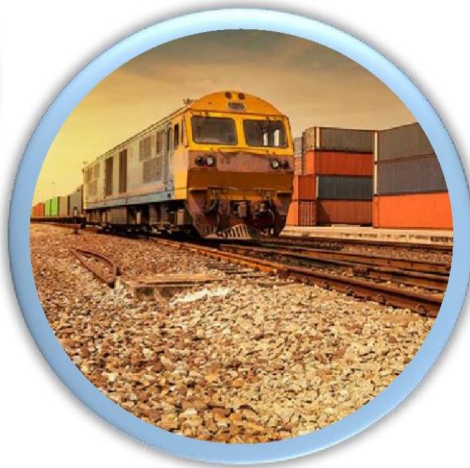




สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
Office of Transport and Traffic Policy and Planning

รายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม Transport Infrastructure Annual Report



ประจำปี พ.ศ. 2566

Year 2023

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

พฤศจิกายน 2567

คำนำ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.) มีหน้าที่ศึกษา วิเคราะห์ และวิจัยเพื่อจัดทำรายงานและแนวโน้มของการขนส่งและจราจร และจัดทำระบบข้อมูลและสารสนเทศของการขนส่งและจราจรให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนที่สนใจได้นำไปใช้ประโยชน์ต่อไป จึงได้จัดทำรายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมประจำปี พ.ศ. 2566 (Transport Infrastructure Annual Report 2023) เพื่อสรุปข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ข้อมูลการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า รวมทั้งข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภายในและภายนอกสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อให้ทราบถึงสถานะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและใช้ประกอบการศึกษาจัดทำนโยบายและแผนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งเผยแพร่ข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรของประเทศไทยให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนที่สนใจได้นำไปใช้ประโยชน์ต่อไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
ธันวาคม 2567

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	ก
สารบัญ	ข
สารบัญตาราง	จ
สารบัญรูป	ญ
บทที่ 1 โครงสร้างพื้นฐานทางถนน	1
1.1 กรมทางหลวง	2
1.2 กรมทางหลวงชนบท	7
1.3 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	11
1.4 กรมการส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	12
1.5 กรุงเทพมหานคร	15
1.6 สรุประยะทางถนน	16
บทที่ 2 โครงสร้างพื้นฐานทางราง	17
2.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย	19
2.1.1 รถไฟ	19
2.1.2 รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงก์ (Airport Rail Link : ARL)	28
2.2 การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	29
2.2.1 รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน)	29
2.2.2 รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง)	31
2.2.3 รถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง)	32
2.2.4 รถไฟฟ้าสายสีชมพู	34
2.3 บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	35
2.4 กรุงเทพมหานคร	36
2.4.1 รถไฟฟ้าสายสีเขียว	36
2.4.2 รถไฟฟ้าสายสีทอง	39
2.5 สรุประยะทางราง	40
บทที่ 3 โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ	42
3.1 ลุ่มน้ำสายหลักของประเทศไทย	42
3.2 ท่าเทียบเรือของประเทศไทย	44
3.2.1 กรมเจ้าท่า	44
3.2.2 การท่าเรือแห่งประเทศไทย	44
3.2.3 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	44
3.3 โครงการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทย	47
3.3.1 การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ	47
3.3.2 การขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง	48

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.4 โครงข่ายการเดินทางทางน้ำของคนของประเทศไทย	49
3.4.1 แม่น้ำเจ้าพระยา	50
3.4.2 คลองแสนแสบ	51
3.4.3 คลองผดุงกรุงเกษม	52
3.4.4 คลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง)	53
บทที่ 4 โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ	57
4.1 ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์	57
4.1.1 กรมท่าอากาศยาน	58
4.1.2 บริษัท ท่าอากาศยาน จำกัด (มหาชน)	61
4.1.3 กองทัพเรือ	63
4.1.4 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	64
4.2 ท่าอากาศยานที่มีใช้อากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์	65
บทที่ 5 การเดินทางของคน	67
5.1 การเดินทางทางบก	67
5.1.1 การเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จังหวัดปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง	67
5.1.2 การเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง	68
5.1.3 การเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะในเมืองภูมิภาค	69
5.2 การเดินทางทางราง	71
5.2.1 การเดินทางทางรถไฟ	71
5.2.2 การเดินทางทางรถไฟฟ้า	73
5.3 การเดินทางทางน้ำ	78
5.4 การเดินทางทางอากาศ	79
5.4.1 กรมท่าอากาศยาน	79
5.4.2 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	81
5.4.3 กองทัพเรือ	81
5.4.4 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	82
5.5 การวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	83
5.5.1 การวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	84
5.5.2 การวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	87
5.6 การวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	91
5.6.1 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	91
5.6.2 การวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	93
5.7 การวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง	96

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 6 การขนส่งสินค้า	99
6.1 การขนส่งสินค้าทางบก	99
6.1.1 การขนส่งสินค้า ณ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล	99
6.1.2 การขนส่งสินค้า ณ สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง	102
6.1.3 การขนส่งสินค้า ณ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า	103
6.2 การขนส่งสินค้าทางราง	105
6.2.1 กลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์	105
6.2.2 กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม	110
6.2.3 กลุ่มสินค้าเทกอง ทั่วไป และสินค้าราชการ	118
6.3 การขนส่งสินค้าทางน้ำ	119
6.4 การขนส่งสินค้าทางอากาศ	121
6.4.1 กรมท่าอากาศยาน	121
6.4.2 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	123
6.4.3 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	124
6.5 การประมวลผลสัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศ	124
6.5.1 ประเมินการปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ	124
6.5.2 การประมวลผลสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางรางและทางน้ำ	126
บทที่ 7 อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านคมนาคมของประเทศ	128
7.1 อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในภาพรวม	128
7.2 การจัดอันดับความสามารถการแข่งขันประจำปี 2566 โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development: IMD)	128
7.2.1 ความเป็นมา	128
7.2.2 เกณฑ์การประเมิน	129
7.2.3 ที่มาของข้อมูลในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD	130
7.2.4 ผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันของประเทศไทยโดย IMD ปี พ.ศ. 2567	131
7.2.5 ผลการจัดอันดับปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกของประเทศสมาชิกอาเซียนโดย IMD ประจำปี พ.ศ. 2567	134
7.2.6 ผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน	135
7.2.7 ผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศไทย	138
7.2.8 ข้อเสนอแนะการพัฒนาเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย	140
บทที่ 8 ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายภายใต้ยุทธศาสตร์ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง)	142
8.1 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง)	142
8.2 การติดตามและประเมินผลตามตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2566	143

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1 - 1	หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงสร้างพื้นฐานทางถนน	1
ตารางที่ 1 - 2	ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำแนกตามภูมิภาค ปี พ.ศ. 2566	2
ตารางที่ 1 - 3	ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำแนกตามหน่วยงานของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566	5
ตารางที่ 1 - 4	ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำแนกตามประเภททางหลวง ปี พ.ศ. 2566	6
ตารางที่ 1 - 5	ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท จำแนกตามภูมิภาค ปี พ.ศ. 2566	7
ตารางที่ 1 - 6	ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท จำแนกตามหน่วยงานของกรมทางหลวงชนบท ปี พ.ศ. 2566	10
ตารางที่ 1 - 7	ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2566	11
ตารางที่ 1 - 8	ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมการส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น ปี พ.ศ. 2566	12
ตารางที่ 1 - 9	ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2566	15
ตารางที่ 1 - 10	สรุประยะทางถนนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2562 - 2566	16
ตารางที่ 2 - 1	หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง	18
ตารางที่ 2 - 2	ระยะทางรางทางรถไฟสายเหนือ ปี พ.ศ. 2566	21
ตารางที่ 2 - 3	ระยะทางรางทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ. 2566	22
ตารางที่ 2 - 4	ระยะทางรางทางรถไฟสายใต้ - สายตะวันตก ปี พ.ศ. 2566	24
ตารางที่ 2 - 5	ระยะทางรางทางรถไฟสายสายตะวันออก ปี พ.ศ. 2566	25
ตารางที่ 2 - 6	ระยะทางรางทางรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง ปี พ.ศ. 2566	26
ตารางที่ 2 - 7	สรุประยะทางรางในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2566	27
ตารางที่ 2 - 8	ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายแอร์พอร์ตลิงก์ (Airport Rail Link : ARL) ปี พ.ศ. 2566	28
ตารางที่ 2 - 9	ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน) ปี พ.ศ. 2566	30
ตารางที่ 2 - 10	ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง) ปี พ.ศ. 2566	31
ตารางที่ 2 - 11	ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้ามหานครสายสีเหลือง) ปี พ.ศ. 2566	33
ตารางที่ 2 - 12	ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายสีชมพู ปี พ.ศ. 2566	34
ตารางที่ 2 - 13	ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ปี พ.ศ. 2566	35
ตารางที่ 2 - 14	ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว หรือรถไฟฟ้ามหานครสายสีเทา ปี พ.ศ. 2566	38
ตารางที่ 2 - 15	ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายสีทอง ปี พ.ศ. 2566	39
ตารางที่ 2 - 16	สรุประยะทางรางของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2562 - 2566	40

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 3 - 1	ลำน้ำหลักของประเทศไทยตามพระราชกฤษฎีกากำหนดลุ่มน้ำ พ.ศ. 2564
ตารางที่ 3 - 2	เส้นทางการขนส่งสินค้าตามลำน้ำภายในประเทศ
ตารางที่ 3 - 3	ท่าเทียบเรือลำน้ำสำหรับการขนส่งสินค้าทางลำน้ำที่สำคัญในปี พ.ศ. 2566
ตารางที่ 3 - 4	ท่าเทียบเรือชายฝั่งสำหรับการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งที่สำคัญในปี พ.ศ. 2566
ตารางที่ 3 - 5	สรุปเส้นทางที่ให้บริการการเดินเรือโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ. 2567
ตารางที่ 3 - 6	การเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะล้อ - ราง - เรือ สำหรับเส้นทางปัจจุบันและแผนระยะสั้น (พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2570)
ตารางที่ 3 - 7	การเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะล้อ - ราง - เรือ สำหรับแผนระยะยาว (พ.ศ. 2571 - พ.ศ. 2575)
ตารางที่ 4 - 1	หน่วยงานที่รับผิดชอบท่าอากาศยาน
ตารางที่ 4 - 2	ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2566
ตารางที่ 4 - 3	จำนวนบิน ณ ท่าอากาศยานความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2566
ตารางที่ 4 - 4	ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2566
ตารางที่ 4 - 5	จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2566
ตารางที่ 4 - 6	ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ ปี พ.ศ. 2566
ตารางที่ 4 - 7	จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ พ.ศ. 2566
ตารางที่ 4 - 8	ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในความรับผิดชอบของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2567
ตารางที่ 4 - 9	จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2567
ตารางที่ 4 - 10	ท่าอากาศยานที่มีใช้อากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์
ตารางที่ 5 - 1	ปริมาณผู้โดยสารโดยสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จังหวัดปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ปี พ.ศ. 2566
ตารางที่ 5 - 2	ปริมาณผู้โดยสารโดยสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2566
ตารางที่ 5 - 3	ปริมาณผู้โดยสารโดยสาธารณะในเขตเมืองหลักในเมืองภูมิภาค 11 จังหวัด ปี พ.ศ. 2566
ตารางที่ 5 - 4	ปริมาณผู้โดยสารรถไฟในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จังหวัดปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ปี พ.ศ. 2566
ตารางที่ 5 - 5	ปริมาณผู้โดยสารรถไฟในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2566

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 5 - 6 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าในเมือกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2566	73
ตารางที่ 5 - 7 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงค์ (Airport Rail Link : ARL) ปี พ.ศ. 2566	73
ตารางที่ 5 - 8 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) ปี พ.ศ. 2566	74
ตารางที่ 5 - 9 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง) ปี พ.ศ. 2566	75
ตารางที่ 5 - 10 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง) และรถไฟฟ้าสายสีชมพู ปี พ.ศ. 2566	75
ตารางที่ 5 - 11 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ปี พ.ศ. 2566	76
ตารางที่ 5 - 12 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวหรือรถไฟฟ้าบีทีเอส ปี พ.ศ. 2566	77
ตารางที่ 5 - 13 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีทอง ปี พ.ศ. 2566	77
ตารางที่ 5 - 14 ปริมาณผู้โดยสารเรือโดยสาร ปี พ.ศ. 2566	78
ตารางที่ 5 - 15 ปริมาณผู้โดยสารเรือท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566	78
ตารางที่ 5 - 16 ปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2566	79
ตารางที่ 5 - 17 ปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2566	81
ตารางที่ 5 - 18 ปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ ปี พ.ศ. 2566	82
ตารางที่ 5 - 19 ปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานในความรับผิดชอบ ของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2566	82
ตารางที่ 5 - 20 ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปี พ.ศ. 2566 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2566)	83
ตารางที่ 5 - 21 สรุปการประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ปี พ.ศ. 2566	85
ตารางที่ 5 - 22 สรุปการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลระหว่างปี พ.ศ. 2565 กับปี พ.ศ. 2566	86
ตารางที่ 5 - 23 ข้อมูลการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปี พ.ศ. 2566 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2566)	87
ตารางที่ 5 - 24 สรุปการประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2566	88
ตารางที่ 5 - 25 สรุปการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระหว่างปี พ.ศ. 2565 กับปี พ.ศ. 2566	90

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 5 - 26	ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	90
	ปี พ.ศ. 2566 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2566)	
ตารางที่ 5 - 27	สรุปการประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	93
	ปี พ.ศ. 2566 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2566)	
ตารางที่ 5 - 28	สรุปการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	95
	จำนวน 11 จังหวัด ระหว่างปี พ.ศ. 2565 กับปี พ.ศ. 2566	
ตารางที่ 5 - 29	ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมืองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	96
	ปี พ.ศ. 2566 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2566)	
ตารางที่ 5 - 30	สรุปการประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง	97
	ปี พ.ศ. 2566	
ตารางที่ 5 - 31	สรุปการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง	98
	ปี พ.ศ. 2565 กับปี พ.ศ. 2566	
ตารางที่ 6 - 1	ปริมาณรถบรรทุกทุกเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล ประจำปี พ.ศ. 2566	100
ตารางที่ 6 - 2	ปริมาณสินค้าเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑลประจำปี พ.ศ. 2566	100
ตารางที่ 6 - 3	ปริมาณรถบรรทุกทุกเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง ประจำปี พ.ศ. 2566	102
ตารางที่ 6 - 4	ปริมาณสินค้าเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง ประจำปี พ.ศ. 2566	102
ตารางที่ 6 - 5	ปริมาณรถบรรทุกทุกเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า ประจำปี พ.ศ. 2566	104
ตารางที่ 6 - 6	ปริมาณสินค้าเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า ประจำปี พ.ศ. 2566	104
ตารางที่ 6 - 7	ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ประจำปี พ.ศ. 2566	118
ตารางที่ 6 - 8	ปริมาณการขนส่งสินค้าบริเวณลำน้ำ ประจำปี พ.ศ. 2566	119
ตารางที่ 6 - 9	ปริมาณการขนส่งสินค้าบริเวณเมืองท่าชายทะเล ประจำปี พ.ศ. 2566	120
ตารางที่ 6 - 10	ปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบ	121
	ของกรมท่าอากาศยานปี พ.ศ. 2566	
ตารางที่ 6 - 11	ปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบ	123
	ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2566	
ตารางที่ 6 - 12	ปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานในความรับผิดชอบ	124
	ของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2566	
ตารางที่ 6 - 13	ประมาณการปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2566	125
ตารางที่ 6 - 14	สรุปการประมวลผลสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางรางและทางน้ำ	126
	ปี พ.ศ. 2566	
ตารางที่ 6 - 15	สรุปการเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ	126
	ภายในประเทศระหว่างปี พ.ศ. 2565 กับปี พ.ศ. 2566	

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 7 - 1 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศสมาชิกอาเซียนในภาพรวม ปี พ.ศ. 2563 - 2567 (ค.ศ. 2020 - 2024)	127
ตารางที่ 7 - 2 เกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดย IMD ปี พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024)	129
ตารางที่ 7 - 3 ผลการจัดอันดับของปัจจัยชี้วัด 4 กลุ่มหลักโดย IMD ของประเทศไทย ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2563 - 2567)	132
ตารางที่ 7 - 4 การเปรียบเทียบผลการจัดอันดับของปัจจัยชี้วัด 4 กลุ่มหลักโดย IMD ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2566 กับ ปี พ.ศ. 2567	132
ตารางที่ 7 - 5 การเปรียบเทียบผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนระหว่างปี พ.ศ. 2566 กับ ปี พ.ศ. 2567	133
ตารางที่ 7 - 6 ผลการจัดอันดับความสามารถในปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกอาเซียนโดย IMD ประจำปี พ.ศ. 2567	134
ตารางที่ 7 - 7 การเปรียบเทียบผลการจัดอันดับความสามารถในปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกอาเซียนโดย IMD ประจำปี พ.ศ. 2567	134
ตารางที่ 7 - 8 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนโดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี	136
ตารางที่ 7 - 9 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศไทย โดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี	138
ตารางที่ 8 - 1 ตัวชี้วัดที่ สนข. รับผิดชอบ	142
ตารางที่ 8 - 2 ผลการติดตามและประเมินผลตามตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2566	143

สารบัญรูป

	หน้า	
รูปที่ 2 - 1	เส้นทางรถไฟของประเทศ	19
รูปที่ 2 - 2	ทางรถไฟสายเหนือ	20
รูปที่ 2 - 3	ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ	21
รูปที่ 2 - 4	ทางรถไฟสายใต้	23
รูปที่ 2 - 5	ทางรถไฟสายตะวันออก	25
รูปที่ 2 - 6	ทางรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง	26
รูปที่ 2 - 7	รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงค์ (Airport Rail Link : ARL)	28
รูปที่ 2 - 8	รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน)	30
รูปที่ 2 - 9	รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง)	31
รูปที่ 2 - 10	รถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง)	33
รูปที่ 2 - 11	รถไฟฟ้าสายสีชมพู	34
รูปที่ 2 - 12	รถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	35
รูปที่ 2 - 13	รถไฟฟ้าสายสุขุมวิท และสายสีลม (รถไฟฟ้าสายสีเขียว)	37
รูปที่ 2 - 14	รถไฟฟ้าสายสีทอง	39
รูปที่ 3 - 1	ลุ่มน้ำของประเทศไทย	42
รูปที่ 3 - 2	ท่าเทียบเรือบริเวณภูมิภาคต่างๆ ของประเทศไทยในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า	45
รูปที่ 3 - 3	ท่าเทียบเรือโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า	46
รูปที่ 3 - 4	เส้นทางการให้บริการเรือโดยสารในปัจจุบัน	49
รูปที่ 3 - 5	เส้นทางการให้บริการเรือด่วนเจ้าพระยา	50
รูปที่ 3 - 6	เส้นทางการให้บริการของบริษัท เจ้าพระยาทัวริสท์โบ๊ท จำกัด	51
รูปที่ 3 - 7	โครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินทางเรือในคลองแสนแสบ	51
รูปที่ 3 - 8	โครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินทางเรือในคลองผดุงกรุงเกษม	52
รูปที่ 3 - 9	โครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินทางเรือในคลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง)	53
รูปที่ 3 - 10	การเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะล้อ - ราง - เรือ สำหรับเส้นทางปัจจุบันและแผนระยะสั้น (พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2570)	54
รูปที่ 3 - 11	การเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะล้อ - ราง - เรือ สำหรับแผนระยะยาว (พ.ศ. 2571 - พ.ศ. 2575)	56
รูปที่ 4 - 1	โครงข่ายการขนส่งทางอากาศ	57

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 5 - 1 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2566	88
รูปที่ 5 - 2 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2566	85
รูปที่ 5 - 3 การเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2566	88
รูปที่ 5 - 4 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2566	89
รูปที่ 5 - 5 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ปี พ.ศ. 2566	92
รูปที่ 5 - 6 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค 11 จังหวัด ปี พ.ศ. 2566	94
รูปที่ 5 - 7 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค 7 จังหวัด ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ปี พ.ศ. 2566	94
รูปที่ 5 - 8 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2566	96
รูปที่ 5 - 9 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2566	97
รูปที่ 6 - 1 สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล	99
รูปที่ 6 - 2 สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง	101
รูปที่ 6 - 3 สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า	103
รูปที่ 6 - 4 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศเส้นทางมาบตาพุด - ท่าเรือแหลมฉบัง	105
รูปที่ 6 - 5 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศเส้นทาง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง	106
รูปที่ 6 - 6 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - หนองคาย	106
รูปที่ 6 - 7 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - ชุมทางหาดใหญ่	107
รูปที่ 6 - 8 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย เส้นทางชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ปาดังเบซาร์	108
รูปที่ 6 - 9 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย เส้นทางมาบตาพุด - ปาดังเบซาร์	108
รูปที่ 6 - 10 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย เส้นทางบางกล้า - ปาดังเบซาร์	109
รูปที่ 6 - 11 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางประเทศไทยกับประเทศลาว เส้นทางแหลมฉบัง - ท่านาแล้ง	109
รูปที่ 6 - 12 การขนส่งสินค้าสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์ทางรางเส้นทางหินลับ - เชียงรากน้อย	110
รูปที่ 6 - 13 การขนส่งสินค้าสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์ทางรางเส้นทางหินลับ - เปรัง	111
รูปที่ 6 - 14 การขนส่งสินค้าสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์ทางรางเส้นทางหินลับ - หนองขอนแก่น	111
รูปที่ 6 - 15 การขนส่งสินค้าสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์ทางรางเส้นทางหินลับ - อุบลราชธานี	112

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 6 - 16 การขนส่งสินค้าสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์ทางรางเส้นทางหินลับ - ลำพูน	112
รูปที่ 6 - 17 การขนส่งสินค้าสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์ทางรางเส้นทางหินลับ - หนองคาย	113
รูปที่ 6 - 18 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซทางรางเส้นทางบางละมุง - นครสวรรค์	113
รูปที่ 6 - 19 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซทางรางเส้นทางบางละมุง - ลำพูน	114
รูปที่ 6 - 20 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบทางรางเส้นทางบึงพระ - แม่ข่าย	114
รูปที่ 6 - 21 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบทางรางเส้นทางบึงพระ - แหลมฉบัง	115
รูปที่ 6 - 22 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบทางรางเส้นทางบึงพระ - มาบตาพุด	115
รูปที่ 6 - 23 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบทางรางเส้นทางบ้านปึกเป็ก - ขอนแก่น	116
รูปที่ 6 - 24 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบทางรางเส้นทางบ้านปึกเป็ก - อุบลราชธานี	116
รูปที่ 6 - 25 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบทางรางเส้นทางบ้านปึกเป็ก - นครลำปาง	117
รูปที่ 6 - 26 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบทางรางเส้นทางบ้านปึกเป็ก - เชียงใหม่	117
รูปที่ 6 - 27 ประเมินการปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2566	125
รูปที่ 7 - 1 เกณฑ์การพิจารณาอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD ปี พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024)	130
รูปที่ 7 - 2 ข้อมูลในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD	130
รูปที่ 7 - 3 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมของประเทศไทยโดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2563 - 2567)	131
รูปที่ 7 - 4 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยชี้วัดทั้ง 4 กลุ่มหลักของประเทศไทยโดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2563 - 2567)	133
รูปที่ 7 - 5 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในปัจจัยตัวชี้วัดกลุ่มหลักที่ 4 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนประจำปี โดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี	135
รูปที่ 7 - 6 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศสมาชิกอาเซียน ในปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ปี พ.ศ. 2566 (ค.ศ. 2023) และ ปี พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024)	137

บทที่ 1

โครงสร้างพื้นฐานทางถนน

ทางหรือถนน ตามมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 แบ่งทางหลวงออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่

- **ทางหลวงพิเศษ** คือ ทางหลวงที่จัดหรือทำไว้เพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษ โดยกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา รวมทั้งควบคุมให้มีการเข้าออกได้เฉพาะ โดยทางเสริมที่เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษตามที่กรมทางหลวงจัดทำขึ้นไว้เท่านั้น

- **ทางหลวงแผ่นดิน** คือ ทางหลวงสายหลักที่เป็นโครงข่ายเชื่อมระหว่างภาค จังหวัด อำเภอ ตลอดจนสถานที่สำคัญ ที่กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงแผ่นดิน

- **ทางหลวงชนบท** คือ ทางหลวงที่กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงชนบท

- **ทางหลวงท้องถิ่น** คือ ทางหลวงที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงท้องถิ่น

- **ทางหลวงสัมปทาน** คือ ทางหลวงที่รัฐบาลได้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสัมปทาน

นอกจากทางหลวง 5 ประเภทแล้ว มีถนนหรือทางตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ดังนี้

- **ทางพิเศษ** คือ ทางหรือถนนซึ่งจัดสร้างขึ้น หรือได้รับโอน หรือได้รับมอบ ไม่ว่าจะจัดสร้างขึ้นในระดับพื้นดิน เหนือหรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษ

โดยโครงสร้างพื้นฐานทางถนนมีหน่วยงานรับผิดชอบในการดำเนินการพัฒนาและบำรุงรักษาทั้งหมด 5 หน่วยงาน แสดงดังตารางที่ 1 - 1

ตารางที่ 1 - 1 หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงสร้างพื้นฐานทางถนน

หน่วยงาน	สังกัด	ประเภทถนน
1. กรมทางหลวง	กระทรวงคมนาคม	ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงสัมปทาน
2. กรมทางหลวงชนบท	กระทรวงคมนาคม	ทางหลวงชนบท
3. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	กระทรวงคมนาคม	ทางพิเศษ
4. กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	กระทรวงมหาดไทย	ทางหลวงท้องถิ่น
5. กรุงเทพมหานคร	กระทรวงมหาดไทย	ทางหลวงท้องถิ่น

ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

1.1 กรมทางหลวง

กรมทางหลวง เป็นหน่วยงานรัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้าง บำรุง และบำรุงรักษา ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน โดยสามารถสรุปข้อมูลระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงในปี พ.ศ. 2566 แบ่งตามลักษณะถนนคอนกรีต ถนนลาดยาง และถนนลูกรัง ได้ดังตารางที่ 1 - 2 ถึง ตารางที่ 1 - 4

ตารางที่ 1 - 2 ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำแนกตามภูมิภาค ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	จังหวัด	จำนวนตอน	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
ภาคเหนือ		733	450.346	14,896.757	14.570	15,361.673
1	กำแพงเพชร	26	-	752.137	-	752.137
2	เชียงราย	80	-	1,507.314	-	1,507.314
3	เชียงใหม่	74	27.027	1,814.111	-	1,841.138
4	ตาก	34	1.460	1,052.701	-	1,054.161
5	นครสวรรค์	69	165.954	955.037	-	1,120.991
6	น่าน	44	0.300	1,047.482	6.720	1,054.502
7	พะเยา	29	-	682.009	-	682.009
8	พิจิตร	39	-	565.763	-	565.763
9	พิษณุโลก	46	42.760	909.162	-	951.922
10	เพชรบูรณ์	67	-	1,298.698	-	1,298.698
11	แพร่	35	20.924	581.833	-	602.757
12	แม่ฮ่องสอน	21	71.445	610.279	-	681.724
13	ลำปาง	39	54.400	897.686	-	952.086
14	ลำพูน	22	40.674	447.823	-	488.497
15	สุโขทัย	61	7.300	842.394	7.850	857.544
16	อุตรดิตถ์	47	18.102	932.328	-	950.430
ภาคกลาง		1,021	1,040.096	12,096.651	8.017	13,144.764
1	กรุงเทพมหานคร	51	107.285	278.810	-	386.095
2	กาญจนบุรี	76	6.040	1,279.622	-	1,285.662
3	จันทบุรี	28	-	523.757	-	523.757
4	ฉะเชิงเทรา	48	28.242	484.161	-	512.403
5	ชลบุรี	110	49.219	834.693	8.017	891.929
6	ชัยนาท	18	18.979	304.054	-	323.033
7	ตราด	19	-	426.818	-	426.818
8	นครนายก	19	-	213.979	-	213.979
9	นครปฐม	44	45.493	405.492	-	450.985
10	นนทบุรี	37	69.505	87.382	-	156.887

ตารางที่ 1 - 2 (ต่อ) ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำแนกตามภูมิภาค ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	จังหวัด	จำนวนตอน	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
11	ปทุมธานี	45	63.286	363.414	-	426.700
12	ประจวบคีรีขันธ์	18	-	378.491	-	378.491
13	ปราจีนบุรี	29	38.217	442.626	-	480.843
14	พระนครศรีอยุธยา	52	91.303	432.249	-	523.552
15	เพชรบุรี	31	-	482.852	-	482.852
16	ระยอง	30	51.467	379.616	-	431.083
17	ราชบุรี	33	3.920	578.292	-	582.212
18	ลพบุรี	60	-	1,044.418	-	1,044.418
19	สมุทรปราการ	50	19.635	223.308	-	242.943
20	สมุทรสงคราม	6	0.447	62.005	-	62.452
21	สมุทรสาคร	8	-	89.810	-	89.810
22	สระแก้ว	31	135.269	641.665	-	776.934
23	สระบุรี	53	79.836	493.338	-	573.174
24	สิงห์บุรี	21	-	257.253	-	257.253
25	สุพรรณบุรี	61	231.953	660.514	-	892.467
26	อ่างทอง	18	-	288.459	-	288.459
27	อุทัยธานี	25	-	439.573	-	439.573
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ		770	114.998	15,633.909	-	15,748.907
1	กาฬสินธุ์	43	-	808.133	-	808.133
2	ขอนแก่น	52	2.415	1,019.717	-	1,022.132
3	ชัยภูมิ	36	16.735	816.555	-	833.290
4	นครพนม	32	1.400	594.227	-	595.627
5	นครราชสีมา	123	77.583	1,686.435	-	1,764.018
6	บึงกาฬ	9	-	338.762	-	338.762
7	บุรีรัมย์	53	-	890.668	-	890.668
8	มหาสารคาม	28	0.100	651.436	-	651.536
9	มุกดาหาร	13	7.743	424.281	-	432.024
10	ยโสธร	14	-	300.098	-	300.098
11	ร้อยเอ็ด	31	-	796.119	-	796.119
12	เลย	47	-	1,136.520	-	1,136.520
13	ศรีสะเกษ	41	3.002	929.324	-	932.326
14	สกลนคร	50	0.984	943.054	-	944.038
15	สุรินทร์	42	-	932.174	-	932.174

ตารางที่ 1 - 2 (ต่อ) ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำแนกตามภูมิภาค ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	จังหวัด	จำนวนตอน	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
16	หนองคาย	16	-	377.730	-	377.730
17	หนองบัวลำภู	11	0.136	287.694	-	287.830
18	อำนาจเจริญ	10	-	200.067	-	200.067
19	อุดรธานี	53	4.425	1,075.107	-	1,079.532
20	อุบลราชธานี	66	0.475	1,425.808	-	1,426.283
ภาคใต้		517	29.689	8,056.771	-	8,086.460
1	กระบี่	23	-	542.787	-	542.787
2	ชุมพร	32	7.629	494.838	-	502.467
3	ตรัง	42	18.622	688.578	-	707.200
4	นครศรีธรรมราช	71	-	1,124.218	-	1,124.218
5	นราธิวาส	54	-	672.108	-	672.108
6	ปัตตานี	36	0.226	342.606	-	342.832
7	พังงา	21	-	363.645	-	363.645
8	พัทลุง	29	1.470	420.519	-	421.989
9	ภูเก็ต	21	-	192.683	-	192.683
10	ยะลา	26	-	445.718	-	445.718
11	ระนอง	6	-	262.134	-	262.134
12	สงขลา	43	-	722.952	-	722.952
13	สตูล	14	-	230.236	-	230.236
14	สุราษฎร์ธานี	99	1.742	1,553.749	-	1,555.491
รวม		3,041	1,635.129	50,684.088	22.587	52,341.804
ปี พ.ศ. 2565 *		3,035	2,754.217	49,489.230	59.095	52,302.542
การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)		6 (0.20)	- 1,119.088 (- 40.63)	1,194.858 (2.41)	- 36.508 (- 61.78)	39.262 (0.08)

ที่มา : กรมทางหลวง (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

หมายเหตุ : * ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

ตารางที่ 1 - 3 ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำแนกตามหน่วยงานของกรมทางหลวง
ปี พ.ศ. 2566

หน่วยงานกรมทางหลวง	จำนวนตอน	ระยะทางจริง (กิโลเมตร)			
		คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
ภาคเหนือ	728	284.528	15,492.773	14.570	15,791.871
สำนักงานทางหลวงที่ 1 (เชียงใหม่)	156	193.546	3,769.899	-	3,963.445
สำนักงานทางหลวงที่ 2 (แพร่)	188	21.224	3,818.638	6.720	3,846.582
สำนักงานทางหลวงที่ 4 (ตาก)	115	8.760	2,554.232	7.850	2,570.842
สำนักงานทางหลวงที่ 5 (พิษณุโลก)	138	60.862	2,500.253	-	2,561.115
สำนักงานทางหลวงที่ 6 (เพชรบูรณ์)	131	0.136	2,849.751	-	2,849.887
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	756	288.348	15,092.894	-	15,381.242
สำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร)	133	10.127	2,950.587	-	2,960.714
สำนักงานทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น)	138	23.575	2,845.520	-	2,869.095
สำนักงานทางหลวงที่ 8 (มหาสารคาม)	101	0.100	2,223.673	-	2,223.773
สำนักงานทางหลวงที่ 9 (อุบลราชธานี)	159	3.477	3,487.373	-	3,490.850
สำนักงานทางหลวงที่ 10 (นครราชสีมา)	225	251.069	3,585.741	-	3,836.810
ภาคกลาง	880	1,016.864	9,806.855	8.017	10,831.736
สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี)	197	245.790	2,728.199	-	2,973.989
สำนักงานทางหลวงที่ 12 (สุพรรณบุรี)	205	296.885	3,012.459	-	3,309.344
สำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพมหานคร)	251	345.261	1,558.842	-	1,904.103
สำนักงานทางหลวงที่ 14 (ชลบุรี)	227	128.928	2,507.355	8.017	2,644.300
ภาคใต้	633	45.389	9,875.576	-	9,920.965
สำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์)	146	23.329	2,231.358	-	2,254.687
สำนักงานทางหลวงที่ 16 (นครศรีธรรมราช)	196	3.212	3,003.457	-	3,006.669
สำนักงานทางหลวงที่ 17 (กระบี่)	116	18.622	2,191.249	-	2,209.871
สำนักงานทางหลวงที่ 18 (สงขลา)	175	0.226	2,449.512	-	2,449.738
กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	43	-	395.093	-	395.093
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 (บางปะอิน - หนองคาย)	17	-	93.300	-	93.300
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพมหานคร - ระยอง)	11	-	181.202	-	181.202
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก)	2	-	64.000	-	64.000
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 (บางใหญ่ - กาญจนบุรี)	13	-	56.591	-	56.591
บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	1	-	20.897	-	20.897
ทางยกระดับดินแดง - อนุสรณ์สถาน	1	-	20.897	-	20.897
รวม	3,041	1,635.129	50,684.088	22.587	52,341.804
ปี พ.ศ. 2565 *	3,035	2,754.217	49,489.230	59.095	52,302.542
การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	6 (0.20)	- 1,119.088 (- 40.63)	1,194.858 (2.41)	- 36.508 (- 61.78)	39.262 (0.08)

ที่มา : กรมทางหลวง (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

หมายเหตุ : * ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

ตารางที่ 1 - 4 ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำแนกตามประเภททางหลวง ปี พ.ศ. 2566

ประเภททางหลวง	ระยะทางจริง (กิโลเมตร)	จำนวน สายทาง	จำนวนสายทาง ที่มีระยะทาง	จำนวนตอน
1. ทางหลวงแผ่นดิน	51,841.687	1,525	1,525	2,991
2. ทางหลวงพิเศษ	479.220	4	4	49
3. ทางหลวงสัมปทาน	20.897	1	1	1
รวม	52,341.804	1,530	1,530	3,041
ปี พ.ศ. 2565 *	52,302.542	1,537	1,533	3,027
การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	39.262 (0.08)	- 7 (- 0.46)	- 3 (- 0.20)	14 (0.46)

ที่มา : กรมทางหลวง (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

หมายเหตุ : * ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

ในปี พ.ศ. 2566 กรมทางหลวงมีระยะทางถนนรวมทั้งสิ้น 52,341.804 กิโลเมตร เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 จำนวน 39.262 กิโลเมตร (เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.08) โดยเป็นทางหลวงแผ่นดิน 51,841.687 กิโลเมตร ทางหลวงพิเศษ 479.220 กิโลเมตร และทางหลวงสัมปทาน 20.897 กิโลเมตร และภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีระยะทางถนนรวมมากที่สุด 15,748.907 กิโลเมตร (ถนนคอนกรีต 114.998 กิโลเมตร และถนนลาดยาง 15,633.909 กิโลเมตร) รองลงมา คือ ภาคเหนือ 15,361.673 กิโลเมตร ภาคกลาง 13,144.764 กิโลเมตร และภาคใต้ 8,086.460 กิโลเมตร ตามลำดับ

1.2 กรมทางหลวงชนบท

กรมทางหลวงชนบท เป็นหน่วยงานรัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้าง บำรุง และบำรุงรักษาทางหลวงชนบท โดยสามารถสรุปข้อมูลระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ในปี พ.ศ. 2566 แบ่งตามลักษณะถนนคอนกรีต ถนนลาดยาง และถนนลูกรัง ได้ดังตารางที่ 1 - 5 และ 1 - 6

ตารางที่ 1 - 5 ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท จำแนกตามภูมิภาค ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	จังหวัด	จำนวน สายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
ภาคเหนือ		711	1,149.975	8,801.478	218.760	10,170.213
1	กำแพงเพชร	46	11.299	751.678	4.851	767.828
2	เชียงราย	49	147.498	620.006	-	767.504
3	เชียงใหม่	90	433.075	942.871	107.370	1,483.316
4	ตาก	27	84.050	402.414	-	486.464
5	นครสวรรค์	49	52.010	687.194	-	739.204
6	น่าน	22	15.488	350.381	-	365.869
7	พะเยา	33	38.451	366.591	1.890	406.932
8	พิจิตร	56	1.737	711.648	-	713.385
9	พิษณุโลก	50	18.131	684.171	35.775	738.077
10	เพชรบูรณ์	51	10.717	616.536	-	627.253
11	แพร่	41	65.862	459.157	31.557	556.576
12	แม่ฮ่องสอน	21	237.716	276.481	37.121	551.318
13	ลำปาง	34	8.237	597.213	0.196	605.646
14	ลำพูน	66	6.286	549.189	-	555.475
15	สุโขทัย	43	17.733	442.760	-	460.493
16	อุตรดิตถ์	33	1.685	343.188	-	344.873
ภาคกลาง		1,163	880.522	13,823.638	98.512	14,802.672
1	กรุงเทพมหานคร	6	-	52.360	-	52.360
2	กาญจนบุรี	74	136.294	1,085.278	61.635	1,283.207
3	จันทบุรี	46	-	691.696	-	691.696
4	ฉะเชิงเทรา	36	2.786	577.820	-	580.606
5	ชลบุรี	59	68.193	564.838	3.040	636.071
6	ชัยนาท	55	-	683.969	-	683.969
7	ตราด	39	28.815	375.230	0.100	404.145
8	นครนายก	24	3.855	275.473	-	279.328
9	นครปฐม	39	50.635	429.217	-	479.852
10	นนทบุรี	36	171.907	139.661	-	311.568

ตารางที่ 1 - 5 (ต่อ) ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท จำแนกตามภูมิภาค
ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	จังหวัด	จำนวน สายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
11	ปทุมธานี	29	38.693	437.815	-	476.508
12	ประจวบคีรีขันธ์	42	9.856	648.787	-	658.643
13	ปราจีนบุรี	42	3.317	497.608	8.732	509.657
14	พระนครศรีอยุธยา	51	77.203	484.568	-	561.771
15	เพชรบุรี	36	1.606	534.036	0.273	535.915
16	ระยอง	43	13.101	535.201	6.403	554.705
17	ราชบุรี	54	26.272	710.113	5.975	742.360
18	ลพบุรี	91	8.679	964.845	4.547	978.071
19	สมุทรปราการ	13	25.291	73.052	-	98.343
20	สมุทรสงคราม	23	7.906	190.401	-	198.307
21	สมุทรสาคร	42	153.506	192.899	-	346.405
22	สระแก้ว	69	3.628	1,122.241	-	1,125.869
23	สระบุรี	55	26.211	570.727	-	596.938
24	สิงห์บุรี	31	5.600	263.243	-	268.843
25	สุพรรณบุรี	68	13.006	935.879	7.807	956.692
26	อ่างทอง	33	2.100	337.019	-	339.119
27	อุทัยธานี	27	2.062	449.662	-	451.724
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ		1,089	920.219	17,382.384	183.219	18,485.822
1	กาฬสินธุ์	72	48.709	1,025.949	37.198	1,111.856
2	ขอนแก่น	72	73.694	1,064.278	42.753	1,180.725
3	ชัยภูมิ	56	48.404	854.076	21.874	924.354
4	นครพนม	54	49.877	868.206	8.869	926.952
5	นครราชสีมา	81	13.285	1,577.457	6.750	1,597.492
6	บึงกาฬ	36	67.601	541.887	1.656	611.144
7	บุรีรัมย์	73	10.831	1,159.252	-	1,170.083
8	มหาสารคาม	37	15.025	617.698	-	632.723
9	มุกดาหาร	28	39.475	405.677	-	445.152
10	ยโสธร	34	27.780	594.245	0.670	622.695
11	ร้อยเอ็ด	72	17.133	1,252.665	-	1,269.798
12	เลย	27	10.474	535.725	-	546.199
13	ศรีสะเกษ	88	76.603	1,103.929	18.974	1,199.506
14	สกลนคร	64	13.306	1,151.633	-	1,164.939

ตารางที่ 1 - 5 (ต่อ) ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท จำแนกตามภูมิภาค
ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	จังหวัด	จำนวน สายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
15	สุรินทร์	42	8.494	776.349	-	784.843
16	หนองคาย	24	3.859	433.225	-	437.084
17	หนองบัวลำภู	33	28.542	485.573	-	514.115
18	อำนาจเจริญ	29	56.311	373.177	10.715	440.203
19	อุดรธานี	71	21.820	1,118.441	28.760	1,169.021
20	อุบลราชธานี	96	288.996	1,442.942	5.000	1,736.938
ภาคใต้		560	195.875	6,522.367	56.636	6,774.878
1	กระบี่	39	10.600	488.376	-	498.976
2	ชุมพร	46	13.440	600.603	3.550	617.593
3	ตรัง	31	5.724	352.725	-	358.449
4	นครศรีธรรมราช	75	21.993	980.192	23.886	1,026.071
5	นราธิวาส	40	12.211	439.853	-	452.064
6	ปัตตานี	50	5.909	485.693	1.445	493.047
7	พังงา	24	5.377	179.343	-	184.720
8	พัทลุง	50	20.548	517.882	-	538.430
9	ภูเก็ต	20	3.359	112.788	-	116.147
10	ยะลา	29	18.190	354.150	-	372.340
11	ระนอง	24	-	320.457	10.735	331.192
12	สงขลา	59	14.724	716.474	3.450	734.648
13	สตูล	40	5.500	563.311	13.570	582.381
14	สุราษฎร์ธานี	33	58.300	410.520	-	468.820
รวม		3,523	3,146.591	46,529.867	557.127	50,233.585
ปี พ.ศ. 2565 *		3,450	2,939.196	46,236.177	478.412	49,653.785
การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)		73 (2.12)	207.395 (7.06)	293.690 (0.64)	78.715 (16.45)	579.800 (1.17)

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

หมายเหตุ : * ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

ตารางที่ 1 - 6 ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท จำแนกตามหน่วยงาน
ของกรมทางหลวงชนบท ปี พ.ศ. 2566

หน่วยงาน	จำนวน สายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
		คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
สำนักบำรุงทาง	12	-	106.496	-	106.496
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 1 (ปทุมธานี)	156	315.194	1,417.979	-	1,733.173
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 2 (สระบุรี)	232	40.490	2,482.784	4.547	2,527.821
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 3 (ชลบุรี)	187	110.109	2,166.965	9.543	2,286.617
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 4 (เพชรบุรี)	197	199.146	2,276.236	6.248	2,481.630
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 5 (นครราชสีมา)	252	81.014	4,367.134	28.624	4,476.772
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 6 (ขอนแก่น)	208	116.326	3,470.366	42.753	3,629.445
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 7 (อุบลราชธานี)	247	449.690	3,514.293	35.359	3,999.342
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 8 (นครสวรรค์)	205	151.158	3,002.596	4.851	3,158.605
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 9 (อุดรดิตถ์)	177	48.266	2,086.655	35.775	2,170.696
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 10 (เชียงใหม่)	211	685.314	2,365.754	144.687	3,195.755
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 11 (สุราษฎร์ธานี)	178	93.733	2,311.772	38.171	2,443.676
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 12 (สงขลา)	218	56.534	2,559.481	18.465	2,634.480
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 13 (ฉะเชิงเทรา)	171	13.586	2,473.142	8.732	2,495.460
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 14 (กระบี่)	164	45.608	1,651.114	0.000	1,696.722
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 15 (อุดรธานี)	164	121.822	2,579.126	30.416	2,731.364
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 16 (กาฬสินธุ์)	218	151.367	3,451.465	46.067	3,648.899
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 17 (เชียงราย)	145	267.299	1,796.135	33.447	2,096.881
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 18 (สุพรรณบุรี)	181	199.935	2,450.374	69.442	2,719.751
รวม	3,523	3,146.591	46,529.867	557.127	50,233.585
ปี พ.ศ. 2565 *	3,450	2,939.196	46,236.177	478.412	49,653.785
การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	73 (2.12)	207.395 (7.06)	293.690 (0.64)	78.715 (16.45)	579.800 (1.17)

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

หมายเหตุ : * ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

ในปี พ.ศ. 2566 กรมทางหลวงชนบทมีระยะทางถนนรวมทั้งสิ้น 50,233.585 กิโลเมตร เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 จำนวน 579.800 กิโลเมตร (เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.17) โดยเป็นถนนคอนกรีต 3,146.591 กิโลเมตร ถนนลาดยาง 46,529.867 กิโลเมตร และถนนลูกรัง 557.127 กิโลเมตร และภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีระยะทางถนนรวมมากที่สุด 18,485.822 กิโลเมตร (ถนนคอนกรีต 920.219 กิโลเมตร ถนนลาดยาง 17,382.384 กิโลเมตร และถนนลูกรัง 183.219 กิโลเมตร) รองลงมา คือ ภาคกลาง 14,802.672 กิโลเมตร ภาคเหนือ 10,170.213 กิโลเมตร และภาคใต้ 6,774.878 กิโลเมตร ตามลำดับ

1.3 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้าง บำรุงรักษาทางพิเศษ และดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษ โดยสามารถสรุปข้อมูลระยะทางถนนในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 1 - 7

ตารางที่ 1 - 7 ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ทางพิเศษ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	หมายเหตุ
1	ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	27.10	เปิด 29 ตุลาคม 2524
2	ทางพิเศษศรีรัช	38.40	เปิด 2 กันยายน 2536
3	ทางพิเศษฉลองรัช	28.20	เปิด 6 ตุลาคม 2539
4	ทางพิเศษบูรพาวิถี	55	เปิด 9 เมษายน 2541
5	ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน - ปากเกร็ด)	32	เปิด 2 ธันวาคม 2541
6	ทางพิเศษสายบางนา - อ่างทอง	4.70	เปิด 15 มิถุนายน 2548
7	ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)	22.50	เปิด 23 มีนาคม 2553
8	ทางพิเศษประจิมรัถยา (ศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	16.70	เปิด 22 สิงหาคม 2559
รวม		224.60	
ปี พ.ศ. 2565 *		224.60	
การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)		-	ไม่เปลี่ยนแปลง จากปี พ.ศ. 2565

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

หมายเหตุ : * ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

ในปี พ.ศ. 2566 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีระยะทางถนนในความรับผิดชอบรวมทั้งสิ้น 224.60 กิโลเมตร ซึ่งไม่เปลี่ยนแปลงจากปี พ.ศ. 2565

1.4 กรมการส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

กรมการส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นหน่วยงานรัฐในสังกัดกระทรวงมหาดไทย มีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้าง บำรุง และบำรุงรักษาทางหลวงท้องถิ่นทั่วประเทศรวม 76 จังหวัด (ยกเว้นกรุงเทพมหานคร) โดยสามารถสรุปข้อมูลระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมการส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 1 - 8

ตารางที่ 1 - 8 ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมการส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	จังหวัด	จำนวน สายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
1	กระบี่	4,666	975.98	1,553.03	2,689.20	5,218.21
2	กาญจนบุรี	10,178	1,885.51	3,048.59	4,527.72	9,461.82
3	กาฬสินธุ์	16,747	3,069.07	1,545.75	8,203.99	12,818.81
4	กำแพงเพชร	8,870	1,909.99	2,075.23	5,754.35	9,739.57
5	ขอนแก่น	26,368	5,714.71	2,698.09	9,227.75	17,640.55
6	จันทบุรี	8,186	1,673.80	1,933.91	3,330.80	6,938.51
7	ฉะเชิงเทรา	6,565	1,124.78	3,080.39	2,130.97	6,336.14
8	ชลบุรี	11,407	3,945.44	2,471.47	1,252.83	7,669.74
9	ชัยนาท	5,916	1,266.25	769.10	3,441.87	5,477.22
10	ชัยภูมิ	15,993	3,571.02	1,975.68	8,248.34	13,795.04
11	ชุมพร	8,333	1,986.79	1,474.50	4,889.04	8,350.33
12	เชียงราย	22,802	5,242.83	1,375.55	4,142.43	10,760.81
13	เชียงใหม่	25,691	5,181.83	4,049.34	5,137.09	14,368.26
14	ตรัง	6,443	1,554.56	2,741.02	1,853.25	6,148.83
15	ตราด	4,128	1,156.23	751.42	1,336.47	3,244.12
16	ตาก	6,884	1,983.25	894.44	3,283.49	6,161.18
17	นครนายก	2,965	657.33	1,176.85	856.31	2,690.49
18	นครปฐม	6,702	1,171.12	2,547.65	1,223.19	4,941.96
19	นครพนม	12,807	2,960.18	762.03	6,546.75	10,268.96
20	นครราชสีมา	42,956	8,774.05	5,309.15	15,651.41	29,734.61
21	นครศรีธรรมราช	16,113	5,008.41	3,706.19	6,487.50	15,202.10
22	นครสวรรค์	12,397	3,689.14	2,237.50	8,203.53	14,130.17
23	นนทบุรี	3,044	1,212.00	427.24	102.38	1,741.62
24	นราธิวาส	5,672	1,730.43	1,453.65	1,381.22	4,565.30
25	น่าน	8,120	1,680.76	1,158.03	2,541.27	5,380.06
26	บึงกาฬ	6,760	1,812.13	441.19	3,455.02	5,708.34
27	บุรีรัมย์	26,706	5,429.22	2,636.33	9,707.00	17,772.55
28	ปทุมธานี	4,244	1,853.61	780.87	828.50	3,462.98

