

Thailand New Infrastructure and EEC (Eastern Economic Corridor): Roadmap, ความคืบหน้า และสิ่งที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในปี 2561 ผลต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจและการขยายตัวของเมือง

Thailand New Infrastructure and EEC (Eastern Economic Corridor)

ในอดีตที่ผ่านมาได้มีความพยายามรวมกลุ่มประเทศในภูมิภาคอินโดจีนภายใต้หลายกรอบความร่วมมือ เช่น กรอบความร่วมมืออาเซียน ซึ่งต่อมาพัฒนาเป็น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) กรอบความร่วมมือของประเทศในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน ที่มีแนวคิดในการพัฒนาภูมิภาคเอเชียให้สามารถเชื่อมต่อกับภูมิภาคอื่นของโลกได้ ทั้งนี้ ภายใต้กรอบความร่วมมือเหล่านี้ ไทยถือเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคในการเชื่อมต่อกับกลุ่มเศรษฐกิจ ดังนั้น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศจึงเป็นองค์ประกอบสำคัญที่จำเป็นเพื่อให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเต็มที่

ในปี 2558 รัฐบาลกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 โดยจะใช้เป็นกรอบการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ระยะ 8 ปี (ปี 2558-2565) วงเงินลงทุน 1.9 ล้านล้านบาท และต่อมายังได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (ปี 2560-2579) โดยมีเป้าหมายเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ นอกจากนี้ รัฐบาลยังเร่งดำเนินโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน และเป็นจุดศูนย์กลางการเชื่อมต่อกับกลุ่มเศรษฐกิจในทวีปเอเชีย ซึ่งจะช่วยให้เศรษฐกิจไทยเติบโตได้ต่อเนื่องในระยะยาว

1. แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

1.1 เหตุผลและความจำเป็น

1.1.1 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ในระดับสูง เนื่องจากรูปแบบการขนส่งสินค้าของไทยส่วนใหญ่ใช้การขนส่งทางถนน โดยปี 2558 มีสัดส่วนถึง 87.1% ซึ่งมีต้นทุนสูงกว่าการขนส่งทางราง และทางน้ำ ที่มีสัดส่วนเพียง 1.4% และ 11.5% ตามลำดับ ขณะที่ ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย อยู่ที่ 14.1% ต่อ GDP (ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้า ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และต้นทุนการบริหารจัดการ) อยู่ที่ 7.5% 5.3% และ 1.3% ต่อ GDP ตามลำดับ)

รูปแบบการขนส่ง	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ล้านตันต่อปี)	สัดส่วน (%)	ต้นทุนการขนส่ง (บาท/ตัน/กม.)
ทางถนน	709.69	87.06	2.12
ทางรถไฟ	11.56	1.42	0.95
ทางน้ำ	93.81	11.5	0.65
ทางอากาศ	0.13	0.02	10.00

1.1.2 คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมอยู่ในระดับต่ำ ตามรายงานคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานจาก World Economic Forum ประจำปี 2559 พบว่า คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมของไทยอยู่ในอันดับที่ 43 ต่ำกว่าสิงคโปร์ และมาเลเซีย ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 2 และ 22 ตามลำดับ นอกจากนี้ ด้านความปลอดภัยในการคมนาคมขนส่ง ไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนในสัดส่วนที่สูง โดยในปี 2556 ถูกจัดอันดับเป็นประเทศที่มีอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 2 ของโลก รองจากลิเบีย

