



ผังนโยบายระดับประเทศ

NATIONAL SPATIAL PLAN

2 5 8 0

การวางผังนโยบายระดับประเทศ

(ร่าง) นโยบายการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

วันพฤหัสบดีที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2566 เวลา 09.00 – 12.00 น.
ณ ห้องประชุม 2101 อาคาร 2 ชั้น 1 กรมโยธาธิการและผังเมือง
และการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์

สำนักผังประเทศและผังภาค กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

กรอบการศึกษา

กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

พัฒนาความเชื่อมโยงด้านกายภาพ

- แนวแกนเศรษฐกิจ (GMS)
- ASEAN Highway
- โครงการรถไฟเชื่อมเอเชีย
- ASEAN Power Grid
- Trans-ASEAN Gas Pipeline, JDS
- ศูนย์กลางการบินของอาเซียน

พัฒนาความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ

- เสรีการค้าอาเซียน
- ศูนย์กลางฟินเทคในอาเซียน
- BIMSTEC FTA
- การค้าชายแดน
- การพัฒนาเมืองชายพารา
- การเชื่อมต่อห่วงโซ่อุปทานการผลิตกับประเทศเพื่อนบ้าน

พัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างประชาชน

- ส่งเสริมกิจการธุรกิจท่องเที่ยว
- นำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เพิ่มมูลค่าและแก้ปัญหาทางธุรกิจท่องเที่ยว
- ACMECS Single Visa

แผนนโยบายของชาติ

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561 - 2580)

- แผนย่อย โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล (ศูนย์กลางดิจิทัลของอาเซียน)
- แผนย่อย เขตเศรษฐกิจพิเศษ (EEC ประจวบคีรีขันธ์-สุราษฎร์ธานี, SEZ ประจวบคีรีขันธ์-สุราษฎร์ธานี)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2566 - 2570)

- หมวดหมายที่ 4 กลยุทธ์ที่ 2 ผลักดันให้ประเทศไทยเป็น “ศูนย์กลางบริการเพื่อส่งเสริมสุขภาพระดับโลก”
- หมวดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

กำหนดเป้าหมายการพัฒนาพื้นที่เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันและการเชื่อมโยงภูมิภาค

1 ความเป็นศูนย์กลางของประเทศ (Hub)

- ศูนย์กลางบริการสุขภาพระดับโลก
- ศูนย์กลางการบินของอาเซียน
- ศูนย์กลางด้านดิจิทัลของอาเซียน
- ศูนย์กลางฟินเทคของอาเซียน (Fintech)

2 การพัฒนาพื้นที่เกตเวย์ของประเทศ (Gateway)

- การพัฒนาประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงภูมิภาค
- การขนส่งและโลจิสติกส์ทางน้ำเชื่อมโยงระดับโลกด้วยท่าเรือแหลมฉบัง และศักยภาพการเชื่อมโยงการขนส่งและโลจิสติกส์ทางน้ำ

3 การพัฒนาจุดหมายปลายทาง (Destination)

- ศักยภาพท่องเที่ยวไทย เพื่อการพัฒนาเป็นจุดหมายปลายทางระดับโลก

จัดทำ (ร่าง) นโยบายการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค



การคุกคามของโรคอุบัติใหม่

- การระบาดของโรค COVID – 19 การใช้ชีวิตแบบ New Normal
- เกิดกระแสความตระหนักถึงการดูแลสุขภาพ และการรักษาพยาบาลมากยิ่งขึ้น



การพัฒนาด้านโลจิสติกส์

- **Real-Time Supply Chain Visibility** การใช้เทคโนโลยีที่ช่วยให้ธุรกิจขนส่งโลจิสติกส์เข้าถึงข้อมูลทั้งการเคลื่อนย้ายสินค้า เส้นทาง การเดินทาง สภาพจราจร ได้ตลอดเวลา
- **Eco Logistics**

การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี

- ความก้าวหน้าของเทคโนโลยี 5G
- ความก้าวหน้าของการพัฒนาซอฟต์แวร์ เช่น Web 3.0, AI, Internet of Thing, Big Data, Blockchain
- ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีประหยัดพลังงาน เช่น เทคโนโลยีพลาสมา-ไฟฟ้า, Smart Grid



การท่องเที่ยว

- การท่องเที่ยวกลุ่ม Medical and Wellness
- การท่องเที่ยวกลุ่ม MICE
- การท่องเที่ยวมูลค่าสูง (High-Value Tourism)
- **Silver Economy** จากภาวะการก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุที่เพิ่มขึ้น

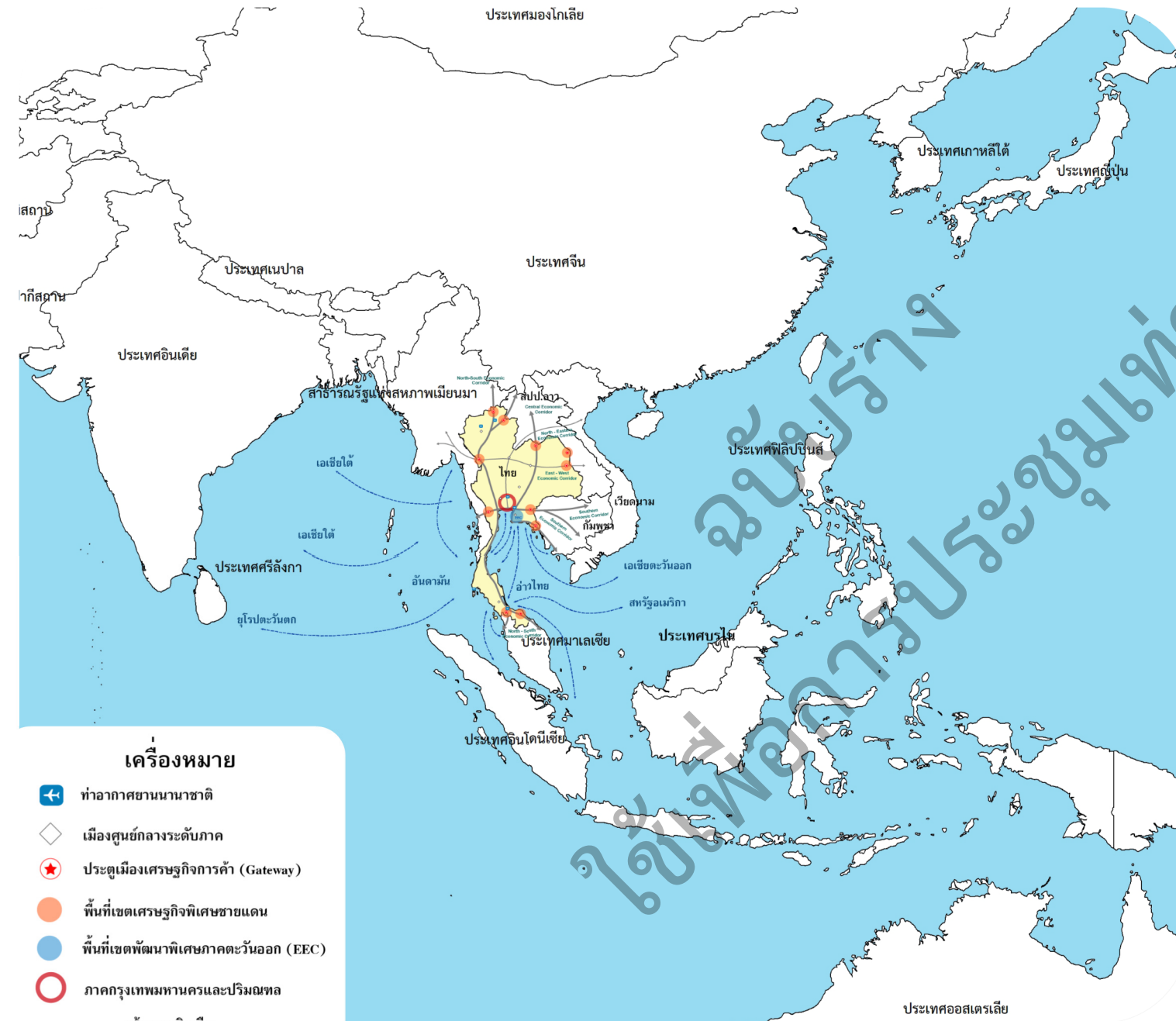
การค้าระหว่างประเทศ

- นโยบายกีดกันทางการค้า ระหว่างจีนและอินเดีย จากการขยายขอบเขตอิทธิพลทางเศรษฐกิจของจีน ผ่านกรอบความตกลงหุ้นส่วน RCEP
- **สงครามการค้าระหว่างประเทศ** ระหว่างจีนและสหรัฐอเมริกา
- **การเปลี่ยนขั้วอำนาจเศรษฐกิจของโลก** โดยเฉพาะกลุ่ม E7 จะมีอิทธิพลทางการค้ามากขึ้น
- **บทบาทประเทศตลาดเกิดใหม่มีมากขึ้น** ทั้งในภูมิภาคเอเชีย ละตินอเมริกา ยุโรปตะวันออก ตะวันออกกลาง โดยเฉพาะกลุ่ม BRIC
- **การรวมตัวทางการค้าของกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้**



การก้าวสู่สังคมสูงวัย (Aging Society)

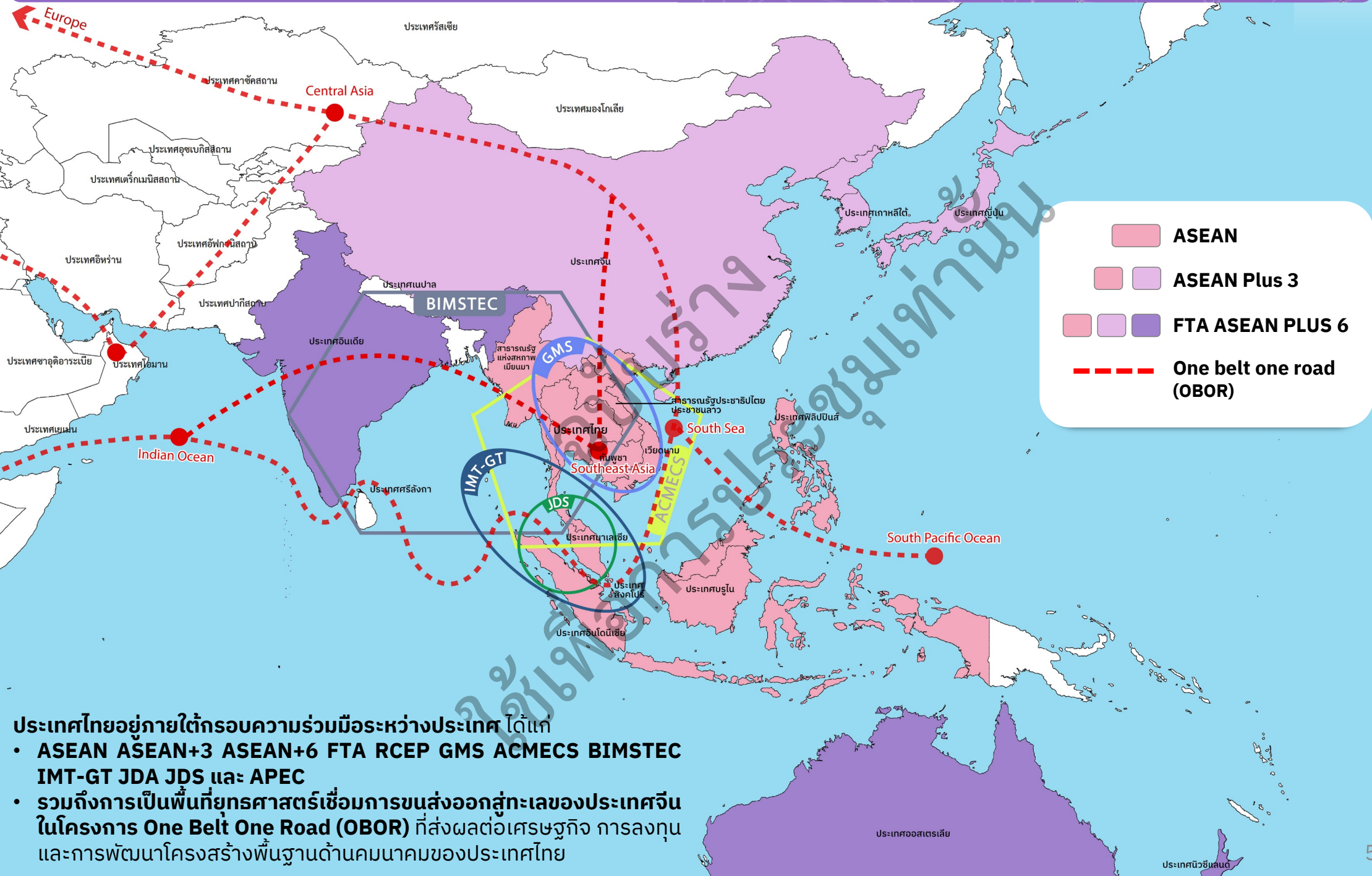
- ทวีปเอเชียเป็นภูมิภาคที่มีสังคมสูงวัยมากที่สุด โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่น
- **ในปี 2565 ประเทศไทยได้ก้าวสู่สังคมผู้สูงอายุเต็มรูปแบบ** โดยมีจำนวนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป มากถึงร้อยละ 18.3 ของประเทศ
- **การนำมาซึ่งโอกาสทางธุรกิจใหม่** เช่น ด้านสุขภาพ ยา และเวชภัณฑ์ บริการออนไลน์



- ประเทศไทยเป็นจุดศูนย์กลางความเชื่อมโยงระหว่างภาคพื้นทวีป (Mainland) กับมหาสมุทร (Maritime) ของอาเซียน

โดยมีพื้นที่ทางภาคเหนือเชื่อมต่อได้ถึงประเทศจีน และทางภาคใต้เป็นพื้นที่เปิดออกสู่มหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิก

- ประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญในแนวระเบียงเศรษฐกิจ และไทยมีความพร้อมในด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สามารถเชื่อมโยงกับประเทศโดยรอบและภูมิภาคอื่นของโลกได้อย่างสะดวก



Legend:

- ASEAN
- ASEAN Plus 3
- FTA ASEAN PLUS 6
- One belt one road (OBOR)

ประเทศไทยอยู่ภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ ได้แก่

- ASEAN ASEAN+3 ASEAN+6 FTA RCEP GMS ACMECS BIMSTEC IMT-GT JDA JDS และ APEC
- รวมถึงการเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์เชื่อมการขนส่งออกสู่ทะเลของประเทศจีน ในโครงการ One Belt One Road (OBOR) ที่ส่งผลต่อเศรษฐกิจ การลงทุน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศไทย

การพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ภายใต้แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงอาเซียน หรือ Master Plan on ASEAN Connectivity 2025 (MPAC 2025)

วิสัยทัศน์ MPAC 2025 “อาเซียนเชื่อมโยงและรวมตัวกันอย่างไร้รอยต่อโดยสมบูรณ์ ส่งเสริมความสามารถในการแข่งขัน การมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน และสร้างความรู้สึกเป็นประชาคมมากขึ้น”

พัฒนาความเชื่อมโยง
ด้านกายภาพ

การขนส่ง ข้อมูลข่าวสาร เทคโนโลยีการสื่อสาร และพลังงาน

พัฒนาความเชื่อมโยง
ทางกฎระเบียบ

การค้า การลงทุน การเปิดเสรีการให้บริการ

พัฒนาความเชื่อมโยง
ระหว่างประชาชนสู่ประชาชน

การศึกษา วัฒนธรรม และการท่องเที่ยว

ประเทศไทยได้รับโอกาสในการพัฒนาและขยายขีดความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐาน ตามกรอบความร่วมมือต่างๆ ดังนี้

ASEAN

ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็น “ศูนย์กลางการbinของอาเซียน” ส่งเสริมความมั่นคงทางพลังงาน เช่น ASEAN Power Grid โครงการระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติอาเซียน (Trans-ASEAN Gas Pipeline (TAGP)) การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมประเทศสมาชิก

GMS

การทำข้อตกลงการขนส่งข้ามพรมแดน การค้าพลังงาน และการพัฒนาโครงข่ายสื่อสารอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (GMS ISN)

ACMECS

ส่งเสริมความเชื่อมโยงตามแนวแกนเศรษฐกิจ EWEC และ SEC ในด้านคมนาคมขนส่งทางถนน ทางราง (บ้านไฟ-มุกดาหาร-นครพนม) ทางน้ำ (ท่าเรือระนอง) และทางอากาศ (สนามบินแม่สอด สนามบินขอนแก่น) ด้านดิจิทัล (Submarine Cable Link) พลังงาน (ลาว-ไทย)

BIMSTEC

การพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อเอเชียใต้กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ด้านคมนาคมทางถนน (ทางหลวงไตรภาคี มอเร (อินเดีย)-พุกาม (เมียนมา)-แม่สอด (ไทย) และทางรางและทางน้ำ (โครงการ Land bridge)

IMT-GT

การพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้และการพัฒนาโครงข่ายทางถนนเชื่อมต่อชายแดนไทย-มาเลเซีย

JDA

การร่วมลงนามให้สิทธิสัญญาสำรวจและผลิตปิโตรเลียมระหว่างบริษัท Triton Oil และบริษัท ปตท. ของไทย กับบริษัท Petronas Carigali ประเทศมาเลเซีย

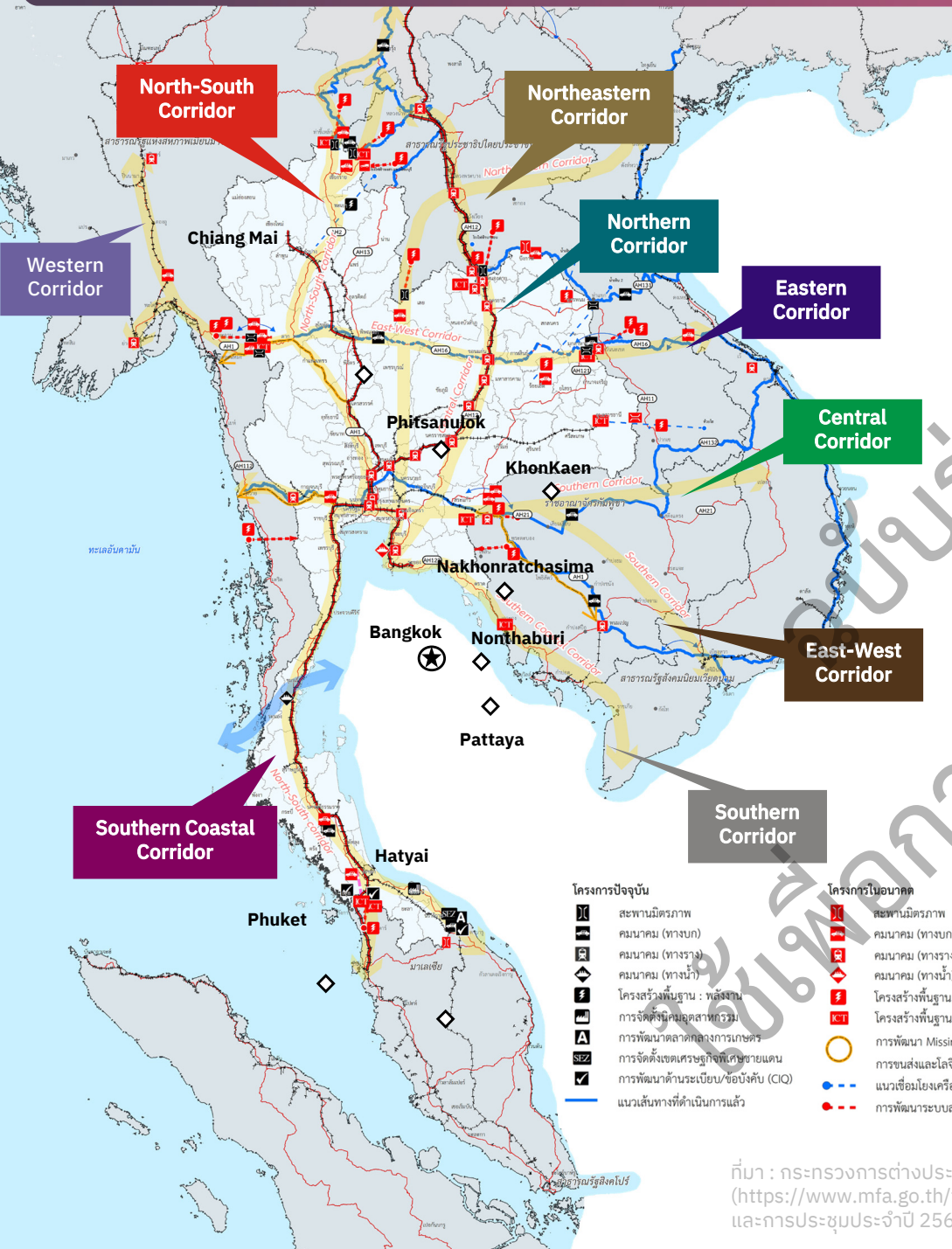
APEC

ส่งเสริมภาคการขนส่งทางน้ำ APEC Port Services Network (APSN) โครงการ Green Port Award System (GPAS) (ท่าเรือกรุงเทพ)

โครงการ One Belt One Road (OBOR)

การพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย และช่วง กรุงเทพฯ-ท่าเรือแหลมฉบัง เชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟคุนหมิง-เวียงจันทน์





1 การเชื่อมโยงผ่านแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (GMS Economic Corridor)

แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC)

- การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจให้สมบูรณ์ จะช่วยสนับสนุน Supply Chain อาหารทะเลจากเมืองมะริด-ด้านสิงขร-สมุทรสาคร (แปรรูปส่งออก)-หัวหิน-ชะอำ (บริโภค)
- เชื่อมโยงขนส่งผลไม้ภาคเหนือไทย-คุนหมิง (ผ่านลาว R3)
- เชื่อมโยงขนส่งยางพาราภาคใต้-เคดาห์-ท่าเรือปีนัง

แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC)

- เชื่อมโยงเมืองดานัง และท่าเรือน้ำสิกดานัง (Coastal Gateway) เวียดนาม-เมียนมา
- เชื่อมโยงสินค้าส่งออกจากเมืองย่างกุ้ง-ด่านแม่สอด (ตาก)
- เชื่อมโยงขนส่งผลไม้จากภาคตะวันออก, ไทย-ตงซิง, จีน (ผ่านเวียดนาม)

แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (SEC)

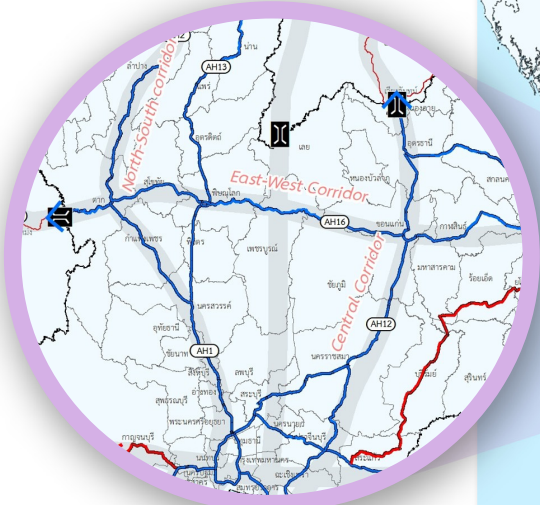
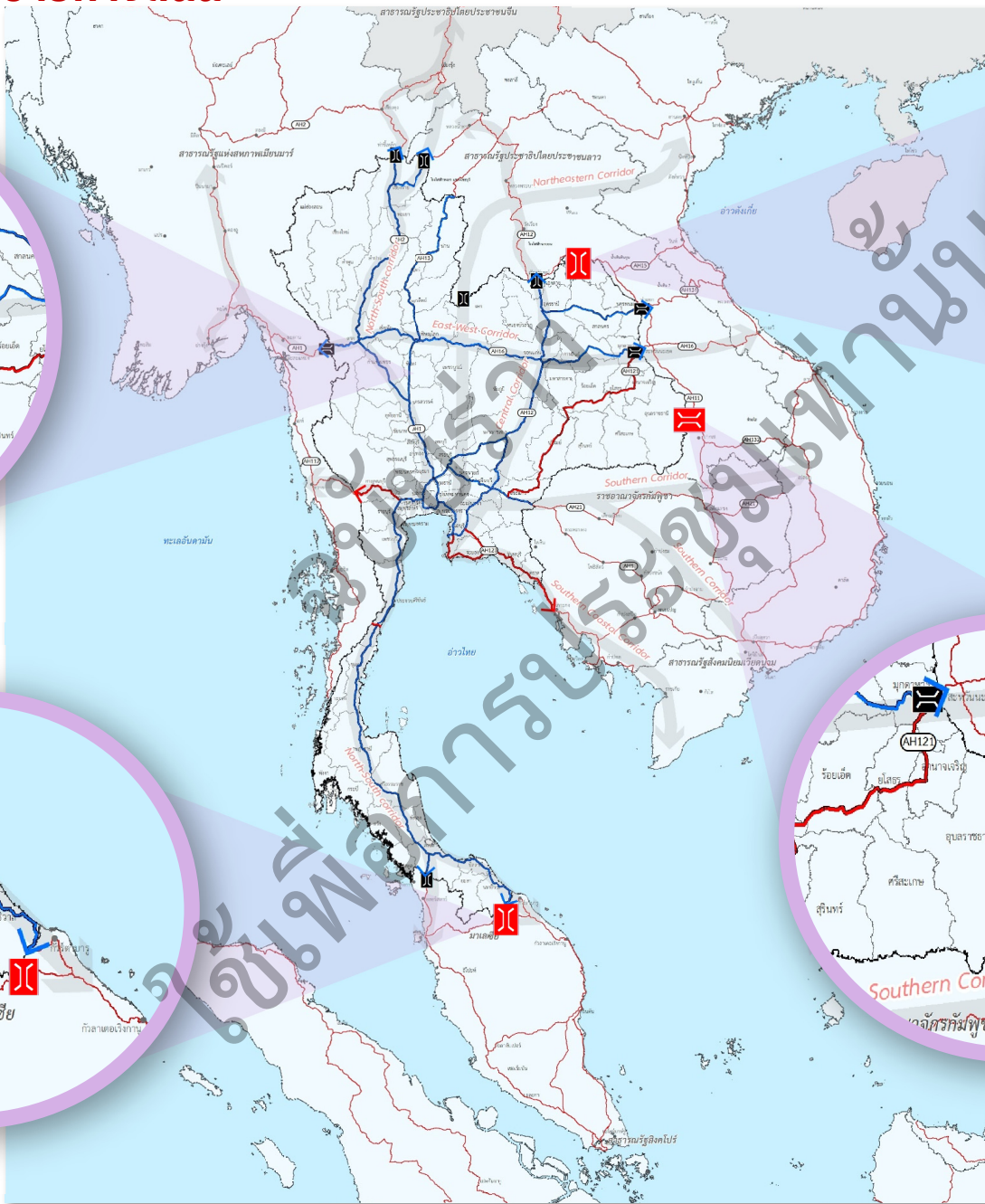
- พัฒนาฐานอุตสาหกรรมแห่งอนาคต และพัฒนาจุดกระจายสินค้าจากทวาย-EEC
- ส่งออกอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ เครื่องปรับอากาศผ่านท่าเรือแหลมฉบังเชื่อมโยงระดับโลก
- เชื่อมโยงท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลข้ามพรมแดนด้วยเรือสำราญ

