



ปัจจัยสนับสนุน ผลกระทบ ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาการสัญจร เพื่อการท่องเที่ยวในเขตระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก Supporting Factors, Impacts, Problems, and Obstacles in Developing a Smart Mobility for Tourism in the Eastern Economic Corridor Area

วิสาखा ภูจินดา¹, ณยศ กุลพานิช², เตชินท์ ก้อนนิล¹, ชุกกรียะ หะยีสะอะ³

Wisakha Phoochinda, Nayot Kulpanich, Tachin Gonnit, Sukriyah Hayeesa-ah

¹คณะบริหารการพัฒนาสิ่งแวดล้อม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ กรุงเทพมหานคร 10240

²คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา กรุงเทพมหานคร 10300

³สำนักวิจัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ กรุงเทพมหานคร 10240

¹Graduate School of Development Administration, National Institute of Development
Administration, Bangkok 10240 Thailand

²Faculty of Humanities and Social Sciences, Suan Sunandha Rajabhat University, Bangkok 10300 Thailand

³Research Center, National Institute of Development Administration, Bangkok 10240 Thailand

*Corresponding author E-mail: nayot.ku@ssru.ac.th

(Received: October 14 2019; Revised : December 18 2019; Accepted : January 8 2020)

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ระบุสภาพทางกายภาพชุมชนเมืองท่องเที่ยวในเขตระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และ (2) พรรณนาองค์ประกอบต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาการสัญจรอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว รวมทั้งผลกระทบ ปัญหา และอุปสรรค การวิจัยนี้ใช้วิธีการดำเนินงานแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ มีพื้นที่ศึกษา 3 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง เก็บรวบรวมข้อมูล 2 รูปแบบ คือ (1) การสัมภาษณ์เชิงลึก มีกลุ่มเป้าหมายคือ ผู้บริหารภาครัฐระดับจังหวัด ผู้บริหารภาครัฐระดับท้องถิ่น ผู้ประกอบการการท่องเที่ยว และบุคคลทั่วไป (2) การสนทนากลุ่ม (Focus group) มีกลุ่มเป้าหมายคือ ผู้บริหารภาครัฐระดับจังหวัด ผู้บริหารภาครัฐระดับท้องถิ่น ผู้ประกอบการด้านพัฒนาเมือง ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ในท้องถิ่น ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวหรือการบริการต่อเนื่อง ผู้แทนจากแหล่งท่องเที่ยว และบุคคลทั่วไป การวิเคราะห์ข้อมูลประกอบด้วย (1) SWOT Analysis (2) การตรวจประเมินเบื้องต้น (GAP Analysis)

ผลการศึกษาพบว่า (1) ทั้ง 3 จังหวัดมีความพร้อมทางกายภาพ คือ ในด้านการท่องเที่ยวทั้ง 3 จังหวัด มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายทั้งแหล่งท่องเที่ยวเชิงกายภาพและวัฒนธรรม โดยจังหวัดชลบุรีมีความได้เปรียบมากที่สุด ในด้านคมนาคมทั้ง 3 จังหวัดมีความคล่องตัวเนื่องจากมีระบบโครงข่ายการคมนาคมที่ครอบคลุม และมีความหลากหลาย โดยจังหวัดชลบุรีมีความได้เปรียบมากที่สุด ในด้านสิ่งแวดล้อมทั้ง 3 จังหวัดมีความอุดมสมบูรณ์ โดยจังหวัดฉะเชิงเทรามีความได้เปรียบมากที่สุด (2) องค์ประกอบต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาการสัญจรอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว แบ่งออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านคมนาคม (ก) ในด้านเศรษฐกิจ มีจุดยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงกับกรุงเทพมหานครและจังหวัดในภาคตะวันออกจึงมีศักยภาพด้านการค้า และเป็นศูนย์กลางในการขนส่ง นอกจากนี้ยังมีท่าเรือเดินสมุทรจึงเกิดการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม การค้า และการบริการในระดับสูง (ข) ในด้านสังคม หลายพื้นที่ได้รับอิทธิพลจากการขยายตัวของเมือง มีการเคลื่อนย้ายแรงงานจากภาคการเกษตรเข้าสู่ภาคอุตสาหกรรมมากขึ้น และมีการจ้างงานจากแรงงานภายนอกพื้นที่ จึงทำให้มีปัญหาด้านประชากรแฝงในพื้นที่ (ค) ในด้านสิ่งแวดล้อม ทั้ง 3 จังหวัดมีความอุดมสมบูรณ์ แต่ก็มีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมเช่นกัน เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของประชากรและการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ แต่ปัญหาดังกล่าวอยู่ในระดับที่ควบคุมได้ และ (ง) ในด้านคมนาคม ทั้ง 3 จังหวัดมีการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมดีในระดับระหว่างเมือง อย่างไรก็ตามในระดับภายในตัวเมืองถือว่ายังไม่ดีเท่าที่ควร

คำสำคัญ : การพัฒนาการสัญจรอัจฉริยะ, ท่องเที่ยว, พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก



Abstract

The purposes of this study were to (1) identify the physical conditions of the tourist attraction communities in the Eastern Economic Corridor (EEC), and (2) describe various components influencing the development of smart mobility for tourism, effects, problems, and obstacles.

This study was conducted by an exploratory research approach and was administered in three provinces consisting of Chachoengsao, Chonburi, and Rayong. The data were collected by two ways which were (1) the in-depth interviews, of which the participants included provincial administrative administrators, local administrative administrators, tourism entrepreneurs, and the general public, and (2) the focus groups, of which the participants included provincial administrative administrators, local administrative administrators, entrepreneurs of city development, entrepreneur of mid-sized and small-sized local businesses, entrepreneurs of tourism or continuous services, representatives of tourism attractions, and the general public. The data were analyzed by (1) the SWOT analysis, and (2) the GAP analysis

Findings revealed that, first, the three provinces possessed physical potentials, including, (a) in terms of tourism, these provinces had various types of tourism attractions in both physical and culture aspects, and Chonburi was the top in this regard, (b) in terms of transportation, these provinces had mobility because of the widespread and diverse traffic network systems, and Chonburi was the top in this regard, and (c) in terms of environment, these provinces had environmental richness affluence, and Chachoengsao was the top in this regard, Second, the components influencing the development of smart mobility for tourism were divided into four aspects: economic, social, environmental, and transportation; (a) in economic aspects, the strategic points connected with Bangkok and other provinces in the eastern region have existed in the three provinces, leading to potential in trade and being a center of transportation, while having seaports have led to high investments in industries, trade, and services; (b) in social aspects, extended urbanization, more labor migrations from the agricultural sector to the industrial sector, and hiring laborers from the outside have led to problems on nonregistered population in the area; (c) in environmental aspects, the three provinces had environmental richness affluences but environmental problems still existed, even though under control, because of the increase of population and the expansion of the industrial sector and economic activities; and (d) in transportation aspects, the three provinces had good and well connected inter city traffic network but there city traffic networks were not as good.

