

แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานของระเบียง
เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor:
EEC) กรณีศึกษา เฉพาะระบบถนนในเขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ
พิเศษภาคตะวันออก (EEC)

โดย

พลตรี พงศ์อานันท์ รมยะนันท์
ผู้ทรงคุณวุฒิกองทัพบก

นักศึกษาวិทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๐
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๐ - ๒๕๖๑

บทคัดย่อ

เรื่อง แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) กรณีศึกษาเฉพาะระบบถนนในเขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

ลักษณะวิชา ยุทธศาสตร์

ผู้วิจัย พลตรี พงศ์อานันท์ รมยะนันท์ **หลักสูตร** วปอ. **รุ่นที่** ๖๐

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC) เป็นโครงการที่ต่อยอดจากโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) มีเป้าหมายเพื่อยกระดับการพัฒนาประเทศไทยไปสู่ยุค “Thailand 4.0” มีพื้นที่เป้าหมายใน ๓ จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญของ EEC คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ระบบโลจิสติกส์) ที่สามารถเชื่อมโยงกรุงเทพฯ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี แหลมฉบัง (ศรีราชา) พัทยา สัตหีบ อุตะภา มาบตาพุด และระยองเข้าด้วยกัน เพื่อลดระยะเวลาในการเดินทาง, การขนส่งสินค้าและต้นทุน โดยมีการลงทุนที่สำคัญต่างๆ ได้แก่ การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุตะภา, การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓, การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ ๓, การพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ, การก่อสร้างทางหลวง (มอเตอร์เวย์) ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และการก่อสร้างรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ซึ่งสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ที่มีเป้าหมายเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ และการลงทุนในภูมิภาค

ยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการพัฒนา EEC เป็นการเชื่อมโยงการเดินทางทั้งทางอากาศ ทางบก ทางราง และทางน้ำแบบไร้รอยต่อ (Seamless Operation) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน การลดเวลาเดินทาง และประหยัดค่าขนส่ง ภายใต้กรอบ พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๑ และกฎหมาย BOI ๒ ฉบับ คือ พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุน และ พ.ร.บ.การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยมีเป้าหมายหลัก ๒ ประการ คือ (๑) การเชื่อมโยงทางอากาศผ่านสนามบินหลัก (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอุตะภา) ด้วยรถไฟความเร็วสูง และ (๒) การเชื่อมโยงการส่งสินค้าในภูมิภาค ด้วยการพัฒนาทางคู่ที่เชื่อมโยงจีน สปป.ลาว ไทย และกัมพูชา โดยระบบการขนส่งสินค้าที่ไร้รอยต่อ ระบบการขนส่งแบบอัตโนมัติผ่านศูนย์การกระจายสินค้าใหม่ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ไปยังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ ตลอดจนส่งเสริมให้เป็นเมืองท่องเที่ยวระดับโลก โดยการพัฒนาท่าเรือสำราญที่ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ

ผลกระทบที่เกิดจากโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนในเขตพื้นที่ EEC นั้น มีการพิจารณาเป็น ๒ มิติ คือ **ผลกระทบด้านบวก** พัฒนาการโครงสร้างด้านการส่งสินค้าและจราจรของระบบถนนของประเทศไทยมีความก้าวหน้า และเป็นสิ่งสำคัญที่เอื้อให้ผู้ใช้บริการเลือกใช้การขนส่งทางระบบถนนมากกว่าการขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่นๆ เนื่องจากมีโครงข่ายถนนทั้งสายหลักและสายรองที่ครอบคลุมในทุกภูมิภาคทั่วประเทศ การคมนาคมจึงสะดวก รวดเร็ว และคล่องตัว สามารถเชื่อมโยงกันได้อย่าง

ไร้รอยต่อ ส่วน **ผลกระทบด้านลบ** คือ ถนนสายหลัก เช่น ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ มีปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่มากขึ้น ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรในลักษณะต่างๆ มากขึ้น โครงข่ายระบบถนนที่เชื่อมต่อเส้นทางการค้าชายแดนมีปัญหาการจราจรแออัด มีการกำหนดระยะเวลาการเปิด-ปิดด่าน และความไม่สมบูรณ์ของการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ก็ยังเพิ่มความล่าช้าและค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งหากผลกระทบที่กล่าวมาข้างต้น ยังไม่ได้รับการแก้ไข อาจกลายเป็นอุปสรรคต่อเป้าหมายการพัฒนา EEC ของรัฐบาลได้

แนวทางในการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน เพื่อสนับสนุน EEC ของรัฐบาล คือ (๑) ผู้รับผิดชอบควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนให้เชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ โดยพัฒนาระบบ NSW ให้ปฏิบัติได้จริง ปรับปรุงและเพิ่มพื้นที่ในการขนถ่ายวัสดุ ณ จุดชายแดนให้เพียงพอและรวดเร็ว (๒) ควรมีการทำแผนและกำหนดระบบเชื่อมต่อของถนนสายรองให้สอดคล้องกับผังเมืองในพื้นที่ EEC ตลอดจนระบบโครงสร้างพื้นฐานอื่นให้มีการเชื่อมต่อกันได้อย่างสมบูรณ์ (๓) พัฒนาและยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในพื้นที่ EEC ให้มากขึ้น และ (๔) ควรมีการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล มีการฝึกอบรมในวิชาชีพเฉพาะให้สอดคล้องและเพียงพอกับความต้องการของพื้นที่ EEC

Abstract

Title Development Strategies for Infrastructure of Eastern Economic Corridor (EEC) Case Study : road systems in the Eastern Special Economic Zone (EEC)

Field Strategic

Name Maj.Gen. Ponganan Romyanan **หลักสูตร** NDC **Class** 60

The Eastern Economic Corridor Development (EEC) project is a project that is a continuation of the Eastern Seaboard project aimed at enhancing Thailand's development to "Thailand 4.0". Three provinces are Chachoengsao, Chonburi and Rayong. One of the key strategies of the EEC is the development of infrastructure. The logistics system can link Bangkok, Chachoengsao, Chonburi, Laem Chabang (Sriracha), Pattaya, Sattahip, U-Tapao, Map Ta Phut and Rayong. To reduce travel time, freight and costs. Major Development Projects such as U Tapao International Airport Development, Laem Chabang Port Development Phase 3, Map Ta Phut Port Development Phase 3, Sattahip Port Development, Highway Construction. (Motorway) to complete. Construction of twin trains and high-speed trains. This is line with the 3rd Thailand Logistics Development Strategy (2560-2021), which aims to provide Thailand with a center of trade, service and investment in the region.

The infrastructure strategy that supports EEC development is the link between air, land, rail, and waterways. Seamless Operation aims to increase competitiveness. Reduce travel time and save transportation costs under the Act Eastern Special Administrative Region Act 2561 and the BOI Law 2 is the Investment Promotion Act and the Act. In the competition of the country. There are two main goals: (1) air linkage through major airports (Don Mueang Suvarnabhumi and U-Tapao) with high-speed trains and (2) With the development of twin trains linking China, Lao PDR, Thailand and Cambodia, the seamless transport system. Automatic distribution system through the new distribution center in Chachoengsao. To Phase 3 of the Laem Chabang Deep Sea Port and Map Ta Phut Industrial Port as well as to promote it as a world-class tourist destination. The development of the pier at Sattahip Commercial Port

The impact of the road infrastructure in the EEC area is considered to be a two-dimensional, positive impact. The structure of Thailand's road system has been improved. And it is important that the user selects road transport rather than the other modes of transport. As a result, there are both main and secondary road networks covering all regions of the country. The negative impact is that the main road, such

as the Intercity Highway No. 7 and Highway No. 3, has a larger truckload. The road network that connects the border trade routes has traffic congestion problems. The time to open - close checkpoint. And the imperfections of the National Single Window (NSW) system have increased the delays and costs. If the effects mentioned above. n

Guidelines for Strategic Road Infrastructure to support the EEC, the government is: (1) the responsible person should develop a road infrastructure that is effectively interconnected by developing an NSW system. Improve and increase the area for loading and unloading of materials at the border points. (2) It should be planned and set up a secondary road connection system in accordance with the EEC regional plan as well as other infrastructure. (3) Develop and upgrade the standard of logistics management. (4) Logistics service providers should be upgraded. And logistics personnel to meet international standards. Professional training is provided in a manner consistent with the requirements of the EEC area.

คำนำ

เอกสารวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) กรณีศึกษา เฉพาะระบบถนนในเขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)” เป็นส่วนหนึ่งของลักษณะวิชายุทธศาสตร์ในหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๐ ของวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ เนื่องด้วยผู้วิจัยมีความตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนในเขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของภาครัฐ จึงได้จัดทำเอกสารวิจัยฉบับนี้ขึ้น โดยมีเป้าหมายเพื่อศึกษายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการพัฒนา EEC วิเคราะห์ผลกระทบเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน และค้นหาแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน สำหรับเป็นข้อมูลสนับสนุนการพัฒนา EEC ของรัฐบาล

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า เอกสารวิจัยฉบับนี้ จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจ ทั้งในแง่ของการเป็นฐานข้อมูลประกอบการพิจารณาการจัดทำนโยบาย และยุทธศาสตร์ว่าการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานระบบถนนของภาครัฐ โดยการสร้างความตระหนักรู้ให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งในระดับนโยบาย ระดับองค์กร และระดับปฏิบัติ ได้เห็นถึงความสำคัญของปัญหาฯ และคำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนรวมของประเทศชาติเป็นหลัก

หากเอกสารวิจัยฉบับนี้ มีสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่ผิดพลาดไม่สมบูรณ์โดยไม่ตั้งใจ ผู้วิจัยขออภัยและขออนุมัติไว้เพื่อนำมาพัฒนาและปรับปรุงแก้ไขการทำเอกสารวิจัยในโอกาสต่อไป

พลตรี

(พงศ์อนันท์ รมยะนันท์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๐

ผู้วิจัย

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
๑-๑	การเปรียบเทียบดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยระหว่างปี ๒๕๕๕-๒๕๕๙	๓
๒-๑	ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (พินตัน)	๕๗
๒-๒	สัดส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ	๕๗
๓-๑	แนวทางการแปลงแผนยุทธศาสตร์ฯ ไปสู่แผนปฏิบัติการ	๘๗
๓-๒	ผลการปฏิบัติงานด้านโครงข่ายพื้นฐานระบบถนน ในประเทศไทย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙	๘๗
๓-๓	สถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าแยกตามประเภทการให้บริการ	๑๐๐

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่		หน้า
๓-๑	ความเชื่อมโยงของยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี สู่ยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒	๗๔
๓-๒	ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ ๒๐ ปี	๗๕
๓-๓	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงพัทธามาบตาพุด	๙๓
๓-๔	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖๑ แหลมฉบัง-นครราชสีมา	๙๕

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ค
คำนำ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญแผนภาพ	ซ
บทที่ ๑ บทนำ	๑
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๔
ขอบเขตของการวิจัย	๔
วิธีดำเนินการวิจัย	๔
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	๕
คำจำกัดความ	๕
บทที่ ๒ การทบทวนวรรณกรรม	๘
ทฤษฎีเกี่ยวกับ EEC	๘
แนวความคิดเกี่ยวกับยุทธศาสตร์	๒๐
ทฤษฎีการเพิ่มประสิทธิภาพ	๒๗
กรอบแนวคิดเกี่ยวกับ EEC	๒๙
ความหมายของโครงสร้างพื้นฐาน EEC	๓๔
สาเหตุของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน EEC	๓๖
รูปแบบของโครงสร้างพื้นฐาน EEC	๓๙
ยุทธศาสตร์ นโยบาย และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ EEC	๔๓
ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน	๕๖
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๕๙
กรอบแนวคิดในการวิจัย	๖๘
สรุป	๖๙
บทที่ ๓ ยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC) ของรัฐบาล	๗๐
การกำหนดยุทธศาสตร์	๗๐
การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์	๘๕

ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (ด้านโครงสร้างพื้นฐาน)	๙๖
สรุป	๑๐๑
บทที่ ๔ แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)	๑๐๒
วิเคราะห์ปัญหาอุปสรรคที่สำคัญ	๑๐๒
แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนใน EEC	๑๑๐
สรุป	๑๑๒
บทที่ ๕ สรุป และข้อเสนอแนะ	๑๑๓
สรุป	๑๑๓
ข้อเสนอแนะ	๑๑๗
บรรณานุกรม	๑๒๑
ภาคผนวก	๑๒๖
ประวัติผู้วิจัย	๑๒๘

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

รัฐบาลของ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้มีนโยบายมุ่งเน้นการปฏิรูปโครงสร้างเศรษฐกิจครั้งใหม่ เพื่อสร้างให้ประเทศไทยไปสู่การเป็น “Thailand 4.0” และเป็นประเทศที่ก้าวข้ามปัญหาภัยคุกคามได้ปานกลาง โดยการสร้างระบบเศรษฐกิจที่เน้นคุณค่า (Value-Based Economy) และสร้างความพร้อมให้กับประเทศ เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจที่มุ่งไปสู่การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม (Innovation-Driven Economy) ทั้งนี้ รัฐบาลจึงได้เห็นชอบให้มีการดำเนินการโครงการ “การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC)” เพื่อส่งเสริมให้ ๓ จังหวัดภาคตะวันออกของประเทศไทย (จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ทันสมัยที่สุดในอาเซียน โดยได้กำหนด ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย ที่ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขัน และสามารถพัฒนาหรือต่อยอดการใช้เทคโนโลยีที่สูงขึ้นได้ใน ๕ อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-Curve) คือ ยานยนต์สมัยใหม่, อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ, การท่องเที่ยวไฮเอนด์และเชิงสุขภาพ, การเกษตรเทคโนโลยีชีวภาพ และการแปรรูปอาหาร, และอีก ๕ อุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve) คือ หุ่นยนต์เพื่อการผลิต, การบินและโลจิสติกส์, เชื้อเพลิงชีวภาพ-เคมีชีวภาพ, ดิจิทัล, และอุตสาหกรรมแพทย์ครบวงจร ปัจจุบันรัฐบาลจึงได้กำหนดแผนการลงทุนภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ในระยะ ๕ ปี (๒๕๖๐-๒๕๖๔) ประกอบด้วย ๔ แผนงานย่อย ได้แก่ (๑) แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ (๒) แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์ (๓) แผนงานพัฒนาเมืองระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อม เมืองท่องเที่ยว และสาธารณสุข และการบริหารจัดการ และ (๔) แผนการลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

หัวใจสำคัญของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) คือ การลงทุนเพื่อสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ระหว่างระบบถนน ระบบราง ท่าเรือ และท่าอากาศยาน ที่สามารถเชื่อมโยงกรุงเทพฯ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี แหลมฉบัง พัทยา สัตหีบ อู่ตะเภา มาบตาพุด และระยองเข้าด้วยกัน ตลอดจนสามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศ เพื่อลดระยะเวลาในการเดินทาง ลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้า ลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ และเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง โดยจะมีการลงทุนในโครงการสำคัญต่างๆ ได้แก่ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๖๐ : ๖) (๑) **โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา** ในระยะ ๕ ปีแรก ซึ่งจะสามารถเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้รองรับผู้โดยสารจาก ๓ ล้านคน เพิ่มเป็น ๑๕ ล้านคน และ ๖๐ ล้านคน ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า พร้อมทั้งจะเร่งผลักดันให้ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นศูนย์กลางการด้านการบินและศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยาน และนิคมอุตสาหกรรมการบินที่ทันสมัยที่สุดในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก (๒) **โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓** เพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่จะมี

อัตราเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต โดยจะมีการก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ (๓) **โครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ ๓** เพื่อให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบสาธารณูปโภคหลักในการรองรับการขนส่งสินค้าเหลว ก๊าซธรรมชาติ และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง (๔) **โครงการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ** โดยปรับปรุงร่องน้ำ และพื้นที่จอดเรือ ก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น อาคารผู้โดยสารเรือเฟอร์รี่ และปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำมัน ให้เป็นท่าเรือที่สามารถรองรับด้านการท่องเที่ยว เรือสำราญขนาดใหญ่ และเรือเฟอร์รี่ที่จะเชื่อมโยง เศรษฐกิจและการท่องเที่ยวสองฝั่ง ภาคตะวันออก (อ่าวไทย) ไปยังหัวหิน ชะอำ และกรุงเทพฯ (๕) **การก่อสร้างทางหลวงต่างๆ ในส่วนที่ยังขาดหายให้ครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น** ทั้งในส่วนของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หรือมอเตอร์เวย์ หมายเลข ๗ สาย กรุงเทพฯ-ชลบุรี จะดำเนินการก่อสร้างส่วนต่อขยายจากพัทยา-มาบตาพุด ซึ่งพร้อมเปิดให้บริการได้ภายในปี ๒๕๖๒ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖๑ แลพหลโยธิน-นครราชสีมา เป็นโครงการตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ ๒๐ ปี ฉบับใหม่ (๒๕๖๐-๒๕๗๙) เพื่อเชื่อมต่อภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายถนนสายรอง เพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งให้มีความสมบูรณ์ และแก้ไขปัญหาจราจร ปัญหาคอขวด และรองรับการขยายตัวของฐานการผลิตและบริการ (๖) **การก่อสร้างรถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูง** เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งระหว่างจังหวัดระยอง ท่าเรือแหลมฉบังเข้ากับกรุงเทพฯ และภาคอื่นๆ

ในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นการสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ทั้งระบบถนน ระบบราง ท่าเรือ และท่าอากาศยานนั้น มีการดำเนินการที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) อันมีเป้าหมายให้ประเทศไทยสามารถยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ และการลงทุนในภูมิภาค ซึ่งประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ (๑) การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน (๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (๓) การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และการดำเนินการลักษณะบูรณาการระหว่างหน่วยงาน และภาคีการพัฒนาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีผลในทางปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ

แต่อย่างไรก็ตาม แม้การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จะมีการสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) แต่ก็ยังพบอุปสรรคในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในมิติต่างๆ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ออนไลน์, ๒๕๖๐) ดังนี้ **ด้านความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย** จากข้อมูลการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลก ปี ๒๕๕๙ พบว่าประเทศไทยอยู่อันดับที่ ๔๕ จาก ๑๖๐ ประเทศทั่วโลก ลดลงจากอันดับที่ ๓๕ ในปี ๒๕๕๗ ทั้งนี้หากพิจารณาเปรียบเทียบองค์ประกอบของเกณฑ์ชี้วัดทั้ง ๖ ตัว พบว่า อันดับลดลงเกือบทุกด้าน โดยเฉพาะความตรงต่อเวลาของการบริการ ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า ยกเว้นการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศที่มีลำดับปรับขึ้นเล็กน้อย ดังตารางที่ ๑-๑

ตารางที่ ๑-๑ การเปรียบเทียบดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ระหว่างปี ๒๕๕๕-๒๕๕๙

ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (LPI)	๒๕๕๕		๒๕๕๗		๒๕๕๙	
	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ
ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์	๓.๑๘	๓๘	๓.๔๓	๓๕	๓.๒๖	๔๕
๑) พิธีการศุลกากร	๒.๙๖	๔๒	๓.๒๑	๓๖	๓.๑๑	๔๖
๒) โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ	๓.๐๘	๔๔	๓.๔๐	๓๐	๓.๑๒	๔๖
๓) การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ	๓.๒๑	๓๕	๓.๓๐	๓๙	๓.๓๗	๓๘
๔) สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจ	๒.๙๘	๔๙	๓.๒๙	๓๘	๓.๑๔	๔๙
๕) ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า	๓.๑๘	๔๕	๓.๔๕	๓๓	๓.๒๐	๕๐
๖) ความตรงต่อเวลาของการบริการ	๓.๖๓	๓๙	๓.๙๖	๒๙	๓.๕๖	๕๒

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๖๐ : ๕๘

สำหรับ **ด้านประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า** จากผลการจัดอันดับความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจ (Ease of doing business) ด้านข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Border) ของธนาคารโลก ซึ่งใช้วิธีการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยวัดจากระยะเวลาและค่าใช้จ่ายการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางเรือใน ๔ ขั้นตอน ได้แก่ ระยะเวลาที่ใช้ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าข้ามแดน ค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าข้ามแดน ระยะเวลาที่ใช้ดำเนินการเกี่ยวกับเอกสารการนำเข้า-ส่งออก และค่าใช้จ่ายที่ใช้ดำเนินการเกี่ยวกับเอกสารการนำเข้า-ส่งออกนั้น ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๕๖ จาก ๑๘๙ ประเทศทั่วโลก ลดลงจากอันดับที่ ๕๔ ในปี ๒๕๕๙ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๖๐ : ๕๙) ทั้งนี้ ผลการวัดอันดับมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องจากที่เคยอยู่ในอันดับ ที่ ๑๐ ในปี ๒๕๕๒ สาเหตุหลักคือ ประเทศอื่นมีแนวทางการพัฒนากระบวนการและการบูรณาการข้อมูลการนำเข้า-ส่งออกสินค้า การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศ (National Single Window: NSW) อย่างต่อเนื่องและรวดเร็วกว่าประเทศไทย

และ **ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์บริเวณชายแดน** พบปัญหาการจราจรแออัด ณ บริเวณพื้นที่รอบประตูการค้าหลัก เส้นทางถนนเชื่อมไปสู่ประตูการค้าและด่านชายแดนที่สำคัญมีการใช้งานเต็มขีดความสามารถ เสื่อมสภาพ และไม่สามารถให้รถบรรทุกวิ่งผ่านได้ตลอดเวลา รวมถึงปัญหาเรื่องความปลอดภัยและอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ยังปรากฏให้เห็นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังพบ **ปัจจัยเสี่ยงภายในประเทศ** เช่น ความขัดแย้งและความไม่สงบทางการเมือง การเกิดอุทกภัยครั้งร้ายแรงที่สุดปี ๒๕๕๔ ก็เป็นอุปสรรคของการขนส่งและโลจิสติกส์เช่นกัน ซึ่งปัญหาดังกล่าวหากไม่ได้รับการแก้ไข อาจกลายเป็นอุปสรรคในการสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ภายใต้การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อไปสู่เป้าหมายตามที่รัฐบาลได้วางไว้ในอนาคตได้

จากเหตุผลข้างต้น ผู้วิจัยจึงตระหนักถึงความสำคัญในการศึกษา “แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) กรณีศึกษา เฉพาะระบบถนนในเขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)” เพื่อค้นหาแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน เพื่อสนับสนุน

ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาล ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการวิจัยจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ในการนำไปใช้เป็นฐานข้อมูลประกอบในการจัดทำนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ชาติ และแผนปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ต่อไป

วัตถุประสงค์ในการวิจัย

๑. เพื่อศึกษายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ของรัฐบาล
๒. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)
๓. เพื่อศึกษาแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน เพื่อสนับสนุนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ของรัฐบาล

ขอบเขตในการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) กรณีศึกษา เฉพาะระบบถนนในเขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)” ผู้วิจัยได้มีการกำหนดขอบเขตในการวิจัย ดังนี้

ขอบเขตด้านเนื้อหา : ศึกษาเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะระบบถนนของรัฐบาล ผลกระทบ และแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน เพื่อสนับสนุนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาล

ขอบเขตด้านประชากร : กลุ่มประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการทั้งในและนอกพื้นที่ ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาลโดยตรง จำนวน ๗ คน

ขอบเขตด้านระยะเวลา : การวิจัยครั้งนี้ ใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ ทั้งสิ้น ๘ เดือน โดยเริ่มตั้งแต่เดือน ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๐-๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๑

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยผู้วิจัยได้แบ่งประเภทหมวดหมู่ของการศึกษาข้อมูลออกเป็น ๒ ลักษณะ กล่าวคือ **ส่วนแรก** ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นข้อมูลที่ได้มาจากการลงพื้นที่ภาคสนาม เพื่อสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) จากผู้ที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ของรัฐบาล และ **ส่วนที่สอง** ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นข้อมูลที่ได้มาจากการศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการต่างๆ ที่มีผู้ศึกษาค้นคว้าเอาไว้แล้ว ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

๑. การวิจัยเอกสาร (Papers Research) เป็นวิธีการศึกษา ค้นคว้า และรวบรวมข้อมูลจากตำรา หรือเอกสารวิจัยต่างๆ ที่มีผู้ศึกษาเอาไว้แล้ว ได้แก่ วารสาร บทความ หนังสือพิมพ์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ หนังสือทั่วไป สารนิพนธ์ วิทยานิพนธ์ และรายงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์

ด้านโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะระบบถนนของรัฐบาล ผลกระทบ และแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์
ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน เพื่อสนับสนุนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
ของรัฐบาล

๒. การจัดสนทนากลุ่มย่อย (In-depth Interview) เพื่อระดมสมอง (Brain Storming)
จากผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการที่ทั้งในและนอกพื้นที่ ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระเบียง
เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาลโดยตรง เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลเชิงลึกอันนำไปสู่ข้อเสนอแนะ
เชิงยุทธศาสตร์ให้แก่หน่วยงานภาครัฐอย่างเป็นรูปธรรม และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้
ผู้วิจัยยังได้มีการลงพื้นที่วิจัยภาคสนาม (Field Research) เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกจากผู้เชี่ยวชาญ
และนักวิชาการ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาล

๓. ประมวลและสังเคราะห์ข้อมูล (Content Analysis) ที่ได้จากการศึกษาทั้งหมด
จัดทำเป็นข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน เพื่อสนับสนุนระเบียบ
เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาล โดยจัดทำเป็นเอกสารวิจัยฉบับสมบูรณ์ เพื่อเผยแพร่
ข้อมูลให้แก่หน่วยงานที่สนใจนำไปใช้ประโยชน์ ต่อไป

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. ทราบถึงยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ
พิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ของรัฐบาล
๒. ทราบถึงผลกระทบเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนในเขตระเบียงเศรษฐกิจ
พิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)
๓. มีแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน เพื่อสนับสนุน
ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ของรัฐบาล

คำจำกัดความ

ยุทธศาสตร์ (Strategy)	หมายถึง	ทิศทาง หรือแนวทางปฏิบัติ ตามพันธกิจและภารกิจ (Mission) ให้สัมฤทธิ์ผลตามวิสัยทัศน์ (Vision) และเป้าประสงค์ที่องค์กร กำหนดไว้ (Corporate Goal) โดยแผนยุทธศาสตร์ที่ต้นนั้น จะต้อง ถูกกำหนดขึ้นตามวิสัยทัศน์ขององค์กร อันเป็นผลผลิตทางความคิด ร่วมกันของสมาชิกภายในองค์กร โดยวิสัยทัศน์นี้เป็นความเห็น พ้องต้องกันว่าสมาชิกที่ทำงานร่วมกันในองค์กรมีจุดหมายปลายทาง เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันกับองค์กร ซึ่งมีความประสงค์จะไปให้ถึง โดยวิสัยทัศน์นั้นมีการแปลงออกมาเป็นวัตถุประสงค์ (Objective) ที่เป็นรูปธรรม และผลเมินผล หรือชี้วัดความสำเร็จได้ ทั้งนี้องค์กร สามารถใช้แผนยุทธศาสตร์เป็นกรอบในการประเมินผลงาน ประจำปีงบประมาณ ยิ่งไปกว่านั้นองค์กรยังสามารถใช้แผน ยุทธศาสตร์เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) เพื่อการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีได้อีกด้วย
--------------------------	---------	--

ยุทธศาสตร์ของ รัฐบาล	หมายถึง	กระบวนการตัดสินใจของฝ่ายบริหารประเทศอย่างเป็นระบบในการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด รวมถึงการกำหนดขั้นตอนการดำเนินงาน หรือระเบียบการปฏิบัติงาน เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ อันส่งผลต่อประโยชน์ของส่วนรวมหรือประโยชน์สาธารณะ (Public Interest) อีกทั้ง ยังเป็นการตอบสนองต่อปัญหาและความต้องการของประชาชนโดยรวม อย่างเป็นรูปธรรม
โครงสร้างพื้นฐาน	หมายถึง	โครงสร้างทางกายภาพสำหรับใช้งานภายในประเทศ หรือเพื่อรองรับการใช้งานของประชาชนทุกภาคส่วน เป็นสิ่งจำเป็นพื้นฐานต่อการดำเนินชีวิต หรือเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในลักษณะต่างๆ เช่น ระบบถนน ระบบราง ท่าอากาศยาน ท่าเรือ ระบบประปา ระบบไฟฟ้า ระบบสื่อสาร ฯลฯ โดยทั่วไปโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันมักถูกสร้างขึ้นเพื่อตอบสนองต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งการผลิตสินค้าและบริการ อีกทั้งยังมีความหมายที่รวมถึงการที่ให้บริการและสวัสดิการแก่ประชาชนในภาพรวม เช่น โรงพยาบาล และโรงเรียน
ระเบียบเศรษฐกิจ	หมายถึง	พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งเป็นเขตพื้นที่ที่รัฐบาลไทยกำหนดและจัดตั้งขึ้นเป็นการเฉพาะตามกฎหมาย เพื่อประโยชน์ต่อการส่งเสริม สนับสนุน และอำนวยความสะดวก รวมทั้งให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่างๆ ในพื้นที่ เช่น การอุตสาหกรรม การพาณิชย์กรรม การบริการ หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่ระบบเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งรูปแบบกิจกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษมีหลายลักษณะ เช่น เขตการค้าเสรี เขตอุตสาหกรรมเสรี เขตปลอดภาษี เขตการค้าชายแดนเสรี และเขตพัฒนาการส่งออก โดยมีเป้าหมายเพื่อดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ เพิ่มขีดความสามารถของประเทศ กระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และแก้ปัญหาความมั่นคง
ระเบียบเศรษฐกิจ พิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)	หมายถึง	พื้นที่บริเวณที่รัฐบาลประกาศ หรือกำหนดให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งเป็นเขตพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนา และมีการให้สิทธิประโยชน์ในลักษณะต่างๆ โดยมีการอำนวยความสะดวกเป็นการพิเศษ ซึ่งเป็นพื้นที่อันประกอบด้วยจังหวัด ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา นอกจากนี้ยังมีความหมายรวมถึงพื้นที่อื่นใดที่จะมีการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเพิ่มเติม

โลจิสติกส์ (Logistic)	หมายถึง	<p>ระบบการจัดการ การส่งสินค้า ข้อมูล และทรัพยากรอย่างอื่น ทุกอย่างที่สามารถมีการขนส่งได้ หรือสามารถเคลื่อนย้ายจากจุดต้นทางไปยังจุดบริโภคตามความต้องการของลูกค้าได้ โลจิสติกส์มีความเกี่ยวข้องกับการผสมผสานระหว่างข้อมูล การขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การจัดการวัตถุดิบ การบรรจุหีบห่อ และเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานที่เพิ่มมูลค่าของการใช้ประโยชน์จากเวลาและสถานที่ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ ทุกอย่างที่มีเกี่ยวกับการขนส่งเป็นโลจิสติกส์ทั้งหมด อันมีเป้าหมายเพื่อให้ลดค่าใช้จ่ายลดระยะเวลาในการขนส่ง ลดปัญหาต่างๆ ทุกอย่างที่จะเกิดขึ้นโดยใช้ต้นทุนน้อยที่สุด นอกจากนี้ ยังมีความหมายครอบคลุมถึงหลายฝ่าย ตั้งแต่แหล่งวัตถุดิบ วิธีการบรรจุ ขนถ่าย กระบวนการส่ง-รับของ ผู้จัดสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งต่างๆ ทั้งระบบถนน ระบบราง ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ศุลกากร และโรงเก็บสินค้า</p>
โครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน	หมายถึง	<p>เส้นทาง หรือถนน ซึ่งรัฐจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการจราจรสาธารณะทางบก ไม่ว่าจะอยู่ในระดับพื้นดิน อยู่ใต้หรือเหนืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น และยังมีความหมายครอบคลุมถึงที่ดิน พืชพันธุ์ไม้ทุกชนิด สะพาน ท่อหรือรางระบายน้ำ อุโมงค์ ร่องน้ำ กำแพงกันดิน เขื่อน รั้ว หลักสำรวจ หลักเขต หลักระยะป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ เครื่องสัญญาณไฟฟ้า เครื่องแสดงสัญญาณที่จอดรถ ที่พักคนโดยสาร ที่พักริมทาง อาคารหรือสิ่งอื่นที่เป็นสิ่งปลูกสร้าง หรืออุปกรณ์ต่างๆ ที่มีอยู่หรือจัดไว้ในเขตพื้นที่ถนน หรือเขตเส้นทางหลวง เพื่อประโยชน์แก่งานทาง หรือผู้ใช้ถนนนั้นด้วย ซึ่งตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๙ ได้มีการแบ่งประเภทของถนน หรือเส้นทางหลวงออกเป็น ๕ ประเภท คือ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ทางหลวงท้องถิ่น และทางหลวงสัมปทาน</p>

บทที่ ๒

การทบทวนวรรณกรรม

รัฐบาลของ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา มีนโยบายมุ่งเน้นการปฏิรูปโครงสร้างเศรษฐกิจ เพื่อสร้างให้ประเทศไทยไปสู่การเป็น “Thailand 4.0” และเป็นประเทศที่ก้าวข้ามกับดักรายได้ปานกลาง จึงได้เห็นชอบให้มีการดำเนินการโครงการ “การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC)” เพื่อส่งเสริมให้ ๓ จังหวัดภาคตะวันออกของประเทศไทย (จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ทันสมัยที่สุดในอาเซียน โดยหัวใจสำคัญของการพัฒนา คือ การลงทุนเพื่อสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ระหว่างระบบถนน ระบบราง ท่าเรือ และท่าอากาศยาน แต่ในทางกลับกันการพัฒนาดังกล่าวก็ส่งผลกระทบต่อมิติต่างๆ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงต้องทำความเข้าใจ หรือศึกษาข้อมูลพื้นฐานที่มีความเกี่ยวข้องกับแนวคิดทฤษฎี สถานการณ์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อค้นหาแนวทางในการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน เพื่อสนับสนุนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาล ซึ่งการศึกษาในส่วนนี้ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาตามหัวข้อดังนี้

๑. ทฤษฎีเกี่ยวกับ EEC
๒. แนวความคิดเกี่ยวกับยุทธศาสตร์
๓. ทฤษฎีการเพิ่มประสิทธิภาพ
๔. กรอบแนวคิดเกี่ยวกับ EEC
๕. ความหมายของโครงสร้างพื้นฐาน EEC
๖. สาเหตุของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน EEC
๗. รูปแบบของโครงสร้างพื้นฐาน EEC
๘. ยุทธศาสตร์ นโยบาย และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ EEC
๙. ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน
๑๐. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
๑๑. กรอบแนวคิดในการวิจัย
๑๒. สรุป

ทฤษฎีเกี่ยวกับ EEC

เนื้อหาในหัวข้อนี้กล่าวถึง ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ดังนี้

๑. ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)

ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) เป็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศในระยะยาว และเป็นกรอบการพัฒนาสำหรับภาครัฐ เอกชน ประชาชน และประชาสังคม ใช้เป็นแนวทางในการจัดทำแผนพัฒนาในระยะปานกลางและแผนปฏิบัติการในระยะสั้น ทั้งที่เป็นแผนพัฒนาในภาพรวมและแผนพัฒนารายสาขา รวมถึงใช้เป็นแนวทางในการจัดสรรทรัพยากรเพื่อการลงทุนและพัฒนาในด้านต่างๆ ให้เป็นไปในทิศทางที่สอดคล้องกัน ซึ่งนับว่าประเทศไทยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นแนวทางการวางแผนพัฒนาประเทศในระยะยาวเป็นครั้งแรก โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๑.๑ ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ เห็นชอบให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี เพื่อใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน และให้เสนอร่างยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ เพื่อใช้เป็นกรอบในการดำเนินงานในระยะที่ ๒ ของรัฐบาล (ปี ๒๕๕๘-๒๕๕๙) และกรอบการปฏิรูปในระยะที่ ๓ (ปี ๒๕๖๐ เป็นต้นไป)

คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ ๒ คณะ ได้แก่ (๑) คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์และกรอบการปฏิรูป เพื่อจัดทำร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี และ (๒) คณะอนุกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการตามแนวทางการปฏิรูปประเทศ เพื่อจัดทำร่างแผนปฏิบัติการตามแนวทางการปฏิรูปประเทศ (Roadmap) ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี

คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์และกรอบการปฏิรูป ได้ดำเนินการยกร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี ตามแนวทางที่คณะรัฐมนตรีกำหนด โดยได้มีการนำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติที่มาจากหลายภาคส่วน ได้แก่ ภาคราชการ ภาคเอกชน ภาคการเมือง และ นักวิชาการ รวมถึงได้พิจารณานำข้อคิดเห็นจากสภาพัฒนาการแห่งชาติ และความคิดเห็นจากภาคประชาชนมาเป็นข้อมูลในการยกร่างยุทธศาสตร์ชาติด้วย และได้นำเสนอร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี ต่อที่ประชุมคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการปรับปรุงร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติตามมติที่ประชุมคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ

ในการดำเนินการขั้นต่อไป คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติจะนำเสนอร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติเพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีและจะได้รับการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน ก่อนที่จะนำเสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบกรอบยุทธศาสตร์ชาติมาใช้เป็นกรอบในการกำหนดทิศทางในการบริหารประเทศภายในเดือนตุลาคม ๒๕๕๙ ซึ่งเป็นช่วงเวลาของการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (ตุลาคม ๒๕๕๙-กันยายน ๒๕๖๔) นอกจากนี้หน่วยงานต่างๆ จะได้นำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งเป็นแผนระยะ ๕ ปี มาถ่ายทอดสู่แผนปฏิบัติการระดับกระทรวงและแผนพัฒนารายสาขาในระหว่างที่กลไกการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติตามร่างรัฐธรรมนูญฉบับใหม่อยู่ระหว่างการดำเนินการ ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๐ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ออนไลน์: ๒๕๖๐)

๑.๒ วิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”

ทั้งนี้ วิสัยทัศน์ดังกล่าวจะต้องสนองต่อผลประโยชน์แห่งชาติ อันได้แก่ การมีเอกราช อธิปไตย และบูรณภาพแห่งเขตอำนาจรัฐ การดำรงอยู่อย่างมั่นคง ยั่งยืนของสถาบันหลักของชาติ การดำรงอยู่อย่างมั่นคงของชาติและประชาชนจากภัยคุกคามทุกรูปแบบ การอยู่ร่วมกันในชาติอย่างสันติสุขเป็น ปึกแผ่นมีความมั่นคงทางสังคมท่ามกลางพหุสังคมและการมีเกียรติและศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์ ความเจริญเติบโตของชาติ ความเป็นธรรมและความอยู่ดีมีสุขของประชาชน ความยั่งยืนของฐาน ทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม ความมั่นคงทางพลังงานและอาหาร ความสามารถในการรักษา ผลประโยชน์ของชาติภายใต้การเปลี่ยนแปลงของสภาวะแวดล้อมระหว่างประเทศและการอยู่ร่วมกัน อย่างสันติประสานสอดคล้องกัน ด้านความมั่นคงในประชาคมอาเซียนและประชาคมโลกอย่างมีเกียรติ และศักดิ์ศรีไม่เป็นภาระของโลก และสามารถเกื้อกูลประเทศที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจที่ด้อยกว่า

๑.๓ ยุทธศาสตร์ชาติ

ในการที่จะบรรลุวิสัยทัศน์และทำให้ประเทศไทยพัฒนาไปสู่อนาคตที่พึงประสงค์นั้น จำเป็นจะต้องมีการวางแผนและกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาในระยะยาว และกำหนดแนวทางการ พัฒนาของทุกภาคส่วนให้ขับเคลื่อนไปในทิศทางเดียวกัน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องกำหนดยุทธศาสตร์ชาติ ในระยะยาว เพื่อถ่ายทอดแนวทางการพัฒนาสู่การปฏิบัติในแต่ละช่วงเวลาอย่างต่อเนื่องและมีการบูรณาการ และสร้างความเข้าใจถึงอนาคตของประเทศไทยร่วมกัน และเกิดการรวมพลังของทุกภาคส่วนในสังคม ทั้งประชาชน เอกชน ประชาสังคมในการขับเคลื่อนการพัฒนาเพื่อการสร้างและรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์ แห่งชาติและบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนา ตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือคติพจน์ประจำชาติ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เพื่อให้ประเทศมีขีดความสามารถในการแข่งขัน มีรายได้สูงอยู่ในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว คนไทยมี ความสุข อยู่ดี กินดี สังคมมีความมั่นคงเสมอภาคและเป็นธรรม ซึ่งยุทธศาสตร์ชาติที่จะใช้เป็นกรอบ แนวทางการพัฒนาในระยะ ๒๐ ปีต่อจากนี้ไป จะประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ (๑) ยุทธศาสตร์ ด้านความมั่นคง (๒) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (๓) ยุทธศาสตร์การพัฒนา และเสริมสร้างศักยภาพคน (๔) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทาง สังคม (๕) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และ (๖) ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ โดยมีสาระสำคัญของแต่ละ ยุทธศาสตร์ สรุปได้ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ด้านความมั่นคง มีเป้าหมายทั้งในการสร้างเสถียรภาพภายในประเทศ ช่วยลดและป้องกันภัยคุกคามจากภายนอก รวมทั้งสร้างความเชื่อมั่นในกลุ่มประเทศอาเซียนและ ประชาคมโลกที่มีต่อประเทศไทย กรอบแนวทางที่ต้องให้ความสำคัญ ได้แก่ (๑) การเสริมสร้างความมั่นคง ของสถาบันหลักและการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข (๒) การปฏิรูป กลไกการบริหารประเทศและพัฒนาความมั่นคงทางการเมือง ขจัดคอร์รัปชัน สร้างความเชื่อมั่นใน กระบวนการยุติธรรม (๓) การรักษาความมั่นคงภายในและความสงบเรียบร้อยภายใน ตลอดจนการบริหารจัดการความมั่นคงชายแดนและชายฝั่งทะเล (๔) การพัฒนาระบบ กลไก มาตรการและความร่วมมือ ระหว่างประเทศทุกระดับ และรักษาคุณภาพความสัมพันธ์กับประเทศมหาอำนาจ เพื่อป้องกันและแก้ไข ปัญหาความมั่นคงรูปแบบใหม่ (๕) การพัฒนาเสริมสร้างศักยภาพการฉกฉวยกำลังป้องกันประเทศ การรักษาความสงบเรียบร้อยภายในประเทศ สร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและมิตรประเทศ

(๖) การพัฒนาระบบการเตรียมพร้อมแห่งชาติและระบบบริหารจัดการภัยพิบัติ รักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม (๗) การปรับกระบวนการทำงานของกลไกที่เกี่ยวข้องจากแนวตั้งสู่แนวระนาบมากขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งจำเป็นต้องยกระดับผลิตภาพการผลิตและการใช้นวัตกรรมในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาอย่างยั่งยืนทั้งในสาขาอุตสาหกรรมเกษตรและบริการ การสร้างความมั่นคงและปลอดภัยด้านอาหาร การเพิ่มขีดความสามารถทางการค้าและการเป็นผู้ประกอบการ รวมทั้งการพัฒนาฐานเศรษฐกิจแห่งอนาคต ทั้งนี้ภายใต้กรอบการปฏิรูปและพัฒนาปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ทุกด้าน อันได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม การพัฒนาทุนมนุษย์ และการบริหารจัดการทั้งในภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชน กรอบแนวทางที่ต้องให้ความสำคัญ ได้แก่ (๑) การพัฒนาสมรรถนะทางเศรษฐกิจ เช่น การรักษาเสถียรภาพเศรษฐกิจและสร้างความเชื่อมั่น การส่งเสริมการค้าและการลงทุนที่อยู่บนการแข่งขันที่เป็นธรรมและรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนการพัฒนาประเทศสู่ความเป็นชาติการค้าเพื่อให้ได้ประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าในภูมิภาค และเป็นการยกระดับไปสู่ส่วนบนของห่วงโซ่มูลค่ามากขึ้น (๒) การพัฒนาภาคการผลิตและบริการ บนฐานของการพัฒนานวัตกรรมและมีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีการใช้ดิจิทัลและการค้าที่เข้มข้นเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและขยายกิจกรรมการผลิตและบริการ โดยมุ่งสู่ความเป็นเลิศในระดับโลกและในระดับภูมิภาคในอุตสาหกรรมหลายสาขา และในภาคบริการที่หลากหลายตามรูปแบบการดำเนินชีวิตและการดำเนินธุรกิจที่เปลี่ยนไป รวมทั้งเป็น แหล่งอาหารคุณภาพ สะอาดและปลอดภัยของโลก (๓) การพัฒนาผู้ประกอบการและเศรษฐกิจชุมชน พัฒนาทักษะผู้ประกอบการยกระดับผลิตภาพแรงงานและพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) สู่สากล และพัฒนาวิสาหกิจชุมชนและสถาบันเกษตรกร (๔) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและเมือง พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และพัฒนาระบบเมืองศูนย์กลางความเจริญ จัดระบบผังเมืองที่มีประสิทธิภาพและมีส่วนร่วม มีการจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง และโครงสร้างพื้นฐานทางสังคมและเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับศักยภาพ (๕) การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในด้านการขนส่ง ด้านพลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารและการวิจัยและพัฒนา (๖) การเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก สร้างความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนากับนานาชาติประเทศ ส่งเสริมความร่วมมือกับนานาชาติในการสร้างความมั่นคงด้านต่างๆ เพิ่มบทบาทของไทยในองค์กรระหว่างประเทศ รวมถึงสร้างองค์ความรู้ด้านการต่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน เพื่อพัฒนาคนและสังคมไทยให้เป็นรากฐานที่แข็งแกร่งของประเทศ มีความพร้อมทางกาย จิตใจ สติปัญญา มีความเป็นสากล มีทักษะการคิดวิเคราะห์อย่างมีเหตุผล มีระเบียบวินัย เคารพกฎหมาย มีคุณธรรมจริยธรรม รู้คุณค่าความเป็นไทย มีครอบครัวที่มั่นคง กรอบแนวทางที่ต้องให้ความสำคัญ ได้แก่ (๑) การพัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิตให้สนับสนุนการเจริญเติบโตของประเทศ (๒) การยกระดับคุณภาพการศึกษาและการเรียนรู้ให้มีคุณภาพ เท่าเทียม และทั่วถึง (๓) การปลูกฝังระเบียบวินัย คุณธรรม จริยธรรม ค่านิยมที่พึงประสงค์ (๔) การสร้างเสริมให้คนมีสุขภาวะที่ดี และ (๕) การสร้างความอยู่ดีมีสุขของครอบครัวไทย เสริมสร้างบทบาทของสถาบันครอบครัวในการบ่มเพาะจิตใจให้เข้มแข็ง

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม

เพื่อเร่งกระจายโอกาสการพัฒนาและสร้างความมั่นคงให้ทั่วถึง ลดความเหลื่อมล้ำไปสู่สังคมที่เสมอภาคและเป็นธรรม กรอบแนวทางที่ต้องให้ความสำคัญ อาทิ (๑) การสร้างความมั่นคงและการลดความเหลื่อมล้ำทางด้านเศรษฐกิจและสังคม (๒) การพัฒนาระบบบริการและระบบบริหารจัดการสุขภาพ (๓) การสร้างสภาพแวดล้อมและนวัตกรรมที่เอื้อต่อการดำรงชีวิตในสังคมสูงวัย (๔) การสร้างความเข้มแข็งของสถาบันทางสังคมทุนทางวัฒนธรรมและความเข้มแข็งของชุมชน และ (๕) การพัฒนาการสื่อสารมวลชนให้เป็นกลไกในการสนับสนุนการพัฒนา

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เพื่อเร่งอนุรักษ์ฟื้นฟูและสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติ และมีความมั่นคงด้านน้ำ รวมทั้งมีความสามารถในการป้องกันผลกระทบและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยพิบัติธรรมชาติ และพัฒนามุ่งสู่การเป็นสังคมสีเขียว กรอบแนวทางที่ต้องให้ความสำคัญ ได้แก่ (๑) การจัดระบบอนุรักษ์ ฟื้นฟู และป้องกันการทำลายทรัพยากรธรรมชาติ (๒) การวางระบบบริหารจัดการน้ำให้มีประสิทธิภาพทั้ง ๒๕ ลุ่มน้ำ เน้นการปรับระบบการบริหารจัดการอุทกภัยอย่างบูรณาการ (๓) การพัฒนาและใช้พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม(๔) การพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศและเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (๕) การร่วมลดปัญหาโลกร้อนและปรับตัวให้พร้อมกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และ (๖) การใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์และนโยบายการคลังเพื่อสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ ๖ ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสมกับบทบาทภารกิจ มีสมรรถนะสูง มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล กระจายบทบาทภารกิจไปสู่ท้องถิ่นอย่างเหมาะสม มีธรรมาภิบาล กรอบแนวทางที่ต้องให้ความสำคัญ ได้แก่ (๑) การปรับปรุงโครงสร้าง บทบาท ภารกิจของหน่วยงานภาครัฐ ให้มีขนาดที่เหมาะสม (๒) การวางระบบบริหารราชการแบบบูรณาการ (๓) การพัฒนาระบบบริหารจัดการกำลังคน และพัฒนาบุคลากรภาครัฐ (๔) การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ (๕) การปรับปรุงกฎหมายและระเบียบต่างๆ ให้ทันสมัย เป็นธรรมและเป็นสากล (๖) การพัฒนาระบบการให้บริการประชาชนของหน่วยงานภาครัฐ และ (๗) การปรับปรุงการบริหารจัดการรายได้และรายจ่ายของภาครัฐ

๑.๔ กลไกการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนา

ยุทธศาสตร์ชาติจะเป็นแผนแม่บทหลักในการพัฒนาประเทศ เพื่อให้ส่วนราชการและหน่วยงานต่างๆ ใช้เป็นแนวทางในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในด้านต่างๆ อาทิ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนเฉพาะด้านต่างๆ เช่น ด้านความมั่นคง เศรษฐกิจ การศึกษา ศิลปวัฒนธรรม ฯลฯ แผนปฏิบัติการในระดับกระทรวงและในระดับพื้นที่ ให้มีความสอดคล้องกันตามห่วงเวลา นอกจากนี้ยุทธศาสตร์ชาติจะใช้เป็นกรอบในการจัดสรรงบประมาณ และทรัพยากรอื่นๆ ของประเทศ เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างมีเอกภาพให้บรรลุเป้าหมาย โดยจะต้องอาศัยการประสานความร่วมมือจากหลายภาคส่วน ภายใต้ระบบประชารัฐ คือ ความร่วมมือของภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชนและประชาสังคม ทั้งนี้ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยจะได้มีการกำหนดเกี่ยวกับบทบาทของยุทธศาสตร์ชาติและแนวทางในการนำยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การปฏิบัติ เพื่อที่ส่วนราชการและหน่วยงานต่างๆ จะสามารถขับเคลื่อนการพัฒนาได้อย่างต่อเนื่องและบูรณาการ

จากที่กล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่า **แนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี** โดยเฉพาะ “ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน” มีเป้าหมายสำคัญในด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานที่มุ่งสู่นาคตของประเทศปี ๒๕๗๙ ให้สัมฤทธิ์ผล โดยยกระดับศักยภาพโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม รวมทั้ง สนับสนุนฐานอุตสาหกรรมเดิมและอุตสาหกรรมอนาคตให้เป็นฐานสร้างรายได้ใหม่ของประเทศ เพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์ภาคการเกษตรให้มีประสิทธิภาพ เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจและบริการโลจิสติกส์ให้สามารถกระจายฐานการบริการและการลงทุนที่เชื่อมโยงในอาเซียนอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังสนับสนุนการแข่งขันบนฐานการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี พัฒนาศักยภาพแรงงานให้มีทักษะสูงและมีมาตรฐานสากล สามารถดำเนินกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตการค้า การบริการ และการลงทุนในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน เพื่อมุ่งสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูงและเป็นประเทศที่พัฒนาภายในปี ๒๕๗๙

๒. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ได้น้อมนำหลัก “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” มาเป็นปรัชญานำทางในการพัฒนาประเทศ เพื่อเสริมสร้างภูมิคุ้มกัน และช่วยให้สังคมไทยสามารถยืนหยัดอยู่ได้อย่างมั่นคง เกิดภูมิคุ้มกัน และมีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเหมาะสม ส่งผลให้การพัฒนาประเทศสู่ความสมดุลและยั่งยืน นอกจากนี้ ยังได้จัดทำบนพื้นฐานของกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) ซึ่งเป็นแผนหลักของการพัฒนาประเทศ และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ดังนั้น การพัฒนาประเทศในระยะแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ จึงเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญในการเชื่อมต่อกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ในลักษณะการแปลงยุทธศาสตร์ระยะยาวสู่การปฏิบัติ ขณะเดียวกัน ยังได้กำหนดแนวคิดและกลไกการขับเคลื่อนและติดตามประเมินผลที่ชัดเจน เพื่อกำกับให้การพัฒนาเป็นไปอย่างมีทิศทางและเกิดประสิทธิภาพ นำไปสู่การพัฒนาเพื่อประโยชน์สุขที่ยั่งยืนของสังคมไทย โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๒.๑ ภาพรวมการพัฒนาในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒

หลักการพัฒนาประเทศที่สำคัญในระยะแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ยึดหลัก “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” “การพัฒนาที่ยั่งยืน” และ “คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา” ที่ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๙-๑๑ และยึดหลักการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ลดความเหลื่อมล้ำและขับเคลื่อนการเจริญเติบโตจากการเพิ่มผลิตภาพการผลิตบนฐานการใช้ภูมิปัญญาและนวัตกรรม

สำหรับการกำหนดวิสัยทัศน์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับนี้ยึดวิสัยทัศน์ของกรอบยุทธศาสตร์ชาติที่กำหนดว่า “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ในขณะที่การกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดในด้านต่างๆ ของแผนพัฒนาฯ ได้ยึดเป้าหมายอนาคตประเทศไทยปี ๒๕๗๙ ที่เป็นเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี มาเป็นกรอบในการกำหนดเป้าหมายที่จะบรรลุใน ๕ ปี โดยที่เป้าหมายและตัวชี้วัดต้องสอดคล้องกับกรอบเป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ที่องค์การระหว่างประเทศกำหนดขึ้น เช่น การพัฒนาที่ยั่งยืน (sustainable Development Goals: SDGs) ที่องค์การสหประชาชาติกำหนดขึ้น เป็นต้น

โดยจุดเปลี่ยนสำคัญในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ ๑๒ กล่าวคือ ประเทศไทยมียุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ จะเป็นแผนแรกที่ถูกใช้ให้เป็นกลไกเชื่อมโยงสู่

การขับเคลื่อนการพัฒนา ซึ่งกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดที่จะต้องบรรลุผลลัพธ์และผลสัมฤทธิ์ของการพัฒนา รวมทั้งกำหนดแนวทางการพัฒนาในรายละเอียดที่ต้องเชื่อมต่อการปฏิบัติที่ต้องดำเนินการในช่วง ๕ ปี โดยได้กำหนดแผนงาน/โครงการสำคัญ (Flagship Program) และประเด็นพัฒนาเชิงบูรณาการที่สำคัญ ในช่วง ๕ ปีแรกของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติสู่การปฏิบัติ

นอกจากนี้ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ มีแนวทางการพัฒนาจังหวัด ภาค และเมือง ที่กำหนดพื้นที่เป้าหมาย สาขาการผลิตและบริการเป้าหมายที่ชัดเจน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติและกำกับให้การขับเคลื่อนการพัฒนาเชิงพื้นที่ จังหวัด ภาค และเมือง เกิดผลสัมฤทธิ์และสอดคล้องกับเป้าหมายรวมของประเทศ รวมทั้งได้กำหนดแนวทางเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนประเด็นการปฏิรูปประเทศที่สภาพัฒนาฯ กำหนดและสภาพัฒนาฯ ปฏิรูปได้เสนอและต้องเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จในช่วง ๕ ปีต่อจากนี้

๒.๒ ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ

ยุทธศาสตร์ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ มีทั้งหมด ๑๐ ยุทธศาสตร์ โดยมี ๖ ยุทธศาสตร์ตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และอีก ๔ ยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยสนับสนุน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ แนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ประกอบด้วย (๑) ปรับเปลี่ยนค่านิยมคนไทยให้มีคุณธรรม จริยธรรม มีวินัย จิตสาธารณะ และพฤติกรรมที่พึงประสงค์ (๒) พัฒนาศักยภาพคนให้มีทักษะ ความรู้ และความสามารถในการดำรงชีวิตอย่างมีคุณค่า (๓) ยกกระดับคุณภาพการศึกษาและการเรียนรู้ตลอดชีวิต (๔) ลดปัจจัยเสี่ยงด้านสุขภาพ และให้ทุกภาคส่วนคำนึงถึงผลกระทบต่อสุขภาพ (๕) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบสุขภาพภาครัฐและปรับระบบการเงินการคลัง (๖) พัฒนาระบบการดูแลและสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับสังคมสูงวัย และ (๗) ผลักดันให้สถาบันทางสังคมมีส่วนร่วมพัฒนาประเทศอย่างเข้มแข็ง

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม แนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ประกอบด้วย (๑) การเพิ่มโอกาสให้กับกลุ่มเป้าหมาย ประชากรร้อยละ ๔๐ ที่มีรายได้ต่ำสุดสามารถเข้าถึงบริการที่มีคุณภาพของรัฐและมีอาชีพ (๒) การกระจายการให้บริการภาครัฐทั้งด้านการศึกษา สาธารณสุข และสวัสดิการที่มีคุณภาพให้ครอบคลุมและทั่วถึง และ (๓) เสริมสร้างศักยภาพชุมชน การพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนและการสร้างความเข้มแข็งการเงินฐานรากตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ประกอบด้วย (๑) การบริหารจัดการเศรษฐกิจส่วนรวม ทั้งในด้านการคลัง ได้แก่ เพิ่มประสิทธิภาพการจัดแผนงานโครงการ การจัดสรรงบประมาณ การบริหาร และการตรวจสอบกระบวนการงบประมาณ และด้านการเงิน เช่น เพิ่มประสิทธิภาพของระบบการเงิน และสถาบันการเงินทั้งในตลาดเงินและตลาดทุนให้สามารถสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และ (๒) การเสริมสร้างและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการ มุ่งเน้นการสร้างเชื่อมโยงของห่วงโซ่มูลค่าระหว่างภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการค้าการลงทุน เพื่อยกระดับศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน แนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ประกอบด้วย (๑) การรักษาฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ สร้างสมดุลของการอนุรักษ์และใช้

