

Logistics connectivity in ASEAN : A Thailand perspective



Mr. Teerapong Rodprasert
Vice Minister for Transport

November 7, 2018

Centara Grand at Central Plaza Ladprao Hotel

ประเด็นนำเสนอ



ศักยภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย และบทบาทประเทศไทย
ในประชาคมอาเซียน



ภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์



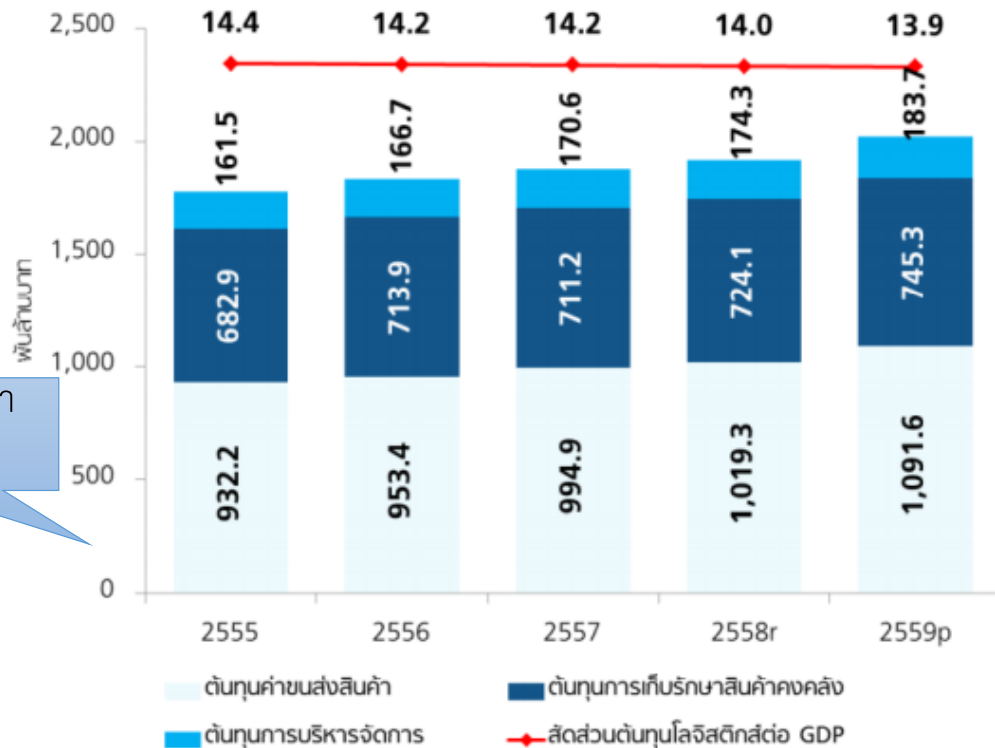
แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย



ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Logistics Cost/GDP)

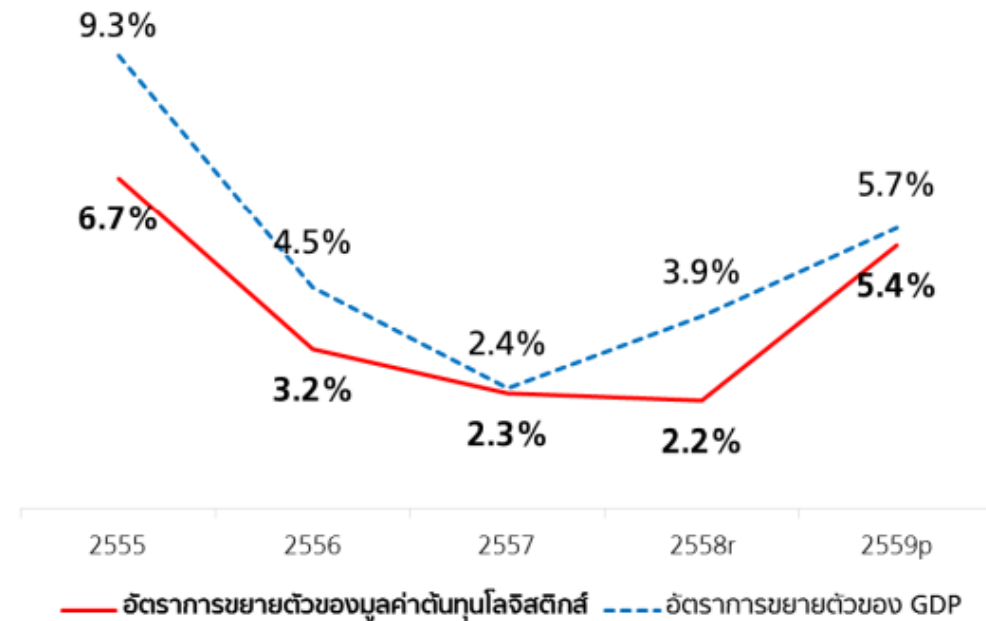
ส่วนที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ภาพที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย



ต้นทุนขนส่งสินค้า
ร้อยละ 54

ภาพที่ 2 แนวโน้มการขยายตัวของต้นทุนโลจิสติกส์
และ GDP ณ ราคาประจำปี



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2560

ที่มา สศช.

ศักยภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์เทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน
(Logistics Performance Index: LPI) ปี 2559

รายการ	ที่ 1 อาเซียน				ที่ 2 อาเซีย	ที่ 3 อาเซียน	ที่ 4 อาเซียน
							
ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์	4.14	3.97	3.72	3.66	3.43	3.26	2.98
อันดับ	5	12	24	27	32	45	63
(1) พิธีการศุลกากร	4.18	3.85	3.45	3.32	3.17	3.11	2.69
(2) โครงสร้างพื้นฐาน	4.20	4.10	3.79	3.75	3.45	3.12	2.65
(3) การเตรียมการขนส่งระหว่างพท.	3.96	3.69	3.58	3.70	3.48	3.37	2.90
(4) สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้ง ภาครัฐและธุรกิจ	4.09	3.99	3.69	3.62	3.34	3.14	3.00
(5) ระบบการติดตามและตรวจสอบ สินค้า	4.05	4.03	3.78	3.68	3.46	3.20	3.14
(6) ความตรงต่อเวลาของบริการ	4.40	4.21	4.03	3.90	3.65	3.56	3.46

ที่มา: World Bank 2017

* World bank รายงานผลทุก 2 ปี โดยผลล่าสุดคือปี 2016 รายงาน ณ ปี 2017

ผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของ IMD ที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม



เกณฑ์ชี้วัด

ที่มา
ข้อมูล

2557

2558

2559

2560

2561

การดำเนินการของกระทรวงคมนาคม

โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป
(Basic Infrastructure)



28

30

35

34

31

ดำเนินการเพื่อเพิ่มอันดับคุณภาพ
โครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ดังนี้

1. โครงข่ายทางถนน
(Roads)

Hard
Data

47

47

26

26

19

1. ปรับปรุงระยะทางถนนและระยะทางราง
ให้เป็นปัจจุบันทุกปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559
(สนข. รวบรวมข้อมูลสถานะระยะทางถนน
และระยะทางรางล่าสุด: มีนาคม 2561)

2. โครงข่ายทางราง
(Railroads)

Hard
Data

43

43

42

42

42

2. จัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศ
ของประเทศ เพื่อขับเคลื่อนให้ประเทศไทย
เป็นศูนย์กลางธุรกิจการบินในภูมิภาค

3. การขนส่งทางอากาศ
(Air Transportation)

IATA

20

20

20

19

19

3. เร่งรัดการพัฒนาปรับปรุง
คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน
โดยการกระตุ้นให้เกิดโครงการ/แผนงาน/
มาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การพัฒนา
ระบบโครงข่ายโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงเขต
เศรษฐกิจและประตูการค้า การสร้างโครงข่าย
เชื่อมโยงทางน้ำ

4. คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ
(Quality of Air Transportation)

EOS

29

36

36

33

34

5. การขนส่งทางน้ำ
(Water Transportation)

EOS

40

38

43

44

43

6. การจัดการระบบโลจิสติกส์
(Logistics Management)

EOS

44

41

47

47

-

การประเมินโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม

(ที่มา: The Global Competitiveness Report)

อันดับการประเมินโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

การประเมินโครงสร้างพื้นฐานภาพรวม
2017-2018



ถนน

2015-2016 2016-2017 2017-2018



3	2	2
---	---	---



15	20	23
----	----	----



51	60	59
----	----	----



ราง

2015-2016 2016-2017 2017-2018



8	5	4
---	---	---



13	15	14
----	----	----



78	77	72
----	----	----



	Rank	Score
ฮ่องกง	1	6.7
สิงคโปร์	2	6.5
ญี่ปุ่น	5	6.1
เกาหลีใต้	8	6.1
มาเลเซีย	22	5.5
ไทย	43	4.7
อินโดนีเซีย	52	4.5
บรูไน	60	4.3
เวียดนาม	79	3.9
สปป.ลาว	102	3.3
กัมพูชา	106	3.1



สนามบิน

2015-2016 2016-2017 2017-2018



1	1	1
---	---	---



20	21	21
----	----	----



38	42	39
----	----	----



ท่าเรือ

2015-2016 2016-2017 2017-2018



2	2	2
---	---	---



16	17	20
----	----	----



52	65	63
----	----	----

ประเทศไทยกับการเป็นศูนย์กลางของกลุ่มประเทศอาเซียน



R1: Southern Economic Corridor (SEC)

กรุงเทพ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พระตะบอง-พนมเปญ_โอยจิมินห์-หวุงเต่า

R2: East-West Economic Corridor (EWEC)

1,320 กม

มะละแหม่ง-แม่สอด-ตาก-สุโขทัย-พิษณุโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-มุกดาหาร-สะพานมิตราด่านสะพาน-ลาวบาว-ดงท่า-ดามัง

R3 North-South Economic Corridor (NSEC)

R3A: ผ่านทางลาว: เชียงราย-เชียงของ-ห้วยทราย-หลวงน้ำทา-บ่อหาน-บ่อเต็น-เชียงราย-ขุนหมิง (1,090 กม)

R3B: ผ่านทางเมียนมาร์: เชียงราย-แม่สาย-ท่าขี้เหล็ก-เชียงใหม่-เชียงราย-ขุนหมิง

ภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยในปัจจุบัน



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

ภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยในปัจจุบัน



บางใหญ่-บางซื่อ
23 กม.



