



### บทที่ 3

## โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก

### 3.1 ความเป็นมาของโครงการ

แผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกหรือแผนงานอีสเทอร์นซีบอร์ด เป็นแผนที่ได้รับการบรรจุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 ตั้งแต่ต้นปี 2524 ว่าด้วยการพัฒนาพื้นที่เฉพาะและการพัฒนาเมือง ซึ่งกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่เฉพาะในกลุ่มพื้นที่ 3 จังหวัดชายฝั่งทะเลตะวันออก คือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่แถบนี้ให้เป็นฐานเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมและสังคมแห่งใหม่ เพื่อสนับสนุนการกระจายความเจริญออกจากกรุงเทพมหานครไปสู่ภูมิภาคอย่างเป็นระบบ เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมหลักและอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ อย่างสมบูรณ์ อันเป็นการเสนอทางเลือกที่ตั้งอุตสาหกรรมใหม่เพื่อเป็นแหล่งสร้างงานที่สำคัญเพิ่มขึ้นอีกแห่งหนึ่ง โดยมีเป้าหมายที่จะให้ชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นประตูใหม่ของประเทศสู่นานาชาติ นำประเทศไทยสู่การแข่งขันทางเศรษฐกิจกับตลาดโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังจะเป็นประตูทางออกให้กับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในการส่งสินค้าออกไปจำหน่ายในต่างประเทศโดยไม่ต้องผ่านกรุงเทพมหานคร ในขณะเดียวกันก็จะจัดให้มีการบริการด้านสังคมที่จำเป็นเพื่อสนับสนุนการลงทุนของเอกชนในพื้นที่นี้ โดยเฉพาะการพัฒนาฝีมือแรงงาน การให้การศึกษา สาธารณสุขและควบคุมสถานะสิ่งแวดล้อม จากที่กล่าวมาสามารถสรุปวัตถุประสงค์ของแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) ไว้เป็นข้อๆ ดังนี้

1. เพื่อต้องการกระจายภาคอุตสาหกรรมและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลออกไปสู่พื้นที่ส่วนภูมิภาค โดยทำการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมหลักและอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ
2. เพื่อต้องการให้พื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นตัวสกัดกั้นการอพยพประชากรเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ซึ่งจะทำให้เกิดการชะลอการเจริญเติบโตและช่วยลดความแออัดของกรุงเทพฯ ได้



3. สร้างความเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดในภาคตะวันออก ( ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ) ให้เชื่อมโยงกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเป็นการเปิดประตูการค้าของประเทศสู่นานาชาติโดยการผสมผสานระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งภาครัฐจะเป็นผู้นำทางด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ สำหรับอุตสาหกรรมโดยตรง ทั้งท่าเรือน้ำลึก น้ำ ถนน รถไฟ สื่อสาร และโทรคมนาคม ในส่วนของภาคเอกชนจะมีการลงทุนในอุตสาหกรรมต่อเนื่องเป็นส่วนมากเพื่อเป็นการสนับสนุนการกระจายกิจกรรม ทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม ไปสู่ภูมิภาคอย่างเป็นระบบ

นอกจากนี้แผนพัฒนาฯ ยังได้กำหนดแนวทางการพัฒนาเมืองหลักและเมืองรองในส่วนภูมิภาคต่างๆ ขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาภาค ในอันที่จะช่วยการกระจายความเจริญออกไปสู่พื้นที่ชนบทข้างเคียง โดยกำหนดหน้าที่ของทั้ง 3 จังหวัด พื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกไว้ดังนี้

ชลบุรี ได้ถูกกำหนดเป็นศูนย์กลางบริการและเป็นเมืองท่าสมัยใหม่ของประเทศและเป็นฐานอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมที่ไม่มีปัญหามลพิษ

ระยอง เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมหลักสมัยใหม่และการค้านานาชาติ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีสูงและอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก

ฉะเชิงเทรา มีศักยภาพเป็นศูนย์กลางบริหารราชการแห่งใหม่และเป็นฐานบริการด้านเทคโนโลยีและการจัดการเพื่อรองรับการพัฒนาสนามบินนานาชาติหนองงูเห่าและการกระจายกิจกรรมจากกรุงเทพมหานคร

โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกประกอบด้วย โครงการประเภทต่างๆ มากมาย ซึ่งครอบคลุมถึงสาขาการพัฒนาที่สำคัญ คือ อุตสาหกรรม การพัฒนาเมือง บริการพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม การท่องเที่ยว และสิ่งแวดล้อม โดยมีระยะเวลาดำเนินงานในช่วง 20 ปี (พ.ศ. 2524-2544) ซึ่งมีผลกระทบต่อการสร้างความสำเร็จให้กับจังหวัดในภาคตะวันออก โดยเฉพาะเขตชุมชนเมืองต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่ที่มีการพัฒนาของแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก กลยุทธ์



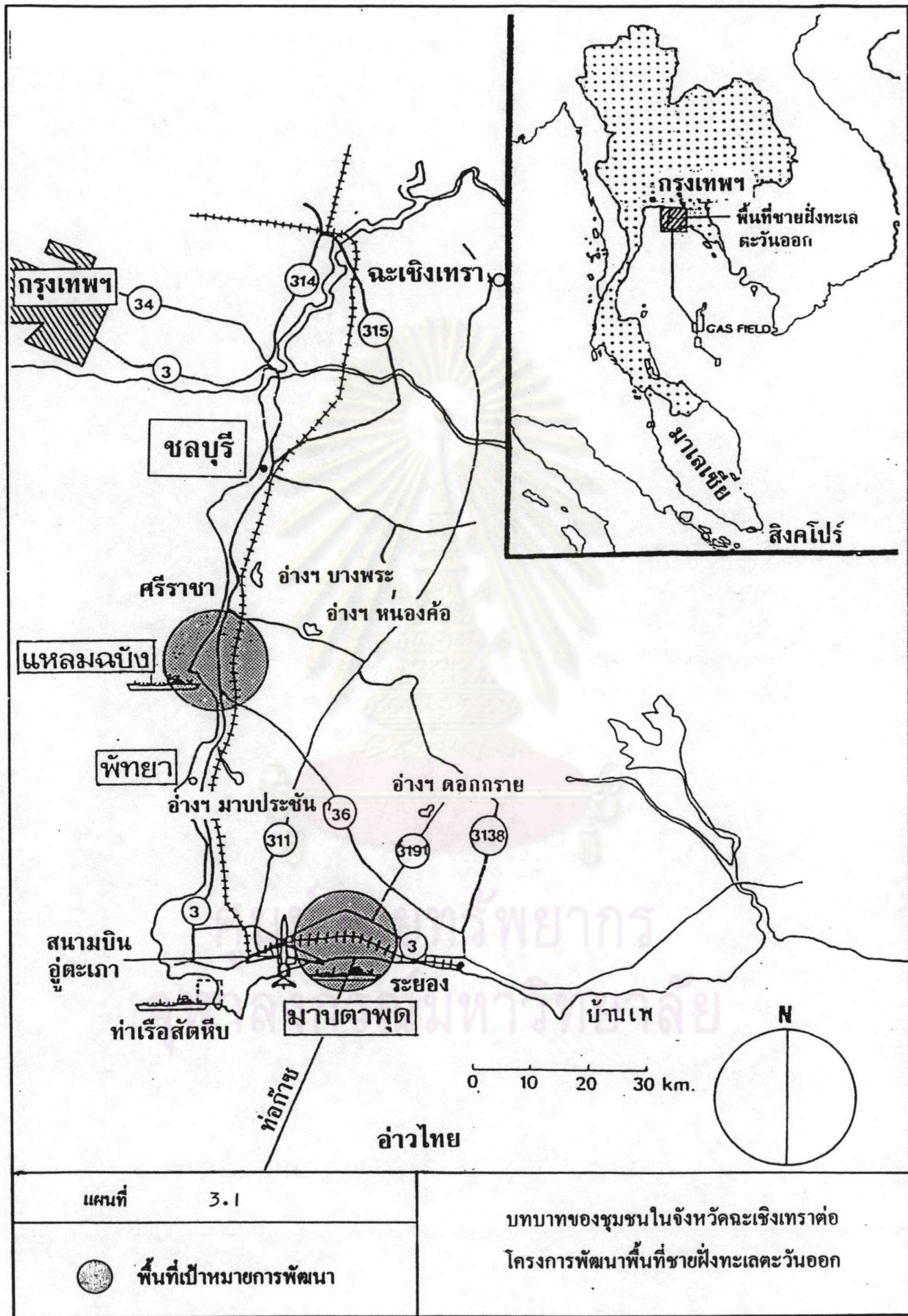
การพัฒนาได้ดำเนินการในลักษณะเป็นแผนงานแบบผสมผสาน (Integrated Programme) ระหว่างโครงการต่างๆ ทั้งที่อยู่ในความรับผิดชอบของภาครัฐจะเป็นผู้นำการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ สำหรับอุตสาหกรรมโดยตรง ทั้งทำเรื่อน้ำลึก น้ำ ถนน รถไฟ ไฟฟ้า สื่อสาร และโทรคมนาคม และภาคเอกชนที่จะเป็นผู้นำการลงทุนด้านอุตสาหกรรม นอกจากนี้รัฐยังเป็นผู้ดำเนินการจัดเตรียมส่วนสนับสนุนอื่นๆ เช่น แหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรม การพัฒนาชุมชน การส่งเสริมการลงทุน การควบคุมด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้อุตสาหกรรมต่างๆ สามารถเกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว และสามารถแข่งขันกับตลาดโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการพัฒนาในลักษณะนี้ความสอดคล้องระหว่างแผนงาน แผนการเงิน และการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องนับเป็นหัวใจสำคัญที่จะทำให้แผนงานนี้ประสบความสำเร็จ

ในช่วงเวลาที่ผ่านมามีแผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ก่อนข้างจะโดดเด่นขึ้นมาก พบว่ามีอัตราการเติบโตประมาณ 9% ของแผนงานอีสเทอร์นซีบอร์ด ระยะที่ 1 โดยเฉพาะในช่วงปี 2533-2535 มีการลงทุนด้านอุตสาหกรรมและบริการตลอดจนการจ้างงานสูงเกินกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้มาก ด้านโครงสร้างพื้นฐานของพื้นที่ได้รับการพัฒนาขยายตัวอย่างรวดเร็วทำให้ที่ดินบริเวณพื้นที่พัฒนามีการปรับราคาที่ดินสูงกว่าบริเวณอื่นๆ ส่งผลให้เกิดปัญหาต่อการลงทุนในช่วงเวลาต่อมาเนื่องจากนักลงทุนเปรียบเทียบราคาที่ดินบริเวณนี้กับพื้นที่จังหวัดอื่นๆ โดยรอบกรุงเทพมหานคร เช่น ปราจีนบุรี ปทุมธานี สระบุรี อยุธยาและราชบุรี แล้วเห็นว่าราคาที่ดินบริเวณนี้มีราคาสูงกว่ามากไม่เหมาะที่จะลงทุน

### 3.2 โครงสร้างพื้นฐานบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก

โครงสร้างพื้นฐานของแผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกจัดได้ว่ามีบทบาทสำคัญในการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมเพราะว่าหากมีการพัฒนาในพื้นที่และระบบโครงสร้างพื้นฐานอย่างสมบูรณ์ ก็จะส่งผลให้การพัฒนาอุตสาหกรรมเป็นไปได้อย่างต่อเนื่องและมีโอกาสจะประสบความสำเร็จในอัตราที่สูง ระบบโครงสร้างพื้นฐานนี้ประกอบด้วย การคมนาคมและการขนส่ง การสื่อสาร การสาธารณสุขปโภค และสาธารณสุขการ





แผนที่ 3.1

● พื้นที่เป้าหมายการพัฒนา

บทบาทของชุมชนในจังหวัดฉะเชิงเทราต่อ  
โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



### 3.2.1 การคมนาคมขนส่ง

#### ก. ถนน

เป็นระบบการขนส่งที่สำคัญและมีบทบาทมากที่สุดโดยเป็นเส้นทางในการนำผลผลิต วัตถุดิบและปัจจัยการผลิตต่างๆ เข้าสู่เมือง และกระจายผลผลิตจากเมืองไปสู่ชนบทก่อให้เกิดการหมุนเวียนของระบบอุตสาหกรรม

