



## สารนิพนธ์

เรื่อง การลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

โดย

นางสาวจรรุวรรณ พันธุ์สุ

รหัสนักศึกษา 05600605

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตร์บัณฑิต

สาขาวิชาเอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ภาคการศึกษาปลาย ปีการศึกษา 2563

ลิขสิทธิ์ของอักษรศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยศิลปากร





## สารนิพนธ์

เรื่อง การลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

โดย

นางสาวจรรุวรรณ พันธุ์สุ

รหัสนักศึกษา 05600605

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรบัณฑิต

สาขาวิชาเอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ภาคการศึกษาปลาย ปีการศึกษา 2563

ลิขสิทธิ์ของอักษรศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยศิลปากร

ชื่อเรื่องสารนิพนธ์	การลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
ผู้เขียน	นางสาวจาวรรรณ พันธุ์สุ
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิเศก ปั่นสุวรรณ
สาขาวิชา	เอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์
ปีการศึกษา	2563

### บทคัดย่อ

ในปัจจุบันนักลงทุนจีนมีจำนวนเงินลงทุนในอัตราที่สูงจึงมีบทบาทต่อเศรษฐกิจโลกเป็นอย่างมาก และ การที่ต้องเผชิญภาวะสงครามการค้ากับสหรัฐอเมริกาทำให้นักลงทุนจีนบางส่วนจึงต้องย้ายฐานการผลิตไปยัง ประเทศที่ได้รับผลกระทบน้อย รวมถึงไทย ทำให้หลายประเทศต้องหากกลยุทธ์ในการดึงนักลงทุนจีนเข้ามา ลงทุนในประเทศตนเอง ขณะเดียวกันประเทศไทยก็ได้ประกาศเขตเศรษฐกิจพิเศษใหม่อย่างพื้นที่ระยอง เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งเป็นพื้นที่สำคัญต่อการช่วยดึงดูดนักลงทุนจีน การศึกษาเรื่องการลงทุนของ อุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จึงมีจุดประสงค์เพื่อศึกษาทำเลที่ตั้งและ ประเภทของอุตสาหกรรมจีน รวมถึงการลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออกโดยนำข้อมูลปริมาณและทุกขุมที่รวบรวมมาคัดแยกเป็นหมวดหมู่ จากนั้นวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ ทฤษฎีปัจจัยที่ตั้ง (Location Factors) ผลการศึกษาพบว่า ทำเลที่ตั้งที่นักลงทุนเลือกนำเงินเข้ามาลงทุนมาก ที่สุดได้แก่ บริเวณอำเภอเมืองระยอง อำเภอปลวกแดง และอำเภอศรีราชา หากเป็นอุตสาหกรรมจีนเมื่อ พิจารณาจากตัวอย่างก็พบว่า บริษัทอาลีบาบา ได้เลือกลงทุนบริเวณอำเภอบางปะกง บริษัท เชียงไฮ้ ออโต้โม ทิฟ อินดัสทรี คอร์ปอเรชั่น จำกัด ได้เลือกพื้นที่ลงทุนจำนวน 2 แห่งคือ พื้นที่นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีส เทิร์น ซีบอร์ดและพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ดแห่งที่ 2 บริษัท ฮอลลี่ กรุ๊ป จำกัด ได้เลือก พื้นที่ลงทุนจำนวน 2 แห่งคือ นิคมอุตสาหกรรมอมตะนครและนิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ประเภทของ อุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุดของทั้ง 3 จังหวัดในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกได้แก่ อุตสาหกรรมการผลิตผลิตภัณฑ์โลหะ อุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะ และอุปกรณ์ และอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติก แต่หากเป็นอุตสาหกรรมจีนเมื่อพิจารณาจากตัวอย่างก็ พบว่า บริษัทอาลีบาบา ได้เข้ามาลงทุนตั้งศูนย์กระจายสินค้าบริเวณอำเภอบางปะกง บริษัท เชียงไฮ้ ออโต้โม ทิฟ อินดัสทรี คอร์ปอเรชั่น จำกัด ได้ก่อตั้งโรงงานประกอบรถยนต์พวงมาลัยขวาในนิคมอุตสาหกรรมเหมราช อีสเทิร์น ซีบอร์ด และตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ภายในนิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ดแห่งที่ 2 บริษัท ฮอลลี่ กรุ๊ป จำกัด ได้ตั้งโรงงานผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้าในนิคมอุตสาหกรรมอมตะนครและนิคมอุตสาหกรรมอมตะ

ชี้ดี การลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่พบว่า ปัจจัยดึงดูดนักลงทุนในภาพรวมได้แก่ ปัจจัยด้านแรงงาน ด้านการขนส่ง ด้านตลาดอุตสาหกรรม เมื่อพิจารณาที่ปัจจัยดึงดูดนักลงทุนจีนได้แก่ การพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่มีความสอดคล้องกับอุตสาหกรรมในประเทศจีน พื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกตั้งอยู่ ศูนย์กลางตลาดการค้า CLMV การสร้างทางรถไฟและตัดถนนเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนการเปิดด่านการค้าชายแดน พื้นที่ได้รับผลกระทบจากสงครามการค้าน้อย ราคาอสังหาริมทรัพย์น่าสนใจ ต้นทุนการผลิตอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และไม่มีการต่อต้านคนจีน

**คำสำคัญ:** พื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก, การลงทุนภาคอุตสาหกรรม, การลงทุนจากต่างประเทศ, นักลงทุนจีน

## กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์เรื่อง การลงทุนของอุตสาหกรรมเงินในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นส่วนหนึ่งของรายวิชา 450112 การศึกษาเอกเทศ (INDEPENDENT STUDY)

สารนิพนธ์ชิ้นนี้สามารถประสบความสำเร็จลุล่วงได้ดี เนื่องจากได้รับความกรุณาจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิเศก ปันสุวรรณ อาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัยที่กรุณาให้คำปรึกษา ให้คำแนะนำ ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องด้วยความเอาใจใส่อย่างยิ่งจนทำให้งานวิจัยครั้งนี้เสร็จสมบูรณ์ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ อาจารย์อย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

และขอขอบคุณคุณพ่อพรชัย คุณแม่สุภาภรณ์ที่คอยอำนวยความสะดวกตลอดระยะเวลาการทำงานวิจัยที่บ้านในช่วงเกิดโรคระบาดโควิด-19 ขอขอบคุณน้องสาวศศิกรรณที่ให้พื้นที่ฝากเอกสารออนไลน์และเว็บไซต์ในช่องข้อความตามสื่อสังคมต่าง ๆ ขอขอบคุณคุณลุง คุณป้า พี่ชาย พี่สาว ตลอดจนพี่เขยและพี่สะใภ้ทุกท่านที่คอยเตรียมอาหารและเครื่องดื่มแสนอร่อยไว้ให้ทุก ๆ เย็นหลังจากเหน็ดเหนื่อยกับการหาข้อมูลวิจัยมาตลอดทั้งวัน ขอขอบคุณหลานชายและหลานสาวตัวน้อยทั้ง 6 คนที่คอยสร้างรอยยิ้มในช่วงเวลาที่ต้องเผชิญกับความเครียดอยู่เสมอ ขอขอบคุณเพื่อนสนิทอย่างณัฐรดา ธนพร และพิริยาภรณ์ ที่คอยให้คำปรึกษาและคอยกระตุ้นให้ดิฉันตั้งใจทำงานวิจัยจนสำเร็จ พาไปรับประทานอาหารอร่อย ๆ และคอยเป็นกำลังใจให้กันเสมอมา ตลอดจนขอบคุณกัลยาณมิตรที่ไม่อาจกล่าวถึงได้ครบถ้วนทุกท่านที่มีส่วนทำให้งานวิจัยชิ้นนี้สำเร็จ และสุดท้ายนี้ขอขอบคุณตนเองที่อดทนและมุ่งมั่นทำงานวิจัยจนสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ผู้วิจัยหวังว่างานวิจัยฉบับนี้จะ เป็นประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจ และเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

จารุวรรณ พันธุ์สุ

## สารบัญ

ตารางที่	หน้า
บทคัดย่อ.....	ก
กิตติกรรมประกาศ.....	ค
สารบัญ.....	ง
<b>บทที่ 1 บทนำ</b>	
1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
3. ขอบเขตของการวิจัย.....	3
4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	3
<b>บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม</b>	
1. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	4
2. นโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมของไทย ระหว่างปี พ.ศ.2559-2564	
2.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555-2559).....	13
2.2 แผนแม่บทกระทรวงพาณิชย์ (พ.ศ.2555-2564).....	13
2.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564).....	14
2.4 แผนยุทธศาสตร์กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศระหว่างปี พ.ศ.2559-2563.....	14
2.5 แผนปฏิบัติการราชการระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563-2565) ของกระทรวงอุตสาหกรรม.....	15
3. พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และการลงทุนของอุตสาหกรรม ระหว่างปี พ.ศ.2559-2564.....	16
4. ข้อมูลทางภูมิศาสตร์ของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)	
4.1 จังหวัดระยอง.....	18
4.2 จังหวัดชลบุรี.....	23
4.3 จังหวัดฉะเชิงเทรา.....	26
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	30
<b>บทที่ 3 วิธีการศึกษา</b>	
1. การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	31
2. แหล่งที่มาของข้อมูล.....	31
3. การจัดทำข้อมูล.....	31
4. วิธีการศึกษา.....	31
5. เครื่องมือ เทคนิค และการนำเสนอที่ใช้ในการทำการวิจัย.....	33
5.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	33

## สารบัญ

5.1 เทคนิคที่ใช้ในการวิเคราะห์งานวิจัย.....	33
<b>บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล</b>	
4.1 ผลการศึกษาทำเลที่ตั้งของอุตสาหกรรมเงินที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในพื้นที่ ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก.....	35
4.1.1 ทำเลที่ตั้งอุตสาหกรรมในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยพิจารณาจากจำนวนเงินลงทุนรวม.....	34
4.1.2 ตัวอย่างทำเลที่ตั้งของอุตสาหกรรมเงินในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออก.....	39
4.2 ผลการศึกษาประเภทของอุตสาหกรรมเงินที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในพื้นที่ ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก.....	40
4.2.1 ภาพรวมประเภทอุตสาหกรรมในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก.....	40
4.2.2 ตัวอย่างประเภทของอุตสาหกรรมเงินที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในพื้นที่ ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกโดยอิงจากข้อ 4.1.2.....	45
4.3 ผลการศึกษาปัจจัยที่ดึงดูดนักลงทุนเงินในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก.....	48
4.3.1 ปัจจัยที่ดึงดูดนักลงทุนเงินในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ในภาพรวม.....	48
4.3.2 ปัจจัยที่ดึงดูดนักลงทุนเงินในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก.....	53
<b>บทที่ 5 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ</b>	
5.1 สรุปผลการศึกษา.....	55
5.2 อภิปรายผลการศึกษา.....	56
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	58
5.3.1 ข้อเสนอแนะทางนโยบาย.....	58
5.3.2 ข้อเสนอแนะงานวิจัยในอนาคต.....	59
5.4 ข้อจำกัด.....	59
<b>บรรณานุกรม.....</b>	<b>60</b>
<b>ประวัติผู้วิจัย.....</b>	<b>67</b>
<b>แบบโอนลิขสิทธิ์สารนิพนธ์.....</b>	<b>68</b>



## สารบัญรูปภาพ

ภาพที่	หน้า
ภาพที่ 1 การวิเคราะห์ที่ตั้งอุตสาหกรรมโดยใช้สามเหลี่ยมแหล่งที่ตั้ง (Locational Triangle).....	6
ภาพที่ 2 การวิเคราะห์ที่ตั้งอุตสาหกรรมโดยใช้เส้นแสดงตำแหน่งที่ค่าแรงเท่ากับค่าขนส่ง.....	6
ภาพที่ 3 การวิเคราะห์ที่ตั้งอุตสาหกรรมอันมีผลมาจากการรวมตัวของอุตสาหกรรม.....	6
ภาพที่ 4 การวิเคราะห์บริเวณตลาดเพื่อกำหนดให้ราคา ณ ที่ตั้งอุตสาหกรรมแตกต่างกัน แต่ค่าขนส่งเท่ากัน.....	7
ภาพที่ 5 แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC).....	16
ภาพที่ 6 เขตส่งเสริมรูปแบบนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC).....	18
ภาพที่ 7 แผนที่จังหวัดระยอง.....	19
ภาพที่ 8 แผนที่จังหวัดชลบุรี.....	23
ภาพที่ 9 แผนที่จังหวัดฉะเชิงเทรา.....	27
ภาพที่ 10 แผนที่จำนวนเงินลงทุนรวมของแต่ละอำเภอในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก.....	38
ภาพที่ 11 หมายเลขทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก.....	50
ภาพที่ 12 เส้นทางรถไฟสายตะวันออก.....	50
ภาพที่ 13 เส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน.....	51
ภาพที่ 14 ท่าเรือมาบตาพุด จังหวัดระยอง.....	51
ภาพที่ 15 สนามบินอู่ตะเภา.....	52
ภาพที่ 16 รายได้เฉลี่ยครัวเรือนต่อเดือนของทั้ง 77 จังหวัด ประจำปี พ.ศ.2560.....	53

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
ตารางที่ 1 รายชื่อเขตส่งเสริมรูปแบบนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออก.....	17
ตารางที่ 2 ทรัพยากรน้ำจังหวัดระยอง.....	20
ตารางที่ 3 ทรัพยากรแร่ธาตุจังหวัดระยอง.....	21
ตารางที่ 4 การจัดอันดับเงินลงทุนรวมของทุกอำเภอในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก.....	37
ตารางที่ 5 ประเภทอุตสาหกรรมเด่นของแต่ละอำเภอในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก.....	40

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของจีนในอดีตที่ได้มุ่งส่งเสริมให้ทั้งภาครัฐและเอกชนของจีนออกไปลงทุนโดยตรงในต่างประเทศมากขึ้น ต่อเนื่องมาจนถึงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ที่มุ่งเน้นการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ โดยหันมาให้ความสำคัญกับเสถียรภาพทางเศรษฐกิจมากขึ้น การเพิ่มบทบาทของจีนในประชาคมโลก รวมถึงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและการเมืองในภูมิภาคผ่านการพัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐานมากขึ้น ส่งผลให้จีนเปลี่ยนแปลงสถานะจากประเทศผู้รับการลงทุนโดยตรงอันดับหนึ่งของโลกมาเป็นประเทศผู้ลงทุนสุทธิในปี พ.ศ.2559 โดยจีนมีมูลค่า Outward FDI สูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 217.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขยายตัวถึงร้อยละ 24.5 จากปีก่อนหน้า ถือเป็นผู้ลงทุนอันดับที่ 2 ของโลก รองจากสหรัฐอเมริกา ด้วยเหตุนี้ จีนจึงกลายมาเป็นชาติที่มีความสำคัญต่อการลงทุนในทุกภูมิภาคของโลกจนถึงปัจจุบัน (ชลิตา แห่งเพ็ชร และ วรินี วงศ์อุไร, 2560)

ผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างจีนกับสหรัฐอเมริกา ทำให้จีนต้องย้ายฐานการผลิตมายังภูมิภาคที่เอื้อต่อการตั้งฐานการผลิต โดยเฉพาะกลุ่มประเทศอาเซียน รวมถึงไทย โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อเป็นฐานการผลิตและส่งออกไปยังสหรัฐอเมริกา เนื่องจากสหรัฐอเมริกาปรับขึ้นภาษีนำเข้าสินค้า Made in China จากร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 25 การย้ายฐานการผลิตออกจากจีนจึงส่งผลดีต่อกลุ่มประเทศอาเซียนเป็นอย่างมาก ซึ่งไทยมีความได้เปรียบในทางภูมิศาสตร์จากการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากมีพื้นที่ที่เอื้ออำนวยต่อการตั้งฐานการผลิต มีระบบการขนส่งที่ดีกว่า รวมถึงสามารถเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าสำหรับประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และเวียดนามได้ จึงเป็นที่สนใจของนักลงทุนจีนที่ต้องการย้ายฐานการผลิตเป็นอย่างมาก

โครงการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมโครงการหนึ่งของไทยที่เคยได้รับความนิยมจากนักลงทุนต่างชาติเป็นอย่างมาก ได้แก่ โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก หรือ Eastern Seaboard ที่เริ่มต้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 เป็นโครงการพัฒนาระบบอุตสาหกรรมของไทยจากอุตสาหกรรมเบาเป็นอุตสาหกรรมหนักและอุตสาหกรรมเชิงพาณิชย์ ซึ่งทำให้ไทยก้าวเข้าสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรมและสร้างรายได้ให้กับประเทศเป็นจำนวนมาก แต่เมื่อเวลาผ่านไปประเทศเพื่อนบ้านเริ่มมีการพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศจนกลายเป็นคู่แข่งสำคัญของไทย ประกอบกับความได้เปรียบในด้านค่าครองชีพและค่าแรงที่ต่ำกว่า ตลอดจนมีแรงงานการผลิตมาก จึงเอื้อต่อการตั้งฐานการผลิตมากกว่า ทำให้นักลงทุนเริ่มย้ายฐานการ

ผลิตจากไทยซึ่งรวมถึงพื้นที่ Eastern Seaboard ไปยังประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้น ดังนั้นไทยจึงต้องพยายามสร้างจุดแข็งในการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยได้มุ่งเน้นไปยังอุตสาหกรรม 4.0 หรืออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมขั้นสูง ในรูปแบบของโครงการใหม่ที่ชื่อว่า โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC (ประภัสสร เทพชาตรี, 2562)

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นโครงการยกระดับพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกของประเทศไทย ซึ่งต่อยอดความสำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือ Eastern Seaboard ประกอบไปด้วยการพัฒนา 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้แก่ 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S - Curve) และอีก 5 อุตสาหกรรมแห่งอนาคต (New S - Curve) โดยมีพื้นที่ครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ ระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา มีเป้าหมายเพื่อดึงดูดการลงทุนและยกระดับรายได้ของประเทศ ผ่านการผ่อนคลายกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าการลงทุนในพื้นที่ปกติ โดยในพื้นที่ EEC นักลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ในการส่งเสริมการลงทุนต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก อีกทั้งภาครัฐจะมีการจัดสรรทรัพยากรลงในพื้นที่นี้เป็นกรณีพิเศษเพื่อดึงดูดการลงทุนของนักลงทุนเพิ่มขึ้น (รติมา คชนันทน์, 2560)

ในปี พ.ศ.2563 กองข้อมูลธุรกิจได้แสดงข้อมูลการลงทุนของต่างชาติในพื้นที่การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นมูลค่าทั้งสิ้น 789,389.99 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 40.44 ของมูลค่าทุนทั้งหมด โดยประเทศที่มีมูลค่าการถือหุ้น 5 อันดับแรก ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น จีน สิงคโปร์ เกาหลีใต้ และสหรัฐอเมริกาตามลำดับ แต่ประเทศจีนที่ได้รับผลกระทบจากสงครามการค้าจำเป็นต้องย้ายฐานการผลิตไปยังต่างประเทศ รวมถึงไทยที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น อีกทั้งการลงทุนของนักลงทุนจีนในพื้นที่ EEC ก็เพิ่มขึ้นเช่นกัน ด้วยเหตุนี้ผู้ศึกษาจึงสนใจที่จะศึกษาเกี่ยวกับประเภท ท่าเลที่ตั้ง และปัจจัยในการก่อตั้งโรงงานอุตสาหกรรมของจีนในพื้นที่ EEC เพื่อนำไปวิเคราะห์ลักษณะการเลือกพื้นที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมจีนแต่ละประเภท ตลอดจนวิเคราะห์ปัจจัยในการเลือกพื้นที่ก่อตั้งโรงงานอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ดังกล่าว และเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่อื่น ๆ ให้มีความเหมาะสมแก่การลงทุนของนักลงทุนจีนต่อไป

## 2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 2.1 เพื่อศึกษาท่าเลที่ตั้งของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
- 2.2 เพื่อศึกษาประเภทของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
- 2.3 เพื่อศึกษาการลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

### 3. ขอบเขตของการวิจัย

- 3.1 ขอบเขตด้านพื้นที่ ศึกษาการลงทุนของอุตสาหกรรมภาพรวมและอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
- 3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา มีเนื้อหาเกี่ยวกับทำเลที่ตั้ง ประเภท ของอุตสาหกรรมภาพรวมและอุตสาหกรรมจีน การลงทุนภาพรวมและการลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
- 3.3 ขอบเขตด้านเวลา ใช้ข้อมูลการก่อตั้งอุตสาหกรรมในภาพรวมและอุตสาหกรรมของจีนในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ในปี พ.ศ.2559-2564

### 4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 4.1 ทำให้ทราบถึงทำเลที่ตั้งของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
- 4.2 ทำให้ทราบถึงประเภทของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
- 4.3 ทำให้ทราบถึงการลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
- 4.4 ทำให้ทราบแนวทางการพัฒนาพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพการลงทุนในพื้นที่

## บทที่ 2

### ทบทวนวรรณกรรม

การศึกษาเรื่อง “การลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)” จะนำเสนอเกี่ยวกับ ท่าเลที่ตั้ง ประเภท และปัจจัยที่ดึงดูดนักลงทุนจีนในพื้นที่การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยนำข้อมูลเชิงคุณภาพจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาศึกษาพฤติกรรมการลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยใช้ข้อมูลดังนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
2. นโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมของไทย ระหว่างปี พ.ศ.2559-2564
3. พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และการลงทุนของอุตสาหกรรม ระหว่างปี พ.ศ.2559-2564
4. ข้อมูลทางภูมิศาสตร์ของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 1. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

##### ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับที่ตั้งอุตสาหกรรม (Industrial Location Theory)

ทฤษฎีและแนวความคิดที่ตั้งอุตสาหกรรม โดยนักภูมิศาสตร์และนักเศรษฐศาสตร์ซึ่งเป็นกลุ่มนักวิชาการที่มีส่วนสำคัญในการสร้างทฤษฎีแนวความคิดและแบบจำลอง (Model) เพื่อนำมาใช้ในการอธิบายปรากฏการณ์และศึกษาแหล่งที่ตั้งที่เหมาะสม (The Optimum Location) โดยทฤษฎีที่ตั้งอุตสาหกรรมหลัก ๆ ที่มีบทบาทต่อการศึกษาและวิเคราะห์ที่ตั้งที่เหมาะสมในการประกอบอุตสาหกรรมสามารถแบ่งได้เป็น 3 ทฤษฎี ดังนี้

1. ทฤษฎีที่ตั้งที่มีต้นทุนต่ำสุด (The Least Cost Location Theory) เป็นทฤษฎีที่อธิบายแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมที่ทำให้เกิดต้นทุนการผลิตที่น้อยที่สุด

2. ทฤษฎีอาณาบริเวณตลาด (The Market Area Analysis Theory) เป็นทฤษฎีที่อธิบายถึงขนาดของตลาดที่มีอิทธิพลต่อกำไรของอุตสาหกรรม กล่าวคือ ที่ตั้งอุตสาหกรรมที่สามารถครอบครองอาณาบริเวณตลาดได้มากที่สุดย่อมจะมีผลกำไรมากที่สุดด้วย

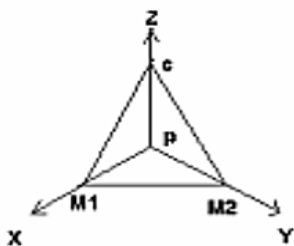
3. ทฤษฎีที่ตั้งที่ให้กำไรสูงสุด (The Maximum Profits Location Theory) เป็นทฤษฎีที่อธิบายที่ตั้งที่มีรายจ่ายน้อยที่สุดและมีรายได้มากที่สุด นั่นหมายถึงการได้รับกำไรสูงสุด ซึ่งนักภูมิศาสตร์และนักเศรษฐศาสตร์ที่ได้นำเสนอและพัฒนาแนวความคิดและทฤษฎีที่ตั้งอุตสาหกรรมที่สำคัญ มีดังนี้

Alfred Weber นักเศรษฐศาสตร์ชาวเยอรมันผู้ซึ่งได้รับการยกย่องให้เป็นบิดาแห่งทฤษฎีที่ตั้งอุตสาหกรรม โดยได้พัฒนาทฤษฎีจากแนวความคิดของโจฮันน์ ไฮน์ริช ฟอน ทูเนน (Johann Heinrich Von Thünen) ในเรื่องแหล่งที่ตั้งของกิจกรรมทางการเกษตร และแนวความคิดของวิลเฮล์ม ลอนฮาร์ด (Wilhelm Launhardt) คือการใช้สามเหลี่ยมแหล่งที่ตั้ง (Locational Triangle) ในการวิเคราะห์ที่ตั้งอุตสาหกรรมซึ่งเสียค่าขนส่งต่ำที่สุด โดยกำหนดให้มีแหล่งวัตถุดิบ 2 แห่งและตลาด 1 แห่ง จุดที่เป็นที่ตั้งของโรงงานซึ่งเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดจะอยู่ภายในรูปสามเหลี่ยม และมีระยะทางที่สั้นที่สุดเชื่อมระหว่างจุดทั้ง 3 (ภาพที่ 1) เวเบอร์ได้ให้ความสนใจกับปัจจัยทางที่ตั้ง 3 ปัจจัย คือ ปัจจัยค่าขนส่ง ปัจจัยค่าจ้างแรงงาน และปัจจัยแรงที่ก่อให้เกิดการรวมกลุ่ม (Agglomerative Force) ที่มีผลต่อต้นทุนค่าขนส่ง โดยเวเบอร์ได้ตั้งสมมติฐานที่ใช้ในการวิเคราะห์แหล่งที่ตั้ง ดังนี้

1. แหล่งวัตถุดิบ รวมถึงเชื้อเพลิงต่าง ๆ กระจายไม่เท่ากัน และมีเฉพาะแห่ง
2. แหล่งผู้บริโภคหรือขนาดของตลาดและสถานะของตลาดถูกกำหนดไว้แน่นอน
3. ศูนย์กลางของตลาดแรงงานมีหลายแห่ง แรงงานไม่อาจเคลื่อนย้ายระหว่างศูนย์ได้ ค่าจ้างแรงงานถูกกำหนดไว้ตายตัวและมีแรงงานไม่จำกัดจำนวน

ในการพิจารณาที่ตั้งโดยใช้ค่าขนส่งต่ำสุดเป็นตัวกำหนดอาจจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงไปเมื่อนำค่าจ้างแรงงานเข้ามาร่วมพิจารณา เวเบอร์เห็นว่าอุตสาหกรรมจะเลือกที่ตั้งที่มีค่าจ้างแรงงานถูก ถ้าจะทำให้เกิดความประหยัดได้มากกว่าต้นทุนค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้นเมื่อย้ายจากที่ตั้งที่มีค่าขนส่งต่ำสุด เวเบอร์ได้ใช้เส้นค่าขนส่งเพิ่มเท่า (Isodabang) โดยมีเส้นรอบวงที่เท่า ๆ กันเป็นเส้นที่เชื่อมจุดต่าง ๆ ที่มีค่าขนส่งเพิ่มขึ้นจากจุดที่มีค่าขนส่งต่ำที่สุด (ภาพที่ 2)