Keywords : Smart mobility, Tourism, the Eastern Economic Corridor



บทนำ

พื้นที่ภาคตะวันออกของประเทศไทย มีความพร้อมของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ในฐานะเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่ดีที่สุดแห่งหนึ่งสำหรับการลงทุนในภูมิภาคอาเซียน มีฐานด้านอุตสาหกรรมที่แข็งแกร่งซึ่งสามารถรองรับการผลิตขนาดใหญ่ และมีความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมกับกรุงเทพมหานครอย่างใกล้ชิด ดังนั้นจึงมีขีดความสามารถที่จะถูกพัฒนาสู่เมืองการท่องเที่ยวระดับโลกคู่ขนานกันไป โดยรัฐบาลจะต้องมีความพร้อมสนับสนุนการลงทุนและส่งเสริมให้เกิดธุรกิจบริการด้านท่องเที่ยวอย่างมีอาชีพ รวมถึงสิทธิพิเศษต่างๆ ด้านการลงทุน เพื่อสนับสนุนการเติบโตและขยายตัวของชุมชนเมืองในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) โดยจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัย ความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การเดินทางสะดวก ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการมีคุณภาพและทั่วถึง และเน้นความสอดคล้องกับอัตลักษณ์ของแต่ละชุมชนเมืองและศักยภาพของเมืองบนพื้นฐานการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในสังคมนั้นๆ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ในด้านการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเป็นหนึ่งในแผนงานย่อยภายใต้แผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการยกระดับคุณภาพการท่องเที่ยวในพื้นที่สามจังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยองสู่การท่องเที่ยวระดับโลกรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี และกลุ่มเชิงสุขภาพ โดยมี พัทยา สัตหีบ และระยอง เป็นวงแหวนการท่องเที่ยวหลัก ขยายสู่ฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ และขยายสู่แหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ เพื่อสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวให้ประชาชนในพื้นที่ให้สูงขึ้น (สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ, 2560) นอกจากนี้ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกถือได้ว่าเป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมเชิงเศรษฐกิจสูงสุดของประเทศเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลา 30 ปี ที่ผ่านมา โดยโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก หรือ Eastern Seaboard ได้ยกระดับขีดความสามารถของประเทศไทยจาก การเป็น “ผู้นำเข้าเพื่อบริโภคภายในประเทศ” ไปสู่ “การผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า” และเข้าสู่ “การเป็นประเทศผู้ส่งออกสินค้าไปยังตลาดโลก” ในปัจจุบัน โดยมีการพัฒนาพื้นที่หลัก 2 พื้นที่ ประกอบด้วย (1) พื้นที่แหลมฉบัง ซึ่งมีท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้าหลัก มีนิคมอุตสาหกรรมหลังพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังรองรับอุตสาหกรรมขนาดกลาง และ (2) พื้นที่มาบตาพุด ซึ่งมีท่าเรืออุตสาหกรรม และนิคมอุตสาหกรรมหนักรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญ (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก, 2561) โดยการบริหารจัดการเมืองเริ่มต้นด้วยการเตรียมพร้อมของชุมชนในพื้นที่

โดยกระบวนการพัฒนาชุมชนเป็นชุมชนเมือง คือ ความสามารถทางเทคโนโลยี เนื่องจากคนสามารถปรับสภาพวิถีชีวิตตนเองให้เหมาะสมกับการตั้งถิ่นฐาน สามารถรวมกลุ่มหน่วยผลิตภายในชุมชนทำให้ต้นทุนการผลิตต่ำลง และมีนวัตกรรมการผลิต สามารถนำทุนสังคมและวัฒนธรรมท้องถิ่นมาต่อยอดให้เกิดมูลค่าเพิ่มหรือสร้างความแตกต่างได้โดยไม่ต้องล้มเลิกอาชีพดั้งเดิม โดยเฉพาะการท่องเที่ยวโดยชุมชนซึ่งเป็นปัจจัยขับเคลื่อนดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้าสู่พื้นที่ ก่อให้เกิดการจ้างงานและสร้างอาชีพใหม่ๆ ทดแทนอาชีพเกษตรกรรม วิสาหกิจชุมชนที่จะพัฒนาได้ดีจำเป็นต้องปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงกับแนวทางการพัฒนาเมือง ทิศทางการเชื่อมโยงกิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยวด้วยศักยภาพการเข้าถึงพื้นที่ตามแนวระบบโลจิสติกส์ที่สะดวกรวดเร็ว มีการเชื่อมโยงกิจกรรมท่องเที่ยวกับพื้นที่ใกล้เคียงต่างๆ ตามลักษณะภูมิศาสตร์และสังคมวัฒนธรรม

จากที่กล่าวมาข้างต้น โครงการศึกษาเชิงบูรณาการเพื่อการจัดทำผังยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพหลากหลายประเภทของชุมชนเมืองท่องเที่ยว ตามแนวเส้นทางสายเศรษฐกิจในเขตระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกนี้ คณะผู้วิจัยได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการสร้างแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมตามหลักธรรมาภิบาลและมีความโปร่งใสของภาครัฐที่มีต่อการพัฒนาชุมชน ส่งเสริมเศรษฐกิจทุกภาคส่วนรวมทั้งให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายแนวทางการจัดทำผังยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพชุมชนเมืองท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับการเติบโตของเมืองต่างๆ ในพื้นที่รวมทั้งส่งเสริมความเข้มแข็งให้กับชุมชนด้านการพัฒนาศักยภาพดิจิทัลและความรู้ด้านเทคโนโลยีที่จำเป็น ส่งเสริมบทบาทเครือข่ายประชารัฐสู่ธรรมาภิบาลการท่องเที่ยวในพื้นที่ และการศึกษาการวางผังยุทธศาสตร์การสัญจรอรรถประโยชน์ที่ตอบโจทย์การท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายซึ่งเป็นแผนหนึ่งในการพัฒนาเขตระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก ดังนั้น ระเบียบวิธีและขั้นตอนการวิจัยเชิงพื้นที่นี้จะประกอบด้วย (1) เพื่อวิเคราะห์สภาพทางกายภาพของชุมชนเมืองท่องเที่ยวในเขตระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก (EEC) (2) เพื่อวิเคราะห์นโยบาย แผนงาน มาตรการสนับสนุนการสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวในระดับท้องถิ่น (3) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยสนับสนุนผลกระทบ ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาการสัญจรเพื่อการท่องเที่ยว โดยใช้แนวคิดการพัฒนาเมืองอัจฉริยะประกอบกับแนวคิดการมีส่วนร่วมของประชาชน (อุมาภรณ์ บุพไชย, 2561) เข้ามาประกอบการศึกษาในครั้งนี้

ดังนั้นบทความนี้ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการศึกษาปัจจัยสนับสนุน ผลกระทบ ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาการสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวในเขตระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก ที่ยังขาดระบบขนส่งสาธารณะที่ดีเชื่อมต่อจากสนามบินสู่เมือง ถึงแหล่งท่องเที่ยวที่พัก อาหาร และกิจกรรมอันเป็นที่ต้องการและดึงดูด



นักท่องเที่ยว และขาดแผนผังยุทธศาสตร์ที่จะเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหลากหลายประเภท ทั้งธรรมชาติป่าเขา น้ำตก อ่าว ชายหาดและทะเล แหล่งวัฒนธรรมชุมชน ตลาด ห้างร้านทันสมัย ตลอดจนพื้นที่ต้องห้ามพลาดหรือ Unseen Destination เข้าด้วยกัน โดยเฉพาะด้วยโครงข่ายสัญญาณคมนาคมขนส่งที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพสูงตามแนวทางการสัญจรอัจฉริยะ (Smart Mobility) ซึ่งเป็นหนึ่งหัวใจสำคัญของเมืองท่องเที่ยวที่ยั่งยืน (Sustainable Tourism Town)

