



การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานสู่อาเซียน



นายชาญวิทย์ อมตะมาตุชาติ
รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

วันจันทร์ที่ 16 กันยายน 2556
ณ ห้องจุปิตอร์ 14 ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุม อิมแพ็ค เมืองทองธานี นนทบุรี

ประเด็นนำเสนอ

1. แผนแม่บทประชาคมอาเซียน
2. โอกาสและผลกระทบจากประชาคมอาเซียน
3. สถานะโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย
4. แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับอาเซียน 2558
5. ประเด็นข้อเสนอแนะและความเห็นเพิ่มเติม

แผนแม่บทประชาคมอาเซียน



ประชาคมอาเซียนและพันธกรณี

กฎบัตรอาเซียน : กรอบทางกฎหมายและทางสถาบันของอาเซียน

ประชาคมอาเซียน

ประชาคมเศรษฐกิจ (ASEAN Economic Community)

ตลาด/ฐานการผลิตเดียว ภูมิภาคที่มีความสามารถในการแข่งขัน มีการพัฒนาที่เท่าเทียม และ บูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก

AEC Blueprint

ประชาคมการเมืองและความมั่นคง (ASEAN Political-Security Community)

พัฒนาการเมือง คุ่มครองสิทธิมนุษยชน ร่วมมือป้องกันทางทหารและความมั่นคงอาเซียน เพื่อความสงบสุข เป็นเอกภาพ และแข็งแกร่ง

APSC Blueprint

ประชาคมสังคมและวัฒนธรรม (ASEAN Socio-Culture Community)

พัฒนามนุษย์ สวัสดิการสังคม ลดความยากจน ส่งเสริมผู้ด้อยโอกาส สร้างอัตลักษณ์อาเซียน พัฒนาสังคมผ่านกรอบอนุภูมิภาค แก้ปัญหาสิ่งแวดล้อม

ASCC Blueprint

Master Plan on ASEAN Connectivity

การเชื่อมโยงทางกายภาพ

- โครงสร้างพื้นฐานทางบก ทางทะเล และทางอากาศ
- ICT
- พลังงาน

การเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ

- เปิดเสรีและอำนวยความสะดวกทางการค้า บริการ และการลงทุน
- ความตกลงการขนส่งในภูมิภาค
- พิธีการในการข้ามพรมแดน
- เสริมสร้างศักยภาพ

การเชื่อมโยงด้านประชาชน

- การศึกษาและวัฒนธรรม
- การท่องเที่ยว

โอกาสและผลกระทบจากประชาคมอาเซียน



การค้า การลงทุน และบริการมีแนวโน้มขยายตัว

การรวมตัวเป็นประชาคม
อาเซียนทำให้ตลาดมีขนาด
ใหญ่ขึ้น ดึงดูดให้เกิดการ
ลงทุนมากขึ้น และมี
จำนวนแรงงานเพิ่มมากขึ้น

สัดส่วนขนาดประชากรในอาเซียนกับภูมิภาคอื่น (พ.ศ. 2558)

สหรัฐ
0.5 เท่าของ
อาเซียน

ยุโรป
0.8 เท่าของ
อาเซียน

อาเซียน
613 ล้าน
คน

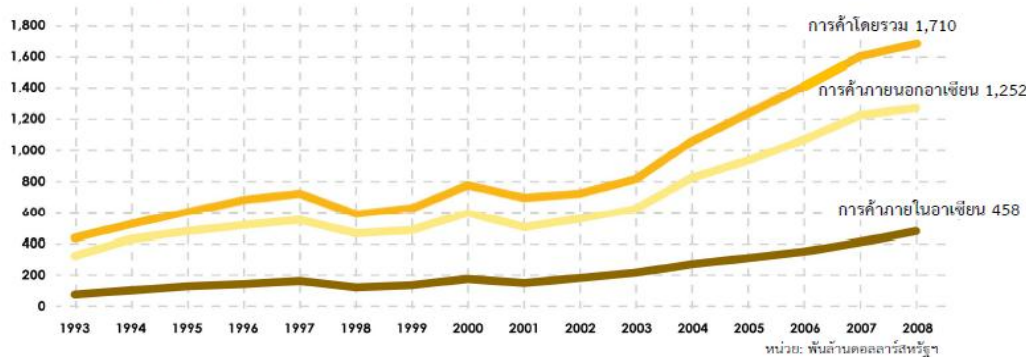
อินเดีย
1.9 เท่าของ
อาเซียน

จีน
2.2 เท่าของ
อาเซียน

ที่มา: ASEAN report (ฉบับที่1), สถาบันองค์ความรู้แห่งเอเชีย, มกราคม 2555

แนวโน้มการค้าโดยรวมของภูมิภาคอาเซียน

Source: ASEAN Trade Database

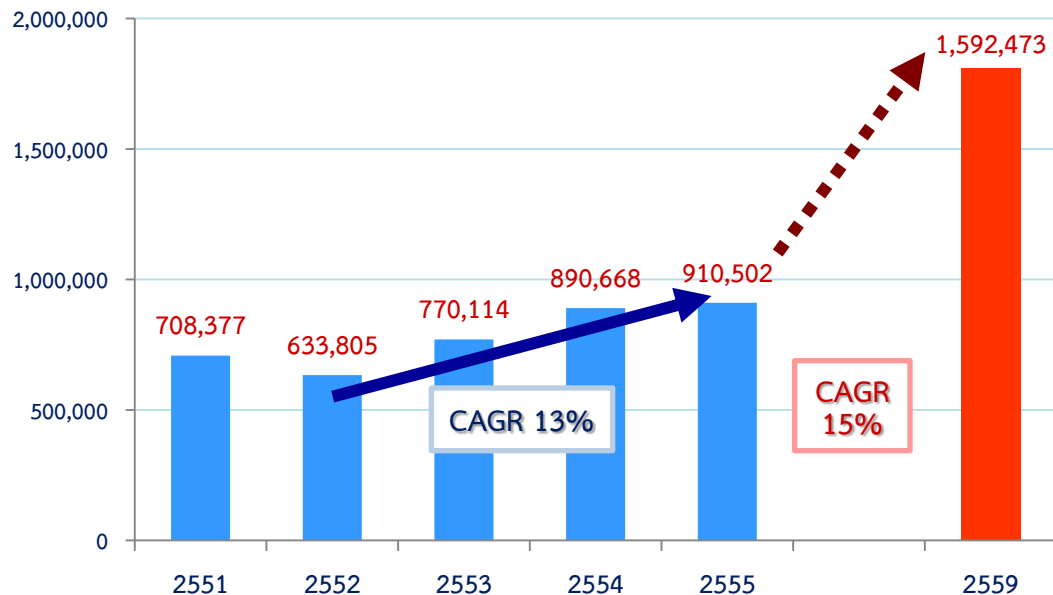


การค้าของอาเซียนเติบโตขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะ
ปริมาณการค้าภายนอกกลุ่มอาเซียนที่เติบโตอย่าง
ต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลจากนโยบายของแต่ละประเทศ
สมาชิกในการกระตุ้นให้เกิดการรวมตัวกันของภาค
ธุรกิจ

มูลค่าการค้าชายแดนไทยขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 13 ต่อปี

แผนฯ 11 กำหนดเป้าหมายเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนของไทย
ในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านให้ขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็น 15% ต่อปี

มูลค่าการค้าชายแดน



ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ เมษายน 2556



สัดส่วนการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ปี2556

การเพิ่มพูนความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและภูมิภาค...เปิดกว้างเศรษฐกิจไทย



