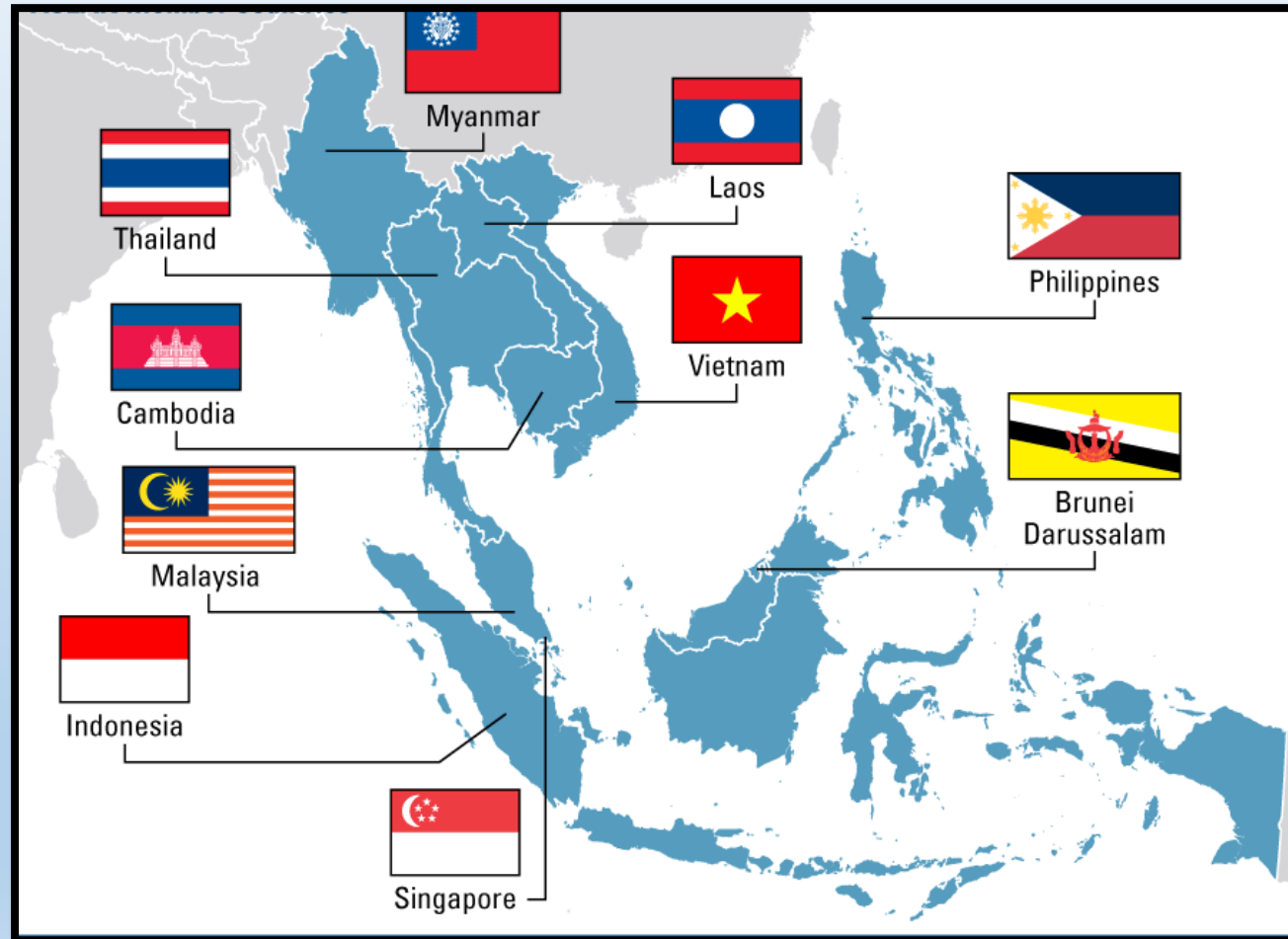


“ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านคมนาคมของไทยสู่ Thailand 4.0”

วันพุธที่ 9 ส.ค. 2560 เวลา 15.00-16.30 น. ณ โรงแรมริเวอร์แคววิลเลจ กาญจนบุรี



นายวิจิตต์ นิมิตรวานิช นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ

หัวข้อการนำเสนอ

1

โครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน

2

ทิศทางและแผนการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

3

นโยบายและโครงการสำคัญต่างๆ

4

การพัฒนาประเทศไทยสู่ Thailand 4.0

5

ทิศทางและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล

6

ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)

7

โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

หัวข้อการนำเสนอ

1

โครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน

2

ทิศทางและแผนการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

3

นโยบายและโครงการสำคัญต่างๆ

4

การพัฒนาประเทศไทยสู่ Thailand 4.0

5

ทิศทางและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล

6

ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)

7

โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน



ทางหลวงสายหลัก	ทางหลวง (คิดต่อสองเลน)	66,794 กม.
	มอเตอร์เวย์+ทางพิเศษ	(146+207.9) 353.9 กม.
ทางหลวงสายรอง	ทางหลวงชนบท	47,916 กม.
	ทางหลวงท้องถิ่น	352,157 กม.
ทางรถไฟ	ทางเดี่ยว	3,685 กม.
	ทางคู่/ทางสาม	358 กม.
ทางน้ำ	ชายฝั่ง	2,614 กม.
	แม่น้ำ	1,750 กม.
	คลอง	883 กม.
ทางอากาศ	ท่าอากาศยาน	
	ท่าอากาศยานของ ทย. และ ทอท.	(28+6) 34 แห่ง
	บางกอกแอร์เวย์ส์	3 แห่ง
	ท่าอากาศยานกองทัพเรือ	1 แห่ง
	เส้นทางการบินระหว่างประเทศ	23,171 กม.
	ในประเทศ	30,100 กม.

โครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน (ต่อ)



บางใหญ่ - เตาปูน
23 กม.



บางซื่อ-ตลิ่งชัน
15 กม.



หมอชิต-อ่อนนุช
สนามกีฬา-สะพานตากสิน
24 กม.



สะพานตากสิน - บางหว้า
7.5 กม.



บางซื่อ-หัวลำโพง
20.8 กม.



Airport Rail Link
28 กม.



อ่อนนุช-แบร์ริง
5.25 กม.



ปัจจุบันเปิดบริการรวม 123 กิโลเมตร

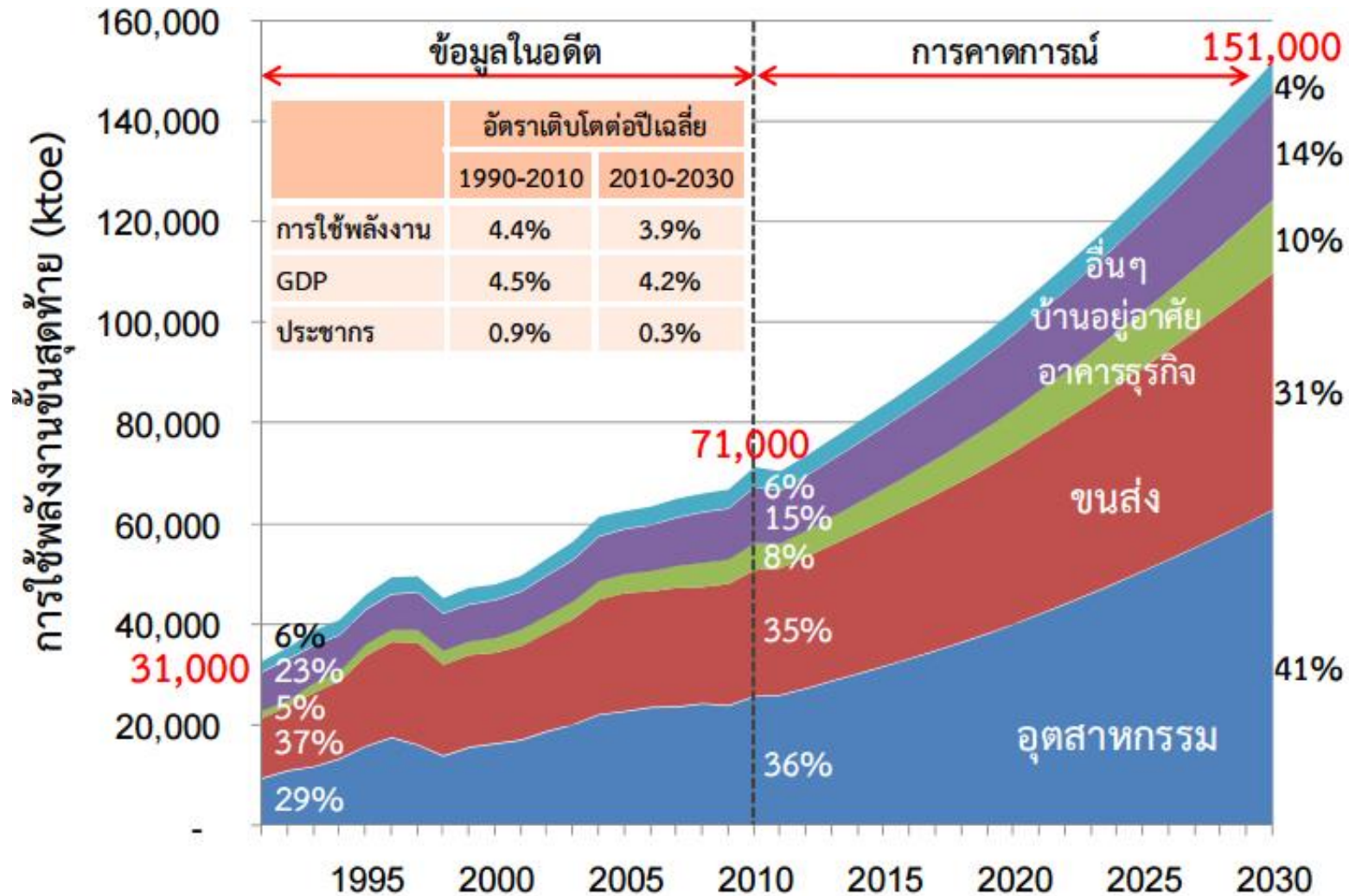
การเจริญเติบโตของเมือง



การขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม



การใช้พลังงานและแนวโน้มความต้องการพลังงานในอนาคต



ที่มา : กระทรวงพลังงาน. (2554). แผนอนุรักษ์พลังงาน 20 ปี (พ.ศ.2554-2573).

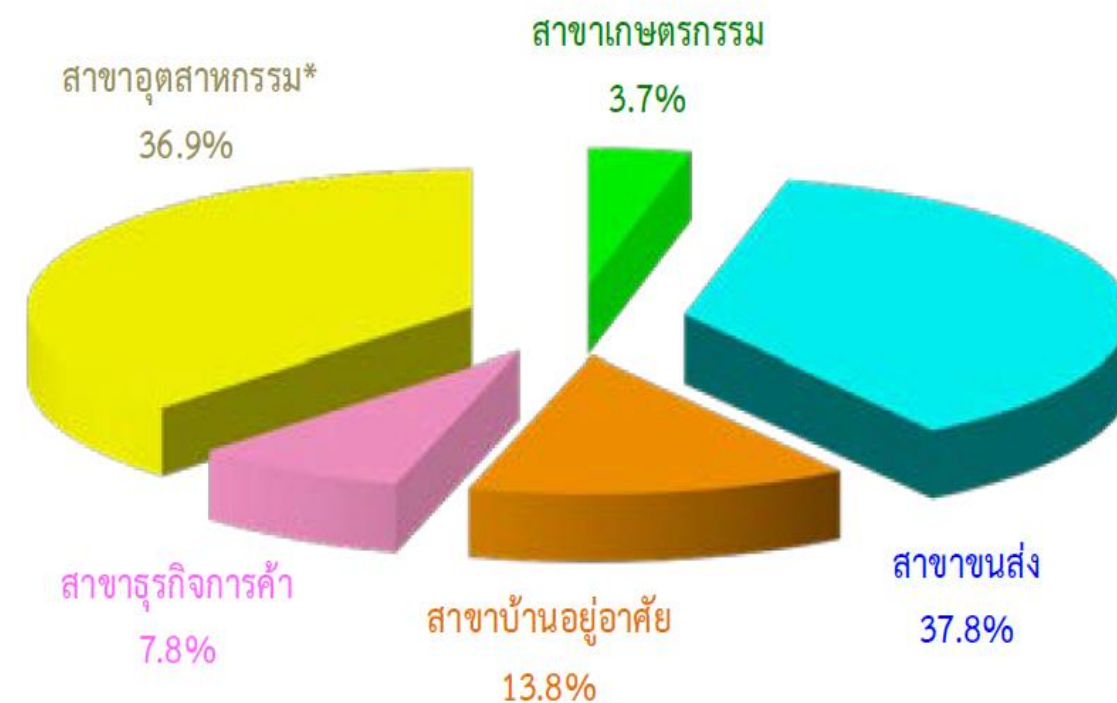
การใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของประเทศไทย ปี 2559

การใช้พลังงานขั้นสุดท้าย* ปี 2559 อยู่ที่ระดับ 79,929 พันตัน เทียบเท่าน้ำมันดิบ (ktoe) เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 เมื่อเทียบกับปีก่อน (77,881 ktoe) โดยสาขาขนส่งมีสัดส่วนการใช้พลังงานมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 37.80

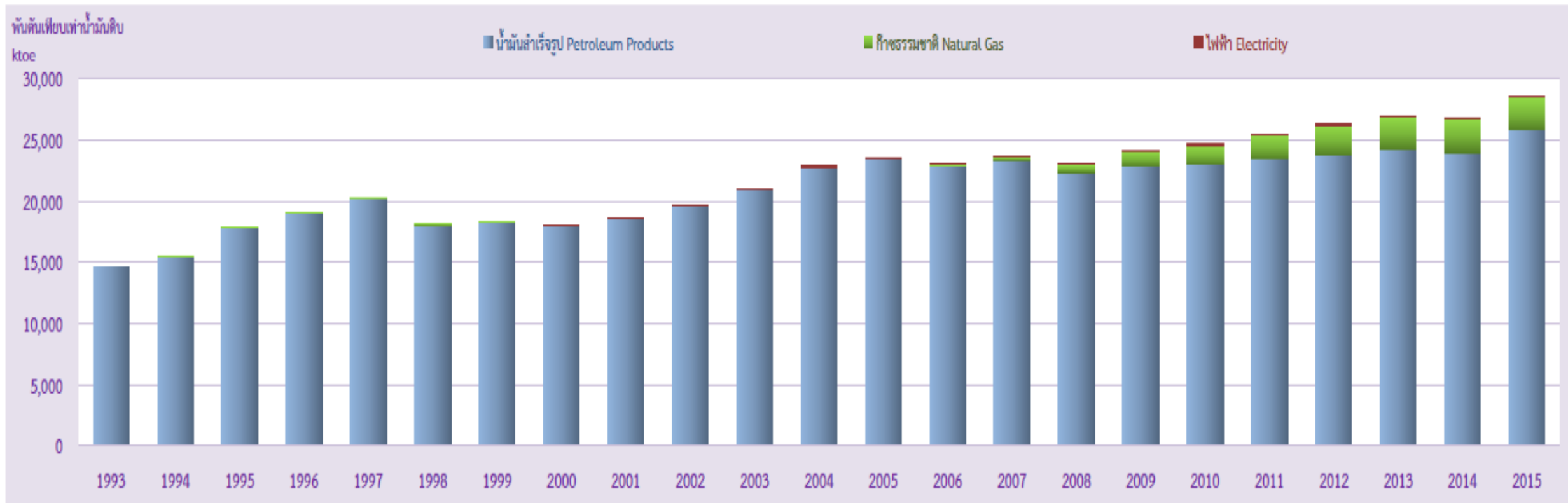
*พลังงานขั้นสุดท้าย หมายถึง พลังงานที่ถูกแปรรูปที่ผ่านการขนส่งไปถึงผู้บริโภค ก่อนที่ผู้บริโภคจะนำไปใช้งาน

^Pตัวเลขเบื้องต้น

การใช้พลังงานขั้นสุดท้ายจำแนกตามสาขาเศรษฐกิจ ม.ค.-ธ.ค. 2559^P



การใช้พลังงานขั้นสุดท้ายในสาขาขนส่ง



ที่มา : กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน, กระทรวงพลังงาน. (2560). การใช้พลังงานขั้นสุดท้ายในสาขาขนส่ง

อันดับอุบัติเหตุบนท้องถนน



แนวโน้มผู้เสียชีวิตลดลง

ปี 2556 คาดการณ์ผู้เสียชีวิต 38.1 ต่อ 100,000 คน/ปี

ปี 2558 คาดการณ์ผู้เสียชีวิต 36.2 ต่อ 100,000 คน/ปี

(คิดเป็นจำนวน 24,237 คน)

ลิเบีย		73.4	1
ไทย		36.2	2
มาลาวี		35.0	3
ลิเบอเรีย		33.7	4
คองโก		33.2	5

ความเสียหายจากมลพิษทางอากาศ

"มลพิษทางอากาศ" ฝุ่นละอองขนาดเล็ก (ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน: PM-10) ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) สารตะกั่ว (Pb) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และก๊าซโอโซน (O_3)

ที่มา: กรมควบคุมมลพิษ, สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง. (2557). *สรุปข้อมูลคุณภาพอากาศ พ.ศ. 2557*.

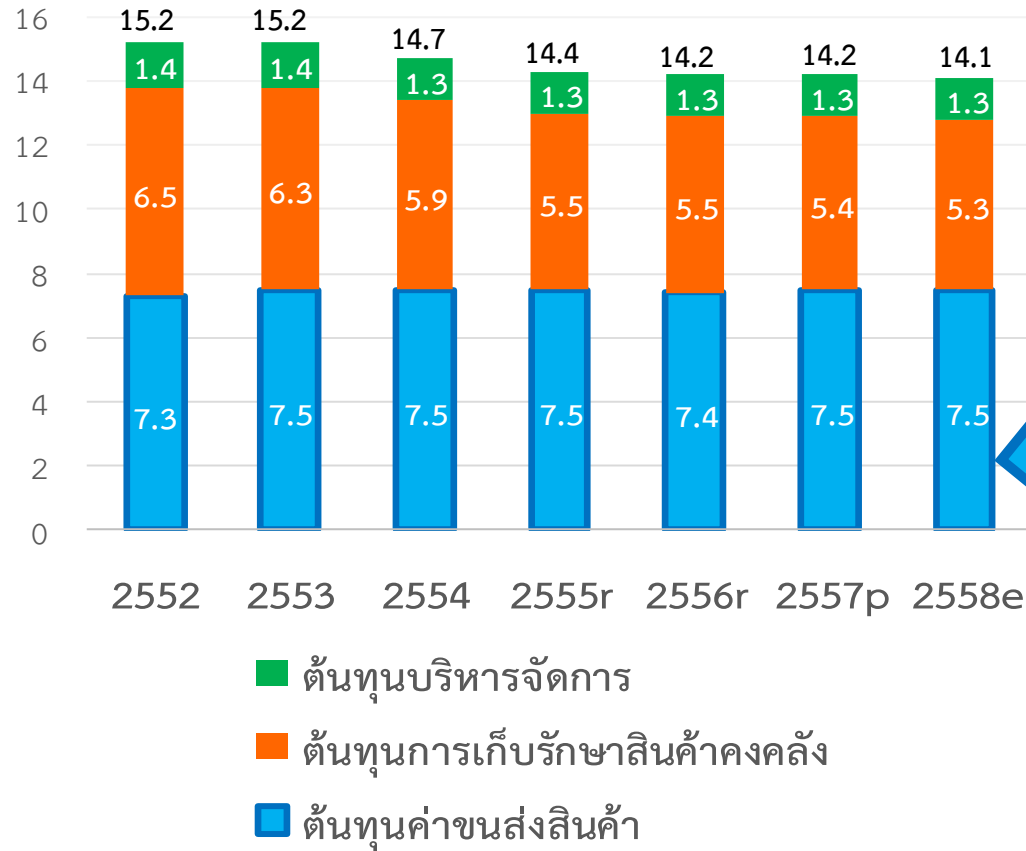


“กรุงเทพมหานคร กำลังประสบปัญหาเรื่องมลภาวะ เป็นพิษเกินมาตรฐาน จากการตรวจวัดพบว่า มีสารมลพิษ แต่ละชนิดอยู่ในอัตราสูงเกินค่ามาตรฐาน และเสี่ยงต่อ ปัญหาสุขภาพทางเดินหายใจ”

ที่มา: เอกสารวิชาการมลพิษทางอากาศ: การบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมของไทย.



ปัญหาการขนส่งและโลจิสติกส์



ในปี 2558 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP มีแนวโน้มลดลงเหลือร้อยละ 14.1 โดยคาดว่า ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามีสัดส่วน อยู่ที่ร้อยละ 7.5 ซึ่งเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด ร้อยละ 52.8 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม

กระทรวงคมนาคม
รับผิดชอบ
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า

ปัญหาการขนส่งและโลจิสติกส์ (ต่อ)

ต้นทุนการขนส่ง (บาท/ตัน-กม.) ปี 2558



ถนน

2.12 บาท/ตัน-กม.



ราง

0.95 บาท/ตัน-กม.



น้ำ

0.65 บาท/ตัน-กม.

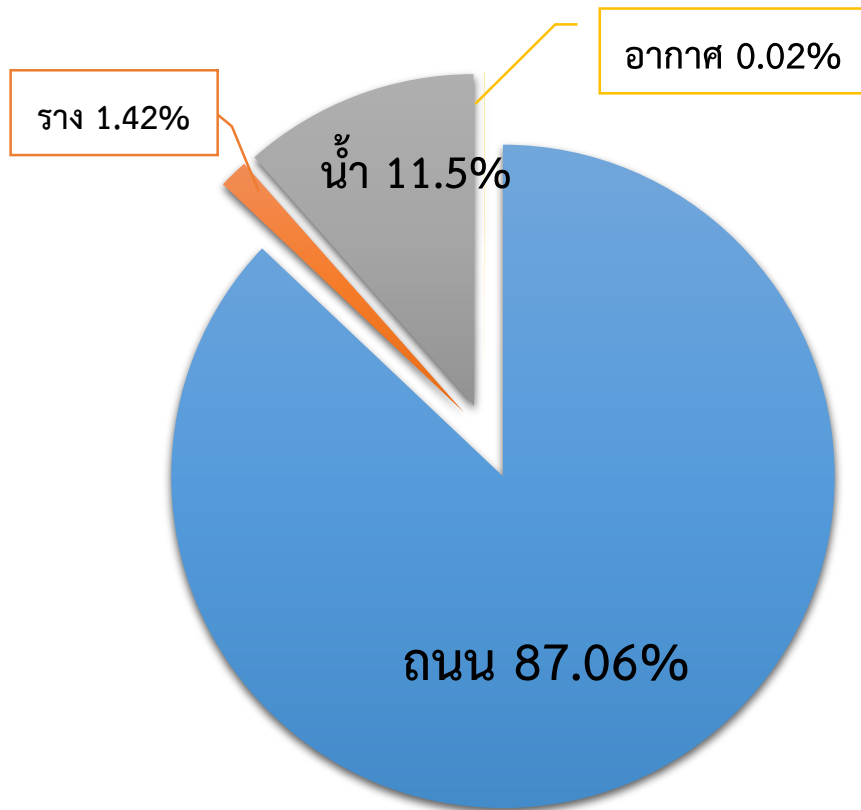


อากาศ

10.0 บาท/ตัน-กม.

