



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม



แผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจร ของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2563

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1	บทนำ
1.1	ความหมายและขอบเขตของแผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจร
1.2	ความสำคัญของแผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจร
1.3	วิธีการจัดทำแผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจร
บทที่ 2	การลงทุนด้านคมนาคมขนส่งของไทย
2.1	การลงทุนของกระทรวงคมนาคมที่ผ่านมา
2.2	การวิเคราะห์ประเมินศักยภาพ โอกาส และข้อจำกัด ของภาครัฐและภาคเอกชน ในการลงทุนภาคคมนาคมขนส่ง
2.3	หลักเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ
2.4	การวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงในการลงทุน
2.5	การลงทุนด้านคมนาคมในมิติเชิงพื้นที่
บทที่ 3	แผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563)
3.1	แผนการลงทุนฯ เชิงกลยุทธ์
3.2	แผนการลงทุนฯ ตามรายสาขาการขนส่ง
3.3	แนวทางการลงทุนฯ ด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2554-2563)

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 2.1-1	งบประมาณที่ได้รับจัดสรรของกระทรวงคมนาคมใน ปี พ.ศ. 2544-2553	2-3
ตารางที่ 2.1-2	งบลงทุนของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม	2-3
ตารางที่ 2.1-3	อัตราการเปลี่ยนแปลงของงบประมาณที่ได้รับจัดสรรของกระทรวงคมนาคม	2-4
ตารางที่ 2.1-4	ภาระผูกพันงบประมาณข้ามปีของกระทรวงคมนาคม	2-5
ตารางที่ 2.2-1	สัดส่วนหนี้สาธารณะคงค้างประเทศไทย ปี พ.ศ. 2549-2553	2-6
ตารางที่ 2.3-1	การกำหนดตัวคูณ และคะแนนสำหรับโครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 5 และ 6	2-18
ตารางที่ 3.3-1	เป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์ และผลลัพธ์ ของแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร ปี พ.ศ. 2554-2563	3-25
ตารางที่ 3.3-2	งบประมาณลงทุนจำแนกตามเป้าประสงค์ของแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร	3-26
ตารางที่ 3.3-3	ความต้องการใช้งบประมาณตามแผนงาน/มาตรการ ในแต่ละสาขาการขนส่ง	3-27
ตารางที่ 3.3-4	การพยากรณ์แนวโน้มตัวเลขทางเศรษฐกิจและตัวเลขทางการเงินในปี พ.ศ. 2554-2558	3-30

สารบัญรูปภาพ

		หน้า
รูปที่ 2.1-1	งบประมาณรายจ่ายของประเทศแยกตามหน่วยงานตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2544-2553	2-1
รูปที่ 2.1-2	สัดส่วนงบประมาณกระทรวงคมนาคม	2-2
รูปที่ 2.1-3	สัดส่วนการใช้จ่ายงบประมาณของหน่วยงานส่วนราชการสังกัดกระทรวงคมนาคม	2-4
รูปที่ 2.4-1	แผนผังการประเมินความเสี่ยง	2-22
รูปที่ 2.5-1	ทิศทางการพัฒนาประเทศ	2-24
รูปที่ 2.5-2	ทิศทางการพัฒนาภาคเหนือ	2-26
รูปที่ 2.5-3	ทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	2-28
รูปที่ 2.5-4	ทิศทางการพัฒนาภาคกลาง	2-30
รูปที่ 2.5-5	ทิศทางการพัฒนาภาคใต้	2-34
รูปที่ 3.3-1	งบประมาณที่ได้รับการจัดสรรโดยเฉลี่ยของกระทรวงคมนาคม ในช่วงปี พ.ศ. 2549-2553	3-28
รูปที่ 3.3-2	งบประมาณที่ได้รับการจัดสรรโดยเฉลี่ยของกระทรวงคมนาคม ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2563	3-28
รูปที่ 3.3-3	งบประมาณที่ได้รับการจัดสรรโดยเฉลี่ยของกระทรวงคมนาคม โดยจำแนกตามแหล่งที่มาของเงินทุน ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2558	3-29
รูปที่ 3.3-4	งบประมาณที่ได้รับการจัดสรรโดยเฉลี่ยของกระทรวงคมนาคม โดยจำแนกตามแหล่งที่มาของเงินทุน ในช่วงปี พ.ศ. 2559-2563	3-29



ပုဒ်မ ၁ ပုဒ်မ

บทที่ 1 บทนำ

- 1.1 ความหมายและขอบเขตของแผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจร
- 1.2 ความสำคัญของแผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจร
- 1.3 วิธีการจัดทำแผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจร

1.1 ความหมายและขอบเขตของแผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจร

แผนการลงทุนสำหรับสาขาขนส่ง คือ แผนที่แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและมาตรการด้านการขนส่งและจราจรที่จะดำเนินการลงทุนในอนาคต โดยปกติจะเป็นการลงทุนทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน แต่สำหรับแผนการลงทุนในการศึกษานี้จะครอบคลุมเฉพาะการลงทุนและการดำเนินมาตรการด้านขนส่งและจราจรที่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของภาครัฐ เพราะแผนการลงทุนนี้จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรสำหรับการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐเป็นหลัก ตัวอย่างสำคัญโครงการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่จัดอยู่ในแผนลงทุนนี้ ได้แก่ ทางหลวงและถนนสาธารณะอื่นๆ ท่าอากาศยานสาธารณะ ท่าเรือสาธารณะ และรางรถไฟ

แม้ว่าโครงการลงทุนส่วนใหญ่ที่ภาครัฐรับผิดชอบจะดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐ แต่มีบางโครงการที่รัฐบาลเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมลงทุนและดำเนินการให้บริการด้วย เช่น รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) และทางพิเศษในกรุงเทพมหานคร โครงการประเภทนี้ก็จะจัดรวมอยู่ในแผนการลงทุนนี้ด้วย

กลุ่มงานอีกประเภทหนึ่งที่เป็นส่วนหนึ่งของแผนการลงทุนนี้ คือ มาตรการของภาครัฐที่ใช้เงินลงทุนจำนวนไม่มาก แต่เน้นการปรับปรุงด้านบริหารจัดการและธรรมาภิบาลของภาครัฐ เช่น การปรับปรุงกฎระเบียบข้อบังคับ การจัดตั้งหน่วยปฏิบัติงานและการศึกษาความเหมาะสมโครงการลงทุนหรือมาตรการด้านนโยบาย

แผนการลงทุนนี้จะไม่รวมโครงการลงทุนที่หน่วยงานของรัฐดำเนินการเป็นประจำทุกปี เช่น การซ่อมบำรุงถนน และการขุดลอกร่องน้ำโดยปกติ นอกจากนี้ โดยแผนการลงทุนนี้จะไม่รวมงบประมาณที่ใช้ในการดำเนินการบริหารงานทั่วไป ได้แก่ ค่าจ้าง เงินเดือน ค่าสาธารณูปโภค ค่าเช่า ค่าเดินทาง และค่าซื้อวัสดุต่างๆ เนื่องจากในการศึกษานี้ต้องการจะระบุเฉพาะโครงการ/มาตรการที่มีลักษณะ “ใหม่” และนอกเหนือจากงานประจำที่หน่วยงานต้องดำเนินการเป็นประจำอยู่แล้ว อย่างไรก็ตาม เพื่อให้เห็นภาพรวมของการใช้งบประมาณที่ครบถ้วน ที่ปรึกษาได้รวมรายการเหล่านี้ไว้ในแผนปฏิบัติการด้วยแล้ว

1.2 ความสำคัญของแผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจร

การลงทุนในสาขาขนส่งส่วนใหญ่เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่ใช้เงินลงทุนสูง และมีอายุโครงการยาว ใช้เวลานานก่อนเข้างานในการเตรียมโครงการและดำเนินการก่อสร้าง/จัดซื้อเครื่องจักรอุปกรณ์ จึงจำเป็นต้องมีการจัดทำแผนการลงทุนล่วงหน้าเพื่อครอบคลุมระยะเวลาดำเนินการทั้งหมด เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถดำเนินการและประสบผลสำเร็จได้ตามแผนในการศึกษานี้ แผนการลงทุนเป็นส่วนประกอบสำคัญของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรของประเทศสำหรับช่วงเวลา 10 ปีข้างหน้า ดังนั้น แผนการลงทุนจึงเป็นเอกสารสำคัญที่จำเป็นต่อการแปลงแผนหลักสู่การปฏิบัติ โดยแผนการลงทุนจะแสดงรายละเอียดของโครงการลงทุน/มาตรการที่จะทำให้สามารถบรรลุเป้าประสงค์และผลลัพธ์ที่พึงปรารถนาได้โดยใช้ต้นทุนที่ต่ำภายในเวลา 10 ปี รายละเอียดของโครงการในแผนการลงทุนประกอบด้วย ระยะเวลาดำเนินโครงการ เงินลงทุนและดำเนินงาน และหน่วยงานที่รับผิดชอบ รายละเอียดเหล่านี้จะถูกใช้เป็นแนวทางสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดผลที่เป็นไปตามเป้าประสงค์ของแผนหลักต่อไป

โครงการ/มาตรการที่ปรากฏในแผนการลงทุนได้รับการวิเคราะห์และถ่วงน้ำหนักแล้ว เพื่อให้มั่นใจได้ว่าเป็นโครงการ/มาตรการที่ “เหมาะสมที่สุด” ทั้งด้านการก่อให้เกิดประโยชน์ตามเป้าประสงค์ของแผนหลัก และด้านการใช้ทรัพยากรด้วยต้นทุน

ที่ต่ำด้วย ดังนั้น แผนการลงทุนที่ดีจึงเป็นเครื่องมือสำคัญสำหรับการพิจารณาจัดสรรงบประมาณลงทุนประจำปี และใช้ประกอบการติดตามประเมินผลโครงการลงทุนด้วย

1.3 วิธีการจัดทำแผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจร

การจัดทำแผนการลงทุนมีรายละเอียดตามขั้นตอนดังนี้

- (1) อาศัยเป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ ในแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร และแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขา พ.ศ. 2554-2563 โดยที่ปรึกษาได้แปลงแผนเหล่านี้เป็นความสามารถหรือ สมรรถนะในการให้บริการขนส่งที่ควรจะเป็นในอนาคต เพื่อให้เพียงพอกับความต้องการในการให้บริการขนส่ง ตามที่คาดการณ์ไว้ในแผน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บริการในส่วนที่อยู่ในขอบเขตหน้าที่ของภาครัฐ เช่น ทางหลวง แผ่นดิน ท่าอากาศยานนานาชาติ และท่าเรือหลักของประเทศ
- (2) ที่ปรึกษาได้นำ “สมรรถนะที่ควรจะเป็น” ซึ่งประเมินไว้ในขั้นตอนที่ 1 มาเปรียบเทียบกับ “สมรรถนะที่มีอยู่จริง” โดยคำนึงถึงทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ เพื่อประเมินว่ายังขาดแคลนสมรรถนะด้านขนส่งของประเทศ อยู่มากน้อยเพียงใด จากนั้น สมรรถนะที่ไม่เพียงพอนี้จะถูกแปลงเป็นความต้องการในการใช้ทรัพยากร หรือการลงทุนเพื่อเสริมสร้างให้มีสมรรถนะที่เพียงพอได้ในอนาคต ความต้องการเหล่านี้คือ โครงการลงทุน/ มาตรการที่จำเป็นตามแผนในเบื้องต้น
- (3) การกลั่นกรองในเบื้องต้นนี้ ที่ปรึกษาได้พิจารณาแผนงาน โครงการลงทุน และมาตรการต่างๆ ที่หน่วยงาน ของภาครัฐได้จัดเตรียมเป็นแผนไว้บ้างแล้ว เพื่อเปรียบเทียบกับโครงการลงทุน/มาตรการที่จำเป็นตามแผน ที่ประเมินไว้ในขั้นตอนที่ 2 พบว่าโครงการของหน่วยงานจำนวนมากสามารถตอบสนองต่อความต้องการ ตามแผนหลักฯ ได้ แต่ยังมีบางส่วนที่ขาดไป ซึ่งที่ปรึกษาได้เติมส่วนที่ขาดไปด้วยโครงการ/มาตรการ ที่ภาคส่วนต่างๆ เคยเสนอแนะไว้ในกระบวนการจัดทำแผนครั้งนี้ และมีบางส่วนที่ต้องตัดทอนออกไปเนื่องจากเป็นโครงการ ที่ซ้ำซ้อนกันและ/หรือไม่เป็นไปตามเป้าประสงค์ของแผนหลักฯ
- (4) เมื่อนำโครงการ/มาตรการที่ผ่านการประเมินและคัดเลือกในขั้นตอนที่ 3 มารวมกัน จะได้จำนวนเงินลงทุนทั้งหมด ที่ต้องใช้ใน 10 ปีข้างหน้า จากนั้นที่ปรึกษาจึงได้พิจารณาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของจำนวนเงินลงทุน โดยคำนึงถึงข้อจำกัดด้านการเงินการคลังของประเทศ ซึ่งได้กำหนดเพดานสำหรับเงินลงทุนในสาขาขนส่งของ ภาครัฐโดยอาศัยข้อมูลในอดีตและอนาคตเกี่ยวกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ งบประมาณแผ่นดิน งบลงทุนด้านขนส่งของภาครัฐ และเกณฑ์การเงินที่บ่งชี้ถึงความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของการใช้จ่าย โดยภาครัฐ ผลปรากฏว่าจำนวนเงินลงทุนที่ต้องการใช้ในโครงการ/มาตรการที่คัดเลือกในขั้นตอนที่ 3 ยังสูงกว่า เพดานที่คำนวณได้ ซึ่งเป็นกรณีที่สามารรถเกิดขึ้นได้ เพราะโดยปกติความต้องการใช้เงินงบประมาณของ หน่วยงานต่างๆ มักจะมากกว่ารายรับของภาครัฐ ดังนั้น เพื่อให้การวางแผนการลงทุนโดยรวมอยู่ภายในกรอบ วงเงินที่เหมาะสม จึงต้องพิจารณาตัดทอนแก้ไขโครงการ/มาตรการในขั้นตอนต่อไป
- (5) พิจารณาดัดทอนแก้ไขปรับปรุงโครงการ/มาตรการในแผนการลงทุนเพื่อให้ความต้องการใช้เงินลงทุนอยู่ในขอบเขต ที่เหมาะสมคือ การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ/มาตรการต่างๆ การศึกษาที่ใช้หลักเกณฑ์หลายประเภท ในการวิเคราะห์ความสำคัญของโครงการ/มาตรการ ได้แก่ ความเหมาะสมด้านการขนส่ง ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ และการเงิน ความเหมาะสมด้านการบริหารจัดการ และความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล เป็นต้น นอกจากนี้ ที่ปรึกษายังใช้ลักษณะสำคัญบางประการของโครงการมาประกอบการพิจารณาด้วย เช่น ความเป็น “บูรณาการ” ของโครงการบางกลุ่มที่จำเป็นต้องดำเนินการพร้อมกันเป็นชุด (Package) และการจัดสรรงบประมาณ เพื่อสร้างความสมดุลระหว่างสาขาขนส่ง การจัดลำดับความสำคัญในขั้นตอนนี้ถือเป็นการกลั่นกรองขั้นสุดท้าย ดังนั้น โครงการ/มาตรการที่ผ่านขั้นตอนนี้ และถูกจัดให้เป็นส่วนหนึ่งของแผนการลงทุน ถือได้ว่าเป็นโครงการ/ มาตรการที่จำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ในแผนหลักฯ โดยสามารถเรียกโครงการ/ มาตรการเหล่านี้ว่า Flagship projects อันเปรียบเสมือนเรือธงที่มีความสำคัญสูงสุดเมื่อเทียบกับเรือประเภทอื่นๆ

- (6) นอกจากจำนวนเงินลงทุนที่ควรอยู่ในเกณฑ์ที่เหมาะสมแล้ว แหล่งที่มาของเงินลงทุนถือเป็นประเด็นสำคัญที่ควรพิจารณาความเหมาะสมเช่นกัน เพราะหลายปีที่ผ่านมา รัฐบาลดำเนินนโยบายการคลังที่ส่งผลให้งบประมาณขาดดุล และหนี้สาธารณะมีแนวโน้มสูงขึ้น ทำให้รายจ่ายของรัฐบาล (โดยเฉพาะอย่างยิ่งรายจ่ายประเภทลงทุน) มีข้อจำกัดมากขึ้น นอกจากนี้ควรมีการพิจารณาแหล่งเงินทุนประกอบอีกด้วย เพื่อไม่ให้เป็นการการคลังของรัฐบาลมากเกินไป ที่ปรึกษาจึงแบ่งแหล่งที่มาของเงินลงทุนเป็น 4 ประเภท คือ งบประมาณแผ่นดิน เงินกู้โดยภาครัฐ รายได้ของรัฐวิสาหกิจ และการร่วมลงทุนโดยภาคเอกชน การพิจารณาแหล่งเงินทุนขึ้นอยู่กับลักษณะสำคัญของโครงการ/มาตรการ และฐานะการเงินของหน่วยงานที่รับผิดชอบในการลงทุน เช่น โครงการที่มีโอกาสในการเก็บค่าบริการและค้ำหนุนได้ อาจมีแหล่งเงินทุนจากภาคเอกชนที่เข้าร่วมลงทุนกับรัฐวิสาหกิจ ขณะที่โครงการที่มีลักษณะเป็นการให้บริการสาธารณะ (Public Service Obligation) จำเป็นต้องอาศัยแหล่งเงินทุนจากงบประมาณแผ่นดิน



บทที่ 2

การลงทุนด้านคมนาคมขนส่งของไทย

บทที่ 2 การลงทุนด้านคมนาคมขนส่งของไทย

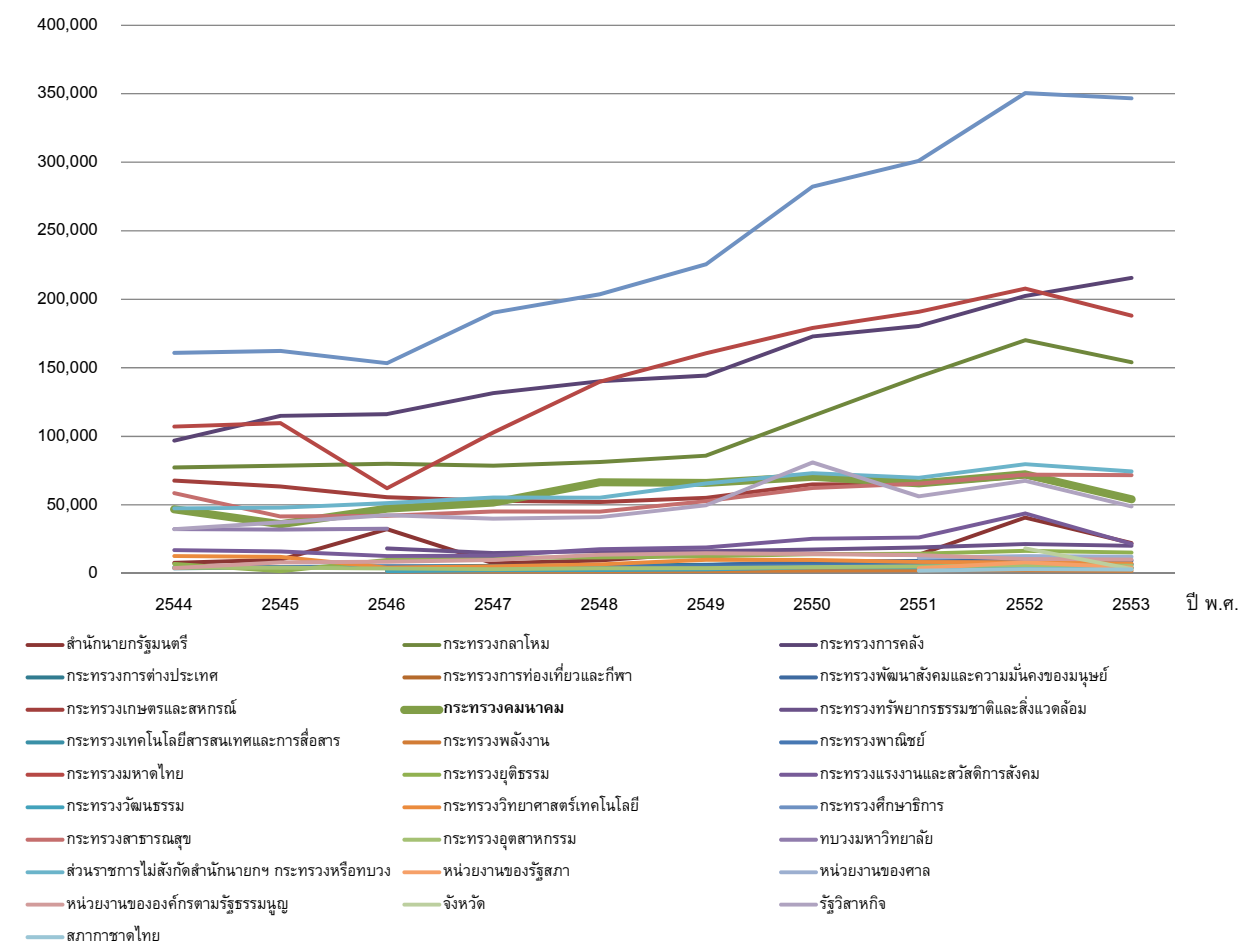
- 2.1 การลงทุนของกระทรวงคมนาคมที่ผ่านมา
- 2.2 การวิเคราะห์ประเมินศักยภาพ โอกาส และข้อจำกัด ของภาครัฐและภาคเอกชนในการลงทุนภาคคมนาคมขนส่ง
- 2.3 หลักเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ
- 2.4 การวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงในการลงทุน
- 2.5 การลงทุนด้านคมนาคมในมิติเชิงพื้นที่

2.1 การลงทุนของกระทรวงคมนาคมที่ผ่านมา

รัฐบาลได้จัดสรรงบประมาณให้แก่กระทรวงและหน่วยงานต่างๆ เพื่อดำเนินการกิจที่อยู่ในความรับผิดชอบ ทั้งในส่วนที่เป็นภารกิจพื้นฐานและภารกิจยุทธศาสตร์ซึ่งสอดคล้องกับแผนการบริหารราชการแผ่นดิน โดยในระยะ 10 ปีที่ผ่านมา หน่วยงานที่ได้รับจัดสรรงบประมาณสูง ได้แก่ กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย และ กระทรวงกลาโหม ตามลำดับ ดังแสดงในรูปที่ 2.1-1

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 กระทรวงศึกษาธิการได้รับงบประมาณสูงสุดเป็นอันดับหนึ่งสำหรับพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานการจัดการศึกษาในทุกระดับ รองลงมา ได้แก่ กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงกลาโหม ตามลำดับ ในขณะที่กระทรวงคมนาคมที่เป็นหน่วยงานหลักด้านการขนส่งและจราจรกลับได้รับงบประมาณเพียงร้อยละ 3 ของวงเงินงบประมาณทั้งหมด (อยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์)

หน่วย: ล้านบาท



รูปที่ 2.1-1 งบประมาณรายจ่ายของประเทศแยกตามหน่วยงาน ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2544-2553

กระทรวงคมนาคมมีภาระหน้าที่รับผิดชอบหลักเกี่ยวกับการวางแผนนโยบายการพัฒนา ก่อสร้างและควบคุมการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศของประเทศให้มีบริการที่เพียงพอ มีประสิทธิภาพ ทัวถึง คุ่มค่า และยุติธรรม หน่วยงานส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ แบ่งเป็น 4 สาขาดังนี้

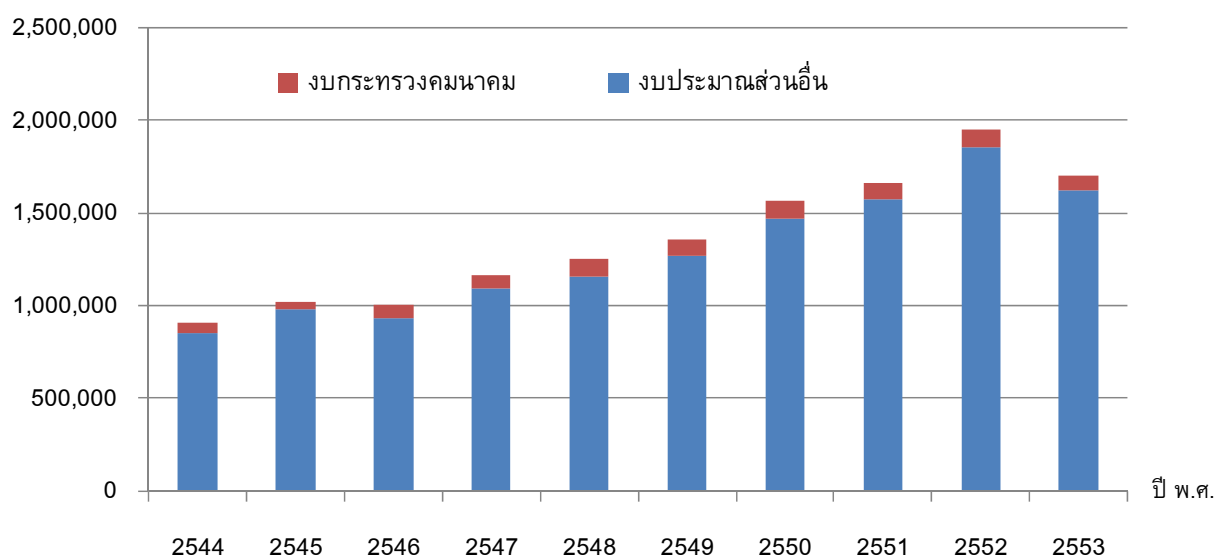
- (1) สาขาการขนส่งทางถนน แบ่งเป็นหน่วยงานส่วนราชการ 3 หน่วยงาน ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท และหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ 2 หน่วยงาน ได้แก่ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
- (2) สาขาการขนส่งทางราง แบ่งเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ 2 หน่วยงาน ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- (3) สาขาการขนส่งทางน้ำ เป็นหน่วยงานส่วนราชการ 1 หน่วยงาน ได้แก่ กรมเจ้าท่า
- (4) สาขาการขนส่งทางอากาศ แบ่งเป็นหน่วยงานส่วนราชการ 1 หน่วยงาน ได้แก่ กรมการบินพลเรือน และหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ 1 หน่วยงาน ได้แก่ สถาบันการบินพลเรือน

นอกจากนี้ ยังมีอีก 2 หน่วยงานที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณจากทางรัฐบาลเช่นกัน คือ สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ส่วนหน่วยงานอื่นๆ ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม เช่น บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย

จำกัด (บวท.) บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาสท์อีสเอเซีย จำกัด และบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (รทส.) เป็นหน่วยงานที่ไม่ได้ขอรับการจัดสรรงบประมาณจากรัฐบาล

จากข้อมูลของสำนักงานงบประมาณ พบว่า ในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา กระทรวงคมนาคมได้รับการจัดสรรงบประมาณในสัดส่วนร้อยละ 4.5-7.2 ดังแสดงในรูปที่ 2.1-2

หน่วย: ล้านบาท



รูปที่ 2.1-2 สัดส่วนงบประมาณกระทรวงคมนาคม

จากการวิเคราะห์งบประมาณที่ได้รับจัดสรรของกระทรวงคมนาคมในปี พ.ศ. 2544-2553 ดังแสดงในตารางที่ 2.1-1 พบว่า งบประมาณสาขาการขนส่งทางบก สาขาการขนส่งทางถนนและสาขาการขนส่งทางรางได้รับการจัดสรรมากเป็นลำดับหนึ่ง เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 95 ของงบประมาณทั้งหมด งบประมาณสาขาการขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศได้รับการจัดสรรในสัดส่วนที่น้อยกว่า คือ ร้อยละ 3.5 และร้อยละ 1.6 ของวงเงินงบประมาณรวมตามลำดับ ยุทธศาสตร์หลักด้านการขนส่งที่ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งถนน โดยการก่อสร้างและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ในการดำเนินงาน การให้บริการ และการบริหารจัดการเพื่อลดระยะเวลารวมทั้งส่งเสริม สนับสนุนงานวิจัยเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร

ตารางที่ 2.1-1 งบประมาณที่ได้รับจัดสรรของกระทรวงคมนาคมใน ปี พ.ศ. 2544-2553

หน่วย: ล้านบาท

ส่วนราชการ	ปีงบประมาณ									
	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	154.2	145.9	142.8	146.9	193.4	271.6	301.7	327.2	336.1	322.4
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	-	-	136	158.4	172.9	373.4	987	535.2	488.8	548.3
สาขาการขนส่งทางถนน	42,269.60	31,812.80	54,476.50	57,249.20	70,780.40	68,903.40	74,997.30	68,589.90	76,782.90	56,042.20
กรมการขนส่งทางบก	1,248.80	1,332.50	1,330.20	1,484.10	1,645.60	1,807.10	1,985.70	2,299.00	2,332.70	2,163.60
กรมทางหลวง	41,020.80	30,480.30	28,651.60	31,328.50	42,788.10	37,561.50	45,051.70	40,583.20	40,511.70	26,385.90
กรมทางหลวงชนบท	-	-	13,962.70	15,148.60	17,762.10	21,442.00	17,858.90	17,304.40	23,870.00	20,436.20
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	-	-	10,532.00	9,288.00	8,584.60	8,092.80	10,101.00	8,403.30	9,418.50	7,036.00
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	-	-	-	-	-	-	-	-	650	20.5
สาขาการขนส่งทางราง	8,320.90	9,223.30	14,303.00	13,357.50	15,135.20	19,570.70	16,237.60	13,264.90	18,361.50	15,639.70
การรถไฟแห่งประเทศไทย	8,320.90	9,223.30	8,652.60	8,590.00	7,848.50	9,384.70	7,240.70	7,592.70	10,442.90	9,216.60
การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	-	-	5,650.40	4,767.50	7,286.70	10,186.00	8,996.90	5,672.20	7,918.60	6,423.10
สาขาการขนส่งทางน้ำ	2,419.50	2,135.20	1,915.80	2,282.60	2,476.00	3,243.90	3,570.50	3,723.50	3,731.90	3,339.20
กรมเจ้าท่า	2,419.50	2,135.20	1,915.80	2,282.60	2,476.00	3,243.90	3,570.50	3,723.50	3,731.90	3,339.20
สาขาการขนส่งทางอากาศ	1,029.50	887.6	1,161.60	1,190.80	1,533.40	1,541.70	1,026.10	1,260.20	1,048.50	1,042.00
กรมการบินพลเรือน	968.5	822.6	1,071.10	1,093.10	1,405.30	1,355.40	791.4	907.3	922.7	846
สถาบันการบินพลเรือน	61	65	90.5	97.7	128.1	186.3	234.7	352.9	125.8	196
รวมทั้งสิ้น	54,193.80	44,204.90	72,135.80	74,385.40	90,291.30	93,904.70	97,120.20	87,700.90	100,749.70	76,933.80

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ

เมื่อพิจารณาตัวเลขงบลงทุนของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ในรอบ 10 ปี (ปี พ.ศ. 2542- 2551) ปรากฏตามตารางที่ 2.1-2

