



รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่อง
การทบทวนและปรับยุทธศาสตร์การพัฒนาของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่ง
ทะเลตะวันออกสู่การเป็นประเทศอาเซียนในจังหวัดชลบุรี:
กรณีบทบาทท่าเรือแหลมฉบัง

Review and Development Strategy Adjustment of Eastern
Seaboard Development Program toward being Asean Country in
Chonburi Province: The Case of LaemChabang Port's Role in
Development

โดย
ผศ.ดร. โอฬาร ถิ่นบางเตียว

สนับสนุนโดยโครงการวิจัยประเภทงบประมาณเงินรายได้
จากเงินอุดหนุนรัฐบาล (งบประมาณแผ่นดิน)
ประจำปีงบประมาณ 2560
มหาวิทยาลัยบูรพา

รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่อง
การทบทวนและปรับยุทธศาสตร์การพัฒนาของโครงการพัฒนา
พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกสู่การเป็นประเทศอาเซียนในจังหวัด
ชลบุรี: กรณีบทบาทท่าเรือแหลมฉบัง
Review and Development Strategy Adjustment of
Eastern Seaboard Development Program toward
being Asean Country in Chonburi Province: The Case
of LaemChabang Port's Role in Development

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. โอปาร ถิ่นบางเตียว
คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยชิ้นนี้ได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจากงบประมาณเงินรายได้จากเงินอุดหนุนรัฐบาล
(งบประมาณแผ่นดิน) ประจำปี พ.ศ. 2560 ผ่านสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ เลขที่สัญญา 44/2560
ทั้งนี้ ผู้วิจัยขอขอบคุณสำหรับผู้ให้สัมภาษณ์และผู้ให้ข้อมูลทุก ๆ ท่านในงานวิจัยชิ้นนี้ด้วย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ดร.โอฬาร ถิ่นบางเตียว

Acknowledgment

This work was Financially supported by the Research Grant of Burapha University through National Research Council of Thailand. (Grant no.44/2560) The researcher would like to thank all the interviewers in this research.

Assistant Professor Dr.Olarn Thinbangtieo

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ หนึ่ง เพื่อทบทวนยุทธศาสตร์ของการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง สอง เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบจากการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง และสามเพื่อเสนอแนวทางและมาตรการเชิงนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์มีดังนี้ ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 พบว่า ยุทธศาสตร์ของการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง พบว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบังนั้นมีพัฒนาการมาทั้งหมด 4 ระยะด้วยกันคือ ยุคแหลมฉบังในก่อนอุตสาหกรรมเน้นการทำเกษตรและประมงเป็นหลัก ยุคที่สองคือยุคของอุตสาหกรรมยุคต้น (พ.ศ. 2490– พ.ศ. 2520) เป็นยุคที่เริ่มมีการผลิตในลักษณะของอุตสาหกรรมการค้าจากสินค้าเกษตร ยุคเริ่มต้นของการเป็นเมืองอุตสาหกรรมจากการเข้ามาของกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเลียม ยุคที่ 3 แหลมฉบังในยุคแห่งการเปลี่ยนแปลงเป็นเมืองอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2520 – 2535) เป็นยุคแห่งการขยายตัวเข้ามาของอุตสาหกรรมต่างในพื้นที่ อันได้แก่ ท่าเรือเอกชน การเข้ามาของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและนิคมแหลมฉบัง มีผลให้แหลมฉบังเริ่มมีการขยายตัวของความเป็นเมืองอุตสาหกรรม และยุคที่สี่คือยุคของการการเป็นเมืองอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2535 – ปัจจุบัน) ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่สองพบว่าผลของการพัฒนาในพื้นที่แหลมฉบังนั้นมีผลทางด้านเศรษฐกิจได้แก่ การล่มสลายของอาชีพเกษตรกรรม การปิดล้อมของอุตสาหกรรม ผลทางด้านสังคมได้แก่ การผูกขาดของระบบการเลือกตั้งประชาธิปไตยแบบตัวแทน การแตกตัวทางสังคม ผลทางด้านสิ่งแวดล้อมได้แก่ ที่ได้รับจากการพัฒนาของอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบังได้แก่ การเกิดปัญหามลพิษ ทั้งทางอากาศและทางทะเล การเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติที่มีผลมาจากการพัฒนาทางด้านสิ่งแวดล้อม ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 พบว่าแนวทางในการควรที่พัฒนาทรัพยากรบุคคลในการที่สร้างให้เป็นผู้มีความรู้และสามารถที่จะทำงานนั้น ควบคู่กันไปด้วย ให้ความสำคัญของการกระจายรายได้ควบคู่กับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การปรับแนวทางการชดเชยจากผู้ได้รับผลกระทบจากอุตสาหกรรม ข้อเสนอในการจัดการผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม มีข้อเสนอ ดังนี้ ด้านกระบวนการขั้นตอนของการพัฒนานั้นควรมีการปรับเปลี่ยนกระบวนการขั้นตอนใหม่บนฐานของการพัฒนาที่ยั่งยืนและใส่ใจสิ่งแวดล้อม โดยปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่จะต้องดำเนินการร่วมกันหากมีการขยายตัวของนโยบายพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก การจัดการขยะมูลฝอย ระบบบำบัดน้ำเสีย มลพิษทางอากาศ ข้อเสนอต่อการกำหนดนโยบายสาธารณะ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมควรมีการกระจายอำนาจในการกำหนดนโยบายสาธารณะให้กับประชาชน ข้อเสนอต่อการกระจายรายได้ลงสู่ประชาชนฐานรากและการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจให้กับประชาชนในท้องถิ่น อันได้แก่ การปรับปรุงท่าเรือให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยว การส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน โดยอาศัยต้นทุนทางวัฒนธรรม ทรัพยากรธรรมชาติ ที่มีอยู่ในชุมชน การบูรณาการระหว่างหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการการพัฒนาอุตสาหกรรมในเรื่องของการจัดการปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งในด้านสาธารณสุข ด้านเศรษฐกิจ ด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

Abstract

This research is the qualitative research. The objective research are 1. To review strategy of the development in Laem Chabang area. 2. To analyze the impact of the industrial development in Laem Chabang area, and 3. To offer the guideline and the policy measure for the development in Laem Chabang area. The research result from the objective as follow: The objective no.1 found that strategy of the development in Laem Chabang area found that there are 4 era of the development in Laem Chabang area which was the pre-industrial era in Laem Chabang which focused on the agriculture and fishery. The second era was the early industrial era (B.E. 2490– B.E. 2520). This era started to transform the agricultural product to the commercial industry. It was the early era of the industrial city because of the approaching of the Petroleum industry. The third era was the transforming to the industrial city (B.E. 2520 – B.E. 2535). It was the expanding era in the different industries, such as the private port, Laem Chabang port and Laem Chabang industrial estate which affect Laem Chabang expanded to the industrial city. The fourth era was the industrial city (B.E. 2535 – the present). The study research from the objective no. 2 found that the result of the development in Laem Chabang area affects the result in the aspect of the economy, such as falling of the agricultural career and surrounding of the industry. The result in the aspect of the society, such as the monopoly of the representative democracy election and the society cracking. The result in the aspect of the environment, such as the air & sea pollution, the natural resources degradation which causes from the environmental development. The study result from the objective no.3 found that the development guideline should focus on developing the human resource in knowledge in order to have the competency in working together, and giving the priority of the income distribution together with the growth of the economy. The guideline adaptation in the compensation of the people who is affected by the industry. The offering in the environmental impact management are as follows: The aspect of the developing paradigm should adapt into the new paradigm which is based on the stable development and pay attention to the environment. The environmental problem must operate together, if there is the expansion of the policy. Developing the eastern economy by managing the garbage, the waste water treatment system and the air pollution. The public policy offering in the industrial development is to have the income degradation to the people. Should have the power degradation in defining the public policy to the people. The offering to the income degradation to the fundamental people and building the economy secure for the people in local, such as improving the port for the tourist attraction, promoting the community tourism by using the advantage of the culture and the natural resources in the local. The integration between the government sector which relates to the industrial management with the environmental problem management in the aspect of the public health, the economy and the environment.

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ.....	ค
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญ	ฉ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์.....	9
ขอบเขตการศึกษา.....	9
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	9
การทบทวนวรรณกรรม	10
2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาในเขตพื้นที่แหลมฉบัง	40
ยุคแหลมฉบังในยุคก่อนอุตสาหกรรม	40
ยุคที่สองคือยุคของอุตสาหกรรมยุคต้น	42
แหลมฉบังในยุคแห่งการเปลี่ยนแปลงเป็นเมืองอุตสาหกรรม.....	54
แหลมฉบังในยุคของการเป็นเมืองอุตสาหกรรม.....	66
3 ผลจากการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบังและแนวทางหรือมาตรการเชิงนโยบายเพื่อ การพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง	84
ผลจากการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาอุตสาหกรรม ในพื้นที่แหลมฉบัง.....	84
ปฏิกริยาและปฏิบัติการทางสังคมของชุมชนในตำบลแหลมฉบังต่อการสังคม อุตสาหกรรม.....	103
แนวทางหรือมาตรการเชิงนโยบายเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง.....	108
4. สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	118
สรุปผลการวิจัย	118
อภิปรายผลการวิจัย	123
ข้อเสนอแนะจากงานวิจัย	124
บรรณานุกรม.....	126
ภาคผนวก	128
ประวัติย่อผู้วิจัย	259

บทที่ 1

บทนำ

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือน้ำลึกหลักของประเทศไทยที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยต่อจากท่าเรือคลองเตย เป็นท่าเรือที่ใช้เพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลนครแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา และ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี อยู่ภายใต้การดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในเรื่องการบริหารท่าเรือโดยรวม และมีเอกชนรับผิดชอบในเรื่องปฏิบัติการ ท่าเรือแหลมฉบังปิดดำเนินการท่าเทียบเรือ B1 เป็นท่าแรกเมื่อวันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2534 ท่าเทียบเรือตั้งแต่ A-D

โดยท่าเรือแหลมฉบังได้รับการสนับสนุนส่งเสริมจากรัฐบาลในการเป็นท่าเรือหลักของประเทศแทนท่าเรือกรุงเทพฯ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 ในปี พ.ศ. 2551 มีปริมาณขนถ่ายสินค้าทั้งสิ้น 4,629,244.70 เมตริกตัน มีปริมาณเรือเทียบท่ากว่า 8,118 ลำ (Wikipedia, 2557)

การศึกษาทางประวัติศาสตร์พบว่าการสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี มีวัตถุประสงค์สำคัญของการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรม เพื่อรับเรือขนาดใหญ่ที่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ได้และเพื่อให้เป็นโครงสร้างพื้นฐานของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกและการส่งเสริมการส่งออกที่สำคัญของไทยในอนาคต

แนวความคิดที่ว่าประเทศไทยควรจะสร้างท่าเรือพาณิชย์ขึ้นใหม่อีกแห่งหนึ่งเริ่มขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2491 ในสมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม เนื่องจากรัฐบาลตระหนักว่าท่าเรือกรุงเทพฯ มีลักษณะเป็นท่าเรือซึ่งจะไม่สามารถตอบสนองการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจในระยะยาวได้อย่างเต็มที่ ได้มีการพิจารณาจะสร้างท่าเรือพาณิชย์ที่ศรีราชาเพื่อประโยชน์ทางการค้า อย่างไรก็ตามโครงการก่อสร้างท่าเรือที่ศรีราชาถูกระงับไปในเวลาต่อมา (โอฬาร ถิ่นบางเตียว, 2554)

กระทั่ง พ.ศ. 2504 รัฐบาลได้ว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเนเดโกแห่งประเทศเนเธอร์แลนด์มาสำรวจการตกตะกอนในร่องน้ำสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา และสำรวจความเหมาะสมทางเศรษฐกิจเกี่ยวกับการสร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่ศรีราชา เนเดโกได้เสนอรายงานว่า พื้นที่บริเวณแหลมฉบังเป็นพื้นที่เหมาะแก่การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก เนื่องจากอยู่ตอนในอ่าวไทยคลื่นลมน้อย ดินใต้พื้นทะเลเป็นทรายขุดลอกไม่ยาก และใช้ประโยชน์ในการก่อสร้างได้ อีกทั้งยังมีพื้นที่ราบชายฝั่งสำหรับขยายเป็นพื้นที่หลังท่าเรือได้มากด้วยแต่ก็ยังไม่มีการดำเนินการเพื่อการก่อสร้างท่าเรือ ในขณะที่นั้นในระหว่างปี พ.ศ. 2509 - 2512 ได้มีการก่อสร้างท่าเรือสัตหีบเพื่อประโยชน์ทางการทหารของสหรัฐฯ ซึ่งต่อมาท่าเรือแห่งนี้ได้โอนมาเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐบาลไทย เมื่อปี พ.ศ. 2515

ในปี พ.ศ. 2516 บริษัทหลุยส์เบอร์เจอร์ได้รายงานต่อกระทรวงคมนาคมว่า การลงทุนเพื่อพัฒนาท่าเรือสัตหีบให้เป็นท่าเรือพาณิชย์นั้นเหมาะสมกว่าการลงทุนก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ที่แหลมฉบัง อย่างไรก็ตามกระทรวงคมนาคมก็มีความเห็นว่า การพัฒนาท่าเรือสัตหีบให้เป็นท่าเรือพาณิชย์จะประสบปัญหาเรื่องการรักษาความปลอดภัย ความคล่องตัวในการดำเนินงานท่าเรือ ตลอดจนการลงทุนและการขยายท่าเรือในอนาคต ฯลฯ

ฉะนั้นจึงเห็นควรให้สร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่บริเวณแหลมฉะบอง เพราะสามารถที่จะพัฒนาให้เป็นท่าเรือพาณิชย์ที่มีประสิทธิภาพและให้ผลประโยชน์แก่ประเทศทั้งในปัจจุบันและอนาคตได้เป็นอย่างมาก คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2516 เห็นชอบในหลักการให้สร้างท่าเรือทะเล เพื่อการพาณิชย์ที่แหลมฉะบอง แต่หลังจากนั้น เนื่องจากประเทศไทยประสบกับภาวะผันผวนทางเศรษฐกิจ รัฐบาลยังไม่สามารถจัดสรรเงินทุนเพื่อการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉะบองให้ทันกับความต้องการของปริมาณสินค้าที่มีมากจนคับคั่งที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ได้ จึงได้มีมติใหม่ให้พัฒนาท่าเรือสัตหีบเป็นท่าเรือพาณิชย์ก่อน โดยเตรียมดำเนินงานเพื่อการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉะบองไว้ด้วย

ในปี พ.ศ. 2521 รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ตำบล พุงสุขลา อำเภอศรีราชา และ ตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2521 ขึ้น เพื่อตระเวนคืนที่ดินในท้องที่ดังกล่าว รวมทั้งหมดประมาณ 6,340 ไร่ โดยเป็นการเวนคืนที่ดินของทางราชการ และที่ราษฎรเพื่อให้มาเป็นทรัพย์สินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย สำหรับใช้ในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉะบองต่อไป

สำหรับการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ เมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2522 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้หน่วยงานท่าเรือพาณิชย์สัตหีบมีฐานะเป็นส่วนงานหนึ่งของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เช่นเดียวกับท่าเรือกรุงเทพฯ โดยมีคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้กำหนดนโยบาย ควบคุมการดำเนินงานและให้ความช่วยเหลือทางด้านวิชาการที่จำเป็นทุกประการ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2522

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมพิจารณาถึงความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉะบอง และการก่อตั้งเขตนิคมอุตสาหกรรมในบริเวณแหลมฉะบองอีกหลายครั้ง จนกระทั่งเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2525 จึงได้มีมติให้เร่งรัดการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์แหลมฉะบอง สำหรับบริการสินค้าทั่วไป สินค้าบรรจุตู้ สินค้าเกษตรกรรมบางประเภท และส่งเสริมการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมขนาดเบาที่ไม่มีปัญหาต่อสภาวะแวดล้อม โดยตั้งเป้าหมายให้สามารถเริ่มใช้งานได้ระยะแรกภายในปี พ.ศ. 2530-2533 และยังสามารถตั้งคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกขึ้นดำเนินงานนี้ด้วย โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานเพื่อรับผิดชอบดูแลการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลตะวันออกโดยเฉพาะท่าเรือพาณิชย์แหลมฉะบอง

ต่อมาเมื่อวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2526 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้กระทรวงคมนาคมเจรจาขอรับเงินกู้จากรัฐบาลญี่ปุ่น สำหรับการสำรวจออกแบบ การควบคุมงานก่อสร้าง และการก่อสร้างตามโครงการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉะบอง และให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินบาทสมทบทั้งจากรายได้ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยและจากงบประมาณเพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อโครงการ

ปี พ.ศ. 2527 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา PAAS Consortium ให้เป็นผู้ออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรม เพื่อการก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉะบอง การออกแบบแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ. 2529 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ว่าจ้าง PAAS Consortium ให้เป็นผู้ควบคุมงานก่อสร้างพร้อมทั้งคัดเลือกให้กลุ่มบริษัทอิตาเลียนไทย, Daiho, Daito Kogyo และ Dredging International เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างอย่างไรก็ตามโครงการดังกล่าวต้องหยุดชะงักลงชั่วคราว

เนื่องจากประเทศไทยประสบกับปัญหาวิกฤตการณ์ทางการคลังในปี พ.ศ.2526 อันเป็นผลให้รัฐบาลต้องควบคุมงบประมาณรายจ่ายภาครัฐอย่างเข้มงวด ดังนั้นนโยบายทางด้านเศรษฐกิจของรัฐบาลในช่วงเวลานั้น จึงต้องหันไปเน้นการรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ มากกว่าการกระตุ้นความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

พ.ศ. 2552 ประเทศไทยติดหนึ่งในสามของประเทศที่มีท่าเรือที่มีตู้สินค้าผ่านมากที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนี้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่มีตู้สินค้าผ่านมากที่สุดในอันดับที่ 20 ของโลก (World busiest port) ตามการจัดอันดับของ The American Association of Port Authorities และมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆตั้งแต่ พ.ศ. 2548 - 2551 ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เฉลี่ย 11 - 13 เปอร์เซ็นต์ต่อปี แต่ต้องมาชะงักใน พ.ศ. 2552 ซึ่งเป็นปีที่เศรษฐกิจของโลกชะงักงัน แต่บริษัทที่ปรึกษาได้ประมาณการณเบื้องต้นว่าหลังจากพ้นวิกฤตเศรษฐกิจแล้ว การเติบโตของปริมาณการเข้าออกสินค้าน่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 ต่อปี หมายความว่า ใน พ.ศ. 2559 ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังจะสูงเกิน 10 ล้านที่อียู และใน พ.ศ. 2563 จะมีปริมาณสินค้าสูงถึง 16 ล้านที่อียู ซึ่งสูงเกินขีดความสามารถของโครงการขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 การสร้างท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ 3 จึงเป็นการรองรับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ และของภูมิภาคที่มีการเปิดเสรีทางการค้า ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555-2559โดยเชื่อมโยงและยกระดับท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูสู่ภูมิภาคทางทะเล พร้อมเพิ่มศักยภาพด้านโลจิสติกส์ด้วยการเชื่อมโยงการขนส่งระบบต่างๆ เข้าด้วยกัน โดยเฉพาะทางทะเลและทางอากาศ ท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (laemchabangportphase 3, ม.ป.ป.)

ตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา ประเทศเมียนมาร์ มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ กระแสการปฏิรูปการปกครองตามมาด้วยการส่งมอบอำนาจจากรัฐบาลทหารที่ผ่านมาสู่รัฐบาลกึ่งพลเรือน ได้สร้างความประหลาดใจเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ประเทศเมียนมาร์ได้เผชิญกับความท้าทายที่หลากหลาย หลังจากที่ได้เปิดประเทศสู่โลกภายนอกประเทศเมียนมาร์ได้เปิดประเทศและการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวทางทุนนิยมมีการพัฒนาท่าเรือทวาย ถือเป็นโครงการเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ ในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ซึ่งเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก- ตะวันตก (เมืองดานัง เวียดนาม ถึงเมืองเกาะละแหม่ง พม่า) และระเบียงเศรษฐกิจแนวใต้ (นครโฮจิมินห์ เวียดนาม ถึงเมืองทวายพม่า) รวมทั้งเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (นครคุนหมิง จีนตอนใต้ และกรุงเทพฯ ประเทศไทย)

ท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei) สามารถรองรับ เรือสำเภา 3 แสนตัน และสามารถเชื่อมโยงตลาดยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง และเอเชียใต้มาทางมหาสมุทรอินเดียและทะเลอันดามัน คาดว่าจะเสร็จในปี พ.ศ. 2556 ตั้งอยู่ที่ทิศตะวันตกเฉียงใต้ของพม่า ซึ่งห่างจากตัวเมืองกาญจนบุรีเพียง 130 กม.ทวาย เป็นอำเภอหนึ่งในมณฑลตะนาวศรี ทางใต้สุดของพม่า มี 3 อำเภอ คือ ทวาย มะริด และเกาะสองด้านตะวันตกของพม่าติดกับไทยจากจังหวัดกาญจนบุรีไปจนถึงจังหวัดระนอง (คอคอดกระ) เมืองทวายเป็นที่ราบชายฝั่งทะเล ชายหาดสวยงาม ขนานไปกับเทือกเขาตะนาวศรี อีกทั้งเป็นแหล่งก๊าซธรรมชาติ แหล่งเพาะพันธุ์สัตว์น้ำทางทะเล แหล่งเพาะปลูกผลไม้สำคัญของพม่า

ท่าเรือทวายจะเสริมศักยภาพการเป็นโลจิสติกส์ฮับ (Logistic Hub) ของประเทศไทย ถือเป็น new landbridge ของอาเซียน โดยจะเชื่อมโยงท่าเรือน้ำลึกทวาย (พม่า) กับท่าเรือน้ำลึกแหลม

ฉับ (ชลบุรี) เพราะสินค้าที่มาจากยุโรป ตะวันออกกลาง แอฟริกา เอเชียใต้ จะผ่านที่ทำเรื่อน้ำลิกทวาย ออกสู่ท่าเรือแหลมฉับภายในวันเดียว และสามารถส่งไปสู่ประเทศจีน เกาหลี ญี่ปุ่น หรือประเทศในแถบแปซิฟิก

ทิศทางการพัฒนาท่าเรื่อน้ำลิกทวายของประเทศเมียนมาร์ที่ส่งผลเชื่อมโยงกับประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการวางแผนการพัฒนาเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจ ที่เชื่อมโยงเส้นทางการค้าการลงทุนในกลุ่มประเทศอาเซียนปัจจุบันทั้ง 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง คือ ไทย พม่า ลาว จีน (ยูนนานและกวางสี) เวียดนาม และกัมพูชา ได้กำหนดแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ 3 แนวพื้นที่ ได้แก่

1. แนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนามระยะทาง 1,500 กิโลเมตร ได้แก่ เมาะละหม่ง-เมียวดี/แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-มุกดาหาร/สะพานนะเขต-ดองฮา-ดานัง

2. แนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เชื่อมโยงจีน-พม่า/ลาว-ไทย (คุนหมิง-เชียงรุ่ง-ต้าหลัว-เชียงตุง-ท่าขี้เหล็ก/แม่สาย-กรุงเทพฯ และ คุนหมิง-เชียงรุ่ง-ป๋อเต๋น-หลวงน้ำทา-ห้วยทราย/เชียงใหม่-กรุงเทพฯ) ระยะทางประมาณ 1,280 กิโลเมตร และ จีน-เวียดนาม (คุนหมิง-ฮานอย-โฮฟอง)

3. แนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม 3 เส้นทาง ได้แก่กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ/ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา ระยะทาง 1,005 กิโลเมตร กรุงเทพฯ-ตราด/เกาะกง-สแรอแมบิล-กัมปอต-ฮาเตียน-กามู-นำเซา ระยะทาง 907 กิโลเมตร กรุงเทพฯ-เสียมราฐ-สตริงเตร็ง-รัตนคีรี-OYadav-Play Ku-QuyNhon ระยะทาง 1,150 กิโลเมตร

ความเป็นไปได้ที่จะเชื่อมทางรถไฟ ระหว่างท่าเรื่อน้ำลิกทวายกับท่าเรือแหลมฉับมีความชัดเจนที่การรถไฟแห่งประเทศไทย จะส่งเรื่องต่อถึงกระทรวงคมนาคม เพื่อให้รัฐบาลพิจารณาความเป็นไปได้ที่จะเชื่อมทางรถไฟ ระหว่างท่าเรือแหลมฉับ (ชลบุรี) ในฝั่งไทย เข้ากับท่าเรื่อน้ำลิกทวาย ทางฝั่งพม่า ซึ่งการศึกษาเสร็จสิ้นลง และพบว่าโครงการนี้มีความเป็นไปได้ ทั้งนี้กระทรวงคมนาคมมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ไปดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมต่อทางรถไฟ ระหว่าง ท่าเรือแหลมฉับ กับท่าเรื่อน้ำลิกทวาย เพื่อให้เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนา ที่จะช่วยยกระดับการขนส่งทางราง ที่สำคัญคือ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้ไทย สู่อุตสาหกรรมศูนย์กลางการคมนาคมในภูมิภาค

ผลการศึกษา ที่ดำเนินการโดยบริษัทที่ปรึกษา ให้ข้อสรุปว่าการเชื่อมระบบขนส่งทางราง ระหว่างประเทศเข้าด้วยกัน คือ การย่นระยะทางในการขนส่งสินค้าข้ามคาบสมุทร ซึ่งเดิมการขนส่งทางเรือจะต้องไปอ้อมที่ช่องแคบมะละกา แต่เมื่อมาใช้เส้นทางนี้ได้ เท่ากับว่าทำให้เกิดการลดต้นทุน และควบคุมระยะเวลาการขนส่ง เพราะเป็นการเส้นทางขนส่งเป็นแนวตรง ที่สำคัญการเชื่อมต่อโครงการโลจิสติกส์ในแนวเศรษฐกิจด้านใต้ จากท่าเรือแหลมฉับ-ท่าเรื่อน้ำลิกทวาย จะนำไปสู่ความแข็งแกร่งทางด้านเศรษฐกิจของภูมิภาคร่วมกัน

สำหรับกรอบการศึกษา ต่อการจัดทำเส้นทางเริ่มตั้งแต่ ตัวท่าเรื่อน้ำลิกแหลมฉับ จ.ชลบุรี ไปจนถึงท่าเรื่อน้ำลิกทวาย ผ่านทาง จ.กาญจนบุรี รวมระยะทาง 440 กิโลเมตร แบ่งเป็น ช่วงสถานี

รถไฟบางซื่อถึงสถานีรถไฟแหลมฉบัง ระยะทาง 140 กิโลเมตร, จากสถานีรถไฟบางซื่อ ถึงสถานีรถไฟบ้านเก่า ระยะทาง 160 กิโลเมตร, จากสถานีรถไฟบ้านเก่าถึงสถานีรถไฟบ้านน้ำพุร้อน ระยะทาง 30 กิโลเมตร และจากสถานีรถไฟบ้านน้ำพุร้อนถึงสถานีรถไฟทวาย ระยะทาง 110 กิโลเมตร และบริษัทที่ปรึกษาโครงการได้วางเป็นเส้นทางที่สามารถทำทางรถไฟเชื่อมต่อกันรวม 5 เส้นทาง

ประกอบด้วย เส้นทางที่ 1 สถานีแดนบ้านพุร้อน - สถานีชุมทางหนองปลาตุก - สถานีบางซื่อ - สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง 342 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 6 จังหวัด ได้แก่ กาญจนบุรี ราชบุรี นครปฐม กรุงเทพมหานคร ฉะเชิงเทรา และชลบุรี ลักษณะเด่น คือเป็นเส้นทางที่เชื่อมระบบโครงข่ายเส้นทางรถไฟ จากฝั่งตะวันตกสู่ฝั่งตะวันออกโดยไม่ต้องตัดผ่านใจกลางกรุงเทพฯ ส่วนข้อจำกัดคือ มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมจากแนวเส้นทางเดิม และมีมูลค่าทางการลงทุนที่สูง การก่อสร้างมีความยุ่งยากมาก

เส้นทางที่ 2 สถานีแดนบ้านพุร้อน - สถานีชุมทางหนองปลาตุก - สถานีหนองผัก - สถานีองครักษ์ - สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง 401 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด คือ กาญจนบุรี ราชบุรี นครปฐม นนทบุรี พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นครนายก ฉะเชิงเทรา และชลบุรี

ลักษณะเด่น คือการเป็นเส้นทางที่เชื่อมระบบโครงข่ายเส้นทางรถไฟ จากฝั่งตะวันตกสู่ฝั่งตะวันออกโดยไม่ต้องตัดผ่านกรุงเทพฯ ถือเป็นกาเปิดแนวเส้นทางใหม่ ส่วนการเวนคืน จะเกิดขึ้นในพื้นที่นครปฐม นนทบุรี พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี และนครนายก

เส้นทางที่ 3 สถานีแดนบ้านพุร้อน - สถานีชุมทางหนองปลาตุก - สถานีหนองผักชี - สถานีมาบพระจันทร์ - สถานีชุมทางแก่งคอย - สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง 447 กิโลเมตรผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด คือ กาญจนบุรี ราชบุรี นครปฐม นนทบุรี พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นครนายก ฉะเชิงเทรา และชลบุรี ความโดดเด่นของเส้นทางนี้ คือ เชื่อมโครงข่ายเส้นทางรถไฟจากฝั่งตะวันตกสู่ฝั่งตะวันออกโดยไม่ต้องตัดผ่านกรุงเทพฯ มีการเวนคืนพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางน้อย กว่าแนวเส้นทางที่ 2 แต่ปัจจัยด้านลบ คือมีระยะทางที่อ้อมมากที่สุด

เส้นทางที่ 4 สถานีแดนบ้านพุร้อน - สถานีชุมทางหนองปลาตุก - สถานีหนองผัก - สถานีองครักษ์ - สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง 322 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 8 จังหวัด คือ กาญจนบุรี ราชบุรี นครปฐม สมุทรสาคร กรุงเทพฯ สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา และชลบุรี จุดเด่นก็คือ เป็นแนวเส้นทางที่สั้นที่สุดสำหรับการเดินทางจากฝั่ง ตะวันตกสู่ท่าเรือแหลมฉบังโดยไม่ต้องตัดผ่านกรุงเทพฯ และสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางรถไฟ สายใต้ตามแนวเส้นทางสถานีปากท่อ-สถานีวงเวียนใต้

เส้นทางที่ 5 สถานีแดนบ้านพุร้อน - สถานีชุมทางหนองปลาตุก - สถานีนครชัยศรี - สถานีองครักษ์ - สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง 404 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด คือ กาญจนบุรี ราชบุรี นครปฐม นนทบุรี พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นครนายก ฉะเชิงเทรา และชลบุรีถือเป็นแนวเส้นทางที่สั้นที่สุดสำหรับการเดินทางจากฝั่ง ตะวันตกสู่ฝั่งตะวันออก ไม่ผ่านกรุงเทพฯ ถือเป็นกาเปิดแนวเส้นทางใหม่ จะมีการเวนคืนพื้นที่ในเขต นครปฐม นนทบุรี พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี และนครนายก

ทางเลือกที่ศึกษามาทั้ง 5 เส้นทางพบว่า เส้นทางที่ 4 ระยะทาง 322 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 8 จังหวัด ถือว่ามีความคุ้มค่าต่อการลงทุนมากที่สุด เพราะหากประเมินผลการศึกษาถึงความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม เส้นทางที่ 4 มีน้ำหนักทางการลงทุนที่สอดคล้องมากที่สุด โดยมูลค่าการลงทุนในโครงการนี้ คาดว่าจะต้องใช้เงินลงทุนในโครงการนี้ไม่ต่ำกว่า 90,000 ล้านบาท ขณะที่การลงทุนในเขตของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียร์มาร์ ด้วยการพัฒนาเส้นทางรถไฟไปจนถึงท่าเทียบเรือน้ำลึกทวาย คาดว่าจะต้องใช้เงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 70,000 บาท (กรุงเทพฯธุรกิจ, 2558)

แนวโน้มการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบังในกระแสโลกาภิวัตน์(Globalization) เห็นได้อย่างชัดเจนว่ามีความเป็นไปได้สูงที่เรือแหลมฉบังจะถูกยกระดับเป็นท่าเรือที่มีความสำคัญในภูมิภาคเอเชีย แต่ภายใต้ปีกของการพัฒนาทุนนิยมโลกาภิวัตน์ เรากลับพบว่าความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับชุมชนกลับเป็นเส้นขนาน เสียงของชาวบ้านแหลมฉบังผู้ได้รับความเดือดร้อนดังน้อยเกินไปเมื่อเปรียบเทียบกับเสียงนายทุน นักการเมืองทั้งระดับชาติ ท้องถิ่น รัฐบาล และบริษัทข้ามชาติ

ท่ามกลางแนวโน้มทิศทางของการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบังในระบบเศรษฐกิจโลก แต่ชุมชนแหลมฉบังก็ต้องเผชิญปัญหาสารเคมีปนเปื้อน ปัญหามลพิษ น้ำทะเลเต็มไปด้วยคราบน้ำมัน ขยะฝังถูกกัดเซาะ กลิ่นเหม็น แหล่งน้ำปนเปื้อนมลพิษ อุบัติภัยจากสารเคมีรั่วไหลจนมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต น้ำฝนกินไม่ได้

การเปลี่ยนแปลงที่เริ่มต้นจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ครั้งนั้น ได้เปลี่ยนโฉมหน้าพื้นที่แห่งนี้จนไม่เหลือเค้าเดิมเลยว่า ครั้งหนึ่งบริเวณแหลมฉบังเคยเป็นแหล่งปลูกสับปะรดที่มีชื่อเสียงคือ สับปะรดพันธุ์ศรีราชา แล้วยังคงเป็นแหล่งปลูกมันสำปะหลังที่มีคุณภาพดีในพื้นที่คือ มันสำปะหลังพันธุ์เกษตรศาสตร์ ขณะที่อาชีพเกษตรกรรมในพื้นที่แหลมฉบังลดน้อยลงอย่างเห็นได้ชัด สวนอย่างทางสิ้นเชิงกับพื้นที่อุตสาหกรรมที่นับวันจะเติบโตขึ้นและขยายอาณาเขตออกสู่อำเภออื่นๆ ทิวทั้ง จ.ชลบุรี ส่วนท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังก็เติบโตต่อไปอย่างไม่หยุดยั้งเช่นเดียวกัน เพราะมีการขยายท่าเรือเพิ่มเฟสที่ 2 เมื่อปี 2544 ทำให้มีท่าเรือย่อยรวมทั้งหมด 18 ท่าพร้อมกับต่อแนวกันคลื่นยื่นยาวออกไปในทะเลเป็น 3,200 เมตร

ทั้งนี้ นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังก็เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว และก้าวขึ้นมามีบทบาทสำคัญต่อ จ.ชลบุรีเป็นอย่างยิ่ง โดยมีมูลค่าการลงทุนสูงสุดของ จ.ชลบุรี ประมาณไม่ต่ำกว่า 1 แสนล้านบาท มีผู้ประกอบการไม่น้อยกว่า 154 บริษัท อย่างไรก็ตาม การลงทุนที่ถือเป็นหัวใจสำคัญของนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังหนีไม่พ้นอุตสาหกรรมปิโตรเลียม นั่นคือ

1. โรงกลั่นน้ำมัน 3 แห่ง คือ โรงกลั่นน้ำมันบริษัทไทยออยล์ จำกัด (มหาชน), โรงกลั่นน้ำมันบริษัทเอสโซ่ประเทศไทย จำกัด (มหาชน) และโรงกลั่นน้ำมันหล่อลื่นพื้นฐานบริษัทไทยลูบเบส จำกัด

2. คลังเก็บน้ำมันปิโตรเลียม 3 แห่ง ได้แก่ คลังเก็บน้ำมันของบริษัทไทยออยล์ จำกัด, คลังเก็บน้ำมันของบริษัท เอสโซ่ประเทศไทย จำกัด (มหาชน) และคลังเก็บน้ำมันของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

3. คลังเก็บก๊าซแอลพีจี ซึ่งเป็นก๊าซหุงต้ม 3 แห่งคือ บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน), บริษัท เอสโซ่ประเทศไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

ตลอดระยะเวลาหลายสิบปีที่ “เสาหลักทางเศรษฐกิจ” ของ จังหวัดชลบุรี เปิดดำเนินการ ก็สร้างผลกระทบและเบียดเบียนชีวิตความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ทั้งทางบกและทางทะเลมาโดยตลอด อาทิ

ช่วงกลางปี 2542 เกิดปัญหาปลาตายจำนวนมาก ซึ่งกรมควบคุมมลพิษสันนิษฐานว่า เกิดจากการลักลอบปล่อยของเสียลงคลองใหญ่บริเวณที่รกร้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทย อีกทั้ง ท่าเรือแหลมฉบังก็ไม่มีระบบบำบัดของเสียจากเรือ รวมทั้งศูนย์บำบัดของเสียจากเรือ ทำให้คราบน้ำมันลอยเข้าฝั่งอ่าวไทยเป็นประจำ ทั้งคราบน้ำมันและฝุ่นจากการขนถ่ายสินค้ากลางทะเล ยังทำให้เกิดการหมักหมมเป็นตะกอนหนาในทะเล ในบางฤดูที่กระแสน้ำพัดผ่านก็จะพาเอาตะกอนและคราบน้ำมันติดไป ทำให้เกิดปัญหาน้ำเสียบริเวณใกล้เคียง เช่น พัทยา และระยอง

นอกจากนั้นยังมีการร้องเรียนของชาวบ้านว่าบริษัทผลิตภัณฑ์คาร์บอนไทย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของโรงกลั่นน้ำมันไทยออยล์ ก่อปัญหาผดุงคาร์บอนฟุ้งกระจายสร้างความเดือดร้อนต่อชุมชน แต่ผลการตรวจสอบพบว่าปริมาณผดุงคาร์บอนที่ฟุ้งกระจายนั้นไม่เกินค่ามาตรฐาน หน่วยงานของรัฐจึงไม่สามารถเอาผิดกับทางบริษัทได้

ขณะที่ปัญหากลิ่นเหม็นก็เกิดขึ้นบ่อยครั้ง โดยปี 2543 กลิ่นเหม็นและน้ำเสียจากโรงกลั่นน้ำมันเอสโซ่ สร้างความเดือดร้อนให้ชาวบ้านใกล้เคียงกว่า 50 ครัวเรือนอย่างต่อเนื่องกว่า 2 ปี เช่นเดียวกับบริษัทเจนโก้ที่นำกากอุตสาหกรรมมาเก็บไว้ในโกดังแห่งหนึ่งใน อ.ศรีราชา ทำให้กลิ่นเหม็นรบกวนชาวบ้านใกล้เคียง

ปี 2545 ชาวบ้าน 3 หมู่บ้านในเขต ต.หนองขาม อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ร้องเรียนนายอำเภอศรีราชาว่าได้รับผลกระทบจากโรงงานลอมป้า เมททอลส์ จำกัด เป็นโรงงานหลอมเศษอะลูมิเนียมเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ โดยโรงงานได้ปล่อยกลิ่นเหม็นสร้างความเดือดร้อนมาประมาณ 1 ปีเศษแล้ว ทำให้ประชาชนและพระสงฆ์ที่อาศัยรอบโรงงานในเขตรัศมี 5-10 กม. ได้รับผลกระทบ

อุบัติเหตุทางทะเลจากการขนส่งและขนถ่ายปิโตรเลียมก็เกิดขึ้นหลายครั้งในปี 2544-2545 อาทิ เรือขนส่งสินค้าชื่อ โกโต วิจายา สัญชาติสิงคโปร์ ซึ่งแล่นออกจากท่าเรือแหลมฉบัง ฟุ้งชนเรือสกาย เอช สัญชาติปานามา ทำให้น้ำมันเตาสำหรับใช้ในเรือ สกาย เอช ประมาณ 20 ตันรั่วไหลลงทะเล คราบน้ำมันกระจายเป็นทางยาวประมาณ 2 กิโลเมตร กว้างประมาณ 50 เมตร ห่างจากท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 1 ไมล์ทะเล มูลค่าความเสียหายเบื้องต้นกว่า 50 ล้านบาท

หรือกรณีเพลิงไหม้เรือบรรทุกน้ำมันชื่อ VL 5 ที่จอดเทียบท่าบริเวณท่าเทียบเรือของคลังน้ำมันเอสโซ่ เรือดังกล่าวบรรทุกน้ำมัน 1 ล้านลิตร โดยชาวบ้านได้แจ้งเรื่องร้องเรียนไปที่เจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเดินทางมาตรวจสอบ ทางเจ้าหน้าที่คลังไม่ยอมให้ผ่านเข้าไป อ้างว่าต้องเคลียร์พื้นที่ก่อนและต้องให้ผู้บริหารระดับสูงอนุญาต ชาวประมงที่หาปลาในบริเวณใกล้เคียงระบุว่าเห็นเปลวเพลิงไหม้รุนแรงมาก แต่ทางคลังน้ำมันเอสโซ่ไม่ยอมให้รายละเอียดใด ๆ

นอกจากนั้นในปี 2545 ยังพบว่าคุณภาพน้ำบริเวณอู่ซ่อมเรือของบริษัทยูนิไทย ชิปปาร์ต แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง พบมีปริมาณสารตะกั่วสูง ซึ่งบริษัทยูนิไทยฯ ยัง

ลักลอบทั้งน้ำมันลงทะเล และถูกเทศบาลตำบลแหลมฉบังฟ้องร้องดำเนินคดี ฐานปล่อยของเสียประเภทน้ำมันลงทะเลตามมา

ปลายปี 2552 ผลการเก็บตัวอย่างน้ำฝนตลอดระยะเวลา 1 ปีของ น.ส.สุนทรี ขุนทอง นักวิชาการจากคณะทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา ในโครงการศึกษาการเก็บวิเคราะห์ตัวอย่างการตกสะสมของกรดในพื้นที่ภาคตะวันออก ซึ่งได้รับมอบหมายจากกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ก็พบว่า น้ำฝนในพื้นที่ อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ครอบคลุมพื้นที่แหลมฉบัง มีค่าความเป็นกรดเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากพื้นที่นี้ล้อมรอบด้วยอุตสาหกรรมปิโตรเคมี อาทิ นิคมแหลมฉบัง โรงกลั่นน้ำมันบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) โรงกลั่นน้ำมันบริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) โรงกลั่นน้ำมันเอสโซ่ นิคมอุตสาหกรรมสหพัฒน์ นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง เป็นต้น

ขณะที่เหตุการณ์อุบัติเหตุภัยสารเคมีรั่วไหลยังคงเกิดขึ้น โดยในปี 2552 บริเวณลานวางตู้สินค้าท่าเทียบเรือ ปี 3 ท่าเรือแหลมฉบัง ของบริษัท อีสเทิร์นซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (ESCO) โดยโซเดียมเปอร์ซัลเฟต (สารฟอกขาว) รั่วไหลและฟุ้งกระจายเป็นบริเวณกว้าง เมื่อสัมผัสความชื้นในบรรยากาศ จึงเกิดปฏิกิริยาทางเคมี ทำให้เกิดความร้อนจนถึงจุดติดไฟ การท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยท่าเรือแหลมฉบังได้ใช้ฝอยน้ำสเปรย์ควบคุมกลุ่มควัน และลดอุณหภูมิตู้ พร้อมทั้งเคลื่อนย้ายตู้สินค้าอันตรายอื่นให้ห่างจากตู้ที่เกิดควัน นอกจากนี้ ยังดำเนินการด้วยวิธีการต่างๆ ควบคุมกันไป ได้แก่ ใช้ผงเคมีแห้งดับไฟภายในตู้ ให้น้ำกำลังดันสูงดับไฟภายในตู้ ใช้ปูนขาวปรับสภาพความเป็นกรด และตรวจวัดปริมาณก๊าซพิษและสภาพความเป็นกรดของน้ำที่ใช้ดับเพลิง ค่า pH = 5 จนกระทั่งสถานการณ์คลี่คลายและยุติลงในวันถัดมา เหตุการณ์ครั้งนี้มีผู้ได้รับผลกระทบจากการสูดดมกลิ่นหายใจไม่ออก กว่า 400 ราย มีผู้เสียชีวิต 1 ราย เจ้าหน้าที่ท่าเรือแหลมฉบังได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยจากการปฏิบัติงานดับไฟ จำนวน 1 ราย และต้องอพยพนักเรียนจากโรงเรียนแหลมฉบังเก่าและชาวบ้านที่อยู่ใกล้เคียง

ทั้งหมดนั้นคือเศษเสี้ยวของมลพิษที่ทั้งท่าเรือแหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังพากันพ่นใส่ชาวบ้านที่อยู่รอบข้างอย่างต่อเนื่อง และส่งผลกระทบให้เห็นอย่างชัดเจนในทันทีที่โครงการขยายท่าเรือแหลมฉบังเริ่มหย่าขาเข้าสู่เฟสที่ 3 เพื่อเพิ่มศักยภาพในการรองรับเรือขนส่งสินค้าได้มากขึ้นซึ่งจะต้องขุดร่องน้ำใหม่ที่ลึกกว่า และใหญ่กว่าเดิม ถมทะเลเพิ่มอีก 1,445 ไร่ และสร้างเขื่อนกันคลื่นยาว 3,100 เมตร คาดว่าจะใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปี แล้วเสร็จราวปี 2563 โดยทั้งรัฐและเอกชนต้องลงทุนอีกไม่น้อยกว่า 5.9 หมื่นล้านบาท

เหตุการณ์ซ้ำซากที่เกิดขึ้นในพื้นที่แหลมฉบังจะยิ่งตอกย้ำให้ชาวบ้านยืนยันได้หนักแน่นชัดเจนมากยิ่งขึ้นว่า ต้องหยุดการพัฒนาอุตสาหกรรมที่มากเกินไป “พอแล้วกับการพัฒนาอุตสาหกรรม และท่าเรือ เป็นการพัฒนาถูกทิศทางแล้วหรือ ทำไมเอาอุตสาหกรรมมาอยู่กับการท่องเที่ยว เราต้องการพัฒนาโดยยึดธรรมชาติและชุมชนเป็นศูนย์กลาง เราต้องยอมรับความจริงแล้วมาช่วยกันแก้ปัญหา และหาคำตอบว่าการพัฒนาภาคตะวันออก อะไรน่าจะเหมาะสมกับพื้นที่มากกว่ากัน” เพราะที่ผ่านมา ชาวบ้านแหลมฉบัง แกรับภาระมลพิษเพื่อเศรษฐกิจของประเทศชาติมานานเต็มที

ภายใต้การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โลกาภิวัตน์ และประชาคมอาเซียน กับพื้นที่เรือแหลมฉบังในขณะที่ชุมชนบริเวณแหลมฉบังกำลังตั้งคำถามต่อการพัฒนา จึงเป็นโจทย์ที่ท้าทายการพัฒนาประเทศ เพื่อแสวงหาคำตอบว่าเราจะอยู่ร่วมกันได้อย่างไรทั้งรัฐ ทูน อุตสาหกรรม ท่าเรือ และชุมชน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องศึกษาวิจัยการทบทวนและปรับยุทธศาสตร์การพัฒนาบทบาทของท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรีภายใต้โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกกว่าเป็นเช่นไร

วัตถุประสงค์

1. เพื่อทบทวนยุทธศาสตร์ของการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง
2. เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบจากการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง
3. เพื่อเสนอแนวทางและมาตรการเชิงนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง

ขอบเขตของการวิจัย

1. **ขอบเขตด้านเนื้อหา** ในงานวิจัยเรื่อง การทบทวนและปรับยุทธศาสตร์การพัฒนาของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกสู่การเป็นประเทศอาเซียนในจังหวัดชลบุรี: กรณีบทบาทท่าเรือแหลมฉบัง พิจารณาศึกษาบทบาทของท่าเรือแหลมฉบังที่ผ่านมาโดยอาศัยการศึกษาแนวทางประวัติศาสตร์เชิงเศรษฐศาสตร์การเมืองเพื่อชี้ให้เห็นบทบาทที่ผ่านมาของท่าเรือแหลมฉบังทั้งในด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคม และสิ่งแวดล้อมในท้องถิ่น วิเคราะห์สถานการณ์โลกาภิวัตน์ในเขตทะเลอันดามันและอ่าวไทยที่มีผลสัมพันธ์กับการพัฒนาเรือแหลมฉบัง และนำเสนอบทบาทของท่าเรือแหลมฉบังในบริบทโลกาภิวัตน์โจทย์ใหม่ที่ทำหาคือเราจะอยู่ร่วมกันอย่างไร

2. **ขอบเขตด้านเวลา** ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของเวลาในการศึกษาวิจัยได้ตั้งแต่ ทศวรรษที่ 2500- ปัจจุบัน (2560) เพื่อดูพัฒนาการของชุมชนชายฝั่งทะเลในภาคตะวันออก ที่เผชิญกับการเปลี่ยนแปลง จากการพัฒนาในชุมชนต่าง ๆ ซึ่งเริ่มต้นจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 ที่ออกนโยบายการกระจายความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ผลที่ตามมาคือชุมชนต่าง ๆ ได้รับเอาแนวคิดการพัฒนาของทุนนิยมจากส่วนกลางเข้าไปในชุมชนต่าง ๆ จนกระทั่งเกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชนต่อการพัฒนาในยุคปัจจุบัน (ผาสุก พงษ์ไพจิตรและคริส เบเคอร์, 2546; วิวัฒน์ชัย อรรถากร, 2544, หน้า 13)

3. **ขอบเขตด้านพื้นที่** งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยกรณีศึกษา ดังนั้นวิธีการเลือกกรณีศึกษาจึงเป็นการเลือกพื้นที่จากการที่สามารถเป็นตัวแทนหัวข้อวิจัยได้ดังนั้นในงานวิจัยขั้นนี้ผู้วิจัยได้กำหนดกรณีศึกษาไว้คือ ท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากมีบทบาทสำคัญในโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก รวมถึงยังเป็นพื้นที่จะสามารถตอบสนองสถานการณ์ของโลกาภิวัตน์ในภาคตะวันออกได้เป็นอย่างดี

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ด้านวิชาการงานวิจัยชิ้นนี้สามารถนำไปใช้ในการเรียนการสอนระดับปริญญาโทและปริญญาเอก ด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม เศรษฐศาสตร์การเมือง ของมหาวิทยาลัยบูรพา
2. ด้านนโยบายสาธารณะทางจังหวัดชลบุรี สามารถนำองค์ความรู้ที่ได้ไปกำหนดนโยบายสาธารณะการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง สามารถนำแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการบท่าเรือแหลมฉบังที่เหมาะสม
3. ด้านเศรษฐกิจ ท่าเรือแหลมฉบังสามารถนำองค์ความรู้ที่ได้ไปวางแผนการพัฒนาบท่าเรือที่เหมาะสม
4. ด้านสังคมและชุมชนการเกิดเครือข่ายความร่วมมือระหว่างชุมชน จังหวัดชลบุรี ท่าเรือแหลมฉบัง

การทบทวนวรรณกรรม

ในงานวิจัยเรื่อง การทบทวนและปรับยุทธศาสตร์การพัฒนาของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกสู่การเป็นประเทศอาเซียนในจังหวัดชลบุรี: กรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบัง ได้ทำการทบทวนวรรณกรรมโดยกำหนดหัวข้อไว้ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับเมืองท่าอุตสาหกรรม
2. แนวคิดเกี่ยวกับโลกาภิวัตน์ทางเศรษฐกิจของบูรพาภิวัตน์
3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
4. กรอบแนวคิดในการวิจัย

1. แนวคิดเกี่ยวกับเมืองท่าอุตสาหกรรม

ระหัตร์ โรจนประดิษฐ์ (2547) ในงานการพัฒนาเมืองท่าเรือของฮัมบวร์ก ประเทศเยอรมนี เป็นท่าเรือเมืองหลวงที่มีการเจริญเติบโตและมีตำนานความยิ่งใหญ่มาตั้งแต่อดีตโดยมิได้ด้อยไปกว่าท่าเรือสำคัญของโลก เช่น ท่าเรือลอนดอนของอังกฤษ หรือท่าเรือ Hamburg ของเยอรมนี แต่ประการใด เมื่อวันเวลาผ่านไป ท่าเรือของยุโรปทั้งสองแห่งลดบทบาทลงอย่างมาก ท่าเรือลอนดอนปิดกิจการลง ในขณะที่ท่าเรือ Hamburg ลดกิจกรรมลงเกือบหมด เปลี่ยนเป็นการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรม และปรับระบบท่าเรือให้ทันสมัยตามยุคโลกาภิวัตน์ แต่มีขนาดเล็กลง เพราะท่าเรือขนาดใหญ่ทั้งสองนั้น ปัจจุบันตั้งอยู่กลางเมืองใหญ่เสียแล้ว การปรับตัวของการใช้ที่ดินและกิจกรรมต่าง ๆ ของท่าเรือกรุงเทพก็เป็นกรณีที่กำลังมีการพิจารณาวางแผนในปัจจุบัน เช่น การลดปริมาณการรับสินค้าผ่านท่า หรือการเพิ่มท่าเรือท่องเที่ยว และปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมนอกเขตรังสิตภาคการ เป็นต้น แม้จะเป็นเรื่องยากและต้องใช้กระบวนการพิจารณาอีกมากมายในระบบราชการไทยในการปรับปรุงพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ อย่างไรก็ตาม การพัฒนานี้ก็จะส่งผลประโยชน์สู่ประเทศชาติในอนาคต

หากเรามองข้ามระบบการพัฒนา การแก้ปัญหาท่าเรือ และการขนส่งของประเทศไทยที่มีความซับซ้อนไปสู่การพัฒนาที่เรียบง่าย ตรงไปตรงมาของเมืองท่าเรือต่างประเทศแล้ว เราอาจจะได้รับแบบอย่างและตัวอย่างที่สามารถนำมาปรับปรุงแก้ไขกรณีท่าเรือกรุงเทพก็อาจเป็นไปได้ และท่าเรือที่น่าสนใจที่มีการพัฒนาการใช้ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพจนเป็นโครงการ Urban Renewal ที่ใหญ่

ที่สุดแห่งหนึ่งในยุโรปคือ แผนพัฒนา Hafen City ของเมือง Hamburg ประเทศเยอรมนี ที่ในอดีตเมื่อ 60 กว่าปีที่แล้ว Dr. Argustวิศวกรของเยอรมันได้เป็นผู้ออกแบบวางผังแม่บทท่าเรือกรุงเทพ โดยศึกษาเปรียบเทียบกับท่าเรือของเยอรมนีเช่นเดียวกัน

HafenCity : European Port City Renewal 1997

Hamburg เป็นเมืองที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ของเยอรมนี แต่ได้ถูกพิจารณาให้เป็นเมืองที่ดีที่สุดของคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยการมีทะเลสาบขนาดยักษ์อยู่ใจกลางเมือง และมีสภาพแวดล้อมร่มรื่นที่ชาวเมือง Hamburg ทุกคนภูมิใจในเมืองของเขามาก มีระบบสาธารณูปโภคที่ทันสมัยทำให้การพัฒนาเมืองเป็นไปอย่างรวดเร็ว และที่ตั้งของเมืองบนแม่น้ำ Elbe ทอดยาวไปสู่แม่น้ำ Alsterและ Billeได้ดึงดูดนักท่องเที่ยวมาลงทุนในบริเวณนี้ ทั้งๆ ที่ท่าเรือ Hamburg มีกระแสน้ำที่ไหลแรง และพื้นดินอ่อนระหว่างปากแม่น้ำ Elbe กว่า 100 กิโลเมตร ท่าเรือใหญ่ๆ และเรือเดินสมุทรก็ได้ถูกสร้างขึ้นเป็นจำนวนมาก

ทุกวันนี้ลักษณะของเมือง Hamburg ก็ไม่ติดขัดกับรูปแบบของอุตสาหกรรมหนักอีกต่อไปแล้ว เมืองได้ถูกพัฒนาเป็นเมืองใหญ่สำหรับกิจกรรมบริการและการโฆษณา สำนักงานพิมพ์ชั้นนำของเยอรมนี มีที่ตั้งอยู่ริมฝั่งน้ำ Elbe ในขณะที่ตั้งแทนบริษัทโฆษณาและอุตสาหกรรมภาพยนตร์มีอยู่มากมายในเมืองนี้ ความสวยงามและการผสมผสาน ระหว่างการประกอบธุรกิจต่าง ๆ กับคุณภาพชีวิตของชาวเมือง ทำให้เมือง Hamburg เป็นมากกว่าอาคารบ้านเรือน แต่เป็นวิถีชีวิตของชาวเมือง ทำให้เมือง Hamburg เป็นมากกว่าอาคารบ้านเรือน แต่เป็นวิถีชีวิตที่งดงามแบบหนึ่ง ดังที่นักเขียนชื่อดังชาวเยอรมัน KURT TUCHOLSKY กล่าวว่า "Hamburg เป็นที่ที่นักเดินทางต่าง ๆ จะหยุดพักหลักที่นี่ เพราะที่แห่งนี้เป็นเสมือนเมืองที่งดงามที่สุดของเยอรมนี" เป็นย่านที่มีอาคารอายุกว่า 100 ปี มีการทำความสะอาดและทำเป็นคลังสินค้า เช่น ยาสูบ สินค้ากึ่งสำเร็จรูป กาแฟ ชา รัม เครื่องเทศ กว่า 100 บริษัทที่ใช้พื้นที่ของอาคารเหล่านี้เป็นที่เก็บสินค้า มีนักท่องเที่ยวสนใจที่จะมาดูท่าเรือของ Hamburg มาก ปัจจุบันเรือบรรทุกสินค้าจำนวนมากเข้ามาขนส่งสินค้าใน Hamburg และเป็นท่าเรือที่รองรับงานมากกว่า 40,000 ตำแหน่ง

โครงการ Hafen City ของเมือง Hamburg เป็นศูนย์กลางที่อยู่อาศัยและศูนย์กลางการค้า บริเวณทางตอนใต้ของ Alsterเป็นที่ตั้งที่สำคัญของพิพิธภัณฑสถานของโรงแรมต่าง ๆ และในบริเวณ Kehwiederและ Wandrahmเป็นพื้นที่ที่มีการรื้อทำลายท่าเรือเก่า การฟื้นฟูและพัฒนา Hafen City จะช่วยทำให้ Hamburg กลับมาเป็นศูนย์กลางที่สำคัญอีกครั้ง ศูนย์กลางใหม่ของเมืองนี้สามารถเดินได้ด้วยเท้าจากศาลากลางของเมืองภายในเวลา 10 นาที มีพื้นที่ประมาณ 155 เฮกตาร์ (หมื่นตารางเมตร) เป็นการเพิ่มพื้นที่ขึ้นประมาณ 40% จากเดิม ตามที่ Dr.HenningVoscherau ได้ทำการวางแผนไว้ในปี ค.ศ.1997 แม้การวางแผนในการพัฒนา Hafen City นี้จะมีจุดประสงค์เพื่อการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกในปี ค.ศ. 2000 แต่การวางแผนต่าง ๆ ได้คำนึงถึงการพัฒนาเมืองในอนาคต ไม่ว่าจะเป็นการเชื่อมโยง Hafen City เข้ากับเมืองอื่น ๆ ของประเทศ การใช้ประโยชน์จากพื้นที่สาธารณะ รวมทั้งสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ลักษณะเด่นของ Hafen City นั่นก็คือ มีการดำรงอยู่ของท่าเรือในบรรยากาศของการเดินเรือสมุทรอย่างแท้จริง ท่าเรือเหล่านี้ต้องสามารถเข้าถึงได้ง่ายโดยทางสาธารณะ เช่น ทางเดินเท้า และมีพื้นที่เปิดโล่ง เพื่อเปิดโอกาสให้เกิดการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ให้มากที่สุด โดยเฉพาะกิจกรรม

ที่เกี่ยวข้องกับน้ำ Hafen City มีลักษณะพิเศษที่ไม่สามารถปฏิเสธได้คือ มีส่วนของพื้นที่ที่แสดงถึงความเป็นท่าเรือเสรีที่สำคัญของ Hamburg โดยบริเวณรอบ ๆ ก็ประกอบไปด้วยการค้าเงินธุรกิจประเภทต่าง ๆ

แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือ

Hamburg เป็นเมืองที่ไม่มีการขยายตัวด้านการพัฒนา เนื่องจากเป็นเมืองท่า ทำให้มีข้อจำกัดในการขยายตัว แต่เมืองนี้ยังต้องการการเจริญเติบโต Hamburg เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังเมือง Berlin ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศเยอรมนี พื้นฐานการเจริญเติบโตของ Speicherstadt ทำให้ต้องมีการพัฒนาและผสมผสานการใช้ที่ดินโดยใช้ Model of the European City ซึ่งแผนที่ใช้เป็นแผนสำหรับการพัฒนาเมืองกับพื้นที่น้ำ เป็นการใช้น้ำที่เป็น 3 มิติ โดยพิจารณาจากโครงข่ายถนนและมาตราส่วนต่อพื้นที่สำหรับการพัฒนาเมือง ก่อนการออกแบบต้องคำนึงถึงการออกแบบสาธารณะพื้นที่ว่างในเมือง โครงสร้างอาคาร เพราะ Hafen City ในอนาคตต้องการการเข้าถึงของสถาปัตยกรรมที่มีความหลากหลาย

การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่บริเวณท่าเรือสนับสนุน ElbparkEntenwerderซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมต่อโดยระบบสะพานที่สามารถเดินไปมาได้ และมีพื้นที่เปิดโล่งที่ใช้ทำกิจกรรมยามว่างได้

คุณภาพของภูมิทัศน์ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของการทำพื้นที่เปิดโล่งที่เชื่อมต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย การสร้างสวนสาธารณะที่เป็นรากฐานสำคัญในการเชื่อมต่อพื้นที่ที่อยู่ติดกันโดยมีการเข้าถึงภายในเมือง Hafen City ได้โดยสะดวก รวมถึงมีการใช้พื้นที่ร่วมกันของพื้นที่สีเขียวซึ่งจะมีผลต่อความเหมาะสมของความต้องการใช้พื้นที่

การรวบรวมผืนดินของเมือง

โครงการ Hafen City มีที่ตั้งเด่นสะดุดตาเลียบริมฝั่งแม่น้ำ Elbe อยู่ระหว่าง Deichtorhallenและ Ovelgonneเชื่อมต่อทางเดินทิศตะวันออกไปสู่สะพานข้ามคลอง Zoll ซึ่งติดต่อกันระหว่าง Speicherstadtกับศูนย์กลางเมืองของ Hamburg ถนนจะเชื่อมโยงกันจากจุดสำคัญต่าง ๆ ในเมือง ซึ่งการพัฒนาที่มีความเชื่อมโยงนี้จะเป็นความสำเร็จของเมือง Hamburg

โครงสร้างของเมือง Hamburg ด้านทิศตะวันออกจะทำให้เป็นศูนย์กลางของสถานีรถรางซึ่งเป็นการเชื่อมต่อส่วนต่างๆ ของเมือง Hamburg กับ Hafen City และมีความจำเป็นต้องข้ามผ่านศูนย์กลางเมืองในส่วนของ Ericusspitze – Oferhafenbrücke

เมือง Hafen City สามารถเชื่อมต่อกับ City - Sudโดยใช้สะพานข้ามเชื่อมกันและกัน ซึ่งมีการใช้พื้นที่เพื่อเป็นศูนย์กลางตลาดบ่อยครั้ง ตลาดกลางของ Hamburg ครอบคลุมพื้นที่ 26.8 เฮกตาร์ เป็นตลาดสำหรับรองรับผู้บริโภคที่ต้องการผัก และผลไม้ ถึง 15 ล้านคน สามารถสร้างงานได้ 4,500 ตำแหน่ง มีพื้นที่สำหรับบรรจุและวางสินค้าได้ 1 ล้านตัน ซึ่งสามารถสร้างเงินได้ถึง 200 ล้านดอยช์มาร์ก

Rothenburgsortเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาโดยคำนึงถึงการป้องกันน้ำท่วมเป็นหลัก โดยมีการใช้พื้นที่ร่วมกันระหว่างพื้นที่ริมน้ำกับทางเดินเท้า และทางจักรยาน ซึ่งพื้นที่นี้เป็นส่วนที่สำคัญมาก

ของการวางแผนหลัก เนื่องจากที่ตั้งของ Hafen City เดิมประสบกับปัญหาน้ำท่วมจึงจำเป็นต้องคำนึงถึงและเร่งพัฒนาพื้นที่ที่เป็นปัญหา

พื้นที่ย่อยส่วนที่ 1 (Sub Area 1)

พื้นที่ย่อยส่วนที่ 1 เป็นที่ตั้งของกิจกรรมด้านวัฒนธรรม และการจับจ่ายซื้อของ ซึ่งสามารถใช้เป็นปัจจัยในการดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ รวมถึงยังเป็นการพัฒนาพื้นที่ที่ทำให้เกิดความน่าสนใจที่จะใช้ประโยชน์เป็นที่ยู่ออาศัย

- โครงการ Hafen City ประกอบด้วยที่ตั้งที่น่าสนใจต่าง ๆ ที่ทำให้เมืองมีคุณภาพดีขึ้น ได้แก่ KaiserhoftStrandhoftStandkaiและท่าเรือ Magdeburg

- Brooktorรูปแบบของ ST. Annenซึ่งเป็นทางเข้าหลักของเมืองจากศูนย์กลางเมืองไปยังพื้นที่ที่มีการวางแผน โดยการเชื่อมต่อระหว่างการพัฒนาพื้นที่โดยรอบกับที่จอดรถมีความซับซ้อนอย่างมาก

- จากการสรุปของสภาเมือง คลังสินค้าของบริษัท N.H.L GmbH & Coffee ต้องตั้งอยู่ที่เดิม และระหว่างที่มีการพัฒนา บริษัทนี้มีการแก้ปัญหาเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้าด้วยการใช้รถไฟของบริษัทเอง ซึ่งเป็นการแก้ไขปัญหาคือ

- พื้นที่ส่วนย่อยต่าง ๆ ของเมืองต้องสามารถช่วยเหลือตนเองได้จากการป้องกันน้ำท่วม

พื้นที่ย่อยส่วนที่ 2 (Sub Area 2)

พื้นที่ส่วนย่อยที่ 2 เป็นส่วนของรรรางเยอรมนีและตลาดกลาง ซึ่งเป็นส่วนของพื้นที่ริมน้ำมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อผสมผสานกันระหว่างพาณิชย์กรรมและสำนักงาน

- ข้อสรุปจากสภาเมืองเกี่ยวกับพื้นที่ในถนน Magdeburgerและทางด้านเหนือของถนน Stockmeyersยังเหมือนเดิมไม่มีการเปลี่ยนแปลง อย่างไรก็ตาม การเชื่อมต่อโดยรถไฟนั้นเป็นกระบวนการที่อยู่ระหว่างการพัฒนา

- พื้นที่แถบ Loselatz / Steinschanzeเหมาะสมกับการปรับแต่งภูมิทัศน์ที่สวยงาม

พื้นที่ย่อยส่วนที่ 3 (Sub Area 3)

พื้นที่ส่วนย่อยที่ 3 เป็นพื้นที่ที่ขยายมาจากพื้นที่จัดแสดงนิทรรศการของเมือง Hamburg และเป็นพื้นที่ที่เป็นทางเลือกในการพัฒนาของย่านที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน เป็นส่วนของเส้นทางเชื่อมต่อของรถไฟสาย Hamburg – Hannover

- การเชื่อมต่อของรระหว่าง Rothenburgsort กับ Hafen City มีการวิเคราะห์ขั้นตอนการออกแบบสำหรับการพัฒนาพื้นที่ Elbe Park ซึ่งต้องมีการพิจารณาสะพานที่จะข้ามไปยัง OberHafen จะต้องมีการเชื่อมกับระบบสาธารณะที่มีระบบทางเท้ารอบ ๆ

- การพัฒนาพื้นที่จากตะวันตกสู่ตะวันออกจะต้องพิจารณาผลการวิเคราะห์ความหนาแน่นของการจราจร ที่ต้องมีการสำรวจให้รายละเอียดโดยผลการวิเคราะห์ตรงกับสภาพความเป็นจริง

แนวความคิดการวางผังแม่บท

Master plan ที่สำคัญในการพัฒนาเมือง Hamburg คือโครงการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง Hafen City ให้เป็นแหล่งที่เอื้อต่อการพัฒนาเมืองในศตวรรษใหม่ ศูนย์กลางหลักของเมืองจะกลับมาสู่บริเวณแม่น้ำ Elbe อีกครั้ง ซึ่งเปรียบเสมือนเป็นเส้นประสาทที่สำคัญของเมือง Hafen City มีลักษณะที่เฉพาะและมีอิทธิพลต่อภาพลักษณ์ของเมือง Hamburg เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมทั้งในเรื่องการดำเนินชีวิต การเป็นแหล่งงาน แหล่งวัฒนธรรมและบันเทิง

โครงการ Hafen City เป็นโครงการฟื้นฟูเมืองขนาดใหญ่ทางด้านใต้ของเมือง Hamburg ครอบคลุมพื้นที่ 155 เฮกตาร์ (รวมพื้นที่น้ำ) สิ่งก่อสร้างหรือตัวอาคารที่เกิดขึ้นจะมีพื้นที่ประมาณ 100 เฮกตาร์ หรือคิดเป็นพื้นที่ใช้สอยได้จริงประมาณ 1.5 ล้านตารางเมตร สามารถสร้างเป็นที่อยู่อาศัยรองรับประชากรได้ประมาณ 10,000 - 12,000 คน และเป็นพื้นที่อาคารสำนักงานได้ประมาณ 20,000 แห่ง ตัวเมืองมีการออกแบบพื้นที่ส่วนหนึ่งเป็นศูนย์กลางทั้งในเรื่องที่อยู่อาศัย วัฒนธรรม ความบันเทิง และการค้า ซึ่งจะมีผลต่อเศรษฐกิจของเมืองและชุมชน

ถึงแม้ว่า Hafen City จะมีลักษณะเป็นเหมือนเกาะ แต่มีการออกแบบให้เชื่อมโยงไม่ว่าจะเป็นในเรื่องการเดินทางหรือการดูแล ปกครองผ่าน Speicherstadt การออกแบบพิจารณาในหลาย ๆ เรื่อง ไม่ว่าจะเป็นการใช้พื้นที่สาธารณะ ถนน สะพานหินสำหรับเรือจอด ถนนสำหรับเดินเล่น การออกแบบจะต้องพิจารณาความกลมกลืน ประโยชน์การใช้สอย ลักษณะทางสถาปัตยกรรม เพื่อให้บรรยากาศของ Hafen City ดี ในการออกแบบหรือวางแผนโครงการนี้มีอิทธิพลที่สำคัญคือความสัมพันธ์ของอ่าวเรือกับปริมาณน้ำในแม่น้ำ การวางแผนในอนาคตจึงต้องตั้งอยู่บนความยืดหยุ่นในเรื่องการใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่าจากการใช้พื้นที่และสิ่งก่อสร้าง

การวางแผนระบบการจราจร

พื้นที่ Hafen City สามารถติดต่อกับพื้นที่รอบนอกได้ด้วยสะพานต่าง ๆ ซึ่งมีการเชื่อมต่อโดยตรงกับโครงข่ายถนนของตัวเมือง Hafen City บริเวณ Via the Freihafenelb-brucke และ Zweibruckenstrae เป็นพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับเส้นทางการคมนาคมในระดับภาคและ

ประเทศ ในบริเวณทั้ง 2 นี้ มีระบบการจราจรที่สามารถติดต่อกับอ่าวเรือบริเวณ Vermannstrae / Brooktor

ในส่วนบริเวณรถไฟใต้ดินทั้ง Meberg และ Baumwoll การวางแผนในพื้นที่บริเวณนี้มีทางเข้าสำหรับผู้ให้บริการจากทาง Grasbrook โดยทางเดินเท้าระยะทางประมาณ 600 เมตร การพัฒนาในอนาคตที่จะเปลี่ยนแปลงเวลานี้คือ จะต้องพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะของท้องถิ่น โดยการให้รถโดยสารสาธารณะจอดใกล้กับบริเวณสถานีรถไฟใต้ดินทั้ง Meberg และ Zweibruckenstrae

การก่อสร้าง Transrapid จากเมือง Hamburg ไปยัง Berlin นั้น ถือเป็นโครงการคมนาคมขนส่งที่รวดเร็วไปยังเยอรมนี การก่อสร้างเริ่มต้นขึ้นในปี ค.ศ. 1999 และจะเปิดดำเนินการในปี ค.ศ. 2005 โดยมีสถานีปลายทางอยู่ที่เมือง Hamburg มีระยะทางประมาณ 1,000 เมตร จาก Grasbrook ซึ่งอยู่ใกล้กับ Hafen City

การวางแผนการใช้ที่ดิน

พื้นที่บริเวณท่าเรือและเขตท่าเรือ มีลักษณะเฉพาะตัวที่สำคัญ คือ สภาพภูมิทัศน์และกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับน้ำ และมีการถ่ายทอดกิจกรรมและลักษณะของความเป็นเมืองท่าตลอดทั้งแนวแม่น้ำจนเข้าไปถึงในเมือง นอกจากนี้แล้ว ปัจจัยทางด้านนิเวศวิทยาและการใช้พลังงานในการขับเคลื่อนให้เกิดกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ของท่าเรือนี้ก็ยังมีความเป็นไปได้ที่จะสามารถรักษาไว้ให้อยู่ในสภาพเดิมต่อไป

สถานที่หลัก ๆ ของ Hafen City ตั้งอยู่บริเวณ Hamburg Freeport หรือท่าเรือเสรีของ Hamburg การมีท่าเรือเสรีเป็นจุดประสงค์หลักของหลายประเทศในยุโรป เนื่องจากจะทำให้บริษัทใหม่ ๆ ไม่ต้องคำนึงถึงสัญญามากนัก แต่มีความอิสระเสรีทางการค้าและการตรวจสอบของศุลกากร

แผนหลักของการพัฒนาเมือง

วัตถุประสงค์หลักของการพัฒนาเมืองก็คือ การขยายพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่ทำงาน และพื้นที่พักผ่อน โดยขอบเขตของการพัฒนานั้นจะขยายไปจนถึงด้านเหนือของแม่น้ำ Elbe อุปสรรคสำคัญในการพัฒนาเมืองอีกอย่างหนึ่งก็คือ การจำกัดการใช้พื้นที่ทรัพยากร

ตามการกำหนดทิศทางของหลักการออกแบบ เมือง Hamburg ถูกกำหนดให้มีลักษณะพิเศษ คือ เป็นเมืองท่าหลักริมแม่น้ำ เป็นเมืองศูนย์กลางธุรกิจ และเป็นเมืองสีเขียว และการรวมพื้นที่ของ Hafen City นั้นจัดได้ว่าเป็นการเพิ่มขึ้นของศักยภาพในการใช้ประโยชน์ของการออกแบบอาคารต่าง ๆ ในพื้นที่เขตเมืองชั้นใน ซึ่งจัดได้ว่าเป็นส่วนประกอบที่สำคัญของเมือง และความหนาแน่นของอาคารต่าง ๆ จะเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะทางด้านเหนือของ Hafen City

แผนการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

แผนการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดประกอบไปด้วย พื้นที่ก่อสร้างแบบผสมผสาน มีการกำหนดที่ตั้งในบริเวณรอบนอกเขตท่าเรือ ตาม Hafen-EG พื้นที่ระหว่าง Oberhafen และ VermannstraBe ต่างก็มีจุดสังเกตงายภายในพื้นที่ ก็คือ มีการก่อสร้างทางรถไฟ ซึ่งเป็นสถานีที่มี

กำลังสูง และในทางตอนเหนือของ Strandkaiก็ได้ถูกกำหนดให้เป็นบริเวณที่จะมีการก่อสร้างด้วยเช่นกัน

ในส่วนของพื้นที่ท่าเรือทางด้านเหนือของ BinnenhafenZolkkanalOberhafenBillhafen และ Oberhafenkanalที่กำลังจะมีการก่อสร้างเกิดขึ้น แต่ในบริเวณนี้ก็จะเป็นเขตควบคุมน้ำท่วม (มีกำแพงกันน้ำสายหลัก) ด้วย

โดยแผนการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ครอบคลุมบริเวณ AmSandtorkaiBrooktorkaiBrooktor และ VermannstrsBe ซึ่งต่างก็เป็นถนนสายหลักด้วย นอกจากนี้แล้วยังรวมถึงพื้นที่ทางตอนเหนือของ VermannstrsBe ซึ่งเป็นส่วนของเส้นทางรถไฟสายหลักที่เชื่อมต่อเข้าไปในเขตเมือง Rothenbrugsort และ Veddel

การวิเคราะห์รายละเอียดโครงการ

สามารถวิเคราะห์แผนผังรายละเอียดโครงการ Hafen City ได้ดังนี้ คือ

1. Structure Plan

แผนผังรายละเอียดโครงการ Structure Plan ได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับโครงการเป็น 2 ส่วนที่สำคัญ คือ

ส่วนที่ 1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน แสดงบริเวณศูนย์กลางของเมือง (MagdeburgerHafen) พื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน พื้นที่ที่มีการตั้งถิ่นฐานมาตั้งแต่ดั้งเดิม พื้นที่สำคัญ (มักอยู่บริเวณหัวมุม) พื้นที่ให้บริการแก่ชุมชน พื้นที่ที่มีอาคารเปิดโล่ง พื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของอาคารค้าปลีกและชายก้าชบริเวณชั้นล่าง พื้นที่สีเขียว พื้นที่ที่เป็นจุดพัฒนาที่สำคัญ (MagdeburgerHafen) พื้นที่เปิดโล่งอุ้งจอดเรือ Cruise terminal พื้นที่ที่มีการพัฒนาสูง พื้นที่ที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์

ส่วนที่ 2 เส้นทางคมนาคมขนส่ง เส้นทางคมนาคมสายหลัก เส้นทางขนส่ง (Collector roads) เส้นทางรกรวาง ทางเดินเท้า สะพานเชื่อม Hafen City กับ Hamburg เส้นทางคมนาคมที่แสดงไว้ในแผนผังนี้ แบ่งเป็น 3 กลุ่มที่สำคัญคือ เส้นทางคมนาคมที่เป็นจุดเชื่อมโยง Hafen City ไปยังพื้นที่รอบนอก เส้นทางคมนาคมสำหรับการบริการสาธารณะ และทางเดินเท้า โดยการเดินทางภายในพื้นที่นั้น จะเน้นความเข้าถึงง่ายโดยการเดินทางสาธารณะและทางเดินเท้าเป็นพิเศษ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนได้ใช้ประโยชน์จากพื้นที่เพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิต รวมทั้งสร้างความมีชีวิตชีวาและบรรยากาศของการเป็นเมืองท่าอีกด้วย

โครงการ Hafen City เป็นโครงการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองที่จะต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองในแต่ละพื้นที่ เพื่อให้โครงการดำเนินไปอย่างมีทิศทางและเป้าหมาย จากแผนผังข้างต้นเป็นการยืนยันถึงการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง Hafen City ว่ามียุทธศาสตร์เพื่อรองรับในเรื่องของการเป็นท่าเรือ (เนื่องจากมีลักษณะทางกายภาพที่เอื้ออำนวยคือ อยู่ใกล้แม่น้ำ Elbe) แผนผังจึงแสดงให้เห็นถึงเส้นทางเชื่อมโยงไปยังพื้นที่อื่น ๆ ว่ามีความสะดวกเหมาะสมต่อการเป็นเมืองท่าเรือในอนาคต

การนำแนวคิดในเรื่องการปรับปรุงโดยการป้องกันรักษามาใช้ (Conservation) การปรับปรุงโดยการบูรณะฟื้นฟู (Rehabilitation) และการปรับปรุงการรื้อถอนและสร้างใหม่ (Clearance) มาใช้ในโครงการดังจะเห็นได้จากการกำหนดให้พื้นที่บริเวณ Speicherstadtเป็นพื้นที่

อนุรักษ์ การวางแผนให้ในพื้นที่บางส่วนเป็นทำเลสำคัญ มีการสร้างอาคารใหม่เกิดขึ้น การจัดระเบียบของการใช้ที่ดินเพื่อให้การใช้ที่ดินมีประสิทธิภาพอย่างเต็มที่ เป็นต้น

2. Transport Plan

Transport Map ของ Hafen City ประกอบไปด้วย การแบ่ง Zone ตามลักษณะความสำคัญ อาคารสิ่งปลูกสร้าง และความเสี่ยงของการเกิดภัยพิบัติและภัยธรรมชาติของพื้นที่ ดังนี้

- Restricted Area คือ พื้นที่ควบคุม มีความสำคัญในแง่ของการเป็นสวนสาธารณะเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจของคนในพื้นที่

- Fire Brigade คือ พื้นที่ล่อแหลมต่อการเกิดเพลิงไหม้ เช่น บริเวณโกดังเก่า ซึ่งเก็บพรมและสินค้าไวไฟ

- Wharf คือ พื้นที่ท่าเรือ หรือ บริเวณจอดเรือ (ตลอดทั้งพื้นที่) มีระดับความสูง +7.5 เมตร เหนือระดับน้ำปานกลาง

- Proposed Buildings คือ กลุ่มอาคารที่มีอยู่แล้วในพื้นที่

- กลุ่มอาคารที่อยู่ติดริมแม่น้ำ ได้รับอิทธิพลจากแรงลมสูง

- บริเวณที่เกิดน้ำท่วมทุกปี

ใน Transport Map ได้มีการวางแผนเส้นทางเพื่อบรรเทาภัยพิบัติและภัยธรรมชาติต่าง ๆ เช่น ในกรณีเกิดเพลิงไหม้ เส้นจุดประสีส้มแสดงถึงเส้นทางที่รถดับเพลิงจะเข้า-ออก ไปยังจุดต้นเพลิงหรือพื้นที่ล่อแหลมได้ และสะดวกในการติดต่อกับพื้นที่ข้างเคียงในกรณีเร่งด่วนด้วย โดยเส้นทางดังกล่าว ขาดช่วงไปในบริเวณตอนกลางของ Hafen City ดังนั้น ควรจะมีการทบทวนเพิ่มเส้นทางเพื่อป้องกันและบรรเทาอัคคีภัยที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย

สำหรับการป้องกันการเกิดน้ำท่วม Hafen City ตั้งอยู่ระหว่าง Norderelbeและเส้นทางสีน้ำเงินซึ่งเป็นเส้นที่แสดงถึงกำแพงกันน้ำสายหลักของเมือง โดยกำแพงกันน้ำสายหลักของเมืองนี้เริ่มต้นที่ตลาดค้าปลา St. Pauli ทางแถบตะวันตก เรื่อยไปตลอดแนวริมตลิ่งทางแถบเหนือของพื้นที่ริมน้ำ ตามเส้นทาง BinnenhafenZollkanalOberhafenOberhafenkanal จนถึง Elbbrucken ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวนี้มักมีปัญหาเรื่องน้ำท่วมเป็นประจำ สำหรับการแก้ปัญหาในพื้นที่นั้น มีหลายวิธี เช่น การยกระดับพื้นที่ การสูบน้ำและการระบายน้ำออกจากพื้นที่ เป็นต้น

เนื่องจาก Hafen City เป็นเมืองท่า อาคารสูงที่อยู่ติดริมแม่น้ำจึงได้รับอิทธิพลจากระบบลมทะเลเป็นอย่างมาก โดยพื้นที่ที่ได้รับอิทธิพลโดยตรงแสดงด้วยเส้นจุดประสีฟ้า ซึ่งจากแผนที่พบว่า บริเวณที่อยู่ริมแม่น้ำ Nordrelbeจะได้รับอิทธิพลจากระบบลมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยในบริเวณนี้จะมีระดับความสูงถึง +8.5 เมตร เหนือระดับน้ำปานกลาง ซึ่งก็เป็นบริเวณเดียวกับที่มักเกิดน้ำท่วมเป็นประจำทุกปี

3. Infrastructure Plan

แผนผังรายละเอียดโครงการ Infrastructure Map ได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับโครงการในเรื่องสาธารณูปโภคที่สำคัญดังนี้ คือ

- ถนนสายหลัก

- เส้นทางขนส่ง (Collector Roads)

- ตำแหน่งป้ายรถเมล์

- ซอย
- จุดจอดเรือ
- ทางเดินเท้า
- เส้นทางเดินรถของรถเมล์
- เส้นทางเดินรถของรถราง
- รัศมีของการให้บริการของรถเมล์ (300 เมตร)
- รัศมีของการให้บริการของรถไฟใต้ดิน (600 เมตร)
- รัศมีของการให้บริการของรถเมล์ในอนาคต (300 เมตร)

การให้ความสำคัญกับปัจจัยที่จะมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของเมืองแผนผังนี้ได้ให้ความสำคัญและมีการกำหนดไว้อย่างชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นใจเรื่องการขนส่งมวลชน ระยะห่างของสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ตำแหน่งที่จอดรถ จอดเรือ ทางเดินเท้า เป็นต้น ซึ่งล้วนมีผลต่อผู้อยู่อาศัยและการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่

คำนึงถึงทางสัญจรในพื้นที่ ซึ่งสอดคล้องกับขั้นตอนของการฟื้นฟูเมืองโดยกระบวนการออกแบบชุมชนเมือง จากแผนผังยืนยันถึงการพิจารณาแนวทางที่ผู้คนสามารถเข้าถึงบริเวณและใช้สอยพื้นที่ต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มทางเลือก (รถเมล์ รถราง รถไฟใต้ดิน เป็นต้น) ในการเข้าไปสัมผัสกิจกรรม การเชื่อมต่อของเส้นทางคมนาคมเพื่อความสะดวกในการเดินทางและการเข้าถึง การกำหนดเส้นทางสัญจรต่าง ๆ นี้ยังเป็นตัวช่วยในการกำหนดกรอบหรือขอบเขตของการพัฒนาว่าควรอยู่ในพื้นที่ใดได้อีกด้วย

โครงการหรือการวางแผนใด ๆ ก็ตาม ไม่ว่าจะมีความมีประสิทธิภาพเพียงไหนและประสบความสำเร็จมากเพียงใดในต่างประเทศ หากจะนำมาพิจารณาใช้งานในประเทศไทยแล้ว จะต้องมีการปรับปรุง แก้ไข ให้เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และวิถีชีวิตของเราเสียก่อน จึงจะสามารถเกิดประสิทธิภาพ และประสิทธิผลต่อประเทศชาติได้อย่างเต็มที่

5.2 แนวคิดเกี่ยวกับโลกาภิวัตน์ทางเศรษฐกิจของบูรพาภิวัตน์

ทฤษฎีโลกาภิวัตน์ (Globalizationism)

คำว่า “โลกาภิวัตน์” (Globalization) เป็นศัพท์ใหม่ที่สร้างความฮือฮาและร้อนแรงทั้งในวงการวิชาการและสื่อสารมวลชนในช่วงทศวรรษ 1990 คำคำนี้ไม่เพียงมีอิทธิพลต่อสังคมศาสตร์หลายแขนง ครอบคลุมทั้งด้านการเมือง เศรษฐศาสตร์ วัฒนธรรมและเทคโนโลยีการสื่อสาร แต่ยังมีอิทธิพลต่อโลกทัศน์และความรู้สึกนึกคิดของคนจำนวนมากในยุคสมัยใหม่

โลกาภิวัตน์เป็นคำที่เกิดขึ้นมาก่อนหน้าทศวรรษ 1990 แล้ว โดยเริ่มต้นจากนักวิจารณ์ด้านวัฒนธรรมชาวแคนาดา มาร์แชลล์ แมคลูฮาน (Marshall McLuhan) ใน ค.ศ. 1964 เขากล่าวถึงคำว่า “หมู่บ้านโลก” (global village) หมายถึงโลกยุคใหม่ที่ตั้งอยู่บนฐานของเทคโนโลยี อันนำไปสู่ความเปลี่ยนแปลงที่เร่งเร็วขึ้นในทุกระดับของสังคมมนุษย์

ความหมายของโลกาภิวัตน์ในสื่อมวลชนกระแสหลักของตะวันตก (ซึ่งมีอิทธิพลต่อสื่อมวลชนกระแสหลักในภูมิภาคอื่นๆ ส่วนใหญ่ของโลก) คำคำนี้บ่งบอกถึงปรากฏการณ์ของการครองความเป็นใหญ่ของลัทธิเศรษฐกิจตลาดเสรี การครองความเป็นใหญ่ของระบอบการเมืองแบบประชาธิปไตยตะวันตก วิถีชีวิตทางวัฒนธรรมแบบอเมริกัน (“Americanization”) การแพร่ขยายของ

เทคโนโลยีข้อมูลข่าวสารสมัยใหม่ (“Internet Revolution”) การปฏิวัติการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ตลอดจนถึงทัศนคติว่า มนุษยชาติกำลังยืนอยู่ตรงธรณีประตูที่จะก้าวไปสู่การรวมโลกเป็นชุมชนหนึ่งเดียวที่ไม่มีความขัดแย้งทางสังคมใหญ่ๆ หลงเหลืออยู่อีก (แต่แนวคิดเช่นนี้กลายเป็นอากาศธาตุไปกับการเกิดวินาศกรรม 9/11 และความเชื่อใหม่เกี่ยวกับ “สงครามระหว่างอารยธรรม”)

สิ่งที่ปฏิเสธไม่ได้คือ คำว่า “โลกาภิวัตน์” เป็นคำที่มาพร้อมกับการขยายตัวของระบบทุนนิยม การล่มสลายของค่ายคอมมิวนิสต์ ความเชื่อว่าระบบทุนนิยมมีชัยชนะเบ็ดเสร็จ “เราไม่มีทางเลือกอื่น” และประวัติศาสตร์ “สิ้นสุดแล้ว” นักคิดของฝ่ายซ้ายตะวันตกจึงมักวิจารณ์ว่า โลกาภิวัตน์ที่เกิดขึ้นเป็นแค่ “โลกาภิวัตน์ทางเศรษฐกิจ” (economic globalization) หรือ “โลกาภิวัตน์ของบริษัท” (corporate globalization) ซึ่งภาคธุรกิจและบริษัทข้ามชาติคือผู้กุมอำนาจที่แท้จริงในโลก การต่อต้านโลกาภิวัตน์ทางเศรษฐกิจหรือโลกาภิวัตน์ของบริษัทนั่นเอง ทำให้สื่อมวลชนกระแสหลักในตะวันตกขนานนามขบวนการสังคมใหม่ว่า “ขบวนการต่อต้านโลกาภิวัตน์” (Anti-globalization Movement) ในขณะที่ขบวนการสังคมใหม่ไม่เห็นด้วยกับการขนานนามเช่นนี้และมักนิยามตัวเองเป็น “ขบวนการความยุติธรรมโลก” (Global Justice Movement) ยืนยันว่าขบวนการต่างหากที่สนับสนุนโลกาภิวัตน์ที่แท้จริงหรือโลกาภิวัตน์ของประชาชน ดังที่มักเรียกขานกันว่า “โลกาภิวัตน์รากหญ้า” (grassroots globalization)

ลักษณะสำคัญของโลกาภิวัตน์

การพยายามนิยามความหมายและลักษณะของ “โลกาภิวัตน์” มีมากมายอย่างยิ่ง แต่โดยหลักใหญ่ใจความแล้ว โลกาภิวัตน์มีลักษณะดังนี้คือ

ประการแรก โลกาภิวัตน์มีลักษณะของ “การลดความสำคัญของอาณาเขตประเทศ” (deterritorialization)

ประการที่ 2 โลกาภิวัตน์คือ “การเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน” (interconnectedness) ของสังคมโดยข้ามพรมแดนทางภูมิศาสตร์และการเมือง

ประการที่ 3 โลกาภิวัตน์มีนัยยะที่บ่งบอกถึง “ความเร็ว” (velocity) ของกิจกรรมทางสังคมของมนุษย์

ประการที่ 4 แม้จะมีข้อถกเถียงอยู่มากว่าโลกาภิวัตน์เกิดขึ้นจริงๆ เมื่อไร แต่ส่วนใหญ่เชื่อว่าโลกาภิวัตน์เป็นกระบวนการที่มีระยะเวลายาวนาน

ประการที่ 5 โลกาภิวัตน์เป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นพร้อมกันในหลายๆ ด้าน (เศรษฐกิจ การเมืองและวัฒนธรรม)

การถกเถียงเกี่ยวกับโลกาภิวัตน์นับตั้งแต่แนวคิดเกี่ยวกับโลกาภิวัตน์แพร่หลายในช่วงทศวรรษ 1990 มีการถกเถียงโต้แย้งกันมากเกี่ยวกับคำคำนี้ และสิ่งที่เป็นลักษณะพิเศษก็คือ การถกเถียงเกี่ยวกับโลกาภิวัตน์มักเป็นการวิวาทะทางวิชาการที่เจือปนไปกับความขัดแย้งของแนวคิดและจุดยืนทางการเมือง เราอาจแบ่งหัวข้อการวิวาทะหลักๆ เป็นหัวข้อใหญ่ๆ ได้ดังนี้คือ:

1. ความหมาย: กระบวนการที่เกิดขึ้นเอง หรือ การวางแผนโดยเจตนา

ทัศนะต่างๆ ไปมักมองว่าโลกาภิวัตน์เป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นเองอย่างไม่มีทางหลีกเลี่ยง โดยมีนักคิดชื่อดังที่ต่อกย้ำแนวคิดแบบนี้ เช่น โธมัส ฟรีดแมน เป็นต้น ในทางตรงกันข้าม นักวิชาการและนักกิจกรรมสังคมบางกลุ่มมองว่า โลกาภิวัตน์เป็นแผนการเปิดเสรีทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นด้วยความตั้งใจ เป็นการวางแผนที่ตั้งอยู่บนอุดมการณ์แบบเสรีนิยมใหม่ เพื่อทำให้รัฐและปัจเจกบุคคลตกอยู่ภายใต้อำนาจของตลาดเสรี

2. การตีความ: ยุคใหม่ หรือ ไม่มีอะไรใหม่

นักคิดฝ่ายหนึ่งมองว่า โลกาภิวัตน์คือความแปลกใหม่ที่กำลังเกิดขึ้นบนโลก เพราะมันทำให้โลกกลายเป็น “สถานที่เดียวกัน” อย่างไม่เคยเกิดมาก่อน มนุษย์กำลังก้าวเข้าสู่ “ยุคโลกาภิวัตน์” (“global age”) ซึ่งจะนำไปสู่การสิ้นสุดของชาติและการเกิดขึ้นของระเบียบโลกยุคใหม่ ส่วนฝ่ายที่คิดตรงข้ามแบ่งออกเป็นหลายกลุ่ม กลุ่มหนึ่งเห็นว่า ไม่มีอะไรใหม่ภายใต้ดวงอาทิตย์ โลกาภิวัตน์เป็นแค่การขยายลัทธิจักรวรรดินิยมออกไปตามตรรกะของระบบทุนนิยม มันเป็นแค่ชัยชนะของทุนเหนือระบอบประชาธิปไตยและรัฐชาติเท่านั้นเอง กลุ่มที่สองเห็นว่า รัฐบาลยังคงมีความเข้มแข็งและระเบียบโลกใหม่ยังไม่เกิดขึ้นง่ายๆ กลุ่มสุดท้ายเห็นว่า โลกไม่ได้รวมเป็นหนึ่งเดียว แต่แตกแยกเป็นค่ายอารยธรรมที่ขัดแย้งกัน นักคิดที่โด่งดังในกลุ่มสุดท้ายนี้มีอาทิ Samuel Huntington เป็นต้น

3. การประเมิน: ดี หรือ ไม่ดี

ในสายตาของฝ่ายที่มองโลกาภิวัตน์ในทางที่ดี สิ่ง que ควรเฉลิมฉลองในยุคหมู่บ้านโลกก็คือเสรีภาพ เสรีภาพในการสื่อสาร เสรีภาพทางการค้า เสรีภาพทางความคิด แต่เมื่อถึงช่วงปลายศตวรรษที่ 20 อาการเฉลิมฉลองเริ่มซาลง มีเสียงพูดมากขึ้นที่แสดงความวิตกกังวลเกี่ยวกับผลกระทบของความเปลี่ยนแปลงที่เร็วเกินไปสำหรับประชากรโลกหลายๆ กลุ่ม ปัญหาอำนาจอิทธิพลของชาติ ความไม่เท่าเทียมและเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม และอิทธิพลที่มากเกินไปของสหรัฐอเมริกา

4. การอธิบาย: แย่ร้าย หรือ แย่ดี

หลายคนเห็นว่า พลวัตของโลกาภิวัตน์เป็นแค่การแสวงหาผลประโยชน์ทางวัตถุของมหาอำนาจและบริษัทข้ามชาติ ซึ่งใช้เทคโนโลยีใหม่มาปั่นแต่งโลกตามกฎเกณฑ์ที่ตัวเองตั้งขึ้นมา ส่วนอีกฟากหนึ่งมองว่า โลกาภิวัตน์ก่อให้เกิดสำนึกถึงการอยู่ร่วมกันบนโลกใบเดียวกัน

5. การเมือง: จุดจบ หรือ การฟื้นคืนชีพของชาติ

ฝ่ายที่เห็นว่าโลกาภิวัตน์คือจุดจบของชาติ ให้เหตุผลว่า หลักการการค้าเสรีจำกัดรัฐชาติในการสร้างนโยบายเพื่อคุ้มครองการผลิตของท้องถิ่น การเคลื่อนย้ายของทุนทำให้รัฐสวัสดิการมีความสามารถในการแข่งขันน้อยลง อีกทั้งองค์กรโลกบาล อาทิ IMF และ WTO มีอิทธิพลเหนือรัฐชาติมากเกินไป ส่วนอีกฝ่ายเห็นว่า รัฐชาติในโลกน่าจะมีความสำคัญยิ่งกว่าเดิม เพราะมันมีบทบาทพิเศษในการสร้างเงื่อนไขเพื่อกระตุ้นความเติบโตและการแข่งขันทางเศรษฐกิจ รัฐชาติจะเป็นผู้เล่นสำคัญในองค์กรและสนธิสัญญาต่างๆ ที่มุ่งแก้ปัญหาในระดับโลก

6. วัฒนธรรม: ความเหมือน หรือ ความแตกต่าง

ข้อวิจารณ์ที่ได้ยินได้ฟังกันบ่อยๆ เกี่ยวกับโลกาภิวัตน์ก็คือ มันนำไปสู่สภาพทางวัฒนธรรมที่เหมือนกันหมด โลกใบเดียวกันหมายถึงการลดทอนความแตกต่าง ค่านิยมของโลกเข้ามาแทนที่คุณค่าของท้องถิ่น และที่สำคัญคือการเป็นจักรวรรดินิยมทางวัฒนธรรมของสหรัฐอเมริกา แต่ฝ่ายที่โต้แย้งเห็นว่า โลกาภิวัตน์จะนำไปสู่ความหลากหลายทางวัฒนธรรมต่างหาก การมีปฏิสัมพันธ์ในระดับโลกจะนำไปสู่การผสมผสานใหม่ๆ ทางวัฒนธรรม หรือทำให้ท้องถิ่นปกป้องวัฒนธรรมของตนเองอย่างเข้มแข็งยิ่งกว่าเดิม วัฒนธรรมท้องถิ่นมีความสามารถในการตีความค่านิยมใหม่ให้สอดคล้องกับจารีตของตัวเองอยู่แล้ว อีกทั้งค่านิยมระดับโลกอย่างหนึ่งก็คือ การเน้นย้ำคุณค่าความแตกต่างทางวัฒนธรรมนั่นเอง

งานเขียนที่เกี่ยวข้องกับโลกาภิวัตน์มีมากมายนับไม่ถ้วน ในที่นี้จะขอยกตัวอย่างแนวคิดบางประการเกี่ยวกับโลกาภิวัตน์โลกาภิวัตน์ทางเศรษฐกิจอิมมานูเอล วอลเลอร์สไตน์ (“Globalization or The Age of Transition?,” 1999) เขียนถึงแนวโน้มหลักสามประการที่เป็นข้อจำกัดของการสะสมทุน อันนำไปสู่วิกฤตการณ์เชิงโครงสร้างของระบบทุนนิยม อาจกล่าวได้ว่า วิกฤตการณ์เหล่านี้เองที่ทำให้ระบบทุนนิยมต้องปรับตัวไปสู่โลกาภิวัตน์และระบบเสรีนิยมใหม่ ทั้งนี้ก็เพื่อแก้ปัญหาแนวโน้มทั้งสามประการดังกล่าว

แนวโน้มแรกคือระดับค่าจ้างที่แท้จริงที่คิดเป็นจำนวนเปอร์เซ็นต์ของต้นทุนการผลิต แนนอนยิ่งค่าจ้างต่ำเท่าไร กำไรก็ยิ่งสูงเท่านั้น สิ่งที่เป็นตัวกำหนดระดับค่าจ้างที่แท้จริงก็คือการต่อสู้ทางชนชั้น (การบอกว่ากลไกตลาดเป็นตัวกำหนดระดับค่าแรงเป็นแค่ภาพลวงตา) เนื่องจากการรวมตัวจัดตั้งของคนงานเพื่อต่อสู้ทางการเมืองมีแนวโน้มเข้มแข็งขึ้นเรื่อยๆ ในโลกตะวันตก ระบบทุนนิยมจึงต้องหาทางจำกัดแรงกดดันทางการเมืองด้วยการย้ายฐานการผลิตไปสู่เขตอื่นๆ ในโลกที่ค่าแรงต่ำกว่า

การที่พื้นที่ใด ๆ ในโลกจะมีค่าแรงต่ำนั้น เกิดมาจากสาเหตุหลักพื้นฐานที่สุดคือ การอพยพย้ายถิ่นฐานของชาวชนบทเข้ามาขายแรงงาน เกิดเป็นตลาดแรงงานแห่งใหม่ขึ้นมา แรงงานเกิดใหม่เหล่านี้ยอมรับค่าแรงต่ำด้วยเหตุผลสองประการคือ ประการแรก รายได้สุทธิที่พวกเขาได้รับสูงกว่ารายได้สุทธิที่พวกเขาเคยได้รับในชนบท ประการที่สอง เพราะพวกเขากลายเป็นคนไร้รากทางสังคม

ไม่มีฐานอำนาจทางการเมืองที่จะปกป้องผลประโยชน์ของตน แต่เมื่อเวลาผ่านไป อำนาจต่อรองทางการเมืองของคนงาย่อมเพิ่มขึ้น และทุนต้องแก้ปัญหาด้วยการย้ายฐานการผลิตต่อไปอีก หากดูจากเหตุผลของวอลเลอรัสไตน์ในแง่หนึ่ง จึงไม่แปลกที่จีนกลายเป็นตลาดแรงงานค่าแรงต่ำที่ใหญ่ที่สุดในโลก เพราะนอกจากประชากรในชนบทที่มีเป็นจำนวนมากแล้ว ระบบการปกครองของจีนยังสามารถกดขี่ไม่ให้แรงงานรวมตัวเป็นกลุ่มพลังทางการเมือง อย่างน้อยก็ในปัจจุบันและอีกระยะหนึ่งข้างหน้า

แนวโน้มประการที่สองคือต้นทุนของวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต ต้นทุนไม่ใช่แค่ราคาของบริษัทต้องจ่ายในการซื้อวัตถุดิบ แต่ยังหมายถึงต้นทุนทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการนำวัตถุดิบออกมาจากธรรมชาติด้วย ในระบบทุนนิยม การสร้างกำไรสูงสุดเพื่อสะสมทุนทำได้ด้วยการ “ผลักภาระ” (externalizing the cost) ไปให้สังคมภายนอกเป็นผู้แบกรับ แต่การสร้างมลภาวะเพื่อกำไรสูงสุดในซีกโลกเหนือมีต้นทุนที่สูงขึ้นทุกทีๆ การย้ายฐานการผลิตหรือการแสวงหาทรัพยากรในซีกโลกใต้หรือพื้นที่ที่มีต้นทุนการผลักภาระต่ำสุด จึงจำเป็นอย่างยิ่งต่อการเติบโตต่อไปของระบบทุนนิยม

แนวโน้มประการที่สามคือระบบภาษี เนื่องจากภาษีคือการจ่ายเงินเพื่อซื้อบริการทางสังคม ระบบทุนนิยมจึงยอมรับต้นทุนนี้ได้หากไม่สูงเกินไป แต่รัฐในปัจจุบันเรียกrogateภาษีเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ อันเนื่องมาจากต้นทุนที่เพิ่มขึ้นของระบบรักษาความมั่นคง (กองทัพ ตำรวจ) และระบบราชการ ทั้งนี้เนื่องจากรัฐสมัยใหม่มีขนาดและหน้าที่ขยายใหญ่โตมากขึ้นถึงแม้ขนาดของรัฐที่ใหญ่โตช่วยให้เกิดเสถียรภาพทางการเมืองและควบคุมความไม่พอใจของชนชั้นล่างไว้ ซึ่งเป็นสิ่งที่ระบบทุนนิยมต้องการ แต่การเก็บภาษีเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในประเทศอุตสาหกรรมกลายเป็นข้อจำกัดต่อการสะสมทุน การเรียกร้องและกดดันให้ตัดลดสวัสดิการสังคมในซีกโลกเหนือ การเสนอให้ลดขนาดของรัฐลง และแสวงหาฐานการผลิตที่มีระดับการเก็บภาษีต่ำในซีกโลกใต้จึงเกิดขึ้น

โลกาภิวัตน์ทางเศรษฐกิจหรือโลกาภิวัตน์ของบริษัทจึงหมายถึงการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของทุนการเงิน ฐานการผลิต ทรัพยากร แต่จำกัดการเคลื่อนย้ายเสรีของแรงงานเอาไว้ความตื่นตัวเรื่องภาวะโลกร้อนเป็นปรากฏการณ์หนึ่งที่แสดงถึงจิตสำนึกแบบโลกาภิวัตน์ ในภาพ (จากซ้าย) คือการรณรงค์ยุติภาวะโลกร้อนในบราซิล อิตาลี และอินเดีย

โลกาภิวัตน์ในเชิงภูมิศาสตร์สังคม

Jan Aart Scholte ใน “The Sources of Neoliberal Globalization” (2005) เห็นว่าโลกาภิวัตน์คือการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทศะที่มีลักษณะพิเศษ กล่าวคือ มีทั้งความเปลี่ยนแปลงเชิงปริมาณและคุณภาพ ในช่วงครึ่งหลังของศตวรรษที่ 20 การเชื่อมต่อระดับโลกเพิ่มขึ้นอย่างไม่เคยมีมาก่อน ทั้งในด้านการคมนาคมขนส่ง การติดต่อสื่อสาร การผลิต การทำธุรกิจ การค้าขายและการเงิน รวมไปถึงจนถึงปัญหาของมนุษย์และสิ่งแวดล้อม ในสมัยก่อน จิตสำนึกแบบโลกาภิวัตน์หากจะมีอยู่บ้างก็

เฉพาะกลุ่มชนชั้นสูงเท่านั้น แต่ปัจจุบันจิตสำนึกนี้กลายเป็นความรู้ในชีวิตประจำวันของคนหลายร้อยล้านคนทั่วโลก

ความเปลี่ยนแปลงเชิงคุณภาพของโลกาภิวัตน์อาจนิยามได้ด้วยคำว่า “ความเหนืออาณาเขต” (supraterritoriality) ความสัมพันธ์แบบเหนืออาณาเขตค่อนข้างแยกขาดจากอาณาเขตในเชิงเทศะ กล่าวคือ สถานที่ที่แน่นอนบนพื้นโลกที่ถูกกำหนดด้วยเส้นรุ้ง เส้นแวง และระดับความสูง ที่ตั้งระยะทางและพรมแดนของอาณาเขตในปัจจุบันไม่ใช่สิ่งที่กำหนดภูมิศาสตร์ของความเคลื่อนไหวระดับโลกในปัจจุบันอีกต่อไป เหมือนที่เคยกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในอดีต โลกานิยมในปัจจุบันมีคุณสมบัติของการเกิดขึ้นพร้อมกันทั่วทั้งโลก (transworld simultaneity) นั่นคือ มีปรากฏการณ์บางอย่างเกิดขึ้นทั่วโลกในเวลาเดียวกัน และดำเนินการได้ทั่วโลกในพริบตา (transworld instantaneity) นั่นคือ ปรากฏการณ์บางอย่างเคลื่อนไปได้ทุกจุดทั่วโลกในชั่วพริบตา ยกตัวอย่างเช่น มีคนดื่มเนสกาแฟทั่วโลกรวม 3,000 ถ้วยทุกๆ วินาที และเครือข่ายโทรศัพท์สามารถเชื่อมโยงการสื่อสารข้ามมหาสมุทรได้เร็วเท่าๆ กับข้ามปากถนน

ดังนั้น ความสัมพันธ์แบบเหนืออาณาเขตจึงไม่สามารถกำหนดลงไปบนตารางของแผนที่ได้ทั้งหมด อาทิเช่น กระแสเงินตราเคลื่อนไหวไปทั่วโลกทั้งในรูปแบบของกระดาษและอิเล็กทรอนิกส์ โดยเฉพาะรูปแบบหลังนี้ยากที่จะกำหนดลงไปบนสถานที่เชิงอาณาเขตแห่งใดแห่งหนึ่ง เป็นต้น การมีลักษณะพิเศษของความเหนืออาณาเขต สิ่งในโลกาภิวัตน์ในปัจจุบันก่อให้เกิดขึ้นจึงไม่ใช่แค่การย่อทาละ-เทศะลงเท่านั้น ทั้งนี้เพราะการย่อทาละ-เทศะลงก็ยังถือว่าเกิดขึ้น ภายใน อาณาเขตทางภูมิศาสตร์ ในขณะที่การเกิดขึ้นพร้อมกันทั่วทั้งโลกและการดำเนินการได้ทั่วโลกในพริบตาทำให้เกิดความสัมพันธ์ทางสังคมที่อยู่เหนือ อาณาเขตทางภูมิศาสตร์ ความแตกต่างระหว่างโลกาภิวัตน์ในอดีตกับปัจจุบันจึงเป็นความแตกต่างเชิงคุณภาพมากกว่าปริมาณ และความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นมีลักษณะเชิงโครงสร้าง

ในอดีตตลอดมาจนถึงก่อนศตวรรษที่ 20 โครงสร้างของระบบอาณาเขตคือสิ่งที่กำหนดภูมิศาสตร์ แต่หลังจากความสัมพันธ์แบบเหนืออาณาเขตแพร่ขยายมาหลายสิบปี ระบบอาณาเขตเริ่มสูญเสียการผูกขาดความหมาย แม้ว่าอาณาเขตยังมีความสำคัญมาก แต่มันไม่ใช่ตัวกำหนดกรอบเทศะมณฑลของเราทั้งหมดอีกต่อไปในเชิงรัฐศาสตร์ การสิ้นสุดระบบอาณาเขตเป็นใหญ่ (territoriality) เป็นสิ่งที่เชื่อมโยงกับความเสื่อมถอยของระบบรัฐเป็นใหญ่ (statism) กล่าวคือสภาพการณ์ในสมัยก่อนที่การกำกับดูแลสังคมตั้งอยู่บนรัฐที่มีอาณาเขตแน่นอนเกือบทั้งหมด ความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นมีผลกระทบต่อความเป็นพลเมืองและระบอบประชาธิปไตย การสิ้นสุดระบบอาณาเขตเป็นใหญ่มารวมกับความเสื่อมถอยของลัทธิชาตินิยม อย่างน้อยก็ในแง่ที่ชาติไม่ใช่รากฐาน

หลักของความสามัคคีของหมู่คณะอีกต่อไป รวมไปถึงจนถึงความเปลี่ยนแปลงในสมมติฐานเชิงทฤษฎีที่เคยเชื่อว่า ภูมิศาสตร์สังคมย่อมเกี่ยวข้องกับพื้นที่เชิงอาณาเขตเสมอ

กระนั้นก็ตาม การเกิดขึ้นของความเหินอาณาเขตไม่ได้หมายความว่า พื้นที่เชิงอาณาเขตหมดสิ้นความสำคัญโดยสิ้นเชิง เรายังไม่ได้มีชีวิตอยู่ใน “โลกไร้พรมแดน” จริงๆ พรมแดนยังมีความสำคัญในหลายๆ ด้าน เช่น การค้าขายระหว่างประเทศและการอพยพเคลื่อนย้ายของผู้คน เพียงแต่พรมแดนไม่ได้ผูกขาดอำนาจเหนือกิจกรรมมนุษย์เหมือนเมื่อก่อน อันที่จริงโลกาภิวัตน์ในปัจจุบันถือเป็นการจัดระบบอาณาเขตใหม่ (reterritorialization) มากกว่า เช่น การรวมเป็นกลุ่มภูมิภาค การขยายตัวของการทำงานนอกประเทศ เป็นต้น ด้วยเหตุนี้การสิ้นสุดระบบอาณาเขตเป็นใหญ่จึงยังไม่ใช่การเริ่มต้นของยุคโลกาภิวัตน์จริงๆ เทศทางสังคมในโลกปัจจุบันมีความเป็นอาณาเขตและเหินอาณาเขตไปพร้อมๆ กัน คุณสมบัติสองประการนี้เกิดขึ้นร่วมกันเสมอในความสัมพันธ์ทางสังคมทุกวันนี้ อาทิเช่น ทุกครอบครัวในโลกต้องเผชิญกับสินค้าระดับโลก

การเงินระดับโลก การสื่อสารระดับโลก ไม่ทางตรงก็ทางอ้อม ไม่มีครอบครัว ท้องถิ่น ชาติ หรือภูมิภาคใดที่ดำรงอยู่อย่างแยกขาดจากความเป็นไปในโลก สภาพหลายมิตินี้เองทำให้ภูมิศาสตร์มีความซับซ้อนมากขึ้น ในขณะที่โลกที่เราทำความเข้าใจได้ง่ายๆ ด้วยแนวคิดเกี่ยวกับอาณาเขต-รัฐ-ชาติ กำลังจางหายไปอย่างรวดเร็วความซับซ้อนนี้เองทำให้เราไม่ควรคิดว่า โลกาภิวัตน์มีความหมายเท่ากับการทำให้เหมือนกันหมด (homogenization) อันที่จริงโลกาภิวัตน์กลายเป็นเครื่องมือชั้นดีในการผลักดันความหลากหลายทางวัฒนธรรม เช่น กรณีที่ชาวพื้นเมืองใช้กลไกสหประชาชาติและสื่อมวลชนอิเล็กทรอนิกส์เผยแพร่อัตลักษณ์ของตน ยิ่งกว่านั้น พื้นที่ที่ขยายระดับโลกย่อมสามารถรองรับพหุนิยมทางวัฒนธรรมได้ ความเชื่อมโยงระดับโลกยังก่อให้เกิดรูปแบบทางวัฒนธรรมใหม่ๆ ขึ้นมามากมาย

เราต้องคำนึงด้วยว่า โลกาภิวัตน์ไม่ได้เกิดขึ้นในอัตราและขอบเขตที่เท่าเทียมกันทั่วโลกแน่นอน เครือข่ายระดับโลกมักหมายถึงประชากรในทวีปอเมริกาเหนือ ยุโรปตะวันตกและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ออกมากกว่าประชากรในพื้นที่อื่น ๆ แม้กระทั่งภายในอาณาเขตเดียวกันยังมีความเหลื่อมล้ำระหว่างเมืองกับชนบท มีความเหลื่อมล้ำระหว่างชนชั้นและเพศด้วย

ความเหลื่อมล้ำนี้เองสะท้อนให้เห็นถึงลักษณะทางการเมืองของโลกาภิวัตน์ เช่นเดียวกับพื้นที่ทางสังคมทุกรูปแบบ ภายในโลกาภิวัตน์ก็มีการจัดสรรอำนาจและการต่อสู้ ดังนั้นจึงไม่มีความเป็นกลางทางการเมืองในโลกาภิวัตน์ หรือในนโยบายที่ประเทศต่างๆ นำมาใช้เพื่อรับมือกับโลกาภิวัตน์

โลกาภิวัตน์ในเชิงกรอบกระบวนทัศน์

ArifDirlik ในบทความ “Globalization as the End and the Beginning of History” เสนอว่า โลกาภิวัตน์เป็นกรอบกระบวนทัศน์ (paradigm) หรือวาทกรรม (discourse) ที่ใช้ในการมองโลก รวมทั้งเป็นอุดมการณ์เพื่อการปั้นแต่งโลกให้สอดคล้องกับจินตภาพใหม่เกี่ยวกับโลก ซึ่งยอมรับใช้ผลประโยชน์ของคนกลุ่มหนึ่งมากกว่าอีกกลุ่ม เดอร์ลิกเห็นว่าโลกาภิวัตน์เกิดมาพร้อมกับระบบทุนนิยม ดังนั้นโลกาภิวัตน์ในทัศนะของเขาจึงเป็นกระบวนการที่ยาวนานมาตั้งแต่ศตวรรษที่ 18 โดยที่ทุนนิยมไม่เพียงเป็นแรงขับเคลื่อนไปสู่โลกาภิวัตน์ แต่ยังเป็นเครื่องมือในการรวมโลกให้เป็นหนึ่งเดียวภายใต้การครอบงำเป็นใหญ่ของยุโรปและอเมริกา ความแตกต่างระหว่างโลกาภิวัตน์ในสมัยก่อนกับในปัจจุบันอยู่ที่ความแตกต่างทางการเมืองและวัฒนธรรม กระบวนการโลกาภิวัตน์ทางเศรษฐกิจในปลายศตวรรษที่ 19 เกิดขึ้นพร้อมกับลัทธิชาตินิยมและลัทธิอาณานิคม ส่วนโลกาภิวัตน์ยุคปัจจุบันมีลักษณะแบบหลังอาณานิคม (postcolonial) และหลังรัฐชาติ (post-national)

ในเชิงวัฒนธรรม โลกาภิวัตน์ยุคก่อนคือโลกาภิวัตน์ของบรรทัดฐานแบบยุโรป-อเมริกัน ค่านิยมทางเศรษฐกิจ การเมือง สังคมและวัฒนธรรมของยุโรป-อเมริกันถือเป็นเป้าหมายสุดท้ายของประวัติศาสตร์ กรอบกระบวนทัศน์แบบนี้คือสิ่งที่เราเรียกว่า ความเป็นสมัยใหม่ (modernization) ลัทธิอาณานิคมและลัทธิชาตินิยมเป็นผลผลิตโดยตรงและโดยอ้อมของกระบวนทัศน์นี้ตามลำดับ กล่าวคือ ลัทธิอาณานิคมเป็นการนำเอาบรรทัดฐานแบบยุโรป-อเมริกันเข้าไปบังคับใช้ในอาณานิคมโดยตรง ส่วนลัทธิชาตินิยมคือการรับเอาบรรทัดฐานแบบรัฐชาติไปใช้แทนระบบการเมืองอื่นๆ ไม่ว่าจะระบบปกครองแบบเผด็จการไปจนถึงอาณาจักร ประชากรในโลกถูกจัดลำดับใหม่ตามศักยภาพที่สามารถเปลี่ยนแปลงตัวเองให้สอดคล้องกับบรรทัดฐานของ “อารยธรรม” ยุโรป-อเมริกัน การครอบงำเป็นใหญ่ของยุโรป-อเมริกันนี้เองที่ทำให้พูดได้เต็มปากถึง “ความเป็นสากล” (universality) เพราะการมีบรรทัดฐานระดับโลกเพียงหนึ่งเดียวนั้นเอง

