

Free Copy and Magazine Online

www.greenlifeplusmag.com

GREEN Life

NO. 6 VOL. 72 25 AUGUST - 24 SEPTEMBER 2022

ISSN : 2539-5602



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
เดินหน้าโครงการเส้นทางพิเศษ
สายกะทู้-ป่าตอง

นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

อ่านต่อหน้า **4**

EDITOR'S NOTE

ก้าวคนละก้าวที่เราต้อง “ก้าวไปด้วยกัน”

เข้าสู่ครึ่งปีหลังอย่างเต็มตัว เราทุกคนต้องเดินหน้า เรียนรู้ อยู่กับโลกใบนี้หลังสถานการณ์โควิด-19 แม้จะมีโรคใหม่ เข้ามาอย่างผิดคาดถึง แต่นั่นมีมาตรการดูแลที่เข้มงวด และคล้ายกันก่อนหน้านี้ ทำให้โรคดังกล่าวถูกควบคุม ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ก้าวเดินต่อจากนี้ คือ สิ่งสำคัญ เพราะทุกหมุดหมายล้วน แล้วแต่จำเป็นต่อการปรับตัว นอกจากการใช้ชีวิตในรูปแบบ ปกติใหม่หรือ Next Normal เรายังต้องมองหาโอกาสใหม่ๆ ในก้าวเดินทั้งในแง่ของการใช้ชีวิตและหาไอเดียใหม่ๆ ในการ ทำงาน เพราะถ้าหากเราช้า ยุคนี้พฤติกรรมผู้บริโภคเปลี่ยน ไวกว่าโลก เราอาจหลุดเทรนด์สำคัญไป

แม้วันนี้เราอาจจะก้าวกันคนละก้าวแต่การก้าวไปด้วยกันใน รูปแบบที่มันจะเป็นทางเลือกที่เหมาะสม การเดินไปข้างหน้า แม้จะสะดุดล้ม แต่ขอให้เป็นการล้มที่ไปข้างหน้า ดีกว่าล้ม ไปข้างหลัง เพราะทุกความท้าทาย คือ โจทย์ใหม่ที่พร้อม รอรับเราอยู่ในทุกจังหวะของชีวิต

กองบรรณาธิการ
นิตยสาร Green Life Plus



FREE
MAGAZINE
No.6
VOL. 72
25 AUGUST 2022 - 24 SEPTEMBER 2022

ABOUT & CONTACT

บรรณาธิการบริหาร : บุรินทร์ ลาตล่าย
บรรณาธิการผู้พิมพ์โฆษณา : ชยากร ภูสะเทียน
กองบรรณาธิการ : วรวิทย์ บุญศรี, พงศธร ภูสะเทียน,
กราฟฟิคดีไซน์เนอร์ : เบญจพล กิตติปกรณ์
ฝ่ายภาพ : ยุทธนากร ศิริกุลสุนทร
พิสูจน์อักษร : อานาจ สุวรรณชัย
ควบคุมการผลิต : พชรเดช บุญพร้อม

เจ้าของ : บริษัท พร้าว คอร์ปอเรชั่น จำกัด
ประธานที่ปรึกษา : จาตุรันต์ วัฒนประทีป
ประธานมูลนิธิเพื่อนเกษตรกร
ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ : วรณา ศิริวัชรกุล
ประธานกรรมการบริหาร : บุรินทร์ ลาตล่าย
กรรมการผู้จัดการ : อนันต์กรณ์ เวสวัชรวิทย์

พิมพ์ที่ : บริษัท ทริปปี้ล กรุ๊ป จำกัด

Facebook Fanpage :
Green Life plus Magazine

สำนักงาน : เลขที่ 898/37
หมู่บ้านฮิลล์ สเปซ อ.ประจักษ์ศิลปาคม
แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กทม 10240
โทร.&แฟกซ์ : 0-2001-6817
E-mail : gl.greenlife888@gmail.com
www.greenlifeplusmag.com

ผู้จัดการฝ่ายโฆษณา : นวลเพ็ญ ปากยะวงศ์



WHERE TO FIND



ติดต่อโฆษณา

099-125-5789, 089-123-4450



COVER STORY

50 ปี การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เดินหน้าโครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง



คุณสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข
ผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

บทบาทที่สำคัญของ กทพ. ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันที่ดำเนินมาถึงครึ่งศตวรรษ (50 ปี) ได้เปลี่ยนแปลงสังคมและเศรษฐกิจไทยอย่างไรบ้าง

กทพ. เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งมั่นแก้ไขปัญหาจราจร ในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ตามแผนงานและภารกิจที่ได้รับมอบหมาย ให้สอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม ที่มุ่งเน้นในการพัฒนาเครือข่ายระบบทางพิเศษ ให้เชื่อมโยงกันอย่างบูรณาการ ช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนรวมถึงดำเนินงานหรือกิจการเกี่ยวกับทางพิเศษ และธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่อง หรือเป็นประโยชน์กับองค์กร โดยเฉพาะความสำคัญในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง กทพ. ได้กำหนดกรอบแนวคิดและทิศทางในการดำเนินงานให้มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์รับรองยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมระยะที่ 1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศรวมทั้งนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตลอดจนสถานการณ์ต่างๆ ในปีพ.ศ. 2565 กทพ. ได้ก่อตั้งมากว่าเข้าสู่ปีที่ 50 โดยปัจจุบันได้เปิดให้บริการระบบทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และระบบทางพิเศษระหว่างเมืองแล้วทั้งสิ้น 8 สายทาง ได้แก่ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช (ส่วน A ช่วงประชาชื่น - พญาไท - อโศก ส่วน B ช่วงพญาไท - บางโคล่ ส่วน C ช่วงประชาชื่น - แจ้งวัฒนะ ส่วน D ช่วงอโศก -

ศรีนครินทร์) ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษบูรพาวิถี ทางพิเศษอุดรรัถยา ทางพิเศษสายบางนา - อ่างทอง ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) และทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รวมระยะทาง 224.6 กิโลเมตร มีด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษจำนวน 138 ด่านมีปริมาณจราจรบนทางพิเศษรวมทุกสายทางในปีงบประมาณ 2564 เฉลี่ยวันละ 1,384,265 คันและ ณ สิ้นไตรมาส 2 ปีงบประมาณ 2565 (1 ตุลาคม 2564 - 31 มีนาคม 2565) กทพ. ได้จัดเก็บเงินนำส่งรายได้แผ่นดิน 1,400 ล้านบาท

ในโอกาสครบรอบ 50 ปี กทพ. ช่วยยกตัวอย่างโครงการที่น่าสนใจของ กทพ. ทั้งการลงทุนที่สำคัญ และการดำเนินกิจกรรมด้านสังคม CSR และการเตรียมตัวสู่องค์กรที่คำนึงถึงแนวทาง ESG

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม มีนโยบายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งระยะกลางและระยะยาว เพื่อรองรับการคมนาคมของประเทศที่ไม่จำกัดเพียงพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แต่ยังขยายเพื่อให้ครอบคลุมการบริการในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย นอกจากนี้ กทพ. ยังมีแนวทางการดำเนินงานในการสร้างเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อไปยังประเทศใกล้เคียง โดยมุ่งหวังที่จะพัฒนาการให้บริการทางพิเศษ เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของภูมิภาคด้วยการบริหารจัดการองค์กรภายใต้ความรับผิดชอบต่อสังคมควบคู่ไปกับการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อให้องค์กรก้าวสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน สอดคล้องกับ

วิสัยทัศน์ที่ว่า มุ่งมั่นพัฒนาทางพิเศษ เพื่อให้บริการที่ดี มีความคุ้มค่า สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย อย่างยั่งยืนด้วยวิสัยทัศน์ที่มุ่งสู่ความยั่งยืนและการให้บริการที่ดีนั้น ในสถานะที่ประเทศไทยต้องเผชิญกับปัญหาสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่ทำให้สภาพเศรษฐกิจในประเทศชะลอตัว ส่งผลกระทบไปยังระบบเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม กทพ. ได้ตระหนักถึงการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้จึงได้มีการปรับแนวทางและรูปแบบการจัดการในองค์กรภายใต้ความรับผิดชอบต่อสังคมทั้งในกระบวนการหลัก (CSR in Process) และนอกกระบวนการหลัก (CSR after Process) โดยเน้นให้มีการทำงานและให้บริการผ่านช่องทางออนไลน์เพื่ออำนวยความสะดวกและเพื่อความปลอดภัยจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งเป็นการปรับเปลี่ยนเข้าสู่ชีวิตวิถีใหม่ (New Normal) เช่น กทพ. รณรงค์ให้มีการใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ โดยใช้บัตร Easy Pass เพิ่มมากขึ้น มีการให้บริการในด้านต่าง ๆ กับผู้ใช้บริการบัตร Easy Pass ผ่านช่องทางออนไลน์ และในระยะต่อไปจะมีการพัฒนานำระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (Multi - Lane Free Flow : M-Flow)





