

โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมโยงโครงข่ายอัจฉริยะ เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี



Smart, Livable, affordable City

INFRASTRUCTURE



Smart Mobility



Smart Energy



Smart Waterworks



Connectivity

การประชุมประจำปี 2562

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



พลวัตการเปลี่ยนแปลงของโลกและอาเซียน

สถานการณ์โลกมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีอย่างก้าวกระโดด

ซึ่งนำไปสู่การปฏิวัติดิจิทัล (Digital Revolution)

และเป็นผลให้เกิดการปฏิวัติรูปแบบกิจกรรมทาง

เศรษฐกิจ กระบวนการผลิต การค้า การบริการ

การทำงานของภาครัฐ และกระบวนการทาง

สังคม ซึ่งส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อสภาพ

แวดล้อมของการพัฒนาประเทศทั้งในปัจจุบันและ

ในอนาคต รวมทั้งจากกระแสโลกาภิวัตน์ที่เกิดขึ้นทำให้เกิดการเชื่อมโยงการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง

ของนานาประเทศ และเกิดการเปลี่ยนช่องทางเศรษฐกิจมายังประเทศในแถบภูมิภาคอาเซียน สะท้อนจาก

การมียุทธศาสตร์และกรอบความร่วมมือในระดับอาเซียนที่ชัดเจนมากขึ้น เช่น ยุทธศาสตร์และกรอบความร่วมมือ

ระดับชาติในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีการจัดทำเป็นแผนแม่บท

ว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity – MPAC 2025) แบ่งเป็น

3 ด้าน ได้แก่ ด้านความเชื่อมโยงทางกายภาพ หลัก ๆ จะเป็นการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบ

โลจิสติกส์ ด้านความเชื่อมโยงทางกฎระเบียบด้วยการปรับปรุงกฎระเบียบด้านการขนส่ง ศุลกากร ตรวจคน

เข้าเมือง การค้า และการลงทุน ให้สอดคล้องกัน และด้านความเชื่อมโยงระดับประชาชนที่ให้ความสำคัญกับ

การสนับสนุนการท่องเที่ยว และสนับสนุนให้

ประชาชนสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้สะดวก

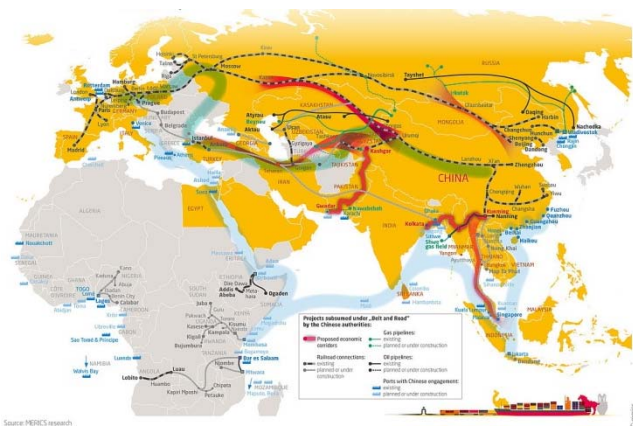
นอกจากนี้ ยังมีการเปิดเส้นทางยุทธศาสตร์การค้าและ

การลงทุนของประเทศมหาอำนาจอย่างสาธารณรัฐ

ประชาชนจีน อาทิ ขั้วริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง

(Belt and Road Initiative: BRI) ที่จะทำให้เกิดการขยายตัว

ของเศรษฐกิจในประเทศเพื่อนบ้าน





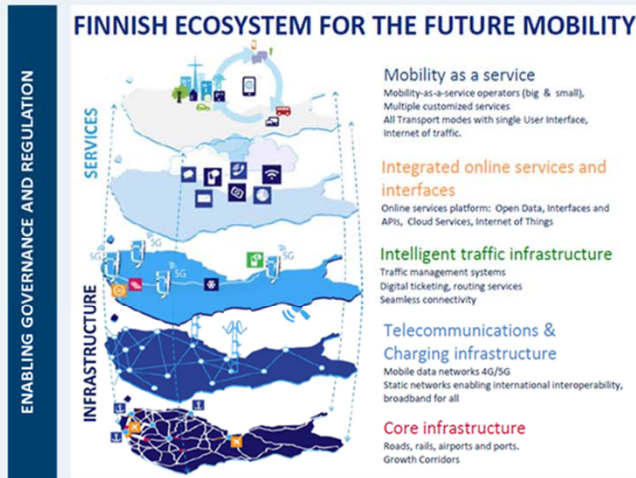
สถานการณ์ประเทศไทย

ประเทศไทยได้มีการเตรียมความพร้อมรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว โดยอาศัยจุดแข็งจากข้อได้เปรียบที่มีทำเลที่ตั้งที่อยู่ในจุดศูนย์กลางของอาเซียน รวมทั้งมีชายแดนอยู่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ อาทิ ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี จึงได้กำหนดแนวทางการพัฒนาโดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอาเซียนและเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย โดยเน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมแบบไร้รอยต่อ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ การเพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ รวมทั้งยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ได้มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกับยุทธศาสตร์ชาติ อาทิ ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ได้มุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ ส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกกลุ่มในสังคม สนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ โดยมีโครงข่ายการเชื่อมโยงภายในประเทศที่ส่งเสริมการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ

