



Infrastructure Opportunities under Thailand 4.0



นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หัวข้อนำเสนอ

ทิศทางการพัฒนาประเทศ

แผนงานโครงการสำคัญต่างๆ ตามนโยบาย Thailand 4.0

การใช้เทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ
ประยุกต์ใช้ในด้านคมนาคมขนส่ง

หัวข้อนำเสนอ

ทิศทางการพัฒนาประเทศ

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

ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย
พ.ศ. 2558-2565

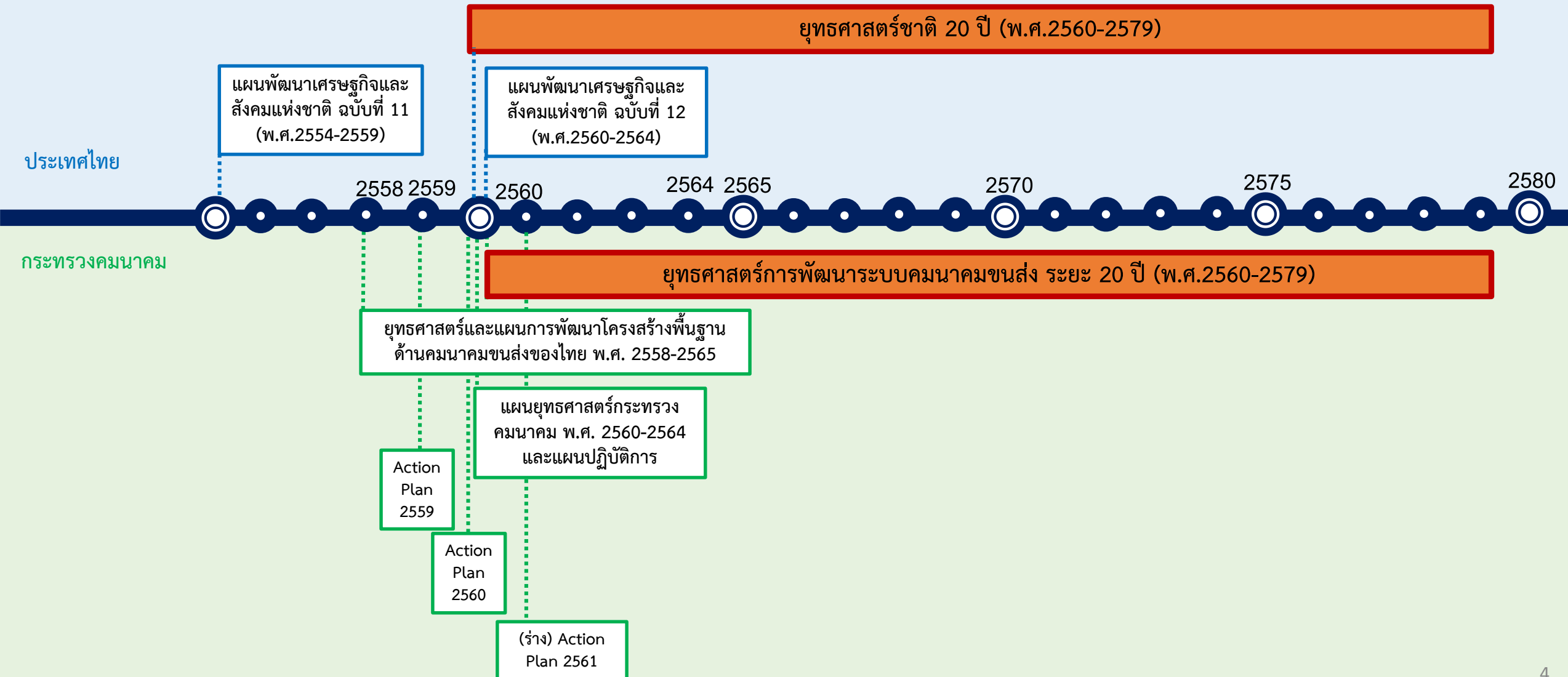
แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559-2560

(ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561

แผนงานโครงการสำคัญต่างๆ ตามนโยบาย Thailand 4.0

การใช้เทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ ประยุกต์ใช้ในด้านคมนาคมขนส่ง

ทิศทางและแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ



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

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560

หมวดที่ 6 แนวนโยบายแห่งรัฐ

รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติ เป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน ตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่างๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกันเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว

(ร่าง) ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี

วิสัยทัศน์ : ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน
เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12

วิสัยทัศน์ : ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน
เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

6 ยุทธศาสตร์ชาติ



การปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ



ความมั่นคง



สร้างการเติบโต
บนคุณภาพชีวิตที่เป็น
มิตรกับสิ่งแวดล้อม



สร้างความสามารถ
ในการแข่งขัน



สร้างโอกาส
ความเสมอภาค
และเท่าเทียมกัน
ทางสังคม



พัฒนาและ
เสริมสร้าง
ศักยภาพคน

6 ยุทธศาสตร์ชาติ + 4 ยุทธศาสตร์



การต่างประเทศ ประเทศ
เพื่อนบ้าน
และภูมิภาค



การพัฒนา
ภูมิภาค เมือง
และพื้นที่พิเศษ



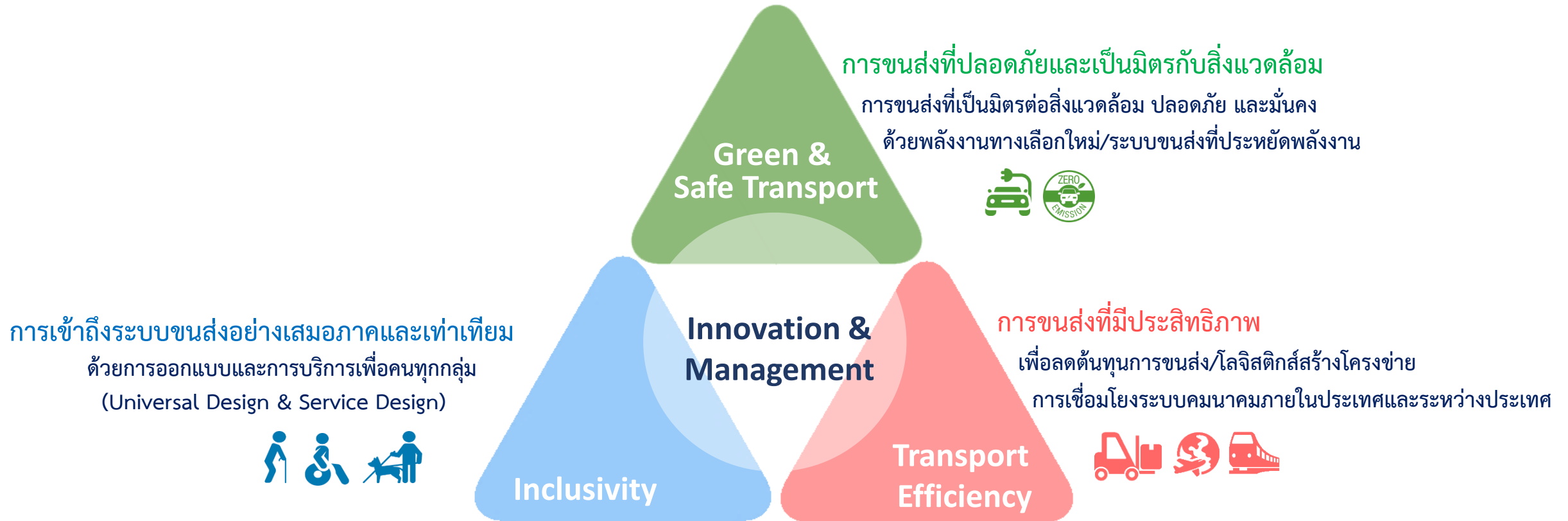
วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี
วิจัย
และนวัตกรรม



การพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐาน
และระบบโลจิสติกส์

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

กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง



วิสัยทัศน์และเป้าประสงค์

“ มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน ”