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1. เพื่อวิเคราะห์สภาพทางกายภาพของชุมชนเมืองท่องเที่ยวในเขตระยองเศรษฐกิจตะวันออก (EEC)
2. เพื่อวิเคราะห์นโยบาย แผนงาน มาตรการที่สนับสนุนการสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวในเขตระยองเศรษฐกิจตะวันออก
3. เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยสนับสนุน ผลกระทบ ปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาการสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวในเขตระยองเศรษฐกิจตะวันออก

อุปกรณ์และวิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาปัจจัยสนับสนุน ผลกระทบ ปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาการสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวในเขตระยองเศรษฐกิจตะวันออก มีระเบียบวิธีวิจัยเป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (In-depth interview) (พรรัตน์ แสดงหาญ และคณะ, 2561) ร่วมกับการจัดสนทนากลุ่มกับผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย (Focus group) ซึ่งใช้เครื่องมือในการวิเคราะห์ข้อมูล ประกอบด้วย (1) SWOT Analysis (2) การตรวจประเมินเบื้องต้น (GAP Analysis) ร่วมกับการวิจัยทางเอกสาร (documentary research) และทำการสำรวจที่ตั้งของสถานีและการเชื่อมโยงของระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจตะวันออก ซึ่งการลงเก็บข้อมูลในพื้นที่นั้นผู้วิจัยได้ให้ความสำคัญกับกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีกลุ่มเป้าหมายซึ่งเป็นตัวแทนของประชาชนในพื้นที่ 6 กลุ่ม ดังนี้ ตัวแทนจากกลุ่มผู้บริหารในส่วนราชการ, กลุ่มผู้บริหารองค์กรปกครองท้องถิ่น, ผู้ประกอบการด้านการพัฒนาเมือง, ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กในท้องถิ่น ด้านท่องเที่ยวหรือการค้าบริการต่อเนื่อง ผู้แทนจากแหล่งท่องเที่ยวชุมชน และประชาชน ซึ่งใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างโดยใช้การเลือกแบบเฉพาะเจาะจง กลุ่มละ 20 คน ต่อ 1 จังหวัด รวมทั้งสิ้น 120 คนต่อจังหวัด โดยมีเป้าหมายให้หน่วยงาน และประชาชนในพื้นที่นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ปัจจัยที่สนับสนุนให้เกิดเมืองท่องเที่ยวในเขตระยองเศรษฐกิจตะวันออก ตลอดจนรับฟังปัญหา และอุปสรรคในพื้นที่ พร้อมทั้งศึกษานโยบาย แผนงาน และมาตรการต่างๆ ที่สนับสนุนส่งเสริมให้เกิดการสัญจรอัจฉริยะเพื่อ

การท่องเที่ยวในเขตระยองเศรษฐกิจตะวันออก นำไปสู่กระบวนการรับรู้และเข้าใจ เพื่อนำไปสู่การบริหารจัดการพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นที่ยอมรับของภูมิส่วนเสียจากทุกภาคส่วน สำหรับพื้นที่ที่ใช้การศึกษา คือ จังหวัดในเขตระยองเศรษฐกิจตะวันออก ซึ่งประกอบด้วย 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง

ผลการวิจัย

- 1) ผลการศึกษาสภาพทางกายภาพของชุมชนเมืองท่องเที่ยวในเขตระยองเศรษฐกิจตะวันออก (EEC)

จากการศึกษาสภาพทางกายภาพของจังหวัดในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจตะวันออกด้วยการสำรวจ และผลจากการเสนอความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมาย พบว่า จังหวัดชลบุรี เป็นจังหวัดที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และเชิงวัฒนธรรม ทำให้เป็นจุดหมายของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศ และยังมีบริหารจัดการที่หลากหลาย ได้แก่ การบริหารราชการส่วนภูมิภาค การบริหารราชการส่วนท้องถิ่น และการบริหารรูปแบบพิเศษของเมืองพัทยา สำหรับการสัญจรของจังหวัดชลบุรีนั้น มีทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศโดยมีท่าอากาศยานอยู่ตะกั่วป่า ซึ่งเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ ภายใต้การดูแลของการท่าอากาศยานและกองทัพเรือ นอกจากนี้ยังมีท่าเรือสินค้าแหลมฉบัง ซึ่งเป็นจุดขนถ่ายสินค้า ออกสู่ต่างประเทศ มีระบบโครงข่ายถนนที่หลากหลายสำหรับระบบรถโดยสารสาธารณะ และระบบขนส่งมวลชนของจังหวัดชลบุรี มีหลายประเภท ทั้งรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งกระจุกอยู่ในบริเวณที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง ซึ่งทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างจุด (point to point) ภายในระยะทางไม่ไกลมากนัก สำหรับการเดินทางระหว่างอำเภอ และจังหวัดนั้น มีระบบขนส่งอยู่ 2 ประเภทหลัก คือ ระบบขนส่งทางถนน และระบบขนส่งทางรางสามารถอธิบายได้ดังนี้ ระบบขนส่งทางถนน สามารถแยกออกได้เป็นการใช้รถตู้โดยสารสาธารณะกับรถบัสสำหรับโดยสารสาธารณะ ซึ่งทั้ง 2 รูปแบบจะวิ่งบนเส้นทางประจำทั้งคู่ แต่จะแตกต่างกันในส่วนของการคิดค่าบริการที่รถตู้จะมีค่าโดยสารที่สูงกว่าแต่จะมีระยะเวลาในการเดินทางจะรวดเร็วกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับแต่สำหรับการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางนั้น จะทำการเชื่อมโยงระหว่างอำเภอภายในจังหวัดเป็นหลัก นอกจากนี้แล้วในพื้นที่อำเภอเมืองชลบุรีจะพบรถโดยสารสองแถว ซึ่งวิ่งบนเส้นทางประจำขึ้นอยู่กับเจ้าของคิวรถที่ได้รับสิทธิในการจัดตั้งคิวรถ สำหรับการโดยสารระบบรางจะเป็นเส้นทางรถไฟสายภาคตะวันออก โดยเริ่มตั้งแต่กรุงเทพฯ ผ่านจังหวัดฉะเชิงเทรา และเชื่อมต่อมายังอำเภอศรีราชา และยังมีแผนขยายเส้นทางตามนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบัง และเมืองพัทยา ซึ่งทำให้เส้นทางรถไฟสายนี้มีสถานีสิ้นสุดที่เขาสัจจรัญ ซึ่งเป็นชุมทางเชื่อมต่อ



ไปยังชุมทางมาบตาพุด ในจังหวัดระยอง และจากการลงพื้นที่พบว่าการเดินทางของนักท่องเที่ยวในจังหวัดชลบุรีนั้น ส่วนใหญ่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นหลัก เนื่องจากมีความสะดวกและคล่องตัวมากกว่า และจังหวัดชลบุรีมีแผนพัฒนาเมืองสู่ Smart City เช่น บางแสน (นันทวัน วงศ์ขจรกิติ, 2559)

