

การประชุมเพื่อสร้างการรับรู้และความเข้าใจ

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579)



หัวข้อในการนำเสนอ

1. **ความเป็นมา**
2. **การวิเคราะห์ปัจจัยเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานปัจจุบัน**
3. **การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก**
4. **กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง**
5. **วิสัยทัศน์และเป้าประสงค์**
6. **ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง**
7. **แผนการพัฒนาในแต่ละระยะ**
8. **แหล่งเงินทุน**
9. **ตัวชี้วัดตามกรอบแนวคิด**

ความเป็นมา

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



การปรับสมดุลและ
พัฒนาระบบ
การบริหาร
จัดการภาครัฐ



ความมั่นคง



สร้างการเติบโต
บนคุณภาพชีวิตที่เป็น
มิตรกับสิ่งแวดล้อม



สร้าง
ความสามารถ
ในการแข่งขัน



สร้างโอกาส
ความเสมอภาค
และเท่าเทียมกัน
ทางสังคม



พัฒนาและ
เสริมสร้าง
ศักยภาพคน

6 ยุทธศาสตร์ชาติ + 4 ยุทธศาสตร์



การต่างประเทศ
ประเทศเพื่อนบ้าน
และภูมิภาค



การพัฒนา
ภูมิภาค เมือง
และพื้นที่พิเศษ



วิทยาศาสตร์
เทคโนโลยี วิจัย
และนวัตกรรม



การพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐาน
และระบบโลจิสติกส์



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

การวิเคราะห์ปัจจัยเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานปัจจุบัน

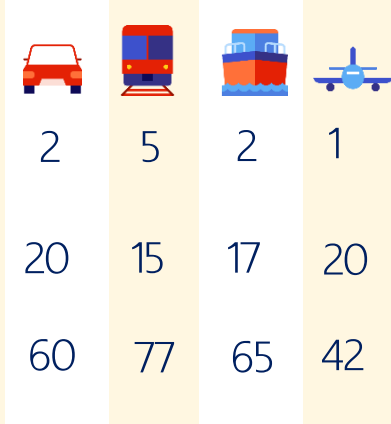
คุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน



(138 ประเทศ)



เสาหลักที่ 2 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน
คุณภาพภาพรวมโครงสร้างพื้นฐาน (รวมไฟฟ้า โทรศัพท)



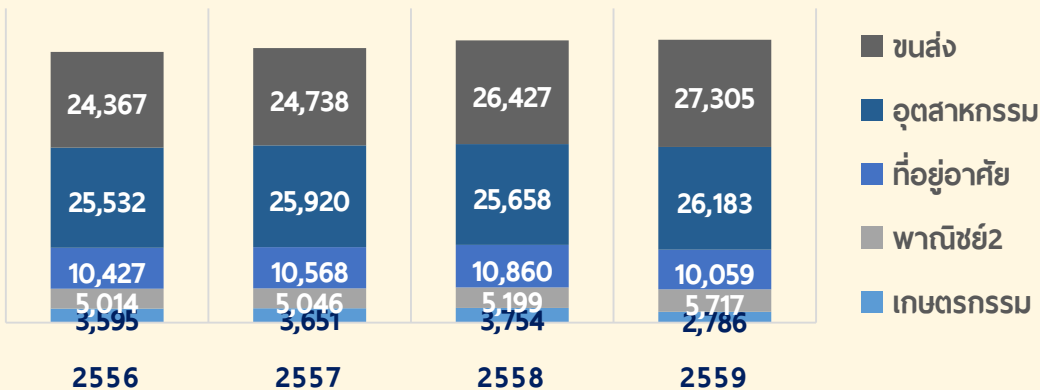
ที่มา: World Economic Forum (2016), The Global Competitiveness 2016–2017.

แนวโน้มการใช้พลังงาน

การใช้พลังงานภาคขนส่งเพิ่มขึ้น

ปี 2559 เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.2

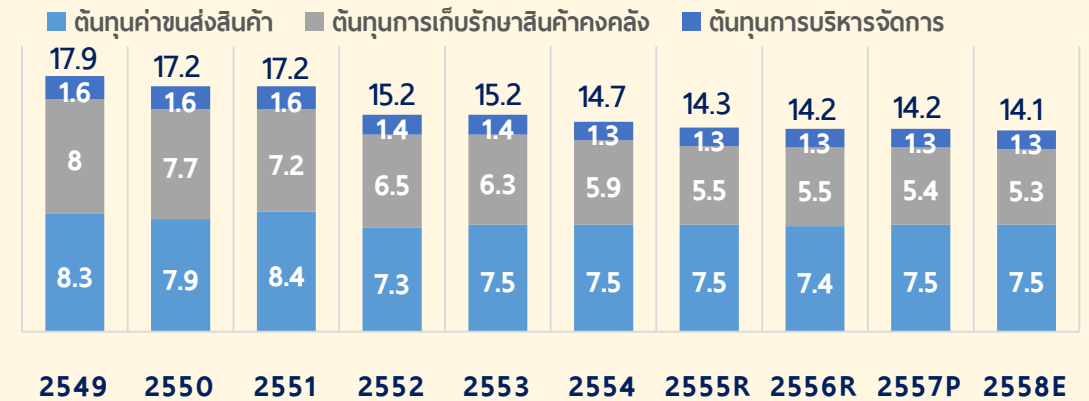
ปริมาณ 27,305 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ



ที่มา: สถานการณ์พลังงานของประเทศไทย มกราคม - พฤษภาคม 2558, กลุ่มสถิติข้อมูลพลังงาน ศูนย์สารสนเทศ ข้อมูลพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน, กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน

ต้นทุนโลจิสติกส์สูง

ปี 2558 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ที่ 14.1



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2558.

จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ

แนวโน้มผู้เสียชีวิตลดลง

ปี 2556 คาดการณ์ผู้เสียชีวิต 41.7 ต่อ 100,000 คน/ปี

ปี 2558 คาดการณ์ผู้เสียชีวิต 36.2 ต่อ 100,000 คน/ปี

ที่มา: WHO, Global Status Report on Road Safety 2013, Global Status Report on Road Safety 2015.

เมืองศูนย์กลางและเมืองเศรษฐกิจชายแดน

หลักเกณฑ์กำหนดเมืองศูนย์กลาง

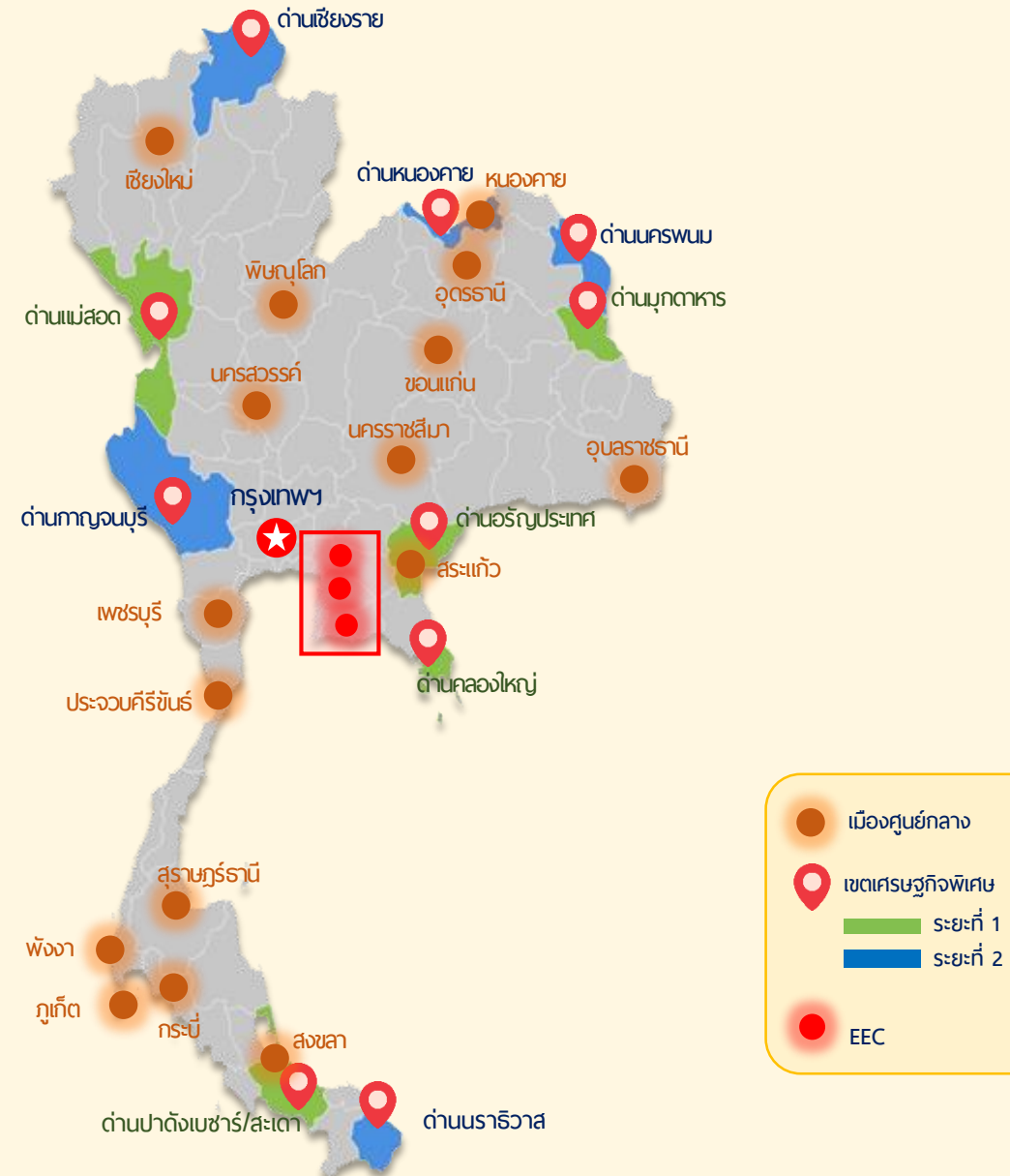
- GPP per capita (บาท/คน)
- จำนวนประชากร (คน)
- จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)
- และปริมาณจรรยาจร (คัน/วัน)

หลักเกณฑ์กำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ)

- ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์มีความได้เปรียบ
- พื้นที่มีศักยภาพและความพร้อมในการพัฒนา
- พื้นที่ที่มีความจำเป็นต้องมีการพัฒนาเป็นพิเศษหรือเร่งด่วน
- ประชาชน/ทุกภาคส่วนในพื้นที่ให้การยอมรับและการสนับสนุน

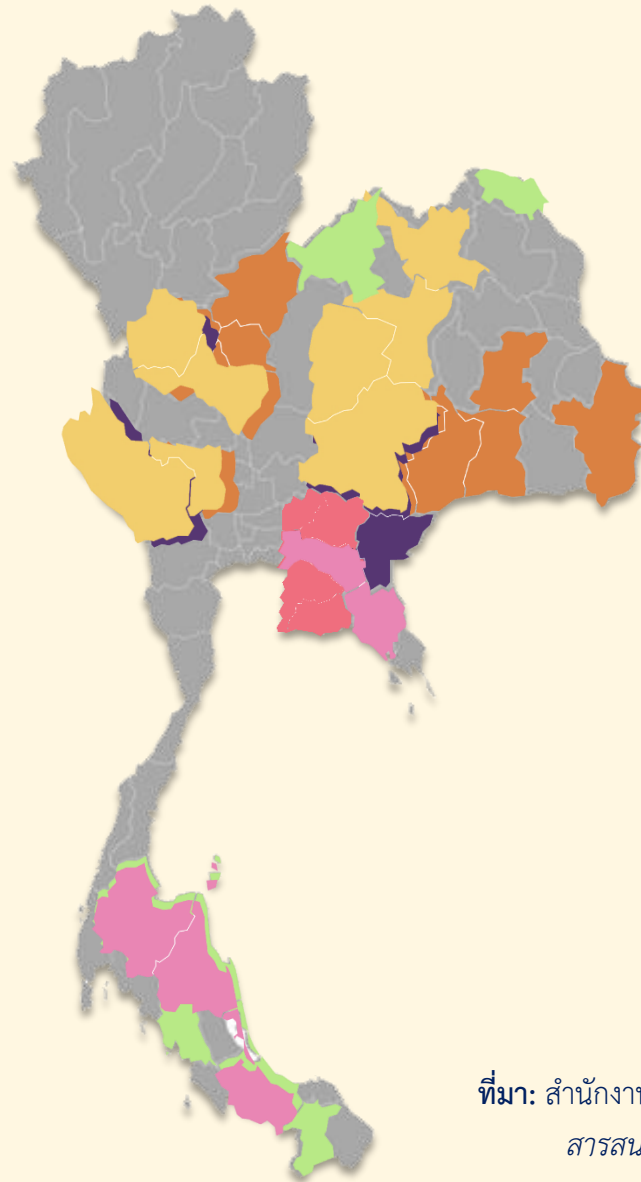
ระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