การแลกเปลี่ยนสิทธิจราจร
ระหว่างไทย-ลาว-จีน และ
สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4



การพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน



การพัฒนาท่าเรือน้ำลึก
และนิคมอุตสาหกรรมทวาย

มิติภูมิภาค/อนุภูมิภาค



รถไฟความเร็วสูงไทย-ลาว-จีน
รถไฟเชื่อมโยงอนุภูมิภาค/
สิงคโปร์-คุนหมิง

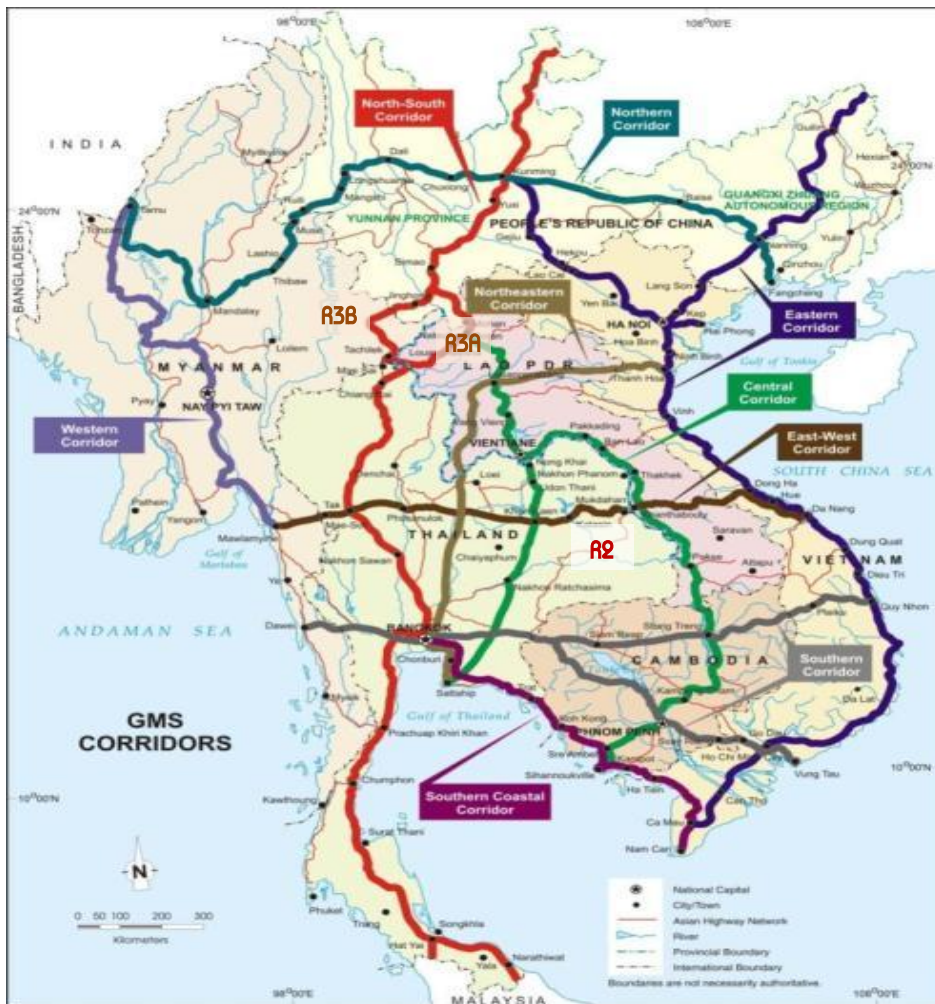


สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3
จังหวัดนครพนม



มอเตอร์เวย์หาดใหญ่-สะเดา

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ ... ไทยเป็นศูนย์กลางการค้าและประตูสู่ตลาดเอเชีย



R1: Southern Economic Corridor (SEC)

กรุงเทพ อยุธยา ประเทศ ปอยเปต ศรีสะเกษ พนมเปญ
โฮจิมินห์ซิตี้ ท่าเรือวังเต่า

R2: East-West Economic Corridor (EWEC)

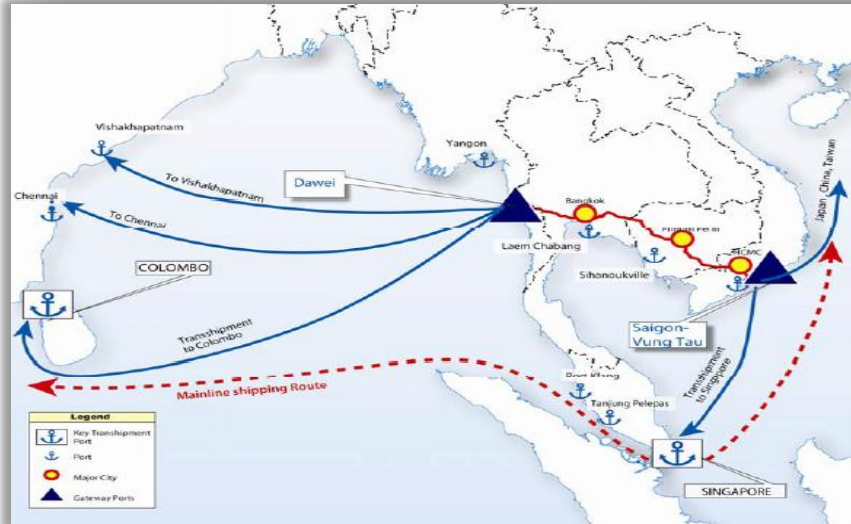
1,320 km มะละแหม่ง แม่สอด ตาก สุโขทัย
พิษณุโลก ขอนแก่น มุกดาหาร สะหวันนะเขต ลาว
บาว แตนสะหวัน ดองฮา ท่าเรือดานัง

R3 North-South Economic Corridor (NSEC)

R3A: ผ่านทางลาว เชียงราย เชียงของ ห้วยทราย
หลวงน้ำทา บ่อหาน เชียงรุ่ง คุณหมิง (1,090 km)

R3B: ผ่านทางเมียนมาร์ เชียงราย แม่สาย ท่าขี้เหล็ก
เชียงตุง เชียงรุ่ง คุณหมิง

โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย



Source: * DHL Interview in The Nation March 5, 2012,
**UNESCAP report

ตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจแห่งใหม่ของภูมิภาค

- ✓ เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีลำดับความสำคัญสูง ในรอบการพัฒนาประเทศ เช่น Master Plan on ASEAN Connectivity, GMS และ Mekong-Japan
- ✓ มีศักยภาพในการเปิดประตูการค้าฝั่งตะวันตกของภูมิภาค เพื่อสร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนกับตลาดตะวันตก เช่น เอเชียใต้ แอฟริกา และยุโรป
- ✓ นิคมอุตสาหกรรมทวายถือเป็นหนึ่งในเขตอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในภูมิภาคอาเซียน
- ✓ โครงการทวายจะสนับสนุนการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจด้วยการเชื่อมต่อกับโครงข่ายการขนส่งภายในภูมิภาคเอเชีย รวมทั้งเป็นแหล่งพลังงานใหม่ของภูมิภาคอาเซียน