สำหรับจังหวัดฉะเชิงเทราเป็นพื้นที่เกษตรกรรมขนาดใหญ่ และมีแม่น้ำบางปะกงไหลผ่าน ประกอบกับเป็นพื้นที่ติดต่อกับเขตอุทยานแห่งชาติเขาอ่างฤๅไน ทำให้เป็นจังหวัดที่มีความอุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะรูปแบบการท่องเที่ยววิถีชุมชนแม่น้ำบางปะกง ซึ่งมีความเป็นมาที่ยาวนานผสมผสานระหว่างวัฒนธรรมไทย-จีน ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่น นอกจากนี้ยังมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของจังหวัดฉะเชิงเทรา ได้แก่ วัดโสธรวรารามวรวิหาร และวัดสมานรัตนาราม ตลอดจนตลาดเก่าริมน้ำ อาทิ ตลาดบ้านใหม่ ตลาดคลองสวน 100 ปี ตลาดโบราณนครเนื่องเขต เป็นต้น สำหรับรูปแบบการสัญจรในการใช้รถโดยสารประจำทาง (รถสองแถว) ซึ่งแต่เดิมเป็นรถเมล์ แต่คนไม่นิยมใช้ เจ้าของกิจการจึงต้องทำการปรับปรุงเป็นรถโดยสารสองแถวแทน นอกจากการสัญจรทางน้ำและการสัญจรทางถนนแล้วยังคงมีการสัญจรด้วยระบบราง (รถไฟ) โดยมีรถไฟเพื่อการท่องเที่ยวออกวิ่งวันละ 1 รอบ โดยมีจุดเริ่มต้นที่กรุงเทพฯ และมีจุดสิ้นสุดที่ศรีราชา และวิ่งกลับอีก 1 รอบ จุดเด่นของจังหวัดฉะเชิงเทรา คือ ที่ตั้งใกล้กับกรุงเทพมหานคร และใกล้กับสนามบินสุวรรณภูมิ ทำให้ใกล้กับแหล่งตลาดการท่องเที่ยวมากที่สุดในระบียงเศรษฐกิจตะวันออก สำหรับระบบคมนาคมเพื่อการท่องเที่ยวภายในจังหวัดฉะเชิงเทรา ยังอยู่ในระดับที่ค่อนข้างยังไม่มีความพร้อม เนื่องด้วยลักษณะการเดินทางของประชากรจังหวัดฉะเชิงเทรา นิยมใช้การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเป็นหลัก ทำให้ผู้ประกอบการรถประจำทางไม่เสี่ยงลงทุนรถโดยสารประจำทาง ประกอบกับแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดฉะเชิงเทราได้เริ่มมีการรวมกลุ่มเพื่อสร้างเส้นทางท่องเที่ยว โดยเป็นการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ โดยเน้นวิถีชุมชนและการท่องเที่ยวเชิงเกษตรเป็นหลัก จึงทำให้ระบบการเชื่อมต่อด้วยรถสาธารณะยังไม่มีโครงข่ายครอบคลุม และยังไม่มีเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งสัมพันธ์ไปถึงโอกาสอยู่รอดของแหล่งท่องเที่ยว หากมีการวางแผนเส้นทางท่องเที่ยวแล้วไม่สามารถอยู่รอดได้ ส่งผลให้เส้นทางท่องเที่ยวขาดความน่าสนใจไป

ในส่วนของจังหวัดระยอง สำหรับรูปแบบการสัญจรของจังหวัดระยองนั้นจะเป็นรูปแบบการคมนาคมทางบก ซึ่งมีถนนสายหลัก ถนนสายรอง และทางหลวงท้องถิ่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (สุขุมวิท) เชื่อมจังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 (บางละมุง - ระยอง) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (บ้านบึง - แกลง) และยังมีระบบขนส่งระบบ

รางที่มีปลายทางอยู่ในจังหวัดระยอง โดยเริ่มต้นเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ผ่านจังหวัดฉะเชิงเทรา และปลายทางที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งเป็นเส้นทางที่ใช้ขนส่งวัตถุดิบ ผลิตภัณฑ์และสินค้าจากโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดระยองมีข้อได้เปรียบจากการที่มีที่ตั้งใกล้กับท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอำเภอบ้านฉาง จึงมีแผนพัฒนาเป็นศูนย์กลางสำหรับการบินในระบียงเศรษฐกิจตะวันออกในอนาคต และสำหรับระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดระยองนั้น ยังไม่มีความพร้อมเนื่องจากยังขาดการเชื่อมโยงเส้นทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการท่องเที่ยว ทำให้การเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวในแต่ละที่ภายในจังหวัดเป็นไปได้ยาก

2) การวิเคราะห์นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาจัดทำผังยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพชุมชนเมืองท่องเที่ยวหลากหลายประเภทด้วยแนวทางการสัญจรอัจฉริยะ ในเขตระบียงเศรษฐกิจตะวันออก

จากการวิจัยจากเอกสารพบว่า เศรษฐกิจเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาประเทศ เพราะฉะนั้นการเติบโตภายใต้โครงสร้างการพัฒนาที่เข้มแข็งเปรียบเสมือนเป็นต้นทุนของประเทศเพื่อยกระดับการพัฒนาประเทศไปสู่ยุค “ประเทศไทย 4.0” เพื่อให้ไปถึงจุดมุ่งหมายนั้น จึงต้องมีการกำหนดพื้นที่เป้าหมายนำร่องใน 3 จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรีและระยอง อีกทั้งยังได้กำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ได้รับการส่งเสริมเพื่อให้เกิดการลงทุนอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เพื่อเพิ่มศักยภาพรองรับการลงทุน และการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจและการอำนวยความสะดวกต่างๆ ในพื้นที่ รวมทั้งการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการจัดระบบการสะสมเทคโนโลยี เพื่ออนาคตที่ยั่งยืนของประเทศไทย นอกจากนี้คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ยังมีมติในการประชุม ครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2560 เรื่องการจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกทั้งหมด 8 แผน ซึ่งแต่ละแผนจะเชื่อมโยงกันเพื่อให้เกิดการบูรณาการการพัฒนาอย่างครอบคลุมทุกมิติอย่างชัดเจน (สำนักคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561) หนึ่งในนั้นคือ นโยบายการจัดทำผังเมืองรวม การทำผังกลุ่มจังหวัดในระบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นการออกแบบหรือจัดทำผังทั้ง 3 จังหวัด ในระบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อกำหนดขอบเขตในการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เนื่องจากเป็นการสร้างกรอบสำหรับการพัฒนาพื้นที่ในจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดระยอง และจังหวัดชลบุรี จากนั้นทำการสร้างและออกแบบผังเมืองภายใต้กรอบเดียวกันเพื่อให้มีความเชื่อมโยงเป็นเอกภาพ และบทบาทที่มีความสอดคล้องและสนับสนุน



ซึ่งกันและกัน ซึ่งในแต่ละจังหวัดก็มีแผนและนโยบายเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองที่แตกต่างกันไป (อุมารณ บุษย, 2561) โดยใช้แนวทางพัฒนาสู่เมืองอัจฉริยะ ดังต่อไปนี้

จังหวัดชลบุรี มีแนวทางการพัฒนาด้วยระบบเมืองอัจฉริยะ หรือที่นิยมเรียกกันว่า Smart City โดยจังหวัดมีแผนในการสร้างระบบขนส่งสาธารณะในรูปแบบ Smart Bus เชื่อมระหว่างเมืองหลักในจังหวัดชลบุรี รองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางจากรถไฟฟ้าความเร็วสูงเข้าสู่เมืองต่าง ๆ แต่ปัจจุบันยังคงติดปัญหาที่ความไม่แน่นอนของสถานีในการสร้าง จึงทราบแต่เพียงว่ามีรถไฟฟ้าความเร็วสูงมาที่จังหวัดชลบุรี แต่ยังไม่ทราบตำแหน่งสถานที่แน่นอน นอกจากนี้แล้วยังมีองค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน) หรือ อพท. ที่เข้ามาสนับสนุนเทคโนโลยีให้กับแหล่งท่องเที่ยวที่ใช้ประชาสัมพันธ์ออกสื่อในช่องทางต่าง ๆ

