

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of Innovation: EEC)

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC (Eastern Economic Corridor) เป็นโครงการพัฒนาพื้นที่เชิงยุทธศาสตร์ที่รัฐบาลไทยได้ประกาศจัดตั้งอย่างเป็นทางการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 โดยครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เพื่อยกระดับขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของประเทศให้ก้าวสู่ “Thailand 4.0” ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจ นวัตกรรม และการลงทุนจากต่างประเทศ

1. กรอบนโยบายระดับชาติที่เกี่ยวข้องกับ EEC

1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561–2580)

ในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมา ประเทศไทยต้องเผชิญกับความท้าทายด้านโครงสร้างเศรษฐกิจที่ยังพึ่งพาอุตสาหกรรมแบบดั้งเดิม กำลังแรงงานที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาอย่างเต็มศักยภาพ และความเหลื่อมล้ำระหว่างเมืองกับชนบทที่ฝังรากลึก ด้วยเหตุนี้ รัฐบาลจึงได้จัดทำ “แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561–2580)” ขึ้นมาเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาประเทศระยะยาว เพื่อสร้างประเทศไทยที่ “มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” ผ่านการยกระดับความสามารถในการแข่งขัน เสริมสร้างคุณภาพชีวิตของประชาชน และพัฒนากลไกการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

ในกระบวนการผลักดันแผนยุทธศาสตร์ชาติสู่การปฏิบัติจริง หนึ่งในเครื่องมือที่สำคัญที่สุดก็คือ “โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก” หรือที่รู้จักกันโดยทั่วไปในชื่อ EEC (Eastern Economic Corridor) ซึ่งเริ่มต้นขึ้นในปี พ.ศ. 2560 โดยมีเป้าหมายเพื่อพลิกโฉมพื้นที่สามจังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจยุทธศาสตร์ของภูมิภาค และเป็นฐานผลิตแห่งอนาคตของประเทศไทย ดังนั้นความสัมพันธ์ระหว่างแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีกับ EEC ไม่ใช่เพียงความสอดคล้องในระดับเป้าหมายเท่านั้น หากแต่เป็นความเชื่อมโยงในเชิงโครงสร้างและกระบวนการดำเนินงาน โดยเฉพาะในมิติของการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างเป็นรูปธรรม หัวข้อยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงประกอบด้วย

ก. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

ในบรรดายุทธศาสตร์ชาติทั้งหกด้าน ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันถือเป็นหัวใจสำคัญที่เชื่อมโยงโดยตรงกับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างเป็นระบบ และโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC ได้รับการออกแบบมาให้เป็นกลไกหลักในการนำยุทธศาสตร์นี้ไปสู่การปฏิบัติจริงอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีเป้าหมายชัดเจนในการเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจของไทยจากที่เคยพึ่งพาแรงงานต้นทุนต่ำและอุตสาหกรรมแบบดั้งเดิม ไปสู่ระบบเศรษฐกิจฐานความรู้ที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูง

ในพื้นที่ EEC ได้มีการส่งเสริมและรองรับการลงทุนใน “อุตสาหกรรมเป้าหมาย” ซึ่งประกอบด้วยกลุ่มอุตสาหกรรม S-Curve และ New S-Curve ไม่ว่าจะเป็นยานยนต์ไฟฟ้า หุ่นยนต์อัตโนมัติ เทคโนโลยีชีวภาพทางการแพทย์ ดิจิทัลแพลตฟอร์ม และอุตสาหกรรมการบินและอวกาศ การสนับสนุนเหล่านี้ไม่ได้เป็นเพียงการอำนวยความสะดวกให้ภาคเอกชน แต่ยังสะท้อนถึงการวางระบบเศรษฐกิจใหม่ที่ต้องการผลักดัน

ประเทศไทยให้หลุดพ้นกับดักรายได้ปานกลาง และกลายเป็นฐานการผลิตที่มีความสามารถในการแข่งขันสูงในระดับภูมิภาคและระดับโลกอย่างแท้จริง

ข. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์

ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) มีบทบาทสำคัญในการยกระดับคุณภาพของกำลังคนไทยให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของอุตสาหกรรมยุคใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง โดยเฉพาะในภาคอุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโตอย่างยั่งยืน

แนวทางหนึ่งที่ EEC นำมาใช้คือการส่งเสริมระบบการศึกษาแบบ “Demand-driven” ซึ่งเน้นการผลิตกำลังคนให้ตรงตามความต้องการของตลาดแรงงาน ผ่านความร่วมมือระหว่างสถานศึกษาและภาคเอกชน ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือโครงการทวิภาคีระหว่างสถานศึกษาด้านอาชีวศึกษากับภาคอุตสาหกรรม รวมถึงการออกแบบหลักสูตรเฉพาะทางในระดับมหาวิทยาลัย โดยมีศูนย์วิจัยและสถาบันเทคโนโลยี เช่น EECi และสถาบันอื่น ๆ ในพื้นที่เป็นกลไกหลักในการผลิตบุคลากรที่มีทักษะเฉพาะทาง พร้อมเข้าสู่ตลาดแรงงานที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

นอกจากนี้ ยังมีการดำเนินมาตรการเพื่อฝึกอบรมแรงงานในพื้นที่ให้สามารถปรับตัวและพัฒนาทักษะให้สอดคล้องกับอุตสาหกรรมเทคโนโลยีสมัยใหม่ ทั้งในกลุ่มแรงงานใหม่และแรงงานเดิมที่ต้องการ reskilling และ upskilling เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการทำงานและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนไทยโดยรวม ซึ่งล้วนสอดคล้องกับเป้าหมายระยะยาวของยุทธศาสตร์ชาติในการสร้างสังคมที่มีฐานะเข้มแข็งจากทุนมนุษย์ที่มีคุณภาพ

ค. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ได้รับการออกแบบให้เป็นต้นแบบของการพัฒนาที่มุ่งกระจายความเจริญจากส่วนกลางไปสู่ภูมิภาค โดยใช้ “พื้นที่” เป็นตัวขับเคลื่อนหลักในการสร้างการเปลี่ยนแปลง ซึ่งไม่เพียงแต่เป็นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เท่านั้น แต่ยังรวมถึงการพัฒนาการศึกษาสาธารณะและการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนในพื้นที่ห่างไกล เพื่อเปิดโอกาสให้ชุมชนท้องถิ่นสามารถเข้าถึงทรัพยากรที่จำเป็นต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตอย่างเท่าเทียม

นอกจากนี้ EEC ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจฐานรากควบคู่ไปกับการส่งเสริมเศรษฐกิจขนาดใหญ่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในรูปแบบของการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การพัฒนาเกษตรกรรมอัจฉริยะที่ใช้เทคโนโลยีและข้อมูลในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต รวมไปถึงการสร้างผู้ประกอบการรายย่อย (SME) ที่สามารถเชื่อมโยงกับห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในพื้นที่ EEC ได้อย่างมีประสิทธิภาพ แนวทางเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงความพยายามในการสร้างระบบเศรษฐกิจที่ครอบคลุม เป็นธรรม และยั่งยืน ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของยุทธศาสตร์ชาติเพื่อการเติบโตที่ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง

ง. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ได้แสดงให้เห็นถึงแนวทางการพัฒนาที่สมดุลระหว่างความเจริญทางเศรษฐกิจกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ ผ่านการออกแบบพื้นที่และโครงการต่าง ๆ ที่คำนึงถึงความยั่งยืนในทุกมิติ หนึ่งในตัวอย่างสำคัญคือการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ภายในพื้นที่ EEC ที่มุ่งลดปัญหาความแออัดของเมืองโดยการวางผังเมืองอย่างเป็นระบบ มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ และการใช้พลังงานอย่างชาญฉลาด ซึ่งไม่เพียงแต่ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ แต่ยังช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระยะยาว

อีกหนึ่งองค์ประกอบสำคัญของแนวทางนี้คือโครงการเขตอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ (Green Industrial Estate) ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ EEC โดยมีการกำหนดมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวด อาทิ การจัดการของเสียอย่างปลอดภัย การส่งเสริมการใช้พลังงานหมุนเวียน และการควบคุมมลพิษทั้งทางอากาศและแหล่งน้ำ สิ่งเหล่านี้สะท้อนถึงความมุ่งมั่นในการผลักดันการพัฒนาเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการดูแลสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งล้วนสอดคล้องกับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติที่ต้องการวางรากฐานให้ประเทศไทยเติบโตไปสู่อนาคตอย่างมั่นคงและยั่งยืน

1.2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติพ.ศ.2566-2580 และแผนพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566-2570

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ทำหน้าที่เสมือน “สนามปฏิบัติการจริง” หรือ “พื้นที่ต้นแบบ” ที่นำแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566-2570 ไปสู่การดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งในด้านอุตสาหกรรม เทคโนโลยี การศึกษา โครงสร้างพื้นฐาน และเมืองอัจฉริยะ โดยแผนแม่บททั้งสองที่เป็นกรอบการขับเคลื่อน EEC ประกอบด้วย

