยเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวใหม่ (จากสนามบินอู่ตะเภา) กับการท่องเที่ยวเชิงชุมชนและวิถีชีวิตชุมชน รวมทั้งการจัดการสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะการกำจัดขยะตามแนวชายฝั่งทะเลและเกาะท่องเที่ยวสำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 6.23 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 3.1 การพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 3.1 การพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)					
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง		ระยะ ต่อไป	
		<60	60 - 61	62	63 - 64	≥65	
ด้านการพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว							
การพัฒนาพื้นที่แหลมบาลีฮาย (Pattaya on Pier) (PPP)	เมืองพัทยา						
การพัฒนาศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดฉะเชิงเทรา เช่น ออกแบบตกแต่งภายในพิพิธภัณฑ์เมืองฉะเชิงเทรา ศูนย์การเรียนรู้พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (อ.บางปะกง) วัดคงคาราม (อ.บางปะกง) ปรับภูมิทัศน์ลานค้าของดี (อ.บางคล้า) ตลาดเก่าคลองสวนร้อยปี (อ.บ้านโพธิ์) ตลาดโบราณนครเนื่องเขต (อ.เมือง) เป็นต้น	สนง.การท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดฉะเชิงเทรา และหน่วยงานอื่นๆ						
การปรับปรุงภูมิทัศน์ชายหาดบางเสร่ และเติมทรายชายหาด	เทศบาลตำบลบางเสร่						
การพัฒนาพื้นที่ชุ่มน้ำระดับชาติ (บึงสำนกใหญ่) เพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ (สวนพฤกษศาสตร์ระยอง)	สวนพฤกษศาสตร์ระยอง องค์การสวนพฤกษศาสตร์ (อ.ส.พ.)						
การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรศูนย์บริการการพัฒนาปลวกแดงตามพระราชดำริจังหวัดระยอง	สนง.พัฒนาชุมชนจังหวัดระยอง						
การบูรณะและพัฒนาโบราณสถาน ศาสนสถาน อุทยานแหล่งเรียนรู้ อุทยานประวัติศาสตร์ และพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติในพื้นที่ EEC	วธ./กรมศิลปากร/กรมการศาสนา/สนง.วัฒนธรรมฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง						
การส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ในพื้นที่ EEC	วธ./กรมส่งเสริมวัฒนธรรม/กรมการศาสนา/สนง.วัฒนธรรมฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง						
การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์สวนสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช Bankhai Model สู่ศตวรรษที่ 21 Thailand 4.0 ด้วยเศรษฐกิจฐานราก นวัตกรรมเกษตร อาหารพื้นเมือง วิถีชุมชน ตามศาสตร์พระราชา เพื่อรองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC	เทศบาลตำบลบ้านค่ายพัฒนา						

■ ศึกษาความเหมาะสม สำรอง ออกแบบรายละเอียด

■ ก่อสร้าง ปรับปรุง บูรณะ พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว

■ ดำเนินการศึกษาค่าความเหมาะสม สำรอง ออกแบบรายละเอียด ต่อเนื่อง

■ ดำเนินการก่อสร้าง ปรับปรุง บูรณะ พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (กก.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.) กระทรวงมหาดไทย (มท.) กระทรวงวัฒนธรรม (วธ.) และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง

2. วัตถุประสงค์

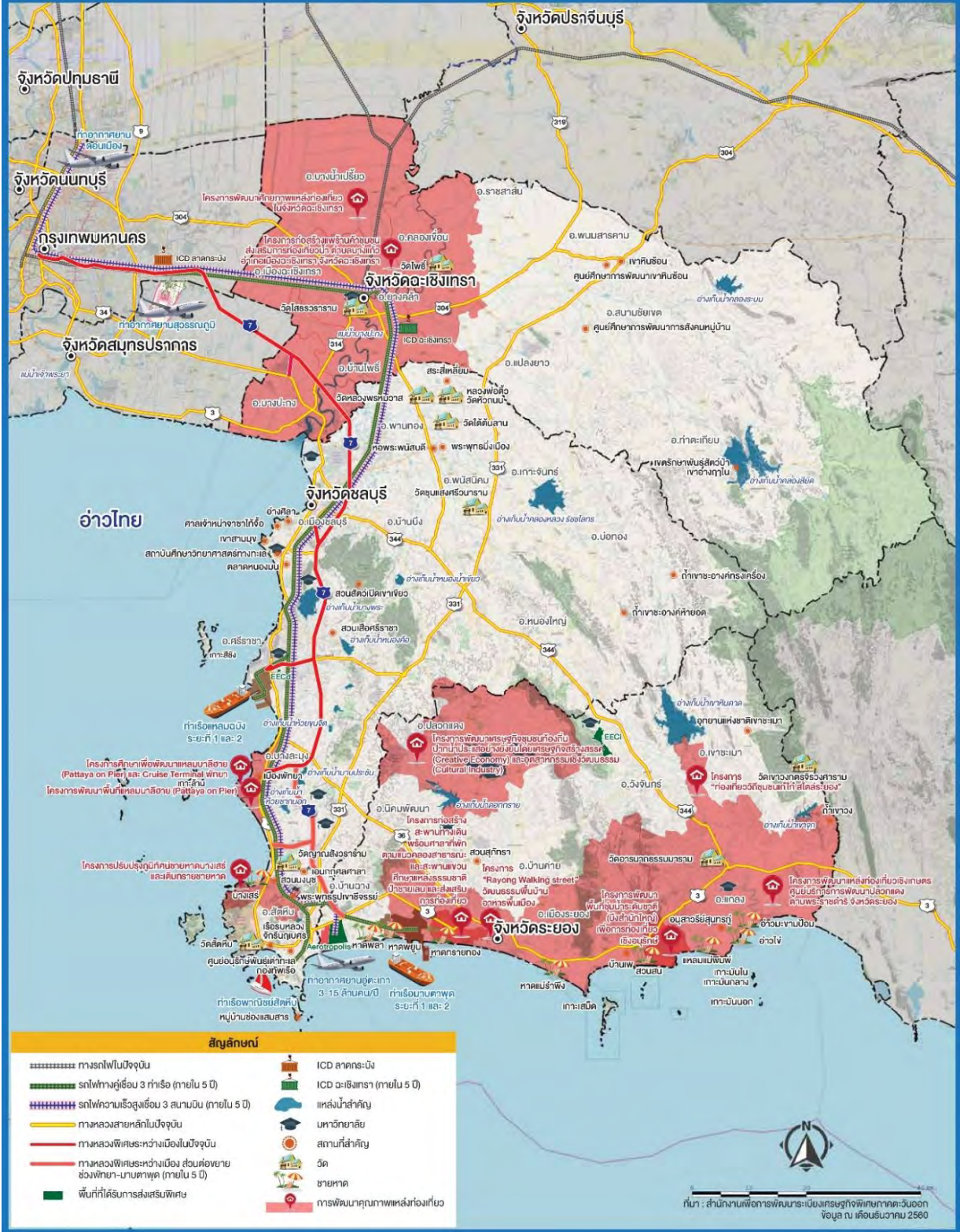
- ส่งเสริมให้เกิดเทรนด์ท่องเที่ยวใหม่ที่มีความหลากหลายรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวได้มากยิ่งขึ้น สร้างสรรค์กิจกรรมหรือเทศกาลประจำปีในพื้นที่ต่าง ๆ สร้างแหล่งท่องเที่ยวใหม่ (Man-made Attractions)
- ปรับปรุงป้ายบอกทางและป้ายสัญลักษณ์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ปรับปรุงระบบเสียงบรรยายให้มีหลากหลายภาษามากขึ้นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ จัดทำแผนที่ท่องเที่ยวให้ครอบคลุมทุกแหล่ง และปรับปรุงภูมิทัศน์แหล่งท่องเที่ยว ร้านค้า สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว รวมทั้งพัฒนาภาพลักษณ์และความเชื่อมั่นด้านคุณภาพ พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและวิถีชุมชนอย่างยั่งยืน และเสริมสร้างศักยภาพและยกระดับแหล่งเรียนรู้ด้านการจัดการท่องเที่ยวโดยชุมชน
- จัดการพื้นที่ (Zoning) เพื่อการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพการจัดการพื้นที่และสิ่งแวดล้อม อาทิ ขยะ น้ำเสีย/น้ำท่วม และมลพิษทางอากาศ รวมทั้งพัฒนาระบบความปลอดภัยและสุขอนามัยในแหล่งท่องเที่ยว โดยการสนับสนุนเครื่องมือและอุปกรณ์ เพื่อป้องกันและช่วยเหลือนักท่องเที่ยว ได้แก่ กล้องวงจรปิด เครื่องแปลภาษา อุปกรณ์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยวเบื้องต้น จัดตั้งศูนย์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยวให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ท่องเที่ยว และส่งเสริมสุขอนามัยในแหล่งท่องเที่ยว เช่น ปรับปรุงสุขาสาธารณะ การจัดการขยะและน้ำเสียในแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- มีผู้มาเยี่ยมชมเพิ่มขึ้นจาก 29.89 ล้านคน เป็น 46.72 ล้านคน ใน 4 ปี (เพิ่มขึ้น 1.5 เท่า) และมีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจาก 285,572 ล้านบาท เป็น 508,590 ล้านบาท ใน 4 ปี (เพิ่มขึ้น 1.8 เท่า)
- ผลการประเมินความพึงพอใจแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับพัฒนาแล้วเสร็จ เพิ่มขึ้นจากเดิม
- แหล่งท่องเที่ยวมีคุณภาพ ได้มาตรฐาน และสามารถรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมาย โดยเฉพาะกลุ่มครอบครัวและนักธุรกิจ ดังนี้
 - มีแหล่งท่องเที่ยวสร้างใหม่ 6 แห่ง (ฉะเชิงเทรา 1 แห่ง ชลบุรี 2 แห่ง และระยอง 3 แห่ง)
 - การปรับปรุงภูมิทัศน์และพัฒนาเส้นทาง/กิจกรรมท่องเที่ยว รวม 19 แห่ง (ฉะเชิงเทรา 13 แห่ง ชลบุรี 2 แห่ง และระยอง 4 แห่ง) เช่น พิพิธภัณฑสถานเมืองฉะเชิงเทรา ศูนย์ศึกษาการพัฒนาเขาหินซ้อนฯ ตลาดเก่าคลองสวน ชายหาดบางเสร่ และพื้นที่ชุ่มน้ำบึงสำนักรใหญ่ เป็นต้น
 - มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ 3 จังหวัด ของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เช่น ห้องน้ำรวม 11 แห่ง (ฉะเชิงเทรา 2 แห่ง ชลบุรี 4 แห่ง และระยอง 5 แห่ง) ป้ายบอกทางรวม 9 แห่ง (ฉะเชิงเทรา 2 แห่ง ชลบุรี 3 แห่ง และระยอง 4 แห่ง) เส้นทางจักรยานรวม 14 แห่ง (ฉะเชิงเทรา 5 แห่ง ชลบุรี 5 แห่ง และระยอง 4 แห่ง) Application ทางการท่องเที่ยว ระบบสาธารณสุขป้องกันน้ำท่วม ระบบบำบัดน้ำเสีย การนำสายไฟฟ้าลงใต้ดินในพื้นที่เมืองพัทยา

แผนภาพที่ 6.5 : แผนที่แสดงพื้นที่พัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ

แผนงาน 1 การพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว



แผนงาน 3.2

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

ประกอบด้วย 30 โครงการ มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้บริการนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัย รวมทั้ง ช่วยกระจายตัวของนักท่องเที่ยวไปสู่เมืองท่องเที่ยวรอง เกาะต่างๆ ในพื้นที่

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ได้แก่ โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเมืองพัทยา (Tram) ที่ให้เอกชนร่วมลงทุนกับรัฐ (PPP) วงเงินรวม 8,000 ล้านบาท และโครงการพัฒนา/ก่อสร้าง Cruise Terminal พัทยา ที่ให้เอกชนร่วมลงทุนกับรัฐ (PPP) วงเงินรวม 5,000 ล้านบาท อีกทั้ง ยังมีโครงการหลักอื่นๆ ที่จะช่วยให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้อย่างสะดวก อาทิ การปรับปรุงถนน ขยายช่องจราจร พัฒนาเส้นทางจักรยาน สร้างจุดพักรถ ห้องน้ำ การปรับปรุงภูมิทัศน์

ตารางที่ 6.24 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 3.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 3.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง			ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวก								
การก่อสร้างสะพานท่าเทียบเรือ (สะพานบาลีสาย)	สนง.โยธาธิการและผังเมือง ชลบุรี		■	■	■	■		
การพัฒนา/ก่อสร้าง Cruise Terminal พัทยา (PPP)	เมืองพัทยา				■	■	■	
การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเมืองพัทยา (Tram) (PPP)	เมืองพัทยา					■	■	■
การก่อสร้างจุดพักรถบ้านเพและปรับปรุงภูมิทัศน์โดยรอบ	เทศบาลตำบลบ้านเพ			■				
การปรับปรุงก่อสร้างเส้นทางจักรยาน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเกาะเสม็ด	อุทยานแห่งชาติเขาแหลมหญ้า/ เขวงทางหลวงชนบทระยอง				■			
การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำประแสตอนบนพร้อมถนน เชิงลาด เพื่อให้การสัญจรไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ สะดวก	องค์การบริหารส่วนตำบล ทางเกวียน (จ.ระยอง)				■	■	■	■
การพัฒนา Mobile Application ของ ททท.	ททท.		■	■	■	■	■	■
การก่อสร้างระบบระบายน้ำ เพื่อป้องกันน้ำท่วมในพัทยา	เมืองพัทยา		■	■				
การพัฒนาปัจจัยพื้นฐานด้านการท่องเที่ยวในจังหวัด ฉะเชิงเทรา เช่น ห้องน้ำสาธารณะ ป้ายแนะนำแหล่ง ท่องเที่ยว ลานจอดรถ เป็นต้น	สนง.การท่องเที่ยวและกีฬา ฉะเชิงเทรา และหน่วยงานอื่นๆ			■				

■ ศึกษาความเหมาะสม สำรวจ ออกแบบรายละเอียด

■ ก่อสร้าง ปรับปรุง บูรณะ พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว

■ ดำเนินการศึกษาคความเหมาะสม สำรวจ ออกแบบรายละเอียด ต่อเนื่อง

■ ดำเนินการก่อสร้าง ปรับปรุง บูรณะ พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (กก.) กระทรวงคมนาคม (คค.) กระทรวงมหาดไทย (มท.) การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน) รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อสนับสนุนการลงทุนพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์ภายใต้แผนปฏิบัติการ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เพื่อรองรับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เช่น ระบบขนส่งจากสนามบินสู่เกาะสู่เมืองหลัก การจัดทำแผนพิจารณาการกระจายตัวของนักท่องเที่ยว เพื่อแก้ปัญหาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะภายในจังหวัดและเชื่อมโยงระหว่าง 3 จังหวัด ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- เพื่อให้ชาวต่างชาติสามารถวางแผนการท่องเที่ยวได้ จากการจัดทำคู่มือการท่องเที่ยวจากสนามบินสู่เกาะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก บนเว็บไซต์ และกำหนดจุดเริ่มต้นจากสนามบินสู่เกาะออกไปสู่แหล่งท่องเที่ยว และจากสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมืองไปยังสนามบินสู่เกาะ
- เพื่อเพิ่มทางเลือกการท่องเที่ยวให้มากขึ้น จากการพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญ (Cruise) ที่พัทยา
- เพื่อส่งเสริมการขยายเส้นทางเรือจากพัทยา – หัวหิน (ท่าเรือสัตหีบ – ปราณบุรี) พัทยา – ระยอง – สี่พันวิลล์ และเรือสำราญจากต่างประเทศให้แวะพักที่พัทยา
- เพื่อพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่ เชื่อมโยงการท่องเที่ยวจากพัทยาและระยองสู่เกาะต่าง ๆ ในพื้นที่ให้สะดวก ปลอดภัยและได้มาตรฐานขึ้น
- เพื่อสนับสนุน ให้เกิด Online Travel Agency: OTA ที่เป็นสัญชาติไทย เช่น การลงทุนร่วมระหว่างรัฐและเอกชน โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ร่วมกับ สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยและธุรกิจตัวแทนจำหน่ายของไทย พัฒนาระบบร่วมกัน การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยพัฒนา Web Application ในรูปแบบ Platform และเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาทำการซื้อขายผ่าน Platform ที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยพัฒนาขึ้น เป็นต้น
- เพื่อส่งเสริมการลงทุนโรงแรม/ที่พัก ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เช่น จังหวัดชลบุรี มุ่งเน้นการส่งเสริมการลงทุนจากธุรกิจโรงแรม 4-5 ดาว ที่บริหารงานแบบเครือข่าย (Chain) และมีการรองรับ Event and Festival รวมถึง Sport Tourism จังหวัดระยอง จัดตั้งกองทุนและเครือข่ายโฮมสเตย์ (ผ่านแนวคิดประชารัฐ) การท่องเที่ยวสร้างสรรค์ร่วมกับ การเกษตร ประมง จังหวัดฉะเชิงเทรา ส่งเสริมการลงทุนที่พักสำหรับ Wellness and Healthcare สำหรับการพักผ่อนเพื่อฟื้นฟูสุขภาพร่างกายและจิตใจ การผ่าตัดเพื่อรักษาความเจ็บป่วยและการผ่าตัดเพื่อความงาม เป็นต้น
- เพื่อพัฒนาเส้นทางจักรยานจากสนามบินสู่เกาะผ่านแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- มีระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวทั้งภายในจังหวัดและระหว่าง 3 จังหวัด ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตลอดจนช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยว
- การเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น เนื่องจากมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ดังนี้

ทางบก

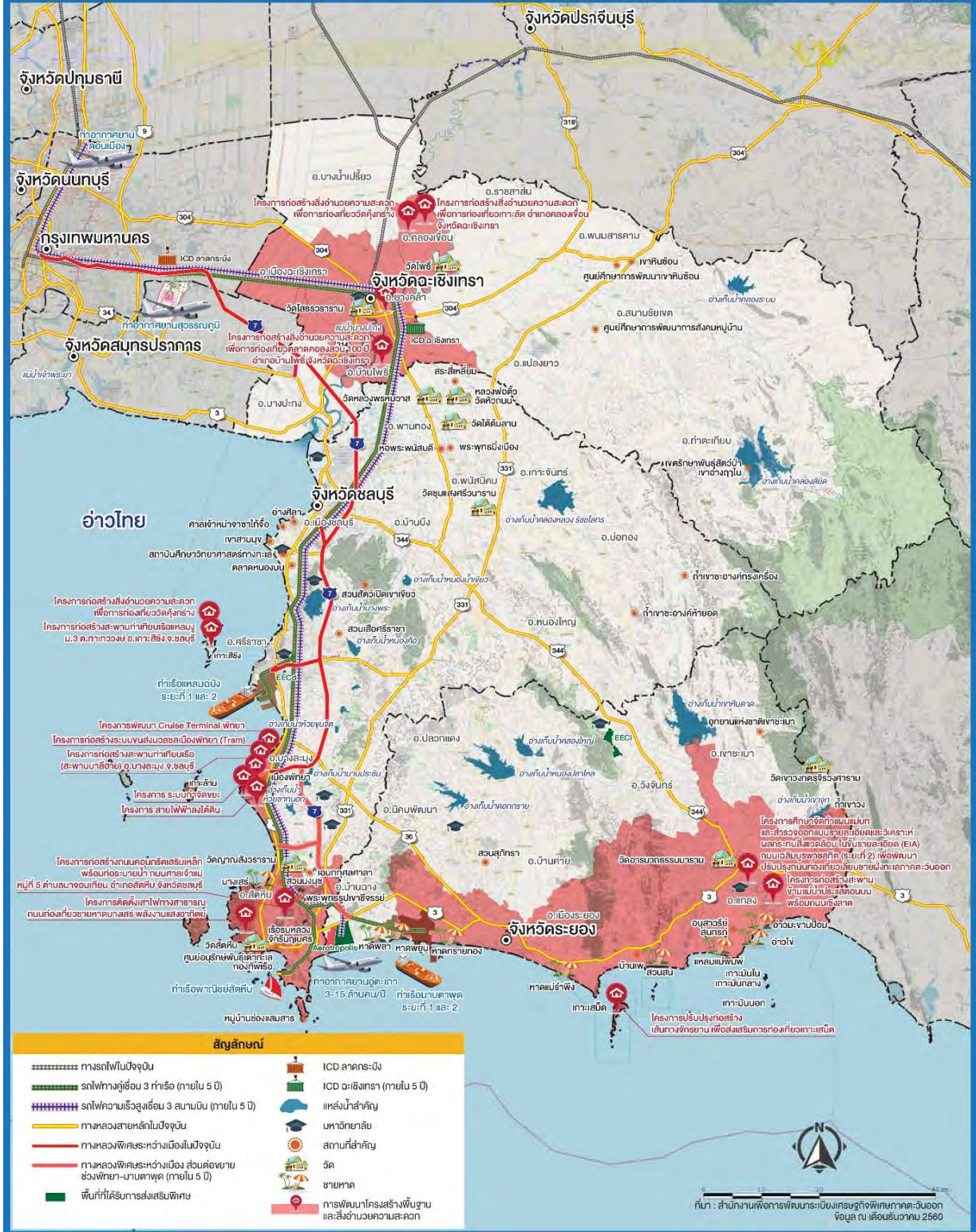
- ขยายช่องจราจร 4 เลนพร้อมทั้งเลนจักรยาน บริเวณหาดแสงจันทร์-สุชาติ ระยะทาง 987 เมตร สร้างถนนพร้อมท่อระบายน้ำ บริเวณตำบลนาจอมเทียน จ.ชลบุรี ระยะทาง 2 กม เป็นต้น
- สะพานข้ามแม่น้ำประแส จ.ระยอง สะพานไม้เดินศึกษาธรรมชาติ กว้าง 2 ม. ยาว 120 ม. ชุมชนจุกเสม็ด จ.ระยอง สะพาน คสล. บริเวณท่าภาณุรังษี (ท่าบन) เชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวไปยังเกาะสีชัง เป็นต้น
- รถไฟรางเบาในพื้นที่เมืองพัทยา ผ่านถนนเลียบริยหาดพัทยาและถนนพัทยาสาย 2 วนเป็นรอบรวมระยะทางยาวประมาณ 9 กิโลเมตร (คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2565) เป็นต้น