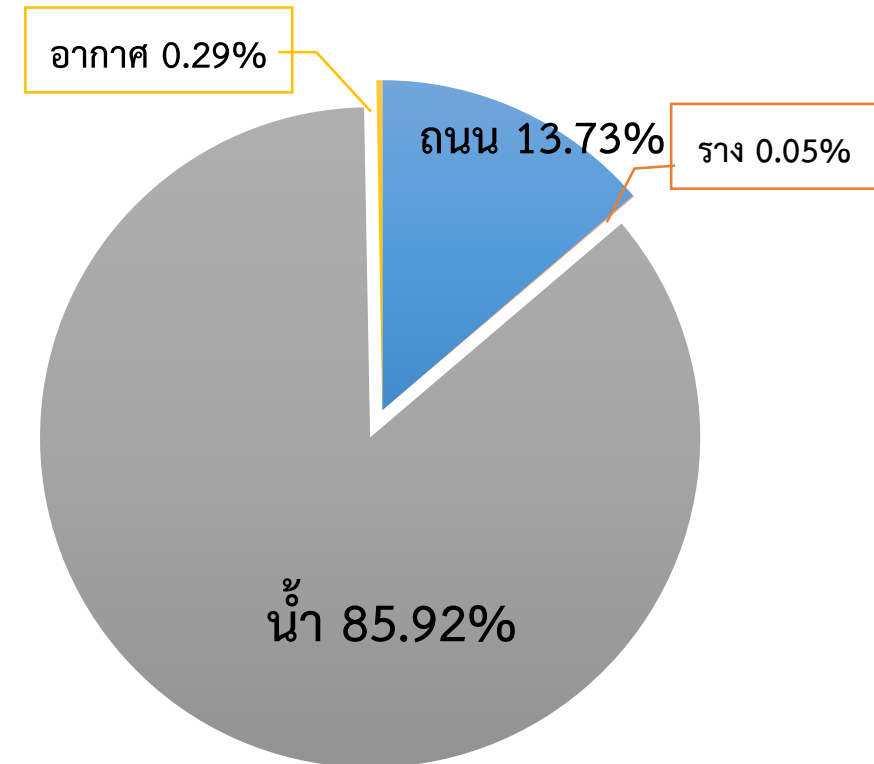
ปัญหาการขนส่งและโลจิสติกส์ (ต่อ)

สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี 2558



ที่มา: สนข. (2559)

สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ปี 2558



ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (2559)

การประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย



ถนน

2558		2559
3		2
15		20
51		60



ราง

2558		2559
8		5
13		15
78		77

อันดับภาพรวมโครงสร้างพื้นฐาน

ประเทศ	2558 (140)		2559 (138)
ฮ่องกง	3		3
สิงคโปร์	4		2
ญี่ปุ่น	7		6
เกาหลี	20		14
มาเลเซีย	16		19
ไทย	71		72
สปป.ลาว	78		81
อินโดนีเซีย	81		80
กัมพูชา	102		95
เวียดนาม	99		85



ท่าเรือ

2558		2559
2		2
16		17
52		65



สนามบิน

2558		2559
1		1
21		20
38		42

หัวข้อการนำเสนอ

1

โครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน

2

ทิศทางและแผนการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

3

นโยบายและโครงการสำคัญต่างๆ

4

การพัฒนาประเทศไทยสู่ Thailand 4.0

5

ทิศทางและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล

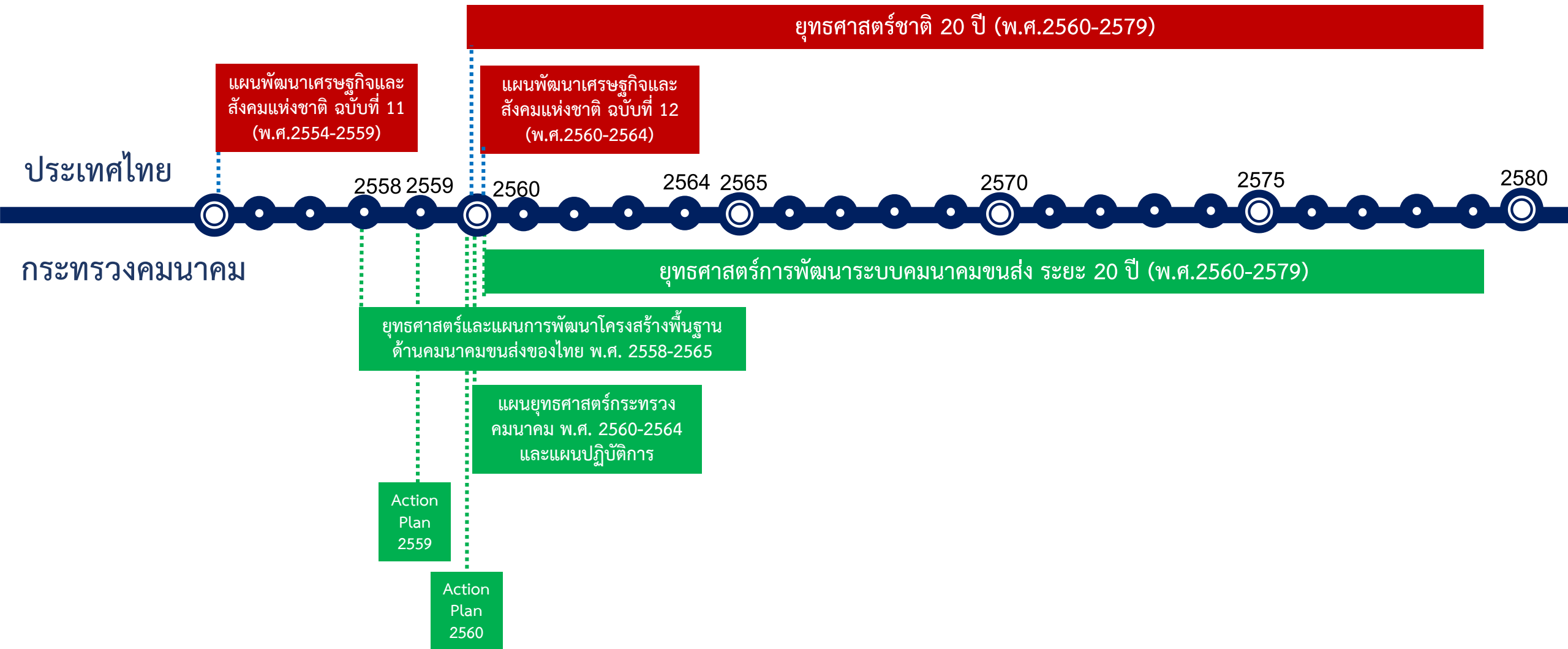
6

ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)

7

โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

แผนการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ



ทิศทางและแผนการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

I. ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

II. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan 2559)

III. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan 2560)

IV. (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

V. แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล

VI. แผนการพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาค

ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565



ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 (ต่อ)

แผนงาน 1

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง

1.1 ปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐาน

1.2 การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่

แผนงาน 2

การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรใน กทม. และปริมณฑล

2.1 รถไฟฟ้า 10 สาย

2.2 การจัดซื้อรถประจำทางเชื้อเพลิง NGV 3,183 คัน และอุจาด

2.3 การก่อสร้างโครงข่ายถนนและสะพานใน กทม. และปริมณฑล

แผนงาน 3

การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเชื่อมโยงฐานการผลิตของประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน

3.1 การยกระดับการเข้าถึงพื้นที่เกษตร/ท่องเที่ยว

3.2 การเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลัก และระหว่างฐานการผลิตหลักของประเทศ

3.3 การเชื่อมโยงประตูการขนส่งระหว่างประเทศ

3.4 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนน และองค์ประกอบต่อเนื่อง

แผนงาน 4

การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

4.1 การพัฒนาท่าเรือ

4.2 การเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำ รักษาตลิ่ง

แผนงาน 5

การเพิ่มขีดความสามารถการให้บริการขนส่งทางอากาศ

5.1 การเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยาน

5.2 เพิ่มขีดความสามารถระบบการจัดการจราจรทางอากาศให้ได้มาตรฐานสากล

5.3 เพิ่มประสิทธิภาพผู้ปฏิบัติงาน

5.4 การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบิน

5.5 การก่อสร้างอาคารเพื่อรองรับการพัฒนาบุคลากรการบินพลเรือน

การเพิ่มประสิทธิภาพบริหารจัดการและการบริการด้านคมนาคมขนส่ง (Service)

ทิศทางและแผนการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

I. ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

II. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan 2559)

III. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan 2560)

IV. (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

V. แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล

VI. แผนการพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาค

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559



ทางอากาศ

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (51,607 ลบ.)

รถไฟทางคู่ขนาดทาง 1.00 เมตร

1. ช่วงชุมทางถนนจิระ – ขอนแก่น (26,004 ลบ.)
2. ช่วงมาบตาพุด – ชุมทางถนนจิระ (29,853 ลบ.)
3. ช่วงนครปฐม-หัวหิน (20,036 ลบ.)
4. ช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร (17,290 ลบ.)
5. ช่วงลพบุรี – ปากน้ำโพ (24,840 ลบ.)

มอเตอร์เวย์

1. สายพญา – มาบตาพุด (20,200 ลบ.)
2. สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา (84,600 ลบ.)
3. สายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี (55,620 ลบ.)



โครงข่ายรถไฟฟ้า

1. สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ – มีนบุรี (110,116 ลบ.)
2. สายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี (56,690 ลบ.)
3. สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง (54,644 ลบ.)
4. สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง (44,157 ลบ.)
5. สายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (131,004 ลบ.)



รถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร

1. ช่วงกรุงเทพ-หนองคาย , แก่งคอย-มาบตาพุด (369,148 ลบ.)
2. ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่ (449,473 ลบ.)
3. ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน (94,673 ลบ.)
4. ช่วงกรุงเทพฯ-ระยอง (152,528 ลบ.)

ทางน้ำ

1. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (1,864 ลบ.)
2. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1 (2,031 ลบ.)



วงเงินรวม
1.796 ล้านล้านบาท

ความก้าวหน้าผลการดำเนินงานของโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. 2559

อยู่ระหว่างก่อสร้าง
(5 โครงการ) และ
รอลงนามบางรายการ
(2 โครงการ)

1. ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น
2. พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง
3. พัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 1)
4. ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา – มาบตาพุด
5. รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ – มีนบุรี (งานโยธา)
6. ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – นครราชสีมา
7. ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี

(ผลงานร้อยละ 30.22)
(ผลงานร้อยละ 81.52)
(ผลงานร้อยละ 56.03)
(ผลงานร้อยละ 39.36)
(ผลงานร้อยละ 0.71)
(ผลงานร้อยละ 10.93) ลงนามแล้ว 38 ตอน ขาดอีก 2 ตอน คาดว่าแล้วเสร็จ ก.ค.2560
(ผลงานร้อยละ 2.17) ลงนามแล้ว 21 ตอน ขาดอีก 4 ตอน

ลงนามแล้ว เตรียมพื้นที่ก่อสร้าง
(2 โครงการ)

1. รถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี
2. รถไฟฟ้าสายเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง

ลงนามสัญญากับนิติบุคคล จัดตั้งโดย BSR JV เมื่อวันที่ 16 มิ.ย. 2560
อยู่ระหว่างดำเนินการจัดกรสิทธิ์ที่ดิน/เตรียมเข้าพื้นที่โครงการ

อยู่ระหว่างก่อสร้าง/ประกวดราคา
(1 โครงการ)

1. พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2

อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และคาดว่าจะประกวดราคาภายในเดือน ส.ค. 2560

อยู่ระหว่างประกวดราคา
(4 โครงการ)

1. รถไฟทางคู่ ทางคู่ ช่วงมาบะเปา – ชุมทางถนนจิระ
2. รถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม – หัวหิน
3. รถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร
4. รถไฟทางคู่ ทางคู่ ช่วงลพบุรี – ปากน้ำโพ

อยู่ระหว่างเอกชนจัดทำข้อเสนอ
อยู่ระหว่างเอกชนจัดทำข้อเสนอ
อยู่ระหว่างเอกชนจัดทำข้อเสนอ
อยู่ระหว่างเอกชนจัดทำข้อเสนอ

กรม. อนุมัติโครงการแล้ว

1. โครงการฯ ไทย – จีน (ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา)

อยู่ระหว่างรอลงนามสัญญา

เตรียมเสนอ กรม./คกก. PPP
(4 โครงการ)

1. ระบบรถไฟชานเมือง สายสีแดงอ่อน และสายสีแดงเข้ม
2. รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ
3. โครงการฯ ช่วงกรุงเทพฯ – หัวหิน
4. โครงการฯ ช่วงกรุงเทพฯ – ระยอง

รฟท. อยู่ระหว่างจัดเตรียมรายงาน คาดว่าเสนอ คค. เดือน ก.ค. 2560
ส่งรายงาน EIA ให้ สผ. คาดว่าเสนอ กรม. พิจารณาอนุมัติโครงการ เดือน ก.ค. 2560
รฟท.ปรับแก้รายงาน PPP แล้ว อยู่ระหว่าง สคร. พิจารณาเสนอ คกก. PPP
อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูล Market Sounding PPP ให้ สคร.

อยู่ระหว่างศึกษา
ความเหมาะสม/สำรวจ/EIA
(1 โครงการ)

1. โครงการฯ ไทย – ญี่ปุ่น (ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก)

ศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาทางรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน 1.435 เมตร แบ่งการพัฒนา ออกเป็น 2 ระยะ คือ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก และ
พิษณุโลก-เชียงใหม่ อยู่ระหว่างศึกษาวิเคราะห์โครงการ คาดว่าแล้วเสร็จ ส.ค-ก.ย. 2560

ทิศทางและแผนการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

I. ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

II. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan 2559)

III. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan 2560)

IV. (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

V. แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล

VI. แผนการพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาค

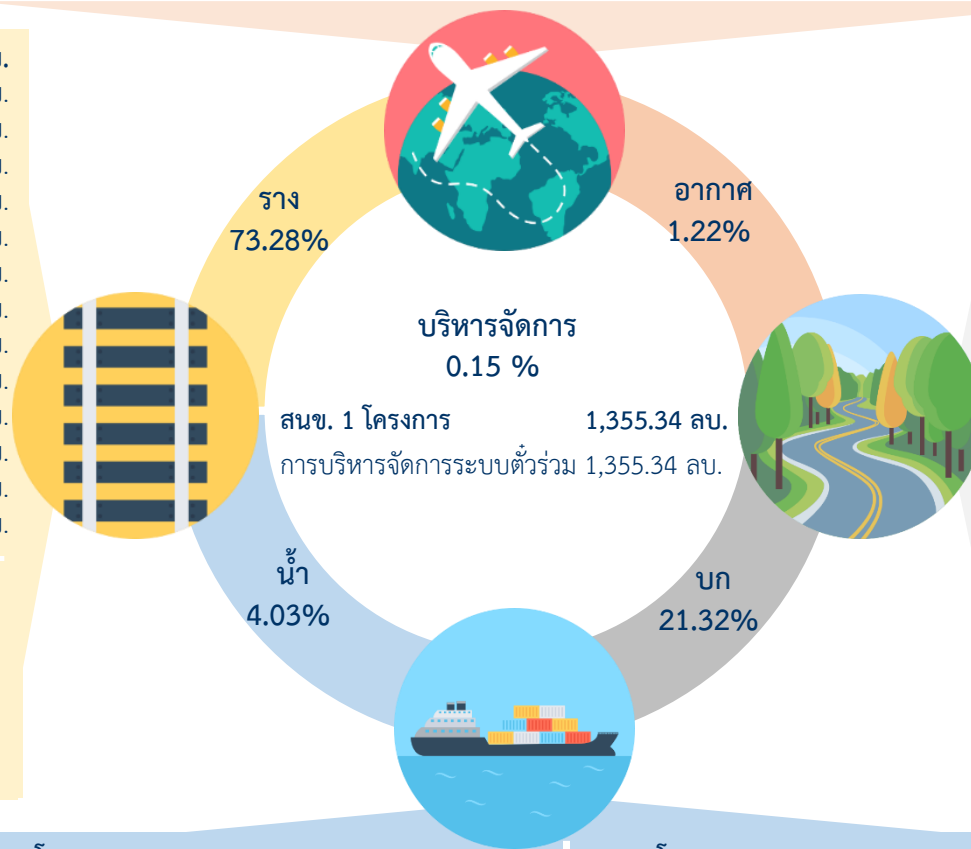
แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560

จำนวน 36 โครงการ วงเงินลงทุน 895,757.55 ล้านบาท

ทอท. 1 โครงการ	3,263.61 ลบ.	บกท. 1 โครงการ - ลบ.	ทย. 1 โครงการ	7,685.50 ลบ.
การปรับปรุงระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ทสภ.	3,263.61 ลบ.	MRO อุตะเนา - ลบ.	การพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาค (แม่สอด/เบตง/สกลนคร/กระบี่)	7,685.50 ลบ.

รฟท. 13 โครงการ	466,404.70 ลบ.
ทางคู่ หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	10,239.58 ลบ.
ทางคู่ ปากน้ำโพ-เด่นชัย	56,066.25 ลบ.
ทางคู่ ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	35,839.74 ลบ.
ทางคู่ ขอนแก่น-หนองคาย	26,065.75 ลบ.
ทางคู่ ชุมพร-สุราษฎร์ธานี	23,384.91 ลบ.
ทางคู่ สุราษฎร์ธานี-สงขลา	51,823.28 ลบ.
ทางคู่ หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	7,941.80 ลบ.
ทางคู่ เด่นชัย-เชียงใหม่	59,924.24 ลบ.
สายใหม่ เด่นชัย-เชียงใหม่	76,978.82 ลบ.
สายใหม่ บ้านไผ่-นครพนม	60,351.91 ลบ.
ARL ส่วนต่อขยาย ดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท	31,149.35 ลบ.
ขานเมืองสายสีแดงเข้ม รังสิต-มธ.รังสิต	7,596.94 ลบ.
ขานเมืองสายสีแดงอ่อน ศิริราช-ตลิ่งชัน-ศาลายา	19,042.13 ลบ.

รฟม. 5 โครงการ	189,999.00 ลบ.
สายสีน้ำเงิน บางแค-พุทธมณฑล สาย 4	21,197.00 ลบ.
สายสีเขียวเข้ม สมุทรปราการ-บางปู	12,146.00 ลบ.
สายสีเขียวเข้ม คูคต-ลำลูกกา	9,803.00 ลบ.
สายสีส้ม ตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมฯ	123,354.00 ลบ.
ระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต	23,499.00 ลบ.



ทล. 3 โครงการ	111,650.00 ลบ.
Motorway นครปฐม-ชะอำ	80,600.00 ลบ.
Motorway หาดใหญ่-ชายแดนมาเลเซีย	30,500.00 ลบ.
จุดพักรถบรรทุก (บุรีรัมย์/อุดรธานี/กำแพงเพชร/ขาเข้า)	550.00 ลบ.

กทพ. 3 โครงการ	56,122.65 ลบ.
ทางพิเศษ พระราม3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กทม. (ด้านตะวันตก)	31,244.00 ลบ.
ทางพิเศษสายกระทุ่ม-ป่าตอง จ.ภูเก็ต	10,496.65 ลบ.
ระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 และ E-W corridor	14,382.00 ลบ.

ขสมก. 1 โครงการ	2,272.22 ลบ.
การจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า 200 คัน + ก่อสร้างสถานีประจวบฯ	2,272.22 ลบ.

ขบ. 4 โครงการ	20,923.29 ลบ.
ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย	2,365.81 ลบ.
ศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	1,053.62 ลบ.
การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน 9 จังหวัด)	8,065.84 ลบ.
การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก 8 จังหวัด)	9,438.02 ลบ.

กทท. 1 โครงการ	35,099.54 ลบ.
การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3	35,099.54 ลบ.

จท. 2 โครงการ	981.70 ลบ.
การเดินเรือเฟอร์รี่เชื่อมอ่าวไทยตอนบน	- ลบ.
การพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมอ่าวไทยตอนบน	981.70 ลบ.

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (ต่อ)

เปิดให้บริการ (2 โครงการ)

1. เดินเรือเฟอร์รี่เชื่อมอ่าวไทยตอนบน
2. โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

เปิดให้บริการปลายปี 2560

โครงการที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ (5 โครงการ)

1. ศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ เชียงของ จ.เชียงราย
2. พัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาค
3. ทางพิเศษพระราม3 – ดาวคะนอง – วงแหวนรอบนอก กทม. ตะวันตก
4. รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์
5. ปรับปรุงระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ทสภ.

เริ่มก่อสร้าง 8 มิ.ย. 2560-พ.ค.2562

ท่าอากาศยานแม่สอด (ลงนาม 21 มี.ค. 60) /เบตง (ลงนาม 30 มี.ค. 60) /สกลนคร (ลงนาม 13 และ 29 มี.ค. 60)

ส่วนกระป๋องได้รับงบประมาณปี 2561

กทพ. อยู่ระหว่างจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ร่วมกับ สคร. คาดว่าระดมทุนได้ก่อน มี.ค. 2561 กำหนดประกวดราคา ส.ค. 2560 กำหนดวันเสนอราคา 27 ก.ค. 2560 คชก. เห็นชอบรายงาน EIA รอกำหนดประชุม กก.วล.

เริ่มก่อสร้าง ต.ค. 2560

โครงการที่เริ่มประกวดราคาได้ (15 โครงการ)

1. ทางคู่ ปากน้ำโพ - เด่นชัย
2. ทางคู่ ชุมทางถนนจิระ - อุดรราชธานี
3. ทางคู่ ขอนแก่น - หนองคาย
4. ทางคู่ ชุมพร - สุราษฎร์ธานี
5. ทางคู่ สุราษฎร์ธานี - สงขลา
6. ทางคู่ หาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์
7. จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า 200 คัน พร้อมสถานีประจุไฟฟ้า
8. สายสีน้ำเงิน บางแค-พุทธมณฑล สาย 4
9. สายสีเขียวเข้ม สมุทรปราการ-บางปู
10. สายสีเขียวเข้ม คูคต-ลำลูกกา
11. สายสีส้ม ตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมฯ
12. ARL ส่วนต่อขยาย ดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท
13. MRO อุตะเภ
14. ขานเมืองสายสีแดงเข้ม รังสิต - มธ.รังสิต
15. รถไฟฟ้าทางคู่ เด่นชัย - เชียงใหม่

อยู่ระหว่าง สนข. พิจารณา เสนอ คค. เพื่อขอความเห็นในเดือน ก.ค. 2560

อยู่ระหว่าง สนข. พิจารณา เสนอ คค. เพื่อขอความเห็นในเดือน ก.ค. 2560

อยู่ระหว่าง สนข. พิจารณา เสนอ คค. เพื่อขอความเห็นในเดือน ก.ค. 2560

อยู่ระหว่าง สนข. พิจารณา เสนอ คค. เพื่อขอความเห็นในเดือน ก.ค. 2560

อยู่ระหว่าง สนข. พิจารณา เสนอ คค. เพื่อขอความเห็นในเดือน ก.ค. 2560

อยู่ระหว่าง สนข. พิจารณา เสนอ คค. เพื่อขอความเห็นในเดือน ก.ค. 2560

อยู่ระหว่างกำหนดหลักเกณฑ์/เงื่อนไขในการก่อสร้างสถานีจ่ายไฟเพื่ออ่าวจ้าง กพท.

ปรับปรุงรายงาน PPP เพื่อเสนอพร้อมงานโยธาให้ คค. พิจารณา

รอกำหนดประกวดราคา กทพ. และผลการศึกษารายงาน PPP

รอกำหนดประกวดราคา กทพ. และผลการศึกษารายงาน PPP

สนข. นำเสนอ คค. เพื่อพิจารณาเสนอ ครม. อนุมัติโครงการ

อยู่ระหว่างจัดทำ EIA/เอกสารประกวดราคา และอยู่ระหว่างเพิ่มเติมข้อมูลในรายงาน PPP

อยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้โครงการ และจัดทำเอกสารของ พรบ. ร่วมทุนฯ

เสนอ คค. เพื่อขอความเห็นหน่วยงานฯ

สนข. ออกแบบรายละเอียดส่งให้ รฟท. ตรวจสอบ เติร์ยมเสนอ คค. เดือน ก.ค. 2560

โครงการที่เตรียมข้อเสนอ โครงการแล้วเสร็จ (4 โครงการ)

1. พัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมอ่าวไทยตอนบน (ระยะยาว)
2. Motorway หาดใหญ่ - ขายแดนมาเลเซีย
3. พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน 9 จ.)
4. พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก 8 จ.)

อยู่ระหว่าง จท. ปรับแก้ไขสัญญาโครงการศึกษาความเหมาะสม

อยู่ระหว่างจัดทำรายงาน PPP

ผลการศึกษาวิเคราะห์โครงการ เติร์ยมเสนอ คค. และขอรับจัดสรรงบประมาณปี 2561

ผลการศึกษาวิเคราะห์โครงการ เติร์ยมเสนอ คค. และขอรับจัดสรรงบประมาณปี 2561

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (ต่อ)

โครงการที่เสนอ กรม/คกก PPP (8 โครงการ)

1. ทางคู่ สายใหม่ เด่นชัย-เชียงใหม่
2. ทางคู่ สายใหม่ บ้านไผ่-นครพนม
3. รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงอ่อน ศิริราช – ตลิ่งชัน – ศาลายา
4. การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3
5. ระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 และ E-W corridor
6. ทางพิเศษสายกระทุ่ม – ป่าตอง จ.ภูเก็ต
7. Motorway นครปฐม – ชะอำ
8. ศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม

สนช. และ รฟท. จัดทำข้อมูลและความเห็นเพิ่มเติม
 สนช. พิจารณา เสนอ คค. เพื่อขอความเห็นในเดือน ก.ค. 2560
 สนช. พิจารณา เสนอ คค. เพื่อขอความเห็นในเดือน ก.ค. 2560
 รายงาน EHIA เร่งดำเนินงานแล้วเสร็จ เดือน ก.ย. 2560
 อยู่ระหว่างทบทวน FS/EIA/DD คาดว่าเสนอ คค. อนุมัติโครงการเดือน พ.ย. 2560
 อยู่ระหว่าง สม.พิจารณา EIA คาดว่าเสนอรายงาน PPP เดือน ต.ค. 2560
 อยู่ระหว่างสรุปรายงาน PPP คาดว่าเสนอ คค. เดือน ก.ค. 2560
 รวค. เห็นชอบรายงาน PPP ส่งให้ สคร. แล้วเมื่อ 11 ก.ค. 2560

โครงการสำคัญที่ต้องผลักดัน (2 โครงการ)

1. จุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ
2. ระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต

ได้รับงบประมาณ ปี 2561 ดำเนินการก่อสร้าง ปรับปรุงด้าน และสร้างจุดพักรถ
 เตรียมเสนอ คค. และ รฟม. จัดทำ TOR ศึกษา PPP

ทิศทางและแผนการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

I. ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

II. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan 2559)

III. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan 2560)

IV. (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

V. แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล

VI. แผนการพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาค

ยุทธศาสตร์ชาติ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง 20 ปี และ แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 12

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560

หมวดที่ 6 แนวนโยบายแห่งรัฐ

รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติ เป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน ตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่างๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน เพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว

(ร่าง) ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี

วิสัยทัศน์ : ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน

เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12

วิสัยทัศน์ : ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน

เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

6 ยุทธศาสตร์ชาติ



การปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ



ความมั่นคง



สร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



สร้างความสามารถในการแข่งขัน



สร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม



พัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน

6 ยุทธศาสตร์ชาติ + 4 ยุทธศาสตร์



การต่างประเทศ ประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค



การพัฒนาภูมิภาค เมืองและพื้นที่พิเศษ



วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัยและนวัตกรรม



การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

(ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก

จุดแข็ง (Strengths)

1. ความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ของทำเลที่ตั้งของไทย (Location)
2. ระบบคมนาคมทางถนนและอากาศครอบคลุม

จุดอ่อน (Weaknesses)

1. โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน (ทางรางไม่มีประสิทธิภาพ)
2. ต้นทุนโลจิสติกส์สูง (14.1%)
3. ความซ้ำซ้อนของบทบาทหน้าที่ของหน่วยงาน
4. ความพร้อม/การยอมรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
5. กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย เช่น ปัญหาอุบัติเหตุ
6. ค่าโดยสารสูง เมื่อเทียบกับค่าครองชีพ