จังหวัดฉะเชิงเทรา ยังไม่มีนโยบายจากภาครัฐอย่างชัดเจน แต่มีแผนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ จากภาคเอกชน จากกลุ่มเครือเจริญโภคภัณฑ์ ในชื่อ “โครงการเมืองใหม่แปดริ้ว” เน้นการวางแผนพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) เน้นการเชื่อมโยงจากรถไฟฟ้าความเร็วสูง และพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานให้มีความทันสมัย และรองรับเป็นพื้นที่อยู่อาศัยชั้นดี โดยเน้นจะพัฒนาพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราบริเวณด้านนอกเมือง แต่โครงการนี้ยังไม่แน่นอนในการลงทุนอย่างชัดเจน

จังหวัดระยอง มีนโยบายระดับท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องหลัก 2 นโยบาย คือ (1) โครงการระยองเมืองอัจฉริยะ (Rayong Smart City) โดยการนำเทคโนโลยีมาปรับใช้ ซึ่งจังหวัดระยอง โดยมีการผลักดันปฏิรูปโครงสร้างเศรษฐกิจ การวิจัย และพัฒนา และการศึกษาไปพร้อมกัน สร้างความร่วมมือผลึกกำลังของทุกภาคส่วนภายใต้แนวคิดประชารัฐ และร่วมกับเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจเพื่อการวิจัยพัฒนา การพัฒนาทรัพยากรบุคคลทั้งในประเทศ และระดับโลกเพื่อนำไปสู่การพัฒนาวิทยาการ ความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม วิทยาศาสตร์ และ (2) โครงการการพัฒนาแบบขนส่งสาธารณะตามแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ในเขตเทศบาลนครระยอง ผู้บริหารจังหวัดระยองมีแนวคิดแก้ไขปัญหาด้านการจราจรและด้านเศรษฐกิจของเมืองเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น โดยนำแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) และแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development - TOD) สอดคล้องกับงานวิจัยที่จะพัฒนาพื้นที่รอบสถานีเป็นศูนย์กลาง (ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และคณะ, 2560) มาประยุกต์ใช้ในการวางแผนการพัฒนาพื้นที่เทศบาลนครระยอง โดยทางเทศบาลนครระยองได้รับความร่วมมือจากผู้เชี่ยวชาญของสถาบันการเติบโตอย่างชาญฉลาดแห่งประเทศไทย ช่วยศึกษาข้อมูลเบื้องต้นในการวางแผน

โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนด้วยระบบรางในเขตเทศบาลนครระยอง เมื่อปี พ.ศ.2557 และได้กำหนดเส้นทางเดินรถไฟฟ้า (Streetcar) จำนวน 2 เส้นทาง ซึ่งในปัจจุบันยังอยู่ในกระบวนการศึกษาเบื้องต้นเท่านั้น ยังไม่ได้มีการลงข้อมูลอย่างละเอียด รวมทั้งยังไม่มีการทำงานประชาสัมพันธ์ในพื้นที่

3) ผลการวิเคราะห์ปัจจัยสนับสนุน ผลกระทบ ปัญหา และอุปสรรคและข้อเสนอแนะในการพัฒนาการสัญจรอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว

ศึกษาด้วยการใช้ผลจากการวิเคราะห์ SWOT และ Gap analysis จากการประชุมกลุ่มย่อย พบว่า ปัจจัยสนับสนุน ผลกระทบ ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาการสัญจรของพื้นที่ศึกษาแบ่งออกเป็น 4 ด้าน คือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านคมนาคม โดยมีรายละเอียดดังนี้

จังหวัดชลบุรี ด้านเศรษฐกิจเป็นเมืองท่าเรือและเมืองท่องเที่ยวที่มีศักยภาพการเติบโตสูง ด้านสังคม จังหวัดชลบุรี มีลักษณะชุมชนที่มีความเป็นเมืองสูงจึงมีความได้เปรียบในการพัฒนาในด้านการสัญจรอัจฉริยะ เนื่องจากเมืองหลายเมือง เช่น อำเภอเมืองชลบุรี เมืองแสนสุข และพัทยา มีความพร้อมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม มีการหลั่งไหลของผู้คนเข้ามาในเมืองเป็นจำนวนมาก แต่อุปสรรคของพัฒนาคือ ความรู้ความเข้าใจในการใช้เทคโนโลยี ด้านสิ่งแวดล้อม จังหวัดชลบุรี มีปัญหาด้านมลพิษแต่อยู่ในเกณฑ์ที่ควบคุมได้ โดยปัญหาที่พบมากที่สุดคือ มลพิษจากขยะ ที่มีเพิ่มมากขึ้นจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ และจากภาคการท่องเที่ยว ด้านคมนาคม จังหวัดชลบุรี มีความพร้อมด้านโครงข่ายถนน แต่ด้วยปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้นในปัจจุบันก็ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ประกอบกับการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ยังขาดความหลากหลาย ขาดการเชื่อมโยงการเดินทางสาธารณะในพื้นที่ แต่ยังขาดในเรื่องคุณภาพการให้บริการ สำหรับแนวทางการพัฒนาการสัญจรอัจฉริยะจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้งตัวแทนจาก ผู้บริหารระดับจังหวัด ผู้บริหารระดับเมือง และตัวแทนจากผู้ประกอบการท่องเที่ยว พบว่ามีความคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปยังหน่วยงานราชการเพื่อผลักดันขับเคลื่อนแผนการพัฒนาการสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวในจังหวัดชลบุรี เรื่องการมาของรถไฟฟ้าความเร็วสูงเพราะจะเพิ่มระดับคุณภาพทั้งระยะเวลา ความปลอดภัย และมาตรฐานความเที่ยงตรงของเวลาให้ดีขึ้นและเกิดประโยชน์ต่อประชาชนในด้านการจ้างงานจากการขยายตัวของภาคบริการ และอุตสาหกรรมไมซ์ (MICE) ในพื้นที่ ส่วนภาคธุรกิจด้านการท่องเที่ยวจำเป็นต้องมีการปรับตัว สร้างกลยุทธ์ จุดขายของตนเองเพื่อดึงกลุ่มนักท่องเที่ยวจากการเกิดโครงการรถไฟรางคู่ และรถไฟฟ้าความเร็วสูง สำหรับข้อเสนอแนะเพิ่มเติมพบว่า มีปัญหาด้านความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เช่นระบบรางคือสถานีรถไฟชลบุรี



ที่ยังขาดการเชื่อมต่อมายังเมืองท่องเที่ยวต่างๆ นักท่องเที่ยวจึงไม่นิยมเลือกเดินทางด้วยระบบราง สำหรับข้อเสนอเพื่อให้เกิดการพัฒนาการสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวในรูปแบบการสัญจรอัจฉริยะนั้นพบว่า มีปัญหาในระดับถึงความรู้ความเข้าใจของประชาชนในการใช้เทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกของตนเอง เช่น การใช้แอปพลิเคชันด้านการขนส่งสาธารณะถ้ามีโครงการนี้เกิดขึ้นความนิยมในการใช้งานอาจจะน้อยจนต้องล้มเลิกโครงการไป ดังนั้นจึงเสนอให้หน่วยงานราชการด้านการศึกษาในพื้นที่ที่มีการสอนการใช้เทคโนโลยีให้นักเรียน และประชาชนทั่วไปในพื้นที่