ทางน้ำ

- พัฒนาท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว จำนวน 2 แห่ง ทำเทียบเรือสำราญ (Cruise) และท่าเรือเฟอร์รี่ที่พัทยา
- สะพานท่าเทียบเรือแหลมจู บริเวณเกาะสีชัง จ.ชลบุรี สร้างสะพานท่าภาณุรังษีเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวบนเกาะสีชัง

แผนภาพที่ 6.6 : แผนที่แสดงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

แผนงาน 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)



แผนงาน 3.3

การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว

ประกอบด้วย 2 โครงการ มุ่งเน้นส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชนและชุมชนในการพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวที่สอดคล้องความต้องการของตลาดแรงงาน เพื่อพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และเพียงพอต่อความต้องการของตลาด และครอบคลุมทุกสาขาการท่องเที่ยว

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักเน้นการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชนและชุมชนในการพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวที่สอดคล้องความต้องการของตลาดแรงงาน

ตารางที่ 6.25 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 3.3 การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 3.3 การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง			ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว								
การจัดตั้งสถาบันพัฒนาบุคลากรทางการท่องเที่ยว	ททท.							
การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม	วธ. (สำนักงานวัฒนธรรม ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง)							

■ เร่งรัดดำเนินการเข้มข้น

■ ดำเนินการต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ รวม 2 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงวัฒนธรรม (วธ.) (สำนักงานวัฒนธรรมจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชนและชุมชนในการพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวที่สอดคล้องความต้องการของตลาดแรงงาน โดยใช้ **“สัทธิบโมเดล”** ในการเรียนรู้ควบคู่กับการทำงาน เพื่อเพิ่มศักยภาพบุคลากร และสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยวสนับสนุนบุคลากรให้มีสมรรถนะขั้นพื้นฐานตามตำแหน่งงาน และได้รับการฝึกอบรมที่ได้มาตรฐานสากล
- เพื่อยกระดับคุณภาพชุมชนในพื้นที่ ผ่านกระบวนการการท่องเที่ยว โดยสามารถแบ่งกลุ่มชุมชนดังนี้

ชุมชนที่มีศักยภาพ มีความพร้อม (มีแหล่งท่องเที่ยว) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ร่วมกับการพัฒนาบุคลากร ให้สามารถให้บริการการท่องเที่ยวในพื้นที่ ทำหน้าที่เป็นเจ้าบ้านที่ดี สร้างความประทับใจผ่านกระบวนการท่องเที่ยวสร้างสรรค์ (Community Creative Tourism -CT) การสร้างกิจกรรมร่วมกันระหว่างชุมชนเจ้าของพื้นที่ (Host) และนักท่องเที่ยว (Guest) ได้เรียนรู้ประสบการณ์ด้านการเกษตร การประมง การแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรและประมง โดยเจ้าของพื้นที่ได้ถ่ายทอดวิถีชีวิตให้นักท่องเที่ยวได้รับรู้ ในขณะที่เจ้าของพื้นที่ได้เรียนรู้ความต้องการผลิตภัณฑ์การเกษตรที่นักท่องเที่ยวต้องการ

ชุมชนที่ไม่มีทรัพยากรการท่องเที่ยว สนับสนุนการนำผลิตภัณฑ์ของชุมชน เช่น ผลผลิตทางการเกษตร ประมง ต่อยอดเป็นผลิตภัณฑ์ตามความต้องการของนักท่องเที่ยวและร่วมมือกับพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว นำผลิตภัณฑ์เหล่านั้นมาจำหน่าย นำรายได้กลับสู่ชุมชน (Community Benefit through Tourism - CBTT) ถึงแม้พื้นที่ที่ไม่ได้มีแหล่งท่องเที่ยวแต่สามารถผลิตสินค้าและนำผลผลิตเหล่านั้นมาจำหน่ายในพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวในบริเวณใกล้เคียง เป็นการสร้างรายได้ของชุมชนในพื้นที่ที่ไม่ต้องมีแหล่งท่องเที่ยวเอง เกิดการกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวให้ขยายออกไปจากพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว

ชุมชนที่ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่และไม่มีผลผลิตที่นำมาจำหน่าย การได้ผลประโยชน์ร่วมจากการท่องเที่ยวโดยสนับสนุนให้มีการพัฒนาด้านบุคลากรหรือแรงงาน ทำให้คนที่เป็นคนรุ่นใหม่ที่กำลังเข้าสู่ระบบแรงงานได้มีโอกาสได้ผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวที่พัฒนาในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จากการใช้ความรู้และความสามารถ การดำเนินการร่วมกับสถาบันอาชีวศึกษาและอุดมศึกษาในพื้นที่ ในการวางแผนการพัฒนาบุคลากรการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ มีการกำหนดปริมาณสัดส่วนและประเภทของงานที่เหมาะสมกับอัตราความต้องการบุคลากรทางการท่องเที่ยวที่กำลังเกิดขึ้นจากการพัฒนาการท่องเที่ยว อันได้แก่บุคลากรภาคการบริการท่องเที่ยว ที่พัก การบิน และเรือสำราญ เป็นต้น

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

มีหลักสูตรพัฒนาศักยภาพบุคลากรทางการท่องเที่ยวที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่มเป้าหมายและความต้องการของนักท่องเที่ยว

แผนงาน 3.4

การสร้างความเชื่อมั่นนักท่องเที่ยว

ประกอบด้วย 6 โครงการ มุ่งเน้นการเสริมสร้างภาพลักษณ์คุณภาพและความปลอดภัยให้กับการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยเฉพาะการสร้างภาพลักษณ์ใหม่ของการท่องเที่ยวเมืองพัทยา และมุ่งเน้นการสื่อสารคุณค่าและภาพลักษณ์ในพื้นที่ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยม (Preferred Destination) ที่มีคุณภาพสูงต่อนักท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวอันเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและประเทศไทย

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักเน้นการเสริมสร้างภาพลักษณ์คุณภาพและความปลอดภัยให้กับการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ดังโครงการหลักต่อไปนี้

ตารางที่ 6.26 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 3.4 การสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 3.4 การสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)						
		ระยะเร่งด่วน			ระยะกลาง			ระยะต่อไป
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว								
การพัฒนาเสริมสร้างระบบการรักษาความสงบเรียบร้อยในเมืองพัทยา	เมืองพัทยา							
การอำนวยความสะดวกและดูแลความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวและสถานที่ท่องเที่ยว (Amazing Thai Host)	สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดฉะเชิงเทรา							
การติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดฉะเชิงเทรา	ตำรวจภูธรจังหวัดฉะเชิงเทรา							
การพัฒนาเสริมสร้างระบบการรักษาความสงบเรียบร้อยในจังหวัดระยอง	ตำรวจภูธรจังหวัดระยอง							
การติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวชายหาดสวนสนและในเขตเทศบาล	เทศบาลตำบลแกลงกระเฉด							
การติดตั้งกล้องวงจรปิดบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครระยอง	เทศบาลนครระยอง							

■ เร่งรัดดำเนินการเข้มข้น

■ ดำเนินการต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (กก.) กระทรวงวัฒนธรรม (วธ.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง

2. วัตถุประสงค์

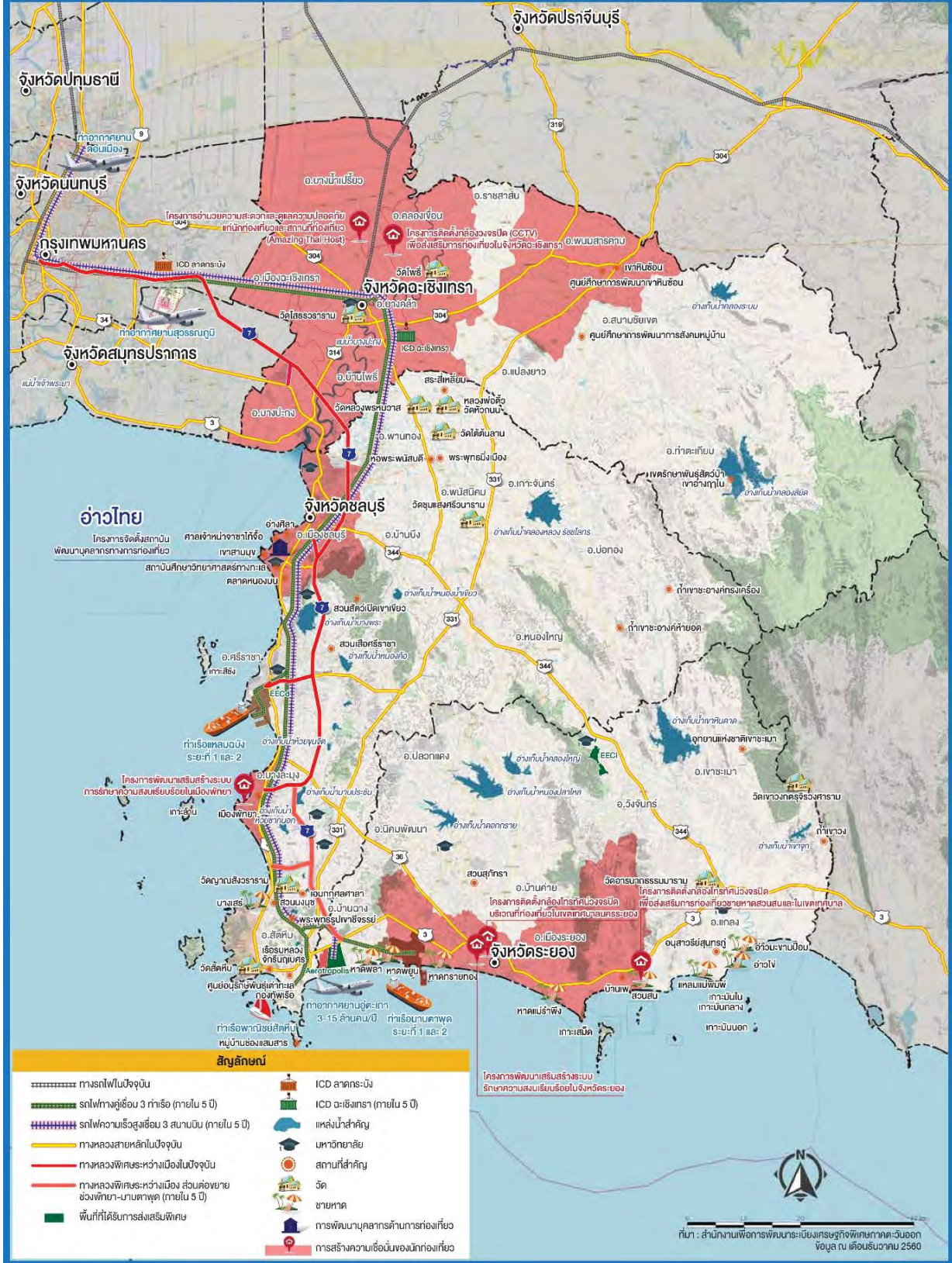
- เสริมสร้างภาพลักษณ์คุณภาพและความปลอดภัยให้กับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยเฉพาะการสร้างภาพลักษณ์ใหม่ของการท่องเที่ยวเมืองพัทยา และมุ่งเน้นการสื่อสารคุณค่าและภาพลักษณ์ของพื้นที่ ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยม (Preferred Destination) ที่มีคุณภาพสูงต่อนักท่องเที่ยว
- จัดทำมาตรการรักษาความปลอดภัยและมาตรการป้องกัน รวมทั้งข้อควรปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย และสิ่งที่ควรกระทำในกรณีฉุกเฉิน เพื่อช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและประเทศไทย ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ปลอดภัย รวมถึงส่งเสริมการบังคับใช้ และให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องแก่นักท่องเที่ยวและสาธารณชน
- สนับสนุนการเข้าถึงข้อมูลการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ด้วยการทำการตลาดเป้าหมายและสร้างการรับรู้แก่นักท่องเที่ยวผ่านช่องทางต่าง ๆ สนับสนุนการลงทุนจากภาคเอกชนและการจัดทำศูนย์ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยว อาทิ ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการลงทุนต่าง ๆ และการจัดตั้งหน่วยบริหารและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สนับสนุนการแบ่งปันข้อมูลกลาง แก่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งาน
- เชื่อมโยงระบบ CCTV ที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันและระบบที่กำลังติดตั้งในอนาคต ให้สามารถเชื่อมโยงถึงกัน เนื่องจากในปัจจุบันระบบการติดตั้ง CCTV ของแต่ละพื้นที่ยังเป็นระบบ Stand alone สิ่งที่ทำให้การท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดดเด่นและปลอดภัย คือ การมีการเชื่อมโยง ระบบ CCTV ดังกล่าว และใช้เทคโนโลยีเข้ามาเสริม เช่น การระบุตัวตนด้วยใบหน้า ทำให้สามารถทราบถึงเหตุและการระงับเหตุ โดยสามารถบริหารจัดการได้ทั้งพื้นที่ ซึ่งผลการพัฒนาระบบสามารถแจ้งไปยังผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจในพื้นที่ หรือตำรวจท่องเที่ยว ให้ระงับเหตุได้อย่างทันที่

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- การท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีคุณภาพและภาพลักษณ์ที่ดีขึ้น ช่วยสร้างความเชื่อมั่นแก่นักท่องเที่ยว และกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่และประเทศได้
- เป็นมิตรและแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณนักท่องเที่ยวและแก้ไขปัญหาความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยว
- มีมาตรการรักษาความปลอดภัย สนับสนุนการเข้าถึงข้อมูลการท่องเที่ยวในพื้นที่ EEC โดยมีการติดตั้งกล้องวงจรปิดในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวอย่างน้อย 200 จุด ครอบคลุมพื้นที่สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญและเขตเทศบาล

แผนภาพที่ 6.7 : แผนที่แสดงการสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว

แผนงาน 4 การสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว



4 แผนปฏิบัติการ

การพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี

แผนปฏิบัติการนี้เพื่อผลิตกำลังคนให้เพียงพอและมีคุณสมบัติตรงตามความต้องการของอุตสาหกรรมเป้าหมาย รวมทั้ง การพัฒนาด้านการศึกษาและบุคลากรรองรับนวัตกรรมเทคโนโลยีขั้นสูง เพื่อสนับสนุนการวิจัย การสร้างนวัตกรรม และการพัฒนาเทคโนโลยี ให้เกิดผลสัมฤทธิ์ นำไปสู่การขับเคลื่อนอุตสาหกรรมเป้าหมายและการต่อยอดในเชิงพาณิชย์รองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พร้อมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม ที่มีลักษณะผสมผสานเทคโนโลยีหลายสาขาเพื่อหลอมรวมให้เกิดนวัตกรรมชั้นนำ นำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจและความอยู่ดีกินดีของประชาชนอย่างยั่งยืน ส่วนในระยะถัดไป (ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2565) สามารถนำแผนปฏิบัติการฯ นี้ เป็นต้นแบบในการสร้างบุคลากรที่ตรงตามความต้องการ (Demand Driven) ให้เยาวชนไทยมีงานทำ เป็นคนดี มีรายได้สูง พร้อมขยายไปพื้นที่อื่น และไปสาขาอื่น ๆ นอกเหนือจากช่างฝีมือ

ภาพรวมของแผนการพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี ประกอบด้วย 2 แผนงาน รวม 73 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 6,767.400 ล้านบาท แบ่งเป็นวงเงินลงทุนตามระยะความเร่งด่วนในการดำเนินงาน ดังนี้

- แผนงานระยะเร่งด่วน (ปี 2560-2561) 39 โครงการ วงเงินลงทุน 3,704.33 ล้านบาท
- แผนงานระยะกลาง (ปี 2562-2564) 57 โครงการ (นับรวมโครงการต่อเนื่องมาจากระยะเร่งด่วน 23 โครงการ) วงเงินลงทุน 3,063.07 ล้านบาท
- แผนงานระยะต่อไป (ปี 2565 เป็นต้นไป) 29 โครงการ (เป็นโครงการต่อเนื่องมาจากระยะเร่งด่วนและระยะกลาง 8 โครงการ และโครงการต่อเนื่องมาจากระยะกลาง 21 โครงการ) ไม่ใช้วงเงินลงทุน เนื่องจากเป็นวงเงินลงทุนสืบเนื่องมาจากระยะเร่งด่วนและระยะกลาง อย่างไรก็ตาม จะมีการดำเนินการทบทวนแผนงานในปี 2564 เพื่อกำหนดโครงการในระยะต่อไป (ตั้งแต่ ปี 2565)

ตารางที่ 6.27 : สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการ
แผนปฏิบัติการ 4 การพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี

แผนงาน	จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)
แผนงาน 4.1 การพัฒนาบุคลากรและการศึกษา	55	5,225.660
แผนงาน 4.2 การพัฒนาการวิจัยและเทคโนโลยี	18	1,541.740
รวมทั้งหมด	73	6,767.400

1. เป้าหมาย

1.1 เป้าหมายระยะเร่งด่วน (สัมฤทธิ์ผลใน 1-2 ปี ใช้งบประมาณปี 2560-2561)

- ผลิตครูหรือวิทยากรต้นแบบในอุตสาหกรรมเป้าหมายอย่างน้อย 150 คน สำหรับบุคลากรที่อยู่ในระบบเพื่อปรับเข้าสู่อุตสาหกรรมเป้าหมาย
- เด็กและเยาวชนได้รับความรู้ทางวิทยาศาสตร์ หุ่นยนต์ ระบบอัตโนมัติ และระบบสารสนเทศ จำนวนอย่างน้อย 40,000 คน
- เกษตรกรอย่างน้อย 10,000 รายได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีองค์ความรู้ใหม่จากมหาวิทยาลัย

1.2 เป้าหมายระยะปานกลาง (สัมฤทธิ์ผลใน 5 ปี ใช้งบประมาณปี 2562-2564)

- ภายใน 2 ปี จัดตั้งศูนย์การเรียนรู้ และศูนย์บริการ เช่น ศูนย์การเรียนรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ศูนย์การถ่ายทอดเทคโนโลยี IoT และศูนย์ทดสอบใบอนุญาตมาตรฐานวิชาชีพด้านการออกแบบนวัตกรรมยานยนต์ เป็นต้น อย่างน้อย 10 ศูนย์
- ภายใน 2 ปี จัดทำหลักสูตรการเรียนการสอน และฝึกอบรมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 60 หลักสูตร เช่น หลักสูตรฝึกอบรมและทดสอบสมรรถนะวิชาชีพคลัสเตอร์หุ่นยนต์อุตสาหกรรม หลักสูตรรถยนต์ไฟฟ้า หลักสูตรหุ่นยนต์อุตสาหกรรม หลักสูตรการบินพลเรือน และหลักสูตรการจัดการสมัยใหม่ เป็นต้น
- ภายใน 5 ปี บุคลากรทั้งภาครัฐและเอกชนผ่านการอบรมหลักสูตร ไม่น้อยกว่า 42,000 คน เด็กเยาวชน และผู้ที่เกี่ยวข้องได้เรียนรู้ทักษะการประกอบอาชีพใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย และเข้าค่ายวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมากกว่า 8,000 คน พร้อมทั้งจัดทุนการศึกษาระดับปริญญา ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีไม่น้อยกว่า 440 ทุน
- ภายใน 5 ปี ผลิตกำลังคนอาชีพะรองรับ EEC มากกว่า 40,000 คน หรือปีละประมาณ 10,000 คน ทุกคนมีงานที่หารายได้รองรับ
- ภายใน 5 ปี กำลังแรงงานระดับปริญญาด้านรถยนต์ไฟฟ้าและหุ่นยนต์อุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นจนถึง 350 คนต่อปี หรือมากกว่า
- ภายใน 5 ปี ร่วมลงทุนกับบริษัทการบินชั้นนำ ฝึกอบรมนักบินและบุคลากรด้านนักบิน ไม่น้อยกว่า 1,000 คน/ปี และช่างซ่อมเครื่องบินเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 500 คนต่อปี เพื่อสนองความต้องการในประเทศไทยและในภูมิภาค

1.3 เป้าหมายระยะต่อไป (สัมฤทธิ์ผลใน 10-15 ปี ใช้งบประมาณตั้งแต่ปี 2565)

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2565 แผนปฏิบัติการพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี สามารถเป็นต้นแบบของการสร้างบุคลากรที่ตรงกับความต้องการ (Demand Driven) ให้เยาวชนไทยมีงานทำ เป็นคนดี มีรายได้สูง พร้อมขยายแผนการไปพื้นที่อื่น และสาขาอื่น ๆ นอกเหนือจากช่างฝีมือ รองรับการผลิตของอุตสาหกรรมเป้าหมายในประเทศต่อไป

2. แนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี ให้ความสำคัญกับประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

การพัฒนาบุคลากรและการศึกษา

ผลิตบุคลากร และสร้างความรู้ ตามความต้องการของตลาด โดยเฉพาะงานที่มีรายได้สูง สำหรับคนทั่วไป ซึ่งจะไม่ก่อให้เกิดปัญหา จบมาแล้วไม่มีงานทำหรือการทำงานต่ำระดับ

ผู้ประกอบการเอกชนประสานงานโดยตรงกับสถาบันการศึกษา โดยมีหน่วยงานของรัฐคอยเป็นผู้ให้ความช่วยเหลือ และปิดช่องว่างทำให้เกิดความเป็นไปได้

ระดมความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและศูนย์เทคโนโลยีชั้นนำทั่วโลก มาร่วมมือกับสถาบันการศึกษาไทย และเชิญชวนผู้เชี่ยวชาญเข้ามาทำงานและฝึกอบรมบุคลากรไทย

ร่วมมือกับนักลงทุนเอกชนชั้นนำของโลก ผลิตบุคลากรสนองความต้องการของภูมิภาค โดยเฉพาะในด้านการบิน ระบบอัตโนมัติและหุ่นยนต์ การท่องเที่ยว และการแพทย์

การพัฒนาการวิจัยและเทคโนโลยี

การส่งเสริมปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลให้เกิดการวิจัย สร้างนวัตกรรม และการพัฒนาเทคโนโลยี ซึ่งจะนำไปสู่การต่อยอดการพัฒนา และการขับเคลื่อนการพัฒนาในพื้นที่อย่างยั่งยืน

2.1 แนวทางการพัฒนาระยะเร่งด่วน (ปี 2560-2561)

- พัฒนาบุคลากรสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดย
 - เร่งรัดการนำมาตรการภาษีเพื่อดึงดูดบุคลากรที่มีความสามารถสูงระดับโลกที่รัฐบาลอนุมัติไว้แล้วให้เกิดผลในทางปฏิบัติโดยเร็ว และจัดทำแผนความต้องการบุคลากรเป้าหมายเพื่อชักชวนให้เข้ามาทำงานในประเทศ
 - จัดทำหลักสูตรระยะสั้นสำหรับฝึกอบรมครูผู้สอน ปรับหลักสูตรในสองปีสุดท้ายของการศึกษาและ ผู้ปฏิบัติงานในโรงงานที่ต้องการเพิ่มทักษะการทำงาน ในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ได้รับการรับรองมาตรฐานแล้ว เช่น หลักสูตรหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ หลักสูตรยานยนต์ไฟฟ้า หลักสูตรการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน เป็นต้น
 - จัดทำมาตรฐานวิชาชีพ และการรับรองมาตรฐาน/คุณภาพวิชาชีพที่เกี่ยวกับสมรรถนะที่พึงประสงค์ (Skill Sets & Competencies)
 - จัดให้มีห้องแล็บกลางเพื่อใช้ในฝึกอบรมแรงงาน
- พัฒนาบุคลากรด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี จัดเตรียมบุคลากรด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีตั้งแต่ระดับเด็กและเยาวชนเป็นต้นไป
- ส่งเสริม นักวิจัย ผู้ประกอบการ แหล่งเงินทุน เพื่อการพัฒนาและวิจัยเทคโนโลยี

2.2 แนวทางการพัฒนาระยะกลาง (ปี 2562-2564)

- พัฒนากำลังคนให้สอดคล้องกับความต้องการแรงงานใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่
 - กลุ่มที่ไม่จำเป็นต้องใช้ปริญญาในการประกอบวิชาชีพ คิดเป็นร้อยละ 70 ของกำลังแรงงาน
 - กลุ่มที่จำเป็นต้องใช้องค์ความรู้ในขั้นสูง คิดเป็นร้อยละ 30 ของกำลังแรงงาน

- ดำเนินการปรับการเรียนการสอนตั้งแต่ระดับตั้งแต่อนุบาลถึงปริญญาเอก เพื่อให้ได้คนที่เก่งด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีขั้นสูงมากขึ้น
- ใช้รูปแบบของการฝึกอบรมในสถานที่ปฏิบัติงานจริง ให้สามารถใช้เทคโนโลยีในทุกรูปแบบเพื่อเพิ่มผลิตภาพในการทำงานของตนเองได้ โดยแบ่งตามระดับการศึกษา ดังนี้
 - ระดับปฐมวัยและประถมศึกษา
 - ระดับมัธยมศึกษา
 - ระดับอาชีวศึกษา
 - ระดับปริญญาตรี
 - ระดับบัณฑิตศึกษา เน้นพัฒนานักวิจัยการสร้างนวัตกรรมเชิงนโยบาย
- ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ห้องแล็บ/ ห้องทดลอง) และ หน่วยงานสนับสนุน รวมถึงระบบสิทธิบัตร/ ลิขสิทธิ์ เพื่อการพัฒนาและวิจัยเทคโนโลยี

2.3 แนวทางการพัฒนาระยะต่อไป (ตั้งแต่ปี 2565)

- ขยายการพัฒนาบุคลากรและการศึกษาไปยังพื้นที่อื่น และสาขาอื่น ๆ
- ร่วมมือกับนักลงทุนเอกชนชั้นนำของโลก ผลิตบุคลากรสนองความต้องการของภูมิภาค โดยเฉพาะในด้านการบิน ระบบอัตโนมัติและหุ่นยนต์ การท่องเที่ยว และการแพทย์
- ส่งเสริมการตลาด เช่น การส่งเสริมช่องทางในการใช้สินค้านวัตกรรมโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภาครัฐ และผู้ประกอบการเอกชน และ ส่งเสริมให้มีกลไกในการนำเอาสินค้านวัตกรรม และเกิดการเชื่อมโยง/ เข้าถึงระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค เพื่อการพัฒนาและวิจัยเทคโนโลยี

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- นักเรียน นักศึกษาที่จบการศึกษา ทั้งในระดับอาชีวศึกษา และอุดมศึกษา มีศักยภาพตรงตามความต้องการของอุตสาหกรรมเป้าหมาย เป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จในการผลักดันการเติบโตของอุตสาหกรรมเป้าหมายและระบบเศรษฐกิจของพื้นที่และของประเทศ
- มีหลักสูตรเฉพาะที่สอดคล้องกับทักษะ สมรรถนะ และการฝึกปฏิบัติในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่สามารถนำไปใช้ในการเพิ่มศักยภาพของกำลังแรงงานในปัจจุบันและในอนาคต เป็นต้นแบบในการพัฒนาทั้งในระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา อาชีวศึกษา และอุดมศึกษา ที่สามารถนำไปต่อยอดในการพัฒนาบุคลากรในอนาคต
- ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมเป้าหมายมีแรงงานที่มีความรู้ และทักษะตรงกับความต้องการและเพียงพอ ผู้ประกอบการสามารถยกระดับการพัฒนาผลิตภัณฑ์ของอุตสาหกรรมเป้าหมาย ให้มีคุณภาพมาตรฐาน และมีความทันสมัย สามารถแข่งขันกับประเทศคู่แข่งได้
- มีงานวิจัยและเทคโนโลยีใหม่ๆ ตรงตามความต้องการของอุตสาหกรรมเป้าหมาย
- เศรษฐกิจของประเทศเจริญเติบโต โดยอาศัยเทคโนโลยีและนวัตกรรมในสัดส่วนที่เพิ่มมากขึ้น

แผนงาน 4.1

การพัฒนาบุคลากรและการศึกษา

ประกอบด้วย 55 โครงการ มุ่งเน้นการพัฒนาบุคลากรและการศึกษาในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยมีแนวทางการปฏิบัติงาน ดังนี้

- การจัดทำมาตรการส่งเสริมให้มีการนำเอาผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศเข้ามา และการอนุญาตให้สถาบันการศึกษาที่มีศักยภาพสูงจากต่างประเทศสามารถดำเนินการในพื้นที่ EEC
- การจัดทำหลักสูตรระยะสั้นสำหรับฝึกอบรมครูผู้สอน ปรับหลักสูตรในสองปีสุดท้ายของการศึกษา และ ผู้ปฏิบัติงานในโรงงานที่ต้องการเพิ่ทักษะการทำงาน ในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ได้รับการรับรองมาตรฐานแล้ว
- การจัดทำมาตรฐานวิชาชีพ และการรับรองมาตรฐาน/ คุณภาพวิชาชีพที่เกี่ยวกับสมรรถนะที่พึงประสงค์ (Skill Sets & Competencies)
- การจัดให้มีห้องแล็บกลาง
- การจัดตั้งสถานศึกษา ศูนย์ฝึกอบรม ศูนย์วิจัย และการสำรวจศักยภาพความต้องการแรงงาน

แผนภาพที่ 6.8 : กรอบแนวคิดของแผนงาน 1 การพัฒนาบุคลากรและการศึกษา



1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ดังต่อไปนี้ เพื่อตอบสนองการผลิตกำลังคนให้เพียงพอและมีคุณสมบัติตรงตามความต้องการของอุตสาหกรรมเป้าหมายในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ตารางที่ 6.28 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 4.1 การพัฒนาบุคลากรและการศึกษา

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 4.1 การพัฒนาบุคลากรและการศึกษา	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง		ระยะ ต่อไป		
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการพัฒนาบุคลากรและการศึกษา								
การสนับสนุนอาจารย์/นักวิจัยชั้นนำจากสถาบันที่มีชื่อเสียงในต่างประเทศ มาปฏิบัติงานในสถาบันวิจัยในประเทศไทย	สวทช.							
การพัฒนาความร่วมมือระหว่างสถาบันวิจัย สถาบันอุดมศึกษา และ อุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC กับนักวิจัยและผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ (Post Doc และ Visiting Professor)	สวทช.							
การร่วมมือกับนักลงทุนระดับโลกร่วมสร้างแคมเปญต้นแบบการเปลี่ยนผ่านโรงงานไปสู่อุตสาหกรรม 4.0 ในพื้นที่ EEC	สศค.							
การจัดทาแพลตฟอร์มและเครื่องมือออกแบบวิศวกรรมดิจิทัลภายใน ศูนย์ออกแบบด้านไอโอที (IoT Design Center)	สศค.							
การพัฒนาหลักสูตรและผลิตบุคลากร ด้านการซ่อมบำรุงรักษาระบบราง ด้านการปรับเทียบและซ่อมเครื่องมือวัดอากาศยาน ตามมาตรฐานระดับนานาชาติ	วิทยาลัยเทคนิคพัทยา							
ศูนย์ฝึกอบรม และทดสอบทักษะฝีมือแรงงานวิชาชีพเทคโนโลยียานยนต์แห่งอนาคต (EV/AV) เทคโนโลยีไฟฟ้า-อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ ด้านหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ เทคโนโลยีการเชื่อมและแม่พิมพ์ พัฒนาทักษะฝีมือแรงงานวิชาชีพ	วิทยาลัยเทคนิคชลบุรี สำนักงาน คณะกรรมการการ อาชีวศึกษา							
การร่วมมือจัดตั้งสนามทดสอบทดลอง (Testbed) นวัตกรรมไอโอที และระบบอัตโนมัติในเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล	สศค.							
การจัดตั้งหลักสูตรพิเศษ “หลักสูตรการบินพลเรือน”	มหาวิทยาลัย เทคโนโลยีพระจอม เกล้าพระนครเหนือ							
ศูนย์ต้นแบบการพัฒนาและทดสอบด้านสมอง จิตใจและการเรียนรู้	คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา							
ศูนย์ฝึกอบรมฝีมือและแรงงานด้านอุตสาหกรรมอาหารและการบริการ	มหาวิทยาลัย เทคโนโลยีราชมงคล ตะวันออก							
การพัฒนาฝีมือแรงงานรองรับ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายและ อุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก EEC	กรมพัฒนาฝีมือ แรงงาน							
การผลิตและพัฒนากำลังคนระดับอาชีวศึกษาและอุดมศึกษาตาม ความต้องการของประเทศ (ปริญญาตรีต่อเนื่อง)	สถาบันเทคโนโลยีพระ จอมเกล้าเจ้าคุณ ทหารลาดกระบัง							
จัดตั้งวิทยาลัยเทคโนโลยีและอาชีวนานาชาติ สังกัดองค์การบริหาร ส่วนจังหวัดระยอง	กองการศึกษา ศาสนา และวัฒนธรรม							
ศูนย์นวัตกรรมอาหารจากผลิตผลเกษตรภาคตะวันออก และศูนย์ ฝึกอบรม และทดสอบมาตรฐานวิชาชีพคลัสเตอร์หุ่นยนต์ อุตสาหกรรม	มหาวิทยาลัย เทคโนโลยีราชมงคล ตะวันออก							

■ เร่งรัดดำเนินการเพิ่มขึ้น

■ ดำเนินการต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ รวม 30 หน่วยงาน แบ่งออกเป็นสถาบันการศึกษาและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

สถาบันการศึกษา 13 แห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ (มจพ.) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (มจธ.) มหาวิทยาลัยราชภัฏราชชนครินทร์ มหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาลัยเทคนิคพัทยา วิทยาลัยวิทยาการวิจัยและวิทยาการปัญญา วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ (โดยมหาวิทยาลัยบูรพา) วิทยาลัยการอาชีพพนัสสนิคม วิทยาลัยเทคนิคชลบุรี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง สถาบันอมตะ

หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง 17 หน่วยงาน ได้แก่ กรมวิทยาศาสตร์บริการ กองพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ กองการศึกษา (ศาสนาและวัฒนธรรม) องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง กองบริหารข้อมูลตลาดแรงงาน (กรมการจัดหางาน) กองเศรษฐกิจการแรงงาน (กลุ่มงานวิจัยและพัฒนา) กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน (กลุ่มนโยบายและแผนงาน) สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) สำนักงานศึกษาธิการภาค 9 สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล สำนักงานคณะกรรมการอุดมศึกษา สำนักงานศึกษาธิการ สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดชลบุรี ร่วมกับ สพป.ชลบุรี เขต1 (ร.ร.วอนนภาศัพท์) สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (กระทรวงศึกษาธิการ) สำนักงานบริหารและพัฒนาองค์ความรู้ (องค์การมหาชน) สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

2. วัตถุประสงค์

เพื่อผลิตกำลังคนให้เพียงพอและมีคุณสมบัติตรงตามความต้องการของอุตสาหกรรมเป้าหมายในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

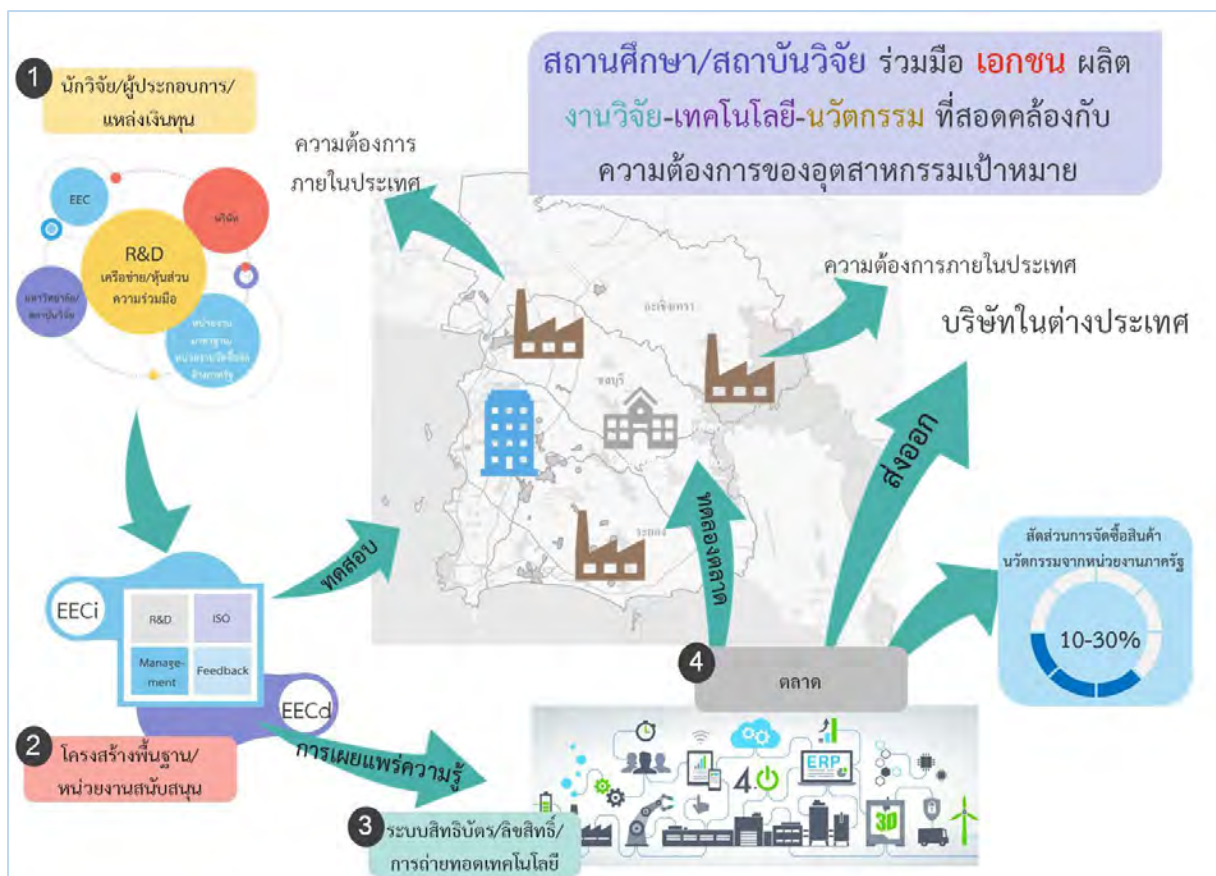
บุคลากรในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและนักเรียน นักศึกษา มีทักษะและความรู้ที่ตรงกับความต้องการของอุตสาหกรรมเป้าหมาย รองรับผู้ประกอบการที่จะเข้ามาลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้อย่างเพียงพอ

แผนงาน 4.2

การพัฒนากิจการวิจัยและเทคโนโลยี

ประกอบด้วย 18 โครงการ มุ่งเน้นการส่งเสริม/สนับสนุนการพัฒนาแหล่งเรียนรู้ ศูนย์การเรียนรู้ หลักสูตร โดยเฉพาะด้านการวิจัย การสร้างนวัตกรรม การพัฒนาวิทยาศาสตร์/เทคโนโลยี การเพิ่มองค์ความรู้ ทักษะ ให้บุคลากรในทุกกระดับชั้นการศึกษา รวมถึงประชาชนทั่วไป รองรับความต้องการของอุตสาหกรรมเป้าหมาย ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

แผนภาพที่ 6.9 : กรอบแนวคิดของแผนงาน 4.2 การพัฒนากิจการวิจัยและเทคโนโลยี



1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ดังต่อไปนี้ เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดการวิจัย สร้างนวัตกรรม และการพัฒนาเทคโนโลยี

ตารางที่ 6.29 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 2 การพัฒนาการวิจัยและเทคโนโลยี

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 4.2 การพัฒนาการวิจัยและเทคโนโลยี	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง			ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการพัฒนาการวิจัยและเทคโนโลยี								
การพัฒนาสถานศึกษาขั้นพื้นฐานเพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC School) เพื่อพัฒนาคุณภาพการเรียนการสอนทางด้านภาษาด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีและการประกอบอาชีพ 10 อุตสาหกรรม	สพฐ.							
การนำร่องกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม โดยการวิจัยร่วมโดยใช้หลักทดลองของ IBM ด้านอุตสาหกรรมและการเกษตร การร่วมวิจัยกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และมหาวิทยาลัยราชภัฏฯ 54 แห่ง การยกระดับความรู้ความสามารถ ISV การถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับเกษตรกร 10,000 ราย	DE/IBM							
โครงการโรงเรียนต้นแบบ EEC	สพป.ระยอง เขต 1							
การสนับสนุนการผลิตบัณฑิตสู่ภาคอุตสาหกรรมและสถาบันการศึกษาในพื้นที่ โดยให้ทุนการศึกษาด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีระดับป.เอก ป.โท-เอก และป.ตรี-เอก ในหรือต่างประเทศ	สวทช.							
ทุนสถาบันวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีขั้นสูงแห่งประเทศไทย (Thailand Advanced Institute of Science and Technology: TAIST) ร่วมกับมหาวิทยาลัยชั้นนำในต่างประเทศ	สวทช.							
การพัฒนาศูนย์หุ่นยนต์เพื่ออุตสาหกรรมแห่งอนาคตในกลุ่มคลัสเตอร์หุ่นยนต์ / การพัฒนาระบบเมืองอัจฉริยะ (Smart City) และศูนย์วิจัยและพัฒนาด้านเมืองอัจฉริยะด้วยเทคโนโลยี IoT ในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดระยอง	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ							
โครงการบ่มเพาะและเตรียมความพร้อมบุคลากรด้านเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อป้อนสู่อุตสาหกรรมท่องเที่ยว ภาคตะวันออก	คณะเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี							

■ เร่งรัดดำเนินการเพิ่มขึ้น ■ ดำเนินการต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ รวม 16 หน่วยงาน แบ่งออกเป็นสถาบันการศึกษาและหน่วยงานภาครัฐ ดังนี้

สถาบันการศึกษา 6 แห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก มหาวิทยาลัยเกษตร ศรีราชา วิทยาลัยวิทยาการวิจัยและวิทยาการปัญญา มหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

หน่วยงานภาครัฐ 10 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานบริหารและพัฒนาองค์ความรู้ (องค์กรมมหาชน) (สปร.) สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดระยอง สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) สำนักงานบริหารงานการศึกษาพิเศษ (สพฐ.) สำนักงานเกษตรจังหวัดระยอง สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษา (สพป.) ระยอง เขต 1 สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล สำนักงานศึกษาธิการภาค 9 ศูนย์อาชีวศึกษาภาคตะวันออก คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) และ เอกชน 1 หน่วยงาน ได้แก่ IBM

2. วัตถุประสงค์

เพื่อสนับสนุนการวิจัย การสร้างนวัตกรรม และการพัฒนาเทคโนโลยี ซึ่งจะนำไปสู่การขับเคลื่อนอุตสาหกรรมเป้าหมายและการต่อยอดในเชิงพาณิชย์รองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

ทำให้เกิดงานวิจัย นวัตกรรม และเทคโนโลยี และบุคลากรที่มีทักษะตรงตามความต้องการของอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มาลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