นอกจากนี้เวเบอร์ได้พิจารณาผลจากการรวมกลุ่มกันในการเลือกที่ตั้งอุตสาหกรรมคือ อุตสาหกรรมจะมีแนวโน้มไปตั้งในแหล่งที่มีการรวมกลุ่มกันแทนที่บริเวณที่มีค่าขนส่งต่ำสุดได้ ถ้าการรวมกลุ่มกันจะประหยัดและสามารถลดต้นทุนได้ต่ำสุดมากกว่าที่ตั้ง ณ ที่ตั้งที่มีค่าขนส่งและค่าจ้างแรงงานต่ำสุด โดยประโยชน์จากการรวมกลุ่มกันจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อมีหน่วยผลิตอย่างน้อย 3 หน่วย (ภาพที่ 3) ซึ่งมีที่ตั้งที่เสียค่าขนส่งต่ำที่สุด และมีเส้นค่าขนส่งเพิ่มเท่าวิกฤติ (ผ่องพรรณ หนูนัด, 2547)



C = Point of Consumption

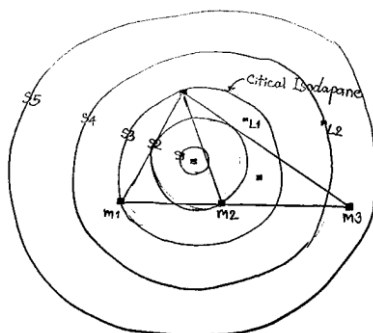
M1 = Source of material 1

M2 = Source of material 2

P = Point of Industrial location

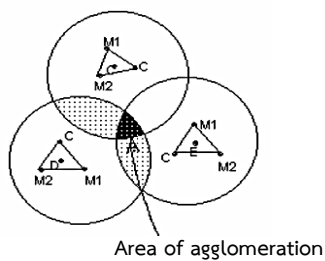
ภาพที่ 1 การวิเคราะห์ที่ตั้งอุตสาหกรรมโดยใช้สามเหลี่ยมแหล่งที่ตั้ง (Locational Triangle)

ที่มา: [http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis\\_th.asp?id=0000006133](http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis_th.asp?id=0000006133), (2547)



ภาพที่ 2 การวิเคราะห์ที่ตั้งอุตสาหกรรมโดยใช้เส้นแสดงตำแหน่งที่ค่าแรงเท่ากับค่าขนส่ง

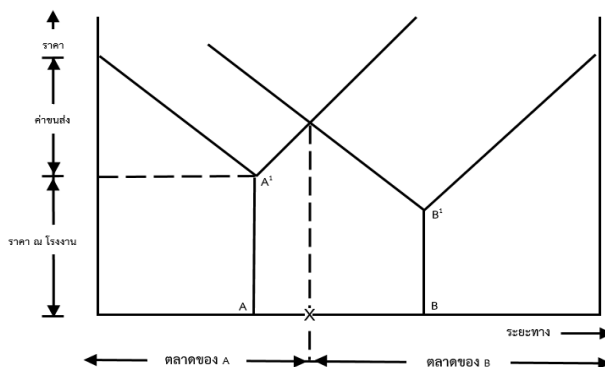
ที่มา: [http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis\\_th.asp?id=0000006133](http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis_th.asp?id=0000006133), (2547)



ภาพที่ 3 การวิเคราะห์ที่ตั้งอุตสาหกรรมอันมีผลมาจากการรวมตัวของอุตสาหกรรม

ที่มา: [http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis\\_th.asp?id=0000006133](http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis_th.asp?id=0000006133), (2547)





ภาพที่ 4 การวิเคราะห์บริเวณตลาดเพื่อกำหนดให้ราคา ณ ที่ตั้งอุตสาหกรรมแตกต่างกัน แต่ค่าขนส่งเท่ากัน

ที่มา: [http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis\\_th.asp?id=0000006133](http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis_th.asp?id=0000006133), (2547)

### ปัจจัยที่ตั้ง (Location Factors)

ปัจจัยที่ตั้ง (Location Factors) มีความสัมพันธ์กับที่ตั้งอุตสาหกรรม โดยวอลเตอร์ ไอซาร์ด (Walter Isard) ได้จำแนกปัจจัยที่ตั้งเป็น 3 กลุ่ม กลุ่มแรกคือ ปัจจัยด้านต้นทุนที่ผันแปรกับระยะทางในลักษณะสม่าเสมอ ได้แก่ การขนส่ง วัตถุดิบและตำแหน่งของตลาด กลุ่มที่ 2 คือ ปัจจัยด้านต้นทุนที่ผันแปรกับระยะทางในลักษณะที่ไม่สม่าเสมอ ได้แก่ แรงงาน พลังงาน ภาษีอากร น้ำ การประกันภัย ภูมิอากาศและอื่น ๆ ส่วนปัจจัยที่ตั้งกลุ่มที่ 3 ได้แก่ ปัจจัยต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดการรวมกลุ่มและการแยกตัวของอุตสาหกรรม เมอร์ตัน มิลเลอร์ (Merton Miller) ได้เสนอว่าปัจจัยที่ตั้งที่เป็นปัจจัยการผลิตหลักนั้น ได้แก่ ที่ดิน ทุน วัตถุดิบและพลังงาน แรงงาน และกิจกรรมตติยภูมิ

1. **ที่ดิน** ที่ดินจัดว่าเป็นทรัพยากรที่ไม่มีความคล่องตัวในทางภูมิศาสตร์ (Geographic Mobility) แต่มีความคล่องตัวด้านการใช้ (Occupational Mobility) สูง จึงทำให้เกิดการแข่งขันเพื่อการใช้ที่ดินระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ สถานประกอบการอุตสาหกรรมไม่ได้ใช้ที่ดินเพียงเพื่อสร้างโรงงาน แต่ยังต้องการที่ดินเพื่อก่อสร้างสถานที่เก็บรักษาวัตถุดิบและสินค้า สถานที่จอดยานพาหนะ เส้นทางคมนาคมในพื้นที่ พื้นที่ว่างสำหรับขยายกิจการในอนาคต ตลอดจนสำหรับจัดตั้งสำนักงาน อย่างไรก็ตามลักษณะของการใช้ที่ดินจะขึ้นอยู่กับประเภทอุตสาหกรรม ในระดับประเทศที่ดินมักจะราคาสูงในพื้นที่เมืองและราคาต่ำในพื้นที่ชนบท

โจฮันน์ ไฮน์ริช ฟอน ทุเนน (Johann Heinrich Von Thünen) ได้เสนอทฤษฎีค่าเช่าทางเศรษฐกิจ (Theory of Rent) ซึ่งเป็นต้นกำเนิดของแนวความคิดเกี่ยวกับการแข่งขันเพื่อการใช้ที่ดินเพื่อช่วยอธิบายความแตกต่างทางพื้นที่เกษตรกรรม ต่อมาทฤษฎีได้รับการประยุกต์ใช้ในภูมิศาสตร์มนุษย์เกือบทุกแขนง

ค่าเช่าทางเศรษฐกิจ (Economic Rent) คือผลตอบแทนจากการใช้ที่ดินผืนใดผืนหนึ่งโดยกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง ในทางภูมิศาสตร์อุตสาหกรรม ประเด็นที่น่าสนใจเกี่ยวกับค่าเช่าเศรษฐกิจคือ การที่ค่าเช่ามักจะมีความผันแปรในทางพื้นที่ คาลวิน ไบรซ์ ฮูเวอร์ (Calvin Bryce Hoover) ได้เสนอสาเหตุแห่งการผันแปรดังกล่าวไว้ 4 ประการ ได้แก่ 1) ระดับการเข้าถึงของที่ดิน โดยที่ดินบริเวณใดมีการเข้าถึงสูง จะมีผลทำให้ค่าเช่าทางเศรษฐกิจสูงไปด้วย 2) คุณสมบัติของทำเลที่ตั้ง หมายถึงลักษณะทางกายภาพของที่ดิน โดยคุณสมบัติของที่ดินที่เหมาะสมต่อการตั้งอุตสาหกรรม จะมีผลทำให้ค่าเช่าสูงขึ้น 3) ค่าขนส่ง หมายถึงค่าขนส่งรวมที่เกิดจากการประกอบกิจการอุตสาหกรรม ซึ่งทำเลใดที่ค่าขนส่งรวมต่ำ ทำเลนั้นจะมีค่าเช่าทางเศรษฐกิจสูง 4) ความคล่องตัวในการขนส่ง ซึ่งอาจคำนวณจากปริมาตรหรือน้ำหนักของสินค้าที่ผลิตได้ต่อหน่วยพื้นที่ที่ทำการผลิต ซึ่งหากมีปริมาตรหรือน้ำหนักมาก สินค้าั้นจะมีความคล่องตัวต่ำ

**2. ทุน** สามารถจำแนกออกเป็น 2 ประเภท ประเภทที่ 1 ได้แก่ เงินทุน ในทางทฤษฎีเงินทุนจัดว่าเป็นทรัพยากรที่มีความคล่องตัวในทางภูมิศาสตร์สูง แต่ในทางปฏิบัติอาจมีระดับสูงหรือต่ำขึ้นอยู่กับหลายสาเหตุ ได้แก่ วัตถุประสงค์ของการลงทุนจะมีความสัมพันธ์กับความคล่องตัวของเงินทุนนั้น ๆ ความคล่องตัวของทุนขึ้นอยู่กับระดับการพัฒนาของระบบการเงินและสินเชื่อ พื้นที่ที่มีการพัฒนาสูง ความคล่องตัวของเงินทุนก็จะสูงตามไปด้วย ในระดับประเทศสภาพทางการเมืองจะมีผลต่อความคล่องตัวของเงินทุนที่จะเข้าสู่ประเทศนั้น ๆ โดยนักลงทุนต้องคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองว่าจะส่งผลต่อการลงทุนหรือไม่ ตลอดจนศักยภาพของประเทศหรือพื้นที่ในการให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจจะมีผลต่อความคล่องตัวของเงินทุนในประเทศหรือพื้นที่นั้น ๆ โดยในระดับประเทศนักลงทุนจะไม่นิยมลงทุนในพื้นที่ห่างไกลหรือภูมิภาคที่มีปัญหาด้านการเติบโตทางเศรษฐกิจ และประเภทที่ 2 ได้แก่ ทุนสินค้า หมายถึงเครื่องจักร เครื่องมือ และสิ่งก่อสร้าง เครื่องจักรและเครื่องมือส่วนใหญ่มีความคล่องตัวต่ำ (ยกเว้นเครื่องจักรและเครื่องมือน้ำหนักไม่มาก) ทำให้ลำบากต่อการเคลื่อนย้าย และทำให้เกิดความเฉื่อยทางภูมิศาสตร์หรือความเฉื่อยทางอุตสาหกรรม แต่ในส่วนของสิ่งก่อสร้าง ความเฉื่อยจะเกิดจากการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ของสิ่งก่อสร้างจากสถานประกอบการหนึ่งไปยังสถานประกอบการอื่น ๆ โดยอาจเกิดในรูปแบบของการสืบทอด (Successive Reoccupation) ทำให้อุตสาหกรรมดำรงอยู่ได้ในบางพื้นที่ทั้ง ๆ ที่ปัจจัยอื่นอยู่ในสถานะไม่เอื้ออำนวยอีกต่อไป หรืออาจก่อให้เกิดสถานะการอภิบาลอุตสาหกรรม (Industrial Nurseries) ซึ่งเกิดในอุตสาหกรรมที่มีเงินทุนจำกัด จึงอาศัยสิ่งก่อสร้างที่มีอยู่แต่เดิมเป็นสถานที่เติบโตระยะแรกเริ่ม และในกรณีที่อุตสาหกรรมจำเป็นต้องลงทุนก่อสร้างโรงงานและสิ่งก่อสร้างอื่น ๆ ค่าก่อสร้างที่ผันแปรในทางพื้นที่อาจมีผลต่อที่ตั้งอุตสาหกรรมได้

### 3. วัตถุประสงค์และพลังงาน

**3.1 วัตถุประสงค์** เป็นปัจจัยการผลิตหลักที่ขาดไม่ได้สำหรับกรรมวิธีทางอุตสาหกรรม อาจเป็นผลผลิตจากภาคเกษตรกรรม ภาคเหมืองแร่ หรือภาคอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมบางประเภทใช้

วัตถุดิบสำคัญเพียงหนึ่งชิ้น เช่น อุตสาหกรรมหลอมโลหะ อุตสาหกรรมทอผ้า แต่บางประเภทใช้วัตถุดิบเป็นจำนวนมาก เช่น อุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์ และเนื่องจากวัตถุดิบมีความผันแปรทางพื้นที่ในด้านชนิด ลักษณะ ปริมาณ และคุณภาพ วัตถุดิบจึงมีความสัมพันธ์กับที่ตั้งอุตสาหกรรม โดยอุตสาหกรรมจะเข้ามาตั้งอยู่ใกล้หรืออยู่ในทิศทางของแหล่งวัตถุดิบในหลายกรณี ได้แก่ กรณีที่กระบวนการผลิตทำให้วัตถุดิบสูญเสียน้ำหนักในปริมาณมากจนทำให้สัดส่วนของน้ำหนักวัตถุดิบและน้ำหนักสินค้าแตกต่างกันมาก กรณีที่กระบวนการผลิตมีการเปลี่ยนแปลงวัตถุดิบที่สดหรือเน่าเสียได้ (Perishable) ให้กลายเป็นสินค้าที่เน่าเสียยากหรือไม่เน่าเสีย ในกรณีนี้น้ำหนักของวัตถุดิบและสินค้าจะไม่แตกต่างกันมาก แต่วัตถุดิบที่เป็นสิ่งที่เน่าเสียได้จะทำให้ค่าขนส่งวัตถุดิบสูงกว่าสินค้า จึงควรตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งวัตถุดิบเพื่อประหยัดค่าขนส่ง กรณีที่วัตถุดิบมีความเทอะทะ (Bulky) ในกรณีนี้ค่าขนส่งวัตถุดิบจะมีราคาสูงเมื่อเทียบกับค่าขนส่งสินค้า และในกรณีที่วัตถุดิบไม่เข้าข่ายตามกรณีที่ได้กล่าวมา แต่ด้วยสาเหตุบางประการที่ทำให้ค่าขนส่งวัตถุดิบสูงกว่าค่าขนส่งสินค้า ในกรณีนี้อุตสาหกรรมจะเข้าไปตั้งอยู่ใกล้หรืออยู่ในทิศทางของแหล่งวัตถุดิบ

**3.2 พลังงาน** เป็นปัจจัยการผลิตสำคัญที่ใช้เพื่อขับเคลื่อนเครื่องจักรในกระบวนการอุตสาหกรรม ในเชิงอุตสาหกรรม พลังงานสามารถจำแนกได้เป็น 2 กลุ่ม กลุ่มแรกคือ พลังงานที่นำมาใช้ในกระบวนการอุตสาหกรรมโดยตรง เช่น พลังงานน้ำ พลังงานลม โดยอุตสาหกรรมต้องไปตั้งอยู่ในแหล่งพลังงานดังกล่าว และกลุ่มที่ 2 คือพลังงานที่นำมาใช้ในกระบวนการอุตสาหกรรมทางอ้อม เช่น พลังงานจากถ่านหิน น้ำมันปิโตรเลียม โดยอุตสาหกรรมสามารถตั้งอยู่ห่างไกลจากแหล่งพลังงาน เนื่องจากพลังงานกลุ่มนี้สามารถเคลื่อนย้ายจากแหล่งกำเนิดได้โดยวิธีการขนส่ง

**4. แรงงาน** ความสำคัญของแรงงานค่อย ๆ ลดลงจากอดีตเนื่องจากการใช้เครื่องจักรและเครื่องยนต์เข้ามาผลิตทดแทนทรัพยากรมนุษย์ อากิลเล ลอเรีย (Achille Loria) นักเศรษฐศาสตร์ชาวอิตาลี ได้แนะนำให้อุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงานจำนวนมากไปตั้งอยู่บริเวณแหล่งเกษตรกรรมในเขตชนบทที่มีแรงงานส่วนเกินแฝงอยู่ วิลเฮ็่ม กย็อท ฟริดริช รอสเชอร์ (Wilhelm Georg Friedrich Roscher) ก็ได้ตั้งข้อสังเกตว่า บริเวณใดมีแรงงานที่มีความชำนาญเฉพาะด้านอยู่เป็นจำนวนมากหรือมีประชากรหนาแน่น บริเวณนั้นมักจะดึงดูดอุตสาหกรรมให้เข้าไปถึง ประเภทของแรงงานสามารถจำแนกได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ กลุ่มที่มีบทบาทในการตัดสินใจ หมายถึงบุคลากรที่มีส่วนตัดสินใจเรื่องต่าง ๆ ของสถานประกอบการ เช่น ผู้จัดการ ผู้บริหาร แรงงานที่มีบทบาทในการตัดสินใจมักพบมากในบริเวณที่มีชื่อเสียงด้านการอยู่อาศัย ในบางกรณีผู้ประกอบการต้องการแรงงานเหล่านี้จึงเข้าไปตั้งสถานประกอบการในบริเวณดังกล่าว และกลุ่มที่ไม่มีบทบาทในการตัดสินใจ หมายถึงแรงงานในอุตสาหกรรมที่ใช้กำลังกายในการทำงาน ในส่วนของบุคลากรที่วิชาชีพนั้นถูกจัดให้เป็นกลุ่มที่ไม่มีบทบาทในการตัดสินใจ แต่ในสถานประกอบการบางแห่งอาจมอบหมายให้สามารถตัดสินใจได้ใน

ระดับหนึ่ง องค์ประกอบของแรงงานที่ไม่มีบทบาทในการตัดสินใจ ได้แก่ ค่าจ้าง จำนวนแรงงาน แรงงานในเมืองและชนบท คุณภาพ การศึกษา อายุ และเพศ

**5. กิจกรรมตติยภูมิ** ในส่วนของสถานประกอบการอุตสาหกรรม ได้แก่ การค้าส่ง การขนส่ง การสื่อสาร และงานด้านธุรกิจ โดยนอกเหนือจากการผลิตแล้วสถานประกอบการอุตสาหกรรมยังต้องดำเนินการด้านกิจกรรมตติยภูมิด้วย และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องมากที่สุดคือการขนส่ง ซึ่งเป็นตัวกำหนดที่ตั้งโรงงานที่สำคัญที่สุด ในส่วนของการค้าส่งจะมีรูปแบบที่สัมพันธ์กับรูปแบบการกระจายอุตสาหกรรม โดยพ่อค้าคนกลางนั้นจัดได้ว่ามีบทบาทอย่างสูงในแหล่งอุตสาหกรรม และสำหรับบริการด้านธุรกิจ สถานประกอบการอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ต้องพึ่งบริการด้านธุรกิจจากหน่วยงานภายนอก อุตสาหกรรมจึงมีความสัมพันธ์กับการบริการธุรกิจในลักษณะ 2 ทิศทาง คือโครงสร้างอุตสาหกรรมในพื้นที่จะก่อให้เกิดอุปสงค์ในด้านบริการด้วยธุรกิจ ซึ่งจะกระตุ้นให้มีการลงทุนจัดตั้งหน่วยงานที่จะให้บริการดังกล่าวเพื่อสนองต่ออุปสงค์ และในทางกลับกันอุปทานของการบริการทางธุรกิจภายในพื้นที่ก็จะมีส่วนดึงดูดให้เกิดการลงทุนทางอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น เมื่อความสัมพันธ์เป็นเช่นนี้ในระยะยาวการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดจะมีผลต่อโครงสร้างของอีกฝ่ายหนึ่ง จึงถือได้ว่าอุตสาหกรรมมีความสัมพันธ์เชิงพื้นที่กับการบริการทางธุรกิจอย่างไม่สามารถแยกจากกันได้

ในส่วนของปัจจัยที่ตั้งอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่มีความสำคัญรองลงมา ได้แก่ สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ พัฒนาการด้านเทคโนโลยี สารสนเทศ การขนส่ง ตลาด และบทบาทของรัฐ

**1. สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ** หมายถึงสภาพทางธรรมชาติที่ไม่ได้ถูกสร้างขึ้นโดยมนุษย์ มีองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม ได้แก่ ภูมิประเทศ ภูมิอากาศ และน้ำ

**1.1 ภูมิประเทศ** อุตสาหกรรมส่วนใหญ่ต้องการภูมิประเทศที่ราบเรียบ พื้นดินไม่ทรุดตัวง่าย และระบายน้ำได้ดี แต่อุตสาหกรรมบางประเภทก็ต้องการภูมิประเทศที่แตกต่างออกไป เช่น อุตสาหกรรมกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม จะใช้พื้นที่ที่มีความลาดชันเล็กน้อยเพื่อให้น้ำมันปิโตรเลียมไหลผ่านกระบวนการต่าง ๆ ภายในโรงงานโดยอาศัยแรงโน้มถ่วงของโลก

**1.2 ภูมิอากาศ** มีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมได้แก่ ความชื้น ที่มีความสำคัญกับอุตสาหกรรมบางประเภท เช่น อุตสาหกรรมทอผ้าฝ้าย ที่ต้องตั้งในบริเวณที่มีความชื้นในอากาศสูง เพื่อป้องกันการแตกตัวของเส้นด้าย ระดับอุณหภูมิ กระบวนการผลิตหลายประเภทต้องอยู่ในอุณหภูมิที่กำหนด หากอุณหภูมิอยู่นอกพิสัยที่กำหนด โรงงานจะต้องใช้วิธีการเพื่อปรับอุณหภูมิให้อยู่ในระดับที่ต้องการ อุณหภูมิยังอาจช่วยประหยัดต้นทุนด้านแรงงาน โดยบริเวณที่มีสภาพภูมิอากาศอบอุ่นจะประหยัดต้นทุนด้านเครื่องแต่งกายและค่ากระแสไฟฟ้าจากเครื่องทำความร้อน หรือแม้แต่อาหารในบริเวณที่อากาศอบอุ่นยังมีราคาถูกกว่าบริเวณที่อากาศหนาวเย็น ต่อมาคือ ปริมาณแสงอาทิตย์ มีผลต่ออุตสาหกรรมบางประเภท เช่น อุตสาหกรรมผลไม้อตากแห้งที่ต้องใช้พลังงานจาก

แสงอาทิตย์ในปริมาณที่สูง และสุดท้ายคือ กำลังและทิศทางลม โรงงานขนาดใหญ่บางแห่งที่ปล่อยความร้อนหรือมลพิษที่เกิดจากกระบวนการผลิตอาจต้องไปตั้งในบริเวณที่ไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งชุมชน หรือบริเวณที่มีลมแรงก็อาจไม่เหมาะแก่การตั้งอุตสาหกรรมเพราะอาจทำให้เครื่องจักรเสียหาย

**1.3 น้ำ** อุตสาหกรรมหลายประเภทใช้น้ำเป็นวัตถุดิบ บางประเภทใช้น้ำเพื่อลดความร้อนและทำความสะอาดเครื่องจักร ตลอดจนต้มเพื่อนำพลังไอน้ำมาขับเคลื่อนเครื่องจักร ในภาพรวมอุตสาหกรรมใช้น้ำในปริมาณที่สูง ในด้านคุณภาพ หากเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องใช้น้ำเป็นวัตถุดิบนอกจากจะต้องตั้งอยู่ใกล้กับลำธารแล้ว คุณสมบัติทางเคมีของน้ำที่จะนำมาใช้ยังต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดด้วย

**2. พัฒนาการด้านเทคโนโลยี** ส่งผลต่ออุตสาหกรรมในหลายด้าน ได้แก่ ด้านการเพิ่มชนิดสินค้า เป็นการคิดค้นสินค้าใหม่ ๆ ขึ้นมา ทำให้เกิดที่ตั้งอุตสาหกรรมใหม่ ๆ ในขณะเดียวกันก็อาจทำให้อุตสาหกรรมเก่า ๆ บางแห่งต้องปิดตัวหรือมีความสำคัญน้อยลง ด้านการเพิ่มจำนวนของขั้นตอนในกระบวนการผลิต ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีทำให้กระบวนการผลิตซับซ้อนมากขึ้น ซึ่งก็หมายถึงว่าขั้นตอนในกระบวนการผลิตมีจำนวนมากขึ้น ด้านการเปลี่ยนแปลงชนิดและคุณภาพของวัตถุดิบ นวัตกรรมทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมีผลทำให้อุตสาหกรรมสามารถใช้วัตถุดิบชนิดใหม่ ๆ ที่หาได้ง่ายกว่า มีราคาถูกกว่า หรืออาจใช้วัตถุดิบประเภทเดิมที่มีคุณภาพต่ำกว่าได้ ด้านการเพิ่มประสิทธิภาพของการใช้พลังงาน ทำให้สัดส่วนของต้นทุนด้านพลังงานต่อต้นทุนรวมลดลง ด้านนวัตกรรมการขนส่ง ทำให้ต้นทุนด้านการขนส่งลดลง และทำให้อุตสาหกรรมไม่จำเป็นต้องตั้งอยู่ ณ แหล่งวัตถุดิบ แหล่งพลังงานหรือแหล่งตลาด ด้านการลดอุปสงค์แรงงาน ในกรณีที่อุตสาหกรรมเปลี่ยนไปใช้เครื่องจักรอัตโนมัติมากขึ้นจะทำให้อุปสงค์ด้านแรงงานลดลง และด้านพัฒนาการเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์ การใช้คอมพิวเตอร์ควบคุมการผลิตทำให้การผลิตสินค้ามีความรวดเร็วขึ้น

**3. สารนิเทศ** ลีโอ วัลเดอมาร์ ทอร์นควิสท์ (Leo Waldemar Törnqvist) ได้เสนอว่าระบบเศรษฐกิจปัจจุบันประกอบด้วยมิติด้านการคมนาคมสื่อสารที่แบ่งออกได้เป็น 3 ประเภทคือ การขนส่งสินค้า การสื่อสารแบบเผชิญหน้า (Face-To-Face Contact) และการสื่อสารทางไกล (Telecommunication) ซึ่งเมื่อพิจารณารายละเอียดจะพบว่าสารนิเทศเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับการคมนาคมสื่อสาร 2 ประเภทหลัง โดยเฉพาะการสื่อสารแบบเผชิญหน้าที่หากมีความเข้มข้น (Intensive) เพียงพอแล้ว ก็จะเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมกระบวนการกลายเป็นเมือง (Urbanization) และการเติบโตของมหานคร คริสติน แมคแดเนียล (Christine McDaniel) ได้กล่าวว่าการสื่อสารโดยเฉพาะการเคลื่อนที่ของสารนิเทศคือหัวใจที่สำคัญของเศรษฐกิจในปัจจุบัน สถานประกอบการอุตสาหกรรมต้องคอยเปิดรับสารนิเทศเกี่ยวกับอุปสงค์ของผู้บริโภคที่มีต่อสินค้าอุตสาหกรรม แล้วจึงนำสารนิเทศไปตัดสินใจเกี่ยวกับประเด็นต่าง ๆ ต่อจากนั้นสถานประกอบการอุตสาหกรรมจะต้องเสนอสารนิเทศเกี่ยวกับอุปสงค์ที่มีต่อปัจจัยการผลิตต่าง ๆ ไปยังเจ้าของปัจจัยการผลิต เพื่อระดมปัจจัยนั้น ๆ ในการ

