



กลุ่มย่อยที่ 4

การพัฒนาภาคและการเชื่อมโยงภูมิภาค

ประธานดำเนินรายการ

ดร.อนุสรณ์ แสงนิ่มนวล

กรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผู้นำเสนอ

นายชาญวิทย์ อมตะมาตุชาติ

รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การประชุมประจำปี 2558

เรื่อง ทิศทางแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12

จัดโดย

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

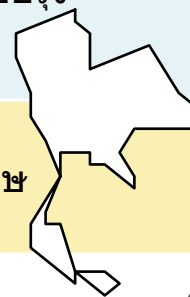
วันจันทร์ที่ 14 กันยายน 2558

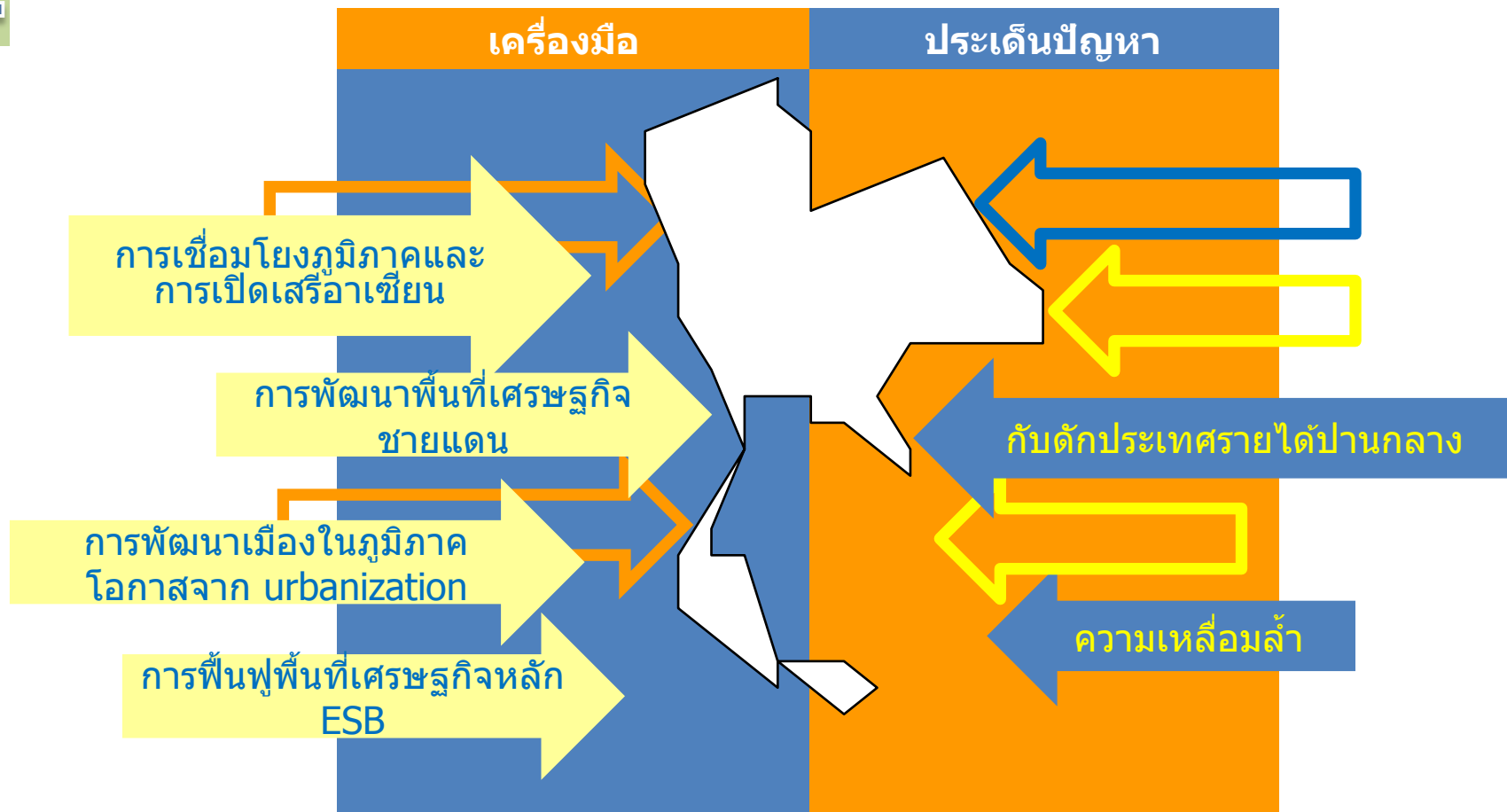
ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี
จังหวัดนนทบุรี