มาใช้ในการให้บริการ รวมทั้ง กทพ.ยังมีส่วนร่วมในการสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือกับหน่วยงานภาครัฐที่มีการบริการให้กับประชาชน รวมทั้งชุมชนรอบเขตทางพิเศษ ในช่วงภาวะวิกฤติจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทั้งนี้เพื่อตอบสนองความต้องการความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทพ. และทำให้องค์กรมีการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน (Environmental Social Governance : ESG) ส่งผลต่อการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ ที่จะนำพาทุกภาคส่วนของสังคมไทยไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนต่อไป

สิ่งใหม่ๆที่จะได้เห็นในโอกาสครบรอบ 50 ปี จะมีการเปลี่ยนแปลงอะไรอื่น ๆ ที่น่าสนใจและสังคมจะได้รับทราบข้อมูลอะไรบ้าง

ITS Next 10 Yearsการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ดำเนินการตามแผนพัฒนาระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transportation System : ITS) พ.ศ. 2555 - 2564 อย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางพิเศษ ให้ผู้ใช้ทางพิเศษได้รับความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น อาทิเช่น ป้ายจราจรอัจฉริยะ (SMART VMS) ศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลสภาพจราจรอัจฉริยะ (Data Exchange Center) ภาพจราจรแบบทันกาล (Schematic Map) และระบบตรวจจับอุบัติเหตุอัตโนมัติ (Video Content Analytics : VCA) เป็นต้น โดยดำเนินงานแล้วอย่างครบถ้วน

ปัจจุบันมีการพัฒนาเทคโนโลยีของระบบยานยนต์ไร้คนขับ ระบบปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence) เพื่อลดข้อผิดพลาดของผู้ขับขี่ (Human Error) และช่วยในการขับขี่ให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ประเทศไทยได้มีการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีดังกล่าว โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ITS Master Plan) ระยะ 10 ปี (พ.ศ. 2561 - 2570) ขึ้นเพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้พร้อมที่จะรองรับยานยนต์ไร้คนขับได้

กทพ. จึงมีการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบทางพิเศษให้เป็น Smart Expressway ซึ่งเป็นการผนวกกรรมระหว่าง Road Technology, IT Technology และ Automotive Technology โดย กทพ. มีองค์ความรู้และโครงสร้างพื้นฐานบางส่วนจากการดำเนินการตามแผนพัฒนาระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (ITS) ที่ผ่านมา และได้จัดทำแนวทางการดำเนินงาน ITS Next 10 Years พ.ศ. 2565 - 2574 มีเป้าหมายในการพัฒนาทางพิเศษเป็น Smart Expressway โดยแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 3 ระยะ คือ

ระยะสั้น (พ.ศ. 2565 - 2567) เป็นการศึกษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการใช้งานยานยนต์ไร้คนขับ พัฒนานวัตกรรมให้พร้อมสำหรับการกู้ภัยยานยนต์ไฟฟ้า ยานยนต์ไร้คนขับในระยะแรก

ระยะกลาง (พ.ศ. 2568 - 2571) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สถานีอัดประจุไฟฟ้าในเขตทางพิเศษ และสร้าง Sandbox โดยการติดตั้งอุปกรณ์บนทางพิเศษให้รองรับการใช้งานยานยนต์ไร้คนขับได้

ระยะยาว (พ.ศ. 2572 - 2574) พัฒนาระบบควบคุมและจัดการยานยนต์ไร้คนขับบนทางพิเศษ การติดตั้งระบบป้องกันภัยทางไซเบอร์ และพัฒนาให้ทางพิเศษสามารถรองรับการใช้งานของยานยนต์ได้ทุกรูปแบบ

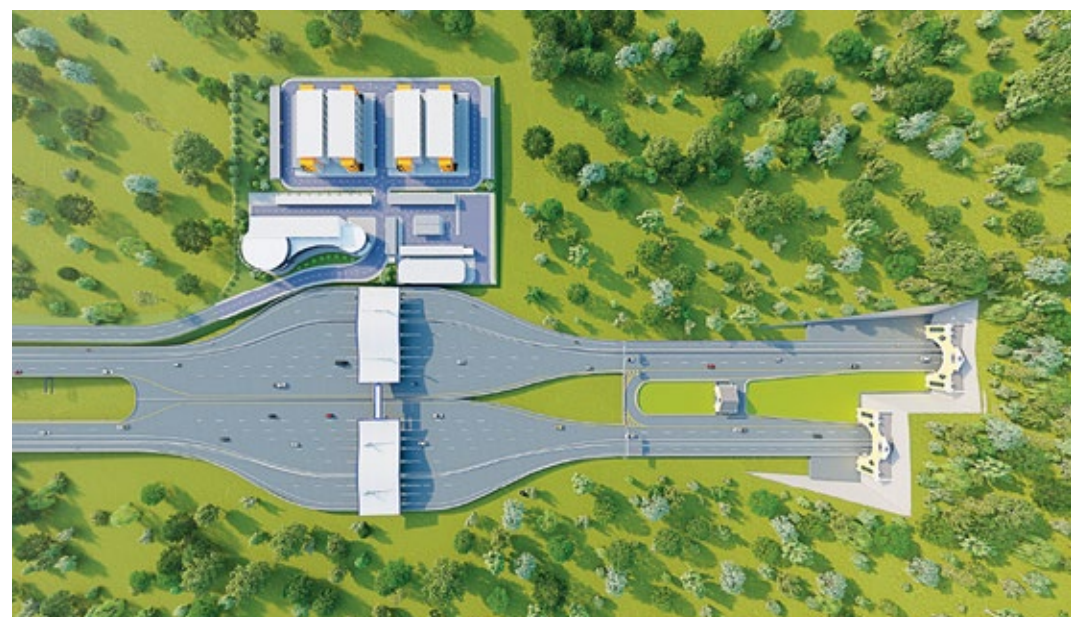


โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง มีความเป็นมาอย่างไร เพราะปัจจุบันก็มีถนนจากกะทู้ไปป่าตอง

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2565 อนุมัติให้ กทพ. ดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต โดยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐรับผิดชอบการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ในขณะที่ภาคเอกชนรับผิดชอบการออกแบบรายละเอียดและการก่อสร้าง (รวมถึงค่าควบคุมงาน) และการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) โดยเอกชนเป็นผู้จัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมด ทั้งนี้เอกชนจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ลงทุนทั้งหมดให้แก่ภาครัฐก่อนเริ่มเปิดบริการในลักษณะของ BTO (Build-Transfer-Operate) มีระยะเวลาร่วมลงทุนรวม 35 ปี นับจากวันที่ การทางพิเศษฯ มีหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed)

โดยการทางพิเศษฯ ได้ลงนามในสัญญาจ้างกลุ่มที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท นามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และบริษัท วีระวงศ์, ชินวัฒน์ และพาร์ทเนอร์ส จำกัด เป็นที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุน ของโครงการฯ เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2565 โดยที่ปรึกษาเริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2565 มีระยะเวลาปฏิบัติงาน 600 วัน

ต่อมา เมื่อวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2565 กทพ. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต และวันที่ 1 เมษายน 2565 สคร. ได้มีหนังสือถึง กทพ. แจ้งรายชื่อผู้สังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) สำหรับโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต





แนวสายทางของโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง เป็นอย่างไร

โครงการก่อสร้างเป็นทางยกระดับ มีอุโมงค์อยู่ในช่วงกลางของแนวสายทาง ระยะทางรวม 3.98 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมกับถนนพระเมตตา ในพื้นที่ตำบลป่าตอง อำเภอกะทู้ เป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจรต่อทิศทาง (สำหรับรถยนต์ 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง และรถจักรยานยนต์ 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ยกระดับข้ามถนนพิศิษฐ์กรณีย์ จนถึงเขานาคเกิด ระยะทาง 0.9 กิโลเมตร แล้วจึงเป็นอุโมงค์ลอดเขานาคเกิด ระยะทาง 1.85 กิโลเมตร หลังจากผ่านช่วงภูเขา จึงเป็นทางยกระดับ ระยะทาง 1.23 กิโลเมตร จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการในพื้นที่ตำบลกะทู้ อำเภอกะทู้ บริเวณจุดตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4029 และมีด่านเก็บค่าผ่านทางตั้งอยู่บริเวณด้านกะทู้ จำนวน 1 ด่าน เก็บค่าผ่านทางทั้ง 2 ทิศทาง

สถานะของโครงการในปัจจุบันถึงขั้นตอนไหน

การทางพิเศษฯ อยู่ระหว่างดำเนินการในขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการ โดยอยู่ระหว่างจัดทำร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุนของโครงการ ตามขั้นตอนพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562

โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง นี้ ต้องก่อสร้างเป็นอุโมงค์ ซึ่งต้องมีระบบที่ต้องเหมือนหรือต่างจากทางพิเศษทั่วไปอย่างไร

ระบบต่าง ๆ ภายในอุโมงค์

• ระบบระบายอากาศ (Ventilation System)

รูปแบบตามความยาวของอุโมงค์ โดยใช้ Jet Fan ทุก ๆ ระยะ 500 เมตร มีไว้เพื่อระบายมลสารอันตรายที่เกิดจากไอเสียของรถ และมีตัวกรองอากาศก่อนปล่อยสู่สาธารณะตามมาตรการของสิ่งแวดล้อม

• ระบบฉุกเฉินและป้องกันอัคคีภัย (Emergency system)

อุปกรณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ ได้ถูกออกแบบและติดตั้งเพื่อป้องกันและลดความเสียหายเนื่องจากไฟไหม้หรืออุบัติเหตุในอุโมงค์



• ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง (Lighting system)

บริเวณทางเข้าและทางออกของอุโมงค์ในช่วงกลางวันจะมีการให้ระดับความสว่างมากกว่าเวลากลางคืน ทั้งนี้ เพื่อลดระดับความแตกต่างระหว่างแสงสว่างในอุโมงค์และภายนอก ไฟส่องสว่างของอุโมงค์ เพื่อความสะดวกในการขับขี่และลดอุบัติเหตุทั้งในกลางวันและกลางคืน

• อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย/การควบคุมการใช้งาน/การสื่อสาร (Controller System)

ประกอบด้วย อุปกรณ์ให้ข้อมูลและเตือนภัยถึงดับเพลิง อุปกรณ์ชุดดับเพลิง ป้ายบอกทาง เครื่องดูดควัน อุโมงค์ฉุกเฉิน รวมทั้งจัดให้มีรถพยาบาลหรือรถรับ-ส่งเข้ามารับคนอพยพออกจากอุโมงค์ ระบบระบายน้ำภายในอุโมงค์ (Drainage System) เพื่อไม่ให้มีน้ำท่วมขัง ซึ่งอาจเกิดจากการรั่วซึมของน้ำใต้ดิน น้ำที่เกิดจากการชำระล้างทำความสะอาดและ/หรือน้ำที่เกิดจากการใช้น้ำในการดับเพลิง

• ระบบควบคุมและบริหารจัดการจราจร

ได้ออกแบบให้เกิดประสิทธิภาพและความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้งาน ประกอบด้วย ระบบตรวจนับปริมาณจราจรแบบอัตโนมัติ ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด ระบบสื่อสาร ระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความอัตโนมัติ ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน และระบบการตรวจจับความเร็วยานพาหนะ

• มาตรการรักษาความปลอดภัยของผู้ใช้ทางพิเศษ

ได้ออกแบบให้มีช่องทางรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ โดยมีการติดตั้งราวกันชนคอนกรีต (Concrete Barrier) และรั้วตาข่าย เพื่อแบ่งแยกรถจักรยานยนต์และรถยนต์ออกจากกัน เพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง

โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง เพราะอะไรโครงการนี้ถึงได้อนุญาตให้รถจักรยานยนต์ใช้บริการได้และวิ่งร่วมกับกับรถยนต์เลย หรือไม่ มีการเก็บค่าผ่านทางของจักรยานยนต์เท่าไรครับ

เนื่องจากตอนศึกษาความเหมาะสมของโครงการพบว่าบริเวณพื้นที่ที่ศึกษาโครงการมีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก และเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง ดังนั้นโครงการจึงได้มีแนวคิดให้รถจักรยานยนต์มาใช้โครงการได้ นอกจากนั้นยังมีความต้องการของประชาชนในพื้นที่ด้วย โดยโครงการได้ออกแบบให้ราวกันชนคอนกรีต และรั้วตาข่ายเพื่อแยกช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ และจะเก็บค่าผ่านทางสำหรับรถจักรยานยนต์ราคา 15 บาทต่อคัน

สุดท้ายนี้ โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง มีแผนที่จะต่อขยายไปจนถึงสนามบินภูเก็ตหรือไม่ เนื่องจากจะสามารถช่วยแก้ไขปัญหาก็ได้ในจังหวัดภูเก็ตได้มากขึ้น

การทางพิเศษฯ ได้วางแผนที่จะขยายโครงข่ายทางพิเศษต่อจากโครงการกะทู้ - ป่าตอง เชื่อมไปยังท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร โดยปัจจุบันการทางพิเศษฯ อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ โดยโครงการจะช่วยส่งเสริมการเดินทาง และลดปัญหาจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 402 ซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่ใช้เดินทางในจังหวัดภูเก็ต รวมทั้งอำนวยความสะดวกและลดระยะเวลาการเดินทางสำหรับประชาชนและนักท่องเที่ยวได้

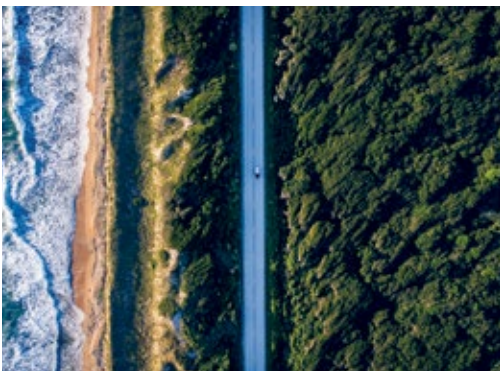


เปิดแนวคิด Social Positive Business

อีกมิติของการสร้างความยั่งยืนในภาคธุรกิจ

ปฏิเสธไม่ได้ว่าวันนี้ภาคธุรกิจ นอกจากพัฒนาสินค้าและบริการหรือ (business as usual) ยังคงต้องเพิ่มจุดโฟกัสหรือให้ความสำคัญต่อการพัฒนารูปแบบการดำเนินธุรกิจในรูปแบบใหม่ (business as new normal) ที่เอื้อต่อการเติบโตทางธุรกิจในแบบยั่งยืน เพื่อหนุนการพัฒนาทางสังคมควบคู่ไปกับการสร้างสิ่งแวดล้อมที่เป็นมิตรดังเช่นแนวคิด ESG (Environmental, Social and Governance) ที่ในวันนี้ถูกนำมาขยายผลการดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรม

ด้วยความสำคัญดังกล่าว เมื่อเร็วๆ นี้ทางสถาบันไทยพัฒน์ ได้พัฒนาแนวคิดในการปรับปรุงพัฒนารูปแบบธุรกิจที่เรียกว่า “ธุรกิจที่เป็นบวกต่อสังคม” (social positive business) ซึ่งประกอบไปด้วยแนวคิด 6 ทิศทาง ได้แก่ ธุรกิจระบบอาหารและการเกษตรแบบเจริญทดแทน (Regenerative Agriculture & Food System) ธุรกิจเทคโนโลยีชีวภาพ (Biotechnology) ธุรกิจทรัพยากรหมุนเวียนและพลังงานทางเลือก (Renewable Resources & Alternative Energy) ธุรกิจยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนประกอบ (Electric Vehicles & Components) ธุรกิจสินทรัพย์ดิจิทัลเพื่อสังคม (Social Digital Assets) และธุรกิจเมตาเวิร์สเพื่อกลุ่มเปราะบาง (Metaverse for Vulnerable Groups)