จากบริบทการเปลี่ยนแปลงของกระแสโลกและแนวทางการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ของประเทศ จะทำให้เกิดการเติบโตของพื้นที่และเมืองที่จะกลายเป็นพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจใหม่ๆ โดยเฉพาะพื้นที่เมืองและชุมชนตามบริเวณชายแดน ซึ่งมีประเด็นว่าจะทำอย่างไรที่จะพัฒนาพื้นที่และ/หรือเมืองเหล่านั้นให้เป็นเมืองที่ทันสมัยหรือเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) เป็นเมืองน่าอยู่ (Livable City) ที่ทุกคนเข้าถึง (Affordable City) และสามารถเชื่อมโยงและรองรับกับระบบเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ได้ซึ่งจากการศึกษากรอบแนวคิดความเป็นเมืองอัจฉริยะพบว่ามีการออกแบบแนวคิดของการพัฒนาเมือง โดยใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยและชาญฉลาด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการและการบริหารจัดการเมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่ ประชาชนในเมืองมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความสุข ซึ่งหนึ่งในกรอบของการพัฒนาเพื่อไปสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะและเมืองน่าอยู่ ได้แก่ การมีระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภค ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบน้ำประปา ระบบสื่อสาร และระบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility)



ตัวอย่างการพัฒนาของสาธารณรัฐฟินแลนด์



จากการศึกษาตัวอย่างการพัฒนาของสาธารณรัฐฟินแลนด์ซึ่งเป็นหนึ่งในประเทศต้นแบบที่ได้มีการพัฒนาเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ พบว่ามีการสร้างระบบนิเวศสำหรับการเคลื่อนที่แห่งอนาคต ด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการต่างๆ เข้าด้วยกัน และเน้นใช้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลเพื่อพัฒนาการสื่อสารให้สามารถรองรับระบบ 5G ในทุกเครือข่ายและทุกพื้นที่ ซึ่งมีมาตรการส่งเสริมการใช้งานและให้บริการ

5G การสร้างโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสง และพัฒนา Internet of things สำหรับรองรับต่อการพัฒนาในด้านต่างๆ โดยเฉพาะในด้านระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อพัฒนาการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพมากขึ้นจากการใช้ประโยชน์ของความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดิจิทัล

ที่มา: วารสารจดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช. ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 เดือนเมษายน – มิถุนายน 2562

ทิศทางการพัฒนาสำหรับประเทศไทย

สำหรับประเทศไทย ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สิ่งจำเป็นต่อการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอาเซียนและเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย ดังนั้นในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในช่วงระยะ 20 ปีข้างหน้าจะเป็นการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่สามารถสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) อย่างไร้รอยต่อ (Seamless) รวมทั้งสามารถสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เขตกรรม ท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและทำให้เกิดการใช้พลังงานในภาคขนส่งที่มีประสิทธิภาพและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Transport) รวมทั้งทำให้ต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศอยู่ในระดับที่แข่งขันได้ในระดับสากล



“ มุ่งสู่การพัฒนากระบวนขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลัก ”

จากเป้าหมายการพัฒนาดังกล่าวทำให้ประเทศไทยจำเป็นต้องมุ่งสู่การพัฒนากระบวนขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ เนื่องจากเป็นระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ การใช้พลังงานสูง ในขณะเดียวกันยังเป็นระบบการขนส่งที่มีความปลอดภัย และมีผลกระทบต่อมลภาวะต่ำที่สุดรองจากระบบขนส่งทางน้ำ รวมทั้งมีต้นทุนค่าขนส่งและเดินทางต่อหน่วยการขนส่งอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ โดยเฉพาะการขนส่งทางถนนที่เป็นรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าหลักของประเทศในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การพัฒนากระบวนขนส่งทางรางยังมีข้อเสียเปรียบการขนส่งทางถนนในประเทศที่จำเป็นต้องอาศัยการขนส่งรูปแบบอื่นๆ มารองรับการเดินทางและขนส่งเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างจุดต้นทางและปลายทาง (Door to Door) เนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงระหว่างสถานี (Station to Station) ทำให้การพัฒนาโครงข่ายด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์จำเป็นต้องคำนึงถึงการพัฒนากระบวนคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเชื่อมต่อขนส่งและเดินทางจากระบบขนส่งทางรางไปสู่ระบบอื่นๆ อย่างไร้รอยต่อด้วย ซึ่งจากประสบการณ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในต่างประเทศจะเห็นได้ว่าการพัฒนาพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีระบบขนส่งมวลชน (Transit - Oriented Development: TOD) และ/หรือศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่างๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เพื่อรวบรวมปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าจากโครงข่ายระบบรองเข้าสู่ระบบขนส่งทางราง ซึ่งการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าวจะช่วยกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่และเมืองทั่วประเทศ