ผลิตสินค้า การเคลื่อนที่ของสารนิเทศทางไกลหรือแบบเผชิญหน้า การกระจายของสารนิเทศในทางพื้นที่มีผลต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้งในระดับมหภาคและระดับจุลภาค ในระดับมหภาค พบว่าความแตกต่างด้านความพร้อมของสารนิเทศที่นำมาใช้ประโยชน์ระหว่างภูมิภาค อาจมีผลต่อความแตกต่างของระดับการพัฒนาในแต่ละภูมิภาค ในส่วนของระดับจุลภาคนั้นพบว่าความแตกต่างในทางพื้นที่ในด้านความพร้อมของสารนิเทศที่จะนำมาใช้ประโยชน์และการเข้าถึงสารนิเทศคือปัจจัยที่ดั่งสำคัญของกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายประเภท เช่น ธนาคาร สถาบันการเงิน ฯลฯ

**4. การขนส่ง** เป็นองค์ประกอบที่สำคัญยิ่งสำหรับอุตสาหกรรม โดยมีบทบาท 2 ส่วนในกระบวนการอุตสาหกรรม ส่วนแรกคือการขนส่งสามารถทำให้สถานประกอบการระดมปัจจัยการผลิตที่กระจัดกระจายอยู่ในที่ต่าง ๆ ให้มารวมกัน ณ แหล่งผลิต และส่วนที่ 2 คือการขนส่งสามารถทำให้สถานประกอบการกระจายสินค้าจากหน่วยผลิตไปยังผู้บริโภคหรือผู้รับซื้ออื่น ๆ วิธีการขนส่งที่ใช้ในอุตสาหกรรม ได้แก่ การขนส่งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ ซึ่งปกติผู้ประกอบการทุกรายต้องการขนส่งวัตถุดิบจากแหล่งวัตถุดิบ หรือส่งสินค้าไปยังตลาดโดยวิธีการขนส่งที่สะดวก ปลอดภัย รวดเร็ว และเสียค่าขนส่งน้อยที่สุด แต่บางครั้งอาจถูกจำกัดด้วยคุณลักษณะของวัตถุดิบ สินค้า หรือระยะทางที่ใช้ขนส่ง การกำหนดอัตราค่าขนส่งสามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ อัตราเดียว คืออัตราการขนส่งมาตรฐานสำหรับการขนส่งจากจุดเริ่มต้นไปสุดปลายทางภายในประเทศไม่ว่าทั้ง 2 จุดจะอยู่ที่ใดก็ตาม อัตราแบ่งเขต คืออัตราที่กำหนดขึ้นล่วงหน้าสำหรับการขนส่งจากเขตเริ่มต้นไปยังเขตปลายทางภายในประเทศ ในระบบนี้เขตใดเขตหนึ่งมักจะเป็นทั้งเขตเริ่มต้นและเขตปลายทาง และอัตราตามระยะทาง คืออัตราที่ตั้งไว้เพื่อคำนวณค่าขนส่งตามระยะทางขนส่งจริง โครงสร้างของอัตราตามระยะทางนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยทั้งด้านมูลค่าสินค้าและวัตถุดิบ ด้านวิธีการขนส่ง ปริมาณสินค้าและวัตถุดิบ ความยากง่ายของการขนส่ง การขนส่งเที่ยวกลับ การเปลี่ยนยานพาหนะ ทิศทาง การแข่งขัน คุณภาพของบริการ ในส่วนของการผนวกค่าขนส่งเข้าไปในต้นทุนที่ใช้ในอุตสาหกรรมแบ่งออกเป็น 3 ระบบ ได้แก่ ระบบ f.o.b. (free-on-board) ระบบ c.i.f. (cost, insurance and freight) และระบบ Basing-point

**5. ตลาด** ในทางอุตสาหกรรม บริเวณตลาดอุตสาหกรรมก็คือพื้นที่ที่ประกอบด้วยผู้บริโภคหรือผู้บริโภคเป้าหมายที่อาจซื้อสินค้าอุตสาหกรรม บริเวณตลาดอาจมีขนาดแตกต่างกันขึ้นอยู่กับประเภทอุตสาหกรรม บริเวณตลาดของสินค้าหลายประเภทมีขอบเขตจำกัดในระดับท้องถิ่น แต่บางประเภทอาจมีขอบเขตกว้างระดับประเทศ ทวีป หรือระดับโลก ตลาดอาจมีความสัมพันธ์กับที่ตั้งอุตสาหกรรมในลักษณะต่าง ๆ ได้แก่ น้ำหนักสินค้า ตลาดจะมีอิทธิพลต่อที่ตั้งอุตสาหกรรมหากกระบวนการผลิตทำให้สินค้าน้ำหนักมาก ความเทอะทะของสินค้า อุตสาหกรรมจะแสวงหาที่ตั้งภายในหรือใกล้บริเวณตลาดหากผลิตสินค้าที่มีความเทอะทะ สินค้าที่แตกหักง่าย จะตั้งใกล้บริเวณตลาดเนื่องจากความแตกหักง่ายทำให้มีอัตราค่าขนส่งสูง สินค้าที่เสียหรือเสื่อมสภาพได้ง่าย จำเป็นต้องตั้งใกล้ตลาดเนื่องจากสินค้านี้จะมีระยะเวลาจำกัดในการวางขายในตลาด มูลค่าของสินค้า อุตสาหกรรมใดผลิตสินค้าที่มีมูลค่าต่ำ จะต้องตั้งอยู่ใกล้ตลาดเพื่อประหยัดต้นทุน

ความจำเป็นในการอยู่ใกล้ผู้บริโภค โดยอุตสาหกรรมบางประเภทต้องคอยรับสารนิเทศเกี่ยวกับความต้องการของผู้บริโภค การผลิตในปริมาณที่สูง อุตสาหกรรมนี้จะตั้งไม่ไกลจากตลาดเพื่อที่จะได้มีโอกาสขายสินค้าที่ผลิตออกมาจำนวนมากให้ได้ตามเป้าหมาย

**6. บทบาทของรัฐ** บทบาทของรัฐที่มีผลต่ออุตสาหกรรมแบ่งได้เป็น 2 ส่วน ส่วนแรกรัฐอาจเข้าไปทำหน้าที่ผลิตสินค้าอุตสาหกรรมเอง โดยจัดตั้งสถานประกอบการที่เป็นของรัฐ ส่วนการที่รัฐจะเข้าไปดำเนินการในอุตสาหกรรมมากหรือน้อยเมื่อเทียบกับภาคเอกชนจะขึ้นอยู่กับระบอบการปกครอง ส่วนที่ 2 เป็นบทบาทของรัฐที่เป็นเสรีนิยมโดยเฉพาะ ซึ่งได้แก่การแทรกแซงโดยตรงหรือทางอ้อมต่อธุรกิจอุตสาหกรรมของเอกชน โดยการกำหนดนโยบายและมาตรการ รวมถึงออกกฎหมายเกี่ยวกับอุตสาหกรรมทั้งทางบวกและทางลบ การที่รัฐเข้าไปดำเนินการจัดตั้งสถานประกอบการเองมี 2 กรณี คือ กรณีประเทศอยู่ในภาวะสงครามหรือภาวะฉุกเฉิน และกรณีที่ไม่สามารถให้เอกชนดำเนินการได้ เนื่องจากลักษณะหรือขนาดของโครงการไม่เหมาะสมกับการดำเนินนโยบายโดยเอกชน ส่วนการที่รัฐอยู่ในฐานะผู้กำหนดนโยบาย จะมีผลต่อกระบวนการตัดสินใจและการดำเนินการของสถานประกอบการหลายด้าน ในทางตรงรัฐอาจกำหนดนโยบาย มาตรการ หรือกฎหมายเกี่ยวกับอุตสาหกรรมโดยตรง แต่ในทางตรงกันข้ามรัฐอาจกำหนดนโยบายหรือนโยบายเพื่อชะลอการเติบโตของอุตสาหกรรมในบางภูมิภาคหรือท้องถิ่น (นโรตม์ ปาลกะวงศ์ ณ อยุธยา, 2532)

## 2. นโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมของไทย ระหว่างปี พ.ศ.2559-2564

### 2.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555-2559)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555-2559) เน้นไปที่การปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจให้เจริญเติบโตอย่างยั่งยืน รักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ สร้างระบบการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม และให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตสินค้าและบริการในภูมิภาคอาเซียน เน้นการผลิตสินค้าและบริการที่ใช้ความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งให้ความสำคัญกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของเอเชีย ตะวันออกกลาง และกลุ่มเศรษฐกิจต่าง ๆ (สำนักงานกองทุนส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2559)

### 2.2 แผนแม่บทกระทรวงพาณิชย์ (พ.ศ.2555-2564)

“ยุทธศาสตร์การใช้อาเซียนเป็นฐานไปสู่เวทีโลก” เพื่อใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบเชิงที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ในภูมิภาคของไทย เป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุนในภูมิภาค และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากร ผู้ประกอบการและผู้บริโภคของอาเซียนเป็นฐาน (สำนักงานกองทุนส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2559)

### 2.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564)

สำนักคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดทำบนพื้นฐานของกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579) ซึ่งเป็นแผนหลักของการพัฒนาประเทศ และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) รวมถึงการปรับโครงสร้างประเทศไทยไปสู่ประเทศไทย 4.0 ตลอดจนประเด็นการปฏิรูปประเทศ นอกจากนี้ได้ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของภาคีการพัฒนาทุกภาคส่วน เพื่อร่วมกันกำหนดวิสัยทัศน์และทิศทางการพัฒนาประเทศ รวมทั้งร่วมจัดทำรายละเอียดยุทธศาสตร์ของแผนฯ เพื่อมุ่งสู่ “ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” (นโยบายและแผนมหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์, 2563)

### 2.4 แผนยุทธศาสตร์กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศระหว่างปี พ.ศ.2559-2563

แผนยุทธศาสตร์กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศปี พ.ศ.2559-2560 เป็นกลยุทธ์การพัฒนาและส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศของปี พ.ศ.2559 ได้แก่ ผลักดันการขยายการค้าและการลงทุนกับพันธมิตรในอาเซียน ภายใต้ AEC และส่งเสริมการใช้ประโยชน์จาก FTA พัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมอาหารและเกษตรแปรรูป ส่งเสริมการเป็น Trading Nation และพัฒนาผู้ประกอบการไทยให้สามารถดำเนินธุรกิจในต่างประเทศ (Internationalization) พัฒนาและส่งเสริมการสร้างความเพิ่ม สร้างยี่ห้อสินค้าและบริการ (Value Creation, Innovation & Branding) พัฒนาและส่งเสริมสินค้าและบริการเป็นกลุ่มอย่างครบวงจร (Clusters) และรองรับแนวโน้มความต้องการใหม่ ๆ ของตลาดโลก สร้างภาพลักษณ์ประเทศในฐานะผู้ผลิตและส่งออกสินค้าและบริการที่มีคุณภาพ มาตรฐาน และมีความน่าเชื่อถือ (Country and Industry Image) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากสื่อดิจิทัลและรูปแบบการค้าสมัยใหม่อื่น ๆ (Digital Commerce and New Trading Models) พัฒนาบุคลากรระบบการทำงาน ตลอดจนระบบข้อมูลการค้าเพื่อการค้าบริการ และนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานอย่างต่อเนื่อง ในส่วนของปี พ.ศ.2560 จะมีความคล้ายกับปี พ.ศ.2559 เพิ่มประเด็นการส่งเสริมการลงทุนและสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ทางการค้าเข้ามาอีกประการหนึ่ง (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2561)

แผนยุทธศาสตร์กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศปี พ.ศ.2561 ผลักดันการค้าระหว่างประเทศในเชิงรุก เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าและบริการอย่างต่อเนื่อง มีแนวทางยุทธศาสตร์ ได้แก่ การเร่งรัดขยายตลาดส่งออกเชิงรุก ทั้งในด้าน Physical และ Digital market การปรับโครงสร้างการค้าสู่ภาคบริการ (Trade in Services) การประกอบธุรกิจและการลงทุนในต่างประเทศ (Outward Investment) การสร้างผู้ประกอบการการค้าระหว่างประเทศสู่เศรษฐกิจยุคใหม่ การส่งเสริมอุตสาหกรรมรายคลัสเตอร์ (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2561)



**แผนยุทธศาสตร์กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศปี พ.ศ.2562** ผลักดันการค้าระหว่างประเทศในเชิงรุกเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าและบริการอย่างต่อเนื่อง แนวทางยุทธศาสตร์ ได้แก่ เพื่อขยายการค้าการลงทุนในตลาดหลัก แสวงหาตลาดใหม่ ตลอดจนใช้ประโยชน์จากข้อตกลงทางการค้า และสามารถประกอบธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ เพื่อพัฒนาและส่งเสริมสินค้าและบริการเป็นกลุ่มอย่างครบวงจร (Clusters) กับความต้องการของตลาด และรองรับแนวโน้มความต้องการใหม่ ๆ ของตลาดโลก เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางแข่งขันให้แก่ผู้ประกอบการไทย ในการสร้างนวัตกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มและการสร้างยี่ห้อให้กับสินค้าและบริการให้ตรงกับความต้องการใหม่ ๆ ของตลาดโลก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับข้อมูลการค้าระหว่างประเทศที่ตรงกับความต้องการของผู้ประกอบการ (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2562)

**แผนยุทธศาสตร์กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศปี พ.ศ.2563** ผลักดันการค้าระหว่างประเทศในเชิงรุกเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าและบริการอย่างต่อเนื่อง แนวทางยุทธศาสตร์ ได้แก่ Demand-Driven Marketing Approach การเร่งรัดขยายตลาดส่งออกและธุรกิจในตลาดต่างประเทศเชิงรุกทั้ง Physical และ Digital market (city focus) การส่งเสริมอุตสาหกรรมรายคลัสเตอร์ การพัฒนาผู้ประกอบการและสร้างมูลค่าเพิ่มในอุตสาหกรรมส่งออก การพัฒนาองค์กรและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2563)

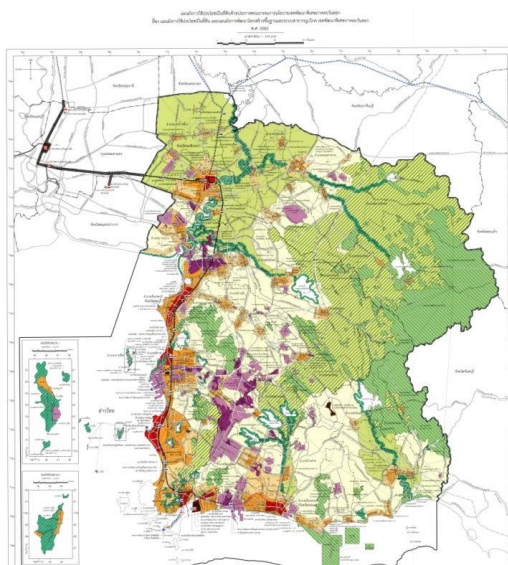
## 2.5 แผนปฏิบัติการระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563-2565) ของกระทรวงอุตสาหกรรม

แผนปฏิบัติการระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563-2565) ของกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมที่สอดคล้องกับศักยภาพพื้นฐานของประเทศและอุตสาหกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในอนาคต โดยเน้นงานวิจัย การต่อยอดงานวิจัยและพัฒนา การประยุกต์ใช้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม เพื่อเพิ่มผลิตภาพและพัฒนามาตรฐานให้ภาคอุตสาหกรรมตลอดห่วงโซ่มูลค่า มีความสามารถในการแข่งขันในระดับที่สูงขึ้น โดยมีแนวทางการพัฒนาดังนี้ ส่งเสริมงานวิจัย การต่อยอดงานวิจัยและพัฒนา การประยุกต์ใช้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี นวัตกรรม และดิจิทัล ในการพัฒนาผลิตภัณฑ์และเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของภาคอุตสาหกรรม พัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรภาคอุตสาหกรรมตลอดห่วงโซ่มูลค่าให้เป็นผู้มีสมรรถนะสูงทั้งด้านทักษะการผลิต การบริหารจัดการ เทคโนโลยี และนวัตกรรม ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้ปัจจัยการผลิตภายในประเทศให้มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนการจัดหาวัตถุดิบเพื่อรองรับความต้องการในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง พัฒนามาตรฐาน การตรวจสอบรับรองระบบงานและผลิตภัณฑ์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้กับภาคอุตสาหกรรมและเพื่อคุ้มครองผู้บริโภค (สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม, 2562)

### 3. พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และการลงทุนของอุตสาหกรรม ระหว่างปี พ.ศ. 2559-2564

#### ความเป็นมาของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นโครงการพัฒนาพื้นที่โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อต่อยอดการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก หรือที่เรียกว่า Eastern Seaboard โครงการ EEC มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่ 3 จังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ ระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา แผนการพัฒนา EEC เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาพื้นที่ ทั้งทางกายภาพและทางสังคม เพื่อเป็นการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (ณัชพล จรุงพิพัฒน์กุล, 2562)



ภาพที่ 5 แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

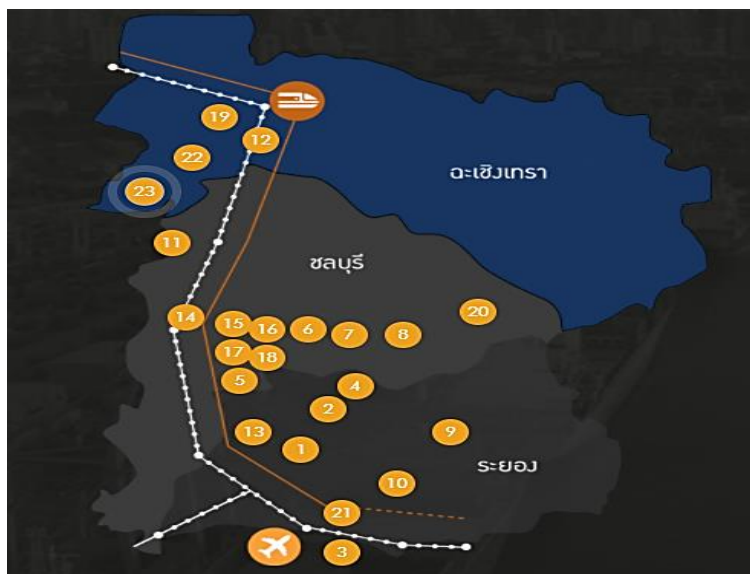
ที่มา: <https://www.prachachat.net>, (2562)

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ได้ประกาศเขตส่งเสริมเพื่อรองรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยนักลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษี และสิทธิประโยชน์ด้านอื่น ๆ รวมถึงการอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจ โดยกำหนดเขตพื้นที่ส่งเสริมรูปแบบนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกทั้งหมด 23 แห่ง

ตารางที่ 1 รายชื่อเขตส่งเสริมรูปแบบนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

รายชื่อเขตส่งเสริมรูปแบบนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก		
ลำดับ	รายชื่อนิคมอุตสาหกรรม	จังหวัด
1	นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอระยอง 36	ระยอง
2	นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด (ระยอง)	ระยอง
3	นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอตะวันออก (มาบตาพุด)	ระยอง
4	นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเออีสเทิร์นซีบอร์ด	ระยอง
5	นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอ ชลบุรี	ชลบุรี
6	นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอ ชลบุรี 2	ชลบุรี
7	นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอ อีสเทิร์นซีบอร์ด 2	ชลบุรี
8	นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอ อีสเทิร์นซีบอร์ด 3	ชลบุรี
9	นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอ อีสเทิร์นซีบอร์ด 4	ระยอง
10	นิคมอุตสาหกรรมซีพีจีซี	ระยอง
11	นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี	ชลบุรี
12	นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี (โครงการ 2)	ฉะเชิงเทรา
13	นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ระยอง	ระยอง
14	นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง	ชลบุรี
15	นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (แหลมฉบัง)	ชลบุรี
16	นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (โครงการ 3)	ชลบุรี
17	นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (โครงการ 4)	ชลบุรี
18	นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (โครงการ 5)	ชลบุรี
19	นิคมอุตสาหกรรม ที เอฟ ดี 2	ฉะเชิงเทรา
20	นิคมอุตสาหกรรมยามาโตะ อินดัสทรีส์	ชลบุรี
21	นิคมอุตสาหกรรม Smart Park	ระยอง
รายชื่อเขตส่งเสริมรูปแบบอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษเฉพาะด้าน (Cluster)		
ลำดับ	รายชื่อนิคมอุตสาหกรรม	จังหวัด
1	กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์อนาคต บ้านโพธิ์	ฉะเชิงเทรา
2	กลุ่มพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ บางปะกง	ฉะเชิงเทรา

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.), (2563)



ภาพที่ 6 เขตส่งเสริมรูปแบบนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

ที่มา: <https://www.eeco.or.th/th/announced-promotion-area>, (2563)

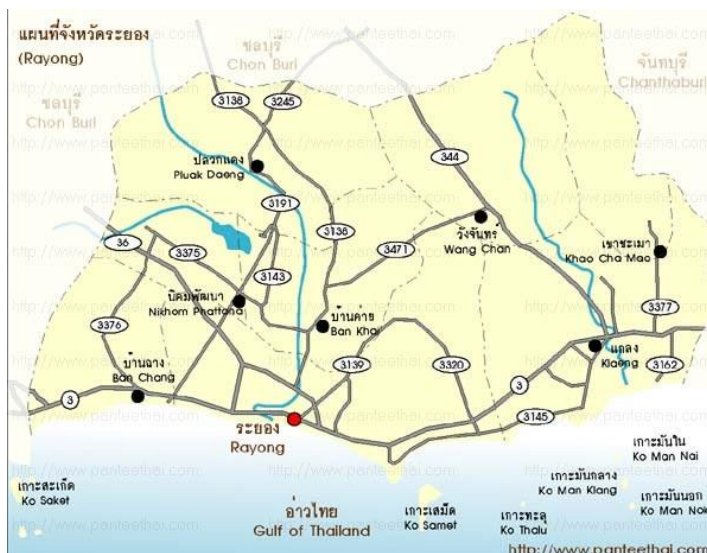
#### 4. ข้อมูลทางภูมิศาสตร์ของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ประกอบไปด้วยพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ ระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา โดยมีลักษณะทางภูมิศาสตร์ดังนี้

##### 4.1 จังหวัดระยอง

จังหวัดระยองมีพื้นที่ประมาณ 3,552 ตารางกิโลเมตร หรือ 2,220,000 ไร่ ตั้งอยู่ในภาคตะวันออกของประเทศไทยระหว่างเส้นรุ้งที่ 12-13 องศาเหนือ และเส้นแวงที่ 101-102 องศาตะวันออก ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 179 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงดังนี้

- ทิศเหนือ ติดต่อกับเขตอำเภอหนองใหญ่ อำเภอปอทอง และอำเภอศรีราชา ของจังหวัดชลบุรี
- ทิศใต้ จดทะเลอ่าวไทย พื้นที่ฝั่งทะเลยาวประมาณ 100 กิโลเมตร ของอ่าวไทย
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับเขตอำเภอท่าใหม่ อำเภอนายายอาม ของจังหวัดจันทบุรี
- ทิศตะวันตก ติดต่อกับเขตอำเภอสัตหีบ อำเภอบางละมุง ของจังหวัดชลบุรี



ภาพที่ 7 แผนที่จังหวัดระยอง

ที่มา: <https://www.panteethai.com>, (2563)

**ลักษณะภูมิอากาศ** มีลักษณะภูมิอากาศแบบมรสุมเขตร้อนลมทะเลพัดผ่านตลอดปี อากาศอบอุ่นไม่ร้อนจัด บริเวณชายฝั่งทะเลจะมีอากาศเย็นสบาย ในฤดูฝนจะมีฝนตกชุก และอุณหภูมิเฉลี่ยตลอดปีประมาณ 29.5 องศาเซลเซียส โดยมีอุณหภูมิสูงสุดในเดือนเมษายนวัดได้ 38.7 องศาเซลเซียส และอุณหภูมิต่ำสุดในเดือนมกราคมวัดได้ 17.8 องศาเซลเซียส

**ลักษณะภูมิประเทศ** สภาพพื้นที่โดยทั่วไป เป็นที่ราบสลับที่ตอนเป็นลูกคลื่น ประกอบด้วยภูเขาเตี้ย ๆ ด้านเหนือและตะวันออกเป็นที่ราบสลับภูเขา ลาดต่ำลงสู่อ่าวไทย ทางทิศใต้เป็นดินร่วนปนทราย ระบายน้ำได้ดี มีชายฝั่งทะเลเว้าแหว่งติดอ่าวไทย ยาวประมาณ 100 กิโลเมตร มีแม่น้ำสำคัญ 2 สาย คือ แม่น้ำระยอง มีความยาวประมาณ 50 กิโลเมตร ไหลผ่านพื้นที่อำเภอปลวกแดง บ้านค่าย ผ่านตำบลท่าประดู่ และไหลลงสู่ทะเลที่ตำบลปากน้ำ อำเภอเมืองระยอง และแม่น้ำประแสร์ มีต้นกำเนิดมาจากทิวเขาจันทบุรี ยาวประมาณ 120 กิโลเมตร ไหลผ่านตำบลต่าง ๆ ในเขตอำเภอแกลง ลงสู่ทะเลที่ตำบลปากน้ำประแสร์ อำเภอแกลง ลักษณะดินเป็นดินร่วนปนทราย ระบายน้ำได้ดี แต่มีความอุดมสมบูรณ์อยู่ในระดับต่ำ และมีภูเขาเตี้ย ๆ เป็นจำนวนมาก ภูเขาที่สำคัญคือ เขาชะเมา ในเขตกิ่งอำเภอเขาชะเมา สูงประมาณ 1,034 เมตร เขาขุนอิน เขาจอมแห เขาวังช้าง ในเขตอำเภอบ้านค่าย และเขาท่าฉุด เขายายดา เขาตะเกาคั่ว ในเขตอำเภอเมืองระยอง