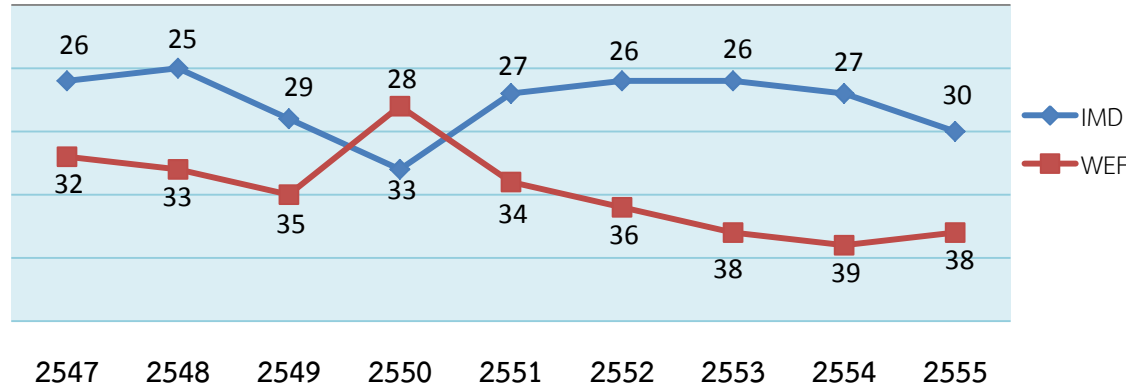
“เส้นทางลัดโลจิสติกส์” เส้นใหม่ของภูมิภาค

- ✓ การเปลี่ยน Landscape การขนส่งสินค้าของภูมิภาค โดยสร้างเส้นทางขนส่งสินค้าเส้นใหม่ไปเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ยุโรป โดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา
- ✓ การขนส่งระหว่าง กทม. กับเมืองเซินไน เดิมต้องผ่านสิงคโปร์ ใช้เวลาทั้งสิ้น 6 วัน หากมีท่าเรือทวายจะใช้เวลาลดลงเหลือ 3 วัน และการขนส่งระหว่าง กทม. กับยุโรป จะใช้เวลาลดลงประมาณ 7 วัน

สถานะโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย



ความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในเวทีโลก



ปี 2555 ชีตความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย “ประเทศไทย” อยู่อันดับที่ 30 จาก 59 ประเทศ (จาก International Institute for Management Development หรือ IMD) และดัชนีความสามารถในการแข่งขันรวม อยู่ในอันดับที่ 38 จาก 144 ประเทศ (จาก World Economic Forum หรือ WEF)

ปัญหา/อุปสรรคที่สำคัญ

ระบบถนน คุณภาพและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานของถนนมีระดับการบำรุงรักษาอยู่ในเกณฑ์ดี มีความหนาแน่นของถนนประมาณ 0.13 ก.ม./ตร.กม.

ระบบราง คุณภาพโครงข่ายทางรางอยู่ในระดับมาตรฐานสากลความหนาแน่นโครงข่ายอยู่ในระดับต่ำประมาณ 0.0009 ก.ม./ตร.กม. ยังต้องมีการพัฒนาด้านคุณภาพบริการและความปลอดภัย

ทางอากาศ ความแออัดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และการบริหารจัดการท่าอากาศยานขาดความคล่องตัว

ระบบการขนส่งทางน้ำ ความแออัดของท่าเรือบางแห่ง ในขณะที่ยังมีการใช้ประโยชน์ท่าเรือภาครัฐไม่เต็มศักยภาพ ชีตความสามารถในการแข่งขันของกองเรือพาณิชย์ไทยที่มีขนาดเล็กและเรือมีอายุการใช้งานนาน

สาขาขนส่ง

• ทางถนน	ระยะทางรวม • ถนนคอนกรีตและลาดยาง (67%) • ถนนลูกรัง (33%)	469,016 กม. 315,665 กม. 153,351 กม.
• ทางน้ำ	ท่าเรือแหลมฉบัง (Capacity)	7.7 ล้านทีอียู/ปี
• ทางรถไฟ	ทางเดี่ยว (93%) ทางคู่และทางสาม (7%)	3,763 กม. 280 กม.
• ทางอากาศ	ท่าอากาศยาน - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Capacity) - ท่าอากาศยานดอนเมือง (Capacity)	38 แห่ง 45 ล้านคน/ปี 18.5 ล้านคน/ปี

เปรียบเทียบคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานกับประเทศในกลุ่มอาเซียน



- คุณภาพและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานของถนน อยู่ในอันดับที่ 5 ของกลุ่มประเทศอาเซียน (Sources : IMD)



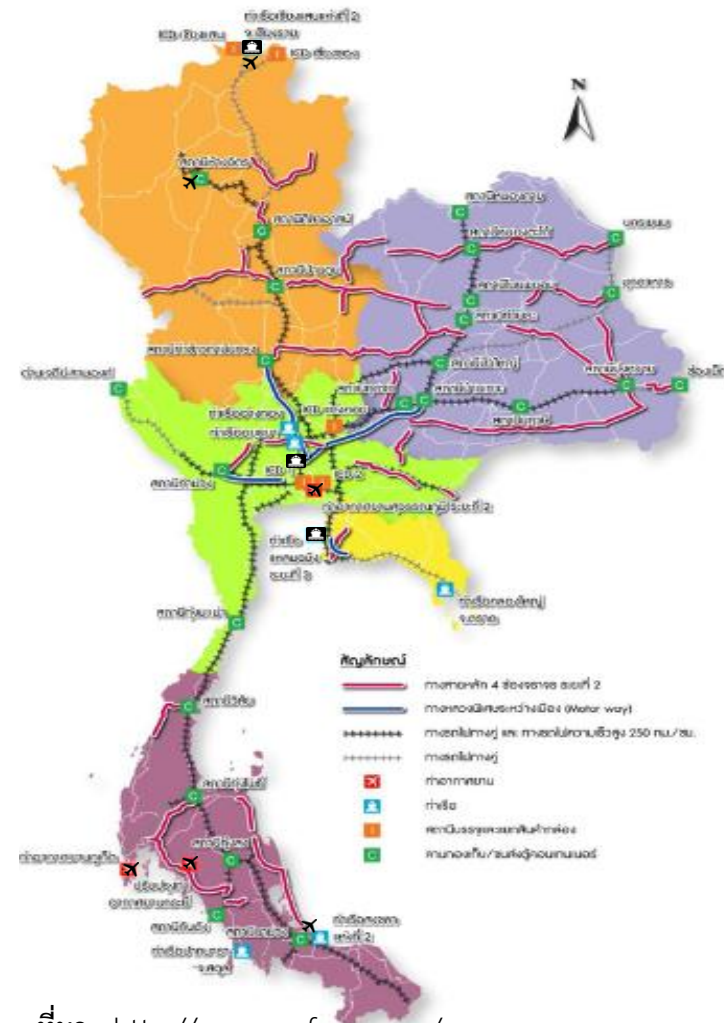
- ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือ อยู่ใน**อันดับที่ 4** เทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน (Sources : Review of Maritime Transport 2012, UNCTAD)



- อันดับคุณภาพโครงข่ายทางรางอยู่**อันดับที่ 2** ของกลุ่มประเทศอาเซียน (Sources : IMD)