ประโยชน์อย่างยั่งยืนและเป็นธรรม (๒) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำเพื่อให้เกิดความมั่นคง สมดุล และยั่งยืน (๓) การแก้ไขปัญหาวิกฤตสิ่งแวดล้อม (๔) ส่งเสริมการผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (๕) สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (๖) การบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยงด้านภัยพิบัติ (๗) การพัฒนาระบบการบริหารจัดการและกลไกแก้ไขปัญหาความขัดแย้งด้านทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม และ (๘) การพัฒนาความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่นคงและยั่งยืน แนวทางการพัฒนาสำคัญ ประกอบด้วย (๑) การรักษาความมั่นคงภายใน เพื่อให้เกิดความสงบในสังคมและธำรงไว้ซึ่งสถาบันหลักของชาติ (๒) การพัฒนาเสริมสร้างศักยภาพการป้องกันประเทศ (๓) การส่งเสริมความร่วมมือกับต่างประเทศด้านความมั่นคง (๔) การรักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เพื่อคงไว้ซึ่งอำนาจอธิปไตยและสิทธิอธิปไตยในเขตทะเล และ (๕) การบริหารจัดการความมั่นคงเพื่อการพัฒนา เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกันระหว่างแผนงานที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคง การพัฒนาภายใต้การมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบ และธรรมาภิบาลในสังคมไทย แนวทางการพัฒนาสำคัญ ประกอบด้วย (๑) ปรับปรุงโครงสร้างหน่วยงาน บทบาท ภารกิจ และคุณภาพบุคลากรภาครัฐ ให้มีความโปร่งใส ทันสมัย คล่องตัว มีขนาดที่เหมาะสม เกิดความคุ้มค่า (๒) ปรับปรุงกระบวนการงบประมาณ และสร้างกลไกในการติดตามตรวจสอบการเงิน การคลังภาครัฐ เพื่อให้การจัดสรรและการใช้จ่ายมีประสิทธิภาพ (๓) เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับการให้บริการสาธารณะให้ได้มาตรฐานสากล (๔) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (๕) ป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ และ (๖) ปฏิรูปกฎหมาย และกระบวนการยุติธรรมให้มีความทันสมัย เป็นธรรม และสอดคล้องกับข้อบังคับสากลหรือข้อตกลงระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ แนวทางการพัฒนาสำคัญ ได้แก่ (๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง อาทิ พัฒนาระบบรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ พัฒนาโครงข่ายถนน พัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ และพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ (๒) การสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่ง อาทิ การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน และพัฒนาการบริหารจัดการในสาขาขนส่ง (๓) พัฒนาระบบโลจิสติกส์ อาทิ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล และพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้า (๔) พัฒนาด้านพลังงาน อาทิ จัดหาพลังงานให้เพียงพอและสร้างความมั่นคงในการผลิตพลังงาน เพิ่มศักยภาพการบริหารจัดการ การผลิต และการใช้พลังงานทดแทนและพลังงานสะอาด (๕) พัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล อาทิ พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคมของประเทศให้ทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจ และ (๖) พัฒนาระบบน้ำประปา

ยุทธศาสตร์ที่ ๘ การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม แนวทางการพัฒนาสำคัญ ประกอบด้วย (๑) เร่งส่งเสริมการลงทุนวิจัยและพัฒนาและผลักดันสู่การใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม (๒) พัฒนาผู้ประกอบการให้เป็นผู้ประกอบการทางเทคโนโลยี และ (๓) พัฒนา

สภาวะแวดล้อมของการพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม ด้านบุคลากรวิจัย เช่น การเร่งการผลิตบุคลากรสายวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และพัฒนาศักยภาพนักวิจัยให้มีทั้งความรู้และความเข้าใจในเทคโนโลยี

ยุทธศาสตร์ที่ ๙ การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ แนวทางการพัฒนาสำคัญ ประกอบด้วย (๑) การพัฒนาภาค โดยพัฒนาภาคเหนือให้เป็นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์มูลค่าสูง พัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้หลุดพ้นจากความยากจนสู่เป้าหมายการพึ่งตนเอง พัฒนาภาคกลางเป็นฐานเศรษฐกิจชั้นนำพัฒนาภาคใต้เป็นฐานการสร้างรายได้ที่หลากหลาย (๒) การพัฒนาเมือง อาทิ พัฒนาสภาพแวดล้อม เมืองศูนย์กลางของจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่ และ (๓) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ อาทิ พัฒนาพื้นที่พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ ที่ขยายตัวอย่างมีสมดุล มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ บริเวณชายแดนเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้เจริญเติบโตอย่างยั่งยืนและเกิดผลที่เป็นรูปธรรม

ยุทธศาสตร์ที่ ๑๐ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา แนวทางการพัฒนาสำคัญ ประกอบด้วย (๑) ขยายความร่วมมือทางการค้าและการลงทุนกับมิตรประเทศ และแสวงหาตลาดใหม่สำหรับสินค้าและบริการของไทย (๒) พัฒนาคือเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ และโทรคมนาคมในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคภายใต้แผนงาน GMS, ACMECS, IMT-GT, BIMSTEC และ JDS และภูมิภาคอาเซียนเพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ (๓) พัฒนาและส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานของการประกอบธุรกิจ การบริการ และการลงทุนที่โดดเด่นในภูมิภาค (๔) ส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศของผู้ประกอบการไทย (๕) เปิดประตูการค้าและพัฒนาคือร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ทั้งในระดับอนุภูมิภาค และภูมิภาคที่มีความเสมอภาคกัน (๖) สร้างความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนา กับประเทศในอนุภูมิภาค ภูมิภาค และนานาชาติ (๗) เข้าร่วมเป็นภาคีความร่วมมือระหว่างประเทศโดยมีบทบาทที่สร้างสรรค์ (๘) ส่งเสริมความร่วมมือกับภูมิภาคและนานาชาติในการสร้างความมั่นคงในทุกด้านที่เกี่ยวกับเรื่อง ความอยู่ดีมีสุขของประชาชน (๙) บูรณาการภารกิจด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ และด้านการต่างประเทศ และ (๑๐) ส่งเสริมให้เกิดการปรับตัวภายในประเทศที่สำคัญ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ออนไลน์: ๒๕๖๐)

จากข้อมูลดังกล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ เป็นกลไกสำคัญในลำดับแรกๆ ที่เชื่อมต่อให้ยุทธศาสตร์ชาติได้รับการนำไปปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์ โดยถ่ายทอด ยุทธศาสตร์ชาติมาจำแนกย่อยลงไปเป็นรายละเอียด เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการที่จะเชื่อมต่อและแปลงสู่การปฏิบัติ โดยใช้กลไกแผนเฉพาะด้าน ยุทธศาสตร์กระทรวง แผนการพัฒนาภาค แผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด และแผนปฏิบัติการประจำปีของหน่วยงานต่างๆ โดยเฉพาะ **ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์** ที่เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง อาทิ พัฒนาระบบรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ พัฒนาโครงข่ายถนน พัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ และพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ รวมทั้งการสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่ง อาทิ การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน และพัฒนาการบริหารจัดการในสาขาขนส่ง และพัฒนาระบบโลจิสติกส์ อาทิ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการ

บริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล และพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้า อีกทั้ง **ยุทธศาสตร์ที่ ๙ การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ** เพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจเชื่อมโยงการค้าการลงทุนกับทั่วโลก ตลอดจนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC: Eastern Economic Corridor) และพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะเป็นแนวทางสำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ ๑๒ เพื่อให้สามารถพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้มีประสิทธิภาพดีขึ้น และเพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาศักยภาพการแข่งขันด้านโลจิสติกส์มากยิ่งขึ้น

๓. ประเทศไทย ๔.๐ (Thailand 4.0)

“ไทยแลนด์ ๔.๐” เป็นวิสัยทัศน์เชิงนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย หรือโมเดลพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาล ภายใต้การนำของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่เข้ามาบริหารประเทศบนวิสัยทัศน์ที่ว่า “มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” ที่มีภารกิจสำคัญในการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านต่างๆ เพื่อปรับแก้ จัดระบบ ปรับทิศทาง และสร้างหนทางพัฒนาประเทศให้เจริญ สามารถรับมือกับโอกาสและภัยคุกคามแบบใหม่ๆ ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และรุนแรงในศตวรรษที่ ๒๑ ได้

๓.๑ ความเป็นมาของประเทศไทยในอดีตที่ผ่านมา มีการพัฒนาด้านเศรษฐกิจเป็นไปอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ และผ่านการพัฒนาเป็นลำดับขั้นอย่างต่อเนื่อง เริ่มตั้งแต่ “ประเทศไทย ๑.๐” คือ การดำรงอยู่และพัฒนาประเทศ โดยเน้นการเกษตรเป็นหลัก เช่น ผลิตและขาย พืชไร่ พืชสวน เป็นต้น “ประเทศไทย ๒.๐” นอกจากเกษตรกรรมแล้วก็เน้นไปทางอุตสาหกรรม แต่เป็นอุตสาหกรรมเบา เช่น การผลิตและขายรองเท้า เครื่องหนัง เครื่องดื่ม เครื่องประดับ เครื่องเขียน กระเป๋า เครื่องนุ่งห่ม เป็นต้น “ประเทศไทย ๓.๐” เป็นยุคปัจจุบัน ซึ่งจะเน้นไปทางอุตสาหกรรมหนักและการส่งออก เช่น การผลิตและขาย ส่งออกเหล็กกล้า รถยนต์ กลั่นน้ำมัน แยกก๊าซธรรมชาติ ปูนซีเมนต์ เป็นต้น

โดยประเทศไทยในยุค ๑.๐, ๒.๐ และ ๓.๐ นั้น รายได้ประเทศยังอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งประเทศจะอยู่อย่างนี้ไม่ได้ ต้องรีบพัฒนาเศรษฐกิจสร้างประเทศ เนื่องจาก Thailand ๓.๐ ในปัจจุบันทำให้รายได้ประเทศอยู่ในระดับปานกลางเท่านั้น รัฐบาลจึงเห็นความเร่งด่วนในการเร่งพัฒนาเศรษฐกิจสร้างประเทศ จึงเป็นเหตุให้นำไปสู่ยุคที่สี่ ให้รหัสใหม่ว่า “ประเทศไทย ๔.๐” ให้เป็นเศรษฐกิจใหม่ (New Engines of Growth) ที่มีรายได้สูง โดยวางเป้าหมายคล้ายๆ กับการวางภาพอนาคตทางเศรษฐกิจที่ชัดเจนของประเทศที่พัฒนา เช่น สหรัฐฯ “A Nation of Makers” อังกฤษ “Design of Innovation” อินเดีย “Made in India” หรือประเทศเกาหลีใต้ที่วางโมเดลเศรษฐกิจในชื่อ “Creative Economy”

๓.๒ ลักษณะของประเทศไทย ๔.๐ เป็นความมุ่งมั่นของนายกรัฐมนตรี ที่ต้องการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่ “Value-Based Economy” หรือ “เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม” โดยมีฐานคิดหลัก คือ เปลี่ยนจากการผลิตสินค้า “โภคภัณฑ์” ไปสู่สินค้าเชิง “นวัตกรรม” และเปลี่ยนจากการขับเคลื่อนประเทศด้วยภาคอุตสาหกรรมไปสู่การขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี ความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม รวมทั้งเปลี่ยนจากการเน้นภาคการผลิตสินค้าไปสู่การเน้นภาคบริการมากขึ้น

ดังนั้น “ประเทศไทย ๔.๐” จึงควรมีการเปลี่ยนวิธีการทำที่มีลักษณะสำคัญ คือ เปลี่ยนจากการเกษตรแบบดั้งเดิมในปัจจุบันไปสู่การเกษตรสมัยใหม่ ที่เน้นการบริหารจัดการและเทคโนโลยี

(Smart Farming) โดยเกษตรกรต้องร่ำรวยขึ้น และเป็นเกษตรกรแบบเป็นผู้ประกอบการ (Entrepreneur) เปลี่ยนจาก Traditional SMEs หรือ SMEs ที่มีอยู่และรัฐต้องให้ความช่วยเหลืออยู่ตลอดเวลาไปสู่การเป็น Smart Enterprises และ Startups บริษัทเกิดใหม่ที่มีศักยภาพสูง เปลี่ยนจาก Traditional Services ซึ่งมีการสร้างมูลค่าค่อนข้างต่ำไปสู่ High Value Services และเปลี่ยนจากแรงงานทักษะต่ำไปสู่แรงงานที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และทักษะสูง

๓.๓ การพัฒนาตามโมเดลไทยแลนด์ ๔.๐ เพื่อให้เกิดผลจริงต้องมีการพัฒนาวิทยาการ ความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และการวิจัยและพัฒนา แล้วต่อยอดในกลุ่ม เทคโนโลยีและอุตสาหกรรมเป้าหมาย ดังนี้

กลุ่มอาหาร เกษตร และเทคโนโลยีชีวภาพ เช่น สร้างเส้นทางธุรกิจใหม่ (New Startups) ด้านเทคโนโลยีการเกษตร เทคโนโลยีอาหาร เป็นต้น

กลุ่มสาธารณสุข สุขภาพ และเทคโนโลยีทางการแพทย์ เช่น พัฒนาเทคโนโลยีสุขภาพ เทคโนโลยี การแพทย์ สปา เป็นต้น

กลุ่มเครื่องมือ อุปกรณ์อัจฉริยะ หุ่นยนต์ และระบบเครื่องกลที่ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ควบคุม เช่น เทคโนโลยีหุ่นยนต์ เป็นต้น

กลุ่มดิจิทัล เทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตที่เชื่อมต่อและบังคับอุปกรณ์ต่างๆ ปัญญาประดิษฐ์ และเทคโนโลยีสมองกลฝังตัว เช่น เทคโนโลยีด้านการเงิน อุปกรณ์เชื่อมต่อออนไลน์โดยไม่ต้องใช้คน เทคโนโลยีการศึกษา อี-มาร์เก็ตเพลส อี-คอมเมิร์ซ เป็นต้น

กลุ่มอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ วัฒนธรรม และบริการที่มีมูลค่าสูง เช่น เทคโนโลยีการออกแบบ ธุรกิจไลฟ์สไตล์ เทคโนโลยีการท่องเที่ยว การเพิ่มประสิทธิภาพการบริการ เป็นต้น

ทั้งนี้การพัฒนาประเทศภายใต้โมเดล “ประเทศไทย ๔.๐” จะสำเร็จได้โดยใช้แนวทาง “สานพลังประชารัฐ” เป็นตัวการขับเคลื่อน โดยมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน ภาคการเงินการธนาคาร ภาคประชาชน ภาคสถาบันการศึกษา มหาวิทยาลัยและสถาบันวิจัยต่างๆ ร่วมกันระดมความคิด ผนึกกำลังกันขับเคลื่อนผ่านโครงการบันทึกความร่วมมือ กิจกรรม หรืองานวิจัยต่างๆ โดยการดำเนินงานของ “ประชารัฐ” กลุ่มต่างๆ อันได้แก่

กลุ่มที่ ๑ การยกระดับนวัตกรรมและผลิตภัณ์การปรับแก้กฎหมายและกลไกภาครัฐ พัฒนาคัลเลเตอร์ ภาคอุตสาหกรรมแห่งอนาคต และการดึงดูดการลงทุน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

กลุ่มที่ ๒ การพัฒนาการเกษตรสมัยใหม่และการพัฒนาเศรษฐกิจฐานราก และประชารัฐ

กลุ่มที่ ๓ การส่งเสริมการท่องเที่ยวและไมล์ การสร้างรายได้ และการกระตุ้นการใช้จ่าย ภาครัฐ

กลุ่มที่ ๔ การศึกษาพื้นฐานและพัฒนาผู้นำ (โรงเรียนประชารัฐ) รวมทั้งการยกระดับ คุณภาพวิชาชีพ

กลุ่มที่ ๕ การส่งเสริมการส่งออกและการลงทุนในต่างประเทศ รวมทั้งการส่งเสริมกลุ่ม SMEs และผู้ประกอบการใหม่ (Start Up) ซึ่งแต่ละกลุ่มกำลังวางระบบและกำหนดแนวทางในการขับเคลื่อนนโยบายอย่างเข้มข้น

โดยสรุป กระบวนทัศน์ในการพัฒนาประเทศไทยใต้ “ประเทศไทย ๔.๐” เป็นอีกนโยบายหนึ่ง ที่เป็นการวางรากฐานการพัฒนาประเทศไทยในระยะยาว เป็นจุดเริ่มต้นในการขับเคลื่อนไปสู่การเป็น

ประเทศที่มั่นคง มั่นคง และยั่งยืน ตามวิสัยทัศน์รัฐบาลเป็นรูปแบบที่มีการผลักดันการปฏิรูปโครงสร้างเศรษฐกิจ การปฏิรูปการวิจัยและการพัฒนา และการปฏิรูปการศึกษาไปพร้อมๆ กัน เป็นการผนึกกำลังของทุกภาคส่วนภายใต้แนวคิด “ประชารัฐ” ที่ผนึกกำลังกับเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจ การวิจัยพัฒนา และบุคลากรทั้งในประเทศและระดับโลก ซึ่ง Thailand 4.0 จะช่วยผลักดันให้ประเทศไทยหลุดพ้นกับดักทั้งหลายที่เคยเจอมาตลอดได้ ซึ่ง Thailand 4.0 นี้ นับเป็นโมเดลการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในยุคนี้ที่ทุกคนต้องมีส่วนร่วม ผลักดันไปพร้อมๆ กัน เพื่อร่วมกันขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยนวัตกรรมตามนโยบายของรัฐบาลต่อไป (กรมสรรพสามิต, ออนไลน์: ๒๕๖๐)

๔. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ได้ดำเนินการประมวลกรอบแนวคิดทิศทางการพัฒนาขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ การประเมินสภาพแวดล้อม การพัฒนาประเทศ และผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๖๐) โดยสรุปในภาพรวมมีปัจจัยผลกระทบที่มีนัยสำคัญหลายประการ ส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อมก่อให้เกิดข้อจำกัดในการแปลงแผนฯ สู่การปฏิบัติ ได้แก่ วิกฤตการณ์เมือง ความพร้อมของหน่วยงานในการพัฒนาเชิงบูรณาการทั้งด้านแผนงานและพื้นที่ การผลักดันแนวทางการจัดสรรงบประมาณเชิงบูรณาการที่มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๖๐) ในการนี้ สศช. ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ขึ้น โดยมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

๔.๑ วิสัยทัศน์ คือ “ยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน”

๔.๒ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย (๑) เสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ (๒) ยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ให้ได้มาตรฐานสากล และ (๓) พัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors) อาทิ พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนาระบบกำลังคน พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย

๔.๓ เป้าหมายของประเทศไทย กล่าวคือ การมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพการประกอบธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลิตภาพสูงขึ้น

๔.๔ ตัวชี้วัด ได้แก่ (๑) ดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย อยู่ในอันดับที่ดีขึ้นในปี ๒๕๖๓ (อันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของธนาคารโลก (International LPI)) (๒) ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย

อยู่ในอันดับที่ดีขึ้นในปี ๒๕๖๔ (อันดับด้านการค้าระหว่างประเทศของธนาคารโลก (Trading Across Border) (๓) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ ๑๒ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปีในปี ๒๕๖๔ (สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP) และ (๔) จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นร้อยละ ๑๐๐ ในปี ๒๕๖๔

๔.๕ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๔) แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และ แนวทางดำเนินการ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มและสามารถบริหารจัดการ ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานจนถึงจุดจำหน่ายสินค้าสู่ผู้บริโภคได้

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง พร้อมส่งเสริมและพัฒนาระบบห่วงโซ่อุปทานเส้นทางการค้าที่สนับสนุนซึ่งกันและกันระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV และความเชื่อมโยงกับจีน สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) ที่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐานการค้าโลก

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ เร่งรัดการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างความเป็นมืออาชีพ และยกระดับมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนากำลังคน ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ และพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

จากที่กล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่า การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ได้ยึดกรอบทิศทางการพัฒนาระยะยาว ระยะกลาง และนโยบายรัฐบาลที่สำคัญ เพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาคู่ไปสูเป้าหมายร่วมของการพัฒนาประเทศ โดยได้บูรณาการการขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และบูรณาการและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ซึ่งการบูรณาการดังกล่าวจะเป็นแนวทางสำคัญเพื่อช่วยสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาพรวมของประเทศไทย (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. ออนไลน์: ๒๕๖๐)

แนวความคิดเกี่ยวกับยุทธศาสตร์

บทความนี้จะนำเสนอเกี่ยวกับความหมายของยุทธศาสตร์ ลักษณะสำคัญของการวางแผนยุทธศาสตร์ และประโยชน์ของการวางแผนยุทธศาสตร์ ซึ่งการนิยามหรือให้ความหมายคำว่า “ยุทธศาสตร์” เป็นปัญหาคล้ายกับการให้นิยามความหมายของคำศัพท์วิชาการทั่วไป กล่าวคือ เราไม่สามารถนิยามความหมายของคำว่ายุทธศาสตร์ได้อย่างชัดเจน หรือเป็นที่ยอมรับร่วมกันในทางวิชาการ แม้ว่าการนิยามหรือให้คำจำกัดความของคำว่า “ยุทธศาสตร์” ยังเป็นข้อถกเถียงกันในทางวิชาการ แต่หากพิจารณาจากการสำรวจองค์ความรู้ทางวิชาการที่ผ่านมา พบว่า ความหมายของยุทธศาสตร์มีพัฒนาการจากการทหาร

สู่ยุทธศาสตร์ทางการบริหาร ซึ่งยุทธศาสตร์ในทางการทหารสามารถสรุปได้ว่า “ยุทธศาสตร์ทางการทหาร” หมายถึงการเอาชนะในทางการรบ สำหรับในทางการบริหาร ยุทธศาสตร์ หมายถึง การเอาชนะทางการค้า มีรายละเอียดความหมายตามที่ผู้ให้ความหมายเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ทางการบริหารไว้ ดังนี้ (อาทิตยา สุขประเสริฐ, ๒๕๕๘: ๑-๑๔)

๑. ความหมายของยุทธศาสตร์

สำหรับความหมายยุทธศาสตร์ทางการบริหาร Henry Mintzberg ได้สำรวจงานเขียนทางวิชาการและการนำมาใช้ในภาคปฏิบัติ โดย Henry Mintzberg ได้ชี้ให้เห็นว่ายุทธศาสตร์ทางการบริหาร ไม่ได้มีความหมายที่เป็นทางการเพียงความหมายเดียว แต่ได้มีการนิยามความหมายยุทธศาสตร์ทางการบริหารไว้ ๕ ความหมายใหญ่ๆ ด้วยกันหรือที่เรียกว่า Five Ps for Strategy (Henry Mintzberg and et al. 1987: 11-24) คือ

๑.๑ ยุทธศาสตร์ในความหมายที่เป็นแผนยุทธศาสตร์ (Strategy as Plan)

การนิยามความหมายยุทธศาสตร์ในฐานะที่เป็นแผนยุทธศาสตร์นั้นจะมีลักษณะที่สำคัญ ๒ ประการ กล่าวคือ (๑) ยุทธศาสตร์เป็นการกำหนดกิจกรรมล่วงหน้าเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ (๒) ยุทธศาสตร์ที่กำหนดขึ้นจะต้องมีเป้าหมายที่เกิดจากความมุ่งหวังและความตั้งใจ ดังนั้น ยุทธศาสตร์จึงเกี่ยวข้องกับการที่ผู้นาองค์กรพยายามที่จะสร้างทิศทางในการทำงานสำหรับองค์กรของตัวเอง

Moore นิยามว่า ยุทธศาสตร์คือ การออกแบบสำหรับการปฏิบัติการ โดยมีสาระสำคัญ คือ การคิดก่อนทำ เป็นต้น การใช้ความหมายยุทธศาสตร์ในความหมายนี้ในหลายๆ วงการ ตัวอย่างเช่น ในกรณีทางการทหารจะมองว่าแผนยุทธศาสตร์เป็นการร่างแผนสำหรับการทำสงคราม หรือกรณีทฤษฎีเกมส์ (Game Theory) มองว่าแผนยุทธศาสตร์เป็นแผนที่มีความสมบูรณ์ที่กำหนดทางเลือกสำหรับผู้มีส่วนร่วมจะใช้ในการตัดสินใจในสถานการณ์ต่างๆ นอกจากนี้ ในกรณีวงการการจัดการมองแผนยุทธศาสตร์เป็นแผนสำหรับการบูรณาการที่มีการประมวลเนื้อหาอย่างมีเอกภาพเพื่อให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์พื้นฐานของธุรกิจสำหรับนักวิชาการไทยที่นำยุทธศาสตร์ในความหมายนี้มาใช้ (Moore, 1988: 45) เช่น

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ ได้ให้ความหมายของการบริหารเชิงกลยุทธ์ คือการวางแผน การดำเนินการและการควบคุมในแนวทางเชิงกลยุทธ์ ซึ่งจะช่วยให้การบริหารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และมีประสิทธิผล จุดเน้นของการบริหารเชิงกลยุทธ์มุ่งพิจารณาในแง่ของการบริหารเชิงกลยุทธ์ที่คิดค้นขึ้นมาต้องการอาศัยพื้นฐานทางการบริหารเป็นหลัก (ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ, ๒๕๔๑: ๑๕)

จุลชีพ ชินวรรณโณ ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ไว้ว่า ปัจจุบันยุทธศาสตร์ได้ถูกขยายความและนำไปใช้ในวงการต่างๆ นอกเหนือจากวงการทหาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคเอกชนมีการนำแนวคิดทางยุทธศาสตร์มาใช้ทำให้ความหมายของยุทธศาสตร์ขยายความ รวมถึงเรื่องเกี่ยวกับการวางแผน การปฏิบัติการอย่างเป็นระบบเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ (จุลชีพ ชินวรรณโณ, ๒๕๔๕: ๖)

๑.๒ ยุทธศาสตร์ในความหมายที่เป็นกลยุทธ์ (Strategy as Ploy) หมายถึง แผนที่มีลักษณะเป็นการออกอุบายเพื่อหลอกฝ่ายตรงข้ามหรือคู่แข่งกัน ดังนั้นจึงเป็นการใช้ยุทธศาสตร์ในวงการที่มีการต่อสู้แข่งขันกันโดยตรง เนื่องจากต้องมีการใช้อุบายต่างๆ เพื่อให้ตนหรือองค์กรได้รับผลประโยชน์

ตัวอย่างเช่น บริษัทแห่งหนึ่งอาจจะพูดว่าจะขยายกำลังการผลิตของโรงงานเพื่อสกัดบริษัทคู่แข่งไม่ให้มาสร้างโรงงานใหม่ เป็นต้น

ถ้าเปรียบเทียบยุทธศาสตร์ในความหมายที่เป็นแผนก็จะพบว่ามีลักษณะเป็นแผนทั่วไปขององค์กร (General Plan) ในขณะที่ยุทธศาสตร์ในความหมายที่เป็นกลยุทธ์จะมีลักษณะเป็นแผนที่เป็นเฉพาะเจาะจง (Specific Plan) ซึ่ง Henry Mintzberg and et al. กล่าวว่า ยุทธศาสตร์ในความหมายนี้เป็นการนิยามที่ตั้งอยู่บนทฤษฎีเกมส์ (Game Theory) และเป็นแนวคิดที่เป็นมรดกมาจากยุทธศาสตร์ทางการทหาร เช่น แผนการจัดปราศรัยของนักการเมือง มีการกำหนดอุปายในการจัดปราศรัยโดยให้หัวหน้าคณะระดมผู้คนในการจัดตั้งของตนเองมาฟังการปราศรัยเป็นจำนวนมาก เพื่อบั่นทอนกำลังขวัญของคู่แข่งเพราะการที่มีผู้เลือกตั้งมาฟังการปราศรัยเป็นจำนวนมากมีนัยว่า นักการเมืองผู้นั้นได้รับการสนับสนุนจากประชาชนเป็นจำนวนมาก

พิชาย รัตนดิกลง ญ กุเกิร์ต กล่าวไว้ว่า กลยุทธ์ คือวิธีการในการปฏิบัติงาน หรือกลยุทธ์ในการปฏิบัติงานให้สำเร็จตามแผนที่ได้กำหนดไว้ รวมถึงขั้นเชิงในการทำงานที่ต้องใช้สิ่งจูงใจในเชิงบวก และการสร้างภาวะกดดันต่างๆ และเป็นการเล่นเกมเพื่อเอาชนะฝ่ายตรงข้าม (พิชาย รัตนดิกลง ญ กุเกิร์ต, ๒๕๕๒: ๑๐๔)

๑.๓ ยุทธศาสตร์ในความหมายที่เป็นแบบแผน (Strategy as Pattern) หมายถึง เป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นไปที่การปฏิบัติการ (Action) เนื่องจากการนิยามยุทธศาสตร์ในฐานะที่เป็นแผนยุทธศาสตร์ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นการนิยามที่ยังไม่เพียงพอ กล่าวคือ การนิยามความหมายยุทธศาสตร์ในฐานะที่เป็นแผนยุทธศาสตร์เป็นเพียงการแสดงเจตจำนง แต่การมีเพียงเจตจำนงในทางยุทธศาสตร์นั้นจะต้องทำให้บังเกิดผลที่เป็นจริงในทางปฏิบัติด้วยถึงจะถือว่าสมบูรณ์ กล่าวโดยสรุปแล้วยุทธศาสตร์ในความหมายนี้ จึงเป็นเรื่องของความคงเส้นคงวาในพฤติกรรมไม่ว่าจะเป็นการจงใจหรือไม่จงใจก็ตาม

สำหรับยุทธศาสตร์ในความหมายนี้ พิชาย รัตนดิกลง ญ กุเกิร์ต ได้ให้ความหมายว่าเป็นพฤติกรรมที่เกิดจากความตั้งใจหรือไม่ตั้งใจก็ได้ กล่าวคือ เมื่อคู่แข่งทำสิ่งใดองค์การของตนก็จะทำตามในสิ่งเดียวกับที่คู่แข่งทำ เช่น เมื่อคู่แข่งลดราคาสินค้า องค์การของตนก็จะลดราคาตาม เป็นต้น การนิยามยุทธศาสตร์ในความหมายนี้จะช่วยให้ผู้บริหารระลึกเสมอว่าแผนหรือแนวคิดที่มีการเขียนเป็นลายลักษณ์อักษร อาจเป็นสิ่งที่ว่างเปล่าและไร้ความหมาย หากไม่มีการขับเคลื่อนในเชิงปฏิบัติหรือไม่นำพฤติกรรมในเชิงปฏิบัติมาพิจารณา รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้บริหารต้องระลึกอยู่เสมอตลอดเวลาว่ายุทธศาสตร์ที่ไม่ตั้งใจอาจเกิดขึ้นได้เสมอระหว่างการบริหารงาน และอาจดำรงอยู่คู่ขนานกับยุทธศาสตร์ที่มีการกำหนดไว้ล่วงหน้า (พิชาย รัตนดิกลง ญ กุเกิร์ต, ๒๕๕๒: ๑๐๖)

๑.๔ ยุทธศาสตร์ในความหมายที่เป็นตำแหน่งขององค์กร (Strategy as Position) ยุทธศาสตร์ในความหมายนี้ หมายถึงการหาวิธีการในการที่จะวางตำแหน่งขององค์กรในสภาพแวดล้อมที่มีการแข่งขัน ดังนั้นยุทธศาสตร์จึงเป็นตัวกลางระหว่างองค์กรกับสภาพแวดล้อม ซึ่งการใช้ยุทธศาสตร์ ในความหมายนี้จึงเป็นการมององค์กรในฐานะที่เป็นองคัพพ (Organism) ที่ต่อสู้เพื่อความอยู่รอด แต่ยังคงต้องพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน ดังนั้นจึงต้องมีจุดขายขององค์กรเป็นยุทธศาสตร์หลัก

ยุทธศาสตร์ในความหมายนี้มีพื้นฐานความคิดมาจากเศรษฐศาสตร์จุลภาค (Micro Economic) ที่ว่าด้วยองค์กรอุตสาหกรรมในสถานการณ์ของการจัดการธุรกิจ แนวคิดนี้จึงให้ความสำคัญต่อการใช้ตัวแบบตลาด (Market Model) ในการนิยามความหมายของยุทธศาสตร์ในแง่ที่เป็นตำแหน่งองค์กร

จึงหมายถึงการกำหนดสถานะ หรือตำแหน่งของสินค้าบริการให้สอดคล้องกับลักษณะของตลาดหรือความต้องการของผู้รับบริการ สินค้าบริการที่เสนอออกไปต้องเหมาะสมกับความต้องการของลูกค้าแต่ละประเภทหรือแต่ละตลาด อาจกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าองค์กรควรมีสถานะที่ควรสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม และจะต้องดำรงอยู่ท่ามกลางการแข่งขัน และความไม่แน่นอน โดยนักคิดที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาความคิดเรื่องยุทธศาสตร์ในความหมายนี้ ได้แก่ ชานเดเลอร์ (Chandler) แอนซอฟฟ์ (Ansoff) และพอร์เตอร์ (Porter)

ชานเดเลอร์ (Chandler) ได้เขียนหนังสือเรื่อง Strategy and Structure ในปี ๑๙๖๒ โดยเขามองว่า ยุทธศาสตร์ถือเป็นตัวขับเคลื่อนองค์กร ดังนั้นควรมีการกำหนดยุทธศาสตร์ขององค์กรก่อนการกำหนดโครงสร้างองค์กร ซึ่งเขาได้ให้ความหมายยุทธศาสตร์ไว้ว่า ยุทธศาสตร์เป็นการตัดสินใจในเป้าหมาย (Goal) และมีวัตถุประสงค์ (Objectives) ระยะยาว ส่วนโครงสร้างองค์กรจะมีบทบาทในการบริหารยุทธศาสตร์ ด้วยการกำหนดอำนาจหน้าที่และสายการบังคับบัญชา เพื่อความสำเร็จขององค์กร ขณะที่ แอนซอฟฟ์ (Ansoff) นักคิดอีกท่านหนึ่งได้กล่าวไว้ในหนังสือ Corporate Strategy ในปี ๑๙๖๕ และหนังสือ Implanting Strategic Management โดยเขามองยุทธศาสตร์ใน ๒ ลักษณะด้วยกัน กล่าวคือ

ลักษณะแรกเป็นการมองยุทธศาสตร์ในแง่ของการวางแผนยุทธศาสตร์องค์กร ซึ่งจะเป็นเรื่องภายในองค์กรและเกี่ยวข้องกับกำหนดยุทธศาสตร์ขององค์กร การผลิตสินค้าและบริการที่ทันสมัย การแสวงหากลุ่มลูกค้าและตลาด การพัฒนาการผลิตสินค้าและบริการ และการแสวงหาประโยชน์จากสถานการณ์ทางการตลาด

ลักษณะที่สองเป็นการมองยุทธศาสตร์ในแง่ของการนำยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติที่ให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อมภายนอกองค์กรที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา สำหรับนักคิดที่ได้รับการยกย่องจากกลุ่มนักธุรกิจชั้นนำของประเทศสหรัฐอเมริกาว่าเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านยุทธศาสตร์ก็คือ พอร์เตอร์ (Porter) ซึ่งพอร์เตอร์มองว่ายุทธศาสตร์เป็นเรื่องของความได้เปรียบเชิงแข่งขันที่จำเป็นต้องคำนึงถึงจำนวนของคู่แข่งทางการค้าในตลาด การเกิดขึ้นของคู่แข่งรายใหม่ การเกิดขึ้นของสินค้าหรือบริการทดแทนอำนาจการต่อรองของผู้จัดส่ง (Suppliers) และลูกค้า นอกจากนี้การได้เปรียบในเชิงแข่งขันจะเกิดขึ้นได้ใน ๒ กรณี คือ การมีต้นทุนต่ำ (Low Cost) และการมีความแตกต่าง (Differentiation) ในสินค้าหรือบริการ

นักวิชาการไทยที่นำยุทธศาสตร์ในความหมายนี้มาใช้ เช่น

วิรัช วิรัชนิภาวรรณ ได้ให้ความหมายของการบริหารเชิงยุทธศาสตร์ว่า หมายถึง การดำเนินงานหรือการปฏิบัติงานของหน่วยงานของรัฐ และ/หรือ เจ้าหน้าที่ของรัฐที่ใช้ทั้งศาสตร์และศิลป์ ที่ลุ่มลึกหรือแยกคาย เพื่อกำหนดทิศทาง แนวทาง แผนงาน กระบวนการในการ ดำเนินงาน การควบคุมตรวจสอบและเป้าหมายที่สอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ พร้อมทั้งใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารและเพื่อให้บรรลุเป้าหมายเฉพาะของหน่วยงาน (วิรัช วิรัชนิภาวรรณ, ๒๕๕๓: ๑๐)

งามตา สุขประเสริฐ ได้ให้ความหมายการบริหารเชิงยุทธศาสตร์ว่าเป็นกระบวนการในการบริหารเพื่อให้บรรลุภารกิจขององค์กร อยู่บนแนวคิดที่ว่า องค์กรของเราไม่ได้อยู่เป็นเอกเทศโดยตัวของเราเอง แต่อยู่ภายใต้บริบทของสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ซึ่งสภาพแวดล้อมที่มากกระทบกับองค์กรนั้นบางครั้งก็เป็นโอกาส บางครั้งก็เป็นภัยคุกคาม นอกจากนั้น องค์กรเองก็ต้องกำหนดจุดยืนขององค์กรด้วยเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ให้ชัดเจนมากขึ้น (งามตา สุขประเสริฐ, ๒๕๔๕: ๑๙)

๑.๕ ยุทธศาสตร์ในความหมายที่เป็นภาพในอนาคต (Strategy as Perspective) ฐานคิดเชิงยุทธศาสตร์ในความหมายนี้มีที่มาจาก ๒ ฐานคิด ดังนี้คือ ฐานคิดเชิงยุทธศาสตร์ในความหมายนี้มองว่ายุทธศาสตร์เป็นเรื่องของมโนทัศน์ ซึ่งมีลักษณะเป็นนามธรรมที่มีอยู่ในใจของกลุ่มที่เกี่ยวข้องขององค์กร ดังนั้นเราจึงพบว่าไม่มีใครเลยที่จะสามารถมองเห็นหรือสัมผัสยุทธศาสตร์ที่เป็นวัตถุได้

ฐานคิดเชิงยุทธศาสตร์อีกประการหนึ่งของยุทธศาสตร์ในความหมายนี้ก็คือ ภาพในอนาคต เป็นสิ่งที่คนมีส่วนร่วมกัน ไม่ใช่เป็นเพียงเรื่องส่วนบุคคล ตัวอย่างของภาพในอนาคตที่คนมีส่วนร่วมกัน เช่น โลกทัศน์ วัฒนธรรม อุดมการณ์หรือกระบวนทัศน์ เป็นต้น ดังนั้นองค์กรที่ใช้ยุทธศาสตร์จึงเป็นกิจกรรมที่ทำร่วมกัน (Collective Action) ภายใต้พันธกิจ (Mission) เดียวกัน จากฐานคิดเชิงยุทธศาสตร์ทั้งสองจึงสามารถนิยามยุทธศาสตร์ในความหมายนี้ได้ว่าเป็นภาพในอนาคตที่เน้นความสนใจในเรื่องการทบทวนและการทำกิจกรรมของคนที่มีร่วมกันในองค์กร การกำหนดยุทธศาสตร์ในฐานะที่เป็นภาพในอนาคตหมายถึงการกำหนดแนวคิดหรือค่านิยมร่วมขององค์กรเพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานยึดถือเป็นแนวทางการปฏิบัติงาน ยุทธศาสตร์ในความหมายนี้ต้องสะท้อนให้เห็นถึงค่านิยม วัฒนธรรม หรืออุดมการณ์ขององค์กรเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ ซึ่งจะพลังในการช่วยขับเคลื่อนภารกิจขององค์กร ยุทธศาสตร์ในความหมายนี้จึงไม่ใช่เพียงแค่การเอาชนะคู่แข่งคู่ต่อสู้เท่านั้น แต่ยุทธศาสตร์ยังเป็นพลังในการขับเคลื่อนองค์กรผ่านการรับรู้ร่วมกันของสมาชิกในองค์กรอีกด้วย

ยุทธศาสตร์ในความหมายนี้จึงเป็นเหมือนดัง เช่น Tregoe and Zimmerman ได้นิยามยุทธศาสตร์ว่าเป็นการมุ่งสู่วิสัยทัศน์ (Strategy as Vision Directed)

นักวิชาการที่นำยุทธศาสตร์ในความหมายนี้มาใช้ เช่น

สมยศ นาวิการ ได้ให้ความหมายของการบริหารเชิงยุทธศาสตร์ว่า คือ กระบวนการของการกำหนดทิศทางระยะยาว การกำหนดกลยุทธ์ การดำเนินกลยุทธ์และการประเมินกลยุทธ์ขององค์กร (สมยศ นาวิการ, ๒๕๔๕: ๓)

เสนห์ จุ้ยโต กล่าวว่าการจัดการเชิงกลยุทธ์ หมายถึง การบริหารหรือการจัดการองค์การในลักษณะที่มีการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคม การเมืองและองค์การทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยทั้งนี้จะเป็นการดำเนินการหรือดำเนินนโยบายให้สอดคล้องกับโอกาสที่เปิดกว้างจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมและสอดคล้องกับจุดแข็ง-จุดอ่อนขององค์การ ซึ่งการจัดการเชิงกลยุทธ์เป็นการบริหารอย่างมีระบบเป็นการบริหารที่จะต้องอาศัยวิสัยทัศน์ (Vision) ของผู้นำองค์การเป็นการบริหารอย่างมีการวางแผนและเป็นขั้นตอน มีการวิเคราะห์อย่างมีหลักเกณฑ์ (เสนห์ จุ้ยโต, ๒๕๔๘: ๙๖)

๒. การวางแผนยุทธศาสตร์

แผนยุทธศาสตร์เป็นเทคนิคที่เดิมทางการทหารใช้อยู่ มีหลักฐานของตำราพิชัยสงคราม “ซุนวู” ของจีนได้รวบรวมหลักการวางแผนยุทธศาสตร์ทางทหารไว้ นักวางแผนธุรกิจภาคเอกชนได้ประยุกต์แนวคิดวิธีการของแผนยุทธศาสตร์มาใช้กับการแข่งขันทางธุรกิจ ต่อมานักวางแผนภาครัฐได้นำแนวทางปฏิบัติของภาคเอกชนมาประยุกต์ใช้ เพื่อให้การบริหารภาครัฐสามารถปรับกลไกได้ทันยุคสมัย โดยคำนึงถึงการสนองความต้องการของประชาชนหรือลูกค้าเป็นหลัก ปัจจุบันในการบริหารงานของราชการ นิยมใช้การวางแผนยุทธศาสตร์มาใช้ในการบริหารอย่างแพร่หลายและส่วนใหญ่นิยมเรียกว่า แผนยุทธศาสตร์ ซึ่งรายละเอียดของการวางแผนยุทธศาสตร์ (จิณณวัตร ปะโคทั้ง, ๒๕๕๘: ๕-๑๖) มีดังนี้

๒.๑ ลักษณะสำคัญของการวางแผนยุทธศาสตร์

มีนักการศึกษาและนักวิชาการได้กล่าวถึงลักษณะสำคัญของการวางแผนยุทธศาสตร์ไว้ดังนี้ รังสรรค์ มณีเล็ก ได้สรุปลักษณะสำคัญของการวางแผนยุทธศาสตร์ทางการศึกษาไว้ ๖ ประการ ดังนี้ คือ (๑) การมุ่งอนาคต เป็นการกำหนดสภาพที่พึงประสงค์ไว้ล่วงหน้าแล้วพยายามปรับเปลี่ยนควบคุมปัจจัย และกระบวนการเพื่อให้บรรลุตามสภาพที่พึงประสงค์ดังกล่าว (๒) มุ่งรวบรวมเป้าหมายของหน่วยงาน การวางแผนเพื่อการบริหารเชิงยุทธศาสตร์นั้นต้องคำนึงถึงภาพรวมของหน่วยงาน ต้องตั้งคำถามว่าทำแล้วได้ประโยชน์อะไร (๓) การมุ่งเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กับสถานศึกษา ซึ่งได้แก่ นักเรียน ผู้ปกครอง ชุมชน ครู ผู้บริหารสถานศึกษา และบุคคลหรือองค์กรอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการวางแผนแบบเดิมนั้นมุ่งเน้นเฉพาะบุคลากรในสถานศึกษาเป็นส่วนใหญ่ การวางแผนจะดำเนินการเพียงคนกลุ่มเดียว (๔) การมุ่งเน้นภาพรวมมากกว่าการพิจารณาแบบแยกส่วน เพราะการวางแผนแบบแยกส่วนนั้น บางครั้งไม่สามารถทำให้การปฏิบัติงานของหน่วยงานบรรลุเป้าหมายรวมของหน่วยงานนั้น (๕) คำนึงถึงสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก นั่นคือ จุดแข็งและจุดอ่อนของสถานศึกษา รวมทั้งโอกาสและอุปสรรคในการดำเนินงาน ซึ่งการวางแผนแบบเดิมนั้นมักพิจารณาเฉพาะจุดแข็ง จุดอ่อนของสถานศึกษา ซึ่งเป็นสภาพแวดล้อมภายในเท่านั้น และ (๖) การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ การวางแผนยุทธศาสตร์นั้น ต้องใช้ทรัพยากรไม่ว่าจะเป็นบุคลากร หรืองบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด โดยใช้ให้น้อยที่สุดและให้เกิดผลผลิตและผลลัพธ์มากที่สุด รังสรรค์ มณีเล็ก (๒๕๔๕: ๑๙-๒๐)

กรมสามัญศึกษา ได้นำเสนอไว้ในเอกสารประกอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ระดับโรงเรียน ในโครงการปรับปรุงระบบงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงานว่า ลักษณะสำคัญของการวางแผนยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย (๑) การวางแผนยุทธศาสตร์เป็นกระบวนการ (๒) กระบวนการวางแผนยุทธศาสตร์เป็นการวางแผน (๓) การวางแผนยุทธศาสตร์เป็นระเบียบวิธีการ และ (๔) การวางแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจและการปฏิบัติที่เป็นพื้นฐานสำคัญ (กรมสามัญศึกษา, ๒๕๔๕: ๖-๗)

พัทตร์ผจง วัฒนสินทร์ และพสุ เดชะรินทร์ ได้กล่าวถึงลักษณะสำคัญของการวางแผนยุทธศาสตร์ว่ามีลักษณะที่สำคัญ ๙ ประการ คือ (๑) เป็นการกำหนดวิสัยทัศน์ ทิศทาง ภารกิจ และวัตถุประสงค์ขององค์กรธุรกิจอย่างเป็นระบบ (๒) เป็นการกำหนดแนวทางในการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ขององค์กร (๓) การนำเอาวิธีการในการดำเนินงานที่ได้คิดค้นขึ้นมาประยุกต์ใช้ (๔) เป็นเครื่องมือวัดถึงความสามารถในการบริหารของผู้บริหาร (๕) มีผลต่อทิศทางในการดำเนินงานในระยะยาวขององค์กร (๖) เป็นความพยายามในการได้มาซึ่งความได้เปรียบทางการพัฒนาขององค์กร (๗) ความสามารถหลักที่จำเป็นต้องใช้สำหรับการสร้างความได้เปรียบทางการพัฒนา (๘) ความสามารถในการดำเนินงานหรือการปฏิบัติงานจะเป็นสาเหตุสำคัญสำหรับความสำเร็จหรือล้มเหลวขององค์กร และ (๙) ยุทธศาสตร์ขององค์กรไม่เพียงจะเกี่ยวข้องกับสภาวะแวดล้อมนอก และปัจจัยภายในขององค์กรเท่านั้น แต่ค่านิยม ทักษะ ทักษะ ความคาดหวังของบุคคลฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับองค์กร (พัทตร์ผจง วัฒนสินทร์ และพสุ เดชะรินทร์, ๒๕๔๒: ๘-๙)

สรุปได้ว่า ลักษณะสำคัญของการวางแผนยุทธศาสตร์นั้นเป็นการวางแผนด้านกระบวนการขององค์กรที่มุ่งอนาคต มุ่งเป้าหมายรวมตามพันธกิจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจและ

การปฏิบัติที่เป็นพื้นฐานสำคัญ รวมทั้งเป็นการมุ่งเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับสถานศึกษา โดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก เพื่อให้การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๒ ประโยชน์ของการวางแผนยุทธศาสตร์

การวางแผนยุทธศาสตร์เป็นเครื่องมือที่สำคัญของผู้บริหารในการปรับเปลี่ยนองค์การให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงในสภาพแวดล้อม เพื่อช่วยให้องค์การสามารถอยู่รอดและเจริญเติบโตต่อไป โดยเฉพาะในยุคโลกาภิวัตน์ที่สภาพการดำเนินงานและการแข่งขันมีความรุนแรงมากขึ้น ผู้รับบริการมีความต้องการและคาดหวังสูงขึ้น รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงมีแนวโน้มที่จะเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ซึ่งปรากฏการณ์ดังกล่าวนี้จะพบได้ทั่วไปทั้งในโลกธุรกิจ และภาคราชการ และประโยชน์ของการวางแผนยุทธศาสตร์นั้น ได้มีนักวิชาการได้กล่าวไว้ ดังนี้

ทศพร ศิริสัมพันธ์ ได้กล่าวถึงประโยชน์ของการวางแผนยุทธศาสตร์ต่อการบริหารในองค์การต่างๆ ซึ่งสามารถนำมาสรุปได้ ๗ ประการ ดังนี้ คือ (๑) ช่วยทำให้ผู้บริหารของแต่ละหน่วยงานหันมาให้ความสนใจอย่างแท้จริงในเรื่องขององค์การมากขึ้น (๒) กระตุ้นให้ผู้บริหารทราบถึงปัญหาอุปสรรค ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น (๓) ช่วยทำให้ผู้บริหารเกิดความเข้าใจในธรรมชาติของการดำเนินงานอย่างชัดเจนขึ้น และมองเห็นภาพของการพัฒนางานในอนาคต (๔) ช่วยระบุถึงโอกาสและช่องทางในการดำเนินงานในอนาคตให้การบริหารเปลี่ยนแปลงทิศทางและภารกิจขององค์กรเป็นไปอย่างถูกต้องเหมาะสม (๕) ช่วยทำให้การกำหนดวัตถุประสงค์ แผนงาน/โครงการ และการใช้ทรัพยากรขององค์กรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล (๖) ช่วยสร้างความเข้าใจที่จะต้องร่วมกันระหว่างสมาชิกขององค์กรและทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับทิศทางและการดำเนินงาน ตลอดจนความคาดหวังต่างๆ และ (๗) ช่วยก่อให้เกิดการประสานงานและบูรณาการทางด้านความคิด การดำเนินงาน กิจกรรมต่างๆ อันเป็นการผนึกกำลังภายในองค์กร (ทศพร ศิริสัมพันธ์, ๒๕๔๓: ๑๒)

พวงรัตน์ เกสรแพทย์ ได้สรุปประโยชน์ของการวางแผนยุทธศาสตร์ไว้ ๔ ประการ คือ (๑) ช่วยให้ผู้บริหารทราบถึงปัญหาอุปสรรคตลอดจนการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่เกิดขึ้นและเตรียมหาวิธีการลดความเสี่ยง (๒) ช่วยทำให้การใช้ทรัพยากรขององค์การเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล (๓) ช่วยค้นหาวิธีการแก้ปัญหา และช่วยให้การปรับเปลี่ยนทิศทางภารกิจขององค์กรให้ เป็นไปอย่างถูกต้องเหมาะสม และ (๔) เมื่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง (Stakeholders) ได้มีส่วนร่วมในการวางแผนหาวิธีการที่ดีที่สุดสำหรับองค์กรและทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เกิดการประสานงานและบูรณาการทางด้านความคิดและนำมาสู่การนำแผนไปปฏิบัติให้บรรลุผลสำเร็จร่วมกัน (พวงรัตน์ เกสรแพทย์, ๒๕๔๓: ๒๕)

รังสรรค์ มณีเล็ก ได้กล่าวไว้ว่า การวางแผนยุทธศาสตร์มีประโยชน์หลายประการ คือ (๑) ทำให้ผู้บริหารและบุคลากรในสถานศึกษาทราบจุดเด่น จุดด้อย โอกาส และปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานอย่างชัดเจน (๒) ช่วยลดความเสี่ยงในการดำเนินงาน 3) ทำให้การปฏิบัติงานบรรลุเป้าหมายมากยิ่งขึ้น และ (๔) ก่อให้เกิดการประสานงานกันในการดำเนินงานตั้งแต่ร่วมคิดร่วมวางแผนการดำเนินงานให้ไปในทิศทางเดียวกัน (รังสรรค์ มณีเล็ก, ๒๕๔๕: ๓๑-๓๒)

สรุปได้ว่า การวางแผนยุทธศาสตร์มีประโยชน์โดยรวมคือ เป็นเครื่องมือที่สำคัญของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกคนในองค์การที่จะร่วมปรับปรุงพัฒนาองค์การให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงในสภาพแวดล้อม เพื่อให้งานสามารถบรรลุตามวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒.๓ องค์ประกอบของแผนยุทธศาสตร์

ได้มีนักการศึกษาหลายท่านได้กล่าวถึงองค์ประกอบของแผนยุทธศาสตร์ ไว้ดังนี้

วันทนา เมืองจันทร์ ได้กล่าวไว้ว่า การวางแผนยุทธศาสตร์เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานภายในองค์การจะแวดล้อมด้วยองค์ประกอบที่สำคัญ ๒ ลักษณะ คือ (๑) องค์ประกอบภายนอกแผนยุทธศาสตร์ หมายถึง สภาวะแวดล้อมต่างๆ อันอยู่ภายนอก แต่มีผลกระทบต่อการวางแผน เช่น สังคม เศรษฐกิจ การเมือง ระเบียบ กฎหมาย เสถียรภาพและความมั่นคงของรัฐบาล คู่แข่งขัน ลูกค้าหรือผู้รับบริการ และ (๒) องค์ประกอบภายในแผนยุทธศาสตร์ หมายถึง ส่วนต่างๆ ของแผนยุทธศาสตร์ (วันทนา เมืองจันทร์, ๒๕๔๒: ๔๕)

ศิริชัย กาญจนวาสี และคนอื่นๆ กล่าวว่า องค์ประกอบของการวางแผนยุทธศาสตร์ในองค์กรนั้น โดยส่วนใหญ่เป็นขั้นของการเตรียมการจัดทำแผนพัฒนาหรือแผนปฏิบัติการประจำปี นับว่ามีความสำคัญมาก เพราะการดำเนินการในการจัดการศึกษาโดยเฉพาะอย่างยิ่งในระดับประถมศึกษา ซึ่งต้องมียุทธศาสตร์ที่ดีสามารถดำเนินการให้สอดคล้องกับชุมชนและท้องถิ่นยุทธศาสตร์ในระดับสถานศึกษา มีองค์ประกอบดังนี้ (๑) วิสัยทัศน์ (๒) พันธกิจ (๓) เป้าประสงค์ (๔) ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์หลักและยุทธศาสตร์ย่อย และ (๕) ตัวชี้วัด ซึ่งประกอบด้วย ตัวชี้วัดด้านผลผลิต และ ตัวชี้วัดด้านผลลัพธ์ (ศิริชัย กาญจนวาสี และคนอื่นๆ, ๒๕๕๓: ๔๕)

สมควร ทรัพย์บำรุง กล่าวว่าองค์ประกอบของยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด เป้าหมาย และยุทธศาสตร์ (สมควร ทรัพย์บำรุง, ๒๕๕๓: ๑)

ธงชัย สันติวงษ์ ได้เสนอส่วนประกอบของการวางแผนยุทธศาสตร์ ไว้ ๔ ประเด็น ได้แก่ (๑) การวิเคราะห์เพื่อจัดวางยุทธศาสตร์ (๒) การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ และกระบวนการบริหารโดยวัตถุประสงค์ (๓) การปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ และ (๔) การประเมินยุทธศาสตร์ (ธงชัย สันติวงษ์, ๒๕๓๙: ๘๖)

สรุปได้ว่า องค์ประกอบของยุทธศาสตร์สามารถจำแนกได้เป็น ๒ องค์ประกอบด้วยกัน คือ องค์ประกอบภายนอกยุทธศาสตร์ และองค์ประกอบภายในยุทธศาสตร์ ซึ่งในแต่ละองค์ประกอบก็จะแบ่งออกเป็นขั้นตอน เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับบริบทของสถานศึกษานั้นๆ ซึ่งแผนยุทธศาสตร์ซึ่งเป็นแผนแม่บทขององค์การจะมีโครงสร้างขององค์ประกอบที่สำคัญ คือ (๑) วิสัยทัศน์ (Vision) (๒) พันธกิจ (Mission) (๓) วัตถุประสงค์ (Objectives) และ (๔) ยุทธศาสตร์ (Strategic)

ทฤษฎีการเพิ่มประสิทธิภาพ

ประสิทธิภาพการทำงาน เป็นความต้องการของเจ้าของ ผู้จัดการ ผู้บริหาร ผู้ประกอบการ เป็นอย่างยิ่ง เพราะการมีประสิทธิภาพการทำงานนั้น หมายถึง ศักยภาพของพนักงาน หรือเจ้าหน้าที่ มีคุณภาพสามารถทำงานให้เกิดผลผลิตได้ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในเชิงธุรกิจจะทำให้เพิ่มผลผลิตได้อย่างดี โดยมีผู้ให้ความหมายของประสิทธิภาพไว้ ดังนี้ (ศิริกาญจน์ วงษ์เสรี, ออนไลน์: ๒๕๕๙)

ณัฐธัญ ถนอมรบ ได้ให้ความหมายของประสิทธิภาพไว้ว่า ประสิทธิภาพ หมายถึง การกระทำของแต่ละบุคคลที่มีความสามารถและความพร้อม ความพยายามทุ่มเทอย่างเต็มที่ในการปฏิบัติงานของตนอย่างคล่องแคล่ว ด้วยความมีระเบียบ มีกฎเกณฑ์ ปฏิบัติงานให้เสร็จทันเวลา รวดเร็ว ถูกต้อง มีคุณภาพ และมาตรฐานซึ่งประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานต้องเกิดจากความขยันหมั่นเพียร มีความ

รับผิดชอบและเอาใจใส่ในงานพร้อมด้วยจิตใจที่ซื่อสัตย์ และภักดีต่อองค์กร โดยสอดคล้องกับ (ณัฐธัญ รัตน์รบ, ๒๕๔๕)

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๒๕ ได้ให้ความหมายประสิทธิภาพไว้ว่า หมายถึง ความสามารถที่ทำงานให้เกิดผลในการปฏิบัติงาน (พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๒๕, ๒๕๒๖: ๕๐๔)