เป้าประสงค์ภาคสังคม

เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
ในการขนส่งและการเดินทาง

เป้าประสงค์ภาคเศรษฐกิจ

เพื่อขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและ
เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

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

ยุทธศาสตร์ที่ 1

การบูรณาการ
ระบบคมนาคมขนส่ง
(Integrated Transport Systems)

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- การบริหารจัดการให้เกิดประสิทธิภาพ

ตัวอย่าง

- การพัฒนาระบบรางเชื่อมต่อท่าอากาศยาน และท่าเรือ
- การบริหารจัดการเส้นทางเดินรถประจำทาง

ยุทธศาสตร์ที่ 2

การบริการของ
ภาคคมนาคมขนส่ง
(Transport Services)

- ความสะดวกในการขนส่งสินค้า
- ความสะดวกในการเดินทาง
- สิ่งอำนวยความสะดวก

ตัวอย่าง

- ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า/จุดพักรถบรรทุก/สถานีขนส่งผู้โดยสาร
- การปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเท้า/การขี่จักรยาน

ยุทธศาสตร์ที่ 3

การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย
และปฏิรูปองค์กร
(Regulations and Institution)

- การปรับโครงสร้างองค์กร
- การบังคับใช้กฎหมาย
- การให้เอกชนมีส่วนร่วม

ตัวอย่าง

- การจัดตั้งกรมราง
- การปรับปรุงกฎหมายด้านการเดินอากาศ
- การแยกบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานนโยบาย และกำกับดูแล

ยุทธศาสตร์ที่ 4

การพัฒนาบุคลากร
(Human Resource Development)

- การผลิตและพัฒนาบุคลากร
- การจัดตั้งสถาบันการพัฒนา/ฝึกอบรม

ตัวอย่าง

- การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน/พาณิชย์นาวี
- การฝึกอบรมบุคลากรด้านขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ 5

การนำเทคโนโลยีและ
นวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนา
ระบบคมนาคมขนส่ง

(Technology and Innovation)

- การส่งเสริมวิจัยและพัฒนา
- การนำเทคโนโลยี นวัตกรรม ประยุกต์ใช้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ตัวอย่าง

- การใช้ระบบ ITS/MIS/GIS
- การบริหารการจราจรทางอากาศ



แผนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ในแต่ละระยะ



หัวข้อนำเสนอ

ทิศทางการพัฒนาประเทศ

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

ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย
พ.ศ. 2558-2565

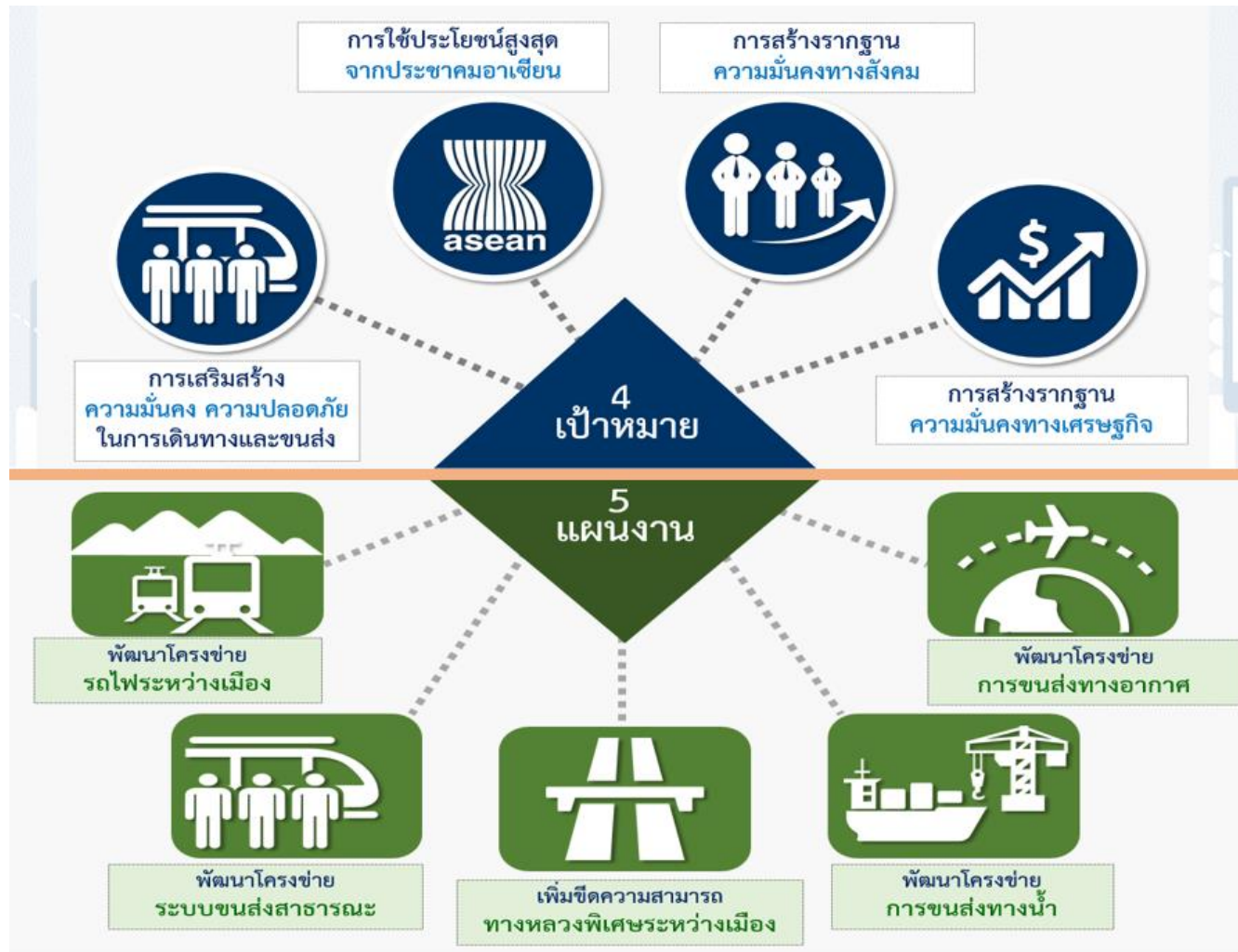
แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559-2560

(ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561

แผนงานโครงการสำคัญต่างๆ ตามนโยบาย Thailand 4.0

การใช้เทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ ประยุกต์ใช้ในด้านคมนาคมขนส่ง

ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565



ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 (ต่อ)

แผนงาน 1

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟ
ระหว่างเมือง

1.1 ปรับปรุงระบบอุปกรณ์
และโครงสร้างพื้นฐาน

1.2 การพัฒนาระบบรถไฟ
ทางคู่

แผนงาน 2

การพัฒนาโครงข่ายขนส่ง
สาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร
ใน กทม. และปริมณฑล

2.1 รถไฟฟ้า 10 สาย

2.2 การจัดซื้อรถประจำทาง
เชื้อเพลิง NGV 3,183 คัน และ
อุ้งจอด

2.3 การก่อสร้างโครงข่ายถนน
และสะพานใน กทม. และ
ปริมณฑล

แผนงาน 3

การเพิ่มขีดความสามารถ
ทางหลวงเชื่อมโยงฐานการผลิต
ของประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน

3.1 การยกระดับการเข้าถึง
พื้นที่เกษตร/ท่องเที่ยว

3.2 การเชื่อมโยงระหว่าง
เมืองหลัก และระหว่างฐาน
การผลิตหลักของประเทศ

3.3 การเชื่อมโยงประตูการขนส่ง
ระหว่างประเทศ

3.4 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนน และ
องค์ประกอบต่อเนื่อง

แผนงาน 4

การพัฒนาโครงข่าย
การขนส่งทางน้ำ

4.1 การพัฒนาท่าเรือ

4.2 การเสริมสร้างประสิทธิภาพ
การขนส่งทางน้ำ รักษาตลิ่ง

แผนงาน 5

การเพิ่มขีดความสามารถ
การให้บริการขนส่งทางอากาศ

5.1 การเพิ่มขีดความสามารถ
ของท่าอากาศยาน

5.2 เพิ่มขีดความสามารถระบบ
การจัดการจราจรทางอากาศ
ให้ได้มาตรฐานสากล

5.3 เพิ่มประสิทธิภาพผู้ปฏิบัติงาน

5.4 การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม
การบิน

5.5 การก่อสร้างอาคาร
เพื่อรองรับการพัฒนาบุคลากร
การบินพลเรือน

การเพิ่มประสิทธิภาพบริหารจัดการและการบริการด้านคมนาคมขนส่ง (Service)

หัวข้อนำเสนอ

ทิศทางการพัฒนาประเทศ

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

ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย
พ.ศ. 2558-2565

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559-2560

(ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561

แผนงานโครงการสำคัญต่างๆ ตามนโยบาย Thailand 4.0

การใช้เทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ ประยุกต์ใช้ในด้านคมนาคมขนส่ง

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559



ทางอากาศ

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (51,607 ลบ.)