- ฉะเชิงเทรา
- ชลบุรี
- ระยอง



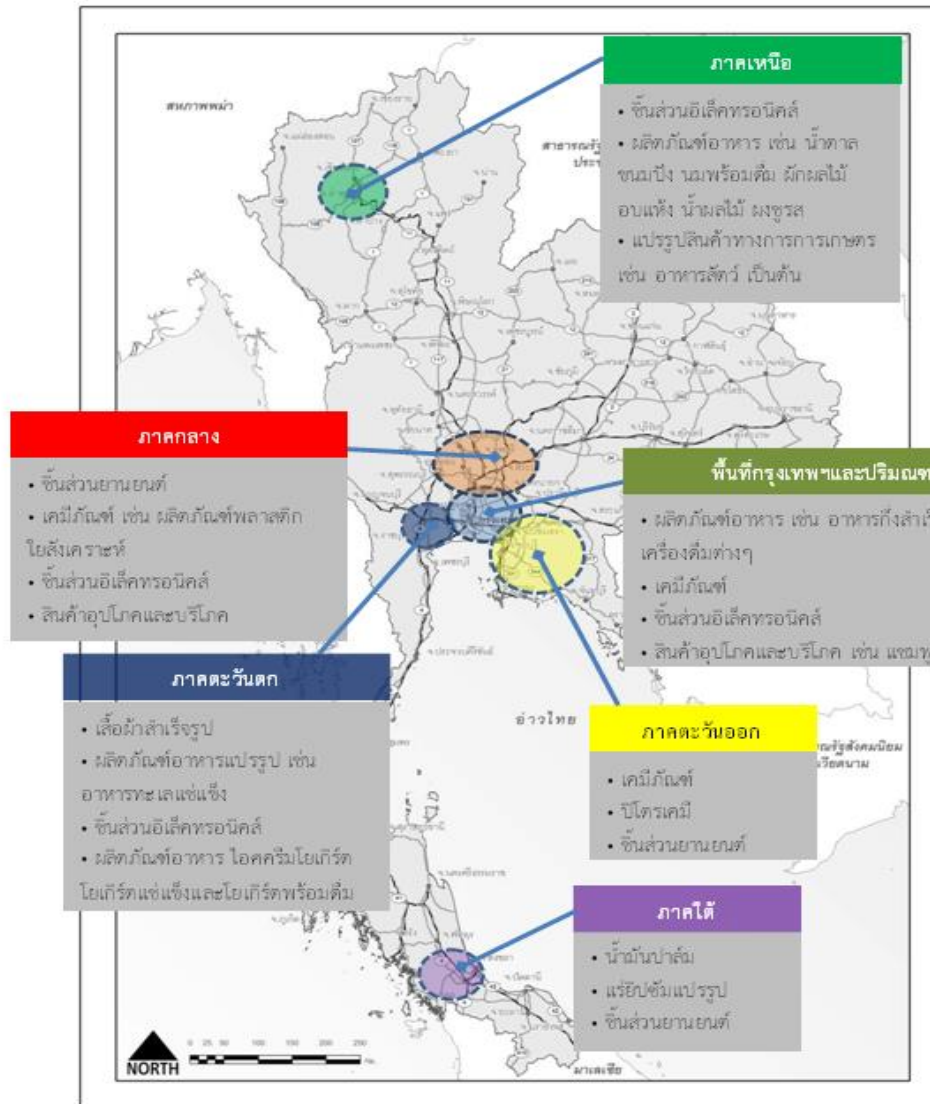
แหล่งผลิตสินค้าเกษตรหลักที่สำคัญ

ข้าวนาปีและนาปรัง อุบลราชธานี นครราชสีมา สุรินทร์ ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ สุพรรณบุรี นครสวรรค์ พิษณุโลก พิจิตร กำแพงเพชร	 31.64 (ล้านตัน)
มันสำปะหลัง นครราชสีมา กำแพงเพชร ชัยภูมิ สระแก้ว ฉะเชิงเทรา กาญจนบุรี	 32.36 (ล้านตัน)
อ้อย กาญจนบุรี นครราชสีมา นครสวรรค์ ขอนแก่น สุพรรณบุรี กำแพงเพชร ชัยภูมิ อุดรธานี	 106,333 (ตัน)
ยางพารา (ดิบ) สุราษฎร์ธานี สงขลา นครศรีธรรมราช ตรัง ยะลา เลย บึงกาฬ ระยอง	 4.47 (ล้านตัน)
ไก่เนื้อ ชลบุรี ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ระยอง	 1,338.94 (ล้านตัว)
กุ้งทะเลเพาะเลี้ยง สุราษฎร์ธานี จันทบุรี ฉะเชิงเทรา นครศรีธรรมราช สงขลา	 284,367 (ตัน)



ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. กระทรวงเกษตรและสหกรณ์.
 สารสนเทศเศรษฐกิจการเกษตรรายสินค้า ปี 2558.

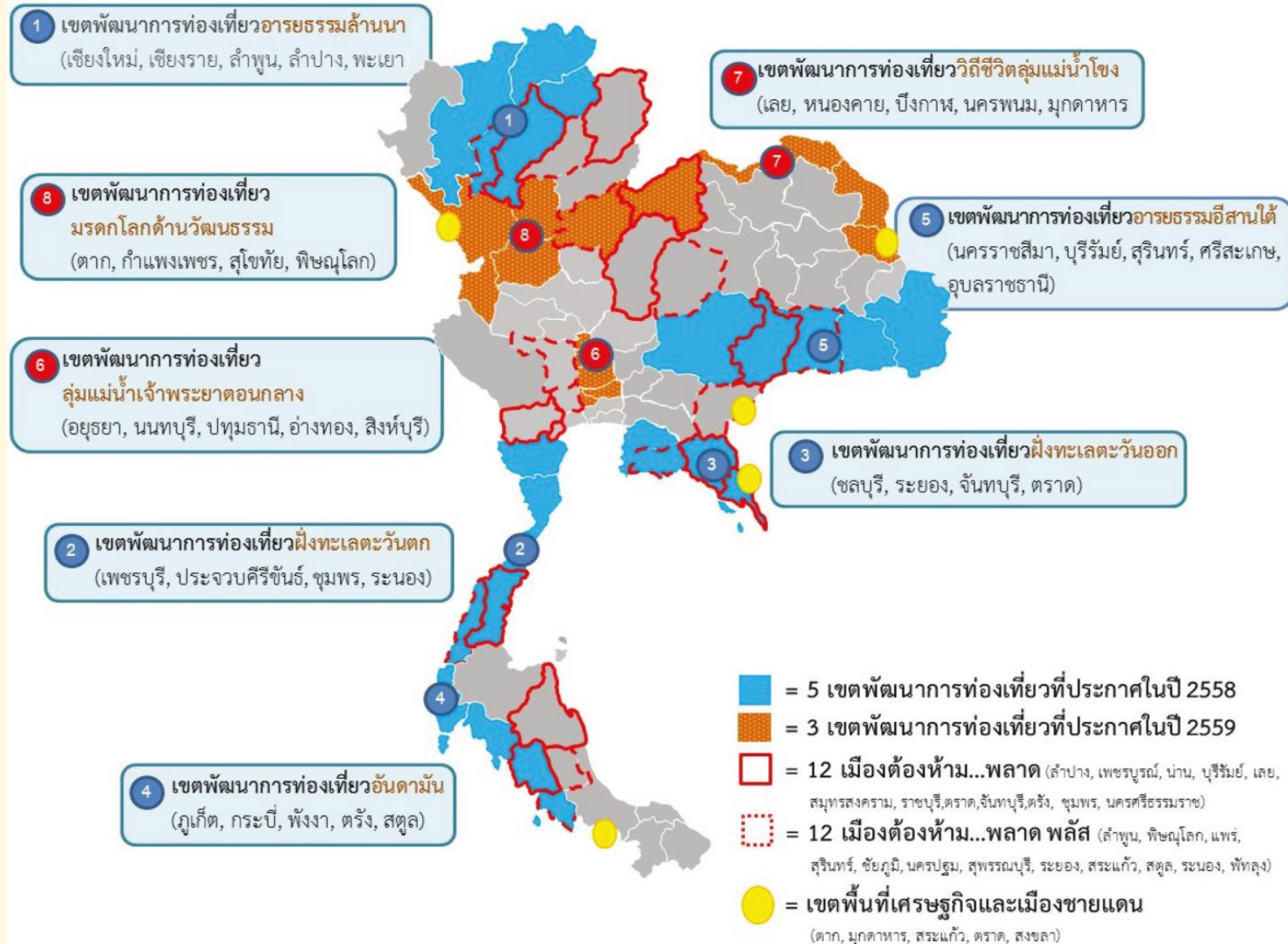
พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม



ประเภทของอุตสาหกรรม แยกตามพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม



แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ



ที่มา: คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ. แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560-2564)

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก

จุดแข็ง (Strengths)

1. ความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ของทำเลที่ตั้งของไทย (Location)
2. ระบบคมนาคมทางถนนและอากาศครอบคลุม และมีคุณภาพดี

จุดอ่อน (Weaknesses)

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

SWOT ANALYSIS

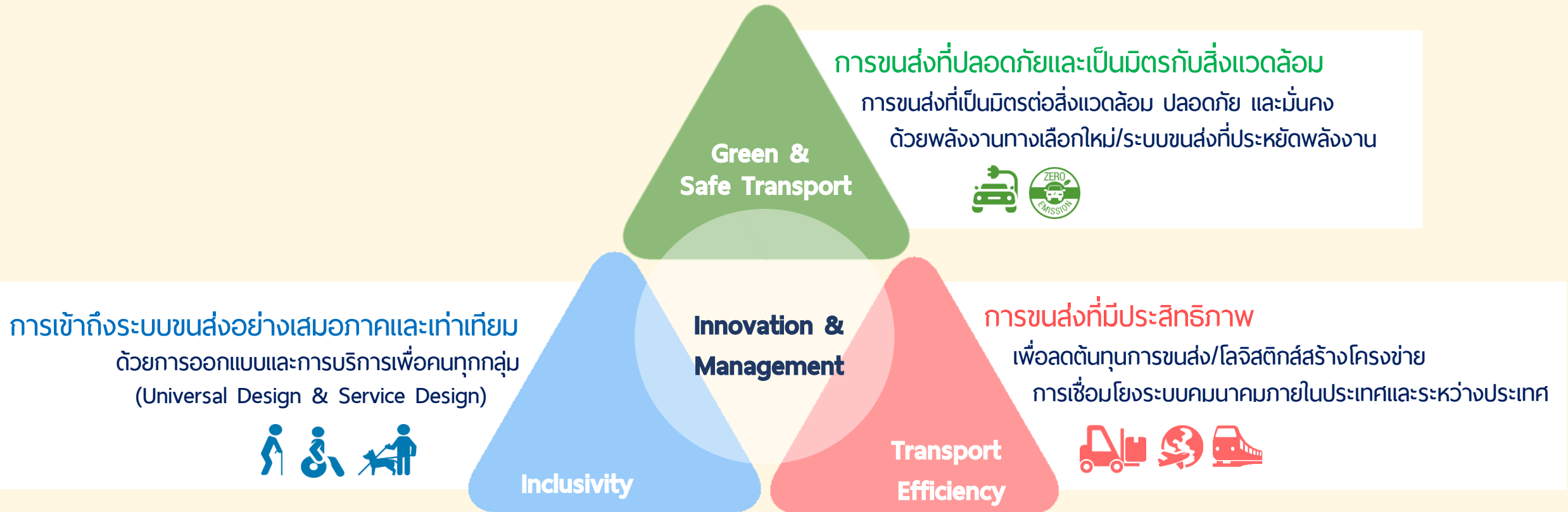
โอกาส (Opportunities)

1. กระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) : โอกาสในการค้าขายลงทุนระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น
2. การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทาง/บริเวณสถานีรถไฟ (TOD)
3. การกระจายความเจริญและการพัฒนาให้มีความทั่วถึงมากขึ้น (Urbanization)
4. กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในทุกๆระดับ 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)

กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง



วิสัยทัศน์และเป้าประสงค์

“ มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน ”

เป้าประสงค์ภาคสังคม

เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
ในการขนส่งและการเดินทาง

เป้าประสงค์ภาคเศรษฐกิจ

เพื่อขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและ
เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

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
- การปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง/การซื้อจักรยาน

ยุทธศาสตร์ที่ 3

การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย
และปฏิรูปองค์กร
(Regulations and Institution)

- การปรับโครงสร้างองค์กร
- การบังคับใช้กฎหมาย
- การให้เอกชนมีส่วนร่วม

ตัวอย่าง

- การจัดตั้งกรม
- การปรับปรุงกฎหมายด้านการเดินอากาศ
- การแยกบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานนโยบาย และกำกับดูแล

ยุทธศาสตร์ที่ 4

การพัฒนาบุคลากร
(Human Resource Development)