ติน ปรัชญพฤทธิ ได้ให้ความหมายว่า ประสิทธิภาพ (Efficiency) คือ การสนับสนุนให้มีวิธีการบริหารที่จะได้รับผลดีมากที่สุด โดยสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด นั่นคือ การลดค่าใช้จ่ายทางด้าน วัสดุ บุคลากรลงในขณะที่พยายามเพิ่มความเร็วและความราบเรียบ (ติน ปรัชญพฤทธิ, ๒๕๔๒: ๑๓๐)

ปีเตอร์สัน และโพลแมน (Plowman & Peterson, 1989 : p. 325 อ้างถึงใน กชกร เอ็นดูราษฎร์, ๒๕๔๗ : ๑๑) ได้สรุปองค์ประกอบของประสิทธิภาพไว้ ๔ ข้อด้วยกัน คือ (๑) คุณภาพของงาน (Quality) จะต้องมีความสูง คือ ผู้ผลิตและผู้ใช้ได้ประโยชน์คุ้มค่าและมีความพึงพอใจ (๒) ปริมาณงาน (Quantity) งานที่เกิดขึ้นจะต้องเป็นไปตามความคาดหวังของหน่วยงาน (๓) เวลา (Time) คือ เวลาที่ใช้ในการดำเนินงาน จะต้องอยู่ในลักษณะที่ถูกต้องตามหลักการเหมาะสมกับงานและทันสมัย (๔) ค่าใช้จ่าย (Costs) ในการดำเนินการทั้งหมดจะต้องเหมาะสมกับงานและวิธีการ คือ จะต้องลงทุนน้อยและได้กำไรมากที่สุด

จากที่กล่าวข้างต้น สรุปได้ว่า ประสิทธิภาพ คือ ระดับของพฤติกรรม หรือความพึงพอใจ ของบุคคลที่มีต่อคุณภาพของงานที่บุคคลนั้นใช้ความพยายามที่จะกระทำให้ดีที่สุด ภายใต้มาตรฐานที่กำหนด หรือความสามารถในการดำเนินงานให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้โดยเร็ว และสำหรับการวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าในการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพนั้นจะต้องประกอบด้วยความเร็ว ถูกต้องและใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ประสิทธิภาพการทำงาน วัดจากความรู้สึกพึงพอใจ ดังที่ วิชัย แหวนเพชร (๒๕๓๔) กล่าวว่า ปัจจัยที่ทำให้ยอดการผลิตตกต่ำในองค์กรธุรกิจ ทั้งๆ ที่คนทำงานเท่าเดิม คนงานขาดงาน เปลี่ยนงานบ่อยหรือมาทำงานแต่ทำไม่เต็มความสามารถ สิ่งเหล่านี้ล้วนมีสาเหตุมาจากความพึงพอใจหรือไม่พอใจในการทำงานทั้งสิ้น ดังนั้นความพึงพอใจจึงมีความสำคัญต่อองค์กรธุรกิจในเรื่องต่อไปนี้

๑. ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงาน
๒. ทำให้เกิดการปรับปรุงแก้ไข นโยบายการบริหาร เมื่อพบว่าพนักงานไม่พึงพอใจในการทำงาน

๓. เป็นยุทธวิธีในการเพิ่มผลผลิตให้หน่วยงานวิธีหนึ่ง

๔. ก่อให้เกิดความรับผิดชอบต่องานมากขึ้น

๕. ก่อให้เกิดขวัญและกำลังใจในการทำงาน

ซึ่งความพึงพอใจในงานมีอิทธิพลต่อการปฏิบัติงานเป็นอย่างมาก กล่าวคือ ถ้าบุคคลมีความพึงพอใจในงานระดับสูง ย่อมนำไปสู่การปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยจัดหาองค์ประกอบต่างๆ สภาพแวดล้อมที่เหมาะสม ผลประโยชน์ตอบแทนที่ยุติธรรม เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานเกิดความพึงพอใจในงาน และเป็นแรงกระตุ้นให้เกิดผลการปฏิบัติงานที่ดี และความสำคัญของความพึงพอใจของพนักงานที่มีต่อการปฏิบัติงานและองค์กรมี ดังนี้

๑. ทำให้เกิดความร่วมมือร่วมใจในงานเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

๒. สร้างความซื่อสัตย์ และความสามัคคีให้มีต่อองค์กร

๓. เสริมสร้างวินัยที่ดี อันจะทำให้มีการปฏิบัติตามข้อบังคับ
๔. ทำให้องค์กรแข็งแกร่ง สามารถฟันฝ่าอุปสรรคในยามคับขัน
๕. ทำให้ผู้ปฏิบัติงานมีความเข้าใจดีต่อองค์กรมากขึ้น
๖. ทำให้ผู้ปฏิบัติงานมีความคิดริเริ่มในกิจกรรมต่าง ๆ
๗. ทำให้ผู้ปฏิบัติงานมีความเชื่อมั่นต่อองค์กรของตนเอง

จากข้อมูลที่ได้กล่าวมาทั้งหมดจะพบว่าบุคลากรในองค์กรมีส่วนสำคัญอย่างสูงในการบริหารจัดการ ปัจจัยนำเข้าของการผลิตในขั้นตอนต่างๆ เพื่อให้ได้ผลผลิตหรือผลของการปฏิบัติงานที่ดีอย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าบุคลากรจะเป็นปัจจัยพิเศษที่มีความสำคัญในการจัดการและดำเนินการเพื่อให้เกิดสภาพทางการบริหารที่มีประสิทธิภาพในการทำงานให้สูงที่สุด ย่อมจะส่งผลให้งานของหน่วยงานนั้นมีทั้งปริมาณและคุณภาพตามไปด้วย ซึ่งความรู้ความสามารถของบุคลากรเพียงอย่างเดียวไม่สามารถทำให้หน่วยงานประสบความสำเร็จได้ หากบุคลากรขององค์กรนั้นปราศจากความตั้งใจและเต็มใจที่จะปฏิบัติงานอย่างเต็มความสามารถ ฉะนั้นการที่บุคลากรจะปฏิบัติงานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดนั้นย่อมขึ้นอยู่กับความพึงพอใจในการทำงาน ซึ่งความพึงพอใจเป็นกระบวนการหนึ่งของการสร้างแรงจูงใจ จึงสามารถกล่าวได้ว่า การสร้างแรงจูงใจในการทำงานเป็นการสร้าง การผลักดัน ชักนำ หรือโน้มน้าวให้บุคลากรได้ปฏิบัติงานและสามารถตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ขององค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น จากความสำคัญของบุคลากรที่องค์กรต้องให้ความสำคัญและมีนโยบายที่สอดคล้องกับความต้องการของพนักงาน ซึ่งจะทำให้การพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน of พนักงานไม่ลดต่ำลงหรืออาจจะปฏิบัติงานได้ดียิ่งขึ้น

กรอบแนวคิดเกี่ยวกับ EEC

๑. ความเป็นมา

รัฐบาลมีนโยบายที่จะพัฒนาเศรษฐกิจและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศด้วยการส่งเสริมกระบวนการผลิตสินค้าและบริการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และเห็นว่าพื้นที่ภาคตะวันออกของประเทศไทยมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษตามนโยบายดังกล่าว เนื่องจากมีความพร้อมทางด้านคมนาคมขนส่ง ทั้งทางอากาศ ทางเรือ และทางบก รวมทั้งพื้นที่ตั้งอยู่ในระยะที่สามารถเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ และพื้นที่ส่วนอื่นๆ ของประเทศได้โดยสะดวก นอกจากนี้พื้นที่ภาคตะวันออกยังสามารถพัฒนาและปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานโดยใช้งบประมาณอย่างประหยัดและมีประสิทธิภาพ

เพื่อดำเนินการตามนโยบายดังกล่าว “คณะกรรมการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (คพพ.) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ.๒๕๕๘ ได้ดำเนินการให้จัดทำ (ร่าง) พระราชบัญญัติพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. ... มีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการพัฒนากระบวนการผลิตสินค้าและบริการ กล่าวคือ (กรมการจัดหางาน, ออนไลน์: ๒๕๖๐)

๑.๑ ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของประเทศไทยให้มีศักยภาพและมีประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจอย่างเป็นระบบ ต่อเนื่อง และยั่งยืน เพื่อ

รองรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย ที่จะมีบทบาทต่อการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในอนาคต

๑.๒ ส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคม ระบบการขนส่ง และการอำนวยความสะดวกในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและให้ทันต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

๑.๓ ส่งเสริมการพัฒนาเมืองและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อยกระดับมาตรฐาน คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ที่มีความทันสมัยในระดับนานาชาติ

๑.๔ ส่งเสริมการนำแนวคิดการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร (One Stop Service) มาปรับใช้ในการให้บริการของภาครัฐ โดยรวมอยู่ในจุดเดียวและมีเอกภาพในการบริหารจัดการเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับบริการที่สะดวกและมีความรวดเร็ว

นอกจากนี้ คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (คนพ.) ได้มีการประชุมฯ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานการประชุม ได้เห็นชอบในหลักการและโครงการภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนฯ ทั้งนี้ แผนดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เพิ่มการจ้างงาน ยกระดับคุณภาพชีวิตและรายได้ของประชาชน โดยมีพื้นที่เป้าหมาย ๓ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง รวมถึงพื้นที่อื่นใดที่จะมีการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเพิ่มเติม โดยมีอุตสาหกรรมเป้าหมาย คือ อุตสาหกรรมซูเปอร์คลัสเตอร์ และอุตสาหกรรมเป้าหมาย ๑๐ ประเภท ตามที่นโยบายของรัฐบาลกำหนด เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน อุตสาหกรรมปิโตรเคมี เคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์และอุปกรณ์โทรคมนาคม อุตสาหกรรมการเกษตรและแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมการบิน อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ อุตสาหกรรมดิจิทัล อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร รวมถึงอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูง และอุตสาหกรรมแห่งอนาคตอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนด

อย่างไรก็ตามคณะรักษาความสงบแห่งชาติมีนโยบายส่งเสริมและสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุน และการอำนวยความสะดวกในการประกอบกิจการอันเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และเพื่อกระจายการพัฒนาไปยังพื้นที่ต่างๆ โดยเหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ อันเป็นการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ทั่วถึง ซึ่งนโยบายดังกล่าวสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่ครอบคลุมพื้นที่ ๓ จังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และเขตจังหวัดอื่นที่ติดต่อกับหรือเกี่ยวข้อง ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาด้วยความพร้อมด้านการคมนาคม การขนส่ง โครงสร้างพื้นฐาน ความต้องการของผู้ประกอบการ จัดหาทรัพยากรต่างๆ และความเชื่อมโยงกับศูนย์กลางเศรษฐกิจอื่นๆ แต่โดยที่การดำเนินการดังกล่าวอยู่ระหว่างการจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จึงมีความจำเป็นต้องกำหนดมาตรการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกขึ้น เพื่อดำเนินการไปพลางก่อนการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการนี้ เพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว อันจะเป็นประโยชน์ต่อการปฏิรูป

ระบบเศรษฐกิจ การยกระดับคุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ ตลอดจนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยรวม จึงได้มีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๑๗ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ เรื่องการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนา “ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” (Eastern Economic Corridor: EEC) ต่อไป

๒. แนวทางการพัฒนา EEC

พื้นที่ ๓ จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญของประเทศ ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วน ซึ่งเป็นที่รู้จักของนักลงทุนต่างประเทศ ทั้งยังมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ที่สำคัญอันประกอบด้วย ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ทางหลวงพิเศษมอเตอร์เวย์ รถไฟฟ้าทางคู่ และสนามบินอู่ตะเภา มีเมืองพัทยาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก รวมทั้งยังมีพื้นที่เหลือเพียงพอสำหรับรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน ที่สามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือสีหนุวิลล์ของราชอาณาจักรกัมพูชา ท่าเรือวังเตาของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และท่าเรือน้ำลึกทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ดังนั้น พื้นที่ ๓ จังหวัดภาคตะวันออก จึงสามารถยกระดับการพัฒนาพื้นที่เพื่อต่อยอดสู่การเป็นพื้นที่เศรษฐกิจชั้นนำของทวีปเอเชีย ที่เรียกว่า “ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)” โดยมีแนวทางการพัฒนา ๕ แนวทาง คือ

แนวทางที่ ๑ การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ พร้อมกับเร่งรัดการแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ให้เกิดผลในทางปฏิบัติ โดยส่งเสริมให้อุตสาหกรรมใช้เทคโนโลยีระดับสูงร่วมกับการทำวิจัยและพัฒนา เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนในพื้นที่ ลดการปล่อยมลพิษจากแหล่งกำเนิด การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ การบริหารจัดการภาคอุตสาหกรรม การพัฒนาสู่อุตสาหกรรมเชิงนิเวศ สนับสนุนการพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมที่มีกระบวนการผลิตเชื่อมโยง การกำกับดูแลโรงงานอุตสาหกรรมให้ดำเนินการตามระเบียบ กฎหมาย และมาตรฐานสิ่งแวดล้อมอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง ส่งเสริมให้ภาคประชาชน สถาบันการศึกษา และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เข้ามามีส่วนร่วมในการติดตามเฝ้าระวังผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ตลอดจนจัดตั้งกองทุนของภาคอุตสาหกรรมเพื่อดูแลชุมชน

แนวทางที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจที่มีศักยภาพรองรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายและเชื่อมโยงสู่ตลาดโลก เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้สูงขึ้น โดยขยายขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทุกรูปแบบให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย ได้มาตรฐานสากล และบูรณาการเชื่อมโยงกันทั้งระบบ ทั้งท่าอากาศยาน ๓ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอู่ตะเภา และการขนส่งทางบก ทางราง ทางเรือ และทางอากาศ เพื่อสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมในพื้นที่ที่เพิ่มมากขึ้นและเชื่อมโยงสู่พื้นที่โดยรอบและตลาดโลก

แนวทางที่ ๓ การพัฒนาระบบสาธารณสุขป้อนภาค สาธารณูปการ โครงสร้างพื้นฐาน บริการทางสังคม และสิ่งแวดล้อมให้ได้มาตรฐาน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน สร้างสมดุลของการ

พัฒนา และกระจายผลประโยชน์สู่ชุมชน โดยพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ โครงข่ายน้ำ (น้ำดิบ น้ำประปา) ระบบไฟฟ้า เทคโนโลยีสารสนเทศ การจัดการสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะขยะ น้ำเสีย ให้มีคุณภาพและเพียงพอต่อความต้องการของประชาชนและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ยกระดับบริการ สาธารณสุข ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ ตลอดจนส่งเสริมการเชื่อมโยงภาคเศรษฐกิจหลักกับ เศรษฐกิจชุมชนในทุกภาคการผลิต ทั้งในภาคอุตสาหกรรม บริการ การท่องเที่ยว และธุรกิจเพื่อสังคม

แนวทางที่ ๔ การพัฒนาสภาพแวดล้อมเมืองสำคัญของจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่ เอื้อต่อ การขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างสมดุล โดยให้ความสำคัญต่อการเพิ่มพื้นที่สีเขียว การดูแล ความปลอดภัยของประชาชน การจัดทำผังเมืองและการบังคับใช้ การสร้างสภาพแวดล้อมและชีวิต ความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น การพัฒนาประสิทธิภาพของเทคโนโลยีสารสนเทศให้สามารถเชื่อมโยง ในพื้นที่ การให้ประชาชนในพื้นที่มีส่วนร่วมในการวางแผนการพัฒนาเมือง รวมถึงการเปิดโอกาสให้ ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาในรูปแบบ PPP เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ เมือง

การพัฒนาเมืองสำคัญในพื้นที่ EEC อาทิจ

ฉะเชิงเทรา : พัฒนาให้เป็นเมืองที่อยู่อาศัยชั้นนำที่ทันสมัย เพื่อรองรับการขยายตัวของ กรุงเทพมหานคร และเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

พัทธยา : พัฒนาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ สุขภาพ และนันทนาการ ศูนย์ประชุม และศูนย์แสดงสินค้านานาชาติชั้นนำของอาเซียน เมืองนวัตกรรมการท่องเที่ยว เมืองท่องเที่ยว ธรรมชาติที่มีชีวิตชีวา และศูนย์การให้บริการด้านการแพทย์ในระดับนานาชาติ (Medical Tourism)

อุตะเถา : พัฒนาให้เป็นศูนย์ธุรกิจการบินและโลจิสติกส์อาเซียน

ระยอง : พัฒนาให้เป็นเมืองแห่งการศึกษา วิทยาศาสตร์ และเมืองนานาชาติที่มีธุรกิจ ทันสมัย

แนวทางที่ ๕ การให้สิทธิประโยชน์และการอำนวยความสะดวก เพื่อดึงดูดอุตสาหกรรม เป้าหมาย โดยให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนเพิ่มขึ้นจากเดิม อาทิจ ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุด ๘ ปี การลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับในอัตราร้อยละ ๕๐ เป็นระยะเวลา ๕ ปี การยกเว้นอากรขาเข้า เครื่องจักรและวัตถุดิบ เป็นต้น การอนุญาตให้ถือครองสิทธิ์ที่ดิน หรือเช่าระยะยาว การอำนวยความสะดวก ด้านวิชาและใบอนุญาตเข้าทำงาน การจัดตั้งกองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรม เป้าหมาย เพื่อสนับสนุนการลงทุน การวิจัย และพัฒนาของภาคเอกชน การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ด้านการลงทุน (One Stop Service: OSS) เพื่ออำนวยความสะดวกในการอนุมัติและอนุญาตต่างๆ การจัดตั้งเขตการค้าเสรี (Free Trade Zone) อาทิจ ในพื้นที่สนามบินอุตะเถา พื้นที่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น การจัดตั้งศูนย์ธุรกรรมทางการเงิน และการอนุญาตใช้เงินตราต่างประเทศ เป็นต้น (สำนักงาน คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๖๐: ๑๖-๑๗)

๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับจาก EEC

สิ่งที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่ง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มีการแบ่งออกเป็น ๓ ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและโลจิสติกส์ ด้านการพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง การท่องเที่ยว และสาธารณสุข กล่าวคือ

๓.๑ ด้านเศรษฐกิจ

ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จะช่วยทำให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ของประเทศไทยเกิดการขยายตัวอย่างไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ ต่อปี ในอีก ๕ ปี จะมีการลงทุนในพื้นที่ ๑.๕ ล้านล้านบาท เกิดการจ้างงานใหม่ในพื้นที่ ทั้งภาคอุตสาหกรรมและบริการไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ อัตราต่อปี จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเดินทางเข้ามาในพื้นที่เพิ่มขึ้นกว่า ๑๐ ล้านคนต่อปี รัฐบาลจะได้รับประโยชน์จากการที่ฐานภาษีใหญ่ขึ้น สามารถเก็บเงินภาษีรูปแบบต่างๆ ได้มากขึ้น ช่วยกระตุ้นให้เกิดความต้องการสินค้าและบริการจากภูมิภาคอื่นๆ ส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ (เกิดการขยายตัวทั่วประเทศ) และภาคอุตสาหกรรมของไทยจะมีการยกระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และมีกระบวนการผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้น ทั้งอุตสาหกรรมเดิมที่มีอยู่และอุตสาหกรรมที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

๓.๒ ด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและโลจิสติกส์

ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์กว่า ๔๐๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทุกรูปแบบมีการบูรณาการและเชื่อมโยงกันทั้งระบบ ทั้งทางบก ทางราง ทางเรือ และทางอากาศ ซึ่งสามารถรองรับการดำเนินกิจกรรมในพื้นที่และเชื่อมโยงสู่พื้นที่โดยรอบ และประเทศในภูมิภาคอาเซียนจะมีโครงข่ายเชื่อมโยงท่าอากาศยาน สำคัญ ๓ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา รวมทั้งการเชื่อมโยงระบบการขนส่งและการท่องเที่ยวในพื้นที่อ่าวไทยอย่างเป็นระบบมากขึ้น ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จะช่วยสนับสนุนการค้า การบริการ และการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น สามารถเชื่อมโยงเศรษฐกิจให้เกิดความแข็งแกร่งและมีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น ช่วยเพิ่มขีดความสามารถระบบคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ สะดวก ปลอดภัย และรวดเร็ว เป็นมาตรฐานสากล ช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการคมนาคมขนส่งสามารถเดินทางได้สะดวกรวดเร็วและปลอดภัย เกิดการจ้างงานในพื้นที่ ช่วยสร้างความมั่นใจและภาพลักษณ์ด้านการขนส่งและท่องเที่ยวให้แก่ประชาชน นักท่องเที่ยว และนักลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งจะส่งผลทำให้ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภารองรับผู้โดยสารสูงสุด ๓๐ ล้านคนภายใน ๒๐ ปี อีกทั้งท่าเรือพาณิชย์สัตหีบจะมีการวางผังการใช้ประโยชน์พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีการพัฒนาท่าเรือเอนกประสงค์รองรับเรือสินค้า และเรือเฟอร์รี่รองรับการท่องเที่ยวเชื่อมโยงอ่าวไทย

๓.๓ ด้านการพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง การท่องเที่ยว และสาธารณสุข

ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จะช่วยให้มีแผนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐาน อย่างเป็นระบบและมีทิศทาง เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศสนับสนุนการพัฒนาเมือง ในพื้นที่โครงการจะมีระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และพลังงานที่มีเสถียรภาพเพียงพอกับความต้องการ และครอบคลุมทั่วถึงทั้งพื้นที่ สามารถให้บริการได้ถึงปี ๒๕๗๒ ในเขตพื้นที่ EEC จะมีระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม สภาพแวดล้อมเมืองที่มีคุณภาพและทั่วถึง สามารถสนับสนุนต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม รวมถึงยกระดับความเป็นอยู่และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ อีกทั้งยังช่วยให้มีศักยภาพการให้บริการสาธารณสุขเพิ่มขึ้น สามารถ

รองรับกลุ่มเป้าหมายและปริมาณผู้ที่เข้ารับบริการด้านสุขภาพมากขึ้น มีครุภัณฑ์และบุคลากรที่เพียงพอกับการให้บริการ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๖๐: ๓๒-๓๔)

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่รัฐบาลกำลังดำเนินการอยู่ ณ ขณะนี้นั้น ก็เพื่อต้องการให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น มีสภาพแวดล้อมเมืองและสิ่งแวดล้อมที่ดี สามารถเข้าถึงสถาบันการศึกษาและโรงพยาบาลที่ดี มีคุณภาพ ยกกระตือรือร้นได้ให้สูงขึ้นจากโครงการลงทุนและการท่องเที่ยว มีงานและโอกาสทางอาชีพที่ดี สำหรับโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะเส้นทางคมนาคม ระบบประปา ไฟฟ้า และระบบกำจัดของเสียจะได้รับการขยาย/ปรับปรุง ครอบคลุมทั่วถึงทั้งพื้นที่ รวมทั้งมีการจัดตั้งกองทุนเพื่อพัฒนาชุมชน สนับสนุนการกระจายความเจริญไปสู่ท้องถิ่น สร้างความแข็งแกร่ง สนับสนุนการศึกษาวิจัย ส่งเสริมการพัฒนาที่สมดุล และยั่งยืนอย่างสมบูรณ์แบบ

ความหมายของโครงสร้างพื้นฐาน EEC

คำว่า “โครงสร้างพื้นฐาน EEC” นั้น มีนักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายไว้อย่างหลากหลาย แต่ก่อนที่ผู้อ่านจะทำความเข้าใจเกี่ยวกับความหมายของคำว่า “โครงสร้างพื้นฐาน EEC” นั้น ผู้วิจัยฯ จะขออธิบายถึงที่มา และความหมายแบบกว้างๆ ของคำว่า “โครงสร้างพื้นฐาน” เพื่อให้ผู้อ่านมีความเข้าใจเพิ่มมากขึ้น ดังนี้

คำว่า “โครงสร้างพื้นฐาน” มาจากคำอังกฤษว่า “Infrastructure” ซึ่งมีความหมายว่าเป็นโครงสร้างทางกายภาพ และโครงสร้างหลักของหน่วยงาน สำหรับใช้งานภายใน หรือใช้บริการตามความจำเป็นเพื่อรูปแบบทางเศรษฐศาสตร์

Brian Larkin ได้ให้นิยามของโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ว่าเป็นเครือข่ายของสิ่งก่อสร้างที่เกื้อหนุนการไหลเวียนของสิ่งของ คน หรือความคิด และทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้ามพื้นที่ โครงสร้างพื้นฐานจึงมีความสำคัญในการกำหนดลักษณะของเครือข่าย ความเร็ว และทิศทางของการเคลื่อนไหวในมิติเชิงเวลาและความอ่อนไหวของการเชื่อมต่อที่ซับซ้อน โครงสร้างพื้นฐานแตกต่างจากเทคโนโลยีอื่นๆ ตรงที่เป็นวัตถุที่ดำรงสถานะเป็นพื้นฐานให้วัตถุอื่นๆ ทำงานได้ ฉะนั้น โครงสร้างพื้นฐานจึงมี ๒ คุณลักษณะอยู่ด้วยกัน คือ เป็นทั้งวัตถุสิ่งของ และเป็นความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งต่างๆ ด้วย ลักษณะประการหลังทำให้การศึกษาทางสังคมศาสตร์ต้องทำความเข้าใจการทำงานของโครงสร้างพื้นฐานเชิง “ระบบ” ด้วย

ยกตัวอย่างเช่น กระแสไฟฟ้า คือ “โครงสร้างพื้นฐาน” หนึ่งในที่ช่วยทำให้คอมพิวเตอร์ทำงานได้ แต่ในขณะเดียวกัน คอมพิวเตอร์ก็เป็นโครงสร้างพื้นฐานของระบบการจ่ายกระแสไฟฟ้าด้วย นอกจากนั้น กระแสไฟฟ้ายังต้องพึ่งพาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ เป็นองค์ประกอบ เช่น การผลิตน้ำมัน โรงงานผลิตกระแสไฟฟ้า กลไกการจำหน่าย และเครือข่ายแรงงานเพื่อการผลิตและการส่งกระแสไฟฟ้า โครงสร้างพื้นฐานหนึ่งจึงอาจมีเครือข่ายเกี่ยวข้องกับสิ่งอื่นๆ ที่ขยายออกไปอย่างไม่จำกัดพื้นฐาน ความสัมพันธ์เชิงเดียวของวัตถุที่เห็นอยู่จึงมีลักษณะย้อนกลับไปกลับมา และกระจัดกระจายออกไป โครงสร้างพื้นฐานจึงไม่ใช่เพียงวัตถุที่ดำรงอยู่อย่างนั้นโดยตัวของมันเองตามวิธีคิดแบบปฏิฐานนิยม คุณลักษณะนี้บ่งบอกว่า การจะเรียกหรือนิยามสิ่งใดว่าเป็นโครงสร้างพื้นฐานจึงเป็นการกระทำที่จำกัด

หมวดหมู่ว่าจะนับรวมหรือละเว้นสิ่งใดในเครือข่ายองค์ประกอบจำนวนมากมายที่รายล้อมการเป็นโครงสร้างพื้นฐานของวัตถุหนึ่งๆ อยู่

“โครงสร้างพื้นฐาน” เป็นความทันสมัยที่มีความน่าดึงดูดใจ เพราะสื่อถึงโลกที่เคลื่อนไหวก้าวข้ามข้อจำกัดและเปิดให้มีการเปลี่ยนแปลงบทบาทในการส่งเสริมการเคลื่อนย้ายไหลเวียนทำให้เกิดความเชื่อตามกันว่า โครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง สร้างความก้าวหน้าและการมีอิสรภาพ ในฐานะวัตถุโครงสร้างพื้นฐานจึงกระตุ้นอารมณ์ความรู้สึกเชิงลึกที่ผู้คนมีความเชื่อมั่นว่าโครงสร้างพื้นฐานได้แฝงคำสัญญาที่จะสามารถนำอนาคตที่ดีกว่ามาให้ หรือหยุดยั้งโอกาสที่จะต้องตั้งไปสู่ความตกต่ำ ดังที่ Rudolf Mrazek นักวิชาการสาขาประวัติศาสตร์อธิบายการมีประสบการณ์กับโครงสร้างพื้นฐานว่าเป็น “ความกระตือรือร้นของจินตนาการ” สภาพนี้เกิดขึ้นได้ทั้งในประเทศที่พัฒนาแล้วและประเทศกำลังพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนหรือทางรถไฟ จึงไม่ได้เป็นเพียงเทคโนโลยีเชิงวัตถุ หากแต่กลับทำงานลึกถึงระดับความฝันและความปรารถนาของปัจเจกบุคคลและสังคมด้วย อีกทั้งยังเป็นสื่อกลางที่ทำให้เชื่อมั่นว่าความคาดหวังนั้นจะกลายเป็นจริงขึ้นมา โครงสร้างพื้นฐานจึงเข้ามามีบทบาทในระดับจิตใต้สำนึก มีอิทธิพลต่อจินตนาการ และก่อร่างความเป็นองค์ประธานผ่านการเคลื่อนไหวเชิงอารมณ์ความรู้สึก ซึ่งอาจกลายเป็นประเด็นทางการเมืองต่อไปได้

โครงสร้างพื้นฐานอาจเป็นกระบวนการสร้างความหมายที่มีมากกว่าหนึ่งแบบ กล่าวคือระบบและการปฏิบัติการจริงของโครงสร้างพื้นฐานหนึ่งๆ อาจมีความแตกต่างจากวัตถุประสงค์ที่วางแผนเอาไว้ เพราะมีการทำงานในหลายระดับไปพร้อมกันในด้านหนึ่ง ระบบโครงสร้างพื้นฐานหนึ่งทำหน้าที่ตามบทบาทเชิงเทคนิค คือทำให้คนและสิ่งของสัมพันธ์กันอย่างซับซ้อนและเกิดการแลกเปลี่ยนข้ามระยะทางได้ แต่ในอีกด้านมันก็ทำงานในฐานะรูปที่แฝงความหมายหรือสัญลักษณ์ต่างๆ ที่แยกต่างหากจากบทบาทเชิงเทคนิค วัตถุที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานจึงสามารถสร้างประสบการณ์ต่อบรรยากาศที่อยู่รายรอบตัว ไม่ได้มีความหมายหรือภาพสะท้อนความเป็นจริงแบบใดแบบหนึ่งเพียงแบบเดียว เพราะวิถีทางที่โครงสร้างพื้นฐานสร้างเงื่อนไขเชิงบรรยากาศในชีวิตประจำวัน สร้างความรู้หรือประสบการณ์บางอย่างผ่านประสาทสัมผัสในร่างกาย ไม่ว่าจะเป็นระดับอนุภูมิภาค ความเร็ว หรือการก่อเกิดใหม่ (ประเสริฐ แรงค์กล้า, ๒๕๕๙: ๗๖-๘๘)

คำว่า “โครงสร้างพื้นฐาน EEC” มีความหมายเฉพาะซึ่งมีความแตกต่างไปจากความหมายในสาขาอื่นๆ แต่มีการนำมาใช้กันมากในสาขาการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในระดับชาติ โครงสร้างพื้นฐาน EEC หมายถึง สิ่งต่างๆ ที่มนุษย์สร้างขึ้นเพื่อเป็นองค์ประกอบพื้นฐานที่รองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ทั้งหมด ทั้งที่อยู่ในรูปแบบของสิ่งปลูกสร้าง อาคารและระบบเครือข่าย หรืออยู่ในรูปแบบของระบบองค์กร หรือสถาบันในการวางแผนนโยบายการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) หรือการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม โครงสร้างพื้นฐาน EEC สามารถแยกออกเป็น ๕ ประเภท ได้แก่

๑. การขนส่ง หรือระบบโลจิสติกส์ เช่น ระบบถนน ระบบราง ท่าเรือ และท่าอากาศยาน
๒. การโทรคมนาคม ซึ่งรวมถึงการให้บริการด้านสารสนเทศ ทั้งไปรษณีย์ โทรศัพท์ และเครือข่ายอินเทอร์เน็ต
๓. การพลังงาน เช่น ระบบไฟฟ้า และน้ำมันเชื้อเพลิง
๔. การประปา การระบายน้ำ และการบำบัดน้ำเสีย

๕. การจัดเก็บและการกำจัดของเสีย และขยะมูลฝอย

นอกจากนี้ โครงสร้างพื้นฐาน EEC อาจยังมีความหมายรวมถึงการเตรียมความพร้อมของภาครัฐ เพื่อรองรับกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจของ EEC ซึ่งผู้วิจัยสามารถแบ่งได้เป็น ๒ ด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Hard infrastructure) และด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านกฎหมาย กฎระเบียบ (Soft infrastructure) มีรายละเอียด ดังนี้

๑. ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Hard Infrastructure) ภาครัฐมีแผนการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพภายในระยะเวลา ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) โดยจะเป็นการลงทุนรวมทั้งจากภาครัฐและเอกชน มีเป้าหมายเพื่อมุ่งพัฒนาและเชื่อมโยงการขนส่งในแต่ละโหมด เพื่อให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เป็นไปอย่างไม่สะดุด รวมถึงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ในเชิงพาณิชย์มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาท่าอากาศยาน อุตะกานให้ใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์และเปิดให้เป็นศูนย์ซ่อมอากาศยาน และการพัฒนาท่าเรือจุกเสม็ดเพื่อการท่องเที่ยวทางเรือสำราญ เป็นต้น ซึ่งแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านกายภาพที่ออกมานั้นค่อนข้างมีความชัดเจน และหากการพัฒนาสำเร็จตามแผนที่วางไว้ จะส่งผลช่วยให้ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมใน EEC เชื่อมโยงกันได้มากขึ้น จากต้นน้ำถึงปลายน้ำด้วยการขนส่งในโหมดต่างๆ ที่ประสานกัน และยังเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ ที่เป็นศูนย์กลางการบริโภคและศูนย์กลางเศรษฐกิจของประเทศด้วยรถไฟความเร็วสูง เกิดการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับจำนวนแรงงานที่จะเพิ่มขึ้น รวมไปถึงรายได้จากการท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นอีกด้วย

๒. ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านกฎหมายกฎระเบียบ (Soft Infrastructure) มีร่าง พ.ร.บ. พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นกฎหมายหลักที่มีการบริหารงานโดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่ง พ.ร.บ.ฯ ฉบับนี้ จะทำให้การดำเนินงานใน EEC เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากคณะกรรมการฯ จะเป็นหน่วยงานเดียวที่มีอำนาจในการบริหาร EEC ทำให้เกิดความชัดเจนและคล่องตัวในการปฏิบัติงาน และการจัดตั้งศูนย์ดำเนินการแบบ One Stop Services ก็จะช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่นักลงทุน ช่วยลดต้นทุนทั้งตัวเงินและเวลาของนักลงทุนในการดำเนินการต่างๆ ได้ (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, ออนไลน์: ๒๕๖๐)

นอกจากนี้ โครงสร้างพื้นฐาน EEC ในเชิงกายภาพอาจมีความหมายที่ครอบคลุมถึงสาธารณูปการและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เช่น สวนสาธารณะ โรงเรียน โรงพยาบาล อาคารประชุม และศูนย์นิทรรศการ เป็นต้น โครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้สร้างขึ้นมาเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โดยเฉพาะใน ๓ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ที่อยู่ในภาคส่วนของการผลิต หรือในระบบเศรษฐกิจแบบอุตสาหกรรม โดยไม่จำกัดเพียงภาคการผลิตใดภาคการผลิตหนึ่ง ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่มีความเพียบพร้อมและสามารถตอบสนองต่อปัจจัยพื้นฐานทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

สาเหตุของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน EEC

๑. สาเหตุความเป็นมา

หากย้อนไปเมื่อ ๓๐ ปีที่แล้ว ผลงานชินโบว์แดงในช่วงยุคของรัฐบาล พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ คือ โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก หรือ อีสเทิร์น ซีบอร์ด (Eastern Seaboard)

ที่สามารถพลิกโฉมประเทศไทย จากยุค “เกษตรกรรม” มาเป็นยุค “อุตสาหกรรม” จนได้รับคำกล่าวขานว่าเป็นยุค “โชติช่วงชัชวาล” แต่ทว่านับจากนั้นเป็นต้นมา การหลั่งไหลเข้ามาลงทุนจากนักลงทุนต่างชาติที่ช่วยยกระดับขีดความสามารถด้านการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศไทยแบบ “พลิกฝ่ามือ” ก็ถูกเว้นช่วงมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน

และเมื่อประเทศไทยเดินทางมาถึงจุดที่ไม่อาจจะหยุดนิ่งเฉยอยู่ได้อีก เนื่องจากการพัฒนาประเทศได้หยุดนิ่งอยู่กับที่ บนรากฐานอุตสาหกรรมแบบเดิมๆ ในขณะที่ชาติสมาชิกอาเซียนได้ก้าวเข้าสู่ยุคอุตสาหกรรมใหม่ ซึ่งเกิดจากการพัฒนาและการคิดค้นนวัตกรรมใหม่ๆ เพิ่มมากขึ้น ฉะนั้นรัฐบาลฯ ชุดปัจจุบันจึงได้มีนโยบายที่จะพลิกฟื้นประเทศไทยใหม่ โดยการดึงดูดการลงทุนอุตสาหกรรมแห่งอนาคต ที่ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มี หรือการนำเอาอุตสาหกรรมเดิมที่ประเทศไทยมีอยู่มาพัฒนาต่อยอด โดยปัจจัยที่สำคัญของอุตสาหกรรมแห่งอนาคตนั้น คือ ฐานการผลิตจะต้องตั้งอยู่บนพื้นที่ที่นักลงทุนจากต่างชาติรู้จักกันดี และอยู่บนพื้นที่ที่อุตสาหกรรมสามารถพัฒนาต่อยอดได้ รัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา จึงได้มีนโยบายที่จะพัฒนา “โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor หรือ EEC)” บนพื้นที่ ๓ จังหวัดภาคตะวันออก คือ จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นพื้นที่เดิมของโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก หรือ Eastern Seaboard นั้นเอง ซึ่งผู้วิจัยสามารถอธิบายถึงความเป็นมาของโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) พอสังเขป ดังนี้ (ไทยรัฐทีวี, ออนไลน์: ๒๕๖๐)

เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๘ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบ “คลัสเตอร์” ตามที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเสนอ โดยกำหนดคลัสเตอร์เป้าหมายใน **ระยะแรก** ได้แก่ (๑) Super Cluster เป็นคลัสเตอร์สำหรับกิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและอุตสาหกรรมแห่งอนาคต เช่น คลัสเตอร์ยานยนต์และชิ้นส่วน คลัสเตอร์เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์โทรคมนาคม คลัสเตอร์ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และคลัสเตอร์ดิจิทัล (๒) คลัสเตอร์เป้าหมายอื่นๆ ได้แก่ คลัสเตอร์เกษตรแปรรูป คลัสเตอร์สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม และ (๓) กิจการเป้าหมายที่จะส่งเสริมเป็นพิเศษในแต่ละคลัสเตอร์ ประกอบด้วย ๒ กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มโครงสร้างพื้นฐานที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาคลัสเตอร์ และกลุ่มอุตสาหกรรมการผลิตที่มีความสำคัญสูง โดยมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานเจ้าภาพหลัก มีหน้าที่รับผิดชอบการขับเคลื่อนนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ให้เป็นรูปธรรม และทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางประสานงานการพัฒนาในแต่ละคลัสเตอร์

วันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเกี่ยวกับข้อเสนอ ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยมีกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ โดแบ่งออกเป็น ๒ ส่วน **ส่วนแรก** คือ การต่อยอด ๕ อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-curve) ประกอบด้วย อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation automotive) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism) อุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology) และอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร (Food for the Future) **ส่วนที่สอง** คือ การเติม ๕ อุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) ประกอบด้วย อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (Robotics) อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics)

อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Biochemical) อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital) และอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub)

วันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๙ คณะกรรมการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (คพท.) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) เป็นประธานในการประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๕๙ มีมติเห็นชอบแนวทางการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยให้ใช้ชื่อว่า “ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)”

วันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๙ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการเกี่ยวกับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม กองทัพอากาศ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาจัดทำแผนการดำเนินโครงการและงบประมาณค่าใช้จ่ายในงบประมาณ ๒๕๖๐-๒๕๖๑ ให้แล้วเสร็จภายใน ๓ เดือน เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยการจัดทำแผนการดำเนินโครงการและงบประมาณค่าใช้จ่ายได้มีการกำหนดให้มีรายละเอียดครอบคลุมประเด็นต่างๆ โดยมีรายละเอียด กล่าวคือ (๑) การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่เชื่อมโยงทั้งระบบด้านพลังงาน ด้านสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งด้านการวิจัยและพัฒนา (๒) แผนดำเนินการด้านผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน แผนบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม การบริหารจัดการขยะและมลภาวะต่างๆ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและประชาชนในพื้นที่ด้วย (๓) กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนและดึงดูดการลงทุนจากภาคเอกชน โดยเฉพาะการให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษี สิทธิการเช่าที่ดิน และการจัดหางาน รวมทั้งการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จการลงทุน (One Stop Service) เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่นักลงทุนในการขออนุมัติอนุญาตการประกอบกิจการและให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ และ (๔) แผนการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน

จากข้อมูลข้างต้นทำให้เห็นได้ว่า การดำเนินโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นหนึ่งในแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ไทยแลนด์ ๔.๐ ด้วยการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สามารถต่อยอดความสำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ Eastern Seaboard ซึ่งมีการดำเนินการมาตลอดกว่า ๓๐ ปี โดยในครั้งนี้ สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกรท.) มีเป้าหมายที่จะเติมเต็มภาพรวมในการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งจะเป็นการยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศไทย เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ และทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยเติบโตในระยะยาว รวมทั้งต้องการให้พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) (สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก, ออนไลน์: ๒๕๖๐) เป็นพื้นที่รองรับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นในอนาคต

๒. วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ตามแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564) มีรายละเอียด ดังนี้

๒.๑ เพื่อยกระดับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย สามารถรองรับการลงทุนอุตสาหกรรม Super Cluster และอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ และกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่นๆ ซึ่งจะสนับสนุนการยกระดับความสามารถในการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย

๒.๒ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่ง หรือระบบโลจิสติกส์ ทั้งทางบก ทางราง ทางเรือ และทางอากาศ ให้มีความเชื่อมโยงกันทั้งระบบและบูรณาการอย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๓ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเมืองและสภาพแวดล้อม เพื่อรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจและการเจริญเติบโตในพื้นที่ภาคตะวันออก

๒.๔ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ลงทุน การให้สิทธิประโยชน์ และการนำแนวคิดการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรมาปรับใช้ในการให้บริการของภาครัฐ

๒.๕ เพื่อส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และการท่องเที่ยว

๓. เป้าหมาย

ส่วนเป้าหมายของโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) นั้น กล่าวคือ พื้นที่เป้าหมาย คือ พื้นที่ ๓ จังหวัดภาคตะวันออกของประเทศไทย ประกอบด้วย จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง รวมถึงพื้นที่อื่นๆ ตามที่มีการออกเป็นพระราชกฤษฎีกากำหนดเพิ่มเติมไว้

ส่วนอุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งมีการแยกออกเป็น ๒ ส่วน กล่าวคือ **ส่วนแรก** เป็นซูเปอร์คลัสเตอร์ ได้แก่ คลัสเตอร์ยานยนต์และชิ้นส่วน คลัสเตอร์เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์โทรคมนาคม คลัสเตอร์ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม **ส่วนที่สอง** เป็น ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งมีกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) ประกอบด้วย อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ อุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ อุตสาหกรรมดิจิทัล และอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร

รูปแบบของโครงสร้างพื้นฐาน EEC

รูปแบบของโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ในปัจจุบัน สามารถแบ่งกลุ่มออกเป็น ๔ ด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านบริการสาธารณสุข โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกมีความพร้อมเกี่ยวกับระบบโครงสร้างพื้นฐานในระดับสูงสุด เมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่อื่นๆ ของประเทศ ทั้งด้านการขนส่ง (ระบบถนน ระบบราง ท่าเรือ ท่าอากาศยาน) สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และนิคมอุตสาหกรรม โดยมีพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมที่พร้อมรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมอีกประมาณ ๓๐,๐๐๐ ไร่ มีรายละเอียด ดังนี้

ระบบถนน ค่อนข้างสมบูรณ์มีความครอบคลุมทั่วถึง และสามารถเชื่อมโยงได้ทุกภาคของประเทศ เส้นทางหลวงสายหลัก ส่วนใหญ่ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผน ซึ่งเส้นทางที่สำคัญๆ ได้แก่ เส้นทางหลวงหมายเลข ๓ ๓๔ ๓๖ ๓๐๔ ๓๓๑ ๓๔๔ ๓๖๑ และเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข ๗ เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ-ชลบุรี ส่วนขยายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในช่วงพัทยา-มาบตาพุด ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง อีกทั้ง ยังมีการก่อสร้างเพิ่มช่องทางจราจรและบูรณะเส้นทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออก รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายถนนสายรอง

เพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น และเพื่อแก้ไขปัญหาความแออัดของการจราจร ปัญหาคอขวด และสามารถรองรับการขยายตัวของฐานการผลิตและบริการในอนาคต

ระบบราง ปัจจุบันมีเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกกับ ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ รถไฟทางคู่สายหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา สายฉะเชิงเทรา- ศรีราชา-แหลมฉบัง และรถไฟทางคู่สายฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง นอกจากนี้ ยังมีทางรถไฟสี่ล้อ-มาบตาพุด และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) สำหรับรองรับปริมาณตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่ลาดกระบัง จำนวน ๖ สถานี

ท่าเรือ ท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ มีรายละเอียด กล่าวคือ

ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง เป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มี อัตราการเติบโตของการให้บริการขนถ่ายสินค้าสูง มีความทันสมัย สามารถรองรับเรือบรรทุกตู้สินค้า ขนาด ๘๐,๐๐๐ DWT (Post Panamax) ซึ่งปัจจุบันท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังมีขีดความสามารถ รองรับตู้สินค้าได้ ๑๑ ล้านที่อยู่ที่ต่อปี และอยู่ระหว่างพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (STRO) เพื่อรองรับตู้สินค้า ๒ ล้านที่อยู่ที่ต่อปี การพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ให้สามารถรองรับ ตู้สินค้าชายฝั่ง ๓ แสนที่อยู่ที่ต่อปี และปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายใน ท่าเรือ รวมทั้งมีแผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ เพื่อรองรับตู้สินค้าเพิ่มขึ้นอีก ๗ ล้านที่อยู่ที่ต่อปี

ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นท่าเรืออุตสาหกรรมขนาดใหญ่และทันสมัย มีการ ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร สามารถรองรับเรือบรรทุกทุกขนาด ๒๖๔,๐๐๐ DWT เปิดให้บริการ ๑๒ ท่า (ท่าเรือสาธารณะ ๒ ท่า และท่าเรือเฉพาะกิจ ๑๐ ท่า) โดยมีบริษัทเอกชน จำนวน ๑๙ ราย เข้าดำเนินการ ทั้งเป็นท่าเรือ คลังน้ำมัน คลังสินค้า และโรงไฟฟ้า ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษาความ เหมาะสมด้านเศรษฐกิจ การเงิน ด้านวิศวกรรม และออกแบบเบื้องต้น พร้อมทั้งจัดทำรายงานผล การศึกษาเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) ของท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ ๓

ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ (จุกเสม็ด) เป็นที่จอดเรือรบ และฐานส่งกำลังบำรุง ท่าเรือพาณิชย์ สัตหีบสามารถใช้ประโยชน์ในภาคอุตสาหกรรมต่อเรือ แทนจุดเจาะน้ำมัน และขนส่งผู้โดยสาร

ท่าอากาศยาน สนามบินนานาชาติอยู่ท่าอากาศยานภายใต้การดูแลของกองทัพเรือใช้ประโยชน์ ทางด้านความมั่นคงและการพาณิชย์ มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ ๑๖,๗๐๐ ไร่ มีทางวิ่งขนาด ๓,๕๐๐ เมตร จำนวน ๑ ทางวิ่ง พื้นที่คลังสินค้า ๒๐,๐๐๐ ตารางเมตร และศูนย์ซ่อมอากาศยานของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน ๑๕๐ ไร่ ปัจจุบันอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ก่อสร้างแล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว ซึ่งสามารถ รองรับผู้โดยสารได้ประมาณ ๓ ล้านคนต่อปี และกำลังดำเนินการพัฒนาเป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ แห่งที่ ๓

นิคมอุตสาหกรรม ในพื้นที่จังหวัดระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา มีนิคมอุตสาหกรรม/ เขตประกอบการ/สวนอุตสาหกรรม พื้นที่โครงการรวมทั้งสิ้น ๑๒๕,๘๒๔ ไร่ ยังคงมีพื้นที่เหลือขาย และอยู่ระหว่างพัฒนาเพิ่มเติมกว่า ๓๐,๐๐๐ ไร่ โดยมีนิคม/เขตอุตสาหกรรมรวมทั้งหมด ๓๙ แห่ง แบ่งเป็น (๑) นิคมฯ/เขตอุตสาหกรรม ที่ได้รับการพัฒนาแล้ว (พร้อมลงทุน) จำนวน ๒๘ แห่ง พื้นที่

คงเหลือประมาณ ๑๕,๐๐๐ ไร่ และ (๒) นิคมฯ/เขตอุตสาหกรรม ที่อยู่ระหว่างการพัฒนา จำนวน ๑๑ แห่ง รวมพื้นที่ประมาณ ๑๕,๐๐๐ ไร่

อ่างเก็บน้ำและท่อส่งน้ำ ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา มีอ่างเก็บน้ำ จำนวน ๒๓ แห่ง ความจุรวมประมาณ ๑,๓๐๐ ล้านลูกบาศก์เมตร อ่างเก็บน้ำสำคัญ เช่น อ่างเก็บน้ำ บางพระ อ่างเก็บน้ำหนองค้อ อ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล อ่างเก็บน้ำดอกกราย อ่างเก็บน้ำคลองใหญ่ อ่างเก็บน้ำประแสร์ และอ่างเก็บน้ำคลองสีียด ปัจจุบันมีการจัดสรรน้ำรวม ๑,๑๘๘.๒๐ ล้านลูกบาศก์ เมตรต่อปี (ความต้องการน้ำเพื่ออุตสาหกรรม ๓๑.๔ ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี น้ำเพื่อการเกษตร ๔๒๙.๙ ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี น้ำเพื่ออุปโภค-บริโภค ๗๖.๔ ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี น้ำเพื่อการประปา ๓๑๔ ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี น้ำเพื่อบริษัท East Water ๓๕๒.๔ ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี และน้ำเพื่อรักษา ระบบนิเวศ ๘๓.๕ ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี จึงมีน้ำใช้คงเหลือประมาณ ๑๐๐ ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี รองรับได้ถึงปี ๒๕๖๕

ท่อส่งน้ำและระบบผันน้ำ โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ ท่อส่งน้ำดอกกราย- มาบตาพุด ท่อส่งน้ำหนองค้อ-แหลมฉบัง ท่อส่งน้ำแหลมฉบัง-พัทยา ท่อส่งน้ำมาบตาพุด-สัตหีบ ท่อส่ง น้ำหนองปลาไหล-หนองค้อ ท่อส่งน้ำหนองค้อ-แหลมฉบัง (ระยะที่ ๒) ท่อเชื่อมโยง อ่างเก็บน้ำประแสร์- อ่างเก็บน้ำคลองใหญ่ ท่อส่งน้ำหนองค้อ-แหลมฉบัง-บางพระ ท่อส่งน้ำหนองปลาไหล-มาบตาพุด ท่อส่งน้ำดิบในจังหวัดฉะเชิงเทรา ท่อส่งน้ำแม่น้ำระยอง-มาบตาพุด ท่อส่งน้ำหนองปลาไหล-มาบตาพุด เส้นที่ ๓ ท่อผันน้ำจากคลองพระองค์ไชยานุชิต-อ่างเก็บน้ำบางพระ ระบบผันน้ำอ่างเก็บน้ำดอกกราย- อ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล และโครงการผันน้ำจากคลองวังโตนด-อ่างเก็บน้ำประแสร์ ฯลฯ

ระบบขนส่งทางท่อ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย โรงกลั่น และบริษัทขายปลีกน้ำมัน สำหรับรถยนต์ ได้ร่วมกันลงทุนก่อสร้างระบบการขนส่งทางท่อ จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่ โครงการ ขนส่งน้ำมันทางท่อ ศรีราชา-ชองนนทรี กรุงเทพฯ โดยวางท่อตามแนวทางรถไฟ และโครงการขนส่ง น้ำมันทางท่อ ศรีราชา-ลำลูกกา-สระบุรี มีการควบคุมระบบการขนส่งโดยคอมพิวเตอร์ เพื่อช่วยเพิ่ม ประสิทธิภาพและความปลอดภัยการขนส่ง

๒. สถานะทางด้านสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ

ระบบประปา ในจังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา อยู่ในพื้นที่ให้บริการของการ ประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) เขต ๑ ซึ่งมีประชากรอาศัยอยู่ในพื้นที่ จำนวน ๒,๘๔๔,๙๔๐ คน รวม ๑,๖๐๕,๗๖๒ ครัวเรือน มีผู้ใช้น้ำรวม ๕๔๑,๓๒๗ ราย (ข้อมูลปี ๒๕๕๘) โดยการประปาส่วนภูมิภาค มีสาขาที่ให้บริการในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา จำนวน ๑๔ สาขา ประกอบด้วย การประปาสาขาในจังหวัดชลบุรี ๗ สาขา จังหวัดระยอง ๓ สาขา และจังหวัดฉะเชิงเทรา ๔ สาขา มีกำลังการผลิตน้ำประปารวม ๒๘,๙๓๐ ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง โดยมีแหล่งน้ำดิบสำหรับผลิต น้ำประปา ๓ แหล่ง ได้แก่ น้ำดิบจากอ่างเก็บน้ำของกรมชลประทาน น้ำดิบจากอ่างเก็บน้ำของการ ประปาส่วนภูมิภาค และน้ำดิบจากบริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับการผลิตและบริโภคน้ำได้ถึงปี ๒๕๖๓

ไฟฟ้า พื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา อยู่ในเขตการให้บริการทางไฟฟ้า “กฟภ.๒” ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ซึ่งรับผิดชอบการบริการในพื้นที่ ๕ จังหวัด คือ จังหวัด ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา จันทบุรี และตราด โดยคาดการณ์ถึงความต้องการใช้ไฟฟ้า จากสถานี

ไฟฟ้าแรงสูงต้นทางในพื้นที่ ๓ จังหวัด ช่วงปี ๒๕๖๐-๒๕๗๙ ประมาณ ๕,๐๑๗-๘,๐๓๐ เมกะวัตต์ โดยการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย มีขีดความสามารถในการผลิตในปัจจุบันประมาณ ๕,๙๖๒ เมกะวัตต์ สามารถรองรับความต้องการไฟฟ้าได้ถึงปี ๒๕๖๕ สำหรับสถานีไฟฟ้าย่อยมีความต้องการไฟฟ้าที่รับในระบบ ๒๒ เควี จากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคในพื้นที่ ๓ จังหวัด ช่วงปี ๒๕๖๐-๒๕๗๙ ประมาณ ๓,๓๐๒-๖,๗๓๙ เมกะวัตต์ โดยการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคมีขีดความสามารถในการผลิตในปัจจุบันประมาณ ๕,๕๕๘ เมกะวัตต์ ซึ่งสามารถรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าได้ถึงปี ๒๕๗๑

๓. สถานะทางด้านสิ่งแวดล้อม

การจัดการขยะมูลฝอย พื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา เมืองครุฑปกครอง ส่วนท้องถิ่น (อปท.) ในพื้นที่รวม ๒๗๖ แห่ง เมืองครุฑปกครองส่วนท้องถิ่นให้บริการเก็บขยะในชุมชน ทั้งแบบเต็มพื้นที่และบางส่วนของพื้นที่ จำนวน ๒๑๗ แห่ง คิดเป็นร้อยละ ๗๙.๕ โดยจังหวัดชลบุรีมีปริมาณขยะเกิดขึ้นมากที่สุด อยู่ที่ ๙ แสนตันต่อปี รองลงมา ได้แก่ จังหวัดระยอง และจังหวัดฉะเชิงเทรา นอกจากนี้ จังหวัดชลบุรียังมีปริมาณขยะสะสมสูงสุด อยู่ที่ ๓.๑ แสนตัน รองลงมา คือ จังหวัดฉะเชิงเทรา อยู่ที่ ๒.๖ แสนตัน ปัจจุบันจังหวัดระยองมีศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยรวมแบบครบวงจร ซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนาเพื่อให้สามารถนำขยะมาผลิตเป็นพลังงานเชื้อเพลิง (RDF) ส่วนจังหวัดชลบุรี และจังหวัดฉะเชิงเทรา ยังมีการกำจัดขยะมูลฝอยอย่างกระจัดกระจาย สำหรับขยะอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดระยอง ปัจจุบันถูกนำไปกำจัดที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมจังหวัดตราดและที่อื่นๆ

ระบบบำบัดน้ำเสีย ประกอบด้วย น้ำเสียจากชุมชน ส่วนใหญ่ไม่ได้มีการบำบัดก่อนปล่อยสู่แหล่งน้ำสาธารณะ และน้ำเสียจากอุตสาหกรรม โดยโรงงานอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ในเขตนิคมฯ และนอกเขตนิคมฯ มีการระบายมลพิษทางน้ำสู่แหล่งน้ำสาธารณะจำนวนมาก ทั้งที่เป็นไปตามมาตรฐาน และการลักลอบระบายน้ำโดยไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งมีการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

มลพิษทางอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่มาบตาพุดและบริเวณใกล้เคียงจังหวัดระยอง ที่พบสารอินทรีย์ระเหยง่ายบางชนิด ซึ่งเป็นสารก่อมะเร็ง ได้แก่ สารเบนซิน สาร ๑,๓-บิวทาไดอิน และสาร ๑,๒-ไดคลอโรอีเทน เกินค่ามาตรฐานในบรรยากาศ นอกจากนี้ ยังมีปัญหาอุบัติเหตุจากสารเคมีรั่วไหลเกิดขึ้นบ่อยครั้ง

ดังนั้น สถานการณ์ด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ยังคงประสบปัญหาหลายด้าน อาทิ การลักลอบขนขยะทิ้งตามที่สาธารณะ น้ำเสีย และมลพิษทางอากาศ ซึ่งปัญหาสำคัญในพื้นที่ชุมชนเมืองและพื้นที่ที่มีโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง จึงต้องมีการแก้ไขปัญหามาจากแหล่งกำเนิด และการกำกับดูแลการดำเนินงานให้เป็นไปตามกฎหมาย