ตารางที่ 2.1-2 งบลงทุนของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม

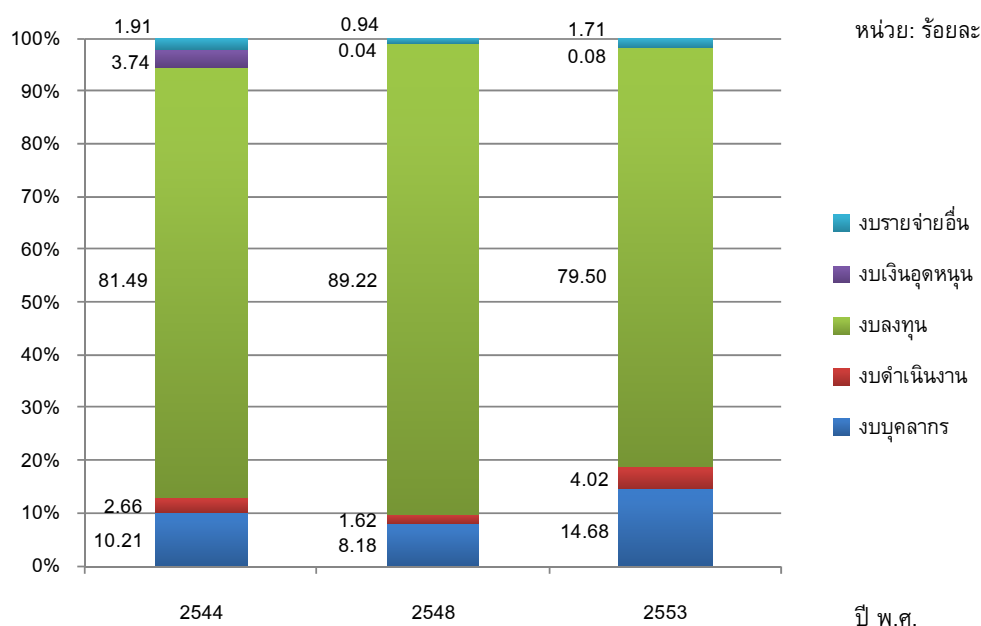
หน่วย: ล้านบาท

หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ	ปีงบประมาณ								
	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2549	2550	2551
การรถไฟแห่งประเทศไทย	9,006.29	8,096.72	14,788.32	13,812.74	8,612.00	6,372.80	15,108.50	7,434.54	12,212.66
การท่าเรือแห่งประเทศไทย	6,732.71	4,717.44	3,963.02	1,605.70	326.00	1,646.36	1,553.42	1,453.63	1,114.30
การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	-	23,615.07	27,848.72	13,635.26	7,965.00	1,521.45	10,469.21	1,343.23	17,484.89
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	-	4,055.81	3,917.97	1,162.53	1,112.00	6,363.17	3,721.15	21,292.62	28,840.21
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	4.36	36.56	30.15	32.33	22.00	43.20	52.05	10.73	15.11
สถาบันการบินพลเรือน	82.84	37.42	40.10	38.29	51.00	77.91	181.39	191.38	342.04
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	11,553.40	26,008.60	16,719.20	5,474.90	6,674.00	31,635.30	32,062.40	32,802.50	29,736.70
บริษัท ขนส่ง จำกัด	158.66	69.57	19.77	28.14	169.00	594.13	255.04	250.08	102.26
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	6,092.85	6,900.19	5,077.24	6,450.43	7,196.00	15,997.93	11,313.56	15,452.42	12,906.79
บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด	1.12	-	-	2.04	-	1.58	14.77	-	-
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	472.41	316.63	1,016.63	779.55	1,446.00	3,674.18	1,760.97	1,230.00	1,829.31
บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	-	-	-	-	-	-	210.36	61.43	38.93
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	-	-	-	-	-	-	852.08	263.46	41.30
รวมทั้งสิ้น	34,104.64	73,854.01	73,421.12	43,021.91	33,573.00	67,928.01	77,554.90	81,786.02	104,664.50

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

รวบรวมโดย : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

เมื่อพิจารณาสัดส่วนการใช้จ่ายของกระทรวงคมนาคมพบว่าส่วนใหญ่ใช้ในการลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานประมาณร้อยละ 80 ของเงินงบประมาณ ดังแสดงในรูปที่ 2.1-3 รองลงมา ได้แก่ งบบุคลากร งบดำเนินงาน งบรายจ่ายอื่น และ งบเงินอุดหนุนตามลำดับ



ที่มา: สำนักงบประมาณ

รูปที่ 2.1-3 สัดส่วนการใช้จ่ายงบประมาณของหน่วยงานส่วนราชการสังกัดกระทรวงคมนาคม

จากการวิเคราะห์ตัวเลขงบประมาณที่ได้รับจัดสรรของกระทรวงคมนาคมในแต่ละปีดังแสดงในตารางที่ 2.1-3 พบว่า

- (1) งบประมาณรวมทั้งสิ้นของกระทรวงคมนาคมมีการเปลี่ยนแปลงไปมา (เทียบกับปีต่อปี) ทั้งเพิ่มขึ้นในบางปีและลดลงในบางปีเมื่อเทียบกับปีก่อน ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่า สาเหตุอาจมาจากการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองการจัดลำดับความสำคัญของการจัดทำงบประมาณแผ่นดินโดยนโยบายภาครัฐ
- (2) งบประมาณปี พ.ศ. 2553 ได้รับลดลงจากปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 25.7 ถือเป็นการลดลงต่ำสุดในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา

ตารางที่ 2.1-3 อัตราการเปลี่ยนแปลงของงบประมาณที่ได้รับจัดสรรของกระทรวงคมนาคม

ปีงบประมาณ	ร้อยละการเปลี่ยนแปลงปีต่อปี
2545	- 18.5
2546	+ 63.2
2547	+ 3.2
2548	+ 21.4
2549	+ 4.0
2550	+ 3.5
2551	-9.7
2552	+14.2
2553	-25.7

นอกจากนั้น กระทรวงคมนาคมยังมีการผูกพันงบประมาณข้ามปีทั้งสิ้นรวม 60,523 ล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ 2.1-4

ตารางที่ 2.1-4 การผูกพันงบประมาณข้ามปีของกระทรวงคมนาคม

หน่วย: ล้านบาท

กระทรวง	การผูกพันในปีงบประมาณ					รวมวงเงิน การผูกพัน
	ถึงปีงบประมาณ 2552	ปีงบประมาณ 2553	ปีงบประมาณ 2554	ปีงบประมาณ 2555	ปีงบประมาณ 2556	
คมนาคม	16,176.7	10,996.0	23,184.4	8,014.3	400.2	60,523.4

ที่มา: สำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี

2.2 การวิเคราะห์ประเมินศักยภาพ โอกาส และข้อจำกัด ของภาครัฐและภาคเอกชนในการลงทุนภาคคมนาคมขนส่ง

ประเทศไทยตั้งอยู่ในทำเลที่มีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ เนื่องจากเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และอยู่บนเส้นทางโครงข่ายคมนาคมที่สามารถเชื่อมโยงระหว่างประเทศจีนตอนใต้และประเทศอินเดียที่เป็นเขตเศรษฐกิจที่มีศักยภาพสูงในอนาคต รวมทั้งมีพรมแดนติดต่อกับประเทศพม่า ประเทศลาว ประเทศกัมพูชา และสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศเวียดนามได้ ข้อได้เปรียบนี้ทำให้ประเทศไทยมีบทบาทในการเป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุนไปยังภูมิภาคอื่นๆ เช่น กลุ่มประเทศแปซิฟิก กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง และยุโรป เป็นต้น

2.2.1 กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

ปัจจุบันประเทศไทยมีการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านระดับภูมิภาคในหลายกรอบความตกลงที่สำคัญ ได้แก่ ความร่วมมือระหว่างประเทศภายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) เพื่อสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจ สังคม และร่วมแก้ปัญหาข้อขัดแย้งระหว่างประเทศภายในภูมิภาคเดียวกัน รองลงมาเป็นความร่วมมือระดับอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และอินโดจีน โดยมีกรอบความร่วมมือที่สำคัญ ได้แก่

- (1) โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ประกอบด้วย ประเทศกัมพูชา ประเทศจีน (ตะวันตกเฉียงใต้) ประเทศพม่า ประเทศลาว ประเทศเวียดนาม และประเทศไทย
- (2) แผนงานพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT)
- (3) ความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMST-EC)
- (4) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) ประกอบด้วย ประเทศกัมพูชา ประเทศลาว ประเทศพม่า และประเทศไทย

ทั้ง 4 กรอบความร่วมมือดังกล่าวเป็นความร่วมมือระดับประเทศที่ใกล้ชิดกันในการการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ทั้งนี้เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับกลุ่มประเทศ เพิ่มขีดความสามารถทางการค้าการลงทุนเป็นสำคัญ

นอกเหนือจากความร่วมมือดังกล่าว เพื่อให้เกิดผลดียิ่งขึ้นด้านการค้าระหว่างประเทศในแต่ละประเทศคู่ค้า หรือกลุ่มประเทศคู่ค้า ล่าสุดการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Community: EEC) การทำข้อตกลงเขตการค้าเสรี เพื่อรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ โดยมีเป้าหมายเพื่อลดภาษีศุลกากรระหว่างกันภายในกลุ่มให้เหลือน้อยที่สุดหรือเป็นศูนย์ ในขณะที่ใช้อัตราภาษีที่สูงกว่ากับประเทศนอกกลุ่ม ประเทศไทยมีการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีภายในกลุ่มประเทศอาเซียน (AFTA) และภายใต้ข้อตกลง AFTA ที่ทำกับประเทศจีน นอกจากนี้แล้วประเทศไทยยังมีการจัดทำกรอบความตกลงเพื่อจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย

กรอบความตกลงข้างต้นได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ ทำให้ปริมาณการคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น การลงทุนภาคคมนาคมขนส่งจึงมีบทบาทความสำคัญและเป็นส่วนกระตุ้นเสริมสร้างการพัฒนาเศรษฐกิจในวงกว้าง ทั้งการค้าขาย การท่องเที่ยว และกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่นที่ตามมาเป็นจำนวนมาก

2.2.2 แนวโน้มการลงทุนภาครัฐและภาคเอกชนในภาพรวม

หากเริ่มต้นจากการวิเคราะห์ภาพรวมการลงทุนภาครัฐโดยทั่วไป พบว่าสัดส่วนรายจ่ายลงทุนของหน่วยงานส่วนราชการมีแนวโน้มลดลงนับแต่ปี พ.ศ. 2540 จากร้อยละ 42.2 ของงบประมาณรายจ่าย (380,050 ล้านบาท) เป็นร้อยละ 12.5 ของงบประมาณรายจ่ายในปี พ.ศ. 2553 (212,689 ล้านบาท) นอกจากนั้นประเทศไทยได้ดำเนินนโยบายการคลังแบบขาดดุลอย่างต่อเนื่องระหว่างปี พ.ศ. 2549-2553 เฉลี่ยต่อปีคิดเป็นร้อยละ 2.48 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) สำหรับในปี พ.ศ. 2553 รัฐบาลตั้งงบประมาณขาดดุลจำนวน 350,000 ล้านบาท หรือขาดดุลร้อยละ 3.60 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

ด้านหนี้สาธารณะคงค้าง ณ สิ้นเดือนเมษายน 2553 มีจำนวน 4,108,980 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 42.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ซึ่งภาครัฐเองจำเป็นต้องรักษาวินัยทางการคลังตามกรอบความยั่งยืนทางการคลังในระยะปานกลาง (5-10 ปี ข้างหน้า) โดยกำหนดระดับหนี้สาธารณะไม่ให้สูงเกินกว่าร้อยละ 50 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ และภาระหนี้รัฐต้องประมาณไม่เกินร้อยละ 15 เนื่องจากหากมีการปรับเพิ่มสูงขึ้นจะส่งผลกระทบยาวต่อการงบประมาณภาครัฐในการชำระหนี้ดังกล่าวและต่อสัดส่วนงบประมาณการลงทุนภาครัฐในอนาคต แสดงดัง ตารางที่ 2.2-1 สัดส่วนหนี้สาธารณะคงค้างของประเทศไทยปี พ.ศ. 2549-2553

ตารางที่ 2.2-1 สัดส่วนหนี้สาธารณะคงค้างประเทศไทย ปี พ.ศ. 2549-2553

หน่วย: ล้านบาท

หนี้สาธารณะคงค้าง	พ.ศ. 2549	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2551	พ.ศ. 2552	พ.ศ. 2553 (เม.ย.)
รัฐบาลกู้โดยตรง	1,967,704	2,051,363	2,162,111	2,586,513	2,773,940
รัฐวิสาหกิจ	911,743	907,326	1,090,886	1,317,372	1,272,930
องค์กรในสังกัดรัฐบาล	80,429	35,593	17,116	-	-
กองทุนฟื้นฟู	273,515	185,154	138,219	98,146	62,110
รวมทั้งสิ้น	3,233,120	3,179,436	3,408,331	4,002,037	4,108,980
หนี้สาธารณะต่อ GDP (ร้อยละ)	41.3	37.5	37.6	44.2	42.2

เนื่องจากภาครัฐมีข้อจำกัดหลายประการดังกล่าวข้างต้น ทำให้เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการในกิจการต่างๆ ของรัฐ โดยเฉพาะการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน การให้บริการสาธารณะ และการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินของรัฐ ธนาคารโลก (World Bank) และธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เรียกการดำเนินการในลักษณะดังกล่าวว่า Public Private Partnership (PPPs) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดภาระการลงทุนภาครัฐและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการลงทุน การถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยี รวมทั้งขยายขอบเขตและเพิ่มคุณภาพการให้บริการ การดำเนินการลักษณะ PPPs มีหลากหลายรูปแบบ ทั้งการว่าจ้างเข้ามให้บริการ (Management Contract) การให้เอกชนเช่าทรัพย์สินไปดำเนินการ (Lease Contract), BOO (Build Operate Own), BOT (Built Operate Transfer) หรือการร่วมลงทุนเป็นหุ้นส่วนเพื่อดำเนินกิจการ (Joint Venture)

โดยทั่วไปการลงทุนของภาคเอกชนมีความผันผวนค่อนข้างมาก ในช่วงก่อนวิกฤตเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2540 การลงทุนของภาคเอกชนมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 30 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ หรือคิดเป็นร้อยละ 75 ของการลงทุนทั้งหมด ขณะที่การลงทุนของภาครัฐมีสัดส่วนค่อนข้างคงที่เฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 10 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเท่านั้น หลังจากวิกฤตเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 การลงทุนของภาคเอกชนส่วนใหญ่กลับมีบทบาทน้อยลงเมื่อเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ แต่ยังมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 70 ของการลงทุนทั้งหมด ทั้งนี้การลงทุนของภาคเอกชนส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในเครื่องจักรและอุปกรณ์ โดยมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 77 ส่วนการลงทุนของภาครัฐส่วนใหญ่เป็นการลงทุนก่อสร้าง ซึ่งมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 68 ของการลงทุนภาครัฐทั้งหมด

การหดตัวอย่างต่อเนื่องของการลงทุนภาคเอกชนอาจเป็นอุปสรรคต่อการฟื้นตัวและเติบโตของเศรษฐกิจในระยะต่อไปภายใต้สถานการณ์เช่นนี้ ภาครัฐต้องเข้ามามีบทบาทเสริมในการลงทุนมากขึ้น และผลทางอ้อมของการลงทุนภาครัฐที่เพิ่มขึ้นนี้จะสามารถกระตุ้นการลงทุนของภาคเอกชนได้ด้วย จากการรวบรวมข้อมูลในตลาดเงินล่าสุด พบว่า

การขยายตัวทางเศรษฐกิจมีแนวโน้มชะลอลง ขณะที่สภาพคล่องในระบบธนาคารอยู่ในระดับสูง อันเป็นผลมาจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ไม่ปกติ และมีปัญหาการเมืองในประเทศ ทำให้ไม่มีการใช้สินเชื่อธนาคารเพื่อลงทุนใหม่หรือขยายกิจการ สำหรับประเทศไทยเงินทุนนำเข้าสุทธิจากต่างประเทศยังคงเป็นแหล่งเงินทุนที่มีบทบาทสำคัญต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากระดับเงินออมภายในประเทศมีไม่เพียงพอต่อการลงทุน โดยเฉพาะการลงทุนที่ต้องใช้เงินมาก เช่น ภาคคมนาคมขนส่ง

ด้วยเหตุที่มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย ประกอบกับวิกฤตการเงินโลกในประเทศที่พัฒนาแล้วรวมทั้งเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ฟื้นตัวอย่างเปราะบาง และปัญหาการเงินในยุโรปยังลุกลาม จึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่สนับสนุนให้เงินทุนเคลื่อนย้ายไหลเข้ามาสู่ภูมิภาคเอเชียมากยิ่งขึ้น ในทางเดียวกันเงินทุนเคลื่อนย้ายจากกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน+3 มีแนวโน้มที่จะไหลมาสู่ประเทศในภูมิภาคเดียวกัน การลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน+3 ส่งผลในเชิงบวกต่อการลงทุนของภาคเอกชนทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ประกอบกับภาครัฐมีนโยบายสนับสนุนการลงทุนภายในกลุ่มสมาชิกอาเซียน+3 มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีต่อการลงทุนภายในประเทศและสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในระยะยาว ประเทศหนึ่งที่น่าจับตามองในเรื่องการเข้ามาลงทุนมากที่สุด คือ ประเทศจีน ในปี พ.ศ. 2553 ประเทศจีนมีโอกาเป็นประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับสองของโลกแทนประเทศญี่ปุ่น จากในอดีตที่ประเทศจีนมีบทบาทเป็นผู้รับทุนจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) แต่ปัจจุบันประเทศจีนก้าวมาเป็นผู้ลงทุนในต่างประเทศ (Outward Direct Investment: ODI) มากยิ่งขึ้น โดยประเทศจีนเป็นประเทศผู้ลงทุนในต่างประเทศสูงเป็นอันดับ 5 ของโลก ในปี พ.ศ. 2552 ขยับขึ้นจากอันดับที่ 12 ในปี พ.ศ. 2551 ประเทศจีนจึงเป็นผู้ลงทุนโดยตรงในต่างประเทศที่ใหญ่ที่สุดในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาด้วยกัน อีกทั้งยังมีมูลค่าการลงทุนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 ที่มีมูลค่าการลงทุนนอกประเทศ 2.7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยับเพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัวเป็นมูลค่า 26.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2550 และเป็นมูลค่า 56.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2552 โดยภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกเป็นภูมิภาคที่นักลงทุนจีนให้ความสนใจลงทุนมากที่สุดประมาณร้อยละ 60 ของมูลค่าการลงทุนนอกประเทศโดยรวม สาขาหลักที่ประเทศจีนออกไปลงทุนในต่างประเทศ ได้แก่ เหมืองแร่ บริการทางพาณิชย์ การธนาคารและประกันภัย ภาคการผลิต และการค้าปลีกและค้าส่ง อย่างไรก็ตาม คาดว่ามูลค่าการลงทุนนอกประเทศของประเทศจีนมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เพราะธุรกิจในประเทศจีนได้รับผลกระทบจากวิกฤตการเงินโลกไม่มากนักเมื่อเทียบกับประเทศทางตะวันตก และด้วยศักยภาพทางการเงินจะทำให้ประเทศจีนแสวงหาโอกาสขยายการลงทุนในต่างประเทศมากขึ้น และมีความเป็นไปได้ที่ภาคคมนาคมขนส่งจะเป็นสาขาหลักที่ได้รับการพิจารณาการลงทุนเพิ่มเติม

จากข้อมูลการสำรวจความได้เปรียบและข้อจำกัดของภาครัฐและภาคเอกชนในการลงทุนภาคคมนาคมขนส่งดังกล่าว สามารถวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของการลงทุนในภาพรวมได้ดังนี้

จุดแข็ง (Strengths) 1) ประเทศไทยมีที่ตั้งทางยุทธศาสตร์อยู่บริเวณใจกลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุนไปยังภูมิภาคอื่น 2) มีระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ดีและพร้อมกว่าประเทศเพื่อนบ้านสำหรับนักลงทุนต่างประเทศเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ 3) ภาครัฐและเอกชนมีขีดความสามารถในการระดมทุนจำนวนมากหากมีความจำเป็น เนื่องจากมีความมั่นคงน่าเชื่อถือได้รับการยอมรับในระดับภูมิภาคและระหว่างประเทศในด้านความสามารถในการชำระคืนเงินกู้ยืม 4) บุคลากรทั้งด้านแรงงานและระดับบริหารมีความพร้อมที่จะรับการพัฒนาเพื่อเสริมสร้างความรู้ ทักษะ ประสิทธิภาพให้มีศักยภาพในการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่งในอนาคต 5) ภาพลักษณ์ของประเทศไทยในสายตานักลงทุนต่างประเทศที่ให้ความสนใจเข้ามาลงทุนยังอยู่ในเกณฑ์ดี ทำให้สามารถดึงดูดแหล่งเงินทุนจากภายนอกได้	จุดอ่อน (Weaknesses) 1) งบประมาณของภาครัฐอยู่ในลักษณะขาดดุลทำให้การลงทุนด้านการคมนาคมขนส่งมีข้อจำกัด ทำให้ไม่เต็มที่ ต้องพึ่งพาสถาบันการเงินลงทุนต่างประเทศ 2) กรอบหนี้สาธารณะของประเทศในปี พ.ศ. 2554 และต่อเนื่องไปอีก 3-4 ปี ยังต้องดูแลอย่างใกล้ชิดเพื่อมิให้เกิดความเสี่ยงด้านการเงินเกินกำหนด 3) ขีดความสามารถในการลงทุนของรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคมยังอยู่ในระดับต่ำ มีการเบิกจ่ายการลงทุนล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด เนื่องจากไม่ได้เตรียมความพร้อมในส่วนของการดำเนินงานและเอกสารการเบิกจ่ายลงทุนล่วงหน้าอย่างชัดเจน โดยเฉพาะสาขาขนส่งทางบกที่ยังคงต้องพึ่งพาเงินกู้ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เนื่องจากยังไม่สามารถหารายได้เพียงพอกับการลงทุน 4) การทุจริตจัดจ้างในภาครัฐทำให้จำนวนเงินลงทุนไม่เต็มเม็ดเต็มหน่วย ส่งผลต่อศักยภาพการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งในระยะยาว 5) แม้ประเทศไทยจะมีการลงทุนพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานมาอย่างต่อเนื่อง แต่กลับไม่มีการเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Mode) อย่างมีประสิทธิภาพ ขาดระบบเครือข่ายและระบบการจัดการแบบบูรณาการ ซึ่งส่งผลต่อขีดความสามารถในการรองรับและสนับสนุนบทบาทของไทย ในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งสินค้าในภูมิภาคอาเซียนและเอเชีย
โอกาส (Opportunities) 1) การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานยังมีความสำคัญในการพัฒนาประเทศ การคมนาคมขนส่งทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายหรือเคลื่อนที่ของประชากร สินค้า วัตถุดิบต่างๆ รวมทั้งเทคโนโลยี ศิลปะ วิทยาการ และวัฒนธรรมต่างๆ ยิ่งการเดินทางสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยมากเท่าใด ย่อมจะนำมาซึ่งความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคและของทวีปมากขึ้น 2) ประเทศจีนได้เตรียมการเพื่อเข้าสู่ความร่วมมือเศรษฐกิจกับกลุ่มประเทศอาเซียน ด้วยการใช้ความร่วมมือขั้นต้นในรูปแบบของความร่วมมือทางการค้าเป็นการล่วงหน้าก่อนการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน-จีน ทั้งนี้การลงทุนภาครัฐของประเทศไทยยังเน้นด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งอีกด้วย 3) นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าจะเพิ่มโอกาสและช่องทางใหม่ๆ ในการลงทุนภาคคมนาคมขนส่ง เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูง เป็นต้น 4) กระแสความตื่นตัวในความร่วมมือของท้องถิ่น และชุมชนมีแนวโน้มสูงขึ้น ถือว่าเป็นปัจจัยหลักที่เอื้ออำนวยให้มีการลงทุนด้านคมนาคมขนส่ง	ข้อจำกัด อุปสรรค (Threats) 1) การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองมักมีผลทำให้ต้องชะลอโครงการต่างๆ ทำให้การวางแผนการลงทุนเป็นไปอย่างเชื่องช้า ไม่มีการผลักดันนโยบายเพื่อสานต่อความร่วมมืออนุภาค การศึกษาหรืองานวิจัยที่ภาครัฐสนับสนุนไม่มีการนำไปใช้งาน หรือไม่สามารถประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติได้จริง 2) ขาดองค์กรกลางในระดับนโยบายในการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในโครงการลงทุนภาครัฐเพื่อศึกษาโครงการหรือกิจการที่มีศักยภาพในการลงทุนภาคคมนาคมขนส่ง 3) การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านมีการขยายตัวโดยส่วนหนึ่งมาจากการมุ่งเน้นพัฒนาประเทศเช่นเดียวกับประเทศไทย ดังนั้นประเทศเหล่านั้นจะมีการจัดสรรงบประมาณหรือหาแหล่งเงินทุนอื่นมาใช้ในด้านการคมนาคมขนส่งมากขึ้น และเป็คู่แข่งสำคัญในการระดมเงินลงทุนจากต่างประเทศ 4) ประเด็นด้านกฎหมาย กฎระเบียบ ธรรมเนียมปฏิบัติ รวมทั้งความรู้ความชำนาญที่เป็นอุปสรรคต่อการเข้ามาของนักลงทุนชาวต่างชาติ เพื่อส่งเสริมการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งของไทย 5) ปัญหามลภาวะสิ่งแวดล้อมที่เป็นประเด็นสำคัญทำให้โครงการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งต้องใช้เวลาเพิ่มเติมในการเสนอแผนการขออนุมัติ และการดำเนินการตามโครงการให้แล้วเสร็จ 6) อุปสรรคจากปัญหาเศรษฐกิจภายในของประเทศสมาชิกบางประเทศในระดับอนุภูมิภาค ความแตกต่างของระบบเศรษฐกิจและระดับพัฒนาทางเศรษฐกิจ เป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้ความร่วมมือในอนุภูมิภาคดำเนินการได้อย่างเชื่องช้า

2.3 หลักเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

2.3.1 หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกโครงการ/มาตรการ

การพิจารณาความเหมาะสมและการจัดลำดับความสำคัญโครงการลงทุนและมาตรการของภาครัฐด้านการขนส่งเพื่อคัดเลือกไว้ในแผนการลงทุน ที่ปรึกษาแบ่งหลักเกณฑ์เป็น 6 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1: ความสอดคล้องด้านนโยบาย

โครงการ/มาตรการจำเป็นต้องสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา สนับสนุนวัตถุประสงค์และเป้าหมายในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งเป้าประสงค์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรอีกด้วย ภายในกรอบนโยบายและแผนเหล่านี้ ผู้ประเมินโครงการ/มาตรการควรพิจารณาและระบุได้ว่าโครงการ/มาตรการอยู่ในระดับความสำคัญเพียงใด มีความสอดคล้องกับนโยบายและแผนในทางตรงและทางอ้อมอย่างไร มีความจำเป็นเร่งด่วนมากน้อยเพียงใด มีความสัมพันธ์ต่อเนื่องกับโครงการ/มาตรการที่ได้ดำเนินการไปแล้วหรือไม่อย่างไร เป็นส่วนหนึ่งของภาพรวมในการแก้ไขปัญหาหลักๆ หรือไม่ อย่างไร มีบทบาทและความสำคัญในการแก้ไขปัญหาใดเพียงใด และหากไม่ดำเนินโครงการ/มาตรการแล้วจะก่อให้เกิดผลเสียมากน้อยเพียงใด

กลุ่มที่ 2: ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน

หลักเกณฑ์ในกลุ่มนี้มีความสำคัญในการแสดงผลกระทบของโครงการต่อภาวะเศรษฐกิจและการเงินของประเทศโดยรวม ฐานะการเงินการคลังของภาครัฐ และฐานะทางการเงินระหว่างประเทศ โดยสามารถแบ่งหลักเกณฑ์ในกลุ่มนี้เป็น 5 ประเภท ดังนี้

(1) ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

สำหรับโครงการลงทุนใหญ่ ควรมีการประเมินผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและสังคม เมื่อเทียบกับต้นทุนในการลงทุน การประเมินนี้จำเป็นต้องคำนึงถึงผลกระทบที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม ทั้งที่เป็นผลกระทบทางบวกและทางลบ ราคาและมูลค่าที่ใช้ในทางการประเมินควรเป็นราคาและมูลค่าที่สะท้อนต้นทุนทางเศรษฐกิจและสังคมที่แท้จริง เช่น ควรใช้ "ราคาเงา" (Shadow prices) แทน "ราคาตลาด" เป็นต้น และควรพิจารณาผลกระทบของโครงการต่อสิ่งแวดล้อม และความเท่าเทียมกันทางเศรษฐกิจและสังคมระหว่างกลุ่มชนต่างๆ ด้วยดัชนีความคุ้มค่าที่ได้จากการประเมินนี้เรียกว่า อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจหรือ Economic Internal Rate of Return (EIRR) และมูลค่าปัจจุบันสุทธิ หรือ Net Present Value (NPV)

โดยปกติการคำนวณ EIRR และ NPV มักได้จากการศึกษาความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจของโครงการ (Economic feasibility study หรือ Cost-benefit analysis) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้ดำเนินการศึกษา ดังนั้น จึงเป็นการยากที่จะพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและสังคมของโครงการลงทุนทั้งหมดที่เสนอมาโดยละเอียด อย่างไรก็ตามควรมีการกำหนดว่าโครงการลงทุนที่เสนอของงบประมาณต้องมีการวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจและสังคมในระดับเบื้องต้นเป็นอย่างน้อย โดยต้องระบุและประเมินประโยชน์และต้นทุนสำคัญ ๆ ของโครงการ รวมทั้งมีตัวเลขเบื้องต้นเกี่ยวกับ EIRR ด้วย

สำหรับโครงการลงทุนด้านขนส่งส่วนใหญ่ ประโยชน์โดยตรงทางเศรษฐกิจและสังคมจะอยู่ในรูปของการประหยัดจากการเดินทางและการติดต่อที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น โดยอาจจะประเมินออกมาเป็นตัวเงินในรูปของการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ เพื่อขนส่งผู้โดยสารและสินค้า การประหยัดพลังงานและเวลาที่ใช้ในการขนส่ง การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ รวมทั้งผลจาก

การเพิ่มคุณภาพชีวิต (สุขอนามัย ความปลอดภัยจากอาชญากรรมและความมั่นคงของสถาบันครอบครัว) อันเกิดจากการที่บุคคลสามารถเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างกันได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น

ส่วนต้นทุนทางเศรษฐกิจและสังคมของโครงการลงทุนด้านขนส่งที่สำคัญ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง การจัดหายานพาหนะและอุปกรณ์ต่างๆ การซื้อหรือเวนคืนที่ดิน ค่าใช้จ่ายในการให้บริการ (ค่าแรง ค่าวัตถุดิบ ค่าเชื้อเพลิง ฯลฯ) และการซ่อมบำรุง นอกจากนี้ โครงการลงทุนบางโครงการยังก่อให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจและสังคมในรูปของการทำลายสิ่งแวดล้อมอีกด้วย (เช่น การสร้างถนนผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์)