และเมื่อลงในรายละเอียดถึงประเด็น การดำเนินงานที่เป็นบวกต่อสังคม สามารถแบ่งออกเป็น 3 หมวด ได้แก่

1. การให้ความช่วยเหลือที่เกิดเป็นผลบวกต่อสังคมขึ้นภายหลังกระบวนการทางธุรกิจ และเป็นกิจกรรมที่อยู่นอกเหนือธุรกิจแกนหลักของกิจการ (SP-after-process)
2. การกระจายมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดเป็นผลบวกต่อสังคมขึ้นในกระบวนการทางธุรกิจ ครอบคลุมตั้งแต่ผู้มีส่วนได้เสียในองค์กรไปจนถึงผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่มูลค่าของกิจการ (SP-in-process)
3. การขยายขอบเขตการดำเนินงานไปเป็นกระบวนการทางธุรกิจในวิถีปกติใหม่ ที่ให้ผลบวกต่อสังคมจากธุรกิจแกนหลักของกิจการ (SP-as-process)

อย่างไรก็ดีการทำธุรกิจที่เป็นบวกต่อสังคม ทางสถาบันฯเชื่อมั่นว่าจะเป็นองค์ประกอบสำคัญต่อการสร้างผลกระทบต่องานในเชิงบวกไปพร้อมกันกับการเติบโตของธุรกิจ ด้วยการยกระดับจากการให้ความช่วยเหลือแก่สังคมในรูปแบบของการบริจาคเงิน/สินค้า/บริการ ฯลฯ และการเพิ่มระดับการ



กระจายมูลค่าทางเศรษฐกิจผ่านกิจกรรมทางธุรกิจแก่ผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่มูลค่าอย่างเป็นธรรมชาติไปสู่การใช้ขีดความสามารถหลักทางธุรกิจในการขยายขอบเขตให้ครอบคลุมส่วนตลาดที่ยังมิได้รับการตอบสนอง (Unserved) หรือที่ยังตอบสนองได้ไม่เต็มที่ (Underserved) เพื่อเติมเต็มคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดี เกิดเป็นผลบวกต่อสังคมกลุ่มเป้าหมาย

ธุรกิจที่เป็นบวกต่อสังคม เป็นอีกหนึ่งแนวคิดที่สำคัญที่เกิดจากการตกผลึกและร่วมกันสร้างมาตรฐานใหม่ เพื่อให้สังคมที่เราอยู่ มีวิธีการที่ดีและเหมาะสมในการดูแลโลกใบนี้ให้อยู่กับเราต่อไป

เคทีซีชวนพนักงาน เปลี่ยนขยะอาหารให้เป็นปุ๋ยธรรมชาติ ตอบรับนโยบาย Zero Waste

นางสาวดวงกมล อินทรพราหมณ์ (งวอ) ผู้อำนวยการ - บริหารเงินและการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน “เคทีซี” หรือ บริษัท บัตรกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เผยว่า “เคทีซีได้ขับเคลื่อนนโยบายในการดำเนินธุรกิจ โดยคำนึงถึงมิติเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม โดยล่าสุดเพื่อจําแนกรับนโยบายเรื่อง Zero Waste หรือ “แนวคิดขยะเป็นศูนย์” จึงได้ติดตั้งเครื่องทำปุ๋ยเศษอาหารภายในเคทีซี เพื่อแปรรูปขยะอาหารให้เป็นปุ๋ยอินทรีย์คุณภาพสูงด้วยการใช้จุลินทรีย์ย่อยสลาย ซึ่งสามารถลดปริมาณขยะจากอาหารเหลือทิ้งได้ 80 - 90% ภายในเวลา 24 ชั่วโมง โดยปุ๋ยอินทรีย์ที่ได้จากเครื่องทำปุ๋ยเศษอาหารนี้จะมอบให้พนักงาน และใช้บำรุงรักษาต้นไม้ภายในบริษัทฯ ซึ่งนอกจากจะช่วยลดปริมาณขยะแล้ว ยังสามารถลดภาระการจัดการขยะและส่งเสริมการลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ทำให้เกิดภาวะโลกร้อนหรือโลกรวนอีกด้วย





โลกร้อนวันนี้ เกิดผลกระทบอะไรบ้าง



รู้หรือไม่? ในปี 2021 มีการประมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอยู่ที่ 247 ล้านตันสู่ชั้นบรรยากาศสองในสามหรือ 157 ล้านตันมาจากภาคพลังงาน โดยการผลิตไฟฟ้าคิดเป็น 36% และการขนส่งและการเดินทางคิดเป็น 28% ส่วนที่เหลืออีก 36% มาจากภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และภาคส่วนอื่นๆ



ทั้งนี้ข้อมูลจาก กรีนพีซ ไทยแลนด์ ยังระบุอีกว่าระดับน้ำทะเลเพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากธารน้ำแข็งที่กำลังละลาย และอุณหภูมิทั่วโลกที่กำลังสูงขึ้นจากการขยายตัวของความร้อนของน้ำในมหาสมุทรมากไปกว่านั้น ระบบทางธรรมชาติ ซึ่งได้แก่ ธารน้ำแข็ง ปะการัง ป่าชายเลน ระบบนิเวศของทวีปอาร์กติก ระบบนิเวศของเทือกเขาสูง ป่าสนแถบหนาว ป่าเขตร้อน เขตลุ่มน้ำในทุ่งหญ้า และ เขตทุ่งหญ้าในท้องถิ่น จะถูกคุกคามอย่างรุนแรง ซึ่งสิ่งที่ตามมาสัตว์สายพันธุ์ต่างๆ เสี่ยงต่อการสูญพันธุ์มากขึ้น และเกิดความสูญเสียด้านความหลากหลายทางชีวภาพ

และเมื่อปลายปี 2021 ที่ผ่านมา คณะกรรมการระหว่างรัฐบาลว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (IPCC) ของสหประชาชาติ ได้เผยแพร่รายงานฉบับประวัติศาสตร์ซึ่งเผยแพร่ผลสรุปในการศึกษาเรื่องความเปลี่ยนแปลงของสภาวะแวดล้อมและภูมิอากาศโลกที่ผ่านมาทั้งหมด โดยได้ออกเตือนว่า ขณะนี้โลกของเราอยู่ในสถานการณ์ สัมพันธภาพเตือนสีแดง

ที่พร้อมเป็นภัยต่อสำหรับมนุษยชาติ โดยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา โลกมีสภาพอากาศร้อนทำลายสถิติสูงสุดที่เคยบันทึกไว้ นับตั้งแต่ 170 ปีก่อน รวมทั้งคลื่นความร้อนและสภาพอากาศร้อนจัดสุดขีดก็เกิดขึ้นบ่อยครั้ง โดยมีความรุนแรงขึ้นเรื่อยๆ นับตั้งแต่ทศวรรษ 1950 เป็นต้นมา

สภาพการณ์เหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อที่เราเรียกว่าเกินกว่าที่เคยคาดกันไว้หลายประการ โดยภายในเวลาไม่เกิน 20 ปีข้างหน้า อุณหภูมิโลกจะร้อนขึ้นเหนือระดับก่อนยุคอุตสาหกรรม 1.5 องศาเซลเซียสอย่างแน่นอน ซึ่งเท่ากับว่าเป้าหมายลดการปล่อยคาร์บอนและก๊าซเรือนกระจกในระยะยาวตามความตกลงปารีส มีแนวโน้มอย่างมากที่จะไม่เป็นผลสำเร็จเว้นแต่ทุกชาติจะร่วมกันทุ่มเทพยายามทุกด้านอย่างเต็มกำลังความสามารถเพื่อแก้ปัญหาในทันทีเท่านั้น

ที่กล่าวมาข้างต้น ไม่ได้มาเพื่อให้ทุกคนเกิดความหวาดกลัว แต่อยากให้ทุกภาคส่วน ร่วมกันตระหนักถึงแนวทางการป้องกันและการหาวิธีใช้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างคุ้มค่าประโยชน์อย่างที่เคยเน้นย้ำ โลกใบนี้เป็นของทุกคนเราต้องช่วยกันดูแลรักษา



บัดดี้คู่กาย สมาชิก กบข. My GPF Application & LINE กบข.