บางซื่อ-หัวลำโพง
20.8 กม.



หมอชิต-อ่อนนุช
สนามกีฬาฯ-สะพานตากสิน
24 กม.



Airport Rail Link
28 กม.



สะพานตากสิน - บางหว้า
7.5 กม.

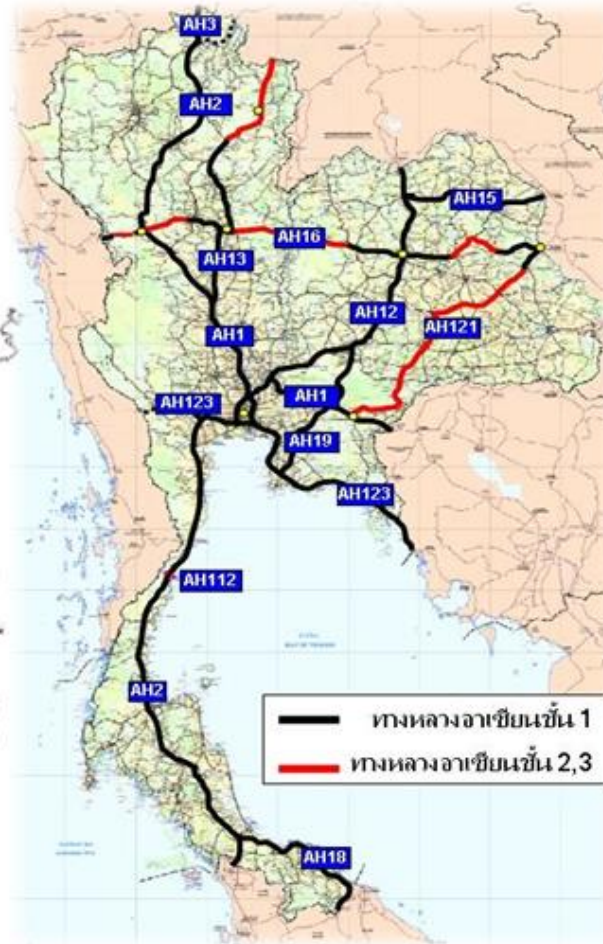


อ่อนนุช-แบร์ริง
5.25 กม.



ปัจจุบันเปิดให้บริการระยะทางรวม 109.8 กม.

โครงข่ายทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Network)



จุดประสงค์

1. กำหนดโครงข่ายทางหลวงอาเซียนของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน
2. รองรับการพัฒนาและเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงของประเทศสมาชิก
3. รองรับการรวมตัวทางเศรษฐกิจของอาเซียน
4. ขยายโอกาสและสู่ทางการค้าและการท่องเที่ยว โดยไทยเป็นศูนย์กลาง

ลักษณะชั้นทาง

- ชั้นพิเศษ (Primary): ทางด่วนที่ควบคุมทางเข้า-ออก สมบูรณ์แบบ
- ชั้นที่ 1 (Class I): ถนน 4 ช่องจราจร
- ชั้นที่ 2 (Class II): ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ผิวทางกว้าง 7 เมตร
- ชั้นที่ 3 (Class III): ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ผิวทางกว้าง 6 เมตร

แผนการพัฒนา

ระยะที่ 1 (พ.ศ.2543): กำหนดโครงข่ายทางหลวงอาเซียนให้แล้วเสร็จ

ระยะที่ 2 (พ.ศ.2547):

- ทางหลวงปรับปรุงเป็นถนนมาตรฐานชั้น 3
- ติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนเส้นทางเหล่านั้น
- เปิดดำเนินการจุดผ่านแดนทั้งหมด

ระยะที่ 3 (พ.ศ.2563): ทางหลวงปรับปรุงเป็นถนนมาตรฐานชั้น 1 หรือชั้นพิเศษ

โครงข่ายทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Network)

รายละเอียดโครงข่ายทางหลวงอาเซียน 12 สายของไทยเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน



หมายเลข	จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	ระยะทาง (km)
AH1	บ.คลองลึก (ชายแดนไทย/กัมพูชา)	แม่สอด (ชายแดนไทย/พม่า)	697.4
AH2	สะเดา (ชายแดนไทย/มาเลเซีย)	แม่สาย (ชายแดนไทย/พม่า)	2,010
AH3	อ.เชียงของ (ชายแดนไทย/ลาว)	บ.หัวดอย - เชียงราย	114.8
AH12	สะพานมิตรภาพไทย/ลาว - หนงคาย	สระบุรี - หินกอง	558.7
AH13	ห้วยโก้น (ชายแดนไทย/ลาว)	อ.สามง่าม - นครสวรรค์	577.4
AH15	นครพนม (ชายแดนไทย/ลาว)	อ.สว่างแดนดิน - อุดรธานี	239.2
AH16	มุกดาหาร (ชายแดนไทย/ลาว)	ตาก	688.5
AH18	อ.สุโขทัย (ชายแดนไทย/มาเลเซีย)	อ.จะนะ - อ.หาดใหญ่	263.4
AH19	อ.ปรางค์ชัย	กรุงเทพฯ	391.4
AH112	อ.คลองลอม	อ.บางสะพาน	33.1
AH121	มุกดาหาร	สระแก้ว	537.8
AH123	บ.พุน้ำร้อน (ชายแดนไทย/พม่า)	อ.หาดเล็ก	619.9

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย

วิสัยทัศน์ : มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน

เป้าประสงค์

ภาคสังคม : เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง

ภาคเศรษฐกิจ : เพื่อขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

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)

- ส่งเสริมวิจัยและพัฒนา
- การนำเทคโนโลยี นวัตกรรมประยุกต์ใช้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ตัวอย่าง

- การใช้ระบบ ITS/MIS/GIS
- การบริหารการจราจรทางอากาศ

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

แผนงาน 1

การพัฒนาโครงข่าย
รถไฟระหว่างเมือง



1.1 ปรับปรุงระบบอุปกรณ์
และโครงสร้างพื้นฐาน

1.2 การพัฒนาระบบรถไฟ
ทางคู่

แผนงาน 2

การพัฒนาโครงข่าย
ขนส่งสาธารณะ



เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร
ใน กทม. และปริมณฑล

2.1 รถไฟฟ้า 10 สาย

2.2 การจัดซื้อรถประจำทาง
เชื้อเพลิง NGV 3,183 คัน และ
อุจาด

2.3 การก่อสร้างโครงข่ายถนน
และสะพานใน กทม. และ
ปริมณฑล

แผนงาน 3

การเพิ่มขีดความสามารถ
ทางหลวงเชื่อมโยง



ฐานการผลิตของประเทศ
และประเทศเพื่อนบ้าน

3.1 การยกระดับการเข้าถึง
พื้นที่เกษตร/ท่องเที่ยว

3.2 การเชื่อมโยงระหว่าง
เมืองหลัก และระหว่างฐาน
การผลิตหลักของประเทศ

3.3 การเชื่อมโยงประตูการขนส่ง
ระหว่างประเทศ

3.4 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนน และ
องค์ประกอบต่อเนื่อง

แผนงาน 4

การพัฒนาโครงข่าย
การขนส่งทางน้ำ



4.1 การพัฒนาท่าเรือ

4.2 การเสริมสร้างประสิทธิภาพ
การขนส่งทางน้ำ รักษาคลัง

แผนงาน 5

การเพิ่มขีดความสามารถ
การให้บริการขนส่งทางอากาศ



5.1 การเพิ่มขีดความสามารถ
ของท่าอากาศยาน

5.2 เพิ่มขีดความสามารถระบบ
การจัดการจราจรทางอากาศ
ให้ได้มาตรฐานสากล

5.3 เพิ่มประสิทธิภาพผู้ปฏิบัติงาน

5.4 การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม
การบิน

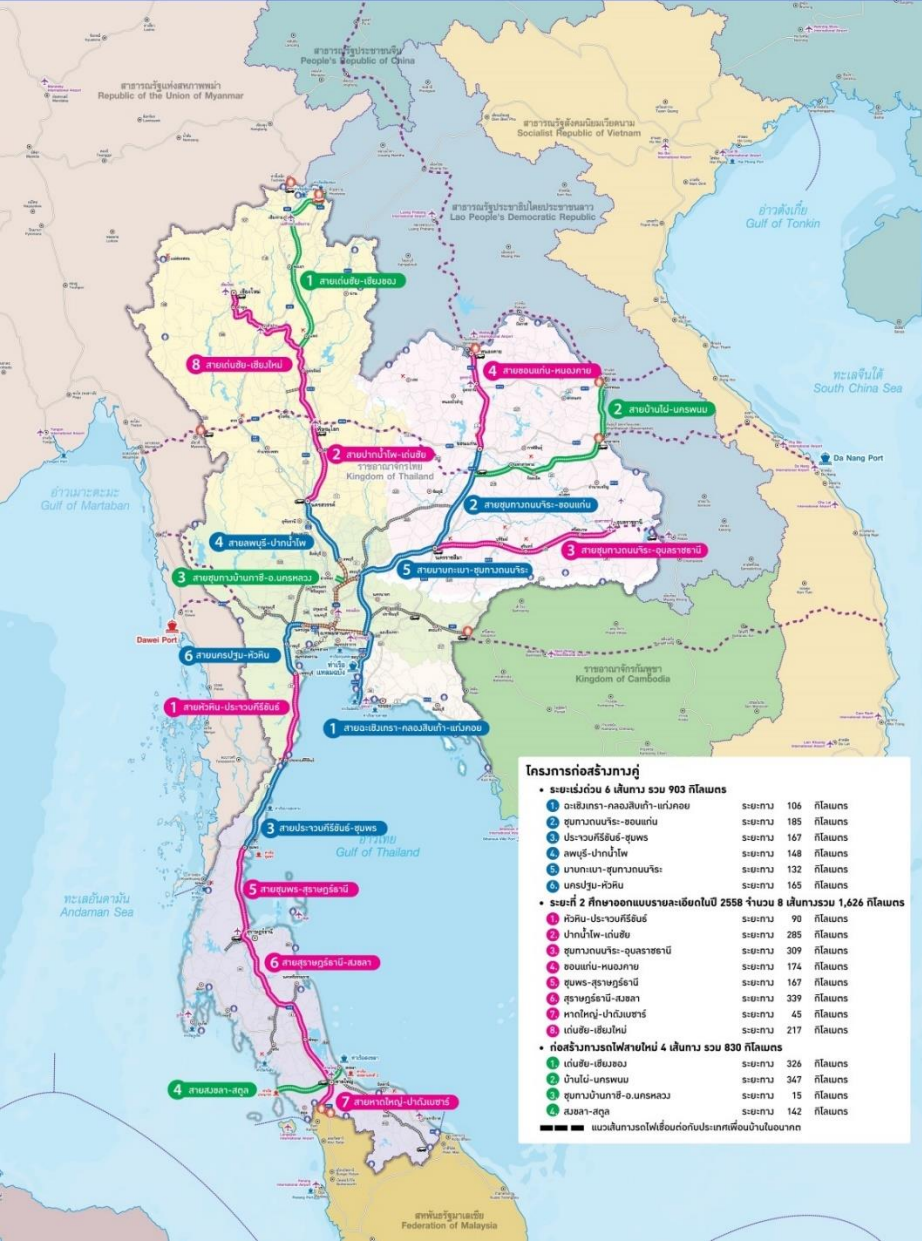
5.5 การก่อสร้างอาคาร
เพื่อรองรับการพัฒนาบุคลากร
การบินพลเรือน