(2) ผลตอบแทนทางการเงิน

กรณีที่โครงการ/มาตรการมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการให้บริการ ควรมีการประเมินด้วยการลงทุน มีความคุ้มค่าทางการเงินหรือไม่เพียงใด การประเมินทางการเงินแตกต่างจากการประเมินทางเศรษฐกิจและสังคม คือ เป็นการหาผลกระทบทางการเงินเท่านั้น ราคาที่ใช้ในการประเมินทางการเงินเป็นราคาจริงที่มีการจัดเก็บ โดยไม่รวมผลกระทบที่ไม่ปรากฏเป็นตัวเงินได้ (เช่น ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ เป็นต้น) รายรับทางการเงินส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปของรายได้จากค่าธรรมเนียมการให้บริการ เงินอุดหนุนจากรัฐ รายได้จากการให้สัมปทาน/ใบอนุญาต และการขายทรัพย์สินในโครงการ ส่วนรายจ่ายทางการเงิน ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายในรูปของตัวเงินจริงในการก่อสร้าง การจัดหายานพาหนะและอุปกรณ์ต่างๆ การซื้อหรือเวนคืนที่ดิน การให้บริการ และการซ่อมบำรุง รายจ่ายเหล่านี้ต้องรวมถึงภาษีต่างๆ ที่ต้องจ่ายให้ภาครัฐด้วย (เช่น ภาษีขาเข้า และภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นต้น) กรณีที่มีการใช้จ่ายเพื่อป้องกันหรือบรรเทาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ค่าใช้จ่ายนี้ต้องรวมอยู่ในรายจ่ายทางการเงินด้วย ดัชนีที่ได้จากการประเมินนี้เรียกว่าอัตราผลตอบแทนทางการเงิน หรือ Financial Internal Rate of Return (FIRR)

แม้ว่าการประเมินผลตอบแทนทางการเงิน จะมีวัตถุประสงค์และขอบเขตแคบกว่าการประเมินผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและสังคมก็ตาม แต่ก็มีบทบาทสำคัญในการพิจารณาจัดสรรงบประมาณ เพราะเป็นตัวแสดงผลกระทบต่อฐานะการเงินของหน่วยงานภาครัฐ โดยจะมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ เพื่อให้สามารถพึ่งตนเองทางการเงินให้ได้มากที่สุด

FIRR ที่คำนวณได้อาจอยู่ในรูปของอัตราที่แท้จริง (Real rate) หรืออัตราที่รวมเงินเฟ้อ (Nominal rate) ก็ได้ เช่นเดียวกันกับกรณีของ EIRR แต่โดยทั่วไปแล้วมักมีการคำนวณ FIRR ในรูปของ Nominal rate เพราะเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณา FIRR จะสูงถึงระดับคุ้มค่าทางการเงินหรือไม่ คือ การเปรียบเทียบ FIRR กับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ ซึ่งรวมเงินเฟ้อเข้าไปแล้ว ส่วนการใช้อัตราดอกเบี้ยในการเปรียบเทียบกับ FIRR นั้นขึ้นอยู่กับว่าเงินลงทุนในโครงการได้มาจากแหล่งใด และมีต้นทุนในรูปของดอกเบี้ยเท่าใด หากเป็นการกู้เงินจากตลาดทุนในประเทศ ก็สามารถใช้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ของธนาคารพาณิชย์ไทย เช่น อัตราดอกเบี้ยที่คิดกับลูกค้าชั้นดี (Minimum Lending Rate หรือ MLR) เป็นต้น

(3) ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด

โครงการลงทุนด้านขนส่งส่วนใหญ่ต้องใช้อุปกรณ์ เครื่องจักร เครื่องยนต์ วัสดุ และเชื้อเพลิงที่นำเข้าจากต่างประเทศ ทั้งในช่วงของการลงทุนและการดำเนินงาน จึงมีส่วนทำให้ประเทศต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศ และขาดดุลบัญชีเดินสะพัดได้

ดังนั้น จำเป็นต้องประเมินว่าโครงการลงทุนมีส่วนประกอบนำเข้า (Import content) เท่าใด ก่อให้เกิดการนำเข้าเป็นจำนวนเงินเท่าใด ในช่วงเวลาใด การใช้สินค้าที่ผลิตในประเทศ หรือนำเข้าชิ้นส่วนมาประกอบในประเทศเพื่อทดแทนการนำเข้าสินค้าสำเร็จรูป มีความเหมาะสมและความเป็นไปได้หรือไม่ โดยคำนึงถึงการประหยัดเงินตราต่างประเทศเป็นสำคัญ

การดำเนินโครงการภายหลังช่วงการลงทุนในบางกรณี อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการไหลเข้าออกของเงินต่างประเทศ เช่น รายได้ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ส่วนใหญ่อยู่ในรูปของเงินตราต่างประเทศ ขณะที่บริษัท ต้องลงทุนซื้อเครื่องบินจากต่างประเทศ ทำให้เงินตราต่างประเทศไหลออกนอกประเทศ ผลกระทบเหล่านี้ควรได้รับการพิจารณาเพื่อประเมินผลกระทบของโครงการที่มีต่อดุลการค้าและดุลบัญชีเดินสะพัดของประเทศ

(4) การก่อหนี้

การพิจารณาผลกระทบโครงการ/มาตรการต่อการก่อหนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหนี้ต่างประเทศควรเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งในการประเมินทางการเงิน เพราะอาจมีผลกระทบต่อการหนี้โดยรวมของภาครัฐและของประเทศในอนาคต การก่อหนี้ที่เหมาะสมควรคำนึงความสามารถในการจ่ายหนี้คืนของโครงการเป็นสำคัญในกรณีหนี้ต่างประเทศ ควรคำนึงถึงรายได้ของโครงการในรูปของเงินตราต่างประเทศและอัตราแลกเปลี่ยนในอนาคตด้วย

โดยทั่วไป การพิจารณาว่าหนี้ของโครงการลงทุนมีขนาดมากหรือน้อยมักต้องเปรียบเทียบกับทุนเจ้าของ (Equity) ในกรณีนี้อาจเป็นทุนจากรายได้ของหน่วยงานหรือเป็นงบประมาณจากรายได้ภาษีของรัฐบาล เกณฑ์ทางการเงินใช้กันคือ อัตราส่วนหนี้/ทุนเจ้าของ (Debt-equity ratio) หากอัตราส่วนนี้มีค่ามากเกินไป (เช่น สูงกว่า 3 ต่อ 1) ถือได้ว่าเป็นการก่อหนี้ที่สูงและเสี่ยงเกินไป นอกจากนั้นยังต้องพิจารณาหนี้สินเทียบกับสินทรัพย์รวม และโครงสร้างเงินทุนในส่วนที่เป็นหนี้ระยะยาวอีกด้วย

(5) การผูกพันงบประมาณ

โครงการลงทุนหลายโครงการจำเป็นต้องใช้งบประมาณในการลงทุนเป็นเวลามากกว่า 1 ปี ก่อนที่จะเริ่มดำเนินการและเกิดรายได้หรือผลประโยชน์ จึงต้องมีการผูกพันงบประมาณข้ามปี ปัจจัยหนึ่ง ที่ควรนำมาใช้ในการพิจารณาโครงการคือ ลักษณะและระยะเวลาของการผูกพันงบประมาณ หากระยะเวลาของการผูกพันงบประมาณเป็นจำนวนหลายปีและเกี่ยวข้องกับเงินลงทุนจำนวนมาก ควรได้รับการพิจารณาทบทวนอย่างละเอียดรอบคอบ เพราะโครงการดังกล่าวนอกจากจะจำกัดการใช้งบประมาณสำหรับโครงการ/มาตรการอื่นๆ ในอนาคตแล้ว ยังอาจทำให้ภาระการเงินของภาครัฐสูงขึ้นกว่าที่คาดไว้ในกรณีที่งบลงทุนจริงมีจำนวนสูงกว่าที่คาดไว้แต่แรก

กลุ่มที่ 3: ความเหมาะสมด้านการขนส่ง

หลักเกณฑ์ในกลุ่มนี้เกี่ยวข้องกับความเหมาะสมตามคุณสมบัติที่พึงปรารถนาสำหรับสาขาขนส่ง อันได้แก่

(1) การเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ

การส่งเสริมการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ (Inter-modal linkages) อย่างมีประสิทธิภาพควบคู่ไปกับการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย ทำให้บริการขนส่งมีต้นทุนต่ำลงและมีคุณภาพดีขึ้น เป็นการแก้ไขปัญหาระบบขนส่งและจราจรที่มีประสิทธิภาพ และเพิ่มบทบาทของระบบขนส่งในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

(2) การเชื่อมโยงขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค

โครงการที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศไทยและประเทศอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศเพื่อนบ้าน ควรได้รับการประเมินว่ามีผลอย่างไรต่อการสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและการเมืองระหว่างประเทศ รวมทั้งการสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านขนส่งของภูมิภาค ดังนั้นการเชื่อมโยงขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค จึงเป็นอีกมิติหนึ่ง ที่ควรนำมาใช้ในการพิจารณาจัดลำดับความสำคัญของโครงการ ตัวอย่างโครงการ/มาตรการที่มีผลกระทบด้านการสร้างเสริมความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและการเมืองระหว่างประเทศ ได้แก่ โครงการเชื่อมเครือข่ายการขนส่ง

ทางรถยนต์และรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน และโครงการเพิ่มเที่ยวบินไปยังประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

(3) การกำหนดอัตราค่าบริการ

การกำหนดอัตราค่าบริการมีส่วนสำคัญในการชี้นำทิศทางการพัฒนาระบบขนส่ง อัตราค่าบริการที่มีความเป็นธรรมทั้งสำหรับผู้ให้บริการและผู้รับบริการจะทำให้การแข่งขันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพมีความเป็นไปได้ในระยะยาว ดังนั้น โครงการลงทุนที่มีการเก็บค่าบริการหรือค่าธรรมเนียมต่างๆ จำเป็นต้องกำหนดอัตราค่าบริการให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม คือ ไม่ต่ำจนทำให้ขาดทุน และไม่สูงเกินไปจนทำให้ใช้บริการที่น้อยกว่าที่ควรจะเป็น ขณะเดียวกัน กรณีที่ภาครัฐมีนโยบายกำหนดอัตราค่าบริการต่ำกว่าต้นทุน เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้มีรายได้น้อย ก็ควรมีระบบชดเชยการขาดทุนที่เหมาะสมควบคู่กันไป

(4) ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ

โครงการ/มาตรการในด้านขนส่งหลายโครงการมีความเกี่ยวข้องและมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน เช่น การปรับปรุงทางหลวงทำให้อุบัติเหตุทางถนนลดน้อยลง เป็นต้น จึงควรให้ความสำคัญต่อผลกระทบนี้ โดยควรมีการประเมินและระบุอย่างชัดเจนว่า โครงการ/มาตรการเหล่านั้น จะทำให้ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนมีความปลอดภัยมากขึ้นหรือน้อยลงอย่างไรและเท่าใด นอกจากนี้ คุณภาพและความน่าเชื่อถือของบริการขนส่งก็เป็นคุณสมบัติที่จำเป็นสำหรับการดำรงชีวิตและการดำเนินธุรกิจต่างๆ อีกด้วย โดยปกติการพิจารณาประเด็นเหล่านี้ควรเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลทางเศรษฐกิจและสังคมอยู่แล้ว แต่เพื่อให้การพิจารณาโครงการ/มาตรการมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผลกระทบประเภทนี้ควรได้รับการประเมินและวิเคราะห์เป็นการเฉพาะ

(5) การขนส่งครั้งละมากๆ และการให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง

ระบบการขนส่งมวลชน (Mass Transportation) ควรได้รับการส่งเสริมให้มากขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริการขนส่งพื้นฐานควรมุ่งให้ประโยชน์แก่ประชาชนในวงกว้าง

(6) การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส

ระบบการขนส่งที่ดีควรมีส่วนเสริมสร้างสังคมให้ร่วมมือกัน เข้าใจกันและมีความเท่าเทียมกันมากขึ้น ดังนั้น ภาครัฐจึงจำเป็นต้องกำหนดให้บริการขนส่งบางประเภทมีลักษณะเป็นข้อผูกพันบริการสาธารณะ (Public Service Obligations หรือ PSO) คือ ให้บริการพื้นฐานที่มีคุณภาพดี ในอัตราค่าบริการที่ต่ำพอสำหรับคนส่วนใหญ่จะเข้าใช้บริการได้ และมีเขตบริการที่กว้างขวางที่สุด โครงการที่ส่งเสริมบริการสังคมจะทำให้การกระจายโอกาสและรายได้ของกลุ่มคนในชนบทได้รับผลดีขึ้น และเป็นการส่งเสริมความเจริญสู่พื้นที่ชนบทและพื้นที่ทุรกันดาร

(7) การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทของเอกชน

การแข่งขันที่เป็นธรรมก่อให้เกิดประสิทธิภาพและความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจและสังคม ดังนั้น โครงการ/มาตรการควรได้รับการพิจารณาในมุมของผลกระทบที่มีต่อการส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม โครงการ/มาตรการใดที่ทำให้การแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการ (ทั้งที่เป็นหน่วยงานของภาครัฐและบริษัทเอกชน) มีความสมบูรณ์และเป็นธรรมมากขึ้น ควรได้รับการสนับสนุนด้านงบประมาณ ขณะเดียวกัน โครงการ/มาตรการที่จะก่อให้เกิดการเพิ่มอำนาจการผูกขาด ควรมีเหตุผลพิเศษอย่างชัดเจน จึงจะได้รับการสนับสนุนงบประมาณ การพิจารณาโครงการ/มาตรการเหล่านี้ จำเป็นต้องคำนึงถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องขนาดของตลาดและประสิทธิภาพของรัฐในการกำกับดูแลไม่ให้ผู้ผูกขาดเอาเปรียบ

ผู้ให้บริการจนเกินไป สำหรับโครงการที่ให้เอกชนมาดำเนินงานแทนหรือเข้าร่วมดำเนินการกับหน่วยงานของรัฐ ควรพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบและเงื่อนไขเกี่ยวกับบทบาทของเอกชนผู้ลงทุนด้วย เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้บริโภคมจะได้รับบริการตามปริมาณและคุณภาพที่น่าพอใจ และในราคาที่เป็นธรรมสำหรับผู้ผลิตและผู้บริโภค

กลุ่มที่ 4: ความเหมาะสมด้านการบริหารจัดการ

หลักเกณฑ์ในกลุ่มนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินความพร้อมของหน่วยงานในการดำเนินโครงการที่เสนอมาให้สำเร็จลุล่วงไปได้อย่างดี โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้

(1) ศักยภาพและการกิจของหน่วยงาน

โครงการต่างๆ ควรได้รับการพิจารณาว่ามีความเหมาะสมกับโครงสร้างการบริหารองค์กร ปริมาณและคุณภาพของบุคลากร ภาระหน้าที่และบทบาทของหน่วยงานที่เสนอโครงการมีมากน้อยเพียงใด ประเด็นที่สำคัญ คือ การเปรียบเทียบระหว่างการบริหารในลักษณะที่คล่องตัวแบบภาคเอกชน และการบริหารในลักษณะที่เต็มไปด้วยกฎระเบียบที่ค่อนข้างตายตัวแบบราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ในกรณีโครงการลงทุนด้านขนส่งส่วนใหญ่มีแนวโน้มทั่วโลกที่ภาครัฐจะปล่อยให้ภาคเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินงาน โดยภาครัฐจะเป็นผู้กำกับดูแลเพื่อประสิทธิภาพและความเป็นธรรมในสังคม ดังนั้น จึงควรตั้งโจทย์เสมอว่า "ทำไมภาครัฐจึงต้องลงทุนและดำเนินงานเอง" ถ้ามีเหตุผลที่ยอมรับได้ เช่น การบริการมีลักษณะเป็นข้อผูกพันบริการสาธารณะ (Public Service Obligations หรือ PSO) หรือภาคเอกชนยังไม่มีความพร้อม หรือการผลิตมีลักษณะเป็นการผูกขาดตามธรรมชาติ (Natural monopoly) เป็นต้น โครงการก็ควรได้รับการสนับสนุน หากไม่มีเหตุผลที่ยอมรับได้อย่างเพียงพอ ผู้ประเมินก็จะต้องลดลำดับความสำคัญของโครงการ/มาตรการลงไป ทั้งนี้ ข้อมูลประกอบการพิจารณาอาจรวมถึงผลงานในอดีตของหน่วยงานเท่าที่ผ่านมามีอีกด้วย

(2) การบริหารความเสี่ยงต่างๆ

โครงการต่างๆ ย่อมมีความเสี่ยงในการดำเนินงานไม่เหมือนกัน และหน่วยงานต่างๆ ก็มีความสามารถในการบริหารความเสี่ยงไม่เท่ากันด้วย จึงจำเป็นต้องพิจารณาภายใต้หลักเกณฑ์ที่ว่าแต่ละโครงการมีความเสี่ยงประเภทใด มากน้อยเพียงใด และหน่วยงานมีความพร้อมและแผนงานในการแก้ไขปัญหาอันเกิดจากความเสี่ยงหรือไม่อย่างไร ประเภทของความเสี่ยงที่ควรนำมาพิจารณา ได้แก่

- 1) ความเสี่ยงทางตลาด จำนวนผู้ใช้บริการ (ปริมาณจราจรบนทางหลวง ปริมาณสินค้าเข้า-ออก ผ่านท่าเรือ จำนวนเครื่องบินขึ้นลงสนามบิน ฯลฯ) อาจผันแปรไปตามภาวะเศรษฐกิจและไม่เป็นไปตามที่พยากรณ์
- 2) ความเสี่ยงทางเทคโนโลยี โครงการ/มาตรการต้องการความสามารถและความเชี่ยวชาญในการบริหารโครงการมากน้อยเพียงใด ถ้าเป็นเทคโนโลยีที่ค่อนข้างใหม่และยังไม่มีกรณีพิสูจน์เกี่ยวกับศักยภาพเชิงพาณิชย์ อาจเป็นการเสี่ยงมากสำหรับโครงการที่จะเลือกใช้เทคโนโลยีนั้นๆ ในบางกรณี เทคโนโลยีที่เลือกอาจจำเป็นต้องใช้บุคลากรผู้ปฏิบัติงานที่มีความเชี่ยวชาญ ซึ่งหาได้ยากในประเทศ อาจทำให้โครงการมีความเสี่ยงสูง เทคโนโลยีบางประเภทเปลี่ยนแปลงพัฒนาอย่างรวดเร็ว จึงต้องมีความระมัดระวังเป็นพิเศษ เพื่อป้องกันมิให้เทคโนโลยีที่เลือกใช้ล้าสมัยไปก่อนถึงเวลาอันควร อนึ่ง ก่อนการเสนอโครงการเพื่อให้กระทรวงคมนาคม พิจารณา หน่วยงานที่รับผิดชอบควรวิเคราะห์เปรียบเทียบเทคโนโลยีชนิดต่างๆ ที่สามารถทำให้โครงการบรรลุวัตถุประสงค์ และเลือกใช้เทคโนโลยีที่มีความเหมาะสมทางเทคนิคมากที่สุดมาแล้วระดับหนึ่ง

- 3) ความเสี่ยงทางการบริหารงาน โครงการ/มาตรการต้องการความสามารถและความเชี่ยวชาญในการบริการโครงการมากน้อยเพียงใด หากระดับความสามารถและความเชี่ยวชาญที่ต้องการอยู่ในระดับสูง หน่วยงานอาจเผชิญกับความเสี่ยงในการขาดแคลนบุคลากร โครงสร้างองค์กรและกฎระเบียบที่จะเอื้ออำนวยให้สามารถบริหารโครงการได้อย่างราบรื่น
- 4) ความเสี่ยงด้านปัจจัยการผลิต เมื่อมีการลงทุนแล้ว การดำเนินโครงการโดยอาศัยวัตถุดิบและอุปกรณ์ชิ้นส่วนต่าง ๆ ในการให้บริการมีประเด็นความเสี่ยง คือ ปริมาณและคุณภาพของวัตถุดิบและอุปกรณ์ที่จำเป็นอยู่ในระดับที่เพียงพอกับความต้องการของโครงการหรือไม่ ราคาวัตถุดิบและอุปกรณ์เหล่านั้นมีแนวโน้มสูงขึ้นกว่าที่คาดไว้หรือไม่ และโครงการสามารถจัดซื้อวัตถุดิบและอุปกรณ์เหล่านั้นได้ในประเทศหรือไม่ ความเสี่ยงด้านปัจจัยการผลิตนี้รวมถึงค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องจักรเครื่องยนต์ที่ต้องใช้ในโครงการลงทุนด้วย (กรณีตัวอย่างของประเด็นนี้ คือ การเลือกใช้ชนิดของเครื่องยนต์และเครื่องปั้นของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง)
- 5) ความเสี่ยงด้านการเงิน ส่วนใหญ่เกิดจากความไม่แน่นอนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนโครงการที่ต้องกู้ยืมเงินโดยจ่ายอัตราดอกเบี้ยในลักษณะลอยตัวย่อมเผชิญกับความเสี่ยงที่อัตราดอกเบี้ยจะเพิ่มสูงขึ้นมาก ๆ ในอนาคต โครงการที่มีหนี้ในรูปของเงินตราต่างประเทศเป็นจำนวนมากก็มีความเสี่ยงกับการค่าเงินบาทที่อาจลดค่าลงได้ บางโครงการอาจลดความเสี่ยงเหล่านี้โดยอาศัยตลาดการเงินล่วงหน้าได้บ้าง แต่ก็ไม่สามารถประกันความเสี่ยงได้อย่างสมบูรณ์
- 6) ความเสี่ยงทางการเมือง สภาพทางการเมืองไทยที่ยังมีความผันผวนอยู่ โครงการ/มาตรการที่ต้องใช้เวลาลงทุนหรือมีอายุค่อนข้างนาน หรือโครงการ/มาตรการที่มีความเป็น "การเมือง" อยู่ในระดับสูง จำเป็นต้องเผชิญกับความเสี่ยงอันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล หรือรัฐมนตรี หรือผู้บริหารระดับสูง เพราะการเปลี่ยนแปลงนี้อาจนำไปสู่นโยบายแนวใหม่ที่ทำให้โครงการ/มาตรการซึ่งเคยมีความเป็นไปได้ทางการเงินกลับต้องดำเนินการแบบขาดทุนอย่างต่อเนื่อง สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการพิจารณาปรับอัตราค่าบริการขนส่งและสื่อสาร เหตุผลทางการเมืองอาจเป็นอุปสรรคทำให้โครงการ/มาตรการไม่สามารถเพิ่มอัตราค่าบริการได้ตามที่วางแผนไว้ เช่น ค่าโดยสารรถไฟฟ้า ค่าธรรมเนียมใช้ทางหลวง และค่าโดยสารรถประจำทาง เป็นต้น

การพิจารณาความเสี่ยงส่วนใหญ่ที่กล่าวมาข้างต้นนั้น อาจต้องอาศัยผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ (Sensitivity Analysis) ซึ่งมักจะเป็นส่วนหนึ่งของผลการศึกษาความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจและสังคมของโครงการ

(3) การจัดทำแผน และติดตามประเมินผล

ในการเสนอโครงการ หน่วยงานควรแสดงให้เห็นถึงความพร้อมในการบริหารจัดการโครงการ โดยการจัดทำแผนและแนวทางการดำเนินงานเป็นขั้นตอนที่ครบถ้วนและเหมาะสม การกำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ชัดเจนและเป็นไปได้ อีกทั้งมีการวางแผนในการติดตาม และประเมินผลอย่างต่อเนื่อง รายละเอียดเหล่านี้ควรใช้ในการประเมินความเหมาะสมด้านบริหารจัดการโครงการได้อีกมุมหนึ่ง

(4) แผนงานพัฒนาองค์กร บุคลากร และการวิจัยพัฒนา

สำหรับโครงการที่มีวงเงินลงทุนค่อนข้างสูง (ตามเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) มีวงเงินลงทุนตั้งแต่ 10,000 ล้านบาทขึ้นไป) การประเมินด้านการบริหารจัดการให้ความสำคัญกับแผนงานพัฒนาองค์กร เพื่อปรับปรุงโครงสร้างองค์กร แผนงาน

พัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับความต้องการบุคลากรที่มีทักษะเฉพาะด้าน และแผนงานวิจัยพัฒนา เพื่อค้นคว้าและดัดแปลงเทคโนโลยีที่ต้องใช้ในโครงการ แผนงานเหล่านี้จะมีส่วนสนับสนุนให้โครงการ ประสบผลสำเร็จในระยะยาว และทำให้ประเทศมีความสามารถในการพึ่งพาตนเองได้มากขึ้น

กลุ่มที่ 5: ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการ/มาตรการด้านการขนส่งมักมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทั้งในทางบวกและทางลบ เช่น โครงการสร้าง ถนนก่อให้เกิดผลเสียทางอากาศและนิเวศวิทยา โครงการก่อสร้างสนามบินทำให้เกิดมลภาวะทางเสียง จากการขึ้นลงของเครื่องบิน เป็นต้น ดังนั้น จึงควรพิจารณาว่า หากโครงการ/มาตรการจะมีผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อมแล้ว ควรมีมาตรการป้องกันหรือบรรเทาผลเสียเหล่านั้นหรือไม่อย่างไร และควรประเมินผลเสียและ ค่าใช้จ่ายของมาตรการป้องกันหรือบรรเทาผลเสียออกมาในรูปของเงิน ในกรณีที่เป็นการลงทุน ขนาดใหญ่ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดให้มีการศึกษา ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโดยละเอียด เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาตัดสินใจดำเนินการต่อไปด้วย

ในทางปฏิบัติ การพิจารณาจัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการลงทุนคงไม่สามารถนำข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ประโยชน์ได้มากนัก เพราะโครงการส่วนใหญ่จะมีการศึกษาผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อมโดยละเอียดก็ต่อเมื่อได้รับอนุมัติในหลักการแล้ว อย่างไรก็ตาม หน่วยงานผู้เสนอโครงการควรให้ ข้อมูลเบื้องต้นอย่างมากที่สุดเกี่ยวกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง และจราจร (สนข.) อาจจะร่วมกับผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อมกำหนด รายการตรวจสอบ (Checklist) สำหรับ เป็นแนวทางให้หน่วยงานเสนอข้อมูลได้อย่างเป็นรูปธรรม เช่น ผลกระทบต่อพื้นที่อนุรักษ์ประเภทต่างๆ ผลกระทบต่อระดับเสียงและความสั่นสะเทือนในเขตชุมชน ผลกระทบต่อคุณภาพของน้ำในแม่น้ำลำคลองและ ทะเล เป็นต้น ขณะเดียวกัน สนข. อาจจัดทำดัชนีเพื่อแสดงระดับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้ในการ ประเมินผลและจัดลำดับความสำคัญของโครงการได้อย่างถูกต้องตามหลักวิชาการต่อไป

โครงการด้านการขนส่งบางโครงการเป็นการลงทุนเพื่อส่งเสริมการประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พลังงานในรูปของเชื้อเพลิงฟอสซิล เช่น การปรับปรุงระบบรางเพื่อจูงใจให้ผู้ใช้ถนนหันมาใช้รถไฟฟ้ามากขึ้น และมาตรการส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์หรือไบโอดีเซล โครงการเหล่านี้ควรได้รับความสำคัญในลำดับสูง ในส่วนที่เกี่ยวกับการประหยัดพลังงานและการรักษาสภาพแวดล้อม เพราะสามารถทำให้ประเทศลดการใช้ น้ำมันปิโตรเลียม และทำให้มีการใช้พลังงานหมุนเวียนทดแทนได้มากขึ้น

กลุ่มที่ 6: ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ

ปัจจัยหนึ่งที่ใช้ในการพิจารณาโครงการ/มาตรการ คือ ผลกระทบต่อความมั่นคงของชาติ เช่น ความเป็น เอกภาพของสังคมและชาติ โครงการ/มาตรการด้านการขนส่งจะมีส่วนให้ชุมชนต่างๆ ในประเทศมีโอกาส ในการไปมาหาสู่และติดต่อสื่อสารระหว่างกันได้มากขึ้น และมีประโยชน์ในการสร้างความเป็นปึกแผ่น และความปรองดองในประเทศ บางโครงการ/มาตรการมีความสำคัญในด้านยุทธศาสตร์ของชาติ เช่น ถนน และท่าอากาศยานในพื้นที่ชายแดนบางแห่ง เป็นต้น

2.3.2 การกำหนดน้ำหนักตัวคุณและระดับคะแนนของหลักเกณฑ์

การประเมินโครงการโดยใช้หลักเกณฑ์ที่อธิบายมาแล้วข้างต้น ที่ปรึกษาได้จัดทำระบบการให้คะแนน โดยกำหนดน้ำหนัก ตัวคุณและระดับคะแนนของหลักเกณฑ์ ดังนี้

(1) น้ำหนักคะแนน

การกำหนดน้ำหนักคะแนนของหลักเกณฑ์ต่างๆ ขึ้นอยู่กับความสำคัญของหลักเกณฑ์แต่ละประเภทใน การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ โดยศึกษาจากงานการศึกษาในอดีตซึ่งชี้ให้เห็นว่าน้ำหนักคะแนน ควรเป็นดังนี้

		น้ำหนักคะแนน
กลุ่มที่ 1	:ความสอดคล้องด้านนโยบาย	ร้อยละ 14
กลุ่มที่ 2	:ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน	ร้อยละ 25
กลุ่มที่ 3	:ความเหมาะสมด้านการขนส่ง	ร้อยละ 33
กลุ่มที่ 4	:ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ	ร้อยละ 6
กลุ่มที่ 5	:ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ร้อยละ 8
กลุ่มที่ 6	:ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ	ร้อยละ 4
รวม		100
(2) ตัวคูณ		
ขนาดของตัวคูณเป็นตัวชี้วัดโครงการมีความสอดคล้องและเหมาะสมตามวัตถุประสงค์ของแต่ละหลักเกณฑ์ มากน้อยเพียงใด ตัวคูณสำหรับแต่ละหลักเกณฑ์แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ		
สอดคล้องหรือเหมาะสมมาก	ตัวคูณมีค่าเท่ากับ 1.0	
สอดคล้องหรือเหมาะสมปานกลาง	ตัวคูณมีค่าเท่ากับ 0.5	
สอดคล้องหรือเหมาะสมน้อย	ตัวคูณมีค่าเท่ากับ 0	
สำหรับหลักเกณฑ์ส่วนใหญ่ การพิจารณาว่าควรกำหนดค่าตัวคูณเป็นเท่าใดต้องอาศัยดุลพินิจของ ผู้พิจารณา เพราะไม่สามารถใช้เกณฑ์วัดออกมาเป็นปริมาณได้อย่างชัดเจน อย่างไรก็ตาม มีหลักเกณฑ์ 5 ประเภท ที่สามารถคำนวณเป็นปริมาณเพื่อใช้ประกอบการกำหนดค่าตัวคูณได้ คือ		
1) ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR): หากคำนวณได้ในรูปของอัตราที่แท้จริง (real rate) อาจกำหนดค่าตัวคูณได้ดังนี้		
EIRR	มีค่าต่ำกว่าร้อยละ 9	ค่าตัวคูณเท่ากับ 0
EIRR	มีค่าระหว่างร้อยละ 9 และ ร้อยละ 20	ค่าตัวคูณเท่ากับ 0.5
EIRR	มีค่าสูงกว่าร้อยละ 20	ค่าตัวคูณเท่ากับ 1.0
(การใช้มูลค่าปัจจุบันสุทธิ หรือ NPV เพื่อกำหนดค่าตัวคูณ อาจทำได้เฉพาะในกรณีที่โครงการลงทุน ที่เรา กำลังเปรียบเทียบกันอยู่ มีขนาดเงินลงทุนที่ใกล้เคียงกันเท่านั้น)		
2) ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR): หากคำนวณได้ในรูปของอัตราที่รวมเงินเฟ้อ (nominal rate) อาจกำหนดค่าตัวคูณได้ ดังนี้		
FIRR	มีค่าต่ำกว่าร้อยละ 12	ค่าตัวคูณเท่ากับ 0
FIRR	มีค่าระหว่างร้อยละ 12 และร้อยละ 24	ค่าตัวคูณเท่ากับ 0.5
FIRR	มีค่าสูงกว่าร้อยละ 24	ค่าตัวคูณเท่ากับ 1.0
3) ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด: ข้อมูลสำคัญที่ใช้ในการกำหนดค่าตัวคูณคือส่วนประกอบนำเข้า (import content) ในช่วงการลงทุนของโครงการ อาจใช้เกณฑ์ดังนี้		
Import content	สูงกว่าร้อยละ 60 ของเงินลงทุน	ค่าตัวคูณเท่ากับ 0
Import content	อยู่ระหว่างร้อยละ 60 และร้อยละ 30 ของเงินลงทุน	ค่าตัวคูณเท่ากับ 0.5
Import content	ต่ำกว่าร้อยละ 30 ของเงินลงทุน	ค่าตัวคูณเท่ากับ 1.0