## ทรัพยากรธรรมชาติ

## - ทรัพยากรน้ำ

## ตารางที่ 2 ทรัพยากรน้ำจังหวัดระยอง

ลักษณะแหล่งน้ำ	ชื่อแหล่งน้ำ	รายละเอียด
แหล่งน้ำตามธรรมชาติ	แม่น้ำระยองหรือคลองใหญ่	ต้นน้ำเกิดจากเขากองซองและเขาพนมศาสตร์ ไหลมาตามลำห้วยต่าง ๆ หลายสาย แล้วมารวมกันเรียกว่า แม่น้ำระยอง แล้วไหลลงสู่ทะเลที่ตำบลปากน้ำ อำเภอมืองฯ มีความยาวประมาณ 50 กิโลเมตร
	คลองทับมา	ต้นน้ำเกิดจากเทือกเขาต่าง ๆ เช่น เขาจอมแห เขาเกตุ เขากระบอก ไหลมาตามห้วยและคลองต่าง ๆ เช่น คลองซากใหญ่ คลองหนองคล้า และคลองข้างตาย ไหลมารวมกันเป็นคลองทับมา แล้วไหลลงสู่แม่น้ำระยองที่บ้านเกาะกลอย อำเภอมืองฯ มีความยาวประมาณ 12 กิโลเมตร
	คลองดอกทราย	ต้นน้ำเกิดจากเขาซากกล้วย ในเขตอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ไหลมารวมกับคลองหนองปลาไหล แล้วไปบรรจบกับคลองใหญ่ เป็นคลองดอกทราย มีความยาวประมาณ 50 กิโลเมตร
	คลองหนองปลาไหล	ต้นน้ำเกิดจากเทือกเขาหน้าโจน เขาชมพูและเขตรือนตกในเขตจังหวัดชลบุรี แล้วไหลมาตามลำห้วย และคลองต่าง ๆ เช่น คลองระเริง คลองกร่ำ คลองปลวกแดง แล้วไหลมารวมกันเป็นคลองหนองปลาไหล แล้วไหลไปบรรจบแม่น้ำระยองที่บ้านหัวทุ่ง ตำบลหนองบัว อำเภอบ้านค่าย มีความยาวประมาณ 42 กิโลเมตร
	คลองโพล์	ต้นน้ำเกิดจากเขาชมนูน เขาชะเอมและเขาปลายคลองโพล์ แล้วไหลมารวมกันเป็นคลองโพล์ ไหลไปบรรจบแม่น้ำประแสร์ที่บ้านท่ากระชาย อำเภอกแกลง มีความยาวประมาณ 38 กิโลเมตร
	แม่น้ำประแสร์	ต้นน้ำเกิดจากเขาใหญ่ เขาอ่างฤๅไน เขาหินโรง เขาอ่างกระเด็น แล้วไหลมาตามคลองต่าง ๆ หลายสายคือ คลองกระแสร้อย คลองปลิง คลองบ่อทอง ห้วยหินคม คลองเจวีต คลองตากกล้วย คลองชุมแสง คลองไผ่เหนื่อ คลองไผ่ใต้ คลองตวาด คลองฝั่งหวาย คลองจำคา คลองไข่ คลองแหวน ของโพล์ คลองท่าสี่แก้ว และคลองหนองเพลง ไหลมารวมกันในเขตอำเภอกแกลง เป็นแม่น้ำประแสร์ มีความยาวประมาณ 26 กิโลเมตร
	คลองละเือก	ต้นน้ำเกิดจากเทือกเขาชะเมา ไหลมาตามคลองต่าง ๆ เช่น คลองเขาอุท คลองสะทอน คลองน้ำเป็น ไหลมารวมกันเป็นคลองละเือก แล้วไหลไป

		บรรจบคลองโพธิ์ ที่บ้านเนินสุขสำรอง อำเภอแก่ง มีความยาวประมาณ 10 กิโลเมตร
แหล่งน้ำ ชลประทาน	โครงการอ่างเก็บ น้ำหนองปลาไหล	มีความจุรวมประมาณ 255 ล้านลูกบาศก์เมตร นอกจากนี้ยังกำลัง ดำเนินการโครงการอ่างเก็บน้ำประแสร์ สามารถกักเก็บน้ำได้ 203 ล้าน ลูกบาศก์เมตร
	โครงการอ่างเก็บ น้ำดอกกราย	
	โครงการอ่างเก็บ น้ำคลองละลอก	

ที่มา: thaiheritage, (2563)

- **ทรัพยากรป่าไม้** พื้นที่ป่าสงวนส่วนใหญ่เป็นป่าดงดิบแล้ง นอกจากนี้ยังมีป่าชายเลน ป่าเบญจพรรณ และป่าละเมาะ มีพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 8 แห่ง และอุทยานแห่งชาติ 2 แห่งคือ อุทยานแห่งชาติเขาชะเมา-เขาวง และอุทยานแห่งชาติเขาแหลมหญ้า-หมู่เกาะเสม็ด มีสวนรุกขชาติสองแห่งคือ สวนรุกขชาติเพ และสวนรุกขชาติหนองสนม มีเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 1 แห่งคือ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน
- **ทรัพยากรทางทะเล** จังหวัดระยองมีชายฝั่งทะเลยาวประมาณ ๑๐๐ กิโลเมตร มีพื้นที่ทำการประมงประมาณ 6,225,000 ไร่ มีทรัพยากรทางทะเลที่สำคัญได้แก่ สัตว์น้ำเศรษฐกิจจำพวก ปู ปลา กุ้ง และหอยทะเลต่าง ๆ นอกจากนี้พื้นที่บริเวณเกาะมันใน ยังเป็นที่เพาะพันธุ์ และอนุรักษ์เต่าทะเล นอกจากนี้จังหวัดระยองยังเป็นที่ตั้งโรงงานแยกก๊าซธรรมชาติที่ขุดเจาะในบริเวณอ่าวไทย ที่ตำบลมาตาพุด อำเภอเมืองฯ นับเป็นจุดเริ่มต้นของอุตสาหกรรมปิโตรเคมีของประเทศ
- **ทรัพยากรแร่ธาตุ**

### ตารางที่ 3 ทรัพยากรแร่ธาตุจังหวัดระยอง

แร่ธาตุ	รายละเอียด
แร่ทรายแก้ว	เหมืองส่วนใหญ่อยู่ในเขตตำบลชากพง ตำบลกร่ำ อำเภอแก่ง ใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมทรายแก้ว กระจก ขวด สารเคมี ตัวเร่งในปฏิกิริยาในการถลุงโลหะเซรามิก
แร่ดินขาว	มีเหมืองอยู่ในเขตตำบลเนินซ้อและตำบลห้วยยาง อำเภอแก่ง แร่ดินขาวใช้ในการทำอุตสาหกรรมเซรามิก สีกระเบื้อง กระจก ฯลฯ
หินปูนเพื่อการก่อสร้าง	มีเหมืองที่ตำบลกองดิน อำเภอแก่ง ใช้ในการก่อสร้างทั่วไป
หินแกรนิตเพื่อการก่อสร้าง	มีเหมืองในเขตตำบลห้วยโป่ง อำเภอเมืองฯ ใช้ในการก่อสร้างทั่วไป และยังใช้ในโครงการขนาดใหญ่ เช่น การถมทะเล เพื่อการก่อสร้างท่าเทียบเรือ

หินโงงเพื่อการก่อสร้าง	ใช้ในการก่อสร้างและการถมทะเลได้ดี แหล่งแร่มีอยู่ในเขตอำเภอบ้านค่าย
แร่หินประดับชนิดหินแกรนิต	มีเหมืองในเขตกิ่งอำเภอนิคมพัฒนา และอำเภอบ้านค่าย ใช้เป็นหินประดับ จากอาคารปูพื้น และประดับฝาผนังสภาพทั่วไปของจังหวัดระยอง

ที่มา: thaiheritage, (2563)

**การคมนาคมขนส่ง** จังหวัดระยองมีระบบถนนเป็นระบบการคมนาคมทางบกที่สำคัญที่สุด เพราะเป็นตัวเชื่อมการติดต่อทั้งทางเรือและทางรถไฟ มีถนนสายหลัก ถนนสายรอง และทางหลวงท้องถิ่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (สุขุมวิท) เชื่อมจังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 (บางละมุง-ระยอง) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (บ้านบึง-แกลง) เส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ผ่านจังหวัดฉะเชิงเทรา นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นเส้นทางที่ใช้ขนส่งวัตถุดิบ ผลิตภัณฑ์และสินค้าจากโรงงานในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และกำลังมีการสำรวจเส้นทางจากมาบตาพุดไปยังระยอง สนามบินอู่ตะเภา ใช้เป็นสนามบินพาณิชย์ตั้งอยู่ในเขตอำเภอบ้านฉาง ซึ่งกำลังพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศนานาชาติ และศูนย์ซ่อมเครื่องบิน (Global Transpark) ในอนาคต ท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด ใช้เพื่อรองรับการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมและการขนส่งสินค้า

**แหล่งอุตสาหกรรม** จังหวัดระยองมีแหล่งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็กกระจายอยู่ตามอำเภอต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ตั้งอยู่แถบชายฝั่งทะเล เพื่อสะดวกในการขนส่งสินค้า แหล่งอุตสาหกรรมแบ่งออกเป็นสองพื้นที่คือ พื้นที่ในนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรม ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด นิคมฯตะวันออก นิคมฯผาแดงสวนอุตสาหกรรมระยองอินดัสเตรียลปาร์ค กลุ่มอุตสาหกรรมเครือเจริญโภคภัณฑ์ สวนอุตสาหกรรมมาบตา เขตประกอบการอุตสาหกรรมทีพีโอ เขตประกอบการอุตสาหกรรมสยามอีสเทิร์นอินดัสเตรียลปาร์ค และพื้นที่นอกเขตอุตสาหกรรม โดยมีลักษณะอุตสาหกรรมแตกต่างกัน เช่น อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร และอุตสาหกรรมผลิตเครื่องใช้ ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมืองระยอง (thaiheritage, 2563)



## 4.2 จังหวัดชลบุรี

จังหวัดชลบุรี มีเนื้อที่ 4,524.75 ตารางกิโลเมตร หรือ 2,827,969 ไร่ ตั้งอยู่ระหว่างละติจูด 12 องศา 30 ลิปดา 30 พิลิปดา ถึง 13 องศา 35 ลิปดา 23 พิลิปดา และลองจิจูด 100 องศา 38 ลิปดา 49 พิลิปดา ถึง 101 องศา 43 ลิปดา 07 พิลิปดา โดยมีอาณาเขตติดต่อใกล้เคียง ดังนี้

- ทิศเหนือ ติดต่อกับอำเภอบางปะกง อำเภอบ้านโพธิ์ และอำเภอแปลงยาว จังหวัดฉะเชิงเทรา
- ทิศใต้ ติดต่อกับอำเภอเขาชะเมา อำเภовังจันทร์ อำเภอปลวกแดง อำเภอนิคมพัฒนา และอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับอำเภอท่าตะเกียบ จังหวัดฉะเชิงเทรา อำเภอแก่งหางแมว จังหวัดจันทบุรี
- ทิศตะวันตก ติดต่อกับชายฝั่งทะเลตะวันออกของอ่าวไทย



ภาพที่ 8 แผนที่จังหวัดชลบุรี

ที่มา: <https://www.panteethai.com>, (2563)

**ลักษณะภูมิอากาศ** จังหวัดชลบุรีมีลักษณะอากาศแบบมรสุมเขตร้อน (Tropical Climate) โดยได้รับอิทธิพลจากทั้งลมมรสุมตะวันออกเฉียงใต้ ในช่วงเดือนสิงหาคมถึงตุลาคม และได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ระหว่างเดือนพฤศจิกายนถึงกุมภาพันธ์ ส่งผลให้จังหวัดชลบุรีมีฤดูกาลแตกต่างกันอย่างชัดเจน 3 ฤดู ได้แก่ ฤดูร้อน เดือนมีนาคมถึงเดือนพฤษภาคม อากาศค่อนข้างอบอ้าว แต่ไม่ถึงกับร้อนจัด ฤดูฝน เดือนสิงหาคมถึงเดือนตุลาคม มีฝนตกกระจายทั่วไป โดยมักตกหนักในเขตป่า และภูเขา ฤดูหนาว เดือนพฤศจิกายนถึงเดือนกุมภาพันธ์ อากาศไม่หนาวจัด เย็นสบาย

ห้องฟ้าสาดใส ปลอดภัยโปร่ง และมีแสงแดดตลอดวัน ส่วนภาคเกษตร ในฤดูนี้เป็นเวลาที่ค่อนข้างแล้ง เพราะฝนทิ้งช่วงหลายเดือน

**ลักษณะภูมิประเทศ** มีการผสมผสานกันมากถึง 5 บริเวณ ได้แก่ บริเวณที่ราบลูกคลื่นและเนินเขาของจังหวัดชลบุรี พบได้ทางด้านตะวันออกของจังหวัดในเขตอำเภอบ้านบึง พนัสนิคม หนองใหญ่ ศรีราชา บางละมุง สัตหีบ และบ่อทอง พื้นที่นี้มีลักษณะสูง ๆ ต่ำ ๆ คล้ายลูกกระพรวน ปัจจุบันพื้นที่ส่วนใหญ่ถูกใช้ไปในการปลูกมันสำปะหลัง ส่วนที่ราบชายฝั่งทะเลนั้น พบตั้งแต่ปากแม่น้ำบางปะกง ถึงอำเภอสัตหีบ เป็นที่ราบแคบ ๆ ชายฝั่งทะเล มีภูเขาลูกเล็ก ๆ สลับเป็นบางตอน ถัดมาคือพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำบางปะกง มีลำน้ำคลองหลวงยาว 130 กิโลเมตร ต้นน้ำอยู่ที่อำเภอบ่อทองและอำเภอบ้านบึง ผ่านอำเภพนัสนิคม ไปบรรจบเป็นคลองพานทองไหลลงสู่มแม่น้ำบางปะกง โดยดินตะกอนอันอุดมสมบูรณ์จากการพัดพาของแม่น้ำบางปะกงนี้เอง ได้ก่อให้เกิดที่ราบลุ่มเหมาะสมต่อการเกษตรกรรม พื้นที่สูงชันและภูเขานั้น อยู่ตอนกลางและด้านตะวันออกของจังหวัด ตั้งแต่อำเภอเมืองชลบุรี บ้านบึง ศรีราชา หนองใหญ่ และบ่อทอง อำเภอศรีราชาเป็นต้นน้ำของอ่างเก็บน้ำบางพระ ซึ่งเป็นแหล่งน้ำอุปโภคบริโภคหลักแห่งหนึ่งในจังหวัด จังหวัดชลบุรีมีชายฝั่งทะเลยาวถึง 160 กิโลเมตร ทั่วแห่งคดโค้งสวยงาม เกิดเป็นหน้าผาหิน หาดทรายทอดยาว ป่าชายเลน ป่าชายหาด ฯลฯ ซึ่งอ่าวหลายแห่งสามารถพัฒนาไปเป็นท่าจอดเรือกำบังคลื่นลมได้เป็นอย่างดี เช่น ท่าจอดเรือรบที่อำเภอสัตหีบ เป็นต้น สำหรับ เกาะที่สำคัญ มีอยู่ไม่น้อยกว่า 46 เกาะ เช่น เกาะสีชัง เกาะค้างคาว เกาะรีน เกาะไผ่ เกาะลอย เกาะล้าน เกาะครก เกาะสาก เกาะขาม เกาะแสมสาร และเกาะครามที่อยู่ในเขตทหารเรือของอำเภอสัตหีบ เป็นแหล่งเพาะพันธุ์และอนุบาลเต่าทะเลที่หายาก และใกล้สูญพันธุ์ของไทย เป็นต้น โดยเกาะเหล่านี้ทำหน้าที่เป็นปราการธรรมชาติ ช่วยป้องกันคลื่นลม ทำให้จังหวัดชลบุรีคลื่นขนาดใหญ่มีน้อยมาก ต่างกับจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด ซึ่งมักมีคลื่นใหญ่กว่า ด้วยเหตุนี้เอง ชายฝั่งของจังหวัดชลบุรีจึงเต็มไปด้วยท่าจอดเรือประมง และเหมาะแก่การสร้างท่าจอดเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น ภูมิประเทศที่หลากหลายดังกล่าว หล่อหลอมให้ชลบุรีสามารถพัฒนากิจกรรมต่าง ๆ ได้อย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การพาณิชย์ การท่องเที่ยว และการคมนาคมที่สะดวก (จังหวัดชลบุรี, 2563)

### **ทรัพยากรธรรมชาติ**

- **ทรัพยากรน้ำ** จังหวัดชลบุรีมีแหล่งน้ำธรรมชาติบนผิวดินที่สำคัญ โดยพื้นที่ตอนเหนือของจังหวัดส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นคลองเล็ก ๆ แล้วไหลมารวมกันเป็นคลองใหญ่ เช่น คลองพานทอง เกิดจากแหล่งน้ำในอำเภพนัสนิคมและอำเภอบ่อทอง แล้วไหลไปทางพื้นที่ตอนเหนือ เช่น คลองเข็ด คลองใหญ่ และคลองหลวง จากนั้นไหลไปทางทิศตะวันตก ไปบรรจบแม่น้ำบางปะกง พื้นที่ด้าน

ทิศตะวันตกของจังหวัด มีคลองสายสั้น ๆ ไหลลงสู่อ่าวไทยที่สำคัญ ได้แก่ คลองบางพระ คลองบางละมุง คลองบางสระแห่ ห้วยชากนอก และห้วยใหญ่ เป็นต้น พื้นที่ตอนกลางและด้านทิศใต้ของจังหวัด มีคลองต่าง ๆ เช่น คลองกร่ำ คลองระวีง คลองปลวกแดง และคลองดอกทราย ซึ่งไหลมารวมกันเป็นคลองใหญ่ ก่อนไหลไปทางทิศใต้แล้วลงสู่อ่าวไทย

- **ทรัพยากรป่าไม้** จากการศึกษาข้อมูลสภาพพื้นที่ป่าของประเทศไทย ปี พ.ศ.2559-2560 ของสำนักจัดการที่ดินป่าไม้ กรมป่าไม้ พบว่าจังหวัดชลบุรี มีพื้นที่ป่าไม้ 338,690.62 ไร่ หรือร้อยละ 12.02 ของพื้นที่จังหวัด โดยจังหวัดชลบุรีเดิมสภาพป่าไม้เคยเป็นป่าดงดิบ ป่าเบญจพรรณ และป่าชายเลน แต่ปัจจุบันเปลี่ยนสภาพจากป่าไม้เป็นที่โล่งเตียน เพื่อใช้เพาะปลูกพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ มันสำปะหลัง อ้อย ข้าว สับปะรด และยางพารา โดยแบ่งเขตพื้นที่ประกาศทางราชการกำหนดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ตามกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรี ได้แก่ วนอุทยาน มีจำนวน 1 แห่ง เขตห้ามล่าสัตว์ป่า 2 แห่ง ป่าสงวนแห่งชาติ 9 แห่ง และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 2 แห่ง (กรมพัฒนาที่ดิน, 2562)
- **ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง** มีชายฝั่งทะเลยาวประมาณ 160 กิโลเมตร จึงเป็นศูนย์รวมทรัพยากรอันหลากหลาย ทั้งป่าชายเลน หาดทราย ปะการัง ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรชายฝั่งเหล่านี้เป็นปัจจัยเกื้อหนุนต่อกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การอุตสาหกรรม การประมง การท่องเที่ยว และการเดินเรือ เป็นต้น จังหวัดชลบุรีจึงมีศักยภาพด้านการผลิตทั้งด้านเกษตรและอุตสาหกรรม ส่งผลให้ประชาชนมีงานทำและมีรายได้ ตลอดจนการที่รัฐบาลได้ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ทั้งโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพของการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ (ศูนย์พัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ, 2563)

**ด้านการคมนาคมขนส่ง** เป็นจังหวัดที่มีเส้นทางคมนาคมดีที่สุดในจังหวัดหนึ่งของประเทศ โดยมีระบบการคมนาคมขนส่งทั่วถึงและสะดวกในทุกด้าน ทั้งการขนส่งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ รวมถึงมีการขนส่งทางท่อสำหรับสินค้าเหลว ได้แก่ น้ำมันและสารเคมี การคมนาคมและการขนส่งของจังหวัดชลบุรีในปัจจุบัน อาศัยทางบกเป็นหลัก นอกจากนี้ยังมีการขนส่งทางเรือและทางอากาศ ซึ่งสามารถพัฒนาศักยภาพให้เพิ่มขึ้นได้อย่างต่อเนื่อง (จังหวัดชลบุรี, 2563)

จังหวัดชลบุรีเป็นจังหวัดที่ตั้งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของประเทศ ได้แก่ อุตสาหกรรมกลั่นน้ำมัน ชิ้นส่วนยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์เป็นศูนย์กลางทางค้า การลงทุน และธุรกิจบริการ รวมทั้งมีที่พักโรงแรมขนาดใหญ่ เหมาะแก่การจัดประชุมสัมมนาและให้บริการนักท่องเที่ยว มีท่าเรือขนาดใหญ่ที่สำคัญ คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้มีโอกาสเป็นศูนย์กลางคมนาคม เพื่อการนำเข้าและส่งออกทางทะเลที่สำคัญ รวมทั้งเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ มีสภาพภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมและ

ปลอดภัย เช่น ไม่อยู่ในเขตแผ่นดินไหวรุนแรง การเกิดคลื่นสึนามิ รวมถึงไม่มีอุทกภัยและดินถล่มรุนแรง มีความหลากหลายทางชีวภาพ ทั้งทรัพยากรป่าไม้ ป่าชายเลน สัตว์ป่า นิเวศบก นิเวศน้ำ นิเวศทางทะเล มีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลายที่มีชื่อเสียงระดับโลก (World Class Destination) เช่น พักยา ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา มันสำปะหลัง ปาล์มน้ำมัน สับปะรด อ้อย ไข่ เนื้อไก่ ไก่ไข่ และสุกร (ศูนย์พัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ, 2563)

#### 4.3 จังหวัดฉะเชิงเทรา

จังหวัดฉะเชิงเทรา ตั้งอยู่ในภาคตะวันออกของประเทศ ประมาณละติจูดที่ 13 องศาเหนือ และลองจิจูดที่ 100 องศาตะวันออก มีเนื้อที่ประมาณ 5,351 ตารางกิโลเมตรหรือประมาณ 3,344,375 ไร่ อยู่ห่างจากกรุงเทพฯประมาณ 75 กิโลเมตรตามทางหลวงรถยนต์หมายเลข 304 และประมาณ 100 กิโลเมตรตามทางหลวงหมายเลข 3 หรือประมาณ 90 กิโลเมตรตามทางหลวงรถยนต์หมายเลข 34 แยกเข้าหมายเลข 314 และประมาณ 61 กิโลเมตรตามทางรถไฟสายตะวันออก มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

- ทิศเหนือ ติดกับจังหวัดนครนายกและปราจีนบุรี
- ทิศใต้ ติดกับจังหวัดชลบุรี อ่าวไทย และจังหวัดจันทบุรี
- ทิศตะวันออก ติดกับจังหวัดปราจีนบุรีและสระแก้ว
- ทิศตะวันตก ติดกับจังหวัดสมุทรปราการ ปทุมธานี และกรุงเทพฯ



ภาพที่ 9 แผนที่จังหวัดฉะเชิงเทรา

ที่มา: <https://www.panteethai.com>, (2563)

**ลักษณะภูมิอากาศ** จังหวัดฉะเชิงเทรามีลักษณะอากาศร้อนชื้นเขตร้อนชื้น โดยมีลมมรสุมพัดปกคลุมเกือบตลอดปี แบ่งออกตามฤดูกาลได้ 3 ฤดู ได้แก่ ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนพฤษภาคม บางครั้งอาจมีพายุฤดูร้อน ลักษณะเป็นฝนฟ้าคะนองและลมกระโชกแรง อุณหภูมิอากาศเฉลี่ยสูงสุด 35-38 องศาเซลเซียส ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม โดยมีลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดปกคลุม ประกอบกับมีร่องความกดอากาศต่ำ พาดผ่านภาคกลาง และภาคตะวันออกทำให้มีฝนฟ้าคะนองเกือบทั่วไปและตกหนักบางพื้นที่ อาจก่อให้เกิดน้ำท่วมฉับพลันในที่ราบลุ่มแม่น้ำบางปะกง ฤดูหนาว เริ่มตั้งแต่กลางเดือนตุลาคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ โดยมีลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ พัดปกคลุม ประกอบกับบริเวณความกดอากาศสูงพัดผ่าน ทำให้ท้องฟ้าโปร่ง อากาศเย็น มีหมอกในตอนเช้า และมีฟ้าหลัวในตอนกลางวัน อุณหภูมิอากาศต่ำสุดเฉลี่ย 18-21 องศาเซลเซียส (ศูนย์พัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ, 2563)

**ลักษณะภูมิประเทศ** จังหวัดฉะเชิงเทราประกอบไปด้วย ที่ราบลุ่มแม่น้ำซึ่งเป็นบริเวณที่มีความสำคัญมากที่สุดของจังหวัด เนื่องจากเป็นพื้นที่ราบเรียบ ดินอุดมสมบูรณ์ และมีน้ำเพื่อการชลประทานอย่างเพียงพอ เขตพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำจะครอบคลุมพื้นที่อำเภอบางปะกง อำเภอบ้านโพธิ์ อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา อำเภอบางน้ำเปรี้ยว อำเภอบางคล้า อำเภอราชสาสน อำเภอกลองเขื่อน บางสวนของอำเภอแปลงยาว และอำเภอพนมสารคาม ที่ราบลุ่มแม่น้ำนี้เป็นแหล่งผลิตข้าวเพื่อการค้าที่สำคัญของประเทศไทย ส่วนเขตที่ดอนหรือที่ราบลูกฟูก จะอยู่ในบริเวณตอนกลางตอนไปทางตะวันตกและทางเหนือที่ติดต่อกับจังหวัดปราจีนบุรี โดแก เขตอำเภอสนามชัยเขต อำเภอนาทะเกียบ บางสวนของอำเภอพนมสารคาม และอำเภอแปลงยาว พื้นที่บริเวณนี้ส่วนใหญ่ใช้ในการทำไร่มัน

ลำปะหลัง อ้อย ข้าวโพด สับปะรด และเลี้ยงสัตว์ นอกจากนี้ยังมีเขตที่ราบสูงและภูเขาทางด้าน ตะวันออกเฉียงใต้ครอบคลุมในเขตพื้นที่ของอำเภอสนามชัยเขต อำเภอพนมสารคาม อำเภอ ทาตะเกียบ และบางส่วนของอำเภอแปลงยาว (ศุภชัยภูมิอากาศ กองพัฒนาอุตุนิยมวิทยา, 2563)