ที่มา : กระทรวงการต่างประเทศ ปรับปรุงข้อมูล 30 พ.ย.2565

(<https://www.mfa.go.th/th/content/5d5bcc2715e39c306000a35f?cate=5d5bcb4e15e39c3060006872>)

และการประชุมประจำปี 2562 พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor): เชื่อมไทย เชื่อมโลก สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2 การเชื่อมโยงผ่านโครงข่ายทางถนน (ASEAN Highway)



การเชื่อมต่อภูมิภาคด้วย ASEAN Highway



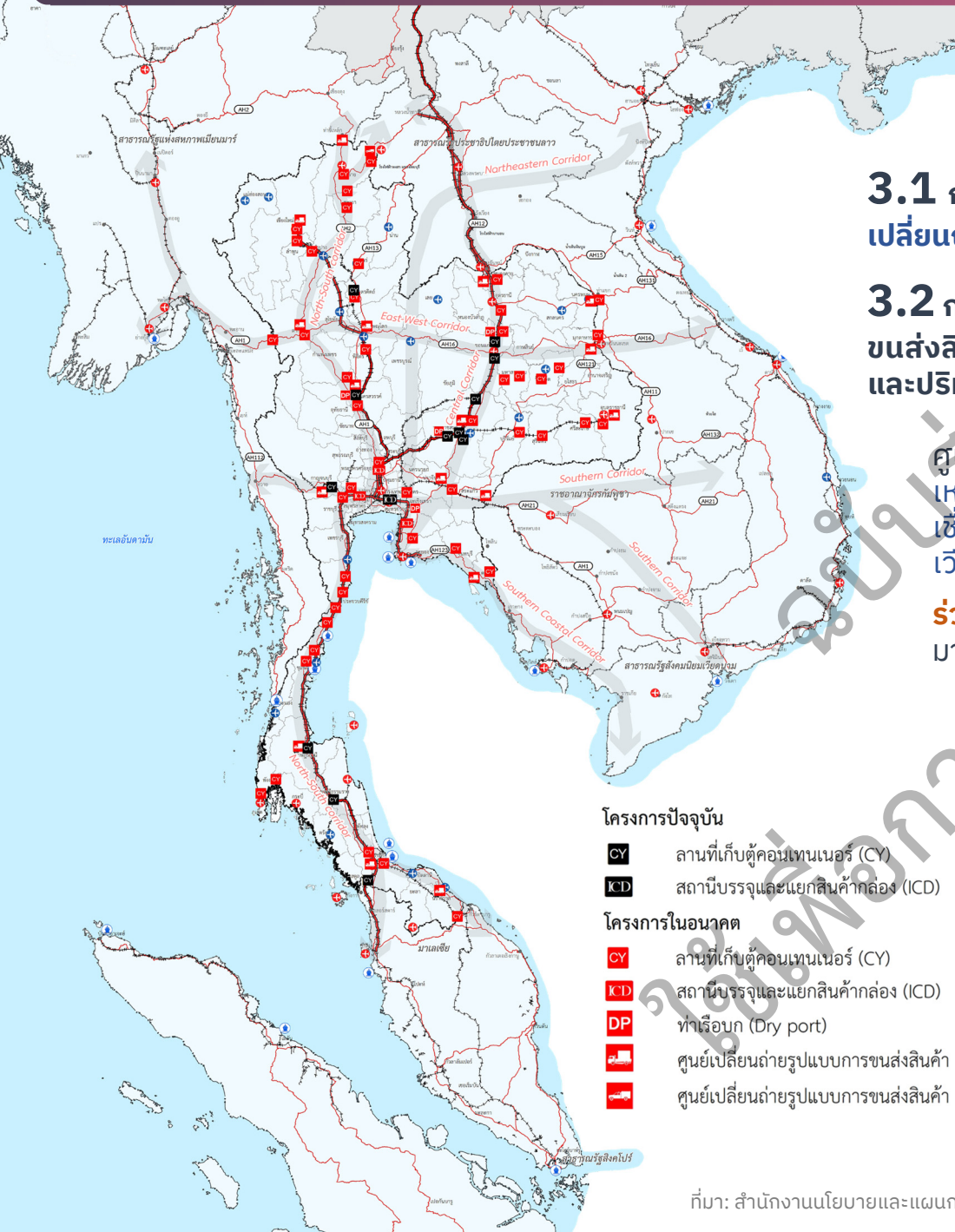
โครงการพัฒนาสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ)



โครงการพัฒนาสะพานข้ามแม่น้ำโกลกแห่งที่ 2 (นราธิวาส-กลันตัน)



โครงการพัฒนาสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 6 (อุบลราชธานี-ปากเซ)



3 พื้นที่ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเพิ่มศักยภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ทางถนน

3.1 การพัฒนาสถานีขนส่งคอนเทนเนอร์ หรือ ICD ลาดกระบัง จุดปล่อยสินค้า เปลี่ยนถ่ายสู่ทางเรือ ราง และถนน ปัจจุบันมีปริมาณสินค้าประมาณ 20,065 ล้านบาท

3.2 การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง สถานีขนส่งสินค้าน้อมเกล้า เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าต้นทางบริเวณกรุงเทพ ฯ และปริมณฑล

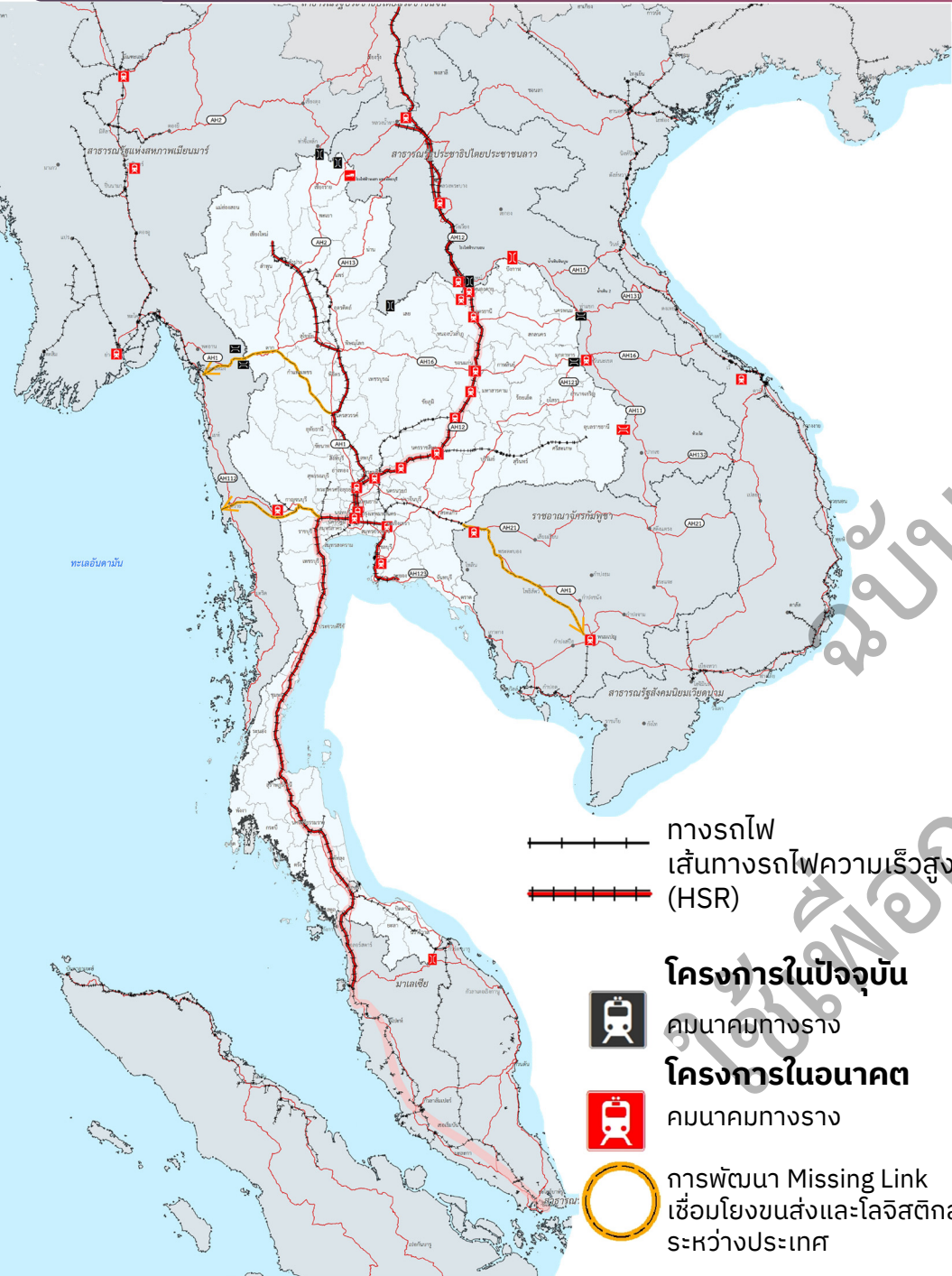
ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งในแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) เชื่อมโยงกับประเทศจีนตอนใต้ด้วยเส้นทาง R3A, R3B และจุดเชื่อมต่อการขนส่งแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) เชื่อมโยงประเทศกับพม่าและเวียดนามจากด่านรัฐประศาสตร์ (ไทย)

ร่วมกับ การพัฒนาพื้นที่บรรจุสินค้า Container Yard ทุกภูมิภาค เพื่อส่งต่อสินค้ามายังศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าทั้ง ICD, สถานีขนส่ง และท่าเรือ

ในอนาคต

- โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)** เชื่อมต่อระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศจากระบบรางสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ขอนแก่น นครราชสีมา หนองคาย และนครสวรรค์ **จุดเชื่อมต่อการขนส่งในแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (SEC)**
- โครงการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จุดเชื่อมต่อการขนส่งในแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) ด้วยเส้นทาง R3A, R3B**

- โครงการปัจจุบัน**
- CY** ลานที่เก็บตู้คอนเทนเนอร์ (CY)
 - ICD** สถานีบรรจุและแยกสินค้าคลัง (ICD)
- โครงการในอนาคต**
- CY** ลานที่เก็บตู้คอนเทนเนอร์ (CY)
 - ICD** สถานีบรรจุและแยกสินค้าคลัง (ICD)
 - DP** ท่าเรือบก (Dry port)
 - 🚚** ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า
 - 🚚** ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า



4 โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง (โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน)

โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย

- ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพ – นครราชสีมา (ปี 2561-2569)
- ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย (ปี 2569-2573)

โครงข่ายรถไฟเชื่อมเอเชีย (Trans-Asian Railway Network)

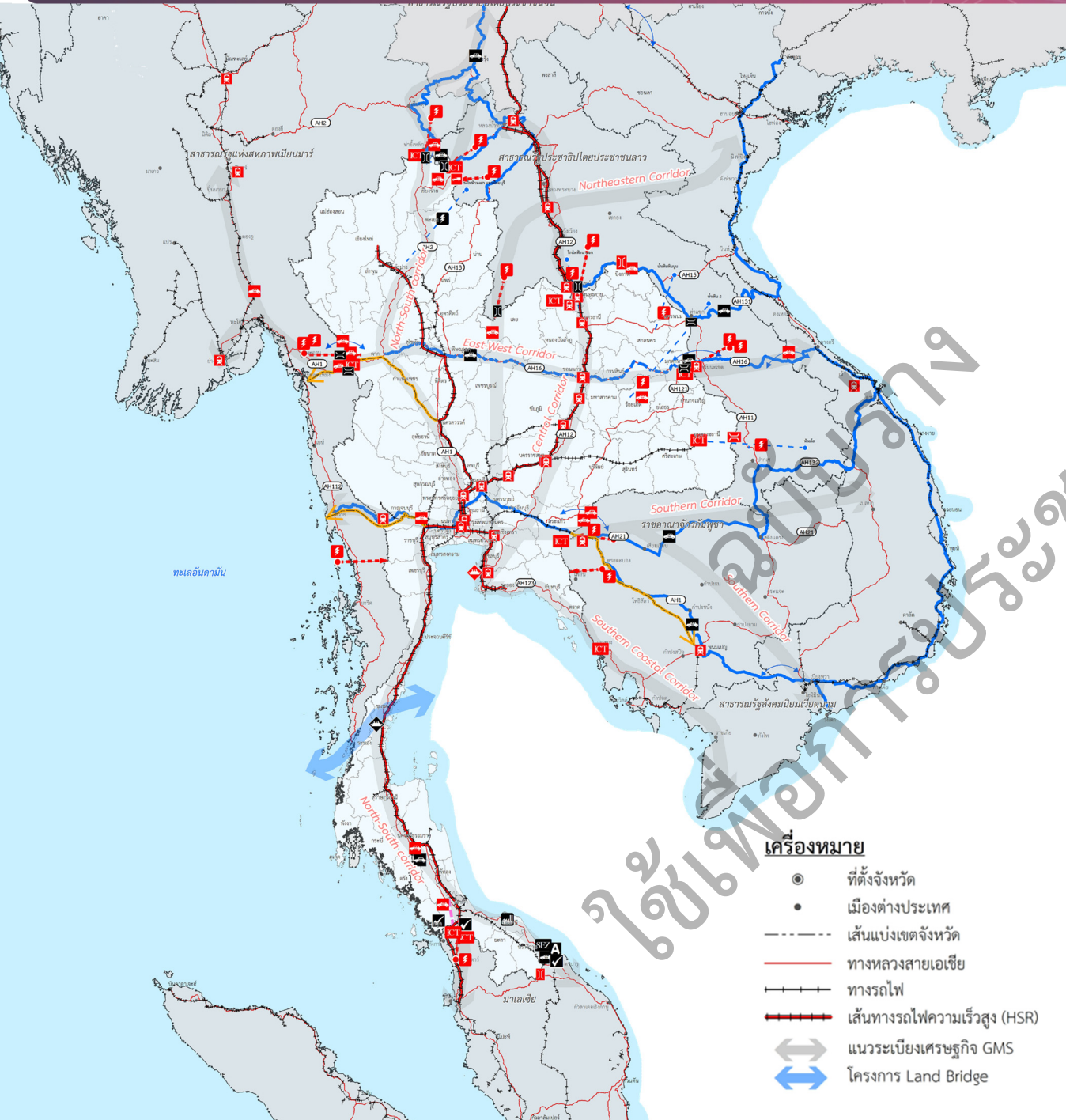
เปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางคุนหมิง-ลาว

และในปี 2573 (ค.ศ. 2030) World Bank ได้คาดว่าโครงการรถไฟความเร็วสูงจะมีปริมาณขนส่งสินค้ามากถึง 3.9 ล้านตัน/ปี และลดค่าขนส่งได้ 40-50% ช่วงเวียงจันทน์-คุนหมิง

ไทยมีแผนเชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูงกับลาว ซึ่งสามารถลดค่าขนส่งสินค้าได้ 32% ตั้งแต่ช่วงคุนหมิง-ท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา: (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

สรุป ภาพรวมโครงการพัฒนาด้านความเชื่อมโยงทางกายภาพในประเทศไทย



โครงการปัจจุบัน

- สะพานมิตรภาพ
- คมนาคม (ทางบก)
- คมนาคม (ทางราง)
- คมนาคม (ทางน้ำ)
- โครงสร้างพื้นฐาน : พลังงาน
- การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม
- การพัฒนาตลาดกลางการเกษตร
- การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน
- การพัฒนาด่านระเบียบ/ข้อบังคับ (CIO)
- แนวเส้นทางที่ดำเนินการแล้ว

โครงการในอนาคต

- สะพานมิตรภาพ
- คมนาคม (ทางบก)
- คมนาคม (ทางราง)
- คมนาคม (ทางน้ำ)
- โครงสร้างพื้นฐาน : พลังงาน
- โครงสร้างพื้นฐาน : ICT
- การพัฒนา Missing Link เชื่อมโยง
- การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
- แนวเชื่อมโยงเครือข่ายสายส่งไฟฟ้า
- การพัฒนาระบบส่งไฟฟ้ารองรับการจัดตั้ง SEZ

เครื่องหมาย

- ที่ตั้งจังหวัด
- เมืองต่างประเทศ
- เส้นแบ่งเขตจังหวัด
- ทางหลวงสายเอเชีย
- ทางรถไฟ
- เส้นทางรถไฟความเร็วสูง (HSR)
- แนวระเบียบเศรษฐกิจ GMS
- โครงการ Land Bridge

การพัฒนาความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ

ASEAN

- เสรีการค้าอาเซียน-ข้อตกลง AFTA ของประเทศสมาชิก
- ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็น “ศูนย์กลางพินเทคในอาเซียน”

GMS Cross Border Transport Agreement หรือ GMS CBTA

- การเชื่อมต่อห่วงโซ่การผลิตกับประเทศเพื่อนบ้าน
- อำนวยความสะดวกกิจกรรมทางเศรษฐกิจ
- บูรณาปัจจัยขับเคลื่อนการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ

BIMSTEC

- กรอบความตกลงการค้าเสรี (BIMSTEC FTA)
- ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านศุลกากร

IMT-GT

- การพัฒนาเมืองยางพารา
- จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเชื่อมโยงจ.สงขลา จ.นราธิวาส กับรัฐกะลันตัน มาเลเซีย
- การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล จ.ปัตตานี

JDS

- ส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่างภาคใต้ของไทยกับรัฐเคดะห์ ประเทศมาเลเซีย และพัฒนานิคมอุตสาหกรรมเมืองยาง

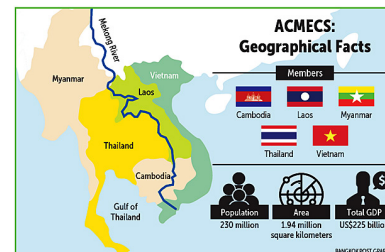
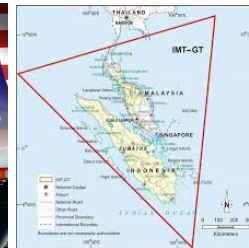
การพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างประชาชนสู่ประชาชน

GMS

- ส่งเสริมกิจการธุรกิจท่องเที่ยวขนาดกลาง ขนาดเล็ก และรายย่อย
- นำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เพิ่มมูลค่าและแก้ปัญหาทางธุรกิจท่องเที่ยว

ACMECS

- ACMECS Single Visa



1) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580)

แผนย่อย ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

- เร่งพัฒนารถไฟความเร็วสูง และปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด 1 เมตร รองรับการพัฒนาเมืองและเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- พัฒนากำเรือยกระดับให้เป็นจุดนำเข้า-ส่งออกสินค้าของกลุ่มประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และเป็นท่าเรือสนับสนุนหลักให้กับท่าเรือแหลมฉบัง
- ขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานภูมิภาค
- พัฒนาโครงข่ายถนน เพื่อรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ด้านการค้าและประตูการค้าหลักตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล ทั้งโครงข่ายภาคพื้นดิน เคเบิลใต้น้ำและระบบดาวเทียม “เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านดิจิทัลของอาเซียน”

แผนย่อย เขตเศรษฐกิจพิเศษ

- เพิ่มประสิทธิภาพของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ
- พื้นที่ EEC พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับประเทศไทย ในฐานะประตูของภูมิภาคเอเชีย
- พื้นที่ SEZ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการลงทุน และการค้าระหว่างประเทศ จากศักยภาพการเป็นประตูเชื่อมต่อกับกลุ่มประเทศอาเซียน

แผนย่อย การต่างประเทศ

- สร้างความร่วมมือกับต่างประเทศ และลดอุปสรรคทางการค้าของไทย
- พัฒนาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ให้ไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงในภูมิภาค และเป็นประตูสู่เอเชีย
- พัฒนากฎระเบียบ ส่งเสริมสินค้าและอุตสาหกรรมของไทยในห่วงโซ่มูลค่าโลก

2) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566 – 2570

หมวดหมู่ที่ 4 ไทยเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง
กลยุทธ์ที่ 2 ผลักดันให้ประเทศไทยเป็น “ศูนย์กลางบริการเพื่อส่งเสริมสุขภาพระดับโลก”

หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

กลยุทธ์ที่ 1

- ผลักดันความร่วมมือระหว่างเขตพัฒนาพิเศษระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน โดยเฉพาะจุดเชื่อมต่อ จ.หนองคาย และเชียงราย

กลยุทธ์ที่ 2

- พัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงไร้รอยต่อ ในเส้นทางเชื่อมต่อภูมิภาค อนุภูมิภาค กับเขตพัฒนาพิเศษของไทย
- พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ในพื้นที่ SEZ
- พัฒนากำเรือและสะพานเศรษฐกิจ ในพื้นที่ SEC
- พัฒนาขนส่งระบบราง เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ ระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน ที่ จ.หนองคาย เชียงราย
- เพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำ การเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาสู่ท่าเรือแหลมฉบัง
- สนับสนุนให้มีการลงทุนพัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์

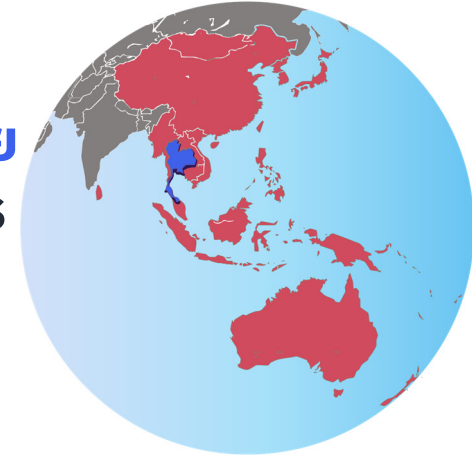
1) กรอบความร่วมมืออาเซียน

(กองกฎหมายต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา)

ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็น “ศูนย์กลางการบินของอาเซียน”

ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็น “ศูนย์กลางฟินเทคในอาเซียน”

การพัฒนาประเทศไทย
เพื่อเพิ่มศักยภาพการ
แข่งขันและ
การเชื่อมโยงภูมิภาค



2) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580)

แผนย่อย ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

“ไทยจะเป็นศูนย์กลางด้านดิจิทัลของอาเซียน”

แผนย่อย เขตเศรษฐกิจพิเศษ

- พื้นที่ EEC เป็นประตูของภูมิภาคเอเชีย
- พื้นที่ SEZ เป็นประตูเชื่อมต่อกับกลุ่มประเทศอาเซียน

3) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566 – 2570

หมุดหมายที่ 4 ไทยเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง

กลยุทธ์ที่ 2 ผลักดันให้ประเทศไทยเป็น “ศูนย์กลางบริการเพื่อส่งเสริมสุขภาพระดับโลก”

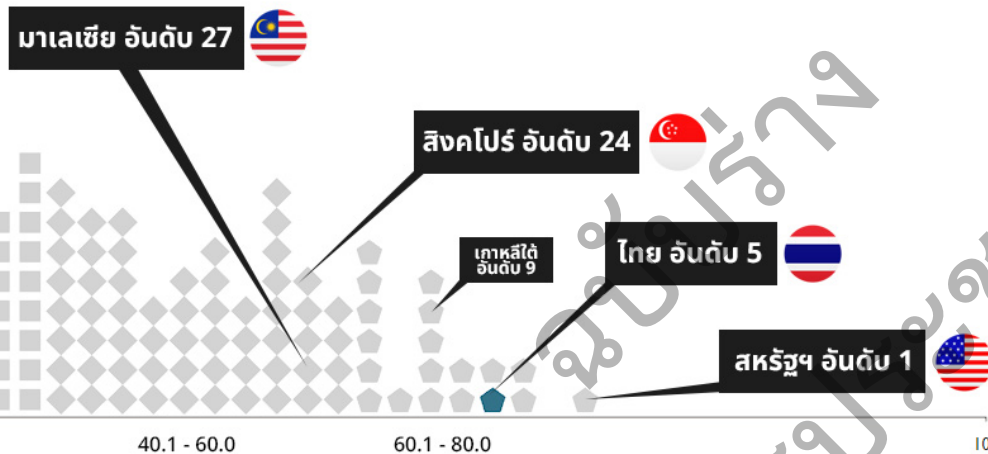
หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