ก. แผนแม่บทด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

แผนแม่บทขั้วนี้ยกระดับโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศด้วยการส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยเฉพาะกลุ่ม S-Curve และ New S-Curve ที่ถือเป็นกลไกหลักในการเปลี่ยนผ่านสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม (Innovation-driven economy) พื้นที่ EEC ได้รับการระบุอย่างชัดเจนในแผนแม่บทฉบับนี้ว่าเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์หลักสำหรับการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า หุ่นยนต์ และระบบอัตโนมัติ การแพทย์ครบวงจร อุตสาหกรรมดิจิทัล ตลอดจนการบินและโลจิสติกส์ ทั้งหมดนี้ล้วนเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและบุคลากรที่มีทักษะเฉพาะทาง ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายของแผนแม่บทในการยกระดับขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของประเทศให้แข่งขันได้ในเวทีโลก ที่สำคัญ แผนแม่บทฯ ขั้วนี้ยังได้ระบุบทบาทของ EEC ให้เป็น “ศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรมและนวัตกรรมระดับภูมิภาค” โดยให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงระหว่างการศึกษาและพัฒนา (R&D) กับภาคการผลิต การยกระดับโครงสร้างพื้นฐาน และการส่งเสริมระบบนิเวศที่เอื้อต่อการลงทุน ซึ่งทั้งหมดนี้เป็นปัจจัยที่เกื้อหนุนให้ประเทศไทยสามารถก้าวขึ้นเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่มีศักยภาพของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ข. แผนแม่บทด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์

แผนแม่บทนี้มีเป้าหมายสำคัญในการส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิตของประชาชนไทย ตลอดจนการยกระดับทักษะแรงงานให้สามารถปรับตัวเข้ากับบริบทของเศรษฐกิจใหม่ ผ่านกระบวนการ Upskill และ Reskill อย่างเป็นระบบ

ในบริบทของ EEC พื้นที่แห่งนี้ถูกใช้เป็นพื้นที่ต้นแบบในการทดลองระบบการศึกษารูปแบบใหม่ (Sandbox) ที่มีความยืดหยุ่นและตอบสนองต่อความต้องการของอุตสาหกรรมจริง โดยมีการจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะทาง เช่น EEC Academy เพื่อพัฒนาและจัดอบรมหลักสูตรร่วมกับมหาวิทยาลัยและภาคเอกชน โดยเน้นการสร้างกำลังคนที่มีทักษะเฉพาะทาง ตรงตามความต้องการของอุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นด้านเทคโนโลยีขั้นสูง การแพทย์สมัยใหม่ หรือดิจิทัลอุตสาหกรรม บทบาทของ EEC จึงไม่ได้จำกัดอยู่เพียงการพัฒนาเศรษฐกิจ แต่ยังเป็นกลไกสำคัญในการปฏิรูปการเรียนรู้ของประเทศ เพื่อผลิตทรัพยากรมนุษย์ที่มีคุณภาพ พร้อมสำหรับการขับเคลื่อนประเทศไทยสู่อนาคต

ค. แผนแม่บทด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

แผนแม่บทฉบับนี้มุ่งยกระดับระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ของประเทศให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย และสามารถรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคตได้อย่างมั่นคง พื้นที่ EEC ถูกกำหนดให้เป็นจุดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลักของประเทศ อาทิ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ซึ่งจะช่วยย่นระยะเวลาเดินทางและเชื่อมโยงการเดินทางของนักลงทุน แรงงาน และนักท่องเที่ยวให้สะดวกยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังมีโครงการพัฒนาศูนย์กลางการค้าและอุตสาหกรรมให้เป็นศูนย์กลางการบินแห่งใหม่ของภูมิภาค รวมถึงโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ที่จะรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลที่เพิ่มขึ้นอย่างมหาศาล และโครงการทางพิเศษ (Motorway) ที่เชื่อมโยงเขตอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า โครงการเหล่านี้ไม่เพียงแต่เป็นหัวใจของแผนแม่บทด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ แต่ยังสะท้อนถึงบทบาทของ EEC ในฐานะศูนย์กลางการคมนาคมและโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค ที่จะขับเคลื่อนประเทศไทยเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจใหม่อย่างมั่นคงและยั่งยืน

ง. แผนแม่บทด้านการปรับเปลี่ยนสู่ดิจิทัลและการใช้เทคโนโลยี

แผนแม่บทข้อนี้เป็นอีกหนึ่งแนวทางสำคัญที่มุ่งยกระดับขีดความสามารถของประเทศให้สามารถแข่งขันได้ในยุคเศรษฐกิจดิจิทัล โดยเน้นการผลักดันการเปลี่ยนผ่านสู่ดิจิทัล (Digital Transformation) ในภาคอุตสาหกรรมอย่างเป็นระบบ ซึ่งพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ได้รับบทบาทสำคัญในการเป็นพื้นที่นำร่องของการปฏิบัติตามแผนแม่บทนี้

EEC ได้รับการออกแบบให้เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่ทันสมัย โดยมีโครงการทดลองและใช้งานจริงในด้านระบบอัตโนมัติ ปัญญาประดิษฐ์ (AI) และระบบการผลิตอัจฉริยะ (Smart Manufacturing) ซึ่งสอดคล้องกับความต้องการของอุตสาหกรรมยุคใหม่ที่ต้องอาศัยเทคโนโลยีขั้นสูงในการยกระดับประสิทธิภาพและลดต้นทุนการผลิต นอกจากนี้ พื้นที่ EEC ยังมีการวางแผนโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีอย่างรอบด้าน โดยเฉพาะการจัดสรรพื้นที่และวางระบบให้สามารถรองรับโครงข่าย 5G อย่างเต็มรูปแบบ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาของนิคมอุตสาหกรรมอัจฉริยะ (Smart Industrial Estate) ซึ่งจะเป็นรากฐานสำคัญของการสร้างระบบนิเวศดิจิทัลในระดับประเทศ

จ. แผนแม่บทด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

แผนแม่บทข้อนี้เป็นอีกหนึ่งแนวทางสำคัญที่มุ่งยกระดับขีดความสามารถของประเทศให้สามารถแข่งขันได้ในยุคเศรษฐกิจดิจิทัล โดยเน้นการผลักดันการเปลี่ยนผ่านสู่ดิจิทัล (Digital Transformation) ในภาคอุตสาหกรรมอย่างเป็นระบบ ซึ่งพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ได้รับบทบาทสำคัญในการเป็นพื้นที่นำร่องของการปฏิบัติการตามแผนแม่บทนี้

EEC ได้รับการออกแบบให้เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่ทันสมัย โดยมีโครงการทดลองและใช้งานจริงในด้านระบบอัตโนมัติ ปัญญาประดิษฐ์ (AI) และระบบการผลิตอัจฉริยะ (Smart Manufacturing) ซึ่งสอดคล้องกับความต้องการของอุตสาหกรรมยุคใหม่ที่ต้องอาศัยเทคโนโลยีขั้นสูงในการยกระดับประสิทธิภาพและลดต้นทุนการผลิต นอกจากนี้ พื้นที่ EEC ยังมีการวางแผนโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีอย่างรอบด้าน โดยเฉพาะการจัดสรรพื้นที่และวางระบบให้สามารถรองรับโครงข่าย 5G อย่างเต็มรูปแบบ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาของนิคมอุตสาหกรรมอัจฉริยะ (Smart Industrial Estate) ซึ่งจะเป็นรากฐานสำคัญของการสร้างระบบนิเวศดิจิทัลในระดับประเทศ บทบาทของ EEC ภายใต้แผนแม่บทด้านดิจิทัลนี้จึงมีความสำคัญทั้งในเชิงเศรษฐกิจและเชิงเทคโนโลยี ในฐานะ “พื้นที่ต้นแบบ” ที่จะช่วยเร่งการเปลี่ยนผ่านของประเทศไทยสู่เศรษฐกิจดิจิทัลอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

ฉ. แผนแม่บทด้านการพัฒนาภูมิภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ

ในแผนแม่บทฉบับนี้ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ได้รับการระบุให้เป็น “พื้นที่ยุทธศาสตร์ระดับชาติ” ซึ่งมีศักยภาพสูงในการเชื่อมโยงกับการลงทุนระดับโลก ทั้งในด้านอุตสาหกรรม เทคโนโลยี และโครงสร้างพื้นฐาน โดย EEC ถือเป็นแบบอย่างของการวางแผนพัฒนาเมืองและภูมิภาคที่ก้าวหน้าและสามารถดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศได้อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ EEC ยังเป็นเครื่องมือสำคัญในการกระจายความเจริญจากกรุงเทพมหานครและพื้นที่ส่วนกลางไปยังภาคตะวันออกของประเทศ ซึ่งจะช่วยลดความเหลื่อมล้ำเชิงพื้นที่ สร้างโอกาสในการพัฒนาเมืองขนาดกลางและขนาดเล็ก และส่งเสริมเศรษฐกิจในระดับท้องถิ่นให้สามารถเติบโตไปพร้อมกับเศรษฐกิจระดับประเทศอย่างมั่นคง