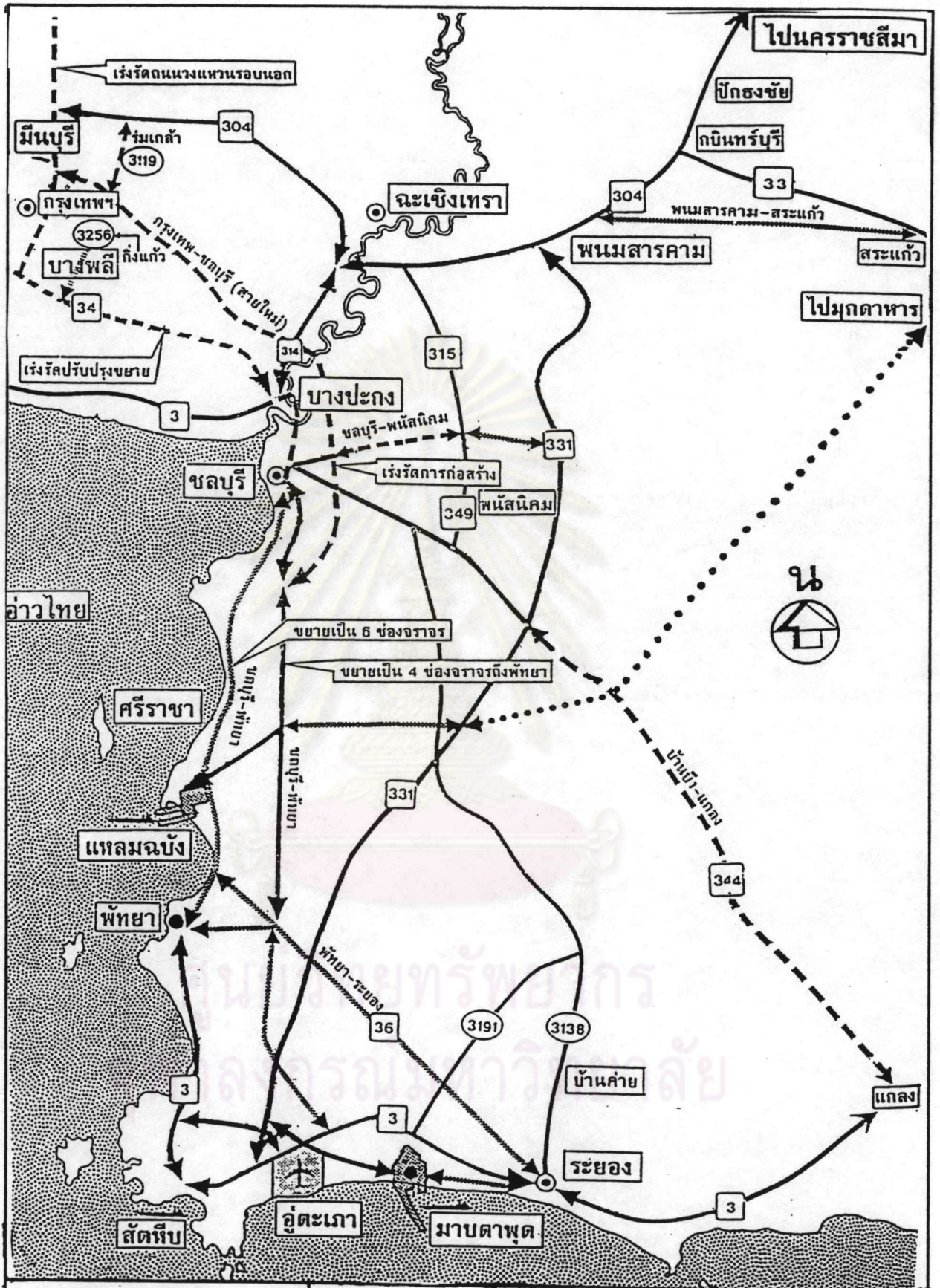
ทางหลวงวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก (บางปะอิน - บางพลี) เป็นทางหลวงที่เชื่อมระหว่างตอนเหนือและตอนล่างของพื้นที่ภาคกลางซึ่งช่วยให้การจราจรที่มาจากรอบกรุงเทพมหานครหรือภูมิภาคอื่นสามารถเชื่อมโยงกันได้ โดยไม่ต้องผ่านเข้าสู่เส้นทางชั้นในเขตกรุงเทพมหานคร มีระยะทางประมาณ 62 กิโลเมตร

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) เป็นทางหลวงสายประธานของภาคตะวันออก มีบทบาทและความสำคัญสูงเป็นเส้นทางคมนาคม ติดต่อกันระหว่างจังหวัดต่างๆ เป็นเส้นทางที่เลียบริมชายฝั่งทะเลโดยตลอดเริ่มจาก กรุงเทพมหานคร ผ่านสมุทรปราการ ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด ผ่านชุมชนเมืองต่างๆ ซึ่งเป็นที่ตั้งของเขตเศรษฐกิจหลักของภาคตะวันออก

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (บางนา - บางปะกง) เป็นเส้นทางสำคัญที่ช่วยย่นระยะทางและประหยัดเวลาในการเดินทางติดต่อกันระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออก โดยเริ่มจากสี่แยกบางนาผ่านจังหวัดสมุทรปราการเข้าจังหวัดฉะเชิงเทราที่อำเภอบางปะกง แล้วมาบรรจบกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3บริเวณอำเภอบางปะกงมีความยาวทั้งสิ้นประมาณ 54 กม.

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 (บางละมุง - ระยอง) เป็นเส้นทางเชื่อมจังหวัดชลบุรีกับจังหวัดระยอง โดยแยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ที่อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรีผ่านอำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยองไปบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ที่อำเภอเมือง จังหวัดระยอง ระยะทางประมาณ 60 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่ช่วยย่นระยะทางโดยไม่ต้องผ่านอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี





โครงการขัอมนาคม	แผนที่ 3.2	บทบาทของชุมชนในจังหวัดฉะเชิงเทราคือ โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก
— ถนนที่มีในปัจจุบัน	..... ถนนที่กำลังขออนุมัติราคา	
- - - ถนนที่กำลังก่อสร้าง	..... ถนนที่อยู่ในแผนแต่ยังไม่เริ่มดำเนินการ	
..... ถนนที่กำลังออกแบบ		

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 เป็นเส้นทางเชื่อมกรุงเทพมหานครกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเริ่มจากกรุงเทพฯ ที่เขตมีนบุรี เข้าสู่จังหวัดฉะเชิงเทราที่อำเภอเมือง ผ่านอำเภอบางคล้า พนมสารคามเข้าสู่ จังหวัดปราจีนบุรีและไปสิ้นสุดที่จังหวัดนครราชสีมา รวมระยะทาง 233 กิโลเมตร

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 (ฉะเชิงเทรา - บางปะกง) เป็นถนนเชื่อมทางหลวง สาย 3, 34 และ 304 เข้าด้วยกัน ผ่านอำเภอบ้านโพธิ์ ถึงอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา รวมระยะทางประมาณ 25 กิโลเมตร

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 319 แยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ที่อำเภอพนมสารคามไปจังหวัดปราจีนบุรี รวมระยะทางประมาณ 72 กิโลเมตร

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 ( ฉะเชิงเทรา - สัตหีบ ) เริ่มต้นจากหนองปลาตะเพียนในเขตอำเภอบางคล้า ผ่านอำเภอแปลงยาว เข้าสู่จังหวัดชลบุรี ผ่านอำเภอพนัสนิคม บ่อทอง บ้านบึง ศรีราชา บางละมุง และสิ้นสุดที่อำเภอสัตหีบ รวมระยะทาง 147 กิโลเมตร

นอกจากทางหลวงแผ่นดินยังมีทางหลวงจังหวัดเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อภายในจังหวัด เพื่อประโยชน์ในการเชื่อมโยงโครงข่ายการติดต่อระหว่างชุมชนต่าง ๆ และระหว่างจังหวัด อำเภอต่างๆ ตลอดจนเชื่อมต่อกับถนนระดับภาค ซึ่งในแต่ละจังหวัดของภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีทางหลวงระดับจังหวัดเชื่อมโยงเมื่อพิจารณาเส้นทางทั้งหมดพบว่าทางหลวงต่างๆ จะมีปริมาณหนาแน่นทางตะวันตกของภูมิภาค จังหวัดฉะเชิงเทรา มี 11 เส้นทาง จังหวัดชลบุรี 23 เส้นทาง และจังหวัดระยอง 15 เส้นทาง ซึ่งมีการตั้งถิ่นฐานของประชาชน โดยเฉพาะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 จะเป็นที่ตั้งของชุมชนต่าง ๆ ซึ่งในปัจจุบันเป็นแหล่งที่ตั้งของโครงการสำคัญของภูมิภาคนี้

พื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก ได้รับการปรับปรุงการก่อสร้างทางหลวงอย่างต่อเนื่องตลอดมาเพื่อรองรับการประกอบการอุตสาหกรรมในเขตพื้นที่ และอำนวยความสะดวกในการขนส่งวัตถุดิบ พบว่าปัจจุบันมีการก่อสร้างทางหลวงหลายเส้นทางรายละเอียด ดังนี้

ตาราง 3.1 โครงการทางหลวงที่อยู่ในระหว่างดำเนินการในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก



ตาราง 3.1 โครงการทางหลวงที่อยู่ในระหว่างดำเนินการในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก

หมายเลข ทางหลวง	ชื่อเส้นทางหลวง	ระยะทาง (กม.)	ช่องจราจร		ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)
			เดิม	ใหม่	
37	ทางหลวงวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก (บางปะอิน - บางพลี)	62	-	4	11,892
36	กรุงเทพ - ชลบุรี (สายใหม่)	82	-	4	12,754
304	สะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง (ในเมือง) (ฉะเชิงเทรา - อ.พนมสารคาม ตอน 1)	-	2	4	333
314	สะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง (ทางเลี่ยงเมืองด้านใต้)	5	2	4	300
34	บางนา - บางปะกง ตอน บางพลี - บางวัว	27	2	5	2,681
34	บางนา - บางปะกง ตอน บางวัว - ชลบุรี	17	2	5	1,691
-	แยกแหลมฉบัง-บรรจบทางหลวงหมายเลข331	24	0	4	720
-	อ.พนัสนิคม-บรรจบทางหลวงหมายเลข331	12	0	4	350
3119	อ. มีนบุรี - อ.ลาดกระบัง (ถนนร่มเกล้า)	11	2	6	700
3256	อ.บางพลี - อ.ลาดกระบัง (ถนนกิ่งแก้ว)	8.64	2	8	1,400
-	อ.พนมสารคาม - สระแก้ว	60	0	4	1,500
-	แยกทางหลวงหมายเลข 36 - อ.มาบตาพุด	37	0	4	4,700
36	พัทยา - ระยอง	46	2	6	4,300
3	ชลบุรี - พัทยา	53	4	6	3,100
315	ชลบุรี - อ.พนัสนิคม	20	2	4	600
-	แหลมฉบัง - อีสานตอนล่าง - มุกดาหาร	375	0	2	-
36	อ. มาบตาพุด - ระยอง ตอน 1	10	-	2,4	145
36	อ.มาบตาพุด - ระยอง ตอน 2	14	-	2,4	220
344	อ. บ้านบึง - อ. แกลง	83	2	4	894
	รวม	946.64			48,280

โครงการส่วนใหญ่คาดประมาณการก่อสร้างแล้วเสร็จในช่วงปี 2541 มีงบประมาณการก่อสร้างรวม 48,280 ล้านบาท โครงการที่มีการใช้งบประมาณในการก่อสร้างสูงสุดคือ ทางหลวงวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก (บางปะอิน - บางพลี) ระยะทางเส้นทางของโครงการทั้งสิ้น