วงเงินรวม

1.796 ล้านล้านบาท

รถไฟทางคู่ขนาดทาง 1.00 เมตร

- 1) ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น (26,004 ลบ.)
- 2) ช่วงมาบตาพุด - ชุมทางถนนจิระ (29,853 ลบ.)
- 3) ช่วงนครปฐม-หัวหิน (20,036 ลบ.)
- 4) ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร (17,290 ลบ.)
- 5) ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ (24,840 ลบ.)



มอเตอร์เวย์

1. สายพญา - มาบตาพุด (20,200 ลบ.)
2. สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา (84,600 ลบ.)
3. สายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี (55,620 ลบ.)

โครงข่ายรถไฟฟ้า

1. สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - มีนบุรี (110,116 ลบ.)
2. สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี (56,690 ลบ.)
3. สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (54,644 ลบ.)
4. สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้มช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง (44,157 ลบ.)
5. สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (131,004 ลบ.)



รถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร

1. ช่วงกรุงเทพ-หนองคาย , แก่งคอย-มาบตาพุด (369,148 ลบ.)
2. ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่ (449,473 ลบ.)
3. ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน (94,673 ลบ.)
4. ช่วงกรุงเทพ-ระยอง (152,528 ลบ.)

ทางน้ำ

1. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (1,864 ลบ.)
2. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1 (2,031 ลบ.)



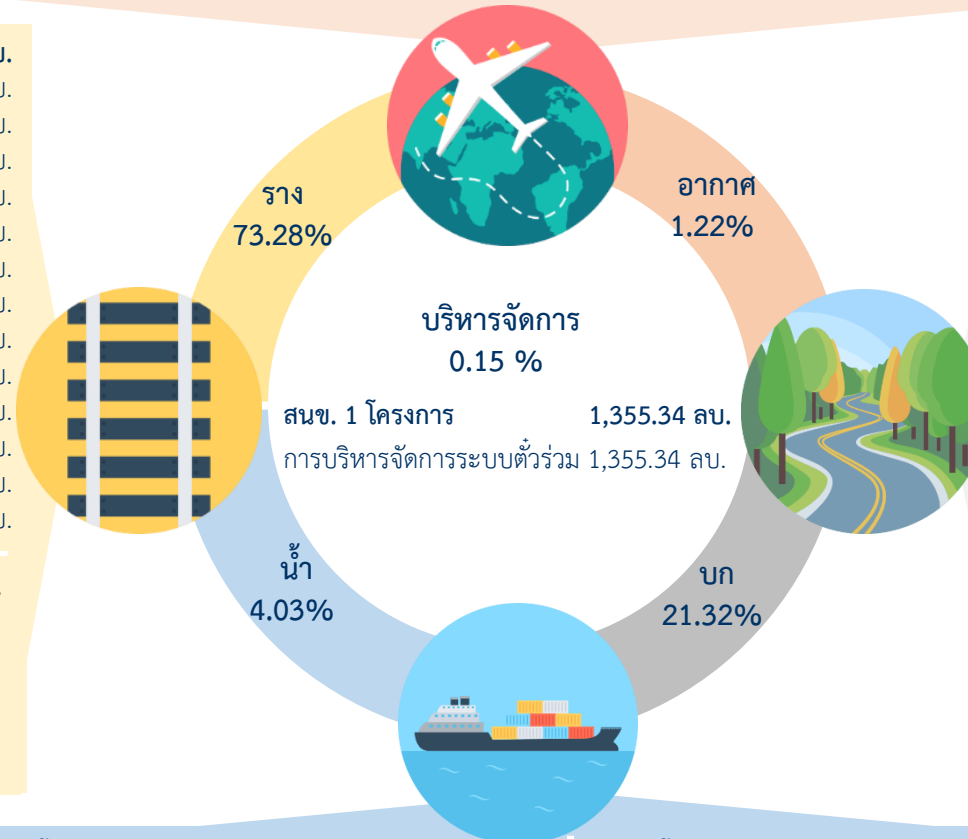
แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560

จำนวน 36 โครงการ วงเงินลงทุน 895,757.55 ล้านบาท

ทอท. 1 โครงการ	3,263.61 ลบ.	บกท. 1 โครงการ - ลบ.	ทย. 1 โครงการ	7,685.50 ลบ.
การปรับปรุงระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ทสภ. 3,263.61 ลบ.		MRO อยู่ตะเภา - ลบ.	การพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาค (แม่สอด/เบตง/สกลนคร/กระบี่)	7,685.50 ลบ.

รฟท. 13 โครงการ	466,404.70 ลบ.
ทางคู่ หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	10,239.58 ลบ.
ทางคู่ ปากน้ำโพ-เด่นชัย	56,066.25 ลบ.
ทางคู่ ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	35,839.74 ลบ.
ทางคู่ ขอนแก่น-หนองคาย	26,065.75 ลบ.
ทางคู่ ชุมพรี-สุราษฎร์ธานี	23,384.91 ลบ.
ทางคู่ สุราษฎร์ธานี-สงขลา	51,823.28 ลบ.
ทางคู่ หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	7,941.80 ลบ.
ทางคู่ เด่นชัย-เชียงใหม่	59,924.24 ลบ.
สายใหม่ เด่นชัย-เชียงใหม่	76,978.82 ลบ.
สายใหม่ บ้านฝ้าย-นครพนม	60,351.91 ลบ.
ARL ส่วนต่อขยาย ดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท	31,149.35 ลบ.
ชานเมืองสายสีแดงเข้ม รังสิต-มธ.รังสิต	7,596.94 ลบ.
ชานเมืองสายสีแดงอ่อน ศิริราช-ตลิ่งชัน-ศาลายา	19,042.13 ลบ.

รฟม. 5 โครงการ	189,999.00 ลบ.
สายสีน้ำเงิน บางแค-พุทธมณฑล สาย 4	21,197.00 ลบ.
สายสีเขียวเข้ม สมุทรปราการ-บางปู	12,146.00 ลบ.
สายสีเขียวเข้ม คูคต-ลำลูกกา	9,803.00 ลบ.
สายสีส้ม ตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมฯ	123,354.00 ลบ.
ระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต	23,499.00 ลบ.



ทล. 3 โครงการ	111,650.00 ลบ.
Motorway นครปฐม-ชะอำ	80,600.00 ลบ.
Motorway หาดใหญ่-ชายแดนมาเลเซีย	30,500.00 ลบ.
จุดพักรถบรรทุก (บุรีรัมย์/อุดรธานี/กำแพงเพชร/ขาเข้า)	550.00 ลบ.

กทพ. 3 โครงการ	56,122.65 ลบ.
ทางพิเศษ พระราม3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กทม. (ด้านตะวันตก)	31,244.00 ลบ.
ทางพิเศษสายกระทุ่ม-ป่าตอง จ.ภูเก็ต	10,496.65 ลบ.
ระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 และ E-W corridor	14,382.00 ลบ.