1.2 แผนงานหลัก 5 แผนงาน ได้แก่

1.2.1 การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง

ปัจจุบันโครงข่ายทางรถไฟมีระยะทางรวม 4,043 กม. ประกอบด้วย เส้นทางสายหลัก 5 เส้นทาง กระจายไปตามทุกภูมิภาคของประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นทางรถไฟทางเดียว คิดเป็นสัดส่วนสูงถึง 93% ส่วนที่เหลือเป็นทางคู่ และทางสาม คิดเป็น 4% และ 3% ตามลำดับ เนื่องจากทางรถไฟทางคู่และทางสามมีระยะทางค่อนข้างสั้น ทำให้เสียเวลาในการรอรับหลัก อีกทั้งโครงข่ายทางรถไฟยังมีสภาพทรุดโทรม ขาดการซ่อมบำรุง และขาดการพัฒนา นอกจากนี้ ยังผ่านชุมชนและมีจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟทั่วประเทศจำนวนมากถึง 2,460 จุด โดยเป็นทางผ่านถนนที่รถไฟจะต้องหยุดหรือชะลอความเร็ว ซึ่งเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ด้านการขนส่งสินค้า ไทยใช้การขนส่งสินค้าระบบรางในสัดส่วนน้อย ทั้งที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนการขนส่งถูกกว่าทางถนนมาก จึงมีความจำเป็นต้องเร่งพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเพื่อให้เกิดความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และครอบคลุมพื้นที่ให้บริการมากขึ้น

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง มีโครงการสำคัญที่จะพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง ได้แก่ 1) การพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ ขนาดทาง 1 เมตร ระยะทาง 2,529 กม. โดยปัจจุบันเส้นทางที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง 2 เส้นทาง ได้แก่ ฉะเชิงเทรา-แก่งคอย และชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น คณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติแล้ว 5 เส้นทาง ได้แก่ ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ลพบุรี-ปากน้ำโพ มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ นครปฐม-หัวหิน และหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ 2) การปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง โดยติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ จำนวน 130 แห่ง และติดตั้งป้ายเตือนบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน จำนวน 584 แห่ง นอกจากนี้ ยังมีแผนพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร หรือรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงไทยกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาค 4 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน กรุงเทพฯ-ระยอง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา และกรุงเทพฯ-พิษณุโลก

1.2.2 การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ

สาเหตุสำคัญของปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ และปริมณฑล คือ การให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะยังไม่มีประสิทธิภาพและไม่ทั่วถึง ประกอบกับจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง (ปี 2560 จำนวน 10.8 ล้านคน และคาดว่าจะในปี 2565 จะมีจำนวน 11.2 ล้านคน ขยายตัว 0.7% CAGR) ทำให้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในพื้นที่มีแนวโน้มลดลง ดังนั้น การปรับปรุงและพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนจึงเป็นความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการ

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง มีโครงการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่สำคัญ ได้แก่ 1) การพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล จำนวน 10 สาย ประกอบด้วย สายสีแดงเข้ม (ธรรมศาสตร์-บางซื่อ-หัวลำโพง-มหาชัย) สายสีแดงอ่อน (ศาลายา-ตลิ่งชัน-บางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก และ ตลิ่งชัน-ศิริราช) สายสีเขียวเข้ม (ลำลูกกา-หมอชิต-สมุทรปราการ-บางปู) สายสีเขียวอ่อน (ยศเส-บางหว้า) สายสีม่วง (บางใหญ่-บางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ) สายสีน้ำเงิน (ท่าพระ-บางซื่อ-หัวลำโพง-บางแค-พุทธมณฑลสาย 4) สายสีส้ม (ตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม-บางกะปิ-มีนบุรี) สายสีชมพู (แคราย-ปากเกร็ด-มีนบุรี) สายสีเหลือง (ลาดพร้าว-พัฒนาการ-สำโรง) และแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ) ซึ่งระยะทางในการให้บริการจะเพิ่มขึ้นจาก 80 กม. เป็น 464 กม. 2) โครงการจัดซื้อรถโดยสารประจำทางเชื้อเพลิง NGV จำนวน 3,183 คัน และก่อสร้างอุโมงค์ และ 3) โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนและสะพานในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

ความคืบหน้าของโครงการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ดังนี้

- โครงการรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว 5 เส้นทาง

ได้แก่ สายสีเขียว (หมอชิต-สำโรง) สายสีเขียวเข้ม (สนามกีฬาแห่งชาติ-บางหว้า) สายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-หัวลำโพง) แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (พญาไท-สุวรรณภูมิ) และสายสีม่วง (เตาปูน-คลองบางไผ่)

- โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 7 เส้นทาง

ได้แก่ สายสีเขียวเข้ม (แจ้ง-สมุทรปราการ) สายสีเขียวเข้ม (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) สายสีน้ำเงิน (หัวลำโพง-บางแค) สายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-ท่าพระ) สายสีแดงอ่อน (บางซื่อ-ตลิ่งชัน) สายสีแดงเข้ม (บางซื่อ-รังสิต) และสายสีส้มตะวันออก (ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี)

- โครงการที่ ครม. อนุมัติแล้ว 4 เส้นทาง

ได้แก่ สายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) สายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) สายสีแดงอ่อน (บางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก) และสายสีแดงเข้ม (บางซื่อ-หัวลำโพง)

- โครงการที่อยู่ระหว่างการทำแผนการศึกษา 11 เส้นทาง

ได้แก่ สายสีม่วง (เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ) สายสีน้ำเงิน (บางแค-พุทธมณฑลสาย 4) สายสีเขียวเข้ม (สมุทรปราการ-บางปู) สายสีเขียวเข้ม (คูคต-ลำลูกกา) สายสีส้มตะวันตก (ตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย) สายสีแดงเข้ม (รังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต) สายสีแดงอ่อน (ตลิ่งชัน-ศาลายา และตลิ่งชัน-ศิริราช) สายสีเทา (วัชรพล-พระโขนง-สะพานพระราม 9-ท่าพระ) สายสีน้ำตาล (แคราย-บึงกุ่ม) สายสีทอง (กรุงธนบุรี-โรงพยาบาลตากสิน-วัดอนงค์รามวรวิหาร) และแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (พญาไท-บางซื่อ-ดอนเมือง)

1.2.3 การพัฒนาโครงข่ายถนน

ปัจจุบันไทยมีโครงข่ายถนน ระยะทางประมาณ 116,366 กม. ประกอบด้วย ทางหลวงแผ่นดิน (68,252 กม.) ทางหลวงชนบท (47,734 กม.) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) (144 กม.) ทางพิเศษ (Expressway) (208 กม.) และโวลต์เวย์ (Tollway) (28 กม.) นอกจากนี้ยังมีทางหลวงท้องถิ่นระยะทางประมาณ 451,077 กม. ซึ่งยังไม่เพียงพอต่อปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้น ส่งผลต่อการรองรับปริมาณการจราจรในอนาคต โดยเฉพาะในพื้นที่รอบกรุงเทพฯ และบนถนนสายหลักซึ่งเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคของประเทศ

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง มีโครงการพัฒนาโครงข่ายถนนที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

1) การพัฒนาถนนสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายโดยเฉพาะบริเวณประตูการค้าหลักของประเทศ และในเส้นทางโครงข่ายถนนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

2) การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางและการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ และปริมณฑลไปสู่ภูมิภาคให้แก่ประชาชน เช่น ทางหลวงพิเศษสายพญา-มาบตาพุด เป็นต้น

3) การก่อสร้างถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว เช่น โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการเกษตร จำนวน 3 สายทาง และสนับสนุนการท่องเที่ยว (Royal Coast) จำนวน 34 สายทาง เป็นต้น

4) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง เช่น โครงการก่อสร้างบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค ระยะทาง 2,165 กม. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค การก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก รวมถึงศูนย์เปลี่ยนถ่ายระหว่างทางขนส่งทางรางกับทางถนน

1.2.4 การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งทางน้ำ

การขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น และมีบทบาทสำคัญต่อการสนับสนุนการเชื่อมโยงการค้าระหว่างเมืองท่า ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมีสัดส่วนอยู่ที่ 30:70 อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางน้ำของไทยยังคิดเป็นสัดส่วนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับการขนส่งทั้งหมดของประเทศ โดยมีปัญหาหลายประเด็น เช่น ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไม่มีท่าเทียบเรือชายฝั่งเป็นการเฉพาะ ทำให้เรือชายฝั่งที่ใช้ทำร่วมกับเรือสินค้าระหว่างประเทศประสบปัญหาความล่าช้าเป็นต้น นอกจากนี้ ท่าเรือหลายแห่งไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มศักยภาพ สาเหตุสำคัญมาจากจุดที่ตั้งของท่าเรือไม่เหมาะสม เช่น ร่องน้ำตื้นเขินเร็วเนื่องจากตั้งอยู่ใกล้บริเวณปากแม่น้ำ หรือมีปัญหาการเดินเรือ ในช่วงฤดูแล้งน้ำน้อย และช่วงฤดูฝนน้ำมาก เป็นต้น