สถานการณ์ความเป็นศูนย์กลางการพัฒนา เพื่อการแข่งขันกับภูมิภาค

1. การเป็นศูนย์กลางการพัฒนาระดับโลก
2. การเป็นศูนย์กลางการพัฒนาระดับอาเซียน

ประเทศไทยกับศักยภาพด้านสาธารณสุข

ดัชนีความมั่นคงด้านสุขภาพของโลก
2021 Global Health Security Index



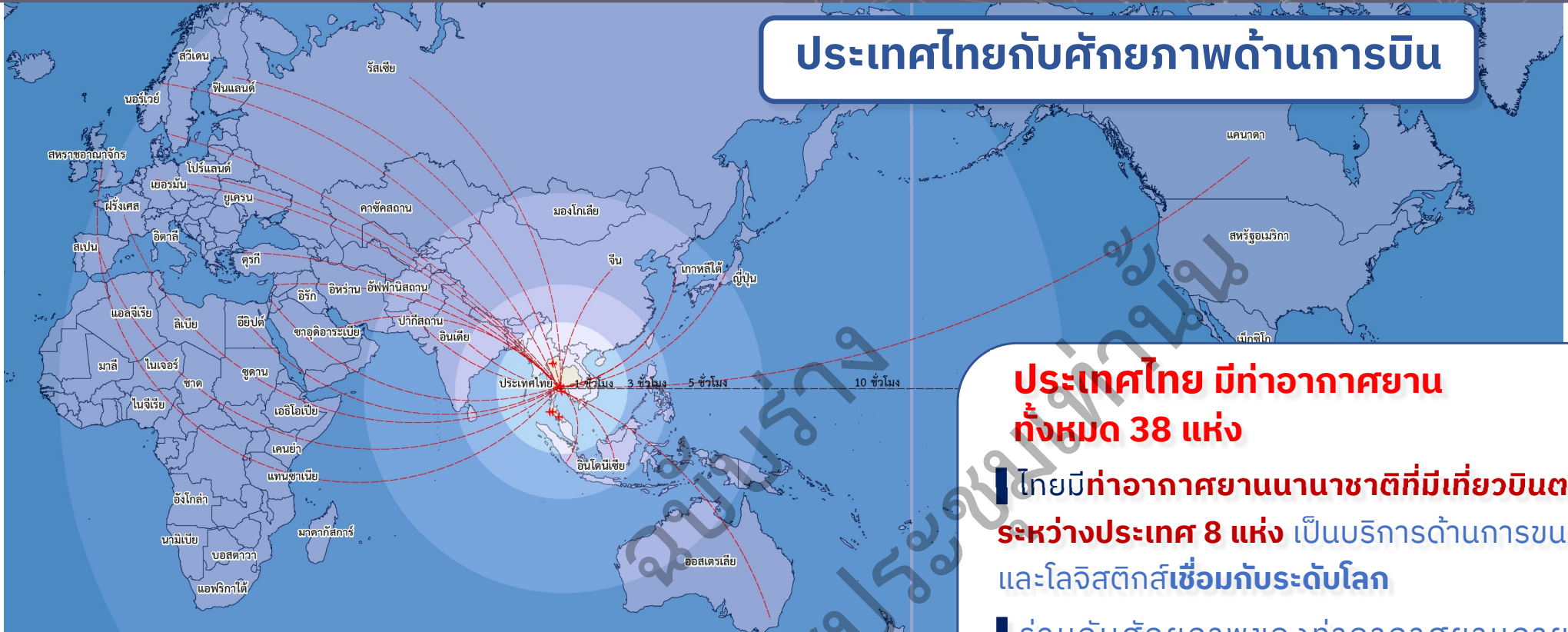
คู่แข่งด้าน Medical Tourism ใน Asia-Pacific ได้แก่ อินเดีย มาเลเซีย สิงคโปร์ เกาหลีใต้

ประเทศไทยจึงได้ประกาศ
ระเบียงเศรษฐกิจสุขภาพอันดามัน
(Andaman Wellness Corridor : AWC)
(ภูเก็ต กระบี่ พังงา ระนอง)
เพื่อพัฒนาพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

คาดว่าในปี 2573 ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพของ
ไทยจะมีมูลค่าถึง 1.59 ล้านล้านบาท
สหรัฐฯ เติบโตขึ้น 2 เท่า จากปี 2563
(มูลค่าราว 4.36 แสนล้านบาทสหรัฐฯ)

- อันดับ 5 ความมั่นคงด้านสุขภาพของโลก และอันดับ 1 ของอาเซียน (GHS 2021)
- อันดับ 7 คุณภาพการรักษาพยาบาลดีที่สุดในโลก และอันดับ 1 ของอาเซียน (Health Care Index 2023, Numbeo)
- อันดับ 4 ประเทศที่มีโรงพยาบาลได้รับมาตรฐาน JCI มากที่สุดในโลก (59 แห่ง)
- อันดับ 4 ของเอเชียแปซิฟิก ด้านการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Medical Tourism)
 - โดยมีนักท่องเที่ยวใช้บริการ 13.6 ล้านคน สร้างรายได้ 409,200 ล้านบาท

ประเทศไทยกับศักยภาพด้านการบิน



ประเทศไทย มีท่าอากาศยานทั้งหมด 38 แห่ง

ไทยมีท่าอากาศยานนานาชาติที่มีเที่ยวบินตรงระหว่างประเทศ 8 แห่ง เป็นบริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมกับระดับโลก

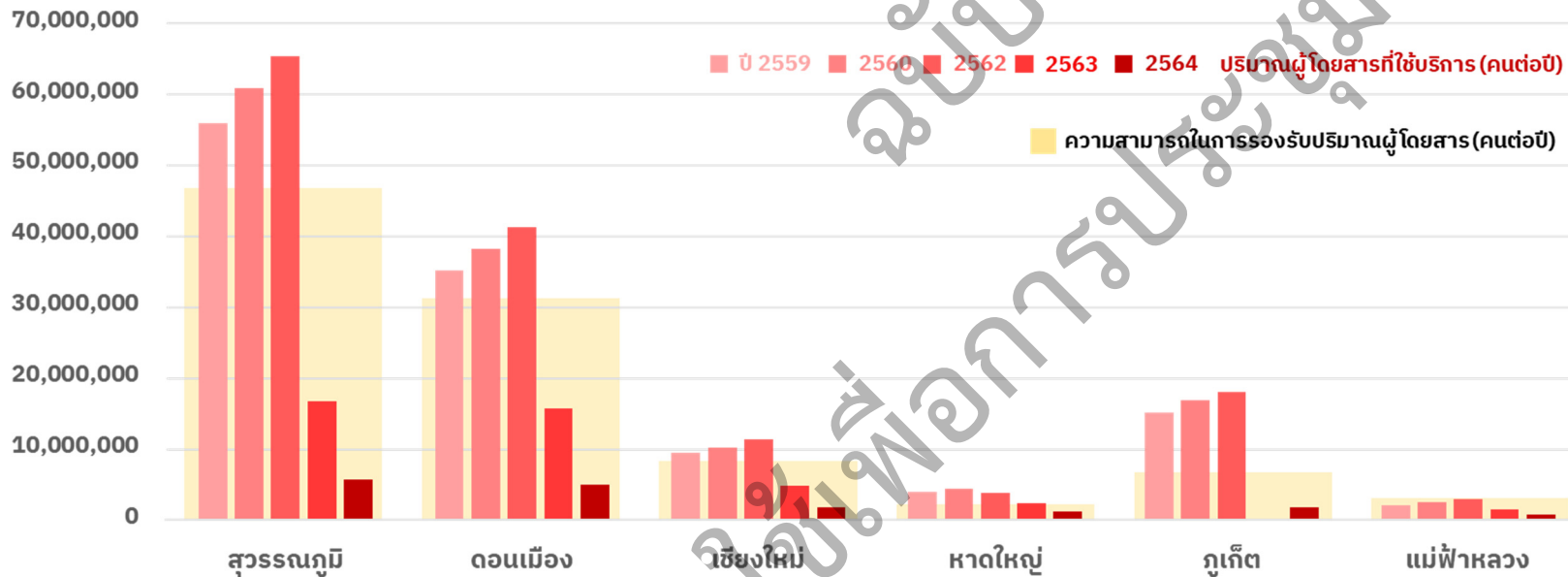
ร่วมกับศักยภาพของท่าอากาศยานภายในประเทศ ที่พร้อมพัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางการบินของอาเซียน

- ท่าอากาศยานดอนเมือง ไป เอเชีย
- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไป เอเชีย ยุโรป ออสเตรเลีย แอฟริกา แคนาดา
- ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ไป เอเชีย
- ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ไป เอเชีย ยุโรป
- ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ ไป อาเซียน
- ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ไป อาเซียน
- ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ไป ยุโรป แอฟริกา
- ท่าอากาศยานนานาชาติสมุย ไป อาเซียน

- อันดับ 9 ของโลก ด้านจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ (52 ล้านคน) เป็นอันดับ 2 ของอาเซียนรองจากสิงคโปร์ (67 ล้านคน) (ACI 2019)
- อันดับ 19 ของโลก ด้านจำนวนผู้โดยสารรวม (65 ล้านคน) เป็นอันดับ 2 ของอาเซียนรองจากสิงคโปร์ (68 ล้านคน) (ACI 2019)
- อันดับ 68 สนามบินที่ดีที่สุดในโลก (สนามบินสุวรรณภูมิ) เป็นอันดับ 3 ของอาเซียน รองจากสิงคโปร์ (อันดับ 1) และมาเลเซีย (อันดับ 67) (The World's Best Airports of 2023, Skytrax)
- ไทยให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 114 สายการบิน เป็นอันดับ 1 ของอาเซียน โดยสิงคโปร์เป็นอันดับ 2 (110 สายการบิน)

เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยานหลัก

- ท่าอากาศยานหลัก 6 แห่งของประเทศ **ประสบปัญหาความแออัด** เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลจำนวนผู้โดยสารกับความจุของท่าอากาศยานในช่วงสถานการณ์ปกติ ปี 2562
- **เนื่องจากสถานการณ์ การระบาดของโรค COVID - 19** ส่งผลให้บริการของท่าอากาศยานต้องหยุดชะงัก อย่างไรก็ตามในปัจจุบันสถานการณ์กลับมาในภาวะปกติ เทียบกับช่วง ปี 2559-2562 ดังนั้นท่าอากาศยานหลักจะต้องเตรียมพร้อมทั้งสถานการณ์ดังกล่าวเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสาร



หมายเหตุ : แนวโน้มปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการลดลง เนื่องด้วยสถานการณ์การระบาดของไวรัสโคโรนา 2019

ที่มา : รายงานวิชาการสำนักงบประมาณของรัฐบาล ฉบับที่ 8/2562 เรื่องแนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ และรายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมประจำปี 2563 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

Global Network

เชื่อมต่อผ่านโครงข่ายสื่อสารเคเบิลใต้น้ำ (เข้าไทย 7 สถานี) และผ่านดาวเทียม (เข้าไทย 3 สถานี) โดยในอนาคตจะพัฒนาสถานีภาคพื้นดินเพิ่ม 11 แห่ง และโครงข่าย ASIA Direct Cable (ADC)

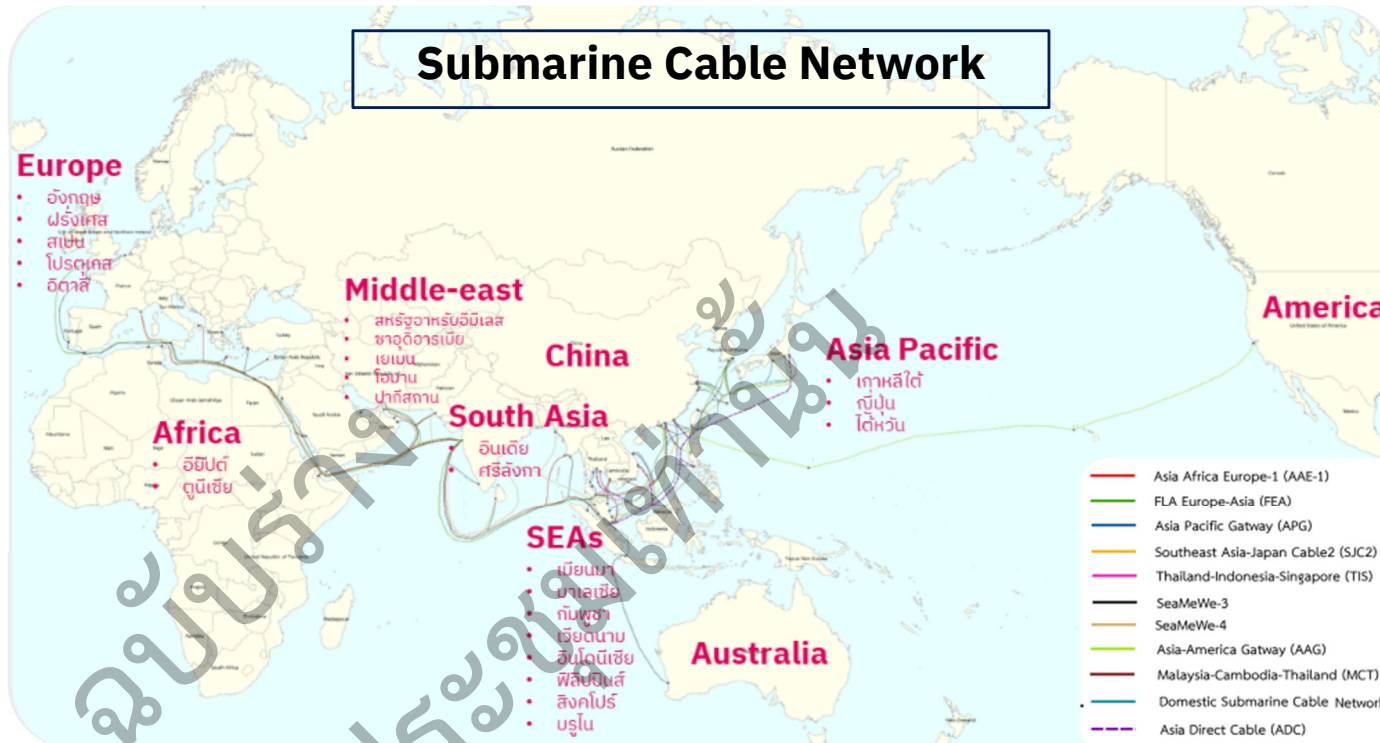


Asia-Pacific Network

อนาคต จะพัฒนาโครงข่าย GMS ISN เชื่อมต่อกับภูมิภาคอินโดจีน เชื่อมต่อผ่านไทยด้วย 10 สถานี บริเวณเมืองการค้าชายแดน

ASEAN Network

เชื่อมต่อสัญญาณผ่านพันธมิตรผู้ให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมอาเซียน (ACASIA) ผ่านอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ บรูไน มาเลเซีย เวียดนาม และไทย



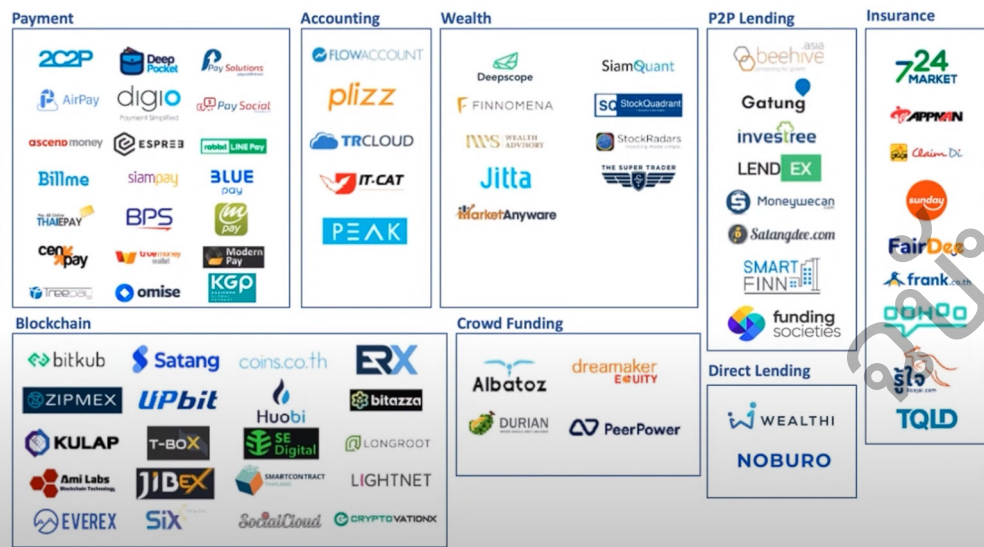
ประเทศไทยกับศักยภาพด้านดิจิทัล

- มีความครอบคลุมของโครงข่ายหลัก (Backbone Network) ประมาณ 12,601 กม. ทั่วประเทศ โดยอนาคตจะพัฒนาเพิ่มความจุโครงข่ายเพิ่มเติม
- ประเทศไทย เป็น 1 ใน 10 ประเทศ ที่มีความเร็ว 5G สูงสุดในกลุ่มเอเชียแปซิฟิก (Download/Upload:131.4/25.5 Mbps) และเป็น 1 ใน 53 ประเทศ ที่เปิดให้บริการ 5G เชิงพาณิชย์ตั้งแต่ ปี 2563
- ข้อได้เปรียบเชิงที่ตั้ง ทำให้เชื่อมโยงโครงข่ายได้โดยตรงทั้งโครงข่ายภาคพื้นดินและใต้น้ำ มีความหลากหลายของจุดเชื่อมต่อ และเชื่อมสัญญาณได้โดยตรง

ที่มา : สำนักงาน กสทช., กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม, บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) <https://www.opensignal.com/2021/02/03/benchmarking-the-global-5g-experience>

Fintech (Financial Technology)

“เทคโนโลยีการเงินที่ช่วยให้การบริการด้านการเงินมีประสิทธิภาพมากขึ้น” โดยใช้เทคโนโลยีมาพัฒนานวัตกรรมในโครงสร้างพื้นฐานด้านการเงิน ผลิตภัณฑ์ การบริการ และการกระจายสินค้า



ภายใต้แผน **ASEAN Payment Connectivity** ที่ ธปท. ได้ริเริ่มขึ้นในปี 2562 มีการพัฒนาระบบชำระเงินอย่างต่อเนื่อง และในปี 2564 ประเทศไทยได้เปิดระบบการชำระเงินผ่าน QR payment และ Real-time remittance กับ สิงคโปร์ ซึ่งนับเป็นคู่การค้าแรกของโลก

บริษัท Fintech ในไทยที่มีมูลค่าบริษัทในระดับโลก

Fintech Unicorns 2022 หรือบริษัท Fintech ที่ใหญ่ที่สุดตามการประเมินมูลค่าตลาด 268 บริษัททั่วโลก

- อันดับ 189 Ascend Money บริษัท Open Banking (1,500,000,000 US.)
- อันดับ 189 TureMoney บริษัท Paytech (1,500,000,000 US.)
- อันดับ 251 Bitkub บริษัท Cryptocurrency (1,000,000,000 US.)

ที่มา : Centre for Finance, Technology and Entrepreneurship

ประเทศไทยกับศักยภาพด้านฟินเทค

- Start-up เพิ่มขึ้นมากกว่า 200 รายในปี 2565 ส่วนใหญ่ให้บริการในส่วน Payment, Blockchain และ P2P Lending
- ไทยมีอัตราการใช้จ่ายผ่าน Mobile Banking สูงขึ้นเป็นเท่าตัว และมีอัตราการใช้งานสูงที่สุดในโลก (70%)
- ปริมาณธุรกรรม e-Payment ของไทยเพิ่มจาก 307 ล้านรายการ ในเดือนมกราคม 2560 เป็น 2.1 พันล้านรายการในเดือนธันวาคม 2564 (ธนาคารแห่งประเทศไทย 2565)
- ไทยมี **Internet penetration rate** หรืออัตราการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตสูงที่สุดในอาเซียน

สถานการณ์การพัฒนาพื้นที่เกษตรเวทย์ เพื่อเชื่อมโยงกับภูมิภาค

1. การพัฒนาประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงภูมิภาค
2. การขนส่งและโลจิสติกส์ทางน้ำเชื่อมโยงระดับโลกด้วยท่าเรือแหลมฉบัง และศักยภาพการเชื่อมโยงการขนส่งและโลจิสติกส์ทางน้ำ

Global ในปี 2565 ไทยมีมูลค่าการค้าทั้งหมด 20.59 ล้านล้านบาท
ส่งออก 9.94 ล้านล้านบาท นำเข้า 10.65 ล้านล้านบาท

แม้จะเสียดุลการค้า แต่ภาพรวมมีการเติบโตร้อยละ 5.46 ต่อปี (2561-2565)

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร ปี 2565

ตลาดการค้าสำคัญของไทย ปี 2565

อันดับ 1 จีน 3.68 ล้านล้านบาท

สินค้าส่งออก : ผลไม้สด แช่แข็ง แห้ง, ผลิตภัณฑ์ยาง, เม็ดพลาสติก
สินค้านำเข้า : เครื่องจักรไฟฟ้า เคมีภัณฑ์ เครื่องจักรกล

อันดับ 2 สหรัฐอเมริกา 2.28 ล้านล้านบาท

สินค้าส่งออก : คอมพิวเตอร์ ยาง โทรศัพท์และอุปกรณ์
สินค้านำเข้า : น้ำมันดิบ แผงวงจรไฟฟ้า เคมีภัณฑ์

อันดับ 3 ญี่ปุ่น 2.06 ล้านล้านบาท

สินค้าส่งออก : รถยนต์, โถงแปรรูป, เคมีภัณฑ์
สินค้านำเข้า : เหล็ก เครื่องจักรกล เครื่องจักรไฟฟ้า

อันดับ 4 มาเลเซีย 9.49 แสนล้านบาท

สินค้าส่งออก : รถยนต์, น้ำมันสำเร็จรูป, คอมพิวเตอร์
สินค้านำเข้า : น้ำมันดิบ เคมีภัณฑ์ ก๊าซธรรมชาติ

อันดับ 5 เวียดนาม 7.38 แสนล้านบาท

สินค้าส่งออก : รถยนต์, น้ำมันสำเร็จรูป, เม็ดพลาสติก
สินค้านำเข้า : เครื่องใช้ไฟฟ้าในบ้าน เครื่องจักรไฟฟ้า น้ำมันดิบ

North America

มูลค่าการค้า 2.62 ล้านล้านบาท

สินค้าส่งออก 3 อันดับแรก : คอมพิวเตอร์, ผลิตภัณฑ์ยาง, โทรศัพท์และอุปกรณ์

สินค้านำเข้า 3 อันดับแรก : น้ำมันดิบ, แผงวงจรไฟฟ้า, เครื่องจักรกล

Europe

มูลค่าการค้า 2.12 ล้านล้านบาท

สินค้าส่งออก 3 อันดับแรก : ัญมณี, คอมพิวเตอร์, เครื่องปรับอากาศ

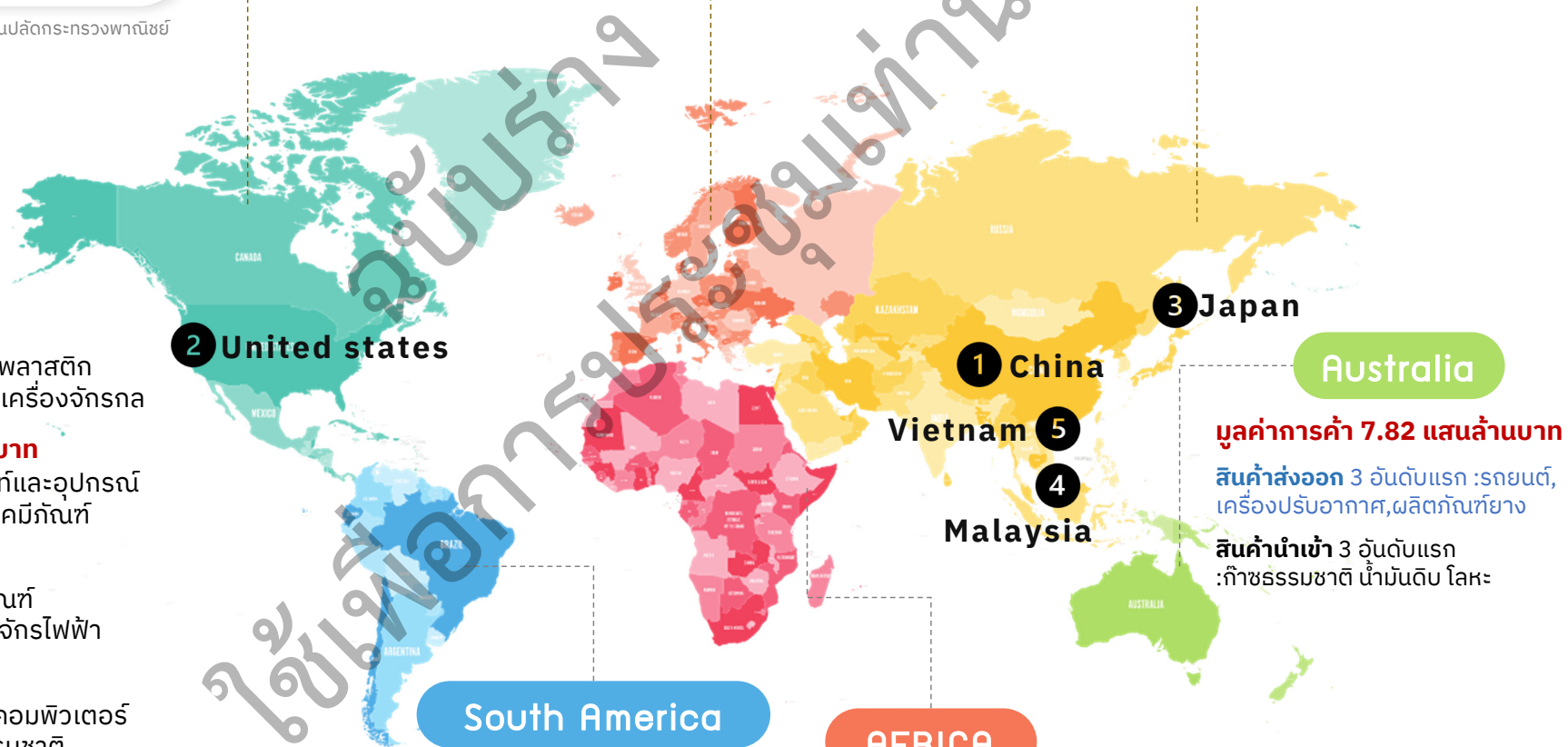
สินค้านำเข้า 3 อันดับแรก : เครื่องเพชร พลอย เงินแท่ง ทองคำ, เครื่องจักรกล, ผลิตภัณฑ์เวชกรรม