- การผลิตและพัฒนาบุคลากร
- การจัดตั้งสถาบันการพัฒนา/ฝึกอบรม

ตัวอย่าง

- การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน/พาณิชย์นาวี
- การฝึกอบรมบุคลากรด้านขนส่ง

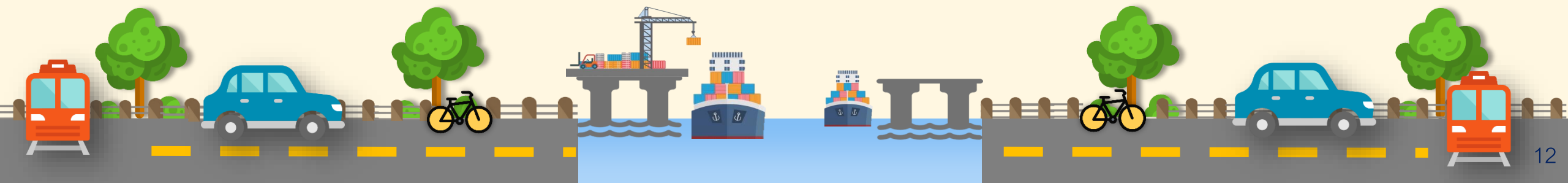
ยุทธศาสตร์ที่ 5

การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรม
มาใช้ในการพัฒนา
ระบบคมนาคมขนส่ง
(Technology and Innovation)

- การส่งเสริมวิจัยและพัฒนา
- การนำเทคโนโลยี นวัตกรรมประยุกต์ใช้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ตัวอย่าง