SWOT ANALYSIS

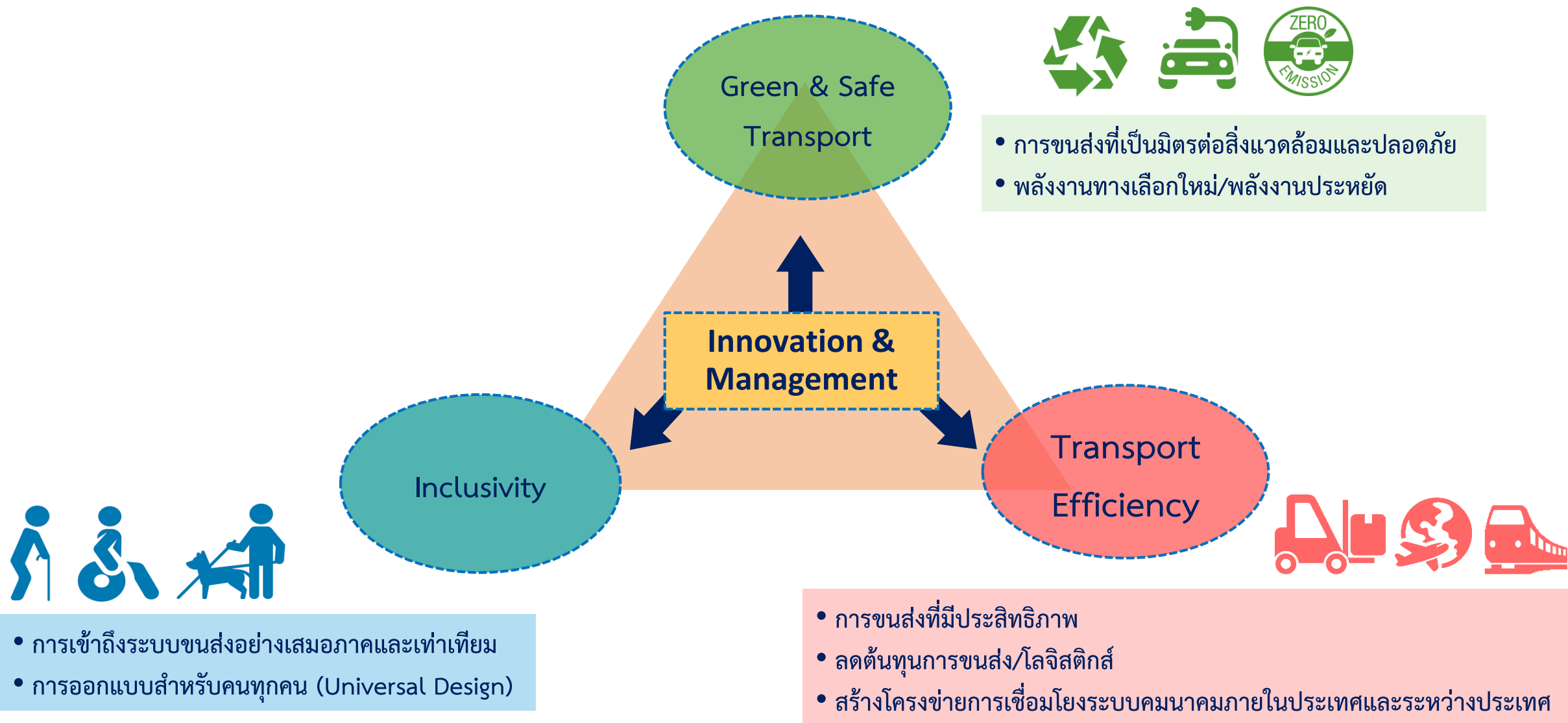
โอกาส (Opportunities)

1. กระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) : โอกาสในการค้าขายลงทุนระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น
2. การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทาง/บริเวณสถานีรถไฟฟ้า (TOD)
3. การกระจายความเจริญและการพัฒนาให้มีความทั่วถึงมากขึ้น (Urbanization)
4. กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในทุกระดับ และความตกลงในด้านต่างๆ
5. การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง (Technology & Innovation)
6. การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง/โลจิสติกส์

ข้อจำกัด (Threats)

1. ความไม่แน่นอนทางการเมืองและนโยบายของภาครัฐ
2. การขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐ/เอกชนที่เกี่ยวข้อง
3. การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) ส่งผลต่อความเสี่ยงในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
4. ภัยธรรมชาติและภัยพิบัติ (Natural Disaster)
5. การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรที่สัดส่วนประชากรผู้สูงอายุเพิ่มสูงขึ้น (Aging Society)
6. นโยบายการเมือง การเปลี่ยนแปลงของระบบเศรษฐกิจโลก เช่น OBOR และนโยบายด้านต่างประเทศของสหรัฐอเมริกา

แนวคิดในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต



วิสัยทัศน์และเป้าประสงค์

“มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”

เป้าประสงค์ภาคสังคม

เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต
ของประชาชน
ในการขนส่งและการเดินทาง

เป้าประสงค์ภาคเศรษฐกิจ

เพื่อขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ
และเพิ่มขีดความสามารถ
ในการแข่งขันของประเทศ

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย

ยุทธศาสตร์ที่ 1

การบูรณาการ
ระบบคมนาคมขนส่ง
(Integrated Transport Systems)

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- การบริหารจัดการให้เกิดประสิทธิภาพ

ตัวอย่าง

- การพัฒนาระบบรางเชื่อมต่อท่าอากาศยาน และท่าเรือ
- การบริหารจัดการเส้นทางเดินรถประจำทาง

ยุทธศาสตร์ที่ 2

การบริการของ
ภาคคมนาคมขนส่ง
(Transport Services)

- ความสะดวกในการขนส่งสินค้า
- ความสะดวกในการเดินทาง
- สิ่งอำนวยความสะดวก

ตัวอย่าง

- ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า/จุดพักรถบรรทุก/สถานีขนส่งผู้โดยสาร
- การปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเท้า/การขี่จักรยาน

ยุทธศาสตร์ที่ 3

การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย
และปฏิรูปองค์กร
(Regulations and Institution)

- การปรับโครงสร้างองค์กร
- การบังคับใช้กฎหมาย
- การให้เอกชนมีส่วนร่วม

ตัวอย่าง

- การจัดตั้งกรมราง
- การปรับปรุงกฎหมายด้านการเดินอากาศ
- การแยกบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานนโยบาย และกำกับดูแล

ยุทธศาสตร์ที่ 4

การพัฒนาบุคลากร
(Human Resource Development)

- การผลิตและพัฒนาบุคลากร
- การจัดตั้งสถาบันการพัฒนาฝีมือ

ตัวอย่าง

- การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน/พาณิชย์นาวี
- การฝึกอบรมบุคลากรด้านขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ 5

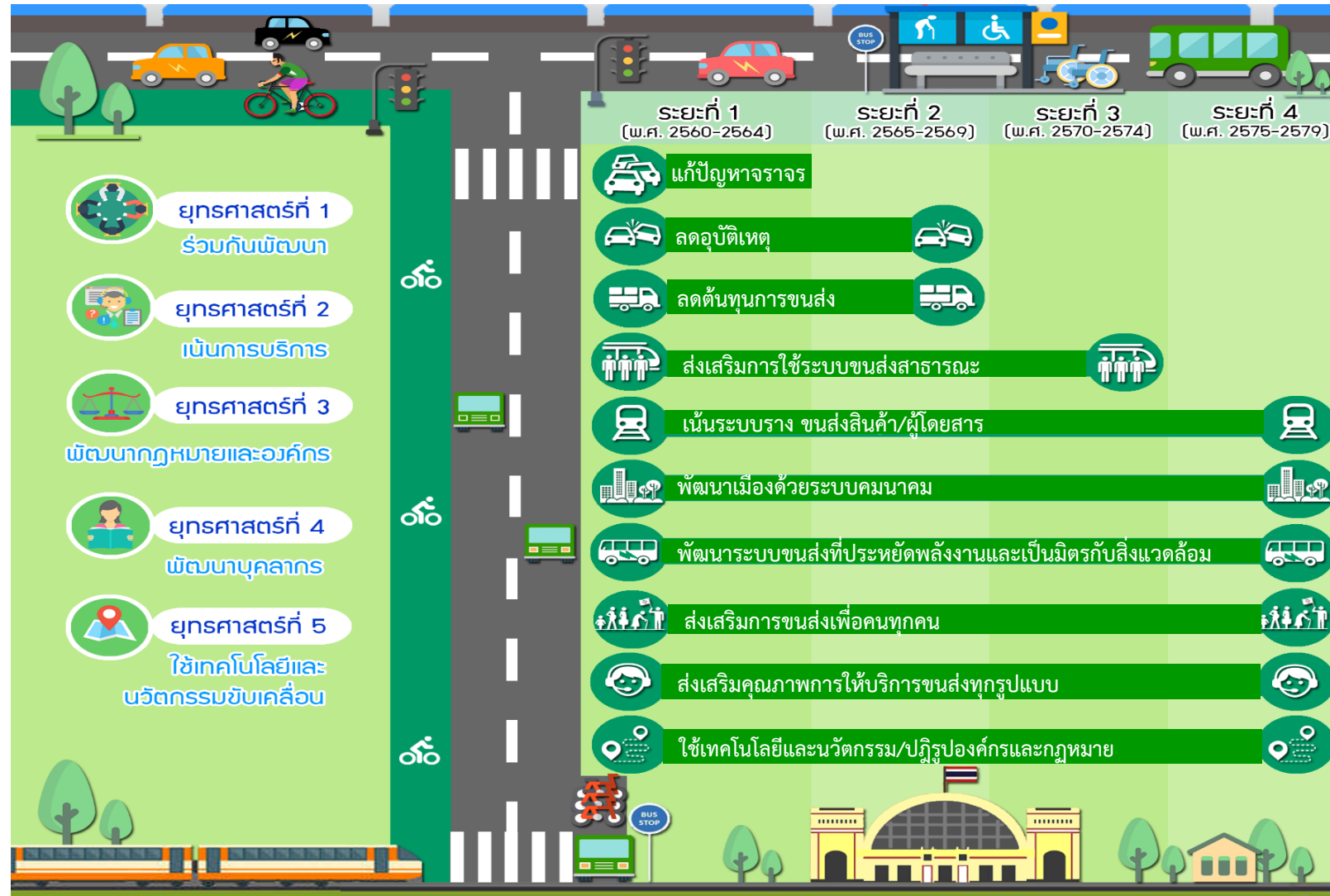
การนำเทคโนโลยีและ
นวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนา
ระบบคมนาคมขนส่ง
(Technology and Innovation)

- การส่งเสริมวิจัยและพัฒนา
- การนำเทคโนโลยี นวัตกรรมประยุกต์ใช้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ตัวอย่าง

- การใช้ระบบ ITS/MIS/GIS
- การบริหารการจราจรทางอากาศ

ระยะเวลาการพัฒนา (แบ่งเป็น 4 ระยะ 5-5-5-5)



หมายเหตุ – แต่ละแผนงานอยู่ระหว่างการจัดทำโครงการ/กิจกรรม ในแต่ละระยะ

ตัวชี้วัดตามกรอบแนวความคิด

	Green & Safe Transport	- ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลง ลดลง 20% (ปี 2558 ปล่อย GHG 69.1 ล้านตัน CO₂) - สัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งต่อการใช้พลังงานทั้งประเทศ ลดลง 15% (ปี 2558 ภาคการขนส่งใช้พลังงาน 36.6%) - สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณที่เดินทางในระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด ลดลงเป็น 2.7% (ปี 2558 อยู่ที่ 8.48%)
	Transport Efficiency	- ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ลดลงเป็น 11.9% (ปี 2556 อยู่ที่ 14.2%) - ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ลดลงเป็น 6.7% (ปี 2558 อยู่ที่ 7.4%) - สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง เพิ่มขึ้นเป็น 10.0% (ปี 2558 อยู่ที่ 1.4%) - สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพิ่มเป็น 19.0% (ปี 2558 11.4%) - ความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยาน ไม่น้อยกว่า 2.7 ล้านเที่ยวบิน/ปี (ปี 2558 831,910 เที่ยวบิน/ปี)
	Inclusivity	- สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เพิ่มเป็น 50.4% (ปี 2558 31.3%) - สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง เพิ่มขึ้นเป็น 73.3% (ปี 2558 50.3%) - ร้อยละของยานพาหนะของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกรองรับผู้ใช้งานเฉพาะกลุ่ม* - ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งเฉพาะกลุ่ม* ไม่น้อยกว่า 80%

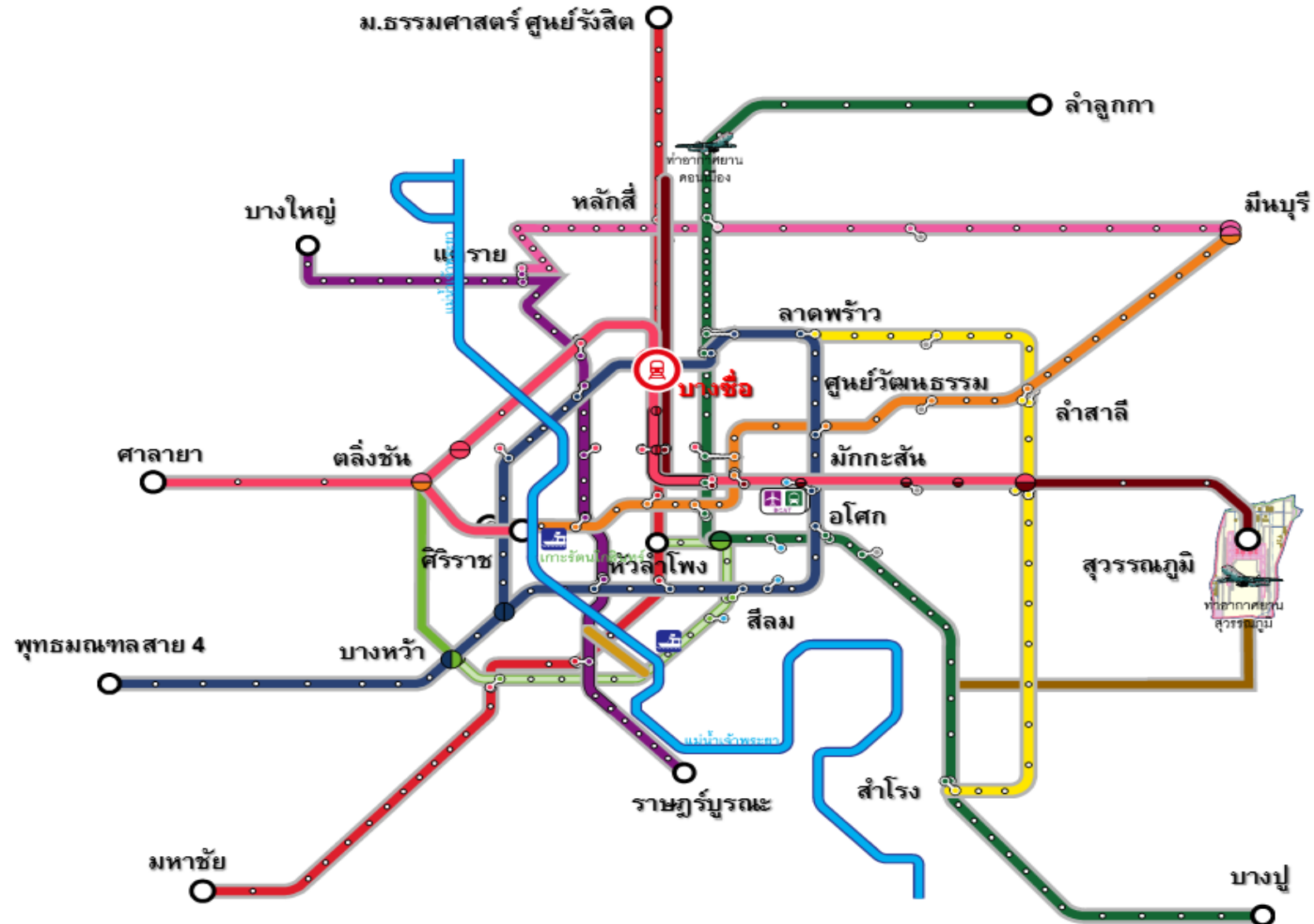
หมายเหตุ - *ยังไม่มีการจัดเก็บข้อมูล

ทิศทางและแผนการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

- I. ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565
- II. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan 2559)
- III. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan 2560)
- IV. (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)
- V. แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล
- VI. แผนการพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาค

แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล

(แผนเร่งรัดตามมติ ครม. ดำเนินการ ๑๐ เส้นทาง ระยะทาง รวม ๔๖๔ กม.)



โครงการรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว จำนวน 5 โครงการ 108 กม. (คิดเป็นร้อยละ 23.28 ของแผนฯ)

ระยะทางรวม 107.8 กม. 76 สถานี



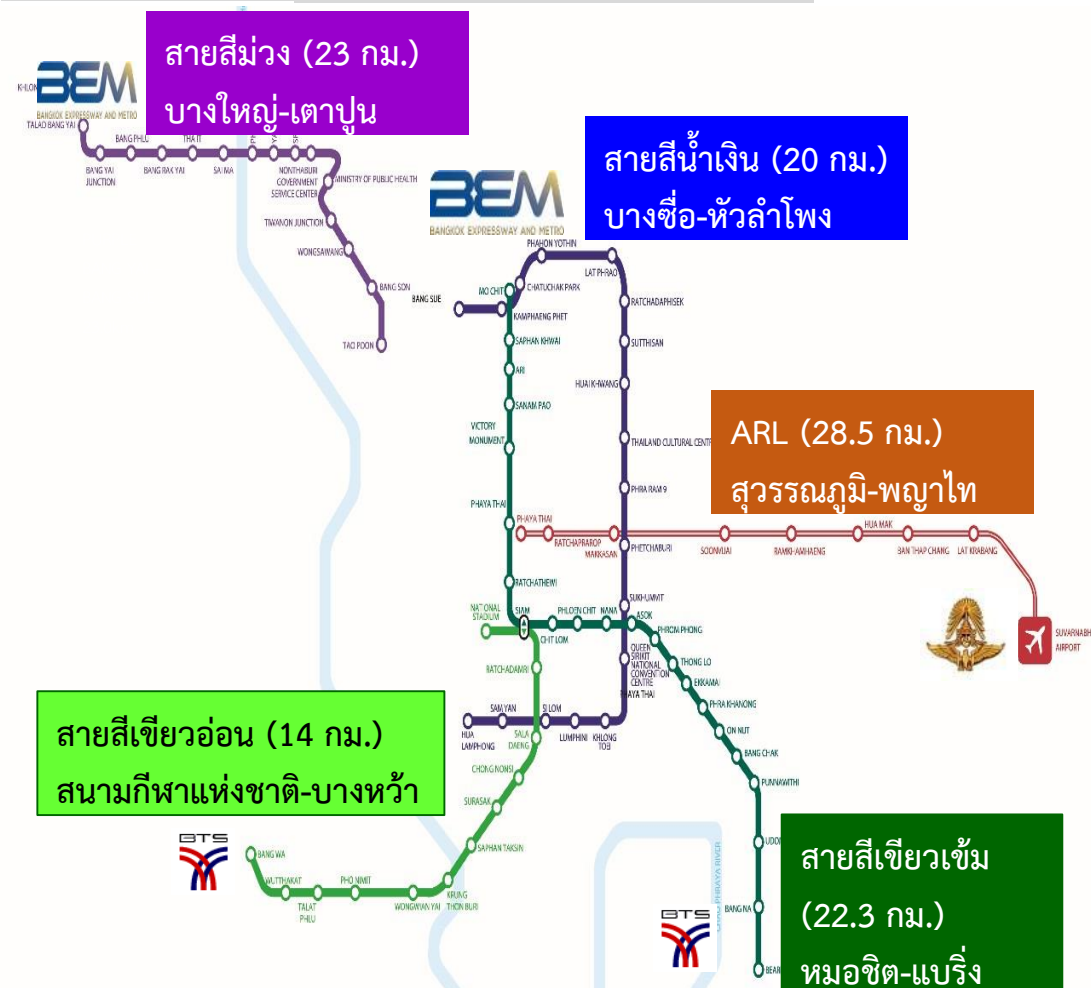
43 กม.



36.3 กม.



28.5 กม.



ปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยปี 2559

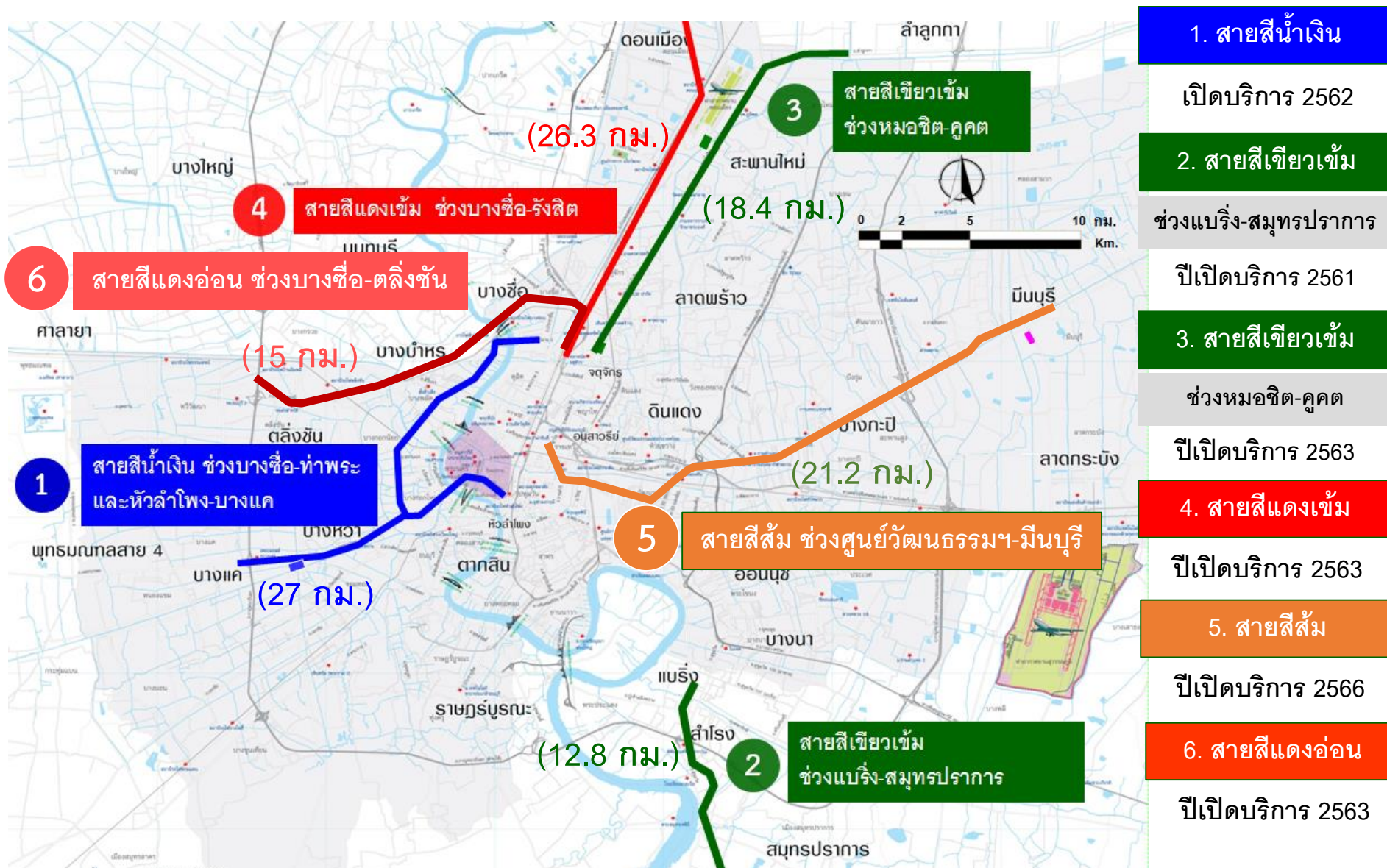
5 %		58,000 เที่ยว-คน/วัน
30 %		300,100 เที่ยว-คน/วัน
65%		680,000 เที่ยว-คน/วัน

รวม 1,039,000 เที่ยว-คน/วัน

ปีที่เริ่มเปิดให้บริการ

สายสีเขียวเข้ม		ปี 2542
สายสีเขียวอ่อน		ปี 2542
สายสีน้ำเงิน		ปี 2547
ARL		ปี 2553
สายสีม่วง		ปี 2559

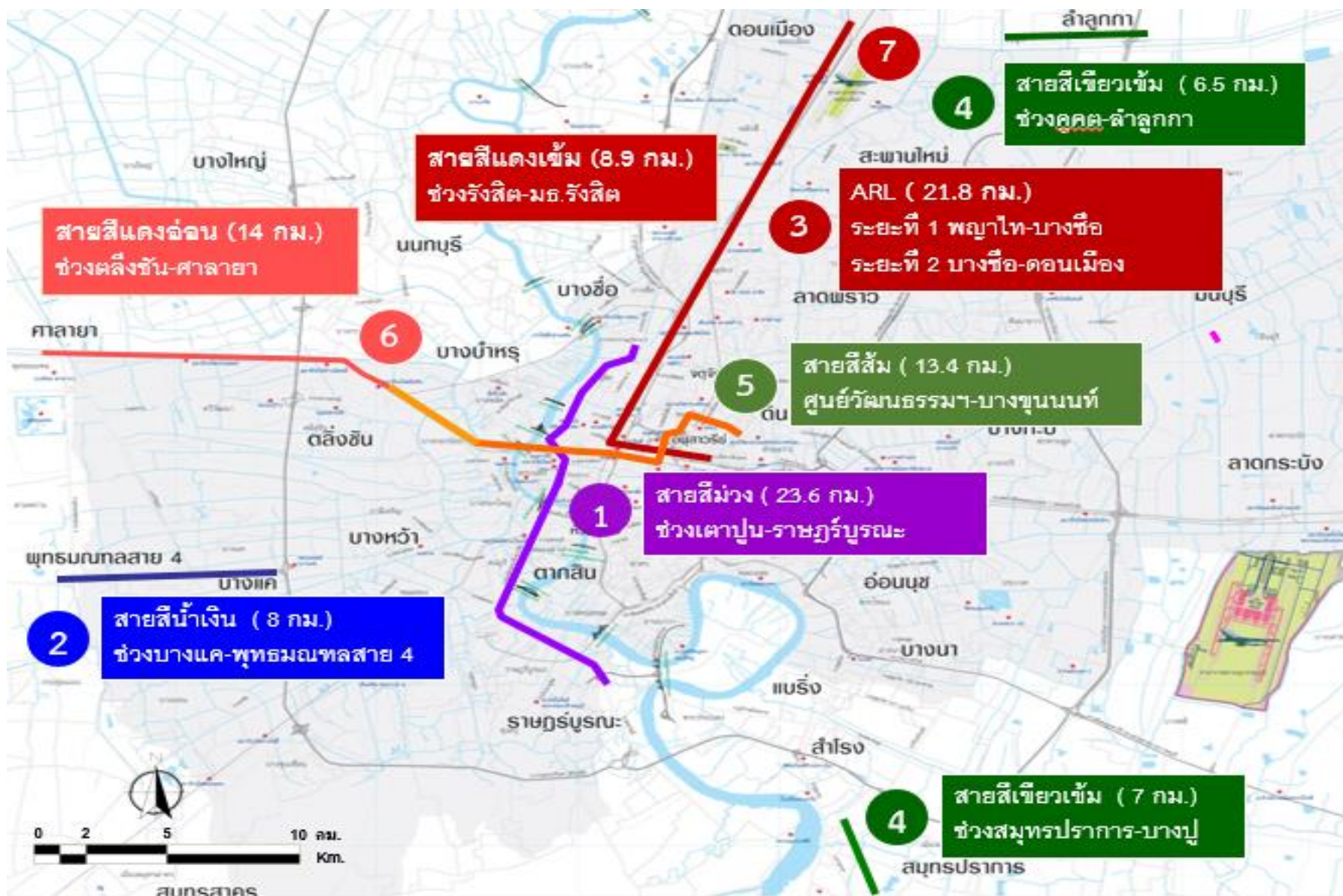
โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 6 โครงการ ระยะทาง 119.5 กม. (คิดเป็นร้อยละ 25.75 ของแผนฯ)



โครงการที่จะเริ่มการก่อสร้าง และประกวดราคา จำนวน 3 โครงการ ระยะทาง 90.4 กม. (คิดเป็นร้อยละ 19.48 ของแผนฯ)



โครงการที่จะนำเสนอ กรม. อนุมัติในปี 2560 จำนวน 7 โครงการ ระยะทาง 103.2 กม. (คิดเป็นร้อยละ 22.24 ของแผนฯ)



ทิศทางและแผนการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

I. ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

II. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan 2559)

III. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan 2560)

IV. (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

V. แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล

VI. แผนการพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาค

การพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาค

เชียงใหม่

การศึกษาและจัดทำแผนแม่บท
การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่

พิษณุโลก

การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบ
ระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก

ภูเก็ต

การศึกษา ออกแบบ และวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (รถไฟฟ้ารางเบา)

ขอนแก่น

การศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะ
ในเขตจังหวัดขอนแก่น และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

นครราชสีมา

การศึกษาแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนา
ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา

สงขลา

ปรับแก้รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามความเห็น สผ.

แผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักภูมิภาค

จังหวัดขอนแก่น

- สนข. อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บท/ออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะ/ EIA
- การพัฒนาโครงการนำร่อง เส้นทาง สำราญ-ท่าพระ ระยะทาง 22.8 km. ใช้ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit: LRT)

จังหวัดภูเก็ต

- ทางวิ่งระดับพื้นดินตลอดเส้นทางบน ทล 402 และมีทางลอด 3 แห่ง ยกเว้นหน้าสนามบินฯ เป็นทางยกระดับ ระยะทาง 41.7 กม.
- ใช้ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit: LRT)
- จำนวนสถานี 21 สถานี สถานีกลางเป็นสถานีใต้ดิน
- ถูกบรรจุไว้ในโครงการ PPP Fast Track ปี 2560

จังหวัดพิษณุโลก

- สนข. อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะ
- สนข. จัดปฐมนิเทศโครงการ เพื่อรับฟังความคิดเห็นประชาชน เมื่อวันที่ 31 มี.ค.2560
- สนข. จัดประชุมหารือแนวเส้นทาง เมื่อวันที่ 28-30 มิ.ย. 2560

จังหวัดสงขลา

- อบจ. สงขลาเป็นผู้ดำเนินการศึกษา
- เส้นทางที่เหมาะสม สายคลองหหวะ-สถานีรถตู้ ใช้ระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Mono Rail) ระยะทาง 12.54 km.
- อยู่ระหว่างปรับแก้ไขรายงาน EIA ตามความเห็น สผ.

จังหวัดเชียงใหม่

- สนข. อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ
- วิเคราะห์เปรียบเทียบเพื่อคัดเลือกแนวเส้นทางในเขตเมืองระหว่าง
 - 1. โครงข่ายใช้ทางวิ่งบนดินและใต้ดินร่วมกัน
 - 2. ใช้ทางวิ่งบนดินทั้งหมด
 (การศึกษาก้าวหน้า 90% คาดว่าแล้วเสร็จ ส.ค.2560)

จังหวัดนครราชสีมา

- สนข. อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ
 - กำหนดแนวเส้นทางขนส่งสาธารณะไว้ 3 เส้นทาง (เร่งรัดการศึกษาให้แล้วเสร็จ ส.ค.2560)



หัวข้อการนำเสนอ

1

โครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน

2

ทิศทางและแผนการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

3

นโยบายและโครงการสำคัญต่างๆ

4

การพัฒนาประเทศไทยสู่ Thailand 4.0

5

ทิศทางและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล

6

ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)

7

โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

นโยบายและโครงการสำคัญ

I. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones)

II. การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development)

III. นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน (One Belt One Road)

นโยบายและโครงการสำคัญ

I. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones)

II. การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development)

III. นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน (One Belt One Road)

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ



นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

สร้างโอกาสจากการเข้าสู่ AEC + ลดความเหลื่อมล้ำการพัฒนา + เสริมสร้างความมั่นคง



SEZ

พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะแรกในพื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพ



กำหนดขอบเขต
พื้นที่ SEZ



ให้สิทธิ
ประโยชน์



บริการแบบ
เบ็ดเสร็จ
(OSS)



ใช้แรงงาน
ต่างด้าว



โครงสร้าง
พื้นฐาน-ด่าน



ศูนย์รวบรวมและ
รับซื้อสินค้าเกษตร

เขตเศรษฐกิจพิเศษ : นิยาม วัตถุประสงค์ กลยุทธ์

นิยาม

บริเวณพื้นที่ที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) กำหนดให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งรัฐจะสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐาน สิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุน การบริหารแรงงานต่างด้าวแบบไป-กลับ การให้บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ และการอื่นที่จำเป็น

วัตถุประสงค์

ดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ เพิ่มขีดความสามารถของประเทศ กระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และแก้ปัญหาความมั่นคง

กลยุทธ์

- สร้างพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ เน้นบริเวณชายแดนสำหรับระยะแรก โดยใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
- สนับสนุน SMEs ไทยและการลงทุนต่อเนื่องของไทยในประเทศเพื่อนบ้าน
- จัดระเบียบพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน แก้ปัญหาแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมายและสินค้าเกษตรลักลอบจากประเทศเพื่อนบ้าน

ที่มา: สศช.

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด้านบุคลากรในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด้านบุคลากร ดำเนินการภายใต้คณะอนุกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและด้านบุคลากร โดยจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและบริเวณใกล้เคียง ประกอบด้วย



1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและบริเวณใกล้เคียง ให้มีคุณภาพมาตรฐานและสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายหลักของประเทศ



2. พัฒนาด้านบุคลากรและจุดผ่านแดนให้เกิดความสะดวกและได้มาตรฐานสากล



3. พัฒนานิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษให้มีความสอดคล้องกับศักยภาพและความต้องการของประชาชนในพื้นที่

พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 1

ขอบเขตพื้นที่ SEZ รวม 14 ตำบล
ใน 3 อำเภอ ได้แก่ อ.แม่สอด อ.พบพระ อ.แม่ระมาด

จ.ตาก

อุตสาหกรรมใช้แรงงานเข้มข้น เฟอร์นิเจอร์ และโลจิสติกส์

ขอบเขตพื้นที่ SEZ ได้แก่ 4 ตำบลของอำเภอสะเดา

จ.สงขลา

อุตสาหกรรมยางพารา อุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์
อาหารทะเล โลจิสติกส์



ขอบเขตพื้นที่ SEZ ได้แก่ 13 ตำบล ใน อ.เมือง และอ.สระใคร

จ.หนองคาย

ท่องเที่ยว ศูนย์แสดงสินค้า โลจิสติกส์ข้ามพรมแดน

ขอบเขตพื้นที่ SEZ ได้แก่ 11 ตำบล ใน อ.เมือง อ.ห้วยใหญ่ และ อ.คอนสาร

จ.มุกดาหาร

การค้า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คลังสินค้า อิเล็กทรอนิกส์

ขอบเขตพื้นที่ SEZ ได้แก่ 4 ตำบล ใน อ.อรัญประเทศ และ อ.วัฒนานคร

จ.สระแก้ว

อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ขอบเขตพื้นที่ SEZ ได้แก่ อ.คลองใหญ่ ทั้งอำเภอ

จ.ตราด

ท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
การค้าชายแดนปลอดภาษี

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จ.ตาก

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก

“ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศ
เครือข่ายอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น”

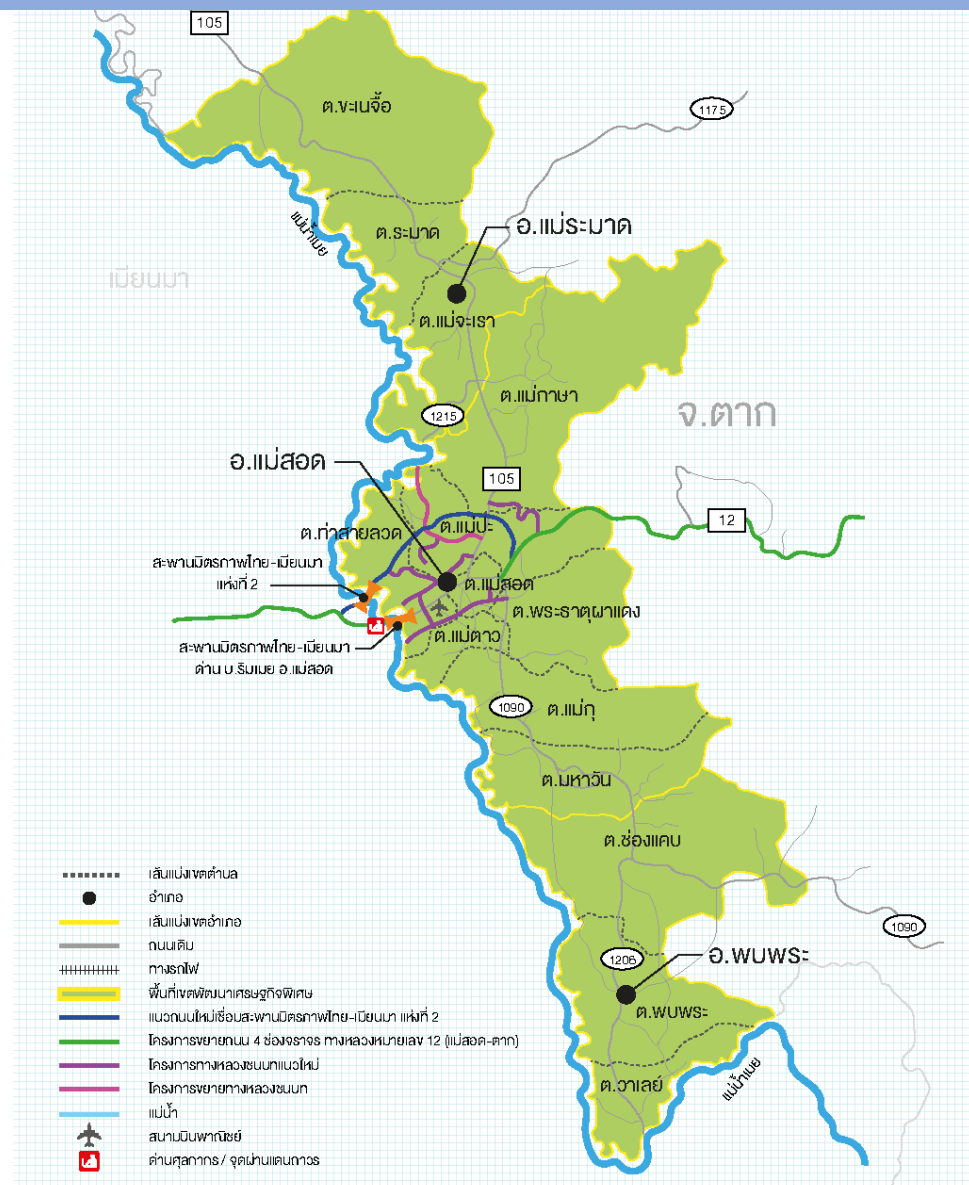
- พื้นที่ 14 ตำบลที่ติดชายแดนใน 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอแม่สอด อำเภอพบพระ อำเภอแม่ระมาด รวม 1,419 ตารางกิโลเมตร (886,875 ไร่)
- ห่างจากกรุงเทพมหานคร 426 กิโลเมตร เดินทางโดยทางหลวงหมายเลข 1 และ หมายเลข 32 (สายเอเชีย)
- ด้านชายแดนแม่สอดเป็นจุดผ่านแดนถาวร เชื่อมต่อกับเมืองเมียวดี เมียนมา มีมูลค่าการค้าระหว่างไทย-เมียนมาเป็นอันดับหนึ่ง (ไม่รวมอำเภอสังขละบุรี ซึ่งมีการนำเข้าก๊าซธรรมชาติ)

ศักยภาพและโอกาส

- ตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor)
- ฝั่งตะวันตกสามารถเป็นประตูเชื่อมโยงไปยังย่างกุ้งซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของเมียนมา
- สามารถเชื่อมโยงไปยังอินเดียและจีนตอนใต้
- พื้นที่ชายแดนฝั่งเมียนมามีแรงงานจำนวนมากพร้อมรองรับการพัฒนาที่แม่สอด รวมทั้งสามารถร่วมดำเนินกิจการในลักษณะอุตสาหกรรมการผลิตร่วม (co-production) กับนิคมอุตสาหกรรมเมียวดี (เมียนมา)



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2559). คู่มือการลงทุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.



โครงการสำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จ.ตาก



1. ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 (ตาก-แม่สอด)

ทล. ดำเนินการก่อสร้างตอนที่ 1 และ 2 เสร็จแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างก่อสร้าง ตอน 3 (24 กม.) กำหนดเสร็จ ก.ย. 60 และตอน 4 (27 กม.) กำหนดเสร็จปี พ.ศ. 62

4.โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรแม่สอด แห่งที่ 2: ได้รับจัดสรรงบประมาณ ปี 59 แล้ว 78.64 ลบ. (วงเงินรวม 393.2 ลบ. ปี 59-61) อยู่ระหว่างตกลงค่าเช่าที่ดินกับประชาชน

3. โครงการก่อสร้างลานตรวจสินค้าพร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบด้านศุลกากรแม่สอด (ใช้พื้นที่ริมถนนฝั่งเมืองรวมเมือง อ.แม่สอด บริเวณใกล้ ทล.12) ก่อสร้างแล้วเสร็จ ก.พ. 59 เปิดใช้งานแล้ว

พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ แปลงที่ 2

ด่านแม่สอด

5. ทางเลี้ยวเมืองแม่สอดพร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2

2. ปรับปรุงท่าอากาศยานแม่สอด

ทย. จัดซื้อที่ดิน 300 ไร่ โดยอยู่ระหว่างเจรจากับเจ้าของที่ดิน พร้อมออก พ.ร.ฎ. เว้นคืนควบคู่กับการจัดซื้อวิธีพิเศษในส่วนงานก่อสร้าง ประกอบด้วย (1) อาคารที่พักผู้โดยสาร กำหนดเสร็จ 4 พ.ย. 61 (2) งานก่อสร้างทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน (กำหนดเสร็จ 23 ก.พ. 61)

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จ.หนองคาย



เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย

“การค้าระหว่างประเทศ การท่องเที่ยว การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”

ประกอบด้วย 13 ตำบล ใน 2 อำเภอ
ของจังหวัดหนองคาย ได้แก่ อำเภอเมือง
หนองคาย และอำเภอศรีโคตร

ศักยภาพและโอกาส

- เป็นช่องทางการค้าชายแดนของ
ไทยกับ สปป.ลาวที่มีมูลค่าการค้า
ชายแดนสูงที่สุดเมื่อเทียบกับการค้า
ชายแดนผ่านด่านอื่นๆ ระหว่างไทย-
สปป.ลาวอยู่ใกล้กับสนามบินอุดรธานี
(ประมาณ 60 กิโลเมตร)

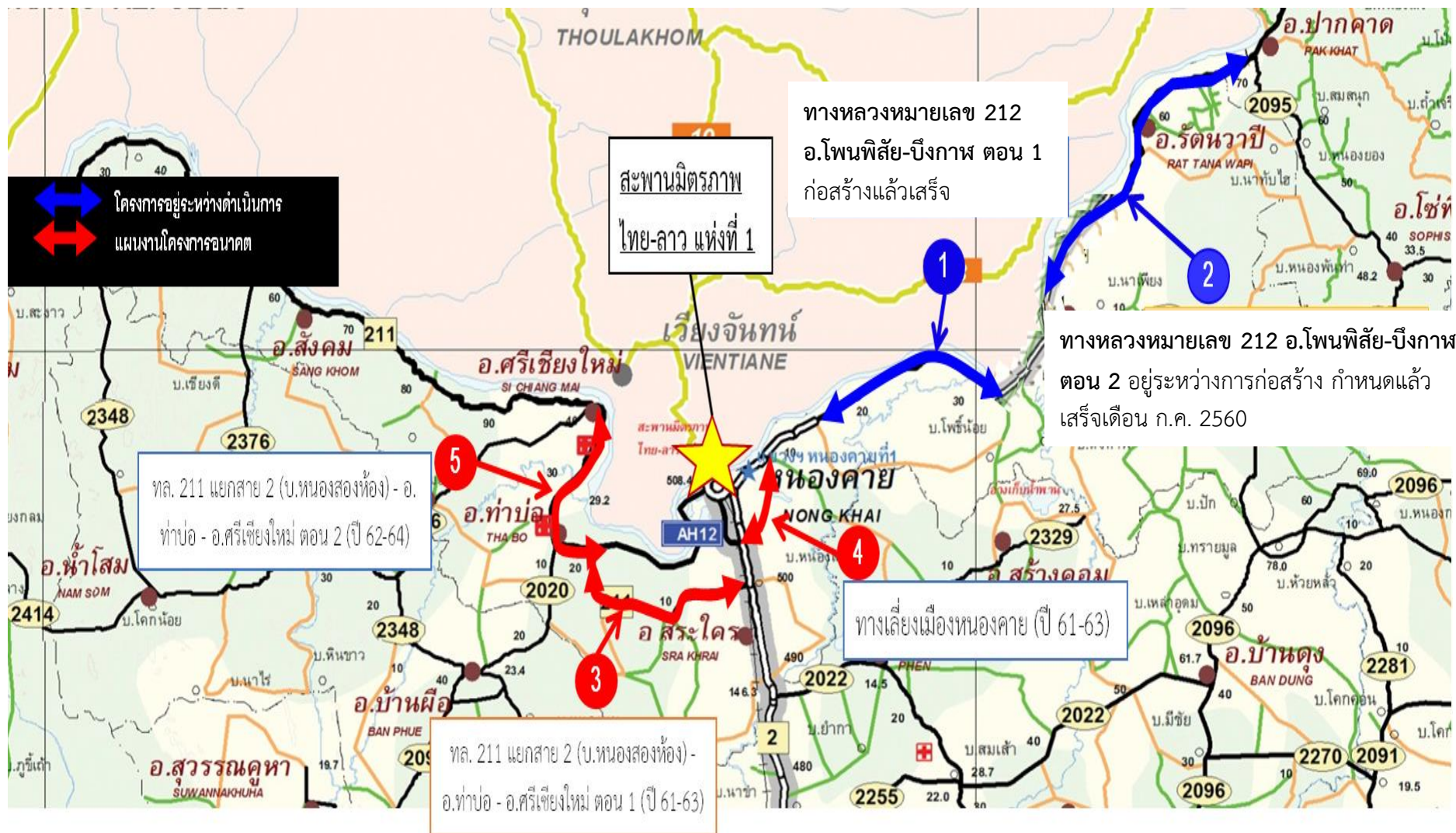
- สามารถเชื่อมโยงกับเวียงจันทน์ (ลาว)
(ประมาณ 26 กิโลเมตร) ได้ทั้งทาง
ถนน และทางรถไฟซึ่งเชื่อมโยงต่อเนื่อง
ลงมาถึงกรุงเทพฯ ดังนั้นหนองคายจึง
มีโครงข่ายการขนส่งทั้งทางถนน รถไฟ
และทางอากาศ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการ
พัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่
การพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจ
เชื่อมโยงระหว่างหนองคายกับ สปป.
ลาว (เวียงจันทน์และหลวงพระบาง)
และกรุงเทพฯ นอกจากนี้ความเป็น
เมืองนำอยู่ของหนองคายจะสามารถ
พัฒนาเป็นที่พักอาศัยของนักลงทุน
ทั้งไทยและต่างชาติ

กิจกรรมที่มีศักยภาพ

- การค้าระหว่างประเทศ การท่องเที่ยว การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- ใช้ประโยชน์ที่ดินจัดตั้งพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ พาณิชยกรรม และส่วนราชการต่างๆ

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2559). คู่มือการลงทุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.

โครงการสำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จ.หนองคาย



เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จ.มุกดาหาร



เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 1

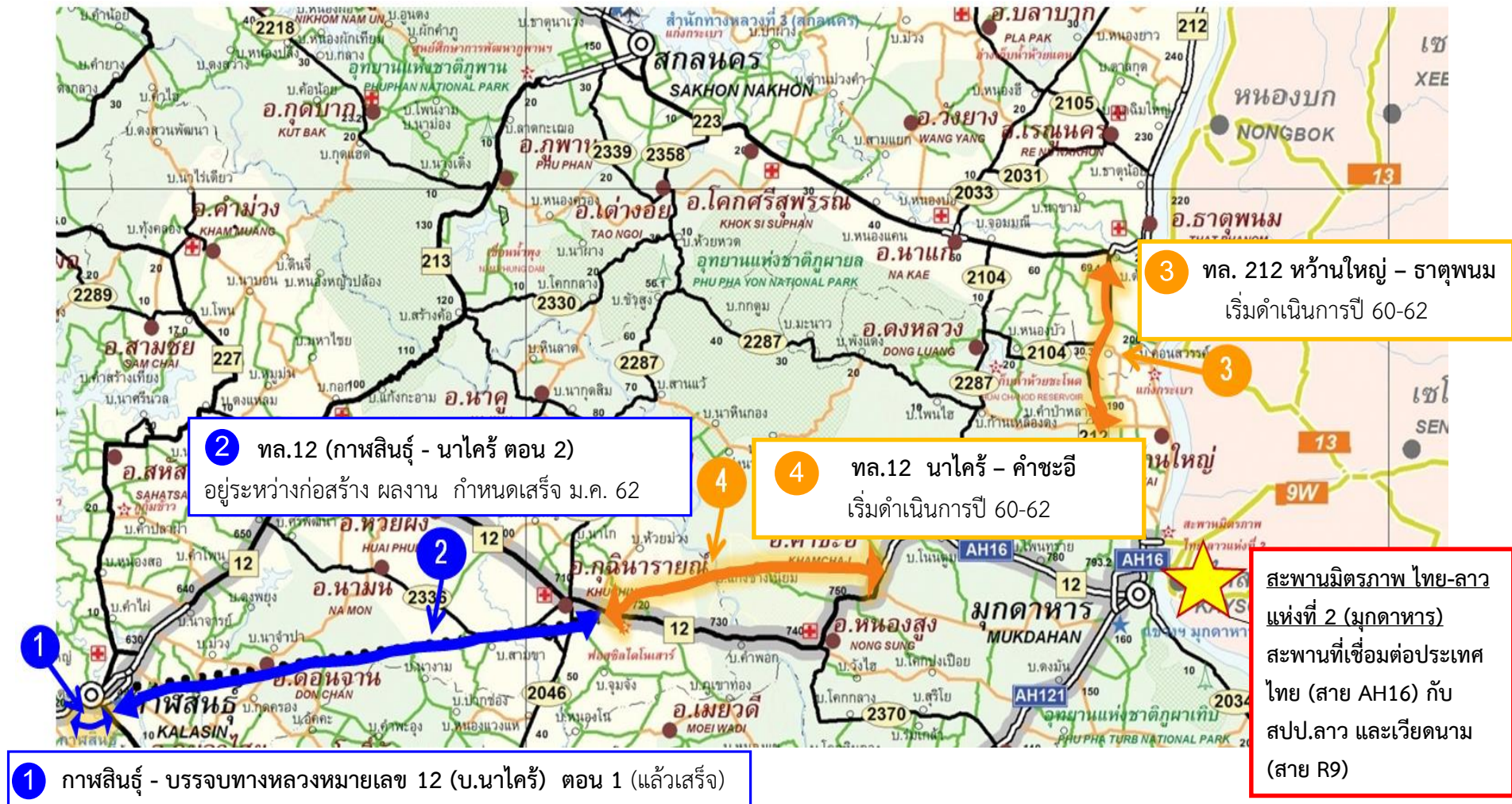
เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดมุกดาหาร “ศูนย์ค้าส่งและขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”

- พื้นที่ 11 ตำบลที่ติดชายแดนใน 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองมุกดาหาร อำเภอหว้านใหญ่ อำเภอดอนตาล รวม 578.5 ตารางกิโลเมตร (361,542 ไร่)
- ห่างจากกรุงเทพมหานคร 642 กิโลเมตร เดินทางโดยทางหลวงหมายเลข 2 หมายเลข 207 หมายเลข 202 หมายเลข 2169 และ หมายเลข 212
- ด่านชายแดนมุกดาหารเป็นจุดผ่านแดนถาวรเชื่อมต่อกับแขวงสะหวันเขต สปป.ลาว มีมูลค่าการค้าระหว่างไทย-สปป.ลาวเป็นอันดับสอง

ศักยภาพและโอกาส

- ตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก สามารถเชื่อมโยงเข้าสู่ลาวและเวียดนาม และต่อเนื่องไปยังประเทศในแถบตะวันออกไกล (ญี่ปุ่น เกาหลี ไต้หวัน)
- เป็นช่องทางที่สำคัญในการขนส่งสินค้า เช่น เครื่องดื่ม ผลไม้ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ไปยังเวียดนามและจีนตอนใต้
- สามารถร่วมดำเนินการในลักษณะอุตสาหกรรมการผลิตร่วม (co-production) กับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน (สปป.ลาว) ซึ่งมีการลงทุนที่หลากหลายจากต่างประเทศ เช่น โรงงานผลิตชิ้นส่วนกล้องถ่ายรูปจากญี่ปุ่น (Nikon) และโรงงานผลิตแบตเตอรี่และอุปกรณ์บนเครื่องบินจากเบอร์แลนด์ (Aeroworks)

โครงการสำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จ.มุกดาหาร



เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จ.สระแก้ว

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสระแก้ว

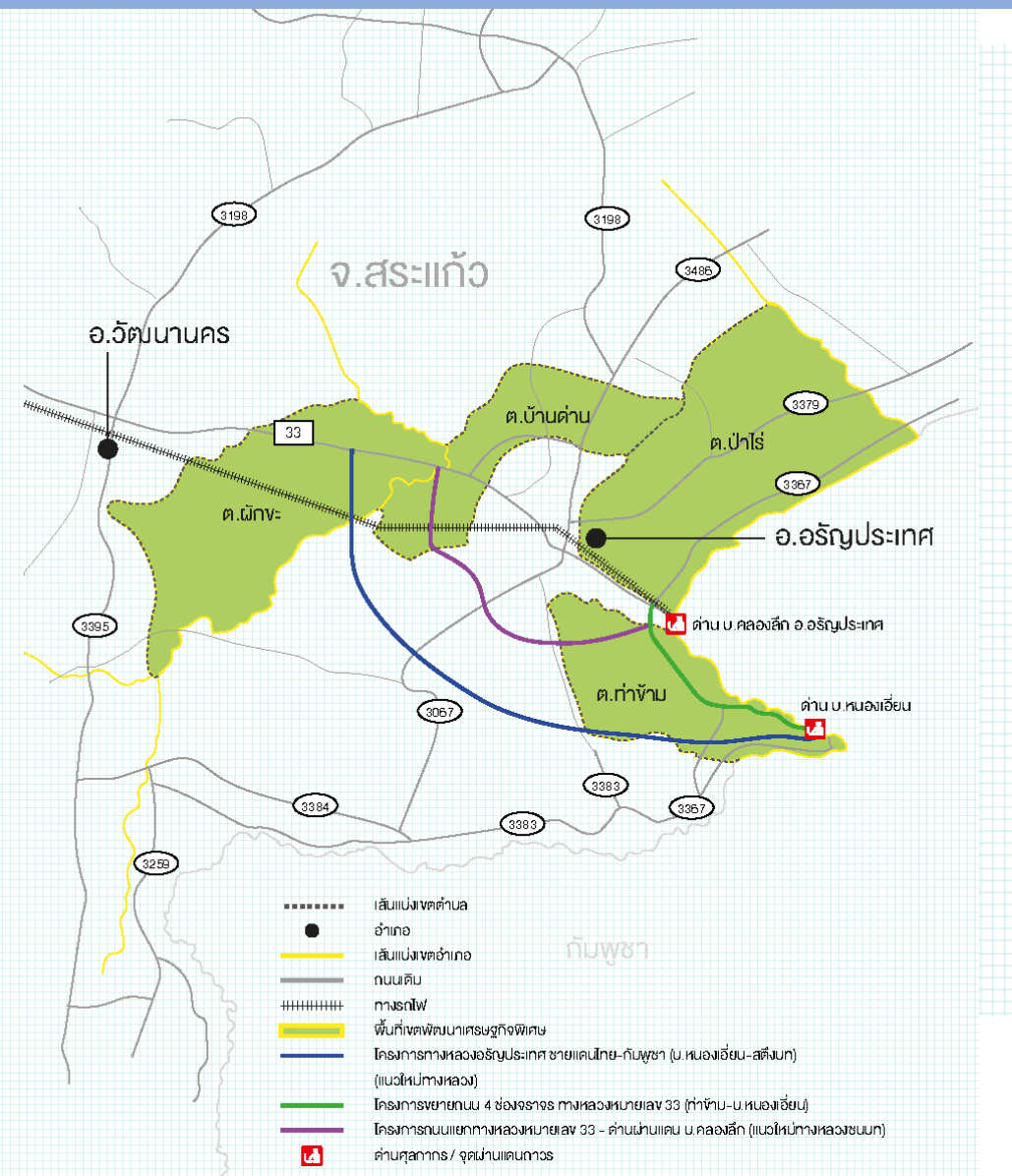
“ศูนย์อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”

- พื้นที่ 4 ตำบลใน 2 อำเภอ ได้แก่ อำเภอศรีประจักษ์ อำเภอวัฒนานคร รวม 332 ตารางกิโลเมตร (207,500 ไร่)
- ห่างจากกรุงเทพมหานคร 260 กิโลเมตร เดินทางโดยทางหลวงหมายเลข 304
- ด้านชายแดนรัฐประจักษ์เป็นจุดผ่านแดนถาวร เชื่อมต่อกับจังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา มีมูลค่าการค้าระหว่างไทย-กัมพูชาสูงที่สุด

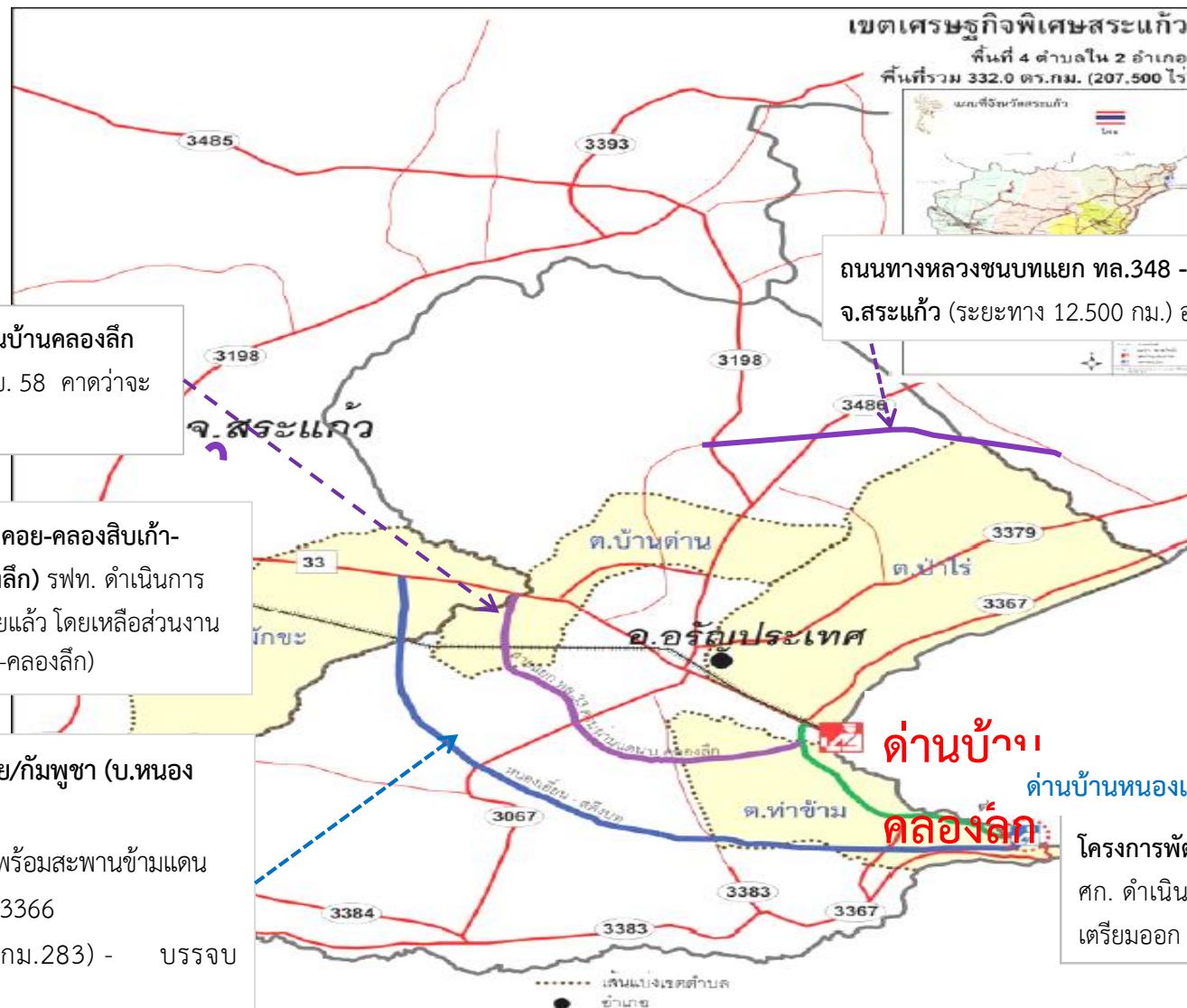
ศักยภาพและโอกาส

- เป็นพื้นที่ค้าส่งระหว่างประเทศและค้าปลีกที่มีศักยภาพสูง เนื่องจากอรัญประเทศตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง (ประมาณ 250 กิโลเมตร) และกรุงเทพฯ (ประมาณ 260 กิโลเมตร)
- อยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (GMS Southern Economic Corridor) ซึ่งเป็นช่องทางสำคัญของไทยในการขนส่งสินค้าไปยังพม่าและเวียดนามตอนใต้ รวมทั้งสามารถร่วมดำเนินกิจการในลักษณะอุตสาหกรรมการผลิตร่วม (co-production) กับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต-โอเนียง (กัมพูชา) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนจากนักลงทุนไทย เช่น โรงงานตัดเย็บเสื้อผ้า กล้องใส่เครื่องประดับซึ่งใช้แรงงานเข้มข้น
- ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรเป็นการทั่วไปที่ประเทศที่พัฒนาแล้วให้กับสินค้าที่ผลิตในประเทศที่กำลังพัฒนาโดยลดหรือยกเว้นภาษีนำเข้าแก่สินค้าที่อยู่ในกลุ่มได้รับสิทธิ (Generalized System of Preferences: GSP)

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2559). คู่มือการลงทุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.



โครงการสำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จ.สระแก้ว



เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จ.ตราด

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตราด

“ศูนย์กลางการค้าส่ง ขนส่งต่อเนื่องระหว่างประเทศ และ
ศูนย์กลางให้บริการการท่องเที่ยวระดับภูมิภาค”

- พื้นที่ 3 ตำบลที่ติดชายแดนของอำเภอคลองใหญ่ ได้แก่ตำบลคลองใหญ่ ตำบลหาดเล็ก ตำบลไม้รูด รวม 50.2 ตารางกิโลเมตร (31,375 ไร่)
- ห่างจากกรุงเทพมหานคร 420 กิโลเมตร เดินทางโดยทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพมหานคร-ชลบุรี สายใหม่) ทางหลวงหมายเลข 344 หมายเลข 3 และ หมายเลข 31
- ด่านชายแดนบ้านหาดเล็กเป็นจุดผ่านแดนถาวร เชื่อมต่อกับจังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา

ศักยภาพและโอกาส

- ตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ สามารถเข้าถึงท่าเรือแหลมฉบัง (ประมาณ 340 กิโลเมตร) รวมถึงท่าเรือสีหนุวิลล์ (กัมพูชา) (ประมาณ 250 กิโลเมตร)
- มีฐานการท่องเที่ยวในพื้นที่ และสามารถเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง (กัมพูชา) ซึ่งมีการลงทุนจากต่างชาติ เช่น โรงงานรถยนต์เกาหลี่ (Hyundai) โรงงานผลิตลูกวอลเลย์บอล (Mikasa) และผลิตสายไฟ ไบรกันต์ (Yazaki) จากญี่ปุ่น

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2559). คู่มือการลงทุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.



โครงการสำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จ.ตราด



เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จ.สงขลา

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา

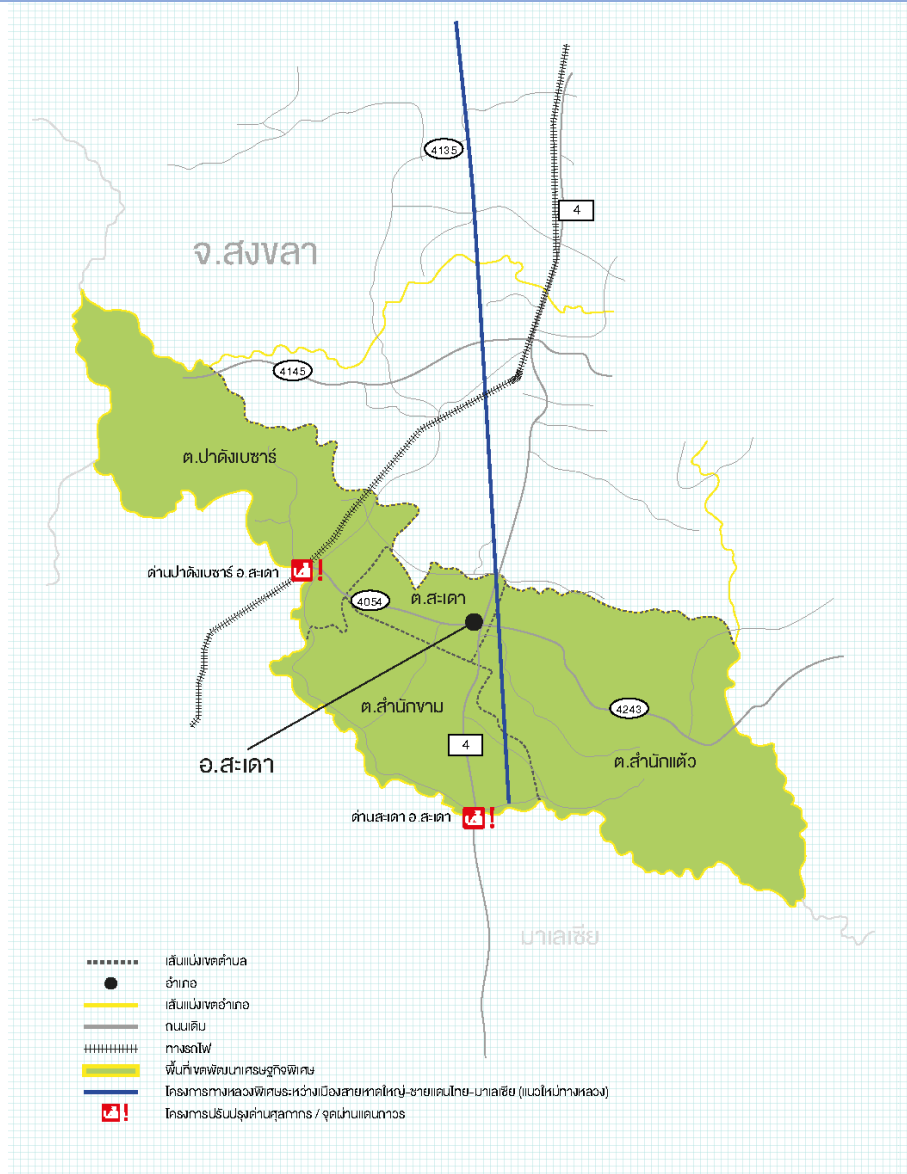
“อุตสาหกรรมแปรรูปเพื่อการส่งออก การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”

- พื้นที่ 4 ตำบลของอำเภอสะเดา ได้แก่ ตำบลสะเดา ตำบลสำนักทาม ตำบลสำนักเต๊ว ตำบลปาดัง-เบซาร์ รวม 552.3 ตารางกิโลเมตร (345,187.5 ไร่)
- ห่างจากกรุงเทพมหานคร 950 กิโลเมตร เดินทางโดยทางหลวงหมายเลข 4 และหมายเลข 2 (สายเอเชีย)
- ด้านชายแดนสะเดาและด้านชายแดนปาดัง-เบซาร์เป็นจุดผ่านแดนถาวร เชื่อมต่อกับรัฐเคดาห์และรัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดอันดับหนึ่งและสองตามลำดับ

ศักยภาพและโอกาส

- เป็นจังหวัดศูนย์กลางของภาคใต้ มีด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ซึ่งเป็นด่านทางบกที่มีมูลค่าการค้าสูงสุดอันดับหนึ่งและอันดับสองของไทยตามลำดับ ทั้งสองพื้นที่อยู่ใกล้ท่าเรือปีนังและท่าเรือกลางของมาเลเซีย และมีการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย-มาเลเซียผ่านทางปาดังเบซาร์ มีฐานการผลิตในพื้นที่ เช่น อุตสาหกรรมแปรรูปยางพารา อาหารทะเล อิเล็กทรอนิกส์
- เป็นพื้นที่ภายใต้โครงการความร่วมมือเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) ซึ่งจะช่วยสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ให้ขยายออกสู่ประเทศเพื่อนบ้านได้มากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะโอกาสการพัฒนาเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระหว่างสะเดากับบูกิตกายูฮิตัม (มาเลเซีย) เพื่อการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมและบริการ ซึ่งสามารถขยายความร่วมมือทางการค้าการลงทุนต่อเนื่องในแนวทางด่วนเหนือ-ใต้ (North-South Expressway) ในมาเลเซียเข้าสู่พื้นที่ตอนในของมาเลเซีย

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2559). คู่มือการลงทุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.



โครงการสำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จ.สงขลา



โครงการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่
กรมศุลกากรได้รับงบประมาณปี 59-61 ลงนาม 16 พ.ค.59
กำหนดแล้วเสร็จ 16 พ.ค. 62



โครงการปรับปรุงด่านศุลกากรสะเดา
กรมศุลกากรได้ดำเนินการแล้วเสร็จ 28 ธ.ค. 58
โดยนายกรัฐมนตรีเป็นประธานพิธีเปิดอาคารด่านสะเดาขาออก

พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 2

จ.เชียงราย

(แม่สาย เชียงแสน เชียงของ)

การค้า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
คลังสินค้า MICE

ขอบเขตพื้นที่ SEZ ได้แก่ 21 ตำบล ใน อ.แม่สาย
อ.เชียงแสน และ อ.เชียงของ

จ.กาญจนบุรี

ศูนย์โลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมที่ใช้ประโยชน์
จากท่าเรือทวาย และแหลมฉบัง

ขอบเขตพื้นที่ SEZ ได้แก่ 2 ตำบล ใน อ.เมืองกาญจนบุรี



จ.นครพนม

ท่องเที่ยว โรงแรม ศูนย์แสดงสินค้า บริการโลจิสติกส์และคลังสินค้า

ขอบเขตพื้นที่ SEZ ได้แก่ 13 ตำบล อ.เมืองนครพนม และ
อ.ท่าอุเทน

จ.นราธิวาส

อุตสาหกรรมยางพารา อุปกรณ์ไฟฟ้าและ
อิเล็กทรอนิกส์ อาหารทะเล โลจิสติกส์

ขอบเขตพื้นที่ SEZ ได้แก่ 5 ตำบล ใน อ.เมืองนราธิวาส
อ.ตากใบ อ.ยี่งอ อ.แว้ง และอ.สุไห้งโก-ลก

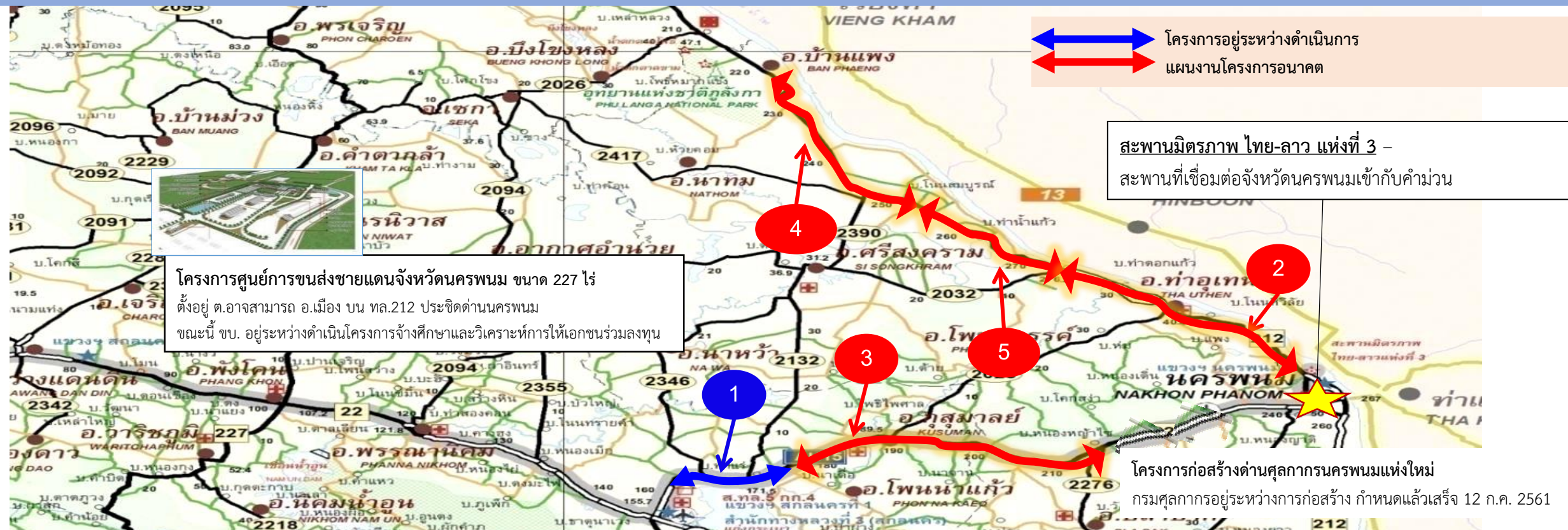
67

โครงการสำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จ.เชียงราย

- 1) ทางเลี้ยวเมืองเชียงรายด้านตะวันตก อยู่ระหว่างก่อสร้าง ผลงานร้อยละ 7 กำหนดแล้วเสร็จ 13 มกราคม 2561
- 2) ทางหลวงหมายเลข 1290 อ.เชียงแสน-อ.เชียงของ ตอน 3 อยู่ระหว่างก่อสร้าง ผลงานร้อยละ 7 กำหนดแล้วเสร็จ 18 มิถุนายน 2561

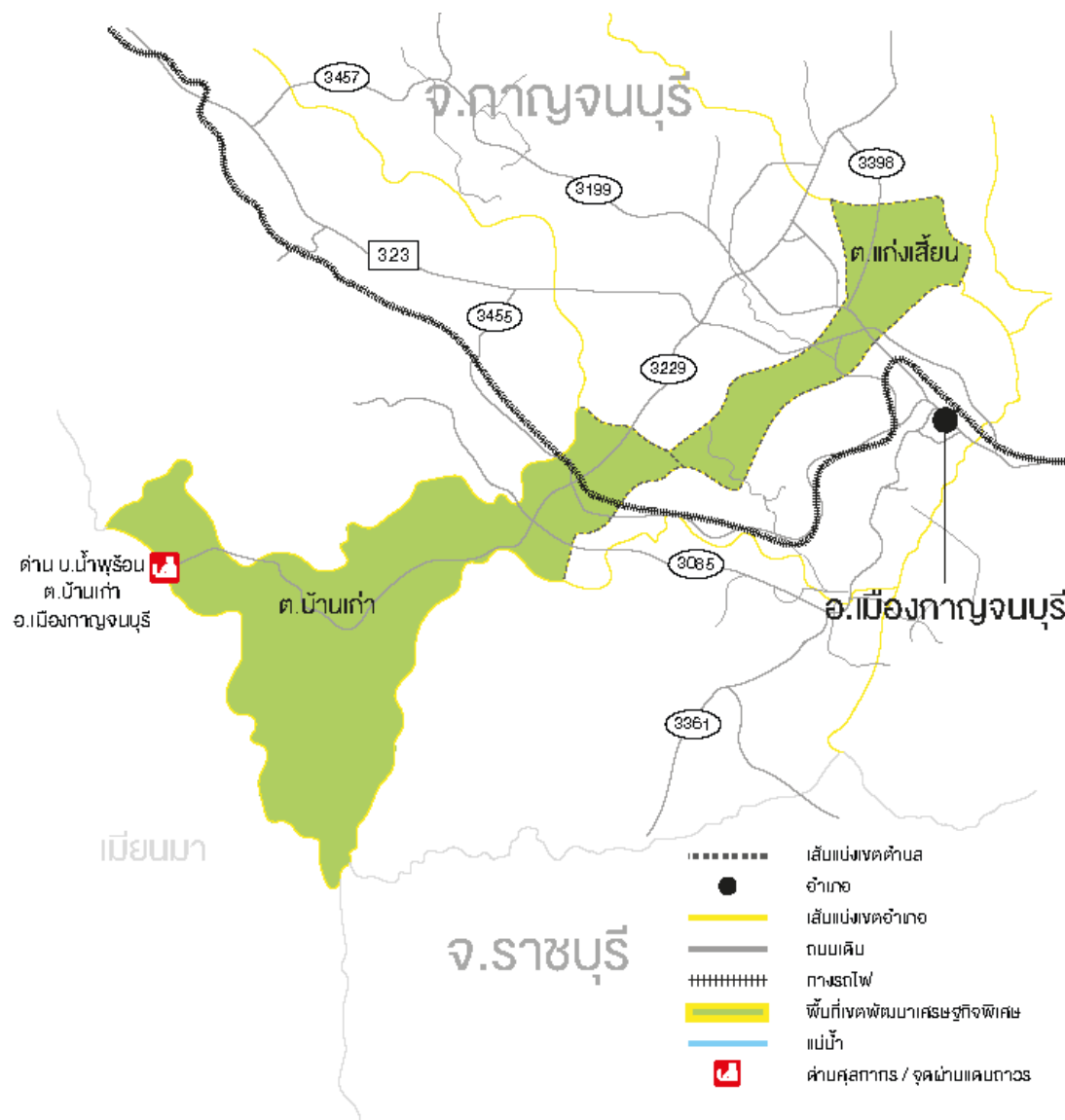


โครงการสำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จ.นครพนม



ลำดับที่	ทางหลวงหมายเลข	ชื่อตอน	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ระยะทาง (กม.)	งบประมาณ(ลบ.)	รูปแบบดำเนินการ	ปีดำเนินการ	ผลงาน
โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ									
1	22	สกลนคร - นครพนม ตอน 1	157+490	160+900	16	487	ขยาย 4 ช่องจราจร	ปี 56 - 58	งานแล้วเสร็จ 30 ม.ค. 58
แผนโครงการงบประมาณอนาคต									
2	212	นครพนม - อ.ท่าอุเทน	8+000	37+000	19.5	1,300	ขยาย 4 ช่องจราจร	ปี 60 - 62	-
*3	22	สกลนคร - นครพนม	180+540	213+800	33	1,400	ขยาย 4 ช่องจราจร	ปี 61- 63	-
4	212	อ.บ้านแพง - อ.ท่าอุเทน ตอน 1	221+000	250+000	30	760	เพิ่มมาตรฐานชั้นทาง 7/12	ปี 62 - 64	-
5	212	อ.บ้านแพง - อ.ท่าอุเทน ตอน 2	250+000	276+000	26	730	เพิ่มมาตรฐานชั้นทาง 7/12	ปี 61 - 63	-
รวม					124.5	4,677			

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จ.กาญจนบุรี



เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี

“นิคมอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
การเกษตร และการค้าผ่านแดน”