ขสมก. 1 โครงการ	2,272.22 ลบ.
การจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า 200 คัน + ก่อสร้างสถานีประจวบฯ	2,272.22 ลบ.

ขบ. 4 โครงการ	20,923.29 ลบ.
ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย	2,365.81 ลบ.
ศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	1,053.62 ลบ.
การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน 9 จังหวัด)	8,065.84 ลบ.
การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก 8 จังหวัด)	9,438.02 ลบ.

กทท. 1 โครงการ	35,099.54 ลบ.
การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3	35,099.54 ลบ.

จท. 2 โครงการ	981.70 ลบ.
การเดินเรือเฟอร์รี่เชื่อมอ่าวไทยตอนบน	- ลบ.
การพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมอ่าวไทยตอนบน	981.70 ลบ.

หัวข้อนำเสนอ

ทิศทางการพัฒนาประเทศ

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

ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย
พ.ศ. 2558-2565

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559-2560

(ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561

แผนงานโครงการสำคัญต่างๆ ตามนโยบาย Thailand 4.0

การใช้เทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ ประยุกต์ใช้ในด้านคมนาคมขนส่ง

(ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561



คกก. PPP เห็นชอบ/क्रम. อนุมัติ (24 โครงการ)

1. ทางพิเศษ กะรุ-ป่าตอง (กทพ.)
2. ศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม (ขบ.)
3. สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน) (ขบ.)
4. สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก) (ขบ.)
5. จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) (ขสมก.)
6. M นครปฐม-ชะอำ (ทล.)
7. M หาดใหญ่-ชายแดนไทยมาเลเซีย (ทล.)
8. M ทางยกระดับอุตสาหกรรม รังสิต-บางปะอิน ใหม่ (ทล.)
9. M ทางยกระดับบน H35 กรุงเทพฯ-มหาชัย ใหม่ (ทล.)

ถนน 9 โครงการ



10. HSR กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ (สนข./รฟท.)
11. HSR กรุงเทพฯ-หัวหิน (สนข./รฟท.)
12. HSR กรุงเทพฯ-ระยอง (รฟท.)
13. รถไฟฟ้าเมือง สายสีแดงอ่อน บางซื่อ-หัวหมาก และสีแดงเข้ม บางซื่อ-หัวลำโพง (รฟท.)
14. รถไฟฟ้า สายสีม่วง เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (รฟม.)
15. รถไฟฟ้าสีเขียวเข้ม สมุทรปราการ-บางปู (รฟม.)
16. รถไฟฟ้าสีเขียวเข้ม คูคต-ลำลูกกา (รฟม.)
17. ระบบขนส่งมวลชนทางราง จ.ภูเก็ต (สนข./รฟม.)
18. ระบบขนส่งมวลชนทางราง จ.เชียงใหม่ ใหม่ (สนข./รฟม.)
19. ระบบขนส่งมวลชนทางราง จ.นครราชสีมา ใหม่ (สนข./รฟม.)
20. ระบบขนส่งมวลชนทางราง จ.ขอนแก่น ใหม่ (สนข./รฟม.)
21. ท่าเรือเฟอร์รี่ ระยะยาว (ผู้โดยสาร/รถยนต์/รถบรรทุก) (จท.)
22. ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 (กทท.)
23. พัฒนารุจิกท่าเรือบก (Dry Port) ใหม่ (กทท.)
24. MRO (บกท.)

ราง 11 โครงการ



น้ำ 3 โครงการ



อากาศ 1 โครงการ



หมายเหตุ - สีส้ม - โครงการใน Action Plan 2559 10 โครงการ
วงเงินลงทุน 1,272,103.55 ล้านบาท



ประกวดราคาแล้วเสร็จ/เริ่มก่อสร้างได้/พร้อมเปิดบริการ (27 โครงการ)

1. จุดพักรถบรรทุก บัรรัมย์/ขอนแก่น (ทล.)
2. ทางพิเศษ พระราม3-ดาวคะนอง-วงแหวนฯ (กทพ.)
3. ทางด่วน ขั้นที่ 3 ตอน N2 (กทพ.)
4. DT ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร (รฟท.)
5. DT นครปฐม-หัวหิน (รฟท.)
6. DT ลพบุรี-ปากน้ำโพ (รฟท.)
7. DT มาบกะเบา-ชุมทางจิระ (รฟท.)
8. DT หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ (รฟท.)
9. DT ปากน้ำโพ-เด่นชัย (รฟท.)
10. DT ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี (รฟท.)
11. DT ขอนแก่น-หนองคาย (รฟท.)
12. DT ชุมพร-สุราษฎร์ธานี (รฟท.)
13. DT สุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา (รฟท.)
14. DT หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (รฟท.)
15. DT เด่นชัย-เชียงใหม่ (รฟท.)
16. New DT เด่นชัย-เชียงราย-เชียงใหม่ (รฟท.)
17. New DT บ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม (รฟท.)
18. HSR กรุงเทพฯ-นครราชสีมา (สนข./รฟท.)
19. ARL พญาไท-บางซื่อ-ดอนเมือง (รฟท.)
20. รถไฟฟ้าเมืองสีแดงเข้ม รังสิต-มธ.รังสิต (รฟท.)
21. รถไฟฟ้าเมืองสีแดงอ่อน ศิริราช-ตลิ่งชัน-ศาลายา (รฟท.)
22. รถไฟฟ้าสีน้ำเงิน บางแค-พุทธมณฑล (รฟม.)
23. รถไฟฟ้าสีส้ม บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ (รฟม.)
24. พัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ (ก่อสร้างลานจอด/ระบบไฟฟ้า) ใหม่ (ทย.)
25. พัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (ก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร) ใหม่ (ทย.)
26. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการเดินอากาศ (บวท.)
27. ตัวร่วม (รฟม./สนข.)

ถนน 3 โครงการ



ราง 20 โครงการ



อากาศ 3 โครงการ



จัดการระบบขนส่ง 1 โครงการ

สีด้า - โครงการใน Action Plan 2560 32 โครงการ
วงเงินลงทุน 1,021,119.96 ล้านบาท

สีน้ำเงิน - โครงการใหม่ 8 โครงการ + ลำดับที่ 26
วงเงินลงทุน 103,285.08 ล้านบาท

หัวข้อนำเสนอ

ทิศทางการพัฒนาประเทศ

แผนงานโครงการสำคัญต่างๆ ตามนโยบาย Thailand 4.0

นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน (One Belt One Road)