### ทรัพยากรธรรมชาติ

- **ทรัพยากรน้ำ** มีแหล่งน้ำธรรมชาติที่สำคัญ คือ แม่น้ำบางปะกง มีความยาวทั้งสิ้น 122 กิโลเมตร (นับจากจุดบรรจบของต้นน้ำถึงบริเวณปากอ่าว) และตั้งอยู่ในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงสายหลักฝั่ง ซ้ายและขวา และลุ่มน้ำคลองท่าลาด รวมพื้นที่ลุ่มน้ำสาขาทั้ง 3 ลุ่มน้ำ ประมาณ 4,052.56 ตารางกิโลเมตร โดยมีปริมาณน้ำท่ารายปีเฉลี่ยของลุ่มน้ำคลองท่าลาดมากที่สุด คือ 744.81 ล้าน ลูกบาศก์เมตร รองลงมาคือ ลุ่มแม่น้ำบางปะกงสายหลักฝั่งซ้ายมีปริมาณน้ำท่ารายปีเฉลี่ย 167.33 ล้านลูกบาศก์เมตร และลุ่มน้ำฝั่งขวามีปริมาณน้ำท่ารายปี 131.61 ล้านลูกบาศก์เมตร ส่งผลให้มี ปริมาณน้ำท่ารายปีเฉลี่ยต่อประชาชนสูงกว่าเกณฑ์กำหนด อย่างไรก็ตามบางพื้นที่อาจมีสภาพ ขาดแคลนน้ำได้เนื่องจากอยู่ห่างไกลแหล่งน้ำหรือมีคุณภาพน้ำไม่เหมาะสม เช่น น้ำเสียหรือน้ำ เติ้ม โดยเฉพาะช่วงฤดูแล้งที่มีการรुक้าของน้ำเค็มสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ
- **ทรัพยากรป่าไม้** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 5,351 ตารางกิโลเมตร หรือ 3.34 ล้านไร่ ปี พ.ศ.2557 เป็นอาณา เขตป่าทั้งสิ้น 536,181.97 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 16.61 ของพื้นที่จังหวัด ซึ่งจำแนกเป็นพื้นที่ป่าบก 528,160.10 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 16.36 ป่าชายเลน 8,021 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 0.25 อำเภอที่มีพื้นที่ ป่ามากที่สุดได้แก่ อำเภอท่าตะเกียบ จำนวน 409,507.40 ไร่ รองลงมาได้แก่ อำเภอสนามชัยเขต จำนวน 108,580.57 ไร่ สำหรับพื้นที่ป่าชายเลนจะมีอยู่ในพื้นที่ 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอบางปะกง อำเภอบ้านโพธิ์ และอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา พื้นที่ป่าไม้สำคัญของจังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นพื้นที่ป่า สงวนแห่งชาติและป่ารอยต่อ 5 จังหวัด มีป่าสงวนแห่งชาติ 1 แห่ง คือ ป่าแควระบม-สียัด ประกาศเมื่อปี พ.ศ.2512 มีพื้นที่ 1.75 พันไร่ ต่อมามีการนำพื้นที่ไปปฏิรูปที่ดินเป็น สปก. และ บางส่วนนำไปประกาศเป็นเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน ปัจจุบันเหลือพื้นที่ซึ่งระบุว่าเป็น พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติตามกฎหมาย จำนวน 854,612.90 ไร่ (ศุภชัยพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิง นิเวศ, 2563)

**ด้านการคมนาคมขนส่ง** จังหวัดฉะเชิงเทราสามารถสัญจรได้ด้วยบริการคมนาคมทางบกเป็น หลัก โดยมีระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ รถไฟ ให้บริการทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า แต่การเดินทางหรือลำเลียงสินค้าด้วยรถยนต์จะเป็นวิธีการที่สะดวกมากกว่า เนื่องจากจังหวัด ฉะเชิงเทรามีถนนสายหลักตัดผ่านหลายสาย เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 331 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 359 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 92 เป็นต้น

**ด้านอุตสาหกรรม** จังหวัดฉะเชิงเทรามีอุตสาหกรรมที่สำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์จากพืช อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมเครื่องตี๋ม อุตสาหกรรมสิ่งทอ อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกาย อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากหนังสัตว์ อุตสาหกรรมแปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ อุตสาหกรรมเครื่องเรือน อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์กระดาษ อุตสาหกรรมการพิมพ์ การเย็บเล่ม ทำปกหรือการทำแม่พิมพ์ อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมโลหะ อุตสาหกรรมอลูมิเนียม อุตสาหกรรมเครื่องจักร อุตสาหกรรมยานพาหนะ และอุปกรณ์ เป็นต้น (กรมโรงงานอุตสาหกรรม, 2563)

## 5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กรกนก ชุมิตร, (2558) เขียนรายงานการวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์ที่ตั้งและความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมเครื่องตี๋มในจังหวัดนครปฐม มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมเครื่องตี๋มในประเทศไทย ค่าความสำคัญ รูปแบบ และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อที่ตั้ง โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม และข้อมูลปฐมภูมิจากผู้ประกอบการ วิธีการที่ใช้ในการศึกษาคือ ดัชนีวัดความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ ค่าความสำคัญทางที่ตั้ง และดัชนีวัดการกระจุกตัว ผลการศึกษาพบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2547–2557 ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมเครื่องตี๋มของประเทศไทยมีค่าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ.2547 มีค่า RCA 1.25 และเพิ่มขึ้นเป็น 3.99 ในปี พ.ศ. 2557 จังหวัดนครปฐมมีค่าความสำคัญทางที่ตั้งระดับปานกลาง ( $LQ = 36.84$ ) และที่ตั้งของอุตสาหกรรมเครื่องตี๋มมีการกระจุกตัวอยู่ในตำบลขุนแก้วและตำบลกำแพงแสนตามแนวถนนที่เชื่อมกับถนนเพชรเกษม ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อที่ตั้งมากที่สุด ได้แก่ ทุน ที่ดิน แรงงาน วัตถุดิบ และตลาด ตามลำดับ

นพดล วิทยาภรณ์, (2562) เขียนรายงานการวิจัยเรื่อง การบริหารการพัฒนาโครงการพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ศึกษากรณี: พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการบริหารการพัฒนาโครงการพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษที่เพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจ ปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงการพื้นที่ EEC ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการพื้นที่ EEC โดยศึกษาข้อมูลจากเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึก และการสนทนากลุ่ม ผลการวิจัยพบว่า การวางผังเมือง พื้นที่ชุมชนและอุตสาหกรรมยังไม่สามารถอยู่ร่วมกันได้และการกำหนดพื้นที่รองรับอุตสาหกรรมยังไม่ชัดเจน แรงงานยังไม่มีทักษะพอที่จะยกระดับมาตรฐานและนวัตกรรมการผลิต อีกทั้งองค์ความรู้ที่ยั่งยืนระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ขาดแผนการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ขาดการส่งเสริมการลงทุนด้านสิทธิประโยชน์เกี่ยวกับภาษีระดับท้องถิ่น ขาดแผนการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างคนในชุมชน ด้านสาธารณสุขปโภค ระบบน้ำประปายังมีประสิทธิภาพต่ำกว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเพื่อนบ้าน

He Xingqiang และ Wang Lixia, (2008) เขียนรายงานการวิจัยเรื่อง นวัตกรรมรูปแบบธุรกิจเพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาสวนอุตสาหกรรม มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบของเมืองที่อยู่ติดกับเมืองที่มีการไหลเข้าของ FDI โดยใช้วิธีการวัดผลเชิงพื้นที่เพื่อทดสอบผลกระทบเชิงพื้นที่ของการกระจายตำแหน่งที่ตั้งของ FDI ใน 154 เมือง ผลการศึกษาพบว่า จากตัวอย่างทั้งหมด 154 เมือง การเพิ่มขึ้นของ FDI ในเมืองโดยรอบสามารถเพิ่มการไหลเข้าของ FDI ในเมืองหนึ่ง ๆ ได้ ยิ่งขนาดตลาดของเมืองโดยรอบมีขนาดใหญ่เท่าใด FDI ก็จะมีไหลเข้าสู่เมือง ๆ นั้นมากยิ่งขึ้น การไหลเข้าของ FDI ไปยังเมืองต่าง ๆ ยังได้รับผลกระทบจากปัจจัย FDI ที่คาดเดาไม่ได้ในเมืองโดยรอบ การทดสอบผลกระทบเชิงพื้นที่ของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศภายในสามภูมิภาคหลัก ระหว่างสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี สามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูไห่ และสาม



ภูมิภาคหลัก ฯลฯ การทดสอบผลกระทบเชิงพื้นที่ของ FDI พบว่าการลงทุนมีความโดดเด่นในภาคตะวันออก ภาคกลาง และภาคตะวันตก

Pansuwan Apisek, (2018) เขียนรายงานการวิจัยเรื่อง รูปแบบสถานที่ตั้งทางอุตสาหกรรมที่มีพื้นฐานมาจากการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในประเทศไทยหลังจากการเปิดเสรีการค้า มีวัตถุประสงค์เพื่อ ทบทวนนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมและมาตรการส่งเสริมเพื่อกระตุ้นการลงทุนจากต่างประเทศในภาค การผลิต เพื่อวิเคราะห์และกำหนดรูปแบบที่ตั้งอุตสาหกรรมของ FDI ผลการศึกษาพบว่า การเสนอแนะกลยุทธ์ และนโยบายบางประการสำหรับการส่งเสริมการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ที่สำคัญที่สุดควรเสริมนโยบาย การกระจายอำนาจอุตสาหกรรมที่กำลังดำเนินอยู่ และเสริมสร้างความเข้มแข็งให้มากขึ้นโดยใช้ประโยชน์จาก ความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

Govindan P., (2019) เขียนรายงานการวิจัยเรื่อง การศึกษาประสิทธิภาพของเขตเศรษฐกิจพิเศษ ประเทศอินเดีย มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจจำนวนเงินลงทุนทั้งหมดและการลงทุนที่เพิ่มขึ้น การจ้างงานและการ เพิ่มขึ้นของการจ้างงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษในอินเดีย โดยการใช้สถิติเชิงพรรณนาและใช้ค่าจากสถิติเชิง อนุมานมาจับคู่เปรียบเทียบกับวิธีการ t-test เพื่อทดสอบสมมติฐาน ผลการศึกษาพบว่า การกระจายตัวของ เขตเศรษฐกิจพิเศษที่ได้รับการอนุมัติโดยรัฐ ค่าสูงที่สุดอยู่ในรัฐเตลังคานา รัฐกรณาฏกะ และรัฐมหาราษฏระ ตามลำดับ ในด้านการกระจายตัวของภาคส่วนผลิตภัณฑ์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ได้รับการอนุมัติโดยรัฐ ค่าสูงสุด ได้แก่ ผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์และโทรคมนาคม ตามด้วยผลิตภัณฑ์เทคโนโลยีชีวภาพ และอื่น ๆ การศึกษานี้ ได้ข้อสรุปว่า เขตเศรษฐกิจพิเศษมีความสำคัญในช่วงที่ผ่านมาจากการลงทุนและการเพิ่มขึ้นของการลงทุน ตลอดจนการจ้างงานและการเพิ่มขึ้นของจ้างงาน

## บทที่ 3

### วิธีการศึกษา

#### 1. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การทำวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงวิเคราะห์โดยใช้ข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์ และข้อมูลทุติยภูมิจากหนังสือ งานวิจัย เว็บไซต์ของรัฐบาล ข้อมูลสถิติ ตลอดจนหน่วยงานหรือเว็บไซต์ต่าง ๆ ที่มีข้อมูลเกี่ยวข้อง

#### 2. แหล่งที่มาของข้อมูล

- 2.1 กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
- 2.2 สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
- 2.3 สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)
- 2.4 ศูนย์พัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ
- 2.5 ศูนย์ภูมิภาค กองพัฒนาอุตสาหกรรม
- 2.6 กรมพัฒนาที่ดิน
- 2.7 สำนักงานกองทุนส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
- 2.8 กองนโยบายและแผนมหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์
- 2.9 กรมโรงงานอุตสาหกรรม

#### 3. การจัดทำข้อมูล

เนื่องด้วยข้อมูลที่ใช้ในการศึกษามีทั้งข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิโดยการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ เมื่อได้รับข้อมูลครบถ้วนแล้วจึงนำมาแบ่งแยกชนิดของข้อมูล จัดประเภทและหมวดหมู่ของข้อมูล จากนั้นจึงนำข้อมูลที่ได้อาวิเคราะห์ตามแนวคิดวิธีการที่เกี่ยวข้อง

#### 4. วิธีการศึกษา

4.1 ศึกษาทำเลที่ตั้งของอุตสาหกรรมเงินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ในช่วงปี พ.ศ.2559-2564 โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิด้านจำนวนเงินลงทุนภาพรวมและตัวอย่างอุตสาหกรรมเงิน 3 องค์กรในพื้นที่ EEC เพื่อพิจารณาทำเลที่ตั้งในพื้นที่ EEC แล้วนำมาวิเคราะห์ด้วยเทคนิค Content Analysis จากนั้นนำเสนอข้อมูลในลักษณะตารางและแผนภูมิประกอบการบรรยาย รวมถึงใช้สถิติเชิงพรรณนา

4.2 ศึกษาประเภทของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ในช่วงปี พ.ศ.2559-2564 โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิด้านประเภทอุตสาหกรรมภาพรวมและตัวอย่างประเภทอุตสาหกรรมจีน 3 องค์กรในพื้นที่ EEC เพื่อพิจารณาปัจจัยที่เลือกตั้งอุตสาหกรรมประเภทนั้น ๆ ในพื้นที่ EEC แล้วนำมาวิเคราะห์ด้วยเทคนิค Content Analysis จากนั้นนำเสนอข้อมูลในลักษณะตารางและแผนภูมิประกอบการบรรยาย รวมถึงใช้สถิติเชิงพรรณนา

4.3 ศึกษาการลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ในช่วงปี พ.ศ.2559-2564 โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิด้านปัจจัยดึงดูดนักลงทุนภาพรวมและนักลงทุนจีนถึงประเด็นการตัดสินใจเลือกเข้ามาลงทุนในพื้นที่ EEC แล้วนำมาวิเคราะห์ด้วยเทคนิค Content Analysis จากนั้นนำเสนอข้อมูลในลักษณะแผนภูมิ แผนที่ และแผนภาพประกอบกับการบรรยาย

## 5. เครื่องมือ เทคนิค และการนำเสนอที่ใช้ในการทำกรวิจัย

### 5.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

#### 5.1.1 โปรแกรมสำเร็จรูป Microsoft Excel 2013

#### 5.1.2 Google Maps

### 5.2 เทคนิคที่ใช้ในการวิเคราะห์งานวิจัย

#### 5.2.1 การใช้สถิติเชิงพรรณนา

#### 5.2.2 Content Analysis

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง การลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) มีวัตถุประสงค์ 3 ข้อ ได้แก่ เพื่อศึกษาทำเลที่ตั้งของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อศึกษาประเภทของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และเพื่อศึกษาการลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในบทนี้จำแนกเป็น 3 ตอน ได้แก่

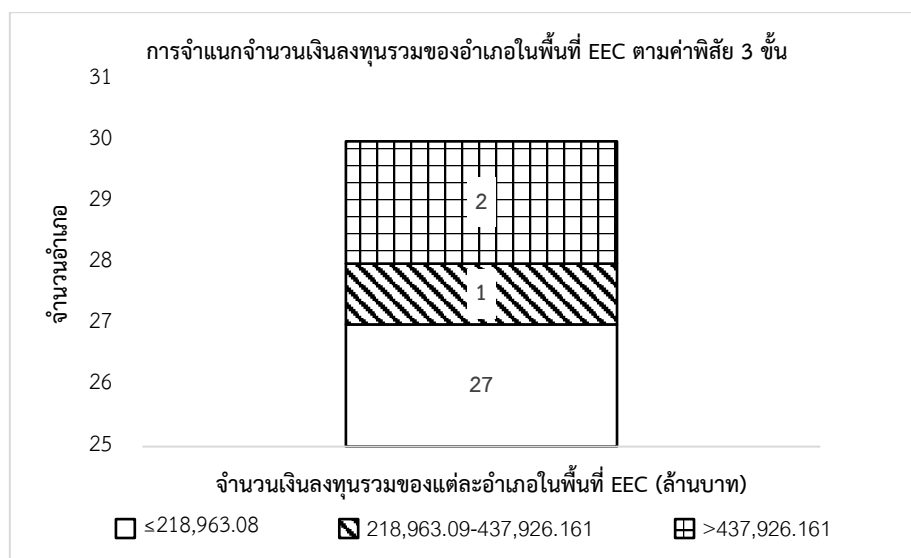
**ตอนที่หนึ่ง** ผลการศึกษาทำเลที่ตั้งของอุตสาหกรรมจีนที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

**ตอนที่สอง** ผลการศึกษาประเภทของอุตสาหกรรมจีนที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

**ตอนที่สาม** ผลการศึกษาการลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

#### 4.1 ผลการศึกษาทำเลที่ตั้งของอุตสาหกรรมเงินที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

##### 4.1.1 ทำเลที่ตั้งอุตสาหกรรมในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกโดยพิจารณาจากจำนวนเงินลงทุนรวม



แผนภูมิที่ 1 การจำแนกจำนวนเงินลงทุนรวมของอำเภอในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกตามค่าพิสัย 3 ชั้น

อ้างอิงข้อมูลจาก: <http://reg.diw.go.th/>, (2564)

จากการศึกษาข้อมูลจำนวนเงินลงทุนในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยใช้ข้อมูลของกรมโรงงานอุตสาหกรรมปี พ.ศ.2564 ผลการศึกษาพบว่า จำนวนเงินลงทุนสูงสุดอยู่ในจังหวัดระยอง รองลงมาคือจังหวัดฉะเชิงเทรา และจังหวัดชลบุรีเป็นอันดับที่สาม ในขณะที่พิจารณาเป็นรายอำเภอพบว่าอำเภอที่มีการลงทุนสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ อำเภอเมืองระยอง อำเภอปลวกแดง และอำเภอศรีราชา

อำเภอที่มีจำนวนเงินลงทุนรวมน้อยกว่าหรือเท่ากับ 218,963.08 ล้านบาท มีทั้งหมด 27 อำเภอ ได้แก่ อำเภอบางปะกง อำเภอพานทอง อำเภอเมืองชลบุรี อำเภอบ้านค่าย อำเภอบ้านบึง อำเภอนิคมน้ำอ้น อำเภอแปลงยาว อำเภอบ้านฉาง อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา อำเภอบ้านโพธิ์ อำเภอพนมสารคาม อำเภอพาน้ำเปรี้ยว อำเภอแกลง อำเภอพนสนธิคม อำเภอหนองใหญ่ อำเภอบางละมุง อำเภอสัตหีบ อำเภอบ่อทอง อำเภอเกาะจันทร์ อำเภอวังจันทร์ อำเภอบางคล้า อำเภอราชสาส์น อำเภอคลองเขื่อน อำเภอเกาะสีชัง อำเภอท่าตะเกียบ อำเภอสนามชัยเขต อำเภอเขาชะเมา ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีจำนวนเงินลงทุนน้อยที่สุด เนื่องจากในบางอำเภอมีสภาพภูมิประเทศไม่เหมาะสมต่อการตั้งโรงงานอุตสาหกรรม เช่น ภูมิประเทศเป็นเกาะ ภูมิประเทศเป็นภูเขา ในบางอำเภออาจสามารถตั้ง

ฐานอุตสาหกรรมได้แต่ระบบโครงสร้างพื้นฐานยังไม่ดีเท่าที่ควร นักลงทุนจึงยังไม่ตัดสินใจเลือกพื้นที่ดังกล่าว แต่ในบางอำเภอที่มีการดำเนินนโยบายพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการลงทุนอุตสาหกรรมก็เริ่มมีจำนวนเงินลงทุนรวมในอำเภอเพิ่มขึ้นมาก ในบางอำเภอระบบโครงสร้างพื้นฐานค่อนข้างดีแต่อาจเน้นไปที่การส่งเสริมการท่องเที่ยวด้านธรรมชาติเป็นหลักจำนวนเงินลงทุนรวมด้านอุตสาหกรรมจึงน้อยกว่าพื้นที่อื่น และในบางอำเภออาจมีการประกอบกิจกรรมในพื้นที่มากจนไม่มีพื้นที่มากพอสำหรับการนิคมอุตสาหกรรมทำให้เงินลงทุนมีจำนวนน้อย

**อำเภอที่มีจำนวนเงินลงทุนรวมอยู่ระหว่าง 218,963.09 - 437,926.161 ล้านบาท** มีทั้งหมด 1 อำเภอ ได้แก่ อำเภอศรีราชา เป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดชลบุรี ซึ่งถือว่ามีจำนวนเงินลงทุนอยู่ในระดับปานกลาง แม้จะมีขนาดพื้นที่ไม่ใหญ่มาก แต่ก็ถือว่าเป็นอำเภอที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก ปัจจุบันมีโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนกว่า 1,564 แห่ง อำเภอศรีราชาเป็นพื้นที่ที่มีระบบโครงสร้างพื้นฐานค่อนข้างดี การคมนาคมถือว่าสะดวกทั้งการเชื่อมโยงกับกรุงเทพฯด้วยถนนสายหลักอย่าง ถนนสุขุมวิทและถนนมอเตอร์เวย์ มีท่าเรือพาณิชย์ที่สำคัญอย่างท่าเรือแหลมฉบังที่ใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสารและใช้ขนส่งสินค้า บริเวณโดยรอบท่าเรือแหลมฉบังมีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน นิคมอุตสาหกรรม ตลอดจนศูนย์ราชการ สนองนโยบายการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งภาคตะวันออกเพื่อรองรับการลงทุนภาคอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ ทำให้อำเภอศรีราชามีการพัฒนาเพิ่มมากขึ้น และมีจำนวนเงินลงทุนอยู่ในระดับที่ดีกว่าหลายอำเภอในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก

**อำเภอที่มีจำนวนเงินลงทุนรวมมากกว่า 437,926.161 ล้านบาท** มีทั้งหมด 2 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองระยองและอำเภอปลวกแดง ซึ่งเป็นอำเภอที่มีจำนวนเงินลงทุนรวมมากที่สุดในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก อีกทั้งเป็นพื้นที่รองรับโครงการพัฒนาชายฝั่งภาคตะวันออกและยังเป็นเขตอุตสาหกรรมหนักที่สำคัญของประเทศ อำเภอเมืองระยอง เป็นพื้นที่ลงทุนอุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัดระยอง โดยในพื้นที่มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่มีการจดทะเบียนกว่า 683 แห่ง การที่อำเภอเมืองระยองมีโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมากอาจมาจากการคมนาคมที่สะดวกทั้งทางบกและทางน้ำ เส้นทางบกมีถนนสายหลัก เช่น ถนนสุขุมวิท ถนนบางนา-ตราด ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 ฯลฯ ตัดผ่าน ซึ่งถนนแต่ละสายล้วนมีโรงงานและนิคมอุตสาหกรรมตั้งอยู่ทำให้สะดวกต่อการขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคต่าง ๆ นอกจากนี้การขนส่งด้วยเส้นทางน้ำก็มีความสะดวกอย่างยิ่งเนื่องจากบริเวณอำเภอเมืองระยองมีภูมิประเทศเป็นเมืองชายทะเล ติดกับอ่าวไทย อีกทั้งยังมีท่าเรือสำคัญ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือมาบตาพุดและท่าเรือ IRPC ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าทางน้ำที่จะช่วยให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประหยัดต้นทุนการขนส่ง และดังกล่าวอาจเป็นสาเหตุให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนในอำเภอเมืองระยองและทำให้พื้นที่นี้มีจำนวนเงินลงทุนสูงที่สุดในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก และอำเภอที่มีเงินลงทุนรวมมากที่สุดอันดับรองลงมาได้แก่

อำเภอปลวกแดง ซึ่งเป็นพื้นที่ลงทุนอุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัดระยองเช่นกัน อำเภอปลวกแดงมีจำนวนโรงงานที่ได้รับการจดทะเบียน 1,230 แห่ง สาเหตุที่อำเภอปลวกแดงมีโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมากอาจมาจากการมีสภาพภูมิประเทศที่เหมาะสม เช่น มีพื้นที่ติดกับอ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล อ่างเก็บน้ำดอกกราย และอ่างเก็บน้ำคลองใหญ่ ที่สามารถนำน้ำจากอ่างเก็บน้ำมาใช้ในการขับเคลื่อนเครื่องจักรภายในโรงงานได้อย่างสะดวก พื้นที่อยู่ไม่ห่างจากท่าเรือน้ำลึกอย่างท่าเรือมาตาพุดมากนัก อีกทั้งยังอยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นตลาดและศูนย์กลางการขนส่งที่สำคัญของภาคอุตสาหกรรม รวมถึงมีทางหลวงแผ่นดิน เช่น ทางหลวงหมายเลข 3143 หมายเลข 3191 หมายเลข 3245 ฯลฯ ตัดผ่านทำให้สะดวกต่อการขนส่งเช่นกันตารางเรียงจำนวนเงินลงทุน

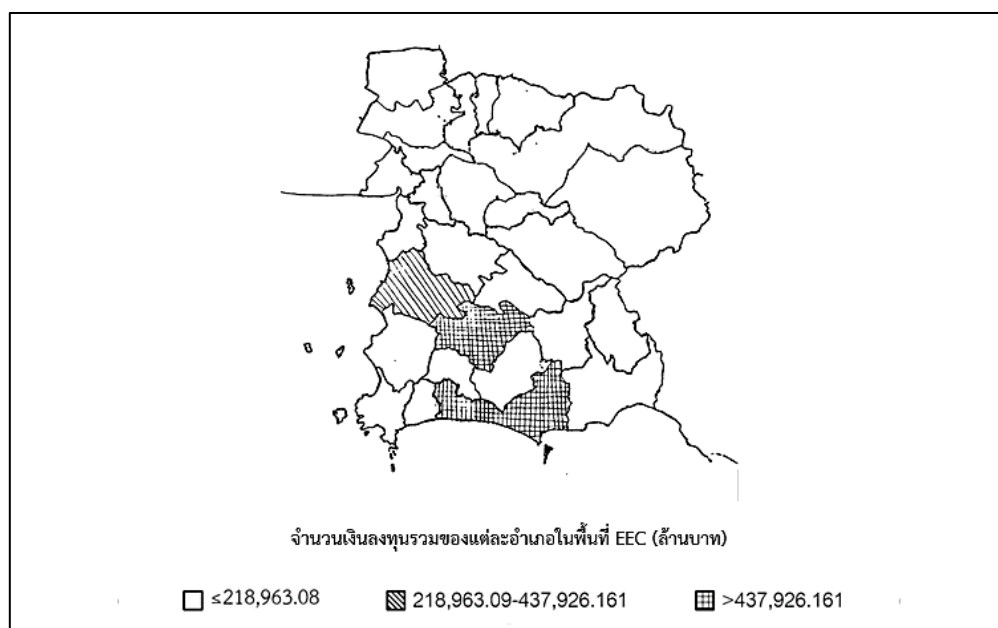
#### ตารางที่ 4 การจัดอันดับเงินลงทุนรวมของทุกอำเภอในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก

อันดับ	อำเภอ	จังหวัด	จำนวนเงินลงทุนรวม (ล้านบาท)
1	อำเภอเมืองระยอง	ระยอง	657,087.441
2	อำเภอปลวกแดง	ระยอง	545,630.578
3	อำเภอศรีราชา	ชลบุรี	357,294.112
4	อำเภอบางปะกง	ฉะเชิงเทรา	181,589.480
5	อำเภอพานทอง	ชลบุรี	163,423.107
6	อำเภอเมืองชลบุรี	ชลบุรี	160,589.704
7	อำเภอบ้านค่าย	ระยอง	109,156.374
8	อำเภอบ้านบึง	ชลบุรี	86,415.491
9	อำเภอนิคมน้ำ	ระยอง	50,597.503
10	อำเภอแปลงยาว	ฉะเชิงเทรา	35,760.506
11	อำเภอบ้านฉาง	ระยอง	35,566.245
12	อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา	ฉะเชิงเทรา	35,391.415
13	อำเภอบ้านโพธิ์	ฉะเชิงเทรา	30,071.582
14	อำเภอพนมสารคาม	ฉะเชิงเทรา	26,561.643
15	อำเภอบางน้ำเปรี้ยว	ฉะเชิงเทรา	21,333.636
16	อำเภอแกลง	ระยอง	20,233.791
17	อำเภอพนัสนิคม	ชลบุรี	18,347.436
18	อำเภอหนองใหญ่	ชลบุรี	17,841.922
19	อำเภอบางละมุง	ชลบุรี	11,637.329
20	อำเภอสัตหีบ	ชลบุรี	7,437.886