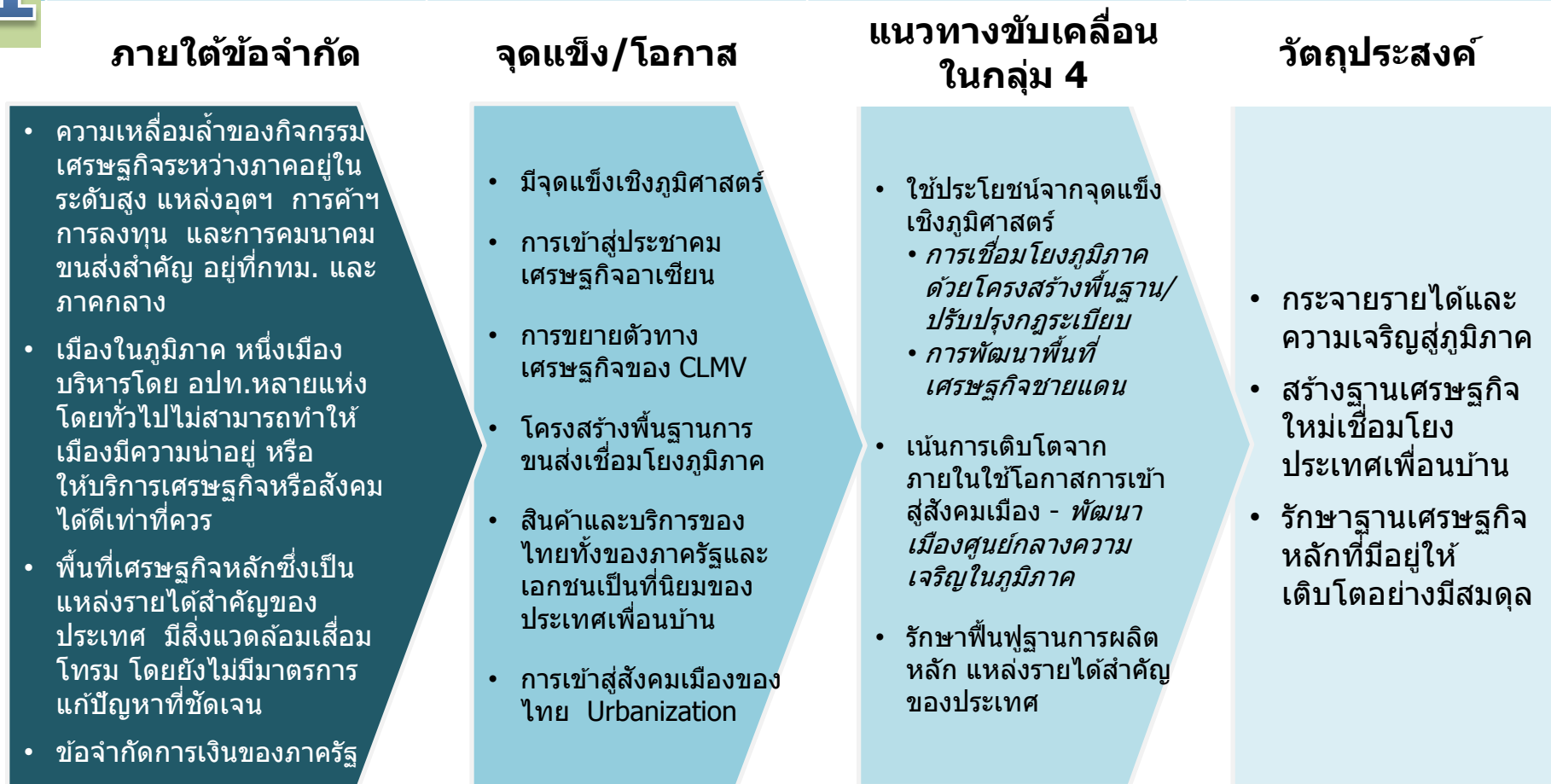
ภาพรวม



บริบทโลก	บริบทไทย
ความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และการเปิดเสรีอาเซียนเป็นโอกาสทางเศรษฐกิจของภูมิภาคและไทย	เศรษฐกิจไทยมีความเสี่ยงที่จะตกอยู่ภายใต้กับดักรายได้ปานกลางอย่างถาวรมากขึ้น ที่ผ่านมา การค้าชายแดนเป็นพระเอกขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ระดับประเทศและภูมิภาค หอการค้า 5 ภาคว่าว่าการค้าชายแดนช่วยดึงเศรษฐกิจภูมิภาคให้เติบโตต่อไป ปี 57 มูลค่าการค้าชายแดน 9.8 แสนล้านบาท ค่าผ่านแดน 1.5 แสนล้านบาท ไทยมีโอกาสใช้กลยุทธ์เชิงภูมิศาสตร์ด้านการค้าการลงทุน เนื่องจากมีจุดเด่นด้านที่ตั้ง โดยเฉพาะในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
ปี 58 โลกมีประชากร 7.3 พันล้านคน 54% อาศัยในเมือง	2558 ไทยมีประชากรเมือง 50% คนเมืองจะเพิ่มเป็น 60% ในปี 2568 http://esa.un.org/unpd/wup/DataQuery ความเหลื่อมล้ำระหว่างภาค และระหว่างเมืองกับชนบท เป็นปัญหามาไปสู่ความขัดแย้งและเป็นอุปสรรคการพัฒนา GRP ของ กทม. เป็น 30% ของประเทศ
ปัญหาโลกร้อนและทรัพยากรจำกัดเป็นความท้าทายด้านสิ่งแวดล้อม และทำให้การแก้ปัญหาความยากจนยากยิ่งขึ้น	เมืองและพื้นที่เศรษฐกิจในภูมิภาคมีแนวโน้มเป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ได้ แต่ต้องปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน การจัดการสิ่งแวดล้อม ปรับองค์การบริหาร และสร้างการยอมรับของประชาชน ภาคตะวันออกยังคงเป็นพื้นที่เศรษฐกิจหลักด้านอุตสาหกรรม สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาอุตสาหกรรมของภาคตะวันออก 35% ของประเทศ แต่มีปัญหามลพิษ มีข้อจำกัดขีดความสามารถการรองรับของพื้นที่ และการยอมรับของประชาชน