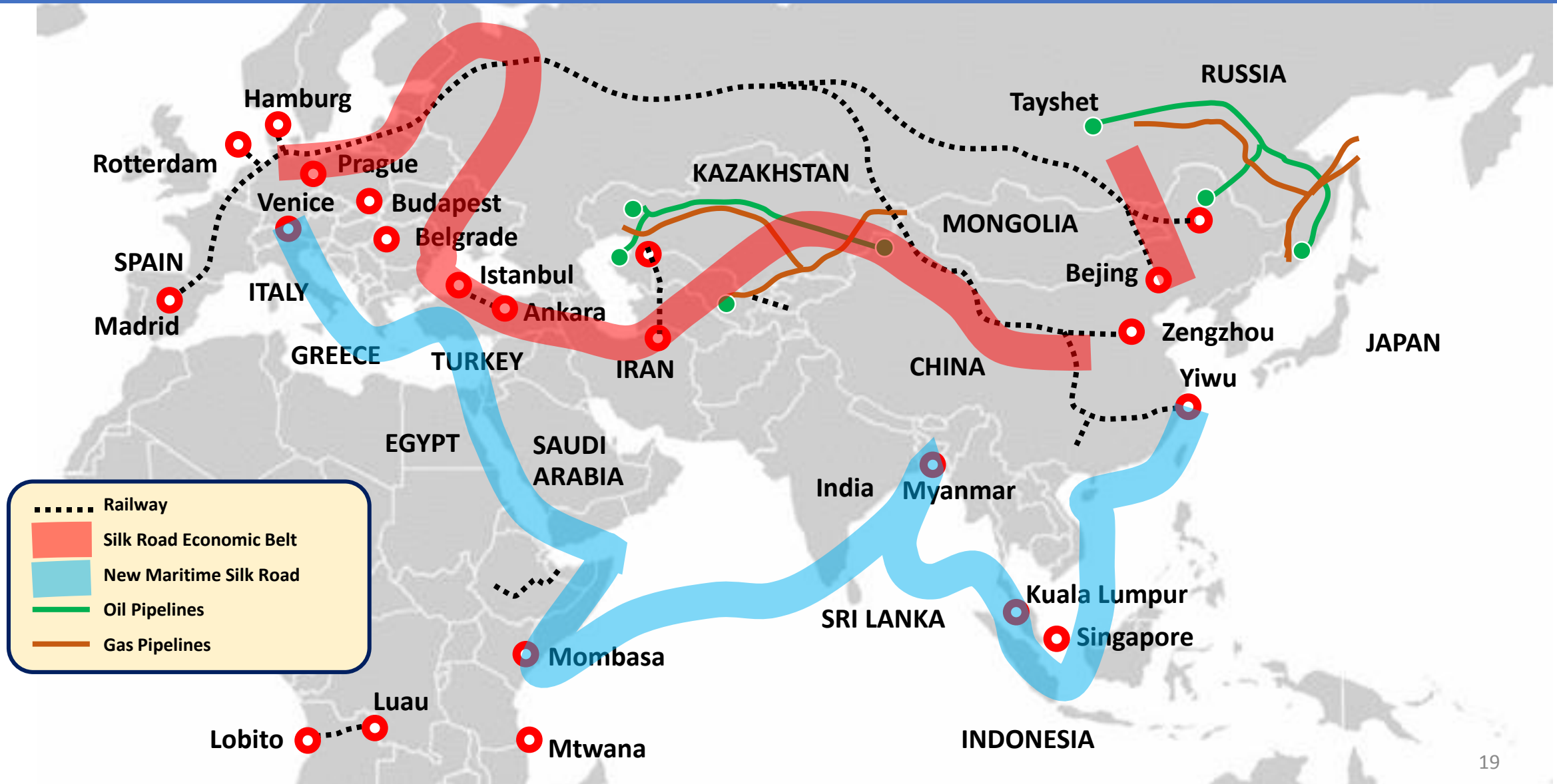
โครงการความร่วมมือก่อสร้างรถไฟ ไทย-จีน

โครงการความร่วมมือก่อสร้างรถไฟ ไทย-ญี่ปุ่น

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
(Eastern Economic Corridor Development : EEC)

การใช้เทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ ประยุกต์ใช้ในด้านคมนาคมขนส่ง

นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน (One Belt One Road)



นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน (One Belt One Road)



หัวข้อนำเสนอ

ทิศทางการพัฒนาประเทศ

แผนงานโครงการสำคัญต่างๆ ตามนโยบาย Thailand 4.0

นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน (One Belt One Road)

โครงการความร่วมมือก่อสร้างรถไฟ ไทย-จีน

โครงการความร่วมมือก่อสร้างรถไฟ ไทย-ญี่ปุ่น

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
(Eastern Economic Corridor Development : EEC)

การใช้เทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ ประยุกต์ใช้ในด้านคมนาคมขนส่ง

โครงการความร่วมมือก่อสร้างรถไฟ ไทย-จีน



การดำเนินงานแบ่งเป็น 3 ระยะ

ระยะที่ 1: ดำเนินงานก่อสร้างแบ่งเป็น 2 ช่วง

ช่วงกรุงเทพ-แก่งคอย (ระยะทาง 133 กิโลเมตร)

ช่วงที่แก่งคอย-โคราช (ระยะทาง 138.5 กิโลเมตร)

ระยะที่ 2: โคราช-หนองคาย (ระยะทาง 355 กิโลเมตร)

ระยะที่ 3: แก่งคอย-มาบตาพุด (ระยะทาง 246.50 กิโลเมตร)



สถานะโครงการ

1. ครม. มีมติอนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ - นครราชสีมา เมื่อ วันที่ 11 ก.ค.60
2. ครม. อนุมัติ ร่างสัญญา 2.1 เมื่อวันที่ 22 ส.ค.60 และ ร่างสัญญา 2.2 ในวันที่ 29 ส.ค.60
3. ลงนามสัญญา 2.1 - 2.2 ณ ประเทศจีน ในวันที่ 4-5 ก.ย.60
3. สภาวิศวกรไทยอยู่ระหว่างจัดฝึกอบรมและทดสอบแก่วิศวกรจีนแล้ว 2 ครั้ง (จาก 4 ครั้ง)
4. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
 - ช่วงบางซื่อ-บ้านภาชี กก.วล. เห็นชอบรายงานฯ แล้วเมื่อ 6 ก.ค. 2560
 - ช่วงบ้านภาชี-นครราชสีมา อยู่ระหว่างปรับปรุงแก้ไขรายงาน EIA (ครั้งที่ 7)
5. คาดว่าเริ่มก่อสร้างในเดือน พ.ย. 2560 ที่กลางดง-ปากอโศก ระยะทาง 3.5 km

การดำเนินงาน ระยะที่ 1: กรุงเทพฯ - นครราชสีมา

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

หัวข้อนำเสนอ

ทิศทางการพัฒนาประเทศ

แผนงานโครงการสำคัญต่างๆ ตามนโยบาย Thailand 4.0

นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน (One Belt One Road)

โครงการความร่วมมือก่อสร้างรถไฟ ไทย-จีน

โครงการความร่วมมือก่อสร้างรถไฟ ไทย-ญี่ปุ่น

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
(Eastern Economic Corridor Development : EEC)

การใช้เทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ ประยุกต์ใช้ในด้านคมนาคมขนส่ง

โครงการความร่วมมือก่อสร้างรถไฟ ไทย-ญี่ปุ่น



โครงการแบ่งเป็น 3 ช่วง

1. กรุงเทพฯ-เชียงใหม่

ระยะทาง 672 กม.

ระยะที่1: เส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก ระยะทาง 380 km.