5 แผนปฏิบัติการ

การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ และ ศูนย์กลางการเงิน

แผนปฏิบัติการนี้ มีจุดประสงค์การจัดทำเพื่อวางแผนและเตรียมการสำหรับพัฒนาเมืองใหม่ มหานครการบินภาคตะวันออก เป็นเมืองทันสมัยและอัจฉริยะเทียบเท่าระดับนานาชาติ รองรับการพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อเป็นที่ยู่ออาศัยชั้นดี ให้การอยู่อาศัยของประชาชนความสะดวกปลอดภัย ครอบคลุมการพัฒนา ระบบสาธารณสุข โภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง และสาธารณสุขมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น รวมถึงรองรับการอยู่อาศัยของคนที่มาทำงานในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

อีกทั้ง เพื่อเพิ่มศักยภาพของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจทางด้านธุรกิจและการเงินภายในพื้นที่อย่างครบวงจร จัดตั้งสำนักงานใหญ่ข้ามประเทศ บริษัทการค้าระหว่างประเทศ ศูนย์บริหารเงิน รวมถึงสถาบันการเงิน และพัฒนาพื้นที่สู่การเป็นศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางการเงินของภูมิภาค

ภาพรวมของแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณสุข มี 2 แผนงาน 27 โครงการ วงเงินลงทุนรวมทั้งหมด 574.00 ล้านบาท (ยังไม่รวมงบประมาณการลงทุนของภาคเอกชน) โดยแบ่งเป็นวงเงินลงทุนตามระยะความเร่งด่วนในการดำเนินงาน ดังนี้

- แผนงานระยะเร่งด่วน (ปี 2560-2561) 8 โครงการ วงเงินลงทุน 52.00 ล้านบาท
- แผนงานระยะกลาง (ปี 2562-2564) 18 โครงการ (นับรวมโครงการต่อเนื่องมาจากระยะเร่งด่วน 3 โครงการ) วงเงินลงทุน 492.00 ล้านบาท
- แผนงานระยะต่อไป (ปี 2565 เป็นต้นไป) 8 โครงการ (เป็นโครงการต่อเนื่องมาจากระยะกลาง 4 โครงการ) วงเงินลงทุน 30.00 ล้านบาท

ตารางที่ 6.30 : สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการ

แผนปฏิบัติการ 5 การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ ศูนย์กลางธุรกิจ ศูนย์กลางการเงิน

แผนงาน	จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)
แผนงาน 5.1 การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่	12	142.00
แผนงาน 5.2 การพัฒนาศูนย์กลางธุรกิจ ศูนย์กลางการเงิน	15	432.00
รวมทั้งหมด	27	574.00

เมืองอัจฉริยะ หรือ “Smart City”

เมืองที่ใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัล เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Communication Technology หรือ ICT) หรือนวัตกรรมใหม่ๆ ที่ทันสมัย และชาญฉลาด ในการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ การบริหารจัดการเมือง การลดค่าใช้จ่ายและการใช้ทรัพยากร การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาเมือง

1. เป้าหมาย

1.1 เป้าหมายระยะเร่งด่วน (สัมฤทธิ์ผลใน 1-2 ปี ใช้งบประมาณปี 2560-2561)

- การศึกษากรอบแนวคิด รูปแบบ และองค์ประกอบของการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางการเงิน
- การศึกษารูปแบบการลงทุน สิทธิประโยชน์ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดรูปแบบ ขั้นตอน และแผนการพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ที่เหมาะสมในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

1.2 เป้าหมายระยะปานกลาง (สัมฤทธิ์ผลใน 5 ปี ใช้งบประมาณปี 2562-2564)

- การออกแบบเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ตัวอย่าง และศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางการเงิน กำหนดพื้นที่และจัดทำผังเฉพาะบนพื้นที่จริงในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ สาธารณูปโภค สาธารณูปการที่จำเป็น เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ การจัดตั้งสำนักงานใหญ่ข้ามประเทศ บริษัทการค้าระหว่างประเทศ ศูนย์บริหารเงินและสถาบันการเงิน เพื่อบริการความสะดวกในการประกอบธุรกิจและธุรกรรมการเงินในพื้นที่เป้าหมาย
- การศึกษากำหนดรูปแบบการบริหาร การปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง สิทธิประโยชน์ และมาตรการสนับสนุน
- การประชาสัมพันธ์ชักชวนนักลงทุน ภาคธุรกิจ สถาบันการเงินเข้ามาลงทุนพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ และศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางการเงิน รวมถึงการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมกับประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอย่างต่อเนื่อง
- การพัฒนาบุคลากร ในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบอัจฉริยะภายในเมืองอัจฉริยะ และด้านธุรกิจ การบริหารเงิน

1.3 เป้าหมายระยะต่อไป (สัมฤทธิ์ผลใน 10-15 ปี ใช้งบประมาณตั้งแต่ปี 2565)

- การลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานภายในเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ ตามองค์ประกอบของเมืองอัจฉริยะที่ 6 ลักษณะ เพื่อพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่บนพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ให้มีความครบถ้วนของเมืองอัจฉริยะตามการออกแบบและผังเฉพาะที่กำหนด
- ภายในปี 2565 นักลงทุนสามารถลงทุนพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะ ผู้ประกอบการภาคธุรกิจ สถาบันการเงิน สามารถเข้าใช้พื้นที่ และสร้างรายได้จากการเช่าพื้นที่ให้แก่หน่วยงานภาครัฐ

ศูนย์กลางธุรกิจ ศูนย์กลางการเงิน

เมืองหรือพื้นที่ที่เป็นศูนย์รวมกิจกรรมทางธุรกิจและการเงินบนพื้นที่ยุทธศาสตร์ มีสถาบันทางการเงินที่เข้มแข็งเป็นตัวขับเคลื่อน มีจุดเด่นที่มีตลาดหลักทรัพย์ ธนาคารภาครัฐและเอกชน การค้า และธุรกิจประกัน

2. แนวทางการพัฒนา

การจัดทำแนวทางการพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะนำอยู่ ให้ความสำคัญกับการศึกษารูปแบบของเมืองอัจฉริยะ (Smart City) เพื่อออกแบบเมืองในลักษณะ Compact City ประกอบไปด้วย การพัฒนาจากศูนย์กลาง คือ City Town ให้มีความพร้อมมากที่สุด ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว ส่งเสริมให้ใช้จักรยาน และการเดินเท้า เพิ่มพื้นที่สีเขียวในเมือง มีสถานที่สาธารณะให้คนมาใช้พื้นที่ร่วมกัน (Open space) และมีการใช้พื้นที่แบบผสม (Mixed-Use Land)

ส่วนการพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางการเงิน - และการลงทุนของภูมิภาค ได้จัดทำแนวทางการพัฒนาโดยพิจารณาจากประเด็นด้านพื้นที่ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านความสะดวกสบายในการประกอบธุรกิจและธุรกรรมทางการเงิน ด้านการส่งเสริมการลงทุนและมาตรการจูงใจ ด้านกฎระเบียบและข้อบังคับด้านการเงิน และด้านบุคลากร

2.1 แนวทางการพัฒนาระยะเร่งด่วน (ปี 2560-2561)

- **ศึกษารอบแนวคิด รูปแบบ และองค์ประกอบของเมือง** โดยศึกษาจากการวิเคราะห์บทเรียนจากการพัฒนาเมืองในต่างประเทศ การบริหารจัดการ และปัจจัยที่ทำให้ประสบความสำเร็จและล้มเหลว
 - **เมืองอัจฉริยะ (Smart City)** เมืองประกอบ 6 ลักษณะ ได้แก่ ชุมชนอัจฉริยะ สิ่งแวดล้อมอัจฉริยะ การสัญจรอัจฉริยะ พลังงานอัจฉริยะ เศรษฐกิจอัจฉริยะ และการบริหารจัดการอัจฉริยะ โดยศึกษาบทเรียนการสร้างเมืองใหม่อัจฉริยะ ใน 6 ประเทศ ได้แก่ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ สิงคโปร์ ออสเตรเลีย สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และจีน ซึ่งการพัฒนาต้องมีวัตถุประสงค์ของการพัฒนามีความชัดเจน เอกชนเป็นผู้ลงทุนหลักโดยมีภาครัฐสนับสนุน จัดตั้งมีหน่วยงานใหม่เพื่อบริหารเมืองโดยเฉพาะ ปัจจัยของความสำเร็จ คือ การให้ความสำคัญกับการส่งเสริมธุรกิจในพื้นที่ การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน การแก้ไขกฎระเบียบ และการบริหารจัดการอย่างยั่งยืน รวมถึงปัจจัยที่ทำให้ล้มเหลวหลัก คือ ผู้บริหารโครงการไม่เหมาะสม และมีรูปแบบการบริหารราชการแบบเดิม
 - **ศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางการเงิน** ได้แก่ สภาพแวดล้อมทางธุรกิจ (Business Environment) การพัฒนาภาคการเงิน (Financial Sector Development) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) การพัฒนาทุนมนุษย์ (Human Capital) ปัจจัยที่โดดเด่น และทั่วไป (Reputational and General Factors) ตัวอย่างเมืองที่มีเป้าหมายเป็นเมืองการเงิน: เมืองเจนีวา และเมืองซูริค ประเทศสวิตเซอร์แลนด์, เมืองแฟรงค์เฟิร์ต ประเทศเยอรมนี, ฮองกง, สิงคโปร์ เป็นต้น
- **ศึกษาและกำหนดรูปแบบการลงทุน ในเมืองใหม่อัจฉริยะนำอยู่** รูปแบบการลงทุนขึ้นอยู่กับที่มาของที่ดิน โดยแบ่งออกเป็น 2 กรณี ได้แก่ กรณีที่ 1 รัฐบาลดำเนินการร่วมทุนกับภาคเอกชนในพื้นที่ของรัฐ และ กรณีที่ 2 เอกชนเป็นผู้ลงทุนในพื้นที่ของเอกชน สำหรับ**ศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางการเงิน** ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนจัดตั้งสำนักงานและพัฒนาพื้นที่

- **ศึกษากฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง** โดยเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ มีอย่างน้อย เป็น 5 กลุ่ม คือ การได้มาซึ่งที่ดิน การพัฒนาเมือง องค์การบริหารจัดการ การก่อสร้างและ ให้บริการสาธารณะ และการลงทุน สำหรับ**ศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางการเงิน** มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องในเรื่องการประกอบธุรกิจของธนาคารพาณิชย์ที่เป็นบริษัทลูกของธนาคารต่างประเทศ สาขาของธนาคารต่างประเทศ และการจัดตั้งศูนย์บริหารการเงินของบริษัทต่างประเทศ
- **กำหนดสิทธิประโยชน์**สำหรับการลงทุนพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ ทั้งการพัฒนาพื้นที่เมืองอัจฉริยะ เพื่อส่งเสริมผู้พัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่เมืองอัจฉริยะ การพัฒนาระบบเมืองอัจฉริยะ เพื่อส่งเสริมผู้ลงทุนพัฒนาระบบเมืองอัจฉริยะในด้านต่าง ๆ

2.2 แนวทางการพัฒนาระยะกลาง (ปี 2562-2564)

- **ศึกษาความเหมาะสม**การจัดตั้งศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางการเงินบนพื้นที่จริงในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- **ออกแบบพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ตัวอย่าง** บนพื้นที่ขนาดประมาณ 12,500 ไร่ รองรับ ประชากร 150,000 คน ซึ่งขนาดตัวอย่างของ Module ที่พึ่งพาตนเองได้ สามารถรองรับการ สร้างงานที่ดีได้ มีการบริการที่ครบถ้วน และมีความคุ้มค่าในการลงทุน และสามารถขยาย Module อีก 5 Modules มาเชื่อมต่อได้ในอนาคต เพื่อรองรับประชากร 1 ล้านคน ใน 15 ปี
- **กำหนดพื้นที่และจัดทำผังเฉพาะ และผังการใช้ประโยชน์ในพื้นที่** ของเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ ศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางการเงิน ครอบคลุมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมต่าง ๆ ในพื้นที่ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเร่งด่วน** ได้แก่ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ระบบ โทรคมนาคม ไอโอที เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ การจัดตั้งสำนักงานใหญ่ ข้ามประเทศ บริษัทการค้าระหว่างประเทศ ศูนย์บริหารเงินและสถาบันการเงิน เพื่อสนับสนุน การเป็นศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางการเงิน เพื่ออำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจและ ธุรกิจการเงินในพื้นที่เป้าหมาย
- **ศึกษาองค์กรแบบพิเศษ**เพื่อกำกับดูแลและกำหนดรูปแบบการบริหารแบบพิเศษในพื้นที่เมือง ใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ เช่น การจัดตั้งนิติบุคคลเฉพาะกิจ (Special-purpose Vehicles : SPV) เป็นต้น เพื่อให้การพัฒนาเมืองใหม่มีการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ คล่องตัว รวดเร็ว และไม่ เป็นภาระแก่ภาครัฐ
- **เสนอแนะการปรับปรุงกฎหมาย** กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง สิทธิประโยชน์ และมาตรการสนับสนุน การพัฒนาเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ และศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลาง การเงิน
- **ประชาสัมพันธ์ชักชวนนักลงทุน**ทั้งจากในและต่างประเทศเข้ามาลงทุนพัฒนาเมืองอัจฉริยะที่ ครบทั้ง 6 องค์ประกอบ การจัดตั้งสำนักงานใหญ่ข้ามประเทศ (International Headquarter) บริษัทการค้าระหว่างประเทศ (International Trading Company) ศูนย์บริหารเงิน (Treasury Center) รวมถึงการเปิดโอกาสให้สถาบันการเงิน (Financial Institute) เข้ามาจัดตั้งสาขาเพื่อ รองรับการทำธุรกรรมต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น

- สร้างกระบวนการมีส่วนร่วมกับประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อทำความเข้าใจและเปิดรับฟังความเห็น ทั้งในพื้นที่นาร่องและบริเวณโดยรอบอย่างรอบด้านและทุกระดับ เป็นการสร้างความร่วมมือและการยอมรับของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่
- พัฒนาบุคลากร ในด้านการพัฒนาบุคลากรด้านธุรกิจ การบริหารเงิน กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางการเงิน

2.3 แนวทางการพัฒนาระยะต่อไป (ตั้งแต่ปี 2565)

- ก่อสร้างลงทุนพื้นที่พัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ ตามองค์ประกอบของเมืองอัจฉริยะทั้ง 6 ลักษณะบนพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกตามการออกแบบและผังเฉพาะที่กำหนด เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดิน ระบบคมนาคมขนส่ง และโครงข่ายการสัญจร ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล และฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ภายในเมือง รวมถึงการควบคุมระบบต่าง ๆ ด้วย Sensor โครงข่ายระบบพลังงาน (Energy Grid System) การใช้พลังงานทางเลือก โรงไฟฟ้าพลังงานความร้อนร่วม (CCHP Plant) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (เช่น โรงพยาบาล สถานีตำรวจและสถานีดับเพลิง สถานศึกษา ศูนย์การเรียนรู้ เป็นต้น) พื้นที่โล่งเปิดเป็นพื้นที่สีเขียว และสวนสาธารณะ ระบบบริหารจัดการน้ำในเมืองอย่างครบวงจร (เช่น การระบายน้ำ บำบัดน้ำเสีย และการป้องกันน้ำท่วม เป็นต้น)
- ก่อสร้างลงทุนพัฒนาพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางการเงินโดยภาคเอกชน เช่น สำนักงานใหญ่ข้ามประเทศ (International Headquarter) บริษัทการค้าระหว่างประเทศ (International Trading Company) ศูนย์บริหารเงิน (Treasury Center) และสถาบันการเงินต่างประเทศ

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- คุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชน จากการพัฒนาเมืองใหม่เมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ใน EEC จะทำให้ลดความแออัดของกรุงเทพฯ และรองรับการพัฒนา EEC ประชาชนมีความสะดวกสบายจากการออกแบบเมือง สิ่งอำนวยความสะดวก ระบบการขนส่งภายในเมือง การจัดการพื้นที่สาธารณะและอาคารบ้านเรือน และระบบการสื่อสารและอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง ทำให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น
- เกิดศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางการเงิน ซึ่งจะช่วยให้ประเทศไทยกลายเป็นฐานบริหารการเงิน การค้า และการลงทุน ทำให้ธุรกิจภายในประเทศสามารถใช้ประโยชน์จากฐานการผลิต สามารถเข้าถึงทรัพยากรจากต่างประเทศได้มากยิ่งขึ้น ก่อให้เกิดการเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันของประเทศ

“เมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ (กรณีตัวอย่างใน EEC)”

มีลักษณะเป็น Module ที่พึ่งพาตนเองได้ ควรมีพื้นที่ขนาดประมาณ 12,500 ไร่ รองรับประชากร 150,000 คน ซึ่งจะสามารถรองรับการสร้างงานที่ดีได้ และมีการบริการที่ครบครัน คุ่มค่าต่อการลงทุน และสามารถขยายอีก 5 Module มาเชื่อมต่อได้ในอนาคต ขนาดพื้นที่รวมอย่างน้อย 80,000 ไร่ ประชากร 1 ล้านคน ใน 15 ปี

แผนงาน 5.1

การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่

ประกอบด้วย 12 โครงการ ครอบคลุมงบประมาณขั้นต่ำ 142 ล้านบาท โดยเป็นงบประมาณภาครัฐทั้งหมด อย่างไรก็ดี จากการการลงทุนพัฒนาเมืองอัจฉริยะในต่างประเทศ ได้แก่ เกาหลี ออสเตรเลีย และสหรัฐอเมริกา สำหรับอเมริกา พบว่ามีการลงทุนตั้งแต่ 36 - 134 ล้านบาทต่อไร่ (เฉลี่ยไร่ละ 85 ล้านบาท) หรือตารางวาละ 2.125 แสนบาท ซึ่งหากนำมาเป็นฐานในการคำนวณต้นทุนการลงทุนพัฒนาเมืองอัจฉริยะในประเทศไทย ขนาดพื้นที่ 500 ไร่ พบว่า เป็นวงเงินลงทุนประมาณ 1.8 - 6.7 หมื่นล้านบาท (เฉลี่ย 4.25 หมื่นล้านบาท)

แผนงานนี้ มุ่งเน้นการวางแผนเพื่อเตรียมการพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่บนพื้นที่ใหม่ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตั้งแต่รูปแบบและองค์ประกอบของเมืองอัจฉริยะ การออกแบบรูปแบบการกำกับดูแลการบริหารจัดการในพื้นที่เมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ การชักชวนนักลงทุน และสร้างกระบวนการมีส่วนร่วม

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ได้แก่ ศึกษาแบบการพัฒนาเมืองใหม่ (New City) ในลักษณะเมืองอัจฉริยะ และออกแบบเมืองใหม่อัจฉริยะตัวอย่าง จัดทำผังเฉพาะเมืองอัจฉริยะ การพัฒนาพื้นที่ โครงสร้างพื้นฐาน และระบบในเมืองอัจฉริยะ กำหนดสิทธิประโยชน์และมาตรการสนับสนุน ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง กำหนดรูปแบบการบริหารจัดการ ประชาสัมพันธ์และชักชวนนักลงทุน สร้างกระบวนการมีส่วนร่วม และติดตามประเมินผลการพัฒนา ดังโครงการหลักภายใต้แผนงาน ดังนี้

ตารางที่ 6.31 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 5.1 การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 5.1 การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง		ระยะ ต่อไป		
		<60	60	61	62	63	64	≥65
ด้านการศึกษาออกแบบ								
ศึกษารูปแบบการพัฒนาเมืองใหม่ (New City) ในลักษณะเมืองอัจฉริยะใน EEC	สกพอ.		■					
ออกแบบเมืองใหม่อัจฉริยะตัวอย่างในพื้นที่ EEC	สกพอ.		■	■				
กำหนดพื้นที่และจัดทำผังเฉพาะเมืองใหม่อัจฉริยะตัวอย่างใน EEC	สกพอ. / ยผ.			■				
ด้านการพัฒนาพื้นที่								
พัฒนาพื้นที่ โครงสร้างพื้นฐาน และระบบในเมืองอัจฉริยะ (เอกชน)	เอกชน		■	■				
พัฒนาพื้นที่เมืองใหม่อัจฉริยะตัวอย่างใน EEC (PPP)	สกพอ.				■	■	■	■
พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ในเมืองใหม่อัจฉริยะตัวอย่างใน EEC (PPP)	สกพอ. / ศค. / คค. / พน. / มท. / อปท. / ภาคเอกชน					■	■	■
ด้านบริหารจัดการ								
กำหนดสิทธิประโยชน์และมาตรการสนับสนุนในการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ	สกท.		■					
ศึกษา/ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	สกพอ.		■	■				
ศึกษาและกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการแบบพิเศษในเมืองอัจฉริยะ	สกพอ.			■				
ประชาสัมพันธ์และชักชวนนักลงทุนพัฒนาเมืองอัจฉริยะ	สกพอ.			■	■	■	■	■
สร้างกระบวนการมีส่วนร่วมกับประชาชนโดยรอบเมืองใหม่อัจฉริยะตัวอย่างใน EEC	สกพอ.			■	■	■	■	■
ติดตามประเมินผลการพัฒนา							■	■

■ จัดทำแผนแม่บท / ศึกษาความเหมาะสม สํารวจ ออกแบบรายละเอียด

■ ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง

■ ดำเนินการจัดทำแผนแม่บท / ศึกษาความเหมาะสม สํารวจ ออกแบบรายละเอียด ต่อเนื่อง

■ ดำเนินการก่อสร้างต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ รวม 9 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) กรมโยธาธิการและผังเมือง (ยผ.) กระทรวงคมนาคม (คค.) กระทรวงพลังงาน (พน.) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (ตศ.) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) และภาคเอกชน

