

การวางผังนโยบายระดับประเทศ

การวางผังนโยบายระดับภาค

การประชุมหารือกลุ่มย่อย

(ร่าง) นโยบายโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่ง

วันศุกร์ ที่ 28 เมษายน พ.ศ.2566 เวลา 13.30 - 16.30 น.

ณ ห้องประชุม 2101 อาคาร 2 ชั้น 1

สำนักผังประเทศและผังภาค กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

กรอบการศึกษา

การศึกษาทบทวนข้อมูล

สภาพปัจจุบันและปัญหาของระบบคมนาคมขนส่ง

- ข้อมูลสภาพปัจจุบันของระบบโครงสร้างพื้นฐาน (โครงข่ายและจุดเชื่อมต่อ/สถานี) ทั้งในระดับโลก ระหว่างประเทศ และภายในประเทศ
- ปัญหาด้านการจราจรและขนส่ง
- ขีดความสามารถของการแข่งขัน

ทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ ด้านคมนาคมขนส่งของไทย

- ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี
- นโยบายไทยแลนด์ 4.0
- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี

ทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ ด้านคมนาคมขนส่งระดับนานาชาติ

- แนวทางการพัฒนา และกรอบความร่วมมือด้านคมนาคมขนส่ง (GMS, ASEAN, APEC, ACMECS, BIMSTEC, IMT-GT, OBOR)
- แผนแม่บทด้านคมนาคมในต่างประเทศ

บริบทการเปลี่ยนแปลง/ต้นแบบการพัฒนา

ทบทวนบริบทของการเปลี่ยนแปลงในอนาคต (Megatrends)

- เป้าหมายการพัฒนาระดับสูง
- สังคมผู้สูงอายุ
- ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและนวัตกรรม
- ภัยพิบัติทางธรรมชาติ
- ผลกระทบของสงครามและวิกฤตพลังงาน
- การคุกคามของโรคอุบัติใหม่

ทบทวนตัวอย่างที่ดีและผลสัมฤทธิ์ของนโยบายด้านคมนาคมขนส่ง (Best Practice and Lesson Learn)

- Safety
- Mobility
- Connectivity
- Convenience
- Efficiency
- Green

กำหนดเป้าหมายการพัฒนาพื้นที่เพื่อเพิ่มศักยภาพของระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

1 โครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อ (Connectivity and Efficiency)

- ศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค
- ยกระดับและปรับปรุงระบบโครงข่ายและบริการในทุกรูปแบบการเดินทาง/ขนส่งสินค้า

2 มุ่งเน้นการพัฒนาการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งกับการพัฒนาเมือง (Convenience and Green)

- พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง (TOD)
- พัฒนาระบบขนส่งเพื่อส่งเสริมเมืองคาร์บอนต่ำ (Low carbon city) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

3 ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อส่งเสริมการเดินทางและการขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility and Safety)

- ITS
- IoT
- EV Vehicle

จัดทำ (ร่าง) นโยบายระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง



เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

- เป้าหมายที่ 9 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืน และมีความทนทาน
- สนับสนุนการเข้าถึงระบบคมนาคม ในราคาที่สามารถจ่ายได้และเท่าเทียม สำหรับประชาชนทุกคน



การคุกคามของโรคอุบัติใหม่

- การระบาดของโรค COVID – 19 การใช้ชีวิตแบบ New Normal
- ผลกระทบจากมาตรการจำกัดการเดินทาง ส่งผลต่อปริมาณการเดินทางที่ลดลงอย่างรวดเร็ว

การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี

- ความก้าวหน้าของเทคโนโลยี 5G และการพัฒนาซอฟต์แวร์ เช่น AI, IoT, Big Data
- ความก้าวหน้าของการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้งานด้านคมนาคมขนส่ง “ระบบขนส่งอัจฉริยะ” ITS
- ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีพลังงานทางเลือก เช่น เทคโนโลยียานพาหนะไฟฟ้า EV



Climate Change

- GHG
- Air pollution
- ภัยพิบัติทางธรรมชาติ



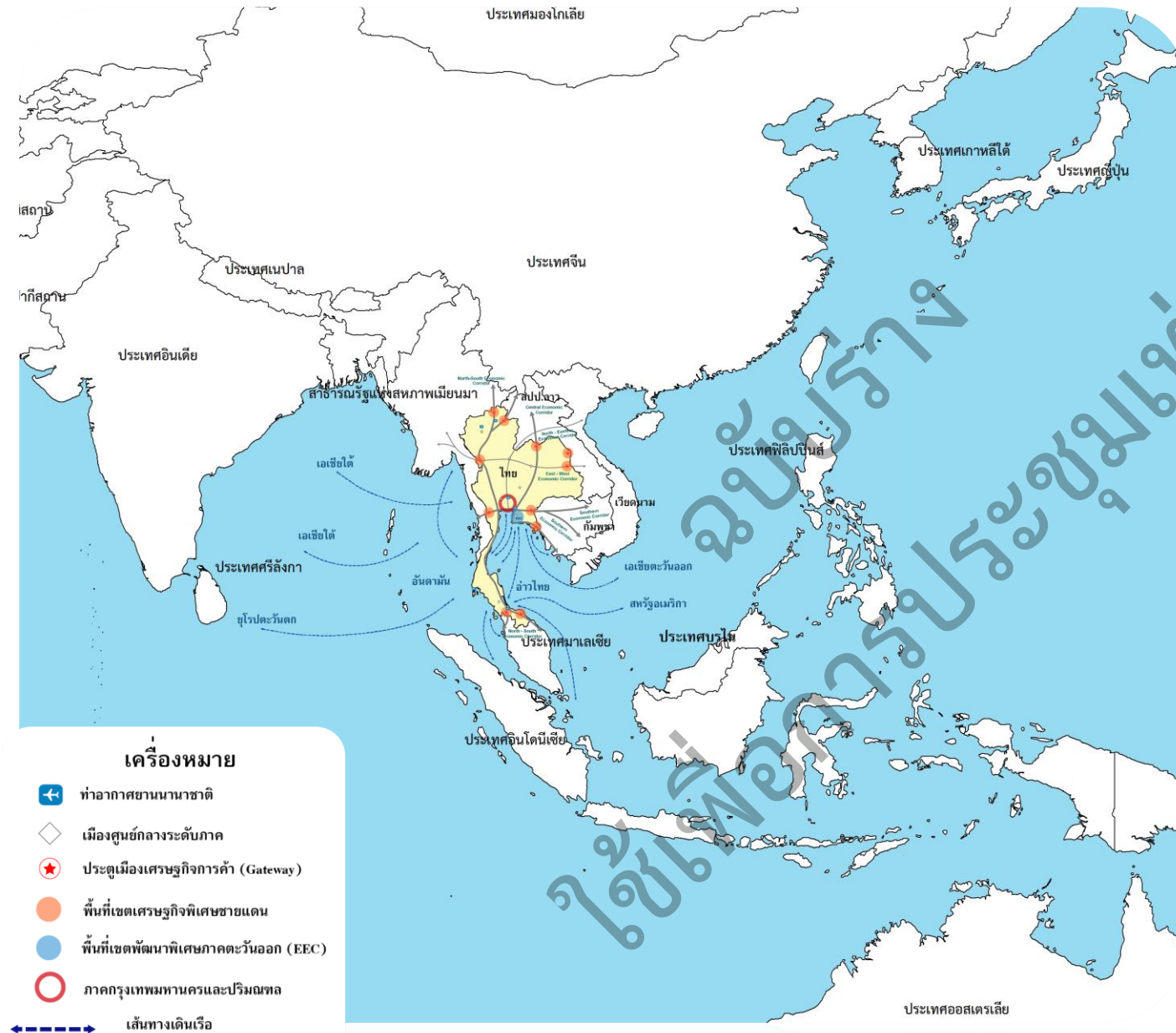
ผลกระทบของสงครามและวิกฤตพลังงาน

- สงครามรัสเซีย-ยูเครน ส่งผลให้เกิดวิกฤตพลังงาน ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงพุ่งสูงขึ้น
- ไทยพึ่งพาพลังงานจากต่างประเทศสูง มีแนวโน้มสูงขึ้นโดยปี 64 มีการนำเข้าพลังงาน 75% ของความต้องการภายในประเทศ ภาคเศรษฐกิจได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ภาคการขนส่ง มีสัดส่วนการใช้พลังงานสูงที่สุดถึง 39%



การก้าวสู่สังคมสูงวัย (Aging Society)

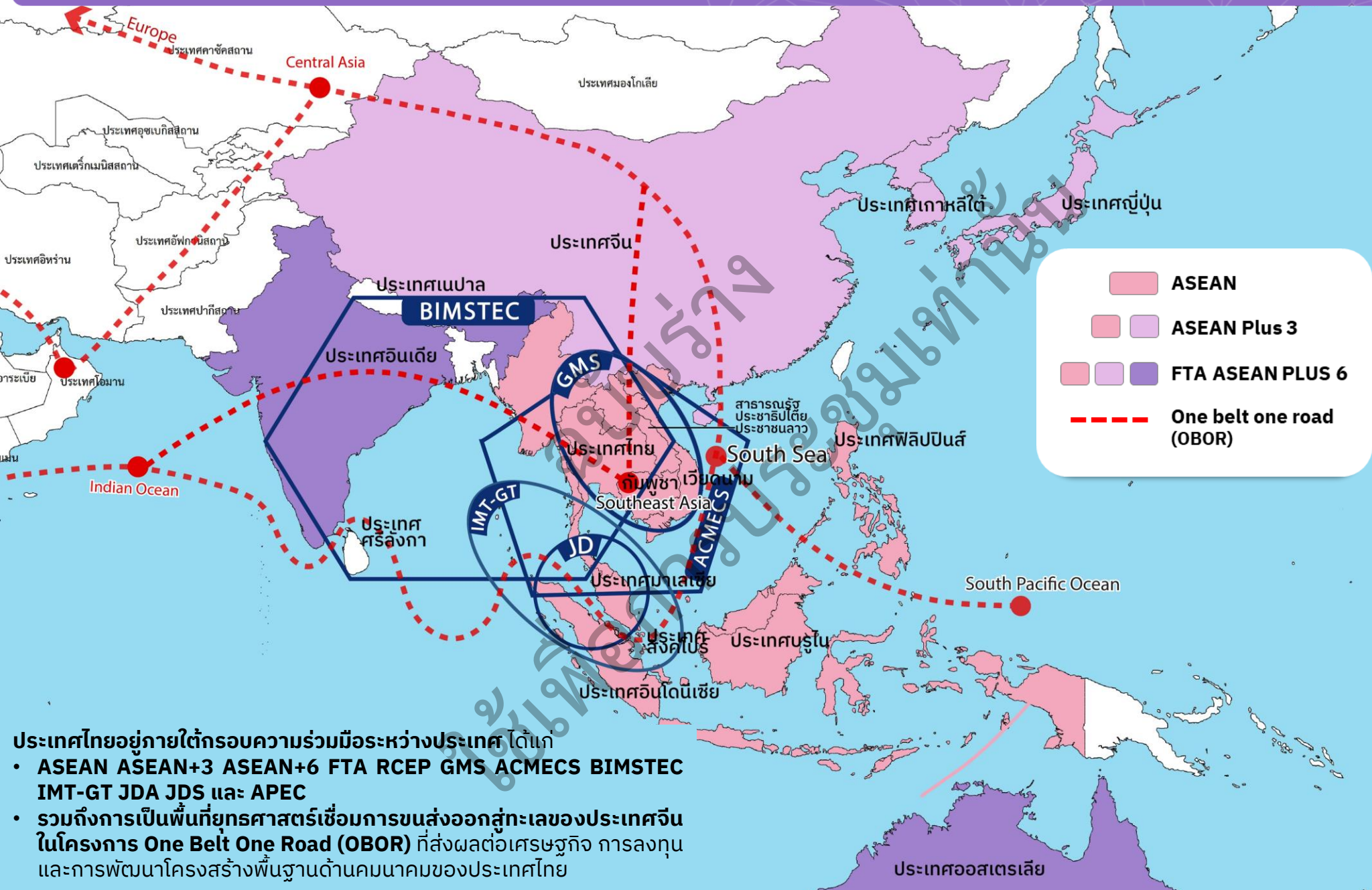
- ในปี 2565 ประเทศไทยได้ก้าวสู่สังคมผู้สูงวัยเต็มรูปแบบ โดยมีจำนวนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไปมากถึงร้อยละ 18.3 ของประเทศ
- นำมาซึ่งการยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม การจัดให้มีอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะ และบริการ



- ประเทศไทยมีที่ตั้งเป็นจุดศูนย์กลางระหว่างภาคพื้นทวีป (Mainland) กับมหาสมุทร (Maritime) ของอาเซียน

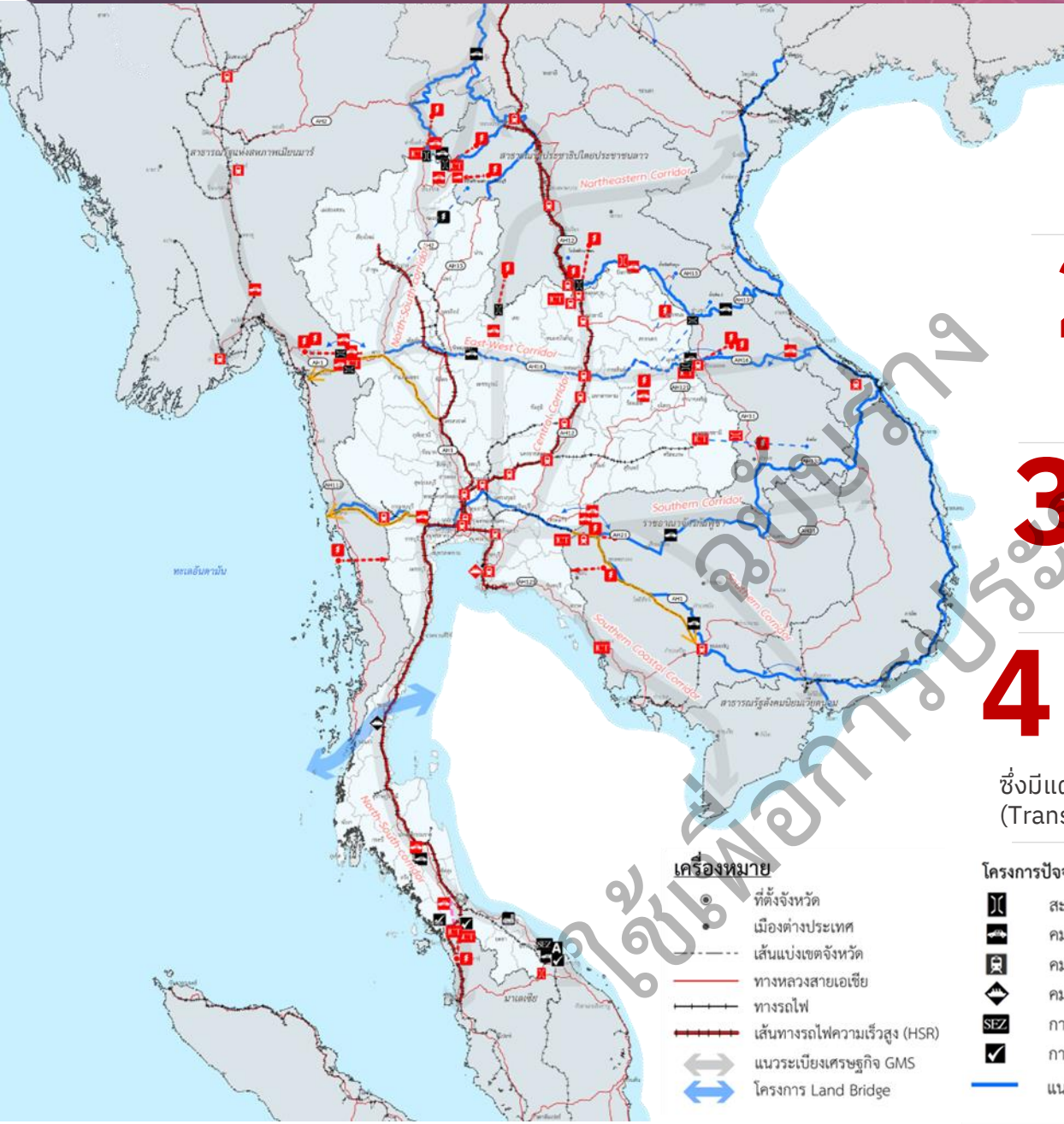
โดยพื้นที่ทางภาคเหนือสามารถเชื่อมต่อได้ถึงประเทศจีน และทางภาคใต้เป็นพื้นที่เปิดออกสู่มหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิก

- ประเทศไทยเป็นจุดศูนย์กลางสำคัญในแนวระเบียงเศรษฐกิจ และไทยมีความพร้อมในด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์สามารถเชื่อมโยงการเดินทางกับประเทศโดยรอบและภูมิภาคอื่นของโลกได้อย่างสะดวก



ประเทศไทยอยู่ภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ ได้แก่

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



1 เชื่อมโยงการเดินทางผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจ (GMS Economic Corridor)

แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC)
แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC)
แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (SEC)

2 เชื่อมโยงการเดินทางผ่านโครงข่ายถนน (ASEAN Highway)

การคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระดับภูมิภาคด้วยโครงข่าย ASEAN Highway และโครงการพัฒนาสะพานเชื่อมการเดินทางกับประเทศเพื่อนบ้าน

3 พัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า เพิ่มศักยภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ทางถนน

การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า, ICD, CY, Dry Port และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า

4 โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง (โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน)

ไทยมีโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ซึ่งมีแผนเชื่อมต่อกับลาวผ่านโครงข่ายรถไฟเชื่อมเอเชีย (Trans-Asian Railway Network) ในเส้นทางคุนหมิง-ลาว

เครื่องหมาย

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

โครงการปัจจุบัน

- สะพานมิตรภาพ
- คมนาคม (ทางบก)
- คมนาคม (ทางราง)
- คมนาคม (ทางน้ำ)
- SEZ
- การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน
- การพัฒนาด่านระเบียบ/ข้อบังคับ (CIQ)
- แนวเส้นทางที่ดำเนินการแล้ว

โครงการในอนาคต

- สะพานมิตรภาพ
- คมนาคม (ทางบก)
- คมนาคม (ทางราง)
- คมนาคม (ทางน้ำ)
- การพัฒนา Missing Link เชื่อมโยง
- การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

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

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ความมั่นคงและพลังงาน ควบคู่กับ การเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก

ยุทธศาสตร์ที่ 5 : การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- พัฒนาและใช้พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อเสริมสร้างสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่ด้วยการเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society)

แผนย่อย ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์

- เร่งพัฒนารถไฟความเร็วสูง และปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด 1 เมตร รองรับการพัฒนาเมืองและเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- พัฒนากำเรือยกกระดาน้ำให้เป็นจุดนำเข้า-ส่งออกสินค้าของกลุ่มประเทศกับพม่า สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และเป็นท่าเรือสนับสนุนหลักให้กับท่าเรือแหลมฉบัง
- ขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานภูมิภาค
- พัฒนาโครงข่ายถนน เพื่อรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ด้านการค้าและประตูการค้าหลักตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ

2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566 – 2570

หมวดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ ที่สำคัญของภูมิภาค

- เพื่อกระจายตัวศูนย์กลางทางเศรษฐกิจออกนอกกรุงเทพฯ ไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ รวมถึงเชื่อมโยงการเดินทางกับประเทศเพื่อนบ้าน
- เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงของโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ให้มีความครบสมบูรณ์ทั้งการเดินทางภายในประเทศและการเดินทางระหว่างประเทศ

กลยุทธ์การพัฒนา

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

3 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580)

เป้าหมายการพัฒนาตามแนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในปี พ.ศ. 2580

การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)



- ปริมาณ การปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการขนส่ง **ลดลง ▼ จากกรณีปกติ ร้อยละ 20**
- สัดส่วน การใช้พลังงาน ภาคการขนส่งต่อการใช้พลังงานทั้งประเทศ **ลดลง ▼ จากกรณีปกติ ร้อยละ 15**
- สัดส่วน จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ จากระบบขนส่งสาธารณะ **ลดลง ▼ เหลือเพียงร้อยละ 2.77** ต่อปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางในระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด

การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)



- ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) **ลดลง ▼ เป็นร้อยละ 11.9**
- ต้นทุนค่าขนส่ง ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ **ลดลง ▼ เป็นร้อยละ 6.7**
- สัดส่วน ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง **เพิ่มขึ้น ▲ เป็นร้อยละ 10** ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด
- สัดส่วน ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ **เพิ่มขึ้น ▲ เป็นร้อยละ 19** ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด
- ความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน โดยรวมของประเทศไทย **ไม่น้อยกว่า 2.7 ล้านเที่ยวบิน/ปี**

3 การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)



- สัดส่วน ผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล **เพิ่มขึ้น ▲ เป็นร้อยละ 50.38** ต่อการเดินทางทั้งหมด
- สัดส่วน ผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง **เพิ่มขึ้น ▲ เป็นร้อยละ 61.12** ต่อการเดินทางทั้งหมด
- ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งเฉพาะกลุ่ม (ตัวชี้วัดในอนาคต)
- ร้อยละของยานพาหนะของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกรองรับผู้ใช้งานเฉพาะกลุ่ม (ตัวชี้วัดในอนาคต)

สรุปเป้าหมายการพัฒนาประเทศไทย

กรอบความร่วมมืออาเซียน

ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็น “ศูนย์กลางการบินของอาเซียน”

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

พัฒนาโครงข่ายถนน ระบบราง ท่าเรือ และท่าอากาศยาน เพื่อรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้า และเชื่อมโยงภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566 – 2570

หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580)

แนวคิด “ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีประสิทธิภาพ และเท่าเทียม”

สถานการณ์

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของ
ประเทศ

ฉบับร่าง
ใช้เพื่อการประชุมเท่านั้น



ถนน Road

702,989 กม.

ทางหลวงท้องถิ่น	85.02%
ทางหลวง	7.42%
ทางหลวงชนบท	6.99%
กรุงเทพมหานคร	0.54%
ทางพิเศษ	0.03%

ที่มา : สนข., 256



ราง Rail

4,054 กม.

ทางเดี่ยว	83.8%
ทางคู่	13.6%
ทางสาม	2.6%

สถานีรถไฟ 673 แห่ง

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย, สนข.



น้ำ Water

ขนส่งสินค้า

ทางลำน้ำ 305 กม.

เจ้าพระยา ป่าสัก บางปะกง แม่กลอง ท่าจีน
ทางชายฝั่ง 46 ท่าเรือ

ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย-อันดามัน

ที่มา : กรมเจ้าท่า, การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2564



อากาศ Air

ท่าอากาศยาน

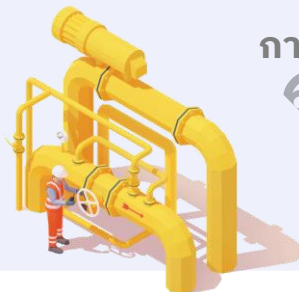
ที่ให้บริการการบินเชิงพาณิชย์

38 แห่ง

ระหว่างประเทศ 15 แห่ง
ภายในประเทศ 23 แห่ง

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, 2564

ท่อ Pipeline



การขนส่งวัตถุดิบประเภทของเหลวและแก๊สผ่านสายท่อ เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง แก๊สธรรมชาติ

Oil น้ำมันเชื้อเพลิง

- บริษัท ท่อส่งปิโตรเลียม จำกัด (Thapline)
- บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT)

Natural Gas แก๊สธรรมชาติ

ระบบท่อส่งแก๊สธรรมชาติของ ปตท.

- ท่อส่งแก๊สในทะเล
- ท่อส่งแก๊สบนบก

IMD World Competitiveness Yearbook 2021



ดัชนีชี้วัดความสามารถความสามารถการแข่งขัน
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน **64 ประเทศทั่วโลก**

▶ ปี พ.ศ. 2565 ประเทศไทยจัดอยู่อันดับที่ **22 ของโลก**

ดีขึ้นกว่าเดิมจากอันดับที่ 24 ในปี พ.ศ. 2564

เป็นอันดับที่ 3 ของอาเซียน รองจากสิงคโปร์ และมาเลเซีย

WEF The Global Competitiveness Report 2019

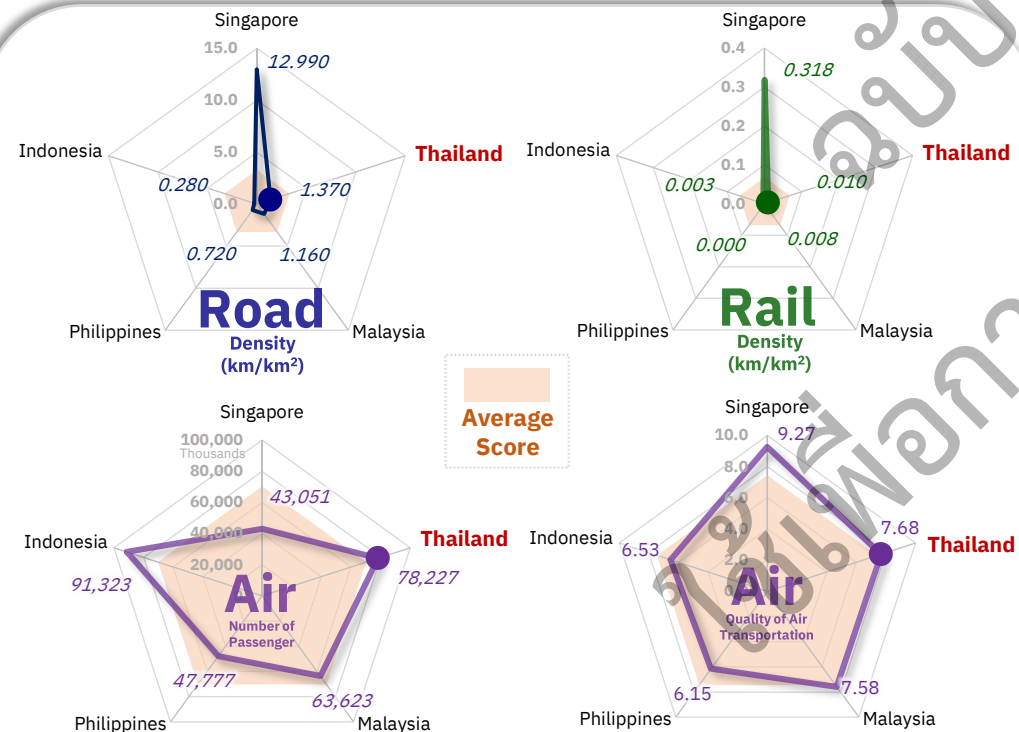


ดัชนีชี้วัดความสามารถความสามารถการแข่งขัน
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน **141 ประเทศทั่วโลก**

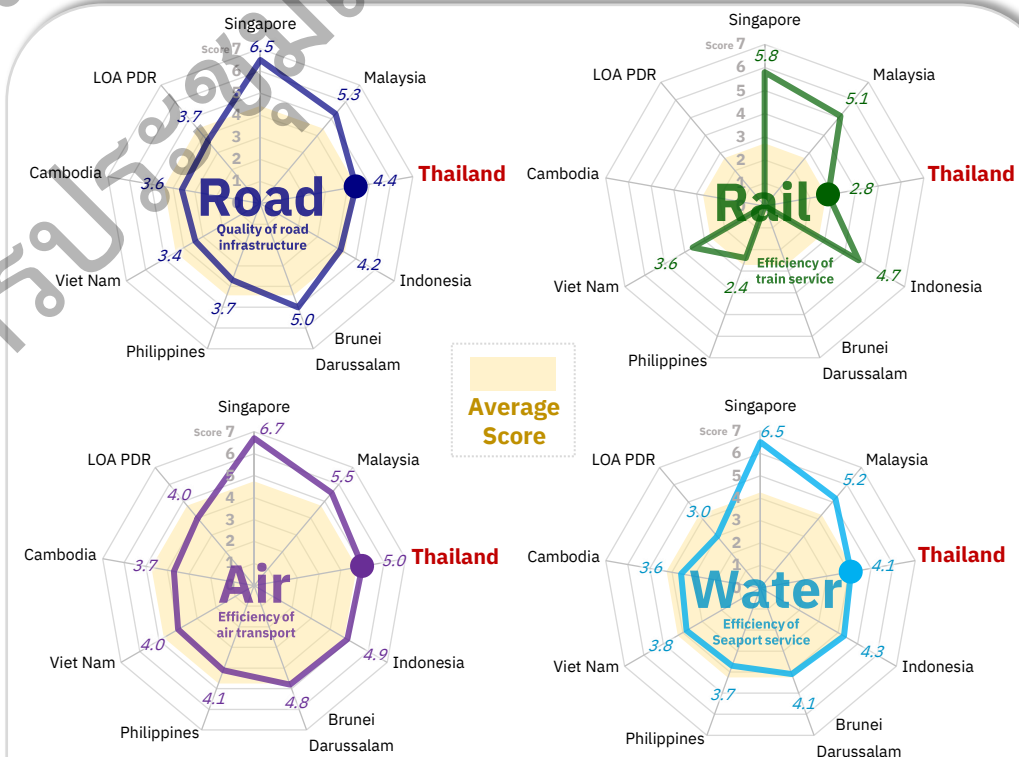
▶ ปี พ.ศ. 2562 ประเทศไทยจัดอยู่อันดับที่ **53 ของโลก**

ดีขึ้นกว่าเดิมจากอันดับที่ 60 ในปี พ.ศ. 2561

เป็นอันดับที่ 3 ของอาเซียน รองจากสิงคโปร์ และมาเลเซีย



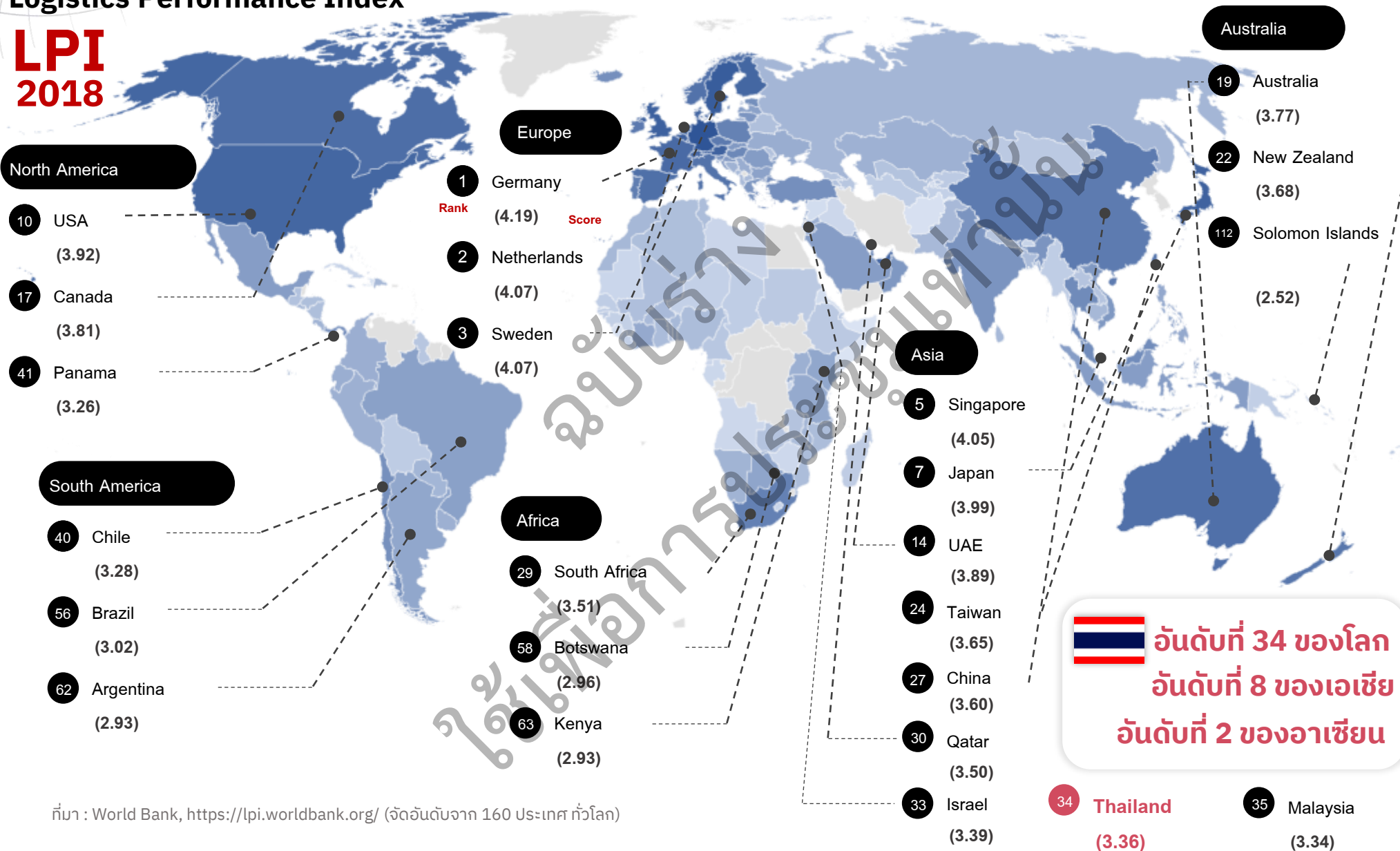
ที่มา : IMD WORLD COMPETITIVENESS YEARBOOK 2017, IMD WORLD COMPETITIVENESS BOOKLET 2021