การเพิ่มประสิทธิภาพบริหารจัดการและการบริการด้านคมนาคมขนส่ง (Service)

ทั้งนี้ คค. โดย สนข. อยู่ระหว่างการจัดทำ (ร่าง) กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระยะ 20 ปี ภายใต้ร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าทางคู่ ขนาด 1 เมตร

โครงข่ายระบบรางของประเทศไทยในอนาคต



สถานะทางคู่ในปัจจุบัน และการพัฒนาทางคู่ในอนาคต

รวม 2,739.00 กม. 68%

การพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่
ระยะที่ 2
จำนวน 7 เส้นทาง
ระยะทางรวม
1,493.00 กม.

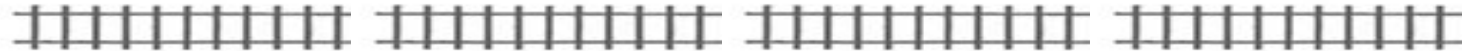
- บรรจุในแผนปฏิบัติการ
ด้านคมนาคมขนส่ง พ.ศ. 2560

รวม 1,246.00 กม. (30%)

การพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่
ระยะที่ 1 จำนวน 7 เส้นทาง*
ระยะทางรวม 995 กม.

- ครม. อนุมัติแล้ว จำนวน 7 โครงการ
ระยะทางรวม 995 กม.

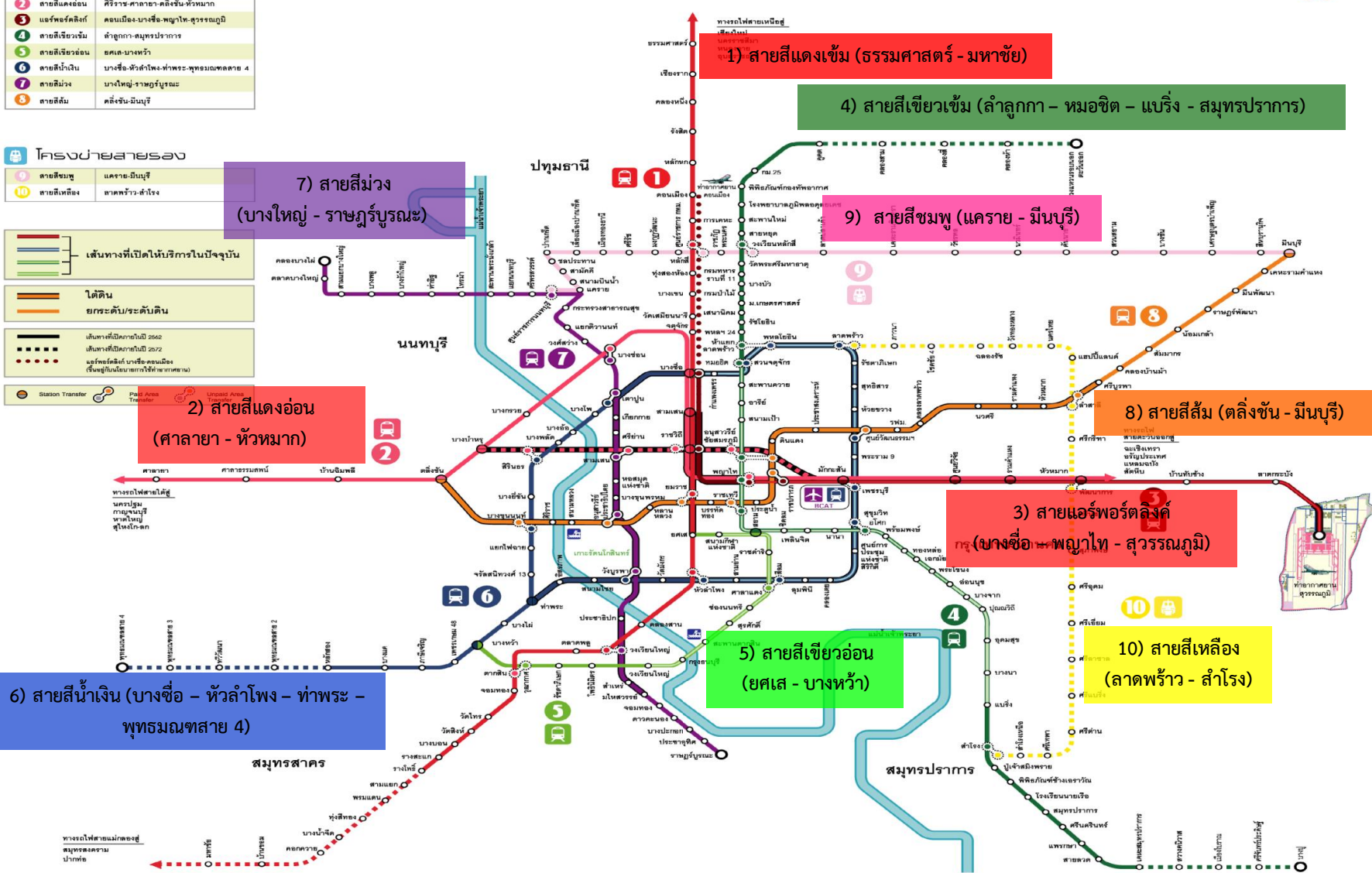
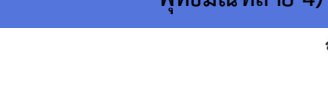
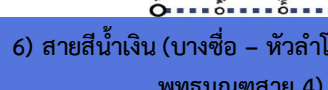
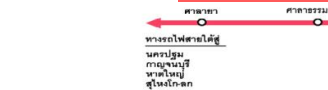
ทางคู่ในปัจจุบัน
280.00 กม. (7%)



หมายเหตุ : * เพิ่มช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ในโครงการฯ ระยะที่ 1 เพื่อให้ รฟท. สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ในภาคใต้

ช่วงนครปฐม - ชุมพร ให้แล้วเสร็จพร้อมกันภายในปี 2563

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าสายหลัก 10 สายทาง ตามแผนแม่บทฯ (473.5 กม.)



กลุ่มที่ 1 อยู่ระหว่างก่อสร้าง 54 กม.

- สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-เตาปูน 1 กม. และ ช่วงหัวลำโพง - บางแค และบางซื่อ - ท่าพระ
- สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และ ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต

กลุ่มที่ 2 อยู่ระหว่างประกวดราคา/เตรียมการ
ก่อสร้าง 112 กม. (แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง
พ.ศ. 2559)

- สายสี่ขมพู ช่วงแคราย – มินบุรี / 34.5 กม.
- สายเหลือง ช่วงลาดพร้าว – ลำโพง / 30.4 กม.
- สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ – มินบุรี (งานโยธา) / 21.2 กม.
- โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงอ่อน และสายสีแดงเข้ม 25.9 กม.

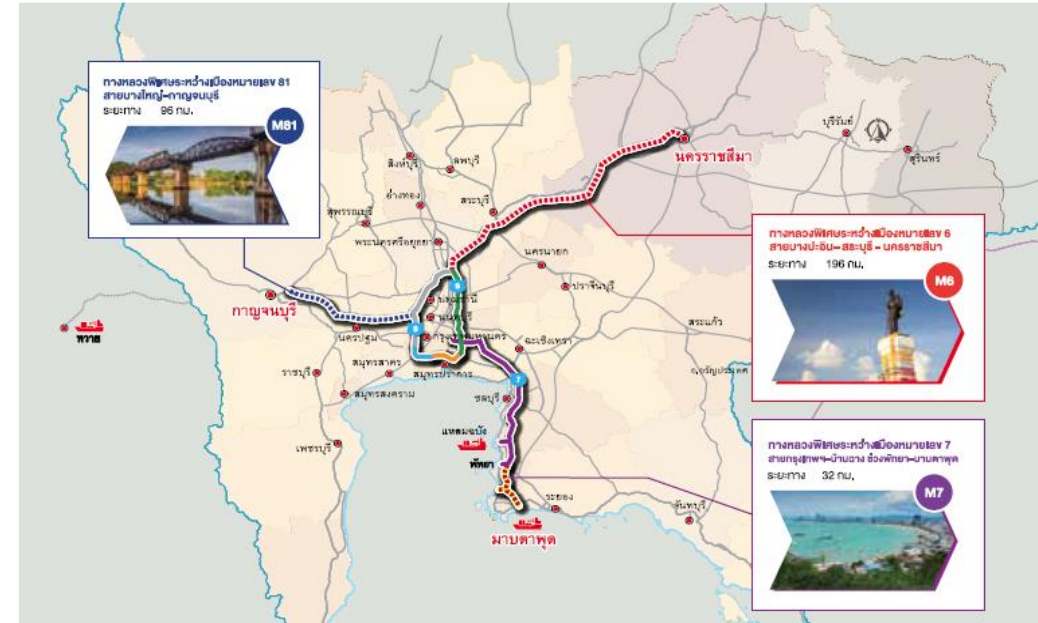
กลุ่มที่ 3 อยู่ระหว่างน้ำเสอนอนุมัติ 113.7 กม.
(บรรจุในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง พ.ศ. 2560)

- สายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (งานโยธา) / 23.6 กม. (แผนปฏิบัติการฯ 2559)
- สายสีน้ำเงิน บางแค-พุทธมณฑลสาย 4 / 7 กม.
- สายสีส้ม ตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมฯ / 16.4 กม.
- สายสีเขียวเข้ม สมุทรปราการ-บางปู / 9.2 กม.
- สายสีเขียวเข้ม คูคต-ลำลูกกา / 6.5 กม.
- ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อม ทสภ. ส่วนต่อขยาย (ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท) ARL / 21.8 กม.
- สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มธ. รังสิต / 8.7 กม.
- สายสีแดงอ่อน ส่วนต่อขยาย ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และตลิ่งชัน-ศาลายา / 20.5 กม.

การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง จำนวน 3 เส้นทาง รวม 324 กม. :

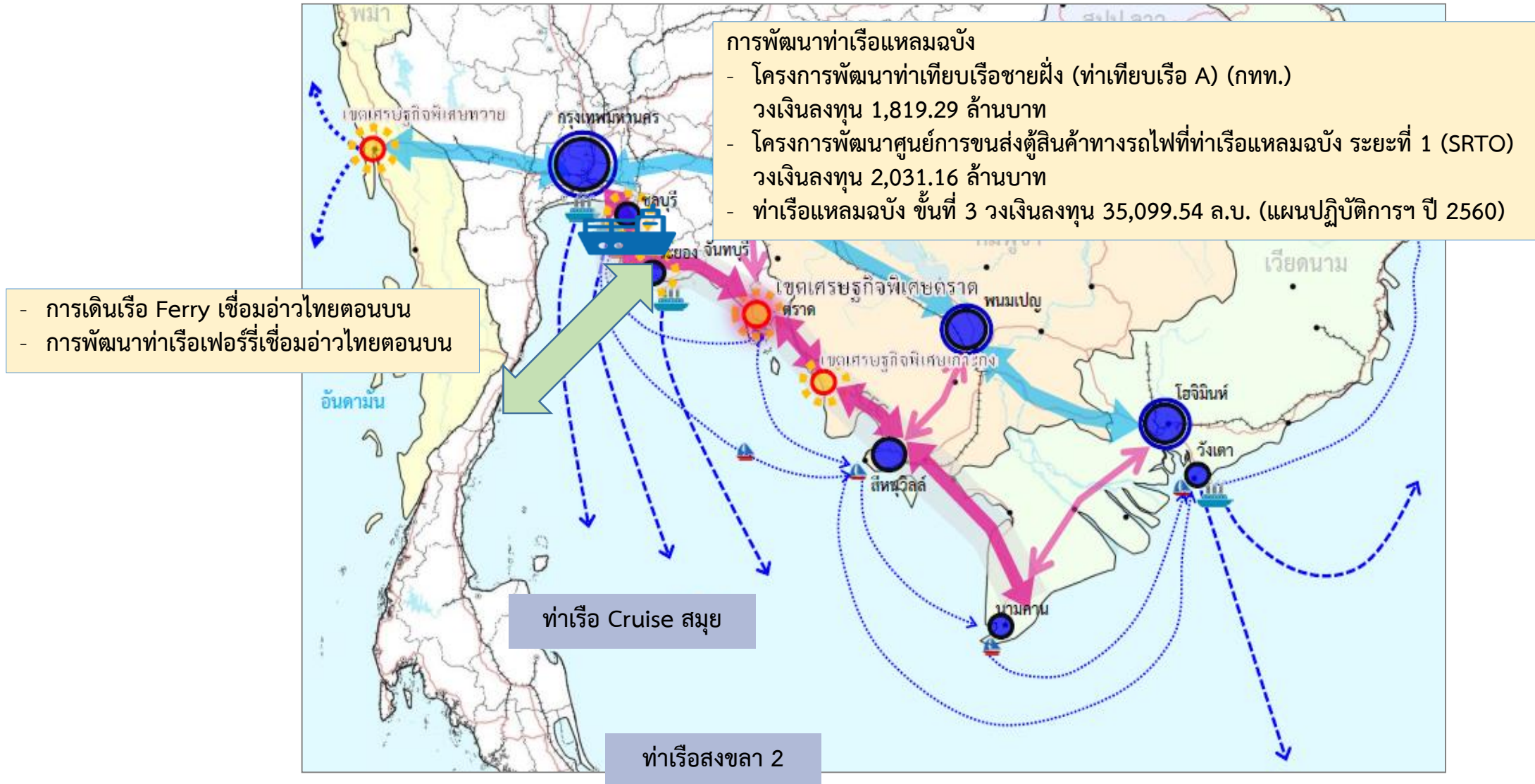
- ทล.พิเศษฯ สายพญา - มาบตาพุด / 17,819.47 ล.บ. / 32 กม.
- ทล.พิเศษฯ สายบางปะอิน - นครราชสีมา / 73,133.00 ล.บ. / 196 กม.
- ทล.พิเศษฯ สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี / 46,921.00 ล.บ. / 96 กม.



อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง จำนวน 5 เส้นทาง รวม 204.78 กม. :

- ทล.พิเศษฯ สายนครปฐม-ชะอำ / 80,600.00 ล.บ. / 109 กม.
- ทล.พิเศษฯ สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย / 30,500.00 ล.บ. / 62.6 กม.
- ทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก / 31,244.00 ล.บ. / 18.7 กม.
- ทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 และ E-W Corridor / 14,382.00 ล.บ. / 10.5 กม.
- โครงการทางพิเศษ สายกระทุ่ม-ป่าตอง/10,496.65 ล.บ. / 3.98 กม.

การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ



การเพิ่มขีดความสามารถให้บริการขนส่งทางอากาศ

ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก

ก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง



ท่าอากาศยานสกลนคร

ก่อสร้างทางขับและลานจอด และออกแบบอาคาร Terminal หลังใหม่

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 วงเงินลงทุน 50,322.22 ล้านบาท ขยายขีดความสามารถรองรับผู้โดยสาร: 60 ล้านคน/ปี ภายในปี 2562



ท่าอากาศยานดอนเมือง

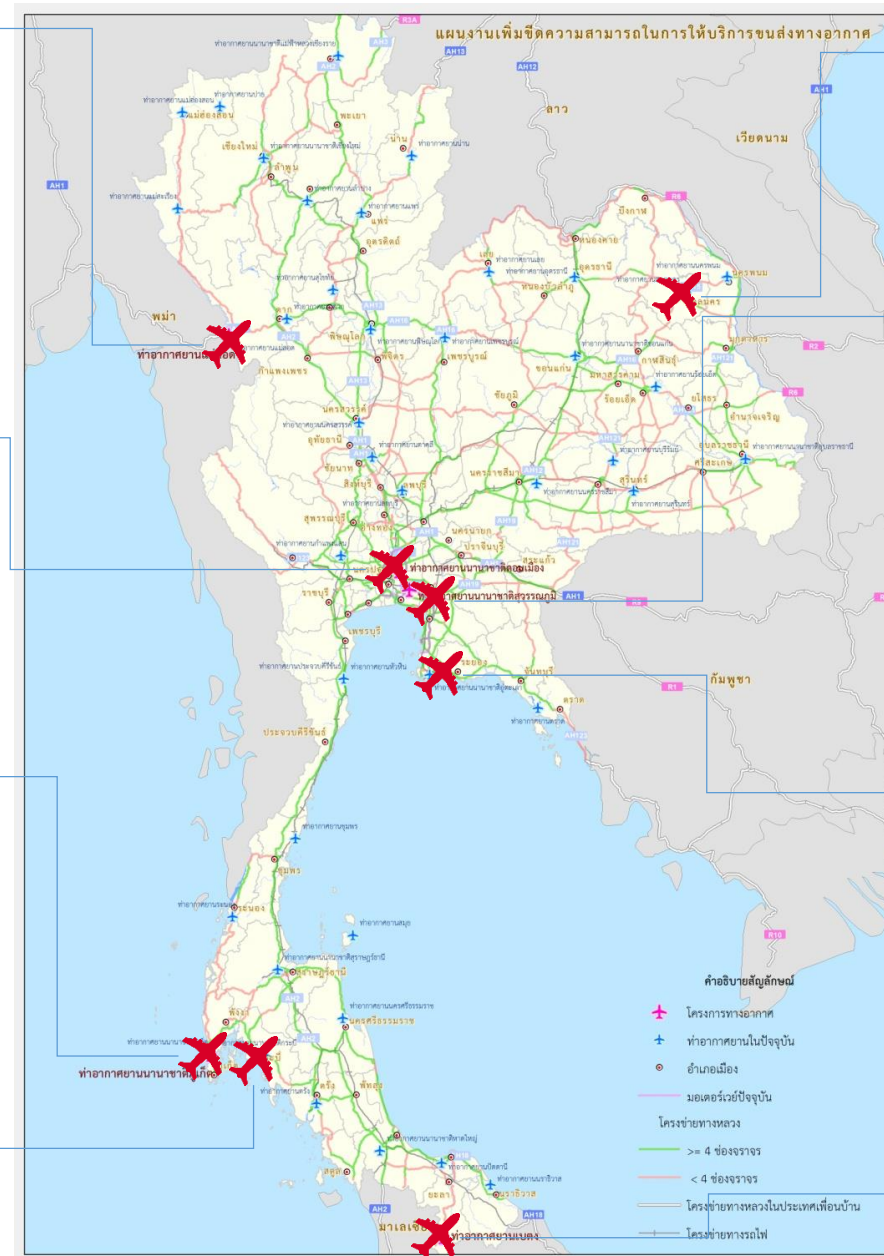


ท่าอากาศยานภูเก็ต



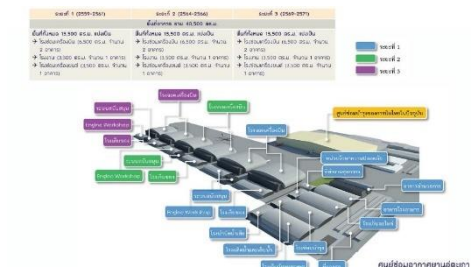
ท่าอากาศยานกระบี่

ปรับปรุงอาคาร Terminal และก่อสร้างลานจอดเครื่องบินพร้อมทางขับขนาน



ท่าอากาศยานอุตุตะ

แผนพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินและศูนย์ซ่อมอากาศยาน



ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา

ก่อสร้างอาคาร Terminal และอาคารประกอบ

ยุทธศาสตร์ด้านระบบขนส่งเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Transportation Strategy for AEC)