อย่างไรก็ตาม การกำหนดค่าตัวคูณควรพิจารณาผลกระทบของรายรับรายจ่ายในช่วงดำเนินการที่มีต่อการไหลเข้าออกของเงินตราต่างประเทศด้วย

- 4) การกำหนด: หากใช้อัตราส่วนหนี้/ทุนเจ้าของ (debt-equity ratio) เราอาจกำหนดค่าตัวคูณได้ ดังนี้

อัตราส่วนสูงเกิน 3 ต่อ 1	ค่าตัวคูณเท่ากับ	0
อัตราส่วนอยู่ระหว่าง 2 ต่อ 1 และ 3 ต่อ 1	ค่าตัวคูณเท่ากับ	0.5
อัตราส่วนต่ำกว่า 2 ต่อ 1	ค่าตัวคูณเท่ากับ	1.0

การเปรียบเทียบโครงการลงทุนที่มีแหล่งเงินทุนที่แตกต่างกัน อาจทำให้การพิจารณากำหนดค่าตัวคูณสำหรับการกำหนดหนี้/ทุนเจ้าของไม่เท่ากัน ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือการเปรียบเทียบโครงการก่อสร้างทางหลวงที่ใช้เงินงบประมาณของภาครัฐ (และไม่มีการก่อหนี้) กับโครงการก่อสร้างทางรถไฟที่มักใช้เงินรายได้ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และเงินกู้จากต่างประเทศ (ทำให้เกิดการก่อหนี้) ในกรณีเช่นนี้ อาจต้องพิจารณาว่า หากการก่อสร้างทางหลวงไม่สามารถใช้งบประมาณของภาครัฐได้ จำเป็นต้องอาศัยเงินกู้ (โดยเฉพาะการกู้จากต่างประเทศเพื่อซื้อส่วนประกอบนำเข้า) จะทำให้อัตราส่วนหนี้/ทุนเจ้าของเป็นเท่าใด และใช้อัตราส่วนนี้ในการกำหนดค่าตัวคูณสำหรับการกำหนดหนี้/ทุนเจ้าของ จะทำให้การเปรียบเทียบโครงการลงทุนสองประเภทนี้อยู่บนพื้นฐานที่ใกล้เคียงกันมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม หากเราไม่สามารถปรับข้อมูลโดยใช้ข้อสมมุติดังกล่าวได้ คงต้องยกเว้นหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการก่อหนี้ออกไปจากการพิจารณาให้คะแนน

- 5) การผูกพันงบประมาณ: อาจกำหนดค่าตัวคูณ ดังนี้

งบประมาณผูกพันเป็นระยะเวลาเกินกว่า 4 ปี	ค่าตัวคูณเท่ากับ	0
งบประมาณผูกพันเป็นระยะเวลาระหว่าง 2-4 ปี	ค่าตัวคูณเท่ากับ	0.5
งบประมาณผูกพันเป็นระยะเวลาดำเนินการต่ำกว่า 2 ปี	ค่าตัวคูณเท่ากับ	1.0

การกำหนดค่าตัวคูณดังกล่าว อาจไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่างบประมาณที่ผูกพันเป็นจำนวนเงินเท่าใด เพราะประเด็นที่สำคัญสำหรับหลักเกณฑ์นี้ คือ มีการผูกพันงบประมาณเป็นเวลานานเพียงใด มากกว่าประเด็นที่ว่าเงินงบประมาณมีการผูกพันเป็นจำนวนเท่าใด

อนึ่ง ในกรณีโครงการที่มีการลงทุนในงบประมาณก่อนหน้า และยังคงดำเนินการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ จำเป็นต้องใช้งบประมาณต่อเนื่องกันเป็นเวลามากกว่า 1 ปีงบประมาณนั้น เพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายจากการหยุดก่อสร้างกลางคัน อาจกำหนดระดับความเหมาะสมและค่าตัวคูณไว้ให้สูงสำหรับหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับ “นโยบายและแผนระยะยาว”

- (3) การยกเว้นหลักเกณฑ์บางประเภท

ในบางกรณีโครงการ/มาตรการมีลักษณะที่ไม่จำเป็นต้องใช้หลักเกณฑ์ทุกประเภทที่เสนอมาในการจัดลำดับความสำคัญ ตัวอย่างโครงการ/มาตรการเหล่านี้ ได้แก่

- 1) โครงการลงทุนขนาดเล็กมาก (เช่น มีวงเงินลงทุนไม่เกิน 10 ล้านบาท)
- 2) โครงการศึกษา วิจัย พัฒนา หรือสาธิต
- 3) มาตรการปรับปรุงภาษี หรือ ค่าธรรมเนียม

ในกรณีเหล่านี้ ที่ปรึกษาขอเสนอให้ตัดหลักเกณฑ์บางประเภทที่ไม่เกี่ยวข้องออกไป เช่น

- 1) ผลตอบแทนทางการเงิน
- 2) ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด
- 3) การก่อหนี้
- 4) การผูกพันงบประมาณ
- 5) แผนงานพัฒนาองค์กร บุคลากร วิจัย และพัฒนา

สำหรับน้ำหนักคะแนนของหลักเกณฑ์ที่ตัดออกไปเหล่านี้ สามารถกระจายไปให้หลักเกณฑ์ที่เหลือตามสัดส่วนความสำคัญของแต่ละประเภท เช่น การตัดหลักเกณฑ์ 5 ประเภทที่กล่าวแล้วออกไป ทำให้คะแนนรวมเหลือเพียง 77 คะแนน จึงต้องกระจาย 23 คะแนนไปให้หลักเกณฑ์ที่เหลือ โดยน้ำหนักคะแนนของ "นโยบายและแผนระยะยาว" จะเพิ่มเป็น 9.09 [ซึ่งเท่ากับ $(7 \div 77) \times 100$] และน้ำหนักคะแนนของหลักเกณฑ์อื่นๆ ที่เหลืออยู่ก็จะเพิ่มโดยวิธีคำนวณในทำนองเดียวกัน

ที่ปรึกษาได้จัดทำตัวอย่างการกำหนดน้ำหนักคะแนนและค่าตัวคูณ รวมทั้งผลการคำนวณให้คะแนน สำหรับโครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 5 และ 6 ดังปรากฏในตารางที่ 2.3-1

ตารางที่ 2.3-1 การกำหนดตัวคูณ และคะแนนสำหรับโครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 5 และ 6

ประเภทของหลักเกณฑ์	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ระดับของผลกระทบ		ระดับคะแนน (น้ำหนักxตัวคูณ) (ร้อยละ)
		ลักษณะของผลกระทบ	ตัวคูณ	
1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย	14	สอดคล้องมาก เพราะเป็นการส่งเสริมการขนส่งทางรถไฟตามนโยบาย	1.00	14.00
2. ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและสังคม	8	ปานกลาง โดย EIRR (real) มีค่าประมาณ 10% ซึ่งไม่สูงนัก	0.50	4.00
3. ผลตอบแทนทางการเงิน	8	ปานกลาง - สูง โดย FIRR (nominal) มีค่าประมาณ 15%	0.75	6.00
4. การผูกพันงบประมาณ	3	การผูกพันปานกลาง ใช้เวลาก่อสร้าง 4 ปี เงินลงทุนทั้งหมด ประมาณ 15 พันล้านบาท	0.50	1.50
5. การก่อหนี้	3	การก่อหนี้สูง หาก รฟท. ลงทุนเอง คงเป็นภาระที่ค่อนข้างสูง และส่วนใหญ่จะเป็นหนี้ต่างประเทศ	0.25	0.75
6. กระแสเงินตราต่างประเทศ	3	ช่วยลดการขาดดุลการค้าโดยก่อให้เกิดการประหยัดพลังงานนำเข้า	0.75	2.25
7. คุณภาพบริการและความปลอดภัย	8	บริการดีขึ้น เพราะรถไฟวิ่งได้เร็วและปลอดภัยมากขึ้น	1.00	8.00
8. การเชื่อมต่อและเชื่อมโยงโครงข่าย	8	เชื่อมโยงกับโครงข่ายเดิมได้ดีขึ้น	0.75	6.00
9. การขนส่งครั้งละมากๆ	8	สามารถขนส่งคนและสินค้าได้มากขึ้นในแต่ละครั้ง/เที่ยว	1.00	8.00
10. การกระจายโอกาสและรายได้	5	ผลกระทบทางบวกสูง เพราะมีส่วนพัฒนาพื้นที่ภาคอีสาน เป็นการกระจายความเจริญสู่พื้นที่ชนบทที่ยังล้าหลังอยู่	1.00	5.00
11. การส่งเสริมการแข่งขัน	4	มีผลน้อยมากทั้งทางบวกและลบ อาจมีการแข่งขันกับการขนส่ง mode อื่นบ้าง แต่ไม่มากนัก	0.50	2.00
12. ความเสี่ยง	8	ความเสี่ยงปานกลาง มีเฉพาะความเสี่ยงด้านตลาดที่ค่อนข้างสูง โดยปริมาณจราจรลดลง 15% อาจทำให้ไม่มีความเป็นไปได้ทางการเงิน แต่ความเสี่ยงด้านอื่นๆ ค่อนข้างต่ำ	0.50	4.00
13. วิธีการดำเนินงาน	8	เหมาะสมน้อย หาก รฟท. ดำเนินงานเอง การบริหารจะไม่คล่องตัว	0.25	2.00
14. ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	8	ผลกระทบทางลบน้อย เพราะไม่ผ่านพื้นที่ที่มีความสำคัญทางนิเวศวิทยา	1.00	8.00
15. ความมั่นคงของชาติ	4	ผลกระทบทางบวกปานกลาง เพราะเป็นการเสริมเส้นทางสำคัญทางยุทธศาสตร์	0.50	2.00
คะแนนรวม	100			73.50

(4) การเพิ่มหลักเกณฑ์บางประเภท

นอกจากหลักเกณฑ์ 6 กลุ่มที่กล่าวมาแล้ว ในบางกรณีจำเป็นต้องเพิ่มหลักเกณฑ์อื่นเข้าไปในการพิจารณาให้คะแนนเพื่อจัดลำดับความสำคัญด้วย โครงการบางกลุ่มมีลักษณะ “บูรณาการ” กันและจำเป็นต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จพร้อมกันเป็นชุด (Package) จะทำให้เป้าประสงค์บางประการ บรรลุผลสำเร็จ เช่น โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ควรดำเนินการให้เสร็จในเวลาใกล้เคียงกันเพื่อใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่จากการรองรับสินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบังได้มากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ขนส่งทางรถไฟผ่านแก่งคอย ฉะเชิงเทรา และศรีราชา เข้ามายังท่าเรือแหลมฉบัง ในกรณีนี้ โครงการทั้งสามย่อมได้รับคะแนนเพิ่มเติมจากการมีลักษณะบูรณาการกัน ทำให้มีคะแนนรวมค่อนข้างสูงเพื่อให้มีโอกาสในการคัดเลือกและดำเนินการได้พร้อมกัน

บางกรณี การจัดลำดับความสำคัญโครงการจำเป็นต้องคำนึงถึงความสมดุลระหว่างสาขาขนส่ง (ถนน ราง น้ำ และอากาศ) เพื่อให้การจัดสรรงบประมาณลงทุนกระจายไปยังสาขา/หน่วยงานต่างๆ อย่างทั่วถึงและเพื่อประโยชน์ในการบริหารราชการ

2.3.3 การกำหนดแหล่งที่มาของเงินลงทุน

แหล่งที่มาของเงินลงทุนในแต่ละโครงการเป็นอีกประเด็นหนึ่งที่ต้องมีการพิจารณาความเหมาะสม ทั้งนี้ เพราะในช่วงหลายปีที่ผ่านมา รัฐบาลได้ดำเนินนโยบายการคลังที่ให้งบประมาณขาดดุล และหนี้สาธารณะมีแนวโน้มสูงขึ้น ทำให้รายจ่ายของรัฐบาล (โดยเฉพาะอย่างยิ่งรายจ่ายประเภทลงทุน) มีข้อจำกัดมากขึ้น การรักษาวินัยทางการคลังตามกรอบความยั่งยืนทางการคลัง (Fiscal sustainability) โดยกำหนดระดับ หนี้สาธารณะไม่ให้สูงกว่าร้อยละ 50 ของ GDP และภาระการชำระคืนหนี้ต้องไม่เกินประมาณรวมในแต่ละปีไม่เกินร้อยละ 15 ทำให้ความสามารถในการกู้ยืมและการจัดสรรงบประมาณการลงทุนของภาครัฐลดน้อยลง ในช่วงหลังวิกฤติเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2540 รายจ่ายลงทุนในงบประมาณแผ่นดินมีจำนวนเงินเฉลี่ยต่ำกว่าร้อยละ 25 ของงบรายจ่ายรวม ซึ่งต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำที่กำหนดไว้ในกรอบความยั่งยืนทางการคลัง ดังนั้น การจัดสรรแหล่งเงินลงทุนเพื่อไม่ให้เป็นการคลังมากเกินไปในอนาคตจึงเป็นอีกมิติหนึ่งที่ได้รับการพิจารณาในแผนลงทุนสาขาขนส่ง

ที่ปรึกษาได้แบ่งแหล่งที่มาของเงินลงทุนออกเป็น 4 ประเภท คือ งบประมาณแผ่นดิน เงินกู้โดยภาครัฐ รายได้ของรัฐวิสาหกิจ และการร่วมลงทุนโดยภาคเอกชน การพิจารณาแหล่งเงินทุนขึ้นอยู่กับลักษณะสำคัญของโครงการ/มาตรการ และฐานะการเงินของหน่วยงานที่รับผิดชอบในการลงทุน ตัวอย่างเช่น โครงการที่มีโอกาสในการเก็บค่าบริการและค่าธรรมเนียมได้ อาจได้เงินทุนจากภาคเอกชนที่เข้าร่วมลงทุนกับรัฐวิสาหกิจ ในขณะที่โครงการที่มีลักษณะเป็นการให้บริการสาธารณะ (Public Service Obligation) ยังจำเป็นต้องอาศัยงบประมาณแผ่นดิน

สำหรับรัฐวิสาหกิจที่มีฐานะการเงินที่ดี ได้มีการกำหนดให้เงินลงทุนมาจากรายได้ของรัฐวิสาหกิจนั้นๆ ให้มากที่สุด เพื่อเป็นการบรรเทาภาระการเงินของรัฐบาลโดยหลีกเลี่ยงการใช้เงินจากงบประมาณแผ่นดินหรือการกู้โดยภาครัฐ

2.4 การวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงในการลงทุน

ในทางธุรกิจงบประมาณลงทุนเป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาอย่างรอบคอบทั้งด้านความคุ้มค่าของการลงทุน และการบริหารการลงทุนให้ประสบผลสำเร็จตามเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้ ซึ่งการวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงในการลงทุนทั้งภายในและภายนอกที่มีผลต่อการบรรลุแผนหลักการพัฒนาขนส่งและจราจร สามารถสรุปได้ ดังนี้

- (1) ความเสี่ยงด้านการเงินการลงทุน หมายถึง ความเสี่ยงที่ไม่สามารถลงทุนในโครงการตามเป้าหมายได้ตามกำหนด และผลตอบแทนไม่เป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนด ความเสี่ยงที่เกิดจากการขาดสภาพคล่อง ความเพียงพอ และทันกาลของเงินทุนที่จะใช้ในการลงทุนตามแผนงานและความจำเป็น

- (2) ความเสี่ยงด้านการบริหารงาน หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดจากความผิดพลาดในการบริหารงาน กระบวนการปฏิบัติงาน และบุคลากร รวมถึงความเสี่ยงที่เกิดจากเหตุการณ์หรือปัจจัยภายนอกที่เข้ามากระทบต่อการดำเนินงาน

2.4.1 ปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้แผนการลงทุนไม่ประสบความสำเร็จ

- (1) ความเสี่ยงจากสภาวะทางเศรษฐกิจและนโยบายของรัฐบาล

การวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงในการลงทุนมีหลากหลายปัจจัย เริ่มจากการมองเศรษฐกิจในภาพรวม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้คาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทย ในปี พ.ศ. 2554 ว่าจะมีการขยายตัวในช่วงร้อยละ 3.5-4.5 ชะลอตัวจากร้อยละ 7.9 ในปี พ.ศ. 2553 มีอัตราเงินเฟ้อเท่ากับร้อยละ 2.5-3.5 และมีดุลบัญชีเดินสะพัดเกินดุลร้อยละ 3.3 ของ GDP ส่วนแนวโน้มเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2554 คาดว่าจะมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 3.5-4.5 อัตราเงินเฟ้อ ร้อยละ 2.5-3.5 ดุลบัญชีเดินสะพัดเกินดุลร้อยละ 3.3 มูลค่าการส่งออกขยายตัวร้อยละ 11.7

นอกจากนั้นสภาพเศรษฐกิจทั่วโลกยังคงมีความผันผวน ปัจจัยดังกล่าวมีผลกระทบต่อแผนการลงทุนสูง และไม่สามารถควบคุมได้ การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกยังมีความเปราะบางโดยเฉพาะในกลุ่มสหภาพยุโรปและประเทศญี่ปุ่นที่อุปสงค์ของทั้งสองประเทศมีแนวโน้มได้รับผลกระทบจากวิกฤตทางการเงินและอัตราแลกเปลี่ยนที่มีความผันผวน เมื่อรวมกับเครื่องมือด้านนโยบายการเงินการคลังที่มีอยู่จำกัด ทำให้ทั้งสองประเทศมีแนวโน้มการขยายตัวอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งส่งผลกระทบต่อแผนการลงทุนในระยะ 3-5 ปี ข้างหน้า จึงต้องมีการติดตามปัจจัยด้านเศรษฐกิจอย่างใกล้ชิดเพื่อจะได้ปรับแผนหลักและแผนการดำเนินงานให้เท่าทันสถานการณ์อย่างเหมาะสม

อีกปัจจัยหนึ่ง คือ การไหลเข้าและออกของเงินทุนเคลื่อนย้าย ซึ่งเกิดจากภาวะเศรษฐกิจของประเทศชะลอตัว ทำให้การเคลื่อนย้ายเงินมาสู่ประเทศกำลังพัฒนามีมากขึ้น โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชีย ส่งผลให้ค่าเงินในภูมิภาครวมถึงค่าเงินบาทของประเทศไทยแข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ความได้เปรียบในการส่งออกลดลง รวมทั้งการเก็งกำไรในตลาดทุน และตลาดอสังหาริมทรัพย์ ส่งผลให้ระดับราคาสินทรัพย์สูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเนื่องไปยังมูลค่าการลงทุนในแผนหลักที่อาจสูงขึ้นกว่าที่คาดการณ์ในแผน

อนึ่ง สถานการณ์ทางการเมืองและความขัดแย้งของคนในสังคมที่ยังไม่มีความมั่นคง ความไม่มั่นคงทางการเมือง จะส่งผลให้การบริหารราชการแผ่นดินโดยพรรคการเมืองที่เปลี่ยนเข้ามามีกำหนดนโยบายของรัฐด้านการคมนาคมขนส่งเปลี่ยนแปลงไป-มาตลอด มีผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในการลงทุนภายในประเทศ และเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาด้านอื่นๆ

- (2) ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

แรงกดดันจากเงินเฟ้อซึ่งอาจเพิ่มขึ้น ในกรณีที่ราคาผลผลิตทางการเกษตรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากได้รับความเสียหายจากภัยพิบัติทางธรรมชาติในปี พ.ศ. 2553 และการเพิ่มขึ้นของอัตราเงินเฟ้ออาจนำไปสู่การปรับอัตราดอกเบี้ย อย่างไรก็ตามการปรับขึ้นของอัตราดอกเบี้ยที่มีอย่างต่อเนื่องยังมีความเสี่ยงต่อการไหลเข้าของเงินทุนจากต่างประเทศ และจะนำไปสู่การแข็งค่าของเงินบาท ซึ่งจะมีผลกระทบกันเป็นลูกโซ่

เนื่องจากการขยายการลงทุนตามแผนหลักนี้อาจจำเป็นต้องมีเงินกู้บางส่วนเป็นเงินตราต่างประเทศ ผลกระทบจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตจึงเป็นปัจจัยเสี่ยงหนึ่งที่ทำให้ต้นทุนเงินลงทุนและภาระดอกเบี้ยจ่ายโครงการสูงขึ้น

(3) ความเสี่ยงด้านการคัดเลือกโครงการ

ในการลงทุนโครงการต่างๆ การคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญอย่างมากที่จะทำให้โครงการสำเร็จตามเป้าประสงค์ ซึ่งหากมีการแทรกแซงจากนักการเมืองหรือพรรคการเมืองอย่างเป็นมาในอดีต และมีความไม่โปร่งใสมีผลประโยชน์ทับซ้อนในการจัดลำดับความสำคัญของแผน/โครงการเชิงยุทธศาสตร์จะทำให้เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ล้มเหลวได้

(4) ความเสี่ยงด้านการหาผู้ร่วมทุนและนโยบายร่วมทุน

การให้ความสำคัญกับการคัดเลือกเอกชนผู้ร่วมลงทุน (Strategic Partner) ในแต่ละโครงการ เพื่อป้องกันมิให้เกิดความขัดแย้งในการบริหารงานและส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของโครงการ จะต้องพิจารณาปัจจัยเสี่ยงด้านการเงิน ผลประโยชน์ทับซ้อน นโยบายความสามารถของเอกชนผู้ร่วมทุนที่สอดคล้องกับนโยบายและกลยุทธ์การลงทุนตามแผนหลัก จัดให้มีข้อตกลงกำหนดบทบาทหน้าที่ของผู้ร่วมทุนในทุกโครงการไว้อย่างชัดเจน และดูแลให้มีการพิจารณารายละเอียดต่างๆ ที่กำหนดในสัญญาและข้อตกลงกับคู่ค้าอย่างละเอียดรอบด้าน โดยมีความเห็นของผู้เชี่ยวชาญประกอบในกรณีจำเป็น ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงในการจัดทำสัญญาและข้อตกลงกับคู่ค้าด้วย

(5) ความเสี่ยงจากข้อจำกัดด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับที่เป็นอุปสรรคต่อการลงทุน

เนื่องจากการลงทุนในโครงการด้านคมนาคมขนส่งต้องใช้เงินจำนวนมาก และอาจต้องพึ่งพิงเงินทุนจากต่างประเทศ การลดขั้นตอนและเวลาในการติดต่อกับหน่วยงานรัฐ การดูแลกฎระเบียบการแข่งขันทางธุรกิจที่เชื่อมโยงไปถึงนโยบายการค้าการลงทุน โดยเฉพาะกฎระเบียบการเงินกับสาธารณสุขเป็นสิ่งที่สำคัญ ต้องมีคุณภาพเพื่อให้ธุรกิจต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศที่ต้องใช้บริการได้รับความสะดวก เป็นการสนับสนุนให้เกิดสภาพแวดล้อมลงทุนที่ดี

(6) ปัจจัยเสี่ยงด้านการบริหารโครงการ

ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการบริหารโครงการอีกประการคือด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน ซึ่งต้องให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลและติดตามให้มีการปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ ตามที่กฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมกำหนด เพื่อควบคุมมิให้มีการดำเนินโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน และบริหารจัดการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ยอมรับกันโดยทั่วไป ทั้งนี้ นโยบายเกี่ยวกับสังคมและสิ่งแวดล้อมกำลังเป็นกระแสตื่นตัวไปทั่วโลก จึงต้องมีการติดตามรายงานการดำเนินการตามนโยบายดังกล่าวซึ่งสามารถช่วยลดความเสี่ยงในเรื่องการยอมรับของชุมชนได้ทางหนึ่งด้วย

2.4.2 ข้อเสนอแนะแนวทางการบริหารความเสี่ยง

เนื่องจากความไม่แน่นอนที่เพิ่มมากขึ้น กรอบการบริหารความเสี่ยงในการลงทุนตามแผนหลักนี้ควรประกอบด้วย 6 ขั้นตอนคือ การวางแผน (Planning) การระบุความเสี่ยง (Risk Identification) การวิเคราะห์เชิงคุณภาพ (Quality Analysis) การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) การวางแผนตอบสนองความเสี่ยง (Risk Response Planning) การตรวจติดตามประเมินผล (Monitoring) และการควบคุม (Control)

ทั้งนี้ แผนการบริหารความเสี่ยงควรได้พิจารณาจาก Risk Profile โดยใช้คะแนนที่ประเมินโอกาสความเป็นไปได้ในการเกิดคูณกับระดับผลกระทบจากการเกิดเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงแต่ละเรื่อง คำนวณออกมาได้เป็นคะแนนมูลค่าความเสี่ยง (Risk Score) จากนั้นให้มีการจัดลำดับความสำคัญของความเสี่ยงโดยพิจารณาจาก Risk Score ซึ่งจะเรียงลำดับ Risk Score จากมากไปหาน้อย ถ้าหากความเสี่ยงใดมี Risk Score ตั้งแต่ 10-12 ขึ้นไปแสดงว่าอยู่ในโซนที่มีความเสี่ยงสูง จำเป็นต้องบริหารความเสี่ยงโดยด่วน ส่วนที่เหลือสามารถมอบหมายให้แต่ละหน่วยงานนำไปบริหารความเสี่ยงในภายหลังได้ ดังแสดงในรูปที่ 2.4-1

"ผลกระทบหรือความไม่แรง"	5	5	10	15	20	25
	4	4	8	12	16	20
	3	3	6	9	12	15
	2	2	4	6	8	10
	1	1	2	3	4	5
		1	2	3	4	5
		"โอกาสเกิดหรือความน่าจะเป็น"				

รูปที่ 2.4-1 แผนผังการประเมินความเสี่ยง

แนวทางการจัดการความเสี่ยงโดยทั่วไปมีหลายวิธีที่แตกต่างกัน ยกตัวอย่างเช่น

- (1) การยอมรับความเสี่ยง (Risk Acceptance or Take the risk) เป็นการยอมรับความเสี่ยงที่เกิดขึ้นเนื่องจากไม่คุ้มค่าในการจัดการหรือควบคุมความเสี่ยง
- (2) การลด/ควบคุมความเสี่ยง (Risk Reduction or Treat) เป็นการปรับปรุงการดำเนินการหรือการออกแบบระบบทำงานใหม่ เพื่อลดโอกาสหรือความเป็นได้จะเกิด หรือลดผลกระทบให้อยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้
- (3) การกระจายความเสี่ยง หรือการโอนความเสี่ยง (Risk Sharing or Transfer) เป็นการกระจายหรือถ่ายโอนความเสี่ยงให้ผู้อื่นช่วยแบ่งความรับผิดชอบไป
- (4) การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง (Risk Avoidance or Terminate) เป็นการจัดการความเสี่ยงในระดับที่สูงมาก และหน่วยงานไม่สามารถยอมรับได้จึงต้องยกเลิกการทำกิจกรรม/ โครงการไป

สำหรับการบริหารความเสี่ยงตามแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563 (แผนฯ) เห็นควรให้ดำเนินการดังนี้

- (1) ลำดับแรกควรมีการตั้ง (ระดับกระทรวง) คณะกรรมการหรือคณะทำงานกลั่นกรองการลงทุนตามแผนหลักที่นำเสนอในการศึกษาครั้งนี้ขึ้นมาชุดหนึ่ง โดยให้นำนโยบายการลงทุน รวมถึงประเภทโครงการลงทุนตามที่ระบุรายละเอียดในแผนนี้ไปสู่การติดตามประเมินผลในทางปฏิบัติ โดยมีการแต่งตั้งผู้แทนของกระทรวงคมนาคมเข้าไปมีส่วนร่วมในการบริหารโครงการที่ลงทุน ทั้งในระดับนโยบาย (กรรมการ) และระดับบริหาร (ผู้บริหาร) เพื่อติดตามและรายงานความก้าวหน้าของโครงการอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายของแผนฯ
- (2) ด้วยสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะได้จัดทำ (ร่าง) คู่มือแนวทางการดำเนินงานโครงการลงทุนภาครัฐในรูปแบบ PPPs ภายใต้กรอบของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 และระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีรายละเอียดเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการและการจัดเตรียมแผนธุรกิจ กระบวนการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงาน การบริหารจัดการสัญญา ดังนั้นการดำเนินการภายใต้แผนฯ ให้ปฏิบัติตาม (ร่าง) คู่มือดังกล่าวหากทำได้ เพื่อให้เกิดความชัดเจนที่สามารถนำไปใช้ประกอบการดำเนินโครงการลงทุนในรูปแบบ PPPs ที่เป็นทางเลือกสำคัญหนึ่งในแผนฯ นี้