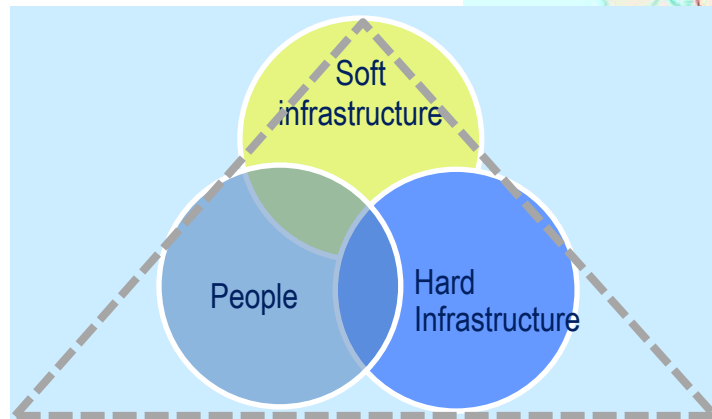


2 การเชื่อมโยงภูมิภาค - ทางหลวงสายระเบียงเศรษฐกิจ GMS

GMS
Economic Corridors

NSEC, EWEC,
SEC

Competitiveness



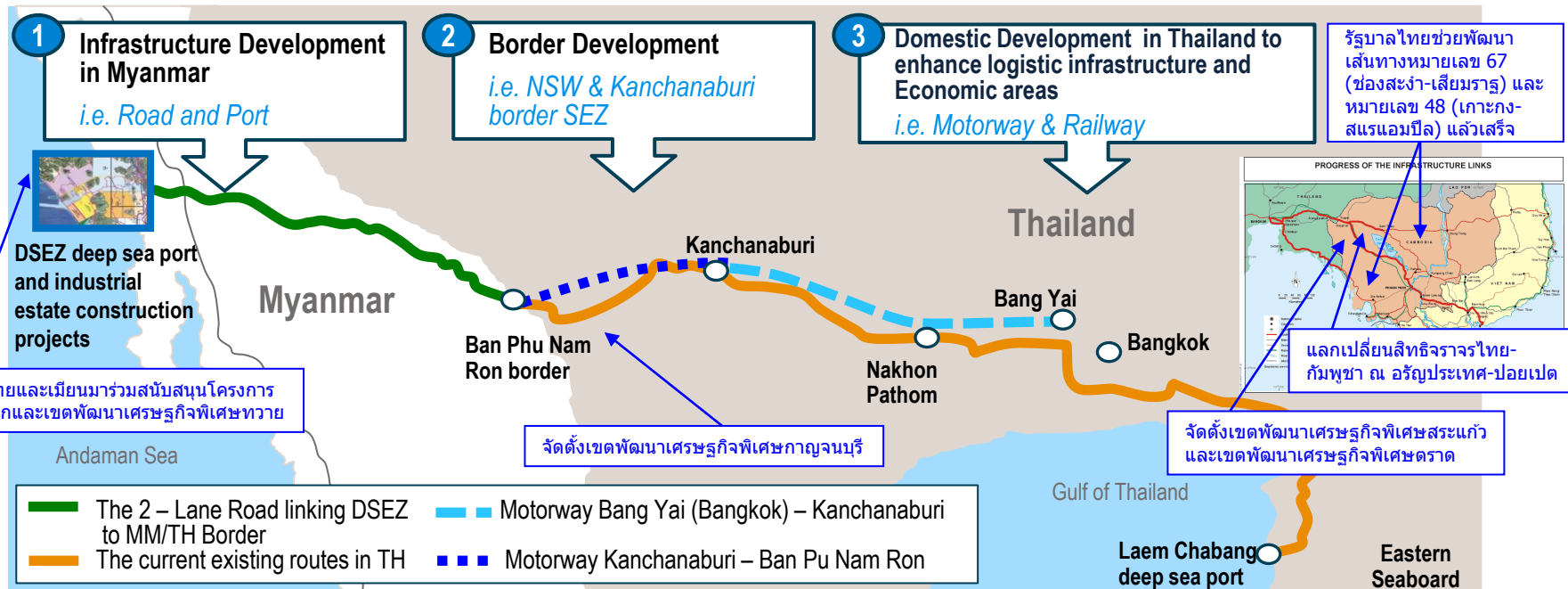
Community

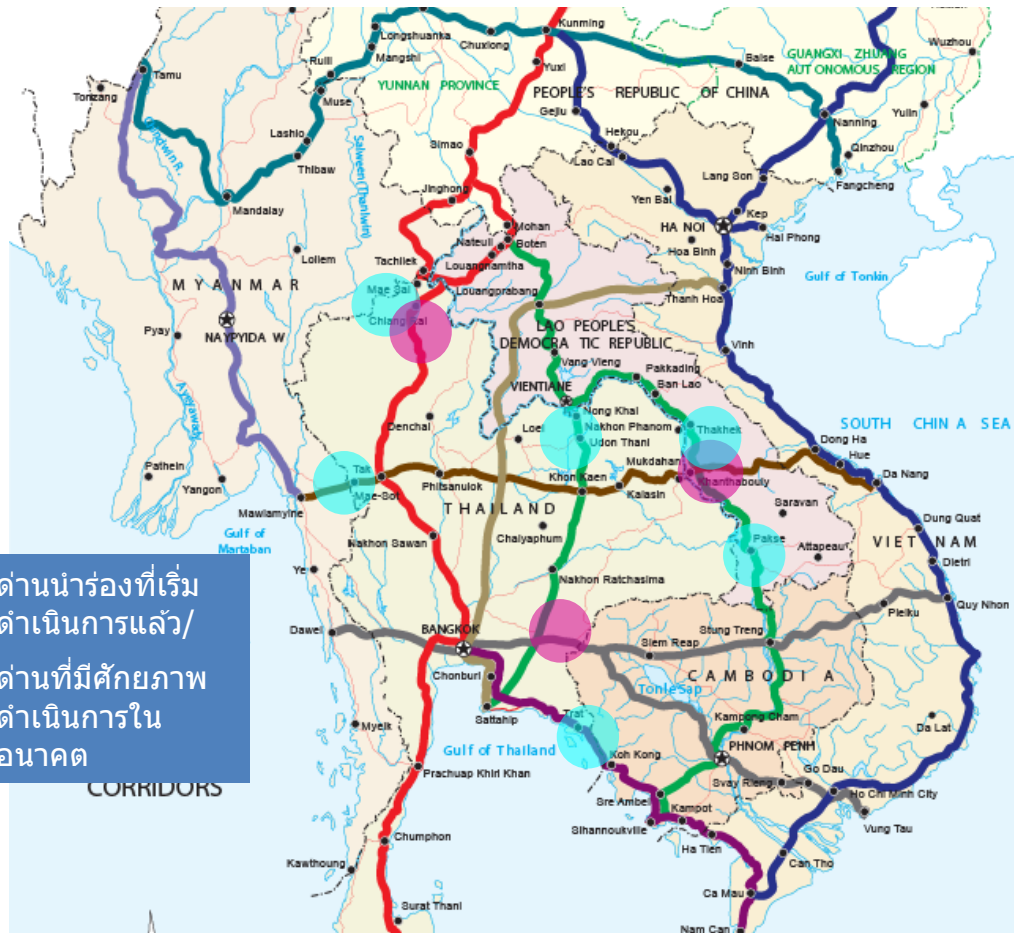
Connectivity



การเตรียมการของฝั่งไทย รองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

- โครงสร้างพื้นฐานขนส่งโลจิสติกส์ ประกอบด้วย ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี และสายกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน ทางรถไฟ (เชื่อมโครงข่ายปัจจุบันไปบ้านพุน้ำร้อน) ระบบสายส่งไฟฟ้า ระบบท่อก๊าซและท่อน้ำมัน
- การเตรียมการพัฒนาชายแดนและสิ่งอำนวยความสะดวก จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จ.กาญจนบุรี ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน





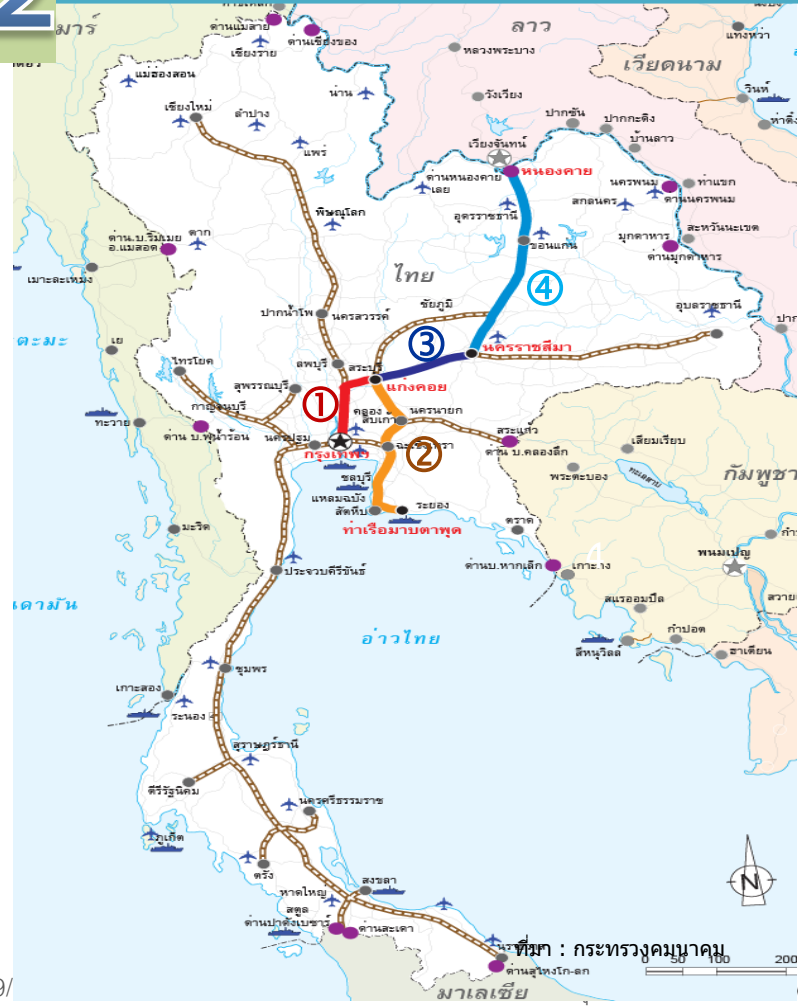
ด้านนาร่องที่เริ่ม
ดำเนินการแล้ว/
ด้านที่มีศักยภาพ
ดำเนินการใน
อนาคต

- มุกดาหาร-สหัสวันนะเขต: ไทย-ลาว-เวียดนาม แลกเปลี่ยนสิทธิจราจรตามแนว EWEC ตั้งแต่ มิถุนายน 2552 โดยกำหนดโควตาไม่เกิน 500 คันต่อประเทศ และได้ขยายเส้นทางอนุญาตเดินรถให้ มาได้ถึงฮานอยและแหลมฉบัง
- อรัญประเทศ-ปอยเปต: แลกเปลี่ยนสิทธิจราจร ตั้งแต่ปี 2555 โดยกำหนดโควตา 40 คันต่อ ประเทศ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการหารือเพื่อลงนามใน MOU เพื่อเป็นไม่เกิน 500 คันต่อประเทศ
- เชียงของ-ห้วยทราย : ไทย-ลาว-จีน อยู่ระหว่าง เสร็จจําเพื่อลงนาม MOU การแลกเปลี่ยนสิทธิ จราจรตามแนวเส้นทาง NSEC
- ไทย-เมียนมา : ไทยเตรียมหารือกับเมียนมาเพื่อ เสร็จจําความตกลงทวิภาคีว่าด้วยการขนส่งทาง ถนนระหว่างกัน
- กฎหมายและการให้สัตยาบัน : ไทยได้ออก กฎหมาย 5 ฉบับรองรับการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง และให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารแนบท้าย CBTA ครบทั้ง 20 ฉบับ เมื่อเดือนมีนาคม 2558
- กลไกการทำงาน : มีคณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนและขนส่งข้ามแดนแห่งชาติ (NTFC)

“การพัฒนาทางคู่ในระยะเร่งด่วน 6 เส้นทาง
และขยายออกไปให้เป็นทางคู่ทั่วประเทศ”

โครงการ	2558	2559	2560	2561	2562	วงเงิน (ลบ.)
1. ฉะเชิงเทรา – แก่งคอย (106 กม.)	Land Acquisition Tender		Construction			11,272
2. จิระ- ขอนแก่น (185 km.)		Cabinet Tender	Land Acquisition	Construction		26,077
อยู่ระหว่างขั้นตอนนำเสนอ ครม. พิจารณานุมัติ						
3. ประจวบฯ – ชุมพร (167 กม.)	EIA	Cabinet Tender	Land Acquisition	Construction		17,292
4. นครปฐม – หัวหิน (165 กม.)	EIA	Cabinet Tender	Land Acquisition	Construction		20,038
5. มานกะเบมา – จิระ (132 กม.)	EIA	Cabinet Tender	Land Acquisition	Construction		29,855
6. ลพบุรี – ปากน้ำโพ (148 กม.)	EIA	Cabinet Tender	Land Acquisition	Construction		24,842
total						129,308





โครงการรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน (Standard Gauge)

ความร่วมมือระหว่างไทย-จีน



แบ่งเส้นทางออกเป็น 4 ช่วง อยู่ระหว่างการ
ศึกษาความเหมาะสมโครงการ และ
การศึกษาออกแบบรายละเอียดโครงการ” คาด
ว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี 2559 แล้วเสร็จ ปี 2562

