



ผมมีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่ได้มีโอกาสเข้าร่วมงาน “Reopening
เร่งขับเคลื่อนอนาคตประเทศ” ซึ่งกระทรวงคมนาคมขอเป็นส่วนหนึ่ง
ในการ “เปิดแผนคมนาคมร่วมขับเคลื่อนประเทศไทย”

1

การขับเคลื่อนและพัฒนางานคมนาคม



1

สภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันและหลังโควิด

2

แผนงานและโครงการสำคัญ

1

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกหลังสถานการณ์ COVID-19



กลุ่มเศรษฐกิจ	ข้อมูลปัจจุบัน	ข้อมูลคาดการณ์	
	2563	2564	2565
เศรษฐกิจโลก	-3.3	 6.0	4.4
เศรษฐกิจของประเทศที่พัฒนา	-4.7	5.1	3.6
• USA	-3.5	6.5	3.1
• กลุ่ม EU	-6.8	4.2	4.4
เศรษฐกิจใหม่และกำลังพัฒนา	-2.2	6.7	5.0
• จีน	2.3	8.0	5.1
เศรษฐกิจประเทศกำลังพัฒนาที่มีรายได้ต่ำ	0	4.3	5.2

ที่มา: กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF), เดือนเมษายน 2564

3

ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคระบาดเชื้อไวรัส โควิด-19 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 ส่งผลให้ทั่วโลกเกิดภาวะชะงักงันด้านเศรษฐกิจ

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (หรือ IMF) ได้วิเคราะห์ผลกระทบจากโรคระบาดโควิด-19 ส่งผลให้เศรษฐกิจโลกหดตัวถึง 3.3% และเริ่มมีสัญญาณฟื้นตัวที่ดีขึ้นในปีนี้ โดยคาดการณ์การเติบโตทางเศรษฐกิจโลกปีนี้ อยู่ที่ 6.0% และในปี 2565 ประเมินการขยายตัวทางเศรษฐกิจโลกจะอยู่ที่ 4.4% โดยผลกระทบจากสถานการณ์โรคระบาดดังกล่าวได้ส่งผลต่อเศรษฐกิจของไทยเป็นอย่างมากเช่นเดียวกัน

1

ภาพรวมเศรษฐกิจไทยกับสถานการณ์ COVID-19



ปี 2563

GDP ลดลงร้อยละ 6.1 เทียบกับ
การขยายตัวร้อยละ 2.3 ในปี 2562

ด้านการใช้จ่าย

มูลค่าการส่งออกสินค้า	ลดลงร้อยละ 6.6
การบริโภคภาคเอกชน	ลดลงร้อยละ 1.0
การลงทุนรวม	ลดลงร้อยละ 4.8
การใช้จ่ายของรัฐบาล	ขยายตัวร้อยละ 0.8
การลงทุนภาครัฐ	ขยายตัวร้อยละ 5.7

คาดการณ์ ปี 2564

คาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 2.5 – 3.5

โดยมีปัจจัยสนับสนุน ...

- แนวโน้มการฟื้นตัวของเศรษฐกิจและปริมาณการค้าโลก
- แรชชี่เคลื่อนจากการใช้จ่ายภาครัฐ
- การกลับมาขยายตัวของอุปสงค์ภาคเอกชนในประเทศ

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, เดือนกุมภาพันธ์ 2564

4

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ประมาณการอัตราหดตัวเศรษฐกิจไทยในปี 2563 จากสถานการณ์โควิด-19 อยู่ที่ 6.1% (กล่าวคือ ลดลง 6.1% จากปี 2562) โดยเครื่องจักรเศรษฐกิจทุกตัวมีอัตราการหดตัว ยกเว้น การใช้จ่ายและการลงทุนของภาครัฐที่ยังเป็นส่วนสำคัญในการช่วยพยุงเศรษฐกิจของประเทศ และในปี 2564 เริ่มมีสัญญาณการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ โดยสภาพัฒน์ฯ ได้คาดการณ์การขยายตัวของเศรษฐกิจในปี 2564 อยู่ที่ 2.5-3.5% สืบเนื่องมาจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก และการฟื้นตัวของภาคเอกชนภายในประเทศ

1

ภาพรวมเศรษฐกิจไทยหลังสถานการณ์ COVID-19



ข้อมูลปัจจุบัน ข้อมูลคาดการณ์

ประเทศ	2561	2562	2563	2564	2565	2566
เศรษฐกิจใหม่และกำลังพัฒนา (ภูมิภาคเอเชียตะวันออกและแปซิฟิก)						
จีน	6.8	6.0	2.3	8.5	5.4	5.3
อินโดนีเซีย	5.2	5.0	-2.1	4.4	5.0	5.1
ไทย	4.2	2.3	-6.1	2.2	5.1	4.3

ที่มา: Global Economic Prospective, World Bank, เดือนมิถุนายน, 2564

5

สำหรับประเทศไทย ธนาคารโลกได้คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจในปี 2564 ไว้ที่ 2.2 % ในขณะที่ ปี 2565 อยู่ที่ 5.1% และ ในปี 2566 อยู่ที่ 4.3%

1

ภาพรวมเศรษฐกิจไทยหลังสถานการณ์ COVID-19



ประเด็นที่ควรให้ความสำคัญเพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจในช่วงปี 2564

1. การควบคุมการแพร่ระบาดและการป้องกันการกลับมาระบาดของรุนแรงภายในประเทศ
 - ความต่อเนื่องของมาตรการควบคุมและป้องกันการระบาดของภาครัฐ
 - การจัดหาและบริหารจัดการวัคซีนให้ครอบคลุมและเพียงพอต่อการสร้างภูมิคุ้มกันหมู่อย่างรวดเร็ว
 - จัดลำดับความสำคัญ โดยคำนึงถึงความจำเป็นเร่งด่วนในการฟื้นฟูกิจกรรมทางเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการจัดลำดับความสำคัญตามหลักการทางสาธารณสุข
2. การดูแลภาคเศรษฐกิจที่ยังมีข้อจำกัด โดยเฉพาะภาคท่องเที่ยวและบริการ ข้อจำกัดจากมาตรการควบคุมการเดินทางระหว่างประเทศ รวมถึงมาตรการช่วยเหลือภาคธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
3. การรักษาการขับเคลื่อนการขยายตัวทางเศรษฐกิจจากการใช้จ่ายและการลงทุนภาครัฐ
4. การขับเคลื่อนการส่งออกสินค้าเพื่อสร้างรายได้เงินตราต่างประเทศ

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, เดือนกุมภาพันธ์ 2564

6

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศให้ภาคเอกชนและภาคธุรกิจฟื้นตัวจากสถานการณ์ดังกล่าว ภาครัฐเป็นส่วนที่สำคัญอย่างยิ่ง ที่จะต้องทำการกระตุ้นเศรษฐกิจ จากการใช้จ่ายและการลงทุนของภาครัฐ เพื่อให้เครื่องจักรเศรษฐกิจด้านอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยว การส่งออก การบริโภคภายในประเทศ และการลงทุนภาคเอกชน สามารถฟื้นตัวได้อย่างเข้มแข็ง มั่นคง และยั่งยืน ต่อไป

1**การขับเคลื่อนและพัฒนางานคมนาคม****1**

สภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันและหลังโควิด

2**แผนงานและโครงการสำคัญ**

7

กระทรวงคมนาคมได้มีการวางแผนการลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยกำหนดแผนงานและโครงการที่สำคัญ เพื่อขับเคลื่อน และแก้ไขปัญหาด้านคมนาคมที่เกิดขึ้นมาในอดีต โดยมีโครงการใหญ่ๆ ที่จะเป็นเครื่องจักรสำคัญในการพัฒนาประเทศ โดยอาศัยความได้เปรียบของประเทศไทยในด้านต่างๆ ทั้งทางด้านภูมิศาสตร์ ด้านองค์ประกอบภายในประเทศ ด้านความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน และความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพื่อพลิกเศรษฐกิจของไทยให้สามารถฟื้นตัวได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ



กระทรวงคมนาคม มีแผนการขับเคลื่อนประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาค เนื่องจากตั้งอยู่ในตำแหน่งศูนย์กลางของกลุ่มประเทศอาเซียน และเป็นทางผ่านของการขนส่งระหว่างภูมิภาคของโลก เชื่อมต่อกับกลุ่มประเทศทางฝั่งยุโรป แอฟริกา และเอเชียกลาง ไปยังกลุ่มประเทศภูมิภาคทางเอเชียตะวันออก และอเมริกา หรือพูดง่าย ๆ ก็คือ ประเทศไทยนับได้ว่าเป็นเกตเวย์ที่สำคัญในการขนส่งระหว่างประเทศอย่างแท้จริง