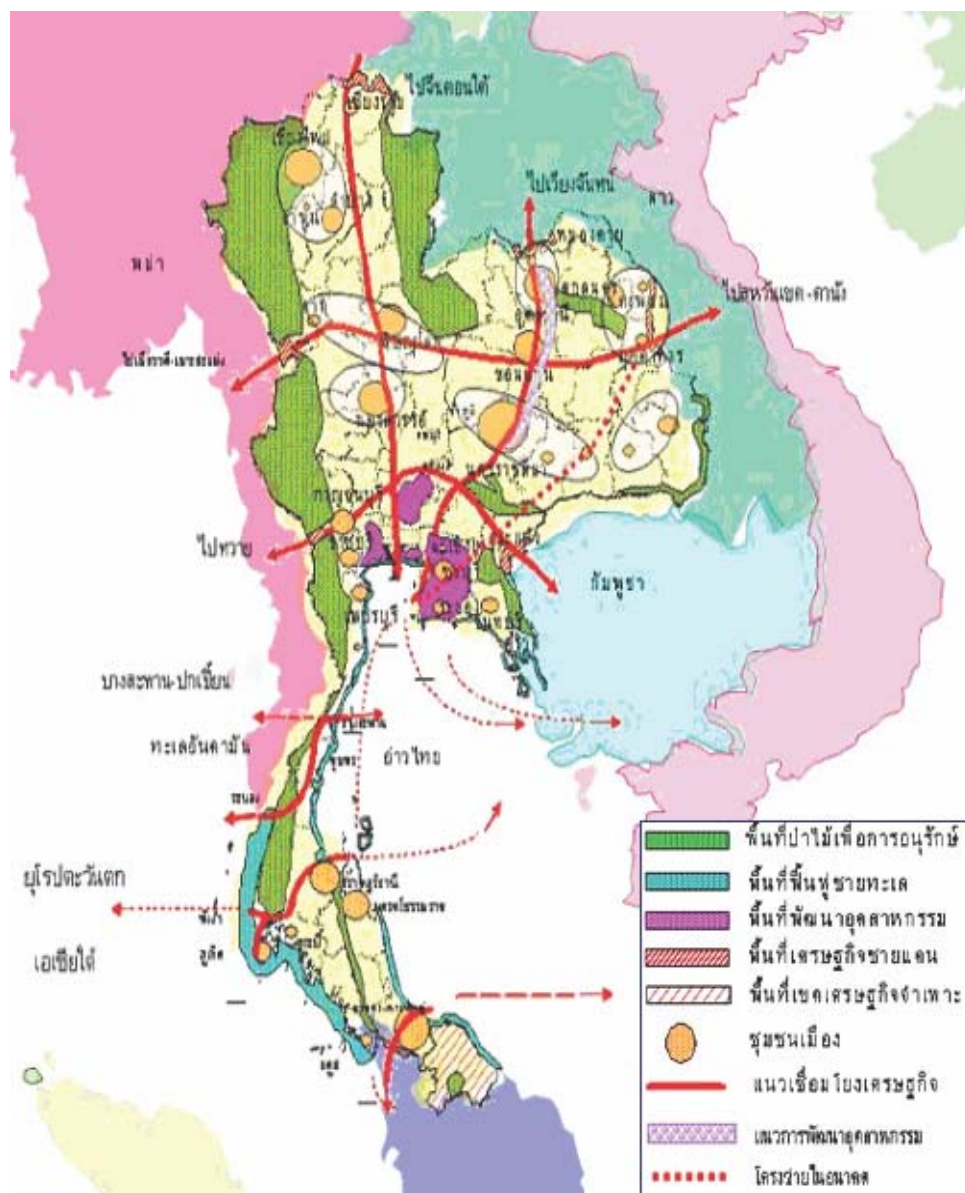
- (3) มีการจัดทำแผนจำลองสถานการณ์วิกฤติต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นและผลกระทบที่จะกระทบต่อการลงทุน (Stress test) เพื่อเป็นแนวทางในการปรับกลยุทธ์การลงทุนตามโครงการต่างๆ ได้อย่างรวดเร็วและเหมาะสมกับสถานการณ์
- (4) เพื่อลดความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ย ควรดำเนินนโยบายการกู้ยืมเงินระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สำหรับการลงทุนในโครงการต่างๆ ซึ่งสอดคล้องกับธรรมชาติระยะเวลาและผลตอบแทนจากการลงทุนด้านคมนาคมขนส่ง ประกอบกับการทำประมาณการทางการเงินอย่างรอบคอบ เพื่อการบริหารจัดการเงินทุนที่มีประสิทธิภาพ ภายใต้ต้นทุนทางการเงินที่เหมาะสม
- (5) ในเรื่องของแหล่งเงินทุนควรพิจารณาช่องทางในการระดมทุนรูปแบบต่างๆ ซึ่งภาครัฐเองมีแนวนโยบายการจัดตั้งกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้มีความชัดเจน โปร่งใส และตรวจสอบได้ กำหนดความเสี่ยงและผลประโยชน์ที่เอกชนและรัฐจะได้รับ เพื่อช่วยกระตุ้นและดึงดูดความสนใจของภาคเอกชน การพิจารณาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสมมีผลต่อการลดความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยมิให้ต้นทุนทางการเงินสูงเกินไป
- (6) ทาง ISO หรือ International organization of standard พัฒนามาตรฐานขึ้นมาเพื่อมารองรับการพัฒนาระบบบริหารคุณภาพสำหรับงานโครงการขึ้น เรียกว่า มาตรฐาน ISO10006:2003 โดยมาตรฐานสากลฉบับนี้ สามารถนำไปประยุกต์ใช้กับโครงการได้หลากหลายรูปแบบ ทั้งที่มีขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่ หรือมีระยะเวลาของโครงการที่สั้นหรือยาว ในสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกัน และโครงการที่แตกต่างกัน ไปในกระบวนการ ซึ่งการปฏิบัติตามมาตรฐานนี้ทั้ง 11 กลุ่มกระบวนการ เป็นเรื่องประกันในระดับหนึ่งในการบริหารจัดการความเสี่ยงในองค์กรรวมได้เป็นอย่างดี

โดยสรุปแผนลงทุนด้านการคมนาคมขนส่ง 10 ปีข้างหน้า ที่นำเสนอมีปัจจัยความเสี่ยงรุมเร้าหลายด้าน การผลักดันให้แผนฯ ประสบความสำเร็จขึ้นอยู่กับความสามารถในการนำเอาการบริหารความเสี่ยงที่ระบุข้างต้นมาใช้เป็นเครื่องมือในการเพิ่มมูลค่าของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งนี้รัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งต้องเป็นผู้นำเพื่อให้การบริหารความเสี่ยงของแผนหลักนี้ก้าวไปสู่ความสำเร็จในที่สุด

2.5 การลงทุนด้านคมนาคมในมิติเชิงพื้นที่

การกำหนดทิศทางการลงทุนด้านคมนาคม มีความจำเป็นที่จะต้องทราบลักษณะของพื้นที่และการพัฒนาในมิติเชิงพื้นที่ดังกล่าวก่อน โดยในภาพรวมของประเทศนั้น ในปี พ.ศ. 2551 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดทิศทางการพัฒนาในมิติเชิงพื้นที่ ดังแสดงในรูปที่ 2.5-1 ดังนี้

- (1) พัฒนาพื้นที่ของประเทศไทยให้เชื่อมโยงกับภูมิภาคเอเชีย
- (2) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเขตเศรษฐกิจ เหนือ-ใต้ แนวตะวันออก-ตะวันตก และพื้นที่ใหม่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
- (3) พัฒนาระบบโลจิสติกส์ และโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่
- (4) สร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 2.5-1 ทิศทางการพัฒนาประเทศ

ซึ่งกลุ่มที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ทิศทางการพัฒนาพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 4 ภาค ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้

2.5.1 ภาคเหนือ

ภาคเหนือเป็นภาคที่มีความได้เปรียบเชิงที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ เนื่องจากสามารถเชื่อมโยงกับประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงได้ และมีบทบาทสำคัญทางเศรษฐกิจและสังคมกับประเทศต่างๆ ได้แก่ ประเทศจีนตอนใต้ สหภาพพม่า สปป. ลาว และอยู่ในแนวเขตเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) และแนวเขตเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ส่งผลให้ทิศทางการพัฒนาภาคเหนือจะประกอบไปด้วยด้านการค้า การคมนาคมขนส่ง การอนุรักษ์ทรัพยากร ธรรมชาติและชนบทธรรมนิยมประเพณี ดังนี้ (รูปที่ 2.5-2)

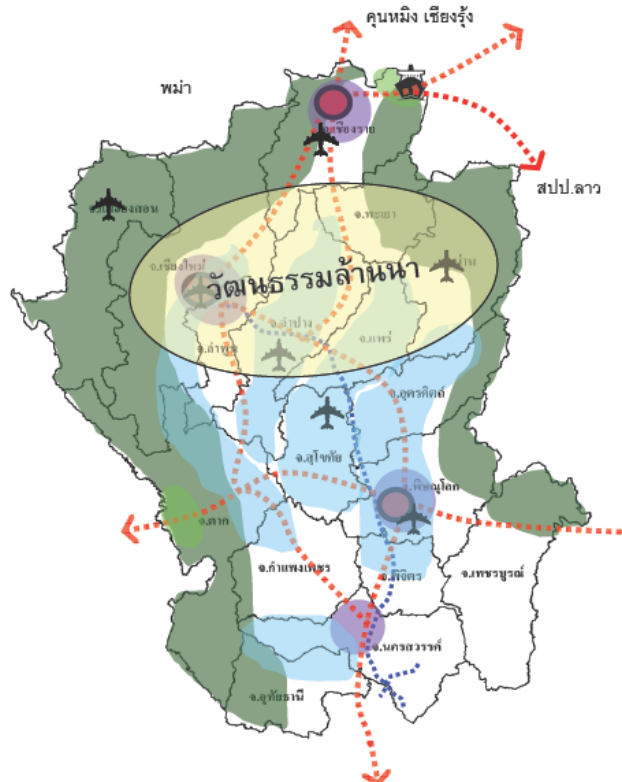
- (1) การบริหารจัดการนิเวศวิทยาลุ่มน้ำ ตั้งแต่ป่าต้นน้ำ ลุ่มน้ำหลักและลุ่มน้ำสาขา รวมถึงแหล่งกักเก็บน้ำในลุ่มน้ำสายหลักปิง วัง ยม น่าน และสะแกกรัง

- (2) การสร้างมูลค่าเพิ่มการท่องเที่ยว หัตถอุตสาหกรรม และเกษตรประณีต
- (3) การอนุรักษ์ สืบสานวัฒนธรรมล้านนา ใน 8 จังหวัดภาคเหนือตอนบน
- (4) การทบทวนและจัดทำแผนบริหารจัดการเมือง พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบโลจิสติกส์ บริเวณพื้นที่เมืองศูนย์กลางความเจริญ ได้แก่ จ.เชียงใหม่ จ.ลำพูน จ.เชียงราย จ.พิษณุโลก จ.นครสวรรค์ และเมืองชายแดน เพื่อรองรับการค้าตามแนวเขตเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก

ในส่วนของรายละเอียดทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัด มีดังนี้

- (1) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 (จ.แม่ฮ่องสอน จ.เชียงใหม่ จ.ลำพูน จ.ลำปาง) ได้แก่
 - 1) การฟื้นฟู ป่าไม้ น้ำ
 - 2) การสร้างมูลค่าเพิ่มภาคการผลิตและบริการ บนฐานความรู้ ควบคู่ทุนสังคมวัฒนธรรม
- (2) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (จ.เชียงราย จ.พะเยา จ.แพร่ จ.น่าน) ได้แก่
 - 1) การพัฒนาเพื่อเป็นประตูการค้า/ขนส่งเชื่อมโยง GMS
 - 2) การสืบสานวัฒนธรรมล้านนา/ท้องถิ่น
 - 3) การพัฒนาเกษตรอินทรีย์
- (3) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (จ.ตาก จ.สุโขทัย จ.อุตรดิตถ์ จ.พิษณุโลก จ.เพชรบูรณ์) ได้แก่
 - 1) การพัฒนาคลัสเตอร์ท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์/นิเวศ
 - 2) การพัฒนาพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางการค้า
- (4) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (จ.กำแพงเพชร จ.อุทัยธานี จ.พิจิตร จ.นครสวรรค์) ได้แก่
 - 1) การแปรรูปเกษตรครบวงจร
 - 2) การพัฒนานครสวรรค์เป็น Multi-Modal Transportation

การพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งนั้น จะเป็นการสนับสนุนด้านการค้าระหว่างประเทศและการท่องเที่ยว ให้มีความสะดวกยิ่งขึ้น โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ และทางถนน รวมทั้งการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายสินค้า เป็นต้น นอกจากนี้ ยังต้องทำการพัฒนาเรื่องขนส่งผู้โดยสารด้วย เช่น การพัฒนาท่าอากาศยาน สถานีขนส่ง รวมทั้งความปลอดภัยจากผู้ให้บริการการขนส่ง เป็นต้น



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 2.5-2 ทิศทางการพัฒนาภาคเหนือ

โดยโครงการที่เห็นได้ชัดเจน คือ โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 จ.เชียงราย ที่เป็นประตูการค้าระหว่างประเทศกับประเทศในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ซึ่งเป็นการเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและเสริมสร้างการลงทุนการค้าระหว่างประเทศ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2555 และโครงการที่สนับสนุนการขนส่งเชื่อมโยงกับท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 นั้น ได้แก่

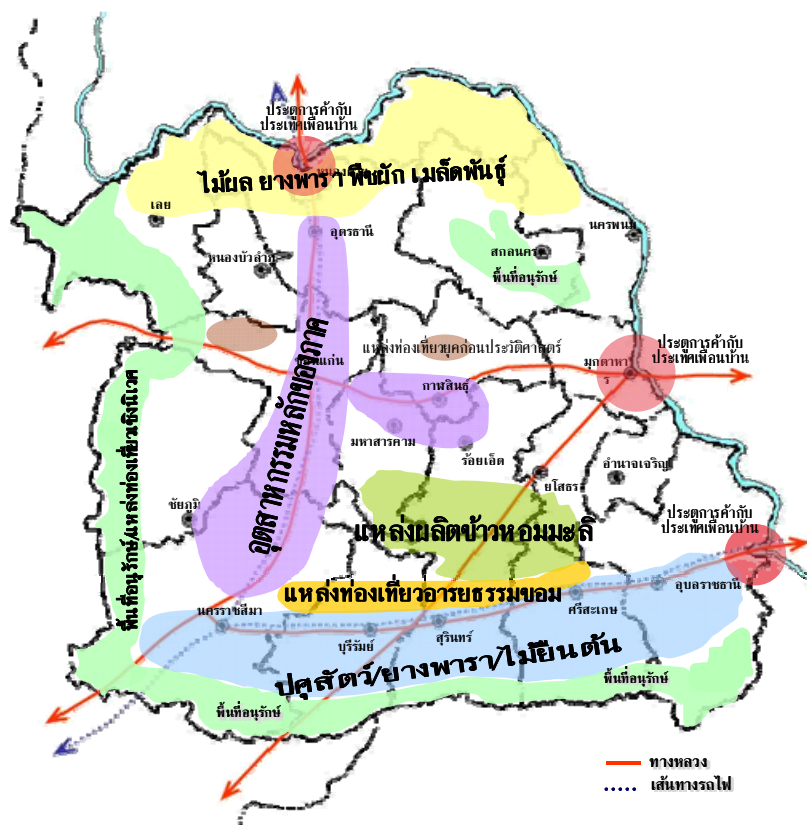
- (1) โครงการก่อสร้างถนนเข้าท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 ทางหลวงหมายเลข 1016 อ.แม่จัน-อ.เชียงแสน ระยะทาง 36 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2552-2555)
- (2) โครงการก่อสร้างถนนเข้าท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2- ทางเลี้ยวเมืองเชียงรายด้านตะวันตก ระยะทาง 28 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2555-2557)
- (3) โครงการก่อสร้างถนนเข้าท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 ทางหลวงหมายเลข 1290 อ.แม่สาย - อ.เชียงแสน ระยะทาง 38 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2552-2555)
- (4) โครงการก่อสร้างถนนเข้าท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 ทางหลวงหมายเลข 1129 อ.เชียงแสน - อ.เชียงของ ระยะทาง 53 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2555-2557)
- (5) โครงการก่อสร้างถนนเข้าท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 ทางหลวงหมายเลข 1152 และ 1020 เชียงราย - อ.เชียงของ ตอน 3 ระยะทาง 25 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2555-2557)
- (6) โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 สายแยกทางหลวงหมายเลข 1129 - แยกทางหลวงหมายเลข 1098 อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ระยะทาง 14.55 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2552-2556)
- (7) โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงสะพานข้ามแม่น้ำโขง สาย ชร.4057 แยกทางหลวงหมายเลข 1020 - บ.ดอนมหวาน อ.เชียงของ จ.เชียงราย ระยะทาง 8.683 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2552-2560)

- (8) โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 สาย ชร.4049 แยกทางหลวงหมายเลข 1129 - บ.ดอนงาม อ.เชียงแสน, จ.เชียงราย ระยะทาง 17.404 กิโลเมตร (ทช.) (พ.ศ. 2552-2562)
- (9) โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงสะพานข้ามแม่น้ำโขง สาย ชร.4014 แยกทางหลวงหมายเลข 1020 - บ.แก่นใต้ อ.เชียงของ จ.เชียงราย ระยะทาง 8.9 กิโลเมตร (ทช.) (พ.ศ. 2552-2561)
- (10) โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 สาย แยกทางหลวงหมายเลข 1098 - แยกทางหลวงหมายเลข 1 อ.เมือง จ.เชียงราย ระยะทาง 26.075 กิโลเมตร (ทช.) (พ.ศ. 2551-2558)
- (11) โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 สายเชื่อม จ 3 - วงแหวนตะวันตก อ.เมือง จ.เชียงราย ระยะทาง 11.446 กิโลเมตร (ทช.) (พ.ศ. 2551-2557)
- (12) โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงสะพานข้ามแม่น้ำโขง สายแยกทางหลวงหมายเลข 1020 - บ.ก๊วก้าว อ.เทิง จ.เชียงราย, อ.จุน จ.พะเยา ระยะทาง 43.709 กิโลเมตร (ทช.) (พ.ศ. 2551-2559)
- (13) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงบริเวณ อ.เชียงของ เพื่อเชื่อมโยงทางหลวง R3 ที่ห้วยทราย สปป.ลาว (ทล.) (พ.ศ. 2553-2555)

2.5.2 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นภาคที่มีความได้เปรียบในเชิงที่ตั้งด้านภูมิเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศ ไทย-ลาว-กัมพูชา-จีนตอนใต้ มีพื้นที่เกษตรกรรมและประชากรมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับภาคอื่นๆ ปัจจุบันรัฐบาลมีแนวนโยบายพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงอินโดจีนตามแนวตะวันออกและตะวันตก (East-West Economic Corridor) ดังนั้นทิศทางการพัฒนาส่วนใหญ่จะเน้นไปที่เกษตรกรรม การค้าและท่องเที่ยวบริเวณลุ่มแม่น้ำโขง (รูปที่ 2.5-3) ได้แก่

- (1) การยกระดับมาตรฐานและประสิทธิภาพการผลิตการเกษตร
 - 1) การส่งเสริมพื้นที่ชลประทาน น้ำอูน หนองหวาย ลำปาว ลำตะคอง เป็นเขตเกษตรก้าวหน้าผลิตสินค้าเกษตรมูลค่าสูง
 - 2) การส่งเสริมพื้นที่บริเวณทุ่งกุลาร้องไห้ และทุ่งสัมฤทธิ์ เป็นแหล่งผลิตข้าวหอมมะลิ
 - 3) การส่งเสริมพื้นที่ตอนกลางและตอนล่างของภาคเป็นแหล่งผลิตพืชพลังงาน
- (2) การสนับสนุนการทำคลัสเตอร์ (Clustering) เกษตรอินทรีย์ ข้าวหอมมะลิ และเกษตรปลอดภัย
- (3) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่เมืองชายแดน จ.มุกดาหาร จ.นครพนม จ.หนองคาย จ.อุบลราชธานี ให้เป็นฐานการบริการ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในกลุ่มอนุภาคลุ่มน้ำโขง



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 2.5-3 ทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ในส่วนของรายละเอียดทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีดังนี้

- (1) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จ.เลย จ.หนองบัวลำภู จ.หนองคาย จ.อุดรธานี) ได้แก่
 - 1) การปรับโครงสร้างเกษตรสู่สินค้ามูลค่าสูง
 - 2) การส่งเสริมการค้าการลงทุน/ท่องเที่ยวเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
- (2) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จ.สกลนคร จ.นครพนม จ.มุกดาหาร) ได้แก่
 - 1) การร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (Contract farming)
 - 2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/เมืองชายแดน
- (3) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (จ.ขอนแก่น จ.มหาสารคาม จ.กาฬสินธุ์ จ.ร้อยเอ็ด) ได้แก่
 - 1) การพัฒนาเกษตรก้าวหน้าผลิตสินค้ามูลค่าสูง
 - 2) การสร้างตราสินค้าข้าวหอมมะลิ (Branding)
 - 3) การพัฒนาอุตสาหกรรมพลังงานทดแทน (Ethanol)
- (4) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (จ.ชัยภูมิ จ.นครราชสีมา จ.บุรีรัมย์ จ.สุรินทร์) ได้แก่
 - 1) การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับข้าวหอมมะลิ (Value creation)
 - 2) การพัฒนาอุตสาหกรรมพลังงานทดแทน (Ethanol)

(5) กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (จ.ยโสธร จ.อำนาจเจริญ จ.ศรีสะเกษ จ.อุบลราชธานี) ได้แก่

- 1) การพัฒนาประตูการค้า (Gateway) การลงทุน/ท่องเที่ยวตอนล่าง
- 2) การพัฒนาแหล่งน้ำ/ระบบบริหารจัดการน้ำ

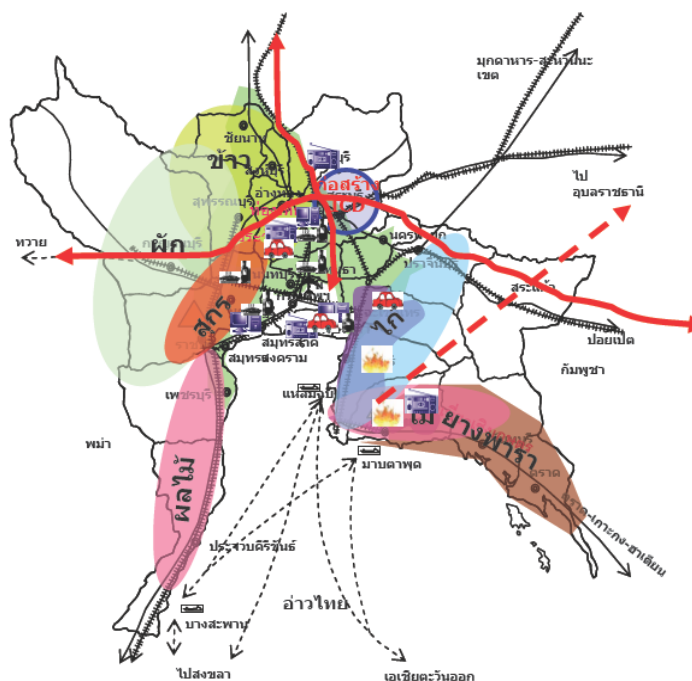
ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ในด้านคมนาคมขนส่งนั้น จะต้องทำการสนับสนุนด้านการขนส่งสินค้าให้เกษตรกรสามารถขนส่งสินค้าโดยมีต้นทุนที่ถูกลง ซึ่งจะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นหลัก โดยจะเน้นไปที่การขนส่งทางถนนและทางรางเป็นหลัก นอกจากนี้การพัฒนาดังกล่าวยังเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาค และสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านอีกด้วย โดยโครงการที่สนับสนุนการขนส่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่

- (1) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย อ.บางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ระยะทาง 199 กิโลเมตร (ทล.)
- (2) โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ 5 ช่วงสถานีชุมทางแก่งคอย-แก่งเสือเต้น ช่วงสถานีสุรนารายณ์-ชุมทางบัวใหญ่ และช่วงสถานีชุมทางถนนจิระ-ชุมทางบัวใหญ่ (รฟท.) (พ.ศ. 2554-2557)
- (3) โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6 ช่วงสถานีบัวใหญ่-หนองคาย (รฟท.) (พ.ศ. 2554-2557)

2.5.3 ภาคกลาง

ภาคกลางมีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งที่อยู่ทางตอนกลางของประเทศ เชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นฐานเศรษฐกิจหลัก ศูนย์กลางธุรกิจ การค้า การบริการ และการขนส่งของประเทศ เป็นพื้นที่ที่มีความเชื่อมโยงและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างพื้นที่ของภาคต่างๆ ดังนั้นทิศทางการพัฒนาส่วนใหญ่จะเน้นไปที่อุตสาหกรรม เกษตรกรรม และด้านเศรษฐกิจ ดังนี้ (รูปที่ 2.5-4)

- (1) การรักษาฐานอุตสาหกรรมหลักที่มีอยู่ให้ยั่งยืนในพื้นที่ปริมณฑล และพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก/จ.ชลบุรี จ.ระยอง จ.ฉะเชิงเทรา จ.สมุทรปราการ
 - 1) การขยายการจัดตั้งเขต/นิคมอุตสาหกรรมไปยังภาคกลางตอนบนและตอนล่าง
 - 2) การพัฒนาคุณภาพและเทคโนโลยีการผลิต
- (2) การพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานสินค้าเกษตร และรักษาพื้นที่เกษตรในเขตชลประทานเจ้าพระยาใหญ่ แม่งลอง และท่าจีน / จ.ชัยนาท จ.สุพรรณบุรี จ.สิงห์บุรี จ.อ่างทอง จ.อยุธยา จ.ราชบุรี เพื่อเป็นแหล่งผลิตอาหารของประเทศ
- (3) การพัฒนาจ.นนทบุรี จ.ปทุมธานี จ.นครปฐม จ.เพชรบุรี และจ.ชลบุรี เป็นฐานการเรียนรู้และการวิจัยสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 2.5-4 ทิศทางการพัฒนาภาคกลาง

ในส่วนของรายละเอียดทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลาง มีดังนี้

- (1) กลุ่มจังหวัดกลางตอนบน 1 (จ.นนทบุรี จ.ปทุมธานี จ.อยุธยา จ.สระบุรี) ได้แก่
 - 1) การพัฒนาอุตสาหกรรมสะอาด/ เทคโนโลยีเครื่องจักร
 - 2) การสร้างมูลค่าเพิ่มห่วงโซ่การผลิตในกลุ่มอุตสาหกรรม
- (2) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน 2 (จ.ลพบุรี จ.ชัยนาท จ.สิงห์บุรี จ.อ่างทอง) ได้แก่
 - 1) การรักษาความมั่นคงทางอาหาร
 - 2) การรักษารฐานการผลิตอาหารส่งออกธัญพืช พืชไร่ ปศุสัตว์
- (3) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนกลาง (จ.ฉะเชิงเทรา จ.สมุทรปราการ จ.นครนายก จ.ปราจีนบุรี จ.สระแก้ว) ได้แก่
 - 1) การป้องกันการขยายตัวพื้นที่ชุมชนและอุตสาหกรรมรุกล้ำพื้นที่เกษตร
 - 2) การพัฒนาคุณภาพผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสู่สากล
 - 3) การขยายเครือข่าย SMEs
- (4) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก (จ.ชลบุรี จ.ระยอง จ.จันทบุรี จ.ตราด) ได้แก่
 - 1) การแก้ไขปัญหาขาดแคลนน้ำและสิ่งแวดล้อม
 - 2) การส่งเสริมประมงแบบเพาะเลี้ยงชายฝั่ง
 - 3) การฟื้นฟูอนุรักษ์ทรัพยากรชายฝั่ง
 - 4) การส่งเสริมอุตสาหกรรมอัญมณี จัดระเบียบท่องเที่ยว

(5) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 (จ.กาญจนบุรี จ.สุพรรณบุรี จ.ราชบุรี จ.นครปฐม) ได้แก่

- 1) การพัฒนาเกษตรอุตสาหกรรมปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อม
- 2) การพัฒนาเส้นทางเชื่อมพม่าเปิดสู่อันดามัน

(6) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (จ.เพชรบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ จ.สมุทรสาคร จ.สมุทรสงคราม) ได้แก่

- 1) การพัฒนาศูนย์ประมงครบวงจร/อุตสาหกรรมต่อเนื่อง
- 2) การขยายท่าเรือน้ำลึกประจวบคีรีขันธ์

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ในภาคกลางนี้มีทิศทางการพัฒนาที่หลากหลาย ซึ่งขึ้นอยู่กับตำแหน่งที่ตั้งของจังหวัด เช่น จังหวัดที่ติดกับทะเลจะเน้นไปที่การประมง ส่วนจังหวัดด้านบนของกรุงเทพมหานครจะเน้นไปที่อุตสาหกรรม ส่วนจังหวัดอื่นๆ จะเน้นไปที่เกษตรกรรม เป็นต้น ส่งผลให้การพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งนั้น จะต้องทำการพัฒนาไปที่โครงสร้างพื้นฐานเป็นหลัก รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น ไอซีดี แห่งที่ 2 เป็นต้น เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง

โดยโครงการสำคัญ ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โครงการทำเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด ซึ่งแต่ละโครงการมีโครงการด้านการขนส่งที่สนับสนุนดังนี้

(1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- 1) โครงการก่อสร้างถนน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ทางหลวงหมายเลข 3344 ถนนศรีนครินทร์ (แยกทางหลวงหมายเลข 3268 บรรจบทางหลวงหมายเลข 3) กม.16+380-20+211 ระยะทาง 4 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2555-2557)
- 2) โครงการก่อสร้างถนนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สาย A6 เชื่อม IMS (S)-ทางหลวงหมายเลข 34 จ.สมุทรปราการ ระยะทาง 14.5 กิโลเมตร (ทข.) (พ.ศ. 2556-2559)
- 3) โครงการก่อสร้างถนนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สาย A11 ถนนวัดกิ่งแก้ว-สาย A6 จ.สมุทรปราการ ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร (ทข.) (พ.ศ. 2555-2558)
- 4) โครงการก่อสร้างถนนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สาย A9 ถนนเทพราช-ถนนเทพารักษ์ จ.สมุทรปราการ ระยะทาง 14.5 กิโลเมตร (ทข.) (พ.ศ. 2556-2559)
- 5) โครงการก่อสร้างถนนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สาย A8 ถนนร่วมพัฒนา-ทางหลวงหมายเลข 34 ระยะทาง 19 กิโลเมตร (ทข.) (พ.ศ. 2555-2558)

(2) ท่าเรือแหลมฉบัง

- 1) โครงการก่อสร้างถนนท่าเรือแหลมฉบัง / มาบตาพุด ทางหลวงหมายเลข 331 ตอน แยกทางหลวงหมายเลข 36 ทางหลวงหมายเลข 3 (สัดหีบ) ระยะทาง 28 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2553-2555)
- 2) โครงการก่อสร้างถนนท่าเรือแหลมฉบัง / มาบตาพุด ทางหลวงหมายเลข 3138 (อ.บ้านบึง)-บรรจบทางหลวง หมายเลข 331 ระยะทาง 20 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2555-2557)
- 3) โครงการก่อสร้างถนนท่าเรือแหลมฉบัง / มาบตาพุด ทางหลวงหมายเลข 331 แปลงยาว-บรรจบสาย 304 (อ.พนมสารคาม) ระยะทาง 10 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2555-2557)
- 4) โครงการก่อสร้างถนนท่าเรือแหลมฉบัง / มาบตาพุด-สระแก้ว-อ.นางรอง (ทล.) (อยู่ในแผนฯ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559))