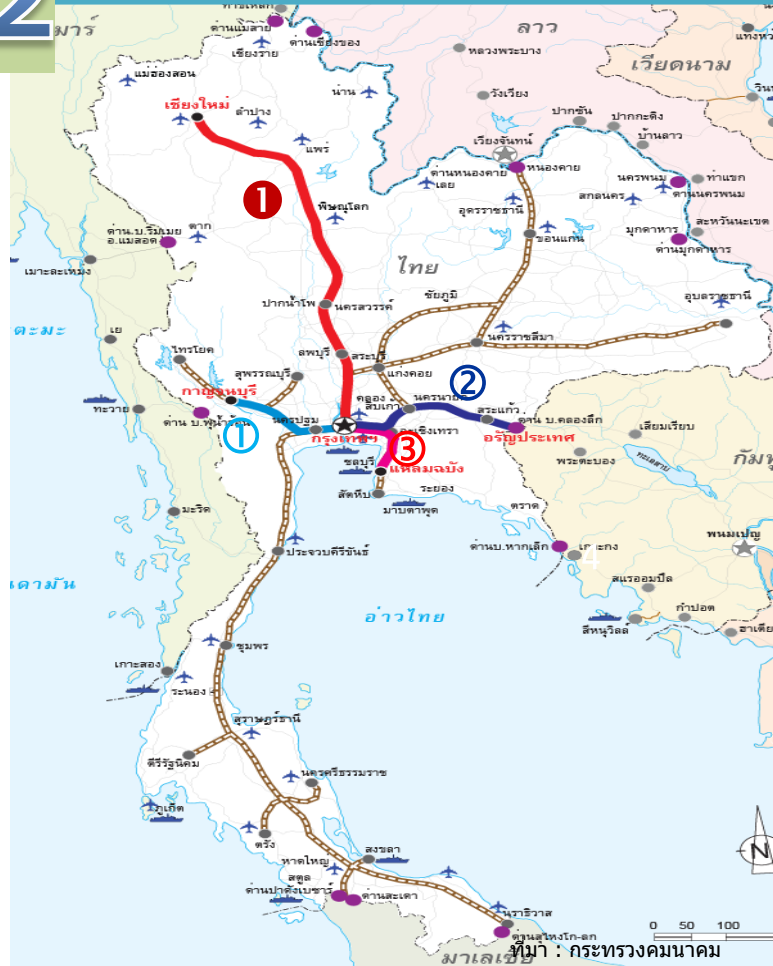


เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
ช่วง 1 เส้นทางกรุงเทพ-แก่งคอย	133.0	สนข./รฟท.
เส้นทางหนองคาย - มาบตาพุด		
ช่วง 2 แก่งคอย-มาบตาพุด	246.5	
ช่วง 3 แก่งคอย -นครราชสีมา	138.5	
ช่วง 4 นครราชสีมา - หนองคาย	355.0	
รวม	873	

ที่มา : กระทรวงคมนาคม

มูลค่าการลงทุนประมาณ 400,000 ล้านบาท

2 การเชื่อมโยงภูมิภาค – โครงข่ายรถไฟไทย-ญี่ปุ่น (standard gauge)



โครงการรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน (Standard Gauge)

ความร่วมมือระหว่างไทย-ญี่ปุ่น

ลงนามหนังสือแสดงเจตจำนง
เมื่อ 9 ก.พ. 58
ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น



เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	สถานะ
① กรุงเทพฯ - กาญจนบุรี	180	อยู่ระหว่างศึกษา
② กรุงเทพฯ - อรัญประเทศ	255	ความเป็นไปได้
③ กรุงเทพฯ - แหลมฉบัง	139	(รฟท.)
Total	574	
รถไฟความเร็วสูง	ระยะทาง (กม.)	สถานะ

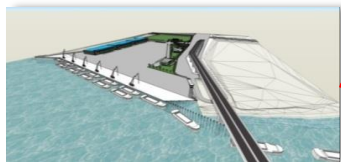
① กรุงเทพฯ - เชียงใหม่
(ประมาณ 449,473.75 ลบ.)

725

ศึกษาความเป็นไปได้แล้ว

วงเงินลงทุนรวม 101,288.83 ล้านบาท โดยในปี 2558 คาดว่าจะลงทุนประมาณ 2,206 ล้านบาท
ผูกพันปี 2559 – 2565 รวม 6,814 ล้านบาท หรือร้อยละ 8

ท่าเรืออ่างทอง



ท่าเรือ Cruise กระบี่ / สมุย



ท่าเรือน้ำลึกปากบารา
จ.สตูล



เพิ่มประสิทธิภาพแม่น้ำปาสัก



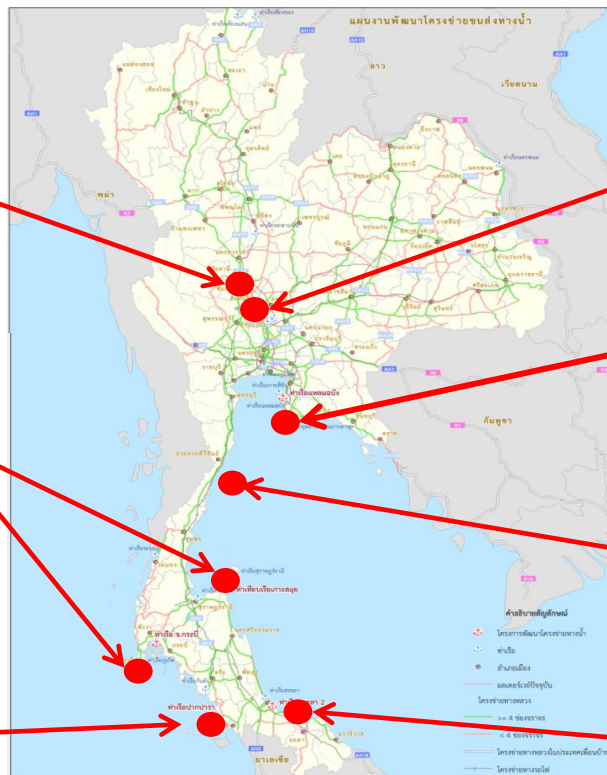
ท่าเรือแหลมฉบัง



ท่าเรือชุมพร



ท่าเรือสงขลา 2



วงเงินลงทุนรวมจำนวน 50,068.10 ล้านบาท โดยในปี 2558 คาดว่าจะลงทุนประมาณ 4,831 ล้านบาท ผูกพันปี 2559 – 2565 รวม 21,152 ล้านบาท หรือร้อยละ 52