ที่มา : WEF The Global Competitiveness Report 2014-2015 และ WEF The Global Competitiveness Report 2019

Logistics Performance Index

LPI 2018

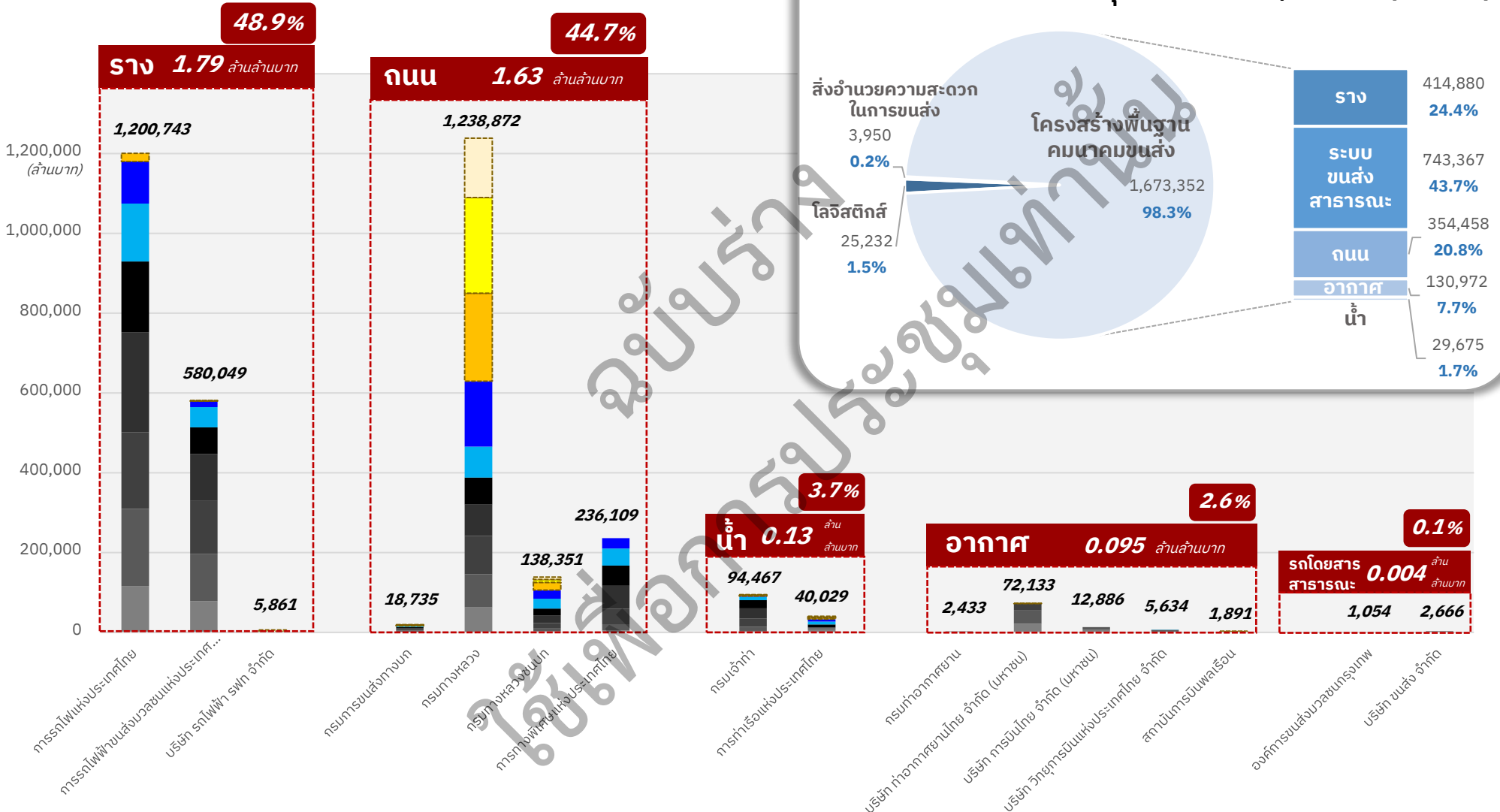


 **อันดับที่ 34 ของโลก**
อันดับที่ 8 ของเอเชีย
อันดับที่ 2 ของอาเซียน

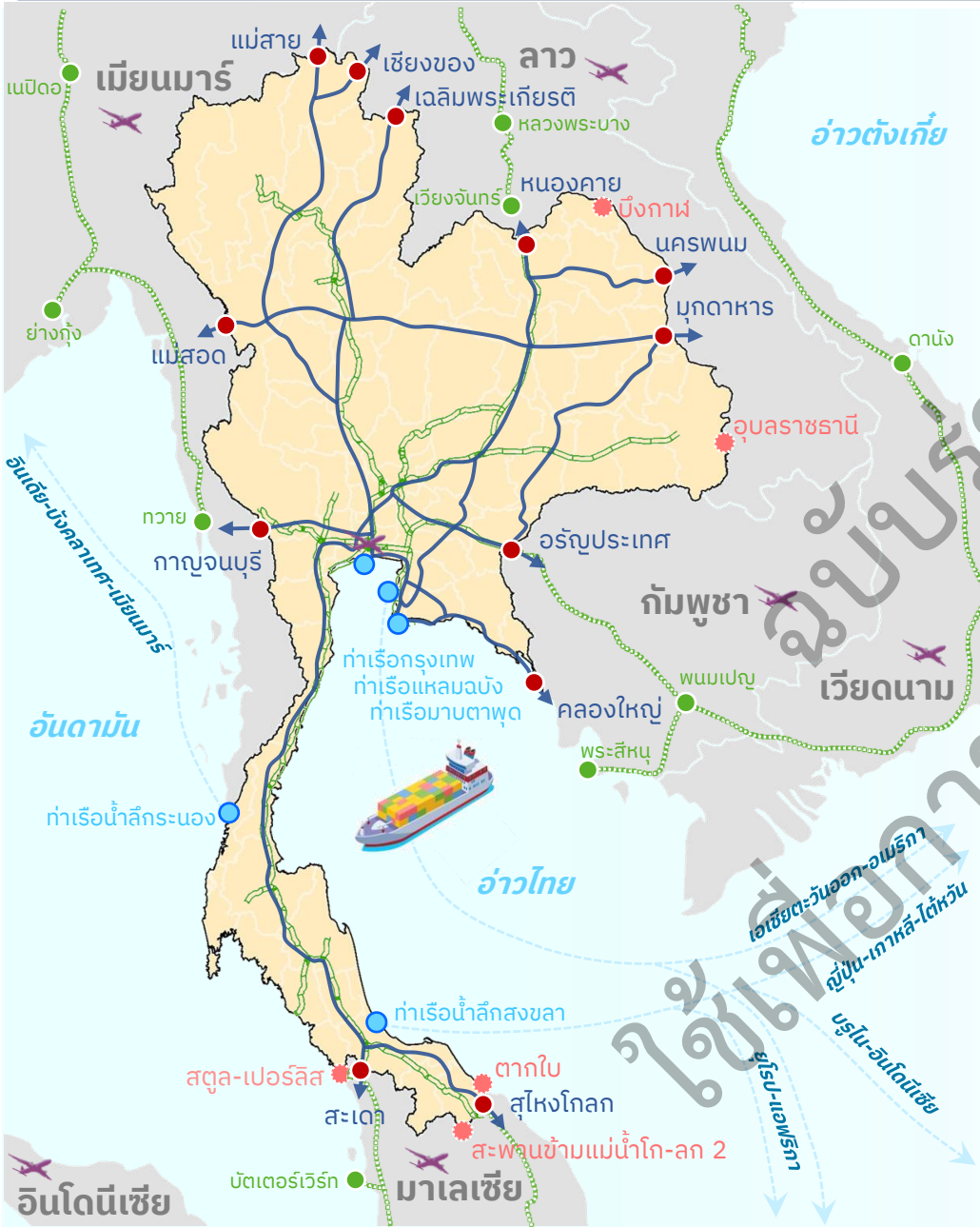
ที่มา : World Bank, <https://lpi.worldbank.org/> (จัดอันดับจาก 160 ประเทศ ทั่วโลก)

ประมาณการความต้องการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ในช่วง 10 ปี (พ.ศ. 2560-2569)

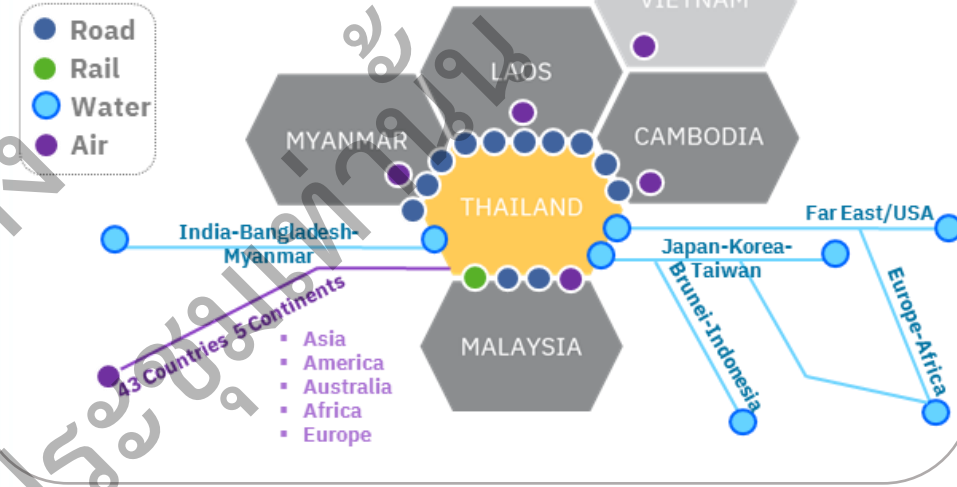
ปี พ.ศ. 2560 2561 2562 2563 2564 2565 2566 2567 2568 2569



ที่มา : เอกสารการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ภายใต้ (ร่าง) แผนพัฒนา ฉบับที่ 12, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2559)



Transportation Connectivity



ถนน

- เชื่อมโยงผ่านโครงข่าย Asian/ASEAN Highway
- 12 ด้านพรมแดนหลัก
- 5 ด้านพรมแดน (ในอนาคต)

ราง

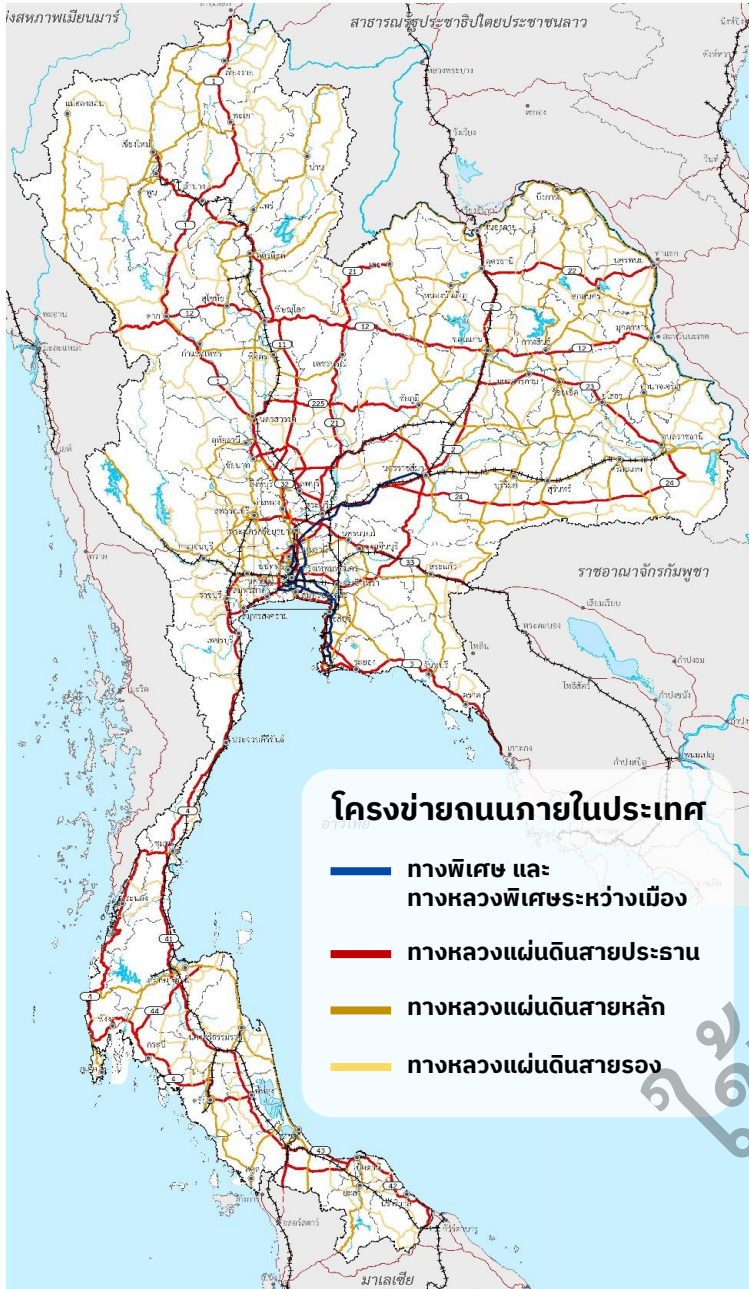
เส้นทางรถไฟกรุงเทพฯ – บัตเตอร์เวิร์ท (มาเลเซีย)
 [ช่วงที่ยังขาดการเชื่อมโยง หลงคาย-เวียงจันทน์ (ลาว)]

น้ำ

- ท่าเรือระหว่างประเทศ 3 แห่ง
- เชื่อมโยงถึงสหรัฐอเมริกา ยุโรป แอฟริกา และเอเชีย

อากาศ

ครอบคลุม 5 ทวีป 43 ประเทศ
 อเมริกา ยุโรป ออสเตรเลีย แอฟริกา เอเชีย



โครงข่ายถนนมีระยะทางรวม **702,989 กิโลเมตร**

ภาคเหนือ **211,854 กม.** สายประธาน 2,150 กม. สายหลัก 2,798 กม. สายรอง 11,489 กม. สายย่อย 195,416 กม.
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ **209,550 กม.** ทางพิเศษ 112 กม. สายประธาน 2,150 กม. สายหลัก 2,798 กม. สายรอง 11,489 กม. สายย่อย 195,416 กม.

ภาคใต้ **140,772 กม.** สายประธาน 1,773 กม. สายหลัก 1,294 กม. สายรอง 5,062 กม. สายย่อย 96,643 กม.

ภาคกลาง **90,350 กม.** ทางพิเศษ 104 กม. สายประธาน 1,101 กม. สายหลัก 1,079 กม. สายรอง 4,727 กม. สายย่อย 90,350 กม.

ภาคกรุงเทพและปริมณฑล **30,155 กม.** ทางพิเศษ 526 กม. สายประธาน 396 กม. สายหลัก 463 กม. สายรอง 955 กม. สายย่อย 96,643 กม.

ภาคตะวันออก **56,307 กม.** ทางพิเศษ 159 กม. สายประธาน 846 กม. สายหลัก 779 กม. สายรอง 2,585 กม. สายย่อย 51,938 กม.

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2564

ในอนาคต จะมีการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางข่ายเพิ่มเติม **6,496 กม.**
[โครงการพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษ - ทางหลวงแผ่นดิน - ทางหลวงชนบท]

ความหนาแน่น
ของโครงข่ายถนนต่อพื้นที่ (km/km²)

ระดับโลก ไทยอยู่อันดับที่ **16**

ในกลุ่มประเทศ **ASEAN**

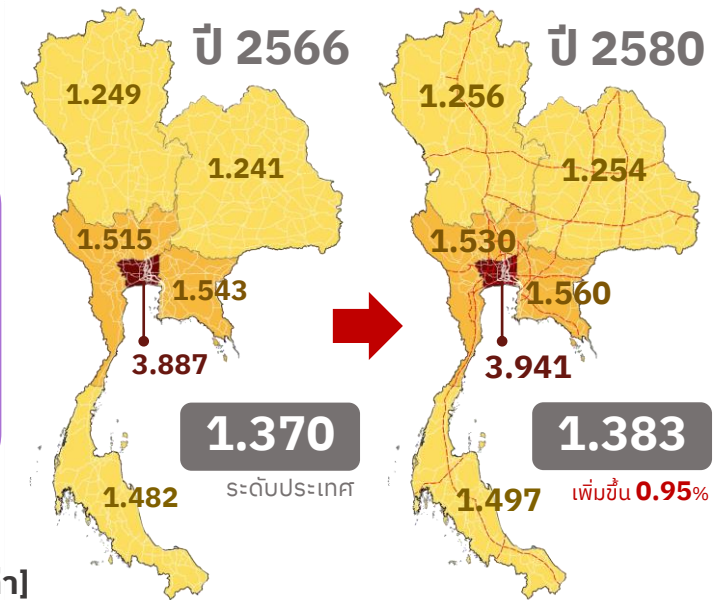
ประเทศไทยอยู่ อันดับที่ **3**

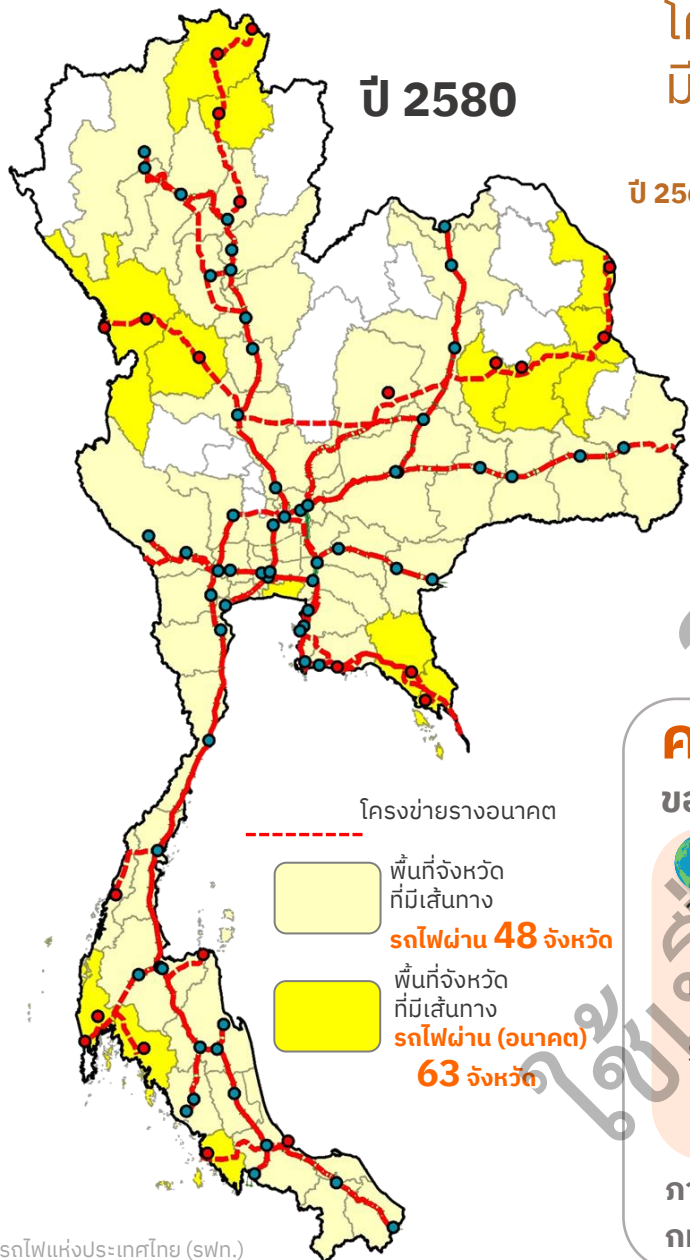
รองจาก **สิงคโปร์** (12.99, อันดับ 1 ของโลก)

และ **เวียดนาม** (1.72)

ที่มา: IMD 2021, World Bank Data และ World Factbook

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ น้อยที่สุด
กม. และปริมณฑล มากที่สุด [3.1 เท่า]





โครงข่ายระบบราง
มีระยะทางรวม

ปี 2566 **4,054** กิโลเมตร



	ปี 2566	ปี 2580
โครงข่าย		
ทางเดี่ยว	3,398 กม. (83.8%)	4,288 กม. (32.3%)
ทางคู่	551 กม. (13.6%)	6,320 กม. (47.6%)
ทางสาม	105 กม. (2.6%)	82 กม. (0.6%)
HSR		2,586 กม. (19.5%)
673 สถานี		895 สถานี
สถานีรถไฟ	435 แห่ง	613 แห่ง
ที่หยุดรถไฟ	181 แห่ง	181 แห่ง
ป้ายหยุดรถไฟ	57 แห่ง	101 แห่ง

ความหนาแน่น

ของโครงข่ายทางรางต่อพื้นที่ (km/km²)

🌐 **ระดับโลก** ไทยอยู่อันดับที่ **45**

ในกลุ่มประเทศ **ASEAN** 🇹🇵

ประเทศไทยอยู่ อันดับที่ **3** 🇹🇵

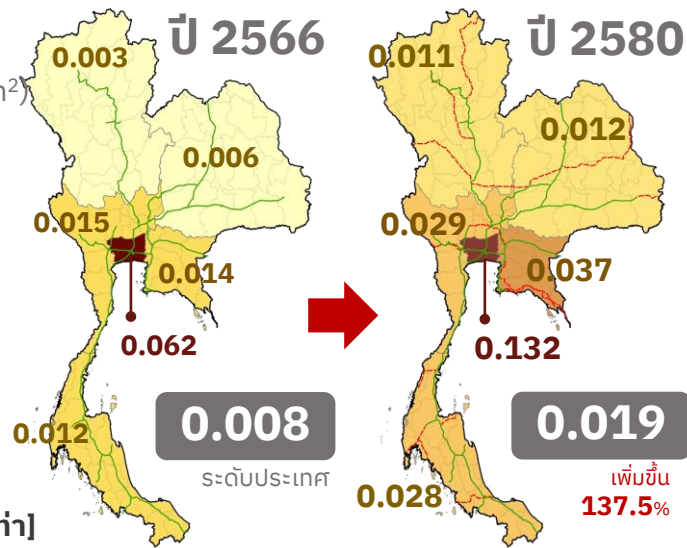
รองจาก **สิงคโปร์** (0.318)

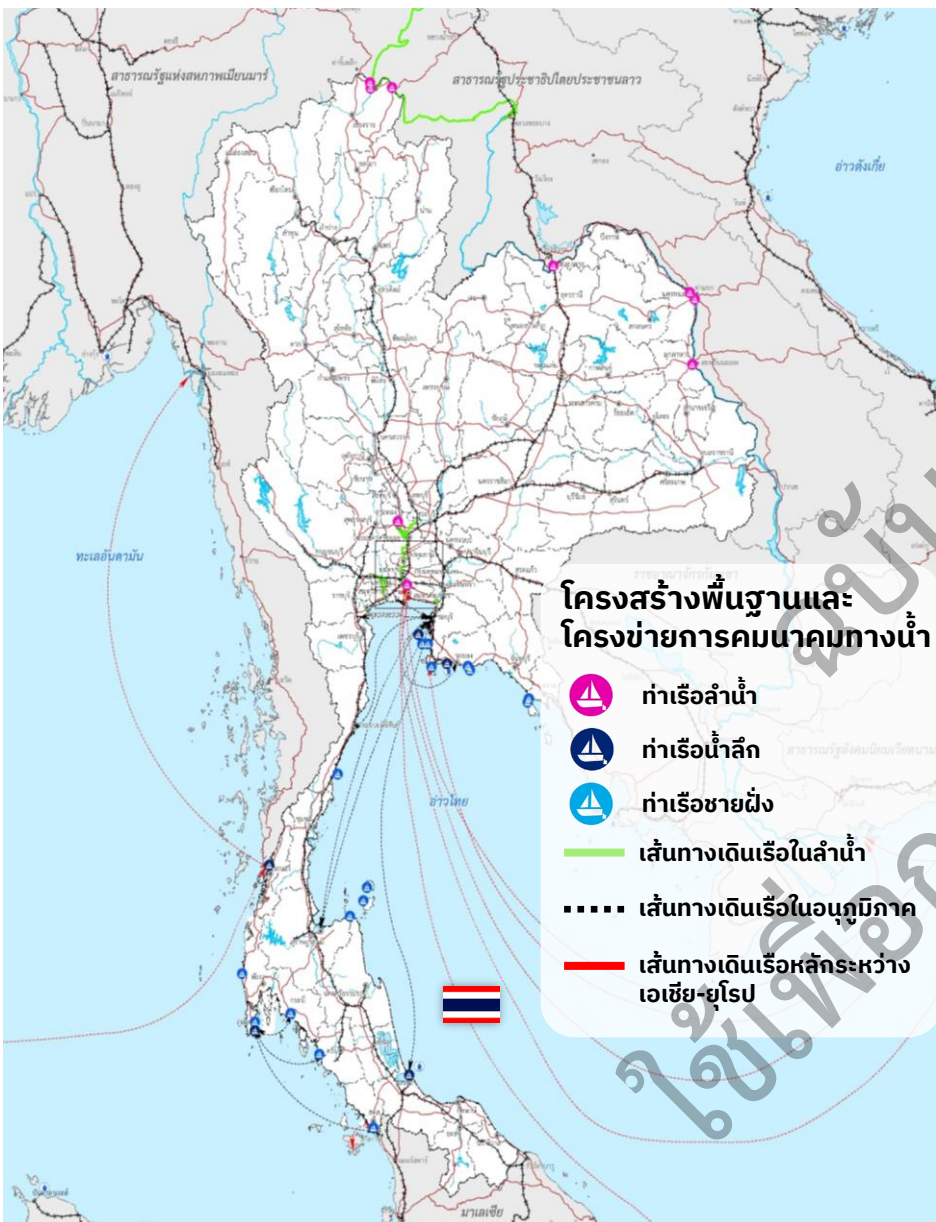
และ **เมียนมาร์** (0.016)

ที่มา: IMD 2021, World Bank Data and World Factbook

ภาคเหนือ น้อยที่สุด

กทม. และปริมณฑล มากที่สุด [20.67 เท่า]





1 โครงข่ายทางลำน้ำ

ท่าเรือโดยสาร **204** ท่า

ท่าเรือสินค้า **95** ท่า

ที่มา: กรมเจ้าท่า

โครงข่ายแม่น้ำเจ้าพระยา ป่าสัก
บางปะกง แม่งลอง ท่าจีน

2 โครงข่ายทางทะเล

ท่าเรือโดยสาร **84** ท่า

ท่าเรือสินค้า **46** ท่า

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ชายฝั่งภาคกลาง ภาคตะวันออก
ภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย-อันดามัน

ความเชื่อมโยงของโครงข่ายเดินเรือ
Liner Shipping Connectivity

ระดับโลก ไทยอยู่อันดับที่ **35**

อาเซียน ไทยอยู่อันดับที่ **4**

รองจากสิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม

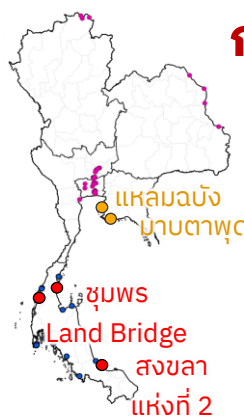
ประสิทธิภาพด้านการให้บริการท่าเรือ
Efficiency of Seaport service

ระดับโลก ไทยอยู่อันดับที่ **73**

อาเซียน ไทยอยู่อันดับที่ **4**

รองจากสิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย

ที่มา: WEF2019



การพัฒนาในอนาคต

1 กรมเจ้าท่า

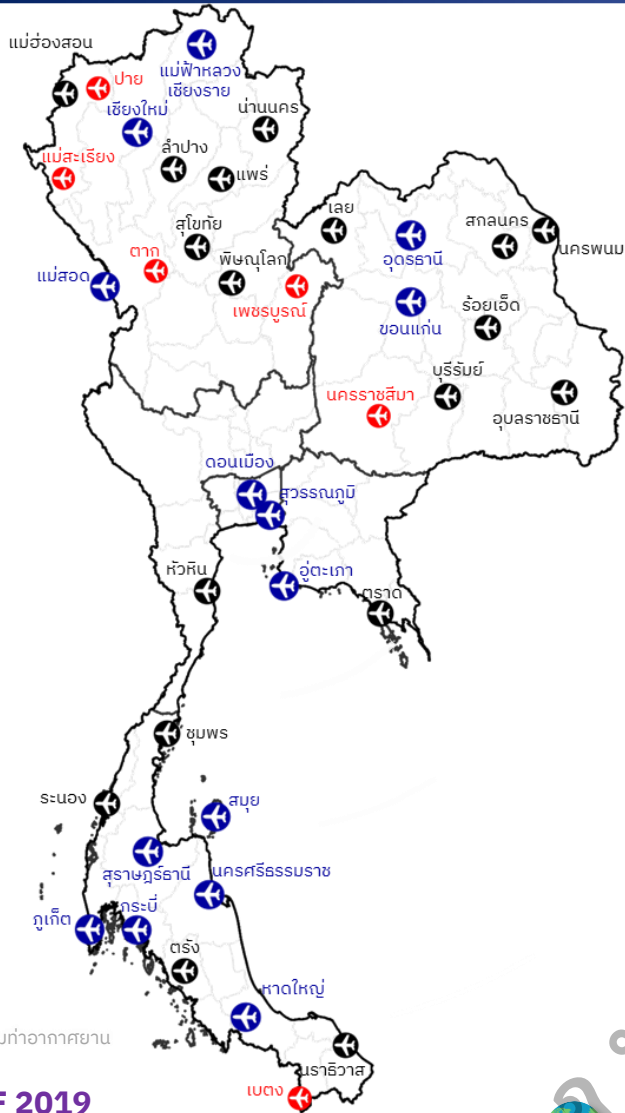
- ก่อสร้างท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2
- ก่อสร้างท่าเรือชุมพวง
- Land Bridge ระนอง-ชุมพวง Check

2 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

- พัฒนาระเบียงท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3
- พัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง

3 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.)