ให้บัดดี้คู่กายเคียงข้างคุณไปจนถึงวัยเกษียณ

ดูยอดเงิน

ออมเพิ่ม

เลือกแผนการลงทุน

โหลดใบแจ้งยอดเงิน

รับสิทธิพิเศษ

สะสมคะแนนแลกของรางวัล

เรียนหลักสูตรออนไลน์

ดาวน์โหลดแอป



สแกนเลย!



แอดไลน์
@gpfcommunity



สแกนเลย!



ช่องทางการสื่อสารอื่นๆ



facebook กบข.



www.gpf.or.th



Personal Website



Youtube กบข.



Contact Center
Ins. 1179



นัดหมายปรึกษา
กบข.

GREEN INNOVATION



ส่องเทคโนโลยีทรนคใหม่ พลิกโฉมสร้างความยั่งยืนในภาคธุรกิจ

ในวันที่โลกกำลังเผชิญกับปัญหาการเปลี่ยนแปลงทางสภาพภูมิอากาศทุกประเทศ ทุกภาคส่วนต่างมองหาแนวทางแก้ไข หนึ่งในวิธีการที่สร้างการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญได้อย่างเห็นผล คงปฏิเสธไม่ได้ว่า เทคโนโลยี คือ กุญแจสำคัญยิ่งในวันนี้การพัฒนาแบบก้าวกระโดดทำให้เกิดนวัตกรรมที่หลากหลายเพื่อเข้ามาช่วยความยั่งยืนให้กับภาคธุรกิจ



ข้อมูลจาก การ์ทเนอร์ หรือ บริษัทวิจัยและให้คำปรึกษาชั้นนำของโลก ระบุว่า เส้นทางที่ภาคอุตสาหกรรมมุ่งสู่นาคตเพื่อสร้าง Net-Zero จะเพิ่มโอกาสใหม่ๆ โดยเฉพาะผู้ให้บริการทางด้านเทคโนโลยีที่มุ่งพัฒนาเทคโนโลยีรองรับการสร้างธุรกิจยั่งยืน ซึ่งขยายความต่อไปว่า เทคโนโลยีที่สำคัญสู่โลกวันพรุ่งนี้ที่จะสร้างความยั่งยืนให้กับภาคธุรกิจมี 3 เทรนด์ที่น่าสนใจ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. **คลาวด์ หรือ Cloud Sustainability** เน้นอนวันนี้ไม่มีใครเก็บข้อมูลเป็นตังๆ ไว้ในตู้เก็บของ หรือเซฟไฟลงานมากๆ ไว้ในฮาร์ดดิส แต่แนวทางการใช้คลาวด์เพื่อจัดเก็บถือเป็นแนวทางการบริหารจัดการยุคใหม่ในทุกองค์กรต้องเร่งปรับใช้ ซึ่งสามารถขยายผลไปสู่การสร้างคามยั่งยืนภายในระบบเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและสังคม

2. **คาร์บอน (Carbon Footprint)** คงไม่มีอีกแล้วในการทำธุรกิจแบบไม่สนโลก เรื่องดังกล่าวกลายเป็นอีกเรื่องใหญ่ที่สำคัญ ฉะนั้นคาร์บอนต้องเร่งจัดการทั้งในแง่ของการลดปริมาณรวมทั้งการซื้อ เพื่อทดแทนการปล่อยก๊าซคาร์บอน

3. **ซอฟต์แวร์การจัดการกริดขั้นสูง หรือ Advanced Grid Management Software** โดยซอฟต์แวร์นี้ถูกนำมาใช้โดยผู้ปฏิบัติงานระบบไฟฟ้าสำหรับตรวจสอบและควบคุมแหล่งพลังงานทั่วทั้งโครงข่ายไฟฟ้า เพื่อรักษาเสถียรภาพของระบบและชะลอการลงทุนขององค์กร

โลกในวันพรุ่งนี้ ยังคงมีปัญหามากมาย เราเองในฐานะมนุษย์คนหนึ่งอาจไม่มีพลังมากพอ แต่หนึ่งเทคโนโลยีบางครั้งสร้างการเปลี่ยนแปลงได้ การเปลี่ยนผ่านไปสู่เศรษฐกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Net-Zero Economy) จะสร้างปรากฏการณ์อย่างยิ่งใหญ่นอกจากการปฏิวัติอุตสาหกรรมหรือการปฏิวัติทางดิจิทัล ซึ่งต้องใช้เทคโนโลยี รูปแบบธุรกิจกลยุทธ์และกระบวนการใหม่ ฉะนั้นเราเองสามารถเป็นส่วนหนึ่งในการต้องช่วยกันทุกภาคส่วน



BIOSAFETY®

TOOTHBRUSH

NEON

ขนแปรงปลายแหลม
ทำความสะอาดล้ำลึก



ANTI-BAC

ขนแปรงยับยั้งแบคทีเรีย



อ่อนโยนต่อเหงือก



ขนแปรงนุ่ม!
ดักจับฟันและเหงือก
เลือก Biosafety Neon

มีจำหน่ายแล้วที่



กทพ. Confirmความปลอดภัย

โซ่วสถิติ " Zero Fatalities

จากการทำงานกว่า 6.6 ล้านชั่วโมงการทำงาน พร้อมเดินหน้า
เร่งสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวน
รอบนอกกรุงเทพมหานครฯ ตลอดทั้งเส้น



นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ตามที่กรมทางหลวง โดย นายสรวิศ ทงศรีวิไล อธิบดีกรมทางหลวง ได้ออกประกาศหยุดงานก่อสร้างทุกโครงการบนถนนพระราม 2 ในระหว่างวันที่ 8 - 12 สิงหาคม 2565 เป็นเวลา 5 วัน เพื่อตรวจสอบขั้นตอนการทำงานให้มีความปลอดภัยสูงสุด และได้ทำหนังสือด่วนที่สุดถึงการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เรื่อง ขอความร่วมมือในการดำเนินการก่อสร้างในพื้นที่ถนนพระรามที่ 2 เนื่องจากเกิดอุบัติเหตุขึ้นหลายครั้งในเส้นทางดังกล่าว ซึ่งถือเป็นเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่นและเป็นเส้นทางหลักในการคมนาคมลงสู่ภาคใต้ และขอความร่วมมือให้ กทพ. กำชับ กวดขันผู้รับจ้างโครงการก่อสร้างทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ให้ดำเนินการภายใต้มาตรฐานความปลอดภัยในการก่อสร้างอย่างเคร่งครัด

ต่อมาเมื่อวานนี้ (12 สิงหาคม 2565) นายพรพจน์ สุริยนต์ ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 13 พร้อมด้วยผู้บริหารและเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงได้ลงพื้นที่ตรวจสอบมาตรการด้านความปลอดภัยของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก สัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 โดยมีนายอิทธิวัฒน์ บุญเจริญ ผู้อำนวยการกองวิศวกรรมทางพิเศษ 2 พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ กทพ. ผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้าง และ ตัวแทน



ผู้รับจ้าง กทพ. ให้การต้อนรับ ซึ่ง กทพ.ได้นำเสนอมาตรการความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนถนนพระราม 2 ให้กรมทางหลวงได้รับทราบแนวทางปฏิบัติงานของ กทพ. และได้ลงพื้นที่ตรวจสอบภาคสนามร่วมกัน โดยมีข้อแนะนำให้ กทพ. ดำเนินการเพิ่มเติมบางบริเวณเพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น และให้หยุดงานก่อสร้างบนถนนพระราม 2 ในส่วนของกรมทางหลวงออกไปอีก 2 วัน