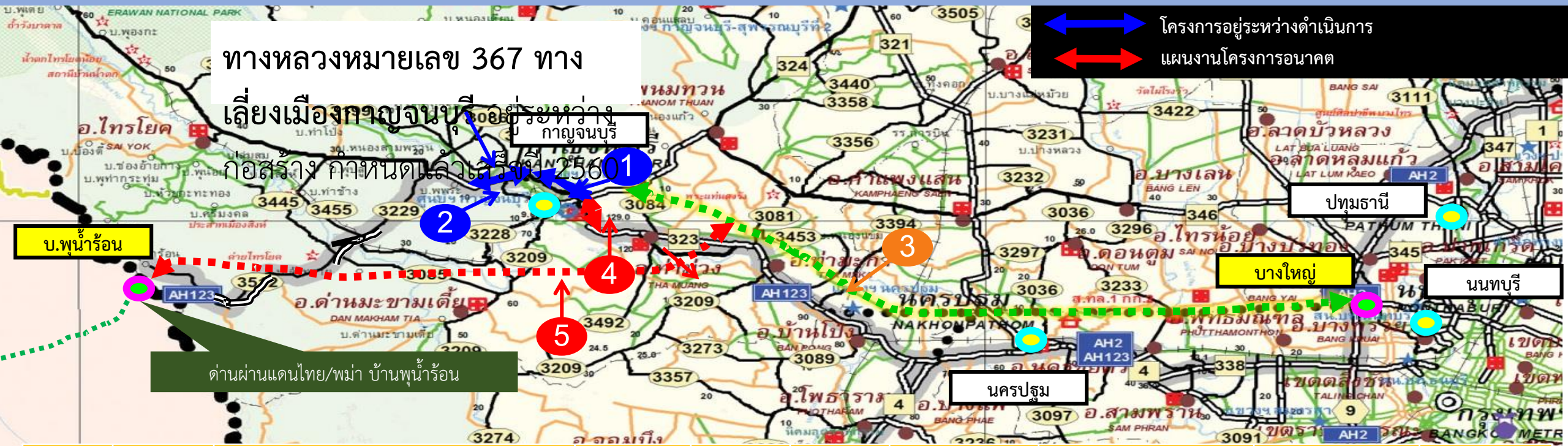
ศักยภาพและโอกาส

- สามารถพัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจโดยอาศัยที่ตั้งซึ่งอยู่บนแนวเชื่อมโยงระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (เมียนมา)-พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) ดังนั้นจึงสามารถขนส่งสินค้าออกทางทะเลได้ทั้งทางท่าเรือทวายไปสู่ประเทศแถบมหาสมุทรอินเดีย ตะวันออกกลางและยุโรป และท่าเรือแหลมฉบังไปสู่ประเทศในแถบมหาสมุทรแปซิฟิก
- มีแผนที่จะก่อสร้างทางหลวงพิเศษเชื่อมโยงระหว่างบางใหญ่ (นนทบุรี)-พื้นที่ชายแดนกาญจนบุรี เพื่อรองรับการเชื่อมโยงระหว่างเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรีกับกรุงเทพฯ และปริมณฑล นอกจากนี้อุตสาหกรรมแปรรูปเกษตร อาหาร และเครื่องดื่ม เคมีภัณฑ์และยานยนต์ ที่มีในพื้นที่ มีโอกาสที่จะพัฒนาให้เกิดห่วงโซ่มูลค่าโดยอาศัยความได้เปรียบของช่องประตูทางออกทางทะเลทั้งสองฝั่งมหาสมุทร และแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน

กิจกรรมที่มีศักยภาพ

- นิคมอุตสาหกรรมซึ่งเชื่อมโยงกับทวาย (อุตสาหกรรมใช้แรงงานเข้มข้น อุตสาหกรรมสนับสนุนอุตสาหกรรม ยานยนต์และอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมเกษตรและอาหาร และอุตสาหกรรมพลาสติก)
- การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การเกษตร และการค้าผ่านแดน
- ใช้ประโยชน์ที่ดินในเชิงอุตสาหกรรมและคลังสินค้าพหุขนัยกรรม

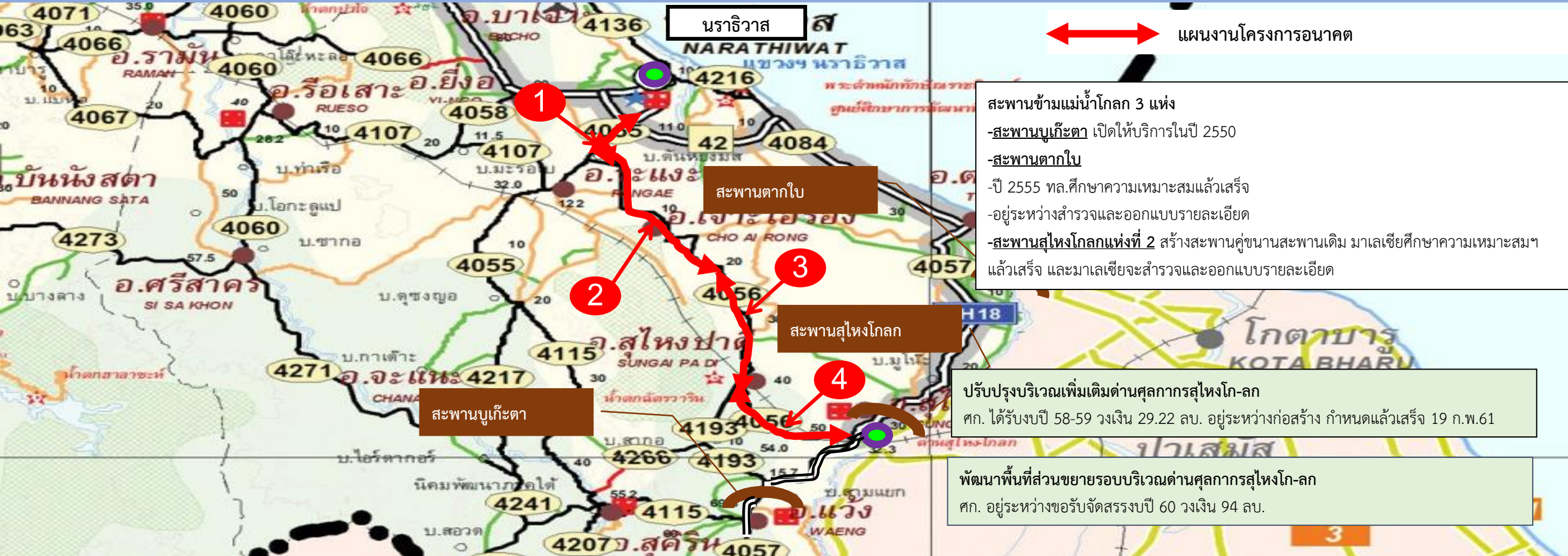
โครงการสำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จ.กาญจนบุรี



ลำดับที่	ทางหลวงหมายเลข	ชื่อตอน	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ระยะทาง (กม.)	งบประมาณ (ลบ.)	รูปแบบดำเนินการ	ปีดำเนินการ	ผลงาน
โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ									
1	367	ทางเลี้ยวเมืองกาญจนบุรี	0+650	2+750	2.1	80	ขยาย 4 ช่องจราจร	ปี 57 – 58	100%
2	367	ทางเลี้ยวเมืองกาญจนบุรี	5+186	10+000	5.414	139	ขยาย 4 ช่องจราจร	ปี 59	25.64%
โครงการที่ได้รับงบประมาณปี พ.ศ.2559									
*3	81	บางใหญ่ - บ้านโป่ง - กาญจนบุรี			98	55,620	Motorway 4-6 ช่องจราจร	ปี 59 – 62 เริ่มก่อสร้าง ก.ย.59	กรม. อนุมัติโครงการ เมื่อวันที่ 14 ก.ค.58
แผนงานโครงการอนาคต									
4	367	ทางเลี้ยวเมืองกาญจนบุรี สะพานข้ามทางรถไฟ+ทางแยกต่างระดับ	10+000	13+154	3	รอลการออกแบบ	ขยาย 4 ช่องจราจร	ปี 60 – 65	-
5	81	กาญจนบุรี - ชายแดนไทย/พม่า(บ.พุน้ำร้อน)			61		Motorway 4 ช่องจราจร	ปี 63- 66	-
		รวม			183.3	84,826			

73

โครงการสำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จ.นราธิวาส



ลำดับที่	ทางหลวงหมายเลข	ชื่อตอน	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	ระยะทาง (กม.)	งบประมาณ (ลบ.)	รูปแบบดำเนินการ	ปีดำเนินการ	ผลงาน	หมายเหตุ
แผนงานโครงการอนาคต										
1	4055	นราธิวาส - ระแงะ	6+392	15+037	9	500	ขยาย 4 ช่องจราจร	ปี 62 - 64	-	
2	4056	ระแงะ - สุโหง โก-ลก ตอน 1	0+000	20+000	20	1,500	ขยาย 4 ช่องจราจร	ปี 63 - 65	-	
3	4056 & 4323	ระแงะ - สุโหง โก-ลก ตอน 2	20+000 0+000	38+086 1+103	20	1,500	ขยาย 4 ช่องจราจร	ปี 64 - 66	-	
4	4056	ระแงะ - สุโหง โก-ลก ตอน 3	38+086	49+000	11	660	ขยาย 4 ช่องจราจร	ปี 65 - 67	-	74
รวม					60	4,160				

นโยบายและโครงการสำคัญ

I. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones)

II. การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development)

III. นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน (One Belt One Road)

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development)



การเชื่อมโยงพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกกับอนุภูมิภาค



การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development)



ลงทุน 1.5 ล้านล้านบาทใน 5 ปี

EEC เป็นกลไกผลักดันเศรษฐกิจให้มี
การลงทุนตรงจุด ตรงเป้าหมาย



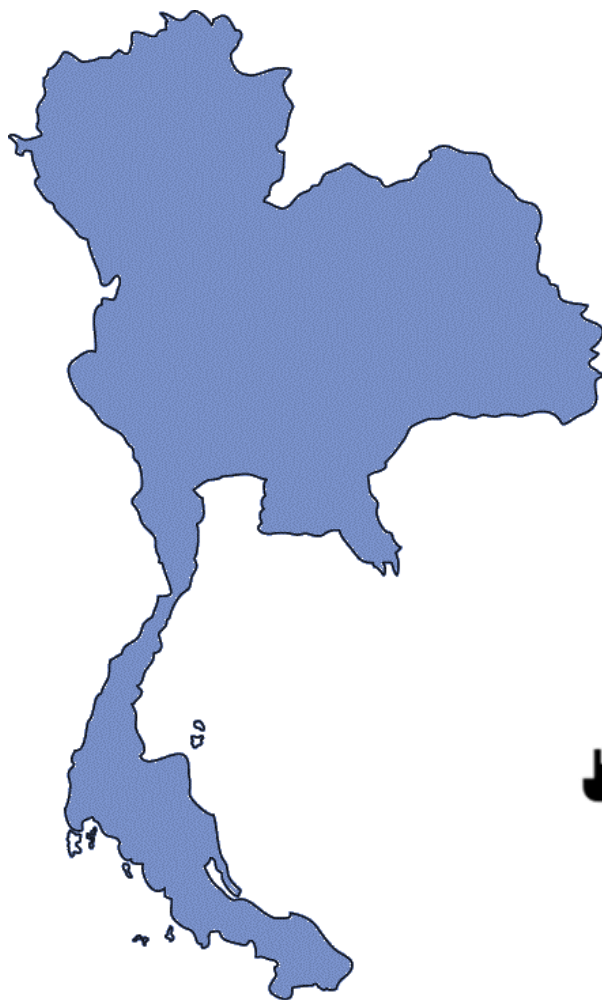
เศรษฐกิจโต 5% ต่อปี

ทำให้เศรษฐกิจขยายตัวอย่างน้อย 5%
ต่อปี...เทียบกับ 3 % ในปัจจุบัน



งานใหม่กว่า 100,000 อัตรา/ปี

สร้างงานทั้งในภาคอุตสาหกรรมและบริการ



%ฐานภาษีใหม่ 100,000 ล้านบาท/ปี

สร้างฐานภาษีใหม่ไม่น้อยกว่า 100,000 ล้านบาท/ปี
จาก GDP ที่เพิ่มขึ้น



นักท่องเที่ยว +10 ล้านคน/ปี

ดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มสู่สนามบินอู่ตะเภา
สร้างรายได้เพิ่มไม่น้อยกว่า 450,000 ล้านบาทต่อปี



ลดโลจิสติกส์ 400,000 ล้านบาท/ปี

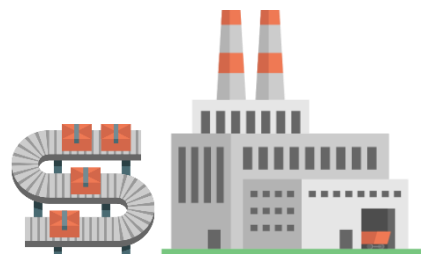
ลดค่าใช้จ่ายด้าน โลจิสติกส์ จาก 15% ของ GDP
เหลือ 12% ของ GDP

...ยกระดับคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมของไทยสู่มาตรฐานสากล

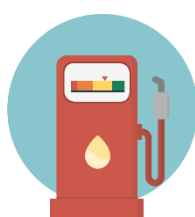
โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development)

ความสำคัญของโครงการ

ฐานการผลิตสำคัญ



ปิโตรเคมี



พลังงาน



ยานยนต์

เมียนมา

ไทย

กัมพูชา

เวียดนาม

ท่าเรือน้ำลึกทวาย

ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือสีหนุวิลล์

ท่าเรือวังเตา

ศูนย์กลางการขนส่งทางเรือ
ของอาเซียน

ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน



ถนน



ราง



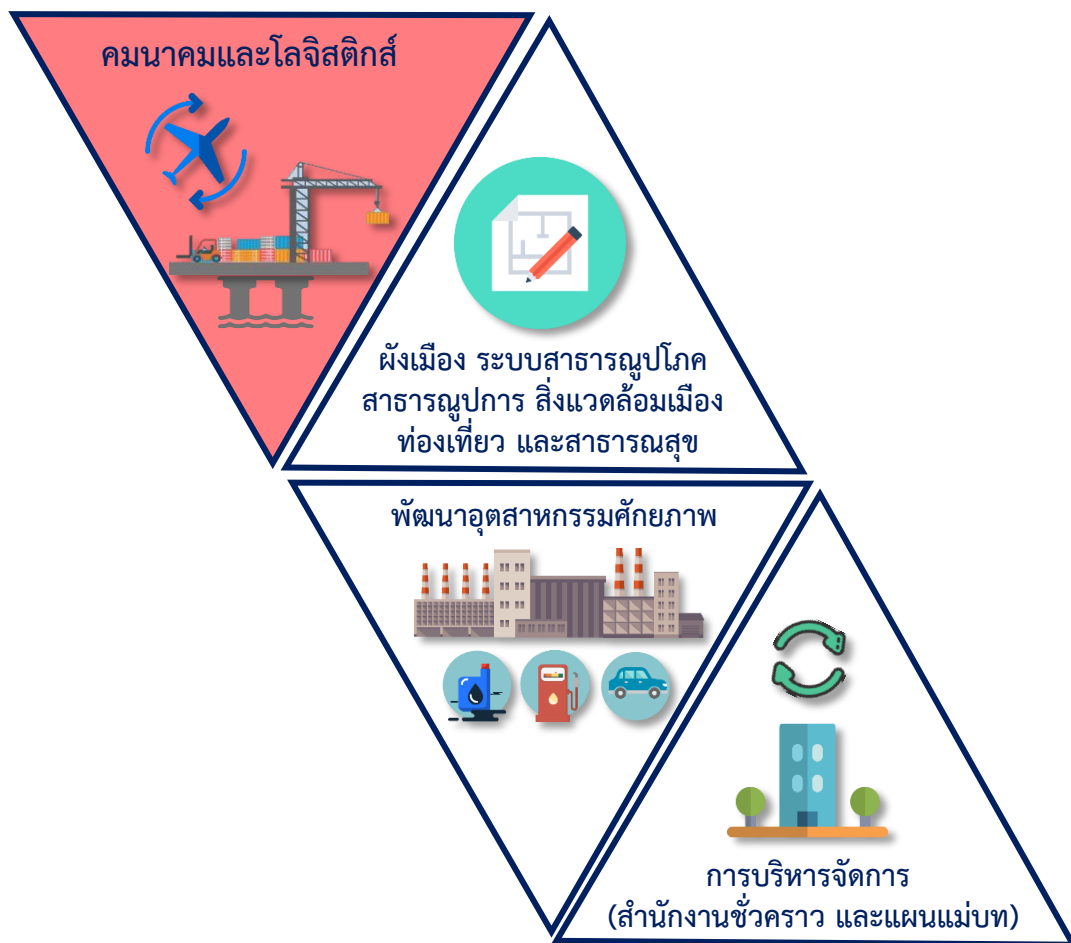
ท่าเรือ



นิคมอุตสาหกรรม

แผนการลงทุนภายใต้แผนงาน EEC พ.ศ. 2560-2564

4 แผนงาน 173 โครงการ



แผนงาน	จำนวน (โครงการ)	วงเงิน (ล้านบาท)
1. คมนาคมและโลจิสติกส์ (รวมสนามบินอุตะเถาและ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ)	100	594,807.15
2. ผังเมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข	60	93,663.90
3. อุตสาหกรรม	11	24,042.48
4. การบริหารจัดการ	2	131.70
รวม	173	712,645.23

โครงการลงทุนที่สำคัญใน EEC...

พื้นที่ดำเนินการ 3 จังหวัด



- 1 สนามบินอู่ตะเภา และการซ่อมบำรุงอากาศยาน
- 2 ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ
- 3 ท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3
- 4 ท่าเรือมาบตาพุด เฟส 3
- 5 รถไฟความเร็วสูง สายตะวันออก
- 6 รถไฟทางคู่
- 7 ทางหลวงสายใหม่ มอเตอร์เวย์
- 8 อุตสาหกรรมอากาศยาน
- 9 ปิโตรเคมีขั้นสูงและอุตสาหกรรมชีวภาพ
- 10 ยานยนต์อัจฉริยะ อิเล็กทรอนิกส์ และหุ่นยนต์
- 11 เกษตรแปรรูป
- 12 การท่องเที่ยว
- 13 Global Business Hub / Free Economic Zone
- 14 สร้างเมืองใหม่

2

ท่าเรือพาณิชย์stätีบ – New AEC’s Cruise & Ferry Hub...

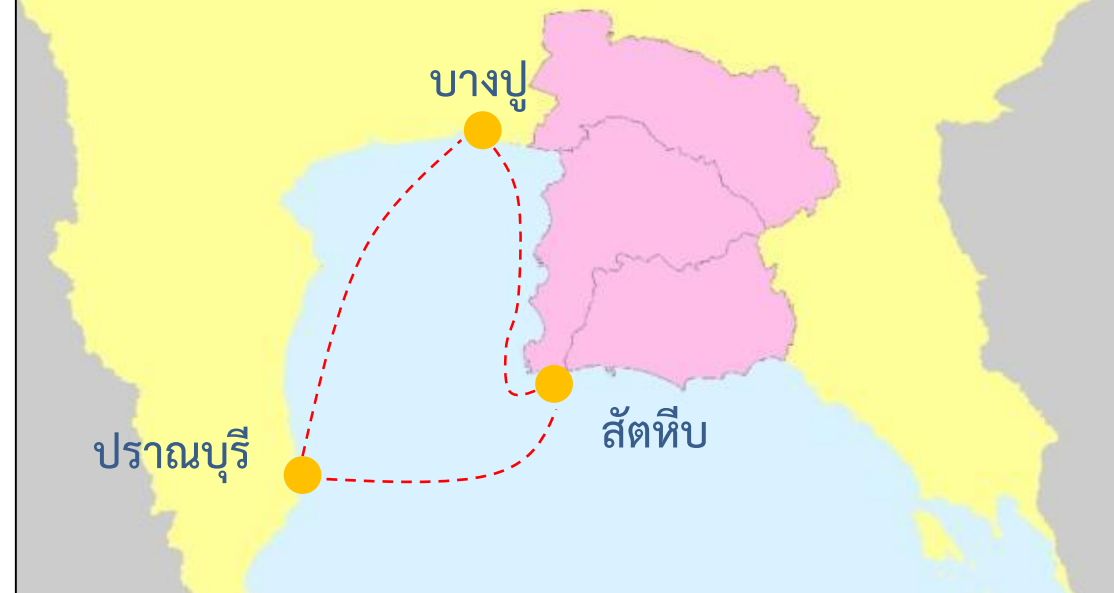
รองรับทั้งเรือ Ferry และ Cruise

เส้นทาง Ferry เชื่อมโยงเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวสองฝั่งอ่าวไทย



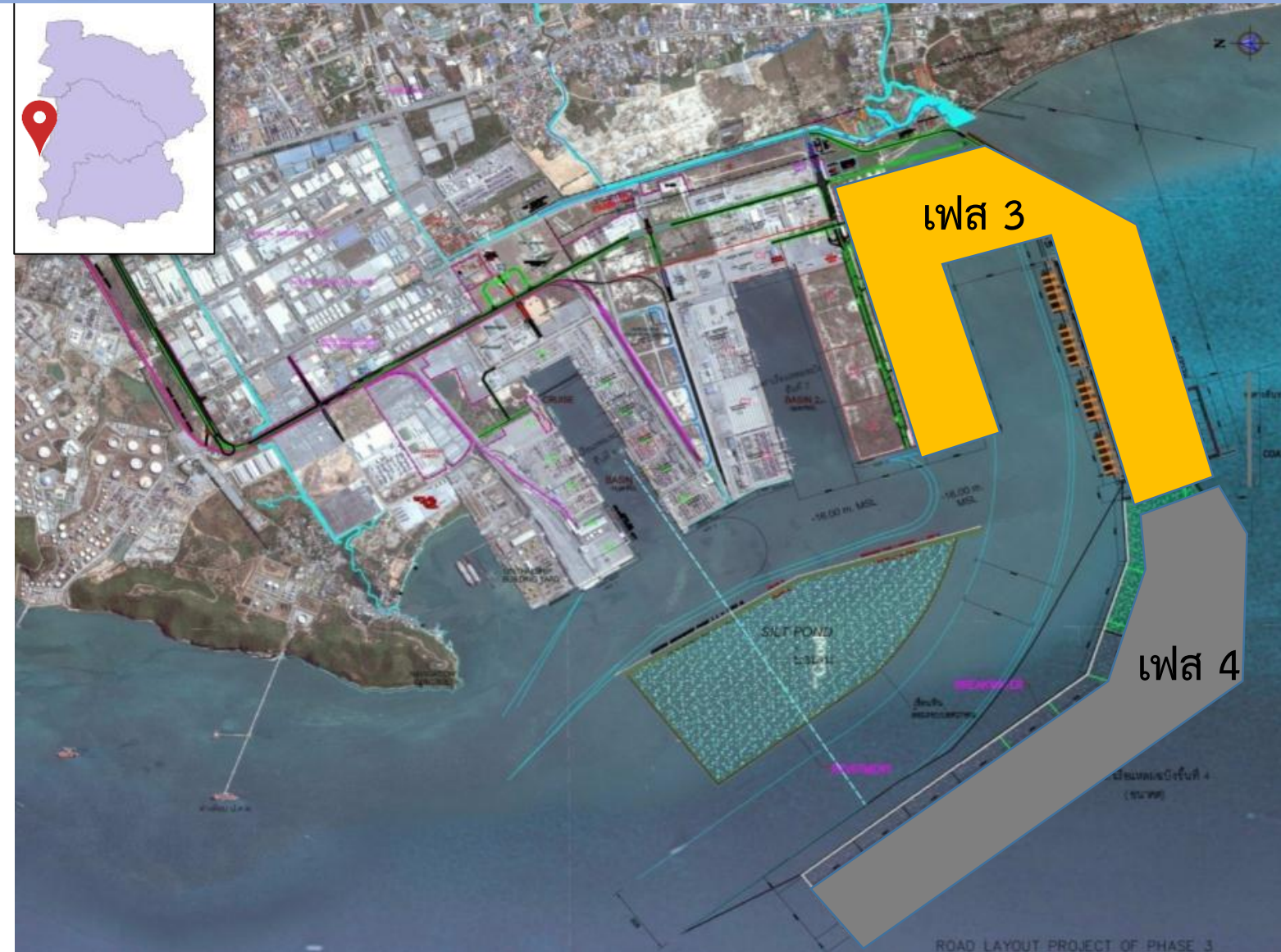
- เป้าหมายรองรับนักท่องเที่ยวและนักท่องเที่ยว 3 ล้านคน/ปี
- สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจไม่ต่ำกว่าปีละ 4,600 ล้านบาท

The Ferry Network



3

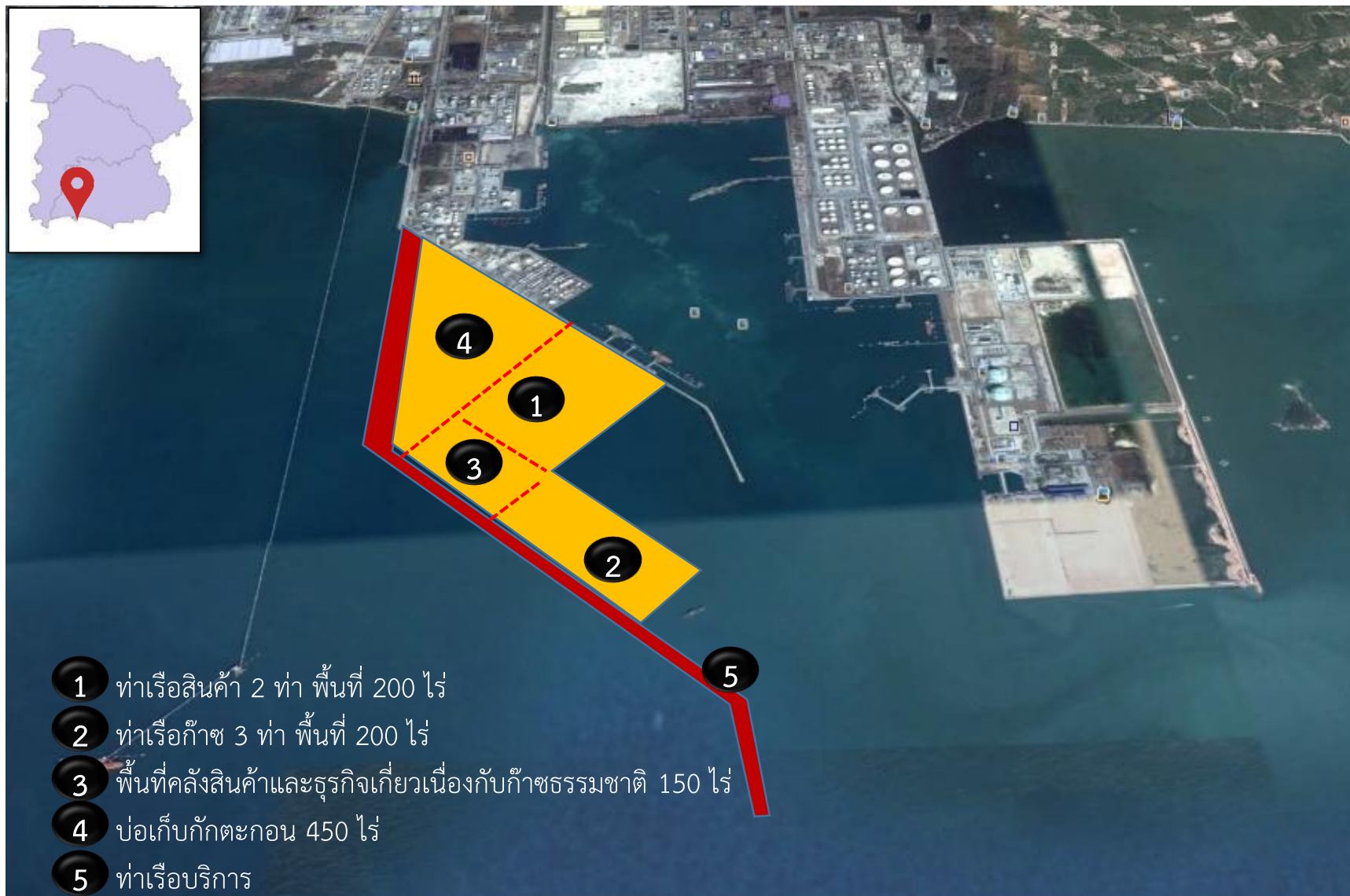
ท่าเรือแหลมฉบัง: ขยายเพื่อรองรับการเติบโตเศรษฐกิจมุ่งสู่ท่าเรือ Top 10 ของโลก



- ขยายเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ
 - รองรับจำนวนตู้สินค้าจาก 7 ล้านTEU/ปี เป็น **18 ล้านTEU/ต่อปี**
 - รองรับส่งออกรถยนต์จาก 1 ล้านคัน เป็น **3 ล้านคันต่อ/ปี**
- Gateway for Indo-China
- สร้างธุรกิจ Tran-shipment ของไทย
- จากท่าเรืออันดับที่ 22 เป็น Top 10 ของโลก

4

ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเฟส 3



รองรับเรือสินค้าเหลวและ
ก๊าซธรรมชาติในการผลิตพลังงาน
ของประเทศ
ด้วยขนาดพื้นที่ประมาณ 1,000 ไร่

เพื่อรองรับการลงทุนใน
ภาคปิโตรเคมี 360,000
ล้านบาท ใน 5 ปี

5

6

รถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่

เชื่อมต่อ 3 สนามบินหลักภายใน 1 ชั่วโมงและเพิ่มการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมโดยโครงข่ายทางรถไฟใหม่



รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ – ระยอง

- เชื่อมโยงกรุงเทพมหานคร และเมืองหลัก ระยะทาง 193.5 กม.
- เชื่อมต่อ 3 สนามบินหลัก ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา
- ชีตความสามารถรองรับผู้โดยสาร 300,000 คน/วัน

รถไฟทางคู่เชื่อมโยงแหล่งอุตสาหกรรมและท่าเรือ

- ก่อสร้างรถไฟทางคู่
ช่วง ชุมทางศรีราชา-ชุมทางเขาชีจรรย์-มาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด
- คึกษาทางรถไฟสายใหม่
เชื่อมต่อระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือน้ำลึกทวาย

7

โครงการมอเตอร์เวย์ 3 เส้นใหม่ – รองรับการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรม



เสริมศักยภาพด้วยโครงข่ายเพิ่มเติม เพื่อเชื่อมโยงไปยังพื้นที่อื่น

■ โครงการต่อขยายพัทยา – มาบตาพุด

- ระยะทาง 32 กิโลเมตร
- รองรับการเดินทางเชื่อมโยงอุตสาหกรรม ระหว่างแหลมฉบัง – มาบตาพุด และรองรับสนามบินอุตะภา

■ โครงการมอเตอร์เวย์แหลมฉบัง-นครราชสีมา

■ โครงการมอเตอร์เวย์บ้านบึง-แกลง-จันทบุรี-ตราด

8

9

10

11

อุตสาหกรรมใน EEC... มุ่งเน้น R&D เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม



อากาศยาน ซ่อมบำรุง และธุรกิจต่อเนื่อง



ผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน
และอะไหล่



ซ่อมบำรุงอากาศยาน
(MRO)



Air Cargo



ปิโตรเคมี และเคมีภัณฑ์ขั้นสูง



- Specialty Chemicals
- เคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- อุตสาหกรรมชีวภาพ
- มุ่งเน้น R&D และสนับสนุน S-Curve/New S-Curve



ยานยนต์ ชิ้นส่วนยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ หุ่นยนต์



ยานยนต์อัจฉริยะ



ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์



หุ่นยนต์อุตสาหกรรม
และ Lifestyle



เกษตรแปรรูป



ผลิตภัณฑ์ผลไม้แปรรูป



อาหารทะเลแช่แข็ง



ผลิตภัณฑ์
จากยางพารา

12

อุตสาหกรรมใน EEC... มุ่งเน้น R&D เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม

ท่องเที่ยว: ขยายสู่ Greater Pattaya พร้อมพัฒนาศูนย์ประชุมนานาชาติ (MICE)

จำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น นำไปสู่รายได้ที่เติบโตมากกว่าสองเท่า



13

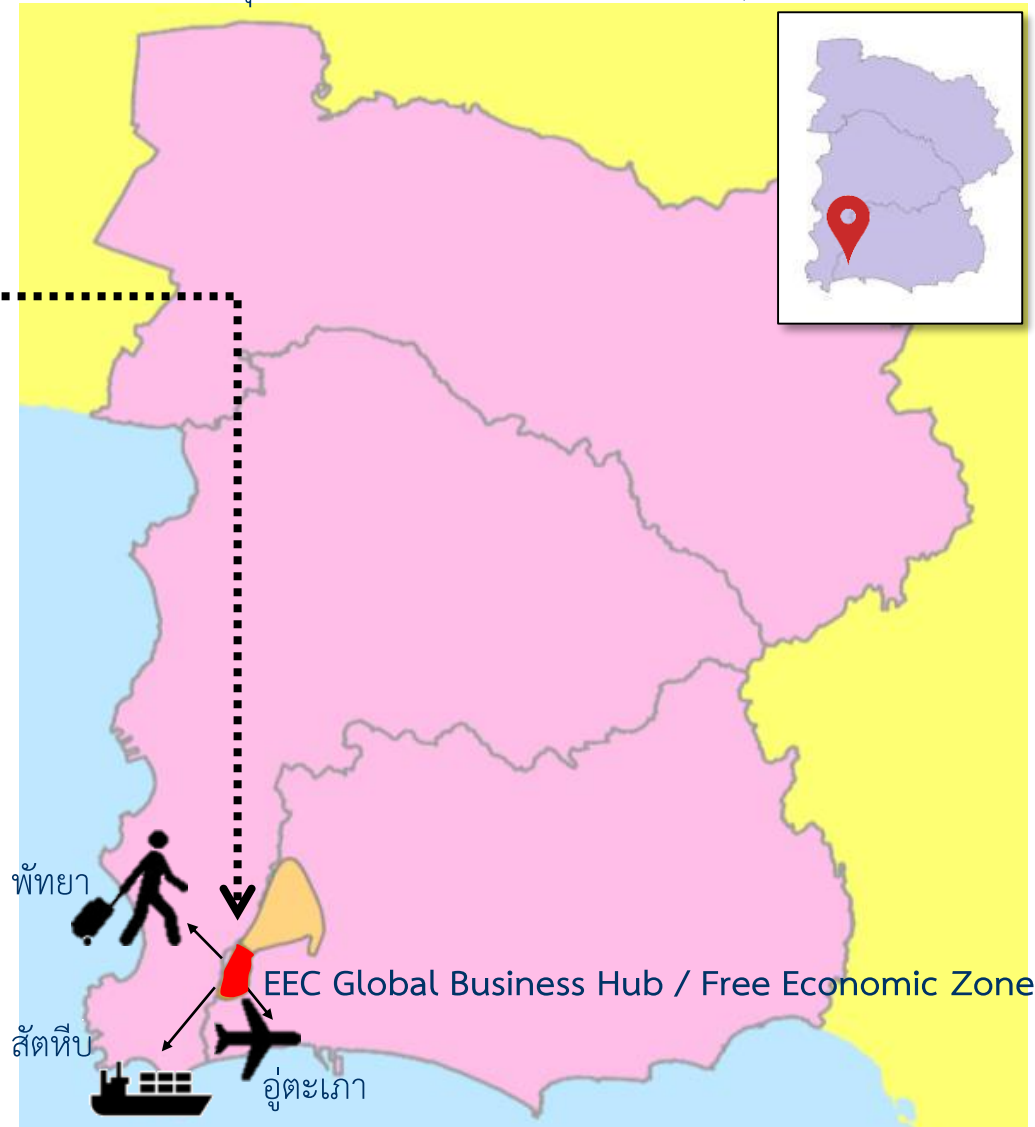
EEC Global Business Hub / Free Economic Zone

ครอบคลุมเนื้อที่กว่า 25 ตารางกิโลเมตร (15,000 ไร่)



Prime location for...

- International Headquarters
- Trading Centers
- Treasury Centers
- Research Centers



4 กม. จากท่าอากาศยานอู่ตะเภา



8 กม. จากพัทยา

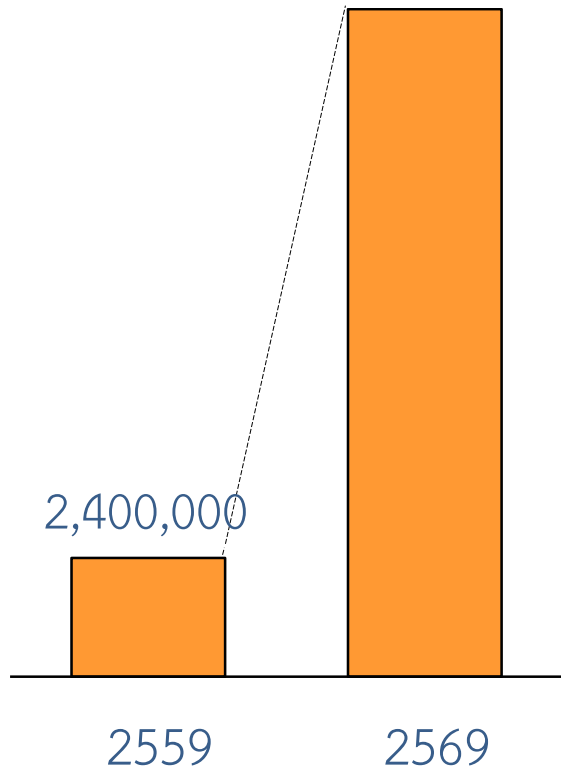


40 กม. จากนิคมอุตสาหกรรมหลัก

13

สร้างเมืองใหม่

ประชากรโต 5 เท่าใน 10 ปี
13,500,000



ลักษณะของเมืองใหม่



มหาวิทยาลัยชั้นนำและโรงเรียน
นานาชาติ



โรงพยาบาลและศูนย์การแพทย์
ชั้นนำ



แหล่งท่องเที่ยวคุณภาพ



ศูนย์กลางเศรษฐกิจระดับ
ภูมิภาค



กองทุนเพื่อพัฒนาชุมชน



ยกระดับคุณภาพชีวิตและ
สิ่งแวดล้อมเข้าสู่ระดับ
มาตรฐานสากล

14

จัดเตรียมสาธารณูปโภคเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมและชุมชน



- ระบบไฟฟ้าเพิ่มเติม
- น้ำประปาและน้ำดิบ
 - เชื่อมโยงโครงข่ายระบบท่อจากแหล่งน้ำต่างๆให้สมบูรณ์
 - พิจารณาความจำเป็นในการผันน้ำหรือหาแหล่งน้ำใหม่ๆเพิ่มเติม
- ระบบกำจัดขยะและน้ำเสีย
- IT infrastructure
- เสาส่งสัญญาณและสายเคเบิล
- Data Center

โครงการ motorway ส่วนต่อขยายพัทยา-มาบตาพุด 31.5 กม.



อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ความก้าวหน้า 39.36% ระยะเวลาก่อสร้าง ปี 2559-2562
โดยแบ่งช่วงการก่อสร้างถนน และ สะพานออกเป็น 13 ตอน และ งานระบบ 1 ตอน



โครงการ Single Rail Transfer Operator : SRTO



อยู่ระหว่างก่อสร้างก้าวหน้า 56.03%
คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 61



บริเวณสถานที่ก่อสร้างทางรถไฟ ทางคู่



บริเวณสถานที่ก่อสร้างการบดอัดชั้นดินเดิมรางคู่

ขั้นตอนการแบ่งงานโครงการ

- | | |
|---------------------------|--------------------------------------|
| 1. งานทั่วไป | 4. งานก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก |
| 2. งานรื้อย้ายสาธารณูปโภค | 5. งานก่อสร้างสาธารณูปโภค |
| 3. งานอาคาร | 6. งานสร้าง RMG (ตรวจรับงานงวดที่ 2) |
| | 7. งานสร้าง RTG (ตรวจรับงานงวดที่ 2) |



บริเวณสถานที่ก่อสร้างลานขนถ่าย



บริเวณที่ปรับพื้นที่ถนน B

โครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง A

อยู่ระหว่างก่อสร้าง ความก้าวหน้า 54.48% คาดว่าแล้วเสร็จปี 61



1. งานก่อสร้าง อยู่ระหว่างดำเนินงาน

2. งานจ้างเหมาสร้างปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง

(Quay Side Gantry Crane : QGC) อยู่ระหว่างประกวดราคา

3. งานสร้างรถคลานเคลื่อนที่ล้อยาง

(Rubber Tired Gantry Crane : RTG) อยู่ระหว่างดำเนินการ

โดยมีกำหนดแล้วเสร็จในช่วงเวลาเดียวกันกับงานก่อสร้างท่าเทียบเรือ

โครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3

สถานะปัจจุบันของโครงการ

- สำรองออกแบบทางวิศวกรรม แล้วเมื่อปี 2554
- รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA) เสร็จ
ดำเนินการให้แล้วเสร็จในปี 2560
- เริ่มก่อสร้างปี 2560 และเปิดใช้งานได้ปี 2565

สัดส่วนการลงทุน กทท. 34,958 ล้านบาท และ
เอกชน 53,174 ล้านบาท เท่ากับ 88,132 ล้านบาท



โครงการรถไฟความเร็วสูงสาย กทม.พัทยา-ระยอง ระยะทาง 193.5 กม.



- ก่อสร้างทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) รองรับรถไฟความเร็วสูงความเร็วสูงสุด 250 กม./ชม.
- ก่อสร้างเป็นทางรถไฟยกระดับทั้งหมด โดยมีส่วนที่เป็นอุโมงค์ประมาณ 300 เมตรที่บริเวณเขาชีจรรย์
- ตู้รถไฟความเร็วสูง (Rolling Stocks) เป็นแบบตัวรถกว้าง (Wide Body) มี 5 ที่นั่งต่อแถว
- ปริมาณผู้โดยสารสูงสุด 143,730 คน/วัน
- ระยะเวลาในการเดินทางจากลาดกระบังถึงระยองประมาณ 1 ชม. 10 นาที
- อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูล Market Sounding ในรายงาน PPP ส่ง สคร.
- ปรับปรุงรายงาน EIA ฉบับแก้ไข (ครั้งที่ 5) เพิ่มเติม
- อยู่ระหว่างเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาให้ความเห็นชอบ

นโยบายและโครงการสำคัญ

I. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones)

II. การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development)

III. นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน (One Belt One Road)

นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน (One Belt One Road)



นโยบาย One Belt One Road ต่อ ภูมิภาคอาเซียน



ประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างจีนและอาเซียน

1. สนับสนุนการเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม
2. ส่งเสริมและพัฒนการลงทุนระหว่างภูมิภาคอาเซียนและจีน
 - จัดตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank: AIIB)
 - ผลักดันการใช้สกุลเงินหยวนในภูมิภาคอาเซียน
3. ส่งเสริมความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน
 - จีนตั้งเป้าหมายการค้าไม่ต่ำกว่า 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2563
4. ส่งเสริมความสัมพันธ์ทางด้านสังคมวัฒนธรรม ผ่านการศึกษาและการท่องเที่ยว

ผลกระทบของ นโยบาย One Belt One Road ของจีน ต่อประเทศไทย

นโยบาย One Belt One Road ส่งผลกระทบทางอ้อม ต่อประเทศไทย ทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม

ทางเศรษฐกิจ

1. เป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่ง และ ศูนย์กลางกระจายสินค้าระหว่างภูมิภาคอาเซียนและจีน รวมถึงภูมิภาคอื่น
2. เพิ่มช่องทางการเข้าถึงแหล่งเงินทุนของไทย → จากการก่อตั้ง AIIB
3. ลดต้นทุน และกระจายความเสี่ยงในตลาดเงิน → จากการผลักดันใช้ สกุลเงินหยวน

ทางสังคมและวัฒนธรรม

1. การส่งเสริมการเชื่อมโยงระหว่างประชาชนสู่ประชาชน เช่น สนับสนุนไทยในการเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมคณะกรรมการร่วมว่าด้วยความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์และวิชาการ (ครท.) ไทย - จีน สมัยที่ ๒๒ ใน ปี 2560

ข้อสังเกต

เส้นทาง **Maritime route** และ **Land route**

- ไม่ผ่านประเทศไทย
- เชื่อมโยงอาเซียน
- ไทยเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน



ความเชื่อมโยง นโยบาย One Belt One Road ของจีน กับ ประเทศไทย (ต่อ)

MOU Thai-China

จีนจะเข้าร่วมมือเพื่อพัฒนาเส้นทาง

กรุงเทพฯ-แก่งคอย

แก่งคอย-นครราชสีมา

นครราชสีมา-หนองคาย

แก่งคอย-มาบตาพุด

การเชื่อมต่อไปยังจีน



กรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน
ว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ
ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. 2558-2565

วัตถุประสงค์

- ดำเนินงานตามความเห็นชอบร่วมกันของผู้นำทั้ง 2 ประเทศ
“เร่งรัดความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทยและจีน”
- ดำเนินงานเพื่อผลประโยชน์ของประชาชนทั้งสองประเทศโดย
“เร่งรัดการพัฒนาความร่วมมือด้านโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของทั้งสองประเทศ”

ข้อตกลงร่วม

- MOU ว่าด้วยเรื่องของ ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและจีนในการพัฒนาโครงการรถไฟ
- FOC เพื่อกระชับความร่วมมือในการพัฒนารถไฟทางคู่

แผนงานรถไฟไทย-จีน

- ช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ - นครราชสีมา อนุมัติโครงการแล้ว ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (ปีงบประมาณ 2560-2563) คาดแล้วเสร็จและเปิดให้บริการปี 2564
- ช่วงที่ 2 นครราชสีมา - หนองคาย

ประโยชน์

- เชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และ จีน
- เป็นการพัฒนาศรษฐกิจและสังคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เชื่อมกับ EEC

หัวข้อการนำเสนอ

1

โครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน

2

ทิศทางและแผนการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

3

นโยบายและโครงการสำคัญต่างๆ

4

การพัฒนาประเทศไทยสู่ Thailand 4.0

5

ทิศทางและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล

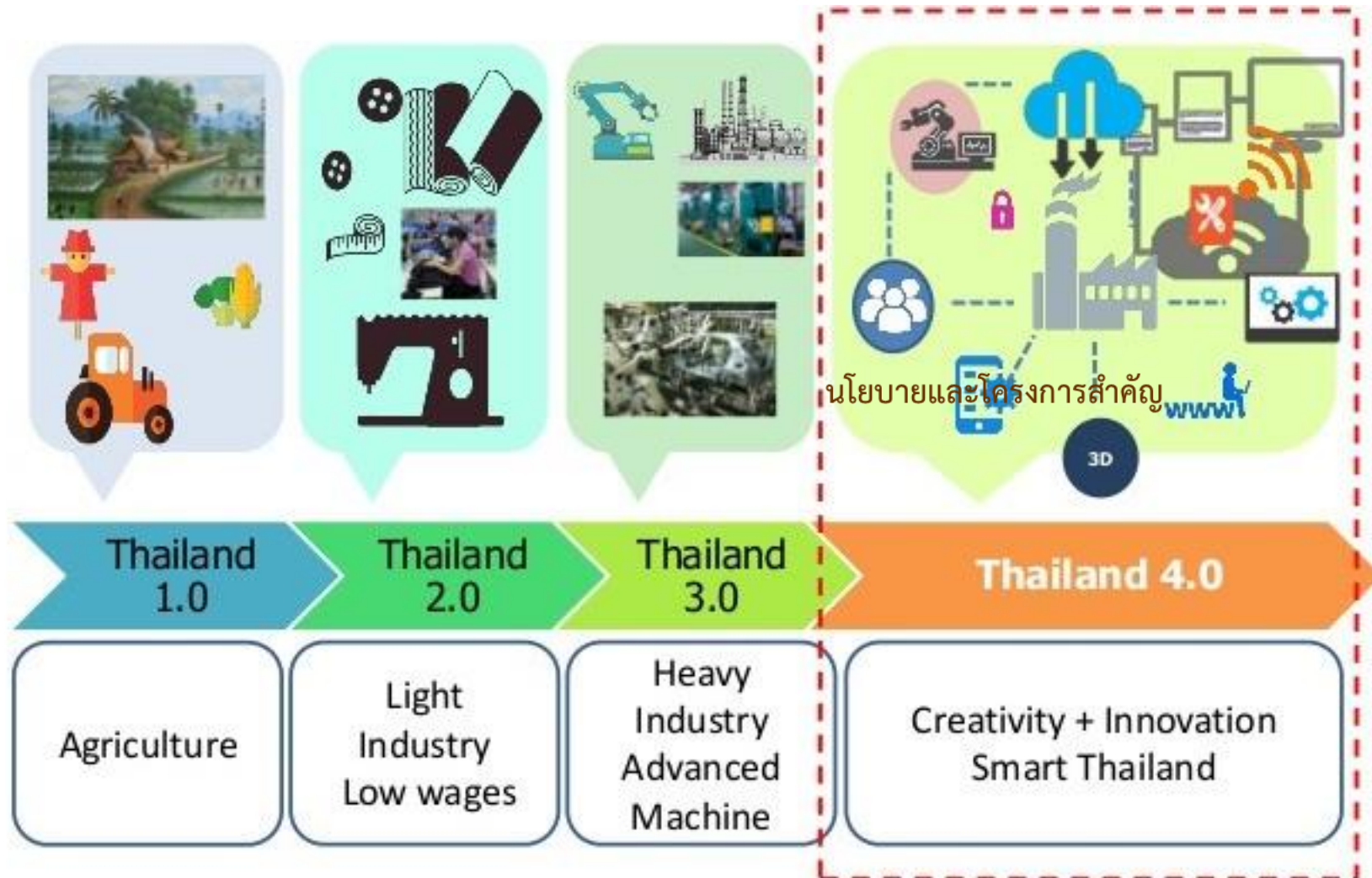
6

ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)

7

โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การพัฒนาประเทศไทยสู่ Thailand 4.0



หัวข้อการนำเสนอ

1

โครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน

2

ทิศทางและแผนการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

3

นโยบายและโครงการสำคัญต่างๆ

4

การพัฒนาประเทศไทยสู่ Thailand 4.0

5

ทิศทางและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล

6

ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)

7

โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ทิศทางและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล

วิสัยทัศน์: เพิ่มขีดความสามารถทางเศรษฐกิจและความเท่าเทียมทางสังคมด้วยนวัตกรรมดิจิทัลเพื่อนำไปสู่ความมั่งคั่งอย่างยั่งยืน



ยุทธศาสตร์ที่ 2 ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล ผลักดันให้ภาคธุรกิจไทยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการลดต้นทุนการผลิตสินค้าและบริการ เพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนพัฒนาไปสู่การแข่งขันเชิงธุรกิจ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 สร้างสังคมคุณภาพที่ทั่วถึงเท่าเทียม ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มเกษตรกร ผู้ที่อยู่ในชุมชน ห่างไกล ผู้สูงอายุ ผู้ด้อยโอกาส และคนพิการ สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากบริการต่างๆ ของรัฐผ่าน เทคโนโลยีดิจิทัล มีข้อมูล องค์กรความรู้ ในรูปแบบดิจิทัลที่ประชาชนสามารถ เข้าถึงและนำไปใช้ประโยชน์ได้โดยง่ายและสะดวก

หัวข้อการนำเสนอ

1

โครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน

2

ทิศทางและแผนการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

3

นโยบายและโครงการสำคัญต่างๆ

4

การพัฒนาประเทศไทยสู่ Thailand 4.0

5

ทิศทางและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล

6

ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)

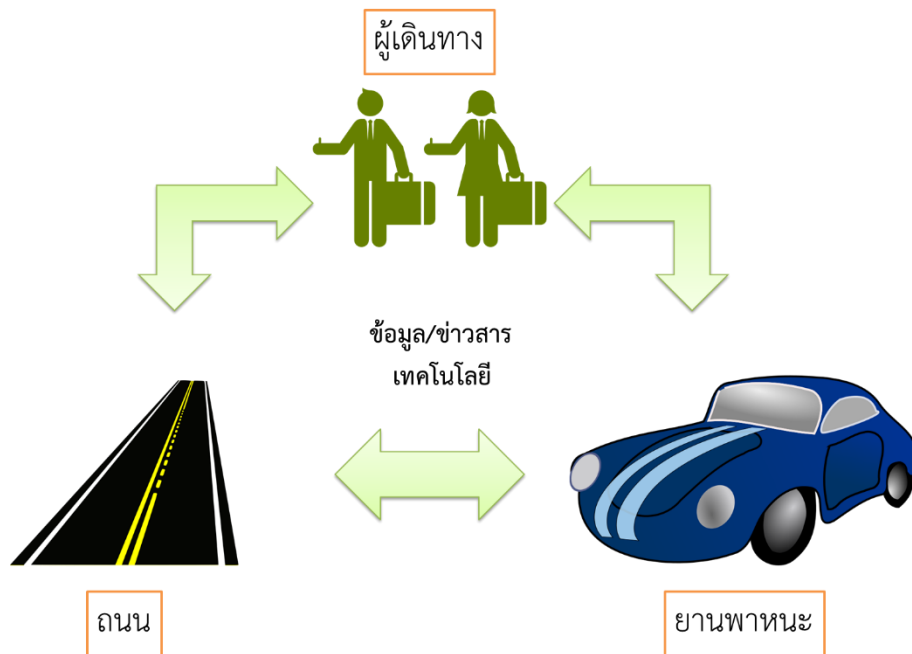
7

โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)

ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)