๔. สถานะทางด้านบริการสาธารณสุข

อัตราการใช้บริการผู้ป่วยนอก จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ในปี ๒๕๕๘ จำนวน ๔,๒๑๔,๐๘๙ ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๗ ที่มีผู้ป่วยนอก จำนวน ๓,๑๒๐,๕๐๔ ล้านคน และในปี ๒๕๕๙ (ระหว่างเดือนตุลาคม ๒๕๕๘-กรกฎาคม ๒๕๕๙) มีผู้ป่วยนอกรวม ๓,๗๘๒,๖๒๓ ล้านคน โดยจังหวัดชลบุรีมีจำนวนผู้ป่วยมากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัดระยอง และจังหวัดฉะเชิงเทรา ตามลำดับ สำหรับกลุ่มโรคที่มีจำนวนผู้ป่วยในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา มากที่สุด คือ ความดัน

โลหิตสูง โดยในปี ๒๕๕๘ มีจำนวน ๗๖๗,๒๔๑ คน รองลงมา คือ การติดเชื้อของทางเดินหายใจ จำนวน ๖๖๘,๒๕๒ คน และเบาหวาน จำนวน ๖๐๗,๑๖๔ คน

สำหรับศักยภาพการให้บริการสาธารณสุขของโรงพยาบาลสำคัญใน ๓ จังหวัด (จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา) พบว่า ยังไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้ป่วย โดยโรงพยาบาลชลบุรี ซึ่งเป็นโรงพยาบาลแม่ข่ายดูแลรักษาผู้ป่วยในเขตสุขภาพที่ ๖ ครอบคลุมพื้นที่ ๘ จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี และสระแก้ว มีผู้เข้ารับบริการมากกว่า ๓,๗๐๐ คนต่อวัน และมีจำนวนเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๔ ต่อปี ขณะที่สามารถรองรับผู้ป่วยได้ ๑,๒๐๐ คนต่อวันเท่านั้น โรงพยาบาลระยอง มีผู้เข้ารับบริการในปี ๒๕๕๘ จำนวน ๑,๘๘๙ คนต่อวัน ตามลำดับ และโรงพยาบาลพุทธโสธร จังหวัดฉะเชิงเทรา มีผู้เข้ารับบริการเฉลี่ยวันละ ๑,๐๐๐-๓,๐๐๐ คนต่อวัน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๕๙: ๔-๑๕)

ยุทธศาสตร์ นโยบาย และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ EEC

๑. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ประกอบด้วย แผนการดำเนินงาน ๔ แผนงานย่อย ได้แก่ แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์ แผนงานพัฒนาเมือง ระบบสาธารณสุขภาค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยวและสาธารณสุข และการบริหารจัดการ รวมเป็นโครงการ จำนวน ๑๗๓ โครงการ ในกรอบวงเงินลงทุนมากกว่า ๗๑๒,๖๔๕.๒๓ ล้านบาท ซึ่งแผนยุทธศาสตร์ในการดำเนินการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) มีการแบ่งออกเป็น ๓ ระยะ (ในช่วง ๑๕ ปี) ดังนี้

แผนระยะสั้น เป็นแผนการดำเนินงานในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๐ เป็นการเร่งรัดโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมที่อยู่ระหว่างดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมาย เช่น ก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์ (พญา-มาบตาพุด) ก่อสร้างรถไฟทางคู่ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) และศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ทำเรือแหลมฉบัง ขยายช่องจราจรทางเข้าแหลมฉบังและปรับปรุงขยายถนนสายหลัก ปรับปรุงระบบส่งและสถานีไฟฟ้า เพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำ ก่อสร้างระบบผันน้ำ ปรับปรุงขยายประปา ระบบระบายน้ำ การจัดการขยะ เพิ่มศักยภาพการให้บริการสาธารณสุข รวมทั้งเร่งรัดศึกษาความเหมาะสมและหรือจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการลงทุนที่สำคัญ เช่น สนามบินอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ ๓ และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ เป็นต้น

แผนระยะกลาง เป็นแผนการดำเนินงานในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๓ ครอบคลุมการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ รถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ-ระยอง) รถไฟรางเบาพญา ท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมชายฝั่งทะเลอ่าวไทย โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินอู่ตะเภา ศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) ก่อสร้างขยายถนนเชื่อมโยง/ทางเลี่ยงเมือง ระบบท่อส่งน้ำ/ผันน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย และวางผังเมืองรวมชุมชน โดยมีรูปแบบการลงทุนทั้งภาครัฐและให้เอกชนร่วมลงทุน

แผนระยะยาว เป็นแผนการดำเนินงานในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เป็นต้นไป ครอบคลุมการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ และท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ ๓ ระบบราง และ

ระบบน้ำเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงทั้งระบบไปยังภูมิภาคต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๕๙: ๑๙)

๒. นโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

เมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๐ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้มีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง “การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” ซึ่งในขณะเดียวกันสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้มีการเสนอร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.... เข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๐ และเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความเรียบร้อยโดยเร็วและมีประสิทธิภาพ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) จึงได้มีการอนุมัติเพิ่มเติมคำสั่ง คสช. ที่ ๒/๒๕๖๐ ใน ๓ เรื่อง ดังนี้

เรื่องแรก คือ การเพิ่มเติมการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมแบบเร่งรัด (Fast Track) ซึ่งกระบวนการที่ใช้อยู่ในปัจจุบันออกแบบไว้ใช้กับโครงการทั่วไป จึงเห็นควรมีกระบวนการเร่งรัดสำหรับโครงการในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โดยกำหนดให้มี “กระบวนการทำงานแบบเร่งรัด (Fast Track)” เฉพาะโครงการสำคัญที่ต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วนในเรื่องเกี่ยวกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๑. ขอให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ แต่งตั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการเพื่อพิจารณารายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ หรือกิจการสำคัญ และให้มีการดำเนินการอย่างเร่งด่วนในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นการเฉพาะ

๒. ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษเพิ่มเติมจากสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกรศ.) หรือผู้ขออนุญาต เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายพิเศษแก่คณะกรรมการผู้ชำนาญการ

๓. ขอใช้ระยะเวลาในการดำเนินการทั้งหมดรวมแล้วไม่เกิน ๑ ปี

๔. ในกรณีที่ไม่มีผู้ชำนาญการ หรือมีน้อยกว่า ๓ ราย ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีหน้าที่อนุญาตให้ผู้ที่ไม่มีสัญชาติไทยที่มีประสบการณ์ทำนองเดียวกันกับกิจการนั้นเป็นผู้ชำนาญการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้

เรื่องที่สอง คือ การเพิ่มเติมกระบวนการพิจารณาการร่วมทุนกับเอกชน หรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน กระบวนการร่วมทุนกับเอกชนที่ใช้อยู่ในปัจจุบันใช้ระยะเวลานาน เพราะใช้กับโครงการทั่วไปซึ่งมีความแตกต่างจากโครงการสำคัญในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่เป็นประโยชน์สูงต่อประเทศชาติอยู่แล้ว เช่น โครงการเมืองการบินภาคตะวันออก รถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน และท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสัตหีบ และท่าเรือมาบตาพุด เป็นต้น ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงกำหนดให้มี “กระบวนการทำงานการร่วมทุนกับเอกชน หรือให้เอกชนลงทุนในเขตส่งเสริมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” โดยใช้เฉพาะกับโครงการเร่งด่วนที่สำคัญในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่คณะกรรมการนโยบายอนุมัติฯ เพื่อให้เกิดความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น โดยรักษาเจตนารมณ์ตามพระราชบัญญัติร่วมทุนกับเอกชน ซึ่งการดำเนินการในเรื่องนี้ได้ปรึกษากับกระทรวงการคลัง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีระบบธรรมาภิบาลที่ดีและมีประสิทธิภาพในการทำงานมากขึ้น

เรื่องที่สาม คือ การเพิ่มเติมให้หน่วยซ่อมอากาศยานมีคุณสมบัติที่เหมาะสมตามลักษณะการลงทุน กิจการที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมเครื่องบิน อะไหล่ และชิ้นส่วนอากาศยาน ส่วนใหญ่เป็น

บริษัทที่มีเทคโนโลยีสูงและมีสิทธิบัตรสำหรับผลิตภัณฑ์ ดังนั้น เพื่อให้เกิดการลงทุนเป็นไปตามเป้าหมาย กิจกรรมบางอย่างจึงให้คนไทยถือหุ้นน้อยกว่ากึ่งหนึ่งตามความเหมาะสม ด้วยเหตุดังกล่าวการจัดการให้มีคลัสเตอร์การลงทุนการซ่อมอะไหล่และชิ้นส่วนอากาศยาน จึงจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงลักษณะของผู้รับใบรับรองหน่วยซ่อมในระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ให้มีความคล่องตัวและสอดคล้องกับลักษณะธุรกิจการลงทุนเป็นสำคัญ (รัฐบาลไทย, ออนไลน์: ๒๕๖๐)

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ การประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนา ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ ณ ตึกสันติไมตรี ทำเนียบรัฐบาล ที่ประชุมฯ มีมติเห็นชอบที่ในประเด็นสำคัญๆ คือ

๑. เห็นชอบแนวทางการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกหลัก ๓ แห่ง ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสัตหีบ และท่าเรือมาบตาพุด โดยมีรถไฟรางคู่เข้าเชื่อมโยง และมีระบบบริการการขนส่งสินค้าแบบไร้รอยต่อ (Seamless Operation)

๒. เห็นชอบหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ การร่วมลงทุนกับเอกชน หรือ ให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน

๓. เห็นชอบหลักเกณฑ์การจัดตั้งเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่ระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งที่ประชุมฯ รับทราบสถิติขอรับการส่งเสริมการลงทุนในระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ดังนี้

๔. เห็นชอบให้ประกาศเขตส่งเสริมนวัตกรรมระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of Innovation: EECi) และเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (Digital Park Thailand: EECd)

๕. รับทราบการทำความเข้าใจในพื้นที่ และแนวทางการพัฒนาคนและการศึกษา ซึ่งที่ประชุมฯ รับทราบผลการทำความเข้าใจในพื้นที่ ๓ จังหวัดระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

๖. รับทราบโครงการพัฒนาผู้ประกอบการ SMEs และ Start Up ในพื้นที่ระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

๓. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

เมื่อต้นปี ๒๕๖๐ ที่ผ่านมานี้ ประเทศไทยได้มีการใช้กฎหมายบีโอไอเป็นเครื่องมือในการดึงดูดการลงทุนในประเทศ กล่าวคือ พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุนฉบับแก้ไข พ.ศ. ๒๕๕๙ และ พ.ร.บ.การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งสาระสำคัญของ พ.ร.บ. ทั้ง ๒ ฉบับนี้ นักลงทุนต่างให้ความสนใจและรอคอย เนื่องจากมีการขยายระยะเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเป็น ๑๓ ปี และสำหรับ พ.ร.บ.การเพิ่มขีดความสามารถฯ คือ การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ๑๕ ปี และการให้เงินสนับสนุนจากกองทุนขนาด ๑๐,๐๐๐ ล้านบาทนั้น ซึ่งประเภทกิจการใดจะเข้าข่ายดังกล่าว และมีเงื่อนไขอย่างไรบ้าง ผู้ประกอบคงจะต้องศึกษารายละเอียดในตัว พ.ร.บ.นั้นๆ อีกครั้งหนึ่ง

สำหรับโครงการพัฒนาระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการ เมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๙ ส่งผลทำให้เกิดการผลักดันร่างกฎหมาย ๓ ฉบับ คือ ร่างพระราชบัญญัติการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน (ฉบับ ๔) พ.ศ. ๒๕๖๐ และพระราชบัญญัติกองทุน

เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับ ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๖๐ เพื่อเป็นการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกของประเทศไทย เพื่อรองรับการลงทุนมากกว่าและมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูงกว่า มีรายละเอียดดังนี้

๓.๑ ร่างพระราชบัญญัติพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๙ ได้ผ่านความเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ... ที่เสนอโดยกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อนำมาใช้ในการขับเคลื่อนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ในระยะ ๑๐ ปี (๒๕๖๐-๒๕๖๙) ซึ่งร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ มีสาระสำคัญประกอบไปด้วย ๕ หมวด รวมทั้งสิ้น ๖๑ มาตรา กล่าวคือ

หมวดที่ ๑ เป็นบททั่วไป ที่กล่าวถึงการกำหนดวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โดยมีการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการบริหารจัดการและการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ ๓ จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ที่จะมีการส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคม ระบบการขนส่ง และการอำนวยความสะดวกในเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และกำหนดนโยบายของรัฐที่จะต้องดำเนินการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ เช่น ส่งเสริมและดึงดูดให้มีการลงทุนเพิ่มมากขึ้นจากทั้งนักลงทุนภายในและต่างประเทศ

หมวดที่ ๒ ว่าด้วยองค์กร หรือคณะกรรมการนโยบายกำกับดูแลพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นมา ซึ่งมีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน และมีคณะกรรมการ รวมทั้งหมด ๒๔ คน โดยจะมีอำนาจหน้าที่ เช่น การกำหนดนโยบาย การอนุมัติแผนงานทั้งระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว การกำหนดมาตรการในการพัฒนาพื้นที่ด้วย พร้อมทั้งกำหนดให้มีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ ซึ่งมีฐานะเป็นนิติบุคคลที่เป็นหน่วยงานของรัฐ แต่ไม่เป็นส่วนราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ มีอำนาจหน้าที่ เช่น เสนอแนะ ศึกษา วิจัย และเตรียมการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน พร้อมทั้งติดตามประสานงานให้การพัฒนาพื้นที่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยกำหนดให้มีเลขาธิการขึ้นมา ๑ คน เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินงานของสำนักงานฯ และขึ้นตรงกับคณะกรรมการนโยบายฯ

หมวดที่ ๓ ว่าด้วยการพัฒนาพื้นที่ฯ ที่กำหนดให้การจัดทำโครงการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค การจัดตั้ง และการดำเนินกิจการอุตสาหกรรมต่างๆ ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ตั้งคณะกรรมการที่เป็นผู้ชำนาญการเป็นการเฉพาะ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบเกี่ยวกับการดำเนินการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้แล้วเสร็จ และนำเสนอคณะกรรมการนโยบายฯ ให้ความเห็นชอบต่อไป

ที่สำคัญหลัง คือ พระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ เมื่อมีผลใช้บังคับไป ๑ ปีแล้ว กำหนดให้สำนักงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดทำแผนภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค รวมทั้งกำหนดให้สำนักงานมีอำนาจในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เช่น จัดสรรที่ดินในเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ โดยไม่ต้องได้รับใบอนุญาต ลงทุนหรือร่วมลงทุนกับบุคคลอื่นๆ ทั้งภายในและต่างประเทศ

อีกทั้ง คณะกรรมการนโยบายฯ อาจเห็นควรกำหนดให้นิคมอุตสาหกรรมใดๆ หรือพื้นที่ใดๆ ที่ตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ เป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษได้ ภายใต้หลักเกณฑ์ของการจัดตั้ง เปลี่ยนแปลงเขต และยุบเลิกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โดยกำหนดให้เลขาธิการ เป็นผู้มีอำนาจอนุมัติ อนุญาตในการรับจดทะเบียน หรือรับแจ้งตามกฎหมาย จำนวน ๖ ฉบับ ได้แก่ กฎหมายว่าด้วยการขุดดินและถมดิน กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร กฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเครื่องจักร กฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข กฎหมายว่าด้วยทะเบียนพาณิชย์ และกฎหมายว่าด้วยโรงงาน โดยจะมีการจัดตั้งศูนย์ประสานการบริหารด้านการลงทุน เพื่อเสริมประสิทธิภาพการให้บริการแก่นักลงทุน ที่มีลักษณะเป็นศูนย์บริการร่วมของหน่วยงานภาครัฐ ที่สามารถเชื่อมโยงการให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนแบบเบ็ดเสร็จ

นอกจากนี้ ยังกำหนดหลักเกณฑ์ในการได้มาซึ่งที่ดิน หรืออสังหาริมทรัพย์ เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ ได้รับสิทธิประโยชน์ เช่น สิทธิในการถือกรรมสิทธิ์ที่ดิน หรืออสังหาริมทรัพย์อื่นๆ ของบุคคลต่างด้าว สิทธิในการนำบุคคลต่างด้าวเข้ามาทำงานและอยู่อาศัยในราชอาณาจักรไทย สิทธิในการที่จะได้รับการยกเว้น หรือลดหย่อนภาษีอากร ตามกฎหมายของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และสิทธิในการทำธุรกรรมทางการเงิน รวมทั้ง กำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการในการใช้สิทธิประโยชน์ดังกล่าวด้วย โดยเฉพาะการเช่าหรือให้เช่าที่ดิน หรืออสังหาริมทรัพย์ ในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งให้เช่าได้โดยมีกำหนดระยะเวลาในการให้เช่าไม่เกิน ๕๐ ปี และต้องต่ออายุสัญญาเช่าได้อีกไม่เกิน ๔๙ ปี

พร้อมทั้งกำหนดให้มีการจัดตั้งกองทุนขึ้นในสำนักงาน เป็นกองทุนพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อเป็นทุนสนับสนุนในการกระจายความเจริญไปสู่ท้องถิ่น และพัฒนาชุมชนในท้องถิ่นที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาพื้นที่ โดยแหล่งที่มาของเงินกองทุนมาจากเงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้ เงินบำรุงกองทุนที่จัดเก็บจากค่าปรับ เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้ และดอกผลหรือผลประโยชน์ใดๆ ที่เกิดจากเงิน หรือทรัพย์สินของกองทุน โดยไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

หมวดที่ ๔ ว่าด้วยการกำกับดูแล มีการกำหนดให้นายกรัฐมนตรีมีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลโดยทั่วไปเกี่ยวกับการดำเนินกิจการของสำนักงาน

หมวดที่ ๕ เป็นบทกำหนดโทษ ที่จะกำหนดให้ผู้ประกอบการ อยู่อาศัย หรือใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่สำนักงานกำหนด หากไม่ดำเนินการตามเงื่อนไข ให้เลขาธิการมีอำนาจสั่งให้ชำระค่าปรับทางปกครอง หรือออกเลิกสัญญาเช่า หรือเช่าซื้อได้

นอกจากนี้ ยังมีบทเฉพาะกาลระบุว่า ในช่วงเริ่มแรกการดำเนินงานนั้น ให้คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (EEC) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. ๒๕๕๘ ทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการนโยบายไปพลางก่อน จนกว่าจะมีคณะกรรมการนโยบายฯ ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ออกมา โดยให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ทำหน้าที่เป็นสำนักงานไปพลางก่อน และให้ผู้ว่าการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสำนักงาน จนกว่าจะมีการแต่งตั้งเลขาธิการขึ้นมา ซึ่ง ดร.อรรถกาศ สิบุญเรือง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ให้ความเห็นว่า ร่างพระราชบัญญัติ

ฉบับดังกล่าวนี้ จะนำไปสู่การขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งระหว่างการรอกฎหมายประกาศใช้ จะมีการตั้งคณะทำงานฯ ตามที่บทเฉพาะกาลระบุไว้ เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนโดยเร็วตามที่ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีดำริไว้ ซึ่งจะช่วยให้เกิดความชัดเจนและสร้างความมั่นใจให้แก่นักลงทุน

ขณะที่พื้นที่ในการรองรับการลงทุนของภาคอุตสาหกรรมนั้น คาดว่าภายในระยะเวลา ๕ ปี จะมีความต้องการใช้พื้นที่เพื่อการลงทุนใน ๑๐ กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย ประมาณ ๗๐,๒๕๙ ไร่ ประกอบด้วย อุตสาหกรรมและปิโตรเคมีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประมาณ ๑๘,๐๐๐ ไร่ อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ หุ่นยนต์ ประมาณ ๗,๒๕๙ ไร่ อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร การเกษตรเทคโนโลยีชีวภาพ เชื้อเพลิงชีวภาพ ๒๑,๕๐๐ ไร่ อุตสาหกรรมการบิน ประมาณ ๕๐๐ ไร่ อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ประมาณ ๒๐,๐๐๐ ไร่ และอุตสาหกรรมดิจิทัล และการแพทย์ครบวงจร ประมาณ ๓,๐๐๐ ไร่

ดังนั้น การดำเนินงานในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ในปัจจุบัน ถือว่ามีความชัดเจนเกี่ยวกับขีดความสามารถในการรองรับการลงทุนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ, ออนไลน์: ๒๕๖๐)

๓.๒ พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน (ฉบับ ๔) พ.ศ. ๒๕๖๐

พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน (ฉบับ ๔) พ.ศ. ๒๕๖๐ ได้ถูกประกาศในราชกิจจานุเบกษา และมีผลบังคับใช้ เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๐ เพื่อดึงดูดการลงทุนที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูง การวิจัยและพัฒนาที่ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้สูงสุด ๙-๑๓ ปี ซึ่งสาระสำคัญของพระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย และจูงใจผู้ประกอบการให้เข้ามาลงทุน โดยมีการแก้ไขสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษี สรุปได้ ดังนี้

(๑) กิจการที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูง การวิจัย และพัฒนา จะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับกำไรสุทธิ (Investment Tax Allowance: ITA) ที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม โดยมีกำหนดไม่เกิน ๑๓ ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น จากเดิมที่ได้รับการยกเว้นสูงสุดไม่เกิน ๘ ปี และรายได้ที่ต้องนำมาคำนวณกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการ ให้รวมถึงรายได้จากการจำหน่ายผลพลอยได้ และรายได้จากการจำหน่ายสินค้ากึ่งสำเร็จรูปด้วย หากกิจการดังกล่าวขาดทุนระหว่างระยะเวลาที่ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล อาจได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างนั้น มาหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นในภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกิน ๕ ปี นับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น โดยสามารถเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้

(๒) สำหรับผู้ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนที่ไม่ได้รับยกเว้น หรือลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจการที่ได้รับการส่งเสริม อาจได้รับอนุญาตให้หักเงินที่ใช้ไปในการลงทุนในการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมจากกำไรสุทธิ รวมทั้งสิ้นไม่เกินร้อยละ ๗๐ ของเงินที่ลงทุนในกิจการนั้น โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่ง หรือหลายปีก็ได้ภายใน ๑๐ ปี นับแต่วันที่มีรายได้จากการประกอบกิจการ นอกเหนือจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ปีโอเอนำเข้ามาใช้ครั้งแรกในการให้การส่งเสริม

(๓) การคำนวณกำไรสุทธิและขาดทุนสุทธิของผู้ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีเงินได้นิติบุคคล ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนฯ นี้ให้เป็นไปตามประมวลรัษฎากร

(๔) เงินปันผลที่จ่ายจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมลงทุนซึ่งได้รับยกเว้นไม่ต้องรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล ให้รวมถึงกรณีเงินปันผลนั้นได้จ่ายภายใน ๖ เดือน นับแต่วันพ้นระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลด้วย

(๕) ยกเลิกการอนุญาตให้หักเงินได้พึงประเมินในการเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ ๕ ของรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อนจากการส่งออก ซึ่งผลิตภัณฑ์หรือผลิตภัณฑ์ที่ได้รับการส่งเสริมผลิตหรือประกอบโดยไม่รวมค่าประกันภัยและค่าขนส่งนอกประเทศ

(๖) ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับของที่ผู้ได้รับการส่งเสริมนำเข้ามาเพื่อใช้ในการวิจัยและพัฒนา รวมทั้งการทดสอบที่เกี่ยวข้อง

(๗) ยกเลิกเงื่อนไขบางอย่างโดยไม่ต้องระบุในบัตรส่งเสริม ได้แก่ ปริมาณวัตถุดิบภายใน ประเทศที่จะต้องใช้และการส่งออกซึ่งผลิตภัณฑ์ หรือผลิตภัณฑ์ที่ผลิต หรือประกอบ (Deloitte Legal-Representing tomorrow, ๒๕๖๐: ๑-๒)

๓.๓ พระราชบัญญัติกองทุนเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันสำหรับ ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๖๐

พระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๖๐ ได้ถูกประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับฎีกา เล่ม ๑๓๔ ตอนที่ ๑๙ ก เมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ เพื่อใช้เป็นกลไก หรือเครื่องมือในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศไทย โดยถือเป็นการเพิ่มแรงจูงใจ หรือเครื่องมือในการชักจูงนักการลงทุน เพื่อให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันกับประเทศคู่แข่ง และช่วยดึงให้กิจการในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่สำคัญมาลงทุนในพื้นที่ที่กำหนดไว้ โดมมุ่งเน้นไปที่อุตสาหกรรมที่มีความสอดคล้องกับศักยภาพของประเทศ

พระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ ถือเป็นการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับภาคอุตสาหกรรมของไทย โดยมีการสนับสนุนเงินกองทุนให้ผู้ประกอบการในกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม หรือใช้ในการพัฒนาบุคลากรเฉพาะในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะส่งผลก่อให้เกิดการยกระดับศักยภาพอุตสาหกรรมของไทย โดยเฉพาะกลุ่ม First S-Curve และ New S-Curve ให้ก้าวไปสู่ยุค Industry 4.0 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ธนพรรณ ไวทยะเสวี, ๒๕๖๐: ๑)

สาระสำคัญของพระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๖๐ มีรายละเอียด ดังนี้

(๑) กำหนดให้มี “คณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย” โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย แผน และยุทธศาสตร์เกี่ยวกับการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อให้เป็นไปตามกรอบวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดมีการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้เงินสนับสนุนแก่กิจการที่ได้รับการอนุมัติและสิทธิประโยชน์อื่นๆ และกำหนดนโยบายและแนวทางในการสรรหาและเจรจา เป็นต้น โดยให้คณะกรรมการนโยบายฯ มีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา

และเจรจา และคณะอนุกรรมการอื่นตามที่เห็นสมควร เพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการนโยบายมอบหมาย

(๒) กำหนดให้จัดตั้ง “กองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการลงทุนของกิจการในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ๑๐ ประเภท ประกอบด้วย อุตสาหกรรมที่ต่อยอดอุตสาหกรรมเดิม ๕ อุตสาหกรรม และอุตสาหกรรมใหม่ อีก ๕ อุตสาหกรรม

(๓) กำหนดให้กองทุน ประกอบด้วย เงินประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคหรือมอบให้แก่กองทุน เงินหรือทรัพย์สินที่ตกเป็นของกองทุน หรือที่กองทุนได้รับตามกฎหมายและดอกผล หรือผลประโยชน์ใดๆ ที่เกิดจากเงิน หรือทรัพย์สินของกองทุน

(๔) กำหนดให้เงินอุดหนุนสำหรับการดำเนินการในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่เป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุน ค่าใช้จ่ายในการศึกษาวิจัย พัฒนา และคิดค้นนวัตกรรม และค่าใช้จ่ายในการพัฒนาบุคลากรเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเป้าหมาย รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการในกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายตามที่คณะกรรมการนโยบายฯ กำหนด รวมทั้งดอกเบี้ยสำหรับเงินกู้ของสถาบันการเงิน

(๕) กำหนดให้ทุกสิ้นปีงบประมาณ หากกองทุนมีเงินสะสมที่ปลอดภาระผูกพันคงเหลือในกองทุนเกิน ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท ให้นำส่วนที่เกิน ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท ส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน ในกรณีกองทุนมีจำนวนเงินไม่ถึง ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท ให้รัฐบาลจัดสรรเงินอุดหนุนจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีให้ครบตามจำนวนดังกล่าว

(๖) กำหนดให้มี “คณะกรรมการบริหารกองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย” มีอำนาจหน้าที่อนุมัติการจ่ายเงินให้แก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด ดำเนินการตรวจสอบผลการดำเนินงานของกิจการที่ได้รับอนุมัติให้ได้รับเงินสนับสนุนจากคณะกรรมการบริหารและประเมินผลการดำเนินงานของกองทุน เป็นต้น

(๗) กำหนดให้การนำเงินกองทุนไปลงทุนหรือหาประโยชน์ ให้ฝากกับสถาบันการเงินที่มีกฎหมายเฉพาะจัดตั้งขึ้น ลงทุนในพันธบัตรรัฐบาลหรือตราสารหนี้ที่รัฐบาลค้ำประกันต้นเงินและดอกเบี้ย หรือลงทุนในหลักทรัพย์อื่นที่มีความมั่นคงสูง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

(๘) กำหนดให้อุตสาหกรรมจัดให้มีระบบการตรวจสอบภายใน เพื่อตรวจสอบการดำเนินงานต่างๆ ของกองทุน

(๙) กำหนดให้ในกรณีที่การดำเนินงานของกองทุนไม่มีความจำเป็นอีกต่อไปนั้น ให้รัฐมนตรีเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้มีการยุบเลิกกองทุน

หลักการพิจารณาคัดเลือกอุตสาหกรรมเป้าหมาย ๑๐ กลุ่ม โดยมุ่งเน้นอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพเป็นปัจจัยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (New Growth Engine) ของประเทศ โดยจัดแบ่งเป็น ๒ กลุ่ม ประกอบด้วย

กลุ่มแรก การต่อยอด ๕ อุตสาหกรรมเดิมที่มีความพร้อมอยู่แล้ว ได้แก่

๑. อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-generation Automotive)
๒. อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics)
๓. อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism)
๔. การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology)
๕. อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร (Food for the Future)

โดยกลุ่มนี้มีสาระสำคัญในการ “ต่อยอด” อุตสาหกรรมเดิม กล่าวคือ เน้นการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ๆ เน้นการยกระดับคุณภาพสินค้า-บริการ และชื่อเสียงแบรนด์เนมให้ไปสู่ระดับโลกเทียบเท่ากลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว

กลุ่มที่สอง การเติม ๕ อุตสาหกรรมอนาคต ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมใหม่ที่ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขัน และมีผู้สนใจลงทุน ได้แก่

๑. อุตสาหกรรมหุ่นยนต์เพื่อการอุตสาหกรรม (Robotics) ความเหมาะสมเนื่องจากเพราะโลกมีความต้องการสูง เชื่อว่าจะใหญ่กว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ในอนาคต ความต้องการภายในประเทศไทยต้องการใช้การเพิ่มประสิทธิภาพของอุตสาหกรรมการผลิตต่างๆ ความพร้อมที่มีอยู่ คือ ประเทศไทยมีฐานอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและไฟฟ้าตีมาก

๒. อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) ทั้งนี้เพราะจำนวนเครื่องบินที่มากขึ้นต้องการซ่อมแซม และมีการขนส่งทางอากาศมากขึ้น ประเทศไทยมีพื้นที่กว้างขวางมีสนามบินอยู่ตะเภา และสนามบินอื่นๆ ที่จะนำมาใช้ประโยชน์ในการสร้างอุตสาหกรรมการบินได้

๓. อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Biochemical) แม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง แต่เป็นเชื้อเพลิงฟอสซิล เชื้อเพลิงสิ้นเปลืองที่ใช้ไปเท่าไรก็น้อยลงเท่านั้น โลกยังมีความต้องการพลังงานที่ยั่งยืน อีกทั้งกำลังก่อเกิดมาตรฐานด้านชีวภาพเข้ากับการค้าที่สำคัญ คือ กำหนดเงื่อนไขให้อุตสาหกรรมผลิตต้องใช้เคมีชีวภาพ เช่น ไบโอพลาสติก ในการหีบห่อ ก็อาจจะส่งออกไม่ได้ และมาตรฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ความพร้อมภายในประเทศ คือ ประเทศไทยมีฐานการเกษตรใหญ่ที่สุดในอาเซียน ควรช่วงชิงโอกาสลงทุนก่อนประเทศอื่นในภูมิภาคนี้

๔. อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital) ปัจจุบันและแนวโน้มมีความต้องการสูงมาก และเป็นมาตรฐานใหม่ในการดำรงชีพ โดยเฉพาะอีคอมเมิร์ซ ขณะที่ภาคเอกชนไทยก็พร้อม ต่างชาติก็พร้อมจะมาลงทุนต่อยอดเทคโนโลยี ส่วนอุปสรรคสำคัญอยู่ที่ความเข้าใจอย่างลึกซึ้งของรัฐบาลและกลไกรัฐ เพราะอุตสาหกรรมมีส่วนสัมพันธ์กับสิทธิเสรีภาพอย่างมาก หากไม่มีการปกครองระบอบประชาธิปไตยที่มั่นคงยืนยาวแล้วอุตสาหกรรมดิจิทัลคงจะมีอุปสรรคมากขึ้น

๕. อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub) สถานการณ์ปัจจุบันประเทศไทยเป็นศูนย์บริการรักษาพยาบาลในเอเชียอยู่แล้ว ทั้งนี้การรักษาพยาบาล เรามีหมอ พยาบาล ที่เก่งมาก ทำได้ดีเป็นที่รู้จักทั่วโลก แต่เมื่อพิจารณาจากห่วงโซ่มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมการแพทย์โดยภาพรวมแล้วประเทศไทยขาดอุตสาหกรรมต้นน้ำ นั่นคือในเรื่องการผลิตยา อุปกรณ์การแพทย์ ตรงนี้ต้องพิจารณาว่าควรพัฒนาส่งเสริมอย่างไร อีกด้านหนึ่ง คือ เชื่อมโยงอุตสาหกรรมบริการการแพทย์เข้ากับ

อุตสาหกรรมบริการโทรคมนาคม พัฒนาระบบการรักษาพยาบาลระยะไกลรองรับผู้สูงอายุทั้งในประเทศและในเอเชีย (CONS magazine, ออนไลน์: ๒๕๖๐)

จากข้อมูลที่กำลังมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า กองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันฯ จึงถือกำเนิดขึ้นมาภายใต้พระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยในหมวดที่ ๔ ได้กำหนดให้จัดตั้ง “กองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย อันจะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งคำว่า “อุตสาหกรรมเป้าหมาย” หมายถึง อุตสาหกรรมที่สอดคล้องกับศักยภาพของประเทศที่สร้างประโยชน์อย่างสูงต่อเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ และสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยได้อย่างยั่งยืน ซึ่งต้องเป็นอุตสาหกรรมประเภทใหม่ที่ไม่เคยมีการผลิต หรือการให้บริการภายในประเทศมาก่อน หรือเป็นอุตสาหกรรมที่มีการใช้เทคโนโลยีใหม่ หรือใช้ความรู้ในการผลิตขั้นสูง เพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาและส่งเสริมนวัตกรรม ซึ่งคณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้ออกประกาศที่ ๑/๒๕๖๐ เรื่อง “หลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนภายใต้พระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๖๐” โดยมีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์แก่นักลงทุน ซึ่งสิทธิประโยชน์ที่มีภายใต้พระราชบัญญัตินี้ สามารถแบ่งได้เป็น ๓ กลุ่ม คือ

กลุ่มแรก เป็นการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไม่เกิน ๑๕ ปี ปัจจุบันพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน สามารถให้สิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลได้สูงสุดไม่เกิน ๘ ปี (และเพิ่มขึ้นเป็น ๑๓ ปี จากการแก้ไข พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน) และสามารถให้สิทธิประโยชน์ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ ๕๐ อีก ๕ ปี ซึ่งพระราชบัญญัตินี้ จะสามารถให้สิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลได้สูงสุดถึง ๑๕ ปี อย่างไรก็ตาม จะไม่มีการให้ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลภายใต้พระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งโครงการที่ได้รับการส่งเสริมฯ ภายใต้พระราชบัญญัตินี้แล้ว จะไม่สามารถได้รับสิทธิประโยชน์ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนฉบับอื่นๆ อีก

กลุ่มที่สอง เงินสนับสนุนจากกองทุนขนาด ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการลงทุนการวิจัยและพัฒนาการส่งเสริมนวัตกรรม หรือการพัฒนาบุคลากรเฉพาะด้านของกิจการในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งไม่ได้หมายความว่ากิจการใดกิจการหนึ่ง หรือกิจการไม่กี่รายจะได้รับเงินสนับสนุนเป็นจำนวนมหาศาล สัดส่วนการได้รับเงินสนับสนุนเป็นรายละเอียดที่จะต้องเจรจากันอย่างเหมาะสมและเกิดความคุ้มค่ากับเงินที่สนับสนุนไป โดยมีประโยชน์ของภาคอุตสาหกรรมไทยและประเทศไทยเป็นหลัก

กลุ่มที่สาม สิทธิประโยชน์อื่นๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ ไม่รวมสิทธิประโยชน์ด้านภาษีเงินได้นิติบุคคล เช่น สิทธิประโยชน์ในการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรที่นำเข้าจากต่างประเทศ การอนุญาตให้นำผู้เชี่ยวชาญและช่างฝีมือจากต่างชาติเข้ามาทำงานในประเทศไทย พร้อมการให้บริการขอวีซ่าและ Work Permit เป็นต้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้กระบวนการส่งเสริมสามารถทำได้เบ็ดเสร็จ ภายในคณะกรรมการเพียงชุดเดียว เพื่อลดขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินการ รวมถึงเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับนักลงทุน อย่างไรก็ตาม การให้สิทธิประโยชน์อื่นๆ ที่ให้ได้นั้น จะไม่รวมสิทธิประโยชน์ด้านภาษีเงินได้นิติบุคคลภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน

เพราะต้องการลดความซ้ำซ้อนของการให้สิทธิประโยชน์ระหว่างพระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๖๐ และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน (ธนพรรณ ไวทยะเสวี, ๒๕๖๐: ๑-๕)

ทั้งนี้ กองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย ภายใต้พระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๖๐ จะเป็นการเพิ่มเครื่องมือชักจูงการลงทุนเพื่อให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันกับประเทศคู่แข่งในการดึงให้กิจการในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่สำคัญ (Investment-led growth) มาลงทุน โดยมุ่งเน้นอุตสาหกรรมที่สอดคล้องกับศักยภาพของประเทศ สร้างประโยชน์อย่างสูงต่อเศรษฐกิจและสังคม และสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยได้อย่างยั่งยืน

๓.๔ พระราชบัญญัติฉบับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๓.๔.๑ พระราชกฤษฎีกา ฉบับที่ ๖๓๐

มาตรการภาษีเพื่อส่งเสริมการประกอบกิจการในรูปของบริษัท พระราชกฤษฎีกา ฉบับที่ ๖๓๐ ได้ประกาศออกมาเพื่อส่งเสริมให้บุคคลธรรมดาที่ประกอบธุรกิจในรูปแบบของนิติบุคคล ยกเว้นภาษีเงินได้ ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีธุรกิจเฉพาะและอากรแสตมป์ ให้แก่บุคคลธรรมดาสำหรับการโอนกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์และทรัพย์สิน ขายสินค้า กระทำตราสารให้แก่บริษัทที่จดทะเบียนจัดตั้งใหม่ ระหว่างวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๙-๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๐ โดยได้รับค่าตอบแทนเป็นหุ้นสามัญของบริษัทนั้น

การให้บริษัทที่จดทะเบียนจัดตั้งใหม่ที่มีทุนไม่เกิน ๕ ล้านบาทและมีรายได้จากการขายสินค้าและการให้บริการไม่เกิน ๓๐ ล้านบาท สามารถนำรายจ่ายจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท ค่าทำบัญชี และค่าสอบบัญชี มาหักเป็นรายจ่ายได้ ๒ เท่าเป็นเวลา ๕ รอบระยะเวลาบัญชี

ส่วนประกาศกระทรวงมหาดไทย ซึ่งมีการลดค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมสำหรับการโอนอสังหาริมทรัพย์และห้องชุดของผู้ถือหุ้นเพื่อชำระค่าหุ้นให้แก่บริษัทที่จัดตั้งขึ้นใหม่ ตั้งแต่วันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๙-๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๐ จากร้อยละ ๒ ของราคาประเมินทุนทรัพย์ เป็นร้อยละ ๐.๐๑

๓.๔.๒ มาตรการภาษีเพื่อสนับสนุนธุรกิจ SME

พระราชกฤษฎีกา ฉบับที่ ๖๓๖ ได้ประกาศออกมาเพื่อสนับสนุนธุรกิจ SME โดยยกเว้นภาษี กล่าวคือ ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา ๑๐ รอบระยะเวลาบัญชีให้แก่บริษัทที่ประกอบกิจการเงินร่วมลงทุนสำหรับเงินปันผลที่ได้รับจากธุรกิจ SME ซึ่งประกอบอุตสาหกรรมเป้าหมาย รวมทั้งยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรจากการโอนหุ้นในธุรกิจ SME ดังกล่าวด้วย ทั้งนี้บริษัทต้องมีทุนชำระแล้วไม่ต่ำกว่า ๒๐ ล้านบาท และจดทะเบียนกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินปันผลที่ได้รับจากบริษัทที่ประกอบกิจการเงินร่วมลงทุนและทรัสต์เพื่อกิจการเงินร่วมลงทุนซึ่งลงทุนใน SME ซึ่งประกอบอุตสาหกรรมเป้าหมาย รวมทั้งกำไรจากการโอนหุ้นในบริษัทและโอนหน่วยทรัสต์ในทรัสต์ดังกล่าว

พระราชกฤษฎีกา ฉบับที่ ๖๓๗ ได้ประกาศออกมาเพื่อสนับสนุนธุรกิจ SME โดยยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา ๕ รอบระยะเวลาบัญชีนับแต่ได้รับอนุมัติให้แก่บริษัทที่ประกอบกิจการ

ในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ตามหลักเกณฑ์ กล่าวคือ บริษัทจัดตั้งระหว่างวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๐-๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๐ และมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วในวันสุดท้ายของรอบระยะเวลาบัญชีไม่เกิน ๕ ล้านบาท และมีรายได้จากการขายสินค้าและการให้บริการในรอบระยะเวลาบัญชีไม่เกิน ๓๐ ล้านบาท อีกทั้งยังมีรายได้จากการขายสินค้า/ให้บริการของอุตสาหกรรมเป้าหมาย ตามหลักเกณฑ์ที่ สวทช. กำหนด โดยอุตสาหกรรมเป้าหมายได้แก่ อุตสาหกรรมอาหารและการเกษตร ประหยัดพลังงาน พลังงานทดแทน เทคโนโลยีชีวภาพ การแพทย์และสาธารณสุข ท่องเที่ยวและบริการ วัสดุก้าวหน้า สิ่งทอ เครื่องนุ่งห่ม เครื่องประดับ ยานยนต์และชิ้นส่วน อิเล็กทรอนิกส์และซอฟต์แวร์ วิจัยและนวัตกรรม

พระราชกฤษฎีกา ฉบับที่ ๖๓๑ ได้ประกาศออกมาเพื่อสนับสนุนธุรกิจ SME โดยยกเว้นภาษี กล่าวคือ ให้บริษัทที่ไม่ใช่ SME (ที่มีสินทรัพย์ถาวรเกิน ๒๐๐ ล้านบาท และจ้างแรงงานเกิน ๒๐๐ คน) สามารถนำค่าใช้จ่ายในโครงการส่งเสริมการค้าเงินธุรกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทที่เป็น SME (ที่มีสินทรัพย์ถาวรไม่เกิน ๒๐๐ ล้านบาท และจ้างแรงงานไม่เกิน ๒๐๐ คน) มาหักรายจ่ายได้สองเท่า เป็นเวลา ๓ รอบระยะเวลาบัญชีสำหรับรอบระยะเวลาบัญชี ๒๕๕๙-๒๕๖๑ สำหรับรายจ่าย กล่าวคือ ค่าธรรมเนียมค้ำประกันสินเชื่อให้แก่บริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรม ขนาดย่อมซึ่งบริษัท SME มีหน้าที่ต้องจ่าย และเป็นรายจ่ายเพื่อส่งเสริมการค้าเงินกิจการที่สภาอุตสาหกรรม หรือสภาหอการค้าไทยได้ให้การรับรอง ได้แก่ การถ่ายทอดความรู้ด้านการบริหาร การตลาด การบัญชี การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี และนวัตกรรม การเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต และการส่งเสริมการตลาดการหักรายจ่ายดังกล่าวเมื่อรวมกับรายจ่ายเงินบริจาคอื่นแล้วไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของกำไรสุทธิก่อนหักรายจ่ายเพื่อการกุศลสาธารณะ

๓.๔.๓ มาตรการภาษีเพื่อพัฒนาท้องถิ่น

พระราชกฤษฎีกา ฉบับที่ ๖๓๒ ได้ประกาศออกมาเพื่อส่งเสริมการพัฒนาท้องถิ่น โดยให้บริษัทหักรายจ่ายได้สองเท่าเป็นระยะเวลา ๓ รอบระยะเวลาบัญชี สำหรับรอบระยะเวลาบัญชี ๒๕๕๙-๒๕๖๑ แต่เมื่อรวมกับเงินบริจาคอื่นแล้วต้องไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของกำไรสุทธิก่อนหักรายจ่ายเพื่อการกุศลสาธารณะ โดยต้องเป็นรายจ่ายที่จ่ายไปในโครงการท้องถิ่นสำหรับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาและปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวในชนบท ได้แก่ ระบบไฟฟ้า น้ำประปา ถนนหรือทางพิเศษ ระบบโทรคมนาคม พลังงานทางเลือก การบริหารจัดการน้ำ การป้องกันภัยธรรมชาติ และพัฒนาปรับปรุงอุทยานแห่งชาติ โบราณสถาน แหล่งท่องเที่ยว

การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีธุรกิจเฉพาะ และอากรแสตมป์ สำหรับการโอนทรัพย์สิน การขายสินค้าโดยไม่มีค่าตอบแทน กระทำตราสาร อันเนื่องมาจากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาและปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวในชนบท ซึ่งโอนให้แก่ส่วนราชการ องค์กรปกครองท้องถิ่น โดยผู้โอนต้องไม่นำต้นทุนทรัพย์สินหรือสินค้ายกเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ สำหรับการโอนกรรมสิทธิ์ ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๙-๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑

๓.๔.๔ มาตรการภาษีสำหรับการแปลงสภาพกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์

พระราชกฤษฎีกา ฉบับที่ ๖๓๕ ได้ประกาศออกมาเพื่อส่งเสริมการแปลงสภาพกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์เป็นกองทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ สำหรับการแปลงสภาพระหว่างวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๐-๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๐ ได้แก่ การยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาและภาษีเงินได้นิติบุคคล ให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนในกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์สำหรับเงินได้ที่เกิดจากการแปลง

หน่วยลงทุนในกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์เป็นใบทรัสต์ในกองทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ และการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีธุรกิจเฉพาะ และอากรแสตมป์ ให้แก่กองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์ สำหรับการแปลงสภาพเป็นกองทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์

๓.๔.๕ ขยายเวลามาตรการภาษีเพื่อการลงทุนในทรัพย์สิน

ตามที่รัฐบาลได้มีนโยบายส่งเสริมให้ธุรกิจลงทุนในทรัพย์สินโดยให้หักรายจ่ายได้อีกหนึ่งเท่า นอกจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ ซึ่งมาตรการดังกล่าวได้สิ้นสุดในปี ๒๕๕๙ คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ขยายเวลาการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าวออกไปโดยให้บริษัทหักรายจ่ายเพื่อการลงทุนในทรัพย์สินในการคำนวณกำไรสุทธิเพื่อเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลได้เพิ่มอีก ๐.๕ เท่า ของรายจ่ายที่จ่ายจริง นอกเหนือจากการค่าสึกหรอและค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินตามปกติ ทั้งนี้ ต้องจ่ายเงินเพื่อซื้อทรัพย์สิน ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๐ และเป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนด

๓.๔.๖ การบริจาคเงินเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย

พระราชกฤษฎีกาฯ ฉบับที่ ๖๓๘ ได้ประกาศออกมาเพื่อสนับสนุนการบริจาคเงินเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยที่เกิดขึ้นในประเทศไทย สำหรับการบริจากระหว่างวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๐-๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๐ กล่าวคือ การเสียภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ให้หักรายจ่ายเงินบริจาคได้ ๑.๕ เท่า แต่เมื่อรวมเงินบริจาคอื่นต้องไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของเงินได้สุทธิ และ การเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล ให้หักรายจ่ายสำหรับการบริจาคที่เป็นเงินหรือทรัพย์สินได้ ๑.๕ เท่าของการบริจาค แต่เมื่อรวมรายจ่ายบริจาคเพื่อการกุศลสาธารณะและสาธารณประโยชน์อื่นต้องไม่เกินร้อยละ ๒ ของกำไรสุทธิ ทั้งนี้ ต้องเป็นการบริจาคให้แก่ส่วนราชการ องค์การสถานสาธารณกุศล หรือเป็นรายจ่ายการกุศลและสาธารณประโยชน์ตามมาตรา ๖๕ ตรี (๓) หรือบริจาคให้ตัวแทนรับบริจาคตามหลักเกณฑ์ตามพระราชกฤษฎีกาฯ ฉบับที่ ๕๒๗

๓.๔.๗ อนุสัญญาภาษีซ้อนฯ แก้ไขใหม่ เริ่มใช้ปี ๒๕๖๐

อนุสัญญาภาษีเพื่อการเว้นการเก็บภาษีซ้อนระหว่างประเทศไทยกับประเทศสิงคโปร์ที่แก้ไขใหม่เริ่มมีผลใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๐ แทนที่อนุสัญญาเดิมที่เข้ามาตั้งแต่ปี ๒๕๑๙ โดยมีสาระสำคัญที่แก้ไข กล่าวคือ การนับระยะเวลาสถานประกอบการถาวรประเภทที่ตั้งอาคารหรือการก่อสร้างขยายจาก ๖ เดือนเป็น ๑๒ เดือน การกำหนดสถานประกอบการถาวรประเภทการให้บริการในระยะเวลา ๑๘๓ วันในรอบระยะเวลา ๑๒ เดือน การแก้ไขอัตราภาษีสำหรับดอกเบี้ย กรณีสินเชื่อการขยายจากร้อยละ ๒๕ เป็นร้อยละ ๑๐ การแก้ไขอัตราการจัดเก็บภาษีสำหรับค่าสิทธิจากร้อยละ ๑๕ เป็นอัตราร้อยละ ๕, ร้อยละ ๘ และร้อยละ ๑๐ ตามค่าสิทธิแต่ละประเภท ส่วนกำไรจากการขายทรัพย์สินให้รวมถึงกรณีการขายหุ้นในบริษัทที่ประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ แต่ไม่รวมถึงหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ การเก็บภาษีเงินได้ของนักแสดงสาธารณะให้รวมถึงเงินได้ของบุคคลอื่นซึ่งเกิดจากกิจกรรมของนักแสดงสาธารณะ การเพิ่มค่านิยามของกิจการขนส่งระหว่างประเทศให้รวมถึงการเช่าเรือและตู้คอนเทนเนอร์ นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาภาษีเพื่อการเว้นการเก็บภาษีซ้อนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียที่แก้ไขใหม่ซึ่งเริ่มมีผลใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๐ เช่นกัน

๓.๔.๘ การออกใบกำกับภาษีสำหรับการขายสินค้าหรือให้บริการหลายครั้ง ในหนึ่งวัน

คำสั่งกรมสรรพากรที่ ป. ๑๕๕/๒๕๖๐ ได้ออกมาเพื่อผ่อนผันการออกใบกำกับภาษี ซึ่งตามกฎหมายจะต้องจัดทำทุกครั้งที่มีความรับผิดที่ความรับผิดในการเสียภาษีมูลค่าเพิ่มเกิดขึ้น โดยให้ผู้ประกอบการสามารถจัดทำใบกำกับภาษีรวมเพียงครั้งเดียวกรณีการขายสินค้า/ให้บริการสำหรับการขายสินค้า/ให้บริการชนิดและประเภทเดียวกันให้แก่ผู้ซื้อสินค้าหรือผู้รับบริการรายใดเป็นจำนวนหลายครั้งในหนึ่งวันทำการ (สำนักกฎหมายธรรมนิติ, ออนไลน์: ๒๕๖๐)

ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน

หากจะพิจารณาถึง “ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน” นั้น จะต้องพิจารณาแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)” ในยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งมีแนวทางการนำแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติที่สำคัญใน ๓ ประเด็น ประกอบด้วย (๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า (๒) การพัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ และ (๓) พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

๑. รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี ๒๕๕๙

๑.๑ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ในปี ๒๕๕๘ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม ๑,๙๑๒.๙ พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑.๙ จากปี ๒๕๕๗ หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๔.๑ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP at Current Prices) ลดลงจากร้อยละ ๑๔.๒ ต่อ GDP ในปี ๒๕๕๗ โดยสัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP ยังคงที่ร้อยละ ๗.๕ ต่อ GDP จากการเติบโตแบบชะลอตัวของมูลค่าต้นทุนค่าขนส่งสินค้า เนื่องจากผู้ประกอบการยังนิยมใช้การขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยสูงเป็นหลัก ในขณะที่สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังลดลงอยู่ที่ร้อยละ ๕.๒ ต่อ GDP

๑.๒ ปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ

ในปี ๒๕๕๘ ปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ มีปริมาณ ๕๙๖,๕๕๒ พันตัน เพิ่มขึ้นจาก ๕๗๒,๖๙๕ พันตัน ในปี ๒๕๕๗ หรือคิดเป็นร้อยละ ๔.๒ ซึ่งพบว่า *การขนส่งสินค้าทางถนน* ซึ่งมีปริมาณ ๔๘๒,๓๕๘ พันตัน เพิ่มขึ้นจาก ๔๖๕,๒๐๐ พันตัน ในปีก่อนหน้า โดยสินค้าที่มีการขนส่งทางถนนเพิ่มขึ้น ได้แก่ อ้อย ดิน หิน ทราย และแร่ธาตุ รองลงมา คือ *การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเล* ซึ่งมีปริมาณ ๕๑,๘๗๒ พันตัน เพิ่มขึ้นจาก ๔๖,๖๗๓ พันตันจากการขยายตัวอย่างมีนัยสำคัญของการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสินค้าเบ็ดเตล็ด ในขณะที่ *การขนส่งสินค้าทางราง* มีปริมาณ ๑๑,๓๕๖ พันตัน เพิ่มขึ้นจาก ๑๐,๘๒๙ พันตัน ซึ่งการขนส่งสินค้าทางราง ขยายตัวเพิ่มขึ้นภายหลังโครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินทางตามแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทยระยะเร่งด่วน (พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗) ดำเนินการแล้วเสร็จ และมีการจัดหาหัวรถจักรเพิ่มเติม ทำให้สามารถเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรางตามเส้นทาง

หลักได้ สำหรับ *การขนส่งสินค้าทางอากาศ* มีปริมาณ ๕๙ พันตันลดลงจาก ๖๐ พันตัน คิดเป็นร้อยละ ๑.๗ โดยการขนส่งสินค้าทางอากาศมีแนวโน้มลดลงเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๑.๒ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๕ ดังแสดงในตารางที่ ๒-๑ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ออนไลน์: ๒๕๖๐)

ตารางที่ ๒-๑ ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (พันตัน)

รูปแบบการขนส่ง	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
ทางถนน	๔๕๘,๗๘๑	๔๕๘,๘๒๘	๔๖๕,๐๒๐	๔๘๒,๓๕๘
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	๓.๖	๐.๐	๑.๓	๓.๗
ทางราง	๑๑,๘๔๙	๑๑,๙๒๐	๑๐,๘๒๙	๑๑,๓๕๖
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	๑๑.๑	๐.๖	-๙.๒	๔.๙
ทางน้ำภายในประเทศ	๔๗,๔๒๒	๔๕,๔๑๓	๕๐,๑๑๓	๕๐,๙๐๗
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	๑.๐	-๔.๒	๑๐.๓	๑.๖
ชายฝั่งทะเล	๔๔,๒๖๓	๔๕,๔๔๑	๔๖,๖๗๓	๕๑,๘๗๒
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	๗.๒	๒.๗	๒.๗	๑๑.๑
ทางอากาศ	๖๘	๗๐	๖๐	๕๙
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	๗.๙	๒.๙	-๑๔.๓	-๑.๗
ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศรวม	๕๖๒,๓๘๓	๕๖๑,๖๗๒	๕๗๒,๖๙๕	๕๙๖,๕๕๒
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	๓.๘	-๐.๑	๒.๐	๔.๒

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๖๐: ๔

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาสัดส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ พบว่า ปี ๒๕๕๘ *การขนส่งสินค้าทางถนนยังคงเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ* คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๘๐.๘๖ ลดลงจากปี ๒๕๕๗ ที่มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ ๘๑.๒๐

โดยปี ๒๕๕๘ ผู้ประกอบการเริ่มปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเลมากขึ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๘.๗๐ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๘.๑๕ ในปี ๒๕๕๗ ตามด้วยการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ ร้อยละ ๘.๕๓ การขนส่งสินค้าทางราง ร้อยละ ๑.๙ และการขนส่งสินค้าทางอากาศ ร้อยละ ๐.๐๑ ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ ๒-๒

ตารางที่ ๒-๒ สัดส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

รูปแบบการขนส่ง	๒๕๕๗	๒๕๕๘
ทางถนน (ร้อยละ)	๘๑.๒๐	๘๐.๘๖
ทางน้ำภายในประเทศ (ร้อยละ)	๘.๗๕	๘.๕๓
ทางชายฝั่งทะเล (ร้อยละ)	๘.๑๕	๘.๗๐
ทางราง (ร้อยละ)	๑.๘๙	๑.๙๐
ทางอากาศ (ร้อยละ)	๐.๐๑	๐.๐๑

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๖๐: ๔

จากที่กล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่ารูปแบบการขนส่งสินค้าในระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย รูปแบบหลัก คือ *การขนส่งทางถนน* โดยพบว่า พัฒนาการด้านการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย ในเชิงโครงสร้างมีความก้าวหน้าเป็นอย่างมาก ซึ่งสิ่งสำคัญที่เอื้อให้ผู้ใช้บริการเลือกใช้การขนส่งสินค้าทางถนนมากกว่าการขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่นๆ นอกจากนั้นระบบการขนส่งทางถนนยังมีโครงข่าย ถนนทั้งถนนสายหลักและสายรองที่ครอบคลุมถึงในทุกภูมิภาคทั่วประเทศ ทำให้การคมนาคมขนส่ง สามารถเชื่อมโยงต่อกันได้เป็นอย่างดี ก่อให้เกิดความคล่องตัวในการขนส่งและสามารถเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ได้อย่างสะดวก ขณะเดียวกันในแง่ของการบรรทุกก็มีความหลากหลายทั้งในด้านของขนาดและ ประเภทยานพาหนะในการเลือกใช้ นอกจากนี้ในการจัดหายานพาหนะก็เป็นภาระในการลงทุนที่ไม่มาก มีความสะดวกและรวดเร็วในทางปฏิบัติ และที่สำคัญผู้ใช้บริการด้านคมนาคมขนส่งยังมีความยืดหยุ่น ในการเลือกใช้ระบบการขนส่งของตนเองเป็นอย่างมาก