2
โครงการลงทุนสำคัญด้านโครงสร้างพื้นฐาน ภายใต้แผน EEC

โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน เชื่อมท่าอากาศยานดอนเมือง สุวรรณภูมิ และภูเก็ต และพัฒนาระบบโลจิสติกส์ บริการรถไฟ (TOO)	โครงการพัฒนาสนามบิน ภูเก็ต และเมืองการบินภาค ตะวันออก พื้นที่การพัฒนา 6,500 ไร่ ให้เป็นสนามบินแห่งที่ 3 ของภูมิภาค สามารถรองรับ ผู้โดยสารได้ 60 ล้านคน/ปี	โครงการพัฒนาท่าเรือ แหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพิ่มรองรับปริมาณตู้สินค้า จาก 11.1 ล้านตู้/ปี เป็น 18.1 ล้านตู้/ปี และใช้ระบบการจัดการตู้สินค้า อัตโนมัติ	โครงการพัฒนาท่าเรือ มาบตาพุด ระยะที่ 3 เพิ่มศักยภาพในการขนถ่าย ก๊าซธรรมชาติและสินค้าเหลว จาก 16 ล้านตัน/ปี เป็น 31 ล้านตัน/ปี
--	---	---	---

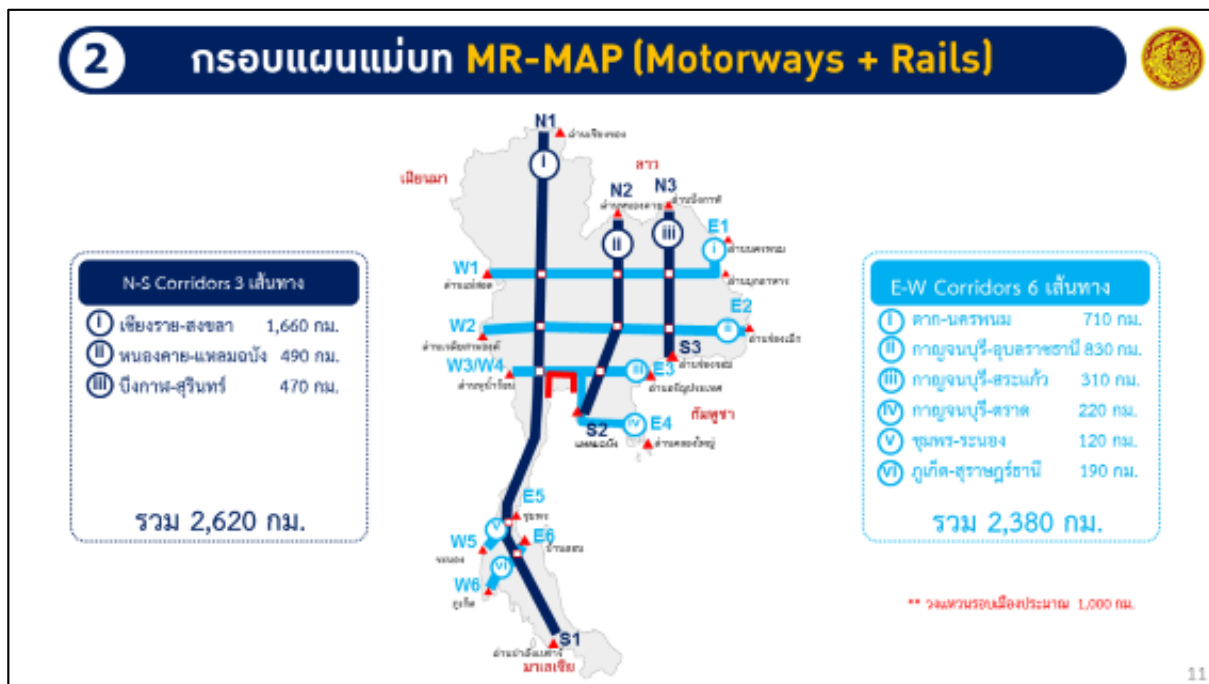
10
อุตสาหกรรมเป้าหมาย
S-Curve

อุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่
 1. อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่
 2. อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ
 3. อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ
 4. อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป
 5. อุตสาหกรรมบริการที่มีมูลค่าสูง
 6. อุตสาหกรรมพลังงานทดแทน
 7. อุตสาหกรรมโลจิสติกส์
 8. อุตสาหกรรมดิจิทัล
 9. อุตสาหกรรมเกษตรมูลค่าสูง
 10. อุตสาหกรรมบริการที่มีมูลค่าสูง

การที่จะพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมได้นั้น ประเทศไทยจะต้องมีการพัฒนาระบบการผลิต การขนส่ง และการเชื่อมต่อภายในประเทศให้พร้อม โดยรัฐบาลได้มีโครงการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC โดยรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมได้เร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ EEC เพื่อรองรับอุตสาหกรรมใหม่ที่เป็น 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย (New S-Curve) ซึ่งจะทำให้เกิดนิคมอุตสาหกรรมแห่งใหม่ สร้างการจ้างงาน และสร้างรายได้ให้กับประชาชนประกอบด้วยโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โครงการพัฒนาสนามบินภูเก็ตและเมืองการบินภาคตะวันออก โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 และโครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 เป็นต้น



นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคม ยังได้ดำเนินการศึกษา
โครงการ MR-MAP เพื่อพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานที่
ประกอบด้วยถนนและรถไฟ เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคเข้าด้วยกัน โดย
เล็งเห็นถึงการพัฒนาระบบราง และลดผลกระทบต่อประชาชน
จากการเวนคืนที่ดินไปพร้อมกัน



ในแผนงานโครงการ จะประกอบด้วยเส้นทาง MR-MAP แนวเหนือ-ใต้ 3 เส้นทาง และแนวตะวันออก-ตะวันตก 6 เส้นทางและได้คัดเลือกโครงการนำร่อง (Pilot Project) เพื่อพัฒนา MR-MAP ในระยะแรก 4 เส้นทาง ประกอบด้วย

1. ชุมพร-ระนอง หรือโครงการ Land bridge เพื่อเชื่อมให้ประเทศไทยเป็นเส้นทาง การขนส่งสินค้าทางเรือของโลก
2. EEC – Land bridge - BIMSTEC เพื่อเชื่อมฐานการผลิตจาก EEC เข้าสู่ Land bridge เพื่อส่งออกไปยังประเทศในกลุ่ม BIMSTEC
3. EEC - โคราซ เพื่อกระจายสินค้าจาก EEC เข้าสู่พื้นที่ภาคอีสาน และเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน
4. วงแหวนรอบกรุงเทพมหานครรอบที่ 3 เพื่อเป็นเส้นทาง การขนส่งสินค้าเส้นทาง ใหม่ ลดปัญหาการขนส่งผ่านพื้นที่ชั้นในกรุงเทพมหานคร

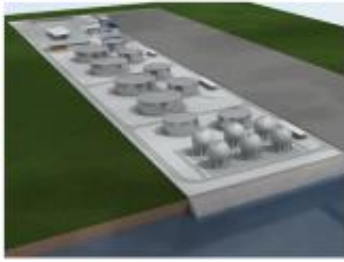
2
โครงการ Land bridge

การขนส่งเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ ได้แก่ โครงการก่อสร้างท่าเรือ
ระยองแห่งใหม่ และท่าเรือชุมพร โดยให้เป็นท่าเรือกันสมัย
หรือ Smart Port ควบคุมการบริหารจัดการด้วยระบบ
Automation รวมถึงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
(Motorway) และรถไฟทางคู่โดยให้ก่อสร้างคู่ขนาน
บนเส้นทางเดียวกัน ตลอดจนการขนส่งทางท่อ

การพัฒนาท่าเรือขนส่งสินค้า
สายนี้จะกระตุ้นการค้ากับนิคมอุตสาหกรรมท่าเรือ
จีนและท่าเรือชุมพรและท่าเรือระยองท่าเรือชุมพร
จีนและท่าเรือชุมพรท่าเรือชุมพรท่าเรือชุมพร
และท่าเรือชุมพรท่าเรือชุมพรท่าเรือชุมพร