แต่เมื่อระบบทุนนิยมได้ชัยชนะทุกหนแห่งทั่วโลก การพัฒนาความทันสมัยในสังคมหลายๆ แห่งนอกศูนย์กลางยุโรป-อเมริกัน กลับนำไปสู่การปฏิเสธการครอบงำเป็นใหญ่ของบรรทัดฐานความสมัยใหม่แบบตะวันตก ความเปลี่ยนแปลงในสังคมนอกศูนย์กลางเหล่านี้ก่อให้เกิดแบบแผนเชิงสถาบันและอุดมการณ์ที่แตกต่างหลากหลายขึ้น ถึงแม้แบบแผนเหล่านี้มีความสมัยใหม่อย่างชัดเจน แต่มันก็ได้รับอิทธิพลอย่างลึกซึ้งจากบริบททางวัฒนธรรม จารีตประเพณีและประวัติศาสตร์ที่แตกต่างออกไป ทำให้เกิดระบบทุนนิยมที่หลากหลายรูปแบบและวัฒนธรรมแบบทุนนิยมที่หลากหลายเช่นกัน

ชัยชนะของระบบทุนนิยม แทนที่จะนำไปสู่โลกที่มีใบเดียว กลับก่อให้เกิดโลกที่แตกแยกเป็นส่วนๆ (fragmentation) ความเฟื่องฟูของทุนนิยมในเอเชียและเอเชียตะวันออกทำให้เกิดสภาพของศูนย์กลางที่ไม่ได้มีเพียงหนึ่งเดียว แต่มีหลายๆ แห่งพร้อมกัน หรือที่เรียกว่า “decentered

center” โลกาภิวัตน์จึงเป็นกรอบกระบวนทัศน์ในการมองโลกที่มาแทนที่ความเป็นสมัยใหม่ หรือกล่าวได้ว่า โลกาภิวัตน์คือกรอบกระบวนทัศน์แบบหลังสมัยใหม่ (postmodern) นั่นเอง

อิทธิพลของแนวคิดโลกาภิวัตน์ต่อขบวนการสังคมนิยม

ความย้อนแย้งของแนวคิดโลกาภิวัตน์จากตัวอย่างข้างต้นที่ยกมา มีผลสะท้อนชัดเจนต่อลักษณะของขบวนการสังคมนิยม ดังพอยกตัวอย่างได้ดังนี้คือ

ประการแรก ขบวนการสังคมนิยมสร้างเครือข่ายขึ้นได้ด้วยอินเทอร์เน็ตเป็นหลัก พื้นที่ที่เป็นเวทีหลักของขบวนการจึงอยู่เหนืออาณาเขต หรือกล่าวอีกอย่างหนึ่งคือ อยู่บนไซเบอร์สเปซ

ประการที่สอง ปฏิบัติการของขบวนการสังคมนิยมมักเกิดขึ้นทั่วโลกในเวลาเดียวกันและดำเนินการได้ทั่วโลกในพริบตา อาทิเช่น ปฏิบัติการต่อต้านสงครามอิรักที่กำหนดวันปฏิบัติการพร้อมกันทั่วโลกทั้งในสหรัฐอเมริกา ยุโรป เอเชีย หรือการลงนามในหนังสือคัดค้านหรือประท้วงก็สามารถกระทำทั่วโลกโดยไม่จำกัดเฉพาะคนในท้องถิ่นที่เผชิญปัญหานั้นๆ

ประการที่สาม ความซ้อนทับของปัญหาในระดับโลกและระดับท้องถิ่น ลักษณะสำคัญของขบวนการสังคมนิยมคือ สามารถอธิบายและเชื่อมโยงปัญหาในระดับท้องถิ่นและระดับโลกเข้าด้วยกันได้ ดังคำขวัญว่า “คิดระดับโลก ปฏิบัติระดับท้องถิ่น” (think global, act local)

ประการที่สี่ ขบวนการสังคมนิยมเน้นความหลากหลาย การไม่รวมศูนย์ ไม่แสวงหาบรรทัดฐานสากลที่แนวคิดใดแนวคิดหนึ่งครองความเป็นใหญ่แบบขบวนการสังคมนิยมในอดีต

ประการที่ห้า อิทธิพลทางความคิดของขบวนการสังคมนิยมมักมาจากการปะทะสังสรรค์ระหว่างจารีตแบบท้องถิ่นหรือชนพื้นเมืองกับแนวคิดแบบสากลนิยมในยุคก่อน ก่อเกิดเป็นแนวคิดที่บางคนเรียกว่า ขบวนการแบบโพสต์โมเดิร์น เช่น ขบวนการชาปาติस्ताในเม็กซิโก ขบวนการ Otpor ในอดีตยูโกสลาเวีย เป็นต้นประการสุดท้ายและสำคัญที่สุดคือ ขบวนการสังคมนิยมต่อต้านโลกาภิวัตน์ทางเศรษฐกิจที่ถูกครอบงำด้วยบริษัทข้ามชาติ ขบวนการต่างๆ ในขบวนการสังคมนิยมจะมีจุดยืนในเรื่องอื่นๆ แตกต่างกันอย่างไรรู้ได้ แต่มีจุดร่วมกันในการต่อต้านโลกาภิวัตน์ของทุนนิยมหรือลัทธิเสรีนิยมใหม่นั้นเอง

ในด้านสังคมศาสตร์ ทฤษฎีโลกาภิวัตน์จะถูกนำมาใช้อธิบายและอ้างอิงในเรื่องของการสงครามและการก่อการร้ายในปัจจุบันค่อนข้างมาก อันที่จริง โลกาภิวัตน์เป็นปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นตั้งแต่ปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 แต่เป็นที่แพร่หลายและรู้จักอย่างดีในปลายคริสต์ศตวรรษที่ 20 โดยคำว่า Globalization เริ่มใช้ในหมู่นักสังคมศาสตร์ตั้งแต่ทศวรรษที่ 1960 ทว่ากลับแพร่หลายและเป็นที่นิยมในบรรดานักเศรษฐศาสตร์ตั้งแต่ทศวรรษที่ 1980 อย่างไรก็ตาม แนวคิดทฤษฎีโลกาภิวัตน์

นั้น เป็นแนวคิดที่พัฒนามาใช้อธิบายงานศึกษาได้หลายสาขาด้านสังคมศาสตร์ ทฤษฎีโลกาภิวัตน์เป็นทฤษฎีที่ใช้ในการวิเคราะห์การศึกษาด้านรัฐศาสตร์ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ซึ่งเกี่ยวกับความเปลี่ยนแปลงใดๆ ก็ตามที่เกิดขึ้นโดยก้าวข้ามอำนาจความเป็นรัฐและพรมแดนรัฐ โดยความเชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงของกระแสโลก ที่ไม่ได้เป็นไปอย่างจำกัดสำหรับรัฐชาติหนึ่งๆ

โดยภาพรวมในหนังสือ Globalization ของ Malcolm Waters (2001) แล้ว โลกาภิวัตน์คือการอธิบายปรากฏการณ์ที่เชื่อมโยงสังคมและรัฐชาติเข้าไว้ด้วยกันทั่วโลก ความเป็นสากลนิยม การติดต่อสื่อสารที่เชื่อมถึงกันโดยทั่ว และการกระทำ เหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบ หรือความร่วมมือ ของคนทั้งโลก โดยมีพัฒนาการในหลายๆด้านซึ่งสามารถนำมาปรับใช้ในการอธิบายถึงสาเหตุของความเปลี่ยนแปลงกลยุทธ์การก่อการร้ายและรูปแบบของการก่อการร้ายที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน

สำหรับประเด็นการก่อการร้ายในอินโดนีเซีย พบว่า กระแสโลกาภิวัตน์สามารถนำมาอธิบายสาเหตุความไม่พอใจของกลุ่มมุสลิมและกลุ่มมุสลิมหัวรุนแรงในอินโดนีเซียในระดับรากหญ้า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การที่กระแสโลกาภิวัตน์ทำให้ชาติตะวันตกรวมทั้งออสเตรเลียมีบทบาทสำคัญในอินโดนีเซีย และเข้ามายุ่งง้อในพื้นที่ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง ทั้งนี้จากการวิเคราะห์ของ Malcolm Waters สามารถสรุปต้นตอของการเกิดโลกาภิวัตน์ได้ดังนี้

ในด้านเศรษฐกิจ ได้มีการสรุปว่าโลกาภิวัตน์ น่าจะเกิดขึ้นตั้งแต่ปี ค.ศ. 1870 – 1914 โดยเกิดจากพัฒนาการของระบบคมนาคมและการติดต่อสื่อสารที่เชื่อมโลกโดยเฉพาะรถไฟ เรือกลไฟ และโทรเลข และการเจริญเติบโตทางการค้า ซึ่งเกิดจากการปฏิวัติอุตสาหกรรม และสุดท้าย เกิดจากการเริ่มลงทุนข้ามชาติของประเทศอุตสาหกรรม ที่เข้าไปลงทุนในประเทศที่ไม่ใช่ประเทศอุตสาหกรรม หากการพัฒนาเหล่านี้ประสบผลอย่างเต็มที่ในกลางคริสต์ศตวรรษที่ 20 และในยุคดังกล่าวนี้เองที่ทุนนิยมและบริโภคนิยมเกิดขึ้น ขณะที่อุตสาหกรรมเจริญเติบโตและก่อให้เกิดสังคมสมัยใหม่ โดยชี้ว่าการปฏิวัติอุตสาหกรรมก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างหลายประการ โดยเฉพาะการที่โรงเรียนสอนทักษะที่แตกต่าง เพื่อให้เกิดความชำนาญและก่อให้เกิดการแข่งขันกันทำ ขณะที่รัฐบาลเริ่มมีหน่วยงานซึ่งทำหน้าที่ด้านเศรษฐกิจโดยเฉพาะ ศาสนาเองก็สนับสนุนเรื่องค่านิยม การเปลี่ยนแปลงค่านิยมไปในทิศทางปัจเจกนิยม สากลนิยม เรียกว่า การทำให้เป็นสังคมสมัยใหม่ (modernization) และสังคมสมัยใหม่นี้เองที่สถาปนาความเป็นสากล ทั้งนี้ Malcolm ชี้ว่า ทั้ง Kerr, Dunlop, Harbison และ Myers รวมทั้งนักทฤษฎีแรงงานการตลาดก็เห็นพ้องต้องกันว่า การอุตสาหกรรมทำให้สังคมทุกสังคมในโลกเหมือนกัน โดยความเป็นสากลที่มาพร้อมกับการเกิดสังคมสมัยใหม่ ซึ่งมีอยู่ 4 ประการคือ

- การเงินและการตลาด
- ระบบกฎหมายสากล และ
- ประชาธิปไตย

โลกทั้งใบเริ่มมีระบบที่เชื่อมโยงคล้ายกันหลายประการ อันเนื่องจากการค้าและเพื่อความสะดวกในทางเศรษฐกิจ การที่มีระบบเหมือน ๆ กันทั้งโลก 4 ประการดังที่กล่าวแล้ว ทำให้การค้าระหว่างประเทศเป็นไปได้รวดเร็วและสะดวกมากขึ้น เนื่องจากมีระบบที่เป็นสากลรองรับ ทำให้การค้าระหว่างประเทศมีความก้าวหน้าขึ้น และระบบการคิดคำนวณความเป็นประเทศพัฒนาที่ถูกคิดจากมูลฐานทางเศรษฐกิจ ประเทศที่มีเศรษฐกิจเงินทุนมากถือเป็นประเทศโลกที่หนึ่ง ทนสามารถเคลื่อนย้ายไปได้ทุกทิศทาง พัฒนาการต่อมาก็คือการแบ่งงานกันทำ การเสาะแสวงหาทรัพยากรไปทั่วโลก และทำให้องค์กรหนึ่ง ไม่จำกัดการปฏิบัติการเฉพาะในรัฐใดรัฐหนึ่งเท่านั้น หากแต่เป็นการปฏิบัติการข้ามพรมแดน ยกตัวอย่างเช่น การมีบริษัทที่ก่อตั้งและจัดลิขสิทธิ์ภายใต้ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยมีผู้บริหารเป็นชาวอิสราเอล ลูกจ้างที่ชำนาญการอาจจะเป็นชาวยุโรป มีโรงงานผลิตอยู่ในทวีปเอเชีย และใช้แรงงานเอเชีย ขณะที่ใช้วัตถุดิบมาจากแอฟริกา ความเป็นโลกาภิวัตน์ในด้านเศรษฐกิจ จึงเป็นผลที่เกิดจากการปฏิวัติอุตสาหกรรม โดยเป็นคำอธิบายการดำเนินการด้านเศรษฐกิจข้ามชาติ ด้วยระบบที่มีเงินและเศรษฐกิจที่ลูกพัฒนาขึ้นมาให้เป็นระบบเดียวกันทั่วโลก

ในด้านการเมือง พบว่า ในปัจจุบันโลกมีรัฐชาติเกิดขึ้นและมีความยึดถือในรัฐชาติสูงในหมู่ปัจเจกชน เนื่องจากการสร้างวาทกรรมเรื่อง "ชาตินิยม" นอกจากนี้ยังพบว่า ปัจจุบันความเป็นรัฐชาติเริ่มมีบทบาทน้อยลง เนื่องจากเหตุการณ์หลายประการเปลี่ยนแปลงไป เพราะเหตุแห่งการเกิดสังคมสมัยใหม่หลังปฏิวัติอุตสาหกรรมที่ทำให้โลกเริ่มเชื่อมโยงกัน การค้าระหว่างประเทศ ก่อให้เกิดการมีส่วนได้เสีย ผลประโยชน์ และอื่นๆ แนวคิดการเมืองการปกครองที่สามารถส่งเสริมเศรษฐกิจได้ถูกนำมาใช้เหมือนกัน รวมทั้งเกิดความร่วมมือกันระหว่างกลุ่มคนที่มีแนวคิดเช่นเดียวกัน แต่อยู่คนละรัฐชาติ เพื่อสนองวัตถุประสงค์ร่วมกัน เช่น การเกิดการรวมกลุ่มกันในหมู่รัฐชาติเพื่อสร้างอำนาจต่อรองมากขึ้น เช่น กรณีสหประชาชาติ การเกิดกลุ่ม EU และกลุ่มประเทศ ASEAN การเกิดขบวนการก่อการร้ายสากล และการเกิดการรวมตัวกันด้านเทคโนโลยี ทั้งนี้ Rosenau ให้เหตุผลการเกิดโลกาภิวัตน์ด้านการเมืองการปกครองว่า เป็นเพราะเทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์ ย่อระยะทางโลกให้สั้นลง ผู้คนรับรู้ข่าวสารข้อมูล แนวคิดใหม่ๆ อย่างรวดเร็วจากทั่วโลก และการที่ ปัญหาระดับโลกซึ่งเกิดขึ้น ณ รัฐใดรัฐหนึ่งไม่สามารถแก้ไขได้อีกต่อไป รวมทั้งการเพิ่มขีดความสามารถของผู้เชี่ยวชาญในแต่ละสาขา ซึ่งทำให้บุคลากรเหล่านี้สามารถทำงานเฉพาะข้ามรัฐได้

ปัจจุบัน จึงไม่เป็นที่ประหลาดใจที่จะพบปัญหาระดับนานาชาติหรือระดับโลก ซึ่งมีใช่ปัญหาของรัฐใดรัฐหนึ่ง และการแก้ปัญหาก็เป็นเรื่องของนานาชาติ เช่น ปัญหาสงครามของสองรัฐ ซึ่งปัจจุบันพบว่า ส่งผลกระทบต่อหลายรัฐ ทำให้สหประชาชาติซึ่งเป็นองค์กรโลกเข้ามาจัดการกับปัญหาดังกล่าว ขณะเดียวกันก็พบว่า ผู้คนร่วมสนใจและมีการตกลงทำสัญญาร่วมมือระหว่างกันเพื่อโลกนี้ ไม่ใช่รัฐใดรัฐหนึ่งอย่างจริงจังแล้ว เช่น การตกลงแก้ปัญหาโลกร้อน เป็นต้น

ในด้านวัฒนธรรม ในหนังสือ Globalization ได้อธิบายถึงพัฒนาการของโลกาภิวัตน์ในด้านวัฒนธรรมว่า โลกาภิวัตน์เกิดจากการเกิดขึ้นของศาสนาคริสต์นิกายโปรเตสแตนต์ เนื่องจากโปรเตสแตนต์ทำให้เกิดการแยกศาสนจักรออกจากรัฐ และต่อมาทำให้เกิดความเป็นรัฐชาติ และเกิดการสร้างชาติในชาติตะวันตก ในการสร้างชาติ หลักการอย่างหนึ่งที่สำคัญคือการสร้างวาทกรรมให้คนในชาติมีความรู้สึกชาตินิยมเพื่อสร้างความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน วัฒนธรรม อัตลักษณ์ของรัฐตนจึงถูกสร้างขึ้นเพื่อส่งเสริมความเป็นอัตลักษณ์ของรัฐชาติ และเกิดการแข่งขันกันด้านการค้า ที่ทำให้รัฐตะวันตก ต้องแข่งขันกันล่าอาณานิคมเพื่อส่งเสริมให้รัฐชาติของตนเจริญพัฒนายิ่งขึ้น โลกาภิวัตน์ด้านวัฒนธรรมเกิดขึ้นจึงเกิดและเติบโตในยุคนี้ เมื่อเจ้าอาณานิคมเริ่มเผยแพร่วัฒนธรรมตะวันตก โดยใช้รถ การสถาปนาโรงเรียน การเดินบัลเลต์ การก่อตั้งพิพิธภัณฑ์ ซึ่งแพร่หลายในหมู่คนชั้นสูงของประเทศอาณานิคมก่อน ต่อมาได้แพร่หลายในหมู่คนชั้นกลางด้วย และทำให้วัฒนธรรมดังกล่าวกลายเป็นวัฒนธรรมสากลไปในที่สุด

วัฒนธรรมหนึ่งที่เกิดขึ้นหลังยุคอาณานิคม คือวัฒนธรรมการท่องเที่ยวข้ามประเทศ ซึ่งเริ่มต้นในยุคอาณานิคมเช่นกัน หลังจากการทำงานในระบบอุตสาหกรรม ผู้คนเริ่มต้องการการหยุดพักผ่อน แต่เดิมผู้คนเคยมีวันหยุดในทางศาสนา ได้แปรเปลี่ยนเป็นการหยุดจากวันทำงาน เพื่อการพักผ่อน ทำให้เกิดการสร้างสถานที่ท่องเที่ยวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว เช่น คาสีโนในมอนเต คาร์โล หรือหาดริเวียร่าในฝรั่งเศส การแพร่หลายวัฒนธรรมเหล่านี้ ทำให้เกิดความเป็นวัฒนธรรมสากลขึ้นที่สังคมในโลกเริ่มมีกิจกรรมหลายประเภทคล้ายคลึงกัน และยอมรับกิจกรรมหรือวัฒนธรรมที่แตกต่างได้มากขึ้น ขณะเดียวกัน การแพร่หลายวัฒนธรรมและการย่อโลก ก็เพิ่มขึ้นด้วยการมีข้อมูลข่าวสารจากอินเทอร์เน็ตและเทคโนโลยีดาวเทียม ซึ่งทำให้ผู้คนทั่วโลกรับรู้ข่าวสารของอีกโลกอย่างรวดเร็ว และทำให้ปัญหาในอีกซีกโลกกลายเป็นปัญหาร่วมกัน เช่น การเกิดคลื่นสึนามิที่เกิดขึ้นพร้อมกันในทวีปเอเชีย แต่มีการร่วมกันจัดงานการกุศลบริจาคเงินช่วยเหลือของคนทั่วโลก โดยสรุปแล้วในหนังสือเล่มนี้ได้อธิบายถึงต้นกำเนิดความเป็นมาของโลกสมัยใหม่และโลกาภิวัตน์ ซึ่งทำให้เรามองเห็นภาพรวมถึงความหมายและการเกิดขึ้นของวัฒนธรรมต่างๆ ซึ่งทำให้สามารถมองได้ถึงต้นตอและจุดเริ่มต้นของผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโลกาภิวัตน์

โลกาภิวัตน์มักถูกนำมาใช้อธิบายและวิเคราะห์ ปัญหาความขัดแย้งที่เกิดขึ้นในสังคมโลกเสมอ เนื่องจากสามารถอธิบายได้ถึงสถานการณ์ความขัดแย้งที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะเป็นด้านวัฒนธรรม เศรษฐกิจ และการเมือง ทั้งนี้มีการให้เหตุผลว่า เนื่องจากโลกาภิวัตน์ส่งผลกระทบต่อที่เกี่ยวข้องกับทุกด้านในปัจจุบันดังที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว โดยเฉพาะการกระทบเรื่องแนวคิดทางศาสนาและอัตลักษณ์ของกลุ่มชาตินิยม ศาสนานิยม ฯลฯ ผลกระทบดังกล่าวทำให้นักวิชาการหลายคนนำ แนวคิดโลกาภิวัตน์มาใช้อธิบายว่าเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดความขัดแย้งระหว่างชาติตะวันตกกับกลุ่มมุสลิมชาตินิยม

นักวิชาการด้านรัฐศาสตร์ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ซึ่งศึกษาปัญหาเรื่องการก่อการร้ายสากลใหม่ ก็มองว่า โลกาภิวัตน์เป็นระบบวัฒนธรรมโลกที่พัฒนาขึ้นเพื่อตอบสนองและเอื้ออำนวยต่อการก่อเกิดของระบบผูกขาดไร้พรมแดน เพื่อให้คนทั้งโลกขึ้นต่อวัฒนธรรมที่เรียกว่า Neo-Westernization ที่เป็นการสร้างกระแสบริโภคนิยมที่นิยมทุกอย่างเป็นตะวันตก การเกิดกระแสบริโภคนิยมและการไหลตามกระแสนั้น เป็นการรุกรานความเป็นท้องถิ่นและประเพณีดั้งเดิมของคนในพื้นที่ต่างๆ ทั่วโลก และส่งผลกระทบในกลุ่มชาตินิยม ประเพณีนิยมและศาสนานิยม ในส่วนนี้เองที่นักวิชาการส่วนใหญ่เชื่อว่า ทำให้เกิดความไม่พอใจในกลุ่มมุสลิมหัวรุนแรง เนื่องจากกระแสโลกาภิวัตน์นำมาซึ่งการแทรกแซงและการรุกรานทางวัฒนธรรม อันส่งผลให้เกิดการสูญเสียขนบประเพณีเดิมหรือการประหลาดผิดจากจารีตของศาสนา

บูรพาภิวัตน์

เอนก เหล่าธรรมทัศน์ (2554) อธิบายว่าโลกกำลังกลับหัวจากตะวันตกมาสู่ตะวันออก ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่สามเป็นต้นมา เราอยู่ในโลกที่ประเทศตะวันตก เป็นใหญ่ ชาวตะวันออกมักเห็นฝรั่งเก่งกว่า เห็นอกว่า มีอำนาจมากกว่า เรามักเชื่อว่าวิชาการความรู้หรือเทคโนโลยีของตะวันตก เห็นอกว่าเรา มักมองกันว่าคนที่จบการศึกษาจากประเทศตะวันตกนั้นต้องเก่งหรือเป็นเลิศกว่าคนที่จบในประเทศ

การดำเนินนโยบายต่างประเทศก็คิดว่าไทยจะยืนอยู่ตรงไหนจะตามหลังใครในหุ้ มหาอำนาจตะวันตกบรรพชนและพวกเราในรอบกว่าสองร้อยปีที่ผ่านมาล้วนมีชีวิตกันอยู่ในยุคที่ตะวันตกเป็นผู้นำและตะวันออกเป็นผู้ตามบัดนี้โลกกำลังกลับหัวอำนาจแล้วคือความจริงที่ต้องตระหนัก ประเทศซีกตะวันตกกำลังชะงัก ส่วนตะวันออกโดยเฉพาะเอเชียไต่ตามอย่างรวดเร็วเมื่อศตวรรษใหม่ 21 เกิดขึ้น (ค.ศ 1999-2000) โลกอาจยังเป็นของตะวันตกอยู่แต่ วันนี้ตะวันตกซึ่งซ้าลง หมดความชอบธรรมในการแสดงอำนาจครองโลกอย่างที่ผ่านมา เราพบกับความจอมปลอมลวงโลก ด้วยมายาคติ วาทกรรมชุดแล้วชุดเล่าของตะวันตก สันติภาพ เสรีภาพต่อต้านสงคราม ประชาธิปไตย เป็นต้น ความปรารถนาดีของตะวันตกผ่านวาทกรรมจำนวนมาก เนื้อแท้เต็มไปด้วยผลประโยชน์ของตะวันตกที่กดขี่ประเทศเล็กประเทศน้อย โดยเฉพาะกลุ่มประเทศตะวันออก

วันนี้ความจริงปรากฏประเทศมหาอำนาจตะวันตกเกิดวิกฤตมากมายเผยโฉมให้เห็นธาตุแท้ ในขณะที่ตะวันออกกำลังก้าวหน้าขึ้นอย่างช้าๆ ในขณะที่สหรัฐอเมริกาในฐานะผู้ตะวันตกเกือบจะล้มละลายทางเศรษฐกิจ อิทธิพลทางการทูตและทางทหารลดลงอย่างชัดเจน ประเทศตะวันตกคือบรรดาประเทศยุโรปทั้งหลายก็เกิดปัญหาในทางเศรษฐกิจ เรากำลังอยู่ในโลกยุคใหม่ที่เรียกว่ายุคบูรพาภิวัตน์

ในยุคบูรพาภิวัตน์ประเทศเอเชียแทบทั้งหมดได้ทะยานขึ้น โดยจีนกลายเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจและมีอินเดีย และรัสเซีย จะก้าวขึ้นมาอิทธิพลด้วยเช่นกัน ในขณะที่ตะวันออกกลางดินแดนแห่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติกลายเป็นนักลงทุนระดับโลก

กระแสการเปลี่ยนแปลงศูนย์กลางความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจจากตะวันตกเป็นตะวันออกหรือที่เรียกว่าบูรพาภิวัตน์ โดยมีจีนเป็นหัวหอกขับเคลื่อนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ตามมาติดๆ ด้วยอินเดีย บวกกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศอียูและสหรัฐอเมริกาที่ตกต่างมาต่อเนื่อง นับเป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ของเศรษฐกิจโลก และนอกจากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจระดับโลกแล้ว ในระดับภูมิภาคเองอาเซียนซึ่งมีจุดภูมิศาสตร์ที่สำคัญคืออยู่ตรงกลางระหว่างจีนและอินเดียนั้นกำลังอยู่ในกระบวนการรวมตัวให้แน่นแนบขึ้นเป็นประชาคมอาเซียน (AseanCommunity) การเกิดขึ้นของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน(AEC : Asean Economic Community) ในอนาคตจะส่งผลอย่างมากต่อเศรษฐกิจและสังคมไทย สิ่งที่น่าสนใจคือท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนแปลงทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาคนี้ประเทศไทยควรจะปรับตัวอย่างไรให้เท่าทันกับสถานการณ์

โลกที่ตะวันตกเป็นใหญ่มานาน ไม่ต่ำกว่า 200 ปี หรือ 400 ปี โดยเฉพาะช่วงหลังปฏิวัติอุตสาหกรรม ตะวันตกเหนือกว่า และมีอำนาจมากกว่าก่อนที่จะเข้าสู่ยุคอาณานิคม ตะวันตกก็ยิ่งใหญ่เช่นกัน หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ขณะที่ประเทศต่างๆ ทั่วโลกเป็นเอกราช ก็ตะวันตกก็ยังยิ่งใหญ่ เป็นโลกที่ทุกคนกลัวว่า สหรัฐอเมริกาจะเป็นใหญ่เพียงฝ่ายเดียว โดยไม่ฟังเสียงของใคร ในขณะที่หลายคนอาจจะไม่ได้สังเกตมากนัก ในเวลานี้หลายอย่างได้กลายเป็นบูรพาภิวัตน์ไปแล้ว แต่ใครจะรู้บ้างเท่านั้นเอง และเชื่อว่าหลายคนน่าจะรู้ดี ถึงเวลาแล้วที่จะพูดให้ชัด แต่ไม่ได้มองข้ามหรือดูถูกตะวันตก เนื่องจากยังต้องใช้ความรู้ของเขา ยังต้องรักษาความรู้เดิมเอาไว้ แต่ว่าตะวันออกมีความสำคัญมากขึ้น

ขณะที่ประเทศจีนในปัจจุบัน ถือว่าเป็นหัวขบวนรถสายบูรพา และได้พุ่งทะยานขึ้นเรื่อยๆ ทำให้เศรษฐกิจของจีนใหญ่เป็นอันดับ 2 ของโลก ขณะที่ประเทศอื่นๆ ที่ได้รับอานิสงส์จากจีน ในการขายก๊าซ น้ำมัน รวมถึงพลังงานต่างๆ แม้กระทั่งประเทศออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ แคนาดา ที่ขายสินค้าเกษตร ขายทรัพยากรธรรมชาติให้กับจีน ก็มีเศรษฐกิจที่ดีขึ้นตามไปด้วย จึงทำให้คิดว่าถึงเวลา

แล้วที่จะสรุปอะไรบางอย่างออกมา ตอนนี้อาจไม่ได้เป็นแบบเดิม เราอยู่ในยุคบูรพาภิวัตน์ แต่ทั้งนี้ ตะวันตกก็ยังมีสำคัญอยู่เช่นกัน ขณะที่ตะวันออกก็สำคัญไม่แพ้กัน ในอนาคตเศรษฐกิจของจีน รวมถึงประเทศอื่นๆ จะทัดเทียมอเมริกา

ส่วนประเทศทางตะวันตกและอเมริกากำลังถดถอยลง ขณะนี้อเมริกาเป็นประเทศลูกหนี้ที่ใหญ่ที่สุดในโลก ไม่ใช่เจ้าหนี้อีกต่อไปแล้ว และจากการที่ประเทศไทยชอบไปดูงานที่ยุโรป ตนได้ตั้งไปว่า ไปดูอดีตหรือเปล่า ทำไมไม่ดูจอร์แดน ซีเรีย อินเดีย เอเชียกลางแทน ซึ่งถือว่าเป็นประเทศอนาคต แต่คนไทยก็ยังไม่เปลี่ยนแนวคิดนี้ ทั้งนี้ประเทศในยุโรปหรือในตะวันตกเป็นหนี้สาธารณะมาก อาทิ เยอรมันเป็นหนี้สาธารณะมากถึง 70 เปอร์เซ็นต์ของ GDP เบลเยียมเป็นหนี้สูง 100 เปอร์เซ็นต์ของ GDP ขณะที่ไทยไม่ถึง 40 เปอร์เซ็นต์

ในปีค.ศ. 2010 เศรษฐกิจของอเมริกายังเป็นที่ 1 รองลงมาคือจีน ญี่ปุ่น เยอรมนี ฝรั่งเศส อังกฤษ อิตาลี บราซิล ตามลำดับ ซึ่งแต่ก่อนบราซิลเงินเฟ้อกว่า 1 พันเปอร์เซ็นต์ ล้มลุกคลุกคลาน ใช้นโยบายประชานิยมเยอะมาก ตอนนี้ได้ปรับปรุงตัวเองขึ้นมา เศรษฐกิจโตนำหน้ารัสเซีย และอินเดีย ญี่ปุ่นหันมาทางเงินกับอินเดียมากขึ้นเช่นกัน ขณะที่ก่อนหน้านี้ การจัดอันดับไม่มีประเทศในเอเชียเลย โดยในปีค.ศ. 2032 หรืออีก 20 ปีข้างหน้า ขนาดการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของจีนจะใหญ่กว่า สหรัฐอเมริกา และอินเดียจะมาเป็นอันดับ 3 ญี่ปุ่นรองลงมา ตามด้วยประเทศบราซิล รัสเซีย อังกฤษ ฝรั่งเศส เม็กซิโก

รัสเซียเป็นอีกประเทศหนึ่งที่เขาไม่ได้รู้สึกว่าเป็นตะวันตก แต่รู้สึกว่าเป็นปรปักษ์กับอเมริกา มากกว่า อีกทั้งพลังงานในพื้นที่ที่อยู่ฝั่งเอเชียเป็นส่วนมาก และก็ขายพลังงาน ทรัพยากรธรรมชาติ เหล่านั้นให้จีนและอินเดีย ซึ่งกำลังเป็นที่ต้องการมาก ส่วนประเทศตุรกีกับเกาหลีใต้ก็น่าสนใจ และไม่ควรประมาท เนื่องจากเศรษฐกิจของตุรกีโตถึง 7 เปอร์เซ็นต์ กลายเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจโตที่สุดใน OECD คาดว่าในปี ค.ศ. 2050 จีน อเมริกา อินเดีย ญี่ปุ่น บราซิล จะเติบโตตามลำดับ หากดูแล้ว เอเชียหรือประเทศในบูรพาอันดับการเติบโตขึ้นมาเรื่อยๆ

กลุ่มประเทศที่สำคัญอย่างที่ได้ออกไปแล้วนั้น ไม่ใช่แค่ประเทศจีน ในฐานะคนไทยก็รู้ว่า จีนท่าทางจะดี ของจีนถูก ค่าท่องเที่ยวก็ไม่แพง และจีนก็ทำหลายอย่างได้ดี แต่อินเดีย รัสเซีย บราซิล ที่เรียกรวมกันว่า bric และเวลานี้อาจจะเพิ่ม 1 อีกตัว คือ อินโดนีเซีย หรือบางคนอาจจะเพิ่ม SA คือ แอฟริกาใต้เข้าไป ล้วนเป็นกลุ่มประเทศที่มีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจทั้งสิ้น

จากนั้นก็จะมีอีก 11 ประเทศที่กำลังจะเพิ่มเข้ามา ประเทศที่นายทุนตะวันตกได้มองเอาไว้ คือ บังกลาเทศ อียิปต์ อินโดนีเซีย อิหร่าน เม็กซิโก ไนจีเรีย ปากีสถาน ฟิลิปปินส์ เกาหลีใต้ ตุรกี

เวียดนาม ส่วนประเทศไทยไม่ถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มนี้เลย หากดูอัตราการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจแล้ว ทั้งหมดเป็น 25 ประเทศแรก ที่อัตราการเจริญเติบโตสูงที่สุด

ทั้งนี้ การที่ประเทศทางตะวันตกเสื่อมถอยนั้น เริ่มขึ้นได้ว่าสถานะการคลังของอเมริกาเริ่มมีปัญหาแล้ว กล่าวคือถนนหลายสายในอเมริกาไม่มีการซ่อมแล้ว และอเมริกาก็เป็นหนี้เพิ่มไม่ได้อีกด้วย เป็นหนี้มหาศาล โจทย์ก็คือว่า อเมริกาจะอย่างไร ยิ่งวิกฤติแฮมเบอร์เกอร์ (Hamburger Crisis) ทำให้อัตราการว่างงานยังไม่ลดลง ส่วนสงครามในอิรักก็ใช้เงินจำนวนมาก การทหารใช้เงินสูงทำให้อเมริกาต้องพยายามตัดค่าใช้จ่ายลง กองเรือรบก็ต้องลดจำนวนลง เงินที่จะนำมาใช้ทางทหารก็ถูกตัดลงเรื่อยๆ ในทางกลับกันจีนกำลังจะส่งเรือพิฆาตออกสู่น่านน้ำเป็นครั้งแรกในปลายปีนี้ ฐานะทางการเงินของจีนก็ดีกว่า อีกไม่นานอาจจะมีเรือบรรทุกเครื่องบินเป็น 2 ลำ

ส่วนสถานการณ์ทางทหารและการทหารของอเมริกาก็ลดลงเรื่อยๆ พื้นที่ลาตินอเมริกาที่เป็นเสมือนสวนหลังบ้าน จีนได้เข้าไปทำอะไรหลายอย่าง รวมถึงการเข้าไปซื้อน้ำมันด้วย ในตะวันออกกลางอิทธิพลของอเมริกาก็ลดลงไปเยอะ แต่อิทธิพลของตุรกีและอิหร่านเพิ่มขึ้น ทำยที่สุดแล้วสหรัฐต้องหาทางออกจากตะวันออกกลางให้เร็ว มิเช่นนั้นจะกลายเป็นตัวถ่วงเรื่องงบประมาณได้ ขณะที่ในอาเซียนอเมริกาก็กลับเข้ามาเช่นกัน แต่คงเข้ามาได้ไม่มากนัก แม้กระทั่งฐานทัพในญี่ปุ่นและเกาหลีด้วย โดยจีนกับรัสเซียหันมาจับมือกันแล้วตั้งประเทศในเอเชียกลางมารวมมือกันแล้ว

อย่างไรก็ตามเอนก ได้แสดงความเห็นส่วนตัวว่า น่าจะทำการทูตกับจีนเป็นอันดับ 1 และไม่ใช่อเมริกาอีกต่อไป ส่วนประเทศในยุโรปก็ไม่ค่อยมีความสำคัญเท่าไร เพราะวายุโรปเป็นหนี้สาธารณะมาก หลายประเทศเกือบล้มละลาย ซึ่งตนไม่เคยคิดว่าจะเกิดขึ้นได้ และไม่คิดว่าตะวันออกจะผงาดขึ้นมา ตะวันตกหายไป อยากให้นักเศรษฐศาสตร์ไขข้อข้องใจว่าทำไมยุโรปถึงได้ทรุดโทรมตามอเมริกาไปด้วย และอยากจะทำให้เห็นว่า แคนาดา ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ได้หันมาทางตะวันออกมากขึ้น เพราะว่าประเทศเหล่านั้นได้ขายทรัพยากรธรรมชาติ ขายพลังงาน ให้กับประเทศในตะวันออกมากขึ้น ที่แต่ก่อนเป็นแค่เพียงผู้ผลิต ตอนนี้อยู่หันไปขุดทรัพยากรธรรมชาติมาขายแทน เนื่องจากว่ามีจำนวนมาก

โลกมันได้เปลี่ยนแปลงจากเดิมไปมาก ซึ่งทุกประเทศมีปัญหาหมด หลายคนอาจจะสงสัยว่า ประเทศบูรพานั้นโตเทียมหรือไม่ ซึ่งหลายประเทศต้องทำให้ดีกว่านี้ เรื่องโครงสร้างพื้นฐานของโลกจะมีผลกระทบใหญ่มาก โครงสร้างพื้นฐานจะเชื่อมระหว่างเอเชียกับยุโรป และเชื่อมตอนเหนือกับใต้ของโลกเข้าด้วยกัน จีนมีรถไฟความเร็วสูงที่ดีที่สุด มีระบบขนส่งที่เชื่อมต่อกับทุกหลายภูมิภาค ซึ่งขณะนี้กำลังจะทำสายยุโรปเอเชีย ด้วยความยาวเกือบ 8 พันกิโลเมตร และจีนก็ทำได้เพราะมีเงินดอลลาร์ในมือเยอะ

มีความเป็นไปได้ว่าเงินทำมาถึงประเทศไทย หากมาจากภาคเหนือก็จะทำให้กลายเป็น ศูนย์กลางการเจริญเติบโตของประเทศได้ หรือหากไปเชื่อมที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ก็จะกลายเป็น ศูนย์กลางการเจริญเติบโตได้อีกเช่นกัน โดยเฉพาะในจ.อุดรธานี และจากนี้ไปคนในพื้นที่ดังกล่าว จะต้องหันหน้าไปทางจีน เวียดนาม หรือลาว ที่ไม่ใช้การหันหน้ามาที่กรุงเทพฯ และได้เริ่มต้นขึ้นโดยการปลูกยางพาราแล้ว เพื่อตอบสนองความต้องการการผลิตยางรถยนต์ของจีน ที่เป็นลูกค้ารายใหญ่ และเป็นลูกค้าไปอีกยาวนาน รวมถึงอินเดียด้วยท้ายที่สุดก็คือว่า ประเทศไทยต้องเริ่มวางแผนใหม่ กล่าวคือ ใกล้เคียงศูนย์กลางความเจริญที่ไหนก็ควรหันไปทางนั้น ต้องทำหน้าที่เชื่อมกับเพื่อนบ้าน เพื่อจะ กลายเป็นโอกาสทางเศรษฐกิจ เพราะสถานการณ์เหล่านี้จะบีบบังคับให้เป็นมิตรกันมากขึ้น และไม่ คุ่มค่าหากไปรบกับเพื่อนบ้าน ทำให้สูญเสียโอกาสในการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ ทั้งนี้ประเทศไทย ควรทำตัวเป็นรอยต่อระหว่างประเทศอาเซียนทางตอนเหนือและตอนใต้ด้วยต้องยอมรับว่าไทย แก้ปัญหาด้วยปัจจัยทางเศรษฐกิจในประเทศได้น้อยมาก แม้จะเก่งอย่างไรก็ตาม อัตราการเติบโตทาง เศรษฐกิจก็จะไม่เกิน 4 เปอร์เซ็นต์ หากคิดถึงหลักภูมิเศรษฐศาสตร์ ซึ่งนับว่าโชคดี เนื่องจากประเทศ มีที่ตั้งที่เป็นเลิศ ด้านตะวันตกคือประเทศอินเดีย อีกด้านก็คือประเทศจีน น่าจะใช้ทะเลและใช้ มหาสมุทรให้มากขึ้น รวมถึงการใช้โครงสร้างพื้นฐานให้มากขึ้น โดยหันการยืมเงินทุนจากตะวันตกมา เป็นเอเชีย ก็จะทำให้เศรษฐกิจของประเทศดีขึ้น

เสรี สืบสงวน และคณะ (2530) วิจัยเรื่องสถานการณ์และปัญหาของการขนส่งทางทะเลใน ประเทศไทย พบว่าสภาพการณ์แวดล้อมมีเรือต่างชาติและตัวแทนของเรือต่างชาติเข้ามาทำการขนส่ง สินค้าในประเทศไทยจำนวนมาก สถานะภาพและปัญหาด้านการประกอบการขนส่งทางทะเลของ ไทย อาจจะเป็นผลมาจากปัญหาต่าง ๆ เช่น ประเภทเรือที่ให้บริการไม่สอดคล้องกับความต้องการ ของผู้ใช้บริการ เรือเก่าเกินไป ตารางเวลาในการเดินเรือไม่แน่นอน บุคลากรทางพาณิชย์ขาด แคลน กฎหมายและมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการส่งเสริมในด้านการขนส่งทางทะเลของไทย ยัง ไม่มีสภาพคล่องตัวและเป็นระบบที่ดี เป็นต้น ดังนั้นการที่จะพัฒนาการประกอบการขนส่งทางทะเล ของไทย เพื่อให้มีขีดความสามารถและคุณภาพของบริการสอดคล้องกับความต้องการของตลาดและ พึ่งตนเองได้ในที่สุดนั้น ควรเน้นให้มีการปรับปรุงและดำเนินงานในเรื่องต่าง ๆ คือ

1. ปรับปรุงกองเรือให้อยู่ในสภาพที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับลักษณะสินค้าและ ความต้องการของตลาด ควรลดจำนวนบริษัทเรือขนาดเล็กเพื่อลดการแข่งขันกันเองและเพิ่มขีด ความสามารถในการให้บริการ ควรมีตารางเวลาการเดินเรือที่แน่นอนและเที่ยววิ่งไม่ห่างจนเกินไป ประเภทของเรือควรจะเป็นเรือที่สามารถขนทั้งสินค้าทั่วไปและสินค้าตู้ได้ด้วย

2. ปรับปรุงด้านบริการและการตลาด โดยในแต่ละเส้นทางควรมีผู้ประกอบการน้อยราย กว่าที่เป็นอยู่ การเดินเรือจะต้องใช้ความรู้ทางการบริหาร เทคโนโลยีอันทันสมัย ต้องมีเครือข่ายด้าน

การตลาดที่มีความสามารถและเชื่อถือได้ ต้องมีการประสานงานกันอย่างใกล้ชิดและจริงใจเพื่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกัน

3. รัฐบาลในฐานะผู้ส่งเสริม รัฐควรให้ความสนใจเรื่องเงินทุน มีกองทุนเพื่อผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล มีการผลิต การฝึกอบรม การส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรทางพาณิชย์นาวีทั้งคนประจำเรือและเจ้าหน้าที่บนฝั่งให้มีความรู้ความสามารถ และรอบรู้ในวงการธุรกิจเป็นอย่างดี มีนโยบายส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีให้สิทธิประโยชน์ในเรื่องต่าง ๆ เช่น ลดหย่อนหรือยกเว้นภาษีประเภทต่าง ๆ ในการประกอบการ และการกำหนดมาตรการบังคับใด ๆ ก็ตามควรใช้เพียงชั่วระยะเวลาหนึ่งเท่านั้น มิฉะนั้นจะเป็นการคุ้มครองการขนส่งทางเรือที่ด้วยประสิทธิภาพ

นอกจากนี้เสรี สืบสงวน และคณะ (2531) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง การให้บริการของเรือไทย : อุปสรรคและแนวทางแก้ไขที่เหมาะสม กล่าวถึงในปัจจุบันมีการขนส่งทางทะเลได้รับการพัฒนาในด้านเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่ทันสมัยขึ้น ความจำเป็นด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านท่าเรือ เรือ อุปกรณ์การขนถ่ายสินค้า การขนส่งภายในประเทศ และระบบการโทรคมนาคม ตลอดจนการมีสถานีรวบรวมสินค้าและคลังสินค้า จะต้องได้รับการปรับปรุงให้อยู่ในภาวะที่สามารถให้บริการได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว และสำหรับในด้านการปรับปรุงการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล สิ่งสำคัญที่ควรนำมาพิจารณาด้วยเสมอ คือ การให้บริการที่สามารถตอบสนองหรือดึงดูดความต้องการของผู้ใช้บริการได้เหมาะสม ควรมีคุณลักษณะ ดังนี้

1. ชีตความสามารถ คือ ผู้ประกอบการจะต้องมีขีดความสามารถในการขนส่งที่เพียงพอ มีจำนวนเรือและขนาดระวางเรือที่สามารถตอบสนองความต้องการของตลาดได้
2. อัตราค่าระวาง มีการกำหนดอัตราค่าระวางในระดับยุติธรรม
3. ความรวดเร็ว โดยการใช้เรือที่มีความเร็วสูงสุดในการขนส่งสินค้า
4. ความเชื่อถือไว้วางใจได้ เมื่อผู้บริการมีความมั่นใจได้ว่าสินค้าไปถึงจุดหมายปลายทางทันตามเวลาตามเงื่อนไขที่กำหนด สินค้าไม่มีความเสียหาย หากมีการเสียหายจะต้องเรียกชดเชยค่าเสียหายได้อย่างรวดเร็ว มีการจัดการเดินเรือให้เป็นไปตามตารางเวลา ตลอดจนการขนย้ายสินค้าจะต้องทำอย่างถูกต้องเหมาะสมกับสภาพสินค้า
5. ความถี่ของเที่ยวเรือที่ให้บริการ ควรจัดให้มีความถี่ของการเดินเรือแต่ละเที่ยวที่เหมาะสม เพื่อมิให้สินค้าตกค้างและทันเวลาที่ต้องการ

6. ความคล่องตัวในการให้บริการ เช่น มีจำนวนเรือ ขนาดของเรือ และประเภทเรือที่พอเพียงต่อความต้องการ มีการพิจารณาและเลือกใช้เรือที่มีความทันสมัยในด้านเทคโนโลยี มีการใช้อุปกรณ์การขนถ่ายที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดความล่าช้าในการขนถ่าย เป็นต้น

3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ครองขวัญ ชินรุ่งโรจน์ (2549) ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของผู้ส่งออกขนส่งตู้สินค้าด้วยเรือลำเลียง” จากการศึกษาพบว่า เงื่อนไขที่ผู้ส่งออกให้ความสำคัญประการแรก คือ ปัจจัยด้านราคา ประการต่อมาคือ ปัจจัยด้านคุณภาพและกระบวนการ ปัจจัยด้านความสัมพันธ์กับลูกค้า ปัจจัยด้านภาพลักษณ์ของบริษัทเรือลำเลียง และปัจจัยสุดท้ายคือ ปัจจัยด้านเวลา ตามลำดับ โดยปัจจัยด้านเวลา สิ่งที่ทำให้มีความสำคัญคือ เวลาโดยรวมในการขนส่งจากโรงงานไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ปัจจัยด้านราคา สิ่งที่ทำให้มีความสำคัญคือ ราคาค่าขนส่งโดยรวม และปัจจัยด้านคุณภาพและกระบวนการ สิ่งที่สำคัญ คือ การส่งสินค้าได้ทัน Cut off time ของเรือที่จะทำการส่งออก ทำเรือแหลมฉบัง ความถูกต้องและแม่นยำในการทำให้บรรลุลูกค้าที่ได้สั่งมา ความเสี่ยงต่อความเสียหายหรือเกิดอุบัติเหตุของตู้สินค้าในการยกขน ทำเรือที่เรือลำเลียงจะเข้าเทียบท่า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ประเภทของบริการที่ครบวงจรเป็น One stop service บริการในด้าน Custom formality การควบคุมความเสียหายในการใช้เรือลำเลียงเพื่อการขนส่งตู้สินค้า ความยืดหยุ่นในการจัดส่ง Shipment เร่งด่วนในการใช้เรือลำเลียงเพื่อการขนส่งตู้สินค้า ความสม่ำเสมอในส่วนของการตารางเรือที่ออกจากท่าเรือมาตามปกติ ความถี่ (Frequency) ของตารางเดินเรือลำเลียงที่เหมาะสม และปริมาณของการจัดส่งด้วยเรือลำเลียงต่อเที่ยว ปัจจัยด้านความสัมพันธ์กับลูกค้า สิ่งที่ทำให้มีความสำคัญตามลำดับ คือ ความรู้ของบุคลากรในองค์กรในส่วนของการทำ การจัดการด้านข้อมูลของ Status ของตู้ให้แก่ลูกค้า ความเอาใจใส่ในการตอบคำถามลูกค้า และความสะดวกในการติดต่อ บริษัท ความทันสมัยของระบบคอมพิวเตอร์ และสุดท้ายคือ ปัจจัยด้านภาพลักษณ์ของบริษัทเรือลำเลียง สิ่งที่ทำให้มีความสำคัญสามารถเรียงลำดับได้ดังนี้ การชดเชยค่าเสียหายในกรณีเกิดความเสียหาย ประสิทธิภาพในการ Operate เรือลำเลียง ความซื่อสัตย์ของผู้ประกอบการขนส่ง สภาพของเรือลำเลียงที่ดี และเครื่องมือมีประสิทธิภาพในการทำงานสูง

ประสาน วิณิชการ (2553) ศึกษาเรื่อง “ความสามารถของผู้ประกอบการในการจัดการสินค้าอันตรายผ่านท่าเรือ” ทั้งนี้เนื่องจากได้เกิดเหตุการณ์สารเคมีรั่วไหลอยู่บ่อยครั้ง โดยแต่ละครั้งส่งผลกระทบต่อความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งการการป้องกันการเกิดเหตุการณ์เช่นนี้จำเป็นต้องให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องเพิ่มความระมัดระวังในการจัดการเกี่ยวกับสารเคมี โดยเฉพาะโรงงานสารเคมี ท่าเรือคือ พื้นที่หนึ่งที่มีความล่อแหลมอย่างมาก เนื่องจากมีปริมาณสินค้าอันตรายผ่านเข้าออกเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าสู่ส่งออกสินค้าอันตรายนี้ ผู้ประกอบการขนาดใหญ่ ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม รวมทั้งผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะเจ้าของสินค้าและตัวแทน และผู้รับผิดชอบรักษาและขนถ่ายสินค้าอันตรายในฐานะผู้ปฏิบัติงานในท่าเรือ ฉะนั้น ผู้ที่จะมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาจึงมีอยู่หลายส่วน จากผลการศึกษา ผู้ที่เกี่ยวข้องมีการจัดการในภาพรวมอยู่ในเกณฑ์มาก โดยผู้ประกอบการขนาดใหญ่เป็น

กลุ่มที่มีการดำเนินการตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานการจัดการสินค้าอันตรายมากที่สุดในทุกๆ หมวด ได้แก่ หมวดสินค้าอันตรายและบรรจุภัณฑ์ หมวดตู้คอนเทนเนอร์รถและอุปกรณ์ หมวดกฎระเบียบและข้อกำหนดต่างๆ หมวดบุคลากร และหมวดเทคโนโลยีการสื่อสารและการป้องกันภัย ในขณะที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีการจัดการสินค้าอันตรายมาก จะมีการดำเนินการตามหลักเกณฑ์ในปัจจุบันที่มีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจโดยตรง ได้แก่ หมวดสินค้าอันตรายและบรรจุภัณฑ์ หมวดตู้คอนเทนเนอร์รถและอุปกรณ์ และการสำแดงเอกสารตามกฎระเบียบ ส่วนผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมจะมีการจัดการตามเกณฑ์ในเกณฑ์ที่ต่ำกว่าผู้ประกอบการทั้งสองกลุ่ม นั้นหมายความว่า การจัดการปัญหาต้องเริ่มจากกลุ่มผู้ประกอบการขนาดเล็ก อาจด้วยการกำหนดกติกา หรือแนวทางปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยอยู่ตลอดเวลา

สุภัทรา ตันเงิน (2554) ศึกษาเรื่อง “ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ต่อชุมชนบ้านแหลมฉบัง ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี” โดยมุ่งเน้นศึกษาสถานภาพทางด้านเศรษฐกิจและสังคมและทัศนคติของประชาชนในชุมชน ซึ่งเป็นชุมชนที่อยู่หลังท่าเรือแหลมฉบัง จากการศึกษาพบว่า ในชุมชนประกอบไปด้วยอยู่อาศัยที่อาจแบ่งออกได้อย่างน้อยสองกลุ่ม คือ กลุ่มที่อยู่อาศัยดั้งเดิม และกลุ่มที่มีการย้ายถิ่นมาอยู่อาศัยไม่เกิน 10 ปี พบว่า ระยะเวลาที่อยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับรายได้ คือมีแนวโน้มที่จะมีรายได้มากขึ้น เนื่องจากมีโอกาสเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ โดยกลุ่มอาชีพที่ได้ประโยชน์ คือ ผู้ประกอบอาชีพค้าขายและผู้ประกอบอาชีพภาคบริการ เกิดการตอบสนองทางสังคมกับภายนอกและการปรับตัวด้านอาชีพรวมทั้งส่วนงานสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ อย่างไรก็ตาม ท่าเรือแหลมฉบังไม่ได้ทำให้เกิดการจ้างงานโดยตรงกับส่วนปฏิบัติการท่าเรือน้ำลึก สำหรับผลกระทบด้านลบที่เกิดขึ้นจากการตั้งท่าเรือแหลมฉบังคือ ปัญหาเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมที่มีต่อชุมชน การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตและอาชีพของชาวบ้าน โดยเฉพาะชาวบ้านในชุมชนที่อยู่มาเป็นระยะเวลานาน อันเนื่องจากการเวนคืนที่ดินเพื่อทำการก่อสร้าง และผลที่สืบเนื่องจากการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง คือ การเพิ่มขึ้นของประชากรในพื้นที่ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประชากรแฝงจากนอกพื้นที่ ส่งผลให้ผู้อยู่อาศัยดั้งเดิมเกิดความต้องย้ายออกจากชุมชน ซึ่งเป็นสิ่งที่ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิต วัฒนธรรม และประวัติศาสตร์ชุมชนท้องถิ่นอย่างมาก และที่สำคัญ การมีส่วนร่วมของชุมชนในการกำหนดความเป็นไปของชุมชน และพื้นที่ๆ ตนเองอยู่อาศัยมาแต่ดั้งเดิม มีน้อยมาก

เกวลิน มะลิ และกนกพร เพียรประเสริฐ (2557) ศึกษาเรื่อง “คุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่อุตสาหกรรมแหลมฉบัง” พบว่า จากการใช้เกณฑ์การชี้วัดเพื่อวิเคราะห์ระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน อันประกอบไปด้วย มาตรฐานคุณภาพชีวิตด้านความจำเป็นพื้นฐาน ด้านชีวิตความเป็นอยู่ ด้านโอกาสในการดำรงชีวิต และด้านความสะดวกสบาย คุณภาพชีวิตของประชาชนในเขตพื้นที่อุตสาหกรรมแหลมฉบังอยู่ในระดับปานกลาง แต่หากพิจารณาทางด้านพบว่า ด้านความจำเป็นพื้นฐานมีคะแนนสูงสุด และด้านความสะดวกสบายน้อยที่สุด ในด้านความสัมพันธ์ภายในชุมชนพบว่าต่างมีการช่วยเหลือซึ่งกันและกันระหว่างเพื่อนบ้าน ไม่ว่าจะเป็งานบุญ กิจกรรมทางศาสนา หรือการร่วมงานทางสังคมเมื่อได้รับเชิญ ในด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า ประชาชนในชุมชนประสบกับปัญหาฝุ่นควันในอากาศ ปัญหาเสียงรบกวนและควันพิษจากยานพาหนะ ซึ่งแม้ผลจะปานกลาง แต่ก็เป็สิ่งที่น่าสนใจในแง่ของผลกระทบที่ดำรงอยู่ เพราะเป็นสิ่งที่กระทบต่อชีวิต สุขภาพ และปัจจัย

ทางด้านเศรษฐกิจในระยะยาว ในด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน พบว่า ปัญหายากเสพติด เป็นปัญหาหลักและรุนแรงมากที่สุด ซึ่งเป็นปัญหาที่ส่งผลให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมาอีกมาก ซึ่งปัญหาเหล่านี้เป็นปัญหาที่จะต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน ทั้งสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิต และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

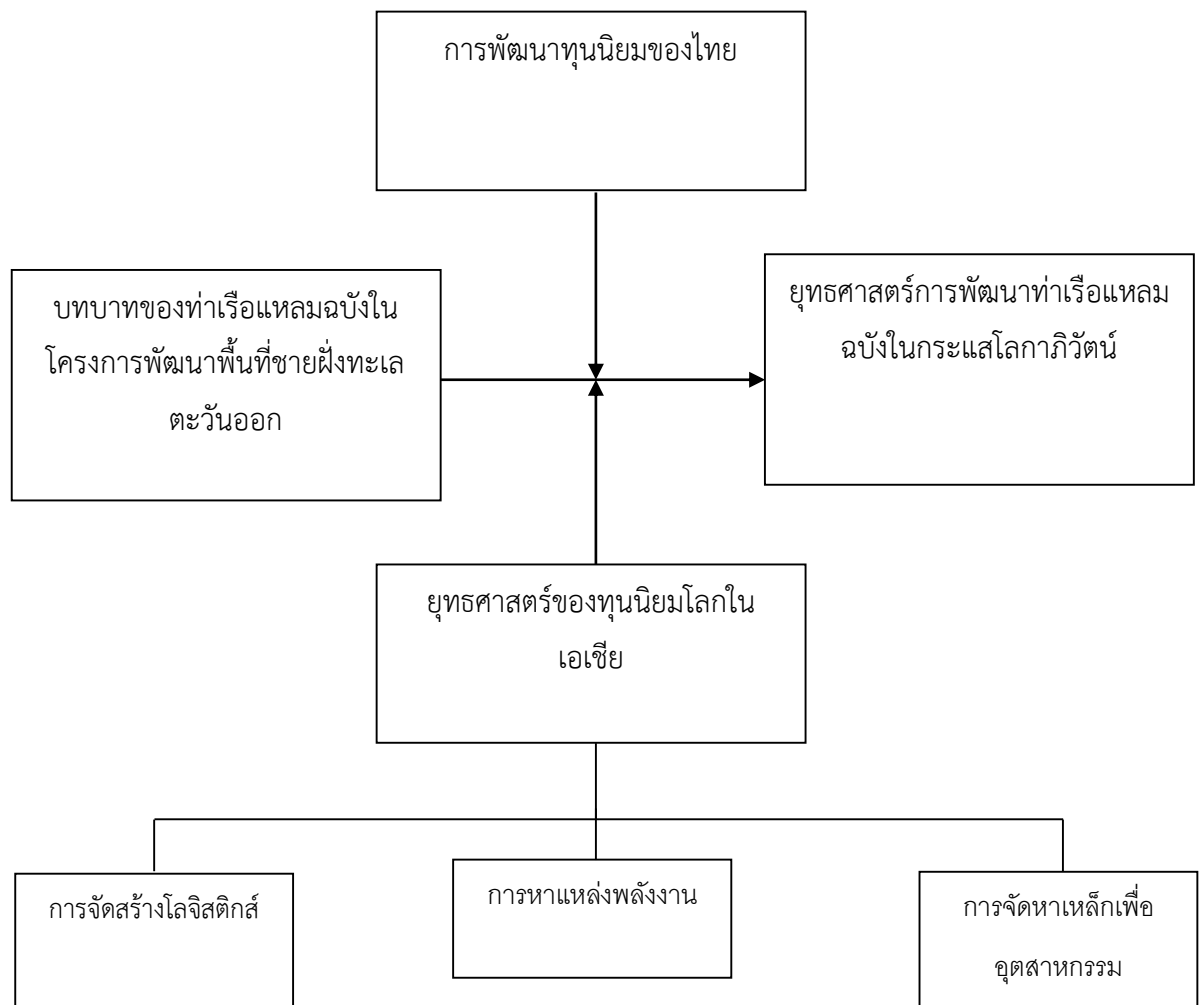
ถาวร จุณณานนท์ (2534) ศึกษาเรื่อง “บทบาทของท่าเรือในการพัฒนาเศรษฐกิจประเทศ” โดยทำการวิเคราะห์ว่าปัจจุบันท่าเรือกรุงเทพมหานครมีสมรรถนะในการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพียงใด หากมีการพัฒนาแล้วรัฐจะได้ผลประโยชน์ตอบแทนทั้งทางตรงและทางอ้อมอย่างไร และยังได้กล่าวถึงบทบาทและความสำคัญของท่าเรือต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ เนื่องจากท่าเรือเป็นจุดเชื่อมต่อของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และยังเป็นจุดที่สร้างรายได้อย่างมหาศาลให้แก่ประเทศชาติ และท้องถิ่นอีกด้วย จากการศึกษาถึงดัชนีต่าง ๆ ที่ใช้เป็นเครื่องวัดประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยการนำระบบข้อมูลอันเป็นระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารงานท่าเรือที่องค์การ ESCAP ได้พัฒนาขึ้นใช้เป็นระบบข้อมูลมาตรฐานสำหรับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก มาประกอบการตัดสินใจควบคุมการบริหารงานประจำวัน และการวางแผนระยะยาวเพื่อการพัฒนาท่าเรือ จากการศึกษาพบว่า ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการดำเนินงาน คือ ปัญหาด้านบริการ ได้วิเคราะห์จากปัจจัยที่เกิดขึ้นจากปัญหาภายในการทำเรือฯ เช่น พื้นที่วางสินค้าจำกัด การขาดแคลนเครื่องมือทุ่นแรง ขาดอุปกรณ์เทคโนโลยีในการให้บริการ เงินนอกระบบและอัตราค่าภาระ ส่วนปัญหาที่เกิดจากปัจจัยภายนอกการทำเรือฯ และส่งผลกระทบต่อการทำเรือฯ เช่น ปัญหาของผู้ใช้บริการและพิธีการศุลกากร และการบรรทุกขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือไปยังเจ้าของสินค้า ในส่วนของการพัฒนาท่าเรือ นั้น ได้เสนอแนวทางในหัวข้อแนวทางการพัฒนาเป้าหมายและกลยุทธ์เพื่อดำเนินงานตามแผน แบ่งออกเป็น 4 แนวทาง คือ การวางแผนนโยบายการบริหารและการตลาดที่ทันสมัย การพัฒนาบุคลากร การพัฒนาอุปกรณ์ยกขนสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ และการจัดการด้านงบประมาณการลงทุนที่เหมาะสม

ปรีเยตา ศรีจันทร์อินทร์ (2540) ศึกษาเรื่อง “ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง กับการพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก” วัตถุประสงค์ของการศึกษา เพื่อศึกษาประสิทธิภาพในการดำเนินงานของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง และวิเคราะห์บทบาทของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก ทั้งทางด้านผลผลิตของอุตสาหกรรมและการจ้างงานของอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก จากผลการวิจัยพบว่า ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานโดยพิจารณาจากดัชนีต่าง ๆ ที่ใช้เป็นเครื่องวัดประสิทธิภาพ สามารถวัดประสิทธิภาพของท่าเรือได้ 3 รูปแบบ คือ การวัดประสิทธิภาพของท่าเรือจากปริมาณสินค้าและผลปฏิบัติงาน การวัดประสิทธิภาพของท่าเรือจากการให้บริการ และการวัดประสิทธิภาพของท่าเรือจากการใช้ประโยชน์ท่าเรือ ซึ่งผลการดำเนินงานอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด แสดงให้เห็นถึงการให้บริการที่สะดวกรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ

สำหรับการศึกษาบทบาทของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคตะวันออกจากการวิเคราะห์เชิงปริมาณด้วย วิธีทางสถิติในรูปแบบการถดถอย พบว่าการดำเนินงานของท่าเรือ พาณิชยกรรมมีผลต่อผลิตภัณฑ์รวมของอุตสาหกรรมในภาคตะวันออกในทิศทางเดียวกัน และจากการวิเคราะห์เชิงพรรณนา ของผลการจ้างงานของอุตสาหกรรมในภาคตะวันออกภายหลังจาก มีท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง พบว่าภาคตะวันออกมีการจ้างงานในสัดส่วนที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับภาคอื่น ๆ ของประเทศโดยรองลงมาจากกรุงเทพฯ และปริมณฑล อันเนื่องมาจากการมีท่าเรือน้ำลึกอยู่ติดกับพื้นที่อุตสาหกรรม ก่อให้เกิดความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการพิจารณาตั้งโรงงาน ทำให้เกิดการลงทุนของอุตสาหกรรมเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลต่อผลผลิตของอุตสาหกรรมและการจ้างงานของอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก

4 กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้นำมากำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัยของการทบทวนและปรับยุทธศาสตร์การพัฒนาของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกสู่การเป็นประเทศอาเซียนในจังหวัดชลบุรี: กรณีบทบาทท่าเรือแหลมฉบังในการพัฒนา



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 2

ยุทธศาสตร์การพัฒนาในเขตพื้นที่แหลมฉบัง

ในบทนี้ผู้วิจัยจะวิเคราะห์ยุทธศาสตร์การพัฒนาในเขตพื้นที่แหลมฉบัง และพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ ในฐานะที่ท่าเรือแหลมฉบังเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยพบว่า พื้นที่แหลมฉบังมีพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ดังต่อไปนี้

1. ยุคแหลมฉบังในยุคก่อนอุตสาหกรรม (ก่อน 2490)
2. ยุคที่สองคือยุคของอุตสาหกรรมยุคต้น (พ.ศ. 2490– พ.ศ. 2520)
3. แหลมฉบังในยุคแห่งการเปลี่ยนแปลงเป็นเมืองอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2520 – 2535)
4. แหลมฉบังในยุคของการเป็นเมืองอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2535 – ปัจจุบัน)

แหลมฉบังในยุคหลังการปฏิวัติ (ก่อน 2490)

ในยุคของการลงหลักปักฐานของชุมชนแหลมฉบังในอดีตนั้นเริ่มมาจากการเป็นจุดในการขนส่งไม้พิน ซึ่งใช้ทำเป็นเชื้อเพลิงจากบ้านโรงโม่ จันทบุรีและตราด โดยมีเรือใบปีทุกไม้พินเหล่านี้ไปส่งโรงเคี้ยวน้ำตาลที่พระประแดง การค้าไม้พินสองศอกสั้นสุดลงเนื่องจากการเปลี่ยนใช้วัสดุจำพวกซีลื้อจากภาคเหนือเป็นเชื้อเพลิงของการเคี้ยวน้ำตาล เมื่อหมดยุคในการส่งไม้พินแล้วนั้นจึงทำให้เกิดการอพยพย้ายถิ่นฐานและได้มีการรวมตัวกันของกลุ่มคนไทยในหมู่บ้านเพื่อสำรวจพื้นที่ที่เหมาะสมแก่การเพาะปลูกและประมงเพื่อให้เกิดการเลี้ยงชีพในชุมชน ซึ่งบริเวณแหลมฉบัง มีความเหมาะสมและยังไม่มีผู้ที่จับจอง การอพยพของกลุ่มคนไทยมาที่บริเวณแหลมฉบัง มีความเป็นไปได้ว่าส่วนมากเป็นคนจากหมู่บ้านบางละมุง โดยอาศัยเรือสำเภาจากการขนส่งไม้พิน และการขยายตัวของการพักผ่อนของชาวเรือ จึงทำให้เกิดการรวมตัวกันตั้งถิ่นฐานที่แหลมฉบัง ดังนั้นคนในหมู่บ้านฉะเชิงเทราจึงมีความสัมพันธ์กันเป็นระบบเครือญาติ (ปริสา สมภมิตร, 2546)

แหลมฉบังเป็นชุมชนที่มีพื้นฐานทางเศรษฐกิจแบบยังชีพและอาศัยพึ่งตนเองภายในชุมชนเป็นหลักโดนในอดีตพบว่าชุมชนมีการประกอบอาชีพทำนาและทำประมงชายฝั่งเป็นหลัก โดยมีการปลูกข้าวไว้เป็นอาหารหลัก และการออกหาปลาเพื่อเป็นกับข้าว ในทุกครั้งหลังจากจากออกเรือหาปลา เนื่องด้วยพื้นที่ในอดีตของชุมชนมีความได้เปรียบจากการที่สภาพทางภูมิศาสตร์ของชุมชนอยู่ในพื้นที่ที่เรียกว่า “แหลมกำบัง” เนื่องจากเป็นเขตที่มีแหลมยื่นออกมาเพื่อหลบพายุฝน เมื่อหมดฤดูทำนาและไม่ได้ออกเรือ คนในหมู่บ้านจะมีการปลูกผักสวนครัวเพื่อมาประกอบอาหารเช่น ต้นหอม แตงกวา พริก มะเขือ ฯลฯ คนในหมู่บ้านนิยมหาพื้นที่ปลูกใหม่เพื่อความสมบูรณ์ของผลผลิต ผักที่ได้จะนำมาแบ่งปันให้กับคนในหมู่บ้านหรือนำมาแลกเปลี่ยนสินค้ากับคนในหมู่บ้านอาทิเช่น ผ้าฝ้าย กับหมู่บ้านอื่น เนื่องจากคนในหมู่บ้านไม่สามารถผลิตผ้าเองได้ตามความต้องการได้อย่างเพียงพอ มีเพียงไม่กี่ครัวเรือนเท่านั้นและผู้ที่ว่างจากการปลูกข้าว หา ปลา ปลูกผัก จริง ๆ เท่านั้นที่จะทอผ้าเพื่อนุ่งห่ม (ปริสา สมภมิตร, 2546: อภิวนิช นวลแก้ว,)

ลักษณะการปกครองในอดีตของชาวบ้านชุมชนแหลมฉบังในอดีตจะนับถือผู้อาวุโสซึ่งเป็นที่เคารพของคนในหมู่บ้าน ในการปกครอง โดยการนับถือผู้อาวุโสซึ่งเป็นที่เคารพของคนในหมู่บ้าน ในการปกครองคนในหมู่บ้านนั้นคนในหมู่บ้านจะเรียกผู้ที่ปกครองว่า พ่อบ้าน ซึ่งมีหน้าที่ปกครองความสงบเรียบร้อยของคนในหมู่บ้าน แต่ยังคงมีอาชีพประมงและทำนาเหมือนชาวบ้าน ซึ่งคนในหมู่บ้านจะเชื่อฟังพ่อบ้าน และพ่อบ้านจะมีอำนาจในการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ เป็นผู้นำในการลงแรง ลงแขก เป็นผู้นำพิธีมงคล (ปริสา สมภมิตร, 2546)

จากความสัมพันธ์ในลักษณะเครือญาตินี้ ทำให้ชาวบ้านมีความเคารพในระบบผู้อาวุโส และเป็นผลให้คัดเลือกผู้อาวุโสขึ้นมาปกครองชุมชน โดยกลุ่มตระกูลที่สำคัญที่ขึ้นมาทำการปกครอง เป็นกำนันผู้ใหญ่บ้านสลักกันนั้นมีอยู่ 2 ตระกูลที่สำคัญคือกลุ่ม ตระกูลถนนมรดกและกลุ่มตระกูลแย้มเยื่อน ซึ่งเป็นกลุ่มตระกูลที่เป็นลูกหลานของคหบดีเมืองศรีราชา ที่เข้ามาอาศัยอยู่บริเวณหมู่ 3 บ้านแหลมฉบัง โดยการปกครองในอดีต ชุมชนแหลมฉบังอยู่ในเขตการปกครองของ ตำบลทุ่งสุขลาขึ้นตรงกับเมืองศรีราชาโดยตรง ด้วยบุคลิกของคนตระกูลถนนมรดกที่มาจากตระกูลของลูกหลานที่เป็นคหบดีทำหน้าที่ปกครองหัวเมืองต่าง ๆ จึงทำให้ชาวบ้าน ยกให้กลุ่มตระกูลนี้เป็นผู้นำชุมชน ทำหน้าที่เป็นพ่อบ้าน ในหมู่ 3 บ้านแหลมฉบัง และเป็นตัวแทนของชุมชนในการติดต่อกับหัวเมืองศรีราชา พ่อบ้านของแต่ละชุมชน ที่จะต้องทำหน้าที่เป็นผู้นำ ในงานต่าง ๆ หรือการเป็นหัวเรี่ยวหัวแรงในการลงแขกของชาวบ้านในชุมชน และหลังจากที่ชาวบ้านในชุมชนเหล่านี้เข้าสู่ยุคของการปกครองส่วนท้องถิ่นโดยกำนันผู้ใหญ่บ้านการปกครอง ยังคงขึ้นตรงกับเมืองศรีราชา จึงทำให้ชาวบ้านคัดเลือกผู้ปกครองที่จะต้องมียุทธศาสตร์พิเศษของการเป็นผู้นำคือ เป็นผู้ที่มีความสามารถในการปกครอง และสามารถเป็นตัวแทนของชาวบ้านในการติดต่อกับทางราชการได้ เมื่อเป็นเช่นนี้ ทำให้ตระกูลถนนมรดกกลายเป็นผู้นำของชุมชนในการเป็นหัวเรี่ยว หัวแรงในการติดต่อกับทางราชการและเป็นผู้นำชุมชนในตำแหน่งกำนันผู้ใหญ่บ้าน และที่สำคัญคือต้องเป็นคนที่มีอำนาจบารมีในการที่จะมาเป็นผู้นำชาวบ้านและคุ้มครองลูกบ้านได้ (ฉวี คงประเสริฐ, สัมภาษณ์ 24 กรกฎาคม 2557)

อย่างไรก็ตามในระยะเวลาต่อมา ทางราชการได้มีการปกครองในการบริหารราชการในเขตเมืองนั้นเขตแหลมฉบังว่าเป็นเขตการปกครองแบบหัวเมืองชั้นนอก โดยการปกครองชุมชนในหมู่บ้านแหลมฉบังนั้นมีการแบ่งอำนาจการปกครองมาจากส่วนกลางซึ่งก็คือรัฐบาล รัฐบาลมีการรวมศูนย์อำนาจและแบ่งส่วนการปกครองหน่วยราชการเป็นกรม ซึ่งเรียกว่าระบบศักดินา การปกครองของหมู่บ้านแหลมฉบัง ภายใต้ระบบศักดินานั้น ส่วนกลางมิได้เข้ามาปกครองในหมู่บ้านโดยตรง แต่จะส่งคหบดีมาปกครองเมืองศรีราชา อย่างไรก็ตามลูกหลานคหบดีตระกูลถนนมรดก ได้เข้ามาอยู่ในหมู่บ้านแหลมฉบัง ต่อมาได้มีการปฏิรูปการปกครองโดยใช้ระบบการรวมอำนาจ ระบบการปกครองจึงเปลี่ยนเป็นการปกครองท้องถิ่นโดยกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน โดยจะมีการเลือกผู้นำชุมชนจะดูจากผู้ใดเป็นผู้อาวุโสและเป็นต้นบ่อของคนในหมู่บ้าน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่อยู่ในนามสกุลถนนมรดก และนามสกุลแย้มเยื่อน (ปริสา สมภมิตร, 2546)

ในระบบการปกครองในช่วงของกำนันผู้ใหญ่บ้านนั้น พบว่าความสัมพันธ์ของชาวบ้านกับผู้ปกครองในการทำกิจกรรมร่วมกันนั้นเป็นไปในทางที่ดี และมีความสามัคคี นอกจากนี้ เนื่องจากชาวบ้านในชุมชนเป็นผู้ที่นับถือพุทธศาสนา วัดจึงเป็นเสมือนศูนย์กลางของชาวบ้านในชุมชน ในการ

เป็นที่ยึดเหนี่ยวจิตใจให้กับชาวบ้านในชุมชน เช่น เมื่อแรกเกิดคนในหมู่บ้านจะมีการให้พระภิกษุตั้งชื่อให้เพื่อเป็นสิริมงคล นอกจากนี้วัดเป็นที่ให้การศึกษาและรวมกลุ่มเพื่อบำรุงสาธารณประโยชน์ต่าง ๆ การทำบุญตักบาตรและทอดกฐิน นอกจากนี้ค่านิยมความเชื่อเกี่ยวกับสิ่งศักดิ์สิทธิ์ของคนในหมู่บ้าน แหลมฉบั๋งคือ ค่านิยมความเชื่อเกี่ยวกับสิ่งศักดิ์สิทธิ์ของคนในหมู่บ้านแหลมฉบั๋งซึ่งเป็นที่เคารพนับถือของคนในหมู่บ้านเป็นอย่างมาก เป็นเครื่องยึดเหนี่ยวจิตใจของคนในหมู่บ้าน รวมทั้งการขอพรต่าง ๆ เช่น ในการจะออกทะเลเพื่อหาปลา เป็นต้น คนในหมู่บ้านแหลมฉบั๋งจะเคารพเจ้าพ่อสัมฤทธิ์กับเจ้าแม่พัดโบก เนื่องจากว่า ชาวบ้านมีความเชื่อเรื่องความศักดิ์สิทธิ์ของเจ้าพ่อสัมฤทธิ์กับเจ้าแม่พัดโบก เช่นเมื่อบนบานสิ่งใดก็จะได้และถ้าไม่มาแก้บนจะเป็นอันตราย แสดงให้เห็นว่าคนในหมู่บ้านแหลมฉบั๋งมีความเชื่อในเรื่องภูต ผี ปีศาจที่พิทักษ์รักษาให้คนในหมู่บ้านมีความสุข (ปริสา สมภมิตร, 2546)

คนในชุมชนบ้านแหลมฉบั๋งได้นับถือพระพุทธศาสนา ผู้คนในสมัยก่อนสร้างวัด เพราะถือว่าได้กุศลแรงกว่าการทำบุญอย่างอื่น ๆ บุญกุศลในการสร้างวัดจะช่วยให้ผู้สร้างได้ไปสวรรค์ วัดในหมู่บ้านแหลมฉบั๋ง ได้มีมาพร้อมกับการเกิดขึ้นของหมู่บ้าน เนื่องมาจากมีหลักฐานในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ได้มีการสร้างโบสถ์ในสมัยที่พระองค์เสด็จประพาสที่ชลบุรี เจ้าอาวาสวัดแหลมฉบั๋งคนแรกคือ หลวงปู่คง เป็นผู้สร้างวัดคู่กับหมู่บ้านแหลมฉบั๋งเพื่อให้คนในหมู่บ้านได้ทำบุญและเป็นที่พักพิงจิตใจ อีกทั้งวัดแหลมฉบั๋งมีบทบาททางด้านการศึกษากับคนในหมู่บ้าน เนื่องจากมีการใช้ศาลาวัดสำหรับสอนหนังสือให้กับเด็กในชุมชนรวมทั้งยังเป็นศูนย์กลางทางการศึกษากับคนในหมู่บ้าน เนื่องจากมีการใช้ศาลาวัดสำหรับสอนหนังสือให้กับเด็กในชุมชนรวมทั้งยังเป็นศูนย์กลางทางการศึกษา(ปริสา สมภมิตร, 2546)

ยุคที่สองคือยุคของอุตสาหกรรมยุคต้น (พ.ศ. 2490– พ.ศ. 2520)

แหลมฉบั๋งในยุคของอุตสาหกรรมยุคต้น (พ.ศ. 2490– พ.ศ. 2520) ในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงที่ได้มีการริเริ่มการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกจากการ โดยรัฐบาลได้ให้ความสนใจในการพัฒนาพื้นที่ส่วนภูมิภาค และมีนโยบายสร้างทางเชื่อมพื้นที่จังหวัดต่างๆ ในแต่ละภูมิภาคให้ติดต่อกันได้อย่างทั่วถึง ด้วยการวางโครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินแห่งราชอาณาจักรไทยขึ้นโดยกำหนดระยะเวลาการดำเนินโครงการถึง 18 ปี โดยในส่วนของภูมิภาคตะวันออก รัฐบาลได้ร่วมมือกับกองทัพเรือในการสร้างถนนสายที่ 22 ซึ่งภายหลังเรียกว่า ถนนสุขุมวิท ตามชื่อของพระพิศาลสุขุมวิท ซึ่งเป็นวิศวกรดำเนินโครงการสร้างถนน เพื่อเชื่อมการคมนาคมสู่ภาคตะวันออก โดยมีระยะทางสิ้นสุดที่ฐานทัพเรือสัตหีบ ระยะเวลาดำเนินการแบ่งเป็น 2 ช่วง ประกอบด้วย เส้นทางเชื่อมกรุงเทพฯ-สมุทรปราการ และเส้นทางเชื่อมสมุทรปราการ-ฉะเชิงเทรา-ชลบุรี-ศรีราชา-สัตหีบ โดยใช้ระยะเวลาในการดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2479-2484 กำหนดระยะเวลาการดำเนินโครงการถึง 18 ปี (สุจิตรา กาลจักร, 2557)

กล่าวได้ว่าในช่วงทศวรรษ 2490 – 2500 ความพร้อมทางด้านทรัพยากรธรรมชาติ และแรงงานของประเทศไทย ทำให้ประเทศประสบความสำเร็จด้านการส่งออกสินค้าขั้นพื้นฐาน คือ สินค้าเกษตร ที่สามารถขายตัวพื้นที่เพาะปลูกเพื่อการส่งออก รัฐบาลได้ดำเนินนโยบายส่งออกส่งเสริมสินค้า

เกษตรหลายประการ รวมถึงการลงทุนด้านสาธารณูปโภค การส่งออกอุตสาหกรรมธุรกิจเกษตร การสนับสนุนสินเชื่อด้านเกษตรแก่เกษตรกรและผู้ส่งออก การสะสมทุนในภาคอุตสาหกรรมและภาคเศรษฐกิจในเมืองขึ้นได้โดยอาศัยการเจริญเติบโตและการขยายตัวด้านเกษตร โดยมีปัจจัยเอื้อหนุนคือ การได้รับเงินสนับสนุนจากต่างประเทศ การส่งออกพืชผลทางการเกษตรมีบทบาทช่วยแก้ปัญหาการขาดดุลบัญชีเดินสะพัด ขณะที่การพัฒนาอุตสาหกรรมมุ่งนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อทดแทนการนำเข้า (ผาสุก พงษ์ไพจิตร, 2541, หน้า 276)

ทำให้หลังทศวรรษ 2490 ต่อเนื่องมาถึงยุคแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นช่วงเวลาของการเพาะปลูกทางเกษตรหลาย ๆ ชนิด ที่เป็นพืชเศรษฐกิจ มีตลาดรองรับ จนทำให้มีการขยายพื้นที่เพื่อการเพาะปลูกมากขึ้น การขยายตัวทางการผลิตดังกล่าว มีมีปัจจัยที่แตกต่างกันออกไปในพืชเศรษฐกิจแต่ละชนิด ส่วนหนึ่งเป็นการกระตุ้นจากระบบตลาด การขยายตัวของเกษตรเพื่ออุตสาหกรรม ถนนสุขุมวิทได้ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อชุมชนในหลาย ๆ ด้าน ตั้งแต่การส่งผลผลิตจากชุมชนเข้าสู่ตลาดที่ทำให้สะดวกรวดเร็วขึ้น แนวโน้มการบริโภคของชาวบ้านก็เปลี่ยนแปลงไป เริ่มให้ความสำคัญต่อการผลิตอาหารเองน้อยลงเพราะสามารถหาซื้อได้ค่อนข้างสะดวก การมีถนนเข้าสู่ชุมชนจึงมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงจากชุมชนที่เคยมีความเป็นอยู่อย่างง่าย ๆ และมีระบบเศรษฐกิจแบบกึ่งยังชีพกึ่งขายมาเป็นหมู่บ้านที่มีการผลิตเพื่อการค้า เกิดความนิยมปลูกพืชพาณิชย์มากขึ้น (เรื่องวิทย์ ลิ้มปนาท, 2546)

พืชเศรษฐกิจที่สำคัญที่เข้ามาและขยายตัวอย่างกว้างขวางคือ มันสำปะหลัง เป็นพืชที่มีถิ่นกำเนิดในแถบร้อนของอเมริกาใต้ ต่อมาชาวโปรตุเกสได้นำไปปลูกที่ทวีปอาฟริกา และแพร่เข้ามาสู่เอเชียตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 17 โดยปลูกในประเทศอินเดียและลังกา จากนั้นแพร่เข้ามาในประเทศไทย มาเลเซีย ต่อมาเริ่มมีการปลูกครั้งแรกในประเทศไทยเมื่อ พ.ศ.2393 ทางภาคใต้ในระยะแรกปลูกไว้เพื่อการบริโภคภายในครัวเรือนเท่านั้น ต่อมาจึงขยายเป็นการค้า การนำพันธุ์มันสำปะหลังมาปลูกครั้งแรกเป็นพันธุ์ชนิดหวาน ที่เรียกว่า มันพันธุ์ห่านาที่ ในระยะแรกใช้ปลูกร่วมกับยางพารา เมื่อต้นยางยังเล็กอยู่ตามสวนยางในภาคใต้ และตอนหลังได้กระจายไปยังบริเวณอื่น ๆ ทั่วประเทศไทย ในขณะที่ประเทศไทยยังต้องมีการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังหลังจากอินโดนีเซียในรูปของแป้งมัน การนำเข้าจะนำผ่านพ่อค้าคนกลางชาวสิงคโปร์ ซึ่งเป็นผู้จัดจำหน่ายบรรดาสินค้าต่าง ๆ ที่ผลิตในแหลมอินโดจีนและเอเชียใต้ ดังนั้นคนไทยจึงเรียกแป้งชนิดนี้ว่า แป้งสิงคโปร์ เพื่อให้ต่างจากแป้งข้าวเหนียว แป้งข้าวเจ้า และแป้งสาลี ใช้ในการปรุงอาหารคาวหวานบ้าง ใช้ในอุตสาหกรรมกระดาษ และอุตสาหกรรมผ้า นอกจากนี้ยังมีการแปรรูปเป็นของหวานชนิดหนึ่ง มีเส้นยาว ๆ ใสสี มีลักษณะคล้ายลอดช่อง จึงเรียกกันว่า ลอดช่องสิงคโปร์ เพื่อให้ต่างจากลอดช่องไทยที่เป็นขนมไทยแต่โบราณ และนำไปผลิตเป็นเม็ดสาคูและวุ้นเส้น (อำพิกา สวัสดิวงศ์, 2545)

หลังสงครามโลกครั้งที่สอง ความต้องการใช้แป้งมันสำปะหลังในประเทศเพิ่มมากขึ้น จนทำให้มีความพยายามทดลองผลิตแป้งมันสำปะหลังขึ้นภายในประเทศ ผู้ริเริ่มคนหนึ่งในช่วงเวลานั้นในภาคตะวันออก คือ ร.ต.ท.สุรียณ ไรวา ซึ่งได้ตั้งโรงงานมันสำปะหลังขึ้นโดยใช้ชื่อ บริษัท เอส.อาร์-บราเดอร์ จำกัด ตั้งอยู่ที่ตำบลบางพระ อำเภอสัตหิรา จ.ชลบุรี การผลิตมันสำปะหลังในประเทศไทยได้ผลดี เกินคาด เพียง 2 - 3 ปีก็สามารถรองตลาดในประเทศได้โดยมีต้องนำเข้า และต่อมากอีก

เพียง 2 - 3 ปีก็สามารถส่งออกไปขายยังต่างประเทศได้หัวน ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา (อำพิกา สวัสดิวงค์, 2545)

การที่ประเทศไทยสามารถผลิตแ่งมันสำปะหลังออกมาใช้ทั้งในประเทศและส่งออกในบางประเทศ แต่ก็ยังคงมีตลาดที่จำกัด มันสำปะหลังมีความสำคัญขึ้นมาเป็นพืชเศรษฐกิจได้นั้น เกิดจากการค้นพบความสำคัญของกากมันสำปะหลัง กากมันสำปะหลัง คือ ส่วนของมันสำปะหลังที่เหลือเป็นกากจากการทำแ่งมันสำปะหลังกากนี้มีจำนวนมาก ไม่มีราคาค่างวดอะไรและยังเป็นภาระของโรงงานที่จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการตักขึ้นและขนไปทิ้ง ซึ่งหากใครอยากได้กากมันสำปะหลังนี้ทางโรงงานก็จะให้เปล่าแต่ต้องมาขนเอาไปเอง (อำพิกา สวัสดิวงค์, 2545)

ต่อมาประมาณ พ.ศ.2497 - 2498 เกิดการแข่งขันกันระหว่างบริษัทเดินเรือที่บรรทุกสินค้าไปยังทวีปยุโรป (ขณะนั้นยังไม่มีองค์การตลาดร่วมยุโรป) มีการตัดราคาค่าระวางเรือลงต่ำมาก เช่น ค่าระวางเรือจากกรุงเทพฯ ไปยังประเทศเยอรมันเพียงตันละ 112 บาท จึงมีพ่อค้าไทยร่วมมือกับบริษัทเดินเรือยุโรป ทดลองนำกากมันสำปะหลังบรรทุกเรือไปขายให้แก่โรงงานผลิตอาหารสัตว์สำเร็จรูปในเยอรมันปรากฏว่าโรงงานทดลองใช้วัตถุดิบใหม่จากประเทศไทยแล้ว ได้ผลผลิตดีจึงมีความสนใจมาก เพราะมีราคาถูกอย่างมากเมื่อเทียบกับราคาธัญพืชอื่น ๆ ที่ผลิตขึ้นหรือนำเข้าจากประเทศในทวีปยุโรปด้วยกันในขณะนั้น จึงเสนอราคาซื้อกากมันสำปะหลัง แต่เนื่องจากกากมันสำปะหลังมีจำกัด และเสียเวลารอคอยตักขึ้นมาจากบ่อมาตากแดดกองทิ้งไว้ ซึ่งจะทำให้ได้สะดวกก็เฉพาะในฤดูร้อน จึงไม่ทันกับความต้องการของผู้ซื้อในทวีปยุโรปที่เสนอซื้อกันเข้ามามากขึ้น ดังนั้นใน พ.ศ.2500 ศาสตราจารย์ อาร์ ซีเตอร์ นักวิทยาศาสตร์ชาวเยอรมัน ซึ่งเข้ามาตั้งสำนักงานตรวจสอบสินค้าอยู่ในประเทศไทย จึงได้เสนอให้พ่อค้าชาวไทยใช้เครื่องมือช่วยในการผลิตโดยนำเครื่องแฮมเมอร์-มิกค์ ซึ่งเป็นเครื่องมือเข้ามาจากเยอรมัน โดยให้พ่อค้าหรือชาวไร่ นำเอามันสำปะหลังสดไปหั่นเป็นชิ้นเล็ก ๆ นำไปตากในลานให้แห้ง แล้วจึงนำมาเข้าเครื่องโม่ปั่นเป็นมันสำปะหลังป่น โดยส่งออกแทนแ่งหรือเศษแ่งหรือผสมกันส่งออกให้ทันความต้องการของตลาดยุโรป ซึ่งได้มีผู้ซื้อขึ้นอีกในประเทศเนเธอร์แลนด์ และเบลเยียม การส่งออกในขณะนั้นใช้บรรจุกระสอบลงเรือบรรทุกไปถึงยุโรป โดยผู้ซื้อต้องซื้อกระสอบบรรจุด้วยจะไม่มีการส่งคืนกระสอบเปล่า (อำพิกา สวัสดิวงค์, 2545)

เมื่อตลาดรับซื้อในยุโรปขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว ผู้ผลิตในประเทศไทยก็ตื่นตัวลงทุนเพิ่มขึ้น แต่การส่งเครื่องโม่จากต่างประเทศมีราคาแพง โรงงานจักรกลที่จังหวัดชลบุรีได้มีการทำเครื่องโม่มันสำปะหลังแบบขึ้นมาได้ในราคาที่ถูกลงกว่ากันหลายเท่าตัว ดังนั้นโรงงานผลิตมันป่นและกากมันเส้นจึงเกิดขึ้นในจังหวัดชลบุรีจำนวนมากในระยะนั้นและเพิ่มขยายจำนวนเพิ่มขึ้นเรื่อยมา การส่งออกกากมันสำปะหลังหรือมันสำปะหลังป่นไปยังต่างประเทศเป็นไปได้ด้วยดี ก็มีพ่อค้าที่ถือโอกาสโกงโดยผสมวัสดุอื่นที่มีราคาถูกลงไป เช่น ซังข้าวโพด เปลือกถั่วลิสง ดินเหนียวบดละเอียดและทรายละเอียดลงไปในมันสำปะหลังป่นที่ส่งออก ซึ่งถ้าหากปล่อยให้มีการปลอมปนเช่นนี้ก็สร้างความเสียหายแก่ส่วนรวม ดังนั้นพ่อค้าที่สุจริตกับผู้รับซื้อในยุโรปจึงหาวิธีที่จะแก้ไขปลอมปนดังกล่าว จึงได้แนวทางที่จะผลิตมันสำปะหลังซึ่งมีลักษณะเป็นมันชื้นหรือมันหั่นตากแห้ง ซึ่งจะสามารถตรวจสอบการปลอมปนได้ง่าย แต่ก็มีปัญหาตรงที่สินค้ามันชื้นหรือมันหั่นตากแห้งนี้ จะมีระวางเรือมากกว่ามันสำปะหลังป่น (อำพิกา สวัสดิวงค์, 2545)

ต่อมาได้เกิดปัญหาค่าระวางเรือสูงขึ้น เนื่องจากประเทศต่าง ๆ ในยุโรปได้รวมตัวกันเป็นกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจยุโรป หรือตลาดร่วมยุโรป ค่าระวางเรือที่เคยแย่งกันตัดราคาก็มีการแก้ไข มีการกำหนดอัตราค่าระวางให้สูงขึ้น ดังนั้นการส่งออกที่ทำอยู่จึงต้องเสียค่าระวางมากขึ้น ดังนั้นการส่งออกที่ทำอยู่จึงต้องเสียค่าระวางมากขึ้น บริษัทผู้นำเข้ารายใหญ่ 2 แห่ง คือ บริษัท ปีเตอร์ เครเมอร์ (เยอรมัน) กับ บริษัท โครห์น (ฮอลแลนด์) จึงร่วมมือกับบริษัทผู้ผลิตส่งออกไทย คือ บริษัท ไทยวา จำกัด นำเครื่องจักรจากประเทศ เยอรมันเข้ามาทดลองผลิตมันสำปะหลังอัดเม็ดขึ้นที่อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา เมื่อ พ.ศ.2509 - 2510 ปรากฏว่าได้ผลเป็นที่น่าพอใจ สามารถอัดมันเส้นให้มีขนาดเล็กกลึงเกือบครึ่งหนึ่ง โดยสูญเสียน้ำหนักระหว่างการผลิตเพียง 5 - 6 เปอร์เซ็นต์ แต่สามารถลดต้นทุนค่าระวางเรือไปได้ไม่ต่ำกว่าตันละ 100 บาท ในปัจจุบันการส่งออกส่วนใหญ่เป็นมันสำปะหลังอัดเม็ดที่ผลิตจากเครื่องจักรที่ทำในประเทศไทย (อำพิกา สวัสดิ์วงศ์, 2545)

จากการเฟื่องฟูของธุรกิจเกษตร ทำให้ชาวบ้านส่วนหนึ่งในบริเวณมาบฉิมที่ราบสูงเพื่อขยายพื้นที่ทำมาหากิน ปลูกมันสำปะหลัง ตัวอย่างเช่นกลุ่มครอบครัวของป่าวิ คงประเสริฐ จากการประกอบอาชีพทำนาและทำประมงในบริเวณหมู่บ้านแหลมฉิม ได้ขึ้นมาทำไร่มันสำปะหลังในบริเวณบ้านมโนรมย์ เขาน้ำทรัพย์ ซากยายจิ้น โดยการทำไร่มันในยุคนี้จะใช้แรงงานครอบครัว ดังนั้นกลุ่มชาวบ้านที่ทำไร่มันสำปะหลังในแถบนี้ก็จะจับจองพื้นที่ทำกินครอบครัวละ 10 - 20 ไร่โดยประมาณ เนื่องจากมีข้อจำกัดเรื่องแรงงาน ผลที่เกิดขึ้นจากการขยายตัวของธุรกิจอุตสาหกรรมเกษตรที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วในต้นทศวรรษที่ 2510 ซึ่งลักษณะสำคัญของสินค้าเกษตรในยุคดังกล่าวเป็นยุคที่มีความเกี่ยวข้องกับพืชไร่ใหม่ๆ เพื่อการส่งออกได้แก่ พืช มันสำปะหลังซึ่งกลายเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญและเป็นสินค้าส่งออกของประเทศ (อำพิกา สวัสดิ์วงศ์, 2545, หน้า 130; วิง กฤษณะภูติ, สัมภาษณ์ 26 กรกฎาคม 2557)

จากความเฟื่องฟูในยุคของการส่งออกมันสำปะหลังในช่วงทศวรรษที่ 2510 นี้ จึงทำให้ชาวบ้านในชุมชนต่าง ๆ หันมาประกอบอาชีพทำไร่มันสำปะหลัง และส่งขายให้กับโรงแป่งที่เข้ามาตั้งโรงงานเพื่อรับซื้อมันสำปะหลังจากชาวบ้านในพื้นที่บริเวณรอบๆ อำเภอศรีราชา ซึ่งในเขตอำเภอศรีราชามีโรงงานผลิตแป่งมันสำปะหลังอยู่ 2 โรงงานคือ บริษัทสมทองจำกัด และบริษัทอุตสาหกรรมแป่งมันสำปะหลังไทยลิกุยจำกัด พื้นที่ที่สามารถประกอบอาชีพทำมันสำปะหลังได้นั้นได้แก่ บ้านอ่าวอุดม มโนรมย์ เขาซากยายจิ้น เขาน้ำทรัพย์ โดยกลุ่มคนเหล่านี้เป็นกลุ่มคนที่อยู่ในพื้นที่ติดชายฝั่งทะเลและขึ้นมาทำไร่มันสำปะหลังโดยการจับจองพื้นที่ทำกินและใช้แรงงานครอบครัว (บุญเชิด หนูอ้อมและคณะ, 2559; จงรัก บุญชอบ, สัมภาษณ์ 26 มกราคม 2556; วิง กฤษณะภูติ, สัมภาษณ์ 26 กรกฎาคม 2557)

สำหรับการเกษตรกรแล้ว การปลูกมันสำปะหลังเพื่อป้อนให้กับโรงงานแปรรูปแป่งมันและอาหารสัตว์ เป็นที่แพร่หลายอย่างรวดเร็วในช่วง 2 ทศวรรษ 2490 - 2510 โดยช่วงระยะแรกของการทำไร่มันสำปะหลัง ชาวบ้านส่วนใหญ่มีรายได้มากขึ้น เนื่องจากผลผลิตได้ราคาดีและดินยังมีความอุดมสมบูรณ์ ต่อมาเกิดการขยายพื้นที่เพาะปลูกไปทั่วภาคตะวันออกเฉียงเหนืออย่างรวดเร็ว ทำให้ราคามันตกต่ำ ประกอบกับดินเริ่มจืด ทำให้ต้องซื้อปุ๋ยและยาฆ่าหญ้ามาใช้ รายได้จึงไม่เพียงพอกับเงินที่กู้ยืมมาเพาะปลูกมัน ชาวบ้านบางส่วนเริ่มมีหนี้สินมากขึ้น หลายรายต้องมีหนี้สินและขายที่ดิน

นอกจากการทำอุตสาหกรรมเกษตรแล้วยังพบว่าในบริเวณแหลมฉะเชิงเทราได้มีการปรับเปลี่ยนการประมงแบบดั้งเดิมมาเป็นการทำประมงพาณิชย์ โดยจะพบว่า ในบริเวณบ้านอ่าวอุดมได้เปลี่ยนจากการใช้เรือแจว มาเป็นการใช้เรือโดเหม็ก ซึ่งสามารถออกไปจับสัตว์น้ำได้ไกลขึ้น แต่ยังคงเป็นเรือขนาดเล็กที่ชาวบ้านออกไปจับสัตว์น้ำบริเวณชายฝั่ง โดยผลผลิตที่ได้จะนำไปขายที่ตลาดศรีราชา หรือบางคนก็นำมาขายให้กับคนในชุมชน จากการศึกษาพบว่าในบริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งที่มีความอุดมสมบูรณ์ทางด้านทรัพยากรทางทะเลดังกล่าวที่ว่า (อารีย์ จันทรย์แย้ม, อ้างถึงใน โรงเรียนรุ่งอรุณ, 2555)

ในยุคนี้ชาวบ้านในนำวิธีการทำประมงแบบโป๊ะเข้ามาในชุมชน เป็นการทำประมงแบบโป๊ะขึ้นมาในชุมชน การลงโป๊ะนี้เป็นวิธีการจับด้วยการดักให้สัตว์น้ำเข้าไปติดในโป๊ะให้จับ ซึ่งก่อนที่จะลงมือปักโป๊ะจะต้องเอาเรือออกตรวจสอบสถานที่ที่จะเลือกปักโป๊ะ เมื่อเลือกได้ที่แล้วจึงเริ่มปักเสา ซึ่งส่วนใหญ่พื้นที่ที่เลือกมักอยู่ในบริเวณเป็นที่ชะวากทะเล (ฝั่งทะเลที่ไว้เป็นช่องเข้าไปยังปากแม่น้ำ ซึ่งน้ำจืดไหลมาผสมกับน้ำทะเล มักหมายถึงบริเวณส่วนล่างของปากแม่น้ำหรือบริเวณกันอ่าวต่าง ๆ ที่แม่น้ำสายไหลตรง) ที่มีน้ำไหลเชี่ยวและยังไม่มีใครลงโป๊ะในปีก่อน การปักเสาส่งเสาไม้โมก การลงโป๊ะลูกหนึ่งจะใช้เสา 180 ต้น ปักระยะห่างกันราว 2 ศอกแล้วใช้ไม้ไผ่ผ่าซีกกับหวายผูกให้ติดกัน เสาปักเป็นสองชั้น ระยะชั้นนอกกับชั้นในเท่ากันทำเป็นรูปหัวใจ เมื่อปักเสาส่งเรียบร้อยแล้วจึงเอาฝือกไม้ไผ่ลงเป็นชั้นที่ 3 ประตูปะโป๊ะใช้ไม้ไผ่ลำปักระยะห่างราว 1 ศอกเป็นระแนง 2 ข้างเพื่อให้นักปลาเข้าโป๊ะ การทำโป๊ะที่ระยองของชนชั้นนิยมทำโป๊ะน้ำตื้น ลีกราว 6 วา 2 ศอก ปลาที่จับได้แก่ ปลาอินทรี ปลาปลั่ง ปลากระมัง ปลาฉลาม ปาดาบลาว ปลาโอ ปลากล้วย ปลาหัวอ่อน โดยปลาที่จับได้จะนำมาแช่น้ำแข็งบ้าง ใส่เกลือบ้างและส่งไปขายที่กรุงเทพฯ ซึ่งปลาที่ขายดี พ่อค้าชอบมากมีเท่าไรชื่อหมด คือปลาโอกับปลากล้วย เพราะพ่อค้าสามารถส่งออกไปขายต่างประเทศได้ (เรื่องวิทย์ ลิ้มปนาท, 2546)

การทำประมงแบบโป๊ะนี้สร้างผลผลิตให้ชาวบ้านได้เป็นจำนวนมากเนื่องจากในแถบบ้านอ่าวอุดมเป็นแหล่งที่มีความอุดมสมบูรณ์อย่างมากในทะเล โดยจะพบว่าชาวบ้านที่ประกอบอาชีพประมงพื้นบ้านที่เริ่มทำในลักษณะเพื่อการค้าและการบริโภคนั้นได้แก่

การล้อมอวนตีปลา โดยชาวบ้านจะออกเรือพายในช่วงเช้าไปตักปลาบริเวณใกล้ชายฝั่ง เพราะในช่วงเช้าน้ำจะขึ้นสูงและชาวบ้านก็จะออกเรือไปไม่ไกลจากชายฝั่งมากนัก ชาวบ้านใช้อวนปลาที่มีความยาว ล้อมปลาเป็นรูปวงกลม แต่มีช่วงเว้นไว้เพื่อให้ปลาวายเข้ามาติดอวน เมื่อล้อมอวนเสร็จชาวบ้านจะพายเรือวนล้อมอวนและใช้ไม้ตีน้ำ เพื่อให้ปลาตกใจแล้วว่ายเข้าไปติดอวน ในอดีตชาวบ้านจะใช้เครื่องมือชนิดหนึ่งในการตี มีลักษณะเป็นหัวขนาดใหญ่เหมือนไม้ตูดสวม ในการตีน้ำจะทำให้เกิดเสียงดัง ปลาและสัตว์น้ำชนิดอื่นจะตกใจและเข้าติดอวน แต่ในปัจจุบันไม่มีเครื่องมือชนิดนั้นแล้ว จากนั้นชาวบ้านก็จะเก็บอวนขึ้นกลับเข้าฝั่งและจะเก็บปลา

การทำอวนกุ้งแชบ๊วยและกุ้งโอคักเป็นกุ้งที่พบได้มากในพื้นที่บ้านอ่าวอุดม โดยกุ้งทั้งสองชนิดนี้มีที่อยู่รวมกัน หากบริเวณใดมีกุ้งแชบ๊วยมา กุ้งโอคักจะมีน้อยกว่าในอัตราส่วน 60 : 40 และหากกุ้งแชบ๊วยมีน้อย กุ้งโอคักจะมีมากกว่า 40 : 60 ในการจับกุ้งชาวประมงจะใช้อวนกุ้งที่มีสามชั้นเพื่อป้องกันกุ้งติดตัวออกเมื่อเข้าติดอวนและเมื่อจะจับกุ้งชาวประมงจะวางอวนแล้วรอ 20 - 30 นาที เช่นเดียวกับอวนปลา เมื่อเก็บอวนขึ้นมาแล้วจะนำกุ้งไปใส่ไว้ในกระตักน้ำแข็งเพื่อรักษาความสด แล้ว

ไปจับกุ้งในจุดอื่น ๆ ต่อ นอกจากนี้ในการจับกุ้ง ยังมีสัตว์น้ำอื่น ๆ ที่ติดมาด้วย เช่น กุ้ง ซึ่งมีลักษณะคล้ายกับกุ้งและเป็นที่ต้องการแต่ค่อนข้างพบยากในปัจจุบัน ปูใบเป็นปูที่มีเปลือกแข็งมาก สีตั้งออกสีแดงหรือน้ำตาล ตัวมีขน แมงดาทะเลซึ่งเป็นสัตว์หน้าดินเหมือนกันคนจะนิยมนำไข่ไปทำอาหาร และ กุ้งกระดานที่มีลักษณะคล้ายกับกุ้งทั่วไปแต่มีเปลือกที่หนาและแข็งกว่า ตัวเป็นสีน้ำตาล

ไต่อหมึก เป็นทรัพยากรอีกประเภทหนึ่งที่ถูกถือว่ามีความสำคัญคือ “ปลาหมึก” และมีจำนวนมาก ปกรณที่ใช้ในการไต่อหมึก ได้แก่ (โรงเรียนรุ่งอรุณ, 2555)

- อวน ใช้ในการจับหมึก (ทำจากเอ็น ขนาดตา 1 นิ้ว)
- ลูกตะกั่ว ใช้ในการถ่วงอวน
- ไม้คั่นยอ หน้าไม้ที่ใช้ยึดอวน (ยื่นออกไปนอกเรือ)
- น้ำมัน ใช้เป็นเชื้อเพลิงในการขับเคลื่อนเครื่องยนต์ และปั่นไฟ
- อวนถ่วงเรือ ใช้ถ่วงเรือให้เรือคงตัว
- หลอดไฟ เป็นตัวล่อให้หมึกเข้ามาเล่นไฟ
- เรือไต่อหมึก สร้างจากไม้สัก เพื่อความแข็งแรงและคงทน

บริเวณบ้านแหลมฉะบั้งได้มีการนำเทคโนโลยีอู่ต่อเรือเข้ามาในชุมชนจึงทำให้ชาวบ้านได้เปลี่ยนการทำประมงจากการทำประมงโดยการใช้อวนเข้ามา การทำประมงแบบเรือขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องจักรเพื่อการค้าเกิดขึ้น แต่ยังเป็นการจับสัตว์น้ำบริเวณหน้าบ้าน ซึ่งในบ้านแหลมฉะบั้งนั้นพบว่าในช่วงเวลาดังกล่าว ได้มี อู่ต่อเรือที่เกิดขึ้นในชุมชนแรกคือ อู่ต่อเรือของ ตาโถม ซึ่งไปเรียนรู้การต่อเรือมาจากชาวบ้านในจังหวัดชลบุรี และกลับมาเปิดเป็นอู่ต่อเรือให้กับชาวบ้านในบริเวณชุมชนแหลมฉะบั้ง (ฉวี คงประเสริฐ, 24 กรกฎาคม 2557)

เมื่อมีอู่ต่อเรือเกิดขึ้นในชุมชนก็ทำให้ชาวบ้านเห็นประโยชน์ที่จะทำให้สามารถจับสัตว์น้ำได้มากขึ้นชาวบ้าน จึงได้หันไปใช้เรือขนาดใหญ่ โดยขนาดเรือของชาวบ้านที่ได้ใช้บริการของอู่ต่อเรือของตาโถมนั้นจะมีขนาดประมาณ 6-7 วาซึ่งเป็นขนาดเรือที่แล่นตามหน้าบ้านและแนวชายฝั่งทะเล ซึ่งเมื่อชาวบ้านในชุมชนหันมาทำประมงในรูปแบบดังกล่าวนี้จึงทำให้ชาวบ้านมีรายได้จากการทำประมงมากขึ้น เมื่อได้ผลผลิตมากขึ้น จึงทำให้ชาวบ้าน ในชุมชนแหลมฉะบั้งได้หาบไปขายให้กลุ่มชาวบ้านที่อยู่ในพื้นที่ บางคนก็จะหาบไปขายให้กับชาวบ้านที่ประกอบอาชีพทำมันสำปะหลังในเขตหมู่บ้านมโนรมย์ ชากายเงิน และจะซื้อแม่พร้าวกลับมา ชาวบ้านบางคนจากมโนรมย์ ก็จะลงมาซื้ออาหารทะเลจากชาวบ้านในแถบนี้ด้วยเช่นกัน ส่วนในเขตของหมู่บ้านอ่าวอุดมเป็นกลุ่มชาวบ้านที่แม้จะเปลี่ยนมาใช้เรือไต่อหมึกแล้วก็ตามแต่ก็ยังเป็นเรือขนาดเล็กซึ่งผลิตที่ได้ก็จะเอาไว้กินในพื้นที่เพียงเท่านั้น ถ้ามีเหลือชาวบ้านก็จะนำออกไปขายในตัวอำเภอศรีราชาซึ่งเป็นตลาดการซื้อขายขนาดใหญ่ (ฉวี คงประเสริฐ, 24 กรกฎาคม 2557)

กล่าวได้ว่าในขณะที่เรือเดินสมุทรที่ใช้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีแนวโน้มที่จะมีขนาดใหญ่ขึ้นเรื่อย ๆ ประกอบกับการนำเข้า-ส่งออกของประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้เรือคลองเตยใน

เขตกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศมาตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 มีข้อจำกัดด้านท่าเลที่ตั้ง ทั้งบนบกและในน้ำ กล่าวคือ เป็นท่าเรือแม่น้ำซึ่งร่องน้ำไม่สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ 12,000 ตันตัน และตั้งอยู่ใจกลางกรุงเทพมหานครทำให้ไม่สามารถขยายพื้นที่ออกไปได้ รัฐบาลในทุกยุคทุกสมัยมีความคิดที่จะก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ที่ชายฝั่งภาคตะวันออกของประเทศ และมีการริเริ่มสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจากการศึกษาของสุมาลี สุขदानนธ์ (2554) ได้อธิบายพัฒนาการของการเกิดขึ้นของท่าเรือแหลมฉบังไว้ดังต่อไปนี้

ในขณะเดียวกันในยุคนี้ก็เริ่มมีการขยายตัวของกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเลียมที่เริ่มขยายตัวเข้ามาในพื้นที่แหลมฉบัง อุตสาหกรรมคือ กลุ่มบริษัทผลิตน้ำมันไทยออยล์ ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่บริเวณชุมชนหมู่ 1 บ้านอ่าวอุดมในปัจจุบันการเข้ามาของไทยออยล์นั้น เกิดขึ้นมาจากเจตนาของรัฐบาลไทยในสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เป็นนายกรัฐมนตรี ที่ต้องการเห็นการเกิดอุตสาหกรรมน้ำมันในประเทศไทย ซึ่งในขณะนั้นประเทศไทยได้นำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศทั้งหมด ทางรัฐบาลจึงมีแนวคิดในการเปิดประมูลให้นักลงทุนเข้ามาสร้างโรงกลั่น แต่มีข้อแม้ว่าผู้ที่ชนะการประมูล และเมื่อสร้างโรงกลั่นเรียบร้อยแล้ว จะต้องโอนทรัพย์สินทั้งหมดให้แก่รัฐบาล ขณะที่นักลงทุนได้ผลประโยชน์จากการที่ได้ทำการตกลงจากรัฐบาลเท่านั้น ในขณะนั้น บริษัทไทยออยล์ จำกัด ซึ่งมีชื่อเดิมว่า โรงกลั่นน้ำมันไทย (Thaioil Refinery Company: TORC) ภายใต้การก่อตั้งของนาย เซาร์ เซาร์ชวัญ ยืน ในเดือนสิงหาคม 2504 เพื่อดำเนินกิจการโรงกลั่นน้ำมันจากการชนะการประมูลการก่อสร้างโรงกลั่นน้ำมันแห่งแรกในประเทศไทย และได้ทำสัญญากับกระทรวงอุตสาหกรรมในเดือนกันยายน 2504 เพื่อดำเนินการก่อสร้างและประกอบกิจการโรงกลั่นน้ำมัน หลังจากดำเนินการก่อสร้างเป็นระยะเวลาสามปี บริษัทไทยออยล์ได้เปิดดำเนินการโรงกลั่นน้ำมันหน่วยที่ 1 (TOC-1) ในการผลิตน้ำมันเป็นครั้งแรกในวันที่ 18 กันยายน 2507 (ฐิติเมธ โภคชัย, 2542, หน้า 63)

หลังจากเปิดดำเนินการแล้วพบว่าบริษัทไทยออยล์ประสบความสำเร็จในการผลิตน้ำมัน และได้รับอนุญาตจากรัฐบาลให้ขยายโรงกลั่นน้ำมันเพิ่ม รวมถึงเพิ่มการผลิตก๊าซหุงต้ม ดังตารางแสดงการขยายตัวและ ผลกระทบต่อการผลิตต่อปี ดังตารางต่อไปนี้ ดังนี้ (อำพิกา สวัสดิวงค์, 2545, หน้า 138)

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงการขยายตัวและ ผลผลิตภัณฑ์การผลิตต่อปี

ชื่อบริษัท	วันอนุมัติ	เปิดดำเนินการ	ผลผลิตภัณฑ์ และกำลังการผลิตต่อปี
บริษัทโรงกลั่นน้ำมันไทย (ไทยออยล์)	8/ก.ย./2504	18/ส.ค./2504	เบนซิน 4,101,000 บาร์เรลต่อปี น้ำมันก๊าด 804,000 บาร์เรลต่อปี น้ำมันไอพ่น 805,000 บาร์เรลต่อปี แก๊สเหลว 14,000 บาร์เรลต่อปี
	การขยายตัวครั้งที่ 1 16/04/2510	18/ก.ย./2513	น้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่าง ๆ 35,000 บาร์เรลต่อวัน
	การขยายตัวครั้งที่ 2 10/ส.ค./24		ก๊าซหุงต้ม 1.32 ล้านบาร์เรล น้ำมันเบนซิน และเนบทา 6.94 ล้านบาร์เรล น้ำมันก๊าดและน้ำมันเครื่องบิน 3.62 ล้านบาร์เรล น้ำมันดีเซล 13.66 ล้านบาร์เรล น้ำมันเตาและยางมะตอย 6.53 ล้านบาร์เรล กำมะถัน 9,680 ตัน

จากการเข้ามาของบริษัทไทยออยล์ ในระยะแรกได้กว้านซื้อที่ดินของชาวบ้านในชุมชน เพื่อสร้างเป็นบริษัท และสร้างโรงกลั่น โดยในระยะแรกได้เข้ามาซื้อที่ดินของชาวบ้านที่ประกอบอาชีพทำนาในบริเวณต่าง ๆ ของหมู่บ้านต่อไปนี้ (บุญเชิด หนูอิมและคณะ, 2559)

บริเวณ หมู่ 1 บ้านอ่าวอุดม เป็นพื้นที่ทำนา ทำไร่มีนสำปะหลังและบางส่วนทำประมง

บริเวณหมู่ 2 บ้านทุ่ง เป็นพื้นที่ทำนาของชาวบ้าน

บริเวณหมู่ 7 ตลาดอ่าวอุดม เป็นพื้นที่ทำนาของชาวบ้านกับประกอบอาชีพค้าขาย

โดยกลุ่มชาวบ้านซึ่งมีที่ดินเป็นจำนวนมากในขณะนั้นที่ขายที่ดินให้กับบริษัทคือที่ดินของตระกูลร้านอาหารเผ่าทะเล ในบริเวณหมู่ 1 บ้านอ่าวอุดม การเข้ามากว้านซื้อที่ดินในบริเวณดังกล่าวนี้ทำให้อาชีพดั้งเดิมของชาวบ้านบริเวณสามหมู่บ้าน ซึ่งเป็นอาชีพทำนานั้นได้หมดไป ชาวบ้านในบริเวณนี้ได้หันมาทำอาชีพค้าขาย และส่วนหนึ่งเข้าไปทำงานในบริษัท (บุญเชิด หนูอิมและคณะ, 2559)

ต่อมาเมื่อกิจการโรงกลั่นน้ำมันไทยออยล์ประสบความสำเร็จและมีความต้องการเพิ่มขึ้นในตลาด ทางบริษัทได้ขยายโรงกลั่นครั้งที่ 1 ในปี พ.ศ. 2510 ซึ่งได้ทำการกว้านซื้อที่ดินเพิ่มจากชาวบ้าน ในบริเวณดังต่อไปนี้ (บุญเชิด หนูอิมและคณะ, 2559)

หมู่ที่ 3 บ้านแหลมฉบัง เป็นพื้นที่ของชาวบ้านที่ประกอบอาชีพทำนา และบางส่วนที่
ติดทะเลอาชีพประมง

หมู่ 9 มโนรมย์ เป็นพื้นที่ของชาวบ้านที่ประกอบอาชีพทำนา

หมู่ที่ 6 เขาน้ำทรัพย์ เป็นพื้นที่ของชาวบ้านที่ทำอาชีพปลูกมันสำปะหลัง

หมู่ที่ 8 ซากยายจิ้น เป็นพื้นที่ของชาวบ้านที่ประกอบอาชีพทำไร่มันสำปะหลัง

การขยายตัวของบริษัทไทยออยล์ ครั้งที่ 2 เป็นการขยายตัวเพื่อใช้เป็นการประกอบ
ธุรกิจกีดตุงต้ม และพลังการผลิตน้ำมันเบนซินให้ได้จำนวนเพิ่มขึ้น จึงทำให้ต้องขยายพื้นที่การผลิต
โดยทางบริษัทได้กว้านซื้อที่ดินรอบบริษัทเพิ่มขึ้น พร้อมทั้งขยายเขตพื้นที่การดูแลในเรื่องของกิจกรรม
ชุมชนสัมพันธ์ในบริเวณพื้นที่ดังต่อไปนี้ (บุญเชิด หนูอ้อมและคณะ, 2559)