- พัฒนาระเบียงท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3



ที่มา: กรมท่าอากาศยาน

WEF 2019

- ◆ Airport Connectivity
- ◆ Efficiency of Air Transport Services

อันดับที่ 9 ของโลก
อันดับที่ 2 ของอาเซียน

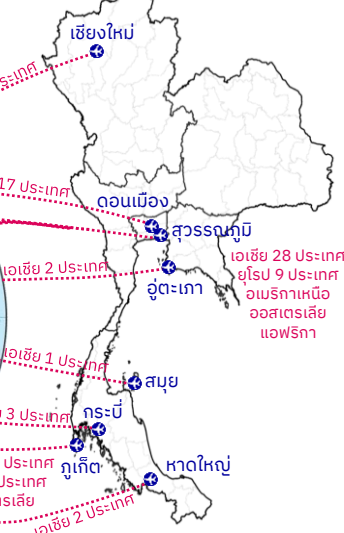
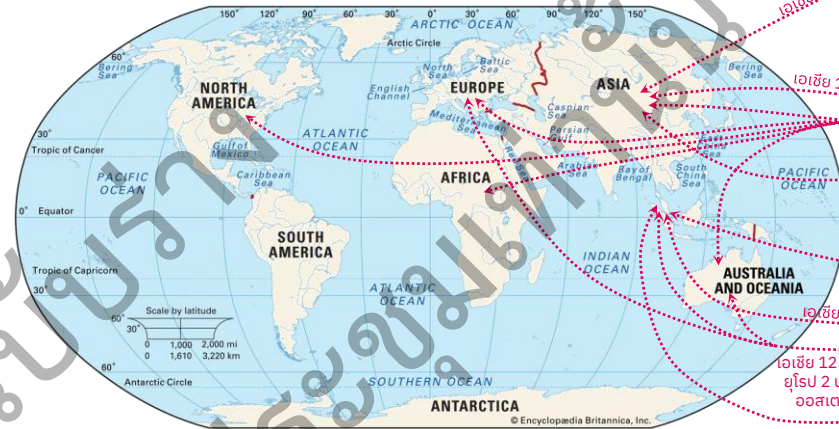
อันดับที่ 48 ของโลก
อันดับที่ 3 ของอาเซียน



เส้นทางการบินระหว่างประเทศ

จุดหมายปลายทางจากไทยครอบคลุม
พื้นที่ 5 ทวีป 43 ประเทศ

ที่มา: เว็บไซต์ Skyscanner มกราคม , 2565



เอเชีย 28 ประเทศ
ยุโรป 9 ประเทศ
อเมริกาเหนือ
ออสเตรเลีย
แอฟริกา

เส้นทางการบินภายในประเทศ

เที่ยวบินภายในประเทศครอบคลุมทุกภูมิภาค **66 เส้นทาง**

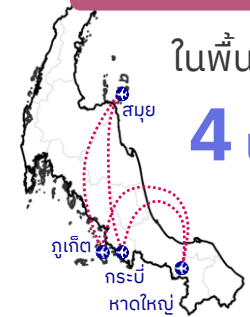
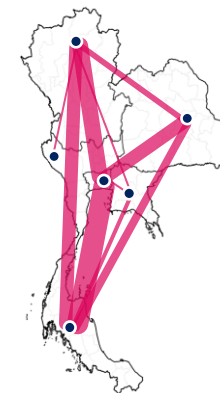
ระหว่างภาค

กทม. และปริมณฑล 43 เส้นทาง
ใต้ 12 เส้นทาง
เหนือ 11 เส้นทาง
ตะวันออกเฉียงเหนือ 7 เส้นทาง
ตะวันออก 3 เส้นทาง
กลาง 1 เส้นทาง

ภาคอื่น ๆ

ภายในภาค

ในพื้นที่ภาคใต้
4 เส้นทาง



1 ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง

สถานีขนส่งผู้โดยสาร 129 แห่ง

เส้นทางบริการ 3,944 เส้นทาง

เส้นทางบริการส่วนใหญ่

เป็นการเดินทางภายในและระหว่าง

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับพื้นที่ภาคอื่น ๆ

กทม. - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มี 262 เส้นทาง



สถานีขนส่งผู้โดยสารปัจจุบัน



การพัฒนาในอนาคต

พัฒนาสถานีขนส่งแห่งใหม่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ 6 แห่ง

- (1) อ.เชียงของ จ.เชียงราย
- (2) อ.บ้านแพวง จ.นครพนม
- (3) อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว
- (4) จ.กาญจนบุรี
- (5) อ.คลองใหญ่ จ.ตราด
- (6) อ.สะเดา จ.สงขลา

รถหมวด 2
858 เส้นทาง

รถหมวด 3
3,086 เส้นทาง

2 ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง

รถหมวด 1
ในเขตเมืองทั่วประเทศ

กทม. และปริมณฑล
มีบริการระบบขนส่งสาธารณะ
1 ระบบขนส่งมวลชน
(รถไฟฟ้า/รถไฟใต้ดิน)
11 เส้นทาง 141 สถานี
2 เรือโดยสาร

การพัฒนาในอนาคต

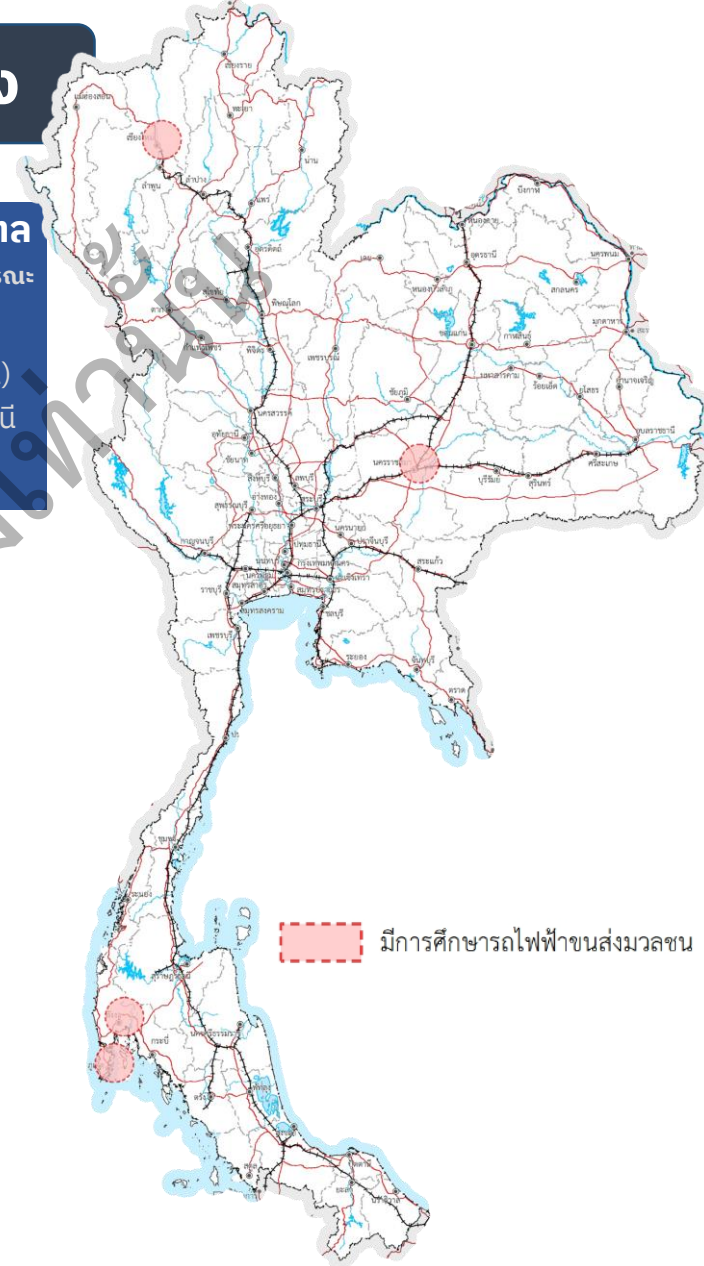
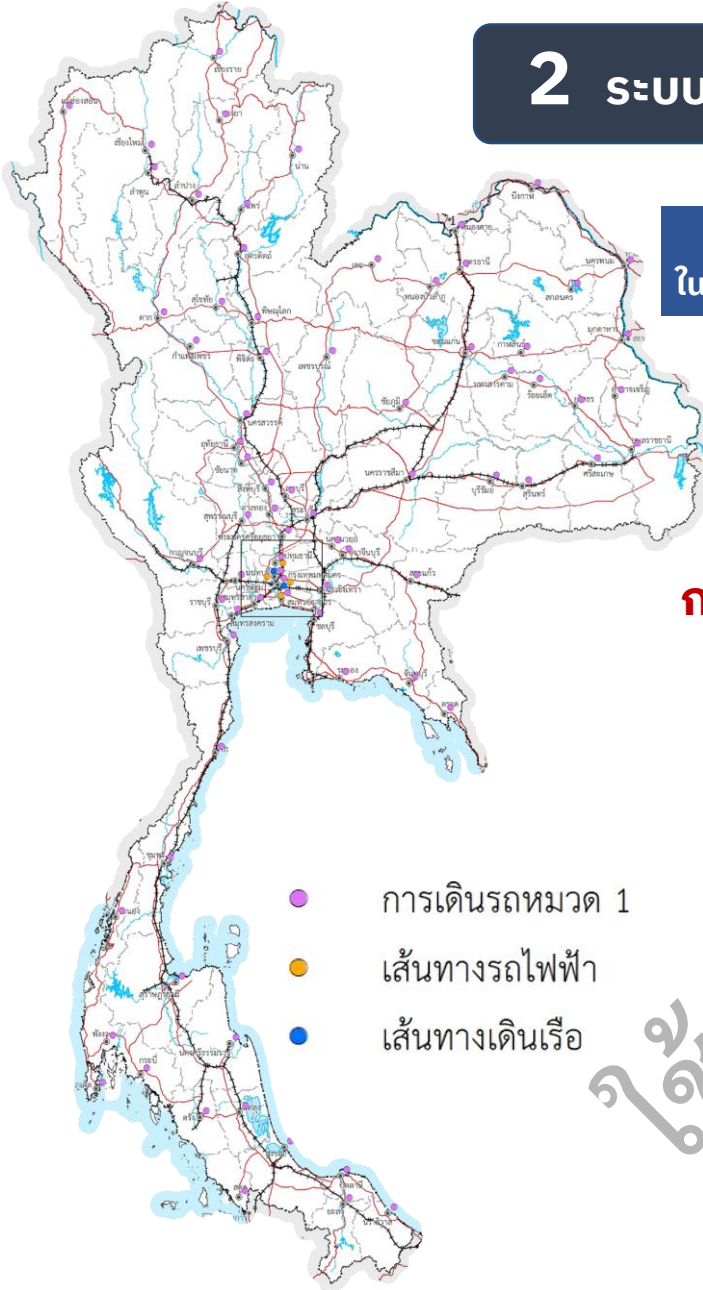
พัฒนาระบบขนส่งมวลชน
ในเขต กทม. และปริมณฑล 5 เส้นทาง

พัฒนาระบบขนส่งมวลชน
ในเขตเมืองภูมิภาค 6 จังหวัด

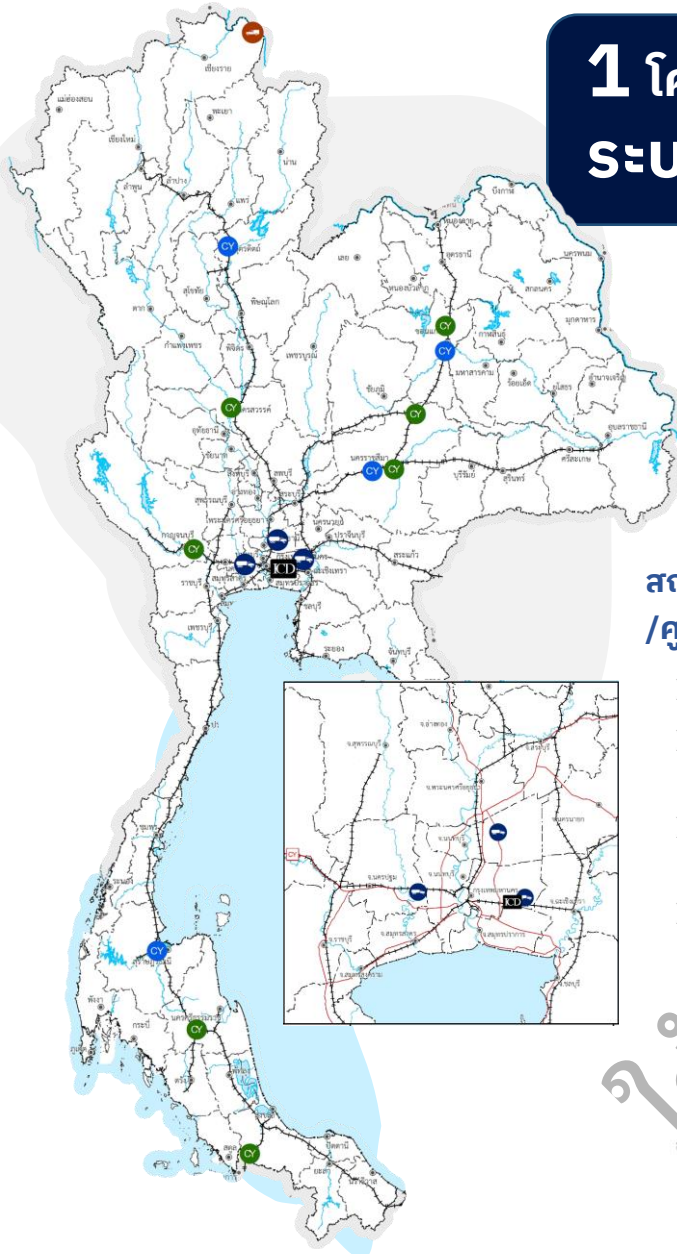
- การเดินรถหมวด 1
- เส้นทางรถไฟฟ้า
- เส้นทางเดินเรือ



มีการศึกษารถไฟฟ้าขนส่งมวลชน



1 โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์



สถานีขนส่ง / ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า 18 แห่ง

- สถานีขนส่งสินค้า 4 แห่ง
- ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า 1 แห่ง
- สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) 1 แห่ง
- ย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) 12 แห่ง

- ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า
- สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD)
- สถานีขนส่งสินค้า
- ย่านเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (CY)
- การรถไฟแห่งประเทศไทย
- เอกชน



- โครงการรถไฟสายใหม่
- โครงการรถไฟความเร็วสูง
- สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (CY)
- ท่าเรือ (Dry port)
- สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD)
- สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์

การพัฒนาในอนาคต

- พัฒนาแผนพัฒนาท่าเรือ (Dry Port) / สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (ICD) 8 แห่ง
- แผนการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) / ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง 19 แห่ง
- แผนการพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) 26 แห่ง

2 การคมนาคมขนส่งทางท่อ

1 การขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางท่อ

ดำเนินการโดย บริษัทเอกชน 2 แห่ง

- บริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมจำกัด **Thapline**
- บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด **FPT**

2 การขนส่งก๊าซธรรมชาติทางท่อ

ระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติของบริษัท **ปตท. จำกัด (มหาชน)**

- ระบบท่อส่งก๊าซในทะเล
- ระบบท่อส่งก๊าซทางบก

แนวท่อส่งก๊าซ
ท่อก๊าซ 117 เส้น ความยาวรวม 2,434 กิโลเมตร



โรงแยกก๊าซธรรมชาติ

ระบบท่อส่งก๊าซ



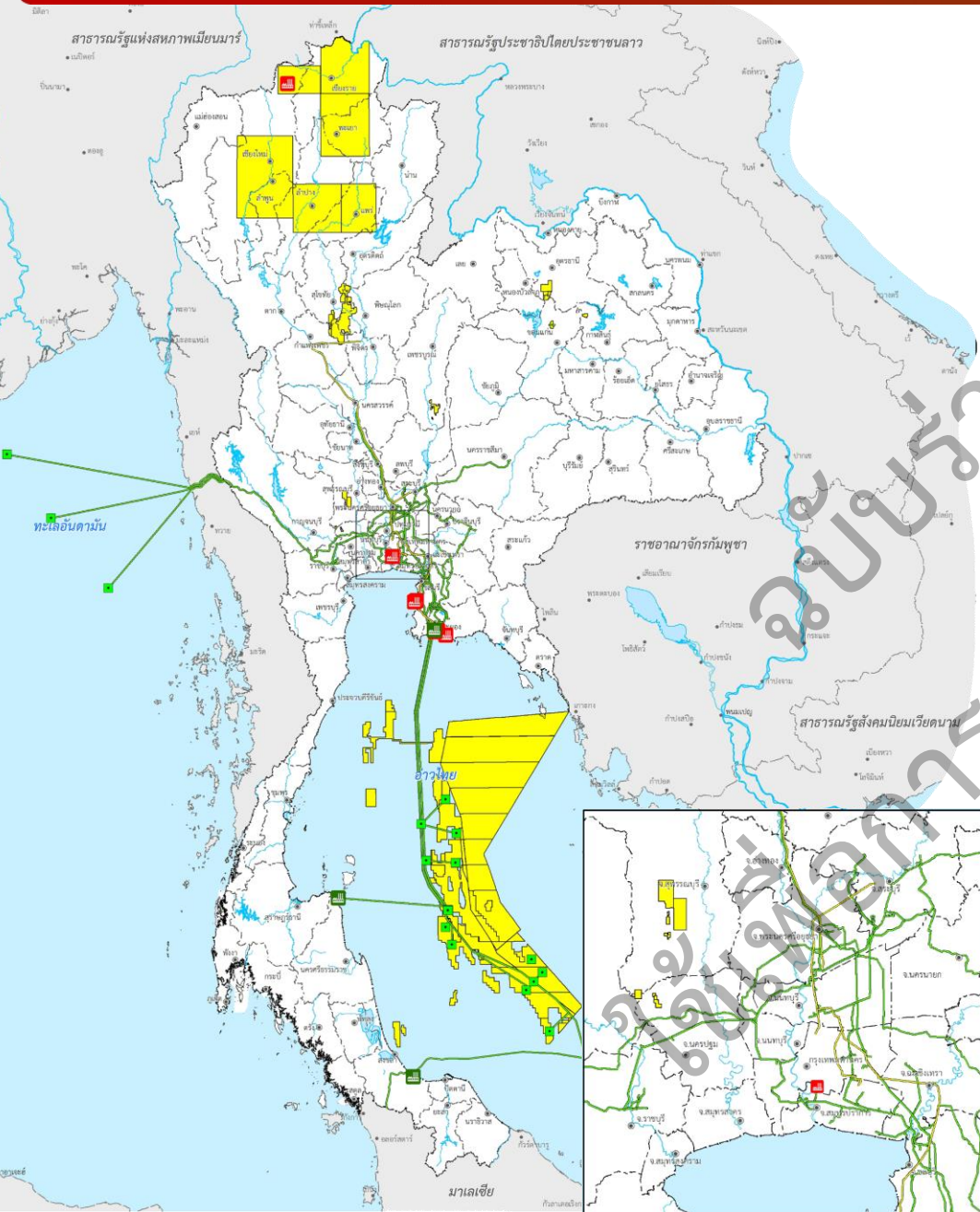
โรงกลั่นน้ำมัน

ระบบท่อส่งน้ำมัน



แท่นขุดเจาะน้ำมันในทะเล

แปลงสัมปทานปิโตรเลียม



สถานการณ์ด้านความสามารถ ในการรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้า ของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

ใช้เพื่อการประชุมเท่านั้น

สัดส่วนการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย สาขาขนส่ง ปี 2563

World
26.9%



▶ สัดส่วนการใช้พลังงานสาขาขนส่งระดับโลก

ประมาณ 104,951,349 TJ

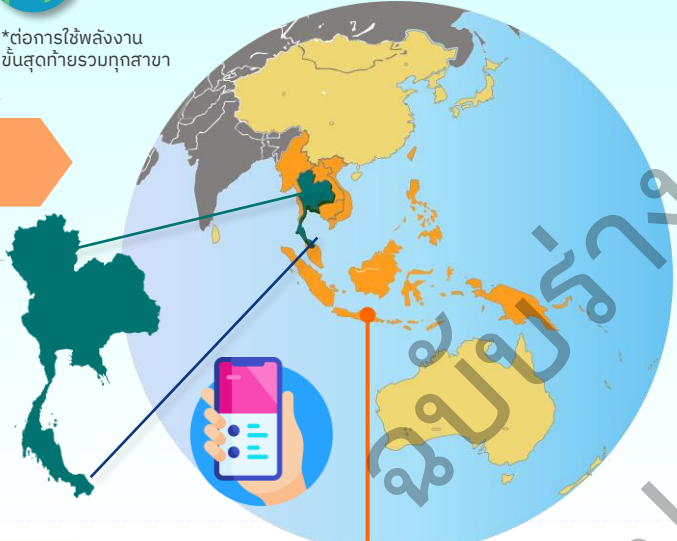
*ต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายรวมทุกสาขา

ASEAN
27.5%

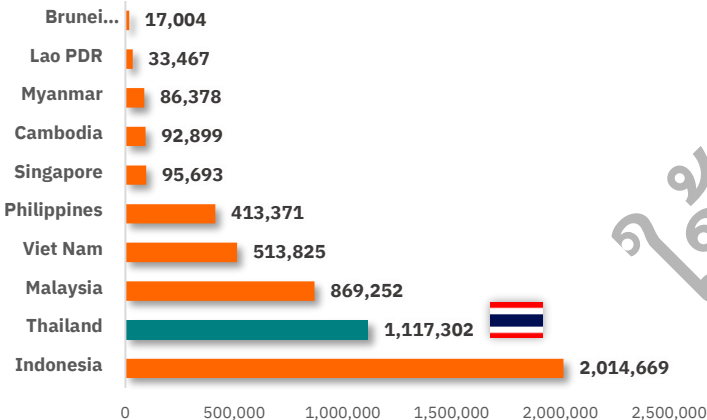
ประมาณ 5,253,860 TJ

Thailand
27.6%

มีสัดส่วนการใช้พลังงานใกล้เคียงกับสัดส่วนในระดับโลก และกลุ่มประเทศอาเซียน



▶ สัดส่วนการใช้พลังงานสาขาขนส่ง ในอาเซียน



ประเทศไทยเป็นอันดับ 2 ในอาเซียน

สัดส่วนการปล่อยก๊าซ CO₂ สาขาขนส่ง ปี 2563

▶ สัดส่วนการปล่อยก๊าซ CO₂ จากสาขาขนส่งระดับโลก

World

23.6% ประมาณ 7,098,314.4 ktCO₂

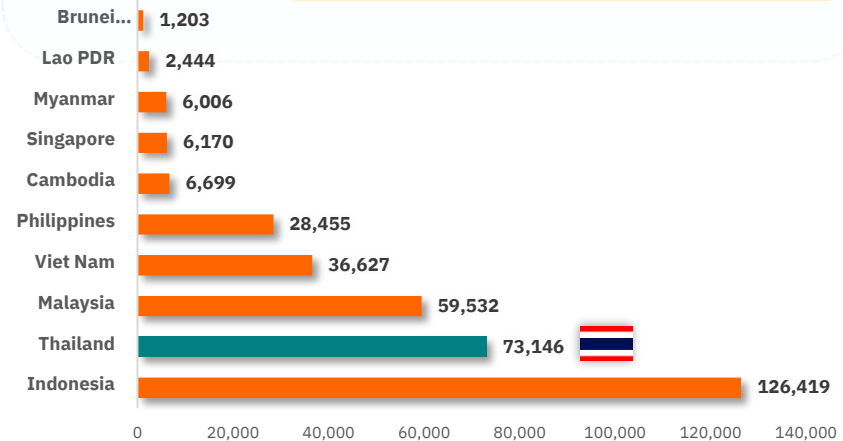
ASEAN
23.5%

ประมาณ 346,702.0 ktCO₂

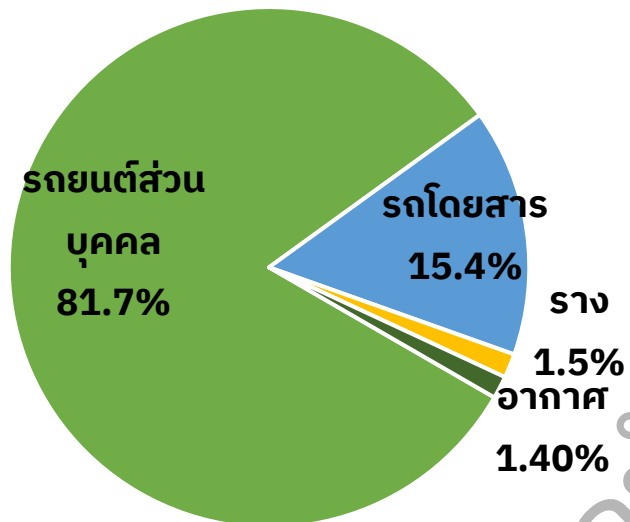
Thailand
32.3%

มีสัดส่วนการใช้ปล่อยก๊าซ CO₂ สูงกว่าสัดส่วนในระดับโลก และกลุ่มประเทศอาเซียน

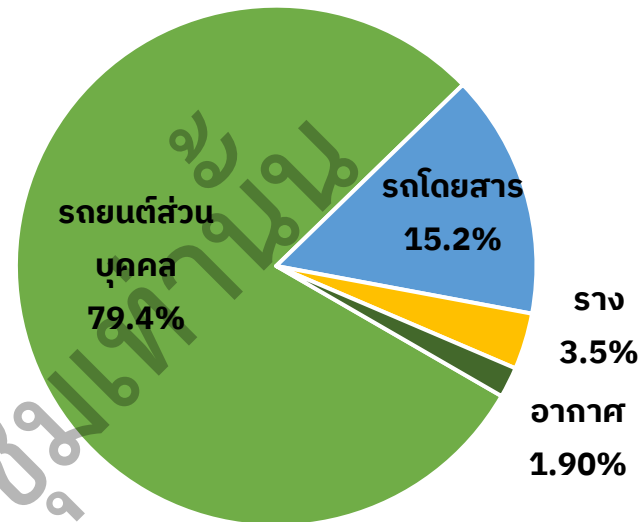
▶ สัดส่วนการปล่อยก๊าซ CO₂ สาขาขนส่ง ในอาเซียน



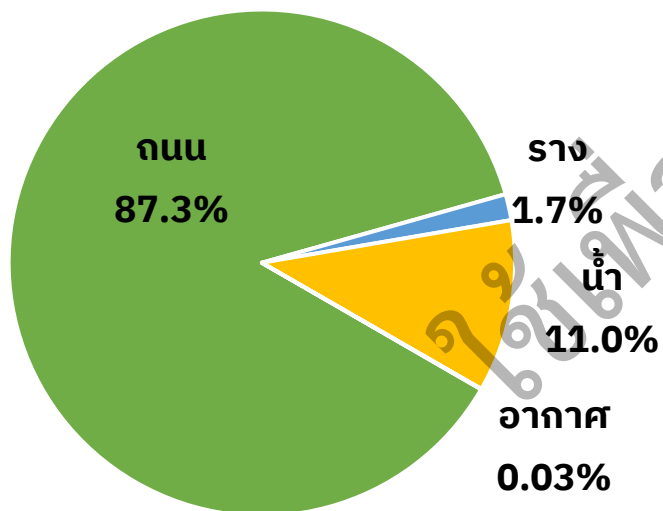
สัดส่วนการเดินทาง ปี 2565



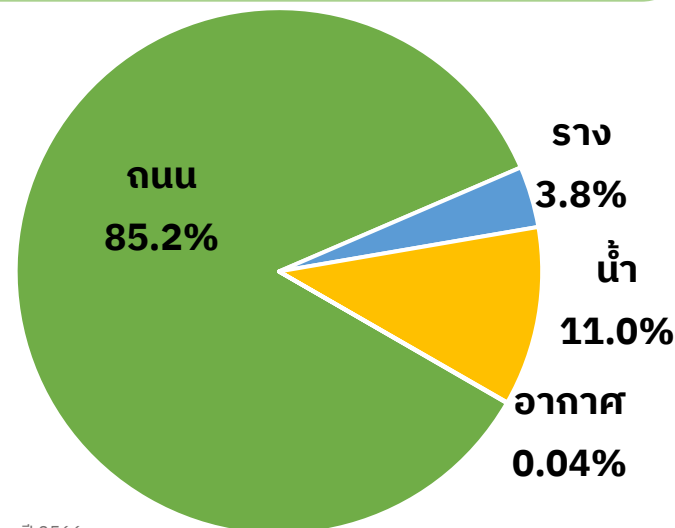
สัดส่วนการเดินทาง ปี 2580



สัดส่วนการขนส่งสินค้า ปี 2565

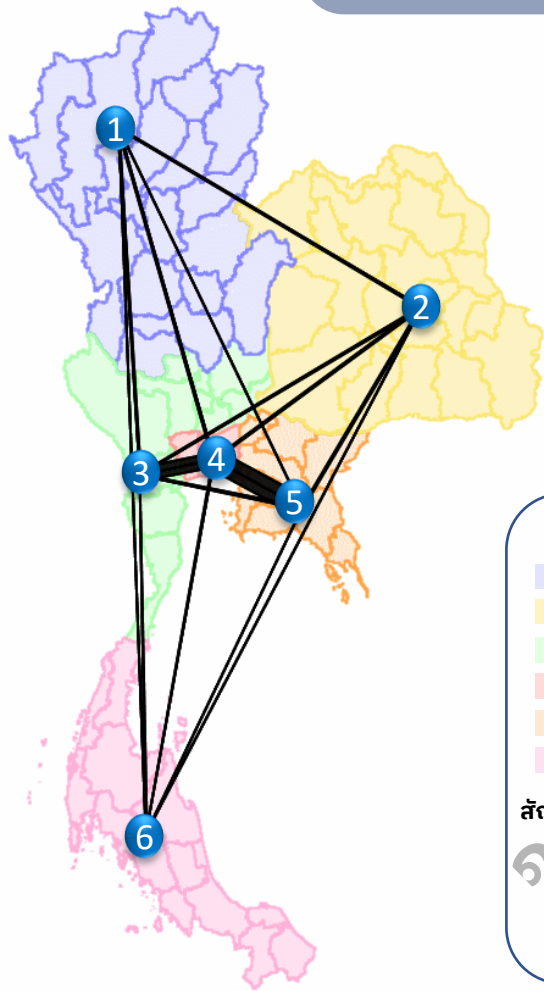


สัดส่วนการขนส่งสินค้า ปี 2580



การกระจายปริมาณการเดินทางของคน ปี พ.ศ. 2565 -2580

พ.ศ. 2565



สัญลักษณ์ - แผนที่

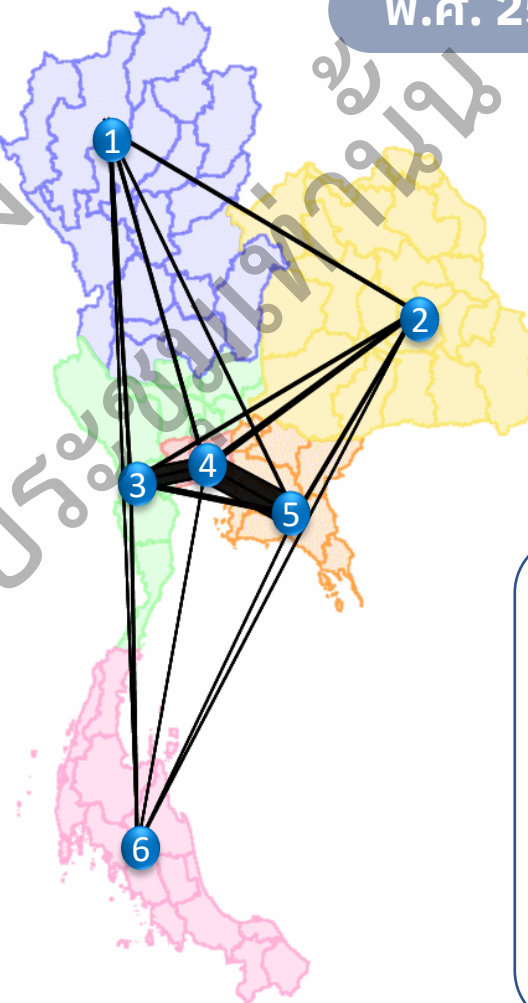
- ภาคเหนือ
- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- ภาคกลางและภาคตะวันตก
- กรุงเทพฯ และปริมณฑล
- ภาคตะวันออก
- ภาคใต้

สัญลักษณ์ - ปริมาณการเดินทาง



ปริมาณการเดินทางของคน (คนต่อวัน)

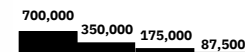
พ.ศ. 2580



สัญลักษณ์ - แผนที่

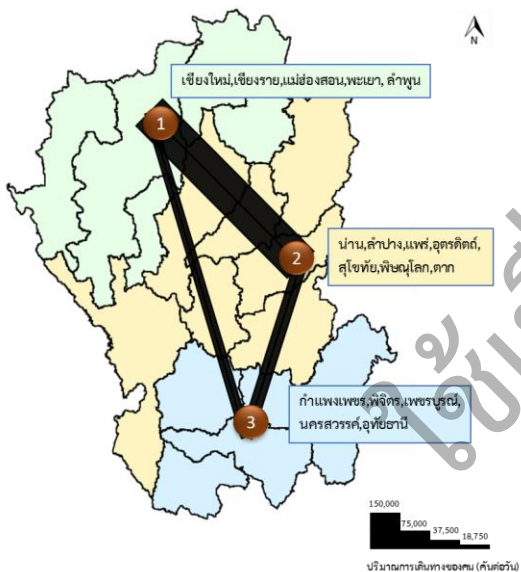
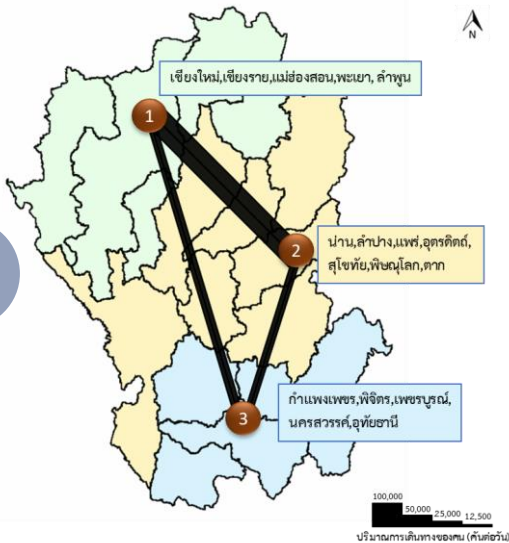
- ภาคเหนือ
- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- ภาคกลางและภาคตะวันตก
- กรุงเทพฯ และปริมณฑล
- ภาคตะวันออก
- ภาคใต้