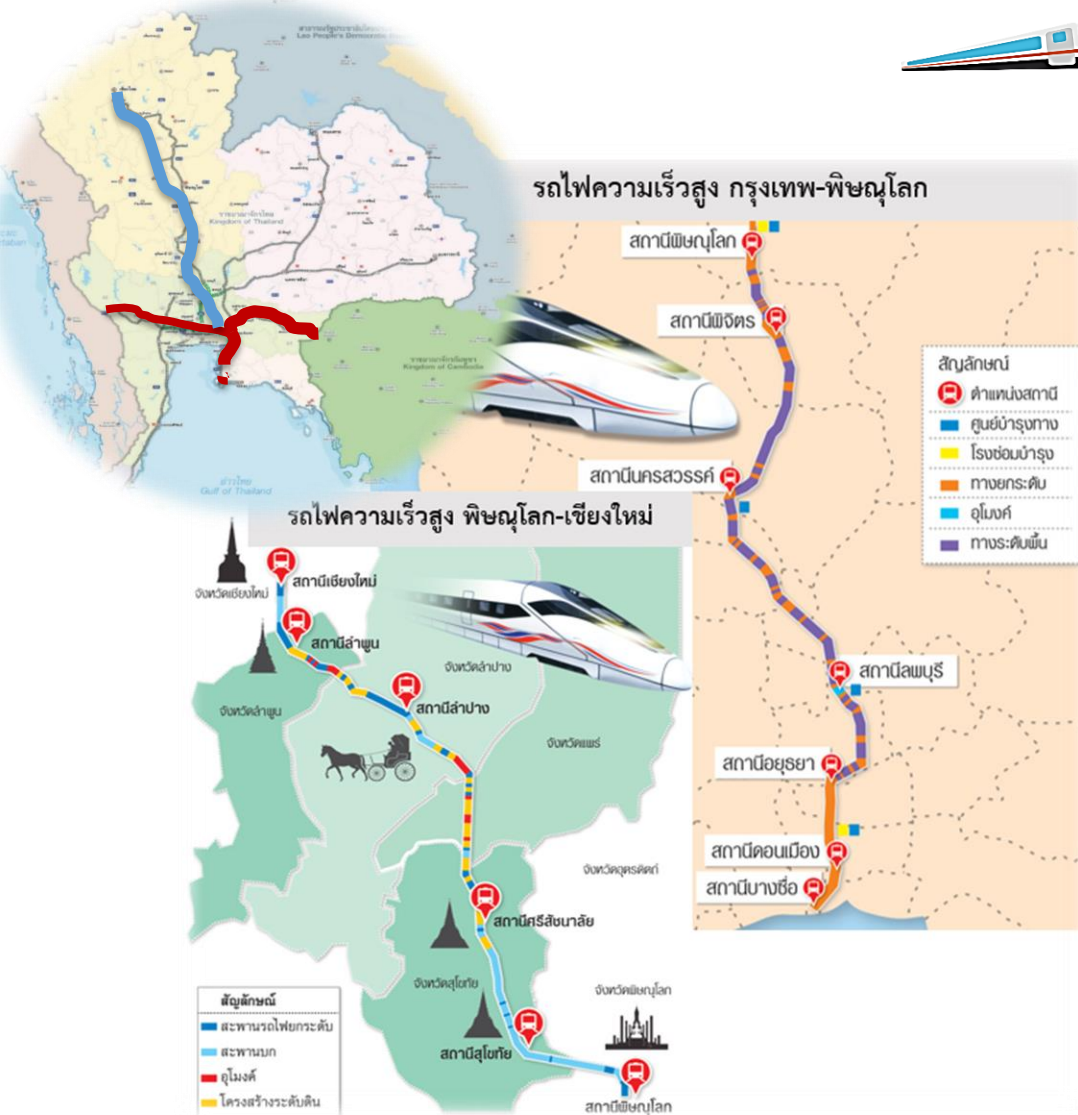
ระยะที่2: เส้นทางพิษณุโลก-เชียงใหม่ ระยะทาง 292 km.

2. กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-อรัญประเทศ

ระยะทาง 496 กม.

3. ฉะเชิงเทรา - แหลมฉบัง

ระยะทาง 78 กม.



สถานะโครงการปัจจุบัน: ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่

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

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

หัวข้อนำเสนอ

ทิศทางการพัฒนาประเทศ

แผนงานโครงการสำคัญต่างๆ ตามนโยบาย Thailand 4.0

นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน (One Belt One Road)

โครงการความร่วมมือก่อสร้างรถไฟ ไทย-จีน

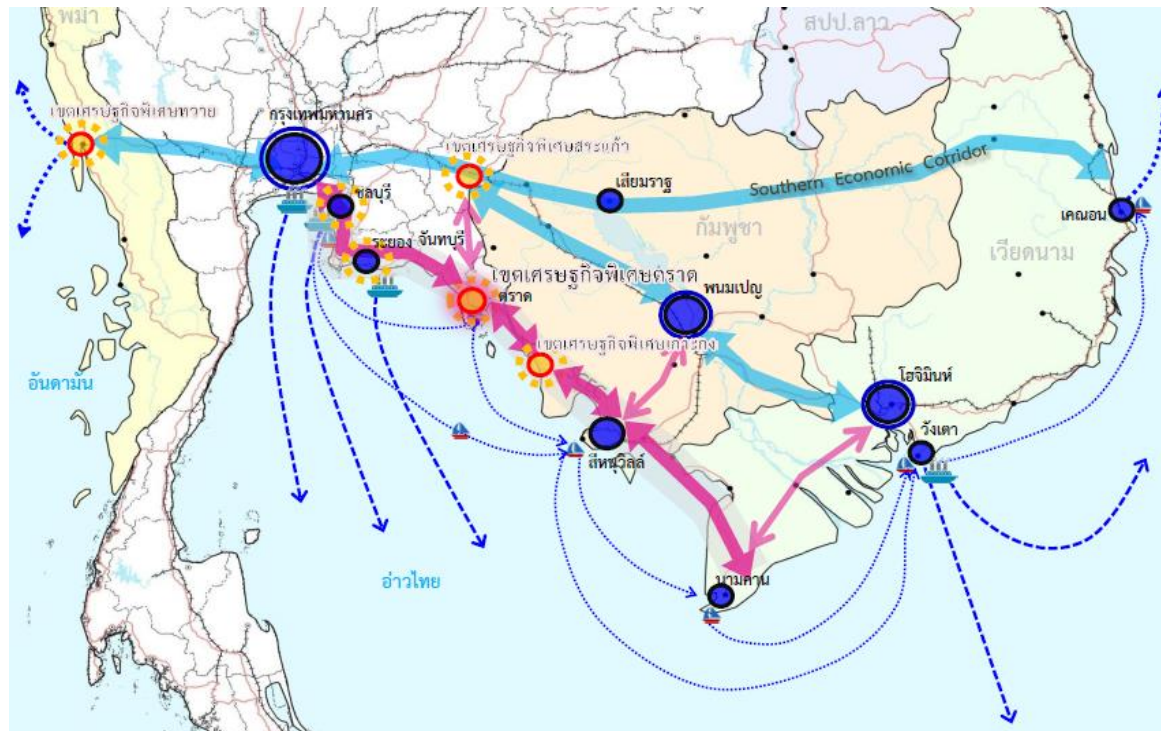
โครงการความร่วมมือก่อสร้างรถไฟ ไทย-ญี่ปุ่น

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
(Eastern Economic Corridor Development : EEC)

การใช้เทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ ประยุกต์ใช้ในด้านคมนาคมขนส่ง