ในระยะต่อไป การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบฐานข้อมูลการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบ การนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการทั้งในส่วนของการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการโลจิสติกส์ และระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-payment) ผ่านระบบ NSW ระหว่างภาครัฐ (G2G) และระหว่างภาครัฐและเอกชน (G2B) ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศและช่วยสนับสนุนการเพิ่มมูลค่าเพิ่มของสินค้าในพื้นที่ เมืองและชุมชน การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจร



อัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ (Intelligent Transport System) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ในเขตเมือง รองรับยานพาหนะไร้คนขับ (Driverless Vehicle) พร้อมทั้งพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและ นวัตกรรมด้านคมนาคม (Smart Transport) เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการสามารถใช้เป็นข้อมูลในการวางแผน ค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้การเดินทางและขนส่งสินค้าได้อีกทั้งยังจะช่วยให้การวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศสามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาประเทศไทยให้เป็น “สมาร์ท โมบิลิตี้” (Smart Mobility) ในอนาคต



โครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคอื่น ๆ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคอื่นๆ ที่จำเป็น ได้แก่

โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน จากสภาพปัจจุบันมีการกระจายตัวของแหล่งผลิตพลังงานเพิ่มขึ้น ในพื้นที่เมืองหรือชุมชนต่างๆ รวมถึงการผลิตพลังงานเพื่อใช้เองมากขึ้น โดยอาศัยเชื้อเพลิงจากทรัพยากรที่มี ในท้องถิ่น ทั้งพลังงานหมุนเวียน พืชพลังงาน และเศษวัสดุเหลือใช้ซึ่งทิศทางดังกล่าวจะมีส่วนช่วยส่งเสริมให้เกิดการเพิ่มและกระจายรายได้สู่ชุมชนและนำมาซึ่งการขยายตัวของเมืองและชุมชน นอกจากนี้ยังมีรูปแบบ ความต้องการใช้พลังงานที่เปลี่ยนแปลงไปตามความก้าวหน้าของเทคโนโลยี ความต้องการเครื่องมือเครื่องใช้ หรืออุปกรณ์ในการดำเนินธุรกิจ การดำรงชีวิต การติดต่อสื่อสาร ตลอดจนการเดินทางที่ต้องการความสะดวก และมีประสิทธิภาพสูงเทคโนโลยีและนวัตกรรมจึงเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาด้านพลังงานมากขึ้น โดยจำเป็นต้องอาศัยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วยในการพัฒนาด้วย เพื่อตอบโจทย์ความต้องการของผู้ใช้พลังงานที่หลากหลายและรองรับต่อการพัฒนาพื้นที่และเมืองในอนาคต



โดยเฉพาะเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านพลังงานผ่านดิจิทัลแพลตฟอร์ม โดยดิจิทัลแพลตฟอร์มจะช่วยให้ผู้ใช้พลังงานสามารถควบคุมการใช้พลังงานของอุปกรณ์ต่างๆ ได้แบบ real-time รวมทั้งเข้าถึงข้อมูลการใช้พลังงานของตนเอง เพื่อสนับสนุนให้เกิดการบริหารการใช้และต้นทุนการใช้พลังงาน ที่มีประสิทธิภาพสูงสุด ตลอดจนสนับสนุนให้เกิด Smart Home หรือ Smart Industry รวมทั้งต้องอาศัย ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่จะช่วยในการจัดการ อาทิ เทคโนโลยีระบบกักเก็บพลังงาน โครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) รวมถึงการพัฒนาระบบจัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลด้านพลังงาน เพื่อให้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายพลังงานมีส่วนช่วยส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน ในเมืองและในชุมชนได้อย่างยั่งยืนต่อไป

“ จำเป็นต้องอาศัยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วยในการพัฒนาด้วย
เพื่อตอบโจทย์ความต้องการของผู้ใช้พลังงานที่หลากหลาย
และรองรับต่อการพัฒนาพื้นที่และเมืองในอนาคต ”