สัญลักษณ์ - ปริมาณการเดินทาง

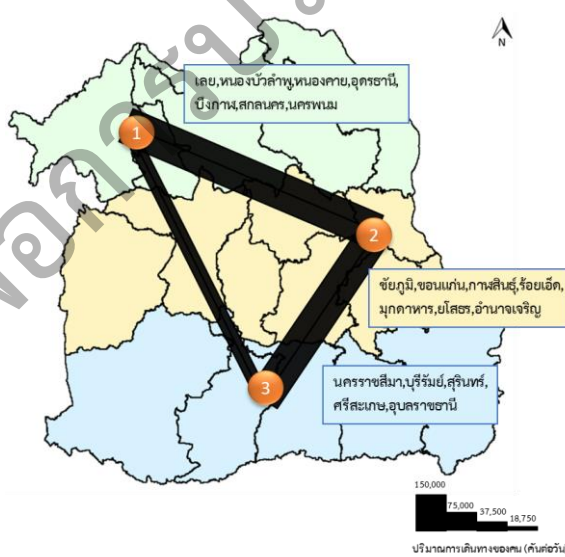
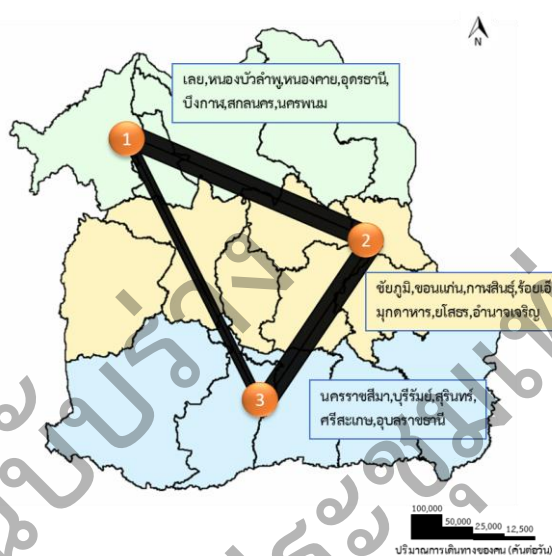


ปริมาณการเดินทางของคน (คนต่อวัน)

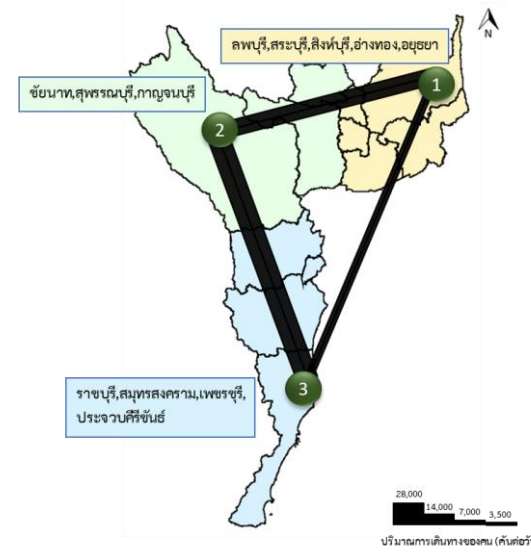
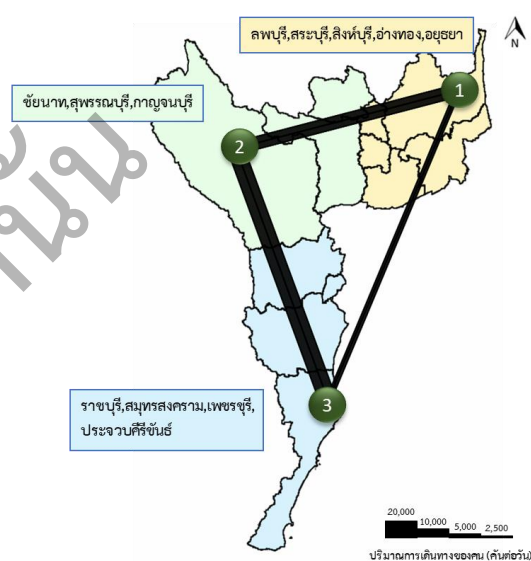
ภาคเหนือ



ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

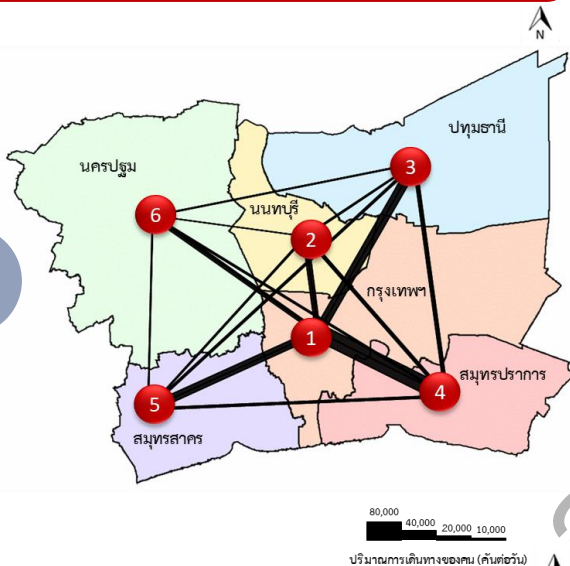


ภาคกลาง

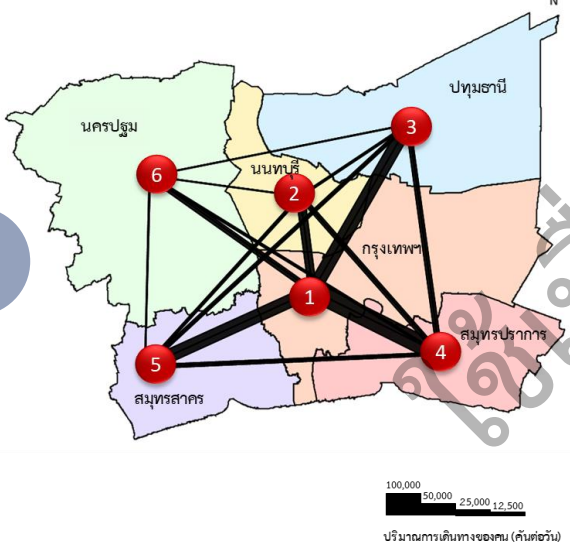


กรุงเทพฯ และปริมณฑล

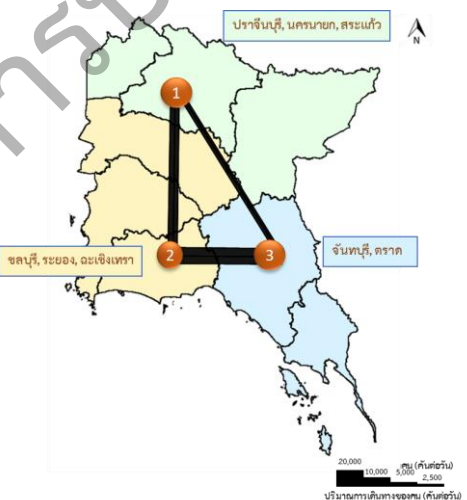
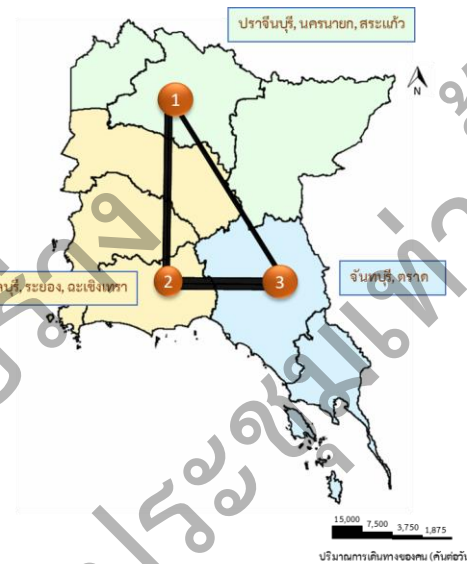
ปี 2565



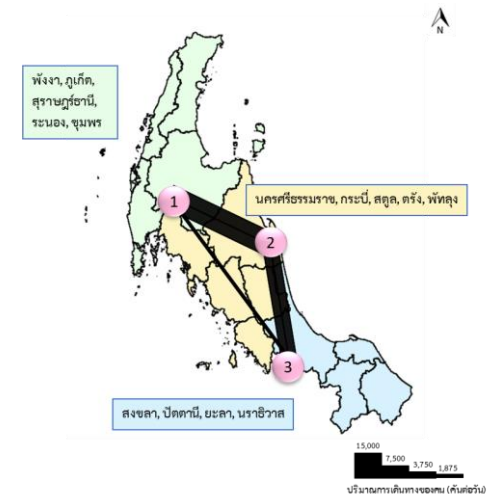
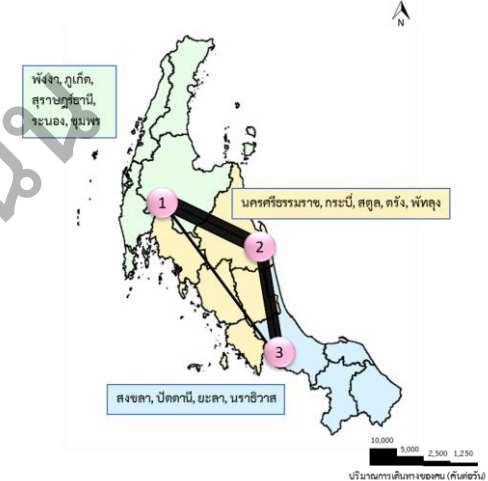
ปี 2580



ภาคตะวันออก



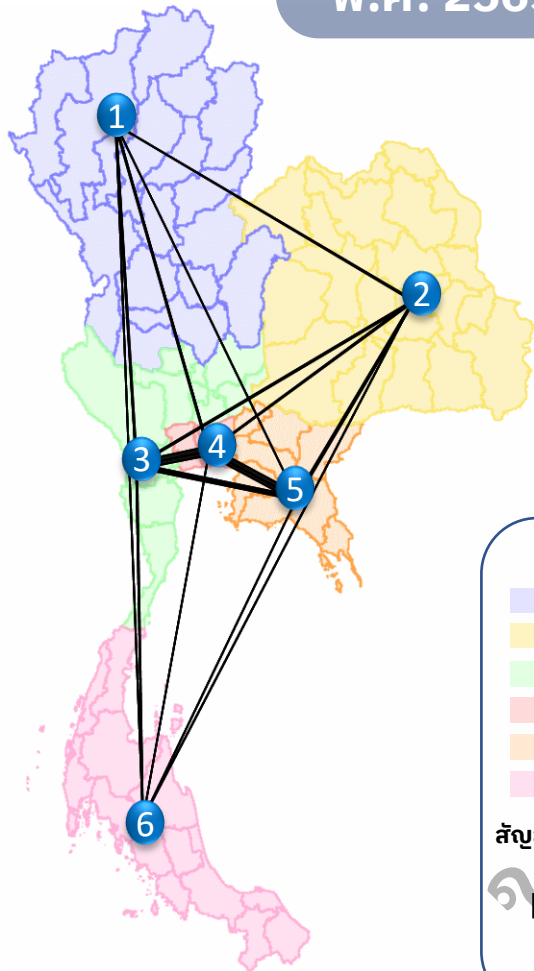
ภาคใต้



การกระจายปริมาณการขนส่งสินค้า ปี พ.ศ. 2565 - 2580

พ.ศ. 2565

พ.ศ. 2580



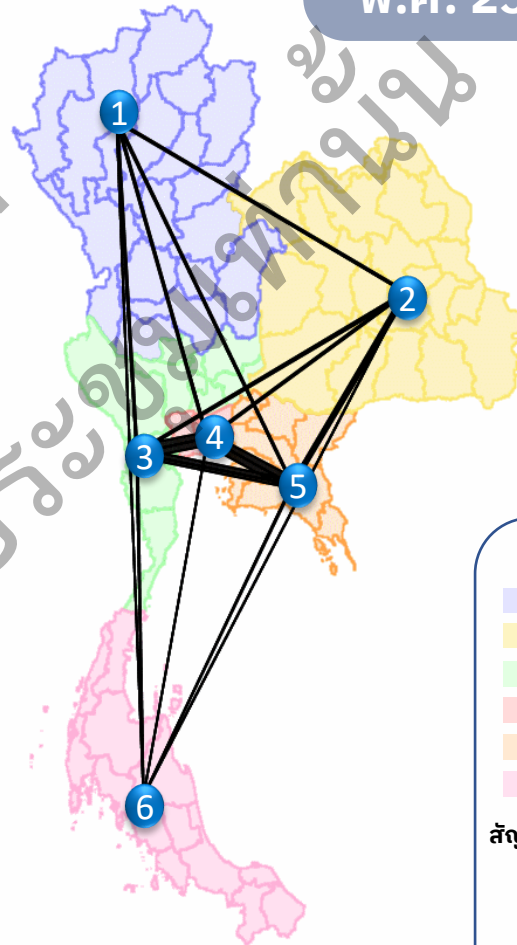
สัญลักษณ์ - แผนที่

- ภาคเหนือ
- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- ภาคกลางและภาคตะวันตก
- กรุงเทพฯ และปริมณฑล
- ภาคตะวันออก
- ภาคใต้

สัญลักษณ์ - ปริมาณการเดินทาง



ปริมาณการขนส่งสินค้า
(คันท่อวัน)



สัญลักษณ์ - แผนที่

- ภาคเหนือ
- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- ภาคกลางและภาคตะวันตก
- กรุงเทพฯ และปริมณฑล
- ภาคตะวันออก
- ภาคใต้

สัญลักษณ์ - ปริมาณการเดินทาง



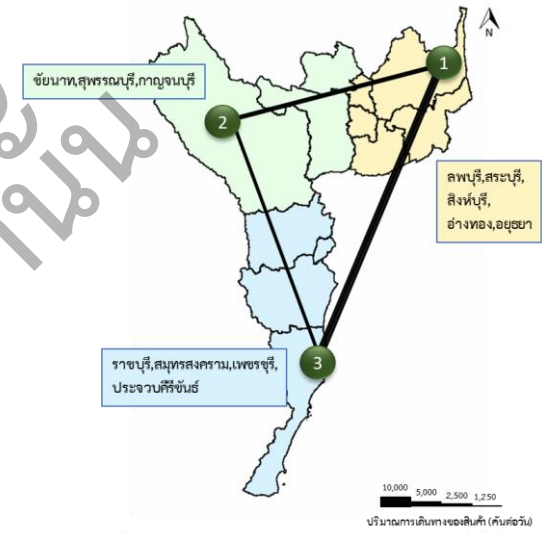
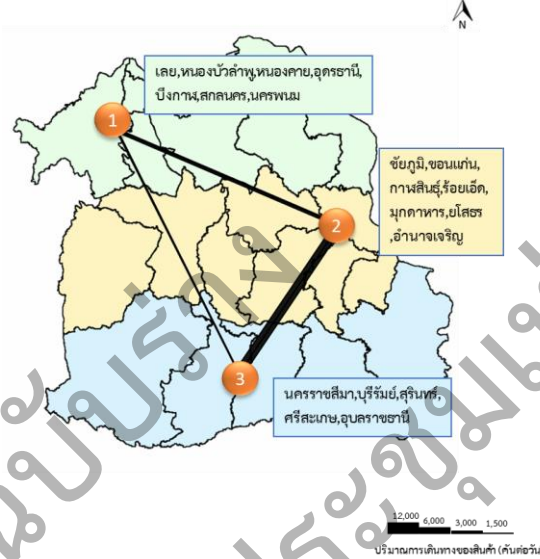
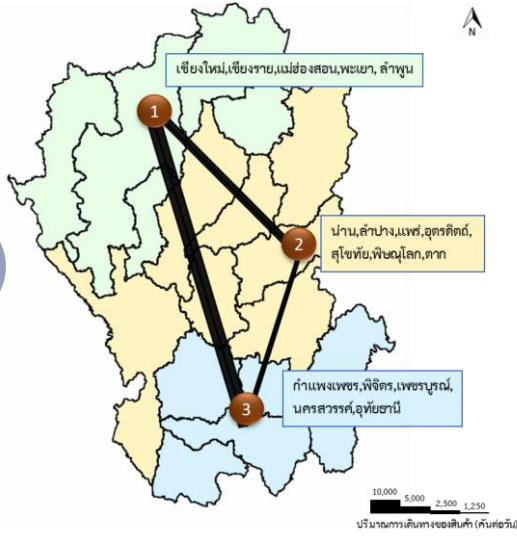
ปริมาณการขนส่งสินค้า
(คันท่อวัน)

ภาคเหนือ

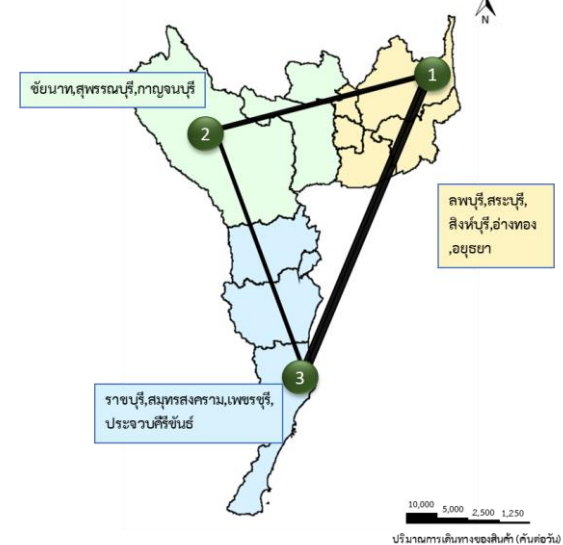
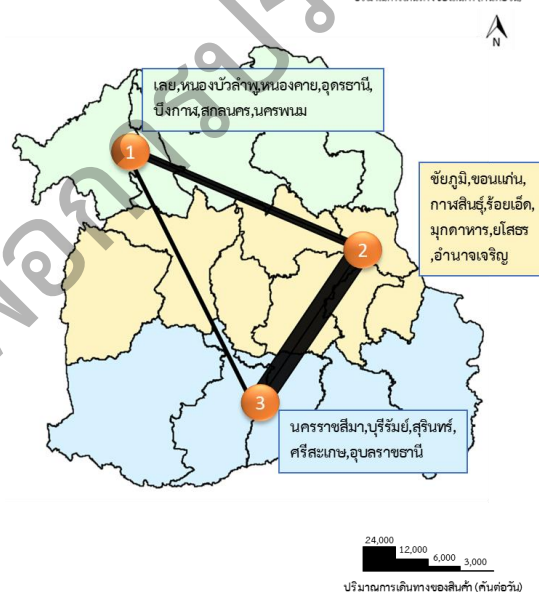
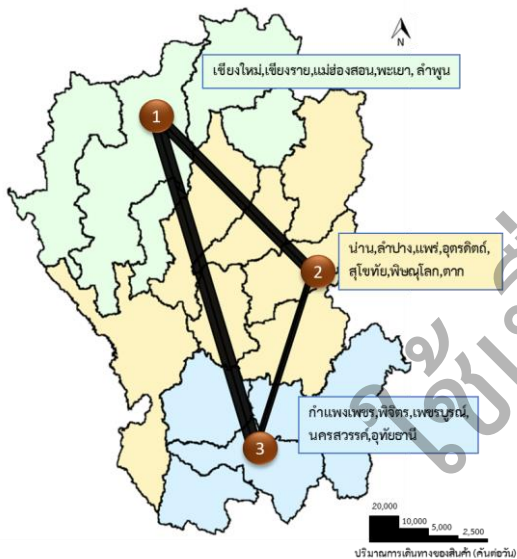
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ภาคกลาง

ปี 2565



ปี 2580

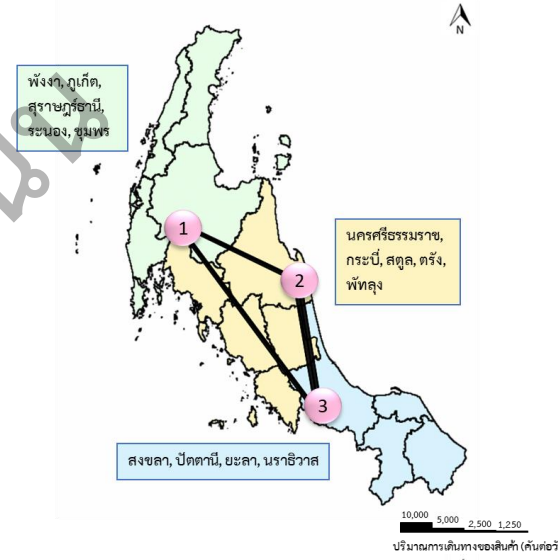
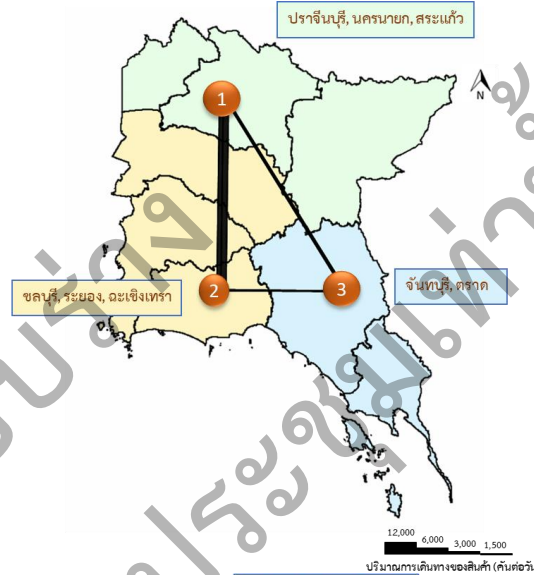
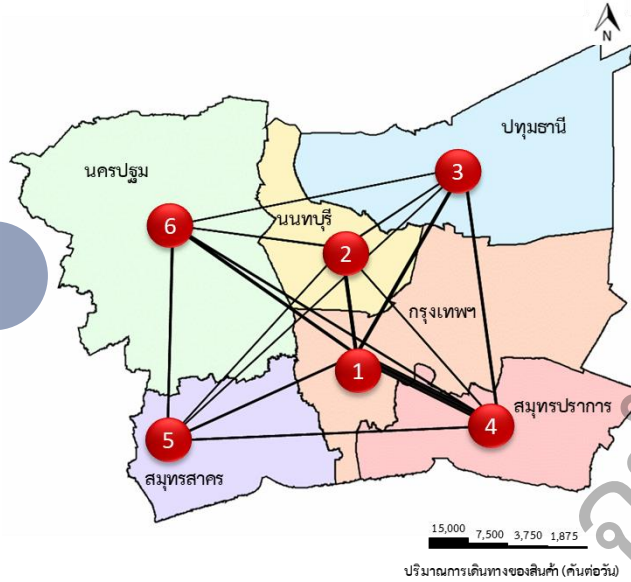


กรุงเทพฯ และปริมณฑล

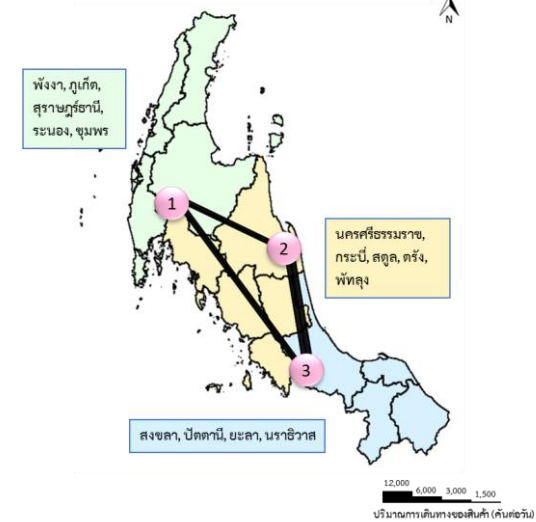
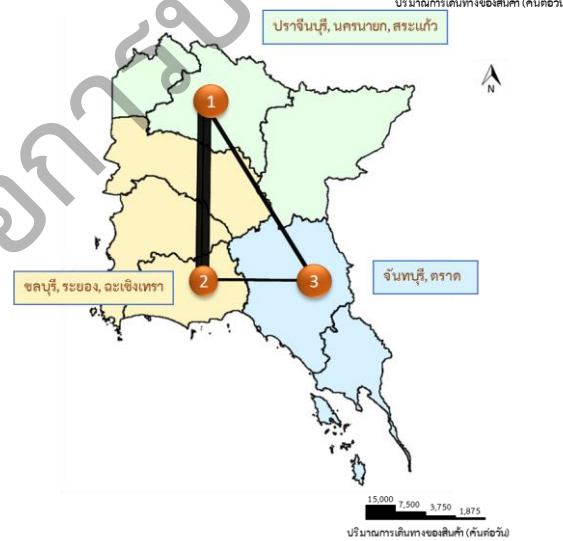
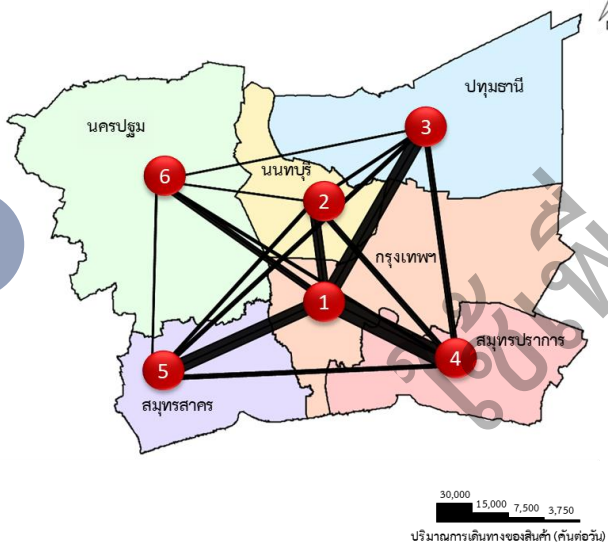
ภาคตะวันออก

ภาคใต้

ปี 2565

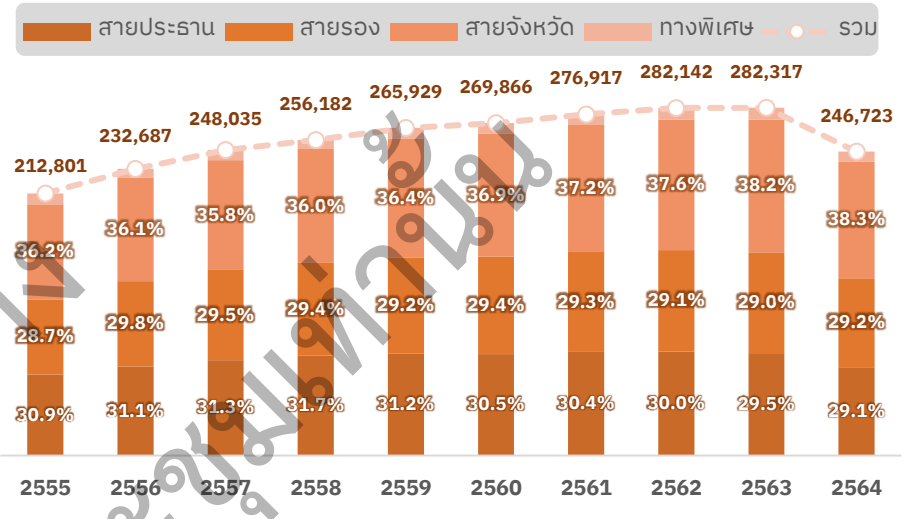


ปี 2580

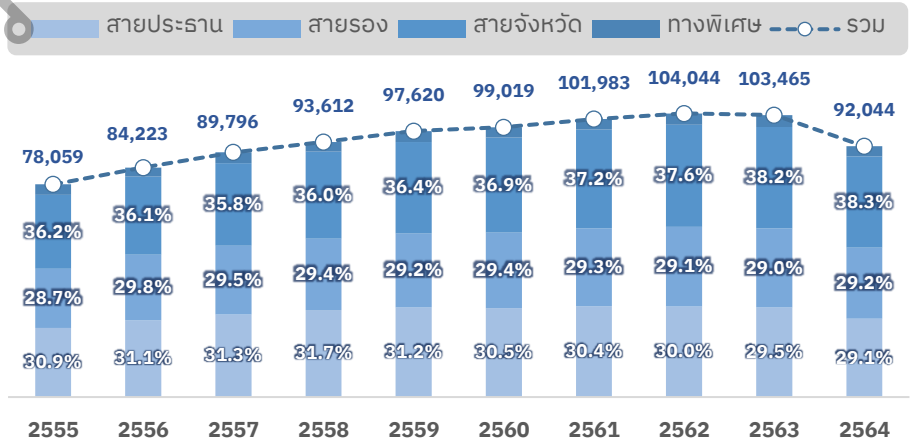




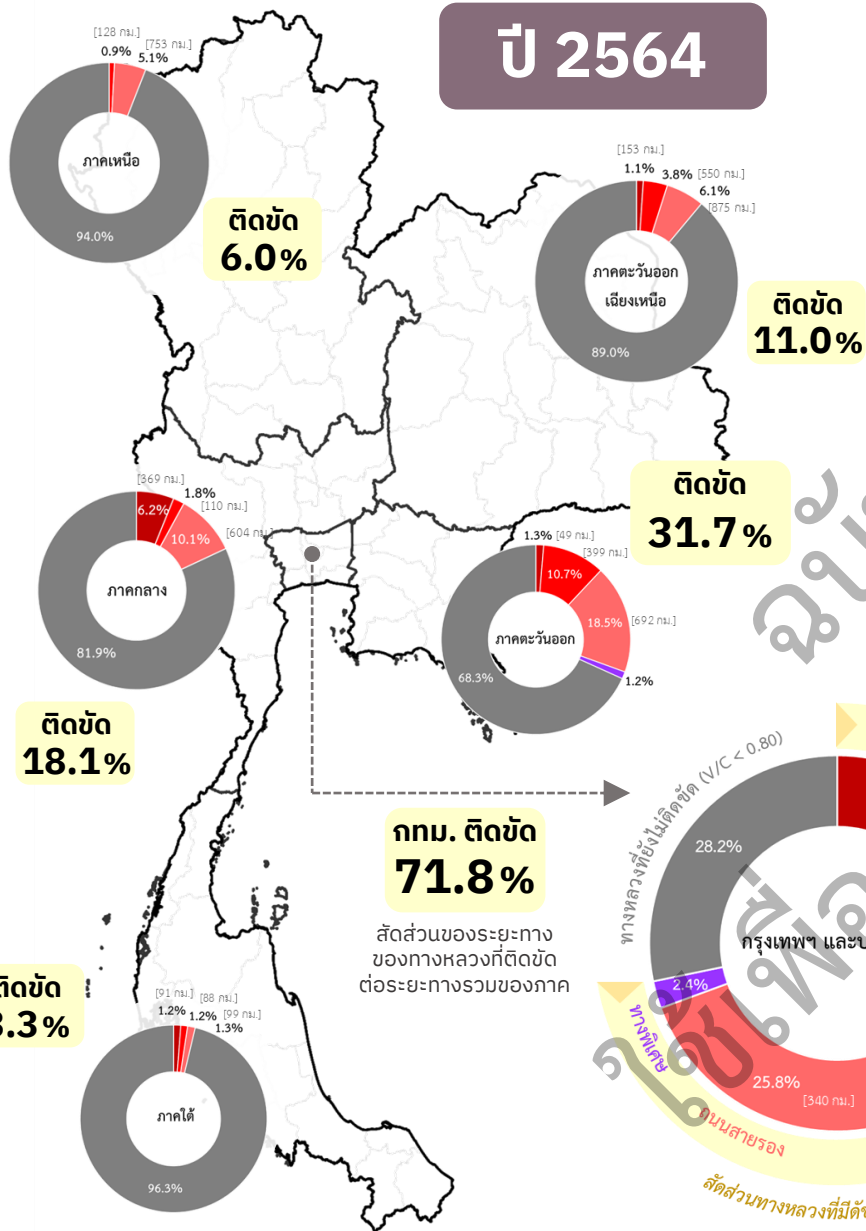
ปริมาณการเดินทางทางถนน (ล้านคัน-กม.)



ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน (ล้านคัน-กม.)

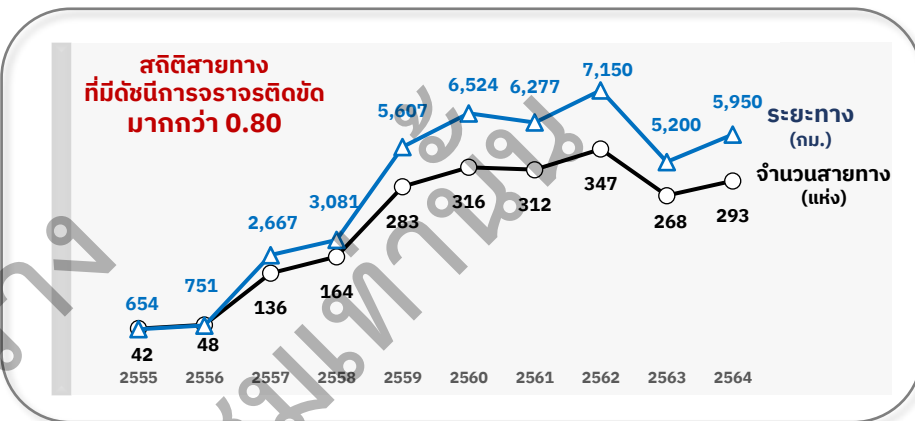


ปี 2564



ขีดความสามารถในการรองรับของโครงข่ายถนน

พิจารณาจากดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจรบนทางหลวง

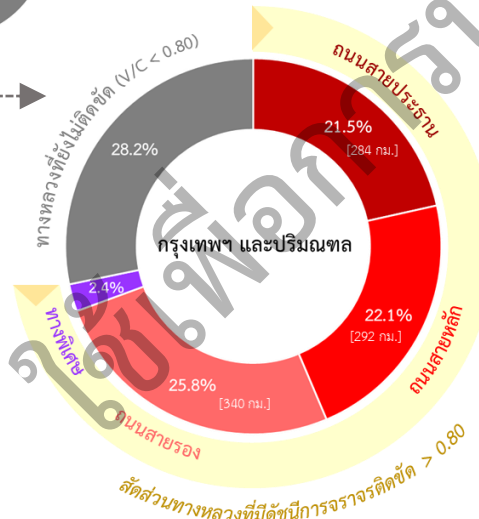


สัดส่วนและระยะทางที่มีการติดขัด

ไทยมีระยะทางถนนที่ติดขัด (V/C มากกว่า 0.80) 12.4% เป็นระยะทาง 5,950 กม.