12

โครงการ Land bridge จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตสำหรับประเทศไทยอย่างแท้จริง โดยจะเชื่อมโยงประเทศไทยกับเส้นทางการค้าของเอเชียและของโลก โดยการพัฒนานี้อาจไม่แล้วเสร็จในช่วงเวลาของผม แต่เป็นการเตรียมงานให้กับคนรุ่นใหม่ ให้มีความพร้อมสำหรับการยกขีดความสามารถในการแข่งขันประเทศในอนาคต โดย Land bridge จะเป็นประตูนำเข้าและส่งออกสินค้าแห่งใหม่ในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าจากจีนตอนใต้ เป็นทางเลือกในการถ้ายลำการขนส่งสินค้าระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก

2 โครงการ Land bridge : อุบล Land Bridge		
Oil Bridge เป็นทางเลือกในการขนส่งน้ำมันดิบ โดยขนส่งน้ำมันทางเรือจากช่องแคบฮอร์มุซ มายังท่าเรือระนอง และส่งผ่าน Land Bridge ทางท่อไปยังท่าเรือชุมพร เพื่อขนส่งทางเรือ ไปยังจีน ซึ่งเป็นผู้นำเข้าหลัก 	Transshipment เป็นทางเลือกในการถ่ายลำการขนส่งสินค้าระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก โดยเชื่อมต่อทางรางและทางถนน 	Assembly เขตพื้นที่เศรษฐกิจเสรี ดึงดูดนักลงทุน เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมหลังท่าเรือระนอง และท่าเรือชุมพร ส่งเสริม Land Bridge และเพิ่มศักยภาพการแข่งขันด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้ 

และเป็นทางเลือกในการขนส่งน้ำมันดิบ ทางท่อ โดยขนส่งน้ำมันดิบ จากตะวันออกกลางมายังท่าเรือระนองและส่งผ่านทางท่อไปยัง ท่าเรือชุมพร เพื่อขนส่งต่อไปยังประเทศจีน ซึ่งเป็นผู้ใช้น้ำมันรายใหญ่



โครงการการจัดตั้งสายเดินเรือแห่งชาติ ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีสายการเดินเรือแห่งชาติเป็นของตัวเอง ทำให้ไม่มีอำนาจในการต่อรองและแข่งขันกับสายการเดินเรือของประเทศอื่น กระทรวงคมนาคมจึงเร่งผลักดันสายการเดินเรือแห่งชาติของไทย โดยรัฐบาลจะอำนวยความสะดวกพร้อมให้สิทธิพิเศษในการจัดตั้งและดำเนินการเพื่อให้กองเรือไทยสามารถแข่งขันได้ และเป็นเครื่องมือในการขนส่งสินค้าของไทยทั้งการนำเข้าและส่งออก เพื่อสร้างความเติบโตให้กับเศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างยั่งยืนต่อไป

2

แผนงานและโครงการสำคัญ



ทางอากาศ



ทางน้ำ



ทางบก



ทางราง

15

สำหรับแผนงานโครงการที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมที่ได้ดำเนินการ
มา และมีแผนจะดำเนินการในอนาคต เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทย
หลังสถานการณ์โควิด มีทั้งแผนการคมนาคมทางอากาศ การคมนาคม
ทางน้ำ การคมนาคมทางถนน และการคมนาคมทางราง

2

แผนงานและโครงการสำคัญ



ทางอากาศ



ทางน้ำ



ทางบก



ทางราง

16

กระผมจะขอเริ่มที่แผนงานและโครงการสำคัญทางอากาศ ซึ่งเป็นด้านที่สำคัญที่จะสนับสนุนการพัฒนารูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศ เพื่อเชื่อมต่อประเทศไทยกับนานาชาติ เตรียมความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวต่างประเทศ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้หลักของประเทศไทย



เมื่อเราพูดถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ในปัจจุบัน ประเทศไทยมีท่าอากาศยานอยู่ทั้งสิ้น 39 แห่งที่กระจายอยู่ทั่วทั้งภูมิภาค ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับของกรมท่าอากาศยาน และบริษัทท่าอากาศยานไทย หรือ AOT รวมไปถึงท่าอากาศยานของภาคเอกชน และท่าอากาศยานนานาชาติอุตุชนก ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับของกองทัพเรือ



กระทรวงคมนาคม ได้เล็งเห็นถึงการขยายตัวของการขนส่งทางอากาศ จึงได้จัดทำแผนการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยระยะ 15 ปี (พ.ศ.2562-2576) ตามแผนงานมีการแบ่งออกเป็น 2 ระยะ ประกอบด้วย

แผนการพัฒนาในระยะที่ 1 (พ.ศ. 2562-2571) จะมุ่งเน้นให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านการเชื่อมต่อการเดินทางในภูมิภาค และเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างภูมิภาคกับทั่วโลก หรือ Transfer Hub

และแผนการพัฒนาในระยะที่ 2 (พ.ศ. 2572-2576) ที่มุ่งเน้นให้ไทยกลายเป็นศูนย์กลางด้านการบินของโลก หรือ Global Aviation Hub ซึ่งจะสนับสนุนไม่เพียงแต่การเดินทางและการขนส่งระหว่างประเทศ แต่จะรวมไปถึงการเป็นศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรมการบิน รวมถึงอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานในอนาคต

2
การบริหารจัดการ Slot การบินและการจราจรทางอากาศ










- สนามบินเป้าหมาย : สุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ อุตะเภา และสมุย
- จัด Slot การบินให้รองรับสายการบินที่จะทำการบินเข้ามาให้มีประสิทธิภาพ



19

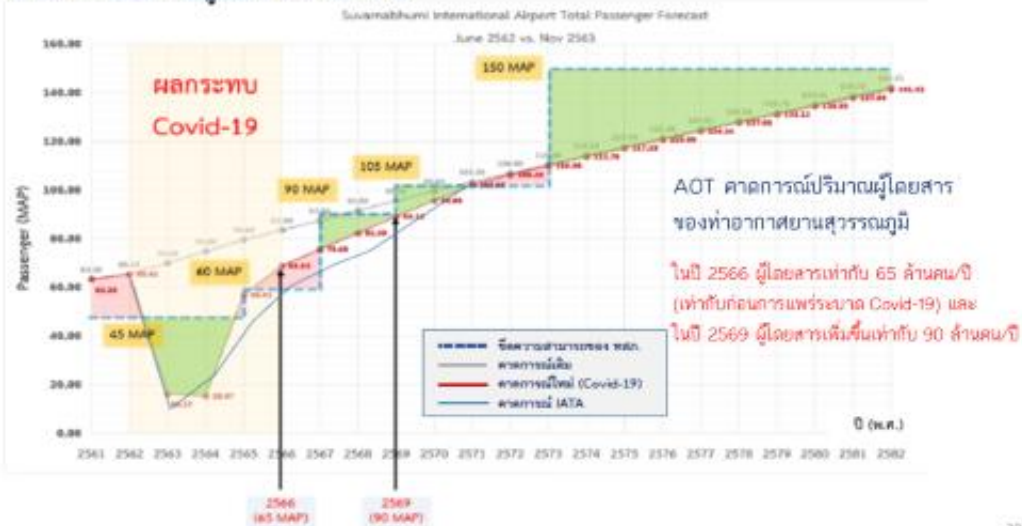
สิ่งที่สำคัญที่สุดอย่างหนึ่งของการพัฒนาด้านอากาศ จะต้องดำเนินการบริหารจัดการ slot การบิน และการบริหารการจราจรทางอากาศให้มีประสิทธิภาพ โดยในระยะแรก กระทรวงคมนาคมจะเริ่มดำเนินการที่ สนามบินนานาชาติเป้าหมาย ได้แก่ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ อุตะเภา และ สนามบินสมุย

2

เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารทางอากาศ



นอกจากนี้กระทรวงคมนาคมกำลังดำเนินการเพิ่มศักยภาพการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปัจจุบันเนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารทางอากาศลดลงเป็นจำนวนมาก แต่จากการคาดการณ์ของ บริษัท ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย หรือ AOT และสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ ไออาตา (IATA) ในปี 2566 จำนวนผู้โดยสาร รวมถึงนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเดินทางผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะมีจำนวน 65 ล้านคน/ปี และจะเพิ่มเป็น 90 ล้านคน/ปี ในปี 2569 ทำให้กระทรวงคมนาคมจำเป็นต้องเตรียมความพร้อม โดยทำการเร่งรัดการซ่อมบำรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง พร้อมเร่งรัดการก่อสร้างท่าอากาศยานอู่ตะเภา และสนามบินอื่นๆ ในภูมิภาค