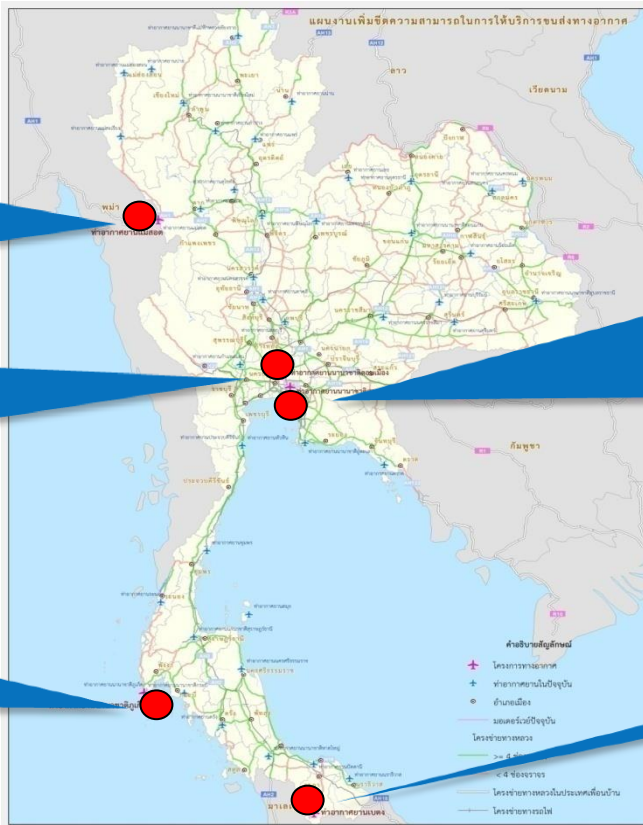
Mae-Sot Airport in Tak



Don Muang Airport



Phuket Airport



Suvarnabhumi Airport



Betong Airport in Ya-La

เป้าหมาย

“เชื่อมโยงภูมิภาคด้วยการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพและทั่วถึง รวมทั้งจัดระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการผ่านแดนที่มีความคล่องตัวในประตูกำชายแดนที่สำคัญ”

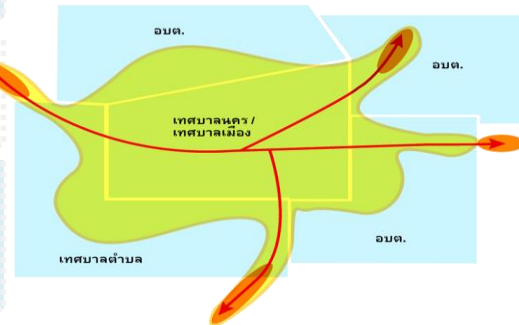


แนวทางการพัฒนา

- พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เชื่อมโยงโครงข่ายถนนหลักไปยังด้านการค้าสำคัญ รวมทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกจำเป็น อาทิ จุดพักรถบรรทุกและศูนย์เปลี่ยนถ่ายบนเส้นทางขนส่งสินค้า รวมทั้งเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ
- พัฒนาโครงข่ายระบบรางเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางความเจริญทั่วประเทศ เพื่อลดต้นทุนด้านพลังงาน เพิ่มขีดความสามารถของเมืองภูมิภาคและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในภูมิภาค โดยเน้นความปลอดภัย ความสะดวกและการตรงต่อเวลา
- พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการผ่านแดนที่มีความคล่องตัวในประตูกำชายแดนที่สำคัญ โดยใช้เทคโนโลยีและระบบ National Single Window รวมทั้งการปรับปรุงกฎระเบียบ และปรับลดกระบวนการเพื่ออำนวยความสะดวก ลดขั้นตอนและระยะเวลา

3 เมืองในภูมิภาค – สถานการณ์และปัญหา

- 1. ด้านกายภาพ** จากการพัฒนาที่เน้นการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก ทำให้เกิดปัญหาการจราจร อีกทั้งมีกรณีถนนขวางทางน้ำ ขาดเดิมปัญหาน้ำท่วม การบริหารผังเมืองที่ไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้เกิดการรุกร้าพื้นที่สาธารณะ การก่อสร้างอาคารบดบังทัศนียภาพหรือรุกร้าโบราณสถานที่ต้องค่าแก่การอนุรักษ์
- 2. ด้านสังคม** ปัญหาความแออัดของที่อยู่อาศัยและค่าครองชีพที่สูง อาชญากรรม ยาเสพติด ความยากจน บริการสังคมไม่เพียงพอ สุขภาวะเสื่อมโทรม
- 3. ด้านเศรษฐกิจ** มีการกระจุกตัวของกิจกรรมเศรษฐกิจ เกิดการอพยพจากชนบทเข้าสู่เมือง การให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะไม่มีหรือไม่ทั่วถึงและขาดประสิทธิภาพ ทำให้สิ้นเปลืองพลังงาน การเติบโตของชุมชนที่รุกร้าพื้นที่สาธารณะ พื้นที่เกษตรกรรมทำให้อุญเสียพื้นที่เกษตรกรรมและกระทบต่อประสิทธิผลในการลงทุนเพื่อการเกษตรและชลประทานของประเทศ
- 4. ด้านสิ่งแวดล้อม** ปัญหาขยะล้นเกินที่ไม่มีการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ปัญหาน้ำเสียและปัญหาสิ่งแวดล้อมในรูปแบบต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อคนในชุมชน
- 5. ด้านการบริหารจัดการ** เทศบาลหลักของทุกจังหวัด มีขนาดเล็กกว่าตัวเมือง และมีข้อจำกัดมากในการแก้ปัญหาหรือให้บริการกับประชาชนในพื้นที่ อาทิ การขนส่งมวลชนสาธารณะ การจัดการขยะ การบำบัดน้ำเสีย การดูแลคนจน