ตารางที่ 1 - 8 (ต่อ) ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมการส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น
ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	จังหวัด	จำนวน สายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
29	ประจวบคีรีขันธ์	7,748	2,252.93	1,651.40	2,412.35	6,316.68
30	ปราจีนบุรี	4,520	1,346.17	1,250.76	1,798.10	4,395.03
31	ปัตตานี	6,000	1,373.15	1,398.39	1,082.88	3,854.42
32	พระนครศรีอยุธยา	6,261	2,315.00	1,291.70	1,047.13	4,653.83
33	พะเยา	8,911	1,636.85	948.28	2,166.93	4,752.06
34	พังงา	2,863	1,057.72	703.65	762.04	2,523.41
35	พัทลุง	7,159	1,504.89	1,671.75	2,970.49	6,147.13
36	พิจิตร	8,282	2,579.57	1,140.36	4,439.71	8,159.64
37	พิษณุโลก	13,620	3,034.31	1,988.46	5,229.96	10,252.73
38	เพชรบุรี	5,480	1,543.55	1,303.93	1,211.29	4,058.77
39	เพชรบูรณ์	12,463	3,346.18	1,336.57	5,539.25	10,222.00
40	แพร่	8,938	1,402.12	1,109.58	1,820.70	4,332.40
41	ภูเก็ต	2,355	332.63	518.30	40.12	891.05
42	มหาสารคาม	13,827	3,357.70	1,578.88	4,754.82	9,691.40
43	มุกดาหาร	6,318	1,283.00	595.97	3,241.63	5,120.60
44	แม่ฮ่องสอน	4,652	1,228.91	365.23	2,785.57	4,379.71
45	ยโสธร	9,032	2,498.18	841.13	5,006.29	8,345.60
46	ยะลา	4,525	1,189.21	1,244.73	1,099.64	3,533.58
47	ร้อยเอ็ด	23,947	5,293.63	1,922.78	9,465.25	16,681.66
48	ระนอง	2,217	549.82	390.43	774.81	1,715.06
49	ระยอง	8,961	2,747.70	2,539.96	1,242.58	6,530.24
50	ราชบุรี	8,671	1,163.64	3,432.21	1,509.14	6,104.99
51	ลพบุรี	9,773	2,060.95	1,635.25	3,726.18	7,422.38
52	ลำปาง	12,003	2,504.52	2,029.11	2,463.12	6,996.75
53	ลำพูน	8,698	1,706.73	966.18	1,581.29	4,254.20
54	เลย	10,523	1,900.27	1,816.09	5,666.22	9,382.58
55	ศรีสะเกษ	22,213	5,825.26	1,597.82	9,991.54	17,414.62
56	สกลนคร	20,462	4,060.54	1,309.65	9,597.86	14,968.05
57	สงขลา	14,544	2,736.89	4,082.37	3,618.52	10,437.78
58	สตูล	3,161	677.69	960.11	669.37	2,307.17
59	สมุทรปราการ	3,543	1,338.63	198.24	40.88	1,577.75
60	สมุทรสงคราม	1,299	156.23	568.30	129.57	854.10

ตารางที่ 1 - 8 (ต่อ) ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมการส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น
ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	จังหวัด	จำนวน สายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
61	สมุทรสาคร	2,619	930.76	519.72	198.99	1,649.47
62	สระแก้ว	7,464	1,552.29	1,166.72	4,622.78	7,341.79
63	สระบุรี	6,332	2,043.29	1,621.49	968.56	4,633.34
64	สิงห์บุรี	3,056	1,043.07	422.88	588.16	2,054.11
65	สุโขทัย	10,730	1,938.23	1,842.84	4,786.68	8,567.75
66	สุพรรณบุรี	11,074	2,410.93	2,017.42	4,911.91	9,340.26
67	สุราษฎร์ธานี	9,908	2,827.32	3,466.46	5,600.28	11,894.06
68	สุรินทร์	21,480	4,361.50	2,706.15	8,816.31	15,883.96
69	หนองคาย	5,524	1,393.28	602.28	2,007.66	4,003.22
70	หนองบัวลำภู	7,102	1,354.06	958.60	3,447.39	5,760.05
71	อ่างทอง	4,056	1,520.36	449.64	668.82	2,638.82
72	อำนาจเจริญ	4,464	879.79	851.38	2,566.33	4,297.50
73	อุดรธานี	24,286	4,984.68	2,821.09	10,019.04	17,824.81
74	อุตรดิตถ์	8,380	1,707.76	1,323.68	2,905.55	5,936.99
75	อุทัยธานี	4,368	1,345.68	1,057.08	2,356.36	4,759.12
76	อุบลราชธานี	29,821	5,925.91	2,542.10	14,607.97	23,075.98
รวม		781,296	180,443.90	123,831.29	293,391.69	597,666.88
ปี พ.ศ. 2565 *		781,296	180,443.90	123,831.29	293,391.69	597,666.88
การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)		-	-	-	-	-

ที่มา : กรมการส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

หมายเหตุ : * ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

ในปี พ.ศ. 2566 กรมการส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่นมีระยะทางถนนในความรับผิดชอบรวมทั้งสิ้น 597,666.88 กิโลเมตร ซึ่งไม่เปลี่ยนแปลงจากปี พ.ศ. 2565 โดยแบ่งเป็นถนนคอนกรีต 180,443.90 กิโลเมตร ถนนลาดยาง 123,831.29 กิโลเมตร และถนนลูกรัง 293,391.69 กิโลเมตร ตามลำดับ

1.5 กรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานคร เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ ในสังกัดกระทรวงมหาดไทย ทำหน้าที่บริหารเขตการปกครองพิเศษกรุงเทพมหานคร ที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 มีหน้าที่จัดบริการสาธารณะให้แก่ประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้างบูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงท้องถิ่นในเขตกรุงเทพมหานคร โดยสามารถสรุปข้อมูลระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมการส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 1 - 9

ตารางที่ 1 - 9 ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2566

หน่วยงาน	ระยะทางรวม (กิโลเมตร)
ศูนย์ก่อสร้างและบูรณะถนน 1 ส่วนก่อสร้างและบูรณะ 1	274.515
ศูนย์ก่อสร้างและบูรณะถนน 1 ส่วนก่อสร้างและบูรณะ 2	211.485
ศูนย์ก่อสร้างและบูรณะถนน 2 ส่วนก่อสร้างและบูรณะ 1	153.462
ศูนย์ก่อสร้างและบูรณะถนน 2 ส่วนก่อสร้างและบูรณะ 2	168.469
ศูนย์ก่อสร้างและบูรณะถนน 3 ส่วนก่อสร้างและบูรณะ 1	251.231
ศูนย์ก่อสร้างและบูรณะถนน 3 ส่วนก่อสร้างและบูรณะ 2	181.150
ถนนสร้างใหม่กองควบคุมการก่อสร้าง	59.538
ถนน ตรอก ซอยในความรับผิดชอบของสำนักงานเขต ประกาศแล้ว	1,045.483
ถนน ตรอก ซอยในความรับผิดชอบของสำนักงานเขต ยังไม่ประกาศ	1,469.743
รวม	3,815.075
ปี พ.ศ. 2565 *	3,785.214
การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	29.861 (0.79)

ที่มา : กรุงเทพมหานคร (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

หมายเหตุ : * ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

ในปี พ.ศ. 2566 กรุงเทพมหานครมีระยะทางถนนในความรับผิดชอบรวมทั้งสิ้น 3,815.075 กิโลเมตร เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 จำนวน 29.861 กิโลเมตร (เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.79)

1.6 สรุประยะทางถนน

จากการรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่า ระยะทางถนนในภาพรวมของประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2567 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2566) มีระยะทางทั้งสิ้น 704,281.944 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็นระยะทางถนนสายหลักและสายรอง 102,575.389 กิโลเมตร ทางพิเศษ 224.600 กิโลเมตร และทางท้องถิ่น 601,481.955 กิโลเมตร ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2566 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2565) 648.923 กิโลเมตร โดยระยะทางถนนสายหลักและสายรองเพิ่มขึ้น 619.062 กิโลเมตร และระยะทางท้องถิ่นเพิ่มขึ้น 29.861 กิโลเมตร ตามลำดับ ส่งผลให้ประเทศไทยมีค่าความหนาแน่นทางถนนในปี พ.ศ. 2567 เท่ากับ 1.373 กิโลเมตร/ตารางกิโลเมตร รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1 - 10

ตารางที่ 1 - 10 สรุประยะทางถนนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2563 - 2567

ประเภทถนน	ระยะทาง (กิโลเมตร)				
	ปี พ.ศ. 2563 (ณ สิ้นปี 2562)	ปี พ.ศ. 2564 (ณ สิ้นปี 2563)	ปี พ.ศ. 2565 (ณ สิ้นปี 2564)	ปี พ.ศ. 2566 (ณ สิ้นปี 2565)	ปี พ.ศ. 2567 (ณ สิ้นปี 2566)
1. ระยะทางถนนสายหลักและสายรอง	100,534.596	101,071.402	101,313.229	101,956.327	102,575.389
1.1 กรมทางหลวง	51,936.843	52,096.756	52,189.444	52,302.542	52,341.804
1.2 กรมทางหลวงชนบท	48,597.753	48,974.646	49,123.785	49,653.785	50,233.585
2. ระยะทางพิเศษ	224.600	224.600	224.600	224.600	224.600
2.1 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	224.600	224.600	224.600	224.600	224.600
3. ระยะทางท้องถิ่น	601,451.035	601,427.24	601,451.347	601,452.094	601,481.955
3.1 กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	597,667.000	597,667.000	597,667.000	597,667.880	597,666.880
3.2 กรุงเทพมหานคร	3,784.035	3,760.240	3,784.347	3,785.214	3,815.075
รวม	702,210.231	702,723.242	702,989.176	703,633.021	704,281.944
พื้นที่ประเทศไทย	513,120.000	51,3120.000	513,120.000	513,120.000	513,120.000
ความหนาแน่นทางถนน (กม./ตร.กม.)	1.369	1.370	1.370	1.371	1.373

ที่มา : รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

บทที่ 2

โครงสร้างพื้นฐานทางราง

โครงสร้างพื้นฐานทางราง หมายถึง ทางหรือถนนซึ่งได้วางรางไว้เพื่อการเดินรถ ตามมาตรฐานโครงสร้างทางรถไฟ ฉบับเดือนมกราคม 2561 ของ สนข. ได้แบ่งประเภทของทางรถไฟออกเป็น 4 ประเภทหลัก ได้แก่

• **ทางรถไฟสำหรับระบบขนส่งทางรางในเมือง (Urban Passenger Rail : UPR)** คือ ทางรถไฟสำหรับระบบขนส่งทางรางในเมือง แบ่งเป็น 2 ประเภทย่อย คือ

(1) ทางรถไฟสำหรับระบบขนส่งทางรางหลักในเมือง (Urban Passenger Heavy Rail : UPHR) คือ ทางรถไฟที่รองรับระบบขนส่งทางรางที่ให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครในเมือง (Urban Lines) ที่มีความเร็วสูงสุดในการให้บริการ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีน้ำหนักลงเพลาสูงสุดไม่เกิน 25 ตัน และมีขนาดทาง 1.435 เมตร

(2) ทางรถไฟสำหรับระบบขนส่งทางรางระบบรอง (Urban Passenger Feeder Rail : UPFR) คือ ทางรถไฟที่รองรับระบบขนส่งทางรางที่ให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครระบบรอง (Feeder Lines) ที่มีความเร็วสูงสุดในการให้บริการ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีน้ำหนักลงเพลาสูงสุดไม่เกิน 12 ตัน เช่น รถไฟฟ้ารางเบา และรถไฟฟ้ารางเดี่ยว เป็นต้น

• **ทางรถไฟสำหรับระบบขนส่งทางรางชานเมือง (Commuter Passenger Rail : CPR)** คือ ทางรถไฟที่รองรับระบบขนส่งทางรางที่ให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครชานเมือง (Commuter Lines) ที่มีความเร็วสูงสุดในการให้บริการ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง น้ำหนักลงเพลาสูงสุดไม่เกิน 25 ตัน และมีขนาดทาง 1.000 หรือ 1.435 เมตร

• **ทางรถไฟสำหรับระบบขนส่งทางรางระหว่างเมือง (Intercity Rail : IR)** คือ ทางรถไฟที่รองรับระบบขนส่งทางรางที่ให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในแนวเส้นทางรถไฟฟาระหว่างเมือง (Intercity Lines) แบ่งเป็น 4 ประเภทย่อย คือ

(1) ทางรถไฟสำหรับระบบขนส่งสินค้าระหว่างเมือง (Intercity Freight Rail : IFR) คือ ทางรถไฟที่รองรับระบบขนส่งทางรางที่ให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางรถไฟฟาระหว่างเมืองที่มีความเร็วสูงสุดในการให้บริการ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน 25 ตัน และมีขนาดทาง 1.000 เมตร

(2) ทางรถไฟสำหรับระบบขนส่งมวลชนระหว่างเมือง (Intercity Passenger Rail : IPR) คือ ทางรถไฟที่รองรับระบบขนส่งทางรางที่ให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางรถไฟฟาระหว่างเมืองที่มีความเร็วสูงสุดในการให้บริการ 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน 25 ตัน และมีขนาดทาง 1.000 เมตร

(3) ทางรถไฟความเร็วสูงปานกลาง (Intercity Rapid - Speed Passenger Rail : IRPR) คือ ทางรถไฟที่รองรับระบบขนส่งทางรางที่ให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางรถไฟฟาระหว่างเมืองที่มีความเร็วสูงสุดในการให้บริการระหว่าง 120 - 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน 25 ตัน หรือเป็นไปตามมาตรฐาน EN1991 - 2 Eurocode 1 : Actions on Structures - Part 2 : Traffic Loads on Bridges (Load Model 71) และมีขนาดทาง 1.435 เมตร

(4) ทางรถไฟความเร็วสูง (Intercity High - Speed Passenger Rail : IHPR) คือ ทางรถไฟที่รองรับระบบขนส่งทางรางที่ให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางรถไฟฟาระหว่างเมืองที่มีความเร็วสูงสุดในการให้บริการมากกว่า 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน 25 ตัน หรือเป็นไปตามมาตรฐาน EN1991 - 2 Eurocode 1 : Actions on Structures - Part 2 : Traffic Loads on Bridges (Load Model 71) และมีขนาดทาง 1.435 เมตร

• **ทางรถไฟสำหรับการปฏิบัติการในย่าน (Yard Operations)** คือ ทางรถไฟสำหรับการปฏิบัติการในย่านสำหรับทางรถไฟทุกประเภทที่กำหนดความเร็วสูงสุดไม่เกิน 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

โดยมีค่านิยามของเส้นทางการให้บริการ ดังนี้

1. เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครในเขตเมือง คือ เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารภายในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่เป็นระบบขนส่งมวลชนหลัก (Heavy Rail)
2. เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครระบบรอง คือ เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครในเขตเมืองที่ทำหน้าที่ขนส่งผู้โดยสารไปยังระบบขนส่งหลัก เช่น รถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail) รถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Mono Rail) และระบบไฟฟ้าอื่น ๆ ที่มีคุณสมบัติคล้ายคลึงกัน
3. เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครในเขตเมือง คือ เส้นทางรถไฟที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารภายในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในรัศมีไม่เกิน 160 กิโลเมตร
4. เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครระหว่างเมือง คือ เส้นทางทางรถไฟที่ให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่มีระยะทางยาวกว่าเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครในเขตเมือง ได้แก่ ทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย

โดยโครงสร้างพื้นฐานทางรางมีหน่วยงานรับผิดชอบในการดำเนินการพัฒนาและบำรุงรักษาทั้งหมด 4 หน่วยงานแสดงดังตารางที่ 2 - 1

ตารางที่ 2 - 1 หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง

หน่วยงาน	สังกัด	ประเภทราง
1. การรถไฟแห่งประเทศไทย	กระทรวงคมนาคม	รถไฟ รถไฟฟ้า Airport Rail Link (ARL)
2. การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	กระทรวงคมนาคม	รถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) รถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) รถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายนคราพัฒนา (สายสีเหลือง) รถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายสีชมพู
3. บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	กระทรวงคมนาคม	รถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายสีแดง
4. กรุงเทพมหานคร	กระทรวงมหาดไทย	รถไฟฟ้าสายสีเขียว

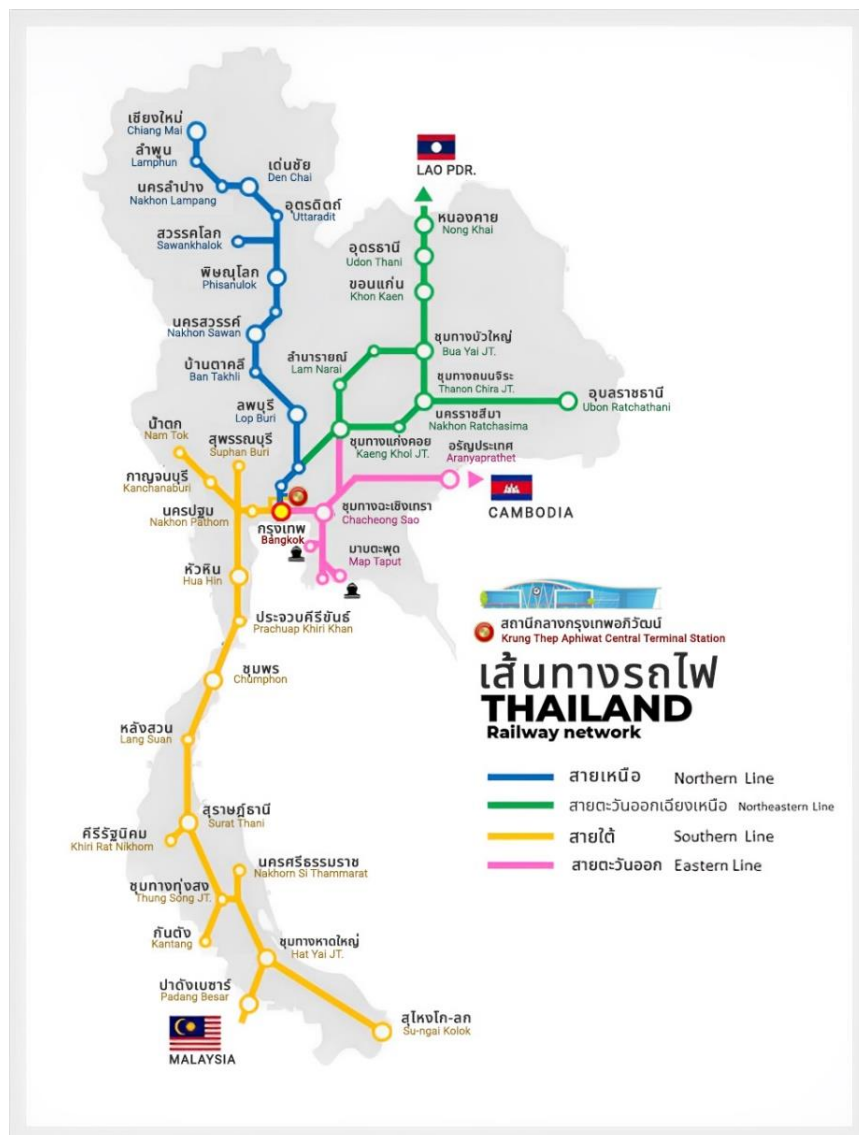
ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

2.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่รับผิดชอบระบบรถไฟที่สร้างแล้วเสร็จจำนวน 5 เส้นทาง ได้แก่ ทางรถไฟสายเหนือ ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ทางรถไฟสายใต้และสายตะวันตก ทางรถไฟสายตะวันออก และทางรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง และรับผิดชอบกำกับดูแลระบบรถไฟที่สร้างแล้วเสร็จจำนวน 1 เส้นทาง ได้แก่ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงค์ (Airport Rail Link : ARL) หรือรถไฟฟ้า ARL ที่มอบหมายให้บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด เป็นผู้รับสัมปทานและให้บริการการเดินทาง

2.1.1 รถไฟ

ในปี พ.ศ. 2566 มีระบบรถไฟที่สร้างแล้วเสร็จ 5 เส้นทาง ได้แก่ ทางรถไฟสายเหนือ ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ทางรถไฟสายใต้ ทางรถไฟสายตะวันออก และทางรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง ดังแสดงในรูปที่ 2 - 1



รูปที่ 2 - 1 เส้นทางรถไฟของประเทศ

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2 - 2 ระยะทางรางทางรถไฟสายเหนือ ปี พ.ศ. 2566

ช่วง	ประเภททางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)		หมายเหตุ
		ทางประธาน	ระยะทางจริง	
กรุงเทพ - ยมราช	ทางคู่	29.725	59.450	ใช้ร่วมกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ สายใต้ - สายตะวันตก และสายตะวันออก
ยมราช - บางซื่อ	ทางคู่			ใช้ร่วมกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ - สายตะวันตก
บางซื่อ - รังสิต	ทางคู่			ใช้ร่วมกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ
รังสิต - บ้านภาชี	ทางสาม	60.899	182.697	ใช้ร่วมกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ
บ้านภาชี - ลพบุรี	ทางคู่	42.422	84.844	
ลพบุรี - เชียงใหม่	ทางเดี่ยว	619.031	619.031	
ชุมทางบ้านดารา - สวรรคโลก	ทางเดี่ยว	29.007	29.007	
รวม			975.029	

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

2) ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือเริ่มจากสถานีกรุงเทพมุ่งไปทางทิศเหนือ ผ่านอยุธยา สระบุรี นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และสุดปลายทางที่อุบลราชธานี (กม. 575) ที่ชุมทางถนนจิระ ในจังหวัดนครราชสีมา มีทางแยกไปจังหวัดขอนแก่น อุดรธานี สุดปลายทางที่หนองคาย (กม. 624) และที่สถานีแก่งคอย จังหวัดสระบุรีมีทางแยกผ่านลำน้ำราษายณ์ จังหวัดลพบุรี จัตุรัส จังหวัดชัยภูมิ (กม. 346) ดังแสดงในรูปที่ 2 - 3 โดยสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางของทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 2 - 3



รูปที่ 2 - 3 ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2 - 3 ระยะทางรางทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ. 2566

ช่วง	ประเภท ทางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)		หมายเหตุ
		ทางประธาน	ระยะทางจริง	
กรุงเทพ - ยมราช	ทางคู่	29.725	59.45	ใช้ร่วมกับทางรถไฟสายเหนือ สายใต้ - สายตะวันตก และสายตะวันออกเฉียง
ยมราช - บางซื่อ	ทางคู่			ใช้ร่วมกับทางรถไฟสายเหนือ และสายใต้ - สายตะวันตก
บางซื่อ - รังสิต	ทางคู่			ใช้ร่วมกับทางรถไฟสายเหนือ
รังสิต - บ้านภาชี	ทางสาม	60.899	182.697	ใช้ร่วมกับทางรถไฟสายเหนือ
บ้านภาชี - มาบกะเบา	ทางคู่	45.529	91.058	รวมทางเลี้ยวเมือง (Chord Line) เชื่อมทางรถไฟ สายเหนือ
ชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น	ทางคู่	188.800	377.600	
ชุมทางแก่งคอย - ชุมทางถนนจิระ	ทางเดี่ยว	124.005	124.005	
ชุมทางแก่งคอย - ชุมทางบัวใหญ่	ทางเดี่ยว	249.887	249.887	
ขอนแก่น - หนองคาย	ทางเดี่ยว	169.800	169.800	รวมระยะสะพานมิตรภาพไทย - ลาว
ชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	ทางเดี่ยว	317.600	317.600	
รวม			1,329.950 *	ไม่รวมระยะทางที่ใช้กับรถไฟสายอื่น ๆ

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

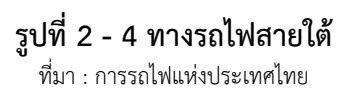
หมายเหตุ : * มีระยะทางที่ใช้ทางประธานร่วมกับทางรถไฟสายอื่น ๆ ได้แก่ ทางรถไฟสายเหนือ สายใต้และสายตะวันตก และสายตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งสิ้น 242.147 กิโลเมตร ทำให้มีระยะทางจริง 1,329.950 กิโลเมตร

3) ทางรถไฟสายใต้ - สายตะวันตก

ทางรถไฟสายใต้ - สายตะวันตก เมื่อแรกสร้างมีจุดเริ่มต้นที่สถานีธนบุรี จนถึงสมัยรัชกาลที่ 6 ได้สร้างทางแยกที่สถานีชุมทางบางซื่อ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สะพานพระรามหกไปบรรจบกับทางรถไฟสายใต้ - สายตะวันตกที่สถานีชุมทางตลิ่งชัน (กม. 22) ทางสายนี้ผ่านจังหวัดนครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ยะลา สตูลปลายทางที่สุไหงโกลก จังหวัดนราธิวาส นอกจากนี้ทางรถไฟสายใต้ - สายตะวันตก ยังมีทางแยกออกไปอีกหลายสาย ดังนี้

- สถานีชุมทางหนองปลาดุก (กม. 80) ไปจังหวัดสุพรรณบุรี (กม. 157)
- สถานีชุมทางหนองปลาดุก (กม. 80) ไปสถานีน้ำตก จังหวัดกาญจนบุรี (กม. 210)
- สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี (กม. 647) ไปคีรีรัฐนิคม จังหวัดสุราษฎร์ธานี (กม. 678)
- สถานีชุมทางบ้านทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช (กม. 773) ไปกันตัง จังหวัดตรัง (กม. 866)
- สถานีชุมทางเขาชุมทอง (กม. 797) ไปจังหวัดนครศรีธรรมราช (กม. 832)
- สถานีชุมทางหาดใหญ่ (กม. 945) ไปบรรจบกับทางรถไฟของประเทศมาเลเซียที่สถานีปาดังเบซาร์ (กม. 990)

ดังแสดงในรูปที่ 2 - 4 โดยสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางของทางรถไฟสายใต้ - สายตะวันตกในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 2 - 4



ตารางที่ 2 - 4 ระยะทางรางทางรถไฟสายใต้ - สายตะวันตก ปี พ.ศ. 2566

ช่วง	ประเภท ทางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)		หมายเหตุ
		ทางประธาน	ระยะทางจริง	
ชุมทางบางซื่อ - ชุมทางตลิ่งชัน	ทางคู่	13.257	26.514	รวมระยะสะพานพระราม 6
ชุมทางตลิ่งชัน - นครปฐม	ทางคู่	43.603	87.206	
ธนบุรี - ชุมทางตลิ่งชัน	ทางเดี่ยว	5.736	5.736	
นครปฐม - ชุมพร	ทางคู่	348.000	696.000	
ชุมพร - สุโขทัย-ลก	ทางเดี่ยว	830.114	830.114	
ชุมทางหนองปลาดุก - น้ำตก	ทางเดี่ยว	130.989	130.989	
ชุมทางหนองปลาดุก - สุพรรณบุรี	ทางเดี่ยว	78.090	78.090	
ชุมทางบ้านโพธิ์ - ศิริราชนิคม	ทางเดี่ยว	31.250	31.250	
ชุมทางทุ่งสง - กันตัง	ทางเดี่ยว	92.802	92.802	
ชุมทางเขาชุมทอง - นครศรีธรรมราช	ทางเดี่ยว	35.081	35.081	
ชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	ทางเดี่ยว	43.502	43.502	
รวม			2,057.284	

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

4) ทางรถไฟสายตะวันออก

ทางรถไฟสายตะวันออกเริ่มต้นจากสถานีกรุงเทพ ผ่านฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สูดปลายทางที่อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว (กม. 255) ทางรถไฟสายใต้มีทางแยกออกไปอีกหลายสาย ดังนี้

- สถานีชุมทางคลองสิบเก้า (กม. 85) มีทางแยกไปบรรจบทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่สถานีชุมทางแก่งคอย (กม. 168)

- สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา (กม. 61) มีทางแยกไปท่าเรือน้ำลึกสัดหีบ (กม. 134)

- สถานีชุมทางศรีราชา (กม. 131) มีทางแยกไปท่าเรือแหลมฉบัง

- สถานีชุมทางเขาชีจรรย์ (กม. 180) มีทางแยกไปยังนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

ดังแสดงในรูปที่ 2 - 5 โดยสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางของทางรถไฟสายตะวันออกในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 2 - 5



รูปที่ 2 - 5 ทางรถไฟสายตะวันออก

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2 - 5 ระยะทางรางทางรถไฟสายสายตะวันออก ปี พ.ศ. 2566

ช่วง	ประเภท ทางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)		หมายเหตุ
		ทางประธาน	ระยะทางจริง	
ยมราช - หัวหมาก	ทางเดียว	12.267	12.267	- ใช้ร่วมกับทางรถไฟสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ - รวมสามเหลี่ยมจิตจรดตา
ICD ลาดกระบัง	ทางเดียว	4.740	4.740	
แม่น้ำ	ทางเดียว	5.218	5.218	
หัวหมาก - ชุมทางฉะเชิงเทรา	ทางสาม	45.820	137.460	
ชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางคลองสิบเก้า	ทางคู่	27.309	54.618	รวมทางเลี้ยวเมือง (Chord Line) สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา
ชุมทางคลองสิบเก้า - ชุมทางแก่งคอย	ทางคู่	85.527	171.054	รวมทางเลี้ยวเมือง (Chord Line) สถานีชุมทางแก่งคอย
ชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางศรีราชา	ทางคู่	70.000	140.000	
ชุมทางศรีราชา - แหลมฉบัง	ทางคู่	9.131	18.262	
ชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ	ทางเดียว	169.000	169.000	
แหลมฉบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง	ทางเดียว	4.326	4.326	
ชุมทางศรีราชา - สัตหีบ	ทางเดียว	64.708	64.708	
ชุมทางเขาชีจรรย์ - มาบตาพุด	ทางเดียว	24.070	24.070	
รวม			805.723	

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

5) ทางรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง

เส้นทางรถไฟสายแม่กลองไม่ได้บรรจบกับเส้นทางรถไฟสายต่างๆ โดยแบ่งเป็น 2 ช่วง ประกอบด้วย

- ช่วงที่ 1 : วงเวียนใหญ่ - มหาชัย โดยเริ่มต้นที่สถานีวงเวียนใหญ่ ไปสุดปลายทางที่สถานีมหาชัย

จังหวัดสมุทรสาคร ระยะทางประมาณ 31.242 กิโลเมตร

- ช่วงที่ 2 : บ้านแหลม - แม่กลอง โดยเริ่มต้นที่สถานีบ้านแหลม จังหวัดสมุทรสาคร ไปสุดปลายทางที่สถานีแม่กลอง จังหวัดสมุทรสงคราม ระยะทางประมาณ 34.041 กิโลเมตร

ดังแสดงในรูปที่ 2 - 6 โดยสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางของทางรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง ในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 2 - 6



รูปที่ 2 - 6 ทางรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2 - 6 ระยะทางรางทางรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง ปี พ.ศ. 2566

ช่วง	ประเภททางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)		หมายเหตุ
		ทางประธาน	ระยะทางจริง	
วงเวียนใหญ่ - มหาชัย	ทางเดี่ยว	31.242	31.242	ไม่เชื่อมต่อกับทางรถไฟสายอื่น
บ้านแหลม - แม่กลอง	ทางเดี่ยว	34.041	34.041	ไม่เชื่อมต่อกับทางรถไฟสายอื่น
รวม			65.283	

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

จากเส้นทางรถไฟทั้ง 5 เส้นทาง ในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่า ปี พ.ศ. 2566 ระยะทางจริงไม่นับระยะทางที่ใช้ทางประธานร่วมกัน รวมทั้งสิ้น 5,233.269 กิโลเมตร โดยเป็นทางเดี่ยว 3,106.506 กิโลเมตร ทางคู่ 1,806.606 กิโลเมตร และทางสาม 320.157 กิโลเมตร โดยรถไฟสายใต้ - สายตะวันตก มีระยะทางรวมมากที่สุด 2,057.284 กิโลเมตร รองลงมา คือ ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ 1,329.950 กิโลเมตร ทางรถไฟสายเหนือ 975.029 กิโลเมตร ทางรถไฟสายตะวันออก 805.723 กิโลเมตร และทางรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง 65.283 กิโลเมตร ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2 - 7

ตารางที่ 2 - 7 สรุประยะทางรางในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2566

สายรถไฟ	ประเภททางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)		หมายเหตุ
		ทางประธาน	ระยะทางจริง	
สายเหนือ	ทางเดี่ยว	648.038	648.038	ระยะทางของทางประธาน ดังนี้ - ทางเดี่ยว 3,041.223 กม. - ทางคู่ 903.303 กม. - ทางสาม 106.719 กม. - แม่กลอง 65.283 กม. (สายวงเวียนใหญ่ - แม่กลอง)
	ทางคู่	72.147	144.294	
	ทางสาม	60.899	182.697	
รวม			975.029	
สายตะวันออกเฉียงเหนือ	ทางเดี่ยว	861.292	861.292	
	ทางคู่ ⁽¹⁾	234.329	468.658	
	ทางสาม ⁽²⁾	-	-	
รวม			1,329.950	
สายใต้ - สายตะวันตก	ทางเดี่ยว	1,247.564	1,247.564	
	ทางคู่	404.860	809.720	
	ทางสาม	-	-	
รวม			2,057.284	
สายตะวันออก	ทางเดี่ยว	284.329	284.329	
	ทางคู่	191.967	383.934	
	ทางสาม	45.820	137.460	
รวม			805.723	
สายมหาชัย - แม่กลอง ⁽³⁾	ทางเดี่ยว	65.283	65.283	
	ทางคู่	-	-	
	ทางสาม	-	-	
รวม			65.283	
รวม			5,233.269	ไม่รวมระยะทางที่ใช้ทางประธานร่วมกัน

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

หมายเหตุ : (1) มีทางประธานที่ใช้ร่วมกันกับทางรถไฟสายใต้ - สายตะวันตก สายตะวันออกเฉียงเหนือและสายตะวันออก รวม 29.725 กิโลเมตร คิดเป็นระยะทางจริงรวมทั้งสิ้น 59.450

(2) มีทางประธานที่ใช้ร่วมกันกับทางรถไฟสายเหนือ รวม 60.899 คิดเป็นระยะทางจริงรวมทั้งสิ้น 182.697 กิโลเมตร

(3) รถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง เป็นรถไฟรางเดี่ยวตลอดเส้นทาง

2.1.2 รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงค์ (Airport Rail Link : ARL)

รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงค์ (Airport Rail Link : ARL) หรือรถไฟฟ้า ARL เป็นระบบขนส่งทางรางเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีขนส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Suvarnabhumi Airport Rail Link and City Air Terminal) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการรับ - ส่งผู้โดยสารภายในเมืองที่จะเดินทางไปยังท่าอากาศยานได้สะดวก รวดเร็ว และคล่องตัว สามารถให้บริการด้วยความเร็ว 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง วิ่งบนทางยกระดับเลียบทางรถไฟสายตะวันออก รวมระยะทาง 28.70 กิโลเมตร เริ่มจากสถานีสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง สถานีบ้านทับช้าง สถานีหัวหมาก สถานีรามคำแหง สถานีมักกะสัน สถานีราชปรารภ และไปสิ้นสุดที่สถานีพญาไท ดังแสดงในรูปที่ 2 - 7 และสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางของรถไฟฟ้า ARL ในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 2 - 8



รูปที่ 2 - 7 รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงค์ (Airport Rail Link : ARL)

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย (โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด)

ตารางที่ 2 - 8 ระยะทางรางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงค์ (Airport Rail Link : ARL) ปี พ.ศ. 2566

ช่วง	ประเภททางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวนสถานี (สถานี)	หมายเหตุ
พญาไท - สุวรรณภูมิ	รางหนัก	28.700	8	เปิด 23 สิงหาคม 2553
รวม		28.700	8	

ที่มา : บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

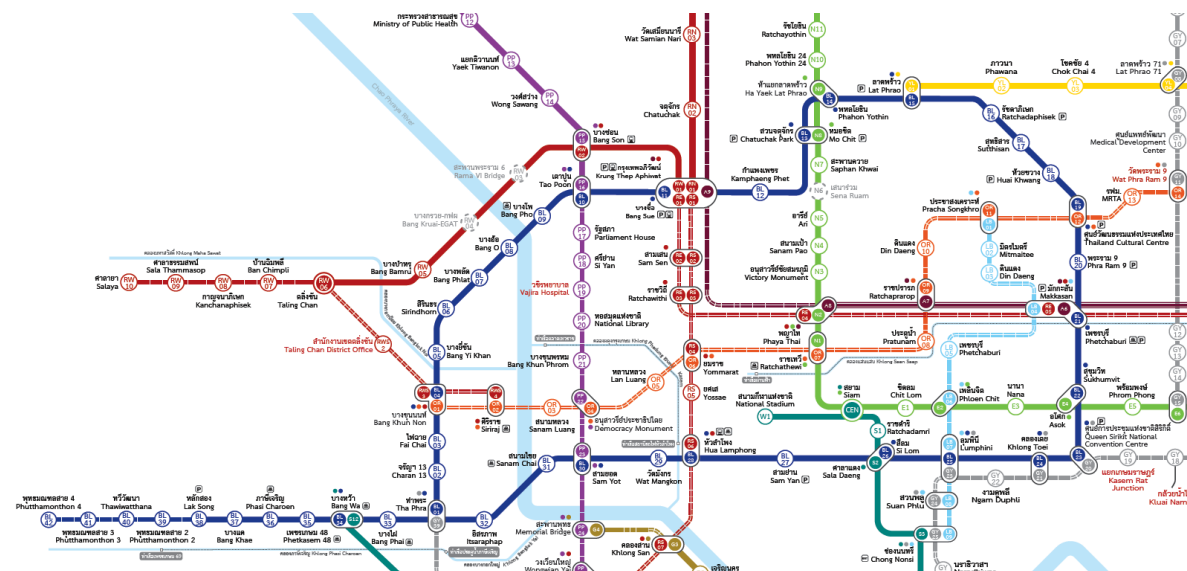
โดยในปัจจุบันบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทเอกชนผู้ร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา) ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบดำเนินการระบบรถไฟฟ้า ARL และเป็นผู้รับสัมปทานและให้บริการการเดินรถภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย

2.2 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีระบบรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในความรับผิดชอบ 4 เส้นทาง ประกอบด้วย รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) รถไฟฟ้ามหานคร สายนคราภิพัฒน์ (สายสีเหลือง) และรถไฟฟ้าสายสีชมพู

2.2.1 รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน)

รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) ช่วงหัวลำโพง - เตาปูน เป็นรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทย โดยเป็นระบบรถไฟฟ้ารางหนัก (Heavy Rail) มีเส้นทางเดินรถรวมระยะทาง 21 กิโลเมตร มีสถานีใต้ดินทั้งหมด 18 สถานี และสถานียกระดับ 1 สถานี เริ่มต้นจากบริเวณหน้าสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ไปทางทิศตะวันออกตามแนวถนนพระราม 4 ผ่านสามย่าน สวนลุมพินี จนกระทั่งตัดกับถนนรัชดาภิเษก เลี้ยวซ้ายไปทางทิศเหนือตามแนวถนนรัชดาภิเษก ผ่านหน้าศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ แยกโอศก แยกพระรามที่ 9 แยกห้วยขวาง แยกรัชดา - ลาดพร้าว เลี้ยวซ้ายไปตามถนนลาดพร้าว จนถึงบริเวณห้าแยกลาดพร้าว เลี้ยวซ้ายเข้าถนนพหลโยธิน ผ่านหน้าสวนจตุจักรไปถึงสถานีรถไฟบางซื่อ จากนั้นเปลี่ยนเป็นโครงสร้างยกระดับที่เตาปูน นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง - บางแค ระยะทางรวม 14 กิโลเมตร มีสถานีใต้ดินทั้งหมด 4 สถานี และสถานียกระดับทั้งหมด 7 สถานี จะเริ่มต้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินหัวลำโพง เชื่อมต่อกับช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ เป็นเส้นทางใต้ดินตามแนวถนนพระราม 4 ผ่านถนนเจริญกรุง วัชรบุรี ถนนสนามไชย ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยา ที่บริเวณปากคลองตลาด ลอดใต้คลองบางกอกใหญ่ ถนนอิสรภาพ แล้วเปลี่ยนเป็นเส้นทางยกระดับมีลักษณะเป็นทางวิ่งรางคู่บนเสาตอม่อบริเวณบนเกาะกลางถนนเข้าสู่สี่แยกท่าพระ ซึ่งจะมีสถานีร่วมกับช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ไปตามแนวถนนเพชรเกษม ผ่านบางไผ่ บางหว้า บางแค และสิ้นสุดสายทางที่บริเวณวงแหวนรอบนอก ถนนกาญจนาภิเษก และตั้งแต่วันที่ 3 มีนาคม 2563 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้เปิดให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ซึ่งเป็นโครงการยกระดับทั้งหมด มี 8 สถานี เริ่มต้นเชื่อมต่อกับช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ บริเวณสถานีบางซื่อ โดยเปลี่ยนระดับจากเส้นทางใต้ดินเป็นเส้นทางยกระดับ ผ่านสถานีเตาปูนซึ่งเป็นสถานีร่วมกับรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เข้าสู่ถนนประชาชื่นสาย 2 ผ่านสี่แยกบางโพ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เลี้ยวซ้ายเข้าถนนจรัญสนิทวงศ์บริเวณโรงเรียนเทคโนโลยีพระราม 6 ผ่านแยกบางพลัด แยกบรมราชชนนี แยกไฟฉาย และสิ้นสุดที่แยกท่าพระ โดยเชื่อมต่อกับช่วงหัวลำโพง - บางแค และเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบโครงข่ายวงแหวนสมบูรณ์แบบ รวมเส้นทางเดินรถเป็นระยะทาง 48 กิโลเมตร ประกอบด้วยสถานีสถานีทั้งหมด 38 สถานี แบ่งเป็นสถานีใต้ดิน 22 สถานี และสถานียกระดับ 16 สถานี และมีลานจอดรถและอาคารจอดแล้วจร จำนวน 10 แห่ง ได้แก่ สถานีลาดพร้าว สถานีรัชดาภิเษก สถานีห้วยขวาง สถานีศูนย์วัฒนธรรม สถานีพระราม 9 สถานีเพชรบุรี สถานีสุขุมวิท สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ สถานีสามย่าน สถานีหลักสอง ดังแสดงในรูปที่ 2 - 8 และสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางที่อยู่ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 2 - 9



รูปที่ 2 - 8 รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน)

ที่มา : กรมการขนส่งทางราง (พฤศจิกายน 2566)

ตารางที่ 2 - 9 ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) ปี พ.ศ. 2566

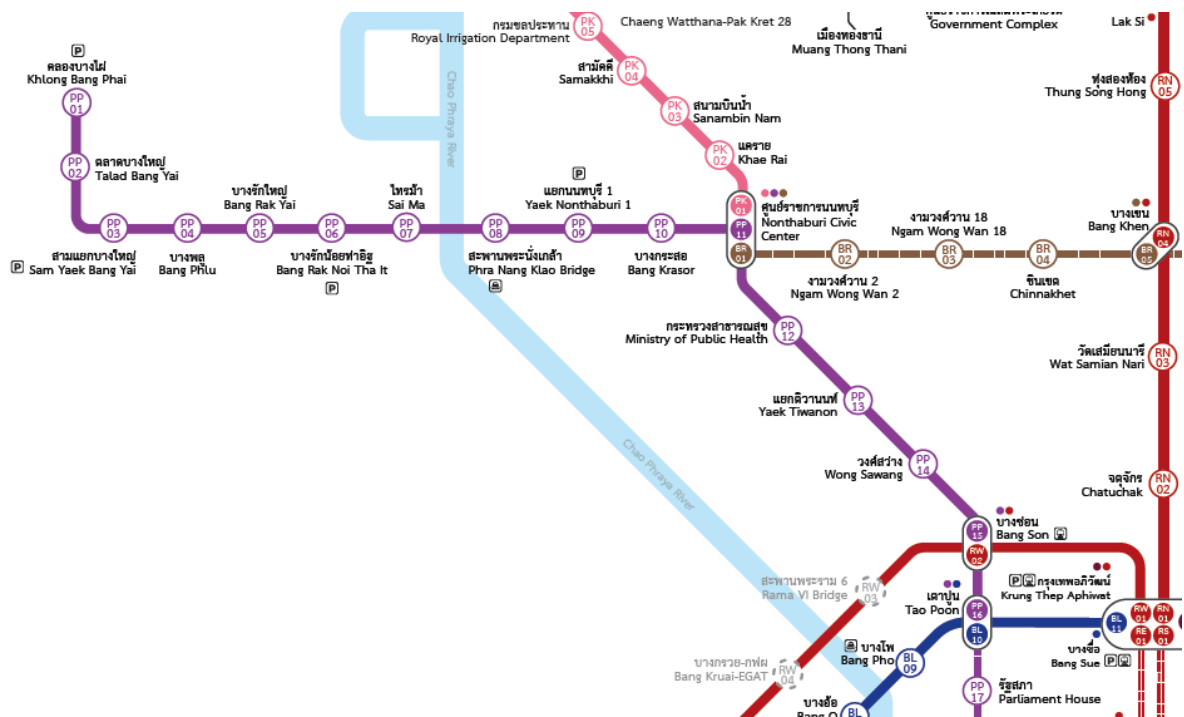
ช่วง	ประเภททางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวนสถานี (สถานี)	หมายเหตุ
ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	รางหนัก	20.00	18	เปิด 3 กรกฎาคม 2547
ช่วงบางซื่อ - เตาปูน	รางหนัก	1.00	1	เปิด 11 สิงหาคม 2560
ช่วงหัวลำโพง - บางแค	รางหนัก	16.00	11	เปิด 29 กันยายน 2562
ช่วงเตาปูน - ท่าพระ	รางหนัก	11.00	8	เปิด 30 มีนาคม 2563
รวม		48.00	38	

ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

โดยในปัจจุบัน บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เป็นผู้รับผิดชอบ และให้บริการการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

2.2.2 รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง)

รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง) เป็นระบบรถไฟฟ้ารางหนัก (Heavy Rail) โครงสร้างยกระดับ มีเส้นทางเดินรถระยะทาง 23 กิโลเมตร มีทั้งหมด 16 สถานี เริ่มจากบริเวณคลองบางไผ่ ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ถนนกาญจนาภิเษก (ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก) เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนรัตนาธิเบศร์ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาใกล้สะพานพระนั่งเกล้า ก่อนถึงสี่แยกแครายจะเลี้ยวขวาไปตามถนนติวานนท์ เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนกรุงเทพ - นนทบุรี ถึงบริเวณแยกเตาปูน มีสถานีเตาปูนเป็นสถานีเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และในอนาคตจะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) โดยมีลานจอดรถและอาคารจอดแล้วจร จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สถานีคลองบางไผ่ สถานีสามแยกบางใหญ่ สถานีบางรักน้อยท่าอิฐ และสถานีแยกถนนนนทบุรี 1 ดังแสดงในรูปที่ 2 - 9 และสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางที่อยู่ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 2 - 10



รูปที่ 2 - 9 รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง)

ที่มา : กรมการขนส่งทางราง (พฤศจิกายน 2566)

ตารางที่ 2 - 10 ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง) ปี พ.ศ. 2566

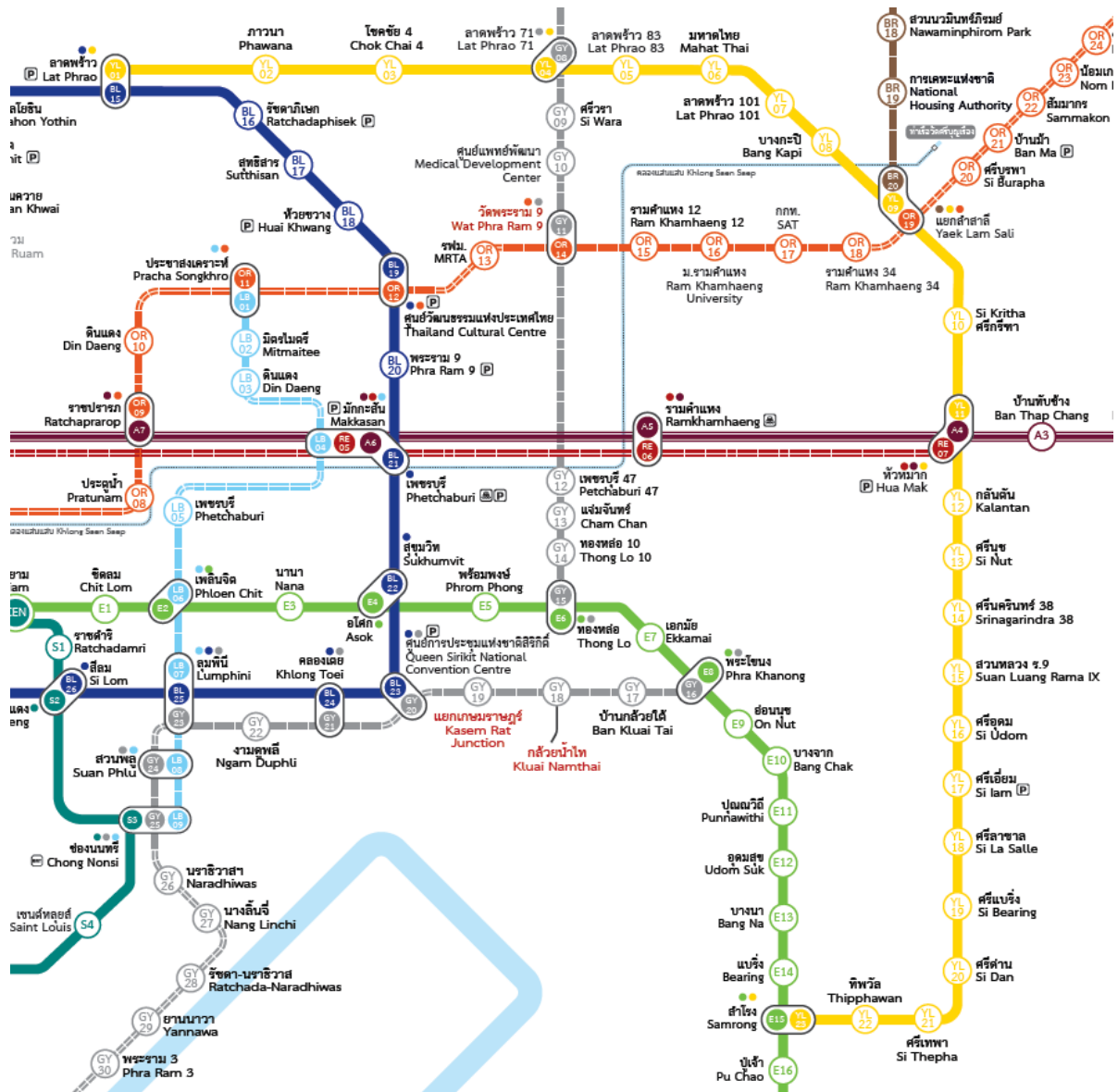
ช่วง	ประเภททางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวนสถานี (สถานี)	หมายเหตุ
ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ	รางหนัก	23.00	16	เปิด 6 สิงหาคม 2559
รวม		23.00	16	

ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

โดยในปัจจุบัน บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เป็นผู้รับผิดชอบและให้บริการการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

2.2.3 รถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง)

รถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง) ช่วงลาดพร้าว - สำโรง เป็นระบบขนส่งมวลชนประเภทรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Straddle Monorail) มีลักษณะเป็นโครงสร้างยกระดับตลอดแนวเส้นทาง โดยในปัจจุบันมีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน 3 สาย คือเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สถานีรัชดา (สถานีลาดพร้าวของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) เชื่อมต่อกับรถไฟ Airport Rail Link บริเวณทางแยกต่างระดับพระราม 9 ที่สถานีหัวหมาก และเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ที่สถานีสำโรง และในอนาคตจะเชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟฟ้าสายสีเทาที่สถานีลาดพร้าว 71 และเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีส้มที่สถานีแยกลำสาลี โดยแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง เริ่มต้นที่จุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่แยกราชดา - ลาดพร้าว ไปตามแนวถนนลาดพร้าว เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทาที่แยกฉลองรัช (ภายในปี 2573) และยกระดับข้ามทางด่วนฉลองรัชจนถึงทางแยกบางกะปิ จากนั้นแนวเส้นทางจะเลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ไปตามถนนศรีนครินทร์ เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มที่ทางแยกลำสาลี (ภายในปี 2571) ต่อจากนั้นแนวเส้นทางจะยกระดับข้ามทางแยกต่างระดับพระราม 9 โดยเชื่อมต่อกับรถไฟ Airport Rail Link และผ่านแยกพัฒนาการ แยกศรีนุช แยกศรีอุดมสุข แยกศรีเอี่ยม จนถึงแยกศรีเทพา จากนั้นแนวเส้นทางจะเลี้ยวขวาอีกครั้งไปทางทิศตะวันตก ตามแนวถนนเทพารักษ์ เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ที่สถานีสำโรง และสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพราย รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 30.4 กิโลเมตร ประกอบด้วยสถานีทั้งหมด 23 แห่ง โดยมีโรงจอดรถศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารและลานจอดแล้วจร อย่างละ 1 แห่ง บริเวณพื้นที่ทางแยกต่างระดับศรีเอี่ยม โดยโรงจอดรถศูนย์ซ่อมบำรุงตั้งอยู่บนถนนศรีนครินทร์ บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ตัดกับถนนบางนา - ตราด ใกล้กับสถานีศรีเอี่ยม ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงประกอบด้วยพื้นที่สำหรับตรวจสอบประจำ (Inspection) และการซ่อมบำรุง (Maintenance and Repair) พื้นที่สำหรับจอดรถไฟฟ้าและศูนย์ควบคุมการเดินรถ (Operation Central Control: OCC) อาคารและลานจอดแล้วจร ตั้งอยู่ติดกับสถานีศรีเอี่ยม บนถนนศรีนครินทร์สามารถรองรับรถยนต์ได้ประมาณ 2,800 คัน ดังแสดงในรูปที่ 2 - 10 และสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางที่อยู่ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 2 - 11



รูปที่ 2 - 10 รถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง)

ที่มา : กรมการขนส่งทางราง (พฤศจิกายน 2566)

ตารางที่ 2 - 11 ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง) ปี พ.ศ. 2566

ช่วง	ประเภท ทางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวนสถานี (สถานี)	หมายเหตุ
ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	รางเดี่ยว	30.400	23	3 กรกฎาคม 2566
รวม		30.40	23	

ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

โดยในปัจจุบัน บริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด หรือ EBM ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของกลุ่มบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS เป็นผู้รับผิดชอบและให้บริการการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

2.2.4 รถไฟฟ้าสายสีชมพู

รถไฟฟ้าสายสีชมพูเป็นระบบขนส่งมวลชนสายรองประเภทรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Straddle Monorail) เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเขตมีนบุรีและจังหวัดนนทบุรี มีลักษณะเป็นโครงสร้างยกระดับตลอดแนวเส้นทาง โดยแนวเส้นทางเริ่มต้นบนถนนรัตนาธิเบศร์ระหว่างศูนย์ราชการนนทบุรีและแยกแคราย เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - บางซื่อ) บริเวณสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี เลี้ยวซ้ายบริเวณแยกแครายเข้าถนนติวานนท์ วิ่งไปตามถนนติวานนท์จนถึงแยกปากเกร็ด เลี้ยวขวาเข้าถนนแจ้งวัฒนะผ่านเมืองทองธานี ผ่านศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ ผ่านทางแยกหลักสี่ เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ที่สถานีหลักสี่ ลอดใต้ทางยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลเวย์) ผ่านวงเวียนอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ โดยมีสถานีวัดพระศรีมหาธาตุเป็นสถานีเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ จากนั้นแนวเส้นทางจะวิ่งตามถนนรามอินทรายกระดับข้ามทางพิเศษคลองรัชภิเษกบริเวณแยกวัชรพล จนถึงแยกมีนบุรีแล้ววิ่งเข้าเมืองมีนบุรีตามถนนสีหบุรานุกิจข้ามคลองสามวาและเลี้ยวขวาข้ามคลองแสนแสบผ่านเข้าสู่ถนนรามคำแหง (สุขาภิบาล 3) จนถึงสุดบริเวณทางแยกร่มเกล้า ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี ที่สถานีมีนบุรี (ภายในปี 2571) รวมความยาวของแนวเส้นทางทั้งสิ้น 34.50 กิโลเมตร ประกอบด้วยสถานีทั้งหมด 30 แห่ง โดยมีศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารและลานจอดแล้วจร อย่างละ 1 แห่ง โดยศูนย์ซ่อมบำรุงตั้งอยู่ริมถนนรามคำแหง ระหว่างซอยรามคำแหง 192 และคลองสองต้นนุ่น โดยมีพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ทั้งการตรวจสอบประจำ (Inspection) และการซ่อมบำรุง (Maintenance and Repair) พื้นที่สำหรับจอดรถไฟฟ้าและสำนักงานรถไฟฟ้าสายสีชมพู และพื้นที่สำหรับจอดรถและอาคารจอดแล้วจรสำหรับผู้โดยสารทั้งของรถไฟฟ้าสายสีชมพูและรถไฟฟ้าสายสีส้ม ในอนาคต และอาคารจอดแล้วจรตั้งอยู่ติดกับสถานีมีนบุรีสามารถรองรับรถยนต์ได้ประมาณ 3,000 คัน ดังแสดงในรูปที่ 2 - 11 และสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางที่อยู่ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 2 - 12



รูปที่ 2 - 11 รถไฟฟ้าสายสีชมพู
ที่มา : กรมการขนส่งทางราง (พฤศจิกายน 2566)

ตารางที่ 2 - 12 ระยะทางรางรถไฟฟ้าสายสีชมพู ปี พ.ศ. 2566

ช่วง	ประเภททางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวนสถานี (สถานี)	หมายเหตุ
ช่วงแคราย - มีนบุรี	รางหนัก	34.50	30	เปิด 31 ธันวาคม 2566
รวม		34.50	30	

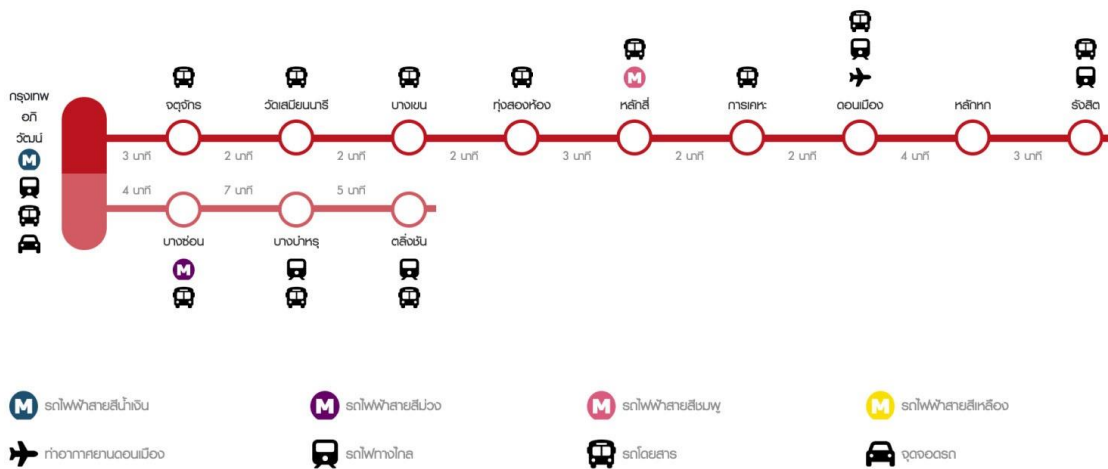
ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

โดยในปัจจุบัน บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด หรือ NBM ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของกลุ่มบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS เป็นผู้รับสัมปทานและให้บริการการเดินทางโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีชมพู ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

2.3 บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) จำนวน 1 เส้นทาง รถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) เป็นโครงการในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (M-MAP) ในช่วงบางซื่อ - ดุสิต ระยะทาง 15.26 กิโลเมตร และช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26.300 กิโลเมตร รวมระยะทาง 41.560 กิโลเมตร เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 โดยเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) แสดงดังรูปที่ 2 - 12 และสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางของรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 2 - 13

เส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง



รูปที่ 2 - 12 รถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

ที่มา : บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

ตารางที่ 2 - 13 ระยะทางรางรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ปี พ.ศ. 2566

ช่วง	ประเภททางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวนสถานี (สถานี)	หมายเหตุ
ช่วงบางซื่อ - ดุสิต	รางหนัก	15.260	4	เปิด 29 พฤศจิกายน 2564
ช่วงบางซื่อ - รังสิต	รางหนัก	26.300	10	เปิด 29 พฤศจิกายน 2564
รวม		41.560	14	

ที่มา : บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

2.4 กรุงเทพมหานคร

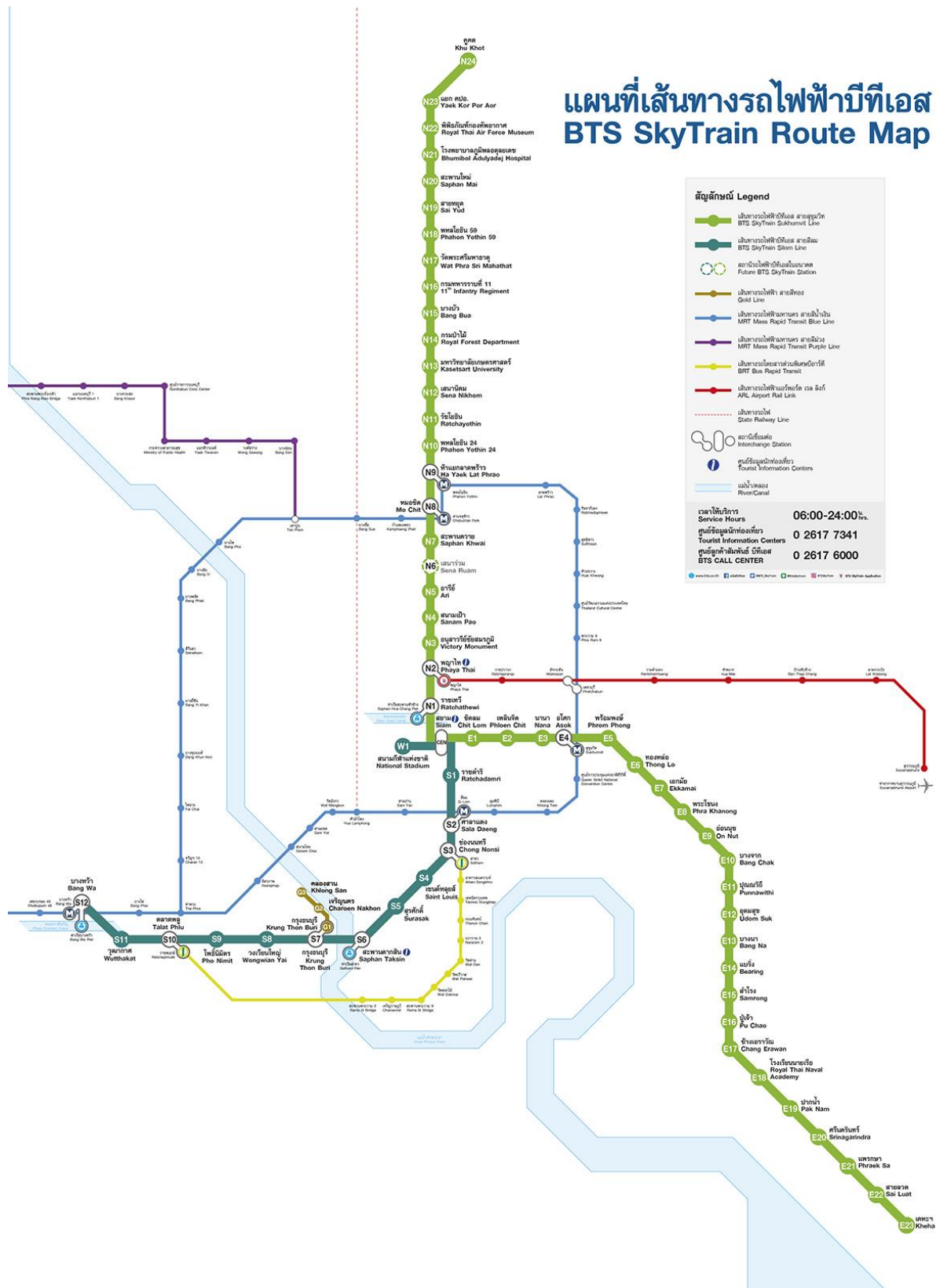
กรุงเทพมหานคร โดยสำนักงานการจราจรและขนส่ง มีโครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ในความรับผิดชอบที่เปิดให้บริการแล้ว จำนวน 2 สาย ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิท และสายสีลม) และสายสีทอง

2.4.1 รถไฟฟ้าสายสีเขียว

1) **สายสุขุมวิท** เปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 ซึ่งมีแนวเส้นทางรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปทุมธานี และสมุทรปราการ เริ่มแรกมีระยะทาง 17 กิโลเมตร ตั้งแต่สถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช ได้รับชื่อพระราชทานว่า “รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา สาย 1” ต่อมาวันที่ 12 สิงหาคม 2554 ได้เปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทระยะทาง 5.50 กิโลเมตร จากสถานีอ่อนนุชถึงสถานีแบริ่ง วันที่ 3 เมษายน 2560 ได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสุขุมวิทส่วนต่อขยายช่วงแบริ่ง - สำโรง อีก 1 สถานี เป็นระยะทาง 1.80 กิโลเมตร วันที่ 6 ธันวาคม 2561 เปิดบริการรถไฟฟ้าสายสุขุมวิทส่วนต่อขยายช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ อีก 8 สถานี คือ สถานีปู่เจ้า สถานีช้างเอราวัณ สถานีโรงเรียนนายเรือ สถานีปากน้ำ สถานีศรีนครินทร์ สถานีแพรงษา สถานีสายลวด และสถานีเคหะฯ เป็นระยะทาง 11 กิโลเมตร วันที่ 9 สิงหาคม 2562 เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสุขุมวิทส่วนต่อขยายช่วงสถานีหมอชิตถึงสถานีห้าแยกลาดพร้าวอีก 1 สถานี เป็นระยะทาง 1.7 กิโลเมตร วันที่ 4 ธันวาคม 2562 เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสุขุมวิทส่วนต่อขยายอีก 4 สถานี คือ สถานีพหลโยธิน 24 สถานีรัชโยธิน สถานีเสนานิคม และสถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นระยะทาง 3.3 กิโลเมตร วันที่ 5 มิถุนายน 2563 เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสุขุมวิทส่วนต่อขยายอีก 4 สถานี คือ สถานีกรมป่าไม้ สถานีบางบัว สถานีกรมทหารราบที่ 11 และสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ เป็นระยะทาง 4.20 กิโลเมตร และล่าสุดเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 ได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสุขุมวิทส่วนต่อขยายสายสีเขียวอีก 7 สถานี คือ สถานีพหลโยธิน 59 สถานีสายหยุด สถานีสะพานใหม่ สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ กองทัพอากาศ สถานีแยก คปอ. และสถานีคูคต เป็นระยะทาง 9.50 กิโลเมตร รวมระยะทาง 55.80 กิโลเมตร จำนวน 47 สถานี

2) **สายสีลม** เปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 ซึ่งมีแนวเส้นทางรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี ของกรุงเทพมหานคร เริ่มแรกระยะทาง 7 กิโลเมตร ตั้งแต่สถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน ซึ่งได้รับชื่อพระราชทานว่า “รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา สาย 2” วันที่ 23 สิงหาคม 2552 ได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีลมส่วนต่อขยายอย่างเป็นทางการเป็นระยะทาง 2.2 กิโลเมตร จากสถานีสะพานตากสินถึงสถานีวงเวียนใหญ่ วันที่ 12 มกราคม 2556 และวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2556 ได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีลมส่วนต่อขยายเพิ่มขึ้นอีก 2 สถานี คือ สถานีโพธิ์นิมิตรและสถานีตลาดพลูตามลำดับ และล่าสุดวันที่ 5 ธันวาคม 2556 ได้เปิดเพิ่มขึ้นอีก 2 สถานี คือ สถานีวุฒากาศและสถานีบางหว้า รวมระยะทางส่วนต่อขยายช่วงวงเวียนใหญ่ - บางหว้า 5.3 กิโลเมตร รวมระยะทาง 14.00 กิโลเมตร จำนวน 13 สถานี

โดยเส้นทางรถไฟฟ้าสายสุขุมวิทและสายสีลมแสดงดังรูปที่ 2 - 13 และสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 2 - 14



รูปที่ 2 - 13 รถไฟฟ้าสายสุขุมวิท และสายสีลม (รถไฟฟ้าสายสีเขียว)

ที่มา : บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ตารางที่ 2 - 14 ระยะทางรางรถไฟสายสุขุมวิท และสายสีลม ปี พ.ศ. 2566

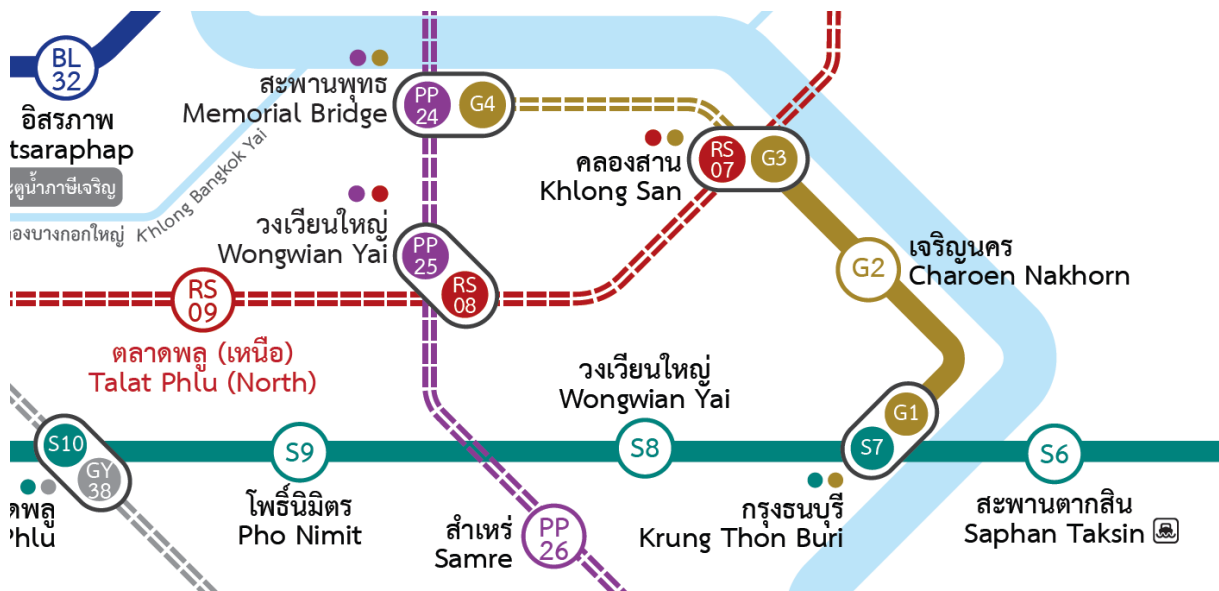
ช่วง	ประเภท ทางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวนสถานี (สถานี)	หมายเหตุ
1. สายสุขุมวิท	รางหนัก	55.80	47	
ช่วงหมอชิต - อ่อนนุช		17.00	17	เปิด 5 ธันวาคม 2542
ช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง		5.30	5	เปิด 12 สิงหาคม 2554
ช่วงแบริ่ง - สำโรง		1.80	1	เปิด 3 เมษายน 2560
ช่วงสำโรง - สมุทรปราการ		13.00	8	เปิด 6 ธันวาคม 2561
ช่วงหมอชิต - ห้าแยกลาดพร้าว		1.70	1	เปิด 9 สิงหาคม 2562
ช่วงห้าแยกลาดพร้าว - มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์		3.30	4	เปิด 4 ธันวาคม 2562
ช่วงมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - วัดพระศรีมหาธาตุ		4.20	4	เปิด 5 มิถุนายน 2563
ช่วงวัดพระศรีมหาธาตุ - คูคต		9.50	7	เปิด 16 ธันวาคม 2563
2. สายสีลม	รางหนัก	14.00	13	
ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - สะพานตากสิน		6.50	7	เปิด 5 ธันวาคม 2542
ช่วงสะพานตากสิน - วงเวียนใหญ่		2.20	2	เปิด 15 พฤษภาคม 2552
ช่วงวงเวียนใหญ่ - บางหว้า		5.30	4	เปิด 5 ธันวาคม 2556
รวม		69.80	60	

ที่มา : บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

โดยในปัจจุบัน บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของกลุ่มบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS เป็นผู้รับผิดชอบและให้บริการการเดินรถ ภายใต้การกำกับดูแลของกรุงเทพมหานคร

2.4.2 รถไฟฟ้าสายสีทอง

โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (รถไฟฟ้าสายสีทอง) ระยะที่ 1 (สถานีรถไฟฟ้า กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตคลองสาน) ดำเนินการโดยบริษัท บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด โดยโครงการเริ่มต้นมาจากแนวคิดในการพัฒนารถไฟฟ้าขนาดรองของสำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2552 เพื่อแก้ไขปัญหาการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าหลักซึ่งอาศัยงบประมาณสูงและระยะเวลาในการพัฒนาโครงการที่ยาวนาน โดยเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2559 คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้ดำเนินโครงการและกรุงเทพมหานครได้มอบหมายให้ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ซึ่งเป็นวิสาหกิจของกรุงเทพมหานคร เป็นผู้รับหน้าที่ในการบริหารและพัฒนาโครงการ และมีการทดลองให้บริการเดินรถเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 ก่อนเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 16 มกราคม 2564 โดยเปิดให้บริการครบทั้ง 3 สถานี ได้แก่ สถานีกรุงเทพมหานคร สถานีเจริญนคร และสถานีคลองสาน รวมระยะทาง 1.88 กิโลเมตร โดยเริ่มต้นจากสถานี กรุงเทพมหานครที่เป็นสถานีเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีลมไปตามแนวถนนเจริญนครไปสิ้นสุดที่สถานีคลองสาน ดังแสดงในรูปที่ 2 - 14 และสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางที่อยู่ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีทองในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 2 - 15



รูปที่ 2 - 14 รถไฟฟ้าสายสีทอง

ที่มา : กรมการขนส่งทางราง (พฤศจิกายน 2566)

ตารางที่ 2 - 15 ระยะทางรางรถไฟฟ้าสายสีทอง ปี พ.ศ. 2566

ช่วง	ประเภททางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวนสถานี (สถานี)	หมายเหตุ
ช่วงกรุงเทพมหานคร - คลองสาน	รางเดี่ยว	1.880	3	เปิด 16 ธันวาคม 2563
รวม		1.880	3	

ที่มา : บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

2.5 สรุประยะทางราง

สนข. ได้รวบรวมและประมวลผลข้อมูลระยะทางรางจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่า ระยะทางรางในภาพรวมของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2567 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2566) มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 5,511.109 กิโลเมตร โดยระยะทางรางเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2566 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2565) รวมทั้งสิ้น 412.900 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็นระยะทางรางรถไฟระหว่างเมือง 5,233.269 กิโลเมตร รถไฟฟ้า 236.280 กิโลเมตร และรถไฟฟ้าชานเมือง 41.560 กิโลเมตร โดยระยะทางรางรถไฟระหว่างเมืองเพิ่มขึ้น 348.000 กิโลเมตร และระยะรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น 64.900 กิโลเมตร ตามลำดับ ส่งผลให้ประเทศไทยมีค่าความหนาแน่นทางรางในปี พ.ศ. 2567 เท่ากับ 0.011 กิโลเมตร/ตารางกิโลเมตร รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2 - 16

ตารางที่ 2 - 16 สรุประยะทางรางของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2563 - 2567

ประเภทราง	ระยะทางราง (กิโลเมตร)					หมายเหตุ
	ปี พ.ศ. 2563 (ณ สิ้นปี 2562)	ปี พ.ศ. 2564 (ณ สิ้นปี 2563)	ปี พ.ศ. 2565 (ณ สิ้นปี 2564)	ปี พ.ศ. 2566 (ณ สิ้นปี 2565)	ปี พ.ศ. 2567 (ณ สิ้นปี 2566)	
1. รถไฟระหว่างเมือง (การรถไฟแห่งประเทศไทย)	3,110.702	4,814.534	4,814.534	4,885.269	5,233.269 ⁽¹⁾	
1.1 สายเหนือ	975.029	975.029	975.029	975.029	975.029	
1.2 สายตะวันออกเฉียงเหนือ	-	1,332.367	1,332.367	1,329.950	1,329.950 ⁽²⁾	
1.3 สายตะวันออก	-	816.571	816.571	805.723	805.723	
1.4 สายใต้ - สายตะวันตก	1,329.950	1,625.284	1,625.284	1,709.284	2,057.284	
1.5 สายมหาชัย - แม่กลอง	805.723	65.283	65.283	65.283	65.283	
2. รถไฟฟ้า	135.800	168.380	171.380	171.380	236.280	
2.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย	28.500	28.500	28.700	28.700	28.700	
2.1.1 รถไฟฟ้า Airport Rail Link	28.500	28.500	28.700	28.700	28.700	เปิด 23 ส.ค. 53
2.2 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	58.000	70.000	71.000	71.000	135.900	
2.2.1 สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)	35.000	47.000	48.000	48.000	48.000	
(1) ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	เปิด 3 ก.ค. 47
(2) ช่วงบางซื่อ - เตาปูน	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	เปิด 11 ส.ค. 60
(3) ช่วงหัวลำโพง - บางแค	14.000	14.000	16.000	16.000	16.000	เปิด 29 ก.ย. 62
(4) ช่วงเตาปูน - ท่าพระ	-	12.000	11.000	11.000	11.000	เปิด 30 มี.ค. 63
2.2.2 สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000	
(1) ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000	เปิด 6 ส.ค. 59
2.2.3 สายสีเหลือง	-	-	-	-	30.400	
(1) ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	-	-	-	-	30.400	เปิด 3 ก.ค. 66
2.2.4 สายสีชมพู	-	-	-	-	34.500	
(1) ช่วงแคราย - มีนบุรี	-	-	-	-	34.500	เปิด 31 ธ.ค. 66

ตารางที่ 2 - 16 (ต่อ) สรุประยะทางรางของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2563 - 2567

ประเภทราง	ระยะทางราง (กิโลเมตร)					หมายเหตุ
	ปี พ.ศ. 2563 (ณ สิ้นปี 2562)	ปี พ.ศ. 2564 (ณ สิ้นปี 2563)	ปี พ.ศ. 2565 (ณ สิ้นปี 2564)	ปี พ.ศ. 2566 (ณ สิ้นปี 2565)	ปี พ.ศ. 2567 (ณ สิ้นปี 2566)	
2.3 กรุงเทพมหานคร (กทม.)	49.300	69.880	71.680	71.680	71.680	
2.3.1 สายสุขุมวิท	34.800	53.500	55.800	55.800	55.800	
(1) ช่วงหมอชิต - อ่อนนุช	16.500	16.500	17.000	17.000	17.000	เปิด 5 ธ.ค. 42
(2) ช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง	5.500	5.500	5.300	5.300	5.300	เปิด 12 ส.ค. 54
(3) ช่วงแบริ่ง - สำโรง	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	เปิด 3 เม.ย. 60
(4) ช่วงสำโรง - สมุทรปราการ	11.000	11.000	13.000	13.000	13.000	เปิด 6 ธ.ค. 61
(5) ช่วงหมอชิต - หัวแยกลาดพร้าว	-	1.700	1.700	1.700	1.700	เปิด 9 ส.ค. 62
(6) ช่วงหัวแยกลาดพร้าว - มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	-	3.300	3.300	3.300	3.300	เปิด 4 ธ.ค. 62
(7) ช่วงมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - วัดพระศรีมหาธาตุ	-	4.200	4.200	4.200	4.200	เปิด 5 มิ.ย. 63
(8) ช่วงวัดพระศรีมหาธาตุ - คูคต	-	9.500	9.500	9.500	9.500	เปิด 16 ธ.ค. 63
2.3.2 สายสีลม	14.500	14.500	14.000	14.000	14.000	
(1) ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - สะพานตากสิน	7.000	7.000	6.500	6.500	6.500	เปิด 5 ธ.ค. 42
(2) ช่วงสะพานตากสิน - วงเวียนใหญ่	2.200	2.200	2.200	2.200	2.200	เปิด 15 พ.ค. 52
(3) ช่วงวงเวียนใหญ่ - บางหว้า	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300	เปิด 5 ธ.ค. 56
2.3.3 สายสีทอง	-	1.880	1.880	1.880	1.880	
(1) ช่วงกรุงธนบุรี - คลองสาน	-	1.880	1.880	1.880	1.880	เปิด 16 ธ.ค. 63
3. รถไฟฟ้าชานเมือง (การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.))	-	-	41.560	41.560	41.560	
3.1 สายสีแดง (เหนือ) ช่วงบางซื่อ - รังสิต	-	-	26.300	26.300	26.300	เปิด 29 พ.ย. 64
3.2 สายสีแดง (ตะวันตก) ช่วงบางซื่อ - ดิเลชั่น	-	-	15.260	15.260	15.260	เปิด 29 พ.ย. 64
รวม 1 - 3	3,246.502	4,982.914	5,027.474	5,098.209	5,511.109	
พื้นที่ประเทศไทย (ตร.กม.)	513,120.000	513,120.000	513,120.000	513,120.000	513,120.000	
ความหนาแน่นทางราง (กม./ตร.กม.)	0.006	0.010	0.010	0.010	0.011	

ที่มา : รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

หมายเหตุ : (1) มีระยะทางที่ใช้ทางประธานร่วมกันระหว่างทางรถไฟสายเหนือ สายใต้ - สายตะวันตก สายตะวันออกเฉียงเหนือและสายตะวันออก รวมทั้งสิ้น 242.147 กิโลเมตร ทำให้มีระยะทางจริงเพียง 5,233.269 กิโลเมตร

(2) มีระยะทางที่ใช้ทางประธานร่วมกันกับทางรถไฟสายอื่น ๆ ได้แก่ ทางรถไฟสายเหนือ สายใต้และสายตะวันตก และสายตะวันออก รวมทั้งสิ้น 242.147 กิโลเมตร ทำให้มีระยะทางจริง 1,329.950 กิโลเมตร

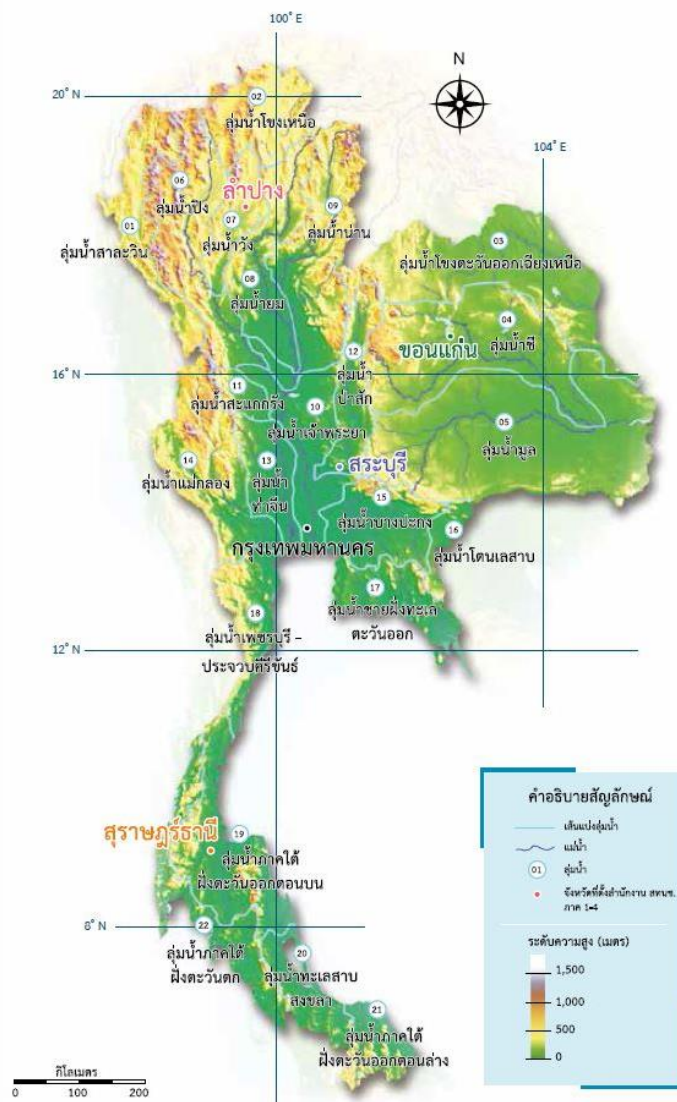
บทที่ 3

โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ

โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ หมายถึง แม่น้ำ ลำคลอง ทางน้ำ ตามธรรมชาติ และแหล่งน้ำที่มนุษย์สร้างขึ้น เพื่อใช้ประโยชน์ในด้านต่าง ๆ เช่น ด้านคมนาคม เกษตรกรรม การอุตสาหกรรม การพลังงาน การสาธารณสุข โภค ทั้งนี้ รวมไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำเหล่านั้นด้วย

3.1 กลุ่มน้ำสายหลักของประเทศไทย

ประเทศไทยมีกลุ่มน้ำสายหลักทั้งสิ้น 22 กลุ่มน้ำ ตามที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกากำหนดกลุ่มน้ำ พ.ศ. 2564 แบ่งเป็นกลุ่มน้ำสาขาจำนวน 353 กลุ่มน้ำ และหมู่เกาะต่าง ๆ ของแต่ละกลุ่มน้ำอีกจำนวน 6 หมู่เกาะ รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 3 - 1 และ ตารางที่ 3 - 1 โดยมีการใช้น้ำจากกลุ่มน้ำต่าง ๆ ในหลาย ๆ ด้าน ทั้งด้านคมนาคม ด้านเกษตรกรรม ด้านอุปโภคบริโภค และด้านอุตสาหกรรม โดยการใช้ประโยชน์ด้านคมนาคมนั้นมีวัตถุประสงค์หลัก 2 วัตถุประสงค์ คือ การขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร



รูปที่ 3 - 1 กลุ่มน้ำของประเทศไทย

ที่มา : สำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ

ตารางที่ 3 - 1 ลำน้ำหลักของประเทศไทยตามพระราชกฤษฎีกากำหนดลุ่มน้ำ พ.ศ. 2564

ลำดับที่	ลุ่มน้ำ	พื้นที่ลุ่มน้ำ (ตารางกิโลเมตร)	ความยาวลำน้ำ (กิโลเมตร)	ลุ่มน้ำสาขา (ลุ่มน้ำ)	จังหวัด ในเขตลุ่มน้ำ
1	ลุ่มน้ำสาละวิน	19,105.590	250	22	3
2	ลุ่มน้ำโขงเหนือ	17,435.280	300	17	3
3	ลุ่มน้ำโขงตะวันออกเฉียงเหนือ	47,161.970	520	36	15
4	ลุ่มน้ำชี	49,273.860	1,030	27	15
5	ลุ่มน้ำมูล	70,943.010	880	53	15
6	ลุ่มน้ำปิง	34,471.510	778	30	6
7	ลุ่มน้ำวัง	10,788.860	488	11	4
8	ลุ่มน้ำยม	23,995.556	793	19	11
9	ลุ่มน้ำน่าน	34,837.700	589	23	10
10	ลุ่มน้ำเจ้าพระยา	20,441.940	378	2	19
11	ลุ่มน้ำสะแกกรัง	4,911.480	229	6	3
12	ลุ่มน้ำป่าสัก	15,603.330	746	11	7
13	ลุ่มน้ำท่าจีน	13,446.490	323	2	13
14	ลุ่มน้ำแม่กลอง	30,228.120	560	17	8
15	ลุ่มน้ำบางปะกง	20,303.0	400	10	11
16	ลุ่มน้ำโดนเสาบ	4,148.120	55	3	3
17	ลุ่มน้ำชายฝั่งทะเลตะวันออก	13,122.660	65	10	5
18	ลุ่มน้ำเพชรบุรี - ประจวบคีรีขันธ์	13,370.960	240	9	5
19	ลุ่มน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันออกตอนบน	29,181.540	260	19	9
20	ลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา	11,991.360	120	6	6
21	ลุ่มน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันออกตอนล่าง	10,605.450	240	7	4
22	ลุ่มน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตก	19,732.990	190	13	11
รวม		697,827.776	9,434	353	

ที่มา : สำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ

3.2 ท่าเทียบเรือของประเทศไทย

3.2.1 กรมเจ้าท่า

กรมเจ้าท่า เป็นหน่วยงานรัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ศึกษา วิเคราะห์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี โดยในปี พ.ศ. 2566 กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือแล้วเสร็จรวมทั้งสิ้น 164 ท่าเรือ เป็นท่าเทียบเรือบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทย จำนวน 14 ท่า ท่าเทียบเรือบริเวณชายฝั่งทะเลอันดามัน 34 ท่า ท่าเทียบเรือบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก 8 ท่า ท่าเทียบเรือบริเวณภาคกลาง 8 ท่า ท่าเทียบเรือบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 3 ท่า ท่าเทียบเรือบริเวณภาคเหนือ 4 ท่า และท่าเทียบเรือโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 93 ท่า รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 3 - 2 และรูปที่ 3 - 3

3.2.2 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

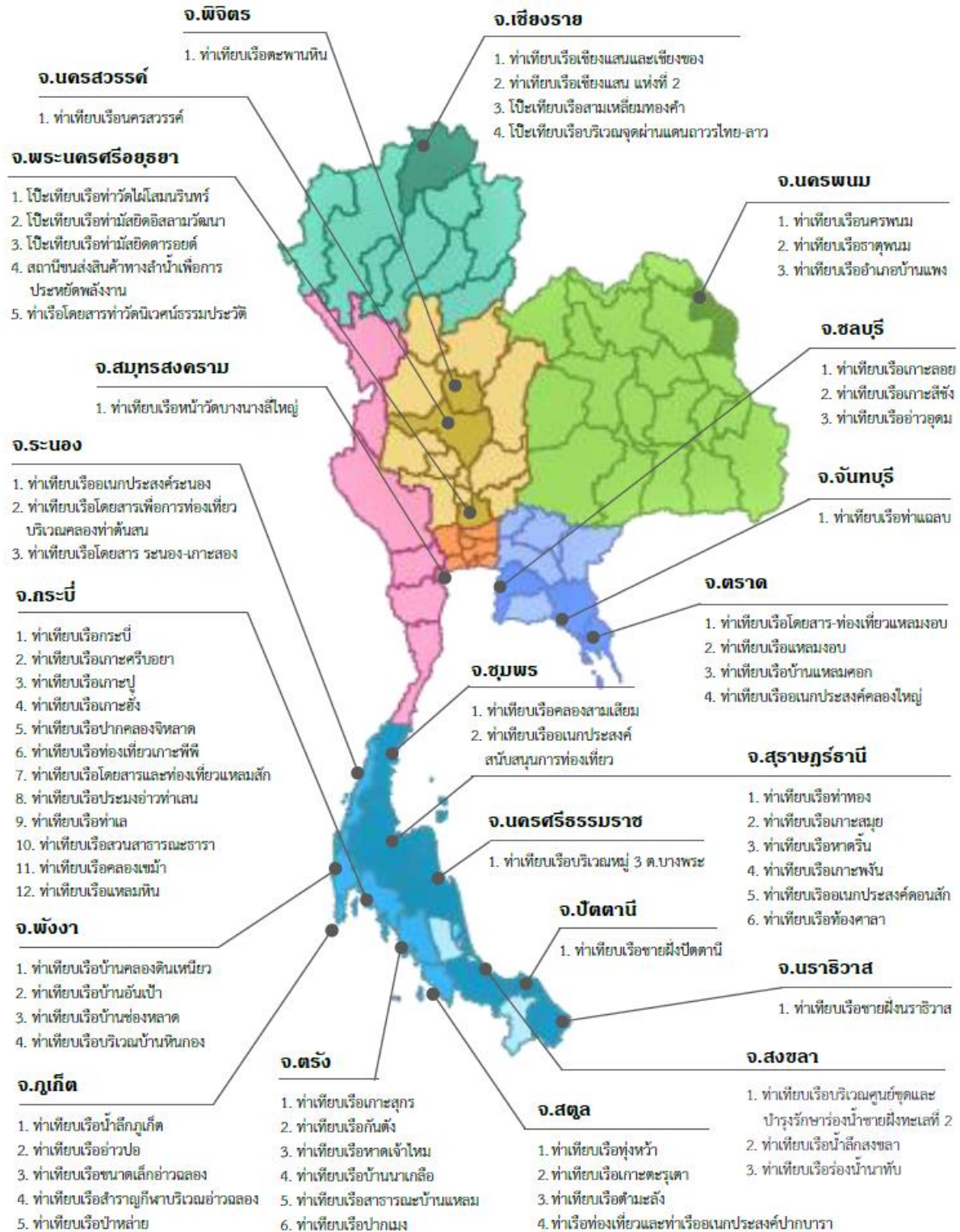
การท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ประกอบและส่งเสริมกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐ โดยในปี พ.ศ. 2566 การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีหน้าที่รับผิดชอบบริหารท่าเรือสำคัญ จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือระนอง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือเชียงของ

3.2.3 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

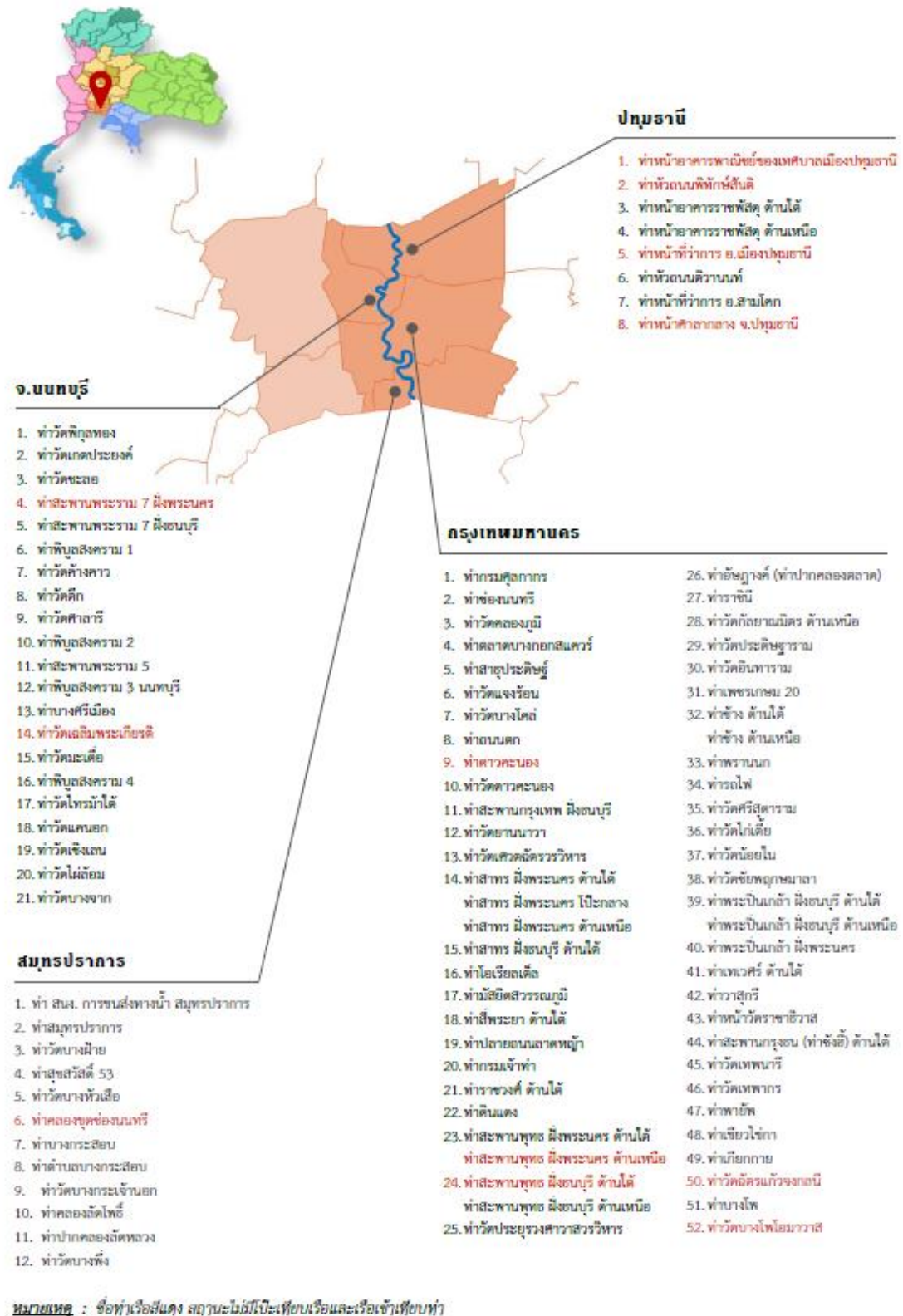
การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงอุตสาหกรรม มีหน้าที่จัดตั้งและพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมและดำเนินกิจการท่าเรือเพื่อรองรับและสนับสนุนการดำเนินงานของนิคมอุตสาหกรรม โดยในปี พ.ศ. 2566 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยมีท่าเรืออุตสาหกรรมในความรับผิดชอบ 1 แห่ง คือ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด โดยแบ่งเป็นท่าเทียบเรือสาธารณะและท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ ตามลักษณะของการลงทุน

1) ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ประเภท ท่าเทียบเรือทั่วไป หมายถึง ท่าเทียบเรือที่ไม่จำกัดผู้ใช้บริการ โดยมีการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน แบ่งเป็น ท่าเทียบเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด บริหารงานโดยสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป บริหารงานโดยบริษัท ไทย คอนเน็คทีวิตี เทอมินอล จำกัด (TCT) (ระยะเวลาบริหารงาน 30 ปี) และท่าเทียบเรือสินค้าเหลว บริหารงานโดยบริษัท ไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด (ระยะเวลาบริหารงาน 30 ปี)

2) ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ประเภท ท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ หมายถึง ท่าเทียบเรือที่มีการจำกัดจำนวนผู้ใช้บริการเฉพาะกลุ่มของผู้ประกอบการเอง โดยผู้ประกอบการจะเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเองทั้งหมด โดยในปี พ.ศ. 2566 มีผู้ประกอบการลงทุนรวมทั้ง 9 ราย ได้แก่ บริษัท เอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) บริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด บริษัท พีทีที แอลเอ็นจี จำกัด บริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด และบริษัท ระยอง เทอร์มินัล จำกัด



รูปที่ 3 - 2 ทำเทียมเรือบริเวณภูมิภาคต่างๆ ของประเทศไทยในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า
ที่มา : กรมเจ้าท่า



รูปที่ 3 - 3 ทำเทียบเรือโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า
ที่มา : กรมเจ้าท่า

3.3 โครงการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทย

โครงการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทยในปัจจุบันแบ่งออกเป็น 2 โครงการ คือ การขนส่งสินค้าทางลำน้ำและการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง

3.3.1 การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ

การขนส่งสินค้าทางลำน้ำในประเทศไทยแบ่งออกเป็น การขนส่งสินค้าทางลำน้ำภายในประเทศ และการขนส่งสินค้าทางลำน้ำระหว่างประเทศ ดังนี้

1) เส้นทางขนส่งสินค้าทางลำน้ำภายในประเทศ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำท่าจีน โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายหลัก โดยช่วงของลำน้ำที่สามารถใช้ในการขนส่งสินค้าภายในประเทศ แสดงดังตารางที่ 3 - 2

ตารางที่ 3 - 2 เส้นทางขนส่งสินค้าตามลำน้ำภายในประเทศ

ลำน้ำ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ช่วงการขนส่ง
1. แม่น้ำเจ้าพระยา	170	ตั้งแต่ปากน้ำ จังหวัดสมุทรปราการ ถึง อำเภอมือง จังหวัดอ่างทอง
2. แม่น้ำป่าสัก	47	ตั้งแต่จุดบรรจบแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ถึงอำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
3. แม่น้ำบางปะกง	10	ตั้งแต่ปากแม่น้ำ (จังหวัดฉะเชิงเทรา) เข้าไปประมาณ 10 กิโลเมตร
4. แม่น้ำแม่กลอง	-	บริเวณปากแม่น้ำ
5. แม่น้ำท่าจีน	78	ตั้งแต่ปากแม่น้ำ (จังหวัดสมุทรสาคร) ถึง อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม
รวม	305	

ที่มา : แผนปฏิบัติการ ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับเมษายน 2566), กุมภาพันธ์ 2567, กรมเจ้าท่า

2) เส้นทางขนส่งสินค้าทางลำน้ำระหว่างประเทศ ได้แก่ การขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน ระหว่างกลุ่มประเทศสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (จีน เมียนมา ลาว และไทย) โดยมีท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงราย เป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้า

โดยมีท่าเทียบเรือสำหรับการขนส่งสินค้าทางลำน้ำที่สำคัญในปี พ.ศ. 2566 แสดงดังตารางที่ 3 - 3

ตารางที่ 3 - 3 ท่าเทียบเรือลำน้ำสำหรับการขนส่งสินค้าทางลำน้ำที่สำคัญในปี พ.ศ. 2566

ภูมิภาค	จำนวนท่าเรือ (แห่ง)	ท่าเรือ	หน่วยงานกำกับ
ภาคกลาง	8	ท่าเรือบริเวณจังหวัดนครสวรรค์ 1 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดพิจิตร 1 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดพระนครศรีอยุธยา 5 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดสมุทรสงคราม 1 แห่ง	กรมเจ้าท่า
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	3	ท่าเรือบริเวณจังหวัดนครพนม 3 แห่ง	กรมเจ้าท่า
ภาคเหนือ	4	ท่าเรือบริเวณจังหวัดเชียงราย 1 แห่ง	กรมเจ้าท่า
รวม	15		

ที่มา : รายงานท่าเทียบเรือที่กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ณ ปีงบประมาณ 2566, มิถุนายน 2566, กรมเจ้าท่า.