สำหรับข้อจำกัดของการขนส่งทางถนน ได้เริ่มปรากฏชัดเจนมากขึ้นโดยที่ผ่านมามีพบว่า สภาวะด้านต้นทุนเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับปริมาณรถบรรทุกที่มากขึ้นและปัญหา การจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งความแออัดในบางเส้นทางและบางช่วงของการขนส่ง เช่น *สายเหนือ* บริเวณเส้นทางช่วงบางปะอินถึงอ่างทอง *สายอีสาน* บริเวณเส้นทางช่วงสระบุรีถึงแก่งคอย *สายตะวันออก* บริเวณเส้นทางช่วงบางพลีถึงแหลมฉบัง และเส้นทางในบริเวณพื้นที่รอบกรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางระหว่าง กรุงเทพฯ-สมุทรสาคร กรุงเทพฯ-ปทุมธานี กรุงเทพฯ-นครปฐม กรุงเทพฯ-สมุทรปราการ และ กรุงเทพฯ-นนทบุรี ดังนั้นจึงมีความเป็นไปได้สูงที่ผู้ใช้บริการระบบคมนาคมขนส่ง สินค้า จะหันมาเลือกใช้ทางเลือกอื่นแทนการขนส่งทางบก (พงษ์ชัย อธิคมรัตน์กุล, ๒๕๕๐: ๕๑-๕๓)

อย่างไรก็ตามทางเลือกหรือรูปแบบการขนส่งอื่นที่จะมาเป็นตัวเลือกให้กับผู้ใช้บริการ ด้านการคมนาคมขนส่งสินค้า เพื่อทดแทนการขนส่งทางถนนนั้น จำเป็นจะต้องมีการพิจารณาปัจจัยต่างๆ ที่เป็นทั้งข้อดีและข้อด้อยของรูปแบบการขนส่งนั้นๆ ประกอบด้วย ตัวอย่างเช่น รูปแบบการขนส่งทาง รถไฟและทางน้ำหรือชายฝั่ง แม้ว่าจะมีข้อได้เปรียบในเรื่องของต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่ถูกลงกว่าการขนส่ง ทางถนน แต่ก็มีข้อจำกัดหรือข้อด้อยในเรื่องของความไม่ยืดหยุ่น ความไม่สะดวก ความล่าช้า ในการขนส่ง หรือแม้แต่ความไม่พร้อมอาชีพในการให้บริการขนส่งสินค้า ซึ่งปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ล้วนแล้วแต่จะมีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งของผู้ใช้บริการทั้งสิ้น

๒. ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพเป็น ปัจจัยสำคัญต่อการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน เป็นการเพิ่มศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการเตรียมความพร้อมทางด้านเศรษฐกิจและสังคมให้มีความเข้มแข็ง เอื้ออำนวยต่อการบรรลุ วัตถุประสงค์การพัฒนาในทุกๆ ด้านของประเทศ ทั้งนี้จากการดำเนินการจัดอันดับความสามารถใน การแข่งขันของแต่ละประเทศของสถาบันนานาชาติ The World Economic Forum (WEF) ทั้งใน ภาพรวมและรายปัจจัยตัวชี้วัดของการพัฒนา โดยมีระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์เป็นหนึ่งใน ปัจจัยตัวชี้วัดดังกล่าว โดยในปี ๒๕๖๐ WEF ได้จัดอันดับ *ความสามารถในการแข่งขันในภาพรวม ของประเทศไทย* เป็นอันดับที่ ๓๔ จาก ๑๓๘ ประเทศ ลดลงจากอันดับที่ ๓๒ ในปี ๒๕๕๙ ขณะที่ อันดับคุณภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน ลดลงจากอันดับที่ ๔๔ มาเป็นอันดับที่ ๔๙ ในปี ๒๕๖๐ ทั้งนี้ เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยยังมีปัญหาเชิงปริมาณและคุณภาพ รวมทั้งขาดการบริหาร

จัดการการให้บริการที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๖๐: ๓)

นอกจากนี้ ยังพบอุปสรรคในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในมิติต่างๆ ดังนี้

๑. ด้านความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย จากข้อมูลการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลก ปี ๒๕๕๙ พบว่าประเทศไทยอยู่อันดับที่ ๔๕ จาก ๑๖๐ ประเทศทั่วโลก ลดลงจากอันดับที่ ๓๕ ในปี ๒๕๕๗ ทั้งนี้หากพิจารณาเปรียบเทียบองค์ประกอบของเกณฑ์ชี้วัดทั้ง ๖ ตัว พบว่า อันดับลดลงเกือบทุกด้าน โดยเฉพาะความตรงต่อเวลาของการบริการ ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า ยกเว้นการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศที่มีลำดับปรับขึ้นเล็กน้อย

๒. ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า พบว่า ปัญหาการจราจรแออัด ณ บริเวณพื้นที่รอบประตูการค้าหลัก เส้นทางถนนเชื่อมไปสู่ประตูการค้าและด่านชายแดนที่สำคัญมีการใช้งานเต็มขีดความสามารถ เสื่อมสภาพ และไม่สามารถให้รถบรรทุกวิ่งผ่านได้ตลอดเวลา รวมถึงปัญหาเรื่องความปลอดภัยและอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ยังปรากฏให้เห็นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งปัญหาดังกล่าวจะทำให้ส่งผลกระทบต่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์บริเวณชายแดน

๓. ด้านการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย (National Single Window: NSW) ให้สมบูรณ์ และด้านการพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ พบว่า จากผลการจัดอันดับความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจ (Ease of doing business) ด้านข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Border) ของธนาคารโลก ซึ่งใช้วิธีการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยวัดจากระยะเวลาและค่าใช้จ่ายการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางเรือใน ๔ ขั้นตอน ได้แก่ ระยะเวลาที่ใช้ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าข้ามแดน ค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าข้ามแดน ระยะเวลาที่ใช้ดำเนินการเกี่ยวกับเอกสารการนำเข้า-ส่งออก และค่าใช้จ่ายที่ใช้ดำเนินการเกี่ยวกับเอกสารการนำเข้า-ส่งออกนั้น ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๕๖ จาก ๑๘๙ ประเทศทั่วโลก ลดลงจากอันดับที่ ๕๔ ในปี ๒๕๕๙ ทั้งนี้ ผลการวัดอันดับมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องจากที่เคยอยู่ในอันดับที่ ๑๐ ในปี ๒๕๕๒ สาเหตุหลัก คือ ประเทศอื่นมีแนวทางการพัฒนากระบวนการและการบูรณาการข้อมูลการนำเข้า-ส่งออกสินค้าการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window: NSW) อย่างต่อเนื่องและรวดเร็วกว่าประเทศไทย ซึ่งผลกระทบดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาด้านประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ออนไลน์: ๒๕๖๐)

ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนหากไม่ได้รับการปรับปรุงแก้ไข อาจกลายเป็นอุปสรรคในการสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ภายใต้การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อไปสู่เป้าหมายตามที่รัฐบาลได้วางไว้ในอนาคตได้

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ภายใต้การนำของรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้ผลักดันและขับเคลื่อนนโยบายจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อเป็นโมเดลที่ส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

หรือการค้าขายแดน ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของประชาคมอาเซียน ซึ่งการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จะส่งผลทำให้ประเทศไทยมีการเติบโตแบบก้าวกระโดด ฉะนั้น โครงการฯ แต่ละโครงการในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของประเทศไทย เป็นสิ่งที่จะต้องมีการศึกษาวิเคราะห์อย่างรอบคอบในทุกมิติ เพื่อให้เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เกิดขึ้นตามเจตนารมณ์ของรัฐบาลได้อย่างแท้จริง จากการศึกษาพบว่า ที่ผ่านมามีผู้ที่สนใจศึกษาเกี่ยวกับเรื่อง “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” อยู่หลายท่าน ซึ่งสามารถสรุปพอสังเขป ดังนี้

สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ ทำการศึกษาเรื่อง “รายงานการศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” มีวัตถุประสงค์เพื่อเตรียมโครงสร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมให้สอดคล้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมจึงมีความสำคัญ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลได้อย่างยั่งยืนตามที่มุ่งหวัง

ผลจากการศึกษา พบว่า พื้นที่ในการพัฒนาที่เหมาะสม คือ พื้นที่ “วังจันทร์วัลเลย์” อำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง ที่อยู่ในครอบครองของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และพื้นที่ “อุทยานรังสรรค์นวัตกรรมอวกาศ” อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ซึ่งมีความเหมาะสมทั้งทางด้านกายภาพและขนาดของพื้นที่ การเข้าถึงทางด้านคมนาคม ศักยภาพในการพัฒนา การเชื่อมโยงกับภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ โครงสร้างพื้นฐานเดิมทางนวัตกรรมที่มีอยู่แล้ว โดย “วังจันทร์วัลเลย์” เป็นพื้นที่สำหรับการพัฒนาใน ๒ ด้าน ได้แก่ “ARIPOLIS” เพื่อพัฒนาเทคโนโลยี และนวัตกรรม ระบบอัตโนมัติ หุ่นยนต์ และระบบอัจฉริยะ (Automation Robotics and Intelligence Systems) เพื่อการยกระดับความสามารถของอุตสาหกรรมในพื้นที่ใกล้เคียง ให้พร้อมสู่การพัฒนาไปสู่อุตสาหกรรมที่มีเทคโนโลยีขั้นสูงในอนาคต และ “BIOPOLIS” เป็นพื้นที่เพื่อเป็นแหล่งสร้างองค์ความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรมสำหรับผลิตภัณฑ์ฐานชีวภาพที่มีมูลค่าสูง ซึ่งสอดคล้องกับศักยภาพของประเทศไทยที่มีความหลากหลายทางชีวภาพสูงเป็นลำดับต้นๆ ของโลก และได้กำหนดให้พื้นที่ “อุทยานรังสรรค์นวัตกรรมอวกาศ” เป็นพื้นที่สำหรับการพัฒนาเป็น “SPACE KRENOVAPOLIS” เพื่อรองรับการพัฒนาเทคโนโลยีอากาศยาน เทคโนโลยีอวกาศ และภูมิสารสนเทศ

ส่วนทัศนคติของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภาครัฐ เอกชน และชุมชน ต่างเห็นพ้องกับการวางแผนในการพัฒนาที่สำคัญนี้ และต่างก็คาดหวังให้มีการเริ่มดำเนินการในอนาคตอันใกล้ พร้อมกับสนับสนุนอย่างเข้มแข็งและต่อเนื่อง และความมุ่งมั่นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหมด โดยเฉพาะจากภาครัฐที่เป็นผู้กำหนดนโยบายและเป็นผู้ใช้ทรัพยากรของประเทศ จากการวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจโดยจัดทำเป็น ๔ กรณีศึกษา พบว่า รัฐบาลจะได้รับผลตอบแทนทางตรงกลับมาในรูปภาษีเงินได้นิติบุคคลมากกว่างบประมาณของรัฐที่ใช้ไปในการพัฒนาเขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ทั้งนี้ แม่ว่ายังไม่ได้คำนวณผลตอบแทนทั้งทางตรงและทางอ้อมอื่นๆ เช่น ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาของบุคลากรวิจัยและนวัตกรรม หรือภาษีเงินได้ทางธุรกิจสนับสนุนต่างๆ รวมไปถึงการจ้างงานที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่ การจูงใจให้เกิดการลงทุนในสายอาชีพวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเพิ่มขึ้น เป็นต้น และที่สำคัญยิ่งไปกว่านั้น การลงทุนพัฒนาเขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จะทำให้เกิดผลกระทบเชิงโครงสร้างสำคัญ คือ เกิดการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศ

ไปสู่ระบบเศรษฐกิจฐานนวัตกรรม หรือประเทศไทย ๔.๐ เกิดการสะสมทุนทางปัญญาขึ้นในประเทศไทย ทำให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้นในเวทีโลก สามารถยืนบนฐานความเข้มแข็งจากภายในได้อย่างมั่นคง อันจะนำไปสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืนของประเทศสืบไป (สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ, ๒๕๖๐: ๗๔)

สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ ทำการศึกษาเรื่อง “การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร (Development of Special Economic Zones in Nong Khai, Nakhon Panom, and Mukdahan)” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาโอกาสและความท้าทายในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เหมาะสมกับสถานะการพัฒนาและความต้องการของท้องถิ่นและชุมชนในจังหวัดหนองคาย นครพนม และมุกดาหาร และจัดทำข้อเสนอแนะในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะในประเด็นของกิจการเป้าหมาย การให้สิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุน และการจัดการด้านองค์กร รูปแบบกิจการที่เหมาะสมสำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดหนองคาย นครพนม และมุกดาหาร

ผลจากการศึกษา พบว่า หลักการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในแต่ละจังหวัดจะต้องพิจารณาถึงศักยภาพและข้อจำกัดของแต่ละพื้นที่ ไม่ควรใช้ตัวแบบมาตรฐานเดียวกันทุกพื้นที่ โดยรูปแบบกิจการที่เหมาะสมสำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดหนองคาย นครพนม และมุกดาหาร ประกอบด้วย (1) ศูนย์การค้าส่งแห่งอาเซียน (2) ศูนย์การเรียนรู้และวัฒนธรรมอาเซียน และ (3) อุทยานเทคโนโลยีชีวภาพ ซึ่งทั้งสามจังหวัดมีความเหมาะสมในการจัดตั้งอุทยานเทคโนโลยีชีวภาพด้านเกษตรและอาหาร ส่วนสาขาการแพทย์และสุขภาพมีความเหมาะสมกับจังหวัดหนองคายและมุกดาหาร เนื่องจากติดกับแขวงขนาดใหญ่ของ สปป.ลาว ส่วนจังหวัดนครพนมมีความเหมาะสมกับสาขาอุตสาหกรรมชีวภาพ เนื่องจากต้องใช้พื้นที่ขนาดใหญ่ โดยจังหวัดหนองคายมีความได้เปรียบกว่าจังหวัดนครพนม และมุกดาหาร เนื่องจากมีเส้นทางรถไฟอยู่แล้วที่จะทำให้การขนส่งทั้งการนำเข้าและส่งออกมีต้นทุนด้านโลจิสติกส์ที่ต่ำกว่า ส่วนเรื่องสิทธิประโยชน์และสิ่งจูงใจที่จะชักชวนให้นักลงทุนเข้ามาประกอบการยังไม่ชัดเจน หรือมีความเพียงพอที่จะดึงดูดนักลงทุนทั้งไทยและต่างประเทศ อีกทั้งยังขาดการสนับสนุนสิทธิประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นเศรษฐกิจสร้างสรรค์ด้วยนวัตกรรม ส่วนในเรื่องของระเบียบที่ใช้กำกับกับการผลักดันเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ยังต้องอาศัยการประสานงานระหว่างหน่วยงานราชการในระดับต่างๆ และจะต้องสั่งการผ่านคณะรัฐมนตรี ดังนั้นจึงควรกำหนดแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนนโยบายเขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อบรรเทาปัญหาที่จะเกิดขึ้น (สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์, ๒๕๖๐: ๒๕-๓๙)

สุนัฐวิทย์ น้อยโสภณ ทำการศึกษาเรื่อง “เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน กลไกก้าวข้ามอุปสรรคทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ” มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดแนวคิดที่มุ่งกระจายการพัฒนาสู่ท้องถิ่น เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้นให้ดีขึ้น ด้วยกลยุทธ์ส่งเสริมการลงทุน การค้า การท่องเที่ยว และการบริการต่างๆ ให้นำไปสู่การจ้างงาน สร้างรายได้และการเติบโตทางเศรษฐกิจจากระดับท้องถิ่นจนถึงระดับประเทศ

ผลจากการศึกษา พบว่า โอกาสของการขยายการค้าและการลงทุนที่เติบโตขึ้นจากฐานตลาดที่ใหญ่มากขึ้นของภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งความร่วมมือทางด้านการลงทุนระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้นของภาครัฐและเอกชน ที่ต้องการแลกเปลี่ยนด้านทรัพยากรแรงงานและความเชี่ยวชาญ การเติบโต

ของการค้าและการลงทุนยังส่งผลกระทบต่อทางบวกให้ภาคการบริการ เช่น การบริการทางการแพทย์ การศึกษา และการท่องเที่ยวที่จะเติบโตไปพร้อมกัน ธุรกิจอื่นๆ ในประเทศได้รับผลกระทบต่อทางบวกในลักษณะห่วงโซ่คุณค่าที่เชื่อมต่อกันไปทั้งระบบ เช่น ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ การอยู่อาศัย การท่องเที่ยว ธุรกิจภาคการเงินและการธนาคารที่รองรับการลงทุน ธุรกิจโทรคมนาคมที่เป็นเครื่องมือสำคัญในการติดต่อสื่อสารทางธุรกิจ การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคทั้งไฟฟ้า ประปา เครือข่ายสัญญาณโทรศัพท์ การขยายเส้นทางคมนาคมทางบกทั้งระบบทางหลวงและระบบรถไฟรางคู่ เพื่อรองรับการเติบโตด้านการเดินทางและการขนส่งให้เกิดการเชื่อมต่อกัน ตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ นำไปสู่การจ้างงานและรายได้ให้คนท้องถิ่นอยู่ดีกินดี ลดปัญหาอาชญากรรม เพื่อตอบสนองต่อระบบเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศที่เติบโตมากขึ้น รวมทั้งความสามารถในการแข่งขันของประเทศมีอัตราที่สูงขึ้นเช่นกัน

สำหรับมุมมองในเรื่องอุปสรรค พบว่า ในเรื่องเงินทุนของภาครัฐที่จะสนับสนุนการพัฒนาการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษและทั้งเงินทุนที่จะลงทุนในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน การจัดการทางด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน เป็นอุปสรรคมากที่สุด ส่วนอุปสรรคที่รองลงมา คือ ความเชื่อมั่นของนักลงทุนที่ยังมีความหวั่นวิตกในเรื่องของเสถียรภาพทางการเมืองของไทย ภัยจากการก่อการร้ายและภัยธรรมชาติ เช่น ภัยแล้งหรือน้ำท่วม และอุปสรรคสุดท้าย คือ จำนวนแรงงานของไทยที่มีไม่เพียงพอ ดังนั้น ภาครัฐควรมีการทบทวนเรื่องนโยบายส่งเสริมการลงทุนที่ทำให้ให้นักลงทุนเห็นว่าการลงทุนมีความมั่นคงและสามารถเก็บเกี่ยวผลตอบแทนได้ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ถ้าภาครัฐต้องการให้การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษประสบความสำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้ ต้องใช้จุดแข็งของประเทศที่มีอยู่ในการประชาสัมพันธ์การลงทุนเพื่อดึงดูดให้นักลงทุนเข้าไปลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น การมีอาณาเขตที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านและสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศที่สามหรือภูมิภาคอื่นๆ ได้อย่างสะดวก ส่วนในเรื่องของจุดอ่อนที่ต้องเร่งจัดการให้ดูเป็นเรื่องเล็กๆ และไม่ส่งผลกระทบต่อตัดสินใจลงทุนของนักลงทุน คือ อัตราค่าแรงงานที่สูงกว่าประเทศเพื่อนบ้านและระบบสิทธิพิเศษทางศุลกากร (Generalized System of Preference: GSP) ของไทย ภาครัฐต้องมีวิธีการที่ทำให้ให้นักลงทุนเห็นความสำคัญของตลาดภูมิภาคอาเซียน+6 ที่มีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ถ้าการส่งเสริมการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนประสบความสำเร็จ จะเป็นกลไกสำคัญที่ทำให้การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศเติบโตขึ้น เมืองชายแดนที่ห่างไกลความเจริญจะกลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญของประเทศเป็นแหล่งสร้างงาน สร้างรายได้ และความสุขให้ประชาชน นำไปสู่ความมั่นคงของประเทศในอนาคต (สุณัฐวิทย์ น้อยโสภณ, ๒๕๕๙: ๙๖-๙๗)

รติมา คชนันท์ ทำการศึกษาเรื่อง “จับตาสระแก้ว นำร่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษรับเออีซี” มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อเท็จจริงต่อรัฐสภาเกี่ยวกับความเป็นไปได้ที่จะพัฒนาจังหวัดสระแก้วให้เป็นพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษรับเออีซี ผลจากการศึกษา พบว่า การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจะมีประโยชน์เป็นอย่างมากต่อประเทศไทย เพราะเป็นการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยในตลาดประเทศเพื่อนบ้าน ขณะเดียวกันการสร้างแรงกระตุ้นโดยการเผยแพร่ความคืบหน้าของโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เพื่อให้นักลงทุนและผู้แทนต่างประเทศได้ทราบ นับว่าเป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งจะช่วยให้ นักลงทุนสามารถกำหนดแผนการเข้าไปลงทุนในพื้นที่ หรือวางแผนทางการค้าได้ อีกทั้ง ยังเป็นการเพิ่มโอกาสทางการค้าชายแดน

อีกช่องทางหนึ่ง โดยประโยชน์ที่จะได้รับ กล่าวคือ การส่งเสริมการลงทุนในประเทศ การส่งเสริมการส่งออก เนื่องจากช่วยลดต้นทุนในการประกอบการ การส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ ในการผลิตสินค้าจากต่างประเทศเข้าดำเนินการในประเทศไทย การจ้างงานเพิ่มขึ้นในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศไทย การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนั้นจะเป็นกุญแจสำคัญที่จะไขไปสู่การสร้างการกระจายรายได้ ดึงเม็ดเงินเข้าประเทศและผลักดันให้ประเทศสามารถก้าวผ่านกับดักรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศพัฒนาแล้ว อย่างไรก็ตาม ผลเสียที่ตามมาอาจก่อให้เกิดปัญหาสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาเช่นกัน ซึ่งเป็นเรื่องที่รัฐบาลต้องเตรียมความพร้อมในการรับมือให้ดี ทั้งนี้ การประกาศให้จังหวัดสระแก้วเป็นจังหวัดนำร่องนั้น นับว่ามีความเหมาะสมเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากมูลค่าการค้าเกินครึ่งหนึ่งของการค้ารวมชายแดนไทย-กัมพูชา อยู่ใกล้สนามบินสุวรรณภูมิ อีกทั้ง ทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง และแหล่งผลิตอุตสาหกรรมใกล้กรุงเทพฯ บวกกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ คาดว่าจากนี้ไป จังหวัดสระแก้วจะกลายเป็นพื้นที่ซึ่งเป็นที่จับตามองของนักลงทุน ซึ่งนอกจากผลประโยชน์โดยตรงของภาคธุรกิจและประเทศแล้ว ชาวบ้านในพื้นที่เองและจังหวัดใกล้เคียงต่างก็จะได้รับผลประโยชน์เช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นเกษตรกรที่ผลผลิตมีภาคอุตสาหกรรมรองรับ หรือเกิดการสร้างงานสร้างอาชีพ ซึ่งอาจจะเกิดอาชีพใหม่ๆ แก่คนในชุมชน นับว่าเป็นสัญญาณที่ดีสำหรับอนาคตเศรษฐกิจไทย (รติมา คชนันทน์, ๒๕๕๙: ๕)

บุหงา ศรีรัตนภมร และคณะ ทำการศึกษาเรื่อง “ความเป็นไปได้ของนโยบายการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งแรกของประเทศไทย จังหวัดตาก (The Feasibility of First Thiland Special Economic Zone Establishment in Tak)” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความเป็นไปได้ของการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ และศึกษาปัญหาและข้อเสนอแนะทางการปรับปรุงความเป็นไปได้ของการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งแรกของประเทศไทย จังหวัดตาก

ผลจากการศึกษา พบว่า ความเป็นไปได้ของการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษโดยภาพรวมของภาคส่วนต่างๆ มีความคิดเห็นด้วย เนื่องจากมีความเหมาะสมในเรื่องทำเลที่ตั้ง ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารภาคประชาชน รัฐ และเอกชน เรื่องการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษโดยภาพรวมมีความคิดเห็นด้วยมากที่สุด ปัญหาและข้อเสนอแนะ พบว่า ในพื้นที่มีปัญหาในเรื่องแรงงานภาคการค้าถูกระเบียบทางราชการ ความโปร่งใสการบริหารของภาครัฐ ปัญหาอาชญากรรมข้ามประเทศและปัญหาสิ่งแวดล้อมต่างๆ ส่วนข้อเสนอแนะ คือ ควรให้ความรู้แก่ประชาชนในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษความร่วมมือกับทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ เอกชน และรัฐวิสาหกิจ ในการผลักดันให้สำเร็จ (บุหงา ศรีรัตนภมร และคณะ, ๒๕๕๙: ๑๗๓-๑๗๗)

กรกรณีย์ ชีวะตระกูลพงษ์ และคณะ ทำการศึกษาเรื่อง “แนวทางและมาตรการเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่แนวชายแดนของไทย” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ถึงรูปแบบการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนที่เหมาะสมกับประเทศไทย การศึกษาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น รวมไปถึงการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวชายแดน

ผลจากการศึกษา พบว่า ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน แบ่งออกเป็น ๔ ด้าน กล่าวคือ ผลกระทบ **ด้านเศรษฐกิจ** จากรายได้และเศรษฐกิจท้องถิ่นทำให้มีการพัฒนาความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ผลกระทบ **ด้านสังคม** ลดปัญหาการย้ายถิ่นฐานของคนในพื้นที่ไปทำงานที่อื่นได้ แต่ในขณะเดียวกันประชาชนในพื้นที่ไม่สามารถปรับตัวเข้ากับสภาพเศรษฐกิจและสังคมใหม่ มีแรงงานเคลื่อนย้ายเข้ามาในพื้นที่ ส่งผลทำให้เปิดปัญหาอาชญากรรมและยาเสพติดในพื้นที่ ผลกระทบ **ด้านความมั่นคงและการปกครอง** การมีคณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งประกอบไปด้วย ตัวแทนจากภาครัฐในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาคส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน และภาคประชาชนในพื้นที่ จึงไม่ได้ส่งผลกระทบต่ออำนาจหน้าที่ในการบริหารปกครองของหน่วยราชการที่มีอยู่เดิมแต่อย่างใด และผลกระทบ **ด้านสิ่งแวดล้อม** การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ ส่งผลต่อการจราจร สิ่งแวดล้อม การบุกรุกพื้นที่ป่าไม้ ปัญหาขยะและของเสียอุตสาหกรรม มลพิษทางน้ำ อากาศ และฝุ่นละออง (กรกรินทร์ ชีวะตระกูลพงษ์ และคณะ, ๒๕๕๘: ๑๓-๑๕)

อภิชาติ อำนาจช่วย และ พัศตราภรณ์ ทิพย์โสธร ทำการศึกษาเรื่อง “แนวทางการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อรองรับนิคมอุตสาหกรรม จังหวัดกาญจนบุรี (Guid Elines for Development Areas Special Economic Zone Support to Industrial Kanchanaburi Province)” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพแวดล้อมทางกายภาพบริเวณบ้านพุน้ำร้อน ตำบลบ้านเก่า อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี ศึกษาความต้องการของชุมชนในท้องถิ่นและนักท่องเที่ยวบ้านพุน้ำร้อน และเพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพ บ้านพุน้ำร้อน เพื่อรองรับพาณิชย์กรรม

ผลจากการศึกษา พบว่า ลักษณะสภาพแวดล้อมทางกายภาพบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี มีวิถีชีวิตที่น่าศึกษาและเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่มีการค้าการขนส่งจากนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกทวายในประเทศเมียนมา ซึ่งมีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ทางด้านกายภาพของเมือง ที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตหลายด้านเพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการของคนในชุมชนและนักท่องเที่ยวในการประกอบกิจกรรมนันทนาการ ด้านการพัฒนาพื้นที่ต้องสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดกาญจนบุรีให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจภาคตะวันตก พ.ศ. ๒๕๕๔ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙) เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการค้าและอุตสาหกรรม โดยการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและศึกษาต่อไปในอนาคต ส่วนข้อเสนอแนะ กล่าวคือ การกำหนดรูปแบบทาง การพัฒนาส่งเสริมให้เป็นการค้าเชิงพาณิชย์แบบผสมผสาน โดยการกำหนดรูปแบบผังแม่บท (Master plan) และรูปแบบของโครงการที่เหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพและความต้องการของชุมชนบ้านพุน้ำร้อนในแต่ละบริเวณ โดยเสนอรูปแบบโครงการ ซึ่งการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษจะให้เกิดผลที่ดี จำเป็นต้องมีการศึกษาจากสภาพแวดล้อมของพื้นที่และความต้องการของประชาชนในพื้นที่อย่างแท้จริงเพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนโดยให้ข้อมูลสารต่างๆ แก่ชุมชนในพื้นที่ ซึ่งจะต้องได้รับความร่วมมือจากทางหน่วยงานราชการและประชาชนในพื้นที่ด้วย (อภิชาติ อำนาจช่วย และ พัศตราภรณ์ ทิพย์โสธร, ๒๕๕๘: ๑๘๔๐-๑๘๔๒)

ธนา จงสิทธิผล และ เสรี วงษ์มณฑา ทำการศึกษาเรื่อง “ยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจชายแดน กรณีศึกษาอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย (Economic Strategies to Promoting Border Economic Zone: a Case Study of Chiang Khong, Chiang Rai Province)” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพพื้นที่ รูปแบบการค้าชายแดน กฎระเบียบ ตลอดจนนโยบาย และการ

วางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน เพื่อประเมินสถานภาพและศักยภาพของ อำเภอย่างของ จังหวัดเชียงราย ศึกษาและวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนายุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจ ทั้งปัจจัย ที่ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการพัฒนา ตลอดจนปัญหา อุปสรรคในการส่งเสริมเขตเศรษฐกิจชายแดน เพื่อสำรวจความคิดเห็น ความต้องการและทัศนคติ ของผู้ประกอบการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อนโยบาย และทิศทาง เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจชายแดน และเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริม เขตเศรษฐกิจ ชายแดน อำเภอย่างของ จังหวัดเชียงราย

ผลจากการศึกษา พบว่า ยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจการค้าชายแดน อำเภอย่างของ จังหวัดเชียงราย คือ "THAILANDBORDER" ประกอบด้วย ๑๔ ยุทธศาสตร์ ดังนี้ T: Tourism การส่งเสริมการท่องเที่ยว H: Hub of Industries การเป็นศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรม A: Agriculture การพัฒนาการเกษตรกรรม I: Integration of Public Sector การบูรณาการการทำงานของภาครัฐ L: Logistics and Communications การขนส่งและการคมนาคม A: Authority การพัฒนาการทำงานของเจ้าหน้าที่ให้บริการ N: Networking การสร้างเครือข่าย D: Development of Population การพัฒนาประชากรในพื้นที่ B: Borderless Management การบริหารจัดการไร้พรมแดน O: Operational Excellence ความเป็นเลิศทางการปฏิบัติการ R: Regulations การมีกฎระเบียบที่มีความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพ D: Destination Management การจัดการพื้นที่ เป็นพื้นที่เป้าหมายการท่องเที่ยวและการลงทุน E: Environmental Sustainability ความยั่งยืนด้าน สิ่งแวดล้อม และ R: Regional Mindset สำเนียงแห่งภูมิภาค สร้างความร่วมมือร่วมใจของคนใน พื้นที่มุ่งพัฒนาสู่ความสำเร็จ (ธนา จงสิทธิผล และเสรี วงษ์มณฑา, ๒๕๕๘: ๘๗-๙๐)

ศิริวรรณ มนอัครมดุง ทำการศึกษาเรื่อง “การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (Special Economic Zones to Support ASEAN Economic Community)” ผลจากการศึกษา พบว่า ภายใต้การนำของรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้ผลักดัน และขับเคลื่อนนโยบายจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อเป็นโมเดลที่ส่งเสริมการค้าระหว่างชายแดน อย่างเป็นรูปธรรมเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งปัจจุบันการค้าชายแดนของไทย กับประเทศเพื่อนบ้าน มีมูลค่า ๑,๐๐๖,๗๙๖.๓๓ ล้านบาท หรือกว่า ๑๕% ของปริมาณการค้ารวม ของทั้งประเทศ ซึ่งมีแนวโน้มขยายตัวสูงขึ้นทุกๆ ปี การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย โดยกำหนดพื้นที่นำร่อง ๕ พื้นที่ ๖ ด่าน ได้แก่ แม่สอด อร์ญประเทศ ตราด มุกดาหาร สะเดา และ ปาดังเบซาร์ มีมูลค่าการค้าชายแดน รวม ๖.๕ แสนล้านบาท หรือ ๗๐% ของมูลค่าการค้าชายแดน รวมทั้งหมด อันเป็นทิศทางการส่งเสริมศักยภาพการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ โดยแนวทางที่ น่าสนใจในการให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย กล่าวคือ (๑) ไม่ควรจำกัดประเภทของกิจกรรมภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (๒) การวางผังที่ดีและมีสาธารณูปโภค ที่จำเป็นต่อการประกอบธุรกิจและการอยู่อาศัยอย่างครบถ้วนสมบูรณ์ (๓) องค์กรบริหารจัดการมีความ เป็นอิสระในด้านการบริหารจัดการ บุคลากร และการเงิน (๔) องค์กรบริหารจัดการต้องให้บริการ สาธารณูปโภคในราคาถูก มีความรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ โปร่งใสและตรวจสอบได้ และมีระบบการ บริหารงานแบบ One Stop Service (๕) ให้สิทธิพิเศษด้านภาษีอากรรูปแบบต่างๆ แก่ผู้ประกอบการ ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (๖) การดำเนินการของสถานประกอบการต้องสอดคล้องกับหลักการพัฒนา

อย่างยั่งยืน (๓) ประชาชนในพื้นที่ควรมีส่วนร่วมในการพัฒนาและกำกับดูแลการดำเนินการของเขตเศรษฐกิจพิเศษ และ (๘) การดำเนินการของหน่วยงานของรัฐในระดับภูมิภาคและในระดับท้องถิ่นในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษต้องเป็นไปในทางเดียวกันนโยบายของเขตเศรษฐกิจพิเศษ ฉะนั้น การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย ซึ่งได้รับการผลักดันจากรัฐบาลและคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) เป็นเรื่องที่ต้องมีการศึกษาอย่างรอบคอบมีการประชาสัมคมจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเกิดขึ้นได้ตามเจตนารมณ์ของรัฐบาลอย่างแท้จริง (ศิริวรรณ มนอัคระผดุง, ๒๕๕๗: ๓๕-๓๖)

มธรรดา สมัยกุล ทำการศึกษาเรื่อง “แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าชายแดนกรณีศึกษาตลาดมิตรภาพชายแดนไทย-กัมพูชา (Border Trade and Economic Development: Case Study of ‘Friendship Border Market Thai-Cambodia’ Sakaeo Province)” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพการณ์ปัญหาอุปสรรค ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของประชาชนบริเวณตลาดมิตรภาพชายแดนไทย-กัมพูชา วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอกประชาคมอาเซียน และศึกษาแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา

ผลจากการศึกษา พบว่า การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา มีสินค้าที่หลากหลาย มีคุณภาพสามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้เป็นอย่างดี การเดินทางและการคมนาคมขนส่งมีความสะดวก และประชาชนในพื้นที่ที่มีความตระหนักเกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ปัญหาและอุปสรรคที่พบ คือ มีการละเมิดลิขสิทธิ์ และความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา มี **จุดแข็ง** คือ ด้านทำเลที่ตั้ง ความหลากหลายของสินค้า ความเข้มแข็งของผู้ประกอบการมีศักยภาพในการแข่งขันสูง ส่วน **จุดอ่อน** คือ การสื่อสารภาษาต่างประเทศของผู้ประกอบการไทยยังมีน้อย และการจัดการระบบระบายน้ำยังไม่ดีเท่าที่ควร **โอกาส** คือ ตลาดมิตรภาพชายแดนไทย-กัมพูชา สามารถพัฒนาเป็นจุดกระจายสินค้าสู่อินโดจีนและตลาดโลก พัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวชายแดน **อุปสรรค** คือ กฎหมาย ระเบียบ วิธีปฏิบัติของการนำเข้า-ส่งออก มีขั้นตอนมากเกิดไป และวิธีการปฏิบัติของประเทศเพื่อนบ้านไม่แน่นอน ฉะนั้น รัฐบาลควรกำหนดให้บริเวณตลาดมิตรภาพชายแดนไทย-กัมพูชาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ปรับปรุงเรื่องระบบภาษี และขั้นตอนการนำสินค้าเข้า-ออก จัดแผนผังและก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม และจัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านข้อมูลให้แก่นักท่องเที่ยว (มธรรดา สมัยกุล, ๒๕๕๗: ๒๗-๓๐)

อดิเรก พันเขียว ทำการศึกษาเรื่อง “การยอมรับ ความคาดหวังและปัจจัยความสำเร็จในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในจังหวัดตาก” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงการยอมรับ และความคาดหวังของผู้ที่เกี่ยวข้องที่มีต่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในจังหวัดตาก อีกทั้งเพื่อศึกษาปัจจัยความสำเร็จในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในจังหวัดตาก

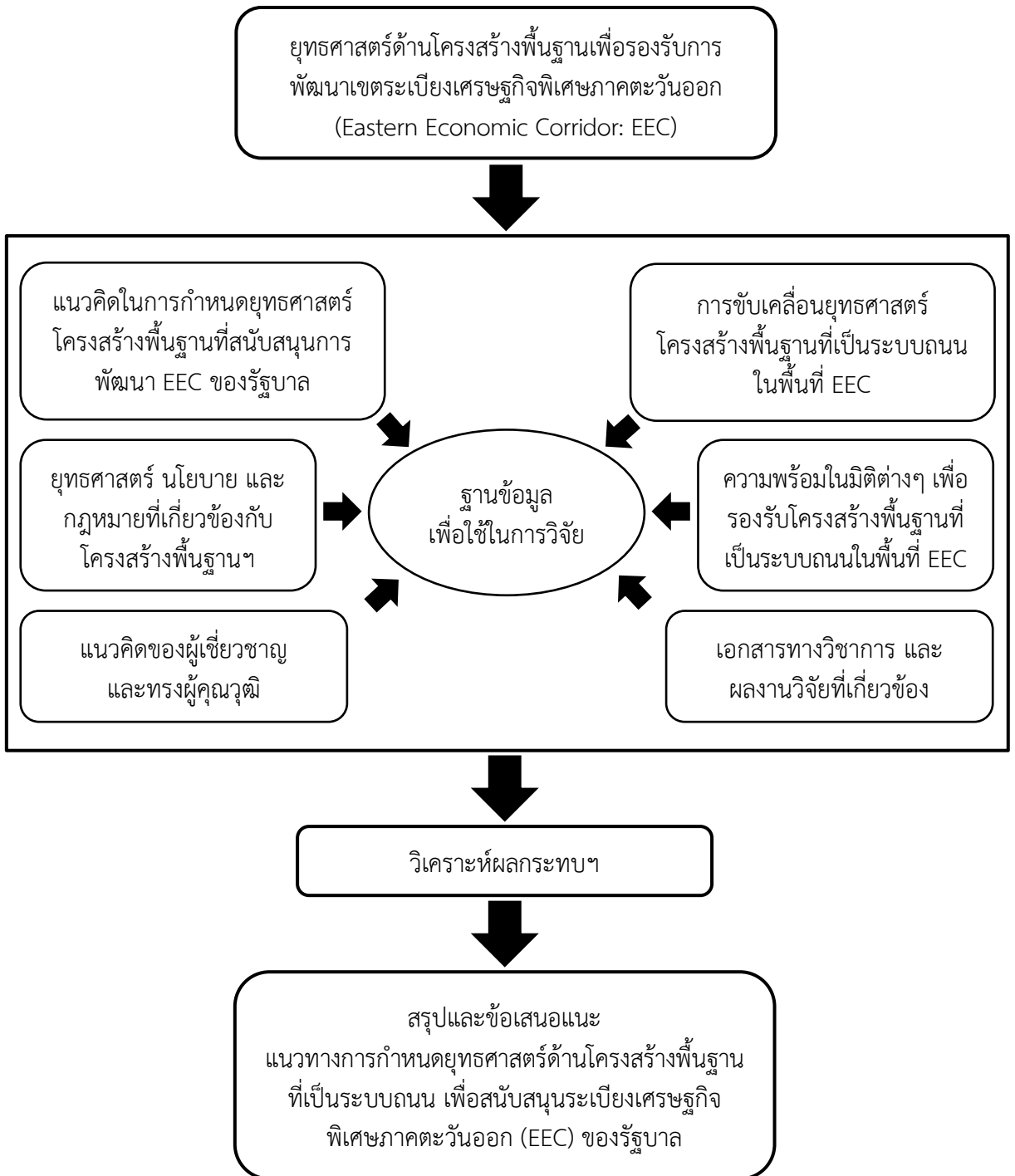
ผลจากการศึกษา พบว่า ภาพรวมของผู้ที่เกี่ยวข้องเห็นว่าเป็นประโยชน์และควรส่งเสริมให้เกิดขึ้นโดยเร็ว บางส่วนเห็นว่าควรมีการให้ข้อมูลและเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมมากยิ่งขึ้น และบางส่วนคาดหวังให้มีการค้าการลงทุนมากขึ้น การผลักดันพื้นที่ที่มีความพร้อมไม่ว่าจะรูปแบบใดก่อนการได้รับสิทธิประโยชน์ คุณภาพชีวิต ความมั่นคงในการทำงานและในชีวิต การจับจองที่ดินทำกิน บริการสาธารณะ สาธารณูปโภค การศึกษา แรงงาน อาชีพ ค่าแรง สวัสดิการต่างๆ และคาดหวังให้มีหน่วยงานบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษของตนเองโดยเฉพาะ นอกจากนี้ ยังมีการสนับสนุนจาก

รัฐบาล การปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐ การปรับปรุงกฎหมาย ปัญหาการเมืองและความขัดแย้ง การบริหารจัดการ ศักยภาพของพื้นที่ และความร่วมมือร่วมใจของประชาชน ฉะนั้น หน่วยงานภาครัฐ ควรมีการวางแผนพัฒนายุทธศาสตร์ระดับจังหวัดและระดับประเทศ อีกทั้งมีการประชาสัมพันธ์ แนวคิดเกี่ยวกับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษไปสู่กลุ่มมีส่วนได้ส่วนเสียต่างๆ ในสังคมเพิ่มมากยิ่งขึ้น เพื่อก่อให้เกิดการมีส่วนร่วมและเกิดการพัฒนที่ยั่งยืน (อดิเรก พินเขียว, ๒๕๕๗: ๑๐-๑๓)

บุญทรัพย์ พานิชการ และคณะ ทำการศึกษาเรื่อง “โครงการศึกษาผลกระทบด้านการค้าและโลจิสติกส์จากการดำเนินการของท่าเรือทวายประเทศสหภาพเมียนมา” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบเชิงบวก มาตรการต่างๆ และตรวจสอบภาพข้อเท็จจริง บริเวณพื้นที่โดยรอบบนแนวเส้นทางที่เชื่อมโยงกับประเทศไทย ศึกษาสภาพการไหลของสินค้า เศรษฐกิจ และการค้าบริเวณเส้นทางขนส่งบนแนวเส้นทางที่เชื่อมโยงกับประเทศไทย และเส้นทางขนส่งสินค้าไปสู่มหาสมุทรอินเดีย เพื่อรวบรวมข้อมูล การศึกษา และวิเคราะห์ผลกระทบด้านการค้า การลงทุน การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค และศึกษาผลกระทบ ความเสี่ยง และปัจจัยส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคของประเทศไทย เพื่อวิเคราะห์แนวทางการปรับตัวเพื่อรองรับและใช้ประโยชน์จากการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น

ผลจากการศึกษา พบว่า โครงการทวายเป็นพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ซึ่งข้อได้เปรียบของเมียนมา คือ เรื่องของแรงงาน วัตถุดิบ และสิทธิ GSP ที่เมียนมายังคงได้รับการสนับสนุนอยู่จนถึงปัจจุบัน ในขณะที่ประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะถูกตัดสิทธิ สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยส่งเสริมให้อุตสาหกรรมของไทยมีแนวโน้มที่จะปรับตัว เปลี่ยนแปลง โดยอาจมีการย้าย/ขยายฐานการผลิต รวมถึงเชื่อมโยงการค้ากับสินค้าซึ่งผลิตในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมนี้ เพื่อเป็นข้อได้เปรียบของเมียนมา การวิเคราะห์ในภาพรวมแล้วโครงการท่าเรื่อน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย จะช่วยสนับสนุนไทยในลักษณะเสมือนว่าเป็น Western Seaboard ซึ่งมีอุตสาหกรรมบางชนิด บางกระบวนการดำเนินการที่นิคมอุตสาหกรรมทวายนี้ และเชื่อมโยงกับฐานการผลิตเดิมซึ่งมีอยู่ในประเทศไทย นอกจากนี้ข้อจำกัดด้านนโยบายสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย ส่งผลให้อุตสาหกรรมต้นน้ำบางอย่าง เช่น เหล็กกล้าเกิดขึ้นในฝั่งประเทศไทยได้ยาก ในทางกลับกันการมีนิคมอุตสาหกรรมทวายทำให้อุตสาหกรรมเหล็กกล้าเกิดขึ้นได้ ซึ่งช่วยส่งเสริมให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ Detroit of Asia และจากการพัฒนาของโครงการพื้นฐานจากท่าเรื่อน้ำลึกทวายเชื่อมโยงมายังประเทศไทย ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นปัจจัยที่ช่วยส่งเสริมยุทธศาสตร์ความมั่นคงด้านพลังงานของไทยอีกทางหนึ่งด้วย การที่รัฐบาลไทยและเมียนมาได้ร่วมมือกันพัฒนาโครงการทวายในลักษณะรัฐต่อรัฐ ซึ่งเป็นการสร้างความมั่นใจให้แก่นักลงทุนและแหล่งทุนที่จะเข้ามาร่วมสนับสนุนโครงการฯ อย่างมาก ส่วนปัญหาและอุปสรรคสำคัญของประเทศเมียนมา คือ โครงสร้างพื้นฐานไม่พร้อมและมีความล่าช้า ทั้งระบบสื่อสาร ธนาคาร และเส้นทางคมนาคมขนส่งภายในประเทศ การเมืองภายในประเทศไม่มีผลกับโครงการ ผู้บริหารประเทศทุกยุคทุกสมัยยังคงให้การสนับสนุนโครงการนี้อย่างต่อเนื่อง (บุญทรัพย์ พานิชการ และคณะ, ๒๕๕๖: ๒๘๖-๒๘๗)

กรอบแนวคิดในการวิจัย



สรุป

จากการทบทวนวรรณกรรมข้างต้น ผู้วิจัยได้มีการให้นิยาม ความหมาย สาเหตุ รูปแบบ ยุทธศาสตร์ นโยบาย และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ EEC และมีการศึกษานโยบายของภาครัฐจึงทำให้ทราบว่า นโยบายของรัฐบาลชุดปัจจุบันได้มีการมุ่งเน้นที่จะปฏิรูปโครงสร้างทางด้านเศรษฐกิจ เพื่อให้ประเทศไทยไปสู่การเป็น “Thailand 4.0” และเป็นประเทศที่ก้าวข้ามปัญหากับดักรายได้ปานกลาง ผ่านการดำเนินโครงการฯ ในรูปแบบต่างๆ ซึ่งโครงการ “การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC)” ถือเป็นโครงการที่สำคัญโครงการหนึ่ง โดยมีการส่งเสริมให้ ๓ จังหวัดภาคตะวันออกของไทย (จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่ทันสมัยที่สุดในอาเซียน ซึ่งมีหัวใจสำคัญของการพัฒนา คือ การลงทุนเพื่อสร้างโครงข่ายด้านโลจิสติกส์และคมนาคมขนส่งให้มีความสมบูรณ์ สามารถเชื่อมต่อระหว่างกันได้ทั้งระบบถนน ระบบราง ท่าเรือ และท่าอากาศยาน

นอกจากนี้ ผู้วิจัยได้มีการศึกษา ค้นคว้า รวบรวมข้อมูลจากสถานการณ์และผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน พร้อมทั้งติดตามความคืบหน้าเกี่ยวกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) โดยการนำเอาข้อมูลเกี่ยวกับตัวชี้วัด สถานการณ์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มาใช้เป็นฐานข้อมูลในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม ข้อเท็จจริง และผลกระทบที่เกิดขึ้นจาก “โครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน” ในพื้นที่เขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งจากผลการศึกษาทำให้ผู้วิจัยเล็งเห็นถึงแนวทางในการพัฒนา หรือกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบในมิติต่างๆ และสามารถสนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาลต่อไป

บทที่ ๓

ยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการพัฒนา เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC) ของรัฐบาล

จากการที่รัฐบาลของ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้เห็นชอบให้มีการดำเนินการโครงการ “การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC)” เพื่อส่งเสริมให้ ๓ จังหวัดภาคตะวันออกของประเทศไทย (จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ทันสมัยที่สุดในอาเซียน โดยหัวใจสำคัญของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) คือ การลงทุนเพื่อสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ระหว่างระบบถนน ระบบราง ท่าเรือ และท่าอากาศยาน สำหรับโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนนั้น ได้มีการอนุมัติการก่อสร้างทางหลวงต่างๆ ในส่วนที่ยังขาดหายให้ครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ทั้งในส่วนของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หรือมอเตอร์เวย์ หมายเลข ๗ สาย กรุงเทพฯ-ชลบุรี จะดำเนินการก่อสร้างส่วนต่อขยายจากพัทยา-มาบตาพุด และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖๑ แหลมฉะเชิงเทรา-ระยอง เป็นโครงการตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ ๒๐ ปี ฉบับใหม่ (๒๕๖๐-๒๕๗๙) รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายถนนสายรอง เพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ซึ่งในบทนี้ ผู้วิจัยจะได้ทำการศึกษากำหนดยุทธศาสตร์ การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ฯ ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของรัฐบาล ซึ่งอยู่ในกรอบของวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๑ และข้อที่ ๒ โดยมีลำดับการศึกษา ตามหัวข้อดังนี้

๑. การกำหนดยุทธศาสตร์
๒. การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์
๓. ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (ด้านโครงสร้างพื้นฐาน)
๔. สรุป

การกำหนดยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ถือเป็นยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC) ของรัฐบาล เนื่องจากยุทธศาสตร์ฯ ฉบับดังกล่าว มีเป้าหมายสำคัญให้ประเทศไทยสามารถยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาค ประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ (๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑

การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน (๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และ (๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ออนไลน์: ๒๕๖๐) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

๑. กรอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย

การบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) ในวงวิชาการนั้น ให้นิยามคำจำกัดความของคำว่า โลจิสติกส์ไว้หลายระดับ แต่โดยทั่วไปเป็นคำนิยามในระดับธุรกิจ ซึ่งเน้นความหมายของคำว่า การบริหารจัดการโลจิสติกส์ หรือการบริหารการรับส่งและดูแลสินค้าและบริการเป็นสำคัญ โดยคำจำกัดความที่ได้รับการยอมรับมากที่สุดในระดับสากล คือนิยามของ The Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) ซึ่งกล่าวว่า การบริหารจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการทำงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบชิ้นส่วนประกอบ และการบริการ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ

สำหรับคำจำกัดความในระดับมหภาคของคำว่า ระบบโลจิสติกส์ (Macro Logistics System Framework) ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB) ได้ให้นิยามไว้ในลักษณะขององค์ประกอบสำคัญของระบบโลจิสติกส์ในกรอบการพัฒนาของประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กรอบกลไกด้านสถาบันและกฎระเบียบ (Institutional Framework) กลุ่มผู้ค้าและผู้ผลิต (Traders/Manufacturers) และกลุ่มผู้ให้บริการ (Service Providers)

สำหรับการบริหารจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) นั้น เนื่องด้วยบริบทการเปิดเสรีทางการค้าและกระจายกิจกรรมการผลิตของธุรกิจต่างๆ ทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค ซึ่งธุรกิจไทยกำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบัน ต้องอาศัยความได้เปรียบในการแข่งขันของธุรกิจ ซึ่งไม่เพียงมาจากการเพิ่มผลิตภาพภายในบริษัทของตนเอง แต่ยังรวมถึงการสร้างความสัมพันธ์ในรูปแบบความร่วมมือภายในโซ่อุปทานด้วย จึงเป็นที่มาของการขยายขอบเขตความสำคัญของแนวคิดเรื่องการบริหารจัดการโลจิสติกส์ไปยังการบริหารจัดการโซ่อุปทาน

โดยการบริหารจัดการโซ่อุปทาน หมายถึง การบริหารแบบเชิงกลยุทธ์ที่คำนึงถึงความเกี่ยวเนื่องหรือความสัมพันธ์กันแบบบูรณาการของหน่วยงานหรือแผนกภายในองค์กรและคู่ค้าที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นลูกค้าหรือซัพพลายเออร์ในโซ่อุปทาน โดยมีจุดประสงค์ที่จะนำส่งสินค้าหรือบริการตามความต้องการของผู้บริโภคให้ดีที่สุด ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของเวลา ราคา หรือคุณภาพ โดยจะบริหารจัดการในเรื่องของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขององค์กรและคู่ค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จัดความล่าช้าในการทำธุรกรรมต่างๆ รวมถึงการขจัดปัญหาในการส่งหรือรับมอบสินค้าและบริการ ที่มีผลมาจากระบบการจัดการด้านการเงินที่ไม่มีประสิทธิภาพ หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นการบริหารจัดการตั้งแต่ต้นน้ำ หรือแหล่งวัตถุดิบในการผลิตชิ้นส่วนต่างๆ ป้อนเข้าโรงงานจนถึงปลายน้ำ หรือมือผู้บริโภค ทั้งนี้ ปัจจุบันถือว่าการบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นกระบวนการย่อยหนึ่งในการจัดการสินค้าและบริการตลอดสายของโซ่อุปทาน

ดังนั้น กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย จึงกำหนดให้ครอบคลุมไปถึงการพัฒนาโซ่อุปทานของประเทศทั้งส่วนที่อยู่ภายในประเทศ และเชื่อมโยงไปสู่ต่างประเทศ โดยมีนิยามจากมุมมองของการขับเคลื่อนนโยบาย ดังนี้

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย หมายถึง ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาปัจจัยต่างๆ ทั้งที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ระบบการผลิต การบริการ และธุรกิจของภาคเอกชน ข้อกำหนดเชิงองค์กร สถาบัน กฎหมายและระเบียบปฏิบัติ รวมทั้งกระบวนการให้บริการ ส่งเสริม และกำกับดูแลของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนให้กระบวนการเคลื่อนย้ายการจัดเก็บ การรวบรวม การกระจาย และการตรวจสอบย้อนกลับของสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการและการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการมีประสิทธิภาพ ตอบสนองความต้องการของลูกค้า สร้างความได้เปรียบในการแข่งขันด้วยการลดต้นทุน เพิ่มผลิตภาพ และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศในที่สุด

จากนิยามข้างต้น การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ได้ยึดกรอบทิศทางการพัฒนาระยะยาว ระยะกลาง และนโยบายรัฐบาลที่สำคัญ เพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาที่มุ่งไปสู่เป้าหมายร่วมของการพัฒนาประเทศ ดังนี้

๑.๑ แผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)

๑.๑.๑ กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี เป็นกรอบทิศทางการบริหารประเทศในระยะยาว มีเป้าหมายให้ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน น้อมนำการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ (๑) ด้านความมั่นคง (๒) การสร้างความสามารถในการแข่งขัน (๓) การพัฒนาเสริมสร้างศักยภาพคน (๔) ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม (๕) ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ (๖) ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

๑.๑.๒ แนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี เป้าหมายสำคัญด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มุ่งสู่อนาคตของประเทศปี ๒๕๗๙ ให้สัมฤทธิ์ผล โดยยกระดับศักยภาพโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม สนับสนุนฐานอุตสาหกรรมเดิมและอุตสาหกรรมอนาคตให้เป็นฐานสร้างรายได้ใหม่ของประเทศ พัฒนาระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์ภาคการเกษตรให้มีประสิทธิภาพ เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ให้สามารถกระจายฐานการบริการและการลงทุนที่เชื่อมโยงในอาเซียนอย่างมีประสิทธิภาพ สนับสนุนการแข่งขันบนฐานการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี พัฒนาศักยภาพแรงงานให้มีทักษะสูงและมีมาตรฐานสากล ดำเนินกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิต การค้า การบริการ และการลงทุนในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียนเพื่อมุ่งสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูง และเป็นประเทศที่พัฒนาภายในปี ๒๕๗๙

๑.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)

๑.๒.๑ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ได้จัดทำขึ้นภายใต้แผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ซึ่งเป็นแผนแม่บทหลักของการพัฒนาประเทศ การพัฒนาตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ มี ๑๐ ยุทธศาสตร์ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ชาติ ๖ ยุทธศาสตร์ และอีก ๔ ยุทธศาสตร์

ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาพื้นฐานเชิงยุทธศาสตร์และกลไกสนับสนุน โดยสาระสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศกำหนดไว้ใน *ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์* ซึ่งมุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ รองรับการพัฒนาของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกกลุ่มในสังคม สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ ส่งเสริมโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศ สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ พัฒนาระบบการบริหารจัดการและการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการ สร้างความเป็นธรรมในการเข้าถึงบริการพื้นฐานและการคุ้มครองผู้บริโภค การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ และการพัฒนาผู้ประกอบการสาขาโลจิสติกส์และหน่วยงานที่มีศักยภาพเพื่อขยายการทำธุรกิจในต่างประเทศ

๑.๒.๒ แนวทางบูรณาการและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ นอกจากยุทธศาสตร์ที่ ๗ ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแล้ว ยังมียุทธศาสตร์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีแนวทางสำคัญเพื่อช่วยสนับสนุนการพัฒนา ได้แก่ (๑) *ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์* โดยส่งเสริมแรงงานให้มีความรู้และทักษะในการประกอบอาชีพที่เป็นไปตามความต้องการของตลาดงาน พัฒนาศูนย์ฝึกอบรมแรงงานที่ได้มาตรฐาน พัฒนาระบบข้อมูลความต้องการและการผลิตกำลังคนที่สามารถนำไปใช้คาดประมาณความต้องการกำลังคนที่สอดคล้องกับทิศทางตลาดงานในอนาคต (๒) *ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน* โดยพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการ มุ่งเน้นการสร้างเชื่อมโยงของห่วงโซ่มูลค่าระหว่างภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการค้าการลงทุน เพื่อยกระดับศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ (๓) *ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน* โดยส่งเสริมการลงทุนในภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสนับสนุนมาตรการลดก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่งเพื่อส่งเสริมระบบการคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน (๔) *ยุทธศาสตร์ที่ ๘ การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม* โดยส่งเสริมการลงทุนวิจัยพัฒนากลุ่มเทคโนโลยีที่ประเทศไทยสามารถพัฒนาได้เอง และกลุ่มเทคโนโลยีแห่งอนาคตเพื่อเป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ พร้อมถ่ายทอดเทคโนโลยีสู่ผู้ประกอบการ เพื่อสนับสนุนการเป็นผู้ประกอบการที่สามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีได้อย่างมีประสิทธิภาพ (๕) *ยุทธศาสตร์ที่ ๙ การพัฒนาภาคเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ* โดยกำหนดแนวทางพัฒนาภาคเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจให้มีศักยภาพในการผลิตสินค้าและบริการที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น พัฒนาระบบการขนส่งหลายรูปแบบเพื่อการเชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างเมืองกับพื้นที่โดยรอบ พร้อมพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดนให้เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (๖) *ยุทธศาสตร์ที่ ๑๐ ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา* โดยพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ตามกรอบความร่วมมือของอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและระบบอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนที่รวดเร็ว เพื่อสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้อย่างเป็นรูปธรรม ดังแผนภาพที่ ๓-๑

แผนภาพที่ ๓-๑ ความเชื่อมโยงของยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี สู่ยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนา ฉบับที่ ๑๒



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๕๙: ๑๓

๑.๓ กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ ๒๐ ปี

๑.๓.๑ ระยะ ๒๐ ปี ทิศทางและตำแหน่งยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ กำหนดให้ประเทศไทยพัฒนาสู่การเป็นประเทศรายได้สูงที่มีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ผลักดันประเทศไทยสู่ความเป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation) เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมยั่งยืน แหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์และมีนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยมีกรอบทิศทางผลักดันการพัฒนาประเทศไทยสู่ความเป็นชาติการค้าเป็นศูนย์กลางการค้าที่ผู้ประกอบการไทยมีความเข้มแข็งสามารถแข่งขันได้บนเวทีโลก สร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าในภูมิภาคและใช้ฐานเศรษฐกิจดิจิทัลและการพัฒนานวัตกรรม

๑.๓.๒ ระยะ ๕-๑๐ ปี ผลักดันการพัฒนาประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาค เชื่อมโยงการประกอบธุรกรรมทางการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) พัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่รูปแบบการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Logistics) อย่างสมบูรณ์ เพิ่มประสิทธิภาพการทำธุรกิจของผู้ประกอบการทั้งด้านการผลิต การบริการ การค้า การลงทุนและกิจกรรมโลจิสติกส์ ขจัดอุปสรรคและอำนวยความสะดวกในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เกิดความสมดุลในแนวทางการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างและระบบ (Hardware) อาทิ การปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ การเงินและศุลกากร ด้านปัจจัยสนับสนุน (Software) อาทิ การปรับกฎระเบียบต่างๆ ให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจการค้าและการลงทุน และด้านบุคลากร (Peopleware) อาทิ การพัฒนาผู้ประกอบการและแรงงานให้มีองค์ความรู้และทักษะฝีมือแรงงาน ตลอดจนพัฒนาศักยภาพในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ

๑.๓.๓ ระยะ ๕ ปี ของแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) วางพื้นฐานพร้อมขับเคลื่อนการพัฒนาในขั้นรายละเอียด เพื่อนำไปสู่ทิศทางและเป้าหมายของยุทธศาสตร์ ๒๐ ปี

โดยแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ (๑) กำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์เพื่อการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาค และเป็นประตูการค้า ยุกระดับการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน (๒) พัฒนาระบบ NSW ให้เชื่อมโยงสมบูรณ์ และปรับปรุงกฎหมายให้รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และ (๓) พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล เพื่อเตรียมการเปลี่ยนผ่านประเทศไทย จากประเทศรายได้ปานกลางสู่ประเทศที่มีรายได้สูงที่มีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ต่อไป ดังแผนภาพที่ ๓-๒

แผนภาพที่ ๓-๒ ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ ๒๐ ปี



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๖๐: ๑๑.