62 กิโลเมตร งบประมาณการก่อสร้างทั้งสิ้นประมาณ 11,892 ล้านบาท รองลงมาคือ ทางหลวงกรุงเทพ - ชลบุรี (สายใหม่) มีเส้นทางของโครงการทั้งสิ้น 82 กิโลเมตร ใช้งบประมาณการลงทุนประมาณ 12,754 ล้านบาท

## ข. ทางรถไฟ

### ทางรถไฟสายตะวันออก

เป็นเส้นทางการเดินทางที่สำคัญควบคู่ไปกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 โดยเริ่มจากสถานีหัวลำโพงผ่านอำเภอเมือง อำเภอบางน้ำเปรี้ยวจังหวัดฉะเชิงเทราไปจังหวัดปราจีนบุรี มีระยะทางประมาณ 270 กิโลเมตร เป็นเส้นทางสายสำคัญในการขนส่ง สินค้าและผู้โดยสารโดยเฉพาะช่วงกรุงเทพมหานครกับจังหวัดฉะเชิงเทรา

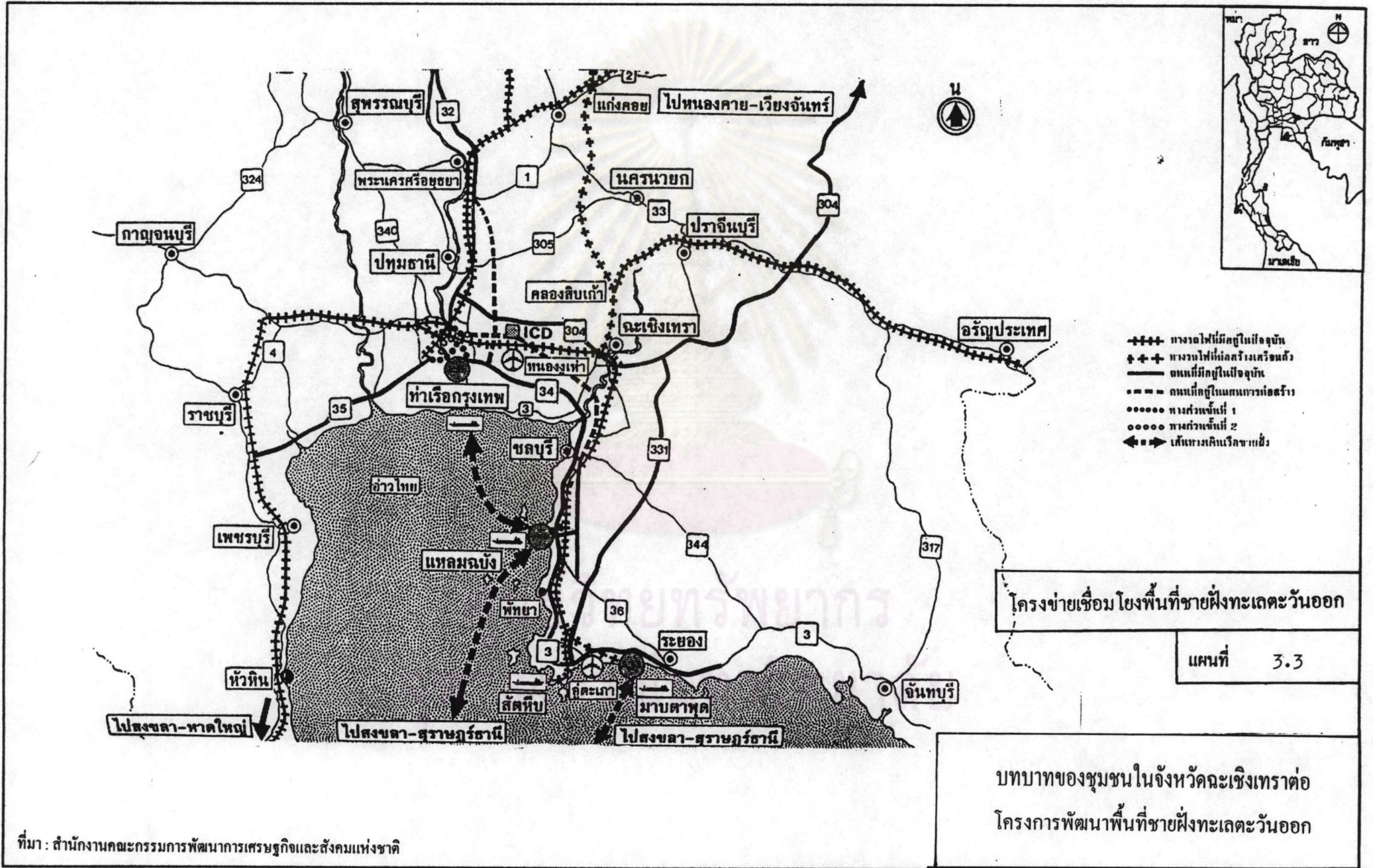
### ทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา-สัตหีบ

เป็นเส้นทางที่สร้างขึ้นเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าตาม โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก และสนับสนุนการท่องเที่ยว โดยจะมีขบวนรถไฟจาก กรุงเทพมหานคร ผ่านจังหวัดฉะเชิงเทรา ไปสิ้นสุดที่สถานีสวนนงนุช จังหวัดชลบุรี

### ทางรถไฟสายศรีราชา - แหลมฉบัง

เริ่มจากสถานีศรีราชาและสุดปลายทางที่สถานีแหลมฉบังรวมระยะทางประมาณ 9.3 กิโลเมตร เป็นเส้นทางเพื่อสนับสนุนการใช้ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังโดยใช้เส้นทางนี้ในการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบ จากแหลมฉบังมายัง โครงการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ที่ลาดกระบัง







### ทางรถไฟสายลัดหีบ - มาบตาพุด

แยกจากทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา - ลัดหีบ ที่สถานีเขาชีจรรย์ สุกปลายทางที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัตถุดิบป้อน โรงงานในบริเวณมาบตาพุดและเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้าออกสู่ต่างประเทศ

### เส้นทางรถไฟสายคลองลัดหีบเก่า - แก่งคอย

เพื่อก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก สำหรับรองรับการขนส่งวัตถุดิบและสินค้าส่งออกระหว่างแหล่งวัตถุดิบในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยจะสามารถลดระยะทางการขนส่งจากทางภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้ประมาณ 10 และ 70 กิโลเมตร ตามลำดับ และใช้เป็นเส้นทางเลี่ยงเมืองโดยไม่ต้องผ่าน กรุงเทพมหานคร อันจะทำให้ลดปัญหาการจราจรติดขัด ณ บริเวณทางผ่านในเขตกรุงเทพมหานครอีกด้วย

แนวเส้นทางรถไฟสายคลองลัดหีบเก่า - แก่งคอย มีจุดเริ่มต้นจากทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ (อรัญประเทศ) ที่ กม. 85+036 (สถานีคลองลัดหีบเก่า) ไปเชื่อมต่อกับทางสายตะวันออกเฉียงเหนือที่ กม. 167+609 (ผ่านสถานีแก่งคอย) ระยะทางประมาณ 82.57 กิโลเมตร

### ค ทางน้ำ

การคมนาคมทางน้ำเป็นการขนส่งภายนอกและการขนส่งภายใน การคมนาคมขนส่งภายนอกได้แก่ การติดต่อระหว่างประเทศ และการติดต่อบริเวณชายฝั่งทะเล การคมนาคมขนส่งภายใน ได้แก่ การติดต่อกันตามแม่น้ำลำคลองเพื่อเป็นการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมากๆ เพื่อลดค่าใช้จ่าย เส้นทางที่ใช้คือ แม่น้ำบางปะกง ในเขตจังหวัดฉะเชิงเทรา โดยจะเป็นการติดต่อกันภายในพื้นที่ และติดต่อกับเส้นทางน้ำในเขต กรุงเทพมหานคร ในการขนส่งสินค้าเกษตรที่สำคัญ เช่น ผลผลิตถั่วลิสง มันสำปะหลัง ข้าว ข้าวโพด จากบริเวณไซโลปากแม่น้ำบางปะกงไปถ่ายลงเรือใหญ่ที่เกาะสีชังเพื่อส่งสินค้าออกไปต่างประเทศ



### 3.2.2 อ่างเก็บน้ำ

พื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกมีบทบาทในด้านนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งประกอบด้วยโรงงานต่างๆ เป็นจำนวนมาก น้ำจึงเป็นสิ่งจำเป็นพื้นฐานที่จะต้องมีไว้รองรับกิจกรรมต่างๆ ในนิคมอุตสาหกรรม มีโครงการอ่างเก็บน้ำเป็นจำนวนมากที่มีความสำคัญต่อการแจกจ่ายน้ำไปตามพื้นที่ต่างๆ ในภาคตะวันออก ได้แก่

1. โครงการอ่างเก็บน้ำบางพระ สามารถกักเก็บน้ำได้ความจุประมาณ 117 ล้านลบ.ม. ปริมาณน้ำใช้ได้ 36 ล้านลบ.ม./ปี เป็นโครงการที่มีความสำคัญในการส่งน้ำให้การประปาชลบุรี โรงไฟฟ้าบางปะกง และพื้นที่การเกษตรต่างๆ ในภาค
2. โครงการอ่างเก็บน้ำดอกกราย สามารถกักเก็บน้ำในอ่างได้ความจุประมาณ 72.5 ล้านลบ.ม. ปริมาณน้ำใช้ได้ 69.5 ล้านลบ.ม./ปี เป็นโครงการจ่ายน้ำให้นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและชุมชนบริเวณใกล้เคียง โดยมีการวางท่อส่งน้ำขนาด 1.35 ม. จากอ่างเก็บน้ำดอกกรายไปยังนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะทาง 26 กิโลเมตร
3. โครงการอ่างเก็บน้ำหนองค้อ สามารถกักเก็บน้ำในอ่างได้ความจุประมาณ 21.4 ล้านลบ.ม. ปริมาณน้ำใช้ 17 ล้านลบ.ม./ปี เป็นโครงการส่งน้ำให้นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง การประปาพัทยา และชุมชนบริเวณใกล้เคียง มีการวางท่อส่งน้ำขนาด 0.90-1.00 ม. จากอ่างเก็บน้ำหนองค้อเพื่อส่งน้ำให้นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังและบริเวณชุมชนใกล้เคียง ระยะทาง 14 กิโลเมตร
4. โครงการอ่างเก็บน้ำมาบประชัน สำคัญในการจ่ายน้ำให้แก่การประปาพัทยา สามารถในการกักเก็บน้ำมีความจุประมาณ 16.6 ล้านลบ.ม. ปริมาณน้ำใช้ได้ 15.9 ล้านลบ.ม./ปี
5. โครงการอ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล มีความจุประมาณ 164.7 ล้าน ลบ.ม. ปริมาณน้ำใช้ได้ 151.2 ล้านลบ.ม./ปี มีการวางท่อจากอ่างเก็บน้ำคู่ขนานกับท่อส่งน้ำดอกกราย-มาบตาพุด ระยะทาง 30.5 กิโลเมตร เพื่อจ่ายน้ำดิบให้แก่ผู้ประกอบการนิคมอุตสาหกรรมและการประปาในพื้นที่มาบตาพุด จ.ระยอง และชุมชนโดยรอบ



ตาราง 3.2 การเปรียบเทียบสภาพน้ำในอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ  
ทำการเปรียบเทียบ ณ วันที่ 18 มิถุนายน 2538