Asia

มูลค่าการค้า 14.06 ล้านล้านบาท

สินค้าส่งออก 3 อันดับแรก : รถยนต์, น้ำมันสำเร็จรูป, เม็ดพลาสติก

สินค้านำเข้า 3 อันดับแรก : น้ำมันดิบ, เคมีภัณฑ์, เครื่องจักรไฟฟ้า



South America

มูลค่าการค้า 7.82 แสนล้านบาท

สินค้าส่งออก 3 อันดับแรก : รถยนต์, เครื่องยนต์ และส่วนประกอบ, เครื่องจักรกล

สินค้านำเข้า 3 อันดับแรก : ผลิตภัณฑ์จากพืช โลหะ สัตว์น้ำแปรรูป

AFRICA

มูลค่าการค้า 4.98 แสนล้านบาท

สินค้าส่งออก 3 อันดับแรก : รถยนต์, ข้าว, เครื่องยนต์และส่วนประกอบ

สินค้านำเข้า 3 อันดับแรก : น้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ โลหะ

Australia

มูลค่าการค้า 7.82 แสนล้านบาท

สินค้าส่งออก 3 อันดับแรก : รถยนต์, เครื่องปรับอากาศ, ผลิตภัณฑ์ยาง

สินค้านำเข้า 3 อันดับแรก : ก๊าซธรรมชาติ น้ำมันดิบ โลหะ



ASIA ไทยมีมูลค่าการค้าทั้งหมด **14.06** ล้านล้านบาท

(ส่งออก 6.12 ล้านล้านบาท นำเข้า 7.94 ล้านล้านบาท)

แม้จะเสียดุลการค้า แต่ภาพรวมมีการเติบโตร้อยละ **5.20** ต่อปี (2561-2565)

อันดับ 1 จีน **3.68** ล้านล้านบาท

สินค้าส่งออก : ผลไม้สด แช่แข็ง แห้ง, ผลิตภัณฑ์ยาง, เม็ดพลาสติก

สินค้านำเข้า : เครื่องจักรไฟฟ้า เคมีภัณฑ์ เครื่องจักรกล

อันดับ 2 ญี่ปุ่น **2.06** ล้านล้านบาท

สินค้าส่งออก : รถยนต์, โถงแปรรูป, เคมีภัณฑ์

สินค้านำเข้า : เหล็ก เครื่องจักรกล เครื่องจักรไฟฟ้า

อันดับ 3 มาเลเซีย **9.49** แสนล้านบาท

สินค้าส่งออก : รถยนต์, น้ำมันสำเร็จรูป, คอมพิวเตอร์

สินค้านำเข้า : น้ำมันดิบ เคมีภัณฑ์ ก๊าซธรรมชาติ

อันดับ 4 เวียดนาม **7.38** แสนล้านบาท

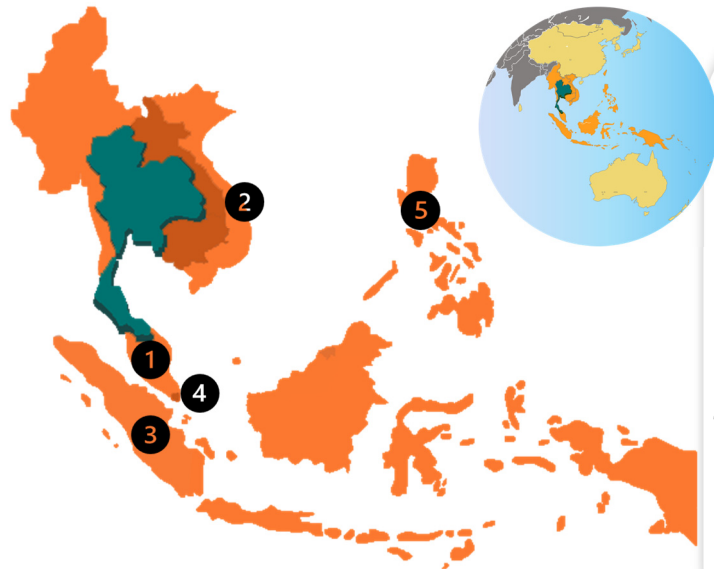
สินค้าส่งออก : รถยนต์, น้ำมันสำเร็จรูป

สินค้านำเข้า : เครื่องใช้ไฟฟ้าในบ้าน เครื่องจักร

อันดับ 5 ออสเตรเลีย **6.41** แสนล้านบาท

สินค้าส่งออก : เคมีภัณฑ์ รถยนต์

สินค้านำเข้า : ก๊าซธรรมชาติ, น้ำมันดิบ, โลหะ



ASEAN ไทยมีมูลค่าการค้าทั้งหมด **4.35** ล้านล้านบาท

จากการส่งออก 2.49 ล้านล้านบาท

ได้ดุลการค้าจากทุกประเทศ ตลอด **5** ปีที่ผ่านมา (2561-2565) ยกเว้นมาเลเซีย และบรูไน

อันดับ 1 มาเลเซีย **9.49** แสนล้านบาท

อันดับ 2 เวียดนาม **7.38** แสนล้านบาท

อันดับ 3 อินโดนีเซีย **6.98** ล้านล้านบาท

สินค้าส่งออก : รถยนต์, เม็ดพลาสติก, น้ำตาลทราย

สินค้านำเข้า : ถ่านหิน น้ำมันดิบ เครื่องจักรกล

อันดับ 4 สิงคโปร์ **6.44** แสนล้านบาท

สินค้าส่งออก : น้ำมันสำเร็จรูป, อัญมณี, แผงวงจรไฟฟ้า

สินค้านำเข้า : เครื่องคอมพิวเตอร์ เคมีภัณฑ์ น้ำมันสำเร็จรูป

อันดับ 5 ฟิลิปปินส์ **3.90** แสนล้านบาท

สินค้าส่งออก : รถยนต์ อุปกรณ์ แผงวงจรไฟฟ้า

สินค้านำเข้า : คอมพิวเตอร์ แผงวงจรไฟฟ้า โลหะ

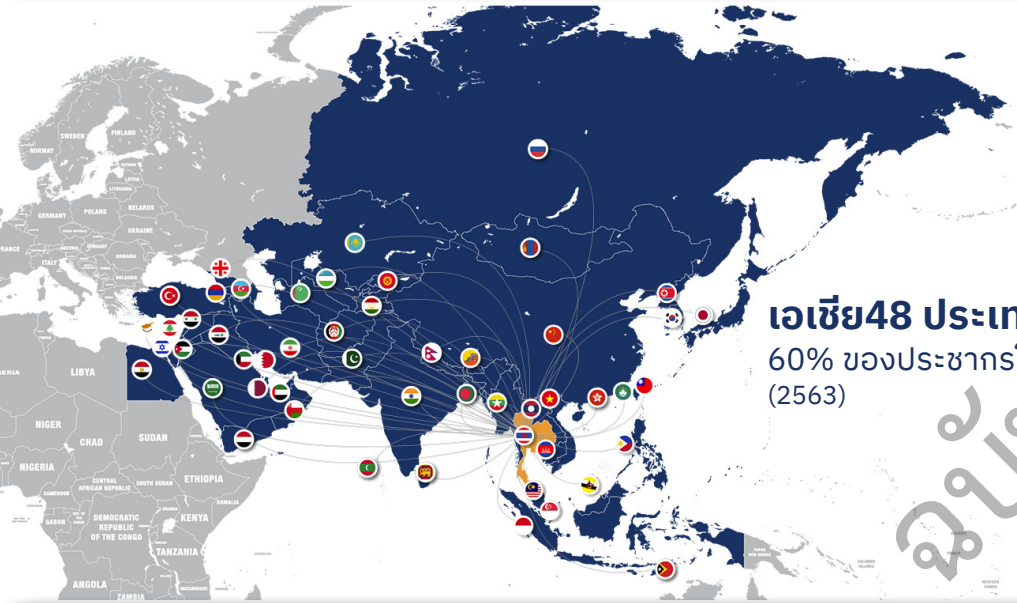
อันดับ 6 กัมพูชา **3.40** แสนล้านบาท

อันดับ 7 เมียนมา **2.86** แสนล้านบาท

อันดับ 8 ลาว **2.74** แสนล้านบาท

อันดับ 9 บรูไน **2.78** หมื่นล้านบาท

ภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ กำหนดให้ **EEC** เป็นประตูเศรษฐกิจสู่เอเชีย

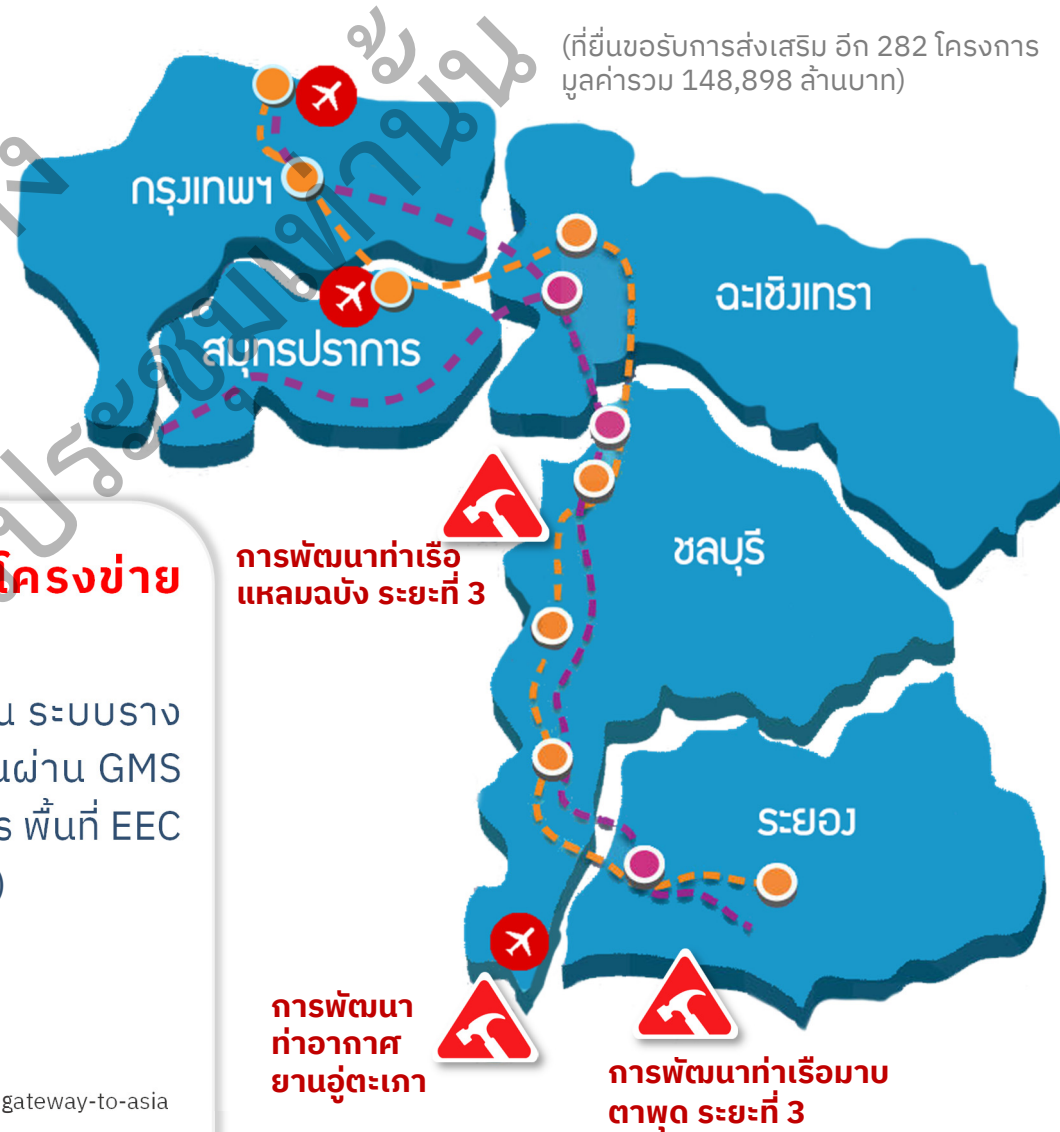


เอเชีย 48 ประเทศ
60% ของประชากรโลก
(2563)

พื้นที่ EEC จึงมีบทบาทเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมแห่งอนาคต และเป็นพื้นที่กระจายสินค้าเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

ปัจจุบันมีโครงการต่างชาติที่ได้รับอนุมัติ ให้ดำเนินการในพื้นที่ EEC มีจำนวน **306 โครงการ** มูลค่ารวม **144,880 ล้านบาท**

(ที่ยื่นขอรับการส่งเสริม อีก 282 โครงการ มูลค่ารวม 148,898 ล้านบาท)



โครงการพัฒนา
ในอนาคต

เส้นทางรถไฟทางคู่
และสถานี

เส้นทางรถไฟความเร็วสูง
และสถานี

การพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์

โดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางถนน ระบบราง และทางน้ำ เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านผ่าน GMS Economic Corridor จากกรุงเทพมหานคร พื้นที่ EEC ถึงชายฝั่งของกัมพูชาและเวียดนาม (R10)

การพัฒนาอุตสาหกรรมอนาคต โดยมีอุตสาหกรรมเป้าหมาย 12 ประเภท

ภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ กำหนดให้ **SEZ เป็นประตูเศรษฐกิจสู่อาเซียน**



จังหวัดเชียงราย

ด้านการค้าชายแดนแม่สาย-เชียงแสน-เชียงของ (กรมการค้าต่างประเทศ, 2564)

มีมูลค่าการค้าทั้งหมด : **64,459 ล้านบาท**

อุตสาหกรรมเป้าหมาย : ตลาดชายแดนไทยเมียนมา เขตการค้าปลอดภาษี (ด้านแม่สาย), ท่าเรือขนส่งทางน้ำ (ด้านเชียงของ) ศูนย์โลจิสติกส์ (ด้านเชียงแสน)



จังหวัดตาก

ด้านการค้าชายแดนแม่สอด-พวพระ-แม่ระมาด

มีมูลค่าการค้าทั้งหมด : **107,187 ล้านบาท**

อุตสาหกรรมเป้าหมาย : เครื่องนุ่งห่ม เครื่องหนัง, บรรจุกัมพูชา พลาสติก, วัสดุก่อสร้าง, ยานยนต์ฯ, เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์



จังหวัดกาญจนบุรี

ด้านการค้าชายแดนพระเจดีย์สามองค์-บ้านพุน้ำร้อน

มีมูลค่าการค้าทั้งหมด : **56,151 ล้านบาท**

อุตสาหกรรมเป้าหมาย : อาหารสัตว์, เครื่องสำอาง, ผลิตภัณฑ์เสริมอาหาร



จังหวัดสงขลา

ด้านการค้าชายแดนสะเดา-ปาดังเบซาร์-บ้านประกอบ

มีมูลค่าการค้าทั้งหมด : **619,687 ล้านบาท**

อุตสาหกรรมเป้าหมาย : น้ำมันมะพร้าวสกัดเย็น, อุปกรณ์ทางการแพทย์, ผลิตภัณฑ์จากยางพารา



จังหวัดนราธิวาส

ด้านการค้าชายแดนตากใบ-สุโหงโกลก

มีมูลค่าการค้าทั้งหมด : **6,654 ล้านบาท**

อุตสาหกรรมเป้าหมาย : ผลิตไฟฟ้า, ศูนย์โตเทียม



จังหวัดหนองคาย

ด้านการค้าชายแดนหนองคาย-สะใคร มีมูลค่าการค้าทั้งหมด : **76,211 ล้านบาท**

อุตสาหกรรมเป้าหมาย : การขนส่งและโลจิสติกส์ และพัฒนาพลังงานทดแทน (แสง, ชยะ)



จังหวัดนครพนม

ด้านการค้าชายแดนนครพนม-ท่าอุเทน

มีมูลค่าการค้าทั้งหมด : **126,834 ล้านบาท**

อุตสาหกรรมเป้าหมาย : การขนส่งและโลจิสติกส์ ผลิตอาหาร และอุตสาหกรรมแปรรูป



จังหวัดมุกดาหาร

ด้านการค้าชายแดนมุกดาหาร-หัวน้ำใหญ่-ดอนตาล

มีมูลค่าการค้าทั้งหมด : **368,068 ล้านบาท**

อุตสาหกรรมเป้าหมาย : ผลิตภัณฑ์พลาสติก, อาหารหมักสำเร็จรูป, เครื่องมือและอุปกรณ์ก่อสร้าง



จังหวัดสุรินทร์

ด้านการค้าชายแดนอรัญประเทศ-วัฒนานคร มีมูลค่าการค้าทั้งหมด : **109,497 ล้านบาท**

อุตสาหกรรมเป้าหมาย : บรรจุกัมพูชาพลาสติก, อาหารสัตว์



จังหวัดตราด

ด้านการค้าชายแดนคลองใหญ่

มีมูลค่าการค้าทั้งหมด : **25,673 ล้านบาท**

อุตสาหกรรมเป้าหมาย : ท่องเที่ยว (เชิงนิเวศ การเดินเรือ), บริการฟื้นฟูสุขภาพ, คลังสินค้า, ขนส่งทางเรือ, ห้องเย็น สินค้าเกษตร /ประมงแปรรูป

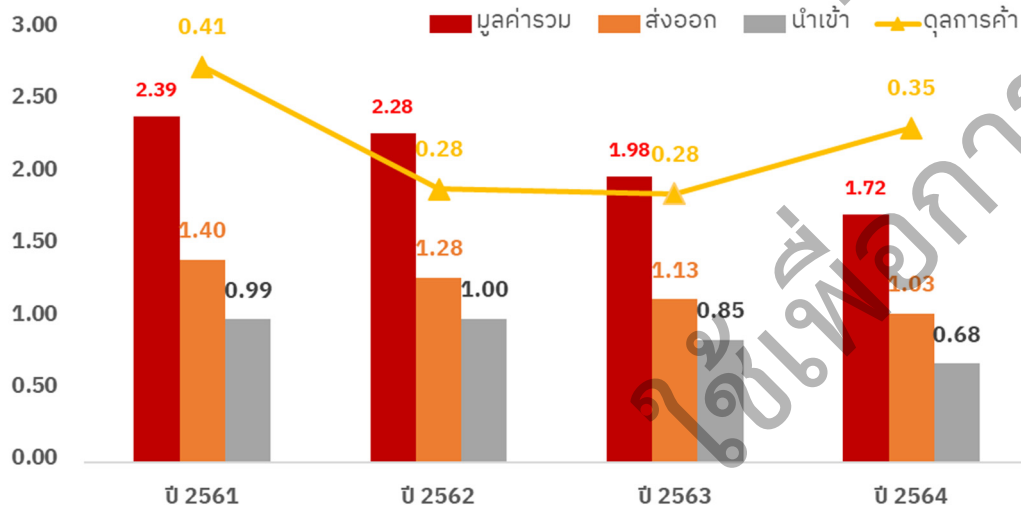
มูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดนของไทย

มากถึง **1,715,345** ล้านบาท
(รวมมูลค่าด้านขนาดเล็กอื่นๆ)



ในปี 2564 มูลค่าการส่งออก **1,031,330** ล้านบาท
เพิ่มขึ้น ▲ ร้อยละ 30.03
ได้ดุลการค้าทั้งการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน

มูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดนของไทย (ล้านบาท)



1 ภาพรวมการค้าชายแดน อันดับด้านการค้าชายแดนมูลค่าสูง ในปี 2564 (ศุลกากร)

อันดับ	ศก.	มูลค่า (ล้านบาท)	ร้อยละ
อันดับ 1	ศก.สะเดา	445,906	27.31%
อันดับ 2	ศก.มุกดาหาร	368,068	22.54%
อันดับ 3	ศก.พาดังเบซาร์	172,310	10.55%
อันดับ 4	ศก.นครพนม	126,834	7.77%
อันดับ 5	ศก.อรัญประเทศ	109,497	6.71%

อันดับ	ศก.	มูลค่า (ล้านบาท)	ร้อยละ
อันดับ 6	ศก.แม่สอด	107,187	6.56%
อันดับ 7	ศก.หนองคาย	76,211	4.67%
อันดับ 8	ศก.สังขละบุรี	56,151	3.44%
อันดับ 9	ศก.เชียงของ	42,652	2.61%
อันดับ 10	ศก.ระนอง	31,417	1.92%
อันดับ 11	ศก.คลองใหญ่	25,673	1.57%
อันดับ 12	ศก.จันทบุรี	21,779	1.33%
อันดับ 13	ศก.แม่สาย	13,923	0.85%
อันดับ 14	ศก.ช่องจอม	11,117	0.68%
อันดับ 15	ศก.ช่องสะงำ	8,199	0.50%

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากสำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์และกรมศุลกากร, ข้อมูลการค้าชายแดนและผ่านแดน ปี 2564 (ม.ค. - ธ.ค.)

2 ภาพรวมการค้าผ่านแดน ในปี 2564

ด้านเมียนมา รวม 6,970 ล้านบาท

- มูลค่าการค้ากับ
- สิงคโปร์ 1,812 ล้านบาท
 - จีน 262 ล้านบาท
 - เวียดนาม 3 ล้านบาท
 - ประเทศอื่นๆ 4,893 ล้านบาท (สหรัฐฯ, เยอรมนี, อินเดีย ฯลฯ)

**การค้าผ่านแดน ด้านแม่สอด
มีมูลค่าการค้าสูงสุด**

ด้านมาเลเซีย รวม 291,753 ล้านบาท

- มูลค่าการค้ากับ
- สิงคโปร์ 104,934 ล้านบาท
 - จีน 71,887 ล้านบาท
 - เวียดนาม 1,442 ล้านบาท
 - ประเทศอื่นๆ 113,490 ล้านบาท (ไต้หวัน, ญี่ปุ่น, เกาหลีใต้, อินเดีย ฯลฯ)

การค้าผ่านแดน ด้านสะเดามีมูลค่าการค้าสูงสุด

ด้าน สปป.ลาว รวม 485,381 ล้านบาท

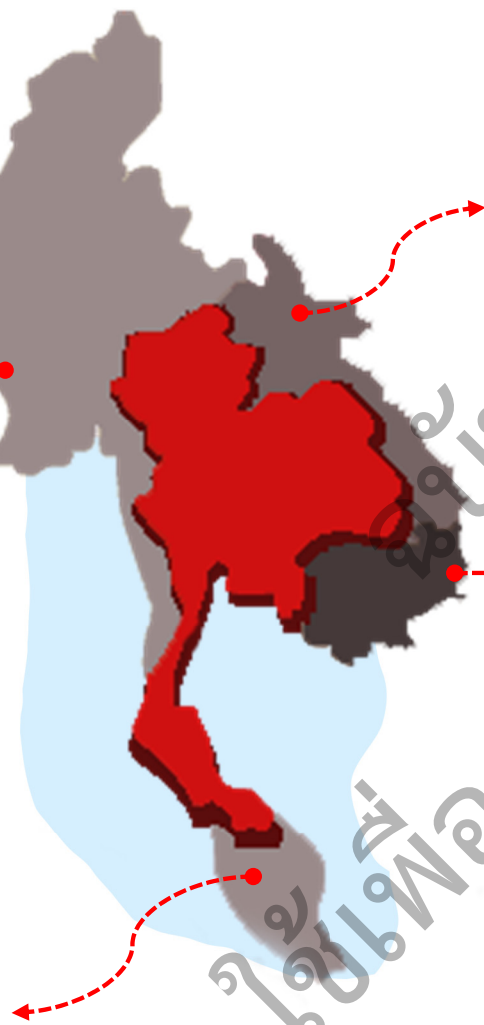
- มูลค่าการค้ากับ
- จีน 294,465 ล้านบาท
 - เวียดนาม 69,751 ล้านบาท
 - สิงคโปร์ 15,261 ล้านบาท
 - ประเทศอื่นๆ 105,905 ล้านบาท (ฮ่องกง, สหรัฐฯ, เนเธอร์แลนด์ ฯลฯ)

**การค้าผ่านแดน ด้านมุกดาหาร
มีมูลค่าการค้าสูงสุด**

ด้านกัมพูชา รวม 7,161 ล้านบาท

- มูลค่าการค้ากับ
- เวียดนาม 4,217 ล้านบาท
 - จีน 354 ล้านบาท
 - สิงคโปร์ 4 ล้านบาท
 - ประเทศอื่นๆ 2,586 ล้านบาท (ญี่ปุ่น, สหราชอาณาจักร, รัสเซีย ฯลฯ)

**การค้าผ่านแดน ด้านอรัญประเทศ
มีมูลค่าการค้าสูงสุด**



การเสริมศักยภาพพื้นที่การค้าชายแดน



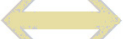

1. ยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวกในการผ่านแดนให้ทันสมัยในส่วนของจุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน
2. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ตามแผนของหน่วยงานหลักภายในประเทศ ดังนี้

- พัฒนาโครงข่ายทางหลวงอาเซียนช่วงกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน
- พัฒนาโครงข่ายถนนช่วงด่านเชียงของสะพานไทย-ลาว 4 - เมืองฮาน้อย (เวียดนาม)
- พัฒนาสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ)
- พัฒนาสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 6 (อุบลราชธานี-ปากเซ) และสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 2 (นราธิวาส-กลันตัน)
- พัฒนาเส้นทางรถไฟแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ตามแผน โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ (2565-2569) และช่วง นครสวรรค์-บ้านไผ่ (2570-2579)

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากสำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์และกรมศุลกากร, ข้อมูลการค้าชายแดนและผ่านแดน ปี 2564 (ม.ค. - ธ.ค.)