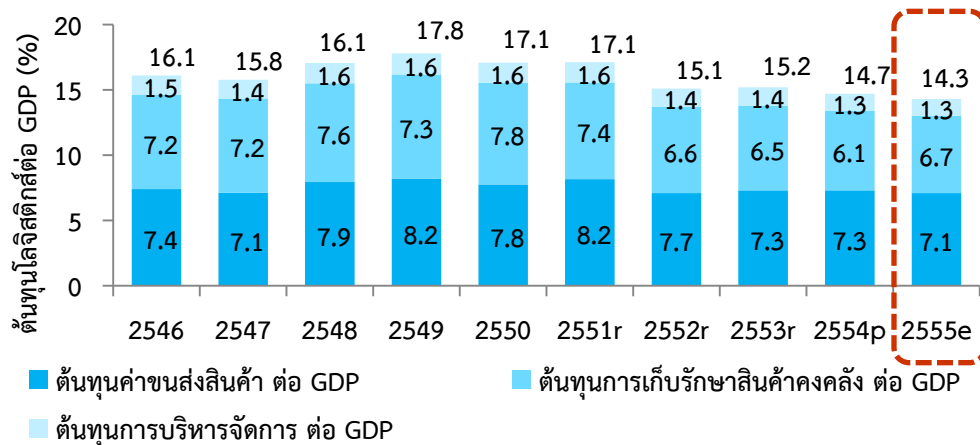
- ชีตความสามารถทำอากาศยาน สุวรรณภูมิเป็น**อันดับ 2** ดอนเมืองเป็น**อันดับ 6** เทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน (Sources : ทอท)



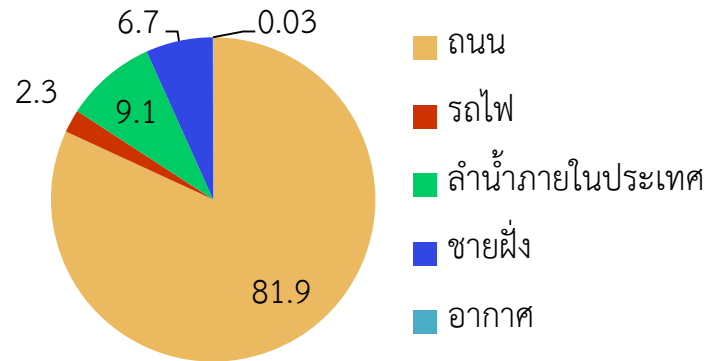
ที่มา : <http://www.weforum.org/>

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยมีแนวโน้มลดลงตามลำดับ



โครงสร้างการขนส่งสินค้าภายในประเทศปี 2555
ประเทศไทยยังพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก



ตารางเปรียบเทียบดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของประเทศในภูมิภาคอาเซียน ปี 2012

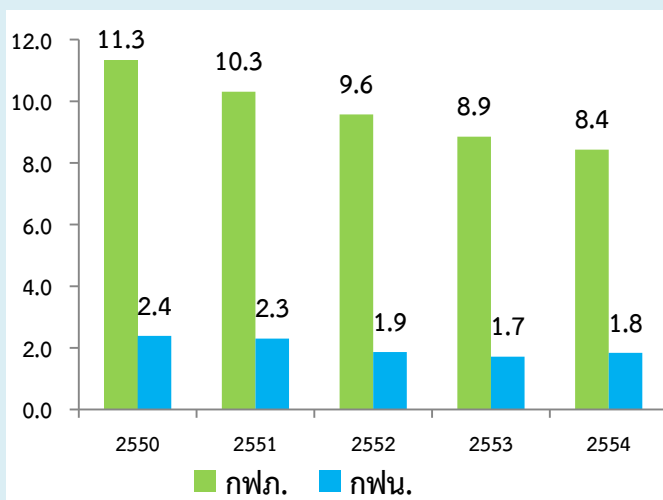
ที่มา: World Bank 2012

รายการ	สิงคโปร์	มาเลเซีย	ไทย	ฟิลิปปินส์	เวียดนาม	อินโดนีเซีย	กัมพูชา	สปป. ลาว	เมียนมาร์
ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์	4.13	3.49	3.18	3.02	3.00	2.94	2.56	2.50	2.37
อันดับโลก	1	29	38	52	53	59	101	109	129
(1) พืชการศุลกากร	4.10	3.28	2.96	2.62	2.65	2.53	2.30	2.38	2.24
(2) โครงสร้างพื้นฐาน	4.15	3.43	3.08	2.80	2.68	2.54	2.20	2.40	2.10
(3) การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ	3.99	3.40	3.21	2.97	3.14	2.97	2.61	2.40	2.47
(4) สมรรถนะผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	4.07	3.45	2.98	3.14	2.68	2.85	2.50	2.49	2.42
(5) ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า	4.07	3.54	3.18	3.30	3.16	3.12	2.77	2.49	2.34
(6) ความตรงต่อเวลาของบริการ	4.39	3.86	3.63	3.30	3.64	3.61	2.95	2.82	2.49

สาขากำลังงาน

- ปี 2555 การใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นสุดท้าย เป็นการใช้น้ำมันสำเร็จรูปร้อยละ 54 รองลงมาเป็นการใช้ไฟฟ้า ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหินนำเข้า และลิกไนต์ คิดเป็นร้อยละ 22 ร้อยละ 13 ร้อยละ 10 และร้อยละ 1 ตามลำดับ
- มีการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศ ร้อยละ 54 ของความต้องการใช้ในประเทศ
- มีการให้บริการไฟฟ้าโดยเข้าถึงครัวเรือนกว่าร้อยละ 99 ของครัวเรือนทั้งหมด
- ดัชนีความสามารถทางสถาปัตยกรรมพลังงาน (Energy Architecture Performance Index :EAPI) ของประเทศไทย อยู่ที่ 0.58 อยู่ในอันดับที่ 2 ของภูมิภาคอาเซียนรองจากประเทศสิงคโปร์

จำนวนครั้งที่กระแสไฟฟ้าขัดข้อง (ครั้ง/รายปี)



ดัชนีความสามารถทางสถาปัตยกรรมพลังงานของกลุ่มประเทศอาเซียน

ASEAN Ranking	ประเทศ	ความสัมพันธ์ระหว่างเศรษฐกิจและพลังงาน	ความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม	การเข้าถึงและความมั่นคงด้านพลังงาน	EAPI
1	สิงคโปร์	0.70	0.41	0.67	0.59
2	ประเทศไทย	0.54	0.49	0.70	0.58
3	ฟิลิปปินส์	0.41	0.62	0.58	0.53
4	อินโดนีเซีย	0.48	0.56	0.53	0.52
4	มาเลเซีย	0.30	0.48	0.77	0.52
6	บรูไน	0.40	0.35	0.79	0.51
7	เวียดนาม	0.29	0.55	0.57	0.47
8	กัมพูชา	0.37	0.64	0.22	0.41

ที่มา :World Economic Forum, 2013

สาขาระบบสาธารณูปการ

- ในปี 2555 ประเทศไทยมีครัวเรือนที่มีน้ำประปาใช้แล้ว 18.5 ล้านครัวเรือน หรือร้อยละ 82
- เมื่อพิจารณาการเข้าถึงและความเพียงพอของบริการน้ำสะอาด*ในกลุ่มสมาชิกประเทศอาเซียน 5 ประเทศ (ไทย มาเลเซีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย) พบว่า จากคะแนนเต็ม 10 คะแนน ประเทศไทยได้คะแนนในระดับ 7.73 คะแนน เป็นอันดับ 3 รองจากประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านน้ำอุปโภคและบริโภค ประเทศไทยมีศักยภาพมากกว่าประเทศเพื่อนบ้าน