3.3.2 การขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง

การขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง เส้นทางขนส่งโดยมากจะมีจุดต้นทางหรือปลายทางอยู่บริเวณชายฝั่งของภาคกลาง ชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ชายฝั่งทะเลอันดามัน และชายฝั่งทะเลตะวันออกไทย โดยมีท่าเทียบเรือชายฝั่งที่สำคัญแสดงดังตารางที่ 3 - 4

ตารางที่ 3 - 4 ท่าเทียบเรือชายฝั่งสำหรับการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งที่สำคัญในปี พ.ศ. 2566

ภูมิภาค	จำนวนท่าเรือ (แห่ง)	ท่าเรือ	หน่วยงานกำกับ
ภาคกลาง	1	ท่าเรือกรุงเทพ	การทำเรือแห่งประเทศไทย
ภาคเหนือ	2	ท่าเรือเชียงแสน	การทำเรือแห่งประเทศไทย
		ท่าเรือเชียงของ	การทำเรือแห่งประเทศไทย
ชายฝั่งทะเลอ่าวไทย	14	ท่าเรือบริเวณจังหวัดสุราษฎร์ธานี 6 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดนราธิวาส 1 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดปัตตานี 1 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดสงขลา 3 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดชุมพร 2 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดนครศรีธรรมราช 1 แห่ง	กรมเจ้าท่า
ชายฝั่งทะเลอันดามัน	35	ท่าเรือระนอง	การทำเรือแห่งประเทศไทย
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดกระบี่ 12 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดตรัง 6 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดสตูล 4 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดระนอง 3 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดพังงา 4 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดภูเก็ต 5 แห่ง	กรมเจ้าท่า
ชายฝั่งทะเลตะวันออก	10	ท่าเรือแหลมฉบัง	การทำเรือแห่งประเทศไทย
		ท่าเรือมาบตาพุด	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดชลบุรี 3 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดตราด 4 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดจันทบุรี 1 แห่ง	กรมเจ้าท่า
รวม	62		

ที่มา : (1) รายงานท่าเทียบเรือที่กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ณ ปีงบประมาณ 2566, กรมเจ้าท่า, มิถุนายน 2566

(2) การทำเรือแห่งประเทศไทย

(3) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

3.4 โครงการเดินทางทางน้ำของคนของประเทศไทย

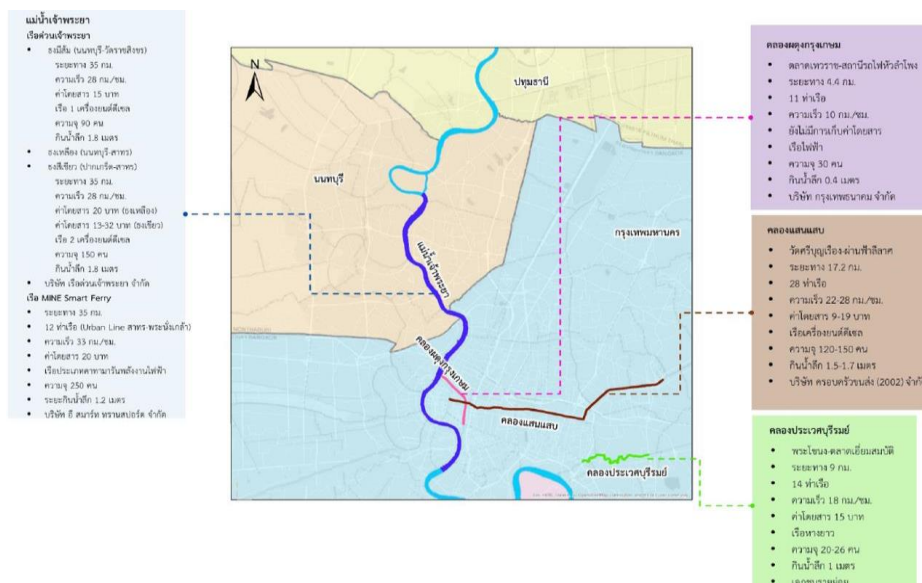
การเดินทางด้วยระบบขนส่งทางน้ำจะอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นส่วนใหญ่ ในปัจจุบันแม่น้ำและคลองที่มีการให้บริการเดินเรือโดยสารสาธารณะประจำเส้นทาง 4 เส้นทาง ประกอบด้วย แม่น้ำเจ้าพระยา คลองแสนแสบ คลองผดุงกรุงเกษม และคลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง) สามารถสรุปข้อมูลโครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินเรือโดยสารสาธารณะได้ดังตารางที่ 3 - 5 และรูปที่ 3 - 4

ตารางที่ 3 - 5 สรุปเส้นทางที่ให้บริการการเดินเรือโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ. 2567

แม่น้ำ/คลอง	เส้นทางเดินเรือ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มิติคลอง		หน่วยงาน รับผิดชอบ
			ความ กว้าง (เมตร)	ความลึก (เมตร)	
แม่น้ำเจ้าพระยา	- ปากเกร็ด - วัดราชสิงขร (เรือด่วนเจ้าพระยา)	34.75	150 - 200	13 - 15	กรมเจ้าท่า
	- พระอาทิตย์ - เอเชียทีค (เจ้าพระยาทัวร์ริสทิเบ็ต)				
	- เรือข้ามฟาก				
คลองแสนแสบ	วัดศรีบุญเรือง - ผ่านฟ้าลีลาศ	17.24	20 - 35	2.50	กรุงเทพมหานคร
คลองผดุงกรุงเกษม	ตลาดเทวราช - สถานีรถไฟหัวลำโพง	4.40	20 - 24	2.50	กรุงเทพมหานคร
คลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง)	พระโขนง - ตลาดเอี่ยมสมบัติ	9.00	20 - 40	2 - 2.50	กรุงเทพมหานคร
รวม		76.89			

ที่มา : (1) โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร, สนข., 2564

(2) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 - 2575), สนข., พฤษภาคม 2567



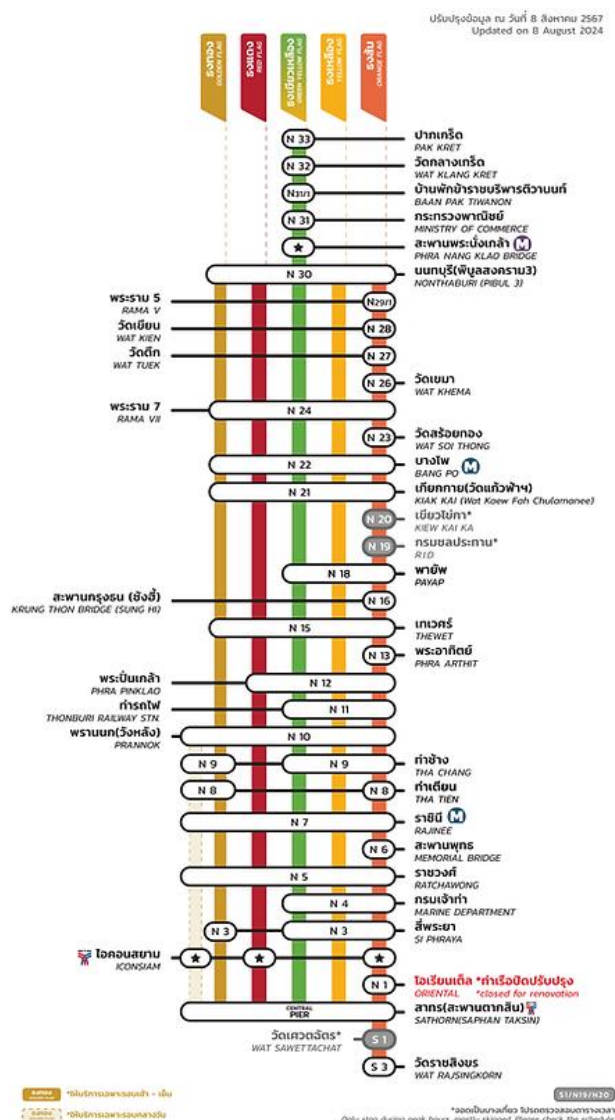
รูปที่ 3 - 4 เส้นทางให้บริการเรือโดยสารในปัจจุบัน

ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 - 2575), สนข., พฤษภาคม 2567

โดยมีรายละเอียดโครงข่ายการเดินทางทางน้ำ 4 สายทาง ดังนี้

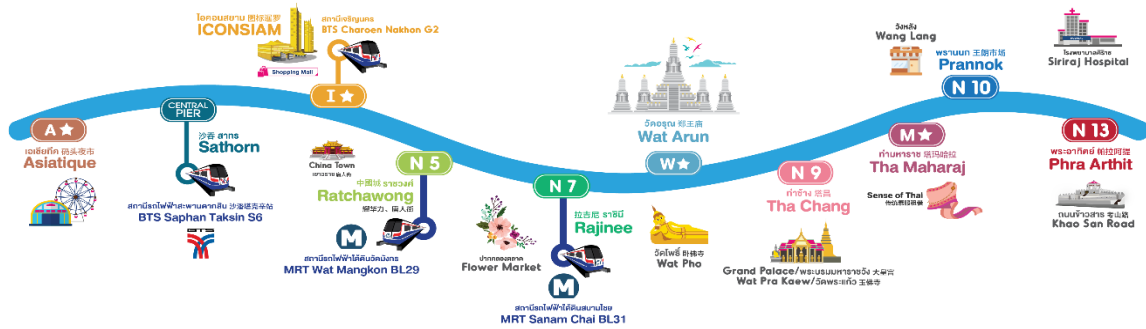
3.4.1 แม่น้ำเจ้าพระยา

แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายหลักที่ใช้สำหรับเดินทางสัญจรและท่องเที่ยว มีระยะทางเดินเรือโดยสารประมาณ 34.75 กิโลเมตร มีท่าเรือทั้งหมด 47 ท่าเรือ เป็นท่าเรือที่อยู่ในการดูแลของกรมเจ้าท่าจำนวน 29 ท่าเรือ สำหรับท่าเรืออื่น ๆ เป็นท่าเรือของวัดและเอกชน โดยมี บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด เป็นผู้ให้บริการเดินเรือโดยสารซึ่งเริ่มให้บริการเดินเรือตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2514 จนถึงปัจจุบัน และปัจจุบันคือ บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ประกอบการเดินเรือไฟฟ้าในแม่น้ำเจ้าพระยา โดยโครงข่ายเส้นทางการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยามีท่าต้นทาง คือ ท่าปากเกร็ด (จังหวัดนนทบุรี) และท่าปลายทาง คือ ท่าเอเชียทีก (เขตบางคอแหลม) และบริษัท เจ้าพระยาทัวริสทิโบ้ท์ จำกัด เป็นผู้ประกอบการให้บริการเรือท่องเที่ยวในเส้นทางท่าพระอาทิตย์ (เขตพระนคร) ไปท่าเอเชียทีก (เขตบางคอแหลม) ในโครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ดังแสดงในรูปที่ 3 - 5 และ รูปที่ 3 - 6



รูปที่ 3 - 5 เส้นทางให้บริการเรือด่วนเจ้าพระยา

ที่มา : บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด



รูปที่ 3 - 6 เส้นทางให้บริการของบริษัท เจ้าพระยาทัวริสท์โบ๊ท จำกัด

ที่มา : บริษัท เจ้าพระยาทัวริสท์โบ๊ท จำกัด

3.4.2 คลองแสนแสบ

คลองแสนแสบเป็นคลองสำคัญที่เชื่อมต่อกับคลองมหานาค ผ่านเส้นทางสำคัญของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ประตูน้ำ บางกะปิ หัวหมาก บางนา มินบุรี และหนองจอก ไปถึงแม่น้ำบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา มีความยาวทั้งสิ้นประมาณ 73.80 กิโลเมตร คลองแสนแสบแบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ คลองแสนแสบใต้ เริ่มจากคลองมหานาคบริเวณวัดบรมนิวาสราชวรวิหารไปถึงหัวหมาก คลองต้น และคลองแสนแสบเหนือ เริ่มจากหัวหมากผ่านคลองสามเสนช่วงปลาย (คลองต้น) ผ่านบางนาไปออกแม่น้ำบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ปัจจุบันคลองแสนแสบมีความสำคัญใช้สำหรับเดินทางสัญจร มีระยะทางเดินเรือโดยสาร 17.24 กิโลเมตร มี 28 ท่าเรือ ซึ่ง บริษัท ครอบคลุมขนส่ง (2002) จำกัด เป็นผู้ก่อสร้างท่าเรือและเป็นผู้ประกอบการการเดินเรือเพียงรายเดียว ซึ่งเริ่มเดินเรือในคลองแสนแสบอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2533 จนถึงปัจจุบัน โครงข่ายเส้นทางเดินเรือในคลองแสนแสบมีท่าเรือต้นทาง คือ ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง (เขตบางกะปิ) และท่าเรือปลายทาง คือ ท่าเรือผ่านฟ้าลีลาศ (เขตพระนคร) โดยเส้นทางให้บริการแบ่งเป็น 2 ช่วง ได้แก่ สายในช่วงท่าเรือผ่านฟ้าลีลาศ - ท่าเรือประตูน้ำ และสายนอกช่วงท่าเรือประตูน้ำ - ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง ระยะทางเดินเรือรวม 17.24 กิโลเมตร มีความกว้างคลอง 20 - 35 เมตร ลึก 2.50 เมตร โดยโครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ดังแสดงในรูปที่ 3 - 7

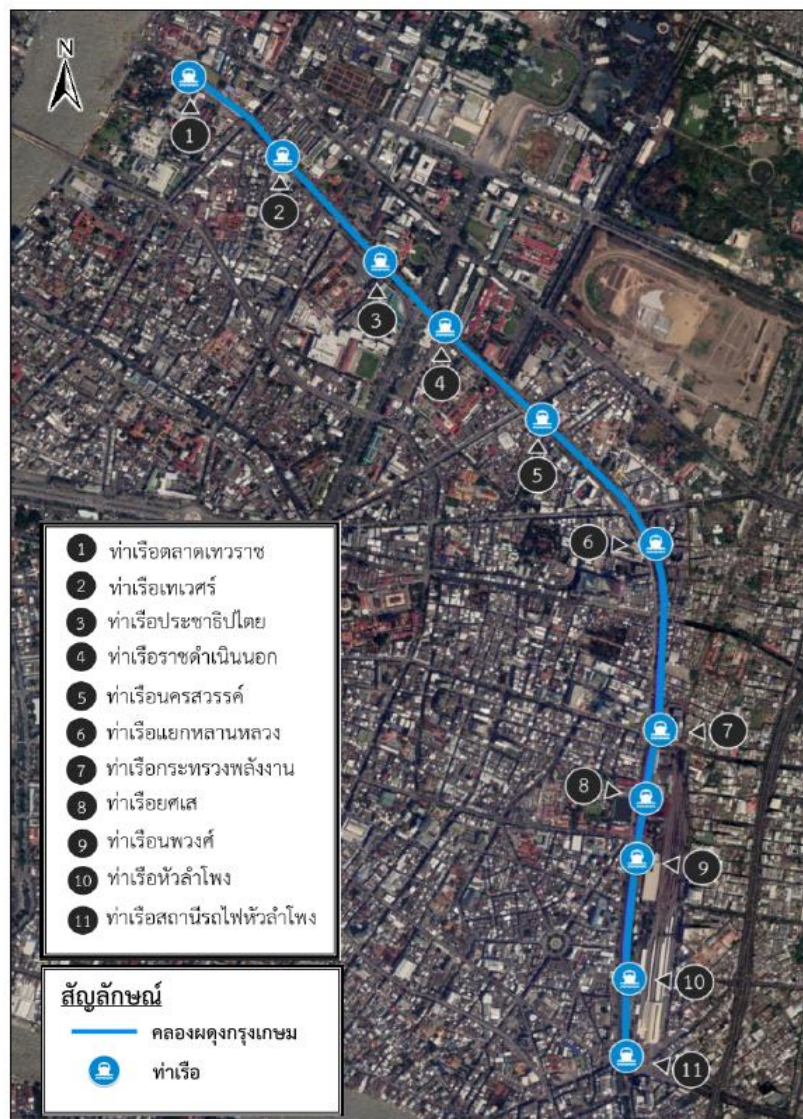


รูปที่ 3 - 7 โครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินเรือในคลองแสนแสบ

ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร, สนข., 2564

3.4.3 คลองผดุงกรุงเกษม

คลองผดุงกรุงเกษมเป็นคลองขุดรอบพระนครชั้นนอก (ชั้นที่สาม) จากปากคลองริมแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณวัดเทวราชกุญชรวิหาร (วัดสมอแครง) ย่านเทเวศร์ มีแนวนานไปกับคลองคูเมืองเดิม ผ่านย่านหัวลำโพง ตัดผ่านคลองมหานาคไปทะลุแม่น้ำเจ้าพระยาอีกด้านหนึ่งบริเวณวัดแก้วแจ่มฟ้า สี่พระยา ความยาวคลองในปัจจุบัน ประมาณ 5.50 กิโลเมตร ความกว้างคลองประมาณ 20 - 24 เมตร และความลึก 2.50 เมตร ปัจจุบันมีการให้บริการ การเดินเรือโดยสารโดย บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด โครงการข่ายเส้นทางการเดินเรือในคลองผดุงกรุงเกษม มีท่าเรือต้นทาง คือ ท่าเรือตลาดเทวราช และท่าเรือปลายทาง คือ ท่าเรือสถานีรถไฟหัวลำโพง มีเส้นทาง ให้บริการเดินเรือในระยะทาง 4.4 กิโลเมตร โดยโครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินเรือในคลองผดุงกรุงเกษม ดังแสดงในรูปที่ 3 - 8

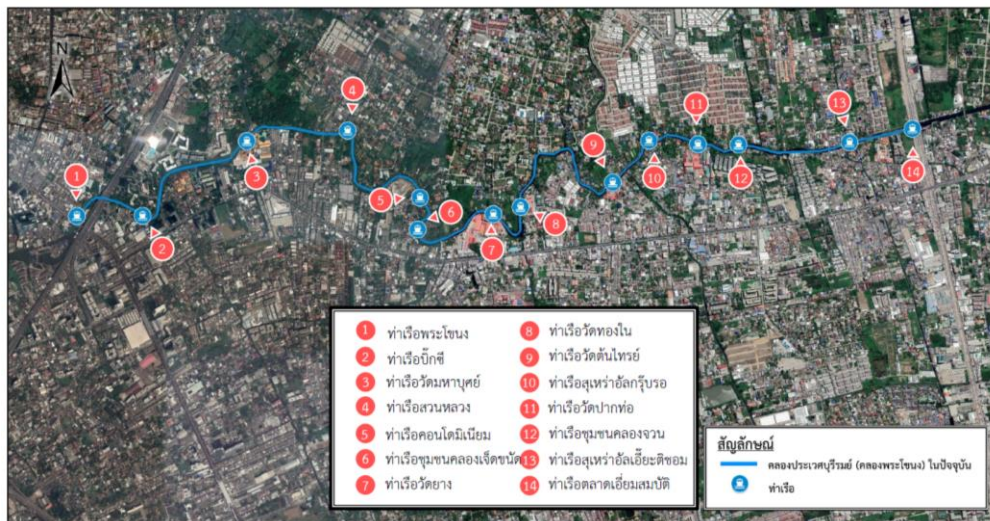


รูปที่ 3 - 8 โครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินเรือในคลองผดุงกรุงเกษม

ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร, สนช., 2564

3.4.4 คลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง)

คลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง) เป็นส่วนหนึ่งของคลองประเวศบุรีรมย์ มีความยาวประมาณ 11 กิโลเมตร มีความกว้าง 20 - 40 เมตร ลึก 2 - 2.5 เมตร โครงข่ายเส้นทางการเดินเรือในคลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง) มีท่าต้นทาง คือ ท่าเรือพระโขนง (เขตวัฒนา) และท่าปลายทาง คือ ท่าเรือตลาดเอี่ยมสมบัติ (เขตสวนหลวง) การเดินเรือโดยสารคลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง) ในปัจจุบันเดินเรือโดยเอกชน มีระยะทางเดินเรือรวมประมาณ 9 กิโลเมตร โดยโครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินเรือในคลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง) ดังแสดงในรูปที่ 3 - 9



รูปที่ 3 - 9 โครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินเรือในคลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง)

ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร, สนข., 2564.

ทั้งนี้ ในการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำของคนจำเป็นจะต้องปรับปรุงจุดเชื่อมต่อการเดินทางในลักษณะ ล้อ - ราง - เรือ เพื่อให้ประชาชนมีความสะดวก ปลอดภัย และเพิ่มทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น ดังนั้น แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 - 2575) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจึงได้เสนอแนะให้ปรับปรุงจุดเชื่อมต่อการเดินทางในลักษณะล้อ - ราง - เรือ จำนวนทั้งสิ้น 39 จุด ประกอบด้วย จุดเชื่อมต่อการเดินทางในปัจจุบันจำนวน 8 จุด พร้อมทั้งเพิ่มจุดเชื่อมต่อการเดินทางในแผนระยะสั้น (พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2570) จำนวน 24 จุด รวมทั้งสิ้น 32 จุด ดังแสดงในตารางที่ 3 - 6 และรูปที่ 3 - 10 และเพิ่มจุดเชื่อมต่อการเดินทางในแผนระยะยาว (พ.ศ. 2571 - พ.ศ. 2575) จำนวน 7 จุด ดังตารางที่ 3 - 7 และรูปที่ 3 - 11

ตารางที่ 3 - 6 การเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะล้อ - ราง - เรือ
สำหรับเส้นทางปัจจุบันและแผนระยะสั้น (พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2570)

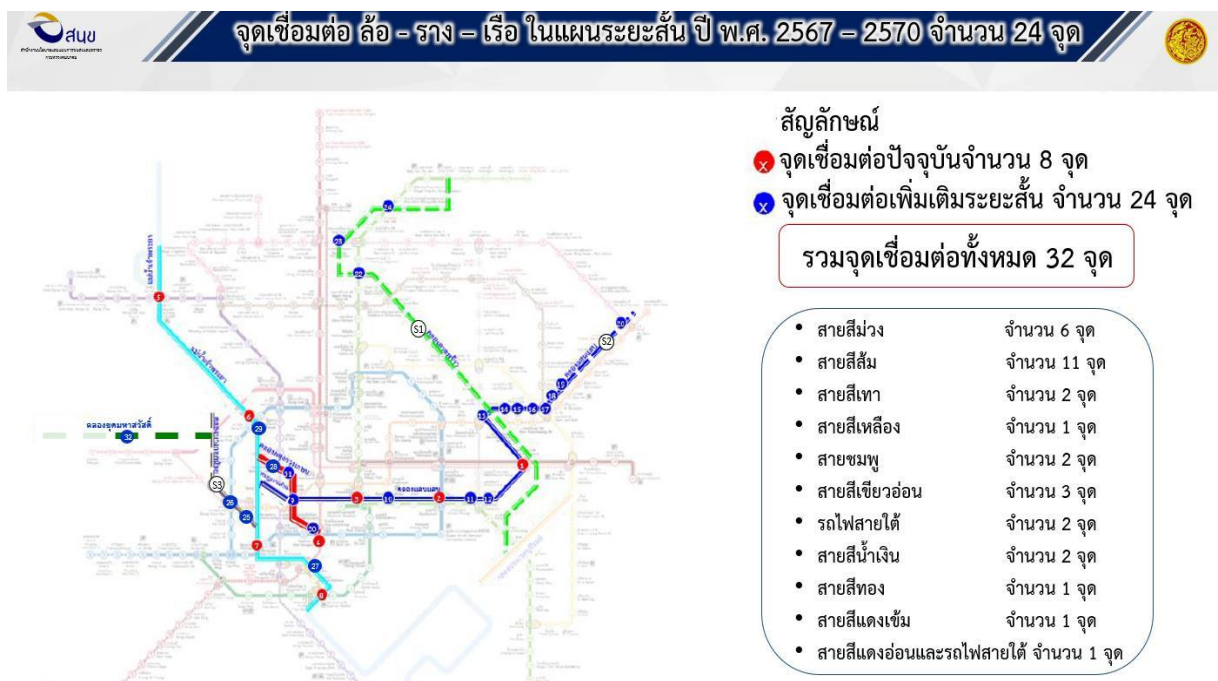
ลำดับ	คลอง/แม่น้ำ	ท่าเรือ	รถไฟ/รถไฟฟ้า	สถานีรถไฟ
1	คลองแสนแสบ	ท่าเรือสะพานผ่านฟ้าลีลาศ	สายสีม่วง	สถานีผ่านฟ้า
2	คลองแสนแสบ	ท่าเรือสะพานหัวช้าง	สายสีเขียวอ่อน	สถานีราชเทวี
			สายสีเขียวเข้ม	สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ
3	คลองแสนแสบ	ท่าเรือประตูน้ำ	สายสีส้ม	สถานีประตูน้ำ
4	คลองแสนแสบ	ท่าเรือโอศิก	สายสีน้ำเงิน	สถานีเพชรบุรี
			ARL	สถานีมักกะสัน
5	คลองแสนแสบ	ท่าเรือซอยทองหล่อ	สายสีเทา	สถานีทองหล่อ 25
6	คลองแสนแสบ	ท่าเรือชาญอิสระ	สายสีเทา	สถานีทองหล่อ 25
7	คลองแสนแสบ	ท่าเรือรามหนึ่ง	ARL	สถานีรามคำแหง
8	คลองแสนแสบ	ท่าเรือเดอะมอลล์ 3	สายสีส้ม	สถานีรามคำแหง 12
9	คลองแสนแสบ	ท่าเรือ ม. รามคำแหง	สายสีส้ม	สถานี ม. รามคำแหง
10	คลองแสนแสบ	ท่าเรือสะพานมิตรมหาราชาไทย	สายสีส้ม	สถานีการกีฬาแห่งประเทศไทย
11	คลองแสนแสบ	ท่าเรือวัดกลาง	สายสีส้ม	สถานีรามคำแหง 34
12	คลองแสนแสบ	ท่าเรือบางกะปิ	สายสีส้ม	สถานีลำสาละ
			สายสีเหลือง	สถานีลำสาละ
13	คลองแสนแสบ	ศรีบุญเรือง	สายสีส้ม	สถานีศรีบุญเรือง
14	คลองแสนแสบ	ท่าเรือพาชีไอ	สายสีส้ม	สถานีคลองบ้านม้า
15	คลองแสนแสบ	ท่าเรือตลาดมีนบุรี	สายสีส้ม	สถานีมีนบุรี
			สายสีชมพู	สถานีตลาดมีนบุรี
16	คลองขุดมหาสวัสดิ์	ท่าเรือประตูน้ำฉิมพลี	สายสีแดงอ่อน	สถานีกาญจนาภิเษก
			รถไฟสายใต้	สถานีพุทธมณฑลสาย 2
17	คลองผดุงกรุงเกษม	ท่าเรือสถานีรถไฟ	สายสีน้ำเงิน	สถานีหัวลำโพง
18	คลองผดุงกรุงเกษม	ท่าเรือสถานีรถไฟหัวลำโพง	สายสีน้ำเงิน	สถานีหัวลำโพง
19	คลองผดุงกรุงเกษม	ท่าเรือเทเวศร์	สายสีม่วง	สถานีหอสมุดแห่งชาติ
20	คลองผดุงกรุงเกษม	ท่าเรือตลาดเทวราช	สายสีม่วง	สถานีหอสมุดแห่งชาติ
21	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า	สายสีม่วง	สถานีสะพานพระนั่งเกล้า
22	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าเรือบางโพ	สายสีน้ำเงิน	สถานีบางโพ
23	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าเรือเกียกกาย	สายสีม่วง	สถานีรัฐสภา
24	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าเรือราชินี	สายสีน้ำเงิน	สถานีสนามชัย

ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 - 2575), สนข., พฤษภาคม 2567

ตารางที่ 3 - 6 (ต่อ) การเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะล้อย - ราง - เรือ
สำหรับเส้นทางปัจจุบันและแผนระยะสั้น (พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2570)

ลำดับ	คลอง/แม่น้ำ	ท่าเรือ	รถไฟ/รถไฟฟ้า	สถานีรถไฟ
25	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าเรือไอคอนสยาม	สายสีทอง	สถานีเจริญนคร
			สายสีแดงเข้ม	สถานีคลองสาน
26	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าเรือสาทร	สายสีเขียวเข้ม	สถานีสะพานตากสิน
27	คลองลาดพร้าว	ท่าเรือบางบัว	สายสีเขียวอ่อน	สถานีบางบัว
28	คลองลาดพร้าว	ท่าเรือตลาดยิ่งเจริญ	สายสีเขียวอ่อน	สถานีบางบัว
29	คลองลาดพร้าว	ท่าเรือราชภัฏพระนคร (แจ้งวัฒนะ)	สายสีชมพู	สถานีราชภัฏพระนคร
30	คลองบางลำพู	ท่าเรือบางลำพู	สายสีม่วง	สถานีบางขุนพรหม
31	คลองบางกอกน้อย	ท่าเรือศิริราช	สายสีส้ม	สถานีศิริราช
32	คลองบางกอกน้อย	ท่าเรือบางขุนนนท์	สายสีน้ำเงิน	สถานีบางขุนนนท์
			สายสีส้ม	สถานีบางขุนนนท์
			สายสีแดงอ่อน	สถานีบางขุนนนท์

ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 - 2575), สนข., พฤษภาคม 2567



รูปที่ 3 - 10 การเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะล้อย - ราง - เรือ
สำหรับเส้นทางปัจจุบันและแผนระยะสั้น (พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2570)

ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 - 2575), สนข., พฤษภาคม 2567

ตารางที่ 3 - 7 การเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะล้อย - ราง - เรือ
สำหรับแผนระยะยาว (พ.ศ. 2571 - พ.ศ. 2575)

ลำดับ	คลอง/แม่น้ำ	ท่าเรือ	รถไฟ/รถไฟฟ้า	สถานีรถไฟ
1	คลองขุดมหาสวัสดิ์	ท่าเรือวัดศาลวัน	สายสีแดงอ่อน	สถานีศาลายา
2	คลองขุดมหาสวัสดิ์	ท่าเรือวัดสุวรรณาราม	รถไฟสายใต้	สถานีวัดสุวรรณ
3	คลองเปรมประชากร	ท่าเรือบางซื่อ	สายสีน้ำเงิน	สถานีบางซื่อ
			สายสีแดงเข้ม	สถานีบางซื่อ
			สายสีแดงอ่อน	สถานีบางซื่อ
4	คลองเปรมประชากร	ท่าเรือบางเขน	สายสีแดงเข้ม	สถานีบางเขน
			ARL	สถานีบางเขน
			สายสีน้ำตาล	สถานีบางเขน
5	คลองเปรมประชากร	ท่าเรือหลักสี่	สายสีแดงเข้ม	สถานีหลักสี่
			ARL	สถานีหลักสี่
			สายสีชมพู	สถานีหลักสี่
6	คลองเปรมประชากร	ท่าเรือดอนเมือง	สายสีแดงเข้ม	สถานีดอนเมือง
7	คลองเปรมประชากร	ท่าเรือหลักหก	สายสีแดงเข้ม	สถานีหลักหก

ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 - 2575), สนข., พฤษภาคม 2567



รูปที่ 3 - 11 การเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะล้อย - ราง - เรือ
สำหรับแผนระยะยาว (พ.ศ. 2571 - พ.ศ. 2575)

ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 - 2575), สนข., พฤษภาคม 2567

บทที่ 4

โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ

โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ หมายถึง สนามบิน ท่าอากาศยาน หรือ พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดิน หรือน้ำหรือพื้นที่อื่นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ หรือการปฏิบัติการของอากาศยาน การทำงานทางอากาศ การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และการบินทั่วไป ประเทศไทยมีท่าอากาศยานทั้งสิ้น 70 แห่ง เป็นท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ จำนวน 38 แห่ง และเป็นท่าอากาศยานที่ไม่ใช่ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ จำนวน 32 แห่ง

4.1 ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์

ปัจจุบันประเทศไทยมีท่าอากาศยานที่ใช้เพื่อกิจการพลเรือนและการพาณิชย์ จำนวน 38 แห่ง โดยมี 4 หน่วยงานเป็นผู้บริหารและดำเนินงาน แสดงดังตารางที่ 4 - 1 และรูปที่ 4 - 1

ตารางที่ 4 - 1 หน่วยงานที่รับผิดชอบท่าอากาศยาน

หน่วยงาน	สังกัด	จำนวนท่าอากาศยาน (แห่ง)
1. กรมท่าอากาศยาน	กระทรวงคมนาคม	28
2. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	กระทรวงคมนาคม	6
3. กองทัพเรือ	กระทรวงกลาโหม	1
4. บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	เอกชน	3

ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)



รูปที่ 4 - 1 โครงข่ายการขนส่งทางอากาศ

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

4.1.1 กรมท่าอากาศยาน

กรมท่าอากาศยาน เป็นหน่วยงานรัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่พัฒนาโครงสร้าง ส่งเสริมกิจการท่าอากาศยานและบริหารท่าอากาศยานทั่วทุกภูมิภาคของประเทศไทย โดยมีท่าอากาศยาน เพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในกำกับรวมทั้งสิ้น 28 แห่ง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4 - 2 และสามารถสรุปจำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 4 - 3

ตารางที่ 4 - 2 ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จังหวัด	พื้นที่ อาคารที่พักผู้โดยสาร (ตารางเมตร)	จำนวนเครื่องบิน ที่รองรับได้ (เที่ยว/วัน)	จำนวนผู้โดยสาร ที่รองรับได้ (คน/วัน)
ภาคเหนือ					
1	แม่ฮ่องสอน (HGN)	แม่ฮ่องสอน	8,140	32	2,400
2	ลำปาง (LPT)	ลำปาง	5,300	48	2,400
3	แพร่ (PRH)	แพร่	1,550	18	1,200
4	น่านนคร (NNT)	น่าน	5,750	8	2,400
5	พิษณุโลก (PHS)	พิษณุโลก	26,050	24	8,000
6	เพชรบูรณ์ (PHY)	เพชรบูรณ์	11,000	32	3,600
7	ตาก (TKT)	ตาก	320	48	192
8	แม่สอด (MAQ)	ตาก	2,000	16	1,600
9	ปาย (PYY)	แม่ฮ่องสอน	500	10	384
10	แม่สะเรียง	แม่ฮ่องสอน	-	10	-
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ					
1	อุบลราชธานี (UBP)	อุบลราชธานี	18,000	40	8,000
2	อุดรธานี (UTH)	อุดรธานี	19,200	40	9,600
3	ขอนแก่น (KKC)	ขอนแก่น	14,500	32	8,000
4.	สกลนคร (SNO)	สกลนคร	5,455	16	2,400
5	เลย (LOE)	เลย	2,500	16	1,200
6	นครราชสีมา (NAK)	นครราชสีมา	5,500	32	3,600
7	นครพนม (KOP)	นครพนม	4,800	24	2,400
8	บุรีรัมย์ (BFV)	บุรีรัมย์	3,800	16	2,400
9	ร้อยเอ็ด (ROI)	ร้อยเอ็ด	3,500	32	2,400
ภาคใต้					
1	หัวหิน (HHQ)	ประจวบคีรีขันธ์	3,600	8	2,400
2	ระนอง (UNN)	ระนอง	4,000	24	2,400
3	ชุมพร (CJM)	ชุมพร	5,400	32	2,400

ตารางที่ 4 - 2 (ต่อ) ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน
ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จังหวัด	พื้นที่ อาคารที่พัก ผู้โดยสาร (ตารางเมตร)	จำนวนเครื่องบิน ที่รองรับได้ (เที่ยว/วัน)	จำนวนผู้โดยสาร ที่รองรับได้ (คน/วัน)
4	สุราษฎร์ธานี (URT)	สุราษฎร์ธานี	14,000	40	6,400
5	นครศรีธรรมราช (NST)	นครศรีธรรมราช	5,400	32	3,600
6	ตรัง (TST)	ตรัง	3,000	16	2,400
7	นราธิวาส (NAW)	นราธิวาส	4,500	32	2,400
8	กระบี่ (KBV)	กระบี่	16,000	32	12,000
9	เบตง (BTZ)	ยะลา	7,000	24	2,400

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

ตารางที่ 4 - 3 จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนเที่ยวบินประจำปี พ.ศ. 2566 (เที่ยว)				การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	อื่นๆ	รวม	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
ภาคเหนือ								
1	แม่ฮ่องสอน (HGN)	336	-	134	470	567	470	- 97 (- 17.11)
2	ลำปาง (LPT)	2,060	-	854	2,914	3,008	2,914	- 94 (- 3.13)
3	แพร่ (PRH)	98	-	807	905	695	905	210 (30.22)
4	น่านนคร (NNT)	2,512	-	202	2,714	3,809	2,714	- 1,095 (- 28.75)
5	พิษณุโลก (PHS)	2,994	2	5,001	7,997	7,032	7,997	965 (13.72)
6	เพชรบูรณ์ (PHY)	-	-	830	830	562	830	268 (47.69%)
7	ตาก (TKT)	-	-	252	252	328	252	- 76 (- 23.17)
8	แม่สอด (MAQ)	1,127	1	196	1,324	812	1,324	512 (63.05)
9	ปาย (PYY)	-	-	143	143	362	143	- 219 (- 60.50)
10	แม่สะเรียง	-	-	36	36	38	36	- 2 (- 5.26)
รวม		9,127	3	8,455	17,585	17,213	17,585	372 (2.16)

ตารางที่ 4 - 3 (ต่อ) จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนเที่ยวบินประจำปี พ.ศ. 2566 (เที่ยว)				การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	อื่น ๆ	รวม	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ								
1	อุบลราชธานี (UBP)	8,512	-	160	8,672	9,009	8,672	- 337 (- 3.74)
2	อุดรธานี (UTH)	12,856	3	300	13,159	12,884	13,159	275 (2.13)
3	ขอนแก่น (KKC)	10,976	-	265	11,241	10,399	11,241	842 (8.10)
4	สกลนคร (SNO)	2,396	-	34	2,430	2,302	2,430	128 (5.56)
5	เลย (LOE)	1,314	-	483	1,797	1,615	1,797	182 (11.27)
6	นครราชสีมา (NAK)	-	-	6,835	6,835	9,586	6,835	- 2,751 (- 28.70)
7	นครพนม (KOP)	2,242	-	-	2,242	2,330	2,242	- 88 (- 3.78)
8	บุรีรัมย์ (BFV)	2,040	2	612	2,654	2,912	2,654	- 258 (- 8.86)
9	ร้อยเอ็ด (ROI)	2,168	-	2,998	5,166	2,318	5,166	2,848 (122.86)
รวม		42,504	5	11,687	54,196	53,355	54,196	841 (1.58)

ตารางที่ 4 - 3 (ต่อ) จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนเที่ยวบินประจำปี พ.ศ. 2566 (เที่ยว)				การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	อื่น ๆ *	รวม	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
ภาคใต้								
1	หัวหิน (HHQ)	396	-	7,520	7,916	8,799	7,916	- 883 (-10.04)
2	ระนอง (UNN)	937	-	58	995	943	995	52 (5.51)
3	ชุมพร (CJM)	828	-	16,402	17,230	13,466	17,230	3,764 (27.95)
4	สุราษฎร์ธานี (URT)	8,836	8	1,643	10,487	9,476	10,487	1,011 (10.67)
5	นครศรีธรรมราช (NST)	9,114	-	154	9,268	11,263	9,268	- 1,995 (- 17.71)
6	ตรัง (TST)	3,690	-	185	3,875	3,826	3,875	49 (1.28)
7	นราธิวาส (NAW)	1,472	8	66	1,546	1,454	1,546	92 (6.33)
8	กระบี่ (KBV)	13,006	3,386	462	16,854	10,791	16,854	6,063 (56.19)
9	เบตง (BTZ)	2	-	35	37	288	37	- 251 (- 87.15)
รวม		38,281	3,402	26,525	68,208	60,306	68,208	7,902 (13.10)

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

หมายเหตุ : * เที่ยวบินส่วนตัว เที่ยวบินทหาร และเที่ยวบินฝึกบิน

จากตารางที่ 4 - 3 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีจำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานในสังกัดของกรมท่าอากาศยาน รวมทั้งสิ้น 139,989 เที่ยว โดยเป็นเที่ยวบินภายในประเทศ 89,912 เที่ยว เที่ยวบินระหว่างประเทศ 3,410 เที่ยว และการเดินทางประเภทอื่น ๆ 46,667 เที่ยว ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 จำนวน 9,115 เที่ยว คิดเป็นร้อยละ 6.96 โดยภาคใต้มีจำนวนเที่ยวบินมากที่สุด 68,208 เที่ยว ลดลงมาเป็น ภาคเหนือ 54,208 เที่ยว และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 17,585 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.10 2.16 และ 1.58 ตามลำดับ

4.1.2 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการท่าอากาศยานเพื่อตอบสนองต่อนโยบายด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ซึ่งมีท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในกำกับรวมทั้งสิ้น 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (จังหวัดสงขลา) และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง (จังหวัดเชียงราย) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4 - 4 และจำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 4 - 5

ตารางที่ 4 - 4 ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จังหวัด	พื้นที่ อาคารที่พักผู้โดยสาร (ตารางเมตร)	จำนวนเครื่องบิน ที่รองรับได้ (เที่ยว/ชั่วโมง)	จำนวนผู้โดยสาร ที่รองรับได้ (ล้านคน/ปี)
1	สุวรรณภูมิ (BKK)	สมุทรปราการ	563,000	68	45.00
2	ดอนเมือง (DMK)	กรุงเทพมหานคร	220,683	48	30.00
3	เชียงใหม่ (CNX)	เชียงใหม่	35,480	24	8.00
4	หาดใหญ่ (HDY)	สงขลา	19,375	12	2.50
5	ภูเก็ต (HKT)	ภูเก็ต	115,315	20	12.50
6	แม่ฟ้าหลวง เชียงราย (CEI)	เชียงราย	17,000	11	3.00

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

ตารางที่ 4 - 5 จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนเที่ยวบินประจำปี พ.ศ. 2566 (เที่ยว)			การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	รวม	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	สุวรรณภูมิ (BKK)	88,452	219,053	307,505	221,331	307,505	86,174 (38.93)
2	ดอนเมือง (DMK)	111,712	72,831	184,543	120,682	184,543	63,861 (52.92)
3	เชียงใหม่ (CNX)	41,910	13,753	55,663	39,027	55,663	16,636 (42.63)
4	หาดใหญ่ (HDY)	18,543	1,687	20,230	21,075	20,230	- 845 (- 4.01)
5	ภูเก็ต (HKT)	44,080	43,225	87,305	57,469	87,305	29,836 (51.92)
6	เชียงราย (CEI)	12,409	69	12,478	11,920	12,478	558 (4.68)
รวม		317,106	350,618	667,724	471,504	667,724	196,220 (41.62)

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

จากตารางที่ 4 - 5 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รวมทั้งสิ้น 667,724 เที่ยวบิน โดยเป็นเที่ยวบินภายในประเทศ 317,106 เที่ยวบิน และเที่ยวบินระหว่างประเทศ 350,618 เที่ยวบิน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 เป็นจำนวน 196,222 คิดเป็นร้อยละ 41.62

4.1.3 กองทัพเรือ

กองทัพเรือเป็นหน่วยงานในสังกัดกองบัญชาการกองทัพไทย กระทรวงกลาโหม มีอำนาจหน้าที่ในการร่วมกันบริหารท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) (รหัส IATA : UTP) ร่วมกับกรมท่าอากาศยาน โดยกองทัพเรือมีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลในเรื่องการเงิน การบัญชี การควบคุมจราจรทางอากาศ เครื่องช่วยเดินอากาศ การพัสดุ และการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) และกรมท่าอากาศยานมีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลในเรื่องพิธีการบิน การพัฒนาสนามบิน ให้คำปรึกษาและคำแนะนำในด้านการบินของท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

1. พัฒนาปรับปรุงท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) ให้มีความพร้อมในการเป็นสนามบินที่มีศักยภาพสูง สามารถตอบสนองต่อการกิจของกองทัพเรือ ทั้งการปฏิบัติการทางทหารด้านความมั่นคงของประเทศ และสามารถให้บริการแก่อากาศยาน และผู้โดยสารในเชิงพาณิชย์ตามมาตรฐานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) กำหนดอย่างเพียงพอและต่อเนื่อง

2. ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) เป็นท่าอากาศยานที่สามารถใช้แก้ปัญหาในกรณีฉุกเฉินในทุกสถานการณ์อย่างทันท่วงที

3. ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) ช่วยสนับสนุน ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งทางอากาศในภาพรวมของประเทศให้เข้มแข็ง ซึ่งจะช่วยให้เศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยว และด้านการอุตสาหกรรมของประเทศมีการพัฒนาเติบโตยิ่งขึ้นต่อไป

4. การพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) ทั้งด้านองค์วัตถุ องค์บุคคล และการบริหารจัดการ รวมถึงการดำรงความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุน ด้านงานความมั่นคงทางการทหาร และตอบสนองเชื่อมโยงแผนพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษเมืองการบินภาคตะวันออก รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4 - 6 และจำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ ในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 4 - 7

ตารางที่ 4 - 6 ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จังหวัด	พื้นที่ อาคารที่พักผู้โดยสาร (ตารางเมตร)	จำนวนเครื่องบิน ที่รองรับได้ (เที่ยว/ชั่วโมง)	จำนวนผู้โดยสาร ที่รองรับได้ (ล้านคน/วัน)
1	ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) (UTP)	ชลบุรี	24,000	17	4.00

ที่มา : ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

ตารางที่ 4 - 7 จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนเที่ยวบินประจำปี พ.ศ. 2566 (เที่ยว)			การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	รวม	2565	2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	อู่ตะเภา (UTP))	4,355	1,900	6,255	3,956	6,255	2,299 (58.11)
รวม		4,355	1,900	6,255	3,956	6,255	2,299 (58.11)

ที่มา : ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

จากตารางที่ 4 - 7 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ รวมทั้งสิ้น 6,255 เที่ยวบิน โดยเป็นเที่ยวบินภายในประเทศ 4,355 เที่ยวบิน และเที่ยวบินระหว่างประเทศ 1,900 เที่ยวบิน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 เป็นจำนวน 2,299 เที่ยวบิน คิดเป็นร้อยละ 58.11

4.1.4 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทเอกชนที่ดำเนินธุรกิจด้านสายการบินและกิจการสนามบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน มีท่าอากาศยานอยู่ในความรับผิดชอบ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานตราด และท่าอากาศยานสุโขทัย รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4 - 8 และสามารถสรุปปริมาณเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 4 - 9

ตารางที่ 4 - 8 ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในความรับผิดชอบของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จังหวัด	พื้นที่สนามบิน (ตารางเมตร)	จำนวนเครื่องบิน ที่รองรับได้ (เที่ยว/วัน)	จำนวนผู้โดยสาร ที่รองรับได้ (คน/วัน)
1	ตราด (TDX)	ตราด	2,560	42	3,360
2	สมุย (USM)	สุราษฎร์ธานี	12,113	50	16,000
3	สุโขทัย (THS)	สุโขทัย	1,026	-	3,360

ที่มา : บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

ตารางที่ 4 - 9 จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนเที่ยวบินประจำปี พ.ศ. 2566 (เที่ยว)			การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	รวม	2565	2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	ตราด (TDX)	1,492	-	1,492	885	1,492	607 (68.59)
2	สมุย (USM)	22,961	2,060	25,021	15,575	25,021	9,446 (60.65)
3	สุโขทัย (THS)	1,541	-	1,541	1,096	1,541	445 (40.60)
รวม		25,994	2,060	28,054	17,556	28,054	10,498 (59.80)

ที่มา :บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

จากตารางที่ 4 - 9 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ รวมทั้งสิ้น 28,054 เที่ยว โดยเป็นเที่ยวบินในประเทศที่ 25,994 เที่ยว และเที่ยวบินระหว่างประเทศ 2,060 เที่ยว ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 จำนวน 10,498 เที่ยว คิดเป็นร้อยละ 59.80

4.2 ท่าอากาศยานที่ไม่ใช่อากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์

ปัจจุบันประเทศไทยมีท่าอากาศยานที่ไม่ใช่อากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ จำนวน 32 แห่ง โดยสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4 - 10

ตารางที่ 4 - 10 ท่าอากาศยานที่ไม่ใช่อากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน	หน่วยงานกำกับ	การดำเนินงาน
1	ท่าอากาศยานปัตตานี	กรมท่าอากาศยาน	กิจการทางการทหาร สาธารณะ
2	สนามบินอุดรดิตถ์	กรมท่าอากาศยาน	สาธารณะ
3	สนามบินชะเอียน	กองทัพบก	กิจการทางการทหาร
4	สนามบินปราจีนบุรี	กองทัพบก	กิจการทางการทหาร
5	ท่าอากาศยานเชียงคำ	กองทัพบก	กิจการทางการทหาร
6	สนามบินขุนยวม	กองทัพบก	กิจการทางการทหาร
7	สนามบินเลิงนกทา	กองทัพบก	กิจการทางการทหาร
8	สนามบินรอบเมือง	กองทัพบก	สาธารณะ
9	สนามบินปากเปรี้ยว	กองทัพบก	กิจการทางการทหาร
10	ท่าอากาศยานสุรินทร์ภักดี	กองทัพบก	กิจการทางการทหาร สาธารณะ
11	สนามบินน้ำพอง	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร
12	สนามบินเก่าเชียงราย	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร สาธารณะ

ตารางที่ 4 - 10 (ต่อ) ทำอากาศยานที่ไม่ใช่อากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์

ลำดับ ที่	ทำอากาศยาน	หน่วยงานกำกับ	การดำเนินงาน
13	สนามบินเกาะตะเอย	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร
14	สนามบินกำแพงแสน	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร สาธารณะ
15	ทำอากาศยานตาคี	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร
16	สนามบินประจวบคีรีขันธ์	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร
17	สนามบินโคกกระเทียม	กองทัพอากาศ	สาธารณะ
18	สนามบินควนขัน	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร
19	สนามบินวัฒนานคร	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร
20	สนามบินจันทบุรี	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร การเกษตรและการวิจัยและพัฒนา
21	ทำอากาศยานสงขลา	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร
22	สนามบินนครสวรรค์	กรมฝนหลวงและการบินเกษตร	ราชการ
23	สนามบินเขื่อนภูมิพล	การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย	ไม่เปิดให้ใช้บริการ แต่มีแผนพัฒนาเป็นศูนย์ฝึกบิน
24	สนามบินบางพระ	สมาคมสโมสรการบินพลเรือน	ส่วนตัว
25	สนามบินโพธาราม	วิทยาลัยเทคโนโลยีสยาม	สาธารณะ
26	สนามบินนก	สมาคมนักบินนก (NOK Aviation)	ส่วนตัว
27	สนามบินศรีราชา	เรือสทพัฒน์	ส่วนตัว
28	สนามบินกบินทร์บุรี	เรือสทพัฒน์	ส่วนตัว
29	สนามบินลำพูน	เรือสทพัฒน์	ส่วนตัว
30	สนามบินเกาะไม้ซี้	บริษัท โซเนวาเคารี รีสอร์ท จำกัด	ส่วนตัว
31	สนามบินบ้านธิ	ฟลายอิงคลับ (Lanna Flying Club)	สาธารณะ
32	สนามบินชุมชนอัมผาง	-	ไม่เปิดให้ใช้บริการ มีการเสนอให้จัดเที่ยวบินระยะสั้น

ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

บทที่ 5

การเดินทางของคน

ประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการเดินทางของคน 4 รูปแบบหลัก ได้แก่ การเดินทางทางถนน การเดินทางทางราง การเดินทางทางน้ำ และการเดินทางทางอากาศ

5.1 การเดินทางทางถนน

ประเทศไทยมีระยะทางถนนรวมทั้งสิ้น 704,281.944 กิโลเมตร เพื่อรองรับการเดินทางทางถนนและมีโครงข่ายการให้บริการรถโดยสารสาธารณะครอบคลุมการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่องการเดินทางระหว่างเมือง และการเดินทางในเมืองภูมิภาค

5.1.1 การเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง

รถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง มีโครงข่ายการให้บริการรถโดยสารสาธารณะครอบคลุมการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร โดยเป็นการให้บริการการเดินทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และกรุงเทพมหานคร

1) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ประกอบการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ร่วมกับกรมการขนส่งทางบก ที่เป็นหน่วยงานรัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่มีหน้าที่ในการส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบกให้เกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ท้ายถึงปลอดภัย และเชื่อมต่อระบบการขนส่งอื่น ๆ โดยในปี พ.ศ. 2566 มีเส้นทางการเดินรถรวม 307 เส้นทาง และแบ่งประเภทรถโดยสารสาธารณะออกเป็น 3 ประเภท คือ รถโดยสารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (รถเมล์ ขสมก.) รถร่วม (หมวด 1) และรถเอกชนเส้นปฎิรูป (หมวด 1)

2) กรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครให้บริการรถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT) ช่วงสาทร - ราชพฤกษ์ จำนวน 12 สถานี ได้แก่ สถานีสาทร สถานีอาคารสงเคราะห์ สถานีเทคนิคกรุงเทพ สถานีถนนจันทน์ สถานีนารายณ์ 3 สถานีวัดदान สถานีวัดปริวาส สถานีวัดดอกไม้ สถานีพระราม 9 สถานีเจริญราษฎร์ สถานีสะพานพระราม 3 และสถานีราชพฤกษ์ โดยในปี พ.ศ. 2566 มีรถโดยสารให้บริการจำนวน 25 คัน และดำเนินการเดินรถโดยบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด (สิ้นสุดสัญญาการเดินรถ 31 สิงหาคม 2566) และบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) (เริ่มสัญญา 1 กันยายน 2566)

โดยในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณผู้โดยสารรถสาธารณะพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง แสดงดังตารางที่ 5 - 1

ตารางที่ 5 - 1 ปริมาณผู้โดยสารรถสาธารณะพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ปี พ.ศ. 2566

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน)					
	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ⁽¹⁾				กรุงเทพมหานคร ⁽²⁾	รวม
	รถเมล์ ขสมก.	รถร่วม (หมวด 1)	รถเอกชนเส้นปฎิรูป (หมวด 1)	รวม	รถโดยสาร ด่วนพิเศษ BRT	
มกราคม	20,526,560	901,240	6,552,812	27,980,612	268,455	28,249,067
กุมภาพันธ์	18,846,710	785,650	10,026,435	29,658,795	255,396	29,914,191
มีนาคม	19,907,831	855,490	12,945,797	33,709,118	254,541	33,963,659
เมษายน	17,743,437	849,650	10,750,448	29,343,535	191,641	29,535,176
พฤษภาคม	19,143,243	734,200	12,118,063	31,995,506	228,950	32,224,456
มิถุนายน	19,431,521	690,750	12,630,123	32,752,394	261,024	33,013,418
กรกฎาคม	20,027,104	787,700	12,780,110	33,594,914	267,621	33,862,535
สิงหาคม	20,185,838	772,500	12,934,480	33,892,818	274,831	34,167,649
กันยายน	19,485,260	599,150	12,934,983	33,019,393	12,584 *	33,031,977
ตุลาคม	19,399,923	594,000	13,061,864	33,055,787	11,605 *	33,067,392
พฤศจิกายน	19,570,670	528,500	7,619,231	27,718,401	12,653 *	27,731,054
ธันวาคม	19,291,073	515,500	7,326,107	27,132,680	11,57 *	27,144,252
รวม	233,559,170	8,614,330	131,680,453	373,853,953	2,050,873	375,904,826

ที่มา : (1) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและกรมการขนส่งทางบก

(2) กรุงเทพมหานคร

และรวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

หมายเหตุ : * เป็นสัญญาใหม่ทำให้มีการเก็บปริมาณผู้โดยสาร เดือนละ 1 วัน

จากตารางที่ 5 - 1 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง รวมทั้งสิ้น 375,904,826 คน โดยมีผู้โดยสารรถเมล์ ขสมก. มากที่สุด 233,559,170 คน รองลงมา คือ รถเอกชนเส้นปฎิรูป (หมวด 1) 131,680,453 คน รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT 2,050,873 คน และรถร่วม (หมวด 1) 8,614,330 คน ตามลำดับ

5.1.2 การเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง

รถโดยสารสาธารณะเพื่อการเดินทางระหว่างเมือง มีโครงข่ายการให้บริการทั่วประเทศ ครอบคลุมการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดในภูมิภาค และการเดินทางระหว่างจังหวัดหรือคาบเกี่ยวระหว่างเขตจังหวัดในสวนภูมิภาค โดยเป็นการให้บริการการเดินทางของ บริษัท ขนส่ง จำกัด ที่เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม บริษัท ขนส่ง จำกัด มีหน้าที่ประกอบการเดินทางรถโดยสารสาธารณะรวมทั้งการให้บริการด้านสถานีขนส่งผู้โดยสารเพื่อขนส่งบุคคลระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่าง ๆ ระหว่างจังหวัดและภายในจังหวัด และให้เอกชนเข้ามามีส่วนดำเนินการในรูปของรถร่วมเอกชนวิ่งในเส้นทางที่บริษัท ขนส่ง จำกัด ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจากกรมการขนส่งทางบก (รถ บขส. และรถร่วม) ในขณะที่กรมการขนส่งมีหน้าที่ควบคุมการประกอบการเดินทางรถโดยสารสาธารณะที่มีเส้นทางระหว่างจังหวัดหรือคาบเกี่ยวระหว่างจังหวัด (รถหมวด 3) โดยในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสารในการเดินทางระหว่างเมืองแสดงดังตารางที่ 5 - 2

ตารางที่ 5 - 2 ปริมาณผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2566

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน)		
	รถหมวด 3	รถ บขส. และรถร่วม	รวม
มกราคม	251,038	1,753,641	2,004,679
กุมภาพันธ์	213,264	53,192	266,456
มีนาคม	220,846	446,107	666,953
เมษายน	290,471	1,590,834	1,881,305
พฤษภาคม	272,969	1,766,680	2,039,649
มิถุนายน	193,311	1,594,831	1,788,142
กรกฎาคม	209,449	1,588,970	1,798,419
สิงหาคม	208,936	1,906,067	2,115,003
กันยายน	173,706	1,923,799	2,097,505
ตุลาคม	196,125	2,171,923	2,368,048
พฤศจิกายน	183,032	2,010,416	2,193,448
ธันวาคม	201,658	2,380,508	2,582,166
รวม	2,614,805	19,186,968	21,801,773

ที่มา : รายงานข้อมูลผู้โดยสารประจำวันของกระทรวงคมนาคม (กรมการขนส่งทางบกและบริษัท ขนส่ง จำกัด) และรวบรวมข้อมูลโดย สนข.
(ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2566)

จากตารางที่ 5 - 2 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมืองรวมทั้งสิ้น 21,801,773 คน โดยแบ่งเป็นผู้โดยสารรถ บขส. และรถร่วม 19,186,968 คน และผู้โดยสารรถหมวด 3 จำนวน 2,614,805 คน

5.1.3 การเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะในเขตเมืองหลักในเมืองภูมิภาค

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ได้มีการกำหนดเมืองหลักในภูมิภาคจำนวน 7 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดสุราษฎร์ธานี และ สนข. ได้ทำการศึกษาเพิ่มเติมจังหวัดที่มีศักยภาพในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอีก 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) ในโครงการการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค รวมเป็น 11 จังหวัด โดยในปี พ.ศ. 2566 การเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาคจะเป็นการเดินทางโดยรถหมวด 1 และหมวด 4 ของกรมการขนส่งทางบก มีปริมาณผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะในเมืองภูมิภาค แสดงดังตารางที่ 5 - 3

ตารางที่ 5 - 3 ปริมาณผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะในเขตเมืองหลักในเมืองภูมิภาค 11 จังหวัด ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	จังหวัด	ปริมาณผู้โดยสาร (คน)		
		รวม 1 ปี	เฉลี่ย 1 ปี	เฉลี่ย 1 วัน
ภาคเหนือ				
1	เชียงราย ^{(1) (2)}	472,544	708,816	2,953
2	เชียงใหม่ ^{(1) (2)}	2,207,520	2,207,520	9,198
3	พิษณุโลก ⁽²⁾	101,688	174,322	726
ภาคกลาง				
1	พระนครศรีอยุธยา ^{(1) (2)}	528,174	2,112,696	8,803
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ				
1	ขอนแก่น ^{(1) (2)}	3,106,026	5,324,616	22,186
2	นครราชสีมา ^{(1) (2)}	2,689,106	2,689,106	11,205
3	อุดรธานี ⁽²⁾	1,101,807	1,888,812	7,870
4	อุบลราชธานี ^{(1) (2)}	1,438,069	2,465,261	10,272
ภาคใต้				
1	ภูเก็ต ^{(1) (2)}	575,916	575,916	2,400
2	สงขลา (หาดใหญ่) ⁽²⁾	3,374,564	5,784,967	24,104
3	สุราษฎร์ธานี ^{(1) (2)}	262,934	450,744	1,878
รวม		15,858,348	24,382,776	101,595

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก และรวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

หมายเหตุ : (1) จังหวัดภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

(2) จังหวัดภายใต้การศึกษาวเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคของ สนข.