๒. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)

๒.๑ วิสัยทัศน์

“ยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน”

๒.๒ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

๒.๒.๑ เสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์

๒.๒.๒ ยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ให้ได้มาตรฐานสากล

๒.๒.๓ พัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors) อาทิ พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชน ในการพัฒนาระบบกำลังคน พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

๒.๓ เป้าหมาย

ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้า มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพการประกอบธุรกิจทั้งในประเทศและ ต่างประเทศ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลิตภาพสูงขึ้น

๒.๔ ตัวชี้วัด

๒.๔.๑ ดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ใน อันดับที่ดีขึ้นในปี ๒๕๖๓ (อันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของธนาคารโลก

๒.๔.๒ ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยอยู่ใน อันดับที่ดีขึ้นในปี ๒๕๖๔ (อันดับด้านการค้าระหว่างประเทศของธนาคารโลก (Trading Across Border)

๒.๔.๓ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ ๑๒ ของ ผลิตภัณท์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี ในปี ๒๕๖๔ (สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP)

๒.๔.๔ จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้า และส่งออกด้วยระบบ อิเล็กทรอนิกส์เป็นร้อยละ ๑๐๐ ในปี ๒๕๖๔

๒.๔.๕ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๔)

๒.๕ แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)

ประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแนวทางดำเนินการ ดังนี้

๒.๕.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน เพื่อพัฒนา และยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุน การสร้างมูลค่าเพิ่มและสามารถบริหารจัดการ ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานจนถึงจุดจำหน่ายสินค้าสู่ผู้บริโภค บริโภคได้ ประกอบด้วย

กลยุทธ์ที่ ๑ ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรม และภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน

๑. ภาคเกษตรกรรม กำหนดหน่วยงานเจ้าภาพหลัก เพื่อกำกับดูแลโซ่อุปทานภาคการเกษตร ที่สำคัญตลอดห่วงโซ่อุปทาน เช่น โซ่อุปทานข้าว โซ่อุปทานมันสำปะหลัง โซ่อุปทานอ้อย โซ่อุปทาน ปาล์ม น้ำมัน โซ่อุปทานผักและผลไม้ เป็นต้น ให้สามารถบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องให้เป็นทิศทางเดียวกันอย่างมีเอกภาพ สนับสนุนและพัฒนากระบวนการจัดการผลผลิตในฟาร์ม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการเกษตร สร้างโซ่คุณค่าให้แก่เกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการตั้งแต่ระดับฟาร์มจนถึงผู้บริโภค (Logistic Management from Farm to Fork) เสริมสร้างศักยภาพของสถาบันเกษตรกรให้เป็นกลไกหลักใน การบริหารจัดการและเชื่อมโยงเครือข่ายระบบการผลิต การตลาด การเงิน และภาคการผลิตอื่นที่เกี่ยวข้อง ปรับโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์การเกษตรให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันในชุมชน หรือระหว่างผู้ที่ เกี่ยวข้องตลอดโซ่การผลิต อาทิ การสร้างศูนย์รวบรวมคัดแยก ตกแต่งคุณภาพแปรรูป บรรจุภัณฑ์และ กระจายผลผลิตของชุมชน สนับสนุนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และเครื่องจักรสมัยใหม่ในกระบวนการผลิต

กระบวนการเก็บเกี่ยว กระบวนการหลังการเก็บเกี่ยว และพัฒนาระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain System) เพื่อลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นทั้งกระบวนการลดต้นทุนตลอดห่วงโซ่การผลิต และสามารถตรวจสอบย้อนกลับได้ สนับสนุนเกษตรกร สถาบันเกษตรกร ใช้บรรจุกัญชีเพื่อลดการกระทบหรือทำให้ผลิตภัณฑ์บอบช้ำ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตร รวมทั้งการเตรียมแผนบริหารจัดการความเสี่ยงที่จะมีผลกระทบต่อภาคการเกษตร

๒. *ภาคอุตสาหกรรม* ยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ในภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนผู้ประกอบการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ และซอฟต์แวร์บริหารจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กร โดยเฉพาะอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Industries: SMIs) เพื่อให้ผู้ประกอบการมีการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ ส่งเสริมความร่วมมือการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการพัฒนาไปสู่ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเชิงดิจิทัล เพื่อเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลระหว่างองค์กรตลอดโซ่อุปทาน สร้างความเป็นมืออาชีพ การบริหารห่วงโซ่อุปทานธุรกิจรองรับการเป็นอุตสาหกรรมระดับมาตรฐานสากล ธุรกิจสมัยใหม่และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการพัฒนาเชิงพื้นที่การจัดการโลจิสติกส์ การสร้างเครือข่ายและการเชื่อมโยงแหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิต และตลาด เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งด้านการผลิตการจัดการโลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics) และส่งเสริมการเตรียมแผนบริหารจัดการโลจิสติกส์ เพื่อรองรับกรณีฉุกเฉินและการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจ นอกจากนี้ ในภาคบริการที่สำคัญ อาทิ ภาคบริการท่องเที่ยว โดยพัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งไปยังแหล่งท่องเที่ยว สร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว สนับสนุนการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านข่าวสาร (Information Flow) และด้านการเงิน (Financial Flow) รวมทั้งส่งเสริมการสร้างเครือข่ายของผู้ให้บริการด้านการท่องเที่ยวในการสร้างสรรค์กิจกรรมและผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวที่สามารถตอบสนองต่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์ที่ ๒ เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) พัฒนาศักยภาพสถาบันการเกษตร ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises: SMEs) ให้สามารถค้าขายสินค้าผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างมืออาชีพ เพื่อขยายตลาด สร้างโอกาสทางธุรกิจ ส่งเสริมพัฒนาการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในกลุ่มผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม สถาบันการเกษตร และสหกรณ์ภาคการเกษตร ในการปรับปรุงกระบวนการทางธุรกิจ การค้า การบริการ การเข้าถึงตลาดผู้บริโภค และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยสร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่ผู้ประกอบการด้านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ บ่มเพาะและเป็นที่ปรึกษาแก่ผู้ประกอบการให้สามารถค้าขายสินค้าออนไลน์อย่างครบวงจรทั้งแบบ B2B B2C และ C2C จัดทำคู่มือสำหรับการค้าขายออนไลน์ ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ผลิตสินค้าหรือผู้ประกอบการสามารถเชื่อมโยงการค้าสู่ตลาดออนไลน์ (E-Marketplace) ทั้งระดับประเทศและระดับโลก พร้อมเพิ่มประสิทธิภาพการจัดส่งสินค้าระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภคโดยตรงด้วยการเชื่อมโยงกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าออนไลน์ทั้งแบบผู้ให้บริการขนส่ง (E-Delivery) และผู้ให้บริการคลังสินค้าพร้อมจัดส่ง (E-Fulfillment) สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยของระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Payment) ลดเงื่อนไขหรือกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการนำระบบมาใช้ในการดำเนินธุรกิจ นอกจากนี้ ควรเตรียมความพร้อมของ

โครงสร้างพื้นฐานด้านระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการเพื่อรองรับการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

กลยุทธ์ที่ ๓ พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้

๑. ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้ได้รับการรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล โดยผู้ประกอบการสามารถแข่งขันด้วยการยกระดับประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เช่น การได้รับการรับรอง AEO (Authorized Economic Operator) สำหรับ Customs Brokers เป็นต้น ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การเป็นผู้ให้บริการแบบครบวงจร เช่น การบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ การบริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เป็นต้น รวมถึงการสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้า การประกันภัย และพัฒนาการให้บริการโลจิสติกส์ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ อาทิ ระบบบริหารจัดการขนส่ง ระบบการบริหารจัดการรถเที่ยวเปล่าและระบบตรวจสอบติดตามสินค้า

๒. สนับสนุนการสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย โดยสนับสนุนมาตรการทางภาษี มาตรการทางการเงินให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยโดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในการลงทุนและสร้างเครือข่ายธุรกิจในอนาคต อาทิ ประเทศในกลุ่ม CLMV (Cambodia-Laos-Myanmar-Vietnam) ส่งเสริมการสร้างพันธมิตรหรือความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทย โดยการสร้างพันธมิตรการค้าระหว่างผู้ประกอบการและระหว่างผู้ประกอบการไทยกับเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งออก เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย

๓. จัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในประเทศภูมิภาคอาเซียน ผลักดันให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในต่างประเทศเพื่อให้บริการข้อมูลและคำแนะนำแก่ภาคเอกชนไทยในการลงทุนและการประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ จัดทำฐานข้อมูลรายชื่อนักธุรกิจและบริษัทในต่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อธุรกิจในประเทศนั้นๆ รวมทั้งรวบรวมข้อมูลสถิติต่างๆ ที่จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการ

๔. ส่งเสริมการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green & Safety Logistics) สนับสนุนความรู้แก่ผู้ประกอบการให้ตระหนักถึงความปลอดภัยและความสำคัญของผลกระทบของการดำเนินการต่อสภาพสิ่งแวดล้อมของโลก ใช้กลไกทางภาษีและกฎหมายเพื่อสร้างแรงจูงใจ และลดภาระทางต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการไทย อาทิ สนับสนุนการใช้พลังงานทางเลือกในการขนส่งทางถนน สนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) สู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ การจัดทำ Carbon Credit เพื่อป้องกันและควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas) รวมไปถึงให้ความรู้ทางด้านการทำโลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics) สำหรับ Waste Management

๒.๕.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า และเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง พร้อมส่งเสริมและพัฒนาระบบห่วงโซ่อุปทาน เส้นทางการค้าที่สนับสนุนซึ่งกันและกันระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV และความเชื่อมโยงกับจีน สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบ

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) ที่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐานการค้าโลก ประกอบด้วย

กลยุทธ์ที่ ๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า

๑. สนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ ที่เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์ ได้แก่

ทางราง พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟขนาดทาง ๑ เมตร ให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้าของประเทศ ก่อสร้างทางคู่บนเส้นทางขนส่งที่หนาแน่นเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระบบรถไฟสายรอง (Feeder Line) จากพื้นที่เศรษฐกิจด้านชายแดนสำคัญ และเขตอุตสาหกรรมเข้ากับโครงข่ายรถไฟหลักของประเทศและการพัฒนาระบบรางเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค ตลอดจนเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดหาหัวรถจักรและแคว่บรรทุกให้เพียงพอกับความต้องการ และเพิ่มบทบาทภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการให้บริการที่หลากหลายมากขึ้น

ทางน้ำ ใช้ประโยชน์ท่าเรือภูมิภาคที่มีอยู่ในปัจจุบัน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันศึกษาแนวทางบูรณาการการบริหารจัดการ การส่งเสริมการตลาด การพัฒนาด้านอุปสงค์ของท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำที่มีอยู่ สนับสนุนการใช้อุปกรณ์ยกขนที่ทันสมัยในท่าเรือสำคัญเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ได้ลงทุนไปให้สนับสนุนการขนส่งเชื่อมโยงทางน้ำภายในประเทศ และเป็นท่าเรือสนับสนุน (Feeder Port) ให้กับท่าเรือหลักแหลมฉบัง การพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่หลังท่า และสร้างโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างท่าเรือ การขนส่งทางรางและทางถนน การเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างท่าเรือภายในประเทศและต่างประเทศ ยกกระดับมาตรฐานการให้บริการของท่าเรือหลักแหลมฉบังให้ทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำในภูมิภาค รวมทั้งเตรียมความพร้อมของท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นจุดนำเข้า-ส่งออกสินค้าของ กลุ่มประเทศ CLMV เพื่อช่วยสนับสนุนโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศ อาทิ โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

ทางอากาศ ส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอุบลราชธานี ตามแผนแม่บทขยายขีดความสามารถของระบบท่าอากาศยานภูมิภาคต่างๆ เพื่อเตรียมความพร้อมรับมือปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานเพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความพร้อมของอุปกรณ์ การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้า และการเผชิญเหตุฉุกเฉิน ให้ได้มาตรฐานสากลและสอดคล้องกับข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ

๒. สร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์และการเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยการปรับปรุงแนวสายทางที่มีความสำคัญลำดับสูงต่อการขนส่งภายในประเทศไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ส่งเสริมความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงการค้า การบริการ และการลงทุน พัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบริเวณด้านการค้าและประตูการค้าที่สำคัญ พิจารณาเส้นทางที่เหมาะสมเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างฝั่งทะเลตะวันตกและ

ตะวันออก โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรธรรมชาติภายในประเทศ ปรับปรุงถนนสายหลักเชื่อมโยงฐานการผลิตไปสู่ประตูการค้า และขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ เช่น ด้านชายแดน ท่าเรือ และท่าอากาศยาน เป็นต้น เพื่อรองรับปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

๓. *พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์* พัฒนากิจกรรมด้านโลจิสติกส์ อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า คลังสินค้าปลอดอากร สถานีขนส่งสินค้า ท่าเรือบกย่านเก็บกอง และขนถ่ายตู้สินค้า รวมทั้งการจัดหาอุปกรณ์การยกขนตู้สินค้าทางรถไฟในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตอุตสาหกรรม โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้, ตะวันออก-ตะวันตก และฐานเกษตรกรรมของประเทศ ไปยังประตูการค้าหลักของประเทศโดยเฉพาะบริเวณท่าอากาศยาน ท่าเรือระหว่างประเทศ และด่านการค้าที่สำคัญ รวมทั้ง ส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาและให้บริการศูนย์บริการโลจิสติกส์ต่างๆ เช่น จุดพักรถบรรทุก ศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เป็นต้น

๔. *พัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนเพื่อสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์* เร่งรัดการวางผังเมืองในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและจัดรูปแบบการพัฒนาพื้นที่บริเวณด่านชายแดนสำคัญ เพื่อให้สามารถสนับสนุนการค้า การลงทุน และการอำนวยความสะดวก พร้อมพัฒนาเส้นทางเลียบเมืองและเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างเมืองสำคัญในภูมิภาคเพื่อรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการค้า ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และธุรกิจโลจิสติกส์ โดยสนับสนุนผู้ประกอบการในพื้นที่เพื่อสร้างชุมชนโลจิสติกส์ (Logistics Community) ให้สามารถเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากกิจกรรมนำเข้า-ส่งออก สินค้าบริเวณด่านชายแดนได้ พัฒนาจุดผ่านแดนสำคัญที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากล พร้อมสนับสนุนความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาด่านถาวรให้ได้มาตรฐานสากลเช่นกัน นอกจากนี้ควรกำหนดหน่วยงานกำกับดูแลบูรณาการการพัฒนาและการใช้พื้นที่ด่านชายแดนเพื่อความเป็นเอกภาพในการบริหารจัดการด่านชายแดน สามารถกำหนดความสอดคล้องโครงการพัฒนาของแต่ละหน่วยงาน และแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้

กลยุทธ์ที่ ๒ พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ เร่งรัดการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการ ส่วนกลางระบบ NSW เพื่อทำหน้าที่พัฒนา บริหารจัดการ และดูแลระบบส่วนกลางการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐ (G2G) และระหว่างภาครัฐและเอกชน (G2B) โดยเร็ว สามารถเชื่อมโยงระบบเครือข่ายข้อมูลในกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ในลักษณะเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ครอบคลุมทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน (G2B) ตลอดจนสามารถเชื่อมโยงระบบ ASEAN Single Window (ASW) ได้อย่างสมบูรณ์ และเตรียมความพร้อมขยายการเชื่อมโยง NSW ไปสู่ระบบ Port Community System ทั้งท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อไป

กลยุทธ์ที่ ๓ พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ สนับสนุนการปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้า-ส่งออก ขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก การออกใบอนุญาตและใบรับรองให้เป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์และไร้เอกสารตามแนวทางการให้บริการแบบ Single Window และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล โดยเฉพาะสินค้านำร่อง ๕ ชนิด ได้แก่ น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุดิบทราย ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และขยายการปรับลด

ขั้นตอนกระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้าชนิดอื่นๆ ต่อไป เร่งจัดทำมาตรฐานรหัสพิกัด รหัสสถิติและรหัสสินค้าของทุกหน่วยงานให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน (Harmonized Codes) และพัฒนาระบบรองรับคำขออิเล็กทรอนิกส์แบบหน้าต่างเดียว (Single Window Entry) เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบฟอร์มคำขอร่วมแบบอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานภาครัฐ รวมทั้งปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบและกลไกขับเคลื่อนที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องตามความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Agreement: TFA) และมาตรฐานทางการค้าที่จะมีผลบังคับใช้กับประเทศสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO) เพื่อสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยเฉพาะที่ประตูการค้าสำคัญ อาทิ ท่าอากาศยาน ท่าเรือ และด่านชายแดน และผลักดันการออกกฎหมายบังคับใช้ในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศ

กลยุทธ์ที่ ๔ เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ ส่งเสริมการเจรจาการค้าระหว่างประเทศทั้งระดับทวิภาคีและพหุภาคี กำหนดหน่วยงานหลักและหน้าที่ที่ชัดเจนของไทยและเน้นการเจรจาเชิงรุกเพื่อขจัดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ ทั้งมาตรการทางภาษี (Tariffs) และมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (Non-tariff barriers-NTBs) อาทิ การเปลี่ยนแปลงกฎหมายหรือนโยบายทางการค้าของประเทศหรือกลุ่มประเทศคู่ค้า การเปลี่ยนแปลงมาตรการทางภาษี มาตรการทางด้านการขนส่ง มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศผ่านกรอบความตกลงระหว่างประเทศทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และระดับโลก โดยเฉพาะกับประเทศคู่ค้าชายแดน เพื่อให้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) เกิดความสะดวกคล่องตัวและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

๒.๕.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ เร่งรัดการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างความเป็นมืออาชีพ และยกระดับมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนากำลังคน ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ และพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

กลยุทธ์ที่ ๑ พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์ การเพิ่มผลิตภาพแรงงานโดยหน่วยงานภาครัฐร่วมดำเนินการกับภาคเอกชน ปรับปรุงกรอบหลักสูตรการศึกษาสาขาโลจิสติกส์ระดับอาชีวะและระดับปริญญาให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล สนับสนุนการจัดตั้งสถาบันและศูนย์พัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ที่ทันสมัยและได้มาตรฐาน พร้อมมีผู้ทรงคุณวุฒิเป็นวิทยากรมืออาชีพในการถ่ายทอดความรู้ด้านโลจิสติกส์ สนับสนุนองค์การกำกับดูแลวิชาชีพ มาตรฐาน และการประเมินคุณภาพการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ และพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อบริหารการพัฒนาบุคลากรที่ได้มาตรฐานและเป็นปัจจุบัน

กลยุทธ์ที่ ๒ พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล ผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งระดับต้นน้ำและปลายน้ำในทุกสาขาอาชีพให้มีความเป็นมืออาชีพและมีจริยธรรม พัฒนาคุณภาพบุคลากรและวางแผนจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ เน้นการฝึกอบรมวิชาชีพเฉพาะหรือเทคนิคเฉพาะด้านครอบคลุมตั้งแต่กระบวนการจัดซื้อกระบวนการจัดเก็บ กระบวนการขนส่ง และกระบวนการดำเนินการ เพื่อให้สินค้าถึงมือลูกค้า เช่น บุคลากรคลังสินค้า บุคลากรด้านพิธีการศุลกากร บุคลากรด้านการขนส่งสินค้าทางถนน ทางอากาศยาน

ทางรถไฟ และทางเรือ เป็นต้น สนับสนุนความร่วมมือกับเครือข่ายภาคเอกชนในการฝึกอบรมในระดับปฏิบัติงานและพัฒนาระบบส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงานเพื่อให้กำลังคนด้านโลจิสติกส์มีคุณภาพมาตรฐาน และคำนึงถึงความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

กลยุทธ์ที่ ๓ วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ โดยสนับสนุนมาตรการการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐที่เอื้อต่อการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องพร้อมกำหนดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีแก่ภาครัฐ ภาคเอกชนและสถาบันศึกษา ใช้มาตรการทางการเงินหรือมาตรการส่งเสริมการลงทุนให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อทดแทนการนำเข้า สร้างนวัตกรรมของตนเอง และเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ อาทิ ระบบคลังสินค้าอัตโนมัติ ระบบบริหารจัดการและติดตามการขนส่งสินค้า ระบบตรวจสอบย้อนกลับ ระบบหุ่นยนต์อัตโนมัติ อุปกรณ์หุ่นยนต์ อุปกรณ์ยกขน และอุปกรณ์ซ่อมบำรุง ที่ใช้ในกิจกรรมโลจิสติกส์ นวัตกรรมในกระบวนการผลิต กระบวนการเก็บเกี่ยว กระบวนการหลังการเก็บเกี่ยว และการพัฒนาบรรจุภัณฑ์เพื่อลดการระเหิดและบอบช้ำในระหว่างการขนส่งสินค้าของภาคการเกษตร

กลยุทธ์ที่ ๔ ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ติดตามการเปลี่ยนแปลงด้านข้อตกลงและความร่วมมือระหว่างประเทศทั้งระดับทวิภาคี พหุภาคีในภูมิภาคและนานาชาติที่มีผลกระทบต่อพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย อาทิ ความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก และความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP) เพื่อเป็นข้อมูลสำคัญในการเตรียมการปรับปรุงและวางแผนการพัฒนา พร้อมเพิ่มความสามารถของระบบติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยจัดทำระบบฐานข้อมูลกลางและระบบตัวชี้วัดที่มีประสิทธิภาพที่สามารถเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ในแต่ละหน่วยงานเพื่อช่วยติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ อาทิ ฐานข้อมูลอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ด้านการเกษตรอุตสาหกรรม หรือพาณิชย์ รวมทั้งการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

๒.๖ แนวทางการแปลงแผนยุทธศาสตร์ฯ ไปสู่แผนปฏิบัติการ

การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติจะให้ความสำคัญและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนา ดังกล่าวด้วยการกำหนดให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานรับผิดชอบในระดับปฏิบัติการ เพื่อกำหนดแผนงาน/โครงการสนับสนุนพัฒนาขับเคลื่อนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ และกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจนสามารถวัดผลการดำเนินการตามแผนและการติดตามประเมินผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ฯ เพื่อวัดผลสัมฤทธิ์ของแผนเป็นระยะ และสามารถปรับแผนยุทธศาสตร์ฯ ให้มีความเหมาะสมสอดคล้องสำหรับการเปลี่ยนแปลงในการพัฒนาขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในระยะต่อไป ดังตารางที่ ๓-๑

ตารางที่ ๓-๑ แนวทางการแปลงแผนยุทธศาสตร์ฯ ไปสู่แผนปฏิบัติการ

ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
๑. การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน		
๑.๑ ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน		
๑.๑.๑ ภาคเกษตรกรรม	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และภาคเอกชน
๑.๑.๒ ภาคอุตสาหกรรม	กระทรวงอุตสาหกรรม	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และภาคเอกชน
๑.๒ เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce)	กระทรวงพาณิชย์ และ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจ และสังคม	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย และภาคเอกชน
๑.๓ พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้	กระทรวงพาณิชย์ และ กระทรวงคมนาคม	กระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม และภาคเอกชน
๒. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก		
๒.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า	กระทรวงคมนาคม และกระทรวงมหาดไทย	กระทรวงการคลัง กระทรวงกลาโหม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์

ตารางที่ ๓-๑ แนวทางการแปลงแผนยุทธศาสตร์ฯ ไปสู่แผนปฏิบัติการ (ต่อ)

ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
		และภาคเอกชน
๒.๒ พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์	กระทรวงการคลัง	สำนักนายกรัฐมนตรี กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
๒.๓ พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์		กระทรวงคมนาคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงมหาดไทย กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงวัฒนธรรม กระทรวงกลาโหม กระทรวงการต่างประเทศ กสทช. และภาคเอกชน
๒.๔ เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้า ระหว่างประเทศ	กระทรวงพาณิชย์	กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม กระทรวงพลังงาน และภาคเอกชน
๓. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์		
๓.๑ พัฒนามาตรฐานวิชาชีพ โลจิสติกส์	กระทรวงแรงงาน และ กระทรวงศึกษาธิการ	สำนักนายกรัฐมนตรี กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการต่างประเทศ
๓.๒ พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล		กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และภาคเอกชน
๓.๓ วิจัยและพัฒนานวัตกรรม และเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์	สำนักนายกรัฐมนตรี และ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี	กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

ตารางที่ ๓-๑ แนวทางการแปลงแผนยุทธศาสตร์ฯ ไปสู่แผนปฏิบัติการ (ต่อ)

ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
		และภาคเอกชน
๓.๔ ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ	สศช.	หน่วยงานหลักในแต่ละกลยุทธ์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

ที่มา : ธิดา พัทธิธรรม, ๒๕๕๙: ๖๗-๗๐

จะเห็นได้ว่า จากแนวทางการแปลงแผนยุทธศาสตร์ฯ ไปสู่แผนปฏิบัติการ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) นั้น ในส่วนของยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก มีกระทรวงที่เข้ามาเกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ หลายกระทรวงด้วยกัน ซึ่งมีส่วนสำคัญในการผลักดันยุทธศาสตร์ฯ สำเร็จตามที่ตั้งเป้าหมายไว้

การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) มีกลไกการขับเคลื่อนในสองระดับ คือ ๑) กลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ระดับนโยบาย คือ คณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) และ ๒) กลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ระดับปฏิบัติ (ระดับกระทรวง/กรม) โดยในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกมีกระทรวงที่รับผิดชอบหลัก ได้แก่ กระทรวงคมนาคมและกระทรวงมหาดไทย โดยกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลัก ที่มีภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและให้บริการคมนาคมขนส่ง จึงมีส่วนสำคัญในการยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC) ของรัฐบาล ดังนี้

๑. กลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ระดับนโยบาย

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)

การกำหนดและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านโลจิสติกส์ระดับนโยบาย ดำเนินการผ่านคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ซึ่งระเบียบฯ ดังกล่าวกำหนดให้ คณะกรรมการ กบส. เป็นกลไกระดับนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแนวทางการดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ มีการบูรณาการอย่างเป็นระบบ และมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นกลไกในการดำเนินการร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน โดย คณะกรรมการ กบส. มีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ (ธิดา พัทธิธรรม, ออนไลน์, ๒๕๕๙) ดังนี้

องค์ประกอบ

(๑) นายกรัฐมนตรี

ประธาน

(๒) รองนายกรัฐมนตรี

รองประธาน

(ตามที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย)	
(๓) รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี	กรรมการ
(ตามที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย)	
(๔) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง	กรรมการ
(๕) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ	กรรมการ
(๖) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กรรมการ
(๗) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
(๘) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	กรรมการ
(๙) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม	กรรมการ
(๑๐) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน	กรรมการ
(๑๑) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์	กรรมการ
(๑๒) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน	กรรมการ
(๑๓) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ	กรรมการ
(๑๔) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม	กรรมการ
(๑๕) ปลัดกระทรวงการคลัง	กรรมการ
(๑๖) ปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
(๑๗) ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม	กรรมการ
(๑๘) เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	กรรมการ
(๑๙) ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ	กรรมการ
(๒๐) ประธานกรรมการสภาพการการค้าแห่งประเทศไทย	กรรมการ
(๒๑) ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	กรรมการ
(๒๒) ประธานสมาคมธนาคารไทย	กรรมการ
(๒๓) ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	กรรมการ
(๒๔) รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ (ที่ได้รับมอบหมาย)	กรรมการ และเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

- (๑) กำหนดแผนยุทธศาสตร์และหน่วยงานหลัก ซึ่งรับผิดชอบยุทธศาสตร์ในแต่ละด้าน โดยความเห็นชอบของคณะนายกรัฐมนตรี
- (๒) พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนแม่บทที่จัดทำขึ้น
- (๓) ให้ความเห็นชอบหรือเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ รวมทั้งการแก้ไขปรับปรุง กฎหมาย กฎ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง
- (๔) ส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแผนยุทธศาสตร์หรือแผนแม่บท
- (๕) กำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บท และรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ

(๖) เชิญบุคคลที่เกี่ยวข้องมาชี้แจงข้อเท็จจริงหรือให้ข้อมูลต่างๆ

(๗) แต่งตั้งคณะกรรมการ เพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่

คณะกรรมการ กบส. มอบหมาย

(๘) ปฏิบัติการอื่นตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมายหรือตามที่กำหนดในระเบียบนี้

๒. กลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ระดับปฏิบัติ (ระดับกระทรวง/กรม)

กลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ระดับปฏิบัติ (ระดับกระทรวง/กรม) มีกระทรวงที่รับผิดชอบหลัก ได้แก่ กระทรวงคมนาคมและกระทรวงมหาดไทย และเนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เป็นส่วนสำคัญที่จะสนับสนุนให้การพัฒนากระบวนการบริหารจัดการขนส่งสินค้าของประเทศมีศักยภาพเพิ่มขึ้น ดังนั้นคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ จึงได้ให้ความเห็นชอบหลักการของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ของกระทรวงคมนาคม เพื่อให้หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางในการประกอบการพิจารณาจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๒.๑ ผลการปฏิบัติงานด้านระบบโครงข่ายทางถนนพื้นฐานในประเทศไทย

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙

คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติ เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ ให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) และได้มีมติเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ รับทราบแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ซึ่งในการดำเนินงานตามมติ ครม. ดังกล่าว กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอโครงการให้ ครม. พิจารณาอนุมัติเป็นรายโครงการตามแผนที่วางไว้ ดังตารางที่ ๓-๒

ตารางที่ ๓-๒ ผลการปฏิบัติงานด้านโครงข่ายพื้นฐานระบบถนน ในประเทศไทย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙

การขนส่งทางถนน		
ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙	ปี ๒๕๖๐
การเร่งรัดขยายทางประธานให้เป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒)		
<ul style="list-style-type: none"> ● เร่งรัดขยายทางประธานให้เป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ระยะทางที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ๒๖๗.๕๐๓ กม. เช่น ๑) กระบี่-อ.ห้วยยอด ตอน ๔ ๒) พิษณุโลก-อ.หล่มสัก ตอน ๑ ๓) ยโสธร-อ.เชียงใน ตอน ๒ ๔) ทางเลี่ยงเมืองชัยภูมิ 	<ul style="list-style-type: none"> ● เร่งรัดขยายทางประธานให้เป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ระยะทางที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๑๗.๙๘๕ กม. เช่น ๑) อ.สีคิ้ว-อุบลราชธานี ตอน อ.นางรอง-อ.ปราสาท ตอนที่ ๑ ๒) อ.ร้องกวาง-น่าน ตอน ๒ ๓) แยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๐-อ.บางปะหัน ตอน ๓ 	<ul style="list-style-type: none"> ● เร่งรัดขยายทางประธานให้เป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ระยะทางคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จ ๒๕๓.๗๒๗ กม. เช่น ๑) อ.สีคิ้ว-ชัยภูมิ ตอน อ.สีคิ้ว-บ.หนองบัวโคก ๒) อ.สีคิ้ว-อุบลราชธานี ตอน อ.นางรอง-อ.ปราสาท ตอนที่ ๒ ๓) แยกทางหลวงหมายเลข ๓๖-ทางหลวงหมายเลข ๓ (อ.สัตหีบ) ๔) อุบลราชธานี-อำนาจเจริญ ตอน ๓ ๕) ชุมพร-ระนอง ตอน ๓ (ชุมพร-

ตารางที่ ๓-๒ ผลการปฏิบัติงานด้านโครงข่ายพื้นฐานระบบถนน ในประเทศไทย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙ (ต่อ)

การขนส่งทางถนน		
ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙	ปี ๒๕๖๐
		อนุสาวรีย์ จปร.)
การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ		
<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศดำเนินการแล้วเสร็จ ๗๑.๔๔๖ กม. <ol style="list-style-type: none"> เชิงเขาตะนาวศรี-กอกะเร็ก หนองคาย-อ.โพนพิสัย 		<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศ ระยะทางคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จ ๓๘.๖๐๐๐ กม. ได้แก่ อ.โพนพิสัย-บึงกาฬ ตอน ๑
การแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก		
	<ul style="list-style-type: none"> แก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก (ทล) ระยะทางที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๒.๗๕๒ กม / สะพาน ๑ แห่ง เช่น <ol style="list-style-type: none"> สะพานลอยข้ามทางหลวงหมายเลข ๓๓๘ ด้านขาทาง (พุทธมณฑล สาย ๕) แยกทางหลวงหมายเลข ๓ (บางปู)-บ้านคลองกระบือ ตอน ๒ พุทธมณฑลสาย ๕ (รวมสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข ๓๓๘) 	<ul style="list-style-type: none"> แก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก (ทล) สะพานที่คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จ ๑ แห่ง ได้แก่ สะพานลอยข้ามทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๒๕๖ กับทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๘ (รวมสะพานลอยข้ามคลองสำโรง)
<ul style="list-style-type: none"> แก้ปัญหาจราจรในปริมณฑล และภูมิภาค (ทช) แล้วเสร็จ ๒๗.๕๔๙ กม. เช่น การขยายถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ ๒ (ตอนที่ ๑) 	<ul style="list-style-type: none"> แก้ปัญหาจราจรในปริมณฑล และภูมิภาค (ทช) แล้วเสร็จ ๘.๕๔๗ กม. เช่น ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนราชพฤกษ์ กับถนนกัลปพฤกษ์ และถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔ (กม. ที่ ๒๖) เชื่อมกับทางหลวงชนบท สาย ฉช. ๓๐๐๑ (ตอนที่ ๑) จ.สมุทรปราการ 	<ul style="list-style-type: none"> คาดว่าจะแก้ปัญหาจราจรในปริมณฑล และภูมิภาค (ทช) จำนวน ๗.๕๐๐ กม.
การก่อสร้างทางหลวงสนับสนุนการขนส่งแบบต่อเนื่อง/ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์		
	<ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้างทางหลวงสนับสนุนการขนส่งแบบต่อเนื่อง (ทล) ระยะทางที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ๓.๐๓๗ กม. เช่น อ.แปลงยาว-บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ตอน ๒ 	<ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่งแบบต่อเนื่อง (ทล) คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จ ๔๑.๗๓๐ กม ได้แก่ ๑) ชุมพร-ระนอง ตอน ๒, ๒) อ.บ้านบึง-บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๓๑-อ.บ้านค่าย ตอน ๓

ตารางที่ ๓-๒ ผลการปฏิบัติงานด้านโครงข่ายพื้นฐานระบบถนน ในประเทศไทย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙ (ต่อ)

การขนส่งทางถนน		
ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙	ปี ๒๕๖๐
<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาเส้นทางเพื่อรองรับยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ ของประเทศ (ทช) แล้วเสร็จ ๒๕.๑๔๕ กม. เช่น ถนนสายเชื่อม จ. ๓ วงแหวนตะวันตก (ตอน ๑) อ.เมือง จ. เชียงราย 		<ul style="list-style-type: none"> คาดว่าจะสามารถพัฒนาเส้นทางเพื่อรองรับยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศไทย (ทช) จำนวน ๓๙.๐๕๘ กม.
		<ul style="list-style-type: none"> คาดว่าจะพัฒนาเส้นทางเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จำนวน ๕.๑๔๗ กม.
การก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการท่องเที่ยว		
<ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการท่องเที่ยว แล้วเสร็จ ๘๓.๘๘๓ กม. 	<ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการท่องเที่ยวแล้วเสร็จ ๘๗.๘๗๐ กม. เช่น <ol style="list-style-type: none"> การก่อสร้างสะพานเชื่อม เกาะลันตาน้อย-เกาะลันตาใหญ่ จ.กระบี่ ถนนสายแยกน้ำตกธารเสด็จ อ.เกาะพะงัน จ.สุราษฎร์ธานี ถนนสาย นม.๓๐๕๒ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๐๔-บ้านท่ามะปรังค์ อ.วังน้ำเขียว จ.นครราชสีมา 	<ul style="list-style-type: none"> คาดว่าจะสามารถก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการท่องเที่ยว จำนวน ๑๑๔.๑๐๖ กม.
การพัฒนาทางหลวงพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง		
	<ul style="list-style-type: none"> อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพญา-มาบตาพุด ระยะทาง ๓๒ กม. (Action plan 2559) กำหนดแล้วเสร็จปี ๒๕๖๒ 	
	<ul style="list-style-type: none"> ลงนามในสัญญาก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ระยะทาง ๑๙๖ กม. แล้วบางส่วน (Action plan 2559) กำหนดแล้วเสร็จปี ๒๕๖๒ 	
	<ul style="list-style-type: none"> ลงนามในสัญญาก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี ระยะทาง ๙๖ กม. แล้วบางส่วน (Action plan 2559) กำหนดแล้วเสร็จปี ๒๕๖๒ 	
		<ul style="list-style-type: none"> มีแผนก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ กำหนดแล้วเสร็จปี ๒๕๖๕
		<ul style="list-style-type: none"> มีแผนก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกาญจนบุรี-บพูนร้อน กำหนดแล้วเสร็จปี ๒๕๖๓

ตารางที่ ๓-๒ ผลการปฏิบัติงานด้านโครงข่ายพื้นฐานระบบถนน ในประเทศไทย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙ (ต่อ)

การขนส่งทางถนน		
ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙	ปี ๒๕๖๐
		<ul style="list-style-type: none"> มีแผนก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๗ กรุงเทพ-ชลบุรี ตอนทางยกระดับศรีนครินทร์ กำหนดแล้วเสร็จปี ๒๕๖๓
		<ul style="list-style-type: none"> มีแผนก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย กำหนดแล้วเสร็จปี ๒๕๖๓
	<ul style="list-style-type: none"> เปิดให้บริการโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ เมื่อวันที่ ๒๒ ส.ค. ๒๕๕๙ 	
		<ul style="list-style-type: none"> มีแผนก่อสร้างทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก
		<ul style="list-style-type: none"> มีแผนก่อสร้างโครงการทางด่วนชั้นที่ ๓ สายเหนือตอน N 2 และ E-W Corridor ด้านตะวันออก
การบำรุงรักษาโครงข่ายถนน		
<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการบำรุงรักษาถนนในโครงข่ายทางหลวง ๖๗,๑๓๑.๐๐๐ กม. 		
<ul style="list-style-type: none"> ทางหลวงที่บำรุงรักษา ๒,๓๙๘.๐๕๐ กม. ๑) สายทางหลวงหมายเลข ๓๑๙๖ ตอน จันทบุรี-ท่าแค จ.ลพบุรี ๒) สายทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๘ ตอน ท่าข้าวเปลือก-ห้วยช้างลอด จ.เชียงราย ๓) สายทางหลวงหมายเลข ๒๐๔๖ ตอน เสลภูมิ-บ้านจิว จ.ร้อยเอ็ด ๔) สายทางหลวงหมายเลข ๒๑๔ ตอน ลำชี-ร้อยเอ็ด จ.ร้อยเอ็ด ๕) สายทางหลวงหมายเลข ๑๒๖ ตอน ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลก ด้านทิศเหนือ จ.พิษณุโลก 	<ul style="list-style-type: none"> ทางหลวงที่บำรุงรักษา ๒,๓๒๙ กม. ๑) สายทางหลวงหมายเลข ๒๒๓๒ ตอน หนองผือ-ท่าไฮ จ.อุบลราชธานี ๒) สายทางหลวงหมายเลข ๒๒๔๒ บึงเสียว-เขมรรฐ ตอน ๒ จ.อุบลราชธานี ๓) สายทางหลวงหมายเลข ๒๒๒ ตอน สีแยกพังโคน-วานรนิวาส (๐๑๐๒ ตอน เดือคันไชย-หนองแวง) จ.สกลนคร ๔) สายทางหลวงหมายเลข ๒๐๘๕ ตอน กันทรลักษ์-กันทรารมย์ จ.ศรีสะเกษ ๕) สายทางหลวงหมายเลข ๒๑ ตอน โคกงาม-หนองบง จ.เลย 	<ul style="list-style-type: none"> ทางหลวงที่บำรุงรักษา ๒,๔๓๗.๗๖ กม. (อยู่ระหว่างก่อสร้าง) ๑) สายทางหลวงหมายเลข ๒๐๗ ตอน บ้านวัด-ประทาย จ.นครราชสีมา ๒) สายทางหลวงหมายเลข ๑๑๗ ตอน คลองพลังด้านใต้-เนินสว่าง จ.พิจิตร ๓) สายทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ ตอน ท่าขุ่น-เจดีย์สามองค์ จ.กาญจนบุรี ๔) สายทางหลวงหมายเลข ๓๒ ตอน อ่างทอง-ไชโย จ.อ่างทอง ๕) สายทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ ตอน สาลี-สุพรรณบุรี จ.สุพรรณบุรี
<ul style="list-style-type: none"> ทางหลวงสายหลักที่บำรุงรักษา ๓๘๖.๖๗๐ กม. 	<ul style="list-style-type: none"> ทางหลวงสายหลักที่บำรุงรักษา ๒๗๙.๘๐ กม. 	<ul style="list-style-type: none"> ทางหลวงสายหลักที่บำรุงรักษา ๒๐๗.๔๒ กม. (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

ตารางที่ ๓-๒ ผลการปฏิบัติงานด้านโครงข่ายพื้นฐานระบบถนน ในประเทศไทย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙ (ต่อ)

การขนส่งทางถนน		
ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙	ปี ๒๕๖๐
๑) สายทางหลวงหมายเลข ๑๐๘๔ หาดชะอม-กำแพงเพชร จ.กำแพงเพชร ๒) สายทางหลวงหมายเลข ๑๐๕ ตอน ห้วยบง-แม่สลิทหลวง จ.ตาก ๓) สายทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ บ่อหลวง-สะพานแมริต จ.เชียงใหม่ ๔) สายทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ตอน ท่าไคร้-แม่ฮ่องสอน จ.แม่ฮ่องสอน ๕) สายทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตอน นาอิน-ชัยมงคล จ.อุตรดิตถ์	๑) สายทางหลวงหมายเลข ๔๒ ตอน ปูเต๊ะ-สุโขทัย จ.นครราชสีมา ๒) สายทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ วังน้ำเขียว-คอนขาง จ.นครราชสีมา ๓) สายทางหลวงหมายเลข ๒๐๘ ท่าพระ-หนองสะพัง จ.ขอนแก่น ๔) สายทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ ตอน โนนชัยศรี-บ้านบ่อ จ.ยโสธร ๕) สายทางหลวงหมายเลข ๑ ตอน วังไม้-โนนบ่อแดง จ.นครสวรรค์	๑) สายทางหลวงหมายเลข ๒๐๗ ตอน บ้านวัด-ประทาย จ.นครราชสีมา ๒) สายทางหลวงหมายเลข ๑๑๗ ตอน คลองพลังด้านใต้-เนินสว่าง จ.พิจิตร ๓) สายทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ ท่าขุ่น-เจดีย์สามองค์ จ.กาญจนบุรี ๔) สายทางหลวงหมายเลข ๓๒ ตอน อ่างทอง-ไชโย จ.อ่างทอง ๕) สายทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ ตอน สาลี-สุพรรณบุรี จ.สุพรรณบุรี
<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการบำรุงรักษาถนนในโครงข่ายทางหลวงชนบท ๔๖,๗๙๖.๐๐๐ กม. 		
<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการยกระดับมาตรฐานถนนแล้วเสร็จ ๑,๐๐๖.๕๑๗ กม. 	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการยกระดับมาตรฐานถนนแล้วเสร็จ ๑,๑๙๔.๑๓๙ กม. 	<ul style="list-style-type: none"> คาดว่าจะสามารถดำเนินการยกระดับมาตรฐานถนน จำนวน ๓๒๙.๔๕๑ กม.
<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทสายหลักแล้วเสร็จ ๘๑๓.๒๔๔ กม. 	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทสายหลักแล้วเสร็จ ๘๑๑.๐๐๐ กม. 	<ul style="list-style-type: none"> คาดว่าจะสามารถดำเนินการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทสายหลัก จำนวน ๘๐๙.๐๐๐ กม.
พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน ๑๗ แห่ง		
	<ul style="list-style-type: none"> อยู่ระหว่างศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดน โดยจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม ๒๕๕๙ 	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการจ้างศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามมาตรา ๒๕ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖
ก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า อ.เชิงทอง จ.เชียงราย		
	<ul style="list-style-type: none"> อยู่ระหว่างการจ่ายค่าทดแทนให้ผู้ถูกเวนคืนที่ดิน โดยดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน ๕๔ แปลง จากจำนวนทั้งหมด ๙๑ แปลง คิดเป็นค่าทดแทนทั้งสิ้น ๕๘๖.๙๙๑๗ ล้านบาท 	<ul style="list-style-type: none"> สำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และดำเนินการตามมาตรา ๓๓ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖
โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม		
	<ul style="list-style-type: none"> เตรียมนำเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม ตามมาตรา ๒๕ แห่ง พ.ร.บ. การให้ 	<ul style="list-style-type: none"> สำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และดำเนินการตามมาตรา ๓๓ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

ตารางที่ ๓-๒ ผลการปฏิบัติงานด้านโครงข่ายพื้นฐานระบบถนน ในประเทศไทย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙ (ต่อ)

การขนส่งทางถนน		
ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙	ปี ๒๕๖๐
	เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ต่อกระทรวงคมนาคม และสำนักงานคณะกรรมการนโยบาย	
พัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ		
<ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้างโครงการนำร่อง ต.หนองสาหร่าย อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา 		<ul style="list-style-type: none"> แผนระยะเร่งด่วน จำนวน ๑๓ แห่ง ประกอบด้วย ศูนย์พักรถบรรทุก ๔ แห่ง และจุดจอดพักรถบรรทุก ๙ แห่ง

ที่มา : กระทรวงคมนาคม, ๒๕๕๙: ๒๐-๒๗

๒.๒ การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC)

จากการทบทวนวรรณกรรมข้างต้น จะเห็นได้ว่าหัวใจสำคัญของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) คือ การลงทุนเพื่อสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ระหว่างระบบถนน ระบบราง ท่าเรือ และท่าอากาศยาน ที่สามารถเชื่อมโยงกรุงเทพฯ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี แหลมฉบัง พัทยา สัตหีบ อุตะเถา มาบตาพุด และระยองเข้าด้วยกัน ซึ่งในส่วนของ การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคนั้น กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการการพัฒนาทางหลวงพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ดังนี้

๒.๒.๑ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วง พัทยา-มาบตาพุด

ตามที่คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๗ อนุมัติตามมติคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (กพอ.) ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมจัดทำแผนปรับปรุงโครงข่ายทางถนนบริเวณพื้นที่รอบท่าเรือ แหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด โดยให้ความสำคัญกับการเร่งรัดการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงชลบุรี-พัทยา และช่วงพัทยา-มาบตาพุด และมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติร่วมกับกระทรวงคมนาคมจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเล ทั้งนี้กระทรวงการคลังได้อนุมัติประมาณการรายจ่ายเงินทุน ค่าธรรมเนียมผ่านทาง งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ รายการโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ สายกรุงเทพฯ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด วงเงิน ๑๔,๒๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาโครงการ พ.ศ. ๒๕๕๙-พ.ศ. ๒๕๖๒ ดังแผนภาพที่ ๓-๓

แผนภาพที่ ๓-๓ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงพัทยา-มาบตาพุด



ที่มา : กระทรวงคมนาคม, ๒๕๖๑

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข ๗ สาย กรุงเทพฯ-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด จัดเป็นโครงการสำคัญภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ปี ๒๕๕๘ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ประชาชน พร้อมยกระดับคุณภาพการเดินทางและการขนส่งสินค้าสู่มาตรฐานสากล ตลอดจนเป็นยุทธศาสตร์สำคัญของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้มีความพร้อมในการเชื่อมโยงฐานการผลิตและส่งออกทั้งทางบกและทางน้ำสู่ประเทศเพื่อนบ้าน รองรับการค้าเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

โดยกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างเชื่อมต่อเส้นทางจากช่วงชลบุรี-พัทยา บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๖ ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข ๓ บริเวณอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และการก่อสร้างปรับปรุงถนนโครงข่ายเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข ๓ บริเวณตำบลบ้านอำเภอ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ระยะทาง ๗.๘๖ กิโลเมตร โดยก่อสร้างเป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจร ในเขตทางกว้าง ๘๐ เมตร มีทางแยกต่างระดับ ได้แก่ ทางแยกต่างระดับมาบประชัน ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ ทางแยกต่างระดับบ้านเขาชีโอน นอกจากนี้ ยังมีสถานีบริการทางหลวง ตั้งอยู่ในพื้นที่

บริเวณตำบลห้วยใหญ่ (ประมาณ กม.๒๐) ด้านจัดเก็บเงินค่าผ่านทางแบบระบบปิด ๓ แห่ง ได้แก่ ด้านห้วยใหญ่ ด้านเขาซีโอน และด้านอุ้มตะเกา พร้อมติดตั้งระบบควบคุมความปลอดภัยด้านจราจรตลอดสายทาง ทั้งนี้เพื่อให้ดำเนินงานก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมดได้ตรงตามแผนภายในปี ๒๕๖๒

ปัจจุบันมีความคืบหน้าอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะทางหลวงหมายเลข ๗ สายพิทยามาตาพุด เป็นการก่อสร้างเส้นทางสายใหม่ ผ่านพื้นที่ ๒ จังหวัด มีจุดเริ่มต้นที่ กม. ๒+๓๐๐ เชื่อมกับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ผ่านอำเภอบางละมุง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี สิ้นสุดที่เทศบาลเมืองมาตาพุด จังหวัดระยอง บริเวณ กม. ๓๔+๔๐๐ ระยะทางรวม ๓๒ กม. ใช้งบประมาณการก่อสร้าง ๑๔,๒๐๐ ล้านบาท ซึ่งเป็นงบประมาณจากกองทุนเงินค้ำธรรมเนียมผ่านทางของทางหลวงพิเศษ ระยะเวลาดำเนินงานก่อสร้างประมาณ ๔ ปี (ระหว่างปี ๒๕๕๙-๒๕๖๒) โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในปี ๒๕๖๒ ซึ่งจะสอดคล้องกับแผนงานพัฒนาเพื่อรองรับระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ทั้งนี้ เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จจะเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งระหว่างภาคกลางกับภาคตะวันออกได้อย่างสมบูรณ์ นับเป็นเส้นทางสายหลักที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ซึ่งจะช่วยส่งเสริมทั้งในภาคธุรกิจการค้าและการท่องเที่ยวด้วยแนวเส้นทางที่สามารถรองรับการเดินทาง และการขนส่งสินค้าในภาคตะวันออกไปยังทั่วทุกภูมิภาค เชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ รวมถึงการขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางอากาศที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอุ้มตะเกา เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียน

๒.๒.๒ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖๑ แหลมฉบัง-นครราชสีมา

กระทรวงคมนาคมมีแผนที่จะสร้างโครงการต่างๆ ในปี ๒๕๖๓-๒๕๖๖ โดยกรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖๑ สายแหลมฉบัง-ปราจีนบุรี-นครราชสีมา ระยะทาง ๑๒๕ กิโลเมตร (ข้าวสาดออนไลน์, ออนไลน์, ๒๕๖๑) เพื่อเชื่อมโยงกับเส้นทางบางปะอิน-นครราชสีมา-หนองคาย และเส้นทางอื่นๆ โดยเส้นทางหมายเลข ๖๑ ช่วง ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙) ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา ๓ จังหวัด ๑๐ อำเภอประกอบด้วย จ.ชลบุรี เริ่มต้นจากถนนสุขุมวิท บริเวณ อ.บางละมุง เป็นถนนขนาด ๘ ช่องจราจร ถึงทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ บริเวณทางแยกต่างระดับศรีราชา ระยะทาง ๙ กิโลเมตร จากนั้นจะลดเหลือ ๖ ช่องจราจร จากนั้นเมื่อถึงทางแยกต่างระดับบ่อวิน จะเป็นถนนยกระดับ ระยะทาง ๑๑ กิโลเมตร ขนานไปกับทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ ผ่านทางแยกต่างระดับมาบเอียง ผ่านแยกมาบปูล แล้วก็ลดลงมาเป็นถนนระดับดินผ่านทางหลวงหมายเลข ๓๔๔ (ชลบุรี-แกลง) ที่ทางแยกต่างระดับหนองใหญ่ บ้านห้วยมะระ, ทางหลวงหมายเลข ๓๓๔๐ (หนองเสม็ด-บ่อทอง) ที่ทางแยกต่างระดับบ่อทอง บ้านคลองมือไทร แล้วจะลดเหลือถนน ๔ ช่องจราจร เข้าสู่เขตจังหวัดฉะเชิงเทรา ผ่านทางหลวงหมายเลข ๓๒๕๙ (อ่างเก็บน้ำสี่แยก-หนองคอก) ที่ทางแยกต่างระดับสนมชัยเขต แล้วสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ (เขาหินซ้อน-สระแก้ว) ที่ทางแยกต่างระดับศรีมหาโพธิ์ บ้านหว่าเอน ดังแผนภาพที่ ๓-๔

แผนภาพที่ ๓-๔ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖๑ แหลมฉบัง-นครราชสีมา



ที่มา : ประชาชาติออนไลน์, ๒๕๖๑.