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง มีแผนพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและอันดามัน โดยมีโครงการสำคัญดังต่อไปนี้

1) การพัฒนาท่าเรือ 11 โครงการ ได้แก่ (1) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) กระบี่และสุราษฎร์ธานี (2) โครงการก่อสร้างท่าเรือหลักสตูล (ปากบารา) (3) โครงการก่อสร้างท่าเรือหลัก สงขลา แห่งที่ 2 (4) โครงการท่าเรือชุมพร (5) โครงการสถานีขนส่งสินค้าทางน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานอ่างทอง (6) โครงการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environment Assessment: SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งภาคใต้ (7) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ท่าเรือแหลมฉบัง (8) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟ ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 1) (9) โครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G (10) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 และ (11) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟ ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 2)

2) การเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำ และรักษาดลิ่ง 4 โครงการ ได้แก่ (1) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก (2) โครงการก่อสร้างระบบป้องกันตลิ่งเพื่อพัฒนาร่องน้ำทางเรือเดินของแม่น้ำป่าสัก (ระยะที่ 2) (3) โครงการก่อสร้างระบบป้องกันตลิ่งเพื่อพัฒนาร่องน้ำทางเรือเดินของแม่น้ำป่าสัก (ระยะยาว) และ (4) โครงการเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อการเดินเรือ

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมยังมีโครงการพัฒนาระบบขนส่งผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้ามาใช้บริการของประชาชน โดยจะดำเนินการปรับปรุงท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 17 ท่า

1.2.5 การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันท่าอากาศยานในไทยมีทั้งสิ้น 58 แห่ง แบ่งตามกิจกรรม ได้เป็น ท่าอากาศยานพาณิชย์ 38 แห่ง และท่าอากาศยานที่มีใช้ท่าอากาศยานพาณิชย์อีก 20 แห่ง โดยมีท่าอากาศยานที่ต้องเร่งเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีปริมาณผู้โดยสารในปี 59 ถึง 55.9 ล้านคน แต่ขีดความสามารถรองรับได้เพียง 45 ล้านคนต่อปี และขณะนี้อยู่ระหว่างแผนพัฒนาระยะที่ 2 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 62 ซึ่งจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี และยังมีโครงการเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานแม่สอด ตามท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานเบตง ยะลา

2. โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

EEC เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ ไทยแลนด์ 4.0 โดยเป็นการต่อยอดจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Seaboard) ครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา เพื่อเป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน โดยรัฐบาลได้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบให้เชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ได้ให้สิทธิประโยชน์และอำนวยความสะดวกทางการลงทุน เพื่อจูงใจให้นักลงทุนทั้งไทยและต่างชาติเข้ามาลงทุนในพื้นที่ EEC

รัฐบาลตั้งเป้าการลงทุนในพื้นที่ EEC มูลค่าไม่น้อยกว่า 1.5 ล้านล้านบาท โดยแบ่งเป็น

- 1) การลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย มูลค่า 5 แสนล้านบาท
- 2) การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน มูลค่า 4 แสนล้านบาท
- 3) การลงทุนเพื่อการพัฒนาเมืองใหม่ โรงพยาบาล โรงเรียน และที่อยู่อาศัย มูลค่า 4 แสนล้านบาท
- 4) การลงทุนด้านการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพและสุขภาพ มูลค่า 2 แสนล้านบาท

2.1 เป้าหมายหลัก

2.1.1 ส่งเสริมการลงทุนซึ่งจะเป็นการยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและทำให้เศรษฐกิจไทยเติบโตได้ในระยะยาว โดยเฉพาะการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายตามซูเปอร์คลัสเตอร์ (Super Cluster)¹ ประกอบด้วย 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-curve)² และ 5 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve)³

2.1.2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เพื่อเพิ่มศักยภาพรองรับการลงทุน และการพัฒนาในพื้นที่