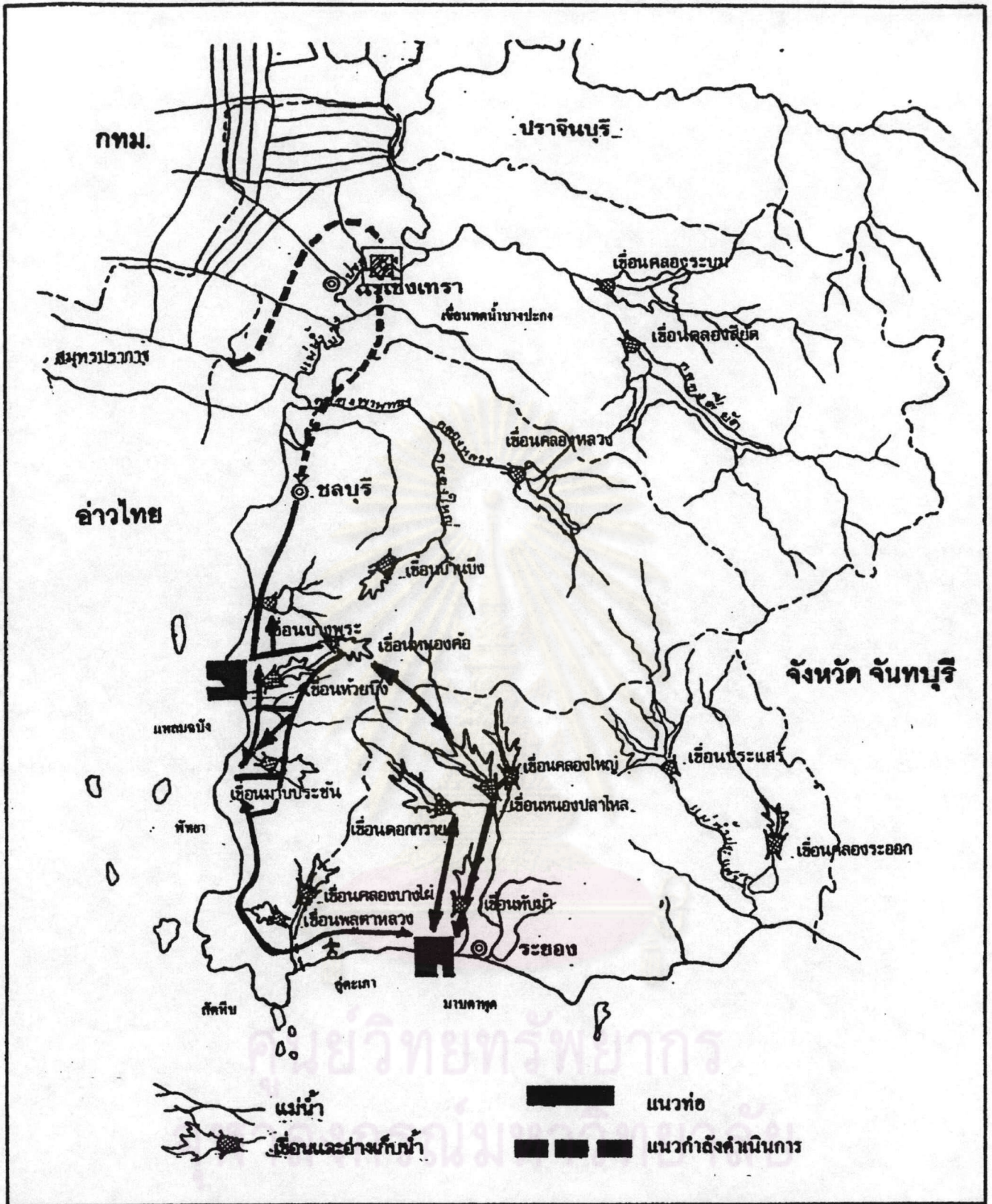
อ่างเก็บน้ำ	ความจุทั้งหมด ของอ่างฯ (ล้าน ลบ.ม.)	ความจุใช้งานได้ ของอ่างฯ (ล้าน ลบ.ม.)	ปริมาณน้ำในอ่างฯ ที่นำไปใช้งานได้					
			ปี พ.ศ. 2536		ปี พ.ศ. 2537		ปี พ.ศ. 2538	
			(ล้าน ลบ.ม.)	% ความจุใช้งานได้	(ล้าน ลบ.ม.)	% ความจุใช้งานได้	(ล้าน ลบ.ม.)	% ความจุใช้งานได้
บางพระ	110.00	95.00	15.00	15.79	7.00	7.37	4.00	4.21
หนองค้อ	21.00	20.00	17.00	85.00	14.00	70.00	16.00	80.00
มาบประชัน	15.00	14.04	5.20	37.04	3.20	22.79	3.20	22.79
ดอกกราย	72.50	69.50	39.00	56.12	47.00	67.63	39.00	56.12
หนองปลาไหล	165.00	151.00	-	-	-	-	61.50	40.73

หมายเหตุ - () หมายถึง ปริมาณน้ำที่ต่ำกว่าปริมาณน้ำใช้การได้

ที่มา : ฝ่ายจัดสรรน้ำ กรมชลประทาน

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





บทบาทของชุมชนในจังหวัดฉะเชิงเทราต่อโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก

<b>สัญลักษณ์</b>		<b>แผนที่ 3.4</b>	
— แนวควาพัง	แม่น้ำ, ร่อง, ห้วย	แหล่งน้ำและการพัฒนาแหล่งน้ำ	
- - - แนวเขตชุมชน	คลองส่งน้ำ		
== พหลวง, ถนน	..... ถนนลูกรัง, พื้นถนนอ่อน		
≡ สะพาน			



- อ่างเก็บน้ำหนองกลางดง ได้มีการพัฒนาระบบผลิตใหม่ เพื่อให้ได้ปริมาณน้ำใช้ที่มากขึ้นให้เพียงพอต่อความต้องการ มีขนาดการผลิต 1,000 ลบ.ม./ชม. โดยมีการวางท่อส่งน้ำดิบจากอ่างน้ำถึงระบบผลิตใหม่นี้เพื่อทำการผลิตและจ่ายน้ำเข้าสู่เมืองพัทยา

- อ่างเก็บน้ำซากนอก ได้มีการพัฒนาระบบการผลิตใหม่ เพื่อให้ได้ปริมาณการผลิตขนาด 1,000 ลบ.ม./ชม. โดยมีการวางท่อจ่ายน้ำเข้าเมืองพัทยาและจอมเทียน

- อ่างเก็บน้ำห้วยขุนจิตและอ่างเก็บน้ำห้วยสะพาน ได้มีการใช้ระบบการผลิตใหม่เช่นกันเพื่อให้ได้ปริมาณขนาด 1,500 ลบ.ม./ชม. โดยมีการวางท่อจ่ายน้ำเชื่อมกับท่อจ่ายน้ำเดิม

## 2. โครงการปรับปรุงขยายการประปาชลบุรี-บางปะกง

- ระยะที่ 1 ได้มีการเพิ่มกำลังการผลิตของการประปาชลบุรี จาก 2,000 เป็น 3,000 ลบ.ม./ชม. การประปาบางปะกง จาก 200 เป็น 300 ลบ.ม./ชม. และได้มีการสร้างสถานีจ่ายน้ำที่ชลบุรีรวมทั้งระบบเชื่อมโยงระหว่างการประปาชลบุรีและบางปะกง

- ระยะที่ 2 ได้มีการปรับปรุงระบบการผลิตใหม่ ขนาด 1,000 ลบ.ม./ชม. และสร้างระบบส่งน้ำจากบางพระ - บางปะกง

- ระยะที่ 3 สร้างระบบการผลิตขนาด 500 ลบ.ม./ชม. และวางท่อจ่ายน้ำจากการประปาบางปะกงเข้าสู่พื้นที่บริเวณบางปะกง

## 3. โครงการปรับปรุงขยายการประปาชลบุรี

ดำเนินการก่อสร้างระบบการผลิตขนาด 1,600 ลบ.ม./ชม. ปรับปรุงระบบน้ำดิบเดิมและวางท่อส่งน้ำดิบรวมทั้งปรับปรุงและก่อสร้างสถานีจ่ายน้ำเขาสวรรณ ชลบุรี เสม็ด บางแสน แหลมแท่น อ่างศิลา

## 4. โครงการปรับปรุงขยายการประปาสัตหีบ-บางเสร่

มีการก่อสร้างระบบการผลิตใหม่ ขนาด 500 ลบ.ม./ชม. และทำการวางท่อน้ำใน อ.สัตหีบ ไปถึงบางเสร่โดยใช้น้ำดิบจากบริษัท East Water



#### 5. โครงการปรับปรุงขยายการประปาบ้านฉาง (มาบตาพุด)

ได้มีการปรับปรุงการวางท่อน้ำดิบจากบริษัท East Water และก่อสร้างโรงกรองน้ำ ขนาด 1,000 ลบ.ม./ชม. และทำการวางท่อส่งจ่ายน้ำในเขตชุมชนบ้านฉางไปจนถึงชายทะเลและสนามบินอู่ตะเภา

#### 6. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายระบบประปาระยอง (มาบข่า ระยะที่ 1)

ทำการก่อสร้างระบบผลิตใหม่ขนาด 1,000 ลบ.ม./ชม. โดยใช้น้ำดิบจากท่อส่งน้ำดิบของบริษัท East Water ทำการผลิตน้ำประปา และส่งน้ำประปาเพิ่มให้ชุมชนสุขาภิบาลมาบข่า ชุมชนมาบตาพุด บ้านค่าย เมืองระยอง และหาดแม่พิมพ์

#### 7. โครงการปรับปรุงขยายระบบประปาในจังหวัดฉะเชิงเทรา

ทำการก่อสร้างปรับปรุงขยายระบบประปาพนมสารคามโดยใช้น้ำดิบจากคลองท่าลาด มีการก่อสร้างปรับปรุงขยายระบบประปาบางคล้า ฉะเชิงเทรา และบางปะกง โดยใช้น้ำดิบจากเขื่อนทดน้ำบางปะกง เพื่อให้มีปริมาณน้ำอย่างเพียงพอในการจ่ายน้ำทั่วจังหวัดฉะเชิงเทราและบางส่วนของจังหวัดชลบุรี

### 3.2.4 ระบบไฟฟ้า

#### การไฟฟ้าฝ่ายผลิตและบริษัทผลิตไฟฟ้า จำกัด

ในปัจจุบันกำลังการผลิตติดตั้งของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต มีทั้งหมดรวม 16,039.3 MW. สำหรับในภาคตะวันออกมีกำลังผลิตติดตั้ง รวม 4,919.3 MW. ประกอบด้วยกำลังการผลิตในส่วนของ การไฟฟ้าฝ่ายผลิต 3,687.3 MW. และบริษัทผลิตไฟฟ้า จำกัด 1,232 MW. ในขณะที่ความต้องการไฟฟ้าสูงสุดในภาคตะวันออกปัจจุบัน เท่ากับ 1,560 MW. ซึ่งสามารถรองรับความต้องการไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นในภาคตะวันออกได้



### ผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายเล็ก (SPP)

การไฟฟ้าฝ่ายผลิต ได้รับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายเล็ก จำนวน 23 โครงการรวม 1,045 MW. โดยได้มีการจ่ายไฟเข้าสู่ระบบแล้วจากผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายเล็ก จำนวน 8 โครงการ รวม 316.265 MW. (สถานะเมื่อเดือนธันวาคม 2539) และมีโครงการที่จะขายไฟให้ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตในปีงบประมาณ 2540 เพิ่มอีก 2 โครงการ ซึ่งเพิ่มความมั่นคงในการจ่ายไฟเนื่องจาก แหล่งผลิตอยู่ใกล้กับผู้ใช้ไฟ

### ผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชน IPP

การไฟฟ้าฝ่ายผลิต ได้พิจารณาซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนบริษัท ไทยออยล์ จำกัด จำนวน 1 ราย ขนาด 200MW. กำหนดจ่ายไฟ ระบบ กรกฎาคม 2541

ตาราง 3.3 ข้อมูลกำลังผลิตติดตั้งโรงไฟฟ้าของ กฟผ. ในปีงบประมาณ 2540-2541

โรงไฟฟ้า	รายละเอียดของงาน	กำหนดเสร็จ
รฟ.พระนครใต้	Combine cycle block 2 (Steam turbine) ขนาด 219 MW.	มิ.ย. 40
รฟ.วังน้อย	Combine cycle block 2 (Steam turbine) ขนาด 219 MW.	ก.ค. 40
รฟ.ราชบุรี	Combine cycle block 3 (Gas turbine) เครื่องที่ 1 ขนาด 200 MW.	พ.ย. 40
	Combine cycle block 3 (Gas turbine) เครื่องที่ 2 ขนาด 200 MW.	ธ.ค. 40
	Combine cycle block 1 (Gas turbine) เครื่องที่ 1 ขนาด 200 MW.	
	Combine cycle block 1 (Gas turbine) เครื่องที่ 2 ขนาด 200 MW.	
	Combine cycle block 2 (Gas turbine) เครื่องที่ 2 ขนาด 200 MW.	