3 ประตูเศรษฐกิจสู่อาเซียนที่มีศักยภาพสูงตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ

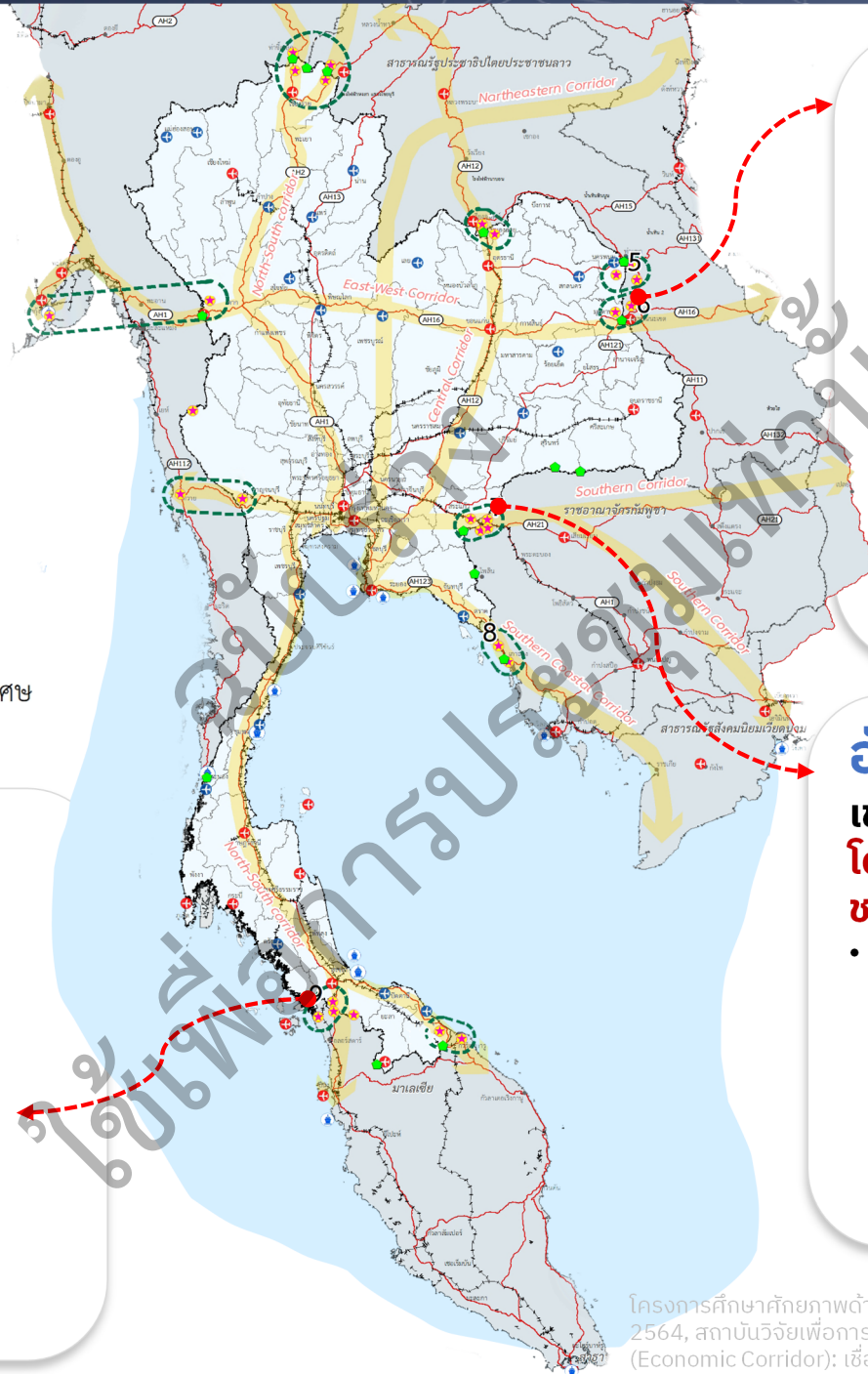
โดยพิจารณาจากมูลค่าการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน ที่มีมูลค่าสูง มีการขยายการค้าสู่ประเทศในทวีปเอเชีย ยุโรป และอเมริกาเหนือได้ พื้นที่การค้าจึงเป็นมากกว่าจังหวัดที่ติดกับจุดผ่านแดน (สนง.วช.2564)

-  เขตเศรษฐกิจพิเศษ
-  ด้านการค้าชายแดน
-  แนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS
-  พื้นที่เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษประเทศเพื่อนบ้าน

อันดับ 1

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา โดยเฉพาะการค้าผ่านด่านการค้าชายแดนสะเดา

- เส้นทางการค้าไทย-มาเลเซีย ในแนวแกน NSEC ถนน AH2, AH18 เชื่อมโยงกับรัฐปะลิส และรัฐเคดาห์ (มาเลเซีย)
- เป็นเส้นทางขนส่งยางพารา-เคดาห์-ท่าเรือปีนัง
- มาเลเซียจัดเป็นตลาดค้าขายกับไทยที่มีมูลค่ามากเป็นอันดับ 1 ของอาเซียน



อันดับ 2

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร

โดยเฉพาะการค้าผ่านด่านการค้าชายแดนมุกดาหาร

- เส้นทางการค้าไทย-ลาว ในแนวแกน EWEC เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษ Savan – SENO ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 2
- เป็นเส้นทางขนส่งผลไม้จากภาคตะวันออกของไทย-หนานหนิง-ตงซิง, จีน ผ่านทางฮานอยเวียดนาม

อันดับ 3

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว โดยเฉพาะการค้าผ่านด่านการค้าชายแดนอรัญประเทศ

- เส้นทางการค้าไทย-กัมพูชา-เวียดนาม ในแนวแกน SEC ถนน R1 เชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต-โอเนียง, ปอยเปต-ชันโค ถึงเมืองศรีโสภณ และสามารถเชื่อมโยงไปถึงจุดผ่านแดนพระเวท จุดเชื่อมกัมพูชา-เวียดนาม เข้าสู่นครโฮจิมินห์ จนสิ้นสุดที่ท่าเรือน้ำลึกวงเตา

โครงการศึกษาศักยภาพด้านการค้าบริเวณจุดผ่านแดนไทย-ลาว สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) 2564, สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย การประชุมประจำปี 2562 พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor): เชื่อมไทย เชื่อมโลก สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การขนส่งและโลจิสติกส์ทางน้ำเชื่อมโยงระดับโลกด้วยท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบัง **ตั้งบทบาท** “เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ”

(รายงานประจำปี 2562 การท่าเรือแห่งประเทศไทย)

ศักยภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ทางน้ำของท่าเรือแหลมฉบัง

- **อันดับ 19 ของโลก ด้านปริมาณสินค้า** (4,429,721 TEU.) เป็นอันดับ 3 ของอาเซียน รองจากสิงคโปร์ อันดับ 2 (18,406,900 TEU) และ มาเลเซีย Port Kelang อันดับ 14 (6,489,021 TEU) (FullAvanteNews2022)
- **The Top 50 Container Ports อันดับ 20 ของโลก** (7.55 MillionTEU.) เป็นอันดับ 3 ของอาเซียน รองจากสิงคโปร์ อันดับ 2 (36.6 MillionTEU.) และ มาเลเซีย Port Kelang อันดับ 12 (13.24 MillionTEU.) (worldshipping2020)
- **อันดับ 1 ของประเทศไทย ท่าเรือที่ขนส่งสินค้าต่างประเทศมากที่สุด**

ความสามารถในการรองรับสินค้า

- ท่าเรือแหลมฉบัง รวมกันที่ประมาณ 11.1 ล้าน ทีอียู
- ปี 2564 มีจำนวนตู้สินค้า 8,418,711 ล้าน ทีอียู และมีจำนวนสินค้า 90.48 ล้านตัน

การพัฒนาในอนาคต

- **โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ท่าเทียบเรือ F (พ.ศ.2562-2579)**
ให้มีความจุประมาณ 18.10 ล้านทีอียู รองรับสินค้าทางรถไฟให้ได้ 6 ล้าน ทีอียู เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเป็นร้อยละ 30 ในปี 2568 เพื่อรองรับการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรางจากรถไฟความเร็วสูง

-
- ท่าเรือแหลมฉบัง (เขตเวรย์เพื่อเชื่อมโยงระดับโลก)
 - DP ท่าเรือบก (Dry port)
 - การพัฒนา Missing Link เชื่อมโยงการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
 - เส้นทางรถไฟความเร็วสูง (HSR)
 - EEC เขตเวรย์เพื่อเชื่อมโยงระดับเอเชีย

ท่าเรือกรุงเทพ

ความสามารถในการรองรับสินค้า

- ปี 2564 มีจำนวนเรือเทียบท่า 20,445 เที่ยว เป็นท่าเรืออันดับ 3 ของไทยที่ขนส่งสินค้า

มีจำนวนตู้สินค้า 1,437,848 ล้านที่อู่ และมีปริมาณสินค้า 21.18 ล้านตัน



การพัฒนาในอนาคต

- โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ พัฒนาสู่ Smart Port (เริ่ม ปี 2565)
- โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพ และศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (เริ่มก่อสร้าง ปี 2568)
- โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1) (เริ่มก่อสร้าง ปี 2566)
- โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย Smart Community จำนวน 26 ชุมชน 13,000 ครัวเรือน พัฒนาพื้นที่การค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยา และศูนย์กระจายสินค้า (DC) (เริ่มก่อสร้าง ปี 2566)



ท่าเรือเชียงของ

ปี 2563 มีจำนวนตู้สินค้า 2,55 เมตริกตัน/ปี



ท่าเรือเชียงแสน

ปี 2563 มีจำนวนตู้สินค้า 154,220 เมตริกตัน/ปี



ตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจว่าด้วย การเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ระหว่างประเทศไทย จีน สหภาพเมียนมา และสปป.ลาว

ท่าเรือระนอง



“ศูนย์ขนส่งสินค้าทางทะเลกับเอเชียใต้ ตามกรอบความร่วมมือ BIMSTEC” มีบทบาทสำคัญในการเป็นฐานสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์สำรวจ ขุดเจาะก๊าซธรรมชาติ และน้ำมันในอ่าวเบงกอล

ในปี 2564 มีเรือเทียบท่าจำนวน 248 เที่ยว มีจำนวนตู้สินค้าผ่านท่า 4,173 ตู้ และมีจำนวนสินค้าผ่านท่า 128,686 เมตริกตัน

การพัฒนาในอนาคต

- โครงการ Land bridge (ท่าเรือชุมพร-ท่าเรือระนอง) พัฒนาท่าเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ เชื่อมกลุ่ม BIMSTEC
- โครงการพัฒนามอเตอร์เวย์เชื่อม Land Bridge โดย ทล.
- โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่เชื่อม Land Bridge โดย สท.

ที่มา : รายงานประจำปี 2564 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

การขนส่งทางทะเล

เส้นทางขนส่งสินค้าต่างประเทศของประเทศไทย

- **ท่าเรือแหลมฉบัง** (เส้นทางอาเซียน (อินโดนีเซีย มาเลเซีย เวียดนาม) จีน เอเชียตะวันออก (จีน) เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง โอเชียเนีย ยุโรป แอฟริกา อเมริกาเหนือ อเมริกากลาง อเมริกาใต้)
- **ท่าเรือระนอง** (เส้นทาง เมียนมา อินโดนีเซีย สิงคโปร์)
- **ท่าเรือกรุงเทพ** (เส้นทาง อาเซียน (สิงคโปร์,เวียดนาม,กัมพูชา,มาเลเซีย) เอเชียตะวันออก เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง โอเชียเนีย ยุโรป แอฟริกา และอเมริกาเหนือ)
- **ท่าเรือมาบตาพุด** (เส้นทาง อาเซียน (สิงคโปร์,อินโดนีเซีย) ตะวันออกกลาง (UAE,ซาอุดี) เอเชียตะวันออก เอเชียใต้ โอเชียเนีย ยุโรป แอฟริกา อเมริกาเหนือ อเมริกากลาง)
- **ท่าเรือน้ำลึกสงขลา** (เส้นทาง อาเซียน (มาเลเซีย,สิงคโปร์)เอเชีย ตะวันออก เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง โอเชียเนีย ยุโรป แอฟริกา และอเมริกาเหนือ)
- **ท่าเทียบเรือเชียงแสน** (จีน ลาว เมียนมา)



สถานการณ์ด้านการเป็นพื้นที่จุดหมายปลายทาง เชื่อมโยงกับภูมิภาค

ใช้เพื่อการประเมินเท่านั้น



Global ไทยถูกจัดอันดับให้เป็นประเทศที่มีจำนวนผู้เยี่ยมชมเยือน (Visitor) มากที่สุดเป็นอันดับ 8 ของโลก (39.8 ล้านคน) และมีรายได้จากการท่องเที่ยวสูงเป็นอันดับที่ 4 ของโลก (60.5 ล้านเหรียญสหรัฐ)

ASIA ไทยมีจำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนมากเป็นอันดับ 2 ของทวีปเอเชีย รองจากจีน แต่มีรายได้จากการท่องเที่ยวมากที่สุด

ไทย มีจำนวนผู้เยี่ยมชมเยือน และ รายได้จากการท่องเที่ยวมากเป็นอันดับ 1 ของกลุ่มประเทศอาเซียน



สถิติจำนวนผู้เยี่ยมชมเยือน (Visitor) ระดับโลก ทวีปเอเชีย

Rank	Destination	International tourist arrivals (2019) ^[1]	Rank	Destination	International tourist arrivals (2019) ^[1]
1	France	-	1	China	65.7 million
2	Spain	83.5 million	2	Thailand	39.8 million
3	United States	79.3 million	3	Japan	32.2 million
4	China	65.7 million	4	Malaysia	26.1 million
5	Italy	64.5 million	5	Hong Kong	23.8 million
6	Turkey	51.2 million	6	Macau	18.6 million
7	Mexico	45.0 million	7	Vietnam	18.0 million
8	Thailand	39.8 million	8	India	17.9 million
9	Germany	39.6 million	9	South Korea	17.5 million
10	United Kingdom	39.4 million	10	Indonesia	15.5 million

The 100 Most Popular City Destinations

กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองจุดหมายปลายทางอันดับ 2 ของโลก
ภูเก็ต (อันดับ 15) พัทยา (อันดับ 18) เชียงใหม่ (อันดับ 70) และกระบี่ (อันดับ 99)

(ที่มา : Euromonitor International's 2019 travel report)

เมืองท่องเที่ยวสำคัญของประเทศไทยในระดับโลก



ผู้เยี่ยมชมต่างชาติ อันดับที่ 1 ของโลก



ผู้เยี่ยมชมต่างชาติ อันดับที่ 14 ของโลก



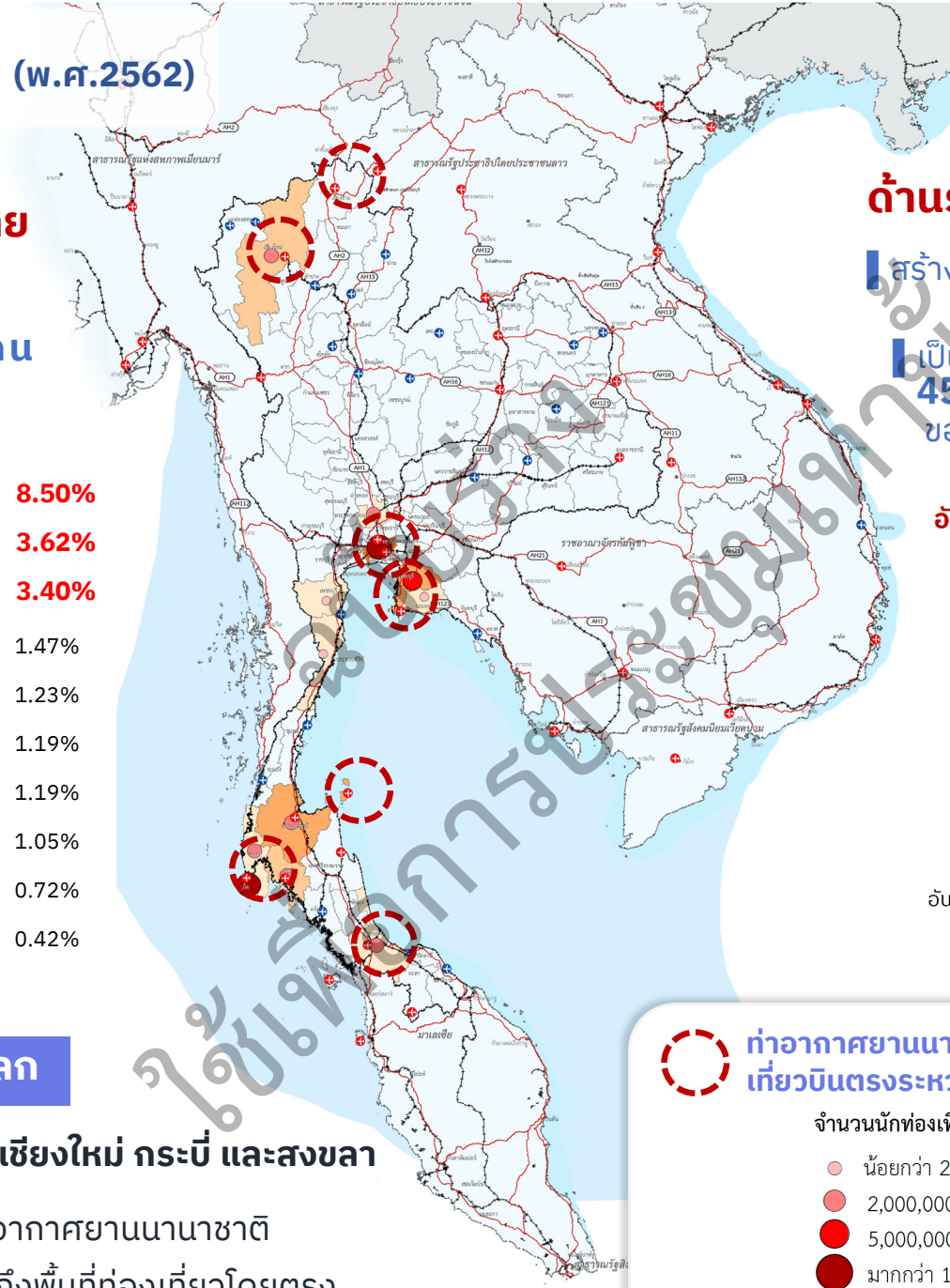
ผู้เยี่ยมชมต่างชาติ อันดับที่ 15 ของโลก

สถิตรายได้จากการท่องเที่ยว (Tourism Receipts) ระดับโลก ทวีปเอเชีย

Rank	Region	International tourism receipts (US\$ billion) (2019) ^[1]	Rank	Region	International tourism receipts (US\$ million) (2019) ^[1]
1	United States	214.1	1	Thailand	60,521
2	Spain	79.7	2	Japan	46,054
3	France	63.8	3	Australia	45,709
4	Thailand	60.5	4	Macau	40,060
5	United Kingdom	52.7	5	China	35,832
6	Italy	49.6	6	India	30,720
7	Japan	46.1	7	Hong Kong	29,043
8	Australia	45.7	8	South Korea	21,628
9	Germany	41.6	9	Singapore	20,052
10	China	40.1	10	Malaysia	19,823

ที่มา: Global Destination Cities Index 2019

ในสถานการณ์ปกติ (พ.ศ.2562)



จำนวนนักท่องเที่ยว ประเทศไทย

มีจำนวนนักท่องเที่ยว **292 ล้านคน**
 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติ **63 ล้านคน**
 หรือ **21.55%** ของทั้งหมด

ด้านรายได้การท่องเที่ยว ประเทศไทย

สร้างรายได้มากถึง **716,105.14 ล้านบาท**
 เป็นได้รายได้จากชาวต่างชาติ **451,324.21 ล้านบาท** หรือ **63.60%**
 ของรายได้ทั้งหมด

อันดับ 1 กรุงเทพฯ	24.90	8.50%
อันดับ 2 ภูเก็ต	10.50	3.62%
อันดับ 3 ชลบุรี	9.90	3.40%
อันดับ 4 กระบี่	4.30	1.47%
อันดับ 5 สุราษฎร์ธานี	3.50	1.23%
อันดับ 6 เชียงใหม่	3.47	1.19%
อันดับ 7 พังงา	3.47	1.19%
อันดับ 8 สงขลา	3.00	1.05%
อันดับ 9 พระนครศรีอยุธยา	2.10	0.72%
อันดับ 10 ประจวบคีรีขันธ์	1.20	0.42%

อันดับ 1 กรุงเทพฯ	331,454	46.29%
อันดับ 2 ภูเก็ต	94,006	13.13%
อันดับ 3 ชลบุรี	47,828	6.68%
อันดับ 4 สุราษฎร์ธานี	36,515	5.10%
อันดับ 5 เชียงใหม่	32,605	4.55%
อันดับ 6 กระบี่	20,142	2.81%
อันดับ 7 สงขลา	12,703	1.77%
อันดับ 8 ระยอง	10,800	1.51%
อันดับ 9 เพชรบุรี	9,492	1.33%
อันดับ 10 ประจวบคีรีขันธ์	9,188	1.28%

Destination เชื่อมโยงระดับโลก

กรุงเทพฯ ภูเก็ต ชลบุรี สุราษฎร์ธานี เชียงใหม่ กระบี่ และสงขลา

เป็นพื้นที่จุดหมายปลายทางหลักที่มีท่าอากาศยานนานาชาติ
 มีเที่ยวบินตรงระหว่างประเทศเชื่อมโยงถึงพื้นที่ท่องเที่ยวโดยตรง



ท่าอากาศยานนานาชาติที่มีเที่ยวบินตรงระหว่างประเทศ



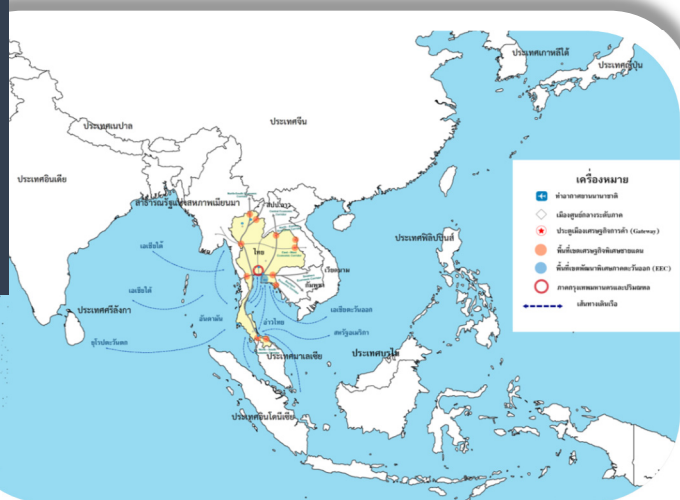
ท่าอากาศยานนานาชาติ

จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)

- น้อยกว่า 2,000,000
- 2,000,000 - 5,000,000
- 5,000,000 - 10,000,000
- มากกว่า 10,000,000

รายได้จากการท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (ล้านบาท)

- น้อยกว่า 5,000
- 5,000 - 15,000
- 15,000 - 40,000
- 40,000 - 100,000
- มากกว่า 100,000



ด้านภูมิรัฐศาสตร์

ไทยเป็นจุดศูนย์กลางความเชื่อมโยงระหว่างภาคพื้นทวีป กับมหาสมุทรภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

โดยมีพื้นที่ทางเหนือเชื่อมต่อได้ถึงประเทศจีน และทางใต้เปิดออกสู่มหาสมุทรท่าเล ที่ตั้งของประเทศไทยจึงเป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญในแนวระเบียงเศรษฐกิจ

ไทยมีความพร้อมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ

สามารถเชื่อมโยงกับห่วงโซ่การผลิตระหว่างประเทศและเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์กับประเทศโดยรอบและภูมิภาคอื่นของโลกได้โดยสะดวก