หมู่ที่ 5 บ้านนาเป็นพื้นที่ทำนาของชาวบ้าน

หมู่ที่ 10 บ้านแหลมทอง

หมู่ที่ 11 บ้านห้วยเล็ก

กล่าวได้ว่าการเข้ามาของบริษัทไทยออยล์ จึงเป็นจุดเริ่มต้นของการทำให้ชุมชนเข้าสู่
การเป็นเมืองอุตสาหกรรม ซึ่งหลังจากบริษัทไทยออยล์เข้ามาจัดตั้งในชุมชนได้ไม่นาน อุตสาหกรรม
ปิโตรเลียมบริษัทที่ 2 ที่เข้ามาในชุมชนก็คือ โรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม เอสโซ่ ศรีราชา เปิดดำเนินการ
เมื่อ พ.ศ. 2510 ซึ่งซื้อโรงงานผลิตยางมะตอยของบริษัทผลิตยางมะตอยไทย มาดำเนินการกลั่นน้ำมัน
ด้วยกำลังการผลิต 7,000 บาร์เรลต่อวัน ในปี พ.ศ. 2512 และภายหลังการขยายตัวของโรงกลั่นทาง
บริษัทได้ทำการกว้านซื้อที่ดินของชาวบ้าน ในบริเวณหมู่ที่ 3 บ้านแหลมฉบังซึ่งเป็นพื้นที่การทำนา
และทำประมง เพื่อขยายโรงกลั่นเพิ่มขึ้นในบริเวณใกล้เคียงให้มีกำลังการผลิตเพิ่มขึ้น 35,000 บาร์เรล
ต่อวัน พร้อมทั้งสร้างท่าเรือในพื้นที่เพื่อรองรับน้ำมันขนาดใหญ่ สามารถรับเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่
ใหญ่ได้ถึง 100,000 ตัน ในปี พ.ศ. 2526 บริษัทได้รับอนุมัติให้ขยายกำลังการผลิตโรงกลั่นน้ำมันเป็น
63,000 บาร์เรลต่อวัน และในปี พ.ศ. 2534 ได้รับอนุมัติให้ขยายโรงกลั่นน้ำมันเป็น 185,000 บาร์เรล
ต่อวัน ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2543 (บุญเชิด หนูอ้อมและคณะ, 2559)

อุตสาหกรรมปิโตรเลียมที่เข้ามาบริษัทที่สามที่เข้ามาในชุมชนคือ บริษัทคลังปิโตรเลียม
ศรีราชา เป็นคลังสำรองผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ใหญ่ที่สุดของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยซึ่งตั้งอยู่ที่
หมู่ที่ 3 บ้านแหลมฉบัง แบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ (บุญเชิด หนูอ้อมและคณะ, 2559)

ส่วนที่ 1 คลังน้ำมันศรีราชา ตั้งอยู่ในพื้นที่ 229 ไร่ ประกอบด้วยน้ำมัน 30 ถึง ความจุ
680 ล้านลิตร ท่าเทียบเรือ 4 ท่า ขนาด 2,000 ตัน และ 80,000 ตัน

ส่วนที่ 2 คลังสำรองผลิตภัณฑ์และท่าเทียบเรือเขาบ่อยา (หรือคลังก๊าซเขาบ่อยา)เนื้อที่
200 ไร่ ประกอบด้วยถังเก็บก๊าซแบบทรงกลม เส้นผ่าศูนย์กลาง 20 เมตร ความจุถังละ 10,000 ตัน
จำนวน 2 ถัง นอกจากนี้ยังมีถังเก็บก๊าซธรรมชาติ ความจุ 8 ล้านลิตร จำนวน 2 ถัง เก็บน้ำมันอีก 1
ถัง ความจุ 70 ล้านลิตร มีท่าเทียบเรือที่สามารถรับเรือที่มีขนาดใหญ่ได้ถึง 120,000 ตัน

สาเหตุที่บริษัทโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม เอสโซ่ ศรีราชา บริษัทคลังน้ำมันปิโตรเลียม
แห่งประเทศไทยเข้ามาขอซื้อที่ดินจากชาวบ้านในชุมชนหมู่ที่สามบ้านแหลมฉบัง เนื่องจากบ้านแหลม
ฉบังเป็นพื้นที่มีลักษณะภูมิประเทศยื่นติดไปในทะเล ทำให้สามารถสร้างท่าเทียบเรือที่เรือขนาดใหญ่
สามารถจอดเทียบท่าได้ โดยเฉพาะเรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดบรรจุขนาดใหญ่ จึงต้องใช้พื้นที่ในการ

สร้างท่าเทียบเรือที่เป็น ทะเลน้ำลึก การเข้ามาของอุตสาหกรรมปิโตรเลียมทั้งสามบริษัทนี้สร้างความเปลี่ยนแปลงให้กับชุมชนจากชุมชนดั้งเดิมที่ทำการผลิตสินค้าทางการเกษตรอันได้แก่ ข้าว และมันสำปะหลัง ในการประกอบอาชีพ ซึ่งเมื่อชาวบ้านได้ทำการขายที่ดินให้กับบริษัททั้งสามบริษัทดังกล่าวแล้ว จึงทำให้ชาวบ้านต้องเลิกประกอบอาชีพการทำนา และการทำไร่มันสำปะหลัง เหลือเพียงอาชีพประมง (บุญเชิด หนูอ้อมและคณะ, 2559)

อุตสาหกรรมที่สำคัญที่ทำให้พื้นที่แหลมฉบังกลายเป็นเมืองอุตสาหกรรมก็คือนโยบายการสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง เกิดขึ้นมาจากที่ท่าเรือกรุงเทพเปิดให้บริการในปี 2490 ให้หลังเพียง 1 ปี ประเทศไทยก็มีความคิดที่จะสร้างท่าเรือแห่งใหม่ โดยในปี 2491 เกิดอศศักย์ในตลาดศรียาชา จังหวัดชลบุรี จอมพล ป. พิบูลสงคราม ซึ่งขณะนั้นดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ได้เสนอให้ต่อกระทรวงคมนาคม ออกแบบวางผังเมืองใหม่เพื่อก่อสร้างท่าเรือ แต่กรมเจ้าท่าคัดค้านความคิดดังกล่าว โดยให้เหตุผลว่าชายหาดศรียาชามีหินปะการังและชายฝั่งน้ำตื้นมาก ไม่สามารถจอดเรือใกล้ฝั่งได้ จึงไม่เหมาะสมที่จะวางผังเมืองให้เป็นท่าเรือขนาดใหญ่ ถึงแม้ว่ากระทรวงมหาดไทยจะยืนยันให้มีการสร้างท่าเรือแห่งใหม่ หากศรียาชาไม่เหมาะสมก็ควรพิจารณาทำเลที่อื่น¹ แต่ก็ได้มีการศึกษาหรือก่อสร้างท่าเรือแต่อย่างใด แนวคิดการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่ชายฝั่งตะวันออกปรากฏเรื่อยมา จนนำมาสู่ขั้นตอนการศึกษาและการออกแบบท่าเรือ ซึ่งเป็นระยะเวลาที่ยาวนานที่สุดในกระบวนการก่อสร้างท่าเรือ กล่าวคือ ใช้เวลาถึง 33 ปี การศึกษานี้รวมถึงการศึกษาเพื่อหาทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมซึ่งได้ทำการศึกษาทบทวนอยู่หลายครั้งระหว่างบริเวณแหลมฉบังและสัตหีบ และการศึกษาเพื่อออกแบบท่าเรือ ตั้งแต่ช่วง 2495 – 2520 ดังนี้ (สุมาลี สุขदानนท์, 2554)

การศึกษาครั้งที่ 1 (พ.ศ. 2495-2503) หลังจากที่มีการเสนอความคิดในการก่อสร้างท่าเรือใหม่ที่ชาย ฝั่งภาคตะวันออกในปี 2491 ซึ่งก็ยังไม่ได้รับการขานรับในทันที จนกระทั่งอีก 4 ปีต่อมา คณะรัฐมนตรีมีข้อคิดเห็นว่าในอนาคตการเดินทางผ่านร่องน้ำสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยามายังท่าเรือคลองเตย จะไม่ได้รับความสะดวก อีกทั้งต้องขุดลอกสันดอนไม่ให้ตื้นเขินอยู่เสมอ ทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณจำนวนมาก ดังนั้นจึงควรเตรียมสร้างท่าเรือเดินสมุทรขึ้นอีกแห่งหนึ่งที่ศรียาชา โดยใช้พื้นที่อ่าวกระเสื่อ (อ่าวอุดม) ถึงพัทธา จึงมีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2495 ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับกองทัพเรือทำการสำรวจและพิจารณาวางโครงสร้างท่าเรือ ที่ศรียาชา พร้อมทั้งเสนอร่างพระราชบัญญัติ เวณคืนที่ดินเพื่อสร้างท่าเรือโดยด่วน ส่งผลให้ในวันที่ 24 เมษายน 2497 ได้มีประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตหวงห้ามที่ดินในท้องที่ ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรียาชา จังหวัดชลบุรี² เพื่อก่อสร้างท่าเรือศรียาชา หลังจากนั้นการทำเรือแห่งประเทศไทยได้เสนอแผนผังและโครงการสร้างท่าเรือ ศรียาชา โดยแบ่งออกเป็น 2 ชั้น การก่อสร้างท่าเรือชั้นแรกต้องใช้งบประมาณ 1,051 ล้านบาท และชั้นที่ 2 เป็นเงิน 806 ล้านบาท แต่พลเรือตรี จรูญ เฉลิมเตียรณ ซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้พิจารณาร่วมกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้องมีความเห็นว่า การสร้างท่าเรือนี้มีผลเสียมากกว่าผลดี คณะรัฐมนตรีจึงมีมติวันที่ 19 มกราคม 2501 ให้ระงับการเวนคืนที่ดินและโครงการก่อสร้างท่าเรือศรียาชาไว้ก่อน (สุมาลี สุขदानนท์, 2554)

อย่างไรก็ตามในเดือนกันยายน 2501 สมาชิกสภาจังหวัดสมุทรปราการ ได้ร้องเรียนต่อนายกรัฐมนตรี พลเอกถนอม กิตติขจร ว่าการขุดร่องน้ำเพื่อให้เรือสินค้าขนาดใหญ่เข้าเทียบท่าเรือ

กรุงเทพฯ นั้น เป็นสาเหตุให้ประชาชนในจังหวัดสมุทรปราการเดือดร้อน จึงขอให้ย้ายท่าเรือออกไปที่ศรีราชา ซึ่งจะประหยัดค่าขุดลอกสันดอนลงไปได้ด้วย การท่าเรือ ฯ จึงได้เสนอโครงการการก่อสร้างท่าเรือศรีราชาให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้ง หนึ่ง ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2502 ให้ทำการสำรวจทางเศรษฐกิจเพื่อก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่พร้อมทั้งหาแหล่งเงิน ทุนในการดำเนินการ ต่อมาได้มีมติในวันที่ 12 พฤษภาคม 2503 ให้ตั้งคณะกรรมการก่อสร้างท่าเรือศรีราชา (โดยคณะกรรมการชุดนี้พิจารณาการขุดคอคอดกะด้วย) และมีมติอีกครั้งในวันที่ 27 กันยายน ของปีเดียวกันให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาเรื่องการก่อสร้างท่าเรือรวมถึง เส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อกับต่อเรือ (สมาลี สุขदानนท์, 2554)

การศึกษาครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2504-2506) สืบเนื่องจากที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติในวันที่ 27 กันยายน 2503 ให้กระทรวงคมนาคมรับได้ดำเนินการเรื่องการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ในวันที่ 29 สิงหาคม 2504 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการสำรวจภาวะเศรษฐกิจเพื่อสร้างท่าเรือใหม่ที่ ศรีราชาโดยว่าจ้างบริษัท เนเดโก (NEDECO) ซึ่งเป็นบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาแห่งประเทศไทยแลนด์ เพื่อดำเนินการสำรวจชายฝั่งด้านตะวันออกของอ่าวไทย ผลการศึกษามีดังนี้ (สมาลี สุขदानนท์, 2554)

- ตั้งแต่แหลมฉะบองไปจนถึงปากแม่น้ำบางปะกงแหลมฉะบอง พบว่าไม่เหมาะสมที่จะก่อสร้างท่าเรือ เนื่องจากดินใต้พื้นทะเลเป็นดินเลนที่เกิดจากการทับถมของตะกอนที่ถูกน้ำพัด ออกไปจากแผ่นดินเป็นชั้นหนามาก บางแห่งหนาถึง 14 เมตร หากใช้เป็นสถานที่สร้างวัตถุถาวร เช่น เขื่อนเทียบเรือ เขื่อนกันคลื่น จำเป็นต้องขุดดินเลนออกเสียก่อนแล้วถมด้วยทราย ซึ่งจะสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายสูงมาก ทั้งในบริเวณน้ำลึก 10 เมตร ใต้ระดับทะเลต่ำสุด ก็อยู่ห่างไกลจากชายฝั่งมากด้วย

- ตั้งแต่สัตหีบไปจนถึงตราด พบว่าไม่เหมาะสมเช่นกัน เนื่องจากชายฝั่งด้านนี้อยู่ประชิดกับทะเลเปิดรับคลื่นลมโดยตรง อีกทั้งพื้นดินชายฝั่งหลังท่าของสัตหีบเป็นเนินเขา ทำให้ยากลำบากในการก่อสร้างและเสียค่าก่อสร้างสูง

ในครั้งนี้ได้เสนอแนะให้ ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ที่แหลมฉะบอง ทั้งนี้เพราะแหลมฉะบองอยู่ตอนในของอ่าวไทย คลื่นลมน้อย ดินใต้พื้นทะเลเป็นทราย ขุดลอกไม่ยากและพื้นดินชายฝั่งเป็นที่ราบจึงเหมาะสมที่สร้างท่าเรือน้ำลึก และควรให้เปิดใช้งานได้ในปี 2519 ผล สืบเนื่องจากผลการศึกษาข้างต้น คณะรัฐมนตรีได้มีมติวันที่ 16 กรกฎาคม 2506 อนุมัติให้มีการลงทุนทำการสำรวจออกแบบก่อสร้างท่าเรือที่แหลมฉะบอง โดยให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยขอความช่วยเหลือในการสำรวจทางวิศวกรรมเกี่ยวกับการสร้างท่าเรือศรีราชาจากกองทุนพิเศษสหประชาชาติผ่านสภาพพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติจำนวน 641,363 เหรียญสหรัฐ ฯ โดยรัฐบาลไทยต้องจ่ายสมทบเป็นเงิน 390,137 เหรียญสหรัฐ ฯ โดยรัฐบาลไทยต้องเตรียมเงินสมทบโครงการเพิ่มร้อยละ 15 คิดเป็นเงินไทยประมาณ 9 ล้านบาท คณะรัฐมนตรีจึงมีมติในคราวเดียวกันอนุมัติให้สภาพพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ผูกพันงบประมาณค่าใช้จ่ายสมทบโครงการดังกล่าวในวงเงิน 9 ล้านบาท ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2507 และในวันที่ 31 มีนาคม 250710 ได้รับทราบผลการดำเนินงานตามโครงการสำรวจทางเศรษฐกิจและวิศวกรรมเพื่อสร้างที่แหลมฉะบอง ศรีราชา

ในปี พ.ศ. 2509-2511 หลังจากการศึกษาสำรวจทำเลที่ตั้งในการก่อสร้างท่าเรือที่เหมาะสมโดย เนเดโกและคณะรัฐมนตรีได้มีมติในปี 2506 ให้ทำการสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือที่แหลมฉะบอง แต่ดูเหมือนจะยังไม่ใช่ข้อยุติอย่างแท้จริง เพราะในวันที่ 31 พฤษภาคม 2509 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอีกครั้งให้สภาพพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติรับไปพิจารณา เสนอความเห็นว่าจะควรสร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่ใดหรือไม่ เมื่อใด และอย่างไร เพื่อเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา¹² และในวันที่ 17 มิถุนายน สภาพพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติได้รายงานต่อคณะรัฐมนตรี ดังนี้ (สุมาลี สุขदानนท์, 2554)

1) ควรสร้างท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉะบองตามที่บริษัท เนเดโก เสนอแนะ

2) ควรให้กระทรวงคมนาคม สภาพพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ และกรมวิเทศสหการ พิจารณาโครงการสำรวจทางวิศวกรรม และออกแบบท่าเรือแหลมฉะบอง และขอความช่วยเหลือจากต่างประเทศ ในการนี้หากการช่วยเหลือล่าช้าก็ให้ใช้งบประมาณแผ่นดิน

3) ควรริบดำเนิการเวนคืนที่ดินตามความจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้ราคาที่ดินสูงเกินไป ในวันที่ 16 พฤษภาคม 2510 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ทำการสำรวจทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมกับการก่อสร้างท่าเรืออีกครั้งเพื่อเปรียบเทียบบริเวณแหลมฉะบองและสัตหีบ โดยขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลเนเธอร์แลนด์ ให้เนเดโกสำรวจบริเวณแหลมฉะบอง ส่วนการสำรวจบริเวณสัตหีบให้ขอความช่วยเหลือจากยูซอม (United States Operation Mission/ USOM)¹⁴ ซึ่งบริษัท Lyon Associates และบริษัท King and Gavaris ร่วมกับ ยูซอม ทำการศึกษาเพื่อเปรียบเทียบทำเลที่จะสร้างท่าเรือระหว่างสัตหีบกับแหลมฉะบอง และสำรวจบางเสร็จเพิ่มอีกแห่งหนึ่ง ผลการศึกษาปรากฏว่า ควรก่อสร้างท่าเรือที่อ่าวสัตหีบ เพราะค่าก่อสร้างถูกกว่าที่แหลมฉะบอง และเสนอแนะให้ท่าเรือแหลมฉะบองเป็นท่าเรือน้ำมัน ส่วนหาดทรายยาว ช่องแสมสารและบางเสร่ไม่เหมาะสมเป็นท่าเรือน้ำลึก อย่างไรก็ตามในวันที่ 15 สิงหาคม 2510 คณะรัฐมนตรีมีมติให้งดการสำรวจเพื่อก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ เป็นผลให้การสำรวจทำเลเพื่อก่อสร้างท่าเรือใหม่คงเป็นที่แหลมฉะบองเพียงแห่งเดียว โดยให้กรมวิเทศสหการติดต่อขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลเนเธอร์แลนด์ และให้วิศวกรของการท่าเรือแห่งประเทศไทยร่วมกับผู้แทนเนเดโกจัดเตรียมข้อมูล และรายละเอียดต่าง ๆ ที่จะทำการสำรวจภายใต้ความช่วยเหลือของรัฐบาลเนเธอร์แลนด์ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานที่จะเสนอขอกู้เงินจากธนาคารโลกเพื่อใช้ในการก่อสร้างต่อไป สำหรับค่าใช้จ่ายการสำรวจให้ใช้เงินรายได้ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย¹⁷ เป็นเงินจำนวน 8.4 ล้านบาทเพื่อเป็นเงินสมทบค่าใช้จ่ายในการสำรวจ และให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้ลงนามในสัญญาว่าจ้างเนเดโกเพื่อทำการสำรวจและออกแบบท่าเรือเป็นผลให้ในวันที่ 25 ตุลาคม 2511 การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างเนเดโกเพื่อสำรวจและออกแบบท่าเรือแหลมฉะบอง²⁰ และในวันที่ 8 พฤศจิกายน 2511 ได้มีพระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี²¹ เพื่อก่อสร้างท่าเรือ โดยเนเดโกได้เสนอรายงานการศึกษาต่อรัฐบาลไทยในปี 2515 (สุมาลี สุขदानนท์, 2554)

ช่วงปี พ.ศ. 2515-2516 ในขณะที่ข้อสรุปเรื่องทำเลที่ตั้งในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ดูเหมือนจะได้ข้อยุติตั้งแต่ปี 2511 ซึ่งในปี 2515 เนเดโกได้เสนอรายงานต่อรัฐบาลไทย และในตัวเองท่าเรือสัตหีบซึ่งก่อสร้างในปี 2509 เพื่อใช้ประโยชน์ทางการทหารของสหรัฐ ฯ และแล้วเสร็จในปี

2512 (และในปีเดียวกัน คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการให้ปรับปรุงท่าเทียบเรือบางท่าในท่าเรือเรือสตัดท์ให้เป็นท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าตู้)โอนกลับมาเป็นของรัฐบาลไทย กระทรวงคมนาคมได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลสหรัฐ ว่าจ้างบริษัท หลุยส์เบอร์เจอร์ ทำการศึกษาเพื่อพัฒนาท่าเรือสตัดท์ให้เป็นท่าเรือพาณิชย์ และในเดือนมีนาคม 2516 บริษัท ฯ ได้ส่งรายงานผลต่อกระทรวงคมนาคม ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้เปรียบเทียบรายงานการศึกษาของเนเดิลกับการศึกษาของบริษัท หลุยส์เบอร์เจอร์ แล้วปรากฏว่าการลงทุนก่อสร้างท่าเรือที่มีวิสัยสามารถ 7 ล้านตันต่อปี การลงทุนที่สตัดท์ต่ำกว่าที่แหลมฉบัง ถึง 1,389.5 ล้านบาท แสดงว่า การลงทุนเพื่อพัฒนาท่าเรือสตัดท์ให้เป็นท่าเรือพาณิชย์มีความเหมาะสมกว่าที่ แหลมฉบังอย่างไรก็ตามสภาความมั่นคงแห่งชาติเสนอข้อคิดเห็นต่อคณะรัฐมนตรีว่า ท่าเรือสตัดท์เป็นท่าเรือทหาร ด้วยเหตุผลด้านการรักษาความปลอดภัยได้กำหนดให้อยู่ภายใต้การควบคุมของกองทัพ เรือ เรือพาณิชย์ของเอกชนต้องขออนุญาตพิเศษเข้าเทียบท่าได้เป็นครั้งคราว จากข้อคิดเห็นดังกล่าวทำให้ในวันที่ 16 กรกฎาคม 2516 คณะรัฐมนตรีมีมติให้ก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่แหลมฉบัง โดยให้เหตุผลว่าการพัฒนาท่าเรือสตัดท์เป็นท่าเรือพาณิชย์จะประสบปัญหาเรื่อง การรักษาความปลอดภัย ความคล่องตัวในการดำเนินงาน ของท่าเรือ และการขยายท่าเรือในอนาคต (สุมาลี สุขदानนท์, 2554)

หลังจากปี 2516 โครงการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ต้องหยุดชะงัก เนื่องจากประเทศไทยประสบกับปัญหาภาวะเศรษฐกิจ ขาดแคลนเงินทุนอย่างมาก การก่อสร้างท่าเรือใหม่ต้องใช้งบประมาณมหาศาล จึงไม่สามารถดำเนินการได้ในระยะเวลาอันใกล้ คณะรัฐมนตรีจึงมีมติวันที่ 23 ธันวาคม 2519 ให้ใช้ท่าเรือสตัดท์เป็นท่าเรือพาณิชย์ชั่วคราวจนกว่าการก่อสร้างท่าเรือที่ แหลมฉบังจะแล้วเสร็จซึ่งจะใช้เวลาประมาณ 6 ปี

แหลมฉบังในยุคแห่งการเปลี่ยนแปลงเป็นเมืองอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2520 – 2535)

การขยายตัวในช่วงทศวรรษที่ 2490 -2520 ทำให้เริ่มมีอุตสาหกรรมเข้ามาในพื้นที่แหลมฉบังมากขึ้น จึงทำให้มีนายทุนเข้ามากว้านซื้อที่ดินเพื่อขายต่อ จากชาวบ้าน กลุ่มนายทุนที่เข้ามาซื้อที่ดินกลุ่มสำคัญคือกลุ่มของนายทุนซึ่งเป็นคนจีนในอำเภอศรีราชาที่มาซื้อดินจากชาวบ้านที่ทำงานและไร่มันสำปะหลัง ขายต่อให้กับกลุ่มบริษัทเอกชนที่มาสสร้างท่าเรือเพื่อส่งสินค้า ซึ่งท่าเทียบเรือเอกชนที่เข้ามาในช่วงทศวรรษที่ 2520 มีอยู่ 3 ท่าที่สำคัญ โดยทั้งสามบริษัทได้เข้ามาซื้อที่จากนายทุนที่มาจากตัวอำเภอศรีราชา และที่ดินจากของชาวบ้านโดยตรง ได้แก่ (บุญเชิด หนูอิมและคณะ, 2559)

1. ท่าเรือของบริษัทสยามเคอรี โดยเป็นบริษัทที่ส่งสินค้าทางเรือ สินค้าที่บริษัทรับขนส่งได้แก่ น้ำตาล ข้าวสาร ไม้ยูคาลิปตัส พร้อมทั้งสร้างโกดังเก็บสินค้า
2. ท่าเรือสยามคอมมิวนิเคชั่น เป็นบริษัทส่งสินค้า ประเภท ปุ๋ย กะลาปาล์ม
3. บริษัท เจซี มาร์ลิน เป็นบริษัทรับขึ้นถ่านหิน

ในขณะเดียวกันในปี พ.ศ. 2521 รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา และ ตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2521 ขึ้น เพื่อเวนคืนที่ดินในท้องที่ดังกล่าวประมาณ 6,340 ไร่ โดยที่ดินเหล่านี้เป็นของประชาชน

กว่า 4,000 ไร่ ส่วนที่เหลือเป็นของทางราชการ เพื่อใช้เป็นสถานที่ในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง (ปริเยศดา ศรีจันทร์อินทร์, 2540 ,หน้า 64-65)

หลังจากการประกาศเวนคืนพื้นที่ทำกินในเขตตำบลทุ่งสุขลา กล่าวได้ว่าหลังจากการประกาศเวนคืนที่ดินและการก่อตั้งท่าเรือน้ำลึกและนิคมแหลมฉบังมีผลทำให้ชาวบ้านในชุมชนแหลมฉบังต้องเปลี่ยนชีวิตทางเศรษฐกิจของตนเองจากที่เป็นชุมชนยังชีพมาเป็นชุมชนที่มีการขยายตัวของเมือง ชาวบ้านได้ผันตัวเองเองเข้าสู่ภาคอุตสาหกรรม (อภิวิชญ์ นวลแก้ว, สัมภาษณ์ 26 มิถุนายน 2557)

โดยการก่อสร้างนิคมแหลมฉบังนั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคอย่างระบบ โดยการสนับสนุนอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก (การนิคมอุตสาหกรรมประเทศไทย, 2533, หน้า 2) ในการสนับสนุนอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกนิคมฯ แหลมฉบังได้ให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในนิคมฯ โดยจากการกำหนดพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522 กล่าวคือ ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออกของนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังจะได้สิทธิประโยชน์พิเศษเพิ่มเติม ดังนี้ (การนิคมอุตสาหกรรมประเทศไทย, 2533, หน้า 8)

1. ได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน อาคารเช่าและภาษีการค้า สำหรับเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้รวมทั้งสิ้นประกอบของสิ่งดังกล่าวที่จำเป็นต้องใช้ในการผลิตสินค้าและของที่ใช้ในการสร้างประกอบหรือติดตั้งเป็นโรงงานหรืออาคาร
2. ได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนอาคารเช่าและภาษีการค้า สำหรับของที่นำเข้าเพื่อใช้ในการผลิตสินค้า
3. ได้รับการยกเว้นอากรขาออกและภาษีการค้า สำหรับของซึ่งได้นำเข้า รวมทั้งผลิตภัณฑ์ สิ่งพลอยได้และสิ่งอื่นๆ ที่ได้จากการผลิต
4. ได้รับการยกเว้นหรือคืนภาษีอากร สำหรับของที่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายให้ได้รับการยกเว้นหรือคืนภาษีอากร เมื่อได้รับการส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ซึ่งถึงแม้จะมีได้มีการส่งออกไปนอกราชอาณาจักร แต่ได้เป็นการนำไปในเขตอุตสาหกรรมส่งออก

ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2524 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก บรรจุในแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 ซึ่งจะใช้ในชว่งปี พ.ศ. 2525-2529 โดยมองว่าการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก มีลักษณะเป็นแผนรุกตามเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 ที่จะสร้างโอกาสใหม่ทางเศรษฐกิจสำหรับการพัฒนาประเทศในอนาคต โดยการสร้างทางเศรษฐกิจใหม่จากแนวทางเดิมที่เคยพึ่งพาผลผลิตทางการเกษตรเป็นหลัก ขยายแนวทางเลือกใหม่เข้าสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมในรูปแบบต่างๆ ซึ่งกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาเป็นลักษณะแผนงานแบบผสมผสานระหว่างโครงการต่างๆ ทั้งที่อยู่ในความรับผิดชอบของภาคเอกชนและภาครัฐบาล โดยที่รัฐบาลจะเป็นผู้สร้างโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ และส่วนสนับสนุนอื่นๆ เช่น นิคมอุตสาหกรรม การส่งเสริมการลงทุน เป็นต้น เพื่อให้อุตสาหกรรมต่างๆ เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตามการพัฒนาในลักษณะเช่นนี้ต้องอาศัยเงิน

ลงทุนสูง ต้องเกี่ยวข้องกับภาครัฐบาลและภาคเอกชน ทั้งในและต่างประเทศ ดังนั้นจึงมีการวางแผนดำเนินงานและระบบการตัดสินใจขึ้น เพื่อให้ทันกับเหตุการณ์โดยจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นคณะกรรมการให้ศูนย์วิเคราะห์และประสานแผนปฏิบัติการ สำนักคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการของคณะกรรมการ และให้กรรมการและเลขานุการ มีอำนาจขอยืมตัวบุคคล เอกสารข้อมูล และครุภัณฑ์ จากหน่วยราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ที่เกี่ยวข้องมาปฏิบัติงานหรือใช้ในราชการเพื่อการนี้และ/หรือให้เชิญบุคคลในสวนราชการที่เกี่ยวข้องดังกล่าวมาชี้แจงได้ตามความจำเป็น (ภัทรจิต ชุมพล, 2536)

ในแผนพัฒนาฯ มีจุดมุ่งหมายที่จะเปลี่ยนโครงสร้างอุตสาหกรรมของประเทศโดยมีอุตสาหกรรมของประเทศ โดยมีอุตสาหกรรมหลักซึ่งใช้ก๊าซธรรมชาติ รวมทั้งการส่งเสริมอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกซึ่งตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือที่มีจุดมุ่งหมายในการกระจายความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจออกจากเขตกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ก็เพื่อปรับปรุงตลาดสำหรับสินค้าจากเขตชนบท โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศโดยพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกจะเป็นประตูอีกบานหนึ่งสำหรับการส่งออกและการส่งเสริมอุตสาหกรรมเกษตร ซึ่งในระยะแรกรัฐบาลจะลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลักไว้ก่อน เพื่อชักนำการลงทุนภาคอุตสาหกรรมให้เกิดขึ้นตามแผน โดยกำหนดพื้นที่เป้าหมายไว้ 2 บริเวณคือ (ภัทรจิต ชุมพล, 2536)

1. บริเวณแหล่งอุตสาหกรรมหลักมาบตาพุด จังหวัดระยอง กำหนดให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมหลักที่เกี่ยวข้องกับการใช้ก๊าซธรรมชาติ รวมถึงอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ โดยรัฐบาลจะจัดระบบบริการโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อเบ็ดความสะดวกแก่อุตสาหกรรมที่จะมีขึ้น ได้แก่

-ท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด สำหรับอุตสาหกรรมมาบตาพุด สามารถรับเรือขนาด 120,000 ตันเทียบท่าได้

-เคหะชุมชน สำหรับอุตสาหกรรมและบริการต่อเนื่อง

-ระบบถนน

-นิคมอุตสาหกรรมหลักมาบตาพุด

-ท่อส่งน้ำจากอ่างเก็บน้ำตกรายมายังแหล่งอุตสาหกรรม

-ทางรถไฟแยกสายฉะเชิงเทรา-สัตหีบไปยังแหล่งอุตสาหกรรม

-ระบบสื่อสารโทรคมนาคมต่างๆ

-การควบคุมและป้องกันด้านมลภาวะจากสิ่งแวดล้อม

2. บริเวณแหล่งอุตสาหกรรมเขาแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี กำหนดให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมเบา และอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกโดยรัฐจะก่อสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่อุตสาหกรรมที่จะเกิดขึ้นดังนี้คือ

-ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังที่สามารถรับเรือขนาด 120,000 ตันเทียบท่าได้

- นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังและเขตอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก
- ท่อส่งน้ำจากอ่างเก็บน้ำหนองค้อมายังบริเวณแหลมฉบัง
- ทางรถไฟแยกจากสายฉะเชิงเทรา-สัตหีบไปยังแหลมฉบัง
- เคหะชุมชนสำหรับแรงงานอุตสาหกรรมและบริการต่อเนื่องอื่นๆ
- ปรับปรุงระบบถนน
- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

โดยเหตุผลที่เลือกพื้นที่เป้าหมายดังกล่าวก็เนื่องมาจาก ก๊าซธรรมชาติที่จะใช้เป็นวัตถุดิบสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักในขั้นแรกนั้น ได้มีการพัฒนาและวางท่อใต้ทะเลจากหลุมก๊าซธรรมชาติได้อ่าวไทยมากขึ้นฝั่งที่มาบตาพุดแล้ว ประกอบกับลักษณะภูมิประเทศเอื้ออำนวยให้ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ได้ มีที่ดินติดทะเลขนาดใหญ่เพียงพอที่จะขยายเป็นแหล่งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ต่อไปได้ในอนาคต มีแหล่งน้ำจืดเพียงพอและ พื้นที่เป้าหมายอยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพมหานครเท่าใดนัก เมื่อมีการเปิดตัวโครงการพัฒนาดังกล่าวขึ้นก็ดูจะได้รับความสนใจเป็นอย่างดีโดยมีเอกชนหลายรายได้ตัดสินใจเข้าร่วมโครงการนี้อย่างเต็มที่ ในแผนงานของโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกได้บรรจุการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังเข้าเป็นโครงการที่สำคัญโครงการหนึ่ง เพื่อใช้เป็นประตูสำหรับขนส่งสินค้าเข้า-ออกบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ตามแผนงานดังกล่าวการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังจะใช้สำหรับเป็นท่าเรือสินค้าทั่วไป และสินค้าคอนเทนเนอร์ในอนาคตท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังจะเป็นท่าเรือที่มีบทบาทและความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก เนื่องจากเป็นท่าเรือพาณิชย์และเป็นท่าเรือทะเลเรือสินค้าขนาดใหญ่กินน้ำลึกขนาด 15,000-100,000 เดตเวทตัน ที่มีความยาวเกินกว่า 172 เมตร กินน้ำลึกมากกว่า 8.2 เมตร ซึ่งไม่สามารถเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือคลองเตยจะเข้าเทียบท่าแหลมฉบังได้ นอกจากนี้คาดการณ์ว่าสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพสูงจะช่วยดึงดูดผู้ใช้บริการไปจากท่าเรือกรุงเทพและจากท่าเทียบเรือใช้ภูมิภาคแถบนี้ (ภัทรจิต ชุมพล, 2536)

นอกจากนี้การพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก ยังได้วางบทบาทให้ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังเป็นประตูการค้าใหม่ของประเทศ ดังนั้นคณะรัฐมนตรีสมัย พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์ จึงได้มีมติวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2525 ให้เร่งรัดในการดำเนินการก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ที่เริ่มมาตั้งแต่ ปี พ.ศ.2516 เพื่อให้เป็นโครงการสนับสนุนการพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (การทำเรือแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.)

อย่างไรก็ตาม นโยบายดังกล่าวต้องหยุดชะงักลงชั่วคราว เนื่องจากประเทศไทยประสบกับปัญหาวิกฤตการณ์ทางการคลังในปี พ.ศ.2526 อันเป็นผลให้รัฐบาลต้องควบคุมงบประมาณรายจ่ายภาครัฐอย่างเข้มงวด ดังนั้นนโยบายทางด้านเศรษฐกิจของรัฐบาลในช่วงเวลานั้น จึงต้องหันไปเน้นการรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ มากกว่าการกระตุ้นความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ประกอบกับปริมาณก๊าซธรรมชาติที่พบในอ่าวไทยมีปริมาณไม่มากอย่างที่คาดการณ์ไว้ (ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์ และชัยณรงค์เครือนวน, 2555)

แต่ด้วยแรงกดดันของนักการเมือง นายทุนชาติ นายทุนท้องถิ่นและเทคโนโลยีจาก สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กล่าวคือ อำนาจรับผิดชอบในการ จัดทำได้นโยบายอย่างเป็นทางการ ทั้งในลักษณะของที่ปรึกษาและเป็นผู้ปฏิบัติ ในกลุ่มข้าราชการ นักวิชาการนี้จะมีองค์การซึ่งเป็นจุดรวมของอำนาจกำหนดนโยบายทางเศรษฐกิจคือ กระทรวงการคลัง สำนักงานประมาณ ธนาคารแห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งสามองค์ประกอบแรกจะพิจารณานโยบายด้านการเงินการคลัง ของประเทศเป็นสำคัญส่วน สศช.นั้นจะเป็นผู้กำหนดนโยบายและโครงการพัฒนาต่างๆ เป็นผู้ชี้แนะ กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจด้วยการส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ บุคคลในกลุ่มนี้เกือบ ทั้งหมดเป็นคนระดับมัธยมของชาติซึ่งได้รับการศึกษาในระดับสูงมาจากมหาวิทยาลัยทั้งในและ ต่างประเทศ ดังนั้น การกำหนดนโยบายใดๆ ก็ตามมักจะออกมาในลักษณะที่มีการคิดคำนวณต้นทุน และผลประโยชน์ที่จะได้รับตามหลักวิชาการ กล่าวได้ว่าความขัดแย้งในการกำหนดนโยบายทำเรือ พานิชย์แหลมฉบังซึ่งมีกลุ่มที่มีบทบาทอยู่ด้วยกันหลายกลุ่ม และหนึ่งในนั้นก็คือกลุ่มของข้าราชการ นักวิชาการ (เทคโนโลยี) อาจกล่าวได้ว่ากลุ่มข้าราชการนักวิชาการมีบทบาทโดยตรงในการกำหนด นโยบายทำเรือแหลมฉบัง เพราะเป็นผู้วางแผนโครงการตั้งแต่แรกเริ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำเอา โครงการทำเรือแหลมฉบังเข้าไปในส่วนหนึ่งของแผนงานรวมของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเล ตะวันออก ซึ่งเป็นส่วนช่วยเสริมให้โครงการทำเรือแหลมฉบังเดือนหน้าต่อไป ซึ่งในส่วนของการ วางแผนโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกนั้นอยู่ในความรับผิดชอบของ สศช. ทำเรื่องเสนอ ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติ และเพื่อให้การดำเนินงานในเรื่องดังกล่าวเป็นไปโดยสะดวกและ รวดเร็วยิ่งขึ้น คณะรัฐมนตรีจึงมีมติแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (กพอ.) ขึ้นเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2524 มีพลฯ ท่านนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน มีหน้าที่ในการพิจารณา กำหนดนโยบายและมาตรการในการพัฒนาพื้นที่ รวมทั้งพิจารณาความเหมาะสมของโครงการ อุตสาหกรรม ทำเรื่อน้ำลึก โครงสร้างพื้นฐาน และส่วนสนับสนุนอื่นๆ ให้สอดคล้องกัน รวมทั้งเพื่อ ความรวดเร็วในการพิจารณาในเรื่องต่างๆ จึงให้ กพอ. นำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีโดยตรง ไม่ต้องผ่าน ที่ประชุมของฝ่ายบริหารของ สศช. ส่งผลให้เรื่องรายละเอียดในการกำหนดแผนแม่บทมีผู้รู้ข้อมูล ข้อมูลข่าวสารสำหรับสาธารณะชนนั้นไม่ได้รับอย่างเพียงพอ ดังนั้น ประชาชนโดยทั่วไปจึงไม่มี บทบาทมีส่วนในการกำหนดนโยบายทำเรือแหลมฉบังแต่อย่างใด กลุ่มที่มีบทบาทจริงๆ นั้นจะเป็น กลุ่มที่อยู่ในระดับโครงสร้างอำนาจ หรือผู้มีอำนาจตัดสินใจกำหนดนโยบายเท่านั้น ในระยะแรกของการ จัดวางโครงการ บทบาทของกลุ่มข้าราชการนักวิชาการมีความสำคัญอย่างมาก เพราะเป็นกลุ่มผู้รู้ ในด้านเทคนิควิชาการเฉพาะด้าน รวมทั้งการที่กลุ่มนี้สามารถเสนอเรื่องเข้าสู่คณะรัฐมนตรีโดยตรงทำ ให้มีอิทธิพลอย่างมากต่อการตัดสินใจของรัฐบาล เพราะจะได้ชี้แจงตอบข้อซักถามอย่างเต็มที่และตรง ประเด็น นอกจากนี้ การได้รับความเห็นชอบในการจัดทำโครงการจากนายกรัฐมนตรีซึ่งได้มาเป็น ประธาน กพอ. ด้วยตนเองนั้น แสดงถึงการให้ความสำคัญแก่กลุ่มนี้อย่างมากเพราะสามารถเสนอเรื่อง เข้าสู่ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจโดยตรง แต่อย่างไรก็ตามกลุ่มข้าราชการนักวิชาการนี้ก็ไม่มีอำนาจการตกลง ตัดสินใจกำหนดนโยบายเป็นเพียงผู้เสนอโครงการพัฒนาต่างๆ เท่านั้น ดังนั้นเมื่อเรื่องผ่านเข้าสู่การ พิจารณาของคณะรัฐมนตรี โครงการต่างๆ หรือข้อเสนอแนะต่างๆ อาจถูกระงับหรือตัดทิ้งไปก็เป็นได้ นอกจากนี้ ในส่วนการปฏิบัติงานของ สพอ. นั้น ปรากฏว่ามีข้อบกพร่องเนื่องมาจาก สพอ. เป็นเพียง

หน่วยงานประสานไม่มีอำนาจในการสั่งการต่อหน่วยงานอื่น ดังนั้นบทบาทของกลุ่มข้าราชการ นักวิชาการในด้านการตัดสินใจกำหนดนโยบายโดยตรงจึงแทบจะไม่มีเลย อีกทั้งการสั่งการเพื่อการปฏิบัติการให้เป็นไปตามแผนนั้นไม่มีด้วยเช่นกัน (ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์และชัยณรงค์เครือนวน, 2555)

กลุ่มข้าราชการนักวิชาการจัดได้ว่ามีบทบาทที่สำคัญอย่างมากในระยะแรกของกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะของไทย เพราะเป็นกลุ่มที่รวบรวมข้อมูลและเสนอทางเลือก เพื่อให้คณะรัฐมนตรีตัดสินใจ ฉะนั้น ในการเสนอทางเลือกดังกล่าวข้อมูลที่คณะรัฐมนตรีได้รับนั้น เป็นมุมมองจากความคิดเห็นของกลุ่มข้าราชการนักวิชาการ ซึ่งถ้าหากเป็นเรื่องทางเทคนิควิชาการด้วยแล้ว คณะรัฐมนตรีที่มาจากกลุ่มพรรคการเมืองย่อมจะต้องอาศัยความรู้ความเข้าใจในส่วนนี้ค่อนข้างมากการพึ่งพาในเรื่องความคิดเห็นในการกำหนดนโยบาย จึงทำให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่าง 2 กลุ่ม คือ กลุ่มข้าราชการนักวิชาการ และกลุ่มพรรคการเมือง และนักการเมืองแต่เมื่อใดที่คณะรัฐมนตรีมีความรู้ความเข้าใจในประเด็นด้านเทคนิควิชาการอย่างเพียงพอ อาจจะไม่จำเป็นต้องอาศัยคำแนะนำปรึกษาจากกลุ่มข้าราชการนักวิชาการก็ได้ (ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์และชัยณรงค์เครือนวน, 2555)

ในการกำหนดนโยบายท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง กลุ่มข้าราชการนักวิชาการมีบทบาทสำคัญและมีอิทธิพลอย่างมากต่อการตัดสินใจกำหนดนโยบายของคณะรัฐมนตรี เพราะเป็นผู้มีส่วนร่วมในการวางแผนตั้งแต่ระยะแรกๆ รวมทั้งเป็นผู้รู้จริง (know-how) ในประเด็นต่างๆ ดังนั้น คณะรัฐมนตรีจึงต้องอาศัยข้อมูลจากกลุ่มนี้เพื่อประกอบการพิจารณาในการตัดสินใจ ซึ่งความคิดเห็นของกลุ่มข้าราชการนักวิชาการดังกล่าว อาจจะไม่เกิดประโยชน์โดยรวมต่อประเทศหรือสามารถตอบสนองกับความต้องการของประชาชนทั่วไปก็ได้ อย่างไรก็ตาม ในการกำหนดนโยบายท่าเรือแหลมฉบังจัดได้ว่ามีลักษณะเศรษฐกิจนำในการพัฒนาแต่ในเมื่อกลุ่มข้าราชการนักวิชาการไม่มีอำนาจในการตัดสินใจใดๆ ในการกำหนดนโยบาย ดังนั้น เมื่อมีความขัดแย้งปรากฏขึ้นจนถึงมีการระงับการลงนามในสัญญาไว้ก่อน บทบาทของกลุ่มข้าราชการนักวิชาการนี้จะเข้าหากกลุ่มที่มีอำนาจในการตัดสินใจเพื่อผลักดันนโยบาย กล่าวคือ ดร. สวัสดิ์ พิทธิวิหค ในฐานะผู้อำนวยการ สพอ. (โครงการท่าเรือแหลมฉบังเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบของ สพอ. ด้วยเช่นกัน) ดำเนินการประสานงานเพื่อให้มีการลงนามโดยเข้าปรึกษากับพันโทสนั่น ขจรประศาสน์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมกำกับดูแลการทำเรือแห่งประเทศไทย ถึงปัญหาและความขัดแย้งดังกล่าว ซึ่งต่อมาได้นำเรื่องเสนอให้นายพิชัย รัตตกุล (รักษาการแทนนายกรัฐมนตรี) และพลตรีชาติชาย ชุณหะวัณ รองนายกรัฐมนตรีที่ทำเนียบรัฐบาลโดย ดร.สวัสดิ์ พิทธิวิหค ให้เหตุผลในการวิ่งเต้น (Lobby) ประสานงานดังกล่าวว่า เนื่องจากเห็นว่า กทท. ได้ปฏิบัติตามขั้นตอนในการคัดเลือกทุกประการ และโครงการเงินกู้ก็ผ่านความเห็นชอบจาก OECF ตั้งแต่เย็นวันที่ 1 ตุลาคม 2530 นอกจากนี้อาจยังเป็นห่วงเรื่องภาพพจน์ของรัฐบาลในเรื่องความล้มเหลวในการตัดสินใจ ส่งผลให้เกิดการเสียบรรยากาศในการลงทุนอีกด้วย ซึ่งบทบาทของดร. สวัสดิ์ พิทธิวิหค ครั้งนี้สร้างแรงกดดันในการตัดสินใจของรัฐบาลทางอ้อมด้วยการให้สัมภาษณ์แก่ผู้สื่อข่าวถึงความถูกต้องในกระบวนการประมูลงานของท่าเรือแห่งประเทศไทยว่าไม่มีการทุจริต

ด้วยแรงกดดันดังกล่าวเป็นผลให้ พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์ นายกรัฐมนตรีตัดสินใจให้ดำเนินโครงการอีสเทิร์นซีบอร์ดต่อไป โดยให้ปรับลดเงินลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานลงร้อยละ 30 และปรับแผนในการลงทุนเป็น 2 ช่วง คือ ดำเนินโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุตสาหกรรมที่จำเป็นก่อนและให้ดำเนินโครงการพื้นฐานอื่น ๆ ในระยะเวลาต่อมา ในที่สุดโครงการอีสเทิร์นซีบอร์ดทะยานขึ้น (Take-Off) ในช่วงทศวรรษ 2530 เนื่องจากจากข้อตกลงพลาซ่า (Plaza Accord) ที่พยายามแก้ไขปัญหาการขาดดุลการค้าของสหรัฐอเมริกา อันมีผลต่อค่าเงินเยน ของญี่ปุ่นที่แข็งตัวขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเงินดอลลาร์และเงินสกุลอื่น ๆ พร้อมกับผลกระทบต่อการแข่งขันของเงินในประเทศอุตสาหกรรมรุ่นแรกของเอเชียไม่ว่าจะเป็นฮ่องกง ไต้หวัน เกาหลีใต้ ทำให้สินค้าที่ผลิตได้มีราคาสูงมากในตลาดอเมริกาและตลาดส่งออกอื่น ๆ ดังนั้นประเทศเหล่านี้ จึงจำเป็นต้องย้ายฐานการผลิตไปสู่ต่างประเทศ (Relocation of Product) เพื่อลดต้นทุนในการผลิต กล่าวได้ว่าประเทศไทยถือว่าเป็นฐานการผลิตแห่งใหม่ที่ได้รับความสนใจเป็นอย่างมาก เนื่องจากในขณะนั้นประเทศไทยมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศโดยเฉพาะในโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ดังนั้นจึงเกิดการย้ายฐานการผลิตจากประเทศอุตสาหกรรมเข้าสู่ประเทศไทยเป็นจำนวนมากซึ่งมีเป้าหมายอยู่ที่โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ผลจากการลงทุนเป็นผลให้เศรษฐกิจไทยกลับมาเฟื่องฟูอีกครั้งหนึ่งและส่งผลกระทบต่อขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมที่ดำเนินการโดยทุนต่างชาติ (วอลเดน เบนโล, 2545, หน้า 28-29; สุริชัย หวันแก้ว และคณะ, 2543, หน้า 12-13; ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์ และโอฬาร ถิ่นบางเตียว, 2549, หน้า 15)

ผลจากการพัฒนาพบโครงการว่าอีสเทิร์นซีบอร์ด ส่งผลกระทบต่อทั้งเชิงบวกและเชิงลบต่อชุมชนและประชาชนในภาคตะวันออกหลายประการด้วยกันคือ (วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2544, หน้า 1) มีการลงทุนพัฒนาในโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกระหว่างปี 2524-2537 ถึง 420,000 ล้านบาท โดยคิดเป็นสัดส่วนทุนจากภาครัฐถึง 70% ซึ่งเน้นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการพัฒนา การลงทุนดังกล่าวมีผลให้เศรษฐกิจขยายตัวโดยรวมประมาณ 3 เท่า ผลผลิตอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น และมีการจ้างงานทั้งทางตรงและทางอ้อมเพิ่มขึ้นประมาณ 460,000 คน

การพัฒนาดังกล่าวยังต้องประสบกับปัญหาอุปสรรคที่สำคัญในตอนนั้น อันได้แก่ อัตราการขยายตัวการลงทุนเริ่มลดลง เพราะที่ดินราคาสูง การขาดแคลนแรงงานฝีมือ ค่าน้ำประปาสูงและการบริการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ยังไม่เพียงพอ นอกจากนี้พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ยังต้องพึ่งกรุงเทพมหานครในฐานะเมืองบริวารอยู่ เนื่องจากประตูส่งออกหลักของประเทศยังอยู่ที่ท่าเรือคลองเตยและแรงงานฝีมือส่วนใหญ่ยังไม่ได้ย้ายครอบครัวมาอยู่ภาคตะวันออกอย่างถาวร และเกิดผลกระทบเชิงลบจากการพัฒนาที่มีต่อประชาชนและชุมชนในภาคตะวันออกที่สำคัญ ได้แก่ มลพิษทางน้ำ มลพิษทางอากาศ ชยะล้นเมือง ปัญหาความขัดแย้งในสังคม ปัญหายาบ้าและปัญหาชุมชนแออัด (วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2544, หน้า 1)

ในวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2526 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้กระทรวงคมนาคมเจรจาขอรับเงินกู้จากรัฐบาลญี่ปุ่น สำหรับการสำรวจออกแบบ การควบคุมงานก่อสร้าง และการก่อสร้างตามโครงการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง และให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินบาทสมทบ ทั้ง

จากรายได้ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยและจากงบประมาณเพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อโครงการ ในปี พ.ศ. 2527 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา PAAS Consortium ให้เป็นผู้ออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรม เพื่อการก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง การออกแบบแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ. 2529 ช่วงปี พ.ศ. 2530 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ว่าจ้าง PAAS Consortium ให้เป็นผู้ควบคุมงานก่อสร้างพร้อมทั้งคัดเลือกให้กลุ่มบริษัทอิตาเลียนไทย , Daiho, Daito Kogyo และ Dredging International เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างโดยได้ ลงนามในสัญญาก่อสร้าง เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม กำหนดระยะเวลาก่อสร้าง 48 เดือน และเริ่มลงมือก่อสร้างในเดือนธันวาคม ปีเดียวกัน

วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2530 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ประกอบพิธีวางศิลาฤกษ์ ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง โดยมี ฯพณฯ พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ นายกรัฐมนตรีในขณะนั้นเป็นประธานในพิธี ในปี พ.ศ. 2533 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังเป็นท่าเรือแห่งใหม่ ภายใต้พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นองค์กรบริหารท่าเรือแห่งนี้ อีกทั้งยังเปิดโอกาสให้ว่าจ้างเอกชนเข้าร่วมประกอบการทำงานเทียบเรือได้ด้วย (ท่าเรือแหลมฉบัง, 2560)

โครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 ได้เริ่มงานก่อสร้างตั้งแต่ปี 2530 แล้วเสร็จและเปิดดำเนินการเทียบเรือ B1 เป็นท่าแรกเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2534 โดยรัฐบาล มีนโยบายให้ เอกชน เข้าร่วมลงทุน บริหาร และประกอบการทำงานเทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบัง (ท่าเรือแหลมฉบัง, 2560)

ในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก พื้นที่แหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 6,341 ไร่ 8 ตารางวา โดยเป็นส่วนหนึ่งของตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง ได้ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่เป้าหมายที่จะสร้างให้เป็นฐานเศรษฐกิจแห่งใหม่แห่งหนึ่ง ให้เป็นแหล่งที่ตั้งของอุตสาหกรรมเบา อุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก และอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ ด้วยสภาพความเหมาะสมทางภูมิประเทศ ท่าเลที่ตั้ง และโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ กล่าวคือ พื้นที่แหลมฉบังติดต่อกับทะเล ซึ่งสามารถพัฒนาเป็นท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้ากับต่างประเทศได้อย่างเหมาะสม และเชื่อมติดต่อกับเส้นทางคมนาคมสายหลักของประเทศคือ สุขุมวิท นอกจากนี้ยังมีทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา-สัตหีบ ผ่านพื้นที่ ซึ่งนับว่าพื้นที่แหลมฉบังมีโครงสร้างพื้นที่พร้อมจะพัฒนาเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมได้อย่างดีโดยรัฐบาลจะเป็นผู้นำในด้านการวางโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เพื่อสนับสนุนการลงทุนของภาคเอกชน และเอกชนจะเป็นผู้นำในด้านการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม ด้วยการประสานความร่วมมือและความต่อเนื่องของโครงการระหว่างภาครัฐบาลและภาคเอกชน ซึ่งมีโครงการต่างๆ คือ

1.โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน อันเป็นโครงการที่รัฐบาลจะเน้นดำเนินการเพื่อวางรากฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกแก่เอกชนที่จะเข้ามาดำเนิน ได้แก่

1.1โครงการท่าเรือแหลมฉบัง เป็นโครงการก่อสร้างท่าเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้าทางทะเล และเพื่อรับสินค้าที่ต้องการขนถ่ายที่ล้นจากท่าเรือคลองเตยและท่าเรือสัตหีบ โดยสามารถรับเรือขนาด 120,000ตัน กินน้ำลึก 16 เมตร จำนวน 4 ท่า โดยแบ่งเป็นท่าเรือสำหรับขนถ่ายสินค้าคอน

เทนเมนต์ 1 ท่า และท่าสำหรับขนถ่ายสินค้าทั่วไปและสินค้าเทกอง 3 ท่า ซึ่งการออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมสำหรับสร้างท่าเรือดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว การก่อสร้างคาดว่าจะเริ่มดำเนินการในเดือนพฤษภาคม 2530 และกำหนดแล้วเสร็จกลางปี 2533 ซึ่งจะสามารถใช้เป็นท่าเรือได้ประมาณกลางปี 2532 ประมาณค่าก่อสร้างระยะแรก 5,028 ล้านบาท

1.2โครงการนิคมอุตสาหกรรม เป็นโครงการจัดสรรพื้นที่ดินไว้สำหรับที่โรงงานอุตสาหกรรมเข้าไปอยู่ร่วมกันอยู่อย่างเป็นสัดส่วนที่เหมาะสม โดยเตรียมพร้อมให้พื้นที่ดังกล่าวประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก สาธารณูปการ อย่างครบถ้วนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมนี้จะตั้งอยู่บนถนนสุขุมวิท ระหว่างกิโลเมตรที่ 125 - 128 ตำบลทุ่งศุขลา โดยใช้พื้นที่ประมาณ 3,400 ไร่ การก่อสร้างคาดว่าจะเริ่มเดือนกรกฎาคม 2530 แล้วเสร็จเดือนกรกฎาคม 2532 ประมาณค่าลงทุนระยะแรก 1,400 ล้านบาท

1.3โครงการท่อส่งน้ำหนองค้อ - แหลมฉบัง เป็นโครงการสร้างท่อน้ำจากอ่างเก็บน้ำหนองค้อมายังบริเวณแหลมฉบัง โดยรับได้รับความช่วยเหลือในด้านการก่อสร้างจากรัฐบาลญี่ปุ่น และคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในเดือนเมษายน 2530 และจะแล้วเสร็จในเดือนเมษายน 2531 ประมาณการลงทุนทั้งสิ้น 200 ล้านบาท

1.4โครงการระบบสื่อสารและโทรคมนาคม เป็นการสร้างและติดตั้งการวิทยุสื่อสาร โทรศัพท์ เทเล็กซ์ ในพื้นที่แหลมฉบัง เพื่อเป็นการบริการสำหรับอุตสาหกรรมและชุมชน การเริ่มดำเนินการจะต่อเนื่องกับการสร้างโครงการส่วนอื่นๆแล้ว

1.5โครงการทางรถไฟศรีราชา - แหลมฉบัง เป็นโครงสร้างก่อสร้างที่สอดคล้องกับการนิคมอุตสาหกรรม และท่าเรือ เพื่อเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าวัตถุดิบ และอุตสาหกรรมในพื้นที่ โดยการออกแบบสิ่งก่อสร้างรวมอยู่ในโครงการท่าเรือแหลมฉบังและกำลังอยู่ในช่วงพิจารณาการดำเนินการและคาดว่าจะใช้งบประมาณค่าก่อสร้างประมาณ 261 ล้านบาท

1.6โครงสร้างพื้นฐานและสวัสดิการชุมชนต่างๆ กำหนดเริ่มก่อสร้างปลายปี 2529

2.โครงการอุตสาหกรรม รัฐบาลได้ส่งเสริมให้เอกชนเข้ามาลงทุน โดยการให้สิทธิและประโยชน์สำหรับผู้ลงทุน (Incentives and Privilliges for Investors) กล่าวคือ

1.การให้หลักประกัน

-ไม่โอนกิจการเป็นของรัฐ

-ไม่ตั้งหน่วยงานของรัฐมาแข่งขัน

-ไม่ผูกขาดการขายโดยรัฐ

-ไม่ควบคุมราคา

-อนุญาตให้ส่งออกได้

-ไม่นำเข้าสินค้าประเภทเดียวกัน ด้วยการยกเว้นภาษีโดยรัฐ

2.มาตรการคุ้มครอง

-กำแพงภาษี

-ห้ามการนำเข้า

-สิ่งให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เพื่อประโยชน์ของผู้ลงทุน

3.การอนุญาต

-นำคนต่างด้าวมาศึกษาความเหมาะสมการลงทุนให้

-นำคนต่างด้าว ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญมาปฏิบัติงานในโครงการให้

-ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินสำหรับกิจกรรมในโครงการให้

-นำเงินตราต่างประเทศออกได้

4. สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร

-ยกเว้นภาษีหรือลดหย่อนภาษีนำเข้า และภาษีการค้า ในการนำเข้าเครื่องจักร

-ลดหย่อนภาษีนำเข้าและภาษีการค้า ในการนำเข้าวัตถุดิบและส่วนประกอบ

-ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล3-8 ปี และอนุญาตให้หักส่วนขาดทุนโดยถือเป็นค่าใช้จ่ายได้

เป็นระยะเวลา5ปี

-ยกเว้นภาษีสำหรับเงินค่าลิขสิทธิ์ ค่าภาคหลวงที่ส่งออกต่างประเทศเป็นระบบระยะเวลา5

ปี

-ยกเว้นไม่ต้องรวมเงินปันผล ในการคำนวณภาษีเงินได้ ในช่วงที่ได้รับลดหย่อนด้านภาษี

5. สิทธิประโยชน์เพิ่มเติม สำหรับกิจการในเขตส่งเสริมการลงทุน

-ลดหย่อนภาษีการค้า การขาย ผลิตภัณฑ์ สูงสุดร้อยละ90 เป็นระยะเวลา5ปี

-ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล ร้อยละ50 เป็นระยะเวลา5ปี หลังจากหมดช่วงที่ได้รับการลดหย่อนภาษีตามปกติ หรือนับจากวันที่เริ่มมีรายได้

-หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าน้ำมัน เป็น2เท่า ในการคำนวณภาษีเงินได้นิติบุคคล

-หักค่าติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก ได้ร้อยละ25 ในการคำนวณภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา10ปี นับจากวันที่เริ่มมีรายได้

6. สิทธิประโยชน์เพิ่มเติม สำหรับกิจการส่งออก

-ยกเว้นภาษีนำเข้า และภาษีการค้า สำหรับการนำเข้าวัตถุดิบและส่วนประกอบ

-ยกเว้นภาษีนำเข้าและภาษีการค้า สำหรับรายการ Re-Export

-ยกเว้นภาษีการส่งออกและภาษีการค้า

- หักรายได้การส่งออกที่เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา(ไม่รวมค่าประกันและค่าขนส่ง) ได้ร้อยละ5
ในการคำนวณภาษีเงินได้นิติบุคคล

ผู้มาลงทุนผู้มาลงทุน	ประเภท อุตสาหกรรม	ความต้องการของผู้ ลงทุน	สถานการณ์ปัจจุบัน
SATHASK DRIAM (THAILAND) CO,LTD,	ท่อเหล็กเกลียว pip of API Standard	-ที่ดินในเขตนิคม อุตสาหกรรมแหลม ฉบัง 25-30 ไร่	ยังไม่ตัดสินใจจนกว่า จะมั่นใจเรื่องท่าเรือ แหลมฉบัง
บริษัท ชันโยยูนิเวอร์ แซล อีเลคทริก จำกัด บริษัท- นอร์ดิค จก.	เครื่องไฟฟ้า ตู้ซ่อมและต่อเรือ ขนาด6,000-20,000 ตัน	-ร่องน้ำ เชื้อนก คลื่นท่าเรือแหลม ฉบัง	ได้รับการส่งเสริม การลงทุนแล้ว กำลัง รอกำหนดการ ก่อสร้างที่แน่นอน ของท่าเรือแหลม ฉบัง
บริษัท คอนกรีตบาง ละมุง จำกัด	ผลิตภัณฑ์คอนกรีต สำเร็จรูป	ที่ดินบริเวณนิคม อุตสาหกรรมแหลม ฉบัง จำนวน20-30ไร่	-
บริษัทถุงมือยาง อิสราเอล จำกัด	ถุงมือยางการแพทย์	-ที่ดินบริเวณนิคม อุตสาหกรรมแหลม ฉบัง จำนวน10ไร่	-
บริษัท สหไทยน้ำมัน พีช จก.	ผลิตน้ำมันปาล์ม	-ที่ดินเขตนิคม อุตสาหกรรมแหลม ฉบัง	-
บริษัทเครื่องซีเมนต์ ไทย จก.	ผลิตหลอดภาพทีวี และอุตสาหกรรมใน เครื่องอื่นๆ	-ที่ดินเขตนิคม อุตสาหกรรมแหลม ฉบังท่าเรือสำหรับ ส่งออก	ยังไม่ตัดสินใจจนกว่า จะมั่นใจเรื่องท่าเรือ แหลมฉบัง
องค์การคลังสินค้า	คลังสินค้าเกษตร	-ที่ดินเขตนิคม อุตสาหกรรมแหลม ฉบังประมาณ30ไร่ -ท่าเรือสำหรับ ส่งออก	-

ตารางที่2.2 อุตสาหกรรมที่มาติดต่อบริเวรแหลมฉบัง

ที่มา: พิโรสรวร แดงสะอาด, 2530

นอกจากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น รัฐบาลยังมุ่งให้พื้นที่แหลมฉบัง เป็นพื้นที่รองรับอุตสาหกรรม
ต่อเนื่องอื่นๆ อีก คือ

อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร

อุตสาหกรรมการผลิตยางและอุตสาหกรรมแปรรูปยาง

อุตสาหกรรมผลิตก๊าซอีทานอล (Ethanol) จากกากน้ำตาล

อุตสาหกรรมผลิตเฟอร์นิเจอร์

อุตสาหกรรมผลิตสินค้าหัตถกรรม

อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติก

อุตสาหกรรมผลิตเพื่อการส่งออก เช่น อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักร อลูมิเนียม ยา
เครื่องสำอาง อัญมณี นาฬิกา เครื่องเล่น เครื่องกีฬา ฯลฯ

การดำเนินการตามโครงการต่างๆ ดังกล่าวแล้วนั้น รัฐบาลได้แต่งตั้งคณะทำงานขึ้น
เพื่อควบคุมดูแลและประสานงานเฉพาะด้าน ได้แก่

- (1) คณะทำงานควบคุมดูแลและประสานการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังโดยมี
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานคณะทำงาน และผู้อำนวยการ
ท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นคณะทำงานและเลขานุการ รับผิดชอบในการ
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารงานท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง
- (2) คณะทำงานควบคุมดูแลและประสานกันพัฒนานิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังโดย
มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นประธานคณะทำงานและผู้ว่าการ
การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นคณะทำงานและเลขานุการ
รับผิดชอบในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบบริหารงานนิคม
อุตสาหกรรมแหลมฉบัง
- (3) คณะทำงานควบคุมดูแลประสานการพัฒนาชุมชนและบริการทางสังคม บริเวณ
แหลมฉบัง โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นประธาน
คณะทำงานปลัดกระทรวงมหาดไทย เป็นรองประธานคณะทำงานและ
ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนมหาดไทย เป็นคณะทำงานและเลขานุการ
ได้รับมอบภารกิจที่สำคัญให้จัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาชุมชนและบริการทาง
สังคมบริเวณชุมชนเมืองใหม่แหลมฉบัง เพื่อพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวสำหรับรองรับ

ประชากรที่จะอพยพเข้าไปปฏิบัติงานในเขตท่าเรือพาณิชย์และนิคม
อุตสาหกรรมแหลมฉบัง

แหลมฉบังในยุคของการเป็นเมืองอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2535 – ปัจจุบัน)

ในยุคของเป็นเมืองอุตสาหกรรมของแหลมฉบังนั้นเริ่มเกิดขึ้นจากการเข้ามาของท่าเรือน้ำ
ลึกแหลมฉบังและการเกิดขึ้นของนิคมแหลมฉบังที่ส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ทั้งใน
ด้านการปกครองเมื่อมีการยกฐานะสุขาภิบาลอ่าวอุดมขึ้นมา ในปี พ.ศ. 2527 ตามพระราชบัญญัติ
สุขาภิบาล ซึ่งประกาศไว้ในสมัยของรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงครามในปี พ.ศ. 2495 โดยกำนันคน
สุดท้ายของตำบลทุ่งสุขลา ก่อนเปลี่ยนแปลงการปกครอง คือ นายประเสริฐ สร้อยสกุล (อัมพล บุญ
ชอบ, สัมภาษณ์ 26 มกราคม 2557, จตุพล บุญชอบ, สัมภาษณ์ 9 มีนาคม 2556)

หลังจากอยู่ในเขตการปกครองของสุขาภิบาลอ่าวอุดมได้ไม่นาน เมื่อชุมชนมีขนาดใหญ่
มากขึ้น จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น พร้อมทั้งงบประมาณสนับสนุนจากอุตสาหกรรมต่าง ๆ จึงทำให้
ตำบลทุ่งสุขลา ได้ทำเรื่องขอแยกตัวจากสุขาภิบาลอ่าวอุดม มาเป็นเทศบาลตำบลแหลมฉบังใน โดย
จากบันทึกหลักการและเหตุผล ประกอบร่าง พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งเทศบาลตำบลแหลมฉบัง อำเภอก
ศรีราชาและ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2534 ให้เหตุผลว่า (เทศบาลนครแหลมฉบัง, 2557)

"เนื่องจากพื้นที่ในตำบลทุ่งสุขลาและพื้นที่ บางส่วนของ ตำบล
สุรศักดิ์ ตำบลหนองขามตำบลบึง อำเภอกศรีราชา และอำเภอบางละมุง
จังหวัดชลบุรี เป็นพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของ ท่าเรือน้ำลึกอันเป็นท่าเรือพาณิชย์
หลักของประเทศ ตลอดจนเป็นเขตพัฒนาอุตสาหกรรมและศูนย์
พาณิชย์กรรมเพื่อการส่งออกตามโครงการ พัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่ง
ทะเลตะวันออกตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สมควร
จัดตั้ง ท้องถิ่นในเขตพื้นที่ดังกล่าวเป็นเทศบาลตำบลแหลมฉบังอำเภอก
ศรีราชา และอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรีเพื่อให้เป็นองค์กรการปกครอง
ท้องถิ่นทำหน้าที่ควบคุมและบังคับ ใช้แผนพัฒนาเมือง ตลอดจนเป็น
หน่วยงานที่จะให้บริการสังคมแก่ชุมชนและการดำเนินกิจการของ
อุตสาหกรรมต่าง ๆ กับให้ประชาชนได้ปกครองดูแลและทำนุบำรุง
ท้องถิ่นของตนตามระบบเทศบาล"

ตามมาตรา 5 แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งเทศบาลตำบลแหลมฉบัง อำเภอกศรีราชา
และอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2534 กำหนดให้เทศบาลตำบลแหลมฉบังอยู่ในความดูแล
ของกระทรวงมหาดไทย ซึ่งทำให้บรรดาอำนาจหน้าที่ของ นายอำเภอหรือผู้ว่าราชการจังหวัดอัน
เกี่ยวกับเทศบาลดังกล่าวเป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยหรือ ผู้ที่

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยมอบหมาย กระทรวงมหาดไทยมีคำสั่ง 958/2534 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2534 โดยกระทรวงมหาดไทยมอบหมายการควบคุมดูแลดังกล่าวข้างต้นให้กับผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรีเป็นผู้ควบคุมดูแลแทนตามมาตรา 76 วรรคสอง แห่ง พ.ร.บ. เทศบาล พ.ศ. 2496 (เทศบาลนครแหลมฉบัง, 2557)

หลังจากมีการเกิดขึ้นของความเจริญในด้านเศรษฐกิจมีงบประมาณจากการเข้ามาของความเจริญในด้านอุตสาหกรรมจนกระทั่งในที่สุด เทศบาลแหลมฉบังได้เลื่อนฐานะการปกครองจากเทศบาลตำบล มาเป็นเทศบาลนครแหลมฉบังจาก ประกาศกระทรวงมหาดไทยเรื่องเปลี่ยนแปลงฐานะเทศบาลตำบลแหลมฉบังอำเภอศรีราชาและอำเภอบางละมุงจังหวัดชลบุรีเป็นเทศบาลนคร เนื่องจากเข้าหลักเกณฑ์ตามมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเทศบาล(ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2546 สมควรให้เปลี่ยนแปลงฐานะเป็นเทศบาลนคร (ประกาศกระทรวงมหาดไทยประกาศ ณ วันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2553 นายบุญจงวงศ์ ไรรัตน์ รัฐมนตรีช่วยว่าการปฏิบัติราชการแทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย) คณะกรรมการประกาศกำหนดมาตรา 288 การแต่งตั้งและการให้พนักงานและลูกจ้างขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นพ้นจากตำแหน่งต้องเป็นไปตามความต้องการและความเหมาะสมของแต่ละท้องถิ่นและต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการพนักงานส่วนท้องถิ่นก่อนตามที่กฎหมายบัญญัติ (เทศบาลนครแหลมฉบัง, 2557)

จากการที่มีการเปลี่ยนฐานะจากเทศบาลตำบลแหลมฉบังมาเป็นเทศบาลนครแหลมฉบังนั้น ได้มีการแต่งตั้งรักษาการเพื่อปฏิบัติหน้าที่แทนนายกเทศมนตรี และทำการเลือกตั้งจนกระทั่งได้นายกเทศมนตรีคนใหม่ เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่ เดือนธันวาคม 2553 จนถึงปัจจุบัน พบว่านายบุญเลิศ น้อมศิลป์ มีบทบาทเป็นอย่างมากในการขึ้นมารับบริหารงานในการเป็นนายกเทศมนตรี สาเหตุหนึ่งที่ทำให้ นายบุญเลิศ น้อมศิลป์ เข้ามามีบทบาทในการบริหารปกครอง ก็มีบทบาทในการจัดการความขัดแย้งระหว่างกลุ่มชาวบ้านที่ถูกเวนคืน กับการทำเรือ ในการนำเสนอทางแก้ไขปัญหาและหาทางออกร่วมกัน (ปริสา สมภมิตร, 2546) ซึ่ง กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมบริเวณอุตสาหกรรมและชุมชนแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ในปี พ.ศ. 2555 ว่าด้วยผังเมืองรวมตามกฎกระทรวง มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้ (กระทรวงมหาดไทย, 2555)

(1) ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก

(2) ส่งเสริมและพัฒนาด้านที่อยู่อาศัย และพาณิชยกรรมให้สอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนและเศรษฐกิจ

(3) ส่งเสริมและพัฒนาบริการทางสังคม การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน

(4) อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

จากการค่อยๆกลายเป็นเมืองอุตสาหกรรมดังกล่าวทำให้พบว่าการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตทางเศรษฐกิจของชาวบ้านในบริเวณบ้านแหลมฉะบั้งได้ปรับเปลี่ยนไปตามสภาพการเปลี่ยนแปลงเข้าสู่วิถีชีวิตที่สอดคล้องกับเมืองอุตสาหกรรม โดยหลังจากการประกาศเวนคืนที่ดินส่งผลให้ชาวบ้านบางส่วนอพยพออกจากพื้นที่ที่จะสร้างเป็นท่าเรือ บางส่วนขายที่กับโรงงานที่เข้ามาตั้งในนิคมอุตสาหกรรม ตำบลทุ่งสุขลาได้เจริญเติบโตจนกระทั่งกลายเป็นเมืองอุตสาหกรรม จึงทำให้ชาวบ้านต้องปรับเปลี่ยนตัวเองให้เข้ากับสภาพสังคมใหม่ ซึ่งพบว่าชาวบ้านแต่ละกลุ่มได้มีการเปลี่ยนแปลงผันตัวเองไปจากการประกอบอาชีพดั้งเดิมของตนเองโดยสิ้นเชิง เนื่องจากอาชีพของชาวบ้านในชุมชนในอดีตนั้นเป็นอาชีพในภาคเกษตรกรรม ซึ่งใช้ทักษะและความสามารถแตกต่างการทำงานในสังคมเมืองอุตสาหกรรม กล่าวได้ว่าการเปลี่ยนแปลงจากสังคมเกษตรมาเป็นสังคมอุตสาหกรรมนี้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงให้กับชุมชนในตำบลทุ่งสุขลา และทำให้ชาวบ้านในชุมชนต้องปรับตัวจากอาชีพเกษตรกรรมมาเป็นอาชีพใหม่ ๆ เพื่อให้สามารถดำรงชีวิตอยู่ได้ ดังนี้

1. การยกเลิกอาชีพเกษตรกรรมอันได้แก่ อาชีพทำนาและอาชีพทำไร่มันสำปะหลัง โดยมีสาเหตุมาจากหลังจากการเข้ามาของอุตสาหกรรมทำให้ชาวบ้านบางส่วนขายที่ดินให้กับนายทุนและบางส่วนถูกเวนคืนที่ดิน โดยจากการสัมภาษณ์พบว่าชาวบ้านที่ประกอบอาชีพทำนาในตำบลทุ่งสุขลาคือในเขตของชุมชนบ้านแหลมฉะบั้งได้ยกเลิกการทำนาทั้งหมด โดยกลุ่มของชาวบ้านที่ยอมขายเอกสารที่ดินให้กับการทำเรือ ได้ย้ายเข้าไปในพื้นที่ของการทำเรือ ที่จัดสรรให้กับชาวบ้านคือบริเวณห้างขโมยและ ปากคลองบางละมุง ชาวบ้านในบริเวณดังกล่าว ได้เปลี่ยนมาเป็นอาชีพขายหรือรับจ้างเป็นส่วนใหญ่เพื่อทดแทนอาชีพเดิม ซึ่งวิถีชีวิตของชาวบ้านใน 2 พื้นที่ที่สามารถอธิบายได้ดังต่อไปนี้ (ผู้ไม่ประสงค์ออกนาม3, สัมภาษณ์ 4 กุมภาพันธ์ 2560)

1.1 บริเวณบ้านห้างขโมยนั้นเป็นพื้นที่ที่ไม่ติดต่อกับทะเลและไม่มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เนื่องมาจากพื้นที่นั้นแต่เดิมเป็นป่า และนำมาสร้างที่อยู่อาศัยให้กับคนในชุมชนซึ่งป่าดังกล่าวนั้นเป็นแหล่งมั่วสุมของกลุ่มคนเร่ร่อนไม่มีที่อยู่อาศัยที่เข้ามาอาศัยสร้างที่พักให้กับตนเอง เมื่อทางการทำเรือได้สร้างบ้านเรือนให้กับคนที่ถูกเวนคืนจึงทำให้กลุ่มคนเร่ร่อนได้ย้ายที่อยู่อาศัยไปอยู่ละแวกใกล้เคียงกับชุมชนที่สร้างขึ้นใหม่ กลุ่มคนเร่ร่อนเมื่อเห็นมีชุมชนใหม่เกิดขึ้น กลุ่มคนเร่ร่อนซึ่งไม่มีอาชีพ ก็เข้าไปในหมู่บ้านเพื่อลักเล็กขโมยน้อยข้าวของของคนในชุมชน อีกทั้งสาธารณูปโภคและสาธารณูปการบริเวณบ้านห้างขโมยนั้นไม่สะดวกสบายเหมือนในชุมชนแหลมฉะบั้ง เนื่องจากการเดินทางออกจากบ้านห้างขโมยนั้นไม่มีรถประจำทางออกมาจากหมู่บ้าน ชาวบ้านจะต้องนำรถออกมาเองและตั้งชื่อชุมชนที่ชาวบ้านย้ายไปอยู่นี้ว่า หนองกล้าใหม่ ซึ่งได้จัดให้แก่คนที่ถูกเวนคืนเป็นจำนวน 144 ไร่ 3 งาน 14 ตารางวา จัดที่ดินแปลงละ 100 ตารางวาต่อ 1 ครอบครัว จำนวน 239 แปลง

1.2 บริเวณพื้นที่ปากคลองบางละมุงมีเนื้อที่ 17 ไร่ บางส่วนเป็นฮวงซุ้ย นั้นเป็นพื้นที่ที่ติดกับทะเลแต่บริเวณพื้นที่ปากคลองบางละมุงนั้นไม่สามารถทำการประมงขนาดเล็กซึ่งเป็นอาชีพหลักของคนในชุมชน เนื่องบริเวณปากคลองบางละมุงมีเขตหินอยู่เป็นจำนวนมากไม่เหมาะสมกับการประมงขนาดเล็ก บริเวณที่ทำกรจอดเรือไม่สามารถจอดได้จะต้องไปจอดไกลจากบ้านเรือนมาก อีกทั้งทางการทำเรือก็ไม่ได้สร้างสะพานปลาให้กับผู้คนที่อพยพโยกย้ายไปจึงทำให้ผู้ที่อพยพไปอาศัยอยู่ในบริเวณปากคลองบางละมุงไม่สามารถที่จะประกอบอาชีพเดิมซึ่งเป็นอาชีพประมงขนาดเล็กได้

บริเวณปากคลองบางละมุงนั้นเมื่อเวลาเกิดพายุขึ้นก็สร้างความเสียหายให้กับเรือประมงที่จอดอยู่ในทะเลเนื่องจากไม่มีภูเขามาบังไว้เหมือนที่แหลมฉบัง

ในส่วนของชาวบ้านที่ยังคงอยู่ในพื้นที่เวณคีน หลังจากมีปัญหาความขัดแย้งกับการทำเรือจนในที่สุดได้มีการจัดการความขัดแย้งจนการทำเรือให้ชาวบ้านอาศัยอยู่ในพื้นที่ ซึ่งทำให้ชาวบ้านในกลุ่มนี้ต้องผันตัวเองเข้าไปทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม บางส่วนได้ประกอบอาชีพค้าขายรายย่อย และบางส่วนได้ประกอบธุรกิจท่องเที่ยว ที่เป็นผลจากการจัดการความขัดแย้งของการทำเรือกับกลุ่มชาวบ้านที่ถูกเวณคีน ทำให้ทางการทำเรือยินยอมให้ชาวบ้านในพื้นที่แหลมฉบังสามารถอาศัยอยู่ในพื้นที่แหลมฉบังได้ และมีการตั้งศูนย์ให้ประชาชนอยู่รวมกันเป็นสถานที่ท่องเที่ยว โดยการทำเรือมาจัดระบบให้ เพื่อให้ชาวบ้านได้อยู่รวมกัน และมีร้านอาหาร หรือร้านขายของอยู่รอบ ๆ หมู่บ้าน นอกจากนี้ชาวบ้านที่ยอมรับเงินเวณคีนจากการทำเรือ และได้ออกจากพื้นที่ทำกินโดยเฉพาะชาวบ้านในหมู่บ้านแหลมฉบัง ชาวบ้านกลุ่มนี้โดยปกติแล้วนอกจากจะมีพื้นที่ทำนาแล้วยังมีพื้นที่ ที่ตนจับจองเพื่อที่ดินทำกิน เมื่อได้รับเงินเวณคีนแล้ว ชาวบ้านกลุ่มนี้ได้อพยพมาอยู่ในบริเวณหมู่บ้านมโนรมย์ ซึ่งเป็นที่ของตนเองที่ห้ามันสำปะหลัง และได้ขายที่ให้กับบริษัทต่าง ๆ ที่เข้ามาสร้างโรงงานในชุมชน ภายหลังจากการขายตัวของอุตสาหกรรม ชาวบ้านประมาณ 30 เปอร์เซ็นต์ของในชุมชนได้ขายที่ดินเพื่อนำไปซื้อที่ดินบริเวณอื่นที่ราคาถูกกว่า และได้จำนวนมากกว่า ซึ่งกลุ่มชาวบ้านเหล่านี้ในปัจจุบันบางส่วนประกอบอาชีพทำหอกปักให้เช่า (ผู้ไม่ประสงค์ออกนาม, สัมภาษณ์ 22 กรกฎาคม 2557; วิง กฤษณะภูติ, สัมภาษณ์ 26 กรกฎาคม 2560)

ชาวบ้านที่ประกอบอาชีพทำไร่มันสำปะหลัง และทำนาในบริเวณ บ้านอ่าวอุดม บ้านทุ่งตลาดอ่าวอุดมบ้านแหลมฉบัง เขาน้ำทรัพย์ มโนรมย์ ชากยายจีน บ้านนาเก่า บ้านแหลมทอง และบ้านห้วยเล็ก ซึ่งทั้ง 10 ชุมชนนี้เป็นชุมชนที่อยู่ในรัศมีการดูแลของบริษัทในกลุ่มเครือไทยออยล์ ได้ผันตัวเองเข้าไปทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม และประกอบอาชีพค้าขายรายย่อย โดยส่วนใหญ่เป็นกลุ่มชาวบ้านในบริเวณ เป็นกลุ่มชาวบ้านที่ขายที่ดินให้กับบริษัทต่าง ๆ เหลือไว้แต่เพียงที่อยู่อาศัยซึ่งสามารถเปิดเป็นร้านค้ารายย่อยได้ ซึ่งได้แก่ ร้านทำผม ร้านขายของชำ ร้านอาหาร โดยชาวบ้านบางคนที่เป็นเจ้าของที่ดินให้เช่ากับทางโรงงานอุตสาหกรรม เป็นกลุ่มชาวบ้านที่ไม่ยอมขายที่ดินให้กับบริษัท แต่ได้ทำสัญญากับทางบริษัทในลักษณะของการเช่าที่ดิน ชาวบ้านกลุ่มนี้เป็นคนส่วนน้อยของพื้นที่ ยกตัวอย่างเช่นในบริเวณของหมู่ 1 บ้านอ่าวอุดม มีชาวบ้านเพียงครอบครัวเดียวที่ไม่ยอมขายที่ดินให้กับทางบริษัท แต่ได้ทำสัญญาให้บริษัทเช่าที่ดินของตนเพื่อสร้างท่าเรือ และสร้างโกดังเพื่อจัดเก็บสินค้า ก็คือ ครอบครัวของนายแล่ม หิรัญซึ่งได้ใช้ที่ดินของตนเป็นพื้นที่ให้เช่ากับบริษัทเจซีมารินเพื่อสร้างเป็นโกดังสินค้าและบางส่วนสร้างเป็นท่าเรือรับส่งสินค้า (เพลินตา เพชรนารถ, สัมภาษณ์ 9 มีนาคม 2557)

กลุ่มชาวบ้านที่ประกอบอาชีพประมง ในเขตพื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบังเป็นกลุ่มชาวบ้านที่มีการผันตัวมาประกอบอาชีพการทำเรือโอเปะเดิม ซึ่งเป็นประมงเรือใหญ่ ในปัจจุบันยังคงประกอบอาชีพเดิมอยู่ แต่เนื่องจากน้ำมันมีราคาแพงขึ้น ชาวบ้านบางส่วนที่ไม่สามารถลงทุนได้จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงอาชีพของตนเองที่ลดต้นทุนการผลิตลง ยกตัวอย่างเช่นครอบครัวของลุงเสนห์ ที่ได้ผันตัวเองไปเป็นไปประกอบอาชีพเลี้ยงปลา เช่นปลากระพง แต่ด้วยสภาพน้ำทะเลที่มีสารพิษจึงทำให้ไม่

สามารถเลี้ยงปลากระพงได้ ทำให้ครอบครัวของลุงเสนต์ต้องหันมาทำอาชีพแพปลาให้เช้า และทำขายของชำให้กับพนักงานบริษัทและชาวบ้านในชุมชน

อีกตัวอย่างหนึ่งของกลุ่มชาวบ้านที่ประกอบอาชีพประมงในอดีต และได้ผันตัวเองไปประกอบอาชีพอย่างอื่นคือ ครอบครัวของนางฉวี คงประเสริฐ (สัมภาษณ์ 24 กรกฎาคม 2557) ได้มีการผันตัวเองไปตามสภาพสังคม โดยจากการสัมภาษณ์นั้นพบว่า ครอบครัวของนางฉวี เป็นต้นตระกูลดั้งเดิมที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ตั้งแต่สมัยรัชการที่ 5 ซึ่งเป็นกลุ่มที่ประกอบอาชีพทำประมง และทำนาควบคู่กันไป เมื่อการปลูกมันเริ่มเข้ามาในพื้นที่ทำให้ชาวบ้านส่วนใหญ่ในชุมชนบ้านแหลมฉบบังเข้าไปจับจองพื้นที่บริเวณบ้านนา และมโนรมย์ ซึ่งเป็นเขตพื้นที่ดอนและมีคนอาศัยอยู่น้อย โดยการปลูกมันนี้ได้อาศัยการจ้างงานของคนในเขตพื้นที่ทั้งสอง เมื่อผลผลิตไม่ได้ราคาเท่าที่ควรชาวบ้านจึงได้ขายให้กับกลุ่มชาวบ้านที่ต้องการทำไร่มันสำปะหลังต่อจนกระทั่งเมื่อมีการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม การสร้างท่าเรือน้ำลึก และการเข้ามาของนิคมอุตสาหกรรม จากการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมเหล่านี้ทำให้ชาวบ้านที่อยู่ในบริเวณบ้านมโนรมย์ เขาน้ำทรัพย์ และชากยายจิ้นได้ขายที่ดินให้กับโรงงาน และไปจับจองที่ดินในบริเวณอื่นที่มีราคาถูกกว่า บางกลุ่มซึ่งมีทุนมากได้สร้างหอพักและเปิดให้เช่ากับพนักงานในโรงงานที่เข้ามาทำงานในนิคม โดยยกตัวอย่างของครอบครัวนายวิง กฤษณะภูติ ซึ่งเป็นชาวบ้านดั้งเดิมของชุมชนบ้านแหลมฉบบังที่เข้ามาตากกลางที่เพื่อทำไร่มันสำปะหลัง และในปัจจุบันได้สร้างหอพักเพื่อเปิดให้พนักงานในโรงงานเช่า เป็นต้น โดยแหลมฉบบังมีการดำเนินงานด้านบริหารสินทรัพย์ของท่าเรือแหลมฉบบัง มีดังนี้ (การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2533)

โซนที่ 1 กำหนดเป็นพื้นที่ส่วนกลางสำหรับการบริหาร (Common Use Areas) ท่าเรือแหลมฉบบัง ได้จัดทำโครงการพัฒนาลานจอดรถบรรทุกในเขตท่าเรือแหลมฉบบัง เพื่อแก้ไขปัญหาการแออัดของตู้สินค้าและการจราจรในเขตท่าเรือแหลมฉบบัง เนื้อที่ประมาณ 100 ไร่ ซึ่งก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ในปีงบประมาณ 2553

โซนที่ 2 กำหนดเป็นพื้นที่สำหรับรองรับธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ (Part Related Commercial Areas) ปัจจุบันคงเหลือพื้นที่ว่างที่จะนำมาหาประโยชน์ได้ เนื้อที่ประมาณ 200 ไร่ อยู่ระหว่างการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและวิเคราะห์ และจัดทำแผนการใช้ประโยชน์จากที่ดินของท่าเรือแหลมฉบบัง โซนที่ 2 โดยจุดประสงค์เพื่อใช้เป็นศูนย์สำนักงานการพาณิชย์ (Part Complex) เพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจแก่ท่าเรือแหลมฉบบัง สำหรับพัฒนาในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

โซนที่ 3 กำหนดเป็นพื้นที่สำหรับลานกองเก็บตู้สินค้า (Storage Yard) เพื่อรองรับการขยายตัวของท่าเทียบเรือในโครงการขั้นที่ 2 และเป็นพื้นที่สงวนไว้สำหรับการพัฒนาเป็นช่องเชื่อมต่อกับโครงการท่าเรือแหลมฉบบัง ระยะที่ 2 ยังคงเปิดให้บริการไม่ครบทุกท่า จึงสามารถนำพื้นที่มาจัดสรรให้เช่าในระยะสั้น คราวละไม่เกิน 3 ปี เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

โซน 3.1 ในปัจจุบันคงเหลือพื้นที่ว่างที่จะนำมาหาประโยชน์ได้ เนื้อที่ประมาณ 22 ไร่ อยู่ระหว่างสรรหาเอกชนเช่า

โซน 3.2 ในปัจจุบันคงเหลือพื้นที่ว่างที่จะนำมาหาประโยชน์ได้ เนื้อที่ประมาณ 80 ไร่ อยู่ระหว่างสรรหาเอกชนเช่า

โซน 3.3 ปัจจุบันคงเหลือพื้นที่ว่างที่จะนำมาหาประโยชน์ได้ เนื้อที่ประมาณ 75 ไร่ อยู่ระหว่างสรรหาเอกชนเช่า

โซนที่ 4 กำหนดเป็นพื้นที่สำหรับรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งตู้สินค้าระบบรางและกิจกรรมตู้สินค้าเปล่า เพื่อเป็นย่านขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Related Container Yard)

ท่าเรือแหลมฉบัง เสนอโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) โดย มติ ครม. เห็นควรให้มีการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องของการออกแบบรายละเอียดของโครงการ (Detail Design) การศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของการให้เอกชนเข้าร่วมตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ตามหัวข้อที่กำหนด โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การศึกษาวิเคราะห์โครงสร้างอัตราค่าภาระที่เหมาะสม การทบทวนแผนการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้วย คาดว่าจะสามารถดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการแล้วเสร็จในปี 2554

โซนที่ 5 กำหนดเป็นพื้นที่สำหรับพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่อง (Multimodal Center) ปัจจุบันมีการใช้ประโยชน์เต็มพื้นที่แล้ว

โซนที่ 6 กำหนดเป็นพื้นที่สำหรับชุมชนและสหนาการ เดิมท่าเรือแหลมฉบัง มีโครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อทำการศึกษานโยบายการใช้ประโยชน์จากที่ดินของท่าเรือแหลมฉบัง โซนที่ 6 หากแต่ยังติดปัญหาชุมชนในพื้นที่ จึงได้ปรับเปลี่ยนงบประมาณไปทำการศึกษาและวิเคราะห์ พร้อมจัดทำแผนการใช้ประโยชน์จากที่ดินของท่าเรือแหลมฉบัง โซนที่ 2 แทน

โซนที่ 7 กำหนดเป็นพื้นที่สำหรับกิจกรรมเกี่ยวเนื่องที่หลากหลายและเขตปลอดภาษี (Multi use Free Zone)

นอกจากพื้นที่ทั้ง 7 โซนดังกล่าว ปัจจุบันคงเหลือพื้นที่ว่างที่จะนำมาหาประโยชน์ได้ เนื้อที่ประมาณ 120 ไร่ อยู่ระหว่างสรรหาเอกชนเช่า

การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและการขยายตัวของพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมมีการขยายตัวมากขึ้น โดยผลการศึกษาพบว่าในช่วงปีพ.ศ. 2552 ประเทศไทยติดหนึ่งในสามของประเทศที่มีท่าเรือที่มีตู้สินค้าผ่านมากที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนี้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่มีตู้สินค้าผ่านมากที่สุดในอันดับที่ 20 ของโลก (World busiest port) ตามการจัดอันดับของ The American Association of Port Authorities และมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆตั้งแต่ พ.ศ. 2548 - 2551 ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เฉลี่ย 11 - 13 เปอร์เซ็นต์ต่อปี แต่ต้องมาชะงักใน พ.ศ. 2552 ซึ่งเป็นปีที่เศรษฐกิจของโลกชะงักงัน แต่บริษัทที่ปรึกษาได้ประมาณการณเบื้องต้นว่าหลังจากพ้นวิกฤตเศรษฐกิจแล้ว การเติบโตของปริมาณการเข้าออกสินค้าน่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 ต่อปี หมายความว่าใน พ.ศ. 2559 ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังจะสูงเกิน 10 ล้านที่อียู และใน พ.ศ. 2563 จะมีปริมาณสินค้าสูงถึง 16 ล้านที่อียู ซึ่งสูงเกินขีดความสามารถของโครงการขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 การสร้างท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ 3 จึงเป็นการรองรับการขับเคลื่อน

เศรษฐกิจของประเทศและของภูมิภาคที่มีการเปิดเสรีทางการค้า ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555-2559 โดยเชื่อมโยงและยกระดับท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูสู่ภูมิภาคทางทะเล พร้อมเพิ่มศักยภาพด้านโลจิสติกส์ด้วยการเชื่อมโยงการขนส่งระบบต่างๆ เข้าด้วยกัน โดยเฉพาะทางทะเลและทางอากาศ ท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้แหลมฉบังนั้นอยู่พื้นที่ยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก(Eastern Economic Corridor :EEC) ซึ่งมีพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญ 3 จังหวัดคือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยมีลำดับเหตุการณ์ของการกำหนดแนวทางดังนี้ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560)

1) มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 22 กันยายน 2558 ได้เห็นชอบนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ โดย Super Cluster เป็นคลัสเตอร์สำหรับกิจการที่ใช้ เทคโนโลยีขั้นสูง และอุตสาหกรรมแห่งอนาคต

2) มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 เห็นชอบข้อเสนอ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย : กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (New Engine of Growth) แบ่งเป็น (1) การต่อยอด 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-curve) และ (2) การเติม 5 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve)

3) มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 28 มิถุนายน 2559 เห็นชอบหลักการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) และมอบหมายรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับ ก.คมนาคมกองทัพเรือ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดทำแผนการดำเนินโครงการและงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560-2561

การพัฒนาพื้นที่ยุทธศาสตร์ 3 จังหวัดนั้นมีลักษณะพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจคือ ด้านเศรษฐกิจ ภาคอุตสาหกรรมและบริการมีบทบาทในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของ พื้นที่ EEC โดยในปี 2557 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาอุตสาหกรรมร้อยละ 65 (มูลค่า 1.2 ล้านล้านบาท คิดเป็นเกือบ 1 ใน 3 ของประเทศ) สาขาบริการร้อยละ 32 และสาขา เกษตรกรรมร้อยละ 3 การลงทุนสะสมภาคอุตสาหกรรมมูลค่า 1.6 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 27.89 ของประเทศ รายได้เฉลี่ยต่อหัวเท่ากับ 624,185 บาทต่อปี สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ นอกจากนี้ เมืองพัทยายังมีความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยวทั้งแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่ สวยงาม และแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่มีชื่อเสียงหลายแห่ง รวมทั้งมีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการท่องเที่ยวครบครัน มีโรงแรมและร้านอาหารที่ได้มาตรฐานจำนวนมาก มีจำนวน นักท่องเที่ยวเฉลี่ย 10 ล้านคนต่อปี (ปี 2554-2558)

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน มีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานในระดับสูงสุดของประเทศ ทั้งด้านการคมนาคมขนส่ง (ถนน รถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน) สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และนิคมอุตสาหกรรม โดยมีพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมพร้อมรองรับการพัฒนา อุตสาหกรรมอีกประมาณ 30,000 ไร่ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

ด้านสิ่งแวดล้อม ยังมีปัญหาการลักลอบทิ้งขยะตามที่สาธารณะ น้ำเสีย และมลพิษทางอากาศ ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง จำเป็นต้อง

มีการกำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

การพัฒนาแหลมฉบังให้เป็นท่าเรือน้ำลึกทางการค้าไปทวายนั้นเนื่องจากประเทศเมียนมาร์มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ กระแสการปฏิรูปการปกครองตามมาด้วยการส่งมอบอำนาจจากรัฐบาลทหารที่ผ่านมาสู่รัฐบาลกึ่งพลเรือน ได้สร้างความประหลาดใจเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ประเทศเมียนมาร์ได้เผชิญกับความท้าทายที่หลากหลาย หลังจากที่ได้เปิดประเทศสู่โลกภายนอก ประเทศเมียนมาร์ได้เปิดประเทศและการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวทางทุนนิยมมีการพัฒนาท่าเรือทวาย ถือเป็นโครงการเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ ในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ซึ่งเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก- ตะวันตก (เมืองดานัง เวียดนาม ถึงเมืองเกาะละแหม่ง พม่า) และระเบียงเศรษฐกิจแนวใต้ (นครโฮจิมินห์ เวียดนาม ถึงเมืองทวายพม่า) รวมทั้งเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (นครคุนหมิง จีนตอนใต้ และกรุงเทพฯ ประเทศไทย) (กรุงเทพธุรกิจออนไลน์วันที่ : 11 พฤษภาคม 2558)

จากการศึกษาพบว่าท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei) สามารถรองรับ เรือน้ำหนัก 3 แสนตัน และสามารถเชื่อมโยงตลาดยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง และเอเชียใต้มาทางมหาสมุทรอินเดียและทะเลอันดามัน คาดว่าจะเสร็จในปี พ.ศ. 2556 ตั้งอยู่ที่ทิศตะวันตกเฉียงใต้ของพม่า ซึ่งห่างจากตัวเมืองกาญจนบุรีเพียง 130 กม.ทวาย เป็นอำเภอหนึ่งในมณฑลตะนาวศรี ทางใต้สุดของพม่า มี 3 อำเภอ คือ ทวาย มะริด และเกาะสองด้านตะวันตกของพม่าติดกับไทยจากจังหวัดกาญจนบุรีไปจนถึงจังหวัดระนอง (คอคอดกระ) เมืองทวายเป็นที่ราบชายฝั่งทะเล ชายหาดสวยงาม ขนานไปกับเทือกเขาตะนาวศรี อีกทั้งเป็นแหล่งก๊าซธรรมชาติ แหล่งเพาะพันธุ์สัตว์น้ำทางทะเล แหล่งเพาะปลูกผลไม้สำคัญของพม่า (กรุงเทพธุรกิจออนไลน์วันที่ : 11 พฤษภาคม 2558)

ท่าเรือทวายจะเป็นที่ส่งเสริมศักยภาพการเป็นโลจิสติกส์ฮับ (Logistic Hub) ของประเทศไทย ถือเป็น new landbridge ของอาเซียน โดยจะเชื่อมโยงท่าเรือน้ำลึกทวาย (พม่า) กับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง (ชลบุรี) เพราะสินค้าที่มาจากยุโรป ตะวันออกกลาง แอฟริกา เอเชียใต้ จะผ่านที่ท่าเรือน้ำลึกทวาย ออกสู่ท่าเรือแหลมฉบังภายในวันเดียว และสามารถส่งไปสู่ประเทศจีน เกาหลี ญี่ปุ่น หรือประเทศในแถบแปซิฟิก ทิศทางการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายของประเทศเมียนมาร์ที่ส่งผลเชื่อมโยงกับประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการวางแผนการพัฒนาเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงเส้นทางทางการค้าการลงทุนในกลุ่มประเทศอาเซียนปัจจุบันทั้ง 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง คือ ไทย พม่า ลาว จีน (ยูนนานและกวางสี) เวียดนาม และกัมพูชา ได้กำหนดแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ 3 แนวพื้นที่ ได้แก่ (กรุงเทพธุรกิจออนไลน์วันที่ : 11 พฤษภาคม 2558)

1.แนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนามระยะทาง 1,500 กิโลเมตร ได้แก่ เกาะละแหม่ง-เมียวดี/แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-มุกดาหาร/สะพานนะเขต-ดองฮา-ดานัง

2.แนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เชื่อมโยงจีน-พม่า/ลาว-ไทย (คุนหมิง-เชียงรุ่ง-ต้าหลัว-เชียงตุง-ท่าขี้เหล็ก/แม่สาย-กรุงเทพฯ และ

คุนหมิง-เชียงใหม่-บ่อเต็น-หลวงน้ำทา-ห้วยทราย/เชียงใหม่-กรุงเทพฯ) ระยะทางประมาณ 1,280 กิโลเมตร และ จีน-เวียดนาม(คุนหมิง-ฮานอย-ไฮฟอง)

3. แนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม 3 เส้นทาง ได้แก่กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ/ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา ระยะทาง 1,005 กิโลเมตร กรุงเทพฯ-ตราด/เกาะกง-สแรมมปีล-กัมปอต-ฮาเตียน-กามู-นำเขา ระยะทาง 907 กิโลเมตรกรุงเทพฯ-เสียมราฐ-สตริงเตร็ง-รัตนคีรี-OYadav-Play Ku-Quy Nhon ระยะทาง 1,150 กิโลเมตร ความเป็นไปได้ที่จะเชื่อมทางรถไฟ ระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวายกับท่าเรือแหลมฉบังมีความชัดเจนที่การรถไฟแห่งประเทศไทย จะส่งเรื่องต่อถึงกระทรวง คมนาคม เพื่อให้รัฐบาลพิจารณา ความเป็นไปได้ที่จะเชื่อมทางรถไฟ ระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง (ชลบุรี) ในฝั่งไทย เข้ากับท่าเรือน้ำลึกทวาย ทางฝั่งพม่า ซึ่งการศึกษาเสร็จสิ้นลง และพบว่าโครงการนี้มีความเป็นไปได้ ทั้งนี้กระทรวงคมนาคม มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ไปดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมต่อทางรถไฟ ระหว่าง ท่าเรือแหลมฉบัง กับท่าเรือน้ำลึกทวาย เพื่อให้เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนา ที่จะช่วยยกระดับการขนส่งทางราง ที่สำคัญคือ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้ไทย สู่การเป็น ศูนย์กลางการคมนาคมในภูมิภาค ผลการศึกษา ที่ดำเนินการโดยบริษัทที่ปรึกษา ให้ข้อสรุปว่าการ เชื่อมระบบขนส่งทางรางระหว่างประเทศเข้าด้วยกัน คือ การย่นระยะทางในการขนส่งสินค้าข้าม คาบสมุทร ซึ่งเดิมการขนส่งทางเรือจะต้องไปอ้อมที่ช่องแคบมะละกา แต่เมื่อมาใช้เส้นทางนี้ได้ เท่ากับว่าทำให้เกิดการลดต้นทุนและควบคุมระยะเวลาการขนส่ง เพราะเป็นการเส้นทางทางขนส่งเป็นแนว ตรง ที่สำคัญการเชื่อมต่อโครงการโลจิสติกส์ในแนวเศรษฐกิจด้านใต้ จากท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือ น้ำลึกทวาย จะนำไปสู่ความแข็งแกร่งทางด้านเศรษฐกิจของภูมิภาคร่วมกัน (กรุงเทพฯธุรกิจออนไลน์วันที่ : 11 พฤษภาคม 2558)

- มีแนวความคิดที่จะสร้างรถไฟเชื่อมทวาย-แหลมฉบัง ฮับด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาค อาเซียน ซึ่งรถไฟเส้นทางนี้อยู่ระหว่างการเตรียมนำเสนอผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย(ร.ฟ.ท.) ตัดสินใจนำเสนอบรรจุไว้ในแผนการลงทุนอีกหนึ่งโครงการที่จะไปเชื่อมกับท่าเรือน้ำลึกทวายใน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาที่อยู่ระหว่างการเร่งผลักดันของรัฐบาลทั้ง 2 ประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการเดินทางและขนส่งสินค้าเชื่อมระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวายของเมียนมาและท่าเรือน้ำลึก แหลมฉบังของไทย แนวเส้นทางในประเทศไทยจะเริ่มจากสถานีชายแดนบ้านพุน้ำร้อน ไปยังสถานีชุม ทางหนองปลาตุ๊ก สถานีพานทอง สิ้นสุดที่ท่าเรือแหลมฉบัง ผ่าน 8 จังหวัด ใน 15 อำเภอ ได้แก่ อ. เมืองกาญจนบุรี อ.ไทรโยค อ.ท่าม่วง อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี อ.นครชัยศรี อ.สามพราน จ.นครปฐม อ. กระจุกมูแบน อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร อ.พระสมุทรเจดีย์ อ.เมืองสมุทรปราการ อ.บางพลี อ.บางบ่อ จ.สมุทรปราการ อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา และอ.พานทอง จ.ชลบุรี รวมระยะทางประมาณ 322 กิโลเมตร คาดว่าจะใช้งบลงทุน ไม่น้อยกว่า 3 หมื่นล้านบาท (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 36 ฉบับที่ 3,217 วันที่ 11 - 14 ธันวาคม 2559)

รถไฟเส้นทางนี้ในด้านโลจิสติกส์ถือว่ามีความเหมาะสมสำหรับขนส่งสินค้าจากฝั่งภาค ตะวันตกที่จะเชื่อมไปยังท่าเรือน้ำลึกทวายในเมียนมาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังในประเทศไทย โดยไม่ต้องผ่านใจกลางกรุงเทพมหานคร อีกทั้งยังเชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟสายใต้ตามแนวเส้นทางสถานี

ปากท่อ สถานีวงเวียนใหญ่ได้อีกด้วย ส่วนผลลัพธ์ด้านเศรษฐกิจนั้นจะก่อให้เกิดผลประโยชน์ในการช่วยลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ อีกทั้งยังมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการเวนคืนที่ดินของประชาชนน้อยมาก เนื่องจากแนวเส้นทางไม่ได้ผ่านในบริเวณย่านชุมชนที่อยู่อาศัยหนาแน่น หากเปิดให้บริการจะช่วยลดระยะทาง ลดต้นทุนระยะเวลาในการขนส่งสินค้าข้ามคาบสมุทรที่เดิมการขนส่งจะต้องอ้อมไปที่ช่องแคบมะละกา ประเทศมาเลเซีย (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 36 ฉบับที่ 3,217 วันที่ 11 - 14 ธันวาคม 2559)

โดยจากการคาดการณ์ตามผลการศึกษาในปี 2594 คิดเป็นจำนวนสูงสุดประมาณ 5.08 ล้านตู้คอนเทนเนอร์ต่อปี จึงเป็นการเพิ่มศักยภาพการขนส่งของไทย และพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายโลจิสติกส์จากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือน้ำลึกทวาย นำไปสู่ความแข็งแกร่งด้านเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนเนื่องจากจะเชื่อมแหล่งการลงทุนอุตสาหกรรมและยังเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งที่สำคัญแห่งใหม่ในระดับภูมิภาคอาเซียน ทำหน้าที่เป็นประตูการค้าในเส้นทางทะเลแห่งใหม่เนื่องจากจะเข้าถึงทะเลอันดามันและมหาสมุทรอินเดีย เป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าให้กับอินเดีย จีน ตะวันออกกลาง ยุโรปและแอฟริกาได้อย่างกว้างไกลมากขึ้น (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 36 ฉบับที่ 3,217 วันที่ 11 - 14 ธันวาคม 2559)

ปัจจุบันร.ฟ.ท.อยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบพร้อมแบ่งแนวเส้นทางออกเป็น 7 ช่วงตามสภาพภูมิประเทศ ข้อจำกัดของแต่ละพื้นที่ แนวเส้นทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบัน รวมถึงโครงการรถไฟที่จะเกิดขึ้นในอนาคต อีกทั้งโครงการนี้ยังมีส่วนหนึ่งจัดเป็นแนวเส้นทางที่รัฐบาลไทยและรัฐบาลญี่ปุ่นอยู่ระหว่างการศึกษาคือความเป็นไปได้ในการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขนาดเล็กอีกด้วย (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 36 ฉบับที่ 3,217 วันที่ 11 - 14 ธันวาคม 2559) โดย (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 36 ฉบับที่ 3,217 วันที่ 11 - 14 ธันวาคม 2559)

ช่วงที่ 1 เริ่มจากสถานีชายแดนบ้านพุร้อน-บริเวณสถานีท่ากิเลน 36 กิโลเมตร

ช่วงที่ 2 สถานีท่ากิเลน-สถานีวังเย็น 23 กิโลเมตร

ช่วงที่ 3 สถานีวังเย็น-สถานีท่าเรือน้อย 29 กิโลเมตร

ช่วงที่ 4 สถานีท่าเรือน้อย-สถานีชุมทางหนองปลาดุก 30 กิโลเมตร

ช่วงที่ 5 สถานีชุมทางหนองปลาดุก-สถานีท่าแฉลบ 27 กิโลเมตร

ช่วงที่ 6 สถานีท่าแฉลบ-บริเวณก่อนถึงสถานีพานทอง 118.5 กิโลเมตร

ช่วงที่ 7 สถานีพานทอง-ท่าเรือแหลมฉบัง 58.5 กิโลเมตร

โดยร.ฟ.ท.ได้เปิดรับฟังความเห็นประชาชนตั้งแต่ปี 2557 ที่ผ่านมา ท้ายที่สุดแล้วยังมีลุ้นว่าร.ฟ.ท.จะเร่งเสนอรัฐบาลอนุมัติให้ดำเนินการได้ (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 36 ฉบับที่ 3,217 วันที่ 11 - 14 ธันวาคม 2559)

ในปี พ.ศ. 2560 คณะกรรมการบริหารการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กร.ศ.) ซึ่งมีนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานในการประชุม ได้ติดตามความคืบหน้าระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ในโครงการหลักที่จำเป็นจะต้องเร่งดำเนินการเป็นลำดับแรก 5 โครงการด้วยกัน ได้แก่ ดังภาพ (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, วันที่ 15 มีนาคม 2560)

โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง,

โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3

โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและการซ่อมบำรุงอากาศยาน

โครงการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์/ชิ้นส่วน-อิเล็กทรอนิกส์-หุ่นยนต์

โครงการขยายเมืองปัจจุบันและสร้างเมืองใหม่



โดยที่ประชุมมีมติจะเร่งจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกให้เสร็จภายใน 3 เดือนก่อนที่จะเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก โดยจะนำ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา กับโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ขึ้นมาผลักดันก่อนเป็นลำดับแรก โดยตั้งสนามบินอู่ตะเภาเป็นเมืองการบินภาคตะวันออก กล่าวได้ว่าในปัจจุบัน ตัวสนามบินอู่ตะเภาปัจจุบันสามารถรับผู้โดยสารได้ประมาณ 700,000 คน/ปี หรือคิดเป็นร้อยละ 4 ของนักท่องเที่ยว 17 ล้านคนที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่เมืองพัทยาและจังหวัดระยอง ตัวสนามบินประกอบไปด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่งขนาดมาตรฐานรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ที่สุดในโลกได้ มีอาคารผู้โดยสาร 2 หลังรับผู้โดยสารรวมกันได้ 3.7 ล้านคน/ปี ประกอบไปด้วย อาคารหลังที่ 1 รองรับ 700,000 คน/ปี กับอาคารหลังที่ 2 (เปิดใช้งานเดือนสิงหาคม 2560) รองรับได้ 3 ล้านคน/ปี และยังมีศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่มีโรงซ่อมเครื่องบินขนาด 24,000 ตารางเมตร สามารถซ่อมเครื่องบินได้พร้อมกัน 3 ลำ (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, วันที่ 15 มีนาคม 2560)

เพื่อให้สนามบินอู่ตะเภาทำหน้าที่สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาค (Aviation Hub) รองรับการพัฒนาของสนามบินสุวรรณภูมิ จึงเห็นควรประกาศให้พื้นที่บริเวณสนามบินอู่ตะเภาเป็นเขตส่งเสริมระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก เมืองการบินภาคตะวันออก (Special EEC Zone : Eastern Airport City) พื้นที่ที่จะพัฒนา 3,835 ไร่ มีกิจกรรมหลักที่จะต้องดำเนินการพัฒนา 6 กลุ่ม (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, วันที่ 15 มีนาคม 2560)

โดยรัฐบาลจะต้องจัดสรรงบประมาณปี 2560-2561 ในการศึกษาทางวิ่งที่ 2 และงบประมาณก่อนสร้างทางวิ่งที่ 2 การจัดทำรายงาน EIA ให้แล้วเสร็จภายในเวลา 1 ปี และเร่งรัด การทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) ธุรกิจซ่อมเครื่องบินระหว่างบริษัทการบินไทยกับ Airbus ให้สำเร็จโดยเร็ว "ใน 3

เดือนหลังจาก กนศ.อนุมัติข้อเสนอ Eastern Airport City แล้วจะต้องมีการประกาศ TOR ให้เอกชน รับทราบถึงเกณฑ์และเงื่อนไขการลงทุนภายใต้รูปแบบรัฐและเอกชนร่วมลงทุน (PPP) เพื่อเข้าสู่ กระบวนการเปิดประมูลในการพัฒนา 6 กิจกรรมในสนามบินเพื่อเร่งรัดให้เกิดการลงทุนโดยเร็วที่สุด" นายอุตตม สาวนายน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมกล่าว (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, วันที่ 15 มีนาคม 2560)

อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการบริหารระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กรศ.) ได้กำหนด สิทธิประโยชน์เพื่อจูงใจนักลงทุนใน 6 กิจกรรมหลักในการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาประกอบไปด้วย

- 1) การได้รับสิทธิประโยชน์ตาม พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุนฉบับใหม่ (2559) กับ พ.ร.บ.กองทุน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งทั้ง 2 พ.ร.บ.นี้ดูแลโดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- 2) การอนุมัติการเข้าเมืองและเข้าทำงานของผู้ลงทุนผู้บริหาร/ผู้เชี่ยวชาญครั้งละ 5 ปี
- 3) ลดหย่อนภาษีรายได้บุคคลธรรมดาสำหรับผู้เชี่ยวชาญในอัตราไม่เกินร้อยละ 17
- 4) ได้รับสิทธิในการเช่าที่ราชพัสดุ 50+49 ปี (รวม 99 ปี)
- 5) ได้รับสิทธิเขตปลอดอากรหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ที่เหมาะสมทั้งภายในและ ภายนอกเขตส่งเสริม หากเชื่อมโยงกันแล้วเป็นประโยชน์กับประเทศไทย และ

6) ให้สิทธิประโยชน์ด้านอื่น ๆ ที่เห็นว่า "จำเป็น" กับนักลงทุนเพื่อที่จะก่อให้เกิดการลงทุนทั้ง 6 กิจกรรมตามเป้าหมายที่ประชุม กรศ.เชื่อว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย การพัฒนาเมือง และการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา Eastern Airport จะมุ่งไปสู่การเป็นมหานครการบินภาคตะวันออกได้ใน อนาคต

สำหรับกรอบการศึกษา ต่อการจัดทำเส้นทางเริ่มตั้งแต่ ตัวท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง จ.ชลบุรี ไปจนถึงท่าเรือน้ำลึกทวาย ผ่านทาง จ.กาญจนบุรี รวมระยะทาง 440 กิโลเมตร แบ่งเป็น ช่วงสถานี รถไฟบางซื่อถึงสถานีรถไฟแหลมฉบัง ระยะทาง 140 กิโลเมตร, จากสถานีรถไฟบางซื่อ ถึงสถานีรถไฟ บ้านเก่า ระยะทาง 160 กิโลเมตร , จากสถานีรถไฟบ้านเก่าถึงสถานีรถไฟบ้านน้ำพุร้อน ระยะทาง 30 กิโลเมตร และจากสถานีรถไฟบ้านน้ำพุร้อนถึงสถานีรถไฟทวาย ระยะทาง 110 กิโลเมตร และบริษัท ที่ปรึกษาโครงการได้วางเป็นเส้นทาง ที่สามารถทำทางรถไฟเชื่อมต่อกันรวม 5 เส้นทาง ประกอบด้วย (กรุงเทพธุรกิจออนไลน์วันที่ : 11 พฤษภาคม 2558)

เส้นทางที่ 1 สถานีแดนบ้านพุร้อน - สถานีชุมทางหนองปลาดุก - สถานีบางซื่อ - สถานี ชุมทางฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง 342 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 6 จังหวัด ได้แก่ กาญจนบุรี ราชบุรี นครปฐม กรุงเทพมหานคร ฉะเชิงเทรา และชลบุรี ลักษณะเด่น คือเป็นเส้นทางที่เชื่อมระบบ โครงข่ายเส้นทางรถไฟ จากฝั่งตะวันตกสู่ฝั่งตะวันออกโดยต้องตัดผ่านใจกลางกรุงเทพฯ ส่วนข้อจำกัด คือ มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมจากแนวเส้นทางเดิม และมีมูลค่าทางการลงทุนที่สูง การก่อสร้างมีความ ยุ่งยากมาก

เส้นทางที่ 2 สถานีแดนบ้านพุร้อน - สถานีชุมทางหนองปลาดุก - สถานีหนองผัก - สถานีองครักษ์ - สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง 401 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด คือ กาญจนบุรี ราชบุรี นครปฐม นนทบุรี พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นครนายก ฉะเชิงเทรา และชลบุรีลักษณะเด่น คือการเป็นเส้นทางที่เชื่อมระบบโครงข่ายเส้นทางรถไฟ จากฝั่งตะวันตกสู่ฝั่ง