2. วัตถุประสงค์

- ศึกษารูปแบบการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ กำหนดรายละเอียดและออกแบบเมืองใหม่อัจฉริยะนำอยู่บนพื้นที่จริงในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)
- ใช้เป็นกรอบในการส่งเสริมและการลงทุนพัฒนาเมือง รวมถึงการบริหารจัดการในพื้นที่ EEC ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตให้เป็นเมืองอัจฉริยะนำอยู่ ตามศักยภาพของพื้นที่และความต้องการของชุมชน

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- เกิดการพัฒนาเป็นเมืองใหม่ในลักษณะเมืองทันสมัย เมืองอัจฉริยะ เพื่อเป็นที่อยู่อาศัยชั้นดีสำหรับรองรับการอยู่อาศัยของคนที่มาทำงานในพื้นที่ EEC
- ประชาชนในพื้นที่ EEC มีความสะดวกสบายในการใช้ชีวิต มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และคุณภาพชีวิตที่ดี

แผนงาน 5.2

การพัฒนาศูนย์กลางการเงิน

ประกอบด้วย 15 โครงการ กรอบวงเงินภาครัฐประมาณ 432 ล้านบาท มุ่งเน้นส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางการเงินภายในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อสนับสนุนการค้าเงินธุรกิจ ธุรกิจการเงินและธุรกิจอื่น ๆ ภายในพื้นที่อย่างครบวงจร รวมทั้งเป็นอีกปัจจัยของความสำเร็จในการชักจูงและดึงดูดนักลงทุนเพื่อขับเคลื่อนภาคอุตสาหกรรมและการพัฒนาภายในพื้นที่ โดยการพัฒนาศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางการเงิน

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ได้แก่ การศึกษาการจัดตั้งเมืองศูนย์กลางธุรกิจ ศูนย์กลางการเงินใน EEC พัฒนาขอบเขตพื้นที่และจัดทำผังเฉพาะ การก่อสร้างพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค สาธารณูปการ การก่อสร้างพัฒนาพื้นที่โดยภาคเอกชน กำหนดสิทธิประโยชน์และมาตรการสนับสนุน ปรับปรุงปรุงกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันภาคการเงิน ประชาสัมพันธ์และชักชวนนักลงทุน พัฒนาบุคลากร และติดตามประเมินผลการพัฒนา ดังนี้

ตารางที่ 6.32 : โครงการหลักภายใต้แผนงาน 5.2 การพัฒนาศูนย์กลางการเงิน

โครงการหลักภายใต้แผนงาน 5.2 การพัฒนาศูนย์กลางการเงิน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2560-2565)					
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะ กลาง		ระยะ ต่อไป	
		<60	60-65	62-65	63-65	64-65	≥65
ด้านการศึกษาออกแบบ							
ศึกษาการจัดตั้งเมืองศูนย์กลางธุรกิจ ศูนย์กลางการเงินใน EEC	สกพอ.						
พัฒนาขอบเขตพื้นที่สำหรับพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ ศูนย์กลางการเงินใน EEC	สกพอ. / กรมธนารักษ์						
จัดทำผังเฉพาะในพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ ศูนย์กลางการเงินใน EEC	สกพอ. / ยผ.						
ด้านการพัฒนาพื้นที่							
พัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ ศูนย์กลางการเงินใน EEC ใน EEC (เอกชน)	เอกชน						
พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ในศูนย์กลางธุรกิจ ศูนย์กลางการเงินใน EEC (PPP)	สกพอ. / คค. / กฟภ. / กปภ. / คศ. / ภาคเอกชน						
จัดตั้งสำนักงานภายในพื้นที่นำร่อง	สกพอ.						
ด้านบริหารจัดการ							
กำหนดสิทธิประโยชน์และมาตรการสนับสนุนในการพัฒนาศูนย์กลางการเงิน	สกพอ. / สกท. / ธปท.						
ศึกษา/ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	สกพอ.						
ศึกษาเพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันภาคการเงิน	สกพอ. / ธปท. / สกท.						
ประชาสัมพันธ์และชักชวนนักลงทุน	สกพอ.						
พัฒนาบุคลากร	สกพอ.						
ติดตามประเมินผลการพัฒนา	สกพอ.						

■ ศึกษาความเหมาะสม สำรวจ ออกแบบรายละเอียด

■ ลงนามในสัญญา/ดำเนินการก่อสร้าง

■ ดำเนินการศึกษาคความเหมาะสม สำรวจ ออกแบบรายละเอียด ต่อเนื่อง

■ ดำเนินการก่อสร้างต่อเนื่อง

หน่วยงานรับผิดชอบ รวม 9 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) กรมธนารักษ์ กรมโยธาธิการและผังเมือง (ยผ.) กระทรวงคมนาคม (คค.) การประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (ดศ.) และภาคเอกชน

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มศักยภาพของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกในการดึงดูดผู้ประกอบการให้เข้ามาจัดตั้งสำนักงานใหญ่ข้ามประเทศ บริษัทการค้าระหว่างประเทศ ศูนย์บริหารเงิน รวมถึงสถาบันการเงิน
- เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกรรมทางด้านธุรกิจและการเงินภายในพื้นที่อย่างครบวงจรในพื้นที่ส่งเสริมพิเศษ และพัฒนาพื้นที่สู่การเป็นศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางการเงินของภูมิภาค

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- เกิดการพัฒนาและเพิ่มมูลค่าให้แก่พื้นที่ นำไปสู่การสร้างรายได้ให้แก่ภาครัฐ รวมถึงเกิดการกระจายรายได้และการยกระดับคุณภาพการดำรงชีวิตให้แก่ประชาชนในพื้นที่
- ประเทศไทยกลายเป็นฐานบริหารการเงิน การค้า และการลงทุน ทำให้ธุรกิจภายในประเทศสามารถใช้ประโยชน์จากฐานการผลิต สามารถเข้าถึงทรัพยากรจากต่างประเทศได้มากยิ่งขึ้น ก่อให้เกิดการเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันของประเทศ

6

แผนปฏิบัติการ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล

การจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลเพื่อสนับสนุนนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เริ่มจากมติที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (กนศ.) ครั้งที่ 1/2561 เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2561 มอบให้กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมไปจัดทำแผนโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลโดยให้รวมอยู่ในแผนภาพรวมการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านดิจิทัลให้สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ EEC ได้อย่างพอเพียงและมีประสิทธิภาพเพื่อให้เกิดการศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจของภูมิภาค

แผนปฏิบัติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ประกอบด้วย 8 แผนงาน รวม 22 โครงการ วงเงินลงทุน 17,913.9 ล้านบาท แบ่งตามระยะความเร่งด่วนในการดำเนินงาน ดังนี้

- แผนงานระยะเร่งด่วน (ปี 2560-2561) 13 โครงการ วงเงินลงทุน 3,578.5 ล้านบาท
- แผนงานระยะกลาง (ปี 2562 -2564) 21 โครงการ (นับรวมโครงการต่อเนื่องมาจากระยะเร่งด่วน 12 โครงการ) วงเงินลงทุน 10,742.1 ล้านบาท
- แผนงานระยะต่อไป (ปี 2565 เป็นต้นไป) 13 โครงการ (นับรวมโครงการต่อเนื่องมาจากระยะเร่งด่วนและระยะกลาง 13 โครงการ) วงเงินลงทุน 3,593.3 ล้านบาท

ตารางที่ 6.33 : สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการ
แผนปฏิบัติการที่ 6 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล

แผนงาน	จำนวนโครงการ	วงเงิน * (ล้านบาท)
แผนงานที่ 6.1 โครงสร้างพื้นฐาน ท่อร้อยสาย เคเบิลใยแก้วนำแสงและเสา (i-Pole)	8	4,383.0
แผนงานที่ 6.2 ASEAN Digital Hub	1	5,000.0
แผนงานที่ 6.3 การพัฒนา Advanced Big Data, Cloud and Data Center (ABCD)	1	2,046.6
แผนงานที่ 6.4 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน IoT	1	-
แผนงานที่ 6.5 การสร้างศูนย์ทดสอบ 5G และเตรียมโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่นำร่อง	2	310.0
แผนงานที่ 6.6 การพัฒนาเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (Digital Park Thailand) และสถาบัน IoT	2	1,809.3
แผนงานที่ 6.7 IoT SMART City	6	815.0
แผนงานที่ 6.8 การพัฒนาศูนย์กระจายพัสดุภัณฑ์อัตโนมัติ (Automated Postal Distribution Center)	1	3,550.0
รวมทั้งรวม	22	17,913.9

หมายเหตุ :

1. เป็นประมาณการวงเงินเบื้องต้นของ 8 แผนงานโดยมี 4 แผนงานไม่ของบประมาณแผ่นดิน ได้แก่ แผนงานที่ 6.1 แผนงานที่ 6.3 แผนงานที่ 6.4 และแผนงานที่ 6.8
2. แผนงานที่ 6.2 ได้รับอนุมัติงบประมาณแผ่นดินจาก ครม. ครบแล้ว สำหรับปีงบประมาณ 2560 – 2563 จำนวน 5,000 ลบ.
3. แผนงานที่ 6.6 ในส่วนสถาบัน IoT ได้รับอนุมัติงบประมาณแล้ว 1,749.3 ลบ. โดยเป็นงบ Big Rock ปี 61 และ สงป.อนุมัติ งบผูกพัน 62-64 แล้ว และใช้งบรัฐวิสาหกิจ 60 ลบ. ในส่วนพัฒนา Digital Park Thailand
4. มี 2 แผนงาน ที่ขอรับงบประมาณแผ่นดิน รวม 813 ล้านบาท มีดังนี้
 - แผนงานที่ 6.5 ของงบงบประมาณแผ่นดินในปี 62-65 จำนวน 310 ลบ.
 - แผนงานที่ 6.7 ได้รับอนุมัติงบประมาณแล้ว จำนวน 312 ลบ. ของงบประมาณแผ่นดินในปี 62-65 จำนวน 503 ลบ.
5. งบประมาณที่ขอรับการจัดสรรอาจมีการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมให้มีความเหมาะสมกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง แต่ไม่กระทบกับสาระสำคัญของโครงการ

1. เป้าหมาย

1.1 เป้าหมายระยะเร่งด่วน (สัมฤทธิ์ผลใน 1-2 ปี ใช้งบประมาณปี 2560-2561)

- งานสำรวจเพื่อเตรียมการขยายโครงสร้างพื้นฐานท่อย่อยสายเคเบิลใยแก้วนำแสงและเสา (i-Pole) แล้วเสร็จ
- งานขยายความจุโครงข่ายและก่อสร้างเคเบิลใต้น้ำระหว่างประเทศ (ASEAN Digital Hub)
- การศึกษาความต้องการโครงสร้างพื้นฐานและบริการดิจิทัล เช่น city data platform, cloud services และ data center แล้วเสร็จ
- การเตรียมพื้นที่ทดสอบ 5G ที่เปิดรับทุกเทคโนโลยีบนหลักการ digital Infrastructure sharing แล้วเสร็จ
- การศึกษาออกแบบ Digital Park และสถาบัน IoT แล้วเสร็จ

1.2 เป้าหมายระยะปานกลาง (สัมฤทธิ์ผลใน 5 ปี ใช้งบประมาณปี 2562-2564)

- การวางโครงสร้างพื้นฐานท่อย่อยสาย เคเบิลใยแก้วนำแสงและ เสา (i-Pole) สำหรับ 53 เส้นทาง
- การขยายความจุโครงข่าย 2,500 Gbps และวางเคเบิลใต้น้ำระหว่างประเทศ ASEAN Digital HUB
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับอุปกรณ์ IoT ทั้งระบบที่ใช้คลื่นความถี่สาธารณะและคลื่นความถี่ที่ต้องขออนุญาต
- การสร้างศูนย์ทดสอบ 5G (5G TestBed) และเตรียมโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่นำร่องทดสอบ 5G
- การพัฒนา Digital Park สถาบัน IoT และ Data Center
- พัฒนาระบบเพื่อ IoT Smart City

1.3 เป้าหมายระยะต่อไป (สัมฤทธิ์ผลใน 10-15 ปี ใช้งบประมาณตั้งแต่ปี 2565)

- การวางโครงสร้างพื้นฐานท่อย่อยสาย เคเบิลใยแก้วนำแสงและ เสา (i-Pole) ในพื้นที่เป้าหมาย
- การขยายผลโครงการ ASEAN Digital HUB
- การพัฒนาและประยุกต์ใช้ 5G ในกิจกรรม หรือบริการเป้าหมาย
- ขยายกิจกรรมใน Digital Park และสถาบัน IoT ในการพัฒนา innovation
- ระบบ IoT Smart City พร้อมใช้และขยายผล

2. แนวทางการพัฒนา

2.1 แนวทางการพัฒนาระยะเร่งด่วน (ปี 2560-2561)

- การเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล อาทิ โครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยี 5G โครงสร้างพื้นฐานด้าน IoT เพื่อรองรับเทคโนโลยีแห่งอนาคต และการสื่อสารข้อมูลเคลื่อนที่ความเร็วสูง โดยดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ ความเหมาะสม สำรวจพื้นที่ รวมถึงเส้นทางในการวางระบบท่อร้อยสาย เคเบิลและเสา การประสาน ทารื้อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อสรุปร่วมกันในด้านต่าง ๆ เช่น คลื่นความถี่ นโยบายและกฎระเบียบที่รองรับ รวมทั้งการทดสอบภาคสนาม
- การทารื้อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการร่วมใช้โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล (digital infrastructure and platform sharing) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ลดการลงทุนซ้ำซ้อน และประหยัดงบประมาณ
- การส่งเสริมบทบาทภาคเอกชน โดยเฉพาะการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน ในการพัฒนาโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลที่มีมูลค่าการลงทุนสูงหรือใช้เทคโนโลยีระดับสูง ทั้งนี้ ในการดำเนินการเน้นให้เป็นไปตามความต้องการของผู้เกี่ยวข้องและประชาชนในพื้นที่ อาทิ เรื่อง 5G เรื่อง IoT City เป็นต้น รวมถึงส่งเสริมภาคเอกชนในการลงทุนเพื่อสนับสนุนการใช้นวัตกรรมดิจิทัลในพื้นที่ และวางระบบศูนย์บริหารจัดการและกระจายสินค้าบนพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รองรับปริมาณงานที่จะมีอัตราการเติบโตสูงในอนาคต รวมถึงการขยายบริการโลจิสติกส์ให้สามารถเชื่อมโยงไปทั่วประเทศ และกลุ่มประเทศ CLMV

2.2 แนวทางการพัฒนาระยะกลาง (ปี 2562-2564)

- การเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล อาทิ โครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยี 5G โครงสร้างพื้นฐานด้าน IoT ในพื้นที่ของ EEC อาทิ เส้นทางคมนาคม ท่าเรือ สนามบิน นิคมอุตสาหกรรม เป็นต้น รวมถึงการวางโครงข่ายเพื่อเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อระหว่างประเทศ และการก่อสร้าง Data Center ในพื้นที่ Digital Park Thailand
- การวางระบบร่วมใช้โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล โดยวางโครงสร้างพื้นฐานท่อร้อยสาย เคเบิลใยแก้วนำแสง และเสา ตามเส้นทางต่าง ๆ อาทิ ถนนทางหลวง แนวเส้นทางรถไฟ รวมถึงภายในพื้นที่ EEC เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการลงทุน ลดความซ้ำซ้อน และประหยัดงบประมาณ
- ส่งเสริมการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน ในการพัฒนาโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลที่มีมูลค่าการลงทุนสูงหรือใช้เทคโนโลยีระดับสูง โดยพัฒนา IoT City ได้แก่ Smart Health Care, Smart Logistics, Smart Tourism, Smart Industrial Estate, Smart Community และ Smart Governance เพื่อบริหารจัดการข้อมูลไปใช้ในด้านต่าง ๆ
- ภาครัฐเพิ่มบทบาทเชิงรุกในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ในกรณีที่ผลตอบแทนการลงทุนทางธุรกิจต่ำ แต่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะเมื่อเกิดประโยชน์สูงในการลดความเหลื่อมล้ำและเพิ่มโอกาสของประชาชน

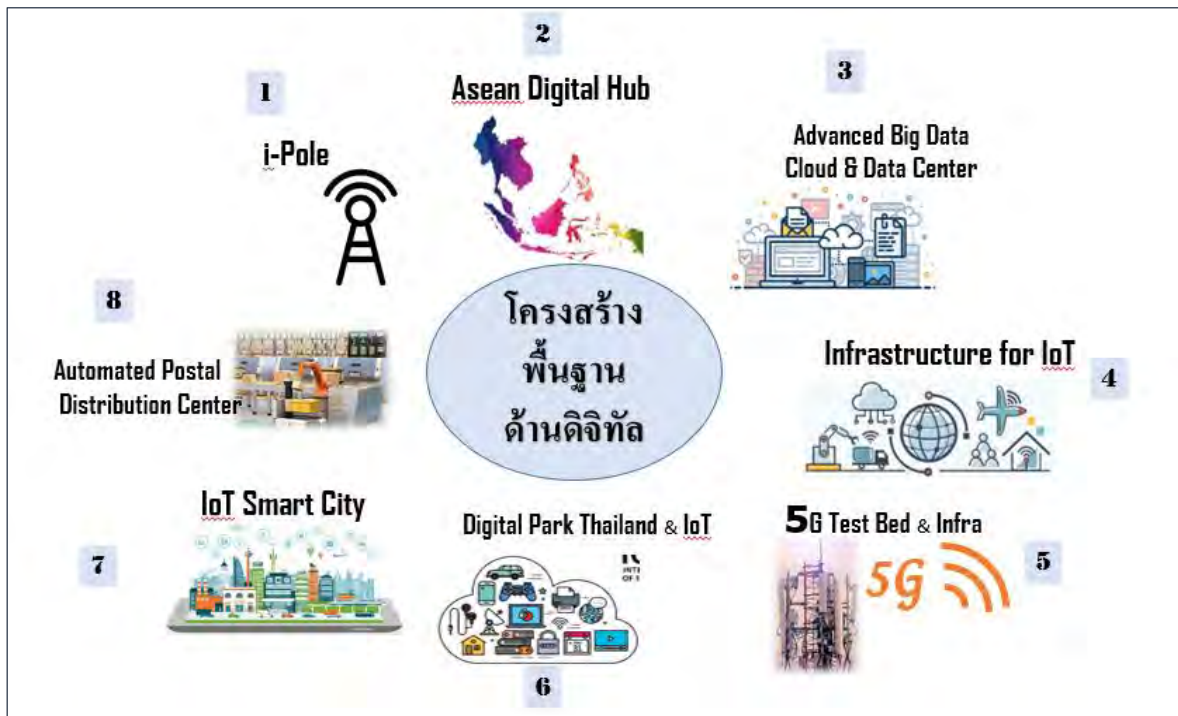
2.3 แนวทางการพัฒนาระยะต่อไป (ปี 2565 เป็นต้นไป)

- การเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล อาทิ โครงสร้างพื้นฐานรองรับเทคโนโลยี 5G เพื่อรองรับเทคโนโลยีแห่งอนาคต และการสื่อสารข้อมูลเคลื่อนที่ความเร็วสูง โดยการดำเนินการลงทุน ขยายพื้นที่ให้บริการในเขตพื้นที่ EEC
- การใช้ระบบ “การร่วมใช้โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล” (digital infrastructure and platform sharing) โดยเฉพาะในการรองรับโครงการของรัฐ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ลดการลงทุนซ้ำซ้อน และประหยัดงบประมาณ
- ส่งเสริมการร่วมลงทุนกับภาคเอกชนในการพัฒนาโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลที่มีมูลค่าการลงทุนสูงหรือใช้เทคโนโลยีระดับสูง
- ภาครัฐเพิ่มบทบาทเชิงรุกในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ในกรณีที่ผลตอบแทนการลงทุนทางธุรกิจต่ำ แต่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะเมื่อเกิดประโยชน์สูงในการลดความเหลื่อมล้ำและเพิ่มโอกาสของประชาชน