วิสัยทัศน์ (Vision): เป็นศูนย์กลางการขนส่งที่เชื่อมโยงการค้าและการบริการของอาเซียน
ที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

พันธกิจ (Mission): พัฒนาระบบ กลไก และบุคลากร รวมทั้ง วางแผนนโยบายการพัฒนา กำกับดูแลและบูรณาการ
การขนส่งระบบโลจิสติกส์และการจราจรของประเทศไทยให้ทั่วถึง เพียงพอ และมีประสิทธิภาพในระดับสากล ในการเชื่อมโยง
ภูมิภาคอาเซียนสู่ประชาคมโลก รวมถึงสนับสนุนระบบโลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics) ที่ช่วยรักษาสิ่งแวดล้อมของโลก

1. เพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อการขนส่ง
(Connectivity) ระหว่างฐานการผลิต เมือง
เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ และประตูการค้า
ภายในประเทศ รวมถึงเชื่อมโยงไปยังสมาชิก
อาเซียนและตลาดโลกอย่างทั่วถึง เพื่อสนับสนุน
การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน

2. พัฒนาระบบขนส่งให้เพียงพอ
(Availability) สามารถตอบสนอง
ความต้องการทั้งการขนส่งสินค้า
และการเดินทางของผู้โดยสาร

3. พัฒนาระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ
(Efficiency) ทั้งสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย
ประหยัด น่าเชื่อถือ และเป็นมิตรกับ
สิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 1

การเพิ่มขีดความสามารถของ
ประตูการค้า

ยุทธศาสตร์ที่ 2

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน
การขนส่งและ สิ่งอำนวยความสะดวก

ยุทธศาสตร์ที่ 3

การกำกับดูแลและบริหารจัดการการ
ขนส่งข้ามแดน

ยุทธศาสตร์ที่ 4

การอำนวยความสะดวก
แก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์
ที่ขนส่งสินค้าข้ามแดน

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การเพิ่มขีดความสามารถของประตูการค้า (Enhancement of gateway capacity)



Water Transport : LCB Phase III



Phase III aims for Transshipment Port & Gateway for Indo-China

Increase Capacity :

- Container Terminals 11 million TEU/Yr. to 18 million TEU/Yr.
- Ro/Ro Terminal 1 million vehicles/Yr. to 3 million vehicles/Yr.

Under EHIA Process, expecting to start bidding for construction in Yr. 2018



Coastal Port 300,000 TEU/Yr.
Under construction 53%
Operate in 2018



SRTO Phase I
Under construction 27%
Operate in 2018

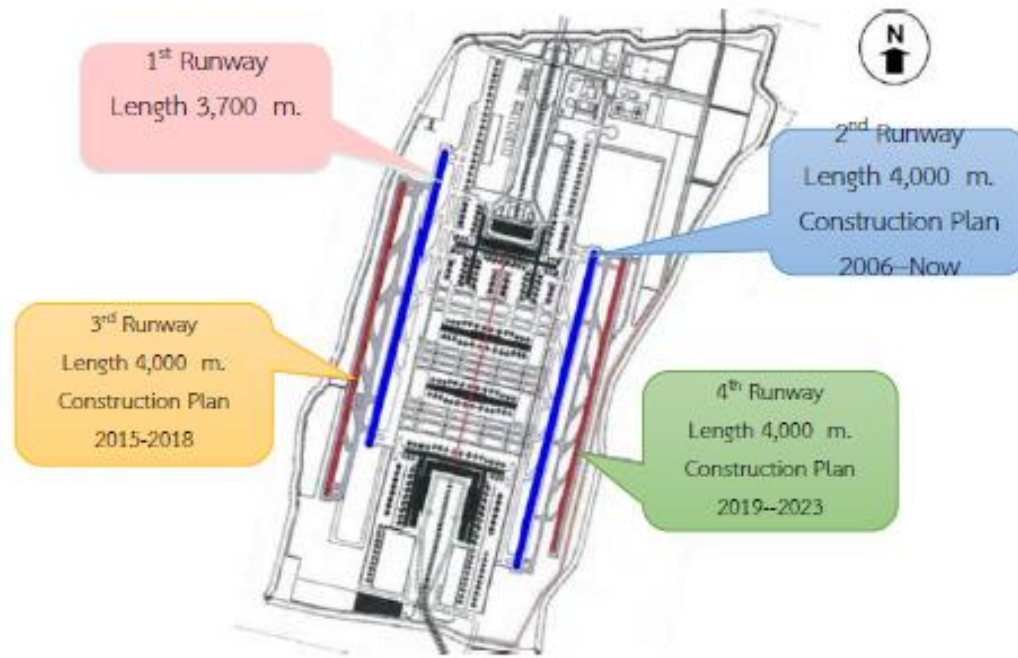
ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเฟส 3



รองรับเรือสินค้าเหลวและ
ก๊าซธรรมชาติในการผลิตพลังงาน
ของประเทศ
ด้วยขนาดพื้นที่ประมาณ 1,000 ไร่

เพื่อรองรับการลงทุนใน
ภาคปิโตรเคมี 360,000
ล้านบาท ใน 5 ปี

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2



Project information	Current status
- To increase capacity to accommodate (from 45) up to 60 million passengers - Cabinet approved: 2010, project cost 62.5 billion THB, construction 4 years (2016-2020) include: 1) Midfield Satellite Building 1 & Parking Bays 2) Tunnel extension & Installation of automated people mover 3) Passenger terminal expansion	- Cabinet : August 2010 - EIA approved : July 2015 - Construction : March 2016 - Completion : 2020

ยุทธศาสตร์ที่ 2 :การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก (Development of Transport Infrastructure and Facilities)



โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งและโลจิสติกส์ไปยังภูมิภาค

กรม. อนุมัติให้ดำเนินการก่อสร้าง
ทั้ง 3 เส้นทาง
เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558

- ✓ ศึกษาความเหมาะสม
- ✓ สำรวจและออกแบบรายละเอียด
- ✓ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA
- ✓ พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน



Motorway พัทยา – มาบตาพุด

Motorway (Pattaya – Map Ta Phut)

- 32 Km.
- Under Construction 51.25%



Motorway บางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา

- ด่านเก็บค่าผ่านทาง 9 แห่ง
- ทางแยกต่างระดับ 10 แห่ง
- ศูนย์บริการทางหลวง 1 แห่ง
- สถานีบริการทางหลวง 2 แห่ง
- ที่พักริมทาง 5 แห่ง



สถานะปัจจุบัน

- อยู่ระหว่างก่อสร้าง (คาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี 63)
- การก่อสร้างงานระบบ อยู่ระหว่าง PPP

- ระยะทาง 196 กม. ขนาด 4-6 ช่องจราจร
- บรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบนสาย 1 และ 2
- ลดต้นทุนการขนส่ง และพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- ลดเวลาการเดินทางเฉลี่ย 60 นาที/คัน

Motorway บางใหญ่ – บ้านโป่ง - กาญจนบุรี



- ด่านเก็บค่าผ่านทาง 8 แห่ง
- ทางแยกต่างระดับ 8 แห่ง
- สถานีบริการทางหลวง 2 แห่ง
- ที่พักริมทาง 1 แห่ง

- ระยะทาง 96 กม. ขนาด 4-6 ช่องจราจร (อยู่ระหว่างพิจารณารูปแบบการลงทุน)
- บรรเทาปัญหาการจราจรบนสาย 4 (เพชรเกษม) และ 338 (ปิ่นเกล้า-นครชัยศรี) ไปยังภาคใต้/ตะวันตก
- ลดต้นทุนการขนส่ง
- พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- ลดเวลาการเดินทางเฉลี่ย 45 นาที/คัน*

สถานะปัจจุบัน

- อยู่ระหว่างการก่อสร้าง (คาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี63)
- รอผลการพิจารณาของ กวพ. และปรับปรุงราคาให้เป็นปัจจุบัน (คาดว่าจะลงนามแล้วภายในเดือน ก.พ. 61)

แผนแม่บทจุดพักรถบรรทุก

ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 – 2563 (5 ปีแรก)

- L** ศูนย์บริการพักรถบรรทุก (4 แห่ง)
- S** จุดจอดพักรถบรรทุก (9 แห่ง)

ระยะกลาง พ.ศ. 2564 – 2568 (5-10 ปี)

- L** ศูนย์บริการพักรถบรรทุก (4 แห่ง)
- S** จุดจอดพักรถบรรทุก (10 แห่ง)

ระยะยาว พ.ศ. 2569 – 2573 (10-15 ปี)