ตะวันออกโดยไม่ต้องตัดผ่านกรุงเทพฯ ถือเป็นเปิดแนวเส้นทางใหม่ ส่วนการเวนคืน จะเกิดขึ้นในพื้นที่นครปฐม นนทบุรี พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี และนครนายก

เส้นทางที่ 3 สถานีแดนบ้านพุน้ำร้อน - สถานีชุมทางหนองปลาตุก - สถานีหนองผักชี - สถานีมาบพระจันทร์ - สถานีชุมทางแก่งคอย - สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง 447 กิโลเมตรผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด คือ กาญจนบุรี ราชบุรี นครปฐม นนทบุรี พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นครนายก ฉะเชิงเทรา และชลบุรี ความโดดเด่นของเส้นทางนี้ คือ เชื่อมโครงข่ายเส้นทางรถไฟจากฝั่งตะวันตกสู่ฝั่งตะวันออกโดยไม่ต้องตัดผ่าน กรุงเทพฯ มีการเวนคืนพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางน้อยกว่าแนวเส้นทางที่ 2 แต่ปัจจัยด้านลบ คือมีระยะทางที่อ้อมมากที่สุดใน

เส้นทางที่ 4 สถานีแดนบ้านพุน้ำร้อน - สถานีชุมทางหนองปลาตุก - สถานีหนองผักชี - สถานีองครักษ์ - สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง 322 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 8 จังหวัด คือ กาญจนบุรี ราชบุรี นครปฐม สมุทรสาคร กรุงเทพฯ สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา และชลบุรี จุดเด่นก็คือ เป็นแนวเส้นทางที่สั้นที่สุดสำหรับการเดินทางจากฝั่ง ตะวันตกสู่ท่าเรือแหลมฉบังโดยไม่ต้องตัดผ่านกรุงเทพฯ และสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางรถไฟ สายใต้ตามแนวเส้นทางสถานีปากท่อ-สถานีวงเวียนใต้

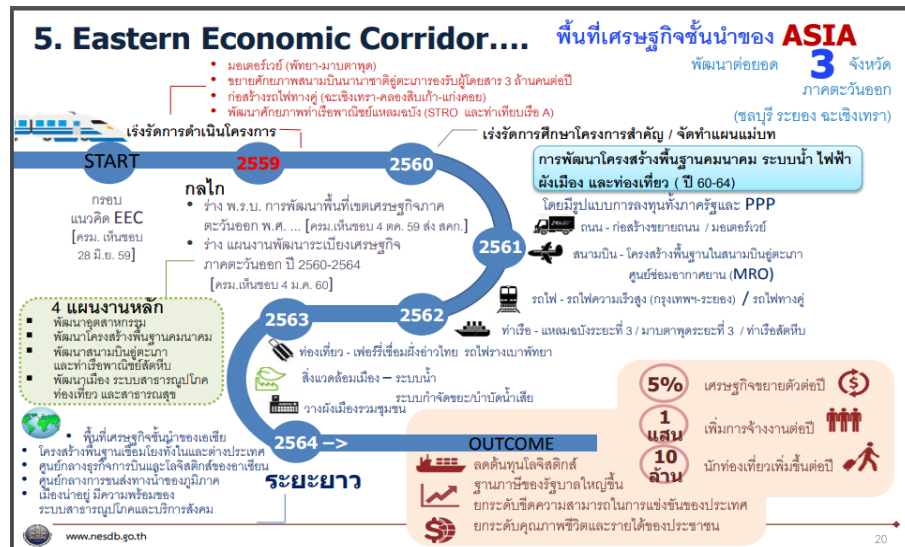
เส้นทางที่ 5 สถานีแดนบ้านพุน้ำร้อน - สถานีชุมทางหนองปลาตุก - สถานีนครชัยศรี - สถานีองครักษ์ - สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง 404 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด คือ กาญจนบุรี ราชบุรี นครปฐม นนทบุรี พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นครนายก ฉะเชิงเทรา และชลบุรี (กรุงเทพธุรกิจออนไลน์วันที่ : 11 พฤษภาคม 2558)

ถือเป็นแนวเส้นทางที่สั้นที่สุดสำหรับการเดินทางจากฝั่ง ตะวันตกสู่ฝั่งตะวันออก ไม่ผ่านกรุงเทพฯ ถือเป็นเปิดแนวเส้นทางใหม่ จะมีการเวนคืนพื้นที่ในเขต นครปฐม นนทบุรี พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี และนครนายก(กรุงเทพธุรกิจออนไลน์วันที่ : 11 พฤษภาคม 2558)

ทางเลือกที่ศึกษามาทั้ง 5 เส้นทางพบว่า เส้นทางที่ 4 ระยะทาง 322 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 8 จังหวัด ถือว่ามีความคุ้มค่าต่อการลงทุนมากที่สุด เพราะหากประเมินผลการศึกษาถึงความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม เส้นทางที่ 4 มีน้ำหนักทางการลงทุนที่สอดคล้องมากที่สุด โดยมูลค่าการลงทุนในโครงการนี้ คาดว่าต้องใช้เงินลงทุนในโครงการนี้ไม่ต่ำกว่า 90,000 ล้านบาท ขณะที่การลงทุนในเขตของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียร์มาร์ ด้วยการพัฒนาเส้นทางรถไฟไปจนถึงท่าเทียบเรือน้ำลึกทวาย คาดว่าต้องใช้เงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 70,000 บาท (กรุงเทพธุรกิจออนไลน์วันที่ : 11 พฤษภาคม 2558)

จากที่กล่าวจึงพบว่าท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังได้ถูกบรรจุอยู่ในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ ไทยแลนด์ 4.0 ด้วยการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ต่อยอดความสำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือ Eastern Seaboard ซึ่งดำเนินมาตลอดกว่า 30 ปีที่ผ่านมา โดยในครั้งนี้นักงานเพื่อการพัฒนา ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกรศ) มีเป้าหมายหลักในการเติมเต็มภาพรวมในการส่งเสริม การลงทุนซึ่งจะเป็นการยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและทำให้ เศรษฐกิจของไทยเติบโต

ได้ในระยะยาว โดยในระยะแรกจะเป็นการยกระดับพื้นที่ในเขต 3 จังหวัดคือ ชลบุรี ระยอง และ ฉะเชิงเทรา ให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเพื่อรองรับการขับเคลื่อน เศรษฐกิจอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพผ่านกลไกการบริหารจัดการภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกโดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561) ตามแผนการพัฒนาดังนี้



ภาพที่ 2. แสดงแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2564

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กุมภาพันธ์ 2560

ในส่วนของแหลมฉบังนั้นได้กำหนดไว้ในแผนของการพัฒนาอุตสาหกรรมก็คือการขยายโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เป็นการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือเพื่อรองรับ ความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยจะดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือ สำหรับจอดเรือน้ำลึก และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ รวมทั้งการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ ท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator, SRTO) ก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ ตลอดจนโครงการขยายและระบบการขนส่งต่อ เนื่องจากจำเป็นในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยาย ตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่าง ๆ วัตถุประสงค์ของโครงการดังกล่าวนี้มีดังต่อไปนี้ (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561)

เพิ่มความสามารถในการขนส่งตู้สินค้าจาก 7.7 ล้านตู้ต่อปี เป็น 18.1 ล้านตู้ต่อปี

เพิ่มความสามารถในการขนส่งรถยนต์จาก 2 ล้านคันต่อปี เป็น 3 ล้านคันต่อปี

เพิ่มสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าโดยรถไฟทั้งหมดของท่าเรือแหลมฉบังจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 30

โดยองค์ประกอบโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ประกอบด้วย

ก่อสร้างท่าเรือตู้สินค้า 4 ท่า (ท่าเรือ E1 E2 F1 F2) ความจุ 7 ล้านตู้ต่อปี

ก่อสร้างท่าเรือขนส่งรถยนต์ (RO-RO) ความจุ 1 ล้านคันต่อปี

ก่อสร้างท่าเรือชายฝั่ง ความจุ 1 ล้านตู้ต่อปี

ก่อสร้างสถานีขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟระยะที่ 2 (SRTO2)

ปรับปรุงระบบในการรองรับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟให้ได้ 4 ล้านตู้ต่อปี โดยใช้ระบบอัตโนมัติ (Automation)

โดยโครงการจะสามารถเปิดดำเนินการอย่างช้าภายใน ปี พ.ศ. 2568 มีแผนการก่อสร้างแบ่งออกเป็นโครงการก่อสร้างพื้นฐาน 5 ปี (ปี พ.ศ. 2561 – 2566) และการก่อสร้างท่าเทียบเรือและติดตั้งอุปกรณ์ขนถ่าย 3 ปี (ปี พ.ศ. 2565 - 2568) (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561)

ในวันที่ 7 พฤษภาคม 2561 ที่ห้องประชุมเมืองใหม่ 1 เทศบาลนครแหลมฉบัง ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี นายบุญเลิศ น้อมศิลป์ อดีตนายกเทศมนตรีตำบลแหลมฉบัง ในฐานะประธานที่ปรึกษาคณะผู้บริหารเทศบาลนครแหลมฉบัง เป็นประธานประชุมปรึกษาหารือของคณะผู้บริหาร นำโดย นางจินดา ถนอมรอด นายกเทศมนตรี และ สมาชิกสภาเทศบาล (ส.ท.) นำโดย นายบุญเรือน มุ่งหามณี ประธานสภาเทศบาล พร้อมด้วยผู้ทรงคุณวุฒิ เพื่อขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561)

ซึ่งทางคณะผู้บริหารเทศบาลฯ ได้เชิญ ดร.คณิต แสงสุพรรณ เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จ.ฉะเชิงเทรา จ.ชลบุรี และ จ.ระยอง เข้าร่วมประชุมเพื่อรับทราบปัญหาและกล่าวถึงบทบาทการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเทศบาลนครแหลมฉบัง ในการนี้ นายสนธยา คุณปลื้ม ที่ปรึกษานายกรัฐมนตรี (ด้านการเมือง) ได้เข้าร่วมรับฟังด้วย(สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561)

โดยดร.คณิต เลขาฯ EEC กล่าวว่า พื้นที่บริเวณแหลมฉบัง จะมีการวางแผน การพัฒนาอย่างเป็นระบบ ตั้งแต่เขตท่าเรือแหลมฉบังขึ้นมา ไปจนถึงด้านบน เพราะหากไม่มีการวางระบบต่อไปการพัฒนาอาจมีปัญหาได้ ในขณะนี้มีการวางที่โอราร์ของรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งจะเป็นตัวกระตุ้นที่สำคัญทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ซึ่งเหลืออีกขั้นตอนอีกเล็กน้อย ก็จะสามารถหาผู้รับเหมาก่อสร้างได้ในเร็วๆ นี้ ตัวรถไฟความเร็วสูง จะมีสถานีขึ้นลง โดยจะต้องมีความเร็วประมาณ 250 กม./ชม. รถไฟเชื่อมกับสนามบิน เป็นเรื่องสำคัญในการพัฒนา เพราะจะมีการทำธุรกิจกันจริง ๆ ตามามากมาย คาดว่าภายใน 5 ปี ทางรถไฟเสร็จ จะมีการเติบโตทางเศรษฐกิจ 7% หากถามว่าการเติบโต 7% คืออะไร ตอบว่าจะโตอีกเท่าตัวของที่เป็นอยู่ และในอีก 15 ปี แหลมฉบัง รวมทั้ง 3 จังหวัด เขต EEC จะเชื่อมโยงกับเมืองหลวง กทม. อย่างสมบูรณ์แบบ ต่อไปคนไปทำงาน กทม. จะ

เดินทางไป-กลับ ไม่ต้องแยกกันอยู่ เพราะสามารถเดินทางได้สะดวกรวดเร็วมากขึ้น (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561)

นายสนธยา ที่ปรึกษานายกรัฐมนตรี กล่าวว่า การพัฒนาของ EEC จะต้องมีการขับเคลื่อนคู่ไปกับภาคประชาชน ซึ่งในความเป็นจริงตอนนี้ยังมีช่องว่างอีกมาก ทำให้ตนเข้ามารับดูแลกับ EEC ก็ในเรื่องนี้เป็นหลัก เพราะการพัฒนาอย่าให้มีผลกระทบทั้งทางที่ดี และไม่ดี เราต้องเอาเรื่องปัญหามาคุยกันบนโต๊ะ ปัญหาถึงจะได้การแก้ไขไปสู่ทางที่ดี ไม่ใช่เอาเรื่องธุรกิจมาคุยกับบนโต๊ะ อีกหนึ่งที่เป็นข้อกังวล คือเรื่องปัญหาที่ดิน ขณะนี้มีการปรับตัวของราคาที่ดินไปสูงมาก ที่นี้นักลงทุนจะรับได้หรือไม่ยังเป็นข้อกังวล เพราะพอรัฐบาลขยับตัวเรื่อง EEC ที่ราคาที่ดินก็ปรับตัวสูงขึ้นที่ อีกด้านหนึ่งคือ การปกครองส่วนท้องถิ่น ยังเป็นรูปแบบเดิม ทำให้เทศบาลนครแหลมฉบัง ต้องแบกรับภาระในการพัฒนาดูแลประชาชนในพื้นที่ ซึ่งที่ผ่านมา ทางนายบุญเลิศ อดีตนายกเทศมนตรีตำบลแหลมฉบัง พยายามผลักดันให้เทศบาลนครแหลมฉบัง เป็นเมืองพิเศษ เพื่อให้มีศักยภาพในการดูแลและด้านสวัสดิภาพประชาชนมากขึ้น เพราะจะมีรายได้จากภาษี เข้ามามากขึ้น ทำให้สามารถ มีโรงพยาบาล และด้านอื่นๆ เข้ามาดูแลประชาชน นอกจากนี้ในเรื่องปัญหาขยะมูลฝอย ขยะจากภาคอุตสาหกรรม ที่มากขึ้นมาเป็นเงาตามตัว ต้องจัดการให้เป็นระบบ นายสนธยา ที่ปรึกษานายกรัฐมนตรี ยังกล่าวอีกว่า นอกจากการขับเคลื่อนพื้นที่ EEC ให้พัฒนา สิ่งที่ต้อง ให้พื้นที่ต่อเนื่องไป จ.จันทบุรี และ ตราด ให้เป็นครัวโลก ควบคู่ไปกับพื้นที่ 3 จังหวัด ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก เนื่องจากจะมีคนเข้ามาพื้นที่จำนวนมาก (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561)

นางจินดา นายกเทศมนตรีนครแหลมฉบัง เห็นด้วยกับการพัฒนาของ EEC แต่อยากฝากให้ทำควบคู่ไปกับการพัฒนา คือเรื่องการค้าคมนาคม ถนนหนทาง เรื่องระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ที่ต้องเกิดตามมา ซึ่งในส่วนของแต่ละบาลฯ เองสามารถดำเนินการได้ในวงงบประมาณที่จำกัด ซึ่งจำเป็นที่จะต้องได้รับการอุดหนุนจากส่วนกลาง จึงอยากให้ทาง EEC เป็นตัวกลางผลักดันในกระบวนการด้านนี้ให้ด้วย (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561)

โดยเป้าหมายของนโยบายระเบียงตะวันออกนั้นมีสาระสำคัญในช่วง พ.ศ. 2560-2564 มีวัตถุประสงค์ ได้แก่ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

(1) ยกระดับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย รองรับการลงทุนอุตสาหกรรม Super Cluster และอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ และกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่นๆ ซึ่งจะสนับสนุนการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

(2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ ทางบก ทางราง ทางเรือ และทางอากาศให้เชื่อมโยงทั้งระบบและบูรณาการอย่างมีประสิทธิภาพ

(3) ส่งเสริมการพัฒนาเมืองและสภาพแวดล้อม เพื่อรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการเจริญเติบโตในพื้นที่

(4) อำนวยความสะดวกแก่ผู้ลงทุน การให้สิทธิประโยชน์และการนำแนวคิด

การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรมาปรับใช้ในการให้บริการของภาครัฐ

(5) ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และการท่องเที่ยว

เป้าหมายการพัฒนาของการกำหนดการพัฒนาระเบียงตะวันออกนั้นมีพื้นที่เป้าหมาย จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา รวมถึงพื้นที่อื่นใดที่จะมี โดยมีอุตสาหกรรมเป้าหมาย ชูเปอร์คลัสเตอร์ และ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายอันได้แก่ กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) เช่น คลัสเตอร์ยานยนต์และชิ้นส่วน คลัสเตอร์เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ คลัสเตอร์ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม อุตสาหกรรมท่องเที่ยว อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ เป็นต้น (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) ซึ่งท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ในการขยายท่าเรือน้ำลึกเพื่อการขนส่งทางน้ำไปทวาย โดยท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง เป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศที่มีอัตราการเติบโตของการให้บริการขนถ่ายสินค้าสูง มีความทันสมัย สามารถรองรับเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาด 80,000 DWT (Post Panamax) ปัจจุบันมีขีดความสามารถรองรับตู้สินค้าได้ 11 ล้านที่อียูต่อปี และอยู่ระหว่างพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (STRO) รองรับตู้สินค้า 2 ล้านที่อียูต่อปี พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) รองรับตู้สินค้าชายฝั่ง 3 แสนที่อียูต่อปี และปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ รวมทั้ง มีแผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 เพื่อรองรับตู้สินค้าเพิ่มขึ้นอีก 7 ล้านที่อียูต่อปี (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

พื้นที่แหลมฉบังอยู่ในแผนของการพัฒนาการขนส่งแผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์ การขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่ทั้งระบบ ประกอบด้วย 4 แผนงานย่อย รวม 100 โครงการ วงเงินรวม 594,807.15 ล้านบาท โดยได้รับงบประมาณแล้ว วงเงินรวม 39,114.822 ล้านบาทและขอรับสนับสนุนงบประมาณปี 2560 จำนวน 2,312.97 ล้านบาท ปี 2561 จำนวน 11,175.60 ล้านบาท ปี 2562 เป็นต้นไป จำนวน 62,595.51 ล้านบาท งบรัฐวิสาหกิจ 39,945.77 ล้านบาท กองทุนหมุนเวียนของกองทัพเรือ 447.46 ล้านบาท และ PPP 439,215.02 ล้านบาท เพื่อขยายขีดความสามารถของระบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งในพื้นที่สนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น และเชื่อมโยงสู่พื้นที่โดยรอบ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังจำนวน 3 โครงการนั้นมีวงเงิน รวม 93,088.76 ล้านบาท ประกอบด้วย 1) การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 วงเงิน 88,279.64 ล้านบาท (ศึกษาออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการก่อสร้างส่วนขยาย) ใช้งบรัฐวิสาหกิจและบางส่วนเป็น PPP เริ่มดำเนินการในปี 2561- 2565 2) การพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (SRTO) วงเงิน 2,944.93 ล้านบาท ใช้งบรัฐวิสาหกิจ เริ่ม

ดำเนินการในปี 2558-2565 และ 3) การพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) วงเงิน 1,864.19 ล้านบาท ใช้งบรัฐวิสาหกิจ เริ่มดำเนินการในปี 2559-2560 เป็นต้น (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

บทที่ 3

ผลจากการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบังและแนวทางหรือมาตรการ เชิงนโยบายเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง

ในบทนี้ผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์ผลกระทบจากการพัฒนาอุตสาหกรรมในเขตพื้นที่แหลม
ฉบัง โดยจากการศึกษานั้นพบว่าพื้นที่แหลมฉบังที่ผ่านมาได้รับผลกระทบที่สำคัญ คือ

1. ผลจากการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาอุตสาหกรรม
ในพื้นที่แหลมฉบังและแนวทางหรือมาตรการเชิงนโยบายเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลม
ฉบัง

2. ปฏิกริยาและปฏิบัติการทางสังคมของชุมชนในตำบลแหลมฉบังต่อการสังค
อุตสาหกรรม

3. แนวทางหรือมาตรการเชิงนโยบายเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง

ผลจากการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาอุตสาหกรรม ในพื้นที่แหลมฉบัง

จากการศึกษาพบว่า ผลจากการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมจากการ
พัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบังและแนวทางหรือมาตรการเชิงนโยบายเพื่อการพัฒนา
อุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง ดังต่อไปนี้

1. ผลจากการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจ

จากการศึกษาพบว่า หลังจากการพัฒนาอุตสาหกรรมในเขตพื้นที่แหลมฉบังที่สำคัญนั้นทำ
ให้ชุมชนได้รับผลดังต่อไปนี้

1. การล่มสลายของอาชีพเกษตรกรรม

จากการประกาศและสร้างท่าเรือแหลมฉบัง และเปิดดำเนินงานในปี พ.ศ. 2534 ในการ
ดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบังเฟส 1 และในปีพ.ศ. 2547 ได้เปิดดำเนินงานในเฟส 2 ทำให้อาชีพ
เกษตรกรรมเป็นอาชีพดั้งเดิมของชาวบ้าน หลังจากที่มีโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ เข้ามาชาวบ้านใน
ชุมชนเหล่านี้ขายที่ดินให้กับนายทุนที่เข้ามากว้านซื้อที่ดิน จากการกว้านซื้อ โดยจะพบว่าในช่วงที่มี
การขายตัวของอุตสาหกรรมสมัยใหม่เข้ามาในจังหวัดชลบุรี ผลของนโยบายดังกล่าวทำให้ที่ดินใน
แถบนิคมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในจังหวัดชลบุรี มีราคาสูงขึ้นเกือบเท่าตัว ผลจากการราคาที่ดินที่สูงขึ้นจึงทำ
ให้เกิดการกว้านซื้อที่ดินของกลุ่มนายทุนเพื่อเก็งกำไร (ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์และชัยณรงค์ เครือนวน,
2555)

โดยจากการสัมภาษณ์พบว่าตัวอย่างของการสูญเสียที่ดินดังกล่าวจากครอบครัวของ
นางฉวี คงประเสริฐ ซึ่งประกอบอาชีพทำนาเพื่อเอาไว้กิน และทำประมง เมื่อนโยบายการส่งเสริมการ
ปลูกพืชเศรษฐกิจเข้ามาในชุมชน ครอบครัวของนางฉวีก็เหมือนกับชาวบ้านโดยทั่วไปในชุมชนแถบนี้ที่ขึ้น

ไปจับจองพื้นที่ทำไร่ทำสวนป่าหลัง ในเขตพื้นที่บ้านมโนรมย์ ซึ่งเป็นพื้นที่ดอน โดยใช้แรงงานครอบครัว ต่อมาเมื่อมีการขยายตัวของอุตสาหกรรมปิโตรเลียม โดยการเข้ามาตั้งโรงกลั่นในบริเวณพื้นที่ชายฝั่ง ทะเลบริเวณบ้านทุ่งสุขลา และทางบริษัทได้กว้านซื้อที่ดินจากชาวบ้านเพื่อสร้างโรงผลิตและท่าเรือ โดยครอบครัวของนางฉวีก็เป็นส่วนหนึ่งของชาวบ้านในชุมชนที่ได้ขายที่ดินซึ่งเป็นพื้นที่ทำนาให้กับ บริษัท และผันตัวเองเข้าไปทำงานในอาชีพอื่น (นางฉวี คงประเสริฐ, สัมภาษณ์ 24 กรกฎาคม 2557)

ในกรณีของ บ้านอ่าวอุดมพบว่าหลังจากที่โรงงานต่าง ๆ เข้ามาซื้อที่ดินทำกินของ ชาวบ้านในพื้นที่แล้ว ชาวบ้านในพื้นที่เมื่อไม่สามารถประกอบอาชีพ ทำนาทำประมงได้จึงได้ผันตัวเอง เข้าไปทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม เนื่องจากพื้นที่ทำนาและไร่ทำสวนป่าหลังของชุมชนได้ขายให้กับ ทางโรงงาน ซึ่งชาวบ้านในกลุ่มนี้ประกอบอาชีพค้าขายรายย่อย ซึ่งมาในยุครุ่นลูกหลานก็เข้าไปทำงาน ในโรงงานอุตสาหกรรม บางครอบครัวได้ประกอบอาชีพรับเหมารถสิบล้อ เพื่อขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือ ในบริเวณชุมชนไปยังที่อื่น (เพลินตา เพชรนารถ, สัมภาษณ์ 9 มีนาคม 2557) ดังคำกล่าวที่ว่า

“เปลี่ยนไปเลยครับ เพราะปี 30-34 ลงทะเลไม่ได้ก็ยังไม่หนักเท่าไรเพราะยังมีทะเลด้านข้างให้ลงได้ แต่พอมีการสร้างเฟส 2 ปี 40-44 นี้เกิดการรั่วไหลของโลหะหนักแล้วไหลไปทางอ่าวอุดมทั้งหมด แล้วทำให้กุ้ง หอย ปู ปลาบริเวณนั้นตายหมดเลย ชาวบ้านจับอะไรไม่ได้เลยนั่นเป็นช่วงที่ชาวบ้านแย่มากที่สุด ประมาณ 4-5 ปี หลายนๆ คนคนก็เลยต้องย้ายบ้าน ต้องเปลี่ยนอาชีพ เข้าสู่อาชีพที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรม (สมนึก จงมีวาทิน, สัมภาษณ์ 9 มีนาคม 2559)”

ชาวบ้านในชุมชนแหลมฉบังที่ เป็นกลุ่มที่ต้องยกเลิกการทำอาชีพเกษตรกรรมโดยสิ้นเชิง เนื่องจากเป็นกลุ่มที่อยู่ในพื้นที่การสร้างท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมซึ่งจากการศึกษาพบว่าก่อนการเข้ามาของโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ นั้น ชาวบ้านในเขตพื้นที่เวนคืนบ้านแหลมฉบังประกอบอาชีพ ดังนี้ (อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี, อ่างโน พิโรธรร แดงสะอาด, 2530, หน้า 48)

อาชีพ	ชาย	หญิง	รวม
ทำนา-ทำไร่	470	449	919
รับจ้าง	395	391	786
ประมง	298	311	609
บริษัท	31	8	39
โรงเรียน	2	1	3
ไม่มีอาชีพ	25	15	40
รวม	1,256	1,212	2,486

ตารางที่ 3.1 แสดง อาชีพของชาวบ้านในชุมชนแหลมฉบัง ก่อนการประกาศเวนคืนที่ดิน

นอกจากนี้ จากนโยบายเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง จากการประกาศเวนคืนพื้นที่กว่า 6,500 ไร่ ทำให้ชาวบ้านในชุมชนบ้านแหลมฉบังสูญเสียพื้นที่ทำนา ซึ่งถือว่าเป็นอาชีพดั้งเดิมของชาวบ้านที่ใช้ในการทำมาหากิน เนื่องจากบ้านแหลมฉบังเป็นชุมชนที่ประกอบอาชีพทำนาเป็นหลักเพื่อใช้กินตลอดทั้งปี การประกาศเวนคืนทำให้ชาวบ้านสูญเสียพื้นที่กิน และทำให้ชาวบ้านต้องเปลี่ยนอาชีพการทำมาหากินแบบดั้งเดิม และชาวบ้านบางส่วน ต้องอพยพออกจากพื้นที่ เพื่อไปอยู่ในพื้นที่ซึ่งรัฐบาลได้จัดสรรให้ ซึ่งมีอยู่อย่างจำกัดจนทำให้ชาวบ้านที่ย้ายเข้าไปอยู่ไม่สามารถประกอบอาชีพได้อย่างเดิม

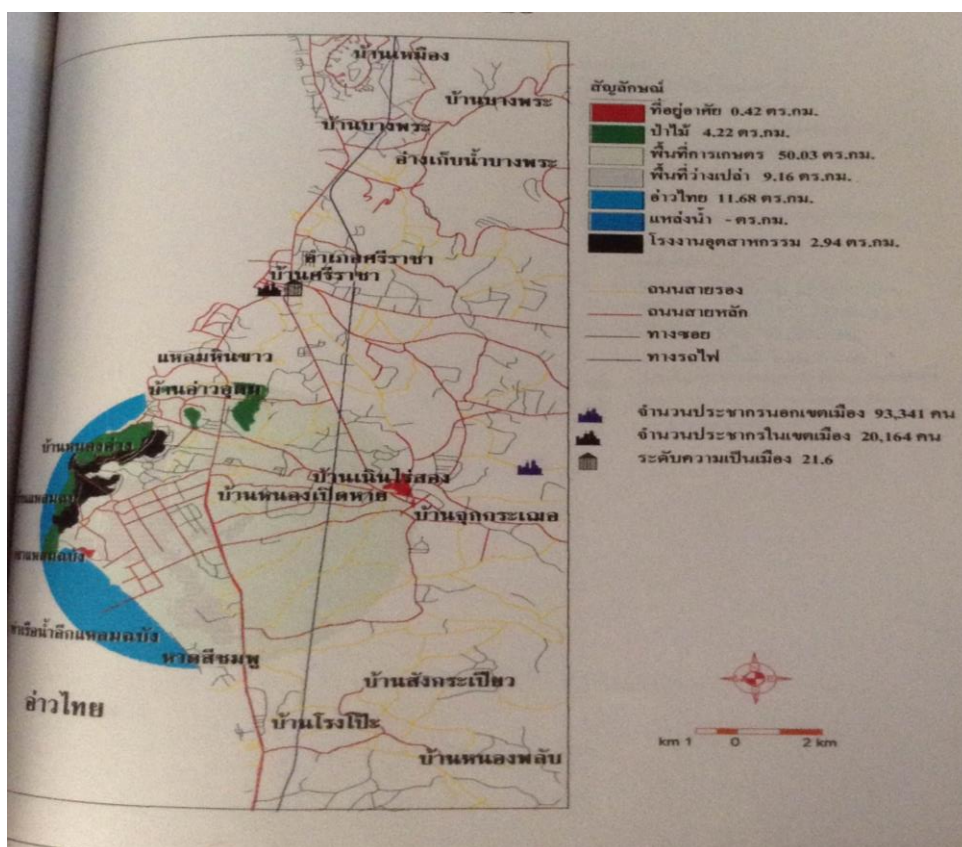
ในส่วนของชาวบ้านที่ยังคงอยู่ในพื้นที่เดิม และยังไม่ได้ย้ายออกในปัจจุบัน กลุ่มดังกล่าว เป็นกลุ่มที่ทางการท่าเรือได้จัดสรรให้เพื่อจัดการปัญหาความขัดแย้งระหว่างชาวบ้านกับการท่าเรือ ซึ่งเป็นที่แน่นอนว่าชาวบ้านในบริเวณดังกล่าวไม่สามารถที่จะประกอบอาชีพทำนา และทำประมงในรูปแบบเดิมได้ จึงต้องผันอาชีพของตนเองไปประกอบอาชีพอื่น ไปเป็นพนักงานในบริษัทในนิคมแหลมฉบังและโรงงานรอบๆ ช้าง ส่วนชาวบ้านที่ประกอบอาชีพประมงก็ได้รับผลกระทบจากการปิดล้อมอุตสาหกรรมดังกล่าวเนื่องจากปริมาณสัตว์น้ำที่เคยมีอย่างอุดมสมบูรณ์บริเวณชายฝั่งทะเลลดน้อยลง จนทำให้ชาวบ้านไม่สามารถที่จะจับสัตว์น้ำตามชายฝั่งได้ จากการศึกษาพบกรณีตัวอย่างของครอบครัว นายเสน่ห์ ภูทอง ได้ทำประมงโป๊ะ ต่อมาเมื่อมีการส่งเสริมอาชีพการทำประมงชายฝั่งคือ ตนจึงได้หันไปเลี้ยงปลากะพง ซึ่งไม่ประสบความสำเร็จเนื่องจากน้ำบริเวณบ้านแหลมฉบังเสีย จึงทำให้ตนเองต้องยุติอาชีพประมงและหันมาทำแพตกปลาและทำร้านขายของชำในชุมชน (เสน่ห์ ภูทอง, สัมภาษณ์ 24 กรกฎาคม 2560)

2. การปิดล้อมของอุตสาหกรรม

การปิดล้อมชุมชนหมายถึง การจัดระเบียบทางสังคมเมืองแบบใหม่ มีการสร้างองค์กรแบบใหม่ กติกาแบบใหม่ และการใช้ความรู้ชุดใหม่ขึ้นมาแทนภูมิปัญญาพื้นบ้าน องค์กรชุมชนและจารีตประเพณีเดิม ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์เชิงอำนาจเพื่อควบคุมทรัพยากรธรรมชาติ วิธี

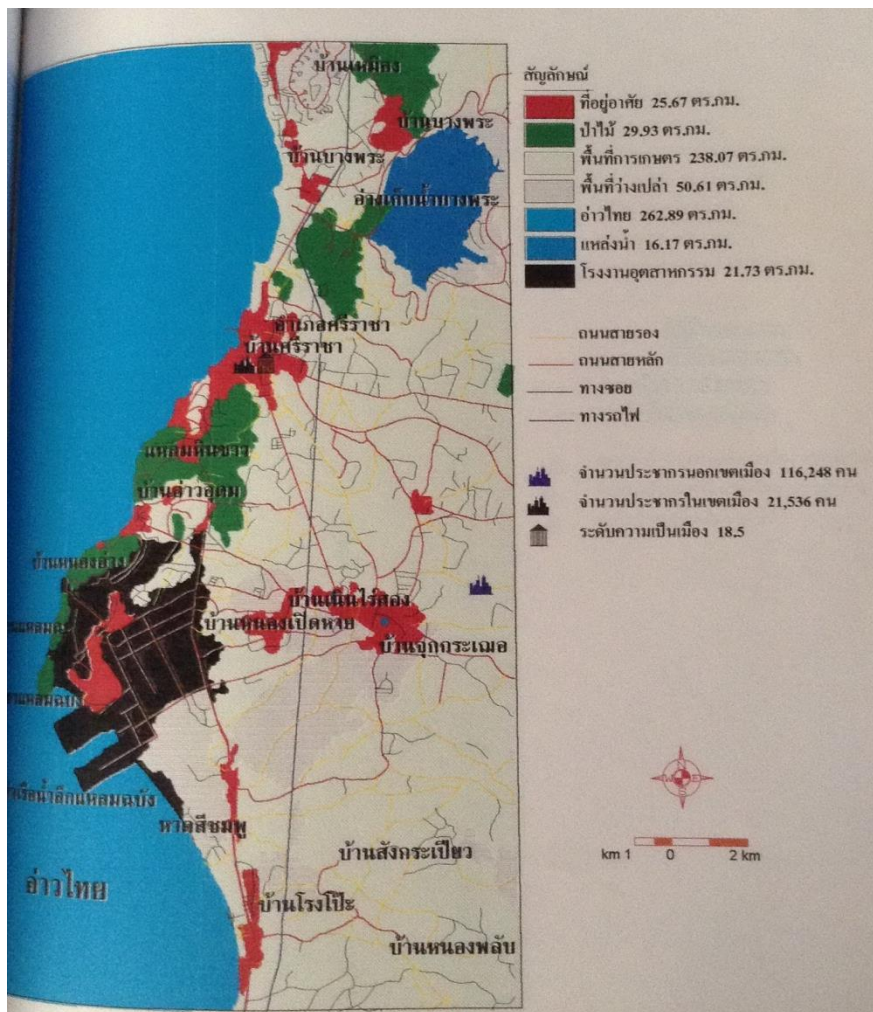
การผลิต การแบ่งปันผลผลิต ผลของการปิดล้อมนี้ทำให้ชุมชนไม่มีอำนาจในการควบคุมนโยบายสาธารณะและถูกดูดซึมให้กลายเป็นส่วนหนึ่งของรัฐชาติ ถูกยึดเยียดบทบาทหน้าที่ใหม่ในฐานะผู้บริโภค ถูกปกครองโดยกติกาชุดใหม่ที่ผลักดันให้ชุมชนเดินไปสู่เส้นทางการพัฒนา เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของกลไกตลาด (ยศ สันตีสัมบัติ, 2538, หน้า 34-35)

หลังจากที่ชุมชนทุ่งสุขลาได้รับนโยบายจากการพัฒนาของโครงการ Eastern Seaboard ตั้งแต่ทศวรรษที่ 2500 เป็นต้นมาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของการเข้ามาของโรงงานอุตสาหกรรม จากการศึกษาพบว่าการเข้ามาของอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในชุมชนนี้ทำให้สภาพแวดล้อมในชุมชนตำบลทุ่งสุขลาเปลี่ยนแปลงไป โดยจะพบว่าในช่วงแรกของการก่อตั้งนิคมแหลมฉบังในปี พ.ศ. 2528 สภาพแวดล้อมของชุมชนยังเต็มไปด้วยต้นไม้ และพื้นที่สีเขียวในการทำเกษตร ตามภาพข้างล่างดังต่อไปนี้ (เรวัต แสงสุริยงค์, 2542)



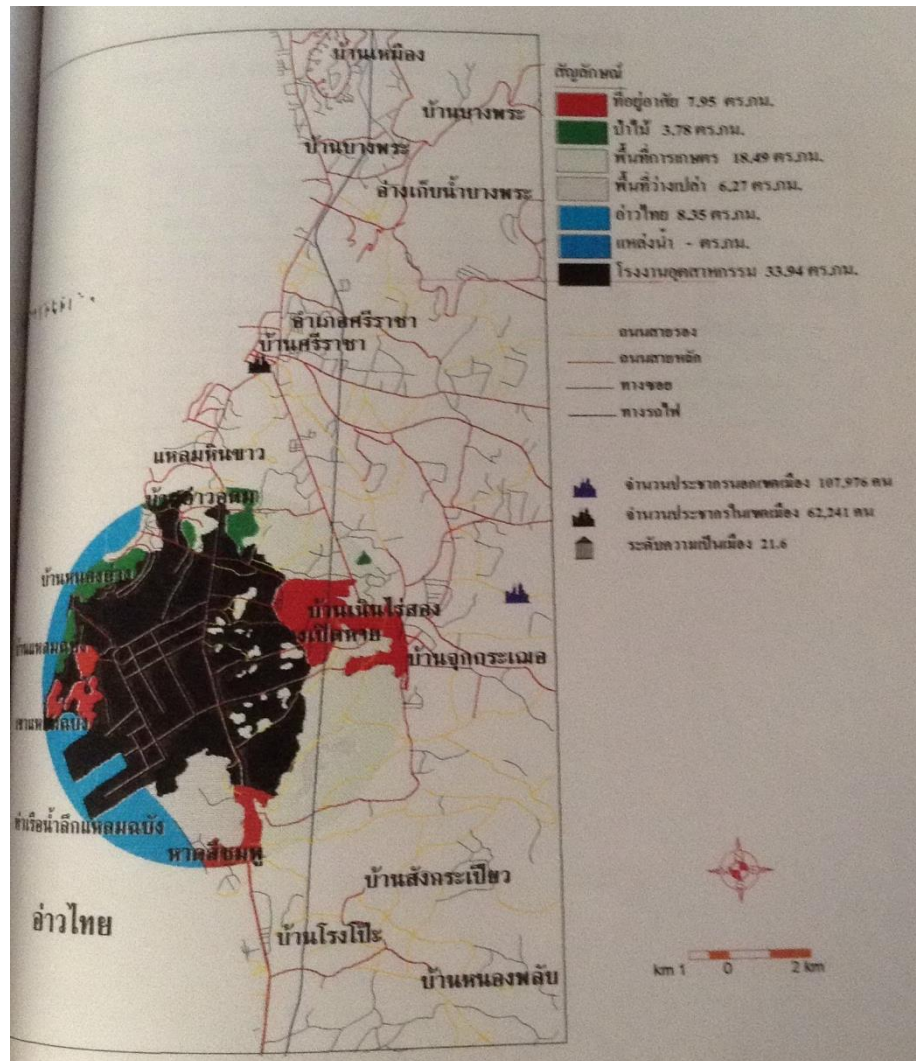
แผนภาพที่ 1 แสดง การใช้พื้นที่ในเขตนิคมแหลมฉบัง ในปี พ.ศ. 2528

ต่อมาเมื่อมีอุตสาหกรรมเข้ามาเป็นจำนวนมากจากการสร้างโรงงานอุตสาหกรรมในนิคมแหลมฉบัง ซึ่งเป็นผลให้สภาพแวดล้อมชุมชนมีการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมมากขึ้น โดยจะพบว่าในปี พ.ศ. 2533 นั้น การขยายตัวและความหนาแน่นพื้นที่ในการทำกิจการอุตสาหกรรมมีการขยายตัวมากขึ้น ดังแผนภาพดังต่อไปนี้ (เรวัต แสงสุริยงค์, 2542)



แผนที่ 2 แสดง การใช้พื้นที่ในเขตนิคมแหลมฉบัง ในปี พ.ศ. 2533

การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ในขนาดของการใช้พื้นที่ประกอบกิจการอุตสาหกรรมมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในปี พ.ศ. 2540 พบว่าในรอบรัศมีของเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง 5 กิโลเมตรนั้น เป็นพื้นที่มีโรงงานอุตสาหกรรมเกิดขึ้นอย่างรอบด้าน และจำนวนพื้นที่ทางการเกษตรลดน้อยลง ดังแผนภาพต่อไปนี้ (เรวัต แสงสุริยงค์, 2542)



แผนที่ 3 แสดง การใช้พื้นที่ในเขตนิคมแหลมฉะเชิงเทรา ในปี พ.ศ. 2540

จากแผนที่แสดงให้เห็นได้ว่าลักษณะทางกายภาพของแหลมฉะเชิงเทราตั้งแต่ปี พ.ศ. 2528 เป็นต้นมา มีการขยายตัวของความเป็นเมืองมากขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งทั้งนี้เพราะมีสาเหตุมาจากการเข้ามาของอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในชุมชนตั้งแต่ทศวรรษ 2510 เป็นต้นมา เป็นผลให้ชุมชนเข้าสู่การเป็นเมืองอุตสาหกรรม และมีวิถีชีวิตที่เกี่ยวพันกับอุตสาหกรรม มีความสัมพันธ์ที่ต้องเกี่ยวข้องกับโรงงานอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เนื่องจากชีวิตของชาวบ้านได้เป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมที่ต้องได้รับผลกระทบ ในหลายๆ ด้านไม่ว่าจะเป็น ปัญหาสิ่งแวดล้อม มลพิษจากโรงงาน มลภาวะทางเสียงจากรถบรรทุก สิ่งของที่ขนส่งสินค้าขึ้นลงท่าเรือ ทั้งในเขตนิคมอุตสาหกรรม และรอบนอกนิคมอุตสาหกรรม สิ่งเหล่านี้จึงเป็นสิ่งที่ชาวบ้านและโรงงาน จะต้องหาทางออกร่วมกันในเวลาต่อมา

เมื่อพื้นที่แหลมฉะเชิงเทราได้ยกฐานะเป็นเทศบาลนคร ซึ่งมีผลมาจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบเศรษฐกิจมาเป็นเมืองอุตสาหกรรม เป็นพื้นที่เป้าหมายใหม่ทางเศรษฐกิจของประเทศไทยในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งมีการกิจที่ต้องพัฒนาคือท่าเรือพาณิชย์หลักระหว่างประเทศ นิคมอุตสาหกรรม และชุมชนเมืองใหม่ ด้วยการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค

สาธารณูปการอย่างครบวงจรทำให้เหมาะแก่การจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรม มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นของจำนวนโรงงานอุตสาหกรรม โดยเฉพาะโรงงานอุตสาหกรรมในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังและในเขตสวนอุตสาหกรรมสหพัฒน์ โดยอุตสาหกรรมในแหลมฉบังมีบทบาทสำคัญในจังหวัดชลบุรีและในภาคตะวันออกเนื่องจากมีมูลค่าในการลงทุนสูงสุดจังหวัดมีมูลค่าไม่ต่ำกว่า 1 แสนล้านบาท (ดารณี ตรียะอรุณศิริ, 2556, หน้า 61)

จึงกล่าวได้ว่าแหลมฉบังในปัจจุบันได้ถูกปิดล้อม และกลายเป็นเมืองอุตสาหกรรมอย่างแท้จริง โดยมีกลุ่มอุตสาหกรรมที่สำคัญดังต่อไปนี้ (ดารณี ตรียะอรุณศิริ, 2556, หน้า 62-63)

1) กลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเลียม เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนสูงสุดในเทศบาลนครแหลมฉบัง แยกเป็น

โรงกลั่นน้ำมัน 2 แห่งคือ โรงกลั่นน้ำมันของบริษัทไทยออยล์ จำกัด และ โรงกลั่นน้ำมันของบริษัทเอสโซ่ (ประเทศไทยจำกัด)

คลังเก็บน้ำมันปิโตรเลียม 3 แห่งคือ คลังเก็บน้ำมันของ บริษัทไทยออยล์ จำกัด คลังเก็บน้ำมันของบริษัทเอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) คลังเก็บน้ำมันของบริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)

คลังเก็บก๊าซ LPG ซึ่งเป็นก๊าซหุงต้ม 3 แห่งคือ คลังเก็บก๊าซ LPG ของบริษัทไทยออยล์ จำกัด คลังเก็บก๊าซของ บริษัทเอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) คลังเก็บก๊าซ LPG ของบริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)

2. โครงการอุตสาหกรรมสวนสหพัฒน์เป็นโครงการเอกชนก่อตั้งเมื่อ พ.ศ. 2520 โดยบริษัทสหพัฒน์อินเตอร์โฮลดิ้ง จำกัด ตำบลหนองขาม อำเภอสัตหีบราชา บนพื้นที่ทั้งหมด 1,300 ไร่ แบ่งเป็นพื้นที่อุตสาหกรรม 780 ไร่ และพื้นที่สาธารณูปโภคและสิ่งแวดล้อม 520 ไร่

3. กลุ่มนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง เป็นกิจกรรมหลักในการพัฒนาอุตสาหกรรมของอุตสาหกรรมในประเทศไทยมีพื้นที่ทั้งหมด 3,556 ไร่ ในบริเวณแหลมฉบัง อำเภอสัตหีบราชา จังหวัดชลบุรี

4. เขตอุตสาหกรรมส่งออก 1,100 ไร่ มีบริษัทเข้ามาลงทุนจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมระยะที่ 1 เป็นจำนวน 40 บริษัท ระยะที่ 2 เป็นจำนวน 42 บริษัท

5. เขตพาณิชย์กรรม 146 ไร่ เป็นโครงการพัฒนาพื้นที่เขตพาณิชย์กรรมแหลมฉบังจำนวน 146 ไร่ ให้พัฒนาเป็นศูนย์กลางธุรกิจที่ทันสมัย พร้อมศูนย์โทรคมนาคมที่มีประสิทธิภาพแห่งใหม่ของภาคตะวันออก และเป็นแหล่งนำความเจริญทางเศรษฐกิจของประเทศไทย

6. ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือที่มีความสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบันในภาคตะวันออกซึ่งห่างจากกรุงเทพประมาณ 120 กิโลเมตร โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังได้ถูกสร้างขึ้นและขยายตัวมาเป็น 2 ระยะด้วยกัน และจากนโยบายของระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออกก็พบว่าท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังได้ถูกบรรจุอยู่ในแผนการพัฒนาเพื่อขยายท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางเรือ เป็นต้น

การถูกปิดล้อมด้วยระบอบอุตสาหกรรมนั้น สร้างความไม่พอใจให้กับชาวบ้านในชุมชนแหลมฉบังของงกลุ่มชาวบ้านดั้งเดิมเนื่องจากการเกิดขึ้นของอุตสาหกรรมทำให้ชาวบ้านในชุมชนนั้นขาดพื้นที่ทำมาหากิน โดยเฉพาะชาวบ้านผู้ประกอบการอาชีพประมงเนื่องจากถูกเวนคืนที่ดิน และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป หรือกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพเกษตรกรรมที่สามารถทำมาหากินเลี้ยงชีพ

ตนเองได้ก็ไม่สามารถที่จะเลี้ยงชีพได้ในปัจจุบัน ถึงแม้ว่าชาวบ้านที่เวนครั้นจะได้ทำการจัดสรรที่ดินให้ในบริเวณบ้านห้างขโมย แต่ด้วยภูมิประเทศของพื้นที่อาศัยใหม่นั้น ไม่สามารถที่จะทำประมงได้ เนื่องจากเป็นพื้นที่เดิมเป็นป่า และเป็นพื้นที่มีวัสดุของคนที่เร่ร่อน เกิดปัญหาการลักเล็กขโมยน้อย ตามมาหลังจากที่มีการสร้างบ้านเรือนให้กับชุมชนใหม่(ดารณี ตรียะอรุณศิริ, 2556, หน้า 60) เป็นต้น

2. ผลจากการพัฒนาในด้านการสังคม

การเข้ามาของอุตสาหกรรมในแหลมฉบังทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคม การเมืองที่ทำให้เกิดปัจจัยเสี่ยงทางด้านสังคมที่เกิดความเปลี่ยนแปลงอันได้แก่

1 การผูกขาดของระบบการเลือกตั้งประชาธิปไตยแบบตัวแทน

การเปลี่ยนแปลงด้านการปกครองเมื่อมีการยกฐานะสุขาภิบาลอ่าวอุดมขึ้นมา ในปี พ.ศ. 2527 ตามพระราชบัญญัติสุขาภิบาล ซึ่งประกาศไว้ในสมัยของรัฐบาลจอมพลป. พิบูลสงครามในปี พ.ศ. 2495 โดยกำหนดคนสุดท้ายของก่อนเปลี่ยนแปลงการปกครอง คือ นายประเสริฐ สร้อยสกุล (อัมพล บุญชอบ, สัมภาษณ์ 26 มกราคม 2557, จตุพล บุญชอบ, สัมภาษณ์ 9 มีนาคม 2556)

หลังจากอยู่ในเขตการปกครองของสุขาภิบาลอ่าวอุดมได้ไม่นาน เมื่อชุมชนมีขนาดใหญ่มากขึ้น จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น พร้อมทั้งงบประมาณสนับสนุนจากอุตสาหกรรมต่าง ๆ จึงทำให้ได้ทำเรื่องขอแยกตัวจากสุขาภิบาลอ่าวอุดม มาเป็นเทศบาลตำบลแหลมฉบังใน โดยจากบันทึกหลักการและเหตุผล ประกอบร่าง พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งเทศบาลตำบลแหลมฉบัง อำเภอศรีราชาและ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี (เทศบาลนครแหลมฉบัง, 2557)

ตามมาตรา 5 แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งเทศบาลตำบลแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา และอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2534 กำหนดให้เทศบาลตำบลแหลมฉบังอยู่ในความดูแลของกระทรวงมหาดไทย ซึ่งทำให้บรรดาอำนาจหน้าที่ของ นายอำเภอหรือผู้ว่าราชการจังหวัดอันเกี่ยวกับเทศบาลดังกล่าวเป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยหรือ ผู้ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยมอบหมาย กระทรวงมหาดไทยมีคำสั่ง 958/2534 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2534 โดยกระทรวงมหาดไทยมอบหมายการควบคุมดูแลดังกล่าวข้างต้นให้กับผู้ว่าราชการ จังหวัดชลบุรีเป็นผู้ควบคุมดูแลแทนตามมาตรา 76 วรรคสอง แห่ง พ.ร.บ. เทศบาล พ.ศ. 2496 (เทศบาลนครแหลมฉบัง, 2557)

โดยผลจากการประกาศพระราชบัญญัติดังกล่าวทำให้ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน แพทย์ประจำตำบล และสารวัตรกำนัน ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในเขตเทศบาลที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้อยู่ในวันที่พระราชบัญญัติใช้บังคับ ยังคงมีอำนาจหน้าที่อยู่ต่อไปจนพ้นจากตำแหน่งหรือครบวาระแต่ไม่เกินห้าปี และยกเลิกการปกครองลักษณะท้องที่ในส่วนที่บัญญัติถึงการแต่งตั้ง กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน แพทย์ประจำตำบล และสารวัตรกำนันในเขตเทศบาลมาเป็นการปกครองในรูปแบบของเทศบาล โดยมีนายกเทศมนตรีซึ่งมาจากการเลือกตั้ง มีสมาชิกสภาเทศบาล และกรรมการชุมชนในการปกครองชุมชนแต่ละชุมชน แทนที่กำนันผู้ใหญ่บ้าน เมื่อเข้าสู่สภาวะการบริหารงานแบบเทศบาล ทำให้ชาวบ้านในชุมชนมีชีวิตที่เกี่ยวข้อกับประชาธิปไตยมากขึ้น พร้อมทั้ง

กับความขัดแย้งที่เกิดขึ้นจากการเลือกตั้ง โดยเรื่องของการเลือกตั้งนั้นสามารถแสดงออกมามากกว่าต่อไป (ผู้ไม่ประสงค์ออกนาม , สัมภาษณ์ 1 กุมภาพันธ์ 2551)

“ การเมืองเดี๋ยวนี้มันแรงขึ้นทุกวันๆ เพราะชาวบ้านเค้าเก่งขึ้น มีหลายทีมมากขึ้น พอจะเลือกตั้งแต่ละทีก็มีการทะเลาะกัน เพราะว่าคนที่เข้าไปทำงานก็จะได้รับเงินอุดหนุนจากบริษัทต่าง ๆ และก็เป็นที่ปากเป็นเสียงได้ พวกบริษัทต่างๆ เค้าก็จะให้เฉพาะตอนเราเป็นกรรมการเท่านั้น พอเราไม่เป็นแล้วเค้าก็ไม่สนใจเราแล้ว ซึ่งมันต่างจากเมื่อก่อนที่ชาวบ้านพูดง่าย ให้เลือกใครก็เลือก หรือไม่ก็ยกให้เป็นไปเลย แต่เดี๋ยวนี้ต้องแข่งขันกันเยอะ ”

จากที่กล่าวมา แสดงให้เห็นว่า การเลือกตั้งสมาชิกสภาเทศบาลเข้าไปปกครองจึงทำให้ชาวบ้านเข้าสู่วิถีชีวิตทางการเมืองมากขึ้น ซึ่งมีผลจากการเลือกตั้งโดยรูปแบบการปกครองของเทศบาลแหลมฉบังนั้นจะทำการเลือกตั้งนายกเทศมนตรี และสมาชิกสภาเทศบาลผู้จะเข้าไปทำงานด้านการบริหารซึ่งการเมืองในเขตแหลมฉบังตั้งแต่เปลี่ยนการปกครองจากสุขาภิบาล มาเป็นการปกครองแบบเทศบาลตำบลนั้น เป็นการแข่งขันระหว่างทีมของกลุ่ม ทีมพัฒนาบ้านเรา ซึ่งมีนายบุญเลิศ น้อมศิลป์ เป็นแกนนำและเป็นกลุ่มที่มีบทบาทเป็นอย่างมากในการบริหารเทศบาลตำบลแหลมฉบัง เนื่องจากได้รับเลือกให้เข้าไปทำงานในทุกสมัยที่จัดทำเลือกตั้ง ดังจะเห็นได้รายชื่อทำเนียบผู้บริหารตั้งแต่การก่อตั้งเป็นเทศบาลตำบลจนถึงปัจจุบันดังตารางข้างล่างคือ (เทศบาลนครแหลมฉบัง, 2557)

ตารางที่ 3.2 แสดงรายชื่อทำเนียบผู้บริหารตั้งแต่การก่อตั้งเป็นเทศบาลตำบลจนถึงปัจจุบัน

ที่	ชื่อ	สกุล	ตำแหน่ง	ระยะเวลาดำเนินการ
ทำเนียบผู้บริหารที่ทำการแต่งตั้งหลังจากแยกออกมาจัดตั้งเป็นเทศบาลตำบล				
1	นายบุญเลิศ	น้อมศิลป์	นายกเทศมนตรี	3 มกราคม 2535 - 5 ธันวาคม 2535 (ผู้เริ่มการ)
2	นายวิสิทธิ์	พูลผล	เทศมนตรี	3 มกราคม 2535 - 5 ธันวาคม 2535 (ผู้เริ่มการ)
3	นายทง	ศรีจิตร	เทศมนตรี	3 มกราคม 2535 - 5 ธันวาคม 2535 (ผู้เริ่มการ)
การเลือกตั้งสมัยที่ 1				
1	นายบุญเลิศ	น้อมศิลป์	นายกเทศมนตรี	6 ธันวาคม 2535 - 5 ธันวาคม 2540
2	นายวิสิทธิ์	พูลผล	เทศมนตรี	6 ธันวาคม 2535 - 5 ธันวาคม 2540
3	นายมงคล	พันธุ์สุนทร	เทศมนตรี	6 ธันวาคม 2535 - 3 สิงหาคม 2538
4	นายอภิชาติ	ทวีโกศา	เทศมนตรี	21 สิงหาคม 2535- 5 ธันวาคม 2540
การเลือกตั้งสมัยที่ 2				
1	นายบุญเลิศ	น้อมศิลป์	นายกเทศมนตรี	22 กุมภาพันธ์ 2541 - 21 กุมภาพันธ์ 2545
2	นายวิสิทธิ์	พูลผล	เทศมนตรี	22 กุมภาพันธ์ 2541 - 21 กุมภาพันธ์ 2545
3	นายสนั่น	ชะเอม	เทศมนตรี	22 กุมภาพันธ์ 2541 - 21 กุมภาพันธ์ 2545
การเลือกตั้งสมัยที่ 3				
1	นายบุญเลิศ	น้อมศิลป์	นายกเทศมนตรี	7 เมษายน 2545 - 6 เมษายน 2549
2	นายสนั่น	ชะเอม	เทศมนตรี	7 เมษายน 2545 - 6 เมษายน 2549
3	นายสุนทร	ศุภธีระนนท์	เทศมนตรี	7 เมษายน 2545 - 6 มิถุนายน 2547
4	นายเรวัตติ	เขี้ยวสนิท	เทศมนตรี	7 มิถุนายน 2547 - 6 เมษายน 2549

ตารางที่ 2 (ต่อ)

การเลือกตั้งสมัยที่ 4				
1	นายบุญเลิศ	น้อมศิลป์	นายกเทศมนตรี	14 พฤษภาคม 2549 - 13 พฤษภาคม 2553
2	นายสนั่น	ชะเอม	รองนายกเทศมนตรี	25 พฤษภาคม 2549 - 30 กันยายน 2551
3	นายสุนทร	ศุภธีระนนท์	รองนายกเทศมนตรี	25 พฤษภาคม 2549 - 31 พฤษภาคม 2551
4	นายชัชชัย	อุบลวรรณ	ที่ปรึกษา นายกเทศมนตรี	25 พฤษภาคม 2549 - 13 พฤษภาคม 2553
5	นายเรวัตติ	เชียวสนิท	เลขานุการ นายกเทศมนตรี	25 พฤษภาคม 2549 - 31 พฤษภาคม 2551
6	นายสุนทร	ศุภธีระนนท์	เลขานุการ นายกเทศมนตรี	1 มิถุนายน 2551 - 13 พฤษภาคม 2553
7	นายเรวัตติ	เชียวสนิท	รองนายกเทศมนตรี	1 มิถุนายน 2551 - 13 พฤษภาคม 2553
8	นางจินดา	ถนอมรอด	รองนายกเทศมนตรี	1 ตุลาคม 2551 - 13 พฤษภาคม 2553

หลังจากมีการเกิดขึ้นของความเจริญในด้านเศรษฐกิจมีงบประมาณจากการเข้ามาของความเจริญในด้านอุตสาหกรรมจนกระทั่งในที่สุด เทศบาลแหลมฉบังได้เลื่อนฐานะการปกครองจากเทศบาลตำบล มาเป็นเทศบาลนครแหลมฉบังจาก ประกาศ กระทรวงมหาดไทย เรื่อง เปลี่ยนแปลงฐานะเทศบาลตำบลแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา และอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เป็นเทศบาลนคร เนื่องจากเข้าหลักเกณฑ์ ตามมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเทศบาล (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2546 สมควรให้เปลี่ยนแปลงฐานะเป็นเทศบาลนคร (ประกาศกระทรวงมหาดไทยประกาศ ณ วันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2553 นายบุญจง วงศ์ไตรรัตน์ รัฐมนตรีช่วยว่าการฯ ปฏิบัติราชการแทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย) คณะกรรมการประกาศกำหนด มาตรา 288 การแต่งตั้งและการให้พนักงานและลูกจ้างขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นพ้นจากตำแหน่ง ต้องเป็นไปตามความต้องการและความเหมาะสมของแต่ละท้องถิ่นและต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการพนักงานส่วนท้องถิ่นก่อนตามที่กฎหมายบัญญัติ (เทศบาลนครแหลมฉบัง, 2557)

หลังจากการที่มีการเปลี่ยนฐานะจากเทศบาลตำบลแหลมฉบังมาเป็นเทศบาลนครแหลมฉบังนั้น ได้มีการแต่งตั้งรักษาการเพื่อปฏิบัติหน้าที่แทนนายกเทศมนตรี และทำการเลือกตั้ง จนกระทั่งได้นายกเทศมนตรีคนใหม่ เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่ เดือนธันวาคม 2553 จนถึงปัจจุบัน พบว่า นายบุญเลิศ น้อมศิลป์ มีบทบาทเป็นอย่างมากในการขึ้นมาบริหารงานในการเป็นนายกเทศมนตรี สาเหตุหนึ่งที่ทำให้นายบุญเลิศ น้อมศิลป์ เข้ามามีบทบาทในการบริหารปกครอง ก็มีบทบาทในการจัดการความขัดแย้งระหว่างกลุ่มชาวบ้านที่ถูกเวนคืน กับการทำเรือ ในการนำเสนอทางแก้ไขปัญหา และหาทางออกร่วมกัน (เทศบาลนครแหลมฉบัง, 2557; ปริสา สมภมิตร, 2546) จากที่กล่าวมาจะ เห็นได้ว่าประชาธิปไตยแบบตัวแทนใน เทศบาลนครแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรีนั้น ถูกผูกขาดอยู่กับกลุ่มคนเพียงบางกลุ่ม ซึ่งทำให้ความเป็นอยู่ของชาวบ้านในชุมชนโดยทั่วไปในชุมชนแหลมฉบัง

1.2 การแตกตัวทางสังคม

จากการศึกษาของ บุญเชิด หนูอิมและคณะ (2558) นั้นพบว่า การเปลี่ยนแปลงของชุมชนในสังคมอุตสาหกรรมทำให้เกิดการแตกตัวของผู้คนในสังคมบริเวณที่รายล้อมอุตสาหกรรม ออกเป็นกลุ่มต่าง ๆ ดังนี้

1.2.1 กลุ่มนายทุนระดับสูง เป็นกลุ่มคนที่มีฐานะทางเศรษฐกิจมั่นคง กลุ่มคนเหล่านี้เป็นกลุ่มคนที่มีฐานะเศรษฐกิจมั่นคงมาตั้งแต่ในอดีต เมื่อมีอุตสาหกรรมต่าง ๆ เข้ามาในชุมชน กลุ่มเหล่านี้เป็นกลุ่มที่ได้รับผลประโยชน์จากการเข้ามาของโรงงานอุตสาหกรรม โดยการกว้านซื้อที่ดิน เพื่อเก็งกำไร เนื่องจากในช่วงระยะเวลาทศวรรษที่ 2530 เป็นช่วงเวลาที่ที่ดินบริเวณรอบๆ นิคมแหลมฉบัง ทะยานตัวสูงขึ้นกว่า 10 เท่า ซึ่งทำให้เกิดการกว้านซื้อที่ดินจากชาวบ้าน โดยกลุ่มชนชั้นนำที่เป็นนักการเมืองท้องถิ่นที่มีความสัมพันธ์ที่ดีกับนักการเมืองระดับชาติ ทำให้ทราบข่าวคราวของการสร้างนิคมแหลมฉบัง จึงทำให้มีการกว้านซื้อที่ดิน เพื่อรองรับนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ ตลอดจนการสร้างที่อยู่อาศัยของบริษัท ต่าง ๆ กลุ่มคนเหล่านี้ในปัจจุบันได้เข้าสู่เส้นทางการเมือง โดยเข้าไปเป็นกลุ่มผู้นำท้องถิ่น กลุ่มนายทุนระดับสูงกลุ่มนี้ได้ แก่ เครือข่ายของนายบุญเลิศ น้อมศิลป์ ซึ่งเป็นกลุ่มอำนาจในชุมชน และผูกขาดการเลือกตั้งนายกเทศมนตรี

1.2.2 กลุ่มนายทุนใหม่ เป็นกลุ่มชาวบ้านที่ได้รับผลประโยชน์จากการเข้ามาของโรงงานอุตสาหกรรม กลุ่มคนเหล่านี้เป็นกลุ่มคนชั้นกลางในอดีต ที่ครอบครัวมีฐานะพอใช้จากการทำเกษตรกรรม เป็นกลุ่มคนที่ไม่ต้องขายที่ดินให้กับนายหน้าค้าที่ดินและมีที่ดินในบริเวณที่ราบสูง ซึ่งไม่อยู่ในเขตของการเวนคืนเพื่อสร้างเป็นท่าเรือ และกลุ่มคณะกรรมการชุมชนที่ได้รับการสนับสนุนจากโรงงานและเทศบาล กลุ่มคนเหล่านี้ได้แก่ (บุญเชิด หนูอิมและคณะ, 2558)

กลุ่มคนที่ขายที่ดินให้กับบริษัทหรือโรงงานที่เข้ามาซื้อที่ดินเพื่อทำกิจการโดยตรง โดยกลุ่มคนเหล่านี้จะนำเงินที่ได้จากการขายที่ดินซึ่งได้ราคาสูงมากินดอกผลจากธนาคาร บางคนนำเงินที่ได้ไปซื้อที่ดินในบริเวณบ่อวิน ซึ่งเป็นที่รกร้างในอดีต และเมื่ออุตสาหกรรมเข้าไปถึงกลุ่มคนเหล่านี้ก็ขายที่ดินให้กับโรงงาน ซึ่งราคาสูงขึ้นจากที่ซื้อไว้ในตอนแรกเกือบ 10 เท่าตัว

กลุ่มคนที่ไม่ได้ขายที่ดินให้กับโรงงาน เป็นกลุ่มที่ยังคงรักษาที่ดินของตนเองไว้บางส่วน เพื่อใช้เป็นที่อยู่อาศัย และลงทุนสร้างหอพักเพื่อเปิดให้คนงานในโรงงาน หรือพนักงานบริษัทเช่าพัก หรือประกอบกิจการร้านอาหาร บางครอบครัวได้ใช้ที่ดินของตนเองให้บริษัทเช่าทำกิจการ

กลุ่มชาวบ้านที่รับเงินเวนคืนจากการทำเรือและนำเงินเวนคืนที่ได้ไปซื้อที่ดินผืนใหม่ที่มีราคาที่ดินต่ำกว่า เพื่อเกร็งราคา เมื่อราคาที่ดินสูงขึ้น จากการขยายตัวของเมือง จึงทำให้กลุ่มเหล่านี้เป็นกลุ่มที่ผันตัวเองมาเป็นนายทุนค้าที่ดินรายใหม่ในชุมชนได้

กลุ่มผู้นำชุมชนคณะกรรมการชุมชน เป็นกลุ่มผู้นำในชุมชนต่าง ๆ ที่ได้รับการสนับสนุนจาก โรงงาน และรับนโยบายจากเทศบาลมาปฏิบัติซึ่งคณะกรรมการชุมชน ซึ่งมีบทบาทสำคัญในฐานะที่เป็นผู้นำชุมชนบ้านแหลมฉบัง ซึ่งได้แก่ กลุ่มนายเสน่ห์ ภูทอง ซึ่งเป็นประธานชุมชนบ้านแหลมฉบัง ซึ่งเป็นกลุ่มชาวบ้านที่เข้ามามีบทบาทในการเป็นผู้นำชุมชน โดยการเลือกตั้ง หลังการเลือกตั้ง เหล่านี้มักพบว่ากลุ่มคณะกรรมการชุมชนได้มีการปรับตัวให้เข้ากับสภาพการเมือง ในการรับนโยบายจากเทศบาลมาปฏิบัติ และนำเรื่องจากชาวบ้านเข้าไปในเทศบาลเพื่อแก้ไขปัญหา

1.2.3 กลุ่มชนชั้นกลาง ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มชาวบ้านที่ไร้ที่ดินทำกินจากการสูญเสียที่ดิน โดยการเวนคืน และการขายที่ให้กับบริษัท แต่ไม่ได้นำเงินที่ได้มาไปต่อยอดการลงทุนซึ่งได้กำไรเพิ่มขึ้นเท่ากับกลุ่มนายทุนใหม่ ซึ่งชาวบ้านกลุ่มนี้เป็นคนกลุ่มใหญ่ในชุมชนที่ในปัจจุบัน มีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง และทำงานซึ่งได้รับผลตอบแทนในระดับกลางกลุ่มคนเหล่านี้ได้แก่ (เพลินตา เพชรนา รถ, สัมภาษณ์ 9 มีนาคม 2557; โรงเรียนรุ่งอรุณ, 2555, หน้า 44 อ้างถึงใน บุญเชิด หนูอ้อมและคณะ, 2558)

กลุ่มคนที่ประกอบอาชีพค้าขายรายย่อย เป็นกลุ่มคนเหล่านี้เป็นกลุ่มชาวบ้านที่ประกอบอาชีพทำร้านอาหาร ขายของฝาก ซึ่งเป็นกลุ่มชาวบ้านที่มีทุนในการประกอบกิจการ เป็นกลุ่มคนส่วนใหญ่ในชุมชนปัจจุบัน ที่ไม่มีที่ดินทำกิน เมื่อก่อนเหล่านี้ขายที่ให้กับบริษัท หรือได้รับเงินเวนคืนมาแล้ว หันมาประกอบกิจการขนาดย่อมในชุมชน

กลุ่มคนหนุ่มสาวที่เข้าไปทำงานในนิคมอุตสาหกรรม กลุ่มคนเหล่านี้เป็นกลุ่มคนรุ่นใหม่ ที่เข้าไปทำงานในโรงงานหรือบริษัท ซึ่งเป็นกลุ่มคนรุ่นใหม่ que เริ่มปรับตัวเข้าสู่ยุคใหม่ทำให้กลุ่มคนเหล่านี้ไม่ได้รับผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงมากนัก

กลุ่มคนที่ทำงานที่เกี่ยวข้องกับกิจการของการทำเรือ กลุ่มคนเหล่านี้จะประกอบกิจการของทางบริษัทในด้านของการบริการ โดยจะยกตัวอย่างจากชาวบ้านในบ้านอ่าวอุดมที่ได้เปิดบริการเรือเร็วเพื่อรับส่งกัปตันเรือ ลูกเรือ และผู้โดยสาร รวมทั้งยังรับจัดและส่งอาหารให้ลูกเรือและผู้โดยสารอีกด้วย ตัวอย่างของผู้ประกอบการเหล่านี้คือ

1.2.4 กลุ่มคนที่เผชิญกับความล้มเหลวในสังคมเมืองอุตสาหกรรม กลุ่มชาวบ้านเหล่านี้เป็นกลุ่มที่ต้องเผชิญกับความล้มเหลวจากการเข้ามาของอุตสาหกรรมต่าง ๆ ซึ่งจะพบว่ากลุ่มคนเหล่านี้เป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากการสูญเสียที่ดินทำกินจากการขายที่ดินให้กับโรงงาน นายหน้าค้าที่ดิน และกลุ่มของชาวประมงที่ประสบปัญหาในเรื่องของการประกอบอาชีพ โดยแต่ละกลุ่มได้รับ

ผลกระทบแตกต่างกันไปดังนี้ (โรงเรียนรุ่งอรุณ, 2555, หน้า 44; ผู้ไม่ประสงค์ออกนาม 4, สัมภาษณ์ 22 มิถุนายน 2557 อ้างถึงใน บุญเชิด หนูอิมและคณะ, 2558)

กลุ่มคนที่สูญเสียที่ดินให้กับบริษัท นายทุน กลุ่มคนเหล่านี้เป็นกลุ่มคนที่ได้รับเงินมาแล้ว ไม่ได้นำเงินไปต่อยอดเพื่อทำกิจการ แต่นำไปใช้จ่ายจนกระทั่งเงินหมด ปัจจุบันกลายมาเป็นแรงงานรับจ้างของคนในชุมชน

กลุ่มชาวประมงริมชายฝั่งทะเล ที่ประสบปัญหาจากการขยายตัวของอุตสาหกรรม จนกระทั่งไม่สามารถประกอบอาชีพประมงชายฝั่งได้ เนื่องจากต้องเผชิญกับปัญหาน้ำเสีย สารปนเปื้อนในทะเลทำให้ปลาที่ชาวบ้านเลี้ยงไว้ในกระชังตาย หรือในบริเวณบ้านอ่าวอุดมพบว่า การเข้ามาก่อสร้างท่าเรือเอกชนทำให้ชาวบ้านไม่สามารถวางโป๊ะในบริเวณชายฝั่งได้เนื่องจากขวางเส้นทางการเดินเรือ ไม่สามารถวางอวนยาวได้ เนื่องจากต้องระวังว่าเรือสินค้าจะเข้ามาเกี่ยวกับอวน นอกจากนี้การขยายตัวของอุตสาหกรรมในบริเวณท่าเรือแหลมฉบังยังทำให้ชาวบ้านในชุมชนที่ทำประมงประสบปัญหาในเรื่องของการออกไปจับสัตว์ ประกอบกับปัญหาน้ำมันแพง ทำให้รายจ่ายของชาวบ้านไม่เพียงพอต่อผลผลิตที่ได้รับมาจึงทำให้กลุ่มชาวบ้านที่ทำประมงในบริเวณดังกล่าวที่เป็นประมงเรือใหญ่ต้องหยุดการทำประมง ซึ่งในปัจจุบันนี้เหลือเรือประมงประมาณ 50 กว่าลำที่อยู่ในชุมชน (สัมภาษณ์ ผู้ไม่ประสงค์ออกนาม 4, สัมภาษณ์ 22 มิถุนายน 2557 อ้างถึงใน บุญเชิด หนูอิมและคณะ, 2558)

กลุ่มชาวบ้านที่สูญเสียที่ดินจากการเวนคืนและยอมรับเงินเวนคืนโดยย้ายไปอยู่ในบริเวณบ้านห้างขโมยและปากคลองบางละมุง กลุ่มคนเหล่านี้กลุ่มคนเหล่านี้ต้องเผชิญ การเปลี่ยนแปลงทางด้านอาชีพเนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวไม่สามารถประกอบอาชีพดั้งเดิมได้เนื่องจาก บริเวณห้างขโมยเป็นพื้นที่รกร้างว่างเปล่าและไม่มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เนื่องจากพื้นที่นั้นแต่เดิมเป็นป่า และนำมาสร้างที่อยู่อาศัยให้กับคนในชุมชนซึ่งป่าดังกล่าวนี้เป็นแหล่งมั่วสุมของกลุ่มคนเร่ร่อนไม่มีที่อยู่อาศัยที่เข้ามาอาศัยสร้างที่พักให้กับตนเอง เมื่อทางการทำเรือได้สร้างบ้านเรือนให้กับคนในหมู่บ้านแหลมฉบัง กลุ่มคนเร่ร่อนจึงได้ย้ายที่อยู่อาศัยไปอยู่ละแวกใกล้เคียงกับชุมชนที่สร้างขึ้นใหม่ กลุ่มคนเร่ร่อนเมื่อเห็นมีชุมชนใหม่เกิดขึ้น กลุ่มคนเร่ร่อนซึ่งไม่มีอาชีพ ก็เข้าไปในหมู่บ้านเพื่อลักเล็กขโมยน้อยข้าวของของคนในชุมชน บริเวณบ้านห้างขโมยจะอยู่ในเขตบริเวณ ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี กับบริเวณชุมชนหนองคล้า บริเวณบ้านห้างขโมยนั้นจะเป็นพื้นที่เนินและมีขโมยชุกชุม เมื่อทางการทำเรือได้โยกย้ายคนในชุมชนแหลมฉบังไปอยู่ในพื้นที่ดังกล่าว จึงได้มีการตั้งชุมชนใหม่จึงเรียกว่าชุมชนหนองคล้าใหม่ และอยู่ในเขตการปกครองของเทศบาลแหลมฉบัง ส่วนในเขตของปากคลองบางละมุงก็เต็มไปด้วยโขดหินจึงทำให้ชาวบ้านไม่สามารถ

ออกเรือหาปลาได้ อีกทั้งบริเวณปากคลองบางละมุงนั้นเมื่อเวลาเกิดพายุขึ้นก็สร้างความเสียหายให้กับเรือประมงที่จอดอยู่ในทะเลเนื่องจากไม่มีภูเขามาบังไว้เหมือนที่แหลมฉบัง (ปริสา สมภมิตร, 2546)

กลุ่มของชาวบ้านที่สูญเสียที่ดินจากการเวนคืน แต่ไม่ยอมไม่ออกจากพื้นที่ของการทำเรือ กลุ่มคนเหล่านี้เป็นกลุ่มคนที่ต้องเผชิญปัญหาความขัดแย้งกับทางทำเรือผ่านการสร้างวาทกรรมต่างๆ ที่กินระยะเวลาของความขัดแย้งเป็นระยะเวลานาน ถึงแม้ว่าทางการทำเรือจะจัดพื้นที่ใหม่ให้กับชาวบ้าน ที่ได้รับการเวนคืนที่ดินแล้วก็ตามแต่เนื่องจากบริเวณพื้นที่ทั้งสองทั้งสองนั้นมีสภาพภูมิณีเวศที่ไม่เหมาะกับการทำมาหากินของผู้คนในแถบนี้ทำให้ชาวบ้านส่วนใหญ่ไม่ออกจากพื้นที่แหลมฉบัง (ปริสา สมภมิตร, 2546)

กล่าวได้ว่าปัจจัยเสี่ยงที่เกิดจากการแตกตัวทางชนชั้นนั้นทำให้เกิดความแตกต่างทางชนชั้นระหว่างกลุ่มคนที่สามารถปรับตัวได้ในสังคมอุตสาหกรรม และกลุ่มคนที่ประสบความล้มเหลวในสังคมอุตสาหกรรมซึ่งกลุ่มนายทุนระดับสูงและกลุ่มทุนใหม่สามารถสะสมความมั่งคั่งและผลประโยชน์จากการขยายตัวของอุตสาหกรรมได้จากการเข้าไปยึดครองพื้นที่ของประชาธิปไตยแบบตัวแท่นรวมถึงการกลายเป็นผู้ประกอบการใหม่ในสังคมทุนนิยมอุตสาหกรรมของกลุ่มนายทุนใหม่ที่ได้รับผลประโยชน์จากการเป็นผู้ประกอบการธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม รวมถึงการขายที่ดินเพื่อเก็งกำไร ในขณะที่เดียวกันกลุ่มผู้ประสบความล้มเหลวในสังคมอุตสาหกรรม ทั้งผู้คนที่ถูกเวนคืนที่ดิน และกลุ่มประกอบอาชีพประมงและอาชีพเกษตรกรรม เนื่องจากชุมชนถูกปิดล้อมด้วยอุตสาหกรรมทำให้พื้นที่เหล่านั้น ได้ขยายตัวและทำการปิดล้อม ปรับเปลี่ยนทรัพยากรที่เคยถือครองร่วมกันเป็นจำนวนมากกระจุกตัวอยู่ที่กลุ่มคนบางกลุ่มบางชนชั้น ในขณะที่เดียวกันกลุ่มชาวบ้านในชุมชนบางกลุ่มต้องประสบกับความล้มเหลวในสังคมอุตสาหกรรมเนื่องจากนอกจากจะไม่มีทักษะ ความสามารถที่จะทำในโรงงานอุตสาหกรรมแล้ว ชีวิตทางเศรษฐกิจที่เคยทำอยู่ เช่นการทำประมง ไร่มันสำปะหลัง ก็ไม่สามารถที่จะทำได้อย่างเต็มที่เนื่องเขตพื้นที่การทำประมง ทรัพยากรทางทะเลเริ่มหมดไป และพื้นที่ของชายฝั่งทะเลที่เคยสามารถทำประมงได้ก็ถูกกันเป็นเขตท่าเรือ และส่วนของนิคมอุตสาหกรรมด้วยเหตุดังกล่าวการแตกตัวทางชนชั้น จึงกลายเป็นปัจจัยเสี่ยงทางด้านสังคมที่ส่งผลกระทบต่อการสร้างควมมั่นคงทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพของผู้คนในสังคมเมืองอุตสาหกรรม

1.3 ปัญหาการเคลื่อนย้ายแรงงานและการเพิ่มจำนวนประชากรในพื้นที่แหลมฉบัง อันเนื่องมาจากชุมชนแหลมฉบังใหม่กลายเป็นแหล่งสร้างงาน และอาชีพใหม่ๆ ซึ่งนอกจากจะเป็นงานในภาคอุตสาหกรรมที่เข้ามาตั้งและลงทุนในพื้นที่แล้ว งานอื่นๆที่เกี่ยวข้องเนื่องกับงานภาคอุตสาหกรรมรวมทั้งงานทางด้านพาณิชยกรรมและบริการก็ต้องเพิ่มขึ้นด้วย จึงทำให้แรงงานจากส่วนต่างๆ ของประเทศอพยพเคลื่อนย้ายเข้ามาในพื้นที่แหลมฉบัง ทั้งเข้ามาอยู่เป็นการชั่วคราวและการถาวร ซึ่งแรงงานเหล่านี้้อาจเข้ามาสร้างปัญหาให้แก่พื้นที่หลายประการ เช่น การเข้ามาแย่งงานของประชากร

ในท้องถิ่น อันเนื่องมาจากคุณภาพของแรงงานที่เคลื่อนย้ายเข้ามาในพื้นที่แหลมฉบังมีคุณภาพที่ดีกว่าแรงงานในท้องถิ่น และเมื่อแรงงานเคลื่อนย้ายเข้ามาเป็นจำนวนมาก ย่อมทำให้แหล่งงานมีโอกาสเลือกแรงงานที่มีคุณภาพที่ดีกว่าเข้าทำงาน ซึ่งจะมีผลทำให้แรงงานส่วนหนึ่งกลายเป็นแรงงานที่ว่างงานได้ด้วยในอนาคต นอกจากนี้การเคลื่อนย้ายแรงงานเข้ามาเป็นจำนวนมาก อาจก่อให้เกิดชุมชนแออัดอันเนื่องมาจากการที่จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่ชุมชนเมืองใหม่แหลมฉบัง ไม่สอดคล้องกับสภาพที่อยู่อาศัย ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดปัญหาต่อเนื่องอื่น ๆ ตามมา เช่น ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาสาธารณสุข ปัญหาด้านวัฒนธรรม ปัญหาด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ปัญหาการพนัน การทำร้ายร่างกาย ปัญหายาเสพติด เป็นต้น (พีโรสรร แดงสะอาด, 2530)

2.3 ผลจากการพัฒนาในด้านสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัจจัยเสี่ยงทางด้านสิ่งแวดล้อมที่มาจากการกลายเป็นเมืองอุตสาหกรรมนั้น จากการศึกษาพบว่าในปัจจุบัน เทศบาลนครแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรีมีปัจจัยเสี่ยงทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ก่อให้เกิดความไม่มั่นคงทางเศรษฐกิจ และการดำรงชีพอย่างยั่งยืนดังต่อไปนี้

1. การเกิดปัญหามลพิษ ทั้งทางอากาศและทางทะเล จากการศึกษาพบว่าจากการสัมภาษณ์ หลังจากที่มีการเข้ามาของอุตสาหกรรมในบริเวณพื้นที่ตำบลแหลมฉบังนั้น ทำให้ชาวบ้านในชุมชนประสบปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากการขนส่งถ่านหิน และสินค้าต่าง ๆ ในบริเวณท่าเรือดังกล่าวที่ว่า

“จุดเปลี่ยนของชุมชนนั้น คือ ยุคชาติชาย ชุณหะวัณ ที่ทำให้เกิดการตั้งโรงงานอุตสาหกรรมและท่าเรือภายในบริเวณชุมชนแหลมฉบัง โดยพื้นที่ที่ตั้งของท่าเรือ มีปัญหามลพิษกว่าปี ในเรื่องของฝุ่นฟุ้งกระจาย จากปุ๋ยยูเรีย โซดาแอส และถ่านหิน” (สุนัน เสียงตั้ง, สัมภาษณ์ 10 ธันวาคม 2559)

ในส่วนของมลพิษทางทะเลนั้นเกิดจากการที่มนุษย์นำเอาสิ่งต่างๆ ลงสู่สิ่งแวดล้อมในทะเล เช่น น้ำเสีย ขยะ ซึ่งการกระทำดังกล่าวนั้นนอกจากจะเป็นผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมแล้ว ยังเป็นผลเสียต่อตัวมนุษย์เอง มลพิษทางทะเลมักเกิดจากการพัฒนาอย่างต่อเนื่องของอุตสาหกรรมและชุมชนเมืองต่าง ๆ การเปลี่ยนแปลงพื้นที่จากการเกษตร ไปเป็นพื้นที่อุตสาหกรรม ซึ่งเป็นผลให้สิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมอย่างรวดเร็ว แหล่งกำเนิดมลพิษซึ่งจากการศึกษาพบว่าพื้นที่ในเขตของตำบลทุ่งสุขลา นั้น พบปัญหาคาน้ำมันจากการลักลอบปล่อย และการอุบัติเหตุจากการความบกพร่องของผู้ควบคุมเรือ ซึ่งทำให้ทะเลมีการปนเปื้อนของน้ำมันที่มีการรั่วไหล ผลกระทบจากคาน้ำมันและน้ำมันรั่วไหลนี้จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล เนื่องจากน้ำมันบนผิวน้ำจะไปขัดขวางก๊าซออกซิเจนและรากต้นไม้ในป่าชายเลน นอกจากนี้คาน้ำมันที่มีความหนาสูกก็จะทำให้มีผลกระทบต่อสัตว์หน้า

ดินและทำลายสุนทรียภาพในบริเวณชายฝั่งทะเล (กิตติคุณ วรรณปิยะรัตน์, 2549, หน้า 11-12: ภาคผนวก)

การพบสารเคมีปนเปื้อนในเกลือทะเลสีขาว นอกจากนี้จากการศึกษาพบว่ามีการพบว่ามีชาวบ้านในชุมชนแหลมฉะบั้งได้มีพบเกลือทะเลสีขาวใส ขนาดใหญ่จำนวนมาก บริเวณที่การทำเรือดูน้ำทะเลขึ้นมาเพื่อขยายพื้นที่ จมอยู่โคลนลึก โดยใช้ตะแกรงร่อนจะเห็นเกลือสีขาวใส โดยมีประชาชนแห่ไปซูดเป็นจำนวนมากเพื่อนำเกลือไปขายและส่วนหนึ่งนำไปบริโภค อย่างไรก็ตามมีการตรวจพบว่าเกลือที่พบมีสารโซเดียมไนต์ปนเปื้อน มีอันตรายหากนำไปบริโภคสารพิษเข้าไปให้อวัยวะต่างๆ ในร่างกายขาดออกซิเจน โดยเฉพาะสมองไวต่อการขาดออกซิเจนอยู่ซึ่งอาจทำให้เสียชีวิตได้ (สมนึก จงมีวสิน, 2557)

การเกิดสารเคมีรั่วไหลในพื้นที่แหลมฉะบั้งจากการศึกษาพบว่าแหลมฉะบั้งเป็นพื้นที่เกิดเหตุการณ์สารเคมีรั่วไหลเกิดขึ้นบ่อยครั้งดังต่อไปนี้

พบปริมาณของโลหะหนัก (ทองแดง โครเมียม แคดเมียม ตะกั่ว และสารหนู) ในเนื้อปลา ลิ่นหมาที่เก็บตัวอย่างจากบริเวณสะพานปลาแหลมฉะบั้ง ระหว่างเดือนกันยายน พ.ศ. 2546 นั้นจากการลงพื้นที่ของคณะทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ศรีราชา และ สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (สมนึก จงมีวสิน, 5 กุมภาพันธ์ 2556) นั้นพบว่าจากการเก็บกลุ่มตัวอย่างนั้นพบว่าได้พบปริมาณสารเคมีดังนี้ได้แก่ พบปริมาณเข้มข้นเฉลี่ยของทองแดงอยู่ในช่วง 5.5297 – 13.0968 ไมโครกรัม ปริมาณเข้มข้นเฉลี่ยของโครเมียมอยู่ในช่วง 1.0034 – 3.1244 ไมโครกรัม , ปริมาณเข้มข้นเฉลี่ยของแคดเมียมอยู่ในช่วง 0.0862 – 1.3302 ไมโครกรัม, ปริมาณเข้มข้นเฉลี่ยของตะกั่วอยู่ในช่วง 0.2020 – 3.0786 ไมโครกรัม และปริมาณเข้มข้นเฉลี่ยของสารหนูอยู่ในช่วง 0.6635 – 0.8446 ไมโครกรัม

ในวันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 สารเคมีโซเดียม เปอร์ซัลเฟต (Sodium persulfate) หรือสารฟอกขาว เกิดรั่วไหลจากตู้คอนเทนเนอร์ 1 ตู้ น้ำหนัก 22 ตัน ท่าเรือ B3 ท่าเรือแหลมฉะบั้ง ซึ่งท่าเรือแหลมฉะบั้ง จังหวัดชลบุรี ขณะบริษัท อีสเทิร์น แหลมฉะบั้ง เทอร์มินัล จำกัด เตรียมขนส่งให้บริษัท ยามาฮ่าซี ประเทศไทย (จำกัด) นำไปเป็นวัตถุดิบเพื่อผลิตยาอ้อมผม เมื่อค่ำวันที่ 25 พฤศจิกายน ที่ผ่านมา จากนั้นฟุ้งกระจายไปทั่วบริเวณโดยรอบ ทำให้ประชาชนใกล้เคียงเกิดอาการระคายเคืองหายใจไม่ออกและเข้ารักษาที่โรงพยาบาลหลายราย

สำหรับสารโซเดียม เปอร์ซัลเฟต (Sodium persulfate) หรือ สารโบรมีน หรือสารฟอกขาว เป็นวัตถุดิบเพื่อผลิตยาอ้อมสีผม มีลักษณะเป็นผง ถือว่ามีความเป็นกรดต่ำ มีคุณสมบัติคือ ถ้าหลุดออกจากถุงทำปฏิกิริยากับความชื้นสูงมาก จะกลายเป็นกรด เมื่อโดนไม้ที่มีความชื้นสูง จะเกิดการลุกไหม้ และกลายเป็นซัลเฟอร์ออกไซด์ หรือก๊าซไข่เน่า ที่มีความเป็นพิษ มีกลิ่นเหม็นรุนแรง คว้น และกลิ่นสามารถลอยไปตามกระแสลมได้รวดเร็ว ซึ่งสารเคมีโซเดียม เปอร์ซัลเฟต ถือเป็นสารเคมีที่อันตรายติดอันดับ 1 ใน 6 ของโลก สำหรับอันตรายจากการสูดดมคือ ทำให้เกิดการระคายเคืองรุนแรง โดยเฉพาะที่เยื่อปอด ระบบทางเดินหายใจ ทำให้มีอาการเวียนศีรษะ คลื่นไส้ อาเจียน จะเกิดผลแบบเฉียบพลัน วิงเวียนศีรษะ คลื่นไส้ อาเจียน แน่นหน้าอก หากเป็นเด็กหรือผู้เป็นโรคมะเร็ง

อยู่แล้วมีโอกาสเสี่ยงมาก แต่ขึ้นกับปริมาณการสัมผัส หากได้รับน้อย ล้างน้ำออกก็หาย แต่ถ้าสูดดมเข้าไปมาก จะเกิดอาการน้ำท่วมปอด โดยเฉพาะผู้ที่ป่วยเป็นโรคบางโรคอยู่แล้ว หากสัมผัสทางผิวหนังจะมีฤทธิ์กัดกร่อน ทำให้ผิวหนังซีด มีอาการแผลไหม้อย่างรุนแรง หากกลืนจะเจ็บคอ อาเจียน ปวดท้อง สัมผัสถูกตาจะมีฤทธิ์กัดกร่อน เห็นพร่ามัว มองไม่ชัด ฯลฯ (ตำรวจชี้ประมาท สารพิษแหลมฉับรั้ว ย้ำอันตรายติดอันดับโลก,วันที่ 27 พฤศจิกายน 2552)

ผลจากเหตุการณ์ดังกล่าวนี้ทำให้ พล.ต.อ.จรงค์ จุฑานนท์ รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ (รอง ผบ.ตร.) ประชุมร่วมกับผู้เกี่ยวข้อง เบื้องต้นที่ประชุมพิจารณาขอเงินช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบจำนวน 246 ครอบครัว ๆ ละ 5,500 บาท ส่วนผู้บาดเจ็บ ขณะนี้ยังพักรักษาตัวอยู่โรงพยาบาลจำนวน 5 คน โดย พล.ต.อ.จรงค์ เปิดเผยว่า จากการตรวจสอบสาเหตุพบว่าเกิดจากความประมาท ไม่ใช่อุบัติเหตุ เนื่องจากสารเคมี ซึ่งเป็นวัตถุอันตรายต้องเก็บรักษาไว้ที่อุณหภูมิ 25 องศา แต่มีการตั้งตู้คอนเทนเนอร์ไว้กลางแจ้ง ซึ่งขณะเกิดเหตุมีอุณหภูมิสูงถึง 30 องศา ทำให้เกิดการรั่วไหลของสารเคมี จึงสั่งการให้พนักงานเร่งรวบรวมพยานหลักฐานเอาผิดกับผู้เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยเฉพาะบริษัทอิสเทิร์นซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด ผู้ประกอบการทำเทียบเรือปี 3 และขยายผลไปถึงเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีส่วนรับผิดชอบ (ตำรวจชี้ประมาท สารพิษแหลมฉับรั้ว ย้ำอันตรายติดอันดับโลก,วันที่ 27 พฤศจิกายน 2552)

ในวันที่ 17 กรกฎาคม 2557 ได้เกิดสารเคมีรั่วไหลนั้นเกิดขึ้นที่ ท่าเรือ ESCO B3 โดยสารเคมีที่รั่วไหลนั้นเป็นสารบิวทิล อะครีเลท (butyl acrylate) ทั้งนี้สารบิวทิล อะครีเลทเป็นสารที่ใช้เป็นสารตัวกลางในปฏิกิริยาเคมี เป็นสารเคลือบผิว สารผสมในสี สัมผัสทางหายใจ หากสูดดมเข้าไปจะก่อให้เกิดการระคายเคืองทางเดินหายใจและเนื้อเยื่อรุนแรงทำให้ปวดศีรษะ ไอ คลื่นไส้ อาเจียน และหายใจติดขัด เมื่อสัมผัสทางผิวหนัง สัมผัสถูกผิวหนังก่อให้เกิดการระคายเคือง ทำให้ผิวหนังแสบไหม้ เกิดผื่นแดง และปวดแสบปวดร้อนได้ ถ้ากลืนหรือกินเข้าไป มีผลต่อสุขภาพ ทำให้คลื่นไส้ อาเจียน เจ็บคอ และปวดท้อง สัมผัสถูกตา ทำให้เกิดการระคายเคือง น้ำตาไหล ตาแดง ปวดตา และทำให้ตาพร่ามัวได้ ถ้าได้รับสารในปริมาณมากทำให้เป็นโรคปอดอักเสบ มีผลต่ออวัยวะสืบพันธุ์ โดยสาเหตุของการรั่วไหลคาดว่าเกิดจากสารเคมีหล่นระหว่างการขนย้าย ทำให้เกิดการรั่วออกจากตู้คอนเทนเนอร์ หลังเกิดเหตุ เจ้าหน้าที่ท่าเรือแหลมฉบังได้กั้นไม่ให้บุคคลที่ไม่เกี่ยวข้อง ทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้สื่อข่าวเข้าใกล้พื้นที่ในรัศมี 2 กม. โดยสาเหตุของการรั่วไหลคาดว่าเกิดจากสารเคมีหล่นระหว่างการขนย้าย ทำให้เกิดการรั่วออกจากตู้คอนเทนเนอร์ หลังเกิดเหตุ เจ้าหน้าที่ท่าเรือแหลมฉบังได้กั้นไม่ให้บุคคลที่ไม่เกี่ยวข้อง ทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้สื่อข่าวเข้าใกล้พื้นที่ในรัศมี 2 กิโลเมตร (สำนักข่าวอิสรา, 2557)

3. ความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติ เนื่องจากการขยายตัวของสังคมอุตสาหกรรมจากการเปิดพื้นที่เพื่อทำท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นโครงการใหญ่นำพามาซึ่งการทำลายทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมเป็นจำนวนมาก โดยจากการศึกษานั้นพบว่าการสร้างท่าเรือและพื้นที่ของนิคมอุตสาหกรรมนั้นใช้พื้นที่ที่เป็นกิจกรรมหลัก 3 ประเภทคือ ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังใช้พื้นที่ประมาณ 6,340 ไร่ นิคมอุตสาหกรรมใช้พื้นที่ดำเนินการ 3,556 ไร่ และชุมชนเมืองใหม่แหลมฉบังใช้พื้นที่ 6,000 ไร่ การใช้พื้นที่ดังกล่าวเพื่อดำเนินการสร้างท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรม ส่งผล

กระทบกับผู้คนกับประชาชนในพื้นที่เพราะเนื่องจากทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งทางบกและทางทะเลในแหลมฉบัง มีผลต่อชีวิตทางเศรษฐกิจของผู้คนในชุมชนต่าง ที่เคยประกอบอาชีพประมง และเกษตรกรรมแต่ดั้งเดิม นอกจากไม่มีที่ดินซึ่งทำให้อาชีพเกษตรกรรมล่มสลายแล้ว ความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติที่เกิดจากการขุดบ่อ การบุกรุกพื้นที่ป่าเพื่อสร้างที่อยู่อาศัย การขยายตัวของอุตสาหกรรมยังส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศที่ล่มสลายลงเนื่องจากการถมทะเล โดยจากการสัมภาษณ์ ผู้ไม่ประสงค์ออกนามพบว่าพื้นที่ หลังการกลายเป็นเมืองอุตสาหกรรม เกิดการเปลี่ยนแปลงทางภูมิศาสตร์และสภาพแวดล้อม ที่พบว่าทรัพยากรทางทะเลลดลง การกัดเซาะชายฝั่ง ปัญหาน้ำท่วมฉับพลันเนื่องจากการถมดินและขยายโรงงานทับแก้มลิง (ผู้ไม่ประสงค์ออกนาม 1, สัมภาษณ์ 20 ธันวาคม 2560; ดารณี ตรียะอรุณศิริ, 2556, หน้า 68) ดังคำกล่าวที่ว่า

“ขอหมดเลยตั้งแต่สุขุมวิทยาวลงไปถึงทะเลเลย แล้วก็มีการแจ้งว่าจะมีการจัดสรรที่ทำกินให้ชาวบ้านไปอยู่ที่ปากคลองบางละมุง เค้าจะขุดคลองเข้ามาสร้างแพปลาให้ใหม่ที่บางละมุง ส่วนคนที่ไม่ไปบางละมุงก็จะจัดพื้นที่ในป่าแถวไร่มันที่ยังรกร้างหลังเครื่องสพพัฒนาอยู่ให้โดยจัดสรรให้บ้านละ 1 ไร่ เพื่อให้ไปอยู่ แต่ชาวบ้านก็รับไม่ได้กับข้อเสนอ ก็เลยเริ่มต้นและมีปัญหาเกี่ยวกับการทำเรือมาตลอด และหลังจากมี พรบ.เวนคืนมามันก็ส่งผลกระทบต่อทุกอย่าง ป่าชายเลนถูกทำลาย เพราะการทำเรือไม่ได้ดูแลปล่อยให้มีการตัดต้นไม้ทำห้องเช่าให้คนอยู่รองรับอุตสาหกรรม คนนอกพื้นที่มายึดพื้นที่ปลูกบ้าน ขุดบ่อปลาบ่อกุ้ง ครูเข้ามาพื้นที่นี้เมื่อปี 32 และได้มารับรู้ข้อมูลพวกนี้ตอนนั้นรับราชการทหาร ทางราชการเค้าให้มากดดันชาวบ้าน” (ผู้ไม่ประสงค์ออกนาม 1, สัมภาษณ์ 20 ธันวาคม 2560)

กล่าวโดยสรุปแล้ว ผลจากการพัฒนาอุตสาหกรรมยังส่งผลกระทบต่อความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติที่ลดลง จากการถมทะเล การประกอบอุตสาหกรรม การทำลายพื้นที่ป่า ผลที่ตามมาคือ การเกิดขึ้นของความเป็นเมือง การล่มสลายของอาชีพเกษตรกรรม และในที่สุดก็ทำให้เกิด

ความขัดแย้งระหว่างชุมชนกับอุตสาหกรรม เป็นผลให้เกิดปฏิกริยาและปฏิบัติการทางสังคมของชุมชน อุตสาหกรรมในรูปแบบที่มีความแตกต่างกันไปดังจะกล่าวในหัวข้อต่อไป

ปฏิกริยาและปฏิบัติการทางสังคมของชุมชนในตำบลแหลมฉบังต่อการสังคม อุตสาหกรรม

สำหรับปฏิกริยาและปฏิบัติการทางสังคมของชุมชนในตำบลแหลมฉบังต่อการสังคม อุตสาหกรรมนั้น จากการศึกษาพบว่าชาวบ้านในแหลมฉบังมีปฏิกริยาและปฏิบัติการทางสังคมไปตาม กลุ่มที่แตกตัวออกมาตามชนชั้นต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. กลุ่มนายทุนระดับสูงได้รับผลประโยชน์การขยายตัวของการเข้ามาของอุตสาหกรรม เนื่องจากตนเองเป็นกลุ่มที่มีสถานะทางสังคมสูงในอดีต มีต้นทุนและทำให้คนในกลุ่มนี้สามารถปรับตัว เข้ากับการเปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็ว โดยจะเห็นได้ว่า เมื่อมีชาวคราวที่จะสร้างนิคมแหลมฉบังใน แถบนี้ กลุ่มคนเหล่านี้ เป็นกลุ่มที่ได้กว้านซื้อที่ดิน เพื่อที่จะทำการขายต่อให้กับโรงงาน และการเปิด ธุรกิจต่าง ๆ รวมถึงการผันตัวจากผู้นำในระดับท้องถิ่น (ผู้ใหญ่บ้าน กำนัน) มาเป็นผู้บริหารในระดับ ท้องถิ่น (เทศบาล) ซึ่งจากการศึกษาจะพบว่ากลุ่มของ นายบุญเลิศ น้อมศิลป์ เป็นแกนนำของกลุ่มที่ม พัฒนาบ้านเรา ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีบทบาทเป็นอยากมากในชุมชนในฐานะที่ได้รับการเลือกตั้งเป็นระยะ เวลานานตั้งแต่ชุมชนยกสถานะเป็นเทศบาลตำบลในปี พ.ศ. 2534 และเปลี่ยนสถานะเป็น เทศบาลนครในปี พ.ศ. 2546 ซึ่งยังคงเป็นกลุ่มของนายทุนระดับสูงเหล่านี้เข้ามาเป็นผู้บริหารระดับสูง (นายกเทศมนตรี, รองนายกเทศมนตรี, ที่ปรึกษา) ในเทศบาล และยังรักษาฐานการเมืองในระบบโดย มีปฏิบัติการของประชาธิปไตยแบบตัวแทนที่สามารถก้าวข้ามพ้นระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ผ่าน งบประมาณของทางเทศบาลนครแหลมฉบังที่สามารถ โดยจะพบได้ว่าในปี พ.ศ. 2557 เทศบาลนคร แหลมฉบังมีรายได้ทั้งหมด 900,800,000.00 บาท ซึ่งเป็นงบประมาณจำนวนมากที่จะทำให้เทศบาล สามารถก้าวข้ามพ้นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานของชาวบ้านในชุมชน มารวมถึงการนำงบประมาณมา พัฒนาด้านงานด้าน ต่าง ๆ ในชุมชนทั้งด้านการศึกษา สาธารณสุข และการท่องเที่ยว อันได้แก่ (เทศบาลนครแหลมฉบัง, 2557; อัมพร สิทธิผา, 2552)”

1) นโยบายด้านการศึกษา ตั้งแต่การสร้างศูนย์เด็กเล็กจนถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยเทศบาลได้จัดรถรับ-ส่งฟรี ตามถนนสายต่าง ๆ จำนวน 21 คัน เพื่อแบ่งเบาภาระของผู้ปกครอง โครงการอาหารกลางวันฟรี ทุนสำหรับนักเรียนเรียนดี การจัดจ้างเจ้าของภาษามาสอน ภาษาต่างประเทศ การจ้างบริษัทคอมพิวเตอร์มาสอนเทคโนโลยีให้กับครูในโรงเรียน

2) การส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยการพัฒนาชุมชนในเขตเทศบาลให้น่าเที่ยว และมีความน่าอยู่ โดยการจัดหาเอกลักษณ์ของชุมชนให้เป็นจุดรับประทานอาหารและขายสินค้า OTOP

3) การส่งเสริมอาชีพของเทศบาล ได้ต่อยอดโครงการพัฒนาศักยภาพของหมู่บ้าน ตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง เพื่อแก้ปัญหาความยากจนของชุมชน โดยการสนับสนุนงบประมาณและ อุปกรณ์ต่าง ๆ แก่กลุ่มอาชีพ กลุ่มแม่บ้าน

4) การส่งเสริมทางด้านสาธารณสุข ซึ่งได้ทำการให้บริการตรวจรักษาพยาบาลเบื้องต้น ทุกวันโดยมีคลินิกพิเศษ โรคเบาหวาน ความดันโลหิตสูง การออกเยี่ยมผู้ป่วยเรื้อรัง การออกตรวจสาร

ปนเปื้อนในอาหารโดยศูนย์สาธารณสุขที่ให้บริการในด้านสุขภาพของชาวบ้านที่จัดตั้งโดยเทศบาลนคร
แหลมฉบังนั้นมี 3 พื้นที่ด้วยกันคือ

ศูนย์บริการสาธารณสุข 1 (บ้านหนองขาม)

ศูนย์บริการสาธารณสุข 2 (บ้านทุ่งกรด)

ศูนย์บริการสาธารณสุข 3 (บ้านเขาน้ำซับ)

2 นายทุนใหม่ เป็นกลุ่มคนที่ได้รับผลประโยชน์จากการเปลี่ยนแปลง กลุ่มคนเหล่านี้มี
ปฏิภริยาและปฏิบัติการทางสังคมในฐานะที่ได้รับผลประโยชน์จากการเข้ามาของอุตสาหกรรมใน
พื้นที่ จากการกว้านซื้อที่ดินราคาถูกจากชาวบ้าน และได้ขายที่ดินให้กับนายทุนโดยตรง จึงทำให้
กลุ่มชาวบ้านเหล่านี้ขายที่ดินได้ในราคาสูงกว่าชาวบ้านโดยทั่วไป กลุ่มคนเหล่านี้แสดงออกมาเป็น 2
ลักษณะคือ (วิง กฤษณะภูติ, สัมภาษณ์ 26 กรกฎาคม 2557)

1. ขายที่ดินทำกินให้กับบริษัทและไปจับจองที่ดินในบริเวณที่ห่างไกลออกไปเพื่อ
ประกอบอาชีพการทำไร่มันสำปะหลังในบริเวณบ่อวิน เมื่อนิคมอุตสาหกรรมขยายตัวออกไปในบริเวณ
ดังกล่าว กลุ่มคนเหล่านี้ได้ขายที่ดินให้กับโรงงานราคาที่ดินที่สูงขึ้นหลายเท่าตัว และกลายเป็นนายทุน
ใหม่ที่ประสบความสำเร็จจากการขายที่ดิน

2. กลุ่มของชาวบ้านที่ประสบความสำเร็จจากการขายที่ดิน และนำที่ดินที่เหลืออยู่
มาทำธุรกิจให้เช่า กลุ่มคนเหล่านี้เป็นกลุ่มคนที่ปรับตัวให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจใน
ชุมชน ปฏิภริยาของคนเหล่านี้ส่งผลไปในการรองรับการเข้ามาของคนต่างถิ่นที่เข้ามาทำงานในนิคม
อุตสาหกรรม โดยการสร้างที่พักให้กับพนักงานบริษัท ยกตัวอย่างกรณีของของครอบครัวนายวิง
กฤษณะภูติ ซึ่งในอดีตครอบครัวประกอบอาชีพทำไร่มันสำปะหลัง เมื่อตนเองจบการศึกษาและไป
ทำงานต่างจังหวัดเพื่อสั่งสมประสบการณ์ และกลับมาในชุมชน ครอบครัวของนายวิง ได้เลิกการทำ
อาชีพมันสำปะหลัง และได้ขายที่ดินให้กับบริษัทต่าง ๆ ที่เข้ามาในชุมชนซึ่งได้ราคาที่จะสามารถนำมา
ลงทุนในการทำธุรกิจใหม่ซึ่งก็คือการทำหอพักให้เช่า ในปัจจุบันครอบครัวของนายวิง และกลุ่มคน
เหล่านี้ได้ปรับตัวไปทำธุรกิจที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับภาคอุตสาหกรรม เช่น การทำหอพัก เป็นต้น

3 กลุ่มคนชั้นกลาง เป็นกลุ่มคนที่ปรับตัวให้เข้ากับชุมชนเมืองโดยการผันตัวเองให้เข้ากับวิถี
ชีวิตของสังคมอุตสาหกรรม เช่น การทำค้าขายรายย่อย ให้กับคนในชุมชน และพนักงานบริษัท การ
รวมกลุ่มกันเพื่อประกอบธุรกิจวิสาหกิจชุมชน เช่น ชาวบ้านในชุมชนบ้านแหลมฉบังรวมกลุ่มการทำ
ท้อบพี เพื่อขายในร้านขายของฝากซึ่งเป็นพื้นที่ที่ทางการทำเรื่องจัดไว้ให้ชาวบ้าน หรือกลุ่มของ
ชาวบ้านอ่าวอุดมก็เปิดร้านขายส้มตำ คาราโอเกะขนาดเล็ก ร้านอาหาร ในส่วนของกลุ่มคนหนุ่มสาว
ยุคใหม่ ที่หลังจากจบการศึกษาก็เข้าไปทำงานบริษัทในบริษัท ท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรมที่อยู่
รอบๆ ชุมชน

4. กลุ่มคนที่เผชิญกับความล้มเหลวในสังคมเมืองอุตสาหกรรม ปฏิภริยาของชาวบ้านใน
ตำบลทุ่งสุขลา หลังจากการเปลี่ยนแปลงจากสังคมเกษตรและถูกปิดล้อมด้วยอุตสาหกรรม พบว่า
ชาวบ้านกลุ่มที่โดนเวนคืนที่ดินและต้องอพยพย้ายออกนั้นมีปฏิภริยาในการต่อต้าน ซึ่งเริ่มเกิดขึ้นจาก
การทราบข่าวการเวนคืน โดยรัฐบาลจะให้ค่าทดแทน ซึ่งชาวบ้านมองว่าเป็นค่าตอบแทนที่มีราคาต่ำ
จากราคาที่ดินเดิมเป็นอย่างมากจน อีกทั้งในกรณีของการย้ายชาวบ้านที่ประกอบอาชีพประมงไปอยู่
ในบริเวณปากคลองบางละมุง ซึ่งไม่มีสะพานปลาในการอำนวยความสะดวกให้กับชาวบ้าน กลายเป็น

ว่าการกระทำดังกล่าวของภาครัฐที่กระทำกับชาวบ้านในการอ้างผลประโยชน์ส่วนรวม และละเลยคนส่วนน้อย นั้นเป็นสิ่งที่ไม่ยุติธรรม และเป็นการแสดงความจริงใจ ปฏิบัติดังกล่าวนำไปสู่การต่อต้าน และการเจรจาต่อรองโดยได้ส่งตัวแทนไปเจรจาต่อรอง และท้ายที่สุดได้นำเสนอฎีกาต่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ในที่สุดได้มีการตกลงให้ชาวบ้านส่วนหนึ่งอาศัยอยู่ในพื้นที่ได้ โดยการทำเรื่องได้กันพื้นที่ส่วนหนึ่งให้เป็นที่อยู่อาศัยของชาวบ้านในชุมชน กล่าวได้ว่า ไม่ว่าจะจากการสูญเสียที่ดิน จากการเวนคืน หรือจากขายที่ดิน รวมถึงกลุ่มชาวประมงที่ประสบปัญหาในเรื่องของการทำประมงที่ประสบปัญหาในเรื่องของการทำมาหากิน ต้องปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของตนเองให้สามารถอยู่ในเมืองอุตสาหกรรมซึ่งมีความแตกต่างจากวิถีชีวิตของตนเองโดยสิ้นเชิง กลุ่มคนเหล่านี้ได้อาศัยกลไกต่างๆ ในการปรับตัว ดังต่อไปนี้ (พิไลสรณ์ แดงสอาด, 2530, อภิวิช นवलแก้วสัมภาษณ์ 26 มิถุนายน 2557)

4.1 การหันหน้าพึ่งพารัฐ และผันตัวเข้าไปทำงานร่วมกับภาคอุตสาหกรรม โดยการสร้างเครือข่าย เพื่อให้ตัวเองอยู่รอดในสังคมเมื่ออุตสาหกรรม กลุ่มคนเหล่านี้จะเห็นได้จากการสร้างเครือข่ายเพิ่มขึ้น จากการปรับตัวเข้าสู่การทำงานในระบบร่วมกับรัฐราชการ และโรงงาน ซึ่งกลุ่มดังกล่าวคือ กลุ่มผู้นำชุมชนที่ผันตัวเข้าไปทำงานร่วมมือกับภาคอุตสาหกรรม ซึ่งตั้งอยู่บริเวณรอบ ๆ โดยจะทำงานในฐานะคณะกรรมการชุมชน และกลุ่มต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นมาจากการจัดตั้งโดยรัฐ ซึ่งกลุ่มของผู้นำชุมชนเหล่านี้จะได้รับการสนับสนุนงบประมาณในการทำกิจกรรม จากโรงงาน และงบประมาณในการทำโครงการต่าง ๆ จากทางเทศบาล กลุ่มที่เกิดขึ้นในชุมชนที่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณของคณะกรรมการชุมชนและกลุ่มต่าง ๆ ที่ได้รับให้มาจัดกิจกรรมในชุมชนนั้น จะได้รับมาจากแหล่งงบประมาณที่สำคัญดังนี้ (บุญเชิด หนูอ้อมและคณะ, 2559)

งบประมาณสนับสนุนกลุ่มคณะกรรมการชุมชนให้จัดกิจกรรมต่าง ๆ ให้ชุมชนละ 250,000 บาทต่อปี เพื่อให้จัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับประเพณี วันสงกรานต์ วันเด็ก ส่วนหนึ่งสนับสนุนกิจกรรมของวัด ซึ่งตัวงบประมาณดังกล่าวนี้จะส่งมอบพร้อมกับกำหนดตัวกิจกรรมของกลุ่มว่าจะต้องทำกิจกรรมอะไรบ้าง

คณะกรรมการชุมชนจะได้รับเงินสนับสนุนการทำกิจกรรมต่าง ๆ ที่จัดขึ้นในชุมชน โดยสามารถที่จะบันทึกขอความร่วมมือ จากบริษัทต่าง ๆ เพื่อขอสนับสนุนงบประมาณร่วมกับชุมชน หรืออุปกรณ์ในการจัดกิจกรรม ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวนี้จะเห็นได้ชัดจากกลุ่มชาวบ้านบริเวณหมู่ 1 บ้านอ่าวอุดมที่บริษัทไทยออยล์ได้สนับสนุนงบประมาณในการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ที่คณะกรรมการชุมชนจัด รวมถึงการพากลุ่มคณะกรรมการชุมชน นอกจากกลุ่มของคณะกรรมการชุมชนแล้ว ในชุมชนยังได้เกิดกลุ่มที่ได้รับการสนับสนุนและจัดตั้งขึ้นมาโดยเทศบาล อันได้แก่ กลุ่มแม่บ้าน ที่จัดอบรมการทำดอกไม้ และการทำขนมให้กับกลุ่มในการที่จะสามารถประกอบอาชีพของตนเองได้ กลุ่มร่วางผู้สูงอายุ เป็นต้น

4.2 การสร้างฐานทรัพยากรเพื่อต่อรองกับองค์กรรัฐของกลุ่มชาวบ้านในบริเวณบ้านแหลมฉับ กล่าวคือชาวบ้านในชุมชนบ้านแหลมฉับพยายามที่จะฟื้นฟูทรัพยากรทางธรรมชาติ ในชุมชนเพื่อใช้เป็นเครื่องต่อรองกับการทำเรือและภาคอุตสาหกรรม ด้วยการฟื้นฟูป่าชายเลนโดยการจัดทำ MOU ร่วมกับการทำเรือเพื่อใช้บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่สาธารณะของ ในปัจจุบันชุมชนได้ทำการก่อตั้งเป็นชมรมอนุรักษ์ป่าชายเลนบ้านแหลมฉับ และพัฒนาเป็น ศูนย์ศึกษาสิ่งแวดล้อมทาง

ทะเลชุมชนบ้านแหลมฉะบับ เพื่อเป็นเครื่องมือในการต่อรองกับทุกๆภาคส่วน ในการเข้ามามีส่วนร่วมกับชุมชน โดยอาศัยเงื่อนไขของของบริษัทยุทธศาสตร์ที่จะต้องมีการกำหนดของการทำ “Corporate Social Responsibility (CSR) ซึ่งเป็นความรับผิดชอบต่อสังคมและ สิ่งแวดล้อมขององค์กร ซึ่งคือการดำเนินกิจการภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยรับผิดชอบต่อสังคมและ สิ่งแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกองค์กร อันนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน ตามกฎหมายของรัฐจึงทำให้เมื่อหลังจากการฟื้นฟูฐานทรัพยากรของชุมชน ประสบความสำเร็จ ทางกลุ่มอนุรักษ์สามารถที่จะดึงภาคส่วนต่าง ๆ เข้ามามีส่วนร่วมกับชุมชนทั้งงบประมาณในการสนับสนุนการสร้างสะพานดินป่าเพื่อการท่องเที่ยว กลุ่มบริษัทต่าง ๆ ที่เข้ามาทำโครงการอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น (ชมรมอนุรักษ์ป่าชายเลนบ้านแหลมฉะบับ, 2560: อภิวิช นวลแก้ว, สัมภาษณ์ 26 ธันวาคม 2560)

นอกจากนี้กลุ่มชาวประมงพื้นบ้านอ่าวอุดม ได้พยายามฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล โดยการก่อตั้งกลุ่มประมงขึ้นมาเพื่อใช้กลุ่มดังกล่าวเป็นเครื่องมือในการดึงให้ภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งเทศบาล ชุมชน และผู้นำชุมชน เข้ามาช่วยกันในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล โดยกลุ่มดังกล่าวมีผู้นำที่สำคัญคือซึ่งมีองค์ความรู้ในทางวิชาการ คราวช่วยเหลือและแนะนำชาวบ้านคือ นายสมนึก จงมีวศิน ซึ่งได้เข้ามาในชุมชนและตั้งเครือข่ายผู้นำชุมชน เพื่อฟื้นฟูทรัพยากรและวิถีชีวิตในการประกอบอาชีพประมง ซึ่งในปัจจุบันชาวบ้านได้มีการรวมตัวกันเป็นกลุ่มที่สำคัญๆดังต่อไปนี้ (ชะเอม ทรงนิสัย, สัมภาษณ์ 6 มกราคม 2560)

1. กลุ่ม “ประมงต้นแบบ” เป็นกลุ่มที่แยกตัวออกมาจากกลุ่มประมงพื้นบ้านอ่าวอุดม โดยในปัจจุบันทำงานร่วมกับกลุ่ม อนุรักษ์บ้านอ่าวอุดม ที่ก่อตั้งโดยสท.สมยศ ฉะเอวสกุล ในการเคลื่อนไหวในฐานะขององค์กรภาคประชาชนบ้านอ่าวอุดมที่เคลื่อนไหวขับเคลื่อนจากการได้รับผลกระทบจากโรงงานอุตสาหกรรม ท่าเรือ และกลุ่มบริษัทต่าง ๆ ที่อยู่บริเวณรอบๆ ชุมชน บนฐานของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

2. คณะกรรมการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยมีจุดเริ่มต้นจากนายสนธิ คชวัชร เป็นตัวแทนของคณะกรรมการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ลงมาก่อตั้งคณะกรรมการตรวจสอบสิ่งแวดล้อมบ้านอ่าวอุดมขึ้นมาโดยในกลุ่มจะมีตัวแทนจากนักวิชาการในพื้นที่ (ดร.สมนึก จงมีวศิน) ตัวแทนจากอุตสาหกรรมจังหวัด ชาวบ้าน ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวจะทำหน้าที่ในการเฝ้าระวังในเรื่องของสิ่งแวดล้อมในชุมชน ได้แก่ ขยะ ของเสีย การขยายตัวของอุตสาหกรรม ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

3. กองทุนสวัสดิการชุมชนบ้านอ่าวอุดม ซึ่งเกิดจากการเรียกเก็บเงินเยียวยาถ่านหินในราคาตันละ 3 บาท นำมาสร้างเป็นกองทุนสวัสดิการให้กับชาวบ้านในชุมชน เป็นกองทุนที่เปิดขึ้นอย่างเป็นทางการได้รับการรับรองจากเทศบาลในลักษณะของกองทุนสวัสดิการชุมชน สมาชิกจะได้รับค่าชดเชยจากการนอนโรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) ครั้งละ 3,000 บาท เสียชีวิต 10,000 บาท และสมาชิกที่มีอายุมากกว่า 55 ปีขึ้นไป ได้รับค่าเลี้ยงดูคนละ 500 บาทต่อเดือน

4.3 การสร้างกติกาชุมชนขึ้นมาในรูปแบบของธรรมนูญชุมชน จากข้อต่อรองดังกล่าวทำให้มีผลมาถึงการสร้างข้อตกลงระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในชุมชน (ธรรมนูญชุมชน) โดยมีการเจรจาต่อรองจากชาวบ้านเพื่อดำเนินการให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการทำบันทึกข้อตกลงของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยอาศัยหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องในเรื่องของทรัพยากรธรรมชาติเข้ามาเป็นฐานการต่อรอง

ซึ่งหน่วยงานที่เข้ามามีส่วนช่วงนี้ได้แก่ กรมประมง กรมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และทีมเรือปราบ ทางกลุ่มพยายามที่จะใช้พื้นที่ทะเลในบริเวณชายฝั่งทะเลบ้านอ่าวอุดมเป็นฐานของความมั่นคงทางอาหาร ให้ชาวบ้านในชุมชนได้สามารถทำมาหากินได้ ซึ่งสะท้อนออกมาเป็นผลที่เป็นรูปธรรมคือ การจัดธรรมณูญชุมชนบ้านอ่าวอุดม ซึ่งเนื้อหาของธรรมณูญบ้านอ่าวอุดมนั้นมีรายละเอียดที่สำคัญที่สะท้อนถึงการจัดการปัญหาทั้งในด้านของปากท้อง และระบบนิเวศในชุมชน รวมถึงข้อตกตงลงต่าง ๆ ที่แสดงให้เห็นถึงการพยายามต่อรองระหว่างชาวบ้านในชุมชนกับกลุ่มต่าง ๆ (ธรรมณูญชุมชนบ้านอ่าวอุดม, 2557)

การจัดทำธรรมณูญชุมชนดังกล่าวเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้กลุ่มคนเหล่านี้มีเครื่องมือในการเจรจาต่อรองที่ใช้เป็นข้อตกลงกับหน่วยงานต่าง ๆ ท้องถิ่น ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นสำคัญในการทำให้ประชาชนนั้นมีที่ยืนในสาธารณะซึ่งเป็นจุดร่วมของประชาธิปไตยชุมชนที่เน้นในเรื่องของการที่สมาชิกของชุมชนมีความเสมอภาค และมีส่วนร่วมโดยตรง กลุ่มชาวบ้านมีเครื่องมือสำคัญคือ ผู้นำชุมชนที่ไม่ได้มาจากการเลือกตั้ง แต่เป็นผู้นำตามธรรมชาติ ที่เกิดขึ้นจากกระบวนการทำงานร่วมกันในชุมชน ในฐานะของนักวิชาการทำให้นายสมนึก จงมีวศิน สามารถที่จะเข้าไปต่อรองผลประโยชน์ร่วมกับชาวบ้าน โดยที่ยึดอยู่หลักของ สิทธิ ความเสมอภาค และเสรีภาพในการทำงานร่วมกับชาวบ้าน การขับเคลื่อนธรรมณูญชุมชนประสบความสำเร็จ จากการที่สามารถดึงภาคส่วนต่าง ๆ ในพื้นที่เข้ามาร่วมทำ MOU ระหว่างกลุ่มต่าง ๆ อันได้แก่ เทศบาล ผู้ประกอบการ และ ประชาชน ในการสร้างข้อตกลงร่วมกัน อันได้แก่ (บันทึกข้อตกลงการอยู่ร่วมกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในชุมชนบ้านอ่าวอุดมอย่างยั่งยืน, 2556)

1. กลุ่มผู้ประกอบการยินดีเปิดสถานประกอบการเพื่อให้กลุ่มประชาชนในพื้นที่เข้าเยี่ยมชมสถานประกอบการหรือทำเทียบเรือ และพบปะผู้บริหาร โดยมีกำหนดการนัดหมายก่อนล่วงหน้า 3 วัน

2. กลุ่มผู้ประกอบการ ยินดีจะทำตามเงื่อนไขแนบท้ายใบอนุญาตของกรมเจ้าท่า และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

3. กลุ่มผู้ประกอบการยินดีรับแจ้งเรื่องเดือดร้อน เหตุรำคาญ และข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากผลของการทำธรรมณูญชุมชนทำให้กลุ่มบริษัทเอกชนได้ตกลงทำการเปลี่ยนแปลงการทำงานของบริษัทตนให้เป็นไปตามข้อตกลงที่เกิดขึ้น ซึ่งผลที่ออกมาอย่างเป็นรูปธรรมที่เกิดขึ้นนั้นมีดังนี้ (สมนึก จงมีวศิน, บทสัมภาษณ์ใน ไทยพับลิก้า วันที่ 20 มีนาคม 2557)

1. ทำเรือบริษัทเคอร์รี่ ที่กำลังจะขยายเฟส 4 ทำประชาพิจารณ์ไปครั้งที่ 3 แล้ว ขณะที่ชุมชนก็ทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) เพื่อเอาข้อมูลไปยื่นไว้ที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ถึง 3 ครั้งเช่นกัน จนในที่สุดทางบริษัทเคอร์รี่ ก็ตกลงยกเลิกการขยายท่าเรือเฟส 4 แล้ว เพราะเห็นว่าเกิดปัญหาและผลกระทบมาก

2. บริษัท เจ.ซี.มารีนฯ ซึ่งเป็นบริษัทที่ขึ้นถ่านหิน ตกลงที่จะขนส่งโดยท่าระบบปิด ในระหว่างที่ออกแบบระบบปิดนั้น ระบบเปิดที่ทำอยู่ก็จะคลุมให้ดีที่สุด มีคนผลัดเวรกวาดถนนตลอดเวลา ไม่ให้มีฝุ่นตก ถ้าลมแรงก็หยุดขน ก่อนการขนก็จะแจ้งให้กรรมการชุมชนทราบล่วงหน้า 1

สัปดาห์ สำหรับระบบปิดดังกล่าวทางบริษัท เจ.ซี.มารีน ให้ชุมชนไปร่วมออกแบบด้วย ฉะนั้นระบบการดูแลสิ่งแวดล้อมที่ได้จึงเป็นของชุมชนเอง ซึ่งที่อ่าวอุดมกลายเป็นโมเดลแรกๆ ของการขนถ่ายถ่านหินระบบปิด ที่ทำเรือในจังหวัดอื่นๆ เช่น อัญญา สามารถนำไปใช้ได้

แนวทางหรือมาตรการเชิงนโยบายเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง

สำหรับแนวทางหรือมาตรการเชิงนโยบายเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบังนั้นผู้วิจัยมีข้อเสนอที่สำคัญในประเด็นดังต่อไปนี้

1. ข้อเสนอต่อการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก (EEC) กล่าวได้ว่า

อุตสาหกรรมแหลมฉบังได้ถูกบรรจุอยู่ในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ พิเศษภาคตะวันออก เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ ไทยแลนด์ 4.0 ในฐานะของการพัฒนาโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอดังต่อไปนี้

1.1 จากการศึกษาที่ผ่านมาในการพัฒนาอุตสาหกรรมของไทยในอดีตนั้น หลังจากที่อุตสาหกรรมเข้ามาในพื้นที่ต่างๆแล้วประชาชนในพื้นที่ไม่ได้รับประโยชน์จากภาคอุตสาหกรรม เนื่องจากชาวบ้านในชุมชนไม่มีองค์ความรู้ที่สามารถนำไปใช้ได้ ในสังคมอุตสาหกรรม จึงทำให้ชาวบ้านที่อยู่ในเขตพื้นที่อุตสาหกรรมกลายเป็นคนงานไร้ฝีมือ และถูกกันออกจากภาคอุตสาหกรรม ซึ่งทำให้ท้ายที่สุดกลุ่มคนเหล่านี้ต้องสูญเสียที่ดิน อาชีพ ของตนเองไปโดยไม่ได้ประโยชน์อะไรจากการขยายเข้ามาของอุตสาหกรรมในพื้นที่ อีกทั้งการที่รัฐขยายอุตสาหกรรมเข้ามาแต่ไม่มีบุคลากรที่มีความรู้ในด้านนั้นๆอย่างเพียงพอ จึงทำรัฐต้องใช้บุคลากรจากที่อื่นเข้ามาทำงานซึ่งเป็นชาวต่างประเทศที่มีความเชี่ยวชาญในด้านนั้น ๆมาทำงาน ซึ่งในการขยายอุตสาหกรรมในความเป็นจริงแล้วนอกจากที่จะเป็นเพียงแค่โครงสร้างพื้นฐานแล้ว ยังควรที่พัฒนาทรัพยากรบุคคลในการที่สร้างให้เป็นผู้มีความรู้และสามารถที่จะทำงานนั้น ควบคู่กันไปด้วย

1.2 ควรให้ความสำคัญของการกระจายรายได้ควบคู่กับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ จากการศึกษาพบว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมของไทยในอดีตที่ผ่านมาตั้งแต่การพยายามส่งเสริมการผลิตและการลงทุนอุตสาหกรรม ทดแทนการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ ทำให้ประเทศไทยเน้นการพัฒนาโดยให้ภาคอุตสาหกรรมเป็นสำคัญ ซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่สามารถที่จะปฏิเสธได้ อย่างไรก็ตามผลที่ตามมาจากการพัฒนาทางเศรษฐกิจโดยใช้อุตสาหกรรมเป็นสำคัญ ได้เกิดความขัดแย้งและความไม่มั่นคงทางเศรษฐกิจของชาวบ้านในชุมชนแหลมฉบัง ที่อุตสาหกรรมมีความเจริญเติบโตและปิดล้อมชุมชน แต่ในขณะเดียวกันชาวบ้านในชุมชนต่างๆ ที่เคยประกอบอาชีพทำประมง ทำไร่ ต้องล้มสลายลง และทำมาหากินลำบากขึ้น โดยจากการศึกษาพบว่าในปัจจุบันนอกจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมที่เข้ามานั้นทำให้ชาวบ้านประมงทั้งในบริเวณบ้านอ่าวอุดม และบ้านแหลมฉบังทำมาหากินลำบากขึ้นแล้วในปัจจุบันชาวประมงในบริเวณบ้านแหลมฉบังก็ยังประสบปัญหาในเรื่องข้อระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายประมง ซึ่งทำให้ไม่สามารถที่จะออกเรือได้เนื่องจากต้องใช้ต้นทุนจำนวนมาก ในขณะที่เดียวกันก็ไม่มีความรู้ที่จะสามารถประกอบอาชีพอื่นในสังคมอุตสาหกรรม ดังนั้นการกระจายรายได้ลงสู่ชุมชนรากหญ้า จึงเป็นสิ่งสำคัญที่มีความจำเป็นต้องควบคู่กันไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรม (ธัญญาภรณ์ สุรภักดี, ม.ป.ป.,: ภาสกร พงษ์ไพจิตร,2541)

1.3. การปรับแนวทางการชดเชยจากผู้ได้รับผลกระทบจากอุตสาหกรรม ซึ่งจากในอดีตมีการชดเชยอยู่ 2 แนวทาง คือ การชดเชยโดยแนวสังคมสังเคราะห์ มีจุดเด่นที่สำคัญคือ การหางบประมาณให้กับชุมชน ได้ดำเนินโครงการต่าง ๆ ซึ่งผลที่ตามมาคือทำให้ชุมชนไม่เข้มแข็งเนื่องจากไม่ได้ใช้ศักยภาพของตนเองอย่างเต็มที่ ซึ่งเป็นการบรรเทาอาการอย่างกว้างๆภายนอก และการชดเชยด้วยการให้เขียนโครงการเพื่อของบประมาณต่าง ๆ ลงสู่ชุมชน ซึ่งทำให้ชุมชนมีโครงการต่าง ๆ เข้ามาในชุมชน ที่มีความหลากหลาย แต่ไม่มีการเชื่อมร้อยโครงการต่างๆ เข้าด้วยกัน จึงทำให้โครงการเหล่านี้ไม่สามารถที่จะตอบสนองปัญหาได้ แต่เป็นเงินที่ลงมาตามเครือข่ายต่าง ๆ ทำให้มีข้อจำกัดอยู่ที่คนกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ในเวลาทำงานควรมีการกระจายให้มีความทั่วถึงผู้คนในชุมชน ไม่จำกัดอยู่เพียงแค่กลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง นอกจากนี้ ในการช่วยเหลือชดเชยชุมชนนั้น ควรเป็นสิ่งที่ทำให้ชุมชนสามารถที่จะดึงศักยภาพของตนเองออกมาได้อย่างเต็มที่ที่สามารถที่จะดำรงอยู่ได้ในสังคมอุตสาหกรรม และมีความยั่งยืนทั้งทางด้านเศรษฐกิจและด้านสังคม (ถาวร สกฤตพาณิชและคณะ, 2559)

2. ข้อเสนอในการจัดการผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ในด้านของการจัดการผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมนั้นมีข้อเสนอดังนี้

2.1 ด้านกระบวนการพัฒนาที่ควรมีการปรับเปลี่ยนกระบวนการพัฒนาที่ยั่งยืนและใส่ใจสิ่งแวดล้อม จากการพัฒนาในอดีตจะพบว่าเราไม่สามารถที่จะปฏิเสธได้ว่าอุตสาหกรรมมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งในเรื่องของมลพิษทางอากาศ มลพิษทางทะเล ปัญหาขยะ และในปัจจุบันที่ชุมชนทั่วโลกได้รับผลกระทบร่วมกัน คือสภาวะโลกร้อน ดังนั้นการพัฒนาอุตสาหกรรมในอนาคตจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีความใส่ใจในเรื่องของสิ่งแวดล้อมพื้นฐานของการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่ง ปรีชา เปี่ยมพงศ์สานต์, (2557) ได้นำเสนอว่า ในการมองปัญหาเกี่ยวกับเรื่องการพัฒนาและสิ่งแวดล้อมเราจะต้องคำนึงถึงเรื่อง “ค่านิยม” และ “โลกทัศน์” เพื่อตอบคำถามดังนี้

การเปลี่ยนแปลงแบบไหนจึงเรียกว่าเป็นการพัฒนา?