- 5) โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟ สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย และก่อสร้างทางเชื่อมระหว่างสายทาง (Chord Lines) 3 แห่งที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางแก่งคอยและชุมทางบ้านภาชี (รฟท.) (พ.ศ. 2554-2558)
- (3) ทำเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด
 - 1) ก่อสร้างถนนท่าเรือเนกประสงค์ คลองใหญ่ จ.ตราด ทางหลวงหมายเลข 318 ตราด-หาดเล็ก ตอน 1, 2 ระยะทาง 33 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2552-2554)
 - 2) ก่อสร้างถนนท่าเรือเนกประสงค์ คลองใหญ่ จ.ตราด ทางหลวงหมายเลข 318 ตราด-หาดเล็ก ตอน 3 ระยะทาง 54 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2555-2557)
 - 3) ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี-สระแก้ว ตอน 1 ระยะทาง 20 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2554-2557)
 - 4) ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317 จันทบุรี-สระแก้ว ตอน 2 ระยะทาง 128 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2554-2557)
 - 5) ก่อสร้างถนนท่าเรือเนกประสงค์ คลองใหญ่ สาย จบ.4006 แยกทางหลวงหมายเลข 3277-บ.ตาพราย อ.มะขาม, อ.ขลุง จ.จันทบุรี ระยะทาง 38.3 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2552-2557)
 - 6) ก่อสร้างถนนด่านชายแดนอรัญประเทศ สายอ้อมเมืองอรัญประเทศด่านเหนือ (แยกทางหลวงหมายเลข 348 - นิคมอุตสาหกรรม บ.ป่าไร่) อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ระยะทาง 11.8 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2552-2559)
 - 7) ก่อสร้างถนนด่านชายแดนอรัญประเทศ สายอ้อมเมืองอรัญประเทศด่านใต้ (แยกทางหลวงหมายเลข 33 - ด่านผ่านแดน บ.คลองลึก) อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ระยะทาง 10 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2552-2559)
 - 8) ก่อสร้างถนนด่านชายแดนอรัญประเทศ สาย สก.3008 แยกทางหลวงหมายเลข 317- บ.หนองยาง อ.เขาฉกรรจ์ อ.วัฒนานคร จ.สระแก้ว ระยะทาง 25 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2555-2557)

2.5.4 ภาคใต้

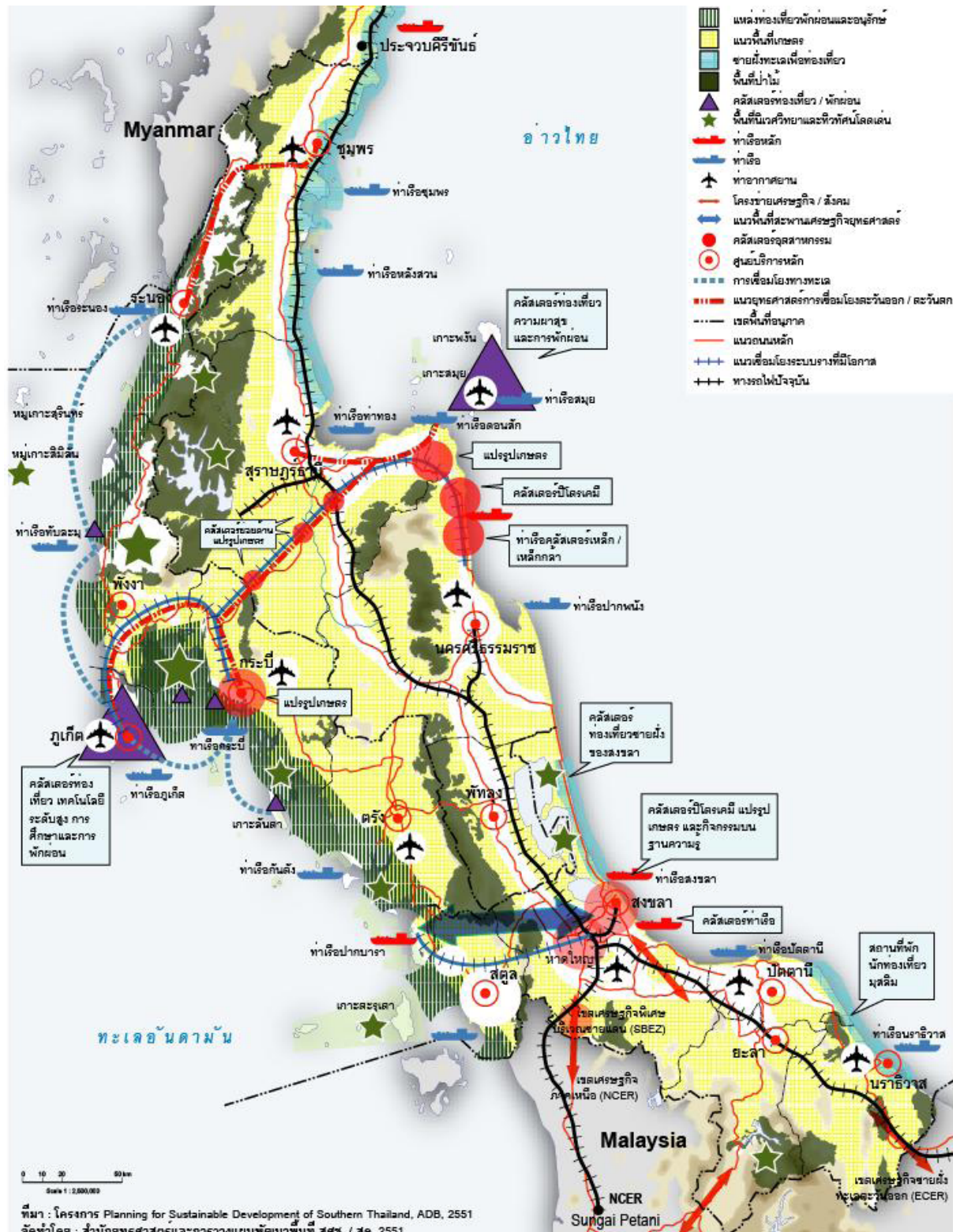
ภาคใต้เป็นแหล่งผลิตพืชเศรษฐกิจที่สำคัญหลายชนิด ได้แก่ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน ข้าว และไม้ผล และยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ ซึ่งมีความอุดมสมบูรณ์และความหลากหลายของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ทางภาคใต้นั้นยังมีความมั่นคงที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ดังนั้นทิศทางการพัฒนาส่วนใหญ่จะเน้นไปที่อุตสาหกรรม เกษตรกรรม การท่องเที่ยว และด้านความมั่นคง ดังนี้ (รูปที่ 2.5-5)

- (1) การเตรียมพื้นที่รองรับอุตสาหกรรมเหล็กและอุตสาหกรรมปิโตรเคมี / กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย และภาคใต้ชายแดน
- (2) การพัฒนาการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปหลัก ยางพารา ปาล์มน้ำมัน ไม้ผล และประมง
- (3) การพัฒนาความมั่นคงจังหวัดชายแดนภาคใต้
 - 1) การพัฒนาการศึกษา / สาธารณสุขให้ได้มาตรฐาน เพียงพอ และสอดคล้องกับความต้องการ
 - 2) การสร้างความมั่นคงในการดำรงชีวิตของคนจน คนด้อยโอกาส และผู้ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ความไม่สงบให้สามารถพึ่งตนเองได้

- 3) การส่งเสริมการใช้ระบบการชุมชนเข้มแข็งแก้ปัญหาเสาพิติด และการรักษาความปลอดภัยหมู่บ้าน
- 4) การอำนวยความสะดวกและสร้างภูมิคุ้มกันแก่คนกลุ่มเสี่ยง ให้ความช่วยเหลือเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบและปรับความคิดความเชื่อผู้ที่เกี่ยวข้องกับขบวนการก่อความไม่สงบ

ในส่วนของรายละเอียดทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ มีดังนี้

- (1) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (จ.ชุมพร จ.สุราษฎร์ธานี จ.นครศรีธรรมราช จ.พัทลุง) ได้แก่
 - 1) การพัฒนาฐานอุตสาหกรรมแปรรูปปาล์มน้ำมัน ผลไม้
 - 2) การพัฒนาเกษตรยั่งยืน
 - 3) การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ชายฝั่ง-บนบก
- (2) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง)
 - 1) รักษาแลนด์สเคปศูนย์กลางท่องเที่ยวทางทะเล
 - 2) ท่องเที่ยว MICE & MARINA
 - 3) พัฒนาบุคลากรท่องเที่ยว
- (3) ภาคใต้ชายแดน (สงขลา สตูล ปัตตานี ยะลา นราธิวาส)
 - 1) คัดกรองความปลอดภัย อำนวยความสะดวกเป็นธรรม
 - 2) สร้างภูมิคุ้มกันแก่คนกลุ่มเสี่ยง
 - 3) สร้างโอกาสการมีงานทำ ยกระดับคุณภาพชีวิต
 - 4) พัฒนาความร่วมมือกับต่างประเทศ



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 2.5-5 ทิศทางการพัฒนาภาคใต้

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ในภาคใต้มีทิศทางการพัฒนาที่หลากหลาย แต่รายได้สำคัญหลักของภาคใต้ ได้แก่ การท่องเที่ยว ดังที่เห็นได้จากปริมาณนักท่องเที่ยวจำนวนมากทั้งไทยและต่างชาติ แม้ว่าการท่องเที่ยวภาคใต้จะขึ้นอยู่กับฤดูกาลเนื่องจากส่วนใหญ่เป็นการท่องเที่ยวทางทะเล รายได้หลักรองลงมาคือ รายได้จากการเกษตร ดังนั้นการพัฒนา ด้านคมนาคมขนส่งของภาคใต้ นั้น จะต้องทำการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นหลัก เช่น การพัฒนาท่าอากาศยาน เพื่อรองรับ นักท่องเที่ยว เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีนโยบายของรัฐที่ส่งเสริมสร้างโอกาสใหม่ในการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่ด้วยการพัฒนา “สะพานเศรษฐกิจ” ที่เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือปากบารา กับท่าเรือสงขลา โดยโครงการที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือปากบารา ท่าเรือ ระนอง

(1) ท่าเรือปากบารา

- 1) ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือปากบารา - ทางหลวงหมายเลข 416 บ.ฉลุง - อ.ละงู จ.สตูล ตอน 3 ระยะทาง 18 กิโลเมตร (ทล.)
- 2) ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือปากบารา - ทางเลี่ยงเมืองสตูล ระยะทาง 10 กิโลเมตร (ทล.)
- 3) ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือปากบารา - ทางหลวงหมายเลข 4137 - แยกทางหลวงหมายเลข 416 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 406 ระยะทาง 27 กิโลเมตร (ทล.)
- 4) ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือปากบารา ทางหลวงหมายเลข 416 อ.ปะเหลียน - อ.ทุ่งหว้า - อ.ละงู จ.สตูล ระยะทาง 57 กิโลเมตร (ทล.)
- 5) ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือปากบารา สาย สด.3003 แยกทางหลวงหมายเลข 416 - บ.หัวทาง อ.ละงู จ.สตูล ตอนที่ 2 ระยะทาง 2.267 กิโลเมตร (ทข.) (พ.ศ. 2552-2557)
- 6) ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือปากบาราสาย สข.4071 แยกทางหลวงหมายเลข 4135 - บ.ทอนคลอง อ.คลองหอยโข่งเชื่อมกับ สาย สข.4034 แยกทางหลวงหมายเลข 4145 - บ.เหนือ อ.สะเตา จ.สงขลา ระยะทาง 22.84 กิโลเมตร (ทข.) (พ.ศ. 2552-2554)

(2) ท่าเรือระนอง

- 1) ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือระนอง ทางหลวงหมายเลข 4 ช่วงชุมพร - กระบุรี ตอน 1 ระยะทาง 25 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2551-2554)
- 2) ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือระนอง - ทางหลวงหมายเลข 4 ช่วงชุมพร - ระนอง ตอน 2 ระยะทาง 37 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2555-2557)
- 3) ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือระนอง - ทางแยกต่างระดับ แยกปฐมพร จ.ชุมพร (ทล.) (พ.ศ. 2552-2555)
- 4) ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือระนอง ทางหลวงหมายเลข 4 ช่วงกระบุรี - ระนอง ตอน 1 และ 2 ระยะทาง 49 กิโลเมตร (ทล.) (พ.ศ. 2556-2557)
- 5) ศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างทางรถไฟสู่ท่าเรือระนอง (รฟท.) (พ.ศ. 2551-2554)

สำหรับกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนั้น ปัญหาหลักๆ คือ การแออัดของประชากร การจราจรติดขัด ดังนั้น การพัฒนาในเชิงพื้นที่ควรมุ่งพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะอย่างต่อเนื่อง บำรุงรักษาสถานีขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร รวมทั้ง บำรุงรักษาโครงข่ายคมนาคมทุกระบบ ขยายโครงข่ายรถไฟฟ้ามหานครอย่างต่อเนื่อง ควบคู่กับการเพิ่มประสิทธิภาพ การคมนาคมทุกรูปแบบ โดยเฉพาะการขนส่งสาธารณะและระบบเชื่อมต่อการเดินทาง และพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นเมืองสะอาด น่ายั่งยืน



บทที่ 3

**แผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจร
(พ.ศ. 2554-2563)**

บทที่ 3 แผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563)

- 3.1 แผนการลงทุนฯ เชิงกลยุทธ์
- 3.2 แผนการลงทุนฯ ตามรายสาขาการขนส่ง
- 3.3 แนวทางการลงทุนฯ ด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2554-2563)

3.1 แผนการลงทุนฯ เชิงกลยุทธ์

แผนการลงทุนฯ เชิงกลยุทธ์เป็นแผนการลงทุนสำหรับโครงการสำคัญ (Flagship Projects) ภายใต้แผนหลักการพัฒนา
ระบบขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563) จำแนกตาม 6 เป้าประสงค์ ของแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร โดยแสดง
งบประมาณของแต่ละโครงการในแต่ละปี รวมทั้งหน่วยงานรับผิดชอบ ดังรายละเอียดตามตารางดังต่อไปนี้

เป้าประสงค์ที่ 1: เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hubs for Connectivity)

ยุทธศาสตร์แผนหลัก ที่ 1.1: การพัฒนาและปรับปรุงเพื่อเพิ่มศักยภาพของโครงข่าย และศูนย์กลางการขนส่งระหว่างประเทศ

หน่วย: ล้านบาท

ลำดับ	แผนงาน/งานโครงการ	2554	2555	2556	2557	2558	2559-2563	รวมทั้งสิ้น	ผู้รับผิดชอบ
1	โครงการทางหลวงระหว่างประเทศ	983.00	1,260.00	496.00	-	-	-	2,739.00	ทล.
2	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จ.นครพนม	743.95	401.35	-	-	-	-	1,145.30	ทล.
3	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง อ.เชียงของ จ.เชียงราย	295.91	274.39	106.18	-	-	-	676.48	ทล.
4	โครงการก่อสร้างทางหลวงสนับสนุนการขนส่งแบบต่อเนื่อง*	2,791.31	1,632.77	613.21	-	-	-	5,037.29	ทล.
5	โครงข่ายทางหลวงชนบทเพื่อการเชื่อมต่อระบบขนส่ง	1,914.00	4,360.00	4,718.40	2,160.80	3,580.00	26,467.00	43,200.20	ทช.
6	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดศูนย์กลางการขนส่งและจังหวัดชายแดน ระยะที่ 1 จำนวน 6 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ สงขลา หนองคาย อุบลราชธานี เชียงราย ตาก	-	591.00	514.80	2,059.20	-	-	3,165.00	ขบ.
7	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดศูนย์กลางการขนส่งและจังหวัดชายแดน ระยะที่ 2 จำนวน 6 จังหวัด ได้แก่ สระแก้ว มุกดาหาร สุราษฎร์ธานี นครราชสีมา ขอนแก่น นครสวรรค์	-	-	-	-	596.41	2,884.60	3,481.01	ขบ.
8	โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ 2	2,000.00	2,000.00	2,066.00	-	-	-	6,066.00	รฟท.
9	โครงการก่อสร้างทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย	1,473.85	3,427.87	3,363.46	3,083.17	-	-	11,348.36	รฟท.
10	โครงการก่อสร้างทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมงลับ	292.99	-	-	-	-	-	292.99	รฟท.
11	โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ 2 สายแก่งคอย-บัวใหญ่	-	-	-	-	-	28,800.00	28,800.00	รฟท.
12	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 จ.เชียงราย	501.71	302.73	-	-	-	-	804.44	จท.
13	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด	194.40	432.00	669.60	-	-	-	1,296.00	จท.
14	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล	-	1,948.33	1,623.45	1,623.45	1,623.45	5,615.35	12,434.03	จท.
15	โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง ระยะที่ 1 (ท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2)	-	16.40	65.60	645.37	2,514.67	2,514.67	5,756.71	จท.
16	โครงการพัฒนาศูนย์ขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง	667.11	408.57	-	-	-	934.63	2,010.30	กทท.
17	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	-	-	-	-	-	30,000.00	30,000.00	กทท.
18	โครงการเตรียมความพร้อมการเข้าบริหารประกอบการท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2	-	148.00	-	-	-	-	148.00	กทท.
19	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	215.04	1,029.76	10,170.96	19,537.90	20,164.55	11,385.01	62,503.21	ทอท.
รวมวงเงิน		12,073.27	18,233.17	24,407.65	29,109.89	28,479.07	108,601.26	220,904.32	

หมายเหตุ: *ประกอบด้วย โครงการก่อสร้างทางหลวงสายตราด-หาดเล็ก ตอน 1 จ.ตราด, สายเชียงราย-เชียงของ ตอน 2 จ.เชียงราย ทางแยกต่างระดับแยกปทุมพร จ.ชุมพร 1 แห่ง, สาย อ.แม่จัน-อ.เชียงแสน รวมทางเลี่ยงเมืองเชียงราย) จ.เชียงราย, สาย บ.ฉลุง-อ.ละงู ตอน 3 จ.สตูล, สายตลาดหนองมน-อ.บางละมุง จ.ชลบุรี, สาย อ.แม่สาย-อ.เชียงแสน จ.เชียงราย, สายทางเลี่ยงเมืองสตูล จ.สตูล, สายจันทบุรี-สระแก้วตอน 1 จ.จันทบุรี, สายชุมพร-ระนอง ตอน 1 จ.ชุมพร

เป้าประสงค์ที่ 1: เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hubs for Connectivity)

ยุทธศาสตร์แผนหลักฯ ที่ 1.2: การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้ผู้ประกอบการไทย

หน่วย: ล้านบาท

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	2554	2555	2556	2557	2558	2559-2563	รวมทั้งสิ้น	ผู้รับผิดชอบ
1	โครงการจัดหาเครื่องบิน 14 ลำ ตามแผนวิสาหกิจปี 2548/49 - 2552/53	-	19,135.97	19,747.44	-	-	-	38,883.41	บกท.
2	โครงการจัดหาเครื่องบิน ปี พ.ศ. 2553-2557 จำนวน 15 ลำ	11,649.09	15,063.21	13,877.85	9,004.43	9,004.43	45,022.17	103,621.20	บกท.
3	โครงการจัดหาเครื่องบิน A330-300 จำนวน 8 ลำ ทดแทนเครื่องบิน A300-600 จำนวน 6 ลำ และเครื่องบิน B747-300 จำนวน 2 ลำ	530.00	-	-	-	-	-	530.00	บกท.
รวมวงเงิน		12,179.09	31,198.21	30,562.85	9,004.43	9,004.43	45,022.17	136,971.20	

เป้าประสงค์ที่ 2: เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดีเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility)

ยุทธศาสตร์แผนหลักฯ ที่ 2.1: การพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพระบบขนส่งเพื่อส่งเสริมให้มีการขยายพื้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค

หน่วย: ล้านบาท

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	2554	2555	2556	2557	2558	2559-2563	รวมทั้งสิ้น	ผู้รับผิดชอบ
1	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง *	5,500.00	13,600.00	28,200.00	45,200.00	44,900.00	179,400.00	316,800.00	ทล.
2	โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) **	3,430.00	6,000.00	8,000.00	10,000.00	12,000.00	53,230.00	92,660.00	ทล.
3	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง***	1,268.00	1,000.00	-	-	-	2,268.00	2,268.00	ทล.
4	โครงการยกระดับมาตรฐานทาง****	3,476.63	4,000.00	4,000.00	4,000.00	4,000.00	20,000.00	39,476.63	ทช.
5	โครงการก่อสร้างทางคู่ สายมาบะเขว-ถนนจิระ	135.00	2,597.00	3,449.00	3,449.00	3,449.00	-	13,079.00	รฟท.
6	โครงการก่อสร้างทางคู่ สายนครปฐม-หนองปลาตุก-หัวหิน	90.00	3,722.00	4,950.00	4,950.00	2,888.00	-	16,600.00	รฟท.
7	โครงการก่อสร้างทางคู่ สายลพบุรี-ปากน้ำโพ	75.00	1,758.00	2,333.00	2,333.00	1,361.00	-	7,860.00	รฟท.
8	โครงการก่อสร้างทางคู่ สายจระเข้-ขอนแก่น	96.00	1,644.00	3,864.00	3,864.00	3,542.00	-	13,010.00	รฟท.
9	โครงการก่อสร้างทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	96.00	2,143.00	5,061.00	5,061.00	4,639.00	-	17,000.00	รฟท.
10	โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ 2 สายปากน้ำโพ-สะพานหิน	-	-	-	-	-	7,500.00	7,500.00	รฟท.
11	โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ 2 สายหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	-	-	-	-	-	9,100.00	9,100.00	รฟท.
12	โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ 2 สายชุมพร-สุราษฎร์ธานี	-	-	-	-	-	17,000.00	17,000.00	รฟท.
13	โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 5	1,489.00	2,545.00	2,545.00	1,928.00	-	-	8,507.00	รฟท.
14	โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 6	1,192.00	2,028.00	2,028.00	1,530.00	-	-	6,778.00	รฟท.
15	โครงการปรับปรุงสะพาน	1,683.32	3,154.67	4,353.16	2,975.86	-	-	12,167.00	รฟท.
16	โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	370.00	945.00	885.00	-	-	-	2,200.00	รฟท.
17	โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี	433.30	2,362.00	5,431.60	3,131.10	-	-	11,358.00	รฟท.
18	โครงการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรืออ่าวไทย และท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน (Landbridge)	-	-	-	-	-	50,000.00	50,000.00	รฟท.
19	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือ จ.ชุมพร	-	305.94	1,031.88	980.89	-	-	2,318.70	จท.
20	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือบ้านนาเกลือ จ.ตรัง	-	58.35	155.60	230.05	223.40	-	667.40	จท.
21	โครงการขุดลอกร่องน้ำในประเทศ (จ้างเหมา) เฉลี่ยประมาณ 8.5 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี	299.52	306.00	306.00	306.00	306.00	-	1,523.52	จท.
22	โครงการขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเล (จ้างเหมา) เฉลี่ยประมาณ 8-10 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี	530.00	540.00	550.00	560.00	570.00	-	2,750.00	จท.

เป้าประสงค์ที่ 2: เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดีเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility)

ยุทธศาสตร์แผนหลัก ที่ 2.1: การพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพระบบขนส่งเพื่อส่งเสริมให้มีการขยายพื้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค (ต่อ)

หน่วย: ล้านบาท

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	2554	2555	2556	2557	2558	2559-2563	รวมทั้งสิ้น	ผู้รับผิดชอบ
23	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต	712.71	2,944.38	2,106.83	-	-	-	5,763.91	ทอท.
24	โครงการต่อเติมความยาวทางวิ่ง ลานกลับลำ ลานจอดเครื่องบิน และระบบไฟฟ้าสนามบินท่าอากาศยานนราธิวาส	204.03	9.00	-	-	-	-	213.03	บพ.
25	โครงการขยายเขตทางวิ่ง (Runway Strip และ Runway End Safety Area) ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	36.00	144.00	-	-	-	-	180.00	บพ.
26	โครงการก่อสร้างต่อเติมลานจอดเครื่องบินท่าอากาศยานกระบี่	75.03	4.00	-	-	-	-	79.03	บพ.
27	โครงการก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม พร้อมติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบินท่าอากาศยานกระบี่	105.00	-	-	-	-	-	105.00	บพ.
28	โครงการก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	36.00	144.00	-	-	-	-	180.00	บพ.
รวมวงเงิน		22,032.52	51,954.33	79,250.06	90,498.90	77,878.40	336,230.00	657,844.21	

หมายเหตุ:

- * ในเส้นทาง บางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา 199 กิโลเมตร, บางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี 98 กิโลเมตร, ชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด 89 กิโลเมตร, นครปฐม-สมุทรสงคราม-ชะอำ 118 กิโลเมตร, และบางปะอิน-นครสวรรค์ 199 กิโลเมตร
- ** ในเส้นทาง นครสวรรค์-พิษณุโลก-อ.เด่นชัย-แพร่-อง.จาว ระยะทาง 172 กิโลเมตร, อ.แม่สอด-ตาก-สุโขทัย-พิษณุโลก-อ.หล่มสัก-อ.ชุมแพ-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-มุกดาหาร ระยะทาง 478 กิโลเมตร, สระบุรี-เพชรบูรณ์-อ.หล่มสัก-เลย ระยะทาง 77 กิโลเมตร, บ้านหินกอง-นครนายก-ปราจีนบุรี-อ.อรัญประเทศ-ชายแดนไทย-กัมพูชา ระยะทาง 13 กิโลเมตร, นครปฐม-สุพรรณบุรี-อ.ป่าโมก-สระบุรี ระยะทาง 84 กิโลเมตร, นครสวรรค์-ชัยภูมิ-อ.บ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-ยโสธร-อุบลราชธานี-ช่องเม็ก ระยะทาง 324 กิโลเมตร, อ.สัตหีบ-อ.พนมสารคาม-อ.กบินทร์บุรี-อ.ปักธงชัย-อ.โชคชัย-อุบลราชธานี-มุกดาหาร ระยะทาง 399 กิโลเมตร, สุราษฎร์ธานี-นครศรีธรรมราช-สงขลา-หาดใหญ่ ระยะทาง 127 กิโลเมตร, ภูเก็ต-พังงา-กระบี่-ตรัง-พัทลุง ระยะทาง 112 กิโลเมตร, เลย-อุดรธานี-สกลนคร-นครพนม ระยะทาง 243 กิโลเมตร และอื่นๆ อีก 210 กิโลเมตร
- *** ราคาก่อสร้างประมาณการโดยที่ปรึกษา
- **** ที่ปรึกษาพิจารณาจากการได้รับจัดสรรเงินงบประมาณที่ผ่านมา ประกอบกับข้อจำกัดของขอบเขตของงบประมาณที่กระทรวงคมนาคมจะได้รับในแต่ละปีตามสภาพความเป็นจริง สำหรับการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงชนบทและการเข้าถึง (Accessibility) ของชุมชนในพื้นที่ต่างๆ เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตและสังคม

เป้าประสงค์ที่ 3: เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง

ยุทธศาสตร์แผนหลัก ที่ 3.1: การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง

หน่วย: ล้านบาท

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	2554	2555	2556	2557	2558	2559-2563	รวมทั้งสิ้น	ผู้รับผิดชอบ
1	โครงการขั้วทางหลวงมีความปลอดภัย	3,084.00	4,030.00	4,070.00	4,112.00	4,000.00	39,296.00	58,592.00	ทล.
2	โครงการก่อสร้างจุดพักรถสำหรับรถขนาดใหญ่ บนทางหลวงสายประธาน	-	250.00	250.00	-	-	-	500.00	ทล.
3	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ มีทั้งหมด 31 แห่ง	292.50	400.00	600.00	500.00	650.00	750.00	3,192.50	ทช.
4	โครงการติดตั้งเครื่องกั้นพร้อมสัญญาณไฟวับอัตโนมัติ	58.50	55.00	60.00	60.00	60.00	55.00	348.50	ทช.
5	โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสภาพรถ 5 ระบบ	35.72	-	-	-	-	-	35.72	ขบ.
6	โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ระยะทาง 2,406 กิโลเมตร	9,485.00	8,866.30	4,811.45	508.00	-	-	23,670.75	รฟท.
7	โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนสมอระดับ (เครื่องกั้นใหม่)	892.00	620.00	1,084.50	1,849.50	-	-	4,446.00	รฟท.
8	โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้น	892.00	620.00	1,084.50	1,084.50	-	-	3,681.00	รฟท.
9	โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ	2,091.09	2,645.46	-	-	-	-	4,736.55	รฟท.
10	โครงการจัดหาระบบติดตามแสดงสถานะเรือ พร้อมติดตั้งอุปกรณ์วงจรปิด เพื่อดูแลรักษาความปลอดภัยในคลองแสนแสบ	14.63	58.50	-	-	-	-	73.13	จท.
11	โครงการติดตั้งระบบแจ้งเตือนเครื่องช่วยความปลอดภัยประจำท่าเรือ สาธารณะและระบบแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ในแม่น้ำเจ้าพระยา	-	-	4.00	-	-	-	4.00	จท.
12	โครงการจัดหาและติดตั้งระบบติดตามและควบคุมเรือโดยสารสาธารณะ ในแม่น้ำเจ้าพระยาแบบเรียลไทม์	-	-	15.00	-	-	-	15.00	จท.
13	โครงการจัดหาระบบติดตามเรือสินค้าและเรือโดยสารในเขตท่าเรือเชียงแสน จ.เชียงราย	-	-	18.00	-	-	-	18.00	จท.
รวมวงเงิน		16,845.44	17,545.26	11,997.45	8,114.00	4,710.00	40,101.00	99,313.15	

เป้าประสงค์ที่ 3: เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง

ยุทธศาสตร์แผนหลัก ที่ 3.2: การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง

หน่วย: ล้านบาท

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	2554	2555	2556	2557	2558	2559-2563	รวมทั้งสิ้น	ผู้รับผิดชอบ
1	โครงการก่อสร้างศูนย์สอนขับรถ บางมั้ง จ.สมุทรปราการ	-	-	19.20	92.18	-	-	111.38	ขบ.
รวมวงเงิน		0.00	-	19.20	92.18	0.00	0.00	111.38	

เป้าประสงค์ที่ 4: เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)

ยุทธศาสตร์แผนหลัก ที่ 4.1: การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น (Shift mode)

หน่วย: ล้านบาท

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	2554	2555	2556	2557	2558	2559-2563	รวมทั้งสิ้น	ผู้รับผิดชอบ
1	โครงการ Refurbish รถจักร 56 คัน	13.70	1,075.66	2,042.16	228.48	-	-	3,360.00	รฟท.
2	โครงการสร้างโรงรถจักรแกงคอย	100.00	600.00	300.00	-	-	-	1,000.00	รฟท.
3	โครงการสร้างโรงรถศรียาและหน่วย 10 ลาดกระบัง	179.94	179.94	-	-	-	-	359.87	รฟท.
4	โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE 50 คัน	592.65	3.00	3,872.25	2,096.60	-	-	6,564.50	รฟท.
5	โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า 13 คัน (20 คันต่อเฟลา)	195.00	3.00	1,752.00	195.00	-	-	2,145.00	รฟท.
6	โครงการก่อสร้างยานกองเก็บตู้สินค้า (CY) ในภูมิภาค	-	-	50.00	50.00	50.00	50.00	200.00	รฟท.
7	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อประหยัดพลังงานที่ อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา	95.80	126.80	-	-	-	-	222.60	จท.
8	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อประหยัดพลังงานที่ อ.เมือง จ.อ่างทอง	-	51.06	204.24	-	-	-	255.30	จท.
9	โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A ₀) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	1,068.00	-	712.00	-	-	-	1,780.00	กทท.
รวมวงเงิน		2,245.09	2,039.46	8,932.65	2,570.08	50.00	50.00	15,887.27	

เป้าประสงค์ที่ 4: เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)

ยุทธศาสตร์แผนหลักฯ ที่ 4.2: การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