21	อำเภอบ่อทอง	ชลบุรี	5,105.473
22	อำเภอเกาะจันทร์	ชลบุรี	4,015.618
23	อำเภอวังจันทร์	ระยอง	2,429.027
24	อำเภอบางคล้า	ฉะเชิงเทรา	1,822.309
25	อำเภอราชสาส์น	ฉะเชิงเทรา	912.723
26	อำเภอคลองเขื่อน	ฉะเชิงเทรา	900.000
27	อำเภอเกาะสีชัง	ชลบุรี	514.320
28	อำเภอท่าตะเกียบ	ฉะเชิงเทรา	277.560
29	อำเภอสนามชัยเขต	ฉะเชิงเทรา	256.780
30	อำเภอเขาชะเมา	ระยอง	198.200

ที่มา: <http://reg.diw.go.th/>, (2564)

หมายเหตุ: ข้อมูลวันที่ 4 มกราคม 2564



ภาพที่ 10 แผนที่จำนวนเงินลงทุนรวมของแต่ละอำเภอในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

อ้างอิงข้อมูลจาก: <http://reg.diw.go.th/>, (2564)



#### 4.1.2 ตัวอย่างทำเลที่ตั้งของอุตสาหกรรมเงินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

##### - กลุ่มบริษัทอาลีบาบา (Alibaba Group Corporate)

บริษัทอาลีบาบา ได้เข้ามาลงทุนตั้งศูนย์กระจายสินค้าในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยเลือกทำเลที่ตั้งศูนย์กระจายสินค้าครอบคลุมเนื้อที่ 232 ไร่ บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ถนนบางนา-ตราด อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยมีการแบ่งพื้นที่เป็น 4 ส่วนใหญ่ ๆ ได้แก่

ศูนย์กระจายสินค้า (A) เนื้อที่ 77,112 ตารางเมตร

ศูนย์กระจายสินค้า (B) เนื้อที่ 36,000 ตารางเมตร

ศูนย์กระจายสินค้า (C) เนื้อที่ 36,000 ตารางเมตร

เขตปลอดอากร (D) เนื้อที่ 40,000 ตารางเมตร

นอกจากนี้ยังมีพื้นที่สำนักงานสำหรับผู้ประกอบการวิจัยและพัฒนา และสำนักงานศุลกากรเนื้อที่ประมาณ 5,187 ตารางเมตร พร้อมสำหรับการกระจายสินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ (Level Up การตลาดจีน, 2562)

##### - บริษัท เซี่ยงไฮ้ ออโตโมทีฟ อินดัสทรี คอร์ปอเรชั่น จำกัด (Shanghai Automotive Industry Corporation – SAIC)

บริษัท เซี่ยงไฮ้ ออโตโมทีฟ อินดัสทรี คอร์ปอเรชั่น จำกัด ผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ที่สุดในประเทศจีนได้ร่วมลงทุนกับเครือเจียวกัว (CP Group) จัดตั้งบริษัท เอสเอไอซี มอเตอร์-ซีพี จำกัด (SAIC MOTOR-CP COMPANY LIMITED) เพื่อผลิตและจำหน่ายรถยนต์ยี่ห้อเอ็มจี (MG) ในประเทศไทยและกลุ่มประเทศอาเซียน ในปี พ.ศ.2555 บริษัท เอสเอไอซี มอเตอร์-ซีพี ได้ก่อตั้งโรงงานประกอบรถยนต์พวงมาลัยขวาในนิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์น ซีบอร์ด อำเภอบางพลี จังหวัดระยอง (Positioning, 2556)

ต่อมาในปี พ.ศ.2560 ได้ก่อตั้งโรงงานผลิตรถยนต์แห่งใหม่บนพื้นที่กว่า 437.5 ไร่ ภายในนิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ดแห่งที่ 2 อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี (AUTODEFT, 2560)

##### - บริษัท ฮอลลี่ กรุ๊ป จำกัด (Holley Group Company Limited)

บริษัทผลิตมอเตอร์ไฟฟ้าที่มีต้นกำเนิดในเมืองหางโจว มณฑลเจ้อเจียง ประเทศจีน ในปี พ.ศ. 2543 มีการจดทะเบียนบริษัทในชื่อ Holley Group Electric Thailand และตั้งโรงงานในพื้นที่นิคม

อุตสาหกรรมอมตะนคร อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี โดยเป็นโรงงานผลิตเครื่องมือที่ใช้ในการวัด การทดสอบการนำร่องและอุปกรณ์การควบคุม (ยกเว้นในทางอุตสาหกรรม)

ต่อมาในช่วงที่ประเทศจีนทำสงครามการค้ากับสหรัฐอเมริกาได้ส่งผลกระทบต่อการค้าเงิน กิจการในประเทศจีน จึงได้ย้ายฐานการผลิตมายังประเทศไทยเพิ่มเติมในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอมตะ ซิตี อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง เพื่อผลิตผลิตภัณฑ์บางส่วนส่งออกไปยังสหรัฐอเมริกา แคนาดา และยุโรป (ธนาคารกรุงเทพ, 2562)

## 4.2 ผลการศึกษาประเภทของอุตสาหกรรมจีนที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออก

### 4.2.1 ภาพรวมประเภทอุตสาหกรรมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

- ประเภทอุตสาหกรรมเด่นของแต่ละอำเภอในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ตารางที่ 5 ประเภทอุตสาหกรรมเด่นของแต่ละอำเภอในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

จังหวัด	อำเภอ	อุตสาหกรรมเด่น
ระยอง	1. อำเภอเมืองระยอง	- เคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี - ผลิตภัณฑ์โลหะ - อุตสาหกรรมอาหาร
	2. อำเภอบ้านฉาง	- ผลิตภัณฑ์โลหะ - เคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี - ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและ อุปกรณ์
	3. อำเภอแกลง	- แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ - เครื่องเรือนหรือเครื่องตกแต่งในอาคารจากไม้ แก้ว ยาง หรือ โลหะอื่นๆ - ยางและผลิตภัณฑ์ยาง
	4. อำเภอวังจันทร์	- อุตสาหกรรมอาหาร - แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ - ผลิตภัณฑ์โลหะ
	5. อำเภอบ้านค่าย	- ผลิตภัณฑ์โลหะ - ผลิตภัณฑ์พลาสติก - แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้

	6. อำเภอปลวกแดง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์</li> <li>- ผลิตภัณฑ์โลหะ</li> <li>- ผลิตภัณฑ์พลาสติก</li> </ul>
	7. อำเภอเขาชะเมา	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี</li> <li>- ยางและผลิตภัณฑ์ยาง</li> <li>- การผลิตอื่น ๆ</li> </ul>
	8. อำเภอนิคมน้ำจืด	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลิตภัณฑ์พลาสติก</li> <li>- ผลิตภัณฑ์โลหะ</li> <li>- เคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี</li> </ul>
ฉะเชิงเทรา	1. อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลิตภัณฑ์โลหะ</li> <li>- ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์</li> <li>- ผลิตภัณฑ์พลาสติก, อุตสาหกรรมอาหาร</li> </ul>
	2. อำเภอบางคล้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลิตภัณฑ์พลาสติก, ผลิตภัณฑ์โลหะ</li> <li>- อุตสาหกรรมอาหาร</li> <li>- แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้</li> </ul>
	3. อำเภอพนมสารคาม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้</li> <li>- อุตสาหกรรมอาหาร</li> <li>- ผลิตภัณฑ์จากพืช, ผลิตภัณฑ์โลหะ</li> </ul>
	4. อำเภอบางน้ำเปรี้ยว	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลิตภัณฑ์จากพืช</li> <li>- ผลิตภัณฑ์พลาสติก</li> <li>- ผลิตภัณฑ์โลหะ</li> </ul>
	5. อำเภอบางปะกง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลิตภัณฑ์พลาสติก</li> <li>- ผลิตภัณฑ์โลหะ</li> <li>- ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์</li> </ul>
	6. อำเภอแปลงยาว	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์</li> <li>- ผลิตภัณฑ์โลหะ</li> <li>- ผลิตภัณฑ์พลาสติก</li> </ul>
	7. อำเภอสนามชัยเขต	<ul style="list-style-type: none"> <li>- แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้</li> <li>- ผลิตภัณฑ์จากพืช</li> <li>- อุตสาหกรรมอาหาร</li> </ul>
	8. อำเภอราชสาส์น	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลิตภัณฑ์โลหะ</li> <li>- ผลิตโลหะขั้นมูลฐาน</li> <li>- ผลิตภัณฑ์จากพืช</li> </ul>

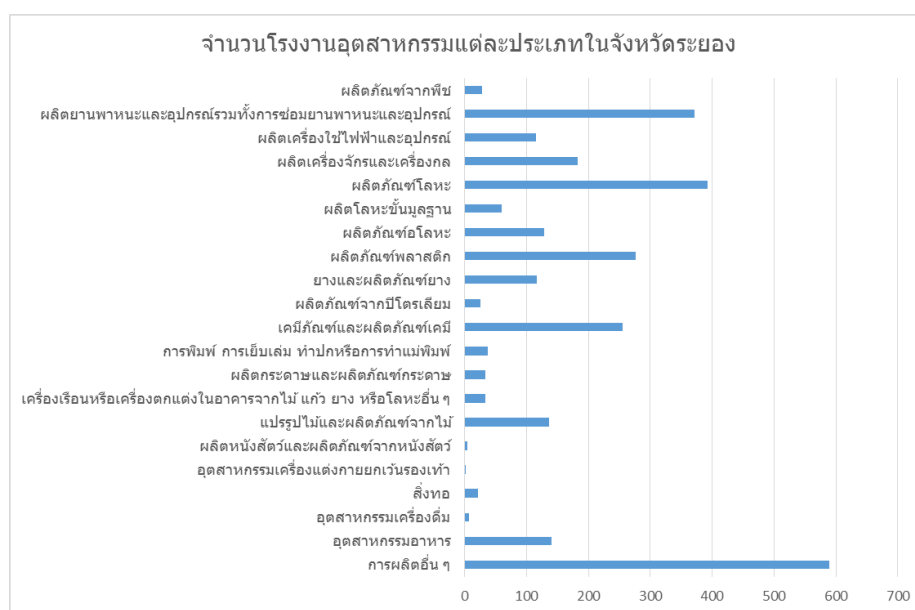
	9. อำเภอคลองเขื่อน	-
	10. อำเภอนาทะเกียบ	- ผลิตภัณฑ์จากพืช - ยางและผลิตภัณฑ์ยาง - การผลิตอื่น ๆ
	11. อำเภอบ้านโพธิ์	- ผลิตภัณฑ์โลหะ - ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและ อุปกรณ์ - ผลิตภัณฑ์จากพืช
ชลบุรี	1. อำเภอเมืองชลบุรี	- ผลิตภัณฑ์โลหะ - ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและ อุปกรณ์ - ผลิตภัณฑ์พลาสติก
	2. อำเภอพนัสนิคม	- ผลิตภัณฑ์พลาสติก - ผลิตภัณฑ์โลหะ - อุตสาหกรรมอาหาร
	3. อำเภอพานทอง	- ผลิตภัณฑ์โลหะ - ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและ อุปกรณ์ - ผลิตภัณฑ์พลาสติก
	4. อำเภอบ้านบึง	- ผลิตภัณฑ์โลหะ - ผลิตภัณฑ์พลาสติก - ผลิตเครื่องจักรและเครื่องกล
	5. อำเภอศรีราชา	- ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและ อุปกรณ์ - ผลิตภัณฑ์โลหะ - ผลิตภัณฑ์พลาสติก
	6. อำเภอเกาะจันทร์	- แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ - ผลิตภัณฑ์พลาสติก - ผลิตภัณฑ์โลหะ
	7. อำเภอบ่อทอง	- อุตสาหกรรมอาหาร - ผลิตภัณฑ์โลหะ - แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้
	8. อำเภอหนองใหญ่	- ยางและผลิตภัณฑ์ยาง - อุตสาหกรรมอาหาร - ผลิตภัณฑ์พลาสติก
	9. อำเภอบางละมุง	- ผลิตภัณฑ์โลหะ - ผลิตภัณฑ์พลาสติก

		- อุตสาหกรรมอาหาร
10. อำเภอสัตหีบ		- ผลิตภัณฑ์โลหะ - ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ - ผลิตภัณฑ์อโลหะ, อุตสาหกรรมอาหาร
11. อำเภอกะสีซัง		-

ที่มา: <http://reg.diw.go.th/>, (2564)

หมายเหตุ: ข้อมูลวันที่ 9 มีนาคม 2564

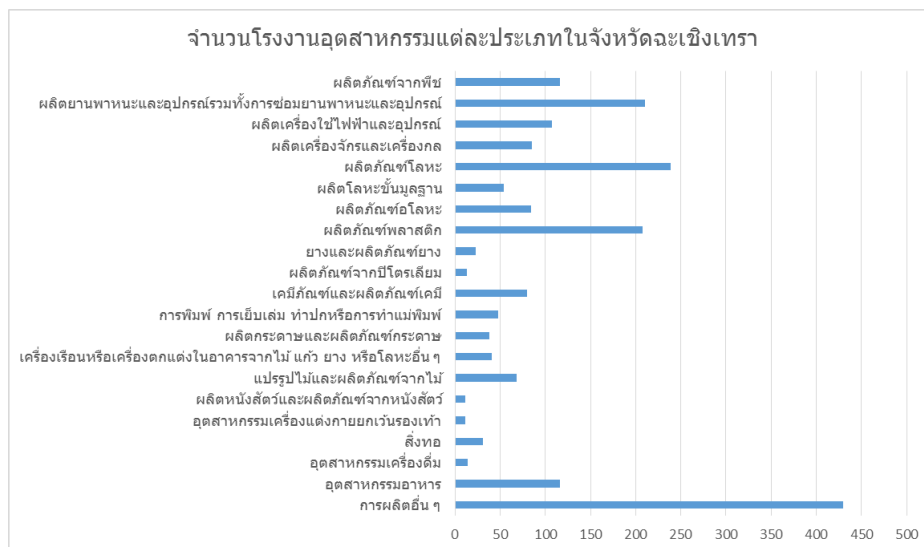
- จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมแต่ละประเภทของ 3 จังหวัดในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก



แผนภูมิที่ 2 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมแต่ละประเภทในจังหวัดระยอง

อ้างอิงข้อมูลจาก: <http://reg.diw.go.th/executive/Prov3.asp?prov=21>, (2564)

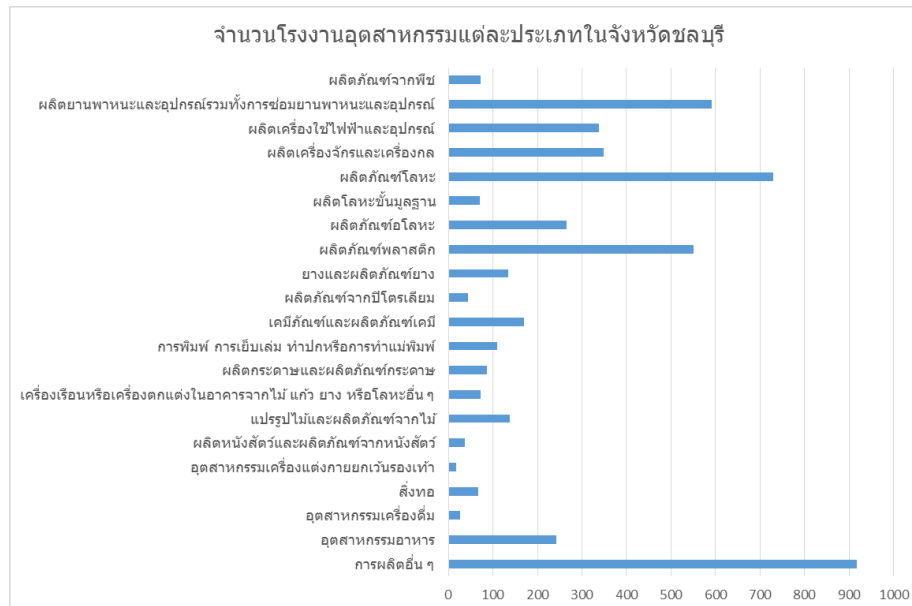
จากแผนภูมิที่ 2 จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัดระยองที่มีการตั้งโรงงานมากที่สุดได้แก่ อุตสาหกรรมการผลิตผลิตภัณฑ์โลหะ รองลงมาได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ และอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติกตามลำดับ



แผนภูมิที่ 3 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมแต่ละประเภทในจังหวัดฉะเชิงเทรา

อ้างอิงข้อมูลจาก: <http://reg.diw.go.th/executive/Prov3.asp?prov=24>, (2564)

จากแผนภูมิที่ 3 จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัดฉะเชิงเทราที่มีการตั้งโรงงานมากที่สุด ได้แก่ อุตสาหกรรมการผลิตผลิตภัณฑ์โลหะ รองลงมาได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ และอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติกตามลำดับ



แผนภูมิที่ 4 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมแต่ละประเภทในจังหวัดชลบุรี

อ้างอิงข้อมูลจาก: <http://reg.diw.go.th/executive/Prov3.asp?prov=20>, (2564)

จากแผนภูมิที่ 4 จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัดชลบุรีมีการตั้งโรงงานมากที่สุดได้แก่ อุตสาหกรรมการผลิตผลิตภัณฑ์โลหะ รองลงมาได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ และอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติกตามลำดับ

#### 4.2.2 ตัวอย่างประเภทของอุตสาหกรรมเงินที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

##### - กลุ่มบริษัทอาลีบาบา (Alibaba Group Corporate)

บริษัทอาลีบาบา ได้เข้ามาลงทุนตั้งศูนย์กระจายสินค้าในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยเลือกทำเลที่ตั้งศูนย์กระจายสินค้าครอบคลุมเนื้อที่ 232 ไร่ บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ถนนบางนา-ตราด อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยมีการแบ่งพื้นที่เป็น 4 ส่วนใหญ่ ๆ ได้แก่

ศูนย์กระจายสินค้า (A) เนื้อที่ 77,112 ตารางเมตร

ศูนย์กระจายสินค้า (B) เนื้อที่ 36,000 ตารางเมตร

ศูนย์กระจายสินค้า (C) เนื้อที่ 36,000 ตารางเมตร

เขตปลอดอากร (D) เนื้อที่ 40,000 ตารางเมตร

นอกจากนี้ยังมีพื้นที่สำนักงานสำหรับผู้ประกอบการวิจัยและพัฒนา และสำนักงานศุลกากรเนื้อที่ประมาณ 5,187 ตารางเมตร พร้อมสำหรับการกระจายสินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ (Level Up การตลาดจีน, 2562)

##### ปัจจัยที่นักลงทุนเลือกเข้ามาลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

พื้นที่ที่บริษัทอาลีบาบาได้เลือกเข้ามาตั้งศูนย์กระจายสินค้าคือ บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ถนนบางนา-ตราด อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมแก่การตั้งศูนย์กระจายสินค้าไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ในประเทศไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจากการเลือกพื้นที่ตั้งศูนย์กระจายสินค้านั้นต้องคำนึงถึงพื้นที่ที่มีระบบขนส่งที่หลากหลาย สะดวก และรวดเร็ว ซึ่งจังหวัดฉะเชิงเทราก็ถือเป็นตัวเลือกที่ดีสำหรับนักลงทุน โดยด้านการคมนาคมขนส่งไม่ว่าจะเป็นทางถนนที่ได้รับการพัฒนาให้ยานยนต์สามารถสัญจรได้อย่างสะดวก มีทางหลวงแผ่นดินตัดผ่านหลายสายเช่น ทางหลวงแผ่นดินสาย 304 ทางหลวงแผ่นดินสาย 314 ในส่วนของอำเภอบางปะกงมีทางหลวงพิเศษที่สำคัญอย่างทางหลวงพิเศษบูรพาวิถี ตัดผ่านเชื่อมไปยังกรุงเทพมหานคร ทำให้การขนส่งสินค้าไปยังตลาดใหญ่ของประเทศได้รวดเร็วมากขึ้น ด้านการขนส่งสินค้าทางรางของจังหวัดฉะเชิงเทราก็มีความ

โดดเด่นเนื่องจากมีเส้นทางรถไฟที่เชื่อมผ่านจากสถานีหลักกรุงเทพมหานครไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือและสิ้นสุดที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ทำให้สามารถรับสินค้าที่ผลิตในประเทศจีนแล้วลำเลียงผ่านทางน้ำมายังชายแดนกัมพูชาจากนั้นกระจายต่อมายังประเทศไทยได้อย่างสะดวก ในด้านการขนส่งทางน้ำจังหวัดฉะเชิงเทราโดยเฉพาะบริเวณอำเภอบางปะกงก็มีท่าเรือน้ำตื้นอย่างท่าเรือบางปะกงที่ใช้ขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมหลากหลายชนิด อีกทั้งยังอยู่ไม่ไกลจากท่าเรือแหลมฉบังของจังหวัดชลบุรีด้วย ด้านการขนส่งทางอากาศบริเวณที่ตั้งของบริษัทอาลีบาบาที่อยู่ไม่ไกลจากสนามบินสุวรรณภูมิจึงสามารถรับ-ส่งสินค้าผ่านทางเครื่องบินได้อีกหนึ่งช่องทาง

#### - บริษัท เซี่ยงไฮ้ ออโตโมทีฟ อินดัสทรี คอร์ปอเรชั่น จำกัด (Shanghai Automotive Industry Corporation – SAIC)

บริษัท เซี่ยงไฮ้ ออโตโมทีฟ อินดัสทรี คอร์ปอเรชั่น จำกัด ผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ที่สุดในประเทศจีนได้ร่วมลงทุนกับเครือเจริญโภคภัณฑ์ (CP Group) จัดตั้งบริษัท เอสเอไอซี มอเตอร์-ซีพี จำกัด (SAIC MOTOR-CP COMPANY LIMITED) เพื่อผลิตและจำหน่ายรถยนต์ยี่ห้อเอ็มจี (MG) ในประเทศไทยและกลุ่มประเทศอาเซียน ในปี พ.ศ.2555 บริษัท เอสเอไอซี มอเตอร์-ซีพี ได้ก่อตั้งโรงงานประกอบรถยนต์พวงมาลัยขวาในนิคมอุตสาหกรรมเหมราช อีสเทิร์น ซีบอร์ด อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง (Positioning, 2556)

ต่อมาในปี พ.ศ.2560 ได้ก่อตั้งโรงงานผลิตรถยนต์แห่งใหม่บนพื้นที่กว่า 437.5 ไร่ ภายในนิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด แห่งที่ 2 อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี (AUTODEFT, 2560)

#### ปัจจัยที่นักลงทุนเลือกเข้ามาลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

บริษัท เซี่ยงไฮ้ ออโตโมทีฟ อินดัสทรี คอร์ปอเรชั่น จำกัด ได้เลือกเข้ามาตั้งศูนย์กระจายสินค้าภายในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมเหมราช อีสเทิร์น ซีบอร์ด อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง ซึ่งเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ เนื่องจากประเทศไทยมีปริมาณแร่เหล็กไม่เพียงพอต่อการใช้ในอุตสาหกรรม ผู้ประกอบการจึงต้องนำเข้าจากต่างประเทศเพื่อนำมาใช้ในกระบวนการผลิตยานยนต์ ซึ่งการนำเข้าที่สะดวกและประหยัดต้นทุนมากที่สุดคือการขนส่งทางเรือ โดยจังหวัดระยองก็มีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ที่สำคัญอย่าง ท่าเรือมาบตาพุดและท่าเรือIRPC ที่เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าที่สำคัญ อีกทั้งยังมีระยะทางไม่ห่างจากพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมเหมราช อีสเทิร์น ซีบอร์ดมากนัก นอกจากนี้ในส่วนของวัตถุดิบที่ใช้ผลิตยานยนต์อื่น ๆ เช่น พลาสติก ยาง จังหวัดระยองนั้นถือว่าเป็นแหล่งผลิตพลาสติกต้นน้ำที่สำคัญของภาคตะวันออก และเห็นได้จากแผนภูมิที่ 2 ว่าจังหวัดระยองมีจำนวนอุตสาหกรรมที่ผลิตผลิตภัณฑ์จากพลาสติกและยางอยู่เป็นอันดับต้น ๆ ของจังหวัดจึงประหยัดต้นทุนการขนส่งหรือนำเข้าวัตถุดิบได้เป็นอย่างมาก และในขณะเดียวกันด้านการ



ส่งออกก็สามารถส่งออกยานยนต์ทางเรือได้อย่างสะดวกจากท่าเรือที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัท เซียงไฮ้ ออโต้โมทีฟ อินดัสทรี คอร์ปอเรชั่น จำกัดยังได้ขยายฐานการผลิตไปที่นิคมอุตสาหกรรมเหมราช อีสเทิร์น ซีบอร์ดแห่งที่ 2 ในอำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวก็เป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญเช่นกัน อันดับแรกคือการมีพื้นที่ไม่ไกลจากท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือส่งออกผลิตภัณฑ์ยานยนต์ที่สำคัญของภาคตะวันออก อีกทั้งหากพิจารณาแผนภูมิที่ 4 จังหวัดชลบุรี มีโรงงานอุตสาหกรรมที่ผลิตผลิตภัณฑ์จากพลาสติกและยางเป็นจำนวนมาก ทำให้ผู้ประกอบการไว้วางใจว่าพื้นที่ดังกล่าวจะไม่ขาดแคลนวัตถุดิบหรือมีต้นทุนด้านการขนส่งวัตถุดิบที่สูงมากเกินไป นอกจากนี้หากจะส่งผลิตภัณฑ์ยานยนต์ออกจำหน่ายยังตลาดขนาดใหญ่อย่างกรุงเทพมหานครก็สามารถลำเลียงยานยนต์ได้ง่ายเนื่องจากพื้นที่ผลิตอยู่ไม่ไกลจากแหล่งตลาดรับซื้อและมีถนนที่สัญจรได้อย่างสะดวกเชื่อมต่อไปยังพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตลอดจนถึงตลาดในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย ที่กล่าวมาข้างต้นจึงเห็นได้ว่าพื้นที่ที่จัดตั้งเป็นฐานการผลิตยานยนต์ของบริษัท เซียงไฮ้ ออโต้โมทีฟ อินดัสทรี คอร์ปอเรชั่น จำกัดทั้ง 2 แห่งนั้นสามารถเอื้อประโยชน์ให้กับองค์กรได้เป็นอย่างมาก