โครงสร้างพื้นฐานระบบประปา ภาครัฐได้เร่งดำเนินการขยายโครงข่ายระบบประปา เพื่อเพิ่มกำลัง การผลิตน้ำประปาให้ครอบคลุมและทั่วถึง โดยเฉพาะพื้นที่ชนบทที่อยู่ห่างไกล และเพิ่มคุณภาพการให้บริการ ในพื้นที่เศรษฐกิจและเมืองที่สำคัญ เพื่อรองรับการประกอบธุรกิจ การจ้างงาน และสร้างรายได้ให้กับคนในท้องถิ่น อย่างไรก็ตาม การดำเนินการที่ผ่านมา ยังไม่สามารถตอบโจทย์ต่อวัตถุประสงค์และแนวทางการพัฒนาประเทศ ได้อย่างมีประสิทธิภาพยังจำเป็นต้องมีการพัฒนาเพิ่มเติม ซึ่งต้องอาศัยการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ ให้มากขึ้น เช่น การนำเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมที่จะทำให้สามารถนำน้ำทิ้งกลับมาใช้ใหม่ได้ (Water Reuse) โดย มุ่งเน้นการลดน้ำเสียให้กลายเป็นศูนย์ เพื่อลดปัญหาการขาดแคลนแหล่งน้ำดิบการจัดทำระบบจัดการข้อมูล Big Data สำหรับใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลการใช้น้ำของประชาชน เพื่อจัดทำมาตรการส่งเสริมให้ประชาชนใช้น้ำ อย่างประหยัด การวางท่อแบบโครงข่ายที่เชื่อมโยงกัน (Pipe Network) เพื่อสร้างเสถียรภาพในการให้บริการ น้ำประปา รวมทั้งการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการเฝ้าระวังตรวจสอบน้ำสูญเสียในระบบ เพื่อลดระยะเวลา



ในการซ่อมแซมท่อประปาที่ชำรุด เสียหาย ตลอดจนเร่งรัดการจัดตั้งองค์กรกำกับกิจการประปา (Regulator) เพื่อกำกับดูแลกิจการประปาในภาพรวมและวางนโยบายการผลิตน้ำประปาของประเทศรวมทั้งกำหนดอัตราค่าน้ำอย่างเหมาะสม อันนำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ การลดความเหลื่อมล้ำ และสร้างความเท่าเทียมในการรับบริการน้ำประปาในเขตเมืองและชนบท



“ เร่งรัดการจัดตั้งองค์กรกำกับกิจการประปา (Regulator) เพื่อกำกับดูแลกิจการประปาในภาพรวมและวางนโยบายการผลิตน้ำประปาของประเทศรวมทั้งกำหนดอัตราค่าน้ำอย่างเหมาะสม ”

โครงสร้างพื้นฐานด้านระบบสื่อสาร ในการพัฒนาพื้นที่และเมืองต่างๆ ให้เป็นเมืองที่ทันสมัยหรือเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) เป็นเมืองน่าอยู่ (Livable City) และทุกคนเข้าถึงได้ (Affordable city) นั้น นอกจากการพัฒนาและวางระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ ให้มีความเชื่อมโยง ครอบคลุม และสามารถเข้าถึงได้อย่างเพียงพอแล้ว ปัจจัยที่เป็นหัวใจสำคัญที่สุดต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานในยุคนี้และในอนาคต ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโทรคมนาคม เพราะจะเป็นส่วนที่มีบทบาทหลักในการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่และเมืองตามทิศทางที่กำหนดได้อย่างเต็มศักยภาพ โดยเป้าหมายหลักของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคมในระยะต่อไปจะต้องคำนึงถึงการพัฒนาาระบบให้สามารถรองรับการแลกเปลี่ยน/ถ่ายโอนข้อมูลระหว่างกันที่เพิ่มมากขึ้นในแต่ละช่วงวินาที สามารถรองรับการเชื่อมต่อกับระบบต่างๆ จำนวนมากในช่วงระยะเวลาเดียวกันได้มากขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ เพิ่มความน่าเชื่อถือของระบบให้สามารถตอบสนองได้ในทันทีทันใด และเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าวจำเป็นต้องมีการลงทุนในระบบโทรคมนาคมเพิ่มเติมอีกมาก ทั้งในส่วนของการพัฒนาและขยายโครงข่ายโทรคมนาคมทั้งแบบไร้สายและมีสาย ให้ครอบคลุมทั้งภายในประเทศและการเชื่อมต่อกับต่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนา



อุปกรณ์โทรคมนาคมในสาขาต่างๆ ให้ทันกับเทคโนโลยีที่เกิดขึ้น รวมถึงการจัดสรรคลื่นความถี่ที่เหมาะสมเพื่อให้เกิดความคุ้มค่าของทรัพยากรที่มีอยู่ พร้อมทั้งตอบโจทย์การยกระดับการบริหารจัดการและการให้บริการของโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ในทุกพื้นที่ได้อย่างแท้จริง ซึ่งจะนำไปสู่การปรับเปลี่ยนวิถีการดำเนินชีวิต (Lifestyles) ของคนในสังคมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี เกิดการสร้างนวัตกรรมใหม่ๆ ในการดำเนินธุรกิจ และการเพิ่มผลผลิตของกระบวนการผลิตในภาคอุตสาหกรรม



การใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐลงทุนไปแล้ว

๖๖ แนวทางการเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชนตามความเจริญของพื้นที่และการเติบโตของเมืองจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่กล่าวมานั้น อาจเป็นแนวทางในภาพรวมที่ค่อนข้างกว้าง ดังนั้น เพื่อให้มีกรอบในการขับเคลื่อนการพัฒนาที่ชัดเจนขึ้น จึงเห็นว่าในระยะแรกของการพัฒนาอาจเริ่มต้นจากการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ ที่ภาครัฐได้ลงทุนไปแล้วหรืออยู่ระหว่างการลงทุน โดยเฉพาะการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งภาครัฐได้มีการลงทุนคิดเป็นมูลค่ามหาศาล และในการลงทุนรัฐได้คำนึงถึงความสอดคล้องและเชื่อมโยงกับการพัฒนาในภาคส่วนอื่นๆ ที่จะมีผลกระทบเกี่ยวเนื่องกัน เช่น การพัฒนาเมืองเพื่อรองรับต่อชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน และการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับต่อความสามารถในการแข่งขัน ตาม เป้าหมายการพัฒนาของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น พื้นที่และเมืองน่าอยู่ อัจฉริยะ (พ.ศ. 2561- 2580) ซึ่งได้มีการแบ่งแนวทางการพัฒนาเมืองออกเป็น 2 รูปแบบ คือ เมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ โดยมีวัตถุประสงค์ของการพัฒนาให้เป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและมีศักยภาพ



ในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจเทียบเท่าเมืองขนาดใหญ่ในระดับนานาชาติและมีความน่าอยู่ เมืองขนาดกลางส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและบริการสำหรับพื้นที่โดยรอบ โดยเน้นการต่อยอดจากฐานเศรษฐกิจที่มีในพื้นที่เพื่อให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่โดยรอบและลดความเหลื่อมล้ำ

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ [6] ประเด็นพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (พ.ศ.2561-2580)

เป้าหมาย

เมืองในพื้นที่เป้าหมายที่ได้รับการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
	ปี 2562 - 2565	ปี 2566 - 2570	ปี 2571 - 2575	ปี 2576 - 2580
 จำนวนเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่มีการพัฒนาศูนย์เศรษฐกิจ แหล่งที่อยู่อาศัย และพื้นที่เฉพาะ	6 เมือง (กรุงเทพฯ และปริมณฑล เชียงใหม่ ขอนแก่น เมืองในพื้นที่ EEC สงขลา และภูเก็ต)	-	-	-
 จำนวนเมืองขนาดกลางที่ได้รับการพัฒนา		7 เมือง (เชียงราย กาญจนบุรี พระนครศรีอยุธยา พิชญโลก นครราชสีมา หนองคาย และ มุกดาหาร)	7 เมือง (สุราษฎร์ธานี น่าน อุตรดิตถ์ อุบลราชธานี บุรีรัมย์ นครสวรรค์ และ สระบุรี)	6 เมือง (ร้อยเอ็ด สกลนคร กระบี่ ยะลา ราชบุรี และลำปาง)
 จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองอัจฉริยะ	5 เมือง (กรุงเทพฯ และปริมณฑล เชียงใหม่ ขอนแก่น สงขลา และภูเก็ต)	4 เมือง	4 เมือง	4 เมือง

ที่มา: แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (6) ประเด็น พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (พ.ศ.2561-2580) สศช.

นอกจากนั้น ยังมีแผนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น เขตเศรษฐกิจพิเศษ (พ.ศ. 2561- 2580) โดยเฉพาะการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่มีวัตถุประสงค์ให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค โดยใช้ศักยภาพของพื้นที่และการมีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยกำหนดเป้าหมายให้มีความสำคัญกับการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนใน 10 จังหวัด ได้แก่ ตาก เชียงราย หนองคาย นครพนม มุกดาหาร สระแก้ว ตราด สงขลา นราธิวาส และ กาญจนบุรี โดยปัจจุบันมีโครงการลงทุนภาครัฐที่ได้ลงทุนไปแล้วและอยู่ระหว่างดำเนินการ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนที่รองรับต่อการพัฒนาเมืองอัจฉริยะและพื้นที่ดังกล่าว



การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญที่อยู่ระหว่างดำเนินการ และคาดว่าจะเริ่มดำเนินการในช่วงปี 2562 – 2572

ภาคเหนือ

ทางราง รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ (ปี 2565) รถไฟฟ้าทางคู่ (สายใหม่) ช่วงเด่นชัย-เชียงของ (ปี 2567) รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เชียงใหม่ (ปี 2572) และรถไฟฟ้าทางคู่สายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก (ปี 2572) และรถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 ช่วง กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ปี 2569)