- การใช้ระบบ ITS/MIS/GIS
- การบริหารการจราจรทางอากาศ

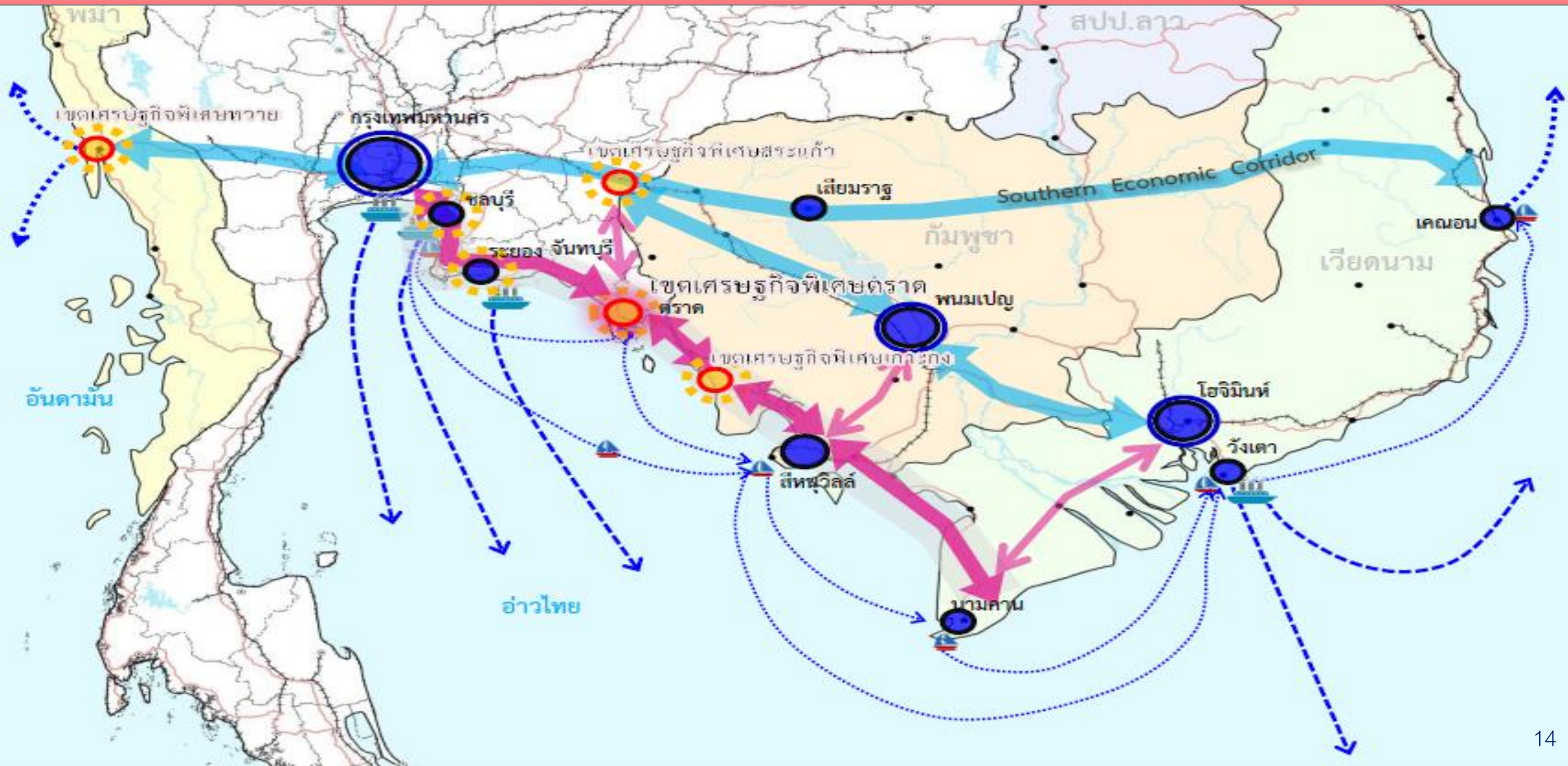


แผนการพัฒนาในแต่ละระยะ

แผนงาน	ระยะ 1	ระยะ 2	ระยะ 3	ระยะ 4
1. แก้ไขปัญหาจราจร กทม./ปริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาค				
2. แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน/พัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน				
3. พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และพื้นที่เฉพาะ				
4. พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ กทม./ปริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาค				
5. พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อขนส่งสินค้า/ผู้โดยสาร				
6. พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า/รถไฟ				
7. พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม				
8. พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม				
9. พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพการให้บริการขนส่งทุกรูปแบบ				
10. พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านการคมนาคมขนส่ง/ปฏิรูปปรับปรุงบทบาทองค์กร และกฎหมาย				



โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development)



ประเทศไทยได้อะไร...