การเข้าถึงและความเพียงพอของบริการน้ำสะอาดของประเทศในอาเซียน

countries	บรูไน	กัมพูชา	อินโดนีเซีย	ลาว	มาเลเซีย	ฟิลิปปินส์	สิงคโปร์	ไทย	เวียดนาม	เมียนมาร์
water competitiveness index	NA	NA	6.42	NA	8.14	6.82	9.01	7.73	NA	NA

ที่มา : ข้อมูลจาก IMD ปี 2556

น้ำสะอาด หมายถึง ประชาชนผู้เข้าถึงน้ำประปาของหน่วยงานประปาสาธารณะ
น้ำบาดาล แหล่งน้ำธรรมชาติที่มีการป้องกันสิ่งปฏิกูล และน้ำฝน



- ปี 2555 ผู้ใช้บริการโทรศัพท์พื้นฐานที่ประมาณ 6.4 ล้านเลขหมาย โดยมีอัตราการมีเลขหมายโทรศัพท์ต่อประชากร 100 คน อยู่ที่ 10.0 เลขหมาย
- โทรศัพท์เคลื่อนที่ 77.6 ล้านเลขหมาย มีอัตราเลขหมายโทรศัพท์เคลื่อนที่ต่อประชากร 100 คน อยู่ที่ 114.8 เลขหมาย
- ผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ตประมาณ 13.8 ล้านคน โดยมีอัตราการใช้ BB internet ต่อประชากร 100 คน อยู่ที่ 22.4



การเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

ตัวชี้วัด	ไทย	สิงคโปร์	เวียดนาม	อินโดนีเซีย	มาเลเซีย	พม่า	บรูไน	กัมพูชา	ลาว	ฟิลิปปินส์
Main Fixed	10.0	39.2	16.4	17.1	16.1	1.0	20.0	หน่วย : จำนวนเลขหมายต่อ 100 คน 2.5	1.7	7.3
Mobile Cellular Subscribers	114.8	149.5	143.4	97.7	127.0	2.6	109.2	69.9	87.2	92
BB internet	22.4	71.0	30.7	10.9	56.3	0.3	53.0	1.3	7.0	25.0

ที่มา สำนักงานคณะกรรมการนโยบายวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมแห่งชาติ

ปัญหา/อุปสรรคในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวม



แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับ อาเซียน 2558



แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสู่ประชาคมอาเซียน ปี 2558

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์



1. การสร้างข้อตกลงร่วมสำหรับการขนส่งโดยรถและผู้โดยสารข้ามแดนระหว่างประเทศ และระบบข้อมูลเชื่อมโยงระหว่างกัน รวมถึงระบบประกันภัยในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ
2. การพัฒนากองเรือไทย อู่ต่อเรือไทย และธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งทางทะเล รวมทั้งการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี ปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการตลอดจนกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
3. การปรับปรุงบริการอำนวยความสะดวกและธุรกิจให้บริการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมในบริเวณสนามบิน โดยเฉพาะบริการเขตปลอดอากร (Cargo Free Zone: CFZ) รวมทั้งสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจ และพัฒนาความร่วมมือในประเทศสมาชิก
4. การส่งเสริมพัฒนาระบบ NSW และ e-Logistics ในประเทศเพื่อนบ้านทั้งที่เกี่ยวกับสินค้าและบุคลากรผู้ให้บริการผ่านแดน รวมถึงการสนับสนุนให้ภาคเอกชนลงทุนหรือดำเนินการในรูปแบบ PPP (public-private partnership) ในการให้บริการขนถ่ายรวบรวมสินค้า

แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสู่ประชาคมอาเซียน ปี 2558

การพัฒนาด้านพลังงาน



วางแผนเพื่อสร้างความมั่นคงและการจัดหาพลังงานที่เน้นการสร้างสมดุลระหว่างแหล่งพลังงานในประเทศและต่างประเทศ โดยการกำหนดกรอบ/แนวทางการนำเข้าพลังงานที่ชัดเจน รวมถึงการพัฒนาศักยภาพด้านแหล่งพลังงานในประเทศอย่างเต็มที่ รวมทั้งการสร้างโอกาสให้กับนักลงทุนไทยในการลงทุนด้านพลังงานในต่างประเทศ

การส่งเสริมนักลงทุนดำเนินโครงการในภูมิภาค



สนับสนุนให้หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนร่วมมือกันในการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานในต่างประเทศ เพื่อกำหนดทำที่ที่ชัดเจนในการลงทุนและช่วยบริหารจัดการความเสี่ยงในการลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ และพิจารณาแนวทางการให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน

แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสู่ประชาคมอาเซียน ปี 2558

การบูรณาการระหว่างหน่วยงาน/การปฏิบัติการในสถานการณ์ฉุกเฉิน



กำหนดแนวทางการปฏิบัติการร่วมกันในสถานการณ์ฉุกเฉิน พร้อมทั้งจัดตั้งองค์กรรับผิดชอบเพื่อให้สามารถกำกับดูแลได้อย่างเป็นระบบ

การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์



การพัฒนาทักษะบุคลากรด้านภาษา และความเชี่ยวชาญงานสาขาเฉพาะด้านที่มีมาตรฐานในระดับสากล

การส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน



การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดนที่สำคัญ การพัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) การแยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน

ประเด็นข้อเสนอแนะและความเห็นเพิ่มเติม



1. การเตรียมความพร้อมของประเทศไทยภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ ในการอำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
2. แนวทางการบริหารจัดการพลังงานของประเทศไทยภายใต้กรอบความร่วมมือในภูมิภาคอาเซียน
3. บทบาทของภาคเอกชนด้านการค้า การลงทุน ระหว่างประเทศและแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

**THANK YOU
FOR YOUR KIND ATTENTION**



www.nesdb.go.th

Back Up

ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไทย



แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2556–2559)

ยุทธศาสตร์การพัฒนา ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ดังนี้



1. ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมในสังคม
2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาคนสู่สังคมแห่งการเรียนรู้ตลอดชีวิตอย่างยั่งยืน
3. ยุทธศาสตร์ความเข้มแข็งภาคเกษตร ความมั่นคงของอาหารและพลังงาน

- การสร้างความมั่นคงด้านอาหารและพัฒนาพลังงานชีวภาพในระดับครัวเรือนและชุมชน โดยส่งเสริมให้เกษตรกรปลูกต้นไม้และปลูกป่าโดยชุมชนและเพื่อชุมชนเพิ่มขึ้น
- การสร้างความมั่นคงด้านพลังงานชีวภาพเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศและความเข้มแข็งภาคเกษตร
- การปรับระบบบริหารจัดการภาครัฐเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงด้านอาหารและพลังงาน

4. ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน

- การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพ เท่าเทียม และเป็นธรรมมุ่งพัฒนาตลาดเงินและตลาดทุน รวมทั้งกำลังแรงงานให้เอื้อต่อการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ พัฒนาระบบการจัดการทรัพยากรสินทางปัญญา พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้เชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

5. ยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม

6. ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ให้ความสำคัญกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม



ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในอนาคต

ยุทธศาสตร์ประเทศ

วิสัยทัศน์

ประเทศมีขีดความสามารถในการแข่งขัน คนไทยอยู่ดีกินดี มีความเสมอภาคและเป็นธรรม

หลักการของยุทธศาสตร์

ต่อยอดรายได้จากฐานเดิม สร้างรายได้จากโอกาสใหม่ เพื่อความสมดุล และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์