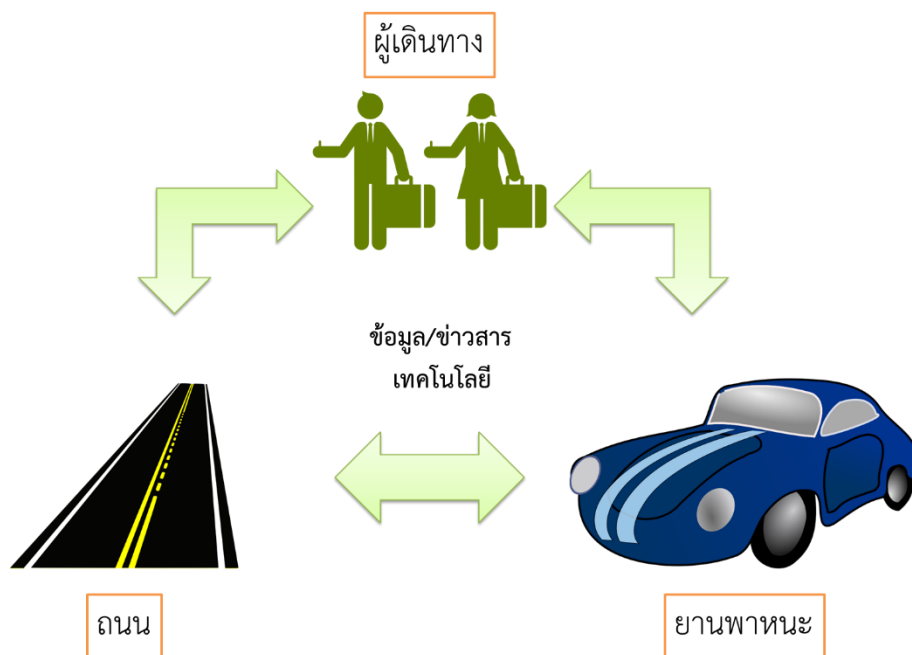
คือ ระบบที่นำเทคโนโลยีอัจฉริยะมาช่วยในการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่ง เช่น ปัญหาความปลอดภัยในการเดินทาง ปัญหาประสิทธิภาพการขนส่ง ปัญหาความล่าช้าในการขนส่งสินค้า เป็นต้น โดยระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะจะทำให้แต่ละองค์ประกอบของการขนส่ง ซึ่งประกอบด้วย ยานพาหนะ ผู้เดินทาง โครงสร้างพื้นฐาน สามารถทำงานประสานกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้สามารถช่วยแก้ไขปัญหาในภาคการขนส่งได้



ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)

ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)

คือ ระบบที่นำเทคโนโลยีอัจฉริยะมาช่วยในการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่ง เช่น ปัญหาความปลอดภัยในการเดินทาง ปัญหาประสิทธิภาพการขนส่ง ปัญหาความล่าช้าในการขนส่งสินค้า เป็นต้น โดยระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะจะทำให้แต่ละองค์ประกอบของการขนส่ง ซึ่งประกอบด้วย ยานพาหนะ ผู้เดินทาง โครงสร้างพื้นฐาน สามารถทำงานประสานกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้สามารถช่วยแก้ไขปัญหาในภาคการขนส่งได้



หัวข้อการนำเสนอ

1

โครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน

2

ทิศทางและแผนการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

3

นโยบายและโครงการสำคัญต่างๆ

4

การพัฒนาประเทศไทยสู่ Thailand 4.0

5

ทิศทางและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล

6

ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)

7

โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สภาพปัญหาต่างๆในภาคการขนส่งทางถนน



จากสภาพปัญหาการจราจรที่ติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพ เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ และเกิดความสูญเสียต้องงบประมาณและการลงทุนของประเทศอย่างมหาศาล ซึ่งเป็นปัญหาที่สะสมมาเป็นระยะเวลานาน จนกระทั่งปัจจุบัน ดังนั้น การนำระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) มาช่วยในการบรรเทาและลดปัญหาที่เกิดขึ้น อีกทั้งเป็นการพัฒนาระบบการจัดการที่เน้นการนำเทคโนโลยีประเภทต่างๆ มาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกเพื่อรองรับความต้องการด้านความปลอดภัย เพิ่มประสิทธิภาพของการจราจร และปกป้องสิ่งแวดล้อม

โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ



กระทรวงคมนาคม โดย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะหน่วยงานจัดทำนโยบายและแผนการขนส่งของประเทศ จึงเห็นควรให้มีการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ ITS ซึ่งจะกำหนดกรอบดำเนินการขอเขตในการพัฒนาเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ แผนงานโครงการด้าน ITS ก่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกันและไม่ก่อให้เกิดการลงทุนที่ซ้ำซ้อน นอกจากนี้ยังนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ประโยชน์ เพื่อการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้าให้เกิดความสะดวก ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศรวมทั้งยังเป็นการเตรียมข้อมูลประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายในการพัฒนาระบบ ITS ของประเทศต่อไป

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1** เพื่อการศึกษา ทบทวนการดำเนินงาน แนวทาง วิธีดำเนินงาน ด้านพัฒนาระบบ ITS ทั้งในและต่างประเทศ
- 2** เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ ITS ทั้งในภาพรวมระดับประเทศ และระดับพื้นที่ในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงานด้าน ITS
- 3** เพื่อจัดทำ มาตรฐานระบบ ITS และแนวทาง การนำระบบ ITS ไปสู่ การปฏิบัติ
- 4** เพื่อจัดทำ โครงการนำร่อง ในการพัฒนาระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



Strengths จุดแข็ง

ได้มีการริเริ่มในการรวบรวมข้อมูลและบูรณาการข้อมูลด้านการจราจรขนส่ง เช่น โครงการ NMTIC และการติด GPS บนรถบรรทุกและรถโดยสาร

ภายใน พ.ศ.2562 รถโดยสารและรถบรรทุกที่ขึ้นทะเบียนกับกรมขนส่งทางบก จะมีการพัฒนาติดตั้งระบบ GPS ทุกคัน

หน่วยงานท้องถิ่น เช่น กทม. ได้รับการจัดสรรงบประมาณในการบำรุงรักษาระบบทุกปี

Opportunities โอกาส



ความพร้อมของเทคโนโลยีในต่างประเทศ การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจากต่างประเทศ ในระบบรถไฟฟ้า และรถไฟความเร็วสูง ทำให้มีแนวโน้มในการนำเข้าเทคโนโลยีเพิ่มมากขึ้น

มูลค่าเวลาของผู้เดินทางในประเทศมีค่าสูงขึ้น เนื่องจากมีอัตราค่าจ้างที่สูงขึ้น ทำให้ผู้เดินทางยังมีความต้องการที่จะจ่ายเพื่อใช้ระบบ ITS เพิ่มขึ้นเพื่อความสะดวก รวดเร็ว ในการเดินทาง

ภาคเอกชนหลายแห่งให้ความสนใจในการพัฒนาและใช้ประโยชน์ระบบ ITS ในกิจกรรมต่างๆ จึงเป็นโอกาสดีที่หน่วยงานภาครัฐจะพึงพาและพัฒนาระบบ ITS เพื่อใช้ประโยชน์ร่วมกัน



Weaknesses

จุดอ่อน

การขาดงบประมาณในการบำรุงรักษาระบบ

การขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้และเชี่ยวชาญในระบบ ITS

การยังไม่มีมาตรฐานระบบ ITS ที่ชัดเจน ทำให้การพัฒนา ระบบ ITS ของหน่วยงานต่างๆ ไม่สอดคล้องกัน

ขาดการบูรณาการข้อมูลของทั้งภาครัฐและเอกชน และยังขาดความร่วมมือ การประสานงานกันระหว่างสถาบันด้านการวิจัยด้าน ITS กับหน่วยงานด้านการขนส่ง

กระบวนการพัฒนาและจัดหาระบบของภาครัฐ ไม่สามารถคัดเลือกผู้พัฒนาและผู้จัดหาระบบอย่างเหมาะสมได้

เทคโนโลยีในประเทศยังมีราคาสูงอยู่

Threats อุปสรรค



ต้นทุนในการนำเข้าระบบ ITS มีมูลค่าสูง เนื่องจากต้องนำเข้าจากต่างประเทศ

ปัญหาลิขสิทธิ์ของระบบ IT ทำให้การพัฒนา ระบบขึ้นมาเองเป็นเรื่องยาก

สภาพลักษณะโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการจราจร เนื่องจากมีอัตราค่าจ้างที่สูงขึ้นทำให้ผู้เดินทางยังมีความต้องการที่จะจ่ายเพื่อใช้ระบบ ITS เพิ่มขึ้นเพื่อความสะดวก รวดเร็ว ในการเดินทาง

วางแผนแม่บทการพัฒนากระบวนการจราจรและขนส่งอัจฉริยะของประเทศไทย

วิสัยทัศน์

ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อขับเคลื่อนประเทศสู่ Thailand Smart Transportation

พันธกิจ

พัฒนาระบบข้อมูลจราจรและการบริหารจัดการของ ITS
เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ระบบคมนาคมขนส่งสู่การเป็น Thailand Smart Transportation

เป้าประสงค์

เพื่อแสดงให้เห็นถึงประโยชน์
ของระบบ ITS ที่สามารถ
สนับสนุนการยุทธศาสตร์ชาติ

เพื่อพัฒนาข้อมูลจราจร
และขนส่ง ให้มีประสิทธิภาพ
และบูรณาการร่วมกัน

เพื่อพัฒนา
สภาพแวดล้อมที่เหมาะสม
กับการดำเนินงานด้าน ITS

ยุทธศาสตร์ที่

1

การพัฒนาข้อมูลจราจรและขนส่ง (Intelligent Transport Data)

- การพัฒนาศักยภาพในการรวบรวมข้อมูลขนส่งและจราจร
- สนับสนุนการบูรณาการข้อมูลด้านจราจรและขนส่ง (NMTIC)

ยุทธศาสตร์ที่

3

การขนส่งอัจฉริยะเพื่อการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว (Intelligent Mobility)

- ใช้เทคโนโลยีอัจฉริยะมาช่วยควบคุม / จัดการจราจร
- ใช้ข้อมูลการเดินทางเพื่อแนะนำเส้นทางที่เหมาะสมให้แก่ผู้เดินทาง

ยุทธศาสตร์ที่

5

การขนส่งอัจฉริยะเพื่อความปลอดภัย (Intelligent Transport Safety)

- ใช้ระบบ ITS ในการจัดการแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
- ใช้ระบบ ITS เพื่อควบคุมป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ

ยุทธศาสตร์ที่

2

การพัฒนาสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับการดำเนินงานด้าน ITS (Intelligent Transport Environment)

- ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาด้านระบบ ITS
- ส่งเสริมการพัฒนามาตรฐาน ITS
- ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ด้าน ITS
- จัดตั้งศูนย์กลางด้าน ITS
- ปรับปรุงกฎหมายเพื่อนำไปสู่การพัฒนา ITS

ยุทธศาสตร์ที่

4

การขนส่งอัจฉริยะเพื่อส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ (Intelligent Public Transport)

- จัดทำข้อมูลข่าวสารสำหรับวางแผนการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ
- ใช้ระบบ ITS เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

ยุทธศาสตร์ที่

6

การขนส่งอัจฉริยะเพื่อการขนส่งสินค้า (Intelligent Freight Transport)

- ใช้เทคโนโลยี ITS ในการสนับสนุนการบริหารจัดการของรัฐ
- ใช้เทคโนโลยี ITS ในการวางแผนการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ร่างแผนแม่บทการพัฒนาการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

วิสัยทัศน์

ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อยกระดับมหานครมุ่งสู่ Smart Metropolis

พันธกิจ

การพัฒนา ระบบ ITS เพื่อบริหารจัดการความต้องการการเดินทางให้มีความสมดุล มีการบูรณาการด้านข้อมูลและการดำเนินงาน รวมถึงสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้มีอำนาจตัดสินใจ เพื่อเป็นฐานสนับสนุนการพัฒนาเมืองสู่ Smart Metropolis

เป้าประสงค์

กระตุ้นให้เกิดการใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากยิ่งขึ้นและควบคุมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

บูรณาการด้านข้อมูลและการดำเนินการด้าน ITS

สร้างความเชื่อมั่นต่อระบบ

ยุทธศาสตร์ที่

1

การพัฒนา ระบบ ITS เพื่อสนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ

- ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพของการรวบรวมข้อมูลเรียลไทม์บนรถขนส่งสาธารณะ
- ส่งเสริมการพัฒนาข้อมูลข่าวสารสำหรับวางแผนการเดินทางด้วยระบบโดยสารสาธารณะ
- ใช้ระบบ ITS เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการรถขนส่งสาธารณะ

ยุทธศาสตร์ที่

3

การพัฒนา ระบบ ITS เพื่อการจัดการและควบคุมการจราจร

- การพัฒนาใช้เทคโนโลยีอัจฉริยะประเภทต่างๆ เข้ามาช่วยควบคุม/จัดการสภาพการจราจรในเขตชานเมือง และในเขตใจกลางเมือง
- การใช้เทคโนโลยีอัจฉริยะเพื่อช่วยในการวางแผนการเดินทาง

ยุทธศาสตร์ที่

2

การพัฒนา ITS เพื่อควบคุม/จัดการความต้องการเดินทาง

- ใช้เทคโนโลยี ITS เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเดินทางในรูปแบบ ที่มีอัตราการใช้รถต่อยานพาหนะ (Vehicle Occupancy) สูง
- ใช้เทคโนโลยี ITS เพื่อสร้างแรงจูงใจหรือสร้างอุปสรรคเพื่อลดปริมาณการเดินทาง
- ส่งเสริมให้เกิดบริการด้านการเดินทางหลากหลายรูปแบบ (Mobility as a Service)

ยุทธศาสตร์ที่

4

การพัฒนา ระบบ ITS เพื่อป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุ

- การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุด้วยระบบ ITS
- สร้างความพร้อมสำหรับเทคโนโลยี Connected & Autonomous Vehicle
- การบริหารจัดการการเกิดอุบัติเหตุด้วยระบบ ITS

ยุทธศาสตร์ที่

5

การบูรณาการข้อมูลและการดำเนินการด้านระบบ ITS

- การจัดตั้งศูนย์ ITS
- การปรับปรุงกฎหมายเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ ITS
- การจัดทำมาตรฐานระบบ ITS

ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)

ข้อเสนอแนะแนวทางการใช้เทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ

- การนำเทคโนโลยี ICT มาประยุกต์ใช้ในการอำนวยความสะดวกแก่คนพิการและผู้สูงอายุ
 - จัดให้มีเว็บไซต์ หรือ Application วางแผนการเดินทางสำหรับการใช้บริการระบบขนส่งในภาพรวม เพื่อให้คนพิการและผู้สูงอายุ และคนทั้งมวลสามารถวางแผนเส้นทางการเดินทางที่เหมาะสมกับความต้องการของตนเองได้ โดยพัฒนาเว็บไซต์ตามมาตรฐาน Web Accessibility ของ W3C

RakuRaku Odekake-net

Showing stations where you can use lifts or ramps between the gate and platform



So that Tourists who visit Japan's train station can feel at ease and enjoy themselves to the fullest, we have compiled this information on facilities that are available at Japan's train station for Tourists with disabilities.
Tourists who have temporary physical impairments, who are expectant mothers, or who are elderly may also find this information helpful.

Search by Station or Terminal

Find

Accessible Station map



"Accessible Station map" is a map for anyone to move the station yard smoothly.

We provide a information

About toilet



for Ostomates
Crib is available
Suitable for wheelchair users

About access in station

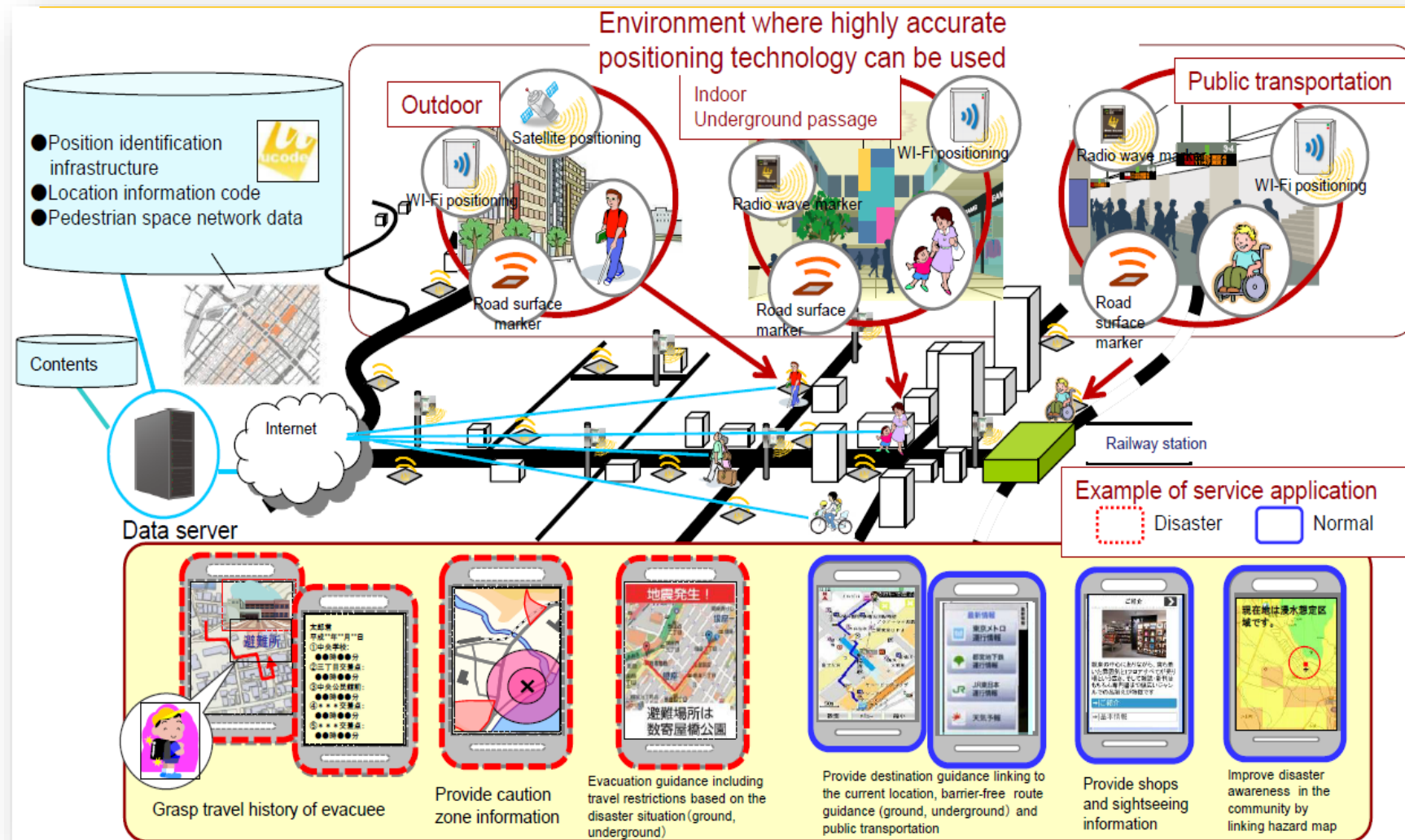


Access without escalators or steps between the gate and platform

[Home](#) | [Way to use](#) | [About this Site](#)

ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)

ระบบบริการสนับสนุนการเดินทางของคนเดินเท้า (Pedestrian Travel Support Service) ของกระทรวง MLIT ประเทศญี่ปุ่น



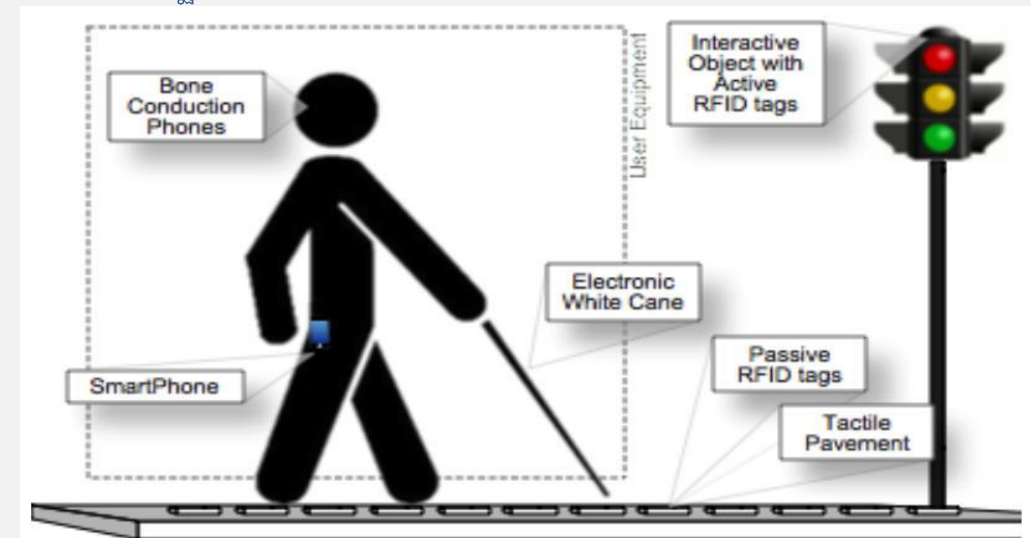
ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)

ข้อเสนอแนะแนวทางการใช้เทคโนโลยี



- ข้อเสนอแนะแนวทางการใช้เทคโนโลยีสำหรับคนพิการทางการได้ยินหรือสื่อความหมาย
 - ติดตั้งตู้ TTRS ในจุดที่มีเจ้าหน้าที่ให้บริการและความช่วยเหลือประจำสถานีทุกแห่ง
 - จัดทำข้อมูลที่มีลักษณะเป็นข้อความหรือประกาศให้สามารถแสดงได้ด้วยภาษามือใน QR code
 - ติดตั้งสัญญาณไฟเตือนที่จะใช้เฉพาะกรณีฉุกเฉินประจำสถานีที่บริการขนส่งสาธารณะทุกแห่ง
 - ติดตั้งระบบอัตโนมัติบอกตำแหน่งยานพาหนะที่เป็นตัวอักษร โดยใช้ระบบสีที่เหมาะสม

- ข้อเสนอแนะแนวทางการใช้เทคโนโลยีสำหรับคนพิการทางการเห็น
 - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ Application สำหรับสมาร์ทโฟนเพื่อนำทาง
 - กำหนดมาตรฐานระบบประกาศตำแหน่งหรือป้ายจอดรถอัตโนมัติ โดยยานพาหนะแต่ละคันจะต้องมีระบบระบุตำแหน่งยานพาหนะ (AVL) และวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการใช้เทคโนโลยีเพื่อให้มีระบบที่เป็นมาตรฐานและใช้ได้อย่างทั่วถึง



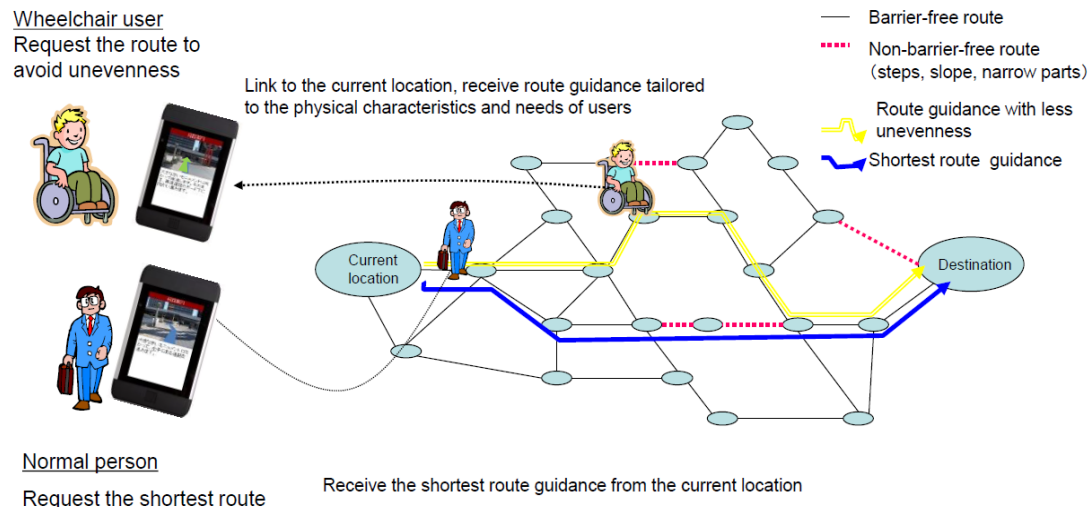
ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)

ข้อเสนอแนะแนวทางการใช้เทคโนโลยี

- ข้อเสนอแนะแนวทางการใช้เทคโนโลยีสำหรับคนพิการทางการเคลื่อนไหวหรือทางร่างกาย

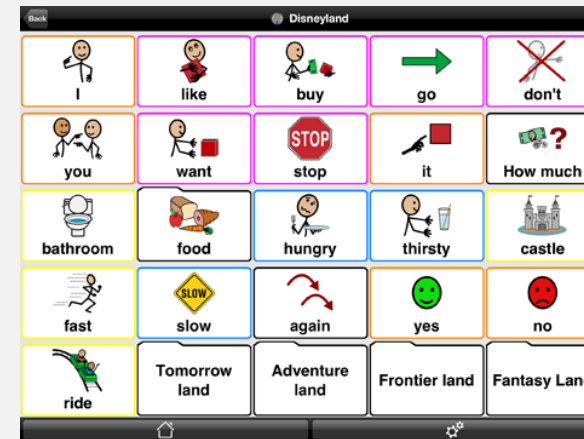
- จัดทำ Application ร่วมกับ Google map สามารถใช้กับสมาร์ทโฟนทั้งระบบ IOS และ Android เกี่ยวกับการเดินทางโดยรูปแบบการขนส่งต่างๆ ในภาพรวมของประเทศ ให้ทราบว่า สถานที่ใด มีการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกไว้บ้าง ประเภทใด เพื่อทราบข้อมูลล่วงหน้าและวางแผนการเดินทาง

Route search image by ICT



- ข้อเสนอแนะแนวทางการใช้เทคโนโลยีสำหรับคนพิการทางสติปัญญา จิตใจและพฤติกรรม การเรียนรู้ และออทิสติก

- การใช้เทคโนโลยีที่ช่วยในการสื่อสารทำความเข้าใจกับคนพิการมีความสำคัญและจำเป็น การใช้บอร์ดภาพสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ (Communication Board) หรือ Application ในสมาร์ทโฟนที่มีภาพสำหรับให้คนพิการเลือก จะช่วยในการสื่อสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)

ข้อเสนอแนะแนวทางการใช้เทคโนโลยี

- ข้อเสนอแนะแนวทางการใช้เทคโนโลยีสำหรับผู้สูงอายุ
 - การปรับสัญญาณไฟทางข้ามต่างๆ ให้หน่วงเวลานานขึ้นเพื่อให้คนพิการและผู้สูงอายุมีเวลาข้ามได้นานขึ้นไม่เร่งรีบจนเกินไป (ตัวอย่างระบบของ LTA, Singapore)
 - ปรับสัญญาณไฟจราจรให้มีทั้งเสียงและไฟกระพริบเตือน เพื่อช่วยให้ผู้สูงอายุ มีการรับรู้ได้ดียิ่งขึ้น



ขอขอบคุณ