การพัฒนาแบบไหนเป็นสิ่งที่พึงปรารถนา?

ความยั่งยืนของอะไร ของใคร เป็นอุดมคติของเรา?

การอนุรักษ์ธรรมชาติควรจะทำกันแนวไหน-เพื่อมนุษย์หรือเพื่อธรรมชาติ?

หนทางไปสู่การพัฒนาแบบยั่งยืนควรจะทำกันแนวไหน-อำนาจนิยมหรือ

ประชาธิปไตย?

โดยผลการพัฒนาของพื้นที่อุตสาหกรรมในภาคตะวันออกนั้นพบปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่จะต้องดำเนินการร่วมกันหากมีการขยายตัวของนโยบายพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกดังต่อไปนี้

1) การจัดการขยะมูลฝอยจากการศึกษาพบว่า พื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทราเมืองครุฑปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ในพื้นที่รวม 276 แห่ง มี อปท. ให้บริการเก็บขนขยะชุมชนทั้งแบบเต็มพื้นที่และบางส่วนในพื้นที่ จำนวน 217 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 79.5 โดยจังหวัดชลบุรีมีปริมาณขยะเกิดขึ้นมากที่สุด (9 แสนตัน/ปี) รองลงมาได้แก่ ระยอง และฉะเชิงเทรา นอกจากนี้จังหวัดชลบุรียังมีปริมาณขยะสะสมสูงสุด (3.1แสนตัน) รองลงมาคือจังหวัดฉะเชิงเทรา

(2.6 แลนด์) ปัจจุบันจังหวัดระยองมีศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยรวมแบบครบวงจร ซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนาเพื่อให้สามารถนำขยะมาผลิตเป็นพลังงานเชื้อเพลิง (RDF) ส่วนจังหวัดชลบุรีและฉะเชิงเทรายังมีการกำจัดขยะมูลฝอยอย่างกระจัดกระจาย ส สำหรับขยะอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดระยอง ปัจจุบันถูกนำไปกำจัดที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมจังหวัดราชบุรี และที่อื่นๆ

ในการจัดการปัญหาเรื่องขยะนั้น ควรมีการควบคุมและจัดการปัญหาขยะในพื้นที่อุตสาหกรรม ซึ่งสามารถจัดการได้ตั้งแต่ การอบรมให้ความรู้ด้านการจัดการอย่างง่ายให้กับเยาวชนในพื้นที่ การใช้ประโยชน์จากขยะอินทรีย์ โดยนำมาแปรรูปเป็นปุ๋ยหมักอินทรีย์และ น้ำหมักชีวภาพเพื่อใช้ในการเกษตรสำหรับ ประชาชนในพื้นที่ และเพื่อเป็นการลดปริมาณ ขยะมูลฝอยที่ต้องกำจัดโดยการเผา (กรมควบคุมมลพิษ, 2552)

2) ระบบบำบัดน้ำเสีย ซึ่งประกอบไปด้วยเสียจากชุมชน ส่วนใหญ่ไม่ได้มี

การบำบัดก่อนปล่อยสู่แหล่งน้ำสาธารณะ และน้ำเสียจากอุตสาหกรรม โดยโรงงานอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ในเขตนิคมฯ และนอกเขตนิคมฯ มีการระบายมลพิษทางน้ำสู่แหล่งน้ำสาธารณะจำนวนมาก ทั้งที่เป็นไปตามมาตรฐาน และการลักลอบระบายน้ำโดยไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งมีการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

3) มลพิษทางอากาศ ที่เป็นสารก่อมะเร็ง ได้แก่ สารเบนซิน สาร 1,3-บิวทาไดอีน และสาร 1,2-ไดคลอโรอีเทน เกินค่ามาตรฐานในบรรยากาศ นอกจากนี้ยังมีปัญหาอุบัติเหตุจากสารเคมีรั่วไหลเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ในพื้นที่เขตอุตสาหกรรมภาคตะวันออก โดยจากการศึกษาพบว่าหลังการเกิดขึ้นของอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออกนั้นพบว่าพื้นที่แหลมฉบังยังขาดการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากมลพิษและสารเคมีอย่างเป็นรูปธรรม จึงทำให้เกิดผลกระทบในวงกว้างซึ่งสาเหตุที่สำคัญนั้นโดยเฉพาะเหตุการณ์สารเคมีรั่วไหลในปี พ.ศ.2557 โดย นายสนธิ คชวัฒน์ เลขาธิการสมาคมอนามัยสิ่งแวดล้อมไทยและอดีตเลขาธิการสิ่งแวดล้อมและภัยธรรมชาติ วุฒิสภา กล่าวว่า กรณีการเกิดเหตุการณ์สารเคมีบิวทิล อะคริเลต (Butyl Acrylate) ซึ่งเป็นสารเคมีที่ใช้ในการผสมสีและเคลือบสีรั่วไหลจาก ISO tank บริเวณท่าเรือ B3 ของท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ทำให้ประชาชนและนักเรียนบริเวณใกล้เคียงต้องเข้ารับการรักษาตัวที่โรงพยาบาล ด้วยอาการคลื่นไส้ อาเจียน วิงเวียนศรีษะ แสบตา แสบจมูก เกือบ 200 คนนั้น เมื่อนำมาวิเคราะห์สาเหตุแล้วน่าจะมาจากความผิดพลาดในหลายประการ ดังนี้

(1) ความบกพร่องในการประสานงานและการสื่อสารกับหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องและประชาชนที่อาศัยโดยรอบ เมื่อเกิดเหตุการณ์สารเคมีอันตรายร้ายแรงรั่วไหลในบริเวณท่าเทียบเรือตั้งแต่ตอนเช้ามีตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2557 การท่าเรือฯ ได้พยายามแก้ไขเพื่อให้หยุดการรั่วไหลแต่ไม่สำเร็จโดยไม่ได้แจ้งข้อมูลข่าวสารและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้นำชุมชนในพื้นที่ ต่อเมื่อประชาชนที่อาศัยโดยรอบได้รับผลกระทบแล้วจึงได้ทำการสื่อสารแจ้งให้ประชาชนทราบถึงประเภทสารเคมีที่รั่วไหล แต่ก็ไม่ทันต่อเหตุการณ์แล้ว

(2) เจ้าหน้าที่รัฐทำการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนผิดพลาด ท่าเรือแหลมฉบังและเทศบาลนครแหลมฉบังใช้วิธีสอบถามประชาชนในชุมชนต่างๆ ว่าได้กลิ่นหรือไม่และแจกผ้าปิดปากปิดจมูก ทั้งที่การดำเนินการที่ถูกต้องจะต้องพิจารณาทิศทางและความเร็วลม เนื่องจากสารเคมีที่รั่วไหลมีพิษอย่างเฉียบพลัน การได้รับเข้าไปในร่างกายเพียงเล็กน้อยก็

อาจเกิดอันตรายได้ ดังนั้น เมื่อลมพัดผ่านไปทิศทางใดต้องอพยพประชาชนที่อาศัยอยู่ใต้ลมไปยังอื่นที่ห่างไกลเท่านั้น

(3) เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับอันตรายของสารเคมีที่รั่วไหลอย่างแท้จริงจึงประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนผิดพลาดและไม่มีการสั่งการให้อพยพประชาชน

(4) ไม่มีแผนฉุกเฉินในการป้องกันตนเองของชุมชนโดยรอบกรณีเกิดการรั่วไหลของสารเคมี ที่ผ่านมากการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินกรณีสารเคมีรั่วไหลส่วนใหญ่จะฝึกซ้อมเกี่ยวกับการตอบโต้เมื่อเกิดเหตุการณ์ เช่น การดับเพลิง การเตรียมความพร้อมของเจ้าหน้าที่ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน การให้ความช่วยเหลือกรณีได้รับสารเคมีเข้าสู่ร่างกาย การส่งต่อผู้ป่วยไปโรงพยาบาล เป็นต้น

2.2) ในการจัดการพัฒนาในอนาคตนั้นควรมีการจัดการปัญหาเรื่องผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมในลักษณะของการหาคำตอบในการพัฒนาร่วมกันในการแก้ไขปัญหาในด้านของสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแนวทางในการพัฒนาด้านต่าง ๆ ในการพัฒนาอย่างยั่งยืนบนฐานของการสร้างความมั่นคงทางด้านสิ่งแวดล้อมนั้นจึงควรมีการดึงเอาภาคส่วนต่าง ๆ เข้ามาร่วมคิดและแก้ปัญหา ร่วมกัน อันได้แก่ ภาควิชาการ อันได้ แก่นักวิชาการด้านต่างๆในการนำ ความรู้ทางวิชาการในการหน้าที่ที่สำคัญอัน ประการ คือ เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ระบบและปัญหา เสนอแนะแนวนโยบาย เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหา เสนอวิธีการปฏิรูปปรับปรุง สถาบันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบ ตัวแทนจากภาครัฐในฐานะผู้มีอำนาจในการกำหนดนโยบาย การบังคับใช้นโยบาย ตัวแทนจากภาคเอกชนในฐานะผู้ใช้ทรัพยากร และผู้พัฒนาอุตสาหกรรม และตัวแทนจากภาคประชาชน ในฐานะกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ มาร่วมแสดงความคิดเห็นและหาทางจัดการการกับปัญหาสิ่งแวดล้อม เนื่องจากการพัฒนาในอดีตของชุมชนแหลมฉบังเป็นลักษณะของการพัฒนาแบบบนลงล่าง ผลที่ตามมาก็คือ การล่มสลายของทรัพยากรทางธรรมชาติ ดังนั้นในการพัฒนาต่อไปในอนาคตจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดึงภาคส่วนต่างๆ เข้ามาร่วมมือและจัดการกับปัญหาต่างๆ ร่วมกัน

โดยเฉพาะกรณีการใช้พื้นที่ ที่มีปัญหาความขัดแย้งระหว่างเอกชนกับชุมชน ในการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ทางทะเล ควรให้มีการสำรวจโดยหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องร่วมกับชุมชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยการทำการกิจการท่าเรือ ให้องค์กรชุมชนร่วมกับตัวแทนชุมชน สภาองค์กรชุมชน ท้องถิ่น ท้องที่ จัดการประชุมร่วมกับผู้ประกอบการ จัดทำข้อตกลงและออกข้อบัญญัติการทำกิจการท่าเรือเพิ่มเติม รวมไปถึงการห้ามขยายพื้นที่ลงไปในเขตทะเล โดยให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวัง ควบคุมดูแลให้ทำตามกฎหมายอย่างจริงจัง ต้องมีการฟื้นฟู ชดเชยและเยียวยาให้ผู้ได้รับผลกระทบ โดยผู้ประกอบการ และจัดให้มีการติดตาม รวมถึงรายงานผลต่อสาธารณะอย่างต่อเนื่อง เป็นต้น (สมนึก จงมีวสิน, 2557) โดยมีความจำเป็นที่ต้องเน้นภารกิจหลักในการจัดการปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อมดังนี้ (สนธิ คชวัฒน์, 19 กรกฎาคม 2557)

(1) ต้องปรับปรุงระบบประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และชุมชนให้มีความเข้มแข็ง

(2) การประเมินผลกระทบและการบริหารจัดการผลที่เกิดจากมลพิษให้มีความรอบคอบและรัดกุมมากขึ้น

(3) การให้ความรู้กับ เจ้าหน้าที่ของรัฐ และประชาชน เกี่ยวกับอันตรายของสารเคมี ประเภทต่างๆ ให้มากขึ้น และแท้จริง

(4) ควรมีการซ่อมแผนฉุกเฉินในการป้องกันตนเองของชุมชนโดยรอบ ทั้งนี้การซ่อมแผนฉุกเฉินต้องให้ประชาชนโดยรอบมีส่วนร่วมในการรับรู้ ร่วมคิด ร่วมให้ความเห็นต่อการวางแผน และที่สำคัญคือชุมชนต้องมีมาตรการในการป้องกันตนเองหรือลดอันตรายจากการที่ต้องสัมผัสสารเคมี เมื่อมีข้อมูลเพียงพอผู้นำชุมชนต้องสามารถตัดสินใจให้ประชาชนในชุมชนอพยพไปอยู่ในที่ปลอดภัยได้โดยไม่ต้องรอการสั่งการจากผู้ว่าราชการจังหวัดหรือผู้มีอำนาจเพียงคนเดียวเหมือนที่ผ่านมา

(5) ต้องมีทบทวนกระบวนการในการขนย้ายถังบรรจุสารเคมีให้ปลอดภัย รวมทั้งทบทวนระบบการตอบโต้กรณีเกิดการรั่วไหลของสารเคมีอันตรายอย่างเป็นระบบและรวดเร็ว

3. ข้อเสนอต่อการกำหนดนโยบายสาธารณะในการพัฒนาอุตสาหกรรมควรมีการกระจายอำนาจในการกำหนดนโยบายสาธารณะให้กับประชาชนในด้านของการพัฒนา กำหนดและร่างขึ้นมา เพียงแค่แสวงหาผลลัพธ์ทางด้านตัวเลขทางเศรษฐกิจว่าประชาชนมีค่าครองชีพที่มากขึ้น จนละเลยความเป็นอยู่ของประชาชนที่อยู่บริเวณรอบโรงงานเป็นผลให้ประชาชนในบริเวณรอบ ๆ โรงงานต้องประสบปัญหาในเรื่องของการได้รับมลพิษ ปัญหาเรื่องสุขภาพ และท้ายที่สุดนำไปสู่ความขัดแย้งระหว่างชาวบ้านกับโรงงานซึ่งในปัจจุบันยังไม่สามารถหาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ ดังนั้น จึงควรมีการกระจายอำนาจให้กับประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นกับการพัฒนา เป็นต้น โดยการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมในภาคอุตสาหกรรม เพื่อหาจุดร่วมระหว่างหน่วยงานจากภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งในภาคอุตสาหกรรม เพื่อดำเนินกิจกรรมร่วมกันในรูปแบบของประชาธิปไตยแบบปรึกษาหารือดังนี้ (พัชรี สีโรรส, ม.ป.ป., หน้า 9-11)

1. การมีส่วนร่วมอย่างกว้างขวาง หมายถึงการมีส่วนร่วมของพลเมืองที่มีการรวมตัวเป็นกลุ่ม และเป็นตัวแทนของสาธารณะชนโดยทั่วไป การมีลักษณะเป็นตัวแทนมีความสำคัญอย่างมาก เพราะถ้ามีการมีส่วนร่วมที่มีขนาดใหญ่มีคนมาร่วมจำนวนมาก แต่พวกเขาเหล่านั้นมิได้เป็นตัวแทนกลุ่มที่เกี่ยวข้องก็ไม่อาจสะท้อนข้อมูลที่ว่าประชาชนต้องการทางเลือกนโยบายอันไหนมากกว่ากัน ในทางตรงกันข้ามถ้ามีการมีส่วนร่วมที่มีขนาดเล็กแต่เป็นตัวแทนที่ถูกต้องแม่นยำ ย่อมสามารถเป็นตัวสะท้อนความต้องการของชุมชนได้ดีกว่าการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างกว้างขวางในลักษณะนี้มีความแตกต่างจากการมีส่วนร่วมแบบประเพณีนิยม (Conventional Citizen Involvement) ที่ทำในรูปแบบของประชาพิจารณ์, การตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษา, คณะกรรมการประชาชน เป็นต้น

2. การวินิจฉัยสาธารณะที่รอบคอบ (Informed Public Judgment) ประชาธิปไตยแบบปรึกษาหารือขึ้นอยู่กับการวินิจฉัยที่รอบคอบและรอบด้านสาธารณะ ซึ่งจะเกิดขึ้นได้สาธารณะคือประชาชนจำต้องเฉลียวฉลาดในการมีข้อมูลปัญหาพื้นฐานสาธารณะนั้นๆ ว่าองค์ประกอบของปัญหา มีความสัมพันธ์อย่างไร

3. โอกาสในการปรึกษาหารือ (Opportunities for Deliberation) ในการสร้างการวินิจฉัยจากสาธารณะที่รอบคอบ จำเป็นต้องมีขบวนการปรึกษาหารือเกี่ยวกับข้อมูลที่ได้เพื่อนำไปสู่การตัดสินใจวินิจฉัยของแต่ละบุคคล ฉะนั้นจึงต้องมีการออกแบบกระบวนการปรึกษาหารือสาธารณะภายใต้บรรยากาศที่เอื้ออาทรแก่กัน จะทำให้เกิดกิจกรรมต่างๆ ที่ประชาชนที่เป็นพลเมืองเริ่มเกิด

ทางเลือกต่างๆ มีข้อมูลเกี่ยวกับทางเลือกและผลลัพธ์ที่จะช่วยสนทนากันซึ่งจะสะท้อนออกมาเป็นการวินิจฉัยการสนทนาต่อหน้า

4. ผลลัพธ์ที่น่าเชื่อถือ (Credible Results) เพื่อให้ข้อมูลที่ได้รับจากประชาชนมีคุณภาพ และมีความน่าเชื่อถือ จำเป็นต้องมีวิธีการการจัดกระบวนการปรึกษาหารือสาธารณะที่ดี ซึ่งจะต้องมีหน่วยงานหรือเจ้าที่ภาครัฐที่ให้ความเชื่อถือไว้วางใจ และสามารถสื่อสารให้ประชาชนและสื่อมวลชนเข้าใจในกระบวนการและเนื้อหา ที่สามารถเชื่อถือได้

4. ข้อเสนอต่อการกระจายรายได้ลงสู่ประชาชนฐานรากและการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจให้กับประชาชนในท้องถิ่น

4.1 การปรับปรุงท่าเรือให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยว เป็นที่ปฏิเสธไม่ได้ว่าการพัฒนาประเทศมีความสำคัญที่จะต้องอาศัยภาคอุตสาหกรรมแต่ ซึ่งท่าเรื่อน้ำลึกเป็นพื้นที่สำคัญที่ต้องใช้ในการขนถ่ายสินค้าที่มาจากท่าเรือ แต่ในปัจจุบันกลับพบว่าบริเวณท่าเรือต่าง ๆ ในบริเวณแหลมฉบังนั้นขาดระเบียบ และสกปรก และการทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังนั้นหากไม่สามารถที่จะยกเลิกกิจการท่าเรือ ก็ต้องมีมีการจัดระเบียบบริเวณท่าเรือต่าง ๆ ในบริเวณนิคมอุตสาหกรรม และพื้นที่บริเวณใกล้เคียงในบริเวณเทศบาลนครแหลมฉบัง ซึ่งในบางประเทศได้มีการพัฒนาท่าเรือให้มีความสวยงามและสามารถที่จะสร้างเป็นสถานที่ท่องเที่ยว เป็นส่วนหนึ่งของชุมชนที่จะสร้างรายได้และเพิ่มพูนรายได้ให้กับชาวบ้านในชุมชน ดังจะเห็นตัวอย่างได้จากประเทศดังต่อไปนี้ (สมนึก จงมีวสิน, 2557)

1) ท่าเรือคลาร์ก ประเทศสิงคโปร์ โดยจากการศึกษาพบว่าท่าเรือประเทศสิงคโปร์ถูกสร้างขึ้นโดยอังกฤษ เพื่อเป็นสถานีการค้าของบริษัทอินเดียตะวันออก ผลักดันให้ช่องแคบสิงคโปร์กลายเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญในฐานะเส้นทางการเดินเรือระหว่างมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้ตั้งแต่ศตวรรษที่ 19 และเมื่อสิงคโปร์ได้เป็นเอกราชในปี ค.ศ. 1965 ท่าเรือสิงคโปร์ได้กลายมาเป็นท่าเรือปลอดภาษี โดยเฉพาะท่าเรือในย่านคลาร์กคีรี่ ให้เป็นแหล่งบันเทิง ร้านอาหาร ถนนคนเดินยามค่ำคิน และห้างสรรพสินค้า ท่าเรือในย่านคลาร์กคีรี่จึงกลายมาเป็นสถานที่ทันสมัยที่สุดในสิงคโปร์

2) ท่าเรือฟิชเชอร์แมน วาร์ฟ เมืองซานฟรานซิสโก ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งแต่เดิมท่าเรือนี้เป็นเพียงท่าเรือสำหรับจอดเรือประมงเท่านั้น ต่อมาได้มีการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว เนื่องจากติดกับท่าเรือ 39 ซึ่งเป็นจุดชมสิงโตทะเลและมีร้านอาหารมากมาย สนุกขนาดยอม และสวนสัตว์น้ำมอนเทอร์เรย์ เบย์ความเรียงตั้งอยู่ นอกจากนี้ยังมีเที่ยวเรือข้ามฟากไปยังอัลคาทราซ และการแสดงงานศิลปะตามท้องถนนย่านนี้จึงกลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่ใหญ่ที่สุดในเมือง

3) ท่าเรือฮัมบูร์ก ประเทศเยอรมนี เป็นท่าเรือที่ใหญ่เป็นอันดับสองของสหภาพยุโรปและเป็นท่าเรือปลอดภาษี อีกทั้งยังเป็นสถานที่ท่องเที่ยวหลักในประเทศเยอรมนี จัดเป็นย่านเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุด จนมีชื่อเรียกกันว่าประตูสู่โลก โดยภายในเขตท่าเรือฮัมบูร์กมีตึกดั่งและคลังสินค้าที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศเยอรมนี สร้างขึ้นระหว่างปี ค.ศ.1883-1927 สำหรับการเที่ยวชมคลังสินค้า นักท่องเที่ยวจะได้ชื่นชมในความงามของเหล่าอาคารสินค้าที่สร้างขึ้นจากอิฐสีแดง โดยหนึ่งในคลังสินค้าที่เก่าแก่ที่สุด Kaispeicher B ซึ่งในปัจจุบันเป็นพิพิธภัณฑ์การเดินเรือระหว่างประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเข้าชมเป็นจำนวนมาก

4) ท่าเรือวัลเดซ รัฐอลาสกา สหรัฐอเมริกา ท่าเรือวัลเดซ ตั้งอยู่ห่างจากอ่าวอลาสกา 26 ไมล์ ทางตะวันออกเฉียงใต้ของธารน้ำแข็งโคลัมเบีย เป็นหนึ่งสถานที่ที่สวยงามที่สุดในโลก จนได้รับฉายาว่า “สวิสเซอร์แลนด์แห่งอลาสกา” ด้วยความที่ไม่มีน้ำแข็งปกคลุมมากนัก ทำให้สะดวกต่อการเดินทางและถูกใช้เป็นเส้นทางขนส่งเสบียงทางบกให้แก่อลาสกาในปี ค.ศ.1899 และในปี ค.ศ.1977 เมื่อท่อขนส่งน้ำ มันข้ามพรมแดนอลาสกา จากอ่าวพรูโตในอลาสกาไปที่ท่าเรือวัลเดซ ได้สร้างเสร็จสมบูรณ์ เศรษฐกิจในย่านวัลเดซ จึงเติบโตอย่างรวดเร็วปัจจุบัน ท่าเรือวัลเดซได้กลายเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว เช่น การล่องเรือชมธารน้ำแข็งและสัตว์ทะเล การตกปลาน้ำลึก และแหล่งเล่นสกี ของบรรดานักท่องเที่ยว

5) ท่าเรือเอเชียติก เดอะริเวอร์พรอนท์ ย่านเจริญกรุง กรุงเทพมหานคร ช่วงคริสต์ศตวรรษที่18 ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ประเทศในแถบทวีปเอเชียเริ่มกำลังถูกรุกรานจากชาติมหาอำนาจในยุโรป ด้วยเหตุนี้จึงทรงมีพระราชดำริ ให้พัฒนาสยามประเทศ เพื่อให้มีความเจริญทัดเทียมประเทศอื่นๆ โดยทรงเจริญสัมพันธ์มิตรกับประเทศเดนมาร์กและทรงก่อตั้งท่าเรือบริษัท อีสท์ เอเชียติก โดยมีนาย ฮันส์ แอนเดอร์ ชาวเดนมาร์กเป็นเจ้าของ เพื่อทำการค้าไม้ระหว่างประเทศ ซึ่งท่าเรือนี้ เป็นจุดเริ่มของการเปิดประตูการค้ากับกลุ่มประเทศยุโรป ปัจจุบัน ท่าเรืออีสท์ เอเชียติก ได้ถูกปรับเปลี่ยนให้เป็นย่านร้านค้ากว่า1,500 ร้าน มีทั้งของที่ระลึก เสื้อผ้าแฟชั่น เครื่องประดับ ของตกแต่ง และร้านอาหารนานาชาติ รวมไปถึงร้านอาหารชื่อดัง นอกจากนี้ยังมีโรงละครที่สามารถรองรับผู้ชมได้กว่า 400 ที่นั่ง ซึ่งจะมีการจัดการแสดงศิลปวัฒนธรรมไทย เช่นหุ่นละครเล็ก และการแสดงจากกลุ่มละครโจหลุยส์

จะเห็นได้ว่าหลายประเทศได้มีการพัฒนาบริเวณท่าเรือน้ำลึกให้มีความสะอาด และกลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สวยงาม สะอาดและสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้า ส่งเสริมรายได้ให้กับชุมชนท้องถิ่น เป็นต้น

4.2 การส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน โดยอาศัยต้นทุนทางวัฒนธรรม ทรัพยากรธรรมชาติ ที่มีอยู่ในชุมชน โดยในตำบลแหลมฉบังนั้นมีแหล่งท่องเที่ยวที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้เป็นอย่างดี ได้แก่ ป่าชายเลนบ้านแหลมฉบัง การสร้างทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อสร้างอำนาจในการต่อรอง โดยจากการศึกษาพบว่าในตำบลสุขขลาถูกปิดล้อมด้วยภาคอุตสาหกรรม ซึ่งทำให้เกิดความเสื่อมโทรมในด้านสิ่งแวดล้อมจากการบุกรุกและเข้ามาตั้งถิ่นฐานของแรงงานต่างถิ่น และผู้คนจากภายนอก ด้วยสภาวะของการไร้ซึ่งฐานของทรัพยากรในการต่อรองกับรัฐและโรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่ในชุมชน จึงทำให้กลุ่มคนกลุ่มหนึ่งพยายามที่จะลุกขึ้นมาเพื่อสร้างฐานของทรัพยากร โดยการฟื้นฟูป่าชายเลนผืนสุดท้ายในบริเวณบ้านแหลมฉบังในปี พ.ศ. 2546



ภาพที่ แสดงภาพบริเวณป่าชายเลนก่อนฟื้นฟูในปี พ.ศ. 2546
ที่มา ปรีชา เปี่ยมพงศ์สานต์และคณะ, 2561

ต่อมาชุมชนได้ทำการก่อตั้งเป็นชมรมอนุรักษ์ป่าชายเลนบ้านแหลมฉะบอง และพัฒนาเป็นศูนย์ศึกษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลชุมชนบ้านแหลมฉะบอง เพื่อเป็นเครื่องมือในการต่อยอดกับทุกภาคส่วนในการเข้ามามีส่วนร่วมกับชุมชน โดยอาศัยเงื่อนไขของของบริษัทยุทศาสตร์ที่จะต้องมีการกำหนดของการทำ “Corporate Social Responsibility (CSR) ซึ่งเป็นความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมขององค์กร ซึ่งคือการดำเนินกิจการภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกองค์กร อันนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน ตามกฎหมายของรัฐจึงทำให้เมื่อหลังจากการฟื้นฟูฐานทรัพยากรของชุมชน ประสบความสำเร็จ ทางกลุ่มอนุรักษ์สามารถที่จะดึงภาคส่วนต่าง ๆ เข้ามามีส่วนร่วมกับชุมชนทั้งงบประมาณในการสนับสนุนการสร้างสะพานเดินป่าเพื่อการท่องเที่ยว กลุ่มบริษัทต่าง ๆ ที่เข้ามาทำโครงการอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น (ปรีชา เปี่ยมพงศ์สานต์และคณะ, 2561)

ในปัจจุบันป่าชายเลนบ้านแหลมฉะบองได้กลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวให้มาเดินชมความอุดมสมบูรณ์ของป่าที่อยู่ท่ามกลางเมืองอุตสาหกรรม เป็นศูนย์เรียนรู้สิ่งแวดล้อมทางทะเล และเป็นสถานที่จัดกิจกรรมต่าง ๆ ด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชน ดังนั้นการพัฒนายกระดับการท่องเที่ยวชุมชนโดยอาศัยป่าชายเลนบ้านแหลมฉะบองซึ่งเป็นพื้นที่ป่าผืนสุดท้ายในชุมชนแหลมฉะบองมาเป็นส่วนหนึ่งในประสานกับชุมชนอื่นๆ โดยการนำความรู้ต่างๆเข้าไปหนุนเสริมร่วมกับประสบการณ์การทำงานของชุมชนและเครือข่ายที่มีอยู่ในชุมชน ก็จะทำให้สร้างรายได้ให้กับชุมชน และเป็นทางเลือก

หนึ่งให้กับชาวบ้านที่อยู่ในพื้นที่ ซึ่งไม่สามารถที่จะประกอบอาชีพในโรงงานอุตสาหกรรม เนื่องจากขาดทักษะที่เกี่ยวข้องกับงานอุตสาหกรรม เป็นต้น

5. การบูรณาการระหว่างหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการการพัฒนาอุตสาหกรรมในเรื่องของการจัดการปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งในด้านสาธารณสุข ด้านเศรษฐกิจ ด้านสิ่งแวดล้อม ให้มีการทำงานร่วมกันเนื่องจากในปัจจุบันให้ปฏิบัติงานตามภารกิจที่ตนเองรับผิดชอบ โดยจากการศึกษาพบว่า มีหน่วยงานดังต่อไปนี้

5.1 กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นกระทรวงหนึ่งที่สำคัญและมีอำนาจหน้าที่ในการจัดการควบคุมมลพิษที่เกิดกับสิ่งแวดล้อมภายใต้การทำงานของกรมควบคุมมลพิษ มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับ ดูแล อำนวยการ ประสานงาน ติดตามและประเมินผลเกี่ยวกับการฟื้นฟู คุ้มครองและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- 1) เสนอความเห็นเพื่อจัดทำนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านการควบคุมมลพิษ
- 2) เสนอแนะการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมและมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด
- 3) จัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมและมาตรการในการควบคุม ป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษอันเนื่องมาจากภาวะมลพิษ
- 4) ติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและจัดทำรายงานสถานการณ์มลพิษ
- 5) พัฒนาระบบ รูปแบบและวิธีการที่เหมาะสมสำหรับระบบต่างๆเพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการจัดการ กากของเสีย สารอันตราย คุณภาพน้ำ อากาศ ระดับเสียงและความสั่นสะเทือน
- 6) ประสานงานและดำเนินการเกี่ยวกับการฟื้นฟูหรือระงับเหตุที่อาจเป็นอันตรายจากมลพิษในพื้นที่ที่มีการปนเปื้อนมลพิษและประเมินความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม
- 7) ให้ความช่วยเหลือและคำปรึกษา แนะนำเกี่ยวกับการจัดการมลพิษ
- 8) ประสานความร่วมมือกับต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศในด้านการจัดการมลพิษ
- 9) ดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องรื้อถอนทุกซ์ด้านมลพิษ
- 10) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติด้านการควบคุมมลพิษและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- 11) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

5.2 กระทรวงอุตสาหกรรม มีอำนาจหน้าที่ในการจัดการมลพิษตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติโรงงานได้อำนาจแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมออกกฎกระทรวงเพื่อควบคุมประกอบกิจการโรงงานต่อไปในอนาคต สภาพแวดล้อมของโรงงานและการควบคุมมลพิษนอกจากนั้นพระราชบัญญัตินี้ยังให้อำนาจแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมในการผลิตนำเข้า การใช้ส่งออก ตลอดจนถึงการกำจัดวัตถุอันตรายที่ใช้แล้ว พระราชบัญญัตินี้ทั้งสองนี้เป็นการให้ราชการส่วนกลางมีอำนาจควบคุมการพัฒนา

อุตสาหกรรมตั้งแต่ต้นจนครบกระบวนการ ดังนั้นจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องใช้อำนาจหน้าที่ในการดูแลควบคุมมลพิษให้เป็นไปตามมาตรฐานของพระราชบัญญัติดังกล่าว

5.3 กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม มีอำนาจหน้าที่โดยตรงต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม ได้แก่ สำนักงานและคุ้มครองสวัสดิการแรงงาน มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 เพื่อตรวจสอบความปลอดภัยในสถานประกอบการต่าง ๆ พระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดโทษให้กับโรงงานที่ปล่อยปะละเลยลูกจ้าง ซึ่งหน่วยงานในโรงงานเป็นหน่วยงานในโรงงานมากแต่ในปัจจุบันยังพบว่ายังไม่สามารถที่จะใช้อำนาจหน้าที่ของตนเองได้อย่างเต็มที่ในการจัดการควบคุมหรือบังคับใช้กฎหมายแรงงานกับภาคส่วนสำคัญในอุตสาหกรรม เป็นต้น

5.4 การทำเรือแห่งประเทศไทย มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า ยกขนเคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาปรับปรุงกิจการท่าเรือให้เจริญก้าวหน้า ทันสมัยตามภาวะเศรษฐกิจ และมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ดังนั้นการทำเรือในปัจจุบันจึงไม่ได้มีหน้าที่เพียงแค่การรับเรือ การขนส่ง แต่ในอดีตที่เน้นในเรื่องของการพัฒนาอุตสาหกรรม และการขนถ่ายสินค้า การตรวจสอบสินค้า แต่หน้าที่หลักที่สำคัญของการท่าเรือที่ควรจะต้องมีการคำนึงถึงคือ การรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม จากการขยายตัวของอุตสาหกรรมในพื้นที่ เป็นต้น

กล่าวโดยสรุปคือการทำงานโดยการบูรณาการหน่วยงานต่างๆ เข้ามาทำงานร่วมกันบนฐานของการพัฒนาที่ยั่งยืน ใส่ใจสังคมและสิ่งแวดล้อม ก็จะทำให้หนุนเสริมศักยภาพของหน่วยงานต่างๆ ให้มีความเข้มแข็งได้เนื่องจากแต่ละหน่วยงานมีภารกิจและหน้าที่ที่ที่แตกต่างกัน แต่การบูรณาการการทำงานร่วมกันก็จะลดความซ้ำซ้อน และเพิ่มศักยภาพที่หน่วยราชการต่างๆ ไม่มีให้สามารถจัดการมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมได้ อย่างยั่งยืน

บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

สำหรับงานวิจัยเรื่อง การทบทวนและปรัชญาศาสตร์การพัฒนาของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกสู่การเป็นประเทศอาเซียนในจังหวัดชลบุรี: กรณีบทบาทท่าเรือแหลมฉบัง มีบทสรุปและข้อเสนอแนะดังหัวข้อต่อไปนี้

สรุปผลการศึกษา

อภิปรายผลการศึกษา

ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการศึกษา

สำหรับงานวิจัยเรื่อง การทบทวนและปรัชญาศาสตร์การพัฒนาของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกสู่การเป็นประเทศอาเซียนในจังหวัดชลบุรี: กรณีบทบาทท่าเรือแหลมฉบังมีวัตถุประสงค์คือ หนึ่ง เพื่อทบทวนยุทธศาสตร์ของการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง สอง เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบจากการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง และสามเพื่อเสนอแนวทางและมาตรการเชิงนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์มีดังนี้

ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 หนึ่ง ทบทวนยุทธศาสตร์ของการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง พบว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบังนั้นมีพัฒนาการมาทั้งหมด 4 ระยะด้วยกันคือ ยุคแหลมฉบังในยุคก่อนอุตสาหกรรม (ก่อน 2490) เป็นยุคที่แหลมฉบังเป็นชุมชนที่มีพื้นฐานทางเศรษฐกิจแบบยังชีพและอาศัยพึ่งตนเองภายในชุมชนเป็นหลักโดนในอดีตพบว่าชุมชนมีการประกอบอาชีพทำนาและทำประมงชายฝั่งเป็นหลัก โดยมีการปลูกข้าวไว้เป็นอาหารหลักและการออกหาปลาเพื่อเป็นกับข้าว ลักษณะการปกครองในอดีตของชาวบ้านชุมชนแหลมฉบังในอดีตจะนับถือผู้อาวุโสซึ่งเป็นที่เคารพของคนในหมู่บ้าน ในการปกครอง โดยการนับถือผู้อาวุโสซึ่งเป็นที่เคารพของคนในหมู่บ้าน ในการปกครองคนในหมู่บ้านนั้นคนในหมู่บ้านจะเรียกผู้ที่ปกครองว่า พ่อบ้าน ซึ่งมีหน้าที่ปกครองความสงบเรียบร้อยของคนในหมู่บ้าน

ยุคที่สองคือยุคของอุตสาหกรรมยุคต้น (พ.ศ. 2490- พ.ศ. 2520) เป็นยุคที่เริ่มมีการผลิตในลักษณะของอุตสาหกรรมการค้าจากสินค้าเกษตร เป็นช่วงเวลาของการเพาะปลูกทางเกษตรหลาย ๆ ชนิด ที่เป็นพืชเศรษฐกิจ มีตลาดรองรับ จนทำให้มีการขยายพื้นที่เพื่อการเพาะปลูกมากขึ้น การขยายตัวทางการผลิตดังกล่าว มีมีปัจจัยที่แตกต่างกันออกไปในพืชเศรษฐกิจแต่ละชนิด ส่วนหนึ่งเป็นการกระตุ้นจากระบบตลาด การขยายตัวของเกษตรเพื่ออุตสาหกรรม ซึ่งมีพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ มันสำปะหลัง ทำให้ชาวบ้านในชุมชนต่าง ๆ หันมาประกอบอาชีพทำมันสำปะหลัง และส่งขายให้กับโรงแป้งที่เข้ามาตั้งโรงงานเพื่อรับซื้อมันสำปะหลังจากชาวบ้านในพื้นที่บริเวณรอบๆ อำเภอศรีราชา ซึ่งในเขตอำเภอศรีราชามีโรงงานผลิตแป้งมันสำปะหลังอยู่ 2 โรงงานคือ บริษัทสมอทอง จำกัด และบริษัทอุตสาหกรรมแป้งมันสำปะหลังไทยลิกซ์ จำกัด นอกจากการทำอุตสาหกรรมเกษตรแล้วยังพบว่าในบริเวณแหลมฉบังในยุคนี้ได้มีการปรับเปลี่ยนการประมงแบบดั้งเดิมมาเป็นการทำประมงพาณิชย์ โดยจะพบว่า ในบริเวณบ้านอ่าวอุดมได้เปลี่ยนจากการใช้เรือแจว มาเป็นการใช้เรือไต้

หมึก อุตสาหกรรมต่อเรือ นอกจากนี้ในยุคนี้ยังเป็นยุคเริ่มต้นของการเป็นเมืองอุตสาหกรรมจากการเข้ามาของกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเลียม อันได้แก่ บริษัทไทยออยล์ โรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม เอสโซ่ ศรีราชา อุตสาหกรรมปิโตรเลียมที่เข้ามาบริษัทที่สามที่เข้ามาในชุมชนคือ บริษัทคลังปิโตรเลียมศรีราชา และการริเริ่มนโยบายการสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

ยุคที่ 3 แหลมฉบังในยุคแห่งการเปลี่ยนแปลงเป็นเมืองอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2520 – 2535) เป็นยุคแห่งการขยายตัวเข้ามาของอุตสาหกรรมต่างในพื้นที่ อันได้แก่ ท่าเรือเอกชน ท่าเรือของบริษัท สยามเคอรี่ โดยเป็นบริษัทที่ส่งสินค้าทางเรือ สินค้าที่บริษัทรับขนส่งได้แก่ น้ำตาล ข้าวสาร ไม้ยูคา ลิปิตส์ พร้อมทั้งสร้างโกดังเก็บสินค้า ท่าเรือสยามคอมมิวนิเคชัน เป็นบริษัทส่งสินค้า ประเภท ปุ๋ย กะลาปาล์ม บริษัท เจซี มาร์ติน เป็นบริษัทรับขึ้นถ่านหิน การตราพระราชบัญญัติเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา และ ตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2521 เพื่อเวนคืนที่ดินในท้องที่ เพื่อใช้เป็นสถานที่ในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง และการเกิดของนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง โดยโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 ได้เริ่มงานก่อสร้าง ตั้งแต่ปี 2530 แล้วเสร็จและเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือ B1 เป็นท่าแรกเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2534

ยุคที่ 4 แหลมฉบังในยุคของการเป็นเมืองอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2535 – ปัจจุบัน) เป็นยุคที่พื้นที่แหลมฉบังได้เข้าสู่การเป็นเมืองอุตสาหกรรมอย่างเต็มตัวจากการเข้ามาของท่าเรือน้ำลึกมีผลให้พื้นที่แหลมฉบังยกระดับเป็นเทศบาลนครตามประกาศกระทรวงมหาดไทยเรื่องเปลี่ยนแปลงฐานะ เทศบาลตำบลแหลมฉบังอำเภอศรีราชาและอำเภอบางละมุงจังหวัดชลบุรีเป็นเทศบาลนครตาม ประกาศประกาศกระทรวงมหาดไทยประกาศ ณ วันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2553 ในขณะเดียวกัน การพัฒนาอุตสาหกรรมโดยเฉพาะท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังก็ขยายตัวมากขึ้น โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังได้ถูกสร้างขึ้นและขยายตัวมาเป็น 2 ระยะด้วยกัน และจากนโยบายของระเบียบเศรษฐกิจ ภาคตะวันออกก็พบว่าท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังได้ถูกบรรจุอยู่ในแผนการพัฒนาเพื่อขยายท่าเรือน้ำลึก แหลมฉบังระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางเรือในแผนของ โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ ไทยแลนด์ 4.0 โดยโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เป็นการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือเพื่อ รองรับ ความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยจะดำเนินการ ก่อสร้างท่าเทียบเรือ สำหรับจอดเรือน้ำลึก และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ รวมทั้งพัฒนาศูนย์ การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ ท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator, SRTO) ก่อสร้าง ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายใน ท่าเรือ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาการขนส่งและโลจิสติกส์ในฐานะท่าเรือน้ำลึกที่เป็นจุดขนส่งสินค้าที่ เป็นเส้นทางการขนส่งเป็นแนวตรง จากท่าเรือแหลมฉบังไปท่าเรือน้ำลึกทวาย ประเทศพม่า

ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 พบว่า ผลกระทบจากการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง มีผลในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมได้แก่ ผลจากการพัฒนาในด้าน เศรษฐกิจ คือ การล่มสลายของอาชีพเกษตรกรรม การปิดล้อมของอุตสาหกรรม คือ การจัดระเบียบ ทางสังคมเมืองแบบใหม่ มีการสร้างองค์กรแบบใหม่ กติกาแบบใหม่ และการใช้ความรู้ชุดใหม่ขึ้นมา แทนภูมิปัญญาพื้นบ้าน องค์กรชุมชนและจารีตประเพณีเดิม ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์ เชิงอำนาจเพื่อควบคุมทรัพยากรธรรมชาติ วิธีการผลิต การแบ่งปันผลผลิต ผลของการปิดล้อมนี้ทำให้

ชุมชนไม่มีอำนาจในการควบคุมนโยบายสาธารณะและถูกดูดซึมให้กลายเป็นส่วนหนึ่งของรัฐชาติ ถูกยึดเยียบบทบาทหน้าที่ใหม่ในฐานะผู้บริโภค ถูกปกครองโดยกติกาคู่ใหม่ที่ผลักดันให้ชุมชนเดินไปสู่เส้นทางการพัฒนา เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของกลไกตลาด ชุมชนแหลมฉบังได้รับนโยบายจากการพัฒนาของโครงการ Eastern Seaboard ตั้งแต่ทศวรรษที่ 2500 เป็นต้นมาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของการเข้ามาของโรงงานอุตสาหกรรม ต่อมาเมื่อมีอุตสาหกรรมเข้ามาเป็นจำนวนมากจากการสร้างโรงงานอุตสาหกรรมในนิคมแหลมฉบัง ซึ่งเป็นผลให้สภาพแวดล้อมชุมชนมีการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ในขนาดของการใช้พื้นที่ประกอบกิจการอุตสาหกรรมมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในปี พ.ศ. 2540 พบว่าในรอบรัศมีของเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง 5 กิโลเมตรนั้น เป็นพื้นที่ที่มีโรงงานอุตสาหกรรมเกิดขึ้นอย่างรอบด้าน และจำนวนพื้นที่ทางการเกษตรลดน้อยลง โดยมีกลุ่มอุตสาหกรรมที่สำคัญ กลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเลียม โครงการอุตสาหกรรมสวนสพพัฒนา กลุ่มนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง เขตอุตสาหกรรมส่งออก เขตพาณิชย์กรรม ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือที่มีความสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบันในภาคตะวันออกซึ่งห่างจากกรุงเทพฯประมาณ 120 กิโลเมตร โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังได้ถูกสร้างขึ้นและขยายตัวมาเป็น 2 ระยะด้วยกัน และจากนโยบายของระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออกก็พบว่าท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังได้ถูกบรรจุอยู่ในแผนการพัฒนาเพื่อขยายท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางเรือ เป็นต้น

ผลจากการพัฒนาในด้านการสังคม ในแหลมฉบัง ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมการเมืองที่ทำให้เกิดปัจจัยเสี่ยงทางด้านสังคมที่เกิดความเปลี่ยนแปลงอันได้แก่ การผูกขาดของระบบการเลือกตั้งประชาธิปไตยแบบตัวแทน การแตกตัวทางสังคม ออกเป็นกลุ่มต่าง ๆ ดังนี้ กลุ่มนายทุนระดับสูง เป็นกลุ่มคนที่มีฐานทางเศรษฐกิจมั่นคงเป็นกลุ่มที่ครอบครองพื้นที่ของประชาธิปไตยแบบตัวแทนในฐานะของผู้นำในเทศบาล กลุ่มนายทุนใหม่ เป็นกลุ่มชาวบ้านที่ได้รับผลประโยชน์จากการเข้ามาของโรงงานอุตสาหกรรม ได้แก่กลุ่มคนเหล่านี้เป็นกลุ่มคนชั้นกลาง กลุ่มคนที่ประกอบอาชีพค้าขายรายย่อย กลุ่มคนหนุ่มสาวที่เข้าไปทำงานในนิคมอุตสาหกรรม กลุ่มคนที่ทำงานที่เกี่ยวข้องกับกิจการของการท่าเรือ กลุ่มคนเหล่านี้จะประกอบกิจการของทางบริษัทในด้านของการบริการ บริการเรือเร็วเพื่อรับส่งกับต้นเรือ ลูกเรือ และผู้โดยสาร รวมทั้งยังรับจัดและส่งอาหารให้ลูกเรือและผู้โดยสารอีกด้วย กลุ่มคนที่เผชิญกับความล้มเหลวในสังคมเมืองอุตสาหกรรม กลุ่มชาวบ้านเหล่านี้เป็นกลุ่มที่ต้องเผชิญกับความล้มเหลวจากการเข้ามาของอุตสาหกรรมต่าง จากการสูญเสียที่ดินทำกินจากการขายที่ดินให้กับโรงงาน นายหน้าค้าที่ดิน และกลุ่มของชาวประมงที่ประสบปัญหาในเรื่องของการประกอบอาชีพ

ผลจากการพัฒนาในด้านสิ่งแวดล้อม ที่ได้รับจากการพัฒนาของอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบังได้แก่ การเกิดปัญหามลพิษ ทั้งทางอากาศและทางทะเล ในส่วนของมลพิษทางทะเลนั้นเกิดจากการที่มนุษย์นำเอาสิ่งต่าง ๆ ลงสู่สิ่งแวดล้อมในทะเล เช่นน้ำเสีย ขยะ จากคาน้ำมันและน้ำมันรั่วไหลนี้ การพบสารเคมีปนเปื้อนในเกลือกทะเลสีขาว การเกิดสารเคมีรั่วไหลในพื้นที่แหลมฉบังจากการศึกษาพบว่าแหลมฉบังเป็นพื้นที่ที่เกิดเหตุการณ์สารเคมีรั่วไหลเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติ เนื่องจากการขยายตัวของสังคมอุตสาหกรรมจากการเปิดพื้นที่เพื่อทำท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นโครงการใหญ่นำพามาซึ่งการทำลายทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม

เป็นจำนวนมาก ความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติที่เกิดจากการขุดบ่อ การบุกรุกพื้นที่ป่าเพื่อสร้างที่อยู่อาศัย การขยายตัวของอุตสาหกรรมยังส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศที่ล่มสลายลงเนื่องจากการถมทะเล

ซึ่งผลจากการพัฒนาทำให้เกิดปฏิกิริยาและปฏิบัติการทางสังคมของชุมชนในพื้นที่ซึ่งต่อการสังคมอุตสาหกรรมนั้น ออกมาตามชนชั้นต่าง ๆ คือ กลุ่มนายทุนระดับสูงได้รับผลประโยชน์การขยายตัวของ การเข้ามาของอุตสาหกรรม และเป็นกลุ่มที่มีบทบาทเป็นอย่างมากในชุมชนในฐานะที่ได้รับการเลือกตั้งเป็นระยะเวลาสั้น เนื่องจากเทศบาลแหลมฉบังมีงบประมาณจำนวนมากที่จะทำให้เทศบาลสามารถก้าวข้ามพ้นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานของชาวบ้านในชุมชน กลุ่มนายทุนใหม่ เป็นกลุ่มคนที่ได้รับผลประโยชน์จากการเปลี่ยนแปลง กลุ่มคนเหล่านี้มีปฏิกิริยาและปฏิบัติการทางสังคมในฐานะที่ได้รับผลประโยชน์จากการเข้ามาของอุตสาหกรรมในพื้นที่ จากการกว้านซื้อที่ดินราคาถูกจากชาวบ้าน และได้ขายที่ดินให้กับนายทุนโดยตรง จึงทำให้กลุ่มชาวบ้านเหล่านี้ขายที่ดินได้ในราคาสูงกว่าชาวบ้านโดยทั่วไป กลุ่มคนเหล่านี้แสดงออกมาเป็น 2 ลักษณะคือ ขายที่ดินทำกินให้กับบริษัทและไปจับจองที่ดินในบริเวณที่ห่างไกลออกไปเพื่อประกอบอาชีพการทำไร่ทำสวนสำหรับในบริเวณบ่อวิน เมื่อนิคมอุตสาหกรรมขยายตัวออกไปในบริเวณดังกล่าว กลุ่มคนเหล่านี้ได้ขายที่ดินให้กับโรงงานราคาที่ดินที่สูงขึ้นหลายเท่าตัว และกลายเป็นนายทุนใหม่ที่ประสบความสำเร็จจากการขายที่ดิน กลุ่มของชาวบ้านที่ประสบความสำเร็จจากการขายที่ดิน และนำที่ดินที่เหลืออยู่มาทำธุรกิจให้เช่า กลุ่มคนชั้นกลาง เป็นกลุ่มคนที่ปรับตัวให้เข้ากับชุมชนเมืองโดยการผันตัวเองให้เข้ากับวิถีชีวิตของสังคมอุตสาหกรรม เช่น การทำค้าขายรายย่อย ให้กับคนในชุมชน และพนักงานบริษัท กลุ่มคนที่เผชิญกับความล้มเหลวในสังคมเมืองอุตสาหกรรม หลังจากการเปลี่ยนแปลงจากสังคมเกษตรและถูกปิดล้อมด้วยอุตสาหกรรม พบว่าชาวบ้านกลุ่มที่โดนเวนคืนที่ดินและต้องอพยพย้ายออกนั้น ต้องปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของตนเองให้สามารถอยู่ในเมืองอุตสาหกรรมซึ่งมีความแตกต่างจากวิถีชีวิตของตนเองโดยสิ้นเชิง กลุ่มคนเหล่านี้ได้อาศัยกลไกต่างๆในการปรับตัว บางกลุ่มหันหน้าพึ่งพารัฐ และผันตัวเข้าไปทำงานร่วมกับภาคอุตสาหกรรม บางกลุ่มสร้างฐานทรัพยากรเพื่อต่อรองกับองค์กรรัฐของกลุ่มชาวบ้านในบริเวณบ้านแหลมฉบัง โดยพยายามที่จะฟื้นฟูทรัพยากรทางธรรมชาติ ในชุมชนเพื่อใช้เป็นเครื่องต่อรองกับการทำเรือและภาคอุตสาหกรรม ด้วยการฟื้นฟูป่าชายเลนโดยการจัดทำ MOU ร่วมกับการทำเรือเพื่อใช้บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่สาธารณะของ กลุ่มชาวประมงพื้นบ้านอ่าวอุดม ได้พยายามฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล โดยการก่อตั้งกลุ่มประมงขึ้นมาเพื่อใช้กลุ่มดังกล่าวเป็นเครื่องมือในการดึงให้ภาคส่วนต่าง ๆ ทั้ง เทศบาล ชุมชน และผู้นำชุมชน เข้ามาช่วยกันในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล โดยขับเคลื่อนบนฐานของ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีคณะกรรมการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม กองทุน การสร้างกติกาสมาชิกชุมชนขึ้นมาในรูปแบบของธรรมนูญชุมชน

ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 คือ แนวทางหรือมาตรการเชิงนโยบายเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง โดยผู้วิจัยมีข้อเสนอที่สำคัญในประเด็นดังต่อไปนี้ ข้อเสนอต่อการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก (EEC) กล่าวได้ว่าอุตสาหกรรมแหลมฉบังได้ถูกบรรจุอยู่ในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ พิเศษภาคตะวันออก เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ ไทยแลนด์ 4.0 ในฐานะของการพัฒนาโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอ

ดังต่อไปนี้ ควรที่พัฒนาทรัพยากรบุคคลในการที่สร้างให้เป็นผู้มีความรู้และสามารถที่จะทำงานนั้น ควบคู่กันไปด้วย ให้ความสำคัญของการกระจายรายได้ควบคู่กับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การปรับแนวทางการชดเชยจากผู้ได้รับผลกระทบจากอุตสาหกรรม

ข้อเสนอในการจัดการผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ในด้านของการจัดการผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมนั้นมีข้อเสนอ ดังนี้ ด้านกระบวนการพัฒนาที่ ยั่งยืนและใส่ใจสิ่งแวดล้อม โดยปัญหา ด้านสิ่งแวดล้อม ที่จะต้องดำเนินการร่วมกันหากมีการขยายตัวของนโยบายพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ภาคตะวันออก การจัดการขยะมูลฝอย ระบบบำบัดน้ำเสีย มลพิษทางอากาศ

ข้อเสนอต่อการกำหนดนโยบายสาธารณะ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมควรมีการกระจาย อำนาจในการกำหนดนโยบายสาธารณะให้กับประชาชนในด้านของการพัฒนา กำหนดและร่างขึ้นมา เพียงแค่แสวงหาผลลัพธ์ทางด้านตัวเลขทางเศรษฐกิจว่าประชาชนมีค่าครองชีพที่มากขึ้น จนละเลย ความเป็นอยู่ของประชาชนที่อยู่บริเวณรอบโรงงานเป็นผลให้ประชาชนในบริเวณรอบ ๆ โรงงานต้อง ประสบปัญหาในเรื่องของการได้รับมลพิษ ปัญหาเรื่องสุขภาพ และท้ายที่สุดนำไปสู่ความขัดแย้ง ระหว่างชาวบ้านกับโรงงานซึ่งในปัจจุบันยังไม่สามารถหาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ ดังนั้น จึง ควรมีการกระจายอำนาจให้กับประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นกับการพัฒนา เป็น ต้น โดยการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมในภาคอุตสาหกรรม เพื่อหาจุดร่วมระหว่างหน่วยงานจากภาคส่วน ต่าง ๆ ทั้งในภาคอุตสาหกรรม เพื่อดำเนินกิจกรรมร่วมกันในรูปแบบของประชาธิปไตยแบบ ปรีกษาหารือ โดยการมีส่วนร่วมอย่างกว้างขวาง การวินิจฉัยสาธารณะที่รอบคอบ โอกาสในการ ปรีกษาหารือ และการมีผลลัพธ์ที่น่าเชื่อถือ เป็นต้น

ข้อเสนอต่อการกระจายรายได้ลงสู่ประชาชนฐานรากและการสร้างความมั่นคงทาง เศรษฐกิจให้กับประชาชนในท้องถิ่น อันได้แก่ การปรับปรุงท่าเรือให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยว ดังจะเห็น ตัวอย่างได้จากประเทศดังต่อไปนี้ ท่าเรือคลาร์ก ประเทศสิงคโปร์ โดยจากการศึกษาพบว่าท่าเรือ ประเทศสิงคโปร์ถูกสร้างขึ้นมาโดยอังกฤษ เพื่อเป็นสถานีการค้าของ ท่าเรือพิชเชอร์แมน วาร์ฟ เมือง ซานฟรานซิสโก ประเทศสหรัฐอเมริกา ท่าเรือฮัมบูร์ก ประเทศเยอรมนี ท่าเรือวัลเดซ รัฐอลาสกา สหรัฐอเมริกา ท่าเรือวัลเดซ ท่าเรือเอเชียติก เดอะริเวอร์พรอนท์ ย่านเจริญกรุง กรุงเทพมหานคร การส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน โดยอาศัยต้นทุนทางวัฒนธรรม ทรัพยากรธรรมชาติ ที่มีอยู่ในชุมชน โดยในตำบลแหลมฉบังนั้นมีแหล่งท่องเที่ยวที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้เป็นอย่างดีได้แก่ ป่าชายเลนบ้านแหลมฉบัง การสร้างทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อสร้างอำนาจในการต่อรอง จากการฟื้นฟูป่าชายเลนผืนสุดท้ายในบริเวณบ้านแหลมฉบังในปี พ.ศ. 2546 ซึ่งสามารถนำพื้นที่ดังกล่าวมาพัฒนาเป็น แหล่งท่องเที่ยวเพื่อสร้างได้กับคนในชุมชน

การบูรณาการระหว่างหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการการพัฒนาอุตสาหกรรม ในเรื่องของการจัดการปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งในด้านสาธารณสุข ด้านเศรษฐกิจ ด้านสิ่งแวดล้อม ให้มีการทำงานร่วมกันเนื่องจากในปัจจุบันให้ปฏิบัติงานตามภารกิจที่ตนเองรับผิดชอบ โดยมี หน่วยงานที่สำคัญเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมแหลมฉบังได้แก่ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม ภายใต้การทำงานของกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงอุตสาหกรรม มีอำนาจหน้าที่ในการ จัดการมลพิษตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535

กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม การทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งการทำงานโดยการบูรณาการหน่วยงานต่างๆ เข้ามาทำงานร่วมกันบนฐานของการพัฒนาที่ยั่งยืน ใส่ใจสังคมและสิ่งแวดล้อม ก็จะทำให้हनเสริมศักยภาพของหน่วยงานต่างๆ ให้มีความเข้มแข็งได้

อภิปรายผลการศึกษา

กล่าวได้ว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมทำเรือน้ำลึกของไทยที่ผ่านมายังขาดมิติของการจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดี และการกระจายรายได้ให้กับคนในท้องถิ่นอันเนื่องมาจากยังเน้นในเรื่องของการขยายพื้นที่ในเชิงกายภาพ ซึ่งทำให้ละเลยมิติในด้านสิ่งแวดล้อมและด้านสังคม ดังจะเห็นได้จากผลการศึกษาในครั้งนี้มีความสอดคล้องกับสุภัทรา ต้นเงิน (2554) ศึกษาเรื่อง “ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ต่อชุมชนบ้านแหลมฉบัง ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี” โดยมุ่งเน้นศึกษาสถานภาพทางด้านเศรษฐกิจและสังคมและทัศนคติของประชาชนในชุมชน ซึ่งเป็นชุมชนที่อยู่หลังท่าเรือแหลมฉบัง จากการศึกษาพบว่า ในชุมชนประกอบไปด้วยอยู่อาศัยที่อาจแบ่งออกได้อย่างน้อยสองกลุ่ม คือ กลุ่มอยู่อาศัยดั้งเดิม และกลุ่มที่มีการย้ายถิ่นมาอยู่อาศัยไม่เกิน 10 ปี พบว่า ระยะเวลาที่อยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับรายได้ คือมีแนวโน้มที่จะมีรายได้มากขึ้น เนื่องจากมีโอกาสเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ โดยกลุ่มอาชีพที่ได้ประโยชน์ คือ ผู้ประกอบอาชีพค้าขายและผู้ประกอบอาชีพภาคบริการ เกิดการตอบสนองทางสังคมกับภายนอกและการปรับตัวด้านอาชีพ รวมทั้งส่วนงานสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ อย่างไรก็ตาม ท่าเรือแหลมฉบังไม่ได้ทำให้เกิดการจ้างงานโดยตรงกับส่วนปฏิบัติการท่าเรือน้ำลึก สำหรับผลกระทบด้านลบที่เกิดขึ้นจากการตั้งท่าเรือแหลมฉบังคือ ปัญหาเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมที่มีต่อชุมชน การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตและอาชีพของชาวบ้าน โดยเฉพาะชาวบ้านในชุมชนที่อยู่มาเป็นระยะเวลานาน หรือ ประสาน วินิจ กำธร (2553) ศึกษาเรื่อง “ความสามารถของผู้ประกอบการในการจัดการสินค้าอันตรายผ่านท่าเรือ” ทั้งนี้เนื่องจากได้เกิดเหตุการณ์สารเคมีรั่วไหลอยู่บ่อยครั้ง โดยแต่ละครั้งส่งผลกระทบต่อความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งการป้องกันเหตุการณ์เช่นนี้จำเป็นต้องให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องเพิ่มความระมัดระวังในการจัดการเกี่ยวกับสารเคมี โดยเฉพาะโรงงานสารเคมี ท่าเรือคือ พื้นที่หนึ่งที่มีความล่อแหลมอย่างมาก เนื่องจากมีปริมาณสินค้าอันตรายผ่านเข้าออกเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกสินค้าอันตรายนี้ ผู้ประกอบการขนาดใหญ่ ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม

กล่าวได้ว่าการพัฒนาในอนาคตโดยเฉพาะแผนการพัฒนาโครงการเศรษฐกิจพิเศษระเบียงตะวันออกนั้นมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมึมุมมองในการพัฒนาที่ใส่ใจสิ่งแวดล้อมและผู้คนในชุมชนรอบๆ ให้เป็นส่วนหนึ่งของเรื่องที่จะต้องหาทางออกร่วมกัน ซึ่งในกิจการท่าเรือในยุคโลกาภิวัตน์ของประเทศต่าง ๆ ได้มีการพัฒนาท่าเรือให้เป็นส่วนหนึ่งของการผนวกให้เป็นวิถีชีวิตและความภาคภูมิใจของคนในชุมชน ซึ่งเมื่อเทียบกับเมืองต่าง ๆ ในโลกที่เป็นเมืองท่าสำคัญอย่างเยอรมนี ท่าเรือลอนดอนของอังกฤษ เมื่อวันเวลาผ่านไป ท่าเรือของยุโรปทั้งสองแห่งลดบทบาทลงอย่างมาก ท่าเรือลอนดอนปิดกิจการลง ในขณะที่ท่าเรือ Hamburg ลดกิจกรรมลงเกือบหมด เปลี่ยนเป็นการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรม และปรับระบบท่าเรือให้ทันสมัยตามยุคโลกาภิวัตน์ แต่มีขนาดเล็กลง ซึ่งปัจจุบันท่าเรือทั้งสองนั้น ปัจจุบันตั้งอยู่กลางเมืองใหญ่ ซึ่งหากมองข้ามระบบการพัฒนา การ

แก้ปัญหาท่าเรือ และการขนส่งของประเทศไทยที่มีความซับซ้อนไปสู่การพัฒนาที่เรียบง่าย ตรงไปตรงมาของเมืองท่าเรือต่างประเทศแล้ว อย่างเช่นเมือง Hamburg เป็นเมืองที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ของเยอรมนี แต่ได้ถูกพิจารณาให้เป็นเมืองที่ดีที่สุดของคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยการมีทะเลสาบขนาดใหญ่อยู่ใจกลางเมือง และมีสภาพแวดล้อมที่ชาวเมือง Hamburg ทุกคนภูมิใจในเมือง ทุกวันนี้ลักษณะของเมือง Hamburg ก็ไม่ติดขัดกับรูปแบบของอุตสาหกรรมหนักอีกต่อไปแล้ว เมืองได้ถูกพัฒนาเป็นเมืองใหญ่สำหรับกิจกรรมบริการและการโฆษณา สำนักงานพิมพ์ชั้นนำของเยอรมนี มีที่ตั้งอยู่ริมฝั่งน้ำ Elbe ในขณะที่ตัวแทนบริษัทโฆษณาและอุตสาหกรรมภาพยนตร์มีอยู่มากมายในเมืองนี้ ความสวยงามและการผสมผสาน ระหว่างการประกอบธุรกิจต่าง ๆ กับคุณภาพชีวิตของชาวเมือง ทำให้เมือง Hamburg เป็นมากกว่าอาคารบ้านเรือน แต่เป็นวิถีชีวิตของชาวเมือง เป็นต้น

จากผลการวิจัยและงานผลการศึกษาของถาวร จุณณานนท์ (2534) ศึกษาเรื่อง “บทบาทของท่าเรือในการพัฒนาเศรษฐกิจประเทศ” โดยทำการวิเคราะห์ว่าปัจจุบันท่าเรือกรุงเทพมีสมรรถนะในการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพียงใด หากมีการพัฒนาแล้วรัฐจะได้ผลประโยชน์ตอบแทนทั้งทางตรงและทางอ้อมอย่างไร และยังได้กล่าวถึงบทบาทและความสำคัญของท่าเรือต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ เนื่องจากท่าเรือเป็นจุดเชื่อมต่อของการขนส่งค้าระหว่างประเทศ และยังเป็นจุดที่สร้างรายได้อย่างมหาศาลให้แก่ประเทศชาติ และท้องถิ่นอีกด้วย จากการศึกษาถึงดัชนีต่าง ๆ ที่ใช้เป็นเครื่องวัดประสิทธิภาพ การดำเนินงาน โดยการนำระบบข้อมูลอันเป็นระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารงานท่าเรือที่องค์การ ESCAP ได้พัฒนาขึ้นใช้เป็นระบบข้อมูลมาตรฐานสำหรับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกมาประกอบการตัดสินใจควบคุมการบริหารงานประจำวัน และการวางแผนระยะยาวเพื่อการพัฒนาท่าเรือ จากการศึกษาพบว่า ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการดำเนินงาน คือ ปัญหาด้านบริการ ได้วิเคราะห์จากปัจจัยที่เกิดขึ้นจากปัญหาภายในการทำเรือฯ เช่น พื้นที่วางสินค้าจำกัด การขาดแคลนเครื่องมือทุ่นแรง ขาดอุปกรณ์เทคโนโลยีในการให้บริการ เงินนอกระบบและอัตราค่าภาระ ส่วนปัญหาที่เกิดจากปัจจัยภายนอกการทำเรือฯและส่งผลกระทบต่อการทำเรือฯ เช่น ปัญหาของผู้ใช้บริการและพิธีการศุลกากร และการบรรทุกขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือไปยังเจ้าของสินค้า ในส่วนของการพัฒนาท่าเรือ นั้น ได้เสนอแนวทางในหัวข้อแนวทางการพัฒนาเป้าหมายและกลยุทธ์เพื่อดำเนินงานตามแผน แบ่งออกเป็น 4 แนวทาง คือ การวางนโยบายการบริหารและการตลาดที่ทันสมัย การพัฒนาบุคลากร การพัฒนาอุปกรณ์ยกขนสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ และ การจัดการด้านงบประมาณการลงทุนที่เหมาะสม นอกจากนี้ในงานวิจัยชิ้นนี้ยังพบว่าศักยภาพของการขยายตัวของอุตสาหกรรมของไทยยังขาดในส่วนของผู้ที่มีความรู้และการให้ความรู้กับคนในท้องถิ่น เพื่อที่จะให้สามารถดำเนินชีวิตทางเศรษฐกิจไปได้

ข้อเสนอแนะจากงานวิจัย

1. จากการศึกษาพบว่าในการกำหนดนโยบายของรัฐในอนาคตโดยเฉพาะโครงการภายใต้เขตเศรษฐกิจพิเศษระยองตะวันออกนั้น ควรอยู่บนฐานของการพัฒนาที่ยั่งยืนที่ใส่ใจสิ่งแวดล้อมและความมั่นคงของมนุษย์ทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม

2. ในการดำเนินงานควรมีการทำความเข้าใจในทุกๆภาคส่วนรวมถึงการทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ การลงความเห็น ก่อนดำเนินโครงการ เป็นต้น

3. จากผลการศึกษาพบว่าในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉะบั้งที่ผ่านมาชาวบ้านในชุมชนนั้นประสบความล้มเหลวต่อการปรับตัวเข้ากับเมืองอุตสาหกรรม เนื่องจากตนเองไม่มีความรู้ที่จะสามารถดำเนินอาชีพในสังคมอุตสาหกรรมได้ ดังนั้นควรมีการปูพื้นฐานความรู้ให้กับประชาชนในท้องถิ่น

4. จากการศึกษาพบควรมีการพัฒนาบริเวณพื้นที่ท่าเรือน้ำลึกให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว ที่ให้ประชาชนสามารถจะเข้าไปใช้พื้นที่ในการสร้างอาชีพ สร้างรายได้ทางเศรษฐกิจได้

บรรณานุกรม

- กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ และสุมาลี อแคงบุ. (2533). *การบริหารท่าเรือ*. สถาบันธุรกิจพณิชยศาสตร์ นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กรมควบคุมมลพิษ. กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปีที่ 5 ฉบับที่ 19 เดือนกรกฎาคม - กันยายน 2552.
- การทำเรือแห่งประเทศไทย. (2543). *รายงานประจำปี 2543*. กรุงเทพฯ: การท่าเรือแห่งประเทศไทย.
- เกวลิน มะลิ และกนกพร เพียรประเสริฐ. (2557). *คุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่อุตสาหกรรมแหลมฉบัง*. ในวารสารเศรษฐศาสตร์และกลยุทธ์การจัดการ. 1:1 (มกราคม - มิถุนายน) หน้า 24-34.
- ครองขวัญ ชินรุ่งโรจน์. (2549). *ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจขนส่งสินค้าด้วยเรือลำเลียง*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ถาวร จุณนานนท์. (2534). *บทบาทท่าเรือในการพัฒนาเศรษฐกิจประเทศ*. กรุงเทพฯ : วิทยาลัยการป้องกันราชอาณาจักร.
- ระหัตถ์ โรจนประดิษฐ์. (2547). *การพัฒนาเมืองท่าเรือของฮัมบวร์กส์ ประเทศเยอรมนี*. นิตยสาร การท่าเรือ 51, 466 (มิ.ย.-ก.ค.2547). 20-26.
- ประสาน วิณิชำจร. (2553). *ความสามารถของผู้ประกอบการในการจัดการสินค้าอันตรายผ่านทางท่าเรือ*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ปรียะดา ศรีจันทร์อินทร์. (2540). *ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก*. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2540.
- สมนึก จงมีวสิน. (14 มกราคม 2557). เอกสารประกอบการบรรยายขั้นตอนการพัฒนาสมดุลในการอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุขระหว่างอุตสาหกรรมกับภาคชุมชน ผ่านการสร้างธรรมนูญชุมชนเพื่อการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน. ฝ่ายวิชาการเครือข่ายภาคตะวันออก วาระการเปลี่ยนตะวันออก.
- ตำรวจชีพระมาท สารพิชแหลมฉบังรั้ว ย้ำอันตรายติดอันดับโลก, วันที่ 27 พฤศจิกายน 2552, วันที่ค้นข้อมูล 10 มิถุนายน 2561, เข้าถึงได้จาก <https://highlight.kapook.com/view/43938>
- สุภัทรา ต้นเงิน. (2554). *ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อชุมชนบ้านแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี*. วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สนธิ คชวัฒน์. (19 กรกฎาคม 2557). นักวิชาการด้านสิ่งแวดล้อมชี้ความบกพร่องท่าเรือแหลมฉบังกรณีสารเคมีรั่ว - เสนอทบทวนแผนฉุกเฉินและตอบโต้. วันที่ค้นข้อมูล 10 มิถุนายน 2561, เข้าถึงได้จาก <https://thaipublica.org/2014/07/butyl-acrylate-laemchabangport/>.
- สำนักข่าวอิสรา. (วันที่ 17 กรกฎาคม 2557). เกิดเหตุสารเคมีรั่วไหลที่ท่าเรือแหลมฉบัง เร่งอพยพประชาชน. วันที่ค้นข้อมูล 10 มิถุนายน 2561, เข้าถึงได้จาก <https://www.isranews.org>.
- เสรี สืบสงวน และคณะ. (2530). *รายงานการศึกษาวิจัยเรื่องสถานการณ์และปัญหาของการขนส่งทางทะเลในประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: กองวิจัยและวางแผน สำนักงานคณะกรรมการ

- ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม.
- เอนก เหล่าธรรมทัศน์. (2554). *บูรพาภิวัตน์ : ยุทธศาสตร์ประเทศไทยในยุคบูรพาภิวัตน์*. แผนงานสร้างเสริมนโยบายสาธารณะที่ดี (นสธ.).
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก(พ.ศ. 2560-2564). กรุงเทพฯ:สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กุมภาพันธ์ 2560.โครงการระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC). วันที่ค้นข้อมูล 6 มิถุนายน 2561, เข้าถึงได้จาก http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6382.
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2561). เลขที่การคณะกรรมการ (EEC) ลงพื้นที่แหลมฉบัง หวังพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก, วันที่ค้นข้อมูล 6 มิถุนายน 2561, เข้าถึงได้จาก : <http://www.77jowo.com/contents/63847>.
- สมนึก จงมีวคิน. (26 กุมภาพันธ์ 2556). เอกสารประกอบการบรรยายจาก”เครือข่ายคัดค้านท่าเรือฯ”สู่ “วาระเปลี่ยนตะวันออก” เปลี่ยน ME เป็น WEกลไกการขับเคลื่อนเครือข่าย ยกกระดับจาก “ประเด็น” สู่ภูมิภาค. เครือข่ายประชาชนคัดค้านการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่สามเครือข่ายเพื่อนตะวันออก วาระเปลี่ยนตะวันออก.
- อำพิกา สวัสดิวงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2447 -2539. วิทยานิพนธ์หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ฐิติเมธ โภคชัย .(2542). ไทยออยล์: ตำนานน้ำมันไทยที่ควรจดจำ. ในผู้จัดการ. ปีที่ 16 ฉบับที่ 186 (มี.ค. 2542) หน้า 62-73.
- ภารดี มหาขันธ์. (2555). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่ถึงปัจจุบัน. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- เทศบาลนครแหลมฉบัง. (2557). ประวัติและตราสัญลักษณ์. วันที่ค้นข้อมูล 10 สิงหาคม 2560, เข้าถึงได้จาก http://www.lcb.go.th/data.php?menu_id=1.
- เทศบาลนครแหลมฉบัง. (2557). ทำเนียบผู้บริหาร. วันที่ค้นข้อมูล 10 สิงหาคม 2560, เข้าถึงได้จาก http://www.lcb.go.th/data.php?menu_id=167.
- อภิวิชญ์ นवलแก้ว. กรรมการชุมชนฝ่ายอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติบ้านแหลมฉบัง..สัมภาษณ์ 20 ธันวาคม 2560.
- เรวัต แสงสุริยงค์. (2542). การศึกษาการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมืองบริเวณนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังและมาตาพุด. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- 'ArifDirlik:HistoryGlobalization as the End and the Beginning of History
The Contradictory Implications of a New Paradigm
Jan AartScholte. (2005). *The Sources of Neoliberal Globalization*.
James N. Rosenau. (2003). *Dynamics Beyond Globalization*. completed a trio
onglobalization, and was published by Princeton University Press in 2003.
Malcolm Waters. *Globalization 2nd edition*, p. 102

ภาคผนวก

ลำดับเหตุการณ์จังหวัดชลบุรี

พ.ศ. 2441

- เดือนมกราคม พ.ศ.2441 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าจึงมีพระบรมราชานุญาตให้เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีได้รับสัมปทานทำป่าไม้กระยาเลยที่ตำบลศรีราชา พื้นที่สัมปทานครั้งแรกอยู่ระหว่างตำบลหนองค้อทางทิศตะวันออกไปจรดทิศตะวันตกที่ตำบลโรงโป๊ะ ทิศเหนือตั้งแต่เขาหุบบอนไปจนถึงทิศใต้ที่ตำบลเขาหลัง (ภารดี มหาขันธ์, มปป, หน้า 17)

เมื่อได้รับสัมปทานแล้วเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีจึงเริ่มมีการลงทุนทำป่าไม้และอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ด้วยเครื่องจักร ภายใต้บริษัทที่ชื่อ “ป่าไม้กระยาเลยศรีราชา” แต่บริษัทดังกล่าวก็ประสบปัญหาต่างๆ มากมาย ไม่ว่าจะเป็นปัญหาด้านเงินทุน เทคโนโลยี การจัดการ ปัญหาด้านแรงงานและการตลาด จนบางครั้งต้องหยุดกิจการ อันเป็นผลให้เจ้าพระยาสุรศักดิ์ต้องร่วมทุนกับบริษัทบอร์เนียวจัดตั้งเป็น “บริษัทศรีราชาทุน” ภายหลังการรวมทุนกับต่างชาติบริษัทศรีราชาทุน ก็ได้รับสัมปทานเพิ่มขึ้นเป็น 600 ตารางไมล์ โดยมีต้นไม้เกือบ 2 ล้านต้น ธุรกิจป่าไม้นั้นได้สร้างความมั่งคั่งให้กับกลุ่มชนชั้นนำอย่างมหาศาล ดังจะเห็นได้จากการรายงานของบริษัทฯ ในปี พ.ศ. 2470 พบว่า หลังจากที่ได้รับสัมปทานให้เข้าไปทำไม้ในพื้นที่ตำบลศรีราชา จากรัฐบาลเป็นระยะเวลา 23 ปี บริษัทฯ ได้ตัดและชักลากไม้ ดังนี้ (ภารดี มหาขันธ์, มปป., หน้า 25; ภารดี มหาขันธ์, 2552, หน้า 91)

- ไม้ยาง 6,568 ท่อนเป็นไม้ 644, 582 คิวบิกฟุต
- ไม้ตะเคียน 1,101 ท่อนเป็นไม้ 92,174.9 คิวบิกฟุต
- ไม้อื่นๆ 1,654 ท่อนเป็นไม้ 118,693 คิวบิกฟุต

กล่าวได้ว่าตั้งแต่ พ.ศ.2441 เป็นต้นมา พื้นที่ตำบลศรีราชาได้รับการพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว เช่น มีการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-ศรีราชา เพื่อเป็นเส้นทางในทางชกกลางและลำเรียงไม่ออกไปยังต่างประเทศหรือการเข้ามาลงทุนของบริษัทขนาดใหญ่หลายบริษัท กระทั่ง พ.ศ.2474 เมื่อเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีถึงแก่อสัญกรรม สำนักงานพระคลังข้างที่เข้ามาบริหารจัดการบริษัทแทนและได้เปลี่ยนชื่อบริษัทเป็น “บริษัทศรีมหาราชา” และขยายกิจการจากธุรกิจป่าไม้ แปรรูปไม้ เป็นการทำไม้อัดแบบต่างๆ การทำที่นอนสายรุ้ง อย่างไรก็ตามแล้วแต่ธุรกิจดังกล่าวไม่ประสบความสำเร็จในการดำเนินการ ในที่สุดต้องขายกิจการให้แก่บริษัทปูนซีเมนต์ไทย เมื่อบริษัทปูนซีเมนต์ไทยเข้ามาดำเนินการแทนก็ได้ร่วมทุนกับบริษัทไต้หวันและฮ่องกงเปิดเป็นบริษัทใหม่ โดยยกเลิกกิจการทั้งหมดที่เคยดำเนินการมา เหลือไว้เพียงแต่โรงงานทำที่นอนสายรุ้งและสิทธิในสัมปทานป่าไม้ 2 แผนก (ภารดี มหาขันธ์, 2552, หน้า 91) อุตสาหกรรมป่าไม้ของบริษัทศรีมหาราชา ก่อให้เกิดผลกระทบในเชิงเชื่อมโยง (Linkage Effect) ในจังหวัดชลบุรี คือ ตั้งแต่ ปี พ.ศ.2441 ทำให้พื้นที่ตำบลศรีราชาเจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว ชุมชนและเศรษฐกิจขยายตัวอย่างกว้างขวางจนได้รับยกฐานะเป็นอำเภอ

พ.ศ. 2458

- ในปี พ.ศ.2458 เมืองชลบุรี มีโรงหีบอ้อยถึง 107 แห่ง กระจายตามอำเภอต่างๆ ดังต่อไปนี้ อำเภอเมือง 76 แห่ง อำเภอท่าตะกู 24 แห่ง อำเภอพนัสนิคม 5 แห่ง อำเภอบางพระ 2 แห่ง ต่อมาในปีพ.ศ.2462 โรงหีบอ้อยก็เริ่มกระจายไปในแถบบ้านบึง กล่าวได้ว่าพื้นที่แถบบ้านบึงนั้น ถือได้ว่าเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมแก่การปลูกอ้อยเป็นอย่างมาก ทั้งนี้เพราะพื้นที่ดังกล่าวมีระดับน้ำในดินอยู่ไม่ลึกทำให้มีความชุ่มชื้นอยู่ตลอดเวลาแม้ฝนจะแล้ง เป็นผลให้พื้นที่ในเขตบ้านบึงแห่งเดียวมีโรงหีบ อ้อยกว่า 60-70 โรงและผลของการขยายตัวและจำนวนโรงหีบอ้อยที่เพิ่มขึ้นในเขตบ้านบึงนั้น ทำให้เกิดการอพยพของ ผู้คนเข้าไปตั้งถิ่นฐานเป็นจำนวนมาก กระทั่งนำไปสู่การขยายตัวของตลาดและกลไกรัฐเข้ามาในเขตบ้านบึง เช่น การเกิดตลาดบ้านบึง

พ.ศ. 2463

พ.ศ. 2463 มีโรงหีบอ้อยเพิ่มขึ้นในชลบุรีอีก 191 แห่ง กระจายไปตามอำเภอต่างๆ ดังต่อไปนี้ อำเภอบางปลาร้อย 121 แห่ง อำเภอพนัสนิคม 34 แห่ง อำเภอพานทอง 35 แห่ง อำเภอศรีราชา 1 แห่ง ส่วนแรงงานที่ผลิตน้ำตาลส่วนใหญ่ก็ยังคงจะเป็นคนจีน โดยเฉพาะเป็นชาวจีนแต่จี๊ถึง 80-90% นอกนั้นเป็นคนไทยลาวปนกัน โดยลูกจ้างที่อยู่ในโรงงานเป็นแรงงานชาวจีน ส่วนลูกจ้างในไร่ที่ปลูกและ ตัดอ้อยเป็นชาวนาไทยที่ว่างเว้นจากฤดูทำนา (ศรัญญา คันธาชีพ, 2540, หน้า 125-127 ; เรื่องวิทย์ ลิมปนาท, 2545, หน้า 37)

พ.ศ. 2477

- รัฐบาลได้ให้ความสนใจในการพัฒนาพื้นที่ส่วนภูมิภาคเป็นอย่างมาก จึงมีนโยบายสร้าง ทางเชื่อมพื้นที่จังหวัดต่างๆ ในแต่ละภูมิภาคให้ติดต่อถึงกันได้อย่างทั่วถึง ด้วยการวางโครงการก่อสร้าง ทางหลวงแผ่นดินแห่งราชอาณาจักรไทยขึ้นในปี (สุจิตรา กาลจักร, 2557)

พ.ศ. 2479

- โดยกำหนดระยะเวลาการดำเนินโครงการถึง 18 ปี ทั้งนี้ ในส่วนของภูมิภาคตะวันออก รัฐบาลได้ร่วมมือกับกองทัพเรือในการสร้างถนนสายที่ 22 (ภายหลังเรียกว่า ถนนสุขุมวิท ตามชื่อของ พระพิศาลสุขุมวิทซึ่งเป็นวิศวกรดำเนินโครงการสร้างถนน) เพื่อเชื่อมการคมนาคมสู่ภาคตะวันออกและ สิ้นสุดที่ฐานทัพเรือสัตหีบ โดยการดำเนินการจะแบ่งเป็น 2 ช่วง ประกอบด้วย เส้นทางเชื่อมกรุงเทพฯ- สมุทรปราการ และเส้นทางเชื่อมสมุทรปราการ-ฉะเชิงเทรา-ชลบุรี-ศรีราชา-สัตหีบ ซึ่งใช้ระยะเวลาใน การดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2479-2484 แต่ก่อนที่จะเริ่มดำเนินการสร้างถนนสายที่ 22 เส้นทาง เข้าสู่ชุมชนนาเกลือและชุมชนพัทยายังคงเป็นเพียงทางเกวียนที่ประชาชนในท้องถิ่นช่วยกันกางป่าไว้แต่ อดีต ซึ่งทางฐานทัพเรือสัตหีบเห็นว่าชุมชนนาเกลือในขณะนั้นเป็นทั้งส่วนราชการและศูนย์กลาง ทางการค้าจึงให้ความช่วยเหลือในการดำเนินการสร้างถนนลูกรังแยกจากเส้นทางที่จะสร้างถนนสายที่ 22 เข้าสู่ชุมชนนาเกลือ เพื่อสร้างการคมนาคมภายในชุมชนนาเกลือและชุมชนพัทยา โดยการเวนคืน ที่ดินจากคนในท้องถิ่นที่ใช้แรงงานของคนค้ำค่ารัฐชูปการรวมถึงบรรดานักโทษมาช่วยกันก่อสร้างจน เสร็จสมบูรณ์เมื่อวันที่ 7 มกราคม พ.ศ. 2480 (هجช. มท.5.3.9/97 เรื่อง กองโยธาสถานิททหารเรือสัต

หีบตัดถนนซอยเข้าที่ว่าการอำเภอบางละมุงและตลาดนาเกลือ (พ.ศ.2480) จ.ชลบุรี, อ้างใน ขวัญแก้ว อุดมบุญญานภาพ, 2546, หน้า 28) (สุจิตรา กาลจักร, 2557)

พ.ศ. 2482-2484

- ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2482-2488 สมัยของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล รัชกาลที่ 8 (ขณะนั้นประทับอยู่ในประเทศสวิตเซอร์แลนด์) ได้เกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้น เหตุจากภาวะสงครามที่ยืดเยื้อทำให้เส้นทางรถไฟหลายเส้นทางได้รับความเสียหายจากการทำลายทางอากาศ และส่งผลให้ความนิยมในการโดยสารเส้นทางรถไฟซึ่งเคยเป็นเส้นทางหลักในการคมนาคมระหว่างจังหวัดขณะนั้นลดลง เพราะภาวะการณ์ที่ไม่ปลอดภัย รัฐบาลจึงโอนกิจการรถไฟมาเป็นขององค์การอิสระ พร้อมกับขอความช่วยเหลือจากหน่วยควบคุมพัสดุที่เหลือใช้จากสงคราม และกู้เงินจากธนาคารโลกจำนวน 3 ล้านดอลลาร์เพื่อมาปรับปรุงเส้นทางรถไฟซึ่งต้องใช้เวลาในการดำเนินการนานมาก (การรถไฟแห่งประเทศไทย, ไม่ปรากฏปี, หน้า 87-88) เหตุนี้ ทำให้รัฐบาลต้องเร่งการดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินอย่างต่อเนื่อง กระทั่งปี พ.ศ. 2484 เส้นทางเชื่อมสมุทรปราการ-ฉะเชิงเทรา-ชลบุรี-ศรีราชา-สัตหีบ ก็แล้วเสร็จ ต่อมาจังหวัดชลบุรีได้ดำเนินโครงการบำรุงท้องที่ตามประมวลรัษฎากร พ.ศ. 2485 โดยมีจุดประสงค์เพื่อเชื่อมการคมนาคม การขนส่ง และเป็นการชักชวนให้ประชาชนได้ไปเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจชมธรรมชาติ และอากาศชายทะเลให้มีสุขภาพดีขึ้น จึงมีโครงการสร้างทางหลวงชนบทสำหรับรถยนต์เพื่อเดินทางเข้าสู่หมู่บ้านนาเกลือในปี พ.ศ. 2485 เพราะถนนเข้าสู่ชุมชนนาเกลือและชุมชนพทยาในขณะนั้นยังคงสภาพเป็นถนนลูกรังที่สร้างโดยฐานทัพเรือสัตหีบเมื่อปี พ.ศ. 2480 จึงไม่สะดวกในการใช้รถยนต์ โดยทางจังหวัดได้ดำเนินการถางป่า ขุดต่อ และถมดินรวมระยะทาง 460 เมตร เพื่อให้รถยนต์สามารถเดินทางรับส่งสินค้าและประชาชนระหว่างชลบุรีและตลาดชุมชนนาเกลือได้สะดวกมากขึ้น และในปีเดียวกันนั้นชุมชนพทยาก็เริ่มสร้างถนน 2 สาย โดยสายแรกเริ่มจากหลักกิโลเมตรที่ 100 ของถนนสายที่ 22 ถึงหมู่บ้านมาบายเลียถึงท่าเรือตำบลนาเกลือ รวมระยะทาง 8 กิโลเมตร สายที่ 2 เริ่มระหว่างหลักกิโลเมตรที่ 105-106 ถึงชายทะเลชุมชนพทยา รวมระยะทาง 4 กิโลเมตร (สุจิตรา กาลจักร, 2557)

หลังทศวรรษ 2490

หลังทศวรรษ 2490 ต่อเนื่องมาถึงยุคแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ช่วงเวลานี้การเพาะปลูกทางเกษตรหลาย ๆ ชนิด เริ่มเป็นพืชเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ช่วงเวลานี้การเพาะปลูกทางการเกษตรหลาย ๆ ชนิด เริ่มเป็นพืชเศรษฐกิจที่มีตลาดรองรับ จนทำให้มีการขยายพื้นที่เพื่อการเพาะปลูกมากขึ้น การขยายตัวทางการผลิตดังกล่าว มีมีปัจจัยที่แตกต่างกันออกไปในพืชเศรษฐกิจแต่ละชนิด ส่วนหนึ่งเป็นการกระตุ้นจากระบบตลาด ในที่นี้จะนำเสนอเฉพาะพืชเศรษฐกิจที่เป็นที่รู้จักกันดีในภาคตะวันออกเป็นสำคัญ (เรื่องวิทย์ ลิมปนาท, 2546)

1. การขยายตัวของการเกษตรเพื่ออุตสาหกรรม ถนนสุขุมวิทได้ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อชุมชนในหลาย ๆ ด้าน ตั้งแต่การส่งผลผลิตจากชุมชนเข้าสู่ตลาดที่ทำให้สะดวกรวดเร็วขึ้น แนวโน้มการบริโภคของชาวบ้านก็เปลี่ยนแปลงไป เริ่มให้ความสำคัญต่อการผลิตอาหารเองน้อยลงเพราะสามารถ

หาซื้อได้ค่อนข้างสะดวก การมีถนนเข้าสู่ชุมชนจึงมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงจากชุมชนที่เคยมีความเป็นอยู่อย่างง่าย ๆ และมีระบบเศรษฐกิจแบบกึ่งยังชีพกึ่งขายมาเป็นหมู่บ้านที่มีการผลิตเพื่อการค้า เกิดความนิยมปลูกพืชพาณิชย์มากขึ้น

การเพาะปลูกพืชเชิงพาณิชย์เริ่มแพร่หลายมากขึ้นตามความสะดวกของการคมนาคมขนส่ง รวมทั้งพื้นที่ต่าง ๆ บริเวณชายฝั่งทะเลในภาคตะวันออกก็เริ่มที่จะมีเอกลักษณ์ของการเพาะปลูกมากขึ้น อย่างเห็นได้ชัด ในหลายพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ของผืนดินได้มีการนำพันธุ์จากต่างถิ่นเข้ามาปลูกมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ในหลายพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ของผืนดินได้มีการนำพันธุ์พืชจากต่างถิ่นเข้ามาปลูก เช่น จังหวัดจันทบุรี เริ่มมีการนำพันธุ์ผลไม้จากต่างถิ่นมาปลูกและมีการพัฒนาพันธุ์ให้มีคุณภาพมากขึ้นจนผลไม้ของจังหวัดจันทบุรีเป็นที่รู้จักทั้งเงาะ ทุเรียนพันธุ์ต่าง ๆ (ก้านยาว หมอนทอง ชะนี กบ) มังคุด ลำไย ข้าวหอม ส้มแสงทอง พืชเศรษฐกิจที่สำคัญที่เข้ามาในภาคตะวันออกในยุคนี้คือ

1. มันสำปะหลัง เป็นพืชที่มีถิ่นกำเนิดในแถบร้อนของอเมริกาใต้ ต่อมาชาวโปรตุเกสได้นำไปปลูกที่ทวีปแอฟริกา และแพร่เข้ามาสู่เอเชียตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 17 โดยปลูกในประเทศอินเดียและลังกา จากนั้นแพร่เข้ามาในประเทศไทยมาเลเซีย ต่อมาเริ่มมีการปลูกครั้งแรกในประเทศไทยเมื่อ พ.ศ.2393 ทางภาคใต้ในระยะแรกปลูกไว้เพื่อการบริโภคภายในครัวเรือนเท่านั้น ต่อมาจึงขยายเป็นการค้า

การนำพันธุ์มันสำปะหลังมาปลูกครั้งแรกเป็นพันธุ์ชนิดหวาน ที่เรียกว่า มันพันธุ์ห้านาทีก ในระยะแรกใช้ปลูกร่วมกับยางพารา เมื่อต้นยางยังเล็กอยู่ตามสวนยางในภาคใต้ และตอนหลังได้กระจายไปยังบริเวณอื่น ๆ ทั่วประเทศไทย ในขณะนั้นประเทศไทยยังต้องมีการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังหลังจากอินโดนีเซียในรูปของแป้งมัน การนำเข้าจะนำผ่านพ่อค้าคนกลางชาวสิงคโปร์ ซึ่งเป็นผู้จัดจำหน่ายบรรดาสินค้าต่าง ๆ ที่ผลิตในแหลมอินโดจีนและเอเชียใต้ ดังนั้นคนไทยจึงเรียกแป้งชนิดนี้ว่า แป้งสิงคโปร์ เพื่อให้ต่างจากแป้งข้าวเหนียว แป้งข้าวเจ้า และแป้งสาลี ใช้ในการปรุงอาหารคาวหวาน บ้างใช้ในอุตสาหกรรมกระดาษ และอุตสาหกรรมผ้า นอกจากนี้ยังมีการแปรรูปเป็นของหวานชนิดหนึ่ง มีเส้นยาว ๆ ใสสี มีลักษณะคล้ายลอดช่อง จึงเรียกกันว่า ลอดช่องสิงคโปร์ เพื่อให้ต่างจากลอดช่องไทยที่เป็นขนมไทยแต่โบราณ และนำไปผลิตเป็นเม็ดสาคูและวุ้นเส้น

หลังสงครามโลกครั้งที่สอง ความต้องการใช้แป้งมันสำปะหลังในประเทศเพิ่มมากขึ้น จนทำให้มีความพยายามทดลองผลิตแป้งมันสำปะหลังขึ้นภายในประเทศ ผู้ริเริ่มคนหนึ่งในช่วงเวลานั้นในภาคตะวันออก คือ ร.ต.ท.สุริย นโรวา ซึ่งได้ตั้งโรงงานมันสำปะหลังขึ้นโดยใช้ชื่อ บริษัท เอส.อาร์-บราเดอร์ จำกัด ตั้งอยู่ที่ตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี การผลิตมันสำปะหลังในประเทศไทยได้ผลดีเกินคาด เพียง 2 - 3 ปีก็สามารถครองตลาดในประเทศได้โดยมิต้องนำเข้า และต่อมากอีกเพียง 2 - 3 ปีก็สามารถส่งออกไปขายยังต่างประเทศได้ทุกวัน ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา

การที่ประเทศไทยสามารถผลิตแป้งมันสำปะหลังออกมาใช้ทั้งในประเทศและส่งออกในบางประเทศ แต่ก็ยังคงมีตลาดที่จำกัด มันสำปะหลังมีความสำคัญขึ้นมาเป็นพืชเศรษฐกิจได้นั้น เกิดจากการค้นพบความสำคัญของกากมันสำปะหลัง กากมันสำปะหลัง คือ ส่วนของมันสำปะหลังที่เหลือเป็นกากจากการทำแป้งมันสำปะหลังกากนี้มีจำนวนมาก ไม่มีราคาค่างวดอะไรและยังเป็นภาระของโรงงานที่จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการตักขึ้นและขนไปทิ้ง ซึ่งหากใครอยากได้กากมันสำปะหลังนี้ทางโรงงานก็จะให้เปล่าแต่ต้องมาขนเอาไปเอง

ต่อมาประมาณ พ.ศ.2497 - 2498 เกิดการแข่งขันกันระหว่างบริษัทเดินเรือที่บรรทุกสินค้าไปยังทวีปยุโรป (ขณะนั้นยังไม่มืองค์การตลาดร่วมยุโรป) มีการตัดราคาค่าระวางเรือลงต่ำมาก เช่น ค่าระวางเรือจากกรุงเทพฯ ไปยังประเทศเยอรมันเพียงตันละ 112 บาท จึงมีพ่อค้าไทยร่วมมือกับบริษัทเดินเรือยุโรป ทดลองนำกากมันสำปะหลังบรรทุกเรือไปขายให้แก่โรงงานผลิตอาหารสัตว์สำเร็จรูปในเยอรมันปรากฏว่าโรงงานทดลองใช้วัตถุดิบใหม่จากประเทศไทยแล้ว ได้ผลผลิตดีจึงมีความสนใจมาก เพราะมีราคาถูกอย่างมากเมื่อเทียบกับราคาธัญพืชอื่น ๆ ที่ผลิตขึ้นหรือนำเข้าจากประเทศในทวีปยุโรปด้วยกันในขณะนั้น จึงเสนอราคาซื้อกากมันสำปะหลัง แต่เนื่องจากกากมันสำปะหลังมีจำกัด และเสียเวลารอคอยตักขึ้นมาจากบ่อมาตากแดดกองทิ้งไว้ ซึ่งจะทำให้สะดวกก็เฉพาะในฤดูร้อน จึงไม่ทันกับความต้องการของผู้ซื้อในทวีปยุโรปที่เสนอซื้อกันเข้ามามากขึ้น ดังนั้นใน พ.ศ.2500 ศาสตราจารย์ อาร์ชเตอร์ นักวิทยาศาสตร์ชาวเยอรมัน ซึ่งเข้ามาตั้งสำนักงานตรวจสอบสินค้าอยู่ในประเทศไทย จึงได้เสนอให้พ่อค้าชาวไทยใช้เครื่องมือช่วยในการผลิตโดยนำเครื่องแฮมเมอร์-มิกค์ ซึ่งเป็นเครื่องมือเข้ามาจากเยอรมัน โดยให้พ่อค้าหรือชาวไร่นำเอามันสำปะหลังสดไปหั่นเป็นชิ้นเล็ก ๆ นำไปตากในลานให้แห้งแล้วจึงนำมาเข้าเครื่องมือปั่นเป็นมันสำปะหลังปั่น โดยส่งออกแทนแป้งหรือเศษแป้งหรือผสมกันส่งออกให้ทันความต้องการของตลาดยุโรป ซึ่งได้มีผู้ซื้อขึ้นอีกในประเทศเนเธอร์แลนด์ และเบลเยียม การส่งออกในขณะนั้นใช้บรรจุกระสอบลงเรือบรรทุกไปถึงยุโรป โดยผู้ซื้อต้องซื้อกระสอบบรรจุด้วยจะไม่มี การส่งคืนกระสอบเปล่า

เมื่อตลาดรับซื้อในยุโรปขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว ผู้ผลิตในประเทศไทยก็ตื่นตัวลงทุนเพิ่มขึ้น แต่การส่งเครื่องมือจากต่างประเทศมีราคาแพง โรงงานจักรกลที่จังหวัดชลบุรีได้มีการทำเครื่องมือมันสำปะหลังแบบขึ้นมาได้ในราคาที่ถูกลงกว่ากันหลายเท่าตัว ดังนั้นโรงงานผลิตมันปั่นและกากมันเส้นจึงเกิดขึ้นในจังหวัดชลบุรีจำนวนมากในระยะนั้นและเพิ่มขยายจำนวนเพิ่มขึ้นเรื่อยมา

การส่งออกกากมันสำปะหลังหรือมันสำปะหลังปั่นไปยังต่างประเทศเป็นไปด้วยดี ก็มีพ่อค้าที่ถือโอกาสโกงโดยผสมวัสดุอื่นที่มีราคาถูกลงไป เช่น ชั่งข้าวโพด เปลือกถั่วลิสง ดินเหนียวบดละเอียดและทรายละเอียดลงไปในส่วนมันสำปะหลังปั่นที่ส่งออก ซึ่งถ้าหากปล่อยให้มีการปลอมปนเช่นนี้ก็สร้างความเสียหายแก่ส่วนรวม ดังนั้นพ่อค้าที่สุจริตกับผู้รับซื้อในยุโรปจึงหาวิธีที่จะแก้ไขปลอมปนดังกล่าว จึงได้แนวทางที่จะผลิตมันสำปะหลังซึ่งมีลักษณะเป็นมันขึ้นหรือมันหันตากแห้ง ซึ่งจะสามารถตรวจสอบการ

ปลอมปนได้ง่าย แต่ก็มีปัญหาตรงที่สินค้ามันขึ้นหรือมันหนักหนักหนักนี้ จะมีระวางเรือมากกว่ามัน สำปะหลังปน

ต่อมาได้เกิดปัญหาค่าระวางเรือสูงขึ้น เนื่องจากประเทศต่าง ๆ ในยุโรปได้รวมตัวกันเป็นกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจยุโรป หรือตลาดร่วมยุโรป ค่าระวางเรือที่เคยแย่งกันตัดราคาก็มีการแก้ไข มีการกำหนดอัตราค่าระวางให้สูงขึ้น ดังนั้นการส่งออกที่ทำอยู่จึงต้องเสียค่าระวางมากขึ้น ดังนั้นการส่งออกที่ทำอยู่จึงต้องเสียค่าระวางมากขึ้น บริษัทผู้นำเข้ารายใหญ่ 2 แห่ง คือ บริษัท ปีเตอร์ เครเมอร์ (เยอรมัน) กับ บริษัท โครห์น (ฮอลแลนด์) จึงร่วมมือกับบริษัทผู้ผลิตส่งออกไทย คือ บริษัท ไทยวา จำกัด นำเครื่องจักรจากประเทศ เยอรมันเข้ามาทดลองผลิตมันสำปะหลังอัดเม็ดขึ้นที่อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา เมื่อ พ.ศ.2509 - 2510 ปรากฏว่าได้ผลเป็นที่น่าพอใจ สามารถอัดมันเส้นให้มีขนาดเล็กกลึงเกือบครึ่งหนึ่ง โดยสูญเสียน้ำหนักระหว่างการผลิตเพียง 5 - 6 เปอร์เซ็นต์ แต่สามารถลดต้นทุนค่าระวางเรือไปได้ไม่ต่ำกว่าตันละ 100 บาท ในปัจจุบันการส่งออกส่วนใหญ่เป็นมันสำปะหลังอัดเม็ดที่ผลิตจากเครื่องจักรที่ทำในประเทศไทย

สำหรับการเกษตรกรรมแล้ว การปลูกมันสำปะหลังเพื่อป้อนให้กับโรงงานแปรรูปแป้งมันและอาหารสัตว์ เป็นที่แพร่หลายอย่างรวดเร็วในช่วง 2 ทศวรรษ 2490 - 2510 โดยช่วงระยะแรกของการทำไร่มันสำปะหลัง ชาวบ้านส่วนใหญ่มีรายได้มากขึ้น เนื่องจากผลผลิตได้ราคาดีและดินยังมีความอุดมสมบูรณ์ ต่อมาเกิดการขยายพื้นที่เพาะปลูกไปทั่วภาคตะวันออกเฉียงเหนืออย่างรวดเร็ว ทำให้ราคามันตกต่ำ ประกอบกับดินเริ่มจืด ทำให้ต้องซื้อปุ๋ยและยาฆ่าหญ้ามาใช้ รายได้จึงไม่เพียงพอกับเงินที่กู้ยืมมาเพาะปลูกมัน ชาวบ้านบางส่วนเริ่มมีหนี้สินมากขึ้น หลายรายต้องมีหนี้สินและขายที่ดิน