- รักษาฐานรายได้เดิม และสร้างรายได้ใหม่
- เพิ่มประสิทธิภาพของระบบการผลิต (ต้องผลิตสินค้าได้เร็วกว่าปัจจุบัน)
- ลดต้นทุนให้กับธุรกิจ (ด้วยการลดต้นทุนค่าขนส่งและโลจิสติกส์)

4 ยุทธศาสตร์หลัก

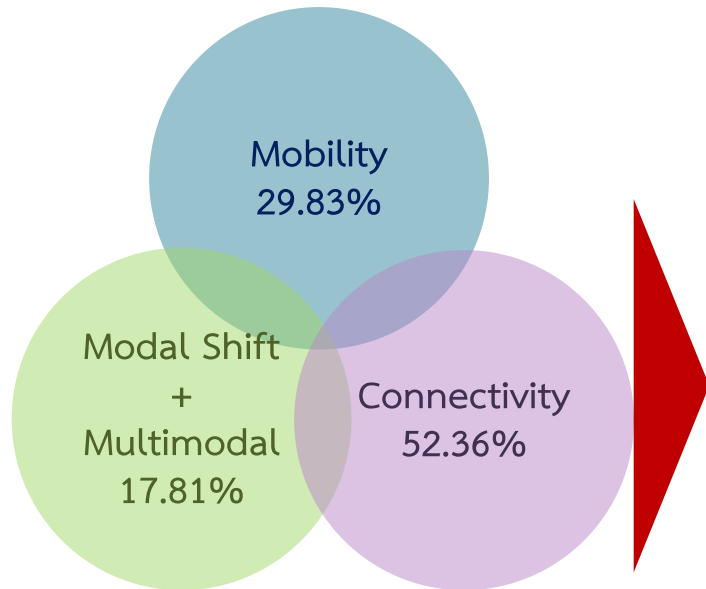
- การสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- การสร้างโอกาสบนความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม
- การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- การปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

การสร้างความสามารถในการแข่งขัน (Growth & Competitiveness)



ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในอนาคต

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (2 ล้านล้านบาท)



Modal Shift
+
Multimodal

- ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า

Connectivity

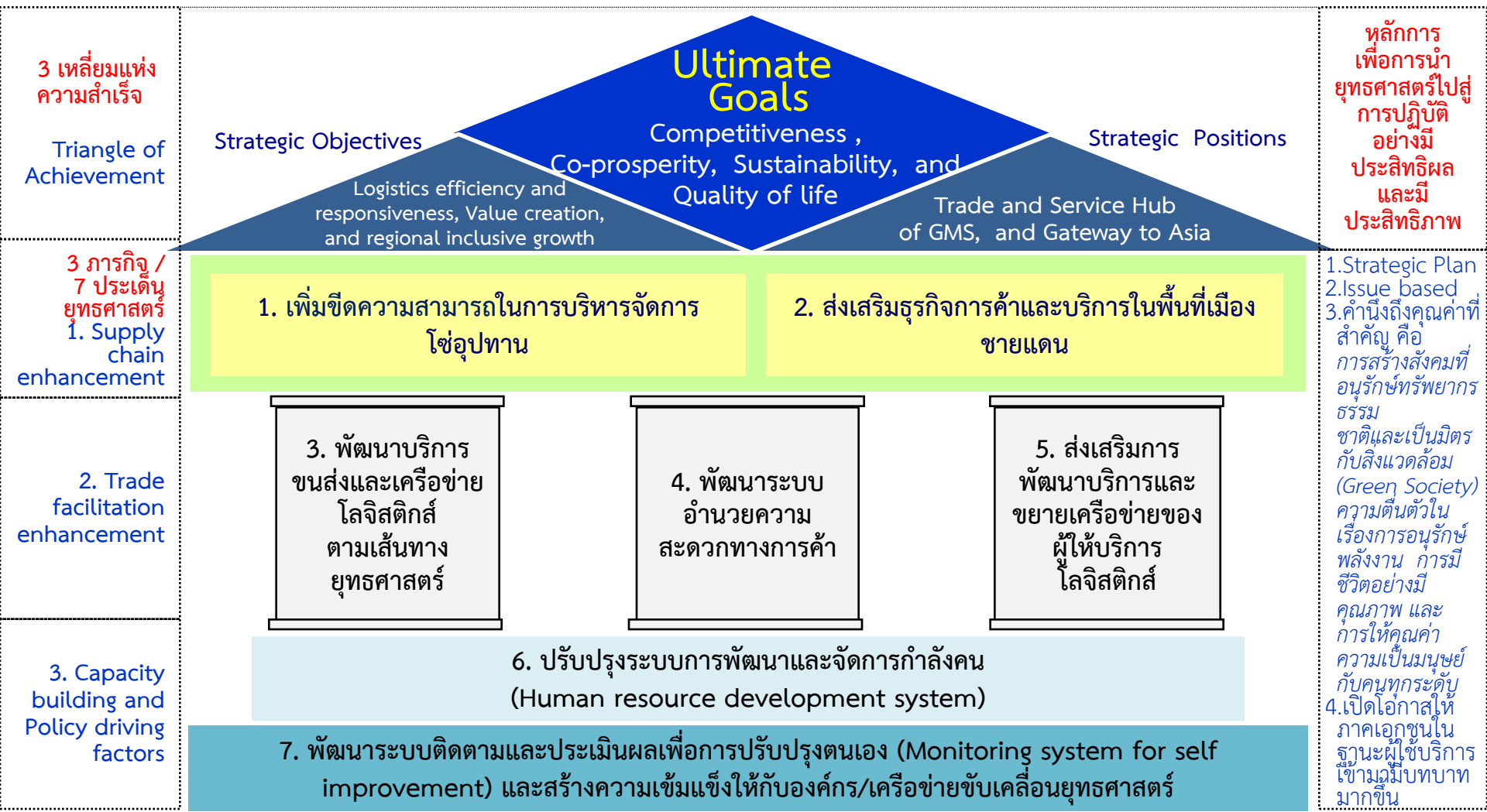
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งในการเดินทางไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