ด้านความเป็นศูนย์กลาง

ไทยได้รับการจัดอันดับความสามารถทั้งด้านบริการทางการแพทย์ การเงิน โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และ ICT ซึ่งมีขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งในระดับโลก เอเชีย และอาเซียน

ภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศและแผนนโยบายของชาติ กำหนดบทบาทของประเทศให้พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการบริการเพื่อ

- ส่งเสริมสุขภาพระดับโลก
- ศูนย์กลางการบินของอาเซียน
- ศูนย์กลางด้านดิจิทัลของอาเซียน
- ศูนย์กลางฟินเทคของอาเซียน

เพื่อรักษาอันดับความสามารถในการแข่งขัน และเป็นโอกาสในการพัฒนาธุรกิจใหม่ภายในประเทศ

ด้านความเป็นเกตเวย์

ไทยตั้งเป้าเป็นประตูเชื่อมโยงทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์

- ระดับโลก (ท่าเรือแหลมฉบัง)
- ระดับเอเชีย (พื้นที่ EEC)
- ระดับอาเซียน (SEZ)

เพื่อพัฒนาเป็นเกตเวย์เชื่อมโยงกับภูมิภาคโดยรอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ จากโอกาสในการเปิดเสรีทางการค้า การทำข้อตกลงการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างกัน และความได้เปรียบเชิงที่ตั้งของประเทศไทย



ด้านการเป็นพื้นที่จุดหมายปลายทาง

เมืองท่องเที่ยวของไทย มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่จุดหมายปลายทางในระดับโลก

ทั้งความสวยงามของแหล่งท่องเที่ยว การคมนาคมที่สะดวก และมีความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว

ปัญหา



ด้านความเป็นศูนย์กลาง

- ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยานนานาชาติไม่สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้อย่างเพียงพอ



ด้านความเป็นเอกเทศ

- จุดผ่านแดนทีกี ในประเทศเมียนมา
 - จุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน ในประเทศไทย
 - จุดผ่านแดนในกัมพูชา
- จะต้องได้รับการยกระดับการบริหารจัดการด้านการค้าผ่านแดน การขนส่งผ่านแดน และการข้ามผ่านแดน โดยใช้เทคโนโลยีมาอำนวยความสะดวกเพิ่มขึ้น**
- เส้นทางคมนาคมขนส่งบางเส้นทางในแนวระเบียงเศรษฐกิจของไทยอยู่ในขั้นตอนการศึกษาและเตรียมพัฒนา
- ในการตั้งเป้าเป็นประตูเชื่อมโยงทั้งทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์อย่างไร้รอยต่อ จึงต้องพัฒนา Missing Link ในไทยและเพื่อนบ้าน เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์

ข้อจำกัด



- **การทำข้อตกลงระหว่างประเทศ และข้อตกลงระหว่างประเทศ** เพื่ออำนวยความสะดวกในการเปิดเสรีทางการค้า และการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน เนื่องจากต้องเป็นความตกลงจากทุกฝ่าย

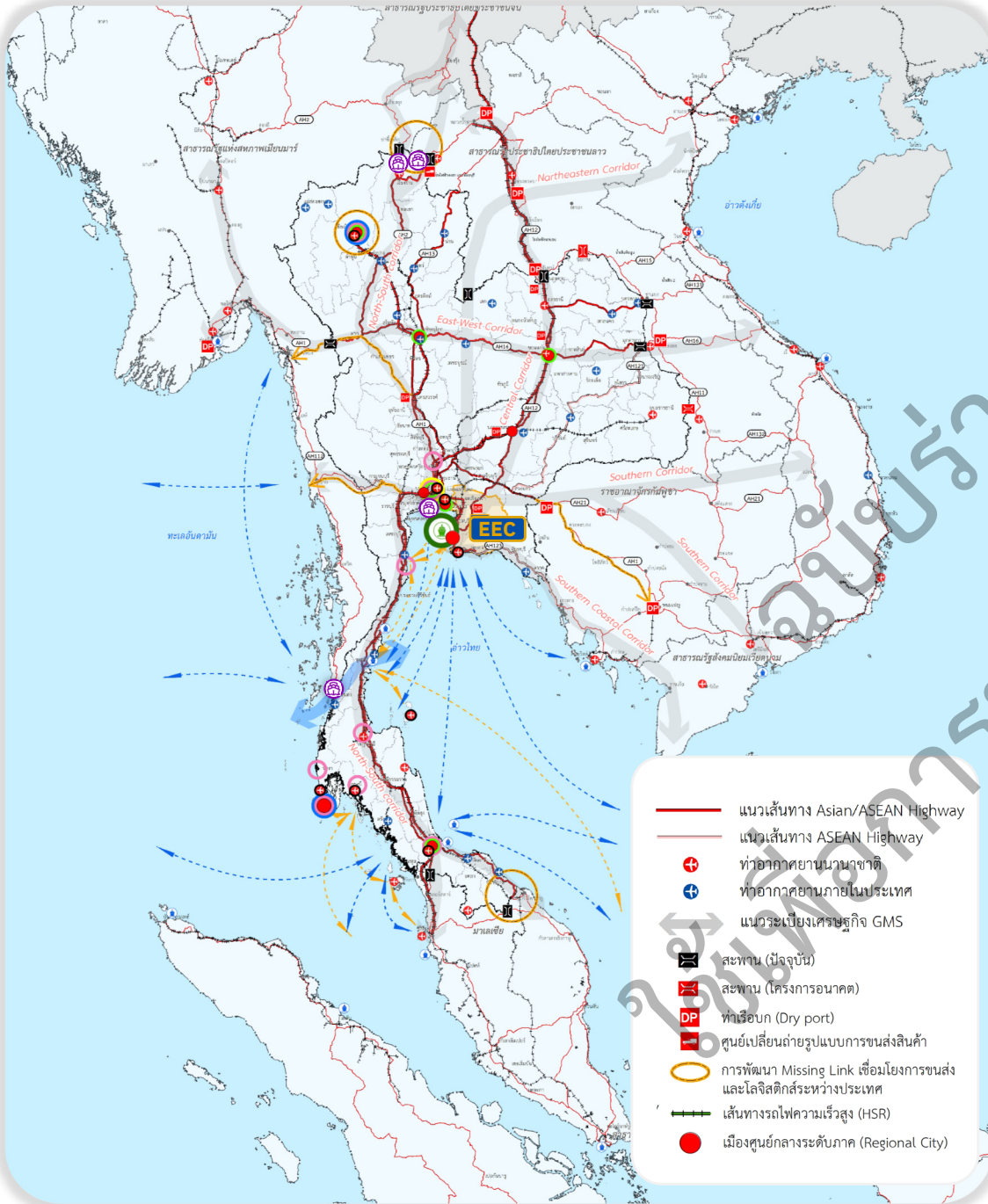


- การพัฒนาโครงการเชื่อมโยงพื้นที่ด้านกายภาพและโครงสร้างพื้นฐาน **ยังมีข้อจำกัดในเรื่องของเงินทุนและเทคโนโลยี** เพื่อพัฒนาความต่อเนื่องของเส้นทางคมนาคมระบบราง และทางถนน โดยเฉพาะจากจุดผ่านแดนของประเทศไทยกับประเทศเมียนมา และกัมพูชา

(ร่าง) นโยบาย การเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

ฉบับร่าง
ใช้เพื่อการประชุมเท่านั้น

(ร่าง) นโยบายการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค



วัตถุประสงค์

1. เพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคทางด้านกายภาพอย่างไร้รอยต่อ
2. เพื่อเชื่อมโยงการเป็นประตูการค้า ด้านการลงทุนและโลจิสติกส์ของภูมิภาค
3. เพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ศักยภาพให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในการเชื่อมโยงกับนานาชาติ
4. เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวสู่การเป็นจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยวในระดับโลก

การพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางเพื่อการแข่งขันกับภูมิภาค

ศูนย์กลางการพัฒนาระดับโลก



ศูนย์กลางบริการสุขภาพระดับโลก

ศูนย์กลางการพัฒนาระดับอาเซียน



ศูนย์กลางการbinของอาเซียน



ศูนย์กลางการbinของอาเซียน



ศูนย์กลางการbinของอาเซียน

การพัฒนาพื้นที่เกตเวย์เพื่อเชื่อมโยงกับภูมิภาค



เกตเวย์เพื่อเชื่อมโยงระดับโลก



เกตเวย์เพื่อเชื่อมโยงระดับเอเชีย



เกตเวย์เพื่อเชื่อมโยงระดับอาเซียน

การเป็นพื้นที่จุดหมายปลายทางเชื่อมโยงกับภูมิภาค



พื้นที่ด้านท่องเที่ยวเพื่อเป็นจุดหมายปลายทาง

นโยบายที่ 1 พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ



เป้าหมาย

มุ่งเน้น “ส่งเสริมศักยภาพของประเทศไทย เพื่อ
ก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อของภูมิภาค
อาเซียน (ASEAN Connectivity)”
ด้วยการพัฒนาความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์”

← → แนวพื้นที่เศรษฐกิจ (GMS Economic Corridor)
↕ โครงการ Land Bridge

- โครงการปัจจุบัน**
- สะพานมิตรภาพ
 - คมนาคม (ทางบก)
 - คมนาคม (ทางราง)
 - คมนาคม (ทางน้ำ)
 - โครงสร้างพื้นฐาน : พลังงาน
 - การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม
 - การพัฒนาตลาดกลางการเกษตร
 - การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน
 - การพัฒนาด่านระเบียบ/ข้อบังคับ (CIQ)
 - แนวเส้นทางที่ดำเนินการแล้ว

- โครงการในอนาคต**
- สะพานมิตรภาพ
 - คมนาคม (ทางบก)
 - คมนาคม (ทางราง)
 - คมนาคม (ทางน้ำ)
 - โครงสร้างพื้นฐาน : พลังงาน
 - โครงสร้างพื้นฐาน : ICT
 - การพัฒนา Missing Link เชื่อมโยง
 - การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
 - แนวเชื่อมโยงเครือข่ายสายส่งไฟฟ้า
 - การพัฒนาระบบส่งไฟฟ้ารองรับการจัดตั้ง SEZ

นโยบายที่ 1 พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ

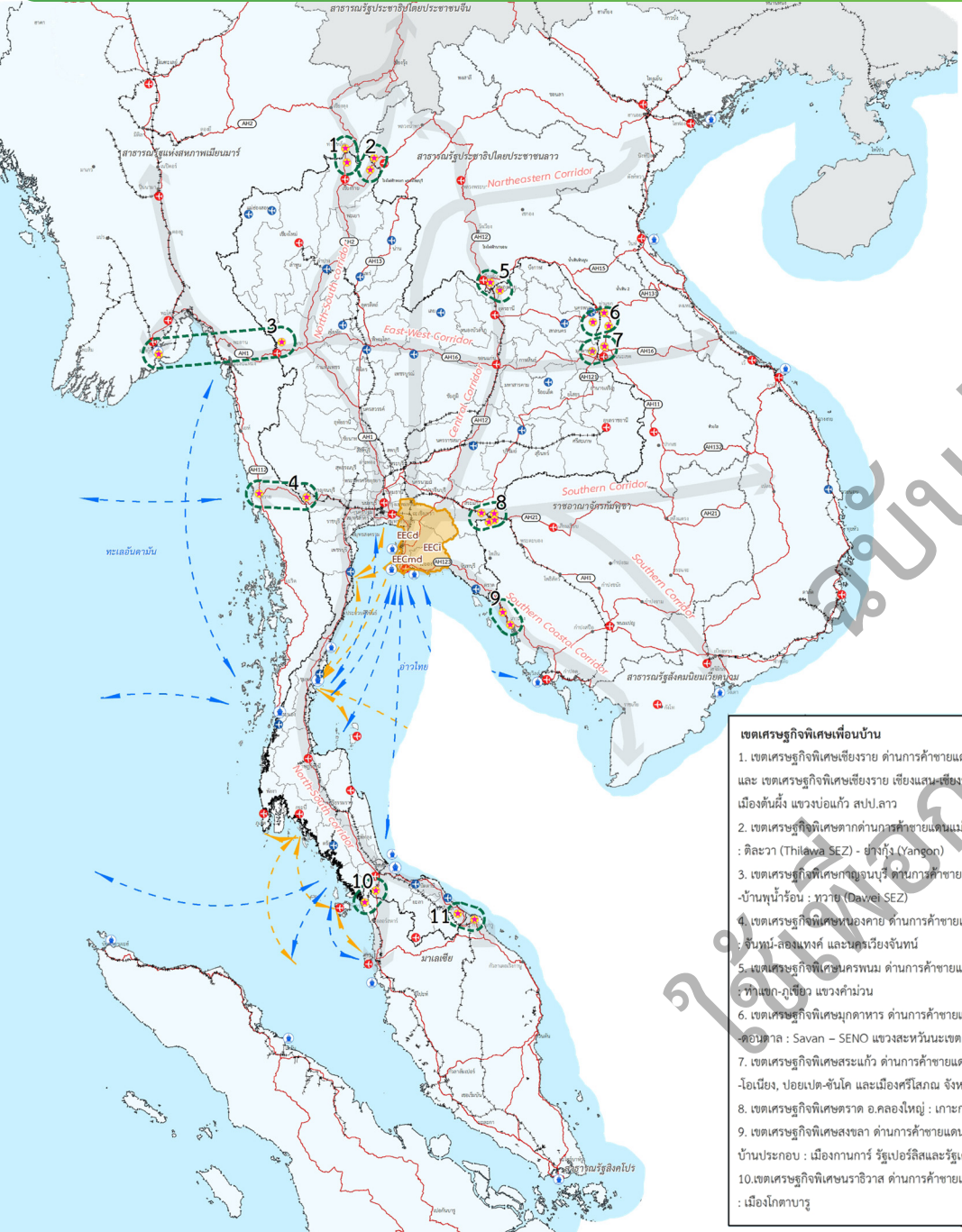
มาตรการ วิธีการดำเนินงาน และ หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

มาตรการและวิธีการดำเนินงาน	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ
มาตรการ 1 พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ อย่างบูรณาการ ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ เพื่อเสริมศักยภาพการเชื่อมโยงทั้งภายในและระหว่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ	<ul style="list-style-type: none"> • กระทรวงคมนาคม
มาตรการ 2 เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ โดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม	<ul style="list-style-type: none"> • กระทรวงคมนาคม
มาตรการ 3 พัฒนาระบบการบริหารจัดการกฎระเบียบ ความร่วมมือด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> • กระทรวงคมนาคม (กรมการขนส่งทางบก, การท่าเรือแห่งประเทศไทย, กรมการบินพลเรือน) • กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) • กระทรวงพาณิชย์

ตัวชี้วัด

- มีแผนงานและโครงการในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในภูมิภาค

นโยบายที่ 2 พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษสู่การเป็นประตูการค้าและการลงทุน เชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค



เป้าหมาย

มุ่งเน้น “การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษให้เป็นประตูการค้าและการลงทุนเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค” ดึงดูดการค้าการลงทุนทั้งจากในและต่างประเทศ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ให้เติบโตอย่างยั่งยืนไปพร้อมกับการยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชน

พื้นที่เป้าหมาย

- **เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Economic Zone : SEZ)** ตามนโยบายของรัฐบาล ใน 10 จังหวัด ได้แก่ ตาก มุกดาหาร สระแก้ว ตราด สงขลา หอนงคาย นราธิวาส เชียงราย นครพนม และกาญจนบุรี
- **เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)** ประกอบด้วยพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ ระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา

เขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อนบ้าน

1. เขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย ด้านการค้าชายแดนแม่สาย - ท่าซี้เหล็ก และ เขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย เชียงแสน-เชียงของ : สามเหลี่ยมทองคำ เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว
2. เขตเศรษฐกิจพิเศษตากด้านการค้าชายแดนแม่สอด-ทพพระ-แม่ระมาด : ตีละวา (Thilawa SEZ) - ย่างกุ้ง (Yangon)
3. เขตเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี ด้านการค้าชายแดนพระเจดีย์สามองค์ -บ้านพุน้ำร้อน : ทวาย (Dawei SEZ)
4. เขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย ด้านการค้าชายแดนหนองคาย-สะหวันไซ : จันทน์-ล่องแก่ง และนครเวียงจันทน์
5. เขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม ด้านการค้าชายแดนนครพนม-ท่าอุเทน : ท่าแขก-กุยเซิว แขวงคำม่วน
6. เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร ด้านการค้าชายแดนมุกดาหาร-ห้วยใหญ่ :คองคาล : Savan - SENO แขวงสะหวันนะเขต
7. เขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ด้านการค้าชายแดนอรัญประเทศ : ปอยเปต-โอเนียง, ปอยเปต-สันนิโค และเมืองศรีโสภณ จังหวัดบันเตียเมียนเจย
8. เขตเศรษฐกิจพิเศษตราด อ.คลองใหญ่ : เกาะกง
9. เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ด้านการค้าชายแดนสะเตา, ป่าตังเบซาร์, บ้านปะกอบ : เมืองกานการ์ รัฐเปอร์ลิสและรัฐเคดาห์
10. เขตเศรษฐกิจพิเศษนราธิวาส ด้านการค้าชายแดนสุโงโกล : เมืองโกตาบารู

	เขตเศรษฐกิจพิเศษ		เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
	เส้นทางขนส่งสินค้าทางเรือ		พื้นที่เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษประเทศเพื่อนบ้าน
	แนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS		

นโยบายที่ 2 พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษสู่การเป็นประตูการค้าและการลงทุน เชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

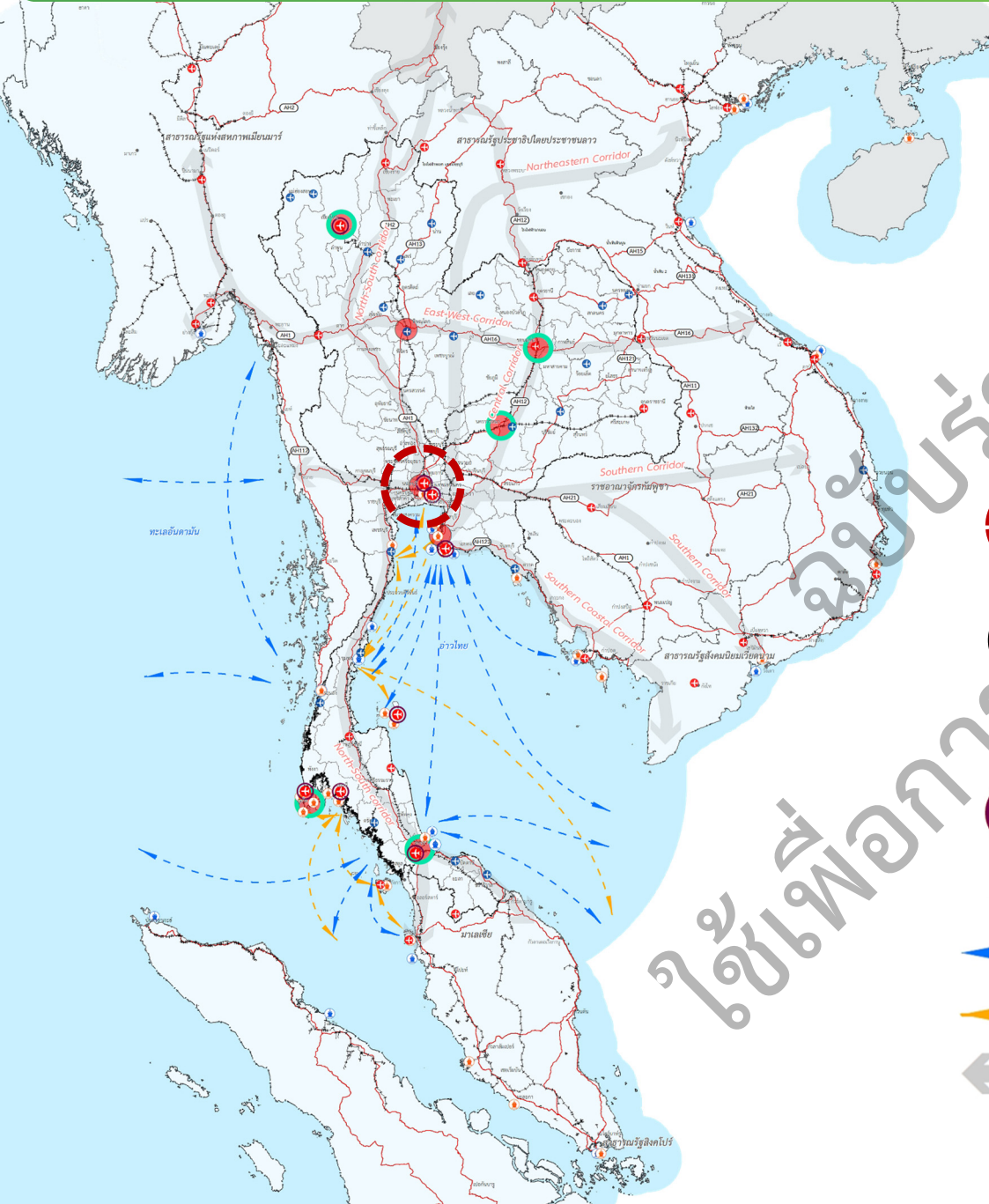
มาตรการ วิธีการดำเนินงาน และ หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

มาตรการและวิธีการดำเนินงาน	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ
มาตรการ 1 พัฒนาเมืองในพื้นที่เป้าหมายให้เป็นเมืองนำอยู่น่าลงทุน ที่สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนทั้งจากในและต่างประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> • กระทรวงมหาดไทย
มาตรการ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านกายภาพและดิจิทัลให้ได้มาตรฐานและทันสมัย เพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักในประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	<ul style="list-style-type: none"> • กระทรวงคมนาคม • กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม • กระทรวงมหาดไทย • องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
มาตรการ 3 เพิ่มศักยภาพและโอกาสการลงทุน ให้แก่ผู้ประกอบการ และ SMEs ลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ	<ul style="list-style-type: none"> • สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ • สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน • กระทรวงพาณิชย์ • กระทรวงอุตสาหกรรม • กระทรวงการต่างประเทศ • สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
มาตรการ 4 สนับสนุนด้านการประชาสัมพันธ์และการตลาด ทั้งการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ จัดกิจกรรมส่งเสริมการค้าการลงทุน เพื่อเชิญชวนนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศเข้ามาลงทุน	<ul style="list-style-type: none"> • กระทรวงอุตสาหกรรม

ตัวชี้วัด

- เมืองในพื้นที่เป้าหมาย ได้จัดทำแผนการพัฒนาให้เป็นเมืองนำอยู่น่าลงทุน








นโยบายที่ 3 พัฒนาเมืองศูนย์กลางหลักของประเทศ ให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและบริการ ในการเชื่อมโยงกับนานาชาติ



เป้าหมาย

มุ่งเน้น “การพัฒนาเมืองศูนย์กลางหลักของประเทศ ให้เป็นศูนย์กลางทางด้านคมนาคมขนส่ง บริการทางการแพทย์ การศึกษา และกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้เชื่อมโยงกับนานาชาติ”

พื้นที่เป้าหมาย

-  เมืองศูนย์กลางระดับนานาชาติ/ระดับชาติ (International/ National City) ได้แก่ กรุงเทพมหานคร
-  เมืองศูนย์กลางระดับภาค (Regional City) ได้แก่ เมืองพัทยา เชียงใหม่ นนทบุรี ขอนแก่น นครราชสีมา หาดใหญ่ ภูเก็ต พิษณุโลก
-  ท่าอากาศยานนานาชาติที่มีเที่ยวบินตรงสู่ต่างประเทศ
-  พื้นที่ที่มีแผนพัฒนาขนส่งสาธารณะระบบรางในเมือง
-  เส้นทางขนส่งสินค้าทางเรือ
-  เส้นทางท่องเที่ยวทางเรือ
-  แนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS

นโยบายที่ 3 พัฒนาเมืองศูนย์กลางหลักของประเทศ ให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและบริการ ในการเชื่อมโยงกับนานาชาติ

มาตรการ วิธีการดำเนินงาน และ หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

มาตรการและวิธีการดำเนินงาน	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ
มาตรการ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้เป็นศูนย์กลางการบินในระดับเอเชีย และมีมาตรฐานการให้บริการในระดับโลก	• กระทรวงคมนาคม
มาตรการ 2 ยกระดับท่าอากาศยานในพื้นที่เมืองศูนย์กลางระดับภาคและประเทศ ให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติที่มีมาตรฐานการให้บริการระดับสากล	• กระทรวงคมนาคม
มาตรการ 3 ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)	• กระทรวงคมนาคม
มาตรการ 4 พัฒนาระบบเทคโนโลยีโทรคมนาคมและนวัตกรรม เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและบริการเชื่อมโยงกับนานาชาติ	• กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม • กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี • กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม
มาตรการ 5 ส่งเสริมการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ	• กระทรวงมหาดไทย • องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ตัวชี้วัด

- แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับการเป็นเมืองศูนย์กลางเชื่อมโยงกับนานาชาติ