2. อ้อย

ปี พ.ศ. 2491

- เกิดแนวความคิดที่ว่าประเทศไทยควรที่จะสร้างท่าเรือพาณิชย์ขึ้นใหม่อีกแห่งหนึ่งเริ่มขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2491 ในสมัยรัฐบาลจอมพล ป.พิบูลสงคราม เนื่องจากรัฐบาลตระหนักว่าท่าเรือกรุงเทพฯมีลักษณะเป็นท่าเรือซึ่งจะไม่สามารถตอบสนองการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจในระยะยาวได้อย่างเต็มที่ ได้มีการพิจารณาจะสร้างท่าเรือพาณิชย์ที่ศรีราชาเพื่อประโยชน์ทางการค้า อย่างไรก็ตามโครงการก่อสร้างท่าเรือที่ศรีราชาถูกระงับไปในเวลาต่อมา (ไอฟาร์ ถิ่นบางเตียว, 2554)

พ.ศ. 2496

- พ.ศ. 2496 มีการดำเนินการสร้างถนนเลียบชายทะเลชุมชนพญาเพื่อเชื่อมการคมนาคมภายในชุมชนนาเกลือและชุมชนพญา ส่งผลให้เกิดรถโดยสารประจำทางรับส่งคนและสินค้าแทนที่การคมนาคมทางน้ำด้วยเรือกลไฟ และเรือฉลอมทะเล ที่ถูกลดความนิยมลงเรื่อยๆและหมดไปในทศวรรษต่อมา นอกจากนี้ประชาชนยังนิยมสร้างบ้านตามแนวถนนแทนการสร้างบ้านยื่นลงไปในทะเลเพราะความสะดวกในการคมนาคมและการประกอบธุรกิจ การพัฒนาเส้นทางการคมนาคมสู่ภูมิภาคตะวันออกเฉียง

อย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ทศวรรษที่ 2480 เป็นต้นมา ได้เปลี่ยนโฉมชุมชนพญาจากชุมชนชาวประมงมาเป็นสถานที่ตากอากาศชายทะเลแห่งใหม่ที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักในหมู่นักท่องเที่ยวชาวไทยอย่างกว้างขวางในเวลาต่อมา การพัฒนาถนนสุขุมวิทในภาคตะวันออกไปจนถึงสี่ตึกและตัดเข้าสู่ชุมชนพญาได้เป็นประตูไปสู่การเป็นสถานที่ตากอากาศชายทะเล เนื่องจากการขยายตัวของวัฒนธรรมการท่องเที่ยวตากอากาศชายทะเลของชนชั้นนำที่มีมาตั้งแต่ต้นรัตนโกสินทร์ กล่าวคือ วัฒนธรรมการท่องเที่ยวตากอากาศชายทะเลเกิดขึ้นในสังคมไทยเป็นครั้งแรก ในสมัยของพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 เนื่องจากคณะมิชชันนารีอเมริกันและบาทหลวงฝรั่งเศสในกรุงเทพฯ ต้องการสถานตากอากาศชายทะเลไว้อาบน้ำทะเลและสูดอากาศบริสุทธิ์ เพื่อการพักผ่อนบำรุงรักษาสุขภาพตามความเชื่อของชาวตะวันตกที่มีมาแต่สมัยโรมัน โดยเชื่อว่ามิผลในการบำบัดโรคเช่นเดียวกับยา ทำให้มีการตื่นตัวในการหาสถานที่ตากอากาศชายทะเลเพื่อรองรับชาวต่างประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2394-2411 ในสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ถือเป็นช่วงการเริ่มรากฐานของการท่องเที่ยวสมัยใหม่แบบตะวันตก กล่าวคือ เหตุจากพระองค์ต้องการสถานตากอากาศชายทะเลเพื่อรองรับความต้องการพักผ่อนของชาวต่างประเทศ และเมื่อพระองค์มีโอกาสเสด็จประพาสชายทะเลตะวันออกก็ทรงโปรดประทับแรมที่อ่างศิลาเพราะ ทรงเห็นว่ามียากาศดี ทิวทัศน์สวยงาม ทั้งยังอยู่ไม่ห่างจากกรุงเทพฯ มากนัก พระองค์จึงโปรดเกล้าฯ ให้ตำบลงอ่างหิน (เรียกภายหลังว่า ตำบลอ่างศิลา) เป็นสถานที่ตากอากาศสำหรับชาวต่างประเทศ ข้อเสนอสนับสนุนของชัย เรื่องศิลป์ ในหนังสือยอดคน กล่าวไว้ดังนี้ (ชัย เรื่องศิลป์, อ่างใน ปรีชา แดงโรจน์, 2544, หน้า 103)

ทศวรรษที่ 2500

- โครงการพัฒนาชายฝั่งตะวันออกเป็นกลยุทธ์หลักของการพัฒนาอุตสาหกรรมในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 การเกิดขึ้นมาของโครงการฯ เป็นมาจากการดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เน้นการสร้างความสำเร็จเติบโตทางเศรษฐกิจและความทันสมัยที่ใช้ในช่วงแผนพัฒนาฯ ในฉบับที่ 1-4 ต้องประสบกับปัญหาผลกระทบที่สำคัญสองประการ ประการแรกคือ ปัญหาการกระจุกตัวของอุตสาหกรรมในกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นผลให้เกิดการหลังไหลของแรงงานจากชนบทสู่เมืองหลวง และกลายมาเป็นปัญหาสังคมในกรุงเทพมหานคร ประการที่สอง คือปัญหาความอึดตัวของการพัฒนาอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้า (import substitution industrialization) ซึ่งทำให้ไม่สามารถยกระดับ (deepening) การพัฒนาให้ประเทศก้าวเข้าสู่ประเด็นอุตสาหกรรม

โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกจึงมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมส่งออกและสร้างอุตสาหกรรมหนักโดยเฉพาะอย่างยิ่งประเภทอุตสาหกรรมปิโตรเคมีอันเนื่องมาจากการค้นพบก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทย นอกจากนี้โครงการฯ ยังมีเป้าหมายเพื่อเป็นการกระจายอุตสาหกรรม จากกรุงเทพมหานครสู่ภูมิภาคเพื่อรองรับแรงงานจากชนบทโดยเฉพาะอย่างยิ่งแรงงานในภาคอีสานกล่าวโดยสรุปแล้วโครงการฯ เป็นกลยุทธ์ที่สำคัญในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 5 เพื่อมุ่งยกระดับประเทศไทย ให้ก้าวเข้าสู่สังคมกึ่งอุตสาหกรรม(สำนักคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2524)

ในการดำเนินโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก รัฐได้วางแผนในพื้นที่เป้าหมายของการพัฒนาตามโครงการไว้ดังนี้คือ (วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2544, หน้า 1)

จังหวัดชลบุรีจะเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้าและบริหารราชการ
 แหลมฉบังจะเป็นเมืองท่าสมัยใหม่และเขตอุตสาหกรรมเบาถึงอุตสาหกรรมส่งออก
 พัทยาจะเป็นเมืองท่องเที่ยวและศูนย์พาณิชย์
 สัตหีบจะเป็นท่าเรือและสนามบินของประเทศ
 ระยองเป็นศูนย์กลางธุรกิจบริการและการศึกษาวิจัยเทคโนโลยี
 มาบตาพุดจะเป็นอุตสาหกรรมหนักและท่าเทียบเรือขนส่งวัตถุดิบ จังหวัดฉะเชิงเทราเป็นเขต
 เกษตร

ผลการพัฒนาตามโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกที่ผ่านมาพบว่าส่งผลกระทบต่อทั้งเชิง
 บวกและเชิงลบต่อชุมชนและประชาชนในภาคตะวันออกหลายประการด้วยกันคือ (วิทยาลัยการบริหาร
 รัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2544, หน้า 1)

มีการลงทุนพัฒนาในโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกระหว่างปี 2524-2537 ถึง
 420,000 ล้านบาท โดยคิดเป็นสัดส่วนทุนจากภาครัฐถึง 70% ซึ่งเน้นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อ
 การพัฒนา การลงทุนดังกล่าวมีผลให้เศรษฐกิจขยายตัวโดยรวมประมาณ 3 เท่า ผลผลิตอุตสาหกรรม
 เพิ่มขึ้น 3.2 และมีการจ้างงานทั้งทางตรงและทางอ้อมเพิ่มขึ้นประมาณ 460,000 คน

การพัฒนาดังกล่าวยังต้องประสบกับปัญหาอุปสรรคที่สำคัญในปัจจุบัน ได้แก่ อัตราการ
 ขยายตัวการลงทุนเริ่มลดลง เพราะที่ดินราคาสูง การขาดแคลนแรงงานฝีมือ ค่าน้ำประปาสูงและการ
 บริการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ยังไม่เพียงพอ นอกจากนี้พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ยังต้องพึ่ง
 กรุงเทพมหานครในฐานะเมืองบริวารอยู่ เนื่องจากประตูส่งออกหลักของประเทศยังอยู่ที่ท่าเรือคลองเตย
 และแรงงานฝีมือส่วนใหญ่ยังไม่ได้ย้ายครอบครัวมาอยู่ภาคตะวันออกอย่างถาวร

เกิดผลกระทบเชิงลบจากการพัฒนาที่มีต่อประชาชนและชุมชนในภาคตะวันออกที่สำคัญ
 ได้แก่ มลพิษทางน้ำ มลพิษทางอากาศ ขยะล้นเมือง ปัญหาความขัดแย้งในสังคม ปัญหายาบ้าและ
 ปัญหาชุมชนแออัด (วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2544, หน้า 1)

เมื่อพิจารณาเฉพาะการดำเนินงานของโครงการชายฝั่งทะเลตะวันออกในเขตพื้นที่แหลมฉบัง
 ให้เป็นท่าเรือพาณิชย์เพื่อนำประเทศไทย เข้าสู่ระบบการขนส่งทางทะเลของโลก ตามมติคณะรัฐมนตรีที่
 321103 ที่ระบุว่าในการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้มีการวางระบบการจัดการท่าเรือ
 พาณิชย์แหลมฉบังให้เป็นท่าเรือที่ 2 ต่อจากท่าเรือคลองเตย โดยให้กระทรวงคมนาคมรับนโยบายไป
 ดำเนินการ

ตามจริงความพยายามในการสร้างท่าเรือที่ 2 ของประเทศหลังจากท่าเรือคลองเตยนั้นมี
 แนวคิดในการดำเนินการมานานแล้วกล่าวคือในสมัยรัฐบาลจอมพลป.พิบูลย์สงคราม จอมพลป. เริ่ม
 ตระหนักว่าท่าเรือคลองเตยซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศไทยในขณะนั้นมีข้อจำกัดหลายประการ จอม
 พล ป.จึงมีแนวความคิดที่จะสร้างท่าเรือน้ำลึกบริเวณ อ่าวอุดมบริเวณศรีราชาซึ่งอยู่ติดกับแหลมฉบัง แต่
 ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเห็นว่าจะมีผลเสียมากกว่าผลดีในแง่ของการลงทุน จึงเสนอให้คณะรัฐมนตรี
 ระบุโครงการก่อสร้างท่าเรือศรีราชาไว้ก่อน

พ.ศ. 2504

- รัฐบาลได้ว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเนเดโกแห่งประเทศเนเธอร์แลนด์มาสำรวจการ
 ตกตะกอนในร่องน้ำสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา และสำรวจความเหมาะสมทางเศรษฐกิจเกี่ยวกับการ
 สร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่ศรีราชา เนเดโกได้เสนอรายงานฯ พื้นที่บริเวณแหลมฉบังเป็นพื้นที่เหมาะแก่การ

ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก เนื่องจากอยู่ตอนในอ่าวไทยคลื่นลมน้อย ดินใต้พื้นทะเลเป็นทรายขุดลอกไม่ยาก และใช้ประโยชน์ในการก่อสร้างได้ อีกทั้งยังมีพื้นที่ราบชายฝั่งสำหรับขยายเป็นพื้นที่หลังท่าเรือได้มาก ด้วยแต่ก็ยังไม่มีการดำเนินการเพื่อการก่อสร้างท่าเรือในขณะนั้นในระหว่างปี พ.ศ. 2509 - 2512 ได้มีการก่อสร้างท่าเรือสัตหีบเพื่อประโยชน์ทางการทหารของสหรัฐฯ ซึ่งต่อมาท่าเรือแห่งนี้ได้โอนมาเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐบาลไทย เมื่อปี พ.ศ. 2515

- ต่อมาในปี พ.ศ. 2504 รัฐบาลจอมพลถนอม กิตติขจรได้รื้อฟื้นความคิดดังกล่าวโดยจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเนเดอ์แกแห่งประเทศเนเธอร์แลนด์ มาสำรวจความเหมาะสมเกี่ยวกับการสร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่ศรีราชา บริษัทดังกล่าวได้เสนอให้สร้างท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบังตามที่บริษัทเนเดอ์แกเสนอแนะมาแต่บริษัท Lyen Associates และ King and Gavaris เห็นว่าควรก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกขึ้นที่สัตหีบมากกว่าเพราะค่าก่อสร้างถูกกว่าที่แหลมฉบัง และควรให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นเพียงท่าเรือน้ำมันเท่านั้น ในปี พ.ศ. 2516 รัฐบาลยังได้จ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา หลุยส์ เบอ์เจอร์ บริษัทฯ ได้ให้ความเห็นว่าการพัฒนาท่าเรือสัตหีบเป็นท่าเรือพาณิชย์น่าจะเหมาะสมกว่าการสร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่แหลมฉบัง แต่กระทรวงคมนาคมไม่เห็นด้วย เนื่องจากปัญหาความมั่นคงของชาติและได้ดำเนินการผลักดันให้มีการพัฒนาท่าเรือที่แหลมฉบัง คณะรัฐมนตรีจึงมีมติเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2516 เห็นชอบในหลักการให้สร้างท่าเรือพาณิชย์ที่แหลมฉบัง แต่อย่างก็ดีเนื่องจากประเทศไทยในระยะนั้นกำลังประสบภาวะผันผวนทางเศรษฐกิจ และทางการเมือง จึงไม่สามารถจัดสรรเงินทุนเพื่อก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังได้ รัฐบาลจึงได้มีมติให้ใช้ท่าเรือสัตหีบเป็นท่าเรือพาณิชย์ไปก่อน (วันชัย ศารทุตทัต, 2539, หน้า 57)

- เมื่อ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เป็นนายกรัฐมนตรี ที่ต้องการเห็นการเกิดอุตสาหกรรมน้ำมันในประเทศไทย ซึ่งในขณะนั้นประเทศไทยได้นำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศทั้งหมด ทางรัฐบาลจึงมีแนวคิดในการเปิดประมูลให้นักลงทุนเข้ามาสร้างโรงกลั่น แต่มีข้อแม้ว่าผู้ที่ชนะการประมูล และเมื่อสร้างโรงกลั่นเรียบร้อยแล้ว จะต้องโอนทรัพย์สินทั้งหมดให้แก่รัฐบาล ขณะที่นักลงทุนได้ผลประกอบการที่ได้ทำการตกลงจากรัฐบาลเท่านั้น ในขณะนั้น บริษัทไทยออยล์ จำกัด ซึ่งมีชื่อเดิมว่า โรงกลั่นน้ำมันไทย (Thaioil Refinery Company: TORC) ภายใต้การก่อตั้งของนาย เซาว์ เซาว์ชวัญยืน ในเดือนสิงหาคม 2504 เพื่อดำเนินกิจการโรงกลั่นน้ำมันจากการชนะการประมูลการก่อสร้างโรงกลั่นน้ำมันแห่งแรกในประเทศไทย และได้ทำสัญญากับกระทรวงอุตสาหกรรมในเดือนกันยายน 2504 เพื่อดำเนินการก่อสร้างและประกอบกิจการโรงกลั่นน้ำมัน หลังจากดำเนินการก่อสร้างเป็นระยะเวลาสามปี บริษัทไทยออยล์ได้เปิดดำเนินการโรงกลั่นน้ำมันหน่วยที่ 1 (TOC-1)

ป่าชายเลนการสำรวจพื้นที่ป่าชายเลนครั้งแรกในปี พ.ศ. 2504 พบว่าพื้นที่ป่าชายเลนประมาณ 2,299,375 ไร่ และลดลงอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งในยุควิกฤติระหว่างปี พ.ศ. 2522-2533 การเพาะเลี้ยงกุ้งกุลาดำที่ได้รับความนิยมอย่างมาก ทำให้เกิดการบุกรุกตัดไม้ป่าชายเลนและยึดถือครองเปลี่ยนสภาพพื้นที่ป่าชายเลนไปเป็นฟาร์มเพาะเลี้ยงกุ้งกุลาดำจำนวนมาก โดยเฉพาะฝั่งอ่าวไทยตั้งแต่จังหวัดตราดไปจนถึงปัตตานี ซึ่งพบว่าในปี พ.ศ. 2539 พบว่ามีพื้นที่ป่าชายเลนเหลืออยู่เพียง 1,047,390 ไร่ อย่างไรก็ตามได้มีการฟื้นฟูตามลำดับจนในปี พ.ศ. 2549-2554 ได้มีสภาพดีขึ้นในภาพรวมในปี พ.ศ. 2552 มีภาพรวมป่าชายเลนอยู่ที่ 1,524,971 ไร่(กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง, 2555 ก, หน้า 13)

ในการผลิตน้ำมันเป็นครั้งแรกในวันที่ 18 กันยายน 2507 (ฐิติเมธ โภคชัย, 2542, หน้า 63)

หลังจากเปิดดำเนินการแล้วพบว่าบริษัทไทยออยล์ประสบความสำเร็จในการผลิตน้ำมัน และได้รับอนุญาตจากรัฐบาลให้ขยายโรงกลั่นน้ำมันเพิ่ม รวมถึงเพิ่มการผลิตก๊าซหุงต้ม ดังตารางแสดง การขยายตัวและ ผลิตภัณฑ์การผลิตต่อปี ดังตารางต่อไปนี้ ดังนี้ (อำพิกา สวัสดิวงศ์, 2545, หน้า 138)

ตารางที่ 1 ตารางแสดงการขยายตัวและ ผลผลิตภัณฑ์การผลิตต่อปี

ชื่อบริษัท	วันอนุมัติ	เปิดดำเนินการ	ผลผลิตภัณฑ์ และกำลังการผลิตต่อปี
บริษัท โรงกลั่นน้ำมันไทย (ไทยออยล์)	8/ก.ย./2504	18/ส.ค./2504	เบนซิน 4,101,000 บาร์เรลต่อปี น้ำมันก๊าด 804,000 บาร์เรลต่อปี น้ำมันไอพ่น 805,000 บาร์เรลต่อปี แก๊สเหลว 14,000 บาร์เรลต่อปี
	การขยายตัวครั้งที่ 1 16/04/2510	18/ก.ย./2513	น้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่าง ๆ 35,000 บาร์เรลต่อวัน
	การขยายตัวครั้งที่ 2 10/ส.ค./24		ก๊าซหุงต้ม 1.32 ล้านบาร์เรล น้ำมันเบนซิน และเนบทา 6.94 ล้านบาร์เรล น้ำมันก๊าดและน้ำมันเครื่องบิน 3.62 ล้านบาร์เรล น้ำมันดีเซล 13.66 ล้านบาร์เรล น้ำมันเตาและยางมะตอย 6.53 ล้านบาร์เรล กำมะถัน 9,680 ตัน

ในปี พ.ศ. 2516

- บริษัทหลุยส์เบอร์เกอร์ได้รายงานต่อกระทรวงคมนาคมว่า การลงทุนเพื่อพัฒนาท่าเรือสัตหีบให้เป็นท่าเรือพาณิชย์นั้นเหมาะสมกว่าการลงทุนก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ที่แหลมฉบัง อย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์นั้นก็มีความเห็นว่า การพัฒนาท่าเรือสัตหีบให้เป็นท่าเรือพาณิชย์จะประสบปัญหาเรื่องการรักษาความปลอดภัย ความคล่องตัวในการดำเนินงานท่าเรือ ตลอดจนถึงการลงทุนและการขยายท่าเรือในอนาคต ฯลฯ ฉะนั้นจึงเห็นควรให้สร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่บริเวณแหลมฉบัง เพราะสามารถที่จะพัฒนาให้เป็นท่าเรือพาณิชย์ที่มีประสิทธิภาพและให้ผลประโยชน์แก่ประเทศทั้งในปัจจุบันและอนาคตได้เป็นอย่างมาก คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2516 เห็นชอบในหลักการให้สร้างท่าเรือทะเล เพื่อการพาณิชย์ที่แหลมฉบัง แต่หลังจากนั้น เนื่องจากประเทศไทยประสบกับภาวะผันผวนทางเศรษฐกิจ รัฐบาลยังไม่สามารถจัดสรรเงินทุนเพื่อการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังให้ทันกับความต้องการของปริมาณสินค้าที่มีมากจนคับคั่งที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ได้ จึงได้มีมติใหม่ให้พัฒนาท่าเรือสัตหีบเป็นท่าเรือพาณิชย์ก่อน โดยเตรียมดำเนินการเพื่อการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังไว้ด้วย

พ.ศ. 2521

- รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา และ ตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2521 ขึ้น เพื่อตระเวนคืนที่ดินในท้องที่ดังกล่าว รวมทั้งหมดประมาณ 6,340 ไร่ โดยเป็นการเวนคืนที่ดินของทางราชการ และที่ราษฎรเพื่อให้มาเป็นทรัพย์สินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย สำหรับใช้ในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังต่อไป

- หลังจากที่ผ่านมาความผันผวนทางเศรษฐกิจและทางการเมืองไปแล้วในปีพ.ศ. 2521 รัฐบาลนายกรัฐมนตรีเกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์ จึงได้เริ่มการดำเนินการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังโดยได้ตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้ที่ดิน ในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังการเวนคืนที่ดินดังกล่าวประสบปัญหาระหว่างชาวบ้านแหลมฉบัง กล่าวคือในสายตาของทางราชการนั้นพื้นที่เวนคืนซึ่งครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 6,341 ไร่ จะเป็นที่ดินโดยเป็นที่ดินของราษฎรประมาณ 4,000 ไร่ ส่วนที่เหลือเป็นที่ดินทางราชการและที่สาธารณะ แต่ในสายตาของชาวบ้านแหลมฉบังแล้วที่ดินในส่วนที่รัฐอ้างว่าเป็นที่สาธารณะนั้น แท้ที่จริงแล้วเป็นที่ดินในกรรมสิทธิ์ของราษฎรโดยชาวบ้านอ้างโฉนดที่ดินที่ทางราชการออกให้ตั้งแต่ ร.ศ. 127 (พ.ศ.2452) ในสมัยรัชกาลที่ห้า มาเป็นหลักฐานยืนยันกรรมสิทธิ์ดังกล่าว (เสน่ห์ ภูทอง, 2545) มุมมองที่ต่างกันระหว่างรัฐและชุมชน ในเรื่องกรรมสิทธิ์เหนือที่ “สาธารณะ” ดังกล่าวเป็นจุดเริ่มต้นของความขัดแย้งในปัญหาเวนคืนที่ดินระหว่างการท่าเรือกับชาวบ้านแหลมฉบังเนื่องจากการท่าเรือพยายามผลักดันชาวบ้านให้ออกจากที่ “สาธารณะ” ในขณะที่ชาวบ้านแหลมฉบังยืนยันการที่จะไม่ย้ายออกจากที่ “สาธารณะ” ซึ่งชาวบ้านถือว่าเป็นกรรมสิทธิ์ของตน ปรากฏการณ์ความขัดแย้งในการเวนคืนที่ดินในหมู่บ้านแหลมฉบัง จะเห็นได้จากภาพที่ 1 ว่ามีราษฎรที่ยังไม่ออกจากพื้นที่จำนวน 235 ราย จากทั้งหมด 1726 ราย หรือคิดเป็น 13.26 เปอร์เซ็นต์ โดยเป็นราษฎรที่มีเอกสารสิทธิ์ถูกต้องแล้ว 133 ราย และราษฎรที่อ้างว่ามีโฉนดในที่สาธารณะ 102 ราย

พ.ศ. 2522

- วันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2522 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้หน่วยงานท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ มีฐานะเป็นส่วนงานหนึ่งของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เช่นเดียวกับท่าเรือกรุงเทพฯ โดยมีคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้กำหนดนโยบายควบคุมการดำเนินกิจการและให้ความช่วยเหลือทางด้านวิชาการที่จำเป็นทุกประการ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2522

พ.ศ. 2525

- คณะรัฐมนตรีได้ประชุมพิจารณาถึงความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง และการก่อตั้งเขตนิคมอุตสาหกรรมในบริเวณแหลมฉบังอีกหลายครั้ง จนกระทั่งเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2525 จึงได้มีมติให้เร่งรัดการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง สำหรับบริการสินค้าทั่วไป สินค้าบรรจุตู้ สินค้าเกษตรกรรมบางประเภท และส่งเสริมการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมขนาดเบาที่ไม่มีปัญหาต่อสถานะแวดล้อม โดยตั้งเป้าหมายให้สามารถเริ่มใช้งานได้ระยะแรกภายในปี พ.ศ. 2530-2533 และยังสามารถตั้งคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกขึ้นดำเนินงานนี้ด้วย โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานเพื่อรับผิดชอบดูแลการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลตะวันออกโดยเฉพาะท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง

พ.ศ. 2526

- วันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2526 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้กระทรวงคมนาคมเจรจาขอรับเงินกู้จากรัฐบาลญี่ปุ่น สำหรับการสำรวจออกแบบ การควบคุมงานก่อสร้าง และการก่อสร้างตามโครงการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง และให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินบาทสมทบ ทั้งจากรายได้ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยและจากงบประมาณเพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อโครงการ

พ.ศ. 2527

- ปี พ.ศ. 2527 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา PAAS Consortium ให้เป็นผู้ออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรม เพื่อการก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง การออกแบบแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ. 2529 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ว่าจ้าง PAAS Consortium ให้เป็นผู้ควบคุมงานก่อสร้างพร้อมทั้งคัดเลือกให้กลุ่มบริษัทอิตาเลียนไทย, Daiho, Daito Kogyo และ Dredging International เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างอย่างไรก็ตามโครงการดังกล่าวต้องหยุดชะงักลงชั่วคราว

พ.ศ. 2530

การทะยานขึ้นของโครงการอีสเทิร์นในจังหวัดชลบุรีหลังทศวรรษ 2530 ได้ขับเคลื่อนอย่างมีพลวัตต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน ดังจะเห็นได้จากการขยายตัวของโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมหลักๆ ในจังหวัดชลบุรี ดังแสดงได้ในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมในนิคมอุตสาหกรรม จังหวัดชลบุรี

ชื่อนิคมอุตสาหกรรม	พื้นที่ (ไร่)	จำนวนโรงงาน (โรง)
อมตะนคร	16,577	830
แหลมฉบัง	3,556	395
ปิ่นทอง	633	192
เหมราช	3,482	112
ปิ่นทอง (แหลมฉบัง)	806	22
สวนอุตสาหกรรมศรีราชา	1,600	70
รวม	-	1,621

ที่มา: การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

นอกจากนี้ยังพบอีกว่าได้มีการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่นอกนิคมอุตสาหกรรมมาจนถึงปัจจุบัน คือ มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมนอกนิคมอุตสาหกรรมถึง 2,776 โรงงาน มีจำนวนแรงงานทั้งสิ้น 168,704 คน (ข้อมูลเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2552) (สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี, 2552)

พ.ศ. 2531

- พ.ศ.2531 รัฐบาลภายใต้การนำของ พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ ได้เร่งรัดให้มีการขยายพื้นที่ในการพัฒนาอุตสาหกรรมให้เพิ่มมากขึ้น ดังนั้นจึงมีการออกประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดให้พื้นที่ตำบลคลองตำหรุและตำบลหนองไม้แดง อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี เป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป ตามมาตรา 36 (1) แห่งพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522 ทั้งนี้เพื่อใช้พื้นที่ดังกล่าวในการจัดตั้ง “นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร”

ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงเขตอุตสาหกรรมทั่วไปนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร ลงวันที่ 10 กันยายน พ.ศ.2535 ซึ่งกำหนดให้พื้นที่ตำบลบ้านเก่า อำเภวนาทอง ตำบลคลองตำหรุ ตำบลดอนหัวฬ่อ และตำบลหนองไม้แดง อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี เป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป (ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 111 ตอนที่ 61ง ลงวันที่ 2 สิงหาคม 2537) เป็นผลให้นิคมอุตสาหกรรมอมตะนครครอบคลุมพื้นที่ตำบลบ้านเก่า อำเภวนาทองและตำบลคลองตำหรุ ตำบลดอนหัวฬ่อและตำบลหนองไม้แดง อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

การเข้ามาของโรงงานอุตสาหกรรมสมัยใหม่ ตลอดจนถึงนโยบายของรัฐ ที่ต้องการสร้างพื้นที่บริเวณนี้เป็นเขตอุตสาหกรรม ส่งผลให้ราคาที่ดินในจังหวัดชลบุรีถีบตัวสูงขึ้นเป็นอย่างมากดังนั้น ขบวนการเก็งกำไรที่ดินของกลุ่มนักธุรกิจจึงเริ่มก่อตัวขึ้น โดยมีการกว้านซื้อที่ดินอย่างกว้างขวางรอบ ๆ พื้นที่แหลมฉบัง ในเขตโดยเฉพาะตำบลบึงและตำบลหนองขาม อำเภอศรีราชา เพื่อบริการก่อสร้างโรงงานอุตสาหกรรม นอกจากนักธุรกิจชาวไทยที่เข้าลงทุนในการเป็นนายหน้าค้าที่ดินแล้ว กล่าวได้ว่า กลุ่มทุนต่างชาติ โดยเฉพาะญี่ปุ่นก็ได้เข้ามากว้านซื้อที่ดินในพื้นที่ที่คาดจะมีเป้าหมายในการพัฒนาอุตสาหกรรม เช่น แถบบางนา-ตราด ไปกระทั่งถึงเขตพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี แหลมฉบัง สัตหีบ และระยอง เป็นต้น (ไพโรจน์ จันทรนิมิ, 2531)

เป็นผลให้ราคาที่ดินที่อยู่ในพื้นที่เหล่านี้มีราคาสูงขึ้นเกือบเท่าตัว ขณะที่การซื้อขายเปลี่ยนมือในการถือครองที่ดินก็เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นได้จากคำกล่าวของวิกรม กรมดิษฐ์ นักธุรกิจที่เข้ามาลงทุนพัฒนาที่ดินเพื่อรองรับโรงงานอุตสาหกรรมในช่วง พ.ศ. 2531 ที่ว่า (ประภัสสร เสวิกุล, 2552, หน้า 229)

การขยายตัวของอุตสาหกรรมสมัยใหม่ในชลบุรีเริ่มต้นจากการนำของนิคมอุตสาหกรรมของรัฐและหลังจากนั้นก็ขยายไปสู่นิคมอุตสาหกรรมของเอกชน ในที่นี้จะขอยกตัวอย่างอมตะนครภายใต้การนำของวิกรม กรมดิษฐ์ กล่าวได้ว่าวิกรม ถือเป็นนักธุรกิจคนแรกๆ ที่เข้ามาลงทุนในการพัฒนาที่ดินในแถบจังหวัดชลบุรี เพื่อใช้เป็นสถานที่ในการรองรับการก่อสร้างโรงงานอุตสาหกรรมของนักลงทุนทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยในช่วงแรกได้กว้านซื้อที่ดินในเขตตำบลคลองตำหรุ กว่า 300 ไร่ ต่อมาต่อมาก็มีการซื้อที่ดินเพิ่มอีกกว่า 1,400 ไร่ การขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมภายในจังหวัดชลบุรี สะท้อนออกมาให้เห็นได้จากที่ดินกว่า 1,400 ไร่ในนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร สามารถขายให้กับนักลงทุนหมดภายในระยะเวลาเพียงปีกว่า

พ.ศ. 2534

- ท่าเรือแหลมฉบังเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือ B1 เป็นท่าแรกเมื่อวันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2534 ท่าเทียบเรือตั้งแต่ A-D

พ.ศ. 2535

- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (สพอ.) ได้เสนอโครงการเร่งด่วนเพื่อฟื้นฟูบูรณะเมืองพัทยา โดยให้เมืองพัทยาคัดซื้อที่ดินไว้เพื่อเป็นสถานที่ทิ้งขยะ จำนวนเนื้อที่ไม่น้อยกว่า 140 ไร่ และสถานที่ตั้งกล่าวต้องอยู่ห่างจากเมืองพัทยาไม่น้อยกว่า 15 กิโลเมตร ในวงเงินงบประมาณ 98,000,000 ล้านบาท (ผู้จัดการออนไลน์, 2549 (ก))

พ.ศ. 2537

- ในปี 2537 นายกนก ยศสารวรรณ ดำรงตำแหน่งผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรีได้เข้ามาสะสางปัญหาระหว่างการท่าเรือกับชาวบ้านในหมู่บ้านอีกครั้งหนึ่ง นายกนก ยศสารวรรณ นั้นได้รู้จักกับนาวาโทกาญจน์ ตันติเวชกุล ซึ่งขณะนั้นได้ดำรงตำแหน่งเป็นผู้อำนวยการการท่าเรือ ทางนาวาโทการันต์จึงได้มีการเจรจาปัญหาระหว่างการท่าเรือกับชาวบ้านในหมู่บ้านและผู้ว่าราชการจังหวัดจึงได้มีการแถลงข่าวเพื่อให้ชาวบ้านและสื่อมวลชนต่างๆรับรู้ว่าชาวบ้านในหมู่บ้านแหลมฉบังไม่ยอมย้ายออกจากพื้นที่เพราะไม่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวมเห็นแต่ประโยชน์ส่วนตน ตัวอย่างเช่นทางผู้ว่าราชการจังหวัดได้มีการแถลงข่าวในหนังสือพิมพ์ไทยรัฐ ฉบับวันที่ 1 เมษายน 2537” คนในหมู่บ้านเห็นแก่ตัว ไม่มีความเสียสละเห็นแต่ความสุขสบายของตน ไม่มองประโยชน์ที่จะได้รับ ประโยชน์ของประเทศชาติ เป็นกลุ่มบุคคลที่ถ่วงความเจริญของชาติ ขาวดังกล่าวทำให้คนในหมู่บ้านแหลมฉบังเกิดความไม่พอใจ เนื่องจากเห็นว่าทางราชการควรมาช่วยเหลือประชาชนมากกว่า มิใช่มาประณามคนในปกครองของตนเอง ทางผู้ว่าราชการ

จังหวัดควรให้ข้อเสนอแนะที่ดีต่อชาวบ้านเนื่องมาจากทางราชการเป็นกลุ่มผู้มีอำนาจมีความ
ความสามารถควรจะช่วยเหลือประชาชน นายกนก ยศสารวรรณ เมื่อมีการแถลงข่าวไปแล้ว ภายหลังก็
ได้ส่งคณะกรรมการกำหนดเงินช่วยเหลือค่าเรือถอน ได้นำหลักเกณฑ์การจ่ายเงินค่าเรือถอนของกรมโยธา
บอกรายข้อมูลทางด้านการให้ความช่วยเหลือต่างๆกับชาวบ้านที่ต้องการจะย้ายออกจากพื้นที่ โดยให้ชาวบ้าน
ที่ต้องการจะย้ายออกนั้นมาลงชื่อกับทางราชการ แต่ปรากฏว่าทางชาวบ้านนั้นไม่มีใครเลยที่จะออกมา
รับฟังข้อมูลและมาลงชื่อกับทางราชการเลย ทางชาวบ้านได้รวมกลุ่มกันที่บริเวณศาลาวัดแหลมฉับ
เพื่อถามไถ่ว่ามีผู้ใดที่ต้องการที่จะย้ายออกพื้นที่หรือไม่ ทางชาวบ้านได้ร่วมมือกันที่จะไม่ยอมย้ายออก
จากพื้นที่

ควบคุมกับการใช้กำลังของตำรวจในการข่มขู่ชาวบ้านเพื่อให้ออกจากพื้นที่นั้นการทำเรื่องก็ได้ส่ง
บุคคลากรของการทำเรื่องลงไปหมู่บ้าน เพื่อที่จะโน้มน้าวให้กลุ่มชาวบ้านยินยอมยกกรรมสิทธิ์ที่ดิน
ให้กับการทำเรือ หลังจากที่ทำเรื่องได้ใช้การข่มขู่และใช้กำลังทางตำรวจจับกุมผู้ฝ่าฝืนในการ
ก่อสร้างบ้านเรือนในพื้นที่ ชาวบ้านบางกลุ่มโดยเฉพาะกลุ่มผู้อาวุโสและกลุ่มผู้ที่มีการศึกษาน้อย มีความ
เกรงกลัวอำนาจรัฐเป็นอย่างมาก จึงได้ยินยอมยกกรรมสิทธิ์ที่ดินของตนให้กับการทำเรือ วิธีการในการ
โน้มน้าวจิตใจของการทำเรือต่อชาวบ้านในหมู่บ้านแหลมฉับนั้นได้ใช้การพูดคุยกับชาวบ้านในบ้านแต่
ละหลังและมีการอ้างถึงบ้านข้างเคียงว่า ได้มีการยกกรรมสิทธิ์ที่ดินให้กับการทำเรือแล้ว รวมทั้ง
กล่าวถึงกล่าวถึงอำนาจทางกฎหมายของการทำเรือที่มีอยู่ในที่ดินดังกล่าว จึงทำให้ชาวบ้านบางส่วน
ยินยอมยกที่ดินให้กับการทำเรือ ชาวบ้านบางกลุ่มที่ยินยอมยกกรรมสิทธิ์ที่ดินให้กับการทำเรือแล้วนั้น
ในวันรุ่งขึ้นทางการทำเรือได้มีการนำป้ายประกาศมาติดไว้ที่บริเวณหน้าบ้าน ว่าผู้ที่อยู่อาศัยในบ้านหลัง
ดังกล่าวจะต้องย้ายออกภายใน 7 วันมิฉะนั้นจะถูกดำเนินคดีตามกฎหมายในข้อหาบุกรุกพื้นที่ของการ
ทำเรือ ชาวบ้านเห็นว่าการทำเรือกระทำการเกินสมควร ไม่มีการผ่อนปรนให้กับคนในชุมชนบ้าง ส่วน
ชาวบ้านที่ยอมยกพื้นที่ให้ในครั้งแรกนั้น แต่ต่อมาบางคนไม่ยอมย้ายออกเนื่องจากอ้างว่าทางการทำเรือ
ให้ข้อมูลไม่จริงดังนั้น การทำเรือจึงใช้กำลังทางตำรวจมาจับชาวบ้านคนที่ยกพื้นที่ให้กับการทำเรือแล้ว
ยังไม่ยอมย้ายออก ทางตำรวจได้นำกำลังมาจับกุมคนในหมู่บ้านมาไว้ที่สถานีตำรวจแล้วได้ส่งคนไปทำ
การรื้อถอนบ้านเรือนของชาวบ้านเพื่อไม่ให้ชาวบ้านกลับมาอาศัยบ้านเรือดังกล่าวในพื้นที่แหลมฉับได้
อีกทำให้คนชุมชนเห็นการกระทำของตำรวจดังกล่าวจึงรู้สึกวาทหารราชการไม่เห็นแก่มนุษยธรรมบ้าง ทำ
ให้ชาวบ้านรวมตัวกันให้เพิ่มความเข้มแข็งในชุมชนและมีการพูดคุยปรึกษาว่าทางชาวบ้านควรจะทำ
อย่างไร ในการปรึกษาหารือของชาวบ้านได้ทำการปรึกษาหารือกันที่วัดแหลมฉับเพื่อต่อต้านการ
กระทำของตำรวจและการทำเรือ (วิเชียร เลียบทวี, 2545)

พ.ศ. 2540

- บริษัท Seat Boat บริษัท Seat Boat เป็นบริษัทประกอบกิจการคู่อู่อเรือในบริเวณพื้นที่
แหลมฉับที่อยู่ติดกับพื้นที่ของชาวบ้านในหมู่บ้าน บริษัทดังกล่าวมีนักลงทุนชาวไทยร่วมกับต่างชาติ

และพยายามขยายพื้นที่ในการประกอบกิจการอยู่ต่อเรือ เข้ามาในเขตพื้นที่ดังกล่าวเพื่อที่จะขยายพื้นที่ในการประกอบกิจการอยู่ต่อเรือ เมื่อปี พ.ศ. 2540 ทางบริษัทได้ส่งกลุ่มบุคคลเพื่อเข้ามาสำรวจพื้นที่และศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างกิจการอยู่ต่อเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้น เพื่อรองรับความเจริญของการคมนาคมขนส่งทางเรือ เมื่อเข้าไปสำรวจพื้นที่บริเวณวัดแหลมฉับเห็นว่าพื้นที่ๆเหมาะสมกับการขยายกิจการทางด้านชายหาดติดกับทะเลซึ่งเหมาะสมกับการขยายกิจการทางด้านชายหาดติดกับทะเลซึ่งเหมาะสมกับการขายกิจการมาก เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ผืนเดียวกันกับของบริษัทที่มีอยู่เดิมและเป็นที่ที่ไม่มีขีดหินมาก จึงไม่จำเป็นต้องระเบิดหิน เหมือนเมื่อครั้งประกอบกิจการของบริษัทครั้งแรกในพื้นที่เดิม ซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายในการลงทุนเพิ่มขึ้นค่อนข้างสูง

กล่าวคือในการระเบิดหินแต่ละครั้งนั้นใช้เงินในการระเบิดหินครั้งละประมาณ 1-2 แสนบาทต่อครั้งต่อกัน แต่พื้นที่บริเวณวัดและชุมชนแหลมฉับนั้นไม่ต้องมีการลงทุนมากนักเพราะพื้นที่ดังกล่าวไม่มีขีดหินขนาดใหญ่ อีกทั้งยังไม่ต้องมีการลงทุนเพื่อซื้อเครื่องจักรขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญในการสร้างอยู่ต่อเรือ เนื่องจากจะนำพื้นที่ดังกล่าวเป็นที่พักเรือเพื่อส่งรอกซ่อมหรือพักเรือเพื่อรอการขนส่งในครั้งต่อไป

เมื่อบริษัทมีความต้องการพื้นที่ดังกล่าวเป็นอย่างมาก ทางบริษัทนำโดยนายไพบูรณ์ เบญจฤทธิ์ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ เข้ามาในหมู่บ้านเพื่อที่จะสอบถามว่าคนในหมู่บ้านว่าจะย้ายออกจากพื้นที่เมื่อใด เพราะทางการทำเรือได้ให้ทางบริษัทเข้ามาจับจองพื้นที่เพื่อขยายกิจการแล้วถ้าทางชาวบ้านย้ายออกเมื่อใดก็จะเข้ามาประกอบกิจการแล้ว ถ้าทางชาวบ้านย้ายออกเมื่อใดก็จะเข้ามาประกอบกิจการทันที ชาวบ้านแหลมฉับได้ตระหนักถึงเจตนารมณ์ในการขายกิจการของบริษัท Seat Boat โดยการติดตามกิจกรรมที่บริษัทได้ดำเนินการได้แก่ มีการส่งกล้องดูสถานที่สำรวจแก่งหินต่างๆรวมทั้งวัดระยะทางในเขตพื้นที่บริเวณวัดแหลมฉับ มีจำนวน 43 ไร่ 1 งาน ดังนั้นชาวบ้านจึงไม่พอใจที่กลุ่มนักลงทุนที่เข้ามาในพื้นที่อย่างยิ่ง เมื่อกลุ่มผู้สำรวจที่ออกจากหมู่บ้านแล้ว ทางชาวบ้านก็จะมาปรึกษากันบริเวณศาลาว่าทางการทำเรือจะต้องมีการรวมกลุ่มกับนักลงทุนต่างชาติเพื่อเข้ามาประกอบกิจการของนักลงทุน มิได้เอาพื้นที่ดังกล่าวไปสร้างทำเทียบเรือจริงตามที่ประชาสัมพันธ์

นอกจากนี้ยังปรากฏจากของชาวบ้านที่ได้วิเคราะห์ว่าการทำเรือจะเอาพื้นที่เวนคืนไปใช้ประโยชน์ในรูปของโรงแรม สโมสร และสถานที่เพื่อความรื่นรมย์ที่จะให้เอกชนเข้ามาดำเนินการเป็นดังข้อความที่ว่า “พวกเราชาวแหลมฉับได้รับเกียรติได้รับพระราชทานโล่เป็นหมู่บ้านเกษตรประมงดีเด่น แต่บัดนี้หมู่บ้านเกษตรการประมงดีเด่นกำลังถูกทำลายไปเพื่อสร้างโรงแรมหรือรีสอร์ทสำหรับคนร่ำรวย หรือชาวต่างประเทศที่เข้ามาลงทุน” (ทองใบ ทองเปาว์, 2537, หน้า 18)

การให้ข้อมูลของการทำเรือโดยไม่ได้ประชาสัมพันธ์ว่าให้นักลงทุนเข้ามาประกอบกิจการในพื้นที่ของชาวบ้าน แต่พยายามที่จะประชาสัมพันธ์ว่าจะนำพื้นที่นั้นมาสร้างทำเรือเพื่อเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติ ดังนั้นเมื่อชาวบ้านเห็นว่ามีนักลงทุนหลายรายเข้ามาสำรวจพื้นที่เพื่อประกอบกิจการ จึงทำ

ให้ชาวบ้านในหมู่บ้านแหลมฉบังมีทัศนคติในแง่ลบกับการท่าเรือ ดังนั้นการสร้างภาพธรรมของการท่าเรือในรูปแบบนี้จึงไม่ประสบผลเท่าที่ควร แต่กลับสร้างความขัดแย้งขึ้น

พ.ศ. 2552

- พ.ศ. 2552 ประเทศไทยติดหนึ่งในสามของประเทศที่มีท่าเรือที่มีตู้สินค้าผ่านมากที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนี้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่มีตู้สินค้าผ่านมากที่สุดในอันดับที่ 20 ของโลก (World busiest port) ตามการจัดอันดับของ The American Association of Port Authorities และมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆตั้งแต่ พ.ศ. 2548 - 2551 ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เฉลี่ย 11 - 13 เปอร์เซ็นต์ต่อปี แต่ต้องมาชะงักใน พ.ศ. 2552 ซึ่งเป็นปีที่เศรษฐกิจของโลกชะลอตัว แต่บริษัทที่ปรึกษาได้ประมาณการณเบื้องต้นว่าหลังจากพ้นวิกฤตเศรษฐกิจแล้ว การเติบโตของปริมาณการเข้าออกสินค้าน่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 ต่อปี หมายความว่าใน พ.ศ. 2559 ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังจะสูงเกิน 10 ล้านที่อียู และใน พ.ศ. 2563 จะมีปริมาณสินค้าสูงถึง 16 ล้านที่อียู ซึ่งสูงเกินขีดความสามารถของโครงการขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 การสร้างท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ 3 จึงเป็นการรองรับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศและของภูมิภาคที่มีการเปิดเสรีทางการค้า ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555-2559 โดยเชื่อมโยงและยกระดับท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูสู่ภูมิภาคทางทะเล พร้อมเพิ่มศักยภาพด้านโลจิสติกส์ด้วยการเชื่อมโยงการขนส่งระบบต่างๆ เข้าด้วยกัน โดยเฉพาะทางทะเลและทางอากาศ ท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ(http://www.laemchabangportphase3.com/know_01.html)

พ.ศ. 2554

ตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา ประเทศเมียนมาร์ มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ กระแสการปฏิรูปการปกครองตามมาด้วยการส่งมอบอำนาจจากรัฐบาลทหารที่ผ่านมาสู่รัฐบาลกึ่งพลเรือน ได้สร้างความประหลาดใจเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ประเทศเมียนมาร์ได้เผชิญกับความท้าทายที่หลากหลายหลังจากที่ได้เปิดประเทศสู่โลกภายนอก ประเทศเมียนมาร์ได้เปิดประเทศและการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวทางทุนนิยมมีการพัฒนาท่าเรือทวาย ถือเป็นโครงการเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ ในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง(Greater Mekong Sub-region: GMS) ซึ่งเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก- ตะวันตก (เมืองดาดังเวียดนาม ถึงเมืองมะละแหม่ง พม่า) และระเบียงเศรษฐกิจแนวใต้ (นครโฮจิมินห์ เวียดนาม ถึงเมืองทวายพม่า) รวมทั้งเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (นครคุนหมิง จีนตอนใต้ และกรุงเทพฯ ประเทศไทย) (กรุงเทพฯธุรกิจออนไลน์วันที่ : 11 พฤษภาคม 2558)

ท่าเรื่อน้ำลึกทวาย (Dawei) สามารถรองรับ เรือน้ำหนัก 3 แสนตัน และสามารถเชื่อมโยงตลาดยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง และเอเชียใต้มาทางมหาสมุทรอินเดียและทะเลอันดามัน คาดว่าจะเสร็จในปี พ.ศ. 2556 ตั้งอยู่ที่ศตวันตกเฉียงใต้ของพม่า ซึ่งห่างจากตัวเมืองกาญจนบุรีเพียง 130 กม.

ทวาย เป็นอำเภอหนึ่งในมณฑลตะนาวศรี ทางใต้สุดของพม่า มี 3 อำเภอ คือ ทวาย มะริด และเกาะสองด้านตะวันตกของพม่าติดกับไทยจากจังหวัดกาญจนบุรีไปจนถึงจังหวัดระนอง (คอคอดกระ) เมืองทวายเป็นที่ราบชายฝั่งทะเล ชายหาดสวยงาม ขนานไปกับเทือกเขาตะนาวศรี อีกทั้งเป็นแหล่งก๊าซธรรมชาติ แหล่งเพาะพันธุ์สัตว์น้ำทางทะเล แหล่งเพาะปลูกผลไม้สำคัญของพม่า (กรุงเทพธุรกิจออนไลน์ วันที่ : 11 พฤษภาคม 2558)

ท่าเรือทวายจะเสริมศักยภาพการเป็นโลจิสติกส์ฮับ (Logistic Hub) ของประเทศไทย ถือเป็น new landbridge ของอาเซียน โดยจะเชื่อมโยงท่าเรือน้ำลึกทวาย (พม่า) กับท่าเรือหลักแหลมฉบัง (ชลบุรี) เพราะสินค้าที่มาจากยุโรป ตะวันออกกลาง แอฟริกา เอเชียใต้ จะผ่านที่ท่าเรือน้ำลึกทวาย ออกสู่ท่าเรือแหลมฉบังภายในวันเดียว และสามารถส่งไปสู่ประเทศจีน เกาหลี ญี่ปุ่น หรือประเทศในแถบแปซิฟิก ทิศทางการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายของประเทศเมียนมาร์ที่ส่งผลเชื่อมโยงกับประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการวางแผนการพัฒนาเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจ ที่เชื่อมโยงเส้นทางการค้าการลงทุนในกลุ่มประเทศอาเซียนปัจจุบันทั้ง 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง คือ ไทย พม่า ลาว จีน (ยูนนานและกวางสี) เวียดนาม และกัมพูชา ได้กำหนดแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ 3 แนวพื้นที่ ได้แก่ (กรุงเทพธุรกิจออนไลน์วันที่ : 11 พฤษภาคม 2558)

1.แนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนามระยะทาง 1,500 กิโลเมตร ได้แก่ เมาะละแหม่ง-เมียวดี/แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-

มุกดาหาร/สหัสขันธ์เขต-ดองฮา-ดานัง

2.แนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เชื่อมโยงจีน-พม่า/ลาว-ไทย (คุนหมิง-เชียงรุ่ง-ต้าหลัว-เชียงตุง-ท่าขี้เหล็ก/แม่สาย-กรุงเทพฯ และ คุนหมิง-เชียงรุ่ง-บ่อเต็น-

หลวงน้ำทา-ห้วยทราย/เชียงของ-กรุงเทพฯ) ระยะทางประมาณ 1,280 กิโลเมตร และ จีน-เวียดนาม (คุนหมิง-ฮานอย-โฮฟอง

3. แนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม 3 เส้นทาง ได้แก่กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ/ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา ระยะทาง 1,005 กิโลเมตร กรุงเทพฯ-ตราด/เกาะกง-สแรอัมปีล-กัมปอต-ฮาเตียน-กามู-นำเขา ระยะทาง 907 กิโลเมตร กรุงเทพฯ-เสียมราฐ-สตริงเต็ง-รัตนคีรี-OYadav-Play Ku-Quy Nhon ระยะทาง 1,150 กิโลเมตร

ความเป็นไปได้ที่จะเชื่อมทางรถไฟ ระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวายกับท่าเรือแหลมฉบังมีความชัดเจนที่การรถไฟแห่งประเทศไทย จะส่งเรื่องต่อถึงกระทรวงคมนาคม เพื่อให้รัฐบาลพิจารณา ความ

เป็นไปได้ที่จะเชื่อมทางรถไฟ ระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง (ชลบุรี) ในฝั่งไทย เข้ากับท่าเรือน้ำลึกทวาย ทางฝั่งพม่า ซึ่งการศึกษาเสร็จสิ้นลง และพบว่าโครงการนี้มีความเป็นไปได้ ทั้งนี้กระทรวงคมนาคม มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ไปดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมต่อทางรถไฟ ระหว่าง ท่าเรือแหลมฉบัง กับท่าเรือน้ำลึกทวาย เพื่อให้เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนา ที่จะช่วยยกระดับ การขนส่งทางราง ที่สำคัญคือการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้ไทย สู่อุตสาหกรรมกลาง การคมนาคมในภูมิภาค ผลการศึกษา ที่ดำเนินการโดยบริษัทที่ปรึกษา ให้ข้อสรุปว่าการเชื่อมระบบขนส่ง ทางรางระหว่างประเทศเข้าด้วยกัน คือ การย่นระยะทางในการขนส่งสินค้าข้ามคาบสมุทร ซึ่งเดิมการขนส่งทางเรือจะต้องไปอ้อมที่ช่องแคบมะละกา แต่เมื่อมาใช้เส้นทางนี้ได้ เท่ากับว่าทำให้เกิดการลด ต้นทุนและควบคุมระยะเวลาการขนส่ง เพราะเป็นการเส้นทางขนส่งเป็นแนวตรง ที่สำคัญการเชื่อมต่อโครงการโลจิสติกส์ในแนวเศรษฐกิจด้านใต้ จากท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือน้ำลึกทวาย จะนำไปสู่ ความแข็งแกร่งทางด้านเศรษฐกิจของภูมิภาคร่วมกัน (กรุงเทพธุรกิจออนไลน์วันที่ : 11 พฤษภาคม 2558)

สำหรับกรอบการศึกษา ต่อการจัดทำเส้นทางเริ่มตั้งแต่ ตัวท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง จ.ชลบุรี ไปจนถึงท่าเรือน้ำลึกทวาย ผ่านทาง จ.กาญจนบุรี รวมระยะทาง 440 กิโลเมตร แบ่งเป็น ช่วงสถานีรถไฟ บางซื่อถึงสถานีรถไฟแหลมฉบัง ระยะทาง 140 กิโลเมตร,จากสถานีรถไฟบางซื่อ ถึงสถานีรถไฟบ้านเก่า ระยะทาง160 กิโลเมตร ,จากสถานีรถไฟบ้านเก่าถึงสถานีรถไฟบ้านน้ำพุร้อน ระยะทาง 30 กิโลเมตร และจากสถานีรถไฟบ้านน้ำพุร้อนถึงสถานีรถไฟทวาย ระยะทาง 110 กิโลเมตร และบริษัทที่ปรึกษา โครงการได้วางเป็นเส้นทาง ที่สามารถทำทางรถไฟเชื่อมต่อกันรวม 5 เส้นทาง ประกอบด้วย (กรุงเทพ ธุรกิจออนไลน์วันที่ : 11 พฤษภาคม 2558)

เส้นทางที่ 1 สถานีแดนบ้านพุร้อน - สถานีชุมทางหนองปลาดุก - สถานีบางซื่อ - สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง 342 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 6 จังหวัด ได้แก่ กาญจนบุรี ราชบุรี นครปฐม กรุงเทพมหานคร ฉะเชิงเทรา และชลบุรี ลักษณะเด่น คือเป็นเส้นทางที่เชื่อมระบบ โครงข่ายเส้นทางรถไฟ จากฝั่งตะวันตกสู่ฝั่งตะวันออกโดยต้องตัดผ่านใจกลางกรุงเทพฯ ส่วนข้อจำกัดคือ มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมจากแนวเส้นทางเดิม และมีมูลค่าทางการลงทุนที่สูง การก่อสร้างมีความ ยุ่งยากมาก

เส้นทางที่ 2 สถานีแดนบ้านพุร้อน - สถานีชุมทางหนองปลาดุก - สถานีหนองผัก - สถานี องค์กรักษ์ - สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง 401 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด คือ กาญจนบุรี ราชบุรี นครปฐม นนทบุรี พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นครนายก ฉะเชิงเทรา และ ชลบุรีลักษณะเด่น คือการเป็นเส้นทางที่เชื่อมระบบโครงข่ายเส้นทางรถไฟ จากฝั่งตะวันตกสู่ฝั่ง ตะวันออกโดยไม่ต้องตัดผ่านกรุงเทพฯ ถือเป็นเปิดแนวเส้นทางใหม่ ส่วนการเวนคืน จะเกิดขึ้นใน พื้นที่นครปฐม นนทบุรี พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี และนครนายก

เส้นทางที่ 3 สถานีแดนบ้านพุร้อน - สถานีชุมทางหนองปลาตุก - สถานีหนองผักชี - สถานีมาบพระจันทร์ - สถานีชุมทางแก่งคอย - สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง 447 กิโลเมตรผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด คือ กาญจนบุรี ราชบุรี นครปฐม นนทบุรี พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นครนายก ฉะเชิงเทรา และชลบุรี ความโดดเด่นของเส้นทางนี้ คือ เชื่อมโครงข่ายเส้นทางรถไฟจากฝั่งตะวันตกสู่ฝั่งตะวันออกโดยไม่ต้องตัดผ่าน กรุงเทพฯ มีการเวนคืนพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางน้อย กว่าแนวเส้นทางที่ 2 แต่ปัจจัยด้านลบ คือมีระยะทางที่อ้อมมากที่สุด

เส้นทางที่ 4 สถานีแดนบ้านพุร้อน - สถานีชุมทางหนองปลาตุก - สถานีหนองผัก - สถานีองครักษ์ - สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง 322 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 8 จังหวัด คือ กาญจนบุรี ราชบุรี นครปฐม สมุทรสาคร กรุงเทพฯ สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา และชลบุรี จุดเด่นก็คือ เป็นแนวเส้นทางที่สั้นที่สุดสำหรับการเดินทางจากฝั่ง ตะวันตกสู่ท่าเรือแหลมฉบังโดยไม่ต้องตัดผ่าน กรุงเทพฯ และสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางรถไฟ สายใต้ตามแนวเส้นทางสถานีปากท่อ-สถานีวงเวียนใต้

เส้นทางที่ 5 สถานีแดนบ้านพุร้อน - สถานีชุมทางหนองปลาตุก - สถานีนครชัยศรี - สถานีองครักษ์ - สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา - ท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง 404 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด คือ กาญจนบุรี ราชบุรี นครปฐม นนทบุรี พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นครนายก ฉะเชิงเทรา และชลบุรี (กรุงเทพธุรกิจออนไลน์วันที่ : 11 พฤษภาคม 2558)

ถือเป็นแนวเส้นทางที่สั้นที่สุดสำหรับการเดินทางจากฝั่ง ตะวันตกสู่ฝั่งตะวันออก ไม่ผ่านกรุงเทพฯ ถือเป็น การเปิดแนวเส้นทางใหม่ จะมีการเวนคืนพื้นที่ในเขต นครปฐม นนทบุรี พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี และนครนายก(กรุงเทพธุรกิจออนไลน์วันที่ : 11 พฤษภาคม 2558)

ทางเลือกที่ศึกษามาทั้ง 5 เส้นทางพบว่า เส้นทางที่ 4 ระยะทาง 322 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 8 จังหวัด ถือว่ามีความคุ้มค่าต่อการลงทุนมากที่สุด เพราะหากประเมินผลการศึกษาถึงความเหมาะสม ทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม เส้นทางที่ 4 มีน้ำหนักทางการลงทุนที่สอดคล้องมากที่สุด โดยมูลค่าการลงทุนในโครงการนี้ คาดว่าจะต้องใช้เงินลงทุนในโครงการนี้ไม่ต่ำกว่า 90,000 ล้านบาท ขณะที่การลงทุนในเขตของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียร์มาร์ ด้วยการพัฒนาเส้นทางรถไฟไปจนถึงท่าเทียบเรือน้ำลึกทวาย คาดว่าจะต้องใช้เงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 70,000 บาท (กรุงเทพธุรกิจออนไลน์วันที่ : 11 พฤษภาคม 2558)

พ.ศ. 2559

- มีแนวความคิดที่จะสร้างรถไฟเชื่อมทวาย-แหลมฉบัง ฮับด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งรถไฟเส้นทางนี้อยู่ระหว่างการเตรียมนำเสนอผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย(ร.ฟ.ท.) ตัดสินใจ นำเสนอบรรจุไว้ในแผนการลงทุนอีกหนึ่งโครงการที่จะไปเชื่อมกับท่าเรือน้ำลึกทวายในสาธารณรัฐแห่ง

สหภาพเมียนมาที่อยู่ระหว่างการเร่งผลักดันของรัฐบาลทั้ง 2 ประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการเดินทางและขนส่งสินค้าเชื่อมระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวายของเมียนมาและท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังของไทย แนวเส้นทางในประเทศไทยจะเริ่มจากสถานีชายแดนบ้านพุน้ำร้อน ไปยังสถานีชุมทางหนองปลาดุก สถานีพานทอง สิ้นสุดที่ท่าเรือแหลมฉบัง ผ่าน 8 จังหวัด ใน 15 อำเภอ ได้แก่ อ.เมืองกาญจนบุรี อ.ไทรโยค อ.ท่าม่วง อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี อ.นครชัยศรี อ.สามพราน จ.นครปฐม อ.กระทุ่มแบน อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร อ.พระสมุทรเจดีย์ อ.เมืองสมุทรปราการ อ.บางพลี อ.บางบ่อ จ.สมุทรปราการ อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา และอ.พานทอง จ.ชลบุรี รวมระยะทางประมาณ 322 กิโลเมตร คาดว่าจะใช้งบลงทุน ไม่น้อยกว่า 3 หมื่นล้านบาท (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 36 ฉบับที่ 3,217 วันที่ 11 - 14 ธันวาคม 2559)

รถไฟเส้นทางนี้ในด้านโลจิสติกส์ถือว่ามีความเหมาะสมสำหรับขนส่งสินค้าจากฝั่งภาคตะวันตกที่จะเชื่อมไปยังท่าเรือน้ำลึกทวายในเมียนมากับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังในประเทศไทย โดยไม่ต้องผ่านใจกลางกรุงเทพมหานคร อีกทั้งยังเชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟสายใต้ตามแนวเส้นทางสถานีปากท่อ สถานีวงเวียนใหญ่ได้อีกด้วย ส่วนผลลัพธ์ด้านเศรษฐกิจนั้นจะก่อให้เกิดผลประโยชน์ในการช่วยลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ อีกทั้งยังมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการเวนคืนที่ดินของประชาชนน้อยมาก เนื่องจากแนวเส้นทางไม่ได้ผ่านในบริเวณย่านชุมชนที่อยู่อาศัยหนาแน่น หากเปิดให้บริการจะช่วยลดระยะทาง ลดต้นทุนระยะเวลาในการขนส่งสินค้าข้ามคาบสมุทรที่เดิมการขนส่งจะต้องอ้อมไปที่ช่องแคบมะละกา ประเทศมาเลเซีย (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 36 ฉบับที่ 3,217 วันที่ 11 - 14 ธันวาคม 2559)

โดยจากการคาดการณ์ตามผลการศึกษาในปี 2594 คิดเป็นจำนวนสูงสุดประมาณ 5.08 ล้านตู้คอนเทนเนอร์ต่อปี จึงเป็นการเพิ่มศักยภาพการขนส่งของไทย และพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายโลจิสติกส์จากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือน้ำลึกทวาย นำไปสู่ความแข็งแกร่งด้านเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนเนื่องจากจะเชื่อมแหล่งการลงทุนอุตสาหกรรมและยังเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งที่สำคัญแห่งใหม่ในระดับภูมิภาคอาเซียน ทำหน้าที่เป็นประตูการค้าในเส้นทางทะเลแห่งใหม่ เนื่องจากจะเข้าถึงทะเลอันดามันและมหาสมุทรอินเดีย เป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าให้กับอินเดีย จีน ตะวันออกกลาง ยุโรปและแอฟริกาได้อย่างกว้างไกลมากขึ้น (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 36 ฉบับที่ 3,217 วันที่ 11 - 14 ธันวาคม 2559)

ปัจจุบันร.ฟ.ท.อยู่ระหว่างการศึกษาออกแบบพร้อมแบ่งแนวเส้นทางออกเป็น 7 ช่วงตามสภาพภูมิประเทศ ข้อจำกัดของแต่ละพื้นที่ แนวเส้นทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบัน รวมถึงโครงการรถไฟที่จะเกิดขึ้นในอนาคต อีกทั้งโครงการนี้ยังมีส่วนหนึ่งจัดเป็นแนวเส้นทางที่รัฐบาลไทยและรัฐบาลญี่ปุ่นอยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ในการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขนาดเล็กอีกด้วย (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 36 ฉบับที่ 3,217 วันที่ 11 - 14 ธันวาคม 2559) โดย (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 36 ฉบับที่ 3,217 วันที่ 11 - 14 ธันวาคม 2559)

ช่วงที่ 1 เริ่มจากสถานีชายแดนบ้านพุน้ำร้อน-บริเวณสถานีท่ากิเลน 36 กิโลเมตร

ช่วงที่ 2 สถานีท่ากิเลน-สถานีวังเย็น 23 กิโลเมตร

ช่วงที่ 3 สถานีวังเย็น-สถานีท่าเรือน้อย 29 กิโลเมตร

ช่วงที่ 4 สถานีท่าเรือน้อย-สถานีชุมทางหนองปลาดุก 30 กิโลเมตร

- ช่วงที่ 5 สถานีชุมทางหนองปลาตุก-สถานีท่าแฉลบ 27 กิโลเมตร
- ช่วงที่ 6 สถานีท่าแฉลบ-บริเวณก่อนถึงสถานีพานทอง 118.5 กิโลเมตร
- ช่วงที่ 7 สถานีพานทอง-ท่าเรือแหลมฉบัง 58.5 กิโลเมตร

โดยร.ฟ.ท.ได้เปิดรับฟังความเห็นประชาชนตั้งแต่ปี 2557 ที่ผ่านมา ท้ายที่สุดแล้วยังมีลัทธิว้าวร.ฟ.ท.จะเร่งเสนอรัฐบาลอนุมัติให้ดำเนินการได้ (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 36 ฉบับที่ 3,217 วันที่ 11 - 14 ธันวาคม 2559)

พ.ศ. 2560

- โครงการเนรมิต สนามบินอู่ตะเภา EEC-เมืองการบินภาคตะวันออกคณะกรรมการบริหารการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กรศ.) ซึ่งมีนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานในการประชุม ได้ติดตามความคืบหน้าระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ในโครงการหลักที่จำเป็นจะต้องเร่งดำเนินการเป็นลำดับแรก 5 โครงการด้วยกัน ได้แก่ ดังภาพ (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, วันที่ 15 มีนาคม 2560)

- โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง,
- โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3
- โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและการซ่อมบำรุงอากาศยาน
- โครงการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์/ชิ้นส่วน-อิเล็กทรอนิกส์-หุ่นยนต์
- โครงการขยายเมืองปัจจุบันและสร้างเมืองใหม่



โดยที่ประชุมมีมติจะเร่งจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกให้เสร็จภายใน 3 เดือนก่อนที่จะเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก โดยจะนำ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภากับโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ขึ้นมาผลักดันก่อนเป็นลำดับแรก โดยตั้งสนามบินอู่ตะเภาเป็นเมืองการบินภาคตะวันออก กล่าวได้ว่าในปัจจุบัน ตัวสนามบินอู่ตะเภาปัจจุบันสามารถรับผู้โดยสารได้ประมาณ 700,000 คน/ปีหรือคิดเป็นร้อยละ 4 ของนักท่องเที่ยว 17 ล้านคนที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่เมืองพัทยาและจังหวัดระยอง ตัวสนามบินประกอบไปด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่งขนาดมาตรฐานรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ที่สุดในโลกได้ มีอาคารผู้โดยสาร 2 หลังรับผู้โดยสาร

รวมกันได้ 3.7 ล้านคน/ปี ประกอบไปด้วย อาคารหลังที่ 1 รองรับ 700,000 คน/ปี กับอาคารหลังที่ 2 (เปิดใช้งานเดือนสิงหาคม 2560) รองรับได้ 3 ล้านคน/ปี และยังมีศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่มีโรงซ่อมเครื่องบินขนาด 24,000 ตารางเมตร สามารถซ่อมเครื่องบินได้ พร้อมกัน 3 ลำ (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, วันที่ 15 มีนาคม 2560)

เพื่อให้สนามบินอยู่ตะเภาทำหน้าที่สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาค (Aviation Hub) รองรับการพัฒนาของสนามบินสุวรรณภูมิ จึงเห็นควรประกาศให้พื้นที่บริเวณสนามบินอยู่ตะเภา เป็นเขตส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก เมืองการบินภาคตะวันออก (Special EEC Zone : Eastern Airport City) พื้นที่ที่จะพัฒนา 3,835 ไร่ มีกิจกรรมหลักที่จะต้องดำเนินการพัฒนา 6 กลุ่ม (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, วันที่ 15 มีนาคม 2560)

โดยรัฐบาลจะต้องจัดสรรงบประมาณปี 2560-2561 ในการศึกษาทางวิ่งที่ 2 และงบประมาณ ก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 การจัดทำรายงาน EIA ให้แล้วเสร็จภายในเวลา 1 ปี และเร่งรัด การทำบันทึกความ เข้าใจ (MOU) ธุรกิจซ่อมเครื่องบินระหว่างบริษัทการบินไทยกับ Airbus ให้สำเร็จโดยเร็ว "ใน 3 เดือน หลังจาก กนศ.อนุมัติข้อเสนอ Eastern Airport City แล้วจะต้องมีการประกาศ TOR ให้เอกชน รับทราบถึงเกณฑ์และเงื่อนไขการลงทุนภายใต้รูปแบบรัฐและเอกชนร่วมลงทุน (PPP) เพื่อเข้าสู่ กระบวนการเปิดประมูลในการพัฒนา 6 กิจกรรมในสนามบินเพื่อเร่งรัดให้เกิดการลงทุนโดยเร็วที่สุด" นายอดิ ตม สวานายน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมกล่าว (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, วันที่ 15 มีนาคม 2560)

อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการบริหารระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กรศ.) ได้กำหนด สิทธิประโยชน์เพื่อจูงใจนักลงทุนใน 6 กิจกรรมหลักในการพัฒนาสนามบินอยู่ตะเภาประกอบไปด้วย

- 1) การได้รับสิทธิประโยชน์ตาม พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุนฉบับใหม่ (2559) กับ พ.ร.บ.กองทุน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งทั้ง 2 พ.ร.บ.นี้ดูแลโดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- 2) การอนุมัติการเข้าเมืองและเข้าทำงานของผู้ลงทุนผู้บริหาร/ผู้เชี่ยวชาญครั้งละ 5 ปี
- 3) ลดหย่อนภาษีรายได้บุคคลธรรมดาสำหรับผู้เชี่ยวชาญในอัตราไม่เกินร้อยละ 17
- 4) ได้รับสิทธิในการเช่าที่ราชพัสดุ 50+49 ปี (รวม 99 ปี)
- 5) ได้รับสิทธิเขตปลอดอากรหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ที่เหมาะสมทั้งภายในและภายนอก เขตส่งเสริม หากเชื่อมโยงกันแล้วเป็นประโยชน์กับประเทศไทย และ
- 6) ให้สิทธิประโยชน์ด้านอื่น ๆ ที่เห็นว่า "จำเป็น" กับนักลงทุนเพื่อที่จะก่อให้เกิดการลงทุนทั้ง 6 กิจกรรมตามเป้าหมายที่ประชุม กรศ.เชื่อว่า การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย การพัฒนาเมือง และการ พัฒนาสนามบินอยู่ตะเภา Eastern Airport จะมุ่งไปสู่การเป็นมหานครการบินภาคตะวันออกได้ใน อนาคต



พระราชบัญญัติ
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
พ.ศ. ๒๕๖๑

สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๐ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๑
เป็นปีที่ ๓ ในรัชกาลปัจจุบัน

สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร มีพระราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๓๔ และมาตรา ๓๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อดำเนินการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกให้เป็นระบบและโดยสอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมการประกอบพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ทนสมัย สร้างนวัตกรรม และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของ สภานิติบัญญัติแห่งชาติทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๑”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

(๑) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๑๗ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๐

(๒) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๘/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๒๖ พฤษภาคม พุทธศักราช ๒๕๖๐

(๓) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๗/๒๕๖๐ เรื่อง ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๒๕ ตุลาคม พุทธศักราช ๒๕๖๐

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก” หมายความว่า พื้นที่ตามมาตรา ๖

“เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ” หมายความว่า พื้นที่ภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตามที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนดตามมาตรา ๔๐

“ผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ” หมายความว่า ผู้ประกอบการ ซึ่งเป็นนิติบุคคล หรือบุคคลอื่นใดซึ่งมีความรู้ความสามารถพิเศษ ซึ่งได้รับอนุญาตจากเลขาธิการ ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดให้ประกอบอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษหรือกิจการที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

“อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ” หมายความว่า อุตสาหกรรมที่คณะกรรมการนโยบาย ประกาศกำหนดตามมาตรา ๓๙

“อุตสาหกรรมเป้าหมาย” หมายความว่า อุตสาหกรรมเป้าหมายตามกฎหมายว่าด้วยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย

“คณะกรรมการนโยบาย” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

“เลขานุการ” หมายความว่า เลขานุการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
“หน่วยงานของรัฐ” หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ
“กองทุน” หมายความว่า กองทุนพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
มาตรา ๕ ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๑
บททั่วไป

มาตรา ๖ ให้พื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และพื้นที่อื่นใดที่อยู่ใน
ในภาคตะวันออกที่กำหนดเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกาเป็นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เพื่อวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

(๑) พัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อเพิ่มขีด
ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

(๒) จัดให้มีการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรเพื่อลดอุปสรรคและต้นทุน
ในการประกอบกิจการ

(๓) จัดทำโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคที่มีประสิทธิภาพ มีความต่อเนื่อง
ประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวกและเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบโดยสมบูรณ์

(๔) กำหนดการใช้ประโยชน์ในที่ดินอย่างเหมาะสมกับสภาพและศักยภาพของพื้นที่
โดยสอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน

(๕) พัฒนาเมืองให้มีความทันสมัยระดับนานาชาติที่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยอย่างสะดวก
ปลอดภัย เข้าถึงได้โดยถ้วนหน้าและการประกอบกิจการอย่างมีคุณภาพ

ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตาม (๓)
จะตราพระราชกฤษฎีกาให้พื้นที่บางส่วนในเขตจังหวัดอื่นที่ติดต่อกับพื้นที่ตามวรรคหนึ่ง
และเฉพาะพื้นที่เท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการดังกล่าว ให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษ
ภาคตะวันออกด้วยก็ได้

มาตรา ๗ ในการดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามมาตรา ๖ ให้รัฐจัดให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องร่วมกันดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(๑) ส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินการตามแผนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ให้มีความน่าอยู่และทันสมัยโดยสอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน และพัฒนาระบบการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร ระบบสาธารณสุขปึกอก ระบบคมนาคมและขนส่ง ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร ระบบการส่งเสริมนวัตกรรม ระบบพลังงานที่มีความมั่นคง ระบบการบริหารจัดการน้ำ ระบบการควบคุมและขจัดมลภาวะ ระบบการผลิตสินค้าและการให้บริการโดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และการอื่นใดที่จำเป็นต่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ทั้งนี้ ต้องดำเนินการให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มั่นคง และประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก

(๒) ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการกิจการทั้งในประเทศและต่างประเทศเข้ามาประกอบอุตสาหกรรมเป้าหมาย อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ และกิจการที่เกี่ยวข้องในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการวิจัยและพัฒนา และการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม ตลอดจนให้มีการถ่ายทอดความรู้ความเชี่ยวชาญจากผู้ประกอบการ สถาบันการศึกษาหรือสถาบันวิจัย ที่มีศักยภาพสูงเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

(๓) จัดสรรงบประมาณ จัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมและจำเป็น รวมถึงให้การสนับสนุนด้านอื่น เพื่อให้การดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องบรรลุวัตถุประสงค์ของการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

(๔) สร้างบรรยากาศที่ดีสำหรับการประกอบกิจการและการอยู่อาศัย โดยลดขั้นตอนในการประกอบธุรกิจให้มีความสะดวกรวดเร็ว มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านต่าง ๆ ที่ทันสมัยและได้มาตรฐานสากล เช่น สถานศึกษา สถานพยาบาล สวนสาธารณะ และมีความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน

(๕) ส่งเสริมและสนับสนุนสถาบันการเงินไทยและต่างประเทศในการให้บริการทางการเงินในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้มีความสะดวก รวดเร็ว และมีข้อจำกัดเพียงเท่าที่จำเป็น เพื่อการรักษาเสถียรภาพของระบบการเงินและระบบเศรษฐกิจของประเทศ

มาตรา ๘ การดำเนินโครงการหรือกิจการใดภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สุขภาพของประชาชนหรือชุมชนตามที่มี

กฎหมายกำหนด ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแต่งตั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการเป็นการเฉพาะ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นหรือความเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการหรือกิจการนั้น โดยต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่ได้รับรายงานที่ถูกต้องและมีข้อมูลครบถ้วน

ให้เป็นหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ต้องประกาศให้ประชาชนทราบถึงรายการเอกสารที่ต้องยื่นพร้อมทั้งรายงานตามวรรคหนึ่ง โดยระบุหัวข้อที่จะต้องจัดทำรายงานให้ชัดเจน และกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการอนุญาตของทางราชการโดยเคร่งครัดโดยให้ถือว่าการพิจารณารายงานเป็นการอนุญาตตามกฎหมายดังกล่าว

ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษเพิ่มเติมจากสำนักงานหรือผู้ขออนุญาต และให้จ่ายค่าตอบแทนคณะกรรมการผู้ชำนาญการเพิ่มเติมเป็นพิเศษได้ตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติกำหนด

ในกรณีที่ไม่ได้มีผู้ชำนาญการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการใด หรือมีแต่ไม่เพียงพอ ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีหน้าที่อนุญาตให้มีผู้ชำนาญการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้นให้เพียงพอโดยเร็ว โดยมีให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการขอและการออกใบอนุญาต และคุณสมบัติของผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้มีหน้าที่ศึกษาหรือจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมาใช้บังคับ และจะอนุญาตให้ผู้ไม่มีสัญชาติไทยเป็นผู้มีหน้าที่ศึกษาหรือจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมก็ได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติกำหนด

มาตรา ๙ ในการดำเนินการเพื่อพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หากคณะกรรมการนโยบายเห็นว่ากฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งใดก่อให้เกิดความไม่สะดวกหรือล่าช้า มีความซ้ำซ้อนหรือเป็นการเพิ่มภาระการดำเนินการโดยไม่จำเป็น หรือมีปัญหาหรืออุปสรรคอื่นใด ให้คณะกรรมการนโยบายเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้มีการดำเนินการปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งดังกล่าว หรือมีกฎหมายขึ้นใหม่ เพื่อให้การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีประสิทธิภาพ สะดวก และรวดเร็ว ทั้งนี้ ต้องไม่กระทบต่อความเสมอภาค สิทธิและเสรีภาพของประชาชน และต้องไม่เลือกปฏิบัติ

หมวด ๒
คณะกรรมการนโยบาย

มาตรา ๑๐ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก” ประกอบด้วย

- (๑) นายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ
- (๒) รองนายกรัฐมนตรีคนหนึ่งซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นรองประธานกรรมการ
- (๓) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นกรรมการ
- (๔) ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เป็นกรรมการ
- (๕) ประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และประธานสมาคมธนาคารไทย เป็นกรรมการ
- (๖) ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งนายกรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีความรู้หรือความเชี่ยวชาญอันจะเป็นประโยชน์แก่การกำหนดนโยบายและการดำเนินการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จำนวนไม่เกินห้าคน เป็นกรรมการให้เลขาธิการเป็นกรรมการและเลขานุการ

ในกรณีที่ไม่มีกรรมการตาม (๕) หรือ (๖) หรือมีไม่ครบไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้คณะกรรมการนโยบายประกอบด้วยกรรมการเพียงเท่าที่มีอยู่

การประชุมและการลงมติของคณะกรรมการนโยบายให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสามปี และอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระไม่ได้

การพ้นจากตำแหน่งด้วยเหตุอื่นนอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระและการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทนตำแหน่งที่ว่างหรือการแต่งตั้งเพิ่มเติมให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง

มติของคณะกรรมการนโยบายมีผลผูกพันกระทรวงและหน่วยงานทุกหน่วยที่เป็นกรรมการอยู่ด้วย มาตรา ๑๑ คณะกรรมการนโยบายมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

- (๑) กำหนดนโยบายเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- (๒) ให้ความเห็นชอบแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาพรวม แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค แผนการดำเนินงาน และแผนการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- (๓) ให้ความเห็นชอบแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค
- (๔) ประกาศกำหนดพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ และสิทธิประโยชน์ที่จะให้แก่ผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษแต่ละแห่ง
- (๕) อนุมัติแผนงาน โครงการ และงบประมาณในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- (๖) ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน
- (๗) ออกระเบียบ ข้อบังคับ และประกาศเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้
- (๘) พิจารณาอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทานตามมาตรา ๓๗
- (๙) แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์คำสั่งของเลขาธิการตามมาตรา ๔๔ ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยกรรมการนโยบายตามมาตรา ๑๐ (๔) และ (๖) ประเภทละหนึ่งคน
- (๑๐) แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจหรือคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการตามที่คณะกรรมการนโยบายมอบหมาย
- (๑๑) กำกับดูแลการดำเนินงานของสำนักงาน และออกระเบียบและข้อบังคับให้สำนักงานปฏิบัติ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างคล่องตัวและมีประสิทธิภาพ

(๑๒) ติดตามและประเมินผลการดำเนินการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รวมทั้งแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน โดยต้องรายงานผลการดำเนินการให้คณะรัฐมนตรีทราบทุกกรอบระยะเวลาตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

(๑๓) ปฏิบัติการอื่นใดที่เกี่ยวข้องเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

การดำเนินการตาม (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) (๖) (๗) และ (๘) เมื่อคณะกรรมการนโยบายได้มีมติอนุมัติหรือให้ความเห็นชอบเรื่องใดแล้ว ให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ หากไม่มีข้อทักท้วงหรือไม่มีความเห็นเป็นอย่างอื่น ให้ถือว่าคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหรือเห็นชอบตามมติคณะกรรมการนโยบาย

ระเบียบ ข้อบังคับ และประกาศเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขตาม (๔) (๖) และ (๗) เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

มาตรา ๑๒ เพื่อให้การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ในกรณีที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดกระบวนการพิจารณาการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนและวิธีการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินการไว้เป็นการเฉพาะแล้ว การร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการตามกระบวนการและวิธีการดังกล่าว โดยให้ถือว่าการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือการให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนนั้นได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐแล้ว

การกำหนดกระบวนการพิจารณาการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนและวิธีการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินการตามวรรคหนึ่งจะใช้กับโครงการประเภทหรือลักษณะใด ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๑๓ ให้คณะกรรมการนโยบาย คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ คณะกรรมการเฉพาะกิจ และคณะอนุกรรมการ ได้รับค่าตอบแทน ค่าใช้จ่าย และประโยชน์ตอบแทนอื่น ตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

หมวด ๓

สำนักงาน

มาตรา ๑๔ ให้มีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีฐานะเป็นนิติบุคคลที่เป็นหน่วยงานของรัฐ แต่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วย

วิธีการงบประมาณและกฎหมายอื่น แต่ในกรณีที่รัฐจะจัดสรรเงินอุดหนุนทั่วไปหรืองบประมาณอื่นใดให้แก่สำนักงาน ให้สำนักงานงบประมาณมีหน้าที่จัดสรรเงินงบประมาณให้แก่สำนักงานได้โดยตรง

ให้สำนักงานเป็นหน่วยงานเลขานุการของคณะกรรมการนโยบาย

กิจการของสำนักงานไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์ กฎหมายว่าด้วยประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน แต่พนักงานและลูกจ้างของสำนักงานต้องได้รับประโยชน์ตอบแทนโดยรวมไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน

มาตรา ๑๕ สำนักงานมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

- (๑) รับผิดชอบในงานธุรการและงานวิชาการของคณะกรรมการนโยบาย
- (๒) เสนอแนะคณะกรรมการนโยบายเกี่ยวกับการดำเนินงานตามมาตรา ๑๑ และมาตรา ๑๒
- (๓) ศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบเบื้องต้นจากการกำหนดและการดำเนินการตามนโยบาย แผน และมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รวมตลอดทั้งแนวทางหรือมาตรการป้องกัน แก้ไข หรือเยียวยาผลกระทบดังกล่าวเสนอต่อคณะกรรมการนโยบาย
- (๔) กำกับ ติดตาม และรายงานความคืบหน้าในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกต่อคณะกรรมการนโยบายอย่างน้อยทุกสามเดือน
- (๕) จัดทำรายงานประจำปีเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ
- (๖) ประสานงานกับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การดำเนินการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปตามนโยบาย แผน และมาตรการที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด
- (๗) ศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการกำหนดเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
- (๘) ลงทุนหรือร่วมลงทุนกับบุคคลอื่นทั้งในประเทศและต่างประเทศเพื่อการประกอบกิจการที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
- (๙) ตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบกิจการที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
- (๑๐) กู้ยืมเงินเพื่อใช้จ่ายในกิจการของสำนักงาน

(๑๑) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น หรือตามที่ คณะรัฐมนตรีหรือคณะกรรมการนโยบายมอบหมาย

ในการดำเนินการตาม (๘) (๙) และ (๑๐) ให้กระทำได้เมื่อได้รับอนุมัติจาก คณะกรรมการนโยบายแล้ว โดยคณะกรรมการนโยบายอาจกำหนดเงื่อนไขตามที่เห็นสมควรก็ได้ และ ในกรณีการดำเนินการตาม (๑๐) ถ้าเกินห้าสิบล้านบาทต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน

มาตรา ๑๖ ให้สำนักงานมีเลขาธิการคนหนึ่งซึ่งคณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งมีหน้าที่ รับผิดชอบในการดำเนินงานของสำนักงานและขึ้นตรงต่อคณะกรรมการนโยบาย

ให้เลขาธิการเป็นผู้บังคับบัญชาพนักงานและลูกจ้างของสำนักงาน

มาตรา ๑๗ เลขาธิการต้องเป็นผู้มีความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ที่จะยังประโยชน์ แก่กิจการของคณะกรรมการนโยบายและสำนักงานตามที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนด มีสัญชาติไทย มีอายุไม่เกินหกสิบห้าปี สามารถทำงานให้แก่สำนักงานได้เต็มเวลา และไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

- (๑) เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต
- (๒) เป็นข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานของรัฐ หรือเป็นลูกจ้างของบุคคลใด
- (๓) เป็นผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง
- (๔) เป็นสมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น
- (๕) เป็นกรรมการหรือผู้ดำรงตำแหน่งอื่นในพรรคการเมืองหรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง
- (๖) เป็นผู้มีส่วนได้เสียตามมาตรา ๒๓
- (๗) เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกเพิกถอนสิทธิเลือกตั้งหรือเคยถูกเพิกถอนสิทธิเลือกตั้งหรือ สิทธิสมัครรับเลือกตั้ง หรือเป็นผู้อยู่ในระหว่างต้องห้ามหรือเคยถูกตัดสิทธิมิให้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ทั้งนี้ ไม่ว่าด้วยเหตุใด

(๘) เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือหน่วยงาน ของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือถือว่ากระทำการทุจริตหรือประพฤติมิชอบ

(๙) เคยเป็นผู้ต้องพ้นจากตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารบริษัทมหาชนจำกัด เพราะเหตุมีลักษณะ ที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้น ตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

(๑๐) เคยต้องคำพิพากษาให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดินเพราะร่ำรวยผิดปกติหรือมีทรัพย์สินเพิ่มขึ้นผิดปกติ

(๑๑) เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่ากระทำความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการ หรือความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ในการยุติธรรม หรือกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับยาเสพติดหรือกฎหมายเกี่ยวกับการพนันในฐานะความผิดเป็นเจ้าของหรือเจ้าสำนัก

มาตรา ๑๘ การแต่งตั้งเลขาธิการให้ทำเป็นสัญญาจ้างตามแบบที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด โดยประธานกรรมการนโยบายเป็นผู้ลงนามในสัญญาจ้าง

สัญญาจ้างตามวรรคหนึ่ง อย่างน้อยต้องมีข้อกำหนดเกี่ยวกับการดำรงตำแหน่ง เงื่อนไขการทำงาน การประเมินผลงาน การพ้นจากตำแหน่ง การเลิกจ้าง ค่าจ้าง และประโยชน์ตอบแทนอื่นของเลขาธิการ

เลขาธิการอยู่ในตำแหน่งตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้างซึ่งต้องไม่เกินคราวละสี่ปี และอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระไม่ได้

ให้คณะกรรมการนโยบายเป็นผู้กำหนดอัตราค่าจ้างและประโยชน์ตอบแทนอื่นของเลขาธิการ

มาตรา ๑๙ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้าง เลขาธิการพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๑๗

(๔) ไม่ผ่านการประเมินผลงาน

(๕) ถูกเลิกจ้างตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้าง

(๖) คณะกรรมการนโยบายมีมติให้เลิกจ้างเพราะมีความประพฤติเสื่อมเสีย

มาตรา ๒๐ เลขาธิการมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) รับผิดชอบการบริหารกิจการของสำนักงานให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ และเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งนโยบาย แผน และมาตรการที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

(๒) บังคับบัญชา บรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อน ลด ตัดเงินเดือนหรือค่าจ้าง ลงโทษทางวินัย พนักงานและลูกจ้างของสำนักงาน ตลอดจนให้พนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงานออกจากตำแหน่ง ทั้งนี้

ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด แต่ถ้าเป็นตำแหน่งรองเลขาธิการและผู้ตรวจสอบภายใน ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายก่อน

(๓) กำหนดระเบียบและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของสำนักงาน พนักงานและลูกจ้าง โดยไม่ขัดหรือแย้งกับระเบียบ ข้อบังคับ หรือมติที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

(๔) ออกระเบียบเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้หรือเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการ ภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการที่ดีและหลักการพัฒนา อย่างยั่งยืน

(๕) ปฏิบัติการอื่นตามที่คณะกรรมการนโยบายมอบหมาย

ในกิจการของสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับบุคคลภายนอก ให้เลขาธิการเป็นผู้แทนสำนักงาน เพื่อการนี้ เลขาธิการอาจมอบอำนาจให้รองเลขาธิการหรือพนักงานกระทำการแทนก็ได้ และในกรณี มีความจำเป็นซึ่งมิใช่กรณีตามมาตรา ๔๓ เลขาธิการอาจมอบอำนาจให้บุคคลอื่นกระทำการแทนได้ ทั้งนี้ ตามระเบียบที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

ระเบียบตาม (๔) เมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายและประกาศ ในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

มาตรา ๒๑ ให้มีรองเลขาธิการตามจำนวนที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดเพื่อช่วยเลขาธิการ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามที่เลขาธิการมอบหมาย

คุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม การแต่งตั้ง และการพ้นจากตำแหน่งของรองเลขาธิการ ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

มาตรา ๒๒ ในกรณีที่ไม่มีผู้ดำรงตำแหน่งเลขาธิการหรือมีแต่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้คณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งรองเลขาธิการคนหนึ่งเป็นผู้รักษาการแทนเลขาธิการ ในกรณีที่ไม่มี รองเลขาธิการหรือมีแต่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้คณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งพนักงานของสำนักงาน คนหนึ่งเป็นผู้รักษาการแทนเลขาธิการ

ให้ผู้รักษาการแทนเลขาธิการตามวรรคหนึ่งมีหน้าที่และอำนาจอย่างเดียวกับเลขาธิการ

มาตรา ๒๓ เลขาธิการและรองเลขาธิการต้องไม่เป็นผู้มีส่วนได้เสียในสัญญากับสำนักงานหรือ ในกิจการที่กระทำหรือจะกระทำให้แก่สำนักงาน ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม

คู่สมรสหรือบุตรซึ่งยังไม่บรรลุนิติภาวะของเลขาธิการหรือรองเลขาธิการผู้ใดกระทำการตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่าเลขาธิการหรือรองเลขาธิการผู้นั้นมีส่วนได้เสียในกิจการของสำนักงาน

ความในวรรคหนึ่งไม่ใช้บังคับแก่กรณีที่เลขาธิการหรือรองเลขาธิการได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการนโยบายให้เป็นกรรมการในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่สำนักงานเป็นผู้ถือหุ้น

นิติกรรมใดที่ได้ทำขึ้นโดยฝ่าฝืนมาตรานี้ไม่มีผลผูกพันสำนักงาน เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายจะได้ให้สัตยาบัน

มาตรา ๒๔ รายได้ของสำนักงานมี ดังต่อไปนี้

(๑) เงินอุดหนุนทั่วไปที่รัฐบาลจัดสรรให้ตามความเหมาะสมและจำเป็น

(๒) เงิน ทรัพย์สิน หรือผลประโยชน์อันได้มาจากการลงทุน การประกอบกิจการ หรือการดำเนินงานตามหน้าที่และอำนาจของสำนักงาน

(๓) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้

(๔) ดอกผลหรือผลประโยชน์อื่นที่เกิดจากเงินหรือทรัพย์สินของสำนักงาน

บรรดารายได้ที่สำนักงานได้รับจากการดำเนินงานให้ตกเป็นของสำนักงาน และเมื่อหักค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินงานและค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษาและค่าเสื่อมราคา ประโยชน์ตอบแทนของคณะกรรมการนโยบาย พนักงานและลูกจ้างของสำนักงาน เงินสมทบกองทุนเพื่อการสงเคราะห์และสวัสดิการ เงินกองทุน และเงินสำรองเพื่อใช้จ่ายในกิจการของสำนักงานแล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

เงินสำรองเพื่อใช้จ่ายในกิจการของสำนักงานตามวรรคสอง ประกอบด้วยเงินสำรองธรรมดา ซึ่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองเพื่อขยายกิจการ เงินสำรองเพื่อไถ่ถอนหนี้ และเงินสำรองอื่นตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด ทั้งนี้ การกำหนดวงเงินสำรองแต่ละประเภทต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

การนำเงินสำรองออกมาใช้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

ทรัพย์สินของสำนักงานไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดีและผู้ใดจะยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้มิได้

มาตรา ๒๕ ให้สำนักงานวางและรักษาไว้ซึ่งระบบบัญชีที่เหมาะสมโดยถูกต้องตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปและสอดคล้องกับระบบบัญชีที่กระทรวงการคลังได้วางไว้

บัญชีให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

มาตรา ๒๖ ให้สำนักงานจัดให้มีการตรวจสอบภายในเป็นประจำ

ให้คณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนเป็นคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อเสนอความเห็นเกี่ยวกับผลการตรวจสอบภายในต่อคณะกรรมการนโยบาย

ในการตรวจสอบภายใน ให้ผู้ตรวจสอบภายในรายงานผลการตรวจสอบโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบด้วยโดยอนุโลม

มาตรา ๒๗ ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือผู้สอบบัญชีอิสระที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ความเห็นชอบเป็นผู้สอบบัญชีของสำนักงาน

มาตรา ๒๘ ให้ผู้สอบบัญชีรายงานผลการสอบบัญชีต่อคณะกรรมการนโยบายเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี และให้สำนักงานเผยแพร่งบการเงินที่ผู้สอบบัญชีรับรองแล้วภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบ

หมวด ๔

การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

มาตรา ๒๙ ให้สำนักงานจัดทำนโยบายและแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แผนการใช้ประโยชน์ในที่ดินในภาพรวม แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค แผนการดำเนินงาน และแผนการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรที่สะดวกและรวดเร็ว เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับประโยชน์สูงสุดและให้การใช้พื้นที่มีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งกำหนดหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งรับผิดชอบการดำเนินการเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายเพื่อให้ความเห็นชอบ และเมื่อคณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบแล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานดังกล่าวในการดำเนินการ เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายจะกำหนดเป็นอย่างอื่น

นโยบายและแผนตามวรรคหนึ่งต้องคำนึงถึงความเชื่อมโยงกับแผนการใช้ประโยชน์ในที่ดินและแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคของพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

โดยให้ยึดหลักการคุ้มครอง เศรษฐกิจ และเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบตามหลักการส่งเสริมและคุ้มครอง สิทธิมนุษยชนในบริบทของการประกอบธุรกิจ และสิทธิตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้วย

มาตรา ๓๐ เมื่อคณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบแผนตามมาตรา ๒๙ แล้ว ให้สำนักงานร่วมกับกรมโยธาธิการและผังเมือง และหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องจัดทำรายละเอียด ของแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค ให้สอดคล้องกับแผนดังกล่าว โดยต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ คณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบแผนนั้น

แผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคตามวรรคหนึ่ง ต้องคำนึงถึง ความต่อเนื่องและเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคของพื้นที่ต่อเนื่องกับ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกด้วย และอย่างน้อยต้องประกอบด้วยระบบดังต่อไปนี้

- (๑) ระบบสาธารณูปโภค
- (๒) ระบบคมนาคมและขนส่ง
- (๓) ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
- (๔) ระบบการตั้งถิ่นฐานและภูมิสังคม
- (๕) ระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมแก่การประกอบอุตสาหกรรมเป้าหมาย อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ และการประกอบกิจการ
- (๖) ระบบบริหารจัดการน้ำ
- (๗) ระบบการควบคุมและขจัดมลภาวะ
- (๘) ระบบป้องกันอุบัติภัย

ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้สำนักงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคำนึงถึงความสัมพันธ์ กับชุมชน สุขภาวะของประชาชน สภาพแวดล้อม และระบบนิเวศตามหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้วย ทั้งนี้ โดยให้สร้างความรับรู้ที่ถูกต้องแก่ประชาชนในพื้นที่ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาด้วย

มาตรา ๓๑ ในระหว่างการจัดทำแผนผังตามมาตรา ๓๐

- (๑) ให้ดำเนินการตามหลักวิชาการผังเมือง

(๒) คณะกรรมการนโยบายจะมีมติให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามนโยบายและแผนตามมาตรา ๒๙ ในเรื่องใดไปพลางก่อนก็ได้

มาตรา ๓๒ แผนผังที่จัดทำขึ้นตามมาตรา ๓๐ เมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายและคณะรัฐมนตรีอนุมัติแล้ว ให้ผังเมืองตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองในส่วนที่ใช้บังคับในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอยู่ก่อนวันที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติแผนผังนั้นเป็นอันยกเลิกไป และให้กรมโยธาธิการและผังเมืองดำเนินการจัดทำผังเมืองขึ้นใหม่ให้สอดคล้องกับแผนผังดังกล่าว ในระหว่างที่ยังจัดทำผังเมืองไม่แล้วเสร็จ ให้ถือว่าแผนผังที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติเป็นผังเมืองรวมตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองสำหรับแต่ละจังหวัดที่อยู่ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

มาตรา ๓๓ ในกรณีที่มีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการใดเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือเพื่อสนับสนุนหรืออำนวยความสะดวกในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ให้เกิดการบูรณาการและผลสัมฤทธิ์และมีประสิทธิภาพสูงสุด ไม่ว่าจะกรณีจำเป็นต้องดำเนินการภายในหรือภายนอกเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หากการดำเนินการดังกล่าวเป็นหน้าที่และอำนาจของหน่วยงานของรัฐหน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือหลายหน่วย คณะรัฐมนตรีจะกำหนดให้หน่วยงานของรัฐหน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือสำนักงานเป็นผู้ดำเนินการแต่เพียงหน่วยเดียว หรือให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องทั้งหมดหรือบางหน่วยร่วมกันดำเนินการหรือร่วมกับสำนักงานดำเนินการก็ได้ โดยคณะรัฐมนตรีจะกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการ มาตรฐาน และคุณลักษณะเฉพาะที่จะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกด้วยก็ได้

ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง หากมีกฎหมายกำหนดให้ผู้ดำเนินการนั้นต้องได้รับอนุมัติหรืออนุญาตหรือต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐหน่วยใด ให้คณะกรรมการนโยบายเป็นผู้พิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือให้ความเห็นชอบแทนหน่วยงานของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น แต่ต้องแจ้งให้หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาตหรือให้ความเห็นชอบตามกฎหมายนั้นทราบก่อนเข้าดำเนินการ และเพื่อประโยชน์แห่งการนี้ ให้หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาตหรือให้ความเห็นชอบตามกฎหมายนั้น มีหน้าที่ให้ความร่วมมือและอำนวยความสะดวกแก่หน่วยงานของรัฐหรือสำนักงานที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่ง

ถ้าคณะรัฐมนตรีมิได้กำหนดไว้เป็นประการอื่น หน่วยงานของรัฐหรือสำนักงานที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่งจะมอบให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการก็ได้ ในกรณีเช่นนั้น ให้ถือว่าเอกชนนั้นได้รับอนุมัติหรืออนุญาตหรือได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายแทนหน่วยงานของรัฐตามกฎหมายนั้นแล้ว แต่หน่วยงานของรัฐหรือสำนักงานที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่งต้องควบคุมดูแลการดำเนินการของเอกชนดังกล่าวให้เป็นไปตามกฎหมายนั้นด้วย

มาตรา ๓๔ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องได้มาซึ่งที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อื่นเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ให้สำนักงานมีอำนาจดำเนินการโดยวิธีการจัดซื้อ เช่า เช่าซื้อ แลกเปลี่ยน เวนคืน หรือโดยวิธีการอื่นตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

ก่อนการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้คณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจขึ้นคณะหนึ่ง เพื่อศึกษาความเหมาะสมของพื้นที่ ความเหมาะสมทางการเงิน ตลอดจนผลกระทบและแนวทางหรือมาตรการป้องกัน แก้ไข หรือเยียวยาผลกระทบดังกล่าว และความคุ้มค่าที่ประชาชนในพื้นที่และรัฐจะได้รับ

ที่ดินที่สำนักงานได้มาตามพระราชบัญญัตินี้ สำนักงานมีอำนาจใช้หรือจัดหาประโยชน์ในที่ดินนั้นได้ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด และถ้าเป็นที่ดินที่ได้มาจากการซื้อ เช่าซื้อ หรือแลกเปลี่ยนกับที่ดินที่ซื้อหรือเช่าซื้อ หรือมีผู้อุทิศให้ ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของสำนักงานและให้สำนักงานมีอำนาจขาย แลกเปลี่ยน หรือให้เช่าซื้อได้

มาตรา ๓๕ ให้สำนักงานและผู้ซึ่งทำธุรกรรมกับสำนักงานในกิจการเกี่ยวกับที่ดินและอสังหาริมทรัพย์บรรดาที่กฎหมายกำหนดให้ต้องมีการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมตามกฎหมายนั้น

มาตรา ๓๖ ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก คณะกรรมการนโยบายโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจให้สำนักงานเข้าใช้ประโยชน์ที่ดินที่สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมได้มาตามกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมเพื่อการดำเนินการหรือประกอบกิจการอื่นใดนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมได้โดยไม่ต้องดำเนินการเพิกถอนเขตปฏิรูปที่ดินสำหรับที่ดินส่วนนั้น

ในการใช้ที่ดินตามวรรคหนึ่ง ให้อำนาจของคณะกรรมการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมเป็นอำนาจของคณะกรรมการนโยบาย และให้หน้าที่

และอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม เป็นหน้าที่และอำนาจของเลขาธิการหรือผู้ซึ่งเลขาธิการมอบหมาย

ที่ดินที่สำนักงานมีอำนาจใช้ตามวรรคหนึ่ง สำนักงานโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบาย จะมอบให้บุคคลอื่นใช้โดยมีค่าตอบแทนได้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบาย กำหนด

ในกรณีที่ที่ดินที่สำนักงานมีอำนาจเข้าใช้ตามวรรคหนึ่งมีบุคคลอื่นมีสิทธิใช้ประโยชน์อยู่ก่อน ให้สำนักงานจัดหาที่ดินอื่นให้ผู้นั้นใช้แทนหรือจะจ่ายค่าชดเชยหรือให้ประโยชน์ตอบแทนอื่น ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

มาตรา ๓๗ เพื่อให้การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปตามวัตถุประสงค์ ตามมาตรา ๖ และนโยบายและแผนตามมาตรา ๒๙ ให้คณะกรรมการนโยบายเป็นผู้มีอำนาจอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทานแก่บุคคลซึ่งดำเนินการอันเป็นประโยชน์โดยตรงต่อการพัฒนา เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกตามกฎหมายดังต่อไปนี้ด้วย แต่ในกรณีเป็นการดำเนินการภายนอก เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจะต้องเป็นเรื่องที่เชื่อมโยงกันและต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี ผู้รักษาการตามกฎหมายนั้น

(๑) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๑๕ เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่และอำนาจของกระทรวงการคลัง

(๒) กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

(๓) กฎหมายว่าด้วยการชลประทานหลวง

(๔) กฎหมายว่าด้วยการประกอบกิจการพลังงาน

(๕) กฎหมายว่าด้วยทางหลวงสัมปทาน

(๖) กฎหมายว่าด้วยพลังงานนิวเคลียร์เพื่อสันติ

ในการอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทานตามวรรคหนึ่ง ให้คณะกรรมการนโยบาย คำนึงถึงหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ตามกฎหมายนั้น แต่ในกรณีที่คณะกรรมการนโยบาย เห็นว่าหากมีการแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขเช่นว่านั้นจะทำให้การอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทานดังกล่าวมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ให้แจ้งให้ผู้มีหน้าที่และอำนาจตามกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องเพื่อเสนอความเห็น และเมื่อคณะกรรมการนโยบายพิจารณาแล้ว ให้ประกาศหลักเกณฑ์

วิธีการ หรือเงื่อนไขที่เห็นสมควรในราชกิจจานุเบกษา และให้คณะกรรมการนโยบายอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทาน ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขที่แก้ไขเพิ่มเติมนั้น

เมื่อคณะกรรมการนโยบายได้อนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทานตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้เลขาธิการหรือพนักงานของสำนักงานซึ่งเลขาธิการมอบหมายมีฐานะเป็นเจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งมีหน้าที่และอำนาจในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายตามวรรคหนึ่งด้วย

มาตรา ๓๘ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานของสำนักงานให้เกิดประสิทธิภาพ เลขาธิการ อาจขอให้ข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานของรัฐมาปฏิบัติงานเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงานเป็นการชั่วคราวได้ แต่ต้องทำความตกลงกับหน่วยงานของรัฐนั้นก่อน และเมื่อหมดความจำเป็นเมื่อใด ให้รีบส่งตัวผู้นั้นคืนสังกัดเดิม

ให้ถือว่าข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานของรัฐที่มาปฏิบัติงานเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงานเป็นการชั่วคราวตามวรรคหนึ่งไม่ขาดจากสถานภาพเดิมและคงได้รับเงินเดือนหรือค่าจ้าง แล้วแต่กรณี จากสังกัดเดิม

คณะกรรมการนโยบายอาจกำหนดค่าตอบแทนพิเศษให้แก่ข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานของรัฐตามวรรคหนึ่งในระหว่างปฏิบัติงานในสำนักงานด้วยก็ได้

หมวด ๕

เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

มาตรา ๓๙ เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศไปสู่การใช้เทคโนโลยีขั้นสูง สร้างนวัตกรรม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันในด้านต่าง ๆ คณะกรรมการนโยบายอาจกำหนดให้มีเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษขึ้นเพื่อพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษด้านใดด้านหนึ่งหรือหลายด้าน หรือเพื่อส่งเสริมให้เกิดกิจการที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษหรือเพื่อให้เกิดการถ่ายทอดความรู้ ความเชี่ยวชาญจากผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สถาบันการศึกษาหรือสถาบันวิจัย ที่มีศักยภาพสูงด้วย

ในการกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ คณะกรรมการนโยบายจะประกาศกำหนดจากอุตสาหกรรมเป้าหมายทั้งหมดหรือบางส่วน หรืออุตสาหกรรมอื่นนอกเหนือจากอุตสาหกรรมเป้าหมาย

โดยอาจรวมถึงอุตสาหกรรมบริการ อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการจัดประชุม หรืออุตสาหกรรมอื่นใด
ด้วยก็ได้ แต่อย่างน้อยต้องประกอบด้วยอุตสาหกรรมด้านต่าง ๆ ที่มีการพัฒนาตามวรรคหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- (๑) ยานยนต์สมัยใหม่
- (๒) อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ
- (๓) การท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ
- (๔) การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ
- (๕) การแปรรูปอาหาร
- (๖) หุ่นยนต์
- (๗) การบินและโลจิสติกส์
- (๘) เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ
- (๙) ดิจิทัล
- (๑๐) การแพทย์และสุขภาพครบวงจร

ในการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษตามวรรคสอง ให้นำหลักการ
การออกแบบที่เป็นสากล และการพัฒนาเทคโนโลยีสิ่งอำนวยความสะดวกมาประกอบการพิจารณาด้วย

ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษตามวรรคสอง ให้คำนึงถึงการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการแก่ผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ และผู้ซึ่งเข้ามา
ปฏิบัติงานในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษด้วย

มาตรา ๔๐ ในกรณี que เห็นสมควร คณะกรรมการนโยบายจะกำหนดให้พื้นที่ใดในเขตพัฒนาพิเศษ
ภาคตะวันออกเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่อวัตถุประสงค์ในการผลักดันการลงทุนในอุตสาหกรรม
เป้าหมายพิเศษด้านใดด้านหนึ่งหรือหลายด้านที่ไม่เป็นปฏิปักษ์ต่อกันก็ได้

ก่อนการกำหนดเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษตามวรรคหนึ่ง ให้สำนักงานจัดให้มีการศึกษา
ความเป็นไปได้ในการดำเนินการ ประโยชน์ ผลกระทบ และมาตรการเยียวยาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น
แก่ประชาชนหรือชุมชนที่อาจได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหาย พร้อมทั้งจัดทำร่างแผนผังการใช้ประโยชน์
ในที่ดินในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โดยให้นำความในมาตรา ๓๐ วรรคสาม มาใช้บังคับด้วย
โดยอนุโลม และให้เผยแพร่ผลการศึกษาและร่างแผนผังดังกล่าวในระบบเครือข่ายสารสนเทศของ
สำนักงานและวิธีการอื่นที่ทำให้ประชาชนทราบได้เป็นการทั่วไปด้วย

มาตรา ๔๑ เจ้าของที่ดินซึ่งมีที่ดินที่ตั้งอยู่ภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอาจขอให้สำนักงานดำเนินการกำหนดให้ที่ดินบริเวณดังกล่าวเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษได้ โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และชำระค่าบริการและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามมาตรา ๔๐ วรรคสอง ตามที่สำนักงานประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบาย

ในกรณีที่สำนักงานดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้วเห็นว่าที่ดินบริเวณดังกล่าวเหมาะสมที่จะประกาศกำหนดให้เป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ และผู้มีกรรมสิทธิ์ในที่ดินดังกล่าวได้ให้ความยินยอมที่จะรับผิดชอบการเยียวยาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนหรือชุมชนที่อาจได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายตามแนวทางที่สำนักงานกำหนดแล้ว ให้สำนักงานเสนอคณะกรรมการนโยบายพิจารณาเพื่อประกาศกำหนดพื้นที่ดังกล่าวเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษได้

ในกรณีที่ผู้ยื่นคำขอตามวรรคหนึ่งเป็นประชาชนในพื้นที่ร่วมกันยื่นคำขอ สำนักงานจะดำเนินการโดยลดหรือยกเว้นค่าบริการและค่าใช้จ่ายให้ก็ได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

มาตรา ๔๒ การจัดตั้ง เปลี่ยนแปลงเขต และการยุบเลิกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ แต่ละเขต ให้คณะกรรมการนโยบายประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ประกาศจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษตามวรรคหนึ่งอย่างน้อยต้องมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

- (๑) ชื่อของเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
- (๒) วัตถุประสงค์ของเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
- (๓) บริเวณของเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โดยให้มีแผนที่กำหนดแนวเขตไว้ท้ายประกาศด้วย
- (๔) แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

ให้นำความในมาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ และมาตรา ๓๒ มาใช้บังคับแก่การจัดทำแผนผังและผลบังคับของแผนผังตาม (๔) ด้วยโดยอนุโลม

มาตรา ๔๓ การดำเนินการหรือการกระทำใดภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายดังต่อไปนี้ หากกฎหมายกำหนดให้ผู้ดำเนินการหรือผู้กระทำต้องได้รับอนุมัติ อนุญาต ใบอนุญาต หรือความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้น หรือต้องจดทะเบียนหรือแจ้งต่อหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้นก่อน ให้ถือว่าเลขาธิการเป็นผู้มีอำนาจอนุมัติ

อนุญาต ออกใบอนุญาต หรือให้ความเห็นชอบ หรือเป็นผู้มีอำนาจในการรับจดทะเบียนหรือรับแจ้งตามกฎหมายนั้น

(๑) กฎหมายว่าด้วยการขุดดินและถมดิน

(๒) กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร

(๓) กฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเครื่องจักร

(๔) กฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข

(๕) กฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง เฉพาะเพื่อการอนุญาตให้คนต่างด้าวตามมาตรา ๕๔ (๑)

หรือ (๒) อยู่ต่อในราชอาณาจักร

(๖) กฎหมายว่าด้วยทะเบียนพาณิชย์

(๗) กฎหมายว่าด้วยโรงงาน

(๘) กฎหมายว่าด้วยการจัดสรรที่ดิน

เมื่อได้รับอนุมัติ อนุญาต ใบอนุญาต หรือความเห็นชอบจากเลขาธิการหรือได้จดทะเบียนหรือแจ้งต่อเลขาธิการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ถือว่าผู้ดำเนินการหรือผู้กระทำการนั้นได้รับอนุมัติ อนุญาต ใบอนุญาต หรือความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้นแล้ว หรือได้จดทะเบียนหรือแจ้งต่อหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้นแล้ว

ภายใต้บังคับวรรคสี่ การอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต ให้ความเห็นชอบรับจดทะเบียนหรือรับแจ้งตามวรรคสอง เลขาธิการต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ตามกฎหมายนั้น และต้องแจ้งหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้นหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐาน

ในกรณีที่เลขาธิการเห็นว่าหากมีการแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ตามกฎหมายตามวรรคสาม จะทำให้การอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต ให้ความเห็นชอบรับจดทะเบียน หรือรับแจ้งตามกฎหมายนั้นมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ให้แจ้งหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้นเพื่อเสนอความเห็น และเสนอคณะกรรมการนโยบายพิจารณา หากคณะกรรมการนโยบายเห็นชอบ ให้เลขาธิการดำเนินการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขที่แก้ไขเพิ่มเติมนั้น แทนหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขที่มีอยู่เดิม

เลขาธิการจะมอบอำนาจตามวรรคหนึ่ง ให้รองเลขาธิการ พนักงานของสำนักงานหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐในหน่วยงานใดที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ปฏิบัติการแทนก็ได้ เมื่อมีการมอบอำนาจดังกล่าว ให้แจ้งหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องทราบด้วย

ให้เลขาธิการ รองเลขาธิการ พนักงานของสำนักงาน และเจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งได้รับมอบอำนาจตามวรรคห้า มีฐานะเป็นเจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งมีหน้าที่และอำนาจในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายตามวรรคหนึ่งด้วย

มาตรา ๔๔ ผู้ขอรับอนุมัติ อนุญาต ใบอนุญาต ความเห็นชอบ หรือขอจดทะเบียนหรือแจ้งตามมาตรา ๔๓ มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งของเลขาธิการต่อคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ที่คณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งได้ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งนั้น

การอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้ถือว่าเป็นการอุทธรณ์ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้นแล้ว

คำวินิจฉัยของคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่งให้เป็นที่สิ้นสุด

มาตรา ๔๕ ในการอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต ให้ความเห็นชอบ รับจดทะเบียน หรือรับแจ้งตามมาตรา ๔๓ ให้เลขาธิการมีอำนาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียม ค่าตอบแทน ค่าใช้จ่ายหรือค่าอื่นใดที่กฎหมาย ข้อบัญญัติ หรือเทศบัญญัติว่าด้วยการนั้นกำหนดไว้ และให้มีอำนาจเรียกเก็บค่าบริการในการดำเนินการดังกล่าวเพิ่มเติมได้ตามอัตราที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนด

ค่าธรรมเนียม ค่าตอบแทน ค่าใช้จ่าย หรือค่าอื่นใดที่เลขาธิการเรียกเก็บตามวรรคหนึ่งให้นำส่งหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมนั้น

มาตรา ๔๖ ห้ามมิให้ผู้ใดใช้ชื่อ เครื่องหมาย หรือถ้อยคำในประการที่น่าจะทำให้ประชาชนเข้าใจว่าเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษโดยมิได้เป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๗ คณะกรรมการนโยบายจะกำหนดให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษและกิจการที่เกี่ยวข้องในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษต้องส่งเงินบำรุงกองทุนตามอัตรา หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่สำนักงานประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบายก็ได้

มาตรา ๔๘ ให้ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษได้รับสิทธิประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างตามหมวดนี้ตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด ดังต่อไปนี้

(๑) สิทธิในการถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินเพื่อการประกอบกิจการหรือห้องชุดเพื่อการประกอบกิจการ หรือการอยู่อาศัยตามมาตรา ๔๙

(๒) สิทธิในการนำคนต่างด้าวเข้ามาและอยู่ในราชอาณาจักร

(๓) สิทธิในการที่จะได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากร

(๔) สิทธิในการทำธุรกรรมทางการเงิน

(๕) สิทธิประโยชน์อื่นตามมาตรา ๕๙

ในการกำหนดสิทธิประโยชน์ตามวรรคหนึ่ง คณะกรรมการนโยบายจะกำหนดให้แตกต่างกันก็ได้ โดยคำนึงถึงวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษแต่ละแห่ง

มาตรา ๔๙ ให้ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษซึ่งเป็นนิติบุคคลและเป็นคนต่างด้าวตามประมวลกฎหมายที่ดิน มีสิทธิถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการประกอบกิจการที่ได้รับอนุญาตได้โดยไม่ต้องได้รับอนุญาตตามประมวลกฎหมายที่ดิน