จากตารางที่ 5 - 3 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค 11 จังหวัด รวมทั้งสิ้น 15,858,348 คน โดยจังหวัดที่มีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) 3,374,564 คน รองลงมาเป็นจังหวัดขอนแก่น 3,106,026 คน จังหวัดนครราชสีมา 2,689,106 คน จังหวัดเชียงใหม่ 2,207,520 คน และจังหวัดอุบลราชธานี 2,207,520 คน ตามลำดับ

5.2 การเดินทางทางราง

ในปี พ.ศ. 2566 ประเทศไทยมีระยะทางรางรวมทั้งสิ้น 5,511.109 กิโลเมตร เพื่อรองรับการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางราง แบ่งเป็นระยะทางรางของรถไฟ 5,233.269 กิโลเมตร รถไฟฟ้า 236.280 กิโลเมตร และรถไฟฟ้ามหานคร 41.560 กิโลเมตร

5.2.1 การเดินทางทางรถไฟ

ปัจจุบันรถไฟที่สร้างแล้วเสร็จ 5 เส้นทาง ประกอบด้วย รถไฟสายเหนือ รถไฟสายตะวันออกเชิงเหนือ รถไฟสายใต้ รถไฟสายตะวันออก และรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง โดยแบ่งเป็นการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง การเดินทางระหว่างเมือง และการเดินทางในเขตเมืองหลักในเมืองภูมิภาค

1) การเดินทางโดยรถไฟในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง

การเดินทางโดยรถไฟในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่องจะพิจารณาจากจุดต้นทางหรือจุดปลายทางที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์และสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดยสรุปปริมาณผู้โดยสารรถไฟในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ในปี พ.ศ. 2566 แสดงดังตารางที่ 5 - 4

ตารางที่ 5 - 4 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ปี พ.ศ. 2566

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว)		
	ผู้โดยสารเชิงพาณิชย์	ผู้โดยสารเชิงสังคม	รวม
มกราคม	728,780	733,418	1,462,198
กุมภาพันธ์	586,139	665,959	1,252,098
มีนาคม	736,941	693,887	1,430,828
เมษายน	840,984	599,852	1,440,836
พฤษภาคม	723,223	691,866	1,415,089
มิถุนายน	644,928	738,213	1,383,141
กรกฎาคม	740,130	773,104	1,513,234
สิงหาคม	745,249	772,070	1,517,319
กันยายน	653,302	759,712	1,413,014
ตุลาคม	888,850	816,790	1,705,640
พฤศจิกายน	788,603	787,610	1,576,213
ธันวาคม	902,628	787,753	1,690,381
รวม	8,979,757	8,820,234	17,799,991

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

จากตารางที่ 5 - 4 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง รวมทั้งสิ้น 17,799,991 คน - เที่ยว แบ่งเป็นผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ 8,979,757 คน - เที่ยว และผู้โดยสารเชิงสังคม 8,820,234 คน - เที่ยว

2) การเดินทางโดยรถไฟในการเดินทางระหว่างเมือง

การเดินทางโดยรถไฟในการเดินทางระหว่างเมืองจะพิจารณาจากจุดต้นทางหรือจุดปลายทางทุกสถานียกเว้นสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์และสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดยสรุปปริมาณผู้โดยสารรถไฟในการเดินทางระหว่างเมือง ในปี พ.ศ. 2566 แสดงดังตารางที่ 5 - 5

ตารางที่ 5 - 5 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2566

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว)		
	ผู้โดยสารเชิงพาณิชย์	ผู้โดยสารเชิงสังคม	รวม
มกราคม	36,659	922,631	959,290
กุมภาพันธ์	36,442	790,457	826,899
มีนาคม	40,363	831,334	871,697
เมษายน	35,960	752,716	788,676
พฤษภาคม	37,827	861,109	898,936
มิถุนายน	38,952	910,127	949,079
กรกฎาคม	41,942	965,247	1,007,189
สิงหาคม	43,684	985,136	1,028,820
กันยายน	33,750	926,692	960,442
ตุลาคม	913,210	948,147	1,861,357
พฤศจิกายน	822,911	945,071	1,767,982
ธันวาคม	936,396	991,763	1,928,159
รวม	3,018,096	10,830,430	13,848,526

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

จากตารางที่ 5 - 5 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟในการเดินทางระหว่างเมืองรวมทั้งสิ้น 13,848,526 คน - เที่ยว แบ่งเป็นผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ 3,018,096 คน - เที่ยว และผู้โดยสารเชิงสังคม 10,830,430 คน - เที่ยว

3) การเดินทางโดยรถไฟในเขตเมืองหลักในเมืองภูมิภาค

การเดินทางโดยรถไฟในเขตเมืองหลักในเมืองภูมิภาคจะพิจารณาจากสถานีที่อยู่ในเขตเมืองของจังหวัดภายใต้การศึกษาวเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค สนข. 11 จังหวัด พบว่า จังหวัดที่มีสถานีรถไฟที่มีจุดต้นทาง - ปลายทางที่ให้บริการประชาชนภายในเขตเมืองประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดนครราชสีมา โดยสรุปปริมาณผู้โดยสารรถไฟในเมืองภูมิภาค ในปี พ.ศ. 2566 แสดงดังตารางที่ 5 - 6

ตารางที่ 5 - 6 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟในเมืองภูมิภาค ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	จังหวัด	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว)
ภาคเหนือ		
1	พิษณุโลก	772
ภาคกลาง		
1	พระนครศรีอยุธยา	387
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ		
1	นครราชสีมา	12,946
รวม		14,105

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

จากตารางที่ 5 - 6 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟในเขตเมืองหลักในภูมิภาคที่ให้บริการประชาชนภายในเขตเมือง 3 จังหวัด รวมทั้งสิ้น 14,105 คน - เที่ยว โดยจังหวัดนครราชสีมา มีปริมาณผู้โดยสารมากที่สุด 12,946 คน - เที่ยว รองลงมาเป็นจังหวัดพิษณุโลก 772 คน - เที่ยว และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา 387 คน - เที่ยว ตามลำดับ

5.2.2 การเดินทางทางรถไฟ

ปัจจุบันรถไฟที่เปิดให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแล้ว 8 สาย ได้แก่ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงก์ (Airport Rail Link : ARL) รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง) รถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง) รถไฟฟ้าสายสีชมพู รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง รถไฟฟ้าสายสุขุมวิท รถไฟฟ้าสายสีลม และรถไฟฟ้าสายสีทอง โดยสามารถสรุปปริมาณการเดินทางทางรถไฟจำแนกตามหน่วยงาน ได้ดังนี้

1) การรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีระบบรถไฟที่เปิดให้บริการในความรับผิดชอบ 1 เส้นทาง คือ รถไฟฟ้า ARL ที่เป็นระบบขนส่งทางรางเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีขนส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Suvarnabhumi Airport Rail Link and City Air Terminal) มีระยะทาง 28.70 กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด 8 สถานี โดยมีปริมาณผู้โดยสารแสดงดังตารางที่ 5 - 7

ตารางที่ 5 - 7 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงก์ (Airport Rail Link : ARL) พ.ศ. 2562 - 2566

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว)				
	ปี พ.ศ. 2562	ปี พ.ศ. 2563	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566
มกราคม	2,183,707	2,258,635	668,253	847,766	3,650,507
กุมภาพันธ์	1,991,431	1,871,314	864,434	869,947	3,451,056
มีนาคม	2,303,093	1,231,983	1,283,614	954,434	3,760,183
เมษายน	2,089,523	378,011	725,960	901,925	3,273,591
พฤษภาคม	2,081,405	534,779	425,259	1,183,610	3,550,489
มิถุนายน	2,139,463	843,368	542,991	1,357,274	3,677,925

ตารางที่ 5 - 7 (ต่อ) ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงค์ (Airport Rail Link : ARL)
พ.ศ. 2562 - 2566

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว)				
	ปี พ.ศ. 2562	ปี พ.ศ. 2563	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566
กรกฎาคม	2,210,186	1,087,284	358,702	1,428,798	3,790,374
สิงหาคม	2,290,831	1,267,839	290,037	1,606,892	4,030,337
กันยายน	2,170,323	1,353,715	439,326	1,668,997	3,947,752
ตุลาคม	2,203,872	1,367,552	617,072	1,702,019	3,938,785
พฤศจิกายน	2,305,475	1,443,688	831,584	1,725,580	4,000,639
ธันวาคม	2,185,519	1,277,035	961,303	1,781,864	3,949,578
รวม	26,154,828	14,915,203	8,008,535	16,029,106	45,021,216

ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

2) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีระบบรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในความรับผิดชอบ 4 เส้นทาง ประกอบด้วย รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รถไฟฟ้าสายสีม่วง รถไฟฟ้าสายสีเหลือง และรถไฟฟ้าสายสีชมพู

2.1) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีเส้นทางเดินรถช่วงหัวลำโพง - เตาปูน รวม 21 กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด 19 สถานี เป็นสถานีใต้ดิน 18 สถานี และสถานียกระดับ 1 สถานี โดยมีปริมาณผู้โดยสารแสดงดังตารางที่ 5 - 8

ตารางที่ 5 - 8 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) ปี พ.ศ. 2562 - 2566

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว)				
	ปี พ.ศ. 2562	ปี พ.ศ. 2563	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566
มกราคม	9,822,359	12,364,467	4,688,335	5,411,826	11,671,243
กุมภาพันธ์	9,007,716	10,651,705	6,093,370	5,583,533	11,122,543
มีนาคม	10,245,277	7,376,598	8,450,658	5,906,913	11,719,836
เมษายน	8,899,237	2,354,680	4,406,056	5,378,279	10,011,732
พฤษภาคม	8,760,688	3,682,817	2,800,713	7,119,474	10,753,808
มิถุนายน	9,351,640	6,080,460	3,628,010	8,498,662	11,496,818
กรกฎาคม	9,879,495	7,854,425	2,393,607	8,513,325	12,191,670
สิงหาคม	11,110,334	8,931,350	1,934,287	9,925,105	13,117,419
กันยายน	11,515,694	9,309,907	3,003,451	10,326,520	12,702,174
ตุลาคม	11,636,289	9,297,835	4,212,443	10,682,256	12,953,551
พฤศจิกายน	12,383,008	9,352,565	5,603,480	10,688,550	13,038,019
ธันวาคม	11,009,848	8,341,723	6,315,025	10,966,967	12,598,471
รวม	123,621,585	95,598,532	53,529,435	99,001,410	143,377,284

ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

2.2) รถไฟฟ้าสายสีม่วง

รถไฟฟ้าสายสีม่วงมีเส้นทางการเดินรถช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน รวม 23 กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด 16 สถานี โดยมีปริมาณผู้โดยสารแสดงดังตารางที่ 5 - 9

ตารางที่ 5 - 9 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง) ปี พ.ศ. 2562 - 2566

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว)				
	ปี พ.ศ. 2562	ปี พ.ศ. 2563	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566
มกราคม	1,591,763	1,827,785	874,003	950,152	1,725,443
กุมภาพันธ์	1,443,333	1,664,132	1,081,911	982,991	1,659,055
มีนาคม	1,664,735	1,227,632	1,519,470	1,013,287	1,738,318
เมษายน	1,458,908	439,198	793,627	903,900	1,441,370
พฤษภาคม	1,530,913	674,483	521,801	1,199,430	1,670,477
มิถุนายน	1,675,410	1,094,334	677,964	1,465,798	1,785,962
กรกฎาคม	1,745,717	1,442,882	466,186	1,400,299	1,854,372
สิงหาคม	1,809,166	1,643,622	379,302	1,608,726	1,911,517
กันยายน	1,743,133	1,754,362	571,916	1,682,532	1,857,368
ตุลาคม	1,729,692	1,759,392	786,150	1,612,658	1,871,520
พฤศจิกายน	1,755,398	1,745,557	1,029,941	1,658,632	2,048,286
ธันวาคม	1,578,057	1,563,259	1,139,663	1,672,802	1,944,536
รวม	19,726,225	16,836,638	9,841,934	16,151,207	21,508,224

ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

2.3) รถไฟฟ้ามหานครสายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง) และรถไฟฟ้าสายสีชมพู

รถไฟฟ้าสายสีเหลืองมีเส้นทางการเดินรถช่วงลาดพร้าว - สำโรง รวม 30.40 กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด 23 สถานี เริ่มทดลองเปิดให้บริการในช่วงเดือนมิถุนายน 2566 และเปิดให้บริการในวันที่ 3 กรกฎาคม 2566 และรถไฟฟ้าสายสีชมพูมีเส้นทางการเดินรถช่วงแคราย - มีนบุรี รวม 34.50 กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด 30 สถานี เริ่มทดลองเปิดให้บริการในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2566 และเปิดให้บริการในวันที่ 31 ธันวาคม 2566 โดยมีปริมาณผู้โดยสารแสดงดังตารางที่ 5 - 10

ตารางที่ 5 - 10 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานครสายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง) และรถไฟฟ้าสายสีชมพู ปี พ.ศ. 2566

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว)		
	รถไฟฟ้าสายสีเหลือง	รถไฟฟ้าสายสีชมพู	รวม
มกราคม	-	-	-
กุมภาพันธ์	-	-	-
มีนาคม	-	-	-
เมษายน	-	-	-
พฤษภาคม	-	-	-

ตารางที่ 5 - 10 (ต่อ) ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานครสายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง) และรถไฟฟ้าสายสีชมพู ปี พ.ศ. 2566

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว)		
	รถไฟฟ้าสายสีเหลือง	รถไฟฟ้าสายสีชมพู	รวม
มิถุนายน	1,569,392	-	1,569,392
กรกฎาคม	1,166,211	-	1,166,211
สิงหาคม	1,251,329	-	1,251,329
กันยายน	1,242,990	-	1,242,990
ตุลาคม	1,237,047	-	1,237,047
พฤศจิกายน	1,273,464	898,833	2,172,297
ธันวาคม	1,303,327	2,480,086	3,783,413
รวม	9,043,760	3,378,919	12,422,679

ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

3) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด มีระบบรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในความรับผิดชอบ 1 เส้นทาง คือ รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง มีเส้นทางการเดินรถรวม 41.56 กิโลเมตร และมีสถานีรวมทั้งหมด 14 สถานี แบ่งเป็นการเดินรถออกเป็น 2 ช่วง คือช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ระยะทาง 15.26 กิโลเมตร 4 สถานี และช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26.30 กิโลเมตร 10 สถานี เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 โดยมีปริมาณผู้โดยสารแสดงดังตารางที่ 5 - 11

ตารางที่ 5 - 11 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ปี พ.ศ. 2566

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว)		
	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566
มกราคม	-	259,033	569,560
กุมภาพันธ์	-	280,517	583,570
มีนาคม	-	272,946	612,434
เมษายน	-	255,212	525,152
พฤษภาคม	-	329,031	548,223
มิถุนายน	-	397,442	614,529
กรกฎาคม	-	437,672	640,297
สิงหาคม	-	472,727	671,640
กันยายน	-	504,369	667,854
ตุลาคม	-	530,388	741,887
พฤศจิกายน	21,704	534,521	799,893
ธันวาคม	308,506	526,479	822,764
รวม	330,210	4,800,337	7,797,803

ที่มา : บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

4) กรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานคร มีระบบรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในความรับผิดชอบ จำนวน 2 สาย ได้แก่ สายสีเขียว (สายสุขุมวิท และสายสีลม) และสายสีทอง

4.1) สายสีเขียว

สายสีเขียวมีเส้นทางการเดินรถรวม 69.80 กิโลเมตร มีสถานีรวมทั้งหมด 60 สถานี โดยแบ่งเส้นทางการเดินรถออกเป็น 2 สาย คือ สายสุขุมวิทมีเส้นทางเดินรถในช่วงหมอชิต - คูคต ระยะทาง 55.80 กิโลเมตร 47 สถานี และสายสีลมที่เดินรถในช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า ระยะทาง 14.00 กิโลเมตร 13 สถานี โดยมีปริมาณผู้โดยสารแสดงดังตารางที่ 5 - 12

ตารางที่ 5 - 12 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียว ปี พ.ศ. 2562 - 2566

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว)				
	ปี พ.ศ. 2562	ปี พ.ศ. 2563	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566
มกราคม	45,011,428	48,380,368	18,777,768	8,901,844	15,146,052
กุมภาพันธ์	41,114,920	42,384,586	24,166,660	9,278,543	14,877,664
มีนาคม	46,068,902	27,819,002	33,519,892	9,818,937	15,279,834
เมษายน	40,854,172	8,699,046	18,455,014	8,993,081	13,052,106
พฤษภาคม	43,753,956	13,753,978	11,767,224	11,529,451	14,439,561
มิถุนายน	45,037,542	23,426,056	14,830,806	13,772,571	15,583,270
กรกฎาคม	46,140,086	29,819,862	9,840,606	13,595,824	16,519,449
สิงหาคม	48,199,448	33,559,304	7,933,020	15,015,867	16,665,037
กันยายน	45,890,974	34,531,850	12,594,238	15,303,472	16,670,330
ตุลาคม	46,531,124	34,797,084	16,920,526	15,715,236	16,332,636
พฤศจิกายน	47,237,376	34,846,692	21,751,270	15,703,463	17,423,577
ธันวาคม	48,199,504	32,368,162	25,790,024	16,231,748	16,514,062
รวม	544,039,432	364,385,990	216,347,048	153,860,037	188,503,578

ที่มา : สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

4.2) รถไฟฟ้าสายสีทอง

รถไฟฟ้าสายสีทองมีเส้นทางการเดินรถช่วงกรุงธนบุรี - คลองสาน รวม 1.880 กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด 3 สถานี เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 โดยมีปริมาณผู้โดยสารแสดงดังตารางที่ 5 - 13

ตารางที่ 5 - 13 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีทอง ปี พ.ศ. 2564 - 2566

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว)		
	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566
มกราคม	82,015	61,350	183,087
กุมภาพันธ์	74,235	55,854	153,749
มีนาคม	93,703	55,590	159,602
เมษายน	54,604	74,960	195,735
พฤษภาคม	27,888	80,854	184,240
มิถุนายน	37,898	105,045	187,307

ตารางที่ 5 - 13 (ต่อ) ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีทอง ปี พ.ศ. 2564 - 2566

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว)		
	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566
กรกฎาคม	18,785	119,577	237,859
สิงหาคม	12,228	120,924	230,806
กันยายน	36,319	129,042	201,808
ตุลาคม	61,423	151,420	203,156
พฤศจิกายน	75,105	159,407	203,510
ธันวาคม	103,244	239,296	315,920
รวม	677,447	1,353,319	2,456,779

ที่มา : สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

5.3 การเดินทางทางน้ำ

กรมเจ้าท่า โดยกลุ่มสถิติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน ได้รวบรวมและสำรวจปริมาณผู้โดยสารเพื่อสรุปผลการดำเนินงาน โดยแบ่งเป็นปริมาณผู้โดยสารเรือโดยสาร และผู้โดยสารเรือท่องเที่ยว รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5 - 14 และ 5 - 15

ตารางที่ 5 - 14 ปริมาณผู้โดยสารเรือโดยสาร ปี พ.ศ. 2562 - 2566

ประเภทเรือโดยสาร	ปริมาณผู้โดยสาร (คน)				
	ปี พ.ศ. 2562	ปี พ.ศ. 2563	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566
เรือด่วนแม่น้ำเจ้าพระยา	13,328,992	4,827,967	2,062,577	7,835,240	12,701,114
เรือคลองแสนแสบ	22,573,874	9,436,563	4,643,569	6,494,090	20,966,666
เรือด่วนข้ามฝาก	33,926,929	16,850,141	12,904,710	17,563,076	25,831,859
เรือโดยสารพลังงานไฟฟ้า	-	-	-	491,921	943,050
รวม	69,829,795	31,114,671	19,610,856	32,384,327	60,442,689

ที่มา : รายงานสถิติข้อมูลปีงบประมาณ 2566 ข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางน้ำ, กันยายน 2567, กรมเจ้าท่า

ตารางที่ 5 - 15 ปริมาณผู้โดยสารเรือท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2562 - 2566

ประเภทเรือท่องเที่ยว	ปริมาณผู้โดยสาร (คน)				
	ปี พ.ศ. 2562	ปี พ.ศ. 2563	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566
บริเวณแม่น้ำ	13,987,405	6,242,417	2,552,723	4,288,543	7,058,067
บริเวณทะเล	39,288,405	11,963,824	5,490,626	26,401,198	35,640,133
รวม	53,275,810	18,206,241	8,043,349	30,689,741	42,698,200

ที่มา : รายงานสถิติข้อมูลปีงบประมาณ 2566 ข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางน้ำ, กันยายน 2567, กรมเจ้าท่า

5.4 การเดินทางทางอากาศ

ประเทศไทยมีท่าอากาศยานที่ใช้เพื่อกิจการพลเรือนและการพาณิชย์ 38 แห่ง โดยมีหน่วยงานเป็นผู้บริหารจัดการและดำเนินงาน 4 หน่วยงาน ได้แก่ กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และกองทัพเรือ โดยสามารถสรุปปริมาณการเดินทางทางอากาศจำแนกตามหน่วยงาน ได้ดังนี้

5.4.1 กรมท่าอากาศยาน

กรมท่าอากาศยานมีท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในความรับผิดชอบรวมทั้งสิ้น 28 แห่ง โดยสรุปปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 5 - 16

ตารางที่ 5 - 16 ปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนผู้โดยสาร (คน) ปี พ.ศ. 2566				การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	อื่น ๆ	รวม	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	แพร่ (PRH)	5,042	-	73	5,115	15,227	5,115	- 10,112 (- 66.41)
2	เพชรบูรณ์ (PHY)	-	-	-	-	8	-	- 8 (- 100.00)
3	ลำปาง (LPT)	108,321	-	110	108,431	112,379	108,431	- 3,948 (- 3.51)
4	น่านนคร (NNT)	386,575	-	-	386,575	451,865	386,575	- 65,290 (- 14.45)
5	พิษณุโลก (PHS)	432,851	-	4,232	437,083	347,862	437,083	89,221 (25.65)
6	แม่ฮ่องสอน (HGN)	18,605	-	18	18,623	25,524	18,623	- 6,901 (- 27.04)
7	ปาย (PYY)	-	-	-	-	4	-	- 4 (- 100.00)
8	แม่สอด (MAQ)	91,728	-	-	91,728	48,560	91,728	43,168 (88.90)
9	ตาก (TKT)	-	-	-	-	-	-	-
10	แม่สะเรียง	-	-	89	89	84	89	5 (5.95)
11	นครราชสีมา (NAK)	-	-	41	41	1,791	41	- 1,750 (- 97.71)
12	บุรีรัมย์ (BFV)	251,459	-	787	252,246	196,647	252,246	55,599 (28.27)
13	ขอนแก่น (KKC)	1,611,393	-	6,944	1,618,337	1,408,304	1,618,337	210,033 (14.91)
14	นครพนม (KOP)	359,189	-	-	359,189	337,713	359,189	21,476 (6.36)
15	ร้อยเอ็ด (ROI)	348,798	-	-	348,798	266,195	348,798	82,603 (31.03)

ตารางที่ 5 - 16 (ต่อ) ปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน
ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนผู้โดยสาร (คน) ปี พ.ศ. 2566				การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	อื่น ๆ	รวม	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
16	อุดรธานี (UTH)	1,898,450	97	272	1,898,819	1,777,884	1,898,819	120,935 (6.80)
17	สกลนคร (SNO)	361,900	-	-	361,900	308,678	361,900	53,222 (17.24)
18	อุบลราชธานี (UBP)	1,295,870	-	91	1,295,961	1,247,180	1,295,961	48,781 (3.91)
19	เลย (LOE)	195,189	-	-	195,189	168,685	195,189	26,504 (15.71)
20	หัวหิน (HHQ)	60,935	-	-	60,935	32,792	60,935	28,143 (85.82)
21	ระนอง (UNN)	132,725	-	239	132,964	99,656	132,964	33,308 (33.42)
22	ชุมพร (CJM)	122,803	-	-	122,803	92,007	122,803	30,796 (33.47)
23	กระบี่ (KBV)	1,826,622	483,174	400	2,310,196	1,418,652	2,310,196	891,544 (62.84)
24	ตรัง (TST)	564,461	-	27	564,488	527,684	564,488	36,804 (6.97)
25	สุราษฎร์ธานี (URT)	1,351,784	1,063	68	1,352,915	1,164,796	1,352,915	188,119 (16.15)
26	นครศรีธรรมราช (NST)	1,195,381	-	235	1,195,616	1,305,074	1,195,616	- 109,458 (- 8.39)
27	นราธิวาส (NAW)	222,158	2,265	5,167	229,590	203,010	229,590	26,580 (13.09)
28	เบตง (BTZ)	-	-	-	-	12,880	-	- 12,880 (- 100.00)
รวม		12,842,239	486,599	18,793	13,347,631	11,571,141	13,347,631	1,776,490 (15.35)

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2566)

จากตารางที่ 5 - 16 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยาน
ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานรวมทั้งสิ้น 13,347,631 คน โดยเป็นการเดินทางภายในประเทศ
12,842,239 คน การเดินทางระหว่างประเทศ 486,599 คน และการเดินทางประเภทอื่น ๆ 18,793 คน

5.4.2 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในความรับผิดชอบรวมทั้งสิ้น 6 แห่ง โดยสรุปปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 5 - 17

ตารางที่ 5 - 17 ปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนผู้โดยสาร (คน) ปี พ.ศ. 2566			การเปลี่ยนแปลง		
		ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	รวม	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	สุวรรณภูมิ (BKK)	11,688,920	40,010,184	51,699,104	28,754,350	51,699,104	22,944,754 (79.80)
2	ดอนเมือง (DMK)	17,009,418	9,971,010	26,980,428	16,130,515	26,980,428	10,849,913 (67.26)
3	เชียงใหม่ (CNX)	6,345,682	1,878,891	8,224,573	5,459,481	8,224,573	2,765,092 (50.65)
4	หาดใหญ่ (HDY)	2,873,648	248,476	3,122,124	2,944,984	3,122,124	177,140 (6.01)
5	ภูเก็ต (HKT)	6,262,491	7,716,858	13,979,349	7,814,948	13,979,349	6,164,401 (78.88)
6	เชียงใหม่ (CEI)	1,919,844	384	1,920,228	1,686,726	1,920,228	233,502 (13.84)
รวม		46,100,003	59,825,803	105,925,806	62,791,004	105,925,806	43,134,802 (68.70)

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

จากตารางที่ 5 - 16 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รวมทั้งสิ้น 105,925,806 คน โดยเป็นการเดินทางภายในประเทศ 46,100,003 คน และการเดินทางระหว่างประเทศ 46,100,003 คน

5.4.3 กองทัพเรือ

กองทัพเรือ เป็นหน่วยงานรัฐในสังกัดกองบัญชาการกองทัพไทย กระทรวงกลาโหม มีอำนาจหน้าที่ในการร่วมกันบริหารท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) ร่วมกับกรมท่าอากาศยาน โดยสามารถสรุปปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) ได้ดังตารางที่ 5 - 19

ตารางที่ 5 - 18 ปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนผู้โดยสาร (คน) ปี พ.ศ. 2566			การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	รวม	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	อู่ตะเภา (UTP)	141,810	328,140	469,950	124,767	469,950	345,183 (276.66)
รวม		141,810	328,140	469,950	124,767	469,950	345,183 (276.66)

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

จากตารางที่ 5 - 19 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ รวมทั้งสิ้น 469,950 คน โดยเป็นการเดินทางภายในประเทศ 141,810 คน และการเดินทางระหว่างประเทศ 328,140 คน

5.4.4 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัท BA) เป็นบริษัทเอกชนที่ดำเนินธุรกิจด้านสายการบินและกิจการสนามบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน มีท่าอากาศยานอยู่ในความรับผิดชอบ จำนวน 3 แห่ง โดยสามารถสรุปปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 5 - 18

ตารางที่ 5 - 19 ปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนผู้โดยสาร (คน) ปี พ.ศ. 2566			การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	รวม	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	ตราด (TDX)	70,920	-	70,920	42,484	70,920	28,436 (66.93)
2	สมุย (USM)	2,121,320	173,491	2,294,811	1,378,354	2,294,811	916,457 (66.49)
3	สุโขทัย (THS)	65,358	-	65,358	46,723	65,358	18,635 (39.88)
รวม		2,257,598	173,491	2,431,089	1,467,561	2,431,089	963,528 (65.66)

ที่มา : บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

จากตารางที่ 5 - 18 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวมทั้งสิ้น 2,431,089 คน โดยเป็นการเดินทางภายในประเทศ 2,257,598 คน และการเดินทางระหว่างประเทศ 173,491 คน

5.5 การวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สนข. ได้รวบรวมและประมวลผลข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประจำปี พ.ศ. 2566 จากหน่วยงานภายในและภายนอกสังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) รวมทั้งสิ้น 8 หน่วยงาน ได้แก่ กรมเจ้าท่า (จท.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กรมการขนส่งทางราง (ขร.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และกรุงเทพมหานคร รวมทั้งข้อมูลรายงานข้อมูลการเดินทางและขนส่งสาธารณะของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม (ศทส. สปค.) ผ่านระบบบัญชีข้อมูลด้านคมนาคม (MOT Data Catalog) ซึ่งมีการจัดเก็บข้อมูลผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะรายวัน เพื่อประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 สรุปได้ดังตารางที่ 5 - 20 และรูปที่ 5 - 1

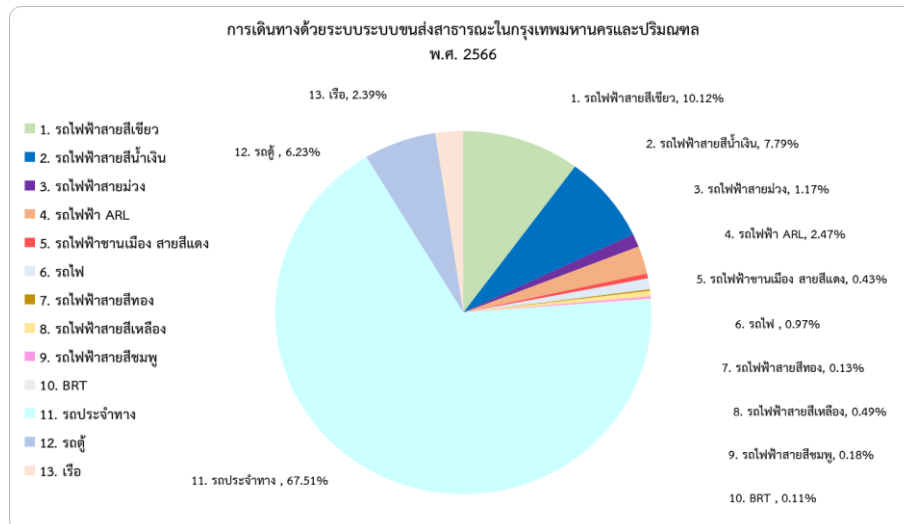
ตารางที่ 5 - 20 ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปี พ.ศ 2566 (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

รายการ	ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (ล้านคน - เทียบ/ปี)	แหล่งที่มาของข้อมูล
1. รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิทและสายสีลม)	184.88	กทม.
2. รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน)	142.36	รฟม.
3. รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง)	21.32	รฟม.
4. รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link : ARL)	45.21	รฟท.
5. รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง	7.84	รฟฟท.
6. รถไฟ	17.80	รฟท.
7. รถไฟฟ้าสายสีทอง	2.46	กทม.
8. รถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง)	9.03	รฟม.
9. รถไฟฟ้าสายสีชมพู	3.38	รฟม.
10. รถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT) *	2.05	กทม.
11. รถประจำทาง	1,233.54	ขบ./ขสมก.
12. รถตู้ **	113.85	สนข.
13. เรือ	43.61	จท.
รวม (1 - 13)	1,827.33	

ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดย สนข.

หมายเหตุ : * ข้อมูลปริมาณผู้โดยสารด่วนพิเศษ BRT ในช่วงเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566 มีการเปลี่ยนแปลงวิธีการเก็บข้อมูลปริมาณผู้โดยสารเหลือเพียงเดือนละ 1 วันตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทานฯ ฉบับใหม่ที่เริ่มเมื่อเดือนกรกฎาคม 2566

** ข้อมูลผลการสำรวจการเดินทางของคนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจากโครงการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) (โครงการ BTDS) สนข. (ปี 2565)



รูปที่ 5 - 1 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2566
ที่มา : สนข.

จากตารางที่ 5 - 20 สรุปได้ว่า ปี พ.ศ. 2566 มีผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้งสิ้น 1,827.33 ล้านคน - เทียบ/ปี โดยระบบขนส่งสาธารณะที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ รถประจำทาง 1,233.54 ล้านคน - เทียบ/ปี รองลงมา คือ รถไฟฟ้า BTS 184.88 ล้านคน - เทียบ/ปี รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน 142.36 ล้านคน - เทียบ/ปี รถตู้ 113.85 ล้านคน - เทียบ/ปี และรถไฟฟ้า ARL 45.21 ล้านคน - เทียบ/ปี ตามลำดับ

5.5.1 การวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สนข. ได้ปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (extended Bangkok Model : eBUM) เพื่อคาดการณ์การเดินทางของประชาชน ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลและพื้นที่ต่อเนื่อง 7 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดนครปฐม จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (8 อำเภอ) และจังหวัดฉะเชิงเทรา (4 อำเภอ) เมื่อนำมาประกอบกับข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2566 จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 5 - 21 และรูปที่ 5 - 2

ตารางที่ 5 - 21 สรุปการประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและ
ปริมณฑล ปี พ.ศ. 2566

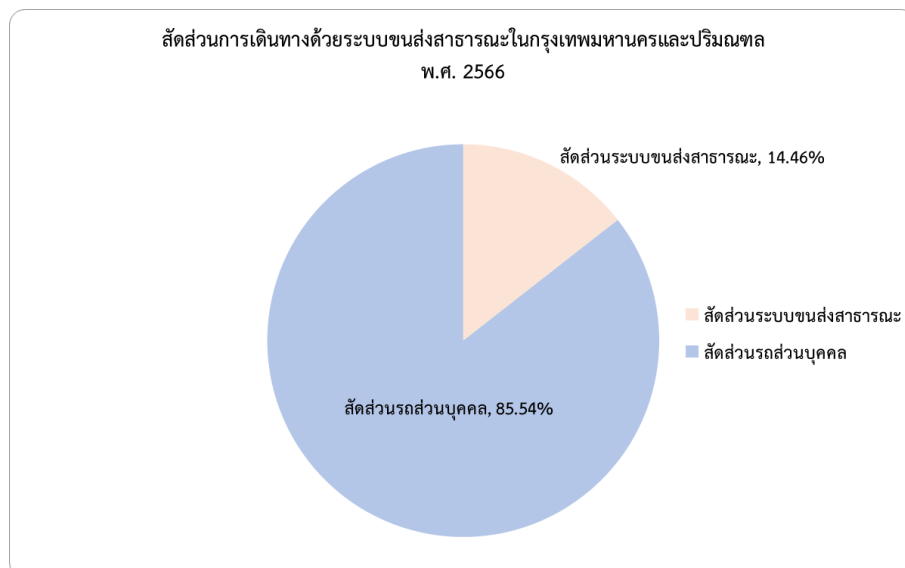
รายการ	ผู้ใช้บริการระบบขนส่ง สาธารณะ (ล้านคน - เทียว/ปี)	แหล่งที่มา ของข้อมูล
1. ปริมาณผู้เดินทางรวม (รถส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะ) *	8,479.94	โครงการ BTS
2. ปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ (2.1/2.2)	1,226.39	
2.1 ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด **	1,827.33	ประมวลผลโดย ศทท.
2.2 ค่าเฉลี่ยเที่ยวต่อ (คน - เทียว/วัน) ***	1.49	โครงการ TDS
3. ปริมาณผู้เดินทางด้วยรถส่วนบุคคล	7,253.55	โครงการ BTS
สัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะ (2/1)	ร้อยละ 14.46	
สัดส่วนรถส่วนบุคคล (3/1)	ร้อยละ 85.54	

ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดย สนข.

หมายเหตุ : * ข้อมูลผลการสำรวจการเดินทางของคนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจากโครงการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) (โครงการ BTDS) สนข. (ปี 2565)

** รวบรวมและประมวลผลข้อมูลผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกสังกัด ศค. โดย ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.) สนข.

*** ข้อมูลผลการวิเคราะห์จากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของโครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ (โครงการ TDS) สนข. (ปี 2560)



รูปที่ 5 - 2 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2566

ที่มา : สนข.

จากตารางที่ 5 - 21 สรุปได้ว่า ปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณผู้เดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 8,479.94 ล้านคน - เทียบ/ปี โดยมีปริมาณการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคล 7,253.55 ล้านคน - เทียบ/ปี และผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (ตารางที่ 5 - 20) 1,827.33 ล้านคน - เทียบ/ปี ซึ่งเมื่อนำปริมาณผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะนำมาประมวลผลกับค่าเฉลี่ยเที่ยวต่อ (คน - เทียบ/วัน) ที่มีค่า 1.49 คน - เทียบ/วัน พบว่า มีปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะทั้งสิ้น 1,226.39 ล้านคน - เทียบ/ปี ดังนั้น สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประจำปี พ.ศ. 2566 เท่ากับร้อยละ 14.46 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.67 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 47.70 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2565 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5 - 22

ตารางที่ 5 - 22 สรุปการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลระหว่างปี พ.ศ. 2565 กับปี พ.ศ. 2566

รายการ	จำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (ล้านคน - เทียบ/ปี) *		เปลี่ยนแปลง (ล้านคน - เทียบ/ปี)	อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566		
1. รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิทและสายสีลม)	194.38	184.88	ลดลง 9.50	- 4.89
2. รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน)	98.78	142.36	เพิ่มขึ้น 43.58	44.12
3. รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง)	16.09	21.32	เพิ่มขึ้น 5.23	32.50
4. รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link : ARL)	16.03	45.21	เพิ่มขึ้น 29.18	182.03
5. รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง	4.80	7.84	เพิ่มขึ้น 3.04	63.33
6. รถไฟ	2.64	17.80	เพิ่มขึ้น 15.16	574.24
7. รถไฟฟ้าสายสีทอง	1.35	2.46	เพิ่มขึ้น 1.11	82.22
8. รถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง)	-	9.03	-	-
9. รถไฟฟ้าสายสีชมพู	-	3.38	-	-
10. รถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT)	2.47	2.05	ลดลง 0.42	- 17.00
11. รถประจำทาง	958.98	1,233.54	เพิ่มขึ้น 274.56	28.63
12. รถตุ้	106.26	113.85	เพิ่มขึ้น 7.59	7.14
13. เรือ	40.92	43.61	เพิ่มขึ้น 2.69	6.57
14. จำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (1 - 13)	1,442.70	1,827.33	เพิ่มขึ้น 384.63	26.66
15. ค่าเฉลี่ยเที่ยวต่อ (คน - เทียบ/วัน)	1.49	1.49	-	-
16. ปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ (14/15)	968.26	1,226.39	เพิ่มขึ้น 258.13	26.66
17. ปริมาณการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคล	8,924.16	7,253.55	ลดลง 1,670.61	18.72
18. ปริมาณผู้เดินทางรวม (รถส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะ)	9,892.42	8,479.94	ลดลง 1,412.48	14.28
สัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะ (16/18)	ร้อยละ 9.79	ร้อยละ 14.46	เพิ่มขึ้น 4.67	47.70
สัดส่วนรถส่วนบุคคล (17/18)	ร้อยละ 90.21	ร้อยละ 85.54	ลดลง 4.67	- 5.18

ที่มา : รวบรวมและประมวลผลข้อมูลโดย สนข.

หมายเหตุ : * ข้อมูลปีปฏิทิน (1 มกราคม - 31 ธันวาคม)

จากตารางที่ 5 - 22 พบว่าในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณผู้เดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ลดลงจากปี พ.ศ. 2566 คิดเป็นร้อยละ 14.28 (ลดลง 1,412.48 ล้านคน - เทียว/ปี) ในขณะที่ผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 (เพิ่มขึ้น 384.63 ล้านคน - เทียว/ปี คิดเป็นร้อยละ 26.66) โดยระบบขนส่งสาธารณะที่มีผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ รถไฟ (เพิ่มขึ้น 15.16 ล้านคน - เทียว/ปี คิดเป็นร้อยละ 574.24) รองลงมา คือ รถไฟฟ้า ARL (เพิ่มขึ้น 29.18 ล้านคน - เทียว/ปี คิดเป็นร้อยละ 182.03) รถไฟฟ้าสายสีทอง (เพิ่มขึ้น 1.11 ล้านคน - เทียว/ปี คิดเป็นร้อยละ 82.22) รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (เพิ่มขึ้น 3.04 ล้านคน - เทียว/ปี คิดเป็นร้อยละ 63.33) และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (เพิ่มขึ้น 43.58 ล้านคน - เทียว/ปี คิดเป็นร้อยละ 44.12) ตามลำดับ ส่วนการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลลดลงจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 18.72 (ลดลง 1,670.61 ล้านคน - เทียว/ปี)

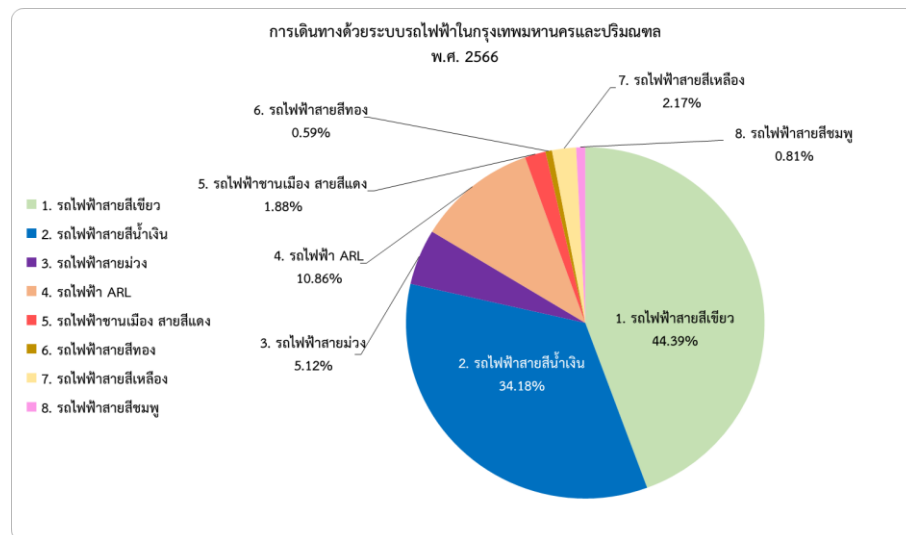
5.5.2 การวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ในปี พ.ศ. 2566 มีรถไฟฟ้าเปิดให้บริการรวมทั้งสิ้น 8 สาย ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิท และสายสีลม) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รถไฟฟ้าสายสีม่วง รถไฟฟ้า ARL รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง รถไฟฟ้าสายสีทอง รถไฟฟ้าสายสีเหลือง และรถไฟฟ้าสายสีชมพู โดยสามารถสรุปข้อมูลการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 5 - 23 และรูปที่ 5 - 3

ตารางที่ 5 - 23 ข้อมูลการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปี พ.ศ. 2566 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2566)

รายการ	ผู้ใช้บริการระบบขนส่ง สาธารณะ (ล้านคน - เทียว/ปี)	แหล่งที่มาของข้อมูล
1. รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิทและสายสีลม)	184.88	กทม.
2. รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน)	142.36	รฟม.
3. รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง)	21.32	รฟม.
4. รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link : ARL)	45.21	รฟท.
5. รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง	7.84	รฟฟท.
6. รถไฟฟ้าสายสีทอง	2.46	กทม.
7. รถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง)	9.03	รฟม.
8. รถไฟฟ้าสายสีชมพู	3.38	รฟม.
รวม (1 - 8)	416.48	รวบรวมโดย สนข.

ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดย สนข.



รูปที่ 5 - 3 การเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2566
ที่มา : สนข.