โดยโครงการนี้มีมูลค่าลงทุนประมาณ ๗ หมื่นล้านบาท รองรับปริมาณการขนส่งจากโรงงานและนิคมอุตสาหกรรมเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง เชื่อมกับเส้นทางการขนส่งไปยังชายแดนไทย-กัมพูชา ด่านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว และนอกจากในอนาคต หากเชื่อมต่อกับมอเตอร์เวย์ หมายเลข ๖ ที่ นครราชสีมา แล้วจะเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างภาคอีสานกับภาคตะวันออกนอกเหนือจากทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ และ ๓๔๘ และเมื่อโครงการแล้วเสร็จ จะช่วยให้การเดินทางและขนส่งสินค้าตามแนวเส้นทางมีความสะดวกรวดเร็ว ลดอุบัติเหตุ และช่วยบรรเทาปัญหาจราจรคับคั่ง บนมอเตอร์เวย์ กรุงเทพฯ - ชลบุรี ช่วงทางแยกต่างระดับหนองขาม - ท่าเรือแหลมฉบัง และถนนสุขุมวิท ช่วงแยกต่างระดับ แหลมฉบัง - คลองบางละมุง ที่จะมีปริมาณจราจรเพิ่มมากขึ้นตามการเจริญเติบโตของประเทศในอนาคต และที่สำคัญยังเป็นเส้นทางรองรับการพัฒนาพื้นที่ EEC และการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เชื่อมต่อการค้าการลงทุน และการเดินทางระหว่างประเทศไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้านในอนาคตด้วย

ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (ด้านโครงสร้างพื้นฐาน)

แม้การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ได้ยึดกรอบทิศทางการพัฒนาระยะยาว ระยะกลาง และนโยบายรัฐบาลที่สำคัญ เพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนามุ่งไปสู่เป้าหมายร่วมของการพัฒนาประเทศ แต่ในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมนั้น ยังพบปัญหาและอุปสรรค ดังนี้

๑. ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบถนน

การขนส่งทางถนนภายในประเทศเป็นรูปแบบการขนส่งที่สำคัญ ทั้งในเชิงโครงข่ายถนน และปริมาณการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า โดยโครงสร้างพื้นฐานหลักของการขนส่งทางถนน คือ ถนนหรือทางหลวง ระบบสัญญาณและเครื่องหมายจราจร และที่หยุดรถ พักรถ และสถานีขนส่ง ปัจจุบันโครงข่ายถนนทางหลวงของประเทศไทยมีระยะทางรวมกันทั้งสิ้นประมาณ ๑๑๖,๓๖๖ กิโลเมตร โดยในปี ๒๕๕๘ ประเทศไทยมีความหนาแน่นของโครงข่ายถนนประมาณ ๐.๑๓ กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร และสามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังภูมิภาคต่างๆ ของประเทศได้อย่างสะดวกและทั่วถึง รวมทั้งมีจุดเชื่อมโยงทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน (กระทรวงคมนาคม, ๒๕๕๙: ๒๐-๒๓)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ออนไลน์: ๒๕๖๐) ได้รายงานผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมาไว้ว่า ในด้านการพัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ พบว่า โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งมีความครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ต่างๆ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าภายในประเทศ และระหว่างประเทศได้มากขึ้น นอกจากนี้ การสนับสนุนโครงการลงทุนเพื่อสร้างความเชื่อมโยงร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านได้ปรากฏผลเป็นรูปธรรมอย่างชัดเจนในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา โดยเฉพาะในกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) ที่มีการผลักดันโครงการด้านขนส่งและโลจิสติกส์ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เชื่อมโยงภูมิภาคต่างๆ ของไทย โดยผู้วิจัยได้สรุปสถานการณ์พัฒนาเฉพาะการขนส่งระบบถนน ได้แก่ ระบบขนส่งทางถนนยังเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก โดยมีประเด็นปัญหาสำคัญที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข ได้แก่ เส้นทางถนนที่เชื่อมต่อประตูการค้ามีสภาพแออัด จุดพักรถตามเส้นทางสายหลักยังมีน้อยและขาดจุดเปลี่ยนถ่าย โดยเฉพาะบริเวณด่านการค้า รวมทั้ง ป้ายจราจรยังไม่ได้มาตรฐานและพอเพียง ซึ่งส่วนใหญ่ยังเป็นภาษาไทย และยังไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันในภูมิภาคอาเซียน

ปัญหาการจราจรแออัด ณ บริเวณพื้นที่รอบประตูการค้าหลัก เส้นทางถนนเชื่อมไปสู่ประตูการค้าและด่านชายแดนที่สำคัญมีการใช้งานเต็มขีดความสามารถ เสื่อมสภาพ และไม่สามารถให้รถบรรทุกวิ่งผ่านได้ตลอดเวลา รวมถึงปัญหาเรื่องความปลอดภัยและอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ยังปรากฏให้เห็นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ยังมีประเด็นเรื่องโครงสร้างพื้นฐานและระบบการค้ำระหว่างประเทศที่ยังไม่เอื้ออำนวย เส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านยังขาดความพร้อม โดยเฉพาะเส้นทางในประเทศเพื่อนบ้านที่มีความขรุขระทุรุด การขนถ่ายสินค้ายังใช้แรงงานคนมากกว่าเครื่องจักร ทำให้ใช้เวลานานและสินค้าได้รับความเสียหาย รวมทั้งระบบการค้ำระหว่างประเทศยังไม่เป็นสากลมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายและกฎระเบียบบ่อยครั้ง

๒. อุปสรรคด้านความพร้อมของจุดเชื่อมโยงการขนส่งระบบถนน และการคมนาคมขนส่งสินค้าภายในประเทศ

ในการคมนาคมขนส่งสินค้าระบบถนนนั้น มีองค์ประกอบที่มีความสำคัญเป็นอย่างมาก ๔ องค์ประกอบหลัก คือ เส้นทาง (Way or Route) พาหนะ (Vehicle) อุปกรณ์ (Equipment) และสถานี (Terminal) นอกจากนี้ยังพบว่ามีองค์ประกอบอื่นๆ ที่จะต้องพิจารณา เช่น ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า (Operator or Carrier) กฎระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ (Regulations) เป็นต้น

โดยเส้นทางในการขนส่งสินค้า (Way or Route) หมายถึง เส้นทางที่ใช้สัญจร เพื่อสนองต่อวัตถุประสงค์ในการขนส่งสินค้า ซึ่งอาจจะเป็นเส้นทางบนอากาศหรือในทะเล นอกจากนี้เส้นทางในการขนส่งอาจจะเป็นเส้นทางที่มีการใช้อยู่เป็นประจำ หรือเป็นครั้งคราว หรืออาจจะเป็นเส้นทางที่ถูกกำหนดขึ้นตามความต้องการ สำหรับพาหนะในการขนส่งสินค้า (Vehicle) หมายถึง รถยนต์ รถบรรทุก รถไฟ เรือ เครื่องบิน ส่วนอุปกรณ์ในการขนส่งสินค้า (Equipment) หมายถึง รถยก ซึ่งอุปกรณ์ขนส่งสินค้าในการขนส่งสินค้านี้ อาจแบ่งเป็นอุปกรณ์ในการเคลื่อนย้าย และอุปกรณ์เพื่อการขนส่งสินค้าและบริการ หรืออาจจะเป็นอุปกรณ์เพื่อการขนส่งสิ่งใดสิ่งหนึ่งเฉพาะก็ได้

สำหรับสถานีในการขนส่งสินค้า (Terminal) เป็นสถานที่ซึ่งใช้เป็นจุดสำหรับหยุด เพื่อรับ-ส่งสินค้าและบริการ สำหรับการส่งสินค้าแต่ละประเภท ซึ่งอาจจะเป็นสถานีต้นทาง ปลายทาง หรือระหว่างเส้นทางก็ได้ ซึ่งสถานีขนส่งสินค้านี้มักใช้สำหรับการขนส่งทางบก ทั้งนี้ปัจจัยหรือองค์ประกอบหลักฐาน ๔ ประการถือได้ว่าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ ซึ่งจำเป็นต้องมีและจะขาดสิ่งใดสิ่งหนึ่งไม่ได้ (รัตนา ชาตรุประมัย, ๒๕๕๖) เช่น ถ้ามีเส้นทางและมีสถานีในการขนส่งสินค้า ก็ไม่สามารถที่จะดำเนินกิจกรรมต่างๆ ได้ หรือมีสถานีในการขนส่งสินค้า และอุปกรณ์ทุกอย่างพร้อม แต่ขาดเส้นทางสำหรับการขนส่งสินค้างานก็ไม่สามารถดำเนินการได้ เป็นต้น

เมื่อวิเคราะห์ถึงสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกของประเทศไทย ในประเด็นเกี่ยวกับความพร้อมในการคมนาคมขนส่งสินค้านั้น ประเทศไทยมีภูมิประเทศตั้งอยู่ในตำแหน่งที่อยู่กึ่งกลางท่ามกลางประเทศเพื่อนบ้าน ไม่ว่าจะเป็น เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา มณฑลยูนนานของสาธารณรัฐประชาชนจีน ส่งผลให้ประเทศไทยนั้นมีความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ในการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอินโดจีน และยิ่งไปกว่านั้นสถานะของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอินโดจีนและจีนตอนใต้ ยังมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจค่อนข้างสูง มีความคล้ายคลึงกันในลักษณะเชื้อชาติ วัฒนธรรม และมีการพึ่งพาการส่งออกและการนำเข้าปัจจัยและการลงทุนจากต่างประเทศ รวมทั้งมีความต้องการการกระจายสินค้าและนำเข้าวัสดุอุปกรณ์จากต่างประเทศสูง

แต่หากศึกษารายละเอียดด้านการบริหารจัดการ ประเทศไทยยังขาดความสะดวกและความรวดเร็วในด้านการคมนาคมขนส่งสินค้า เช่น ผู้ประกอบการไม่สามารถใช้งานพาหนะ หรือรถบรรทุกสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปัจจุบันการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จะทำการขนส่งในเวลาากลางคืน คือ ช่วงเวลา ๑๖:๓๐-๒๔:๐๐ และ ๐๐:๐๑-๑๘:๐๐ และมีเที่ยวการขนส่งวันละ ๑ เที่ยว (ไป-กลับ) ช่วงเวลาที่เหลือเกิดความสูญเปล่า รถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่จะจอดรอ (Waste of waiting) ซึ่งทำให้การใช้งานของรถบรรทุกสินค้าได้ไม่เป็นประสิทธิภาพ และเป็นการสูญเสียโอกาสมากมาย (ธีร์วรา บวชชัยภูมิ, ออนไลน์: ๒๕๕๘)

๓. อุปสรรคด้านต้นทุนโลจิสติกส์

“ต้นทุนรวม” (Total cost หรือ joint cost) เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายต่างๆ โดยรวมเอาต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปรมารวมกัน ถือเป็นต้นทุนของการบริการขนส่งสินค้าทั้งหมด ไม่สามารถจะแยกออกได้ว่าต้นทุนของการขนส่งสินค้าหรือบริการแต่ละอย่างแต่ละประเภทนั้นเป็นเท่าใด เช่น การขนส่งทางราง โดยรถขบวนหนึ่งอาจมีทั้งผู้โดยสาร สินค้า และบริการอยู่ในขบวนเดียวกัน ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจะเป็นต้นทุนร่วมกัน เพราะไม่สามารถแยกออกได้ว่าเป็นต้นทุนในการขนส่งผู้โดยสาร หรือต้นทุนสำหรับการขนส่งสินค้าและบริการ เป็นต้น ดังนั้นต้นทุนที่เกิดขึ้นในการขนส่งเที่ยวหนึ่งนั้น การที่ต้องแบ่งสรรต้นทุนเช่นนี้ก็จะขึ้นเป็นประโยชน์แก่ธุรกิจ เพื่อจะได้ทราบว่าสินค้าแต่ละประเภทที่ดำเนินการอยู่นั้นมีต้นทุนและให้กำไรเพียงใด โดยต้นทุนรวมที่สามารถแยกแยะได้ชัดเจน เช่น ค่าน้ำมัน ซึ่งอาจคิดเฉลี่ยน้ำมันแต่ละเที่ยวไปตามน้ำหนักบรรทุกทุกสินค้า เป็นต้น ซึ่งต้นทุนการขนส่งสินค้าจะมาในรูปแบบต้นทุนคงที่และต้นทุนแปรผัน ซึ่งขึ้นอยู่กับความหลากหลายของปัจจัยแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับภูมิศาสตร์ โครงสร้างพื้นฐาน อุปสรรคทางการจัดการต่างๆ พลังงาน วิธีการขนส่งสินค้า และบุคลากร

เมื่อพิจารณาต้นทุนโลจิสติกส์ โดยเฉพาะต้นทุนการขนส่งของประเทศไทยอยู่ในเกณฑ์ที่สูง เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ปัจจุบันมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ประมาณร้อยละ ๑๔.๒ ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากต้นทุนการขนส่งสินค้าประมาณร้อยละ ๗.๔ ต่อ GDP ที่มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ ๕๑.๙ และต้นทุนโลจิสติกส์มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น

แม้ประเทศไทยจะเร่งพัฒนาด้านการขนส่งและการเดินทาง โดยเฉพาะการขนส่งระบบถนน มุ่งเน้นการก่อสร้างและยกระดับมาตรฐานเส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้า แต่จากผลสัมฤทธิ์ด้านการพัฒนาการขนส่งระบบถนน พบว่า ระยะเวลา (Time) ที่ใช้ในการขนส่งสินค้า จากจุดต้นทาง-ปลายทางลดลง (ชั่วโมง) ซึ่งเป็นตัวชี้วัดที่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ใช้ในการประเมินความสำเร็จในการพัฒนาการขนส่งระบบถนน ยังคงต่ำกว่าเป้าหมาย เนื่องด้วยโครงการพัฒนาถนนมิได้มีการพัฒนาตลอดเส้นทางในช่วงเวลาพร้อมกัน แต่จะมีรูปแบบการพัฒนาเป็นช่วงเป็นตอนของถนนตามงบประมาณที่ได้รับ ดังนั้น จึงเกิดจุดคอขวด (Bottleneck) จากการก่อสร้างทางเป็นระยะๆ ส่งผลให้ระยะเวลารวมในการเดินทางไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งระบบถนนของไทยถือว่ามีความสมบูรณ์ค่อนข้างมาก แต่ในมิติของการบริหารจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ระบบถนน พบว่า ยังขาดข้อมูลที่ใช้ในการบริหารจัดการและตัดสินใจในระดับนโยบาย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เรื่องการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่กำลังเกิดขึ้นและการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) (มณีสรา บารมีชัย และบุศรินทร์ ศรีสตรียานนท์, ออนไลน์: ๒๕๕๒)

๔. อุปสรรคด้านการเชื่อมโยงฐานข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ

การคมนาคมขนส่งสินค้าภายในประเทศยังพบปัญหาในการเชื่อมโยงฐานข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ กล่าวคือ การขาดความเชื่อมโยงกันในเรื่องข้อมูลการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เมื่อมีการเปรียบเทียบรูปแบบระหว่างทางขนส่งทางถนน การขนส่งทางเรือ และการขนส่งทางอากาศ โดยเฉพาะที่ข้อมูลมีความเชื่อมโยงตั้งแต่ผู้ผลิต สินค้า ผู้ขนส่ง ผู้นำเข้า/ ส่งออก และข้อมูลสายเรือ/สายการบิน ฯลฯ เป็นต้น ซึ่งการพัฒนาฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ถือเป็นเรื่องสำคัญมากในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งฐานข้อมูลการขนส่งทางถนน เนื่องจากกว่าร้อยละ ๘๑.๒๐ ของการขนส่ง

ของประเทศไทยในปัจจุบันเป็นการขนส่งทางถนน และจากแนวโน้มทางการค้าที่เดิมประเทศไทยมีคู่ค้าสำคัญคือ สหรัฐอเมริกาและยุโรป ซึ่งต้องอาศัยการขนส่งทางน้ำและอากาศเป็นหลัก แต่ในปัจจุบันประเทศไทยมีโครงสร้างเศรษฐกิจผูกกับอาเซียนและจีน การขนส่งทางถนนกลายเป็นโหมดการขนส่งที่มีแนวโน้มสำคัญมากขึ้นในอนาคต โดยตัวอย่างข้อมูลที่สามารถใช้ในการพิจารณาเพื่อวางแผนด้านโลจิสติกส์ในอนาคต เช่น ต้นทาง-ปลายทาง การขนส่ง และการไหลของสินค้า (Commodity Flow) เป็นต้น (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ออนไลน์: ๒๕๖๐)

ปัจจุบันระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศ (National Single Window: NSW) พร้อมรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานต่างๆ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศแล้ว และพร้อมรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับ ASEAN Single Window (ASW) แล้ว ตั้งแต่ปลายปี ๒๕๕๔ ทำให้หน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจสามารถเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ กับระบบ NSW แล้วจำนวน ๓๖ หน่วยงาน เช่น ข้อมูลใบขนสินค้า บัญชีราคาสินค้า ใบกำกับการขนย้าย บัญชีรายการสินค้า การชำระเงิน ใบอนุญาต/ ใบรับรอง และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออก และโลจิสติกส์ ซึ่งยังเหลืออีกเพียงสามหน่วยงาน ซึ่งอยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อมเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการ ได้แก่ (๑) บริษัทท่าอากาศยาน จำกัด (มหาชน) (๒) สำนักงานการบินพลเรือน และ (๓) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม การเชื่อมโยงดังกล่าวยังไม่ครบถ้วนทุกสินค้า และยังไม่ครบทุกกระบวนการที่ควรจัดทำเป็นธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งยังไม่เป็นหน้าตาเดียวกันทำให้ผู้ประกอบการต้องกรอกข้อมูลซ้ำกันหลายครั้ง

อีกทั้ง การประยุกต์ใช้งานระบบ NSW เพื่อการเชื่อมโยงและการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่าง G2G ยังมีปริมาณน้อย ซึ่งในปัจจุบันระบบ NSW ให้บริการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจประมาณเดือนละ ๖.๖ ล้านเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้ยังพบปัญหาการไม่สามารถใช้ประโยชน์ในการชำระค่าบริการเกี่ยวกับการขนส่ง ค่าธรรมเนียมภาครัฐ และชำระสินค้าด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เต็มรูปแบบได้ นอกจากนี้การปรับลดขั้นตอนและเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการออกใบรับรอง/ ใบอนุญาตแก่ภาคธุรกิจยังไม่มีความคืบหน้า เนื่องจากยังขาดการออกแบบกระบวนการและธุรกรรมใหม่ระหว่างหน่วยงาน เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าและส่งออกสินค้า ตลอดทั้งกระบวนการ

อย่างไรก็ตาม แม้ประเทศไทยจะได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง ASEAN Single Window (ASW) ภายใต้กรอบความร่วมมืออาเซียน เพื่อทดสอบความพร้อมของระบบในการเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าของอาเซียน (ATIGA Form D) โดยเมื่อมีนาคม ๒๕๕๘ สำนักงานเลขาธิการอาเซียนและผู้ให้ทุนพัฒนาโครงการนำร่อง ASW (ASW ASEAN Connectivity through Trade and Investment: ACTI) ได้ดำเนินการจ้าง บริษัท Axway, Pte จำกัดจากประเทศสิงคโปร์ เป็นผู้รับผิดชอบพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์สำหรับการเชื่อมโยงข้อมูล ATIGA Form D ระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน โดยมีประเทศที่เข้าร่วมนำร่องทดสอบเชื่อมโยงข้อมูล ATIGA Form D จำนวน ๕ ประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม ซึ่งการทดสอบได้แล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ (ธิดาพัทธ์ธรรม, ออนไลน์: ๒๕๕๙)

แต่สมาชิก ASEAN แต่ละประเทศมีความพร้อมของระบบ NSW สำหรับรองรับการเชื่อมโยงของข้อมูลผ่านระบบ ASW ที่แตกต่างกัน ซึ่งในส่วนของประเทศไทย กรมศุลกากร ได้จัดตั้ง NSW เพื่อบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศไว้ ณ จุดเดียวเรียบร้อยแล้ว สำหรับการเริ่มใช้งานจริง ASW ในการเชื่อมโยงข้อมูล ATIGA Form D ในเดือนเมษายน ๒๕๕๙ โดยในระหว่างการใช้งานจริง ๑๒ เดือนแรก ผู้ให้ทุนฯ จะสนับสนุนด้านค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงระบบเพิ่มเติม อาจรวมถึงการพัฒนาเอกสารเพื่อการแลกเปลี่ยนระหว่างภาคธุรกิจด้วยกัน (B2B) และระหว่างภาคธุรกิจกับหน่วยงานภาครัฐ (B2G) เช่น เอกสารยืนยันการจองระวางเรือ เอกสารยืนยันการรับบรรทุก และเอกสารรองรับสุขอนามัยพืชและสัตว์ เป็นต้น และหลังจากนั้นประเทศสมาชิกอาเซียนต้องออกทุนในการพัฒนาและใช้งาน ASW ร่วมกันต่อไป

๕. อุปสรรคด้านระเบียบและข้อบังคับต่างๆ

ปัจจุบัน ธุรกิจประกอบการขนส่งสินค้าในประเทศ จัดได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ และมีการเติบโตสูง จึงทำให้มีผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนน หรือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งรวมถึงการบริการด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง อยู่เป็นจำนวนมาก ดังจะเห็นได้จาก สถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าแยกตามประเภทการให้บริการ และจำนวนผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ดังตารางที่ ๓-๓

ตารางที่ ๓-๓ สถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าแยกตามประเภทการให้บริการ

หน่วย: คัน										
ประเภทรถ	รวม	กระบะ/ บรรทุก	ตู้บรรทุก	บรรทุก ของเหลว	บรรทุก วัสดุ อันตราย	บรรทุก เฉพาะกิจ	พ่วง	กึ่งพ่วง	กึ่งพ่วง บรรทุก วัสดุยาว	ลากจูง
ไม่ประจำทาง	๒๗๔,๑๕๑	๖๒,๒๐๘	๒๘,๖๘๑	๒,๖๔๑	๕,๔๓๑	๑๘,๖๙๒	๒๔,๑๙๐	๗๓,๔๘๗	๒๔๘	๕๘,๕๗๓
ส่วนบุคคล	๗๘๑,๕๖๖	๕๓๔,๙๘๘	๔๓,๙๕๑	๑๗,๒๓๐	๔,๘๕๑	๕๙,๕๐๑	๖๘,๕๗๐	๒๘,๓๑๓	๙๘๓	๒๓,๒๒๔
รวม	๑,๐๕๕,๗๑๗	๕๙๗,๑๙๖	๗๒,๖๓๒	๑๙,๘๗๑	๑๐,๒๘๒	๗๘,๑๙๓	๙๒,๗๖๐	๑๐๑,๘๐๐	๑,๒๘๖	๘๑,๗๙๗

ที่มา : รายงานสถิติการขนส่ง ประจำปี ๒๕๕๙ กรมการขนส่งทางบก, ออนไลน์: ๒๕๕๙

ในปัจจุบันธุรกิจบริการขนส่งสินค้าในประเทศไทย กำลังเผชิญกับสภาวะต่างๆ มากมายรอบด้าน ทั้งปัจจัยภายนอก ได้แก่ ต้นทุนราคาน้ำมันแพง กล่าวคือ ราคาน้ำมันดีเซลแพงขึ้นกว่าในอดีตกว่าเท่าตัว การใช้พลังงานทดแทนไปโอดีเซลหรือก๊าซธรรมชาติ (CNG) ก็ยังไม่ได้ได้รับความนิยมแพร่หลาย มีอุปสรรคต่างๆ มากมาย เช่น สถานีบริการก๊าซธรรมชาติอ้อยยังไม่ทั่วถึง หรือผู้ประกอบการยังไม่มั่นใจในสมรรถนะของเครื่องยนต์เมื่อมีการดัดแปลงไปแล้ว และยังคงรับมือกับการเปิดเสรีทางการค้าบริการ ซึ่งจะต้องแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และต้องแข่งขันกันเองกับผู้ประกอบการรายอื่นๆ ที่มีอยู่จำนวนมาก ภายในประเทศ ด้วยเหตุนี้เองจึงเริ่มเห็นการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญที่เป็นปัญหา คือ ผู้ประกอบการหลายรายพยายามลดราคาค่าขนส่งสินค้า โดยการตัดราคา เนื่องจากผู้ใช้บริการบางส่วนยังไม่ค่อยให้ความสำคัญกับคุณภาพการให้บริการ ซึ่งมาตรฐานการให้บริการก็อาจจะลดลงตามไปด้วย

การดำเนินงานของผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่ยังมิได้นำทฤษฎีหรือวิทยาการสมัยใหม่เข้ามาปรับปรุงระบบการบริหารงาน เช่น การพัฒนาการบริหารกองรถให้มีประสิทธิภาพ การลดเวลา

ส่งมอบ การลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง อีกทั้งการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วยยังมีค่อนข้างน้อย เช่น การใช้ระบบบัญชีอัตโนมัติ การใช้โปรแกรมบริหารงานบุคคล และเงินเดือน เป็นต้น

อีกทั้งภาครัฐยังไม่มีแนวทางที่ชัดเจนในการเปลี่ยนรถบรรทุกขนส่งเป็นรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งภาคธุรกิจเคยได้รับประสบการณ์ที่ไม่ดีจากนโยบายพลังงาน NGV ส่งผลให้ผู้ประกอบการบางรายขาดทุนเป็นจำนวนมาก

สรุป

การศึกษาในบทที่ ๓ มุ่งศึกษาในรอบของวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๑ เพื่อศึกษายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ของรัฐบาล และวัตถุประสงค์ข้อที่ ๒ เพื่อศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งผลการศึกษาต่อวัตถุประสงค์การวิจัยทั้ง ๒ ข้อดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ดังนี้

ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๑ สรุปได้ว่า

ยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นการลงทุนเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางทั้งทางอากาศ ทางบก ทางราง และทางน้ำแบบไร้รอยต่อ (Seamless Operation) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน การลดเวลาเดินทาง และประหยัดค่าขนส่ง ภายใต้กรอบ พ.ร.บ.เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๑ และกฎหมายของ BOI ๒ ฉบับคือ พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุน และ พ.ร.บ.การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยมีโครงการที่สำคัญ ๒ กลุ่มคือ

๑. เชื่อมโยง EEC กับภูมิภาคทางอากาศผ่านโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางอากาศยานและโลจิสติกส์ทางอากาศ และเชื่อมโยงการเดินทางของผู้โดยสารสนามบินหลัก (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา) โดยรถไฟความเร็วสูง

๒. เชื่อมโยงการส่งสินค้าของประเทศไทยกับภูมิภาค โดยพัฒนารถไฟทางคู่เชื่อมโยง จีน สปป.ลาว ไทย และกัมพูชา ด้วยระบบการขนส่งสินค้าแบบไร้รอยต่อ และระบบการขนส่งแบบอัตโนมัติผ่านศูนย์การกระจายสินค้าใหม่ที่จังหวัดฉะเชิงเทราไปยังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ ตลอดจนส่งเสริมให้เป็นเมืองท่องเที่ยวระดับโลก โดยการพัฒนาท่าเรือสำราญที่ทำเรือพาณิชย์สัตว์

ปัจจุบันมีโครงการที่สำคัญด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ดังนี้

(๑) โครงการก่อสร้างเส้นทางมอเตอร์เวย์สายพญา-มาบตาพุด และการก่อสร้างด่านเก็บเงิน คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๒

(๒) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา) คาดว่าจะลงนามในสัญญาร่วมลงทุนภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และเปิดให้โดยสารได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖

(๓) โครงการพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก คาดว่าจะเข้าสู่ขั้นตอนให้เอกชนร่วมทุนตามพื้นที่สนใจในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และเปิดดำเนินการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖

(๔) โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน คาดว่าจะเริ่มลงนามในสัญญาได้ในเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๖๑ และเปิดดำเนินการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔

(๕) โครงการท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ ๓ คาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗

(๖) โครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ คาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘

ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๒ สรุปได้ว่า

ผลกระทบที่เกิดจากโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) นั้น ได้มีการพิจารณาเป็น ๒ ประเด็นคือ ผลกระทบด้านบวก และผลกระทบด้านลบ ซึ่งแม้ว่าการคมนาคมขนส่งที่เป็นระบบถนนจะมีต้นทุนสูงกว่าระบบอื่นๆ โดยประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ในอัตราร้อยละ ๑๔ ของ GDP เป็นอันดับ ๓ ของภูมิภาคอาเซียน รองจากประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย แต่ทว่าพัฒนาการโครงสร้างด้านการส่งสินค้าและจราจรของระบบถนนของประเทศไทย เป็นโครงสร้างที่มีความก้าวหน้าเป็นอย่างมาก และเป็นสิ่งสำคัญที่เอื้อให้ผู้ให้บริการเลือกใช้บริการขนส่งทางระบบถนนมากกว่าการขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่นๆ นอกจากนี้ ระบบการขนส่งสินค้าและจราจรยังมีโครงข่ายถนนทั้งถนนสายหลักและสายรองที่ครอบคลุมในทุกภูมิภาคทั่วประเทศเชื่อมต่อกันได้เป็นอย่างดี การคมนาคมจึงสะดวก รวดเร็ว และคล่องตัวและหากโครงสร้างพื้นฐานหลักต่างๆ ของ EEC เสร็จสิ้น สามารถเชื่อมโยงกันได้อย่างไร้รอยต่อก็จะเป็นผลกระทบด้านบวกในภาพรวม

ในขณะที่เดียวกันผลกระทบด้านลบก็คือ ถนนสายหลักที่ใช้ใน EEC คือ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ ได้มีปริมาณรถยนต์ และการบรรทุกสินค้าที่มากขึ้น ก็ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรในลักษณะต่างๆ มากขึ้นตามลำดับ ทั้งนี้ หากโครงการโครงสร้างพื้นฐานหลักต่างๆ ที่จะพร้อมใจกันลงนามในสัญญาฯ เดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เริ่มขึ้นก็จะเพิ่มความโกลาหล อลหม่าน ต่อการจราจรยิ่งขึ้นไปอีก

นอกจากนี้ เครือข่ายโลจิสติกส์ระบบถนนของ EEC ที่เชื่อมต่อเส้นทางการค้าชายแดนที่มีปัญหาการจราจรแออัด และมีการกำหนดระยะเวลาในการเปิด-ปิดด่าน ตลอดจนความไม่สมบูรณ์ของการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window: NSW) ก็ยิ่งเพิ่มความล่าช้า และเพิ่มค่าใช้จ่ายให้สูงขึ้นไปอีก ประกอบกับโครงสร้างพื้นฐานและระบบการค้าระหว่างประเทศยังไม่เอื้ออำนวย เส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านยังขาดความพร้อม โดยเฉพาะเส้นทางในประเทศเพื่อนบ้านที่มีความขรุขระทุรุดโทรม การขนถ่ายสินค้ายังใช้แรงงานคนมากกว่าเครื่องจักรทำให้ใช้เวลานานและสินค้าได้รับความเสียหาย รวมทั้งการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์มีความล่าช้า ส่งผลให้การผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังไม่ประสบผลสำเร็จ นอกจากนี้ยังพบปัญหา การให้บริการของหน่วยงานภาครัฐในขั้นตอนการออกใบอนุญาต/ใบรับรองยังมีหลายขั้นตอนและใช้ระยะเวลาในการดำเนินการมากพอสมควรในการที่จะได้มา ซึ่งใบอนุญาต/ใบรับรอง ทำให้ภาคเอกชนไม่ได้รับความสะดวกรวดเร็วเท่าที่ควร เป็นต้น ดังนั้นผลกระทบที่กล่าวมาข้างต้น หากไม่ได้รับการปรับปรุงแก้ไข อาจกลายเป็นอุปสรรคต่อเป้าหมายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่รัฐบาลกำหนดไว้ได้

บทที่ ๔

แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

การศึกษาเนื้อหาในส่วนนี้ ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนในพื้นที่การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ในมิติต่างๆ และแนวทางในการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนในพื้นที่ เพื่อสนับสนุนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาล ซึ่งอยู่ในกรอบของวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๓ เพื่อศึกษาแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน เพื่อสนับสนุนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ของรัฐบาล โดยมีลำดับการศึกษาตามหัวข้อดังนี้

- วิเคราะห์ปัญหาอุปสรรคที่สำคัญ
- แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนใน EEC
- สรุป

วิเคราะห์ปัญหาอุปสรรคที่สำคัญ

จากการศึกษาเอกสารทางวิชาการ พบว่า แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) เป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญในสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานในโครงการ “การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC)” ให้ประสบความสำเร็จตามเป้าหมายที่รัฐบาลได้กำหนดไว้ด้วยรวดเร็วมากยิ่งขึ้น เนื่องจากแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับดังกล่าว มุ่งเน้นให้ความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มีความหมายรวมถึงการพัฒนาปัจจัยต่างๆ ทั้งที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ระบบการผลิต การบริการ ภาครัฐกิจ ข้อกำหนดเชิงองค์กร สถาบัน กฎหมาย และระเบียบปฏิบัติ เพื่อสนับสนุนให้กระบวนการเคลื่อนย้าย และการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการมีประสิทธิภาพ สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้รวดเร็ว สร้างความได้เปรียบในการแข่งขันด้วยการลดต้นทุน และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ

สำหรับผลจากการเข้าร่วมประชุมเชิงสัมมนาทางวิชาการศูนย์อาเซียนศึกษา ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เรื่อง “การบูรณาการด้านความมั่นคงเพื่อรองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” ในวันที่พฤหัสบดีที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ เวลา ๑๓๓๐-๑๖๓๐ ณ ห้องเรียนบัณฑิตวิทยาลัย ๑ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ และผลการจัดสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) เพื่อระดมสมอง (Brain Storming) จากผู้เชี่ยวชาญและผู้ที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ในกระบวนการร่วมเข้าใจสถานะแวดล้อมเพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ยุทธศาสตร์ชาติ

ด้านโลจิสติกส์ ๒๐ ปี เมื่อวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๖๑ ณ วิทยาลัยเสนาธิการทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ทำให้ทราบถึงผลกระทบในมิติต่างๆ จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน ทั้งในระดับประเทศและในระดับพื้นที่ EEC มีรายละเอียดดังนี้

๑. ปัญหาอุปสรรคที่สำคัญด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบถนนในประเทศไทย

การขนส่งสินค้าโดยใช้ระบบถนนนั้น สำหรับประเทศไทยถือว่าเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ ซึ่งปัจจุบันคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๘๐.๘๖ โดยพบว่า พัฒนาการด้านการขนส่งสินค้าระบบถนนของประเทศไทยในเชิงโครงสร้างมีความก้าวหน้าเป็นอย่างมาก และเป็นสิ่งสำคัญที่เอื้อให้ผู้ให้บริการเลือกใช้การขนส่งสินค้าทางระบบถนนมากกว่าการขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่นๆ

นอกจากนี้ การขนส่งระบบถนนยังมีโครงข่ายถนน ทั้งถนนสายหลักและสายรองที่ครอบคลุมในทุกภูมิภาคทั่วประเทศ ทำให้การคมนาคมขนส่งสามารถเชื่อมโยงต่อกันได้เป็นอย่างดี ก่อให้เกิดความคล่องตัวในการขนส่งและสามารถเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ได้อย่างสะดวก ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นผลมาจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ซึ่งประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ (๑) การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน (๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (๓) การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่ทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบถนนของประเทศไทย มีการพัฒนามากยิ่งขึ้น และจากการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ ๒ และ บทที่ ๓ สามารถวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการขนส่งระบบถนนในประเทศไทย อันประกอบไปด้วย จุดแข็ง (Strengths) จุดอ่อน (Weakness) โอกาส (Opportunities) และภัยคุกคาม (Threats) ได้ดังนี้

๑.๑ จุดแข็ง (Strengths)

- ประเทศไทยมีความได้เปรียบจากสภาพที่ตั้งทางภูมิรัฐศาสตร์ ที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบก (ระบบถนน) ของภูมิภาคได้ และสามารถเชื่อมต่อระหว่างทะเลฝั่งตะวันออกและตะวันตก (อันดามันและอ่าวไทย) ซึ่งเอื้อต่อการขนส่งสินค้าทั้งขาเข้า-ขาออก

- ประเทศไทยเป็นแหล่งอุปสงค์หลักของการขนส่งในภูมิภาค เนื่องจากเป็นทั้งแหล่งผลิต การบริการ และเป็นช่องทางการขนส่งทางบกไปยังประเทศที่สามได้

- มีระบบโครงข่ายถนนที่ครอบคลุม ทัวถึง และสามารถใช้งานได้เป็นอย่างดี ทั้งเครือข่ายภายในประเทศและที่เป็นจุดเชื่อมโยงไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งปัจจุบันถือว่าเป็นโครงข่ายที่มีคุณภาพ เนื่องจากได้รับการบำรุงรักษาให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานอยู่ตลอดเวลา

- มีแผนการพัฒนาโครงข่ายพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ชัดเจน เช่น แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)

๑.๒ จุดอ่อน (Weakness)

- รัฐบาลขาดความชัดเจนเกี่ยวกับนโยบายด้านพลังงาน NGV

- โครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศยังไม่เอื้ออำนวย เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านยังขาดความพร้อม โดยเฉพาะเส้นทางในประเทศเพื่อนบ้านที่ไม่ได้มาตรฐาน ขาดมาตรฐาน ขาดมาตรฐาน การขนถ่ายสินค้ายังใช้แรงงานคนมากกว่าเครื่องจักร จึงส่งผลทำให้กระบวนการขนส่งต้องใช้เวลาและอาจทำให้สินค้าได้รับความเสียหาย อีกทั้งนโยบายและ

กฎระเบียบเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศยังไม่เป็นมาตรฐานสากล มีการเปลี่ยนแปลงอยู่บ่อยครั้ง

- การพัฒนาและการส่งเสริมธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ยังมีข้อจำกัด เนื่องจากผู้ประกอบการส่วนใหญ่ขาดการรวมตัว การบริหารจัดการไม่เป็นมาตรฐานสากล และมีปัญหาอุปสรรคในการเข้าถึงแหล่งเงินทุน

- การปรับปรุงและการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์มีความล่าช้า โดยเฉพาะการพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบราง ระบบการขนส่งทางน้ำและชายฝั่งขาดการดูแลปรับปรุง ส่งผลทำให้การพัฒนาาระบบขนส่งขาดความต่อเนื่อง หรือไม่ประสบผลสำเร็จ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งขนาดใหญ่มีความล่าช้า เนื่องจากต้องผ่านการศึกษาวิจัยหลายขั้นตอน เช่น การศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ การศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และบางครั้งเกิดปัญหาการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่

- กฎหมายและระเบียบข้อบังคับของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่ง หรือการนำเข้า - ส่งออกสินค้า ยังไม่สามารถรองรับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ได้

- ขาดความชัดเจนของหน่วยงานที่รับผิดชอบ กำกับ ดูแลระบบ NSW ซึ่งทำให้การบูรณาการเชื่อมโยงฐานข้อมูลของภาครัฐและภาคธุรกิจขาดประสิทธิภาพและไม่ยั่งยืน

- หน่วยงานภาครัฐขาดงบประมาณและบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในการพัฒนาระบบ เพื่อให้การบริการทางอิเล็กทรอนิกส์มีความปลอดภัย (ผ่านระบบ NSW) ถูกต้อง ครบถ้วน และสมบูรณ์

- ขาดแคลนบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์ สำหรับสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้าและโลจิสติกส์ บุคลากรที่ปฏิบัติงานในปัจจุบันขาดทักษะ และเกิดปัญหาในทางปฏิบัติของพนักงานขับรถบรรทุกในประเทศไทย เช่น ความแตกต่างด้านมาตรฐานของตัวรถและพวงมาลัยรถ ซึ่งต้องอาศัยทักษะความสามารถ อีกทั้งต้องขีดความสามารถทางด้านภาษา ซึ่งใช้ในการติดต่อสื่อสารทั้งภาษาสากลและภาษาถิ่น

- ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านขาดความเชื่อมโยงของระบบฐานข้อมูลด้านการขนส่งทางบก (ระบบถนน)

๑.๓ โอกาส (Opportunities)

- การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะส่งผลทำให้ตลาดขยายตัวกว้างขึ้น และทำให้กิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้น โดยมีเป้าหมายเพื่อเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการตลอดจนโซ่อุปทานต่างๆ จนไปถึงผู้บริโภค

- การพัฒนาโครงข่ายของระบบโลจิสติกส์ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และภาคตะวันตก และความร่วมมือในอนุภูมิภาค จะส่งผลทำให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางบก (ระบบ) ที่เชื่อมโยงกันทั้งภูมิภาค

- สภาวะการณ์ทางการแข่งขันที่รุนแรงเพิ่มมากขึ้น จะเป็นปัจจัยที่กระตุ้นให้ผู้ประกอบการไทยเร่งพัฒนาตนเองเพิ่มมากขึ้น

๑.๔ ภัยคุกคาม (Threats)

- การขาดความเชื่อมโยงด้านฐานข้อมูลระหว่างกัน อันมีสาเหตุเกิดจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งทางถนน การขนส่งทางเรือ และการขนส่งทางอากาศของประเทศเพื่อนบ้าน

- การรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะส่งผลทำให้ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียนที่ผลิตสินค้าได้คล้ายคลึงกัน ต้องแข่งขันกันอย่างรุนแรงมากขึ้น ประสิทธิภาพของบริการด้านโลจิสติกส์จะกลายเป็นกิจกรรมสำคัญที่สามารถสร้างความได้เปรียบเหนือคู่แข่ง

- การแข่งขันที่เข้มข้นจะส่งผลทำให้ผู้ประกอบการ Operation/Activities ของประเทศไทยที่ยังไม่เข้มแข็ง อาจถูกแรงผลักดันให้ต้องรวมกลุ่ม ควบรวมกิจการ ถูกซื้อกิจการ และท้ายที่สุดคือต้องปิดกิจการ

- แรงงานชาวต่างชาติที่มีความเชี่ยวชาญในสาขาทางด้านโลจิสติกส์จะหลั่งไหลเข้ามาทำงานในประเทศไทยมากขึ้น และจะก่อให้เกิดปัญหาแรงงานในทุกระดับ ตั้งแต่แรงงานระดับล่างจนถึงตำแหน่งผู้จัดการ ซึ่งในขณะนี้แรงงานไทยมีข้อเสียเปรียบในด้านทักษะการใช้ภาษาอังกฤษ และภาษาของประเทศเพื่อนบ้าน

- ชาติสมาชิกอาเซียนแต่ละประเทศมีความพร้อมของระบบ NSW สำหรับรองรับการเชื่อมโยงฐานข้อมูลผ่านระบบ ASW ที่แตกต่างกัน

สอดคล้องกับความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ (สัมภาษณ์, ๗ มีนาคม ๒๕๖๑) ที่กล่าวว่า ในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) พบว่า ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์บางประการ เช่น โครงสร้างพื้นฐานและระบบการค้าระหว่างประเทศนั้น ยังไม่เอื้ออำนวยมากนัก เส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านยังขาดความพร้อม โดยเฉพาะเส้นทางในประเทศเพื่อนบ้านที่ไม่ได้มาตรฐาน ขาดทรุดโทรม กระบวนการขนถ่ายสินค้ายังใช้แรงงานคนมากกว่าเครื่องจักร ส่งผลทำให้ต้องใช้เวลานานและสินค้าได้รับความเสียหาย

สำหรับด้านการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ ความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ (สัมภาษณ์, ๗ มีนาคม ๒๕๖๑) กล่าวว่า มีความล่าช้า ส่งผลทำให้เกิดการผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งอย่างต่อเนื่องและหลากหลายรูปแบบยังไม่ประสบผลสำเร็จ นอกจากนี้ยังพบปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐในขั้นตอนการออกใบอนุญาต/การออกใบรับรองมีความซับซ้อนหลายขั้นตอนและใช้ระยะเวลาในการดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งใบอนุญาต/ใบรับรอง ของภาคเอกชนไม่ได้รับความสะดวกรวดเร็วเท่าที่ควร

๒. ปัญหาอุปสรรคที่สำคัญด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบถนนในพื้นที่ EEC

๒.๑ ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและจุดเชื่อมโยงการขนส่งระบบถนน

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงกรุงเทพฯ-ชลบุรี

พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกมีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานในระดับสูงสุดของประเทศ ทั้งด้านการขนส่ง (ถนน รถไฟ ท่าเรือ) สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และ นิคมอุตสาหกรรม โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานระบบถนน ที่ค่อนข้างสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วถึง เชื่อมโยงได้ทุกภาคของประเทศ ทางหลวงสายหลักส่วนใหญ่ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข ๗ กรุงเทพฯ-ชลบุรี ที่ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างส่วนขยายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงพัทยา-มาตาพุด และ ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรและบูรณะทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออก รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายถนน สายรองเพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งให้มีความสมบูรณ์ และรองรับการขยายตัวของฐานการผลิตและบริการ

สอดคล้องกับความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ (สัมภาษณ์, ๗ มีนาคม ๒๕๖๑) ที่กล่าวว่า ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงกรุงเทพฯ-ชลบุรี เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นระบบถนนที่ช่วยเชื่อมต่อภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วยส่งเสริมภาคธุรกิจ การค้า และการท่องเที่ยวด้วยระบบถนนที่สามารถรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าในภาคตะวันออกไปยังภาคอื่นๆ และประเทศเพื่อนบ้าน สามารถเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ รวมถึงการขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางอากาศ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา) ซึ่งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายโลจิสติกส์ของประเทศ ให้พัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียนได้อย่างแท้จริง

และ ความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ (สัมภาษณ์, ๗ มีนาคม ๒๕๖๑) ที่กล่าวว่า ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ นั้น อำนวยความสะดวกด้านการขนส่งให้กับผู้ประกอบการ ดังนี้ (๑) เป็นทางใหม่ที่หลีกเลี่ยงชุมชนมากที่สุด เพราะมีการควบคุมการเข้า-ออก ที่สมบูรณ์แบบ (๒) มีรั้วกั้นเขตทางรถสามารถใช้ความเร็วได้ตามที่ออกแบบไม่มีอุปสรรครบกวนจากการที่คน หรือสัตว์ วิ่งตัดหน้าบริเวณทางแยกต้องเป็นทางแยกต่างระดับ (๓) ไม่มีสัญญาณไฟจราจรเป็นเส้นทางหลวงที่มีมาตรฐานสูงกว่าถนนธรรมดาวิ่งด้วยความเร็ว ๑๒๐-๑๔๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง (๔) มีสถานีบริการ (Service Area) ซึ่งมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ร้านอาหาร ปั้มน้ำมัน ห้องสุขา เป็นต้น ไว้ให้บริการแก่ผู้ใช้ทางตามจุดที่กำหนดไว้ในเขตทาง (๕) การที่สามารถใช้ความเร็วได้คงที่โดยไม่ลดและเพิ่มความเร็วบ่อยครั้ง จะช่วยลดอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าซ่อมบำรุงรักษา และ (๖) การที่มีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ ทำให้สามารถกระจายการพัฒนาไปยังภูมิภาคต่างๆ ตามระยะเวลาที่กำหนด

แต่อย่างไรก็ตาม ความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ (สัมภาษณ์, ๗ มีนาคม ๒๕๖๑) พบว่า จากการเปิดใช้ด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงชลบุรี-พัทยา บริเวณแยกสัญญาณไฟจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๗๐๑, ๓๗๐๒, ๓๖๐๘ และ ๓๖๑๑ นั้น ส่งผลก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหาการจราจรคอขวด ซึ่งประเด็นดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบการในพื้นที่ EEC ได้รับผลกระทบอย่างมาก เนื่องจากการพิจารณาปัจจัยด้านระยะเวลาการขนส่งสินค้านั้น สินค้าแต่ละประเภทให้ความสำคัญด้านระยะเวลาต่างกัน เช่น ธุรกิจประเภทยานยนต์ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ อาจไม่ได้ต้องการความเร่งด่วนในการส่งสินค้ามาก แต่หากเป็นธุรกิจประเภทนำเข้า-ส่งออก และอาหาร อาจส่งผลกระทบมาก โดยเฉพาะธุรกิจประเภทอาหารแช่แข็ง ซึ่งได้รับผลกระทบในด้านการเพิ่มต้นทุนในการเก็บรักษา

ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ สายพัทยา-มาบตาพุด

ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ สายพัทยา-มาบตาพุด นับเป็นเส้นทางสำคัญที่ช่วยสนับสนุนโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ทั้งการส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ศรีราชา บางแสน พัทยา สัตหีบ และระยอง

แต่เมื่อมีการสร้างถนนขึ้นใหม่ จึงมีความเป็นไปได้อย่างมากที่เส้นทางดังกล่าวจะต้องตัดผ่านที่ดินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบุคคล และจะต้องมีการดำเนินการเพื่อการเวนคืนที่ดินจากประชาชนเกิดขึ้น ซึ่งการเวนคืนที่ดินเป็นปัญหาที่สำคัญประการหนึ่งในการก่อสร้างเส้นทางของภาครัฐ ซึ่งแม้ในพระราชบัญญัติ

ว่าด้วยการเวนคืน พ.ศ. ๒๕๓๐ จะมีการระบุไว้อย่างชัดเจนถึงขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ แล้วก็ตามแต่ความพึงพอใจของประชาชนต่อค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ได้รับ รวมทั้งความเดือดร้อนจากการที่ต้องย้ายออกจากพื้นที่อยู่อาศัย หรือการสูญเสียพื้นที่ทำกิน ก็จะเป็นอุปสรรคในทำให้โครงการของรัฐบาลมีความล่าช้าได้

สอดคล้องกับความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ (สัมภาษณ์, ๗ มีนาคม ๒๕๖๑) พบว่า ยังมีปัญหาในบางพื้นที่ที่ยังไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้เอกชนได้ เนื่องจากติดปัญหาที่ดินที่เป็นพื้นที่การเกษตรของสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (ส.ป.ก.) ทำการเกษตรอยู่ ซึ่งรัฐต้องมีการจ่ายชดเชยเยียวยา สำหรับประชาชนที่เข้าไปอยู่ในพื้นที่ของ ส.ป.ก.

และผู้ให้สัมภาษณ์ (สัมภาษณ์, ๗ มีนาคม ๒๕๖๑) กล่าวถึงประเด็นเรื่องการประกอบอาชีพของประชาชนในพื้นที่ พบว่า ความเปลี่ยนแปลงเรื่องการประกอบอาชีพของประชาชนในพื้นที่ที่อาจเกิดขึ้นคือ ประชาชนในพื้นที่โดยรอบ EEC ที่แต่เดิมประกอบอาชีพด้านการเกษตรเป็นหลัก อาจเปลี่ยนไปเป็นอาชีพที่มีความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรม และการบริการในรูปแบบต่างๆ มากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณที่ใกล้เคียงกับเส้นทางที่จะเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งอาจทำให้พื้นที่เกษตรกรรม หรืออาชีพเกษตรกรรมดั้งเดิมหายไป

สำหรับปัญหาการจราจร พบว่า ถนนคู่ขนานค่อนข้างคับแคบทำให้ชั่วโมงเร่งด่วนมีปัญหา รถติด ส่วนจุดตัดและจุดกลับรถแม้มีค่อนข้างถี่ แต่บางจุดต้องขับขึ้นเพื่อลอดใต้ถนน และการขาดป้ายบอกทางที่ชัดเจน ทำให้กลายเป็นจุดเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังพบปัญหาการบรรทุกน้ำหนักการใช้ความเร็ว การหลีกเลี่ยงการจ่ายเงินค่าผ่านทางโดยใช้เส้นทางรองร่วมกับชาวบ้านในพื้นที่ ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

๒.๒ อุปสรรคด้านนโยบายและระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

การยกระดับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยใช้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ทำให้เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนในพื้นที่ EEC ด้วยเช่นเดียวกัน อันเป็นส่วนสำคัญที่ผลักดันให้พื้นที่ EEC เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย สามารถรองรับการลงทุนอุตสาหกรรม Super Cluster และอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ และกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่นๆ ซึ่งจะสนับสนุนการยกระดับความสามารถในการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย

แต่อย่างไรก็ตาม ยังพบปัญหาในประเด็นนี้คือ แม้จะมีพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก หรือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติทางหลวง เป็นต้น เพื่อกำหนดเกี่ยวกับการขับรถ การบรรทุก การใช้ความเร็ว ข้อห้ามการเดินรถ และอื่นๆ รวมถึงการควบคุมและกำกับการใช้ทางด้วยข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วรถที่ใช้บนทางหลวง เภอต้นน้ำหนักของยานพาหนะ และน้ำหนักบรรทุกที่จะนำไปใช้วิ่งบนทางหลวง แต่ก็ยังมีผู้ประกอบการละเมิดกฎหมายดังกล่าวทำให้ทางหลวงเสียหายได้

สอดคล้องกับความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ (สัมภาษณ์, ๗ มีนาคม ๒๕๖๑) พบว่า ในด้านนโยบายนั้นรัฐบาลยุคปัจจุบันจะมีการมุ่งเน้น และให้ความสำคัญทางด้านนโยบายการพัฒนาการขนส่งระบบถนนในพื้นที่ EEC ทางด้านกายภาพมากกว่าการบริหารจัดการ และการพัฒนาด้านอื่นๆ เช่น การให้ความรู้ สร้างวินัยจราจร และการเคารพกฎหมาย สำหรับผลกระทบด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับ

การขนส่ง ซึ่งสิ่งที่จะเกิดขึ้นตามมาก็คือ การมีรถขนส่งสินค้าจำนวนมากวิ่งบนถนนดังกล่าวไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด

๒.๓ อุปสรรคด้านต้นทุนโลจิสติกส์

กิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ EEC จะสนับสนุนการยกระดับความสามารถในการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย และจะเป็นประโยชน์ในการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ลงทุน การให้สิทธิประโยชน์ และการนำแนวคิดการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรมาปรับใช้ในการให้บริการของภาครัฐ รวมทั้งการส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และการท่องเที่ยว

อย่างไรก็ตาม ความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ (สัมภาษณ์, ๗ มีนาคม ๒๕๖๑) พบว่า ปัญหาผู้ประกอบการในพื้นที่ที่มีการแข่งขันทางธุรกิจที่รุนแรง ทั้งในการขนส่งทางถนนด้วยกัน และการแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่น เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาธุรกิจของผู้ประกอบการทั้งโครงสร้างพื้นฐาน ภาวะเบียด และระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ที่มีอยู่ในปัจจุบัน นอกจากนี้ ยังพบปัญหาด้านงานระบบ ด้านเก็บค่าผ่านทาง ด้านชั่ง น้ำหนัก จากการมีรถบรรทุกของผู้ประกอบการใช้เส้นทางคู่ขนานเพื่อหลบหนีด่านเก็บเงิน

นอกจากนี้ ความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ (สัมภาษณ์, ๗ มีนาคม ๒๕๖๑) พบว่า อุปสรรคด้านต้นทุนโลจิสติกส์ อีกประการหนึ่งคือ ความไม่ชัดเจนในนโยบายด้านโลจิสติกส์ เช่น นโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับการพัฒนารถที่ใช้พลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicles: EV) กล่าวคือ ยังไม่มีความชัดเจนว่าจะมีนโยบายที่จะเปลี่ยนรถบรรทุกที่ใช้น้ำมันมาเป็นรถบรรทุกที่ใช้พลังงานไฟฟ้าร้อยละเท่าไร ในปีไหน และมีระยะเวลาเท่าไร เพื่อให้เอกชนสามารถปรับตัวได้

๒.๔ อุปสรรคด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

โครงการ EEC เป็นโครงการที่ส่งเสริมการพัฒนาเมืองและสภาพแวดล้อมของจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่ เอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างสมดุล ทำให้เกิดการเพิ่มพื้นที่สีเขียว การดูแลความปลอดภัยของประชาชน การพัฒนาประสิทธิภาพของเทคโนโลยีสารสนเทศให้สามารถเชื่อมโยงในพื้นที่ การให้ประชาชนในพื้นที่มีส่วนร่วมในการวางแผนการพัฒนาเมือง รวมถึงการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาในรูปแบบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเมือง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการสร้างสภาพแวดล้อมและชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น

อย่างไรก็ตาม ความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ (สัมภาษณ์, ๗ มีนาคม ๒๕๖๑) พบว่า การขยายตัวของถนนภายใต้โครงการ EEC ส่งผลให้ลักษณะและพฤติกรรมการใช้งานของผู้ใช้ทางเปลี่ยนแปลงไปจากที่เคยมีการออกแบบถนนไว้ ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ที่ตามมา ดังนี้ (๑) ปัญหาอุบัติเหตุ การจราจรติดขัด การแบ่งแยกชุมชน และการจราจรผสมระหว่างยานพาหนะขนาดเล็กและใหญ่ ความเร็วต่ำและความเร็วสูง (๒) การเก็บค่าผ่านทางบางจุด ทำให้เป็นภาระของการขนส่งและโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการเพิ่มมากขึ้น (๓) พื้นที่ที่ถนนพาดผ่านมีอุตสาหกรรมต่างๆ เพิ่มมากขึ้น ทำให้การเดินทางจากนิคมอุตสาหกรรมมายังท่าเรือแหลมฉบังไม่มีทางเข้า-ออก และ (๔) การไม่มีทางออกตามที่ควรจะมี อย่างเช่น ทางเข้า-ออก อำเภอเมืองไปจนถึงอำเภอศรีราชาน้อยเกินไป ทำให้ผู้ประกอบการ หรือผู้ที่ จะเดินทางเข้าออกในจุดดังกล่าว ไม่สามารถที่จะเข้าหรือออกได้ โดยเฉพาะช่วงทางออกที่ ๓ (บางแสน) และทางออกที่ ๔ (แหลมฉบัง) ที่มีระยะทางที่ห่างกันมากเกินไป ซึ่งประเด็นนี้ทางผู้ประกอบการนิคม

อุตสาหกรรมค่อนข้างสับสน อืดอาด และเดือนร้อน อีกทั้ง ยังขาดช่องทางฉุกเฉินในพื้นที่ เนื่องจากสำนักงานทางพิเศษไม่เปิดช่องทางที่เพียงพอ ซึ่งการแก้ไขด้วยเพิ่มช่องทางไม่สามารถกระทำได้

นอกจากนี้ ความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ (สัมภาษณ์, ๗ มีนาคม ๒๕๖๑) พบว่า ประชาชนในพื้นที่ ผู้ประกอบการและผู้ใช้ทาง ยังได้รับผลกระทบจากงานด้านวิศวกรรมโยธาและเครื่องหมายสัญญาณ เช่น บริเวณทางแยก ทางโค้ง ทางชำรุด เช่น มีจุดกั้บรถในบริเวณทางลงสะพาน ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากในขณะที่รถบรรทุกลงสะพานจะใช้ความเร็วสูง

แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนใน EEC

ผลจากการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) จากผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ทำให้ได้แนวทางในการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนเพื่อสนับสนุน EEC ของรัฐบาล โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน การลดเวลาเดินทาง และประหยัดค่าขนส่ง ดังนี้

๑. ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนในพื้นที่ EEC

ผู้รับผิดชอบควรพิจารณาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนให้เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีประสิทธิภาพ ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง โดยพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (NSW) ให้ปฏิบัติได้จริง ปรับปรุงและเพิ่มพื้นที่ในการขนถ่ายวัสดุที่เพียงพอและรวดเร็ว จุดขายแดน จุดเชื่อมต่อกับโครงสร้างพื้นฐานระบบอื่นๆ และเร่งรัดโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบให้สำเร็จตามแผนที่วางไว้ (มอเตอร์เวย์พญา-มาบตาพุด แล้วเสร็จในปี พ.ศ.2562, มอเตอร์เวย์แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี แผนจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2564)

โดยตัวอย่างแผนงานและโครงการที่สำคัญด้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เช่น โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อเชื่อมการเดินทางในพื้นที่ด้านการค้าชายแดน เขตเศรษฐกิจพิเศษ และประตูการค้าหลักที่สำคัญ เป็นต้น