ข. แผนแม่บทด้านการพัฒนาภาครัฐ

แผนข้อนี้มุ่งปรับปรุงระบบราชการให้มีความทันสมัย โปร่งใส และตอบสนองต่อความต้องการของภาคเศรษฐกิจและประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในด้านที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกต่อการลงทุน ในบริบทของ EEC แผนแม่บทนี้ส่งเสริมให้เกิดการจัดตั้งระบบบริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) เพื่อเป็นช่องทางกลางสำหรับให้บริการแก่ผู้ประกอบการ นักลงทุน และประชาชนที่เกี่ยวข้อง ทั้งในเรื่องการขออนุญาต การให้ข้อมูล และการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ ลดความซ้ำซ้อน ลดระยะเวลา และลดขั้นตอนทางราชการที่เคยเป็นอุปสรรคสำคัญในการทำธุรกิจในประเทศไทย

นอกจากนี้ ยังมีการผลักดันให้ภาครัฐในพื้นที่ EEC ปรับตัวให้มีความคล่องตัวในการบริหารจัดการ ส่งเสริมแนวทางการทำงานเชิงรุก และเน้นการอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนทั้งไทยและต่างชาติอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งล้วนเป็นแนวทางที่สอดคล้องกับเป้าหมายของแผนแม่บทในการยกระดับระบบราชการให้เป็น “ภาครัฐที่ขับเคลื่อนการพัฒนา” อย่างแท้จริง

แนวทางการพัฒนาภายในพื้นที่เขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ EEC

โดยภาพรวมสามารถอธิบายได้ว่าเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ได้รับการออกแบบให้เป็นหัวใจสำคัญของการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยด้วยนวัตกรรม เทคโนโลยีขั้นสูง และโครงสร้างพื้นฐานระดับโลก ซึ่งมีรายละเอียดหลักดังนี้

1. พัฒนาพื้นที่เป้าหมาย 3 จังหวัดหลัก: ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และ ระยอง

พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC ครอบคลุม 3 จังหวัดหลัก ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ซึ่งถูกกำหนดบทบาทให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติในด้านต่าง ๆ กล่าวคือ

จังหวัดฉะเชิงเทรา

การพัฒนาจังหวัดฉะเชิงเทราเป็นไปตามกรอบแนวคิด “เมืองน่าอยู่ น่าเที่ยว น่าลงทุน พัฒนาสู่เมืองอัจฉริยะ EEC” ที่ถูกเน้นการเป็นเมืองขยาย รองรับการเดินทางของกรุงเทพมหานคร โดยเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น รถไฟความเร็วสูงและมอเตอร์เวย์ เพื่อกระจายความเจริญไปยังพื้นที่ใหม่ แผนพัฒนาระดับจังหวัดที่สอดคล้องกับแผนพัฒนา EEC ประกอบด้วย **แผนพัฒนาจังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ. 2566–2570 (ฉบับทบทวน ปี 2569)** กรอบยุทธศาสตร์หลักของจังหวัดที่เชื่อมโยงกับนโยบาย EEC โดยมีประเด็นการพัฒนาหลัก 5 ด้าน ได้แก่ การยกระดับภาคการเกษตรด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม การพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการสมัยใหม่ การพัฒนาเมืองและโครงสร้างพื้นฐานรองรับการเดินทางของ EEC การพัฒนาคุณภาพชีวิตและสังคม และการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน รวมถึงยังมี **แผนส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัลจังหวัดฉะเชิงเทรา** โดยสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) ที่เสริมขึ้นมาเพื่อให้จังหวัดฉะเชิงเทราเป็นเมืองอัจฉริยะ

จังหวัดชลบุรี

การพัฒนาจังหวัดชลบุรีเป็นไปตามกรอบแนวคิด “ศูนย์กลางอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูงของประเทศ” มีบทบาทเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรม บริการ และการศึกษา เช่น เมืองศรีราชาที่มีฐานอุตสาหกรรมญี่ปุ่น หรือเขตพานทอง–บ้านบึง ที่มีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ โดยมีแผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2566–2570 และแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง) พ.ศ. 2566–2570 เป็นกรอบการพัฒนา

แผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี เน้นการใช้จุดแข็งด้านอุตสาหกรรมและทำเลที่ตั้งที่เชื่อมโยงกับกรุงเทพฯ อย่างใกล้ชิด มุ่งส่งเสริมให้ชลบุรีเป็นศูนย์กลางการผลิตของประเทศ โดยเฉพาะในเขตพานทอง–บ้านบึง ซึ่งมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เช่น นิคมอมตะนคร และเขตพัฒนาใหม่ที่รองรับอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ หุ่นยนต์ และดิจิทัล ขณะที่เมืองศรีราชามีบทบาทสำคัญในฐานะฐานการลงทุนของบริษัทญี่ปุ่นจำนวนมาก โดยมีทั้งโรงงานผลิต สำนักงานวิจัย และสถาบันการศึกษานานาชาติ เช่น มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา และโรงเรียนนานาชาติหลายแห่ง แนวทางนี้สะท้อน กรอบแนวคิดการพัฒนา “ศูนย์กลางอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูงของประเทศ” ที่ต้องอาศัยโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และบุคลากรที่มีคุณภาพ ซึ่งแผนพัฒนาจังหวัดจึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการศึกษาและฝึกอบรมวิชาชีพที่เชื่อมโยงกับภาคอุตสาหกรรม เช่น การร่วมมือระหว่างภาคเอกชนกับสถาบันการศึกษาเพื่อออกแบบหลักสูตรเฉพาะทางในสาขาอุตสาหกรรมเป้าหมาย

ในขณะที่ แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง) ได้รับการออกแบบเพื่อบูรณาการการพัฒนาระหว่างจังหวัดในพื้นที่ EEC ให้เชื่อมโยงกันเป็น “ระบบเศรษฐกิจภูมิภาค” ที่มีความสามารถในการแข่งขันระดับนานาชาติ โดยจังหวัดชลบุรีทำหน้าที่เป็นแกนกลางของกลุ่ม โดยเฉพาะในด้านอุตสาหกรรมการผลิต เทคโนโลยี และโลจิสติกส์ ซึ่งในส่วนนี้จังหวัดชลบุรีเน้นความเข้มแข็งใน “ห่วงโซ่อุปทาน” การผลิต การขนส่ง และการบริการขั้นสูง เช่น ระบบท่าเรือ ศูนย์กระจายสินค้า การขนส่งทางราง และศูนย์ซ่อมบำรุงรวมถึงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะและการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการอุตสาหกรรม

จังหวัดระยอง

การพัฒนาจังหวัดระยองเป็นไปตามกรอบแนวคิด “ศูนย์กลางอุตสาหกรรมขั้นสูงระดับโลกและนวัตกรรม R&D” ระยองถูกวางให้เป็น “ชุมพลเศรษฐกิจ” ของภาคตะวันออก โดยเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมหลัก เช่น มาบตาพุด และเขตที่มีการลงทุนด้านปิโตรเคมี เคมีภัณฑ์ และพลังงานสะอาด รวมถึงอุตสาหกรรมใหม่ เช่น ดิจิทัล ไบโออีโคโนมี และกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่ (New S-Curve)

แผนที่ใช้คุมทิศทางการพัฒนาภายในจังหวัดประกอบด้วย แผนพัฒนาจังหวัดระยอง พ.ศ. 2566–2570 (ทบทวนปี 2568) แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง) พ.ศ. 2566–2570 และพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตพื้นที่เพื่อการอนุญาตให้ตั้งสถานบริการในท้องที่จังหวัดระยอง ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติพระราชกฤษฎีกานี้เพื่อกำหนดพื้นที่ในจังหวัดระยองที่สามารถอนุญาตให้ตั้งสถานบริการได้ โดยเฉพาะในพื้นที่เมืองการบินภาคตะวันออก (EECa) เพื่อรองรับการพัฒนาและการลงทุนในพื้นที่

2. พัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย 12 สาขา แบ่งเป็น First S-Curve และ New S-Curve

หนึ่งในหัวใจของ EEC คือการยกระดับโครงสร้างเศรษฐกิจไทย ด้วยการสนับสนุน 12 อุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยแบ่งเป็น 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-Curve) เช่น ยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ และอาหารแปรรูป และอีก 7 อุตสาหกรรมแห่งอนาคต (New S-Curve) เช่น หุ่นยนต์ดิจิทัล และการแพทย์ครบวงจร ตัวอย่างที่เด่นชัดคือ การลงทุนของบริษัทผลิตรถยนต์ไฟฟ้ารายใหญ่ในนิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ซึ่งไม่เพียงตั้งโรงงานผลิต แต่ยังลงทุนด้านวิจัยและพัฒนานวัตกรรมร่วมกับมหาวิทยาลัยในพื้นที่