#### - บริษัท ฮอลลี่ กรุ๊ป จำกัด (Holley Group Company Limited)

บริษัทผลิตมอเตอร์ไฟฟ้าที่มีต้นกำเนิดในเมืองหางโจว มณฑลเจ้อเจียง ประเทศจีน ในปี พ.ศ. 2543 มีการจดทะเบียนบริษัทในชื่อ Holley Group Electric Thailand และตั้งโรงงานในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร อำเภอมะเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี โดยเป็นโรงงานผลิตเครื่องมือที่ใช้ในการวัดการทดสอบการนำร่องและอุปกรณ์การควบคุม (ยกเว้นในทางอุตสาหกรรม)

ต่อมาในช่วงที่ประเทศจีนทำสงครามการค้ากับสหรัฐอเมริกาได้ส่งผลกระทบต่อการค้าในกิจการในประเทศจีน จึงได้ย้ายฐานการผลิตมายังประเทศไทยเพิ่มเติมในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ อำเภอลวกแดง จังหวัดระยอง เพื่อผลิตผลิตภัณฑ์บางส่วนส่งออกไปยังสหรัฐอเมริกา แคนาดา และยุโรป (ธนาคารกรุงเทพ, 2562)

#### ปัจจัยที่นักลงทุนเลือกเข้ามาลงทุนในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

พื้นที่ที่บริษัทฮอลลี่ กรุ๊ป จำกัด ได้เลือกเข้ามาตั้งศูนย์กระจายสินค้าคือ บริเวณนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร อำเภอมะเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมต่อการตั้งฐานการผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้าในแง่ที่ว่า วัตถุดิบในการผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์นั้นมีมูลค่าค่อนข้างสูง ในขณะที่ตัววัสดุก็มีขนาดที่ไม่ใหญ่มาก ดังนั้นการลำเลียงวัตถุดิบด้วยเครื่องบินจึงมีความเหมาะสมที่สุด ซึ่งอำเภอมะเมืองชลบุรีมีระยะทางไม่ไกลจากสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินอู่ตะเภาจึงสะดวกต่อการลำเลียงวัตถุดิบเป็นอย่างมาก และหลังจากผ่านกระบวนการผลิตออกมาเป็นผลิตภัณฑ์แล้ว การส่งออกเพื่อจำหน่ายก็มีความสำคัญโดยช่องทางที่ส่งออกได้สะดวกที่สุดได้แก่ทางเรือ ซึ่งจังหวัด

ชลบุรีก็มีท่าเรือในจังหวัดอย่างท่าเรือแหลมฉบัง อีกทั้งอยู่ไม่ไกลจากท่าเรือน้ำลึกในจังหวัดระยอง ในขณะที่หากต้องการส่งสินค้าออกจำหน่ายยังตลาด พื้นที่จังหวัดชลบุรีก็อยู่ไม่ไกลจากตลาดขนาดใหญ่ของประเทศอย่างกรุงเทพมหานครเช่นกัน บริษัทฮอลี่ กรุ๊ป จำกัดยังก่อตั้งฐานการผลิตอีกแห่งในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ อ่าวฉบังแดง จังหวัดระยอง ซึ่งพื้นที่ก็เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญทางเศรษฐกิจเช่นกัน เนื่องจากมีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่หลายแห่งเช่น ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือ IRPC ที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าเพื่อออกจำหน่ายยังต่างประเทศ เหมาะแก่การขนส่งอุปกรณ์ไฟฟ้าไปจำหน่ายยังประเทศเป้าหมาย อีกทั้งยังมีระยะทางไม่ห่างจากสนามบินและตลาดสำคัญอย่างกรุงเทพมหานครเช่นเดียวกับฐานอุตสาหกรรมที่จังหวัดชลบุรี

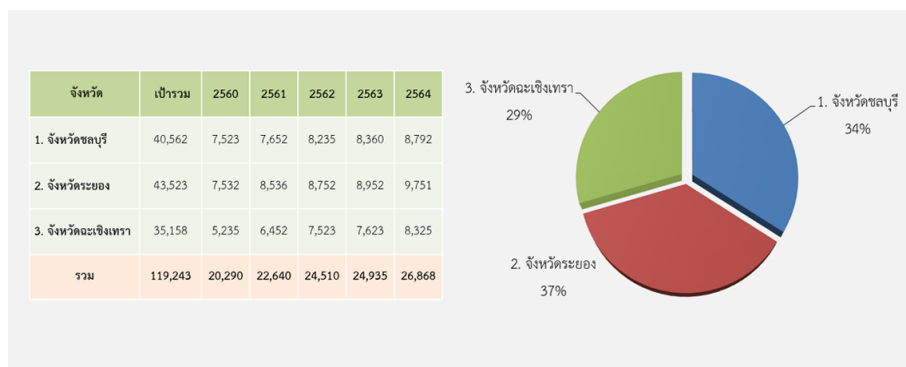
#### 4.3 ผลการศึกษาการลงทุนของอุตสาหกรรมเงินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

##### 4.3.1 ปัจจัยที่ดึงดูดนักลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นพื้นที่ที่ได้รับความนิยมจากนักลงทุนทั่วโลก รวมถึงนักลงทุนชาวจีนด้วย หากพิจารณาตามแนวความคิดปัจจัยที่ตั้ง (Location Factors) ของวอลเตอร์ ไอซาร์ด (Walter Isard) จะพบว่าพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมีความสอดคล้องกับหลายปัจจัยที่ช่วยดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาลงทุนด้านอุตสาหกรรมภายในพื้นที่ ดังนี้

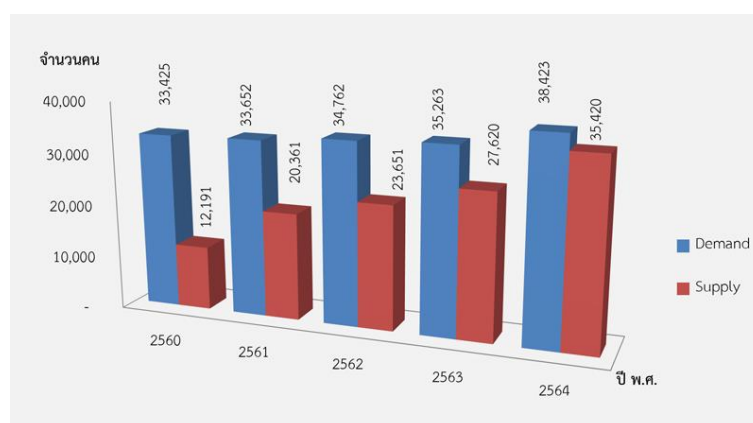
**ด้านแรงงาน** เนื่องจากโครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกนั้นจะเน้นไปที่อุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงานที่มีความชำนาญเฉพาะด้าน ทางสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) จึงมีการประสานความร่วมมือกับสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษาเพื่อผลิตและพัฒนากำลังคนให้มีความรู้ความสามารถ และพร้อมที่จะเป็นกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยได้รับการดำเนินการภายใต้โครงการที่ชื่อว่า “ศูนย์ประสานงาน EEC (Eastern Economic Corridor)” ซึ่งเป็นศูนย์ประสานงานการผลิตและพัฒนากำลังคนอาชีวศึกษาเขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรืออาชีวศึกษาในบริเวณจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง การเพิ่มศักยภาพของแรงงานดังกล่าวจะทำให้พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมีความโดดเด่นกว่าพื้นที่อื่น ๆ เนื่องจากการเข้าสู่สถานะจำนวนแรงงานไทยที่ลดลงและค่าครองชีพภายในประเทศที่สูงขึ้น หากประเทศไทยจะยังคงเน้นไปที่อุตสาหกรรมการผลิตด้วยแรงงานที่ใช้กำลังกายเป็นหลักเช่นเดิมก็อาจจะเสียเปรียบคู่แข่งทางเศรษฐกิจอย่างประเทศเวียดนาม ที่มีแรงงานจำนวนมากและมีค่าครองชีพที่ต่ำกว่าประเทศไทย การเร่งพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกไปพร้อมกับการพัฒนาคุณภาพและความสามารถของแรงงาน จะทำให้ประเทศไทยสามารถรองรับอุตสาหกรรมขั้นสูงที่ชาติมหาอำนาจ

ด้านอุตสาหกรรมกำลังมองหาพื้นที่ตั้งฐานการผลิตใหม่หลังจากประสบปัญหาต่าง ๆ เช่น ค่าครองชีพในประเทศตนเองสูงขึ้น การมีจำนวนแรงงานภายในประเทศลดลง เป็นต้น พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทยจึงเป็นตัวเลือกที่ดีที่สุดสำหรับการตั้งฐานการผลิตของนักลงทุนชาวต่างชาติ



แผนภูมิที่ 5 จำนวนผู้เรียนอาชีวศึกษาอุตสาหกรรมกลุ่ม First S-curve & New S-curve ภาพรวมปี 2560-2564

ที่มา: <http://eec.vec.go.th/th-th/>, (2564)



แผนภูมิที่ 6 ข้อมูลเปรียบเทียบ Demand (แรงงานอาชีวศึกษา) และ Supply (ผู้เรียนอาชีวศึกษา) 3 จังหวัด ปี 2560-2564

ที่มา: <http://eec.vec.go.th/th-th/>, (2564)

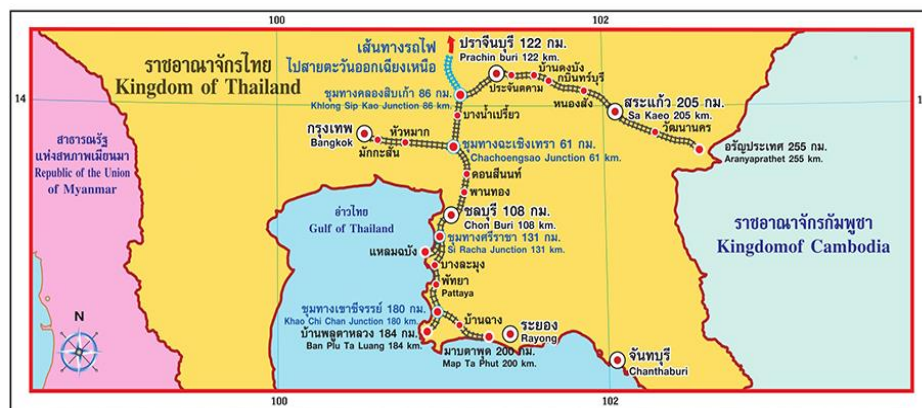
ด้านการขนส่ง พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกนั้นได้มีระบบการขนส่งที่สะดวกที่เอื้อต่อการทำกิจกรรมตติยภูมิหลากหลายรูปแบบ อย่างไรก็ตามเส้นทางขนส่งทางบกนั้นจะมีถนนสายสำคัญเชื่อมต่อหลายเส้นทาง เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 หมายเลข 7 หมายเลข 36 หมายเลข 304 หมายเลข 314 หมายเลข 331 หมายเลข 344 เป็นต้น จึงทำให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวก



ภาพที่ 11 หมายเลขทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ระเปียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ที่มา: Google Earth, (2015)

ในขณะที่เดียวกันพื้นที่ระเปียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกก็ยังมี การตัดผ่านเส้นทางรถไฟ ทั้งสำหรับขนส่งคนและขนส่งสินค้า สถานีที่สำคัญเช่น สถานีบางละมุง สถานีมาบตาพุด สถานีชุมทาง ฉะเชิงเทรา สถานีแหลมฉบัง เป็นต้น การขนส่งสินค้าด้วยรถไฟสามารถทำให้สินค้าถึงจุดหมายใน ระยะเวลาที่รวดเร็วและแน่นอนกว่าการขนส่งด้วยรถบรรทุก

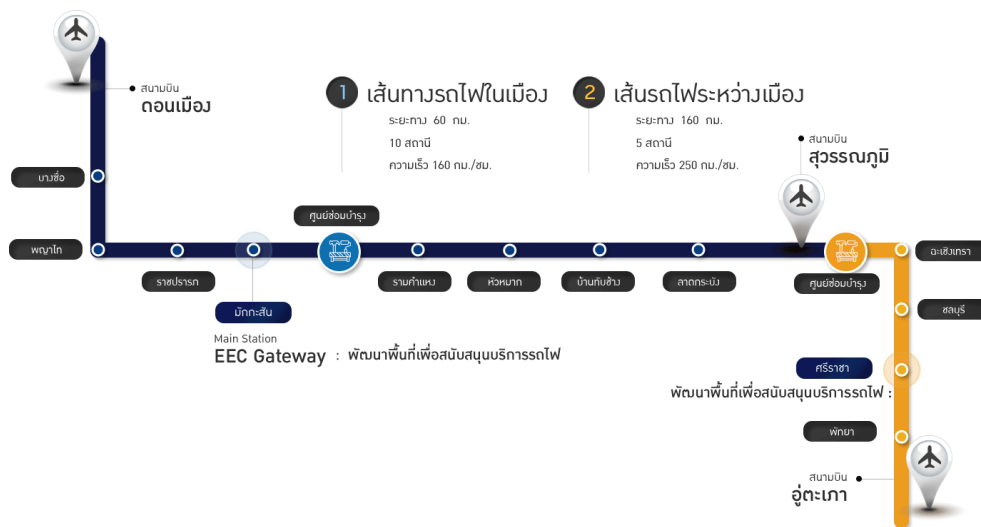


ภาพที่ 12 เส้นทางรถไฟสายตะวันออก

ที่มา: [http://www.railway.co.th/More/Knowledge\\_Detail?](http://www.railway.co.th/More/Knowledge_Detail?), (2564)

นอกจากนี้ยังมีโครงการรถไฟความเร็วสูงที่กำลังดำเนินการอยู่ขณะนี้ โดยใช้โครงสร้างและ แนวเส้นทางเดิมของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงค์เชื่อม 3 สนามบินได้แก่ สนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินอู่ตะเภา ซึ่งเชื่อมเส้นทางจากกรุงเทพฯมายัง พื้นที่ระเปียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกโดยตรง คาดว่าหากเมื่อโครงการเสร็จสิ้นจะช่วยเพิ่ม

ประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าภายในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกได้เป็นอย่างมาก อีกทั้งยังช่วยกระตุ้นให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนได้เพิ่มมากขึ้น



ภาพที่ 13 เส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

ที่มา: <https://www.eeco.or.th/th/high-speed-rail-connecting-3-airports>, (2564)

เส้นทางการขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางน้ำในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษก็เป็นที่น่าดึงดูดนัก ลงทุนเช่นกัน เนื่องจากช่วยประหยัดต้นทุน อีกทั้งบริเวณดังกล่าวมีพื้นที่ติดกับทะเลเป็นส่วนใหญ่ การขนส่งสินค้าทางเรือจึงมีความเหมาะสมและสะดวกกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น โดยพื้นที่ดังกล่าวมีทั้งท่าเรือขนาดใหญ่สำหรับขนส่งมวลขนและขนส่งสินค้าที่สำคัญ ตลอดจนมีการดำเนินการพัฒนาตามนโยบายพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกอย่างต่อเนื่อง ตัวอย่างเช่น ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือจุกเสม็ด เป็นต้น



ภาพที่ 14 ท่าเรือมาบตาพุด จังหวัดระยอง

ที่มา: [https://www.khaosod.co.th/economics/news\\_1064957](https://www.khaosod.co.th/economics/news_1064957), (2561)

ในด้านการขนส่งทางอากาศ พื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมีสนามบินที่สำคัญ ได้แก่ สนามบินอู่ตะเภา โดยรัฐบาลได้อนุมัติโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการโครงสร้างพื้นฐานหลักของ EEC มีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับสนามบินอู่ตะเภาให้เป็น “สนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3” เชื่อมสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิ ทำให้ทั้ง 3 สนามบินสามารถรองรับผู้โดยสารรวมกันได้มากถึง 200 ล้านคนต่อปี และทำให้เกิดศูนย์กลางการพัฒนาธุรกิจเป้าหมาย โดยเฉพาะการเป็น “ศูนย์กลางอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและ Logistics & Aviation” ตลอดจนการเป็นศูนย์กลางของ “มหานครการบินภาคตะวันออก” ครอบคลุมการพัฒนาพื้นที่ประมาณ 30 กิโลเมตรรอบสนามบิน (พญาถึงระยอง) ทำให้เกิดเป็นเมืองท่าและเมืองธุรกิจสำคัญของประเทศไทย โดยเข้าเชื่อมโยงเป็นส่วนขยายของกรุงเทพฯและปริมณฑลไปทางตะวันออก เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็น “ศูนย์กลางทางการบินและประตูเศรษฐกิจสู่เอเชีย” การพัฒนาดังกล่าวจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะสามารถดึงดูดนักลงทุนได้เป็นจำนวนมาก (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2564)



ภาพที่ 15 สนามบินอู่ตะเภา

ที่มา: <https://mgronline.com/business/detail/9620000061066>, (2562)

**ด้านตลาดอุตสาหกรรม** เมื่อมีการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมแล้ว การเลือกตลาดเพื่อจำหน่ายสินค้าให้แก่ผู้บริโภคก็มีความสำคัญอย่างยิ่ง โดยพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษจะเน้นผลิตสินค้าอุตสาหกรรมขั้นสูง เช่น ยานพาหนะ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักร เป็นต้น ซึ่งสินค้าเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีราคาค่อนข้างสูง จึงจำเป็นต้องเลือกตลาดให้เหมาะสมกับสินค้า การที่อุตสาหกรรมเลือกตั้งฐานการผลิตในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง หากพื้นที่นั้น ๆ มีกำลังซื้อเพียงพอก็จะยิ่งทำให้ประหยัดต้นทุนในการวางจำหน่าย ลดการเคลื่อนย้ายสินค้าออกไปจำหน่ายยังนอกพื้นที่ที่ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งเพิ่มขึ้น และเมื่อพิจารณาทั้ง 3 จังหวัดในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกก็พบว่ารายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือนอยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูง ถือว่ามีกำลังซื้อสูง อีกทั้งพื้นที่ดังกล่าวยังขนานไปด้วย

จังหวัดที่มีรายได้เฉลี่ยต่อหัวสูงจึงสามารถเลือกพื้นที่วางจำหน่ายได้ง่ายและประหยัดต้นทุนได้มาก จุดแข็งของพื้นที่ดังกล่าวจึงสามารถดึงดูดนักลงทุนได้อย่างดีเช่นกัน



ภาพที่ 16 รายได้เฉลี่ยครัวเรือนต่อเดือนของทั้ง 77 จังหวัด ประจำปี พ.ศ.2560

ที่มา: <https://www.smartsme.co.th/content/101102>, (2561)

#### 4.3.2 ปัจจัยที่ดึงดูดนักลงทุนจีนของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

นายมานพ เสี่ยมบุตร (2561) ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ สายธุรกิจต่างประเทศ ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยดึงดูดนักลงทุนจีนให้มาลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกโดยสรุปใจความได้ว่า

- การพัฒนาอุตสาหกรรมของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกนั้นมีความสอดคล้องกับอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ของประเทศจีนที่เป็นรูปแบบของอุตสาหกรรมสมัยใหม่
- พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมีที่ตั้งอยู่บริเวณศูนย์กลางของตลาดการค้า CLMV นักลงทุนจีนจึงต้องการใช้พื้นที่แห่งนี้เป็นฐานการผลิตเพื่อกระจายสินค้าออกสู่ตลาดดังกล่าว
- โครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมีการสร้างทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมจากภาคตะวันออกไปยังประเทศลาวและเข้าสู่ประเทศจีน มีการตัดถนนเชื่อมต่อไปยังประเทศลาว ประเทศกัมพูชา และประเทศเวียดนาม มีการสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมไปยังกัมพูชา ตลอดจนการเปิดด่านการค้าชายแดน ไทย-กัมพูชา และ ไทย-ลาว ซึ่งช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ักลงทุนจีนที่ต้องการส่งออกสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านหรือส่งกลับไปจำหน่ายยังประเทศจีน

- พื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสามารถตั้งฐานการผลิตเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและประเทศจีน
- กลุ่มนักลงทุนด้านอาหาริมทรัพย์ชาวจีนมองว่า ราคาอสังหาริมทรัพย์ของประเทศไทยมีความน่าสนใจ
- ต้นทุนการผลิตในประเทศไทย รวมถึงพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกนั้นอยู่ในเกณฑ์ที่นักลงทุนจีนยอมรับได้
- ประเทศไทยเป็นประเทศเดียวในประชาคมอาเซียนที่ไม่มีการกีดกันหรือต่อต้านคนเชื้อชาติจีน (TNN ONLINE, 2561)



## บทที่ 5

### สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง การลงทุนของอุตสาหกรรมเงินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาทำเลที่ตั้งของอุตสาหกรรมเงินที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อศึกษาประเภทของอุตสาหกรรมเงินที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และเพื่อศึกษาการลงทุนของอุตสาหกรรมเงินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

#### 5.1 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาทำเลที่ตั้งของอุตสาหกรรมเงินที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หากพิจารณาจากทำเลที่ตั้งอุตสาหกรรมในภาพรวมพบว่า พื้นที่ที่นักลงทุนเลือกนำเงินเข้ามาลงทุนมากที่สุดได้แก่ บริเวณอำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง รองลงมาคืออำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง และอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรีเป็นอันดับที่สาม โดยมีปัจจัยในการเลือกพื้นที่จากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีความสะดวกต่อการลงทุน เมื่อพิจารณาจากตัวอย่างการเลือกทำเลที่ตั้งของอุตสาหกรรมเงินในพื้นที่ก็พบว่า บริษัทออลิบบา ได้เลือกลงทุนบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ถนนบางนา-ตราด อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา บริษัท เชียงไฮ้ ออโตโมทีฟ อินดัสทรี คอร์ปอเรชั่น จำกัด ได้เลือกพื้นที่ลงทุนจำนวน 2 แห่งคือ พื้นที่นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์น ซีบอร์ด อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยองและพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด แห่งที่ 2 อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี บริษัท ฮอลลี กรุ๊ป จำกัด ได้เลือกพื้นที่ลงทุนจำนวน 2 แห่งคือ พื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีและพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง

ประเภทของอุตสาหกรรมเงินที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หากพิจารณาจากประเภทของอุตสาหกรรมในภาพรวมพบว่า อุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุดของทั้ง 3 จังหวัดในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกได้แก่ อุตสาหกรรมการผลิตผลิตภัณฑ์โลหะ อุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ และอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติก และเมื่อพิจารณาตัวอย่างประเภทของอุตสาหกรรมเงินที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในพื้นที่โดยอิงจากข้อ 4.1.2 พบว่า บริษัทออลิบบา ได้เข้ามาลงทุนตั้งศูนย์กระจายสินค้าบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ถนนบางนา-ตราด อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา บริษัท เชียงไฮ้ ออโตโมทีฟ อินดัสทรี คอร์ปอเรชั่น จำกัด ได้ก่อตั้งโรงงานประกอบรถยนต์พวงมาลัยขวาในนิคมอุตสาหกรรมเหมราช อีสเทิร์น ซีบอร์ด อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง และได้ก่อตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ภายในนิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ดแห่งที่ 2 อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี บริษัท ฮอลลี กรุ๊ป จำกัด ได้ตั้งโรงงานผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้าในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม

อมตะนคร อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี และพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง โดยมีปัจจัยสำคัญจากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ดีทำให้ขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวกและการตั้งอยู่ใกล้แหล่งวัตถุดิบหรือแหล่งขนส่งวัตถุดิบที่ช่วยประหยัดต้นทุนการผลิตได้เป็นอย่างมาก

การลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หากพิจารณาจากประเภทของอุตสาหกรรมในภาพรวมพบว่า พื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสอดคล้องกับปัจจัยด้านแรงงานในแง่ของการผลิตและพัฒนากำลังแรงงานโดยให้การสนับสนุนทางการศึกษาแก่อาชีวศึกษาในบริเวณจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เพื่อให้มีศักยภาพเพียงพอที่จะเป็นแรงงานสำคัญต่ออุตสาหกรรมในพื้นที่ ด้านการขนส่ง พื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมีระบบการขนส่งที่สะดวกหลากหลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ด้านตลาดอุตสาหกรรม ทั้ง 3 จังหวัดในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมีรายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือนค่อนข้างสูง อยู่ในระดับที่มีกำลังซื้อสูง จึงสามารถเป็นตลาดจำหน่ายสินค้าอุตสาหกรรมที่ผลิตในพื้นที่ได้ และเมื่อพิจารณาที่ปัจจัยที่ดึงดูดนักลงทุนจีนของพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกพบว่า การพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่มีรูปแบบที่สอดคล้องกับอุตสาหกรรมในประเทศจีน พื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกตั้งอยู่บริเวณศูนย์กลางของตลาดการค้า CLMV การสร้างทางรถไฟและตัดถนนเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนการเปิดด่านการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา และ ไทย-ลาว พื้นที่ดังกล่าวได้รับผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างประเทศจีน-สหรัฐอเมริกาน้อย ราคาอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่มีความน่าสนใจ ต้นทุนการผลิตอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และไม่มีการกีดกันหรือต่อต้านคนเชื้อชาติจีน

## 5.2 อภิปรายผลการศึกษา

การศึกษาการลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ผ่านการศึกษาทำเลที่ตั้งและประเภทของอุตสาหกรรมจีน รวมถึงการลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พบว่าการเลือกเข้ามาลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่นั้นเกี่ยวข้องกับปัจจัยทั้งภายในประเทศอย่างด้านโครงสร้างพื้นฐาน แรงงาน การเป็นแหล่งวัตถุดิบ ตลอดจนนโยบายของรัฐบาลและปัจจัยภายนอกประเทศอย่างสงครามการค้าระหว่างประเทศจีนกับสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตามการลงทุนภายในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกก็ยังไม่ได้เกิดการกระจายตัวไปทั่วพื้นที่ บางพื้นที่มีการเข้าไปลงทุนมาก บางพื้นที่ก็เข้าไปลงทุนน้อยเนื่องจากข้อจำกัดบางประการ ไม่ว่าจะเป็นระบบโครงสร้างพื้นฐานไม่มีความสะดวกหรืออยู่ห่างจากแหล่งวัตถุดิบ แต่ในขณะเดียวกันทางรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็พยายามผลักดันโครงการพัฒนาและแก้ปัญหาดังกล่าวเพื่อเอื้อประโยชน์ให้แก่นักลงทุนอย่างต่อเนื่อง

จากการศึกษาทำเลที่ตั้งและประเภทของอุตสาหกรรมจีนที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกพบว่า การเลือกพื้นที่ตั้งตามแต่ละประเภทอุตสาหกรรมของนักลงทุนนั้นมีความ