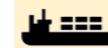
การเชื่อมโยงและเป้าหมายการพัฒนา EEC

ครอบคลุมพื้นที่นำร่อง 3 จังหวัด **ชลบุรี** **ระยอง** และ **ฉะเชิงเทรา**



ลงทุน 1.5 ล้านล้านบาทใน 5 ปี

ฐานภาษีใหม่ 100,000 ล้านบาท/ปี



ลดโลจิสติกส์
400,000 ล้านบาท/ปี



เศรษฐกิจโต 5% ต่อปี



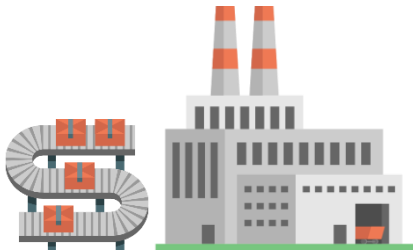
งานใหม่กว่า 100,000 อัตรา/ปี

นักท่องเที่ยว +10 ล้านคน/ปี



ความสำคัญของโครงการ

ฐานการผลิตสำคัญ



ปิโตรเคมี



พลังงาน



ยานยนต์

เมียนมา

ไทย

ท่าเรือน้ำลึกทวาย



ท่าเรือแหลมฉบัง



กัมพูชา

ท่าเรือสีหนุวิลล์



เวียดนาม

ท่าเรือวังเตา

ศูนย์กลางการขนส่งทางเรือ
ของอาเซียน

ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน



ถนน



ราง



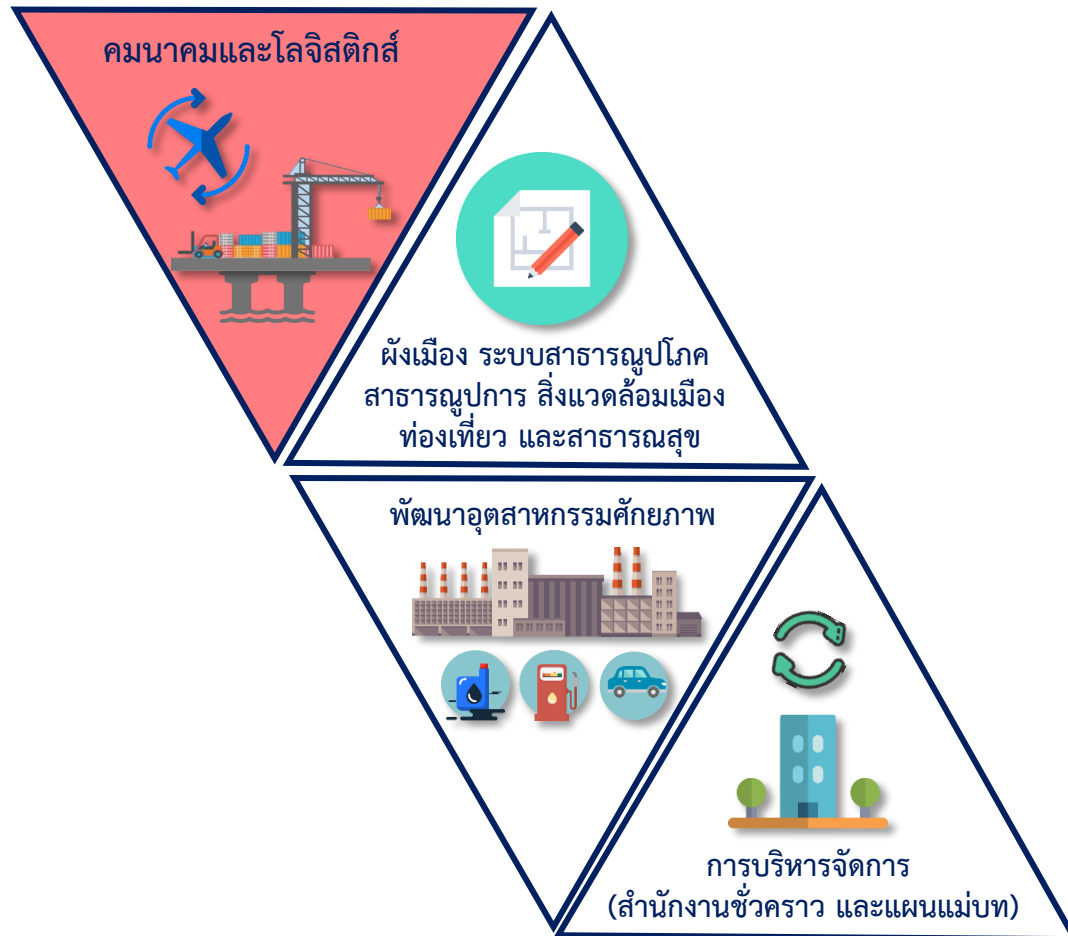
ท่าเรือ



นิคมอุตสาหกรรม

แผนการลงทุนภายใต้แผนงาน EEC พ.ศ. 2560-2564

4 แผนงาน 176 โครงการ



แผนงาน	จำนวน (โครงการ)	วงเงิน (ล้านบาท)
1. คมนาคมและโลจิสติกส์ (รวมสนามบินอุตะเถาและ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ)	103	745,710.56
2. ผังเมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข	60	93,663.90
3. อุตสาหกรรม	11	24,042.48
4. การบริหารจัดการ	2	131.70
รวม	176	863,416.94