2
เพิ่มศักยภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2

- ก่อสร้างอาคาร SAT -1 รองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 60 ล้านคน/ ปี เปิดให้บริการ เม.ย. 65
- พัฒนากทางวิ่งเส้นที่ 3 รองรับเที่ยวบิน 94 เที่ยวบิน/ ชม. ลงนามในสัญญา ก.ย. 63 / แล้วเสร็จ ปี 67



เพิ่มขีดความสามารถอาคารผู้โดยสาร กสท. ในการลงกนส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือและส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารหลักหลังที่ 1 ด้านทิศตะวันออกและด้านทิศตะวันตกในช่วงปี 2564-2567

ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กระทรวงคมนาคมเร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างอาคารแซตเทิลไลท์-1 (SAT-1) และเร่งรัดการก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี และรองรับเที่ยวบินได้ 94 เที่ยวบินต่อชั่วโมง แต่จากการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารที่จะมีจำนวนมากถึง 65 ล้านคนต่อปี กระทรวงคมนาคมจึงมีแผนจะทำการก่อสร้างขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศเหนือ และอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออกและทิศตะวันตกเพื่อให้รองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามาในประเทศไทย

2
เพิ่มศักยภาพท่าอากาศยานดอนเมือง

ท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3

ปรับปรุงอาคารผู้โดยสารหลังที่ 1 และหลังที่ 3

ปรับปรุงทางขับ Taxi way

รองรับผู้โดยสาร 40 ล้านคน/ ปี

อยู่ระหว่างการพิจารณา EIA

วงเงินลงทุน 32,292 ล้านบาท

เริ่มดำเนินการปี 2564

เปิดให้บริการปี 2570



คืนสภาพขีดความสามารถเดิมของท่าอากาศยานดอนเมือง

พัฒนาเต็มศักยภาพของพื้นที่ และยกระดับการให้บริการผู้โดยสาร



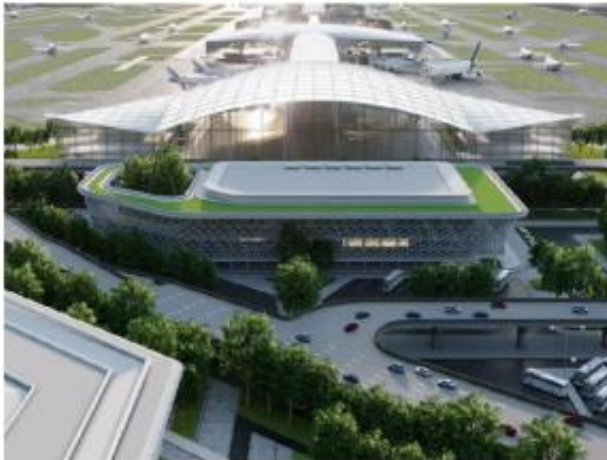
ในขณะเดียวกัน ท่าอากาศยานดอนเมือง ก็จะมีการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารหลังที่ 1 และหลังที่ 3 และปรับปรุงทางขับ (Taxi way) เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 40 ล้านคน/ปี ในปี 2570

2 การพัฒนาสนามบินอุตะเกาและเมืองการบินภาคตะวันออก



รองรับผู้โดยสาร 15.9 ล้านคน/ ปี

เปิดให้บริการปี 2567



ประกอบด้วย 6 กิจกรรม

- อาคารผู้โดยสารแห่งที่ 3
- ศูนย์ธุรกิจการค้าและการขนส่งภาคพื้นดิน
- เขตการค้าเสรีเพื่ออุตสาหกรรมการบิน
- อาคารคลังสินค้าและโลจิสติกส์
- ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน
- ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรการบิน
- มูลค่าโครงการ 290,000 ล้านบาท แบ่งเป็นภาครัฐลงทุนร้อยละ 6 และเอกชนลงทุน ร้อยละ 94

23

รวมไปถึงการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเกาให้สามารถรองรับ
ผู้โดยสารได้สูงสุด 15.9 ล้านคนต่อปี ในปี 2567



ท่าอากาศยานแม่สอด เพื่อรองรับการให้บริการประชาชน และส่งเสริม การขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค โดย สามารถรองรับผู้โดยสาร จากเดิม 0.576 ล้านคน/ปี เพิ่มขึ้น 1.70 ล้านคน/ปี

2

ท่าอากาศยานนครพนม จ.นครพนม

กรมท่าอากาศยาน

เปิดบริการแล้ว

แผนอนาคต

รองรับผู้โดยสาร จาก 0.864 ล้านคน/ปี เป็น 1.7 ล้านคน/ปี

รวมเงินลงทุน 89.90 ล้านบาท

เปิดให้บริการ ปี 2563

ก่อนปรับปรุง

ปัจจุบัน

25

ท่าอากาศยานนครพนม เพื่อเพิ่มศักยภาพท่าอากาศยานให้รองรับการให้บริการประชาชน และส่งเสริมเศรษฐกิจการท่องเที่ยวเมืองรอง โดยสามารถรองรับผู้โดยสาร จากเดิม 0.864 ล้านคน/ปี เป็น 1.70 ล้านคน/ปี

2
การพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น

ก่อนปี 2557

รองรับผู้โดยสาร จาก 2.88 ล้านคน/ปี เป็น **5 ล้านคน/ปี**
 รวมเงินลงทุน **2,044** ล้านบาท
 ตามแผนเปิดให้บริการปี **2565**

อยู่ระหว่างก่อสร้าง

ก่อสร้างอาคารที่จอดรถโดยสารหลังใหม่

ท่าอากาศยานขอนแก่น

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างเพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสาร
จาก 2.88 ล้านคน/ปี เป็น 5 ล้านคน/ปี

2
การพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์

✈️

🚢

🚧

🚆

ก่อนปี 2557

รองรับผู้โดยสารจาก 1.70 ล้านคน/ปี เป็น **2.88** ล้านคน/ปี

ขยับวงลงทุน **651** ล้านบาท

ตามแผนเปิดให้บริการปี **2567**

ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่

28

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ เพื่อรองรับผู้โดยสาร จาก 1.70 ล้านคน/ปี เป็น 2.88 ล้านคน/ปี

2
การพัฒนาท่าอากาศยานเบตง

ท่าอากาศยานนานาชาติเบตง

BETONG INTERNATIONAL AIRPORT

مطار بيتونغ الدولي

กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม

DEPARTMENT OF AIRPORTS, MINISTRY OF TRANSPORT

เตรียมเปิดให้บริการ

รองรับผู้โดยสาร **8.64** แสนคน/ปี

รวมเงินลงทุน **1,703.17** ล้านบาท

เปิดให้บริการ **ปี 2564**

ก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา เพื่อสร้างความเจริญให้กับพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ทำให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางมาถึงได้อย่างสะดวก และปลอดภัย ช่วยสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ โดยสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 8.64 แสนคนต่อปี ซึ่งเตรียมเปิดให้บริการภายในปี 2564 นี้

2

การพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่

ระหว่างก่อสร้าง

รองรับผู้โดยสารจาก 4 ล้านคน/ปี เป็น **8 ล้านคน/ปี**

รวมเงินลงทุน **4,854** ล้านบาท

ตามแผนเปิดให้บริการปี **2566**

• ก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร พลัง 3

• ปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร พลัง 1,2

• ก่อสร้างระบบขนส่งผู้โดยสาร ระบบไฟฟ้าสนามบิน และทางขับขนาน

อยู่ระหว่างก่อสร้าง

นอกจากนี้ยังมี การปรับปรุง ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานตรัง และท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช

2

การพัฒนาท่าอากาศยานตรัง






อยู่ระหว่างก่อสร้าง

ระหว่างก่อสร้าง

รองรับผู้โดยสาร จาก 0.864 ล้านคน/ปี เป็น **3.4** ล้านคน/ปี

วงเงินลงทุน **1,824** ล้านบาท

ตามแผนเปิดให้บริการปี **2566**

อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่

สถานีจอดรถอากาศยานใหม่




31

แสดงเฉพาะรูปภาพ

2

การพัฒนาท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช













รองรับผู้โดยสารจาก 1.29 ล้านคน/ปี เป็น **4 ล้านคน/ปี**
 งบลงทุน **1,541** ล้านบาท
 ตามแผนเปิดให้บริการปี **2566**