ที่มา : การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค



ตาราง 3.4 ข้อมูลของผู้ผลิตรายเล็กที่เสนอขายไฟฟ้าให้ กฟผ. (สถานะเมื่อ ธันวาคม 2539)

บริษัท	ประเภทกิจการ	ชนิดของเชื้อเพลิง	พลังไฟฟ้าที่เสนอขาย (เมกะวัตต์)	วันที่รับซื้อ
บริษัทอุตสาหกรรมปิโตรเคมีไทย จำกัด อ.เมือง จ.ระยอง	โรงงานผลิตเม็ด พลาสติก	น้ำมันเตา, ก๊าซที่ เหลือจากขบวนการ ผลิตและถ่านหิน	30.00	28 พ.ค. 37
บริษัท สวนกสิคดี จำกัด อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา	โรงสีข้าวและ โรงสับไม้	แกลบและเศษไม้	6.40	6 ม.ค. 38
บริษัทเคอะ โคเจนเนอเรชั่น จำกัด โครงการ 1 อ.เมือง จ.ระยอง	โรงไฟฟ้าระบบ Co generation	ก๊าซธรรมชาติ	90.00	1 เม.ย. 39
บริษัท แอดวานซ์โกร จำกัด อ.ศรีมหาโพธิ์ จ.ปราจีนบุรี	โรงงานผลิต กระดาษ	เปลือกไม้ เศษไม้ และ Black Liquor	16.87	10 ธ.ค. 38
บริษัท ทูนท์กซ์ปิโตรเลียมเคมีคอลส์ จำกัด อ.เมือง จ.ระยอง	โรงไฟฟ้าระบบ Co generation	ถ่านหินลิกไนต์	12.00	1 ม.ค. 39
บริษัท ไทยเพาเวอร์ซัพพลาย จำกัด อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา	โรงสีข้าวและ โรงสับไม้	แกลบและเศษไม้	36.00	12 มิ.ย. 39
บริษัทเคอะ โคเจนเนอเรชั่น จำกัด โครงการ 2 อ.เมือง จ.ระยอง	โรงไฟฟ้าระบบ Co generation	ก๊าซธรรมชาติ	90.00	1 ต.ค. 39
บริษัทปิโตรเคมีแห่งชาติ จำกัด อ.เมือง จ.ระยอง	โรงไฟฟ้าระบบ Co generation	ก๊าซธรรมชาติ	35.00	18 พ.ย. 39

ที่มา : การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

### 3.2.5 ระบบโทรคมนาคม

ระบบโทรคมนาคมในพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกมีหน่วยงานร่วมดำเนินการให้บริการและรับผิดชอบ 2 หน่วยงาน คือ องค์กรโทรศัพท์แห่งประเทศไทย (ทศท.) และการสื่อสารแห่งประเทศไทย (กสท.) โดยมีบริการของแต่ละหน่วยงานในพื้นที่ดังนี้

ก. องค์กรโทรศัพท์แห่งประเทศไทย (ทศท.) ได้ดำเนินการจัดสร้างชุมสายโทรศัพท์ 5 แห่งขึ้นใหม่ในปี 2535 เพื่อรองรับกิจกรรมในพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก



1. สำนักงานบริการโทรคมนาคมแหลมฉบัง มีชุมสายโทรศัพท์ภายในพื้นที่นิคม  
จำนวน 2 ชุมสาย คือ

- ชุมสายแหลมฉบังซิติ์เซ็นเตอร์ จำนวน 2,560 เลขหมาย
- ชุมสายแหลมฉบัง Teleport มีการให้บริการโทรศัพท์ภายในประเทศระบบ

Digital จำนวน 7,680 เลขหมาย

ทั้ง 2 ชุมสายมีเลขหมายว่างพร้อมให้บริการได้ทันทีรวม 5,713 เลขหมาย

2. สำนักงานบริการโทรคมนาคมมาบตาพุด มีจำนวนชุมสายโทรศัพท์ภายในพื้นที่  
มาบตาพุดเป็นจำนวน 3 ชุมสาย ดังนี้

- ชุมสายมาบตาพุด 1 มีจำนวนเลขหมายให้บริการ 1,536 เลขหมาย
- ชุมสายมาบตาพุด 2 (Teleport) มีการให้บริการโทรศัพท์ภายในประเทศระบบ

Digital จำนวน 6,145 เลขหมาย

- ชุมสายมาบตาพุด 3 มีจำนวนเลขหมายให้บริการ 2,048 เลขหมาย

ในปัจจุบันทั้ง 3 ชุมสายพื้นที่บริเวณมาบตาพุดมีเลขหมายว่างพร้อมให้บริการ  
ได้ทันทีรวม 5,292 เลขหมาย

3. สำนักงานบริการพัทยา ประกอบด้วยชุมสายพัทยา ชุมสายพัทยาเหนือ และ  
ชุมสายพัทยาใต้ ให้บริการเลขหมายขณะนี้ทั้ง 3 ชุมสายมีเลขหมายว่างให้บริการ 650 เลขหมาย

4. ชุมสายอยู่ตะเภา มีจำนวนเลขหมาย 1,024 เลขหมาย ในปัจจุบันมีเลขหมายว่าง  
พร้อมให้บริการทันที 148 เลขหมาย

ข. การสื่อสารแห่งประเทศไทย (กสท.) มีการให้บริการในเขตพื้นที่พัฒนาชายฝั่ง  
ทะเลตะวันออก ดังนี้

1. โครงการพัฒนากิจการโทรคมนาคมใน ในเขตพื้นที่เศรษฐกิจเฉพาะ (Teleport)  
บริเวณพื้นที่แหลมฉบังและมาบตาพุด โดยมีวัตถุประสงค์ของโครงการ ดังนี้



- เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของทราฟฟิกระหว่างประเทศในเขตพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง มาบตาพุดและพื้นที่ในจังหวัดทางภาคตะวันออก ซึ่งจะสามารถใช้บริการสื่อสารกับต่างประเทศได้โดยตรงไม่ต้องผ่านชุมสายโทรศัพท์ทางไกลของ ทศท. มาเข้า Gateway ที่กรุงเทพมหานคร

- ให้บริการโทรศัพท์สื่อสารข้อมูลระหว่างประเทศ รวมทั้งการบริการเสริมที่ทันสมัยในระบบ ISDN ตามความต้องการของธุรกิจและโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก

- ก่อสร้างอาคารสำหรับติดตั้งอุปกรณ์ชุมสายโทรศัพท์ระหว่างประเทศที่สถานีคมนาคมภาคพื้นดินผ่านดาวเทียมที่ศรีราชา

- จัดตั้งชุมสายโทรศัพท์ระหว่างประเทศ ITSC III ที่ศรีราชา ขนาด 3,000 วงจร เป็น Gateway แห่งที่ 3

- จัดตั้งข่ายระบบการสื่อสารสัญญาณเชื่อมโยงชุมสายและสถานี :

ITSC III - สถานีคมนาคมภาคพื้นดินผ่านดาวเทียมที่ศรีราชา ขนาด 3,000

วงจร

ITSC III - ชุมสายแหลมฉบังของ ทศท. ขนาด 1,020 วงจร

ITSC III - ITSC II (นนทบุรี) ขนาด 1,900 วงจร

2. ศูนย์โทรคมนาคมแหลมฉบัง ให้บริการโทรคมนาคม ไปรษณีย์และการเงิน

3. ศูนย์โทรคมนาคมมาบตาพุด ให้บริการโทรคมนาคม ไปรษณีย์และการเงิน

3.2.6 โครงการทะเลชุมชน ตามนโยบายแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 ได้กำหนดให้มีการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นเขตส่งเสริมการลงทุนด้านอุตสาหกรรมและอุตสาหกรรมต่อเนื่องเกิดแหล่งงานใหม่เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากในบริเวณพื้นที่



พัฒนาจึงต้องจัดหาที่อยู่อาศัยซึ่งเป็นความจำเป็นพื้นฐานของการดำรงชีวิตให้แก่ประชากรเหล่านี้ซึ่งมีรายได้ไม่มากนัก การเคหะแห่งชาติจึงเข้ามามีบทบาทในการดำเนินการจัดสรรที่อยู่อาศัยในพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกโดยมีรายละเอียดของโครงการต่างๆ ดังนี้

1. โครงการเคหะชุมชนเมืองใหม่แหลมฉบัง ระยะที่ 1 ดำเนินการก่อสร้างแหล่งชุมชนใหม่เพื่อสำหรับรองรับแรงงานที่จะเกิดขึ้นในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง เพื่อป้องกันปัญหาการเกิดแหล่งชุมชนแออัด โดยรูปแบบการก่อสร้างหรือรูปแบบที่อยู่อาศัยมุ่งเน้นสำหรับผู้มีรายได้น้อยเป็นหลัก รูปแบบอาคารเป็นแฟลตและอาคารพาณิชย์พร้อมด้วยสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่จำเป็น จำนวน 2,599 หน่วย ใช้วงเงินทุนทั้งสิ้น 954 ล้านบาท เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการเมื่อ กุมภาพันธ์ 2534 แล้วเสร็จ กุมภาพันธ์ 2536 เปิดขาย ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2540 ขายได้ 2,143 หน่วย คงเหลือ 436 หน่วย

2. โครงการเคหะชุมชนเมืองใหม่แหลมฉบัง ระยะที่ 2 ดำเนินการก่อสร้างอาคารพักอาศัยสำหรับผู้มีรายได้ทุกระดับ รวม 1,754 หน่วย ประกอบด้วย

(1) อาคารแฟลตเช่า สำหรับผู้มีรายได้น้อย เช่า 30 ปี ค่าเช่า 1,358 บาทต่อเดือน จำนวน 1,366 หน่วย

(2) อาคารแฟลต บ้านแถวสองชั้น อาคารพาณิชย์ 2 ชั้น และ 3 ชั้น เช่าซื้อสำหรับผู้มีรายได้ปานกลางและสูงในอัตราค่าเช่าซื้อ 8,000 - 23,000 บาทต่อเดือน ระยะเวลา 15 ปี จำนวน 388 หน่วย ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อกันยายน 2539 ผลการขาย ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2540 ขายได้ 135 หน่วย คงเหลือ 253 หน่วย ใช้งบการลงทุนทั้งสิ้น 733.54 ล้านบาท

3. โครงการเคหะชุมชนเมืองใหม่มาบตาพุด เป็นแหล่งชุมชนใหม่สำหรับรองรับแรงงานที่เกิดขึ้นในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เพื่อป้องกันปัญหาการเกิดแหล่งชุมชนแออัด โดยก่อสร้างที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยเป็นหลัก รูปแบบอาคารเป็นบ้านแถวแฟลตและอาคารพาณิชย์พร้อมด้วยสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่จำเป็นจำนวน 1,657 หน่วย กันไว้เพื่อกิจการ



สาธารณะ 14 หน่วย นำออกขายเพียง 1,643 หน่วย โครงการนี้เริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อ ตุลาคม 2534 แล้วเสร็จเมื่อ กรกฎาคม 2536

4. โครงการจัดสร้างที่พักอาศัยสำหรับผู้ใช้แรงงานและผู้ประกอบการในเขตพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม (บ่อวิน) ก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัยเอนกประสงค์สำหรับผู้ใช้แรงงาน เช่าซื้อในอัตราประมาณ 2,772 บาท/เดือน ระยะเวลา 20 ปีจำนวน 348 หน่วย

### 3.3 โครงการที่สำคัญในโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก

#### 3.3.1 โครงการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง

โครงการท่าเรือแหลมฉบังประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 7 ท่า ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์เมื่อ ธันวาคม 2534 หน่วยงานผู้รับผิดชอบคือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้าง 4 ปี (ร.ค. 30-ร.ค. 34) ซึ่งสามารถรับสินค้าได้รวม 7.253 ล้านตัน/ปี มีรายละเอียดดังนี้

1. ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ 1 ท่า (B1) ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์เมื่อ ธันวาคม 2533 รับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 30,000 DWT และสินค้าบรรจุตู้ได้ปีละประมาณ 0.51 ล้านตัน เปิดดำเนินการเมื่อเดือนมกราคม 2534 โดยบริษัท LCB Container Terminal Ltd. เป็นผู้เช่าบริหารและประกอบการเป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้าและสินค้าทั่วไป (ขนาด 150,000 TEU/ปี และ 200,000 TEU/ปี ในปี 2540) โดยระยะแรกกำหนดให้รับสินค้าทั่วไปจนกว่าจะพัฒนาท่าเทียบเรือ A2 แล้วเสร็จ คาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ปลายปี 2541

2. ท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ 3 ท่า (B.2/B.3/B.4) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อ สิงหาคม 2534 รับเรือบรรทุกสินค้าขนาด 30,000-50,000 DWT สามารถรับสินค้าบรรจุตู้ได้ปีละประมาณ 4.5 ล้านตัน รับตู้สินค้าได้ไม่เกิน 250,000 TEU/ท่า

- ท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ B.2 : เปิดดำเนินการเมื่อ 1 กันยายน 2534 ปัจจุบันให้บริษัท Evergreen Container Terminal (Thailand), Co.,Ltd. เช่าบริหารและประกอบการตั้งแต่ 30 มีนาคม 2536 (สัญญา 12 ปี)



- ท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ B.3 : เปิดดำเนินการเมื่อ 1 พฤศจิกายน 2534 ปัจจุบันให้บริษัท Eastern Sea Laem Chabang Terminal Co.,Ltd. ดำเนินการเช่าบริหารและประกอบ การตั้งแต่ 1 มกราคม 2538 (สัญญา 11 ปี)

- ท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ B4 : เปิดดำเนินการเมื่อ 1 พฤศจิกายน 2534 ปัจจุบัน ให้บริษัท TIPS Co.,Ltd. เข้าบริหารประกอบการตั้งแต่ 1 มกราคม 2537 (สัญญา 12 ปี)

3. ท่าเทียบเรือชายฝั่งและท่าเทียบเรือบริการ 1 ท่า (A.1) รับเรือชายฝั่งและเรือ บริการขนาด 1,000 DWT สามารถรับสินค้าได้ปีละประมาณ 0.163 ล้านตัน ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อ ธันวาคม 2534 ดำเนินการบริหารและประกอบการโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย การท่าเรือฯ มี โครงการขยายแอ่งจอดเรือและก่อสร้าง jetty โคนให้เอกชนดำเนินการ คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2541

4. ท่าเทียบเรือสินค้าเกษตร 2 ท่า (A.4 และ A.5) รับเรือบรรทุกแป้งมันสำปะหลัง ขนาด 70,000 DWT เรือบรรทุกน้ำตาล กากน้ำตาลขนาด 40,000 DWT รวมแล้วรับสินค้าได้ปีละ ประมาณ 2.08 ล้านตัน ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อ ธันวาคม 2534

- ท่าเทียบเรือสินค้าเกษตร A.4 : บริษัท อ่าวไทยคั่งสินค้า จำกัด เข้าบริหารและ ประกอบการเพื่อการส่งออกน้ำตาลและกากน้ำตาล ตั้งแต่ 17 มีนาคม 2536 (สัญญา 25 ปี)

- ท่าเทียบเรือสินค้าเกษตร A.5 : บริษัท ถ่านหินสากล จำกัด เข้าบริหารและ ประกอบการทำเทียบเรือสินค้าเทกอง เพื่อขนถ่ายถ่านหิน ไม้และสินค้าเกษตรอื่นๆ

นอกจากนี้ยังมีโครงการท่าเทียบเรืออยู่ระหว่างดำเนินการ คือ

- โครงการท่าเทียบเรือ A.3 อยู่ระหว่างการเตรียมการพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือสินค้า เทกองชนิดเหลว

- โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ท่าที่ 5 การท่าเรือฯ มีแผนงานในการที่จะทำการขยายท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์อีก 1 ท่า ให้สามารถรองรับตู้สินค้าได้ไม่น้อยกว่า 300,000 TEU/ปี ปัจจุบันกำลังดำเนินการก่อสร้างกำหนดแล้วเสร็จ พ.ศ. 2541



- โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือ A.2 การท่าเรือฯ มีโครงการพัฒนาเป็น 2 ท่า โดยท่าแรกเป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปและท่าที่ 2 เป็นท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ (แทน B.1) โดยให้เอกชน 2 รายเข้ามาบริหารและประกอบการ คาดว่าจะสามารถเปิดดำเนินการได้ในปี 2540

- โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 (10 ท่า) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับน้ำหนักให้มีขนาดเพิ่มมากขึ้น

### 3.3.2 โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

หน่วยงานผู้รับผิดชอบคือ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อ กุมภาพันธ์ 2535 ใช้ระยะเวลาการก่อสร้าง 28 เดือน (28 ต.ค. 32 - 24 ก.พ. 35) ลักษณะของโครงการเพื่อก่อสร้างท่าเรืออุตสาหกรรมน้ำลึกสำหรับขนถ่ายสินค้าเทกองที่นำเข้ามาและส่งออกประกอบด้วย

1. ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ 1 ท่า สามารถรับเรือขนาด 20,000 DWT ขนถ่ายสินค้า 1.169 ล้านตัน/ปี

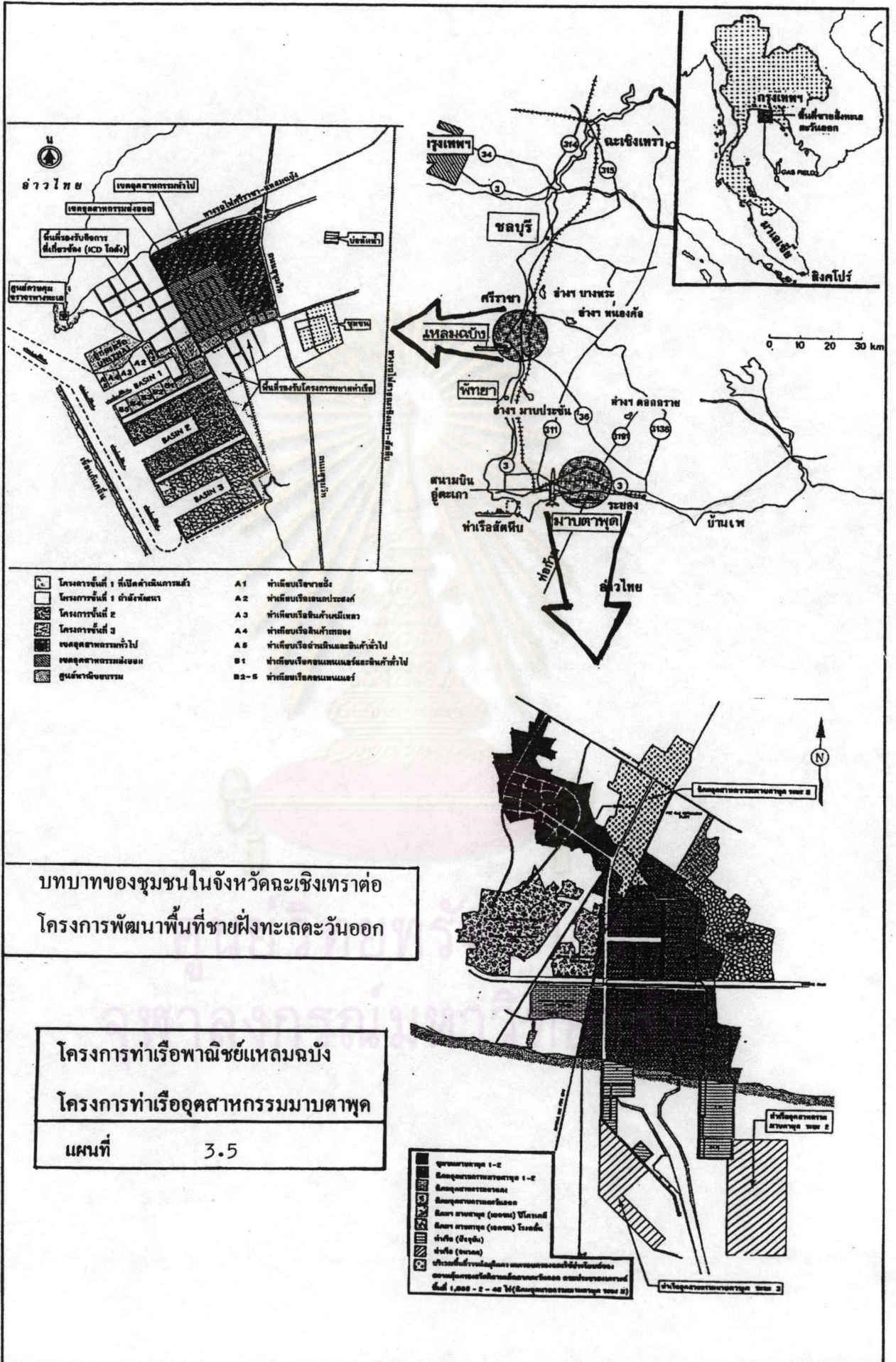
2. ท่าเทียบเรือขนถ่ายสินค้าเหลว 2 ท่า สามารถรับเรือขนาด 50,000 DWT ขนถ่ายสินค้า 1.561 ล้านตัน/ปี

3. ท่าเทียบเรือเล็ก 1 ท่า รับเรือขนาด 2,000 - 3,000 DWT

### 3.3.3 โครงการนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง

หน่วยงานรับผิดชอบโครงการคือ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) มีพื้นที่โครงการรวมทั้งหมด 3,556 ไร่ พัฒนาพื้นที่เป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไปและเขตอุตสาหกรรมส่งออก แบ่งการพัฒนาออกเป็น 2 ระยะ คือ





บทบาทของชุมชนในจังหวัดฉะเชิงเทราต่อ  
 โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก



### 1. โครงการนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ระยะที่ 1

พื้นที่พัฒนารวม	2,908 ไร่
- เขตอุตสาหกรรมทั่วไป	2,312 ไร่
- เขตอุตสาหกรรมส่งออก	450 ไร่
- เขตพาณิชยกรรม	146 ไร่ มีแผนพัฒนาให้เป็น ศูนย์กลาง

ธุรกิจครบวงจรที่ทันสมัยพร้อมศูนย์กลางการโทรคมนาคมที่มีประสิทธิภาพของพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเชื่อมโยงกับนานาชาติ

มูลค่าก่อสร้างรวม 1,159 ล้านบาท ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จมีนาคม 2534  
ระยะเวลาการก่อสร้าง 2 ½ ปี (27 ต.ค. 31 - มี.ค. 34)

อัตราค่าเช่าที่ดินในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม

(1) เขตอุตสาหกรรมแหลมฉบัง เป็นรูปการเช่าระยะยาว 30 ปี โดยคิดอัตราค่าเช่า 59,000 บาท/ไร่/ปี โดยสามารถปรับอัตราค่าเช่าได้ทุกๆ 10 ปีในอัตราไม่เกินร้อยละ 10 ของค่าเช่า

(2) เขตพาณิชยกรรม เป็นรูปแบบการให้เช่าในระยะยาว 15 ปี โดยเปิดโอกาสให้นักลงทุนที่สนใจประมูลเสนอผลประโยชน์ตอบแทนแก่รัฐและเสนอรูปแบบการพัฒนาเพื่อแข่งขันกันแบบทั่วไป

### 2. โครงการนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ระยะที่ 2

พื้นที่พัฒนารวม 648 ไร่ ใช้พื้นที่เป็นเขตอุตสาหกรรมส่งออก 400 ไร่ ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเมษายน 2539 ใช้ระยะเวลาการก่อสร้าง 1 ปี 4 เดือน (26 ธ.ค. 37 - เม.ย. 39) โดยใช้งบการลงทุนทั้งสิ้น 547 ล้านบาท

อัตราค่าเช่าที่ดินเขตอุตสาหกรรมส่งออก ระยะที่ 2 คิดค่าเช่าในอัตรา 150,000 บาท/ไร่/ปี โดยสามารถปรับอัตราค่าเช่าได้ทุกๆ 10 ปี ไม่เกินร้อยละ 10 ของค่าเช่า