นโยบายที่ 4 พัฒนาพื้นที่จุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย

เป้าหมาย

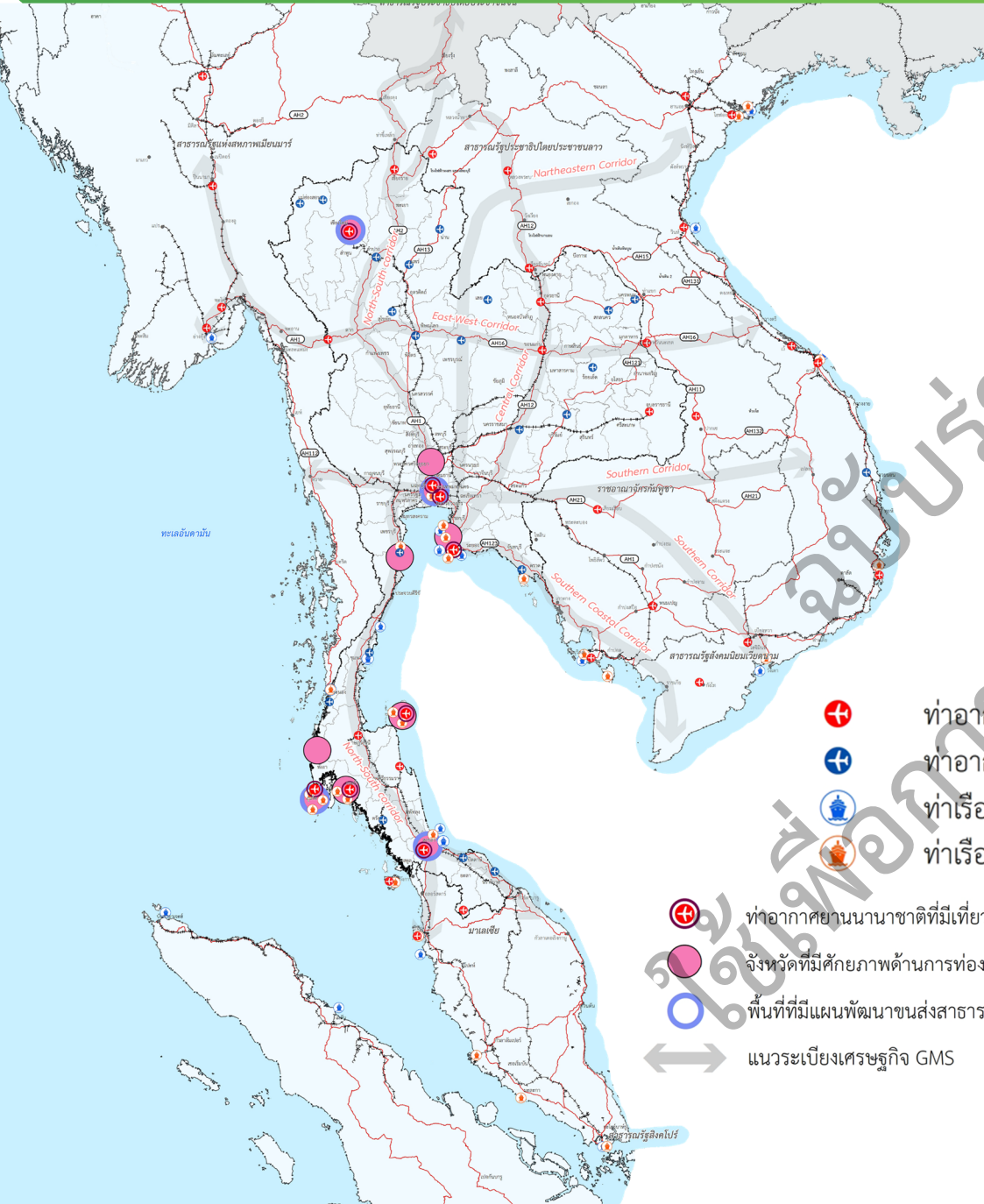
มุ่งเน้น “การพัฒนาประเทศไทยให้เป็นจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยวระดับโลกอย่างยั่งยืน” เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและภาคบริการให้ขยายตัวสูงขึ้นในอนาคต

โดยการพัฒนาจังหวัดที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย ให้มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน (สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ระบบคมนาคมขนส่ง) การสร้างสภาพแวดล้อมเมืองที่เอื้อต่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและบริการในอนาคต

พื้นที่เป้าหมาย

จังหวัดที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว

- กรุงเทพมหานคร
- จ.ภูเก็ต
- จ.ชลบุรี
- จ.กระบี่
- จ.สุราษฎร์ธานี
- จ.เชียงใหม่
- จ.พังงา
- จ.สงขลา
- จ.พระนครศรีอยุธยา
- จ.ประจวบคีรีขันธ์



นโยบายที่ 4 พัฒนาพื้นที่จุดหมายปลายทาง ด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย

มาตรการ วิธีการดำเนินงาน และ หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

มาตรการและวิธีการดำเนินงาน	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ
มาตรการ 1 พัฒนาเส้นทางและกิจกรรมการท่องเที่ยวที่มีอัตลักษณ์เพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบ โดยการนำทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มีอัตลักษณ์โดดเด่นมาเป็นจุดขายของการท่องเที่ยว และวางแผนเส้นทางการท่องเที่ยว (Tourism Route) ให้มีความเชื่อมโยงเข้ากับพื้นที่โดยรอบ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น	<ul style="list-style-type: none"> • กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา • องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
มาตรการ 2 สร้างสภาพแวดล้อมเมืองที่เอื้อต่อการท่องเที่ยว นำอยู่ และปลอดภัย โดยการปรับปรุงทัศนียภาพของเมือง และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวและ แรงงานที่มีทักษะสูง กลุ่มคนที่ทำงานโดยใช้เทคโนโลยี (Digital Nomad) และบุคลากรด้านดิจิทัล (Digital Professional) ทั่วโลก ให้เข้ามาทำงานและอยู่อาศัยในเมือง รองรับการทำงานรูปแบบ Workcation	<ul style="list-style-type: none"> • กระทรวงมหาดไทย • กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม • องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
มาตรการ 3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งสาธารณะในเมือง โดยส่งเสริมให้ท้องถิ่นดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมืองเพื่อการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> • กระทรวงคมนาคม • องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
มาตรการ 4 พัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติรองรับการเดินทางทางอากาศจากต่างประเทศ โดยส่งเสริมการเพิ่มความจุ (Capacity) ของท่าอากาศยานนานาชาติ การเพิ่มเที่ยวบินในต่างประเทศ การพัฒนาพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงพัฒนามาตรฐานการให้บริการของสนามบินให้ได้ตามมาตรฐานสากล	<ul style="list-style-type: none"> • กระทรวงคมนาคม
มาตรการ 5 พัฒนาท่าเรือสำราญ (Cruise) รองรับการท่องเที่ยวทางน้ำ โดยยกระดับการให้บริการของท่าเรือสำราญในปัจจุบัน การพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญแห่งใหม่ในพื้นที่ท่องเที่ยวและการพัฒนาท่าเรือแวะพักรอรับบริการจอดเรือสำราญ เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางเรือของอาเซียนเชื่อมโยงทวีปเอเชียแปซิฟิก	<ul style="list-style-type: none"> • กระทรวงคมนาคม • กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ตัวชี้วัด

- จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่เป้าหมายมีจำนวนเพิ่มขึ้น

ระเบียบวาระที่ 4.1

ความก้าวหน้าในการดำเนินงานการวางและจัดทำผังนโยบายระดับภาค

การดำเนินงานผังนโยบายระดับภาค

มาตรา 15 ผังนโยบายระดับภาค

วัตถุประสงค์ : ใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและการดำรงรักษาพื้นที่ที่มีขอบเขตเกินหนึ่งจังหวัด ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การพัฒนาเมืองและชนบท การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณสุข การสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และบริการสาธารณะ รวมทั้งการบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการให้ความเห็นชอบ : คณะกรรมการนโยบายการผังเมืองแห่งชาติ การใช้บังคับ : ประกาศในราชกิจจานุเบกษา หน่วยงานของรัฐดำเนินการตามอำนาจหน้าที่

มาตรา 16 กำหนดองค์ประกอบผังนโยบายระดับภาค

ผังนโยบายระดับภาค ตามมาตรา 15 ประกอบด้วย

- (1) วัตถุประสงค์ในการวางและจัดทำผังนโยบายระดับภาค
- (2) แผนที่แสดงเขตผังนโยบายระดับภาค
- (3) แผนที่ผังที่สร้างขึ้นเป็นฉบับเดียวหรือหลายฉบับ โดยมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

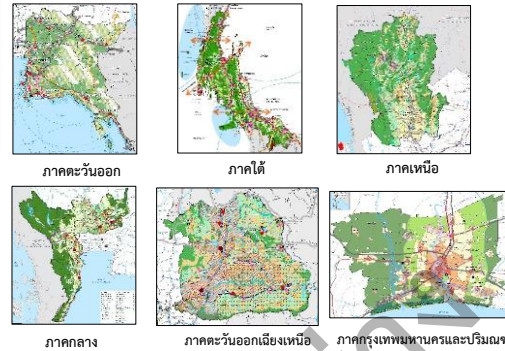
(ก) การใช้ประโยชน์ที่ดิน	(ข) การตั้งถิ่นฐาน และระบบชุมชน	(ง) ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และบริการสาธารณะ ตามโครงสร้างพื้นฐาน	(ค) ระบบคมนาคม และการขนส่ง	(จ) เขตพัฒนาการท่องเที่ยว	(ฉ) การพัฒนาเมือง และชนบท
(ช) แหล่งศิลปวัฒนธรรม และประวัติศาสตร์ท้องถิ่น	(ซ) พื้นที่พัฒนาพิเศษ	(ณ) แหล่งทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และระบบนิเวศ	(ญ) ผังน้ำ	(ฎ) แสดงการเชื่อมโยง ประเทศในภูมิภาค	*(ม) การอื่น ๆ ที่จำเป็น

- (4) นโยบาย มาตรการ และวิธีดำเนินการเพื่อปฏิบัติตามวัตถุประสงค์ของผังนโยบายระดับภาค
- (5) การบริหารและการพัฒนาการผังเมือง วิธีปฏิบัติ และความร่วมมือของหน่วยงานและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งกรอบระยะเวลาในการดำเนินการ

การดำเนินการปี 2566

- ผังนโยบายระดับภาค ภาคตะวันออก ภาคใต้ ภาคเหนือ และภาคกลาง อยู่ในขั้นตอนที่ 3 ดำเนินการประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จากนั้นเตรียมประชุมคณะกรรมการพิจารณาผังเมือง คณะกรรมการผังเมือง และคณะกรรมการนโยบายการผังเมืองแห่งชาติ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป
- ผังนโยบายระดับภาค ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อยู่ในขั้นตอนที่ 3 อยู่ระหว่างการจัดทำร่างผังนโยบาย และมาตรการ เพื่อนำไปดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับ “ร่างผังและแผนผังรายสาขา”
- ผังนโยบายระดับภาค ภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อยู่ในขั้นตอนที่ 1 อยู่ระหว่างประชุมชี้แจงการวางและจัดทำผังนโยบายระดับภาค พร้อมรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา ศักยภาพ โอกาส และทิศทางการพัฒนาภาค

ดำเนินการวางและจัดทำผังนโยบายครอบคลุมพื้นที่ 6 ภาค



กระบวนการวางผัง

- 1 ประชุมชี้แจงการวางและจัดทำผังนโยบายระดับภาค พร้อมรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา ศักยภาพ โอกาส และทิศทางการพัฒนาภาค (มาตรา 9)

ภาคกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล
- 2 ศึกษาวิเคราะห์สถานการณ์และทิศทางการพัฒนา พร้อมทั้งวางและจัดทำร่างผังนโยบายระดับภาค (มาตรา 15)
- 3 การจัดทำแผนผังรายสาขา นโยบาย มาตรการ (มาตรา 16)

การจัดทำผังนโยบายการพัฒนารายสาขา : (1) การใช้ประโยชน์ที่ดิน (2) การตั้งถิ่นฐานและระบบชุมชน (3) ระบบการคมนาคมและการขนส่ง (4) ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และบริการสาธารณะ ตามโครงสร้างพื้นฐาน (5) เขตพัฒนาการท่องเที่ยว (6) การพัฒนาเมืองและชนบท (7) พื้นที่พัฒนาพิเศษ (8) แหล่งศิลปวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ท้องถิ่น (9) แหล่งทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และระบบนิเวศ (10) ผังน้ำ (11) การเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค และ (12) แผนที่อื่น ๆ ตามความจำเป็น

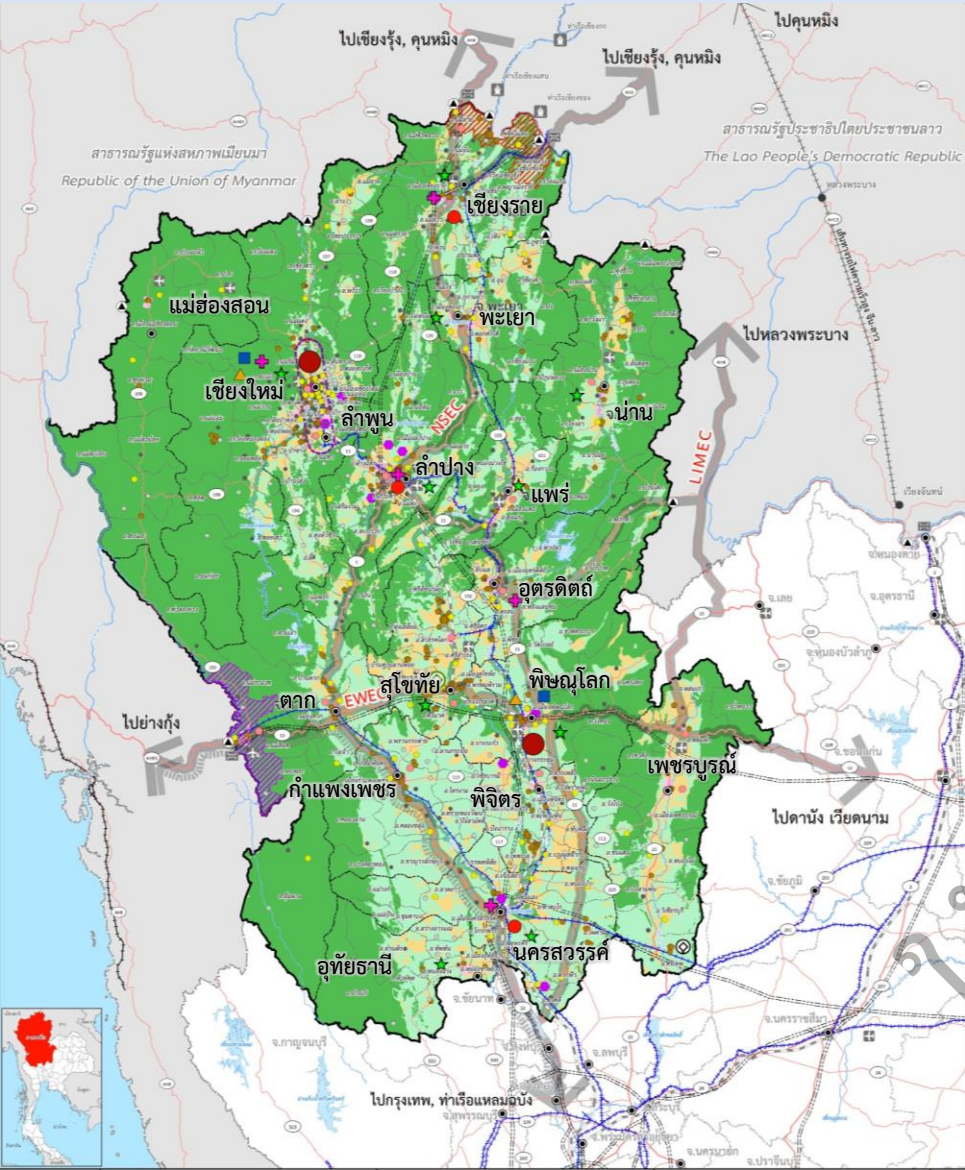
ภาคตะวันออก
ภาคใต้
ภาคเหนือ
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
และภาคกลาง
- 4 ประชุมคณะกรรมการพิจารณาผังเมือง (กรมโยธาธิการและผังเมือง)
- 5 ประชุมรับฟังความคิดเห็น เกี่ยวกับร่างผังนโยบายระดับภาค (มาตรา 9)
- 6 ประชุมคณะกรรมการผังเมือง เพื่อให้ความให้ความเห็นหรือคำปรึกษาด้านวิชาการ (มาตรา 81)
- 7 ประชุมคณะกรรมการนโยบายการผังเมืองแห่งชาติ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ (มาตรา 75)
- 8 ยกร่างประกาศคณะกรรมการนโยบายการผังเมืองแห่งชาติ
- 9 ประกาศผังนโยบายระดับประเทศในราชกิจจานุเบกษา (มาตรา 15)

ระเบียบวาระที่ 4.2

(ร่าง) แผนผังแสดงการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค
การวางและจัดทำผังนโยบายระดับภาค
(ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้)

ผังนโยบายระดับภาค ภาคเหนือ

วิสัยทัศน์การพัฒนา : ภาคแห่งการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจด้วยนวัตกรรมที่ทันสมัยบนพื้นฐานของการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมที่มีคุณค่าเชื่อมโยงความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ สู่ความเป็นศูนย์กลางห่วงโซ่มูลค่ายุคใหม่แห่งกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง



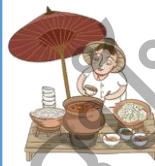
ทิศทางการพัฒนาภาคเหนือ :

พื้นที่ป่าไม้และป่าต้นน้ำ
ลำธารที่สำคัญของประเทศ



ขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนภาคเหนือ

(เชียงรายและตาก) สนับสนุนโครงข่ายโลจิสติกส์
เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจอื่นๆ
(เช่น EEC / กลุ่มประเทศ GMS / เอเชียใต้)



ฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์มูลค่าสูง
อัตลักษณ์ภูมิปัญญาท้องถิ่น
ภายใต้ความเข้มแข็งของอารยธรรมล้านนา



ทรัพยากรการท่องเที่ยวที่หลากหลาย
และมีอัตลักษณ์ ทั้งการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ
เชิงนิเวศ ประวัติศาสตร์ และศิลปวัฒนธรรม

กรอบการใช้พื้นที่ภาคเหนือ :

- 1 สงวนอนุรักษ์แหล่งป่าไม้ ป่าต้นน้ำลำธารที่สำคัญให้มีความอุดมสมบูรณ์ และฟื้นฟูป่าไม้ในบริเวณป่าเสื่อมโทรม
- 2 พัฒนาเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจเชื่อมโยงกลุ่มอาเซียนและจีนตอนใต้ ตามแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้
- 3 กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับแนวโน้มการพัฒนา ให้เหมาะสมบนพื้นฐานของการจัดสรรทรัพยากรที่ดินระหว่างพื้นที่เมือง อุตสาหกรรม ชนบทและเกษตรกรรม ป่าไม้ และพื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากร
- 4 พัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงทั้งภายใน-ภายนอกประเทศ รวมถึงประเทศกลุ่มอาเซียนและกลุ่มลุ่มน้ำโขง และการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ เพื่อส่งเสริมการเป็นพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC)
- 5 พัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวใหม่ที่มีมาตรฐาน โดยให้เชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภาค เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์

ผังนโยบายระดับภาค ภาคเหนือ

แนวทางและองค์ประกอบในการจัดทำแผนผังการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

พัฒนาความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค ในด้านการค้า การลงทุน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน



ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการค้าและการลงทุน บริเวณเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย



พัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ตาม แนวแกนเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWECC) และแนวแกนเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC)



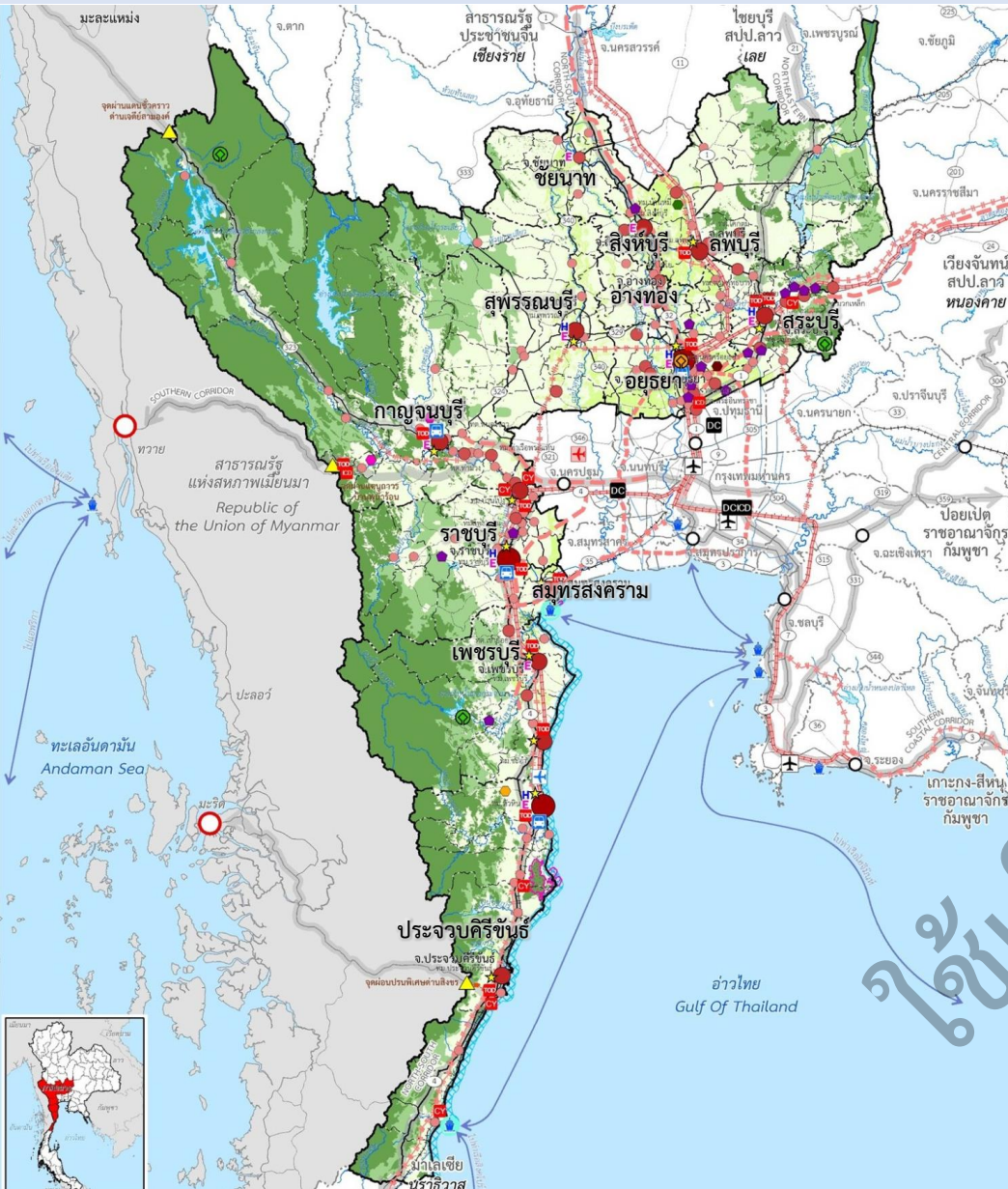
เชื่อมโยงห่วงโซ่มูลค่ากับต่างประเทศ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และการบริการ

ร่างนโยบายการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

- 1 การพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองและพื้นที่โดยรอบพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนประเทศ และระหว่างประเทศอย่างครอบคลุม ตามแนวแกน EWECC และ NSEC
- 2 การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการค้าและการลงทุน ภายใต้กรอบความร่วมมือของอนุภูมิภาค ภูมิภาคอาเซียน และระหว่างประเทศ บริเวณพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากและจังหวัดเชียงราย
- 3 การส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขัน ตามศักยภาพของพื้นที่ภายใต้การเชื่อมโยงห่วงโซ่มูลค่าทั้งภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรมและบริการ เพื่อขยายฐานเศรษฐกิจ ตามแนวแกน EWECC และ NSEC
- 4 การสนับสนุนความมีส่วนร่วมของภาคประชาชน และเสริมสร้างความสามารถของภาคเอกชนในพื้นที่ต่อการพัฒนา ครอบคลุมพื้นที่ภาคเหนือ 17 จังหวัด

ผังนโยบายระดับภาค ภาคกลาง

วิสัยทัศน์การพัฒนา : ภูมิภาคแห่งการผลิตอย่างยั่งยืน เศรษฐกิจมูลค่าสูงการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีสำหรับทุกคน



ทิศทางการพัฒนาภาคกลาง :



แหล่งผลิตด้านเกษตรกรรมที่มีศักยภาพ
(ข้าว อ้อยโรงงาน สับปะรด และปศุสัตว์)
เป็นพื้นที่ผลิตอาหารของประเทศ และต่อยอดเกษตรมูลค่าสูง



ฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้
ให้กับประเทศ รองจากภาคมหานคร

รักษาทรัพยากรการท่องเที่ยวที่โดดเด่น

แหล่งมรดกโลก

ทั้งทางธรรมชาติ และวัฒนธรรม



จุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์เชื่อมโยง
ไปยังพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญของประเทศ
และประเทศเพื่อนบ้าน



กรอบการใช้พื้นที่ภาคกลาง :