ก่อสร้างอาคารที่ท่าผู้โดยสารหลังใหม่

32

แสดงเฉพาะรูปภาพ



ในด้านการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ กระทรวงคมนาคมได้กำหนด
แผนงานและโครงการสำคัญทางน้ำ เพื่อสนับสนุนให้มีสัดส่วนการ
ขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำที่สุด
โดยมีโครงการที่สำคัญ ดังนี้

2
ท่าเรือแหลมฉบัง

เพิ่มขีดความสามารถท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

- เพิ่มความสามารถในการขนส่งตู้สินค้าจาก 7.7 ล้านตู้ต่อปี เป็น **18.1 ล้านตู้ต่อปี**
- เพิ่มความสามารถในการขนส่งรถยนต์จาก 2 ล้านคันต่อปี เป็น **3 ล้านคันต่อปี**
- เพิ่มสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าโดยรถไฟผ่านท่าเรือจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ **30**

รวมสินค้า 114,046 ล้านบาท

ระยะเวลาดำเนินการปี 2561-2584

เปิดบริการส่วนแรก ปี 2568 (ท่าเรือ F1)

อยู่ระหว่างรอผลงานในสัญญา

กำหนดแล้วเสร็จ

ท่าเทียบเรือ F1 ปี 2568

การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ และเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ หลังจากโครงการแล้วเสร็จจะทำให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มมากขึ้น โดยปัจจุบันความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง เท่ากับ 11.1 ล้านตู้ต่อปี และเมื่อก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 แล้วเสร็จ ท่าเรือแหลมฉบังจะมีความสามารถรองรับตู้สินค้านรวมกันได้ประมาณปีละ 18.0 ล้านตู้ต่อปี โดยมีแผนการเปิดให้บริการในปี 2568 ผลประโยชน์จากการพัฒนาโครงการนี้จะส่งผลทั้งด้านมหภาคในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และผลที่ได้กับประชาชนในพื้นที่ เช่น การจ้างงานภายในประเทศและชุมชนโดยรอบ จากภาคอุตสาหกรรม เกษตรการท่องเที่ยว และภาคอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งต้นน้ำและปลายน้ำ

2
ท่าเรือกรุงเทพ

ยกระดับการให้บริการเชื่อมโยงขนส่งภายในประเทศ รองรับปริมาณตู้สินค้า 2.4 แสนตู้ต่อปี

เปิดให้บริการแล้ว
เมื่อวันที่ 25 เม.ย. 2561

การพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้ 2.4 แสนตู้ต่อปี โดยในปัจจุบันการท่าเรือแห่งประเทศไทยกำลังดำเนินโครงการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้เป็นท่าเรืออัตโนมัติ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ และลดระยะเวลาในการบริหารงานภายในท่าเรือ เพื่อเพิ่มความสะดวกให้กับผู้ประกอบการขนส่ง สายเดินเรือ ผู้ส่งออกและนำเข้า

2
การปรับปรุงชายหาดพัทยาเหนือและพัทยาใต้ จ.ชลบุรี





รวมเงินลงทุน **492** ล้านบาท เปิดให้บริการปี **2562**



พัทยาเหนือ



พัทยาใต้

36

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมยังได้มีโครงการในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยทางน้ำเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว โดยมีตัวอย่างโครงการ เช่น

การปรับปรุงชายหาดพัทยาเหนือและพัทยาใต้ เพื่อการท่องเที่ยว โดยเสริมทรายบริเวณชายหาดพัทยากว้าง 35 เมตร ยาว 2.8 กิโลเมตร และฟื้นฟูพื้นที่ชายหาดเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว สร้างรายได้จากการท่องเที่ยว และธุรกิจต่อเนื่อง ปัจจุบันการดำเนินโครงการแล้วเสร็จ พร้อมรองรับการกลับมาของนักท่องเที่ยวชาวไทย และชาวต่างชาติหลังสถานการณ์โควิดคลี่คลาย



การพัฒนายกระดับมาตรฐานท่าเรือให้มีความสะดวก ปลอดภัย สนับสนุนการเดินทางและการท่องเที่ยวทางน้ำ เช่น การปรับปรุงท่าเรือสวนสาธารณะธารา จ.กระบี่ ทำให้ประชาชนได้รับความสะดวก ปลอดภัย ในการเดินทางและท่องเที่ยวทางน้ำ เนื่องจากท่าเรือสวนสาธารณะธารา เป็นท่าเรือที่ชาวจังหวัดกระบี่และนักท่องเที่ยวใช้เดินทางข้ามจากเทศบาล เมืองกระบี่ไปยังเกาะกลาง ตำบลคลองประสงค์ ซึ่งเป็นที่อยู่อาศัย และ แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมของจังหวัดกระบี่อีกด้วย

ข้อ ๖. ขอบเขตการให้บริการ



เริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 23 ธ.ค. 2563



รองรับคนโดยสารได้ 250 คน
ทดแทนการใช้น้ำมันได้
262,800 ลิตร/ปี

กระทรวงคมนาคมยังผลักดันให้มีการใช้เรือพลังงานไฟฟ้าในการขนส่ง
คนในเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อเพิ่มความสะดวก ปลอดภัยในการ
เดินทาง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



สำหรับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางถนน ซึ่งเป็นโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยงพื้นที่ระหว่างภูมิภาค และเชื่อมเข้าไปหาท้องถิ่น โดยกระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนงานพัฒนาโครงข่ายถนน โดยเน้นการแก้ปัญหาต่างๆ ในอดีต เช่น ปัญหาอุบัติเหตุ ปัญหาการจราจรที่ติดขัดในเมืองใหญ่

โดยแผนงานและโครงการที่สำคัญ ได้แก่ โครงการพัฒนาระบบโครงข่ายทางพิเศษระหว่างเมือง ประกอบด้วย

2
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพักยา-มาบตาพุด

ระยะทาง **32 กม.**

วงเงินลงทุน **16,855 ล้านบาท**

เปิดให้บริการ **2563**

สนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพักยา – มาบตาพุด

ระยะทาง 32 กิโลเมตร เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) และลดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนสุขุมวิท ทางหลวงหมายเลข 331 และ 36 ซึ่งท่านนายกรัฐมนตรีกรุณามาทำพิธีเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2563

2
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา

ระยะทาง 196 กม.

วอเมินลงทุน 82,326 ล้านบาท

ตามแผนจะเปิดให้บริการ ปี 2566

ลดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพหลโยธิน และถนนมิตรภาพ
ลดระยะเวลาการเดินทางจากกรุงเทพฯ
สู่นครราชสีมาได้ประมาณ 1.5 – 2 ชั่วโมง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – นครราชสีมา

ระยะทาง 196 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่าง กรุงเทพมหานคร สู่ภาคอีสาน ช่วยลดระยะเวลาการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปโคราช เหลือเพียง 1.5 ชั่วโมง โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี 2566



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงนครราชสีมา - ขอนแก่น

โดยกรมทางหลวงมีแผนพัฒนาเส้นทางมอเตอร์เวย์ช่วง นครราชสีมา-ขอนแก่น และต่อไปยังจังหวัดหนองคาย เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน สปป.ลาว และจะเป็นเส้นทางหลักที่สำคัญรองรับการเดินทางของคนและขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

2
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี

ระยะทาง **96 กม.**

วงเงินลงทุน **63,166** ล้านบาท

ตามแผนจะเปิดให้บริการ ปี **2566**

ลดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพิเศษถนน
กาญจนาภิเษกสาย 338 และ 337

ลดระยะเวลาการเดินทางจากกรุงเทพฯ สู่กาญจนบุรีได้ประมาณ 1 ชั่วโมง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ระยะทาง 96.0 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางไปภาคตะวันตกของประเทศ ไทย สามารถลดระยะเวลาการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปกาญจนบุรี เหลือเพียง 1.0 ชั่วโมง โดยคาดว่าจะเปิดบริการได้ในปี 2566

2
ทางพิเศษ พระราม 3 – ดาวคะนอง – วงแหวนรอบนอก

ระยะทาง 18.7 กม.