ให้ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษซึ่งเป็นนิติบุคคลและเป็นคนต่างด้าว ตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุดมีสิทธิถือกรรมสิทธิ์ในห้องชุด โดยได้รับการยกเว้นจากการจำกัดสิทธิของคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุด

ผู้ประกอบกิจการซึ่งจะมีสิทธิ และจำนวนที่ดินหรือห้องชุดตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เกินที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนหรือกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

มาตรา ๕๐ ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการตามมาตรา ๔๙ ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ แต่ไม่ได้มีการประกอบกิจการภายในเวลาสามปี หรือหยุดประกอบกิจการในที่ดินดังกล่าว ผู้ประกอบกิจการนั้นต้องจำหน่ายที่ดินดังกล่าวภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่สำนักงานแจ้งให้ทราบ มิฉะนั้นให้สำนักงานมีอำนาจดำเนินการให้มีการจำหน่ายที่ดินดังกล่าวแทนผู้ประกอบกิจการแล้วคืนเงินที่ได้จากการจำหน่ายที่หักค่าใช้จ่ายแล้วให้แก่ผู้ประกอบกิจการ

มาตรา ๕๑ เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมให้บุคคลผู้มีความรู้ความสามารถพิเศษอันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเทคโนโลยีและก่อให้เกิดนวัตกรรมเข้ามาประกอบกิจการหรือทำงานในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ บุคคลดังกล่าวรวมทั้งคู่สมรส บุพการี และบุตรที่อยู่ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

หรือเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษอาจได้รับการลดหย่อนภาษี สิทธิเกี่ยวกับการเข้าเมืองและการขออนุญาตทำงาน และสิทธิอื่นเพิ่มเติม ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนดก็ได้

ลักษณะของบุคคลและสิทธิที่จะได้รับตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา มาตรา ๕๒ การเช่า เช่าช่วง ให้เช่า หรือให้เช่าช่วงที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ มิให้นำความในมาตรา ๕๔๐ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการเช่าอสังหาริมทรัพย์เพื่อพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรม พ.ศ. ๒๕๔๒ มาใช้บังคับ

การเช่า เช่าช่วง ให้เช่า หรือให้เช่าช่วงตามวรรคหนึ่ง ห้ามมิให้ทำสัญญาเช่าเป็นกำหนดเวลาเกินห้าสิบปี ถ้าได้ทำสัญญากันไว้เป็นกำหนดเวลานานกว่านั้นก็ให้ลดลงมาเป็นห้าสิบปี การต่อสัญญาเช่าอาจทำได้แต่จะต่อสัญญาเกินสี่สิบเก้าปีนับแต่วันครบห้าสิบปีไม่ได้

มาตรา ๕๓ ในกรณีที่คณะกรรมการนโยบายมีมติให้นำที่ราชพัสดุมาใช้เพื่อประโยชน์ในการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ รวมทั้งการนำไปให้เช่า หรือให้เช่าช่วง ให้อำนาจทั้งปวงของกรมธนารักษ์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุนั้นเป็นอำนาจของสำนักงาน แต่ถ้าที่ราชพัสดุนั้นอยู่ในความครอบครองหรือใช้ประโยชน์ของหน่วยงานของรัฐอื่นใด ต้องได้รับความยินยอมจากหน่วยงานของรัฐนั้นก่อน ทั้งนี้ คณะกรรมการนโยบายอาจกำหนดให้สำนักงานแบ่งสัดส่วนรายได้ที่ได้รับจากการใช้ที่ราชพัสดุนั้นให้เป็นรายได้ของหน่วยงานของรัฐที่ครอบครองหรือใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุนั้นอยู่เดิมหรือกรมธนารักษ์ก็ได้

การใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุตามวรรคหนึ่ง มิให้นำหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยที่ราชพัสดุมาใช้บังคับ

การจดทะเบียนการเช่าที่ดินอันเป็นที่ราชพัสดุหรือที่ดินของรัฐ ให้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด และเมื่อได้จดทะเบียนตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวแล้ว ให้ถือว่าได้มีการจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว

การเช่า เช่าช่วง ให้เช่า หรือให้เช่าช่วงตามมาตรานี้ไม่ถือว่าเป็นการร่วมทุนตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายจะมีมติเป็นรายกรณีให้ถือว่าเป็นการร่วมทุนตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

มาตรา ๕๔ ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง ให้ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษซึ่งได้รับสิทธิตามมาตรา ๔๘ (๒) มีสิทธินำคนต่างด้าวดังต่อไปนี้เข้ามาและ

อยู่ในราชอาณาจักรได้ตามจำนวนและระยะเวลาที่ได้รับอนุญาตจากเลขาธิการ แม้ว่าจะเกินกำหนดจำนวนหรือระยะเวลาให้อยู่ได้ในราชอาณาจักรตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง

- (๑) ผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านใด ๆ ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด
- (๒) ผู้บริหารหรือผู้ชำนาญการ
- (๓) คู่สมรสและบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลใน (๑) หรือ (๒)

สิทธิการเข้ามาและอยู่ในราชอาณาจักร รวมทั้งการนำคู่สมรสและบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะเข้ามาและอยู่ในราชอาณาจักรตามวรรคหนึ่ง ให้ใช้บังคับแก่บุคคลผู้มีความรู้ความสามารถพิเศษตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดให้เชิญชวนให้เข้ามาทำงานในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษด้วยโดยอนุโลม ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

กรณีที่คนต่างด้าวตามวรรคหนึ่งยังมีได้เข้ามาในราชอาณาจักร เมื่อเลขาธิการอนุญาตให้คนต่างด้าวผู้ใดเข้ามาและอยู่ในราชอาณาจักรตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้เลขาธิการแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองทราบ และให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองต่อไป

กรณีที่คนต่างด้าวตามวรรคหนึ่ง (๑) หรือ (๒) ได้เข้ามาอยู่ในราชอาณาจักรและได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองแล้ว ให้เลขาธิการอนุญาตให้คนต่างด้าวนั้นอยู่ต่อในราชอาณาจักรและให้ออกหนังสือรับรองการอนุญาตให้คนต่างด้าวนั้นอยู่ในราชอาณาจักรต่อไปได้

มาตรา ๕๕ ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง ให้ผู้ได้รับอนุญาตให้เข้ามาและอยู่ในราชอาณาจักรตามมาตรา ๕๔ (๑) และ (๒) มีสิทธิทำงานตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด โดยไม่ต้องได้รับใบอนุญาตทำงานตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการการทำงานของคนต่างด้าว แต่ต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเลขาธิการ ทั้งนี้ ให้ถือว่าหนังสืออนุญาตของเลขาธิการมีสถานะเป็นใบอนุญาตทำงานของคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการการทำงานของคนต่างด้าว

มาตรา ๕๖ ให้ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษมีสิทธิได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากรตามมาตรา ๔๘ (๓) ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เกินที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนหรือกฎหมายว่าด้วยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย

นอกจากสิทธิตามวรรคหนึ่งแล้ว คณะกรรมการนโยบายอาจกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดหรือบางรายได้รับประโยชน์เช่นเดียวกับผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร คลังสินค้าทัณฑ์บน หรือเขตประกอบการเสรีด้วยก็ได้

มาตรา ๕๗ เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ คณะกรรมการนโยบายอาจประกาศให้นำเข้าหรือผู้ส่งของออกซึ่งประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรทั้งหมดหรือแต่บางส่วน โดยจะกำหนดเงื่อนไขให้ต้องปฏิบัติไว้ด้วยก็ได้

มาตรา ๕๘ ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งได้รับสิทธิตามมาตรา ๔๘ (๔) มีสิทธิ ดังต่อไปนี้

(๑) ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินทั้งหมดหรือบางส่วนตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

(๒) สามารถใช้เงินตราต่างประเทศเพื่อชำระค่าสินค้าหรือบริการระหว่างผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

การกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตาม (๑) และ (๒) ให้คณะกรรมการนโยบายพิจารณาตกลงร่วมกับธนาคารแห่งประเทศไทยก่อน

มาตรา ๕๙ เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ คณะกรรมการนโยบายจะประกาศกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ หรือผู้ประกอบการวิชาชีพที่เป็นประโยชน์ต่อเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ได้รับสิทธิพิเศษอื่นใดตามมาตรา ๔๘ (๕) ตามที่เห็นสมควร ดังต่อไปนี้ก็ได้

(๑) ในกรณีที่การประกอบวิชาชีพใดมีกฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบวิชาชีพหรือผู้ขออนุญาตต้องมีสัญชาติไทยหรือต้องได้รับใบอนุญาต จดทะเบียน หรือรับรองก่อนการประกอบวิชาชีพตามกฎหมายแล้ว คณะกรรมการนโยบายอาจประกาศให้ผู้ซึ่งได้รับใบอนุญาต จดทะเบียน หรือรับรองให้ประกอบวิชาชีพนั้นในประเทศที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด สามารถประกอบวิชาชีพนั้นเพื่อกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษได้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

(๒) สิทธิและประโยชน์อื่นตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนหรือกฎหมายว่าด้วยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยให้อำนาจ

ของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนและอำนาจของคณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย ตามกฎหมายว่าด้วยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย เป็นอำนาจของคณะกรรมการนโยบายด้วย

มาตรา ๖๐ เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ อากาศยาน มิให้นำความในมาตรา ๔๑/๒๓ มาตรา ๔๑/๓๓ และมาตรา ๔๑/๙๕ แห่งพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ มาใช้บังคับแก่ผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยาน ผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน และผู้ขอรับใบรับรองหน่วยซ่อม ซึ่งประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ แต่ผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยาน ผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน หรือ ผู้ขอรับใบรับรองหน่วยซ่อม ซึ่งประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษต้องมีคุณสมบัติ ตามที่เลขาธิการกำหนดโดยความเห็นชอบของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตามกฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

หมวด ๖ กองทุน

มาตรา ๖๑ ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในสำนักงาน เรียกว่า “กองทุนพัฒนาเขตพัฒนา พิเศษภาคตะวันออก” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ ชุมชน และประชาชน ที่อยู่ภายในหรือที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

มาตรา ๖๒ กองทุนประกอบด้วย

- (๑) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้
- (๒) เงินบำรุงตามมาตรา ๔๗
- (๓) เงินสมทบจากรายได้ของสำนักงานตามมาตรา ๒๔ (๒)
- (๔) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้
- (๕) เงินหรือทรัพย์สินอื่นที่ตกเป็นของกองทุน
- (๖) ดอกผลหรือผลประโยชน์ใด ๆ ที่เกิดจากเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน

เงินและทรัพย์สินที่เป็นของกองทุนไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตามกฎหมายว่าด้วย
เงินคงคลังและกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ

มาตรา ๖๓ ให้สำนักงานเป็นผู้รับเงิน จ่ายเงิน เก็บรักษา และบริหารจัดการเงินกองทุน
แยกออกจากงบประมาณของสำนักงาน

การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษา และการบริหารจัดการเงินกองทุนให้เป็นไปตามระเบียบ
ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

มาตรา ๖๔ เงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อกิจการ ดังต่อไปนี้

(๑) เพื่อการพัฒนาพื้นที่หรือชุมชน รวมตลอดทั้งช่วยเหลือ หรือเยียวยาประชาชนและชุมชน
บรรดาที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

(๒) สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาและให้ทุนการศึกษาแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยในเขตพัฒนา
พิเศษภาคตะวันออกหรือที่อยู่ใกล้เคียงและได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

(๓) ค่าใช้จ่ายอื่นที่จะส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพและความรวดเร็วในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ
ภาคตะวันออกตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

(๔) ค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุน

การใช้จ่ายเงินกองทุนตาม (๑) และ (๒) ให้คำนึงถึงความต้องการของประชาชนในท้องถิ่นด้วย

หมวด ๗

การกำกับดูแล

มาตรา ๖๕ ให้นายกรัฐมนตรีมีหน้าที่และอำนาจกำกับโดยทั่วไปซึ่งกิจการของสำนักงาน
เพื่อการนี้จะสั่งให้สำนักงานชี้แจงข้อเท็จจริง แสดงความคิดเห็น หรือทำรายงานก็ได้

ในกรณีที่เห็นว่าสำนักงานกระทำการใดอันมิชอบ หรืออาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนหรือเสียหาย
นายกรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งให้สำนักงานยับยั้งหรือระงับการกระทำนั้นได้

หมวด ๘

บทกำหนดโทษ

มาตรา ๖๖ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๖ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าแสนบาท

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๖๗ ให้ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและเขตส่งเสริมตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๑๗ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ เป็นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกหรือเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ แล้วแต่กรณี ตามพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าคณะกรรมการนโยบายตามพระราชบัญญัตินี้ จะได้มีมติให้ยกเลิกหรือกำหนดเป็นอย่างอื่น

มาตรา ๖๘ ในวาระเริ่มแรก ให้คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๑๗ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ ที่มีอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทำหน้าที่คณะกรรมการนโยบายตามพระราชบัญญัตินี้ไปพลางก่อนจนกว่าจะมีคณะกรรมการนโยบายตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งต้องจัดให้มีคณะกรรมการนโยบายภายในหกสิบวัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๖๙ ในวาระเริ่มแรก ให้เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๑๗ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ ซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการไปพลางก่อนจนกว่าจะมีการแต่งตั้งเลขาธิการตามมาตรา ๑๖ ซึ่งต้องแต่งตั้งเลขาธิการให้แล้วเสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๗๐ ให้โอนบรรดาหน้าที่และอำนาจ กิจการ ทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ ความรับผิดชอบทั้งงบประมาณของสำนักงานเพื่อการพัฒนาาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๑๗ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ ที่มีอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ไปเป็นของสำนักงาน

มาตรา ๗๑ ให้ถือว่าการดำเนินการใด ๆ ที่คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก คณะกรรมการบริหารการพัฒนาาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ได้อนุมัติ ให้ความเห็นชอบ หรือดำเนินการไปแล้วตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๑๗ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๘/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๒๖ พฤษภาคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ และคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๗/๒๕๖๐ เรื่อง ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๒๕ ตุลาคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ ยังคงมีผลใช้บังคับต่อไปจนกว่าคณะกรรมการนโยบายตามพระราชบัญญัตินี้จะได้มีมติให้ยกเลิกหรือกำหนดเป็นอย่างอื่น

มาตรา ๗๒ ให้ถือว่าการอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต ให้ความเห็นชอบ รับจดทะเบียน หรือรับแจ้ง รวมถึงการดำเนินการใด ๆ เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายภายในเขตส่งเสริมของเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่ได้้อนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต ให้ความเห็นชอบ รับจดทะเบียน หรือรับแจ้ง หรือดำเนินการไปแล้วตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๑๗ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๘/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๒๖ พฤษภาคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ และคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๗/๒๕๖๐ เรื่อง ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๒๕ ตุลาคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ มีผลใช้บังคับต่อไปได้ตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๗๓ ข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานของรัฐที่เลขาธิการขอให้มาปฏิบัติงานเป็นการชั่วคราวตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๑๗ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ ผู้ใดประสงค์จะเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงาน ให้แสดงความจำนงเป็นหนังสือต่อผู้บังคับบัญชาภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และเมื่อได้ผ่านการคัดเลือกหรือประเมินจากเลขาธิการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดและได้รับการบรรจุเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงานแล้ว ให้เป็นอันออกจากราชการหรือออกจากงาน แล้วแต่กรณี

ข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างที่ออกจากราชการหรือออกจากงานตามวรรคหนึ่งให้ถือว่าเป็นการออกจากราชการหรือออกจากงานเพราะเลิกหรือยุบตำแหน่งตามกฎหมายว่าด้วยบำเหน็จบำนาญข้าราชการหรือกฎหมายว่าด้วยกองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการหรือกฎหมายจัดตั้งหน่วยงานนั้นแล้วแต่กรณี หรือในกรณีเป็นลูกจ้าง ให้ถือว่าเป็นการให้ออกจากงานเพราะทางราชการยุบตำแหน่งหรือทางราชการเลิกจ้างโดยไม่มีความผิด และให้ได้รับบำเหน็จตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยบำเหน็จลูกจ้าง

ในกรณีผู้ที่ออกจากราชการหรือออกจากงานตามวรรคหนึ่งยังมีสัญญาที่จะต้องรับราชการหรือปฏิบัติงานตามระยะเวลาที่กำหนดไว้เพื่อชดใช้ทุนแล้ว ให้นับระยะเวลาที่มาปฏิบัติงานกับสำนักงานเป็นการรับราชการหรือปฏิบัติงานตามสัญญานั้นด้วย

ผู้รับสนองพระราชโองการ
พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง หากมีการพัฒนาพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เป็นระบบและโดยสอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืนแล้วจะทำให้การใช้ที่ดินในภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปอย่างเหมาะสมกับสภาพและศักยภาพของพื้นที่ได้อย่างแท้จริง ทั้งยังจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยรวม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมให้มีการประกอบพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ทันสมัย สร้างนวัตกรรมและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการเกษตรกรรมดั้งเดิม ตลอดจนวิถีชีวิตของชุมชนในพื้นที่ดังกล่าว แต่กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันไม่เอื้อต่อการพัฒนาพื้นที่ตามแนวทางดังกล่าว ไม่มีการวางแผนการบริหารพื้นที่แบบองค์รวม การพัฒนาด้านต่าง ๆ จึงเป็นไปอย่างแยกส่วนและกระจัดกระจาย ผลของการขาดการบูรณาการดังกล่าว ทำให้ไม่สามารถพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้อย่างเต็มศักยภาพ ทั้งการจัดทำระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานของหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ ยังขาดความต่อเนื่องและเชื่อมโยงกัน กรณีจึงสมควรกำหนดให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ชัดเจนแน่นอนโดยเหมาะสมกับสภาพและศักยภาพของพื้นที่ สอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน มีการบูรณาการการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคให้ต่อเนื่องและเชื่อมโยงกันทั้งในและนอกเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พัฒนาเมืองให้มีความทันสมัยระดับนานาชาติที่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยและการประกอบกิจการ มีการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร รวมทั้งให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเป็นการเฉพาะ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



แผนงาน พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

(พ.ศ. 2560-2564)

รายงานหลัก



พฤศจิกายน 2559

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	I-VIII
1. ความเป็นมา	1
2. สาระสำคัญของแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)	3
2.1 วัตถุประสงค์	3
2.2 เป้าหมายการพัฒนา	3
2.3 สถานะปัจจุบันของพื้นที่	
2.3.1 เศรษฐกิจ	4
2.3.2 โครงสร้างพื้นฐาน	8
2.3.3 สาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	12
2.3.4 สิ่งแวดล้อม	14
2.3.5 บริการสาธารณสุข	15
2.4 แนวทางการพัฒนา	16
2.5 แผนการลงทุนภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)	18
2.5.1 สรุปสาระสำคัญโครงการ	18-25
2.5.2 กรอบระยะเวลาการลงทุนโครงการ	26-28
2.5.3 ข้อเสนอโครงการที่ขอรับการจัดสรรงบประมาณ ปี 2560	29-31
2.6 กลไกการพัฒนา	32
2.7 ผลที่คาดว่าจะได้รับ	32-34
3. ภาคผนวก	35
3.1 สรุปภาพรวมแผนงานฯ (รายแผนงาน และแหล่งเงิน)	35
3.2 สรุปงบประมาณแผนงานฯ (รายหน่วยงาน)	36
3.3 สรุปรายชื่อโครงการภายใต้แผนงานฯ (พ.ศ. 2560-2561)	37
3.4 แผนการลงทุน (ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว)	44
3.5 มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 28 มิถุนายน 2559	48

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

ภาคตะวันออกของประเทศไทยตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ดีที่สุดของภูมิภาคอาเซียน สามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศจีนและอินเดียที่มีประชากรจำนวนมากและมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง โดยสัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ของภูมิภาคเอเชียและประเทศแถบแปซิฟิก คิดเป็น 1 ใน 3 ของมูลค่า GDP ของโลก นอกจากนี้ 3 จังหวัดภาคตะวันออก (จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) ยังเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ประกอบด้วย ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) รถไฟฟ้าทางคู่ และสนามบินอู่ตะเภา มีเมืองพัทยาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก รวมทั้งยังมีพื้นที่เพียงพอสำหรับรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม จึงสามารถพัฒนาต่อยอดสู่การเป็น “ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)” เพื่อให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย ที่จะสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งการยกระดับคุณภาพชีวิตและรายได้ของประชาชน

คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 ได้มีมติเห็นชอบหลักการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม กองทัพอากาศ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาจัดทำแผนการดำเนินโครงการและงบประมาณค่าใช้จ่ายในงบประมาณ พ.ศ. 2560-2561 ให้แล้วเสร็จ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป และต่อมารองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) มีบัญชาให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ประสานและบูรณาการข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564) ในครั้งนี้ สศช. ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

1.1 **วัตถุประสงค์** เพื่อสนับสนุนการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เพิ่มการจ้างงาน ยกระดับคุณภาพชีวิตและรายได้ของประชาชน

1.2 เป้าหมายการพัฒนา

(1) **พื้นที่เป้าหมาย** จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา รวมถึงพื้นที่อื่นใดที่จะมีการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเพิ่มเติม

(2) **อุตสาหกรรมเป้าหมาย** ชูเปอร์คลัสเตอร์ และ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย: กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) เช่น คลัสเตอร์ยานยนต์และชิ้นส่วน คลัสเตอร์เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ คลัสเตอร์ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม อุตสาหกรรมท่องเที่ยว อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ เป็นต้น



1.3 สถานะปัจจุบันของพื้นที่

ด้านเศรษฐกิจ ภาคอุตสาหกรรมและบริการมีบทบาทในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของพื้นที่ EEC โดยในปี 2557 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาอุตสาหกรรมร้อยละ 65 (มูลค่า 1.2 ล้านล้านบาท คิดเป็นเกือบ 1 ใน 3 ของประเทศ) สาขาบริการร้อยละ 32 และสาขาเกษตรกรรมร้อยละ 3 การลงทุนสะสมภาคอุตสาหกรรมมูลค่า 1.6 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 27.89 ของประเทศ รายได้เฉลี่ยต่อหัวเท่ากับ 624,185 บาทต่อปี สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ นอกจากนี้ เมืองพัทยายังมีความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยวทั้งแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่สวยงาม และแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่มีชื่อเสียงหลายแห่ง รวมทั้งมีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการท่องเที่ยวครบครัน มีโรงแรมและร้านอาหารที่ได้มาตรฐานจำนวนมาก มีจำนวนนักท่องเที่ยวเฉลี่ย 10 ล้านคนต่อปี (ปี 2554-2558)

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน มีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานในระดับสูงสุดของประเทศ ทั้งด้านการคมนาคมขนส่ง (ถนน รถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน) สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และนิคมอุตสาหกรรม โดยมีพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมพร้อมรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมอีกประมาณ 30,000 ไร่

ด้านสิ่งแวดล้อม ยังมีปัญหาการลักลอบทิ้งขยะตามที่สาธารณะ น้ำเสีย และมลพิษทางอากาศ ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง จำเป็นต้องมีการกำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย

1.4 แนวทางการพัฒนา เพื่อยกระดับการพัฒนาพื้นที่ต่อยอดสู่การเป็นพื้นที่เศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย ประกอบด้วย 5 แนวทาง ดังนี้

(1) พัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ พร้อมกับเร่งรัดการแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ให้เกิดผลในทางปฏิบัติ โดยส่งเสริมให้อุตสาหกรรมใช้เทคโนโลยีระดับสูงร่วมกับการวิจัยและพัฒนา

(2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจที่มีศักยภาพรองรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายและเชื่อมโยงสู่ตลาดโลก โดยขยายขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทุกรูปแบบให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย ได้มาตรฐานสากล

(3) พัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โครงสร้างพื้นฐานและบริการทางสังคม และสิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐาน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน สร้างสมดุลของการพัฒนา และกระจายผลประโยชน์สู่ชุมชน

(4) พัฒนาสภาพแวดล้อมเมืองสำคัญของจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่ เอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างมีสมดุล เมืองสำคัญในพื้นที่ EEC อาทิ



ฉะเชิงเทรา : พัฒนาเป็นเมืองที่อยู่อาศัยชั้นดีที่ทันสมัยรองรับการขยายตัวของกรุงเทพฯ และ EEC

พัทธยา : พัฒนาเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ สุขภาพและนันทนาการ ศูนย์ประชุมและศูนย์แสดงสินค้านานาชาติชั้นนำของอาเซียน และศูนย์การให้บริการด้านการแพทย์ระดับนานาชาติ (Medical Tourism)

อุตะเภ : พัฒนาเป็นศูนย์ธุรกิจการบินและโลจิสติกส์อาเซียน

ระยอง : พัฒนาเป็นเมืองแห่งการศึกษาและวิทยาศาสตร์ เมืองนานาชาติที่มีธุรกิจทันสมัย

(5) ให้สิทธิประโยชน์และการอำนวยความสะดวกเพื่อดึงดูดอุตสาหกรรมเป้าหมาย ทั้งในด้านภาษี การจัดตั้งกองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมเป้าหมาย การอำนวยความสะดวกในการอนุมัติ อนุญาต และการจัดตั้งเขตการค้าเสรี เป็นต้น

1.5 แผนการลงทุนภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

(1) แผนงาน/โครงการ หน่วยงานได้เสนอโครงการเพื่อบรรจุในแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ปี 2560-2564 ประกอบด้วย 4 แผนงานย่อย ได้แก่ (1) แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ (2) แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์ (3) แผนงานพัฒนาเมืองระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข และ (4) การบริหารจัดการ รวมจำนวน 173 โครงการ กรอบวงเงินลงทุนรวม 712,645.23 ล้านบาท

(2) แหล่งเงิน

- **งบประมาณรัฐ 147,434.64** ล้านบาท ที่เหลือเป็นงบรัฐวิสาหกิจ กองทุนหมุนเวียนกองทัพเรือ การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) และอื่นๆ 565,210.59 ล้านบาท
- **ปี 2560** วงเงินรวม 6,992.97 ล้านบาท จำนวน 48 โครงการ
- **ปี 2561** วงเงินรวม **18,314.17** ล้านบาท (ประกอบด้วยโครงการเริ่มดำเนินการปี 2561 จำนวน 59 โครงการ **11,538.38** ล้านบาท และโครงการต่อเนื่องปี 2560 จำนวน 22 โครงการ 6,775.78 ล้านบาท)



นอกจากนี้ ภาคเอกชนมีแผนการลงทุนด้านพลังงานสำหรับปี 2559-2562 อีก 9 โครงการ วงเงิน 209,032.13 ล้านบาท

ตารางที่ 1 สรุปจำนวนโครงการและวงเงินภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2564 (รายแผนงาน)

แผนงาน	จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)
แผนงาน 1 แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ	11	24,042.48
แผนงาน 2 แผนงานพัฒนามนาคมนาคมและโลจิสติกส์	100	594,807.15
แผนงาน 3 แผนงานพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข	60	93,663.90
แผนงาน 4 การบริหารจัดการ	2	131.70
รวม 4 แผนงาน	173	712,645.23
แผนงานภาคเอกชน	9	209,032.13
รวมทั้งหมด	182	921,677.36

หมายเหตุ : ยังไม่รวมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ประมาณ 8 แสนล้านบาท
: โครงการลงทุนขนาดใหญ่ (PPP) ระยะเวลาดำเนินการ 7-15 ปี

ตารางที่ 2 สรุปวงเงินภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2564 (รายปี/แหล่งงบประมาณ)

แหล่งงบประมาณ	วงเงินรวม (ล้านบาท)	2559*	2560	2561	2562 เป็นต้นไป
รวม 4 แผนงาน	712,645.23	29,046.13	119,439.56	198,491.79	365,667.76
1 งบประมาณรัฐ	147,434.64	20,094.01	16,022.62	26,288.08	85,029.93
1.1 ได้รับงบแล้ว	39,114.82	20,094.01	9,029.95	7,973.92	2,016.94
1.2 ขอร้งบประมาณ	108,319.82	-	6,992.67	18,314.17	83,012.98
2 รัฐวิสาหกิจ	87,828.08	8,952.12	43,832.39	9,509.76	25,533.82
3 PPP	468,365.05	-	57,920.49	161,440.54	249,004.02
4 กองทุนหมุนเวียน ทร.	447.46	-	274.06	173.40	-
5 เอกชน (บ. East Water)	8,570.00	-	1,390.00	1,080.00	6,100.00

หมายเหตุ * โครงการต่อเนื่อง / งบผูกพัน



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

(3) ระยะเวลาดำเนินงาน แบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่

- **ระยะสั้น (พ.ศ. 2559-2560) :** เป็นการเร่งรัดโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมที่อยู่ระหว่างดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมาย เช่น ก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์ (พญา-มาบตาพุด) ก่อสร้างรถไฟทางคู่ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) และศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ขยายช่องจราจรทางเข้าแหลมฉบังและปรับปรุงขยายถนนสายหลัก ปรับปรุงระบบส่งและสถานีไฟฟ้า เพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำ ก่อสร้างระบบผันน้ำ ปรับปรุงขยายประปา ระบบระบายน้ำ การจัดการขยะ เพิ่มศักยภาพการให้บริการสาธารณสุข รวมทั้งเร่งรัดศึกษาความเหมาะสมและหรือจัดทำรายการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการลงทุนที่สำคัญ เช่น สนามบินอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ เป็นต้น
- **ระยะกลาง (พ.ศ. 2561-2563)** ครอบคลุมการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 รถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ-ระยอง) รถไฟรางเบาพญา ท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมชายฝั่งทะเลอ่าวไทย โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินอู่ตะเภา ศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) ก่อสร้างขยายถนนเชื่อมโยง/ทางเลี่ยงเมือง ระบบท่อส่งน้ำ/ผันน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย และวางผังเมืองรวมชุมชน โดยมีรูปแบบการลงทุนทั้งภาครัฐและให้เอกชนร่วมลงทุน
- **ระยะยาว (พ.ศ. 2564 เป็นต้นไป)** ครอบคลุมการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 และท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 ระบบราง และระบบน้ำเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงทั้งระบบไปยังภูมิภาคต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

1.6 ข้อเสนอโครงการที่ขอรับการจัดสรรงบประมาณ ปี 2560 โครงการที่มีความจำเป็นที่จะต้องเร่งดำเนินงานในปี 2560 แต่หน่วยงานไม่ได้ขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2560 มีจำนวน 48 โครงการ วงเงินรวม 6,992.67 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นโครงการในแผนงานพัฒนาเมือง ระบบสาธารณสุขปโภค สาธารณูปการฯ จึงจำเป็นที่จะต้องขอรับการสนับสนุนงบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น ประจำปี พ.ศ. 2560 ดังนี้



ตารางที่ 3 ข้อเสนอโครงการที่ขอรับการจัดสรรงบประมาณ ปี 2560

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	งบประมาณ ปี 2560 (ล้านบาท)
โครงการที่ขอรับจัดสรรงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 (48 โครงการ)			6,992.67
แผนงาน 1 แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ			291.80
การจัดการสิ่งแวดล้อม			
(1) โครงการบริหารจัดการกากอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC	กรอ.	2560	50
(2) โครงการพัฒนาโรงงานอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ	กรอ.	2560	70
การประชาสัมพันธ์			
(3) โครงการสื่อสารประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	กนอ.	2560-2562	50
(4) โครงการประชาสัมพันธ์และจัดกิจกรรมชักจูงการลงทุนในต่างประเทศสำหรับโครงการ EEC	สกท.	2560	121.8
แผนงาน 2 แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์			2,312.97
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม			
(5) โครงการ ทล.3126 แยก ทล.3-ทางเข้าสนามบินอุตะเถา (ระยะทาง 2 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)	ทล.	2560-2562	50.00
(6) โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟอุตะเถา	รฟท.	2560-2562	30.00
(7) โครงการจัดหาระบบวิทยุสื่อสารแบบเครือข่ายดิจิทัล	จท.	2560	16.70
(8) โครงการจัดหาและวางทุ่นเครื่องหมายเพื่อความปลอดภัยทางน้ำในบริเวณอ่าวพัทยาและเกาะล้าน	จท.	2560	30.90
(9) โครงการจัดหารถยนต์ตรวจการณ์ชายหาด ATV จำนวน 2 คัน	จท.	2560	1.22
(10) โครงการจัดหาเรือยนต์ตรวจการณ์ทางทะเลไฟเบอร์กลาส ขนาด 27 ฟุต	จท.	2560	10.00
(11) โครงการตั้งศูนย์ควบคุมการจราจรในพื้นที่ (อ่าวพัทยา-เกาะล้าน) ตามยุทธศาสตร์เพื่อการยกระดับความปลอดภัยทางน้ำ	จท.	2560-2562	72.00
(12) โครงการปรับปรุงก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อท่องเที่ยวเกาะล้าน	จท.	2560-2561	22.80
(13) โครงการพัฒนาระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (บ้านเพ-เกาะเสม็ด จ.ระยอง)	จท.	2560	21.35
การพัฒนาสนามบินอุตะเถาและท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ			2,058
(14) โครงการก่อสร้าง high speed taxiway และ taxiway เพิ่มเติม	ทร.	2560-2561	10
(15) โครงการก่อสร้าง Bunker เพื่อจัดระเบียบลานจอดอากาศยานแยกพื้นที่จอดอากาศยานทหาร	ทร.	2560	10
(16) โครงการระบบสารสนเทศอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2	ทร.	2560	70
(17) โครงการจัดหาระบบกล้องวงจรปิด เครื่อง X-ray และ Software ในการรักษาความปลอดภัยในอาคารผู้โดยสาร ลานจอดรถ และเส้นทางเข้า-ออก	ทร.	2560	53
(18) โครงการก่อสร้างอาคาร จนท.บริการภาคพื้น จัดเก็บอุปกรณ์ และอะไหล่	ทร.	2560	20



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	งบประมาณ ปี 2560 (ล้านบาท)
(19) โครงการก่อสร้างอาคารบริการ ลานจอดรถยนต์เพิ่มเติมและย้ายกองขนส่ง สถานีการบิน กองการบินทหารเรือ	ทร.	2560	105
(20) โครงการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2	ทร.	2560-2563	80
(21) โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและพื้นที่โดยรอบ	ทร.	2560	150
(22) โครงการก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน MRO ระยะที่ 1	ทร.	2560-2564	150
(23) โครงการก่อสร้างอาคารรองรับการปฏิบัติงานของ Air Cargo ระยะที่ 1	ทร.	2560-2562	70
(24) โครงการก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน	ทร.	2560-2564	1,230
(25) โครงการก่อสร้างศูนย์วิจัยเกี่ยวกับอุตสาหกรรมทางทหารพื้นที่ Defense-related industry research zone	ทร.	2560-2562	10
(26) โครงการระบบสาธารณูปโภค	ทร.	2560-2565	100
แผนงาน 3 แผนงานพัฒนาเมือง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ การจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง ท้องเที่ยว และสาธารณสุข			4,256.20
ผังเมือง			75
(27) โครงการวางผังพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา	ยผ.	2560	60
(28) โครงการจัดทำผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่เฉพาะบริเวณชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานอุตะเถา	ยผ.	2560	15
ระบบน้ำ			1,675.51
(29) โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนหลักการพัฒนาและจัดการทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก	ชป.	2560-2561	25
(30) โครงการปรับปรุงคลองชลประทานพานทอง	สนง.ชป. 9	2560-2562	480
(31) โครงการระบบสูบน้ำคลองสะพาน-อ่างฯ ประแสร์	สนง.ชป. 9	2560-2562	35
(32) โครงการอาคารอัดน้ำท้ายอ่างฯ ประแสร์	สนง.ชป. 9	2560	42
(33) โครงการขุดลอกอ่างฯ ดอกกราย	สนง.ชป. 9	2560-2561	50
(34) โครงการอาคารบังคับน้ำในแม่น้ำระยอง	สนง.ชป. 9	2560	150
(35) โครงการเพิ่มความจุอ่างฯ หนองปลาไหล	สนง.ชป. 9	2560-2561	175
(36) โครงการปรับปรุงระบบระบายน้ำหน้าพระธาตุ ระยะที่ 2	สนง.ชป. 9	2560-2562	70
(37) โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายประปาสาขาชลบุรี-พนัสนิคม-(พานทอง)-(ท่าบุญมี) ปีงบประมาณ 2560 (ระยะที่ 1)	กปภ.	2560-2562	648.51
สิ่งแวดล้อมเมือง			1,179.68
(38) โครงการก่อสร้างระบบหมักก๊าซชีวภาพ	อบจ.ระยอง	2560	253
(39) โครงการบริหารจัดการขยะมูลฝอยตกค้างสะสมจังหวัดระยองแบบบูรณาการ	อบจ.ระยอง	2560	96



แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	งบประมาณ ปี 2560 (ล้านบาท)
(40) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขยะ เกาะเสม็ด	อบจ.ระยอง	2560	93
(41) โครงการจัดตั้งศูนย์บัญชาการตอบโต้สาธารณภัยและอุบัติเหตุจังหวัด ระยอง	ปก.ระยอง	2560	47.60
(42) โครงการจัดซื้อกังหันน้ำชัยพัฒนาเพื่อบำบัดน้ำเสียในสวนเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา	ทน. แหลมฉบัง	2560	5.08
(43) โครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำถนนเลียบริมทางรถไฟฝั่งตะวันออก ระยะ ที่ 1 เมืองพัทยา	เมืองพัทยา	2560-2561	665
(44) โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาพื้นที่แหลมบาลีฮาย เมืองพัทยา	เมืองพัทยา	2560	20
สาธารณสุข			1,326.02
(45) โครงการพัฒนาศูนย์ความเป็นเลิศการให้บริการระบบการแพทย์และ สาธารณสุขใน 3 จังหวัดระยองศรีนครินทร์ภาคตะวันออก เขตสุขภาพที่ 6	สป.สธ.	2560-2562	907.02
(46) โครงการพัฒนาศักยภาพการให้บริการด้านอาชีวเวชศาสตร์และเวช ศาสตร์สิ่งแวดล้อมเขตสุขภาพที่ 6 เพื่อตอบสนองนโยบายระยองเขต เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก	สป.สธ.	2560-2561	419
แผนงาน 4 การบริหารจัดการ			131.70
(47) โครงการค่าใช้จ่ายสำนักงานคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาพื้นที่ใน เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (ระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก)	สศช.	2560	1.70
(48) โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนากระเปาะเศรษฐกิจภาคตะวันออก	สศช.	2560	130

หมายเหตุ

- 1) กรอบวงเงินที่ขอรับการจัดสรรงบประมาณ ปี 2560 จำนวน 48 โครงการ วงเงิน 6,992.67 ล้านบาท โดยไม่รวมงบผูกพันปี 2561 (โครงการ
ต่อเนื่อง) จำนวน 22 โครงการ วงเงิน 6,775.78 ล้านบาท
- 2) ไม่รวมงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี 2560 แล้ว วงเงิน 9,029.95 ล้านบาท และโครงการต่อเนื่อง (งบผูกพัน) ปี 2561 วงเงิน
7,973.92 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นโครงการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

1.7 ผลที่คาดว่าจะได้รับ การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ขยายตัวอย่างน้อยร้อยละ 5 ต่อปี เกิดการจ้างงานใหม่ไม่น้อยกว่า 100,000 อัตราต่อปี จำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่เพิ่มขึ้น 10 ล้านคนต่อปี ลดต้นทุนโลจิสติกส์ 400,000 ล้านบาทต่อปี ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นได้รับบริการสาธารณสุขปฐมภูมิ สาธารณูปการ และบริการสาธารณสุขที่เพียงพอทั่วถึง



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

1. ความเป็นมา

1.1 วันที่ 22 กันยายน 2558 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเสนอ โดยกำหนดคลัสเตอร์เป้าหมายในระยะแรก ได้แก่ (1) Super Cluster เป็นคลัสเตอร์สำหรับกิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและอุตสาหกรรมแห่งอนาคต เช่น คลัสเตอร์ยานยนต์และชิ้นส่วน คลัสเตอร์เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์โทรคมนาคม คลัสเตอร์ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และคลัสเตอร์ดิจิทัล (2) คลัสเตอร์เป้าหมายอื่น ๆ ได้แก่ คลัสเตอร์เกษตรแปรรูป คลัสเตอร์สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม และ (3) กิจการเป้าหมายที่จะส่งเสริมเป็นพิเศษในแต่ละคลัสเตอร์ ประกอบด้วย 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มโครงสร้างพื้นฐานที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาคลัสเตอร์ และกลุ่มอุตสาหกรรมการผลิตที่มีความสำคัญสูง โดยมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบการขับเคลื่อนนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ให้เป็นรูปธรรม และทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางประสานงานการพัฒนาในแต่ละคลัสเตอร์

1.2 วันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบข้อเสนอ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย : กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ แบ่งเป็น (1) การต่อยอด 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-curve) ประกอบด้วย อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation automotive) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics) อุตสาหกรรมท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism) อุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology) และอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร (Food for the Future) และ (2) การเติม 5 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) ประกอบด้วย อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (Robotics) อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Biochemicals) อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital) และอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub)

1.3 วันที่ 20 เมษายน 2559 คณะกรรมการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (คพพ.) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) เป็นประธาน ในการประชุม ครั้งที่ 2/2559 มีมติเห็นชอบแนวทางการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษพื้นที่

NESDB



ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยให้ใช้ชื่อว่า “ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)”

1.4 วันที่ 28 มิถุนายน 2559 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบหลักการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม กองทัพอากาศ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาจัดทำแผนการดำเนินโครงการและงบประมาณค่าใช้จ่ายในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560-2561 ให้แล้วเสร็จภายใน 3 เดือน เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยให้มีรายละเอียดครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

(1) **การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน** ด้านการขนส่งที่เชื่อมโยงทั้งระบบ ด้านพลังงาน ด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งด้านการวิจัยและพัฒนา

(2) **แผนดำเนินการด้านผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน** แผนบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม การบริหารจัดการขยะ และมลภาวะต่าง ๆ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและประชาชนในพื้นที่ด้วย

(3) **กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง** เพื่อสนับสนุนและดึงดูดการลงทุนจากภาคเอกชน โดยเฉพาะการให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษี สิทธิการเช่าที่ดิน และการจัดหาแรงงาน รวมทั้งการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จการลงทุน (One Stop Service) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนในการขออนุมัติอนุญาตการประกอบกิจการและให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ

(4) **แผนการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน**



2. สารสำคัญของแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

2.1 วัตถุประสงค์

(1) ยกกระดับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย รองรับการลงทุนอุตสาหกรรม Super Cluster และอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ และกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่นๆ ซึ่งจะสนับสนุนการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

(2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ ทางบก ทางราง ทางเรือ และทางอากาศให้เชื่อมโยงทั้งระบบและบูรณาการอย่างมีประสิทธิภาพ

(3) ส่งเสริมการพัฒนาเมืองและสภาพแวดล้อม เพื่อรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการเจริญเติบโตในพื้นที่

(4) อำนวยความสะดวกแก่ผู้ลงทุน การให้สิทธิประโยชน์ และการนำแนวคิดการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรมาปรับใช้ในการให้บริการของภาครัฐ

(5) ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และการท่องเที่ยว

2.2 เป้าหมายการพัฒนา

(1) พื้นที่เป้าหมาย ประกอบด้วย 3 จังหวัด คือ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง รวมถึงพื้นที่อื่นใดที่จะมีการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเพิ่มเติม

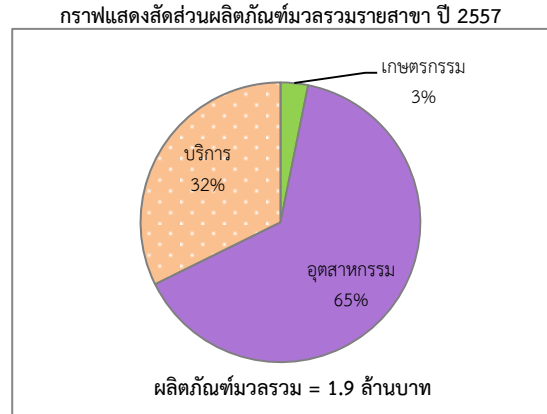
(2) อุตสาหกรรมเป้าหมาย ประกอบด้วย 1) ซูเปอร์คลัสเตอร์ ได้แก่ คลัสเตอร์ยานยนต์และชิ้นส่วน คลัสเตอร์เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์โทรคมนาคม คลัสเตอร์ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ 2) 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย : กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) ประกอบด้วย อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ อุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ อุตสาหกรรมดิจิทัล และอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร



2.3 สถานะปัจจุบันของพื้นที่

(1) เศรษฐกิจ

ปัจจุบันพื้นที่ 3 จังหวัดบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา) เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี พลังงาน และยานยนต์ และมีการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ปี 2557 มีผลิตภัณฑ์มวลรวม ณ ราคาประจำปี 1.9 ล้านล้านบาท (แบ่งเป็นภาคอุตสาหกรรมร้อยละ 65 ภาคบริการและอื่นๆ ร้อยละ 32 และภาคเกษตรกรรม ร้อยละ 3) คิดเป็นร้อยละ 14.57 ของทั้งประเทศ โดยมีผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาอุตสาหกรรมสูงสุดถึง 1.2 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 30 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ หรือมีส่วนแบ่งเกือบ 1 ใน 3 ของประเทศ (สถิติสะสมเงินลงทุนในภาคอุตสาหกรรม ปี 2558 มูลค่า 1.6 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 27.89 ของประเทศ : ข้อมูลจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม มี.ค. 2559) ผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาบริการและอื่นๆ 0.6 ล้านล้านบาท (ร้อยละ 8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ) และผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาเกษตรกรรม 0.06 ล้านล้านบาท (ร้อยละ 4.5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ) โดยประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวเท่ากับ 624,185 บาทต่อปี



ที่มาของข้อมูล : สำนักบัญชีประชาชาติ สศช. (กุมภาพันธ์ 2559)

ภาพรวมทางเศรษฐกิจของพื้นที่ EEC ปี 2557

ประเภท	ประเทศ	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (8 จ.ว.) ^{1/}	สัดส่วนต่อประเทศ (ร้อยละ)	พื้นที่ EEC ^{2/}	สัดส่วนต่อประเทศ (ร้อยละ)	
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ปี 2557 (ล้านบาท) ณ ราคาประจำปี	13,132,241	2,333,201	17.76	1,914,126	14.57	
อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ ปี 2557 (ร้อยละ)	0.8	0.1	12.5	-0.08	-10.0	
รายได้เฉลี่ยต่อหัว/ปี ปี 2557 (บาท)	195,995	425,527	217.00	624,185	318.46	
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม ปี 2557 ณ ราคาประจำปี (ล้านบาท)	เกษตรกรรม	1,343,504	166,179	-	60,707	-
	สัดส่วน (%)	10.23	7.12	12.36	4.51	
	อุตสาหกรรม ^{3/}	4,114,888	1,415,979	-	1,235,247	-
	สัดส่วน (%)	31.33	60.68	34.41	-	30.01
	บริการและอื่นๆ	7,673,849	918,222	-	618,172	-
สัดส่วน (%)	58.43	39.35	11.96	-	8.05	
จำนวนประชากร ปี 2557 (พันคน)	67,003	5,483	8.18	3,257	4.86	

ที่มา : สำนักบัญชีประชาชาติ สศช. (กุมภาพันธ์ 2559)

¹ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 8 จังหวัด ประกอบด้วย ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ระยอง ตราด จันทบุรี นครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว

² พื้นที่ EEC ประกอบด้วย 3 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา และระยอง

³ ภาคอุตสาหกรรม คือ สาขา Mining and Quarrying และ Manufacturing



NESDB

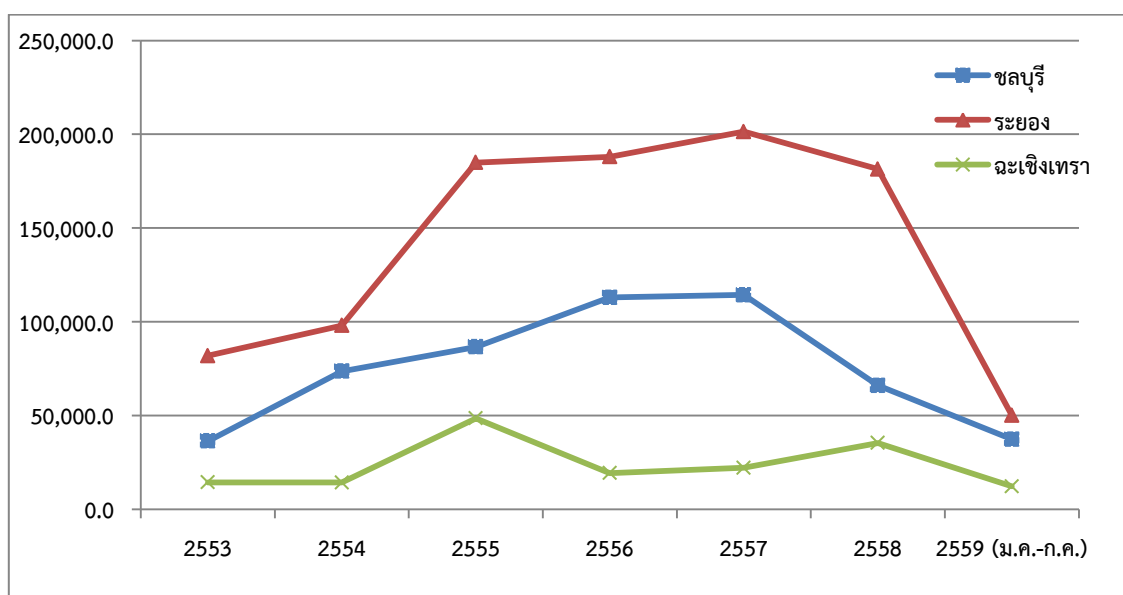
แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

การอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุน ปี 2553-2557 ใน 3 จังหวัดภาคตะวันออก เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นการลงทุนที่จังหวัดระยองมากที่สุด รองลงมาคือชลบุรี และ ฉะเชิงเทรา ตามลำดับ โดยในปี 2553 มูลค่าการลงทุนที่ BOI อนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุนรวม 132,848 ล้านบาท และในปี 2557 มูลค่าการลงทุนที่ BOI อนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุนรวม 337,691 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2553 กว่าร้อยละ 154 อย่างไรก็ตาม ในปี 2558 มูลค่าการลงทุนที่ BOI อนุมัติ จำนวน 282,670 ล้านบาท ลดลงจากปี 2557 เนื่องจาก BOI มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายการอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุน สำหรับปี 2559 (มกราคม-กรกฎาคม) มูลค่าการลงทุนที่ BOI อนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุนใน 3 จังหวัด รวม 99,548 ล้านบาท

การอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุน ปี 2553-2559 (มกราคม-กรกฎาคม)
จ.ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา

จังหวัด	เงินลงทุน (ล้านบาท)						
	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559 (ม.ค.-ก.ค.)
ชลบุรี	36,312.1	73,546.0	86,511.8	112,915.8	114,264.8	65,958.0	37,289.4
ระยอง	81,827.4	97,967.5	184,876.0	187,980.5	201,369.2	181,373.9	50,082.7
ฉะเชิงเทรา	14,345.3	14,193.7	48,452.3	19,250.0	22,057.8	35,338.3	12,176.7
รวม 3 จังหวัด	132,484.9	185,707.2	319,840.0	320,146.2	337,691.8	282,670.2	99,548.7

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สิงหาคม 2559)



หมายเหตุ : ปี 2558 BOI มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายการอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุน ทำให้จำนวนเงินลงทุนลดลงจากปี 2557

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สิงหาคม 2559)

ประมวลโดย : สศช.

จำนวนนักท่องเที่ยว รวม 3 จังหวัด ในปี 2558 เท่ากับ 38.11 ล้านคน โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงสุดที่จังหวัดชลบุรี (รวมเมืองพัทยา) จำนวน 23.48 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี 2557 ที่มีนักท่องเที่ยวจำนวน 21.68 ล้านคน โดยส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 80 เป็นการท่องเที่ยวในเมืองพัทยา สำหรับจังหวัดระยองมีจำนวนนักท่องเที่ยวในปี 2558 จำนวน 13.30 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี 2557 ที่มีนักท่องเที่ยวจำนวน 12.30 ล้านคน

สถิตินักท่องเที่ยว จ.ชลบุรี และระยอง ปี 2557 - 2558

	เมืองพัทยา		จ.ชลบุรี (รวมพัทยา)		จ.ระยอง		จ.ฉะเชิงเทรา	
	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558
ผู้เยี่ยมเยือน (คน)	9,083,899	9,849,940	10,843,412	11,742,224	6,150,336	6,650,710	636,064	661,551
นักท่องเที่ยว (คน)	8,526,786	9,223,060	9,246,430	10,002,914	3,854,783	4,171,188	122,672	127,100
นักท่องเที่ยว (คน)	557,113	626,880	1,596,982	1,739,310	2,295,553	2,479,522	513,392	534,451
รวม (คน)	18,167,798	19,699,880	21,686,824	23,484,448	12,300,672	13,301,420	1,149,579	1,323,102

ที่มา : กรมการท่องเที่ยว เข้าถึงจาก <http://www.tourism.go.th> (สิงหาคม 2559)

ประมวลโดย : สศช.

จำนวนนักท่องเที่ยวเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ย้อนหลัง 5 ปี (ปี 2554-2558) มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2558 มีนักท่องเที่ยวในเมืองพัทยากว่า 19.70 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ที่มีนักท่องเที่ยวประมาณ 17.99 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 9.5

สถิตินักท่องเที่ยวเมืองพัทยา จ.ชลบุรี ย้อนหลัง 5 ปี (ปี 2554-2558)

ประเภท	เมืองพัทยา				
	2554	2555	2556	2557	2558
ผู้เยี่ยมเยือน	8,993,572	9,409,497	10,020,628	9,083,899	9,849,940
อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)		4.6	6.5	- 9.3	8.4
นักท่องเที่ยว	8,135,924	8,876,924	9,440,676	8,526,786	9,223,060
อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)		9.1	6.4	- 9.7	8.2
นักท่องเที่ยว	857,648	532,573	579,952	557,113	626,880
อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)		-37.9	8.9	- 3.9	12.5
รวม (คน)	17,987,144	18,818,994	20,041,256	18,167,798	19,699,880
อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)		4.6	6.5	-9.3	8.4

ที่มา : กรมการท่องเที่ยว เข้าถึงจาก <http://www.tourism.go.th> (สิงหาคม 2559)

ประมวลโดย : สศช.



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

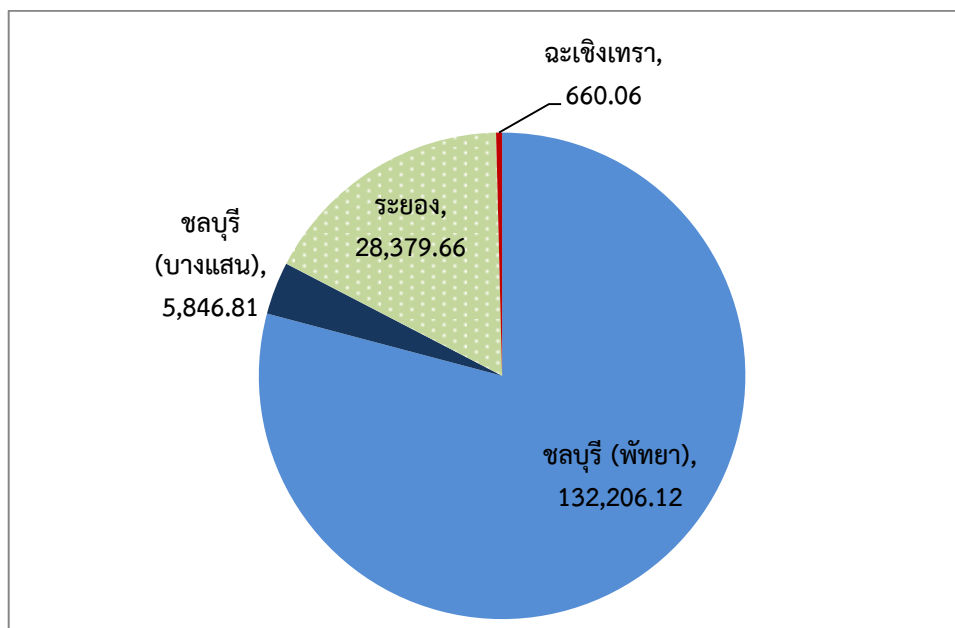
รายได้จากการท่องเที่ยวใน 3 จังหวัดภาคตะวันออก (ชลบุรี ระยอง และ ฉะเชิงเทรา) ส่วนใหญ่มาจากการท่องเที่ยวในเมืองพัทยา โดยในปี 2558 เมืองพัทยามีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนกว่า 1.3 แสนล้านบาท ในจำนวนนี้มาจากนักท่องเที่ยวต่างชาติกว่า 1.1 แสนล้านบาท

รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน เมืองพัทยา จ.ชลบุรี และระยอง ปี 2558

รายได้ (ล้านบาท)	เมืองพัทยา	ชลบุรี (รวมเมืองพัทยา)	ระยอง	ฉะเชิงเทรา
รายได้รวมจากผู้เยี่ยมเยือน	132,206.12	138,052.93	28,379.66	660.06
ชาวไทย	21,369.09	23,313.87	24,346.79	650.89
ชาวต่างชาติ	110,837.03	84,778.23	4,032.87	9.17

ที่มา : กรมการท่องเที่ยว เข้าถึงจาก <http://www.tourism.go.th> (สิงหาคม 2559)

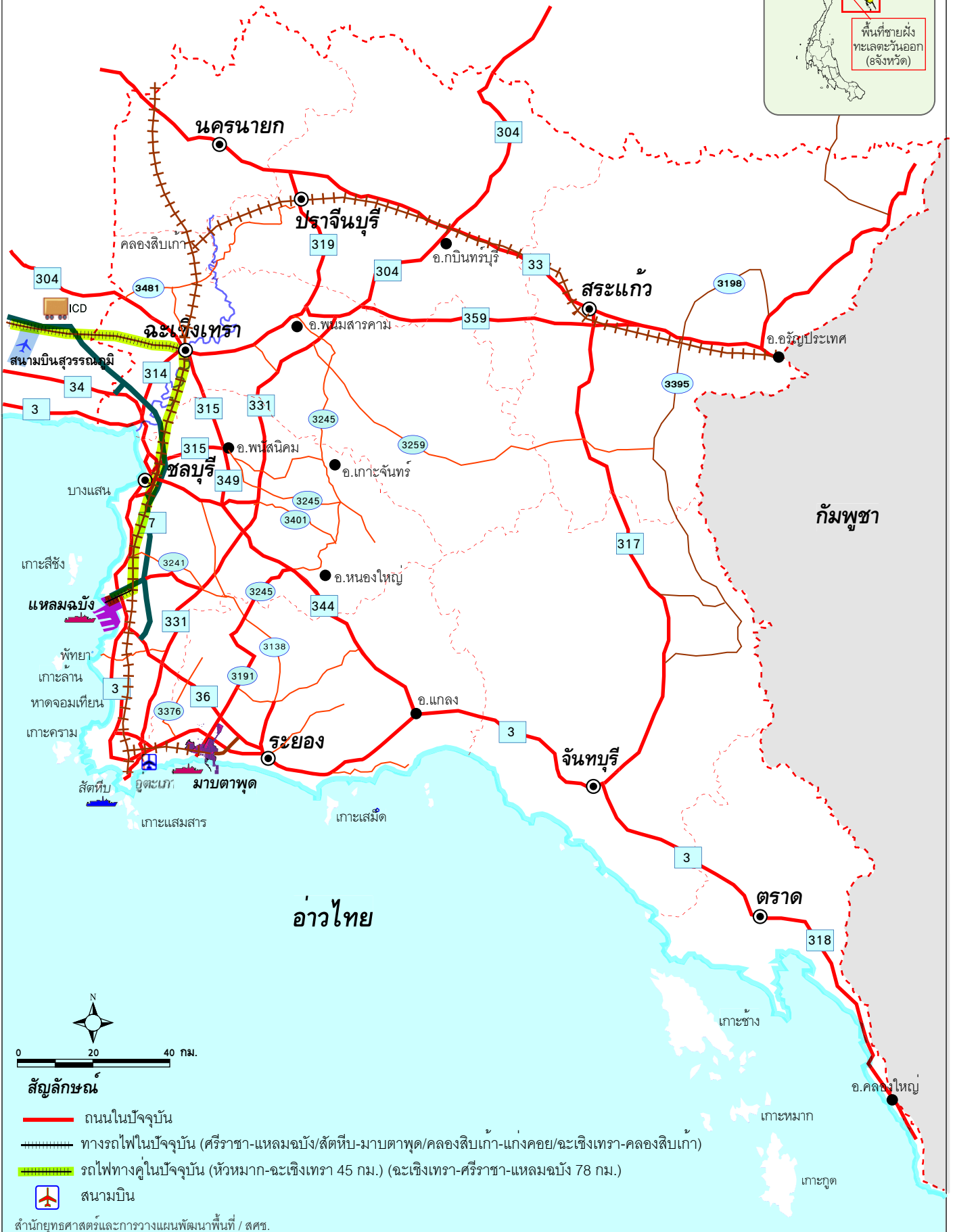
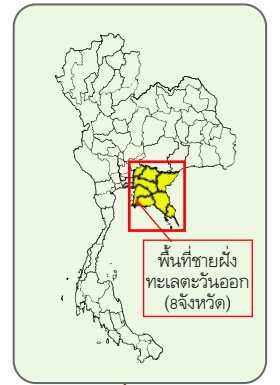
ประมวลโดย : สศช.



ที่มา : กรมการท่องเที่ยว เข้าถึงจาก <http://www.tourism.go.th> (สิงหาคม 2559)

ประมวลโดย : สศช.

โครงข่ายถนนและรถไฟ



(2) โครงสร้างพื้นฐาน

พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกมีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานในระดับสูงสุดของประเทศ ทั้งด้านการขนส่ง (ถนน รถไฟ ท่าเรือ) สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และนิคมอุตสาหกรรม โดยมีพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมพร้อมรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมอีกประมาณ 30,000 ไร่

1) **ถนน** ค่อนข้างสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วถึง เชื่อมโยงได้ทุกภาคของประเทศ ทางหลวงสายหลักส่วนใหญ่ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผน ที่สำคัญได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 3 34 36 304 331 344 361 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข 7 กรุงเทพฯ-ชลบุรี ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างส่วนขยายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงพัทยา-มาบตาพุด และก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรและบูรณะทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออก รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายถนนสายรองเพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งให้มีความสมบูรณ์ และเพื่อแก้ไขปัญหาความแออัดของการจราจร ปัญหาคอขวด และรองรับการขยายตัวของฐานการผลิตและบริการ

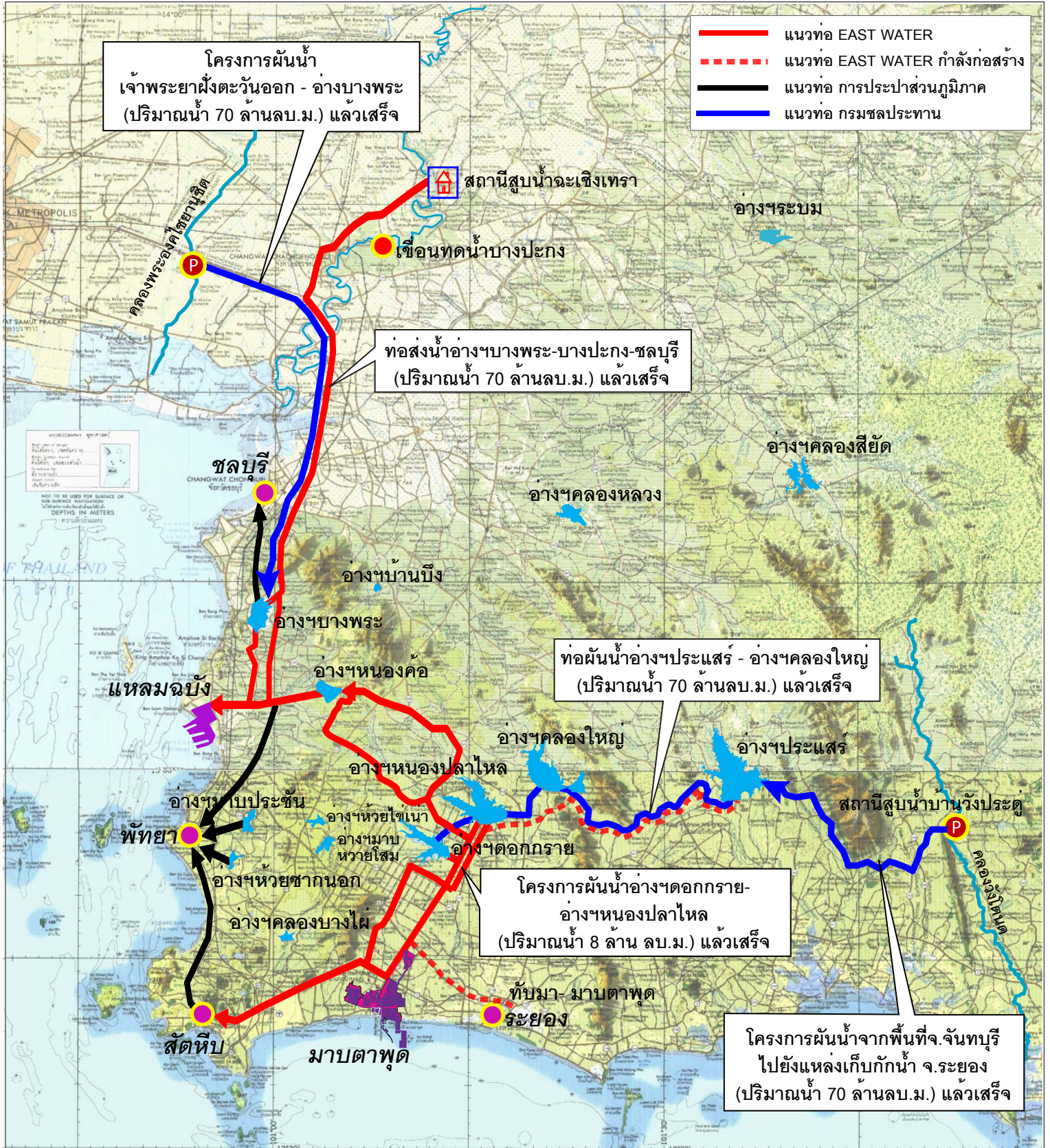
2) **รถไฟ** ปัจจุบันมีเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกกับภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ รถไฟทางคู่สายหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา สายฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง และอยู่ระหว่างก่อสร้างรถไฟทางคู่สายฉะเชิงเทรา-คลองสิบก้า-แก่งคอย นอกจากนี้ยังมีทางรถไฟสัทธิบ-มาบตาพุด และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) สำหรับรองรับปริมาณตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่ลาดกระบ้ง จำนวน 6 สถานี

3) **ท่าเรือ** ท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ

ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง เป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีอัตราการเติบโตของการให้บริการขนถ่ายสินค้าสูง มีความทันสมัย สามารถรองรับเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาด 80,000 DWT (Post Panamax) ปัจจุบันมีขีดความสามารถรองรับตู้สินค้าได้ 11 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี และอยู่ระหว่างพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (STRO) รองรับตู้สินค้า 2 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) รองรับตู้สินค้าชายฝั่ง 3 แสนที่อยู่ที่ต่อปี และปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ รวมทั้งมีแผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 เพื่อรองรับตู้สินค้าเพิ่มขึ้นอีก 7 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี



แหล่งน้ำและโครงข่ายท่อส่งน้ำพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก



ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นท่าเรืออุตสาหกรรมขนาดใหญ่และทันสมัย มีการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร สามารถรองรับเรือบรรทุกขนาด 264,000 DWT เปิดให้บริการ 12 ท่า (ท่าเรือสาธารณะ 2 ท่า และท่าเรือเฉพาะกิจ 10 ท่า) โดยมีเอกชน 19 ราย เข้าดำเนินการเป็นท่าเรือ คลังน้ำมัน คลังสินค้า และโรงไฟฟ้า ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ การเงิน ด้านวิศวกรรม และออกแบบเบื้องต้น และจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) ของท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3

ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ (จุกเสม็ด) เป็นที่จอดเรือรบและฐานส่งกำลังบำรุง และใช้ประโยชน์ในภาคอุตสาหกรรมต่อเรือ แท่นขุดเจาะน้ำมัน และขนส่งผู้โดยสาร

4) สนามบิน สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อยู่ภายใต้การดูแลของกองทัพเรือ ใช้ประโยชน์ทางด้านความมั่นคงและการพาณิชย์ พื้นที่ทั้งหมดประมาณ 16,700 ไร่ มีทางวิ่งขนาด 3,500 เมตร จำนวน 1 ทางวิ่ง พื้นที่คลังสินค้า 20,000 ตารางเมตร และศูนย์ซ่อมอากาศยานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 150 ไร่ ปัจจุบันอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ก่อสร้างแล้วเสร็จรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 3 ล้านคนต่อปี และอยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาเป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3

5) นิคมอุตสาหกรรม ในพื้นที่จังหวัดระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา มีนิคมอุตสาหกรรม/ เขตประกอบการ/ สวนอุตสาหกรรม พื้นที่โครงการรวม 125,824 ไร่ ยังคงมีพื้นที่เหลือขายและอยู่ระหว่างพัฒนาเพิ่มเติมกว่า 30,000 ไร่¹ โดยมีนิคม/เขตอุตสาหกรรมรวมทั้งหมด 39 แห่ง แบ่งเป็น (1) นิคมฯ/เขตอุตสาหกรรม ที่ได้รับการพัฒนาแล้ว (พร้อมลงทุน) 28 แห่ง พื้นที่คงเหลือประมาณ 15,000 ไร่ และ (2) นิคมฯ/เขตอุตสาหกรรม ที่อยู่ระหว่างการพัฒนา จำนวน 11 แห่ง รวมพื้นที่ประมาณ 15,000 ไร่

6) อ่างเก็บน้ำและท่อส่งน้ำ

อ่างเก็บน้ำ ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา มี 23 แห่ง ความจุรวมประมาณ 1,300 ล้าน ลบ.ม. อ่างเก็บน้ำสำคัญ เช่น อ่างฯ บางพระ อ่างฯ หนองคือ อ่างฯ หนองปลาไหล อ่างฯ ดอกกราย อ่างฯ คลองใหญ่ อ่างฯ ประแสร์ และอ่างฯ คลองสี่ียด ปัจจุบันมีการจัดสรรน้ำรวม 1,188.20 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี (ความต้องการน้ำเพื่ออุตสาหกรรม 31.4 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี น้ำเพื่อการเกษตร 429.9 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี น้ำเพื่ออุปโภค-บริโภค 76.4 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี น้ำเพื่อการประปา 314 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี น้ำเพื่อบริษัท East Water 352.4 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี และน้ำเพื่อรักษาระบบนิเวศ 83.5 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี) จึงมีน้ำใช้คงเหลือประมาณ 100 ล้าน ลบ.ม. ต่อปี รองรับได้ถึงปี 2565

¹ ที่มา: การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กระทรวงอุตสาหกรรม

ท่อส่งน้ำและระบบผันน้ำ โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ ท่อส่งน้ำดอกกราย-มาบตาพุด ท่อส่งน้ำหนองค้อ-แหลมฉบัง ท่อส่งน้ำแหลมฉบัง-พัทยาท่อส่งน้ำมาบตาพุด-สัตหีบ ท่อส่งน้ำหนองปลาไหล-หนองค้อ ท่อส่งน้ำหนองค้อ-แหลมฉบัง (ระยะที่ 2) ท่อเชื่อมโยงอ่างฯ ประแสร์-อ่างเก็บน้ำคลองใหญ่ ท่อส่งน้ำหนองค้อ-แหลมฉบัง-บางพระ ท่อส่งน้ำหนองปลาไหล-มาบตาพุด ท่อส่งน้ำดิบในจังหวัดฉะเชิงเทรา ท่อส่งน้ำแม่น้ำระยอง-มาบตาพุด ท่อส่งน้ำหนองปลาไหล-มาบตาพุด เส้นที่ 3 ท่อผันน้ำจากคลองพระองค์ไชยานุชิต-อ่างฯ บางพระ ระบบผันน้ำอ่างฯ ดอกกราย-อ่างฯ หนองปลาไหล และโครงการผันน้ำจากคลองวังไทร-อ่างฯ ประแสร์ ฯลฯ

7) ระบบขนส่งทางท่อ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ร่วมลงทุนกับโรงกลั่นและบริษัทขายปลีกน้ำมันสำหรับรถยนต์ สร้างระบบการขนส่งทางท่อ จำนวน 2 โครงการ ได้แก่ (1) โครงการขนส่งน้ำมันทางท่อ ศรีราชา-ชองนนทรี กรุงเทพฯ โดยวางท่อตามแนวทางรถไฟ และ (2) โครงการขนส่งน้ำมันทางท่อ ศรีราชา-ลำลูกกา-สระบุรี มีการควบคุมระบบการขนส่งโดยคอมพิวเตอร์ เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยการขนส่ง

(3) สาธารณูปโภค/สาธารณูปการ

1) ระบบประปา

จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทราอยู่ในพื้นที่ให้บริการของการประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) เขต 1 มีประชากรอาศัยอยู่ในพื้นที่ 2,844,940 คน 1,605,762 ครัวเรือน มีผู้ใช้น้ำรวม (ข้อมูลปี 2558) 541,327 ราย โดยการประปาส่วนภูมิภาคมีสาขาที่ให้บริการในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา 14 สาขา ประกอบด้วย การประปาสาขาในจังหวัดชลบุรี 7 สาขา จังหวัดระยอง 3 สาขา และจังหวัดฉะเชิงเทรา 4 สาขา กำลังการผลิตรวม 28,930 ลบ.ม.ต่อชั่วโมง โดยมีแหล่งน้ำดิบสำหรับผลิตประปา 3 แหล่ง ได้แก่ น้ำดิบจากอ่างเก็บน้ำของกรมชลประทาน น้ำดิบจากอ่างเก็บน้ำของ กปภ. และน้ำดิบจากบริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) รองรับได้ถึงปี 2563



ตารางกำลังการผลิตของระบบผลิตประปาในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา

สาขาการประปา ส่วนภูมิภาค	กำลังการผลิตในปัจจุบัน (ลบ.ม./ ชม.)	แหล่งน้ำดิบ
จังหวัดชลบุรี	17,320	
1. ชลบุรี (ชั้นพิเศษ)	5,200	อ่างฯ บางพระ/ East Water
2. พนัสนิคม	290	ห้วยสาธิต/ อ่างฯ บ้านทับสูง/ คลองหลวง/ คลองชลประทานท่าลาด/ แม่น้ำบางปะกง
3. บ้านบึง	430	อ่างฯ น้ำห้วยมะไฟ/ อ่างฯ บึงขยาย/ อ่างฯ หนองอิรุณ/ อ่างฯ ห้วยแก้ว/ อ่างฯ หนองผักหนาม/ อ่างฯ บึงขยาย
4. ศรีราชา	2,000	East Water
5. แหลมฉบัง	2,100	East Water
6. พัทยา (ชั้นพิเศษ)	6,000	อ่างฯ มาบประชัน/ อ่างฯ ห้วยชากนอก/ อ่างฯ หนองกลางดง/ อ่างฯ ห้วยขุนจิต/ East Water/ อ่างฯ ห้วยสะพาน
7. สัตหีบ	1,300	East Water
จังหวัดระยอง	6,100	
1. ระยอง	3,600	แม่น้ำระยอง/ บึงสาธารณะ
2. บ้านฉาง	2,100	East Water
3. ปากน้ำประแสร์	400	อ่างฯ คลองระโอก/ คลองโพธิ์
จังหวัดฉะเชิงเทรา	5,510	
1. ฉะเชิงเทรา	2,150	คลองท่าไข่
2. บางปะกง	1,800	คลองพระองค์ไชยานุชิต
3. บางคล้า	1,160	แม่น้ำบางปะกง/ คลองท่าลาด/ คลองชลประทาน
4. พนมสารคาม	400	คลองประเวชบุรีรัมย์/ คลองพระองค์ไชยานุชิต

ที่มา : การประปาส่วนภูมิภาค เขต 1 (สิงหาคม 2559)

ประมวลโดย : สศช.

2) ไฟฟ้า

พื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา อยู่ในเขตการให้บริการทางไฟฟ้า “กฟภ.2” ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ซึ่งรับผิดชอบการบริการในพื้นที่ 5 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา จันทบุรี และตราด

คาดการณ์ความต้องการไฟฟ้า จากสถานีไฟฟ้าแรงสูงต้นทางในพื้นที่ 3 จังหวัด ช่วงปี 2560-2579 ประมาณ 5,017-8,030 เมกะวัตต์ โดยการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยมีขีดความสามารถในปัจจุบันประมาณ 5,962 เมกะวัตต์ สามารถรองรับความต้องการไฟฟ้าได้ถึงปี 2565 สำหรับสถานีไฟฟ้าย่อยมีความต้องการไฟฟ้าที่รับไประบบ 22 เควี จาก กฟภ. ในพื้นที่ 3 จังหวัด ช่วงปี 2560-2579 ประมาณ 3,302-6,739 เมกะวัตต์ โดย กฟภ. มีขีดความสามารถในปัจจุบันประมาณ 5,558 เมกะวัตต์ ซึ่งสามารถรองรับความต้องการไฟฟ้าได้ถึงปี 2571

จำนวนสถานีไฟฟ้าปัจจุบันในพื้นที่ 3 จังหวัด ภาคตะวันออก

จังหวัด	สถานะ	สถานีไฟฟ้าแรงสูง ต้นทางของ กฟผ.	สถานีไฟฟ้าย่อย ของ กฟผ.
ฉะเชิงเทรา	ปัจจุบัน	2 สถานี	16 สถานี
	อยู่ระหว่างก่อสร้าง/อยู่ในแผน	1 สถานี	2 สถานี
ชลบุรี	ปัจจุบัน	3 สถานี	35 สถานี
	อยู่ระหว่างก่อสร้าง/อยู่ในแผน	3 สถานี	8 สถานี
ระยอง	ปัจจุบัน	3 สถานี	26 สถานี
	อยู่ระหว่างก่อสร้าง/อยู่ในแผน	1 สถานี	4 สถานี
รวม		13 สถานี	91 สถานี

ที่มา : การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (สิงหาคม 2559)

(4) สิ่งแวดล้อม

การจัดการขยะมูลฝอย พื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ในพื้นที่รวม 276 แห่ง มี อปท. ให้บริการเก็บขนขยะชุมชนทั้งแบบเต็มพื้นที่และบางส่วนของพื้นที่ จำนวน 217 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 79.5 โดยจังหวัดชลบุรี มีปริมาณขยะเกิดขึ้นมากที่สุด (9 แสนตัน/ปี) รองลงมาได้แก่ ระยอง และฉะเชิงเทรา นอกจากนี้ จังหวัดชลบุรียังมีปริมาณขยะสะสมสูงสุด (3.1 แสนตัน) รองลงมาคือจังหวัดฉะเชิงเทรา (2.6 แสนตัน) ปัจจุบันจังหวัดระยองมีศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยรวมแบบครบวงจร ซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนาเพื่อให้สามารถนำขยะมาผลิตเป็นพลังงานเชื้อเพลิง (RDF) ส่วนจังหวัดชลบุรีและฉะเชิงเทรายังมีการกำจัดขยะมูลฝอยอย่างกระจัดกระจาย สำหรับขยะอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดระยอง ปัจจุบันถูกนำไปกำจัดที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมจังหวัดราชบุรี และที่อื่นๆ

ระบบบำบัดน้ำเสีย ประกอบด้วย **น้ำเสียจากชุมชน** ส่วนใหญ่ไม่ได้มีการบำบัดก่อนปล่อยสู่แหล่งน้ำสาธารณะ และ**น้ำเสียจากอุตสาหกรรม** โดยโรงงานอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ในเขตนิคมฯ และนอกเขตนิคมฯ มีการระบายมลพิษทางน้ำสู่แหล่งน้ำสาธารณะจำนวนมาก ทั้งที่เป็นไปตามมาตรฐาน และการลักลอบระบายน้ำโดยไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งมีการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

มลพิษทางอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่มาบตาพุดและบริเวณใกล้เคียง จังหวัดระยอง ที่พบสารอินทรีย์ระเหยง่ายบางชนิดซึ่งเป็นสารก่อมะเร็ง ได้แก่ สารเบนซิน สาร 1,3-บิวทาไดอีน และสาร 1,2-ไดคลอโรอีเทน เกินค่ามาตรฐานในบรรยากาศ นอกจากนี้ยังมีปัญหาอุบัติเหตุจากสารเคมีรั่วไหลเกิดขึ้นบ่อยครั้ง



ดังนั้น สถานการณ์ด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ยังคงประสบปัญหาหลายด้าน อาทิ การลักลอบขนขยะทิ้งตามที่สาธารณะ น้ำเสีย และมลพิษทางอากาศ ซึ่งปัญหาสำคัญในพื้นที่ชุมชนเมืองและพื้นที่ที่มีโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง จึงต้องมีการแก้ไขปัญหาจากแหล่งกำเนิด การกำกับดูแล การดำเนินงานให้เป็นไปตามกฎหมาย

(5) บริการสาธารณสุข

อัตราการใช้บริการผู้ป่วยนอก จังหวัดชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ปี 2558 จำนวน 4,214,089 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี 2557 ที่มีจำนวนผู้ป่วยนอก จำนวน 3,120,504 ล้านคน และในปี 2559 (ต.ค. 58 – ก.ค. 59) มีผู้ป่วยนอกรวม 3,782,623 ล้านคน โดยจังหวัดชลบุรีมีจำนวนผู้ป่วยมากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัดระยอง และฉะเชิงเทรา ตามลำดับ สำหรับกลุ่มโรคที่มีจำนวนผู้ป่วยในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรามากที่สุด คือความดันโลหิตสูง โดยในปี 2558 มีจำนวน 767,241 คน รองลงมาคือ การติดเชื้อของทางเดินหายใจ จำนวน 668,252 คน และเบาหวาน จำนวน 607,164 คน

อัตราการใช้บริการผู้ป่วยนอก จังหวัดชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา 3 ปี (พ.ศ. 2557-2559)

จังหวัด	2557		2558		2559 (10 เดือน) (ต.ค.58-ก.ค.59)	
	คน	ครั้ง	คน	ครั้ง	คน	ครั้ง
ชลบุรี	1,490,306	4,145,994	2,306,936	6,694,162	1,988,926	5,776,478
ระยอง	915,917	2,905,580	1,026,320	3,150,318	936,026	2,751,541
ฉะเชิงเทรา	714,281	2,394,884	880,833	2,853,259	857,671	2,621,152
รวม	3,120,504	9,446,458	4,214,089	12,697,739	3,782,623	11,149,171

ที่มา : กระทรวงสาธารณสุข (สิงหาคม 2559)

สำหรับศักยภาพการให้บริการสาธารณสุขของโรงพยาบาลสำคัญใน 3 จังหวัด (ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา) พบว่ายังไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้ป่วย โดยโรงพยาบาลชลบุรี ซึ่งเป็นโรงพยาบาลแม่ข่ายดูแลรักษาผู้ป่วยในเขตสุขภาพที่ 6 ครอบคลุมพื้นที่ 8 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี และสระแก้ว มีผู้เข้ารับบริการมากกว่า 3,700 คนต่อวัน และมีจำนวนเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 ต่อปี ขณะที่สามารถรองรับผู้ป่วยได้ 1,200 คนต่อวันเท่านั้น โรงพยาบาลระยองมีผู้เข้ารับบริการในปี 2558 จำนวน 1,889 คนต่อวัน ตามลำดับ และโรงพยาบาลพุทธโสธร จังหวัดฉะเชิงเทรา มีผู้เข้ารับบริการเฉลี่ยวันละ 1,000–3,000 คนต่อวัน

2.4 แนวทางการพัฒนา

พื้นที่ 3 จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทราเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญของประเทศ ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน เป็นที่รู้จักของนักลงทุนต่างประเทศ และมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน ที่สำคัญประกอบด้วย ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังและท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดทางหลวงพิเศษมอเตอร์เวย์ รถไฟทางคู่ และสนามบินอู่ตะเภา มีเมืองพัทยาซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก รวมทั้งยังมีพื้นที่เพียงพอสำหรับรองรับการขยายตัวจากภาคอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน สามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือสิหนิวลิลล์ของราชอาณาจักรกัมพูชา ท่าเรือวังเตาของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และท่าเรือน้ำลึกทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ดังนั้น จึงสามารถยกระดับการพัฒนาพื้นที่ต่อยอดสู่การเป็นพื้นที่เศรษฐกิจชั้นนำของทวีปเอเชีย ที่เรียกว่า “ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ” โดยมีแนวทางการพัฒนา 5 แนวทาง ดังนี้

(1) พัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ พร้อมกับเร่งรัดการแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ให้เกิดผลในทางปฏิบัติ โดยส่งเสริมให้อุตสาหกรรมใช้เทคโนโลยีระดับสูงร่วมกับการวิจัยและพัฒนาเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน ลดการปล่อยมลพิษจากแหล่งกำเนิด ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ บริหารจัดการกากอุตสาหกรรม พัฒนาสู่อุตสาหกรรมเชิงนิเวศ สนับสนุนการพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมที่มีกระบวนการผลิตเชื่อมโยง กำกับดูแลโรงงานอุตสาหกรรมให้ดำเนินการตามระเบียบ กฎหมาย และมาตรฐานสิ่งแวดล้อมอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง ส่งเสริมให้ภาคประชาชนสถาบันการศึกษาและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการติดตามเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตลอดจนจัดตั้งกองทุนของภาคอุตสาหกรรมเพื่อดูแลชุมชน

(2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจที่มีศักยภาพรองรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายและเชื่อมโยงสู่ตลาดโลก เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้สูงขึ้น โดยขยายขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทุกรูปแบบให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย ได้มาตรฐานสากล และบูรณาการเชื่อมโยงกันทั้งระบบทั้งท่าอากาศยาน 3 แห่ง คือสุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอู่ตะเภา และการขนส่งทางบก ทางราง ทางเรือ และทางอากาศ เพื่อสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นและเชื่อมโยงสู่พื้นที่โดยรอบและตลาดโลก

(3) พัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โครงสร้างพื้นฐานและบริการทางสังคม และสิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐาน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน สร้างสมดุลของการพัฒนา และกระจายผลประโยชน์สู่ชุมชน โดยพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ โครงข่ายน้ำ (น้ำดิบ น้ำประปา) ระบบไฟฟ้า เทคโนโลยีสารสนเทศ การจัดการสิ่งแวดล้อมโดยเฉพะขยะ น้ำเสีย ให้มีคุณภาพและเพียงพอต่อความต้องการของประชาชนและ

กิจกรรมทางเศรษฐกิจ ยกเว้นบริการสาธารณสุขทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ ตลอดจนส่งเสริม การเชื่อมโยงภาคเศรษฐกิจหลักกับเศรษฐกิจชุมชนในทุกภาคการผลิต ทั้งในภาคอุตสาหกรรม บริการ การท่องเที่ยว และธุรกิจเพื่อสังคม

(4) **พัฒนาสภาพแวดล้อมเมืองสำคัญของจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่ เอื้อต่อ การขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างมีสมดุล** โดยให้ความสำคัญต่อการเพิ่มพื้นที่สีเขียว การดูแลความปลอดภัยของประชาชน การจัดทำผังเมืองและการบังคับใช้ การสร้างสภาพแวดล้อม และชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น การพัฒนาประสิทธิภาพเทคโนโลยีสารสนเทศ เชื่อมโยงในพื้นที่ การให้ประชาชนในพื้นที่มีส่วนร่วมในการวางแผนการพัฒนาเมือง รวมถึงการ เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามีส่วนร่วมในการพัฒนาในรูปแบบ PPP เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการ บริหารจัดการเมือง

การพัฒนาเมืองสำคัญในพื้นที่ EEC อาทิ

- **ฉะเชิงเทรา** : พัฒนาเป็นเมืองที่อยู่อาศัยชั้นดีที่ทันสมัยรองรับการขยายตัว ของกรุงเทพฯ และ EEC
- **พัทธยา** : พัฒนาเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ สุขภาพและนันทนาการ ศูนย์ประชุมและศูนย์แสดงสินค้านานาชาติชั้นนำของอาเซียน เมืองนวัตกรรมการท่องเที่ยว เมือง ท่องเที่ยวธรรมชาติที่มีชีวิตชีวา และศูนย์การให้บริการด้านการแพทย์ระดับนานาชาติ (Medical Tourism)
- **อุตะเภา** : พัฒนาเป็นศูนย์ธุรกิจการบินและโลจิสติกส์อาเซียน
- **ระยอง** : พัฒนาเป็นเมืองแห่งการศึกษาและวิทยาศาสตร์ เมืองนานาชาติ ที่มีธุรกิจทันสมัย

5) **ให้สิทธิประโยชน์และการอำนวยความสะดวกเพื่อดึงดูดอุตสาหกรรม เป้าหมาย** โดยให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนเพิ่มขึ้นจากเดิม อาทิ ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุด 8 ปี ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับในอัตราร้อยละ 50 เป็นระยะเวลา 5 ปี ยกเว้นอากร ขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบ เป็นต้น การอนุญาตให้ถือครองสิทธิ์ที่ดินหรือเช่าระยะยาว การอำนวยความสะดวกด้านวีซ่าและใบอนุญาตเข้าทำงาน การจัดตั้งกองทุนเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันของอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อสนับสนุนการลงทุนการวิจัยและพัฒนาของ ภาคเอกชน การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน (OSS : One Stop Service) เพื่ออำนวยความสะดวกในการอนุมัติอนุญาตต่างๆ การจัดตั้งเขตการค้าเสรี (Free Trade Zone) อาทิ ในพื้นที่สนามบินอุตะเภา พื้นที่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น การจัดตั้งศูนย์ธุรกรรมทาง การเงิน และการอนุญาตใช้เงินตราต่างประเทศได้ เป็นต้น



2.5 แผนการลงทุนภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เสนอโครงการเพื่อบรรจุในแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ปี 2560-2564 ประกอบด้วย 4 แผนงานย่อย ได้แก่ (1) แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ (2) แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์ (3) แผนงานพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข และ (4) การบริหารจัดการ รวมจำนวน 173 โครงการ งบประมาณรวม 712,645.23 ล้านบาท โดยขอรับจัดสรรงบประมาณรัฐรวม 147,434.64 ล้านบาท (ที่เหลือเป็นงบรัฐวิสาหกิจ กองทุนหมุนเวียน กองทัพอากาศ การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) และอื่นๆ 565,210.59 ล้านบาท) ทั้งนี้ เป็นโครงการสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินการในปี 2560 จำนวน 48 โครงการ วงเงินรวม 6,992.97 ล้านบาท สำหรับปี 2561 มีวงเงินรวม 18,314.17 ล้านบาท (แบ่งเป็นโครงการเริ่มดำเนินการปี 2561 จำนวน 59 โครงการ 11,538.38 ล้านบาท และโครงการต่อเนื่องปี 2560 จำนวน 22 โครงการ 6,775.78 ล้านบาท)

ตารางสรุปจำนวนโครงการและวงเงินภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (รายแผนงาน)

แผนงาน	จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)
แผนงาน 1 แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ	11	24,042.48
แผนงาน 2 แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์	100	594,807.15
แผนงาน 3 แผนงานพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข	60	93,663.90
แผนงาน 4 การบริหารจัดการ	2	131.70
รวม 4 แผนงาน	173	712,645.23
แผนงานภาคเอกชน	9	209,032.13
รวมทั้งสิ้น	182	921,677.36

หมายเหตุ : ยังไม่รวมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ประมาณ 8 แสนล้านบาท
: โครงการลงทุนขนาดใหญ่ (PPP) ระยะเวลาดำเนินการ 7-15 ปี

ตารางสรุปวงเงินภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก 4 แผนงาน (รายปี/แหล่งงบประมาณ)

แหล่งงบประมาณ	วงเงินรวม (ล้านบาท)	2559*	2560	2561	2562 เป็นต้นไป
รวม 4 แผนงาน	712,645.23	29,046.13	119,439.56	198,491.79	365,667.76
1 งบประมาณรัฐ	147,434.64	20,094.01	16,022.62	26,288.08	85,029.93
1.1 ได้รับงบแล้ว	39,114.82	20,094.01	9,029.95	7,973.92	2,016.94
1.2 ขอร้งบประมาณ	108,319.82	-	6,992.67	18,314.17	83,012.98
2 รัฐวิสาหกิจ	87,828.08	8,952.12	43,832.39	9,509.76	25,533.82
3 PPP	468,365.05	-	57,920.49	161,440.54	249,004.02
4 กองทุนหมุนเวียน ทร.	447.46	-	274.06	173.40	-
5 เอกชน (บ. East Water)	8,570.00	-	1,390.00	1,080.00	6,100.00

หมายเหตุ * โครงการต่อเนื่อง / งบผูกพัน



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

นอกจากนี้ ภาคเอกชนมีแผนการลงทุนด้านพลังงานสำหรับปี 2559-2562 อีก 9 โครงการ วงเงิน 209,032.13 ล้านบาท

ระยะเวลาดำเนินงาน แบ่งเป็น 3 ระยะ ในช่วง 15 ปี ได้แก่

- **ระยะสั้น (พ.ศ. 2559-2560)** เป็นการเร่งรัดโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมที่อยู่ระหว่างดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมาย เช่น ก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์ (พญา-มาบตาพุด) ก่อสร้างรถไฟทางคู่ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) และศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ขยายช่องจราจรทางเข้าแหลมฉบังและปรับปรุงขยายถนนสายหลัก ปรับปรุงระบบส่งและสถานีไฟฟ้า เพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำ ก่อสร้างระบบผันน้ำ ปรับปรุงขยายประปา ระบบระบายน้ำ การจัดการขยะ เพิ่มศักยภาพการให้บริการสาธารณสุข รวมทั้งเร่งรัดศึกษาความเหมาะสมและหรือจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการลงทุนที่สำคัญ เช่น สนามบินอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ เป็นต้น
- **ระยะกลาง (พ.ศ. 2561-2563)** ครอบคลุมการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 รถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ-ระยอง) รถไฟรางเบาพญา ท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมชายฝั่งทะเลอ่าวไทย โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินอู่ตะเภา ศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) ก่อสร้างขยายถนนเชื่อมโยง/ทางเลี่ยงเมือง ระบบท่อส่งน้ำ/ผันน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย และวางผังเมืองรวมชุมชน โดยมีรูปแบบการลงทุนทั้งภาครัฐและให้เอกชนร่วมลงทุน
- **ระยะยาว (พ.ศ. 2564 เป็นต้นไป)** ครอบคลุมการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 และท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 ระบบราง และระบบน้ำเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงทั้งระบบไปยังภูมิภาคต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

2.5.1 สรุปสาระสำคัญของโครงการ

(1) **แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ** พัฒนาท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 นิคมอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การพัฒนาโรงงานอุตสาหกรรมนิเวศ การจัดการกากอุตสาหกรรม และการประชาสัมพันธ์แก่ประชาชนและนักลงทุน ประกอบด้วย 4 แผนงานย่อย รวม 11 โครงการ วงเงินรวม 24,042.48 ล้านบาท โดยขอรับงบประมาณปี 2560 จำนวน 291.80 ล้านบาท ปี 2561 จำนวน 305.84 ล้านบาท และปี 2562 เป็นต้นไป จำนวน 12,391.84 ล้านบาท รวมทั้งสิ้น 12,989.48 ล้านบาท งบของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) 48.00 ล้านบาท และ PPP 11,000 ล้านบาท สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้



ตารางสรุปแผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ

แผนงานย่อย/กลุ่มโครงการ	จำนวน (โครงการ)	วงเงินรวม (ล้านบาท)	งบประมาณรัฐ			งบ กนอ.	PPP
			งปม. ปี 60	งปม. ปี 61	งปม. ปี 62 เป็นต้นไป		
รวม	11	24,042.48	291.80	305.84	12,391.84	53.00	11,000.00
1.1 การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3	1	11,005.00	-	-	-	5.00	11,000.00
1.2 การพัฒนานิคมอุตสาหกรรม เป้าหมาย	6	12,645.68	-	255.84	12,341.84	48.00	-
1.3 การจัดการสิ่งแวดล้อม (การพัฒนาอุตสาหกรรมนิเวศ/ การจัดการกากอุตสาหกรรม)	2	120.00	120.00	-	-	-	-
1.4 การประชาสัมพันธ์	2	271.80	171.80	50	50	-	-

1) การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 จำนวน 1 โครงการ วงเงิน 11,005 ล้านบาท ประกอบด้วย โครงการศึกษาความเป็นไปได้ 5 ล้านบาท และประมาณการค่าก่อสร้าง 11,000 ล้านบาท เป็นโครงการ PPP เริ่มดำเนินการปี 2560

2) การพัฒนานิคมอุตสาหกรรม (อุตสาหกรรมเป้าหมาย) จำนวน 6 โครงการ วงเงิน 12,645.68 ล้านบาท ประกอบด้วย การศึกษาความเป็นไปได้การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเป้าหมาย วงเงิน 48.00 ล้านบาท ดำเนินการในปี 2560 ใช้งบ กนอ. และ การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูง Innovation การแพทย์ครบวงจร แปรรูปอาหาร เกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ และหุ่นยนต์ วงเงิน 12,597.68 ล้านบาท ดำเนินการในปี 2561-2564

3) การจัดการสิ่งแวดล้อม จำนวน 2 โครงการ วงเงิน 120 ล้านบาท ประกอบด้วย การพัฒนาโรงงานอุตสาหกรรมนิเวศ วงเงิน 70 ล้านบาท ดำเนินการในปี 2560 และการบริหารจัดการกากอุตสาหกรรม วงเงิน 50 ล้านบาท ดำเนินการในปี 2560

4) การประชาสัมพันธ์และการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก จำนวน 2 โครงการ วงเงิน 271.80 ล้านบาท ดำเนินการในปี 2560-2562



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

(2) แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่ทั้งระบบ ประกอบด้วย 4 แผนงานย่อย รวม 100 โครงการ วงเงินรวม 594,807.15 ล้านบาท โดยได้รับงบประมาณแล้ว วงเงินรวม 39,114.82² ล้านบาท และขอรับ สนับสนุนงบประมาณ ปี 2560 จำนวน 2,312.97 ล้านบาท ปี 2561 จำนวน 11,175.60 ล้านบาท ปี 2562 เป็นต้นไป จำนวน 62,595.51 ล้านบาท งบรัฐวิสาหกิจ 39,945.77 ล้านบาท กองทุนหมุนเวียนของกองทัพเรือ 447.46 ล้านบาท และ PPP 439,215.02 ล้านบาท เพื่อขยายขีดความสามารถของระบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งในพื้นที่ สนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น และเชื่อมโยงสู่พื้นที่โดยรอบ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ตารางสรุปแผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์

แผนงานย่อย/กลุ่มโครงการ	จำนวน (โครงการ)	วงเงินรวม (ล้านบาท)	งบประมาณรัฐ				งบ รัฐวิสาหกิจ / กองทุน หมุนเวียน	PPP*
			งปม. ปี 59	งปม. ปี 60	งปม. ปี 61	งปม. ปี 62 เป็นต้นไป		
รวม	100	594,807.15	20,094.01	11,342.93	19,149.53	64,612.46	40,393.23	439,215.02
2.1 ถนน	52	70,798.56	19,991.01	8,970.81	15,465.59	26,371.15	-	-
1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)	1	24,700.00	13,340.00	5,680.00	5,680.00	-	-	-
2) การก่อสร้าง ปรับปรุง และเพิ่มประสิทธิภาพถนน	51	46,098.56	6,651.01	3,290.81	9,785.59	26,371.15	-	-
2.2 รถไฟ	5	258,583.48	103.00	130.37	165.33	12,072.76	-	246,112.02
1) รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-ระยอง	1	152,518.00	-	-	-	-	-	152,518.00
2) สถานีรถไฟอุตุตะเกา	1	100.00	-	30	30	40	-	-
3) รถไฟเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรื่อน้ำลึกทวาย	1	85,817.48	-	100.37	90.33	12,032.76	-	73,594.02
4) รถไฟทางคู่ศรีราชา-เขาชีจรรย์-มาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด	1	45.00	-	-	45.00	-	-	-
5) รถไฟรางเบา พัทยา	1	20,103.00	103	-	-	-	-	20,000.00
2.3 ท่าเรือ	23	96,471.12	-	183.75	592.61	2,158.54	40,363.23	53,173.00
1) ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง	3	93,088.76	-	-	-	-	39,915.77	53,173.00
2) ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	12	1,846.48	-	-	354.48	1,044.54	447.46	-
3) ท่าเทียบเรือขนส่งและการท่องเที่ยวสองฝั่งทะเลอ่าวไทย	1	981.71	-	8.78	2.93	970	-	-
4) ระบบอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยเดินเรือ	7	554.17	-	174.97	235.2	144	-	-
2.4 สนามบินอุตุตะเกา	20	168,954.00	-	2,058.00	2,926.00	24,010.00	30.00	139,930.00

หมายเหตุ * ประเมินค่าก่อสร้างในเบื้องต้น รอผลการศึกษา

² โครงการต่อเนื่อง / งบผูกพันปี 2559 – 2562



1) ถนน จำนวน 52 โครงการ วงเงิน 70,798.56 ล้านบาท ประกอบด้วย

1.1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) หมายเลข 7 กรุงเทพ-ชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด จำนวน 1 โครงการ วงเงิน 24,700 ล้านบาท ประกอบด้วย การก่อสร้างระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง 4,500 ล้านบาท และส่วนต่อขยายพัทยา-มาบตาพุด ระยะทางประมาณ 32 กิโลเมตร 20,200 ล้านบาท (ค่าเวนคืนที่ดินและก่อสร้าง) ดำเนินการในปี 2559-2562 (โครงการต่อเนื่องได้รับจัดสรรงบประมาณแล้ว)

1.2) การก่อสร้าง ปรับปรุง และเพิ่มประสิทธิภาพถนน จำนวน 51 โครงการ วงเงิน 46,098.56 ล้านบาท ได้แก่ 1) ก่อสร้าง/บูรณะ/ขยายช่องจราจร รวมประมาณ 20 เส้นทาง ถนนสายหลัก (เช่น ทางหลวงหมายเลข 3 33 36 304 314 331 และ 344 เป็นต้น) และสายรอง (เช่น 3126 3191 3138 3304 และ 3070 เป็นต้น) เชื่อมโยงระบบการขนส่งให้มีความสมบูรณ์ และ 2) ก่อสร้างทางแยกต่างระดับ/สะพานลอยข้ามแยก ประมาณ 18 แห่ง เพื่อขยายขีดความสามารถเชื่อมโยงพื้นที่ทั้งระบบ อำนวยความสะดวก และเพิ่มความปลอดภัย ดำเนินการในปี 2559-2565 บางส่วนเป็นโครงการต่อเนื่องได้รับงบผูกพันแล้วรวม 14,102.30 ล้านบาท คงเหลือขอรับจัดสรรงบประมาณ 31,996.26 ล้านบาท

2) รถไฟ จำนวน 5 โครงการ วงเงิน 258,583.48 ล้านบาท ประกอบด้วย 1) รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-ระยอง 152,528 ล้านบาท เป็นโครงการ PPP เริ่มดำเนินการในปี 2561 2) สถานีรถไฟอุตุตะเกา 100 ล้านบาท ดำเนินการในปี 2560 3) รถไฟเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือน้ำลึกทวาย 85,817.48 ล้านบาท บางส่วนของโครงการเป็น PPP เริ่มดำเนินการในปี 2560-2567 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบ 4) รถไฟทางคู่ ศรีราชา-เขาชีจรรย์-มาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด 45 ล้านบาท เพื่อศึกษาความเหมาะสม เริ่มดำเนินการในปี 2561 และ 5) รถไฟรางเบา เมืองพัทยา 20,000 ล้านบาท เป็นโครงการ PPP เริ่มดำเนินการในปี 2560-2563 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาคู่ความเหมาะสม

3) ท่าเรือ จำนวน 23 โครงการ วงเงิน 96,471.12 ล้านบาท ประกอบด้วย

3.1) ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง จำนวน 3 โครงการ วงเงินรวม 93,088.76 ล้านบาท ประกอบด้วย 1) การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 วงเงิน 88,279.64 ล้านบาท (ศึกษาออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการก่อสร้างส่วนขยาย) ใช้งบรัฐวิสาหกิจและบางส่วนเป็น PPP เริ่มดำเนินการในปี 2561-2565 2) การพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (SRTO) วงเงิน 2,944.93 ล้านบาท ใช้งบรัฐวิสาหกิจ เริ่มดำเนินการในปี 2558-2565 และ 3) การพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) วงเงิน 1,864.19 ล้านบาท ใช้งบรัฐวิสาหกิจ เริ่มดำเนินการในปี 2559-2560



3.2) ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ (ท่าเรือจุกเสม็ด) จำนวน 12 โครงการ วงเงิน 1,846.48 ล้านบาท เพิ่มขีดความสามารถให้บริการเชิงพาณิชย์ รองรับผู้โดยสารและเรือขนาดใหญ่ อาทิ ก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร ปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำมันให้สามารถใช้ประโยชน์เป็นท่าเรือเอนกประสงค์รองรับเรือสินค้าและเรือท่องเที่ยวขนาดใหญ่ ปรับปรุงร่องน้ำและบริเวณพื้นที่จอดเรือให้สามารถรองรับเรือที่มีขนาดใหญ่มากขึ้น ตอบสนองต่อการขยายตัวของการขนส่งทางเรือในอนาคต การกระจายสินค้า และการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างภูมิภาค เริ่มดำเนินการปี 2560-2563 สำหรับโครงการศึกษาความเหมาะสมใช้งบกองทุนหมุนเวียนของกองทัพเรือ 447.46 ล้านบาท

3.3) การเพิ่มศักยภาพท่าเทียบเรือขนส่งและการท่องเที่ยว สองฝั่งทะเลอ่าวไทย จำนวน 1 โครงการ วงเงิน 981.70 ล้านบาท ได้แก่ 1) การศึกษาความเหมาะสม สํารวจออกแบบ และ EIA 11.70 ล้านบาท และ 2) ประมาณการค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์และก่อสร้างในเบื้องต้น 970 ล้านบาท เพื่อเพิ่มศักยภาพท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวเส้นทาง East-West Ferry เริ่มดำเนินการในปี 2560-2564

3.4) ระบบอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย **เดินเรือ** จำนวน 7 โครงการ วงเงิน 554.17 ล้านบาท ได้แก่ ระบบวิทยุสื่อสารแบบเครือข่ายดิจิทัล วางท่อนครื่องหมายเพื่อความปลอดภัยทางน้ำ รถยนต์ตรวจการณ์ชายหาด เรือยนต์ตรวจการณ์ทางทะเล ศูนย์ควบคุมการจราจรทางน้ำ และปรับปรุงท่าเทียบเรือเกาะล้าน เริ่มดำเนินการในปี 2560-2562

4) สนามบินอู่ตะเภา จำนวน 20 โครงการ วงเงิน 168,954 ล้านบาท พัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออก ประกอบด้วย เพิ่มศักยภาพอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ก่อสร้าง High Speed Taxiway ทางวิ่งและทางขับที่ 2 ศูนย์ซ่อมอากาศยาน ศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศและระบบโลจิสติกส์ (Air Cargo and Logistics Hub) และศูนย์ฝึกอบรมด้านอุตสาหกรรมการบิน ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารเพิ่มเติมในอนาคต รวมทั้งพัฒนาพื้นที่ Free Trade Zone และ Medical Hub โดยบางส่วนของโครงการเป็น PPP วงเงิน 139,930 ล้านบาท เริ่มดำเนินการในปี 2560-2567

(3) แผนงานพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ **การจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข** ประกอบด้วย 5 แผนงานย่อย ได้แก่ ด้านผังเมือง ไฟฟ้า ระบบน้ำ สิ่งแวดล้อมและท่องเที่ยว และสาธารณสุข รวม 60 โครงการ วงเงินรวม 93,663.90 ล้านบาท โดยรองรับงบประมาณปี 2560 จำนวน 4,256.21 ล้านบาท ปี 2561 จำนวน 6,832.72 ล้านบาท และปี 2562 เป็นต้นไป จำนวน 8,025.63 ล้านบาท รวมทั้งสิ้น 19,114.56 ล้านบาท งบรัฐวิสาหกิจ 47,829.32 ล้านบาท PPP 18,150.03 ล้านบาท และเอกชน (บริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน)) 8,570.00 ล้านบาท สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ตารางสรุปแผนงานพัฒนาเมือง ระบบสาธารณสุขปโคค ลิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข

แผนงานย่อย/กลุ่มโครงการ	จำนวน (โครงการ)	วงเงินรวม (ล้านบาท)	งบประมาณรัฐ			งบ รัฐวิสาหกิจ	PPP	เอกชน
			งปม. ปี 60	งปม. ปี 61	งปม. ปี 62 เป็นต้นไป			
รวม	60	93,663.90	4,256.21	6,832.72	8,025.63	47,829.31	18,150.03	8,570.00
3.1 ผังเมือง	7	185.00	75.00	110.00	-	-	-	-
3.2 ไฟฟ้า	12	40,459.73	-	-	-	40,459.73	-	-
3.3 ระบบน้ำ	25	29,796.24	1,675.51	4,967.15	7,214.00	7,369.58	-	8,570.00
3.4 สิ่งแวดล้อมเมือง และท่องเที่ยว	13	15,952.71	1,179.68	893.00	530.00	-	13,350.03	-
3.5 สาธารณสุข	3	7,270.22	1,326.02	862.57	281.63	-	4,800.00	-

1) ผังเมือง จำนวน 7 โครงการ วงเงิน 185.00 ล้านบาท ประกอบด้วย การวางผังพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา เพื่อวางกรอบทิศทางการพัฒนาพื้นที่ จัดทำแผนผังนโยบายการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ การพัฒนาเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐานรองรับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก การวางและจัดทำผังเมือง/ชุมชนในเขตพื้นที่ชุมชน การจัดทำผังการพัฒนาพื้นที่ โดยรอบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งขนาดใหญ่ อาทิ ชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานอู่ตะเภา และสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อเป็นกรอบการพัฒนาและการจัดการพื้นที่ เริ่มดำเนินการในปี 2560-2561

2) ไฟฟ้า จำนวน 12 โครงการ วงเงิน 40,459.73 ล้านบาท (งบรัฐวิสาหกิจ) ประกอบด้วย การพัฒนาระบบไฟฟ้า ขยาย/ปรับปรุง เพิ่มประสิทธิภาพ พัฒนา ระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันออกเพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า และพัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) ในพื้นที่เมืองพัทยา เริ่มดำเนินการในปี 2560-2564

3) ระบบน้ำ จำนวน 25 โครงการ วงเงิน 29,796.24 ล้านบาท ประกอบด้วย 1) การศึกษาเพื่อจัดทำแผนหลักการพัฒนาและจัดการทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก 2) *อ่างเก็บน้ำ* เพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำและคลองชลประทาน ก่อสร้างระบบสูบน้ำเชื่อมโย่งอ่างเก็บน้ำ ก่อสร้างอาคารบังคับน้ำในแม่น้ำ อาคารอัดน้ำทำอ่างเก็บน้ำ 3) *ระบบประปา* ก่อสร้างปรับปรุงขยายระบบประปา เพื่อรองรับความต้องการน้ำประปาที่เพิ่มขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพการจ่ายน้ำ และ 4) *ระบบท่อส่งน้ำ* (งบของบริษัท East Water 8,570 ล้านบาท) ก่อสร้างปรับปรุงระบบสูบน้ำและวางท่อส่งน้ำดิบเชื่อมโย่งอ่างเก็บน้ำและแหล่งน้ำ เริ่มดำเนินการในปี 2560-2565



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

4) **สิ่งแวดล้อมเมืองและท่องเที่ยว** จำนวน 13 โครงการ วงเงิน 15,952.71 ล้านบาท พัฒนาพื้นที่เมืองและพื้นที่ท่องเที่ยวสำคัญของภาคตะวันออกที่เป็นเป้าหมายของนักลงทุนและนักท่องเที่ยว เช่น เมืองระยอง และเมืองพัทยา เป็นต้น ประกอบด้วย 1) ด้านสิ่งแวดล้อม เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขยะ ก่อสร้างระบบเตาเผาขยะ เพิ่มประสิทธิภาพระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสีย ก่อสร้างระบบระบายน้ำป้องกันน้ำท่วมเมืองพัทยา วงเงิน 5,602.68 ล้านบาท เริ่มดำเนินการปี 2560-2565 และ 2) ด้านท่องเที่ยว ได้แก่ พัฒนาพื้นที่แหลมบาลีฮาย (Pattaya on Pier) พัฒนาระบบ ICT พัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวแห่งใหม่ และ ศูนย์กลางด้านการบริการในพื้นที่ ประกอบด้วย การจัดประชุมและนิทรรศการ การศึกษา และ สุขภาพ (Wellness Center) เป็นโครงการ PPP วงเงิน 10,350.03 ล้านบาท เริ่มดำเนินการปี 2561-2564

5) **สาธารณสุข** จำนวน 3 โครงการ วงเงินรวม 7,270.22 ล้านบาท ประกอบด้วย 1) การพัฒนาศูนย์ความเป็นเลิศการให้บริการระบบการแพทย์และสาธารณสุขใน 3 จังหวัดระยองศรีนครินทร์ภาคตะวันออก เขตสุขภาพที่ 6 วงเงิน 1,971.54 ล้านบาท ได้แก่ การก่อสร้างอาคารและจัดหาครุภัณฑ์การแพทย์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถโรงพยาบาล การพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และการพัฒนาด้านท่าเรือและด้านอากาศควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศสู่มาตรฐานการดำเนินงานตามกฎอนามัยระหว่างประเทศ 2) การพัฒนาศักยภาพการให้บริการด้านอาชีวเวชศาสตร์และเวชศาสตร์สิ่งแวดล้อมเขตสุขภาพที่ 6 เพื่อตอบสนองนโยบายระยองศรีนครินทร์ภาคตะวันออก วงเงิน 498.68 ล้านบาท ได้แก่ การวิจัยสุขภาพของประชาชนในพื้นที่ระยองศรีนครินทร์ภาคตะวันออก การศึกษาข้อมูลพื้นฐานด้านอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม การศึกษาศักยภาพและความพร้อมในการรองรับภาวะฉุกเฉิน การศึกษาค่าเฉลี่ยของสารแปรรูปของสารอินทรีย์ระเหยง่ายในประชาชน การศึกษาและประเมินผลกระทบด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและความเสี่ยงต่อสุขภาพจากสถานประกอบการ การศึกษาเพื่อเฝ้าระวังและประเมินความเสี่ยงต่อสุขภาพจากการอุปโภคบริโภคน้ำของประชาชน รอบนิคมอุตสาหกรรม การศึกษาวิจัยในกลุ่มประชากรเพื่อป้องกันและควบคุมโรคมะเร็งระบบทางเดินหายใจ หัวใจ และหลอดเลือด ผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง ภูมิแพ้ และระบบประสาทในระยะยาว และการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ อาคารบริการ 5 โครงการ และครุภัณฑ์การแพทย์ เริ่มดำเนินการปี 2560-2562 และ 3) โครงการบริหารจัดการและการลงทุนโรงพยาบาลเมืองพัทยา เป็นโครงการ PPP วงเงิน 4,800 ล้านบาท เริ่มดำเนินการปี 2561-2575

(4) **การบริหารจัดการ** จำนวน 2 โครงการ วงเงินรวม 131.70 ล้านบาท ดำเนินการปี 2560 ประกอบด้วย การจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (ระยองศรีนครินทร์ภาคตะวันออก) และการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระยองศรีนครินทร์ภาคตะวันออก



2.5.2 กรอบระยะเวลาการลงทุนโครงการภายใต้แผนงาน EEC (ปี 2560-2575)

โครงการ	หน่วยงาน	กิจกรรม	รูปแบบ การ ทำงาน	ระยะเวลา							
				60	61	62	63	64	65	66 -	71 -
1. แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรม											
1.1 การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 (11,005 ลบ.)	กนอ.	-ศึกษาความเหมาะสมฯ และEHIA -ก่อสร้างและบริหารจัดการ	PPP	←-----→	←-----→						
1.2 การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม (อุตสาหกรรมเป้าหมาย) (12,645 ลบ.)	กนอ.	-ศึกษา FS -ก่อสร้างนิคมฯ 6 นิคม		←-→	←-----→						
1.2 การพัฒนาโรงงานอุตสาหกรรม นิเวศ (70 ลบ.)	กรอ.	-ยกระดับการจัดการโรงงานใน 3 พื้นที่		↔							
1.4 การบริหารจัดการกาก อุตสาหกรรม (50 ลบ.)	กรอ.	-กำกับตรวจสอบ และยกระดับ มาตรฐานโรงงาน		↔							
1.5 การประชาสัมพันธ์ (271.80 ลบ.)	กนอ. / สกท.	-ประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการลงทุน		←-----→							
2. แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์											
2.1 ถนน											
1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 (24,700 ลบ.)	ทล.	-ก่อสร้างด่านเก็บเงิน -เวนคืนที่ดินและก่อสร้างส่วนขยาย พัตยา-มาบตาพุด	เงิน กองทุนฯ	←-----→							
2) ถนน (46,099 ลบ.)	ทล./ทช.	-ก่อสร้าง/บูรณะ/ขยายช่องจราจร เช่น no.3 33 36 304 314 331 -ก่อสร้างทางแยก/สะพานลอย		←-----→							
2.2 รถไฟ											
1) รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ- ระยอง (152,528 ลบ.)	รฟท./ สนข.	-ศึกษาออกแบบ และ EIA -ก่อสร้าง	PPP/ เงินกู้	←-→	←-----→						
2) สถานีรถไฟอุตะเถา (100 ลบ.)	รฟท.	-ก่อสร้างสถานี และสิ่งอำนวยความสะดวก		←-----→							
3) โครงการก่อสร้างทางรถไฟ เชื่อมต่อระหว่างท่าเรือ แหลมฉบัง-ท่าเรือน้ำลึกทวาย (85,817 ลบ.)	รฟท.	-ศึกษาออกแบบ และ EIA -เวนคืนที่ดิน และก่อสร้าง	PPP/ เงินกู้	←-----→	←-----→						
4) รถไฟทางคู่ศรีราชา-เขาชีจรรย์- มาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี- ตราด (45 ลบ.)	รฟท.	-ศึกษาความเหมาะสม		←-→							
5) โครงการรถไฟรางเบา พัทยา (20,000 ลบ.)	อปท./ เอกชน	-ก่อสร้าง	PPP	←-----→							
2.3 ท่าเรือ											
1) ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ระยะที่ 3 (88,279 ลบ.)	กทท.	-ศึกษาออกแบบ และ EHIA -ก่อสร้าง	PPP/ รัฐวิสาห กิจ	←-→	←-----→						