หน่วย: ล้านบาท

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	2554	2555	2556	2557	2558	2559-2563	รวมทั้งสิ้น	ผู้รับผิดชอบ
1	โครงการทดสอบระดับเสียงรถยนต์ขณะวิ่ง	-	26.00	14.00	-	-	-	40.00	ขบ.
2	โครงการก่อสร้างสถานที่ทำการและจอดรถโดยสารบริเวณสถานีเครื่องรับวิทยุการบินบางปะ จ.สมุทรปราการ	474.13	-	-	-	-	-	474.13	ขสมก.
3	โครงการปรับปรุงและก่อสร้างภายในอยู่เดิมและอุโมงค์ใหม่สำหรับจอดรถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง	504.66	-	-	-	-	-	504.66	ขสมก.
4	โครงการจัดหาทดโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิงจำนวน 4,000 คัน	-	4,779.68	6,356.84	6,356.84	6,356.84	31,784.20	55,634.40	ขสมก.
5	โครงการจัดหาทดโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (เอ็นจีวี) ทดแทนรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงน้ำมันดีเซล	701.57	1,084.25	1,466.92	1,211.80	829.13	510.23	5,803.90	บขส.
รวมวงเงิน		1,680.36	5,889.93	7,837.76	7,568.64	7,185.97	32,294.43	62,457.09	

ยุทธศาสตร์แผนหลักฯ ที่ 5.1: การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

หน่วย: ล้านบาท

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	2554	2555	2556	2557	2558	2559-2563	รวมทั้งสิ้น	ผู้รับผิดชอบ
1	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร *	296.05	2,052.68	1,261.00	-	-	-	3,609.73	ขบ.
2	โครงการจัดหาทดแทนสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน	448.30	3.00	4,081.46	448.30	-	-	4,981.05	รฟท.
3	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ	12,044.00	18,750.00	12,660.00	3,683.40	-	-	47,137.40	รฟม.
4	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	2,905.00	3,978.00	5,347.00	6,359.00	4,609.00	1,480.00	24,678.00	รฟม.
5	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค	12,592.00	9,228.00	13,440.00	12,768.00	9,349.00	818.00	58,195.00	รฟม.
6	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ	2,605.80	3,733.40	7,354.00	8,311.00	4,871.00	1,134.00	28,009.20	รฟม.
7	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่	412.80	8,037.70	8,838.00	10,713.00	6,751.00	1,756.00	36,508.50	รฟม.
8	โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	-	19.90	7,138.30	8,880.00	11,005.00	13,086.00	40,129.20	รฟม.
9	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	-	124.50	4,692.00	10,051.50	13,568.00	45,484.00	73,920.00	รฟม.
10	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ - มีนบุรี	-	187.80	6,067.50	28,755.70	31,881.00	76,362.00	143,254.00	รฟม.
11	โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน	2,968.00	638.00	-	-	-	-	3,606.00	รฟท.
12	โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ รังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต	16,959.00	16,959.00	32,514.00	-	-	-	66,432.00	รฟท.
13	โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มกษสัน - หัวหมาก	149.00	6,880.00	29,918.00	-	-	-	36,947.00	รฟท.
14	โครงการก่อสร้างท่าเรือผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 10 แห่ง	33.50	-	-	-	-	-	33.50	จท.
15	โครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางทางบกและระบบราง	-	41.00	113.90	50.10	-	-	205.00	จท.
รวมวงเงิน		51,413.45	70,632.98	133,425.16	90,020.00	82,034.00	140,120.00	567,645.58	

หมายเหตุ: * ที่ อ.ทุ่งสง จ.นครศรีธรรมราช, อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี, อ.สุโขทัย จ.สุโขทัย, อ.ราชบุรี (แห่งที่ 2), จ.ชัยภูมิ (แห่งที่ 2), อ.เด่นชัย จ.แพร่, จ.สระบุรี (แห่งที่ 2), จ.มหาสารคาม (แห่งที่ 2), จ.พังงา, จ.เพชรบุรี, จ.ประจวบคีรีขันธ์, จ.ปราจีนบุรี, จ.อ่างทอง, จ.สมุทรสงคราม, เมืองพัทยา จ.ชลบุรี, อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์, จ.พระนครศรีอยุธยา, อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี, อ.เมือง จ.สมุทรปราการ, อ.เขียงของ จ.เขียงราย, อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา, อ.เมือง จ.สงขลา, และอาคารสำนักงานขนส่ง จ.สมุทรปราการ

เป้าประสงค์ที่ 6: เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง

ยุทธศาสตร์แผนหลักฯ ที่ 6.1: การปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด

หน่วย: ล้านบาท

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	2554	2555	2556	2557	2558	2559-2563	รวมทั้งสิ้น	ผู้รับผิดชอบ
1	โครงการทางหลวงได้รับการพัฒนา*	3,755.99	5,342.00	3,785.00	3,128.00	4,225.00	21,125.00	41,360.99	ทล.
2	โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	704.51	1,000.00	1,500.00	1,500.00	1,500.00	7,500.00	13,704.51	ทล.
3	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี	205.64	409.64	409.64	-	-	-	1,024.92	ทช.
4	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก แนวตะวันออก - ตะวันตก	998.75	998.75	-	-	-	-	1,997.50	ทช.
5	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ - ใต้	-	-	-	1,028.00	2,056.00	-	3,084.00	ทช.
6	โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในปริมณฑลและภูมิภาค	2,530.00	2,063.00	2,165.00	3,420.00	2,608.40	10,438.20	23,224.60	ทช.
7	โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	-	1,169.00	3,506.00	1,169.00	-	-	5,844.00	กทพ.
8	โครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ	217.00	651.00	1,302.00	-	-	-	2,170.00	บวท.
9	โครงการเพิ่มขีดความสามารถระบบ/เทคโนโลยีจราจรทางอากาศและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อโครงข่ายบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ (CNS/ATM)	186.00	618.00	786.31	-	-	-	1,590.31	บวท.
10	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ	473.00	1,899.00	2,088.31	-	-	-	4,460.31	บวท.
11	โครงการจัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง	700.00	-	-	-	-	-	700.00	บวท.
รวมวงเงิน		8,424.64	14,150.39	16,541.01	10,245.00	10,389.40	41,119.20	100,869.64	

หมายเหตุ: * ได้แก่ 1) สายแยกทางหลวงหมายเลข 1098 (ปงน้อย) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 1129 (สันทราย) จ.เชียงใหม่ 2) สาย อ.สะเมิง - บ.วัดจันทร์ - แม่ฮ่องสอน จ.เชียงใหม่ 3) สายแยกทางหลวงหมายเลข 12 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 203 (กกกะทอน) ตอน 2 กม.0+000 - 55+000 จ.เพชรบูรณ์ 4) สาย อ.แจ้ห่ม - อ.วังเหนือ จ.ลำปาง 5) สายแยกทางหลวงหมายเลข 1168 (บ.ท่าล้อ) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 1081 (บ.น้ำยาว) จ.น่าน 6) สาย อ.แม่สลด - อ.แม่สะเรียง กม.137 - กม.177 จ.ตาก จ.แม่ฮ่องสอน 7) สาย บ.น้ำยาว - บ.หลักลาย - นักเอือก จ.น่าน 7) สาย กม.10+000 - กกกะทอน ตอน 1 จ.เพชรบูรณ์ 8) สายแยกทางหลวงหมายเลข 228 (โนนสูงเปลือย) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 210 (กกโพธิ์) จ.หนองบัวลำภู 9) สายแยกทางหลวงหมายเลข 12 (กุดฉิม) - อ.ภูเวียง - บ.เมืองใหม่ จ.ขอนแก่น 10) สาย อ.พยัคฆภูมิพิสัย - อ.วาปีปทุม ช่วง กม.36+374 - กม.76+150 จ.ร้อยเอ็ด 11) สาย อ.โพนทอง - อ.หนองพอก ตอน 1 จ.กาฬสินธุ์ 12) สาย อ.กำแพงแสน - อ.พนมทวน จ.กาญจนบุรี 13) สาย อ.พนมทวน - บรรจบทางหลวงหมายเลข 321 (จรเข้สามพัน) จ.กาญจนบุรี 14) สายสุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต ตอน แยกทางหลวงหมายเลข 41 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 415 ตอน 2 จ.สุราษฎร์ธานี 15) สาย บ.ประกอบ - เขตแดน กม.0+000 - กม.4+000 จ.สงขลา 16) สายแยกทางหลวงหมายเลข 406 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 416 กม.0+000 - กม.26+780 จ.สตูล 17) สายแยกทางหลวงหมายเลข 41 (หนองนิล) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 4259 (คลองไสค์) จ.สุราษฎร์ธานี 18) สายแยกทางหลวงหมายเลข 41 (หนองไทร) - ยวนสาว จ.สุราษฎร์ธานี 19) สายท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี - บรรจบทางหลวงหมายเลข 401 จ.สุราษฎร์ธานี 20) สาย อ.นาทวี - บ.ประกอบ ตอน 1 จ.สงขลา 21) สายต่อเขตเทศบาลพิบูลย์สงคราม - บรรจบทางหลวงหมายเลข 41 จ.พัทลุง 22) สายมุกดาหาร - อ.หว้านใหญ่ จ.มุกดาหาร 23) สายปทุมธานี - อ.สามโคก - อ.เสนา ตอน 1 จ.ปทุมธานี 24) สายเชียงราย - เชียงของ ตอน 1 จ.เชียงราย 24) สายทางเลี่ยงเมืองสมุทรสงคราม จ.สมุทรสงคราม 25) ทางทางเลี่ยงเมืองมุกดาหาร ตอน 2 (ด้านตะวันตก) จ.มุกดาหาร 26) สายอุบลราชธานี - อ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี 27) สายแยกทางหลวงหมายเลข 340 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3260 (อ.สองพี่น้อง) ตอน 1 จ.สุพรรณบุรี จ.นครปฐม 28) สาย อ.เสนา - กม.36+626 (สาลี) ตอน 1 จ.พระนครศรีอยุธยา 29) สายพระประโทน - บรรจบทางหลวงหมายเลข 35 ตอน 1 จ.นครปฐม จ.สมุทรสาคร 30) สายแยกทางหลวงหมายเลข 340 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3260 (อ.สองพี่น้อง) ตอน 2 จ.นครปฐม 31) สายแยกทางหลวงหมายเลข 403 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 401 (แยกศาลาบางปู) จ.นครศรีธรรมราช 32) สาย อ.ด่านขุนทด - บรรจบทางหลวงหมายเลข 2 (รวมสะพานข้ามทางรถไฟบนทางหลวงหมายเลข 2068) จ.นครราชสีมา 33) สายทางเลี่ยงเมืองนาแก (ด้านเหนือ) จ.นครพนม 34) สาย อ.จอมทอง - อ.ฮอด จ.เชียงใหม่ 35) สาย อ.บางบัวทอง - อ.ไทรน้อย จ.นนทบุรี 36) สาย อ.แก่งคอย - อ.บ้านนา ตอน 1 จ.สระบุรี 37) สายพระประโทน - บรรจบทางหลวงหมายเลข 35 ตอน 2 จ.สมุทรสาคร 38) สายนครนายก - บ้านท่าด่าน จ.นครนายก 39) สาย อ.ไชยา - อ.พุนพิน จ.สุราษฎร์ธานี 40) สายแยกทางหลวงหมายเลข 41 - ทะเลน้อย จ.พัทลุง 41) สายตาก - ลำปาง ตอน 1 จ.ลำปาง 42) สายหัวหิน - บรรจบทางเลี่ยงเมือง จ.ประจวบคีรีขันธ์ 43) สายตาก - กำแพงเพชร ตอน 1 จ.กำแพงเพชร จ.ตาก 44) สะพานข้ามทางรถไฟและทางหลวงหมายเลข 3309 จ.พระนครศรีอยุธยา 1 แห่ง 45) สะพานข้ามจุดตัดทางหลวงหมายเลข 44 กับ 4009 จ.สุราษฎร์ธานี 46) สะพานข้ามทางรถไฟบนทางหลวงหมายเลข 35 ที่ กม.18+883 จ.สมุทรสงคราม 1 แห่ง 47) สะพานสารสิน 2 จ.ภูเก็ต 48) สะพานลอยแยกบึงทรงชัย จ.นครราชสีมา 49) ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางเลี่ยงเมืองสระบุรี (ด้านเหนือ) จ.สระบุรี 1 แห่ง 50) สะพานลอยกลับรถ สาย อ.บางปะอิน - นครสวรรค์ จ.พระนครศรีอยุธยา 6 แห่ง 51) ทางแยกต่างระดับแยกสนามบินหาดใหญ่ จ.สงขลา 1 แห่ง 52) สะพานลอยกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 1 และ 2 จ.สระบุรี และ จ.พระนครศรีอยุธยา 3 แห่ง 53) สายแยกทางหลวงหมายเลข 417 (ค้อล่าง) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 4213 (บางอิฐ) รวมสะพานข้ามแม่น้ำตาปี จ.สุราษฎร์ธานี 54) สะพานข้ามทางรถไฟบนทางหลวงหมายเลข 357 ที่ กม.2+628 จ.สุพรรณบุรี 1 แห่ง

สำหรับยุทธศาสตร์แผนหลักฯ ที่ 6.2: การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร (Traffic Management) เป็นยุทธศาสตร์ที่ส่วนใหญ่ใช้มาตรการในการจัดการ และต้องศึกษาในรายละเอียดเพิ่มเติมถึงแนวทางบริหารจัดการจราจรที่เหมาะสม ในขั้นนี้จึงยังไม่มีโครงการลงทุนที่สำคัญ

3.2 แผนการลงทุนฯ ตามรายสาขาการขนส่ง

แผนการลงทุนฯ จำแนกตามรายสาขาการขนส่ง แสดงโครงการลงทุนที่สำคัญของแต่ละหน่วยงาน รวมทั้งแหล่งที่มาของเงินทุน ดังรายละเอียดตามตารางดังต่อไปนี้

กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	ปีงบประมาณ 2554-2558					ปีงบประมาณ 2559-2563					รวมทั้งสิ้น	หมายเหตุ
		งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม	งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม		
1	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร *	3,609.73	-	-	-	3,609.73	-	-	-	-	0.00	3,609.73	ขบ.
2	โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสอบภาพรถ 5 ระบบ	35.72	-	-	-	35.72	-	-	-	-	0.00	35.72	ขบ.
3	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าจังหวัด ศูนย์กลางการขนส่งและจังหวัดชายแดน ระยะที่ 1 จำนวน 6 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ สงขลา หนองคาย อุบลราชธานี เชียงราย ตาก	3,165.00	-	-	-	3,165.00	-	-	-	-	0.00	3,165.00	ขบ.
4	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าจังหวัด ศูนย์กลางการขนส่งและจังหวัดชายแดน ระยะที่ 2 จำนวน 6 จังหวัด ได้แก่ สระแก้ว มุกดาหาร สุราษฎร์ธานี นครราชสีมา ขอนแก่น นครสวรรค์	596.41	-	-	-	596.41	2,884.60	-	-	-	2,884.60	3,481.01	ขบ.
5	โครงการทดสอบระดับเสียงรถยนต์ขณะวิ่ง	40.00	-	-	-	40.00	-	-	-	-	0.00	40.00	ขบ.
6	โครงการก่อสร้างศูนย์สอนขับรถ บางปิ้ง จ.สมุทรปราการ	111.38	-	-	-	111.38	-	-	-	-	0.00	111.38	ขบ.
รวมวงเงิน		7,558.23	0.00	0.00	0.00	7,558.23	2,884.60	0.00	0.00	0.00	2,884.60	10,442.83	

หมายเหตุ: * ที่ อ.ทุ่งสง จ.นครศรีธรรมราช, อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี, อ.อุไรทอง จ.นครราชสีมา, จ.ขอนแก่น (แห่งที่ 3), จ.เชียงใหม่ (แห่งที่ 3), จ.ราชบุรี (แห่งที่ 2), จ.ชัยภูมิ (แห่งที่ 2), อ.เด่นชัย จ.แพร่, จ.สระบุรี (แห่งที่ 2), จ.มหาสารคาม (แห่งที่ 2), จ.พังงา, จ.เพชรบูรณ์, จ.ประจวบคีรีขันธ์, จ.ปราจีนบุรี, จ.อ่างทอง, จ.สมุทรสงคราม, เมืองพัทยา จ.ชลบุรี, อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์, จ.พระนครศรีอยุธยา, อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี, อ.เมือง จ.สมุทรปราการ, อ.เชียงของ จ.เชียงราย, อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา, อ.เมือง จ.สงขลา, และอาคารสำนักงานขนส่ง จ.สมุทรปราการ

กรมเจ้าท่า (จท.)

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	ปีงบประมาณ 2554-2558					ปีงบประมาณ 2559-2563					รวมทั้งสิ้น	หมายเหตุ
		งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม	งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม		
1	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 จ.เชียงราย	804.44	-	-	-	804.44	-	-	-	-	0.00	804.44	จท.
2	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์ คลองใหญ่ จ.ตราด	1,296.00	-	-	-	1,296.00	-	-	-	-	0.00	1,296.00	จท.
3	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล (ระยะที่ 1)	1,363.74	-	5,454.94	-	6,818.68	1,123.07	-	4,492.28	-	5,615.35	12,434.03	จท.
4	โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ตอนล่าง ระยะที่ 1 (ท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2)	48.41	-	2,593.63	-	3,242.04	502.93	-	2,011.74	-	2,514.67	5,756.71	จท.
5	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือ จ.ชุมพร	2,318.70	-	-	-	2,318.70	-	-	-	-	0.00	2,318.70	จท.
6	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือบ้านนาเกลือ จ.ตรัง	667.40	-	-	-	667.00	-	-	-	-	0.00	667.40	จท.
7	โครงการขุดลอกร่องน้ำในประเทศ (จ้างเหมา) เฉลี่ยประมาณ 8.5 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี	1,523.52	-	-	-	1,523.52	-	-	-	-	0.00	1,523.52	จท.
8	โครงการขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเล (จ้างเหมา) เฉลี่ยประมาณ 8-10 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี	2,750.00	-	-	-	2,750.00	-	-	-	-	0.00	2,750.00	จท.
9	โครงการจัดหาระบบติดตามแสดงสถานะเรือ พร้อมติดตั้งอุปกรณ์วงจรปิดเพื่อดูแลรักษาความปลอดภัยในคลองแสนแสบ	73.13	-	-	-	73.13	-	-	-	-	0.00	73.13	จท.
10	โครงการติดตั้งระบบแจ้งเตือนเครื่องช่วยความปลอดภัยประจำท่าเรือสาธารณะและระบบแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ในแม่น้ำเจ้าพระยา	4.00	-	-	-	4.00	-	-	-	-	0.00	4.00	จท.
11	โครงการจัดหาและติดตั้งระบบติดตามและควบคุมเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยาแบบเรียลไทม์	15.00	-	-	-	15.00	-	-	-	-	0.00	15.00	จท.
12	โครงการจัดหาระบบติดตามเรือสินค้าและเรือโดยสารในเขตท่าเรือเชียงแสน จ.เชียงราย	18.00	-	-	-	18.00	-	-	-	-	0.00	18.00	จท.
13	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำ เพื่อประหยัพลังงานที่ อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา	222.60	-	-	-	222.60	-	-	-	-	0.00	222.60	จท.

กรมเจ้าท่า (จท.) (ต่อ)

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	ปีงบประมาณ 2554-2558					ปีงบประมาณ 2559-2563					รวมทั้งสิ้น	หมายเหตุ
		งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม	งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม		
14	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อประหยัดพลังงานที่ อ.เมือง จ.อ่างทอง	255.30	-	-	-	255.30	-	-	-	-	0.00	255.30	จท.
15	โครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางทางบกและระบบราง	205.00	-	-	-	205.00	-	-	-	-	0.00	205.00	จท.
16	โครงการพัฒนาท่าเรือผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวน 10 แห่ง	33.50	-	-	-	33.50	-	-	-	-	0.00	33.50	จท.
รวมวงเงิน		12,198.73	0.00	8,048.58	0.00	20,247.31	1,626.00	0.00	6,504.02	0.00	8,130.02	28,377.33	

กรมการบินพลเรือน (บพ.)

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	ปีงบประมาณ 2554-2558					ปีงบประมาณ 2559-2563					รวมทั้งสิ้น	หมายเหตุ
		งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม	งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม		
1	โครงการต่อเติมความยาวทางวิ่ง ลานกลับลำ ลานจอดเครื่องบิน และระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานนราธิวาส	213.03	-	-	-	213.03	-	-	-	-	0.00	213.03	บพ.
2	โครงการขยายเขตทางวิ่ง (Runway Strip และ Runway End Safety Area) ท่าอากาศยาน สุราษฎร์ธานี	180.00	-	-	-	180.00	-	-	-	-	0.00	180.00	บพ.
3	โครงการก่อสร้างต่อเติมลานจอดเครื่องบิน ท่าอากาศยานกระบี่	79.03	-	-	-	79.03	-	-	-	-	0.00	79.03	บพ.
4	โครงการก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร หลังเดิม พร้อมติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบิน ท่าอากาศยานกระบี่	105.00	-	-	-	105.00	-	-	-	-	0.00	105.00	บพ.
5	โครงการก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	180.00	-	-	-	180.00	-	-	-	-	0.00	180.00	บพ.
รวมวงเงิน		757.05	0.00	0.00	0.00	757.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	757.05	

กรมทางหลวง (ทล.)

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ปีงบประมาณ 2554-2558					ปีงบประมาณ 2559-2563					รวมทั้งสิ้น	หมายเหตุ
		งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของรัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชนร่วมลงทุน	รวม	งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของรัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชนร่วมลงทุน	รวม		
1	โครงการทางหลวงระหว่างประเทศ	2,739.00	-	-	-	2,739.00	-	-	-	-	0.00	2,739.00	ทล.
2	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จ.นครพนม	1,145.30	-	-	-	1,145.30	-	-	-	-	0.00	1,145.30	ทล.
3	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง อ.เชียงของ จ.เชียงราย	676.48	-	-	-	676.48	-	-	-	-	0.00	676.48	ทล.
4	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง*	2,268.00	-	-	-	2,268.00	-	-	-	-	0.00	2,268.00	ทล.
5	โครงการก่อสร้างทางหลวงสนับสนุนการขนส่งแบบต่อเนื่อง **	5,037.29	-	-	-	5,037.29	-	-	-	-	0.00	5,037.29	ทล.
6	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ***	27,480.00	-	-	109,920.00	137,400.00	35,880.00	-	-	143,520.00	179,400.00	316,800.00	ทล.
7	โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ****	39,430.00	-	-	-	39,430.00	53,230.00	-	-	-	53,230.00	92,660.00	ทล.
8	โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย	19,296.00	-	-	-	19,296.00	39,296.00	-	-	-	39,296.00	58,592.00	ทล.
9	โครงการก่อสร้างจุดพักรถสำหรับรถขนาดใหญ่บนทางหลวงสายประธาน	500.00	-	-	-	500.00	-	-	-	-	0.00	500.00	ทล.
10	โครงการทางหลวงได้รับการพัฒนา	20,235.99	-	-	-	20,235.99	21,125.00	-	-	-	21,125.00	41,360.99	ทล.
11	โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก	6,204.51	-	-	-	6,204.51	7,500.00	-	-	-	7,500.00	13,704.51	ทล.
รวมวงเงิน		130,049.86	0.00	0.00	109,920.00	234,896.59	157,031.00	0.00	0.00	143,520.00	300,551.00	540,520.86	

หมายเหตุ:

* ราคาก่อสร้างประมาณการโดยที่ปรึกษา

** ประกอบด้วย โครงการก่อสร้างทางหลวงสายตราด - หาดเล็ก ตอน 1 จ.ตราด, สายเชียงราย - เชียงของ ตอน 2 จ.เชียงราย ทางแยกต่างระดับแยกปฐมพร จ.ชุมพร 1 แห่ง, สาย อ.แม่จัน - อ.เชียงแสน (รวมทางเลี่ยงเมืองเชียงราย) จ.เชียงราย, สาย บ.ละลุ - อ.ละลุ ตอน 3 จ.สตูล, สายตลาดหนองมน - อ.บางละมุง จ.ชลบุรี, สาย อ.แม่สาย - อ.เชียงแสน จ.เชียงราย, สายทางเลี่ยงเมืองสตูล จ.สตูล, สายจันทบุรี - สระแก้ว ตอน 1 จ.จันทบุรี, สายชุมพร - ระนอง ตอน 1 จ.ชุมพร

*** ในเส้นทาง บางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา 199 กิโลเมตร, บางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี 98 กิโลเมตร, ชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด 89 กิโลเมตร, นครปฐม-สมุทรสงคราม-ชะอำ 118 กิโลเมตร, และบางปะอิน-นครสวรรค์ 199 กิโลเมตร

**** ในเส้นทาง นครสวรรค์-พิษณุโลก-อ.เด่นชัย-แพร่-อ.จ้าว ระยะทาง 172 กิโลเมตร, อ.แม่สอด-ตาก-สุโขทัย-พิษณุโลก-อ.หล่มสัก-อ.ชุมแพ-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-มุกดาหาร ระยะทาง 478 กิโลเมตร, สระบุรี-เพชรบูรณ์-อ.หล่มสัก-เลย ระยะทาง 77 กิโลเมตร, บ้านหินกอง-นครนายก-ปราจีนบุรี-อ.อรัญประเทศ-ชายแดนไทย-กัมพูชา ระยะทาง 13 กิโลเมตร, นครปฐม-สุพรรณบุรี-อ.ป่าโมก-สระบุรี ระยะทาง 84 กิโลเมตร, นครสวรรค์-ชัยภูมิ-อ.บ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-ยโสธร-อุบลราชธานี-โขงเม็ก ระยะทาง 324 กิโลเมตร, อ.สัทธิบ-อ.พนมสารคาม-อ.บึงนาราง-อ.บึงขัง-อ.โคกขัณฑ์-อุบลราชธานี-มุกดาหาร ระยะทาง 399 กิโลเมตร, สุราษฎร์ธานี-นครศรีธรรมราช-สงขลา-หาดใหญ่ ระยะทาง 127 กิโลเมตร, ภูเก็ต-พังงา-กระบี่-ตรัง-พัทลุง ระยะทาง 112 กิโลเมตร, เลย์-อุดรธานี-สกลนคร-นครพนม ระยะทาง 243 กิโลเมตร และอื่นๆ อีก 210 กิโลเมตร

กรมทางหลวงชนบท (ทช.)

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	ปีงบประมาณ 2554-2558					ปีงบประมาณ 2559-2563					รวมทั้งสิ้น	หมายเหตุ
		งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม	งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม		
1	โครงการขยายทางหลวงชนบทเพื่อการเชื่อมต่อระบบขนส่ง	16,733.20	-	-	-	16,733.20	26,467.00	-	-	-	26,467.00	43,200.20	ทช.
2	โครงการยกระดับมาตรฐานทาง*	19,476.63	-	-	-	19,476.63	20,000.00	-	-	-	20,000.00	39,476.63	ทช.
3	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ มีทั้งหมด 31 แห่ง	2,442.50	-	-	-	2,442.50	750.00	-	-	-	750.00	3,192.50	ทช.
4	โครงการติดตั้งเครื่องกั้นพร้อมสัญญาณไฟวาบ อัตโนมัติ	293.50	-	-	-	293.50	55.00	-	-	-	55.00	348.50	ทช.
5	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี	1,024.92	-	-	-	1,024.92	-	-	-	-	0.00	1,024.92	ทช.
6	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อกถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก แนวตะวันออก - ตะวันตก	1,997.50	-	-	-	1,997.50	-	-	-	-	0.00	1,997.50	ทช.
7	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อกถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ - ใต้	3,084.00	-	-	-	3,084.00	-	-	-	-	0.00	3,084.00	ทช.
8	โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในปริมณฑลและ ภูมิภาค	12,786.40	-	-	-	12,786.40	10,438.20	-	-	-	10,438.20	23,224.60	ทช.
รวมวงเงิน		53,153.86	0.00	0.00	0.00	53,153.86	59,766.20	0.00	0.00	0.00	59,766.20	112,920.06	

หมายเหตุ:

* ที่ปรึกษาพิจารณาจากการได้รับจัดสรรเงินงบประมาณที่ผ่านมา ประกอบกับข้อจำกัดของขอบเขตของงบประมาณที่กระทรวงคมนาคมจะได้รับในแต่ละปีตามสภาพความเป็นจริง สำหรับการพัฒนาบบโครงการขยายทางหลวงชนบทและการเข้าถึง (Accessibility) ของชุมชนในพื้นที่ต่างๆ เพื่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตและสังคม

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	ปีงบประมาณ 2554-2558					ปีงบประมาณ 2559-2563					รวมทั้งสิ้น	หมายเหตุ
		งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม	งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม		
1	โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ 2	-	-	6,066.00	-	6,066.00	-	-	-	-	0.00	6,066.00	รฟท.
2	โครงการก่อสร้างทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย	-	-	11,348.36	-	11,348.36	-	-	-	-	0.00	11,348.36	รฟท.
3	โครงการก่อสร้างทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง	-	-	-	-	292.99	-	-	-	-	0.00	292.99	รฟท.
4	โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ 2 สายแก่งคอย-บัวใหญ่	-	-	-	-	0.00	-	-	28,800.00	-	28,800.00	28,800.00	รฟท.
5	โครงการก่อสร้างทางคู่ สายมาบะเขว-ถนนจิระ	-	-	13,079.00	-	13,079.00	-	-	-	-	0.00	13,079.00	รฟท.
6	โครงการก่อสร้างทางคู่ สายนครปฐม-หนองปลาตุก-หัวหิน	-	-	16,600.00	-	16,600.00	-	-	-	-	0.00	16,600.00	รฟท.
7	โครงการก่อสร้างทางคู่ สายลพบุรี-ปากน้ำโพ	-	-	7,860.00	-	7,860.00	-	-	-	-	0.00	7,860.00	รฟท.
8	โครงการก่อสร้างทางคู่ สายจิระ-ขอนแก่น	-	-	13,010.00	-	13,010.00	-	-	-	-	0.00	13,010.00	รฟท.
9	โครงการก่อสร้างทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	-	-	17,000.00	-	17,000.00	-	-	-	-	0.00	17,000.00	รฟท.
10	โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	-	-	2,200.00	-	2,200.00	-	-	-	-	0.00	2,200.00	รฟท.
11	โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี	-	-	11,358.00	-	11,358.00	-	-	-	-	0.00	11,358.00	รฟท.
12	โครงการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรืออ่าวไทยและท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน (Landbridge)	-	-	-	-	0.00	-	-	25,000.00	25,000.00	50,000.00	50,000.00	รฟท.
13	โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ 2 สายปากน้ำโพ-ตะพานหิน	-	-	-	-	0.00	-	-	7,500.00	-	7,500.00	7,500.00	รฟท.
14	โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ 2 สายหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	-	-	-	-	0.00	-	-	9,100.00	-	9,100.00	9,100.00	รฟท.
15	โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ 2 สายชุมพร-สุราษฎร์ธานี	-	-	-	-	0.00	-	-	17,000.00	-	17,000.00	17,000.00	รฟท.