- 1 **ฟื้นฟูและรักษาทรัพยากรธรรมชาติทั้งพื้นที่ป่า ป่าต้นน้ำ ป่าชายเลน พื้นที่ชุ่มน้ำ** (จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี และสมุทรสงคราม)
- 2 **พัฒนาเมืองและชนบทอย่างยั่งยืน ส่งเสริมการพัฒนาเมืองกระชับ (Compact city)**
- 3 **ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่รองรับอุตสาหกรรมอุตสาหกรรมไฮเทค อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป BCG** (จังหวัดอยุธยา สระบุรี และลพบุรี)
- 4 **พัฒนาพื้นที่เมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจ เมืองชายแดนให้สอดรับและเชื่อมโยงกับโครงข่ายหลักของประเทศ** และกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างไร้รอยต่อ ตามแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจภาคกลาง-ตะวันตก
- 5 **พัฒนาการท่องเที่ยวหลักและรอง เพื่อกระจายรายได้ให้พื้นที่ พัฒนาธุรกิจ MICE** (จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และเพชรบุรี)

ผังนโยบายระดับภาค กลาง

แนวทางและองค์ประกอบในการจัดทำแผนผังการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

พัฒนาความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค ในด้านการค้า การลงทุน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน



พัฒนา อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ และอ.ชะอำ จ.เพชรบุรี เป็นเมืองจุดหมายปลายทาง เชื่อมโยงการเดินทางทางอากาศกับต่างประเทศ



เชื่อมโยงประเทศในภูมิภาค ผ่านทางแนวแกนเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) ตัดผ่านด่านชายแดนบ้านพุน้ำร้อนเชื่อมโยงสู่เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย



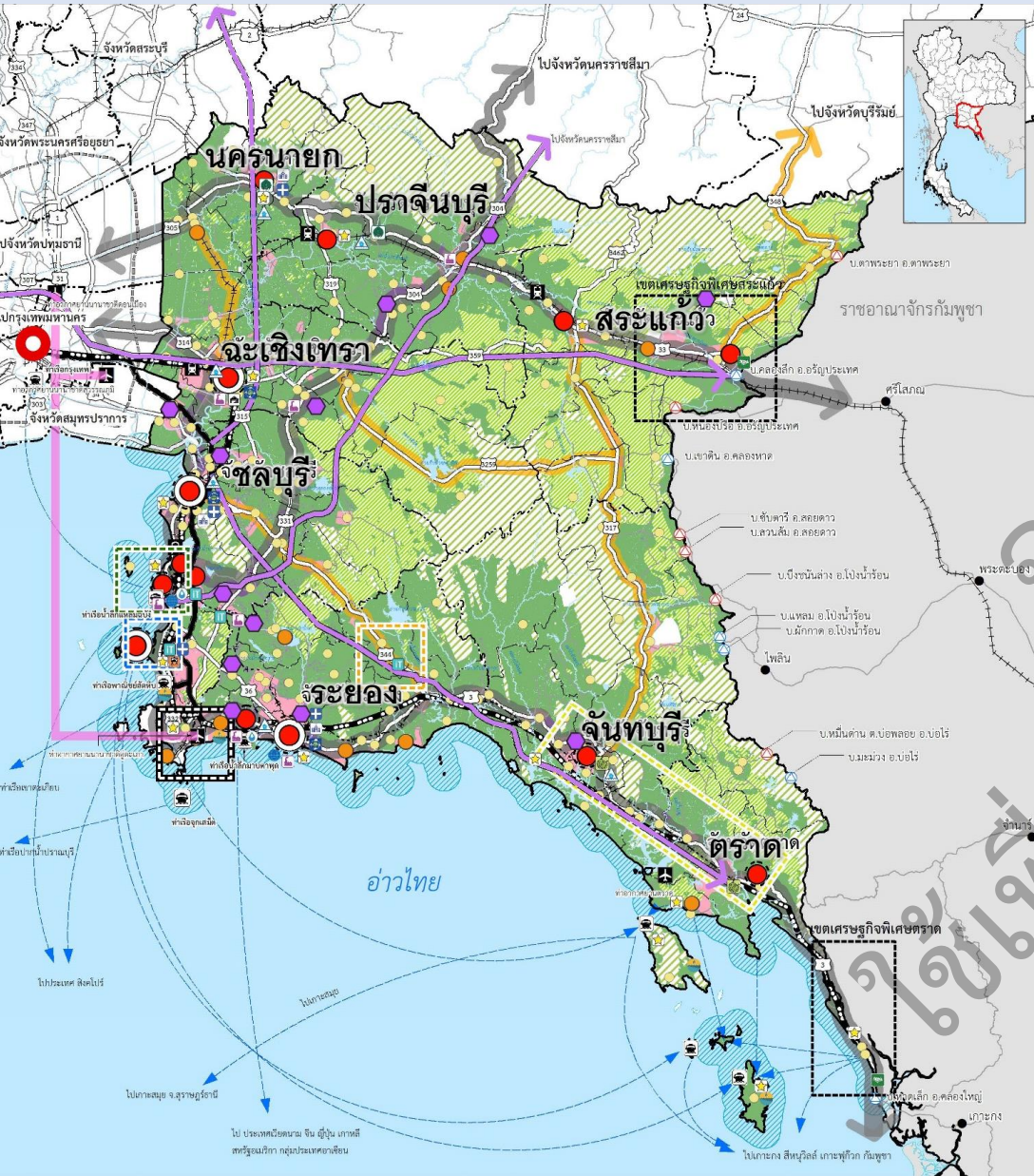
เพิ่มขีดความสามารถขนส่งสินค้าระหว่างประเทศผ่านประตูการค้าชายแดน จ.กาญจนบุรี และ จ.ประจวบคีรีขันธ์

ร่างนโยบายการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

- 1 การพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศผ่านประตูการค้าชายแดนอย่างไร้รอยต่อ มุ่งเน้นการยกระดับด่านชายแดนที่มีอยู่เดิมในพื้นที่ภาคกลางให้เป็นด่านศุลกากร และมีการพัฒนาขนส่งทางบกและระบบรางเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านอย่างสมบูรณ์ บริเวณด้านการค้าชายแดน จ.กาญจนบุรี และ จ.ประจวบคีรีขันธ์
- 2 พัฒนาการขนส่งสินค้าทางทะเลเชื่อมโยงระหว่างประเทศ มุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางทะเลและกิจการพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศผ่านท่าเรือสำคัญในพื้นที่ภาคกลาง บริเวณพื้นที่ตามแนวชายฝั่งทะเลในจังหวัดสมุทรสงคราม เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์
- 3 การพัฒนาพื้นที่จุดหมายปลายทางด้านท่องเที่ยวโดยเชื่อมโยงการเดินทางทางอากาศกับต่างประเทศ มุ่งเน้นการพัฒนาเมืองท่องเที่ยวที่จะเป็นจุดหมายปลายทางสำคัญของพื้นที่ภาคกลาง บริเวณพื้นที่ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ และอ.ชะอำ จ.เพชรบุรี

ผังนโยบายระดับภาค ภาคตะวันออก

วิสัยทัศน์การพัฒนา : เป็นภาคแห่งการพัฒนาเศรษฐกิจชั้นนำที่ยั่งยืนของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



ทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออก :



EEC ประตุเศรษฐกิจในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว เชื่อมโยงอาเซียน จีน และอินเดีย



ศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง หลากหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ ทั้งทางบก ทางราง ทางอากาศ ทางน้ำ



ฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ ทั้งอุตสาหกรรมเดิมและ 12 อุตสาหกรรมเป้าหมาย และมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน



แหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก รองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี และกลุ่มเชิงสุขภาพ

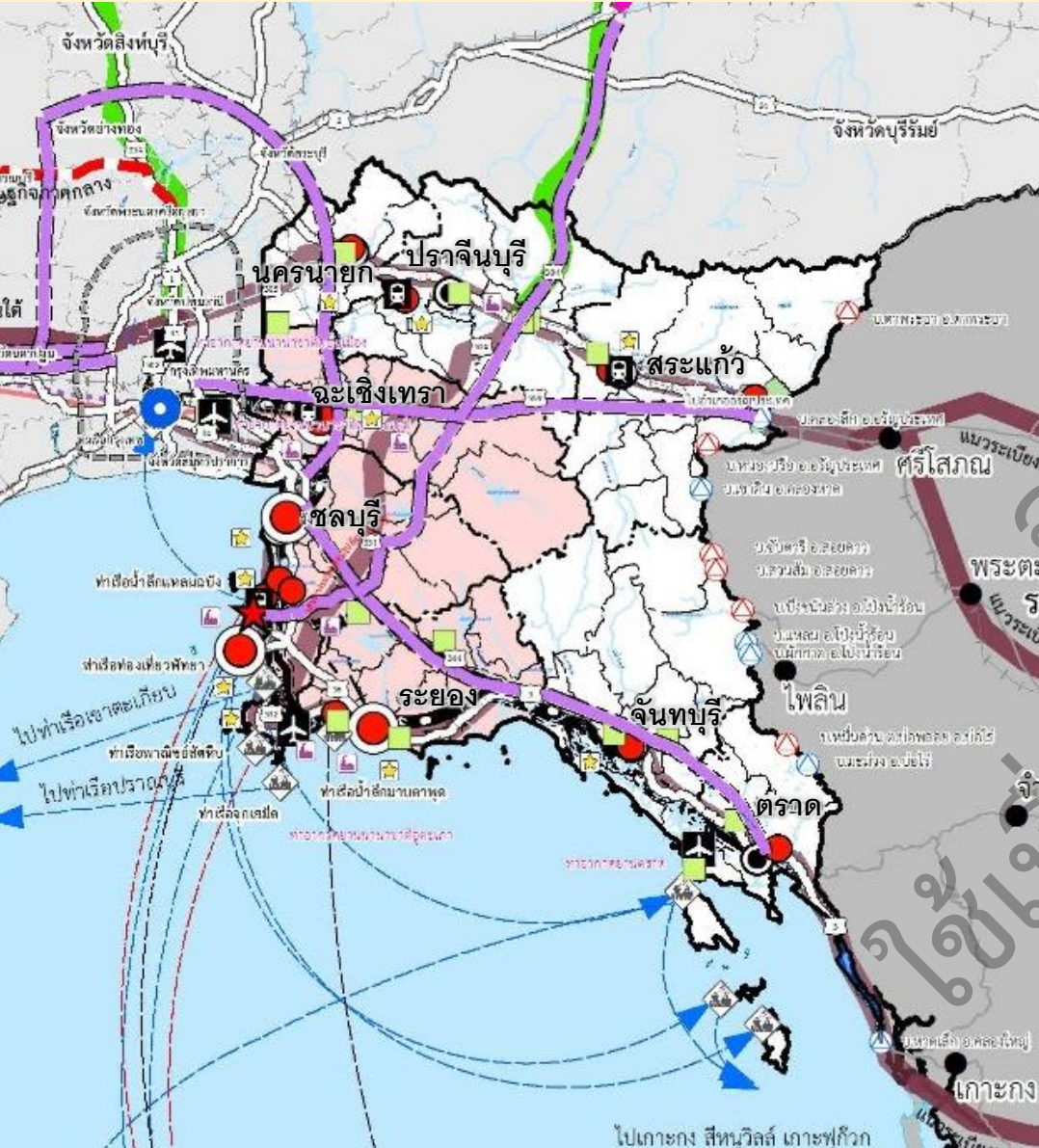
กรอบการใช้พื้นที่ภาคตะวันออก :

- 1 กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่เศรษฐกิจหลักของภาคตะวันออก : พื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายในเขต EEC พื้นที่รองรับการขยายตัวของภาคมหานคร พื้นที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวระดับนานาชาติ พื้นที่พัฒนาประตูการค้าชายแดน
- 2 พัฒนาเมืองและชนบทอย่างเป็นระบบและตามศักยภาพของแต่ละเมือง ควบคู่กับการพัฒนากลุ่มเมือง เช่น พื้นที่กลุ่มเมืองบริเวณชายฝั่งทะเล (พัทยา ศรีราชา สัตหีบ บ้านฉาง ระยอง) กลุ่มเมืองบริเวณที่ราบปากแม่น้ำบางปะกง
- 3 พัฒนาความเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์ที่ดินกับโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เน้นพื้นที่ที่ต้องการการพัฒนาเป็นพิเศษ เช่น พื้นที่อุตสาหกรรม พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา
- 4 กำหนดการใช้ที่ดินทางการเกษตรกรรมให้เหมาะสมกับที่ตั้งและสภาพแวดล้อม เพื่อรักษาความมั่นคงทางอาหาร (จังหวัดฉะเชิงเทรา นครนายก ระยอง จันทบุรี และตราด)
- 5 สงวนอนุรักษ์และฟื้นฟูพื้นที่ป่า ป่าต้นน้ำ ป่าชายเลน

ผังนโยบายระดับภาค ภาคตะวันออก

แนวทางและองค์ประกอบในการจัดทำแผนผังการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

พัฒนาความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค ในด้านการค้า การลงทุน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน



สร้างชุมชนโลจิสติกส์ บริเวณ จ.สระแก้ว และ จ.ตราด เพื่อสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์ และเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากกิจกรรมนำเข้า-ส่งออกสินค้าบริเวณด่านชายแดน



เชื่อมโยงพื้นที่ EEC กับต่างประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) และเส้นทางเลียชชายฝั่งด้านใต้ (SCC)



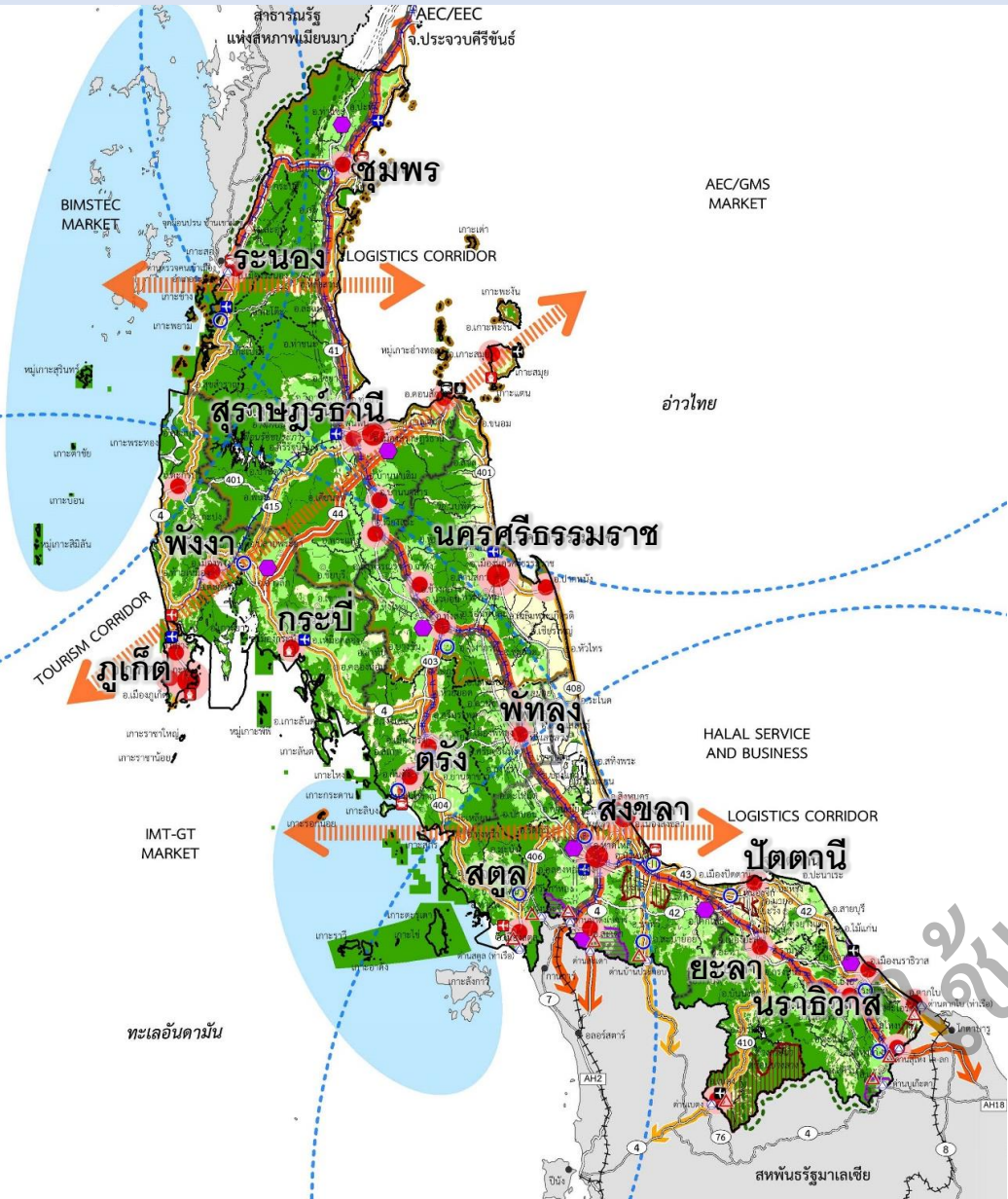
พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่โดยรอบ

ร่างนโยบายการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค


- 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อการเชื่อมโยงระหว่างภาคระหว่างเมือง และพื้นที่โดยรอบ พร้อมสร้างและพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ตามแนวระเบียง SEC และ SCC
- 2 พัฒนาด้านการเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ภายใต้กรอบความร่วมมือของอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน บริเวณพื้นที่ EEC และระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (SEC)
- 3 เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและระบบอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนที่รวดเร็ว เพื่อสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้อย่างเป็นรูปธรรม ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ด้านศุลกากร จ.สระแก้ว ตราด และจันทบุรี
- 4 สร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและการแข่งขัน โดยมุ่งเน้นการสร้างเชื่อมโยงของห่วงโซ่มูลค่าระหว่างภาคเกษตรภาคอุตสาหกรรมและบริการ การค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว บริเวณพื้นที่ SEZตราด SEZสระแก้ว EEC และแนวระเบียง SEC
- 5 พัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน เพื่อสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์ (สร้างชุมชนโลจิสติกส์) ให้สามารถเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากกิจกรรมนำเข้า-ส่งออกสินค้าบริเวณด่านชายแดน ในพื้นที่จังหวัดสระแก้วและจังหวัดตราด

ผังนโยบายระดับภาค ภาคใต้


วิสัยทัศน์การพัฒนา : คาบสมุทรแห่งความยั่งยืน บนความสมดุลของทรัพยากรหลากหลายคุณค่า เมืองชาวนุฉลลาด เศรษฐกิจนวัตกรรมเชื่อมโยงภูมิภาค




ทิศทางการพัฒนาภาคใต้ :



แหล่งปลูกพืชเศรษฐกิจ และเกษตรชีวภาพ
(ข้าว ยางพารา ปาล์มน้ำมัน และประมง)



แหล่งผลิตสินค้าบริการฮาลาล
ที่สำคัญของประเทศ



แหล่งท่องเที่ยวระดับนานาชาติ และเป็นประตูเชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน



พื้นที่เศรษฐกิจใหม่ SEC และทางออกทางทะเลของภาคใต้ตอนบน

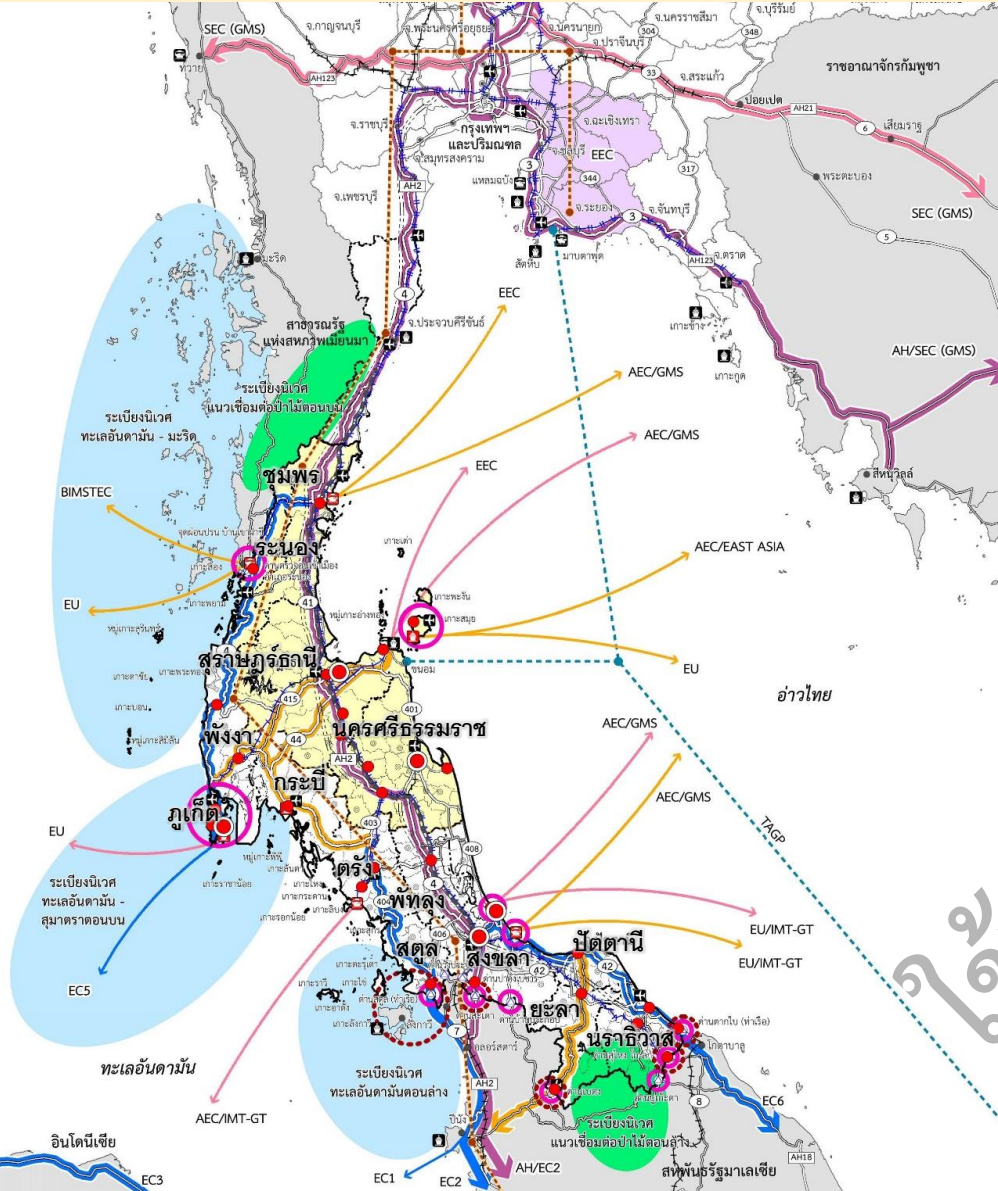
กรอบการใช้พื้นที่ภาคใต้ :

- 1 กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณแนวแกนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ SEC และความเชื่อมโยงระหว่างทะเลอันดามันและอ่าวไทย รวมถึงเชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซียและเมียนมาร์ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว อุตสาหกรรมแปรรูปเกษตร อาหารฮาลาล
- 2 พัฒนาพื้นที่ชุมชนเมืองและชุมชนชนบทให้เป็นเมืองน่าอยู่ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และการท่องเที่ยว
- 3 สงวนและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทรัพยากรชายฝั่งทะเล ป่าชายเลน ป่าพรุ และพื้นที่ชุ่มน้ำ
- 4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่เกษตรกรรม เพื่อความมั่นคงทางอาหารและยกระดับภาคใต้สู่ศูนย์กลางในกลุ่มอุตสาหกรรมชีวภาพ อาหาร และพลังงานทดแทน

ผังนโยบายระดับภาค ภาคใต้

แนวทางและองค์ประกอบในการจัดทำแผนผังการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

พัฒนาความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค ในด้านการค้า การลงทุน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน



พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา และเขตเศรษฐกิจพิเศษราวีวาส ตามแนวแกนเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) เชื่อมโยงไปยังรัฐเปอร์ลิส รัฐเกดะห์ รัฐกลันตัน ประเทศมาเลเซีย และเชื่อมโยงต่อไปยังสิงคโปร์



พัฒนาแนวการเชื่อมโยงหลัก แนวเชื่อมโยงใหม่ แนวการเชื่อมโยงทรัพยากรและสภาพแวดล้อมหลัก ระดับภูมิภาค



พัฒนาด้านการเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์เพื่อการเชื่อมโยงคาบสมุทร

ร่างนโยบายการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

- 1 พัฒนาแนวการเชื่อมโยงหลักภาคใต้ภายใต้กรอบการพัฒนาในระดับภูมิภาค (Present Regional Linkage) มุ่งเน้นมาตรการสนับสนุนบทบาทภาคใต้ในกรอบความร่วมมือที่สำคัญระดับภูมิภาคปัจจุบัน พัฒนาด้านการเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ตามแนวเส้นทางพัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในปัจจุบันและอนาคต
- 2 พัฒนาแนวเชื่อมโยงใหม่ภาคใต้ (New Tran-Peninsula Linkage) มุ่งเน้นการเชื่อมโยงภายในภาคใต้ระหว่างคาบสมุทรในแนวทิศตะวันออก-ตะวันตก ตามแนวการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในอนาคต
- 3 พัฒนาแนวการเชื่อมโยงทรัพยากรและสภาพแวดล้อมหลักระดับภูมิภาค (Eco-Culture Regional Linkage) เพื่อพัฒนาเครือข่ายทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรม และแนวทางเพื่อบริหารจัดการสภาพแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพร่วมกันในภูมิภาค ตามแนวการเชื่อมโยงทรัพยากรและสภาพแวดล้อมหลักระดับภูมิภาค