กทม. และปริมณฑล มีสัดส่วนของระยะทางที่ติดขัดต่อระยะทางในภาคมากที่สุด 71.8% (ระยะทางที่ติดขัด 946 กม. จากระยะทาง 1,319 กม.)

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีระยะทางที่ติดขัดมากที่สุด 1,578 กม. (11.0% ของระยะทางในภาค)



ที่มา: รายงานดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจรบนทางหลวง กทมทางหลวง ปี 2564



จำนวนยานพาหนะจดทะเบียนสะสม

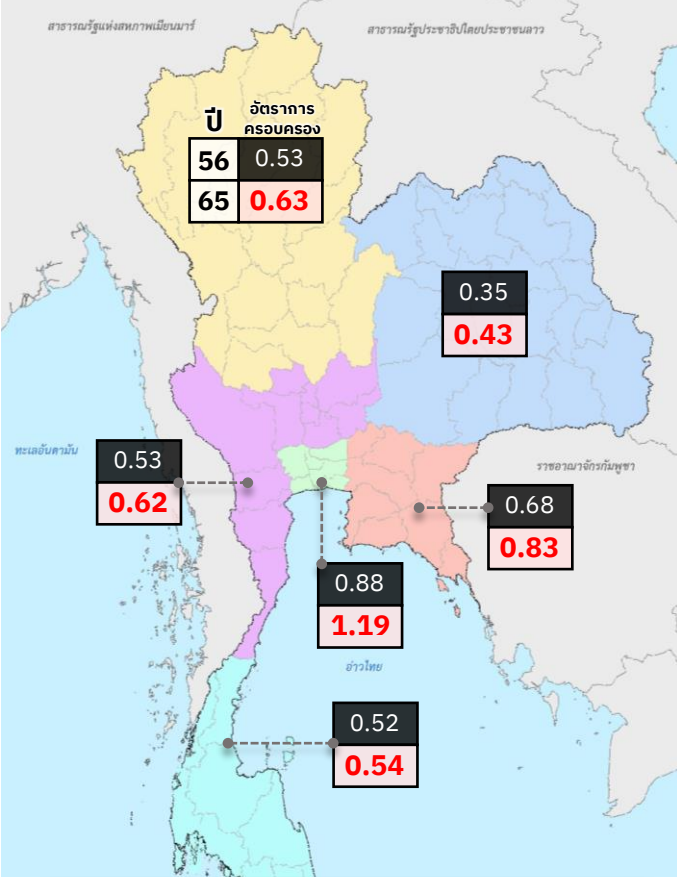
- ในปี 2565 ไทยมีรถจดทะเบียนสะสมรวม **43.4 ล้านคัน** โดยมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง **2.54%** ต่อปี (ปี56 -65)
- รถจักรยานยนต์ **22.3 ล้านคัน** มีจำนวนสูงที่สุดเมื่อเทียบกับรถประเภทอื่น ๆ และมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง **1.23%**
- รถส่วนบุคคล **18.9 ล้านคัน** มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นกว่ารถประเภทอื่น ๆ และขยายตัวเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง **4.32%**
- รถโดยสาร **0.13 ล้านคัน** มีแนวโน้มขยายตัวลดลงหลังจากผลกระทบของโควิด-19 คิดเป็น **-0.57%**

อัตราการครอบครองยานพาหนะ

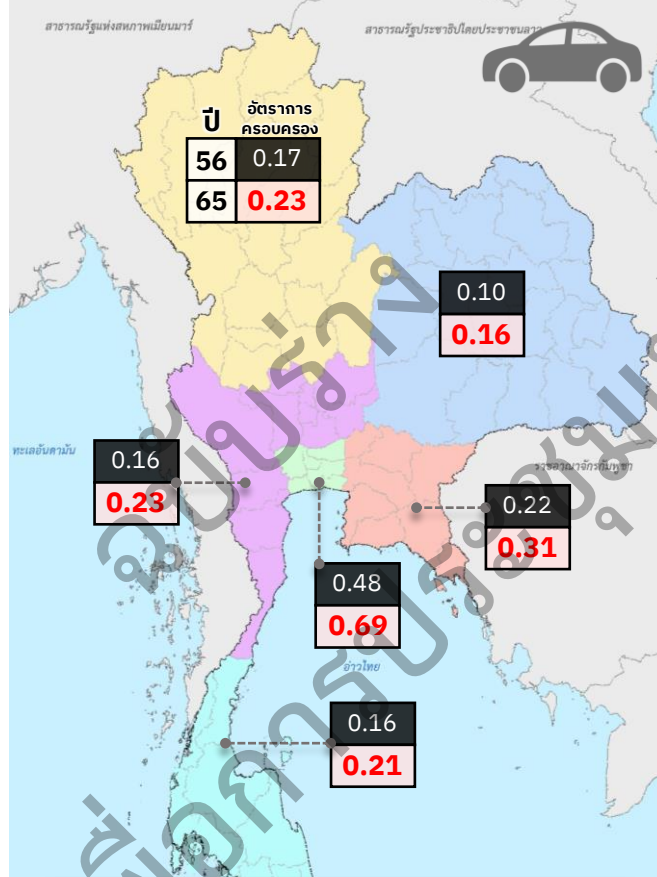
- ในปี 2565 ไทยมีอัตราการครอบครองยานพาหนะ **0.66 คัน/คน** โดยมีแนวโน้มขยายตัว **2.31%**
- รถจักรยานยนต์ **0.34** คัน/คน
- รถยนต์ **0.29** คัน/คน
- รถโดยสาร **0.002** คัน/คน

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก (ปี พ.ศ. 2565)

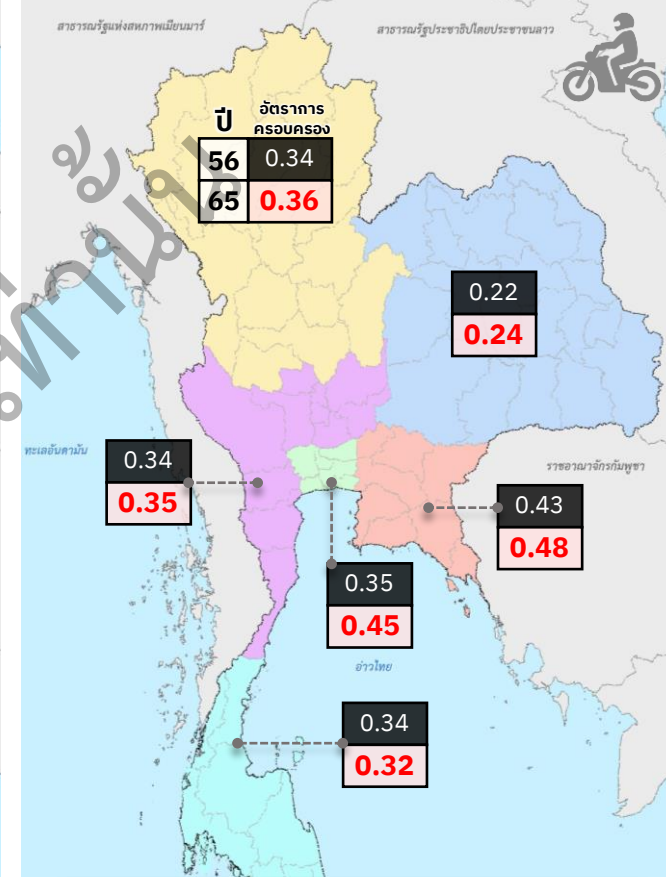
อัตราการครอบครองยานพาหนะรายภาค (รวมยานพาหนะทุกประเภท) ปี พ.ศ. 2565 และ 2566



อัตราการครอบครองรถยนต์



อัตราการครอบครองรถจักรยานยนต์

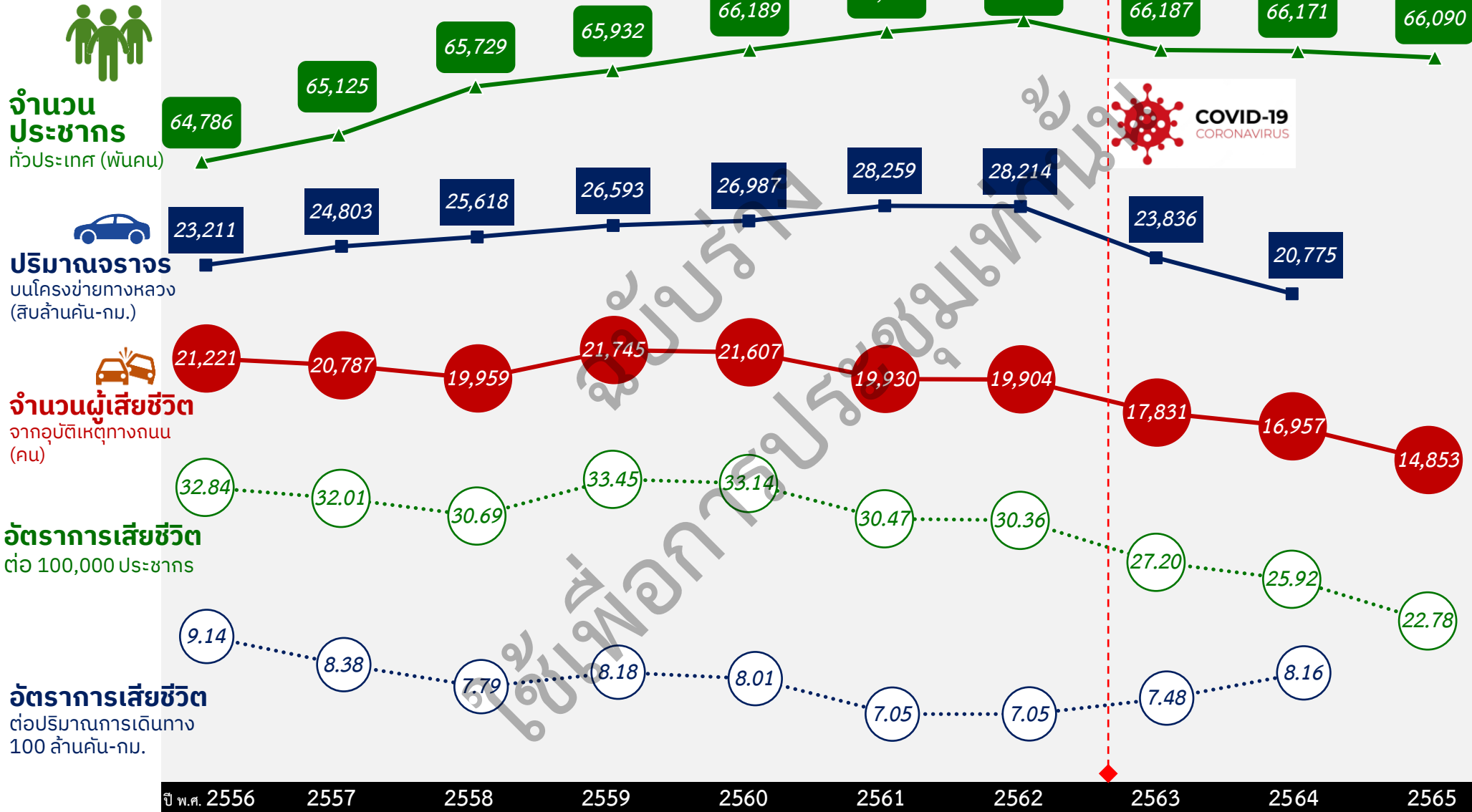


อัตราการครอบครองยานพาหนะภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ต่ำที่สุดกม. และปริมาณทล-สูงที่สุด คิดเป็น **2.8 เท่า** ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ทุกภาคมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ต่ำที่สุดกม. และปริมาณทล-สูงที่สุด คิดเป็น **4.3 เท่า**

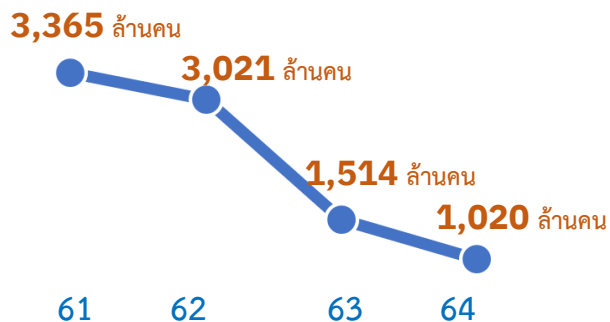
พื้นที่ภาคใต้มีแนวโน้มลดลง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ต่ำที่สุดกม. และปริมาณทล-สูงที่สุด คิดเป็น **1.9 เท่า**

สถานการณ์ด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย



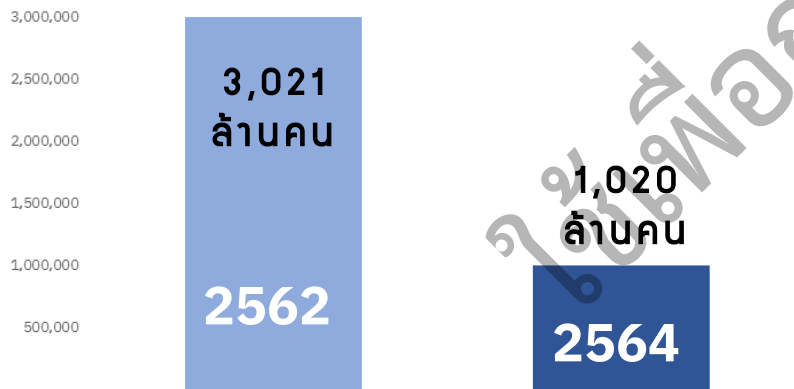
สถิติปริมาณผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะ

การเดินทางระหว่างเมือง

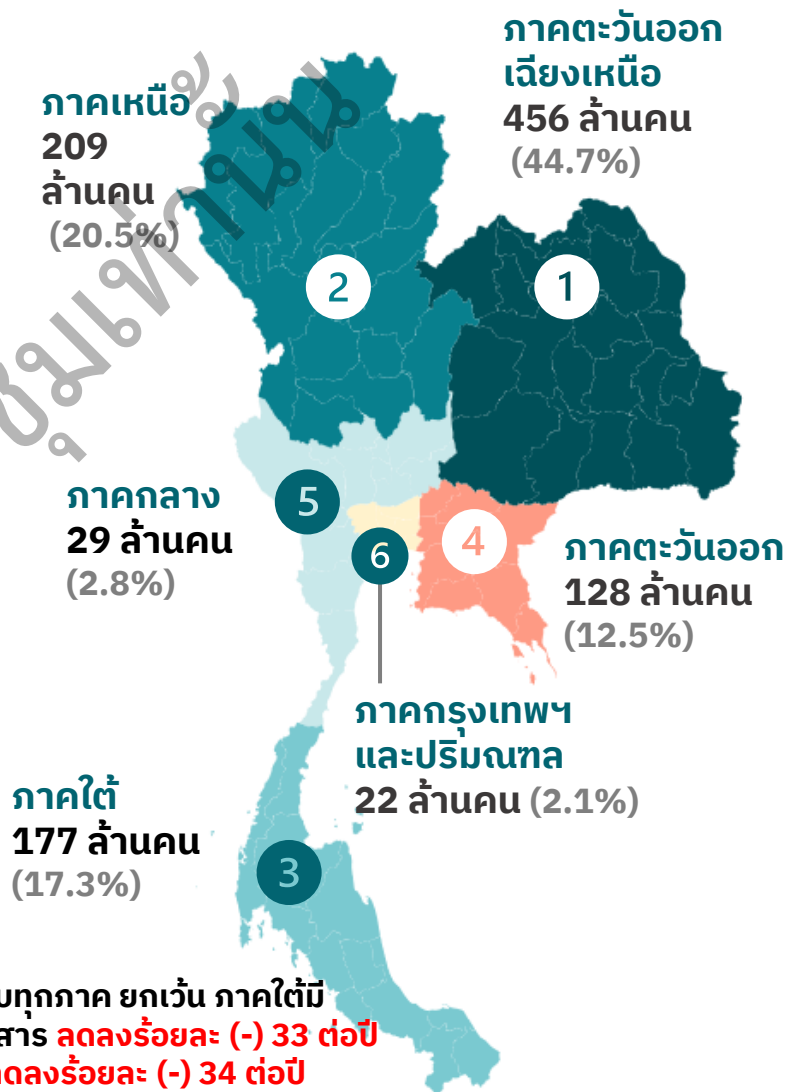


ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 ส่งผลให้เกิดข้อจำกัดการเดินทางระหว่างเมือง
 ► ทำให้ปริมาณผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะมีแนวโน้มลดลง ▼ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563

เมื่อเทียบปริมาณผู้โดยสารที่ใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารปี พ.ศ. 2562 กับ 2564 พบว่า ลดลง ▼ ถึง 1,020 ล้านคน หรือลดลงร้อยละ 33.76 (16.8 /ปี)



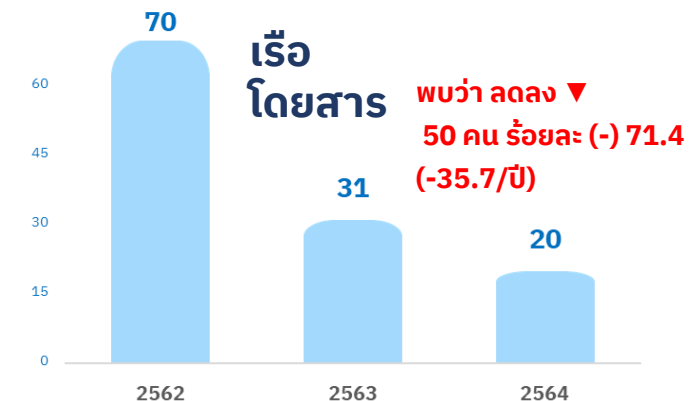
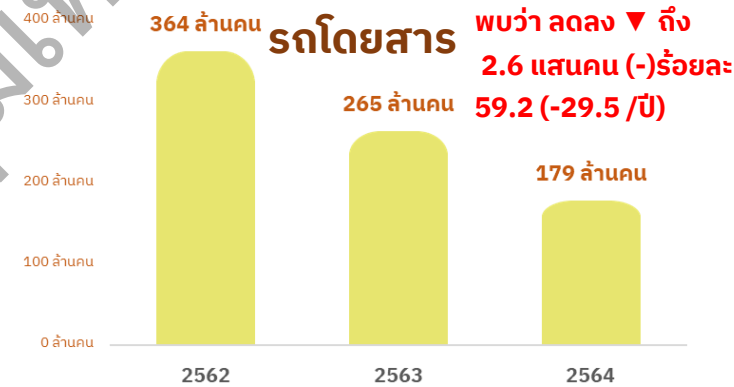
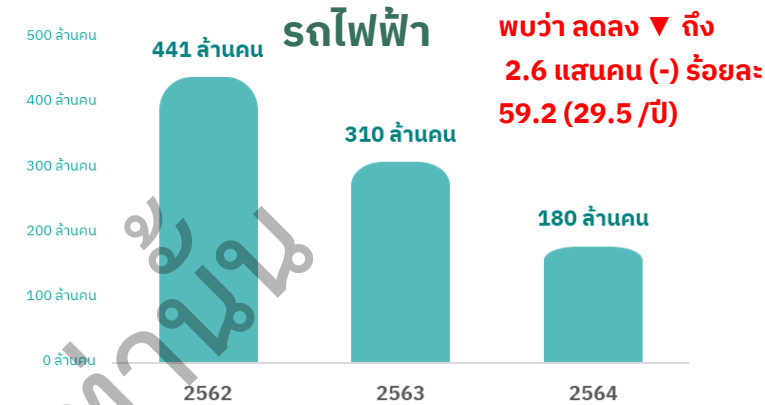
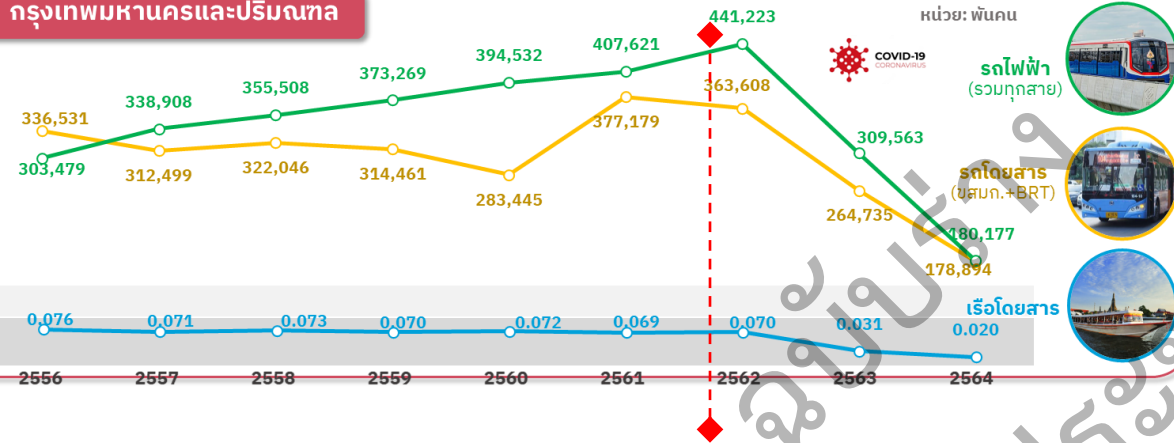
สถิติปริมาณผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะ ปี 2564



สถิติปริมาณผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะ

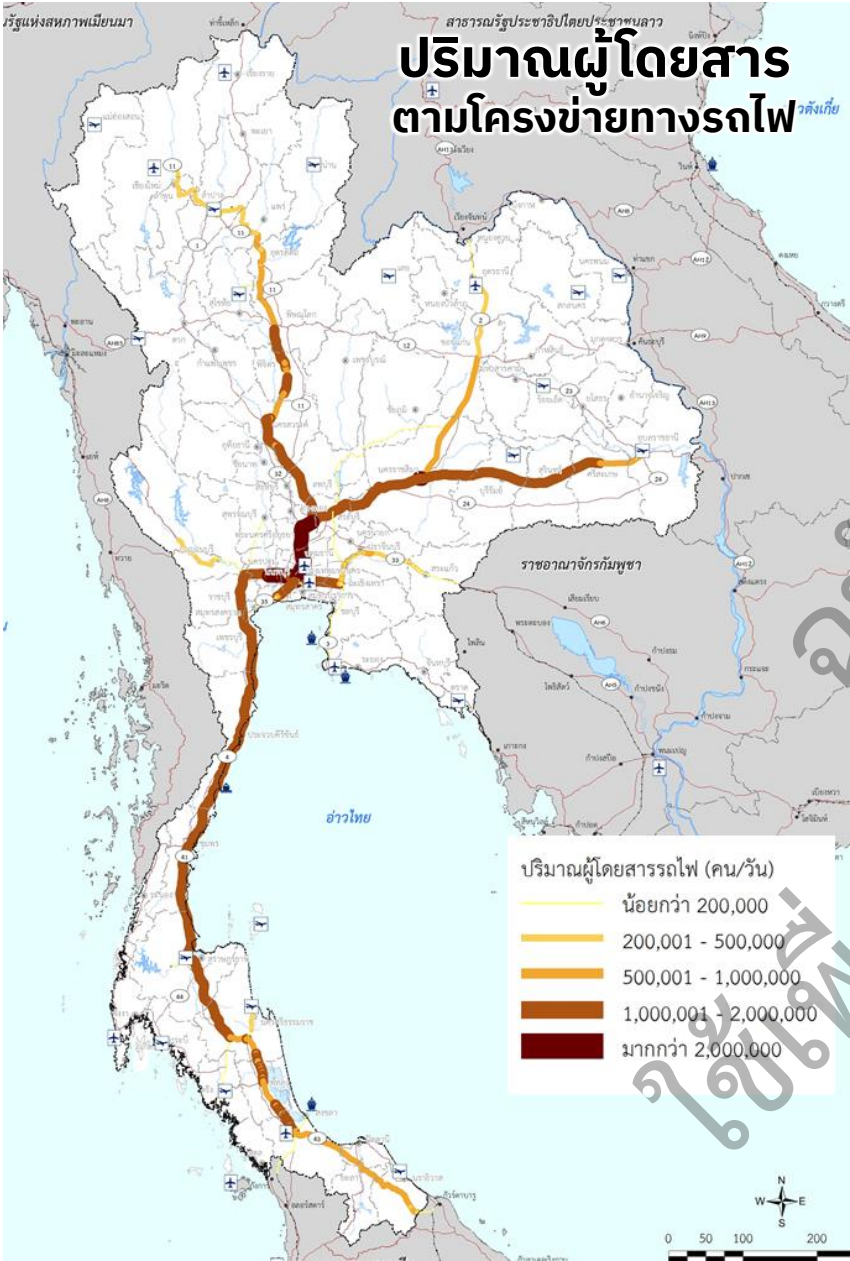
ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะมีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563

กรุงเทพมหานครและปริมณฑล



ในสถานการณ์ปกติ (2556-2562)

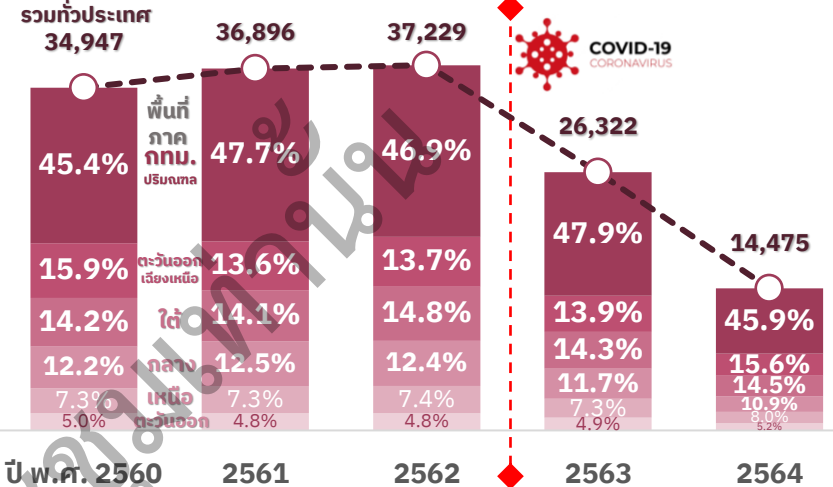
- **รถไฟฟ้า** เป็นขนส่งมวลชนที่ประชาชนนิยมโดยสารมากที่สุด โดยมีขนาดผู้โดยสารเพิ่มขึ้นมากถึงร้อยละ 7.56 ต่อปี เนื่องจากมีความสะดวก ตอบโจทย์การเดินทางในเมือง และมีความปลอดภัยสูง
- **รถโดยสาร** ในช่วงปีต้นมีความนิยมใช้บริการสูงกว่ารถไฟฟ้า และเริ่มมีผู้ใช้บริการน้อยกว่ารถไฟฟ้าในปี 2557 แต่ความนิยมใช้บริการยังคงเพิ่มขึ้น เฉลี่ยร้อยละ 1.34 ต่อปี จากอัตราค่าโดยสารที่ค่อนข้างต่ำ
- **เรือโดยสาร** นั้นมีขนาดผู้ใช้บริการค่อนข้างคงที่



14.48
ล้านคน

แนวโน้มลดลง

ปริมาณผู้โดยสารทางรถไฟ (พันคน)



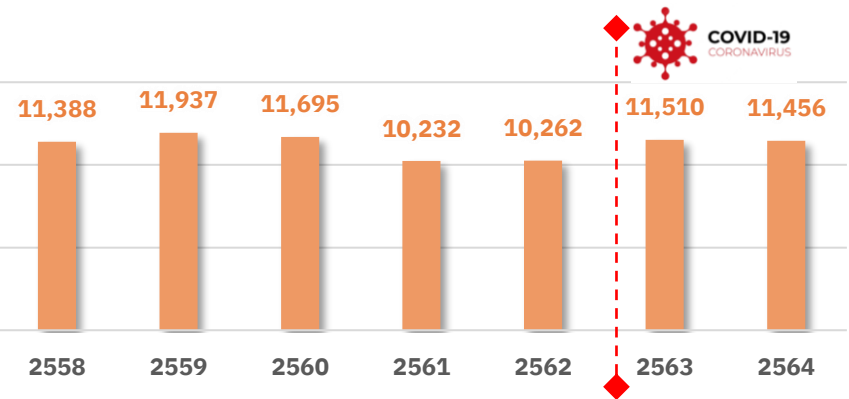
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย (ปี 2565)



11.46
ล้านตัน

แนวโน้มลดลง

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ (พันตัน)

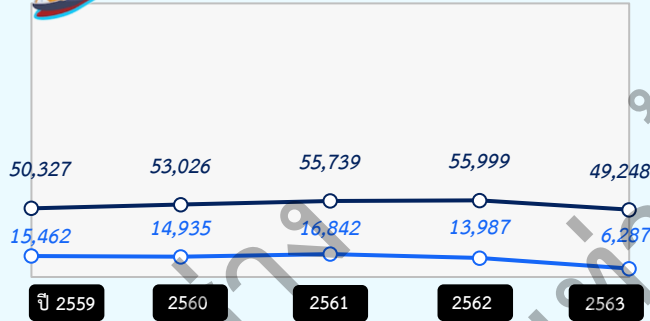


ที่มา: กระทรวงคมนาคม (ปี 2565)

การขนส่งทางลำน้ำ



ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ (พันตัน)



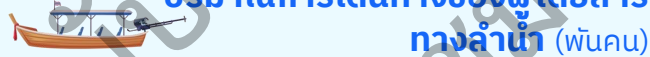
สินค้า
49.2 ล้านตัน

▼ **แนวโน้มลดลง**
(ลดลง 12.1% จากปี 62)

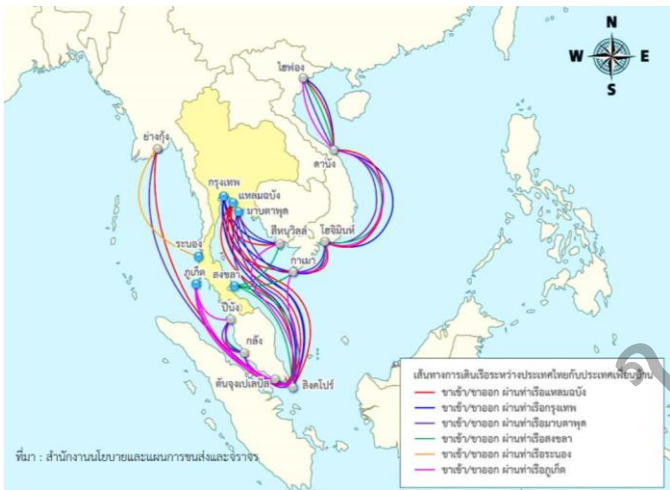
ผู้โดยสาร
6.3 ล้านคน

▼ **แนวโน้มลดลง**
(ลดลง 55.1% จากปี 62)

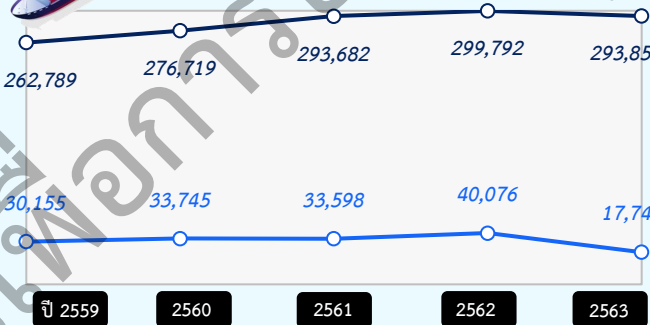
ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทางลำน้ำ (พันคน)



การขนส่งทางชายฝั่ง



ปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง (พันตัน)



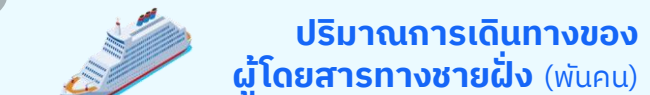
สินค้า
293.9 ล้านตัน

▼ **แนวโน้มลดลง**
(ลดลง 2.0% จากปี 62)

ผู้โดยสาร
17.7 ล้านคน

▼ **แนวโน้มลดลง**
(ลดลง 55.7% จากปี 62)