3 เมืองในภูมิภาค – การเติบโตอย่างชาญฉลาด

ประเด็น	การเติบโตอย่างไรทิศทาง	การเติบโตอย่างชาญฉลาด
ความหนาแน่น	ความหนาแน่นต่ำ กิจกรรมต่าง ๆ แยกออกจากกัน	ความหนาแน่นสูง กิจกรรมต่าง
การใช้ประโยชน์ที่ดิน	ที่ดินแต่ละแห่งถูกใช้เพื่อจุดประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่ง	ใช้แบบผสมผสาน
รูปแบบการเติบโต	ขยายออกไปบริเวณรอบ ๆ เมือง	เติมเต็มพื้นที่ว่างในเมือง
ขนาด	สถานที่ที่มีขนาดใหญ่ ถนนมีขนาดกว้าง	พื้นที่ที่มีขนาดพอเหมาะกับคน ถนนมีขนาดไม่กว้างมาก
ภาคการบริการ เช่น ร้านค้า โรงเรียน สวนสาธารณะ เป็นต้น	อยู่รวมเป็นกลุ่มตามภูมิภาค มีขนาดใหญ่ ต้องอาศัยการเดินทางด้วยรถยนต์	กระจายอยู่ตามท้องถนน มีขนาดเล็ก สามารถเดินทางด้วยเท้าได้
ระบบการขนส่ง	เน้นการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ไม่เหมาะกับการเดินทางด้วยเท้า จักรยาน และการขนส่งสาธารณะ	ระบบขนส่งแบบครบวงจร สนับสนุนการเดินทางด้วยเท้า จักรยาน และการขนส่งสาธารณะ
การเชื่อมต่อ	เน้นโครงข่ายถนนเป็นหลัก ขาดการเชื่อมต่อระหว่างถนนกับทางเท้า	เส้นทางมีการเชื่อมต่อระหว่างถนนกับทางเท้าเป็นจำนวนมาก
การออกแบบถนน	รองรับการจราจรของรถยนต์ให้ได้มากที่สุดและเร็วที่สุด	ใช้หลักความสมบูรณ์ของถนนที่ต้องมีความหลากหลายด้านการใช้งานและกิจกรรม
กระบวนการวางแผน	ไม่มีการวางแผน ขาดการร่วมมือระหว่างผู้มีอำนาจและผู้เกี่ยวข้อง	มีการวางแผน มีการร่วมมือระหว่างผู้มีอำนาจและผู้เกี่ยวข้อง
พื้นที่สาธารณะ	ให้ความสำคัญกับพื้นที่ส่วนตัว เช่น บ้านจัดสรร ห้างสรรพสินค้า บริษัทเอกชน เป็นต้น	ให้ความสำคัญกับพื้นที่สาธารณะ เช่น ถนนคนเดิน สวนสาธารณะ การให้บริการสาธารณะต่าง ๆ เป็นต้น

ที่มา: Todd Litman. 2015. “Analysis of Public Policies That Unintentionally Encourage and Subsidize Urban Sprawl.” Victoria Transport Policy Institute, p.10. ใน อรุณ สถิตพงศ์สถาพร นโยบายสาธารณะเพื่อการพัฒนา

เมืองอย่างเหมาะสมและมีคุณภาพ แผนงานนโยบายสาธารณะเพื่อพัฒนาอนาคตของเมือง ศูนย์ศึกษามหานครและเมือง วิทยาลัยรัฐกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต 2558

9/9/2015

ศศช. การประชุมประจำปี 2558 ทิศทางแผนฯ 12 : การพัฒนาพื้นที่ ภาค และการเชื่อมโยงภูมิภาค

16

เป้าหมาย

“เมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาคได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่และปลอดภัย มีการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองตามมาตรฐาน และมีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอย่างทั่วถึง ควบคู่กับการรวมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อประสิทธิภาพในการทำงานและการกำกับดูแล”



แนวทางการพัฒนา

- พัฒนาเมืองศูนย์กลางความเจริญให้เป็นเมืองน่าอยู่และปลอดภัย ทั้งด้านการบริหารจัดการ การจัดระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การจัดการสิ่งแวดล้อม ระบบการศึกษาและระบบสาธารณสุขที่ได้มาตรฐาน มีคุณภาพ และเพียงพอต่อความต้องการของคนในเมือง
- พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค โดยให้ความสำคัญต่อระบบรถโดยสารประจำทาง ระบบทางจักรยานและทางเท้า และการพัฒนาสถานีรถโดยสารสาธารณะในเขตเมือง โดยเน้นความปลอดภัยและความสะดวกในเชื่อมต่อการเดินทาง
- เพิ่มประสิทธิภาพและความโปร่งใสในการบริหารจัดการเมือง โดยการรวมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้ประชาชนมีส่วนร่วมบริหารจัดการ และเสริมสร้างความสามารถขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นโดยเฉพาะด้านการผังเมือง การจัดการสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาเมือง



การค้าชายแดนมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น



การค้าชายแดนระหว่างไทย-ประเทศเพื่อนบ้าน (มาเลเซีย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา)

- ช่วงระหว่างปี 2553-2557 เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.6 ต่อปี
- ในปี 2557 มีมูลค่าการค้า 987,572 ล้านบาท
- คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 69 ของการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ไทยยังสามารถขยายตลาดการค้าไปยังประเทศอื่นที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ จีนตอนใต้ เวียดนาม และสิงคโปร์



ประเทศเพื่อนบ้านเปลี่ยนแปลงนโยบายการพัฒนาประเทศ

เป็นโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนของไทย อาทิ



เมียนมา เปิดประเทศเพื่อรับการลงทุนจากต่างประเทศ



สปป.ลาว พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่



กัมพูชา ส่งเสริมการลงทุนจากต่างชาติด้วยการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ



มาเลเซีย ยกระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมในประเทศ

ความไม่พร้อมของด่านชายแดน



ความแออัดและล่าช้าของกระบวนการข้ามแดน ณ จุดผ่านแดนถาวรหลักของประเทศ เช่น ด่านสะเดา ด่านคลองลึก (อรัญประเทศ) และด่านแม่สอด แต่สภาพด่านในปัจจุบันไม่สามารถรองรับปริมาณการค้าในปัจจุบันและในอนาคตที่สูงขึ้นได้ นอกจากนี้ การพัฒนาจุดผ่านแดนเพิ่มเติมในบางพื้นที่ยังมีปัญหาแนวเขตแดนที่ยังไม่ชัดเจน

ความไม่พร้อมของประเทศเพื่อนบ้าน



- ปัญหาชนกลุ่มน้อยในเมียนมาและการแพร่ระบาดของโรคอุบัติซ้ำ



- ความยุ่งยากในกระบวนการการนำเข้า-ส่งออกของ สปป.ลาว



- ความไม่พร้อมในการขนส่งของเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างไทยและกัมพูชา



- แรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย การลักลอบนำเข้าสินค้า และการค้ายาเสพติดบริเวณชายแดน เป็นต้น