รวเงินลงทุน **28,734** ล้านบาท

ตามแผนจะเปิดให้บริการ ปี 2567

แบ่งเบาปัญหาจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2

ขยายโครงข่ายทางพิเศษรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ชั้นนอกและชั้นในกรุงเทพมหานคร

ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทางพิเศษสาย พระราม 3 – ดาวคะนอง – วงแหวนรอบนอก

ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร เพื่อแก้ปัญหาการติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 และรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ชั้นนอกและชั้นในกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้าง ตามแผนจะเปิดให้บริการ ปี 2567

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (ยกระดับ) สายบางซุงเทียม - บ้านแพ้ว



6 ชื่อรายการ — ช่วงบางขุนเทียน - เอกชัย
— ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว

រະមះកា 32.5 កម.

ວງເງິນລາຄາ 32,187 ລ້ານບາດ

ตามแผนจะเปิดให้บริการ ปี 2567



ระยะทาง 32.5 กิโลเมตร โดยช่วงบางขุนเทียน – เอกชัย อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และช่วงช่วงเอกชัย – บ้านแพ้ว อยู่ระหว่างดำเนินการขออนุมัติโครงการ ซึ่งจะเปิดให้บริการ ปี 2567



นอกเหนือจากการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อ
 เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างภูมิภาคให้มีความคล่องตัว สะดวก และ
 ปลอดภัยแล้ว กระทรวงคมนาคมยังได้มีการดำเนินการก่อสร้างถนนและ
 สะพาน เพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพโครงข่ายการเดินทางในภูมิภาค
 ยกตัวอย่าง เช่น

การก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองโคราช (ด้านเหนือ) จ.นครราชสีมา

2
ปรับปรุงโครงข่ายถนนทางหลวงภายในประเทศ








ทางหลวงหมายเลข 24 ต.จานใหญ่ อ.กันทรลักษ์ จ.ศรีสะเกษ




อดีต
➔
ปัจจุบัน

การก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 24 ต.จานใหญ่ อ.กันทรลักษ์
จ.ศรีสะเกษ

2
ปรับปรุงโครงข่ายถนนทางหลวงภายในประเทศ











ทางหลวงหมายเลข 221 ต.พยุห์ อ.พยุห์ จ.ศรีสะเกษ




อดีต
➔
ปัจจุบัน

การก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 221 ต.พยุห์ อ.พยุห์ จ.ศรีสะเกษ

2
ปรับปรุงโครงข่ายถนนทางหลวงภายในประเทศ

สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา อ.มโนรมย์ จ.ชัยนาท

อดีต
➔
ปัจจุบัน

การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา อำเภอมนอรัญ
จังหวัดชัยนาท



นอกจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนแล้ว กระทรวงคมนาคมยัง
ได้มีแผนงานและโครงการที่สำคัญในการสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบ
การขนส่ง หรือ Modal Shift เพื่อเปลี่ยนการขนส่งทางถนนไปเป็น
การขนส่งทางราง ได้แก่

การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าที่อำเภอเชียงของ
จ.เชียงราย และ

2

ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง จ.นครพนม

สถานะ อยู่ระหว่างคัดเลือกเอกชน
(คกก. คัดเลือก พิจารณารับเอกสาร
ร่วมลงทุน คาดว่าจะสามารถ
ประกาศเชิญชวน ภายใน มิ.ย.64)

คาดว่าจะลงนามในสัญญา ปี 2564

การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง จังหวัดนครพนม

2 การพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น (M-FLOW)

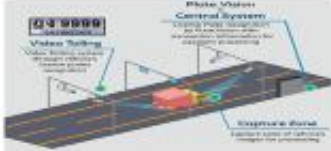







“เปิดมิติใหม่แก้ไขปัญหารถติดหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยใช้ระบบ M-Flow ด้วยเทคโนโลยี Video Tolling และระบบตรวจจับป้ายทะเบียนรถอัตโนมัติแบบ AI”

คาดว่าจะเปิดให้บริการระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ภายในปี 2564



M-FLOW ด่านเก็บเงินทางด่วนใหม่ด้วยระบบ AI แก้ปัญหารถติดทางด่วน

นโยบายเร่งด่วน สมว.คต.บคต. ทดสอบระบบ ตุลาคม 63 เริ่มใช้งานจริงภายในปี 64

-  **ไม่ติดหน้าด่าน** - สนับสนุนบัตร ไม่ติดเงิน ไม่มีเจ้าหน้าที่
-  **ผ่านปุ๊บ ค่าปุ๊บ** - ด้วยระบบเทคโนโลยี Video Tolling ระบบกล้องตรวจจับป้ายทะเบียนรถอัตโนมัติ
-  **ไม่ต้องชะลอ** - รถวิ่งผ่านด่านได้เลย สะดวก รวดเร็ว ความเร็วไม่เกิน 120 กม./ชม.
-  **วิ่งก่อน จ่ายทีหลัง** - ด้วยระบบ (Post-paid) ตามที่บันทึกข้อมูลไว้ และ E-Bill เก็บเงินรายเดือน
-  **ระยะรถเร็วขึ้น 5 เท่า** - ได้ 2,000-2,500 คัน/ชั่วโมง
-  **ใช้ได้ทุกด่าน** - Single Platform 10 ทางด่วนและด่านจัดเก็บค่าทางพิเศษ

ในการพัฒนาโครงการของกระทรวงคมนาคม นอกจากการพัฒนาโครงข่ายให้ครอบคลุมแล้ว ยังมีการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวก และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ที่ช่วยให้ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับความสะดวก และเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง โดยมีโครงการที่สำคัญ เช่น

การแก้ไขปัญหารถติดหน้าด่านมอเตอร์เวย์โดยใช้ระบบ M-Flow เพื่ออำนวยความสะดวกและแก้ปัญหารถติดบริเวณหน้าด่าน โดยเริ่มดำเนินการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 โดยจะเปิดให้บริการภายในปี 2564 และจะขยายผลไปดำเนินการบนมอเตอร์เวย์ที่เหลือทุกสาย

2
โครงการติดตั้งแบริเออร์คอนกรีตหุ้มด้วย RFB แทนเกาะสี่










กรมทางหลวง	กรมทางหลวงชนบท
13 จังหวัด	15 จังหวัด
23 สายทาง	16 สายทาง
ระยะทาง 150 กิโลเมตร	ระยะทาง 100 กิโลเมตร

การปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยทางถนนโดยการติดตั้งแบริเออร์คอนกรีตหุ้มด้วย RFB มาใช้แทนเกาะสี่

เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนที่เป็นเกาะสี่ โดยการก่อสร้างเป็นกำแพงคอนกรีตหุ้มด้วยยางพาราที่เกาะกลางถนน การนำยางพารามาหุ้มสามารถลดแรงกระแทกหากเกิดอุบัติเหตุ และเป็นการส่งเสริมภาคเกษตรกรรม โดยการนำน้ำยางพาราที่มีอยู่ในท้องตลาดเป็นจำนวนมากมาใช้ให้เกิดประโยชน์ และเป็นการช่วยเหลือชาวสวนยางอีกด้วย



อีกหนึ่งในยุทธศาสตร์ที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมคือการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาเป็นการขนส่งทางราง โดยกระทรวงคมนาคมได้มีแผนงานพัฒนาระบบการขนส่งทางรางหลายโครงการได้แก่