ในส่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการ ได้มีการจัดประชุมหารือทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องถึงการดำเนินการกวดขันตามมาตรการความปลอดภัยดังกล่าว รวมถึงการเร่งบูรณาการก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ระยะทางรวม 18.7 กิโลเมตร ทั้ง 5 สัญญา ทั้งโครงการตลอด 24 ชั่วโมง โดยปัจจุบันมีความก้าวหน้าทั้งโครงการคิดเป็นร้อยละ 33.46 ซึ่งเร็วกว่าแผนงานที่กำหนดร้อยละ 5.14 โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กทพ. ได้เพิ่มมาตรการความปลอดภัยขณะก่อสร้างให้รัดกุมทุกขั้นตอน เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุแก่ประชาชนที่สัญจรในบริเวณดังกล่าว ขอให้ประชาชนโปรดเข้าใจเพราะอาจทำให้การจราจรหนาแน่นกว่าปกติ ทั้งนี้ขอเรียนย้ำมาตรการป้องกันความปลอดภัยในการปฏิบัติงานทุกขั้นตอน เช่น บุคลากรผู้ปฏิบัติงาน เครื่องมือ/เครื่องจักร ขั้นตอนวิธีการทำงานก่อสร้าง ตลอดจนการการประชาสัมพันธ์เพื่อแจ้งให้ประชาชนได้ทราบล่วงหน้า โดยมีบริเวณที่อยู่ระหว่างการดำเนินงานก่อสร้าง ดังนี้

จุดที่ 1 ปิดและเบี่ยงการจราจรบริเวณเกาะกลางถนนพระราม 2 กม.ที่ 6+000 ถึง กม.12+000 ตั้งแต่วันที่ ถึง เดือนตุลาคม 2567

จุดที่ 2 ปิดและเบี่ยงการจราจรบริเวณเกาะกลางถนนพระราม 2 กม.ที่ 6+000 ถึง กม.1+000 ตั้งแต่วันที่ ถึง เดือนเมษายน 2567



จุดที่ 3 ปิดและเบี่ยงการจราจรบริเวณหลังด่านสุขสวัสดิ์ ขาเข้ากรุงเทพฯ ตั้งแต่วันที่ ถึง 30 มิถุนายน 2566

จุดที่ 4 ปิดและเบี่ยงการจราจรช่องทางซ้ายช่วงทางลงสะพานพระราม 9 ขาเข้า (ฝั่งธนบุรี) ตั้งแต่วันที่ ถึง เดือนกันยายน 2565 ถึง เดือนมิถุนายน 2566

จุดที่ 5 ปิดและเบี่ยงการจราจรช่องทางซ้ายช่วงทางลงสะพานพระราม 9 ขาเข้า (ฝั่งกรุงเทพฯ) ตั้งแต่วันที่ ถึง 30 มีนาคม 2566

จุดที่ 6 ปิดเบี่ยงจราจรบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษดาวคะนอง ตั้งแต่วันที่ ถึง เดือนกันยายน 2565 ถึง เดือนธันวาคม 2566

“การทางพิเศษฯ ขอ confirm ว่าที่ผ่านมา กทพ. ได้มีการดำเนินงานก่อสร้างทั้งโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ด้วยมาตรการความปลอดภัย และวิธี ขั้นตอนการปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด โดยนับตั้งแต่เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการนี้ นับรวมชั่วโมงการทำงานทั้งสิ้น 6,616,568 ชั่วโมง จนปัจจุบันยัง ไม่มีการเกิดอุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิต ถือได้ว่าเป็น “Zero Fatalities”

อย่างไรก็ตามนับจากนี้ กทพ.จะได้เร่งดำเนินโครงการ ซึ่งจำเป็นจะต้องปิดและเบี่ยงการจราจรหลายจุดตามที่กล่าวมาอาจจะทำให้ผู้ที่สัญจรผ่านเส้นทางดังกล่าวไม่ได้รับความสะดวก ซึ่ง กทพ. ต้องขออภัย และหวังว่าประชาชนที่ใช้เส้นทางบนถนนพระราม 2 จะเข้าใจในความมุ่งมั่นในการดำเนินงานเพื่อความสะดวกในการเดินทางของทุกท่านในอนาคต



Care the Bear

Change the Climate Change

ปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นปัญหาใหญ่ของโลกใบนี้ซึ่งมีความรุนแรงและส่งผลกระทบต่อประเทศไทยเป็นอย่างมากเห็นได้จากความถี่และความรุนแรงของภัยธรรมชาติที่เกิดขึ้นซึ่งส่งผลกระทบต่อทั้งเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างหนักจึงเป็นวาระเร่งด่วนของประเทศทั่วโลกที่ต้องเร่งแก้ปัญหา โดยที่ผ่านมา ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยให้ความสำคัญกับการดำเนินงานโดยคำนึงถึง สิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (Environmental Social and Governance หรือ ESG)

ตลาดหลักทรัพย์ฯ จึงริเริ่มโครงการ “Care the Bear” ภายใต้แนวคิด “Change the Climate Change” ตั้งแต่ปี 2561 โดยร่วมกับพันธมิตร ทั้งภาคเอกชน ภาครัฐ และธุรกิจเพื่อสังคม ช่วยกันขับเคลื่อนการลดภาวะโลกร้อนด้วยการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการจัดกิจกรรมขององค์กร ไม่ว่าจะเป็นกิจกรรม onsite หรือ online เช่น การประชุม การอบรม การจัดงาน event งานมอบรางวัล การประชุมผู้ถือหุ้น กิจกรรม CSR เป็นต้น ทุกกิจกรรมสามารถใช้หลักการ 6 Cares ของ Care the Bear มาออกแบบเพื่อประเมิน วัตถุประสงค์เป็นค่าการลดก๊าซเรือนกระจก และสร้างพฤติกรรมใหม่ให้กับพนักงานในองค์กรอย่างยั่งยืน มุ่งเปลี่ยนแปลงในมิติของผู้บริโภคให้มีส่วนช่วยลดโลกร้อน ซึ่งสอดคล้องกับ Sustainable Development Goals (SDGs) ข้อที่ 13 “Climate Action”



โครงการ Care the Bear จะเป็นเครื่องมือที่สามารถช่วยสร้างจิตสำนึก ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของสมาชิกในองค์กร หรือชุมชน เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการจัดกิจกรรมต่างๆ โดยผลที่ได้จากการคำนวณการลดก๊าซเรือนกระจกนี้สามารถเปิดเผยในรายงานประจำปี และรายงาน 56-1 One Report ได้ ซึ่งหลักการคำนวณการลดก๊าซเรือนกระจกเป็นไปตามมาตรฐานองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)

องค์กรที่สนใจเข้าร่วมโครงการ Care the Bear สามารถติดตามข้อมูลและร่วมเป็นส่วนหนึ่งกับโครงการได้ที่ www.carethebear.com หรือสอบถามเพิ่มเติม SET Contact Center 0 2009 9999



ร่วมกับ



กิจกรรม CSR DAY ปลูกพืชอาหารสัตว์ และทำโปงเทียม

วันที่ 3-4 กันยายน 2565
ณ เขตห้ามล่าพันธุ์สัตว์ป่าห้วยทับเสลา



แหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่มีน้อยลงไปทุกวัน



สัตว์ป่าและพันธุ์พืชหลายชนิดจะสูญพันธุ์ด้วยน้ำมือมนุษย์ ถึงเวลาแล้วที่เราทุกคนจะต้องตระหนักถึง
และร่วมมือกันอนุรักษ์สิ่งมีชีวิตเหล่านี้ให้คงอยู่คู่กับชุมชนและสังคมสืบต่อไปอย่างยั่งยืน
ก่อนที่จะไม่เหลือให้เด็กรุ่นใหม่ได้เห็นในอนาคต



เจียไต๋ ชวนค้นหาแรงบันดาลใจ

จากเรื่องราวของผู้คนแวดวงเกษตรใน “IW(s)ะกล้า” เพื่อความสนุกที่ยั่งยืน



ความสุขที่ยั่งยืนของคุณคืออะไร มาร่วมค้นหาแรงบันดาลใจ เพื่อสร้างความสุขที่ยั่งยืนไปด้วยกัน กับซีรีส์สั้นที่สร้างจาก เรื่องจริงของผู้คนในแวดวงเกษตรที่มีความรักและภูมิใจในอาชีพ ของตนกับแคมเปญ “IW(s)ะกล้า” โดยบริษัท เจียไต๋ จำกัด ผู้นำธุรกิจนวัตกรรมการเกษตรของไทย ที่จะถ่ายทอดเรื่องราว ของผู้คนที่กล้าลุกขึ้นสู้ มุ่งมั่นทำในสิ่งที่ตนรัก พร้อมนำเสนอ มุมมองด้านความมั่นคงทางอาชีพเกษตรกรรม ซึ่งไม่ใช่เพียง เสถียรภาพทางรายได้แต่คือความสุขทางจิตใจที่ยั่งยืน