จากตารางที่ 5 - 22 และรูปที่ 5 - 3 สรุปได้ว่า ปี พ.ศ. 2566 มีผู้ใช้รถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวมทั้งสิ้น 416.48 ล้านคน - เทียบ/ปี โดยรถไฟฟ้าที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุด 5 อันดับแรกคือ รถไฟฟ้าสายสีเขียว (184.88 ล้านคน - เทียบ/ปี) รองลงมา คือ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (142.36 ล้านคน - เทียบ/ปี) รถไฟฟ้า ARL (45.21 ล้านคน - เทียบ/ปี) รถไฟฟ้าสายสีม่วง (21.32 ล้านคน - เทียบ/ปี) และรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (9.03 ล้านคน - เทียบ/ปี) ตามลำดับ และเมื่อนำข้อมูลการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปี พ.ศ. 2566 มาวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑลสามารถสรุปสัดส่วนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 5 - 24 และรูปที่ 5 - 4

ตารางที่ 5 - 24 สรุปการประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
ปี พ.ศ. 2566

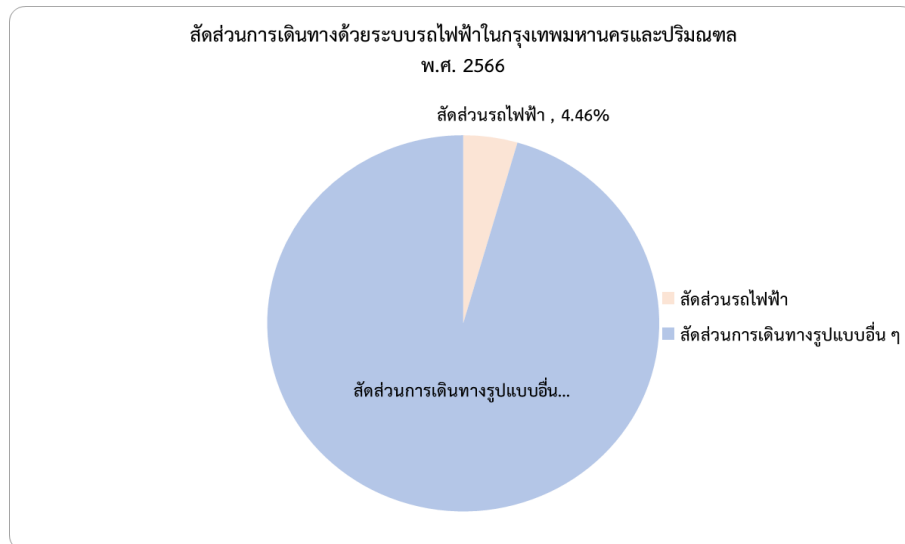
รายการ	ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (ล้านคน - เทียบ/ปี)	แหล่งที่มา ของข้อมูล
1. ปริมาณผู้เดินทางรวม (รถไฟฟ้าและการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ) *	8,479.94	โครงการ BTDS
2. ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า (2.1/2.2)	378.62	
2.1 ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าทั้งหมด **	416.48	ประมวลผลโดย สนข.
2.2 ค่าเฉลี่ยเที่ยวต่อ (คน - เทียบ/วัน) ***	1.10	โครงการ TDS
3. ปริมาณผู้เดินทางด้วยรูปแบบอื่น ๆ	8,101.32	
สัดส่วนรถไฟฟ้า (2/1)	ร้อยละ 4.46	
สัดส่วนการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ (3/1)	ร้อยละ 95.54	

ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดย สนข.

หมายเหตุ : * ข้อมูลผลการสำรวจการเดินทางของคนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจากโครงการ BTDS ของ สนข. (ปี 2565)

** รวบรวมและประมวลผลข้อมูลผู้ใช้ระบบรถไฟฟ้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกสังกัด คค. โดย ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.). สนข.

*** ข้อมูลผลการวิเคราะห์จากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของโครงการ TDS สนข. (ปี 2560)



รูปที่ 5 - 4 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2566

ที่มา : สนข.

จากตารางที่ 5 - 24 และรูปที่ 5 - 4 สรุปได้ว่า ปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณผู้เดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวมทั้งสิ้น 8,479.94 ล้านคน - เทียบ/ปี โดยมีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า (ตารางที่ 5 - 22) จำนวน 416.48 ล้านคน - เทียบ/ปี และเมื่อนำมาประมวลผลกับค่าเฉลี่ยเที่ยวต่อ (คน - เทียบ/วัน) มีค่า 1.10 คน - เทียบ/วัน พบว่า มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า จำนวนทั้งสิ้น 378.62 ล้านคน - เทียบ/ปี ดังนั้น สัดส่วนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในเขตเมืองต่อการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประจำปี พ.ศ. 2566 เท่ากับร้อยละ 4.46 โดยมีค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.41 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 46.23 เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2565 และเมื่อวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยทำการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลระหว่างปี พ.ศ. 2565 กับปี พ.ศ. 2566 พบว่าในปี พ.ศ. 2566 มีผู้ใช้รถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 25.66 (เพิ่มขึ้น 77.32 ล้านคน - เทียบ/ปี) โดยรถไฟฟ้าที่มีผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ รถไฟฟ้า ARL (เพิ่มขึ้น 29.18 ล้านคน - เทียบ/ปี คิดเป็นร้อยละ 182.03) รถไฟฟ้าสายสีทอง (เพิ่มขึ้น 1.11 ล้านคน - เทียบ/ปี คิดเป็นร้อยละ 82.22) รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง (เพิ่มขึ้น 3.04 ล้านคน - เทียบ/ปี คิดเป็นร้อยละ 63.33) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (เพิ่มขึ้น 43.58 ล้านคน - เทียบ/ปี คิดเป็นร้อยละ 44.12) และรถไฟฟ้าสายสีม่วง (เพิ่มขึ้น 5.23 ล้านคน - เทียบ/ปี คิดเป็นร้อยละ 32.50) ตามลำดับ ในขณะที่การเดินทางด้วยรูปแบบอื่น ๆ ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลลดลงจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 15.53 (ลดลง 1,489.80 ล้านคน - เทียบ/ปี) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5 - 25

ตารางที่ 5 - 25 สรุปการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
ระหว่างปี พ.ศ. 2565 กับปี พ.ศ. 2566

รายการ	จำนวนผู้ให้บริการระบบขนส่ง สาธารณะ (ล้านคน - เทียว/ปี) *		เปลี่ยนแปลง (ล้านคน - เทียว/ปี)	อัตรา การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566		
1. รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิทและสายสีลม)	194.38	184.88	ลดลง 9.50	- 4.89
2. รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน)	98.78	142.36	เพิ่มขึ้น 43.58	44.12
3. รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง)	16.09	21.32	เพิ่มขึ้น 5.23	32.50
4. รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link : ARL)	16.03	45.21	เพิ่มขึ้น 29.18	182.03
5. รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง	4.80	7.84	เพิ่มขึ้น 3.04	63.33
6. รถไฟฟ้าสายสีทอง	1.35	2.46	เพิ่มขึ้น 1.11	82.22
7. รถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง) **	-	9.03	-	-
8. รถไฟฟ้าสายสีชมพู ***	-	3.38	-	-
9. จำนวนผู้ให้บริการรถไฟฟ้า (1 - 8)	331.43	416.48	เพิ่มขึ้น 85.05	25.66
10. ค่าเฉลี่ยเที่ยวต่อ (คน - เทียว/วัน)	1.10	1.10	-	-
11. ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า (9/10)	301.30	378.62	เพิ่มขึ้น 77.32	25.66
12. ปริมาณการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ	9,591.12	8,101.32	ลดลง 1,489.80	- 15.53
13. ปริมาณผู้เดินทางรวม (รถไฟฟ้าและการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ)	9,892.42	8,479.94	ลดลง 1,412.48	- 14.28
สัดส่วนรถไฟฟ้า (11/13)	ร้อยละ 3.05	ร้อยละ 4.46	เพิ่มขึ้น 1.41	46.23
สัดส่วนการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ (12/13)	ร้อยละ 96.95	ร้อยละ 95.54	ลดลง 1.41	- 1.45

ที่มา : รวบรวมและประมวลผลข้อมูลโดย สนข.

หมายเหตุ : * ข้อมูลปีปฏิทิน (1 มกราคม - 31 ธันวาคม)

** รถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง) เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2566

*** รถไฟฟ้าสายสีชมพู เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2566

โดยปัจจัยที่ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะและปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า
ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สรุปดังนี้

1) การคลี่คลายของสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และการยกเลิกประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินและข้อปฏิบัติต่าง ๆ ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2565 ส่งผลให้ประชาชนปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานจากที่บ้าน (Work From Home) มีแนวโน้มกลับมาทำงานในรูปแบบเดิมในสถานการณ์ปกติมากขึ้น

2) นโยบายรถไฟฟ้า 20 บาท ที่ได้ปรับลดจากอัตราค่าโดยสารปัจจุบันที่เริ่มต้น 14 บาท สูงสุดไม่เกิน 42 บาท ให้เหลืออัตราค่าโดยสารสูงสุดไม่เกิน 20 บาท โดยได้ดำเนินการนำร่อง จำนวน 2 สาย ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2566 ประกอบด้วย รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - คลองบางไผ่ จำนวน 16 สถานี และรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต (สายธานีรัถยา) จำนวน 10 สถานี และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน (สายนครวิถี) จำนวน 4 สถานี

3) การเปิดให้บริการรถไฟฟ้า จำนวน 2 สาย ในปี 2566 ประกอบด้วย รถไฟฟ้าสีเหลืองและรถไฟฟ้าสายสีชมพู ทำให้การเชื่อมต่อการเดินทางเพื่อเปลี่ยนเส้นทางไปยังรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ มีความสะดวกและครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมากขึ้น อาทิ รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ (สถานีบางซื่อ) และเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่สถานีบางซื่อ รถไฟฟ้าสายสีชมพู เชื่อมต่อรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงที่สถานีหลักสี่ และเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ และรถไฟฟ้าสายสีเหลือง เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สถานีลาดพร้าว เชื่อมต่อรถไฟฟ้า ARL ที่สถานีหัวหมาก และเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่สถานีสำโรง

4) ระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มมากขึ้น และมีการให้บริการขนส่งสาธารณะหลายรูปแบบทั้งรถโดยสารประจำทาง รถไฟ รถไฟฟ้า รถตู้ และเรือ ประกอบกับการปรับราคาค่าของน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีแนวโน้มที่จะลดการใช้รถส่วนบุคคลและหันมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางมากขึ้น สอดคล้องกับข้อมูลสถิติรถจดทะเบียนสะสมประเภทรถยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2562 - 2566 ที่มีแนวโน้มลดลงเช่นเดียวกัน

5.6 การวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

5.6.1 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

สนข. ได้รวบรวมและประมวลผลข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ประจำปี พ.ศ. 2566 จากหน่วยงานภายในและภายนอกสังกัด คค. รวมทั้งสิ้น 2 หน่วยงาน ได้แก่ ขบ. และ รฟท. เพื่อประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเมืองหลักในภูมิภาค ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 สรุปได้ ดังตารางที่ 5 - 26 และรูปที่ 5 - 5 ตารางที่ 5 - 26 ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปี พ.ศ. 2566 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2566)

ลำดับที่	จังหวัด	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เทียว/ปี)		
		รถโดยสารประจำทาง ⁽¹⁾	รถไฟ ⁽²⁾	รวม
ภาคเหนือ				
1	เชียงราย	472,544	-	472,544
2	เชียงใหม่	2,207,520	-	2,207,520
3	พิษณุโลก ⁽³⁾	101,688	772	102,460
ภาคกลาง				
1	พระนครศรีอยุธยา ⁽³⁾	528,174	387	528,561

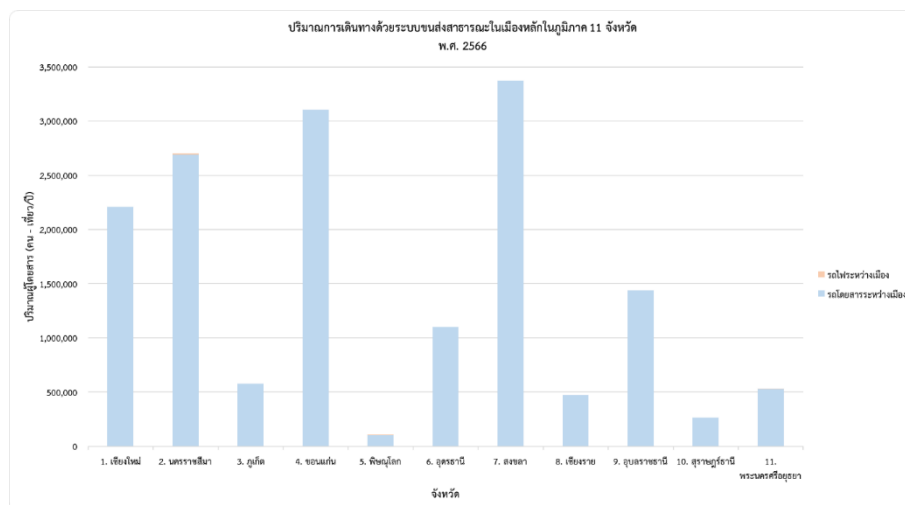
ตารางที่ 5 - 26 (ต่อ) ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปี พ.ศ. 2566 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2566)

ลำดับที่	จังหวัด	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เทียบ/ปี)		
		รถโดยสารประจำทาง ⁽¹⁾	รถไฟ ⁽²⁾	รวม
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ				
1	ขอนแก่น	3,106,026	-	3,106,026
2	นครราชสีมา ⁽³⁾	2,689,106	12,946	2,702,052
3	อุดรธานี	1,101,807	-	1,101,807
4	อุบลราชธานี	1,438,069	-	1,438,069
ภาคใต้				
1	ภูเก็ต	575,916	-	575,916
2	สงขลา	3,374,564	-	3,374,564
3	สุราษฎร์ธานี	262,934	-	262,934
รวม		15,858,348	14,105	15,872,453

ที่มา : (1) กรมการขนส่งทางบก

(2) การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : (3) จังหวัดที่มีสถานีรถไฟฟ้าที่มีจุดต้นทาง - ปลายทาง ภายในเขตเมือง



รูปที่ 5 - 5 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ปี พ.ศ. 2566

ที่มา : สนข.

จากตารางที่ 5 - 26 และรูปที่ 5 - 5 สรุปได้ว่า ปี พ.ศ. 2566 มีผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาครวมทั้งสิ้น 15,872,453 คน - เทียบ/ปี โดยเมืองหลักในภูมิภาคที่มีผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) 3,374,564 คน - เทียบ/ปี รองลงมา คือ จังหวัดขอนแก่น 3,106,026 คน - เทียบ/ปี จังหวัดนครราชสีมา 2,702,052 คน - เทียบ/ปี จังหวัดเชียงใหม่ 2,207,520 คน - เทียบ/ปี และจังหวัดอุบลราชธานี 1,438,069 คน - เทียบ/ปี

5.6.2 การวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

สนช. ได้ทำการศึกษาโครงการการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคเพื่อคาดการณ์การเดินทางของประชาชนในเขตเมืองหลักในภูมิภาคเมื่อนำมาประกอบกับข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ประจำปี พ.ศ. 2566 จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 5 - 27 รูปที่ 5 - 6 และรูปที่ 5 - 7

ตารางที่ 5 - 27 สรุปการประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ปี พ.ศ. 256 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2566)

จังหวัด	ปริมาณผู้เดินทาง ด้วยระบบขนส่งสาธารณะ		ปริมาณ การเดินทางเฉลี่ย 1 วัน ⁽²⁾ (คน - เทียบ/วัน)	สัดส่วนการเดินทาง ด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตเมืองหลัก (ร้อยละ)
	รวม 1 ปี ⁽¹⁾ (คน - เทียบ/ปี)	เฉลี่ย 1 วัน (คน - เทียบ/วัน)		
1. เชียงราย ⁽³⁾	708,816	2,953	153,857	1.92
2. เชียงใหม่ ⁽³⁾	2,207,520	9,198	1,202,180	0.77
3. พิษณุโลก ⁽⁴⁾	175,094	730	254,021	0.29
4. พระนครศรีอยุธยา ⁽³⁾⁽⁵⁾	2,113,083	8,805	215,442	4.09
5. ขอนแก่น ⁽⁴⁾	5,324,616	22,186	498,526	4.45
6. นครราชสีมา ⁽³⁾⁽⁵⁾	2,702,052	11,259	677,616	1.66
7. อุตรธานี ⁽⁴⁾	1,888,812	7,870	358,204	2.20
8. อุบลราชธานี ⁽³⁾	2,465,261	10,272	376,765	2.73
9. ภูเก็ต ⁽³⁾	575,916	2,400	1,288,937	0.19
10. สงขลา (หาดใหญ่) ⁽⁴⁾	5,784,967	24,104	626,154	3.85
11. สุราษฎร์ธานี ⁽³⁾	450,744	1,878	289,110	0.65
เฉลี่ยรวม 11 จังหวัด				2.07
เฉลี่ยรวม 7 จังหวัด ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ				1.71

ที่มา : รวบรวมและประมวลผลข้อมูลโดย สนช.

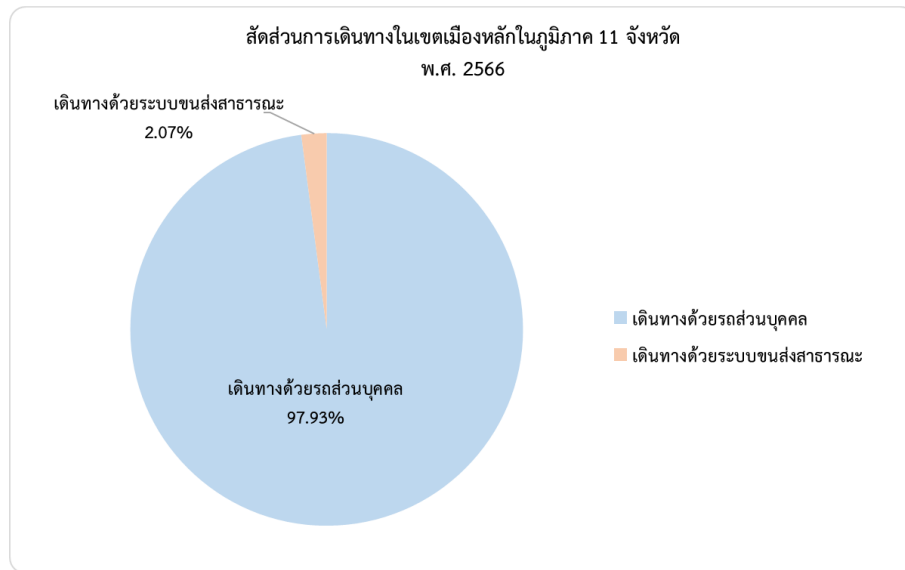
หมายเหตุ : (1) ข้อมูลปริมาณผู้โดยสารจาก ขบ. และ รฟท.

(2) ข้อมูลปริมาณการเดินทางจากการศึกษาข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ของ สนช.

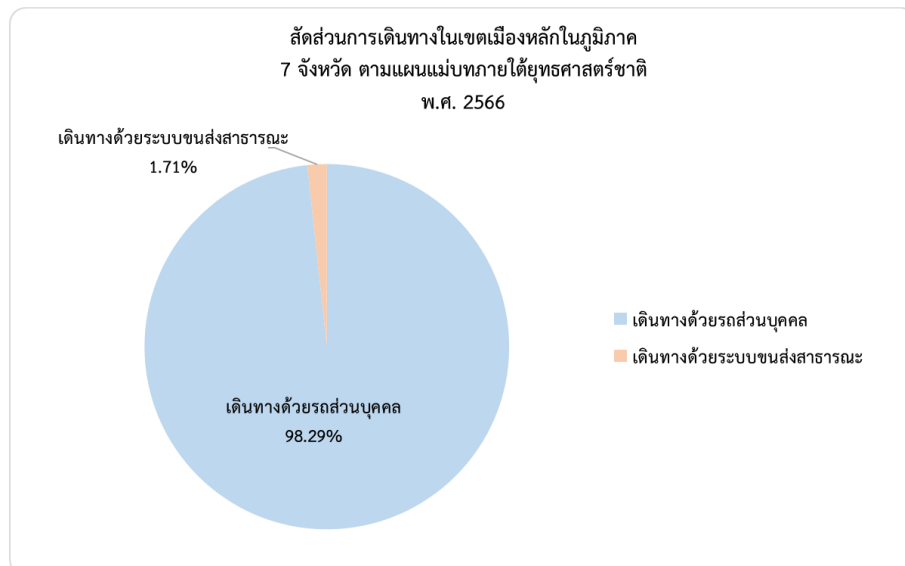
(3) จังหวัดภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

(4) จังหวัดภายใต้โครงการการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคเพื่อคาดการณ์การเดินทางของประชาชนในเขตเมืองหลักในภูมิภาคของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

(5) จังหวัดที่มีสถานีรถไฟที่มีจุดต้นทาง - ปลายทาง ภายในเขตเมือง



รูปที่ 5 - 6 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค 11 จังหวัด ปี พ.ศ. 2566
ที่มา : สนช.



รูปที่ 5 - 7 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค 7 จังหวัด
ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ปี พ.ศ. 2566
ที่มา : สนช.

จากตารางที่ 5 - 27 รูปที่ 5 - 6 และ รูปที่ 5 - 7 พบว่า จังหวัดที่มีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค 5 อันดับแรก คือ จังหวัดขอนแก่น ร้อยละ 4.45 รองลงมาเป็น จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ร้อยละ 4.09 จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) ร้อยละ 3.85 จังหวัดอุบลราชธานี ร้อยละ 2.73 และจังหวัดอุดรธานี ร้อยละ 2.20 ตามลำดับ โดยสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค เฉลี่ยของทั้ง 11 จังหวัด คิดเป็นร้อยละ 2.07 และสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน 7 จังหวัดตามตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทยุทธศาสตร์ชาติฯ (จังหวัดภูเก็ต จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดเชียงราย จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา) คิดเป็นร้อยละ 1.71 และเมื่อวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน 11 จังหวัดโดยทำการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคจำนวน 11 จังหวัด ระหว่างปี พ.ศ. 2566 กับปี พ.ศ. 2565 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 49.34 (เพิ่มขึ้น 3,053 คน - เทียบ/วัน) และสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน 11 จังหวัดเพิ่มจากร้อยละ 1.32 เป็นร้อยละ 2.07 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 56.82) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5 - 28

ตารางที่ 5 - 28 สรุปการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน 11 จังหวัด ระหว่างปี พ.ศ. 2565 กับปี พ.ศ. 2566

รายการ	ปี พ.ศ.		เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
	2565	2566		
1. ปริมาณผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เฉลี่ย 1 วัน (คน - เทียบ/วัน)	6,188	9,241	3,053	49.34
2. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (ร้อยละ)	1.32	2.07	0.75	56.82

ที่มา : รวบรวมและประมวลผลโดย สนข.

โดยปัจจัยที่ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ประกอบด้วย การปรับตัวของผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางหมวด 1 และหมวด 4 โดยการเพิ่มช่องทางการจำหน่ายตั๋วและการชำระเงินผ่านแอปพลิเคชัน การนำรถโดยสารไฟฟ้า (EV Bus) มาให้บริการ การจัดเก็บข้อมูลของ ขบ. ที่ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องและมีความครบถ้วน การพิจารณาใช้ข้อมูลการเดินทางด้วยรถไฟให้บริการในพื้นที่เขตเมือง และการขับเคลื่อนการดำเนินงานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของหน่วยงานท้องถิ่น

5.7 การวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง

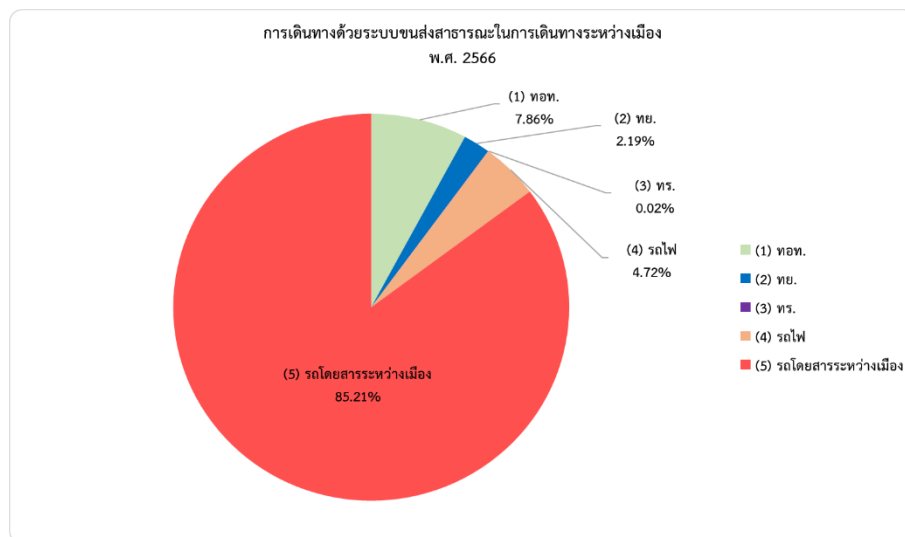
สนข. ได้พัฒนาและปรับปรุงแบบจำลองระดับประเทศ (National Model : NAM) คาดการณ์การเดินทางระหว่างเมืองของประชาชนครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศเมื่อนำมาประกอบกับข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในการเดินทางระหว่างเมืองจากหน่วยงานภายในและภายนอกสังกัด คค. รวมทั้งสิ้น 4 หน่วยงาน ได้แก่ ทอท. ทย. ทร. และ รฟท. เพื่อประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 สามารถสรุปข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 5 - 29 และรูปที่ 5 - 8

ตารางที่ 5 - 29 ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมืองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปี พ.ศ. 2566 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2566)

รายการ	ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (ล้านคน - เทียบ/ปี)	แหล่งที่มาของข้อมูล
1. ผู้โดยสารภายในประเทศของท่าอากาศยาน ทย.	6.43	ทย.
2. ผู้โดยสารภายในประเทศของท่าอากาศยาน ทอท.	23.05	ทอท.
3. ผู้โดยสารภายในประเทศของท่าอากาศยาน ทร.	0.07	ทร.
4. รถไฟ (รถไฟทางไกล + รถไฟชานเมือง)	13.85	รฟท.
5. รถโดยสารระหว่างเมือง *	249.95	โครงการ TDS
รวม (1 - 5)	293.35	ประมวลผลโดย สนข.

ที่มา : รวบรวมและประมวลผลข้อมูลโดย สนข.

หมายเหตุ : * ข้อมูลผลการวิเคราะห์จากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศของโครงการ TDS ของ สนข. (ปี 2560 ปรับปรุงหลัง COVID-19)



รูปที่ 5 - 8 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2566

ที่มา : สนข.

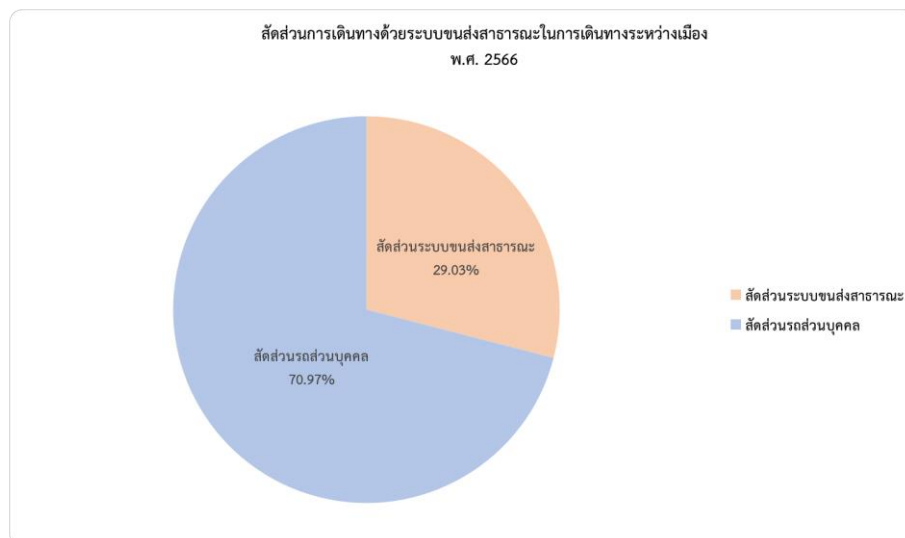
จากตารางที่ 5 - 29 สรุปได้ว่า ปี พ.ศ. 2566 มีผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมืองรวมทั้งสิ้น 293.35 ล้านคน - เทียบ/ปี โดยระบบขนส่งสาธารณะที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุด คือ รถโดยสารระหว่างเมือง 249.95 ล้านคน - เทียบ/ปี รองลงมา คือ การเดินทางภายในประเทศด้วยเครื่องบิน ณ ท่าอากาศยานในสังกัด ทอท. 23.05 ล้านคน - เทียบ/ปี รถไฟ 13.85 ล้านคน - เทียบ/ปี การเดินทางภายในประเทศด้วยเครื่องบิน ณ ท่าอากาศยานในสังกัด ทย. 23.05 ล้านคน - เทียบ/ปี และการเดินทางภายในประเทศด้วยเครื่องบิน ณ ท่าอากาศยานในสังกัด ทร. 0.07 ล้านคน - เทียบ/ปี ตามลำดับ และสามารถสรุปสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 5 - 30 และรูปที่ 5 - 9

ตารางที่ 5 - 30 สรุปการประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2566

รายการ	ผู้ใช้บริการระบบขนส่ง สาธารณะ (ล้านคน - เทียบ/ปี)	แหล่งที่มา ของข้อมูล
1. ปริมาณผู้เดินทางรวม (รถส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะ) *	1,010.50	โครงการ TDS ของ สนข.
2. ปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ (ตารางที่ 5 - 29)	293.35	ประมวลผลโดย สนข.
3. ปริมาณผู้เดินทางด้วยรถส่วนบุคคล (1 - 2)	717.15	ประมวลผลโดย สนข.
สัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะ (2/1)	ร้อยละ 29.03	ประมวลผลโดย สนข.
สัดส่วนรถส่วนบุคคล (3/1)	ร้อยละ 70.97	ประมวลผลโดย สนข.

ที่มา : รวบรวมและประมวลผลข้อมูลโดย สนข.

หมายเหตุ : * ข้อมูลผลการวิเคราะห์จากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศของโครงการ TDS ของ สนข. (ปี 2560)



รูปที่ 5 - 9 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2566

ที่มา : สนข.

จากตารางที่ 5 - 30 และรูปที่ 5 - 9 สรุปได้ว่า ปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณผู้เดินทางระหว่างเมืองรวมทั้งสิ้น 1,010.50 ล้านคน - เทียว/ปี โดยในจำนวนนี้เป็นปริมาณการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคล 717.15 ล้านคน - เทียว/ปี และเป็นผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (ตารางที่ 5 - 29) 293.35 ล้านคน - เทียว/ปี ดังนั้น สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ประจำปี พ.ศ. 2566 เท่ากับร้อยละ 29.03 โดยมีค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 26.32 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.31 เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2565 และเมื่อวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางระหว่างเมืองโดยทำการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมืองระหว่างปี พ.ศ. 2565 กับปี พ.ศ. 2566 พบว่าในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณผู้เดินทางระหว่างเมืองเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 12.12 (เพิ่มขึ้น 109.27 ล้านคน - เทียว/ปี) โดยปริมาณผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมืองเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 23.68 (เพิ่มขึ้น 56.17 ล้านคน - เทียว/ปี) โดยผู้โดยสารภายในประเทศ ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทย. และผู้เดินทางด้วยรถโดยสารระหว่างเมืองเพิ่มขึ้น โดยมีค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.44 (เพิ่มขึ้น 0.66 ล้านคน - เทียว/ปี) และร้อยละ 34.67 (เพิ่มขึ้น 64.35 ล้านคน - เทียว/ปี) ตามลำดับ ในขณะที่ผู้โดยสารภายในประเทศ ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. และผู้เดินทางด้วยรถไฟในการเดินทางระหว่างเมืองมีค่าลดลง โดยลดลงร้อยละ 17.97 (ลดลง 5.05 ล้านคน - เทียว/ปี) และร้อยละ 21.80 (ลดลง 3.86 ล้านคน - เทียว/ปี) ตามลำดับ ส่วนการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคลในการเดินทางระหว่างเมืองเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 8.00 (เพิ่มขึ้น 53.10 ล้านคน - เทียว/ปี) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5 - 31

ตารางที่ 5 - 31 สรุปการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2565 กับปี พ.ศ. 2566

รายการ	จำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (ล้านคน - เทียว/ปี) ⁽¹⁾		เปลี่ยนแปลง (ล้านคน - เทียว/ปี)	อัตรา การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566		
1. ผู้โดยสารภายในประเทศของท่าอากาศยาน ทย.	5.77	6.43	เพิ่มขึ้น 0.66	11.44
2. ผู้โดยสารภายในประเทศของท่าอากาศยาน ทอท.	28.10	23.05	ลดลง 5.05	- 17.97
3. ผู้โดยสารภายในประเทศของท่าอากาศยาน ทร.	-	0.07	-	-
4. รถไฟ (รถไฟทางไกล + รถไฟชานเมือง)	17.71	13.85	ลดลง 3.86	- 21.80
5. รถโดยสารระหว่างเมือง ⁽²⁾	185.60	249.95	เพิ่มขึ้น 64.35	34.67
6. จำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (1 - 5)	237.18	293.35	เพิ่มขึ้น 56.17	23.68
7. ปริมาณการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคล	664.05	717.15	เพิ่มขึ้น 53.10	8.00
8. ปริมาณผู้เดินทางรวม ⁽²⁾ (รถส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะ)	901.23	1,010.50	เพิ่มขึ้น 109.27	12.12
สัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะ (6/8)	ร้อยละ 26.32	ร้อยละ 29.03	เพิ่มขึ้น 2.71	10.30
สัดส่วนรถส่วนบุคคล (7/8)	ร้อยละ 73.68	ร้อยละ 70.97	ลดลง 2.71	- 3.68

ที่มา : รวบรวมและประมวลผลข้อมูลโดย สนข.

หมายเหตุ : (1) ข้อมูลปีปฏิทิน (1 มกราคม - 31 ธันวาคม)

(2) ข้อมูลผลการวิเคราะห์จากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศของโครงการ TDS ของ สนข. (ปี 2560 ปรับปรุงหลัง COVID-19)

บทที่ 6

การขนส่งสินค้า

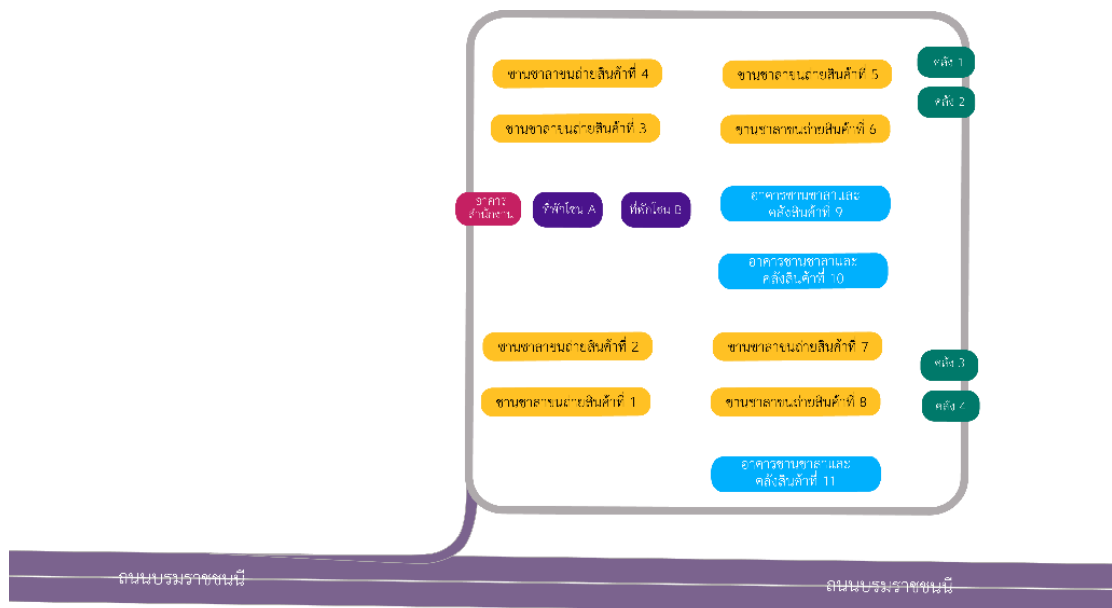
โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการขนส่งสินค้า 4 รูปแบบ ได้แก่ การขนส่งสินค้าทางถนน การขนส่งสินค้าทางราง การขนส่งสินค้าทางน้ำ และการขนส่งสินค้าทางอากาศ

6.1 การขนส่งสินค้าทางถนน

กรมการขนส่งทางบก ได้พัฒนามาตรฐานระบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกโดยจัดตั้งศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Truck Data Service Center : TDSC) เพื่อรวบรวมข้อมูลการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเพื่อการวางแผนการขนส่งจากสถานีขนส่งสินค้าในพื้นที่กรุงเทพมหานครและส่วนภูมิภาคจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า

6.1.1 การขนส่งสินค้า ณ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล

สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล ตั้งอยู่ที่ 133 หมู่ 1 ถนนบรมราชชนนี ตำบลบางเตย อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ประกอบด้วยพื้นที่เช่าขนถ่ายสินค้า 8 ขาน สำนักงานอาคารขนถ่าย 8 ขาน ห้องพัก 106 ห้อง พื้นที่จำหน่ายอาหาร 10 ห้อง คลังสินค้า 4 คลัง อาคารขนถ่ายและคลังสินค้า 94 ช่องขนถ่าย ห้องวีไอพี 2 ห้อง ดังตารางที่ 6 - 1 โดยในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออกสถานี และปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า - ออก ผ่านสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6 - 1 และตารางที่ 6 - 2



รูปที่ 6 - 1 สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล) กรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 6 - 1 ปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล ปี พ.ศ. 2566

เดือน	ปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก (คัน)				
	ส่งสินค้า	รับสินค้า	รับและส่งสินค้า	อื่น ๆ	รวม
มกราคม	2,870	1,952	2,053	74	6,949
กุมภาพันธ์	3,470	1,374	1,228	82	6,154
มีนาคม	2,176	1,591	965	54	4,786
เมษายน	531	1,415	685	11	2,642
พฤษภาคม	506	1,304	860	17	2,687
มิถุนายน	884	1,259	907	26	3,076
กรกฎาคม	1,207	1,179	886	26	3,298
สิงหาคม	4,883	1,324	1,139	33	7,379
กันยายน	11,054	1,524	3,230	69	15,877
ตุลาคม	7,036	1,122	3,015	80	11,253
พฤศจิกายน	5,050	1,073	2,083	30	8,236
ธันวาคม	1,779	1,012	911	9	3,711
รวม	41,446	16,129	17,962	511	76,048

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล) กรมการขนส่งทางบก (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

ตารางที่ 6 - 2 ปริมาณสินค้าเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล ปี พ.ศ. 2566

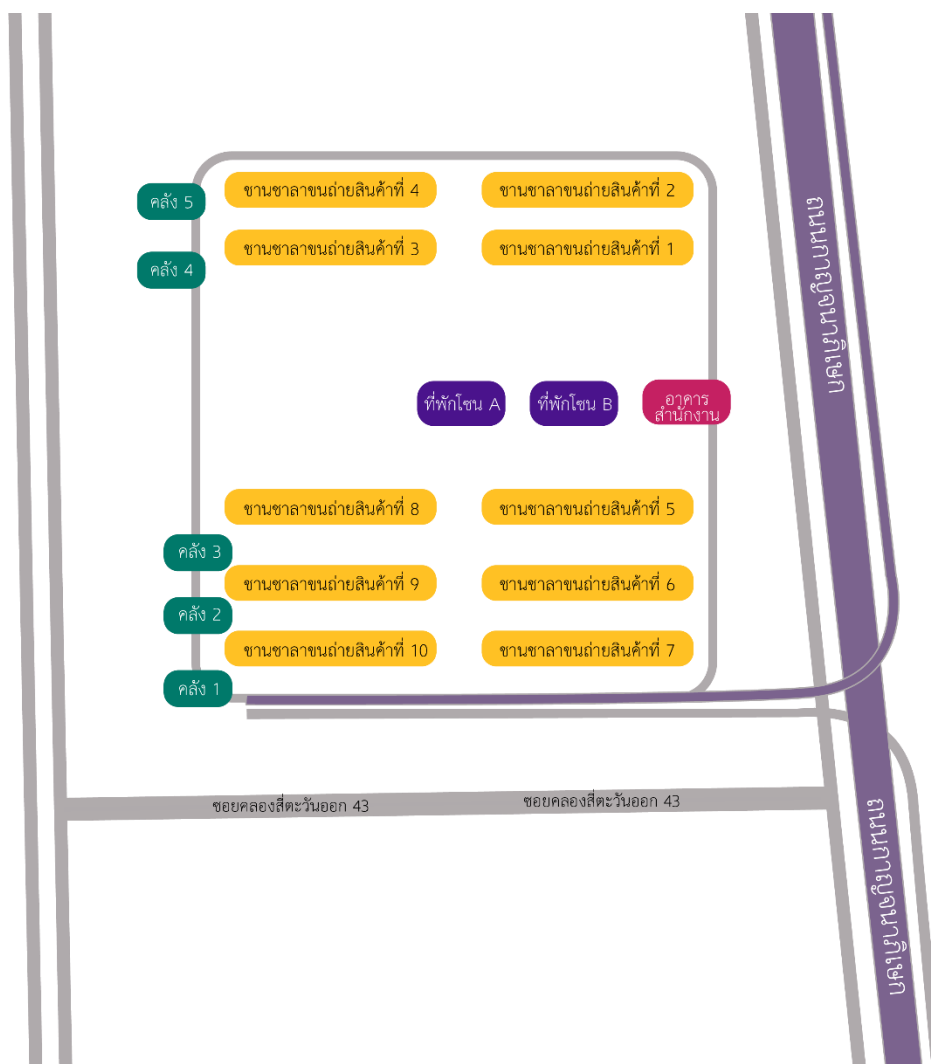
เดือน	ปริมาณสินค้าเข้า - ออก (กิโลกรัม)				
	ส่งสินค้า	รับสินค้า	รับและส่งสินค้า	อื่น ๆ	รวม
มกราคม	690,540	3,063,410	693,580	15,920	4,463,450
กุมภาพันธ์	1,268,845	1,869,740	144,440	42,030	3,325,055
มีนาคม	698,430	1,744,720	412,225	700	2,856,075
เมษายน	90,980	2,438,670	100,700	-	2,630,350
พฤษภาคม	63,050	3,040,920	335,430	1,980	3,441,380
มิถุนายน	148,140	1,907,300	486,450	1,080	2,542,970
กรกฎาคม	226,500	1,576,900	306,820	1,330	2,111,550
สิงหาคม	959,270	2,186,510	91,490	7,140	3,244,410
กันยายน	1,813,180	2,463,730	584,072	13,940	4,874,922
ตุลาคม	1,059,285	1,577,520	811,480	13,040	3,461,325
พฤศจิกายน	565,995	1,898,620	823,935	720	3,289,270
ธันวาคม	90,670	1,688,160	403,080	-	2,181,910
รวม	7,674,885	25,456,200	5,193,702	97,880	38,422,667

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล) กรมการขนส่งทางบก (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

จากตารางที่ 6 - 1 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้า พุทธมณฑลรวมทั้งสิ้น 76,048 คัน โดยเป็นรถบรรทุกเข้ามาเพื่อส่งสินค้า 41,446 คัน รับสินค้า 16,129 คัน รับและส่งสินค้า 17,962 คัน และอื่น ๆ 511 คัน และจากตารางที่ 6 - 2 พบว่า มีปริมาณการขนส่งสินค้า รวมทั้งสิ้น 38,422,667 กิโลกรัม เป็นการส่งสินค้า 7,674,885 กิโลกรัม รับสินค้า 25,456,200 กิโลกรัม รับและส่งสินค้า 5,193,702 กิโลกรัม และอื่น ๆ 97,880 กิโลกรัม

6.1.2 การขนส่งสินค้า ณ สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง

สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง ตั้งอยู่ที่ 18 หมู่ 8 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอก ด้านตะวันออก) ตำบลคลองสี่ อำเภอกองหลวง จังหวัดปทุมธานี ประกอบด้วยพื้นที่เช่าขนถ่ายสินค้า 10 ขาน สำนักงานอาคารขนถ่าย 10 ขาน ห้องพัก 106 ห้อง พื้นที่จำหน่ายอาหาร 10 ห้อง สำนักงานที่อาคารบริหาร 28 ห้อง คลังสินค้า 5 คลัง ห้องวีไอพี 2 ห้อง ดังแสดงในรูปที่ 6 - 2 โดยในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก และมีปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า - ออก ผ่านสถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6 - 3 และตารางที่ 6 - 4



รูปที่ 6 - 2 สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง) กรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 6 - 3 ปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง ปี พ.ศ. 2566

เดือน	ปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก (คัน)				
	ส่งสินค้า	รับสินค้า	รับและส่งสินค้า	อื่น ๆ	รวม
มกราคม	503	1,531	348	1,122	3,504
กุมภาพันธ์	461	1,462	417	1,085	3,425
มีนาคม	554	1,840	666	1,215	4,275
เมษายน	280	1,041	449	909	2,679
พฤษภาคม	387	987	444	1,034	2,852
มิถุนายน	370	791	565	1,062	2,788
กรกฎาคม	500	1,006	565	1,117	3,188
สิงหาคม	412	955	561	1,160	3,088
กันยายน	307	1,089	609	1,169	3,174
ตุลาคม	671	1,815	546	995	4,027
พฤศจิกายน	915	2,221	674	1,166	4,976
ธันวาคม	654	1,665	619	1,132	4,070
รวม	6,014	16,403	6,463	13,166	42,046

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง) กรมการขนส่งทางบก (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

ตารางที่ 6 - 4 ปริมาณสินค้าเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง ปี พ.ศ. 2566

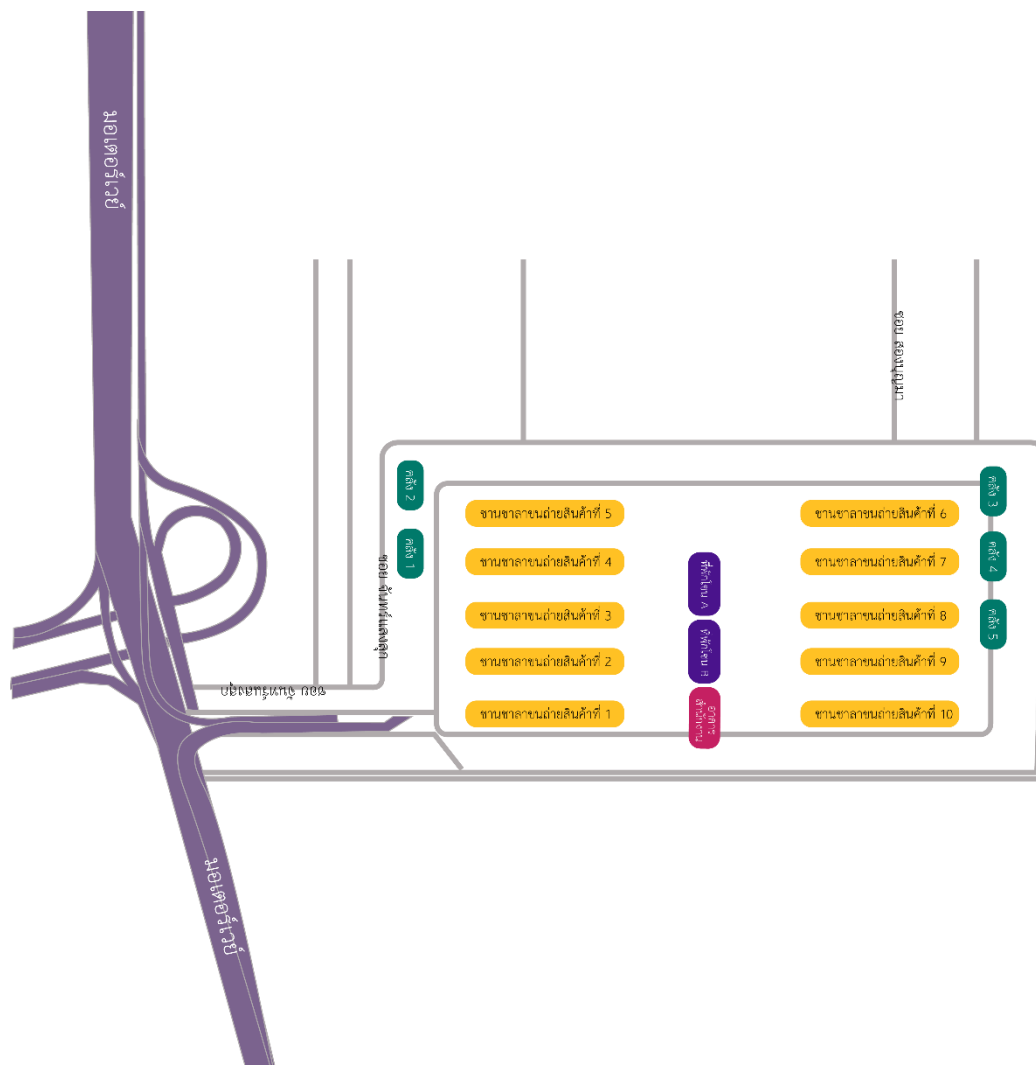
เดือน	ปริมาณสินค้าเข้า - ออก (กิโลกรัม)				
	ส่งสินค้า	รับสินค้า	รับและส่งสินค้า	อื่น ๆ	รวม
มกราคม	800,620	1,297,530	176,670	889,460	3,164,280
กุมภาพันธ์	338,970	817,810	66,665	486,780	1,710,225
มีนาคม	1,268,790	1,304,220	309,825	611,590	3,494,425
เมษายน	671,270	945,470	176,520	688,180	2,481,440
พฤษภาคม	577,310	517,420	110,200	565,350	1,770,280
มิถุนายน	544,720	759,880	154,525	536,130	1,995,255
กรกฎาคม	697,000	1,123,540	165,170	587,380	2,573,090
สิงหาคม	497,950	1,327,790	102,460	490,390	2,418,590
กันยายน	628,600	1,448,210	140,480	499,590	2,716,880
ตุลาคม	1,125,590	509,360	57,330	394,460	2,086,740
พฤศจิกายน	1,465,960	566,720	112,825	652,340	2,797,845
ธันวาคม	1,114,450	432,110	60,365	821,280	2,428,205
รวม	9,731,230	11,050,060	1,633,035	7,222,930	29,637,255

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง) กรมการขนส่งทางบก (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

จากตารางที่ 6 - 3 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้า คลองหลวงรวมทั้งสิ้น 42,046 คัน โดยเป็นรถบรรทุกเข้ามาเพื่อส่งสินค้า 6,014 คัน รับสินค้า 16,403 คัน รับและส่งสินค้า 6,463 คัน และอื่น ๆ 13,166 คัน และจากตารางที่ 6 - 4 พบว่า มีปริมาณการขนส่งสินค้า ณ สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวงรวมทั้งสิ้น 29,637,255 กิโลกรัม เป็นการส่งสินค้า 9,731,230 กิโลกรัม รับสินค้า 11,050,060 กิโลกรัม รับและส่งสินค้า 1,633,035 กิโลกรัม และอื่น ๆ 29,637,255 กิโลกรัม

6.1.3 การขนส่งสินค้า ณ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า

สถานีขนส่งสินค้าสินค้าร่มเกล้า ตั้งอยู่ที่ 14 ถนนโอสถิ์ แขวงคลองสามประเวศ เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยพื้นที่เช่าขนถ่ายสินค้า 10 ขาน สำนักงานอาคารขนถ่ายสินค้า 10 ขาน ห้องพัก 106 ห้อง พื้นที่จำหน่ายอาหาร 10 ห้อง สำนักงานที่อาคารบริหาร 28 ห้อง คลังสินค้า 5 คลัง ห้องวีไอพี 2 ห้อง ดังแสดงในรูปที่ 6 - 3 โดยในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออกสถานีขนส่งสินค้า และมีปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า - ออก ผ่านสถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6 - 3 และ ตารางที่ 6 - 4



รูปที่ 6 - 3 สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า) กรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 6 - 5 ปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า ประจำปี พ.ศ. 2566