เป้าหมาย

“พื้นที่เศรษฐกิจชายแดนได้รับการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมและความมั่นคงอย่างมีสมดุล เพื่อเป็นฐานการผลิตใหม่ของประเทศและชุมชนท้องถิ่น”

แนวทางการพัฒนา



- ส่งเสริมการลงทุนและการค้าชายแดน รวมทั้งวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมและธุรกิจเพื่อสังคม เพื่อดึงดูดนักลงทุนไทยและในภูมิภาค ให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่ โดยเฉพาะการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ชายแดน
- ให้ความสำคัญกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
- การให้สิทธิประโยชน์ การบริหารจัดการและการสร้างขีดความสามารถของแรงงานไทยและต่างด้าว
- การให้บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ และการจัดระเบียบพื้นที่ชายแดนด้านความมั่นคง เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าชายแดนและการผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

4 พื้นที่เศรษฐกิจหลัก – พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (สถานการณ์)

- **GRP ภาคตะวันออก** ณ ราคาประจำปี 2557 มูลค่า 2.33 ล้านล้านบาท (ร้อยละ 18.03 ของประเทศ)
- **GRP สาขาดูแลอุตสาหกรรม** สูงถึง 1.45 ล้านล้านบาท (ร้อยละ 35.58 ของประเทศ)
- การลงทุนส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่จังหวัดระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา
- เป็นฐานอุตสาหกรรมหลัก ได้แก่ ปิโตรเคมี พลังงาน และยานยนต์
- โครงสร้างพื้นฐานมีความพร้อม ประกอบด้วย
 - ถนน: โครงข่ายค่อนข้างสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วถึง
 - ท่าเรือน้ำลึก: แหลมฉบัง มาบตาพุด และแอกซอน
 - รถไฟ: รถไฟทางคู่สายหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา และสายฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ICD ที่ลาดกระบัง
 - อ่างเก็บน้ำ: อ่างฯ หนองปลาไหล อ่างฯ ดอกกราย อ่างฯ ประแสร์ อ่างฯ คลองใหญ่ และระบบโครงข่ายท่อส่งน้ำ
 - นิคมฯ/สวนอุตสาหกรรม รวม 52 แห่ง พื้นที่รวม 146,749 ไร่



- การขยายตัวของอุตสาหกรรมในพื้นที่โดยขาดการควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดผลกระทบจากอุตสาหกรรม และนำไปสู่ความขัดแย้งระหว่างอุตสาหกรรมและชุมชน และการฟ้องร้องของภาคประชาชน
- ปัญหามลพิษทั้งทางอากาศและน้ำในพื้นที่มาบตาพุด โดยเฉพาะ**สารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs)** เกินมาตรฐาน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ สารเบนซีน 1, 3-บิวทาไดอิน และ 1, 2-ไดคลอโรอีเทน ขณะที่มีความต้องการขยายพื้นที่อุตสาหกรรมรองรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในพื้นที่มาบตาพุดอย่างต่อเนื่อง
- อุบัติภัยจากการรั่วไหลของสารเคมีอันตรายเกิดขึ้นบ่อยครั้ง
- การลักลอบขนขยะพิษไปทิ้งตามที่สาธารณะ ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง
- บริการสาธารณสุขปกโรค สาธารณูปการ และบริการสาธารณสุขไม่เพียงพอ
- ความขัดแย้งการจัดสรรทรัพยากรน้ำ ระหว่างภาคอุตสาหกรรม ชุมชน และเกษตรกร
- การขาดแคลนแรงงานโดยเฉพาะช่างเทคนิค



เป้าหมาย

“พื้นที่ฐานเศรษฐกิจหลักมีการปรับระบบการผลิตให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากลและได้รับการยอมรับจากชุมชน ควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพและเพียงพอ”



แนวทางการพัฒนา

- แก้ไขมลพิษและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่เศรษฐกิจหลักให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะการกำกับดูแลตรวจสอบโรงงานอุตสาหกรรมให้ดำเนินการตามระเบียบ กฎหมาย และมาตรฐานสิ่งแวดล้อม ตลอดจนส่งเสริมให้ประชาชนและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบ
- สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน รวมทั้งลดการใช้ทรัพยากรและพลังงาน โดยมุ่งใจด้วยมาตรการส่งเสริมการลงทุนหรือมาตรการทางภาษี
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะด้านสิ่งแวดล้อม ด้านทรัพยากรน้ำ การบริการสาธารณสุข และ การศึกษาด้านอาชีวศึกษา วิศวกรรมและเทคโนโลยี

การเชื่อมโยงและการพัฒนาเมืองในภูมิภาค

1



แนวทางการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการกระจายความเจริญ

2



การเตรียมพร้อมพื้นที่เศรษฐกิจฝั่งไทยเพื่อรับมือและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนในพื้นที่ควรจะต้องทำอย่างไร

3



แนวทางการพัฒนาเมืองในภูมิภาคอย่างมีสมดุล และยั่งยืนจะต้องดำเนินการอย่างไร

4



แนวทางการบริหารจัดการการพัฒนาเมืองที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส และมีส่วนร่วม ควรเป็นอย่างไร



การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจหลัก: ESB & SEZ

5



ในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ไทยจะสามารถร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างไร เพื่อให้เกิดผลประโยชน์ร่วมกัน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของทั้ง 2 ฝ่าย

6



ประชาชนจะมีส่วนร่วมในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษได้อย่างไร เพื่อให้การพัฒนาเกิดการยอมรับและเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืน

7



แนวทางการจัดการแรงงานต่างด้าวควรเป็นอย่างไร เพื่อให้สามารถสนับสนุนกิจกรรมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษได้อย่างมีประสิทธิภาพและป้องกันผลกระทบทางสังคมในพื้นที่

8



จะอย่างไรให้เกิดประสิทธิผล ในการกำกับดูแลตรวจสอบดูแลโรงงานให้ปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรฐานสิ่งแวดล้อม

9



จะอย่างไรให้การขยายพื้นที่อุตสาหกรรม ไม่เกิดผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม และไม่เกินขีดความสามารถการรองรับของพื้นที่

10



จะมีแนวทางการกระจายผลประโยชน์จากการพัฒนาในพื้นที่เศรษฐกิจให้ไปถึงชุมชนและประชาชนในพื้นที่ได้อย่างไร





..ขอขอบคุณ..