กว่าหนึ่งศตวรรษที่เจียไต๋ได้เติบโตเคียงข้างคนไทยและ ส่งมอบนวัตกรรมการเกษตรที่มีคุณภาพ ซึ่งในปีนี้ ยังคงมุ่งมั่น สร้างความยั่งยืนผ่านยุทธศาสตร์ 3 P หรือ Prosperity People และ Planet ที่ว่าด้วยการพัฒนาองค์กรควบคู่กับการพัฒนา สังคม การผลักดันความมั่นคงในอาชีพเกษตรกรรม การสร้างความมั่นคงทางอาหารให้กับผู้บริโภค รวมถึงการรักษา สิ่งแวดล้อมตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งล้วนสอดคล้องตามเจตนารมณ์ ขององค์กรในการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้คนให้ดีขึ้นอย่างยั่งยืน และเพื่อส่งมอบแรงบันดาลใจให้คนไทยเติบโตไปด้วยกัน จึงริเริ่ม แคมเปญ “IW(s)ะกล้า” เพื่อถ่ายทอดเรื่องราวของกลุ่มคน เกษตรที่ไม่ย่อท้อ พร้อมลุกขึ้นเปลี่ยนมุมมอง เริ่มทำในสิ่งที่ ตนรักจนพบความสุขที่ยั่งยืน ผ่านซีรีส์สั้น 3 ตอนที่ได้แรงบันดาลใจจากพลังบวกและแรงบันดาลใจในการดำรงชีวิต

IW(s)ะ กล้า

รับชมซีรีส์สั้น “IW(s)ะกล้า”

f เจียไต๋ Chia Tai yt Chia Tai Group Official

มาร่วมเติมเต็มแรงบันดาลใจได้แล้ววันนี้





GREEN⁺Life⁺ ร่วมกับ



จัดกิจกรรมแรลลี่คาราวานบุญ GO GREEN RALLY 2022

วันที่ 10 - 11 กันยายน 2565

ซึ่งได้จัดต่อเนื่องในทุกๆ ปี ด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและการแบ่งปันเพื่อช่วยเหลือผู้ด้อยโอกาส
ถือเป็นส่วนหนึ่งในการแบ่งปันให้กับผู้ด้อยโอกาสให้อยู่ในสังคมได้อย่างมีความสุข

กิจกรรมที่ 1

เลี้ยงอาหารกลางวันน้องๆ
โรงเรียนการศึกษาตาบอดพิการซ้ำซ้อน
พร้อมมอบทุนทรัพย์และของใช้จำเป็นต่างๆ



กิจกรรมที่ 2

รับประทานอาหารกลางวัน
ที่ร้านปลาทุ



กิจกรรมที่ 3

เยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวแหล่งความรู้
ทางประวัติศาสตร์ พร้อมกราบไหว้
พระบรมราชานุสาวรีย์
ของพระมหากษัตริย์ไทยทั้ง 7 พระองค์



กิจกรรมที่ 4

Hilton Hua Hin Resort & Spa
รับประทานอาหารเย็น
พร้อมกิจกรรมยามค่ำคืน



การเคหะแห่งชาติ

ดำเนินโครงการอาคารเช่าสำหรับผู้มีรายได้น้อย
ให้เข้าถึงที่อยู่อาศัยได้ง่ายขึ้น



การเคหะแห่งชาติ
National Housing Authority



ค่าเช่าถูกเริ่มต้น

1,400-2,500 บาท / เดือน

พร้อมทำสัญญาเช่าอยู่ได้ทันที

สมุทรสาคร (กลุ่มแบบ 3) **196 หน่วย**

กาญจนบุรี **79 หน่วย**

นครสวรรค์ 2 (ระยะ 2) **196 หน่วย**

ลำปาง **229 หน่วย**

อุบลราชธานี **242 หน่วย**

มหาสารคาม **138 หน่วย**

สุรินทร์ (สลักไถ) **163 หน่วย**

พังงา (ตะกั่วป่า) **78 หน่วย**

ช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย และกลุ่มเปราะบาง

- จัดสร้างเป็นอาคารพักอาศัยสูง 4 ชั้น
- พื้นที่ใช้สอย 28 และ 30 ตร.ม.
- ภายในห้องพักอาศัยแบ่งเป็น 1 ห้องนอนประสงค์ และ 1 ห้องน้ำ

ชั้นที่ 1

ออกแบบในรูปแบบอารยสถาปัตย์
(Universal Design)

ให้ผู้สูงอายุ/คนพิการ อยู่อาศัย
ได้สะดวก พึ่งพาตนเองได้

คุณสมบัติผู้เช่า

- ผู้สูงอายุที่มีอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป
และคนพิการได้สิทธิเช่าห้องพักอาศัย ชั้นที่ 1
- ผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ
(มีรายได้นไม่เกิน 100,000 บาท / ปี)
- ประชาชนทั่วไป ข้าราชการ
พนักงานรัฐวิสาหกิจ
(มีรายได้นไม่เกิน 30,000 บาท / เดือน)



สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ Call Center 1615 www.nha.co.th Line ID : @nha.thailand



สองครึ่งปีหลังกับปัจจัยบวก และความท้าทายตลาดอีวีในไทย



เรื่องของ EV หรือ ยานยนต์ไฟฟ้าในไทยเริ่มคึกคัก โดยภาครัฐได้นำออกหลายมาตรการเพื่อส่งเสริมให้ผู้ผลิตมาปักหมุดสร้างฐานการผลิตที่ไทย รวมทั้งลดภาษีนำเข้า ตลอดจนเพิ่มเงินอุดหนุนเพื่อเชิญชวนและดึงดูดให้ผู้บริโภคชาวไทย ตัดสินใจเลือกซื้อรถคันต่อไปด้วยยานยนต์ไฟฟ้า

ในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2565 ถือเป็นช่วงเวลาของความท้าทาย เพราะนอกจากการปรับภาคธุรกิจให้เดินต่อหลังสถานการณ์โควิด-19 รวมถึงภาวะเศรษฐกิจโลกที่ผันผวน ข้อมูลจาก KKP Advice Center หรือข้อมูลด้านการลงทุนจากธนาคารเกียรตินาคินภัทรขยายความถึงปัจจัยบวกของตลาดอีวีในไทยที่คาดว่าจะเติบโตได้อย่างน่าสนใจ 3 ประเด็น คือ

1. ข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน โดยไทยได้รับประโยชน์ในการลดภาษีนำเข้าสินค้าจากจีนซึ่งยานยนต์ไฟฟ้ารวมอยู่ในข้อตกลงนี้
2. ราคาแบตเตอรี่ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยข้อมูลจากงานวิจัยเอเชียแปซิฟิก BloombergNEF

ได้รายงานการศึกษาราคาแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้าว่าแนวโน้มราคาแบตเตอรี่ดังกล่าวปรับตัวลดลงอย่างมากในช่วงเวลา 10 ปี นี่ถือเป็นสัญญาณที่ดี

3. ปัญหาสิ่งแวดล้อมและมลภาวะทางอากาศ อย่างที่ทราบกันรถยนต์พลังงานไฟฟ้า Electric Vehicle (EV) ถือเป็นหนึ่งในพลังงานทางเลือกที่เหมาะสมแก่การแก้ปัญหาในระยะยาว ปัญหาแรกๆ ที่จัดการได้อย่างชัดเจน คือ ฝุ่น PM 2.5

อย่างไรก็ตามนอกจากปัจจัยบวกที่จะทำให้เห็นภาพของอีวีไทยเติบโต สำหรับความท้าทายที่จะเกิดขึ้นก็มีหลากหลายประเด็นที่น่าจับตามองเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็น ราคายานยนต์ดังกล่าวยังมีราคาสูงแม้ในขณะนี้จะมีหลายแบรนด์เข้ามาทำการตลาด แต่ราคายังเป็นปัจจัยสำคัญ อีกหนึ่งเรื่องที่สำคัญเช่นกันและอาจต้องใช้เวลาคือ จุดชาร์จที่ยังไม่ครอบคลุม



ทั้งนี้ KKP Research ประเมินว่าตลาด EV ในไทยจะเริ่มเห็นโมเมนตัมของการเติบโตในปี 2023 โดย EV ในรถยนต์นั่งจะแตะระดับนัยสำคัญที่ 2 หมื่นคัน แต่จะเติบโตเร็วหรือช้าหลังจากนั้นขึ้นอยู่กับ การสนับสนุนจากภาครัฐ กล่าวโดยสรุปได้ว่าตลาดอีวีในไทยยังเป็นโจทย์สำคัญในการพัฒนาภาคการคมนาคมไทยในอนาคต