อีกตัวอย่างคือ อุตสาหกรรมดิจิทัล ซึ่งได้รับการส่งเสริมในเขต EECd (Digital Industry and Innovation District) ซึ่งออกแบบให้เป็นเมืองแห่งเทคโนโลยีขั้นสูง มีทั้งสตาร์ทอัพ เทคโนโลยี AI และระบบการผลิตอัจฉริยะ (Smart Manufacturing) เข้ามาเชื่อมต่อกับภาคอุตสาหกรรมเดิม ทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมใน EEC ไม่ได้เป็นเพียงการตั้งโรงงาน แต่เป็นการสร้างระบบนิเวศอุตสาหกรรมยุคใหม่ทั้งห่วงโซ่คุณค่า

3. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระดับชาติ เชื่อมไทยสู่ภูมิภาค

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ EEC ถือเป็นหนึ่งในโครงการระดับเรือธงของประเทศ โดยมีโครงการหลักที่สำคัญ ได้แก่ รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง–สุวรรณภูมิ–อู่ตะเภา) ซึ่งจะช่วยย่นระยะเวลาเดินทาง เชื่อมกรุงเทพฯ กับพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออกภายในเวลาไม่ถึง 1 ชั่วโมง นอกจากนี้ ยังมี ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 และ ท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 ที่ถูกออกแบบให้รองรับการขนส่งสินค้าปริมาณมหาศาลและเชื่อมต่อกับระบบโลจิสติกส์สมัยใหม่

การพัฒนา สนามบินอู่ตะเภา และโครงการเมืองการบินภาคตะวันออก ก็เป็นอีกมิติสำคัญที่มุ่งยกระดับประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค โดยมีแผนพัฒนาอาคารผู้โดยสาร ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) และนิคมอุตสาหกรรมการบิน โดยทั้งหมดนี้ไม่เพียงเป็นโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการลงทุน แต่ยังสะท้อนถึงการเปลี่ยนแปลงเชิงพื้นที่ของภาคตะวันออกสู่ “ประตูเศรษฐกิจเชื่อมโลก”

4. สร้างเมืองอัจฉริยะและอุตสาหกรรมสีเขียว เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

พื้นที่ EEC ได้ถูกออกแบบให้เป็นต้นแบบของ เมืองอัจฉริยะ (Smart City) โดยมีการดำเนินงานในหลายพื้นที่ของชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ครอบคลุมระบบอัจฉริยะในหลากหลายด้าน เช่น Smart Mobility (ระบบขนส่งอัจฉริยะ), Smart Energy (พลังงานสะอาดและประหยัด), และ Smart Utility (ระบบสาธารณูปโภคที่มีประสิทธิภาพ) เช่น เขตอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ที่พัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะและระบบจัดการน้ำอัตโนมัติแบบเรียลไทม์

นอกจากนี้ยังมีการส่งเสริม อุตสาหกรรมสีเขียว ผ่านเกณฑ์การอนุมัติพื้นที่อุตสาหกรรมที่ต้องมีระบบจัดการของเสีย การใช้พลังงานหมุนเวียน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเข้มงวด การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในระยองและมาบตาพุดที่ต้องผ่านมาตรฐานอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ (Eco Industrial Town) เป็นตัวอย่างของความพยายามสร้างความสมดุลระหว่างการเติบโตทางเศรษฐกิจและความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม

5. สร้างระบบบริหารจัดการและกฎหมายที่เอื้อต่อการลงทุน

EEC ไม่ได้เน้นเพียงแค่โครงสร้างทางกายภาพ แต่ยังพัฒนา ระบบบริหารจัดการภาครัฐ ให้มีความคล่องตัว ทันสมัย และสนับสนุนการลงทุน โดยเฉพาะการจัดตั้ง One Stop Service ที่รวบรวมบริการจากหน่วยงานรัฐหลายแห่งไว้ในจุดเดียว เช่น การขอใบอนุญาตต่าง ๆ การอนุมัติผังเมือง และการประสานด้านแรงงานหรือภาษี เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่นักลงทุนไทยและต่างชาติ อีกทั้งยังมีการปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดิน การเข้าทรัพย์สินรัฐ การจ้างแรงงาน และการขอรับสิทธิประโยชน์ เพื่อให้เกิด “สภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรต่อธุรกิจ” อย่างแท้จริง ตัวอย่างคือ การจัดตั้ง สำนักงาน EEC Office ซึ่งมีอำนาจเฉพาะด้านการตัดสินใจเชิงนโยบายและบริหารพื้นที่ได้อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ EEC กลายเป็นพื้นที่ที่ดึงดูดการลงทุนต่างชาติสูงสุดของประเทศในช่วงหลายปีที่ผ่านมา

แนวทางการพัฒนาพื้นที่เขตระเบียงเศรษฐกิจ EEC ที่เชื่อมโยงกับต่างประเทศ

ก. เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Economic Zones)

นโยบายและแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZs) มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการเสริมสร้างศักยภาพของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพราะในโครงสร้างการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ รัฐบาลไทยมองว่าการเติบโตที่ยั่งยืนต้องอาศัย “ความเชื่อมโยง” ไม่ใช่ “การกระจุกตัว” ดังนั้น SEZs จึงถูกออกแบบให้เป็น แนวร่วมเชิงยุทธศาสตร์ กับ EEC ในฐานะจุดกระจายโอกาส การผลิต การค้าชายแดน และแรงงานเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจกลางของประเทศ

- เขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว (Sa Kaeo SEZ)

เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Economic Zone: SEZ) สระแก้ว ถือเป็นหนึ่งในพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญที่ได้รับการกำหนดให้เป็นประตูทางเศรษฐกิจของไทยสู่กลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง (GMS - Greater Mekong Subregion) โดยเฉพาะในบริบทของการค้าชายแดน การเชื่อมโยงโลจิสติกส์ และการลงทุนจากต่างประเทศ พื้นที่ครอบคลุมหลายตำบลในอำเภออรัญประเทศและอำเภอวัฒนานคร เช่น ตำบลบ้านใหม่หนองไทร ตำบลป่าไร่ และตำบลท่าข้าม ซึ่งมีจุดเด่นทั้งในด้านทำเลที่ตั้ง ระบบขนส่ง และความเชื่อมโยงทางการค้ากับประเทศกัมพูชา

แนวนโยบายของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว มุ่งเน้นการสร้างความเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะผ่านจุดผ่านแดนอรัญประเทศ ซึ่งเป็นประตูสำคัญในการขนส่งสินค้าจากฝั่งไทยไปยังกัมพูชา ลาว และเวียดนาม นโยบายนี้สอดคล้องกับโครงการระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ที่มุ่งเชื่อมโยงเศรษฐกิจจากเวียดนามผ่านลาวและไทย ไปสู่เมียนมาและทะเลอันดามัน โดยจังหวัดสระแก้วเป็นจุดเปลี่ยนผ่านที่สำคัญของเส้นทางเศรษฐกิจเส้นนี้

ในทางปฏิบัติ เขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้วได้รับการส่งเสริมให้เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมเบาและการค้าชายแดน เช่น อุตสาหกรรมการแปรรูปสินค้าเกษตร การผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ การขนส่งและโลจิสติกส์ รวมถึงการพัฒนาเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าไปยังประเทศกัมพูชา จุดแข็งอีกประการหนึ่งคือความใกล้ชิดกับนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC โดยเฉพาะในจังหวัดฉะเชิงเทราและชลบุรี ทำให้สามารถวางตำแหน่งสระแก้วเป็น “ห่วงโซ่สนับสนุน” ของอุตสาหกรรมหลักในภาคตะวันออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ ที่สำคัญ รัฐยังเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น ถนนสายมอเตอร์เวย์จากฉะเชิงเทราสู่สระแก้ว การวางระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ และการจัดตั้งพื้นที่บริการโลจิสติกส์ชายแดน (Border Logistics Center) เพื่อให้การขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็วและลดต้นทุนทางธุรกิจ ทั้งหมดนี้สะท้อนให้เห็นว่า เขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้วไม่ได้เป็นเพียงเขตพาณิชย์ชายแดนธรรมดา แต่เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมเศรษฐกิจภาคตะวันออกของไทยกับภูมิภาคลุ่มน้ำโขงได้อย่างมีพลัง

- เขตเศรษฐกิจพิเศษตราด (Trat SEZ)

เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดตราด (Trat SEZ) เป็นหนึ่งในพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญที่รัฐบาลไทยกำหนดให้มีความสำคัญในการส่งเสริมการค้า การท่องเที่ยว และบริการ ในลักษณะเชื่อมโยงข้ามพรมแดน โดยมีพื้นที่ครอบคลุมในตำบลคลองใหญ่ ตำบลหาดเล็ก และตำบลไม้รูด อำเภอคลองใหญ่ ซึ่งอยู่ติดกับประเทศกัมพูชา บริเวณแนวชายฝั่งทะเลทางตะวันออกสุดของประเทศไทย จุดเด่นของพื้นที่นี้คือศักยภาพทางการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและชายฝั่งทะเล เช่น หาดเล็ก อ่าวตราด และหมู่เกาะงามตาอย่างเกาะช้าง เกาะหมาก และเกาะกูด

แนวนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราดจึงเน้นหนักไปที่การใช้ การท่องเที่ยวและบริการเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ โดยวางเป้าหมายให้พื้นที่นี้เป็น “พื้นที่ประตูท่องเที่ยวข้ามพรมแดน” ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจท้องถิ่นกับเขตเศรษฐกิจพิเศษฝั่งกัมพูชา (โดยเฉพาะในเกาะกงและสีหนุวิลล์) ผ่านการพัฒนาท่าเรือขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว และบริการโลจิสติกส์ขนาดเล็ก นอกจากนี้ ตำแหน่งที่ตั้งของด่านพรมแดนบ้านหาดเล็กยังเปิดโอกาสให้เกิดการค้าชายแดน การกระจายสินค้าเกษตร และการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมร่วมกับเพื่อนบ้านได้อีกด้วย

แม้เขตนี้จะไม่ได้อยู่ในขอบเขตของ EEC โดยตรง แต่ในเชิงนโยบาย Trat SEZ ได้รับการสนับสนุนให้เป็น “เครือข่ายเศรษฐกิจชายฝั่งของ EEC” โดยทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมต่อการท่องเที่ยวทางทะเลระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจหลักใน EEC (เช่น พัทยา ระยอง) กับจังหวัดชายแดนด้านตะวันออก การพัฒนาเส้นทางเดินเรือระหว่างพัทยา-ตราด-เกาะกง เป็นหนึ่งในโครงการสำคัญที่ส่งเสริมให้เกิด “การเคลื่อนย้ายคน การ

บริการ และเม็ดเงินการท่องเที่ยว” อย่างต่อเนื่องในแนวระเบียงเศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard Tourism Link) ภายใต้แนวนโยบายนี้ จึงมีการวางแผนทางพัฒนาทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนเชื่อมด่าน, ท่าเรือโดยสารชายแดน, การวางระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตร, ไปจนถึงการสร้างพื้นที่สนับสนุนบริการ เช่น เขตปลอดอากร (Free Zone) และศูนย์บริการนักลงทุนขนาดย่อม ทั้งหมดนี้ถูกออกแบบให้ ครอบคลุม ทำหน้าที่เสริมบทบาทของ EEC ไม่ใช่ในฐานะพื้นที่ผลิตอุตสาหกรรม แต่ในฐานะ พื้นที่บริการ การท่องเที่ยว และการค้าชายแดนที่เชื่อมโยงกับเศรษฐกิจฐานนวัตกรรม

ข. ความเชื่อมโยงของ EEC กับความร่วมมือระดับภูมิภาคในเอเชีย



ภาพที่ 2 EEC ความเชื่อมโยงกับภูมิภาคต่าง ๆ ในเอเชีย

ในบริบทของเศรษฐกิจโลกที่กำลังเปลี่ยนผ่านสู่ยุคใหม่ซึ่งเน้นเครือข่ายห่วงโซ่อุปทานระดับโลก (Global Value Chains) และการคมนาคมที่ไร้รอยต่อ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor – EEC) ได้รับการออกแบบให้เป็นมากกว่าศูนย์กลางอุตสาหกรรมของประเทศไทย แต่เป็น “หัวใจของการเชื่อมโยงภูมิภาค” ระหว่างเอเชียตะวันออก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และโลกตะวันตกผ่านโครงข่ายการคมนาคมหลายมิติ ทั้งทางบก ทางราง ทางทะเล และทางอากาศ

จากภาพแผนที่แสดงเส้นทางการค้าและจุดยุทธศาสตร์ต่าง ๆ เราจะเห็นได้ชัดว่า EEC ตั้งอยู่ในจุดที่ได้เปรียบอย่างมากทางภูมิรัฐศาสตร์ เพราะสามารถเชื่อมต่อกับทั้งภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS), จีนตอนใต้, ญี่ปุ่น, เกาหลีใต้, อินเดีย, รวมถึงสหภาพยุโรปผ่านโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางคมนาคมระหว่างประเทศที่มีอยู่แล้วและกำลังพัฒนา เช่น

- เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East–West Economic Corridor: EWEC) ที่เริ่มจากเมียนมา ผ่านไทย-ลาว ไปจนถึงเวียดนาม เชื่อมแผ่นดินอินโดจีนจากฝั่งทะเลอันดามันสู่ทะเลจีนใต้ โดย EEC เชื่อมกับเส้นทางนี้ผ่านกรุงเทพฯ และจุดกระจายสินค้าหลักในภาคกลางของไทย

- เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Corridor: N-S) ซึ่งเริ่มจากนครคุนหมิง ประเทศจีน ลงมาทางลาวสู่ประเทศไทย โดยมีถนนและทางรถไฟสายจีน-ลาว-ไทย เป็นแกนกลางสำคัญ ทำให้ไทย โดยเฉพาะ EEC สามารถเป็นทางผ่านและจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างจีนกับภูมิภาคอาเซียน
- เส้นทาง R12 และ R9 ที่เชื่อมลาว เวียดนาม และไทยเข้าด้วยกันในระดับอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ทำให้ EEC ไม่เพียงเข้าถึงเพื่อนบ้านในอาเซียน แต่ยังสามารถกระจายสินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมสู่ตลาดใหม่ในอินโดจีนได้โดยตรง
- ILSTC (International Land-Sea Trade Corridor) ซึ่งเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์หลักของจีน ภายใต้ Belt and Road Initiative (BRI) โดยมีเป้าหมายใช้เส้นทางบกและทางทะเลเชื่อมจีนตะวันตกกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และมหาสมุทรอินเดียผ่านไทย ซึ่ง EEC อยู่ในตำแหน่งสำคัญของการดำเนินกลยุทธ์นี้

EEC จึงไม่ได้เป็นเพียงจุดผลิตและฐานอุตสาหกรรมเท่านั้น แต่กำลังทำหน้าที่ “ศูนย์กลางเชื่อมโยง” (Connectivity Hub) ระหว่างหลายภูมิภาคสำคัญ ได้แก่

1. จีน: คุนหมิงและ Greater Bay Area (GBA)

การเชื่อมโยงระหว่าง EEC กับประเทศจีนถือเป็นหนึ่งในแกนสำคัญของยุทธศาสตร์การค้าระดับภูมิภาค โดยเฉพาะในสองพื้นที่หลักของจีน ได้แก่ นครคุนหมิง ซึ่งเป็นประตูสู่จีนตะวันตก และ เขตเศรษฐกิจ Greater Bay Area (GBA) ที่มีเซินเจิ้น-ฮ่องกง-จูไห่ เป็นแกนกลางของเทคโนโลยีและนวัตกรรม ในมิติทางภูมิศาสตร์ คุนหมิงสามารถเชื่อมถึงไทยผ่านโครงข่ายทางบก เช่น เส้นทางรถไฟจีน-ลาว-ไทย และทางหลวงระหว่างประเทศ ซึ่งนำมาสู่ความเป็นไปได้ในการขนส่งสินค้าระยะไกลจากจีนสู่โรงงานผลิตใน EEC ได้ภายในเวลาเพียงไม่กี่วัน

ในขณะเดียวกัน เขตเศรษฐกิจ GBA เป็นฐานการผลิตเทคโนโลยีระดับโลก ไม่ว่าจะเป็นชิปอิเล็กทรอนิกส์ AI หรือยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งมีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจใกล้ชิดกับไทยผ่านการลงทุนโดยตรง (FDI) และการค้าชิ้นส่วนอุตสาหกรรม EEC ในฐานะศูนย์กลางการผลิตของไทยจึงกลายเป็น “ฐานต่อยอด” สำหรับเทคโนโลยีจากจีน เช่น การผลิต EV ที่ใช้ชิ้นส่วนจาก GBA แล้วประกอบใน EEC เพื่อส่งออกไปยังตลาดอาเซียนและยุโรป ความเชื่อมโยงนี้ไม่เพียงเพิ่มขีดความสามารถทางการผลิตของไทย แต่ยังเปิดประตูสู่การถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูงอย่างเป็นระบบ

2. ญี่ปุ่น: พันธมิตรด้านเทคโนโลยีและการลงทุนระยะยาว

ญี่ปุ่นเป็นพันธมิตรเศรษฐกิจที่ยืนยาวและมั่นคงที่สุดของไทยในช่วงกว่า 40 ปีที่ผ่านมา โดยเฉพาะในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ และหุ่นยนต์อัตโนมัติ ที่ปักหลักอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมาอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบัน บริษัทญี่ปุ่นจำนวนมากยังคงลงทุนในพื้นที่ EEC โดยมองว่าเป็น “พื้นที่ใหม่ที่เสริมทัพอุตสาหกรรมเดิม” ด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัยและนโยบายส่งเสริมการลงทุนที่เป็นมิตรต่อภาคธุรกิจ

ญี่ปุ่นยังสนับสนุนไทยในกรอบความร่วมมือทางภูมิภาค เช่น Mekong-Japan Cooperation ที่เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง โดยมีไทยและ EEC เป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญของเส้นทางการค้าในแนวเหนือ-ใต้และตะวันออก-ตะวันตก นอกจากนี้ ความร่วมมือในด้านเทคโนโลยี เช่น หุ่นยนต์อุตสาหกรรม, โรงงานอัจฉริยะ (Smart Factory), และพลังงานสะอาด ก็ยังดำเนินอย่างต่อเนื่องผ่านการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากบริษัทญี่ปุ่นที่มีฐานในไทย ความสัมพันธ์เชิงลึกนี้