เดือน	ปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก (คัน)				
	ส่งสินค้า	รับสินค้า	รับและส่งสินค้า	อื่น ๆ	รวม
มกราคม	-	5	250	1,264	1,519
กุมภาพันธ์	-	-	469	1,139	1,608
มีนาคม	-	-	101	844	945
เมษายน	-	24	74	263	361
พฤษภาคม	-	-	79	234	313
มิถุนายน	-	-	67	203	270
กรกฎาคม	-	-	59	142	201
สิงหาคม	-	-	55	123	178
กันยายน	-	-	43	142	185
ตุลาคม	-	-	60	77	137
พฤศจิกายน	-	-	55	51	106
ธันวาคม	-	-	46	57	103
รวม	-	29	1,358	4,539	5,926

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า) กรมการขนส่งทางบก (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

ตารางที่ 6 - 6 ปริมาณสินค้าเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า ประจำปี พ.ศ. 2566

เดือน	ปริมาณสินค้าเข้า - ออก (กิโลกรัม)				
	ส่งสินค้า	รับสินค้า	รับและส่งสินค้า	อื่น ๆ	รวม
มกราคม	-	-	5,345	221,930	227,275
กุมภาพันธ์	-	-	41,110	385,020	426,130
มีนาคม	-	-	-	204,400	204,400
เมษายน	-	-	-	120,680	120,680
พฤษภาคม	-	-	-	2,060	2,060
มิถุนายน	-	-	-	-	-
กรกฎาคม	-	-	-	-	-
สิงหาคม	-	-	-	-	-
กันยายน	-	-	-	-	-
ตุลาคม	-	-	-	31,770	31,770
พฤศจิกายน	-	-	-	8,120	8,120
ธันวาคม	-	-	-	6,210	6,210
รวม	-	-	46,455	980,190	1,026,645

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า) กรมการขนส่งทางบก (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

จากตารางที่ 6 - 5 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า รวมทั้งสิ้น 5,926 คัน โดยเป็นรถบรรทุกเข้ามาเพื่อรับสินค้า 29 คัน รับและส่งสินค้า 1,358 คัน และอื่น ๆ 4,539 คัน และจากตารางที่ 6 - 6 พบว่า มีปริมาณการขนส่งสินค้า ณ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้ารวมทั้งสิ้น 1,026,645 กิโลกรัม เป็นการ รับและส่งสินค้า 46,455 กิโลกรัม และอื่น ๆ 980,190 กิโลกรัม

6.2 การขนส่งสินค้าทางราง

การรถไฟแห่งประเทศไทย ให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางรางโดยแบ่งเป็น กลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์ กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม กลุ่มสินค้าเทกอง ทัวไป และสินค้าราชการ

6.2.1 กลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์

การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์เป็นการขนส่งสินค้าโดยบรรจุสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์วางบนรถโบกี้บรรทุกสินค้าโดยน้ำหนักต้องไม่เกินพิกัดที่รถโบกี้บรรทุกสินค้าสามารถรับได้ และคิดอัตราค่าระวางตามจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่ง ซึ่งรถโบกี้บรรทุกสินค้าสามารถวางตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตได้ 2 ตู้ และตู้ขนาดเกินกว่า 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้ โดยในปี พ.ศ. 2566 การรถไฟแห่งประเทศไทยให้บริการการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางรวม 8 เส้นทาง แบ่งเป็นเส้นทางขนส่งภายในประเทศ 4 เส้นทาง และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 4 เส้นทาง

1) การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศทางราง

การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศทางรางมีทั้งหมด 4 เส้นทาง คือ เส้นทางมาบตาพุด - ท่าเรือแหลมฉบัง เส้นทาง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง เส้นทางหนองคาย - ท่าเรือแหลมฉบัง และเส้นทางชุมทางหาดใหญ่ - ท่าเรือแหลมฉบัง

1.1) เส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - มาบตาพุด

การขนส่งสินค้าทางเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - มาบตาพุด มีระยะทางรวม 84 กิโลเมตร รวม 4 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี มาที่สถานีชุมทางศรีราชา สถานีชุมทางเขาชีจรรย์ และสิ้นสุดที่สถานีมาบตาพุด อำเภอมะขาม จังหวัดระยอง ดังแสดงในรูปที่ 6 - 4 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง 50 นาที รองรับการขนส่งสินค้าไม่เกิน 30 โบกี้บรรทุกตู้สินค้า



รูปที่ 6 - 4 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศเส้นทางมาบตาพุด - ท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

1.2) เส้นทาง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง

การขนส่งสินค้าทางเส้นทาง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง มีระยะทางรวม 118 กิโลเมตร รวม 4 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานี ICD ลาดกระบัง เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร มาที่สถานีหัวตะเข้ สถานีแหลมฉบัง และสิ้นสุดที่สถานีท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหิรา จังหวัดชลบุรี ดังแสดงในรูปที่ 6 - 5 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมง 30 นาที รองรับบริการขนส่งสินค้าไม่เกิน 37 โบกี้บรรทุกตู้สินค้า



ระยะเวลารวม 2 ชั่วโมง 30 นาที ระยะทางรวม 118 กิโลเมตร

อัตราค่าระวาง ตู้ขนาด 20 ฟุต 1,500 บาท/ตู้

รูปที่ 6 - 5 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศเส้นทาง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

1.3) เส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - หนองคาย

การขนส่งสินค้าทางเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - หนองคาย มีระยะทางรวม 718 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหิรา จังหวัดชลบุรี มาที่สถานีชุมทางแก่งคอย สถานีชุมทางบัวใหญ่ สถานีท่าพระ สถานีโนนพยอม และสิ้นสุดที่สถานีหนองคาย อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ดังแสดงในรูปที่ 6 - 6 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 20 ชั่วโมง รองรับบริการขนส่งสินค้าไม่เกิน 26 โบกี้บรรทุกตู้สินค้า โดยรถขบวน 555/556



พิกัดขบวน 46 ต้น

อัตราค่าระวาง

ตู้ขนาด 20 ฟุต
7,590 บาท/ตู้
(ไป-กลับ)

ระยะเวลารวม 20 ชั่วโมง

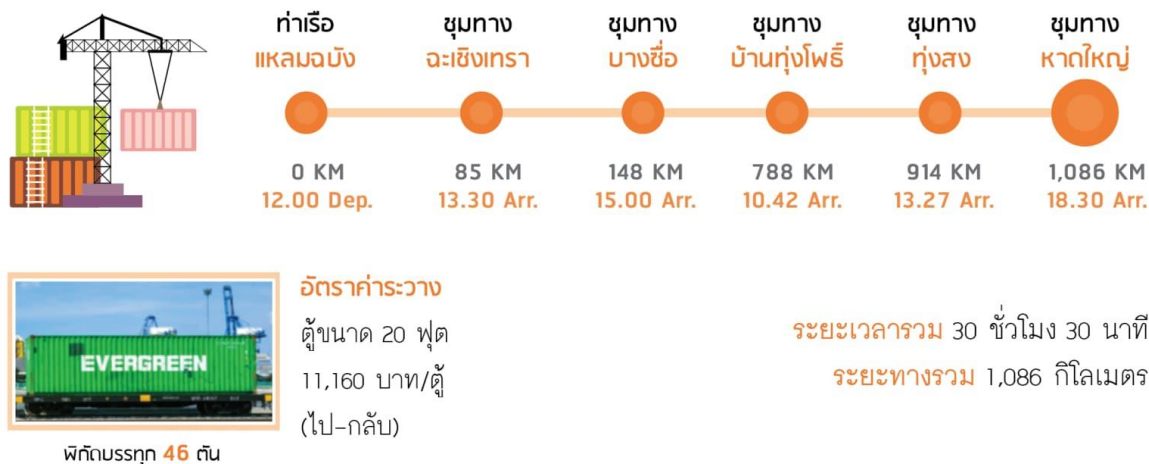
ระยะทางรวม 718 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 6 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - หนองคาย

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

1.4) เส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - ชุมทางหาดใหญ่

การขนส่งสินค้าทางเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - ชุมทางหาดใหญ่ มีระยะทางรวม 1,086 กิโลเมตร รวม 6 สถานี โดยเริ่มต้นจากสถานีท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี มาที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา สถานีชุมทางบางซื่อ สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ สถานีทุ่งสง และสิ้นสุดที่สถานีชุมทางหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ดังแสดงในรูปที่ 6 - 7 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 30 ชั่วโมง รองรับการขนส่งสินค้าไม่เกิน 20 ใบก๊อปปี้บรรทุกตู้สินค้า โดยรถขบวน 777/778



รูปที่ 6 - 7 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - ชุมทางหาดใหญ่
 ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2) การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศทางราง

การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศทางรางมีทั้งหมด 4 เส้นทาง โดยเป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ที่ตำบลปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา จำนวน 3 เส้นทาง คือ เส้นทางชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ปาดังเบซาร์ เส้นทางมาบตาพุด - ปาดังเบซาร์ และเส้นทางบางกล่ำ - ปาดังเบซาร์ และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาวที่นครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว จำนวน 1 เส้นทาง คือเส้นทางแหลมฉบัง - ท่านาแล้ง

2.1) เส้นทางชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ปาดังเบซาร์

การขนส่งสินค้าทางเส้นทางชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ปาดังเบซาร์ เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย มีระยะทางรวม 343 กิโลเมตร รวม 4 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ อำเภอพนมพิณ จังหวัดสุราษฎร์ธานี มาที่สถานีชุมทางทุ่งสง สถานีชุมทางหาดใหญ่ และสิ้นสุดที่สถานีปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ดังแสดงในรูปที่ 6 - 8 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 14 ชั่วโมง รองรับการขนส่งสินค้าไม่เกิน 20 ใบก๊อปปี้บรรทุกตู้สินค้า



อัตราค่าระวาง

ตู้ขนาด 20 ฟุต (ไป-กลับ)

- ปาดังฯ-สุราษฎร์ฯ/ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ 6,000 บาท/บทด.
- ปาดังฯ-ชุมทางทุ่งสง-ตรัง/กันตัง 5,520 บาท/บทด.
- ปาดังฯ-ชุมทางหาดใหญ่ 1,650 บาท/บทด.

ระยะเวลารวม 14 ชั่วโมง
ระยะทางรวม 343 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 8 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย

เส้นทางชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ปาดังเบซาร์

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.2) เส้นทางมาบตาพุด - ปาดังเบซาร์

การขนส่งสินค้าทางเส้นทางมาบตาพุด - ปาดังเบซาร์ เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย มีระยะทางรวม 1,185 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีมาบตาพุด อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง มาที่สถานีชุมทางบางซื่อ สถานีชุมพร สถานีชุมทางทุ่งสง สถานีชุมทางหาดใหญ่ และสิ้นสุดที่สถานีปาดังเบซาร์ อำเภอสะเตาะ จังหวัดสงขลา ดังแสดงในรูปที่ 6 - 9 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 42 ชั่วโมง 10 นาที รองรับการขนส่งสินค้าไม่ต่ำกว่า 18 โบกี้ บรรทุกตู้สินค้า แต่ไม่เกิน 24 โบกี้บรรทุกตู้สินค้า



อัตราค่าระวาง

ตู้ขนาด 20 ฟุต (ไป-กลับ)

- ปาดังฯ-ย่านพหลโยธิน-ปาดังฯ 13,000 บาท/บทด.
- ปาดังฯ-ICD/มาบตาพุด-ปาดังฯ 21,230 บาท/บทด.
- ย่านพหลโยธิน-มาบตาพุด-ย่านพหลโยธิน 6,050 บาท/บทด.

ระยะเวลารวม 42 ชั่วโมง 10 นาที
ระยะทางรวม 1,185 กิโลเมตร

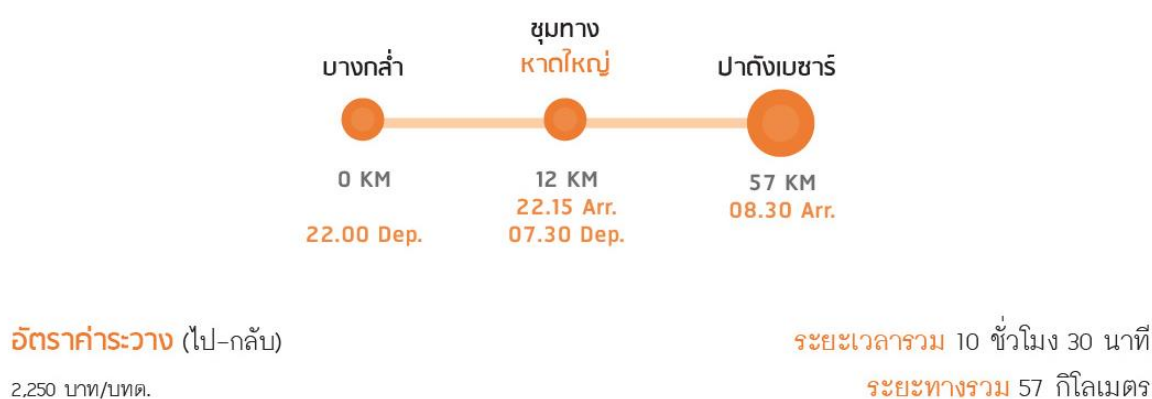
รูปที่ 6 - 9 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย

เส้นทางมาบตาพุด - ปาดังเบซาร์

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.3) เส้นทางบางกล้า - ปาดังเบซาร์

การขนส่งสินค้าทางเส้นทางบางกล้า - ปาดังเบซาร์ เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย กับประเทศมาเลเซียบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย มีระยะทางรวม 57 กิโลเมตร รวม 3 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีบางกล้า อำเภอบางกล้า จังหวัดสงขลา มาที่สถานีชุมทางหาดใหญ่ และสิ้นสุดที่สถานี ปาดังเบซาร์ อำเภอสะเตาะ จังหวัดสงขลา ดังแสดงในรูปที่ 6 - 10 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 10 ชั่วโมง 30 นาที รองรับการแข่งขันสินค้าไม่เกิน 20 โบกี้บรรทุกตู้สินค้า



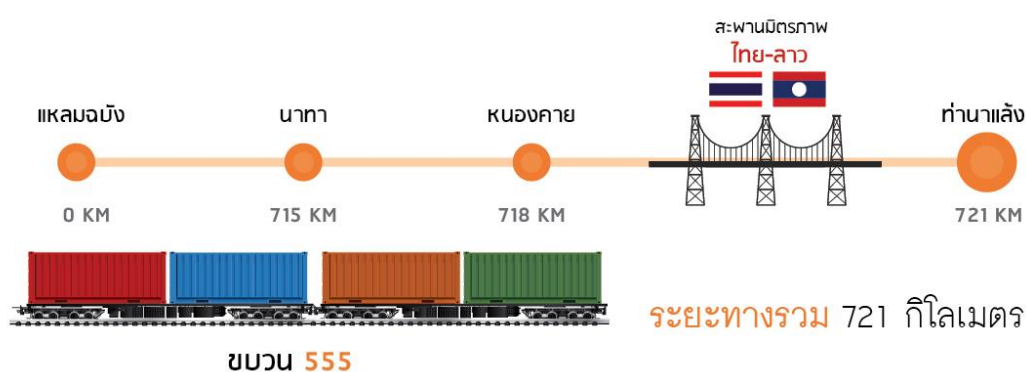
รูปที่ 6 - 10 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย

เส้นทางบางกล้า - ปาดังเบซาร์

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.4) เส้นทางแหลมฉบัง - ท่านาแล้ง

การขนส่งสินค้าทางเส้นทางแหลมฉบัง - ท่านาแล้ง เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย กับประเทศลาวบริเวณนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว มีระยะทางรวม 721 กิโลเมตร รวม 4 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีแหลมฉบัง เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร มาที่สถานีนาทา สถานีหนองคาย ผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว และสิ้นสุดที่สถานีท่านาแล้ง นครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว ดังแสดงในรูปที่ 6 - 11



รูปที่ 6 - 11 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางประเทศไทยกับประเทศลาว

เส้นทางแหลมฉบัง - ท่านาแล้ง

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

6.2.2 กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม

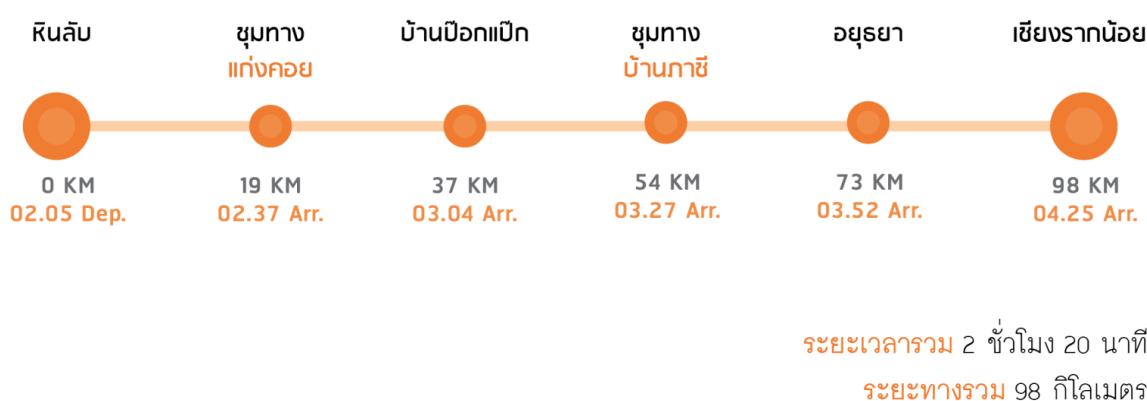
สินค้าอุตสาหกรรมที่มีการขนส่งสินค้าทางรางแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มสินค้าปูนซีเมนต์ และกลุ่มสินค้าปิโตรเลียม โดยในปี พ.ศ. 2566 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ให้บริการการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม รวม 15 เส้นทาง แบ่งเป็นเส้นทางขนส่งสินค้ากลุ่มสินค้าปูนซีเมนต์ 6 เส้นทาง และการขนส่งสินค้ากลุ่มสินค้าปิโตรเลียม 9 เส้นทาง โดยคิดอัตราค่าขนส่งตามน้ำหนักสินค้าและระยะทางที่ขนส่ง

1) การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์

การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์มีทั้งหมด 6 เส้นทาง คือ เส้นทางหินลับ - เชียงรายน้อย เส้นทางหินลับ - เปรัง เส้นทางหินลับ - หนองขอนกว้าง เส้นทางหินลับ - อุบลราชธานี เส้นทางหินลับ - ลำพูน และเส้นทางหินลับ-ควนเนียง

1.1) เส้นทางหินลับ - เชียงรายน้อย

การขนส่งสินค้าทางเส้นทางหินลับ - เชียงรายน้อย มีระยะทางรวม 98 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีหินลับ อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี มาที่สถานีชุมทางแก่งคอย สถานีบ้านปึกเบิก สถานีชุมทางบ้านภาชี สถานีอยุธยา และสิ้นสุดที่สถานีเชียงรายน้อย อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ดังแสดงในรูปที่ 6 - 12 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมง 20 นาที โดยขบวนรถ 512



รูปที่ 6 - 12 การขนส่งสินค้าสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์ทางรางเส้นทางหินลับ - เชียงรายน้อย

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

1.2) เส้นทางหินลับ - เปรัง

การขนส่งสินค้าทางเส้นทางหินลับ - เปรัง มีระยะทางรวม 140 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีหินลับ อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี มาที่สถานีชุมทางแก่งคอย สถานีวิหารแดง สถานีชุมทางคลองสิบเก้า สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา และสิ้นสุดที่สถานีเปรัง อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา ดังแสดงในรูปที่ 6 - 13 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 3 ชั่วโมง 10 นาที โดยขบวนรถ 506



ระยะเวลารวม 3 ชั่วโมง 10 นาที

ระยะทางรวม 140 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 13 การขนส่งสินค้าสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์ทางรางเส้นทางหินลับ - เปรง

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

1.3) เส้นทางหินลับ - หนองขนกวาง

การขนส่งสินค้าทางเส้นทางหินลับ - หนองขนกวาง มีระยะทางรวม 421 กิโลเมตร รวม 6 สถานี โดยเริ่มต้นจากสถานีหินลับ อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี มาที่สถานีปากช่อง สถานีนครราชสีมา สถานีชุมทางบัวใหญ่ สถานีขอนแก่น และสิ้นสุดที่สถานีหนองขนกวาง อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ดังแสดงในรูปที่ 6 - 14 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 11 ชั่วโมง 16 นาที โดยขบวนรถ 517



ระยะเวลารวม 11 ชั่วโมง 16 นาที

ระยะทางรวม 421 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 14 การขนส่งสินค้าสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์ทางรางเส้นทางหินลับ - หนองขนกวาง

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

1.4) เส้นทางหินลับ - อุดรราชธานี

การขนส่งสินค้าทางเส้นทางหินลับ - อุดรราชธานี มีระยะทางรวม 431 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีหินลับ อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี มาที่สถานีปากช่อง สถานีนครราชสีมา สถานีลำชี สถานีห้วยซุง และสิ้นสุดที่สถานีอุดรราชธานี ดังแสดงในรูปที่ 6 - 15 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 12 ชั่วโมง 15 นาที โดยขบวนรถ 527



ระยะเวลารวม 12 ชั่วโมง 15 นาที

ระยะทางรวม 431 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 15 การขนส่งสินค้าสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์ทางรางเส้นทางหินลับ - อุบลราชธานี

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

1.5) เส้นทางหินลับ - ลำพูน

การขนส่งสินค้าทางเส้นทางหินลับ - ลำพูน มีระยะทางรวม 693 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีหินลับ อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี มาที่สถานีชุมทางแก่งคอย สถานีชุมทางบ้านภาชี สถานีนครสวรรค์ สถานีบึงพระ และสิ้นสุดที่สถานีลำพูน อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน ดังแสดงในรูปที่ 6 - 16 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 21 ชั่วโมง 55 นาที โดยขบวนรถ 605



ระยะเวลารวม 21 ชั่วโมง 55 นาที

ระยะทางรวม 693 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 16 การขนส่งสินค้าสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์ทางรางเส้นทางหินลับ - ลำพูน

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

1.6) เส้นทางหินลับ - ควนเนียง

การขนส่งสินค้าทางเส้นทางหินลับ - ควนเนียง มีระยะทางรวม 1,049 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีหินลับ อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี มาที่สถานีชุมทางบางซื่อ สถานีชุมพร สถานีสุราษฎร์ธานี สถานีนาสาร และสิ้นสุดที่สถานีควนเนียง อำเภอควนเนียง จังหวัดสงขลา ดังแสดงในรูปที่ 6 - 17 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 46 ชั่วโมง 20 นาที โดยขบวนรถ 2102 และ ขบวนรถ 721



ระยะเวลารวม 46 ชั่วโมง 20 นาที

ระยะทางรวม 1,049 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 17 การขนส่งสินค้าสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์ทางรางเส้นทางหินลับ - ควนเนียง

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2) การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มสินค้าปิโตรเลียม

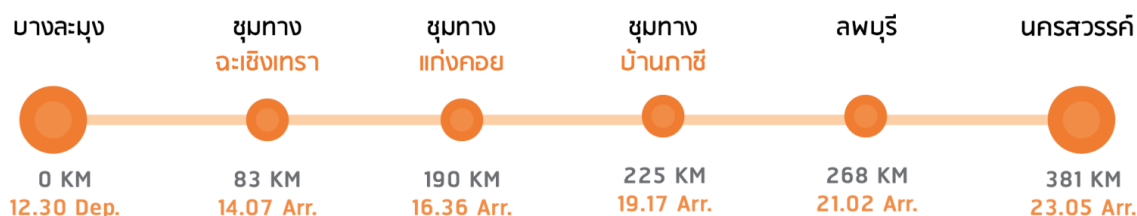
การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มสินค้าปิโตรเลียมทางราง ได้แบ่งสินค้าออกเป็น 3 ประเภท คือ ก๊าซ น้ำมันดิบ และน้ำมันใส โดยมีเส้นทางการขนส่งสินค้าประเภทก๊าซ 2 เส้นทาง คือ เส้นทางบางละมุง - นครสวรรค์ และเส้นทางบางละมุง - นครสวรรค์ เส้นทางการขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันดิบ 3 เส้นทาง คือ เส้นทางบึงพระ - แม่ น้ำ เส้นทางบึงพระ - แห่มฉบัง และเส้นทางบึงพระ - มาบตาพุด และเส้นทางการขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันใส 4 เส้นทาง คือ เส้นทางบ้านป้อกแป็ก - ขอนแก่น เส้นทางบ้านป้อกแป็ก - อุบลราชธานี เส้นทางบ้านป้อกแป็ก - นครลำปาง และเส้นทางบ้านป้อกแป็ก - เชียงใหม่

2.1) การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซ

การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซ 2 เส้นทาง คือ เส้นทางบางละมุง - นครสวรรค์ และเส้นทางบางละมุง - นครสวรรค์

2.1.1) การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซเส้นทางบางละมุง - นครสวรรค์

การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซเส้นทางบางละมุง - นครสวรรค์ มีระยะทางรวม 381 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มาที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา สถานีชุมทางแก่งคอย สถานีชุมทางบ้านภาชี สถานีลพบุรี และสิ้นสุดที่สถานีนครสวรรค์ อำเภอนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ ดังแสดงในรูปที่ 6 - 18 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 10 ชั่วโมง 35 นาที โดยขบวนรถ 651



ระยะเวลารวม 10 ชั่วโมง 35 นาที

ระยะทางรวม 381 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 18 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซทางรางเส้นทางบางละมุง - นครสวรรค์

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.1.2) การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซเส้นทางบางละมุง - ลำราญ

การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซเส้นทางบางละมุง - ลำราญ มีระยะทางรวม 556 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มาที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา สถานีชุมทางคลองสิบเก้า สถานีชุมทางแก่งคอย สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสิ้นสุดที่สถานีลำราญ อำเภอมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ดังแสดงในรูปที่ 6 - 19 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 14 ชั่วโมง 50 นาที โดยขบวนรถ 531



ระยะเวลารวม 14 ชั่วโมง 50 นาที

ระยะทางรวม 556 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 19 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซทางรางเส้นทางบางละมุง - ลำราญ

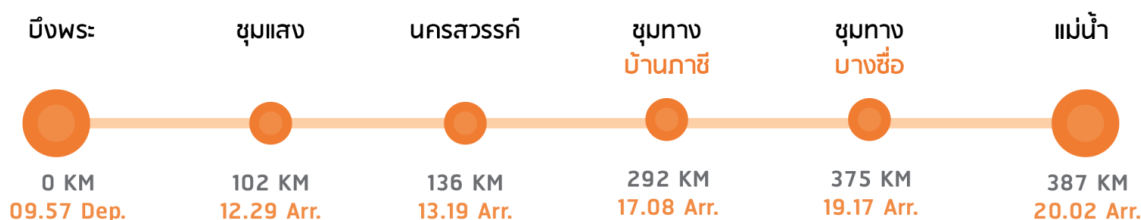
ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.2) การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบ

การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบ 3 เส้นทาง คือ เส้นทางบึงพระ - แม่ น้ำ เส้นทางบึงพระ - แหลมฉับ และเส้นทางบึงพระ - มาบตาพุด

2.2.1) การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบเส้นทางบึงพระ - แม่ น้ำ

การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบเส้นทางบึงพระ - แม่ น้ำ มีระยะทางรวม 387 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีบึงพระ อำเภอมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก มาที่สถานีชุมแสง สถานีนครสวรรค์ สถานีชุมทางบ้านภาชี สถานีชุมทางบางซื่อ และสิ้นสุดที่สถานีแม่ น้ำ เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร ดังแสดงในรูปที่ 6 - 20 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 10 ชั่วโมง 5 นาที โดยขบวนรถ 632



ระยะเวลารวม 10 ชั่วโมง 5 นาที

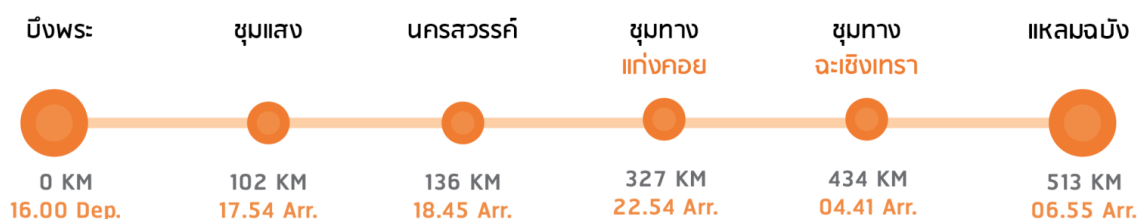
ระยะทางรวม 387 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 20 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบทางรางเส้นทางบึงพระ - แม่ น้ำ

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.2.2) การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบเส้นทางบึงพระ - แหหลมฉบัง

การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบเส้นทางบึงพระ - แหหลมฉบัง มีระยะทางรวมประมาณ 513 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีบึงพระ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก มาที่สถานีชุมแสง สถานีนครสวรรค์ สถานีชุมทางแก่งคอย สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา และสิ้นสุดที่สถานีแหหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ดังแสดงในรูปที่ 6 - 21 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 14 ชั่วโมง 55 นาที โดยขบวนรถ 636



ระยะเวลารวม 14 ชั่วโมง 55 นาที

ระยะทางรวม 513 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 21 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบทางรางเส้นทางบึงพระ - แหหลมฉบัง

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.2.3) การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบเส้นทางบึงพระ - มาบตาพุด

การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบเส้นทางบึงพระ - มาบตาพุด มีระยะทางรวมประมาณ 573 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีบึงพระ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก มาที่สถานีชุมแสง สถานีนครสวรรค์ สถานีชุมทางแก่งคอย สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา และสิ้นสุดที่สถานีมาบตาพุด อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง ดังแสดงในรูปที่ 6 - 22 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 16 ชั่วโมง โดยขบวนรถ 630



ระยะเวลารวม 16 ชั่วโมง

ระยะทางรวม 573 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 22 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบทางรางเส้นทางบึงพระ - มาบตาพุด

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.3) การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันใส

การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันใส 4 เส้นทาง คือ เส้นทาง บ้านป็อกเป็ก - ขอนแก่น เส้นทางบ้านป็อกเป็ก - อุบลราชธานี เส้นทางบ้านป็อกเป็ก - นครลำปาง และเส้นทาง บ้านป็อกเป็ก - เชียงใหม่

2.3.1) การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันใสเส้นทางบ้านป็อกเป็ก - ขอนแก่น

การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันใสเส้นทางบ้านป็อกเป็ก - ขอนแก่น มีระยะทางรวมประมาณ 373 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีบ้านป็อกเป็ก อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี มาที่สถานีชุมทางแก่งคอย สถานีลำน้ำรายณ์ สถานีชุมทางบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ และสิ้นสุดที่สถานีขอนแก่น อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ดังแสดงในรูปที่ 6 - 23 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 10 ชั่วโมง 40 นาที โดยขบวนรถ 535



ระยะเวลารวม 10 ชั่วโมง 40 นาที

ระยะทางรวม 373 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 23 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันใสทางรางเส้นทางบ้านป็อกเป็ก - ขอนแก่น

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.3.2) การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันใสเส้นทางบ้านป็อกเป็ก - อุบลราชธานี

การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันใสเส้นทางบ้านป็อกเป็ก - อุบลราชธานี มีระยะทางรวมประมาณ 468 กิโลเมตร รวม 6 สถานี โดยเริ่มต้นจากสถานีบ้านป็อกเป็ก อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี มาที่สถานีชุมทางแก่งคอย สถานีหินลับ สถานีชุมทางจิระ สถานีห้วยขยุง และสิ้นสุดที่สถานีอุบลราชธานี อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี ดังแสดงในรูปที่ 6 - 24 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 16 ชั่วโมง 30 นาที โดยขบวนรถ 541



ระยะเวลารวม 16 ชั่วโมง 30 นาที

ระยะทางรวม 468 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 24 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันใสทางรางเส้นทางบ้านป็อกเป็ก - อุบลราชธานี

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.3.3) การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันใสเส้นทางบ้านป็อกแป็ก - นครลำปาง

การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันใสเส้นทางบ้านป็อกแป็ก - นครลำปาง มีระยะทางรวมประมาณ 569 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีบ้านป็อกแป็ก อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี มาที่สถานีชุมทางบ้านภาชี สถานีนครสวรรค์ สถานีบึงพระ สถานีคิลาอาสน์ และสิ้นสุดที่สถานี นครลำปาง อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง ดังแสดงในรูปที่ 6 - 25 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 17 ชั่วโมง 5 นาที โดยขบวนรถ 643



ระยะเวลารวม 17 ชั่วโมง 5 นาที

ระยะทางรวม 569 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 25 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันใสทางรางเส้นทางบ้านป็อกแป็ก - นครลำปาง

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.3.4) การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันใสเส้นทางบ้านป็อกแป็ก - เชียงใหม่

การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันใสเส้นทางบ้านป็อกแป็ก - เชียงใหม่ มีระยะทางรวมประมาณ 678 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีบ้านป็อกแป็ก อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี มาที่สถานีชุมทางบ้านภาชี สถานีนครสวรรค์ สถานีชุมแสง สถานีพิษณุโลก และสิ้นสุดที่สถานีเชียงใหม่ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ดังแสดงในรูปที่ 6 - 26 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 23 ชั่วโมง 42 นาที โดยขบวนรถ 641



ระยะเวลารวม 23 ชั่วโมง 42 นาที

ระยะทางรวม 678 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 26 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันใสทางรางเส้นทางบ้านป็อกแป็ก - เชียงใหม่

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

6.2.3 กลุ่มสินค้าเทกอง ทั่วไป และสินค้าราชการ

การขนส่งสินค้าทางรางได้กำหนดนิยามของสินค้าเทกอง ทั่วไป และสินค้าราชการ ไว้ดังนี้

- 1) สินค้าเทกอง หมายถึง สินค้าที่ไม่สามารถจัดเก็บเป็นหีบห่อได้ เป็นสินค้าที่ขนส่งชั่วคราวละมาก ๆ โดยไม่มีภาชนะบรรจุสินค้า ได้แก่ แร่เหล็กและสินแร่ เมล็ดพืช ถ่านหิน ฟอสเฟต บอริกไซด์ และอลูมินา
- 2) สินค้าทั่วไป หมายถึง ผลิตภัณฑ์ที่จับต้องได้ สามารถขนส่งหรือเคลื่อนย้ายได้ ได้แก่ วัสดุก่อสร้าง
- 3) สินค้าราชการ หมายถึง ผลิตภัณฑ์ที่เป็นของหน่วยงานภาครัฐ สามารถขนส่งหรือเคลื่อนย้ายไปมาได้ ได้แก่ ยุทโธปกรณ์ทางทหาร

โดยการขนส่งสินค้าเทกอง ทั่วไป และสินค้าราชการ ทางรางจะเป็นการเหมาคนเพื่อขนส่งสินค้า โดยคิดอัตราค่าระวางแบบเหมาคันตามระยะทางที่ขนส่ง

โดยในปี พ.ศ. 2566 มีการขนส่งสินค้าประเภทต่าง ๆ ทางรางรวมทั้งสิ้น 12,116,665 ตัน โดยเป็นการขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันมากที่สุด 1,424,844 ตัน รองลงมา คือ ปูนซีเมนต์ 1,354,662 ตัน คอนเทนเนอร์ 9,023,268 ตัน ก๊าซแอลพีจี 227,904 ตัน และสินค้าอื่น ๆ 85,987 ตัน ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6 - 7

ตารางที่ 6 -7 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ปี พ.ศ. 2566

เดือน	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน)					
	ก๊าซแอลพีจี	คอนเทนเนอร์	น้ำมัน	ปูนซีเมนต์	สินค้าอื่น ๆ	รวม
มกราคม	23,232	683,715	119,813	103,765	204	930,729
กุมภาพันธ์	17,088	700,001	104,990	117,699	628	940,406
มีนาคม	19,968	823,586	122,417	149,706	7,233	1,122,910
เมษายน	17,472	726,392	111,373	108,118	8,250	971,605
พฤษภาคม	18,240	740,110	123,447	129,789	8,846	1,020,432
มิถุนายน	15,168	757,980	116,398	131,381	12,375	1,033,302
กรกฎาคม	15,936	752,993	124,363	117,057	12,843	1,023,192
สิงหาคม	19,584	724,060	122,946	109,511	7,075	983,176
กันยายน	21,312	721,510	118,747	111,625	24	973,218
ตุลาคม	22,464	764,950	128,295	90,836	3,450	1,009,995
พฤศจิกายน	17,856	814,681	121,068	89,182	12,520	1,055,307
ธันวาคม	19,584	813,290	110,987	95,993	12,539	1,052,393
รวม	227,904	9,023,268	1,424,844	1,354,662	85,987	12,116,665

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

6.3 การขนส่งสินค้าทางน้ำ

ในปี พ.ศ. 2566 ประเทศไทยมีลุ่มน้ำสายหลักทั้งสิ้น 22 ลุ่มน้ำ โดยแบ่งเป็นลุ่มน้ำสาขาจำนวน 353 ลุ่มน้ำ และหมู่เกาะต่าง ๆ ของแต่ละลุ่มน้ำอีกจำนวน 6 หมู่เกาะ กรมเจ้าท่า ได้ทำการสำรวจปริมาณการขนส่งสินค้า พบว่าในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำนํ้า และมีปริมาณการขนส่งสินค้าบริเวณเมืองท่าชายทะเล รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6 - 8 และตารางที่ 6 - 9

ตารางที่ 6 - 8 ปริมาณการขนส่งสินค้าบริเวณลำนํ้า ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน)			
	ประเภทสินค้า	เรือชาล่อง	เรือพาณิชย์	รวม
1	ข้าว	3,113,466	3,000	3,116,466
2	ข้าวโพด	116,780	96,815	213,595
3	มันสำปะหลัง	3,125,502	365	3,125,867
4	ไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	19,881	-	19,881
5	ผลผลิตทางการเกษตร	4,392	553,491	557,883
6	อาหารสัตว์	57,984	1,927,977	1,985,961
7	น้ำตาล	706,501	-	706,501
8	เครื่องบริโภคอื่น	-	-	-
9	แร่เชื้อเพลิง	-	10,084,235	10,084,235
10	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	-	388,484	388,484
11	โลหะภัณฑ์	31,225	101,021	132,246
12	ดิน หิน ทราย	3,815,322	-	3,815,322
13	ซีเมนต์	3,534,661	174,438	3,709,099
14	แร่ธาตุอื่น ๆ	1,197,918	93,065	1,290,983
15	วัสดุก่อสร้าง	2,303	-	2,303
16	ปุ๋ย	61,162	3,679,191	3,740,353
17	เคมีภัณฑ์	-	27,116	27,116
18	เครื่องมือ/อุปกรณ์	-	-	-
19	สินค้าเบ็ดเตล็ด	-	-	-
รวม		15,787,097	17,129,198	32,916,295

ที่มา : กรมเจ้าท่า (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

ตารางที่ 6 - 9 ปริมาณการขนส่งสินค้าบริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน)		
		เรือค้าชายฝั่ง	เรือค้าต่างประเทศ	รวม
1	สิ่งมีชีวิต	-	6,625.490	6,625.490
2	ข้าว	54,650.000	5,720,462.034	5,775,112.034
3	ข้าวโพด	14,450.000	402,331.000	416,781.000
4	มันสำปะหลัง	-	4,503,923.007	4,503,923.007
5	ยางพารา	-	525,800.000	525,800.000
6	ไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	8,700.000	7,617,628.986	7,626,328.986
7	ผลผลิตทางการเกษตร	469,490.000	5,490,707.816	5,960,197.816
8	อาหารสัตว์	4,720.550	4,203,214.350	4,207,934.900
9	น้ำตาล	-	4,945,401.123	4,945,401.123
10	เครื่องบริโภคอื่น ๆ	55,846.508	4,375,908.884	4,431,755.392
11	แร่เชื้อเพลิง	2,494,975.000	19,428,678.130	21,923,653.130
12	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	47,372,751.919	121,423,026.261	168,795,778.180
13	เศษโลหะและแร่	-	197,661.269	197,661.269
14	โลหะภัณฑ์	60,388.000	23,054,939.421	23,115,327.421
15	ดิน หิน ทราย	19,245.000	225,714.810	244,959.810
16	ซีเมนต์	409,416.780	5,265,177.719	5,674,594.499
17	แร่ธาตุอื่น ๆ	80,713.754	10,980,770.450	11,061,484.204
18	วัสดุก่อสร้าง	6,909.000	435,056.272	441,965.272
19	ปุ๋ย	-	5,478,677.427	5,478,677.427
20	เคมีภัณฑ์	3,587,153.299	18,669,762.909	22,256,916.208
21	เครื่องมือ/อุปกรณ์	168,964.410	5,667,071.765	5,836,036.175
22	สินค้าเบ็ดเตล็ด	18,785,103.600	119,744,416.686	138,529,520.286
23	ไม่ระบุประเภทสินค้า	-	-	-
รวม		73,593,477.820	368,362,955.809	441,956,433.629

ที่มา : กรมเจ้าท่า (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)

จากตารางที่ 6 - 8 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณการขนส่งสินค้าบริเวณลำนํ้ารวมทั้งสิ้น 32,916,295 ตัน โดยประเภทสินค้าที่มีการขนส่งทางลำนํ้ามากที่สุด 5 ลำดับแรก คือ แร่เชื้อเพลิง 10,084,235 ตัน รองลงมาคือ ดิน หิน ทราย 3,815,322 ตัน ปุ๋ย 3,740,353 ตัน ซีเมนต์ 3,709,099 ตัน และมันสำปะหลัง 3,125,867 ตัน ตามลำดับ และจากตารางที่ 6 - 9 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณการขนส่งสินค้าบริเวณเมืองท่าชายทะเลรวมทั้งสิ้น 441,956,433.629 ตัน โดยประเภทสินค้าที่มีการขนส่งบริเวณเมืองท่าชายทะเลมากที่สุด 5 ลำดับแรก คือ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม 168,795,778.180 ตัน รองลงมาคือ สินค้าเบ็ดเตล็ด 138,529,520.286 ตัน โลหะภัณฑ์ 23,115,327.421 ตัน เคมีภัณฑ์ 22,256,916.286 ตัน และแร่เชื้อเพลิง 21,923,653.130 ตัน

6.4 การขนส่งสินค้าทางอากาศ

ในปี พ.ศ. 2566 ประเทศไทยมีท่าอากาศยานที่ใช้เพื่อกิจการพลเรือนและการพาณิชย์ จำนวน 38 แห่ง โดยมี 4 หน่วยงานเป็นผู้บริหารและดำเนินงาน ได้แก่ กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กองทัพอากาศ และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยท่าอากาศยานที่มีการขนส่งสินค้ามีเพียงท่าอากาศยานที่อยู่ในกำกับกรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ส่วนท่าอากาศยานที่อยู่ในกำกับกองทัพอากาศจะเป็นการให้บริการเพื่อการขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น ไม่มีการขนส่งสินค้าสามารถสรุปปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศจำแนกตามหน่วยงาน ได้ดังนี้

6.4.1 กรมท่าอากาศยาน

กรมท่าอากาศยาน โดยในปี พ.ศ. 2566 มีท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในกำกับรวมทั้งสิ้น 28 แห่ง โดยสรุปปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน ได้ดังตารางที่ 6 - 10

ตารางที่ 6 - 10 ปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน
ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ ที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน)				การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	อื่น ๆ	รวม	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	แพร่ (PRH)	-	-	-	-	-	-	-
2	เพชรบูรณ์ (PHY)	-	-	-	-	-	-	-
3	ลำปาง (LPT)	9.919	-	-	9.919	8.454	9.919	1.465 (17.33)
4	น่านนคร (NNT)	0.002	-	-	0.002	0.535	0.002	- 0.533 (- 99.63)
5	พิษณุโลก (PHS)	15.628	-	-	15.628	21.327	15.628	- 5.699 (- 26.72)
6	แม่ฮ่องสอน (HGN)	-	-	-	-	-	-	-
7	ปาย (PYY)	-	-	-	-	-	-	-
8	แม่สอด (MAQ)	-	-	-	-	-	-	-
9	ตาก (TKT)	-	-	-	-	-	-	-
10	แม่สะเรียง	-	-	-	-	-	-	-
11	นครราชสีมา (NAK)	-	-	0.004	0.004	-	0.004	0.004 (100.00)
12	บุรีรัมย์ (BFV)	-	-	-	-	-	-	-
13	ขอนแก่น (KKC)	279.202	-	-	279.202	288.187	279.202	- 8.985 (- 3.12)
14	นครพนม (KOP)	-	-	-	-	-	-	-
15	ร้อยเอ็ด (ROI)	-	-	-	-	0.148	-	- 0.148 (- 100.00)

ตารางที่ 6 - 10 (ต่อ) ปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน
ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ ที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน)				การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	อื่น ๆ	รวม	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
16	อุดรธานี (UTH)	409.691	-	-	409.691	530.066	409.691	- 120.375 (- 22.71)
17	สกลนคร (SNO)	39.053	-	-	39.053	22.260	39.053	16.793 (75.44)
18	อุบลราชธานี (UBP)	313.889	-	-	313.889	339.748	313.889	- 25.859 (- 7.61)
19	เลย (LOE)	0.729	-	-	0.729	5.286	0.729	- 4.557 (- 86.21)
20	หัวหิน (HHQ)	-	-	-	-	-	-	-
21	ระนอง (UNN)	-	-	-	-	-	-	-
22	ชุมพร (CJM)	-	-	-	-	-	-	-
23	กระบี่ (KBV)	363.415	-	-	363.415	334.783	363.415	28.632 (8.55)
24	ตรัง (TST)	184.055	-	-	184.055	185.450	184.055	- 1.395 (- 0.75)
25	สุราษฎร์ธานี (URT)	655.332	-	-	655.332	669.333	655.332	- 14.001 (- 2.09)
26	นครศรีธรรมราช (NST)	383.936	-	0.005	383.941	376.640	383.941	7.301 (1.94)
27	นราธิวาส (NAW)	-	-	-	-	-	-	-
28	เบตง (BTZ)	-	-	-	-	-	-	-
รวม		2,654.851	-	0.009	2,654.860	2,782.217	2,654.860	- 127.357 (- 4.58)

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2566)

จากตารางที่ 6 - 10 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานรวมทั้งสิ้น 2,654.860 ตัน แบ่งเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศ 2,654.851 ตัน และการขนส่งสินค้าประเภทอื่น ๆ 0.009 ตัน โดยไม่มีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

6.4.2 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ในปี พ.ศ. 2566 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือน และพาณิชย์ในกำกับรวมทั้งสิ้นทั้ง 6 แห่ง โดยสรุปปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ดังตารางที่ 6 - 11

ตารางที่ 6 - 11 ปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ ที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน)			การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	รวม	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	สุวรรณภูมิ (BKK)	11,603	1,179,261	1,190,864	1,196,302	1,190,864	- 5,438 (- 0.45)
2	ดอนเมือง (DMK)	2,272	11,984	14,256	6,544	14,256	7,712 (117.85)
3	เชียงใหม่ (CNX)	4,643	616	5,259	5,587	5,259	- 328 (- 5.87)
4	หาดใหญ่ (HDY)	3,178	1	3,179	3,742	3,179	- 563 (- 15.05)
5	ภูเก็ต (HKT)	4,704	27,516	32,220	20,778	32,220	11,442 (55.07)
6	เชียงราย (CEI)	877	-	877	920	877	- 43 (- 4.67)
รวม		27,277	1,219,378	1,246,655	1,233,873	1,246,655	12,782 (1.04)

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2566)

จากตารางที่ 6 - 11 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รวมทั้งสิ้น 1,246,655 ตัน แบ่งเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศ 27,277 ตัน และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 1,219,378 ตัน

6.4.3 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ในปี พ.ศ. 2566 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีท่าอากาศยานอยู่ในความรับผิดชอบจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานตราด และท่าอากาศยานสุโขทัย โดยสรุปปริมาณการขนส่งสินค้าของท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดังตารางที่ 6 - 12 ตารางที่ 6 - 12 ปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน)			การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	รวม	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	ตราด (TDX)	26.392	-	26.392	8.020	26.392	18.372 (229.10)
2	สมุย (USM)	537.326	-	537.326	385.182	537.326	152.144 (39.50)
3	สุโขทัย (THS)	26.024	-	26.024	18.757	26.024	7.267 (38.74)
รวม		589.742	-	589.742	411.959	589.742	177.783 (43.16)

ที่มา : บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2566)

จากตารางที่ 6 - 12 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวมทั้งสิ้น 589.742 ตัน โดยไม่มีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

6.5 การประมวลผลสัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

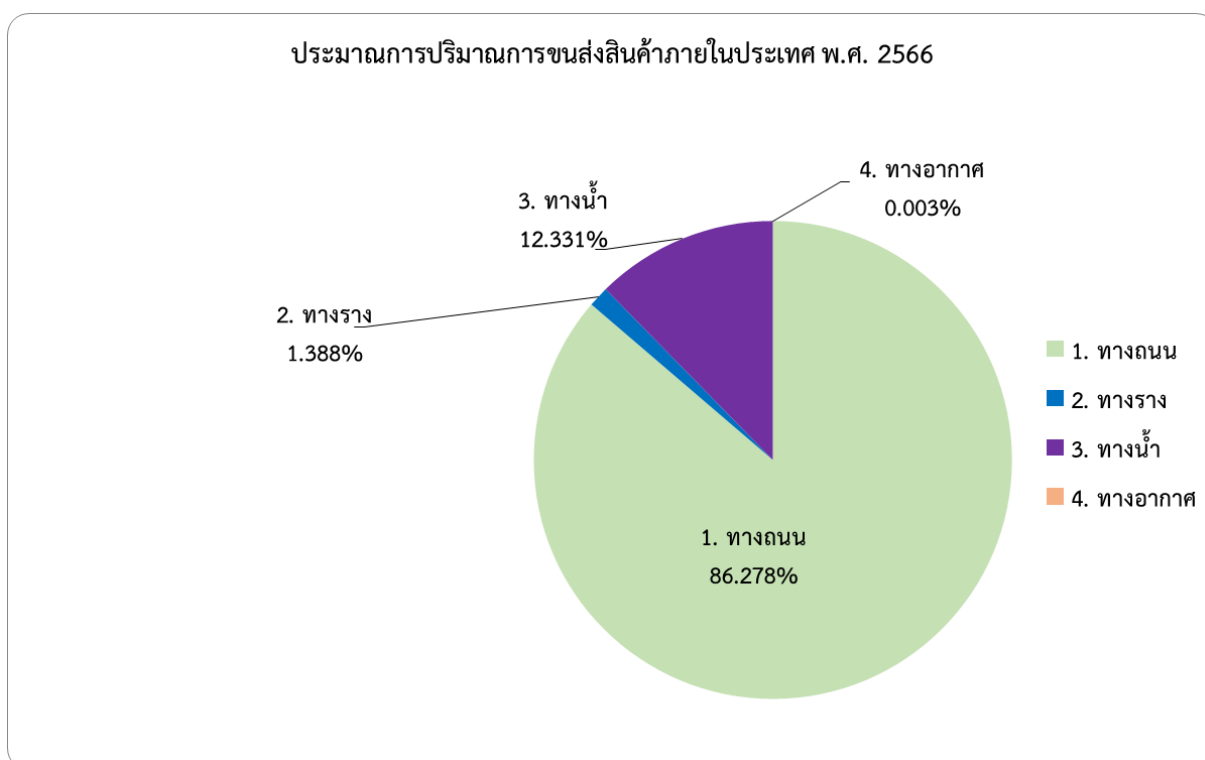
6.5.1 ประมาณการปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ

สนช. ได้ดำเนินโครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ โดยได้วิเคราะห์ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2562 ซึ่งใช้ข้อมูลจากการสำรวจปริมาณการขนส่งสินค้าต้นทาง - ปลายทาง (Origin - Destination : OD) ของจำนวน 180 สินค้าปี พ.ศ. 2559 และใช้ฐานข้อมูลทุติยภูมิของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อประมาณการปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศปี พ.ศ. 2566 ด้วยแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (National Model : NAM) ณ ปีฐาน พ.ศ. 2560 แสดงได้ดังตารางที่ 6 - 13 และรูปที่ 6 - 27

ตารางที่ 6 - 13 ปริมาณการปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2566

รูปแบบการขนส่ง	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)	สัดส่วนการขนส่ง (ร้อยละ)
ทางถนน	753.139	86.278
ทางราง	12.117	1.388
ทางน้ำ	107.639	12.331
ทางอากาศ	0.028	0.003
รวม	872.923	100.000

ที่มา : ข้อมูลจากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (National Model : NAM) ของโครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ (โครงการ TDS) สนข. (ปี 2560)



รูปที่ 6 - 27 ปริมาณการปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2566

ที่มา : สนข.