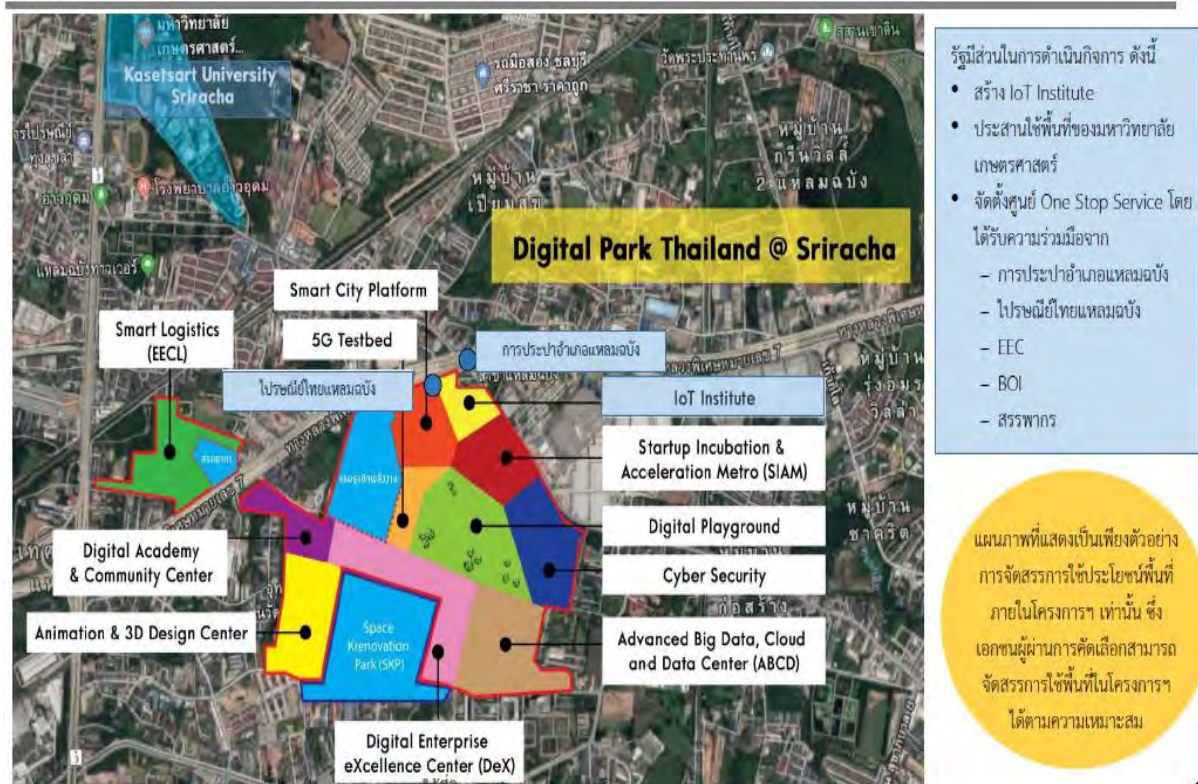
3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- EEC เป็นศูนย์กลางด้านดิจิทัลเทคโนโลยีของภูมิภาค
- มีโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล รวมทั้ง Digital Park Thailand ที่เป็นศูนย์กลางนวัตกรรมด้านดิจิทัลรองรับการลงทุนใน New S-curve เพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ รวมทั้งเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ
- มีการใช้ประโยชน์จากระบบ digital Infrastructure ร่วมกันช่วยลดการลงทุนซ้ำซ้อนและภาระงบประมาณ และสามารถใช้เป็นต้นแบบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลของประเทศ
- มีการยกระดับทักษะด้านดิจิทัล (digital skills) ของนักเรียน นักศึกษา และประชาชนทั่วไป รวมทั้งมีการวิจัยพัฒนาและสร้างนวัตกรรมด้านดิจิทัล โดยเฉพาะสำหรับพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง
- ประชาชนเข้าถึงบริการดิจิทัลในราคาที่เป็นธรรม ได้รับบริการที่ดีจากภาครัฐ สร้างรายได้และมีมาตรฐานชีวิตที่ดีขึ้น

แผนภาพที่ 6.10 โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล 8 แผนงาน



แผนภาพที่ 6.11 Digital Park Thailand @ Sriracha



แผนงาน 6.1

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ท่อร้อยสายเคเบิลใยแก้วนำแสง และเสา (i-Pole)

ประกอบด้วย 8 โครงการ มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลเพื่อรองรับโครงการของรัฐใน EEC ให้มีศักยภาพสำหรับรองรับปริมาณ Bandwidth ที่คาดว่าจะเพิ่มมากขึ้น ภายในระยะเวลาอีก 3 ปี รวมถึงการขยายโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงให้ครอบคลุมพื้นที่และสอดคล้องกับการปรับสภาพภูมิทัศน์ โดยการนำสายเคเบิลวางในท่อร้อยสายใต้ดิน และเสา i-Pole ให้เพียงพอกับความต้องการของผู้ให้บริการด้านสื่อสารโทรคมนาคมที่จะสามารถเพิ่ม Capacity/ Bandwidth ในการให้บริการได้ตามความต้องการที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังสามารถรองรับการใช้บริการด้าน Smart Logistics IoT และนวัตกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และที่สำคัญคือจะเป็นการลดความซ้ำซ้อนในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ซึ่งเป็นการประหยัดทรัพยากรองค์รวมของประเทศ

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ประกอบด้วย 8 โครงการ รายละเอียด ดังนี้

โครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ.2560-2565)						
		ระยะเร่งด่วน		ระยะกลาง			ระยะต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
แผนงานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่อ เสา สายเคเบิลใยแก้วนำแสง และเสา (i-Pole)	ดศ.							
1. โครงการก่อสร้างท่อร้อยสายรองรับโครงการก่อสร้างถนนขนาด 6 ช่องทางขึ้นไปของ กรมทางหลวง ชนบท : 4 ท่อ x 2 ฝั่งทาง จำนวน 3 เส้นทาง								
2. โครงการก่อสร้างท่อร้อยสายรองรับโครงการก่อสร้างถนนขนาดน้อยกว่า 6 ช่องทางของ กรมทางหลวง ชนบท : 1 ท่อ x 2 ฝั่งทาง จำนวน 10 เส้นทาง								
3. โครงการก่อสร้างท่อร้อยสายรองรับโครงการก่อสร้างถนนขนาด 6 ช่องทางขึ้นไปของ กรมทางหลวง : 4 ท่อ x 2 ฝั่งทาง , สะพานลอย 10 จุด 2 km/point จำนวน 23 เส้นทาง								
4. โครงการก่อสร้างท่อร้อยสายรองรับโครงการก่อสร้างถนนขนาดน้อยกว่า 6 ช่องทางของ กรมทางหลวง : 1 ท่อ x 2 ฝั่งทาง จำนวน 7 เส้นทาง								

โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ.2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน			ระยะกลาง			ระยะ ต่อไป
		<60	60	61	62	63	64	≥65
5. โครงการก่อสร้างท่อร้อยสายรองรับพื้นที่เศรษฐกิจ EEC 3 จังหวัด พื้นที่ประมาณ 30,000 ไร่ : 2 ท่อ x 2 ฝั่งทาง + Service Duct								
6. โครงการก่อสร้างท่อร้อยสายรองรับโครงการทางรถไฟรางคู่สายใหม่ ศรีราชา-ระยอง : 1 ท่อ x 1 ฝั่งทาง								
7. โครงการก่อสร้างท่อร้อยสายรองรับโครงการทางรถไฟทางเดี่ยวสายใหม่ ระยอง-จันทบุรี-ตราด : 1 ท่อ x 1 ฝั่งทาง								
8. งานสร้าง Optic Fiber Cable ขนาด 312F และระบบสื่อสารสัญญาณความเร็วสูง (transmission system)								

หน่วยงานรับผิดชอบ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม / บมจ. ทีโอที / กรมทางหลวงชนบท / กรมทางหลวง / เมืองพัทยา / เทศบาลเมืองบางแสน / เทศบาลเมืองศรีราชา / การรถไฟแห่งประเทศไทย

2. วัตถุประสงค์

- 2.1 เพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายบรอดแบนด์ความเร็วสูง ได้แก่ ระบบท่อร้อยสายใต้ดิน ระบบสื่อสารสัญญาณบรอดแบนด์ความเร็วสูง ระบบเคเบิลใยแก้วนำแสง และเสา (i-Pole) รองรับโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยี 5G ให้สามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ได้อย่างเพียงพอ ตอบสนองความต้องการในใช้งานในเขตพื้นที่ EEC ทุกรูปแบบ และลดการลงทุนที่ซ้ำซ้อน โดยสามารถประหยัดงบประมาณการลงทุนที่ได้เกินกว่าสามเท่าของงบประมาณที่จะต้องเป็นภาระการลงทุนในภาพรวมของผู้ประกอบการรายต่าง ๆ รวมกัน โดย บมจ. ทีโอที จะบริหารจัดการให้ผู้ประกอบการทุกรายที่ประสงค์จะให้บริการสามารถใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานร่วมกันได้
- 2.2 สร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายบรอดแบนด์ความเร็วสูง เพื่อรองรับความต้องการใช้งานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนอื่น ๆ รวมทั้งประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และพื้นที่โดยรอบ

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- 3.1 ตอบสนองความต้องการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่ทันสมัยแบบไร้รอยต่อ (Seamless Logistics) ได้อย่างมีประสิทธิภาพและพอเพียง

- 3.2 ลดการลงทุนซ้ำซ้อนในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ซึ่งนับเป็นการใช้ทรัพยากรองค์รวมของประเทศอย่างประหยัดและคุ้มค่า โดยยึดผลประโยชน์ของประเทศชาติในภาพรวมเป็นที่ตั้ง
- 3.3 ยกกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ในด้านคมนาคมขนส่ง (Smart Mobility) ด้านการศึกษาและความเท่าเทียมกันในสังคม (Smart Living) ด้านความสะดวกในการทำธุรกิจ (Smart Economy) ด้านบริการจากภาครัฐ (Smart Government) และด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม (Smart Energy & Environment)

แผนงาน 6.2

ASEAN Digital Hub

มุ่งเน้นผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางดิจิทัลของภูมิภาคอาเซียน โดยเป็นเส้นทางผ่านของข้อมูลในภูมิภาค และเป็นที่ตั้งของผู้ประกอบการเนื้อหา (Content Provider) รายใหญ่ของโลก โดยการเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายอินเทอร์เน็ตระหว่างประเทศสู่การเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Digital Hub) เนื่องจาก (1) ปัจจุบันประเทศไทยพึ่งการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตผ่านไปประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์เป็นหลักมากกว่า 70% ของปริมาณอินเทอร์เน็ตระหว่างประเทศทั้งหมด เพื่อเข้าถึงข้อมูลของ Content Provider รายใหญ่ อาทิ Google และ Facebook ซึ่งตั้งศูนย์ข้อมูลในประเทศทั้งสอง และ (2) ประเทศไทยตั้งอยู่ในตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมกับการเป็นศูนย์กลางการติดต่อสื่อสารสำหรับกลุ่มประเทศอาเซียนตอนบน (ประเทศเมียนมา ลาว และกัมพูชา) ซึ่งการใช้งานอินเทอร์เน็ตมีการเติบโตสูงมาก หากรวมปริมาณความต้องการอินเทอร์เน็ตทั้งจากประเทศเหล่านี้และจากประเทศไทย ซึ่งมีความต้องการข้อมูลของ Google และ Facebook สูงเป็นอันดับต้นๆ ของโลกเข้าด้วยกัน ร่วมกับผลการสำรวจที่ระบุว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่เหมาะสมที่สุดในอาเซียนในการสร้าง Data Center จึงน่าจะดึงดูดให้ Content Provider รายใหญ่มาตั้งฐานข้อมูลในประเทศไทยได้

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ประกอบด้วย 1 โครงการ รายละเอียด ดังนี้

โครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ.2560-2565)						
		ระยะเร่งด่วน		ระยะกลาง			ระยะต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
โครงการ ASEAN Digital Hub	ดศ. (บมจ.กสท.)							
1. เพิ่มความจุโครงข่ายเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านและสถานีเคเบิลใต้น้ำของ บมจ. กสท โทรคมนาคม ขนาดความจุรวม 2,300 Gbps								
2. ขยายความจุโครงข่ายเคเบิลใต้น้ำระหว่างประเทศของระบบที่มีอยู่ 1,770 Gbps								
3. ร่วมก่อสร้างเคเบิลใต้น้ำระหว่างประเทศระบบใหม่ที่เชื่อมต่อประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีความจุเบื้องต้นจากประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ รวม 200 Gbps								

หน่วยงานรับผิดชอบ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม /บมจ. กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)

2. วัตถุประสงค์

- 2.1 เพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยให้มีโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างประเทศ ที่มีเสถียรภาพ มีความหลากหลาย และมีความจุเพียงพอรองรับความต้องการของประเทศไทยและของประเทศเพื่อนบ้าน
- 2.2 เพื่อลดค่าบริการการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตต่างประเทศให้สามารถแข่งขันได้กับประเทศเพื่อนบ้าน และทำให้ค่าบริการอินเทอร์เน็ตสำหรับประชาชนถูกลง
- 2.3 เพื่อส่งเสริมการเข้ามาลงทุนของผู้ประกอบกิจการให้บริการด้านเนื้อหา (Content Provider) รายใหญ่ ส่งผลให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนข้อมูลอินเทอร์เน็ต หรือ ศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนข้อมูลดิจิทัลของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Digital Hub)

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- 3.1 เพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถของโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้าน ประเทศกัมพูชา ลาว และเมียนมา เพื่อรองรับการเติบโตของการทำงานอินเทอร์เน็ตที่สูงขึ้นอย่างมาก ของประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ประเทศไทยพัฒนาขีดความสามารถเป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายอินเทอร์เน็ตที่สำคัญของภูมิภาค และสามารถพัฒนาขึ้นเป็น ASEAN Digital Hub ตอนบนได้
- 3.2 ทำให้ประเทศไทยมีความน่าสนใจ ในการลงทุนตั้งฐานข้อมูลของ Content Provider สำคัญๆ อาทิ Facebook, Google ในประเทศไทยมากขึ้น ทำให้ประเทศไทย พัฒนาขีดความสามารถขึ้นเป็น ASEAN Digital Hub ที่สำคัญในภูมิภาค
- 3.3 ทำให้ประเทศไทยมีโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างประเทศที่มีความหลากหลายมากขึ้น เพิ่มความมั่นคง และความมีเสถียรภาพของโครงข่ายระหว่างประเทศของประเทศไทย สามารถรองรับการใช้งานวงจร ในปลายทางที่จำเป็นได้ทันทั่วทั้งที่ รวมทั้งเพิ่มจำนวนโครงข่ายระหว่างประเทศของประเทศไทยให้ ทัดเทียมโครงข่ายระหว่างประเทศของประเทศเพื่อนบ้านตอนใต้มากขึ้น
- 3.4 ทำให้การต่อเชื่อมวงจรผ่านประเทศไทยในราคาต่ำลง อีกทั้งเมื่อผู้ประกอบกิจการด้านโทรคมนาคมมี ค่าใช้จ่ายที่ลดลงและตลาดมีการแข่งขันมากขึ้น ต้นทุนที่ลดลงจะได้รับการส่งต่อไปยังผู้บริโภคในที่สุด
- 3.5 เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยลดต้นทุนด้านการเชื่อมต่อต่างประเทศลง ดึงดูดให้ ธุรกิจข้ามชาติเข้ามาลงทุนมากขึ้น ทำให้เกิดการจ้างงานระดับสูงเพิ่มขึ้น
- 3.6 ทำให้ประเทศไทยมีส่วนในการเป็นเส้นทางเชื่อมต่อที่สำคัญของนโยบาย One Belt, One Road โดยมี Silk Road Economic Belt (SREB) ซึ่งเป็นการเชื่อมต่อทางบก และ Maritime Silk Road (MSR) ซึ่งเป็นการเชื่อมต่อทางทะเล โดยการเพิ่มความจุและเสถียรภาพของวงจรเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อน บ้านเป็นการสนับสนุนในส่วน SREB การเพิ่มความจุและการจัดสร้างระบบเคเบิลใต้น้ำระหว่าง ประเทศระบบใหม่เป็นการสนับสนุนในส่วน MSR ซึ่งจะเป็นการเชื่อมโยง Southeast Asia (ประเทศไทย+CLM) กับประเทศจีน (เขตปกครองพิเศษฮ่องกง) ทั้งทางบกและทางทะเล ทำให้ประเทศไทยเป็น หนึ่งในประเทศเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค

แผนงาน 6.3

การพัฒนา Advanced Big Data, Cloud and Data Center (ABCD)

มุ่งเน้นสนับสนุนให้ประเทศไทยมี Data Center และ Data Platform กลางของประเทศไทย เพื่อลดความซ้ำซ้อนด้านการลงทุนของหน่วยงานภาครัฐ สามารถประหยัดงบประมาณลงทุนได้ในแต่ละปีได้อย่างมาก อีกทั้งสามารถบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่จำเป็นต้องใช้ร่วมกันได้โดยสะดวก เพิ่มขีดความสามารถในการใช้ข้อมูลเพื่อการพัฒนาประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีมาตรฐานในการควบคุมความปลอดภัยและความเป็นส่วนตัวของข้อมูลสูง รองรับความต้องการใช้งาน Data Center ที่เพิ่มขึ้น สามารถบูรณาการและวิเคราะห์ฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big data) ของหน่วยงานภาครัฐที่จำเป็นต้องใช้ข้อมูลร่วมกัน นอกจากนี้ยังเป็นการส่งเสริมการเข้ามาลงทุนของ Content Provider รายใหญ่ พร้อมรองรับการเป็น Digital Hub หรือศูนย์กลางโทรคมนาคมและศูนย์ข้อมูลของภูมิภาคอาเซียนที่สมบูรณ์แบบและเป็น Gateway ที่มีประสิทธิภาพสูงสุด เชื่อมต่อสู่โครงข่ายต่างประเทศ

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ประกอบด้วย 1 โครงการ รายละเอียด ดังนี้

โครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ.2560-2565)						
		ระยะเร่งด่วน		ระยะกลาง			ระยะต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
1. บมจ. กสท โทรคมนาคม จัดจ้างเพื่อสร้าง Data Center ณ Digital Park								
- ขออนุมัติ TOR ว่าจ้างออกแบบ								
- จัดจ้างผู้รับจ้างออกแบบ								
- สำรวจ/ออกแบบ/ทำข้อกำหนด ราคาากลาง								
- จัดจ้างผู้รับจ้างก่อสร้าง								
- ก่อสร้าง/ทดสอบ/ตรวจรับ ระบบ								
2. บมจ. กสท โทรคมนาคม ให้บริการ Data Center (ใหม่: Digital Park) แก่ภาครัฐ								
- ตรวจสอบความพร้อมในการให้บริการ/ ติดตั้ง/ อบรม ให้ความรู้แก่ผู้ใช้ทั้งในภาครัฐและเอกชน								
- เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ								
3. บมจ. กสท โทรคมนาคม ให้บริการ Big Data และ Data Platform แก่ภาครัฐ								
- เปิดให้บริการ Big Data Sandbox								
- รองรับการทำ City Data Platform								
- ขยายขีดความสามารถระบบ Big Data Analytics								

หน่วยงานรับผิดชอบ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม / บมจ. กสท. โทรคมนาคม / สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (สปร.)

2. วัตถุประสงค์

- 2.1 เพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้ประเทศไทยมีศูนย์ข้อมูลภาครัฐ ลดความซ้ำซ้อนในการลงทุนที่จะสร้างศูนย์ข้อมูลรองรับการจัดเก็บข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐ และสามารถบูรณาการฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big data) ของหน่วยงานภาครัฐที่จำเป็นต้องใช้ข้อมูลร่วมกันเพื่อใช้ในการพัฒนาประเทศ
- 2.2 เพื่อตอบสนองนโยบายของคณะรัฐมนตรีที่ได้แถลงนโยบายด้านการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยให้มีการส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัลและวางรากฐานของเศรษฐกิจดิจิทัลให้เริ่มขับเคลื่อนได้อย่างจริงจัง ซึ่งจะทำให้ทุกภาคเศรษฐกิจก้าวหน้าไปได้ทันโลกและสามารถแข่งขันในโลกสมัยใหม่ได้
- 2.3 สร้างศูนย์ข้อมูลเพิ่มเติมในพื้นที่ EECd เพื่อรองรับความต้องการการใช้งานที่เพิ่มขึ้น ภายในปี พ.ศ. 2566
- 2.4 เพื่อให้ประเทศไทยมีศูนย์ข้อมูลที่มีมาตรฐานสากล และมีเสถียรภาพสูง มีราคาต่อหน่วยลดลง ส่งเสริมการเข้ามาลงทุนของ Content Provider รายใหญ่ พร้อมรองรับการเป็น Digital Hub ตามนโยบาย Digital Economy
- 2.5 เพื่อพัฒนาพื้นที่ EECd ให้เป็นศูนย์กลางโทรคมนาคมและศูนย์ข้อมูลของภูมิภาคอาเซียนที่สมบูรณ์แบบและเป็น Gateway ที่มีประสิทธิภาพสูงสุดเชื่อมต่อสู่โครงข่ายต่างประเทศ
- 2.6 มีระบบ (Platform) สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) ร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ พร้อมทั้งมีอุปกรณ์เพื่อรองรับการเปิดข้อมูลของภาครัฐ (Government Open Data) ให้ประชาชนเรียกใช้งาน ซึ่งสามารถต่อยอดไปใช้กับงานต่าง ๆ เช่น การทำ City Data Analytics ได้

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- 3.1 รัฐบาลสามารถประหยัดงบประมาณลงทุนจำนวนมากและลดความซ้ำซ้อนในการสร้างศูนย์ข้อมูลภาครัฐ
- 3.2 สามารถรองรับการใช้งานสำหรับการบูรณาการและวิเคราะห์ฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้วยกันได้ นำไปสู่การใช้งานข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ประเทศเกิดการพัฒนาอย่างมั่นคง
- 3.3 เปิดโอกาสให้ Content Provider รายใหญ่มาลงทุนตั้งฐานซึ่งจะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางดิจิทัลของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Digital Hub) ช่วยประหยัดงบประมาณค่าวงจรเชื่อมต่อต่างประเทศได้
- 3.4 สนับสนุนให้เกิด Digital Cluster กระตุ้นให้เกิดนวัตกรรมและการลงทุนธุรกิจใหม่ๆ ช่วยเพิ่ม GDP ของประเทศ
- 3.5 มีระบบ City Data Analytics ที่สามารถรองรับการจัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลของ Smart City ในพื้นที่ รองรับการทำ VDO Analytics เพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินการ Smart City เกิดความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในพื้นที่

แผนงาน 6.4

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน IoT

มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน IoT ในพื้นที่จังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เพื่อเป็นโครงสร้างพื้นฐานรองรับการทำ Smart City ซึ่งการพัฒนาด้าน Internet of Things (IoT) จะทำให้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ เชื่อมต่อเข้ากับระบบเครือข่าย (Networking) หรือ Internet ได้สะดวก ทำให้ความสามารถในการทำงานเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ชีวิตสะดวกสบายมากขึ้น ดังนั้นพื้นที่ EEC จึงจำเป็นต้องมีโครงข่ายที่จะรองรับอุปกรณ์ ดังกล่าว โดยการดำเนินการจะเน้นการปรับแก้ไขปรับปรุง กฎ ระเบียบ ที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา IoT ในพื้นที่ EEC และจัดทำโครงการนำร่องด้าน Smart City โดยใช้ IoT ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ประกอบด้วย 1 โครงการ รายละเอียด ดังนี้

โครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ.2560-2565)						
		ระยะเร่งด่วน			ระยะกลาง			ระยะต่อไป
		<60	60	61	62	63	64	≥65
แผนงานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน IoT ในเขต EEC	ดศ.							
โครงการสนับสนุนการใช้ IoT								
- ศึกษาและปรับปรุง กฎ ระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ IoT								
- จัดทำโครงการนำร่องด้าน Smart City โดยใช้ IoT ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ								

หน่วยงานรับผิดชอบ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม /บมจ.กสท โทรคมนาคม / สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล /สำนักงาน กสทช.