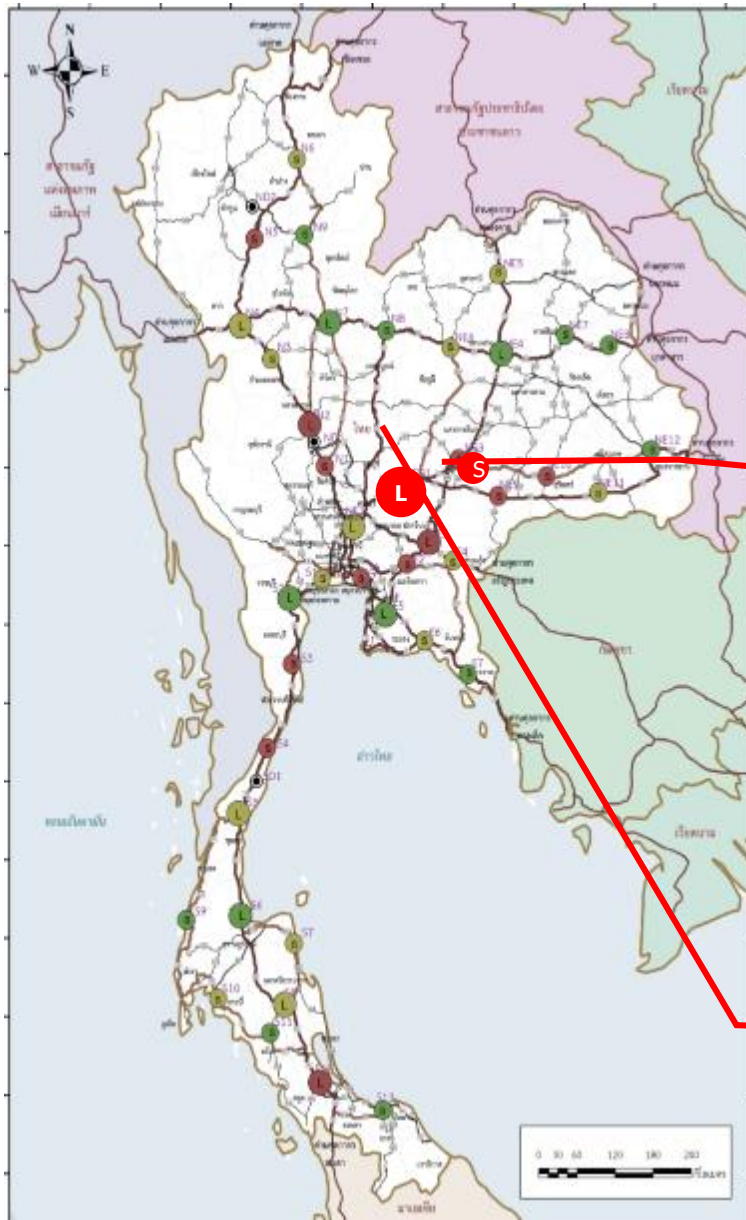
- L** ศูนย์บริการพักรถบรรทุก (5 แห่ง)
- S** จุดจอดพักรถบรรทุก (9 แห่ง)

ทล. ปรับแผนแม่บทจุดพักรถบรรทุก ตามนโยบาย รวค.

- ระยะเวลาดำเนินการ จากเดิม 15 ปี เป็น 9 ปี (59-67)
- ปรับจุดจอดรถบรรทุก จากเดิม 28 แห่ง เป็น 26 แห่ง



แผนพัฒนาระยะเร่งด่วน โครงการนำร่อง จ.นครราชสีมา



จุดจอดพักรถบรรทุก ต.ตะเอนด์ อ. โนนสูง บริเวณด่านตรวจสอบ
น้ำหนักขาเข้าโนนสูง ของ ทล. เปิดให้บริการแล้ว



ศูนย์บริการพักรถบรรทุก ต.หนองสาหร่าย อ. ปากช่อง
ขนาดพื้นที่ 87 ไร่ เป็นพื้นที่ราชพัสดุในความดูแลของศูนย์
การสหทหาร กรมการสัตว์ทหารบก อยู่ระหว่าง ทล. หาข้อ
ยุติการใช้ประโยชน์ที่ดิน กับ ทบ.

โครงการศูนย์การเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ

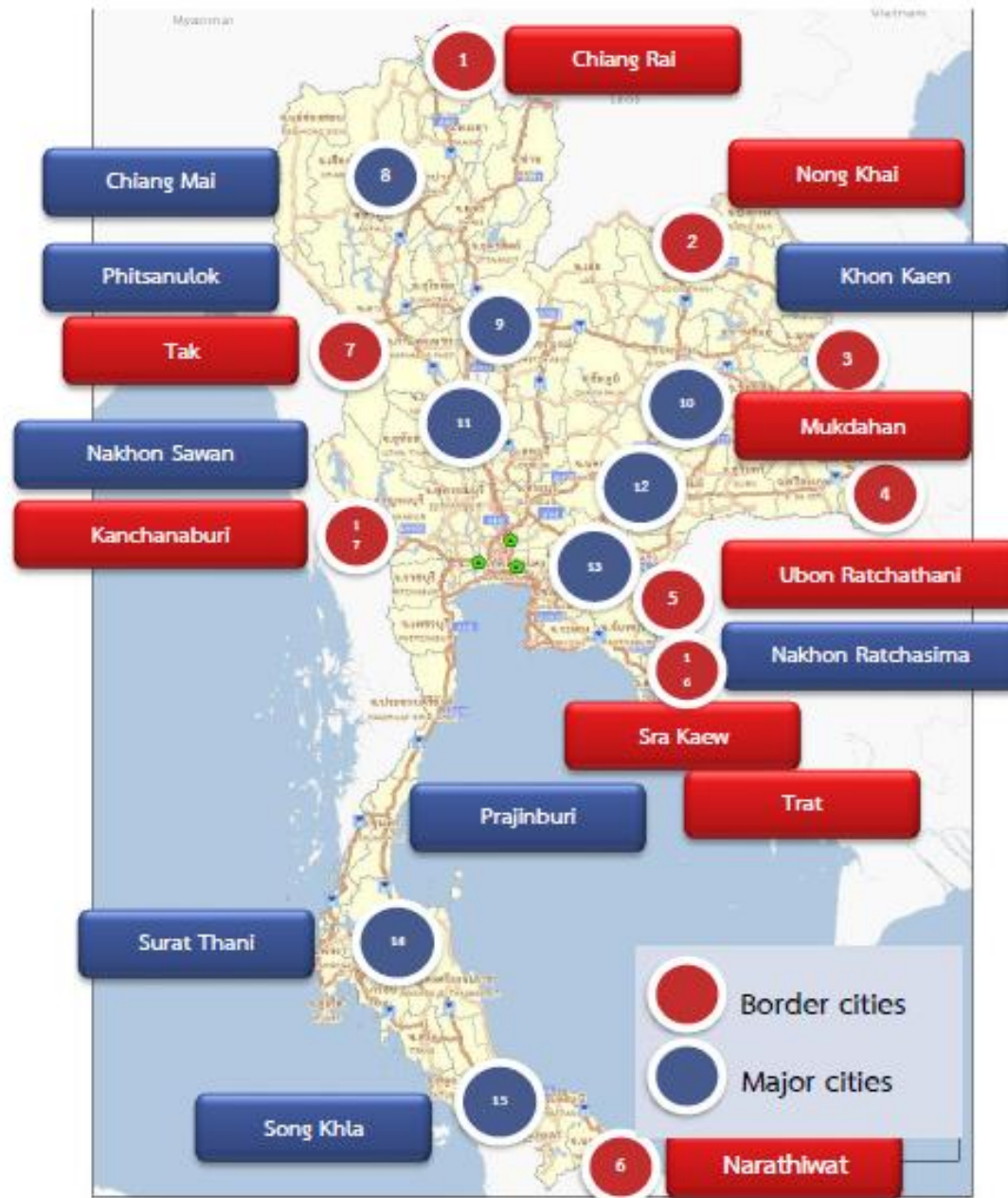


สถานะโครงการ: อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ความสำเร็จ 51% ณ เดือน พ.ย.2561
คาดว่าจะเปิดให้บริการ ปี 2563

ผลที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- สนับสนุนนโยบาย Shift mode จากขนส่งทางถนน สู่อการขนส่งทางราง
- เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระหว่าง ไทย สปป.ลาว และจีนตะวันตก ตามเส้นทาง R3A

โครงการพัฒนาศถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก/ชายแดน)



Chiang Khong Intermodal facilities development & 17 Truck Terminals (฿11,856 million)

Projects	Provinces
1. Intermodal Facilities	Chiang Khong, Chiang Rai
2. 17 Truck Terminals	
2.1 Border cities (9)	Chiang Rai, Tak, Nong Khai, Mukdahan, Sra Kaew, Trat, Kanchanaburi, Song Khla & Narathiwat
2.2 Major cities (8)	Chiang Mai, Phitsanulok, Nakhon Sawan, Khon Kaen, Nakhon Ratchasima, Ubon Ratchathani, Prachinburi & Surat Thani

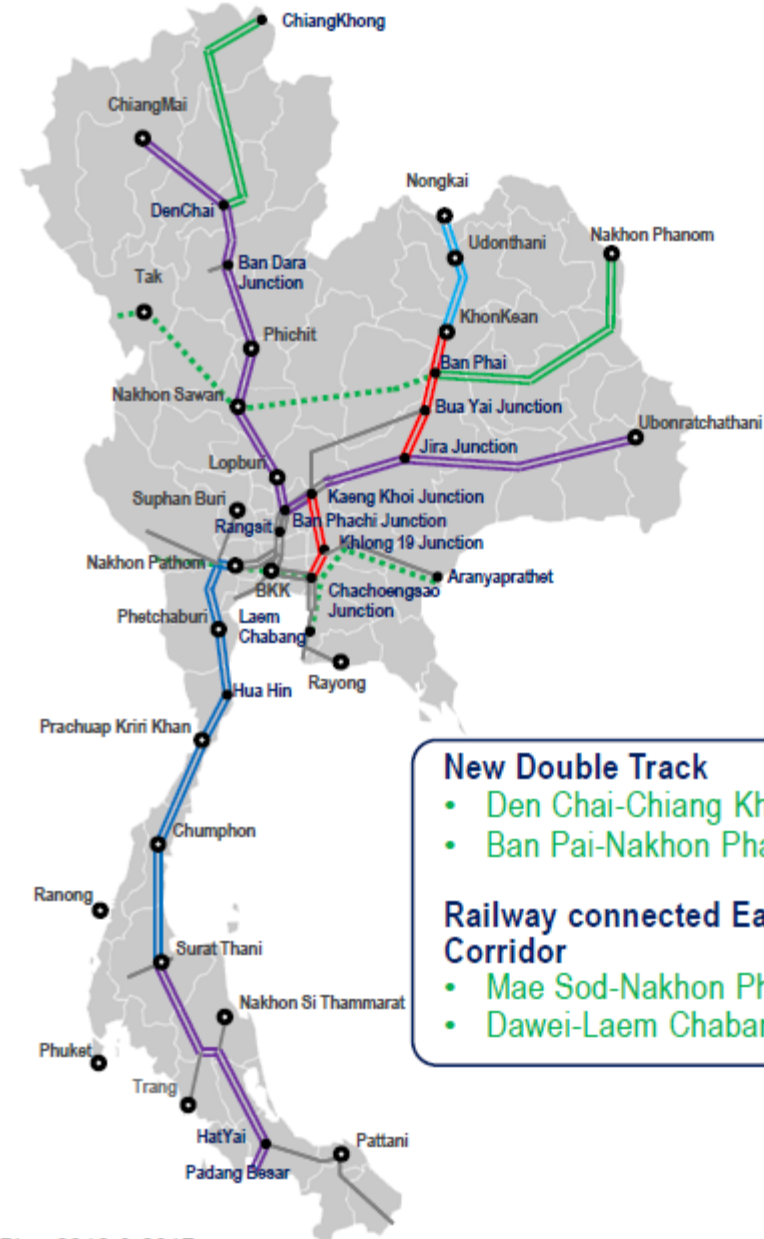


Department of Land Transport is conducting feasibility study (FS) & detail design (Jan – Dec 2015)