จังหวัดฉะเชิงเทรา ด้านเศรษฐกิจมีที่ตั้งยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงกับกรุงเทพฯ และหลายจังหวัดในภาคตะวันออก จึงมีศักยภาพด้านการค้า เป็นศูนย์กลางการขนส่ง และมีทางออกทะเลสามารถเชื่อมโยงการค้ากรุงเทพมหานครและปริมณฑลสะดวกเนื่องจากมีเส้นทางผ่านทางหลวงสายกรุงเทพฯ ชลบุรีสายใหม่ (มอเตอร์เวย์) และอยู่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ จึงมีนิคมอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งย่านบางปะกง ก่อให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่และเกิดการหลั่งไหลของแรงงานเข้ามาในจังหวัด และยังมีจุดขายในด้านแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ มีวิถีชีวิตการเกษตรในพื้นที่ทำให้มีผลผลิตภาคการเกษตรป้อนเข้าสู่ภาคอุตสาหกรรม ด้านสังคมจังหวัดฉะเชิงเทราได้รับอิทธิพลการขยายตัวของสังคมเมือง และการเปลี่ยนแปลงจากการผลิตภาคการเกษตรไปสู่ภาคอุตสาหกรรม ทำให้วิถีชีวิตชนบทในบางพื้นที่หายไป มีการเข้ามาของประชากรแฝงมากขึ้น และอุบัติเหตุทางถนนเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถบรรทุก ด้านสิ่งแวดล้อมมีปัญหาค่อนข้างน้อยเนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ของฉะเชิงเทรายังเป็นวิถีชีวิตชนบทอยู่และจากการที่จังหวัด ด้านคมนาคม มีเส้นทางผ่านทางหลวงสายกรุงเทพฯ ชลบุรีสายใหม่ (มอเตอร์เวย์) และอยู่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ และยังมีสถานีรถไฟฉะเชิงเทราที่เป็นชุมทางที่สามารถแยกไปสถานีรัฐประศาสน์ และสถานีพลูดาวหลวง จังหวัดฉะเชิงเทราจึงเป็นจุดยุทธศาสตร์การคมนาคมขนส่งทางรางสำหรับแนวทางการพัฒนาการสัญจรอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยวในจังหวัดฉะเชิงเทราจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญให้ความคิดเห็นคิดว่า การสร้างรถไฟความเร็วสูงสามารถเปลี่ยนเมืองฉะเชิงเทราได้มาก ทั้งด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการคมนาคม โดยเฉพาะความเปลี่ยนแปลงด้านสังคมที่จะส่งผลกระทบเป็นอย่างมากต่อวิถีชีวิตวิถีชนบท และด้านสิ่งแวดล้อมที่หลายภาคส่วนมีความเป็นกังวลเป็นอย่างมากเนื่องจากจุดขายสำคัญของจังหวัดฉะเชิงเทรา คือ ทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์และมีความหลากหลาย ส่วนปัญหาด้านการคมนาคมยังเป็นปัญหาใหญ่ คือ ความพร้อมของระบบโครงข่ายถนน เนื่องจากถนนสายหลักและสายรองมีปริมาณน้อยและคับแคบ จากปริมาณ

รถบรรทุกและรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีมาก ประกอบกับการพัฒนาด้านนี้ยังไม่ทันการเติบโตของเมืองจึงเกิดการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน และตามแยกต่างๆ ที่เข้าสู่ตัวเมือง

จังหวัดระยอง ด้านเศรษฐกิจตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมกับการลงทุนด้านอุตสาหกรรมเนื่องจากมีท่าเรือมาบตาพุดที่เอื้อต่อการขนส่งสินค้า และมีนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดที่เป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจของจังหวัดระยองทำให้เกิดการจ้างงานและการหลั่งไหลของแรงงานจากภายนอกส่งผลให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในจังหวัดมากขึ้น เกิดการสั่งซื้อสินค้าทางการเกษตรในพื้นที่มาใช้ประกอบอาหารต้อนรับนักท่องเที่ยวมากขึ้น และทำให้วัตถุดิบหรืออาหารท้องถิ่นเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ ด้านสังคม จังหวัดระยองเป็นจังหวัดที่มีที่ตั้งของเขตนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ ซึ่งล้วนเป็นอุตสาหกรรมหนักที่ใช้แรงงานเป็นจำนวนมาก จึงทำให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่สูง เกิดประชากรแฝงในจังหวัดระยองจึงเกิดปัญหาสังคม ปัญหาด้านการคมนาคม และด้านสิ่งแวดล้อม จังหวัดระยองเป็นจังหวัดที่มีการลงทุนด้านอุตสาหกรรมการผลิตเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอุตสาหกรรมด้านปิโตรเคมี และโรงกลั่น ก่อให้เกิดปัญหาด้านมลพิษทางอากาศ รวมถึงความขัดแย้งระหว่างโรงงานอุตสาหกรรมและชุมชนในพื้นที่ ด้านคมนาคม จังหวัดระยองมีศักยภาพในการพัฒนาโครงการด้านการคมนาคมขนส่ง โดยโครงการที่สำคัญ ได้แก่ โครงการพัฒนาศูนย์บินอู่ตะเภา เป็นเมืองการบินภาคตะวันออก โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โครงการรถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ โครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และโครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 ดังนั้นการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคตจึงมีความสำคัญ เนื่องจากในปัจจุบันจังหวัดระยองมีการเติบโตและพัฒนาอย่างรวดเร็ว แต่ระบบขนส่งสาธารณะนั้นได้รับการพัฒนาที่ช้ากว่าควรจะเป็น ส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับผลกระทบด้านการขนส่งและการจราจรรวมทั้งปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนน สำหรับแนวทางการพัฒนาการสัญจรอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยวในจังหวัดระยองจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญพบว่า มีความคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปยังหน่วยงานราชการเพื่อผลักดันขับเคลื่อนแผนการพัฒนาการสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวในจังหวัดระยอง มีความคิดเห็นว่า หน่วยงานรัฐ เอกชน และประชาชนในพื้นที่ยังรอความชัดเจนถึงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ถึงจุดสิ้นสุดโครงการและตำแหน่งที่ตั้งของสถานี อีกทั้งสนามบินเป็นเพียงส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว มีส่วนน้อยที่จะดึงดูดให้เข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ เนื่องจากสนามบินอู่ตะเภาไม่ใช่สนามบินหลัก แต่เป็นสนามบินที่ช่วยส่งเสริมสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อลดการเสียเวลาการบินรอรอบจอด แต่สิ่งที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวก็คือการที่



สถานที่ท่องเที่ยว หรือชุมชนเพื่อการท่องเที่ยวมีการสร้างกลยุทธ์
สร้างจุดขายของตัวเอง สำหรับข้อเสนอแนะเพื่อให้เกิดการพัฒนา
การสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวในจังหวัดระยอง คือ การสร้างระบบ

ขนส่งสาธารณะให้ทันกับการเติบโตของจังหวัดระยอง โดยมุ่งเน้น
เพื่อเอื้อต่อนักท่องเที่ยวและเพื่อประโยชน์ของประชาชนในพื้นที่
ให้มากที่สุด

ตารางที่ 1 แสดงปัจจัยสนับสนุนผลที่ส่งผลต่อการพัฒนาในการพัฒนาการสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวในเขตระยองเศรษฐกิจตะวันออก