2.1.3 ผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางการค้าและการเชื่อมต่อกับภูมิภาคเอเชีย และเป็นประตูไปสู่ CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม) เนื่องจากตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ของภูมิภาคอาเซียน และเป็นจุดศูนย์กลางกับกลุ่มเศรษฐกิจในทวีปเอเชีย รวมถึงยกระดับให้เป็นพื้นที่ฐานเศรษฐกิจหลักของประเทศ

2.2 แผนพัฒนาการโครงข่ายระบบขนส่งหลัก ได้แก่

2.2.1 การพัฒนาโครงข่ายรถไฟ

1) โครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง ระยะทาง 193.5 กม. วงเงินลงทุน 2.15 แสนล้านบาท เพื่อเชื่อมต่อระหว่างสนามบินนานาชาติทั้ง 3 แห่ง คือ ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา ซึ่งจะเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว ลดระยะเวลา และลดต้นทุนในการเดินทาง โดยเป็นโครงการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (PPP) ในส่วนของความคืบหน้า คาดว่าจะสามารถออกเงื่อนไขการประกวดราคา (TOR) ในช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2561 ซึ่งจะได้เอกชนผู้ลงทุน และสามารถเริ่มงานก่อสร้างได้ในช่วงปลายปี 2561 และคาดว่าจะแล้วเสร็จ สามารถเปิดให้บริการช่วงกลางปี 2566

¹ Super Cluster เป็นคลัสเตอร์สำหรับกิจการที่ใช้เทคโนโลยีสูง และอุตสาหกรรมแห่งอนาคต ได้แก่ ยานยนต์ขั้นสูง เครื่องใช้ไฟฟ้าอิเล็กทรอนิกส์/อุปกรณ์โทรคมนาคม บิโตรเคมี/เคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และดิจิทัล ส่วนคลัสเตอร์อื่น ๆ ได้แก่ เกษตรแปรรูป และสิ่งทอ/เครื่องนุ่งห่ม

² อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-curve) ได้แก่ ยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation Automotive) อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics) การท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism) การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology) และการแปรรูปอาหาร (Food for the Future)

³ อุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) ได้แก่ หุ่นยนต์ (Robotics) การบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Biochemicals) ดิจิทัล (Digital) และการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub)

2) **รถไฟทางคู่** เส้นทางศรีราชา-ฉะเชิงเทรา-คลอง 19-แก่งคอย ระยะทาง 106 กม. วงเงินลงทุน 1.1 หมื่นล้านบาท เส้นทางเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง มาบตาพุด และสัตหีบ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระบบรางที่มีค่าใช้จ่ายต่ำ โดยการก่อสร้าง แบ่งออกเป็น 2 สัญญา ประกอบด้วย สัญญาที่ 1 งานก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลอง 19-วิหารแดง และช่วงบุญใหญ่-แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง ระยะทาง 97 กม. เริ่มก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 19 ก.พ. 2559 กำหนดแล้วเสร็จ เดือน ก.พ. 2562 ส่วนสัญญาที่ 2 งานก่อสร้างช่วงวิหารแดง-บุญใหญ่ ระยะทาง 9 กม. (รวมอุโมงค์ 1.2 กม.) เริ่มก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 19 ก.พ. 2559 กำหนดแล้วเสร็จ เดือน เม.ย. 2561

2.2.2 การพัฒนาโครงข่ายถนน ประกอบด้วย 2 เส้นทาง ได้แก่

1) **โครงการทางพิเศษสายบูรพาวิถี-พัทยา** ระยะทาง 68 กม. เพื่อเชื่อมระบบขนส่งในภาคตะวันออก จากท่าเรือแหลมฉบังไปยังการขนส่งทางรางและทางถนน

2) **โครงการขยายมอเตอร์เวย์พัทยา-มาบตาพุด** ระยะทาง 32 กม. เป็นส่วนต่อขยายของโครงการทางพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์สายกรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา เพื่อเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด-ท่าเรือ-สนามบินสุวรรณภูมิ คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี 62

ทั้งนี้ เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งระหว่างภาคกลางกับภาคตะวันออก รองรับการคมนาคมขนส่งทางบกและการขนส่งสินค้าในภาคตะวันออก