ระบบขนส่งมวลชน จ.เชียงใหม่ (ปี 2565) จ.พิษณุโลก (ปี 2575)

ทางถนน ก่อสร้างทางหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ช่วง อ.แม่สอด-ตาก-สุโขทัย-พิษณุโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-มุกดาหาร (ปี 2568)

สิ่งอำนวยความสะดวก ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะที่ 1 (ปี 2563)

ทางอากาศ ท่าอากาศยานแม่สอด (ปี 2562)

ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1 (ปี 2565)

ท่าอากาศยานเชียงราย (ปี 2571)

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ทางราง รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมวกะเหว-ชุมทางถนนจิระ (ปี 2565) ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น (ปี 2562) รถไฟฟ้าทางคู่ (สายใหม่) ช่วงบางไผ่-นครพนม (ปี 2568) และรถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ปี 2566) รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย (ปี 2569) และช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี (ปี 2569) และรถไฟฟ้าความเร็วสูงช่วงนครราชสีมา-หนองคาย (ปี 2569)

ระบบขนส่งมวลชน จ.ขอนแก่น (ปี 2564) จ.นครราชสีมา (ปี 2565) จ.อุบลราชธานี (ปี 2575)

ทางถนน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงบางปะอิน-โคราช (ปี 2564) ก่อสร้างทางหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ช่วง นครสวรรค์-ชัยภูมิ-อ.บ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-ยโสธร-อุบลราชธานี-ช่องเม็ก (ปี 2568)

สิ่งอำนวยความสะดวก ศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม (ปี 2564)

ทางอากาศ ท่าอากาศยานขอนแก่น (ปี 2565)

ภาคกลาง

ทางราง รถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ปี 2569)

ระบบขนส่งมวลชน การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (ปี 2566)

ทางถนน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วง บางใหญ่ - กาญจนบุรี (ปี 2566) และทางพิเศษ ช่วงพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกฯ (ปี 2566) ก่อสร้างทางหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ช่วง สระบุรี-เพชรบูรณ์-อ.หล่มสัก-เลย (ปี 2567)

สิ่งอำนวยความสะดวก CY บ้านม้า จ.อยุธยา (ปี 2569)

ทางอากาศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (ปี 2563) และท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3 (ปี 2567)

ทางน้ำ เพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก (ปี 2565)

ภาคใต้

ทางราง รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร (ปี 2565) รถไฟฟ้าทางคู่ (สายใหม่) ช่วงสุราษฎร์ธานี-ท่าขนุน (ปี 2567) และช่วงชุมพร-ระนอง (ปี 2567) รถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน (ปี 2571)

ระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต (ปี 2566) หาดใหญ่ (ปี 2565)

ทางถนน ทางพิเศษ สายกระทุ่ม-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต (ปี 2569)

สิ่งอำนวยความสะดวก CY สุโงโลก จ.นราธิวาส (ปี 2569)

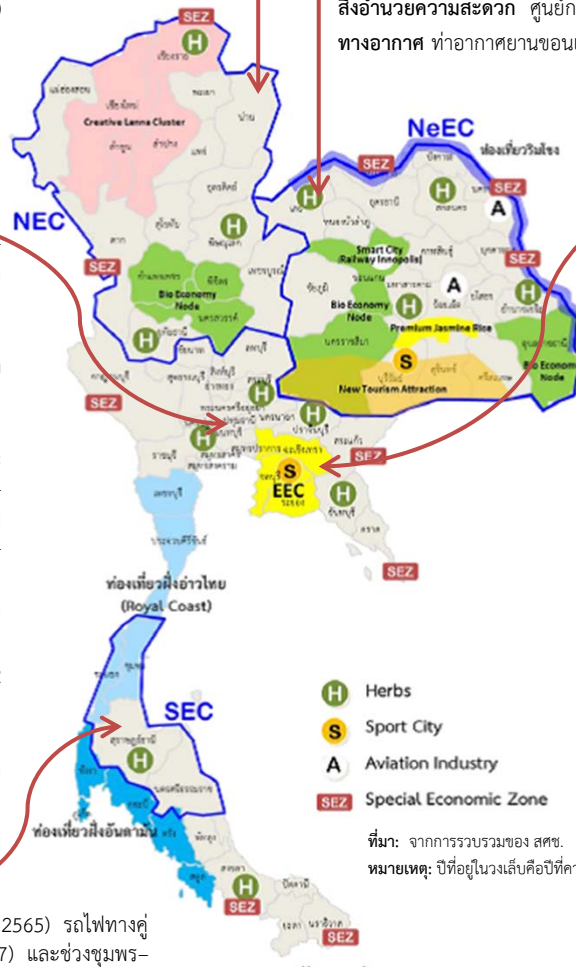
ทางน้ำ ท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2 (ปี 2566)