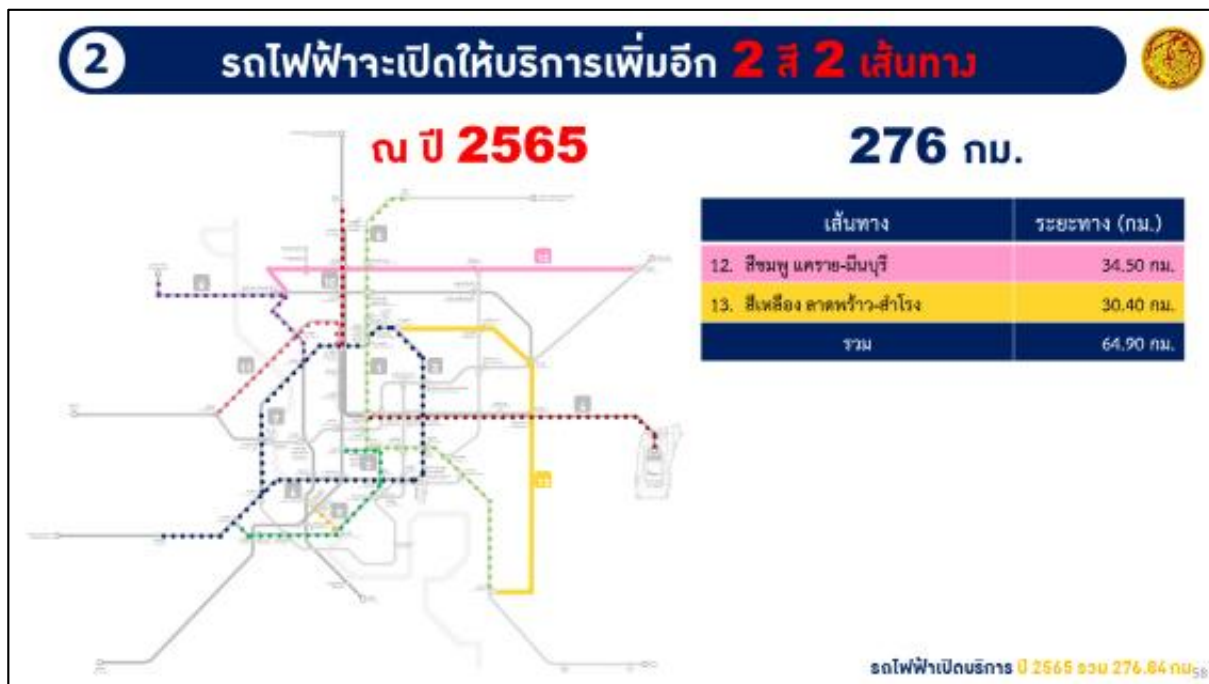
ปัจจุบันรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเปิดให้บริการแล้ว 5 สี 9 เส้นทาง
 ระยะทาง 170 กิโลเมตร จากทั้งหมด 554 กิโลเมตร คิดเป็นประมาณ
 25% ของโครงข่ายทั้งระบบ และมีแผนจะทยอยเปิดให้บริการเป็น
 ลำดับ ดังนี้



ในปี 2564 เปิดให้บริการเพิ่ม 2 เส้นทาง ระยะทาง 31 กม.
ประกอบด้วย

1. สีแดงเข้ม สาย บางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26.30 กม.
2. สีแดงอ่อน สาย บางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15.26 กม.

รวมระยะทางให้บริการทั้งสิ้น 211 กม. หรือคิดเป็น 38% ของโครงข่าย



ในปี 2565 เปิดให้บริการเพิ่ม 2 เส้นทาง ระยะทาง 65 กม.
ประกอบด้วย

1. สีชมพู สาย แคราย-มีนบุรี ระยะทาง 34.50 กม.
2. สีเหลือง สาย ลาดพร้าว-สำโรง ระยะทาง 30.40 กม.

รวมระยะทางให้บริการทั้งสิ้น 276 กม. หรือคิดเป็น 50% ของโครงข่าย



ปี 2566 เปิดให้บริการเพิ่ม 3 เส้นทาง ระยะทาง 29 กม.

1. สีแดงเข้ม รังสิต-มธ.ศูนย์รังสิต 8.84 กม.
2. สีแดงอ่อน ตลิ่งชัน-ศาลายา 14.80 กม.
3. สีแดงอ่อน ตลิ่งชัน-ศิริราช 5.70 กม.

รวมระยะทางให้บริการทั้งสิ้น 306 กม. หรือคิดเป็น 55% ของโครงข่าย



ในปี 2567 เปิดให้บริการเพิ่ม 1 เส้นทาง ได้แก่ สีลม สาย ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี ระยะทาง 22.50 กม.

รวมระยะทางให้บริการทั้งสิ้น 328 กม.หรือคิดเป็น 59% ของโครงข่าย



ในปี 2568 เปิดให้บริการเพิ่ม 2 เส้นทาง ระยะทาง 26 กม.

ประกอบด้วย

1.สีแดงเข้ม สายบางซื่อ-หัวลำโพง ระยะทาง 5.76 กม.

2.สีแดงอ่อน สายบางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก ระยะทาง 20.14 กม.

รวมระยะทางให้บริการทั้งสิ้น 354 กม.หรือคิดเป็น 64% ของโครงข่าย



ในปี 2569 เปิดให้บริการเพิ่ม 1 เส้นทาง ได้แก่ สีส้ม สาย ศูนย์วัฒนธรรมฯ-บางขุนนนท์ ระยะทาง 13.40 กม.

รวมระยะทางให้บริการทั้งสิ้น 367 กม.หรือคิดเป็น 66% ของโครงข่าย



ในปี 2570 เปิดให้บริการเพิ่ม 2 เส้นทาง ระยะทาง 45 กม.
ประกอบด้วย

1. แอร์พอร์ตเรลลิงค์ (ARL) สายพญาไท-ดอนเมือง ระยะทาง
21.80 กม.

2. สีม่วง สาย เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ ระยะทาง 23.60 กม.

รวมระยะทางให้บริการทั้งสิ้น 413 กม.หรือคิดเป็น 75% ของโครงข่าย



โดยมีแผนการพัฒนาส่วนต่อขยายเพิ่มเติมอีก 10 เส้นทาง รวมระยะทาง 140 กม. รวมระยะทางให้บริการทั้งสิ้น 554 กม.



เมื่อแผนการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทั้งระบบเสร็จสิ้น จะทำให้การเดินทางของประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีความคล่องตัวและสะดวกมากขึ้น โดยปัจจุบันมีโครงการที่ดำเนินการแล้ว ดังนี้

รถไฟฟ้าสายสีเขียว หมอชิต - สะพานใหม่ เปิดให้บริการปี 2563



รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เตาปูน - ท่าพระ และหัวลำโพง — บางแค เปิดให้บริการ ปี 2563



รถไฟฟ้าสายสีส้ม ศูนย์พัฒนธรรม-มินบุรี อยู่ระหว่างก่อสร้างโครงสร้าง
ทาง สถานีรถไฟฟ้าและศูนย์ซ่อมบำรุง ตามแผนจะเปิดให้บริการปี
2567

2
รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ลาดพร้าว - สำโรง

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

แล้วเสร็จ

อยู่ระหว่างก่อสร้าง

แผนอนาคต

อดีต

ปัจจุบัน

สถานีศรีเอี่ยม

ตามแผนจะเปิดให้บริการปี 2565

รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง อยู่ระหว่างก่อสร้างโครงสร้าง
ทาง สถานีรถไฟฟ้าและศูนย์ซ่อมบำรุง ตามแผนจะเปิดให้บริการปี
2565

2

รถไฟฟ้าสายสีชมพู แคราย - มีนบุรี

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

แล้วเสร็จ

อยู่ระหว่างก่อสร้าง

แผนอนาคต

อดีต

ปัจจุบัน

อดีต

➔

ปัจจุบัน

รถไฟฟ้าสายสีชมพู แคราย - มีนบุรีอยู่ระหว่างก่อสร้างโครงสร้างทาง
สถานีรถไฟฟ้าและศูนย์ซ่อมบำรุง ตามแผนจะเปิดให้บริการปี **2565**



รถไฟฟ้าสายสีแดง สายบางซื่อ – รังสิต และสถานีกลางบางซื่อ
 มีกำหนดเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในเดือนพฤศจิกายน 2564
 โดยสถานีกลางบางซื่อจะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางรางของ
 ประเทศ และของภูมิภาคอาเซียน

ในปัจจุบันกระทรวงคมนาคมได้เปิดให้บริการใช้สถานีกลางบางซื่อ
 ชั่วคราว สำหรับเป็นพื้นที่บริการฉีดวัคซีน COVID-19 ให้ประชาชน
 ทั่วไป

2

การพัฒนารถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน





รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน
(ดอนเมือง – สุวรรณภูมิ – อู่ตะเภา)
ระยะทาง 220 กม.