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) (ต่อ)

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	ปีงบประมาณ 2554-2558					ปีงบประมาณ 2559-2563					รวมทั้งสิ้น	หมายเหตุ
		งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของรัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชนร่วมลงทุน	รวม	งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของรัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชนร่วมลงทุน	รวม		
16	โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 5	-	-	8,507.00	-	8,507.00	-	-	-	-	0.00	8,507.00	รฟท.
17	โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 6	-	-	6,778.00	-	6,778.00	-	-	-	-	0.00	6,778.00	รฟท.
18	โครงการปรับปรุงสะพาน	-	-	12,167.00	-	12,167.00	-	-	-	-	0.00	12,167.00	รฟท.
19	โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ระยะทาง 2,406 กิโลเมตร	-	-	23,670.75	-	23,670.75	-	-	-	-	0.00	23,670.75	รฟท.
20	โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ (เครื่องกั้นใหม่)	-	-	4,446.00	-	4,446.00	-	-	-	-	0.00	4,446.00	รฟท.
21	โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้น	-	-	3,681.00	-	3,681.00	-	-	-	-	0.00	3,681.00	รฟท.
22	โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ	-	-	4,736.55	-	4,736.55	-	-	-	-	0.00	4,736.55	รฟท.
23	โครงการ Refurbish รถจักร 56 คัน	-	-	3,360.00	-	3,360.00	-	-	-	-	0.00	3,360.00	รฟท.
24	โครงการสร้างโรงรถจักรแกงค้อย	-	-	1,000.00	-	1,000.00	-	-	-	-	0.00	1,000.00	รฟท.
25	โครงการสร้างโรงรถรีรชาและหน่วย 10 ลาดกระบัง	-	-	359.87	-	359.87	-	-	-	-	0.00	359.87	รฟท.
26	โครงการรถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE 50 คัน	-	-	6,564.50	-	6,564.50	-	-	-	-	0.00	6,564.50	รฟท.
27	โครงการรถจักรดีเซลไฟฟ้า 13 คัน (20 คันต่อเฟลา)	-	-	2,145.00	-	2,145.00	-	-	-	-	0.00	2,145.00	รฟท.
28	โครงการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ในภูมิภาค	-	-	100.00	-	150.00	-	-	50.00	-	50.00	200.00	รฟท.
29	โครงการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน	-	-	4,981.05	-	4,981.05	-	-	-	-	0.00	4,981.05	รฟท.
30	โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน	3,606.00	-	-	-	3,606.00	-	-	-	-	0.00	3,606.00	รฟท.
31	โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต	-	-	66,432.00	-	66,432.00	-	-	-	-	0.00	66,432.00	รฟท.
32	โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก	36,947.00*	-	-	-	36,947.00	-	-	-	-	0.00	36,947.00	รฟท.
รวมวงเงิน		40,553.00	0.00	247,450.08	0.00	288,346.07	0.00	0.00	87,450.00	25,000.00	112,450.00	400,796.07	

หมายเหตุ: * ยังไม่มีข้อมูลการจำแนกแหล่งเงิน

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	ปีงบประมาณ 2554-2558					ปีงบประมาณ 2559-2563					รวมทั้งสิ้น	หมายเหตุ
		งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม	งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม		
1	โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A๑) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	-	1,780.00	-	-	1,780.00	-	-	-	-	0.00	1,780.00	กทท.
2	โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	-	1,075.68	-	-	1,075.68	-	934.63	-	-	934.63	2,010.30	กทท.
3	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	-	-	-	-	0.00	-	6,000.00	24,000.00	-	30,000.00	30,000.00	กทท.
4	โครงการเตรียมความพร้อมการเข้าบริหาร ประกอบการทำเรือเชียงแสน แห่งที่ 2	-	148.00	-	-	148.00	-	-	-	-	0.00	148.00	กทท.
รวมวงเงิน		0.00	3,003.68	0.00	0.00	3,003.68	0.00	6,934.63	24,000.00	0.00	30,934.63	33,938.30	

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	ปีงบประมาณ 2554-2558					ปีงบประมาณ 2559-2563					รวมทั้งสิ้น	หมายเหตุ
		งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม	งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม		
1	โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร	5,844.00	-	-	-	5,844.00	-	-	-	-	0.00	5,844.00	กทพ.
รวมวงเงิน		5,844.00	0.00	0.00	0.00	5,844.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5,844.00	

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	ปีงบประมาณ 2554-2558					ปีงบประมาณ 2559-2563					รวมทั้งสิ้น	หมายเหตุ
		งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของรัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชนร่วมลงทุน	รวม	งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของรัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชนร่วมลงทุน	รวม		
1	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ	9,209.00	-	24,685.40	13,243.00	47,137.40	-	-	-	-	0.00	47,137.40	รฟม.
2	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ	513.06	-	12,887.26	9,797.69	23,198.00	32.73	-	822.19	625.08	1,480.00	24,678.00	รฟม.
3	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค	5,263.21	-	40,631.51	11,482.28	57,377.00	75.04	-	579.27	163.70	818.00	58,195.00	รฟม.
4	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ	537.50	-	17,468.88	8,868.82	26,875.20	22.68	-	737.10	374.22	1,134.00	28,009.20	รฟม.
5	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่	2085.15	-	19,113.88	13,553.48	34,752.50	105.36	-	965.80	684.84	1,756.00	36,508.50	รฟม.
6	โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี	4,624.20	-	22,419.00*	-	27,043.20	-	-	13,086.00	-	13,086.00	40,129.20	รฟม.
7	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ	5,722.00	-	22,714.00*	-	28,436.00	-	-	45,484.00	-	45,484.00	73,920.00	รฟม.
8	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-มีนบุรี	5,620.00	-	61,272.00*	-	66,892.00	-	-	76,362.00	-	76,362.00	143,254.00	รฟม.
รวมวงเงิน		33,574.12	0.00	221,191.92	56,945.26	311,711.30	235.81	0.00	138,036.36	1,847.84	140,120.00	451,831.30	

หมายเหตุ: * รฟม. ยังไม่จ่ายแถมแหล่งเงินทุน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	ปีงบประมาณ 2554-2558					ปีงบประมาณ 2559-2563					รวมทั้งสิ้น	หมายเหตุ
		งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม	งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม		
1	โครงการก่อสร้างสถานที่ทำการและจอดรถโดยสารบริเวณสถานีเครื่องรับวิทยุการบินบางปะก.สมุทรปราการ	-	-	474.13	-	474.13	-	-	-	-	0.00	474.13	ขสมก.
2	โครงการปรับปรุงและก่อสร้างภายในอุโมงค์และอุโมงค์ใหม่สำหรับจอดรถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง	-	-	504.66	-	504.66	-	-	-	-	0.00	504.66	ขสมก.
3	โครงการจัดการโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน	-	23,850.20	-	-	23,850.20	-	31,784.20	-	-	31,784.20	55,634.40	ขสมก.
รวมวงเงิน		0.00	23,850.20	978.79	0.00	24,828.99	0.00	31,784.20	0.00	0.00	31,784.20	56,613.19	

บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	ปีงบประมาณ 2554-2558					ปีงบประมาณ 2559-2563					รวมทั้งสิ้น	หมายเหตุ
		งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม	งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม		
1	โครงการจัดการโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (เอ็นจีวี) ทดแทนรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงน้ำมันดีเซล	-	5,293.67	-	-	5,293.67	-	510.23	-	-	510.23	5,803.90	บขส.
รวมวงเงิน		0.00	5,293.67	0.00	0.00	5,293.67	0.00	510.23	0.00	0.00	510.23	5,803.90	

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	ปีงบประมาณ 2554-2558					ปีงบประมาณ 2559-2563					รวมทั้งสิ้น	หมายเหตุ
		งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม	งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม		
1	โครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ	1,085.00	1,085.00	-	-	2,170.00	-	-	-	-	0.00	2,170.00	บวท.
2	โครงการเพิ่มขีดความสามารถระบบเทคโนโลยีจราจรทางอากาศและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อโครงข่ายบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ (CNS/ATM)	795.16	795.16	-	-	1,590.31	-	-	-	-	0.00	1,590.31	บวท.
3	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ	4,460.31	-	-	-	4,460.31	-	-	-	-	0.00	4,460.31	บวท.
4	โครงการจัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง	700.00	-	-	-	700.00	-	-	-	-	0.00	700.00	บวท.
รวมวงเงิน		7,040.47	1,880.16	0.00	0.00	8,920.62	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	8,920.62	6,340.47

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.)

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	ปีงบประมาณ 2554-2558					ปีงบประมาณ 2559-2563					รวมทั้งสิ้น	หมายเหตุ
		งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม	งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของ รัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชน ร่วมลงทุน	รวม		
1	โครงการจัดหาเครื่องบิน 14 ลำ ตามแผนวิสาหกิจปี 2548/49 - 2552/53	-	38,883.41	-	-	38,883.41	-	-	-	-	0.00	38,883.41	บกท.
2	โครงการจัดหาเครื่องบิน ปี พ.ศ. 2553-2557 จำนวน 15 ลำ	-	58,599.03	-	-	58,599.03	-	45,022.17	-	-	45,022.17	103,621.20	บกท.
3	โครงการจัดหาเครื่องบิน A330-300 จำนวน 8 ลำทดแทนเครื่องบิน A300-600 จำนวน 6 ลำ และเครื่องบิน B747-300 จำนวน 2 ลำ	-	530.00	-	-	530.00	-	-	-	-	0.00	530.00	บกท.
รวมวงเงิน		0.00	91,949.03	0.00	0.00	91,949.03	0.00	45,022.17	0.00	0.00	45,022.17	136,971.20	

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)

ลำดับ	แผนงาน/งาน/โครงการ	ปีงบประมาณ 2554-2558					ปีงบประมาณ 2559-2563					รวมทั้งสิ้น	หมายเหตุ
		งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของรัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชนร่วมลงทุน	รวม	งบประมาณแผ่นดิน	เงินรายได้ของรัฐวิสาหกิจ	เงินกู้ภาครัฐ	เอกชนร่วมลงทุน	รวม		
1	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต	-	5,763.91	-	-	5,763.91	-	-	-	-	0.00	5,763.91	ทอท.
2	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	-	39,208.20	11,910.00	-	51,118.20	-	5,845.01	5,540.00	-	11,385.01	62,503.21	ทอท.
รวมวงเงิน		0.00	44,972.11	11,910.00	0.00	56,882.11	0.00	5,845.01	5,540.00	0.00	11,385.01	68,267.12	

3.3 แนวทางการลงทุนด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2554-2563)

แผนหลักการพัฒนาขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ “สู่การขนส่งที่ยั่งยืน (Towards Sustainable Transport)” โดยได้กำหนดเป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์ และผลที่คาดว่าจะเกิดจากการพัฒนาตามแนวทางดังกล่าว ดังแสดงในตาราง 3.3-1

ตารางที่ 3.3-1 เป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์ และผลลัพธ์ ของแผนหลักการพัฒนาขนส่งและจราจร ปี พ.ศ. 2554-2563

เป้าประสงค์ (Goal)	ยุทธศาสตร์ (Strategy)	ผลลัพธ์ (Outcome)
G1) เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อ การเดินทางและการขนส่ง (Hubs for Connectivity)	1.1 การพัฒนาและปรับปรุงเพื่อเพิ่มศักยภาพ ของโครงข่าย และศูนย์กลางการขนส่ง ระหว่างประเทศ 1.2 การเสริมสร้างขีดความสามารถ ในการแข่งขันให้ผู้ประกอบการไทย	- ปริมาณการเดินทางผ่านประเทศไทย เพิ่มขึ้น - ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านประเทศไทย เพิ่มขึ้น
G2) เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และระดับการให้บริการที่ดีเชื่อมโยงพื้นที่ เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility)	2.1 การพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพ ระบบขนส่งเพื่อส่งเสริมให้มีการขยายพื้นที่ การพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค	- การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่ เศรษฐกิจมีความสะดวก รวดเร็ว และ น่าเชื่อถือมากขึ้น - ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่ง เพิ่มขึ้น
G3) เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง	3.1 การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐาน ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มี คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทาง และการขนส่ง 3.2 การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วน เกี่ยวข้องให้มีความรู้ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัย ด้านการขนส่ง	- จำนวนอุบัติเหตุจากการขนส่งลดลง - จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่ง ลดลง
G4) เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)	4.1 การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยน มาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำ เพิ่มขึ้น (Shift mode) 4.2 การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มี การใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาด และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	- สัดส่วนและปริมาณการใช้พลังงานในภาค การขนส่งลดลง - มลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่งลดลง
G5) เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)	5.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ การเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะ อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม	ผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น
G6) เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง	6.1 การปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อลดปัญหาจราจร และลดปัญหา การจราจรติดขัด 6.2 การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ จราจร (Traffic Management)	ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางและการขนส่ง ดีขึ้น

จากแนวทางดังกล่าวข้างต้น สัดส่วนการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งในอีก 10 ปี ข้างหน้ามีกรอบวงเงินดังแสดงใน ตารางที่ 3.3-2

ตารางที่ 3.3-2 งบประมาณลงทุนจำแนกตามเป้าประสงค์ของแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร

หน่วย: ล้านบาท

แผนงาน/ โครงการ	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559- 2563	รวม 10 ปี	ร้อยละ
เป้าประสงค์ที่ 1								19.22
ยุทธศาสตร์ 1.1	12,073.27	18,233.17	24,407.65	29,109.89	28,479.07	108,601.26	220,904.30	
ยุทธศาสตร์ 1.2	12,179.09	31,198.21	30,562.85	9,004.43	9,004.43	45,022.17	136,971.20	
เป้าประสงค์ที่ 2								35.32
ยุทธศาสตร์ 2.1	22,032.52	51,954.33	79,250.06	90,498.90	77,878.40	336,230.00	657,844.21	
เป้าประสงค์ที่ 3								5.34
ยุทธศาสตร์ 3.1	16,845.44	17,545.26	11,997.45	8,114.00	4,710.00	40,101.00	99,313.15	
ยุทธศาสตร์ 3.2	0.00	0.00	19.20	92.18	0.00	0.00	111.38	
เป้าประสงค์ที่ 4								4.21
ยุทธศาสตร์ 4.1	2,245.09	2,039.46	8,932.65	2,570.08	50.00	50.00	15,887.27	
ยุทธศาสตร์ 4.2	1,680.36	5,889.93	7,837.76	7,568.64	7,185.97	32,294.43	62,457.09	
เป้าประสงค์ที่ 5								30.49
ยุทธศาสตร์ 5.1	51,413.45	70,632.98	133,425.16	90,020.00	82,034.00	140,120.00	567,645.58	
เป้าประสงค์ที่ 6								5.42
ยุทธศาสตร์ 6.1	8,424.64	14,150.39	16,541.01	10,245.00	10,389.40	41,119.20	100,869.64	
ยุทธศาสตร์ 6.2	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
รวมทั้งสิ้น	126,893.85	211,643.72	312,973.80	247,223.12	219,731.27	743,538.06	1,862,003.82	100.00

จากตารางสรุปข้างต้นพบว่า

- (1) งบประมาณร้อยละ 35.32 ตามแผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจรใน 10 ปี มุ่งไปที่เป้าประสงค์ที่ 2 เป็นหลัก คือประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดีเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน โดยเงินลงทุนที่มีสัดส่วนสูงในเป้าประสงค์นี้ ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และโครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจไปยังพื้นที่อื่นๆ ของประเทศไทย เป็นการกระจายความแออัดออกจากกรุงเทพมหานคร รวมทั้งโครงการส่งเสริมประสิทธิภาพการเดินทางและการขนส่งทางราง และการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค
- (2) สำหรับเป้าประสงค์ที่ 5 การยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport) มีสัดส่วนการลงทุนรองลงมา คือร้อยละ 30.49 เนื่องจากงบลงทุนส่วนใหญ่เป็นการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายต่างๆ ซึ่งมีมูลค่าเงินลงทุนที่สูง
- (3) เป้าประสงค์ที่ 1 เรื่องการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการขนส่ง (Hubs for Connectivity) มีสัดส่วนการใช้งบประมาณร้อยละ 19.22 โดยมีโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 โครงการจัดหาเครื่องบินตามแผนวิสาหกิจของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และโครงการก่อสร้างทางหลวงสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่อง เป็นโครงการที่มีสัดส่วนการลงทุนเป็นมูลค่าสูงในเป้าประสงค์นี้

- (4) เป้าประสงค์อื่นๆ เช่น เป้าประสงค์ที่ 3 เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง ซึ่งจะเน้นมาตรการการกำกับดูแล เนื่องจากข้อมูลสถิติได้ระบุว่า สาเหตุหลักของอุบัติเหตุในประเทศไทยเกิดจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตาม การปรับปรุงทางด้านกายภาพยังมีส่วนจำเป็น จึงได้ผลักดันให้มีโครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย ซึ่งเป็นการปรับสภาพกายภาพของทางหลวงให้มีความปลอดภัยต่อผู้สัญจรมากขึ้น ส่งผลให้เป้าประสงค์ที่ 3 มีสัดส่วนเงินลงทุนร้อยละ 5.34 ซึ่งใกล้เคียงกับเป้าประสงค์ที่ 6 การเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่งร้อยละ 5.42 ซึ่งเป้าประสงค์นั้นนอกจากจะเน้นมาตรการในการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง ยังจำเป็นต้องมีการก่อสร้างทางพิเศษเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางทางถนน รวมทั้งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อบริการการเดินทางทางอากาศอีกด้วย
- (5) ขณะที่เป้าประสงค์ที่มีสัดส่วนการลงทุนน้อยที่สุด ได้แก่ เป้าประสงค์ที่ 4 การขนส่งที่ประหยัดและสะอาด มีสัดส่วนเงินลงทุนร้อยละ 4.21 ซึ่งเป็นโครงการลงทุนที่พยายามผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งทางรางและการขนส่งทางน้ำ (Modal Shift) ซึ่งเป็นการเดินทางที่ประหยัดพลังงานและก่อให้เกิดมลพิษน้อย จึงจำเป็นต้องมีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานให้มีความพร้อม สามารถรองรับความต้องการเดินทางและการขนส่งสินค้าได้

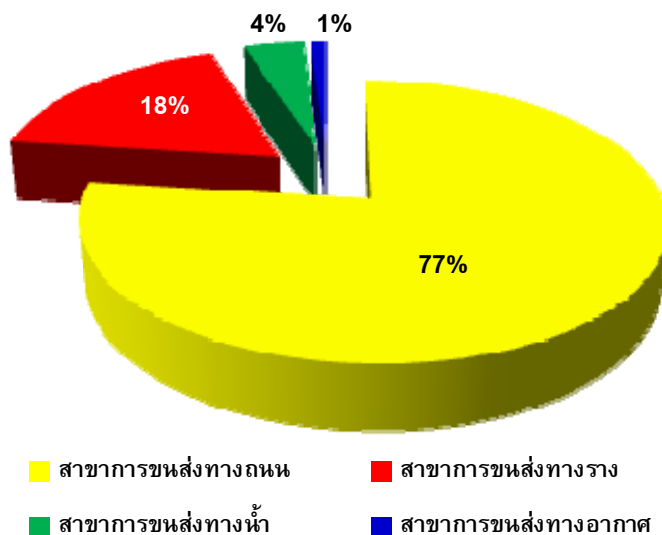
นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาสัดส่วนการลงทุนแยกตามสาขาการขนส่ง พบว่ามีวงเงินลงทุนแต่ละสาขาในแต่ละปีดังแสดงในตารางที่ 3.3-3

ตารางที่ 3.3-3 ความต้องการใช้งบประมาณตามแผนงาน/มาตรการ ในแต่ละสาขาการขนส่ง

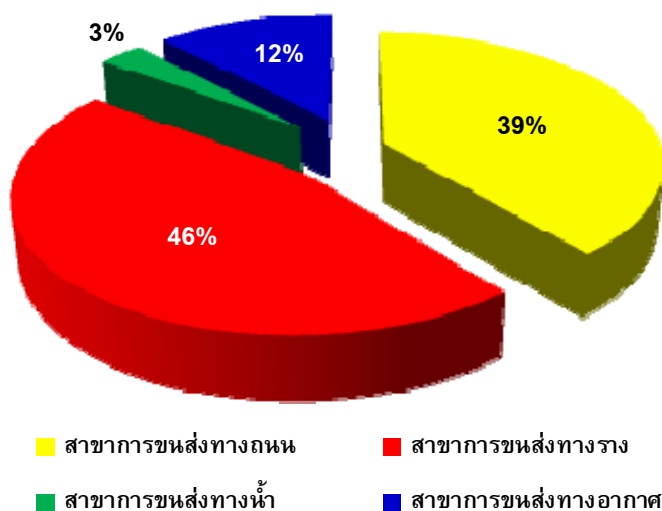
หน่วย: ล้านบาท

สาขาการขนส่ง	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559-2563	รวมทั้งสิ้น
สาขาการขนส่งทางถนน	33,398.56	56,779.50	73,110.94	85,997.82	87,361.77	395,496.23	732,144.83
สาขาการขนส่งทางราง	74,951.73	111,479.19	187,376.34	128,287.11	97,963.00	252,570.00	852,627.37
สาขาการขนส่งทางน้ำ	3,404.67	4,743.68	5,469.27	4,395.86	5,237.52	39,064.65	62,315.63
สาขาการขนส่งทางอากาศ	15,138.90	38,641.34	47,017.25	28,542.33	29,168.98	56,407.18	214,915.99
รวม	126,893.85	211,643.72	312,973.80	247,223.12	219,731.27	743,538.06	1,862,003.82

ซึ่งเมื่อพิจารณาสัดส่วนการลงทุนโดยเฉลี่ยแล้วพบว่า มีการเพิ่มสัดส่วนเงินลงทุนให้กับสาขาการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นจากการลงทุนทางรางร้อยละ 18 ในช่วงปี พ.ศ. 2549-2553 เป็นร้อยละ 46 ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2563 ซึ่งเป็นสัดส่วนการลงทุนที่สูงที่สุด สำหรับสัดส่วนการลงทุนทางถนนในช่วงแผน 10 ปี มีสัดส่วนน้อยลงจากร้อยละ 77 ในช่วงปี พ.ศ. 2549-2553 เหลือเพียงร้อยละ 39 ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2563 ดังแสดงในรูปที่ 3.3-1 และ รูปที่ 3.3-2 ตามลำดับ

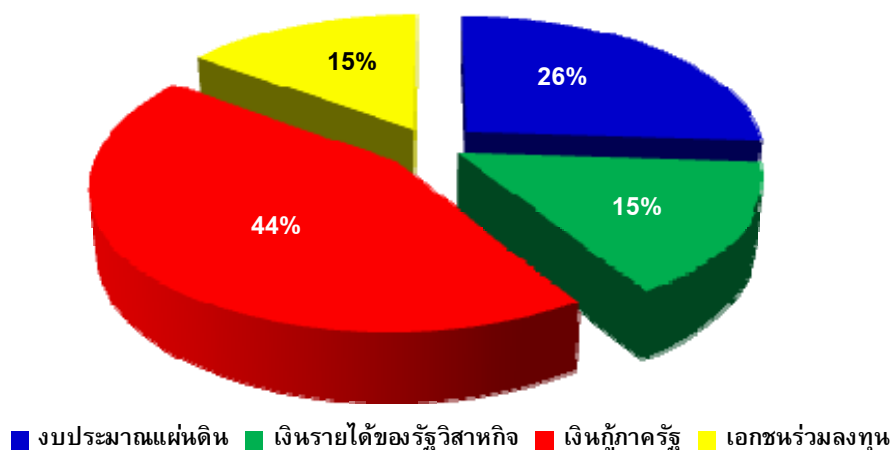


รูปที่ 3.3-1 งบประมาณที่ได้รับการจัดสรรโดยเฉลี่ยของกระทรวงคมนาคม ในช่วงปี พ.ศ. 2549-2553

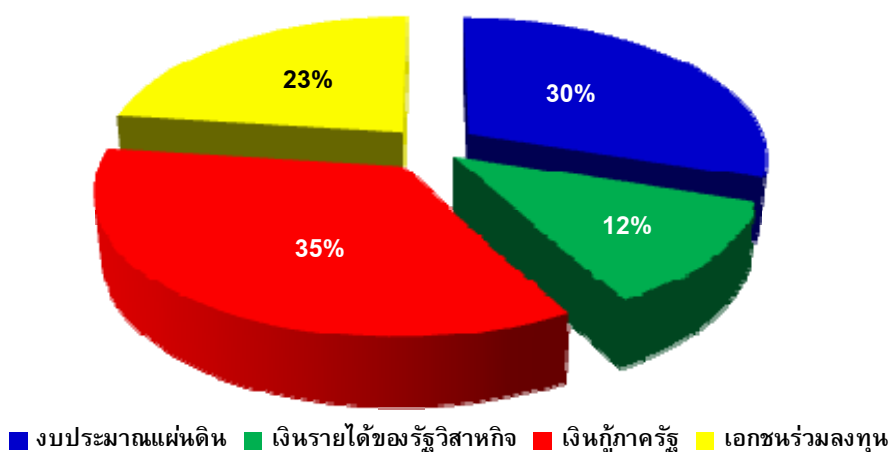


รูปที่ 3.3-2 งบประมาณที่ได้รับการจัดสรรโดยเฉลี่ยของกระทรวงคมนาคม ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2563

อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่า การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในอนาคต ต้องการวงเงินการลงทุนที่สูงมาก ดังแสดงในรูปที่ 3.3-3 และ รูปที่ 3.3-4 ตามลำดับ แสดงแหล่งเงินลงทุนในช่วงปี พ.ศ. 2554-2558 และช่วงปี พ.ศ. 2559-2563 ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่ามีความต้องการให้เอกชนร่วมลงทุนมากขึ้น จากในช่วงปี พ.ศ. 2554-2558 ซึ่งมีสัดส่วนเอกชนร่วมลงทุนโดยเฉลี่ยเพียงร้อยละ 15 ได้เพิ่มเป็นสัดส่วนเอกชนร่วมลงทุนร้อยละ 23 ในช่วงแผนการลงทุน ปี พ.ศ. 2559-2563 ทั้งนี้ ยังมีโครงการที่ยังไม่ได้จำแนกแหล่งเงิน ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงช่วง บางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-มีนบุรี ซึ่งหากมีการพิจารณาแหล่งเงินทุน อาจทำให้สัดส่วนแหล่งที่มาของเงินทุนมีการเปลี่ยนแปลง



รูปที่ 3.3-3 งบประมาณที่ได้รับการจัดสรรโดยเฉลี่ยของกระทรวงคมนาคมโดยจำแนกตามแหล่งที่มาของเงินทุน ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2558



รูปที่ 3.3-4 งบประมาณที่ได้รับการจัดสรรโดยเฉลี่ยของกระทรวงคมนาคมโดยจำแนกตามแหล่งที่มาของเงินทุน ในช่วงปี พ.ศ. 2559-2563

ซึ่งเมื่อพิจารณาปัจจัยแวดล้อม ทั้งการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) งบประมาณที่จัดสรรให้กระทรวงคมนาคม งบลงทุนของรัฐวิสาหกิจในสังกัด เพดานการกู้ยืมเงินจากต่างประเทศ ดังแสดงในตารางที่ 3.3-4 จะพบว่า มีข้อจำกัดในด้านแหล่งเงินที่จะนำมาใช้ตามแผนหลักฯ พอสมควร อย่างไรก็ตาม ทางเลือกปฏิบัติที่เป็นไปได้มีดังนี้

- (1) สำหรับปีงบประมาณ 2554 เป้าประสงค์ที่ 2 ในส่วนของการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการขยายตัวเศรษฐกิจจำเป็นต้องใช้เงินจำนวนมาก เห็นควรให้มีการพิจารณาทางเลือกของการแปลงสินทรัพย์เป็นทุนหรือการทำ Securitization เพื่อจัดตั้งองค์กรเฉพาะกิจเป็นตัวกลางในการระดมทุนเพื่อบริหารจัดการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟเป็นรูปธรรมและเป็นทางการชัดเจน
- (2) หลายโครงการในเป้าประสงค์ที่ 4 ควรขอรับการสนับสนุนทางการเงินจาก Clean Technology Fund (CTF) เพื่อสนับสนุนโครงการระบบขนส่งและจราจรที่ช่วยลดและแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม (Green Economy Project) ตามที่ได้กล่าวไว้ในทางเลือกข้างต้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการบรรเทาภาระงบประมาณได้ส่วนหนึ่ง
- (3) โดยภาพรวม อาจต้องมีการพิจารณาคัดเลือกกลั่นกรองตัดทอนแผนงาน/โครงการแต่ละปีลงอีกจำนวนประมาณเฉลี่ย 100,000 ล้านบาทต่อปี หรือเลื่อนระยะเวลาดำเนินการออกไป ซึ่งแต่ละหน่วยงานสามารถพิจารณาตามความจำเป็นและเหมาะสมในการปฏิบัติงาน

ตารางที่ 3.3-4 การพยากรณ์แนวโน้มตัวเลขทางเศรษฐกิจและตัวเลขทางการเงินในปี พ.ศ. 2554-2558

หน่วย: ล้านบาท

	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558
ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) คาดการณ์	9,630,624.00	10,112,155.20	10,718,884.51	11,362,017.58	12,043,738.64
สัดส่วนงบประมาณแผ่นดินรวมต่อ GDP (สมมติฐาน)	0.20	0.21	0.22	0.23	0.24
งบประมาณแผ่นดินโดยรวมคาดการณ์	1,926,124.80	2,123,552.59	2,358,154.59	2,613,264.04	2,890,497.27
สัดส่วนงบประมาณกระทรวงคมนาคมคาดการณ์	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04
งบประมาณกระทรวงคมนาคมคาดการณ์	98,652.00	84,942.10	94,326.18	104,530.56	115,619.89
สัดส่วนรายจ่ายลงทุนในงบกระทรวง	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18
งบลงทุนในงบกระทรวง	17,264.10	14,864.87	16,507.08	18,292.85	20,233.48
งบประมาณของรัฐบาลกิจคาดการณ์	28,697.00	24,633.21	27,354.59	30,313.86	33,529.77
สัดส่วนงบรัฐวิสาหกิจที่เป็นโครงการ	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75
งบลงทุนรัฐวิสาหกิจคาดการณ์	86,091.00	73,899.63	82,063.78	90,941.59	100,589.31
รวมงบลงทุนที่คาดการณ์	103,355.10	88,764.50	98,570.86	109,234.44	120,822.79
งบลงทุนแผนหลักตามเป้าประสงค์/ ยุทธศาสตร์ที่กำหนด	126,893.85	211,643.72	312,973.80	247,223.12	219,731.27
ส่วนต่างที่คาดการณ์ต้องจัดหาเพิ่มเติม	23,538.75	122,879.22	214,402.94	137,988.68	98,908.48

หมายเหตุ:

- 1) ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) คาดการณ์ปรับปรุงจากตัวเลขของสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานนโยบายแผนและพลังงาน (พ.ศ. 2553) รวมทั้งฐานตัวเลขจากสำนักงานงบประมาณ และการคาดการณ์ของ IMF
- 2) งบประมาณรัฐวิสาหกิจคาดการณ์ที่ประมาณร้อยละ 29 ของงบกระทรวง
- 3) การคาดการณ์ในช่วงปี พ.ศ. 2559-2563 รวม 5 ปี มีความผันผวนและความไม่แน่นอนสูง แผนการลงทุนในช่วง 5 ปีหลังควรดำเนินการพิจารณา ทบทวนอีกครั้งหลังจากแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรได้ดำเนินการไป 5 ปีแรกจริงแล้ว