ตอกย้ำว่า EEC ไม่ได้เป็นเพียงพื้นที่รับการลงทุน แต่เป็น “พันธมิตรเชิงกลยุทธ์” ของญี่ปุ่นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

อินเดียและยุโรป: เส้นทางการค้าทางทะเล

แม้ภูมิศาสตร์ของไทยจะไม่ได้ติดกับอินเดียหรือยุโรปโดยตรง แต่ ท่าเรือน้ำลึกใน EEC เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง และมาบตาพุด กลับกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ของเส้นทางทางการค้าทางทะเล โดยเฉพาะเส้นทางที่ผ่านมหาสมุทรอินเดียไปยังเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และยุโรป เส้นทางเหล่านี้ช่วยลดต้นทุนการขนส่ง และกระจายสินค้าไปยัง

ทวีปต่างๆ ได้โดยไม่ต้องพึ่งพาช่องแคบมะละกาเพียงเส้นทางเดียว

การพัฒนาท่าเรือเฟสใหม่ใน EEC ยังรวมถึงการวางระบบโลจิสติกส์ดิจิทัล การควบคุมตู้คอนเทนเนอร์อัจฉริยะ และการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟและทางด่วน ทำให้สามารถรองรับการเคลื่อนย้ายสินค้าปริมาณมากในเวลาสั้น เหมาะสำหรับการส่งออกสินค้าที่มีมูลค่าสูง เช่น อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องมือแพทย์ และชิ้นส่วนรถยนต์ ไปยังตลาดอินเดีย ตะวันออกกลาง และยุโรปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและอาเซียน

ภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและประเทศในอาเซียนเป็นทั้ง “ตลาด” และ “ห่วงโซ่อุปทาน” ที่สำคัญของ EEC ผ่านโครงข่ายคมนาคมระหว่างประเทศ เช่น R12, R9 และทางรถไฟจีน-ลาว-ไทย ทำให้การส่งสินค้าระหว่างไทยกับลาว เวียดนาม และกัมพูชาทำได้รวดเร็วขึ้น นอกจากนี้ Dry Port หรือท่าขนส่งสินค้าทางบกในเวียงจันทน์ ปากเซ หรือพนมเปญ ยังช่วยให้ EEC กระจายสินค้าสู่แผ่นดินใหญ่ของอินโดจีนได้โดยไม่ต้องผ่านระบบเรือเพียงอย่างเดียว

ความร่วมมือในระดับ GMS (Greater Mekong Subregion) และความตกลง RCEP ยังสนับสนุนให้เกิดการค้าภายในภูมิภาคในอัตราภาษีที่ต่ำลง ส่งผลให้ไทยในฐานะศูนย์กลางของเส้นทางดังกล่าวมีบทบาทมากขึ้นในฐานะประเทศ “กลางทาง” ที่ทั้งรับวัตถุดิบจากเพื่อนบ้าน และส่งสินค้ากลับออกไปในรูปของผลิตภัณฑ์มูลค่าสูง EEC จึงไม่ใช่เพียงฐานการผลิต แต่เป็น “ศูนย์กลางการเชื่อมโยงห่วงโซ่มูลค่าทั้งภูมิภาค” อย่างสมบูรณ์

การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทาน

ในยุคที่เศรษฐกิจโลกขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม เทคโนโลยี และความยั่งยืน เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ได้รับการออกแบบให้เป็นกลไกสำคัญของประเทศไทยในการเปลี่ยนผ่านโครงสร้างเศรษฐกิจสู่ “เศรษฐกิจใหม่” (New Economy) โดยมุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพสูง เชื่อมโยงระหว่างการผลิต การบริการแบบครบวงจร เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันในระดับโลกอย่างเป็นระบบและยั่งยืน

หนึ่งในองค์ประกอบสำคัญที่แสดงถึงความพร้อมและความเป็นไปได้ของการพัฒนาอุตสาหกรรมใน EEC คือ “ห่วงโซ่อุปทาน” (Supply Chain) ซึ่งครอบคลุมทั้งต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ ใน 5 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้แก่ ยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ การบินและโลจิสติกส์ การแพทย์ครบวงจร และหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ ห่วงโซ่เหล่านี้ไม่เพียงแต่สะท้อนความเข้มแข็งของโครงสร้างพื้นฐานและนโยบายรัฐ แต่ยังแสดงถึงความสามารถในการเชื่อมโยงภาคอุตสาหกรรม เทคโนโลยี และแรงงานเข้าด้วยกัน เพื่อขับเคลื่อนประเทศสู่อนาคต

1. อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation Automotive)

ตารางที่ 1 วิเคราะห์อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation Automotive)

จุดแข็ง (S : Strengths)	Weaknesses (W : Weaknesses)
• โครงสร้างพื้นฐานพร้อมรองรับ พื้นที่ EEC มีการลงทุนในระบบโลจิสติกส์ เช่น รถไฟความเร็วสูง ท่าเรือน้ำลึก สนามบินนานาชาติ และโครงสร้างพื้นฐาน EV Charging Station จึงเหมาะสำหรับการผลิตและจำหน่าย EV • การสนับสนุนจากรัฐ EEC อยู่ภายใต้นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมาย (S-Curve) ซึ่งรัฐให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีและการลงทุน ส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนและยานยนต์ไฟฟ้า • ใกล้ฐานการผลิตเดิม พื้นที่ EEC เช่น ชลบุรี ระยอง เคยเป็นฐานอุตสาหกรรมยานยนต์แบบดั้งเดิม จึงมีซัพพลายเออร์เดิมที่สามารถปรับตัวมาผลิตชิ้นส่วน EV ได้ • แรงงานทักษะสูง มีมหาวิทยาลัยและสถาบันฝึกอบรมที่สามารถผลิตแรงงานด้านวิศวกรรมยานยนต์และดิจิทัลได้ในพื้นที่	• ต้นทุนการผลิตบางประเภทสูง การผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ขั้นสูง เช่น แบตเตอรี่ หรือ เซนเซอร์บางชนิด ยังต้องนำเข้าวัตถุดิบและเทคโนโลยี ทำให้ต้นทุนสูง • โครงสร้างพื้นฐานยังไม่ทั่วถึง แม้จะมีการลงทุนจำนวนมาก แต่การเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐาน EV บางพื้นที่ยังจำกัด เช่น สถานีชาร์จที่กระจุกตัวในเมือง • อุปสงค์ภายในประเทศยังไม่มั่นคง ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยยังไม่ใหญ่มาก อาจต้องพึ่งพาการส่งออกเป็นหลักในช่วงแรก
โอกาส (O : Opportunities)	อุปสรรค/ความเสี่ยง (Threats)
• แนวโน้มโลกสนับสนุน EV ความต้องการยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นทั่วโลก ส่งผลให้บริษัทต่างชาติสนใจตั้งฐานการผลิตในพื้นที่ EEC เพื่อส่งออก • การพัฒนา Smart Mobility - มีโอกาสต่อยอดสู่เทคโนโลยียานยนต์ไร้คนขับและระบบขนส่งอัจฉริยะซึ่งต้องพัฒนาในพื้นที่ที่มีความพร้อมทางเทคโนโลยี เช่น EEC - การย้ายฐานการผลิตจากจีน • บริษัทหลายแห่งต้องการกระจายความเสี่ยงจากจีน (China+1 Strategy) และมองหาแหล่งผลิตใหม่ในอาเซียน ซึ่งไทยมีศักยภาพโดดเด่น	• การแข่งขันจากประเทศเพื่อนบ้าน ประเทศอย่างเวียดนามและอินโดนีเซียก็พยายามสร้างห่วงโซ่ EV และเสนอสิทธิประโยชน์การลงทุนเช่นเดียวกัน • เทคโนโลยีเปลี่ยนเร็ว - ผู้ประกอบการในไทยที่ยังไม่สามารถตามทันเทคโนโลยีใหม่ เช่น Software และระบบ AI อาจถูกทิ้งไว้ข้างหลัง - ปัญหาสิ่งแวดล้อมและการจัดการแบตเตอรี่ - หากไม่มีระบบจัดการแบตเตอรี่ใช้แล้วหรือของเสียจาก EV อย่างเหมาะสม อาจก่อให้เกิดแรงต้านทางสังคม

โดยสรุป พื้นที่ EEC มีความได้เปรียบเชิงโครงสร้าง โลจิสติกส์ และนโยบายรัฐที่หนุนให้ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ตั้งแต่การผลิตชิ้นส่วน การประกอบ ไปจนถึงการจัดจำหน่ายและโครงสร้างพื้นฐาน อย่างไรก็ตาม ต้องเร่งอุดช่องว่างด้านเทคโนโลยี และการสร้างตลาดภายในเพื่อให้ห่วงโซ่นี้เติบโตได้อย่างยั่งยืน

2. อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics)

ตารางที่ 2 วิเคราะห์อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics)