2.2.3 การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งทางน้ำ

1) **ท่าเทียบเรือน้ำลึกแหลมฉบัง** เป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยรัฐบาลมีโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ซึ่งจะทำให้ท่าเรือแหลมฉบังใหญ่ติดอันดับ 1 ใน 15 ของโลก เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ และศูนย์กลางสินค้าที่สำคัญที่สุดของอาเซียน โดยมีแผนที่จะสร้างท่าเทียบเรือที่มีแอ่งจอดเรือน้ำลึก 18.5 เมตร สามารถรองรับเรือขนาดความจุ 160,000 ตัน (15,000 ทีอียู) และพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่แหลมฉบัง (SRTO) ก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ให้สามารถรองรับตู้สินค้าได้มากขึ้น และแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ ตลอดจนพัฒนาโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นในการเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือและสินค้า

2) **ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด** เป็นท่าเรือสำหรับเรือสินค้าเหลว และก๊าซธรรมชาติ ภายใต้โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 จะทำให้ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นท่าเรืออุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่และทันสมัย มีการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาตลาด ออกแบบเบื้องต้น และการประเมินวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA)

3) **ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ** เป็นที่จอดเรือรบ ฐานส่งกำลังบำรุง ใช้ประโยชน์ในภาคอุตสาหกรรมต่อเรือ แท่นขุดเจาะน้ำมัน และขนส่งผู้โดยสาร ภายใต้โครงการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ จะส่งเสริมให้ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบเป็นท่าเรือสำหรับจอดเรือสำราญที่ทันสมัย ได้มาตรฐานระดับโลก และเป็นท่าเรือสำหรับเรือข้ามฟากเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่าง 2 ฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน พัทยา-ภูเก็ต-ระนอง โดยปัจจุบันได้เปิดให้บริการเดินเรือเฟอร์รี่ เส้นทางพัทยา-หัวหินแล้ว

2.2.4 การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งทางอากาศ

โครงการพัฒนาศูนย์การบินอู่ตะเภา รัฐบาลประกาศแผนแม่บทพัฒนาศูนย์การบินอู่ตะเภา 3 ระยะ เพื่อพัฒนาศูนย์การบินอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และเปิดให้บริการในเชิงพาณิชย์แล้ว ขณะนี้ อยู่ในช่วงแผนแม่บทพัฒนาศูนย์การบินอู่ตะเภา ระยะที่ 2 (ปี 2561-2563) โดยมีแผนพัฒนาอาคารผู้โดยสารเพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารและนักธุรกิจในอนาคตได้ 30 ล้านคนต่อปี ซึ่งในปัจจุบันอาคารผู้โดยสารแห่งที่ 2 เปิดให้บริการแล้วตั้งแต่ปลายปี 60 นอกจากนี้ ยังมีการก่อสร้างรันเวย์ให้มีขนาดมาตรฐาน รองรับธุรกิจการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ เพื่อให้สนามบินอู่ตะเภาเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาค (Aviation Hub) และเป็นเขตส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก เมืองการบินภาคตะวันออก (Special EEC Zone: Eastern Airport City) โดยมีแผนพัฒนาพื้นที่ในสนามบิน 3 โครงการหลัก ได้แก่

- (1) ศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) พัฒนาศักยภาพของศูนย์ซ่อมอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานแห่งภูมิภาค ด้วยโรงซ่อมอัจฉริยะที่สามารถให้บริการได้อย่างรวดเร็ว ทันสมัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงมีความสามารถในการซ่อมใหญ่ (Heavy Maintenance)
- (2) ศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน (Aviation Training Center) จัดตั้งศูนย์วิจัย และศูนย์ฝึกอบรมช่างฝีมือ และนายช่างอากาศยาน
- (3) ศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศและระบบโลจิสติกส์ พัฒนาพื้นที่กว่า 10,000 ไร่ ให้เป็นเมืองหลวงแห่งธุรกิจการบินของอาเซียน ที่ประกอบด้วย ศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยาน ศูนย์วิจัยพัฒนา ศูนย์ฝึกอบรมช่างฝีมือและนายช่างอากาศยาน อีกทั้งยังเป็นจุดผลิตชิ้นส่วนอะไหล่การบินแห่งอนาคตที่ครบวงจรที่สุดในภูมิภาค