ลงทุน 1.5 ล้านล้านบาทใน 5 ปี

EEC เป็นกลไกผลักดันเศรษฐกิจให้มี
การลงทุนตรงจุด ตรงเป้าหมาย



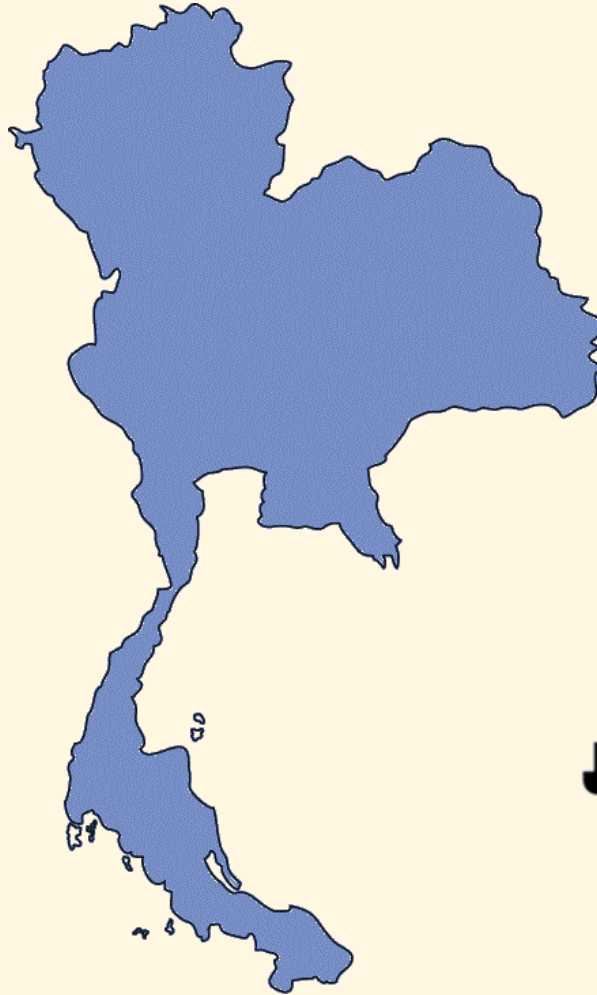
เศรษฐกิจโต 5% ต่อปี

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

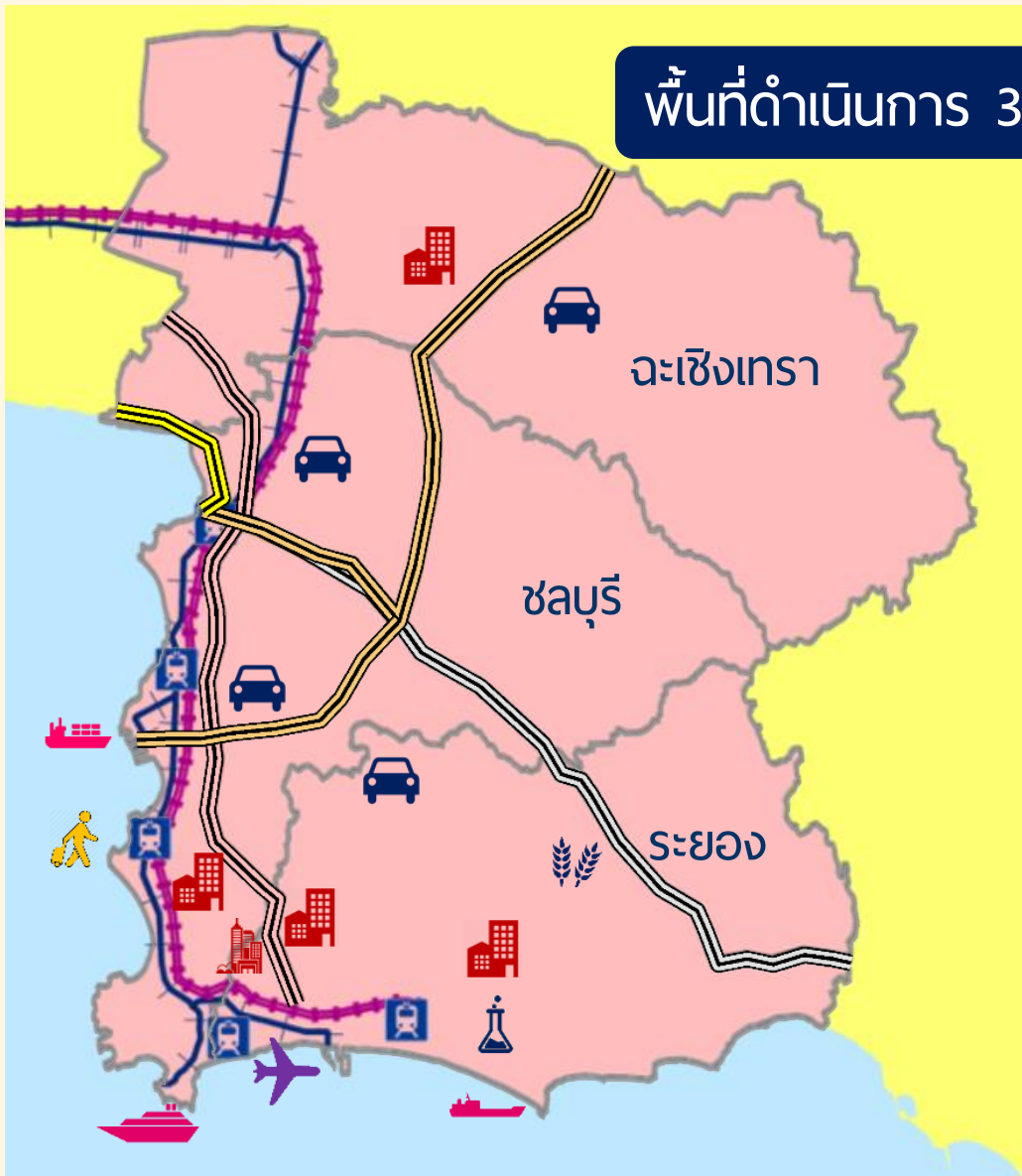
แผนการลงทุนภายใต้แผนงาน EEC W.ศ. 2560-2564

4 แผนงาน 173 โครงการ



แผนงาน	จำนวน (โครงการ)	วงเงิน (ล้านบาท)
1. คมนาคมและโลจิสติกส์ (รวมสนามบินอุ้งทะเภาและ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ)	100	594,807.15
2. พังเมือง 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

แหล่งเงินทุน

- งบประมาณรายจ่ายประจำปี
- เงินรายได้รัฐวิสาหกิจ
- เงินกู้ (แหล่งเงินภายในประเทศหรือต่างประเทศ)
- การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)
- กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตของประเทศไทย (Thailand Future Fund: TFF)



ตัวชี้วัดตามกรอบแนวคิด

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

หมายเหตุ - *ยังไม่มีการจัดเก็บข้อมูล

การขนส่งทางรางในอนาคต

รถไฟทางคู่

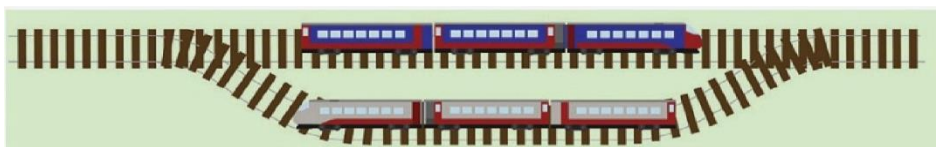
ก่อนหน้านี้

ทางรถไฟ 1 เมตร ทั่วประเทศ 4,043 กม.

ทางเดี่ยว 3,685 กม. (91.15%)

ทางคู่/ทางสาม 358 กม. (8.85%)

ทางเดี่ยว



รอสับหลัก/การเดินทางรถล่าช้า

อนาคต

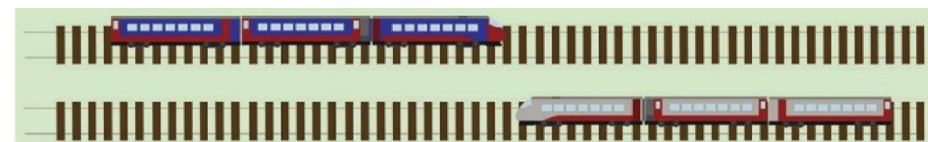
ทางรถไฟ 1 เมตร ทั่วประเทศ 4,716 กม.

ทางเดี่ยว เหลือ 1,186 กม. (25.14%)

ทางคู่ 3,530 กม. (74.85%)

(รวมทางคู่สายใหม่ 673 กม.)

ทางคู่



ไม่ต้องรอสับหลัก/เร่งเวลาการเดินทางและขนส่งสินค้า

การขนส่งทางรางในอนาคต

ปัจจุบัน



การขนส่งทางรางในอนาคต

อนาคต



ปี 2565
5 สาย

ช่วงฉะเชิงเทรา-คลอง19-แก่งคอย
ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น
ช่วงนครปฐม-หัวหิน
ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

ปี 2563
3 สาย

ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ
ช่วงขอนแก่น-หนองคาย
ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

ปี 2564
6 สาย

ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ
ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย
ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่
ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี
ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่
ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี

ปี 2565-66
2 สาย

ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่
ช่วงบ้านไผ่-นครพนม

ขอขอบคุณ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