2. วัตถุประสงค์

- 2.1 หน่วยงานภาครัฐและเอกชนมีการใช้เทคโนโลยี IoT เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนในการดำเนินการ
- 2.2 มีโครงสร้างพื้นฐานด้าน IoT ในพื้นที่จังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เพื่อเป็นโครงสร้างพื้นฐานรองรับการทำ Smart City และการพัฒนาด้าน IoT
- 2.3 มีการวิจัยและพัฒนาด้าน IoT จนสามารถผลิต หรือขายลิขสิทธิ์และ สิทธิบัตร อุปกรณ์ IoT ได้
- 2.4 ประชาชนในพื้นที่มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นจากการนำ IoT มาใช้งานและแก้ปัญหาของประชาชนในพื้นที่

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- 3.1 ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ได้รับการบริการจากภาครัฐอย่างรวดเร็ว
- 3.2 ผู้ประกอบการมีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น
- 3.3 หน่วยงานรัฐทำงานได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- 3.4 เกิด Ecosystem ด้าน IoT Smart Service ในประเทศไทย

แผนงาน 6.5

การสร้างศูนย์ทดสอบ 5G และเตรียมโครงสร้างพื้นฐาน ในพื้นที่นำร่อง

ประกอบด้วย 2 โครงการ มุ่งเน้นการพัฒนาเทคโนโลยี 5G รวมทั้งการจัดทำ โครงการ 5G TestBed เพื่อให้ประเทศไทยได้ใช้ประโยชน์จาก 5G ทันและเทียบได้กับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค รวมทั้งเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2561 คณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีมติให้กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมดำเนินการตามแนวทางการเตรียมโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลเพื่อขับเคลื่อน 5G รวมทั้งการร่วมใช้โครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคม (Infrastructure Sharing) เพื่อเร่งรัดการพัฒนา 5G ตลอดจนเพิ่มการครอบคลุมพื้นที่ให้บริการและเข้าถึงประชาชนได้มากขึ้น โดยเฉพาะสำหรับ EEC เพื่อให้เป็นเขตเศรษฐกิจระดับโลก “World-Class Economic Zone” รองรับการลงทุนอุตสาหกรรมแห่งอนาคต และเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอีก 20 ปีข้างหน้า ตลอดจนเป็นเมืองที่รองรับสังคมและการใช้ชีวิตยุคใหม่

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ประกอบด้วย 2 โครงการ รายละเอียด ดังนี้

โครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ.2560-2565)						
		ระยะเร่งด่วน			ระยะกลาง			ระยะต่อไป
		<60	60	61	62	63	64	≥65
โครงการที่ 1 5G TestBed @ Digital Park								
1.1 จัดทำแผนพัฒนา 5G TestBed และการทดสอบ 5G สำหรับประเทศไทย								
1.2 พัฒนาศูนย์ทดสอบ 5G TestBed @Digital Park								
1.3 การทดสอบ 5G								
1.4 การพัฒนาและประยุกต์ใช้ 5G ในกิจกรรม หรือบริการ เป้าหมาย								
โครงการที่ 2 การเตรียมโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่นำร่องรองรับ 5G อาทิ นิคมอุตสาหกรรม ท่าเรือ ถนนเมืองพัทยา และ EECi								
2.1 ศึกษาและจัดทำแผนเตรียมโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่นำร่อง								
2.2 เตรียมโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่นำร่อง								
2.3 ทดสอบการให้บริการ								
2.4 การพัฒนาและประยุกต์ใช้ 5G ในกิจกรรม หรือบริการ เป้าหมาย								

หน่วยงานรับผิดชอบ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม / กสทช. / ผู้ผลิตอุปกรณ์ / ผู้ประกอบการโทรคมนาคม / นักวิจัย นักพัฒนา / มหาวิทยาลัย / ปตท. / GISTDA / เมืองพัทยา / การท่าเรือแห่งประเทศไทย

2. วัตถุประสงค์

- 2.1 เพื่อพัฒนาพื้นที่และศูนย์กลางการพัฒนานวัตกรรมบนเทคโนโลยี 5G ของประเทศไทยและภูมิภาค
- 2.2 เพื่อส่งเสริมและเร่งรัดการใช้ประโยชน์ 5 G สำหรับประเทศไทย โดยเฉพาะสนับสนุน EEC ให้พร้อมรองรับการลงทุนอุตสาหกรรมแห่งอนาคต

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- 3.1 มีพื้นที่ทดสอบ 5G ช่วยส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการพัฒนานวัตกรรมบนเทคโนโลยี 5G ของภูมิภาค
- 3.2 เกิดการส่งเสริม กระตุ้น และเร่งรัดการใช้ประโยชน์ 5G สำหรับประเทศไทย โดยการเฉพาะสนับสนุนพื้นที่ EEC ให้พร้อมรองรับการลงทุนอุตสาหกรรมแห่งอนาคต
- 3.3 พัฒนารูปแบบการใช้โครงสร้างพื้นฐานร่วมกันเพื่อลดการลงทุนซ้ำซ้อนของการให้บริการเครือข่ายโทรศัพท์เคลื่อนที่ในภาพรวมของประเทศ ยกกระดับความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในพื้นที่ EEC

แผนงาน 6.6

การพัฒนาเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (Digital Park Thailand) และสถาบัน IoT

ประกอบด้วย 2 โครงการ มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่ บริเวณอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยจัดตั้งเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (Digital Park Thailand) ให้เป็นศูนย์กลางการลงทุนในอุตสาหกรรมด้านดิจิทัล ศูนย์กลางการพัฒนาและประยุกต์ใช้นวัตกรรมด้านดิจิทัลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและขยายต่อเนื่องสู่อาเซียน มุ่งพัฒนากำลังคนด้านดิจิทัลให้สามารถรองรับอุตสาหกรรมที่จำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีดิจิทัลขั้นสูง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการสื่อสารและเทคโนโลยีดิจิทัลให้เป็นศูนย์กลางข้อมูลของภูมิภาค รวมถึงจัดตั้งสถาบันไอโอที (IoT Institute) ขึ้นเพื่อให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยี และสร้างสรรค์งานด้านดิจิทัลในรูปแบบต่าง ๆ

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ประกอบด้วย 2 โครงการ รายละเอียด ดังนี้

โครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ.2560-2565)						
		<60	ระยะเร่งด่วน		ระยะกลาง			ระยะต่อไป
			60	61	62	63	64	
โครงการที่ 1 Digital Park Thailand (EECd)	ดศ.							
- การศึกษาและวิเคราะห์โครงการ								
- การหาเอกชนร่วมลงทุน (PPP)								
- การร่วมลงทุนกับเอกชน (PPP)								
โครงการที่ 2 จัดตั้งสถาบันไอโอทีเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมดิจิทัลแห่งอนาคต	ดศ.							
- ออกแบบอาคารและปรับปรุงพื้นที่								
- ก่อสร้างอาคารนวัตกรรม IOT 1 อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 1 อาคาร								
- ก่อสร้างอาคารนวัตกรรม IOT 2 อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 1 อาคาร								
- วางระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 1 แห่ง								
- ควบคุมงานอาคารนวัตกรรม IOT 1 และ IOT 2 รวม 2 รายการ								

หน่วยงานรับผิดชอบ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม / บมจ.กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) / สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) / เอกชนผู้ร่วมลงทุน

2. วัตถุประสงค์

- 2.1 ขยายขีดความสามารถของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ด้านดิจิทัลและมีพื้นที่เพื่อรองรับนักลงทุนระดับโลก มุ่งสู่การเป็น Digital Hub ของอาเซียน
- 2.2 สนับสนุนการจัดตั้งบริษัท Start-up และรองรับการวิจัยและพัฒนาในอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (new s-curve) รวมทั้งการสร้างสรรคนวัตกรรมดิจิทัล
- 2.3 จัดตั้งสถาบันไอโอที เพื่อเป็นศูนย์กลางบูรณาการภาคส่วนต่าง ๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมไอโอทีของประเทศไทย
- 2.4 การถ่ายทอดองค์ความรู้ เทคโนโลยีดิจิทัลจากหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานการศึกษา สถาบันวิจัย
- 2.5 ความร่วมมือในสนับสนุนเครื่องมืออุปกรณ์ เทคโนโลยีดิจิทัล สำหรับการสร้างสรรค์นวัตกรรมดิจิทัล
- 2.6 ความร่วมมือในการพัฒนาสร้างสรรค์นวัตกรรมดิจิทัล กับ หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานการศึกษา สถาบันวิจัย นักวิจัย นักประดิษฐ์ และผู้ประกอบการภาคเอกชน
- 2.7 ความร่วมมือถ่ายทอดเทคโนโลยีดิจิทัล หรือ การลงทุน/ร่วมทุนกับบริษัทชั้นนำระดับโลก
- 2.8 ผลงานการออกแบบนวัตกรรมบริการทางธุรกิจ หรือ การออกแบบวิศวกรรมและสถาปัตยกรรมด้านดิจิทัล หรือ การออกแบบผลิตภัณฑ์สำหรับอุปกรณ์และชิ้นส่วนอัจฉริยะ
- 2.9 การให้บริการศูนย์บริการดิจิทัลครบวงจร (Digital One Stop Services)
- 2.10 ธุรกิจดิจิทัลแห่งอนาคต (New S-curve Digital Industry) ที่เป็นพื้นฐานของการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายอื่น

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- 3.1 ขับเคลื่อนอุตสาหกรรมเป้าหมาย
- 3.2 พัฒนากำลังคนดิจิทัล
- 3.3 เพิ่มมูลค่าการลงทุนด้านดิจิทัล
- 3.4 สร้างอุตสาหกรรมดิจิทัล
- 3.5 ขยายศูนย์กลางการค้าการลงทุน
- 3.6 จัดตั้งสถาบันไอโอที ภายในเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล 1 สถาบัน
- 3.7 เป็นฐานการผลิตอุปกรณ์และชิ้นส่วน IoT ระดับไฮเอนด์ของโลกที่ช่วยลดมูลค่าการนำเข้าอุปกรณ์และชิ้นส่วนจากต่างประเทศ
- 3.8 การลงทุนพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัลเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจมีผลกระทบทางเศรษฐกิจ
- 3.9 มีการลงทุนอุปกรณ์และระบบอัตโนมัติ
- 3.10 เกิดการจ้างงานแรงงานในเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล

แผนงาน 6.7

IoT Smart City

ประกอบด้วย 6 โครงการ มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่ใน EEC ให้เป็นต้นแบบในการพัฒนาชุมชนและอุตสาหกรรม โดยอาศัย IoT เป็นโครงสร้างพื้นฐานหลัก ร่วมกับระบบสื่อสาร และเป็นแหล่งทดสอบจริงขนาดใหญ่เพื่อดึงดูด นักลงทุน โดยการพัฒนาพื้นที่ 1,000 ตารางกิโลเมตร รอบ Digital Park Thailand ให้เป็น IoT City ที่ตอบ โจทย์ทั้งอุตสาหกรรมและสังคม เป็นพื้นที่ทดสอบ (Regulatory Sandbox) ระดับเมืองที่มีความพร้อม รวมถึง เป็นแหล่งเรียนรู้ให้กับภาคอุตสาหกรรมและเมืองอื่น ๆ ในประเทศไทย ซึ่ง DEPA ได้ออกแบบและแบ่ง โครงการ เป็น 6 ด้าน ได้แก่ Smart Logistics / Smart Industrial Estate/ Smart Community / Smart Tourism / Smart Healthcare และ Smart Governance

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ประกอบด้วย 6 โครงการ รายละเอียด ดังนี้

โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ.2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะกลาง			ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
แผนงาน IoT Smart City	ดศ. (สศค.)							
1. Smart Logistics แพลตฟอร์ม								
1.1 ติดตั้งอุปกรณ์อ่านเลขตู้ container และทะเบียนรถ ที่ Gate								
1.2 สร้าง Container and Truck Data Platform และให้บริการ								
2. Smart Industrial Estate								
2.1 ติดตั้ง smart poles พร้อม IoT sensors								
2.2 วางโครงข่าย IoT Network								
2.3 สร้าง IoC สำหรับนิคมอุตสาหกรรมพร้อมให้บริการ								
3. Smart Community								
3.1 ติดตั้งระบบ Smart School Bus								
3.2 ติดตั้ง Environment sensor ด้านคุณภาพน้ำ								
3.3 ติดตั้ง ระบบกวดขันวินัยจราจร								
3.4 พัฒนาแพลตฟอร์มบริการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกสำหรับ เนื้อหาที่มีผลกระทบสูง และจัดทำบริการ Visualization สำหรับห้อง IOC (เก็บค่าบริการจากเมือง)								
4. Smart Tourism								
4.1 Platform การวิเคราะห์ข้อมูลนักท่องเที่ยวด้วยข้อมูล IoT/Big Data								
4.2 ระบบ CCTV อัจฉริยะ ระวังภัยในพญา								
5. Smart Healthcare								

โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ.2560-2565)						
		ระยะ เร่งด่วน		ระยะกลาง			ระยะ ต่อไป	
		<60	60	61	62	63	64	≥65
5.1 พัฒนา platform กลาง และชุดอุปกรณ์สำหรับผู้สูงอายุ และ ภายในที่พักอาศัย สำนักงาน โรงเรียน หรืออาคารสถานที่ สำคัญ								
5.2 ระบบบริการคลาวด์สำหรับ Smart living & Safety ที่มีการ เชื่อมต่อระหว่างชุมชนอาศัยและหน่วยให้บริการทางด้าน สุขภาพทั้งภาครัฐและเอกชน								
5.3 Data Analytics Center สำหรับผู้สูงอายุและผู้ป่วยติดเตียง								
6. Smart Governance เชื่อมโยงข้อมูลและปรับปรุงห้อง เพื่อทำ IOC								
6.1 พัฒนาระบบคลาวด์และเชื่อมโยงข้อมูล								
6.2 จัดตั้ง IoT Data Analytics Center (บริษัทร่วมทุน)								

หน่วยงานรับผิดชอบ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม / สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล / บมจ.กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) / การท่าเรือแห่งประเทศไทย / การนิคมอุตสาหกรรม / เทศบาลนคร แหลมฉบัง / ตำรวจภูธร แหลมฉบัง / เมืองพัทยา / เทศบาลบางแสน / เทศบาลแสนสุข / มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ / มหาวิทยาลัยบูรพา บริษัทเอกชน/ Smart City Alliance / ผู้ประกอบการ / Startup

2. วัตถุประสงค์

- จัดตั้งและดำเนินกิจการบริษัทร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล 3 เรื่อง คือ
- (1) พัฒนาพื้นที่ 1,000 ตารางกิโลเมตร รอบ Digital Park Thailand ให้เป็น IoT City ที่ตอบโจทย์ทั้งอุตสาหกรรมและสังคม
 - (2) เป็นพื้นที่ทดสอบ (Regulatory Sandbox) ระดับเมืองที่มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลระดับสากล
 - (3) เป็นแหล่งเรียนรู้ให้กับภาคอุตสาหกรรมและเมืองอื่น ๆ ในประเทศไทย

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- 3.1 ลดความซ้ำซ้อนในการลงทุนระบบประมวลผลข้อมูล
 - 1) ลดงบประมาณในส่วนที่ซ้ำซ้อน (คอมพิวเตอร์แม่ข่าย) เมืองละ 2 ล้านบาท
 - 2) กำลังคน (ผู้ดูแลระบบ และ Data Scientist) ลดงบประมาณเมืองละ 6 แสนบาท ต่อปี (เดือนละ 5 หมื่นบาท)
- 3.2 เกิดบริการที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลสมัยใหม่ ที่มีความมั่นคงสำหรับการทำธุรกิจต่อยอดได้
- 3.3 เกิดการบูรณาการข้อมูลภายในเมืองและระหว่างเมือง และแหล่งข้อมูลต่างๆ ในมาตรฐานเดียวกัน
- 3.4 มีการนำเสนอข้อมูล Visualization ในมาตรฐานเดียวกัน
- 3.5 เกิดนวัตกรรมดิจิทัลและธุรกิจสืบเนื่องจากการตั้งบริษัทร่วมทุนอย่างน้อย 50 ราย

- 3.6 เกิดการจ้างงานที่มีทักษะเฉพาะเพื่อรองรับนวัตกรรมดิจิทัลและธุรกิจสีเขียวอย่างน้อย 250 ตำแหน่ง
- 3.7 เกิดการยกระดับผู้ใช้/ลูกค้า ที่ใช้งานนวัตกรรมดิจิทัลและธุรกิจสีเขียว ไปสู่การใช้เทคโนโลยีที่สูงขึ้นอย่างน้อย 1,000 ราย
- 3.8 เกิดโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลสมัยใหม่ ที่เอื้อให้สามารถรองรับการพัฒนาเมืองเก่าและเมืองใหม่อัจฉริยะได้ดีขึ้นง่ายขึ้น เช่น การทำแผนที่อัตโนมัติ การสร้างแบบจำลองสามมิติของเมือง การเกษตรแบบแม่นยำ การปรับหน้าดินก่อสร้างด้วยจักรกลอัตโนมัติ การจัดการคลังสินค้า outdoor แบบอัตโนมัติ
- 3.9 เกิดการพัฒนาใช้งานข้อมูลและเนื้อหาในลักษณะที่มีความเข้าใจเชิงลึกในภาครัฐ และสามารถขายบริการ Digital Visualization Service ให้ใช้งานตามศูนย์ปฏิบัติการอัจฉริยะ (Intelligent Operation Center) ของแต่ละเทศบาลจากพื้นที่ EEC อย่างน้อย 10 เทศบาล (จะขยายการเชื่อมต่อไปพื้นที่ทั่วประเทศ ได้ใน 10 ปี)

แผนงาน 6.8

การพัฒนาศูนย์กระจายพัสดุภัณฑ์อัตโนมัติ (Automated Postal Distribution Center)

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมต่างๆ รองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลัก อุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง พื้นที่เมืองอัจฉริยะ ศูนย์กลางการเงิน และสถาบันการศึกษา การท่องเที่ยว การค้าปลีกและงานวิจัย รวมทั้งยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ เพื่อสร้างความเข้มแข็งในระยะยาวของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตลอดจนพัฒนาศูนย์กระจายพัสดุภัณฑ์อัตโนมัติ (Automated Postal Distribution Center) เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC ให้เป็นศูนย์บริหารจัดการและกระจายสินค้ารองรับการค้าปลีกส่งต่อของระบบงานศูนย์ไปรษณีย์ สนับสนุน e-commerce และรองรับปริมาณงานในพื้นที่ ที่มีอัตราการเติบโตสูงในอนาคต รองรับการขยายบริการโลจิสติกส์ให้สามารถเชื่อมโยงไปทั่วประเทศ และกลุ่มประเทศ CLMV

1. โครงการหลักที่สำคัญ

โครงการหลักที่สำคัญ ประกอบด้วย 1 โครงการ รายละเอียด ดังนี้

โครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ.2560-2565)					
		ระยะเร่งด่วน		ระยะกลาง		ระยะต่อไป	
		<60	60	61	62		63
โครงการพัฒนาศูนย์กระจายพัสดุภัณฑ์อัตโนมัติ (Automated Postal Distribution Center)	ดศ. (ปณท.)						
- จัดหาพื้นที่เพื่อรองรับการจัดตั้งศูนย์กระจายพัสดุภัณฑ์อัตโนมัติ (Automated Postal Distribution Center)							
- ออกแบบอาคาร จัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง							
- ดำเนินการก่อสร้างอาคาร							
- จัดซื้อเครื่องจักร/อุปกรณ์ เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานรองรับเป็นศูนย์ Automation เต็มรูปแบบ							
- เปิดทำการศูนย์กระจายพัสดุภัณฑ์อัตโนมัติ							

หน่วยงานรับผิดชอบ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม /บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด (ปณท)

2. วัตถุประสงค์

- 2.1 เพื่อจัดตั้งศูนย์กระจายพัสดุภัณฑ์อัตโนมัติ (Automated Postal Distribution Center) เป็นศูนย์บริหารจัดการและกระจายสินค้าบนพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
- 2.2 เพื่อขยายเครือข่ายศูนย์ไปรษณีย์ในพื้นที่ระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) สำหรับรองรับการคัดแยกส่งต่อของระบบงานศูนย์ไปรษณีย์ และรองรับปริมาณงานในพื้นที่ ที่มีอัตราการเติบโตสูงในอนาคต
- 2.3 เพื่อรองรับการขยายบริการโลจิสติกส์ให้สามารถเชื่อมโยงไปทั่วประเทศ และกลุ่มประเทศ CLMV (Cambodia /Laos /Myanmar /Vietnam)
- 2.4 เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของบริการไปรษณีย์ในอนาคต
- 2.5 เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของบริการต่าง ๆ ของ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด ในปัจจุบันและอนาคต
- 2.6 เพื่อพัฒนาพื้นที่ EECd ให้เป็นศูนย์กลางโทรคมนาคมและศูนย์ข้อมูลของภูมิภาคอาเซียนที่สมบูรณ์แบบและเป็น Gateway ที่มีประสิทธิภาพสูงสุดเชื่อมต่อสู่โครงข่ายต่างประเทศ