นอกจากแผนพัฒนาการขนส่งหลักใน 3 ทาง ยังมีโครงการที่สำคัญอื่น ๆ ได้แก่

- การจัดตั้งเขตปลอดภาษีอากร บริเวณท่าเรือและสนามบิน ตลอดจนจัดตั้งเขตเสรีทางการค้าพิเศษที่จะได้รับสิทธิประโยชน์สูงสุดทางภาษีและทางการเงิน เพื่อดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาจัดตั้งสำนักงานใหญ่ข้ามประเทศ (International Headquarters) บริษัทการค้าระหว่างประเทศ (International Trading Companies) ศูนย์บริหารเงิน (Financial Centres) และศูนย์วิจัยและพัฒนาระดับภูมิภาค
- เขตนวัตกรรมระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of Innovation: EECi) ที่ อ.วังจันทร์ ระยอง เพื่อส่งเสริมให้เกิดการทำวิจัยพัฒนาและนวัตกรรมร่วมกันระหว่างภาครัฐ เอกชน มหาวิทยาลัย รวมถึงชุมชนในพื้นที่
- เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (Digital Park Thailand: EECd) ที่ อ.ศรีราชา ชลบุรี เพื่อเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนด้านอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัลของภูมิภาค
- การพัฒนาพื้นที่ 4 เมืองใหม่ ได้แก่ เมืองใหม่ฉะเชิงเทรา เมืองใหม่พัทยา เมืองใหม่ระยอง และเมืองใหม่อู่ตะเภา โดยจะมีการจัดวางระบบผังเมืองที่อยู่อาศัยที่ทันสมัยในระดับสากล โดยคำนึงถึงรูปแบบการดำเนินชีวิตที่มีคุณภาพ และมีความกลมกลืนกับวัฒนธรรมในพื้นที่และธรรมชาติอย่างลงตัว

3. ผลต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจและการขยายตัวของเมือง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่ง ได้แก่

ด้านสังคม

- การเชื่อมโยงความร่วมมือทางสังคม เศรษฐกิจ และการค้าระหว่างภูมิภาค (Regionalization)
- การกระจายตัวของประชากรไปสู่เมืองสำคัญในวงกว้างขึ้น โดยเฉพาะตามเส้นทางที่มีการขยายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
- โอกาสทางธุรกิจและการจ้างงานเพิ่มขึ้น

ด้านเศรษฐกิจ

- การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากการใช้ถนนเป็นหลัก ไปเป็นการขนส่งรูปแบบอื่นที่มีต้นทุนต่ำกว่าให้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์
- การขยายตัวของเมืองและเศรษฐกิจตามเส้นทางที่มีการขยายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ควบคู่กับการกระจายตัวของประชากรและความเจริญ
- อุปทานและอุปสงค์ต่ออสังหาริมทรัพย์เพิ่มขึ้นตามเส้นทางที่มีการขยายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะความต้องการใช้ที่ดินเพื่อการพัฒนาเมือง
- การขนส่งและลำเลียงสินค้ามีความสะดวกต่อเนื่องคล่องตัวมากขึ้น
- การขยายตัวของธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้อง
- ชีตความสามารถในการแข่งขันของประเทศเพิ่มขึ้น
- ธุรกิจท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น

อย่างไรก็ตาม ผลลัพธ์ที่คาดหวังอาจต้องใช้เวลา และยังไม่เห็นผลชัดเจนในระยะเวลานี้ นอกจากนี้ ยังมีสิ่งท้าทายที่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต้องตระหนักและพิจารณาอย่างรอบคอบระมัดระวัง เช่น ผลกระทบต่อระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อม ปัญหาขยะและมลภาวะ และปัญหาทางสังคมด้านความมั่นคงปลอดภัย เป็นต้น โดยต้องมีการพัฒนาระบบการเมืองการปกครอง และการบังคับใช้กฎหมาย ควบคู่ไปกับการพัฒนาเจริญเติบโตที่จะเกิดขึ้น