Mobility

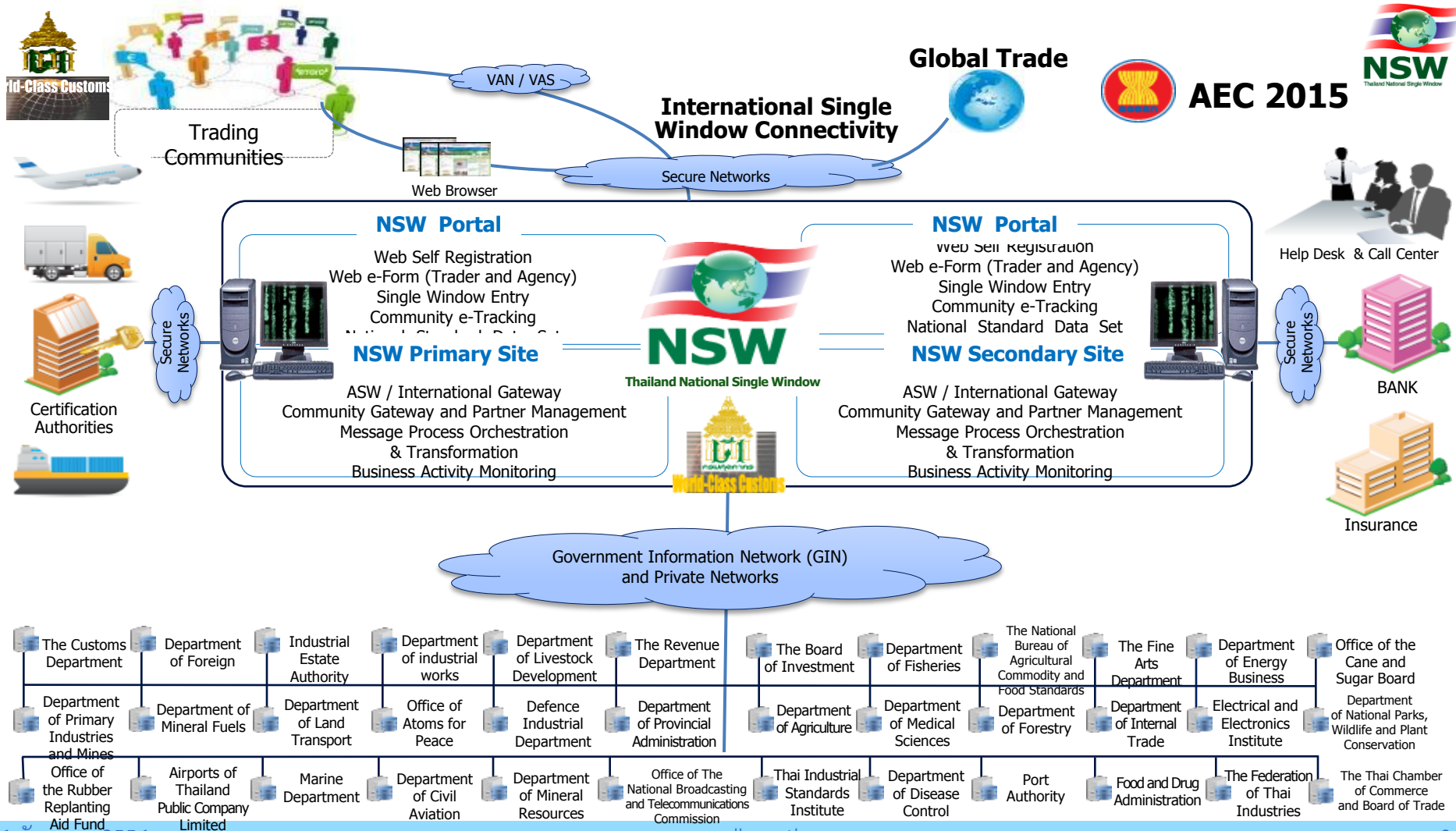
- พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว

(ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)

“การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน”



Thailand National Single Window 2013



Progress on ASEAN Interconnection Projects

As of June 2011



		Earliest COD
1)	P. Malaysia - Singapore (New)	2018
2)	Thailand - P. Malaysia	
	• Sadao - Bukit Keteri	Existing
	• Khlong Ngae - Gurun	Existing
	• Su Ngai Kolok - Rantau Panjang	2014
	• Khlong Ngae - Gurun (2 nd Phase, 300MW)	2016
3)	Sarawak - P. Malaysia	2015-2021
4)	P. Malaysia - Sumatra	2017
5)	Batam - Singapore	2015-2017
6)	Sarawak - West Kalimantan	2015
7)	Philippines - Sabah	2020
8)	Sarawak - Sabah - Brunei	
	• Sarawak - Sabah	2020
	• Sabah - Brunei	Not Selected
	• Sarawak - Brunei	2012-2016
9)	Thailand - Lao PDR	
	• Roi Et 2 - Nam Theun 2	Existing
	• Sakon Nakhon 2 - Thakhek - Then Hinboun (Exp.)	2012
	• Mae Moh 3 - Nan - Hong Sa	2015
	• Udon Thani 3 - Nabong (converted to 500KV)	2017
	• Ubon Ratchathani 3 - Pakse - Xe Plan Xe Namnoy	2018
	• Khon Kaen 4 - Loei 2 - Xayaburi	2019
	• Thailand - Lao PDR (New)	2015-2023
10)	Lao PDR - Vietnam	2011-2016
11)	Thailand - Myanmar	2016-2025
12)	Vietnam - Cambodia (New)	2017
13)	Lao PDR - Cambodia	2013-2014
14)	Thailand - Cambodia (New)	2015-2017
15)	East Sabah - East Kalimantan	Newly Proposed
16)	Singapore - Sumatra	2020

โครงการลำดับความสำคัญสูงภายใต้แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน

ระหว่างปี 2011-2020

1. การก่อสร้างเส้นทางรถไฟช่วงที่ขาดหาย อรัญประเทศ-คลองลึก ระยะ 6 กม. ภายในปี 2014



2. เร่งกระบวนการภายในประเทศเพื่อให้สัตยาบันพิธีสารและภาคผนวกแนบท้าย 3 ความตกลงภายใต้อาเซียน และความตกลง CBTA



3. พัฒนาสมรรถนะ/ศักยภาพท่าเรือ 47 แห่ง ภายในปี 2015



4. พัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงพม่าตามแนว EWEC ให้แล้วเสร็จ

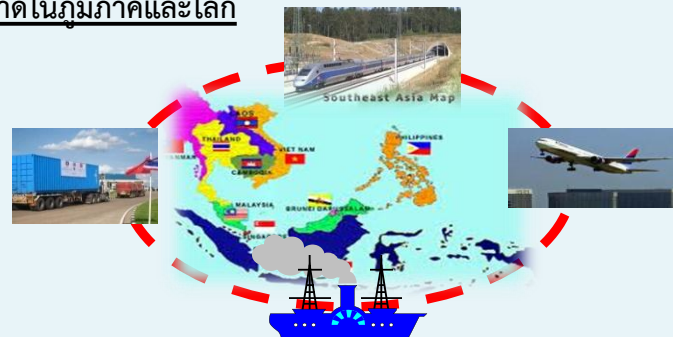


อนาคต โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

- บางใหญ่-นครปฐม-กาญจนบุรี 97 กม. 4-6 ช่องจราจร
- กาญจนบุรี - ชายแดนไทย/พม่า (บ้านพุน้ำร้อน) 70 กม.
- เส้นทางรถไฟกาญจนบุรี-

ชายแดนไทย-พม่า

พัฒนาระบบ Multimodal Transport เชื่อมโยงแหล่งผลิต production chain และตลาดในภูมิภาคและโลก