จากตารางที่ 6 - 13 และรูปที่ 6 - 27 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีค่าการประมาณการปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศอยู่ที่ 872.923 ล้านตัน เป็นการขนส่งทางถนน 753.139 ล้านตัน (ร้อยละ 86.278) การขนส่งทางราง 12.117 ล้านตัน (ร้อยละ 1.388) การขนส่งทางน้ำ 107.639 ล้านตัน (ร้อยละ 12.331) และการขนส่งทางอากาศ 0.028 ล้านตัน (ร้อยละ 0.003)

6.5.2 การประมวลผลสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางรางและทางน้ำ

สนข. ได้รวบรวมข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศจากรถไฟแห่งประเทศไทย และทางน้ำภายในประเทศจากกรมเจ้าท่า รถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อประมวลผลและวิเคราะห์สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางรางและทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ ได้ดังตารางที่ 6 - 14

ตารางที่ 6 - 14 สรุปการประมวลผลสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางรางและทางน้ำ ปี พ.ศ. 2566

รูปแบบการขนส่ง	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตันต่อปี)	สัดส่วนปริมาณการขนส่ง (ร้อยละ)	ค่าเป้าหมาย
ทางราง ⁽¹⁾	12.117	1.39	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 7 ⁽⁴⁾
ทางน้ำ ⁽²⁾	106.509	12.20	ร้อยละ 14.40 ⁽⁵⁾
รวม (ถนน ราง น้ำ อากาศ) ³	872.923		

ที่มา : รวบรวมและประมวลผลข้อมูลโดย สนข.

หมายเหตุ : (1) ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ปี พ.ศ. 2566 จากการรถไฟแห่งประเทศไทย

(2) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ปี พ.ศ. 2566 จากกรมเจ้าท่า

(3) ปริมาณการขนส่งสินค้ารวมภายในประเทศ ปี 2566 (แบบจำลอง NAM ณ ปีฐาน 2560)

(4) เป้าหมายตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

(5) เป้าหมายตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง)

โดยสรุปการเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศระหว่างปี พ.ศ. 2565 กับปี พ.ศ. 2566 ได้ดังตารางที่ 6 - 15

ตารางที่ 6 - 15 สรุปการเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศระหว่างปี พ.ศ. 2565 กับปี พ.ศ. 2566

รูปแบบการขนส่ง	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตันต่อปี)		การเปลี่ยนแปลง (ล้านตัน)	อัตรา การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566		
ทางราง	11.367	12.117	เพิ่มขึ้น 0.750	เพิ่มขึ้น 6.60
ทางน้ำ	107.425	106.509	ลดลง 0.916	ลดลง 0.85
รวม (ถนน ราง น้ำ อากาศ)	855.672	872.923	เพิ่ม 17.251	เพิ่ม 2.02

ที่มา : รวบรวมและประมวลผลข้อมูลโดย สนข.

จากตารางที่ 6 - 14 และตารางที่ 6 - 15 สรุปได้ว่า สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2566 เท่ากับร้อยละ 1.39 (ไม่บรรลุค่าเป้าหมายที่กำหนด) และสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2566 เท่ากับร้อยละ 12.20 (ไม่บรรลุค่าเป้าหมายที่กำหนด) และเมื่อทำการเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศระหว่างปี พ.ศ. 2565 และปี พ.ศ. 2566 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 6.60 (เพิ่มขึ้น 0.750 ล้านตัน) และปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.85 (ลดลง 0.916 ล้านตัน)

โดยสาเหตุที่ทำให้ปริมาณการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นมีสาเหตุ สรุปดังนี้

- 1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง โดยในปี พ.ศ. 2566 ประเทศไทยมีระยะทางรางของรถไฟระหว่างเมือง จำนวน 4,885.267 กิโลเมตร เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 จำนวน 70.733 กิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 1.47 และจากข้อมูลของกรมการค้าต่างประเทศ พบว่า การค้าชายแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศไทยและจีนในปี พ.ศ. 2566 มีมูลค่าการค้าผ่านแดนไทย - จีน เพิ่มขึ้นร้อยละ 44.10 เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2565
- 2) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำลดลงมีสาเหตุมาจากการขาดแคลนของตู้คอนเทนเนอร์สำหรับการขนส่งทางน้ำจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 (COVID-19) ทำให้เรือต้องใช้เวลาที่ท่าเรือมากขึ้น เนื่องจากต้องรอการขนถ่ายที่ทำเรือประกอบกับการปรับอัตราค่าระวางสูงขึ้นทำให้เกิดผลกระทบต่อต้นทุนกับสายการเดินเรือและผู้ส่งสินค้าทางเรือของไทย นอกจากนี้ยังพบว่าจำนวนเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำในปี พ.ศ. 2566 ลดลงร้อยละ 38.64 จากปี พ.ศ. 2565 (ลดลงประมาณ 14,144 เที่ยวลำ จากปี พ.ศ. 2565 ที่มีประมาณ 36,600 เที่ยวลำ เหลือเพียงประมาณ 22,456 เที่ยวลำ ในปี พ.ศ. 2566) โดยสินค้าที่มีการขนส่งทางน้ำลดลงมากที่สุดคือ สินค้าประเภทวัสดุก่อสร้าง สินค้าประเภทโลหะภัณฑ์ และสินค้าซีเมนต์ และไม่พบการขนส่งสินค้าประเภทสินค้าเบ็ดเตล็ดในปี พ.ศ. 2566

บทที่ 7

อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านคมนาคมของประเทศ

7.1 อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในภาพรวม

สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development : IMD) และสภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum: WEF) เป็นสถาบันจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศมาอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024) พบว่า IMD ได้ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ปี พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024) เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2567 ซึ่งได้จัดอันดับให้ประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมอยู่ในอันดับที่ 25 จาก 67 เขตเศรษฐกิจ ดีขึ้นจากปี พ.ศ. 2566 จำนวน 5 อันดับ (ปี พ.ศ. 2566 อยู่ในอันดับที่ 30 จาก 64 เขตเศรษฐกิจ) และ WEF ได้ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024) เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2567 ซึ่งได้จัดอันดับให้ประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมอยู่ในอันดับที่ 51 จาก 107 ประเทศ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7 - 1

ตารางที่ 7 - 1 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศสมาชิกอาเซียนในภาพรวม ปี พ.ศ. 2563 - 2567 (ค.ศ. 2020 - 2024)

ประเทศ	อันดับโดย IMD					อันดับโดย WEF				
	พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020)	พ.ศ. 2564 (ค.ศ. 2021)	พ.ศ. 2565 (ค.ศ. 2022)	พ.ศ. 2566 (ค.ศ. 2023)	พ.ศ. ⁽¹⁾ 2567 (ค.ศ. 2024)	พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020)	พ.ศ. 2564 (ค.ศ. 2021)	พ.ศ. 2565 (ค.ศ. 2022)	พ.ศ. 2566 (ค.ศ. 2023)	พ.ศ. ⁽¹⁾ 2567 (ค.ศ. 2024)
ไทย (Thailand)	29	28	33	30	25	40	ไม่มีการจัดอันดับ			51
อินโดนีเซีย (Indonesia)	40	37	44	34	27	1				50
มาเลเซีย (Malaysia)	27	25	32	27	34	27				31
ฟิลิปปินส์ (Philippines)	45	52	48	52	52	50				52
สิงคโปร์ (Singapore)	1	5	3	4	1	64				16

ที่มา : (1) IMD World Competitiveness Booklet 2024, IMD (2024)

(2) The Future of Growth Report 2024, WEF (2024)

และรวบรวมข้อมูลโดย สนข.

7.2 การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development : IMD) ปี พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024)

7.2.1 ความเป็นมา

สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development : IMD) เป็นสถาบันระดับโลกที่จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก มีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นความสามารถของประเทศในการสร้างและรักษาสภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจให้เอื้อต่อการเสริมสร้างและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะนำไปสู่ความมั่งคั่งในระยะยาว โดยมีการประกาศผลการจัดอันดับในเดือนพฤษภาคมของทุกปี

7.2.2 เกณฑ์การประเมิน

ในปี พ.ศ. 2567 IMD ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันพิจารณาจากปัจจัยของประเทศที่เสริมสร้างและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะนำไปสู่ความมั่งคั่งในระยะยาว จำนวน 67 เขตเศรษฐกิจ ซึ่งได้เพิ่มเขตเศรษฐกิจอีก 3 เขตเศรษฐกิจ คือ ประเทศกานา ประเทศไนจีเรีย และเครือรัฐเปอร์โตริโก (ปี พ.ศ. 2566 มี 64 เขตเศรษฐกิจ) และได้ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ปี 2567 (ค.ศ. 2024) เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2567 และ IMD ได้กำหนดเกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันพิจารณาจากปัจจัยของประเทศที่เสริมสร้างและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะนำไปสู่ความมั่งคั่งในระยะยาว ประกอบด้วย 4 กลุ่มหลัก โดยในแต่ละกลุ่มหลักประกอบด้วย 4 กลุ่มย่อย รวมทั้งหมด 336 เกณฑ์ชี้วัด รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7 - 2 และรูปที่ 7 - 1

ตารางที่ 7 - 2 เกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดย IMD ปี พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024)

กลุ่มหลัก (Main - Pillar)	กลุ่มย่อย (Sub - Factor)	เกณฑ์ชี้วัด
1. สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance)	กลุ่มย่อยที่ 1.1 : เศรษฐกิจภายในประเทศ (Domestic Economy)	26 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 1.2 : การค้าระหว่างประเทศ (International Trade)	25 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 1.3 : การลงทุนระหว่างประเทศ (International Investment)	15 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 1.4 : การจ้างงาน (Employment)	10 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 1.5 : ระดับราคา (Prices)	6 เกณฑ์ชี้วัด
2. ประสิทธิภาพภาครัฐ (Government Efficiency)	กลุ่มย่อยที่ 2.1 : การคลัง (Public Finance)	10 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 2.2 : นโยบายด้านภาษี (Tax Policy)	11 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 2.3 : กรอบการบริหารด้านสถาบัน (Institutional Framework)	16 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 2.4 : กฎระเบียบทางธุรกิจ (Business Legislation)	19 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 2.5 : กรอบการบริหารด้านสังคม (Societal Framework)	17 เกณฑ์ชี้วัด
3. ประสิทธิภาพภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	กลุ่มย่อยที่ 3.1 : ผลผลิตภาพและประสิทธิภาพ (Productivity & Efficiency)	10 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 3.2 : ตลาดแรงงาน (Labor Market)	25 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 3.3 : การเงิน (Finance)	19 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 3.4 : การบริหารจัดการ (Management Practices)	14 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 3.5 : ทักษะคิดและค่านิยม (Attitudes and Values)	7 เกณฑ์ชี้วัด
4. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	กลุ่มย่อยที่ 4.1 : สาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) *	20 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 4.2 : โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี (Technological Infrastructure)	17 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 4.3 : โครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ (Scientific Infrastructure)	22 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 4.4 : สุขภาพและสิ่งแวดล้อม (Health and Environment)	28 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 4.5 : การศึกษา (Education)	19 เกณฑ์ชี้วัด
รวม		336 เกณฑ์ชี้วัด

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2024, IMD (2024) และรวบรวมข้อมูลโดย สนข.

หมายเหตุ : * มีเกณฑ์ชี้วัดด้านการขนส่งและจราจร ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับกระทรวงคมนาคม จำนวน 4 เกณฑ์ชี้วัด



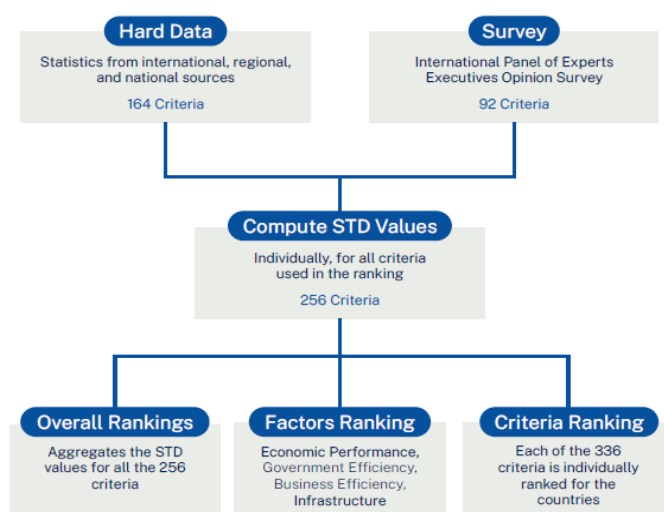
รูปที่ 7 - 1 เกณฑ์การพิจารณาอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD ปี พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024)
ที่มา : สนข., มิถุนายน 2567

7.2.3 ที่มาของข้อมูลและวิธีการจัดเก็บข้อมูล

IMD ได้กำหนดข้อมูลเกณฑ์ชีวิตที่นำมาจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วยข้อมูล 2 ส่วนหลัก ได้แก่

1) ข้อมูลปฐมภูมิ (Soft Data) สัดส่วน 1 ใน 3 (ประมาณร้อยละ 30)

ข้อมูลปฐมภูมิเป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหาร (Executive opinion survey : EOS) ซึ่งเป็นผู้บริหารระดับกลางถึงระดับสูง จำนวน 6,612 คน จาก 67 เขตเศรษฐกิจ (ในปี พ.ศ. 2567 เพิ่มเขตเศรษฐกิจอีก 3 เขตเศรษฐกิจ จากปี พ.ศ. 2566 คือ ประเทศกานา ประเทศไนจีเรีย และเครือรัฐเปอร์ติโก) จำนวน 92 เกณฑ์ชีวิต ระหว่างเดือนมีนาคม - พฤษภาคม 2567 โดยรายละเอียดที่มาของข้อมูลในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD แสดงดังรูปที่ 7 - 2



รูปที่ 7 - 2 ข้อมูลในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2024, IMD (2024)

2) ข้อมูลทุติยภูมิ (Hard Data) สัดส่วน 2 ใน 3 (ประมาณร้อยละ 70)

ข้อมูลทุติยภูมิเป็นข้อมูลจากองค์กรระดับภูมิภาค ระดับชาติ และระดับนานาชาติ เช่น ธนาคารโลก (World Bank) องค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund : IMF) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) และความร่วมมือจากหน่วยงานร่วมดำเนินการในประเทศนั้น ๆ (Partner Institutions) ซึ่งในประเทศไทย ได้แก่ สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (Thailand Management Association : TMA) แบ่งข้อมูลเป็น 2 ประเภท คือ

2.1) **Hard Data** เป็นข้อมูลใช้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ตั้งแต่ระดับเกณฑ์ชี้วัด (Criteria Ranking) และระดับภาพรวมเปรียบเทียบทุกประเทศ (Overall Ranking) จำนวน 164 เกณฑ์ชี้วัด

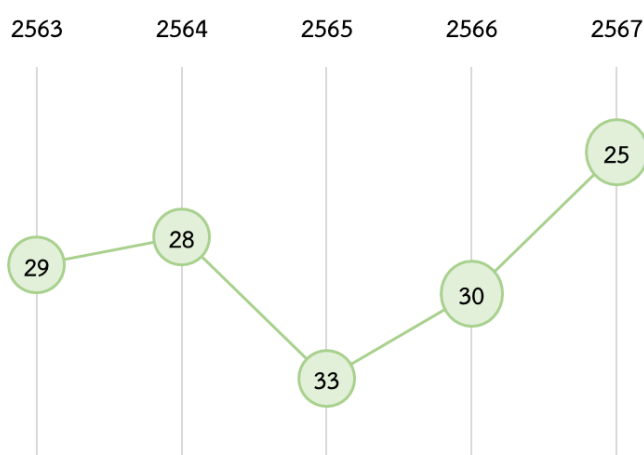
2.2) **Background data** เป็นข้อมูลพื้นฐานพิจารณาเบื้องต้น และใช้จัดอันดับในระดับเกณฑ์ชี้วัดเท่านั้น จำนวน 80 เกณฑ์ชี้วัด

7.2.4 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดย IMD ปี พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024)

IMD ได้ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024) พบว่า ประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมอยู่ในอันดับที่ 25 จาก 67 เขตเศรษฐกิจ โดยมีอันดับดีขึ้น 5 อันดับ จากปี พ.ศ. 2566 (ปี พ.ศ. 2566 อยู่ในอันดับที่ 30 จาก 64 เขตเศรษฐกิจ) โดย สนข. ได้ประมวลผลข้อมูลการจัดอันดับในภาพรวมของประเทศไทยย้อนหลัง 5 ปี แสดงดังรูปที่ 7 - 3

ประเทศไทย

ผลการจัดอันดับในภาพรวมของประเทศไทย (ปี พ.ศ. 2567 มี 67 เขตเศรษฐกิจ)



รูปที่ 7 - 3 ผลการจัดการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมของประเทศไทย โดย IMD
ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2563 - 2567)

ที่มา : : IMD World Competitiveness Booklet 2024, IMD (2024) รวบรวมข้อมูลโดย สนข.

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาในภาพรวมของปัจจัยชี้วัดทั้ง 4 กลุ่มหลัก ของ IMD สามารถสรุปผลการจัดอันดับได้ดังตารางที่ 7 - 3 และตารางที่ 7 - 4 ดังนี้

ตารางที่ 7 - 3 ผลการจัดอันดับของปัจจัยชี้วัด 4 กลุ่มหลักโดย IMD ของประเทศไทย ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2563 - 2567)

กลุ่มปัจจัยหลัก (Main - Pillar)	อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย				
	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567
1. สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance)	14	21	34	16	5 
2. ประสิทธิภาพภาครัฐ (Government Efficiency)	23	20	31	24	24 
3. ประสิทธิภาพภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	23	21	30	23	20 
4. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	44	43	44	43	43 
ภาพรวม	29	28	33	30	25 

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2024, IMD (2024) รวบรวมข้อมูลโดย สนช.

ตารางที่ 7 - 4 การเปรียบเทียบการจัดอันดับของปัจจัยชี้วัด 4 กลุ่มหลักโดย IMD ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2566 กับ ปี พ.ศ. 2567

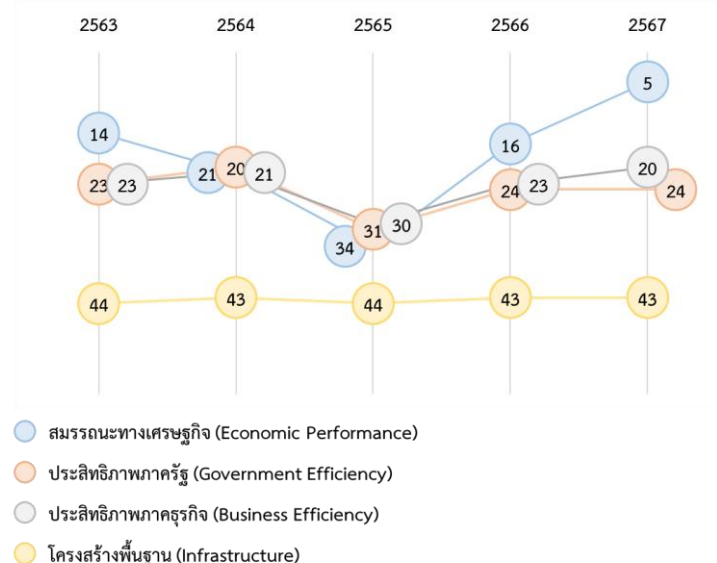
กลุ่มปัจจัยหลัก (Main - Pillar)	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
1. สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance)	16	5	 ดีขึ้น 11 อันดับ
2. ประสิทธิภาพภาครัฐ (Government Efficiency)	24	24	 คงเดิม
3. ประสิทธิภาพภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	23	20	 ดีขึ้น 3 อันดับ
4. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	43	43	 คงเดิม
ภาพรวม	30	25	 ดีขึ้น 5 อันดับ

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2024, IMD (2024) รวบรวมข้อมูลโดย สนช.

จากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันปี พ.ศ. 2567 โดย IMD พบว่า อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในภาพรวมดีขึ้น 5 อันดับ และเมื่อพิจารณาการจัดอันดับทั้ง 4 ด้าน พบว่าประเทศไทยมีอันดับดีขึ้น 2 ด้าน คือ ด้านสมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance) มีอันดับดีขึ้นมากที่สุดถึง 11 อันดับ จากอันดับที่ 16 ในปี พ.ศ. 2566 เป็นอันดับที่ 5 ในปี พ.ศ. 2567 และด้านประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency) มีอันดับดีขึ้น 3 อันดับ จากอันดับที่ 23 ในปี พ.ศ. 2566 เป็นอันดับที่ 20 ในปี พ.ศ. 2567 ในขณะที่ด้านประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency) และด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอันดับจากปี พ.ศ. 2566 โดยอยู่ในลำดับที่ 24 และลำดับที่ 43 ตามลำดับโดย สนช. ได้ประมวลผลข้อมูลอันดับความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยชี้วัดทั้ง 4 กลุ่มหลัก ย้อนหลัง 5 ปี แสดงดังรูปที่ 7 - 4

ประเทศไทย

ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยชี้วัดทั้ง 4 กลุ่มหลัก โดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 7 - 4 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยชี้วัดทั้ง 4 กลุ่มหลักของประเทศไทยโดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2563 - 2567)

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2024, IMD (2024) รวบรวมข้อมูลโดย สนช.

เมื่อพิจารณาผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2567 โดย IMD ของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน จำนวน 5 ประเทศ ได้แก่ ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศมาเลเซีย ประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศสิงคโปร์ และประเทศไทย พบว่า ปี พ.ศ. 2567 การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวม ประเทศสิงคโปร์เป็นอันดับที่หนึ่ง รองลงมาคือ ประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศมาเลเซีย และประเทศฟิลิปปินส์ ตามลำดับ โดยพบว่า ประเทศสิงคโปร์ ประเทศไทย และประเทศอินโดนีเซียนั้นมีอันดับดีขึ้น โดยที่ประเทศสิงคโปร์มีอันดับดีขึ้น 3 อันดับ จากอันดับที่ 4 ในปี พ.ศ. 2566 เป็นอันดับที่ 1 ในปี พ.ศ. 2567 ประเทศไทยมีอันดับดีขึ้น 5 อันดับ จากอันดับที่ 30 ในปี พ.ศ. 2566 เป็นอันดับที่ 25 ในปี พ.ศ. 2567 และประเทศประเทศอินโดนีเซียมีอันดับดีขึ้น 7 อันดับ จากอันดับที่ 34 ในปี พ.ศ. 2566 เป็นอันดับที่ 27 ในปี พ.ศ. 2567 ในขณะที่ประเทศฟิลิปปินส์ยังคงอยู่ในอันดับที่ 52 โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงอันดับจากปี พ.ศ. 2566 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7 - 5

ตารางที่ 7 - 5 การเปรียบเทียบผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนระหว่างปี พ.ศ. 2566 กับ ปี พ.ศ. 2567

รายการประเมิน	ประเทศ	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
ภาพรวม (Overall Performance)	สิงคโปร์	4	1	↑ ดีขึ้น 3 อันดับ
	ไทย	30	25	↑ ดีขึ้น 5 อันดับ
	อินโดนีเซีย	34	27	↑ ดีขึ้น 7 อันดับ
	มาเลเซีย	27	34	↓ ลดลง 7 อันดับ
	ฟิลิปปินส์	52	52	= คงเดิม

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2024, IMD (2024) รวบรวมข้อมูลโดย สนช.

7.2.5 ผลการจัดอันดับในปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกอาเซียน โดย IMD ประจำปี พ.ศ. 2567

ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ปี พ.ศ. 2567 ในปัจจัยชี้วัดกลุ่มหลักที่ 4 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) โดย IMD ระหว่างประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน จำนวน 5 ประเทศ พบว่า ประเทศสิงคโปร์ เป็นอันดับที่หนึ่ง รองลงมาเป็นประเทศมาเลเซีย ประเทศไทย และประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์ ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 7 - 6

ตารางที่ 7 - 6 ผลการจัดอันดับความสามารถในปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกอาเซียนโดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2563 - 2567)

ประเทศ	พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020)	พ.ศ. 2564 (ค.ศ. 2021)	พ.ศ. 2565 (ค.ศ. 2022)	พ.ศ. 2566 (ค.ศ. 2023)	พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024)
ไทย (Thailand)	44	43	44	43	43 =
อินโดนีเซีย (Indonesia)	55	57	52	51	52 ↓
มาเลเซีย (Malaysia)	31	32	37	35	35 =
ฟิลิปปินส์ (Philippines)	59	59	57	58	61 ↓
สิงคโปร์ (Singapore)	7	11	12	9	4 ↑

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2024, IMD (2024) รวบรวมข้อมูลโดย สนช.

เมื่อพิจารณาผลการจัดอันดับความสามารถในปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกอาเซียนโดย IMD ประจำปี พ.ศ. 2567 พบว่า ประเทศสิงคโปร์มีอันดับดีขึ้น 5 อันดับ จากอันดับที่ 9 ในปี พ.ศ. 2566 เป็นอันดับที่ 4 ในปี พ.ศ. 2567 ประเทศมาเลเซียและประเทศไทย ยังคงอยู่ในอันดับที่ 35 และอันดับที่ 43 ตามลำดับ โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงอันดับจากปี พ.ศ. 2566 ในขณะที่ประเทศอินโดนีเซียและประเทศฟิลิปปินส์ มีอันดับที่ลดลง โดยประเทศอินโดนีเซีย มีอันดับลดลง 1 อันดับ จากอันดับที่ 51 ในปี พ.ศ. 2566 เป็นอันดับที่ 52 ในปี พ.ศ. 2567 และประเทศฟิลิปปินส์ มีอันดับลดลง 3 อันดับ จากอันดับที่ 58 ในปี พ.ศ. 2566 เป็นอันดับที่ 61 ในปี พ.ศ. 2567 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7 - 7 และรูปที่ 7 - 5

ตารางที่ 7 - 7 การเปรียบเทียบผลการจัดอันดับความสามารถในปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกอาเซียนโดย IMD ระหว่างปี พ.ศ. 2566 กับ ปี พ.ศ. 2567

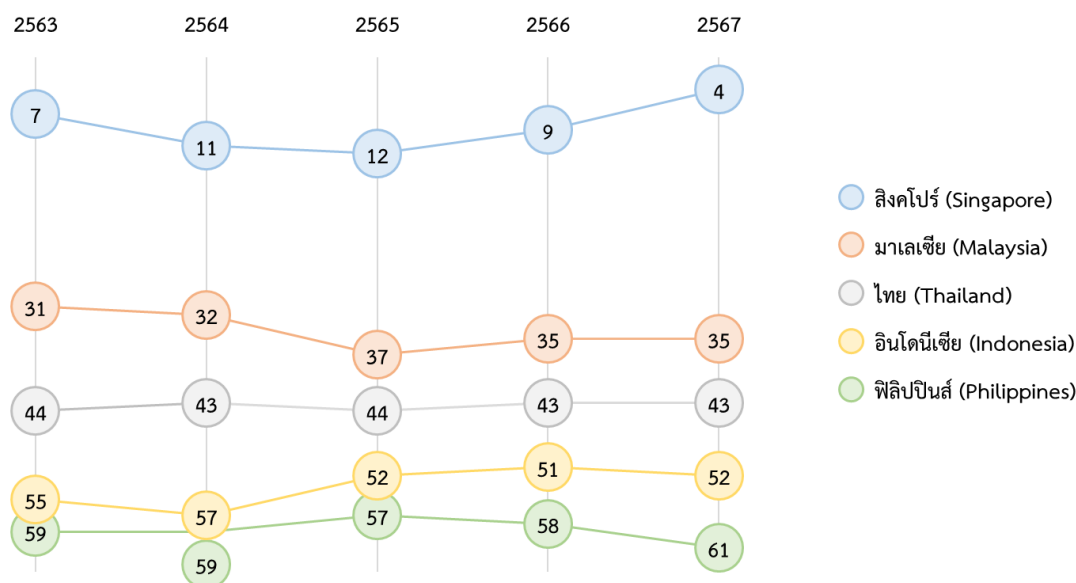
รายการประเมิน	ประเทศ	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
4. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	สิงคโปร์	9	4	↑ ดีขึ้น 5 อันดับ
	มาเลเซีย	35	35	= คงเดิม
	ไทย	43	43	= คงเดิม
	อินโดนีเซีย	51	52	↓ ลดลง 1 อันดับ
	ฟิลิปปินส์	58	61	↓ ลดลง 3 อันดับ

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2024, IMD (2024) รวบรวมข้อมูลโดย สนช.

ประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน



ผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันในปัจจัยตัวชี้วัดกลุ่มหลักที่ 4 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน โดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 7 - 5 ผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันในปัจจัยตัวชี้วัดกลุ่มหลักที่ 4 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนประจำปี โดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี
ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดย สนข. (มิถุนายน 2566)

7.2.6 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) โดย IMD ประจำปี พ.ศ. 2567 ระหว่างประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน จำนวน 5 ประเทศ พบว่า ประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนส่วนใหญ่มีการเปลี่ยนแปลงอันดับจากปี พ.ศ. 2566 ในแนวโน้มที่ลดลงในปี พ.ศ. 2567 โดยประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีอันดับที่ดีที่สุดในกลุ่มอาเซียน ซึ่งสอดคล้องกับผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันในภาพรวม และผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันในปัจจัยตัวชี้วัดกลุ่มหลักที่ 4 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน ทั้งนี้ หากประเทศไทยสามารถพัฒนาโครงข่ายทางถนนและทางราง เพิ่มปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินหลักทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย และเพิ่มระดับความพึงพอใจของผู้บริหารด้านคุณภาพการขนส่งทางอากาศจะส่งผลให้อันดับการแข่งขันของประเทศไทยด้านการขนส่งและจราจรในกลุ่มอาเซียนดีขึ้นในอนาคต โดย สนข. ได้ประมวลผลข้อมูลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน ระหว่างปี พ.ศ. 2566 และปี พ.ศ. 2567 สรุปดังตารางที่ 7 - 8 และรูปที่ 7 - 6

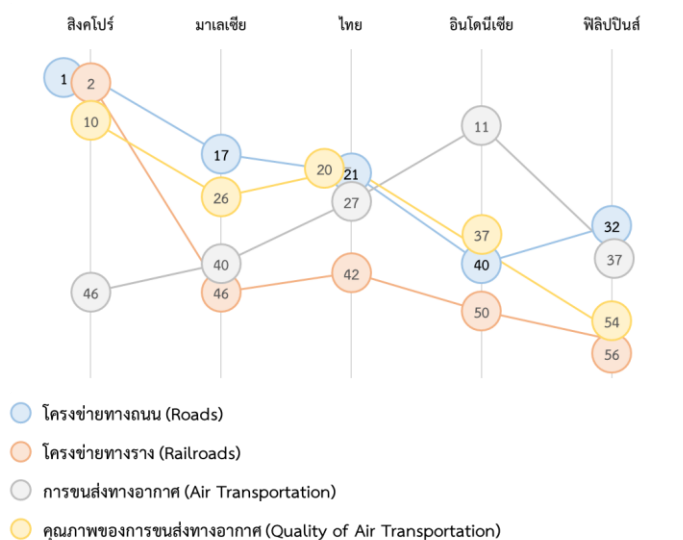
ตารางที่ 7 - 8 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนโดย IMD ระหว่างปี พ.ศ. 2566 และปี พ.ศ. 2567

รายการประเมิน	ประเทศ	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
โครงข่ายทางถนน (Roads)	สิงคโปร์	1	1	= คงเดิม
	มาเลเซีย	17	13	↑ ดีขึ้น 4 อันดับ
	ไทย	21	22	↓ ลดลง 1 อันดับ
	อินโดนีเซีย	40	42	↓ ลดลง 2 อันดับ
	ฟิลิปปินส์	32	33	↓ ลดลง 1 อันดับ
โครงข่ายทางราง (Railroads)	สิงคโปร์	2	2	= คงเดิม
	มาเลเซีย	46	49	↓ ลดลง 3 อันดับ
	ไทย	42	43	↓ ลดลง 1 อันดับ
	อินโดนีเซีย	50	54	↓ ลดลง 4 อันดับ
	ฟิลิปปินส์	56	61	↓ ลดลง 5 อันดับ
การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)	สิงคโปร์	46	48	↓ ลดลง 2 อันดับ
	มาเลเซีย	40	41	↓ ลดลง 1 อันดับ
	ไทย	27	27	= คงเดิม
	อินโดนีเซีย	11	11	= คงเดิม
	ฟิลิปปินส์	37	38	↓ ลดลง 1 อันดับ
คุณภาพของการขนส่ง ทางอากาศ (Quality of Air Transportation)	สิงคโปร์	10	1	↑ ดีขึ้น 9 อันดับ
	มาเลเซีย	26	25	↑ ดีขึ้น 1 อันดับ
	ไทย	20	30	↓ ลดลง 10 อันดับ
	อินโดนีเซีย	37	29	↑ ดีขึ้น 8 อันดับ
	ฟิลิปปินส์	54	60	↓ ลดลง 6 อันดับ

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2024, IMD (2024) รวบรวมข้อมูลโดย สนข.

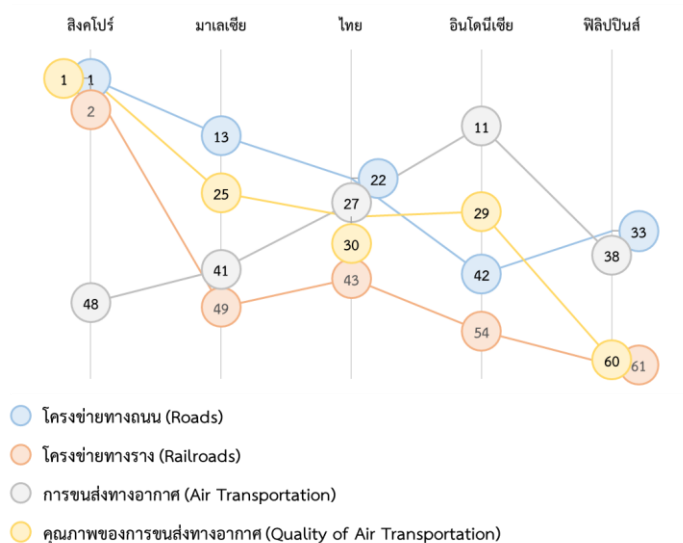
ประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

ผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันในปัจจุบันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure)
ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนโดย IMD ปี พ.ศ. 2566 (ค.ศ. 2023)



ประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

ผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันในปัจจุบันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure)
ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนโดย IMD ปี พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024)



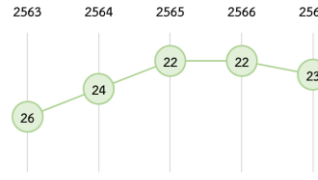
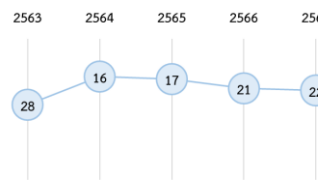
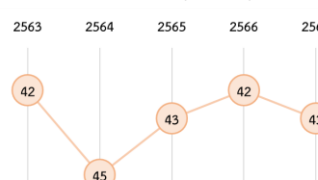
รูปที่ 7 - 6 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศสมาชิกอาเซียนในปัจจุบัน
ด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure)
ปี พ.ศ. 2566 (ค.ศ. 2023) และ ปี พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024)

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2024, IMD (2024) รวบรวมข้อมูลโดย สนช.

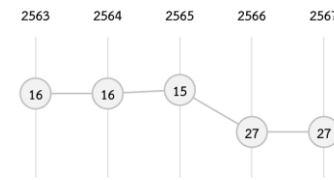
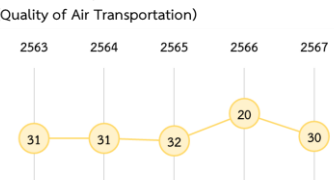
7.2.7 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศไทย

การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มหลักที่ 4 ปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กลุ่มย่อยที่ 4.1 โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของ IMD ได้ ประกอบด้วย 20 เกณฑ์ชี้วัด ซึ่งเกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม 4 เกณฑ์ชี้วัด โดยพบว่า ในปี พ.ศ. 2567 ประเทศไทย มีอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) อยู่ในอันดับที่ 23 ลดลง 1 อันดับ จากอันดับที่ 22 ในปี 2566 โดย สนข. ได้ประมวลผลข้อมูลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) โดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี รายละเอียดดังตารางที่ 7 - 9

ตารางที่ 7 - 9 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศไทย โดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี

เกณฑ์ชี้วัด	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure)	26	24	22	22	23	↓ ลดลง 1 อันดับ ประเทศไทย  ผลการจัดอันดับโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure)  ● โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure)
โครงข่ายทางถนน (Roads) ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	28	16	17	21	22	↓ ลดลง 1 อันดับ ประเทศไทย  ผลการจัดอันดับโครงข่ายทางถนน (Roads)  ● โครงข่ายทางถนน (Roads)
โครงข่ายทางราง (Railroads) ความหนาแน่นของโครงข่ายราง (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	42	45	43	42	43	↓ ลดลง 1 อันดับ ประเทศไทย  ผลการจัดอันดับโครงข่ายทางราง (Railroads)  ● โครงข่ายทางราง (Railroads)

ตารางที่ 7 - 9 (ต่อ) ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศไทย โดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี

เกณฑ์ชี้วัด	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ โดยบริษัทหลัก	16	16	15	27	27	= คงเดิม ประเทศไทย  ผลการจัดอันดับการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)  2563 2564 2565 2566 2567 16 16 15 27 27 ● การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)
คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) คุณภาพการขนส่งทางอากาศ ช่วยกระตุ้นการพัฒนาธุรกิจ	31	31	32	20	30	↓ ลดลง 10 อันดับ ประเทศไทย  ผลการจัดอันดับคุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation)  2563 2564 2565 2566 2567 31 31 32 20 30 ● คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation)

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2024, IMD (2024) รวบรวมข้อมูลโดย สนข.

เมื่อพิจารณาผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศไทย โดย IMD พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 ประเทศไทยมีอันดับอันดับความสามารถในการแข่งขันโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) อยู่ในอันดับที่ 23 ลดลง 1 อันดับ จากอันดับที่ 22 ในปี พ.ศ. 2566 เนื่องจาก เกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางถนน (Roads) และเกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางราง (Railroads) มีอันดับลดลง 1 อันดับ โดยอยู่ในอันดับที่ 22 และอันดับที่ 43 ตามลำดับ และเกณฑ์ชี้วัดคุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) มีอันดับลดลง 10 อันดับ มาอยู่ในอันดับที่ 30 ในปี พ.ศ. 2567 ส่วนเกณฑ์ชี้วัดการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) มีอันดับคงที่จากปี พ.ศ. 2566 โดยอยู่อันดับที่ 27 ทั้งนี้ การที่อันดับโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2567 มีอันดับที่ลดลงจากปี พ.ศ. 2566 โดยมีสาเหตุจาก

1. การปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางรางให้มีความถูกต้องเป็นปัจจุบันทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2567 สนข. ได้รวบรวมข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางรางจากหน่วยงานที่มีภารกิจที่เกี่ยวข้องเพื่อประมวลผลความหนาแน่นของโครงข่ายถนนและโครงข่ายทางราง (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร) ตามเกณฑ์ชี้วัดปัจจัยย่อยและได้รายงานให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อนำส่ง IMD อย่างต่อเนื่อง (ณ เดือนมีนาคมของทุกปี) ในขณะที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างโครงข่ายทางถนนและทางราง

2. ข้อมูลจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินหลักทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ IMD ใช้ข้อมูล World Development Indicators ของธนาคารโลก (World Bank) ในปี พ.ศ. 2564 พบว่า จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินหลักทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย จำนวน 12,735 ล้านคน ซึ่งเป็นข้อมูลในช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Coronavirus Infection Disease 2019 : COVID-19) โดยข้อมูลจำนวนผู้โดยสารยังห่างจากค่าเฉลี่ยค่อนข้างมาก ทั้งนี้ ผลการสำรวจความเห็นของผู้บริหารของบริษัทเอกชนชั้นนำของประเทศไทยมีความเห็นว่าการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้คุณภาพการขนส่งทางอากาศสำหรับการเดินทางของผู้โดยสารและการกระจายสินค้าหลังสถานการณ์ COVID-19 ยังไม่เพียงพอ เช่น จำนวนเที่ยวบิน การปรับปรุงสนามบิน และการให้บริการผู้โดยสาร

7.2.8 ข้อเสนอแนะการพัฒนาเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

IMD ได้ประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานเพื่อจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยพิจารณาจากข้อมูล 2 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลระบบขนส่งและจราจร (ข้อมูลทุติยภูมิ: Hard Data) และข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็น (EOS) ดังนั้น ภาครัฐจำเป็นต้องดำเนินการเพื่อเพิ่มอันดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เพื่อให้เกิดความพึงพอใจแก่ผู้ใช้โครงสร้างพื้นฐาน ดังนี้

1) การปรับปรุงด้านข้อมูลระบบขนส่งและจราจร (ข้อมูลทุติยภูมิ : Hard Data)

IMD ใช้ข้อมูลของกระทรวงคมนาคม ได้แก่ ความหนาแน่นทางถนน (Density of the network, km roads/square km land area) และความหนาแน่นทางราง (Density of the network, km per square km) ซึ่ง สนข. รวบรวมข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางราง ณ สิ้นปีปฏิทิน จากหน่วยงานที่มีภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและทางราง ประกอบด้วย หน่วยงานภายในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางราง การรถไฟแห่งประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และหน่วยงานภายนอกสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้แก่ กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น และกรุงเทพมหานคร เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลและประมวลผลความหนาแน่นทางถนนและความหนาแน่นทางราง เพื่อนำส่งกระทรวงคมนาคม สศช. เพื่อนำส่ง IMD อย่างต่อเนื่อง (ณ มีนาคมทุกปี) ปัจจุบัน สนข. ได้เผยแพร่ชุดข้อมูลดังกล่าวไว้ในระบบบัญชีข้อมูลของ สนข. (<https://otp.gdcatalog.go.th>) ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมควรปรับปรุงระยะทางถนนและระยะทางรางให้ถูกต้องทันสมัยเป็นปัจจุบันทุกปี และให้เป็นมาตรฐาน

2) การปรับปรุงเพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจ (ข้อมูลปฐมภูมิ Soft Data)

IMD ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มผู้บริหารระดับสูง (EOS) ของบริษัทเอกชนชั้นนำของประเทศ กระทรวงคมนาคมจึงควรดำเนินการดังนี้

2.1) เร่งรัดพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพ โดยเร่งรัดให้การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างสามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนการดำเนินงานที่กำหนด เพื่อให้บริการระบบคมนาคมทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศมีประสิทธิภาพ สะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งให้พร้อมสำหรับการขนส่งสินค้า รวมทั้งกำหนดมาตรการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการหันมาใช้ในการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้าของประเทศไทยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การเดินทางของประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำเป็นต้องเร่งรัดการก่อสร้างรถไฟฟ้าให้แล้วเสร็จ รวมทั้งพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบ Feeder) เช่น รถโดยสาร เรือโดยสาร ในเส้นทางเชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า สิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการเดินทางของคนทุกคน (Universal Design) นอกจากนี้ควรพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารผู้โดยสารอย่างต่อเนื่องและสามารถในการบริหารจัดการพื้นที่การขนส่งสินค้าทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งพิจารณาแนวทางการเพิ่มเที่ยวบินหรือเปิดเส้นทางใหม่เพื่อรองรับแนวโน้มการเติบโตของการท่องเที่ยวซึ่งเป็นมาตรการการกระตุ้นเศรษฐกิจ

2.2) สร้างกลยุทธ์ด้านการประชาสัมพันธ์เชิงรุกในการสร้างการรับรู้ เข้าใจ และมีทัศนคติที่ดีต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เพื่อโน้มน้าวให้เกิดมุมมองที่ดีต่อการดำเนินงานของภาครัฐ รวมทั้งเล็งเห็นภาพการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในทิศทางเดียวกันและการสร้างความเข้าใจ และชี้แจงประเด็นที่เกิดขึ้นผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ที่สามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว ประกอบด้วยสื่อสังคมออนไลน์ (Facebook Line Twitter Google+ Instagram YouTube และอื่น ๆ) รวมทั้งโทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ การจัดนิทรรศการ (Exhibition) การจัดสัมมนา (Seminar) กิจกรรมสาธารณะ (Public Service) กิจกรรมสื่อมวลชนสัมพันธ์ (Press Tour) และการพบปะกลุ่มเป้าหมาย (Road Show) รวมทั้งการบูรณาการข้อมูล และกิจกรรมประชาสัมพันธ์ร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน

บทที่ 8
ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายภายใต้ยุทธศาสตร์
ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง)

8.1 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง)

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง) ได้กำหนดตัวชี้วัดรวม 36 ตัวชี้วัด โดย สนข. รับผิดชอบประมวลผล 8 ตัวชี้วัด แสดงดังตารางที่ 8 - 1

ตารางที่ 8 - 1 ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ สนข.

ตัวชี้วัด ที่ สนข. รับผิดชอบ	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัด				
		2566	2567	2568	2569	2570
ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์						
1. ตัวชี้วัดที่ 1.1 : สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ	ร้อยละ	6.3	6.1	5.9	5.7	5.0
เป้าประสงค์ที่ 1.3 : ยกระดับการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเพื่อเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ						
1. ตัวชี้วัดที่ 1.3.1 : สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ	ร้อยละ	14.2	14.4	14.6	14.8	15.0
เป้าประสงค์ที่ 1.5 : ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ						
1. ตัวชี้วัดที่ 1.5.1 : สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	ร้อยละ	14.44	20.00	25.00	30.00	40.00
2. ตัวชี้วัดที่ 1.5.2 : สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเมืองหลักในภูมิภาค	ร้อยละ	1	2	3	5	10
3. ตัวชี้วัดที่ 1.5.3 : ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุต่อจำนวนสถานีทั้งหมดในการดูแลของกระทรวงคมนาคม	ร้อยละ	80.0	85.0	90.0	95.0	100.0
ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ						
1. ตัวชี้วัดที่ 2.1 : อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานจากการจัดอันดับโดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (IMD)	อันดับ	43	42	41	40	38
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม						
1. ตัวชี้วัดที่ 3.1 : จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมต่อประชากรหนึ่งแสนคน	รายต่อประชากร 1 แสนคน	4.10	4.00	4.00	3.90	3.90
2. ตัวชี้วัดที่ 3.2 : ร้อยละของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งที่สามารถลดลงได้เมื่อเทียบกับการปล่อยในกรณีฐาน (BAU) ในปีนั้น ๆ	ร้อยละ	1.20	1.25	1.30	1.40	1.50

8.2 การติดตามและประเมินผลตามตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2566

สนช. ได้รวบรวมและประมวลผลตัวชี้วัดภายใต้ยุทธศาสตร์ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ สนช. ปี พ.ศ. 2566 แล้วเสร็จ จำนวน 8 ตัวชี้วัด สามารถสรุปผลเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายที่จะต้องบรรลุในปี พ.ศ. 2566 สรุปได้ดังตารางที่ 8 - 2

ตารางที่ 8 - 2 ผลการติดตามและประเมินผลตามตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2566

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	หน่วย	ค่าเป้าหมาย/ ผลการ ดำเนินงาน	ค่าเป้าหมายและ ผลการดำเนินงานของตัวชี้วัด					หมายเหตุ
				2566	2567	2568	2569	2570	
ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์									
1.1 สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ของประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวล รวมในประเทศ	ร้อยละ	สนช.	ค่าเป้าหมาย	6.3	6.1	5.9	5.7	5.0	
			ผลการ ดำเนินงาน (ร้อยละ)	6.6 (ไม่บรรลุ เป้าหมาย)	-	-	-	-	
เป้าประสงค์ที่ 1.3 : ยกระดับการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์เรือเพื่อเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ									
1.3.1 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้า ทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้า ทั้งหมดภายในประเทศ	ร้อยละ	สนช.	ค่าเป้าหมาย	14.2	14.4	14.6	14.8	15.0	
			ผลการ ดำเนินงาน (ร้อยละ)	12.55 (ไม่บรรลุ เป้าหมาย)	-	-	-	-	
เป้าประสงค์ที่ 1.5 : ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ									
1.5.1 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทาง ในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล	ร้อยละ	สนช.	ค่าเป้าหมาย	14.44	20.00	25.00	30.00	40.00	
			ผลการ ดำเนินงาน (ร้อยละ)	9.79 (ไม่บรรลุ เป้าหมาย)	-	-	-	-	
1.5.2 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบ ขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด ในเมืองหลักในภูมิภาค	ร้อยละ	สนช.	ค่าเป้าหมาย	1	2	3	5	10	
			ผลการ ดำเนินงาน (ร้อยละ)	1.32 (บรรลุ เป้าหมาย)	-	-	-	-	
1.5.3 ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่ง ผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบ ที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการ และผู้สูงอายุต่อจำนวนสถานี ทั้งหมดในการดูแลของกระทรวง คมนาคม	ร้อยละ	สนช.	ค่าเป้าหมาย	80.0	85.0	90.0	95.0	100.0	
			ผลการ ดำเนินงาน (ร้อยละ)	85.00 (บรรลุ เป้าหมาย)	-	-	-	-	
ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ									
2.1 อันดับขีดความสามารถในการแข่งขัน ด้านโครงสร้างพื้นฐานจากการ จัดอันดับโดยสถาบันการจัดการ นานาชาติ (IMD)	อันดับ	สนช.	ค่าเป้าหมาย	43	42	41	40	38	
			ผลการ ดำเนินงาน	อันดับ ที่ 30 (บรรลุ เป้าหมาย)	-	-	-	-	

ตารางที่ 8 - 2 (ต่อ) ผลการติดตามและประเมินผลตามตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2566 รอบปีปฏิทิน

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	หน่วย	ค่าเป้าหมาย/ ผลการ ดำเนินงาน	ค่าเป้าหมายและ ผลการดำเนินงานของตัวชี้วัด					หมายเหตุ
				2566	2567	2568	2569	2570	
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม									
3.1 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมต่อประชากรหนึ่งแสนคน	รายต่อประชากร 1 แสนคน	สนช.	ค่าเป้าหมาย	4.10	4.00	4.00	3.90	3.90	
			ผลการดำเนินงาน	4.22 (ไม่บรรลุเป้าหมาย)	-	-	-	-	
3.2 ร้อยละของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งที่สามารถลดลงได้เมื่อเทียบกับการปล่อยในกรณีฐาน (BAU) ในปีนั้น ๆ	ร้อยละ	สนช. สนพ.	ค่าเป้าหมาย	1.20	1.25	1.30	1.40	1.50	
			ผลการดำเนินงาน (ร้อยละ)	1.06 (ไม่บรรลุเป้าหมาย)	-	-	-	-	

ที่มา : รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลโดย สนช.



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

Office of Transport and Traffic Policy and Planning

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม
เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0 2215 1515
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : sarabun@otp.go.th

กลุ่มพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศ
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
โทรศัพท์ : 0 2215 1515 ต่อ 4512 , 4514 และ 4015
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : dataotp@otp.go.th