แผนการพัฒนารถไฟทางคู่

Double Rail Network

	Double Track Rail 18 Section	Completion
==	Chachoengsao-Khlong 19-Kaeng Khoi Jira Junction-Khon Kean	2019
==	Nakhon Pathom-Hua Hin Hua Hin-Prachuap Kriri Khan Prachuap Kriri Khan-Chumphon Chumphon-Surat Thani KhonKean-NongKai	2020
==	Map Kabao-Jira Junction Jira Junction-Ubonratchathani Lopburi-Pak Nam Pho Pak Nam Pho-Den Chai DenChai-ChiangMai Surat Thani-Hat Yai Hat Yai-Padang Besar	2021



New Double Track

- Den Chai-Chiang Khong 2022
- Ban Pai-Nakhon Phanom 2022

Railway connected East West Economic Corridor

- Mae Sod-Nakhon Phanom
- Dawei-Laem Chabang-Aranyaprathet

แผนการพัฒนาระบบความเร็วสูง

High Speed Rail



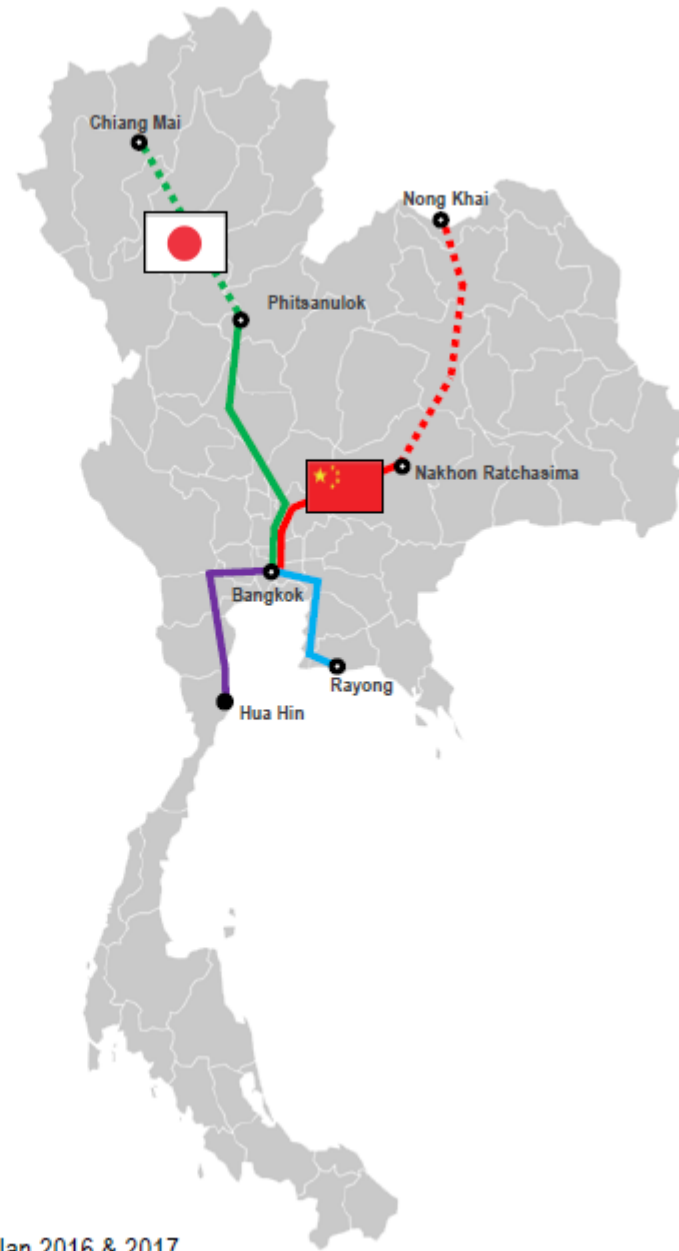
Bangkok–Nakhon Ratchasima 253 km.

Bangkok - Rayong 194 km.

Bangkok – Hua Hin 211 km.



Bangkok-Phitsanulok-Chiang Mai 673 km.



โครงการความร่วมมือก่อสร้างรถไฟ ไทย-จีน



การดำเนินงานแบ่งเป็น 3 ระยะ

ระยะที่ 1: ดำเนินงานก่อสร้างแบ่งเป็น 2 ช่วง (ระยะทาง 253 กม.)

ช่วงกรุงเทพ-แก่งคอย

ช่วงแก่งคอย-โคราช

ระยะที่ 2: โคราช-หนองคาย (ระยะทาง 394 กม.)

ระยะที่ 3: แก่งคอย-มาบตาพุด (ระยะทาง 246.50 กม.)



สถานะโครงการ

1. ครม. มีมติอนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รถไฟความเร็วสูง

ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ - นครราชสีมา เมื่อวันที่ 11 ก.ค.60

2. ครม. อนุมัติ ร่างสัญญา 2.1 เมื่อวันที่ 22 ส.ค. 60 และ ร่างสัญญา 2.2 ในวันที่ 29 ส.ค. 60

3. ลงนามสัญญา 2.1 - 2.2 ณ ประเทศจีน เมื่อวันที่ 4-5 ก.ย. 60

3. สภาวิศวกรไทยอยู่ระหว่างจัดฝึกอบรมและทดสอบแก่วิศวกรจีนแล้ว 2 ครั้ง (จาก 4 ครั้ง)

4. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

- ช่วงบางซื่อ-บ้านภาชี กก.วล. เห็นชอบรายงานฯ แล้ว เมื่อ 6 ก.ค. 2560

- ช่วงบ้านภาชี-นครราชสีมา อยู่ระหว่างปรับปรุงแก้ไขรายงาน EIA (ครั้งที่ 7)

5. เริ่มก่อสร้างในเดือน ธ.ค. 2560 ที่กลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม.

การดำเนินงาน ระยะที่ 1: กรุงเทพฯ - นครราชสีมา

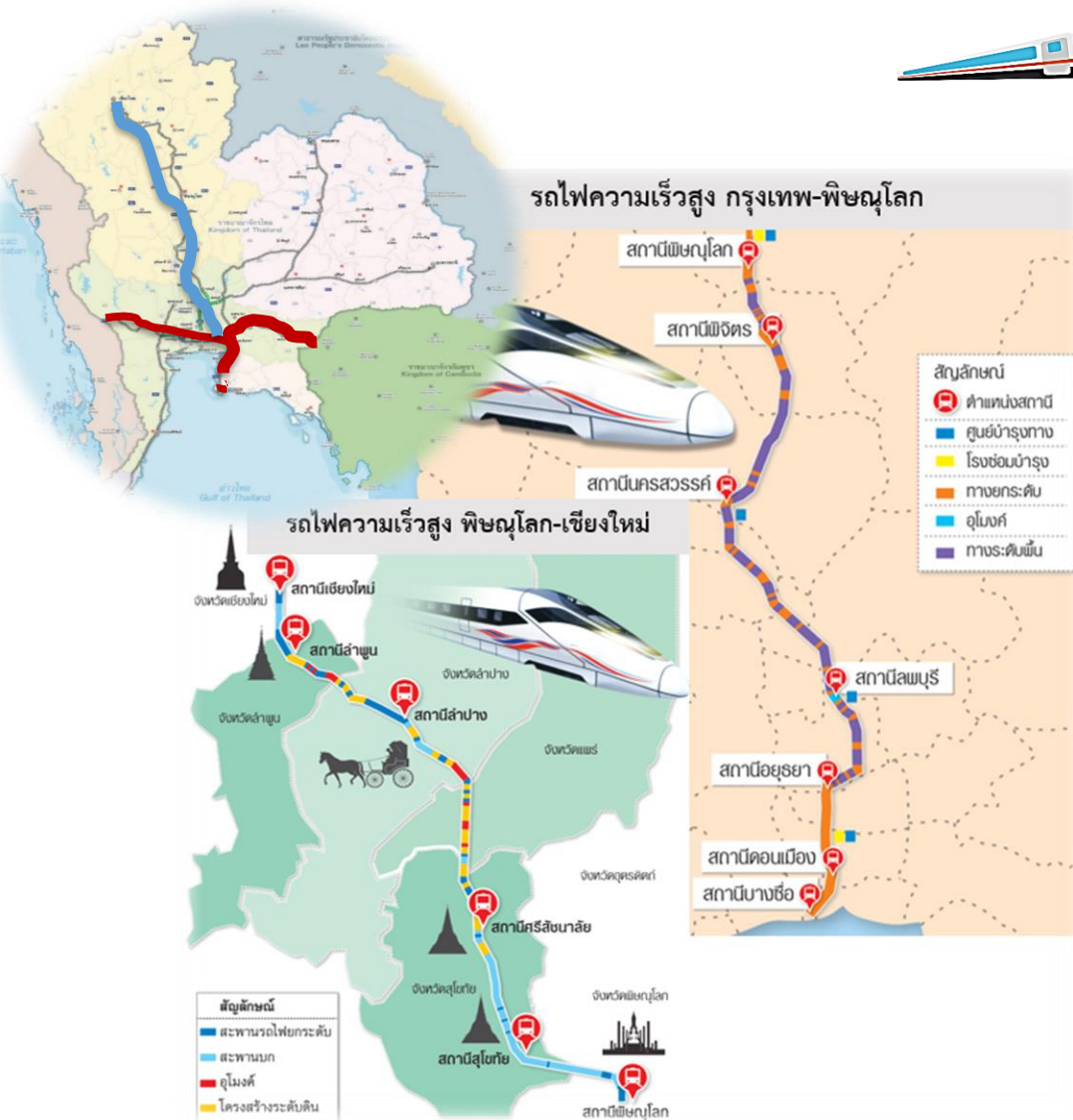
- รัฐบาลใช้วงเงินลงทุน จำนวน 1.79 แสนล้านบาท
- ไทยเป็นผู้พัฒนาเชิงพาณิชย์ในสถานีรถไฟและพื้นที่ด้านข้าง
- งานก่อสร้างโยธาต้องเป็นของผู้รับเหมาไทย
- วัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างต้องใช้ภายในประเทศให้ได้มากที่สุด
- ต้องไม่มีการนำแรงงานก่อสร้างเข้ามาจากจีน ยกเว้นผู้เชี่ยวชาญที่เป็นวิศวกรและสถาปนิก
- ผู้ที่ขับรถไฟความเร็วสูงเป็นบุคลากรไทยนับตั้งแต่วันแรกที่เปิดให้บริการ

โครงการความร่วมมือก่อสร้างรถไฟ ไทย-ญี่ปุ่น



โครงการแบ่งเป็น 3 ช่วง

1. กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะทาง 672 กม.
 ระยะที่1: เส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก ระยะทาง 380 km.
 ระยะที่2: เส้นทางพิษณุโลก-เชียงใหม่ ระยะทาง 292 km.
2. กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-อรัญประเทศ ระยะทาง 496 กม.
3. ฉะเชิงเทรา - แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กม.