จุดแข็ง (S : Strengths)	Weaknesses (W : Weaknesses)
- โครงสร้างพื้นฐานพร้อมใช้และทันสมัย EEC มีระบบโลจิสติกส์ครบวงจร ทั้งท่าเรือ สนามบิน รถไฟ และ นิคมอุตสาหกรรมทันสมัย ช่วยให้การขนส่งวัตถุดิบ เช่น แผงวงจรและ เซมิคอนดักเตอร์ ทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ - เป็นฐานการผลิตอิเล็กทรอนิกส์ดั้งเดิม พื้นที่ใน EEC เช่น จังหวัดชลบุรีและระยอง มีฐานการผลิต อิเล็กทรอนิกส์ของบริษัทข้ามชาติมานาน เช่น ฮาร์ดดิสก์ เซนเซอร์ และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ จึงสามารถต่อยอดมาสู่ Smart Electronics ได้ง่าย - แรงงานทักษะสูง มีสถาบันฝึกอบรมและมหาวิทยาลัยในพื้นที่ เช่น ม.บูรพา ม. เทคโนโลยีพระจอมเกล้าลาดกระบัง (วิทยาเขตชุมชนอีอีซี) ที่สามารถผลิตแรงงานด้านอิเล็กทรอนิกส์และ IoT ได้โดยตรง - สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุน นักลงทุนในอุตสาหกรรม Smart Electronics ที่ตั้งโรงงานใน EEC จะได้รับสิทธิพิเศษด้านภาษีและการนำเข้าเทคโนโลยีขั้นสูง จาก BOI	- ต้องนำเข้าวัตถุดิบชิ้นต้นบางส่วน วัตถุดิบต้น เช่น เวเฟอร์ซิลิคอน หรือชิ้นส่วนความแม่นยำสูง ยังต้อง นำเข้าจากต่างประเทศเป็นหลัก ทำให้มีความเสี่ยงด้านต้นทุนและโล จิสติกส์ - ขาดบริษัทไทยในห่วงโซ่เทคโนโลยีระดับสูง บริษัทไทยส่วนใหญ่ยังเป็นเพียงผู้ประกอบและผลิตชิ้นส่วนย่อย ยัง ไม่สามารถพัฒนาเทคโนโลยีต้นน้ำอย่างการออกแบบชิปหรือระบบ Embedded ได้เต็มรูปแบบ - การวิจัยและพัฒนายังไม่เข้มแข็งพอ งบประมาณและบุคลากรด้าน R&D ในไทยยังไม่มากพอจะผลักดัน นวัตกรรมใหม่ระดับโลก เช่น ชิป IoT หรืออุปกรณ์ AI Embedded
โอกาส (O : Opportunities)	อุปสรรค/ความเสี่ยง (Threats)
- ตลาด Smart Devices และ IoT ขยายตัวทั่วโลก ความต้องการสมาร์ตโฟน อุปกรณ์อัจฉริยะ และ Smart Home เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดโอกาสทางการตลาดสูง โดยเฉพาะในอาเซียน - แนวโน้ม Industry 4.0 และ Smart Factory อุตสาหกรรมต่างๆ ต้องการเทคโนโลยีควบคุมอัตโนมัติและ เซนเซอร์อัจฉริยะมากขึ้น ซึ่งสร้างดีมานด์ต่อเนื่องให้กับ อุตสาหกรรม Smart Electronics - โอกาสในการร่วมทุนและรับถ่ายทอดเทคโนโลยี การเข้ามาของบริษัทต่างชาติ เช่น Foxconn, Delta, Sony สร้างโอกาสให้ผู้ผลิตไทยได้เรียนรู้เทคโนโลยีขั้นสูง และเข้าร่วม เป็น supplier ระดับสากล	- การแข่งขันจากประเทศในอาเซียน เวียดนามและกัมพูชาต่างให้สิทธิประโยชน์จูงใจคล้ายกัน และมี บริษัทระดับโลกตั้งฐานการผลิตแล้วเช่นกัน - ความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์และห่วงโซ่อุปทานโลก ความขัดแย้งด้านการค้า เช่น สหรัฐ-จีน หรือเหตุการณ์โลก อาจทำ ให้ราคาวัตุดิบและการส่งออกมีความเสี่ยง - ความเร็วของการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี ถ้าผู้ประกอบการในไทยปรับตัวไม่ทันเทคโนโลยีใหม่ เช่น 6G, AI on chip, หรือพลังงานต่ำ (low-energy design) อาจถูกคัดออกจาก ห่วงโซ่ระดับโลกได้ง่าย

โดยสรุป ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะเกิดขึ้นในพื้นที่ EEC ได้อย่างแข็งแกร่ง เพราะพื้นที่ที่มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทักษะแรงงาน และการสนับสนุนจากรัฐ รวมถึงมีฐานการผลิตเดิมที่สามารถต่อยอดได้ดี อย่างไรก็ตาม ต้องเร่งการพัฒนาเทคโนโลยีต้นน้ำ และการวิจัยในประเทศให้มากขึ้น เพื่อไม่ให้เกิดกบฏในอุตสาหกรรมที่เปลี่ยนแปลงเร็ว

3. อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics)

ตารางที่ 3 วิเคราะห์อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics)

จุดแข็ง (S : Strengths)	Weaknesses (W : Weaknesses)
- ทำเลยุทธศาสตร์ระดับภูมิภาค EEC ตั้งอยู่ในจุดศูนย์กลางของอาเซียน เชื่อมต่อทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ จึงเหมาะสมกับการเป็น ศูนย์กลางโลจิสติกส์ และการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค - มีโครงสร้างพื้นฐานระดับโลก โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาให้เป็น สนามบินนานาชาติ แห่งที่ 3 ของไทย รวมถึงระบบรางความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง เฟส 3 - มีศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) ขนาดใหญ่โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา (ร่วมทุน Airbus-THAI) เป็นโครงการที่ส่งเสริมกลางน้ำของห่วงโซ่โดยตรง - สนับสนุนโดยรัฐและได้รับการลงทุนจากต่างประเทศภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมาย (S-Curve) โดย BCI ให้สิทธิพิเศษทางภาษี การนำเข้าอุปกรณ์ และที่ดินในนิคมอุตสาหกรรม	- ขาดบุคลากรเฉพาะทางด้านการบิน ไทยยังขาดช่างซ่อมบำรุงและวิศวกรการบินที่มีใบรับรองสากล เช่น FAA หรือ EASA จึงต้องใช้เวลาสร้างคน - ระบบขนส่งอัจฉริยะภายในยังพัฒนาไม่เต็มที่ แม้จะมีโครงการ Logistics Automation แต่ระบบจริงยังอยู่ในขั้นเริ่มต้น โดยเฉพาะในเรื่อง AI, robotics, และ IoT logistics - การแข่งขันด้านราคาจากประเทศเพื่อนบ้าน ประเทศในอาเซียน เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย มีโครงสร้างต้นทุนที่อาจดึงดูดลูกค้าได้มากกว่าในบางประเภทบริการ
โอกาส (O : Opportunities)	อุปสรรค/ความเสี่ยง (Threats)
- แนวโน้มการเติบโตของการขนส่งทางอากาศ การเติบโตของ E-commerce และธุรกิจข้ามพรมแดนเพิ่มความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศและการบริหารคลังสินค้าแบบอัจฉริยะ - การย้ายฐานผลิตจากประเทศจีน การกระจายความเสี่ยงทางธุรกิจ (China+1 Strategy) ทำให้ไทยเป็นจุดหมายใหม่ของบริษัทขนส่งและซัพพลายเชนระดับโลก - การพัฒนาเมืองการบิน (Aerotropolis) สนามบินอู่ตะเภาถูกวางแผนให้เป็นเมืองอากาศยานเต็มรูปแบบ โดยมีพื้นที่รอบสนามบินรองรับนิคมและศูนย์ขนส่ง	- ความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจโลก ปัจจัยภายนอก เช่น โควิด-19 หรือสงคราม ส่งผลต่อจำนวนเที่ยวบิน และความต้องการขนส่งทางอากาศ - การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีที่รวดเร็ว ผู้ประกอบการไทยต้องแข่งขันกับระบบ logistics automation และระบบจัดการ AI ที่พัฒนาโดยบริษัทข้ามชาติ - ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม อุตสาหกรรมการบินมีแรงกดดันด้านสิ่งแวดล้อมสูง เช่น การปล่อยคาร์บอน จึงอาจเผชิญข้อจำกัดจากทั้งภาครัฐและผู้บริโภค

โดยสรุป ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ใน EEC เกิดขึ้นได้เพราะมีโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐลงทุนไว้อย่างรวดเร็ว ทำเลที่ตั้งที่เชื่อมโยงทั้งภูมิภาค และการวางแผนพัฒนาเชิงยุทธศาสตร์อย่างเป็นระบบโดยเฉพาะการมีสนามบินอู่ตะเภาและศูนย์ MRO ที่หลักดันกลางน้ำและปลายน้ำให้เกิดจริง อย่างไรก็ตาม ยังมีความท้าทายด้านแรงงานเฉพาะทางและการเร่งใช้เทคโนโลยีให้ทันการแข่งขันระดับโลก

4. อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub)

ตารางที่ 4 อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub)

จุดแข็ง (S : Strengths)	Weaknesses (W : Weaknesses)
- ประเทศไทยมีศักยภาพด้านการแพทย์และสาธารณสุขสูง ไทยได้รับการยอมรับว่าเป็น Medical Hub ของเอเชียอยู่แล้ว โดยเฉพาะด้านบริการสุขภาพ การผ่าตัดเฉพาะทาง และการดูแลผู้ป่วยต่างชาติ - โครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ EEC พร้อมรองรับ มีโรงพยาบาลมาตรฐานสากล เช่น โรงพยาบาลสมิติเวชชลบุรี และการลงทุนสร้างศูนย์สุขภาพนานาชาติในเขตระเบียงสุขภาพอ่าวอูม – ยีอีซี - มีการวิจัยและพัฒนา (R&D) ในพื้นที่ มหาวิทยาลัยและสถาบันในพื้นที่ เช่น ม.บูรพา และสถาบันชีววิทยาศาสตร์โมเลกุล ร่วมพัฒนาเครื่องมือแพทย์ ยา และวัคซีน - แรงจูงใจด้านการลงทุน BOI ให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีสำหรับผู้ลงทุนในอุตสาหกรรม ยาและอุปกรณ์การแพทย์ โดยเฉพาะการผลิตวัคซีน อุปกรณ์ปลอดเชื้อ และชีวเวชภัณฑ์	- ขาดการผลิตต้นน้ำในบางด้าน ประเทศไทยยังต้องนำเข้าวัตถุดิบหรือส่วนประกอบบางชนิดในการผลิตเวชภัณฑ์และเครื่องมือแพทย์ - ขาดแพลตฟอร์มเทคโนโลยีชีวภาพขั้นสูง เทคโนโลยีด้านชีวเวชภัณฑ์และยาชีวภาพยังมีข้อจำกัดในการพัฒนาเชิงลึก (deep tech) เมื่อเทียบกับประเทศพัฒนาแล้ว - บุคลากร R&D ด้านการแพทย์ยังมีจำกัด แม้จะมีนักวิจัยมากขึ้น แต่จำนวนและความเชี่ยวชาญเฉพาะทางยังไม่เพียงพอต่อการแข่งขันเชิงเทคโนโลยีระดับโลก
โอกาส (O : Opportunities)	อุปสรรค/ความเสี่ยง (Threats)
- แนวโน้มประชากรสูงวัยและสุขภาพเชิงป้องกัน ไทยและอาเซียนเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ทำให้ความต้องการบริการสุขภาพ การฟื้นฟู และอุปกรณ์ผู้สูงอายุเติบโตอย่างต่อเนื่อง - ตลาดการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพขยายตัว การรวมบริการทางการแพทย์เข้ากับการท่องเที่ยว เช่น ศูนย์ฟื้นฟู โสภณโรแพทย์แผนไทย และคลินิกเฉพาะทาง เป็นจุดเด่นของ EEC ที่ใกล้ชิดทะเล - ความร่วมมือกับต่างประเทศ มีโอกาสร่วมพัฒนาวัคซีนและเทคโนโลยีการแพทย์กับประเทศพันธมิตร เช่น ญี่ปุ่น เยอรมนี และสหรัฐ ผ่านการถ่ายทอดเทคโนโลยีในนิคมชีวภาพ	- กฎระเบียบด้านความปลอดภัยสูง การวิจัยและผลิตยา/เครื่องมือแพทย์ต้องผ่านการรับรองมาตรฐานสากล เช่น FDA, CE ซึ่งใช้เวลานานและมีต้นทุนสูง - การแข่งขันจากประเทศเพื่อนบ้าน มาเลเซียและสิงคโปร์ที่มีนโยบาย Medical Tourism เช่นเดียวกัน และมีความพร้อมด้านระบบเทคโนโลยีและภาษา - ความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจโลก หากเกิดวิกฤต เช่น การระบาดของโรคใหม่ หรือเศรษฐกิจโลกชะลอตัว อาจกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยวเชิงสุขภาพที่เดินทางเข้ามาใช้บริการ

โดยสรุป ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจรเกิดขึ้นในพื้นที่ EEC อย่างมีนัยสำคัญ เพราะมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ความเชี่ยวชาญทางการแพทย์ และความตั้งใจของรัฐในการส่งเสริมให้ไทยเป็น Medical Hub ของภูมิภาค โดยครอบคลุมตั้งแต่การวิจัย พัฒนา ผลิต บริการ และท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ แต่ยังคงเร่งการพัฒนาเทคโนโลยีชีวภาพขั้นสูงและสร้างความเข้มแข็งด้านการวิจัยให้มากขึ้น

5. อุตสาหกรรมหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ (Robotics and Automation)

ตารางที่ 5 อุตสาหกรรมหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ (Robotics and Automation)

จุดแข็ง (S : Strengths)	Weaknesses (W : Weaknesses)
• EEC เป็นพื้นที่ฐานการผลิตอุตสาหกรรมของประเทศ โรงงานและนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่กระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ เช่น ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ อาหาร ฯลฯ ซึ่งต้องการหุ่นยนต์ และระบบอัตโนมัติในการผลิต • รัฐส่งเสริมเต็มรูปแบบ BOI และกระทรวงอุตสาหกรรมมีนโยบายส่งเสริมการลงทุน ด้าน Automation & Robotics ด้วยสิทธิประโยชน์ด้านภาษี เครื่องจักร และซอฟต์แวร์ • มีสถาบันพัฒนาเทคโนโลยีและบุคลากร มีการตั้งศูนย์ Automation Park และความร่วมมือกับ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี เช่น KMUTT, ม.บูรพา และ EEC Automation Academy เพื่อพัฒนาแรงงานเฉพาะทาง • มีโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการทดสอบและติดตั้ง โครงสร้างพื้นฐานของ EEC เช่น Smart Industrial Estate และ Digital Infrastructure รองรับการเชื่อมต่อ IoT และ ระบบควบคุมอัตโนมัติ	• ขาดผู้ผลิตเทคโนโลยีต้นน้ำ การพัฒนาชิป เซนเซอร์ และอัลกอริทึมปัญญาประดิษฐ์ขั้นสูงยัง ต้องพึ่งพาต่างประเทศ • แรงงานด้านวิศวกรรมซอฟต์แวร์ยังไม่เพียงพอ แม้จะมีการอบรมเพิ่ม แต่จำนวนบุคลากรที่สามารถพัฒนา ซอฟต์แวร์ควบคุมและ Integration ยังมีจำกัด • ต้นทุนการลงทุนเริ่มต้นสูง สำหรับผู้ประกอบการ SME การติดตั้งระบบอัตโนมัติยังเป็นการ ด้้านต้นทุน แม้จะมีนโยบายช่วยเหลือ
โอกาส (O : Opportunities)	อุปสรรค/ความเสี่ยง (Threats)
• ความต้องการด้าน Smart Factory เพิ่มขึ้น อุตสาหกรรมทั่วโลกเร่งเข้าสู่ Industry 4.0 ทำให้หุ่นยนต์เพื่อ การผลิต การแพทย์ และขนส่งกลายเป็นสิ่งจำเป็น • แนวโน้มการย้ายฐานการผลิต บริษัทต่างชาติที่มองหา Automation-friendly location ใน เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะ EEC เป็นทางเลือกที่น่าสนใจ • การบูรณาการกับอุตสาหกรรมเป้าหมายอื่น หุ่นยนต์สามารถตอบโจทย์อุตสาหกรรมการแพทย์ การบิน โลจิสติกส์ และอิเล็กทรอนิกส์ที่มีฐานใน EEC อยู่แล้ว	• การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว หากผู้ผลิตในประเทศตามไม่ทัน เช่น ปัญญาประดิษฐ์ (AI), การประมวลผลภาพ หรือ cloud robotics ก็อาจเสียเปรียบในระยะ ยาว • การแข่งขันจากประเทศเพื่อนบ้าน ประเทศอย่างเวียดนามและมาเลเซียเร่งมีนโยบายส่งเสริมระบบ อัตโนมัติ และมีแรงงานด้านเทคโนโลยีที่ถูกกว่า • ความต้านทานจากแรงงานเดิม ผู้ประกอบการบางรายอาจชะลอการเปลี่ยนผ่านไปสู่ระบบ อัตโนมัติ เพราะเกรงกระทบการจ้างงานเดิมหรือขาดความรู้ทาง เทคนิค

โดยสรุป ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติในพื้นที่ EEC จึงเกิดขึ้นได้ เพราะที่นี้เป็นฐานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีนโยบายรัฐสนับสนุนแรง มีโครงสร้างพื้นฐานและสถาบันพัฒนา กำลังคนที่พร้อมต่อยอด ทั้งยังสามารถเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมเป้าหมายอื่นในพื้นที่เดียวกันได้ดี แต่ยังคง เสริมสร้างความสามารถด้านต้นน้ำ เทคโนโลยี AI และแรงงานทักษะสูงเพื่อสร้างความมั่นคงระยะยาว