อุตสาหกรรมที่มีโอกาสลงทุนบริเวณนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง

1. อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร
2. อุตสาหกรรมการผลิตยางและอุตสาหกรรมแปรรูปยาง
3. อุตสาหกรรมผลิตเฟอร์นิเจอร์
4. อุตสาหกรรมผลิตสินค้าหัตถกรรม
5. อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติก
6. อุตสาหกรรมผลิตท่อเหล็กเกลียว
7. อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์คอนกรีตสำเร็จรูป
8. อุตสาหกรรมผลิตน้ำมันปาล์ม
9. คลังเก็บสินค้าเกษตรเพื่อส่งออก
10. อุตสาหกรรมผลิตเพื่อส่งออก
  - อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์
  - อุตสาหกรรมผลิตเครื่องจักร
  - อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อลูมิเนียม
  - อุตสาหกรรมการผลิตยา
  - อุตสาหกรรมผลิตอาหาร
  - อุตสาหกรรมเครื่องสำอาง
  - อุตสาหกรรมอัญมณี
  - อุตสาหกรรมนาฬิกา
  - อุตสาหกรรมผลิตของเล่น
  - อุตสาหกรรมเครื่องกีฬา
  - อุตสาหกรรมผลิตดอกไม้และต้นไม้ประดิษฐ์
  - อุตสาหกรรมผลิตเสื้อผ้า



ในปัจจุบันมีอุตสาหกรรมเข้าใช้ที่ดินในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ทั้งเขตอุตสาหกรรมทั่วไปและเขตอุตสาหกรรมส่งออกเป็นจำนวนมากแล้ว เช่น อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง อุตสาหกรรมผลิตหลอดภาพโทรทัศน์ อุตสาหกรรมผลิตเฟอร์นิเจอร์ อุตสาหกรรมผลิตเครื่องไฟฟ้า อุตสาหกรรมผลิตนาฬิกา อุตสาหกรรมผลิตอาหารเสริม และอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ เป็นต้น มีจำนวน โรงงานรวมทั้งสิ้นในปัจจุบัน 68 โรงงาน

### 3.3.4 โครงการนิคมอุตสาหกรรมและชุมชนใหม่มาบตาพุด

หน่วยงานผู้มีหน้าที่รับผิดชอบโครงการคือ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ใช้เนื้อที่การก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมประมาณ 6,000 ไร่ และชุมชนใหม่เนื้อที่ประมาณ 2,000 ไร่ พร้อมโครงสร้างพื้นฐานระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ การพัฒนาโครงการแบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ

#### 1. โครงการนิคมอุตสาหกรรมและชุมชนใหม่มาบตาพุด ระยะที่ 1

เริ่มดำเนินการก่อสร้างธันวาคม 2530 ก่อสร้างแล้วเสร็จพฤษภาคม 2533 ใช้เวลาในการก่อสร้างรวม 2 ½ ปี (16 ธ.ค. 30 - 13 พ.ค. 33) มีพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม 4,093 ไร่ และพื้นที่ชุมชนใหม่ 498 ไร่ ใช้เงินลงทุนทั้งสิ้น 476 ล้านบาท ในปัจจุบันมีการใช้พื้นที่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดหมดแล้ว ส่วนในเขตชุมชนใหม่ยังคงมีพื้นที่เหลืออยู่

อัตราค่าเช่าที่ดินในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

(1) พื้นที่เขตอุตสาหกรรมแปลงใหญ่ไม่ติดทะเล 27,600 บาท/ไร่/ปี (ในเขตพื้นที่ที่ไม่ได้รับการบริการระบบกำจัดน้ำเสียและปรับระดับผู้ประกอบการต้องลงทุนเอง)

(2) พื้นที่เขตอุตสาหกรรมแปลงย่อย 34,300 บาท/ไร่/ปี (ในเขตพื้นที่ที่ไม่ได้รับการบริการระบบกำจัดน้ำเสียและปรับระดับพื้นที่ผู้ประกอบการต้องลงทุนเอง)

(3) พื้นที่เขตอุตสาหกรรมมีหน้าทะเลของตนเอง 34,300 บาท/ไร่/ปี (ในเขตพื้นที่ที่ไม่ได้รับการบริการระบบกำจัดน้ำเสียและปรับระดับพื้นที่ผู้ประกอบการต้องลงทุนเอง)



เงื่อนไขการเช่าให้ผู้ประกอบการเช่าได้ในระยะเวลาสูงสุด 30 ปี ต่อสัญญาเช่าได้อีก 20 ปี โดยจะปรับค่าเช่าทุกๆ 10 ปี ในอัตราไม่เกินร้อยละ 10 ของค่าเช่า

## 2. โครงการนิคมอุตสาหกรรมและชุมชนใหม่มาบตาพุด ระยะที่ 2

เริ่มดำเนินการก่อสร้าง 28 กุมภาพันธ์ 2534 ก่อสร้างแล้วเสร็จ สิงหาคม 2535 ใช้ระยะเวลาในการดำเนินการก่อสร้าง 18 เดือน มีพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมในการพัฒนา 1,507 ไร่ และพื้นที่ชุมชนใหม่ 1,502 ไร่ ใช้งบประมาณการก่อสร้างทั้งสิ้น 653 ล้านบาทมีการจัดสรรหมดแล้วในเขตพื้นที่ของนิคมอุตสาหกรรม ส่วนพื้นที่เขตชุมชนใหม่มีพื้นที่เหลือประมาณ 1,354 ไร่ มีการจัดสรรไปแล้วประมาณ 258 ไร่ ให้กับหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจ พื้นที่อีก 388 ไร่ใช้สำหรับเป็นส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน

## 3. โครงการนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการศึกษความเป็นไปได้และการประสานงานด้านที่ดิน โดยจะขอใช้พื้นที่ราชพัสดุของกรมธนารักษ์บริเวณด้านใต้ของถนนสุขุมวิท ซึ่งปัจจุบันกรมประชาสัมพันธ์ใช้เป็นสถานคุ้มครองสวัสดิภาพเด็กภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประมาณ 1,000 ไร่ งบการก่อสร้างประมาณ 3,000 ล้านบาท

### อุตสาหกรรมที่มีโอกาสลงทุนบริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

#### 1. อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากปิโตรเคมี

- อุตสาหกรรมผลิต TITANIUM DIOXIDE
- อุตสาหกรรมผลิต SODIUM TRI POLYPHOSPHATE
- อุตสาหกรรมผลิต AMMONIUM NITRATE
- อุตสาหกรรมผลิต FORMIC ACID
- อุตสาหกรรมผลิต CEMENT RETARDER
- อุตสาหกรรมผลิต CAPROLACTUM



## 2. อุตสาหกรรมอื่นๆ

- อุตสาหกรรมผลิตยา
- อุตสาหกรรมเคมี
- อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร
- อุตสาหกรรมส่งออกผลผลิตทางการเกษตร
- อุตสาหกรรมกระดาษคร่าฟท์และหีบห่อ
- อุตสาหกรรมผลิตสารป้องกันกำจัดศัตรูพืช
- อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์
- อุตสาหกรรมผลิตดัดลูกปืน
- อุตสาหกรรมพลาสติก
- อุตสาหกรรมผลิตเส้นใยประดิษฐ์

ในปัจจุบันมีอุตสาหกรรมเข้าลงทุนในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดหลายประเภท เช่น อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ อุตสาหกรรมผลิตก๊าซไนโตรเจน และก๊าซออกซิเจน อุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมัน และอุตสาหกรรมผลิตใยหิน ฯลฯ

### 3.3.5 โครงการสนามบินอู่ตะเภา

โครงการมีพื้นที่ทั้งสิ้น 16,700 ไร่ (ใหญ่กว่าสนามบินดอนเมือง 5 เท่า) กองทัพเรือเป็นผู้บริหารร่วมกับกรมการบินพาณิชย์ ในการรับผิดชอบดูแลโครงการ สนามบินอู่ตะเภาสามารถรับเครื่องบินพาณิชย์ขนาดใหญ่ได้ทุกประเภท เนื่องจากมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ดังนี้

1. ทางวิ่งผิวคอนกรีต กว้าง 60 x ยาว 3,450 เมตร
2. ลานจอดขนาด 250 x 1,800 เมตร
3. เครื่องมือสื่อสาร / อุปกรณ์ควบคุมจราจรทางอากาศ
4. เครื่องช่วยเดินอากาศและระบบไฟสนามบิน



5. อาคารผู้โดยสาร 1 หลัง พื้นที่ 2,610 ตารางเมตร สามารถรับผู้โดยสารเข้า - ออก ได้ประมาณ 450 คน/ชั่วโมง

6. อาคารโกดังสินค้า 1 หลัง ไม่มี Cargo Handling Systems

7. อุปกรณ์อำนวยความสะดวกบริการภาคพื้นดิน ปัจจุบันการบินไทยและปตท.เป็นผู้ให้บริการ

#### การใช้ประโยชน์ของสนามบินอุตะเถาในปัจจุบัน

- ฝั่งตะวันตกกองทัพเรือใช้เพื่อภารกิจด้านการทหาร ฝั่งตะวันออกส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างเปล่าประมาณ 8,000 ไร่

- ใช้เป็นสนามบินสำรองของสนามบินดอนเมือง (Alternated Airport) ในกรณีที่ไม่สามารถใช้สนามบินดอนเมืองได้

- ใช้ประโยชน์สำหรับเที่ยวบินเหมาลำ (Chartered Flights)

- ใช้เป็นศูนย์ส่งออกผลไม้ภาคตะวันออก

- พลุศจิกายน 2535 : บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (Bangkok Airways) ได้เปิดเที่ยวบินกรุงเทพ - ระยอง /อุตะเถา และมีเที่ยวบินต่อไปยังเชียงใหม่ ภูเก็ต สมุยและหัวหินได้

- เมษายน 2536 : เปิดเส้นทางใหม่ทางด้านตะวันตก (ทางเข้าท่าเรือสัตหีบ) สำหรับผู้โดยสารผ่านเข้า - ออก สนามบินเป็นการเฉพาะ

โครงการสนามบินอุตะเถาได้รับการพัฒนาโครงการใหม่ 2 โครงการที่สนามบิน คือ

1. โครงการศูนย์กลางการผลิตและขนส่งทางอากาศยานนานาชาติประเทศไทย (Thailand's Global TransPark : GTP)

จากแนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ระยะที่ 2 จะมุ่งเน้นการยกระดับการพัฒนาจากการเป็นฐานการผลิตและขนส่งทางทะเลผ่านท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและมาบตาพุดที่มีอยู่ในปัจจุบัน เข้าสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตและขนส่งทางอากาศ (Airtran Gateway) เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศสำหรับทศวรรษ



หน้า ศูนย์กลางการผลิตและขนส่งทางอากาศยานนานาชาติ (GTP) เป็นโครงสร้างพื้นฐานต้นแบบที่  
 ได้ริเริ่มพัฒนาแนวความคิดขึ้นในรัฐ North Carolina สหรัฐอเมริกา เพื่อให้เป็นฐานการผลิต  
 อุตสาหกรรมและการค้ายุคใหม่ในทศวรรษหน้า โดยผสมผสานระบบการผลิตเข้ากับระบบขนส่ง  
 ทางอากาศและเทคโนโลยีระบบข้อมูลสารสนเทศความเร็วสูงเพื่อทำการผลิตระบบ just-in-time  
 หรือการผลิตตามสั่งโดยฉับพลันเพื่อส่งออกแก่ลูกค้าในส่วนต่างๆ ของโลก สหรัฐอเมริกาได้เลือก  
 ประเทศไทยเป็นที่ตั้งของ GTP ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อให้เป็นเครือข่ายเชื่อมโยงกับ  
 GTP ที่รัฐ North Carolina ได้มีการทำการศึกษความเป็นไปได้ในการหาที่ตั้งที่เหมาะสมจะพัฒนา  
 เป็น GTP ในประเทศไทย มี 3 แห่งด้วยกันคือ สนามบินอู่ตะเภา สนามบินน้ำพอง (ขอนแก่น) และ  
 สนามบินแห่งใหม่ที่โคราช โดยสนามบินอู่ตะเภามีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากอยู่ใกล้ท่าเรือ  
 น้ำลึกสามารถนำก๊าซธรรมชาติมาใช้งานได้ง่าย อีกทั้งสะดวกต่อการเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐาน  
 ที่จะขยายตัวของโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก

ขนาดพื้นที่ในการพัฒนาเป็นท่าอากาศยาน ประมาณ 4,500 - 7,500 ไร่ และพื้นที่  
 เพื่อรองรับกิจการอุตสาหกรรมอีกประมาณ 2,500 - 15,000 ไร่ โดยใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ  
 ประมาณ 5 ปี (พ.ศ. 2539 - 2543) ได้มีการประมาณเงินลงทุนระยะแรกไว้ 2,500 - 3,000 ล้านบาท  
 โดยเป็นการก่อสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในพื้นที่โครงการ

2. โครงการศูนย์ซ่อมอากาศยานแห่งที่ 2 (อู่ตะเภา) Second Maintenance Center (U-  
 Tapao) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบโครงการ

ศูนย์ซ่อมเครื่องบินปัจจุบันที่ดอนเมือง ซึ่งได้พัฒนามาตั้งแต่ปี 2525 จะถึงจุดอ้อม  
 ตัวภายในปี 2539 จำเป็นต้องขยายศูนย์ซ่อมเครื่องบินแห่งที่ 2 โครงการศูนย์ซ่อมเครื่องบินแห่งใหม่  
 ในประเทศไทย ริเริ่มมาตั้งแต่ปี 2534 จากความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลฝรั่งเศส โดย  
 บริษัท การบินไทย จำกัด และบริษัท SOGERMA - SOCEA ประเทศฝรั่งเศส ได้ร่วมกันศึกษาความ  
 เหมาะสมพบว่า สนามบินอู่ตะเภามีความเหมาะสมในการเป็นที่ตั้งโครงการเนื่องจากมีข้อได้เปรียบ  
 ในแง่ค่าลงทุนที่ต่ำ มีโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค / สาธารณูปการ และสิ่งอำนวยความสะดวก



พร้อม ประกอบกับตั้งอยู่ในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกซึ่งเป็นแหล่งอุตสาหกรรม และมีระยะทางไม่ไกลจาก กรุงเทพมหานคร สามารถจูงใจบุคลากร ลูกค้าและนักลงทุนได้

สาระสำคัญของโครงการในการก่อสร้างศูนย์ซ่อมเครื่องบินแห่งที่ 2 เพราะต้องการก่อสร้างศูนย์ซ่อมเครื่องบินที่สามารถซ่อมเครื่องบินลำตัวกว้างและมีขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงหนักระดับ C-CHECK และ D-CHECK สำหรับเครื่องบินลำตัวกว้าง B747, B777, A330B4, A310, A300-600, A330, DC-10, MD-11 และเครื่องบินขนาดเล็ก B737, ATR42, ATR72, BAe146 ประกอบด้วย อาคารโรงซ่อมเครื่องบินที่สามารถจอดเครื่องบินลำตัวกว้าง 2 ลำ และเครื่องบินขนาดเล็ก 1 ลำ ลานจอดเครื่องบิน อาคารซ่อมบำรุง อาคารพัสดุ และอาคารสำนักงานโดยมีพื้นที่รวมส่วนขยายในอนาคตประมาณ 150 ไร่ โดยใช้เงินลงทุนทั้งสิ้น 3,004.67 ล้านบาท (เงินบริษัท การบินไทย 2,359.4 ล้านบาท / เงินกู้ 645.27 ล้านบาท) โดยให้บริษัท การบินไทย จัดตั้งบริษัท จำกัดขึ้นมาดำเนินโครงการ พร้อมกับการก่อสร้างโดยบริษัท การบินไทย ถือหุ้นทั้งหมดก่อนในระยะแรกและในระยะต่อไปจึงกระจายหุ้นให้เอกชนไทย/ต่างประเทศ/สายการบินอื่นเข้าร่วมการลงทุน การก่อสร้างทั้งหมดคาดว่าจะแล้วเสร็จ ธันวาคม 2540

### 3.3.6 โครงการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 (หนองงูเห่า)

โครงการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (หนองงูเห่า) ดำเนินการก่อสร้างขึ้นเพื่อระบายความคับคั่งของสนามบินดอนเมือง อยู่ในความรับผิดชอบของกรมการบินพาณิชย์และสำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (สกท.) มีเนื้อที่ของโครงการ 2,000 ไร่ กว้าง 4 กม. โดยคาดว่าจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 30 ล้านคน/ปี และรองรับปริมาณสินค้าได้ 1.46-2.2 ล้านตัน/ปี และเมื่อพัฒนาเต็มรูปแบบจะสามารถพัฒนาขีดความสามารถสูงสุดได้ถึง 100 ล้านคน และ 6.4 ล้านตันต่อปี ใช้เงินลงทุนการก่อสร้างทั้งสิ้นประมาณ 97,300 ล้านบาท

### 3.4 ผลจากโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกต่อจังหวัดฉะเชิงเทรา

จังหวัดฉะเชิงเทราได้รับการพัฒนาในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น อันเนื่องมาจากนโยบายของโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ทำให้เกิดผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม การพัฒนาชุมชนเมือง ตลอดจนสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของจังหวัดฉะเชิงเทรา โครงการพัฒนาดังกล่าวภายในจังหวัดเป็นโครงการต่อเนื่องและรองรับโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกและการพัฒนาภาคมหานครซึ่งก่อให้เกิดการพัฒนาที่เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้น โดยมีพื้นที่เป้าหมายคือ บริเวณแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี กำหนดให้เป็นเมืองท่าสมัยใหม่และเป็นฐานอุตสาหกรรมขนาดกลางที่ไม่มีปัญหามลพิษ บริเวณมาบตาพุด จังหวัดระยอง เป็นบริเวณที่มีท่าอากาศยานนานาชาติ ถูกกำหนดให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมด้านปิโตรเคมี

สำหรับชุมชนเมืองฉะเชิงเทรามีนโยบายการพัฒนาของภาครัฐโดยกำหนดให้มีบทบาทเป็นศูนย์กลางบริหารราชการแห่งใหม่ และเป็นฐานบริการด้านเทคโนโลยีและการจัดการเพื่อการรองรับการพัฒนาจากสนามบินนานาชาติหนองงูเห่าและการกระจายกิจกรรมจากกรุงเทพมหานคร

ผลของการพัฒนาบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกในจังหวัดฉะเชิงเทรา สามารถแบ่งแยกตามหัวข้อหลัก ดังนี้

#### ก. โครงสร้างพื้นฐาน

##### (1) ถนน

- ทางหลวงแผ่นดินสาย 304 (มีนบุรี - ฉะเชิงเทรา - พนมสารคาม) เดิม 2 ช่องจราจรขยายเป็น 4 ช่องจราจร

- โครงการทางหลวงกรุงเทพ - ชลบุรี (สายใหม่) Intercity Motorway

- โครงการทางหลวงหมายเลข 34 เดิมมี 2 ช่องจราจร ขยายเป็น 5 ช่องจราจรต่อ

ทิศทาง

- ทางหลวงหมายเลข 314 (บางปะกง - ฉะเชิงเทรา) ขยายเป็น 4 ช่องจราจร



- โครงการทางด่วนสายบางนา-บางพลี-บางปะกง ระยะทาง 55 กิโลเมตร เงินลงทุนประมาณ 25,000 ล้านบาท

- โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงในเขตอำเภอเมืองทางด้านเหนือและด้านใต้

(2) รถไฟ

ทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า , ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา

(3) แหล่งน้ำ

- โครงการอ่างเก็บน้ำบางพระ มีความจุประมาณ 117 ล้านลบ.ม.

- โครงการอ่างเก็บน้ำคลองสียัด มีความจุประมาณ 325 ล้านลบ.ม. เงินลงทุน 4,016 ล้านบาท

- โครงการเขื่อนทดน้ำบางปะกง มีความจุประมาณ 30 ล้านลบ.ม. เงินลงทุน 4,322 ล้านบาท

(4) ไฟฟ้า ด้านกำลังผลิต การไฟฟ้าฝ่ายผลิตมีแหล่งผลิตไฟฟ้ากำลังรวม 4,919 MW และรับซื้อจากเอกชนจำนวน 840 MW ระบบส่งไฟฟ้าในจังหวัดพบว่า การไฟฟ้าฝ่ายผลิตมีสายส่งเชื่อมโยงรองรับการจ่ายไฟให้กับพื้นที่และจ่ายกระแสไฟให้การไฟฟ้าส่วนภูมิภาครวมทั้งก่อสร้างสายส่งระบบ 115 KV เพิ่มขึ้น

(5) ระบบโทรคมนาคม องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทยได้จัดตั้งจำนวนคู่สาย 38,658 คู่สายคิดเป็น 21% ของทั้ง 3 จังหวัด และจำนวนผู้ใช้โทรศัพท์ 24,000 เลขหมาย คิดเป็น 18% ของทั้ง 3 จังหวัดภายใต้โครงการหนึ่งล้านเลขหมาย

การลงทุนพัฒนาของภาครัฐมีการลงทุนประมาณ 104,000 ล้านบาท เป็นการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานประมาณ 72,800 ล้านบาท จังหวัดฉะเชิงเทราได้รับการลงทุนประมาณ 10% จากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน

### ข. การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมของเอกชน

จากโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ในปี 2524-2540 มีอัตราการเติบโตในภาคอุตสาหกรรมโดยเฉลี่ยประมาณ 10% มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมภายในจังหวัดเป็นนิคมซึ่งร่วมดำเนินการระหว่างการนิคมอุตสาหกรรมและภาคเอกชน จำนวน 3 โครงการ ได้แก่

- นิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ ตั้งอยู่ในอำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา เงินลงทุน 1,400 ล้านบาท มีการจ้างงาน 18,289 คน อุตสาหกรรมหลักในนิคมฯ คือ เครื่องใช้ไฟฟ้าและชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์

- นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ ตั้งอยู่ในอำเภอแปลงยาว จังหวัดฉะเชิงเทรา มีการจ้างงาน 6,370 คน อุตสาหกรรมหลักภายในนิคมฯ คือ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

- นิคมอุตสาหกรรมอัลฟาเทคโนโลยี ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวนเงินลงทุนประมาณ 1,400 ล้านบาท มีการจ้างงาน 17,877 คน อุตสาหกรรมหลักที่สำคัญคือ เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์

การลงทุนด้านอุตสาหกรรมเฉพาะในเขตนิคมอุตสาหกรรมภายในจังหวัดฉะเชิงเทรา ก่อให้เกิดการจ้างงาน 42,536 คน คิดเป็น 27% ของการจ้างงานในนิคมอุตสาหกรรมพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก

ค. การเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัดฉะเชิงเทรา อัตราการเติบโตของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดฉะเชิงเทรามีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้น 13% (เปรียบเทียบ พ.ศ. 2532 และ 2537) พบว่าการลงทุนด้านอุตสาหกรรมมีอัตราการเพิ่มของGPP มากที่สุด คิดเป็น 20% จังหวัดฉะเชิงเทรามีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง มีการลงทุนด้านอุตสาหกรรมและบริการเพิ่มมากขึ้นส่งผลให้ราคาที่ดินในจังหวัดฉะเชิงเทรามีอัตราเพิ่มขึ้นประมาณ 50% ของราคาประเมินเดิม (เปรียบเทียบปี 2536 และ 2540) อำเภอที่มีการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินมากที่สุดคือ อำเภอแปลงยาว ปัจจุบันราคาที่ดินของอำเภอแปลงยาวตารางวาละ 150 -1,500 บาท เนื่องจากศักยภาพในพื้นที่ของอำเภอแปลงยาวมีความเหมาะสมในการดำเนินการลงทุนด้านอุตสาหกรรม พื้นที่ซึ่งมีราคาที่ดินสูงสุดคือเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีราคาที่ดินตารางวาละ 30,000 บาท รองลงมาคือ เทศบาลตำบลบางคล้ามีราคาที่ดินตารางวาละ 22,500 บาท