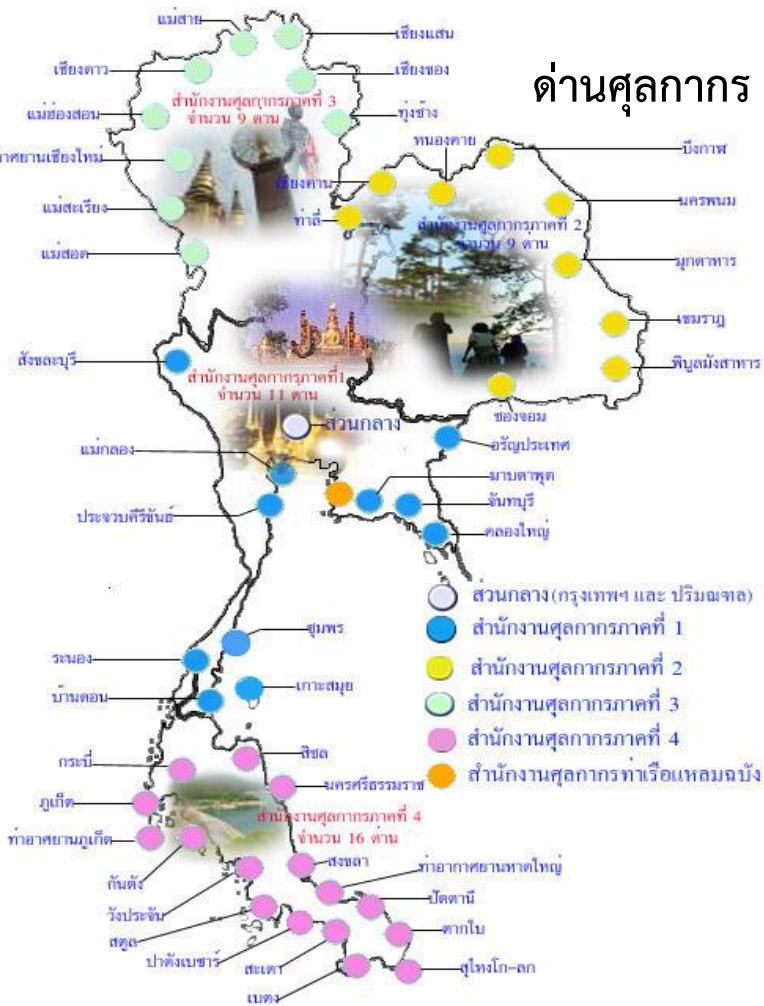


โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์





การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่ง (Physical Connectivity)



ลำดับ	ด้านชายแดน	เส้นทางที่กำหนดให้สามารถ ใช้ผ่านแดน	ทางหลวงอาเซียนที่ เชื่อมต่อกับด้าน ชายแดน
1	ด้านเชียงของ จ.เชียงราย	✓	AH3
2	ด้านแม่สาย จ.เชียงราย	✓	AH2
3	ด้านแม่สอ จ.ตาก	✓	AH1/AH6
4	ด้านสะเดา จ.สงขลา	✓	AH2
5	ด้านปาดังเบซาร์ จ.สงขลา	✓	ASEAN Railway
6	ด้านหนองคาย จ.หนองคาย	✓	AH12
7	ด้านมุกดาหาร จ.มุกดาหาร	✓	AH16
8	ด้านคลองลึก จ.สระแก้ว (ด้านอรัญประเทศ)	✓	AH1
9	ด้านนครพนม จ.นครพนม	✗	AH15
10	ด้านสุโขทัย จ.นราธิวาส	✗	AH18
11	ด้านบ้านหาดเล็ก จ.ตราด (ด้านคลองใหญ่)	✗	AH123
12	ด้านท่าเรือปัตตานี จ.ปัตตานี (ด้านปัตตานี)	✗	AH18
13	ด้านห้วยโก๋น จ.น่าน	✗	AH13

แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน

Master Plan on ASEAN Connectivity

เป้าหมาย

1. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

- คมนาคม
- เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
- พลังงาน

2. ด้านกฎระเบียบ

- การเปิดเสรีอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน
- ความตกลง/ข้อตกลงยอมรับร่วมกัน
- ความตกลงการขนส่งในภูมิภาค
- พิธีการในการข้ามพรมแดน
- โครงการเสริมสร้างศักยภาพ

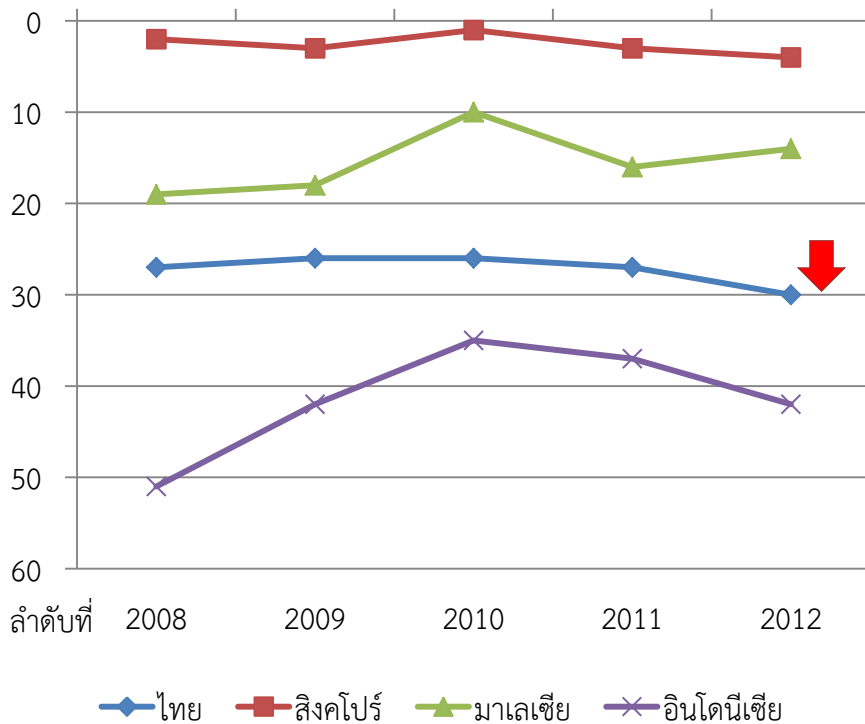
3. ด้านประชาชน

- การศึกษาและวัฒนธรรม
- การท่องเที่ยว

- เพิ่มพูนการรวมตัวและความร่วมมือของอาเซียน
- เพิ่มความสามารถการแข่งขันของอาเซียนจากเครือข่ายการผลิตในภูมิภาคที่เข้มแข็ง
- วิถีชีวิตของประชาชนดีขึ้น
- ปรับปรุงกฎระเบียบและธรรมาภิบาลของอาเซียน
- เชื่อมต่อศูนย์กลางเศรษฐกิจและลดช่องว่างการพัฒนา
- ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของท้องถิ่น
- เพิ่มพูนความพยายามในการจัดการ/ส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- สามารถจัดการกับผลกระทบทางลบที่เกิดจากความเชื่อมโยง

สถานะปัจจุบัน : ความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในเวทีโลก

อันดับความสามารถในการแข่งขันของไทยลดลง
จากอันดับที่ 27 เป็นอันดับที่ 30 ในปี 2012



อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้าง
พื้นฐานลดลงจากอันดับที่ 47 เป็นอันดับที่ 49

ประเทศ	สิงคโปร์		มาเลเซีย		ไทย		อินโดนีเซีย	
ด้าน	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
1. สมรรถนะทางเศรษฐกิจ	5	9	7	10	10	15	32	32
2. ประสิทธิภาพของภาครัฐ	2	2	17	13	23	26	25	28
3. ประสิทธิภาพของภาคเอกชน	2	2	14	6	19	23	33	35
4. โครงสร้างพื้นฐาน	10	8	27	26	47	49	55	56

ที่มา : IMD World Competitiveness Yearbook 2012

ผลกระทบต่อประเทศไทยในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

1. การเร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนและทางรางให้มีการเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์ (Physical Alignment Development) ตามภาระข้อผูกพันตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่างๆ
2. การพัฒนาศักยภาพและสมรรถนะของท่าเรือ
3. การขยายตัวของอุตสาหกรรมการบิน
4. การพัฒนาด้านพลังงาน
5. การปรับปรุง/ลดข้อจำกัดในการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานกับประเทศสมาชิก
6. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกับการเติบโตอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Growth)
7. ความร่วมมือระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น
8. การเพิ่มศักยภาพการแข่งขันด้านการให้บริการ
9. โครงสร้างการบริหารจัดการและสถาบัน