สถานะโครงการปัจจุบัน: ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่

1. ญี่ปุ่นศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ (เส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก) แล้วเสร็จ
2. เสนอร่างงานฉบับสมบูรณ์ให้ฝ่ายไทยเมื่อวันที่ 12 ต.ค. 2560
3. มูลค่าเงินลงทุน 276,225 ล้านบาท
4. แผนการดำเนินงานในระยะถัดไป

การดำเนินงาน	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567
1.เสนอ ครม. อนุมัติ								
2.Detailed design								
3.ประกวดราคา								
4.เริ่มก่อสร้าง								
5.เปิดบริการ								

โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)



ข้อมูลโครงการ

- เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าชายฝั่ง 3 แสนตู้/ปี
- งบประมาณ 1,864.19 ล้านบาท

สถานภาพโครงการ

- อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ผลงานร้อยละ 96.28

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การกำกับดูแลและบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดน (Regulation and Management of Cross Border Transport)



กลยุทธ์ การกำกับดูแลและบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดน

กลยุทธ์ : กำกับดูแลการขนส่งข้ามแดน
เพื่อควบคุมรถที่ผ่านเข้าออประเทศไทย

ตัวอย่างโครงการ

- โครงการติดตั้งเครื่องบันทึกการเดินทางสำหรับรถข้ามแดน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่ง
- โครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน (Road Surcharge)

กลยุทธ์ : บริหารจัดการด้านการขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน

ตัวอย่างโครงการ

- โครงการพัฒนาป้ายจราจรสามภาษา
- พัฒนาเส้นทาง AH15 R8 และ R12 เป็นเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ



ยุทธศาสตร์ที่ 4 : การอำนวยความสะดวกในการเข้าไปดำเนินธุรกิจบริการโลจิสติกส์ ในกลุ่มอาเซียน (Border Transport for Logistics Service Providers)



กลยุทธ์ การอำนวยความสะดวกในการเข้าไปดำเนินธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในกลุ่มอาเซียน (Border Transport for Logistics Service Providers)

กลยุทธ์ : ส่งเสริมและพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศของไทย

ตัวอย่างโครงการ

- โครงการสนับสนุนภาคเอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ บริเวณชายแดน

กลยุทธ์ : อำนวยความสะดวกสำหรับการประกันภัยด้านการขนส่งระหว่างประเทศ

ตัวอย่างโครงการ

- โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เชื่อมโยงข้อมูลภายในประเทศสมาชิกอาเซียนสำหรับอำนวยความสะดวกในการซื้อกรมธรรม์ล่วงหน้าในประเทศตนเอง

กลยุทธ์ : ฝึกอบรมบุคลากรด้านโลจิสติกส์รองรับ AEC

ตัวอย่างโครงการ

- โครงการจัดฝึกอบรมบุคลากรด้านโลจิสติกส์ / ฝึกอบรมผู้ขับขีรถบรรทุกมืออาชีพ

กลยุทธ์ : พัฒนาศูนย์ข้อมูลการขนส่งในกลุ่มอาเซียนเพื่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

ตัวอย่างโครงการ

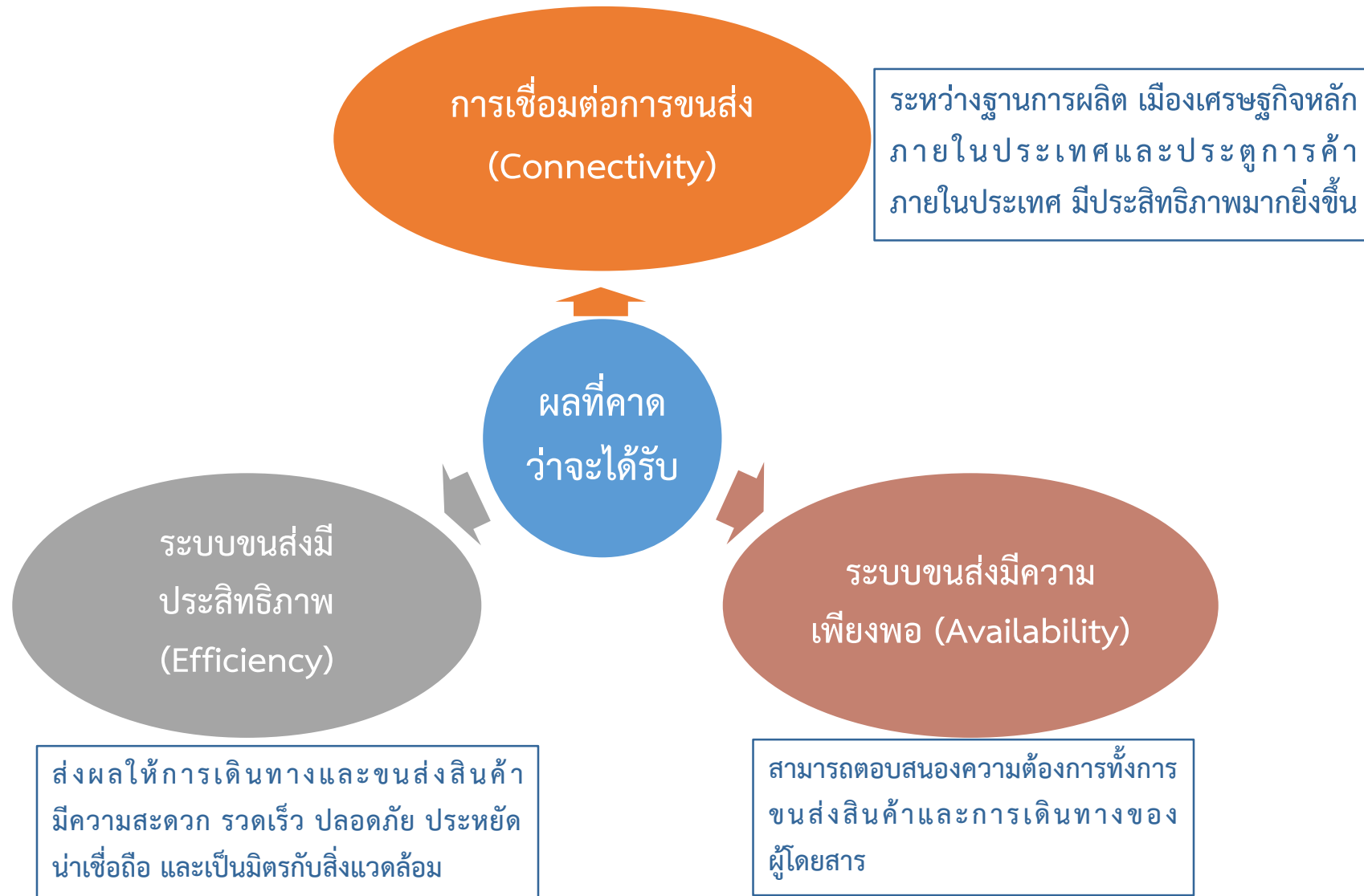
- โครงการพัฒนาฐานข้อมูลด้านการขนส่งของประเทศในกลุ่มอาเซียน / จัดทำคู่มือเตรียมความพร้อมในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์

ความก้าวหน้าของการดำเนินการด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ



ไทย-ลาว	ไทย-ลาว-เวียดนาม	ไทย-กัมพูชา	ไทย-มาเลเซีย	ไทย-เมียนมาร์
1. เส้นทาง R8 และ R12 ไม่อยู่ในเส้นทางการขนส่งสินค้าตามกรอบ GMS CBTA ฝ่ายไทยได้ประสาน ADB ในการจัดประชุม GMS เพื่อผลักดันให้รวมเส้น R8 และ R12 เข้าไว้ใน GMS CBTA 2. รัฐบาลท้องถิ่นสามประเทศต้องการให้มีการเปิดเดินรถโดยสารประจำทางนครพนม-คำม่วน-ฮาดิง	1. ได้มีการเดินรถขนส่งสินค้าแล้วภายใต้กรอบ GMS CBTA (400 คัน) แต่จำกัดให้วิ่งได้ในแนว EWEC ดังนั้น จึงได้มีการเร่งรัดหารือกับฝ่ายลาวและเวียดนามเพื่อให้มีการเดินรถไปถึงฮานอยและโฮฟอง 2. ขบ. ประกาศเชิญชวนผู้สนใจเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ภายใต้บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม	1. ได้มีการเดินรถสินค้าและผู้โดยสารไม่ประจำทาง ผ่านจุดผ่านแดน ปรียูประเทศ-ปอยเปต จากเดิม 40 คัน เป็นจำนวนไม่เกิน 150 คัน	1. ยังไม่มีความตกลงด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร	1. เริ่มมีความตกลงด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร 2. ปัจจุบันได้มีการจัดทำร่าง บันทึกความเข้าใจ IICBTA ณ จุดผ่านแดนแม่สอด-เมียวดี เพื่อที่จะสามารถดำเนินการขนส่งได้ วันที่ 1 ม.ค.61

ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินการตามแผนการเตรียมความพร้อมรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน





ขอขอบคุณ