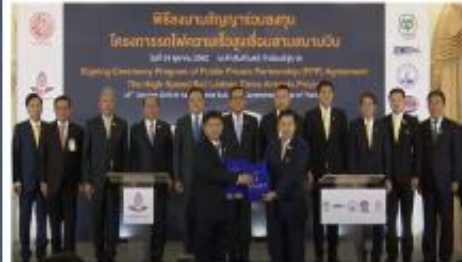
วงเงินลงทุน 220,435 ล้านบาท
อยู่ระหว่าง ประสานร้อยท้ายสาธารณูปโภค เว้นคืนที่ดิน
และ CPH ออกแบบรายละเอียด





ปี 2571

พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี และ รมว.กลาโหม เป็นประธาน
พิธีลงนามสัญญาร่วมทุน
โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน
เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562







นอกจากการพัฒนากระบวนรถไฟฟาส่งมวลชนในกรุงเทพและ
ปริมณฑลแล้ว กระทรวงคมนาคมยังได้มีแผนงานพัฒนารถไฟ
ความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างเมืองใหญ่ ประกอบด้วย

รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เส้นทางดอนเมือง – สุวรรณภูมิ
– อู่ตะเภา ระยะทาง 220 กิโลเมตร ตามแผนจะเปิดให้บริการ ปี 2571

2
การพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูง : กรุงเทพฯ - นครราชสีมา

ช่วงที่ 1 : กรุงเทพฯ - นครราชสีมา

ระยะทาง **252 กม.**

วงเงินลงทุน 179,412 ล้านบาท

อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง

ปี 2569

พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี และ รมว.กลาโหม เป็นประธาน
พิธีลงนามในสัญญาจ้างงานระบบ
ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ
และจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา 2.3)
เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2563
ณ ตึกภักดีบดินทร์ ทำเนียบรัฐบาล

รถไฟความเร็วสูง : กรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 252 กิโลเมตร ปัจจุบัน อยู่ระหว่างก่อสร้าง ตามแผนจะเปิดให้บริการในปี 2569

2
การพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูง : นครราชสีมา – หนองคาย

ช่วงที่ 2 : นครราชสีมา – หนองคาย

ระยะทาง 355 กม.

วณิชนลงทุน 252,347 ล้านบาท

อยู่ระหว่าง รฟท. ออกแบบรายละเอียด

ปี 2573

รถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร ปัจจุบัน อยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียด



นอกจากนั้น กระทรวงคมนาคมมีแผนงานในการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ทั่วประเทศ โดยแบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ แผนระยะเร่งด่วน (ปี 2560 – 2564) และแผนระยะที่ 2 (2565 - 2569) รวมถึงแผนการพัฒนาทางคู่สายใหม่ (2560 – 2564) โดยมีความคืบหน้าในการดำเนินการ ดังนี้

แผนทางคู่ระยะเร่งด่วน จำนวน 7 เส้นทาง ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ 2 เส้นทาง ได้แก่ ชุมทางฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย และชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น และอยู่ระหว่างการก่อสร้างอีก 5 เส้นทาง

สำหรับเส้นทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม อยู่ระหว่างดำเนินการประกวดราคา

และการดำเนินการทางคู่ระยะที่ 2 กระทรวงคมนาคมได้เร่งรัดดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานที่วางไว้ต่อไป

2

รถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย











ระยะทาง **106 กม.**

วงเงินลงทุน **10,673 ล้านบาท**

เปิดให้บริการปี **2563**




โดยปัจจุบันมีโครงการที่ดำเนินการแล้ว ดังนี้

รถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง 106.0 กิโลเมตร เปิดให้บริการ ปี 2563

75

2
รถไฟทางคู่ ชุมทางถนนจ๊ะ-ขอนแก่น



ระยะทาง **187 กม.**

วงเงินลงทุน **24,064** ล้านบาท

เปิดให้บริการปี **2562**









รถไฟทางคู่ชุมทางถนนจ๊ะ-ขอนแก่น ระยะทาง 187.0 กิโลเมตร
เปิดให้บริการ ปี 2562

2

รถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ

ระยะทาง **148 กม.**

วงเงินลงทุน **20,679 ล้านบาท**

เปิดให้บริการปี **2565** อยู่ระหว่างก่อสร้าง

ความก้าวหน้า : บ้านกล้วย - โดกกระเทียม ร้อยละ 52.12 / ท่าแค - ปากน้ำโพ ร้อยละ 65.82 (ณ 30 เม.ย. 64)

ช่วงบ้านกล้วย-โดกกระเทียม

ช่วงท่าแค-ปากน้ำโพ

รถไฟทางคู่ช่วงลพบุรี – ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง ตามแผนจะเปิดให้บริการ ปี 2565

2

รถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน

ระยะทาง 169 กม.

วงเงินลงทุน 18,502 ล้านบาท

เปิดให้บริการปี 2565

อยู่ระหว่างก่อสร้าง

ความถี่ขบวน : นครปฐม - หนองปลาไหล ร้อยละ 83.29 / หนองปลาไหล - หัวหิน ร้อยละ 84.14 (ณ 30 เม.ย. 64)

ช่วงนครปฐม - หนองปลาไหล

ช่วงหนองปลาไหล-หัวหิน

งานอาคารและยานสถานีนครปฐม

- สถานี
- อาคาร
- ราง
- สัญญาณ
- ระบบ
- ระบบ
- ระบบ
- ระบบ
- ระบบ
- ระบบ

งานอาคารและยานสถานีหนองปลาไหล

- สถานี
- อาคาร
- ราง
- สัญญาณ
- ระบบ
- ระบบ
- ระบบ
- ระบบ
- ระบบ
- ระบบ

รถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม – หัวหิน ระยะทาง 169.0 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง ตามแผนจะเปิดให้บริการ ปี 2565

2

รถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์

ระยะทาง 84 กม.
วงเงินลงทุน 6,939 ล้านบาท

เปิดให้บริการปี 2564

อยู่ระหว่างก่อสร้าง

ความก้าวหน้า : ร้อยละ 86.55 (ณ 30 เม.ย. 64)

รถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน — ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84.0 กิโลเมตร
อยู่ระหว่างก่อสร้าง ตามแผนจะเปิดให้บริการ ปี 2564

2

รถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร

ระยะทาง 167 กม.

วงเงินลงทุน **14,935** ล้านบาท

เปิดให้บริการปี **2565**

อยู่ระหว่างก่อสร้าง

ความก้าวหน้า : ประจวบคีรีขันธ์ - บางสะพานน้อย ร้อยละ 77.54 / บางสะพานน้อย - ชุมพร ร้อยละ 69.00 (64.30 เม.ย.64)

Overpass Bridge At Km.303+048.000
PROGRESS 80.00 %

Bridge At Km.303+748.000 RT
PROGRESS 80.00 %

Progress สะดุม 80.26%

Station Building at Thub sakae Station

ช่วงบางสะพานน้อย-ชุมพร

รถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง 167.0 กิโลเมตร
อยู่ระหว่างก่อสร้าง ตามแผนจะเปิดให้บริการ ปี 2565



สำหรับเมืองหลักในภูมิภาคเช่น เชียงใหม่ ภูเก็ต อุตรดิตถ์ ขอนแก่น นครราชสีมา และหาดใหญ่ กระทรวงคมนาคมได้กำหนดแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ดังกล่าว โดยรูปแบบระบบขนส่งมวลชนจะเป็นรถเมล์ไฟฟ้าในระยะแรก และหากเมืองมีการเติบโตมากขึ้น และมีจำนวนผู้โดยสารในระบบมากขึ้น กระทรวงคมนาคม ก็มีแผนที่จะพัฒนาเป็นระบบรถไฟฟ้าเหมือนในพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อไป

เศรษฐกิจไทยฟื้นตัว คนไทยมีรายได้



83

และที่ผมกล่าวถึงไปทั้งหมดนั้น เป็นแผนงานโครงการของกระทรวง
คมนาคมที่จะช่วยขับเคลื่อนอนาคตของประเทศไทยผ่านการลงทุน
ภาครัฐ เพื่อช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ สร้างงาน สร้างรายได้ให้กับ
ประชาชน ส่งเสริมการท่องเที่ยว การส่งออก และการลงทุน
ภาคเอกชน เพื่อให้เศรษฐกิจไทยสามารถฟื้นตัว และเป็นกำลังสำคัญ
ในการพลิกโฉมให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งและการ
คมนาคมในภูมิภาคได้อย่างมั่นคงและยั่งยืนต่อไป



“คมนาคมพร้อม”

เคียงข้าง ให้บริการ ประชาชน

และร่วมขับเคลื่อน “ไทย” ไปด้วยกัน