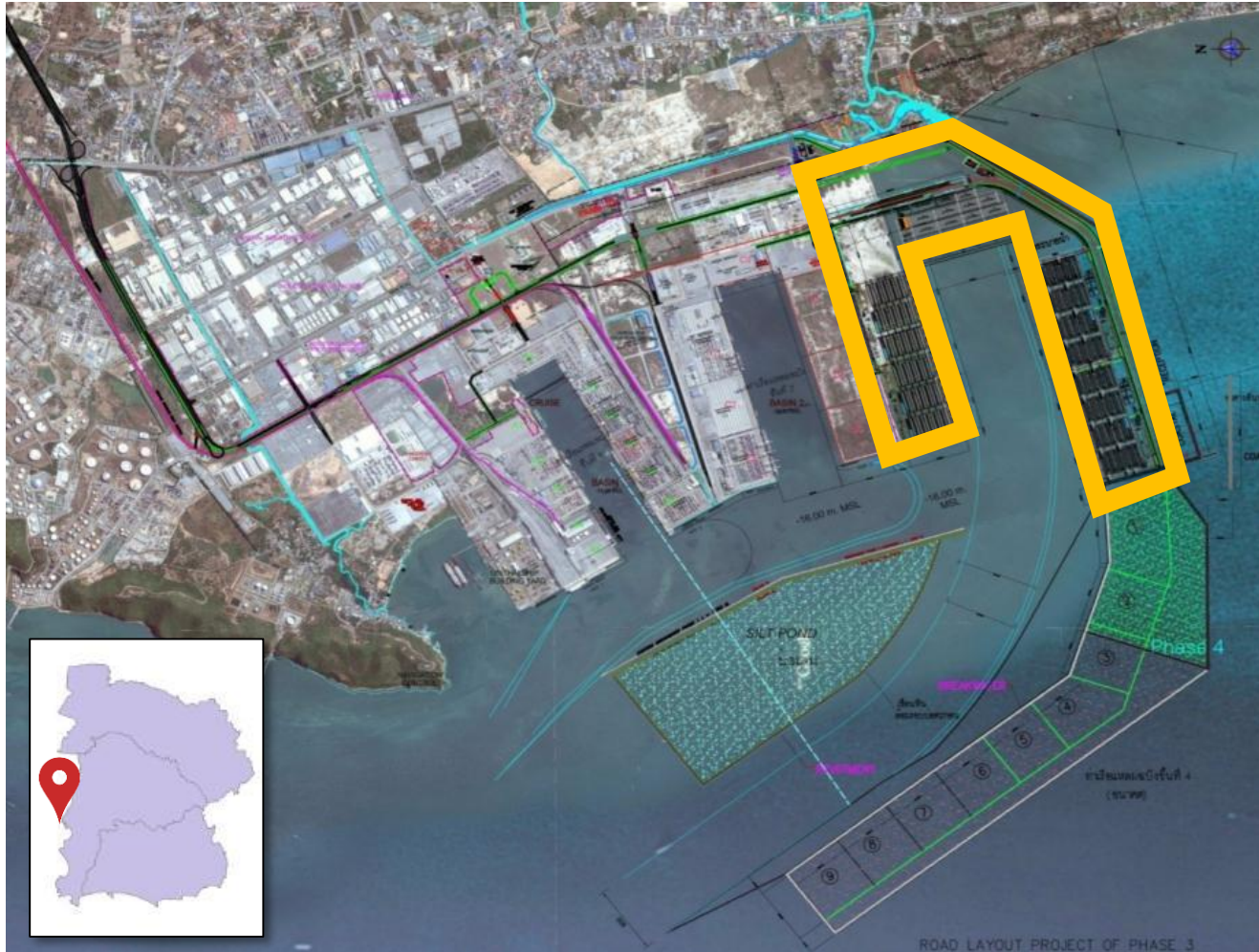
โครงการลงทุนที่สำคัญใน EEC



สนามบินอู่ตะเภา และการซ่อมบำรุงอากาศยาน



ท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3

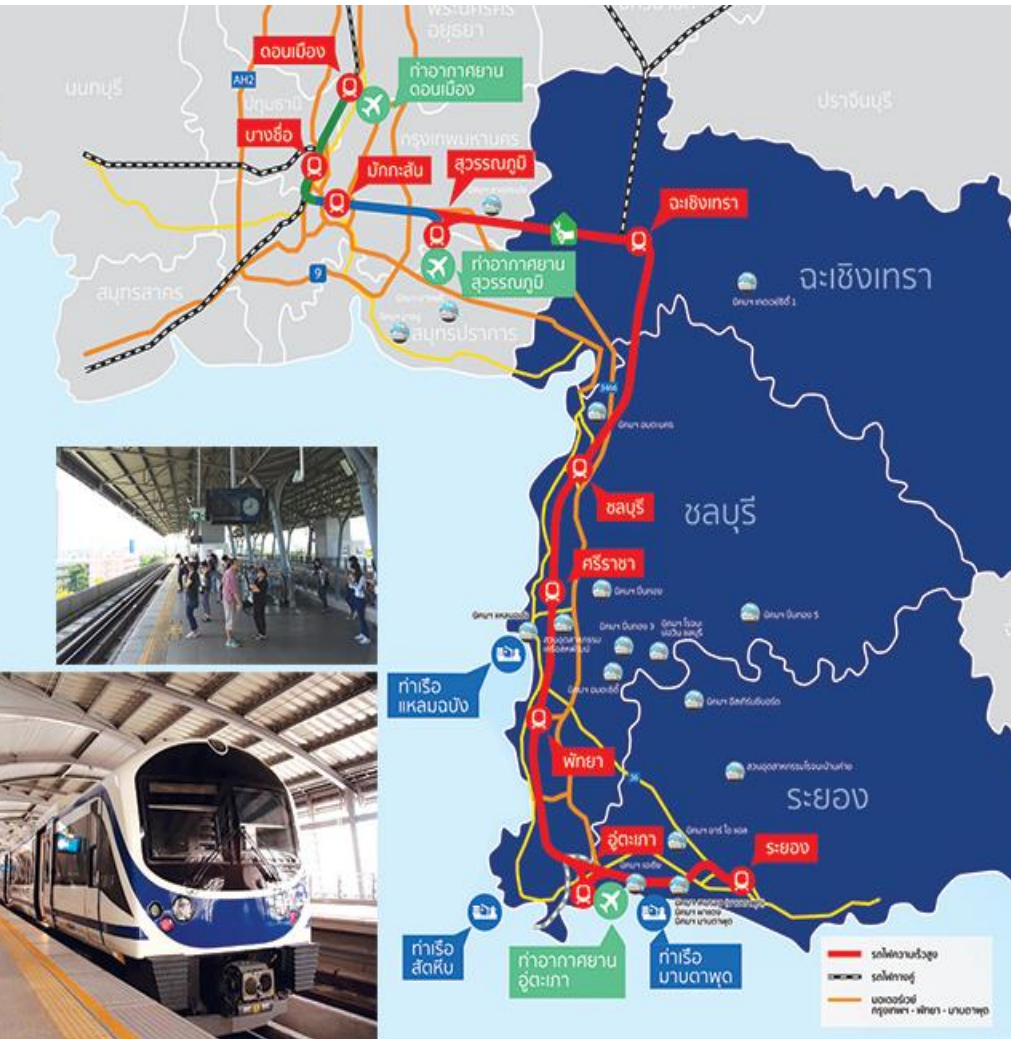


- ขยายเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ
 - รองรับจำนวนตู้สินค้าจาก 7 ล้านTEU/ปี เป็น 18 ล้านTEU/ต่อปี
 - รองรับส่งออกรถยนต์จาก 1 ล้านคัน เป็น 3 ล้านคันต่อ/ปี
- Gateway for Indo-China
- สร้างธุรกิจ Tran-shipment ของไทย
- จากท่าเรืออันดับที่ 22 เป็น Top 10 ของโลก

โครงการรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่

เชื่อมต่อ 3 สนามบินหลักภายใน 1 ชั่วโมง และเพิ่มการเชื่อมโยงอุตสาหกรรม

โดยโครงข่ายทางรถไฟใหม่ (ทางคู่) เชื่อมต่อระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือน้ำลึกทวาย



ระบบรางคู่ (Double Track)

ความกว้างรางขนาดมาตรฐาน 1.435 เมตร

ข้อมูลรถไฟความเร็วสูงสาย กรุงเทพ - ระยอง

ระยะทางรวม 193.5 km เริ่มต้นจาก
สถานีลาดกระบังไปจนถึงสถานีระยอง
ใช้เขตทางรถไฟสายชายฝั่งทะเล
ตะวันออกของ รฟท. เป็นหลัก



ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า
ความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
ระยะเวลาเดินทางประมาณ 1.05 ชั่วโมง
(65 นาที)

สถานีรถไฟความเร็วสูงมีทั้งหมด 6 แห่ง
ได้แก่ ลาดกระบัง ฉะเชิงเทรา ชลบุรี
ศรีราชา พัทยา และระยอง

มีศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) พื้นที่กว่า 400 ไร่
ตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา

ขีดความสามารถรองรับผู้โดยสาร 300,000 คน/วัน

โครงการมอเตอร์เวย์ 3 เส้นใหม่



เสริมศักยภาพด้วยโครงข่ายเพิ่มเติม เพื่อเชื่อมโยงไปยังพื้นที่อื่น

- โครงการต่อขยายพัททยา – มาบตาพุด
 - ระยะทาง 32 กิโลเมตร
 - รองรับการเชื่อมโยงอุตสาหกรรม ระหว่างแหลมฉบัง – มาบตาพุด และรองรับสนามบินอู่ตะเภา
- โครงการมอเตอร์เวย์แหลมฉบัง-นครราชสีมา
- โครงการมอเตอร์เวย์บ้านบึง-แกลง-จันทบุรี-ตราด

สถานะปัจจุบัน: โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)



- คณะอนุกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้จัดทำ “แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม” แล้วเสร็จ จัดส่งให้ คณะกรรมการบริหารการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออก แล้ว

หัวข้อนำเสนอ

ทิศทางการพัฒนาประเทศ

แผนงานโครงการสำคัญต่างๆ ตามนโยบาย Thailand 4.0

นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน (One Belt One Road)

โครงการความร่วมมือก่อสร้างรถไฟ ไทย-จีน

โครงการความร่วมมือก่อสร้างรถไฟ ไทย-ญี่ปุ่น

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
(Eastern Economic Corridor Development : EEC)

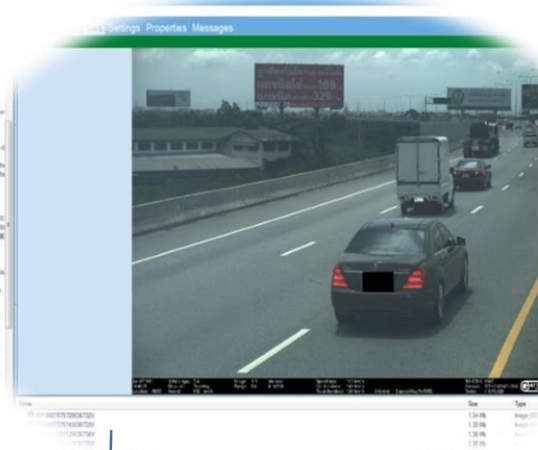
การใช้เทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ ประยุกต์ใช้ในด้านคมนาคมขนส่ง

การใช้เทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ ประยุกต์ใช้ในด้านคมนาคมขนส่ง

ระบบควบคุมและสั่งการป้ายจราจรอัจฉริยะ
(SMART VMS)



ระบบกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ
(Automated Speed Enforcement Camera System)



ถนนยางแอสฟัลต์ผสมยางธรรมชาติ หรือ
ถนนยางมะตอยผสมยางพารา

ยางพาราใช้กับงานถนนลาดยาง

มีการส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากยางพารา
ในงานผิวทางโดยการนำยางธรรมชาติมา
ปรับปรุงคุณภาพแอสฟัลต์ 2 ประเภท



หนา 2 เซนติเมตร

2



หนา 5 เซนติเมตร

หนา 2 เซนติเมตร

ระบบตั๋วร่วมรับมาตรฐานกลาง
(Common Ticketing System Standard)





ขอขอบคุณ



วันพฤหัสบดีที่ 9 พฤศจิกายน 2560

ณ ห้องแอทินี คริสตัลฮอลล์ โรงแรม พลาซ่า แอทินี รอยัล เมอริเดียน