สอดคล้องกับทฤษฎีปัจจัยที่ตั้ง (Location Factors) โดยวอลเตอร์ ไอซาร์ด (Walter Isard) ที่มีความสัมพันธ์กับที่ตั้งอุตสาหกรรม ในแง่ของปัจจัยด้านวัตถุดิบอย่างการตั้งโรงงานอุตสาหกรรมใกล้แหล่งวัตถุดิบหรือแหล่งขนส่งวัตถุดิบเพื่อประหยัดต้นทุนค่าขนส่ง โดยมีอุตสาหกรรมจำนวนมากที่เลือกทำเลที่ตั้งใกล้กับแหล่งวัตถุดิบ เช่น อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับพลาสติกจะตั้งใกล้กับแหล่งอุตสาหกรรมพลาสติกต้นน้ำในบริเวณจังหวัดระยอง และอีกปัจจัยคือด้านการขนส่ง บางอุตสาหกรรมจะตั้งใกล้กับท่าเรือตามแถบจังหวัดระยองและชลบุรี เช่น ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือแหลมฉบัง หรือตั้งใกล้กับสนามบินอย่างสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินอุตะเกาในแถบจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เพื่อสะดวกต่อการนำเข้าวัตถุดิบหรือส่งออกสินค้าไปจำหน่ายยังต่างประเทศ แม้กระทั่งการเลือกทำเลที่ตั้งของอุตสาหกรรมจีนตามตัวอย่างบริษัทที่ได้ยกมาอธิบายอย่าง บริษัท ฮอลี่ กรุ๊ป จำกัด และ บริษัท เชียงไฮ้ ออโต้โมทีฟ อินดัสทรี คอร์ปอเรชั่น จำกัด ที่ส่วนหนึ่งก็เลือกพื้นที่จากปัจจัยด้านวัตถุดิบ ในส่วนของบริษัท อาลีบาบา ที่เป็นการตั้งศูนย์กระจายสินค้าจะเน้นไปที่ปัจจัยด้านการขนส่งก็จะคำนึงถึงระบบโครงสร้างพื้นฐานบริเวณนั้นเป็นหลัก ที่กล่าวมาข้างต้นจึงเห็นได้ว่าการเลือกพื้นที่ตั้งตามแต่ละประเภทอุตสาหกรรมของนักลงทุนจีนนั้นมีความสอดคล้องกับทฤษฎีปัจจัยที่ตั้ง (Location Factors) เป็นอย่างมาก

ในส่วนของการลงทุนของอุตสาหกรรมจีน ปัจจัยที่ดึงดูดนักลงทุนจีนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกก็มีความสอดคล้องกับทฤษฎีปัจจัยที่ตั้ง (Location Factors) เช่นกัน โดยพิจารณาในภาพรวมปัจจัยที่จะสามารถดึงดูดนักลงทุนนั้นสอดคล้องกับปัจจัยด้านแรงงาน โดยในพื้นที่ที่มีการเร่งผลักดันการพัฒนาทักษะของผู้เรียนอาชีวศึกษาให้มีความรู้ความสามารถเฉพาะด้านเพื่อเป็นแรงงานของอุตสาหกรรมขั้นสูงในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่จะส่งผลให้มีจำนวนแรงงานในพื้นที่มากขึ้น ด้านการขนส่งทางด้านการคมนาคมในพื้นที่ถือว่าได้รับการพัฒนาและปรับปรุงอย่างต่อเนื่องทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ด้านตลาดอุตสาหกรรม ที่ทั้ง 3 จังหวัดในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกก็พบว่ารายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือนอยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูง ถือว่ามีกำลังซื้อสูง จึงสามารถใช้บริเวณดังกล่าวเป็นทั้งแหล่งผลิตและตลาดสำหรับจำหน่ายสินค้าได้ แต่หากพิจารณาที่ปัจจัยดึงดูดนักลงทุนจีนนั้นจะพบว่าสอดคล้องกับทฤษฎีในด้านปัจจัยด้านการขนส่งเป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็นการสร้างรถไฟความเร็วสูง การสร้างเส้นทางรถไฟและการตัดถนนเชื่อมไปยังประเทศเพื่อนบ้านที่สามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศจีนได้

การที่พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสามารถดึงดูดอุตสาหกรรมหลากหลายประเภทให้เข้ามาตั้งในพื้นที่ได้เป็นจำนวนมากส่วนหนึ่งก็เป็นผลมาจากนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมของทางภาครัฐที่เป็นสิ่งกระตุ้นให้นักลงทุนเลือกลงทุนในพื้นที่ดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) ที่เน้นการปรับโครงสร้างประเทศไทยไปสู่ประเทศไทย 4.0 โดยมีส่วนกำหนดให้พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษสำหรับการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เน้นนวัตกรรม

หรือเป็นอุตสาหกรรมขั้นสูง ทำให้เป็นที่สนใจแก่นักลงทุนจีนเนื่องจากรูปแบบพัฒนาอุตสาหกรรมมีลักษณะคล้ายกับรูปแบบอุตสาหกรรมสมัยใหม่ในประเทศจีน

การศึกษาการลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกยังมีความสอดคล้องกับการลงทุนอุตสาหกรรมในพื้นที่อื่น ๆ อ้างอิงจากงานวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์ที่ตั้งและความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมเครื่องดื่มในจังหวัดนครปฐม (กรรณก ชุมิตร; 2558) ได้กล่าวถึงที่ตั้งของอุตสาหกรรมเครื่องดื่มในจังหวัดนครปฐมที่จะกระจุกตัวอยู่ตามแนวถนนที่เชื่อมกับถนนเพชรเกษม ซึ่งหมายถึงว่าอุตสาหกรรมส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่ในบริเวณที่มีการคมนาคมที่สะดวกต่อการขนส่ง เช่นเดียวกับอุตสาหกรรมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่อุตสาหกรรมจะตั้งอยู่ใกล้ถนนสายหลัก ท่าเรือหรือสนามบิน

แม้ว่าพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจะมีความโดดเด่นและดึงดูดให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนด้านอุตสาหกรรมในพื้นที่เป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตามหลายพื้นที่หรือหลายปัจจัยยังคงสร้างปัญหาให้นักลงทุนอยู่บ้าง โดยอ้างอิงจากบทความวิจัยเรื่อง การบริหารการพัฒนาโครงการพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ศึกษากรณี: พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC (นพดล วิทยาภรณ์; 2562) ได้กล่าวถึงปัญหาที่ผู้ศึกษาเห็นด้วยบางประการว่า แร่งงานยังไม่มีทักษะเพียงพอต่อการยกระดับมาตรฐานและนวัตกรรมการผลิต ด้านสาธารณสุขโรค ระบบน้ำประปายังมีประสิทธิภาพต่ำกว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้ยังมีปัญหาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานในบางพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนามากเพียงพอ ทำให้นักลงทุนไม่เลือกเข้าไปลงทุนและหันไปเลือกที่ตั้งอุตสาหกรรมที่การคมนาคมสัญจรได้สะดวก ซึ่งเป็นพื้นที่ที่แต่เดิมก็มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมหนาแน่น ส่งผลให้อุตสาหกรรมกระจุกตัวในบางพื้นที่ ในขณะที่เดียวกันบางพื้นที่ที่มีการลงทุนน้อยก็กลายเป็นพื้นที่ด้อยพัฒนา ปัญหาดังกล่าวจึงเป็นเรื่องที่รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรหาวิธีแก้ไขต่อไป

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

#### 5.3.1 ข้อเสนอแนะทางนโยบาย

ข้อเสนอแนะหลังจากทำการศึกษาเรื่องการลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ผู้วิจัยมีข้อคิดเห็นว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งพัฒนาแรงงานเฉพาะด้านโดยเฉพาะกลุ่มอาชีวศึกษาให้ออกมาเป็นรูปธรรมมากขึ้น พัฒนาระบบสาธารณสุขภาคให้มีความพร้อมและเพียงพอต่อการทำอุตสาหกรรมในพื้นที่ พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานให้ทั่วถึงทุกอำเภอในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเพื่อกระจายฐานอุตสาหกรรมและลดความหนาแน่นของโรงงานอุตสาหกรรมในบางพื้นที่ อีกทั้งยังจะช่วยสร้างงานให้แก่คนในพื้นที่อื่น ๆ รวมถึงควรเร่งรัดโครงการด้านการคมนาคมต่าง ๆ ให้เสร็จสิ้นโดยเร็วเพื่อสร้างข้อได้เปรียบให้กับพื้นที่

ระเปียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเมื่อเทียบกับเขตเศรษฐกิจพิเศษอื่น ๆ ในกลุ่มประเทศอาเซียน ที่จะดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่ได้มากขึ้น

### 5.3.2 ข้อเสนอแนะงานวิจัยในอนาคต

1. ควรมีการศึกษาปัญหาในพื้นที่ระเปียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่เป็นอุปสรรคต่อการลงทุนของอุตสาหกรรมจีน
2. ควรมีการศึกษาเปรียบเทียบข้อได้เปรียบ-เสียเปรียบด้านการลงทุนระหว่างพื้นที่ระเปียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกกับเขตเศรษฐกิจพิเศษอื่น ๆ ในกลุ่มประเทศอาเซียน

### 5.4 ข้อจำกัด

- 5.4.1 งบประมาณในการศึกษา ทำให้ไม่สามารถเข้าไปศึกษาในพื้นที่จริงได้
- 5.4.2 เกิดการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 จึงไม่สะดวกเดินทางไปยังพื้นที่จริง ตลอดจนทำให้ประสบปัญหาในการติดต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 5.4.3 การเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกถูกจำกัด เนื่องจากหลายข้อมูลสงวนไว้ใช้เฉพาะหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 5.4.4 ระยะเวลาที่จำกัด ทำให้ไม่สามารถสืบค้นข้อมูลเชิงลึกได้มากเท่าที่ควร

## บรรณานุกรม

### 1. หนังสือและเอกสารตีพิมพ์

นโรตม์ ปาลกะวงศ์ ณ อยุธยา. ภูมิศาสตร์อุตสาหกรรม: แนววิเคราะห์ระดับจุลภาค. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ใจทอง, 2532.

### 2. สื่ออิเล็กทรอนิกส์

#### 2.1 สื่อวีดิทัศน์

TNN ONLINE. (16 เมษายน 2561). แรงจูงใจที่นักลงทุนจีนอยากมา EEC [Video file]. สืบค้นจาก <https://www.youtube.com/watch?v=viMc3XxNcWY>

#### 2.2 ข้อมูลจากเว็บไซต์

#### ภาษาไทย

กรกนก ชุมิตร. (2558). การวิเคราะห์ที่ตั้งและความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมเครื่องตีในจังหวัดนครปฐม. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก <http://ithesis-ir.su.ac.th/dspace/bitstream/123456789/303/1/%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%81%E0%B8%99%E0%B8%81.pdf>

กรมทางหลวง. (2560). ระบบหมายเลขทางหลวง. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก <http://www.doh.go.th/content/page/page/119>

กรมพัฒนาที่ดิน. (2562). รายงานโครงการจัดทำแผนที่แสดงความลาดชันของพื้นที่เพื่อการพัฒนาที่ดิน จังหวัดชลบุรี. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก <http://www.lddservice.org/services/fileproject/>

กรมพัฒนาธุรกิจการค้า. (2563). ข้อมูลธุรกิจในพื้นที่การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก. เข้าถึงเมื่อ 6 สิงหาคม 2563. เข้าถึงได้จาก [https://www.dbd.go.th/download/document\\_file/Statistic/2563/ECONOMICZONE/63\\_EEC.pdf](https://www.dbd.go.th/download/document_file/Statistic/2563/ECONOMICZONE/63_EEC.pdf)

กรมโรงงานอุตสาหกรรม. (2563). ข้อมูลโรงงานอุตสาหกรรมสำหรับเจ้าหน้าที่. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน

2563. เข้าถึงได้จาก <http://reg.diw.go.th/executive/Prov3.asp?prov=24>

กรมโรงงานอุตสาหกรรม. (2564). **ข้อมูลจังหวัดฉะเชิงเทรา**. เข้าถึงเมื่อ 9 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก

<http://reg.diw.go.th/executive/prov2.asp?prov=24>

กรมโรงงานอุตสาหกรรม. (2564). **ข้อมูลจังหวัดชลบุรี**. เข้าถึงเมื่อ 9 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก [http://](http://reg.diw.go.th/executive/prov2.asp?prov=24)

[reg.diw.go.th/executive/prov2.asp?prov=24](http://reg.diw.go.th/executive/prov2.asp?prov=24)

กรมโรงงานอุตสาหกรรม. (2564). **ข้อมูลจังหวัดระยอง**. เข้าถึงเมื่อ 9 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก [http://](http://reg.diw.go.th/executive/prov2.asp?prov=21)

[reg.diw.go.th/executive/prov2.asp?prov=21](http://reg.diw.go.th/executive/prov2.asp?prov=21)

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2561). **วิสัยทัศน์ พันธกิจ และภารกิจ ปีงบประมาณ 2561**. เข้าถึงเมื่อ

20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก [https://ditp.go.th/ditp\\_web61/article\\_sub\\_view.php?filename=contents\\_attach/235405/235405.pdf&title=235405&cate=1380&d=0](https://ditp.go.th/ditp_web61/article_sub_view.php?filename=contents_attach/235405/235405.pdf&title=235405&cate=1380&d=0)

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2562). **ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์และแผนการส่งเสริมการค้าระหว่างประ**

**เทศ ปีงบประมาณ 2562**. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก [https://ditp.go.th/ditp\\_web61/article\\_sub\\_view.php?filename=contents\\_attach/536835/536835.pdf&title=53](https://ditp.go.th/ditp_web61/article_sub_view.php?filename=contents_attach/536835/536835.pdf&title=53)

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2563). **ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์และแผนการส่งเสริมการค้าระหว่างประ**

**เทศ ปีงบประมาณ 2562**. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก [https://www.ditp.go.th/ditp\\_web61/article\\_sub\\_view.php?](https://www.ditp.go.th/ditp_web61/article_sub_view.php?)

กองนโยบายและแผนมหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์. (2563). **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่**

**12 พ.ศ.2560-2564**. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก <http://plan.bru.ac.th/>

จังหวัดชลบุรี. (2563). **สภาพทางกายภาพ**. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก [http://www.chonburi.go.th/website/about\\_chonburi/about7](http://www.chonburi.go.th/website/about_chonburi/about7)

[http://www.chonburi.go.th/website/about\\_chonburi/about7](http://www.chonburi.go.th/website/about_chonburi/about7)

จังหวัดชลบุรี. (2563). **การเดินทาง**. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก [http://www.chonburi.go.th/website/about\\_chonburi/about8](http://www.chonburi.go.th/website/about_chonburi/about8)

[http://www.chonburi.go.th/website/about\\_chonburi/about8](http://www.chonburi.go.th/website/about_chonburi/about8)

ชลิดา แห่งเพชร และ วรณี วงศ์ไธโร. (2560). **เส้นทางลงทุนจากแดนมังกร**. เข้าถึงเมื่อ 6 สิงหาคม 2563.

เข้าถึงได้จาก [https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/ArticleAndResearch/FAQ/FAQ\\_116.pdf](https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/ArticleAndResearch/FAQ/FAQ_116.pdf)

ณัชพล จรุงพิพัฒน์กุล. (2562). **โครงการ EEC: ความหวังใหม่ในการพลิกฟื้นวัฏจักรการลงทุน**. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก [https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/ArticleAndResearch/FAQ/FAQ\\_155.pdf](https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/ArticleAndResearch/FAQ/FAQ_155.pdf)

ธนาคารกรุงเทพ. (2562). **ทุนจีนแห่ปักธงใน EEC หนี Trade War ยืดเยื้อ**. เข้าถึงเมื่อ 12 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://bangkokbanksme.com/en/eec-trade-war>

นพดล วิทยาภรณ์. (2562). **การบริหารการพัฒนาโครงการพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ศึกษากรณี: พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC**. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก <https://so04.tc-i-thaijo.org/index.php/JMA/article/download/193293/153808/>

บุญชอบ สุทมนัสวงษ์. (2555). **ทรัพยากรป่าชายเลนจังหวัดระยอง**. เข้าถึงเมื่อ 22 ตุลาคม 2563. เข้าถึงได้จาก <https://www.dmcr.go.th/upload/dt/file/file-106-836506865.pdf>

ประภัสสร เทพชาตรี. (2558). **ไทยกับการเป็นศูนย์กลางของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ภาค 2**. เข้าถึงเมื่อ 6 สิงหาคม 2563. เข้าถึงได้จาก [http://asean.dla.go.th/download/attachment/20161201/E5D56CCD-DAE0-1074-2BEA-D8C37C6DD374\\_TU-ASEAN-Forum8.pdf](http://asean.dla.go.th/download/attachment/20161201/E5D56CCD-DAE0-1074-2BEA-D8C37C6DD374_TU-ASEAN-Forum8.pdf)

ผ่องพรรณ หนูนนัด. (2547). **การวิเคราะห์ที่ตั้งอุตสาหกรรมการผลิตในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย (An analysis of the location of manufacturing industry in the northeast region of Thailand)**. เข้าถึงเมื่อ 6 สิงหาคม 2563. เข้าถึงได้จาก [http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis\\_th.asp?id=0000006133](http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis_th.asp?id=0000006133)

สำนักงานกองทุนส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2559). **แผนยุทธศาสตร์กองทุน ปีพ.ศ. 2559-2561**. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก [https://ditp.go.th/ditp\\_web61/article\\_sub\\_view.ph](https://ditp.go.th/ditp_web61/article_sub_view.ph)

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2564). **สนามบินอู่ตะเภา และ เมืองการบินภาคตะวันออก**. เข้าถึงเมื่อ 12 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://eeco.or.th/th/utapao->



airport-and-the-eastern-aviation-city

สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม. **แผนปฏิบัติการระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) ของกระทรวง**

**อุตสาหกรรม.** เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก <http://www.industry.go.th/psd/joomlatools-files/docman-files/>

สำนักงานวัฒนธรรมจังหวัดระยอง. (2556). **ที่ตั้งและอาณาเขต.** เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก

[https://www.m-culture.go.th/rayong/ewt\\_news.php?nid=63](https://www.m-culture.go.th/rayong/ewt_news.php?nid=63)

สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (2560). **ระเบียบเศรษฐกิจใหม่ภาคตะวันออก (EEC)**

**ความหวังใหม่เพื่อเศรษฐกิจไทยเติบโตอย่างยั่งยืน.** เข้าถึงเมื่อ 6 สิงหาคม 2563. เข้าถึงได้จาก

[https://library2.parliament.go.th/ejournal/content\\_af/2560/nov2560-5.pdf](https://library2.parliament.go.th/ejournal/content_af/2560/nov2560-5.pdf)

ศูนย์พัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ. (2563). **จังหวัดฉะเชิงเทรา.** เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้

จาก <http://ecocenter.diw.go.th/index.php/ecocenter/15-provinces/chachoengsao>

ศูนย์พัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ. (2563). **จังหวัดฉะเชิงเทรา.** เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้

จาก [http://ecocenter.diw.go.th/index.php?option=com\\_content&view=category&id=3](http://ecocenter.diw.go.th/index.php?option=com_content&view=category&id=3)

ศูนย์พัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ. (2563). **จังหวัดชลบุรี.** เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก

<http://ecocenter.diw.go.th/index.php/chon-buri-3>

ศูนย์พัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ. (2563). **จังหวัดชลบุรี.** เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก

<http://ecocenter.diw.go.th/index.php/around-the-world-2/article/127-article-8>

ศูนย์ภูมิภาค กองพัฒนาอุตุนิยมวิทยา. (2563). **ภูมิภาคฉะเชิงเทรา.** เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้า

ถึงได้จาก <http://climate.tmd.go.th/data/province/>

AUTODEFT. (2560). **เอ็มจี เปิดโรงงานผลิตรถยนต์แห่งใหม่ในไทย เป็นศูนย์กลางการผลิตระดับโลกของ**

**ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้.** เข้าถึงเมื่อ 12 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก [https://www.auto](https://www.autodeft.com/prnews/mg-new-assembly-plant-chonburi-thailand)

[deft.com/prnews/mg-new-assembly-plant-chonburi-thailand](https://www.autodeft.com/prnews/mg-new-assembly-plant-chonburi-thailand)

EECO. (2563). **เขตส่งเสริมที่ประกาศแล้ว.** เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก <https://www.ee>

co.or.th/th/announced-promotion-area

Level Up การตลาดจีน. (2562). อาลีบาบา หุ่นหมีนล้าน ศูนย์กระจายสินค้าเขตปลอดภาษีอีคอมเมิร์ซ

คนไทยเตรียมปรับตัว. เข้าถึงเมื่อ 12 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.levelupthailand.com/post/jack-ma-alibaba-e-commerce-eec-thai>

Positioning. (2556). เอสเอไอซี มอเตอร์-ซีพี พร้อมบุกตลาดเมืองไทยเต็มตัว เผยโฉมรถใหม่ภายใต้

แบรนด์ MG รุ่นแรก ปี 2557. เข้าถึงเมื่อ 12 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://positioningmag.com/57418>

Thaiheritage. (2563). จังหวัดระยอง. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก <http://www.thaiheritage.net/nation/oldcity/rayong1.htm>

age.net/nation/oldcity/rayong1.htm

#### ภาษาต่างประเทศ

He, Xingqiang และ Wang, Lixia. (2008). นวัตกรรมรูปแบบธุรกิจเพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงและพัฒนา

นาสวนอุตสาหกรรม. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/JSBA/article/download/237636/163691/>

Govindan P., (2019). A Study of Performance of Special Economic Zones (SEZs) in India.

เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก [https://www.researchgate.net/publication/333515488\\_A\\_Study\\_of\\_Performance\\_of\\_Special\\_Economic\\_Zones\\_SEZs\\_in\\_India](https://www.researchgate.net/publication/333515488_A_Study_of_Performance_of_Special_Economic_Zones_SEZs_in_India)

Pansuwan, Apisek. (2018). INDUSTRIAL LOCATION PATTERNS BASED ON FOREIGN DIRECT

INVESTMENT IN THAILAND AFTER TRADE LIBERALIZATION. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก <https://so02.tci-thaijo.org/index.php/hasss/article/view/143485>

#### ข้อมูลรูปภาพ

ภาพที่ 1. การวิเคราะห์ที่ตั้งอุตสาหกรรมโดยใช้สามเหลี่ยมแหล่งที่ตั้ง (Locational Triangle). เข้าถึงเมื่อ

6 สิงหาคม 2563. เข้าถึงได้จาก [http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis\\_th.asp?id=0000006133](http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis_th.asp?id=0000006133)

- ภาพที่ 2. การวิเคราะห์ที่ตั้งอุตสาหกรรมโดยใช้เส้นแสดงตำแหน่งที่ค่าแรงเท่ากับค่าขนส่ง. เข้าถึงเมื่อ 6 สิงหาคม 2563. เข้าถึงได้จาก [http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis\\_th.asp?id=0000006133](http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis_th.asp?id=0000006133)
- ภาพที่ 3. การวิเคราะห์ที่ตั้งอุตสาหกรรมอันมีผลมาจากการรวมตัวของอุตสาหกรรม. เข้าถึงเมื่อ 6 สิงหาคม 2563. เข้าถึงได้จาก [http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis\\_th.asp?id=0000006133](http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis_th.asp?id=0000006133)
- ภาพที่ 4. การวิเคราะห์บริเวณตลาดเพื่อกำหนดให้ราคา ณ ที่ตั้งอุตสาหกรรมแตกต่างกัน แต่ค่าขนส่งเท่ากัน. เข้าถึงเมื่อ 6 สิงหาคม 2563. เข้าถึงได้จาก [http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis\\_th.asp?id=0000006133](http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis_th.asp?id=0000006133)
- ภาพที่ 5. แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC). เข้าถึงเมื่อ 6 สิงหาคม 2563. เข้าถึงได้จาก <https://www.prachachat.net>
- ภาพที่ 6. เขตส่งเสริมรูปแบบนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC). เข้าถึงเมื่อ 6 สิงหาคม 2563. เข้าถึงได้จาก <https://www.eeco.or.th/th/announced-promotion-area>
- ภาพที่ 7. แผนที่จังหวัดระยอง. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก <https://www.panteethai.com>
- ภาพที่ 8. แผนที่จังหวัดชลบุรี. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก <https://www.panteethai.com>
- ภาพที่ 9. แผนที่จังหวัดฉะเชิงเทรา. เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2563. เข้าถึงได้จาก <https://www.panteethai.com>
- ภาพที่ 10. แผนที่จำนวนเงินลงทุนรวมของแต่ละอำเภอในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก. เข้าถึงเมื่อ 9 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <http://reg.diw.go.th/>
- ภาพที่ 11. หมายเลขทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก. เข้าถึงเมื่อ 9 มีนาคม

2564. เข้าถึงได้จาก Google Earth

ภาพที่ 12. เส้นทางรถไฟสายตะวันออก. เข้าถึงเมื่อ 9 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก [http://www.railway.co.th/More/Knowledge\\_Detail?](http://www.railway.co.th/More/Knowledge_Detail?)

ภาพที่ 13. เส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน. เข้าถึงเมื่อ 9 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.eeco.or.th/th/high-speed-rail-connecting-3-airports>

ภาพที่ 14. ท่าเรือมาตาพุด จังหวัดระยอง. เข้าถึงเมื่อ 9 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก [https://www.khao-sod.co.th/economics/news\\_1064957](https://www.khao-sod.co.th/economics/news_1064957)

ภาพที่ 15. สนามบินอู่ตะเภา. เข้าถึงเมื่อ 9 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://mgronline.com/business/detail/9620000061066>

ภาพที่ 16. รายได้เฉลี่ยครัวเรือนต่อเดือนของทั้ง 77 จังหวัด ประจำปี พ.ศ.2560. เข้าถึงเมื่อ 9 มีนาคม 2564. เข้าถึงได้จาก <https://www.smartsme.co.th/content/101102>

## ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล	จารุวรรณ พันธุ์สุ
วันเกิด	19 กรกฎาคม พ.ศ. 2541
ที่อยู่	51 หมู่ 1 ตำบลย่านรี อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี 25110
ประวัติการศึกษา	สำเร็จการศึกษาชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นและตอนปลายจากโรงเรียนกบินทร์วิทยา สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะอักษรศาสตร์ สาขาเอเชียศึกษา มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์ จังหวัดนครปฐม

## แบบโอนลิขสิทธิ์สารนิพนธ์

เอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ข้าพเจ้า นางสาวจากรุวรรณ พันธุ์สุ

นักศึกษาชั้นปีที่ 4 วิชาเอเชียศึกษา ภาษาจีน

ชื่อสารนิพนธ์ การลงทุนของอุตสาหกรรมจีนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

ชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิเศก ปั่นสุวรรณ

ที่อยู่ที่สามารถติดต่อได้ 51 หมู่ 1 ตำบลยานรี อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี 25110

หมายเลขโทรศัพท์ 082-2945801

ลิขสิทธิ์ของสารนิพนธ์อันเป็นผลจากการศึกษาเล่าเรียน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรระดับปริญญาบัณฑิต ข้าพเจ้ายินดีโอนลิขสิทธิ์ตามมาตรา 17 วรรค 2 แห่งพระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2537 เป็นของคณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร โดยมีกำหนดตลอดอายุการคุ้มครองสิทธิ์

ลงนามผู้โอน.....

(นางสาวจากรุวรรณ พันธุ์สุ)

ลงนามผู้รับโอน.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....