ทางอากาศ ท่าอากาศยานเบตง (ปี 2563)

ท่าอากาศยานกระบี่ (ปี 2564) ท่าอากาศยาน

ภูเก็ต (ปี 2566) ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

(ปี 2566) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ปี 2568)



ภาคตะวันออก

ทางราง รถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - แก่งคอย (ปี 2563) รถไฟฟ้าความเร็วสูง เชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ปี 2566)

ระบบขนส่งมวลชน เมืองพัทยา (ปี 2566)

ทางถนน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วง พัทยา-มาบตาพุด (ปี 2563) สายแยกทางหลวงหมายเลข 7 (กม.ที่ 107+200) - ท่าเรือแหลมฉบัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี (ปี 2563)

ทางอากาศ สนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินตะวันออก (ปี 2568)

ทางน้ำ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ (ปี 2563) ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 (ปี 2567) และท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 (ปี 2568)

ดิจิทัล เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EECI) (ปี 2566) เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (EECd) (ปี 2566)

ที่มา: จากการรวบรวมของ สศช.

หมายเหตุ: ปีที่อยู่ในวงเล็บคือปีคาดว่าจะเปิดให้บริการ

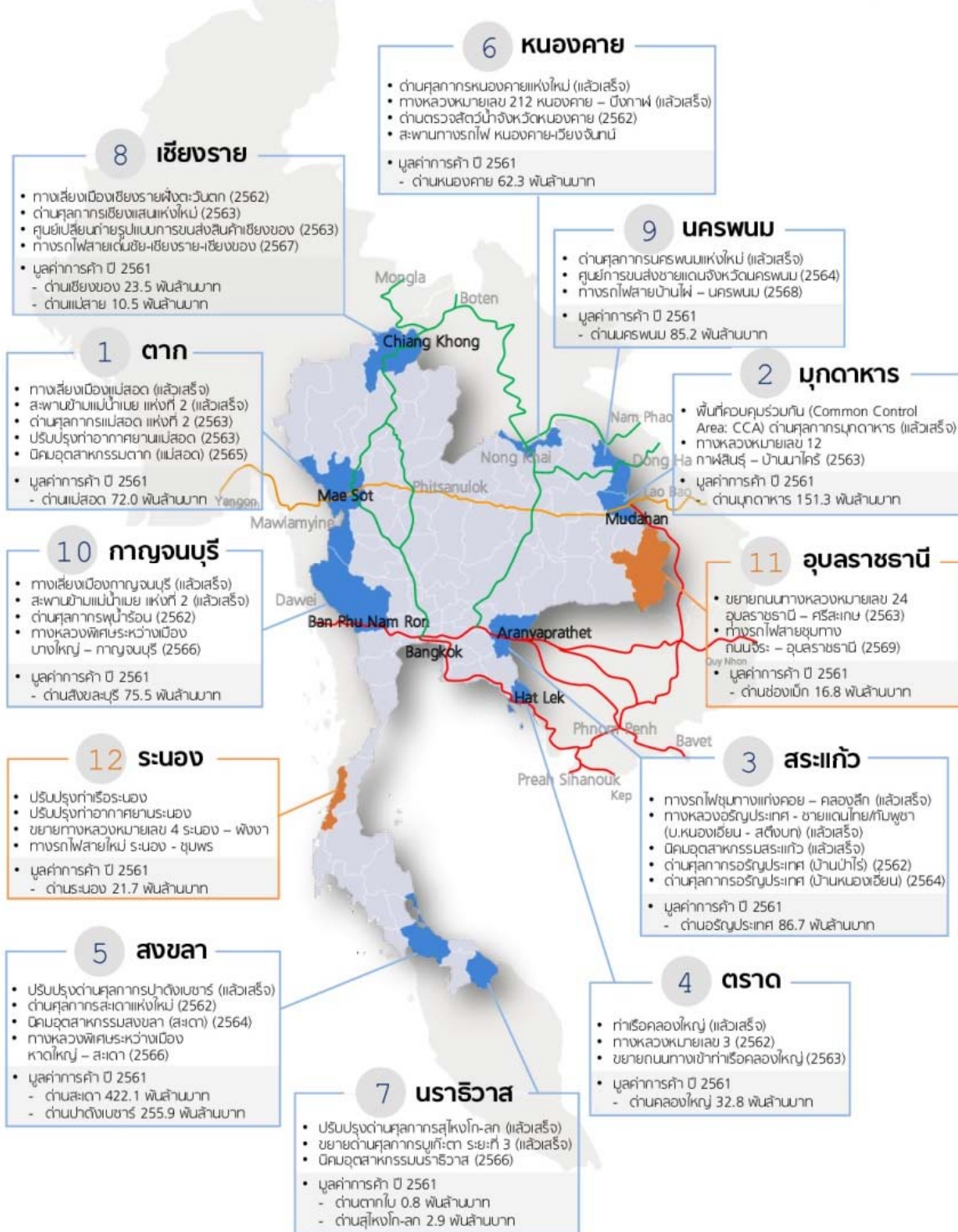


สืบเนื่องจากแนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนทั้ง 10 จังหวัด ดังกล่าวข้างต้น รวมถึงการลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ของภาครัฐซึ่งมุ่งเน้นให้เกิดความเชื่อมโยงรองรับการขยายตัวและสร้างความเจริญสู่ภูมิภาค ประกอบกับลักษณะที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของทั้ง 10 จังหวัด มีพื้นที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านและตั้งอยู่บนเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในภูมิภาค จึงมีผลให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้งในรูปแบบการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนตามด่านศุลกากรในแต่ละพื้นที่ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนพัฒนาในเชิงพื้นที่ โดยเห็นได้จากมูลค่าการค้ารวม (การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน) มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อาทิ ด่านศุลกากรสะเดาซึ่งตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ในปี พ.ศ. 2561 มีมูลค่าการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนรวมสูงสุดของประเทศเป็นจำนวน 421.00 พันล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 388.17 พันล้านบาท ในปี พ.ศ. 2560 และ 373.71 พันล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 และด่านศุลกากรมุกดาหาร มีมูลค่าการค้ารวมในปี พ.ศ. 2561 จำนวน 151.33 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 143.83 พันล้านบาท และ 93.67 พันล้านบาท ในปี พ.