ปัจจัยสนับสนุน	ผลกระทบ
นโยบายสนับสนุนจากสำนักงานคณะกรรมการ เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก	โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นยุทธศาสตร์ภายใต้นโยบาย “ประเทศไทย 4.0” รัฐบาลจึงได้จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก มีทั้งหมด 8 แผนพัฒนา คือ แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แผนพัฒนาการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน แผนปฏิบัติการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว แผนปฏิบัติการพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัยเทคโนโลยี แผนปฏิบัติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล แผนการให้บริการภาครัฐเบ็ดเสร็จครบวงจร แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาพรวม และแผนการดำเนินงานเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งการดำเนินการขับเคลื่อนตามแผนไปพร้อมกันทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่พิเศษอย่างครอบคลุมทั้งมิติ มีเอกภาพ และยั่งยืน
นโยบายสนับสนุนจากสำนักงานเมืองอัจฉริยะ ประเทศไทย	จากโรดแมปการพัฒนาเมืองอัจฉริยะทั้งหมด 3 ระยะคือ (1) ระยะที่ 1 ปรับเปลี่ยนเรียนรู้ และสร้างเมืองต้นแบบ (พ.ศ.2561) (2) ระยะที่ 2 ต่อยอดจุดแข็ง และบูรณาการระดับภาค (2562 - 2563) และ (3) ขยายผลไปสู่ทุกภูมิภาคทั่วประเทศ (พ.ศ.2564 - 2565) การสำนักงานเมืองอัจฉริยะประเทศไทยจึงประกาศพื้นที่เป้าหมายเมืองอัจฉริยะระยะที่ 1 (พ.ศ. 2561-2562) ทั้งหมด 10 เมือง 7 จังหวัด ซึ่งจังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา อยู่ 3 ใน 10 จังหวัดนั้นด้วย รัฐบาลกระตุ้นการลงทุนในเมืองอัจฉริยะผ่านกลไกการจัดทำแผนนโยบายและแผนขับเคลื่อนนำร่อง รวมทั้งการสร้างระบบนิเวศเพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลและประยุกต์การใช้งานเมืองอัจฉริยะตลอดจนมาตรการทางภาษี (BOI) ทั้งในพื้นที่เดิมและพื้นที่ใหม่ แก่ผู้ประกอบการเมืองอัจฉริยะ
นโยบายสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ระดับท้องถิ่น เพื่อการพัฒนาการสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวใน เขตระยองเศรษฐกิจตะวันออก	ปัญหาการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็วจากภาคอุตสาหกรรมการผลิตและอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวในพื้นที่ 3 จังหวัดในเขตระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก หน่วยงาน ระดับท้องถิ่นจึงมีแผนการพัฒนาเมืองโดยยึดหลักการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) เพื่อให้เทคโนโลยีมีบทบาทในการพัฒนาเมืองให้มากขึ้น และยกระดับคุณภาพ ชีวิตของประชากร และนักท่องเที่ยว
สภาพทางกายภาพของพื้นที่เขตระยอง เศรษฐกิจภาคตะวันออก	พื้นที่ 3 จังหวัดของพื้นที่เขตระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก มีความได้เปรียบทางกายภาพ เนื่องพื้นที่อยู่ติดกับกรุงเทพมหานคร มีการเดินทาง ระบบคมนาคมที่สะดวก เป็นพื้นที่ ชายฝั่งที่มีการพัฒนาเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมการผลิต ท่าเรือ การท่องเที่ยว พื้นที่อนุรักษ์ และพื้นที่ชุมชนอย่างชัดเจน ตามที่สำนักงานคณะกรรมการเขตเศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออกได้จัดทำแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ EEC เพื่อยกระดับให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งอย่างมีประสิทธิภาพ ลดความขัดแย้งที่ เกิดจากการพัฒนาในอนาคต ด้วยเหตุนี้จึงทำให้พื้นที่เขตระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก มีศักยภาพการพัฒนาสู่เมืองท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ



สรุปและอภิปรายผล

ผลการศึกษาสรุปได้ว่า แหล่งท่องเที่ยวชุมชนในพื้นที่เขตรเบียงเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก มีศักยภาพในการพัฒนาการสัญจรอัจฉริยะได้ เนื่องจากมีความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยว ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ มีทำเลที่ตั้งติดกับจากกรุงเทพมหานคร จึงค่อนข้างมีความพร้อมด้านการคมนาคมและการขนส่งในระดับหนึ่ง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (2560) ในรายงานการศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ที่วางกรอบแนวทางและแผนพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตรเบียงเศรษฐกิจตะวันออกสู่การท่องเที่ยวรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ และยังสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (2561) เพื่อยกระดับคุณภาพการท่องเที่ยวในพื้นที่สามจังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง สู่การท่องเที่ยวระดับโลกรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี และกลุ่มเชิงสุขภาพ โดยมีพญา สัตหีบ และระยอง เป็นวงแหวนการท่องเที่ยวหลัก ขยายสู่ฉะเชิงเทราเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ โดยเน้นการปรับปรุงภูมิทัศน์และพัฒนาเส้นทาง รวมถึงกิจกรรมท่องเที่ยวทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อให้เกิดการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวที่สะดวกมากขึ้น โดยมุ่งเน้นการพัฒนาไปที่สนามบินอู่ตะเภา เมื่อพิจารณาผลการศึกษารายจังหวัดถึงปัญหาและอุปสรรคการพัฒนาการสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวในเขตรเบียงเศรษฐกิจตะวันออกเป็นรายจังหวัดสามารถแบ่งออกเป็น 4 ด้าน คือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านคมนาคม ดังต่อไปนี้

1) จังหวัดชลบุรี ในด้านเศรษฐกิจและสังคม พบว่า จังหวัดชลบุรีมีความได้เปรียบในการพัฒนาในด้านการสัญจรอัจฉริยะเนื่องจากมีชุมชนที่มีความเป็นเมืองสูงและมีหลายเมืองที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจสูงมีศักยภาพ และมีการหลั่งไหลผู้คนเข้ามาในเมืองเป็นจำนวนมาก ในด้านสิ่งแวดล้อม จังหวัดชลบุรีมีปัญหาด้านมลพิษแต่อยู่ในเกณฑ์ที่ควบคุมได้ โดยปัญหาที่พบมากที่สุด คือ ปัญหาขยะเนื่องจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่ สอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี พ.ศ.2561-2565 ฉบับทบทวน พ.ศ.2563 (2562) ที่พบว่า ปัญหาด้านการจัดการขยะมูลฝอยชุมชนกำลังทวีความรุนแรงมากขึ้น อันสืบเนื่องมาจากระบบกำจัดขยะที่มีอยู่ในพื้นที่จังหวัดชลบุรีเป็นระบบแบบฝังกลบ จึงมีข้อจำกัดของพื้นที่ในการก่อสร้างระบบกำจัดขยะมูลฝอยและปริมาณขยะมูลฝอยที่เพิ่มมากขึ้นตามการขยายตัวของชุมชน นอกจากนี้ระบบกำจัดขยะมูลฝอย

ก็ไม่สามารถรองรับปริมาณขยะได้อีกเนื่องจากระบบได้ใช้งานเต็มประสิทธิภาพ จึงทำให้เกิดปัญหาการลักลอบทิ้งขยะและกากอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัด ซึ่งในอนาคตคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างรุนแรง ด้านคมนาคม จังหวัดชลบุรีมีความพร้อมด้านโครงข่ายถนน ขาดการเชื่อมโยงการเดินทางสาธารณะในพื้นที่และยังขาดมาตรฐานของระบบขนส่งสาธารณะซึ่งยากต่อการเข้าถึง ซึ่งอุปสรรคการพัฒนา คือ ความรู้ความเข้าใจการใช้เทคโนโลยี เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน การสัญจรอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเศรษฐกิจตะวันออก

2) จังหวัดฉะเชิงเทรา ในด้านเศรษฐกิจเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงกรุงเทพมหานคร และหลายจังหวัดในภาคตะวันออก จึงมีศักยภาพด้านการค้า และด้านการคมนาคมเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางรางเนื่องจากสถานีรถไฟทางคู่ชุมทางฉะเชิงเทรา สถานีรถไฟความเร็วสูงฉะเชิงเทรา และศูนย์ซ่อมบำรุงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามท่าอากาศยาน จึงคาดว่า จะก่อให้เกิดการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจจากการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟความเร็วสูงที่อยู่ไม่ห่างไกลจากเมือง ซึ่งสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (2561) ด้านสังคม จังหวัดฉะเชิงเทราได้รับอิทธิพลของการขยายตัวของสังคมเมือง เกิดการเปลี่ยนแปลงจากการผลิตภาคเกษตรไปสู่ภาคอุตสาหกรรม ซึ่งข้อมูลมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดฉะเชิงเทรา (พ.ศ.2561-2565) ฉบับทบทวน สำนักงานจังหวัดฉะเชิงเทรา (2563) ที่ได้รับว่าสภาพเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดฉะเชิงเทราได้เปลี่ยนแปลงไปในช่วงปี พ.ศ.2540 เนื่องจากมีโรงงานเพิ่มขึ้นมาก วิถีชุมชนเริ่มเปลี่ยนแปลงการพบปะกันการพูดคุยในชุมชนเริ่มลดลง การร่วมกิจกรรมสาธารณะประโยชน์ของชุมชนลดลง จึงทำให้การสร้างความร่วมมือของชุมชนเริ่มลดน้อยลง ในประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมยังเป็นประเด็นที่น่าเป็นห่วงเนื่องจากจุดขายที่สำคัญของจังหวัด คือ ทรัพยากรธรรมชาติที่มีความอุดมสมบูรณ์และหลากหลาย

3) จังหวัดระยอง ด้านเศรษฐกิจถือว่าเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมกับการลงทุนด้านอุตสาหกรรม จึงเกิดการจ้างงานจากภายนอกส่งผลต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจในจังหวัด ในด้านสังคมพบว่าจังหวัดระยองมีการเข้ามาของแรงงานนอกพื้นที่ เกิดเป็นประชากรแฝงและเกิดปัญหาสังคมตามมาโดยเป็นผลมาจากขาดแคลนแรงงานที่มีคุณภาพและประชากรในพื้นที่มีวุฒิการศึกษาไม่ตรงกับความต้องการของภาคอุตสาหกรรมสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดระยอง (พ.ศ.2561-2565) สำนักงานจังหวัดระยอง (2560) ด้านสิ่งแวดล้อม จังหวัดระยองมีปัญหามลพิษทางอากาศ อันเนื่องจากอุตสาหกรรมในพื้นที่ ด้านคมนาคม



จังหวัดระยองมีศักยภาพพอสมควร เนื่องจากอยู่ใกล้สนามบิน อู่ตะเภา และมีแผนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสถานีระยอง ในอนาคตซึ่งคาดว่าจะก่อให้เกิดการพัฒนาในอนาคต โดยยังไม่มี ความชัดเจนของโครงการ

ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา พบว่า ภาครัฐและเอกชน สามารถเข้ามาส่งเสริมการพัฒนาการสัญจรอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว โดยต้องมีความรอบคอบเนื่องจากในพื้นที่ยังมีปัญหา และอุปสรรค อยู่มาก โดยเฉพาะเรื่องความรู้ความเข้าใจในด้านเทคโนโลยีเพื่อ ดำรงชีวิตของประชากรผู้ใช้บริการ จึงทำให้โครงสร้างพื้นฐาน ด้านเทคโนโลยีของพื้นที่ที่มีความพร้อมสูงยังไม่สามารถใช้งานได้ อย่างเต็มประสิทธิภาพ ดังนั้น ภาครัฐควรแก้ไขปัญหานี้ในเชิงนโยบาย คือ การสนับสนุนการเรียนรู้ด้านเทคโนโลยีเพื่อใช้ดำรงชีวิตแก่ ประชาชน โดยเฉพาะเยาวชนที่มีความสามารถในการเข้าถึง เทคโนโลยีสูง และจัดอบรมบุคลากรภาครัฐเพื่อเตรียมความพร้อม เข้าสู่การพัฒนา และในเชิงปฏิบัติและมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เป็นรูปธรรมใช้งานได้จริง รวมทั้งการปลูกฝังวินัยการจราจรของ ประชาชน สำหรับภาคเอกชน จะเข้าร่วมสนับสนุนทุนทางเศรษฐกิจ และเทคโนโลยีที่ทันสมัยเทคโนโลยีการสัญจรอัจฉริยะใน อนาคตสอดคล้องกับแนวทางและนโยบายของภาครัฐซึ่งสอดคล้อง กับความต้องการจากการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ (Citizen Participation) สำหรับงานวิจัยในครั้งต่อไป ควรติดตามผลจาก การขับเคลื่อนตามนโยบายของเขตระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก เพื่อให้เกิดกระบวนการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

เอกสารอ้างอิง

- สำนักงานจังหวัดฉะเชิงเทรา. (2563). แผนพัฒนาจังหวัดฉะเชิงเทรา (พ.ศ.2561-2565) ฉบับทบทวน พ.ศ.2563. ม.ป.ป.
- สำนักงานจังหวัดชลบุรี. (2562). แผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2561-2565 ฉบับทบทวน พ.ศ. 2563. ม.ป.ท.
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออก. (2561). แผนปฏิบัติการพัฒนาและ ส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. ม.ป.ท.
- _____ . แผนปฏิบัติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับ การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก. ม.ป.ท.
- สำนักงานจังหวัดระยอง. (2560). แผนพัฒนาจังหวัดระยอง (พ.ศ.2561-2565). ม.ป.ป.
- สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ. (2560). รายงานการศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เขตนวัตกรรม ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก. ม.ป.ท.
- นันทวัน วงศ์จกรกิตติ. (2559). นโยบายการให้บริการจังหวัด อัจฉริยะของประเทศไทย. วารสารวิจัยและพัฒนา วไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ สาขามนุษยศาสตร์ และสังคมศาสตร์. 11 (3), 365-377.
- พรรัตน์ แสงหาญ, วรรณวิชนี ถนอมชาติ และศิรินทรา วิสาภาค. (2561). การปฏิบัติที่เป็นเลิศด้านแรงงานสัมพันธ์ ของสถานประกอบกิจการที่ได้รับรางวัลเชิดชูเกียรติ สถานประกอบกิจการดีเด่นในนิคมอุตสาหกรรมอมตะ ซิตี้จังหวัดระยอง. วารสารวิจัยรำไพพรรณี. 132-140.
- ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, ไอลูร์ย์ เรืองรัตนอัมพร และภัททิยา ชินพิริยะ. (2560). กรอบการวิเคราะห์นโยบายการวางแผน การพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนเพื่อ การพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน. Journal of Architectural/ Planning Research and Studies (JARS). 95-122.
- อุมาภรณ์ บุพไชย. (2561). การพัฒนาสู่เมืองอัจฉริยะ : บทบาท ของสื่อออนไลน์ในการประสานการมีส่วนร่วมใน การทำผังเมือง. Veridian E-Journal Silpakorn University สาขามนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์ และ ศิลปะ. 11 (2), : 3113-3130