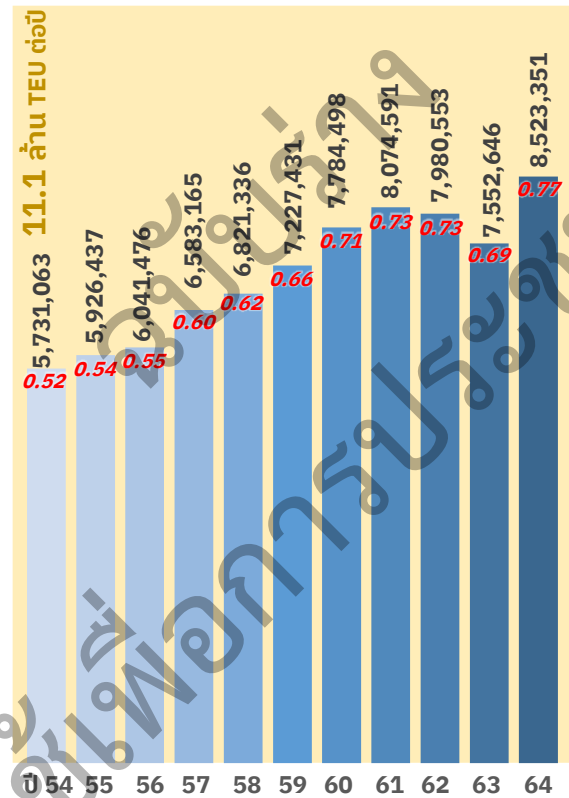
ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทางชายฝั่ง (พันคน)





ท่าเรือแหลมฉบัง

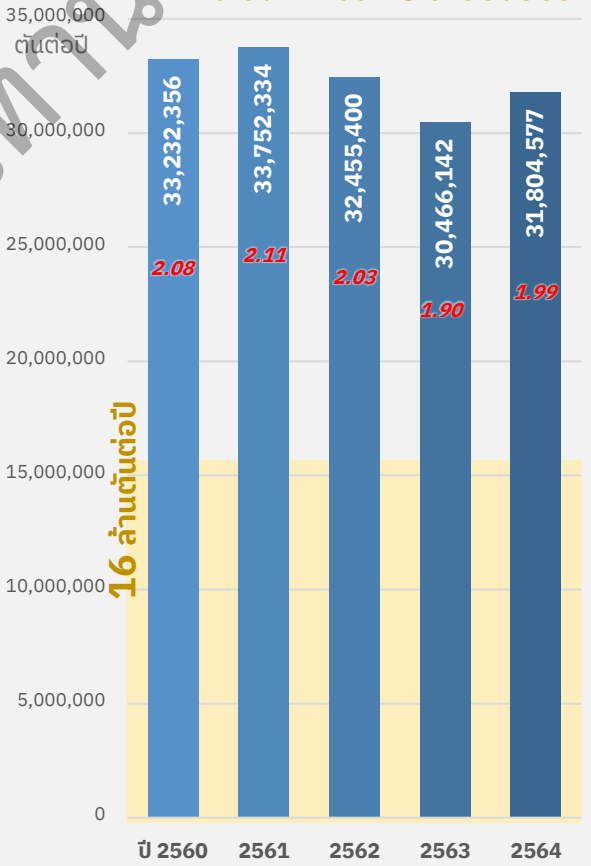
ปริมาณสินค้าสูงสุด **8.52 TEU** (ปี 64)
ยังสามารถรองรับปริมาณสินค้าได้เป็นอย่างดี



ท่าเรือมาบตาพุด

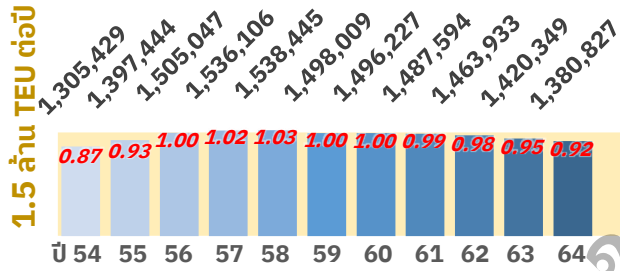
ปริมาณสินค้าสูงสุด **33.7** ตัน (ปี 61)
สถานะเกินความจุของท่า

ความสามารถในการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติ
และสินค้าเหลว **16** ล้านตันต่อปี



ท่าเรือกรุงเทพ

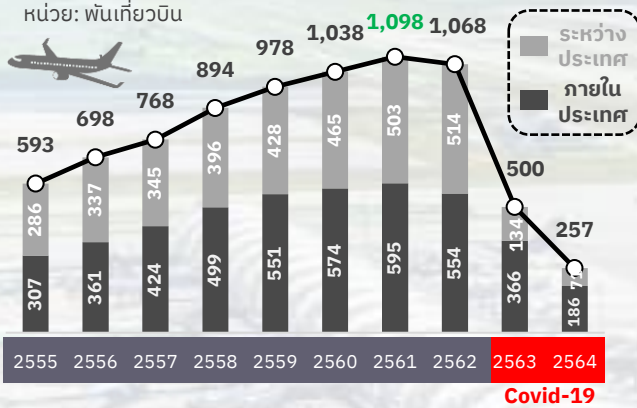
ปริมาณสินค้าสูงสุด **1.54 TEU** (ปี 58)
ลดลงเหลือ **1.38 TEU** (ปี 64)
สถานะเกือบเต็มความจุของท่า



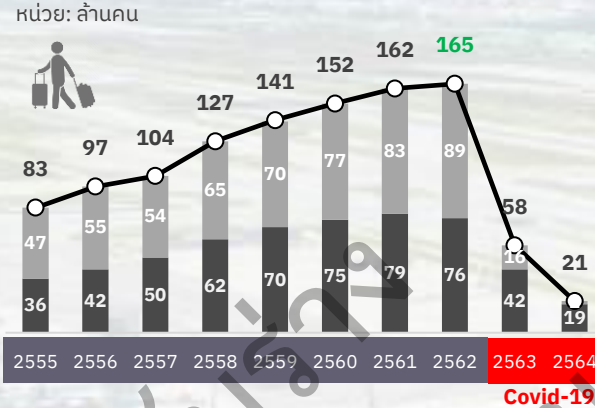
ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านเข้า-ออก (TEU ต่อปี)

■ ความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้า X.XX คือ ปริมาณสินค้าต่อความจุของท่าเรือ (V/C)

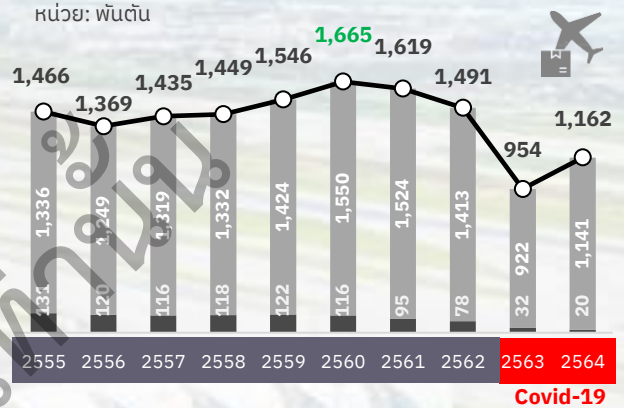
จำนวนเที่ยวบิน ปี 61 **1.1** ล้านเที่ยวบิน



ปริมาณผู้โดยสาร ปี 62 **165** ล้านคน



ปริมาณสินค้า ปี 60 **1.67** ล้านตัน



ที่มา: วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (ปี 2565)

ในปี 2561 ไทยมีจำนวนเที่ยวบินสูงที่สุด **1.1 ล้านเที่ยวบิน** ซึ่งมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2555 อย่างต่อเนื่อง 10.8% ต่อปี โดยมีสัดส่วนเที่ยวบินภายในประเทศ **52.3%** และเที่ยวบินระหว่างประเทศ **47.7%**

ในช่วงปลายปี 2562 มีการแพร่ระบาดของ Covid-19 ซึ่งประเทศต่าง ๆ ได้มีมาตรการจำกัดการเดินทาง ส่งผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบโดยเฉพาะด้านการบินที่มีจำนวนเที่ยวบินลดลงอย่างรวดเร็ว (76.6%) เหลือเพียง **0.2 ล้านเที่ยวบิน** ในปี 2564

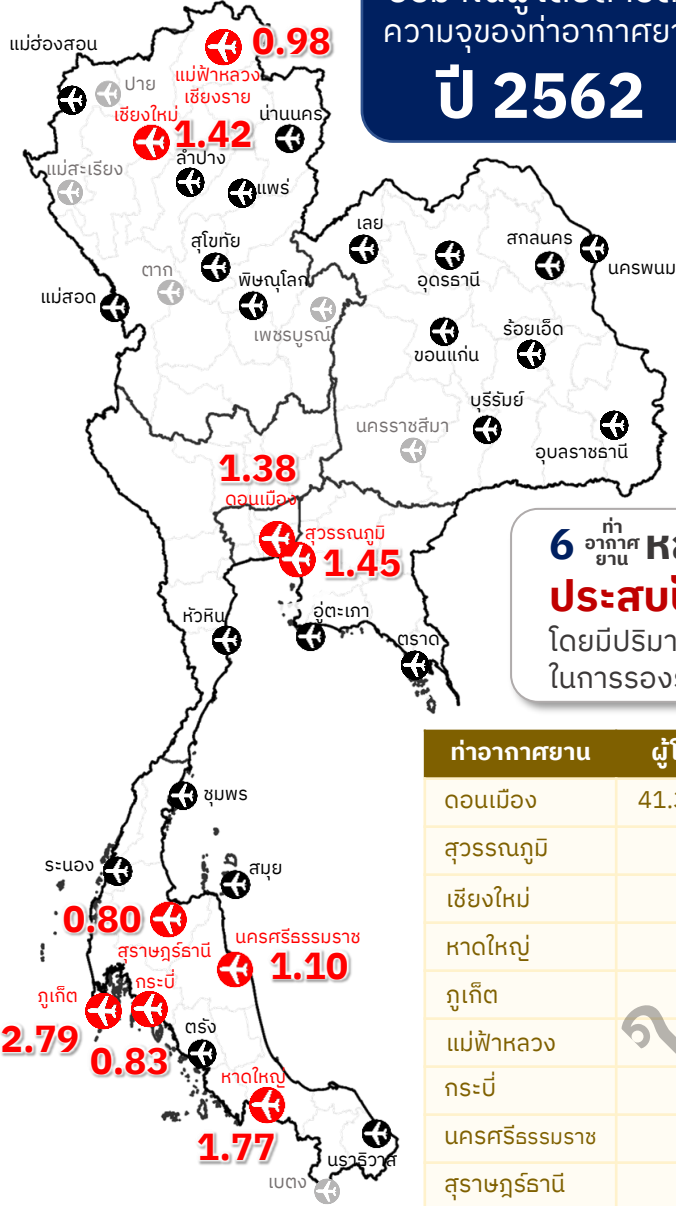
ในปี 2561 ไทยมีจำนวนผู้โดยสารสูงที่สุด **165 ล้านคน** ซึ่งมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2555 อย่างต่อเนื่อง 10.3% ต่อปี โดยมีสัดส่วนผู้โดยสารภายในประเทศ **46.1%** และผู้โดยสารระหว่างประเทศ **53.9%**

ในช่วงปลายปี 2562 มีการแพร่ระบาดของ Covid-19 ส่งผลให้มีจำนวนผู้โดยสารลดลงอย่างรวดเร็ว (87.3%) เหลือเพียง **21 ล้านคน** ในปี 2564

ในปี 2560 ไทยมีจำนวนการขนส่งสินค้าทางอากาศสูงที่สุด **1.67 ล้านตัน** ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปี 2556 อย่างต่อเนื่อง 5.0% ต่อปี โดยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ **93.1%**

ในช่วงปลายปี 2562 มีการแพร่ระบาดของ Covid-19 ส่งผลให้มีปริมาณการขนส่งสินค้าลดลง เป็น **0.95 ล้านตัน** ในปี 2563 แต่กลับมามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในปี 2564

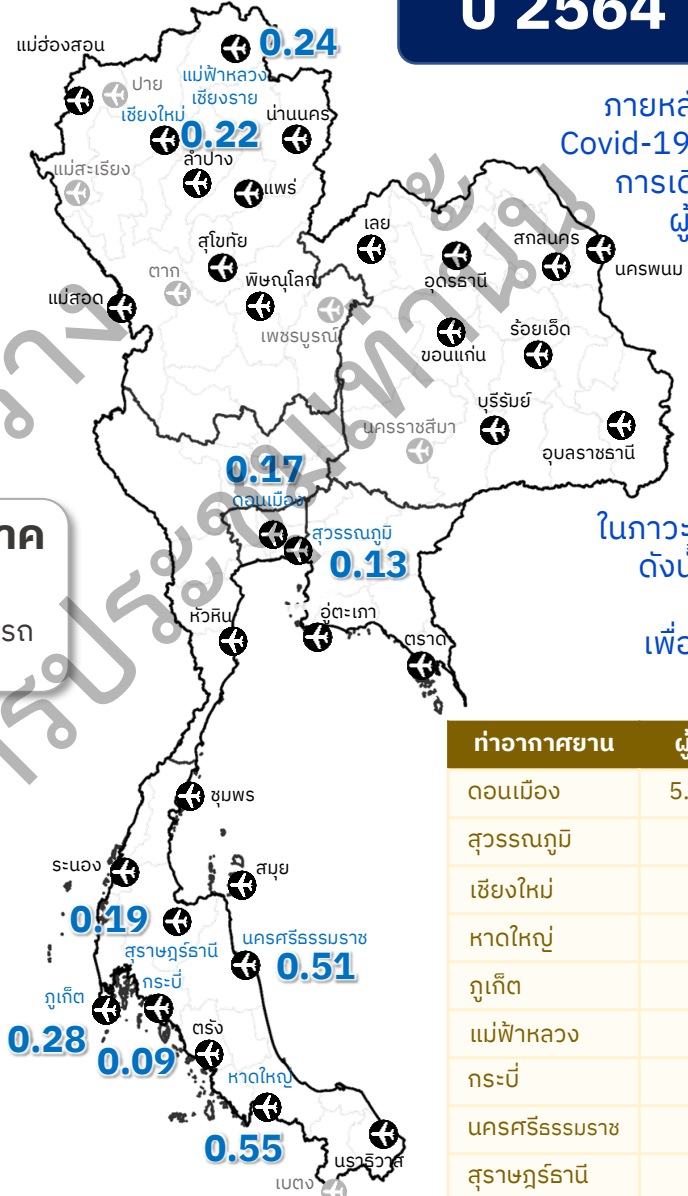
ปริมาณผู้โดยสารต่อ
ความจุของท่าอากาศยาน
ปี 2562



6 ท่าอากาศยานหลัก และ **3** ท่าอากาศยานภูมิภาค
ประสบปัญหาความแออัด
โดยมีปริมาณผู้โดยสารเกินความสามารถ
ในการรองรับของท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยาน	ผู้โดยสาร	ความจุของท่า
ดอนเมือง	41.3 ล้านคน	30.0 ล้านคน
สุวรรณภูมิ	65.4	45.0
เชียงใหม่	11.3	8.0
หาดใหญ่	3.9	2.2
ภูเก็ต	18.1	6.5
แม่ฟ้าหลวง	2.9	3.0
กระบี่	3.6	4.4
นครศรีธรรมราช	1.5	1.3
สุราษฎร์ธานี	1.9	2.3

ปี 2564



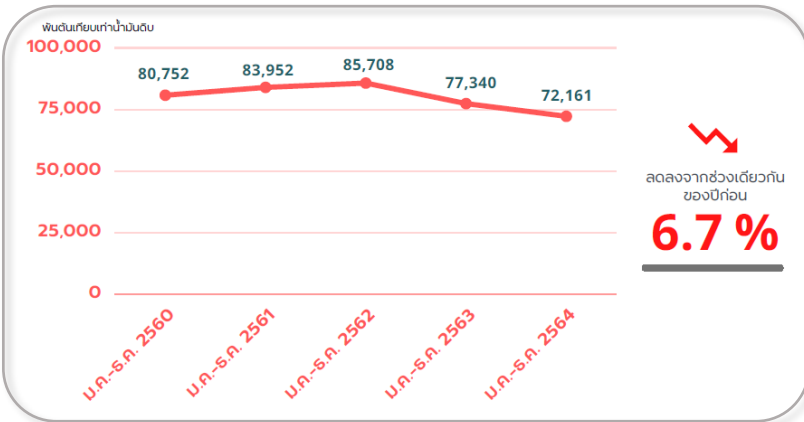
ภายหลังจากการแพร่ระบาดของ Covid-19 ส่งผลกระทบให้มีปริมาณการเดินทางลดลง ทำให้ปริมาณผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยานลดลงจากเดิมที่มีท่าอากาศยานหลายแห่งประสบปัญหาความแออัด อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันสถานการณ์กลับมาในภาวะปกติ เท่ากับช่วงปี 2562 ดังนั้น จะต้องเตรียมพร้อมกับสถานการณ์ดังกล่าวเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสาร

ท่าอากาศยาน	ผู้โดยสาร	ความจุของท่า
ดอนเมือง	5.1 ล้านคน	30.0 ล้านคน
สุวรรณภูมิ	5.6	45.0
เชียงใหม่	1.8	8.0
หาดใหญ่	1.2	2.2
ภูเก็ต	1.8	6.5
แม่ฟ้าหลวง	0.7	3.0
กระบี่	0.4	4.4
นครศรีธรรมราช	0.7	1.3
สุราษฎร์ธานี	0.4	2.3

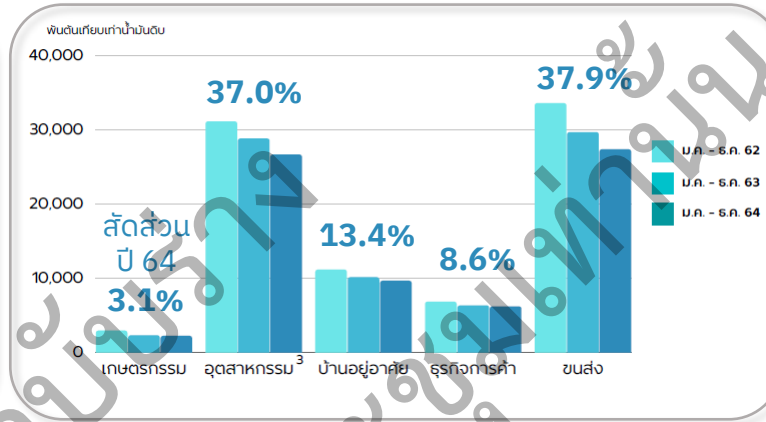
สถานการณ์ด้านการใช้พลังงานในภาคขนส่ง

การใช้พลังงานขั้นสุดท้าย ปี 2564 มีปริมาณ **รวม 72,161 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ**
โดยในสาขาขนส่งมีการใช้พลังงาน**มากที่สุด 27,382** พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ คิดเป็นร้อยละ **37.9**

การใช้พลังงานขั้นสุดท้าย ปี 2564



การใช้พลังงานฯ จำแนกตามสาขาเศรษฐกิจ ปี 2564



แนวโน้มการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของการปล่อยก๊าซ **CO₂** ในสาขาขนส่งจะ **สอดคล้องกับการใช้น้ำมัน** ซึ่งมีทิศทางเดียวกับราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงในแต่ละช่วงเวลา โดยในช่วงปี **63-64** มีมาตรการจำกัดการเดินทางในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 และมาตรการทำงานจากที่บ้านทำให้มีการใช้รถยนต์ในการเดินทางน้อยลง

สัดส่วนการปล่อย CO₂ จากการใช้พลังงานรายสาขาเศรษฐกิจ ปี 2564 มีปริมาณ **รวม 244,443 พันตัน** โดยการปล่อย CO₂ ในปี 2564 **ลดลงเฉลี่ยรวม 0.07** จากการใช้พลังงานรายสาขาเศรษฐกิจจากปี 2560 ทุกสาขา

ที่มา: กระทรวงพลังงาน



ด้านภูมิรัฐศาสตร์ และความเป็นศูนย์กลาง

1 ไทยเป็นจุดศูนย์กลางระหว่างภาคพื้นทวีป กับมหาสมุทรภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีพื้นที่ทางเหนือเชื่อมต่อได้ถึงประเทศจีน และทางใต้เปิดออกสู่มหาสมุทรท่าเล

2 ที่ตั้งของประเทศไทยจึงเป็นจุดเชื่อมโยงการเดินทางที่สำคัญในแนวระเบียงเศรษฐกิจ สนับสนุนไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมและโลจิสติกส์

3 พื้นที่ติดทะเลทั้ง 2 ฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำ มีท่าเรือน้ำลึกสองฝั่งทะเล (อ่าวไทย แปซิฟิก)

4 ศูนย์กลางการบินของอาเซียน เพื่อรักษาอันดับความสามารถในการแข่งขัน และเป็นโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจและมีดีด้านอื่น ๆ

5 เป็นจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยว (ทางอากาศ) การเพิ่มปริมาณความต้องการเดินทางขนส่งทั้งในประเทศและต่างประเทศ

6 มีความเสี่ยงต่ำต่อภัยพิบัติที่รุนแรง ง่ายต่อการพัฒนาบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ จากภัยพิบัติ

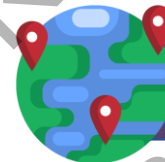
7 ภาครัฐมีการส่งเสริมนโยบายโครงสร้างพื้นฐานเขตพัฒนาพิเศษ ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ SEZ

8 โครงข่ายถนนที่ครอบคลุมและได้มาตรฐานในระดับสากล เชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

9 สภาพภูมิประเทศของประเทศไทยมีโครงข่ายเส้นทางน้ำที่มีศักยภาพ

10 ไทยเป็นฐานการผลิต นำเข้าและส่งออกอุตสาหกรรม ปริมาณการส่งออกมีมูลค่าสูง สนับสนุนให้ท่าเรือแหลมฉบัง เป็น Gateway ของการขนส่งทางน้ำของภูมิภาค

11 มีแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางราง ที่ครอบคลุมพื้นที่ 63จังหวัด ทั่วประเทศ



ด้านการเป็นพื้นที่จุดหมายปลายทาง

1 เมืองท่องเที่ยวของไทย มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่จุดหมายปลายทางในระดับโลก

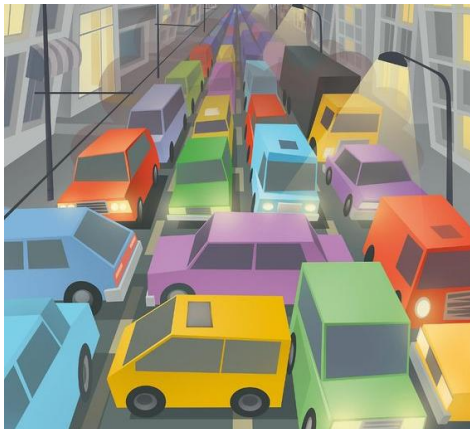
ทั้งความสวยงามของแหล่งท่องเที่ยว การคมนาคมที่สะดวก และมีความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว

ด้านความสมบูรณ์ของโครงข่าย

โครงข่ายถนนที่ครอบคลุมเชื่อมโยงได้ในระดับภูมิภาค ไทยตั้งเป้าเป็นประตูเชื่อมโยง ทางการขนส่ง และโลจิสติกส์

ระดับโลก (แหลมฉบัง) ระดับเอเชีย (พื้นที่ EEC) ระดับอาเซียน (SEZ) พัฒนาเป็นเกตเวย์เชื่อมโยงกับภูมิภาคโดยรอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ จากโอกาสในการเปิดเสรีทางการค้า การทำข้อตกลงการขนส่งสินค้าข้ามแดนและความได้เปรียบเชิงที่ตั้งของประเทศไทย

- **ระบบคมนาคมขนส่งทางรางขาดประสิทธิภาพ** ในการให้บริการ ส่งผลให้ผู้ผู้ใช้ระบบราง/ขนส่งสาธารณะลดลง
- **ขาดความต่อเนื่องและสมบูรณ์ของโครงข่ายทางราง** ที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศในภูมิภาค
- **การจราจรติดขัด** โดยเฉพาะบนถนนสายสำคัญ ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน
- ขาดการบูรณาการเชื่อมต่อระหว่างระบบเดินทางและขนส่งสินค้า
- **ขาดการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งในเมืองหลักของภูมิภาค และขาดระบบขนส่งรอง (feeder system)** ที่มีประสิทธิภาพในการรองรับการเดินทางจากระบบขนส่งสาธารณะทางราง
- **การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ ไม่สะดวกและปลอดภัย** ขาดการออกแบบการเข้าถึงสถานีขนส่งสาธารณะที่เอื้อต่อการเดินทางของคนทุกกลุ่ม (Universal design)



- **ความสิ้นเปลืองพลังงานของภาคขนส่ง** ส่งผลต่อการต้นทุนการขนส่งจากการนำเข้าพลังงานน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ

- **มลพิษจากภาคการขนส่ง** ส่งผลต่อสุขอนามัยของประชาชนจากมลพิษทางอากาศ ก๊าซเรือนกระจก และเสียง
- **อุบัติเหตุทางถนน** อยู่ในอันดับต้นของโลก ในปี 65 ไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 14,853 ราย หรือคิดเป็นประมาณ 41 รายต่อวัน
- **ต้นทุนการขนส่งของไทยยังอยู่ในเกณฑ์สูง** ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- **ขาดการบูรณาการ** พัฒนาเมืองร่วมกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
- **การขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทาง** ประเทศไทยขาดการควบคุมการขยายตัวของเมือง และมีการตั้งถิ่นฐานบริเวณเส้นทางคมนาคม ส่งผลให้คนเดินทางด้วยรถยนต์เป็นหลัก
- **ขาดหน่วยงานหลักในการจัดเก็บข้อมูล(big data)** ด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ทำอากาศยานบางแห่งไม่สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้อย่างเพียงพอ
- **ปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจราจร** ไม่ทันต่อบริบทการเปลี่ยนแปลงของโลก

- **การเปลี่ยนแปลงด้านนโยบาย** ส่งผลให้การดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเกิดความล่าช้า และไม่ต่อเนื่อง
- **การพัฒนาาระบบคมนาคมขนส่งใช้งบประมาณสูงและระยะเวลาดำเนินงานนาน** ทำให้การพัฒนาไม่ทันต่อการขยายตัวและความต้องการของประเทศ
- **ความไม่แน่นอนของสภาพภูมิอากาศ** ส่งผลให้การเดินทางและขนส่งทางน้ำ ไม่สามารถให้บริการได้ตลอดทั้งปี
- **ประชาชนไม่นิยมเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ** นิยมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล (รถยนต์/จักรยานยนต์)
- **กฎหมายและระเบียบของประเทศต่างๆ** ในภูมิภาค ส่งผลให้ยากต่อการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อ
- **ขาดการสนับสนุนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ** ซึ่งเป็นระบบที่ต้นทุนค่าขนส่งต่ำ
- **บุคลากรที่มีองค์ความรู้ในการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม** ด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์มีจำนวนจำกัด
- **พฤติกรรมของประชาชน** ที่ไม่เคร่งครัดในการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับด้านจราจร และรักความสะดวกสบายในการเดินทาง
- **สภาพอากาศของประเทศไทย** มีลักษณะ ร้อน ชื้น ไม่เอื้อต่อการเดินทางด้วยการเดินเท้าและการปั่นจักรยาน (NMT)
- **งบประมาณในการสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา** ด้านการวางแผนการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์มีงบประมาณจำกัด

(ร่าง) นโยบายโครงสร้างพื้นฐาน : ด้านคมนาคมขนส่ง

**“ศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่งระดับภูมิภาค
ที่เชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อ สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน
ด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี เพื่อการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ
ที่ประหยัด ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม”**

1

เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคม ขนส่งและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ของโลกอย่าง ไร้รอยต่อ

2

เพื่อเพิ่มศักยภาพและยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นในเวทีสากล

3

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองคาร์บอนต่ำเป็นมิตรกับการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (NMT) ลดการใช้พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

4

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนหลัก (TOD) เพิ่มการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และลดการพึ่งพาการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

5

เพื่อสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมสำหรับการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) ที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพสูง

นโยบาย

- นโยบายที่ 1** พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งระบบให้เชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค และเครือข่ายโลจิสติกส์ของโลก
- นโยบายที่ 2** พัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าอย่างไร้รอยต่อ และได้มาตรฐานชั้นนำระดับโลก
- นโยบายที่ 3** พัฒนาระบบขนส่ง เพื่อส่งเสริมเมืองคาร์บอนต่ำ (Low carbon city) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- นโยบายที่ 4** บูรณาการการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งกับการพัฒนาเมือง บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ (TOD)
- นโยบายที่ 5** ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อส่งเสริมการเดินทางและการขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility)

เป้าหมายผัง

มุ่งเน้น “การเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่งระดับภูมิภาคที่เชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อ สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน ด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี เพื่อการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะที่ประหยัด ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม”

การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

- ✉ สะพาน (ปัจจุบัน)
- ✉ สะพาน (โครงการอนาคต)
- ➡ เส้นทางขนส่งสินค้าทางเรือ
- ➡ เส้นทางท่องเที่ยวทางเรือ
- ↔ แนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- +— เส้นทางรถไฟความเร็วสูง (HSR)
- +— โครงการรถไฟสายใหม่
- การพัฒนา Missing Link เชื่อมโยงการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

การพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้า

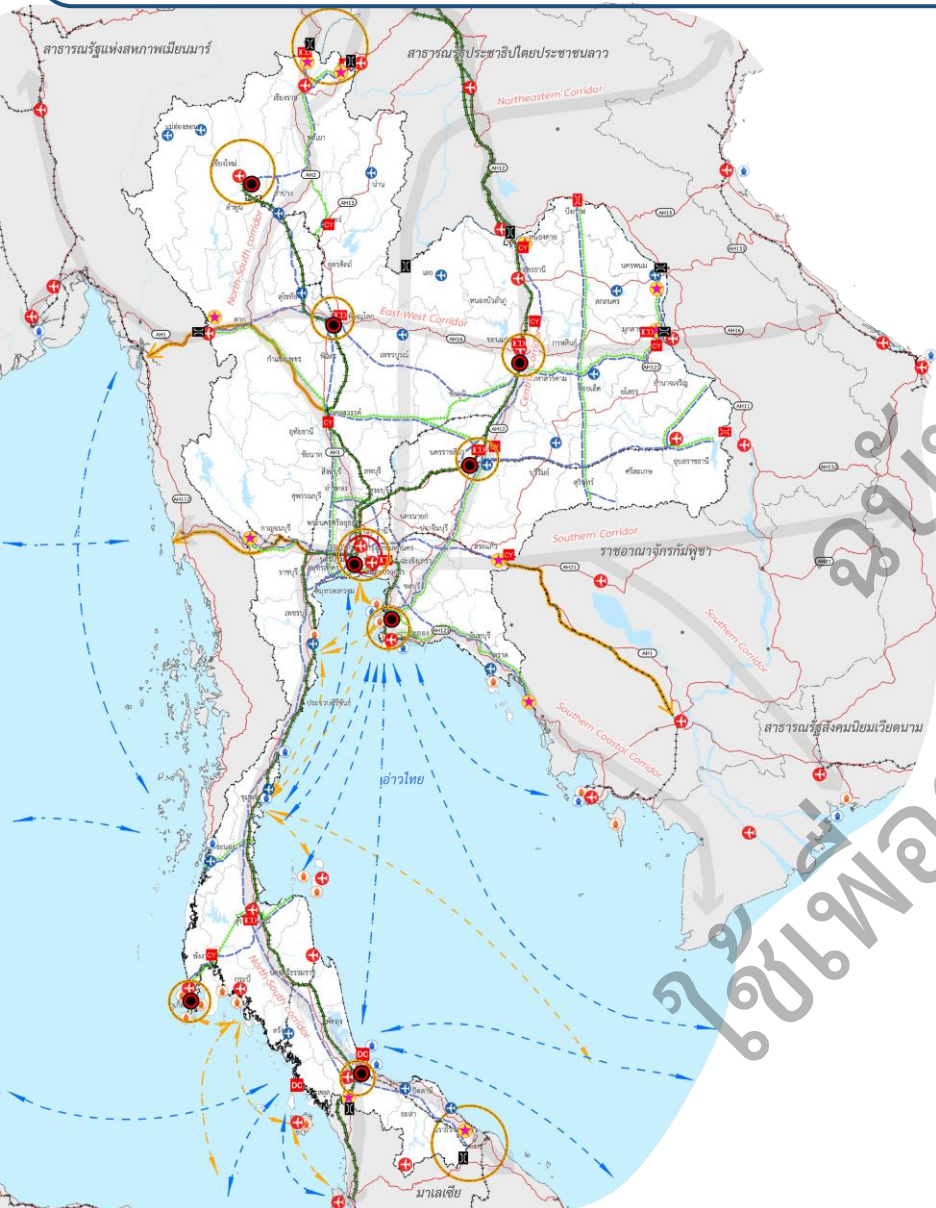
- CY ลานกองสินค้าทางรถไฟ
- KD สถานีบรรจุหีบห่อ
- DC สถานีรวบรวมและกระจายสินค้า
- DP ท่าเรือบก (Dry port)
- 📦 ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า

การพัฒนาระบบขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในเมืองหลัก

- เมืองศูนย์กลางระดับนานาชาติ/ชาติ (International/National City)
- เมืองศูนย์กลางระดับภาค (Regional City)
- ★ เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ)

นโยบายที่ 1

พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งระบบ ให้เชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค และเครือข่ายโลจิสติกส์ของโลก



มุ่งเน้น

“การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งทางราง ทางถนน และทางน้ำ ที่ครอบคลุม มีประสิทธิภาพ และเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค และเครือข่ายโลจิสติกส์ของโลก”

การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

- ☒ สะพาน (ปัจจุบัน)
- ☒ สะพาน (โครงการอนาคต)
- ↔ เส้นทางขนส่งสินค้าทางเรือ
- ↔ เส้นทางท่องเที่ยวทางเรือ
- ↔ แนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- เส้นทางรถไฟความเร็วสูง (HSR)
- โครงการรถไฟสายใหม่
- การพัฒนา Missing Link เชื่อมโยงการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

- เมืองศูนย์กลางระดับนานาชาติ/ชาติ (International/National City)
- เมืองศูนย์กลางระดับภาค (Regional City)
- ★ เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ)

นโยบายที่ 1

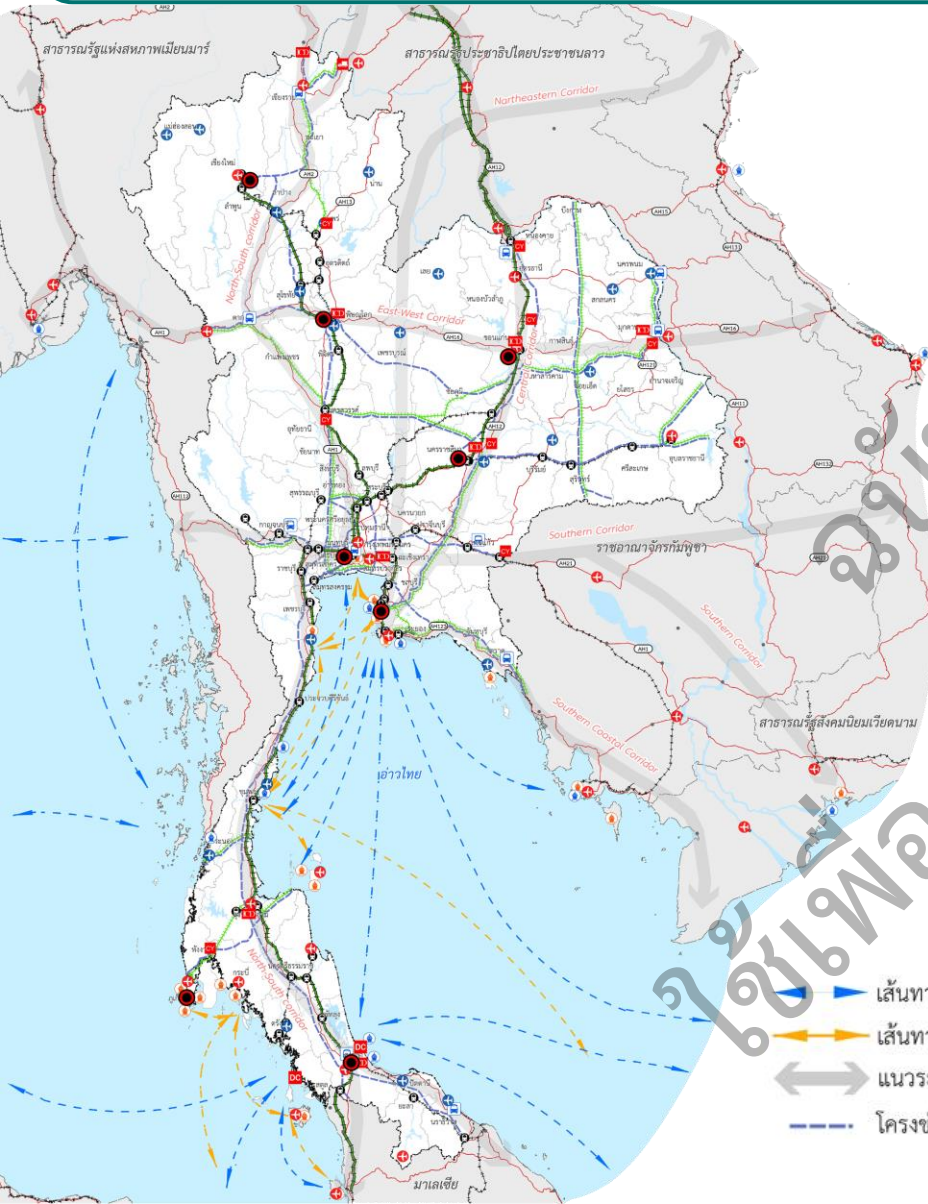
พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งระบบ ให้เชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค และเครือข่ายโลจิสติกส์ของโลก

53

มาตรการและวิธีดำเนินงาน	หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก
<p>มาตรการ 1 พัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและการขนส่งของประเทศ เพื่อลดต้นทุนด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยเร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟความเร็วสูง (HSR) ในแนว N-S เชื่อมโยงประเทศจีน-ลาว และมาเลเซีย-สิงคโปร์ และ รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน พร้อมยกระดับโครงข่ายระบบรางให้เป็นทางคู่ และพัฒนาเส้นทางใหม่ให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงกับประตูเศรษฐกิจสำคัญในภูมิภาคอาเซียน</p>	<ul style="list-style-type: none">• กระทรวงคมนาคม
<p>มาตรการ 2 พัฒนาและยกระดับโครงข่ายทางถนน ให้เชื่อมต่อโครงข่ายการขนส่งรูปแบบอื่น เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญของประเทศ โดยการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ปรับปรุงทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจรและโครงข่ายที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link) เชื่อมโยงเมืองหลักและพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ เมืองศูนย์กลางระดับภาค และเมืองท่องเที่ยว สามารถรองรับกับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งในอนาคต</p>	<ul style="list-style-type: none">• กระทรวงคมนาคม
<p>มาตรการ 3 พัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำ เพื่อลดต้นทุนทางการขนส่งและโลจิสติกส์ และสนับสนุนการท่องเที่ยวเชื่อมโยงการค้า การท่องเที่ยว กับประเทศในภูมิภาคโดย การพัฒนาบำรุงรักษาร่องน้ำและลำน้ำสำคัญ พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวทางเรือเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค</p>	<ul style="list-style-type: none">• กระทรวงคมนาคม

ตัวชี้วัด

• มีแผนงานและโครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ครอบคลุมโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งสำคัญทุกรูปแบบ



มุ่งเน้น “การพัฒนาสร้างจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า พร้อมยกระดับการบริหารจัดการอย่างชาญฉลาด และปรับปรุงการให้บริการ เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าอย่างไร้รอยต่อ (Seamless) สู่การเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่งของภูมิภาค”

พื้นที่เป้าหมาย

- จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง** เช่น สถานีรถไฟความเร็วสูง สถานีรถไฟ สถานีขนส่งผู้โดยสาร ท่าเรือโดยสารและท่าเรือท่องเที่ยว ท่าอากาศยานนานาชาติ ท่าอากาศยานในประเทศ สถานีขนส่งสาธารณะในเมือง (BTS MRT BRT รถเมล์) จุดจอดแล้วจร (Park and Ride) เป็นต้น
- จุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าในระดับประเทศและภูมิภาค** เช่น ท่าเรือบก (Dry Port) สถานีรวบรวมและกระจายสินค้า (DC: Distribution Center) สถานีบรรจุหีบห่อ (ICD: Inland Container Depot) ลานกองสินค้าทางรถไฟ CY (Container Yard)

เส้นทางขนส่งสินค้าทางเรือ
 เส้นทางท่องเที่ยวทางเรือ
 แนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS
 โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่าง

เส้นทางรถไฟความเร็วสูง (HSR)
 โครงการรถไฟสายใหม่
 เมืองศูนย์กลางระดับภาค (Regional City)

การพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้า

- ลานกองสินค้าทางรถไฟ
- สถานีบรรจุหีบห่อ
- สถานีรวบรวมและกระจายสินค้า
- ท่าเรือบก (Dry port)
- ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า

นโยบายที่ 2

พัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าอย่างไร้รอยต่อ และได้มาตรฐานชั้นนำระดับโลก

55

มาตรการและวิธีดำเนินงาน	หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก
<p>มาตรการ 1 พัฒนาและยกระดับท่าอากาศยานหลักของประเทศให้สามารถรองรับความต้องการการเดินทางและขนส่งสินค้า รวมทั้งปรับปรุงระบบการบริหารจัดการให้ได้มาตรฐานชั้นนำระดับโลก และยกระดับท่าอากาศยานในเมืองศูนย์กลางหลักของภาคให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติ</p>	<ul style="list-style-type: none">• กระทรวงคมนาคม
<p>มาตรการ 2 เพิ่มขีดความสามารถและยกระดับการให้บริการท่าเรือโดยสารและท่าเรือขนส่งสินค้าสำคัญ ให้สามารถรองรับความต้องการการเดินทางและขนส่งสินค้า และมีมาตรฐานการให้บริการทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำในภูมิภาค</p> <p>โดยการพัฒนาท่าเรือแห่งใหม่ เพิ่มความจุของท่าเรือในปัจจุบัน ตลอดจนพัฒนาพื้นที่แนวหลังท่าเรือให้เชื่อมต่อกับระบบราง เพื่อยกระดับการขนส่งทางรางร่วมกับการขนส่งทางลำน้ำ เลียบชายฝั่งและทางทะเล</p>	<ul style="list-style-type: none">• กระทรวงคมนาคม• กระทรวงอุตสาหกรรม
<p>มาตรการ 3 พัฒนาและบูรณาการจุดเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างรูปแบบการขนส่ง โดยปรับปรุงการเข้าถึงสถานีรถไฟ สถานีขนส่ง สนามบิน ท่าเรือโดยสารและท่าเรือขนส่งสินค้า จุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ให้ระบบขนส่งสาธารณะทั้งในเมืองและระหว่างเมืองให้สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบเดินทางได้อย่างไร้รอยต่อสำหรับทุกคนอย่างเท่าเทียม เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการใช้บริการของประชาชน</p>	<ul style="list-style-type: none">• กระทรวงคมนาคม

นโยบายที่ 2

พัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าอย่างไร้รอยต่อ
และได้มาตรฐานชั้นนำระดับโลก

56

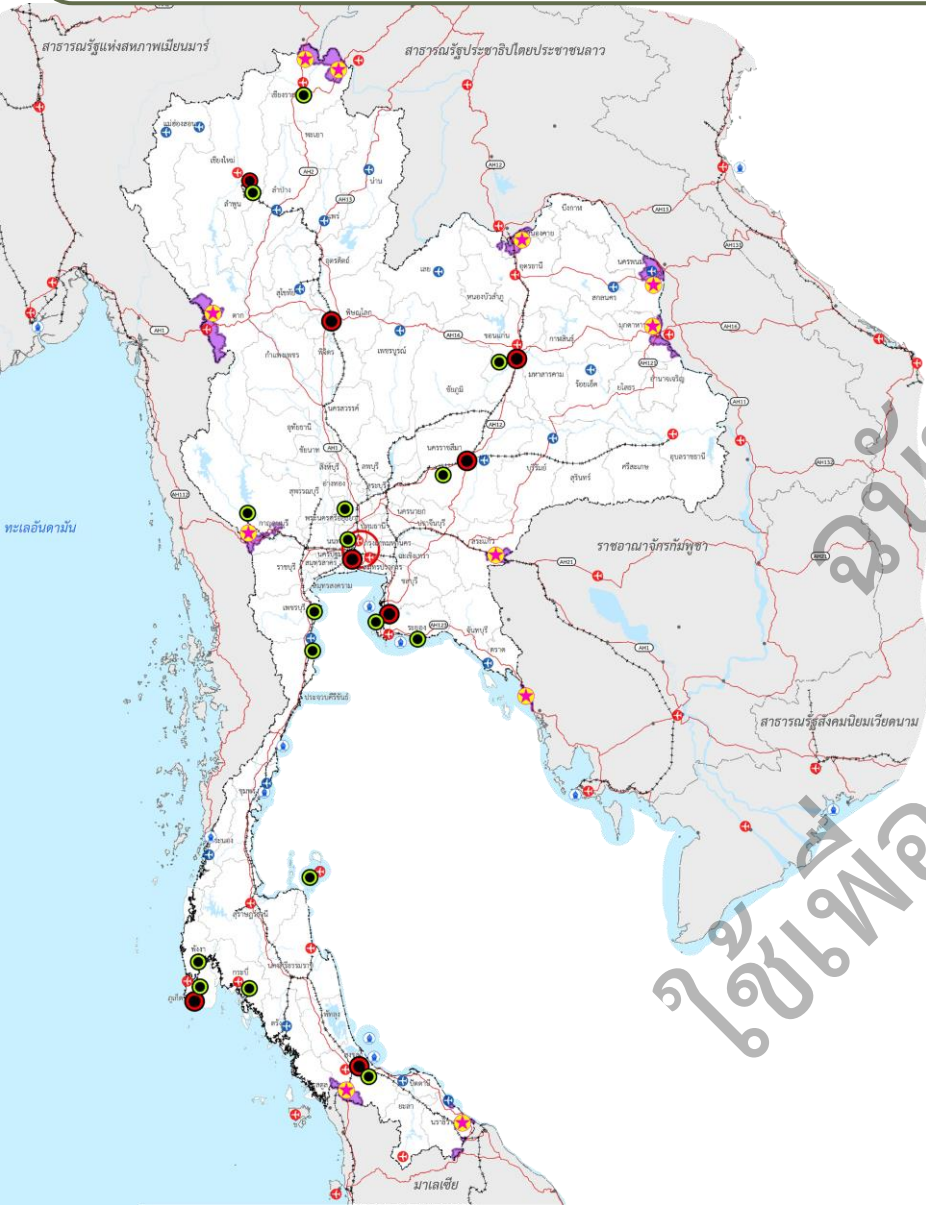
มาตรการและวิธีดำเนินงาน	หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก
มาตรการ 4 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนสู่ระบบราง และทางน้ำเพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง โดยพัฒนากำเรือบก (Dry Port) พัฒนาสถานีบรรจุและคัดแยกสินค้า (ICD) ลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (CY) สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal)	<ul style="list-style-type: none">• กระทรวงคมนาคม• กระทรวงการคลัง• กระทรวงพาณิชย์

ตัวชี้วัด

- มีแผนงานและโครงการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางและด้านขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์

นโยบายที่ 3

พัฒนาระบบขนส่งเพื่อส่งเสริมเมืองคาร์บอนต่ำ (Low carbon city) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม








มุ่งเน้น

“ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ลดสภาวะโลกร้อน ควบคู่ไปกับการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน (Sustainable) ”

พื้นที่เป้าหมาย

เมืองศูนย์กลางและเมืองหลักในภูมิภาค ตลอดจนพื้นที่ศักยภาพในอนาคต

การพัฒนาระบบขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในเมืองหลัก

-  เมืองศูนย์กลางระดับนานาชาติ/ชาติ (International/National City)
-  เมืองศูนย์กลางระดับภาค (Regional City)
-  เมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยว
-  เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ)
-  พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ)

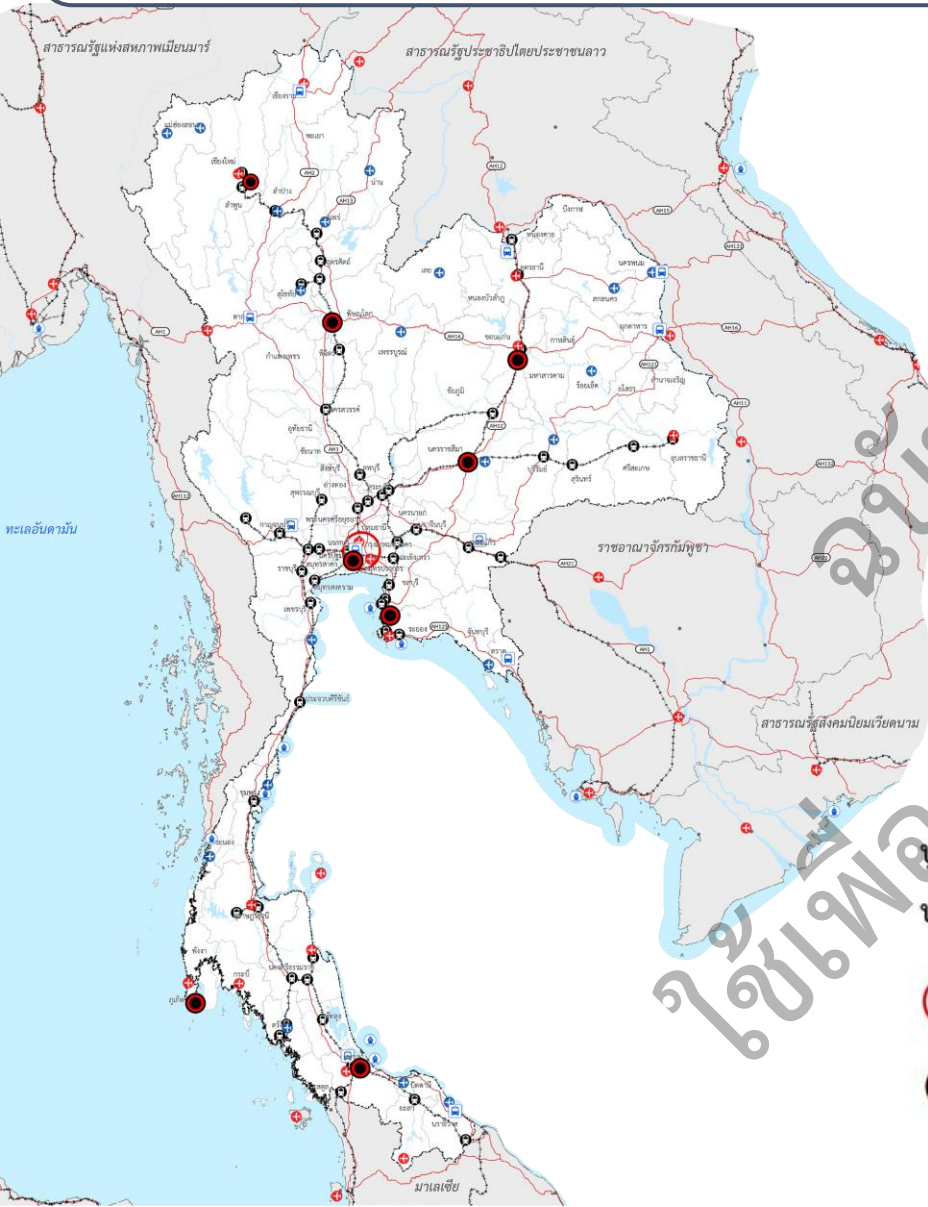
นโยบายที่ 3

พัฒนาระบบขนส่งเพื่อส่งเสริมเมืองคาร์บอนต่ำ (Low carbon city) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

มาตรการและวิธีดำเนินงาน	หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก
มาตรการ 1 ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทางไฟฟ้า และเรือไฟฟ้า เพื่อลดการปล่อยก๊าซมลพิษจากภาคการขนส่ง	<ul style="list-style-type: none">• กระทรวงอุตสาหกรรม• กระทรวงพาณิชย์• กระทรวงคมนาคม
มาตรการ 2 ส่งเสริมเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (non-motorized mode) โดยการพัฒนาทางเดินเท้า และทางจักรยานในเขตเมือง ทดแทนการใช้ยานพาหนะแบบใช้เครื่องยนต์ (motorized mode)	<ul style="list-style-type: none">• กระทรวงคมนาคม• กระทรวงมหาดไทย
มาตรการ 3 จำกัดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตเมือง โดยการกำหนดพื้นที่เขตปลอดรถยนต์ (Car Free Zone) และลดจำนวนช่องจอดรถยนต์ในเขตเมือง และกำหนดเขตควบคุมมลพิษต่ำ (Low Emission Zone: LEZ) ลดการปล่อยก๊าซมลพิษจากภาคการขนส่งในเขตเมือง	<ul style="list-style-type: none">• กระทรวงคมนาคม• กระทรวงมหาดไทย• กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัด

- มีแผนงานและโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ในเขตเมือง



มุ่งเน้น

“บูรณาการการพัฒนาเมืองร่วมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเมืองแบบกระชับ (Compact City)”

พื้นที่เป้าหมาย

พื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ในเมืองศูนย์กลางระดับประเทศ และเมืองศูนย์กลางระดับภาค เช่น สถานีรถไฟความเร็วสูง สถานีชุมทางรถไฟ และสถานีรถไฟของเมือง

บูรณาการการพัฒนากระบวนคมนาคมขนส่งกับการพัฒนาเมือง
บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ (TOD)



เมืองศูนย์กลางระดับนานาชาติ/ชาติ
(International/National City)



เมืองศูนย์กลางระดับภาค
(Regional City)



สถานีรถไฟ



สถานีขนส่งรถโดยสาร

นโยบายที่ 4

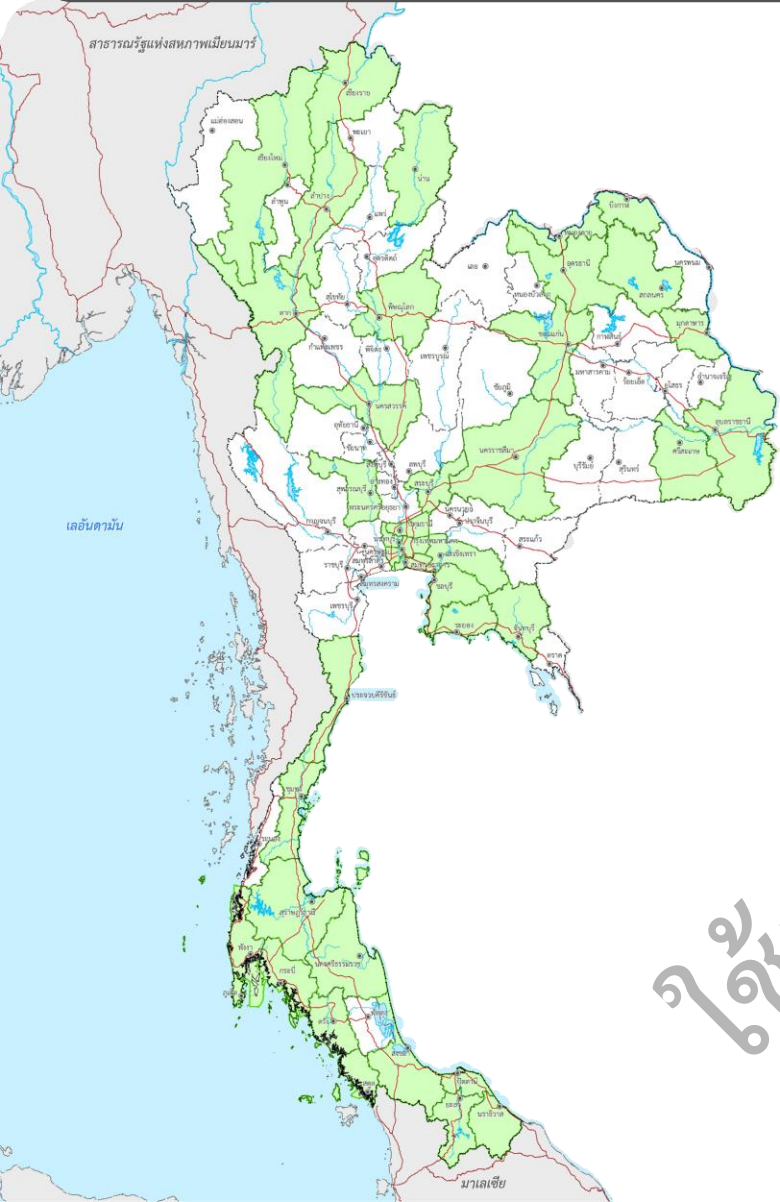
บูรณาการการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งกับการพัฒนาเมือง บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ (TOD)

61

มาตรการและวิธีดำเนินงาน	หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก
มาตรการ 1 พัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เช่น สถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง สถานีชุมทางรถไฟ และสถานีรถไฟของเมือง ให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed Used) พัฒนาพื้นที่ให้มีความหลากหลายในเชิงพาณิชย์และการอยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูง เพื่อให้เกิดความกระชับ (Compact)	<ul style="list-style-type: none">กระทรวงมหาดไทย
มาตรการ 2 ส่งเสริมสภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรกับการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ เชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะหลัก/รอง ที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none">กระทรวงคมนาคมกระทรวงมหาดไทย
มาตรการ 3 ยกกระดานการออกแบบพื้นที่บริเวณสถานีบริการเดินทางหลัก และจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางให้เอื้อต่อการเดินทางของคนทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม (Universal Design)	<ul style="list-style-type: none">กระทรวงคมนาคม

ตัวชี้วัด

- มีแผนงานและโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน



มุ่งเน้น

“ส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ และยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทางของประชาชนด้วยระบบขนส่งอัจฉริยะ”

พื้นที่เป้าหมาย

เมืองอัจฉริยะ และเขตส่งเสริมเมืองอัจฉริยะ

มาตรการและวิธีดำเนินงาน	หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก
<p>มาตรการ 1 พัฒนาระบบการบริหารจัดการฐานข้อมูลและสารสนเทศด้านคมนาคม และขนส่งขนาดใหญ่ (Big Data & Information) และระบบปัญญาประดิษฐ์ (Ai) เพื่อใช้ในการวางแผนและบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด</p>	<ul style="list-style-type: none"> • กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม • กระทรวงคมนาคม
<p>มาตรการ 2 ส่งเสริมและประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี อาทิ อาทิ Internet of Thing (IoT) ซึ่งสามารถเชื่อมโยงทุกอุปกรณ์ด้วยอินเทอร์เน็ต, ยานพาหนะไร้คนขับ (Driverless Vehicle), ระบบการบูรณาการการเดินทางแบบครบวงจรผ่านแอปพลิเคชัน โดยผู้ใช้สามารถเปรียบเทียบ วางแผนการเดินทางและชำระค่าบริการได้แบบเบ็ดเสร็จ (Mobility-as-a-Service: MaaS) เป็นต้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินทางอย่างเป็นระบบ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • กระทรวงคมนาคม • กระทรวงมหาดไทย • กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
<p>มาตรการ 3 ยกกระดับการจัดการและเพิ่มขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อมุ่งสู่การเป็นสนามบินท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Airport & Smart Port)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • กระทรวงคมนาคม • กระทรวงมหาดไทย

มาตรการและวิธีดำเนินงาน	หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก
<p>มาตรการ 4 ส่งเสริมประยุกต์ใช้ระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (ITS) โดยพัฒนา ศูนย์กลางการบริหารจัดการจราจร (Traffic Control Center) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในเมืองศูนย์กลาง และเมืองหลักในภูมิภาค</p>	<ul style="list-style-type: none"> • สำนักงานตำรวจแห่งชาติ • กระทรวงคมนาคม • กระทรวงมหาดไทย
<p>มาตรการ 5 ส่งเสริมการใช้ยานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น รถยนต์ไฟฟ้า (EV), จักรยาน, ยานพาหนะเดินทางส่วนบุคคล (Personal Mobility Vehicles/Devices) เป็นต้น โดยเพิ่มสถานีบริการอัดประจุไฟฟ้าให้ครอบคลุมทั่วประเทศ และเพียงพอต่อการใช้รถยนต์ไฟฟ้าชนิดต่าง ๆ โดยเฉพาะในเขตเมืองศูนย์กลางหลักของภาค</p>	<ul style="list-style-type: none"> • กระทรวงคมนาคม • กระทรวงมหาดไทย • กระทรวงพลังงาน

ตัวชี้วัด

- มีแผนงานและโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอัจฉริยะ



MaaS
Mobility as a Service



ฉบับร่าง
เพื่อการใช้งาน

ระเบียบวาระที่ 4.1
ความก้าวหน้าในการดำเนินงานการวางและจัดทำผังนโยบายระดับภาค

การดำเนินงานฉบับนโยบายระดับภาค

มาตรา 15 ฉบับนโยบายระดับภาค

วัตถุประสงค์ : ใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและการดำรงรักษาพื้นที่ที่มีขอบเขตเกินหนึ่งจังหวัด ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การพัฒนาเมืองและชนบท การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณสุข โภชนาการ และการบริการสาธารณะ รวมทั้งการบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการให้ความเห็นชอบ : คณะกรรมการนโยบายการผังเมืองแห่งชาติ การใช้บังคับ : ประกาศในราชกิจจานุเบกษา หน่วยงานของรัฐดำเนินการตามอำนาจหน้าที่

มาตรา 16 กำหนดองค์ประกอบผังนโยบายระดับภาค

ผังนโยบายระดับภาค ตามมาตรา 15 ประกอบด้วย

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

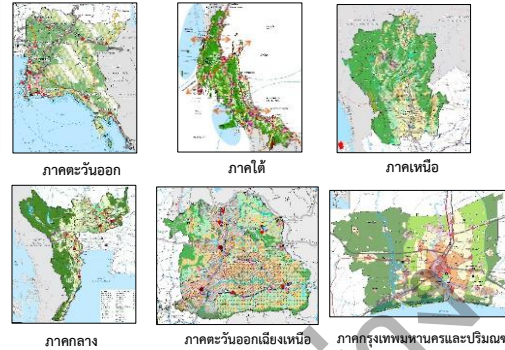
(ก) การใช้ประโยชน์ที่ดิน	(ข) การตั้งถิ่นฐานและระบบชุมชน	(ง) ระบบสาธารณสุข สาธารณูปการ และบริการสาธารณะ ตามโครงสร้างพื้นฐาน	(ค) ระบบคมนาคมและการขนส่ง	(จ) เขตพัฒนาการท่องเที่ยว	(ฉ) การพัฒนาเมืองและชนบท
(ช) แหล่งศิลปวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ท้องถิ่น	(ซ) พื้นที่พัฒนาพิเศษ	(ณ) แหล่งทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และระบบนิเวศ	(ญ) ผังน้ำ	(ฎ) แสดงการเชื่อมโยงประเทศในภูมิภาค	*(ด) การอื่น ๆ ที่จำเป็น

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

การดำเนินการปี 2566

- ผังนโยบายระดับภาค ภาคตะวันออก ภาคใต้ ภาคเหนือ และภาคกลาง อยู่ในขั้นตอนที่ 3 การจัดทำร่างแผนผังสาขา นโยบาย และมาตรการ อยู่ระหว่างการนำเสนอประเด็นข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นจากการประชุมเชิงปฏิบัติการและการประชุมกลุ่มย่อยมาปรับปรุงร่างผัง
- ผังนโยบายระดับภาค ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อยู่ในขั้นตอนที่ 3 อยู่ระหว่างการดำเนินการจัดทำร่างแผนผังสาขา นโยบาย และมาตรการ เพื่อนำไปดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับ “ร่างผัง และแผนผังรายสาขา” และเตรียมจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ ครั้งที่ 3
- ผังนโยบายระดับภาค ภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อยู่ในขั้นตอนที่ 1 อยู่ระหว่างการประชุมชี้แจงการวางและจัดทำผังนโยบายระดับภาค พร้อมรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา ศักยภาพ โอกาส และทิศทางการพัฒนา

ดำเนินการวางและจัดทำผังนโยบายครอบคลุมพื้นที่ 6 ภาค



กระบวนการวางผัง

- 1 ประชุมชี้แจงการวางและจัดทำผังนโยบายระดับภาค พร้อมรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา ศักยภาพ โอกาส และทิศทางการพัฒนาภาค (มาตรา 9)

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

ภาคตะวันออก
ภาคใต้
ภาคเหนือ
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
และภาคกลาง