ศ. 2560 และ 2559 ตามลำดับ นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาจากมูลค่าการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนแล้ว จะเห็นได้ว่าประเทศไทยยังคงมีพื้นที่ ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาที่จะสามารถรองรับการขยายความเจริญและความเชื่อมโยงมาจากพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษได้ อาทิ พื้นที่จังหวัดระนองและจังหวัดอุบลราชธานีที่มีศักยภาพในการเป็นประตูการค้าที่สำคัญ ซึ่งรัฐได้มีแผนงาน/โครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับต่อการเติบโตของพื้นที่ดังกล่าวไว้แล้วเช่นกัน





การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) และด่านชายแดนที่สำคัญ



ที่มา: รวบรวมโดย สศช. (กลจ.)



จากสถานการณ์ปัจจัยแวดล้อมที่เป็นอยู่ในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ผนวกกับแนวนโยบายการพัฒนาตามแนวทางของยุทธศาสตร์ชาติ นำมาสู่บทสรุปของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับประเทศไทย ซึ่งจะเป็นกรอบบังคับต่อทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศทั้งด้านคมนาคมขนส่ง พลังงาน ระบบไฟฟ้า และระบบน้ำประปา ที่จะต้องมุ่งสู่การสร้างเข้มแข็งและศักยภาพให้กับพื้นที่และเมือง โดยเฉพาะพื้นที่และเมืองที่อยู่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่เป็นเป้าหมายของการพัฒนา และเน้นย้ำการที่ต้องนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ๆ มาใช้ส่งเสริมการพัฒนา เพื่อให้สามารถรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นได้ทัน เกิดสมดุลในการพัฒนาระหว่างการพัฒนาทางด้านกายภาพและชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน และสามารถเชื่อมโยงเศรษฐกิจของประเทศไทยเข้ากับเศรษฐกิจขนาดใหญ่ของประเทศมหาอำนาจ โดยผ่านการเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านได้ ซึ่งจะเป็นโอกาสในพัฒนาประเทศให้เติบโตได้อย่างยั่งยืนในทุกมิติต่อไป

อย่างไรก็ดี การที่จะให้การพัฒนาเป็นไปตามกรอบทิศทางและเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ได้นั้น ไม่สามารถเกิดขึ้นได้จากการดำเนินการของภาครัฐเพียงฝ่ายเดียว **“เพราะหัวใจของความสำเร็จที่สำคัญ จะต้องเกิดจากความร่วมมือของทุกภาคส่วนและทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะภาคประชาสังคม”** ซึ่งประกอบด้วย หน่วยงานในท้องถิ่น อาทิ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งในระดับจังหวัด เมือง ชุมชน และประชาชนในพื้นที่ โดยทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผน เพื่อให้มีเป้าหมายร่วมกันที่ชัดเจน เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย และรับรู้ว่าจะเป้าหมายที่มีข้อผูกมัดร่วมกัน (binding) รวมทั้งจะต้องมีระบบติดตามผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น (monitoring) และมีนำผลของการติดตามที่ได้รับมาหารือร่วมกันอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความไว้วางใจซึ่งกันและกัน อันจะนำไปสู่ความสำเร็จของการพัฒนาในทุกมิติได้อย่างที่ทุกคนคาดหวังและต้องการ.....