Enlit Asia | SETA 2022

SOLAR+STORAGE ASIA 2022

ENLIT ASIA IS THE UNIFYING BRAND FOR:



Accelerating ASEAN's Energy Transition to Achieve Carbon Neutrality
20-22 September 2022 BITEC, Bangkok, Thailand

มหกรรม พลังแห่งอนาคต รวมความล้ำมาไว้ในงาน

KEY TOPICS INCLUDE:



+300 Expert Speakers

+15,000 Attendees

+70 Countries Worldwide

+15,000 sqm Exhibit Area

+350 Leading Exhibitors



enlit-asia.com



setaasia.com



solarstorageasia.com

<https://setaasia.com/>

<https://solarstorageasia.com>

Endorsed by:



Co-Hosted Utility Partner:



Sponsored by:



GREEN CELEBRITY



คนดังพลังบวก+

by : สุนณี คุณะเกษม x Mike Thirawat

| Celebrity Selected |

เพียงแค่ว่า ยิ้ม ทุกคนรอบข้างต่างได้รับความสุขโดยไม่รู้ตัว

และความสุขจะคืนกลับมาให้เราย่างน่าอัศจรรย์

ช่วยกันคืนความสุขง่ายๆ ด้วยการยิ้ม ให้สังคมมีแต่รอยยิ้มด้วยกันนะครับ



7-ELEVEN PATTAYA

ซีพี ออลล์ เคียงข้างสังคมและชุมชน

ภายใต้การดำเนินงาน
ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล
เป็นผู้นำอันดับ 1 ของโลก ปี 2021
ในกลุ่มอุตสาหกรรม Food & Staples Retailing
ดัชนีความยั่งยืน **DJSI**

Member of
Dow Jones
Sustainability Indices
Powered by the S&P Global CSA

เชว่น อีเลฟเว่น
ส่งเสริม
SME

Giving
Sharing
and
Opportunities

CPALL



ร่วมสร้างสรรค์และแบ่งปันโอกาสต่อกัน

บทบาทของ TEI

ในการร่วมขับเคลื่อนเป้าหมายของประเทศ ในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสู่ความยั่งยืนในอนาคต

สถาบันสิ่งแวดล้อมไทย (Thailand Environment Institute หรือ TEI) เป็นองค์กรพัฒนาเอกชนด้านสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินงานในรูปแบบสถาบันวิชาการอิสระ ซึ่ง TEI ได้มีบทบาทสำคัญในการดำเนินงานกิจกรรมและโครงการต่าง ๆ ร่วมกับองค์กรภาคธุรกิจของประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานให้มีการดำเนินธุรกิจที่ยั่งยืนที่ทันกระแสการเปลี่ยนแปลงของโลกและตอบโจทย์ทิศทางการพัฒนาของประเทศ และสนับสนุนประเทศไทยให้ก้าวไปสู่สังคมคาร์บอนต่ำและการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย (TEI) ได้รับการจัดอันดับโดยมหาวิทยาลัยเพนซิลเวเนีย ประเทศสหรัฐอเมริกาให้เป็นหนึ่งในหน่วยงานคลังสมอง (Think Tanks) ด้านสิ่งแวดล้อมที่ดีที่สุด นับเป็นเกียรติประวัติระดับนานาชาติที่สถาบันฯ ได้รับมาติดต่อกันอย่างต่อเนื่อง



องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของเยอรมันประจำประเทศไทย (GIZ) ร่วมกับสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย (TEI) ได้จัดทำคู่มือ “ความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมขององค์กร (Corporate Social Responsibility : CSR) ด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Actions) สำหรับองค์กรภาคธุรกิจไทย” โดยเนื้อหาสาระสำคัญของคู่มือฉบับนี้ได้มาจากการรวบรวมและวิเคราะห์องค์ความรู้การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมขององค์กร ทั้งแบบประเภท CSR in Process และ CSR after Process จากทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึง แผนนโยบายระดับชาติในการขับเคลื่อนประเด็น Climate Change เพื่อเป็นแนวทางสำหรับองค์กรภาคธุรกิจไทยทั้งธุรกิจขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ ในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะอย่างยิ่งได้ให้ความสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเพื่อบูชาภูมิทัศน์ของการพัฒนาที่ยั่งยืนให้เกิดความสมดุล



สถาบันสิ่งแวดล้อมไทย (TEI) ดำเนินงานโครงการประชาสังคมร่วมแรงเพื่อเปลี่ยนแปลงเมือง (SUCCESS) เป็นโครงการระยะเวลา 5 ปี (30 ตุลาคม พ.ศ. 2562 - 31 ตุลาคม พ.ศ. 2567) โดยได้รับการสนับสนุนจากสหภาพยุโรป (European Union: EU) มีเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการปรับตัวของชุมชนเมือง สนับสนุนการพัฒนาเมืองให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโดยโครงการเน้นการเสริมสร้างองค์ความรู้ และศักยภาพของภาคประชาสังคมเพื่อให้องค์กรภาคประชาสังคมได้มีบทบาทและมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนการพัฒนาเมือง



องค์กรธุรกิจเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (TBCSD) ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของทรัพยากรป่าชายเลนของประเทศไทยจึงได้ร่วมกับองค์กรสมาชิก TBCSD สถาบันสิ่งแวดล้อมไทย และอุทยานสิ่งแวดล้อมนานาชาติสิรินธร ดำเนินโครงการ “อุทยานสิ่งแวดล้อมนานาชาติสิรินธร สืบเขียว ด้วยพระบารมี” เพื่อพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สีเขียวภายในพื้นที่อุทยานฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่ค่ายพระรามหก จังหวัดเพชรบุรี ให้เป็นพื้นที่กักเก็บคาร์บอนไดออกไซด์ และผลิตออกซิเจนอย่างยั่งยืน ภายใต้โครงการดังกล่าว สมาชิก TBCSD ได้ร่วมกันปลูกต้นไม้ที่มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่หลากหลายชนิดพันธุ์บนพื้นที่จำนวน 8,465 ตารางเมตร (ประมาณ 6.25 ไร่) จากการเก็บรวบรวมข้อมูลตัวอย่างต้นไม้ บริเวณเกาะนกพบว่าปริมาณคาร์บอนสะสมทั้งพื้นที่ศึกษาเท่ากับ 8,733 ตันคาร์บอน และสามารถช่วยดูดซับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้เท่ากับ 32.02 ตัน คาร์บอนไดออกไซด์  รวมทั้ง สามารถผลิตออกซิเจนได้เท่ากับ 23.28 ตันออกซิเจน (ข้อมูลจากการสำรวจ ณ วันที่ 22 เมษายน 2564)



ธนาคาร
ออมสิน
Government Savings Bank

ตอบโจทย์ ทุกความต้องการ

เปลี่ยนบ้านเป็นเงินก้อน..

ด้วย สินเชื่อ

GSB 
บ้านแลกเงิน

#บ้านยังอยู่



สแกนเพื่อยืนยันเลย



ผ่อนต่ำแสนละ

399

บาท/เดือน
6 เดือนแรก

ดอกเบี้ย

3%

ต่อปี
6 เดือนแรก
(MRR - 3.245%)

วงเงินสูงสุด

10

ล้านบาท

ยืนยันตั้งแต่ 15 กรกฎาคม - 31 ตุลาคม 2565

เงื่อนไขอื่นๆเป็นไปตามที่ธนาคารกำหนด

GSB Contact Center 1115



ทิพยประกันภัย

DHIPAYA INSURANCE

ภาครัฐเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่

ประกันภัยเบ็ดเตล็ด
Miscellaneous Insurance

ประกันภัยอัคคีภัย
Fire Insurance

ประกันภัยรถยนต์
Motor Insurance

ประกันภัยทางทะเล
และขนส่ง
Marine Insurance

เชื่อมต่อทุกความปลอดภัย และความสำเร็จ
มุ่งสู่ความเป็นที่หนึ่งไปพร้อมกัน



TIP INSURE



ทิพยประกันภัย @DhipayaInsurance



Call Center 1736

www.dhipaya.co.th