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

โครงการ	หน่วยงาน	กิจกรรม	รูปแบบ การ ทำงาน	ระยะเวลา									
				60	61	62	63	64	65	66 -	71 -		
2) ทำเรือพาณิชย์สดเทียบ (1,846 ลบ.)	ทร.	-ศึกษา สำรอง ออกแบบ -ปรับปรุงร่องน้ำและพื้นที่จอดเรือ -ก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น -ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารเรือเฟอร์รี่ -ปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำมัน POL -พัฒนาพื้นที่ธุรกิจและบริการ	กองทุนฯ PPP	←-----→	←-----→								
3) ทำเทียบเรือขนส่งและ ท่องเที่ยว (982 ลบ.)	จท.	-ศึกษา สำรองแบบ / EIA -เวนคืน และก่อสร้าง		←-----→	←-----→								
4) ระบบอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยเดินเรือ (554 ลบ.)	จท.	-จัดซื้อ ระบบ วิ ทยู สื่อ สาร ดิจิ ทัล เรือตรวจการ และวางทุ่น -ศูนย์ควบคุมทางน้ำ -ปรับปรุงท่าเทียบเรือเกาะล้าน		←-----→	←-----→								
2.4 สนามบินอู่ตะเภา (168,954 ลบ.)	ทร.	-ศึกษาความเหมาะสม -ติดตั้งระบบ IT กล้องวงจรปิด เครื่อง X-Ray ที่อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 - ก่อสร้าง High Speed Taxiway และ Taxiway - ก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 -ก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) -ก่อสร้าง Air Cargo -ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 -ก่อสร้าง Commercial Gateway -ก่อสร้าง Free Trade Zone / Medical Hub- ฯลฯ	PPP	←-----→	←-----→								
3. แผนงานพัฒนาเมือง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ การจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข													
3.1 ผังเมือง (185 ลบ.)	ยธ.	-ศึกษาออกแบบผังพื้นที่กลุ่มจังหวัด ผัง เมืองรวม ผังพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น สนามบินอู่ตะเภา สถานีรถไฟความเร็วสูง		←-----→									
3.2 ไฟฟ้า/พลังงาน (40,460 ลบ.)	กฟผ./ กฟภ./ สนพ.	-พัฒนาระบบไฟฟ้า -ขยาย/ปรับปรุง/เพิ่มประสิทธิภาพ -พัฒนาระบบสายส่งและสถานี -พัฒนาโครงข่าย Smart Grid พัทยา	รัฐวิสาห กิจ	←-----→	←-----→								
3.3 ระบบน้ำ													
1) อ่างเก็บน้ำ และระบบผันน้ำ (11,168 ลบ.)	ชป.	- ศึกษาเพื่อจัดทำแผนหลักการพัฒนา และจัดการทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก -เพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำ -เพิ่มระบบสูบน้ำ/ผันน้ำ เชื่อมโยงเครือข่าย -ก่อสร้างท่อส่งน้ำ -ปรับปรุงระบบระบายน้ำ		←-----→	←-----→								
2) ระบบประปา (10,033 ลบ.)	กปภ.	-ก่อสร้างขยายระบบประปา -เพิ่มประสิทธิภาพการจ่ายน้ำ	รัฐวิสาห กิจ (75%) + รัฐ(25%)	←-----→	←-----→								

NESDB

โครงการ	หน่วยงาน	กิจกรรม	รูปแบบ การ ทำงาน	ระยะเวลา									
				60	61	62	63	64	65	66 - 70	71 - 75		
3) ระบบท่อส่งน้ำ (8,570 ลบ.)	บ. East Water	-ปรับปรุงระบบสูบน้ำ หนองปลาไหล-หนองค้อ -ก่อสร้างวางท่อส่งน้ำจากอ่างฯคลอง หลวงรัชโลธร -พัฒนาบ่อดินเก็บน้ำ -ก่อสร้างระบบสูบน้ำจากอ่างเก็บน้ำ ประแสร์-หนองปลาไหล-หนองค้อ	เอกชน	↔	↔								↔
3.4 การจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองและ ท่องเที่ยว													
1) การจัดการขยะ (3,442 ลบ.)	อปท.	-เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการขยะ จ.ระยอง -ก่อสร้างระบบเตาเผาขยะ แหลมฉะบัง -ก่อสร้างระบบกำจัดขยะแบบบูรณา การ พัทยา	} PPP	↔									
2) การจัดการน้ำเสีย (730 ลบ.)	อปท.	-เพิ่มประสิทธิภาพระบบรวบรวมและ บำบัดน้ำเสีย พัทยา [จ.ระยอง อยู่ระหว่างการศึกษ ออกแบบระบบ]				↔							
3) ระบบระบายน้ำ (810 ลบ.)	อปท.	-ก่อสร้างระบบระบายน้ำป้องกัน น้ำท่วม พัทยา		↔									
4) ท่องเที่ยว (10,350 ลบ.)	ททท./ พัทยา	-ศึกษาพื้นที่แหลมบาลีฮาย และ EIA พัทยา -พัฒนาพื้นที่แหลมบาลีฮาย พัทยา -ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าและ ICT	} PPP	↔	↔								
5) บริการสาธารณสุข (7,270 ลบ.)	สธ.	-พัฒนาศูนย์ความเป็นเลิศการให้บริการ (เพิ่มศักยภาพการให้บริการ / ก่อสร้าง อาคาร / จัดซื้อครุภัณฑ์ทางการแพทย์ / ควบคุมโรคติดต่อ) -พัฒนาการให้บริการด้านอาชีวเวช ศาสตร์และเวชศาสตร์สิ่งแวดล้อม (การ ศึกษาวิจัยสุขภาพ / ก่อสร้างอาคาร / จัดซื้อครุภัณฑ์ทางการแพทย์)			↔	↔							
	เอกชน/ พัทยา	-การบริหารจัดการและลงทุน โรงพยาบาลเมืองพัทยา	PPP	↔	↔								↔
4. การบริหารจัดการ													
4.1 จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการ นโยบายการพัฒนาพื้นที่ในเขต พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (ระเบียง เศรษฐกิจภาคตะวันออก) (1.7 ลบ.)	สศช.	-กำหนดนโยบายการพัฒนา -ติดตามการดำเนินการตามแผนงาน -ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง		↔									
4.2 แผนแม่บทการพัฒนาระเบียง เศรษฐกิจภาคตะวันออก (130 ลบ.)	สศช.	-การศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บท		↔									

หมายเหตุ ↔ การศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และหรือจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA/EHIA)

↔ การก่อสร้าง และบริหารจัดการ



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

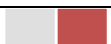
2.5.3 ข้อเสนอโครงการที่ขอรับการจัดสรรงบประมาณ ปี 2560

โครงการที่มีความจำเป็นที่จะต้องเร่งดำเนินงานในปี 2560 แต่หน่วยงานไม่ได้ขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2560 มีจำนวน 48 โครงการ วงเงินรวม 6,992.67 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นโครงการในแผนงานพัฒนาเมือง ระบบสาธารณสุขปโภค สาธารณูปการฯ จึงจำเป็นที่จะต้องขอรับการสนับสนุนงบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น ประจำปี พ.ศ. 2560 ดังนี้

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	งบประมาณ ปี 2560 (ล้านบาท)
โครงการที่ขอรับจัดสรรงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 (48 โครงการ)			6,992.67
แผนงาน 1 แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ			291.80
การจัดการสิ่งแวดล้อม			
(1) โครงการบริหารจัดการกากอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC	กรอ.	2560	50
(2) โครงการพัฒนาโรงงานอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ	กรอ.	2560	70
การประชาสัมพันธ์			
(3) โครงการสื่อสารประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระยอง เศรษฐกิจภาคตะวันออก	กนอ.	2560-2562	50
(4) โครงการประชาสัมพันธ์และจัดกิจกรรมชักจูงการลงทุนในต่างประเทศ สำหรับโครงการ EEC	สกท.	2560	121.8
แผนงาน 2 แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์			2,312.97
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม			
(5) โครงการ ทล.3126 แยก ทล.3-ทางเข้าสนามบินอู่ตะเภา (ระยะทาง 2 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)	ทล.	2560-2562	50.00
(6) โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟอู่ตะเภา	รฟท.	2560-2562	30.00
(7) โครงการจัดหาระบบวิทยุสื่อสารแบบเครือข่ายดิจิทัล	จท.	2560	16.70
(8) โครงการจัดหาและวางท่อระบายน้ำเพื่อความปลอดภัยทางน้ำในบริเวณอ่าวพัทยาและเกาะล้าน	จท.	2560	30.90
(9) โครงการจัดการรถยนต์ตรวจการณ์ชายหาด ATV จำนวน 2 คัน	จท.	2560	1.22
(10) โครงการจัดหาเรือยนต์ตรวจการณ์ทางทะเลไฟฟ้าเบอร์กลีซ ขนาด 27 ฟุต	จท.	2560	10.00
(11) โครงการตั้งศูนย์ควบคุมการจราจรในพื้นที่ (อ่าวพัทยา-เกาะล้าน) ตามยุทธศาสตร์เพื่อการยกระดับความปลอดภัยทางน้ำ	จท.	2560-2562	72.00
(12) โครงการปรับปรุงก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อท่องเที่ยวเกาะล้าน	จท.	2560-2561	22.80
(13) โครงการพัฒนาระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (บ้านเพ-เกาะเสม็ด จ.ระยอง)	จท.	2560	21.35
การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ			2,058
(14) โครงการก่อสร้าง high speed taxiway และ taxiway เพิ่มเติม	ทร.	2560-2561	10



แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	งบประมาณ ปี 2560 (ล้านบาท)
(15) โครงการก่อสร้าง Bunker เพื่อจัดระเบียบลานจอดอากาศยานแยกพื้นที่ จอดอากาศยานทหาร	ทร.	2560	10
(16) โครงการระบบสารสนเทศอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2	ทร.	2560	70
(17) โครงการจัดหาระบบกล้องวงจรปิด เครื่อง X-ray และ Software ในการ รักษาความปลอดภัยในอาคารผู้โดยสาร ลานจอดรถ และเส้นทางเข้า-ออก	ทร.	2560	53
(18) โครงการก่อสร้างอาคาร จนท.บริการภาคพื้น จัดเก็บอุปกรณ์ และอะไหล่	ทร.	2560	20
(19) โครงการก่อสร้างอาคารบริการ ลานจอดรถยนต์เพิ่มเติมและย้ายกอง ขนส่ง สถานีการบิน กองการบินทหารเรือ	ทร.	2560	105
(20) โครงการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2	ทร.	2560-2563	80
(21) โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและพื้นที่ โดยรอบ	ทร.	2560	150
(22) โครงการก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน MRO ระยะที่ 1	ทร.	2560-2564	150
(23) โครงการก่อสร้างอาคารรองรับการปฏิบัติงานของ Air Cargo ระยะที่ 1	ทร.	2560-2562	70
(24) โครงการก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน	ทร.	2560-2564	1,230
(25) โครงการก่อสร้างศูนย์วิจัยเกี่ยวกับอุตสาหกรรมทางทหารพื้นที่ Defense- related industry research zone	ทร.	2560-2562	10
(26) โครงการระบบสาธารณสุขโรค	ทร.	2560-2565	100
แผนงาน 3 แผนงานพัฒนาเมือง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ การจัดการ สิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข			4,256.20
ผังเมือง			75
(27) โครงการวางผังพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดชลบุรี ระยอง และ ฉะเชิงเทรา	ยผ.	2560	60
(28) โครงการจัดทำผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่เฉพาะบริเวณชุมชนโดยรอบท่า อากาศยานอู่ตะเภา	ยผ.	2560	15
ระบบน้ำ			1,675.51
(29) โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนหลักการพัฒนาและจัดการทรัพยากรน้ำ ภาคตะวันออก	ชป.	2560-2561	25
(30) โครงการปรับปรุงคลองชลประทานพานทอง	สนง.ชป. 9	2560-2562	480
(31) โครงการระบบสูบน้ำคลองสะพาน-อ่างฯ ประแสร์	สนง.ชป. 9	2560-2562	35
(32) โครงการอาคารอัดน้ำท้ายอ่างฯ ประแสร์	สนง.ชป. 9	2560	42
(33) โครงการขุดลอกอ่างฯ ตอกกราย	สนง.ชป. 9	2560-2561	50
(34) โครงการอาคารบังคับน้ำในแม่น้ำระยอง	สนง.ชป. 9	2560	150
(35) โครงการเพิ่มความจุอ่างฯ หนองปลาไหล	สนง.ชป. 9	2560-2561	175
(36) โครงการปรับปรุงระบบระบายน้ำหน้าพระธาตุ ระยะที่ 2	สนง.ชป. 9	2560-2562	70



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	งบประมาณ ปี 2560 (ล้านบาท)
(37) โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายประปาสาขาชลบุรี-พนัสนิคม-(พานทอง)-(ท่าบุญมี) ปีงบประมาณ 2560 (ระยะที่ 1)	กปภ.	2560-2562	648.51
สิ่งแวดล้อมเมือง			1,179.68
(38) โครงการก่อสร้างระบบหมักก๊าซชีวภาพ	อบจ.ระยอง	2560	253
(39) โครงการบริหารจัดการขยะมูลฝอยตกค้างสะสมจังหวัดระยองแบบบูรณาการ	อบจ.ระยอง	2560	96
(40) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขยะเกาะเสม็ด	อบจ.ระยอง	2560	93
(41) โครงการจัดตั้งศูนย์บัญชาการตอบโต้สาธารณภัยและอุบัติภัยจังหวัดระยอง	ปภ.ระยอง	2560	47.60
(42) โครงการจัดซื้อกังหันน้ำชัยพัฒนาเพื่อบำบัดน้ำเสียในสวนเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา	ทน. แหลมฉบัง	2560	5.08
(43) โครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำถนนเลียบริมทางรถไฟฝั่งตะวันออก ระยะที่ 1 เมืองพัทยา	เมืองพัทยา	2560-2561	665
(44) โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาพื้นที่แหลมบาลีฮายเมืองพัทยา	เมืองพัทยา	2560	20
สาธารณสุข			1,326.02
(45) โครงการพัฒนาศูนย์ความเป็นเลิศการให้บริการระบบการแพทย์และสาธารณสุขใน 3 จังหวัดระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก เขตสุขภาพที่ 6	สป.สธ.	2560-2562	907.02
(46) โครงการพัฒนาศักยภาพการให้บริการด้านอาชีวเวชศาสตร์และเวชศาสตร์สิ่งแวดล้อมเขตสุขภาพที่ 6 เพื่อตอบสนองนโยบายระเบียบเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก	สป.สธ.	2560-2561	419
แผนงาน 4 การบริหารจัดการ			131.70
(47) โครงการค่าใช้จ่ายสำนักงานคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (ระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก)	สศช.	2560	1.70
(48) โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	สศช.	2560	130

หมายเหตุ

- 1) กรอบวงเงินที่ขอรับการจัดสรรงบประมาณ ปี 2560 จำนวน 48 โครงการ วงเงิน 6,992.67 ล้านบาท โดยไม่รวมงบผูกพันปี 2561 (โครงการต่อเนื่อง) จำนวน 22 โครงการ วงเงิน 6,775.78 ล้านบาท
- 2) ไม่รวมงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี 2560 แล้ว วงเงิน 9,029.95 ล้านบาท และโครงการต่อเนื่อง (งบผูกพัน) ปี 2561 วงเงิน 7,973.92 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นโครงการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์



2.6 กลไกการพัฒนา

ร่างพระราชบัญญัติการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. เป็นกรอบกฎหมายซึ่งมีความเฉพาะ เพื่อกำหนดกรอบนโยบายและแนวทางการปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมายตามแผนงานการบริหารจัดการ โดยมีคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นกลไกระดับชาติทำหน้าที่กำกับดูแล กำหนดนโยบาย อนุมัติแผนงาน/โครงการ ผลักดันแผนพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสู่การปฏิบัติ คณะกรรมการประกอบด้วย นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รัฐมนตรีและหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ และเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นกรรมการและเลขานุการ เพื่อประสานการปฏิบัติงานของส่วนราชการต่างๆ ให้เป็นไปตามแผนงาน ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีเห็นชอบหลักการเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2559 และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาเป็นเรื่องด่วน

2.7 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

(1) ด้านเศรษฐกิจ

- 1) ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ขยายตัวอย่างน้อยร้อยละ 5 ต่อปี มีการลงทุนในพื้นที่ 1.5 ล้านล้านบาทใน 5 ปี
- 2) เกิดการจ้างงานใหม่ทั้งภาคอุตสาหกรรมและบริการไม่น้อยกว่า 100,000 อัตราต่อปี
- 3) จำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 10 ล้านคนต่อปี
- 4) รัฐบาลมีฐานภาษีใหญ่ขึ้น สามารถเก็บเงินได้มากขึ้น
- 5) กระตุ้นให้ความต้องการสินค้าและบริการจากภูมิภาคอื่น ส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมทั่วประเทศ
- 6) ภาคอุตสาหกรรมมีการยกระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและมีกระบวนการผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ทั้งอุตสาหกรรมเดิมที่มีอยู่และอุตสาหกรรมอนาคต

(2) ด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและโลจิสติกส์

- 1) ลดต้นทุนโลจิสติกส์ 400,000 ล้านบาทต่อปี
- 2) โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทุกรูปแบบมีการบูรณาการและเชื่อมโยงกันทั้งระบบ ทั้งทางบก ทางราง ทางเรือ และทางอากาศ รองรับการค้าเงินกิจกรรมในพื้นที่และเชื่อมโยงสู่พื้นที่โดยรอบและประเทศในภูมิภาคอาเซียน มีโครงข่ายเชื่อมโยง

NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)



ท่าอากาศยานสำคัญ 3 แห่ง อย่างเป็นระบบ ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา รวมทั้งการเชื่อมโยงระบบการขนส่งและการท่องเที่ยวในพื้นที่อ่าวไทย

- 3) สนับสนุนการค้า การบริการ และการท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้น สามารถเชื่อมโยงเศรษฐกิจให้เกิดความแข็งแกร่งและมีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น
- 4) เพิ่มขีดความสามารถระบบคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ สะดวกปลอดภัย และรวดเร็ว เป็นมาตรฐานสากล
- 5) ช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการคมนาคมขนส่ง สามารถเดินทางได้สะดวกรวดเร็วและปลอดภัย เกิดการจ้างงานในพื้นที่
- 6) สร้างความมั่นใจและภาพลักษณ์ด้านการขนส่งและท่องเที่ยวให้แก่ประชาชน นักท่องเที่ยว และนักลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- 7) ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภารองรับผู้โดยสารสูงสุด 30 ล้านคน ภายใน 20 ปี
- 8) ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบมีการวางผังการใช้ประโยชน์พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีการพัฒนาท่าเรือเอนกประสงค์รองรับเรือสินค้า และเรือเฟอร์รี่รองรับการท่องเที่ยวเชื่อมโยงอ่าวไทย

(3) ด้านการพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข

- 1) มีแผนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐาน อย่างเป็นระบบและมีทิศทาง เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ สนับสนุนการพัฒนาเมือง
- 2) มีระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และพลังงานที่มีเสถียรภาพเพียงพอกับความต้องการ และครอบคลุมทั่วถึงทั้งพื้นที่ สามารถให้บริการได้ถึงปี 2572
- 3) มีระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม สภาพแวดล้อมเมืองที่มีคุณภาพและทั่วถึง สามารถสนับสนุนต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม รวมถึงยกระดับความเป็นอยู่และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่
- 4) มีศักยภาพการให้บริการสาธารณสุขเพิ่มขึ้น สามารถรองรับกลุ่มเป้าหมายและปริมาณผู้ที่เข้ารับบริการด้านสุขภาพมากขึ้น มีครุภัณฑ์และบุคลากรที่เพียงพอกับการให้บริการ



สู่คุณภาพชีวิตที่ดีกว่า... จาก EEC สู่ชุมชน

ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น มีสภาพแวดล้อมเมืองและสิ่งแวดล้อมที่ดี เข้าถึงสถาบันการศึกษาและโรงพยาบาลที่ดีมีคุณภาพ ยกย่องรายได้ให้สูงขึ้นจากโครงการลงทุนและการท่องเที่ยว มีงานและโอกาสทางอาชีพที่ดี สำหรับโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะเส้นทางคมนาคม ระบบประปา ไฟฟ้า และระบบกำจัดของเสียจะได้รับการขยาย/ปรับปรุง ครอบคลุมทั่วถึงทั้งพื้นที่ รวมทั้งมีการจัดตั้งกองทุนเพื่อพัฒนาชุมชน สนับสนุนการกระจายความ เจริญไปสู่ท้องถิ่น สร้างความแข็งแกร่ง สนับสนุนการศึกษาวิจัย สู่การพัฒนาที่สมดุลและยั่งยืนอย่างสมบูรณ์แบบ



ภาคผนวก

สรุปภาพรวมแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

จำแนกรายแผนงาน และแหล่งเงิน

แผนงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	2559*	2560	2561	2562 เป็นต้นไป
แผนงาน 1 พัฒนาอุตสาหกรรม ศักยภาพ	24,042.48	-	342.30	308.34	23,391.84
1.1 งบประมาณรัฐ	12,989.48	-	291.80	305.84	12,391.84
1) ได้รับงบแล้ว	-	-	-	-	-
2) ขอรับงบประมาณ	12,989.48	-	291.80	305.84	12,391.84
1.2 รัฐวิสาหกิจ	53.00	-	50.50	2.50	-
1.3 PPP	11,000.00	-	-	-	11,000.00
1.4 กองทุนหมุนเวียน	-	-	-	-	-
1.5 เอกชน	-	-	-	-	-
แผนงาน 2 คมนาคมและโลจิสติกส์	594,807.15	22,067.71	105,848.27	175,840.92	291,050.26
2.1 งบประมาณรัฐ	115,198.90	20,094.01	11,342.92	19,149.52	64,612.46
1) ได้รับงบแล้ว	39,114.82	20,094.01	9,029.95	7,973.92	2,016.94
2) ขอรับงบประมาณ	76,084.08	-	2,312.97	11,175.60	62,595.51
2.2 รัฐวิสาหกิจ	39,945.77	1,973.70	37,058.29	-	913.78
2.3 PPP	439,215.02	-	57,173.00	156,518.00	225,524.02
2.4 กองทุนหมุนเวียน	447.46	-	274.06	173.40	-
2.5 เอกชน	-	-	-	-	-
แผนงาน 3 พัฒนาเมืองฯ	93,663.90	6,978.42	13,117.29	22,342.53	51,225.67
3.1 งบประมาณรัฐ	19,114.56	-	4,256.20	6,832.72	8,025.63
1) ได้รับงบแล้ว	-	-	-	-	-
2) ขอรับงบประมาณ	19,114.56	-	4,256.20	6,832.72	8,025.63
3.2 รัฐวิสาหกิจ	47,829.31	6,978.42	6,723.60	9,507.26	24,620.04
3.3 PPP	18,150.03	-	747.49	4,922.54	12,480.00
3.4 กองทุนหมุนเวียน	-	-	-	-	-
3.5 เอกชน (บ. East Water)	19,114.56	-	4,256.20	6,832.72	8,025.63
4. การบริหารจัดการ	131.70	-	131.70	-	-
4.1 งบประมาณรัฐ	131.70	-	131.70	-	-
1) ได้รับงบแล้ว	-	-	-	-	-
2) ขอรับงบประมาณ	131.70	-	131.70	-	-
รวมภาครัฐ	712,645.23	29,046.13	119,439.56	198,491.79	365,667.76
งบประมาณรัฐ	147,434.64	20,094.01	16,022.62	26,288.08	85,029.93
1) ได้รับงบแล้ว	39,114.82	20,094.01	9,029.95	7,973.92	2,016.94
2) ขอรับงบประมาณ	108,319.82	-	6,992.67	18,314.17	83,012.98
รัฐวิสาหกิจ	87,828.08	8,952.12	43,832.39	9,509.76	25,533.82
PPP	468,365.05	-	57,920.49	161,440.54	249,004.02
กองทุนหมุนเวียน	447.46	-	274.06	173.40	-
เอกชน (บ. East Water)	8,570.00	-	1,390.00	1,080.00	6,100.00
แผนงานภาคเอกชน**	209,032.13	29,720.62	32,923.49	48,754.40	97,633.62
รวม	921,677.36	58,766.75	152,363.04	247,346.19	463,301.39

หมายเหตุ * โครงการต่อเนื่อง/งบผูกพัน

** ยังไม่รวมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

สรุปงบประมาณแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

จำแนกรายหน่วยงาน

ลำดับ	หน่วยงาน	จำนวน (โครงการ)	วงเงิน (ล้านบาท)	งบประมาณ แผ่นดิน	งบ รัฐวิสาหกิจ	PPP/เงินกู้	กองทุน หมุนเวียน	เอกชน
	รวม 20 หน่วยงาน	173	712,645.23	147,434.64	87,828.08	468,365.05	447.46	8,570.00
1	กระทรวงอุตสาหกรรม	10	23,945.88	12,867.68	78.20	11,000.00	-	-
	1.1 กรมโรงงานอุตสาหกรรม	2	120.00	120.00	-	-	-	-
	1.2 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	8	23,800.68	12,747.68	53.00	11,000.00	-	-
2	กระทรวงคมนาคม	67	403,907.67	84,657.88	39,915.77	279,285.02	-	-
	2.1 กรมทางหลวงชนบท	6	7,699.55	7,699.55	-	-	-	-
	2.2 กรมทางหลวง	46	63,099.00	63,099.00	-	-	-	-
	2.3 การรถไฟแห่งประเทศไทย	4	238,480.48	12,368.46	-	226,112.02	-	-
	2.4 กรมเจ้าท่า	8	1,535.87	1,535.87	-	-	-	-
	2.5 การท่าเรือแห่งประเทศไทย	3	93,088.77	-	39,915.77	53,173.00	-	-
3	กระทรวงสาธารณสุข	2	2,470.22	2,470.22	-	-	-	-
4	กระทรวงมหาดไทย	53	80,528.48	16,747.34	25,631.11	38,150.03	-	-
	4.1 กรมโยธาธิการและผังเมือง	7	185.00	185.00	-	-	-	-
	4.2 การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค	10	18,261.53	-	18,261.53	-	-	-
	4.3 กรมชลประทาน	16	11,193.00	11,193.00	-	-	-	-
	4.4 การประปาส่วนภูมิภาค	5	10,033.24	2,663.66	7,369.58	-	-	-
	4.5 จังหวัดระยอง	5	1,037.60	1,037.60	-	-	-	-
	4.6 จังหวัดชลบุรี	2	1,505.08	5.08	-	1,500.00	-	-
	4.7 เมืองพัทยา	8	38,313.03	1,663.00	-	36,650.03	-	-
5	กองทัพเรือ	31	170,770.48	30,393.02	-	139,930.00	447.46	-
6	สำนักนายกรัฐมนตรี	3	253.50	253.50	-	-	-	-
	6.1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	1	121.80	121.80	-	-	-	-
	6.2 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	2	131.70	131.70	-	-	-	-
7	อื่นๆ (รัฐวิสาหกิจ/เอกชน)	7	30,798.20	-	22,228.20	-	-	8,570.00
	7.1 การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย	2	22,198.20	-	22,198.20	-	-	-
	7.2 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	1	30.00	-	30.00	-	-	-
	7.3 บริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน)	4	8,570.00	-	-	-	-	8,570.00



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

ลำดับที่	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																		สถานภาพโครงการ		
					ก่อนปี 2560	ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562 เป็นต้นไป									
						งบประมาณรัฐ		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุนหมุนเวียน	เอกชน	งบประมาณรัฐ		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุนหมุนเวียน	เอกชน	งบประมาณรัฐ		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุนหมุนเวียน		เอกชน	
						ได้รับงบแล้ว	ขอรับงบประมาณ					ได้รับงบแล้ว	ขอรับงบประมาณ					ได้รับงบแล้ว	ขอรับงบประมาณ						
รวมทั้งสิ้น (4 แผนงาน 173 โครงการ)					29,046.13	9,029.95	6,992.67	43,832.39	57,920.49	274.06	1,390.00	7,973.92	18,314.17	9,509.76	161,440.54	173.40	1,080.00	2,016.94	83,012.98	25,533.82	249,004.02	-	6,100.00		
แผนงานที่ 1 : ยุทธศาสตร์ศึกษาภาพรวม 11 โครงการ					-	-	291.80	50.50	-	-	-	-	305.84	2.50	-	-	-	-	12,391.84	-	11,000.00	-	-		
1. การจัดการสิ่งแวดล้อม รวม 2 โครงการ					-	-	120.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
1.1 กรมโรงงานอุตสาหกรรม (กรอ.) 2 โครงการ					-	-	120.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
1	การบริหารจัดการกากอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC	กรอ.	50.00																						
2	การพัฒนาโรงงานอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ	กรอ.	70.00																						
2. ทำเหมืองแร่รวม 1 โครงการ					-	-	-	2.50	-	-	-	-	-	2.50	-	-	-	-	-	-	11,000.00	-	-		
2.1 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) 1 โครงการ					-	-	-	2.50	-	-	-	-	-	2.50	-	-	-	-	-	-	11,000.00	-	-		
3	การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด (ระยะที่ 3)	กนอ.	11,005.00																						
3. การพัฒนาดินฯ เป้าหมาย 6 โครงการ					-	-	-	48.00	-	-	-	-	-	255.84	-	-	-	-	-	12,341.84	-	-	-		
3.1 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) 6 โครงการ					-	-	-	48.00	-	-	-	-	-	255.84	-	-	-	-	-	12,341.84	-	-	-		
4	การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูง (Smart Park)	กนอ.	1,210.68	2560-2564																					
5	การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม Innovation Park (CAT)	กนอ.	2,287.00	2560-2564																					
6	การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub)	กนอ.	2,287.00	2560-2564																					
7	การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร (Food for the Future)	กนอ.	2,287.00	2560-2564																					
8	การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology)	กนอ.	2,287.00	2560-2564																					
9	การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (Robotics)	กนอ.	2,287.00	2560-2564																					
4. การประชาสัมพันธ์ และเชิญชวนนักลงทุน รวม 2 โครงการ					-	-	171.80	-	-	-	-	-	50.00	-	-	-	-	-	-	50.00	-	-	-		
4.1 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) 1 โครงการ					-	-	50.00	-	-	-	-	-	50.00	-	-	-	-	-	-	50.00	-	-	-		
10	สื่อสารประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)	กนอ.	150.00																						
4.2 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) 1 โครงการ					-	-	121.80	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
11	ประชาสัมพันธ์และจัดกิจกรรมชักจูงการลงทุนในต่างประเทศสำหรับโครงการ EEC	สกท.	121.80																						
แผนงานที่ 2 : คมนาคมและโลจิสติกส์ รวม 99 โครงการ					-	22,067.71	9,029.95	2,312.97	37,058.29	57,173.00	274.06	-	7,973.92	11,175.60	-	156,518.00	173.40	-	2,016.94	62,595.51	913.78	225,524.02	-	-	
1. ถนน รวม 52 โครงการ					-	19,991.01	8,920.81	50.00	-	-	-	-	7,883.59	7,582.00	-	-	-	-	2,006.90	24,364.25	-	-	-		
1.1 กรมทางหลวงชนบท (พช.) จำนวน 6 โครงการ					-	1,371.01	1,006.81	-	-	-	-	2,203.59	187.00	-	-	-	-	-	2,006.90	924.25	-	-	-		
12	สาย จช.3001 แยก ทล.314 - ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา, สมุทรปราการ ระยะทาง 20.328 กม.	พช.	3,801.96	2559-2562	780.41	533.58																			
12.1	สาย จช.3001 แยก ทล.314 - ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา, สมุทรปราการ สัญญาที่ 1 ระยะทาง 11.000 กม.	พช.	1,871.24	2559-2562	382.16	264.31																			
12.2	สาย จช.3001 แยก ทล.314 - ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา, สมุทรปราการ สัญญาที่ 2 ระยะทาง 9.328 กม.	พช.	1,841.57	2559-2562	375.24	250.49																			
12.3	ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานถนนสาย จช.3001 แยก ทล.314 - ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา, สมุทรปราการ	พช.	89.15	2559-2561	23.01	18.78																			
13	สายแยกทางหลวงหมายเลข 7 - ท่าเรือแหลมฉบัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ระยะทาง 10.570 กม.	พช.	1,499.26	2559-2561	380.48	379.50																			
13.1	สายแยกทางหลวงหมายเลข 7 - ท่าเรือแหลมฉบัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ตอนที่ 1 ระยะทาง 2.770 กม.	พช.	458.00	2559-2561	125.81	101.61																			
13.2	สายแยกทางหลวงหมายเลข 7 - ท่าเรือแหลมฉบัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ตอนที่ 2 ระยะทาง 2.200 กม.	พช.	375.95	2559-2561	88.26	76.52																			
13.3	สายแยกทางหลวงหมายเลข 7 - ท่าเรือแหลมฉบัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ตอนที่ 3 ระยะทาง 2.700 กม.	พช.	314.70	2559-2561	71.72	93.43																			
13.4	สายแยกทางหลวงหมายเลข 7 - ท่าเรือแหลมฉบัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ตอนที่ 4 ระยะทาง 2.900 กม.	พช.	298.70	2559-2561	83.41	91.82																			
13.5	ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 7 - ท่าเรือแหลมฉบัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ตอนที่ 1 - 4	พช.	51.91	2559-2561	11.28	16.11																			
14	สาย รย.3013 แยก ทล.331 - ทล.3191 อ.ปลวกแดง จ.ระยอง ระยะทาง 17.312 กม.	พช.	1,083.25	2559-2563	100.00	-																			
15	สาย รย.5050 แยกสายนิคมสร้างตนเอง สาย 15 - บ.ห้วยโป่ง อ.นิคมพัฒนา จ.ระยอง ระยะทาง 10.198 กม.	พช.	197.50	2558-2560	103.78	93.72																			
16	สาย รย.2015 แยก ทล.36 - แยก ทล.331 อ.ปลวกแดง จ.ระยอง ระยะทาง 11.487 กม.	พช.	932.59	2559-2564	6.34	-																			
17	สาย รย.3058 แยก ทล.344 - ทล.3138 อ.วังจันทร์, บ้านค่าย จ.ระยอง ระยะทาง 32.868 กม.	พช.	185.00	2561-2563	-	-																			

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

ลำดับที่	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																		สถานภาพโครงการ	
					ก่อนปี 2560	ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562 เป็นต้นไป								
						งบประมาณรัฐ		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุนหมุนเวียน	เอกชน	งบประมาณรัฐ		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุนหมุนเวียน	เอกชน	งบประมาณรัฐ		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุนหมุนเวียน		เอกชน
						ได้รับงบแล้ว	ขอรับงบประมาณ					ได้รับงบแล้ว	ขอรับงบประมาณ					ได้รับงบแล้ว	ขอรับงบประมาณ					
	1.2 กรมทางหลวง (ทล.) รวม 46 โครงการ		63,099.00	-	18,620.00	7,914.00	50.00	-	-	-	5,680.00	7,395.00	-	-	-	-	-	23,440.00	-	-	-			
18	ทล. 304 เส้นทางมินบุรี - ฉะเชิงเทรา ตอน 2 (ระยะทาง 10 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)	ทล.	1,100.00	2559-2561	660.00	440.00																ผลงาน 0.49% สิ้นสุดสัญญา 16 พ.ย.2561		
19	ทล. 314 เส้นทางบางปะกง - ฉะเชิงเทรา ตอน 2 (ระยะทาง 3 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)	ทล.	214.00	2558-2560	214.00	-																ผลงาน 63.95% สิ้นสุดสัญญา 30 ค.ค.2559		
20	ทล. 3466 & 3127 เส้นทางบ้านเก่า - พานทอง ตอน 2 (ทล.34 ไปบรรจบ ทล.315) (ระยะทาง 6 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	356.00	2558-2560	356.00	-																ผลงาน 48.54% สิ้นสุดสัญญา 2 ธ.ค.2559		
21	ทล. 344 เส้นทางชลบุรี - บ้านฉาง (ระยะทาง 14 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)	ทล.	622.00	2557-2559	622.00	-																ผลงาน 34.00% สิ้นสุดสัญญา 9		
22	ทล.3 เส้นทางศรีราชา - อ่าวอุดม (ระยะทาง 6 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร พร้อมสะพานลอยข้ามแยกเข้าท่าเรือ)	ทล.	600.00	2558-2560	360.00	240.00																ผลงาน 42.28% สิ้นสุดสัญญา 15 ก.ย. 2560		
23	ทล.331 เส้นทางหนองขาหย่าง - มานะเรียง ตอน 1 - 2 (ระยะทาง 23 กม. ก่อสร้างบูรณะทางหลวง พร้อมขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)	ทล.	1,500.00	2558-2560	1,500.00	-																ตอน 1 ผลงาน 25.26% สิ้นสุดสัญญา 5 ก.ค.		
24	ทล.3138 เส้นทางบ้านฉาง - บ้านค่าย ตอน 3 (ทล.344 - ทล.331) (ระยะทาง 18 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	670.00	2558-2560	402.00	268.00																ผลงาน 44.98% สิ้นสุดสัญญา 5 มี.ค. 2560		
25	ทล.3138 เส้นทางบ้านฉาง - บ้านค่าย ตอน 4 (ทล.3191 - ทล.36) (ระยะทาง 12 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	540.00	2558-2560	540.00	-																ผลงาน 45.15% สิ้นสุดสัญญา 14 ก.ค. 2560 (งบ		
26	เส้นทางกระดังงา - ระยอง ตอน 1 (ทล.7 - ทล.331) (ระยะทาง 8 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)	ทล.	490.00	2559-2561	98.00	392.00																ผลงาน 2.85% สิ้นสุดสัญญา 19 พ.ย.2560		
27	เส้นทางแยก ทล.36 - ทล.3 (สี่ตีน) (ระยะทาง 26 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	608.00	2558-2560	365.00	243.00																ผลงาน 72.55% สิ้นสุดสัญญา 26		
28	ทางเลี่ยงเมืองแกลง (ระยะทาง 11 กม. ก่อสร้างทางแนวใหม่ 2 ช่องจราจร)	ทล.	482.00	2559-2561	96.00	386.00																ผลงาน 6.35% สิ้นสุดสัญญา 19		
29	เส้นทางคอนสแตนซ์ - บ้านโพธิ์ (ก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ)	ทล.	193.00	2559-2560	39.00	154.00																ผลงาน 2.57% สิ้นสุดสัญญา 19		
30	เส้นทางฉะเชิงเทรา - บางน้ำเปรี้ยว (ก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ)	ทล.	139.00	2559-2560	28.00	111.00																ผลงาน 0.02% สิ้นสุดสัญญา 24		
31	ทล.304 มินบุรี - ฉะเชิงเทรา ตอน 3 (ระยะทาง 12 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)	ทล.	1,100.00	2561-2563								220.00										ผลงาน 880.00		
32	ทล. 314 บางปะกง - ฉะเชิงเทรา ตอน 3 (ระยะทาง 5 กม. ขยาย 6 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)	ทล.	300.00	2561-2563								60.00										ผลงาน 240.00		
33	ทล.344 บ้านฉาง - แกลง ตอน 1 (บ้านฉาง - หนองปรือ) (ระยะทาง 12 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)	ทล.	800.00	2561-2563								160.00										ผลงาน 640.00		
34	ทล.344 บ้านฉาง - แกลง ตอน 2 (หนองปรือ - หนองใหญ่) (ระยะทาง 18 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)	ทล.	700.00	2562-2564																		ผลงาน 700.00		
35	ทล.3126 แยก ทล.3 - ทางเข้าสนามบินอุตะเถา (ระยะทาง 2 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)	ทล.	250.00	2560-2562			50.00					100.00										ผลงาน 100.00		
36	ทล. 3126 ทางเข้าสนามบินอุตะเถา - ท่าเรือจุกเสม็ด (ระยะทาง 8 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	350.00	2561-2563								70.00										ผลงาน 280.00		
37	ทล.3 บ้านฉาง - ระยอง (ระยะทาง 17 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)	ทล.	1,460.00	2561-2563								292.00										ผลงาน 1,168.00		
38	กระดังงา - ระยอง ตอน 2 (ทล.331 - ทล. 3191) (ระยะทาง 21 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)	ทล.	1,300.00	2561-2563								260.00										ผลงาน 1,040.00		
39	ทล.3304 บ้านโพธิ์ - แกลงยาว (ระยะทาง 20 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	800.00	2561-2563								160.00										ผลงาน 640.00		
40	พนมสารคาม - ศรีมโหสถ (ทล.304 - ทล.3070) (ระยะทาง 17 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	530.00	2561-2563								106.00										ผลงาน 424.00		
41	ศรีมโหสถ - ปราจีนบุรี (ทล.3070 - ทล.33) (ระยะทาง 31 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	700.00	2561-2563								140.00										ผลงาน 560.00		
42	ทล.315 ฉะเชิงเทรา - พนัสติคม (ระยะทาง 24 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	700.00	2561-2563								140.00										ผลงาน 560.00		
43	ทล.349 พนัสติคม - หนองขา (ระยะทาง 17 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	500.00	2561-2563								100.00										ผลงาน 400.00		
44	แยก ทล.36 (บ้านมา) - ทล.3 (บ้านตาพูด) ศูนย์ราชการ ระยอง (ระยะทาง 5 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)	ทล.	200.00	2561-2563								40.00										ผลงาน 160.00		
45	สะพานลอยข้ามทางรถไฟ บ้านเก่า - พานทอง	ทล.	265.00	2561-2563								53.00										ผลงาน 212.00		
46	สะพานลอยข้ามทางรถไฟ ทางบริการทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 กรุงเทพฯ - ชลบุรี	ทล.	290.00	2561-2563								58.00										ผลงาน 232.00		
47	สะพานข้ามแยกปากน้ำ	ทล.	4,200.00	2561-2563								840.00										ผลงาน 3,360.00		
48	โครงการก่อสร้างสะพานลอยข้ามแยก กม.10 ทางหลวงสายพืชยา-ระยอง	ทล.	450.00	2561-2563								90.00										ผลงาน 360.00		
49	สะพานข้ามแยกหนองขา	ทล.	950.00	2561-2563								190.00										ผลงาน 760.00		
50	ทางแยกต่างระดับแกลง	ทล.	350.00	2561-2563								70.00										ผลงาน 280.00		
51	สะพานข้ามแยก ไปสระแก้ว	ทล.	450.00	2561-2563								90.00										ผลงาน 360.00		
52	สะพานลอยกลับรถเกือกม้า แยกบ้านเก่า (กม.53) ขาเข้า - ขาออก	ทล.	200.00	2561-2563								40.00										ผลงาน 160.00		
53	สะพานลอยกลับรถเกือกม้า ไร่ไฟฟ้า บางปะกง (กม.50) ขาออก	ทล.	100.00	2561-2563								20.00										ผลงาน 80.00		

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

ลำดับที่	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																		สถานภาพโครงการ	
					ก่อนปี 2560	ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562 เป็นต้นไป								
						งบประมาณรัฐ		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุนหมุนเวียน	เอกชน	งบประมาณรัฐ		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุนหมุนเวียน	เอกชน	งบประมาณรัฐ		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุนหมุนเวียน		เอกชน
						ได้รับงบแล้ว	ขอรับงบประมาณ					ได้รับงบแล้ว	ขอรับงบประมาณ					ได้รับงบแล้ว	ขอรับงบประมาณ					
54	สะพานลอยข้ามแยกหนองไม้แดง	ทล.	400.00	2561-2563																		ยังไม่ได้ออกแบบ		
55	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) กรุงเทพ-ชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด	ทล.	24,700.00		13,340.00	5,680.00					5,680.00													
55.1	เส้นทางพิเศษ กรุงเทพ - ชลบุรี - พัทยา	ทล.	4,500.00	2557-2559	4,500.00																	อยู่ระหว่างการ		
55.2	เส้นทางพิเศษ พัทยา - มาบตาพุด	ทล.	20,200.00	2558-2561	8,840.00	5,680.00					5,680.00											ออก พรฎ.เวนคืน		
56	โครงการแก้ไขปัญหารถจักรยานทางหลวงหมายเลข 331 ช่วงทางแยกต่างระดับมาบตาพุด - จุดตัดทางหลวงชนบท ชบ.3009	ทล. (จังหวัดสกลนคร)	4,000.00	2561-2565	-	-					480.00											แบบก่อสร้างแล้วเสร็จ 100% (ปี 2559)		
57	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่สายทางชลบุรี-บ้านฉาง	ทล. (จังหวัดสกลนคร)	-		-	-					-											ระหว่างสรุปแบบก่อสร้าง รอสรุปราคา และส่ง final		
58	โครงการก่อสร้างขยายช่องจราจรทางหลวงสายพัทยา - ระยอง	ทล. (จังหวัดสกลนคร)	4,290.00		-	-					1,716.00											อยู่ระหว่างการออกแบบ		
59	โครงการก่อสร้างสะพานลอยข้ามแยกสนามบินอุตะเถา ทางหลวงสายพัทยา - ระยอง	ทล. (จังหวัดสกลนคร)	450.00		-	-					180.00											อยู่ระหว่างการออกแบบ		
60	โครงการขยายช่องจราจร ทางหลวงสายบ้านฉาง - แกลง ตอน 4 และตอน 5	ทล. (จังหวัดสกลนคร)	800.00	2561-2563	-	-					320.00											อยู่ในแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงรองรับ		
61	โครงการขยายช่องจราจร ทางหลวงสายปลวกแดง - หนองใหญ่	ทล. (จังหวัดสกลนคร)	300.00	2561-2562	-	-					120.00											อยู่ในแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงรองรับ		
62	โครงการก่อสร้างขยายถนนสายพัทยา - สัตตหิณ	ทล. และเมืองพัทยา (จังหวัดสกลนคร)	1,800.00								600.00											ขยายจาก 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร		
63	โครงการศึกษา ออกแบบ และก่อสร้างทางยกระดับถนนสุขุมวิท (ทางหลวงหมายเลข 3)	ทล. และเมืองพัทยา (จังหวัดสกลนคร)	1,900.00								600.00													
2. รถไฟฟ้า รวม 5 โครงการ			258,583.48		103.00	100.37	30.00	-	4,000.00	-	-	90.33	75.00	-	156,518.00	-	-	10.04	12,062.72	-	85,594.02	-	-	
2.1 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (รฟท.) จำนวน 4 โครงการ			238,480.48		-	100.37	30.00	-	-	-	-	90.33	75.00	-	152,518.00	-	-	10.04	12,062.72	-	73,594.02	-	-	
64	โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าอุตะเถา	รฟท.	100.00	2559-2562	-		30.00						30.00										จัดทำรายละเอียดออกแบบ	
65	โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรุงเทพ-ระยอง	รฟท.	152,518.00		-										152,518.00									
66	โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมตลิ่งระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือมาบตาพุด	รฟท.	85,817.48	8 ปี (2560-2567)			100.37				90.33							10.04			12,022.72		73,594.02	
67	โครงการศึกษาความเหมาะสม ของโครงการก่อสร้างทางคู่ ข้างถนนสุขุมวิท-ชุมทางเขาขมพู-มาบตาพุด-ระยอง-จังหวัดตราด	รฟท.	45.00	2561									45.00										โครงการใหม่	
2.2 เมืองพัทยาร่วมกันเอกชน จำนวน 1 โครงการ			20,103.00	-	103.00	-	-	-	4,000.00	-	-	-	-	-	4,000.00	-	-	-	-	-	12,000.00	-	-	
68	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบา (Tram) เมืองพัทยา อ.มาบตาพุด จ.ชลบุรี	เมืองพัทยา	20,103.00	-	103.00	-	-	-	4,000.00	-	-	-	-	-	4,000.00	-	-	-	-	-	12,000.00	-	-	
68.1	โครงการศึกษาเส้นทางรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ภายในพื้นที่ สายสีแดง (สายหน้า) สายสีน้ำเงิน (ในเมือง) ออกแบบ Detail design และศึกษาความเป็นไปได้เพื่อทำการก่อสร้างทั้ง 2 สาย	ร่วมกับเอกชน (PPP)	103.00		103.00																		ยังไม่ได้ออกแบบค่าขอปี 2560/จัดจ้างกรมทางหลวงชนบท	
68.2	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) สายสีแดง		8,000.00						4,000.00						4,000.00								ระยะทาง 10 กม. พร้อมสถานี	
68.3	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) สายสีน้ำเงิน		12,000.00																		12,000.00		ระยะทาง 15 กม. พร้อมสถานี	
3. ท่าเรือ รวม 23 โครงการ			96,471.12		1,973.70	8.78	174.97	37,028.29	53,173.00	274.06	-	-	592.60	-	-	173.40	-	-	-	2,158.54	913.78	-	-	
3.1 กรมเจ้าท่า (จท.) 8 โครงการ			1,535.87		-	8.78	174.97	-	-	-	-	-	238.13	-	-	-	-	-	-	-	1,114.00	-	-	
69	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อเพิ่มศักยภาพท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวเส้นทาง EAST-WEST Ferry	จท.	981.70	2559-2564	-	8.78							2.93										970.00	
	1. ระยะสั้น เชิญชวนให้เอกชนเข้าเดินเรือ Ferry ในเส้นทางพัทยา-หัวหิน																							
	1.1 ประกาศเชิญชวนให้เอกชนที่สนใจเข้ามาเดินเรือ ช่วงเดือน ก.ย. 2559																							
	1.2 พิจารณาผล และประกาศเส้นทางเดินเรือ																							
	2. ระยะยาว พัฒนาเส้นทางเดินเรือ Ferry ให้รองรับผู้โดยสารและรถยนต์																							
	2.1 ค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบ/ศึกษา		11.70			8.78							2.93											
	2.2 ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (ค่าเวนคืน) ** ประมาณการเบื้องต้น รอผลการศึกษา		200.00																				200.00	
	2.3 ค่าก่อสร้าง (ค่าก่อสร้าง+ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง) *ประมาณการเบื้องต้น รอผลการศึกษา		770.00																				770.00	
70	โครงการจัดหาหระมวีทียุสือสารแบบเครือข่ายดิจิทัล จำนวน 7 สถานี และสาขา	จท.6 กรมเจ้าท่า	16.70	2560			16.70																ข้อเสนอจังหวัด	
71	โครงการจัดหาและวางหุ่นเครื่องหมายเพื่อความปลอดภัยทางน้ำในบริเวณอ่าวพัทยาและเกาะล้าน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาพัทยา	จท.6 (พัทยา) กรมเจ้าท่า	30.90	2560			30.90																ข้อเสนอจังหวัด	
72	โครงการจัดหารถยนต์ตรวจการชายหาด ATV ราคาคันละ 609,900 บาท จำนวน 2 คัน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาพัทยา	จท.6 (พัทยา) กรมเจ้าท่า	1.22	2560			1.22																ข้อเสนอจังหวัด	

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

ลำดับที่	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																สถานภาพโครงการ				
					ก่อนปี 2560	ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562 เป็นต้นไป									
						งบประมาณรัฐ		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุนหมุนเวียน	เอกชน	งบประมาณรัฐ		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุนหมุนเวียน	เอกชน	งบประมาณรัฐ		รัฐวิสาหกิจ		PPP	กองทุนหมุนเวียน	เอกชน	
						ได้รับงบแล้ว	ขอรับงบประมาณ					ได้รับงบแล้ว	ขอรับงบประมาณ					ได้รับงบแล้ว	ขอรับงบประมาณ						
73	โครงการจัดหาเรือยนต์ตรวจการทางทะเลไฟเบอร์กลาส ขนาด 27 ฟุต สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาพัทยา	จ.6 (พัทยา) กรมเจ้าท่า	10.00	2560																		ข้อเสนอจังหวัด			
74	โครงการตั้งศูนย์ควบคุมการจราจรในพื้นที่ (ลำพญา-เกาะล้าน) ตามยุทธศาสตร์เพื่อการยกระดับความปลอดภัยทางน้ำ (พัทยาโมเดล)	จ.6 (พัทยา) กรมเจ้าท่า	360.00	2560-2562								144.00										ข้อเสนอจังหวัด			
75	โครงการปรับปรุงก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อท่องเที่ยวเกาะล้าน	จ.6 (พัทยา) กรมเจ้าท่า	114.00	2560-2561								91.20										ข้อเสนอจังหวัด			
76	โครงการพัฒนาระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (บ้านเพ-เกาะเสม็ด จ.ระยอง)	กรมเจ้าท่า (จังหวัดเสนอ)	21.35									21.35										ข้อเสนอจังหวัด			
3.2 การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จำนวน 3 โครงการ			93,088.77		1,973.70	-	-	37,028.29	53,173.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	913.78	-	-	-
77	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ขั้นตอนการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม)	กทท.	88,268.21		137.21			34,958.00	53,173.00			-												สั่งหยุดปฏิบัติงาน ตั้งแต่ วันที่ 7 ก.ย. 2555 (สัญญา สิ้นสุด 16 ก.ย.55)	
	1.1 เดือน พฤษภาคม 2559 การทำเรือฯ มีหนังสือให้ที่ปรึกษาเริ่มดำเนินงานด้าน ERIA กระบวนการรับฟังความคิดเห็นของ(ค.1 ค.2 และ ค.3) โดยมีระยะเวลาประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทำงานรวมเป็น 280 วัน จนกว่าจะแล้วเสร็จในเดือน มีนาคม 2560		11.43		4.57			6.86															สัญญาเริ่มต้น 27 พ.ค.59 - 2 มี.ค. 60		
78	โครงการศึกษาศูนย์การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง	กทท.	2,944.93	ปี 2558-2565	1,049.66			981.49																	
79	โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)	กทท.	1,864.19	2 ปี (2559-2560)	782.26			1,081.94																	
3.3 กองทัพเรือ 12 โครงการ (ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ)			1,846.48			-	-	-	274.06	-	-	354.48	-	-	173.40	-	-	1,044.54	-	-	-	-	-		
80	โครงการศึกษา สสำรวจ ออกแบบ และวางผังการใช้ประโยชน์พื้นที่ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ - กองทัพเรือ	ทร.	0.50	1 ปี (2560)					0.50																
81	โครงการจ้างศึกษา สสำรวจ และออกแบบปรับปรุงร่องน้ำและบริเวณท่าเรือจุลเสม็ด	ทร.	6.24	1 ปี (2560)					6.24																
82	โครงการจ้างศึกษา สสำรวจ ออกแบบก่อสร้างเขื่อนกั้นคลื่นบริเวณเกาะจระเข้	ทร.	6.32	2 ปี (2560-2561)					4.32					2.00											
83	โครงการศึกษา สสำรวจ ออกแบบ และปรับปรุงท่าเทียบเรือรับ-ส่งน้ำมัน เป็นท่าเรือเอนกประสงค์	ทร.	5.00	1 ปี (2560)					5.00																
84	โครงการศึกษา สสำรวจและออกแบบพัฒนาพื้นที่ธุรกิจและบริการ เขื่อนค่อพื้นที่ท่าเทียบเรือเพื่อรับและท่าเทียบเรือเอนกประสงค์	ทร.	4.40	1 ปี (2560)					4.40																
85	โครงการปรับปรุงร่องน้ำและบริเวณพื้นที่จอดเรือท่าเรือจุลเสม็ด	ทร.	356.70	2 ปี (2560-2561)								107.01											249.69		
86	โครงการก่อสร้างเขื่อนกั้นคลื่นบริเวณเกาะจระเข้	ทร.	361.15	2 ปี (2562-2563)																			361.15		
87	โครงการปรับปรุงพื้นที่ให้บริการรองรับการขนส่งหลายรูปแบบของท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ-กองทัพเรือ	ทร.	29.00	2 ปี (2560-2561)					22.00						7.00										
88	โครงการจัดหาเครื่องมือและเครื่องทุ่นแรงสำหรับการขนถ่ายสินค้า	ทร.	266.00						192.60						73.40										
89	โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารเรือเฟอร์รี่ (FERRY TERMINAL) พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก	ทร.	130.00	2 ปี (2560-2561)					39.00						91.00										
90	โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำมัน (ท่า POL) เพื่อเป็นท่าเรือเอนกประสงค์	ทร.	431.17	3 ปี (2561-2563)								172.47											258.70		
91	โครงการพัฒนาพื้นที่ธุรกิจและบริการเชื่อมต่อพื้นที่ท่าเทียบเรือเพื่อรับและท่าเทียบเรือเอนกประสงค์	ทร.	250.00									75.00											175.00		
4. สนามบินผู้ตะเภา 20 โครงการ			168,954.00			-	-	2,058.00	30.00	-	-	-	-	-	-	-	-	24,010.00	-	-	-	-	139,930.00	-	-
4.1 กองทัพเรือ 19 โครงการ			168,924.00			-	-	2,058.00	30.00	-	-	-	-	-	-	-	-	24,010.00	-	-	-	-	139,930.00	-	-
92	โครงการก่อสร้าง high speed taxiway และ taxiway เพิ่มเติม	ทร.	330.00	2560-2561								10.00													
93	ก่อสร้าง Bunker เพื่อจัดระเบียบลานจอดอากาศยาน แยกพื้นที่จอดอากาศยานทหาร	ทร.	10.00	2560								10.00													
94	โครงการระบบสารสนเทศอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2	ทร.	70.00	2560								70.00													
95	จัดหาระบบกล้องวงจรปิด เครื่อง X-ray และ Software ในการรักษาความปลอดภัยในอาคารผู้โดยสาร ลานจอดรถ และ เส้นทาง เข้า-ออก	ทร.	53.00	2560								53.00													
96	ก่อสร้างอาคาร จนท.บริการภาคพื้น จัดเก็บอุปกรณ์ และอะไหล่	ทร.	20.00	2560								20.00													
97	โครงการก่อสร้างอาคารบริการ ลานจอดรถยนต์เพิ่มเติมและย้ายกองขนส่ง สถานีการบิน กองการบินทหารเรือ	ทร.	105.00	2560								105.00													
98	โครงการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2	ทร.	8,326.00	2560-2563								80.00													
99	โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการพัฒนาสนามบินผู้ตะเภาและพื้นที่โดยรอบ	ทร.	150.00	2560								150.00													
100	โครงการก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน MRO ระยะที่ 1	ทร.	10,060.00	2560-2564 (5 ปี)								150.00												5,010.00	4,900.00
101	โครงการก่อสร้างอาคารรองรับการปฏิบัติงานของ AIR CARGO ระยะที่ 1	ทร.	5,680.00	2560-2562 (3 ปี)								70.00													5,600.00

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

ลำดับที่	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																		สถานภาพโครงการ	
					ก่อนปี 2560	ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562 เป็นต้นไป								
						งบประมาณรัฐ		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุนหมุนเวียน	เอกชน	งบประมาณรัฐ		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุนหมุนเวียน	เอกชน	งบประมาณรัฐ		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุนหมุนเวียน		เอกชน
						ได้รับงบแล้ว	ขอรับงบประมาณ					ได้รับงบแล้ว	ขอรับงบประมาณ					ได้รับงบแล้ว	ขอรับงบประมาณ					
134	โครงการระบบสูบน้ำคลองสะพาน - อ่างเก็บน้ำประแสร์	สง.ชป. 9	700.00	3 ปี (2560-2562)	-		35.00						315.00						350.00					
135	โครงการอาคารอำนวยการทำอ่างฯ ประแสร์	สง.ชป. 9	42.00	1 ปี (2560)	-		42.00																	
136	โครงการขุดลอกอ่างเก็บน้ำดอกกราย	สง.ชป. 9	100.00	2 ปี (2560-2561)	-		50.00						50.00											
137	โครงการเพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำคลองสี่ชัย	สง.ชป. 9	1,800.00	3 ปี (2561-2563)	-		-						360.00						1,440.00					
138	โครงการเพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำคลองระบม	สง.ชป. 9	300.00	2 ปี (2561-2562)	-								120.00						180.00					
139	โครงการอาคารบังคับน้ำในแม่น้ำระยอง	สง.ชป. 9	150.00	1 ปี (2560)	-		150.00																	
140	โครงการเพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล	สง.ชป. 9	225.00	2 ปี (2560-2561)	-		175.00						50.00											
141	โครงการผันน้ำจากอ่างเก็บน้ำประแสร์-หนองค้อ-บางพระ จังหวัดชลบุรี	สง.ชป. 9	4,300.00	3 ปี (2561-2563)	-								860.00						3,440.00					
142	โครงการเพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำหนองค้อ	สง.ชป. 9	62.00	1 ปี (ปี 2561)	-								62.00											
143	โครงการเพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำบ้านยิง	สง.ชป. 9	35.00	1 ปี (2561)	-								35.00											
144	โครงการเพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำมาบประชัน	สง.ชป. 9	26.00	1 ปี (2561)	-								26.00											
145	โครงการปรับปรุงระบบระบายน้ำหน้าพระธาตุ ระยะที่ 2	สง.ชป. 9	333.00	3 ปี (2560-2562)	-		70.00						155.00						108.00					
146	โครงการปรับปรุงระบบระบายน้ำคลองทับมา	สง.ชป. 9	1,445.00	3 ปี (2561-2563)	-								309.00						1,136.00					
3.2 การประสานภูมิภาค (ปก.) 5 โครงการ			10,033.24		-	-	648.51	-	-	-	-	-	2,015.15	-	-	-	-	-	7,369.58	-	-	-	-	
147	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายประปา กปค.สาขาชลบุรี - พนัสนิคม - (พานทอง) - (ท่าบุญมี) ปีงบประมาณ 2560 (ระยะที่ 1)	กปค.	3,242.53	3 ปี (2560-2562)			648.51						1,297.01						1,297.01					
148	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายประปา กปค.สาขาพนมสารคาม - กปค.สาขามางคฉ่า - (แปลงยาว) - (คลองนา) - (เทพราช) ปีงบประมาณ 2561	กปค.	1,890.71	3 ปี (2561-2563)									378.14						1,512.57					
149	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายประปา กปค.สาขามากลาง ปีงบประมาณ 2561	กปค.	1,700.00	3 ปี (2561-2563)									340.00						1,360.00					
150	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายประปา กปค. สาขาพญา - แหลมฉิม - ศรีราชา ปีงบประมาณ 2563	กปค.	1,500.00	3 ปี (2563-2565)															1,500.00					
151	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายประปา กปค.สาขาชลบุรี - พนัสนิคม - (พานทอง) - (ท่าบุญมี) ปีงบประมาณ 2563 (ระยะที่ 2)	กปค.	1,700.00	3 ปี (2563-2565)															1,700.00					
3.3 บริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด มหาชน (บริษัท East Water) 4 โครงการ			8,570.00		-	-	-	-	-	-	1,390.00	-	-	-	-	-	1,080.00	-	-	-	-	6,100.00		
152	โครงการปรับปรุงระบบสูบน้ำหนองปลาไหล-หนองค้อ เส้นที่ 2	East Water	310.00	1 ปี (2560)								310.00												
153	โครงการวางท่อส่งน้ำจากอ่างเก็บน้ำคลองหลวงรัชชโลธร	East Water	2,160.00	2 ปี (2560-2561)							1,080.00						1,080.00							
154	โครงการพัฒนาบ่อดินเอกชน 30 ลาน ลม.ม.	East Water	2,100.00	3 ปี (2562-2564)																		2,100.00		
155	โครงการก่อสร้างระบบสูบน้ำจากอ่างเก็บน้ำประแสร์-อ่างหนองปลาไหล-อ่างหนองค้อ	East Water	4,000.00	3 ปี (2570-2572)																		4,000.00		
4. สิ่งแวดล้อม (ขยะ น้ำเสีย ถนนชุมชน เชื้อเพลิง การกีดขวางจราจร) และท่องเที่ยว รวม 13 โครงการ			15,952.71		-	-	1,179.68	-	747.49	-	-	-	893.00	-	4,602.54	-	-	-	530.00	-	8,000.00	-	-	
4.1 จังหวัดระยอง 5 โครงการ			1,037.60		-	-	489.60	-	-	-	-	-	548.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
อมจ. ระยอง 3 โครงการ			442.00		-	-	442.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
156	โครงการก่อสร้างระบบหมักก๊าซชีวภาพ	อมจ.ระยอง	253.00	1 ปี (2560)			253.00																	
157	โครงการบริหารจัดการขยะมูลฝอยค้ำส่งสม จังหวัดระยองแบบบูรณาการ	อมจ.ระยอง	96.00	1 ปี (2560)			96.00																	
158	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขยะทะเล	อมจ.ระยอง	93.00	1 ปี (2560)			93.00																	
เทศบาลนครระยอง 2 โครงการ			595.60		-	-	47.60	-	-	-	-	-	548.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
159	โครงการก่อสร้างปรับปรุงเชื่อมกันคสลันเมืองกับการกีดขวางชายฝั่ง หาดแหลมเจริญ	ทน.ระยอง	548.00	*ย้ายมาปี 61 ดึงหรือทส.									548.00											
160	โครงการจัดตั้งศูนย์วิชาการตอบโต้สาธารณภัยและอุบัติเหตุจังหวัดระยอง	ปก.ระยอง	47.60				47.60																	
4.2 จังหวัดชลบุรี 8 โครงการ			14,915.11		-	-	690.08	-	747.49	-	-	-	345.00	-	4,602.54	-	-	-	530.00	-	8,000.00	-	-	
เทศบาลนครแหลมฉบัง 2 โครงการ			1,505.08		-	-	5.08	-	-	-	-	-	-	-	1,500.00	-	-	-	-	-	-	-	-	
161	โครงการปรับปรุงเป็นระบบเตาเผาขยะ	ทน.แหลมฉบัง	1,500.00	ย้ายมาปี 61 ต้องทำ EIA											1,500.00									
162	โครงการจัดซื้อกังหันน้ำชัยพัฒนาเพื่อบำบัดน้ำเสียในส่วนเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา เทศบาลนครแหลมฉบัง	ทน.แหลมฉบัง	5.08	1 ปี (ปี 2560)			5.08																	

แผนงานพัฒนาระเบียบงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

ลำดับที่	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินรวม (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)																สถานภาพโครงการ			
					ก่อนปี 2560	ปี 2560					ปี 2561					ปี 2562 เป็นต้นไป								
						งบประมาณรัฐ		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุนหมุนเวียน	เอกชน	งบประมาณรัฐ		รัฐวิสาหกิจ	PPP	กองทุนหมุนเวียน	เอกชน	งบประมาณรัฐ		รัฐวิสาหกิจ		PPP	กองทุนหมุนเวียน	เอกชน
						ได้รับงบแล้ว	ขอรับงบประมาณ					ได้รับงบแล้ว	ขอรับงบประมาณ					ได้รับงบแล้ว	ขอรับงบประมาณ					
	เมืองพัทยา 6 โครงการ (PPP 3 โครงการ)		13,410.03		-	685.00	-	747.49	-	-	-	345.00	-	3,102.54	-	-	-	530.00	-	8,000.00				
163	โครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำถนนเลียบริมทางรถไฟฝั่งตะวันออก ระยะที่ 1 เมืองพัทยา อ.บางละมุง จ.ชลบุรี	เมืองพัทยา	810.00	2 ปี (2560-2561)		665.00						145.00												
164	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสีย พื้นที่พัทยาและนาเกลือ อ.บางละมุง	เมืองพัทยา	730.00	2 ปี (2561-2562)								200.00						530.00						
165	โครงการก่อสร้างระบบกำจัดขยะมูลฝอยแบบบูรณาการ เมืองพัทยา อ.บางละมุง จ.ชลบุรี	เมืองพัทยา	1,500.00	2 ปี (2560-2561)			500.00							1,000.00										
166	โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าและสื่อสารโทรคมนาคม	เมืองพัทยา	350.03	2 ปี (2560-2561)			247.49							102.54										
167	โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาพื้นที่แหลมบาลีฮาย เมืองพัทยา อ.บางละมุง จ.ชลบุรี	เมืองพัทยา	20.00	1 ปี (2560)		20.00								-										
168	โครงการพัฒนาพื้นที่แหลมบาลีฮาย เมืองพัทยา อ.บางละมุง จ.ชลบุรี	เมืองพัทยา	10,000.00	3 ปี (2561-2563)										2,000.00						8,000.00				
	5. สาธารณสุข รวม 3 โครงการ		7,270.22		-	-	1,326.02	-	-	-	-	862.57	-	320.00	-	-	-	281.63	-	4,480.00				
	5.1 สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข 2 โครงการ		2,470.2156		-	-	1,326.02	-	-	-	-	862.57	-	-	-	-	-	281.63	-	-	-	-		
169	โครงการพัฒนาศูนย์ความเป็นเลิศการให้บริการระบบการแพทย์และสาธารณสุขใน 3 จังหวัดระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก เขตสุขภาพที่ 6	สป.สธ.	1,971.540	3 ปี (2560-2562)		907.02						782.89						281.63						
170	โครงการพัฒนาศักยภาพการให้บริการด้านอาชีวเวชศาสตร์และเวชศาสตร์สิ่งแวดล้อมเขตสุขภาพที่ 6 เพื่อตอบสนองนโยบายระเบียบเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก	สป.สธ.	498.676	2 ปี (2560-2561)		419.00						79.68						-						
	5.2 เมืองพัทยา (1 โครงการ)		4,800.00		-	-	-	-	-	-	-	-	-	320.00	-	-	-	-	-	4,480.00				
171	โครงการการดำเนินงานให้เอกชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการและการลงทุนโรงพยาบาลเมืองพัทยา	เมืองพัทยา	4,800.00	15 ปี (2561-2575)										320.00						4,480.00		ได้รับงบปี 59 จ้างที่ปรึกษาศึกษาความเป็นไปได้ออก		
	แผนงานที่ 4 : การบริหารจัดการ รวม 2 โครงการ		131.70		-	-	131.70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)																							
172	ค่าใช้จ่ายสำนักงานคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (ระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก)	สศช.	1.70	1 ปี (2560)		1.70																เปลี่ยนจาก อ. เป็น สศช.		
173	โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก	สศช.	130.00	1 ปี (2560)		130.00																เปลี่ยนจาก อ. เป็น สศช.		

สรุปรายชื่อโครงการภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2561)

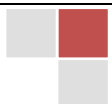
แผนงาน/โครงการ (พ.ศ. 2560-2561)	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	งบประมาณ ปี 2560 (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี 2561 (ล้านบาท)	
				โครงการ ต่อเนื่อง ปี 60	โครงการ ใหม่
รวม 2 ปี (พ.ศ. 2560-2561) จำนวน 107 โครงการ			6,992.67	6,775.78	11,538.38
1. โครงการที่ขอรับจัดสรรงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 (48 โครงการ)			6,992.67	6,775.78	
แผนงาน 1 แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ			291.80	50.00	
การจัดการสิ่งแวดล้อม					
(1)	โครงการบริหารจัดการกากอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC	กรอ.	2560	50	
(2)	โครงการพัฒนาโรงงานอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ	กรอ.	2560	70	
การประชาสัมพันธ์					
(3)	โครงการสื่อสารประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการลงทุน ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	กนอ.	2560-2562	50	50
(4)	โครงการประชาสัมพันธ์และจัดกิจกรรมชักจูงการ ลงทุนในต่างประเทศสำหรับโครงการ EEC	สกท.	2560	121.8	
แผนงาน 2 แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์			2,312.97	3,291.20	
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม					
(5)	โครงการ ทล.3126 แยก ทล.3-ทางเข้าสนามบินอู่ตะเภา (ระยะทาง 2 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)	ทล.	2560-2562	50.00	100.00
(6)	โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟอู่ตะเภา	รฟท.	2560-2562	30.00	30.00
(7)	โครงการจัดหาระบบวิทยุสื่อสารแบบเครือข่ายดิจิทัล	จท.	2560	16.70	
(8)	โครงการจัดหาและวางท่อระบายน้ำเพื่อความปลอดภัย ของทางน้ำในบริเวณอ่าวพัทยาและเกาะล้าน	จท.	2560	30.90	
(9)	โครงการจัดการรถยนต์ตรวจการณ์ชายหาด ATV จำนวน 2 คัน	จท.	2560	1.22	
(10)	โครงการจัดหาเรือยนต์ตรวจการณ์ทางทะเลไฟ เบอร์กลีซ ขนาด 27 ฟุต	จท.	2560	10.00	
(11)	โครงการตั้งศูนย์ควบคุมการจราจรในพื้นที่ (อ่าวพัทยา- เกาะล้าน) ตามยุทธศาสตร์เพื่อการยกระดับความ ปลอดภัยทางน้ำ	จท.	2560-2562	72.00	144.00
(12)	โครงการปรับปรุงก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อท่องเที่ยว เกาะล้าน	จท.	2560-2561	22.80	91.20
(13)	โครงการพัฒนาระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (บ้าน เพ-เกาะเสม็ด จ.ระยอง)	จท.	2560	21.35	
การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ			2,058.	2,926	
(14)	โครงการก่อสร้าง high speed taxiway และ taxiway เพิ่มเติม	ทร.	2560-2561	10	320



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

แผนงาน/โครงการ (พ.ศ. 2560-2561)	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	งบประมาณ ปี 2560 (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี 2561 (ล้านบาท)	
				โครงการ ต่อเนื่อง ปี 60	โครงการ ใหม่
(15) โครงการก่อสร้าง Bunker เพื่อจัดระเบียบลานจอดอากาศยานแยกพื้นที่จอดอากาศยานทหาร	ทร.	2560	10		
(16) โครงการระบบสารสนเทศอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2	ทร.	2560	70		
(17) โครงการจัดหาระบบกล้องวงจรปิด เครื่อง X-ray และ Software ในการรักษาความปลอดภัยในอาคารผู้โดยสาร ลานจอดรถ และเส้นทางเข้า-ออก	ทร.	2560	53		
(18) โครงการก่อสร้างอาคาร จนท.บริการภาคพื้น จัดเก็บอุปกรณ์ และอะไหล่	ทร.	2560	20		
(19) โครงการก่อสร้างอาคารบริการ ลานจอดรถยนต์เพิ่มเติมและย้ายกองขนส่ง สถานีการบิน กองการบินทหารเรือ	ทร.	2560	105		
(20) โครงการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2	ทร.	2560-2563	80	246	
(21) โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและพื้นที่โดยรอบ	ทร.	2560	150		
(22) โครงการก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน MRO ระยะที่ 1	ทร.	2560-2564	150		
(23) โครงการก่อสร้างอาคารรองรับการปฏิบัติงานของ Air Cargo ระยะที่ 1	ทร.	2560-2562	70	10	
(24) โครงการก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน	ทร.	2560-2564	1,230		
(25) โครงการก่อสร้างศูนย์วิจัยเกี่ยวกับอุตสาหกรรมทางทหารพื้นที่ Defense-related industry research zone	ทร.	2560-2562	10	350	
(26) โครงการระบบสาธารณสุขโลก	ทร.	2560-2565	100	2000	
แผนงาน 3 แผนงานพัฒนาเมือง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ การบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ท้องเที่ยว และสาธารณสุข			4,256.20	3,434.58	
ผังเมือง			75		
(27) โครงการวางผังพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา	ยผ.	2560	60		
(28) โครงการจัดทำผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่เฉพาะบริเวณชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานอู่ตะเภา	ยผ.	2560	15		
ระบบน้ำ			1,675.51	2,427.01	
(29) โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนหลักการพัฒนาและจัดการทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก	ชป.	2560-2561	25		
(30) โครงการปรับปรุงคลองชลประทานพานทอง	สนง.ชป. 9	2560-2562	480	560	



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

แผนงาน/โครงการ (พ.ศ. 2560-2561)	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	งบประมาณ ปี 2560 (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี 2561 (ล้านบาท)	
				โครงการ ต่อเนื่อง ปี 60	โครงการ ใหม่
(31) โครงการระบบสูบน้ำคลองสะพาน-อ่างฯ ประแสร์	สนง.ชป. 9	2560-2562	35	315	
(32) โครงการอาคารอัดน้ำท้ายอ่างฯ ประแสร์	สนง.ชป. 9	2560	42		
(33) โครงการขุดลอกอ่างฯ ดอกกราย	สนง.ชป. 9	2560-2561	50	50	
(34) โครงการอาคารบังคับน้ำในแม่น้ำระยอง	สนง.ชป. 9	2560	150		
(35) โครงการเพิ่มความจุอ่างฯ หนองปลาไหล	สนง.ชป. 9	2560-2561	175	50	
(36) โครงการปรับปรุงระบบระบายน้ำหน้าพระธาตุ ระยะที่ 2	สนง.ชป. 9	2560-2562	70	155	
(37) โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายประปาสาขาชลบุรี- พนัสนิคม-(พานทอง)-(ท่าบุญมี) ปีงบประมาณ 2560 (ระยะที่ 1)	กปภ.	2560-2562	648.51	1,297.01	
สิ่งแวดล้อมเมือง			1,179.68	145.00	
(38) โครงการก่อสร้างระบบหมักก๊าซชีวภาพ	อบจ.ระยอง	2560	253		
(39) โครงการบริหารจัดการขยะมูลฝอยตกค้างสะสม จังหวัดระยองแบบบูรณาการ	อบจ.ระยอง	2560	96		
(40) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขยะ เกาะเสม็ด	อบจ.ระยอง	2560	93		
(41) โครงการจัดตั้งศูนย์บัญชาการตอบโต้สาธารณภัยและ อุบัติภัยจังหวัดระยอง	ปภ.ระยอง	2560	47.60		
(42) โครงการจัดซื้อกังหันน้ำชัยพัฒนาเพื่อบำบัดน้ำเสียใน สวนเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา	ทน. แหลมฉบัง	2560	5.08		
(43) โครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำถนนเลียบริมทางรถไฟ ฝั่งตะวันออก ระยะที่ 1 เมืองพัทยา	เมืองพัทยา	2560-2561	665	145	
(44) โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาพื้นที่แหลมบาลีฮาย เมืองพัทยา	เมืองพัทยา	2560	20		
สาธารณสุข			1,326.02	862.57	
(45) โครงการพัฒนาศูนย์ความเป็นเลิศการให้บริการระบบ การแพทย์และสาธารณสุขใน 3 จังหวัดระยอง เศรษฐกิจภาคตะวันออก เขตสุขภาพที่ 6	สป.สธ.	2560-2562	907.02	782.89	
(46) โครงการพัฒนาศักยภาพการให้บริการด้านอาชีวเวช ศาสตร์และเวชศาสตร์สิ่งแวดล้อมเขตสุขภาพที่ 6 เพื่อตอบสนองนโยบายระยองเขตเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออก	สป.สธ.	2560-2561	419	79.68	
แผนงาน 4 การบริหารจัดการ			131.70		
(47) โครงการค่าใช้จ่ายสำนักงานคณะกรรมการนโยบาย พื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (ระยองเศรษฐกิจ ภาคตะวันออก)	สศช.	2560	1.70		
(48) โครงการแผนแม่บทการพัฒนาระยองเศรษฐกิจภาค ตะวันออก	สศช.	2560	130		



แผนงาน/โครงการ (พ.ศ. 2560-2561)	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	งบประมาณ ปี 2560 (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี 2561 (ล้านบาท)	
				โครงการ ต่อเนื่อง ปี 60	โครงการ ใหม่
2. โครงการที่ขอรับจัดสรรงบประมาณ ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. 2561 (59 โครงการ)					11,538.38
แผนงาน 1 แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรม					255.84
การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย					255.84
(1) โครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูง (Smart Park)	กนอ.	2560-2562			40.84
(2) โครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม Innovation	กนอ.	2560-2562			43.00
(3) โครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร	กนอ.	2560-2562			43.00
(4) โครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร	กนอ.	2560-2562			43.00
(5) โครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ	กนอ.	2560-2562			43.00
(6) โครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมหุ่นยนต์	กนอ.	2560-2562			43.00
แผนงาน 2 แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์					7,884.40
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม					
(7) โครงการสาย รย.2015 แยก ทล.36 - แยก ทล.331 อ.ปลวกแดง จ.ระยอง ระยะทาง 11.487 กม.	ทช.	2559-2564			150
(8) โครงการสาย รย.3058 แยก ทล.344 - ทล.3138 อ. วังจันทร์, บ้านค่าย จ.ระยอง ระยะทาง 32.868 กม.	ทช.	2561-2563			37
(9) โครงการ ทล.304 มินบุรี - ฉะเชิงเทรา ตอน 3 (ระยะทาง 12 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่อง จราจร)	ทล.	2559-2561			220
(10) โครงการ ทล. 314 บางปะกง - ฉะเชิงเทรา ตอน 3 (ระยะทาง 5 กม. ขยาย 6 ช่องจราจร เป็น 8 ช่อง จราจร)	ทล.	2558-2560			60
(11) โครงการ ทล.344 บ้านบึง - แกลง ตอน 1 (บ้านบึง - หนองปรือ) (ระยะทาง 12 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)	ทล.	2558-2560			160
(12) โครงการ ทล. 3126 ทางเข้าสนามบินอู่ตะเภา - ท่าเรือจุกเสม็ด (ระยะทาง 8 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	2557-2559			70
(13) โครงการ ทล.3 บ้านฉาง - ระยอง (ระยะทาง 17 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)	ทล.	2558-2560			292
(14) โครงการ กระทั่งลาย - ระยอง ตอน 2 (ทล.331 - ทล.3191) (ระยะทาง 21 กม. ขยาย 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร)	ทล.	2558-2560			260



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

แผนงาน/โครงการ (พ.ศ. 2560-2561)	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	งบประมาณ ปี 2560 (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี 2561 (ล้านบาท)	
				โครงการ ต่อเนื่อง ปี 60	โครงการ ใหม่
(15) โครงการ ทล.3304 บ้านโพธิ์ - แพลงยาว (ระยะทาง 20 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	2558-2560			160
(16) โครงการ พนมสารคาม - ศรีมโหสถ (ทล.304 - ทล.3070) (ระยะทาง 17 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	2558-2560			106
(17) โครงการ ศรีมโหสถ - ปราจีนบุรี (ทล.3070 - ทล.33) (ระยะทาง 31 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	2559-2561			140
(18) โครงการ ทล.315 ฉะเชิงเทรา - พนมสนิม (ระยะทาง 24 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	2558-2560			140
(19) โครงการ ทล.349 พนมสนิม - หนองซาก (ระยะทาง 17 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร)	ทล.	2559-2561			100
(20) โครงการ แยก ทล.36 (ทับมา) - ทล.3 (มาบตาพุด) ศูนย์ราชการ ระยอง (ระยะทาง 5 กม. ขยาย 2 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร)	ทล.	2559-2560			40
(21) โครงการสะพานลอยข้ามทางรถไฟ บ้านเก่า - พานทอง	ทล.	2559-2560			53
(22) สะพานลอยข้ามทางรถไฟ ทางบริการทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 กรุงเทพฯ - ชลบุรี	ทล.	2561-2563			58
(23) โครงการสะพานข้ามแยกปากกร่วม	ทล.	2561-2563			840
(24) โครงการก่อสร้างสะพานลอยข้ามแยก กม.10 ทางหลวงสายพญา-ระยอง	ทล.	2561-2563			90
(25) โครงการสะพานข้ามแยกหนองซาก	ทล.	2562-2564			190
(26) โครงการทางแยกต่างระดับแกลง	ทล.	2560-2562			70
(27) โครงการสะพานข้ามแยก ไปสระแก้ว	ทล.	2561-2563			90
(28) โครงการสะพานลอยกลับรถเกือกม้า แยกบ้านเก่า (กม.53) ขาเข้า - ขาออก	ทล.	2561-2563			40
(29) โครงการสะพานลอยกลับรถเกือกม้า โรงไฟฟ้า บางปะกง (กม.50) ขาออก	ทล.	2561-2563			20
(30) โครงการสะพานลอยข้ามแยกหนองไม้แดง	ทล.	2561-2563			80
(31) โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง หมายเลข 331 ช่วงทางแยกต่างระดับมาบเียง - จุดตัดทางหลวงชนบท ขบ.3009	ทล.	2561-2565			480
(32) โครงการก่อสร้างขยายช่องจราจร ทางหลวงสาย พญา - ระยอง	ทล.				1,716



แผนงาน/โครงการ (พ.ศ. 2560-2561)	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	งบประมาณ ปี 2560 (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี 2561 (ล้านบาท)	
				โครงการ ต่อเนื่อง ปี 60	โครงการ ใหม่
(33) โครงการก่อสร้างสะพานลอยข้ามแยกสนามบิน อู่ตะเภา ทางหลวงสายพญา - ระยอง	ทล.				180
(34) โครงการขยายช่องจราจร ทางหลวงสายบ้านบึง - แกลง ตอน 4 และตอน 5	ทล.	2561-2563			320
(35) โครงการขยายช่องจราจร ทางหลวงสายปลวกแดง - หนองใหญ่	ทล.	2561-2562			120
(36) โครงการก่อสร้างขยายถนนสายพญา-สัตหีบ	ทล. และเมือง พญา				600
(37) ศึกษา ออกแบบ และก่อสร้างทางยกระดับถนน สุขุมวิท (ทางหลวงหมายเลข 3)	ทล. และเมือง พญา				600
(38) โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อเพิ่มศักยภาพท่า เทียบเรือขนส่งสินค้า เชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าและ การท่องเที่ยวเส้นทาง EAST-WEST Ferry	จท.	2559-2564			2.93
(39) โครงการศึกษาความเหมาะสม ของโครงการก่อสร้าง ทางคู่ ช่วงชุมทางศรีราชา-เขาชีจรรย์-มาตาพุด- ระยอง-จันทบุรี-ตราด	รฟท.	2561			45
การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ					
(40) โครงการปรับปรุงร่อนน้ำและบริเวณพื้นที่จอดเรือ ท่าเรือจุกเสม็ด	ทร.	2560-2561			107.01
(41) โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำมัน (ท่า POL) เพื่อ เป็นท่าเรือเอนกประสงค์	ทร.	2561-2563			172.47
(42) โครงการพัฒนาพื้นที่ธุรกิจและบริการเชื่อมต่อพื้นที่ ท่าเทียบเรือเฟอร์รี่และท่าเทียบเรือเอนกประสงค์	ทร.				75
แผนงาน 4 แผนงานพัฒนาเมือง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข					3,398.14
ผังเมือง					
(43) โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมชุมชนห้วยใหญ่	ยผ.	2561			28
(44) โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมชุมชนบ้านโพธิ์	ยผ.	2561			22
(45) โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมชุมชนสุวินทวงศ์	ยผ.	2561			28
(46) โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมชุมชน พนมสารคาม-เกาะขนุน	ยผ.	2561			28
(47) โครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะโดยรอบ สถานีรถไฟความเร็วสูงเมืองพญา	ยผ.	2561			4



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

แผนงาน/โครงการ (พ.ศ. 2560-2561)	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	งบประมาณ ปี 2560 (ล้านบาท)	งบประมาณ ปี 2561 (ล้านบาท)	
				โครงการ ต่อเนื่อง ปี 60	โครงการ ใหม่
ระบบน้ำ					2,540.14
(48) โครงการระบบผันน้ำจากอ่างเก็บน้ำคลองใหญ่ มายัง อ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล	สนง.ชป. 9	2561			50
(49) โครงการเพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำคลองสี่ียด	สนง.ชป. 9	2561-2563			360
(50) โครงการเพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำคลองระบบผันน้ำอ่าง เก็บน้ำประแสร์-หนองค้อ-บางพระ	สนง.ชป. 9	2561-2562			120
(51) โครงการผันน้ำจากอ่างเก็บน้ำประแสร์-หนองค้อ- บางพระ จังหวัดชลบุรี	สนง.ชป. 9	2561-2563			860
(52) โครงการเพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำหนองค้อ	สนง.ชป. 9	2561			62
(53) โครงการเพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำบ้านบึง	สนง.ชป. 9	2561			35
(54) โครงการเพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำมาบประชัน	สนง.ชป. 9	2561			26
(55) โครงการปรับปรุงระบบระบายน้ำคลองทับมา	สนง.ชป. 9	2561-2563			309
(56) โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายประปา กปภ.สาขา พนมสารคาม-กปภ.สาขาบางคล้า-(แปลงยาว)- (คลองนา)-(เทพราช) ปีงบประมาณ 2561	กปภ.	2561-2563			378.14
(57) โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายประปา กปภ. สาขา บ้านฉาง ปีงบประมาณ 2561	กปภ.	2561-2563			340
สิ่งแวดล้อม					748
(58) โครงการก่อสร้างปรับปรุงเชื่อมกันคลื่นป้องกันการกัด เซาะชายฝั่ง หาดแหลมเจริญ	ทน.ระยอง	2561			548
(59) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบรวบรวมและบำบัด น้ำเสีย พื้นที่พิทยาและนาเกลือ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี	เมืองพิทยา	2561-2562			200

หมายเหตุ: กรอบวงเงินที่ขอรับการจัดสรรงบประมาณ ปี 2560 – 2561 รวมทั้งสิ้น 25,306.84 ล้านบาท ดังนี้

- ปี 2560 เริ่มดำเนินโครงการ จำนวน 48 โครงการ วงเงิน 6,992.67 ล้านบาท และผูกพันงบประมาณปี 2561 (โครงการต่อเนื่อง 22 โครงการ) วงเงิน 6,775.77 ล้านบาท (รวมปี 2560-2561 วงเงิน 13,768.45 ล้านบาท)
- ปี 2561 เริ่มดำเนินโครงการ จำนวน 59 โครงการ วงเงิน 11,538.38 ล้านบาท



แผนการลงทุน (ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว)

	ระยะสั้น (พ.ศ. 2559-2560)	ระยะกลาง (พ.ศ. 2561-2563)	ระยะยาว (พ.ศ. 2564-2570)
แผน 1 พัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ			
ศึกษาพื้นที่ตั้งนิคมฯ รายสาขา	<ul style="list-style-type: none"> ศึกษานิคมอุตสาหกรรม new s-curve 48 ลบ. 	<ul style="list-style-type: none"> จัดตั้งพัฒนานิคมอุตสาหกรรม new s-curve 12,597.68 ลบ. 	
พัฒนาโครงสร้าง พื้นฐาน	<ul style="list-style-type: none"> EHIA ทำเรือมาบตาพุด 5 ลบ. 	<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาทำเรือมาบตาพุด (ระยะที่ 3) 11,000 ลบ. (PPP) 	
สิ่งแวดล้อม อุตสาหกรรม	<ul style="list-style-type: none"> บริหารจัดการกากอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC 50 ลบ. พัฒนาโรงงานอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ 70 ลบ. 		
บริหารจัดการ	<ul style="list-style-type: none"> สื่อสารประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โดย กนอ. 150 ลบ. ประชาสัมพันธ์และกิจกรรมชักจูงนักลงทุน โดย BOI 121.80 ลบ. 		
แผน 2 พัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์			
ถนน	<ul style="list-style-type: none"> ขยายทางเข้าแหลมฉบัง 14 ช่องจราจร 2,500 ลบ. มอเตอร์เวย์ (พญา-มาบตาพุด) 20,200 ลบ. มอเตอร์เวย์ (บางใหญ่-กาญจนบุรี) 17,700 ลบ. ขยายช่องจราจร 36 กระทั่งลาย-ชลบุรี 2,200 ลบ. ขยายช่องจราจร 317 จันทบุรี-สระแก้ว 2,600 ลบ. ขยายช่องจราจร 344 หนองปรือ-หนองใหญ่ 700 ลบ. 	<ul style="list-style-type: none"> ทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม 6,535 ลบ. ทล.3 ศรีราชา-อ่าวอุดม 600 ลบ. ขยายช่องจราจร 344 หนองใหญ่-หนองเสือข้าง-แยกวังจันทร์-แกลง 1,900 ลบ. ขยายทางพญา-สัตหีบ 18,000 ลบ. สะพานลอยข้ามแยกสนามบินอุตุตะเภา 450 ลบ. 	<ul style="list-style-type: none"> มอเตอร์เวย์ (ชลบุรี-นครราชสีมา) 103,200 ลบ. ขยายทางพญา-สัตหีบ (8 ช่องจราจร) 18,000 ลบ. ทางยกระดับถนนสุขุมวิท 19,000 ลบ. ทางยกระดับ บางปะกง-อุตุตะเภา 140,000 ลบ.
รถไฟ	<ul style="list-style-type: none"> รถไฟความเร็วสูง (กทม.-ระยอง) 152,528 ลบ. (PPP) ทางคู่ ฉะเชิงเทรา-คลอง 19-แก่งคอย 10,524 ลบ. สถานีรถไฟอุตุตะเภา 100 ลบ. Tram พญา (ออกแบบ+EIA) 103 ลบ. 	<ul style="list-style-type: none"> Tram พญา สายสีแดง 8,000 ลบ. (PPP) Tram พญา สายสีน้ำเงิน 12,000 ลบ. (PPP) ทางคู่ (ศรีราชา-เขาชีจรรย์-มาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด) 45 ลบ. 	
ท่าเรือ	<ul style="list-style-type: none"> เฟอร์รี่เชื่อมชายฝั่งทะเลอ่าวไทย 981 ลบ. ศูนย์ขนส่งรถไฟแหลมฉบัง (SRTO) 2,031 ลบ. ท่าเรือชายฝั่ง A 1,864 ลบ. ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 3) 88,132 ลบ. (PPP) ปรับปรุงท่าเรือเพื่อท่องเที่ยวเกาะล้าน 114 ลบ. 	<ul style="list-style-type: none"> ทางหลวง 331 (ทล.มาบตาพุด-3009) 4,000 ลบ. ศูนย์ควบคุมจราจร (พญา-เกาะล้าน) 360 ลบ. ศูนย์ควบคุมจราจร (บ้านเพ-เกาะเสม็ด) 21 ลบ. 	



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

	ระยะสั้น (พ.ศ. 2559–2560)	ระยะกลาง (พ.ศ. 2561–2563)	ระยะยาว (พ.ศ. 2564–2570)
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือพาณิชย์สัตว์หีบ	<ul style="list-style-type: none"> ศึกษาสำรวจออกแบบวางผังการใช้ประโยชน์พื้นที่ท่าเรือ 0.5 ลบ. ศึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงร่องน้ำและบริเวณท่าเรือ 6.2 ลบ. ศึกษาสำรวจออกแบบเชื่อมกันคลื่นบริเวณเกาะจระเข้ 6.3 ลบ. ศึกษาสำรวจออกแบบและปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำมันเป็นท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ 5 ลบ. ปรับปรุงพื้นที่ให้บริการรองรับการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal) 29 ลบ. ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารเรือเฟอร์รี่ 130 ลบ. ศึกษาสำรวจออกแบบพัฒนาพื้นที่ธุรกิจและบริการ 4.4 ลบ. 	<ul style="list-style-type: none"> ปรับปรุงร่องน้ำและบริเวณท่าเรือ 356 ลบ. ก่อสร้างเชื่อมกันคลื่นเพิ่มบริเวณเกาะจระเข้ 361 ลบ. ปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำมันเป็นท่าเรือเอนกประสงค์ 431 ลบ. พัฒนาพื้นที่ธุรกิจและบริการ 250 ลบ. 	
สนามบินอู่ตะเภา	<ul style="list-style-type: none"> ศึกษาความเหมาะสมโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและพื้นที่โดยรอบ 150 ลบ. ก่อสร้างลานจอดรถยนต์เพิ่มเติมและย้ายกองขนส่งสถานีการบิน 105 ลบ. ระบบสารสนเทศอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 70 ลบ. ก่อสร้าง Bunker เพื่อจัดระเบียบลานจอดอากาศยานแยกพื้นที่จอดอากาศยานทหาร 10 ลบ. จัดหาระบบกล้องวงจรปิด เครื่อง X-ray และ Software ในการรักษาความปลอดภัยในอาคารผู้โดยสารลานจอด และเส้นทาง เข้า-ออก 53 ลบ. ศึกษาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา 30 ลบ. (รัฐวิสาหกิจ) 	<ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้าง high speed taxiway และ taxiway เพิ่มเติม 330 ลบ. ก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 (แล้วเสร็จปี 63) 8,326 ลบ. ก่อสร้างอาคารรองรับการปฏิบัติงานของ AIR CARGO ระยะที่ 1 (แล้วเสร็จปี 62) 5,680 ลบ. ก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน MRO Complex ระยะที่ 1 (แล้วเสร็จปี 64) 10,060 ลบ. (รัฐ + PPP 4,900 ลบ.) พื้นที่ Defense-related industry research zone (แล้วเสร็จปี 62) 360 ลบ. ก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน (แล้วเสร็จปี 64) 6,030 ลบ. (รัฐ+PPP 4,800 ลบ.) ระบบสาธารณสุขปภค (แล้วเสร็จปี 65) 7,100 ลบ. 	<ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 ระยะที่ 1 รองรับผู้โดยสาร 20 ล้านคน (แล้วเสร็จปี 67 43,820 ลบ. (รัฐ+PPP 43,690 ลบ.) ก่อสร้าง Commercial Gateway (แล้วเสร็จปี 67) 26,650 ลบ. (รัฐ+PPP 26,640 ลบ.) ก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน MRO Complex ระยะที่ 2 (แล้วเสร็จปี 68) 14,060 ลบ. (รัฐ + PPP 13,900 ลบ.) ก่อสร้างอาคารรองรับการปฏิบัติงานของ AIR CARGO ระยะที่ 2 (แล้วเสร็จปี 67) 5,680 ลบ. (รัฐ + PPP 5,600 ลบ.) พัฒนาพื้นที่ Free Trade Zone (แล้วเสร็จปี 67) 16,600 ลบ. (รัฐ+PPP 16,500 ลบ.) พัฒนา Medical Hub (แล้วเสร็จปี 69) 23,910 ลบ. (รัฐ+PPP 23,900 ลบ.)



แผน 3 ด้านพัฒนาเมือง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง ท้องเที่ยว และสาธารณสุข			
ผังเมือง	<ul style="list-style-type: none"> วางผังพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา 60 ลบ. 	<ul style="list-style-type: none"> ผังเมืองรวมชุมชน สุวินทวงศ์ บ้านโพธิ์ พนมสารคาม-เกาะขนุน ห้วยใหญ่ รวม 106 ลบ. ผังแม่บทพื้นที่เฉพาะชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานอุตะเถา 10 ลบ. ศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะโดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูงเมืองพัทยา 4 ลบ. 	
ไฟฟ้า	<ul style="list-style-type: none"> ขยายระบบไฟฟ้าระยะที่ 12 10,198 ลบ. ปรับปรุงระบบไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันออกเพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า 12,000 ลบ. เพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้าระยะที่ 3 1,284 ลบ. เพิ่มประสิทธิภาพศูนย์สั่งการจ่ายไฟ 189 ลบ. พัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้าระยะที่ 9 ส่วนที่ 3 5,396 ลบ. พัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) ในพื้นที่เมืองพัทยา จ.ชลบุรี 1,066 ลบ. พัฒนาระบบส่งและจำหน่ายระยะที่ 1 7,035 ลบ. พัฒนาระบบไฟฟ้าในเมืองใหญ่ระยะที่ 1 3,134 ลบ. 		
ระบบน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> ศึกษาเพื่อจัดทำแผนหลักการพัฒนาและจัดการทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก 25 ลบ. ปรับปรุงคลองชลประทานพานทอง 1,600 ลบ. ขุดลอกอ่างเก็บน้ำดอกกราย 100 ลบ. ปรับปรุงระบบระบายน้ำหน้าพระธาตุ 333 ลบ. เพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล 225 ลบ. ระบบสูบน้ำคลองสะพาน-อ่างเก็บน้ำประแสร์ 700 ลบ. ก่อสร้างปรับปรุงขยายประปาชลบุรีพนัสนิคม พานทอง ท่าบุญมี (ระยะ 1) งบประมาณ 60 3,242 ลบ. ปรับปรุงระบบสูบน้ำหนองปลาไหล-หนองค้อ เส้นที่ 2 310 ลบ. (เอกชน) 	<ul style="list-style-type: none"> ผันน้ำอ่างเก็บน้ำประแสร์-หนองค้อ-บางพระ 4,300 ลบ. ผันน้ำอ่างเก็บน้ำคลองใหญ่-หนองปลาไหล 50 ลบ. เพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำหนองค้อ 62 ลบ. ปรับปรุงระบบระบายน้ำคลองทับมา 1,445 ลบ. เพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำคลองสี่ียด 1,800 ลบ. เพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำคลองระบม 300 ลบ. ก่อสร้างปรับปรุงขยายประปาบ้านฉาง งบประมาณ 61 1,700 ลบ. ก่อสร้างปรับปรุงขยายประปาพนมสารคาม-บางคล้า-แปลงยาว-คลองนา-เทพราช งบประมาณ 61 1,890 ลบ. ปรับปรุงขยายประปาพัทยา-แหลมฉะเชิงเทรา งบประมาณ 63 	<ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้างระบบสูบน้ำจากอ่างเก็บน้ำประแสร์-หนองปลาไหล-หนองค้อ 4,000 ลบ. (เอกชน)



	ระยะสั้น (พ.ศ. 2559–2560)	ระยะกลาง (พ.ศ. 2561–2563)	ระยะยาว (พ.ศ. 2564–2570)
	<ul style="list-style-type: none"> ท่อส่งน้ำอ่างเก็บน้ำคลองหลวง รัชโลธร 2,160 ลบ. (เอกชน) 	1,500 ลบ. <ul style="list-style-type: none"> ปรับปรุงขยายประปาชลบุรี-พนัสนิคม-พานทอง-ท่าบุงมี ปึงบประมาณ 63 1,700 ลบ. พัฒนาบ่อดินเอกชนเก็บน้ำดิบ 2,100 ลบ. (เอกชน) 	
สิ่งแวดล้อมเมือง (ขยะ น้ำเสียฯ) และท่องเที่ยว	<ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้างระบบหมักก๊าซชีวภาพ (อบจ.ระยอง) 253 ลบ. ก่อสร้างระบบเตาเผาขยะ (ทน. แหลมฉบัง) 1,500 ลบ. (PPP) ระบบระบายน้ำถนนเลียบริมทางรถไฟ ฟังตะวันออก ระยะที่ 1 (เมือง พัทยา) 810 ลบ. ระบบกำจัดขยะมูลฝอยแบบบูรณาการ (เมืองพัทยา) 1,500 ลบ. (PPP) โครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าและสื่อสารโทรคมนาคม (เมืองพัทยา) 350 ลบ. (PPP) 	<ul style="list-style-type: none"> เพิ่มประสิทธิภาพระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสียพื้นที่พัทยาและนาเกลือ 730 ลบ. 	
สาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาศูนย์ความเป็นเลิศการให้บริการระบบการแพทย์และสาธารณสุขใน 3 จังหวัดระยอง เศรษฐกิจภาคตะวันออก เขตสุขภาพที่ 6 1,971 ลบ. พัฒนาศักยภาพการให้บริการด้านอาชีวเวชศาสตร์และเวชศาสตร์สิ่งแวดล้อมเขตสุขภาพที่ 6 498 ลบ. 	<ul style="list-style-type: none"> การให้เอกชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการและลงทุนในโรงพยาบาลเมืองพัทยา 4,800 ลบ. (15 ปี) (PPP) 	



ด่วนที่สุด
ที่ นร ๐๕๐๕/๒๗๗๕๕



รับที่	8553
วันที่	1 ก.ค. 2559
เวลา	10.00 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๙

เรื่อง โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๒/๓๘๕๒ ลงวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๙

๒. หนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๒/๓๘๕๓ ลงวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๙

กปอ.	
รับที่	1164
วันที่	01 ก.ค. 2559
เวลา	11.00 น.

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๑๒๖
ลงวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๙

ตามที่ได้เสนอเรื่อง โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) ไปเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๙ ลงมติเห็นชอบหลักการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) และมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม กองทัพอากาศ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาจัดทำแผนการดำเนินโครงการและงบประมาณค่าใช้จ่ายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๑ ให้แล้วเสร็จภายใน ๓ เดือน เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยให้มีรายละเอียดครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๑. การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่งที่เชื่อมโยงทั้งระบบ ด้านพลังงาน ด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งด้านการวิจัยและพัฒนา

๒. แผนดำเนินการด้านผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน แผนบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม การบริหารจัดการขยะ และมลภาวะต่าง ๆ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและประชาชนในพื้นที่ด้วย

๓. กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนและดึงดูดการลงทุนจากภาคเอกชน โดยเฉพาะการให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษี สิทธิการเช่าที่ดิน และการจัดหาแรงงาน รวมทั้งการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จการลงทุน (One Stop Service) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนในการขออนุมัติอนุญาต การประกอบกิจการและให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ

๔. แผนการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นายธีระพงษ์ วงศ์ศิวิไลส)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักพัฒนายุทธศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๗ (โสภภาพรรณ) ๔๔๒ (บุษกร)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๔๔๖ www.soc.go.th (บุษกร/อริศรา)

NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

บัญชีรายชื่อผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งได้แจ้งเรื่อง โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) ให้ทราบ ดังนี้

๑. รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์)
๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม
๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
๔. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
๕. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๖. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
๗. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์
๘. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
๙. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน
๑๐. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
๑๑. ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
๑๒. เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา
๑๓. เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
๑๔. ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย





ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โทร ๐๒ ๒๕๐ ๒๗๔๐

ที่ นร ๑๑๑๒/๓๘๒๖

วันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๕๙

เรื่อง โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development)

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

ผ่าน รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์)

ร.๕๒๒.๒. 2559

ด้วย นายกรัฐมนตรี พร้อมด้วย รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เดินทางไปราชการจังหวัดระยอง เพื่อตรวจเยี่ยมท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาและท่าเรือจุกเสม็ด รับฟังการบรรยายสรุป และประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และรับทราบการเตรียมโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) ของกระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงคมนาคม และกองทัพเรือ เมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๙ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ขอเสนอสรุปสาระสำคัญโครงการดังกล่าวมาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

เนื่องจากเรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้นี้เข้าข่ายที่จะต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๔ (๑๒) เรื่องที่นายกรัฐมนตรีในฐานะหัวหน้ารัฐบาลนำเสนอ หรือมีคำสั่งให้เสนอคณะรัฐมนตรี

๒. สรุปสาระสำคัญ

๒.๑ การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ริเริ่มตั้งแต่ปี ๒๕๒๔ มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างโอกาสใหม่ทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทย พื้นที่เป้าหมายระยะแรก ๒ บริเวณ คือ (๑) บริเวณมาบตาพุด จังหวัดระยอง สำหรับอุตสาหกรรมหลักที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นวัตถุดิบและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง และ (๒) บริเวณแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี สำหรับอุตสาหกรรมเบาและอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกที่ไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อม ต่อมาในปี ๒๕๓๙ ได้มีการขยายพื้นที่เป้าหมายครอบคลุม ๘ จังหวัดภาคตะวันออก ปัจจุบันพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี พลังงาน และยานยนต์ เงินลงทุนเอกชนในภาคอุตสาหกรรมมูลค่า ๑.๙ ล้านล้านบาท ร้อยละ ๓๖ ของประเทศ การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐมูลค่า ๓ แสนล้านบาท มีผลิตภัณฑ์มวลรวม ณ ราคาประจำปี คิดเป็นสัดส่วน ๑ ใน ๕ ของประเทศ และผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาอุตสาหกรรมคิดเป็น ๑ ใน ๓ ของประเทศ หรือร้อยละ ๓๙ มีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางถนน รถไฟ ท่าเรือ และ

นร.ม. 4๖๘๖
เข้า ๒๖/๖
๒๕ มิถุนายน
ออก 15.44
24 มิถุนายน

รอง นรม. (๕) ๒๗/๖๓
วันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๕๙ เวลา ๑๖:๑๐ น.



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)

นิคมอุตสาหกรรม โดยมีพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมรองรับอีกประมาณ ๓๐,๐๐๐ ไร่ อีกทั้งยังเป็น ศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน สามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลึกหลายของสาธารณรัฐ แห่งสหภาพเมียนมา ท่าเรือสีหนุวิลล์ของราชอาณาจักรกัมพูชา และท่าเรือวังเตาของสาธารณรัฐ สังคมนิยมเวียดนาม และเป็นที่ยึดของนักลงทุนทั่วโลก จึงยังมีศักยภาพสูงที่จะขยายให้เป็นแหล่ง การลงทุนของประเทศ

๒.๒ กรอบแนวคิดการพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน ดำเนินการใน ๓ จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา แบ่งเป็นเขต อุตสาหกรรม เขตพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และเขตพัฒนาเมือง เพื่อรองรับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อ วันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ ที่เห็นชอบในหลักการส่งเสริม ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย ให้เป็น กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) ประกอบด้วย (๑) การต่อยอด อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-curve) และ (๒) อุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) โดยส่งเสริมให้เป็นอุตสาหกรรมสีเขียว มีการบูรณาการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคม ขนส่งให้เชื่อมโยงทั้งระบบและมีประสิทธิภาพ การให้สิทธิประโยชน์และการอำนวยความสะดวก แก่นักลงทุน การพัฒนาเมืองและความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ การดำเนินการด้านผังเมือง สิ่งแวดล้อม การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ การพัฒนาแหล่งน้ำให้มีคุณภาพและพอเพียงกับ อุตสาหกรรม เกษตร ท่องเที่ยว และอุบิโภคบริโภค และประเมินผลกระทบต่อประชาชน โดยให้มี พระราชบัญญัติการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. เพื่อส่งเสริมการพัฒนา พื้นที่ดังกล่าว

๒.๓ การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกจะต้องมีการบูรณาการเชื่อมโยง ทั้งระบบ ทั้งการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและการดึงดูดการลงทุนภาคเอกชน ได้แก่ ท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง คือ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอู่ตะเภา เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งทั้ง ทางถนน ทางราง ทางเรือ และทางอากาศ เพื่อลดระยะเวลาในการเดินทาง ลดเวลาในการขนส่ง สินค้า ลดต้นทุนโลจิสติกส์ และเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง พัฒนาท่าเรือโดยเพิ่มศักยภาพ เรื่องการขนส่งสินค้าทั้งอุตสาหกรรมและการเกษตร เพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจุกเสม็ดให้เป็นจุดจอดเรือยอชต์ เรือข้ามฟาก (Ferry) และ เรือสำราญ (Cruise) เน้นการเชื่อมโยงกับท่าเรือท่องเที่ยวอื่น ๒ ผังทะเลอ่าวไทยและอันดามัน เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในทุกด้านที่มีแนวขยายตัวเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ให้เกิดผลอย่าง เป็นรูปธรรมภายในปี ๒๕๖๑ โดยองค์ประกอบโครงข่ายคมนาคมที่สำคัญ มีดังนี้

๑) ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ ๑๖,๗๐๐ ไร่ เป็นพื้นที่ที่ใช้งานทางทหารฝั่งตะวันตกของทางวิ่ง โดยเป็นที่ตั้งหน่วยต่างๆ ของกองทัพเรือ ประมาณ ๘,๐๐๐ ไร่ ปัจจุบันมีการดำเนินงานเป็นท่าอากาศยานนานาชาติภายใต้การบริหารของ กองทัพเรือตาม พรบ.กองทุนหมุนเวียน ใช้พื้นที่สำหรับเป็นอาคารผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวก ประมาณ ๑๐๐ ไร่ มีการใช้ประโยชน์ตอบสนองภารกิจ ๒ ด้าน อย่างสมดุล คือทั้งภารกิจ

ทางทหารเพื่อความมั่นคง และภารกิจในการเป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ เพื่อเป็นการใช้ศักยภาพให้เกิดประโยชน์สูงสุดภายใต้หลักการ “การใช้สนามบินร่วม พลเรือน และทหาร” (Joint Use Civil Military Airport) ทั้งนี้ กองทัพเรือมีแผนพัฒนาเพื่อดำเนินงานในเชิงพาณิชย์ตามนโยบายพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออก ประกอบด้วยการจัดเตรียมพื้นที่เป็นศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) ๑,๑๕๐ ไร่ พื้นที่สำหรับเป็นศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศและระบบโลจิสติกส์ (Air Cargo and Logistics Hub) ๕๕๐ ไร่ พื้นที่กิจการ General Aviation ๑๓๐ ไร่ พื้นที่รองรับการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารเพิ่มเติมในอนาคต ๘๗๐ ไร่ จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมด้านอุตสาหกรรมการบิน ๓๕๐ ไร่ และประกอบกิจการพาณิชย์ปลอดอากร (Free Trade Zone) ๓๒๐ ไร่ ทั้งนี้ กองทัพเรือจะจัดทำผังพื้นที่ และจัดหาผู้เชี่ยวชาญมาออกแบบวางผังสิ่งปลูกสร้างในสนามบิน (Airport Layout) โดยละเอียดต่อไป

๒) ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ปัจจุบันคาดการณ์ว่าประเทศไทยมีค่าใช้จ่ายด้านการซ่อมบำรุงของเครื่องบินพาณิชย์ประมาณ ๗๗๑.๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นทุกปี ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเกือบร้อยละ ๖๐ สูญเสียให้กับต่างประเทศ เนื่องจากประเทศไทยขาดผู้ประกอบการซ่อมบำรุงที่มีศักยภาพในการสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงท่าอากาศยานอู่ตะเภาที่มีความเหมาะสมเป็นลำดับแรกที่จะพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ปัจจุบันบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เช่าพื้นที่ ๑๕๐ ไร่ เพื่อก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมและกองทัพเรือได้จัดทำแผนการพัฒนาเพื่อรองรับการขยายปริมาณผู้โดยสารทางอากาศและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น ได้แก่ (๑) การพัฒนาสถานีรถไฟเชื่อมต่อกับอาคารผู้โดยสารหลังใหม่โดยตรง (สถานีอู่ตะเภา) (๒) การพัฒนาศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน (Aviation Training Center) และ (๓) การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมโดยรอบพื้นที่โครงการ

๓) ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ เป็นที่จอดเรือรบและฐานส่งกำลังบำรุง และใช้ประโยชน์ในภาคอุตสาหกรรมต่อเรือ แท่นขุดเจาะน้ำมัน และขนส่งผู้โดยสาร โดยมีแผนการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจุกเสม็ดให้เป็นจุดจอดเรือยอชต์ เรือสำราญ (Cruise) และเรือข้ามฟาก (Ferry) เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่าง ๒ ฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน พัทยา-จุกเสม็ด-ชะอำ โดยเรือสำราญจะสามารถใช้เวลาล่องจากสัตหีบไปหัวหินภายใน ๑ ชั่วโมง และเชื่อมต่อบรรยากาศเพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่ง

๔) การขยายท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

(๑) ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีอัตราการเติบโตของการให้บริการขนถ่ายสินค้าสูง มีความทันสมัยสามารถรองรับเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาด ๘๐,๐๐๐ DWT (Post Panamax) มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ ๑๑.๑ ล้านที่อยู่ที่ต่อปี ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาความแออัดของการจราจรหน้าท่า และขยายขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นประตูการค้าหลักของประเทศที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าของท่าเรือ ปัจจุบันอยู่ระหว่างพัฒนาศูนย์การขนส่ง



ตู้สินค้าทางรถไฟ (STRO) รองรับตู้สินค้า ๒ ล้านที่อยู่ที่ตู้ปี พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) รองรับตู้สินค้าชายฝั่ง ๓ แสนที่อยู่ที่ตู้ปี และปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ รวมทั้งโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ เพื่อรองรับตู้สินค้าได้สูง ๘ ล้านที่อยู่ที่ตู้ปี

(๒) ท่าเรือมาบตาพุด เป็นท่าเรืออุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่และทันสมัย มีการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร สามารถรองรับเรือบรรทุกขนาด ๒๖๔,๐๐๐ DWT เปิดให้บริการ ๑๒ ท่า (ท่าเรือสาธารณะ ๒ ท่า และท่าเรือเฉพาะกิจ ๑๐ ท่า) โดยมีเอกชน ๑๙ ราย เช่าดำเนินการเป็นท่าเรือ คลังน้ำมัน คลังสินค้า และโรงไฟฟ้า ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาดลาด ออกแบบเบื้องต้น และ EHIA ท่าเทียบเรืออุตสาหกรรมระยะที่ ๓ เพื่อให้เป็นท่าเรือชั้นนำที่มีศักยภาพ ชัดความสามารถ และสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเพียงพอในการเป็นท่าเรือที่สำคัญในภูมิภาคเอเชีย มีเป้าหมายในการรองรับเรือขนส่งสินค้าเหลวและก๊าซธรรมชาติ ประกอบด้วย ท่าเรือสินค้าเหลว ท่าเรือก๊าซ ท่าเรือบริการ และพื้นที่คลังสินค้าและธุรกิจต่อเนื่องกับก๊าซธรรมชาติ

๕) การพัฒนาโครงข่ายขนส่งทางบก พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกมีโครงข่ายถนนค่อนข้างสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วถึง ทางหลวงสายหลักส่วนใหญ่ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนที่สำคัญได้แก่ ทางหลวงหมายเลข ๓ ๓๔ ๓๖ ๓๐๔ ๓๓๑ ๓๔๔ ๓๖๑ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข ๗ กรุงเทพฯ-ชลบุรี ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างส่วนขยายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงพัทยา-มาบตาพุด และก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรและบูรณะทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออก ทั้งนี้มีการพัฒนาโครงข่ายสายรองเพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งให้มีความสมบูรณ์ การปรับปรุงโครงข่ายถนนหลักโดยรอบพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่ง และพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงท่าอากาศยานสำคัญ ๓ แห่ง อย่างเป็นระบบ ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอุตะเถา รวมทั้งการพัฒนาระบบรางเพื่อให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้าของประเทศ เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างสถานีบรรจุและแยกกล่อง (ICD) ที่ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง แก้ไขปัญหาขาดแคลนรถจักรและแคร่บรรทุกสินค้า เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และเพิ่มศักยภาพการบริการระบบราง ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย และมีโครงการสำคัญที่อยู่ในแผนดำเนินการในอนาคต เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ กรุงเทพฯ-ระยอง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง แหลมฉบัง-นครราชสีมา

๖) การดึงดูด ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย ให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) ประกอบด้วย การให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนเพิ่มขึ้นจากเดิม การจัดตั้งกองทุนพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จการลงทุน (One Stop Service) การอำนวยความสะดวกในการอนุมัติเรื่องการค้า การดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและผังเมือง ความรวดเร็วในการออกใบอนุญาต

การประกาศเป็นเขตปลอดภัย การจัดหาที่ดินและระยะเวลาเช่าที่ดิน ระยะเวลาพำนักและทำงานของนักลงทุนและผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ สิทธิในการทำธุรกรรมทางการเงิน การใช้เงินตราต่างประเทศ การจัดตั้งศูนย์ธุรกรรมการเงิน และการจัดตั้งกองทุนในพื้นที่ร่วมกับชุมชนในท้องถิ่น

๓. ข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี

๓.๑ มอบหมายสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สรุปสาระสำคัญโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกที่เสนอต่อคณะรัฐมนตรีในวันอังคารที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๙

๓.๒ มอบหมายรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม กองทัพเรือ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาจัดทำรายละเอียดโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก โดยให้มีแผนลงทุนโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศทั้งระบบ ที่คำนึงการเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน แผนดำเนินการด้านผังเมือง การพัฒนาอุตสาหกรรมสีเขียว และผลประโยชน์ที่ประชาชนในพื้นที่จะได้รับ ให้แล้วเสร็จภายใน ๓ เดือน

พร้อมกันนี้ได้จัดทำวิทัศน์เกี่ยวกับแผนลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อรองรับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก เพื่อใช้ประกอบการนำเสนอ ความยาวประมาณ ๔ นาที

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากเห็นชอบ ขอให้โปรดเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

(นายปรเมธี วิมลศิริ)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เสนอ ครม. พิจารณา

พลเอก

(ประยุทธ์ จันทร์โอชา)
นายกรัฐมนตรี

จัดทำแผนรายละเอียด + งบประมาณ
ให้เร็วขึ้น / เสนอกระทรวง 60-61

กรบเรียน นรม. เพื่อโปรด ^{เห็นชอบ} _{ครม.}



NESDB

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)