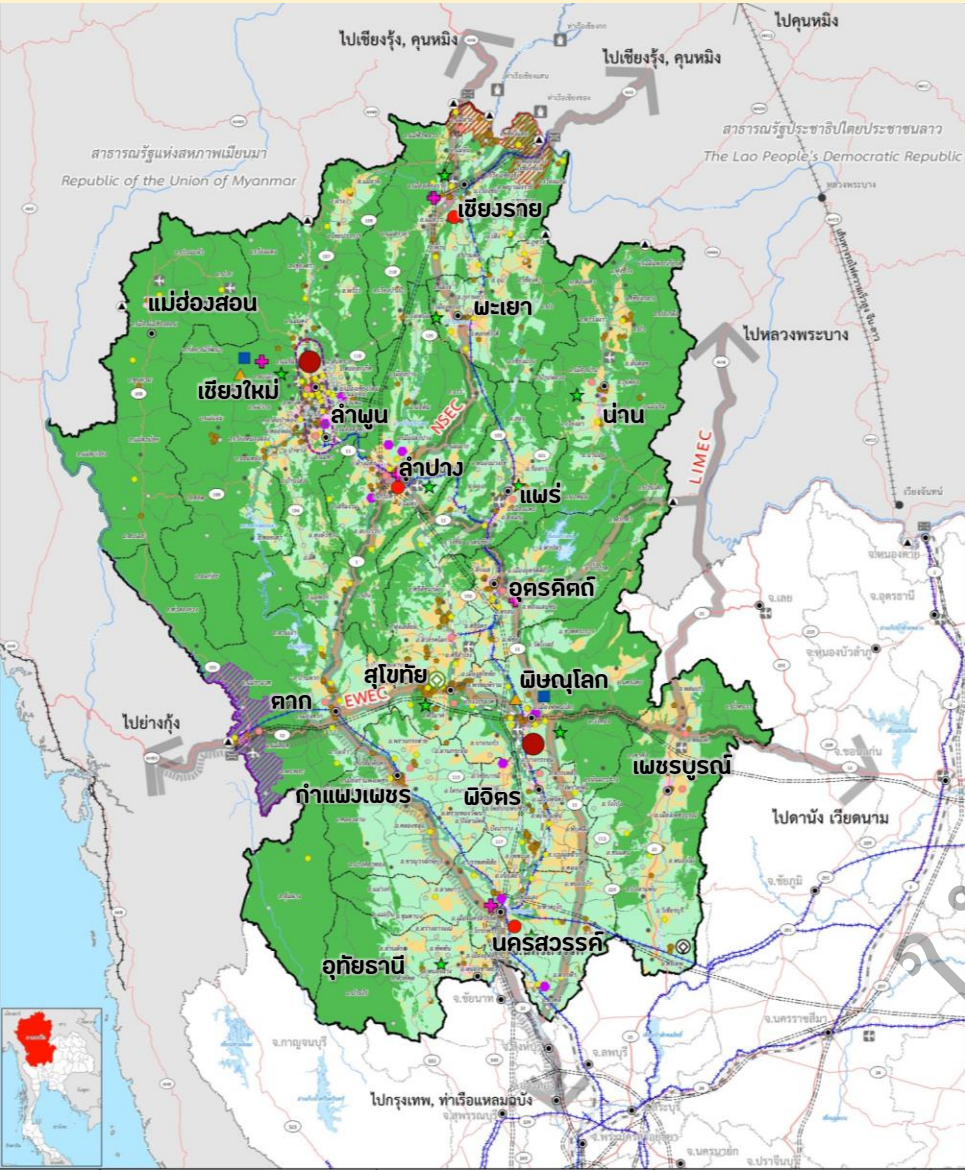
การจัดทำผังนโยบายการพัฒนาสาขา : (1) การใช้ประโยชน์ที่ดิน (2) การตั้งถิ่นฐานและระบบชุมชน (3) ระบบการคมนาคมและการขนส่ง (4) ระบบสาธารณสุข สาธารณูปการ และบริการสาธารณะตามโครงสร้างพื้นฐาน (5) เขตพัฒนาการท่องเที่ยว (6) การพัฒนาเมืองและชนบท (7) พื้นที่พัฒนาพิเศษ (8) แหล่งศิลปวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ท้องถิ่น (9) แหล่งทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และระบบนิเวศ (10) ผังน้ำ (11) การเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค และ (12) แผนผังอื่นๆ ตามความจำเป็น
- 4 ประชุมคณะกรรมการพิจารณาด้านผังเมือง (กรมโยธาธิการและผังเมือง)
- 5 ประชุมรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างผังนโยบายระดับภาค (มาตรา 9)
- 6 ประชุมคณะกรรมการผังเมืองเพื่อให้ความเห็นหรือคำปรึกษาด้านวิชาการ (มาตรา 81)
- 7 ประชุมคณะกรรมการนโยบายการผังเมืองแห่งชาติเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ (มาตรา 75)
- 8 ยกร่างประกาศคณะกรรมการนโยบายการผังเมืองแห่งชาติ
- 9 ประกาศผังนโยบายระดับประเทศในราชกิจจานุเบกษา (มาตรา 15)

ระเบียบวาระที่ 4.2

(ร่าง) แผนผังแสดงระบบคมนาคมและการขนส่ง
การวางและจัดทำผังนโยบายระดับภาค
(ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้)

ผังนโยบายระดับภาค ภาคเหนือ

วิสัยทัศน์การพัฒนา : ภาคแห่งการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจด้วยนวัตกรรมที่ทันสมัยบนพื้นฐานของการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมที่มีคุณค่าเชื่อมโยงความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ สู่ความเป็นศูนย์กลางห่วงโซ่มูลค่ายุคใหม่แห่งกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง



ทิศทางการพัฒนาภาคเหนือ :

พื้นที่ป่าไม้และป่าต้นน้ำ
ลำธารที่สำคัญของประเทศ

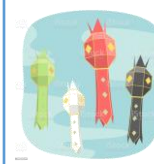


ขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนภาคเหนือ

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



ฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์มูลค่าสูง
อัตลักษณ์ภูมิปัญญาท้องถิ่น
ภายใต้ความเข้มแข็งของอารยธรรมล้านนา



ทรัพยากรการท่องเที่ยวที่หลากหลาย
และมีอัตลักษณ์ ทั้งการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ
เชิงนิเวศ ประวัติศาสตร์ และศิลปวัฒนธรรม

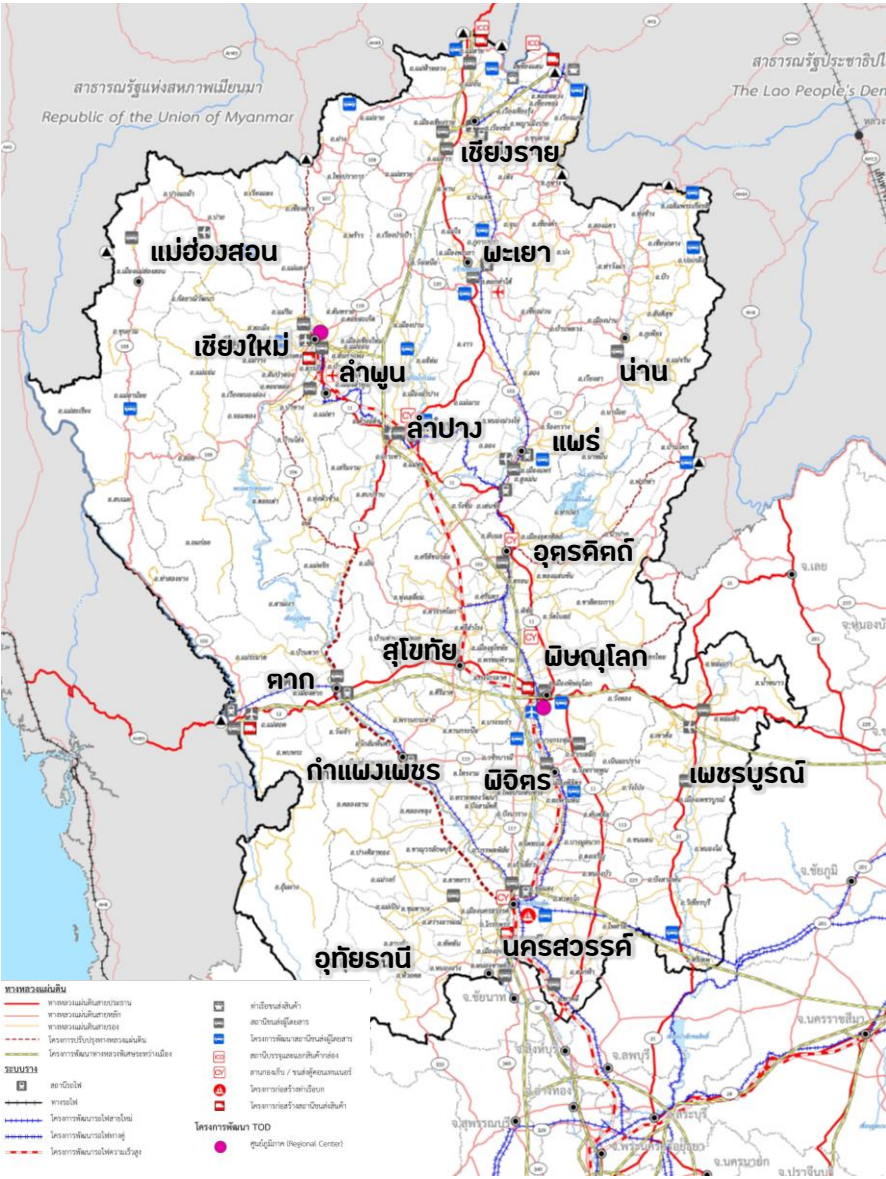
กรอบการใช้พื้นที่ภาคเหนือ :

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

ผังนโยบายระดับภาค ภาคเหนือ

แนวทางและองค์ประกอบในการจัดทำแผนผังแสดงระบบคมนาคมและการขนส่ง

เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งการขนส่งทางราง ทางถนน ทางอากาศ ทางน้ำ เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ภาค และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน



พัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์
ทั้งระบบเพื่อเชื่อมโยงการคมนาคม
ทั้งภายในพื้นที่และระหว่างประเทศ



พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ
เพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล



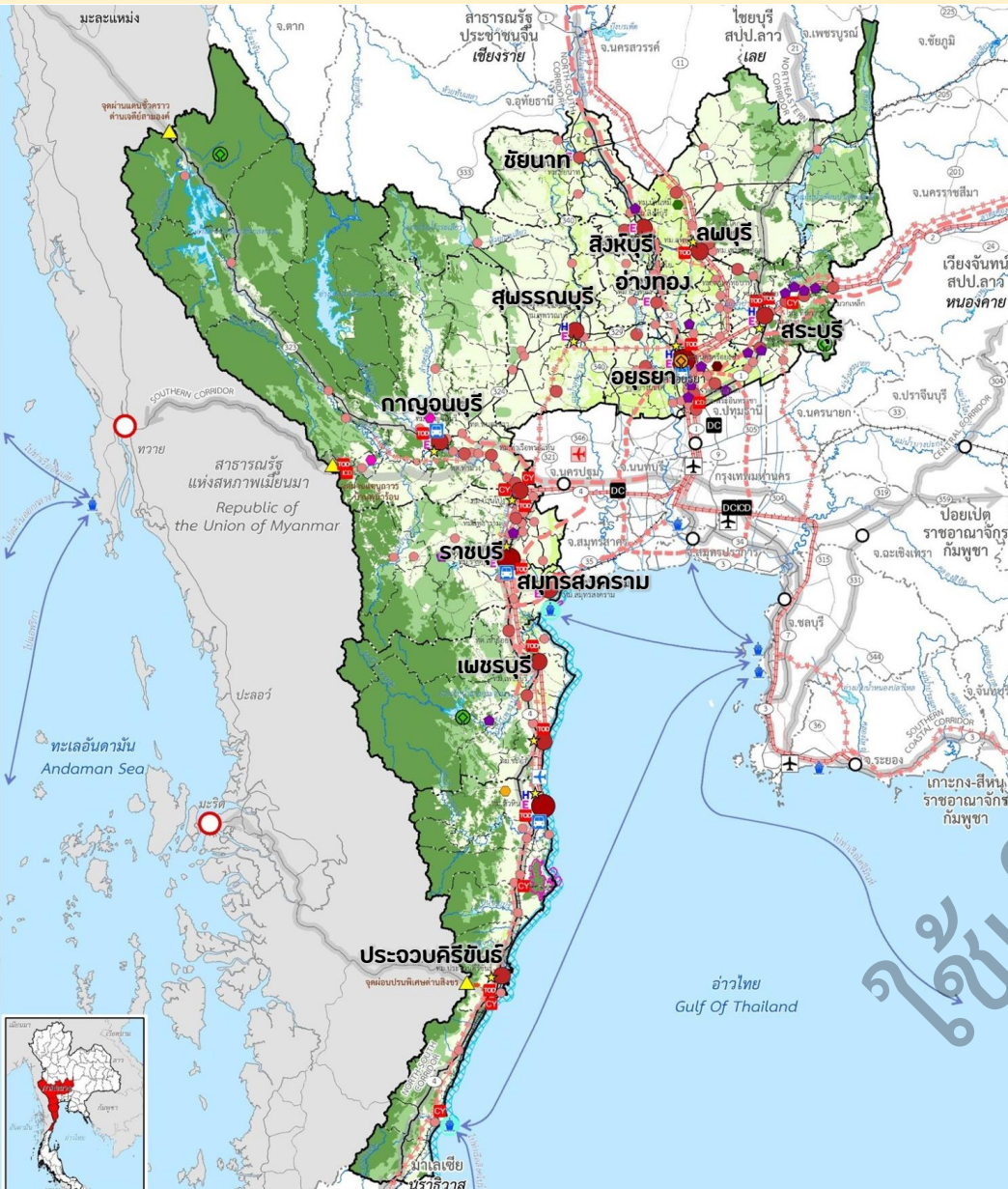
พัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า
ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ

ร่างนโยบายระบบคมนาคมและการขนส่ง

- 1 เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนและโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมภายในประเทศ และระหว่างประเทศ
- 2 พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางรางให้ครอบคลุมภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค เพื่อส่งเสริมกิจกรรมด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร โดยพัฒนาเส้นทางเดิมสายเหนือช่วงกรุงเทพ - เชียงใหม่ ก่อสร้างรถไฟทางคู่เด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะที่ 2 และการก่อสร้างทางรถไฟสายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด เป็นต้น
- 3 เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางอากาศในการเป็นศูนย์กลาง (HUB) สนับสนุนการท่องเที่ยว โดยพัฒนาท่าอากาศยาน เชียงใหม่ เป็นศูนย์กลางด้านการบินและการท่องเที่ยว พร้อมทั้งยกระดับท่าอากาศยานพิษณุโลก เป็นท่าอากาศยานนานาชาติ
- 4 การยกระดับการขนส่งทางน้ำเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างประเทศ เช่น พัฒนาท่าเรือเชียงของ และท่าเรือบัก เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเลียบริมแม่น้ำโขง และขนส่งสินค้าอุบโภาค - บริโภาค
- 5 การพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ เพื่อเป็นการรองรับขนส่งสินค้า และเพิ่มศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์ เช่น ก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) ที่จ.นครสวรรค์ จ.เพชรบูรณ์ จ.กำแพงเพชร เป็นต้น

ผังนโยบายระดับภาค ภาคกลาง

วิสัยทัศน์การพัฒนา : ภูมิภาคแห่งการผลิตอย่างยั่งยืน เศรษฐกิจมูลค่าสูงการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีสำหรับทุกคน



ทิศทางการพัฒนาภาคกลาง :



แหล่งผลิตด้านเกษตรกรรมที่มีศักยภาพ
(ข้าว อ้อยโรงงาน สับปะรด และปศุสัตว์)
เป็นพื้นที่ผลิตอาหารของประเทศ และต่อยอดเกษตรมูลค่าสูง



ฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้
ให้กับประเทศ รองจากภาคมหานคร

รักษาทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่โดดเด่น
แหล่งมรดกโลก



ทั้งทางธรรมชาติ และวัฒนธรรม

จุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์เชื่อมโยง
ไปยังพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญของประเทศ
และประเทศเพื่อนบ้าน



กรอบการใช้พื้นที่ภาคกลาง :

- 1 **ฟื้นฟูและรักษาทรัพยากรธรรมชาติ**ทั้งพื้นที่ป่า 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

แนวทางและองค์ประกอบในการจัดทำแผนผังแสดงระบบคมนาคมและการขนส่ง

เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งการขนส่งทางราง ทางถนน ทางอากาศ ทางน้ำ เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ภาค และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน



พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มี
ประสิทธิภาพได้มาตรฐานสำหรับคนทุกคน
เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล



เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทั้งระบบ
เพื่อรองรับขนส่งสินค้า และเพิ่มศักยภาพ
ทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ



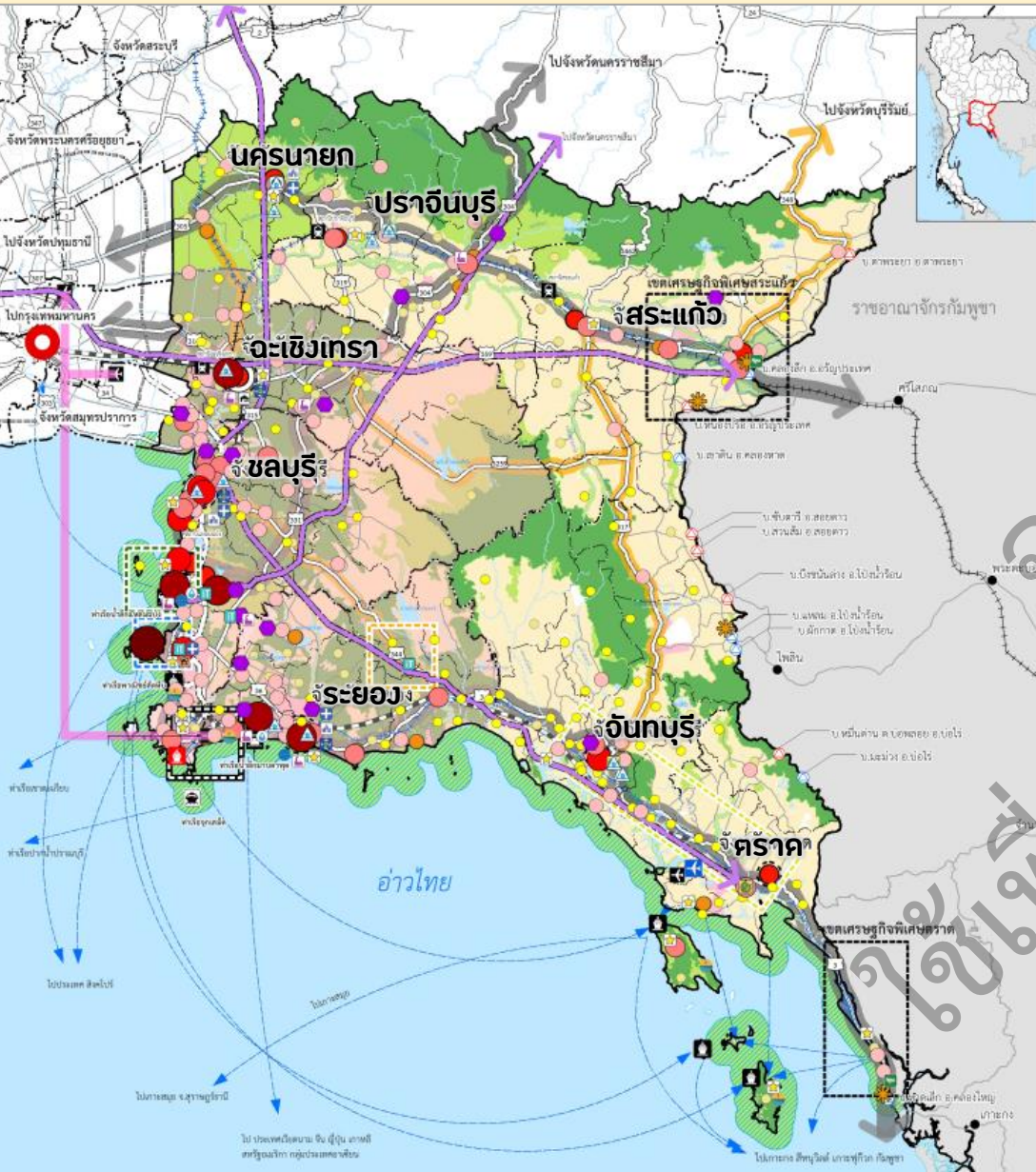
การพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคม
ให้เชื่อมโยงกับแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจ

ร่างนโยบายระบบคมนาคมและการขนส่ง

- 1 การพัฒนาระบบบริการรถขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐานสำหรับคนทุกคน โดยการปรับปรุงคุณภาพและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และสนับสนุนการเดินทาง การใช้จักรยาน และยานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle : EV)
- 2 การส่งเสริมการขนส่งโดยระบบราง โดยพัฒนาสถานที่ตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ (ICD) และลานกองเก็บตู้สินค้า (CY) ใน จ.พระนครศรีอยุธยา จ.ราชบุรี จ.สระบุรี และจ.ประจวบคีรีขันธ์
- 3 การส่งเสริมการขนส่งทางน้ำในการขนส่งสินค้าเพื่อลดต้นทุน สนับสนุนการขนส่งสินค้าทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำน้อย รวมถึงการขนส่งสินค้าทางทะเลภายในประเทศ
- 4 การเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางถนนสำหรับคนทุกกลุ่มให้เข้าถึงอย่างสะดวก เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในพื้นที่ภาคกลาง
- 5 พัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงกับแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจ สนับสนุนการขนส่งสินค้าบนโครงข่ายถนน รวมทั้งพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าหรือคลังสินค้าที่อยู่ตามแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจ

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

แนวทางและองค์ประกอบในการจัดทำแผนผังแสดงระบบคมนาคมและการขนส่ง

เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งการขนส่งทางราง ทางถนน ทางอากาศ ทางน้ำ เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ภาค และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน



พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทั้งระบบ ให้เชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพและทั่วถึง



บูรณาการพัฒนาระบบขนส่งกับการพัฒนาเมือง บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD)



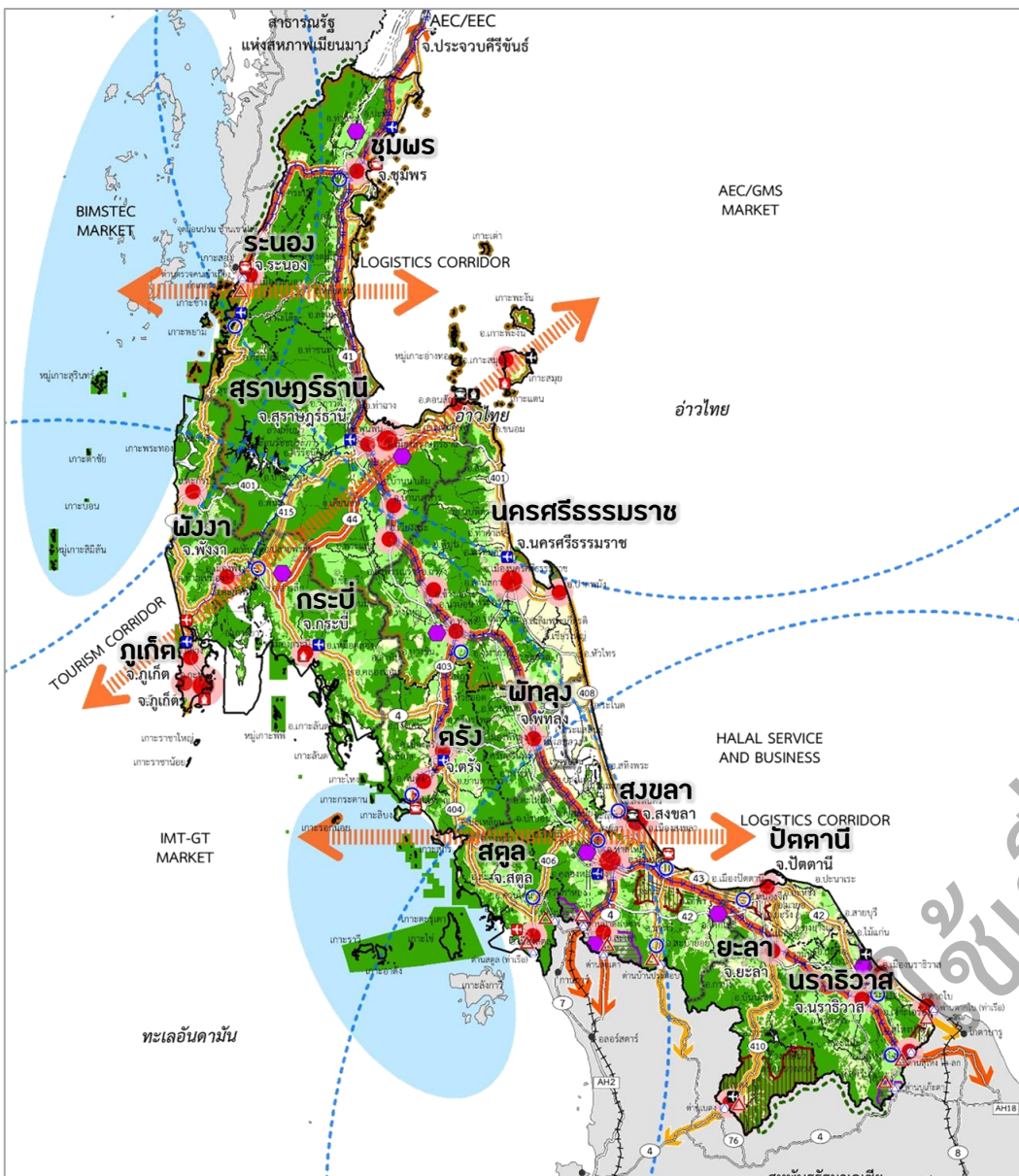
ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อส่งเสริมการเดินทางและการขนส่งอัจฉริยะ

ร่างนโยบายระบบคมนาคมและการขนส่ง


- 1 พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพ เชื่อมโยงการเดินทางพื้นที่ของภาคตะวันออก เข้ากับจุดคมนาคมสำคัญประเภทต่างๆ รวมทั้งเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคอื่นๆ และประเทศเพื่อนบ้าน
- 2 พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมด้านอื่นๆ ทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมืองของภาคตะวันออก รวมทั้งพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง
- 3 พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ สนับสนุนให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งท่าเรือน้ำลึก และท่าเรืออุตสาหกรรม รวมทั้งการพัฒนาท่าเรือเนกประสงค์ตามพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก
- 4 พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางอากาศให้มีประสิทธิภาพ สนับสนุนให้ทำอากาศยานนานาชาติอยู่ตะเภา ให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจการบินของภูมิภาค และพัฒนาทำอากาศยานตราดเป็นทำอากาศยานเพื่อการท่องเที่ยว
- 5 พัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ความเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอย่างมีประสิทธิภาพ และมีศักยภาพ ในการแข่งขัน พัฒนาศูนย์บริการขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางรถไฟ (Inland Container Depot : ICD) และย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY)

ผังนโยบายระดับภาค ภาคใต้


วิสัยทัศน์การพัฒนา : คาบสมุทรแห่งความยั่งยืน บนความสมดุลของทรัพยากรหลากหลายคุณค่า เมืองชาวนุฉลิต เศรษฐกิจนวัตกรรมเชื่อมโยงภูมิภาค




ทิศทางการพัฒนาภาคใต้ :



แหล่งปลูกพืชเศรษฐกิจ และเกษตรชีวภาพ
(ข้าว ยางพารา ปาล์มน้ำมัน และประมง)



แหล่งผลิตสินค้าบริการฮาลาล
ที่สำคัญของประเทศ



แหล่งท่องเที่ยวระดับนานาชาติ และเป็นประตูเชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน



พื้นที่เศรษฐกิจใหม่ SEC และทางออกทางทะเลของภาคใต้ตอนบน

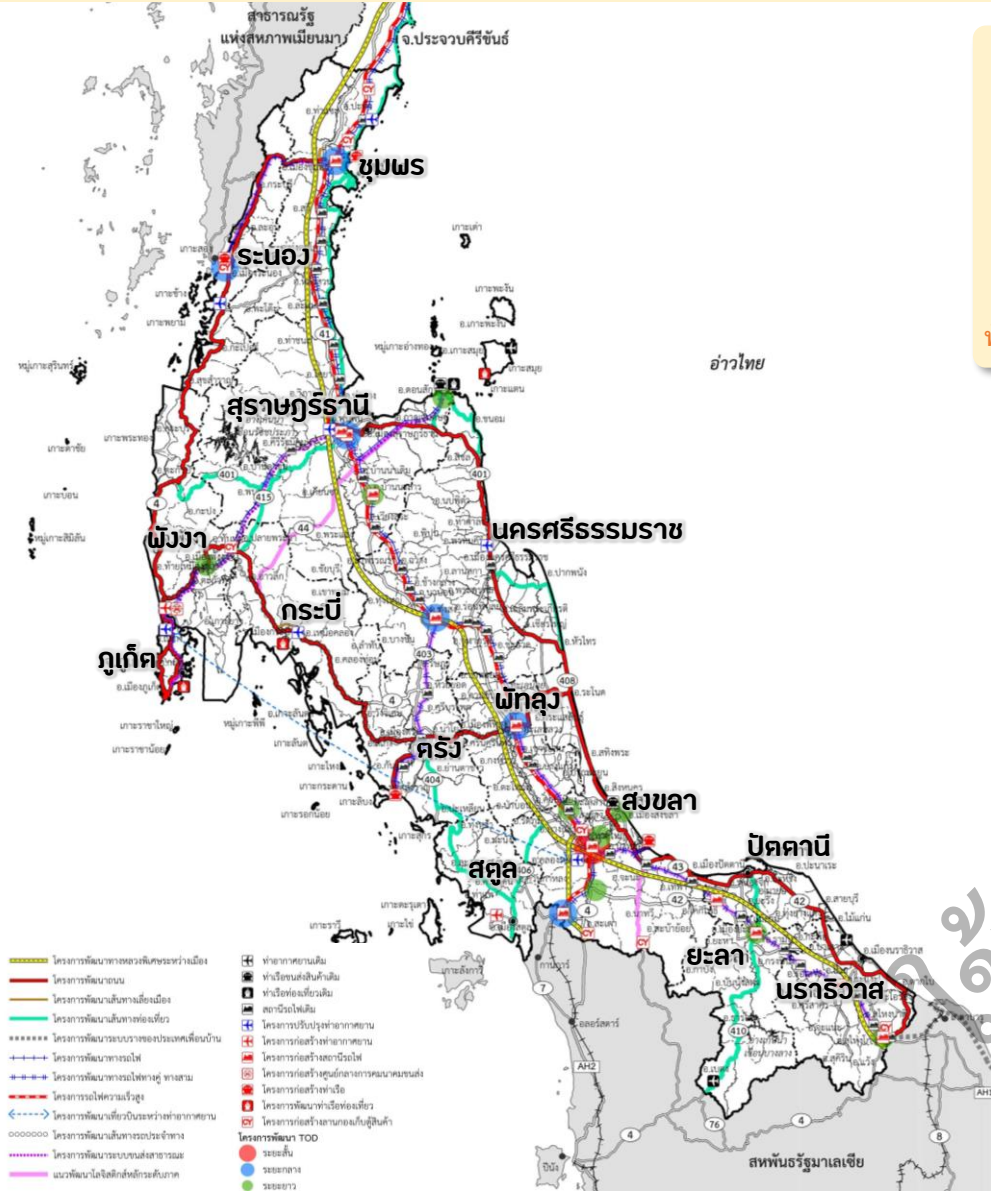
กรอบการใช้พื้นที่ภาคใต้ :

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

ผังนโยบายระดับภาค ภาคใต้

แนวทางและองค์ประกอบในการจัดทำแผนผังแสดงระบบคมนาคมและการขนส่ง

เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งการขนส่งทางราง ทางถนน ทางอากาศ ทางน้ำ เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ภาค และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน



พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
ทั้งระบบให้เชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพ และทั่วถึง



พัฒนาและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่ง
สาธารณะและยานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



พัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง
อย่างไร้รอยต่อ (Multi - modal Hub)

ร่างนโยบายระบบคมนาคมและการขนส่ง

- 1 พัฒนาระบบการคมนาคมและการขนส่งตามแนวการเชื่อมโยงหลักภาคใต้ในกรอบการพัฒนาในระดับภูมิภาค (Present Regional Linkage) ตามแนวแกนหลักทิศเหนือ - ทิศใต้ แนวชายฝั่งอ่าวไทยและแนวชายฝั่งทะเลอันดามัน
- 2 พัฒนาระบบคมนาคมและการขนส่งเพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ สามารถเชื่อมต่อกับแนวการเชื่อมโยงหลักทิศเหนือ - ทิศใต้ และประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างสะดวก
- 3 พัฒนาระบบการคมนาคมและการขนส่งตามแนวเชื่อมโยงใหม่ภาคใต้ (New Tran-Peninsula Linkage) ให้มีประสิทธิภาพระหว่างภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และแนวระเบียงเศรษฐกิจตามกรอบความร่วมมือ IMT - GT
- 4 สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) เช่น โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตสู่สนามบินอ่าวภูเก็ต จ.ชุมพร โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า อ.ทุ่งสง จ.นครศรีธรรมราช และโครงการพัฒนาสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่ จ.สงขลา เป็นต้น
- 5 ส่งเสริมการพัฒนาการขนส่งสาธารณะตามแนวการเชื่อมโยงหลักและเมืองที่เป็นจุดหมายปลายทาง บนแนวระเบียงเศรษฐกิจใหม่และสนับสนุนแนวระเบียงเศรษฐกิจปัจจุบัน ได้แก่ จ.สุราษฎร์ธานี จ.ภูเก็ต และ จ.สงขลา