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- 3.1 ปณท มีศูนย์กระจายพัสดุภัณฑ์อัตโนมัติ (Automated Postal Distribution Center) เพื่อรองรับปริมาณงานและบริการด้านโลจิสติกส์ใหม่ ๆ ในอนาคตของ ปณท ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้นโยบายรัฐบาล “ไทยแลนด์ 4.0” และ นโยบายของ ปณท คือ “ไปรษณีย์ไทย 4.0”
- 3.2 เป็นการต่อยอดกับธุรกิจเดิมของ ปณท ให้เข้าถึงฐานลูกค้าจำนวนมากขึ้น เพื่อเพิ่มรายได้ให้แก่ ปณท
- 3.3 เชื่อมโยงเครือข่ายของ ปณท ในจุดยุทธศาสตร์เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ และในกลุ่มประเทศ CLMV ที่มีแนวโน้มมูลค่าการค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น
- 3.4 เพิ่มประสิทธิภาพการคัดแยก แลกเปลี่ยน และส่งต่อสิ่งของส่งทางไปรษณีย์/สินค้าและบริการอื่นในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา) ที่มีอัตราการเติบโตสูงในอนาคต ให้เกิดความคล่องตัวและรวดเร็วยิ่งขึ้น
- 3.5 ช่วยแบ่งเบาความหนาแน่นของปริมาณงานของ ศูนย์ไปรษณีย์ศรีราชา และ ศูนย์ไปรษณีย์กบินทร์บุรี
- 3.6 ยกระดับคุณภาพการขนส่งไปรษณีย์ และภาพลักษณ์ของ ปณท ให้ดียิ่งขึ้น

การนำแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนา เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกไปดำเนินการ (Implementation)

บทที่ 7

การนำแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และแผนปฏิบัติการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560 - 2565 ไปดำเนินการให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ในระยะเวลาที่กำหนด พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ได้กำหนดให้สำนักงานทำหน้าที่เป็นองค์กรที่จะประสานการขับเคลื่อน กำกับ ติดตามการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และรับผิดชอบใน งานธุรการและงานวิชาการของคณะกรรมการนโยบาย ทั้งนี้ การดำเนินงานจึงจำเป็นต้องมีแผนขับเคลื่อน การพัฒนา บริหารจัดการ การติดตามและการประเมินผล รวมถึงตัวชี้วัดปัจจัยความสำเร็จ และเงื่อนไขสำคัญ ของความสำเร็จ

7.1 การบริหารจัดการการดำเนินงานตามแผน

การบริหารจัดการการดำเนินงานตามแผนที่สำคัญ ประกอบด้วย องค์กรขับเคลื่อนแผนภาพรวมของ การพัฒนา การประชาสัมพันธ์และการสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่

7.1.1 องค์กรที่จะขับเคลื่อนการพัฒนา ภายใต้ พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561

พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 มีหมวดที่เกี่ยวข้องกับกลไกการบริหารจัดการ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ดังนี้

- **หมวด 2** กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (คณะกรรมการนโยบาย) มีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน และรองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นรองประธาน กรรมการ และมีเลขาธิการ (เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายฯ) เป็นกรรมการและเลขานุการ
- **หมวด 3** ได้กำหนดให้มีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สำนักงาน) มีฐานะเป็นนิติบุคคลที่เป็นหน่วยงานของรัฐ แต่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ตามกฎหมายวิธีการงบประมาณและกฎหมายอื่น
- **หมวด 4** การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก **ในมาตรา 29** ให้สำนักงาน คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจัดทำนโยบาย และแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาพรวม แผนพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค แผนการดำเนินงาน และแผนการให้บริการภาครัฐ แบบเบ็ดเสร็จครบวงจรที่สะดวกและรวดเร็ว เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับประโยชน์สูงสุด และ ให้การใช้พื้นที่ที่มีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งกำหนดหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องการดำเนินการ เสนอ ต่อคณะกรรมการนโยบายเพื่อให้ความเห็นชอบ และเมื่อคณะกรรมการนโยบายเห็นชอบแล้ว ให้ เป็นหน้าที่ของหน่วยงานดังกล่าวในการดำเนินการ เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายจะกำหนดเป็นอย่างอื่น

7.1.2 การขับเคลื่อนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ในการขับเคลื่อนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก นอกจากประสานงานกับหน่วยงาน ซึ่งรับผิดชอบโดยตรง เพื่อกำกับและติดตามการดำเนินงานของโครงการสำคัญให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผน สำนักงานมีภารกิจต้องดำเนินการใน 8 เรื่องสำคัญเพื่อให้แผนภาพรวมประสบความสำเร็จ ดังนี้

(1) การจัดทำแผนภาพรวมและการพัฒนาพื้นที่ EEC ตลอดจนการขยายพื้นที่ ขับเคลื่อนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 กำหนดหน้าที่ตั้งแต่การประสานการจัดทำแผนรายสาขา กำกับ ติดตาม และรายงานความคืบหน้าในการพัฒนาต่อคณะกรรมการนโยบาย เพื่อให้การดำเนินงานสามารถบรรลุเป้าหมาย ตามประเด็นสำคัญ ได้อย่างมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

(2) การประสานการพัฒนาาระบบคมนาคม โลจิสติกส์ โดยให้มีการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการกำหนดและกำกับดำเนินงานโครงการตาม EEC Project List ร่วมกับหน่วยงานเจ้าของโครงการ

(3) ประสานการพัฒนาด้านการศึกษาและบุคลากรรองรับนวัตกรรมเทคโนโลยีขั้นสูง ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

(4) การพัฒนาเมือง ระบบสาธารณสุขปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง และสาธารณสุข

(5) จัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จครบวงจรที่สะดวกรวดเร็วเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการและประชาชนในพื้นที่

(6) ร่วมกับกรมโยธาธิการและผังเมือง และหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องจัดทำรายละเอียดของแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณสุขปโภค ให้สอดคล้องกับแผนดังกล่าว โดยต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จ

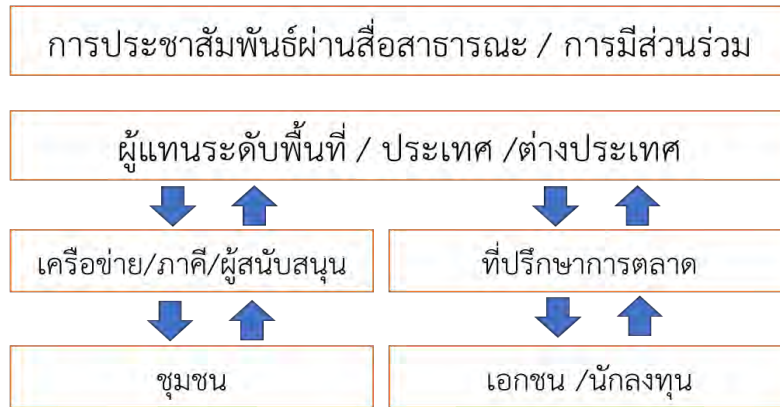
(7) การประชาสัมพันธ์ ส่งเสริมการพัฒนาและป้องกันผลกระทบในพื้นที่ และส่งเสริมการลงทุน

(8) จัดตั้งกองทุนเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อพัฒนาพื้นที่ชุมชน รวมตลอดทั้งดูแลช่วยเหลือ หรือเยียวยาประชาชนและชุมชนบรรดาที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เป็นการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่มีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ที่จะส่งผลกระทบด้านเศรษฐกิจที่สำคัญ ดังนั้น ปัจจัยที่สำคัญ คือ การยอมรับจากชุมชนในพื้นที่ ซึ่งหากเกิดการมีส่วนร่วมจะเป็นภาคส่วนที่สำคัญต่อการสนับสนุนการดำเนินงาน

นอกจากนี้ ผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ ทั้งนักลงทุน ผู้ประกอบการ (การผลิต และการบริการ) หน่วยงานรัฐอื่น ๆ จำเป็นที่จะได้รับรู้การดำเนินงานต่าง ๆ และเกิดความมั่นใจในการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ของรัฐ เกิดการมีส่วนร่วมของรัฐ เอกชน และชุมชน และเข้ามาลงทุน และประกอบการต่าง ๆ ของโครงการ อันจะนำไปสู่การพัฒนาตามแผนงานอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนต่อไป

แผนภาพที่ 7.1 : กลไกการประชาสัมพันธ์และสร้างการมีส่วนร่วมกับชุมชนในพื้นที่



เพื่อให้เข้าถึงกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียสำคัญ ดังนี้

- 1) **กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่** ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในมิติการพัฒนาต่าง ๆ สถาบันการศึกษา/ภาควิชาการที่ให้ความสนใจองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กร/สมาคมที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการธุรกิจรายใหญ่/ธุรกิจขนาดเล็และขนาดกลาง (SME) วิสาหกิจชุมชน องค์กร/สมาคมที่เกี่ยวข้อง และกลุ่มผู้นำ/ผู้มีอิทธิพลทางความคิด/NGOs ประชาชน และภาคประชาสังคมในพื้นที่
- 2) **กลุ่มเป้าหมายนักลงทุนในและต่างประเทศ** ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในมิติการพัฒนาต่าง ๆ ในระดับประเทศ ผู้ประกอบการธุรกิจขนาดใหญ่/ธุรกิจข้ามชาติ และประชาชนทั่วไป
- 3) **สื่อมวลชนส่วนภูมิภาค/ส่วนกลาง/ต่างประเทศ** เพื่อสื่อสารไปยังกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ และสาธารณชนในวงกว้าง

สำนักงาน จะต้องดำเนินกลไกประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของชุมชน สร้างการรับรู้ความเข้าใจ และสร้างการมีส่วนร่วมกับประชาชน เพื่อให้สามารถบรรลุผลดังนี้

- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้ที่เกี่ยวข้อง/ภาคีการพัฒนา ผู้ประกอบการ/นักลงทุน ประชาชนในพื้นที่ สื่อมวลชนและสาธารณชนในวงกว้าง มีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ EEC
- ภาครัฐ ภาคเอกชน สื่อมวลชน ภาคประชาชน และภาคประชาสังคม เกิดความร่วมมือเป็นเครือข่ายนำไปสู่การขับเคลื่อนการพัฒนาและการลงทุน
- การนำเสนอข่าวในมิติอื่น ๆ นอกเหนือจากข่าวเศรษฐกิจในระดับมหภาค โดยมีดัชนีชี้วัดทั้งด้านเนื้อหา ช่องทาง และการสนับสนุนผ่าน Endorser ในภาคส่วนต่าง ๆ มากขึ้น
- การบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ และทำให้เกิดกระบวนการมีส่วนร่วมในการพัฒนาจากพื้นที่ เกิดการพัฒนาที่เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และเกิดความยั่งยืน
- เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และสำนักงาน มีภาพลักษณ์ที่ดี มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส (Good Governance) มีกระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เป็นวาระแห่งชาติที่ทุกรัฐบาลต้องผลักดันเพื่อยกระดับจากประเทศรายได้ปานกลางสู่ประเทศที่มีรายได้สูง กระจายรายได้สู่ท้องถิ่น และช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
- เกิดความเชื่อมั่นของนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ และมีการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

7.2 การติดตามและประเมินผลความสำเร็จ

ตัวชี้วัดของปัจจัยความสำเร็จ จะแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับการพัฒนาประเทศ ระดับการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) และระดับการพัฒนาจังหวัด ได้ระบุเป้าหมายการพัฒนาแล้วในหัวข้อ 5.2.4 ของแผนภาพรวมนี้ ดังนี้

ตารางที่ 7.2 : ตัวชี้วัดความสำเร็จระดับต่าง ๆ

ระดับของตัวชี้วัด	ตัวชี้วัด
ระดับการพัฒนาประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ▪ มูลค่าการสะสมทุนถาวรสุทธิ ▪ ความสามารถในการเรียนรู้เทคโนโลยีของภาคธุรกิจ (Firm-level Technology Absorption)
ระดับการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ EEC ▪ การจ้างงานในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ▪ กำลังคนเพียงพอ และมีคุณสมบัติตรงตามความต้องการของอุตสาหกรรมเป้าหมาย ▪ โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ เช่น โครงข่ายรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา) และสนามบินอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เป็นต้น พัฒนาแล้วเสร็จ และเปิดดำเนินการได้ตามแผนที่กำหนด ▪ การลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีสูง ในเขตส่งเสริมอุตสาหกรรม ▪ จำนวนนักท่องเที่ยว (ผู้มาเยือน) ชาวต่างชาติ และชาวไทย ของพื้นที่ EEC ▪ การลงทุนพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่
ระดับการพัฒนาจังหวัด	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ฉะเชิงเทราจะเป็นเมืองน่าอยู่ และศูนย์กลางโลจิสติกส์ (logistics hub) เชื่อมภาคตะวันออก กับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา ลาว และจีน ▪ ชลบุรีจะเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ และการศึกษา รวมทั้งเป็นศูนย์กลางทางการเงิน และการวิจัยและพัฒนา ▪ ระยองจะเป็นเมืองนวัตกรรม การวิจัยและพัฒนา และการท่องเที่ยวเกษตร ▪ อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด ▪ การจ้างงานของจังหวัด ▪ จำนวนนักท่องเที่ยว (ผู้มาเยือน) ชาวต่างชาติ และชาวไทย ของจังหวัด

7.3 เงื่อนไขต่อความสำเร็จ

การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้ถูกกำหนดขึ้นด้วยการพิจารณาและวางแผนอย่างรอบคอบ รองรับกับการเปลี่ยนแปลงของโลก และใช้ศักยภาพของไทยจากที่เป็นพื้นที่ที่มีความพร้อม เพื่อให้เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นเครื่องมือสร้างเศรษฐกิจให้ประเทศไทยหลุดจากกับดักประเทศรายได้ปานกลาง (Middle Income Trap) อย่างไรก็ตาม การพัฒนาอาจมีเงื่อนไข หรือเหตุการณ์บางอย่างในอนาคตที่จะทำให้ไม่ประสบความสำเร็จอย่างที่ได้อ้างอิงไว้ โดยเงื่อนไขสำคัญต่อความสำเร็จ ดังนี้

- (1) **ความต่อเนื่องของนโยบายของภาครัฐ** ปัจจุบันรัฐบาลดำเนินงานภายใต้พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ซึ่งกำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายฯ เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการพัฒนาอย่างชัดเจน รวมทั้งกำหนดแนวทางบูรณาการการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน นอกจากนี้ นโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกยังได้บรรจุในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และเป็นประเด็นสำคัญในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งทำให้มีความต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี หากในอนาคตมีการเปลี่ยนรัฐบาล โครงการนี้ก็ยังคงเป็นโครงการที่อยู่ในยุทธศาสตร์ชาติซึ่งยังมีการดำเนินงานต่อไป แต่ความเข้มข้นจะขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลใหม่
- (2) **ความร่วมมือของภาคเอกชน** โดยที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นพื้นที่เศรษฐกิจหลักที่พัฒนาขึ้นมาสำหรับให้เอกชนมาลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ เพื่อให้มีการสะสมเทคโนโลยี จึงต้องการความร่วมมือในการพัฒนาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และภาคเอกชนตามหลักการ “เอกชนนำ รัฐบาลสนับสนุน” โดยที่เอกชนมีบทบาทเป็นผู้ลงทุนและผู้ประกอบการในกิจการต่าง ๆ ในขณะที่ภาครัฐมีบทบาทให้การสนับสนุน ขจัดปัญหาอุปสรรคและอำนวยความสะดวกในการประกอบการอย่างเหมาะสม
- (3) **การได้รับจัดสรรงบประมาณโดยเฉพาะโครงการหลัก 15 โครงการอย่างต่อเนื่องตามแผนที่กำหนดไว้** แผนงานเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ขนาดใหญ่ มีการบูรณาการทั้งในด้านประเด็นการพัฒนาและหน่วยงานดำเนินการ ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะโครงการหลัก โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคที่สำคัญ ซึ่งจะสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน นอกจากนี้ยังมีแผนงานโครงการที่ดำเนินงานโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง เช่น แผนเกษตร แผนสิ่งแวดล้อม แผนสาธารณสุข แผนทรัพยากรน้ำ แผนพัฒนาจังหวัด/กลุ่มจังหวัด ที่จำเป็นต้องได้รับการจัดสรรงบประมาณตามลำดับความสำคัญเชิงพื้นที่ โดยใช้กลไกที่มีอยู่ในปัจจุบันคือ การจัดทำงบประมาณแบบบูรณาการเชิงยุทธศาสตร์ ตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งสำนักงาน สำนักงานงบประมาณ และหน่วยงานจะต้องดำเนินการร่วมกันอย่างใกล้ชิด เพื่อสนับสนุนให้การพัฒนาได้รับจัดสรรงบประมาณอย่างต่อเนื่องตามแผนที่วางไว้
- (4) **การบริหารความเสี่ยงในการปรับเปลี่ยนแผนได้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลง** แนวโน้มสภาพการณ์ทั้งเศรษฐกิจและสังคมของโลก และของไทย มีการเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยใหม่ๆ ตลอดเวลา เช่น Technology Disruption ที่ประเทศไทยจำเป็นต้องติดตาม และมีการปรับเปลี่ยนแผนงานการพัฒนาให้รวดเร็ว และทันรับมือกับการเปลี่ยนแปลงนั้น ๆ
- (5) **ความพร้อม และเพียงพอของสาธารณูปโภค (Utilities) เป็นไปตามแผนงานโครงการ** ในการจัดทำแผนภาพรวมฯ ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค โดยกำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการที่ 1 เนื่องจากระบบสาธารณูปโภคที่มีประสิทธิภาพมาตรฐานเป็นปัจจัยสำคัญที่นักลงทุน และนักพัฒนาให้ความสำคัญเป็นอันดับต้น ๆ ทั้งการพัฒนาในภาคการผลิต และภาคบริการ รวมทั้งเป็นสิ่งจำเป็นต่อคุณภาพชีวิตของชุมชน โดยเฉพาะไฟฟ้า แหล่งน้ำดิบ และน้ำประปา ที่หากเกิดข้อจำกัด ทั้งในด้านคุณภาพ และปริมาณ จะส่งผลกระทบต่อการพัฒนา

- (6) การกำกับ และติดตามแผนงานต่าง ๆ ขั้นตอนสำคัญของโครงการพัฒนาต่าง ๆ คือ การกำกับ ติดตามความก้าวหน้า และประเมินการดำเนินงาน เพื่อทราบผลการดำเนินงาน ปัญหาอุปสรรค ที่อาจเกิดขึ้น และสามารถนำข้อมูลมาประกอบการปรับปรุงแนวทางการพัฒนาในระยะต่อไป เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของแผนได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดย พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาค ตะวันออก พ.ศ. 2561 ได้กำหนดให้สำนักงานรายงานความคืบหน้าในการพัฒนาเขตพัฒนา พิเศษภาคตะวันออกต่อคณะกรรมการนโยบายอย่างน้อยทุกสามเดือน

7.4 ก้าวต่อไปของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ในการบริหารจัดการการดำเนินงานตามแผนภาพรวมฯ ดังกล่าวให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ สำนักงานฯ หน่วยงานเจ้าของโครงการ และสำนักงบประมาณ จะร่วมกันดำเนินงานต่อไป ทั้งนี้ สำนักงานฯ ได้ กำหนดแนวทางดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยประสาน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงาน ดังนี้

- (1) **การจัดทำแผนการดำเนินงาน** : แผนปฏิบัติการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560 – 2565 รวมทั้งแผนบูรณาการงบประมาณเชิงยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนเขตพัฒนา พิเศษภาคตะวันออก
- (2) **สนับสนุนและกำกับการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนภาพรวม**
- (3) **บูรณาการแผนสนับสนุนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก** นอกจาก 6 แนวทางหลัก ยังมีแผนสนับสนุนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เช่น แผนสิ่งแวดล้อม แผนพัฒนา การเกษตร แผนพัฒนาแหล่งน้ำ แผนพัฒนาสาธารณสุข เป็นต้น เป็นแผนที่หน่วยงานของรัฐที่ เกี่ยวข้องซึ่งรับผิดชอบโดยตรงเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งจะต้องมีการนำโครงการมาพิจารณาเชื่อมโยง อย่างบูรณาการกับแผนภาพรวมและแผนปฏิบัติการเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาค ตะวันออกต่อไป
- (4) **ติดตามประเมินผลการดำเนินงาน และรายงานต่อคณะกรรมการ กพอ.**
- (5) **การศึกษาเพื่อขยายพื้นที่การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก** ไปสู่พื้นที่อื่นใดที่อยู่ใน ภาคตะวันออกมีความเหมาะสม และสามารถใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและการ ขยายตัวทางเศรษฐกิจ ตามมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561

บัญชีคำย่อ

คำย่อ	หน่วยงาน
กก.	กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
กทท.	การกีฬาแห่งประเทศไทย
กทม.	กรุงเทพมหานคร
กนอ.	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
กษ.	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
กสท.	บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)
คค.	กระทรวงคมนาคม
ดศ.	กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
ทร.	กองทัพเรือ
ธปท.	ธนาคารแห่งประเทศไทย
บกท.	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
พณ.	กระทรวงพาณิชย์
พน.	กระทรวงพลังงาน
ยผ.	กรมโยธาธิการและผังเมือง
รง.	กระทรวงแรงงาน
รพท.	การรถไฟแห่งประเทศไทย
วท.	กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
ศธ.	กระทรวงศึกษาธิการ
สกท.	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
สกพอ.	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
สงป.	สำนักงบประมาณ
สธ.	กระทรวงสาธารณสุข
สผ.	สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
สวทช.	สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ
สศต.	สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล
สสปน.	สำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ
อก.	กระทรวงอุตสาหกรรม
อปท.	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น