๒. ด้านการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในพื้นที่ EEC

ควรเพิ่มการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ พัฒนากิจกรรมด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ EEC อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า คลังสินค้าปลอดอากร สถานีขนส่งสินค้า ท่าเรือยกย่นเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า รวมทั้งการจัดหาอุปกรณ์การยกขนตู้สินค้าทางรถไฟในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตอุตสาหกรรม

โดยตัวอย่างแผนงานและโครงการที่สำคัญเพื่อการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เช่น โครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าและลานกองเก็บตู้สินค้า โครงการพัฒนาจุดพักรถตามเส้นทางขนส่งหลัก เป็นต้น

๓. ด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในพื้นที่ EEC

ควรพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ และพัฒนากิจกรรมด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ EEC อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า คลังสินค้าปลอดอากร สถานีขนส่งสินค้า

ท่าเรือบกย่านเก็บบอกและขนถ่ายตู้สินค้า รวมทั้งการจัดการหาอุปกรณ์การยกขนตู้สินค้าทางรถไฟในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตอุตสาหกรรม โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ตะวันออก-ตะวันตก และฐานเกษตรกรรมของประเทศ ไปยังประตูการค้าหลักของประเทศ โดยเฉพาะบริเวณท่าอากาศยานท่าเรือระหว่างประเทศ และด้านการค้าที่สำคัญ และมีการส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาและให้บริการศูนย์บริการโลจิสติกส์ต่างๆ เช่น จุดพักรถบรรทุก ศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เป็นต้น

โดยตัวอย่างแผนงานและโครงการที่สำคัญ ด้านการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น โครงการปรับปรุงระบบการเชื่อมโยงข้อมูลกับ ระบบ NSW โครงการพัฒนาด้านศุลกากร เป็นต้น

๔. ด้านการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้

ควรยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้ได้การรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล โดยผู้ประกอบการสามารถแข่งขันด้วยการยกระดับประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เช่น การได้รับการรับรอง AEO (Authorized Economic Operator) สำหรับ Customs Brokers เป็นต้น ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การเป็นผู้ให้บริการแบบครบวงจร เช่น การบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ การบริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เป็นต้น รวมถึงการสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้า การประกันภัยและพัฒนาการให้บริการโลจิสติกส์ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ อาทิ ระบบบริหารจัดการขนส่ง ระบบบริหารจัดการรถเที่ยวเปล่าและระบบตรวจสอบติดตามสินค้า

โดยตัวอย่างแผนงานและโครงการที่สำคัญ เพื่อพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ เช่น โครงการส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ โครงการเสริมสร้างศักยภาพและยกระดับประสิทธิภาพผู้ประกอบการคลังสินค้า โครงการศูนย์ให้คำปรึกษาด้านกฎหมายการนำเข้า-ส่งออกระหว่างประเทศ เป็นต้น

๕. ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล

ผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งระดับต้นน้ำและปลายน้ำในทุกสาขาอาชีพให้มีความเป็นมืออาชีพและมีจริยธรรม พัฒนาคุณภาพบุคลากรและวางแผนจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ เน้นการฝึกอบรมวิชาชีพเฉพาะหรือเทคนิคเฉพาะด้านครอบคลุมตั้งแต่กระบวนการจัดซื้อ กระบวนการจัดเก็บ กระบวนการขนส่ง และกระบวนการดำเนินการ เพื่อให้สินค้าถึงมือลูกค้า เช่น บุคลากรคลังสินค้า บุคลากรด้านพิธีการศุลกากร บุคลากรด้านการขนส่งสินค้าทางถนน เป็นต้น รวมทั้งจัดทำหลักสูตรโลจิสติกส์ในสถาบันส่วนภูมิภาคเป็นการเฉพาะ

โดยตัวอย่างแผนงานและโครงการที่สำคัญ เพื่อพัฒนาคุณภาพบุคลากรและวางแผนจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ เช่น โครงการเพิ่มผลิตภาพแรงงานด้านโลจิสติกส์รองรับการขนส่งข้ามพรมแดนทั้งในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและประชาคมอาเซียน โครงการฝึกอบรมฝีมือแรงงานรองรับระบบขนส่งด้านโลจิสติกส์ โครงการฝึกอบรมความรู้ในด้านการบริการทางด้านโลจิสติกส์ เป็นต้น

สรุป

การศึกษาในบทที่ ๔ เป็นการศึกษาอยู่ในกรอบของวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๓ เพื่อศึกษาแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน เพื่อสนับสนุนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ของรัฐบาล โดยผลการศึกษาต่อบัณฑิตวิทยาลัยข้อที่ ๓ สรุปได้ ดังนี้

ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนในพื้นที่ EEC นั้นผู้รับผิดชอบควรพิจารณาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนให้เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีประสิทธิภาพตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง โดยพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (NSW) ให้ปฏิบัติได้จริง

ด้านการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในพื้นที่ EEC นั้นควรเพิ่มการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ พัฒนากิจกรรมด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ EEC อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า คลังสินค้าปลอดอากร สถานีขนส่งสินค้า รวมทั้งส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาและให้บริการศูนย์บริการโลจิสติกส์ต่างๆ เช่น จุดพักรถบรรทุก ศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เป็นต้น

ด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในพื้นที่ EEC นั้น ควรพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ และพัฒนากิจกรรมด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ EEC โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ตะวันออก-ตะวันตก และฐานเกษตรกรรมของประเทศ ไปยังประตูการค้าหลักของประเทศโดยเฉพาะบริเวณท่าอากาศยาน ท่าเรือระหว่างประเทศ และด้านการค้าที่สำคัญ

ด้านการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้ โดยยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้ได้การรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การเป็น ผู้ให้บริการแบบครบวงจร เช่น การบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ การบริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เป็นต้น

ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล โดยควรผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งระดับต้นน้ำและปลายน้ำในทุกสาขาอาชีพให้มีความเป็นมืออาชีพและมีจริยธรรม พัฒนาคุณภาพบุคลากรและวางแผนจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ รวมทั้งจัดทำหลักสูตรโลจิสติกส์ในสถาบันส่วนภูมิภาคเป็นการเฉพาะ

บทที่ ๕

สรุปและข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)” เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์การวิจัยไว้ ๓ ข้อ ประกอบด้วย ๑) เพื่อศึกษายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ของรัฐบาล ๒) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) และ ๓) เพื่อศึกษาแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน เพื่อสนับสนุนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ของรัฐบาล ในการดำเนินการวิจัย ผู้วิจัยใช้การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหลายแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง และรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ข้อมูลที่ได้มีความเที่ยงตรงและน่าเชื่อถือ ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลนั้น ผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์เนื้อหาเป็นหลัก โดยเมื่อนำข้อมูลที่รวบรวมได้มาจัดระเบียบแล้วนำมาวิเคราะห์ สังเคราะห์ ประกอบกับแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องจนกระทั่งได้ แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งในบทที่ ๕ นี้ จะนำเสนอ ๒ ประเด็นคือ สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากผลการวิจัย โดยมีรายการดังต่อไปนี้

สรุป

๑. ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๑

ยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นการลงทุนเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางทั้งทางอากาศ ทางบก ทางราง และทางน้ำแบบไร้รอยต่อ (Seamless Operation) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน การลดเวลาเดินทาง และประหยัดค่าขนส่ง ภายใต้กรอบ พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๑ และกฎหมายของ BOI ๒ ฉบับคือ พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน และ พ.ร.บ. การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยมีโครงการที่สำคัญ ๒ กลุ่มคือ

กลุ่มแรก เชื่อมโยง EEC กับภูมิภาคทางอากาศผ่านโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางอากาศยานและโลจิสติกส์ทางอากาศ และเชื่อมโยงการเดินทางของผู้โดยสารสนามบินหลัก (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา) โดยรถไฟความเร็วสูง

กลุ่มที่สอง เชื่อมโยงการส่งสินค้าของประเทศไทยกับภูมิภาค โดยพัฒนารถไฟทางคู่ เชื่อมโยง จีน สปป.ลาว ไทย และกัมพูชา ด้วยระบบการขนส่งสินค้าแบบไร้รอยต่อ และระบบการขนส่งแบบอัตโนมัติผ่านศูนย์การกระจายสินค้าใหม่ที่จังหวัดฉะเชิงเทราไปยังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ตลอดจนส่งเสริมให้เป็นเมืองท่องเที่ยวระดับโลก โดยการพัฒนาท่าเรือสำราญที่ทำเรือพาณิชย์สัปดาห์

จากการศึกษายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ในปัจจุบัน พบว่า มีการดำเนินการตามแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ซึ่งประกอบด้วย ๔ แผนงานย่อย คือ (๑) แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรม คักยภาพ (๒) แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์ (๓) แผนงานพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข และ (๔) แผนการบริหารจัดการ โดยแผนยุทธศาสตร์ฉบับดังกล่าวมีการแบ่งออกเป็น ๓ ระยะ คือ

ระยะแรก เป็นแผนการดำเนินงานในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๐ เป็นการเร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม เช่น ก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์ (พญา-มาบตาพุด) ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) และศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง ขยายช่องจราจรทางเข้าแหลมฉบังและปรับปรุงขยายถนนสายหลัก และปรับปรุงระบบส่งและสถานีไฟฟ้า อีกทั้งยังมีการเร่งรัดศึกษาความเหมาะสมและหรือจัดทำรายการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการลงทุนที่สำคัญๆ เช่น สนามบินอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ ๓ และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ส่วนด้านอื่นๆ ที่มีการดำเนินการควบคู่ไปด้วย คือ การเพิ่มความจุของอ่างเก็บน้ำ ก่อสร้างระบบผันน้ำ ปรับปรุงขยายประปา ระบบระบายน้ำ การจัดการขยะ และเพิ่มศักยภาพการให้บริการสาธารณสุข

ระยะที่สอง เป็นแผนการดำเนินงานในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๓ ที่มีความครอบคลุมถึงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ รถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ-ระยอง) รถไฟรางเบาพญา ท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมชายฝั่งทะเลอ่าวไทย โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินอู่ตะเภา ศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) ก่อสร้างขยายถนนเชื่อมโยง/ทางเลี่ยงเมือง ระบบท่อส่งน้ำ/ผันน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย และวางผังเมืองรวมชุมชน โดยมีรูปแบบการลงทุนทั้งภาครัฐและให้เอกชนร่วมลงทุน

ระยะที่สาม เป็นแผนการดำเนินงานในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เป็นต้นไป ครอบคลุมถึงการพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยาน ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ และท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ ๓ ระบบราง และระบบน้ำเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงทั้งระบบไปยังภูมิภาคต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ปัจจุบันมีโครงการที่สำคัญด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ดังนี้

๑) โครงการก่อสร้างเส้นทางมอเตอร์เวย์สายพญา-มาบตาพุด และการก่อสร้างด่านเก็บเงิน คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๒

๒) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา) คาดว่าจะลงนามในสัญญาร่วมลงทุนภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และเปิดให้โดยสารได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖

๓) โครงการพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก คาดว่าจะเข้าสู่ขั้นตอนให้เอกชนร่วมลงทุนตามพื้นที่สนใจในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และเปิดดำเนินการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖

๔) โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน คาดว่าจะเริ่มลงนามในสัญญาได้ในเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๖๑ และเปิดดำเนินการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔

๕) โครงการท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ ๓ คาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗

๖) โครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ คาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘

๒. ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๒

จากการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากเอกสารวิจัย รายงานประจำปี และการลงพื้นที่สัมภาษณ์ ข้อมูลเชิงลึกจากกลุ่มประชากรที่กำหนดไว้ (ผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการภาครัฐ ทั้งในและนอกพื้นที่ EEC) เกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) นั้น ผู้วิจัยมีการพิจารณาใน ๒ ประเด็น คือ ผลกระทบด้านบวก และผลกระทบด้านลบ ซึ่งสามารถสรุปมีรายละเอียดได้ดังนี้

ผลกระทบด้านบวก

จากผลการศึกษา พบว่า การขนส่งสินค้าด้วยระบบถนนของพื้นที่ EEC ในเชิงโครงสร้างนั้น มีความพร้อมและก้าวหน้าเป็นอย่างมาก มีปัจจัยที่ส่งผลให้ผู้ประกอบในพื้นที่เลือกใช้บริการขนส่งสินค้า ด้วยระบบถนนมากกว่าการขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่นๆ (ระบบราง ท่าเรือ และท่าอากาศยาน) เนื่องจาก โดยประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ในอัตราร้อยละ ๑๔ ของ GDP เป็นอันดับ ๓ ของภูมิภาคอาเซียน รองจากประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย โดยระบบถนนมีโครงข่ายที่สามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางสายหลัก และสายรอง ที่มีความครอบคลุมไปยังทุกภูมิภาค ทำให้การคมนาคมและการขนส่งสินค้าสามารถเชื่อมโยงต่อกันได้เป็นอย่างดี อันส่งผลทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและคล่องตัว สามารถรองรับรถบรรทุกได้หลากหลาย (ทั้งขนาดและประเภทของยานพาหนะ) นอกจากนี้ การมีระบบถนนในพื้นที่ EEC ยังสามารถช่วยลดต้นทุนและความยุ่งยากในการจัดหายานพาหนะเพื่อขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการไม่แบกรับภาระในการจัดซื้อรถบรรทุกเอง เนื่องจากมีบริษัทที่ให้บริการขนส่งสินค้าด้วยระบบถนน หลายบริษัทให้เลือก (ทั้งในพื้นที่และนอกพื้นที่ EEC) ซึ่งผู้ประกอบการมีความยืดหยุ่นในการเลือกใช้ระบบการขนส่งของตัวเองเป็นอย่างมาก

ผลกระทบด้านลบ

จากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับต้นทุนด้านเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับ ปริมาณรถบรรทุกในระบบถนนของพื้นที่ EEC มีจำนวนมากขึ้น โดยเฉพาะถนนสายหลักที่ใช้ใน EEC คือ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ ได้มีปริมาณรถยนต์ และการบรรทุกสินค้าที่มากขึ้น ก็ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรในลักษณะต่างๆ มากขึ้นตามลำดับ ทั้งนี้ หากโครงการโครงสร้างพื้นฐานหลักต่างๆ ที่จะพร้อมใจกันลงนามในสัญญาฯ เดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เริ่มขึ้นก็จะเพิ่มความโกลาหล อลหม่าน ต่อการจราจรยิ่งขึ้นไปอีก

ประกอบกับปัญหาการจราจรในลักษณะต่างๆ โดยเฉพาะความแออัดในบางเส้นทาง หรือในบางช่วงของระบบถนน เช่น ระบบถนนที่เชื่อมต่อไปยังเส้นทาง **สายเหนือ** บริเวณเส้นทางช่วง บางปะอินถึงอ่างทอง **สายอีสาน** บริเวณเส้นทางช่วงสระบุรีถึงแก่งคอย **สายตะวันออก** บริเวณเส้นทาง ช่วงบางพลีถึงแหลมฉบัง และเส้นทางรอบ **กรุงเทพฯ และปริมณฑล** บริเวณเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ-สมุทรสาคร, กรุงเทพฯ-ปทุมธานี, กรุงเทพฯ-นครปฐม, กรุงเทพฯ-สมุทรปราการ, และกรุงเทพฯ-

นันทบุรี โดยเฉพาะเครือข่ายโลจิสติกส์ระบบถนนของ EEC ที่เชื่อมต่อเส้นทางการค้าชายแดนที่มีปัญหาการจราจรแออัด และมีการกำหนดระยะเวลาในการเปิด-ปิดด่าน ตลอดจนความไม่สมบูรณ์ของการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window: NSW) ก็ยังเพิ่มความล่าช้าและเพิ่มค่าใช้จ่ายให้สูงขึ้นไปอีก ซึ่งกลายเป็นปัจจัยหนึ่งนี้อาจส่งผลทำให้ผู้ประกอบการในพื้นที่ EEC ตัดสินใจหันไปเลือกใช้ระบบการขนส่งสินค้าระบบอื่นๆ แทนการขนส่งสินค้าด้วยระบบถนน

นอกจากนี้ ยังพบปัจจัยที่เป็นปัญหาอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระบบถนนในมิติต่างๆ ภาพรวมของประเทศ ดังนี้

๑) การจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลก ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ที่ระบุว่าประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๔๕ จาก ๑๖๐ ประเทศทั่วโลก ลดลงจากอันดับที่ ๓๕ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ และมีแนวโน้มลดลงเรื่อยๆ ซึ่งบ่งชี้ถึงขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ลดลง และอาจส่งผลทำให้ผู้ประกอบการในพื้นที่ EEC และนักลงทุนต่างชาติที่กำลังตัดสินใจเข้ามาลงทุนในพื้นที่ EEC ขาดความเชื่อมั่น

๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ระบบถนนของ EEC ที่เชื่อมต่อเส้นทางยุทธศาสตร์อนุภูมิภาคและด่านการค้าชายแดน พบว่า บริเวณด่านการค้าชายแดน ประสบสภาพปัญหาการจราจรมีความแออัด เส้นทางถนนที่เชื่อมไปสู่ด่านชายแดนมีการใช้งานเกินขีดความสามารถ เสื่อมสภาพ และไม่สามารถให้รถบรรทุกวิ่งผ่านได้ตลอดเวลา (มีการกำหนดระยะเวลาในการเปิด-ปิดด่าน) รวมถึงปัญหาในเรื่องความปลอดภัยและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระบบถนนมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

๓) การจัดอันดับความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจ (Ease of doing business) ด้านข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Border) ของธนาคารโลก ที่ระบุว่าประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๕๖ จาก ๑๘๙ ประเทศทั่วโลก ลดลงจากอันดับที่ ๕๔ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ซึ่งผลการวัดอันดับที่มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องนี้มีสาเหตุหลัก คือ ประเทศอื่นๆ มีการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window: NSW) อย่างต่อเนื่องและรวดเร็วกว่าประเทศไทย ซึ่งอาจส่งผลทำให้ผู้ประกอบการและนักลงทุนต่างชาติหันไปใช้เส้นทางอื่นๆ มากกว่าที่จะเลือกเส้นทางการขนส่งสินค้าผ่านประเทศไทย ซึ่งเป็นผลมาจากการที่ประเทศไทยขาดประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนที่กล่าวมาข้างต้น หากไม่ได้รับการปรับปรุงแก้ไข อาจกลายเป็นอุปสรรคในการสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ภายใต้การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อไปสู่เป้าหมายตามที่รัฐบาลได้วางไว้ในอนาคตได้

๓. ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๓

ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนในพื้นที่ EEC นั้นผู้รับผิดชอบควรพิจารณาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนให้เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีประสิทธิภาพตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง โดยพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (NSW) ให้ปฏิบัติได้จริง

ด้านการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในพื้นที่ EEC นั้น ควรเพิ่มการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ พัฒนากิจกรรมด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ EEC อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า คลังสินค้าปลอดอากร สถานีขนส่งสินค้า รวมทั้งส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาและให้บริการศูนย์บริการโลจิสติกส์ต่างๆ เช่น จุดพักรถบรรทุก ศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เป็นต้น

ด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในพื้นที่ EEC นั้น ควรพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ และพัฒนากิจกรรมด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ EEC โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ตะวันออก-ตะวันตก และฐานเกษตรกรรมของประเทศ ไปยังประตูการค้าหลักของประเทศโดยเฉพาะ บริเวณท่าอากาศยาน ท่าเรือระหว่างประเทศ และด้านการค้าที่สำคัญ

ด้านการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้ โดยยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้ได้การรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การเป็น ผู้ให้บริการแบบครบวงจร เช่น การบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ การบริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เป็นต้น

ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล โดยควรผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งระดับต้นน้ำและปลายน้ำในทุกสาขาอาชีพให้มีความเป็นมืออาชีพและมีจริยธรรม พัฒนาคุณภาพบุคลากรและวางแผนจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ รวมทั้งจัดทำหลักสูตรโลจิสติกส์ในสถาบันส่วนภูมิภาคเป็นการเฉพาะ

ข้อเสนอแนะ

๑. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

๑.๑ รัฐบาลควรให้ความสำคัญเกี่ยวกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์ในมิติของการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระบบขนส่งสินค้าด้วยระบบถนนทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ (โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศไทย) ซึ่งการเชื่อมโยงฐานข้อมูลควรมีความครอบคลุมตั้งแต่ผู้ผลิตสินค้า ผู้ขนส่ง ผู้นำเข้า-ส่งออก ระบบการขนส่งที่ใช้ ฯลฯ ซึ่งการพัฒนาฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ระบบถนนถือเป็นเรื่องที่สำคัญในอนาคต เนื่องจากกว่าร้อยละ ๘๑ ของการขนส่งของประเทศไทยในปัจจุบันเป็นการขนส่งด้วยระบบถนนมากกว่าระบบอื่นๆ

๑.๒ รัฐบาลควรกำหนดนโยบายด้านโลจิสติกส์ที่ชัดเจน ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง และมีแผนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศ และระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) อย่างเป็นระบบ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ภาคธุรกิจและภาคอุตสาหกรรม

๑.๓ รัฐบาลควรกำหนดหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบ กำกับดูแลระบบ National Single Window ให้ชัดเจน และกำหนดแนวทางในการบริหารจัดการระบบ National Single Window อย่างเป็นระบบ โดยบูรณาการด้านฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ เพื่อทำให้การ

ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน ทั้งในและนอกพื้นที่การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) มีความยั่งยืนและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๒. ข้อเสนอแนะระดับปฏิบัติการ

๒.๑ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรปรับปรุงแก้ไขและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระบบถนนที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประเทศเพื่อนบ้าน ในมิติต่างๆ การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดหรือแออัดบริเวณจุดผ่านแดน และควรมีการเปิดด่านตลอด ๒๔ ชั่วโมง ควรเพิ่มจุดพักรถและจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าตามเส้นทาง EEC ให้มากขึ้น ป้ายบอกทางและภาษาที่ใช้ควรเป็นมาตรฐานสากลและเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ เป็นต้น

๒.๒ หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ระบบถนนในพื้นที่การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ควรมีความชัดเจนในเรื่องการพัฒนาแบบ National Single Window: NSW เพื่อนำมาใช้ในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ เพราะที่ผ่านมายังไม่มีข้อสรุปได้ชัดเจนว่าหน่วยงานใดจะเข้ามาบริหารจัดการและกำกับดูแลการพัฒนาแบบ NSW ของประเทศในระยะยาว ซึ่งที่ผ่านมากรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินงานทั้งการจัดเตรียมงบประมาณเพื่อการพัฒนาและการให้บริการ

๒.๓ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการปรับปรุงแก้ไขและซ่อมแซมระบบโลจิสติกส์ระบบถนนในแต่ละช่วงให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ มีความพร้อมสำหรับการใช้งานและสามารถรองรับปริมาณรถบรรทุกที่จะเพิ่มมากขึ้น เมื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เสร็จสมบูรณ์ อีกทั้งควรคาดการณ์ถึงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต เช่น ปัญหาการจราจรคอขวด ความล่าช้าจากจุดเก็บค่าผ่านทาง หรือจุดผ่านแดน เป็นต้น พร้อมทั้งค้นหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นรูปธรรม

๒.๔ ควรปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์โดยเฉพาะการขนส่งด้วยระบบถนน ในบางประเด็น หรือบางมาตราให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน สอดรับกับบทบาทภารกิจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเอื้อต่อการส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมเพิ่มมากขึ้น

๓. การวิจัยครั้งต่อไปควรวิจัยเรื่อง ดังต่อไปนี้

๓.๑ เรื่อง “การพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว-สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม-เขตปกครองตนเองกว่างซีของสาธารณรัฐประชาชนจีน” ซึ่งเป็นการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ โดยพิจารณาจากปัจจัยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน ๙ ประการ โดยแบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม คือ กลุ่มเชิงกายภาพ ประกอบด้วย ๓ ตัวแปร ได้แก่ การขนส่ง โครงสร้างพื้นฐาน และคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า กลุ่มเชิงนามธรรม ประกอบด้วย ๕ ตัวแปร ได้แก่ การจัดซื้อจัดหา ต้นทุน กฎหมาย ข้อมูลสารสนเทศ และทรัพยากรบุคคล และ กลุ่มกึ่งเชิงกายภาพและนามธรรม ประกอบด้วย ๑ ตัวแปร คือ สิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งจากปัจจัยทั้ง ๙ ประการ นำไปสู่การวิเคราะห์นโยบายในการพัฒนาโลจิสติกส์การคมนาคมทางบกที่เชื่อมโยงการพัฒนาาร่วมกันของประเทศ ซึ่งข้อเสนอแนะเชิงนโยบายจะนำเสนอต่อรัฐบาลเพื่อเป็นฐานข้อมูลในการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกของประเทศไทยต่อไป

๓.๒ เรื่อง “การพัฒนาขีดความสามารถและโอกาสของประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการให้บริการโลจิสติกส์ในภูมิภาคอาเซียน” โดยประเมินศักยภาพเพื่อทราบสถานะและสร้างโอกาสทางธุรกิจด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อเป็นผู้นำการให้บริการโลจิสติกส์และการเป็นศูนย์กลางในภูมิภาคอาเซียน และดำเนินการศึกษาโครงสร้างพื้นฐานในลักษณะของการประเมินศักยภาพในการรองรับและเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์รายระดับประเทศ โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิของภาครัฐ ซึ่งผลการศึกษาวิเคราะห์และการประเมินความพร้อมให้แบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม คือ กลุ่มที่ ๑ ประเทศที่ขาดความพร้อมและต้องการการพัฒนา กลุ่มที่ ๒ ประเทศที่มีการกำหนดยุทธศาสตร์และกำลังดำเนินการพัฒนา และกลุ่มที่ ๓ ประเทศที่ค่อนข้างมีความพร้อม

๓.๓ เรื่อง “การเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านโลจิสติกส์การค้าของประเทศไทยด้วยการปรับปรุงระเบียบการค้าและโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานทางการค้าเพื่อรองรับการรวมกลุ่มเศรษฐกิจและข้อตกลงด้านโลจิสติกส์และการค้าระหว่างประเทศ” โดยระบุกฎระเบียบการค้าและโลจิสติกส์ที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน และเตรียมความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษกฎระเบียบการค้าและโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งแบ่งเป็นกฎระเบียบหลักที่อยู่ภายใต้การกำกับของกรมศุลกากรและกรมการค้าต่างประเทศ และกฎระเบียบอื่นๆ โดยศึกษาผ่านตัวแปร คือ ลักษณะความแตกต่างของแต่ละพื้นที่ ระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ทำเลที่ตั้ง ความสามารถในการหาแรงงานและวัตถุดิบ การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนการประเมินความเสี่ยงในการผลักดันการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในภาคต่างๆ ของประเทศไทย

๓.๔ เรื่อง “การศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการพัฒนาประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และนำเสนอแบบจำลองทางธุรกิจเพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนและเขตอุตสาหกรรมส่งออก” โดยการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ซึ่งจะทำให้ขอบเขตการค้าการลงทุนมีโอกาสขยายตัวทางเศรษฐกิจและธุรกิจการค้าอย่างมหาศาล โดยเฉพาะการค้าชายแดนที่มีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น เมื่อมีการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค โดยมีประเทศไทยตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ช่วยสนับสนุนให้ประเทศไทยมีบทบาทในการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้ง ยังก่อให้เกิดกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจอื่นๆ ตามมา ซึ่งการพัฒนา ระบบโครงสร้างพื้นฐานจะช่วยเสริมโอกาสในการขยายตลาดของธุรกิจไทย รวมทั้งกระตุ้นการลงทุนในพื้นที่ที่มีเส้นทางคมนาคมตัดผ่าน อันจะส่งผลให้ประเทศไทยมีบทบาทนำด้านโลจิสติกส์และการกระจายสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านด่านชายแดนสำคัญที่กระจายตัวอยู่ตามขอบชายแดนในภาคต่างๆ ประเทศ ซึ่งผลที่ได้จากการศึกษาวิจัยสามารถนำไปเป็นฐานข้อมูลเสนอต่อรัฐบาลเพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนและแบบจำลองทางธุรกิจที่เหมาะสม เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนจะช่วยกระตุ้นการค้าชายแดนสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยในฐานะที่เป็นผู้ผลิตผู้ส่งออกที่สำคัญไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้เป็นอย่างดีมีประสิทธิภาพ

๓.๕ เรื่อง “การบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของประเทศไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” โดยมุ่งเน้นศึกษาสร้างองค์ความรู้

และข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนาระบบบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดน ที่มีขอบเขตการดำเนินงานครอบคลุมการปรับเปลี่ยนด้านองค์กรทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยแบ่งเป็นการวิเคราะห์รูปแบบองค์กรและการจัดการองค์กรของหน่วยงานภาครัฐที่เหมาะสมเพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของประเทศไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และศึกษาแนวทางยกระดับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องให้สามารถใช้ประโยชน์จากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดน ซึ่งเน้นไปที่พรมแดนที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งข้อเสนอแนะที่ได้สามารถนำไปปรับปรุงระบบบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดน ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของหน่วยงานภาครัฐในการอำนวยความสะดวกให้กับการค้าและการขนส่งผ่านชายแดนทางบก ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงช่วยยกระดับขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทย ในภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

วารสาร และหนังสือพิมพ์

คมนาคม, กระทรวง. “ผลการปฏิบัติงานด้านโครงข่ายพื้นฐานระบบถนน ในประเทศไทย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙”. รายงานผลการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล ต่อ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี. สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์. สำนักงานปลัดกระทรวง คมนาคม, ๒๕๕๙.

ประเสริฐ แรงค์กล้า. “การเมืองเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน : ความหมายและนัยสำคัญในพม่า (Politics of Infrastructures: Meanings and Implications in Myanmar)”. บทความวิชาการ. Journal of Mekong Societies Vol.12 No.3, กันยายน-ธันวาคม ๒๕๕๙.

พงษ์ชัย อธิคมรัตน์กุล. “โลจิสติกส์ ก้าวอย่างประเทศไทยในกระแสโลกาภิวัตน์”. สำนักพิมพ์สุภาพใจ บริษัท ตาตา พับลิเคชั่น จำกัด, ๒๕๕๐.

มจรูดา สมัยกุล. “แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าชายแดน กรณีศึกษาตลาดมิตรภาพชายแดน ไทย-กัมพูชา (Border Trade and Economic Development: Case Study of ‘Friendship Border Market Thai-Cambodia’ Sakaeo Province)”. วารสารวิทยาบริการ. มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. ปีที่ ๒๕ ฉบับที่ ๑, มกราคม-เมษายน ๒๕๕๗.

รติมา คชนันทน์. “จับตาสระแก้ว นำร่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษรับเออีซี”. บทความวิชาการ. ผู้อำนวยการ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, พฤษภาคม ๒๕๕๙.

ศิริวรรณ มนอัคระผดุง. “การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (Special Economic Zones to Support ASEAN Economic Community)”. บทความวิชาการ. ผู้อำนวยการ กลุ่มงานวิจัยและข้อมูล สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา. ปีที่ ๔ ฉบับที่ ๑๙, ตุลาคม ๒๕๕๗.

สุณัฐวิทย์ น้อยโสภาน. “เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน กลไกก้าวข้ามอุปสรรคทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ (Special Border Economic Zone Apparatus Overcoming the Barriers of International Business Investment)”. วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี. ปีที่ ๑๓ ฉบับที่ ๒, ตุลาคม-ธันวาคม ๒๕๕๙.

สุธีรัตน์ จิระกุล. “การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)”. จูลสาร Save and Investment Journal. สำนักนโยบายการออมและการลงทุน สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง. ปีที่ ๔ ฉบับที่ ๖๐, เมษายน ๒๕๖๐.

สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์. “การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และ จังหวัดมุกดาหาร (Development of Special Economic Zones in Nong Khai, Nakhon Panom, and Mukdahan)”. วารสารการขนส่งและโลจิสติกส์. สถาบันการขนส่ง. ฉบับที่ ๑๐ เล่ม ๑, ๒๕๖๐.

สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ. “รายงานการศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก”. รายงานฉบับสมบูรณ์. กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี, พฤษภาคม ๒๕๖๐.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)”. รายงานหลัก, พฤศจิกายน ๒๕๕๙.

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Investment Promotion Journal). “อนาคตประเทศไทยกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)”. วารสารส่งเสริมการลงทุน. ปีที่ ๒๘ ฉบับที่ ๑, มกราคม ๒๕๖๐.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, “แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)”. วารสารราชชนก. จัดทำโดยกระทรวงคมนาคม, พฤษภาคม ๒๕๖๐.

อดิเรก พันเขียว. “การยอมรับ ความคาดหวังและปัจจัยความสำเร็จในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในจังหวัดตาก”. วารสารวิชาการเครือข่ายบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏภาคเหนือ. ปีที่ ๔ ฉบับที่ ๖, มกราคม-มิถุนายน ๒๕๕๗.

วิทยานิพนธ์ รายงานวิจัย เอกสารวิจัย

กรกรัณย์ ชีวะตระกูลพงษ์ และคณะ. “แนวทางและมาตรการเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่แนวชายแดนของไทย”. รายงานวิจัย. โครงการวิจัยเชิงนโยบาย (Policy Brief) สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (International Institute for Trade and Development), ๒๕๕๘.

ธนา จงสิทธิผล และ เสรี วงษ์มณฑา. “ยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจชายแดนกรณีศึกษาอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย (Economic Strategies to Promoting Border Economic Zone: a Case Study of Chiang Khong, Chiang Rai Province)”. งานวิจัย. วารสารวิชาการ RMUTT Global Business and Economics Review คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี. ปีที่ ๑๐ ฉบับที่ ๑, มิถุนายน ๒๕๕๘.

บุหงา ศรีรัตนภมร และคณะฯ. “ความเป็นไปได้ของนโยบายการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งแรกของประเทศไทย จังหวัดตาก (The Feasibility of First Thailand Special Economic Zone Establishment in Tak)”. งานวิจัย. หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์, ๒๕๕๙.

บุญทรัพย์ พานิชการ และคณะฯ. “โครงการศึกษาผลกระทบด้านการค้าและ โลจิสติกส์จากการดำเนินการของท่าเรือทวายประเทศสหภาพเมียนมา”. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์. ชุดโครงการแผนงาน การสังเคราะห์เชิงนโยบายงานวิจัยด้านการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่ง และโลจิสติกส์ภายใต้บริบทประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.), ธันวาคม ๒๕๕๖.

รัตนา ชาตรุประมัย. “ความพึงพอใจของสถานประกอบการที่มีต่อผู้สำเร็จการศึกษา สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรณพวิทยพาณิชย์การ” รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์. วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรณพวิทยพาณิชย์การ, ๒๕๕๖.

อภิชาติ อำนวยช่วย และ พัศตราภรณ์ ทิพย์โสธร. “แนวทางการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อรองรับนิคมอุตสาหกรรม จังหวัดกาญจนบุรี (Guid Elines for Development Areas Special Economic Zone Support to Industrial Kanchanaburi Province)”. รายงานวิจัย. ชุดการศึกษาเกี่ยวกับชุมชนอาเซียน. การประชุมวิชาการทางธุรกิจและนวัตกรรมทางการจัดการระดับชาติและนานาชาติ, ๒๕๕๘.

เอกสารไม่ตีพิมพ์

กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก. “รายงานสถิติการขนส่ง”. ๒๕๕๙.

คมนาคม, กระทรวง. “ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระยะ ๒๐ ปี และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐”, ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๙.

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

กรมสรรพสามิต. “ประเทศไทย ๔.๐ โมเดลเศรษฐกิจใหม่”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.excise.go.th/cs/groups/public/documents/document/dwnt/mjgy/~edispu/atucm282681.pdf>, ๒๕๖๐.

กรมการจัดหางาน. “การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : https://www.doe.go.th/prd/download/download_by_pool_file/10624.pdf, ๒๕๖๐.

คมนาคม, กระทรวง. “แผนการลงทุนโครงการพื้นฐาน การขนส่งทางถนน ในพื้นที่ EEC”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://prop2morrow.com/2018/01/25/eec-street/>, ๒๕๖๑.

- ไทยรัฐทีวี. “จุดเปลี่ยนประเทศไทย ๔.๐ จัดทัพลงทุนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก”. (ออนไลน์).
เข้าถึงได้จาก : <https://www.thairath.co.th/content/881941>, ๒๕๖๐.
- ธนพรรณ ไวกยะเสวี. “กองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย กลไกการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการยุค ๔.๐”. (ออนไลน์).
เข้าถึงได้จาก : http://www.oie.go.th/sites/default/files/attachments/article/competitiveness_industry_4_0.pdf, ๒๕๖๐.
- ธิดา พัชธรรม. “แนวทางการแปลงแผนยุทธศาสตร์ฯ ไปสู่แผนปฏิบัติการ”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :
[file:///C:/Users/Administrator/Downloads/strategyplan59-63%20\(1\).Pdf](file:///C:/Users/Administrator/Downloads/strategyplan59-63%20(1).Pdf), ๒๕๖๐.
- ธีร์วรา บวชชัยภูมิ. “การจัดการคลังสินค้าและการควบคุมสินค้าคงคลัง Warehouse and Inventory Management Control”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.scribd.com/doc/280496485/บทที่-๒-การจัดการคลังสินค้า>, ๒๕๕๘.
- ประชาชาติออนไลน์. “ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖๑ แหลมฉบัง-นครราชสีมา”. (ออนไลน์).
เข้าถึงได้จาก : <https://www.prachachat.net/property/news-71660>, ๒๕๖๑.
- มณิสรา บารมีชัย และ บุศรินทร์ ศรีสตรียานนท์. “ปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนการขนส่งสินค้า”. (ออนไลน์).
เข้าถึงได้จาก : http://www.logistics.go.th/attachments/artice/885/Content_32.pdf, ๒๕๕๒.
- รัฐบาลไทย. “เลขานุการ EEC เผยกระบวนการทำงานแบบ fast track เน้นโครงการสำคัญและเร่งด่วน ก่อนเป็นลำดับแรก”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.thaigov.go.th/news/contents/details/3982>, ๒๕๖๐.
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. “ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) : นโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมแห่งอนาคต”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.thansettakij.com/content/107877>, ๒๕๖๐.
- สำนักกฎหมายธรรมนิติ. “จดหมายข่าวบริการด้านภาษีและกฎหมาย”. เอกสารวิชาการดีลอยท์.
ธรรมนิติ. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.dlo.co.th/newsletter>, ๒๕๖๐.
- สำนักงานจังหวัดระยอง. “โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก กรณีจังหวัดระยอง (Eastern Economic Corridor Development : A Case Study Rayong Province)”. (ออนไลน์).
เข้าถึงได้จาก : <http://123.242.173.8/v2/images/stories/yutasart/sumeec.pdf>, ๒๕๖๐.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “รายงานต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี ๒๕๕๙”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6854, ๒๕๖๐.

สำนักงานเพื่อการพัฒนากระเปาะเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกรท.). “โครงการพัฒนากระเปาะเศรษฐกิจพิเศษ”. ข้อมูลเผยแพร่. วันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๐. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://eecthailand.or.th/th/articles/โครงการพัฒนากระเปาะเศรษฐกิจพิเศษ, ๒๕๖๐>.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. เรื่อง “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [http:// www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6923, ๒๕๖๐](http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6923, ๒๕๖๐).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6923, ๒๕๖๐.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “ร่างยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [http://www.nesdb.go.th /download/document/ร่างยุทธศาสตร์ชาติ%20ระยะ%2020%2ปี0%20\(พ.ศ. 2560%20-%202579\).pdf, ๒๕๖๐](http://www.nesdb.go.th/download/document/ร่างยุทธศาสตร์ชาติ%20ระยะ%2020%2ปี0%20(พ.ศ. 2560%20-%202579).pdf, ๒๕๖๐).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “ร่างยุทธศาสตร์ ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก [http://www.nesdb.go.th /download /plan12/สรุปสาระสำคัญแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่12.pdf, ๒๕๖๐](http://www.nesdb.go.th/download/plan12/สรุปสาระสำคัญแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่12.pdf, ๒๕๖๐).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “เปิด (ร่าง) แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) น้อมนำ ‘ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง’ พัฒนาประเทศต่อเนื่อง”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : Green World Media (Thailand). <https://www.mmthailand.com/แผนพัฒนานำเศรษฐกิจ-๒๕๖๐-๒๕๖๔/, ๒๕๖๐>.

หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ. “เปิดร่างกฎหมาย ‘อีอีซี’ รับการลงทุนกระเปาะเศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออก”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.thansettakij.com /content /104668, ๒๕๖๐>.

CONS magazine. “เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน อุปสรรคสำคัญคือการเมือง-การปกครอง สังคมวัฒนธรรม ของไทย”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.consmag.com/th/ articles/เพิ่ม ศักยภาพการแข่งขัน อุปสรรคสำคัญคือการเมือง-การปกครอง สังคมวัฒนธรรมของไทย, ๒๕๖๐>.

Deloitte Legal-Representing tomorrow. “พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๖๐”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www2.deloitte.com/content /dam/ Deloitte/th/Documents /legal/th-legal-newsletter-th-250317.pdf, ๒๕๖๐>.

ภาคผนวก

กลุ่มประชากรที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) กรณีศึกษาเฉพาะระบบถนนในเขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)” ผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกจากกลุ่มประชากร กล่าวคือ ผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการทั้งในและนอกพื้นที่ EEC ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาลโดยตรง จำนวน ๗ คน ดังนี้

- | | |
|--------------------------------|-------------------------------|
| ๑. นางวรัญญา ถนอมพันธุ์ | สำนักงานพาณิชย์จังหวัดระยอง |
| ๒. นายสมเกียรติ พูลสุขเสริม | สำนักงานจังหวัดระยอง |
| ๓. นายตะวัน สวัสดิพานิช | องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง |
| ๔. นายเกียรติพงษ์ ทองเลิศ | สำนักงานจังหวัดชลบุรี |
| ๕. นางสาวสุพัตรา นภาโชติ | ศุลกากรจังหวัดชลบุรี |
| ๖. นางสาวประภาศรี พิษณุพงควิชา | สำนักงานจังหวัดฉะเชิงเทรา |
| ๗. นายมนัส ตันงาม | หอการค้าจังหวัดฉะเชิงเทรา |

ประวัตินักวิจัย

ชื่อ	พลตรี พงศ์อานันท์ รมยะนันท์
วัน เดือน ปีเกิด	เกิดเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๐๕
การศึกษา	<ul style="list-style-type: none">- สำเร็จการศึกษาจากโรงเรียนเตรียมทหาร นักเรียนเตรียมทหาร รุ่นที่ ๒๑- สำเร็จการศึกษาจากโรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า นักเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า รุ่นที่ ๓๒ ปริญญาตรีหลักสูตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต (วทบ.) จากโรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า (รร.จปร.)- โรงเรียนเสนาธิการทหารบก หลักสูตรหลักประจำที่ ๗๓- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ (MBA) ที่ University of Dallas เมือง Dallas ประเทศสหรัฐอเมริกา
ประวัติการทำงาน	<ul style="list-style-type: none">- รับราชการครั้งแรกที่ กองพันทหารราบที่ ๕ กรมทหารราบที่ ๕ จังหวัดปัตตานี- นายทหารส่งกำลังบำรุง กรมทหารราบที่ ๑ มหาดเล็กรักษาพระองค์ฯ- ผู้บังคับกองร้อยเครื่องยิงหนัก กรมทหารราบที่ ๑ มหาดเล็กรักษาพระองค์ฯ- กองกำลังรักษาความปลอดภัย สหประชาชาติ ประเทศอิรัก รุ่นที่ ๑- เสนาธิการ จังหวัดทหารบกเพชรบุรี
ตำแหน่งปัจจุบัน	ผู้ทรงคุณวุฒิกองทัพบก

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา ยุทธศาสตร์

เรื่อง แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) กรณีศึกษา เฉพาะระบบถนนในเขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

ผู้วิจัย พลตรี พงศ์อานันท์ รมยะนันท์

หลักสูตร วปอ.

รุ่นที่ 60

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC) เป็นโครงการที่ต่อยอดจากโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) มีเป้าหมายเพื่อยกระดับการพัฒนาประเทศไทยไปสู่ยุค “Thailand 4.0” และเป็นฐานการผลิตในอุตสาหกรรมเป้าหมายของรัฐบาลที่จะเป็นเครื่องจักรทางเศรษฐกิจใหม่ในการขับเคลื่อนประเทศไทยในอนาคต ทั้งนี้เพื่อให้ไปถึงจุดมุ่งหมายที่ตั้งไว้ จึงได้กำหนดพื้นที่เป้าหมายใน 3 จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เพื่อพัฒนา กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการอำนวยความสะดวกต่างๆ ในพื้นที่

รัฐบาลได้กำหนด 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ที่ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขัน และสามารถพัฒนาหรือต่อยอดการใช้เทคโนโลยีที่สูงขึ้นได้ใน 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-Curve) คือ ยานยนต์สมัยใหม่, อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ, การท่องเที่ยวไฮเอนด์และเชิงสุขภาพ, การเกษตรเทคโนโลยีชีวภาพ และการแปรรูปอาหาร, และอีก 5 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve) คือ หุ่นยนต์เพื่อการผลิต, การบินและโลจิสติกส์, เชื้อเพลิงชีวภาพ-เคมีชีวภาพ, ดิจิทัล, และอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร

หนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) คือ การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ระบบโลจิสติกส์) ที่สามารถเชื่อมโยงกรุงเทพฯ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี แหลมฉบัง (ศรีราชา) พัทยา สัตหีบ อู่ตะเภา มาบตาพุด และระยองเข้าด้วยกัน เพื่อลดระยะเวลาในการเดินทาง, การขนส่งสินค้าและต้นทุน โดยมีการลงทุนในโครงการสำคัญต่างๆ ได้แก่ การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา, การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3, การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3, การพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ, การก่อสร้างทางหลวง (มอเตอร์เวย์) ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และการก่อสร้างรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ซึ่งสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560- พ.ศ.2564) ที่มีเป้าหมายเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ และการลงทุนในภูมิภาค

จากข้อมูลการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลก พบว่าในปี พ.ศ.2559 ประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 45 จาก 160 ประเทศทั่วโลก และล่าสุดผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยประจำปี พ.ศ.2561 โดย IMD World Competitiveness Center ได้ลดลำดับประเทศไทยลงจากลำดับที่ 27 ในปี พ.ศ.2560 เป็น

ลำดับที่ 30 ในปี พ.ศ.2561 โดยสาเหตุอันดับต้นๆ ที่ประเทศไทย มีอันดับดังกล่าวก็เนื่องมาจากประเทศคู่แข่งชั้น มีการพัฒนากระบวนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าที่มีความต่อเนื่องและรวดเร็ว ประเทศไทยขาดการวางแผนและลงทุนด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานอย่างจริงจังมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน ขาดการเชื่อมต่อที่สมบูรณ์ของระบบการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยเฉพาะการขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนต่อหน่วยในการขนส่งสินค้าสูงกว่าการขนส่งทางราง เป็นต้น

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก จึงมีบทบาทสำคัญที่จะเป็นส่วนหนึ่งที่จะช่วยให้ประเทศไทยสามารถยกระดับไปสู่การเป็น “Thailand 4.0” โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคในปัจจุบัน แม้ว่าโครงการสำคัญในด้านโครงสร้างพื้นฐานของ EEC จะมีพัฒนาการไปตามลำดับ และคาดว่าจะมีการเซ็นสัญญาได้ภายในสิ้นปี พ.ศ.2561 แต่โครงสร้างพื้นฐานที่มีความคืบหน้ามากที่สุดก็คือ ระบบถนน ซึ่งจะเป็นเส้นทางที่สำคัญที่สุดที่จะใช้เป็นเส้นเลือดสำคัญต่อระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่ EEC และเชื่อมต่อไปยังเส้นทางต่างๆ ทั้งระบบราง ระบบทางน้ำ และทางอากาศทั่วประเทศ ดังนั้นหากการพัฒนาและแก้ไขปัญหาไม่ได้รับการพัฒนากี้อยมจะมีผลกระทบต่อภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐานทั้งระบบ จากเหตุผลข้างต้น ผู้วิจัยจึงได้ตระหนักถึงความสำคัญในการศึกษา “แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) กรณีศึกษา เฉพาะระบบถนนในเขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)”

วัตถุประสงค์ในการวิจัย

1. เพื่อศึกษายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ของรัฐบาล
2. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)
3. เพื่อศึกษาแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนน เพื่อสนับสนุนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ของรัฐบาล

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) กรณีศึกษา เฉพาะระบบถนนในเขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)” ผู้วิจัยได้มีการกำหนดขอบเขตในการวิจัย ดังนี้

ขอบเขตด้านเนื้อหา : ศึกษาเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะระบบถนนของรัฐบาล ผลกระทบ และแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนเพื่อสนับสนุนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาล

ขอบเขตด้านประชากร : กลุ่มประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการทั้งในและนอกพื้นที่ ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาลโดยตรง จำนวน 10 คน

ขอบเขตด้านระยะเวลา : การวิจัยครั้งนี้ ใช้ระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้น 8 เดือน โดยเริ่มตั้งแต่เดือน 12 ตุลาคม พ.ศ.2560 - 29 มิถุนายน พ.ศ.2561

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยผู้วิจัยได้แบ่งประเภทหมวดหมู่ของการศึกษาข้อมูลออกเป็น 2 ลักษณะ กล่าวคือ *ส่วนแรก* ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นข้อมูลที่ได้มาจากการลงพื้นที่ภาคสนาม เพื่อสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) จากผู้ที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาล และ *ส่วนที่สอง* ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นข้อมูลที่ได้มาจากการศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการต่างๆ ที่มีผู้ศึกษาค้นคว้าเอาไว้แล้ว จากนั้นนำข้อมูลทั้งหมดไปจัดทำเป็นข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์ต่อรัฐบาลเพื่อใช้ประโยชน์ต่อไป

ผลการวิจัย

ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 1

ยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นการลงทุนเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางทั้งทางอากาศ ทางบก ทางราง และทางน้ำแบบไร้รอยต่อ (Seamless Operation) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน การลดเวลาเดินทาง และประหยัดค่าขนส่ง ภายใต้กรอบ พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.2561 และกฎหมายของ BOI 2 ฉบับคือ พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุน และ พ.ร.บ.การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยมีโครงการที่สำคัญ 2 กลุ่มคือ

1. เชื่อมโยง EEC กับภูมิภาคทางอากาศผ่านโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางอากาศยานและโลจิสติกส์ทางอากาศ และเชื่อมโยงการเดินทางของผู้โดยสารสนามบินหลัก (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา) โดยรถไฟความเร็วสูง

2. เชื่อมโยงการส่งสินค้าของประเทศไทยกับภูมิภาค โดยพัฒนารถไฟทางคู่เชื่อมโยง จีน สปป.ลาว ไทย และกัมพูชา ด้วยระบบการขนส่งสินค้าแบบไร้รอยต่อ และระบบการขนส่งแบบอัตโนมัติผ่านศูนย์การกระจายสินค้าใหม่ที่จังหวัดฉะเชิงเทราไปยังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ระยะที่ 3 และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ตลอดจนส่งเสริมให้เป็นเมืองท่องเที่ยวระดับโลก โดยการพัฒนาท่าเรือสำราญที่ทำเรือพาณิชย์สัปดาห์

ปัจจุบันมีโครงการที่สำคัญด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ดังนี้

1. โครงการก่อสร้างเส้นทางมอเตอร์เวย์สายพัทยา-มาบตาพุด และการก่อสร้างด่านเก็บเงิน คาดว่า จะแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2562

2. โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา) คาดว่าจะลงนามในสัญญาพร้อมลงทุนภายในปี พ.ศ.2561 และเปิดให้โดยสารได้ในปี พ.ศ.2566

3. โครงการพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก คาดว่าจะเข้าสู่ขั้นตอนให้เอกชนร่วมทุนตามพื้นที่สนใจในปี พ.ศ.2561 และเปิดดำเนินการได้ในปี พ.ศ.2566

4. โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน คาดว่าจะเริ่มลงนามในสัญญาได้ในเดือนกันยายน พ.ศ.2561 และเปิดดำเนินการได้ในปี พ.ศ.2564

5. โครงการท่าเรือมาตาปุตระยะที่ 3 คาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ในปี พ.ศ.2567

6. โครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 คาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ในปี พ.ศ.2568

ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 2

ผลกระทบที่เกิดจากโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) นั้น ได้มีการพิจารณาเป็น 2 ประเด็นคือ ผลกระทบด้านบวก และผลกระทบด้านลบ ซึ่งแม้ว่าการคมนาคมขนส่งที่เป็นระบบถนนจะมีต้นทุนสูงกว่าระบบอื่นๆ โดยประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ในอัตรา 14 เปอร์เซ็นต์ของ GDP เป็นอันดับ 3 ของภูมิภาคอาเซียน รองจากประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย แต่ทว่าพัฒนาการโครงสร้างด้านการส่งสินค้าและจราจรของระบบถนนของประเทศไทย เป็นโครงสร้างที่มีความก้าวหน้าเป็นอย่างมาก และเป็นสิ่งสำคัญที่เอื้อให้ผู้ให้บริการเลือกใช้การขนส่งทางระบบถนนมากกว่าการขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่นๆ นอกจากนี้ ระบบการขนส่งสินค้าและจราจรยังมีโครงข่ายถนนทั้งถนนสายหลักและสายรองที่ครอบคลุมในทุกภูมิภาคทั่วประเทศเชื่อมต่อกันได้เป็นอย่างดี การคมนาคมจึงสะดวก รวดเร็ว และคล่องตัว

และหากโครงสร้างพื้นฐานหลักต่างๆ ของ EEC เสร็จสิ้น สามารถเชื่อมโยงกันได้อย่างไร้รอยต่อก็จะเป็นผลกระทบด้านบวกในภาพรวม

ในขณะเดียวกันผลกระทบด้านลบก็คือ ถนนสายหลักที่ใช้ใน EEC คือ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ได้มีปริมาณรถยนต์ และการบรรทุกสินค้าที่มากขึ้น ก็ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรในลักษณะต่างๆ มากขึ้นตามลำดับ ทั้งนี้ หากโครงการโครงสร้างพื้นฐานหลักต่างๆ ที่จะพร้อมใจกันลงนามในสัญญาฯ เดือนธันวาคม พ.ศ.2561 เริ่มขึ้นก็จะเพิ่มความโกลาหล อลหม่าน ต่อการจราจรยิ่งขึ้นไปอีก

นอกจากนี้ เครือข่ายโลจิสติกส์ระบบถนนของ EEC ที่เชื่อมต่อเส้นทางการค้าชายแดนที่มีปัญหาการจราจรแออัด และมีการกำหนดระยะเวลาในการเปิด-ปิดด่าน ตลอดจนความไม่สมบูรณ์ของการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window: NSW) ก็ยิ่งเพิ่มความล่าช้าและเพิ่มค่าใช้จ่ายให้สูงขึ้นไปอีก

ดังนั้นผลกระทบที่กล่าวมาข้างต้น หากไม่ได้รับการปรับปรุงแก้ไข อาจกลายเป็นอุปสรรคต่อเป้าหมายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่รัฐบาลกำหนดไว้ได้

ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 3

เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนเพื่อสนับสนุน EEC ของรัฐบาล โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน การลดเวลาเดินทาง และประหยัดค่าขนส่ง ดังนี้

ผู้รับผิดชอบควรพิจารณาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบถนนให้เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีประสิทธิภาพ ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง โดยพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (NSW) ให้ปฏิบัติได้จริง ปรับปรุงและเพิ่มพื้นที่ในการขนถ่ายวัสดุที่เพียงพอและรวดเร็ว ณ จุดชายแดน จุดเชื่อมต่อกับโครงสร้างพื้นฐานระบบอื่นๆ และเร่งรัดโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบให้สำเร็จตามแผนที่วางไว้

(มอเตอร์เวย์พญา-มาบตาพุด แล้วเสร็จในปี พ.ศ.2562, มอเตอร์เวย์แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี แผนจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2564)

มีการทำแผนและกำหนดระบบเชื่อมต่อของถนนสายรองให้สอดคล้องกับตำแหน่งที่ตั้งศูนย์เศรษฐกิจและผังเมืองในแต่ละพื้นที่ของ EEC ตลอดจนระบบโครงสร้างพื้นฐานอื่น ให้มีการเชื่อมต่อกันได้อย่างสมบูรณ์

พัฒนาและยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในพื้นที่ EEC อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า คลังสินค้าปลอดอากร ท่าเรือบก ย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า รวมทั้งการจัดทำอุปกรณ์ การยกขนตู้สินค้าทางรถไฟในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตอุตสาหกรรมต่างๆ มีการส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาและให้บริการศูนย์บริการโลจิสติกส์ต่างๆ เช่น จุดพักรถบรรทุก ศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เป็นต้น

นอกจากนี้ ยังควรมีการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล มีการฝึกอบรมในวิชาชีพเฉพาะให้สอดคล้องและเพียงพอกับความต้องการของภาคธุรกิจในพื้นที่

ข้อเสนอแนะ

เนื่องจากการวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาปัญหาอุปสรรคทางด้านโลจิสติกส์ในบริบทของประเทศไทยเท่านั้น ซึ่งจากเป้าหมายของรัฐบาลไทยที่ต้องการให้พื้นที่ 3 จังหวัดภาคตะวันออก (จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษที่ทันสมัยที่สุดในอาเซียนนั้น นอกจากจะต้องศึกษาปัญหาอุปสรรคในภาพรวมของประเทศไทยแล้ว เรายังต้องศึกษาบริบททางด้านโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนเชื่อมต่อกับประเทศไทยด้วย อีกทั้งต้องศึกษาไปถึงระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมของภูมิภาคด้วย ฉะนั้น สำหรับการวิจัยครั้งต่อไปควรศึกษา เช่น เรื่อง “การพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว-สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม-เขตปกครองตนเองกว่างซีของสาธารณรัฐประชาชนจีน” หรือ เรื่อง “การพัฒนาขีดความสามารถและโอกาสของประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการให้บริการโลจิสติกส์ในภูมิภาคอาเซียน” ซึ่งจะทำให้นักวิจัยหรือผู้ที่สนใจนำสิ่งที่ค้นพบเสนอแนะเชิงนโยบายต่อรัฐบาลเพื่อเป็นฐานข้อมูลในการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อไป